

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΤΑΝΑΓΡΑΣ**

**Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο)
Δήμου Τανάγρας**

ΣΤΑΔΙΟ 1

**Παραδοτέο Π.1.α. «Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης -
Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης»**

ΕΚΘΕΣΗ



ΑΝΑΔΟΧΟΣ

Ι. ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2022

Τίτλος Μελέτης: «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)
Δήμου Τανάγρας»

**Π.1.α. : Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης - Χαρτογράφηση της
Περιοχής Παρέμβασης**

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ

Ο ΝΟΜΙΜΟΣ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2022

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	6
1.1.	ΑΝΑΘΕΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	6
1.2.	ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	7
1.3.	ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	7
1.4.	ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	7
2.	ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	10
2.1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10
2.2.	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2009/443 & ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2019/631(ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ).....	12
2.3.	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2009/443.....	12
2.4.	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2019/631.....	13
2.5.	ΟΔΗΓΙΑ 2014/94/ΕΕ.....	13
2.6.	ΟΔΗΓΙΑ 2009/33/ΕΚ & ΟΔΗΓΙΑ 2019/1161 (ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ).....	14
2.7.	ΟΔΗΓΙΑ 2009/33/ΕΚ.....	14
2.8.	ΟΔΗΓΙΑ 2019/1161.....	14
2.9.	ΟΔΗΓΙΑ 2018/844.....	15
2.10.	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ.....	15
2.11.	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΥΝΟΪΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ.....	16
2.12.	ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΣΥΜΦΩΝΟ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ 2021 – 2027.....	17
2.12.1.	1Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ.....	17
2.12.2.	2Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ.....	18
2.13.	ΕΠ «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΕΝΕΡΓΕΙΑ – ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ 2021 – 2027».....	19
2.13.1.	ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΚΛΙΜΑ.....	20
2.13.2.	ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ 2021 – 2025.....	20
2.13.3.	ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	22
2.13.4.	ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ.....	23
2.13.5.	ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ Σ.Φ.Η.Ο.....	23
2.13.6.	ΕΠ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ 2021 – 2027.....	24
2.13.7.	ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 7 (ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ) - ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	25
2.13.8.	ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ.....	25
3.	ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	28
	28	
3.1.	ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΤΑΝΑΓΡΑΣ.....	28
3.2.	ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ - ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	28

3.2.1.	ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΣΥΝΕΝΩΣΗΣ.....	29
3.3.	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.....	30
3.4.	ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	32
3.5.	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	33
3.6.	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	38
3.7.	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΗΜΟΥ ΤΑΝΑΓΡΑΣ.....	40
3.8.	ΚΛΙΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ.....	42
3.9.	ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	45
4.	ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.....	49
4.1.	ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ.....	49
4.2.	ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	50
4.3.	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΙΕΡΑΡΧΙΣΗ, ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ. 52	
4.4.	ΑΠΟΤΙΜΙΣΗ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΑΜΕΑ.....	53
5.	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ - ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ Ή ΕΚΠΟΝΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ, ΜΕΛΕΤΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΪΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΩΝ.....	55
5.1.	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΔΗΜΟΥ ΤΑΝΑΓΡΑΣ.....	55
5.2.	ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΤΑΝΑΓΡΑΣ.....	61
5.3.	ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	63
5.3.1.	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	63
5.3.2.	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΙ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΟΙ/ ΥΠΑΙΘΡΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	63
5.3.3.	ΠΙΑΤΣΕΣ ΤΑΧΙ.....	63
5.3.4.	ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ.....	63
5.3.5.	ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΕ ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ/ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ.....	63
5.3.6.	ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ.....	63

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1:	Οικισμοί δήμου Τανάγρας προ του 1923.....	29
Πίνακας 2:	Δημοτικές και Τοπικές Ενότητες Δήμου Τανάγρας.....	30
Πίνακας 3:	Μεταβολή μόνιμου και πραγματικού (de facto) πληθυσμού στον Δήμο Τανάγρας για την δεκαετία 2001-2011 (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ).	33
Πίνακας 4:	Οικονομικά ενεργός/μη ενεργός πληθυσμός – Ποσοστό ανεργίας Δήμου Τανάγρας.....	34
Πίνακας 5:	Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός ανά φύλο στο Δήμο Τανάγρας σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ).	35
Πίνακας 6:	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν για την περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ).	37

Πίνακας 7: Απασχόληση ανά τομέα παραγωγής σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ).	38
Πίνακας 8: Δημόσιες εκπαιδευτικές δομές πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.	47
Πίνακας 9: Δημοτικές Συγκοινωνιακές Γραμμές και ώρες δρομολογίων Δηλεσίου του Δήμου Τανάγρας (πηγή: anagra.gr).	51

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Χάρτης Δημοτικών Ενοτήτων του Δήμου Τανάγρας προ Δεκεμβρίου 2014 (πηγή: geodata.org, ίδια επεξεργασία).	32
Εικόνα 2: Γεωγραφική θέση Δήμου Τανάγρας.	55
Εικόνα 3: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Οιοφύτων.	56
Εικόνα 4: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Σχηματαρίου.	57
Εικόνα 5: Νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Σχηματαρίου.	58
Εικόνα 6: Εγκεκριμένα ρυμοτομικά σχέδια για επιμέρους οικισμούς Δήμου Τανάγρας.	58
Εικόνα 7: Εγκεκριμένο Ρυμοτομικό Σχέδιο Σχηματαρίου (Π.Δ. 16-05-1997 Φ.Ε.Κ. 481/Δ'/10-06-1997).	60
Εικόνα 8: Οικιστική ενότητα Δήλεσι - Πολεοδομική ενότητα 4β (πηγή: ΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΣΤΟ ΔΗΛΕΣΙ»,2010).	61
Εικόνα 9: Δράσεις για Ιδιωτικά οχήματα πηγή: (ΣΔΑΕ Τανάγρας).	62

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Διαγραμματική απεικόνιση του πληθυσμού του Δήμου Τανάγρας για την δεκαετία 2001-2011 (πηγή ΕΛΣΤΑΤ- ίδια επεξεργασία).	33
Διάγραμμα 2: Απασχόληση ανά τομέα παραγωγής σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ).	38
Διάγραμμα 3: Μέση θερμοκρασία ανά μήνα για το έτος 2021 (πηγή: meteo.gr-ιδία επεξεργασία).	43
Διάγραμμα 4: Μέση ταχύτητα ανέμου ανά μήνα για το έτος 2021 (πηγή: meteo.gr-ιδία επεξεργασία).	44
Διάγραμμα 5: Μέση βροχόπτωση ανά μήνα για το έτος 2021 (πηγή: meteo.gr-ιδία επεξεργασία).	44

1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.

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

- Υψηλό κόστος αγοράς.
- Περιορισμένη αυτονομία.
- Έλλειψη υποδομών.

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

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του παραδοτέου Π.1.α της υπηρεσίας “ΣΧΕΔΙΟ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Σ.Φ.Η.Ο.)” ΔΗΜΟΥ ΤΑΝΑΓΡΑΣ πραγματοποιήθηκε η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, η οποία περιλαμβάνει:

α) Συλλογή και καταγραφή των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου 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.

β) Καταγραφή των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής (ισχύον θεσμικό πλαίσιο, χρήσεις γης, πληθυσμός εξυπηρέτησης, εντοπισμός σημείων ενδιαφέροντος, ήδη υφιστάμενα / αναπτυσσόμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο, όροι δόμησης κλπ.).

γ) Καταγραφή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής (ανάλυση υφιστάμενου οδικού δικτύου, στοιχεία κυκλοφοριακών φόρτων, σύνθεση κυκλοφορίας, λειτουργία οδικού δικτύου και κυκλοφοριακών ροών ποδηλάτων, οχημάτων και ΜΜΜ, παρόδια στάθμευση, στάθμευση εκτός οδού, δίκτυα ήπιων μορφών μετακίνησης) και τυχόν εξειδικευμένων δικτύων μεταφορών (π.χ. λιμάνια, αεροδρόμια) και των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών της περιοχής (περιγραφή υφιστάμενου στόλου οχημάτων των κατοίκων, αέριοι ρύποι) βάσει (i) των σχετικών υφιστάμενων πολεοδομικών ή/και συγκοινωνιακών μελετών, ή/ και τυχόν μελετών αστικών αναπλάσεων ή/και (ii) βάσει της ανάλυσης των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης.

1.1. ΑΝΑΘΕΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Ύστερα από το σχετικό διαγωνισμό που διενεργήθηκε από την Αναθέτουσα Αρχή που είναι ο Δήμος Τανάγρας, για το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) Δήμου Τανάγρας, έγινε η ανάθεση

της Σύμβασης στον Οικονομικό Φορέα «**Ιωάννης Κουγιανός και Συνεργάτες Ε.Ε.**», με εκπρόσωπο και Συντονιστή τον κ. Ιωάννη Κουγιανό. Η Σύμβαση για την Ι. ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε. παροχή υπηρεσιών της Μελέτης, υπογράφηκε μεταξύ της Αναθέτουσας Αρχής και του Αναδόχου στις 2/11/2021. Η παρούσα Έκθεση αποτελεί το Στάδιο 1 της Σύμβασης, το οποίο σύμφωνα με τις Τεχνικές Προδιαγραφές περιλαμβάνει συνοπτικά τα εξής:

- Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης.
- Χαρτογράφηση Περιοχής Παρέμβασης.
- Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης & Θέσεων Στάθμευσης Η/Ο.
- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο.

Η σύμβαση έχει ενταχθεί στο Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα του Πράσινου Ταμείου Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2020» Άξονας Προτεραιότητας 4 «Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)» σύμφωνα με σχετική Απόφαση του Πράσινου Ταμείου.

Η έγκριση σύμβασης με το Πράσινο Ταμείο για την υλοποίηση του Χρηματοδοτικού Προγράμματος του Πράσινου Ταμείου εγκρίθηκε με σχετική Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Τανάγρας.

1.2. ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.

Για την υλοποίηση της παρούσας Έκθεσης χρησιμοποιήθηκαν τα εξής στοιχεία:

- Στοιχεία από την Ελληνική Στατιστική Αρχή(ΕΛΣΤΑΤ).
- Επιχειρησιακό Σχέδιο για το Δήμο Τανάγρας 2015-2019.
- Στοιχεία από τον Σύλλογο Επαγγελματιών Τουρισμού Ελλάδος(ΣΕΤΕ).
- Στοιχεία πολεοδομικών μελετών για τους οικισμούς Σχηματάρι, Οινόφυτα, Δήλεσι - Πλάκα Δήλεσι.
- Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας Δήμου (ΣΔΑΕ) Τανάγρας.
- Μελέτη «ΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΣΤΟ ΔΗΛΕΣΙ», Β Φάση.
- Υπό εξέλιξη Πολεοδομικές Μελέτες.

1.3. ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Η ομάδα μελέτης του συνόλου της Σύμβασης φαίνεται παρακάτω:

- **Ιωάννης Κουγιανός**, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ.
- **Αριστείδης Χαριτωνίδης**, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ.
- **Πηνελόπη Κουγιανού**, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ, Μ.Sc.
- **Ευάγγελος Δανέζης**, Χημικός Μηχανικός ΕΜΠ.
- **Χρήστος Γκίκας**, Μηχανολόγος Μηχανικός Πολυτεχνείου Πατρών.

1.4. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Στόχοι κατάρτισης του Σ.Φ.Η.Ο είναι η επίτευξη των βασικών στόχων ανάπτυξης της Ηλεκτροκίνησης που είναι:

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

Στα πλαίσια αυτά, και με βάση το Ν. 4710/2020, ως «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων(Σ.Φ.Η.Ο.)» ορίζεται το πρόγραμμα χωροθέτησης δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Η/Ο) κανονικής ή υψηλής ισχύος και θέσεων στάθμευσης Η/Ο, που εκπονείται από τους δήμους, εντός των διοικητικών τους ορίων, για την προώθηση της Ηλεκτροκίνησης.

Σύμφωνα με τις Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων, το κάθε Σ.Φ.Η.Ο. περιέχει υποχρεωτικά κατ' ελάχιστον τα εξής:

α) Τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου, 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 1 κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο ανά 1.000 κατοίκους του δήμου, και ειδικότερα σε:

- υφιστάμενους υπαίθριους δημοτικούς χώρους στάθμευσης,
- υφιστάμενους στεγασμένους δημοτικούς χώρους στάθμευσης,
- υφιστάμενες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, ελεύθερες και ελεγχόμενης στάθμευσης, ιδίως στα πολεοδομικά κέντρα των δήμων και σε περιοχές αυξημένης επίσκεψης και σε πυκνοδομημένες αστικές περιοχές,
- 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 σε επιλεγμένα σημεία των δημοτικών και αστικών συγκοινωνιών, ώστε να καθίσταται δυνατή η ανωτέρω εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο υψηλής ισχύος για την εξυπηρέτηση δημοτικών και αστικών λεωφορείων 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 10 τουλάχιστον επί του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή 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 10 τουλάχιστον του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή 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. 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.

ε) Τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα και νόμιμα καθορισμένα σημεία στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ, και συγκεκριμένα 1 θέση Η/Ο ανά 5 θέσεις στάθμευσης, όπως αυτή περιγράφεται στο άρθρο 18 του Ν. 4710/2020. Στα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που ορίζονται με την παρούσα απαγορεύεται να φορτίζονται Η/Ο, εκτός από Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ.

στ) Τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε χώρους στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ, όπως αυτή περιγράφεται στο άρθρο 19 του Ν. 4710/2020.

Πέραν των ανωτέρω, στο Σ.Φ.Η.Ο. δύναται να περιλαμβάνεται (ενδεικτικά) και η χωροθέτηση 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.

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 , αλλά εντός της Περιοχής Παρέμβασης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 4 της υπ' αρ. ΚΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396 (ΦΕΚ 4380Β/05-10-2020), λαμβάνονται υπόψη και συμπεριλαμβάνονται στο Σ.Φ.Η.Ο. με διακριτή ένδειξη.

2. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.

2.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.

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

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

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

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

Η βιωσιμότητα είναι λοιπόν ένα βασικό θέμα της αστικής κινητικότητας λόγω της ρύπανσης που προκαλείται από συμβατικά αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν κινητήρες εσωτερικής καύσης. Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΕΑ στα Αγγλικά), η ατμοσφαιρική ρύπανση έχει αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία, προκαλώντας ασθένειες και πρόωρους θανάτους. Μεταξύ 1990 και 2007, η μεγαλύτερη αύξηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα μπορεί να αποδοθεί στις οδικές μεταφορές, με μια αύξηση της τάξης του 200,7 για εκείνη την περίοδο. Επιπλέον, οι οδικές μεταφορές είναι

υπεύθυνες για το 40% των εκπομπών οξειδίου του αζώτου. Είναι προφανές λοιπόν, πως τέτοιου είδους επιβλαβείς εκπομπές απαιτούν την αναζήτηση εναλλακτικών και καθαρότερων τρόπων μεταφοράς στις Ευρωπαϊκές πόλεις. Μια πολλά υποσχόμενη επιλογή αφορά τα πλήρως ηλεκτρικά οχήματα.

Ως μια από τις κύριες εναλλακτικές πηγές ενέργειας για τη μεταφορά, ο ηλεκτροκινητήρας μπορεί να χρησιμοποιηθεί κυρίως στον αυτοκινητόδρομο, στις πόλεις και στις σιδηροδρομικές μεταφορές για ταξιδιώτες και για την παράδοση αγαθών. Τα ηλεκτρικά οχήματα θα μπορούσαν να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και να βελτιώσουν την ποιότητα του αέρα της πόλης και, ως εκ τούτου, την υγεία των πληθυσμών τους, επειδή δεν εκπέμπουν καυσαέρια. Οι Perujo και Ciuffo παρατηρούν ότι τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν πραγματικά να αντιπροσωπεύσουν μια ρεαλιστική εναλλακτική λύση, τόσο ως προς τη διαθέσιμη χωρητικότητα του ηλεκτρικού δικτύου όσο και στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

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

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

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

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

Επιπλέον, με την έγκριση της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, η οδηγία αυτή θα αναθεωρηθεί πλήρως το 2021. Μετά τη συμφωνία του Παρισιού του 2015, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε να μειώσει τις εγχώριες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά 40 έως το 2030 και κατά 80 με 95 έως το 2050 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Το 2016 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε την Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών στην οποία, με το 2030 ως χρονοδιάγραμμα, επισημαίνονται τρεις σημαντικές κατευθυντήριες γραμμές. Η πρώτη είναι η ανάγκη να αυξηθεί η

διαθεσιμότητα των σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η δεύτερη είναι η ανάγκη χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για την τροφοδοσία ηλεκτρικών οχημάτων. και, τέλος, η τρίτη ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να αυξήσουν τα κίνητρα για την αγορά και συντήρηση ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

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

Για λόγους συμβατότητας στα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού κρίνεται αναγκαία, επίσης, η εξέταση των κατευθύνσεων και των βασικών αρχών που διέπουν τα θεσμικά εγκαθιδρυμένα, πλαίσια χωροταξικού σχεδιασμού και αναπτυξιακού προγραμματισμού. Παρότι η ενότητα αυτή αναπτύσσεται συνοπτικά, κατ' επιταγή της ερμηνευτικής εγκυκλίου για την κατάρτιση Σ.Φ.Η.Ο., επιχειρείται μια παράλληλη εξέταση τόσο των κατευθύνσεων του χωρικού σχεδιασμού όσο των αντίστοιχων που απορρέουν από τον επιχειρησιακό προγραμματισμό.

2.2. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2009/443 & ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2019/631(ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ).

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

2.3. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2009/443.

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

Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2012 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, κάθε κατασκευαστής επιβατικών αυτοκινήτων εξασφαλίζει ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ δεν υπερβαίνουν το στόχο του ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι ή, σε περίπτωση που στον κατασκευαστή έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 11, σύμφωνα με τη συγκεκριμένη παρέκκλιση. Για να καθοριστούν τα ειδικά όρια εκπομπής CO₂ κάθε κατασκευαστή,

λαμβάνονται υπόψη τα κατωτέρω ποσοστά κάθε νέου επιβατικού αυτοκινήτου κάθε κατασκευαστή τα οποία ταξινομούνται το συναφές έτος:

- 65 το 2012,
- 75 το 2013,
- 80 το 2014,
- 100 από το 2015 και μετά.

2.4. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2019/631.

Από την 1η Ιανουαρίου 2020, ο παρών κανονισμός θέτει ως στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ τα 95 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ως στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ τα 147 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται στην Ένωση, όπως αυτές μετρούνται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 μαζί με τους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) 2017/1152 και (ΕΕ) 2017/1153, και από την 1η Ιανουαρίου 2021 όπως μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151. Παρών κανονισμός θα συμπληρωθεί, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, με επιπρόσθετα μέτρα που αντιστοιχούν σε μείωση κατά 10 g CO₂/km στο πλαίσιο της ενωσιακής ολοκληρωμένης προσέγγισης η οποία αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 7ης Φεβρουαρίου 2007 με τίτλο «Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατηγά και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα».

2.5. ΟΔΗΓΙΑ 2014/94/ΕΕ.

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

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

- Στα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού μπορούν να περιλαμβάνονται ιδιωτικά σημεία ή διατάξεις επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού προσιτά στο κοινό με δελτία εγγραφής ή τέλη, σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού συστημάτων κοινής χρήσης αυτοκινήτων που επιτρέπουν

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

- Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, μέσω των εθνικών τους πλαισίων πολιτικής, ότι έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 υπάρχει ικανός αριθμός σημείων επαναφόρτισης για το κοινό προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν να κυκλοφορούν τουλάχιστον σε αστικές/προαστιακές και σε άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές. 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.

2.6. ΟΔΗΓΙΑ 2009/33/ΕΚ & ΟΔΗΓΙΑ 2019/1161 (ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ).

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 ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών Οδηγία 2014/94/ΕΕ.

2.7. ΟΔΗΓΙΑ 2009/33/ΕΚ.

ο Η παρούσα οδηγία επιβάλλει στις αναθέτουσες αρχές, στους αναθέτοντες φορείς καθώς και σε ορισμένες επιχειρήσεις την υποχρέωση να λαμβάνουν υπόψη επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ και ορισμένων ρύπων, όταν αγοράζουν οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Κοινότητας για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.

ο Οι λειτουργικές ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής: (α) ενεργειακή κατανάλωση, (β) εκπομπές CO₂ και (γ) εκπομπές NO_x, NMHC και αιωρούμενων σωματιδίων.

2.8. ΟΔΗΓΙΑ 2019/1161.

Η παρούσα οδηγία επιβάλλει την υποχρέωση στα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ και ορισμένων ρύπων, όταν προμηθεύονται ορισμένα οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Ένωσης για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.

ο Προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα στους δήμους, έχει ζωτική σημασία να ανανεωθεί ο στόλος μεταφορών με καθαρά οχήματα. 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.

2.9. ΟΔΗΓΙΑ 2018/844.

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

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

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

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

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

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

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

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

2.10. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ.

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

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

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

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

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

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

2.11. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΥΝΟΪΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ.

Με την οδηγία αυτή τίθεται η βάση για την αξιοποίηση της ενέργειας χαμηλών εκπομπών. Υποδομές φόρτισης βιώσιμων μεταφορών και εσωτερίκευση των παραγόμενων εξωτερικοτήτων από τον τομέα των μεταφορών. Πρόκειται για έργο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στοχευμένο στις υποδομές φόρτισης βιώσιμων μεταφορών και την εσωτερίκευση των παραγόμενων εξωτερικοτήτων από τον τομέα μεταφορών.

Το έργο «Φόρτιση υποδομών βιώσιμων μεταφορών και εσωτερίκευση των εξωτερικοτήτων των μεταφορών» στοχεύει στην αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο οι υπάρχουσες πολιτικές εσωτερικεύουν το εξωτερικό κόστος στις υποδομές των μεταφορών και να συζητήσουν τρόπους με τους οποίους θα μπορούσε να επιτευχθεί περαιτέρω εσωτερίκευση. Ως στοιχεία για αυτήν την εκτίμηση, υπολογίζεται η υποδομή και το εξωτερικό κόστος των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και παρέχεται μια ολοκληρωμένη επισκόπηση των φόρων και των τελών μεταφοράς που εφαρμόζονται στις διάφορες χώρες.

Τα αποτελέσματα αυτών των αξιολογήσεων παρουσιάζονται σε τέσσερα ξεχωριστά παραδοτέα. Το έργο εξετάζει όλους τους κύριους τρόπους μεταφοράς, δηλαδή τις οδικές μεταφορές, τις σιδηροδρομικές

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.

μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, τις θαλάσσιες μεταφορές και τις αερομεταφορές στα 28 κράτη μέλη της ΕΕ, τη Νορβηγία, την Ελβετία, την Ιαπωνία και ορισμένες πολιτείες των ΗΠΑ και τις Καναδικές επαρχίες. Για θαλάσσιες μεταφορές και αερομεταφορές, οι αξιολογήσεις πραγματοποιήθηκαν στο επίπεδο των λιμένων αντί των χωρών.

2.12. ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΣΥΜΦΩΝΟ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ 2021 – 2027.

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

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

✓ παρουσιάζουν το προγραμματικό πλαίσιο (θεσμικό, κανονιστικό, οικονομικό)

✓ δίνουν κατευθύνσεις για τη δομή και το περιεχόμενο των προγραμμάτων.

2.12.1. 1Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ.

Στόχος της παρούσας εγκυκλίου είναι η εκκίνηση της διαδικασίας σχεδιασμού της προγραμματικής περιόδου 2021–2027 στο πλαίσιο του νέου Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης – ΕΣΠΑ 2021-2027 και των Προγραμμάτων του. Παράλληλα με την εγκύκλιο σηματοδοτείται η έναρξη του επίσημου διαλόγου με τους φορείς πολιτικής της χώρας για τη διαμόρφωση των εθνικών κατευθύνσεων πολιτικής με γνώμονα την οικονομία, το ευρύτερο αναπτυξιακό περιβάλλον της χώρας και τις ευρωπαϊκές πολιτικές.

Ηλεκτροκίνηση

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – Στόχοι πολιτικής και ειδικοί στόχοι ανά Ταμείο:

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

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

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

2.12.2. 2Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ.

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

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

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

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

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

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 διασυννοριακών 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.

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 ευφύων 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).

2.13. ΕΠ «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΕΝΕΡΓΕΙΑ – ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ 2021 – 2027».

Το ΕΠ «Περιβάλλον, Ενέργεια και Κλιματική Αλλαγή της περιόδου 2021-2027» σχεδιάζεται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 2 του ΕΣΠΑ 2021-2027 για την προώθηση «μιας πιο πράσινης Ευρώπης με χαμηλές εκπομπές άνθρακα μέσω της προώθησης της μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και μπλε επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων». Το Ε.Π. έχει ως κύριο στόχο την υποστήριξη της υλοποίησης της αναπτυξιακής στρατηγικής της Ελλάδας στους Βασικούς Θεματικούς Τομείς «Ενέργεια», «Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή», «Αστικό περιβάλλον (Ατμοσφαιρική ρύπανση - Θόρυβος)», «Κυκλική Οικονομία - Διαχείριση Αποβλήτων», «Διαχείριση Υδάτων - Λυμάτων» και «Προστασία Βιοποικιλότητας» για την Προγραμματική Περίοδο 2021-2027, όπως προκύπτουν από το σχέδιο του ΣΕΣ 2021-2027.

Για την ηλεκτροκίνηση αναφέρονται τα κάτωθι:

- Κύρια Στόχευση και Προγραμματική Στρατηγική του ΕΠ – Main development challenges & Programme strategy.
- Στην συγκεκριμένη ενότητα αναλύονται οι στρατηγικοί τομείς που στοχεύει να υποστηρίξει χρηματοδοτικά το νέο Ε.Π.

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

2.13.1. ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΚΛΙΜΑ.

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

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

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

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

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

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

2.13.2. ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ 2021 – 2025.

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

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

Οι αναπτυξιακοί στόχοι του ΕΠΑ είναι οι εξής:

- Έξυπνη Ανάπτυξη.
- Πράσινη Ανάπτυξη.
- Ανάπτυξη Υποδομών.
- Κοινωνική Ανάπτυξη.
- Εξωστρέφεια.

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

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

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

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

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

- Των δικτύων.
- Των μεταφορών.
- Της εφοδιαστικής αλυσίδας.

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

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

Για την επίτευξη των στόχων έχουν δημιουργηθεί δείκτες παρακολούθησης. Ένας από τους δείκτες του στόχου Πράσινης Ανάπτυξης και της προτεραιότητας Πράσινες Πόλεις, αφορά το μερίδιο των

ηλεκτροκίνητων επιβατικών οχημάτων στις ετήσιες νέες ταξινομήσεις. Η τιμή βάσης είναι 0,4 και η τιμή στόχος 13.

2.13.3. ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.

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

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

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

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

Το σύστημα μεταφορών της Ελλάδας δεν επικεντρώνεται ικανοποιητικά σε αυτόν τον Στρατηγικό Στόχο. Κατ' αρχάς, το μερίδιο των πιο φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς, όπως ο σιδηρόδρομος (και ιδίως με ηλεκτροκίνηση), είναι ιδιαίτερα χαμηλό. Δεύτερον, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχουν το συντριπτικά μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς αλλά είναι μη αποδοτικές σε μεγάλο βαθμό και εκτελούνται κυρίως με απαρχαιωμένα, ρυπογόνα φορτηγά χαμηλής χωρητικότητας. Τρίτον, ο στόλος επιβατικών οχημάτων (λεωφορεία και ΙΧΕ) είναι επίσης πολύ παλαιός, 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.

2.13.4. ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ.

Σκοπός του παρόντος είναι:

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

Σύμφωνα με το άρθρο 3:

- Από την 1η.1.2021 έως την 31η.12.2022, εντός των διοικητικών ορίων των ΟΤΑ Α΄ βαθμού όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης με πληρωμή, τα Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂ /χλμ. απαλλάσσονται από την καταβολή τέλους στάθμευσης ενώ οι περιορισμοί ως προς τη διάρκεια της στάθμευσης συνεχίζουν να ισχύουν και για αυτά.
- 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.
- 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.

2.13.5. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ Σ.Φ.Η.Ο.

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

- Τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο στους χώρους στάσης και στάθμευσης του άρθρου 34 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57), καθώς και σε ελεγχόμενους από τους δήμους χώρους στάθμευσης και δημοτικούς χώρους στάθμευσης, όπως προαναφέρθηκαν στον Ν.4710/2020.
- Τη χωροθέτηση (ενδεικτικά) δημοσίως προσβάσιμων θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε δημοτικές εγκαταστάσεις, πέραν των υποχρεωτικά προβλεπόμενων βάσει της κείμενης νομοθεσίας, και η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση του κοινού σε τερματικούς σταθμούς και σε επιλεγμένα σημεία του δικτύου δημοτικών ή αστικών συγκοινωνιών.
- Για τις περιοχές ευθύνης των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών και του συγκοινωνιακού έργου που παρέχεται από τους Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., και αποκλειστικά για τις περ. β) και ε) της παρ. 1

του άρθρου 17 του ν. 4710/2020 (Α' 142), οι ανωτέρω Οργανισμοί υποχρεούνται να υποβάλουν, εντός του χρονικού πλαισίου που θα θέσει ο Φορέας Εκπόνησης, δεσμευτική πρόταση για τους χώρους αρμοδιότητας αυτών και των θυγατρικών τους στην κατά περίπτωση Περιοχή Παρέμβασης, ώστε να συμπεριληφθεί στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο.

- Εφόσον στην Περιοχή Παρέμβασης υπάρχουν περιοχές ευθύνης άλλων νομικών προσώπων ή οντοτήτων πλην του Φορέα Εκπόνησης, ο Φορέας Εκπόνησης μπορεί να απευθύνει πρόσκληση στα νομικά αυτά πρόσωπα ή οντότητες να υποβάλουν εντός του χρονικού πλαισίου που αυτός θα θέσει, δεσμευτική πρόταση για χωροθέτηση δημοσίως προσβάσιμων θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο στους χώρους αρμοδιότητας αυτών εντός της Περιοχής Παρέμβασης, ώστε να συμπεριληφθούν στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο.
- Δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που έχουν ήδη εγκατασταθεί εντός της Περιοχής Παρέμβασης έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. και δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που βρίσκονται εκτός της αρμοδιότητας του Φορέα Εκπόνησης αλλά εντός της Περιοχής Παρέμβασης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 4 της παρούσης, λαμβάνονται υπόψη και συμπεριλαμβάνονται στο Σ.Φ.Η.Ο. με διακριτή ένδειξη.

2.13.6. ΕΠ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ 2021 – 2027.

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

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

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

Α) Προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων (ΣΠ3/ειδικός στόχος ii και iii)).

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

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

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

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

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).

B) Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μέσων σταθερής τροχιάς.

Ως βασικός στόχος της περιόδου 2021-2027 τίθεται η κατασκευή ή/και ολοκλήρωση έργων καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη), με τις εξής προτεραιότητες:

- Επέκταση των δικτύων ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Μετρό και Προαστιακός).
- Προμήθεια στόλων λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον, με στόχο την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας με μέσα πιο φιλικά προς το περιβάλλον.

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

2.13.7. ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 7 (ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ) - ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.

Στον Άξονα περιλαμβάνονται:

- Επέκταση των δικτύων ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Γραμμή 4 του Μετρό Αθήνας και Προαστιακές συνδέσεις).
- Προμήθεια στόλων λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον.
- 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.

2.13.8. ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ.

Η κατάρτιση του Σχεδίου εμπίπτει διέπεται από την κείμενη νομοθεσία και τις κατ' εξουσιοδότηση αυτής εκδοθείσες κανονιστικές πράξεις, όπως ισχύουν και ιδίως:

- Ν. 4412/2016 (ΦΕΚ Α' 147/08-08-2016) «Δημόσιες Συμβάσεις έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

- Ν. 4555/2018 (ΦΕΚ Α' 133/19.07.2018) «Μεταρρύθμιση θεσμικού πλαισίου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης-Εμβάθυνση της Δημοκρατίας – Ενίσχυση της Συμμετοχής – Βελτίωση της οικονομικής και αναπτυξιακής λειτουργίας των Ο.Τ.Α. [Πρόγραμμα «ΚΛΕΙΣΘΕΝΗΣ Ι»]».
- Ν. 3463/8-6-2006 «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων», όπως συμπληρώθηκε με την παρ. 13 του άρθρου 20 του Ν.3731/2008 (ΦΕΚ 263/τ.Α'/23-12-20008) «Αναδιοργάνωση της Δημοτικής Αστυνομίας και ρυθμίσεις λοιπών θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Εσωτερικών .
- Ν.3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης».
- Άρθρο 26 του Ν.4024/2011 (Α 226) «Συγκρότηση συλλογικών οργάνων της διοίκησης και ορισμός των μελών τους με κλήρωση».
- Ν. 2121/1993 (Α' 25) «Πνευματική Ιδιοκτησία, Συγγενικά Δικαιώματα και Πολιτιστικά Θέματα».
- Ν. 4270/2014 (Α' 143) «Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ) – δημόσιο λογιστικό και άλλες διατάξεις». Παρ. Ζ του Ν. 4152/2013 (Α' 107) «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην Οδηγία 2011/7 της 16.2.2011 για την καταπολέμηση των καθυστερήσεων πληρωμών στις εμπορικές συναλλαγές».
- Ν.2690/1999 (Α' 45) “Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις” και ιδίως των άρθρων 7 και 13 έως 15.
- Π.Δ. 28/2015 (Α' 34) “Κωδικοποίηση διατάξεων για πρόσβαση σε δημόσια έγγραφα”.
- Ν. 3861/2010 (ΦΕΚ Α'/112) «Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και πράξεων των κυβερνητικών, διοικητικών και αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδίκτυο “Πρόγραμμα Διαύγεια” και άλλες διατάξεις».
- Π.Δ. 80/2016 (ΦΕΚ 145/05.08.2016 τεύχος Α'): Ανάληψη υποχρεώσεων από τους διατάκτες."
- Ν. 4013/2011 (ΦΕΚ Α' /204) «Σύσταση ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων και Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων» όπως ισχύει.
- Άρθρο 1 «Κατάργηση της υποχρέωσης επικυρώσεων αντιγράφων εγγράφων», του κεφαλαίου Α' «Μείωση Διοικητικών Βαρών – Απλουστεύσεις Διαδικασιών», του Ν. 4250/2014 (ΦΕΚ Α' /74).
- Ν. 4389/2016 (ΦΕΚ Α' /248) «Κύρωση Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας».
- Ν. 2859/2000 (Α' 248) «Κύρωση Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας».
- Ν. 4129/2013 (Α' 52) «Κύρωση του Κώδικα Νόμων για το Ελεγκτικό Συνέδριο».
- Ν. 4625/2019 (Α' 135) «Ρυθμίσεις Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κα».

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων(Σ.Φ.Η.Ο) Δήμου Τανάγρας – Στάδιο 1.

- Αρ. 57654 (Β' 1781/23.5.2017) Απόφασης του Υπουργού Οικονομίας και Ανάπτυξης «Ρύθμιση ειδικότερων θεμάτων λειτουργίας και διαχείρισης του Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων (ΚΗΜΔΗΣ) του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης».
- ΥΑ 56902/215/Β/1924/02-06-2017 Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης «Τεχνικές λεπτομέρειες και διαδικασίες λειτουργίες του ΕΣΗΔΗΣ».
- Ν. 4710/2020 (Α' 142) «Πρώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις».
- Αρ. απ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396 με τις Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.
- Σε εκτέλεση των ανωτέρω νόμων εκδοθεισών κανονιστικών πράξεων, των λοιπών διατάξεων που αναφέρονται ρητά ή απορρέουν από τα οριζόμενα στα συμβατικά τεύχη της παρούσας, καθώς και του συνόλου των διατάξεων του ασφαλιστικού, εργατικού, κοινωνικού, περιβαλλοντικού δικαίου που διέπει την ανάθεση και εκτέλεση της παρούσας σύμβασης, έστω και αν δεν αναφέρονται ρητά παραπάνω.

3. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.

3.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΤΑΝΑΓΡΑΣ.

Ο Δήμος Τανάγρας είναι ένας από τους έξι δήμους (6) του Νομού Βοιωτίας, όπως συστάθηκε από το Ν. 3852/2010 (Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης). Αποτελείται από τους πρώην Δήμους Δερβενοχωρίων, Οινοφύτων, Σχηματαρίου και Τανάγρας και έχει ως έδρα του, την κωμόπολη Σχηματάρι. Από τον Δεκέμβρη του 2014 δημιουργήθηκε και η 5η Δημοτική Ενότητα (Δηλίου ή Δηλεσίου) με τη συνένωση των οικισμών Δήλεσι και Πλάκα Δήλεσι. Ο νεοσύστατος Δήμος Τανάγρας βρίσκεται στο Νοτιοανατολικό τμήμα της Περιφερειακής ενότητας Βοιωτίας και σε απόσταση 61 χλμ από την Αθήνα και 20 χλμ από την Χαλκίδα. Ο Δήμος καλύπτει συνολικά πλέον μια έκταση 554,01 τετραγωνικών χιλιομέτρων με ακτογραμμή που ξεπερνά τα 4 χιλιόμετρα και γεωγραφικά συνορεύει με τον Δήμο Χαλκίδας στα Βόρεια (Περιφερειακή Ενότητα Εύβοιας), με τον Δήμο Μάνδρας νότια (Περιφερειακή Ενότητα Δυτικής Αττικής), ανατολικά με τον Δήμο Ωρωπού (Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Αττικής) και δυτικά με τον Δήμο Θηβαίων. Επίσης ο Δήμος κατέχει κεντροβαρή θέση λόγω της βιομηχανικής δραστηριότητας, καθώς στα βόρεια διέρχεται η Εθνική Οδός Αθηνών - Λαμίας και η Εθνική Οδός Σχηματαρίου - Χαλκίδας. Επίσης από το Δήμο διέρχεται ο σιδηροδρομικός άξονας Αθηνών - Θεσσαλονίκης και Αθηνών - Χαλκίδας.

3.2. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ - ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.

Ο νέος καλλικρατικός Δήμος έχει εγκεκριμένα τα παρακάτω πολεοδομικά σχέδια:

- Έγκριση πολεοδομικής μελέτης Σχηματαρίου (ΠΔ 16-05-1997 ΦΕΚ 481/Δ/10-06-1997).
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Σχηματαρίου (ΦΕΚ 607/ΑΑΠ/31-12-2010).
- Σχέδιο οικισμού ΟΤΕ Δηλεσίου (ΦΕΚ 103/28-05-1969, 231/910-1970, 71/13-3-1973).
- ΖΟΕ Δηλεσίου (ΠΔ 27-09-1988, ΦΕΚ 686 Δ).
- Β Φάση του Σχεδίου Πόλεως είναι ο οικισμός της ΔΕ Οινοφύτων.

Με την υπ' αριθμό 312/2011 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου αποφασίστηκε η ένταξη σε σχέδιο πόλεως περίπου 2000 στρεμμάτων στην περιοχή Δήλεσι.

Όσον αφορά τους υπόλοιπους οικισμούς είναι χαρακτηρισμένοι ως οικισμοί προ του 1923 με οριοθετημένα όρια. Οι αποφάσεις αυτών εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1: Οικισμοί δήμου Τανάγρας προ του 1923.

α/α	Οικισμός	Αρ. πρωτ.	Απόφαση
1	Αγ. Θωμάς	4019/2-3-95	Νομαρχία Βοιωτίας ΤΟ Κ ΠΕ
2	Άρμα	Αρχικό 3606/16-11-87 Νέο 652/14-4-92	Νομαρχία Βοιωτίας ΤΟ Κ ΠΕ
3	Ασωπία	3264/7-7-86	Νομαρχία Βοιωτίας ΤΟ Κ ΠΕ
4	Δήλεσι (Πλατεία)	27-08-1975 (Διανομή)	Δ/ση Γεωργίας Βοιωτίας
5	Καλλιθέα	470/10-2-86	Νομαρχία Βοιωτίας ΤΟ Κ ΠΕ
6	Κλειδί	3138/16-7-86	Νομαρχία Βοιωτίας ΤΟ Κ ΠΕ
7	Οινόη	2577/30-5-86	Νομαρχία Βοιωτίας ΤΟ Κ ΠΕ
8	Οινόφυτα		
9	Πύλη	2579/30-5-86	Νομαρχία Βοιωτίας ΤΟ Κ ΠΕ
10	Πάνακτος	2579/30-5-86	Νομαρχία Βοιωτίας ΤΟ Κ ΠΕ
11	Πράσινο	2579/30-5-86	Νομαρχία Βοιωτίας ΤΟ Κ ΠΕ
12	Σκούρτα	2578/30-05-86	Νομαρχία Βοιωτίας ΤΟ Κ ΠΕ
13	Στεφάνη	2576/30-05-86	Νομαρχία Βοιωτίας ΤΟ Κ ΠΕ
14	Τανάγρα	3265/9-7-86	Νομαρχία Βοιωτίας ΤΟ Κ ΠΕ

3.2.1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΣΥΝΕΝΩΣΗΣ.

Ο **πρώην Δήμος Δερβενοχωρίων** ήταν δήμος του νομού Βοιωτίας που συστάθηκε με το πρόγραμμα Καποδίστριας από τη συνένωση των κοινοτήτων Σκούρτων, Πύλης, Πανάκτιου, Πρασίνου, Στεφάνης και Δάφνης, που αποτέλεσαν στη συνέχεια τα δημοτικά διαμερίσματα του δήμου. Λειτούργησε την περίοδο

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.

1999 - 2010 οπότε και καταργήθηκε με την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης και εντάχθηκε στον νέο δήμο Τανάγρας. Καταλάμβανε μεγάλο μέρος του δυτικού τμήματος της Πάρνηθας. Ο δήμος είχε πληθυσμό 2.191 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 2001 και έκταση 222,938 τ.χλμ. Πρωτεύουσα του δήμου ήταν η Πύλη.

Ο **πρώην Δήμος Οινοφύτων** συστάθηκε το 1994 και προήλθε από την αναγνώριση της πρώην κοινότητας Οινοφύτων σε δήμο. Η κοινότητα είχε συσταθεί το 1912, αρχικά με την ονομασία κοινότητα Στανιατών και περιλάμβανε μόνο τον οικισμό των Οινοφύτων (τότε Στανιάτες). Το 1927 μετονομάστηκε σε κοινότητα Οινοφύτων λόγω της μετονομασίας του ομώνυμου οικισμού που την αποτελούσε. Το 1971 εντάχθηκε στην κοινότητα και ο οικισμός Δήλεσι. Το 1994 η κοινότητα αναγνωρίστηκε σε δήμο, ενώ το 1999 με την εφαρμογή του προγράμματος Καποδίστριας διευρύνθηκε με την ένταξη στον δήμο των πρώην κοινοτήτων Αγίου Θωμά και Κλειδιού που αποτέλεσαν στη συνέχεια τα δημοτικά διαμερίσματα του δήμου. Καταργήθηκε με την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης και εντάχθηκε στον νέο δήμο Τανάγρας. Περιλάμβανε τα χωριά Άγιος Θωμάς, Δήλεσι, Κλειδί και Οινόφυτα.

Ο **πρώην Δήμος Σχηματαρίου** ήταν δήμος του Νομού Βοιωτίας που λειτούργησε την περίοδο 1994 - 2010. Συστάθηκε αρχικά το 1994 με αναγνώριση της πρώην κοινότητας Σχηματαρίου σε δήμο. Στη συνέχεια παρέμεινε αμετάβλητος με την εφαρμογή του σχεδίου Καποδίστρια ή Νόμο 2539/1997. Με την εφαρμογή του σχεδίου Καλλικράτης καταργήθηκε και συνενώθηκε στον νέο δήμο Τανάγρας. Ο Δήμος περιλάμβανε μόνο ένα δημοτικό διαμέρισμα, το Δ.Δ. Σχηματαρίου, όπου ανήκαν οι εξής οικισμοί: Σχηματάρι, Οινόη και Πλάκα Δηλεσίου.

Ο **πρώην Δήμος Τανάγρας** του προγράμματος Καποδίστριας ήταν δήμος που λειτούργησε την περίοδο 1999 - 2010. Συστάθηκε με το πρόγραμμα Καποδίστριας από τη συνένωση των κοινοτήτων Άρματος, Ασωπίας, Καλλιθέας και Τανάγρας. Έδρα του ορίστηκε η Τανάγρα. Το 2010 εντάχθηκε στον νέο διευρυμένο δήμο Τανάγρας.

3.3. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.

Με βάση το Πρόγραμμα Καλλικράτης ο Δήμος Τανάγρας αποτελείται από τις Δημοτικές Ενότητες Δερβενοχωρίων, Οινοφύτων, Σχηματαρίου, Τανάγρας και Δηλεσίου.

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι Δημοτικές Ενότητες και οι Τοπικές Κοινότητες του καλλικρατικού Δήμου Τανάγρας:

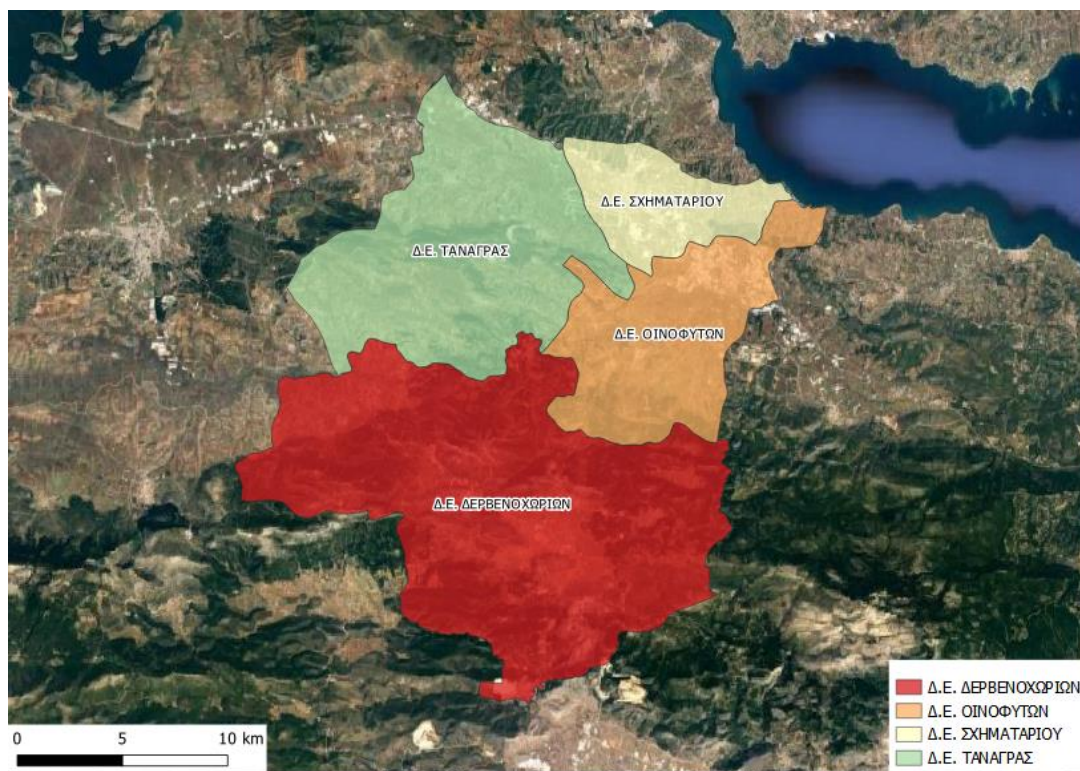
Πίνακας 2: Δημοτικές και Τοπικές Ενότητες Δήμου Τανάγρας.

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΧΗΜΑΤΑΡΙΟΥ		
Κωδικός Καλλικράτη	Περιγραφή	
28060101	Τοπική Κοινότητα Σχηματαρίου	Σχηματάριον, το Οινόη, η

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΕΡΒΕΝΟΧΩΡΙΩΝ		
28060201	Τοπική Κοινότητα Πύλης	Πύλη, η
		Λεύκα, η
		Πάνακτον, το
		Πράσινον, το
28060202	Τοπική Κοινότητα Δάφνης	Δάφνη, η
28060203	Τοπική Κοινότητα Σκούρτων	Σκούρτα, τα
		Τζιγκουράτι, το
28060204	Τοπική Κοινότητα Στεφάνης	Στεφάνη, η
		Κατασκήνωση, η
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΗΛΕΣΙΟΥ		
28060301	Τοπική Κοινότητα Δηλεσίου	Δήλεσι, το
28060302	Τοπική Κοινότητα Πλάκας Δηλεσίου	Πλάκα Δήλεσι, η
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΟΙΝΟΦΥΤΩΝ		
28060401	Δημοτική Κοινότητα Οινοφύτων	Οινόφυτα, τα
28060402	Τοπική Κοινότητα Αγίου Θωμά	Άγιος Θωμάς, ο
28060403	Τοπική Κοινότητα Κλειδίου	Κλειδίον, το
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΑΝΑΓΡΑΣ		

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων(Σ.Φ.Η.Ο) Δήμου Τανάγρας – Στάδιο 1.

28060501	Τοπική Κοινότητα Άρματος	Άρμα, το
28060502	Τοπική Κοινότητα Ασωπίας	Ασωπία, η
28060503	Τοπική Κοινότητα Καλλιθέας	Καλλιθέα, η
28060504	Τοπική Κοινότητα Τανάγρας	Τανάγρα, η
		Παναγία, η



Εικόνα 1: Χάρτης Δημοτικών Ενοτήτων του Δήμου Τανάγρας προ Δεκεμβρίου 2014 (πηγή: geodata.org, ίδια επεξεργασία).

3.4. ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.

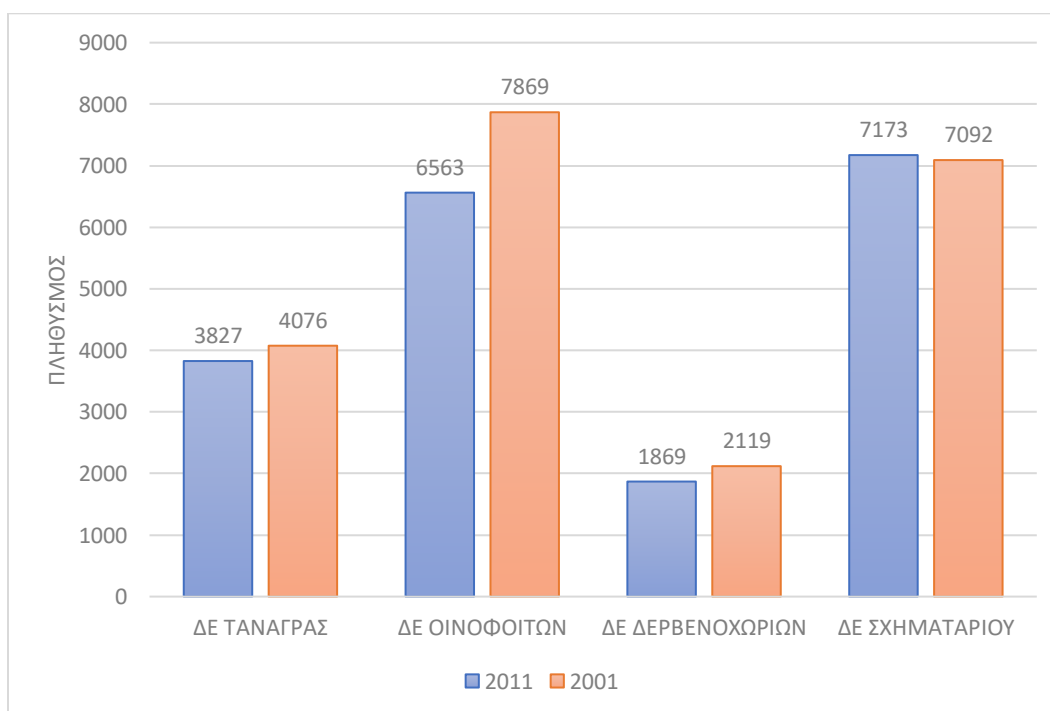
Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων(Σ.Φ.Η.Ο) Δήμου Τανάγρας – Στάδιο 1.

Σύμφωνα με την τελευταία απογραφή του 2011, ο Δήμος Τανάγρας αριθμεί 19.432 μόνιμους κατοίκους. Οι δημοτικές ενότητες με τους περισσότερους κατοίκους με σειρά από την μεγαλύτερη στην μικρότερη είναι: α) Δ.Ε. Σχηματαρίου, β) Δ.Ε. Οινοφύτων, γ) Δ.Ε. Τανάγρας και δ) Δ.Ε. Δερβενοχωριών.

Πίνακας 3: Μεταβολή μόνιμου και πραγματικού (de facto) πληθυσμού στον Δήμο Τανάγρας για την δεκαετία 2001-2011 (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ).

	2011		2001		Μεταβολή Πληθυσμού(%)	
	Μόνιμος	De Facto	Μόνιμος	De Facto	Μόνιμος	De Facto
Δ.Ε. ΤΑΝΑΓΡΑΣ	3.827	3.760	4.076	4.134	-6,11	-9,05
Δ.Ε. ΟΙΝΟΦΥΤΩΝ	6.563	6.527	7.869	8.195	-16,59	-20,35
Δ.Ε. ΔΕΡΒΕΝΟΧΩΡΙΩΝ	1.869	1.867	2.119	2.191	-11,80	-14,79
Δ.Ε. ΣΧΗΜΑΤΑΡΙΟΥ	7.173	6.838	7.092	8.095	+1,14	-15,53
ΔΗΜΟΣ ΤΑΝΑΓΡΑΣ	19.432	18.992	21.156	22.615	-8,15	-16,02

Παρακάτω φαίνεται η διαγραμματική απεικόνιση του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Τανάγρας.



Διάγραμμα 1: Διαγραμματική απεικόνιση του πληθυσμού του Δήμου Τανάγρας για την δεκαετία 2001-2011 (πηγή ΕΛΣΤΑΤ- ίδια επεξεργασία).

3.5. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.

Ανεργία- Απασχόληση.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε.

Σε ότι αφορά την ανεργία, τα μεγαλύτερα ποσοστά ανεργίας παρουσιάζονται στους αγροτικούς δήμους λόγω μετασηματισμού των ευρωπαϊκών ενισχύσεων στο πλαίσιο της νέας ΚΑΠ, η οποία δυσχεραίνει την απορρόφηση χρηματοδοτήσεων από τους αγρότες και κτηνοτρόφους που δεν πληρούν τις αναγκαίες προϋποθέσεις εξ' αιτίας χρόνιων αδυναμιών και παθογένειας του πρωτογενή τομέα στη χώρα - ανεργία όμως, η οποία δεν καταγράφεται ακόμα. Επίσης σημαντικά ποσοστά ανεργίας παρουσιάζονται και στον οικισμό Δήλεια όπου κυριαρχεί η εποχιακή απασχόληση στο μαζικό τουρισμό της θερινής περιόδου. Σημειώνεται ότι σήμερα ο ρυθμός αύξησης της ανεργίας είναι μεγαλύτερος λόγω και της οικονομικής κρίσης του τελευταίου χρονικού διαστήματος, η οποία επηρεάζει, τόσο τα μεγέθη της απασχόλησης στον τουρισμό και τους συνδεδεμένους επιμέρους κλάδους με έμφαση στις νέες ηλικίες του πληθυσμού λόγω απομείωσης του όγκου της οικονομικής δραστηριότητας ακόμα και αν όπως και η γεωργία αποτελεί μια εποχιακή εργασία. Προκύπτει ότι παρουσιάζεται μείωση των απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα.

Οικονομικά ενεργός πληθυσμός.

Το ανθρώπινο δυναμικό και η ανεργία αποτελούν δυο από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που προσδιορίζουν τη δυναμική ανάπτυξης και το επίπεδο ευημερίας μιας περιοχής.

Όσον αφορά τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό και το ποσοστό ανεργίας απεικονίζεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 4: Οικονομικά ενεργός/μη ενεργός πληθυσμός – Ποσοστό ανεργίας Δήμου Τανάγρας.

ΔΗΜΟΣ ΤΑΝΑΓΡΑΣ	Οικονομικά Ενεργοί		Οικονομικά μη ενεργοί		Άνεργοι	
	Αριθμός	Ποσοστό (%)	Αριθμός	Ποσοστό (%)	Αριθμός	Ποσοστό (%) (επί των οικονομικά ενεργών)
Σύνολο: 19.432	9.074	46,69	10.358	53,30	1.447	15,95

Με βάση τους ορισμούς της ΕΣΥΕ, οικονομικώς ενεργοί θεωρούνται οι απασχολούμενοι και οι άνεργοι πάνω από 10 ετών. Νέοι άνεργοι θεωρούνται τα άτομα που ζητούν εργασία για πρώτη φορά, ανεξαρτήτως ηλικίας. Οικονομικώς μη ενεργοί θεωρούνται τα άτομα που δήλωσαν ότι δεν εργάζονταν και συγχρόνως δε ζητούν εργασία.

Στο Δήμο Τανάγρας, το μέγεθος του οικονομικά ενεργού πληθυσμού είναι της τάξεως του 46,70% έναντι του μη ενεργού οικονομικά πληθυσμού που αποτελεί το 53,30 %. Εξετάζοντας τον οικονομικά ενεργό και μη ενεργό πληθυσμό κατά φύλο, παρατηρείται ότι οι οικονομικά ενεργοί άνδρες υπερیشύουν των μη ενεργών. Το ακριβώς αντίθετο συμβαίνει με τις γυναίκες, στις οποίες οι οικονομικά μη ενεργές ξεπερνούν πάνω από το διπλάσιο τις οικονομικά ενεργές. Παρακάτω παρουσιάζεται ο πίνακας των οικονομικά ενεργών και μη ανά φύλο.

Πίνακας 5: Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός ανά φύλο στο Δήμο Τανάγρας σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ).

	Οικονομικά ενεργοί						Οικονομικά μη ενεργοί			
	Σύνολο	Σύνολο	Απασχολούμενοι	Άνεργοι			Σύνολο	Μαθητές σπουδαστές	Συνταξιούχοι	Λοιποί
				Σύνολο	Πρώην απασχολούμενοι	«Νέοι»				
Δήμος Τανάγρας	19.432	9.074	7.627	1.447	925	522	10.358	2.670	3.893	3.795
Άρρενες	10.609	6.229	5.311	918	574	344	4.380	1.364	2.134	882
Θήλειες	8.823	2.845	2.316	529	351	178	5.978	1.306	1.759	2.913

Οικονομικά στοιχεία ανά τομέα παραγωγής.

A) Πρωτογενής τομέας παραγωγής.

Ο οικισμός Δήλεσι του Δήμου Τανάγρας αποτελεί καθιερωμένο τουριστικό προορισμό για πολλούς κατοίκους των Αθηνών με φυσικό επακόλουθο ο παραγωγικός ιστός (που στο παρελθόν γνώριζε ιδιαίτερη άνθηση) να έχει στραφεί στον τριτογενή τομέα. Αν και η οικονομία λοιπόν της περιοχής εξαρτάται και από τον τουρισμό όπου ένα σημαντικό ποσοστό των κατοίκων απασχολείται στον κλάδο των εστιατορίων, ξενοδοχείων, ένα σημαντικό ποσοστό απασχολείται και σήμερα ακόμα στον πρωτογενή τομέα ο οποίος παρουσιάζει συχνά φθίνουσα πορεία. Το εύφορο έδαφος και η ύπαρξη άφθονου νερού ευνοούν την ανάπτυξη δυναμικών καλλιεργειών στις οποίες εξειδικεύεται η περιοχή. Σημαντικές για την τοπική οικονομία είναι τα παραγόμενα αγροτικά προϊόντα όπως το λάδι, το κρασί, τα κηπευτικά και οι πατάτες.

Η αγροτική πλευρά του Δήμου πάσχει από τα γνωστά διαρθρωτικά προβλήματα που χαρακτηρίζουν γενικότερα τη χώρα, δηλαδή το μικρό και πολυτεμαχισμένο γεωργικό κλήρο, την πρόωρη γήρανση και το χαμηλό μορφωτικό επίπεδο του αγροτικού πληθυσμού, τη μειωμένη ανταγωνιστικότητα των προϊόντων εξαιτίας του αυξημένου κόστους παραγωγής, το χαμηλό ποσοστό αρδευόμενων εκτάσεων, την ενασχόληση με παραδοσιακές καλλιέργειες (ελαιοκαλλιέργεια και αμπελουργία), τον έκτακτο χαρακτήρα της κτηνοτροφίας σε συνδυασμό με το μικρό αριθμό οργανωμένων κτηνοτροφικών μονάδων και την έλλειψη υποδομών. Παρ' όλα αυτά, διαπιστώνεται κυριαρχία του πρωτογενή τομέα στις βόρειες περιοχές του Δήμου.

Παρά την ουσιαστική συνεισφορά στα μακροοικονομικά μεγέθη, ο πρωτογενής τομέας χαρακτηρίζεται από μακροχρόνια αδυναμία υποδομών. Οι βασικές διαρθρωτικές αδυναμίες του πρωτογενή τομέα, όπως είναι το μικρό μέγεθος των εκμεταλλεύσεων και η γήρανση του πληθυσμού που απασχολείται σ' αυτόν, αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα στην ορθή και αποδοτική του διαχείριση. Οι συνεχείς μειώσεις της στήριξης των τιμών των αγροτικών προϊόντων, των ενισχύσεων των παραγωγών, των εξαγωγικών επιδοτήσεων καθώς και της εξωτερικής προστασίας σε

συνδυασμό με την αύξηση του κόστους παραγωγής συνεπάγεται μείωση του αγροτικού εισοδήματος. Η μείωση αυτή δεν αφήνει ανεπηρέαστη την οικονομία του Δήμου. Τα τελευταία χρόνια σημειώνεται συνεχής φθίνουσα πορεία ενώ εξακολουθεί να αποτελεί έναν από τους βασικούς τομείς της οικονομίας του Δήμου.

Η βιώσιμη ανάπτυξη του τριτογενή τομέα, αποτελεί αναγκαιότητα για την έξοδο από την οικονομική κρίση που διέρχεται η Περιφέρεια. Για την υλοποίησή της είναι απαραίτητο να δημιουργηθεί ένας ανταγωνιστικός πρωτογενής τομέας στις παγκόσμιες αγορές, ο οποίος θα συμμορφώνεται με τα αυστηρά πρότυπα της προστασίας του περιβάλλοντος και της ασφάλειας των τροφίμων. Στο Δήμο Τανάγρας, διαπιστώνεται εξειδίκευση στις ελαιοκαλλιέργειες, στα παράγωγα του αμπελιού και στην πρώιμη παραγωγή οπωροκηπευτικών. Το μεγαλύτερο τμήμα του ζωικού κεφαλαίου αποτελείται από αιγοπρόβατα ελευθέρως βοσκής.

Παράγοντες που λειτουργούν κατασταλτικά στην ανάπτυξη του πρωτογενή τομέα του Δήμου είναι:

- Ο μικρός και πολυτεμαχισμένος κλήρος.
- Οι δυσμενείς γεωμορφολογικές συνθήκες.
- Η ανισομερής κατανομή μεταξύ φυτικής και ζωικής παραγωγής.
- Η υψηλή εξάρτηση από επιδοτήσεις για μια σειρά αγροτικών προϊόντων.
- Η περιορισμένη εφαρμογή νέας τεχνολογίας, σύγχρονων μεθόδων παραγωγής και οργάνωσης – διοίκησης των αγροτικών εκμεταλλεύσεων.
- Το χαμηλό ποσοστό αρδευόμενων εκτάσεων και η ανομοιογενής γεωγραφική χωροταξική διασπορά των υδατικών πόρων.
- Οι ελλείψεις σε μηχανισμούς ενημέρωσης, κατάρτισης, ευαισθητοποίησης του αγροτικού πληθυσμού γενικά και των παραγωγών ειδικά.
- Η απουσία «επώνυμων» πιστοποιημένων ποιοτικών προϊόντων.
- Ο χαμηλός βαθμός μεταποίησης της πρωτογενούς παραγωγής.
- Το χαμηλό ποσοστό παραγωγής «βιολογικών» προϊόντων παρά τους εκρηκτικούς ρυθμούς αύξησης της παραγωγής και ζήτησής τους τα τελευταία χρόνια.
- Η επιβάρυνση υπογείων υδάτων και εδαφών σε συγκεκριμένες περιοχές.
- Οι πιέσεις στη γεωργική γη από αστική ανάπτυξη.
- Η άναρχη οικιστική ανάπτυξη που αλλοιώνει το αγροτικό ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον.
- Η αδυναμία διαφοροποίησης των παραγόμενων προϊόντων, και η στροφή σε εναλλακτικές καλλιέργειες.

B) Δευτερογενής τομέας παραγωγής.

Ο δευτερογενής τομέας συγκριτικά με τους λοιπούς παραγωγικούς τομείς συνιστά οικονομική δραστηριότητα υψηλής βαρύτητας, γεγονός που οφείλεται κατά κύριο λόγο στη μικρή ανάπτυξη του πρωτογενή και τριτογενή τομέα. Η υπέρμετρη ανάπτυξη της βιομηχανίας είχε ως αποτέλεσμα την εγκατάλειψη δραστηριοτήτων συνδεδεμένων με τον τουρισμό και την γεωργία. Σημειώνεται επίσης ότι το οικονομικό και επιχειρηματικό τοπίο χαρακτηρίζεται από την παρουσία πολλών σε αριθμό και μικρομεσαίων σε μέγεθος επιχειρήσεων οι οποίες δεν παρουσιάζουν δυσκολία ενσωμάτωσης των νέων τεχνολογιών ούτε και αδυναμία παραγωγής ανταγωνιστικών προϊόντων και υπηρεσιών.

Συνοψίζοντας ο δευτερογενής τομέας χαρακτηρίζεται από:

- Το μεγάλο κατά κανόνα μέγεθος των επιχειρήσεων.
- Την άναρχη ανάπτυξη των βιομηχανιών στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου λόγω της μη ύπαρξης θεσμοθετημένης ΒΙΠΕ και ΒΙΟΠΑ δημιουργεί τεράστια περιβαλλοντικά προβλήματα ρύπανσης (Ασωπού, Ευβοϊκού).
- Η αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου λόγω της Εθνικής Οδού καθώς και της Βιομηχανικής περιοχής συμβάλλει στην ατμοσφαιρική ρύπανση.
- Την πανελλαδική, βαλκανική ακόμα και την διεθνή διάθεση της παραγωγής.
- Το υψηλό επίπεδο ανάπτυξης, οργάνωσης, διοίκησης και οικονομικής διαχείρισης των επιχειρήσεων.
- Την υψηλή προστιθέμενη αξία των τελικών προϊόντων.
- Την ύπαρξη των υφιστάμενων μηχανισμών για παροχή ουσιαστικής τεχνικής στήριξης και ενημέρωσης.
- Την εμφάνιση υποστηρικτικών υποδομών εγκατάστασης και λειτουργίας.
- Την κλαδική διαφοροποίηση και εξειδίκευση σε σύγχρονους κλάδους.
- Τον υψηλό βαθμό αξιοποίησης χρηματοδοτικών κινήτρων ανάπτυξης.
- Τον προσανατολισμό προς τις σύγχρονες απαιτήσεις της αγοράς.
- Την βιομηχανική ζώνη η οποία συνέβαλλε στην ανάπτυξη λόγω δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας.
- Την ενσωμάτωση σύγχρονης τεχνολογίας και τεχνογνωσίας.

Γενικά ο δευτερογενής τομέας χαρακτηρίζεται από μια σημαντική τάση αύξησης παρόλα αυτά φαίνεται ότι και ο συγκεκριμένος κλάδος έχει περάσει σε μια φάση ύφεσης λόγω της γενικότερης κρίσης.

Γ) Τριτογενής τομέας παραγωγής.

Ο τριτογενής τομέας, ο οποίος αποτελείται κυρίως από υπηρεσίες, είναι ο πιο αναπτυγμένος κλάδος για όλες τις Περιφέρειες της Ελλάδας.

Το μεγαλύτερο μέρος του ΑΕΠ της Περιφέρειας παράγεται στο νομό Εύβοιας, ενώ ακολουθούν οι νόμοι Φθιώτιδας, Βοιωτίας και ακολουθούν Ευρυτανίας και Φωκίδας. Όσον αφορά την παραγωγικότητα (ΑΕΠ/απασχολούμενοι), η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας βρίσκεται πάνω από το επίπεδο της χώρας.

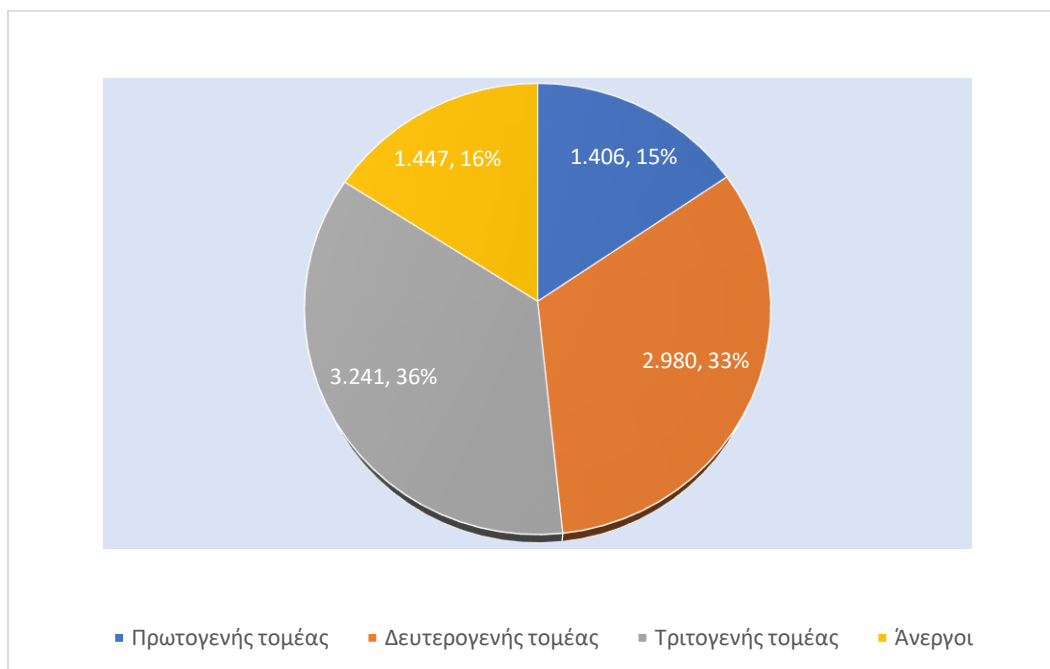
Πίνακας 6: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν για την περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ).

Νομός	2000	2011	2019
Βοιωτίας	2.436	2.629	2.597
Εύβοιας	2.714	2.861	2.993
Ευρυτανίας	174	183	195
Φθιώτιδα	2.033	2.183	2.290
Φωκίδα	389	427	445
Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος	7.746	8.284	8.520

Τέλος στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται το πλήθος των κατοίκων που απασχολούνται στους τρεις (3) παραπάνω τομείς παραγωγής.

Πίνακας 7: Απασχόληση ανά τομέα παραγωγής σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ).

	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας
Δήμος Τανάγρας	1.406	2.980	3.241
Σύνολο Δήμου	19.432		



Διάγραμμα 2: Απασχόληση ανά τομέα παραγωγής σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ).

Όπως φαίνεται από το παραπάνω διάγραμμα ο δευτερογενής και ο τριτογενής τομέας παραγωγής καταλαμβάνουν πάνω από το μισό της οικονομικής δραστηριότητας του δήμου με ποσοστό 36% και 33% αντίστοιχα. Ο πρωτογενής τομέας καταλαμβάνει μικρό ποσοστό της οικονομικής δραστηριότητας με ποσοστό 15%. Κάποιοι από τους παράγοντες που δικαιολογούν αυτή την εικόνα είναι ο χαμηλός βαθμός μεταποίησης των προϊόντων του πρωτογενούς τομέα, η μικρή έκταση καλλιεργήσιμων εκτάσεων, οι πιέσεις στην αγροτική γη λόγω οικιστικής ανάπτυξης κ.α.

3.6. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.

Ο Δήμος Τανάγρας βρίσκεται στη νοτιοανατολική πλευρά της περιφερειακής ενότητας Βοιωτίας και απέχει σχετικά λίγα χιλιόμετρα από την Αθήνα. Από το 2010 και το πρόγραμμα Καλλικράτης ο νέος Δήμος Τανάγρας περιλαμβάνει πλέον τις δημοτικές ενότητες/πρώην δήμοι Δερβενοχωρίων - Οιοφύτων - Σχηματαρίου - Τανάγρας. Οι οικισμοί Δήλεσι και Πλάκα Δήλεσι είναι παραθαλάσσιες περιοχές όπου ουσιαστικά αναπτύσσεται η τουριστική δραστηριότητα του Δήμου. Στις υπόλοιπες ενότητες οι οποίες βρίσκονται στην ενδοχώρα η τουριστική ανάπτυξη είναι ανύπαρκτη μιας και δεν υπάρχει καμία σύνδεση με τον παραθαλάσσιο τουρισμό. Ο νέος Δήμος είναι ένας από τους πλέον δημοφιλείς και αναπτυγμένους τουριστικούς προορισμούς της Βοιωτίας, της Ανατολικής Αττικής και της Εύβοιας.

Ο οικισμός Δήλεσι - Πλάκα Δήλεσι είναι γνωστός ως ο πιο οργανωμένος τουριστικός προορισμός της Βοιωτίας. Είναι γνωστός για της υψηλής ποιότητας παροχές, τις όμορφες ακρογιαλιές και την νυχτερινή διασκέδαση.

Έτσι λοιπόν ο τουρισμός της Τανάγρας χαρακτηρίζεται από:

- Το προφίλ του οργανωμένου / μαζικού τουρισμού με σημαντικό αριθμό μικρών τουριστικών επιχειρήσεων φιλοξενίας οι οποίες δυστυχώς επιφορτίζουν το συνολικό τουριστικό προϊόν με χαμηλής ποιότητας υπηρεσιών αλλά και ευρύτερες μακρό – οικονομικές αρνητικές επιδράσεις.
- Σημαντικό βαθμό ανεκμετάλλευτων «χαρακτηριστικών προϊόντων» αναφορικά με την πλούσια πολιτισμική και αισθητική κληρονομιά της περιοχής τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν και να συγκροτήσουν ένα διακριτό και ισχυρά ανταγωνιστικό τουριστικό προϊόν.
- Σημαντικό βαθμό ανεκμετάλλευτων «χαρακτηριστικών προϊόντος» αναφορικά με την στοχευμένη προσέγγιση κοινών στόχων, στο πλαίσιο του επιχειρηματικού, φυσιολατρικού, αθλητικού και πολιτιστικού / εκπαιδευτικού τουρισμού.
- Σημαντικό βαθμό – οριακά απόλυτο – εποχικότητας της τουριστικής δραστηριότητας που δημιουργεί σύνθετα ζητήματα στην οργάνωση και ανάπτυξη της τοπικής τουριστικής βιομηχανίας αλλά και του ευρύτερου τοπικού μακρό – οικονομικού περιβάλλοντος. Σημαντική έλλειψη μακρόπνοης και στρατηγικά οργανωμένης επικοινωνιακής προβολής του προορισμού, που υποβαθμίζει την πραγματική εικόνα του τόπου, στερεί την δημιουργία επικοινωνιακών οικονομικών κλίμακας.

Ο μαζικός τουρισμός ωστόσο αποτελεί τη μια μόνο όψη του νομίσματος του Δήμου Τανάγρας. Την άλλη όψη, την λιγότερη γνωστή, αποτελεί η πλούσια και ανέγγιχτη ενδοχώρα της, διάσπαρτη με μνημεία ιστορικά και τοπία ανείπωτου φυσικού κάλλους, φυσικές ομορφιές, πλούσιες εικόνες, ξεχασμένες γεύσεις με μια παραδοσιακή ταναγραϊκή φιλοξενία. Τα τελευταία χρόνια αναπτύσσονται όλο και πιο συστηματικά οι ειδικές μορφές τουρισμού, που προσφέρουν τη δυνατότητα στους ταξιδιώτες να εμπλουτίσουν τις δραστηριότητες τους και με προγράμματα εξειδικευμένων δράσεων, όπως είναι ο πεζοπορικός, ποδηλατικός - φυσιολατρικός, ο θρησκευτικός τουρισμός, ο θαλάσσιος κτλ.

Ορεινός όγκος Δερβενοχωρίων: Στην Δημοτική Ενότητα Δερβενοχωρίων λόγω της ιδιομορφίας του φυσικού περιβάλλοντος υπάρχει εσωτερική επισκεψιμότητα από τους όμορους οικισμούς και Νομούς. Έντονη επισκεψιμότητα παρατηρείται κυρίως τα Σαββατοκύριακα και κατά την διάρκεια των χειμερινών μηνών.

Σε μικρό βαθμό παρατηρείται επισκεψιμότητα στο αρχαιολογικό μουσείο Σχηματαρίου κυρίως από μαθητές της ευρύτερης περιοχής καθώς και στον αρχαιολογικό χώρο της αρχαίας Τανάγρας (πανεπιστημιακοί φοιτητές και καθηγητές στο στάδιο ωρίμανσης των εργασιών).

Σημαντικός αριθμός μαθητών επίσης επισκέπτεται καθ' όλη την διάρκεια του έτους τις επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας, τόσο ιδιωτικές όσο και κρατικές (ΕΑΒ) που είναι εγκατεστημένες στο Δήμο (βιομηχανική ζώνη Σχηματαρίου – Οινόφυτων).

Τέλος στην έδρα του Δήμου λόγω της ύπαρξης του Σταδίου «Ευάγγελος Δεπάστας» παρουσιάζεται και αθλητικός τουρισμός διενεργούνται διάφοροι επίσημοι αγώνες κλασσικού Αθλητισμού σε τοπικό και εθνικό επίπεδο.

3.7. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΗΜΟΥ ΤΑΝΑΓΡΑΣ.

Ο Δήμος Τανάγρας, έχει έναν συνδυασμό του γεωμορφολογικού τοπίου του, από την μία άκρη η θάλασσα και από την άλλη μεγάλοι λόφοι και απότομες πλαγιές, με ενδιάμεση στάση στις πεδιάδες με τα στοιχεία της φύσης όπως τα ποτάμια όχι απαραίτητα σε μεγάλα μεγέθη αλλά με φυσική ομορφιά, καθώς και τεχνικές κατασκευές όπως θολωτά πέτρινα γεφύρια, βρύσες κ.λ.π.. Υπάρχουν αρκετές μικρές πηγές νερού που τροφοδοτούν ρέματα που καταλήγουν στον Ασωπό ποταμό. Η μορφολογία αυτή συμβάλλει στο να βρουν κατάλληλες συνθήκες, στο να αναπαράγονται αλλά και να συμβιώνουν τόσο τα ζώα, όσο και ποικιλίες άγριων φυτών.

A) ΓΕΩΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.

Ο Δήμος Τανάγρας βρίσκεται στο ανατολικό-νοτιοανατολικό άκρο του Νομού Βοιωτίας και το ανάγλυφο του παρουσιάζει μεγάλη ποικιλία. Διαθέτει συγχρόνως, ορεινούς όγκους, λοφώδεις περιοχές και πεδινές εκτάσεις.

Στο νότιο τμήμα του βρίσκεται το οροπέδιο των Δερβενοχωρίων (το οποίο αποτελεί συνέχεια του όρους Πόρνης και αρχή του όρους Κιθαιρώνα), όπου βρίσκονται οι οικισμοί Πύλη, Στεφάνη, Σκούρτα, Πάνακτο και Πράσινο. Το οροπέδιο αυτό είναι μια κλειστή λεκάνη η οποία περιβάλλεται από κορυφές με υψόμετρα που κυμαίνονται από +600 έως +800 μ. Φυσικός αποδέκτης του οροπεδίου Δερβενοχωρίων είναι το ρέμα Μπιθοσακούλι το οποίο κατεβαίνει προς βορρά και συμβάλλει στον Ασωπό ποταμό βορειοδυτικά του Αγ. Θωμά.

Προς τα Βορειοδυτικά, οι λοφοσειρές του οροπεδίου των Δερβενοχωρίων χαμηλώνουν μέχρι τις θέσεις των οικισμών Δάφνη & Δαφνούλα, όπου συναντούν την κοιλάδα του Ασωπού Ποταμού, στην οποία καταλήγει και το κανάλι του Μόρνου (Δαφνούλα). Η κοιλάδα του Ασωπού ορίζεται προς βορρά από τους λόφους Τευμησού και Κυρηκείου (μέγιστου υψομέτρου +500) οι οποίοι και την διαχωρίζουν από το Μεσσάπιο πεδίο (με κέντρο τον οικισμό Άρμα), που αποτελεί συνέχεια της πεδιάδας της Θήβας.

Στις νότιες πλαγιές των παραπάνω λόφων βρίσκονται οι οικισμοί Καλλιθέα και Ασωπία που δεσπόζουν του ποταμού Ασωπού, ενώ στη βόρεια πλαγιά του λόφου του Κυρηκείου βρίσκεται ο οικισμός της Τανάγρας.

Το Μεσσάπιο πεδίο ορίζεται προς τα βόρεια από την Εθνική οδό και τους λόφους της Ριτσώνας, ενώ προς τα ανατολικά συνεχίζεται με την έκταση του αεροδρομίου της Τανάγρας και τον κάμπο των Οινόφυτων.

Ο κάμπος αυτός διαρρέεται από τον Ασωπό και ορίζεται προς τα βορειοανατολικά από τους λόφους του Δηλεσίου και την Εθνική Οδό, κατά μήκος της οποίας βρίσκονται οι οικισμοί Σχηματάρι, Οινόη και Οινόφυτα.

Βόρεια της Εθνικής Οδού κατηφορίζουν οι λόφοι του Δηλεσίου , από μέγιστο υψόμετρο +155 μέχρι την παραλία Πλάκα Δηλεσίου στον Ευβοϊκό Κόλπο.

Νοτίως του κάμπου των Οινοφύτων η μορφολογία του εδάφους γίνεται αρκετά ορεινή με υψόμετρα μεγαλύτερα από +300 και το ανάγλυφο του σχετικά ανώμαλο. Εκεί βρίσκονται οι δύο τελευταίοι οικισμοί του Δήμου, ο Αγ. Θωμάς και το Κλειδί.

Τέλος, ο Δήμος Τανάγρας παρουσιάζει επίσης μια ποικιλία ως προς τα Δημογραφικά και Οικονομικά του χαρακτηριστικά. Διαθέτει μια από τις μεγαλύτερες Βιομηχανικές Ζώνες της χώρας, καθώς και αγροτική γη υψηλής παραγωγικότητας, ενώ η παραλιακή ζώνη του Δηλεσίου αποτελεί πολυπληθή παραθεριστική περιοχή (δεύτερης κατοικίας). Ακόμη, από τα όρια του Δήμου διέρχονται μερικά από τα μεγαλύτερα υπερτοπικά έργα υποδομής της χώρας, όπως η Εθνική Οδός, η Σιδηροδρομική Γραμμή, τα Υδραγωγεία της ΕΥΔΑΠ από Μόρνο και από Υλίκη, οι Αγωγοί Φυσικού Αερίου, οι Γραμμές Υψηλής τάσης της ΔΕΗ, καθώς και το στρατιωτικό αεροδρόμιο της Τανάγρας. Συγχρόνως διαθέτει σημαντική Ιστορική και Αρχαιολογική Κληρονομιά (Τανάγρα, κλπ).

Β) ΧΛΩΡΙΔΑ ΚΑΙ ΠΑΝΙΔΑ.

Ο Δήμος Τανάγρας αποτελείται από ποικίλα οικοσυστήματα. Από την παραλιακή εύκρατη ζώνη που κυριαρχεί η χαλέπιος πεύκη και τα αρμυρίκια, οι πεδινές περιοχές όπου καλλιεργούνται αμπέλια, ελιές, σιτηρά - κηπευτικά, με άγρια χλωρίδα που αποτελείται από συστάδες δρυός, πικροδάφνες, ιτιές και λυγαριές στα ρέματα, καθώς και χαλέπιο πεύκη. Με βάση την Απογραφή Γεωργίας και Κτηνοτροφίας της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας (στοιχεία έτους 2000), μεγάλο μέρος των εκτάσεων του νομού χρησιμοποιείται ως καλλιεργήσιμη γη (περίπου το 30% της συνολικής έκτασης του Νομού). Ωστόσο στις Δημοτικές Ενότητες Σχηματαρίου, Οινοφύτων, Τανάγρας το ποσοστό της καλλιεργήσιμης γης ανέρχεται στο 60% περίπου της συνολικής έκτασης. Οι καλλιέργειες που κυριαρχούν είναι οι μονοετείς σε ποσοστό (72.5% της γεωργικής γης) ενώ μικρό ποσοστό της γεωργικής γης αποτελούν οι δεντροκαλλιέργειες (~17%) και τα αμπέλια (~10%).

Στις ημιορεινές και ορεινές περιοχές κυριαρχούν δάση χαλεπίου πεύκης, περιοχές με αγριελιές, σκίνα και πουρνάρια, κουμαριές και στα ρέματα πικροδάφνες, ιτιές και λυγαριές. Η άγρια πανίδα περιλαμβάνει, αλεπούδες, τσακάλια (σπάνια), ασβούς, νυφίτσες, λαγούς, διάφορα πουλιά, αποδημητικά και μη, έως ένα πληθυσμό ελαφιών στις παρυφές της Πάρνηθας (περιοχή Σκούρτων) καθώς και διάφορα είδη ερπετών.

Γ) ΥΔΡΟΓΕΩΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.

Σύμφωνα με το πρόσφατο Σχέδιο Προγράμματος Διαχείρισης Υδατικών Πόρων της Χώρας (ΥΠΑΝ ΕΜΠ Π'ΜΕ ΚΕΠΕ 2007) η περιοχή του Δήμου Τανάγρας εντοπίζεται στο 7ο Υδατικό Διαμέρισμα της Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας. Παρόλο που η περιοχή δεν εντάσσεται στην εκτεταμένη υδρολογική λεκάνη του Βοιωτικού Ασωπού, οι γεωλογικοί σχηματισμοί που αποτελούν το υπόβαθρό της βρίσκονται σε υδραυλική επικοινωνία με τους κοκκώδεις υδροφόρους ορίζοντες του μέσου ρου του Βοιωτικού Ασωπού. Η περιοχή βρίσκεται εντός της υδρολογικής λεκάνης του ποτάμιου συστήματος του Δηλεσίου, συνολικής έκτασης 21 km² περίπου.

Η πεδινή περιοχή του 7ου Υδατικού διαμερίσματος της Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας νότια του Ν. Ευβοϊκού κόλπου χαρακτηρίζεται από κλίμα θαλάσσιο μεσογειακό. Η μέση ετήσια σχετική υγρασία κυμαίνεται στο 67% με μέση ετήσια θερμοκρασία τους 18 °C όπως προκύπτει από τα στοιχεία του σταθμού της Χαλκίδας.

Δ) ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ.

Η άτυπη βιομηχανική ζώνη που έχει δημιουργηθεί στην ευρύτερη περιοχή των Οινοφύτων - Σχηματαρίου στερείται της απαραίτητης οργάνωσης, ενώ ταυτόχρονα απουσιάζουν οι βασικές υποδομές που θα επέτρεπαν τόσο την εύρυθμη λειτουργία της όσο και την προστασία του περιβάλλοντος.

Συγκεκριμένα στην περιοχή δεν υπάρχει χωροταξικός σχεδιασμός ούτε στοιχειώδης διαχωρισμός σε ζώνες οικιστικού ελέγχου (ΖΟΕ), λόγω ελλείψεων στο σχετικό θεσμικό πλαίσιο. Δεν υφίσταται κάποια χωρική ομαδοποίηση ομοειδών κλάδων, αλλά οι διάφορες μονάδες είναι διεσπαρμένες άτακτα στο σύνολο της έκτασης της υπό μελέτη περιοχής. Το νομικό κενό σε συνδυασμό με την έλλειψη βασικών υποδομών έχει καταστήσει μέχρι σήμερα αδύνατη την άμεση εφαρμογή των προγραμμάτων εξυγίανσης που έχουν προταθεί κατά καιρούς από το Υπουργείο Ανάπτυξης. Χαρακτηριστικό της περιοχής είναι η άμεση γειτνίαση των οικισμών και βιομηχανιών.

Γεωργική ρύπανση

Η αύξηση των εισροών της επικουρικής ενέργειας (χημικά λιπάσματα και φυτοφάρμακα) στα αγροοικοσυστήματα είχε σαν συνέπεια τις αυξημένες πιθανότητες ρύπανσης του περιβάλλοντος, με αποτέλεσμα η γεωργία να θεωρείται μια από τις μεγαλύτερες μη σημειακές πηγές ρύπανσης και υποβάθμισης των υδατικών πόρων (υπόγειων και επιφανειακών) και των εδαφικών πόρων.

Ειδικότερα οι κυριότερες αιτίες υποβάθμισης των εδαφικών και υδατικών πόρων είναι η χρήση των αγροχημικών στην γεωργία σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες γεωργικές δραστηριότητες και πρακτικές (μηχανική καλλιέργεια, υπεράντληση υδροφόρων κ.α.).

Βιομηχανική ρύπανση

Αποτελούν τις υγρές βιομηχανικές απορροές (νερό ή παραπροϊόντα) που σχετίζονται με την παραγωγική διαδικασία της βιομηχανίας.

Η βιομηχανική ρύπανση που επιβαρύνει τα νερά της περιοχής διακρίνεται σε: οργανική, με επιπτώσεις στην κατανάλωση οξυγόνου των νερών, όπως από βιομηχανίες τροφίμων που είναι ανεπτυγμένες στην περιοχή (βιομηχανίες παστερίωσης γάλατος, σφαγεία). Ρύπανση με θρεπτικά, με επιπτώσεις την εμφάνιση ευτροφισμού στα νερά, όπως από βιομηχανίες λιπασμάτων. Ρύπανση με βαρέα μέταλλα, όπως από χημικές βιομηχανίες.

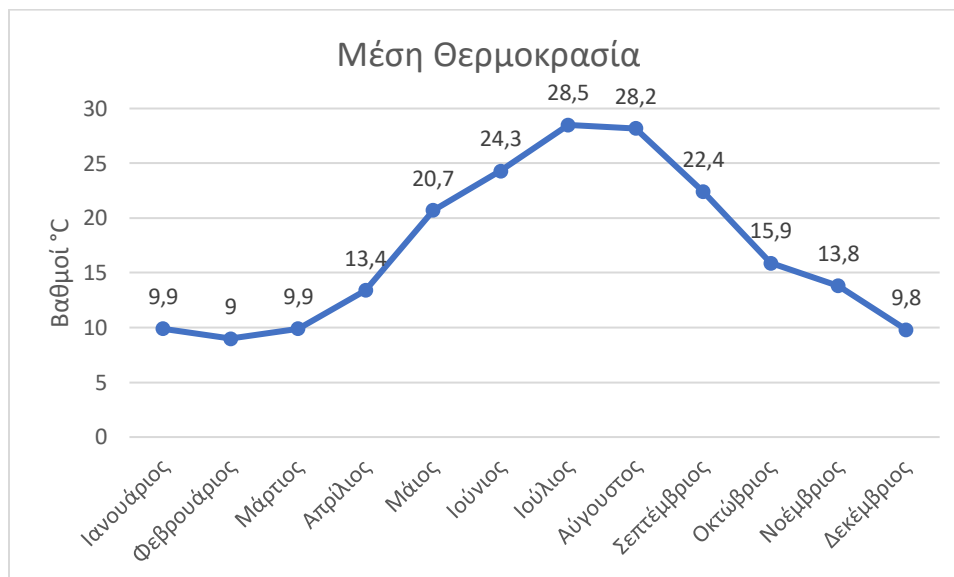
3.8. ΚΛΙΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ.

Τα κλιματολογικά στοιχεία για την περιοχή προέρχονται από τον Μετεωρολογικό σταθμό της Τανάγρας (υψόμετρο +133 m) και περιλαμβάνουν μετρήσεις μέχρι το 2022.

Το κλίμα της ευρύτερης περιοχής χαρακτηρίζεται από θερινούς μήνες με ανομβρία και υψηλές θερμοκρασίες, ενώ εμφανίζονται έντονες βροχοπτώσεις κατά την χειμερινή περίοδο, κατατάσσοντας το κλίμα ως Μεσογειακό - Ηπειρωτικό. Οι μέσες θερμοκρασίες κυμαίνονται από 9,9 °C τον Ιανουάριο μέχρι 28,5 °C τον Ιούλιο. Όσον αφορά τα μέσα επίπεδα υγρασίας κυμαίνονται στο 77% και οι συνολικές βροχοπτώσεις κυμαίνονται στα 73,6mm τον Ιανουάριο και 0 mm τον Ιούλιο.

Θερμοκρασίες

Όπως φαίνεται από το παρακάτω διάγραμμα οι θερμοκρασίες κατά τη διάρκεια των χειμερινών μηνών κυμαίνονται από 9 °C τον Ιανουάριο με 9,8 °C τον Δεκέμβριο. Όσον αφορά τους καλοκαιρινούς μήνες η θερμοκρασία κυμαίνεται από 24,3 °C τον Ιούνιο έως 28,2 °C τον Αύγουστο. Συμπερασματικά οι θερμοκρασίες δεν φαίνεται να βρίσκονται σε ακραίες τιμές ούτε το χειμώνα αλλά ούτε και το καλοκαίρι.



Διάγραμμα 3: Μέση θερμοκρασία ανά μήνα για το έτος 2021 (πηγή: meteo.gr-ιδία επεξεργασία).

Άνεμοι

Όπως φαίνεται από το παρακάτω διάγραμμα οι μέσες ταχύτητες ανέμου κατά τη διάρκεια των χειμερινών μηνών κυμαίνονται από 7,5 km/h τον Ιανουάριο έως και 7,6 km/h τον Δεκέμβριο. Όσον αφορά τους καλοκαιρινούς μήνες η μέση ταχύτητα ανέμου κυμαίνεται από 6,7 km/h τον Ιούνιο έως 7,8 km/h τον Αύγουστο με μέγιστη τιμή τον Ιούλιο με 8,6 km/h.

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων(Σ.Φ.Η.Ο) Δήμου Τανάγρας – Στάδιο 1.



Διάγραμμα 4: Μέση ταχύτητα ανέμου ανά μήνα για το έτος 2021 (πηγή: meteo.gr-ιδία επεξεργασία).

Βροχοπτώσεις

Όπως φαίνεται από το παρακάτω διάγραμμα το μεγαλύτερο διάστημα των καλοκαιρινών μηνών είναι άνυδροι (Ιούλιο και Αύγουστος) ενώ τους χειμερινούς μήνες παρατηρούνται αρκετές βροχοπτώσεις με μέγιστη τιμή τον μήνα Νοέμβριο όπου κατακρημνίσθηκαν 102,2 mm βρόχινου νερού.



Διάγραμμα 5: Μέση βροχόπτωση ανά μήνα για το έτος 2021 (πηγή: meteo.gr-ιδία επεξεργασία).

3.9.ΥΠΟΔΟΜΕΣ.

Υγεία.

Πρωτοβάθμια Φροντίδα στο Δήμο Τανάγρας.

Με το Ν. 2889/2001 επιτεύχθηκε η εκπλήρωση ενός από τα πάγια αιτήματα των Ελλήνων για την εκβάθρων αλλαγή στο δημόσιο σύστημα υγείας, κυρίαρχο στοιχείο της οποίας είναι η αποκέντρωση.

Τα Κέντρα Υγείας και τα Περιφερειακά Ιατρεία λειτουργούν ως αυτοτελείς μονάδες, ανεξαρτητοποιημένα (διοικητικά και οικονομικά) από τα Νοσοκομεία του Νομού.

Η αποκέντρωση σε ελληνικό επίπεδο αντανακλά το μοντέλο που επικρατεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο, το οποίο κρίνεται ως πετυχημένο καθώς, συν τοις άλλοις, σε επίπεδο σχεδιασμού λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές συνθήκες και τα ειδικά γεωγραφικά, πληθυσμιακά κ.α. χαρακτηριστικά της κάθε περιφέρειας.

- Κέντρο Υγείας Σχηματαρίου:

Το Κέντρο Υγείας Σχηματαρίου (Κ.Υ.Σ.) βρίσκεται στην έδρα του Δήμου Τανάγρας στο Σχηματάρι στην Περιφερειακή Ενότητα Βοιωτίας και εποπτεύεται από το Γενικό Νοσοκομείο Θηβών. Σε αυτό υπάγονται τα περιφερειακά ιατρεία:

- Π.Ι. Πύλης Δ.Ε. Δερβενοχωρίων
- Π.Ι. Αγίου Θωμά Δ.Ε. Οινοφύτων
- Π.Ι. Ασωπίας Δ.Ε. Τανάγρας

Το Κέντρο Υγείας Σχηματαρίου παρέχει υπηρεσίες πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας στον πληθυσμό ευθύνης του. Το μεγαλύτερο μέρος αφορά στον πληθυσμό του Δήμου Τανάγρας που ανέρχεται στα 22.615 άτομα (σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού του 2001 / ΦΕΚ τ.Β' 1292/2010) συνολικά εξυπηρετεί περίπου 42.000 πολίτες.

Στο Κ.Υ.Σ. στο οποίο έχουν πρόσβαση οι πολίτες του Δήμου Τανάγρας, λειτουργούν ιατρεία διαφόρων ειδικοτήτων για την προσφορά πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας. Τα ιατρεία που λειτουργούν στο ΚΥΣ είναι τα κάτωθι:

- Γενική ιατρικής/ Παθολογικό.
- Οδοντιατρικό.
- Παιδιατρικό.

Στα πλαίσια των δραστηριοτήτων πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας, πραγματοποιούνται επίσης από το ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό του Κέντρου Υγείας κατ' οίκον επισκέψεις. Οι επισκέψεις αυτές γίνονται από γιατρούς ή από νοσηλεύτριες του Κέντρου Υγείας σε άτομα που είναι κατακεκλιμένα ή δεν μπορούν να προσέλθουν στο Κέντρο Υγείας λόγω κατάκλισης, κινητικών προβλημάτων ή/και μη ύπαρξης συγγενικών προσώπων. Από το Κέντρο Υγείας Σχηματαρίου προσφέρονται επίσης υπηρεσίες κατ' οίκων νοσηλείας. Πρόκειται για κατ' οίκων επισκέψεις που πραγματοποιούνται από νοσηλεύτές/τριες του

Κέντρου Υγείας για παροχή νοσηλευτικών υπηρεσιών σε άτομα που χρήζουν κατ' οίκον νοσηλευτικής φροντίδας.

Τέλος τα Περιφερειακά Ιατρεία που λειτουργούν στο Δήμο Τανάγρας είναι τα κάτωθι:

- Αγίου Θωμά.
- Ασωπίας.
- Πύλης.
- Δηλεσίου.

Κέντρα Ανοικτής Προστασίας Ηλικιωμένων (ΚΑΠΗ).

Ο θεσμός των ΚΑΠΗ υιοθετήθηκε το 1984 με νομοθετική πρωτοβουλία και χρηματοδότηση του Υπουργείου Υγείας Προνοίας. Ο θεσμός εξελίχθηκε σταδιακά μέσω των οργανισμών τοπικής Αυτοδιοίκησης αναπτύχθηκε και διευρύνθηκε στο σύνολο της χώρας όπου μέχρι σήμερα λειτουργούν περισσότερα από 900 κέντρα. Βασική φιλοσοφία του θεσμού είναι η προάσπιση των κοινωνικών δικαιωμάτων των ηλικιωμένων, απευθυνόμενα σε άντρες και γυναίκες άνω των 60 ετών που κατοικούν στην περιοχή λειτουργίας τους ανεξάρτητα από την οικονομική και κοινωνική τους κατάσταση.

Στον Δήμο Τανάγρας λειτουργούν τέσσερα (4) ΚΑΠΗ:

- ΚΑΠΗ Σχηματαρίου.
- ΚΑΠΗ Αγίου Θωμά.
- ΚΑΠΗ Ασωπίας – Καλλιθέας.
- ΚΑΠΗ Άρμα – Τανάγρας.

Παιδεία- Εκπαίδευση.

Δημοτικοί παιδικοί σταθμοί.

Σήμερα, εντός των ορίων του Δήμου, λειτουργούν τρεις Παιδικοί Σταθμοί. Στον Άγιο Θωμά, στα Οινόφυτα και στο Σχηματάρι. Οι παιδικοί σταθμοί του νέου Δήμου Τανάγρας που σήμερα υπάγονται στο Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου «ΚΑΠΗ - Παιδικός Σταθμός - Δημοτικό Ωδείο Δήμου Τανάγρας» που έχει συστήσει ο Δήμος Τανάγρας, με σκοπό την Κοινωνική Αλληλεγγύη παρέχουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας με προσιτό κόστος, ενώ σε πολλές περιπτώσεις οι οικογένειες απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής αντιτίμου. Φιλοξενεί καθημερινά περίπου 80 παιδιά.

Ιδιωτικοί βρεφικοί - παιδικοί σταθμοί.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο Δήμος Τανάγρας είναι ένας κατεχορήγ βιομηχανικός δήμος με την ετήσια απασχόληση να κυριαρχεί και μάλιστα σε πολύ έντονους ρυθμούς, η ανάγκη στήριξης των οικογενειών με δομές βρεφικών - παιδικών σταθμών αυξάνεται κάθε χρόνο σημαντικά. Παράλληλα με τους Δημοτικούς Παιδικούς Σταθμούς, λειτουργούν δύο βρεφικοί - παιδικοί σταθμοί: «ΜΩΡΟΠΑΡΚΑΡΙΣΜΑΤΑ» και «ΜΙΑ ΦΟΡΑ ΚΑΙ ΕΝΑ ΚΑΙΡΟ» στη Δημοτική Ενότητα Σχηματαρίου και στην Δημοτική Ενότητα Οινόφυτων αντίστοιχα. Δυναμικότητα 80 παιδιών.

Πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση.

Σκοπός της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης είναι να συμβάλει στην ολόπλευρη, αρμονική και ισόρροπη ανάπτυξη των διανοητικών και ψυχοσωματικών δυνάμεων των μαθητών, ώστε ανεξάρτητα από φύλο και καταγωγή, να έχουν τη δυνατότητα να εξελιχθούν σε ολοκληρωμένες προσωπικότητες και να ζήσουν δημιουργικά. Η πρωτοβάθμια εκπαίδευση παρέχεται στα νηπιαγωγεία και στα δημοτικά σχολεία.

Η δευτεροβάθμια εκπαίδευση παρέχεται σε δυο κύκλους. Ο πρώτος κύκλος καλύπτεται από τα γυμνάσια και ο δεύτερος από τα λύκεια. Η πρωτοβάθμια και η δευτεροβάθμια εκπαίδευση παρέχεται από το κράτος δωρεάν.

Οι δαπάνες λειτουργίας των σχολείων αντιμετωπίζονται με κρατικές επιχορηγήσεις προς την τοπική αυτοδιοίκηση, η οποία έχει την ευθύνη της διάθεσης και διαχείρισης των σχετικών πιστώσεων. Μαθητές που κατοικούν μακριά από την έδρα του σχολείου, μπορεί να μεταφέρονται δωρεάν.

Στο Δήμο Τανάγρας λειτουργούν οι κάτωθι δημόσιου χαρακτήρα εκπαιδευτικές δομές πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

Πίνακας 8: Δημόσιες εκπαιδευτικές δομές πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

Σχολικές Μονάδες Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση		Σχολικές Μονάδες Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση	
Νηπιαγωγεία	Δημοτικά Σχολεία	Γυμνάσια	Λύκεια
1° Σχηματαρίου	1° Σχηματαρίου	Σχηματαρίου	Σχηματαρίου
2° Σχηματαρίου	2° Σχηματαρίου	Οινοφύτων	1° ΕΠΑΛ Οινόης – Σχηματαρίου
3° Σχηματαρίου	3° Σχηματαρίου	Ασωπίας	Οινοφύτων
Οινόης	Οινόης	Πύλης	Ασωπίας
Αγίου Θωμά	Δηλεσίου		Πύλης
1° Οινοφύτων	Οινοφύτων		
2° Οινοφύτων	Αγίου Θωμά		
Δηλεσίου	Ασωπίας		
Ασωπίας	Άρματος		
Άρματος	Καλλιθέας		
Καλλιθέας	Τανάγρας		
Τανάγρας	Σκούρτων		
Αεροδρομίου	Πύλης		
Σκούρτων			
Πύλης			

Δυναμικότητα: 2.732 Μαθητές.

Τοπικό πρόγραμμα διά βίου μάθησης.

Σήμερα, στα πλαίσια της νέας πολιτικής για τη Δια Βίου Μάθηση, οι Δήμοι καλούνται να αναλάβουν άλλο ένα σημαντικό κοινωνικό - εκπαιδευτικό - πολιτισμικό έργο. Να καταρτίσουν και να υλοποιήσουν ένα Τοπικό Πρόγραμμα Δια Βίου Μάθησης το οποίο θα είναι σε συνάρτηση αφενός με το αναπτυξιακό τους σχέδιο αλλά και με το Περιφερειακό Πρόγραμμα Δια Βίου Μάθησης και το Εθνικό Πρόγραμμα Δια Βίου Μάθησης αντίστοιχα.

Ο Δήμος Τανάγρας καλείται να καταρτίσει το Τοπικό Πρόγραμμα Δια Βίου Μάθησης, σύμφωνα με τα παραπάνω, και με στόχο να περιλαμβάνει τα εξής βασικά:

- Δραστηριότητες σύνδεσης σχολικών μονάδων με την κοινωνία.
- Δράσεις επιμόρφωσης, ενηλίκων, ιδίως σε τομείς της δημόσιας υγείας, του πολιτισμού, του αθλητισμού, του περιβάλλοντος, της κοινωνικής ένταξης των μεταναστών και δράσεις επιμόρφωσης της νέας γενιάς και τρίτης ηλικίας καθώς και η δημιουργία σχολών γονέων.
- Δράσεις προώθησης της επιχειρηματικότητας και της καινοτομίας μέσω της σύνδεσης με την τοπική κοινωνία.

Παιδικές Χαρές.

Στο Δήμο συνολικά υπάρχουν 2 Δημοτικές Παιδικές Χαρές που λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις της Υ.Α. 28492/2009 (ΦΕΚ 931/Β/18.05.2009) όπως συμπληρώθηκε από την Υ.Α. οικ 48165/09, (ΦΕΚ 1690/Β/17.8.09) περί των προϋποθέσεων και των τεχνικών προδιαγραφών για την κατασκευή και λειτουργία των παιδικών χαρών των Δήμων και Κοινοτήτων αλλά και τον τρόπο συντήρησής τους. Από αυτές η μία παιδική χαρά είναι στον οικισμό Οινοφύτων, μία στον οικισμό Αγίου Θωμά ενώ λειτουργούν και 17 χωρίς να πληρούν στο 100% τις προδιαγραφές και τις διατάξεις της ανωτέρω Υ.Α και για τις οποίες προβλέπεται η ανακατασκευή τους το επόμενο χρονικό διάστημα. Αυτές βρίσκονται 2 στον οικισμό Οινοφύτων, 5 στο Δήλεσι, 3 στον οικισμό Σχηματαρίου, 1 στον οικισμό Ασωπίας, 3 στον οικισμό Τανάγρας, 1 στον οικισμό Πύλης, 1 στον οικισμό Σκούρτων και 1 στον οικισμό Στεφάνης.

Οι παραπάνω πληροφορίες αντλήθηκαν από το επιχειρησιακό σχέδιο Δήμου Τανάγρας που εκπονήθηκε τον Νοέμβριο του 2011. Πιθανώς να έχουν κατασκευαστεί περισσότερες υποδομές από τις ήδη αναφερόμενες αλλά και έχουν γίνει οι προτεινόμενες παρεμβάσεις σε αυτές.

Στις αστικές υποδομές του Δήμου Τανάγρας συγκαταλέγονται εθνικό, επαρχιακό, αγροτικό δίκτυο, χώροι στάθμευσης, επαρκής σήμανση κ.α. Πιο αναλυτικά τα παραπάνω θα αναλυθούν στο ειδικό Κεφάλαιο 4 της παρούσας μελέτης.

4. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.

4.1. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ.

Η στάθμευση αποτελεί για τις περισσότερες πόλεις ένα πεδίο με έντονες αντιπαραθέσεις και συχνά διαμετρικά αντίθετες απόψεις μεταξύ των κυριότερων ομάδων ενδιαφέροντος. Ο τρόπος ζωής τις τελευταίες δεκαετίες δομήθηκε γύρω από την ιδιοκτησία του αυτοκινήτου, χωρίς πολλές φορές ο σχεδιασμός αλλά και η κείμενη νομοθεσία να μπορέσει να προβλέψει και να διευθετήσει τα ζητήματα που ανέκυψαν.

Οι ΟΤΑ των χαμηλότερων επιπέδων (Δήμοι) είναι εκείνοι που επωμίστηκαν με την ευθύνη της διαχείρισης της στάθμευσης σε καθημερινή βάση, στοιχείο που στις Ελληνικές πόλεις αποδεικνύεται δύσκολη υπόθεση λόγω των υφιστάμενων πολεοδομικών, χωροταξικών και οικονομικών συνθηκών. Αντικρουόμενες ανάγκες, όπως στάθμευση για κατοίκους, εργαζόμενους & επισκέπτες, σε συνθήκες περιορισμένου χώρου απαιτούν ευέλικτες και αποτελεσματικές λύσεις.

Κύριο ζήτημα σε κάθε αστικό περιβάλλον, και κατ' επέκταση και στο δήμο Τανάγρας, είναι η εξυπηρέτηση της ζήτησης για στάθμευση των οχημάτων που δραστηριοποιούνται στο δήμο. Ως αποτέλεσμα της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, η στάθμευση παρουσιάζει αιχμές σε χωρικό και χρονικό επίπεδο.

Η υψηλή συγκέντρωση κυκλοφοριακού φόρτου σε συνδυασμό με την νόμιμη ή παράνομη στάθμευση στους κύριους οδικούς άξονες των μεγαλύτερων οικισμών του Δήμου δημιουργούν συνθήκες κορεσμού στο δίκτυο με σημαντική αύξηση των καθυστερήσεων τις ώρες αιχμής.

Τα σημαντικότερα προβλήματα στάθμευσης εντοπίζονται:

- Στην Δημοτική Ενότητα Σχηματαρίου, οικισμός Σχηματαρίου στην οδό Οινόης.
- Στην Δημοτική Ενότητα Σχηματαρίου, οικισμός Σχηματαρίου στην οδό Κουκούλεζα.
- Στην Δημοτική Ενότητα Δηλεσίου, οικισμός Πλάκα Δηλεσίου, στην παραλιακή οδό.
- Στην Δημοτική Ενότητα Οινοφύτων, οικισμός Οινοφύτων στην οδό Λεωφ. Αθηνών και στην 25^{ης} Μαρτίου .
- Στην Δημοτική Ενότητα Δηλεσίου, οικισμός Δήλεσι στην πλατεία Δηλεσίου.

Στο Δήμο Τανάγρας καταγράφονται οκτώ ελεύθεροι Δημοτικοί χώροι στάθμευσης. Τρεις (3) στον Οικισμό Σχηματαρίου, ένας (1) στον οικισμό Οινοφύτων, ένας (1) στην πλατεία Δηλεσίου, δύο (2) στην Πλάκα Δηλεσίου και ένας (1) στον Αγ. Θωμά.

Λόγω των μεγάλων πληθυσμιακών πυκνοτήτων, των εμπορικών χρήσεων που αναπτύσσονται κατά μήκος του οδικού δικτύου, κρίνεται αναγκαία η εύρεση χώρων στάθμευσης εκτός οδού, οι οποίες παράλληλα με την αυστηρή αστυνόμευση, θα ανακουφίσουν το Δήμο από το παράνομο παρκάρισμα.

4.2. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.

Δημοτική – Διαδημοτική Συγκοινωνία

Στο Δήμο Τανάγρας οι διαδημοτικές μεταφορές εξυπηρετούνται από τα ΚΤΕΛ Θηβών, Λειβαδιάς και Ευβοίας.

Επίσης οι δημοτικές μεταφορές εξυπηρετούνται από το ΚΤΕΛ Θηβών. Υπάρχουν τρεις (3) διαφορετικές δημοτικές συγκοινωνιακές γραμμές που εξυπηρετούν το κοινό. Τα δρομολόγια εκτελούνται καθημερινά αλλά η συχνότητά τους ποικίλει αναλόγως την συγκοινωνιακή γραμμή. Παρακάτω παρουσιάζεται αναλυτικός πίνακας με τις δημοτικές συγκοινωνιακές γραμμές αλλά και τα δρομολόγια που εκτελούνται από το ΚΤΕΛ Θηβών.

Πίνακας 9: Δημοτικές Συγκοινωνιακές Γραμμές και ώρες δρομολογίων Δηλεσίου του Δήμου Τανάγρας (πηγή: anagra.gr)

ΩΡΕΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΔΗΛΕΣΙ	
ΔΗΜΟΥ ΤΑΝΑΓΡΑΣ ΣΕ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΟ ΚΤΕΛ ΘΗΒΩΝ ΑΠΟ 22/11/2021	
Α) ΟΙΝΟΦΥΤΑ-ΟΙΝΟΗ-ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ - ΔΗΛΕΣΙ	
Πρωί	
7:45 πμ	ΟΙΝΟΦΥΤΑ -ΟΙΝΟΗ-ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ ΔΗΛΕΣΙ
7:50 πμ	ΟΙΝΟΗ-ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ ΔΗΛΕΣΙ
8:00 πμ	ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ - ΔΗΛΕΣΙ
8:10 πμ	ΔΗΛΕΣΙ ΟΔΟΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
8:15 πμ	[ΙΧΘΥΟΠΩΛΕΙΟ] - ΟΔΟ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ
8:20 πμ	[ΙΧΘΥΟΠΩΛΕΙΟ] ΔΗΛΕΣΙ
8:10 πμ	ΑΓ.ΓΕΩΡΓΙΟΥ [ΟΔΟΣ ΚΑΤΑΡΑΚΤΟΥ]
8:20 πμ	ΚΡΕΟΠΩΛΕΙΟ-ΟΔΟ.ΣΧ/ΡΙΟΥ
8:40 πμ	- Ο.Σ.Ε ΣΤΑΣΗ -ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ
Μεσημέρι	
11:30 πμ	ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ -ΔΗΛΕΣΙ-[ΙΧΘΥΟΠΩΛΕΙΟ]
11:45 πμ	[ΙΧΘΥΟΠΩΛΕΙΟ] - ΟΔΟ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ
11:55 πμ	ΟΔΟΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
12:00 μμ	ΚΡΕΟΠΩΛΕΙΟ ΔΗΛΕΣΙ
12:05 μμ	ΑΓ, ΓΕΩΡΓΙΟΥ [ΟΔΟΣ ΚΑΤΑΡΑΚΤΟΥ]
12:10 μμ	ΚΡΕΟΠΩΛΕΙΟ ΔΗΛΕΣΙ
12:15 μμ	ΟΔ. ΣΧ/ΡΙΟΥ-ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ-ΟΙΝΟΗ-ΟΙΝΟΦΥΤΑ
12:30 μμ	ΟΙΝΟΗ-ΟΙΝΟΦΥΤΑ
12:40 μμ	ΟΙΝΟΦΥΤΑ
Β) ΚΛΕΙΔΙ -ΟΙΝΟΦΥΤΑ-ΟΙΝΟΗ-ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ - ΔΗΛΕΣΙ	
Πρωί	
8:30 πμ	ΚΛΕΙΔΙ -ΑΓ. ΘΩΜΑΣ- ΟΙΝΟΦΥΤΑ -ΟΙΝΟΗ-ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ
8:35 πμ	ΑΓ. ΘΩΜΑΣ- ΟΙΝΟΦΥΤΑ -ΟΙΝΟΗ-ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ
8:45 πμ	ΟΙΝΟΦΥΤΑ -ΟΙΝΟΗ-ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ
8:50 πμ	ΟΙΝΟΗ-ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ
Μεσημέρι	
12:30 μμ	ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ -ΟΙΝΟΗ -ΟΙΝΟΦΥΤΑ -ΑΓ.ΘΩΜΑ -ΚΛΕΙΔΙ
12:40 μμ	ΟΙΝΟΗ -ΟΙΝΟΦΥΤΑ -ΑΓ.ΘΩΜΑ -ΚΛΕΙΔΙ
12:50 μμ	ΟΙΝΟΦΥΤΑ -ΑΓ.ΘΩΜΑ -ΚΛΕΙΔΙ
Γ) ΑΡΜΑ-ΚΑΛΛΙΘΕΑ-ΑΣΩΠΙΑ-ΤΑΝΑΓΡΑ-ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ	
Πρωί	
8:30 πμ	ΑΡΜΑ ΚΑΛΛΙΘΕΑ ΑΣΩΠΙΑ ΤΑΝΑΓΡΑ -ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ
8:40 πμ	ΚΑΛΛΙΘΕΑ ΑΣΩΠΙΑ ΤΑΝΑΓΡΑ-ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ
8:45 πμ	ΤΑΝΑΓΡΑ-ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ
Μεσημέρι	
12:30 μμ	ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ -ΤΑΝΑΓΡΑ -ΑΡΜΑ-ΑΣΩΠΙΑ-ΚΑΛΛΙΘΕΑ
12:45 μμ	ΤΑΝΑΓΡΑ -ΑΡΜΑ-ΑΣΩΠΙΑ-ΚΑΛΛΙΘΕΑ
1:00 μμ	ΑΡΜΑ-ΑΣΩΠΙΑ-ΚΑΛΛΙΘΕΑ

Ταξί

Στο Δήμο Τανάγρας έπειτα από αναζήτηση στο Google Maps, εντοπίζεται μια πιάτσα ταξί στην είσοδο του οικισμού του Σχηματαρίου. Ακόμη υπάρχουν υπηρεσίες ταξί στην περιοχή του Σχηματαρίου αλλά και στις περιοχές Δηλεσίου και Οινοφύτων. Στο επόμενο στάδιο της μελέτης χωροθέτησης των Σταθμών

Φόρτιση Ηλεκτρικών Οχημάτων θα ληφθεί υπόψη μονάχα η πιάτσα ταξί που υπάρχει στην περιοχή του Σχηματαρίου.

Σιδηροδρομικός Σταθμός Οινόης

Συγκριτικό πλεονέκτημα του Δήμου είναι η ύπαρξη των σιδηροδρομικών γραμμών καθώς είναι ο μοναδικός δήμος που διασχίζεται από σιδηρόδρομο καθώς βρίσκεται σε δύο σιδηροδρομικούς άξονες, δηλ. Αθήνα - Οινόφυτα - Οινόη - Τανάγρα - Θεσ/νίκη και από τον άξονα: Αθήνα - Οινόφυτα - Οινόη - Σχηματάρι - Δήλεσι - Χαλκίδα.

4.3. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΙΕΡΑΡΧΙΣΗ, ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ.

A) ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Οι οδικοί άξονες που εξυπηρετούν το Δήμο Τανάγρας είναι οι εξής:

- 1) Εθνικό οδικό Δίκτυο Αθηνών – Λαμίας
- 2) Εθνικό οδικό Δίκτυο Σχηματαρίου – Χαλκίδας
- 3) Επαρχιακοί Δρόμοι οι οποίοι κατατάσσονται σε: Δευτερεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο, όπως:
 - Σχηματάρι προς παραλία Αυλίδος έως τα όρια των Νομών Βοιωτίας και Ευβοίας.
 - Από διασταύρωση Παλαιά Εθνικής Οδού «Αθηνών Λαμίας» - Νεοχωράκι Θηβών - Καλλιθέα - Ασωπία - Τανάγρα - Σχηματάρι.
 - Από διασταύρωση με Νέα Εθνική Οδό «Αθηνών - Λαμίας» - Οινόη - Άγιος Θωμάς - Κλειδί - Σκούρτα - Στεφάνη.
 - Από διασταύρωση με εθνική οδό «Θηβών - Χαλκίδας» - Άρμα - Τανάγρα.
 - Πύλη - Πάνακτος - όρια Νομού Αττικής προς Οινόη
 - Νεοχωράκι Θηβών - Δάφνη - Πύλη - όρια Νομού προς Φυλή.
 - Άγ. Θωμάς - Σκούρτα - Στεφάνη - όρια Νομού προς Ελευσίνα.

Οι χαρακτηρισμένοι Δημοτικοί / Κοινοτικοί δρόμοι, είναι στο σύνολο τους όλοι οι οδοί εντός των οικισμών των Δημοτικών Ενοτήτων.

- 4) Οδικό δίκτυο που αποτελείται από τις υπόλοιπες (μη χαρακτηρισμένες) συνδετήριες οδούς μεταξύ των οικισμών.

- 5) Το αγροτικό δίκτυο και οι τοπικές οδοί εντός των ορίων των οικισμών.

Με εξαίρεση την Ε.Ο. Αθηνών - Λαμίας και την Ε.Ο. Σχηματαρίου - Χαλκίδας, που διασχίζει το Δήμο και που σε μεγάλο μήκος του είναι κλειστός αυτοκινητόδρομος, τα χαρακτηριστικά του υπόλοιπου δικτύου είναι προβληματικά, τόσο όσον αφορά τις χαράξεις όσο και σε ότι αφορά στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, και τη σήμανσή τους. Το υπάρχον κύριο οδικό δίκτυο, παρουσιάζει σοβαρά προβλήματα συμφόρησης κατά την θερινή περίοδο, σε σχέση με την ευρύτερη παραλιακή ζώνη, που περιλαμβάνει Αυλίδα - Δήλεσι -

Χαλκούτσι. Επίσης το τελωνείο που βρίσκεται στην Οινόη συμβάλλει στον ιδιαίτερο φόρτο οχημάτων που παρατηρείται στη συγκεκριμένη περιοχή του Δήμου.

Η κατάσταση του Επαρχιακού και δημοτικού οδικού δικτύου έχει βελτιωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, όμως εξακολουθεί να μην είναι ικανοποιητική (ειδικά σε ότι αφορά στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των δρόμων). Αυτό δημιουργεί προβλήματα τόσο στην εσωτερική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση όσο και στην ανάπτυξη των επί μέρους περιοχών γεωγραφικών ενοτήτων του δήμου, ιδιαίτερα της ενδοχώρας.

Το αγροτικό και δημοτικό οδικό δίκτυο του Δήμου σε ότι αφορά στις ανάγκες των κατοίκων του, παρά τα ατελή σχετικά ποιοτικά χαρακτηριστικά του, σήμερα κρίνεται συγκριτικά ικανοποιητικό ως προς την πυκνότητα αλλά και την προσπελασιμότητα του τόσο εσωτερικά του Δήμου όσο και οι συνδέσεις με τον υπόλοιπο νομό. Ενδεικτικά το οδικό δίκτυο εντός των σχεδίων πόλεων και εντός των ορίων των οικισμών του Δήμου είναι ασφαλτοστρωμένο - τσιμεντοστρωμένο - κυβολιθοστρωμένο - επιστρωμένο.

Επιπρόσθετα το αγροτικό οδικό δίκτυο είναι ασφαλτοστρωμένο - τσιμεντοστρωμένο ενώ επισημαίνεται ότι το χωμάτινο αγροτικό οδικό δίκτυο συντηρείται ετησίως ώστε να εξυπηρετείται το μέγιστο δυνατό ποσοστό του πληθυσμού του Δήμου.

B) ΣΗΜΑΝΣΗ

Ο Δήμος Τανάγρας διαθέτει τη βασική πληροφοριακή σήμανση υψηλού επιπέδου σε ικανοποιητικό βαθμό. Στον οικισμό Σχηματαρίου συγκεκριμένα κυριαρχούν πινακίδες με τα διεθνή χρώματα σήμανσης (π.χ.: πράσινες πινακίδες που υποδεικνύουν Εθνική Οδό, μπλε πινακίδες που υποδεικνύουν επαρχιακούς οδούς και λευκές πινακίδες που υποδεικνύουν εσωτερικές πινακίδες του οικισμού, δημαρχείο κλπ).

Στα πλαίσια του νέου καλλικρατικού Δήμου Τανάγρας έχει προχωρήσει η μελέτη και καταγραφή των αναγκών σημείων σήμανσης προς βελτίωση της λειτουργίας του κυκλοφοριακού συστήματος. Βέβαια απαραίτητη κρίνεται η αποξήλωση των διαφημιστικών πινακίδων οι οποίες είναι παράνομα αναρτημένες, κατά παράβαση του άρθρου 11 παρ. 1 του Κ.Ο.Κ.

Ο φωτεινός σηματοδότης ο οποίος ρυθμίζει την κυκλοφορία οχημάτων και πεζών και βρίσκεται μέσα στα όρια του Δήμου Τανάγρας (συγκεκριμένα κάτω από τη γέφυρα στην έξοδο της Εθνικής Οδού με κατεύθυνση προς Σχηματάρι), λειτουργεί συντονισμένα και υπάρχει σύστημα συνεχούς ελέγχου της εύρυθμης λειτουργίας του και καταγραφής σε πραγματικό χρόνο των διαφόρων προβλημάτων και των βλαβών που δημιουργούνται για άμεση αποκατάσταση.

4.4. ΑΠΟΤΙΜΙΣΗ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΑΜΕΑ.

Πεζοδρόμια.

Το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνόλου των πεζοδρομίων σε ολόκληρη τη χωρική ενότητα του Δήμου, βρίσκεται κυρίως στις Δ.Ε. Σχηματαρίου και Οινοφύτων που υπάρχουν οι δυο από τους μεγαλύτερους οικισμούς του Δήμου. Στην υφιστάμενη κατάσταση των πεζοδρομίων όπου αυτά υπάρχουν, επιβάλλεται η ανακατασκευή και συντήρηση αρκετών εξ' αυτών. Στην περιοχή των Δημοτικών Ενοτήτων Τανάγρας

και Δερβανοχωρίων υπάρχουν σε μικρότερη έκταση πεζοδρόμια αλλά η πρόσφατη κατασκευή τους δεν χρήζει επιδιόρθωσης.

Πολλοί παράγοντες είναι αυτοί που συντελούν στην φθορά των πεζοδρομίων, μερικοί από αυτούς είναι οι καιρικές συνθήκες της περιοχής, η στάθμευση τροχοφόρων οχημάτων πάνω στα πεζοδρόμια, η κυκλοφορία βαρέων οχημάτων στους πεζόδρομους, η κακή υπόβαση των πεζοδρομίων, το ριζικό σύστημα των δένδρων κ.λ.π.

Μεγάλο πρόβλημα για την ασφάλεια των πεζών είναι το μικρό πλάτος των πεζοδρομίων καθώς αυτό σε πολλές περιπτώσεις μειώνεται με την τοποθέτηση εξοπλισμού όπως (δέντρα, δοχεία απορριμμάτων, καθιστικά, παρτέρια κ.λ.π.). Λόγω όλων των παραπάνω στις περισσότερες περιπτώσεις δεν εξασφαλίζεται το απαραίτητο ελάχιστο ελεύθερο πλάτος όδευσης του 1,5 μέτρου. Εδώ να σημειωθεί ότι στο μεγαλύτερο τμήμα του οικιστικού ιστού της Δημοτικής Κοινότητας Σχηματαρίου υπάρχουν οργανωμένα πεζοδρόμια μεγάλου πλάτους, με ράμπες αναπήρων, φωτιστικά σώματα, και χώρους στάθμευσης οχημάτων.

5. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ - ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ Ή ΕΚΠΟΝΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ, ΜΕΛΕΤΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΪΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΩΝ.

5.1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΔΗΜΟΥ ΤΑΝΑΓΡΑΣ.

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

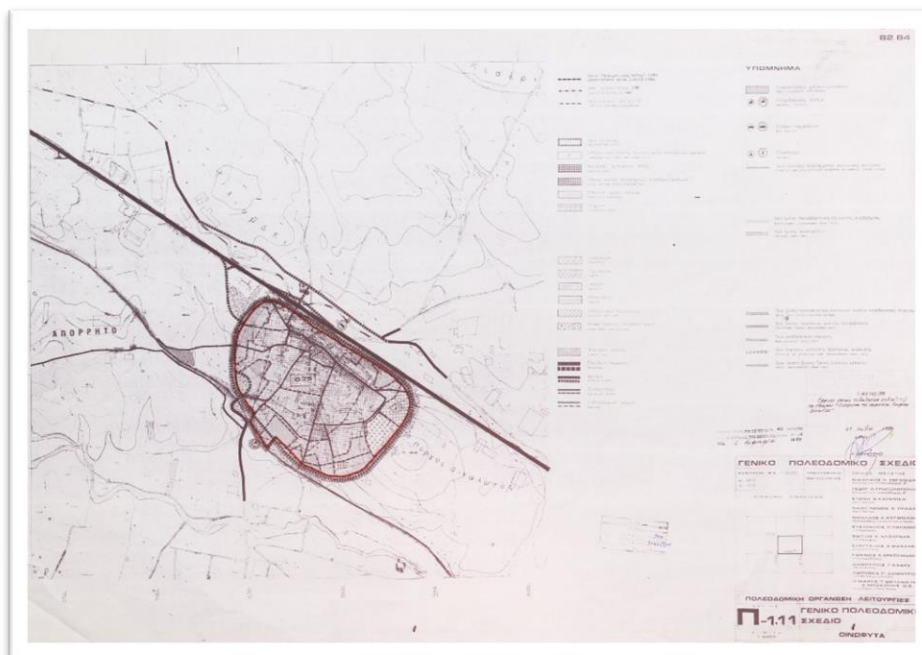
Η Τανάγρα είναι δήμος της Περιφερειακής Ενότητας Βοιωτίας, της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, που συστάθηκε με το σχέδιο Καλλικράτης από την συνένωση των προϋπαρχόντων δήμων Δερβενοχωρίων, Οινοφύτων, Σχηματαρίου και Τανάγρας, που αποτελούσαν τις Δημοτικές ενότητες του Δήμου. Από τον Δεκέμβρη του 2014 δημιουργήθηκε και η 5η δημοτική ενότητα (Δηλίου) με τη συνένωση των οικισμών Δήλεσι και Πλάκα Δήλεσι. Η έκταση του νέου Δήμου είναι 554.010 στρ. και ο πληθυσμός του, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ (2011), ανέρχεται σε 19.432 κατοίκους. Έδρα του νέου δήμου ορίστηκε το Σχηματάρι.



Εικόνα 2: Γεωγραφική θέση Δήμου Τανάγρας.

ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

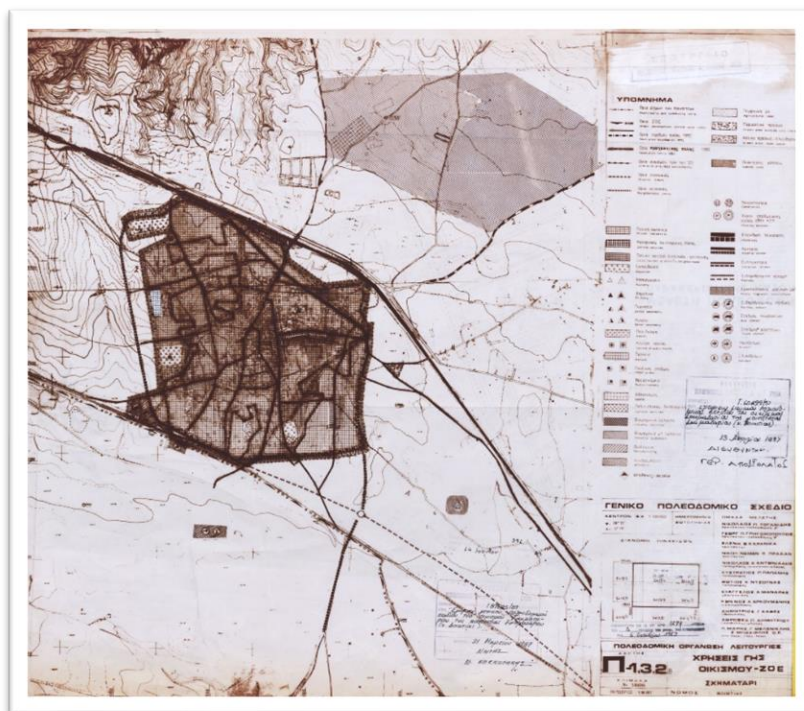
Ο αρχικός καθορισμός χρήσεων γης του Δ. Τανάγρας έγινε με το πρώτο Γ.Π.Σ. που εγκρίθηκε για την Δ/Ε Οινοφύτων, με την με αριθμό 83766/4857/27-07-1988 ΚΥΑ (ΦΕΚ 63/Δ'/1989), το οποίο αναδημοσιεύθηκε για την ίδια έκταση με την με αριθμό 2159/427/26-01-1994 απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 189/Δ'/1994) με προγραμματικό πληθυσμιακό μέγεθος 4.500 κατοίκων.



Εικόνα 3: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Οινοφύτων.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Δ/Ε Οινοφύτων προβλέπει 1 πολεοδομική ενότητα. Οι χρήσεις γης που καθορίστηκαν είναι η Γενική Κατοικία για τις οικιστικές περιοχές και Πολεοδομικό κέντρο στο διαμορφωμένο κέντρο του οικισμού, σύμφωνα με τα οριζόμενα των αρθ. 3 & 4 του Π.Δ. 23-02-87 ΦΕΚ166/Δ'/06-03-1987 (ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ). Επίσης προβλέπει την χωροθέτηση βασικών χρήσεων (Παιδικού Σταθμού, Νηπιαγωγείου, Χώρων Άθλησης κλπ.) για τον κοινωνικό εξοπλισμό της οικιστικής περιοχής. Τέλος, κάνει την γενική εκτίμηση των αναγκών σε γη για την απαραίτητη κοινωνική υποδομή.

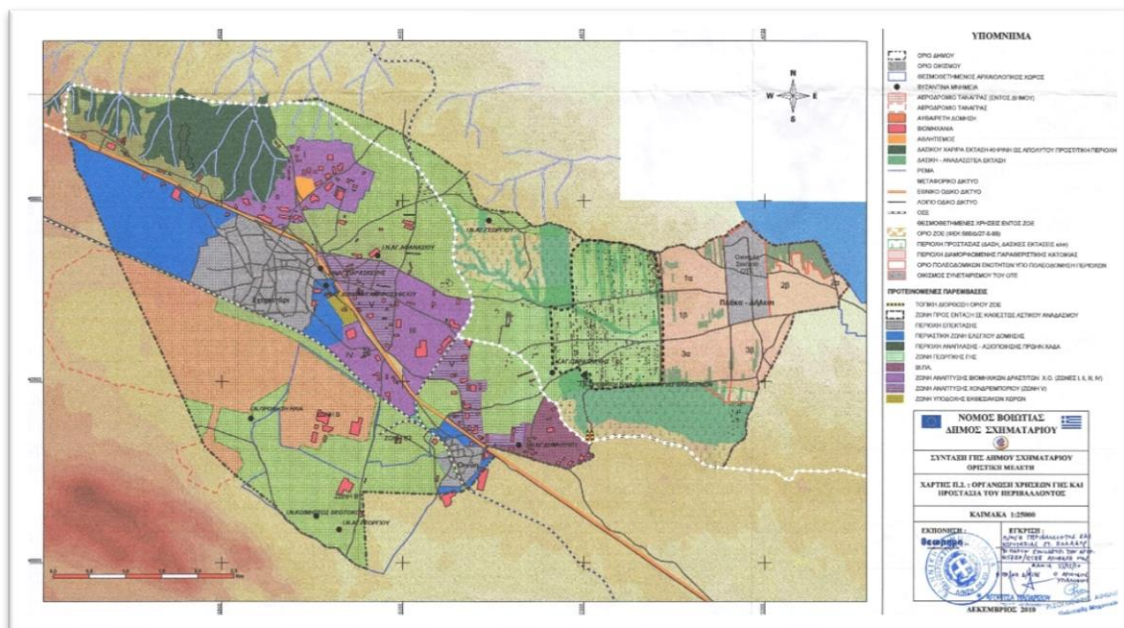
Αντίστοιχα, ο αρχικός καθορισμός χρήσεων γης της Δ/Ε Σχηματαρίου έγινε με το πρώτο Γ.Π.Σ. που εγκρίθηκε με την με αριθμό 87625/5002/21-03-1989 απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 391/Δ'/1989), το οποίο αναδημοσιεύθηκε για την ίδια έκταση με την με αριθμό 60822/2617/13-04-1993 απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 978/Δ'/1993) & (ΦΕΚ 1279/Δ'/1993), με προγραμματικό πληθυσμιακό μέγεθος 7.000 κατοίκων.



Εικόνα 4: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Σφηματαρίου.

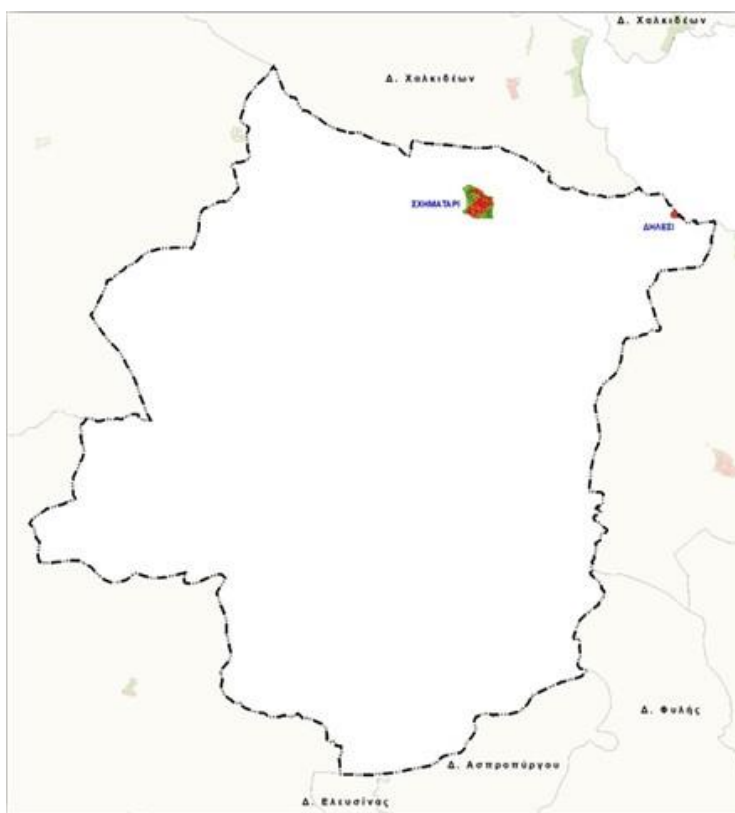
Στην συνέχεια εγκρίθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2508/97, το νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Δ/Ε Σφηματαρίου με την με αριθμό 105787/12588/23-12-2010 απόφαση της Γ.Γ. Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (ΦΕΚ 607/ΑΑΠ/2010) για το σύνολο της έκτασής της, που προβλέπει 3 πολεοδομικές ενότητες και προγραμματικό μέγεθος πληθυσμού 9.716 κατοίκους για το έτος 2017. Προβλέπει περιοχές επέκτασης: του ρυμ. Σχεδίου του οικισμού Σφηματαρίου σε έκταση 60 περίπου στρ. με Σ.Δ 0,4 και με κύρια χρήση γης την Γενική Κατοικία, του οικισμού Οινόης σε έκταση 107 στρ. περίπου με Σ.Δ 0,6 & 0,4 και με κύρια χρήση γης την Γενική Κατοικία. Τέλος, κάνει την γενική εκτίμηση των αναγκών σε γη για την απαραίτητη κοινωνική υποδομή και για τις περιοχές Πλάκα Δήλεσι & Ο.Σ. ΟΤΕ.

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων(Σ.Φ.Η.Ο) Δήμου Τανάγρας – Στάδιο 1.



Εικόνα 5: Νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Ε. Σχηματαρίου.

Ισχύουν εγκεκριμένα ρυμοτομικά σχέδια για επιμέρους οικισμούς, όπως απεικονίζονται στον κατωτέρω χάρτη:



Εικόνα 6: Εγκεκριμένα ρυμοτομικά σχέδια για επιμέρους οικισμούς Δήμου Τανάγρας.

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων(Σ.Φ.Η.Ο) Δήμου Τανάγρας – Στάδιο 1.

Οι περιοχές για τις οποίες υπάρχει εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο και τα Διατάγματα έγκρισής τους είναι:

1. Συνοικισμός Δήλεσι – Διανομή Υπουργείου Γεωργίας, έτους 1958.
2. Έγκριση Ρυμοτομικού Σχεδίου του Οικοδομικού Συνεταιρισμού Προσωπικού Ο.Τ.Ε. Συν. Π.Ε. στο Δήλεσι, με την Απόφ. Νομ. Βοιωτίας Αριθ. 10860/01-04-1969 (Φ.Ε.Κ. 103/Δ'/28-05-1969).
3. Επεκτάσεις του Εγκεκριμένου Ρυμοτομικού Σχεδίου του οικισμού Δήλεσι (Οικοδομικού Συνεταιρισμού Προσωπικού Ο.Τ.Ε. Συν. Π.Ε.) με τα (Φ.Ε.Κ. 231/Δ'/1970, Φ.Ε.Κ. 325/Δ'/1972 Φ.Ε.Κ. 363/Δ'/1972 & Φ.Ε.Κ. 71/Δ'/1973).
4. Έγκριση Ρυμοτομικού Σχεδίου τμημάτων του οικισμού Σχηματαρίου (Π.Δ. 16-05-1997 Φ.Ε.Κ. 481/Δ'/10-06-1997).

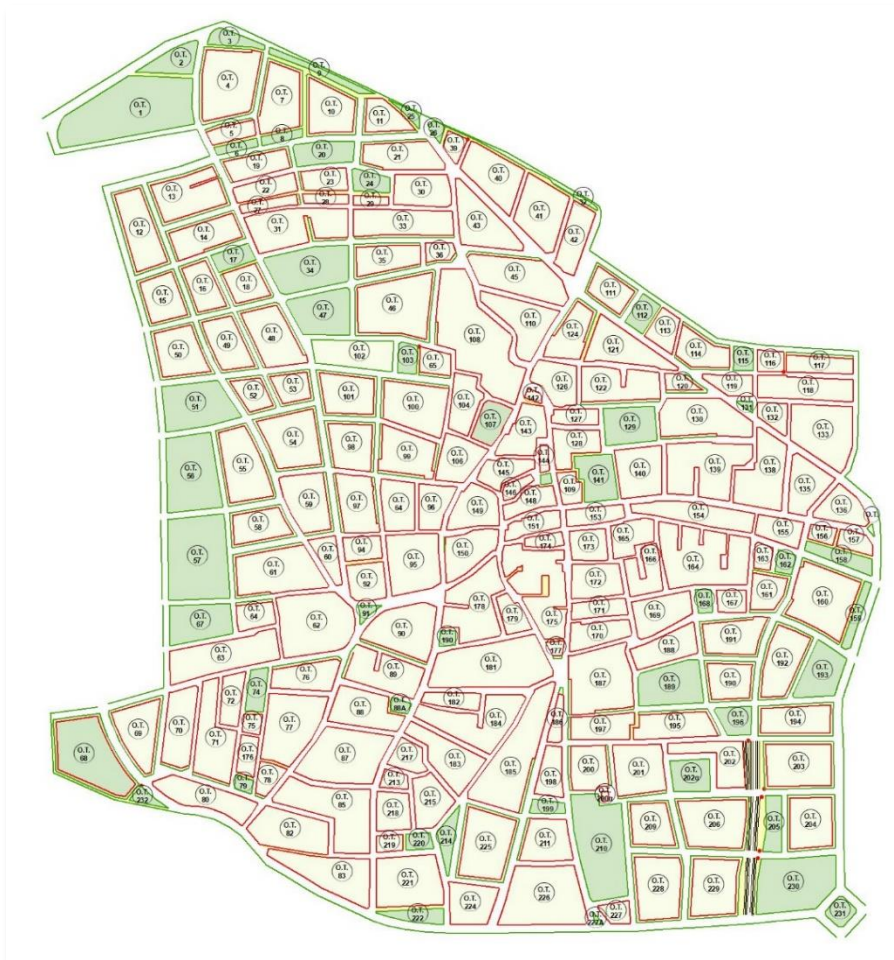
Έχει κυρωθεί με Απόφαση Νομάρχη Βοιωτίας, η με αριθμό 1/2005 Πράξη Εφαρμογής και Αναλογισμού για το σύνολο του σχεδίου πόλεως του οικισμού Σχηματαρίου.

Η επικρατούσα χρήση γης εντός των ρυμοτομικών σχεδίων των οικισμών είναι Γενική Κατοικία σύμφωνα με τα οριζόμενα του αρθ. 3 του Π.Δ. 23-02-87 ΦΕΚ166/Δ'/06-03-1987.

Για τις περιοχές των οποίων η Πολεοδομική μελέτη έχει εγκριθεί με την διαδικασία του Ν.1337/1983, ισχύουν οι χρήσεις γης που καθορίστηκαν με τα αντίστοιχα διατάγματα έγκρισής τους.

Οι ισχύουσες ιδιωτικές οικιστικές εκτάσεις (Ο.Τ.) του Δήμου καταλαμβάνουν 813 στρέμματα, μη συμπεριλαμβανομένων των χώρων κυκλοφορίας, ενώ οι λοιπές χρήσεις (κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι) καταλαμβάνουν έκταση σχεδόν 147 στρέμματα.

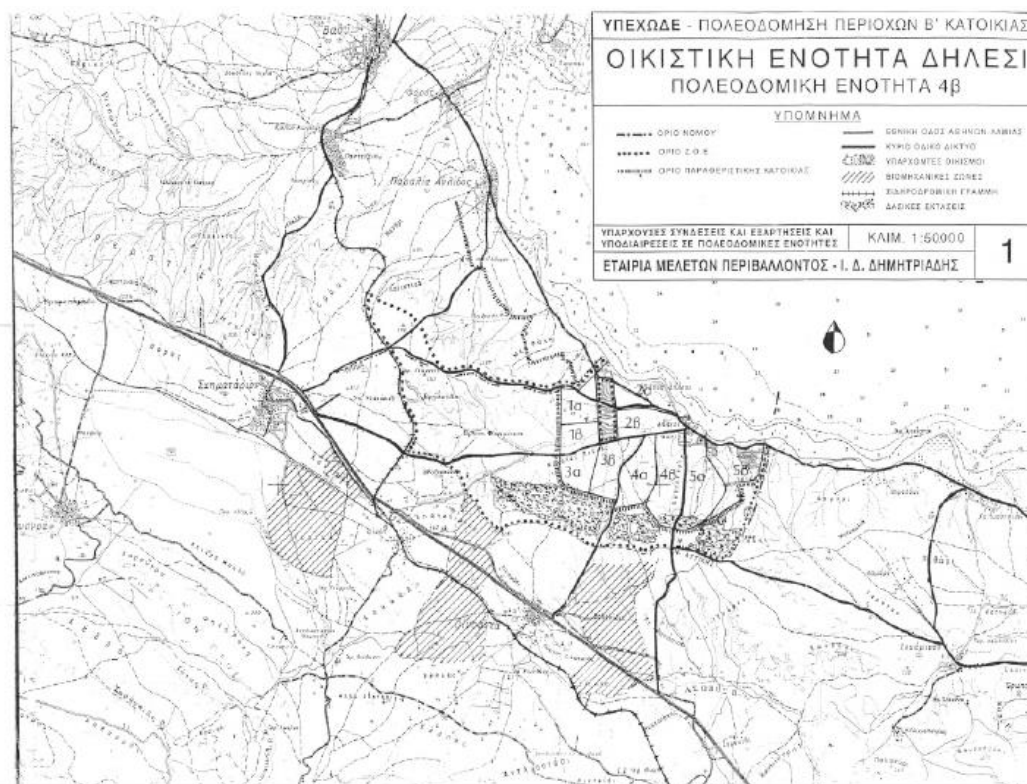
Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων(Σ.Φ.Η.Ο) Δήμου Τανάγρας – Στάδιο 1.



Εικόνα 7: Εγκεκριμένο Ρυμοτομικό Σχέδιο Σχηματαρίου (Π.Δ. 16-05-1997 Φ.Ε.Κ. 481/Δ'/10-06-1997)

Το 2010 παραδόθηκε η Β' φάση της μελέτης «ΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΣΤΟ ΔΗΛΕΣΙ», 2010 από τους μελετητές Χατζηπαποστολίδη Αναστασία και Ι.Δ. Δημητριάδη η οποία είναι συνέχεια της προκαταρκτικής μελέτης (Α' Φάση) με αντικείμενο μελέτης α) την εξέταση κατά πόσο οι 10 πολεοδομικές μελέτες συντονίστηκαν μεταξύ τους, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ, β) την πρόταση τροποποιήσεων, όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο, γ) την εξέταση πρόσθετων στοιχείων, τα οποία κρίνονται απαραίτητα για να ληφθούν υπόψη από τις πολεοδομικές μελέτες, δ) περιλαμβάνει συγκεκριμένες προτάσεις για το κύριο οδικό δίκτυο, τις χρήσεις γης και την απαραίτητη κοινωνική δομή και ε) η κατάθεση προκαταρκτικής πρότασης για ενιαίο πολεοδομικό κανονισμό για το σύνολο της οικιστικής ενότητας Δήλεσι- Πλάκα Δήλεσι.

Από πλευράς οικιστικής δομής της ευρύτερης περιοχής, σύμφωνα με τη μελέτη «Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης Νομού Βοιωτίας» του πρώην ΥΧΟΠ (1984), το Σχηματάρι αποτελεί οικισμό 3ου βαθμού, τα Οινόφυτα 4ου βαθμού και το Δήλεσι 5ου βαθμού, όπου ο 5^{ος} βαθμός βρίσκεται στο τέλος της οικιστικής κλίμακας. Το Δήλεσι απέχει περί τα 7 χλμ. από το Σχηματάρι και περί τα 6 χλμ. από τα Οινόφυτα, ενώ πρόσβαση στην περιοχή μελέτης διά της Εθνικής Οδού Αθηνών - Λαμίας γίνεται μέσω των κόμβων Οινόφυτων και Σχηματαρίου.



Εικόνα 8: Οικιστική ενότητα Δήλεσι - Πολεοδομική ενότητα 4β (πηγή: ΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΣΤΟ ΔΗΛΕΣΙ»,2010).

5.2. ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΤΑΝΑΓΡΑΣ.

Σύμφωνα με το ΣΔΑΕ Τανάγρας οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που οφείλονται στις μεταφορές είναι από τις πιο σημαντικές σε επίπεδο αστικού ιστού. Οι δράσεις που αφορούν στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου από το στόλο των οχημάτων ενός Δήμου δεν οδηγεί μόνο σε μεσοπρόθεσμη μείωση των λειτουργικών εξόδων του, αλλά έχει και μικρή επίδραση στο συνολικό αποτύπωμα CO₂. Παρόλο που ο αριθμός των δημοτικών οχημάτων είναι πολύ μικρότερος σε σχέση με τον αριθμό των ιδιωτικών, η σωστή προβολή των δράσεων και αποτελεσμάτων στον τομέα αυτό μπορεί να αποτελέσει παράδειγμα για τους πολίτες.

Παρακάτω φαίνεται η ποσότητα CO₂ που εκπέμπουν τα Δημόσια και Ιδιωτικά Μέσα Μεταφοράς όταν κινούνται εντός του Δήμου Τανάγρας καθώς και το Σχέδιο Δράσης του Δήμου για να μειωθεί το ανθρακικό τους αποτύπωμα.

Μεταφορές – Δημοτικός Στόλος


Καταγραφή εκπομπών CO₂


	Πετρέλαιο Κίνησης	Βενζίνη	Σύνολο
Δημοτικά Οχήματα	413	39	452
Ιδιωτικά Οχήματα	13.005	15.409	28.414


Εικόνα 2: Εκπομπές CO₂ ιδιωτικών και δημόσιων οχημάτων.


Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας / Δράσεις & Μέτρα


• Οχήματα & Μεταφορές (Δημοτικά Οχήματα)

 Αντικατάσταση βαρέων οχημάτων πετρελαίου με νέα, μικρότερης κατανάλωσης ή εναλλακτικού καυσίμου – Περιβαλλοντικό Όφελος: 0,19 tCO₂

 Μετατροπή βενζινοκίνητων οχημάτων σε οχήματα αερίου (υγραέριου) – Περιβαλλοντικό Όφελος: 1,49 tCO₂

 Προσθήκη 2 ηλεκτροκίνητων ή υβριδικών οχημάτων στον δημοτικό στόλο – Περιβαλλοντικό Όφελος: 4,22 tCO₂


 Υιοθέτηση και εκπαίδευση Eco - driving – Περιβαλλοντικό Όφελος: 35,90 tCO₂


 Μελέτη και σχεδιασμός δράσεων για την αποτελεσματικότερη διαχείριση του δημοτικού στόλου – Περιβαλλοντικό Όφελος: ΔΕΥ


Εικόνα 3: Δράσεις για δημοτικά οχήματα πηγή: (ΣΔΑΕ Τανάγρας).

Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας / Δράσεις & Μέτρα

• Οχήματα & Μεταφορές (Ιδιωτικά Οχήματα)

 Εκστρατεία ενημέρωσης / ευαισθητοποίησης των πολιτών και επαγγελματιών οδηγών του Δήμου Τανάγρας – Περιβαλλοντικό Όφελος: 866,88 tCO₂

 Μελέτη αστικής κινητικότητας υλοποίησης προβλεπόμενων έργων / παρεμβάσεων και χρήση δημοτικών ποδηλάτων – Περιβαλλοντικό Όφελος: 6,82 tCO₂

 Προώθηση βιοκαυσίμων σε τοπικό επίπεδο συμβάλλοντας στην εθνική προσπάθεια – Περιβαλλοντικό Όφελος: 88 tCO₂

Εικόνα 9: Δράσεις για Ιδιωτικά οχήματα πηγή: (ΣΔΑΕ Τανάγρας).

Οι παρεμβάσεις που μπορεί να πραγματοποιήσει ο Δήμος όσον αφορά τις δημόσιες και ιδιωτικές μεταφορές είναι περιορισμένες και επικεντρώνονται στην ενημέρωση σχετικά με νέες τεχνολογίες οχημάτων, στην επιλογή χρήσης τους και στη συμπεριφορά οδήγησης των πολιτών. Με μια σειρά δράσεων ευαισθητοποίησης ο Δήμος θα προσπαθήσει να ενημερώσει τους πολίτες για την εξοικονόμηση ενέργειας και τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τις δημόσιες και ιδιωτικές – εμπορευματικές μεταφορές. Μέσω των δράσεων αυτών οι πολίτες θα ενημερώνονται για τις δυνατότητες των σύγχρονων οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα και την εξοικονόμηση καυσίμου – μείωση των εκπομπών CO₂ που αυτά προσφέρουν. Επίσης, ο Δήμος θα ενθαρρύνει τη μειωμένη χρήση των ιδιωτικών οχημάτων για τις μικρές αποστάσεις εντός της πόλης και θα παρουσιάσει στους πολίτες τις πρωτοβουλίες που έχει αναλάβει μέσω του Σχεδίου Δράσης για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και των εκπομπών CO₂ στο στόλο των δημοτικών οχημάτων.

5.3. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.

Στον Δήμο Τανάγρας εντοπίζονται οκτώ (8) υπαίθριοι χώροι στάθμευσης. Πιο συγκεκριμένα:

- Τρεις (3) στο Σχηματάρι.
- Ένας (1) στα Οινόφυτα.
- Ένας (1) στο Δήλεσι.
- Δύο (2) στην Πλάκα Δήλεσι.
- Ένας (1) στον Αγ. Θωμά.

5.3.1. ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.

Δεν εντοπίζονται στεγασμένες θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης εντός των ορίων του Δήμου Τανάγρας.

5.3.2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΙ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΟΙ/ ΥΠΑΙΘΡΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.

Δεν εντοπίζονται στεγασμένοι χώροι στάθμευσης εντός των ορίων του Δήμου Τανάγρας.

5.3.3. ΠΙΑΤΣΕΣ ΤΑΧΙ.

Στον Δήμο Τανάγρας εντοπίζονται μία (1) πιάτσα ταξί.

5.3.4. ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ.

Δεν εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων.

5.3.5. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΕ ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ/ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ.

Δεν εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης σε δημοτικά κτήρια. Υπάρχει διαμορφωμένο αμαξοστάσιο του Δήμου στη Δ.Ε. Σχηματαρίου όπου στεγάζονται τα απορριμματοφόρα κλπ. οχήματα του Δήμου.

5.3.6. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ.

Δεν εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης για οχήματα τροφοδοσίας εντός ορίων του Δήμου Τανάγρας.