

# ΣΧΕΔΙΟ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Σ.Φ.Η.Ο.)



**ΔΗΜΟΣ ΠΟΡΟΥ**



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



**ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2021**



Το Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Πόρου  
υλοποιείται με χρηματοδότηση από  
το **ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	5
Η ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ .....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α - ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ .....	7
Α.1 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ .....	8
Ευρωπαϊκές Οδηγίες .....	9
Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021-2027 .....	10
Ε.Π. «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021-2027» .....	12
Ε.Π. «Αττική 2021-2027» .....	13
Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα .....	14
Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021 -2025 .....	17
Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα .....	19
ΕΠ Υποδομών – Μεταφορών 2021-2027 .....	21
Γενικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) .....	22
Ειδικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ΕΠΧΣΑΑ - ΑΠΕ) .....	24
Ρυθμιστικό πλαίσιο Αττικής (ΦΕΚ 156Α/2014) .....	24
Α.2 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ .....	26
Γενικά χαρακτηριστικά .....	26
Γεωγραφικά χαρακτηριστικά .....	27
Φυσικό Περιβάλλον – Προστατευόμενες Περιοχές .....	28
Κλιματολογικά δεδομένα .....	28
Υποδομές Μεταφορών .....	29
Πληθυσμός εξυπηρέτησης – Δημογραφικά Στοιχεία .....	30
Οικονομικά στοιχεία .....	34
Χρήσεις γης .....	34
Οικιστικό δίκτυο - πολεοδομικό καθεστώς .....	37
Πολεοδομική εξέλιξη Δήμου Πόρου .....	38
Τουρισμός .....	39
Σημεία Ενδιαφέροντος .....	40
Α.3 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ .....	43
Υφιστάμενα/αναπτυσσόμενα σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων .....	43
Αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών υποδομών για πεζούς και ποδήλατα ..	45

Λειτουργική ιεράρχηση & κυκλοφοριακή οργάνωση οδικού δικτύου .....	46
Καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (Διαδρομές, στάσεις & τερματικοί σταθμοί) .....	48
Ανάλυση και αξιολόγηση κυκλοφοριακής συμφόρησης του οδικού δικτύου εντός Δήμου .....	49
Κανονισμός κυκλοφοριακών ρυθμίσεων Πόρου .....	49
Καθορισμός κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με το άρθρο 65, Ν.4688/2020 .....	61
A.4 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ .....	67
Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΣΔΑΕΚ) Δήμου Πόρου. .	67
ΣΒΑΚ.....	67
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Πόρου .....	67
Γενικό Πολεοδομικό σχέδιο .....	68
A.5 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ...	69
Θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης .....	69
Υφιστάμενοι στεγασμένοι/υπαίθριοι χώροι στάθμευσης.....	72
Πιάτσες TAXI.....	73
A.6 ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΥΠΟΒΑΘΡΩΝ .....	73
Ρυμοτομικό σχέδιο Πόρου .....	73
Ρυμοτομικό σχέδιο Περγίας.....	74
Χερσαία Ζώνη Λιμένα Πόρου .....	75
Οικοδομικά Τετράγωνα.....	76
A.7 ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ Η΄ ΕΚΠΟΝΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ, ΜΕΛΕΤΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ, ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΩΝ .....	76
Κυκλοφοριακή Μελέτη ιστορικού οικισμού 2005 .....	76
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β - ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ .....	81
B.1 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΧΑΡΤΩΝ.....	81
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	86
Χαρτογράφηση υφιστάμενης κατάστασης .....	86
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	94

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Πληθυσμιακή μεταβολή πληθυσμού, Περιφέρεια Αττικής, ΠΕ Νήσων και Δήμου Πόρου 1991 - 2011 (ΕΛΣΤΑΤ) .....	30
--	----

Πίνακας 2: Εκτιμώμενος πληθυσμός Δήμου Πόρου 2021 .....	30
Πίνακας 3: Πληθυσμιακή κατανομή ανά φύλου και ηλικιακή ομάδα του πληθυσμού Περιφέρειας Αττικής, ΠΕ Νήσων και Δήμου Πόρου, Απογραφή πληθυσμού 2011 (ΕΛΣΤΑΤ) 30	
Πίνακας 4: Πληθυσμιακή κατανομή ανά φύλο και επίπεδο εκπαίδευσης πληθυσμού Δήμου Πόρου, Απογραφή Πληθυσμού 2011 (ΕΛΣΤΑΤ) .....	30
Πίνακας 5: Πληθυσμιακή κατανομή ανά φύλο και επίπεδο εκπαίδευσης πληθυσμού Δήμου Πόρου, Απογραφή Πληθυσμού 2011 (ΕΛΣΤΑΤ) .....	32
Πίνακας 6: Κατανομή απασχολούμενων ηλικιακή ομάδα και κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, Απογραφή Πληθυσμού 2011 (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ) .....	33
Πίνακας 7 : 2011 Απογραφή Επιχειρήσεων ( ΕΛΣΤΑΤ).....	34
Πίνακας 8: Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά Πολεοδομικών Ενοτήτων Πόρου, Γαλατά, Μεθάνων, ΓΠΣ ΦΕΚ 720Δ/1991 .....	37
Πίνακας 9: Διατάγματα έγκρισης, τροποποίησης, αναθεώρησης Σχεδίου Πόλεως Δήμου Πόρου και καθορισμού λοιπών πολεοδομικών διατάξεων στην περιοχή του ΟΤ 376, Δήμος Πόρου (Πηγή: ΥΠΕΝ, Εθνικό Τυπογραφείο, ιδία επεξεργασία).....	38
Πίνακας 10: Αφίξεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ) (πηγή ΕΛΣΤΑΤ) .....	39
Πίνακας 111: Διανυκτερεύσεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ), κατά Περιφερειακή Ενότητα και Δήμο (πηγή ΕΛΣΤΑΤ) .....	40

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1:Όροι δόμησης στο Δήμο Πόρου .....	87
Χάρτης 2:Χρήσεις γής στον Δήμο Πόρου .....	88
Χάρτης 3:Κεντρικές λειτουργίες πόλης .....	89
Χάρτης 4:Πιάτσες Ταξί.....	90
Χάρτης 5:Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ .....	91
Χάρτης 6:Συνθήκες στάθμευσης .....	92
Χάρτης 7:Ανάγκες υποδομών φόρτισης .....	93

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Θέση του Δήμου Πόρου .....	26
Εικόνα 2: Περιοχή μελέτης.....	27
Εικόνα 3: Corine Land Cover 2018 στην περιοχή μελέτης (Πηγή: Copernicus EU).....	35
Εικόνα 4: Ειδικές χρήσεις γης στην περιοχή μελέτης (ίδια επεξεργασία) .....	36

Εικόνα 5: Σημεία ενδιαφέροντος στην περιοχή μελέτης (Πηγή ίδια έρευνα).....	43
Εικόνα 6:Οδικό δίκτυο Δήμου Πόρου (Πηγή OpenStreetMaps).....	47
Εικόνα 7: Στάσεις και δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας (πηγή Δήμος Πόρου).....	48
Εικόνα 8: Κανονισμός κυκλοφοριακών ρυθμίσεων Πόρου .....	68
Εικόνα 9: Συνθήκες στάθμευσης στην περιοχή μελέτης (Πηγή ίδια επεξεργασία).....	72
Εικόνα 10: Υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης (πηγή ίδια επεξεργασία) .....	72
Εικόνα 11: Πιάτσες Ταξί στην περιοχή μελέτης (Πηγή ίδια επεξεργασία) .....	73
Εικόνα 12:Εγκεκριμένο διάγραμμα αναθεώρησης του ρυμοτομικού σχεδίου Πόρου ΦΕΚ 1091Δ/1997 (πηγή: Αρχείο ΥΠΑΝ, ίδια Επεξεργασία).....	74
Εικόνα 13: Εγκεκριμένο διάγραμμα ρυμοτομικού σχεδίου συνοικισμού Περλίας, ΦΕΚ 25Α/1969 (Πηγή: Αρχείο ΥΠΑΝ, ίδια επεξεργασία).....	75
Εικόνα 14: Επανακαθορισμός Χερσαίας Ζωνής Λιμένα Πόρου (ΦΕΚ 93ΑΑΠ/2008) (Πηγή Εθνικό Τυπογραφείο, ίδια επεξεργασία).....	75
Εικόνα 15: Οικοδομικά τετράγωνα Δήμου Πόρου (Πηγή: ίδια επεξεργασία).....	76
Εικόνα 16:Όροι δόμησης στο Δήμο Πόρου (ΦΕΚ 1091Δ/1997).....	82
Εικόνα 17: Ποσοστό κάλυψης στον Δήμο Πόρου .....	82
Εικόνα 18:Σημεία ενδιαφέροντος στον Δήμο Πόρου (ίδια επεξεργασία).....	83
Εικόνα 19: Κεντρικές λειτουργίες πόλης (ίδια επεξεργασία) .....	83
Εικόνα 20:Συνθήκες στάθμευσης (ίδια επεξεργασία) .....	84
Εικόνα 21:Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ (ίδια επεξεργασία) .....	85
Εικόνα 22:Περιοχές με δυνατότητα κατασκευής νέων υποδομών φόρτισης (ίδια επεξεργασία) .....	85

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

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

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

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

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

- την καταγραφή των στοιχείων υπερκείμενου σχεδιασμού και ειδικότερα την ευρωπαϊκή νομοθεσία, τις εθνικές στρατηγικές και στρατηγικές περιφερειακού και επιπέδου
- τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της περιοχής: Μελετήθηκαν τα θεσμοθετημένα πολεοδομικά σχέδια, οι υφιστάμενες χρήσεις γης και κυκλοφοριακά ζητήματα όπως το σύστημα στάθμευσης. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην ανάλυση των πληθυσμιακών δεδομένων και κατανομής της κατοχής οχήματος και θέσεων στάθμευσης τα οποία θα αποτελέσουν τη βάση για τη χωροθέτηση των ηλεκτρικών φορτιστών

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

## Η ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ

Δικαιούχοι του Άξονα Προτεραιότητας 4 «Σχέδια φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)» του Χ.Π. «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ» είναι όλοι οι Ο.Τ.Α. α' βαθμού της χώρας, μικρού, μεσαίου και μεγάλου μεγέθους.

Για κάθε δήμο υπάρχει ο περιορισμός της υποβολής μιας (1) μόνο πρότασης για τα διοικητικά του όρια, είτε οι προτάσεις υποβληθούν από το δήμο είτε από αρμόδιο Σύνδεσμο, ΟΤΑ είτε από Περιφερειακή Ένωση Δήμων (Π.Ε.Δ.).

Χωρικό πεδίο εφαρμογής του Προγράμματος είναι η Περιοχή Παρέμβασης όπως ορίζεται στο άρθρο 4 της Κ.Υ.Α. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/5.10.2020 (**ΦΕΚ Β' 4380**) Υπουργού Περιβάλλοντος & Ενέργειας και Υφυπουργού Περιβάλλοντος & Ενέργειας. Το πρόγραμμα χρηματοδοτεί δράσεις που εφαρμόζονται στην περιοχή παρέμβασης του εκάστοτε δικαιούχου οι οποίες ακολουθούν τις τεχνικές προδιαγραφές της Κ.Υ.Α. υπ' αρ. 42863/438/04.06.2019 "Καθορισμός των όρων, των προϋποθέσεων και των τεχνικών προδιαγραφών για την εγκατάσταση συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων (σημεία επαναφόρτισης), στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων, σε δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου καθώς και σε χώρους στάθμευσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων" των Υπουργών Εσωτερικών - Οικονομίας και Ανάπτυξης - Περιβάλλοντος και Ενέργειας - Υποδομών και Μεταφορών - Ναυτιλίας και νησιωτικής πολιτικής – Τουρισμού, όπως εκάστοτε ισχύει.

Σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 201.6/2020 απόφαση του διοικητικού Συμβουλίου του Πράσινου Ταμείου του ΥΠΕΝ, υποβλήθηκαν ηλεκτρονικά οι προτάσεις των 254

Δήμων στην «ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 4 (Α.Π. 4) «Σχέδια φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)» του χρηματοδοτικού προγράμματος: «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ». Σε αυτούς τους Δήμους ανήκει και ο υπο μελέτη **Δήμος Πόρου** ο οποίος εντάχθηκε με τον αριθμό πρωτοκόλλου **2020-008558**.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α - ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Στο πρώτο στάδιο του Παραδοτέου Τεύχους (Π.1.α) πραγματοποιείται η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης, του Δήμου Πόρου. Με βάση το άρθρο 8 του εγγράφου «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.»(ΦΕΚ Β' 4380/5.10.2020), η ανάλυση αυτή αφορά στην δημιουργία του παρόντος τεύχους, στο οποίο συμπεριλαμβάνονται η παρουσίαση της περιοχής παρέμβασης και η συλλογή όλων των διαθέσιμων στοιχείων πολεοδομικών, συγκοινωνιακών/ κυκλοφοριακών και λοιπών στοιχείων, που θα αξιοποιηθούν για την χωροθέτηση των υποδομών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στον Δήμο Πόρου.

Ειδικότερα περιλαμβάνει:

α) Την συλλογή και καταγραφή των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου, στην προκειμένη περίπτωση του Δήμου Πόρου, 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) Την 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 κ.λπ.).

γ) Την 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, σιδηροδρομικοί σταθμοί) και των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών της περιοχής (περιγραφή υφιστάμενου στόλου οχημάτων των κατοίκων, αέριοι



ρύποι) βάσει (α) των σχετικών υφιστάμενων πολεοδομικών ή/και συγκοινωνιακών μελετών, ή/ και τυχόν μελετών αστικών αναπλάσεων ή/και (β) βάσει της ανάλυσης των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης

δ) Την καταγραφή των κατευθύνσεων των υφιστάμενων ή εκπονούμενων Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων (Τ.Π.Σ.) καθώς και τυχόν ευρύτερων μελετών και προγραμμάτων αστικών αναπλάσεων.

ε) Την καταγραφή των υφιστάμενων υπαίθριων δημοτικών χώρων στάθμευσης, των υφιστάμενων στεγασμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης, θέσεων στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, δημοτικών κτιρίων/εγκαταστάσεων

στ) Την συλλογή και καταγραφή διαθέσιμων τοπογραφικών υποβάθρων.

ζ) Την συλλογή και καταγραφή υφιστάμενων ή εκπονούμενων πολεοδομικών μελετών, μελετών αστικών αναπλάσεων και κυκλοφοριακών μελετών, μελετών στάθμευσης, μελετών αστικής οδοποιίας και διαμόρφωσης οδών, που έχει εκπονήσει ο κατά περίπτωση ΟΤΑ.

Για την ορθότερη κατανόηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου υπερτοπικού και τοπικού σχεδιασμού αξιοποιούνται πληροφορίες, στοιχεία και δεδομένα τα οποία προέρχονται από επισήμως εγκεκριμένες και σε ισχύ πράξεις της διοίκησης με τα αναφερόμενα σε αυτές επίσημα σχέδια.

#### A.1 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Σκοπός του συγκεκριμένου κεφαλαίου είναι η συλλογή, η αξιολόγηση και η αξιοποίηση του συνόλου των σχετικών μελετών και των θεσμικών κειμένων σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, που αφορούν τον υπό μελέτη Δήμο Πόρου. Αρχικά η συλλογή αυτών των στοιχείων αποσκοπεί στην καταγραφή των υφιστάμενων και μελλοντικών δεδομένων σχεδιασμού για την περιοχή παρέμβασης, με στόχο τον εντοπισμό τυχόν αδυναμιών, εμποδίων αλλά και ευκαιριών που θα πρέπει να ληφθούν εξ' αρχής υπόψη την κατάρτιση του Σ.Φ.Η.Ο. και την εν γένει προγραμματισμένη ανάπτυξη του Δήμου Πόρου.

---

Ευρωπαϊκές Οδηγίες*Οδηγία 2009/33/ΕΚ, Τροποποίηση Οδηγία 2019/1161/ΕΕ*

Αντικείμενο της Οδηγίας 2009/33/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2019/1161/ΕΕ, είναι να επιβάλλει στις αναθέτουσες αρχές, στους αναθέτοντες φορείς, καθώς και σε συγκεκριμένες επιχειρήσεις την υποχρέωση να λαμβάνουν υπόψη επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO<sub>2</sub> και επιβλαβών ρύπων για την ανθρώπινη υγεία, κατά την αγορά οχημάτων οδικών μεταφορών, αποσκοπώντας στην προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακάς αποδοτικών οχημάτων και στην θετική συμβολή του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Κοινότητας για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.

Παρέχονται στοιχεία σχετικά με τους τύπους οχημάτων που προωθούνται για χρήση καθαρής ενέργειας και τις υπηρεσίες που θα τα χρησιμοποιήσουν. Τα στοιχεία αυτά μπορούν να αξιοποιηθούν στην διαδικασία χωροθέτησης των σημείων φόρτισης. Επίσης δίνονται συγκεκριμένοι στόχοι προμηθειών για την Ελλάδα σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα τα οποία καθορίζουν τον όγκο των οχημάτων καθαρής ενέργειας στο μέλλον.

*Οδηγία 2014/94/ΕΕ*

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

Απαραίτητη είναι η κατασκευή σημείων φόρτισης τα οποία θα είναι δημοσίως προσβάσιμα και επαρκή σε αριθμό για την εξυπηρέτηση του πληθυσμού, ιδίως στους

σταθμούς των δημοσίων μέσων μεταφοράς, όπως οι λιμενικοί τερματικοί σταθμοί επιβατών, τα αεροδρόμια ή οι σιδηροδρομικοί σταθμοί. Επίσης για τους ιδιώτες κατόχους των ηλεκτρικών οχημάτων θα πρέπει να δοθεί πρόσβαση σε σημεία επαναφόρτισης σε κοινούς χώρους στάθμευσης, κτίρια γραφείων, εγκαταστάσεις επιχειρήσεων ή πολυκατοικίες. Προτείνεται και προωθείται η χρήση ευφυών συστημάτων στα σημεία επαναφόρτισης για την παροχή πληροφοριών σχετικά με το κόστος και τη διαθεσιμότητα υπηρεσιών επαναφόρτισης, ώστε να ενισχυθεί η επαναφόρτιση σε χρονικές περιόδους εκτός των ωρών αιχμής, δηλαδή περιόδους χαμηλής γενικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας και χαμηλών τιμών ενέργειας. Τέλος, στο πλαίσιο της Οδηγίας παρατίθενται στοιχεία για τον εξοπλισμό των δημοσίων προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος για ηλεκτρικά οχήματα της κατηγορίας L.

#### *Οδηγία 2018/844/ΕΕ*

Η εν λόγω Οδηγία αφορά την ενεργειακή απόδοση κτιρίων, ωστόσο πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τη διάρκεια κατάρτισης ενός Σ.Φ.Η.Ο, διότι επηρεάζει τα δεδομένα σχετικά με την χωροθέτηση των σημείων επαναφόρτισης και τις υποδομές που τα φιλοξενούν. Δίνονται κατευθύνσεις αξιοποίησης των δημόσιων κτιρίων για την ανάπτυξη της αναγκαίας υποδομής για την έξυπνη φόρτιση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Επιπλέον κάθε σημαντική ανακαίνιση που αφορά ηλεκτρικές υποδομές θα πρέπει να συνοδεύεται από την ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών καλωδίωσης που να υποστηρίζουν την επαναφόρτιση ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Στα νέα μη προοριζόμενα για κατοικία κτήρια, καθώς και στα μη προοριζόμενα για κατοικία κτίρια στα οποία ανακαίνιση μεγάλης κλίμακας με περισσότερους από δέκα χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η εγκατάσταση τουλάχιστον ενός σημείου επαναφόρτισης είτε εντός του κτιρίου, είτε σε παρακείμενο χώρο.

#### *Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021-2027*

Ο σχεδιασμός του ΕΣΠΑ και των Αναπτυξιακών 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) και δίνουν παράλληλα κατευθύνσεις για τη δομή και το περιεχόμενο των προγραμμάτων.

Στόχος της 1<sup>ης</sup> εγκυκλίου (2019) αποτελεί 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. Σύμφωνα με τη 2<sup>η</sup> Εγκύκλιο, δίνεται η κατεύθυνση 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. Παρακάτω παρατίθενται δύο ποιοτικοί Στόχοι Πολιτικής / Προτεραιότητες άμεσα σχετιζόμενοι με την Ηλεκτροκίνηση.

Ειδικότερα στο Παράρτημα II, ο Στόχος Πολιτικής 2 αναφέρεται σε 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 της στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων. Ως ειδικοί στόχοι της ορίζονται οι:

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

Όσον αφορά το Στόχο Πολιτικής 3, δίνονται κατευθύνσεις για μια περισσότερο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων. Πιο συγκεκριμένα ως ειδικοί στόχοι ορίζονται οι παρακάτω:

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

Ολοκληρώνοντας την καταγραφή των κατευθύνσεων που δίνονται στο Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021-2027, αξίζει να σημειωθούν οι προτεινόμενες δράσεις και μέτρα σχετιζόμενα με την ηλεκτροκίνηση. Στον Στόχο Πολιτικής 3 συγκεκριμένα προτείνεται 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.
- Ενίσχυση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων και εφαρμογής φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων λειτουργίας του συνόλου των μεταφορικών συστημάτων (ηλεκτροκίνηση, υποδομές φόρτισης, χρήση ΑΠΕ).

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

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «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. Αναφορές στην Ηλεκτροκίνηση εντοπίζονται στον τομέα της Ενέργειας και του αστικού περιβάλλοντος. Παρακάτω παρατίθενται οι στόχοι σε κάθε θεματικό τομέα που προαναφέρθηκε.

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

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

#### Ε.Π. «Αττική 2021-2027»

Το Πρόγραμμα της Περιφέρειας Αττικής για την Προγραμματική Περίοδο (Π.Π.) 2021-2027 σχεδιάζεται ως μια ολοκληρωμένη παρέμβαση, λαμβάνοντας υπόψη το Σχέδιο Ανάπτυξης για την Ελληνική Οικονομία 2020, το σχέδιο του ΕΣΠΑ 2021-2027 για τη χώρα, την μελέτη για την Περιφερειακή Πολιτική της Ελλάδας που εκπόνησε ο ΟΟΣΑ, τις Εθνικές και Περιφερειακές Στρατηγικές στους τομείς αναφοράς του ΕΠ, τα σχετικά Εθνικά και Ευρωπαϊκά Προγραμματικά/ Κανονιστικά κείμενα καθώς και ειδικές εμπειρογνωμοσύνες που έχει αναθέσει η ΕΥΔ (Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης) του Επιχειρησιακού Προγράμματος της Αττικής για ειδικά θέματα.

Το ΕΠ «Αττική 2021-2027» επιδιώκει την ανάπτυξη και αναβάθμιση της Περιφέρειας, στην κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική της διάσταση, με αυξημένο εθνικό και διεθνή ρόλο, προτάσσοντας ως βασικούς αναπτυξιακούς καταλύτες την παραγωγή κι ενσωμάτωση καινοτομίας, την πολιτιστική ταυτότητα, το τοπικό παραγωγικό κεφάλαιο, τη νέα κι εξωστρεφή επιχειρηματικότητα, την κοινωνική συνοχή, ένταξη και ευημερία για όλους. Το Πρόγραμμα περιλαμβάνει στον

σχεδιασμό του δράσεις και προτεραιότητες που απαντούν και στους 5 Στόχους Πολιτικής που έχουν τεθεί για την επόμενη προγραμματική περίοδο.

Το Πρόγραμμα της Περιφέρειας Αττικής για την επίτευξη του Στόχου Πολιτικής 2 «για μια πιο Πράσινη Ευρώπη» περιλαμβάνει ως στρατηγική επιλογή για τον τομέα της Ενέργειας την προώθηση της ενεργειακής αποδοτικότητας σε δημόσια/δημοτικά κτίρια και υποδομές τοπικής σημασίας καθώς και την προαγωγή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Στο πλαίσιο του ίδιου Στόχου Πολιτικής, αποτελεί επίσης στρατηγική επιλογή η προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος, όπως και η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος σε όρους ρύπανσης και θορύβου μέσω προώθησης πράσινων δράσεων, ενίσχυσης των υποδομών της τοπικής αυτοδιοίκησης και μέσω παρεμβάσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας και στοχευμένων παρεμβάσεων για την ανάπτυξη της πολυτροπικής κινητικότητας με έμφαση στην ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης.

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

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

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

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

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 ενέργεια.

Οι κυριότεροι στόχοι 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 ενέργειας για τις μεταφορές να ανέλθει στο 19% μέχρι το 2030. Στη συνέχεια για κάθε εξεταζόμενη διάσταση παρατίθενται τα προβλεπόμενα στοιχεία σε επίπεδο στόχων και επιδιώξεων

Όσον αφορά τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας στις μεταφορές, προβλέπεται η ολοκλήρωση του θεσμικού πλαισίου για τη λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης, καθώς και η ανάπτυξη των απαιτούμενων υποδομών για την περαιτέρω προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Παράλληλα κρίσιμη κρίνεται η ανάγκη για παροχή αποτελεσματικής ενημέρωσης προς τους καταναλωτές σχετικά με τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης.

Στον τομέα της Έρευνας, καινοτομίας και ανταγωνιστικότητας τίθεται η ανάγκη βελτίωσης της έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τη σταδιακή αποσύνδεση της οικονομικής ανάπτυξης με την κατανάλωση ενέργειας και τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Οι σημαντικότερες προκλήσεις για τον αναγκαίο μετασχηματισμό στον κλάδο των μεταφορών στην εξεταζόμενη διάσταση, σχετίζονται με:

- Τη μείωση του κόστους τεχνολογιών της μικρής αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας και της ηλεκτροκίνησης
- Την ανάπτυξη των έξυπνων υποδομών για την ηλεκτροκίνηση
- Την παραγωγή βιοκαυσίμων δεύτερης γενιάς



- Τη μείωση του κόστους όλων των εναλλακτικών καυσίμων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στις μεταφορές.

Εντός του Εθνικού Σχεδίου δίνονται πολιτικές και προτείνονται μέτρα με προτεραιότητα την Κλιματική αλλαγή, εκπομπές και απορροφήσεις αερίων του θερμοκηπίου. Σε αυτήν την προοπτική το Εθνικό Σχέδιο εναρμονίζεται με τη δέσμευση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 40% έως το 2030 σε σύγκριση με το έτος 1990.

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

Επιπροσθέτως, προτεραιότητα μέσα από το Εθνικό Σχέδιο δίνεται και στις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας. Παρατηρείται η ανάγκη για σύζευξη δύο τομέων, η οποία αναφέρεται στη δυνατότητα διασύνδεσης του τομέα της ηλεκτροπαραγωγής με διαφορετικούς ενεργειακούς τομείς, όπως η θέρμανση-Ψύξη (Power-to-Heat), ο τομέας των αερίων (Power-to-Gas) και οι μεταφορές (Ηλεκτροκίνηση).

Από την άλλη, ο τομέας των μεταφορών ευθύνεται για μεγάλο μέρος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης καθώς είναι υπεύθυνος για το ένα τέταρτο των εκπομπών CO<sub>2</sub>. Γίνεται κατανοητό λοιπόν ότι μέσα από το Εθνικό Σχέδιο προωθούνται οι Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας και στις Μεταφορές με την προώθηση της Ηλεκτροκίνησης. Κατά συνέπεια γίνεται αντιληπτός ο καταλυτικός ρόλος που καλούνται να διαδραματίσουν τα οχήματα χαμηλών ή μηδενικών ρύπων στην αντιμετώπιση του φαινομένου.

Ως εκ τούτου, η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί βασικό στόχο πολιτικής, ο οποίος προϋποθέτει την ολοκλήρωση του σχετικού κανονιστικού πλαισίου και τον προγραμματισμό ανάπτυξης των απαραίτητων ενεργειακών υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Για τη διευκόλυνση της μετάβασης προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να σχεδιαστεί ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα παροχής κινήτρων. Τα κίνητρα που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στην Ελλάδα

σύμφωνα με ξένα παραδείγματα διακρίνονται αφενός σε αυτά που παρουσιάζουν αμιγώς οικονομικό χαρακτήρα και αφετέρου σε αυτά που εμφανίζουν τη μορφή κινήτρων χρήσης (είσοδος και καθημερινή κυκλοφορία εντός των μεγάλων αστικών κέντρων, ελεύθερη στάθμευση στους Δήμους που εφαρμόζεται ελεγχόμενη στάθμευση, υποστήριξη δημιουργίας δικτύων παροχής ενέργειας για την επαναφόρτιση των οχημάτων κλπ.)

#### Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021 -2025

Με το Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης (Ε.Π.Α.) 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 Ε.Π.Α. διαρθρώνονται στους παρακάτω τομείς:

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

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

α) μετάβαση σε κυκλική οικονομία, β) προστασία του περιβάλλοντος και γ) αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Κάποιες από τις προτεραιότητες του στόχου είναι

- Η στήριξη των ΑΠΕ-συμπαγωγή,
- Η απεξάρτηση από ορυκτά καύσιμα-ενεργειακή μετάβαση,

- Η πράσινη επιχειρηματικότητα και οι πράσινες πόλεις για αύξηση της ενεργειακής απόδοσης και
- Η απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα και αύξηση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τεχνολογιών συμπαραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και θερμότητας

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.

Επιπλέον στα πλαίσια του Εθνικού Προγράμματος Ανάπτυξης 2021-2025, εκτός από την Πράσινη Ανάπτυξη αναλύονται και οι στόχοι της Ανάπτυξης Υποδομών και αφορούν την παρούσα μελέτη. Ο στόχος ανάπτυξης υποδομών εξειδικεύεται επίσης σε τρεις επιμέρους ειδικούς στόχους για τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό:

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

Κάποιες από τις προτεραιότητες του στόχου είναι ο εκσυγχρονισμός, 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.

Στο παρόν πλαίσιο, παρουσιάζονται επίσης δείκτες οι οποίοι παρουσιάζουν την πρόοδο στην κατεύθυνση επίτευξης των ειδικών στόχων που περιγράφονται παραπάνω. Οι δείκτες περιλαμβάνουν επιδιωκόμενα αποτελέσματα τα οποία πρέπει να έχουν επιτευχθεί στο τέλος της προγραμματικής περιόδου του ΕΠΑ.

Το μερίδιο των ηλεκτροκίνητων επιβατικών οχημάτων στις ετήσιες νέες ταξινομήσεις για παράδειγμα παρουσιάζεται σε έναν από τους δείκτες του στόχου Πράσινης Ανάπτυξης και της προτεραιότητας των Πράσινων Πόλεων. Στην προκειμένη περίπτωση, η τιμή βάσης είναι 0,4% και η τιμή στόχος 13%. Η επίτευξη αυτού του στόχου που έχει δοθεί από το ΕΣΕΚ εξαρτάται κρίσιμα από την παροχή των

κατάλληλων κινήτρων στους καταναλωτές, καθώς και από την ανάπτυξη των κατάλληλων υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων σε θέσεις δημόσιας στάθμευσης στις πόλεις της χώρας.

Συμπερασματικά, εστιάζοντας σε κατευθύνσεις που δίνονται στο ΕΠΑ σχετικές με τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών οχημάτων, γίνεται αντιληπτό πως η ηλεκτροκίνηση επιβατικών οχημάτων συγκαταλέγεται στα επιδιωκόμενα αποτελέσματα της πράσινης ανάπτυξης και ειδικότερα των πράσινων πόλεων. Ακόμη τίθενται στόχοι ώστε να ενισχυθεί η χρήση των ηλεκτροκίνητων επιβατικών οχημάτων με την παροχή κατάλληλων κινήτρων στους υποψήφιους καταναλωτές.

#### Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα

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. Πέρα από την Ανάλυση των προβλημάτων υπάρχει και ο καθορισμός των Στρατηγικών Στόχων του Σχεδίου, οι οποίοι αποτελούν τους κύριους στόχους 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.

Για τον τομέα μεταφορών στην Ελλάδα καθορίστηκαν οι ακόλουθοι στρατηγικοί στόχοι:

- Οικονομική Ανάπτυξη και Αποδοτικότητα στην ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος μεταφορών, σε Περιφερειακό και Εθνικό επίπεδο, όπως εκτιμώνται μέσω του χρόνου μετακίνησης, της αξιοπιστίας και της οικονομικής αποδοτικότητας,

- Ενίσχυση της Συνδεσιμότητας των Μεταφορών, η οποία περιλαμβάνει τη συνδεσιμότητα με τα νησιά και μεταξύ συμπληρωματικών μέσων μεταφοράς, τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων, την εδαφική συνοχή και τη διασυνοριακή σύνδεση με χώρες εντός/ εκτός ΕΕ,
- Εξασφάλιση ενός Περιβαλλοντικά Βιώσιμου τομέα μεταφορών,
- Παροχή Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης σε σχέση με την απασχόληση, την εκπαίδευση και τις κοινωνικές υπηρεσίες για τον πληθυσμό, και
- Διατήρηση Ασφάλειας και Προστασίας του συστήματος μεταφορών

Πιο συγκεκριμένα με στόχο τη Διασφάλιση τα Περιβαλλοντικής Βιωσιμότητας αναλύονται τα προβλήματα και εντοπίζονται τα εμπόδια που σήμερα δυσχεραίνουν την επίτευξη του επιμέρους στόχου. 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 αρκετά 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.

Επίσης στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών, περιγράφονται πυλώνες, αναφέροντας τον σχετικό βασικό στόχο και τον συνολικό αριθμό προτεινόμενων μέτρων ανά πυλώνα, με διάκριση μεταξύ μέτρων υποδομών και ήπιων μέτρων, επισημαίνοντας εκείνα που συνδέονται κυρίως με τον πυλώνα και εκείνα που συνεισφέρουν σε αυτόν.

Αξίζει να σημειωθεί πως μεταξύ άλλων, προσδιορίζονται και κάποια ήπια μέτρα για να συμπεριληφθούν μελλοντικά στο Σχέδιο Μεταφορών. Κάποια από αυτά που σχετίζονται με τη συγκεκριμένη μελέτη Σ.Φ.Η.Ο είναι:

- Η ανανέωση του στόλου οχημάτων παντός τύπου (συμπληρωματικές δράσεις) (RT-Soft 5):

M-4: Σχέδιο απόσυρσης παλαιών φορτηγών και ρυμουλκούμενων

M-5: Αναθεώρηση συστήματος φορολογικών κινήτρων για καθαρότερο στόλο ιδιωτικών αυτοκινήτων

M-6: Ανάπτυξη σχεδίου για την εγκατάσταση δημόσιων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η χρήση καθαρότερων καυσίμων και ηλεκτρικών οχημάτων πρέπει να προωθηθεί περαιτέρω μέσω της ανάπτυξης ολοκληρωμένης εθνικής στρατηγικής για την ηλεκτροκίνηση

- Η δημιουργία Αρχής Χερσαίων Μεταφορών και υλοποίηση της μεταρρύθμισης των υπεραστικών επιβατικών οδικών μεταφορών (συμπληρωματικές δράσεις) (RT-Soft 6):

M-7: Προώθηση στόλου «πράσινων» οχημάτων (παντός τύπου).

Ο συνολικός εκτιμώμενος προϋπολογισμός για τον καθορισμό και την υλοποίηση των ήπιων μέτρων του Σχεδίου Μεταφορών είναι περίπου 1,073 δισ. €. Εντούτοις, από αυτό το ποσό, 1 δισ. € έχουν προβλεφθεί να διανεμηθούν σε μέτρα που υποστηρίζουν την ανανέωση του στόλου οχημάτων, όπως φορολογικές ελαφρύνσεις για οχήματα χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Αυτό το μέτρο πρέπει να πραγματοποιηθεί και στις δύο περιόδους υλοποίησης, πιθανώς κυρίως μεταξύ 2027 και 2037, εκτός εάν π.χ. επαρκείς υποδομές φόρτισης έχουν εγκατασταθεί στη χώρα πριν από το 2025, το οποίο φαίνεται απίθανο σε αυτό το στάδιο.

#### ΕΠ Υποδομών – Μεταφορών 2021-2027

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) Υποδομών και Μεταφορών 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 Υποδομών και Μεταφορών 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:

- 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). Ουσιαστικά πρόκειται για αξιοποίηση ευφύων συστημάτων μεταφορών. Επίσης αναφέρει ότι το σύνολο των παρεμβάσεων στον τομέα των μεταφορών θα πρέπει συνδυαστούν με προώθηση της χρήσης καθαρών καυσίμων
- Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών
- Βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών
- Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μέσων σταθερής τροχιάς.

Συνοψίζοντας, το συγκεκριμένο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα εστιάζει κυρίως σε προτεραιότητες που σχετίζονται με το Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό και Οδικό Δίκτυο και την ανάγκη βελτίωσης των διαπεριφερειακών συνδέσεων. Επίσης κάνει ξεχωριστή αναφορά στις θαλάσσιες μεταφορές και στην αεροναυτιλία. Σε επίπεδο αστικής κινητικότητας που αφορά και το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων αναφέρει την ανάγκη ανάπτυξης βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροπικής τοπικής κινητικότητας.

Γενικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης ΓΠΧΣΑΑ εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 128 Α / 3-7-2008 και αποτελεί πλαίσιο για τον χωροταξικό σχεδιασμό στην κλίμακα της χώρας. Η στοχοθεσία του εστιάζει στην ισορροπη ανάπτυξη της χώρας, την βελτίωση της ποιότητας ζωής, την ελκυστικότητα της υπαίθρου, την ενίσχυση της κοινωνικής υποδομής, την διαφύλαξη του φυσικού περιβάλλοντος και την παράλληλη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και του τοπίου (άρθρο 2). Οι στόχοι αυτοί βρίσκονται σε σύγκλιση με τις επιδιώξεις του

ΣΦΗΟ για το Δήμο Πόρου. Τα παρακάτω σημεία συνοψίζουν βασικές κατευθύνσεις του εν λόγω σχεδίου:

Επιδίωξη του ΓΠΧΣΑΑ είναι η βελτίωση της πρόσβασης σε βασικά δίκτυα μεταφορών και ενέργειας μέσω της ανάπτυξης και των σχετικών υποδομών. Επίσης, επιδιώκεται η διαφύλαξη του περιβάλλοντος με περιορισμό των παραγόντων υποβάθμισης του χώρου, η πρόληψη της ρύπανσης και η βελτίωση της ποιότητας ζωής (άρθρο 2).

Για την ευρύτερη περιοχή του Δήμου Πόρου δεν αναφέρονται συγκεκριμένες κατευθύνσεις που να αφορούν την ηλεκτροκίνηση και τα σχέδια φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

Όσον αφορά τις γενικές κατευθύνσεις για τις μεταφορές τονίζονται:

- Η ένταξη της χώρας στα διεθνή δίκτυα, η ομαλή λειτουργία του προτεινόμενου πλέγματος οικισμών και η υλοποίηση των αναπτυξιακών αξόνων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τη βέλτιστη διάταξη των, στρατηγικής σημασίας, δικτύων υποδομών και κυρίως εκείνων των μεταφορών / συγκοινωνιών, επικοινωνιών και ενέργειας.
- Κύριο στόχο της χωρικής διάρθρωσης των στρατηγικών δικτύων αποτελεί η υποστήριξη του διεθνούς ρόλου της χώρας και η διάχυση της ανάπτυξης σε όλη την επικράτεια.

Επιπρόσθετα, βασική επιδίωξη αποτελεί η βελτίωση της ποιότητας των υφιστάμενων υποδομών μεταφορών και των σχετικών υπηρεσιών σε όλη την επικράτεια, με σκοπό την αύξηση του βαθμού προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας σε αυτά, της μείωσης του χρόνου και του κόστους των μεταφορικών υπηρεσιών, της ασφάλειας των μεταφορικών / συγκοινωνιακών υπηρεσιών (επιβατών, εμπορευμάτων και πεζών) και της μείωσης της κατανάλωσης καυσίμων. Στο πλαίσιο αυτό, προβλέπεται ενίσχυση των υποδομών των μέσων και των υπηρεσιών μεταφορών σταθερής τροχιάς (ηλεκτροκινούμενοι σιδηρόδρομοι, μετρό, τραμ κ.ά.) και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, ιδίως σε διαδρομές που μπορεί να αποσπαστεί, με ανταγωνιστικό τρόπο, σημαντικό μέρος της μεταφορικής κίνησης από τις αεροπορικές και τις οδικές μεταφορές.



Ειδικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ΕΠΧΣΑΑ - ΑΠΕ)

Το ΕΠΧΣΑΑ – ΑΠΕ θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 2464 / Β / 03.12.2008. Ο σκοπός αυτού του πλαισίου είναι η διαμόρφωση των κατάλληλων πολιτικών χωροθέτησης έργων ηλεκτροπαραγωγής από Α.Π.Ε. Μέσω αυτού καθιερώνονται κανόνες και κριτήρια χωροθέτησης τα οποία επιτρέπουν την δημιουργία βιώσιμων εγκαταστάσεων Α.Π.Ε και αφετέρου την αρμονική ένταξη τους στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον. Προσφέρεται ένα σαφές πλαίσιο για τις αδειοδοτούσες αρχές και τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις ώστε να προσανατολιστούν και οι δύο πλευρές σε κατάλληλες χωροταξικά περιοχές εγκατάστασης ώστε να περιοριστεί η αβεβαιότητα και οι συγκρούσεις χρήσεων γης. Το χωροταξικό πλαίσιο επαναλαμβάνει όσα διατυπώνονται στην παράγραφο 5 του άρθρου 35 του ν. 2773/1999 και προσετέθη με την παρ. 9 του άρθρου 2 του ν. 2941/2001. Σύμφωνα με αυτά τα έργα παραγωγής ενέργειας από ΑΠΕ, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα έργα δικτύων μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας και κάθε κατασκευής που αφορά την υποδομή και εγκατάσταση σταθμών ηλεκτροπαραγωγής από ΑΠΕ χαρακτηρίζονται ως δημόσιας ωφέλειας. Παρ' ότι τα άρθρα αυτά δεν αναφέρουν άμεσα τα σημεία επαναφόρτισης η/ο, αποτυπώνουν την σημασία των υποδομών που σχετίζονται με τις καθαρές μορφές ενέργειας.

Ρυθμιστικό πλαίσιο Αττικής (ΦΕΚ 156Α/2014)

Το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας –Αττικής θεσμοθετήθηκε το 2014 και αποτελεί το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων, των μέτρων και των προγραμμάτων που προβλέπονται ως αναγκαίων για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Βασικός στόχος του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, το οποίο έχει και θέση Περιφερειακού Σχεδίου για την Περιφέρεια Αττικής, αποτελεί η ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη της Αθήνας–Αττικής με τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, αύξηση της παραγωγής και της απασχόλησης σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων. Ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται με:

- την χωρική αναδιάρθρωση των παραγωγικών κλάδων και ιδιαίτερα την ανάπτυξη δυναμικών, υπερεθνικής σημασίας, κλάδων σε στρατηγικούς τομείς,
- τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων δραστηριοτήτων, τη διατήρηση της ισορροπίας της παραγωγικής βάσης και την αντιμετώπιση της ανεργίας,
- την ενίσχυση της βιομηχανίας και της επιχειρηματικότητας με παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος και επιδίωξη οργάνωσης των επιχειρήσεων σε συστάδες ομοειδών ή και συμπληρωματικών (clusters)

Το πρότυπο χωρικής οργάνωσης της Αττικής διαμορφώνεται βάσει των στρατηγικών στόχων για την περιφέρεια και ο χώρος της Αττικής διαμορφώνεται βάσει χωρικών ενοτήτων, αξόνων και πόλων ανάπτυξης. Στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας –Αττικής καθορίζονται τέσσερεις Χωρικές Ενότητες με διάκριση σε επιμέρους Χωρικές Υποενότητες. Η περιοχή μελέτης εντάσσεται στη Χωρική Ενότητα Νησιωτικής Αττικής, η οποία περιλαμβάνει τους Δήμους Αίγινας, Τροιζηνίας, Αγκιστρίου, Σαλαμίνας, Σπετσών, Ύδρας, Πόρου (περιοχή μελέτης) και Κυθήρων, καθώς και την κοινότητα Αντικυθήρων. Μέσα στους στόχους που επιδιώκονται για κάθε επιμέρους διοικητική ενότητα, δεν αναφέρεται κάτι σχετικό με το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων. Στο άρθρο 30 του παρόντος Σχεδίου για την Οργάνωση του Συστήματος Μεταφορών, στην παράγραφο 5, η οποία εστιάζει στην Πολιτική Στάθμευσης, αναφέρεται πως βασική κατεύθυνση της αποτελεί η ανάπτυξη δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, καθώς και σε ανωδομές ή σε υπόγεια ακινήτων.

## Α.2 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

### Γενικά χαρακτηριστικά

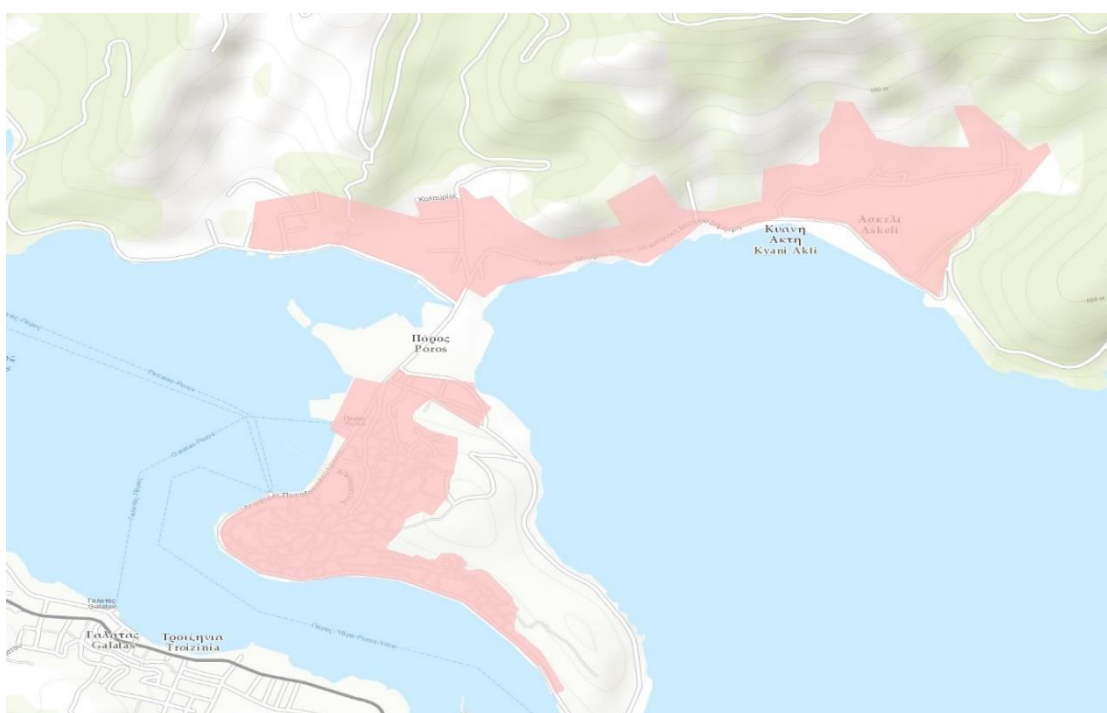
Ο Δήμος Πόρου γεωγραφικά βρίσκεται στον Αργοσαρωνικό, που περιλαμβάνει τον Σαρωνικό Κόλπο, τον Αργολικό κόλπο και την νότια Αργολική ακτή (Εικόνα 1). Διοικητικά υπάγεται στην Περιφερειακή Ενότητα Νήσων της Περιφέρειας Αττικής, η οποία περιλαμβάνει του νησιωτικούς Δήμους Αγκιστρίου, Αίγινας, Κυθήρων, Πόρου, Σαλαμίνας, Σπετσών και Ύδρας και τον ηπειρωτικό Δήμος Τροιζηνίας – Μεθάνων. Χαρακτηριστικό των νησιών του Αργοσαρωνικού είναι ότι αποτελούν έναν από τους πιο αγαπητούς και αναγνωρίσιμους προορισμούς θαλάσσιου τουρισμού, τόσο σε εθνικό διεθνές όσο και σε επίπεδο.



Εικόνα 1: Θέση του Δήμου Πόρου

Ο Δήμος Πόρου αποτελείται από δύο νησιά, την Σφαιρία και την Καλαυρία, και από το ηπειρωτικό κομμάτι που βρίσκεται στην απέναντι των νησιών ηπειρωτική περιοχή. Η κυρίως οικιστική ανάπτυξη έχει γίνει στον οικισμό του Πόρου, που βρίσκεται στην Σφαιρία και είναι κτισμένος σε ηφαιστιογενές υπόβαθρο, απέναντι από την πρωτεύουσα του Δήμου Τροιζηνίας – Μεθάνων, τον Γαλατά. Η μελέτη και ανάλυση των πολεοδομικών, συγκοινωνιακών/ κυκλοφοριακών και λοιπών χαρακτηριστικών του Δήμου Πόρου για την εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο., θα επικεντρωθεί στην αστική περιοχή αυτού.

Εικόνα 2: Περιοχή μελέτης



### Γεωγραφικά χαρακτηριστικά

Ο Δήμος Πόρου αποτελείται από δύο νησιά, την Σφαιρία και την Καλαυρία, και από το ηπειρωτικό κομμάτι που βρίσκεται στην απέναντι των νησιών ηπειρωτική περιοχή. Τα εδάφη δεν περιέχουν ανθρακικές βάσεις και είναι αναμεμειγμένα με σκελετικούς σχηματισμούς. Η στενή λωρίδα θαλάσσης μεταξύ του νησιού και της Πελοποννήσου είναι ένα φυσικό λιμάνι με μεγάλη χωρητικότητα. Το νησί της Καλαυρίας καλύπτεται κατά 50% από συστάδες χαλεπίου πεύκης μεγάλης ηλικίας και υψηλής αισθητικής αξίας, στο οποίο το 1971 ανακαλύφθηκε το Σπήλαιο του Πόρου ηλικίας 2-3 εκατομμυρίων ετών. Η υπόλοιπη έκταση καλύπτεται από θαμνώνες αειφύλλων πλατυφύλλων ή είναι γυμνές βραχώδεις παράκτιες εκτάσεις με αρκετούς γραφικούς

κολπίσκους και αμμώδεις παραλίες. Από τα ψηλότερα σημεία του νησιού η θέα προς τον Σαρωνικό, τα Μέθανα και την περιοχή της Τροιζηνίας είναι πανοραμική.

#### Φυσικό Περιβάλλον – Προστατευόμενες Περιοχές

Ως προς το φυσικό περιβάλλον, ο Πόρος ανήκει στην Μεσοευρωπαϊκή Ζώνη βλάστησης. Η Μεσοευρωπαϊκή Βλάστηση περιλαμβάνει είδη της δασικής χλωρίδας που έχουν κύρια εξάπλωση στην κεντρική και βόρεια Ευρώπη, ενώ ορισμένα επεκτείνονται έως και τη βόρεια Ασία. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται πολύτιμα και ξυλοπαραγωγικά δασοπονικά είδη της χώρας μας, όπως η οξιά (*Fagus sylvatica*), η ερυθρελάτη (*Picea abies*), η σημύδα (*Betula pendula*), η δασική πεύκη (*Pinus sylvestris*), ο γαύρος (*Carpinus betulus*), η απόδισκη δρυς (*Quercus petraea*), ο ψευδοπλάτανος (*Acer pseudoplatanus*) και το πλατανοειδές σφενδάμι (*Acer platanoides*). Στην περιοχή δεν είναι αναπτυγμένη η δασοπονία.

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της Περιοχής Παρέμβασης σε συνδυασμό με την αραιή δόμηση και την χαμηλή πυκνότητα πληθυσμού στο ηπειρωτικό τμήμα είναι καθοριστικοί παράγοντες στην διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος. Στην Περιοχή Παρέμβασης υπάρχουν θεσμοθετημένες προστατευόμενες περιοχές και περιοχές χαρακτηρισμένες ως φυσικού κάλους. Οι παραλιακές εκτάσεις του Δήμου Πόρου, που βρίσκονται στο ηπειρωτικό τμήμα του, έχουν χαρακτηριστεί ως ιδιαίτερου φυσικού κάλους του 1979 με Υπουργική Απόφαση (δημοσιευθείσα στο ΦΕΚ 849Δ/1979)

#### Κλιματολογικά δεδομένα

Το κλίμα της περιοχής είναι Μεσογειακού τύπου επηρεαζόμενο από τη θάλασσα, με υγρούς, ήπιους χειμώνες και άνυδρα καλοκαίρια. Στη Νήσο Πόρου το κλίμα χαρακτηρίζεται από αραιές βροχοπτώσεις, ασθενείς ανέμους, μεγάλη ηλιοφάνεια και ξηρασία. Η μέση ετήσια θερμοκρασία είναι 18° C και η μέση ετήσια υγρασία 67%, σύμφωνα με τα δεδομένα του μετεωρολογικού σταθμού Αίγινας της ΕΜΥ, που είναι ο πλησιέστερος στον Πόρο σταθμός.

### Υποδομές Μεταφορών

Οι κύριοι δρόμοι εντός των νησιών της Σφαιρίας και της Καλαυρίας είναι ασφαλτοστρωμένοι με επαρκή διαπλάτυνση και συνδέουν όλους τους οικισμούς Πόρου, Νεωρίου – Πέρλιας, Συνοικισμού – Ασκελίου, μεταξύ του και με τις υπόλοιπες περιοχές ενδιαφέροντος του Δήμου, όπως παραλίες, αρχαιολογικοί χώροι, θρησκευτικοί χώροι κλπ.

Δύο επαρχιακοί δρόμοι είναι χαρακτηρισμένοι:

- Πόρος – Μοναστήρι – Ναός Ποσειδώνα (59), διπλής κατεύθυνσης (μία λωρίδα ανά κατεύθυνση) και
- Κ.Ε. Πόρος – Νεώρειο (65), διπλής κατεύθυνσης (μία λωρίδα ανά κατεύθυνση).

Επίσης υπάρχει μία κύρια δημοτική οδός Πόρος – Μοναστήρι – Ναός Ποσειδώνα – Άγιος Νεκτάριος – Συνοικισμός, που είναι διπλής κατεύθυνσης (μία λωρίδα ανά κατεύθυνση).

Στο νησί της Σφαιρίας, όπου είναι ανεπτυγμένος ο κύριος οικισμός, υπάρχει ο κυκλικός δρόμος, γνωστός ως Τουρκόδρομος. Εντός του οικισμού Πόρου και λόγω της παλαιότητας αυτού, οικισμός που υπήρχε από το 1820, υπάρχουν λίγοι στενοί αμαξιτοί δρόμοι μίας κατεύθυνσης, πλάτους έως 4 μέτρων, πεζόδρομοι και κλίμακες λόγω του έντονου αναγλύφου πάνω στο οποίο έχει αναπτυχθεί ο οικισμός. Στους οικισμούς Νεωρίου – Πέρλιας και Συνοικισμού – Ασκελίου, εκτός από τους ανωτέρω αναφερομένου κύριους και επαρχιακούς οδικούς άξονες, υπάρχει δίκτυο δευτερευουσών οδών.

Το οδικό παραλιακό δίκτυο του Δήμου, που βρίσκεται στην ηπειρωτική στην ακτή της Πελοποννήσου, αποτελείται από την επαρχιακή οδό Γαλατά – Λεμονοδάσους – Ερμιόνης (οδικός άξονας 58), μίας λωρίδας ανά κατεύθυνση είναι ασφαλτοστρωμένο και γενικά σε καλή κατάσταση αν και σε ορισμένα σημεία παρουσιάζονται επικίνδυνες στενώσεις.

Ο Πόρος, σύμφωνα με το επιχειρησιακό σχέδιο του Δήμου (2013-2014) παρουσιάζει σχετική επάρκεια στο οδικό δίκτυο και συνδέεται με πόλεις της Πελοποννήσου, όπως Ναύπλιο, Άργος, Κόρινθος, κλπ., καθώς και με την Αττική, (Αθήνα, Πειραιάς).



## Πληθυσμός εξυπηρέτησης – Δημογραφικά Στοιχεία

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Απογραφής έτους 2011 της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, ο πληθυσμός του Δήμου Πόρου είναι 3.993 κάτοικοι, και ο εκτιμώμενος πληθυσμός του Δήμου το 2021 αναμένεται να ανέλθει στους 3.724 κατοίκους (Πίνακες 1 και 2). Η πληθυσμιακή κατανομή ανά ηλικιακή ομάδα και φύλλο και ανά φύλλο και επίπεδο εκπαίδευσης παρουσιάζεται στους Πίνακες 3 και 4.

Πίνακας 1: Πληθυσμιακή μεταβολή πληθυσμού, Περιφέρεια Αττικής, ΠΕ Νήσων και Δήμου Πόρου 1991 - 2011 (ΕΛΣΤΑΤ)

	Πληθυσμός 1991	Πληθυσμός 2001	Πληθυσμός 2011	Μεταβολή 1991- 2001	Μεταβολή 2001- 2011	Μεταβολή 1991- 2011
Περιφέρεια Αττικής	3.594.817	3.894.573	3.828.434	8,34%	-1,70%	6,50%
ΠΕ Νήσων	54.574	62.578	74.651	14,67%	19,29%	36,79%
Δήμος Πόρου	3.626	4.282	3.993	18,09%	-6,75%	10,12%

Πίνακας 2: Εκτιμώμενος πληθυσμός Δήμου Πόρου 2021

ΠΕ	Δήμος	Μόνιμος Πληθυσμός 2011	Μόνιμος Πληθυσμός 2001	Μόνιμος Πληθυσμός 1991	Py = Px * (1+r)x-y	
					Μ.Ε.Ρ.Μ.(r)	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2021
Νήσων	Πόρου	3.993	4.282	3.626	-0,70%	3.724

Πίνακας 3: Πληθυσμιακή κατανομή ανά φύλλο και ηλικιακή ομάδα του πληθυσμού Περιφέρειας Αττικής, ΠΕ Νήσων και Δήμου Πόρου, Απογραφή πληθυσμού 2011 (ΕΛΣΤΑΤ)

Κατανομή φύλου και ηλικίας του πληθυσμού του συνόλου της χώρας και της περιοχής μελέτης κατά την απογραφή του 2011 (ΕΛΣΤΑΤ)															
	Πληθυσμός 2011	Σύνολο	Σύνολο	Πληθυσμός 0-14			Πληθυσμός 15-29			Πληθυσμός 30-64			Πληθυσμός 65+		
		Άντρες	Γυναίκες	Σύνολο	Άντρες	Γυναίκες	Σύνολο	Άντρες	Γυναίκες	Σύνολο	Άντρες	Γυναίκες	Σύνολο	Άντρες	Γυναίκες
Περιφέρεια Αττικής	3.828.434	1.845.663	1.982.771	532.336	272.249	260.087	684.151	350.604	333.547	1.946.517	939.481	1.007.036	665.430	283.329	382.101
ΠΕ Νήσων	74.651	37.486	37.165	9.771	4.968	4.803	11.948	6.600	5.348	35.730	17.727	18.003	17.202	8.191	9.011
Δήμος Πόρου	3.993	2.180	1.813	495	253	242	930	689	241	1.709	852	857	859	386	473

Πίνακας 4: Πληθυσμιακή κατανομή ανά φύλλο και επίπεδο εκπαίδευσης πληθυσμού Δήμου Πόρου, Απογραφή πληθυσμού 2011 (ΕΛΣΤΑΤ)

	Διδακτορικό	Μεταπτυχιακό	Πτυχίο Παν/μίου-Πολ/χνείου & ισότιμων σχολών	Πτυχίο ΑΤΕΙ, ΑΣΠΑΙΤΕ & ισότιμων σχολών	Πτυχίο ανώτερων επαγγελματικών σχολών	Πτυχίο μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (ΙΕΚ, Κολέγια κλπ.)	Απολυτήριο Λυκείου (Γενικού, Εκκλησιαστικού κλπ.)
Άντρες	10	30	149	80	133	84	527
Γυναίκες	x	11	145	26	x	91	426

	Πτυχίο Επαγγελματικού Λυκείου	Πτυχίο Επαγγελματικών Σχολών	Απολυτήριο Γυμνασίου	Απολυτήριο Δημοτικού	Εγκατέλειψε το Δημοτικό, αλλά γνωρίζει γραφή & ανάγνωση	Ολοκλήρωσε την προσχολική αγωγή	Δεν γνωρίζει γραφή & ανάγνωση	Μη κατατασσόμενοι (άτομα γεννηθέντα μετά την 1/1/2005)
Άντρες	98	74	285	408	71	102	21	108
Γυναίκες	27	22	210	475	135	111	41	86

Η πληθυσμιακή κατανομή ανά ηλικία και θέση στο επάγγελμα παρουσιάζεται στους Πίνακες 5 και 6.



Πίνακας 5: Πληθυσμιακή κατανομή ανά φύλο και επίπεδο εκπαίδευσης πληθυσμού Δήμου Πόρου, Απογραφή Πληθυσμού 2011 (ΕΛΣΤΑΤ)

Θέση στην εργασία	Σύνολο	Άρρενες									
		Σύνολο	Ανώτερα διευθυντικά και διοικητικά στελέχη	Επαγγελματίες	Τεχνικοί και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	Υπάλληλοι γραφείου	Απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών και πωλητές	Ειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, δασοκόμοι και αλιείς	Ειδικευμένοι τεχνίτες και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	Χειριστές βιομηχανικών εγκαταστάσεων, μηχανημάτων και εξοπλισμού και συναρμολογητές (μονταδόροι)	Ανεπίδευτοι εργάτες, χειρωνακτές και μικροεπαγγελματίες
	1.291	818	93	46	65	26	236	92	129	57	74
Εργοδότης	125	95	44	7	7		16	2	15	3	1
Εργαζόμενος για δικό σας λογαριασμό	303	212	31	12	12	2	30	65	45	14	1
Μισθωτός ή ημερομίσθιος	823	484	13	26	42	24	180	23	68	37	71
Μέλος παραγωγικού συνεταιρισμού	3	3	1				1			1	
Βοηθός στην οικογενειακή επιχείρηση	26	17	3		2		8	2	1	1	
Άλλη περίπτωση	11	7	1	1	2		1			1	1
Θέση στην εργασία	Σύνολο	Θήλεις									
		Σύνολο									
	1.291	473	30	94	44	45	152	15	10	4	79
Εργοδότης	125	30	8	4	2		11	2	1		2
Εργαζόμενος για δικό σας λογαριασμό	303	91	13	21	3	5	34	9	4	1	1
Μισθωτός ή ημερομίσθιος	823	339	9	68	39	40	102	2	3	3	73
Μέλος παραγωγικού συνεταιρισμού	3										
Βοηθός στην οικογενειακή επιχείρηση	26	9					3	1	2		3
Άλλη περίπτωση	11	4		1			2	1			

Πίνακας 6: Κατανομή απασχολουμένων ηλικιακή ομάδα και κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, Απογραφή Πληθυσμού 2011 (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

	ΓΕΩΡΓΙΑ, ΔΑΣΟΚΟΜΙΑ & ΑΛΙΕΙΑ	ΟΡΥΧΕΙΑ & ΛΑΤΟΜΕΙΑ	ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ	ΠΑΡΟΧΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ, ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ, ΑΤΜΟΥ & ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ	ΠΑΡΟΧΗ ΝΕΡΟΥ, ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΛΥΜΑΤΩΝ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ & ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ - ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ & ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ	ΜΕΤΑΦΟΡΑ & ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΟΣ & ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΣΤΙΑΣΗΣ	ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ
10-19	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-
20-29	4	-	x	-	-	11	23	14	40	3
30-39	27	-	8	x	3	22	41	18	55	5
40-49	35	-	8	x	x	21	59	28	79	3
50-59	27	-	7	x	4	16	30	13	47	x
60-69	14	-	x	-	x	x	10	4	12	x
70-79	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-
80+	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-

	ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΕΣ & ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ	ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ, ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΕΣ & ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ & ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ & ΑΜΥΝΑ - ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΥΓΕΙΑ & ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ	ΤΕΧΝΕΣ, ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ & ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	ΆΛΛΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΩΝ ΩΣ ΕΡΓΟΔΟΤΩΝ - ΜΗ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΩΝ, ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΑΓΑΘΩΝ - ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ - ΓΙΑ ΙΔΙΑ ΧΡΗΣΗ
10-19	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-
20-29	x	-	8	x	50	13	x	3	5	3
30-39	6	x	11	x	56	26	9	4	x	5
40-49	10	x	8	19	54	24	10	x	7	x
50-59	6	x	5	10	21	15	7	3	4	3
60-69	x	-	5	4	3	3	4	x	-	-
70-79	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-
80+	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-

## Οικονομικά στοιχεία

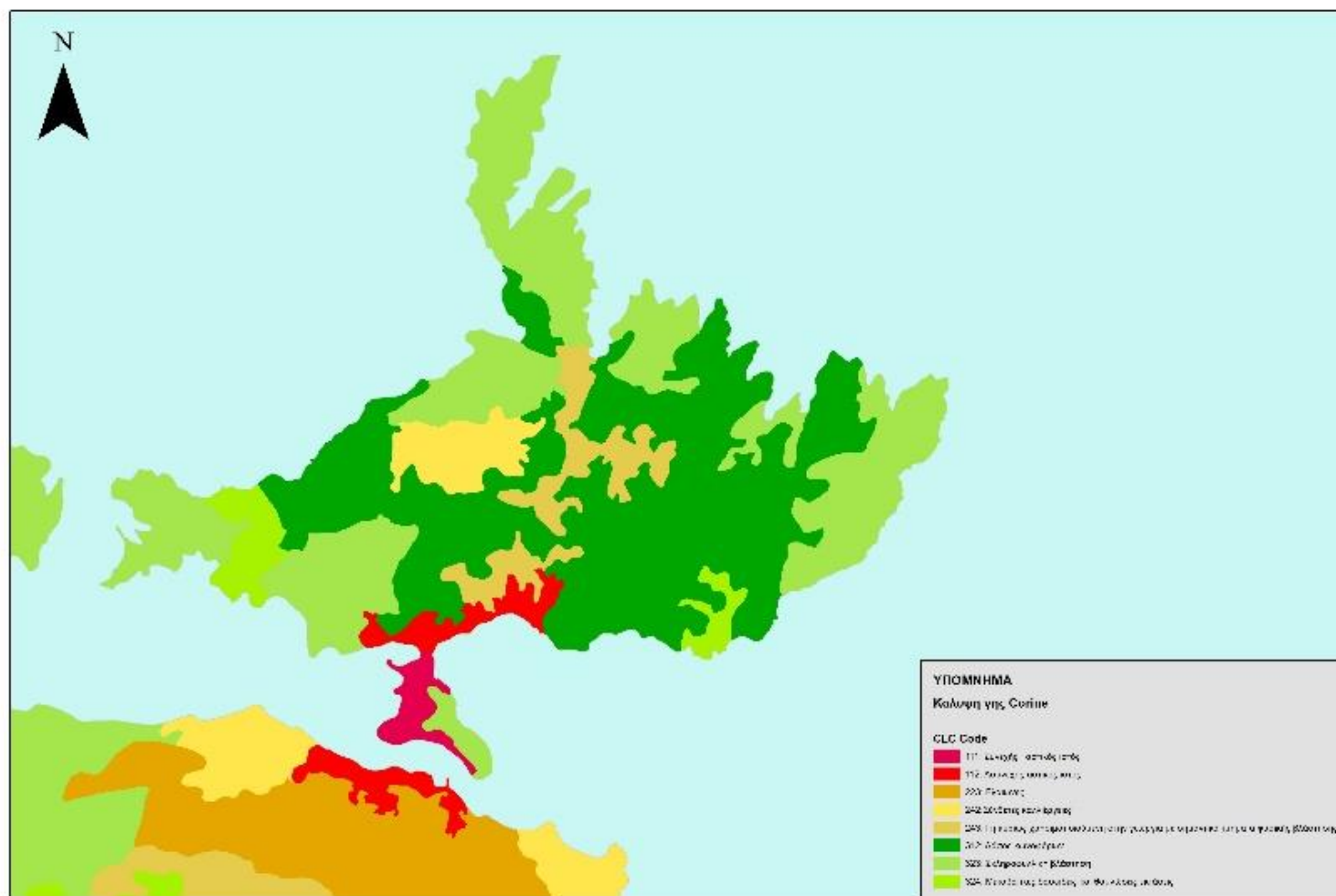
Σύμφωνα με την απογραφή επιχειρήσεων έτους 2011, η πλειονότητα των επιχειρήσεων του Δήμου Πόρου δραστηριοποιείται στην εστίαση, τα καταλύματα και το εμπόριο, Πίνακας 7.

Πίνακας 7 : 2011 Απογραφή Επιχειρήσεων ( ΕΛΣΤΑΤ)

2011 Απογραφή Επιχειρήσεων ( ΕΛΣΤΑΤ)		
Α/Α	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1	ΓΕΩΡΓΙΑ, ΔΑΣΟΚΟΜΙΑ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑ	12
2	ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ	19
3	ΠΑΡΟΧΗ ΝΕΡΟΥ· ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΛΥΜΑΤΩΝ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ	1
4	ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ· ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ	145
5	ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ	50
6	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΣΤΙΑΣΗΣ	157
7	ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ	5
8	ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	2
9	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ	3
10	ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ, ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	27
11	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	19
12	ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ· ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	1
13	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	4
14	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ	2
15	ΤΕΧΝΕΣ, ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ ΚΑΙ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	10
16	ΑΛΛΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	12
17	ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	64

## Χρήσεις γης

Βάσει των χαρτών κάλυψης – χρήσεων γης , Corine Land Cover 2018, Copernicus EU, ο αστικός ιστός του Δήμου Πόρου είναι ανεπτυγμένος στον οικισμό του Πόρου, στην Νήσο Σφαιρία, και στο παραλιακό κομμάτι της νήσου Καλαυρίας, που βρίσκεται σε εγγύτητα με την νήσο Σφαιρία, οικισμοί Νεώριο – Πέρλια και Συνοικισμός – Ασκέλι. Στο υπόλοιπο τμήμα της των δύο νησιών του Δήμου υπάρχει έντονο το στοιχείο της δασικής και θαμνώδους βλάστησης, ενώ υπάρχουν και περιοχές με καλλιέργειες. Στο ηπειρωτικό τμήμα του Δήμου, στην απέναντι ακτή της Πελοποννήσου, υπάρχει έντονο το στοιχείο των καλλιεργιών (ελιές και σπυροφόρα δένδρα κυρίως), Εικόνα 3.



Εικόνα 3: Corine Land Cover 2018 στην περιοχή μελέτης (Πηγή: Copernicus EU)

Στο επίπεδο ανάλυσης των χρήσεων γης για την κατάρτιση Σ.Φ.Η.Ο, ιδιαίτερο βάρος πρέπει να δοθεί στον χωρικό εντοπισμό και την χωρική διασπορά, χρήσεων που χαρακτηρίζονται από υψηλή επισκεψιμότητα και αφορούν,

Εικόνα 4:

- Διοίκηση και Υπηρεσίες
- Εκπαίδευση
- Πολιτιστικές εγκαταστάσεις/  
Μουσεία-Μνημεία
- Πράσινο/ Ελεύθεροι χώροι/  
Πάρκα/ Πλατείες
- Θρησκευτικοί χώροι
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Λιμάνι



Εικόνα 4: Ειδικές χρήσεις γης στην περιοχή μελέτης (ίδια επεξεργασία)

## Οικιστικό δίκτυο - πολεοδομικό καθεστώς

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο των οικισμών Πόρου, Γαλατά και Μεθάνων της Επαρχίας Τροιζηνίας εγκρίθηκε με την δημοσίευσή του στο ΦΕΚ 720Δ/ 21.10.1991..

Για την πολεοδομική οργάνωση των παραπάνω οικισμών επεκτείνεται το σχέδιο πόλης σε εκτάσεις αραιοδομημένες και αδόμητες και δημιουργούνται 3 πολεοδομικές ενότητες, και η μέση πυκνότητα πληθυσμού και ο μέσος συντελεστή δόμησης, παρατίθενται στον Πίνακας 8.

Πίνακας 8: Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά Πολεοδομικών Ενοτήτων Πόρου, Γαλατά, Μεθάνων, ΓΠΣ ΦΕΚ 720Δ/1991

Πολεοδομικές Ενότητες	Οικισμοί	Μέσος σ.δ.	Προτ. Πυκνότητα Άτομα/Ha
Πόρου	Σφαιρία, Συνοικισμός, Πέρλια	1	54
Γαλατά	Γαλατά	1.2	74
Μεθάνων	Μέθανα, Βρω/λίμνη	0.9	15.5

Για τον οικισμό του Πόρου προσδιορίζονται οι χρήσεις γης γενικής κατοικίας με τον αναγκαίο κοινωνικό εξοπλισμό για κάθε πολεοδομική ενότητα-γειτονιά, πολεοδομικού κέντρου-κεντρικών λειτουργιών πόλης και δημιουργούνται χώροι αθλητισμού, εκπαίδευσης καθώς και χώροι στάθμευσης.

Οι γενικές κατευθύνσεις για το οδικό δίκτυο αφορούν:

- Την βελτίωση των προσβάσεων αυτοκινήτων και πεζών στην περιοχή κατοικίας της Σφαιρίας,
- Την διαπλάτυνση του διαύλου ΣΜΥΝ – Συνοικισμού
- Την μεταφορά της θέσης προσέγγισης των πορθμείων Γαλατά - Πόρου
- Την αύξηση του αριθμού οχημάτων και της συχνότητας των δρομολογίων της λεωφορειακής γραμμής
- Βελτιώσεις του περιμετρικού δρόμου του νησιού
- Την δημιουργία περιμετρικών δρόμων στο Νεώριο και στο Ασκέλι
- Την πεζοδρόμηση τμήματος του κυρίου οδικού άξονα της Σφαιρίας σε τμήμα της προκυμαίας.

Σημαντικό στοιχείο που αφορά τόσο το φυσικό όσο και το δομημένο περιβάλλον του Πόρου αποτελεί η ύπαρξη τριών νομοθετημάτων που χαρακτηρίζουν:

- Ολόκληρο τον Δήμο Πόρου ως περιοχή ιδιαίτερου φυσικού κάλους, (ΦΕΚ 559 Β/23-6-1980).

- Ολόκληρο τον Δήμο Πόρου ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο με ιδιαίτερο ιστορικό και αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον (ΦΕΚ 352 Β/31-5-1967)
- Τον οικισμό του Πόρου ως παραδοσιακό οικισμό, (ΦΕΚ 1200 Δ/28-9-1993).

Τέλος αξίζει να αναφερθεί πως κανένα τμήμα του Δήμου Πόρου δεν έχει οριστεί ως προστατευόμενη περιοχή NATURA.

#### Πολοδομική εξέλιξη Δήμου Πόρου

Ο Δήμος Πόρους ως τμήμα του Δήμου Τροιζηνίας έως το 1925 και έπειτα ως αυτόνομος Δήμος, έχει επισήμως σχέδιο πόλης από το 1900, αν και ως «πόλη» ορίζεται στο διάταγμα “Περί της γραμμής των κρηπιδωμάτων της πόλεως Πόρου” του 1862. Στον οικισμό Πόρου έχει εγκριθεί ρυμοτομικό σχέδιο που έχει τροποποιηθεί/αναθεωρηθεί από το 1900, ενώ ο θεσμικός ορισμός των κρηπιδωμάτων της πόλης του Πόρου είναι του έτους 1862.

*Πίνακας 9: Διατάγματα έγκρισης, τροποποίησης, αναθεώρησης Σχεδίου Πόλεως Δήμου Πόρου και καθορισμού λουπών πολεοδομικών διατάξεων στην περιοχή του ΟΤ 376, Δήμος Πόρου (Πηγή: ΥΠΕΝ, Εθνικό Τυπογραφείο, ιδία επεξεργασία)*

A/A	Έγγραφο	Τόμος	Αριθμός	Έτος	Τίτλος
1	ΦΕΚ	A	36	1862	Περί της γραμμής των κρηπιδωμάτων της πόλεως Πόρου/3
2	ΦΕΚ	A	266	1900	Περί εκτελέσεως του σχεδίου της πόλεως Αθηνών διατάξεις ισχύουσι και δια την πόλιν <<Πόρος>>./4
3	ΦΕΚ	A	203	1900	Περί εγκρίσεως του σχεδίου ρυμοτομίας της πόλεως Πόρου./5
4	ΦΕΚ	A	153	1952	Περί αναθεώρησης και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Πόρου (Τροιζηνίας) και καθορισμού των όρων δομήσεως αυτού./13
5	ΦΕΚ	A	99	1959	Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Πόρου./7
6	ΦΕΚ	Δ	191	1997	Έγκριση πολεοδομικής μελέτης αναθεώρησης του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του παραδοσιακού οικισμού Πόρου (Ν. Αττικής)/1

Ρυμοτομικό Σχέδιο έχουν οι οικισμοί της Πέρλιας και του Συνοικισμού (ΦΕΚ 759 Δ’ 1993 και ΦΕΚ 1387 Δ’ 1994). Ενώ υπάρχουν δύο οικισμοί προϋφιστάμενοι του έτους 1923, το Νεώριο και το Ασκέλη.

Τέλος υπάρχουν περιοχές, εκτός αστικού ιστού (συνεκτικού και μη συνεκτικού) με δόμηση στο ηπειρωτικό τμήμα του Δήμου, στην απέναντι από τα Νησιά Σφαιρίας και Κλαυρίας ακτή, Πλάκα (Αλυκή), Μπούγια, Λεμονοδάσος, Μιστρέτσι, Καραπολίτη,



Κυανή Ακτή, Περγάρι, και ο Άγιος Νεκτάριος και η Φούσα (εντός του νησιού του Πόρου). Οι ανωτέρω περιοχές είναι εκτός σχεδίου και δεν είναι αναγνωρισμένες ως οικισμοί.

### Τουρισμός

Ο τομέας του τουρισμού αποτελεί το σημαντικότερο τμήμα της οικονομικής δραστηριότητας στον Πόρο. Ο Πόρος, όπως και όλα τα νησιά του Αργοσαρωνικού, λόγω της κοντινής του απόστασης από την Αθήνα και την πρόσβαση ουσιαστικά και δια ξηράς, αποτελεί προορισμό για ολιγοήμερες διακοπές από ημεδαπούς. Ο εσωτερικός τουρισμός είναι κυρίαρχο χαρακτηριστικό, αν και τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σταδιακή αύξηση και των αλλοδαπών επισκεπτών. Η περιοχή παρέχει πληθώρα τουριστικών πόρων που συνδέονται τόσο με τον πολιτισμό και την ιστορία, όσο και με τη φυσική ομορφιά των περιοχών και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους.

Πίνακας 10: Αφίξεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ) (πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

ΕΤΟΣ 2020				
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ / ΔΗΜΟΣ	Αφίξεις ημεδαπών	Αφίξεις αλλοδαπών	Αφίξεις Σύνολο	Ποσοστό (%) συνολικών διαθέσιμων κλινών όπου αναφέρονται τα στοιχεία
Π.Ε. ΝΗΣΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ	49.739	18.404	68.143	100,0
ΔΗΜΟΣ ΠΟΡΟΥ*	9.407	2.602	12.009	100,0
ΕΤΟΣ 2019				
Π.Ε. ΝΗΣΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ	90.142	59.550	149.692	100,0
ΔΗΜΟΣ ΠΟΡΟΥ	18.973	12.732	31.705	100,0
ΕΤΟΣ 2018				
Π.Ε. ΝΗΣΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ	97.101	64.743	161.844	100,0
ΔΗΜΟΣ ΠΟΡΟΥ	20.564	14.418	34.982	100,0

\*Τα στοιχεία για το 2020 δεν είναι αντιπροσωπευτικά λόγω COVID-19 και τοπικών περιοριστικών μέτρων στον Πόρο για τον Αύγουστο.



Πίνακας 111: Διανυκτερεύσεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ), κατά Περιφερειακή Ενότητα και Δήμο (πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

ΕΤΟΣ 2020				
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ / ΔΗΜΟΣ	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	Διανυκτερεύσεις Σύνολο	Ποσοστό (%) συνολικών διαθέσιμων κλινών όπου αναφέρονται τα στοιχεία
Π.Ε. ΝΗΣΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ	129.821	59.850	189.671	100,0
ΔΗΜΟΣ ΠΟΡΟΥ*	27.253	9.589	36.842	100,0
ΕΤΟΣ 2019				
Π.Ε. ΝΗΣΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ	220.303	196.215	416.518	100,0
ΔΗΜΟΣ ΠΟΡΟΥ	46.407	42.298	88.705	100,0
ΕΤΟΣ 2018				
Π.Ε. ΝΗΣΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ	239.078	209.183	448.261	100,0
ΔΗΜΟΣ ΠΟΡΟΥ	50.783	47.091	97.874	100,0

### Σημεία Ενδιαφέροντος

Τα σημεία ενδιαφέροντος αφορούν τους χώρους στους οποίους καταγράφεται έντονη επισκεψιμότητα και συγκέντρωση από το κοινό, επισκέπτες/ μόνιμοι κάτοικοι, και αυτά τα σημεία κυρίως είναι (Εικόνα 5):

- Δημόσια κτίρια/ Υπηρεσίες
- Χώροι με τουριστικό ενδιαφέρον / Χαρακτηριστικό τοπίο
- Πάρκα, σημαντικοί κοινόχρηστοι χώροι
- Χώροι δημόσιων μεταφορών ( Δημοτική Συγκοινωνία, ΚΤΕΛ, χώρος στάθμευσης ταξί, χώρος σύνδεσης με Γαλατά – βάρκες, πορθμείο Πειραιά – Πόρου, Πορθμείο Γαλατά Πόρου

### Αρχαιολογικό Μουσείο Πόρου

Το Αρχαιολογικό Μουσείο του Πόρου κτίσθηκε κατά τη διετία 1967-1968 στη θέση της παλαιάς οικίας του Αλέξανδρου Κορυζή (Πρωθυπουργού της Ελλάδας το 1941), η οποία δωρίσθηκε από τους κληρονόμους του στο Ελληνικό Δημόσιο για τον σκοπό αυτό.

Στο Μουσείο υπάρχουν δύο αίθουσες έκθεσης, μία στο ισόγειο και μία στον όροφο του κτηρίου, που φιλοξενούν ιδιαίτερα αξιόλογα εκθέματα από όλη την περιοχή της

Τροιζηνίας (Πόρο, Γαλατά, Τροιζήνα, Μέθανα κ.λ.π.), διαφόρων χρονολογιών καθώς και ορισμένα ευρήματα από παλαιότερες ανασκαφές στην Ερμιόνη.

### **Ρολόι Πόρου**

Στην κορυφή του βράχου στον λόφο του Πόρου, δεσπόζει το ρολόι, ένα κτίσμα του 1927. Η αξία του γίνεται ακόμη μεγαλύτερη λόγω της θέσης του μιας και προσφέρει υπέροχη θέα στον Πόρο και τον Γαλατά. Το μονοπάτι που ανηφορίζει μέχρι το Ρολόι περνά από όμορφες γειτονιές με λουλουδιασμένες αυλές. Ο Πύργος του Ρολογιού αποτελεί **ιστορικό αξιοθέατο** και σύμβολο του νησιού και μπορεί να το επισκεφθεί ο καθένας. Είναι ορατό από οποιοδήποτε σημείο του νησιού κι αν βρεθείτε. Βρίσκεται σε ένα γραφικό σημείο, στη θέση Καστέλι. Έχει μοναδική θέα στον Γαλατά, τον περίφημο όρμο του Πόρου, αλλά και στις κοντινότερες ακτές της Πελοποννήσου. Ο μηχανισμός λειτουργίας του υπήρξε πρωτοποριακός για εκείνα τα χρόνια και προέρχεται από την Αμερική. Τον είχε αγοράσει ο άνθρωπος που μερίμνησε και χρηματοδότησε την κατασκευή του Ρολογιού, ο Ιωάννης Παπαδόπουλος, βουλευτής Τροιζηνίας με καταγωγή από τον Πόρο

### **Δημοτική Βιβλιοθήκη**

Η Δημοτική Βιβλιοθήκη Πόρου ιδρύθηκε το 1976, ως "Πρότυπη Βιβλιοθήκη" και επί δημαρχίας Στέλιου Σολομωνίδη. Αρχικά στεγάστηκε σε αίθουσα του Δημοτικού Καταστήματος. Η ιδρυτική εκδήλωση έγινε πανηγυρικά στο προαύλιο του Γυμνασίου Πόρου στις 17 Ιουλίου 1976, με πολλούς ομιλητές και με ωραία μουσική υπόκρουση. Σήμερα η Δημοτική Βιβλιοθήκη Πόρου λειτουργεί καθημερινά πρωί και απόγευμα, με δυναμικό που υπερβαίνει τους οκτώμισι χιλιάδες τίτλους βιβλίων για κάθε θέμα, ηλικία και ενδιαφέρον, καθώς και περισσότερους από διακόσιους σύμπληκτους οπτικούς δίσκους (DVD) και βιντεοκασέτες με ντοκιμαντέρ και άλλα επιμορφωτικά θέματα.

Το αναγνωστικό κοινό της προέρχεται από όλη την περιοχή της Τροιζηνίας, από παραθεριστές Έλληνες, αλλά και πολλούς αλλοδαπούς, αφού διαθέτει και πτέρυγες με αγγλικά, γαλλικά και γερμανικά βιβλία.

Λειτουργεί ως δανειστική κατά το μεγαλύτερο μέρος των βιβλίων της, ενώ για όσα, κυρίως παλαιά, συλλεκτικά ή και ογκώδη βιβλία των οποίων δεν είναι δυνατός ο

δανεισμός, είναι δυνατή η μελέτη στο αναγνωστήριο της Βιβλιοθήκης, η τήρηση γραπτών ή ηλεκτρονικών σημειώσεων, ή/και η φωτοτύπηση κάποιων σελίδων για τις οποίες κάποιος ενδιαφέρεται.

Η αίθουσα του ισογείου, όπου συνεδριάζει μόνιμα και το Δημοτικό Συμβούλιο Πόρου, έχει μόνιμα διατεθεί από τον Ιούλιο του 2006 για τη στέγαση της μοναδικής στην ευρύτερη περιοχή διαρκούς, και σε μουσειακή μορφή, έκθεσης κοχυλιών με τίτλο "Κοχύλια και Θάλασσα", που έχει εγκαταστήσει και επιμελείται για λογαριασμό του Δήμου Πόρου το τμήμα Ιστορικής Γεωλογίας και Παλαιοντολογίας του Πανεπιστημίου Αθηνών, αξιοποιώντας την ευγενική δωρεά της ομώνυμης συλλογής κοχυλιών του ζεύγους άλλων επιφανών συμπατριωτών μας: του Γιώργου και της Χέλγκας Κανελλάκη που μάζεψαν με μεράκι κυρίως από τους γύρω βυθούς του νησιού.

Η μουσειακή αυτή έκθεση είναι εμπλουτισμένη και με κάποια γεωλογικά, ηφαιστειολογικά και αρχαιολογικά στοιχεία κυρίως από την ευρύτερη περιοχή του νοτίου Αιγαίου, που παραχώρησε για συμπλήρωσή της το Πανεπιστήμιο Αθηνών, καθώς και με και σειρά από επιστημονικές φωτογραφικές απεικονίσεις των γύρω βυθών.

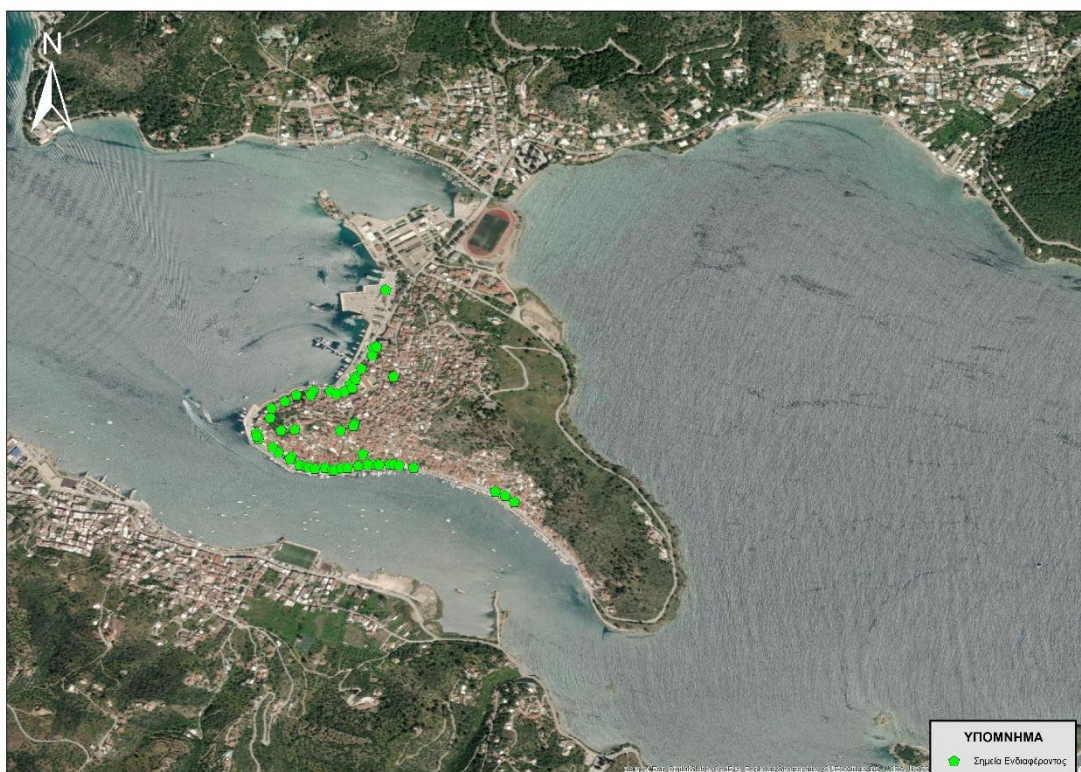
Η ξενάγηση των επισκεπτών συμπληρώνεται και με την προβολή ενημερωτικών ντοκιμαντέρ για τον υδροβιολογικό θαλάσσιο πλούτο, χάρις σε ένα σύγχρονο ψηφιακό οπτικοακουστικό σύστημα που διαθέτει η μουσειακή μας έκθεση και δωρίσθηκε επίσης από το ζεύγος Κανελλάκη.

### **Νέο Λιμάνι Πόρου**

Το νέο Λιμάνι του Πόρου αποτελεί την κύρια πύλη οχημάτων στο νησί καθώς συνδέει τον Πόρο με τον Πειραιά, την Αίγινα και τα Μέθανα. Τα συνεχή δρομολόγια, ειδικά κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, καθιστούν το λιμάνι του Πόρου εστία συγκέντρωσης του εισερχόμενου στο νησί πληθυσμού και αφετηρία των μετακινήσεων τους.

### **Εκκλησίες**

Ο θρησκευτικός τουρισμός που έχει το νησί του Πόρου δίνει την ευκαιρία να αναδειχθούν οι εκκλησίες που βρίσκονται στο κέντρο του.



Εικόνα 5: Σημεία ενδιαφέροντος στην περιοχή μελέτης (Πηγή ίδια έρευνα)

### Α.3 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Υφιστάμενα/αναπτυσσόμενα σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων

Ο Δήμος Πόρου με τη νέα στρατηγική που έχει χαράξει βρίσκεται στη μετάβαση σε μια νέα εποχή με στόχο τη Βιώσιμη Ανάπτυξη και τη μείωση του Περιβαλλοντικού του αποτυπώματος.

Στο πλαίσιο αυτό και με σκοπό την μείωση χρήσης συμβατικών αυτοκινήτων και την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, ο Δήμος Πόρου υπέβαλε Αίτηση Χρηματοδότησης στην Πρόσκληση ΑΤ12 «Δράσεις Ηλεκτροκίνησης στους Δήμους» του Προγράμματος Ανάπτυξης και Αλληλεγγύης για την Τοπική Αυτοδιοίκηση «ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ» για την προμήθεια επτά (7) ηλεκτρικών οχημάτων και του απαραίτητου υποστηρικτικού εξοπλισμού. Πιο αναλυτικά, η πρόταση περιλαμβάνει:

- ✓ Δύο (2) ηλεκτρικά φορτηγά ανοικτού κάδου με ανατροπή, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί για μεταφορά αδρανών υλικών
- ✓ Ένα (1) ηλεκτρικό σάρωθρο, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί για τον καθαρισμό δημοτικών οδών, πλατειών, πεζοδρομών, πάρκων, πεζοδρομίων κλπ

- ✓ Ένα (1) ηλεκτρικό mini λεωφορείο, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί στην Δημοτική Συγκοινωνία
- ✓ Ένα (1) ηλεκτρικό πυροσβεστικό, το οποίο είναι απαραίτητο για την κατάσβεση πυρκαγιών τόσο εντός οικισμού όσο και στις εκτεταμένες δασώδεις εκτάσεις του Πόρου
- ✓ Ένα (1) ηλεκτρικό 4θεςιο όχημα μεταφοράς προσωπικού, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί για την μετακίνηση προσωπικού αλλά και την μεταφορά κατοίκων με κινητικά προβλήματα
- ✓ Ένα (1) ηλεκτρικό VAN με εξοπλισμό κινητού συνεργείου, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί για μεταφορά και αποθήκευση φορητών εργαλείων (π.χ. Τεχνική Υπηρεσία).
- ✓ Οχτώ (8) σταθμοί φόρτισης για τη φόρτιση των παραπάνω οχημάτων

Η προμήθεια ηλεκτρικών οχημάτων, έναντι συμβατικών οχημάτων με χρήση ορυκτών καυσίμων (βενζίνη, πετρέλαιο) που αποτελούν σήμερα αποκλειστικά σήμερα τον στόλο οχημάτων του Δήμου αναμένεται να έχει τα κάτωθι αποτελέσματα:

- μείωση του κόστους της κινητικότητας όσον αφορά στο κόστος λειτουργίας και στο κόστος συντήρησης και επισκευής των δημοτικών οχημάτων
- περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης
- μείωση της κατανάλωσης συμβατικών καυσίμων που συνδέονται με την επιδείνωση του φαινομένου του θερμοκηπίου
- συμβολή στη μετάβαση στην κινητικότητα των χαμηλών εκπομπών, όπως έχει αποτυπωθεί στην Απόφαση 04/31.12.2019 του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής «Κύρωση Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ)» (Β' 4893), καθώς και την Οδηγία 2019/1161/ΕΕ για την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών μέσω της θέσπισης ποσοτικών στόχων στις δημόσιες προμήθειες
- μείωση της ηχορύπανσης σε τοπική κλίμακα
- προστασία της δημόσιας υγείας

Αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών υποδομών για πεζούς και ποδήλατα

Η στρατηγική με στόχο τη Βιώσιμη Ανάπτυξη και τη μείωση του Περιβαλλοντικού του αποτυπώματος, ο Δήμος Πόρου προωθεί δράσεις για τον περιορισμό της χρήσης αυτοκινήτων.

Στο πλαίσιο αυτό την θερινή περίοδο (Ιούνιος - Οκτώβριος) λαμβάνονται μέτρα πεζοδρόμησης της κεντρικής παραλιακής οδού (από πιάτσα Ταξί έως Πλατεία Σολομωνίδη) καθώς και απαγόρευσης κυκλοφορίας οχημάτων τις βραδινές ώρες (20:00 - 01:00) από το Νέο Λιμάνι έως της πιάτσα Ταξί.

Με στόχο της ενίσχυση της πρωτοβουλίας αυτής, ο Δήμος Πόρου υλοποιεί πιλοτικό Σύστημα Κοινοχρήστων Ποδηλάτων. Ο Δήμος Πόρου υπέβαλε πρόταση στην Πρόσκληση για «Δημόσιες Επενδύσεις για την Αειφόρο Ανάπτυξη των Αλιευτικών Περιοχών» του Τοπικού Προγράμματος CLLD\Leader, η οποία εγκρίθηκε και υλοποιείται.

Η πρόταση, η οποία εγκρίθηκε προς χρηματοδότηση τον Ιούνιο 2021, περιλαμβάνει την υλοποίηση Συστήματος Κοινόχρηστων Ποδηλάτων που αποτελείται από :

- ✓ 10 Ποδήλατα ειδικής κατασκευής και με ειδική σήμανση (λογότυπο, γραφιστική απεικόνιση) ώστε να είναι εμφανώς αναγνωρίσιμα
- ✓ 1 Κεντρικό Σταθμός με δυνατότητα εγγραφής και 10 θέσεις στάθμευσης-κλειδώματος
- ✓ 400 Κάρτες RF ID με λογότυπο
- ✓ Άδεια χρήσης και υποστήριξη λογισμικού διάρκειας 12 μηνών

Το Σύστημα Κοινοχρήστων Ποδηλάτων παρέχει τη δυνατότητα στους δημότες και επισκέπτες να χρησιμοποιούν κοινόχρηστα ποδήλατα για τις διαδρομές τους, διευκολύνοντας τη μετακίνησή τους, αποφεύγοντας τη χρήση ιδιωτικών μεταφορικών μέσων (Ι.Χ. και μηχανοκίνητα δίκυκλα), υποβοηθώντας το έργο της Δημοτικής Συγκοινωνίας και συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην βελτίωση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών συνθηκών.

Ο στόχος είναι να γίνεται χρήση των ποδηλάτων ως μέσο μεταφοράς για σύντομες διαδρομές, για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των ανθρώπων στο κέντρο του νησιού και στοχεύει, μεταξύ άλλων, στην:

- ανάδειξη του ποδηλάτου ως μέσου μεταφοράς και όχι μόνο αναψυχής



- βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στο κέντρο του νησιού
- μείωση της ηχορύπανσης
- μείωση των αστικών ρύπων

Λειτουργική ιεράρχηση & κυκλοφοριακή οργάνωση οδικού δικτύου

Κεντρικός οδικός άξονας είναι ο περιφερειακός δρόμος της Σφαιρίας (Τουρκόδρομος). Εντός του αστικού ιστού του Πόρου κυριαρχούν οι πεζόδρομοι, με λίγες τοπικές οδούς που μπορούν να εξυπηρετήσουν αυτοκίνητα. Επίσης δευτερεύουσες οδοί συνδέουν την πόλη του Πόρου με τους γύρω οικισμούς



Εικόνα 6:Οδικό δίκτυο Δήμου Πόρου (Πηγή OpenStreetMaps)



Καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (Διαδρομές, στάσεις & τερματικοί σταθμοί)

Εντός της περιοχής μελέτης λειτουργεί λεωφορειακή γραμμή Δημοτικής συγκοινωνίας. Το δρομολόγιο της Δημοτικής συγκοινωνίας ακολουθεί κυκλική πορεία με αφετηρία το λιμάνι του Πόρου και στάσεις, Εικόνα 7:

- ΣΙΝΕΜΑ
- ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
- ΠΛΑΤΕΙΑ ΗΡΩΩΝ
- ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ
- ΠΛ.ΣΟΛΟΜΩΝΙΔΗ
- ΣΤΑΥΡΟΣ
- ΑΓ.ΣΤΕΦΑΝΟΣ

Στο εσωτερικό του νησιού πραγματοποιούνται και δρομολόγια με το υπεραστικό λεωφορείο με αφετηρία την πλατεία Ηρώων, στην κεντρική προκυμαία της νήσου Σφαιρία, και ακολουθούν τη διαδρομή Πλατεία Ηρώων - Κανάλι - Ασκέλι - Μοναστήρι και αντίστροφα.



Εικόνα 7: Στάσεις και δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας (πηγή Δήμος Πόρου)

## Ανάλυση και αξιολόγηση κυκλοφοριακής συμμόρφωσης του οδικού δικτύου εντός Δήμου

Ο Δήμος Πόρου δεν αντιμετωπίζει σημαντικά φαινόμενα κυκλοφοριακής συμμόρφωσης. Η μόνη περίοδος που εμφανίζονται τέτοια φαινόμενα είναι στην υψηλή τουριστική περίοδο (Ιούλιος - Αύγουστος) ειδικά στην περιοχή του Νέου Λιμανιού, όπου και αποβιβάζονται τα αυτοκίνητα από το ferry boat που εκτελεί την τοπική συγκοινωνία. Καθώς, όμως, αυτή η περίοδος συμπίπτει με την περίοδο κυκλοφοριακών ρυθμίσεων περιορισμού κυκλοφορίας οχημάτων στην παραλιακή οδό της Σφαιρίας, τα εισερχόμενα αυτοκίνητα αφού σταθμεύσουν δεν μετακινούνται συχνά.

### Κανονισμός κυκλοφοριακών ρυθμίσεων Πόρου

Ο Δήμος Πόρου έχει ψηφίσει Κανονισμό Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων σύμφωνα με τον οποίο ισχύουν τα παρακάτω:

#### Άρθρο 1

##### *Αντικείμενο - στόχοι του Κανονισμού*

α) Βασικοί άμεσοι στόχοι του παρόντος Κανονισμού είναι (i) ο περιορισμός της συνολικής κυκλοφορίας και στάθμευσης αυτοκινήτων και δίκυκλων, ειδικά στην παραλιακή οδό της Σφαιρίας, (ii) η αντίστοιχη αύξηση των μετακινήσεων πεζή, μέσω δημόσιας χερσαίας & θαλάσσιας συγκοινωνίας και μέσω ποδηλάτων στην ευρύτερη επικράτεια του Δήμου και (iii) η κάλυψη των αυξημένων αναγκών για τα ανωτέρω τις περιόδους αυξημένης τουριστικής κίνησης.

β) Απώτεροι στόχοι των ρυθμίσεων είναι (i) η βελτίωση της ποιότητας ζωής κατοίκων και επισκεπτών, (ii) η ανάπτυξη μιας νέας θελκτικής εικόνας και φήμης του Πόρου ως τουριστικού προορισμού, (iii) η προστασία και ανάδειξη του παραδοσιακού οικισμού και ιστορικού τόπου του Πόρου, (iv) η ισόρροπη ανάπτυξη της αγοράς και κατανομή της αυξημένης κίνησης κατά τις περιόδους πολλαπλασιασμού των διαμενόντων και μετακινουμένων στον Πόρο και (v) η προστασία του περιβάλλοντος, της δημόσιας υγείας και της δημόσιας ασφάλειας.

γ) Οι ρυθμίσεις που ακολουθούν περιλαμβάνουν μία σειρά άμεσων επεμβάσεων που θα επιφέρουν, ανάλογα με την εποχιακή διακύμανση του πληθυσμού, (i)

αποσυμφόρηση των προβληματικών σημείων, (ii) άνετη και ασφαλή κυκλοφοριακή ροή και καλύτερη προσβασιμότητα στο κέντρο, (iii) καλύτερη οργάνωση των χώρων στάθμευσης, (iv) δημιουργία χώρων για την αποκλειστική χρήση των πεζών σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, με τον αντίστοιχο περιορισμό στην κίνηση των οχημάτων, (v) δημιουργία προϋποθέσεων για περαιτέρω ανάπτυξη της δημόσιας χερσαίας και θαλάσσιας συγκοινωνίας και των φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς (ποδήλατα).

## Άρθρο 2

### Νομικό Πλαίσιο - Ιστορικό

- α) Το ά. 52, παρ. 1 του Ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας).
- β) Τα ά. 79 & 82 του Ν.3463/2006 (Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων).
- γ) Το ά.90 του Π.Δ. 63/2005 (Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για την κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα)
- δ) Η υπ' αριθμ. 49/1992 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Πόρου περί έγκρισης κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.
- ε) Η « Μελέτη Κυκλοφοριακής Οργάνωσης του Ιστορικού Οικισμού του Δήμου Πόρου», 2006 (μελετητής: αναπληρωτής καθηγητής ΕΜΠ Θάνος Βλαστός).
- στ) Η υπ' αριθμ. 149/2014 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Πόρου περί σύστασης Επιτροπής Κυκλοφοριακού – Συγκοινωνιών.
- ζ) Η από Ιουνίου 2015, Τεχνική Έκθεση της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Πόρου «Επικαιροποίηση Μελέτης Κυκλοφοριακής Οργάνωσης του Ιστορικού Οικισμού του Δήμου Πόρου»
- η) Το υπ' αριθμ. 1/3.7.2015 Πρακτικό της Επιτροπής Κυκλοφοριακού – Συγκοινωνιών του Δημοτικού Συμβουλίου Πόρου.
- θ) Η υπ' αριθμ. 248/10.7.2015 Απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου Πόρου περί έγκρισης της διαδικασίας διαβούλευσης και λήψης Απόφασης από το Δημοτικό Συμβούλιο για την θέσπιση Κανονισμού Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων του Δήμου Πόρου, σύμφωνα με το ά. 79 παρ. 1α4 του Ν.3463/2006 (Δ.Κ.Κ.).
- ι) Το από 14.7.2015 Δελτίο Τύπου του Δήμου για έναρξη διαδικασίας διαβούλευσης για θέσπιση Κανονισμού Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων του Δήμου Πόρου.

ια) Η από 14.7.2015 ανακοίνωση στην ιστοσελίδα του Δήμου για έναρξη διαδικασίας διαβούλευσης για θέσπιση Κανονισμού Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων του Δήμου Πόρου.

ιβ) Το υπ' αριθμ. πρωτ 5322/14.7.2015 έγγραφο του Δήμου Πόρου προς όλους τους Δημοτικούς Συμβούλους, το Α.Τ. Πόρου και το Λ/Χ Πόρου, με θέμα «Διαβούλευση Κυκλοφοριακού Δήμου Πόρου».

ιγ) Το από 23.7.2015 έγγραφο του Διοικητή του Α.Τ. Πόρου προς τον Δήμο Πόρου.

ιδ) Το υπ' αριθμ. πρωτ. 2131/881/27.7.2015 έγγραφο του Λιμενάρχη Πόρου προς τον Δήμο Πόρου.

ιε) Η υποβολή απόψεων του Τελωνείου Πόρου στην διαδικασία διαβούλευσης.

ιστ) Η από Απρίλιο 2016 Μελέτη (Τεχνική Έκθεση) του γραφείου «Συγκοινωνιακές Λύσεις – Σ. Ευσταθιάδης & Συνεργάτες Ε.Ε.».

ιζ) Η από 10.6.2016 εισήγηση του Προϊσταμένου της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου.

ιη) Η από 13.6.2016 βεβαίωση του Προϊσταμένου της Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Δήμου Πόρου, σύμφωνα με τη οποία, στον Προϋπολογισμό του Δήμου για το 2016, είναι εγγεγραμμένοι όλοι οι απαιτούμενοι κωδικοί για την υλοποίηση του Κανονισμού (προμήθεια ειδών σήμανσης και ρύθμισης κυκλοφορίας, εργασίες διαγράμμισης κτλ).

ιθ) Το γεγονός ότι κανένας φορέας πλην του Α.Τ., του Λ/Χ, του Τελωνείου Πόρου και όσων κατέθεσαν την θέση τους στο υπ' αριθμ. 1/3.7.2015 Πρακτικό της Επιτροπής Κυκλοφοριακού – Συγκοινωνιών, δεν κατέθεσε την θέση του στην διαδικασία διαβούλευσης.

κ) Η υπ' αριθμ. 152/2016 Απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου Πόρου με την οποία εγκρίθηκε η εισήγηση προς το Δημοτικό Συμβούλιο περί έκδοσης Κανονιστικής Απόφασης Μέτρων Ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας (Κανονισμός Κυκλοφοριακού) Δήμου Πόρου.

### Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής - Ορισμοί

α) Οι ρυθμίσεις αφορούν κυρίως την περιοχή από το κτίριο Συγγρού έως την πλατεία Σολομωνίδη. Η εν λόγω περιοχή έχει χωρισθεί σε τρεις ζώνες (επισυναπτόμενο Σχέδιο 14):

(iv) Ζώνη Α - από πιάτσα ταξί έως Δημοτική Αγορά

(v) Ζώνη Β1 - από κτίριο Συγγρού έως πιάτσα ταξί,

(vi) Ζώνη Β2 - από Δημοτική Αγορά έως πλατεία Σολομωνίδη

β) Ορίζονται τέσσερα σημεία, που καθορίζουν τις ανωτέρω Ζώνες και παίζουν σημαντικό ρόλο στη διαχείριση της κυκλοφορίας, τα οποία είναι τα ακόλουθα: (I) κτίριο Συγγρού, (II) πιάτσα ταξί, (III) Δημοτική Αγορά, (IV) πλατεία Σολομωνίδη. Για την εφαρμογή των ρυθμίσεων, στα προαναφερόμενα τέσσερα σημεία θα εγκατασταθούν μπάρες αποκλεισμού της κυκλοφορίας με ειδικό αυτοματισμό τύπου e-pass για την διέλευση εξαιρουμένων οχημάτων, οι οποίες θα λειτουργούν ανάλογα με την χρονική περίοδο. Ειδικότερα, οι μπάρες των σημείων (I) (IV) θα κατεβαίνουν και θα λειτουργούν αναλόγως όλες τις ώρες απαγόρευσης (μεσημεριανές και βραδινές), ενώ οι μπάρες των σημείων (II) και (III) θα κατεβαίνουν και θα λειτουργούν καταρχήν μόνο τις βραδινές ώρες, καθώς και μετά την λειτουργία της δημοτικής συγκοινωνίας, όπως προβλέπεται στην περ. (i), παρ. α του ά.9.

γ) Σε ό,τι αφορά το οδικό δίκτυο της Σφαιρίδας, τα όρια μεταξύ (i) χώρων κίνησης πεζών και (ii) χώρων κυκλοφορίας & στάθμευσης οχημάτων, ορίζονται από τα υφιστάμενα κράσπεδα και τα περιγράμματα των περιοχών αποκλεισμού που φαίνονται στα επισυναπτόμενα στον Κανονισμό Σχέδια.

δ) Στο δίκτυο αρμοδιότητας του Δήμου Πόρου, για το οποίο δεν θεσπίζονται ρυθμίσεις με τον παρόντα Κανονισμό, εξακολουθούν να έχουν εφαρμογή οι προ υπάρχουσες του Κανονισμού ισχύουσες ρυθμίσεις κυκλοφορίας και στάθμευσης.

ε) Οι ρυθμίσεις που θεσπίζονται με τον παρόντα Κανονισμό διαφοροποιούνται ανάλογα με την περίοδο έντασης της επισκεψιμότητας του Πόρου. Ορίζονται δύο χρονικές περίοδοι εφαρμογής των προτάσεων:

(ii) Θερινή περίοδος:

(α) 2 εβδομάδες το Πάσχα (Μεγάλη εβδομάδα και επόμενη)

(β) από την τελευταία ημέρα της σχολικής χρονιάς (λειτουργίας των σχολείων) έως την πρώτη ημέρα της επόμενης σχολικής χρονιάς (1η ημέρα σχολείων)

(γ) τις ημέρες Παρασκευή – Σαββάτο – Κυριακή των μηνών Ιουνίου και Σεπτεμβρίου που τα σχολεία λειτουργούν, από τις 19:00 το απόγευμα της Παρασκευής έως τις 12:00 το βράδυ της Κυριακής.



(ii) Χειμερινή περίοδος: όλες οι ημέρες κατά τις οποίες δεν εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις της θερινής περιόδου

#### Άρθρο 4

*Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις Θερινής Περιόδου στην Σφαιρία*

α) Οι τρεις Ζώνες της παραλιακής οδού της Σφαιρίας, πεζοδρομούνται όλη την ημέρα, εκτός από τα χρονικά διαστήματα 6:00 π.μ. έως 13:00 μ.μ. και 16:00 - 19:00 μ.μ. Τα διαστήματα αυτά θα επεκτείνονται κατά τις ώρες που θα υπάρχει κυκλοφορία *miniibus*, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην περίπτωση (i) της παραγράφου (α) του Άρθρου 9. Η πεζοδρόμηση θα γίνεται με πτώση των μπαρών στα ακραία σημεία (I) και (IV), προκειμένου να εξασφαλίζεται ο αποκλεισμός της εισόδου των οχημάτων, αλλά και στα εσωτερικά σημεία (II) και (III), προκειμένου να εξασφαλίζεται ο αποκλεισμός της κυκλοφορίας οχημάτων εντός των πεζοδρομημένων τμημάτων

β) Στην Ζώνη Α, κατά τις ώρες πεζοδρόμησης εξαιρούνται από την απαγόρευση εισόδου: (i) δημόσια συγκοινωνία και (ii) απορριμματοφόρα και λοιπά οχήματα που εκτελούν δημοτικές εργασίες. Επίσης, εξαιρούνται και τα ταξί μόνο για το διάστημα της μεσημεριανής απαγόρευσης και εφόσον δεν έχει λειτουργήσει η λεωφορειακή γραμμή που προβλέπεται στην περ. (i), παρ. α του ά.9. (επιτρεπόμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας από κτίριο Συγγρού προς πλατεία Σολομωνίδη)

γ) Στην Ζώνη Β1, κατά τις ώρες πεζοδρόμησης εξαιρούνται από την απαγόρευση εισόδου: (i) ταξί, (ii) ειδικές άδειες (χορηγούμενες από το Δήμο), (iii) δημόσια συγκοινωνία και (iv) απορριμματοφόρα και λοιπά οχήματα που εκτελούν δημοτικές εργασίες (επιτρεπόμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας από κτίριο Συγγρού προς πλατεία Σολομωνίδη)

δ) Στην Ζώνη Β2, κατά τις ώρες πεζοδρόμησης εξαιρούνται από την απαγόρευση εισόδου: (i) ειδικές άδειες (χορηγούμενες από το Δήμο), (ii) δημόσια συγκοινωνία και (iii) απορριμματοφόρα και λοιπά οχήματα που εκτελούν δημοτικές εργασίες. Επίσης, εξαιρούνται και τα ταξί μόνο για το διάστημα της μεσημεριανής απαγόρευσης και εφόσον δεν έχει λειτουργήσει η λεωφορειακή γραμμή που προβλέπεται στην περ. (i), παρ. α του ά.9. (επιτρεπόμενη κατεύθυνση κυκλοφορίας από κτίριο Συγγρού προς πλατεία Σολομωνίδη)

ε) Ειδικές άδειες διέλευσης θα χορηγούνται με Απόφαση Δημάρχου, κατόπιν αιτήματος και με τη σύμφωνη γνώμη του Α. Τ. Πόρου: (i) σε Ι.Χ. που μεταφέρουν

Α.Μ.Ε.Α. για όλες τις ώρες απαγόρευσης και μόνο για τη Ζώνη Β1 (με την διέλευση να επιτρέπεται μόνον εφόσον το όχημα οδηγείται από άλλον οδηγό, ώστε να είναι δυνατή η επιστροφή και στάθμευσή του εκτός της Ζώνης), (ii) σε μοτοποδήλατα *delivery* για τις βραδινές ώρες και μόνο για τις Ζώνες Β1 και Β2 (μόνο σε ταχυφαγεία, σουβλατζίδικα και πιτσαρίες, μέχρι μία ανά κατάστημα και μόνον εφόσον φέρουν ειδικό κουτί μεταφοράς), (iii) σε θαν ξενοδοχείων/ενοικιαζόμενων δωματίων για όλες τις ώρες απαγόρευσης και μόνο για τη Ζώνη Β1 και (iv) σε δίκυκλα εταιριών Κούριερ, για τις πρωινές και μεσημεριανές ώρες και μόνο για τις Ζώνες Β1 και Β2, (v) σε δίκυκλα ιατρών και φαρμακοποιών που εδρεύουν εντός των Ζωνών απαγόρευσης για όλες τις ώρες απαγόρευσης. Σε περίπτωση βεβαίωσης παράβασης για χρήση άδειας κατά παράβαση των ανωτέρω όρων, η άδεια θα ανακαλείται με νέα Απόφαση Δημάρχου για όλο το έτος.

στ) Τις ώρες μη – πεζοδρόμησης ισχύουν οι ακόλουθες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που ορίζονται για την χειμερινή περίοδο.

#### Άρθρο 5

Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις Χειμερινής Περιόδου στην Σφαιρία

α) Στις Ζώνες Α και Β2 ορίζονται οι ακόλουθες απαγορεύσεις κυκλοφορίας:

(iii) Απαγόρευση κατεύθυνση κίνησης οχημάτων από πλατεία Σολομωνίδη προς και έως πιάτσα ταξί (λειτουργία Ζωνών ως μονόδρομου). Εξαιρούνται από την απαγόρευση τα δίκυκλα.

(iv) Απαγόρευση εισόδου και κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων (πούλμαν, φορτηγά, κ.λπ.). Εξαιρούνται από την απαγόρευση η δημόσια συγκοινωνία, τα απορριμματοφόρα και λοιπά οχήματα που εκτελούν δημοτικές εργασίες και τα φορτηγά τροφοδοσίας κατά τις ώρες τροφοδοσίας.

β) Στη Ζώνη Β1 ορίζεται απαγόρευση εισόδου και κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων (πούλμαν, φορτηγά, κ.λπ.) Εξαιρούνται από την απαγόρευση η δημόσια συγκοινωνία, τα απορριμματοφόρα και λοιπά οχήματα που εκτελούν δημοτικές εργασίες και τα φορτηγά τροφοδοσίας κατά τις ώρες τροφοδοσίας.

#### Άρθρο 6

Ρυθμίσεις Στάθμευσης στην Σφαιρία

α) Επιτρέπεται η στάθμευση σε όλα τα είδη οχημάτων:

(ii) Από κτίριο Συγγρού έως Σινεμά:

(α) στην παραλιακή πλευρά της οδού, έως απόσταση πέντε μέτρων από την στροφή, με την επισήμανση των απαγορεύσεων του Κ.Ο.Κ. (προβλεπόμενες αποστάσεις απαγόρευσης στάθμευσης από διάβαση έμπροσθεν Σχολείων).

(β) από την πλευρά του οικισμού, έως τον δρομίσκο του Β' Δημοτικού, με την επισήμανση των απαγορεύσεων του Κ.Ο.Κ. (προβλεπόμενες αποστάσεις απαγόρευσης στάθμευσης από γωνίες και από διάβαση έμπροσθεν Σχολείων).

(ii) Από Σινεμά έως πρώην κατάστημα «Αμβροσία»: Μόνο τη χειμερινή περίοδο στην παραλιακή πλευρά της οδού από απόσταση πέντε μέτρων από τη στροφή του Σινεμά έως έναντι πρώην καταστήματος Αμβροσία, εκτός από περίπου 10 μέτρα έναντι της οικίας Καρρά λόγω στενότητας της οδού

(iii) Από στροφή έναντι καταστήματος «Θασις» έως οικία Συξέρη (Πούντα):

(α) τη χειμερινή περίοδο: σε όλη την παραλιακή πλευρά της οδού

(β) τη θερινή περίοδο: μόνο στις διαμορφωμένες θέσεις στάθμευσης, έναντι της εκκλησίας του Ευαγγελισμού και στην περιοχή του καταστήματος Βεσσαλά.

(iv) Από οικία Συξέρη έως κατάστημα Τσούκα:

(α) από την παραλιακή πλευρά του οικισμού, στις διαγραμμισμένες θέσεις, σύμφωνα με το επισυναπτόμενο στην παρούσα (οι θέσεις αυτές βρίσκονται εκτός των προβολών των σκαλοπατιών της προκυμαίας και εκτός των ζωνών στενότητας της οδού)

(β) από την πλευρά του οικισμού, από οικία Συξέρη έως πρ. ταβέρνα Κερρά, εκτός από τις περιπτώσεις παραχώρησης χώρων για χρήση από καταστήματα, και από οικία Ροΐδη έως Εκάτη, συμπεριλαμβανομένων των προκαθορισμένων/διαγραμμισμένων θέσεων εντός της πλατείας και περιμετρικά του διαζώματός της που δεν εμποδίζουν την πρόσβαση σε οικίες και σε σκαλιά και την αναστροφή των οχημάτων.

(v) Στο Δημοτικό parking του Αγ. Στεφάνου: Δημιουργείται οργανωμένος χώρος στάθμευσης δημόσιας χρήσης εκτός οδού.

β) Επιτρέπεται η στάθμευση μόνο σε αυτοκίνητα:

(iii) Στο Δημοτικό parking έναντι της Δημοτικής Αγοράς: Διαμορφώνεται οργανωμένος χώρος στάθμευσης, σύμφωνα με το επισυναπτόμενο σχέδιο, και επιτρέπεται η στάθμευση ως ακολούθως:

(α) τη χειμερινή περίοδο από ώρα 8:00 π.μ. έως 20:00 μ.μ. μόνο μέχρι μισή ώρα



(β) τη θερινή περίοδο μόνο κατά τις ώρες που επιτρέπεται η διέλευση οχημάτων στην παραλιακή οδό και μόνο μέχρι μισή ώρα

(iv) Στο Δημοτικό parking στο Νέο Δυτικό Λιμάνι : Δημιουργείται ένας οργανωμένος χώρος στάθμευσης δημόσιας χρήσης 90 περίπου θέσεων, οι οποίες από το δεύτερο έτος ισχύος του Κανονισμού, θα αξιοποιηθούν ως θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης, με ανταποδοτικότητα στην εξυπηρέτηση των

μετακινουμένων στην παραλιακή οδό (π.χ. για κάλυψη εξόδων κοινόχρηστων ποδηλάτων ή για δωρεάν δημόσια συγκοινωνία). Επίσης, διατηρούνται αρκετές θέσεις στάθμευσης εκτός του ως άνω οργανωμένου χώρου.

γ) Επιτρέπεται η στάθμευση μόνο σε δίκυκλα και σε τρίκυκλα και τετράτροχα τύπου γουρούνας:

(vii) Από στροφή Σινεμά έως αρχή πιάτσας ταξί μόνο από την παραλιακή πλευρά της οδού. Απαγορεύεται στη ζώνη στενότητας της οδού έναντι της οικίας Καρρά .

(viii) Πέριξ της Δημοτικής Αγοράς, μόνο από την πλευρά του οικισμού, στις θέσεις φορτο-εκφόρτωσης (εκτός ωρών φορτο-εκφόρτωσης).

(ix) Από πλατεία Καραμάνου (Δημαρχείο) έως σημείο στροφής της οδού προ του Αρχαιολογικού Μουσείου μόνο από την παραλιακή πλευρά της οδού.

(x) Επί του πεζοδρομίου έμπροσθεν της οικοδομής της Αγροτικής Τράπεζας και της «Παλαιάς Ηλεκτρικής» .

(xi) Στο Νέο Δυτικό Λιμάνι μόνο στις ειδικά οριοθετημένες θέσεις.

(xii) Στο Δημοτικό parking του Αγ. Στεφάνου.

δ) Επιτρέπεται η στάση σε όλα τα είδη οχημάτων:

(iv) Από στροφή Σινεμά έως αρχή πιάτσας ταξί μόνο από την παραλιακή πλευρά της οδού. Απαγορεύεται στη ζώνη στενότητας της οδού έναντι της οικίας Καρρά .

(v) Πέριξ της Δημοτικής Αγοράς στις θέσεις φορτο-εκφόρτωσης (εκτός ωρών φορτο-εκφόρτωσης).

(vi) Από πλατεία Καραμάνου (Δημαρχείο) έως σημείο στροφής της οδού προ του Αρχαιολογικού Μουσείου μόνο από την παραλιακή πλευρά της οδού.

ε) Απαγορεύεται η στάθμευση:

(iv) Για τα αντίστοιχα είδη οχημάτων σε όλους τους χώρους που δεν ορίζεται ανωτέρω ότι επιτρέπεται η στάθμευσή τους.

(ν) Για τα προς ενοικίαση οχήματα κάθε τύπου σε όλους τους χώρους πλην χώρων που τυχόν έχουν παραχωρηθεί προς τον σκοπό αυτό από τον Δήμο στα αντίστοιχα καταστήματα ενοικιάσής τους.

(νι) Για όλα τα τρέϊλερ, κοντέϊνερ και λοιπά ρυμουλκούμενα, εκτός από την περίπτωση που θεσπισθεί διαδικασία έκδοσης σχετικής άδειας από τον Δήμο για συγκεκριμένο χώρο ή/και ειδικό τέλος. Σε διαφορετική περίπτωση, στους υπαίτιους θα βεβαιώνεται παράβαση παράνομης κατάληψης της οδού και θα επιβάλλεται πρόστιμο 400€, σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 6 του ά. 48 του Κ.Ο.Κ.

στ) Τονίζεται, ότι επιπλέον των ανωτέρω ισχύουν εκ του νόμου και όλες οι γενικές διατάξεις του Κ.Ο.Κ. που αφορούν τους κανόνες και τις απαγορεύσεις της στάθμευσης (αποστάσεις από γωνίες, από διαβάσεις κτλ).

### Άρθρο 7

#### Γενικές Ρυθμίσεις

α) Ως ανώτατο επιτρεπόμενο όριο κίνησης οχημάτων στην Σφαιρία ορίζεται η ταχύτητα των 30 χλμ. /ώρα.

β) Η οδός Γεωργίου Μιχαήλ ορίζεται ως μονόδρομος με κατεύθυνση από τον οικισμό προς την παραλιακή οδό (από ΠΙΚΠΑ προς Κ.Ε. Πόρος).

γ) Η κάθοδος από πρ. ΠΙΚΠΑ προς οικία Σαμπάνη ορίζεται ως μονόδρομος με κατεύθυνση από την παραλιακή οδό προς τον οικισμό (από οικία Σαμπάνη προς πρ. ΠΙΚΠΑ).

δ) Επιτρεπόμενες ώρες τροφοδοσίας εμπορικών καταστημάτων και σκαφών από οχήματα μεικτού βάρους άνω των 2,5 τόνων (φορτηγά και βυτιοφόρα) στην Σφαιρία ορίζονται από τις 6:00 π.μ. έως τις 10:00 π.μ. και από τις 16:00 μ.μ. έως τις 18:00 μ.μ., τόσο τη θερινή, όσο και την χειμερινή περίοδο. Διευκρινίζεται ότι η διανομή προϊόντων και καυσίμων με οχήματα μεικτού βάρους κάτω των 2,5 τόνων (τύπου ημιφορτηγά – αγροτικά) και με τρίκυκλα ή τετράτροχα επιτρέπεται όλες τις ώρες που επιτρέπεται κυκλοφορία.

δ) Για τα τρίκυκλα και τετράτροχα τύπου γουρούνας ισχύουν οι ρυθμίσεις που αφορούν τα Ι.Χ., εκτός από τις περιπτώσεις που ορίζεται ρητά κάτι διαφορετικό.

ε) Σε εθνικές εορτές - αργίες, θρησκευτικές εορτές με λιτανεύσεις εικόνων και τυχόν άλλες (π.χ. πολιτιστικές εκδηλώσεις) θα εφαρμόζονται ειδικές ρυθμίσεις που θα

καθορίζονται με σχετικές αποφάσεις αρμοδίων οργάνων του Δήμου και της Αστυνομίας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην σχετική νομοθεσία.

στ) Οι ανωτέρω ρυθμίσεις και απαγορεύσεις δεν ισχύουν για τα οχήματα έκτακτης ανάγκης.

ζ) Σε ό,τι αφορά τις υπόλοιπες περιοχές της Σφαιρίας και της Καλαυρίας, για τις οποίες δεν ορίζονται ρυθμίσεις κυκλοφορίας και στάθμευσης στον παρόντα Κανονισμό, ισχύουν οι προϊσχύουσες αυτού διατάξεις.

### Άρθρο 8

*Ειδικές διαρρυθμίσεις και τοποθετήσεις*

α) Τοποθέτηση κινητών εμποδίων (μπαρών): Για την εφαρμογή και πιστή τήρηση των προαναφερομένων ρυθμίσεων, αποφασίζεται η τοποθέτηση κινητών εμποδίων στα τέσσερα σημεία που ορίζουν τα όρια των τριών ζωνών, δηλαδή: (I) στο κτίριο Συγγρού, (II) στην πιάτσα ταξί, (III) στην Δημοτική Αγορά και (IV) στην πλατεία Σολομωνίδη. Σε αυτά τα σημεία, προβλέπεται η στένωση του οδοστρώματος και η τοποθέτηση κινητών φραγμάτων (μπαρών) ώστε να μπορεί να ελεγχθεί η διέλευση των επιτρεπόμενων οχημάτων. Η λειτουργία αυτών των μπαρών θα είναι ηλεκτρική και θα ρυθμίζεται με αυτοματισμούς..

β) Αναβαθμοί: Αποφασίζεται η δημιουργία αναβαθμών (σαμαράκια), σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και λεπτομέρειες που ορίζονται στο ΦΕΚ Β/2302/16-9-2013, σε 3 θέσεις:

(iv) Μπροστά από το Β' Δημοτικό Σχολείο.

(v) Έναντι του νότιο – ανατολικού άκρου του Κ.Ε. Πόρος.

(vi) Στην Πούντα στο πρ. Παλιό Λιτρίβι.

γ) Διαβάσεις πεζών: Διαβάσεις πεζών προβλέπονται :

(v) Μπροστά από το Β' Δημοτικό Σχολείο επί του αναβαθμού.

(vi) Έναντι του νότιο – ανατολικού άκρου του Κ.Ε. Πόρος επί του αναβαθμού.

(vii) Σε κατάλληλο σημείο έναντι του Λυκείου για πρόσβαση προς την Μπρίνια και ακολούθως προς το πεζοδρόμιο που οδηγεί στην ανωτέρω (υπό ii) διάβαση.

(viii) Στην είσοδο του Νέου Δυτικού Λιμένα (ως συνέχεια του διαδρόμου κίνησης πεζών επί του πεζοδρομίου).

δ) Σήμανση κυκλοφορίας: Στα σημεία διαφοροποίησης των ρυθμίσεων κυκλοφορίας και στάθμευσης, προβλέπεται η τοποθέτηση όλων των απαιτούμενων πινακίδων σήμανσης, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Κ.Ο.Κ.

ε) Στις περιοχές απαγόρευσης στάθμευσης προβλέπεται η δυνατότητα τοποθέτησης ελαστικών κυλίνδρων για την αποτροπή παραβατικής συμπεριφοράς των οδηγών.

στ) Στον παραλιακό δρόμο της Σφαιρίας, από κτ. Συγγρού έως οικία Συξέρη ορίζονται οι ακόλουθες εντός της οδού θέσεις τοποθέτησης κάδων:

(xiii) Έναντι σούπερ – μάρκετ «Κρητικός»

(xiv) Έναντι αρχής οδού Δημοσθένους

(xv) Έναντι πλατείας Βιρβίλη

(xvi) Έναντι καταστήματος Παύλου

(xvii) Έναντι οικίας Χαραμή (εσοχή κρασπέδου)

(xviii) Έναντι Εθνικής Τράπεζας (εσοχή κρασπέδου)

(xix) Έναντι Δημοτικής Αγοράς (δυτικό άκρο)

(xx) Έναντι καταστήματος «Όασις» (γωνία κρασπέδου)

(xxi) Έναντι σούπερ μάρκετ Δρούγκα

(xxii) Έναντι Αρχαιολογικού Μουσείου (γωνία κρασπέδου)

(xxiii) Έναντι Ι.Ν. Ευαγγελισμού (εσοχή κρασπέδου)

(xxiv) Έναντι καταστήματος Βεσσαλά (εσοχή κρασπέδου)

Απαγορεύεται η διαφορετική τοποθέτηση των ως άνω κάδων και στους υπαίτιους θα βεβαιώνεται παράβαση παράνομης κατάληψης της οδού και θα επιβάλλεται πρόστιμο 400€, σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 6 του ά. 48 του Κ.Ο.Κ.

### Άρθρο 9

Κατευθύνσεις για εναλλακτικά μέσα μεταφοράς

α) Δημόσια συγκοινωνία:

(iii) Προτείνεται η δημιουργία και λειτουργία γραμμής Δημοτικής ή Λιμενικής Συγκοινωνίας, ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο, η οποία θα πραγματοποιεί

Δρομολόγια μεταξύ Νέου Δυτικού Λιμένα και Πούντας, συνδέοντας τις διάφορες περιοχές του οικισμού, αλλά και της χερσαίας ζώνης λιμένα ή ακόμα και κάνοντας όλο το γύρο της Σφαιρίας, ώστε να διέρχεται και από το δεύτερο δημοτικό χώρο στάθμευσης στον Αγ. Στέφανο. Επιθυμητό είναι τα λεωφορεία να είναι φιλικά προς το περιβάλλον (π.χ. ηλεκτρικά) τύπου *minibus*. Επίσης, επιθυμητό η συχνότητα

διέλευσης να είναι ανά περίπου 10 λεπτά. Με την δρομολόγηση του/των ως άνω λεωφορείου/ων (έστω και ενός), τα διαστήματα κατά τα οποία επιτρέπεται η κυκλοφορία οχημάτων (συμπεριλαμβανομένων των ταξί) στις Ζώνες Α, Β1 και Β2, όπως αυτά ορίζονται στην παρ. α του Άρθρου 4, θα περιορίζονται κατά τις ώρες κυκλοφορίας του λεωφορείου.

(iv) Προτείνεται η μεταφορά της αφετηρίας των λεωφορειακών γραμμών «Δημοτική Αγορά – Ασκέλι - Μοναστήρι» και «Δημοτική Αγορά –Νεώριο» από τη σημερινή θέση στην πλατεία Ηρώων, στο Νέο Δυτικό Λιμάνι(και η μετατροπή της σημερινής θέσης αφετηρίας σε θέση στάσης), ώστε τα λεωφορεία να μην σταθμεύουν στο κέντρο του Πόρου. Η συγκεκριμένη ρύθμιση θα εφαρμοσθεί μόνον εφόσον υιοθετηθεί από το ΔΛΤ, μέσω της προβλεπόμενης από το ά. 52Α του Κ.Ο.Κ., πρόταση για τοποθέτηση της αφετηρίας σε χώρο εντός χερσαίας ζώνης λιμένα στο Νέο Δυτικό Λιμάνι.

β) Ποδήλατα:

(iv) Προτείνεται η λειτουργία συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων σε όλη την παραλιακή οδό και το εσωτερικό του οικισμού του Πόρου. Οι χρήστες του συστήματος θα επωφελούνται από εξαιρέσεις στις απαγορεύσεις κυκλοφορίας των υπολοίπων μέσων μετακίνησης.

(v) Ως θέσεις στάθμευσης (σταθμοί παραλαβής-απόθεσης) των κοινόχρηστων ποδηλάτων, προτείνονται το Νέο Λιμάνι, η Δημοτική Αγορά και η πλατεία Σολομωνίδη.

(vi) Προτείνεται η τοποθέτηση συστημάτων ασφαλούς στάθμευσης ιδιωτικών ποδηλάτων σε τουλάχιστον δύο σημεία (Νέο Δυτικό Λιμάνι και Δημοτική Αγορά) και η ανάπτυξη υποδομών διευκόλυνσης και σήμανσης της κυκλοφορίας ποδηλάτων.

γ) Θαλάσσια τοπική συγκοινωνία: Κατά τη θερινή περίοδο, ιδιαίτερα λόγω των κυκλοφοριακών αποκλεισμών, προτείνεται η ανάληψη ενεργειών για:

(iv) Θεσμοθέτηση και λειτουργία γραμμής «Νέο Λιμάνι – Δημοτική Αγορά - Πούντα» τις ώρες απαγόρευσης κυκλοφορίας οχημάτων και ορισμός θέσεων αφετηρίας στην Πούντα και στο Νέο Δυτικό Λιμάνι.

(v) Η αναβίωση και λειτουργία γραμμών «Δημοτική Αγορά – Ασκέλι - Μοναστήρι», «Δημοτική Αγορά -Αλυκή» και «πιάτσα ταξί - Νεώριο», η τελευταία με αφετηρία στην προβλήτα κοντά στην πιάτσα ταξί.

(vi) Η δημιουργία γραμμής «Νέο Λιμάνι - Γαλάτας».

Καθορισμός κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με το άρθρο 65, Ν.4688/2020

#### Β. Υφιστάμενη κατάσταση:

Η παραλιακή οδός της περιοχής Σφαιρίας αποτελεί κεντρική Δημοτική Οδό, η οποία βρίσκεται εντός του Ρυμοτομικού Σχεδίου του Οικισμού του Πόρου, συνεπώς εμπίπτει στο πεδίο αρμοδιότητας του Δήμου Πόρου σε ό,τι αφορά τον καθορισμό κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που ισχύουν σήμερα στο νησί του Πόρου είναι οι ακόλουθες: Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 49/8.5.1992 Απόφαση του ΔΣ Πόρου: « **1.Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση των οχημάτων:**

α. Στο τμήμα της παραλιακής οδού από οικία Μάνδηλα έως την αρχή του Δημοτικού Πάρκιν και στις δύο πλευρές της οδού από 15/5 έως 30/9 κάθε χρόνο επίσης κατά τις περιόδους επισήμων εορταστικών εκδηλώσεων, Χριστούγεννα και Πάσχα κ.λ.π. β. Στο τμήμα της οδού Πόρου – Μοναστηρίου από το Νεκροταφείο ως τις Λουτροκαμπίνες Ασκελίου και από τις δύο πλευρές της οδού. γ. Στο τμήμα της οδού Λαμπράκη από το τέλος του Μικρού Νεωρείου μέχρι το Ξενοδοχείου “ΠΟΡΟΣ” και από τις δύο πλευρές του δρόμου. δ. Εμπροσθεν του Υγειονομικού Σταθμού Πόρου εκτός νοσοκομειακών αυ/των. ε . Στο τμήμα της παραλιακής οδού από κατάστημα Μητσόπουλου ως το περίπτερο Σοφικίτου και από τις δύο πλευρές της οδού από 15/5 έως 30/9. στ. Στο τμήμα της παραλιακής οδού από κατάστημα Σταύρου Παχή, ως την Εθνική Τράπεζα και από τις δύο πλευρές από 25/5 έως 30/9. ζ. Στις πλατείες Αγ.Γεωργίου και Ευαγγελιστριάς και στους εκατέρωθεν αυτών δρόμους. η. Απαγορεύεται η στάθμευση από την οικία Αρναουτέλη έως την οικία Μαυρομάτη στον Συνοικισμό από την αριστερή πλευρά του δρόμου. θ. Από οικίας Μακρή Ιωάννη έως την οικία Λεμπέση στην περιοχή Μπρίνια. ι. Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση από την είσοδο του δρομίσκου έμπροσθεν Ιερού Ναού Ευαγγελισμού και μέχρι το κατάστημα Δημόπουλου. κ. Από το περίπτερο Σοφικίτου έως και την πλατεία Κορυζή από την εσωτερική πλευρα του δρόμου. λ. Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση από την αριστερή πλευρά του δρόμου από το πρατήριο βενζίνης έως οικίας Σχίζα. μ . Από άγαλμα Δημοσθένη και μέχρι το Δημοτικό Κατάστημα στην δεξιά πλευρά.

#### **2. Απαγορεύει τη διέλευση οχημάτων σε ορισμένες οδούς**

α. Στην παραλιακή οδό στο τμήμα της από το κατάστημα "ΔΙΟΝΥΣΟΣ" έως την οικία Γ. Ροΐδη από 20.00 - 01.00 ώρας καθημερινά για το χρονικό διάστημα από 15/5 έως 30/9 και κάθε Σάββατο και Κυριακή από 1/10 έως 30/4 με εξαίρεση τα Δ.Χ.Ε αυτ/τα (ταξί) και λεωφορείου

### **3.Καθορίζει οδούς μονής κατευθύνσεως οχημάτων**

α. Από οικία Μιχαήλ Παύλου προς και μέχρι Αγ. Γεώργιο. β. Από Αγ. Γεώργιο προς και μέχρι Αγ. Κων/νο. γ. Από ταβέρνα Δ. Πάνου προς και μέχρι οικίας Σακά. δ. Από περίπτερο Χ. Παπαδόπουλου προς και μέχρι την οικία Μάνεση. ε. Από κατάστημα Ανυφαντάκη προς και μέχρι την οικία Λεονάρδου από 15/5 έως 30/9 κάθε χρόνο. στ. Από κατάστημα Σταυριανάκη προς και μέχρι κατάστημα Κουνέλη από 15/5 έως 30/9 κάθε χρόνο. ζ. Από οικία Λεονάρδου προς και μέχρι κατάστημα Φούρου 15/5 έως 30/9 κάθε χρόνο. η. Από χώρο απόρριψης μπαζών μέχρι οικίας Κατακουζηνού. θ. Από την οικία Αρναουτέλη έως την οικία Μαυρομάτη και εντεύθεν έως την οικία Μωραΐτη καθώς και ο δρομίσκος από την οικία κληρονόμων Γκριζιώτη έως την οικία Νικολάου Τζίτζη. ι. Μετά την ασφαλιτοστρωση του δρόμου μέχρι την νέα δεξαμενή και Μύλο θα μονοδρομηθεί ο τσιμεντόδρομος από την οικία Κούσουλα έως την οικία Ειρήνης Λάλου. κ. Από κατάστημα Παναγιώτη Σαμπάνη και μέχρι οικία Γ.Ροΐδη. Εξαίρεση θα γίνεται μόνο στα ταξί και στο τμήμα της οδού από την αφετηρία τους μέχρι την αρχή του μονόδρομου.

### **4.Οδοί προτεραιότητας κινήσεως οχημάτων**

α. Οι οδοί Πόρου –Μοναστηρίου προτεραιότητας έναντι των οδών Λαμπράκη Ολυμπιονίκου Διαδόχου Κων/νου.

**5.Απαγορεύει τη διέλευση των οχημάτων** α. Στην οδό Τομπάζη και τις παρόδους της.

**6.Καθορίζει το ανώτερο όριο ταχύτητας** σε 30 χλμ. στους δρόμους της περιοχής του Δήμου Πόρου και των οικισμών τους.

**7. Τον καθορισμό ωρών τροφοδοσίας από τα φορτηγά αυτ/τα άνω των 1.1/2 τόνων** από το ζαχαροπλαστείο Πλάκα έως την οικία Γ. Ροΐδη κατά τις πρωινές ώρες μέχρι 9.30π.μ και από 13.00 μέχρι 17.00.

**8. Μεταφέρει την αφετηρία ΤΑΞΙ** έμπροσθεν του Ξενοδοχείου ΣΑΡΟΝ στον χώρο που έχει διαμορφώσει ο Δήμος.

**9. Καθορίζει την φορά κίνησης του λεωφορείου** από το Κ.Ε.ΠΟΡΟΣ προς την πλατεία Ηρώων και δια του περιφερειακού έως τον χώρο απόρριψης μπαζών και από εκεί δια



της οδού που διέρχεται έμπροσθεν της οικίας Κατσίγκρα έως τον δρόμο Πόρου-Μοναστηρίου». Η ανωτέρω διάταξη καταργήθηκε με την υπ' αριθμ. 156/7.8.2017 Απόφαση του ΔΣ Πόρου, με την οποία αποφασίστηκε η αλλαγή φοράς διέλευσης του λεωφορείου της άγονης γραμμής ώστε να μην διέρχεται από την παραλιακή οδό της Σφαιρίας. Τέλος, με την υπ' αριθμ. 103/17.6.2016 Απόφαση του ΔΣ εγκρίθηκαν και ισχύουν ρυθμίσεις που αφορούν στο Parking του Νέου Δυτικού Λιμένα και τις διαβάσεις πέραν των σχολείων (σημειώνεται ότι οι υπόλοιπες ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στην ανωτέρω Απόφαση βρίσκονται ακόμα σε στάδιο τεχνικού ελέγχου).

#### **Γ. Πρόταση καθορισμού προσωρινών κυκλοφοριακών μέτρων**

Προτείνονται τα ακόλουθα προσωρινά κυκλοφοριακά μέτρα και ρυθμίσεις αύξησης του χώρου για την εξυπηρέτηση των πεζών και των μετακινούμενων με ήπιες μορφές μετακίνησης για την περιοχή του Οικισμού του Πόρου. Βασικό μέτρο προς την κατεύθυνση αυτή είναι η ολοήμερη πεζοδρόμηση του κεντρικού τμήματος της οδού (με ελάχιστες ώρες επιτρεπόμενης διέλευσης), ώστε να είναι εφικτή η ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων επί αυτής και η αύξηση των ζωνών πεζών.

#### **Ειδικότερα:**

##### **1. Απαγόρευση διέλευσης οχημάτων – πεζοδρόμηση οδού:**

Οι ισχύουσες απαγορεύσεις κυκλοφορίας όλων των οχημάτων πλην ταξί και λεωφορείου από το Νέο Δυτικό Λιμάνι (κατάστημα «Διόνυσος») έως πλ. Σολομωνίδη (οικία Γ. Ροΐδη) θα πρέπει να τροποποιηθούν ως ακολούθως: α) Η περίοδος ισχύος των απαγορεύσεων κρίνεται σκόπιμο να περιοριστεί μόνο για την θερινή περίοδο και να προσδιοριστεί ακριβώς κατά την κρίση του αρμόδιου Συλλογικού Οργάνου του Δήμου. β) Η ανωτέρω περιοχή απαγόρευσης διακρίνεται σε Ζώνη Α, με έκταση από την πιάτσα ταξί έως την πλ. Σολομωνίδη ( Σχέδιο 2 Τ.Υ.Δ.Π. ) και σε Ζώνη Β, με έκταση από το νέο Δυτικό Λιμάνι έως την πιάτσα ταξί (Σχέδιο 3 Τ.Υ.Δ.Π.). Για τις ανωτέρω περιόδους, η απαγόρευση προτείνεται να επεκταθεί στο σύνολο της ημέρας για τη Ζώνη Α. Στη Ζώνη αυτή καθορίζεται διαμήκης διάδρομος πλάτους 3,5μ για την ακώλυτη διέλευση οχημάτων άμεσης ανάγκης, οχημάτων μονίμων κατοίκων, οχημάτων ΑΜΕΑ (ή οποία βάσει των κείμενων διατάξεων επιτρέπεται σε κάθε πεζόδρομο), του λεωφορείου δημοτικής συγκοινωνίας

(το οποίο έχει προδιαγραφές μεταφοράς AMEA) και κίνησης πεζών και ποδηλάτου. Καθώς η οδός στο μεγαλύτερο μήκος της έχει ομαλό πλάτος που διακυμαίνεται μεταξύ 6 και 8μ., με τα εκατέρωθεν κράσπεδα να διατηρούν παραλληλία, ο διάδρομος αυτός οροθετείται στην κατάντη πλευρά του από το παραλιακό πεζοδρόμιο και στην ανάντη πλευρά του από παράλληλη με αυτό διαμήκη γραμμή, η οποία θα σημειωθεί με πλαστικά κολωνάκια και σπρέι σε απόσταση 3,5μ. από αυτό. Όπου υπάρχουν υφιστάμενες εσοχές κατάντη της οδού (Parking Δημοτικής Αγοράς, 2 στάσεις λεωφορείων στην πλατεία Ηρώων και τον Ι.Ν Ευαγγελισμού, θέσεις στάθμευσης έναντι καταστημάτων Βεσσαλά και Βίκου), η ανωτέρω γραμμή διατηρεί την παραλληλία με τον άξονα της οδού και ο διάδρομος οριοθετείται κατάντη με δεύτερη γραμμή στην ίδια νοητή ευθεία που στα υπόλοιπα τμήματα καθορίζεται από το παραλιακό κράσπεδο. Στο διαμήκες πεζοδρομημένο τμήμα της οδού που υπολείπεται ανάντη του ανωτέρω διαδρόμου δημιουργείται ζώνη εν δυνάμει ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων και φορτοεκφόρτωσης. γ) Για τις ώρες και περιόδους ισχύος των απαγορεύσεων, πρέπει να καθορισθούν κατά την κρίση του αρμόδιου Συλλογικού Οργάνου του Δήμου έως δύο περιορισμένα χρονικά διαστήματα ημερησίως (έως 6 ώρες συνολικά) κατά τα οποία θα επιτρέπεται κατ' εξαίρεση η διέλευση όλων των οχημάτων στην πεζοδρομημένη Ζώνη Α για λόγους τροφοδοσίας και πρόσβασης σε καταστήματα. δ) Οι ώρες τροφοδοσίας που θα προσδιοριστούν κατά τα ανωτέρω για τη Ζώνη Α, θα ισχύουν και για τη Ζώνη Β και πρέπει να αφορούν όλα τα φορτηγά μονού άξονα ανεξαρτήτως βάρους και φορτίου και όχι μόνο εκείνα με ωφέλιμο βάρος έως 1,5 τόνο, όπως ισχύει σήμερα. ε) Και στις δύο Ζώνες πρέπει να απαγορεύεται όλο το 24ωρο η είσοδος και κυκλοφορία των ακόλουθων κατηγοριών οχημάτων: πούλμαν, λεωφορείων και φορτηγών ρυμουλκούμενων, επικαθήμενων άνω του ενός άξονα και άνω μεικτού βάρους 16 τόνων.

2. Απαγόρευση στάσης και στάθμευσης οχημάτων: Οι ισχύουσες απαγορεύσεις πρέπει να τροποποιηθούν ως ακολούθως: α) Να προστεθεί απαγόρευση και στις δύο πλευρές της οδού σε όσα τμήματα αυτής από το τέλος του Δημοτικού Parking έως την πλ. Σολομωνίδη δεν ισχύει ήδη σχετική απαγόρευση

(ειδικότερα: από τέλος Δημοτικού Parking έως κατάστημα Μητσόπουλου και από πλ. Κορυζή έως πλ. Σολομωνίδη). Με την ισχύ των ανωτέρω, θα απαγορεύεται στο εξής η στάση και στάθμευση όλων των οχημάτων από την στροφή Σινεμά έως την πλ. Σολομωνίδη και στις δύο πλευρές της οδού. β) Να καθορισθούν οι κάτωθι εξαιρέσεις: i) Επιτρέπεται η στάση Ι.Χ. και μοτοποδηλάτων: διαγωνίως στο προς την παραλία τμήμα του Parking της Δημοτικής Αγοράς κατάντη του διαδρόμου διέλευσης (11 θέσεις), στις οριοθετημένες θέσεις στις εσοχές έναντι καταστήματος Βεσσαλά (4 θέσεις), στις οριοθετημένες θέσεις προ του καταστήματος Βίκου (3 κάθετες θέσεις) και έναντι αυτού (3 θέσεις). ii) Σε όλες τις ανωτέρω θέσεις επιτρέπεται η στάθμευση Ι.Χ. μονίμων κατοίκων. iii) Επιτρέπεται η στάση και στάθμευση μοτοποδηλάτων στην παραθαλάσσια πλευρά της οδού από αρχή κτηρίου ΟΤΕ (Εθνική Τράπεζα) έως έναντι κτ. Κωστελένου (με την επιφύλαξη των μέτρων ασφαλείας του εργοταξίου του έργου αποκατάστασης του λιμένα, έως την περαίωσή του) iv) Επιπλέον των ανωτέρω ελεύθερων θέσεων, καθορίζονται και οριοθετούνται ειδικές θέσεις στάθμευσης: 1 θέση ΑΜΕΑ στο Parking της Δημοτικής Αγοράς και 1 θέση στην Πούντα έναντι του καταστήματος Βίκου (σύμφωνα με το ά.7 της ΥΑ 529//2009 (ΥΑ 52907 ΦΕΚ Β 2621 2009) και από μία θέση για τα οχήματα του Λιμεναρχείου, του Τελωνείου και του Δήμου στο Parking της Δημοτικής Αγοράς. v) Επιπλέον των ανωτέρω ελεύθερων θέσεων, καθορίζονται και οριοθετούνται στην πάνω πλευρά της οδού ειδικές θέσεις οριζόντιας στάσης για φορτοεκφόρτωση οχημάτων ωφέλιμου φορτίου μέχρι 3,5 τόνων: στην εσοχή μπροστά στο κτήριο της Δημοτικής Αγοράς, στην προβολή του καταστήματος Νόση, στον άξονα της πλατείας Καραμάνου, στην προβολή του καταστήματος Βίκου γ) Η χρονική ισχύς των ανωτέρω απαγορεύσεων στάσης-στάθμευσης πρέπει να καθορισθεί κατά την κρίση του αρμόδιου Συλλογικού Οργάνου του Δήμου, ανάλογα με την αναμενόμενη κίνηση και επισκεψιμότητα του νησιού και σε συνάρτηση με την χρονική περίοδο για την οποία θα ισχύσει η πεζοδρόμηση του κεντρικού τμήματος της οδού. Επισημαίνεται ότι η Απόφαση που θα ληφθεί είναι σκόπιμο να διευρύνει και να αποσαφηνίζει τις κατηγορίες οχημάτων που επιτρέπεται να εισέρχονται σε κάθε Ζώνης κατά τις ώρες απαγόρευσης (καθώς σήμερα

εξαιρούνται μόνο τα ταξί και το λεωφορείο και στις δύο Ζώνες) και να καθορίζονται σαφώς οι εξαιρούμενες κατηγορίες και ο τρόπος πιστοποίησης των σχετικών κριτηρίων. Τέλος, σημειώνεται ότι για τις ρυθμίσεις που αναφέρονται στην παρούσα πρέπει να τοποθετηθεί σχετική σήμανση από τα αρμόδια συνεργεία της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου.

#### A.4 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ

Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΣΔΑΕΚ) Δήμου Πόρου.

Ο Δήμος Πόρου δεν έχει εκπονήσει Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.

#### ΣΒΑΚ

Ο Δήμος Πόρου έχει αποφασίσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας εντός του 2022.

#### Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Πόρου

Έχει πραγματοποιηθεί στο παρελθόν αλλά δεν αναφέρεται στη βιώσιμη ανάπτυξη και στην ηλεκτροκίνηση.

Σε ένα από τους στόχους που σχετίζονται με την οργάνωση του Δήμου αναφέρει πως κρίνεται αναγκαίος ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση του τεχνικού εξοπλισμού (free hot spot point) για την καλύτερη ελεύθερη πρόσβαση του κοινού και των σκαφών στο διαδίκτυο, καθώς και η αξιοποίηση των ελεύθερων σημείων πρόσβασης για την ενημέρωση και εξυπηρέτηση των πολιτών. Θα μπορούσε δηλαδή, μέσω των σημείων αυτών να δίνονται πληροφορίες για δρομολόγια, ωράρια καταστημάτων και υπηρεσιών, αξιοθέατα, κυκλοφορία, θέσεις στάθμευσης, τηλέφωνα ιατρών και υπηρεσιών, κλπ

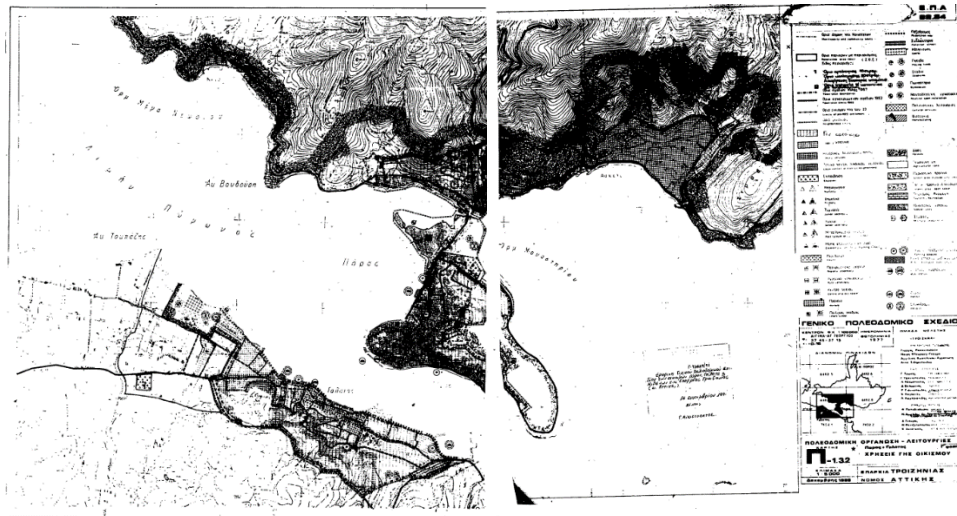
Σε έναν γενικό στόχο ο οποίος αναφέρεται στην συντήρηση και βελτίωση μεταφορικών υποδομών προτείνεται η βελτίωση της Δημοτικής Συγκοινωνίας, η οποία μέσω της κατάρτισης του ΣΦΗΟ πρόκειται να αναβαθμιστεί ποσοτικά και τεχνολογικά.

Τέλος, διαβάζοντας κανείς τις αδυναμίες στο SWOT analysis του παρόντος προγράμματος, αντιλαμβάνεται πως οι ελλείψεις θέσεις στάθμευσης στο οικιστικό δίκτυο του Δήμου Πόρου αποτελούν μελανό σημείο για τους δημότες και πρέπει να ληφθεί υπόψη στα πλαίσια κατάρτισης του ΣΦΗΟ.

## Γενικό Πολεοδομικό σχέδιο

Λόγω της παλαιότητας της εκπόνησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου για τον Οικισμό του Πόρου( ΦΕΚ 720Δ/1991“Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου των οικισμών Πόρου, Γαλατά και Μεθάνων της Επαρχίας Τροιζηνίας (Ν. Αττικής), δεν δίνεται κάποια κατεύθυνση που να αφορά το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων.

Εικόνα 8: Κανονισμός κυκλοφοριακών ρυθμίσεων Πόρου



## A.5 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης

Στον Δήμο Πόρου δεν υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης.

### α) Επιτρέπεται η στάθμευση σε όλα τα είδη οχημάτων:

(1) Από κτίριο Συγγρού έως Σινεμά:

(α) στην παραλιακή πλευρά της οδού, έως απόσταση πέντε μέτρων από την στροφή, με την επισήμανση των απαγορεύσεων του Κ.Ο.Κ. (προβλεπόμενες αποστάσεις απαγόρευσης στάθμευσης από διάβαση έμπροσθεν Σχολείων).

(β) από την πλευρά του οικισμού, έως τον δρομίσκο του Β' Δημοτικού, με την επισήμανση των απαγορεύσεων του Κ.Ο.Κ. (προβλεπόμενες αποστάσεις απαγόρευσης στάθμευσης από γωνίες και από διάβαση έμπροσθεν Σχολείων).

(2) Από Σινεμά έως πρώην κατάστημα «Αμβροσία»: Μόνο τη χειμερινή περίοδο στην παραλιακή πλευρά της οδού από απόσταση πέντε μέτρων από τη στροφή του Σινεμά έως έναντι πρώην καταστήματος Αμβροσία, εκτός από περίπου 10 μέτρα έναντι της οικίας Καρρά λόγω στενότητας της οδού

(3) Από στροφή έναντι καταστήματος «Θασις» έως οικία Συξέρη (Πούντα):

(α) τη χειμερινή περίοδο: σε όλη την παραλιακή πλευρά της οδού

(β) τη θερινή περίοδο: μόνο στις διαμορφωμένες θέσεις στάθμευσης, έναντι της εκκλησίας του Ευαγγελισμού και στην περιοχή του καταστήματος Βεσσαλά.

(4) Από οικία Συξέρη έως κατάστημα Τσούκα:

(α) από την παραλιακή πλευρά του οικισμού, στις διαγραμμισμένες θέσεις, σύμφωνα με το επισυναπτόμενο στην παρούσα (οι θέσεις αυτές βρίσκονται εκτός των προβολών των σκαλοπατιών της προκυμαίας και εκτός των ζωνών στενότητας της οδού)

(β) από την πλευρά του οικισμού, από οικία Συξέρη έως πρ. ταβέρνα Κερρά, εκτός από τις περιπτώσεις παραχώρησης χώρων για χρήση από καταστήματα, και από οικία Ροΐδη έως Εκάτη, συμπεριλαμβανομένων των προκαθορισμένων/διαγραμμισμένων θέσεων εντός της πλατείας και περιμετρικά



του διαζώματός της που δεν εμποδίζουν την πρόσβαση σε οικίες και σε σκαλιά και την αναστροφή των οχημάτων.

(5) Στο Δημοτικό parking του Αγ. Στεφάνου: Δημιουργείται οργανωμένος χώρος στάθμευσης δημόσιας χρήσης εκτός οδού.

**β) Επιτρέπεται η στάθμευση μόνο σε αυτοκίνητα:**

(1) Στο Δημοτικό parking έναντι της Δημοτικής Αγοράς: Διαμορφώνεται οργανωμένος χώρος στάθμευσης, και επιτρέπεται η στάθμευση ως ακολούθως:

(α) τη χειμερινή περίοδο από ώρα 8:00 π.μ. έως 20:00 μ.μ. μόνο μέχρι μισή ώρα

(β) τη θερινή περίοδο μόνο κατά τις ώρες που επιτρέπεται η διέλευση οχημάτων στην παραλιακή οδό και μόνο μέχρι μισή ώρα

(2) Στο Δημοτικό parking στο Νέο Δυτικό Λιμάνι : Δημιουργείται ένας οργανωμένος χώρος στάθμευσης δημόσιας χρήσης 90 περίπου θέσεων, οι οποίες από το δεύτερο έτος ισχύος του Κανονισμού, θα αξιοποιηθούν ως θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης, με ανταποδοτικότητα στην εξυπηρέτηση των μετακινούμενων στην παραλιακή οδό (π.χ. για κάλυψη εξόδων κοινόχρηστων ποδηλάτων ή για δωρεάν δημόσια συγκοινωνία). Επίσης, διατηρούνται αρκετές θέσεις στάθμευσης εκτός του ως άνω οργανωμένου χώρου.

**γ) Επιτρέπεται η στάθμευση μόνο σε δίκυκλα και σε τρίκυκλα και τετράτροχα τύπου γουρούνας:**

(1) Από στροφή Σινεμά έως αρχή πιάτσας ταξί μόνο από την παραλιακή πλευρά της οδού. Απαγορεύεται στη ζώνη στενότητας της οδού έναντι της οικίας Καρρά .

(2) Πέριξ της Δημοτικής Αγοράς, μόνο από την πλευρά του οικισμού, στις θέσεις φορτο-εκφόρτωσης (εκτός ωρών φορτο-εκφόρτωσης).

(3) Από πλατεία Καραμάνου (Δημαρχείο) έως σημείο στροφής της οδού προ του Αρχαιολογικού Μουσείου μόνο από την παραλιακή πλευρά της οδού.

(4) Επί του πεζοδρομίου έμπροσθεν της οικοδομής της Αγροτικής Τράπεζας και της «Παλαιάς Ηλεκτρικής».

(5) Στο Νέο Δυτικό Λιμάνι μόνο στις ειδικά οριοθετημένες θέσεις.

(6) Στο Δημοτικό parking του Αγ. Στεφάνου.

**δ) Επιτρέπεται η στάση σε όλα τα είδη οχημάτων:**

- (1) Από στροφή Σινεμά έως αρχή πιάτσας ταξί μόνο από την παραλιακή πλευρά της οδού. Απαγορεύεται στη ζώνη στενότητας της οδού έναντι της οικίας Καρρά .
- (2) Πέριξ της Δημοτικής Αγοράς στις θέσεις φορτο-εκφόρτωσης (εκτός ωρών φορτο-εκφόρτωσης).
- (3) Από πλατεία Καραμάνου (Δημαρχείο) έως σημείο στροφής της οδού προ του Αρχαιολογικού Μουσείου μόνο από την παραλιακή πλευρά της οδού.

**ε) Απαγορεύεται η στάθμευση:**

- (1) Για τα αντίστοιχα είδη οχημάτων σε όλους τους χώρους που δεν ορίζεται ανωτέρω ότι επιτρέπεται η στάθμευσή τους.
  - (2) Για τα προς ενοικίαση οχήματα κάθε τύπου σε όλους τους χώρους πλην χώρων που τυχόν έχουν παραχωρηθεί προς τον σκοπό αυτό από τον Δήμο στα αντίστοιχα καταστήματα ενοικιάσής τους.
  - (3) Για όλα τα τρέιλερ, κοντέινερ και λοιπά ρυμουλκούμενα, εκτός από την περίπτωση που θεσπισθεί διαδικασία έκδοσης σχετικής άδειας από τον Δήμο για συγκεκριμένο χώρο ή/και ειδικό τέλος.
  - 4) Τονίζεται, ότι επιπλέον των ανωτέρω ισχύουν εκ του νόμου και όλες οι γενικές διατάξεις του Κ.Ο.Κ. που αφορούν τους κανόνες και τις απαγορεύσεις της στάθμευσης (αποστάσεις από γωνίες, από διαβάσεις κτλ.)
- Οι παραπάνω ρυθμίσεις παρουσιάζονται στην εικόνα που ακολουθεί.



Εικόνα 9: Συνθήκες στάθμευσης στην περιοχή μελέτης (Πηγή ίδια επεξεργασία)

Υφιστάμενοι στεγασμένοι/υπαίθριοι χώροι στάθμευσης

Οι υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης εντοπίζονται στο Νέο Λιμάνι Πόρου και κατά μήκος της παραλιακής οδού.



Εικόνα 10: Υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης (πηγή ίδια επεξεργασία)



### Πιάτσες TAXI

Πιάτσα Ταξί υπάρχει στη Πλατεία Ηρώων και στη περιοχή θα βρεθούν θαλάσσια ταξί με συνεχή δρομολόγια Γαλατά-Πόρο και αντίστροφα



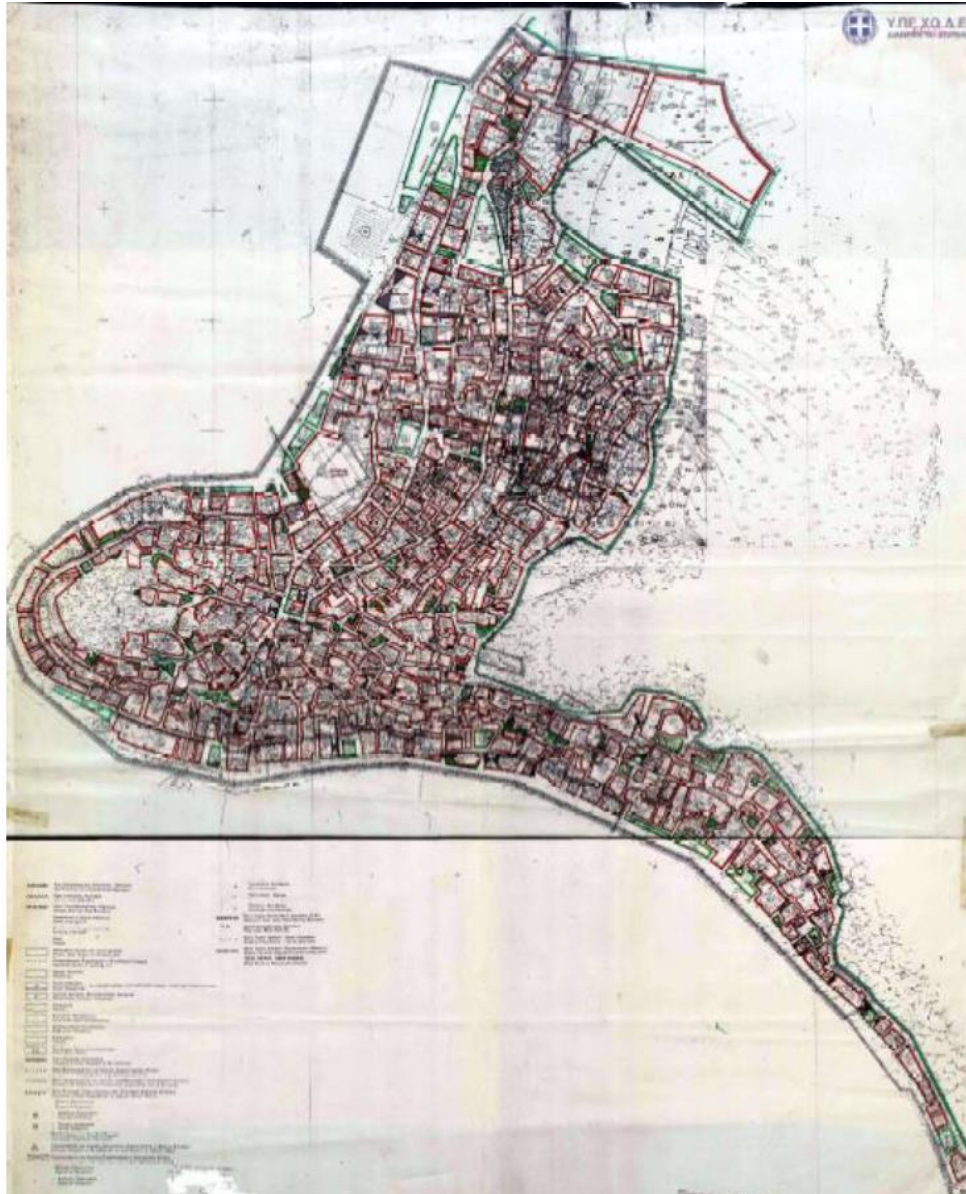
Εικόνα 11: Πιάτσες Ταξί στην περιοχή μελέτης (Πηγή ίδια επεξεργασία)

## Α.6 ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΥΠΟΒΑΘΡΩΝ

### Ρυμοτομικό σχέδιο Πόρου

Το 1997 αναθεωρήθηκε το ρυμοτομικό σχέδιο του Πόρου με το ΠΔ «Έγκριση πολεοδομικής μελέτης αναθεώρησης του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του παραδοσιακού οικισμού του Πόρου (Ν. Αττικής)» στο ΦΕΚ 1091Δ/1997. Η αναθεώρηση έγινε βάσει των διατάξεων του ΝΔ 17-7-1923 «Περί σχεδίων πόλεων κλπ» και του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού (ΓΟΚ 1985) όπως ίσχυε την περίοδο έγκρισης. Στο αναθεωρημένο σχέδιο καθορίζονται κοινόχρηστοι χώροι, χώροι πλατειάς, στάθμευσης αυτοκινήτων, παιδικής χαράς, χώρος δημοτικού σχολείου, Γυμνασίου - Λυκείου, Δημαρχείου, βιβλιοθήκης - πνευματικού κέντρου,

νηπιαγωγείου - παιδικού σταθμού, τελωνείου - υπολιμεναρχείου, αστυνομίας, λιμενικού ταμείου, μουσείου.



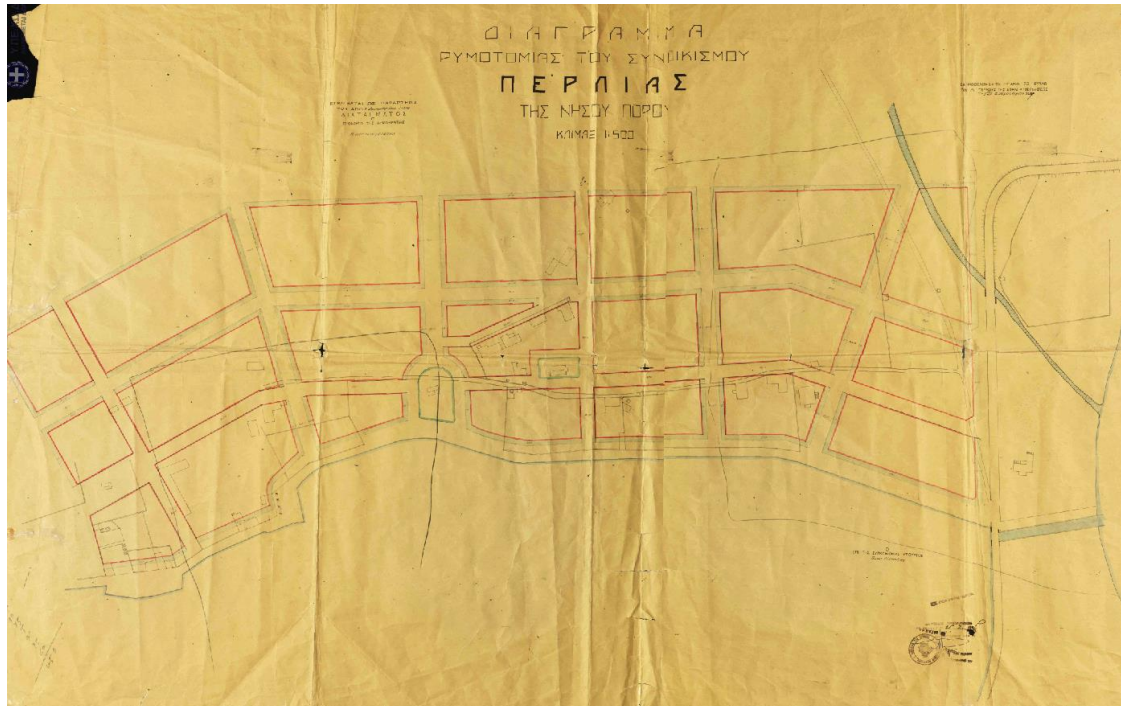
Εικόνα 12:Εγκριμένο διάγραμμα αναθεώρησης του ρυμοτομικού σχεδίου Πόρου ΦΕΚ 1091Δ/1997 (πηγή: Αρχείο ΥΠΑΝ, ίδια Επεξεργασία)

#### Ρυμοτομικό σχέδιο Περλίας

Στον συνοικισμό Περλίας εγκρίθηκε ρυμοτομικό σχέδιο με ΠΔ, που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 25Α/1928. Το σχέδιο εγκρίθηκε με βάση τις διατάξεις του ΝΔ 17-7-1923. Στο σχέδιο προβλέπονται δύο κοινόχρηστοι χώροι-πλατείες εντός των οποίων προβλέπεται κατασκευή εκκλησιών (η διάκριση των κοινόχρηστων από τους κοινωφελείς χώρους των σχεδίων πόλης έγινε με το ΝΔ 690/1948), τα οικοδομικά τετράγωνα περιλαμβάνουν πρασιές, απεικονίζεται ο περιφερειακός δρόμος που



συνδέει την Περλία με τον Πόρο καθώς και ρέμα που διέρχεται στο ανατολικό μέρος της περιοχής.



Εικόνα 13: Εγκεκριμένο διάγραμμα ρυμοτομικού σχεδίου συνοικισμού Περλίας, ΦΕΚ 25Α/1969 (Πηγή: Αρχείο ΥΠΑΝ, ίδια επεξεργασία)

### Χερσαία Ζώνη Λιμένα Πόρου

Το 2008 επανακαθορίστηκαν τα όρια της χερσαίας ζώνης λιμένος Πόρου, με απόφαση Νομάρχη, που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 93ΑΑΠ/2008.



Εικόνα 14: Επανακαθορισμός Χερσαίας Ζώνης Λιμένα Πόρου (ΦΕΚ 93ΑΑΠ/2008) (Πηγή Εθνικό Τυπογραφείο, ίδια επεξεργασία)

### Οικοδομικά Τετράγωνα

Με την χρήση των παραπάνω δεδομένων δημιουργήθηκε το διανυσματικό αρχείο των οικοδομικών τετραγώνων για τον δήμο Πόρου.



Εικόνα 15: Οικοδομικά τετράγωνα Δήμου Πόρου (Πηγή: ίδια επεξεργασία)

## Α.7 ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ Η΄ ΕΚΠΟΝΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ, ΜΕΛΕΤΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ, ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΩΝ

### Κυκλοφοριακή Μελέτη ιστορικού οικισμού 2005

Αποτελείται από δύο σενάρια στα πλαίσια της πολιτικής βιώσιμης κινητικότητας. Το πρόωρο σενάριο περιέχει δύο μέρη υλοποιήσεων Α και Β φάσης . Η Α φάση περιγράφεται από 3 στάδια υλοποιήσεων:

- Μονοδρόμηση του περιφερειακού της Σφαιρίας
- Τμηματική υλοποίηση ποδηλατοδρόμου στο υφιστάμενο μονοδρομημένο τμήμα του παραλιακού του οικισμού



➤ Εφαρμογή πολιτικής στάθμευσης

Μονοδρόμηση του περιφερειακού της Σφαιρίας

Πρόκειται για μια λύση η οποία εξασφαλίζει σημαντικά πλεονεκτήματα χωρίς να θίγεται η στάθμευση και η κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Η μοναδική επίπτωση στην κυκλοφορία είναι η υποχρέωση των οχημάτων να εκτελούν περιφερειακή κίνηση αυξάνοντας το μήκος της μετακίνησής τους κατά αμελητέο χρόνο .

Η συνολική μονοδρόμηση του περιφερειακού επιτρέπει την κατασκευή στον ανατολικό παραλιακό της Σφαιρίας πεζο-ποδηλατόδρομου, πλάτους 3 μ., με κατασκευή διαχωριστικής νησίδας πλάτους 30 εκ. και ύψους 20 εκ.

Τμηματική υλοποίηση ποδηλατοδρόμου στο υφιστάμενο τμήμα του παραλιακού του οικισμού

Πρόκειται για το σήμερα μονοδρομημένο τμήμα μεταξύ της προβλήτας και του κυκλικού κόμβου αναστροφής (όπου αρχίζει ξανά το αμφίδρομο τμήμα). Το τμήμα παραμένει μονόδρομο αλλά προτείνεται μια βασική αλλαγή που συνεπάγεται κατασκευαστικό έργο:

Προσδιορίζεται διάδρομος κίνησης των αυτοκινήτων πλάτους 3,2 μ. στην ίδια στάθμη με το υφιστάμενο οδόστρωμα και σε επαφή με την προκυμαία. Δημιουργείται διάδρομος αμφίδρομης κίνησης ποδηλάτων, πλάτους 3 μ., σε επαφή με το πεζοδρόμιο και στην ίδια στάθμη με αυτό. Η πλακόστρωση της επικάλυψής του διαφοροποιείται χρωματικά από την πλακόστρωση του πεζοδρομίου. Για την προστασία του από αυθαίρετες σταθμεύσεις αυτοκινήτων ιπαστί (εξ ημισείας στο οδόστρωμα και στον ποδηλατόδρομο) τοποθετούνται ανά 2 μ. κολονάκια ύψους 0,5 μ. κατά μήκος της οριογραμμής μεταξύ ποδηλατόδρομου και οδοστρώματος.

Κατά την κατασκευή των δυο διαδρόμων οδοστρώματος και ποδηλατοδρόμου (6,2 μ. συνολικά) συναντώνται δυο περιπτώσεις ως προς τη γεωμετρία του υφιστάμενου δρόμου.

- ο δρόμος είναι μεγαλύτερος των 6,2 μ. Η περίπτωση αυτή είναι ο κανόνας. Το εύρος που περισσεύει θα δοθεί για διαπλάτυνση του υφιστάμενου πεζοδρόμιου προς την πλευρά του οικισμού.

ο δρόμος είναι μικρότερος των 6,2 μ. Το πρόβλημα αυτό υπάρχει σε ελάχιστα σημεία. Στα σημεία αυτά το πλάτος του ποδηλατόδρομου θα περιοριστεί στο 1,5 μ. για την εξυπηρέτηση της αντίθετης ως προς τη ροή των αυτοκινήτων φοράς. Η ομόρροπη ροή θα μοιραστεί το οδόστρωμα με τα αυτοκίνητα. Σημειώνεται ότι η ταχύτητα των αυτοκινήτων στο διάδρομο των 3,2 μ. θα είναι μικρή (προτείνεται για αυτό το σκοπό καθώς και για αισθητικούς λόγους να πλακοστρωθεί και αυτός) επομένως η ύπαρξη προπορευόμενων ποδηλάτων για λίγα μέτρα, που θα κινούνται με λίγο μικρότερη ταχύτητα, δεν θα είναι πρόβλημα για τα αυτοκίνητα

#### Εφαρμογή πολιτικής στάθμευσης

Η μονοδρόμηση σε ένα σημαντικό τμήμα του παραλιακού δρόμου του οικισμού έχει εφαρμοστεί

Ειδικές θέσεις για φορτοεκφόρτωση

Ελεγχόμενες θέσεις στάθμευσης για τους κατοίκους. Σε πρώτη φάση ένας αριθμός θέσεων για τους κατοίκους θα συνεχίσει να διατίθεται κυρίως στο υφιστάμενο αμφίδρομο τμήμα του παραλιακού δρόμου του οικισμού.

τα παραπάνω τρία έργα μπορούν να εφαρμοστούν ανεξάρτητα όταν η συγκυρία θα είναι η καταλληλότερη για το καθένα.

- Το έργο που θα γίνει πιο εύκολα αποδεκτό από την τοπική κοινωνία είναι το πρώτο, η μονοδρόμηση του περιφερειακού της Σφαιρίας. Θα γίνει εύκολα κατανοητό ότι είναι ένα σημαντικό έργο ανάπλασης που θα προσφέρει μια διαφορετική διάσταση αναψυχής στον επισκέπτη και τον κάτοικο.
- Η κατασκευή του ποδηλατόδρομου στο μονοδρομημένο τμήμα τροποποιεί μεν ένα υφιστάμενο έργο ανάπλασης, έχει όμως το πλεονέκτημα ότι μπορεί να δώσει ένα παράδειγμα του τελικού έργου χωρίς να γίνει η μονοδρόμηση των υπόλοιπων αμφίδρομων τμημάτων που για κάποιους λόγους θα αποφαιζόταν να υλοποιηθεί σε επόμενη φάση.
- Η εφαρμογή της πολιτικής στάθμευσης είναι το πιο δύσκολο έργο για το οποίο αναπόφευκτα θα υπάρξουν υποστηρικτές και πολέμιοι. Είναι συνυφασμένο με την υλοποίηση του ποδηλατόδρομου στο σύνολο του παραλιακού δρόμου του οικισμού. Αποτελεί επίσης προϋπόθεση για τη βελτίωση των συνθηκών

στον οικισμό και τη γενικότερη αισθητική αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος.

### **Β' Φάση**

Κατασκευή του ποδηλατοδρόμου των 3 μ. σε όλο το μήκος του παραλιακού δρόμου του οικισμού. Προϋπόθεση για αυτό είναι η πλήρης μονοδρόμηση του περιφερειακού της Σφαιρίας.

### **Παρατήρηση για όλες τις Φάσεις**

Το καλοκαίρι τις βραδινές ώρες όπου η κίνηση των πεζών είναι πολύ μεγάλη, από τις 20.00 μέχρι τις 01.00, το τμήμα από το Στρατόπεδο μέχρι το σημερινό σημείο κατάληξης του μονόδρομου προτείνεται να πεζοδρομείται.

Προτείνεται επίσης, από την έναρξη της επόμενης θερινής περιόδου, να ξεκινήσουν δυο έργα δημόσιας συγκοινωνίας:

α) η λειτουργία θαλάσσιας συγκοινωνίας μεταξύ του ιστορικού οικισμού και των βασικότερων προορισμών του νησιού. Θα ήταν σκόπιμο να υπάρχουν 4 στάσεις από το πάρκινγκ δίπλα στο στρατόπεδο μέχρι το νότιο άκρο του οικισμού για τοπικές μετακινήσεις.

β) δρομολόγηση μικρού λεωφορείου του οποίου θα εκτελεί αποκλειστικά την μονόδρομη κυκλική διαδρομή γύρω από τη Σφαιρία.

### **Παρατήρηση**

Η μονοδρόμηση του παραλιακού της Σφαιρίας θα αφορά όλα τα οχήματα περιλαμβανομένων των λεωφορείων, ταξί και μηχανοκίνητων δίκυκλων. Η διατιθέμενη γεωμετρία του δρόμου καθιστά αυτή τη λύση υποχρεωτική.

### **Σενάριο 2°. Πεζοδρόμηση του περιφερειακού της Σφαιρίας κατά τη θερινή περίοδο**

#### **α) Θερινή περίοδος**

Πεζοδρόμηση του περιφερειακού της Σφαιρίας από το στρατόπεδο μέχρι τον νέο χώρο στάθμευσης στα ανατολικά του λαιμού της Σφαιρίας. Το κατασκευαστικό έργο συμπίπτει με του 1<sup>ου</sup> σεναρίου χωρίς αυτό φυσικά να είναι υποχρεωτικό. Η πεζοδρόμηση είναι διοικητική πράξη και θα μπορούσε να εφαρμοστεί έτσι όπως είναι η υποδομή σήμερα. Στην περίπτωση αυτή δεν είναι μάλιστα απαραίτητη η

κατασκευή πεζο-ποδηλατόδρομου στον ανατολικό παραλιακό ούτε ποδηλατόδρομου στον παραλιακό του οικισμού. Ωστόσο, αν κατά τη χειμερινή περίοδο εφαρμόζεται το υφιστάμενο σήμερα κυκλοφορικό καθεστώς, τα ποδήλατα δεν θα κινούνται με ασφάλεια και υπάρχει κίνδυνος οι συνήθειες μετακίνησης που θα έχουν αποκτηθεί κατά τους θερινούς μήνες να εγκαταλειφθούν.

Στην περίπτωση πεζοδρόμησης η δρομολόγηση μικρών, ίσως ανοικτού αμαξώματος λεωφορείων, που θα διατρέχουν την πεζοδρομημένη περιοχή είναι απαραίτητη.

β) Χειμερινή περίοδος

Εφαρμόζεται η μονοδρόμηση του περιφερειακού και τα συνοδευτικά έργα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β - ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

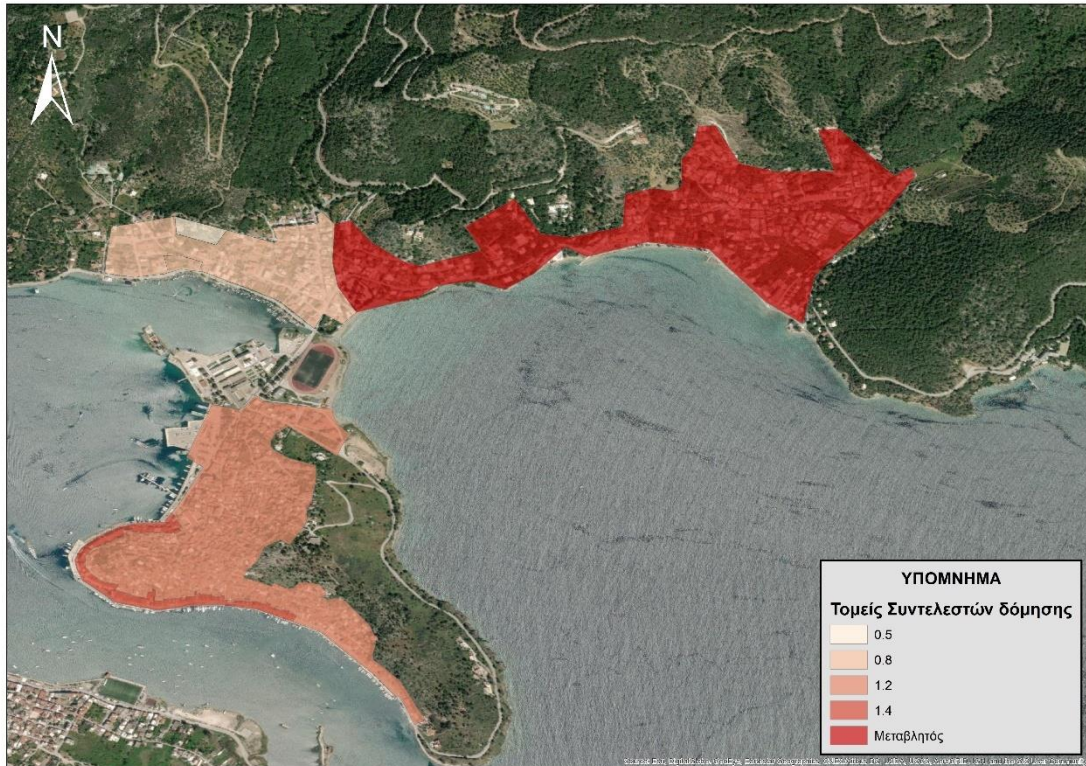
### Β.1 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΧΑΡΤΩΝ

Στη παρούσα ενότητα παρουσιάζονται σε χάρτες ,τα στοιχεία ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης που έχουν προηγηθεί στα προηγούμενα κεφάλαια και συγκεκριμένα

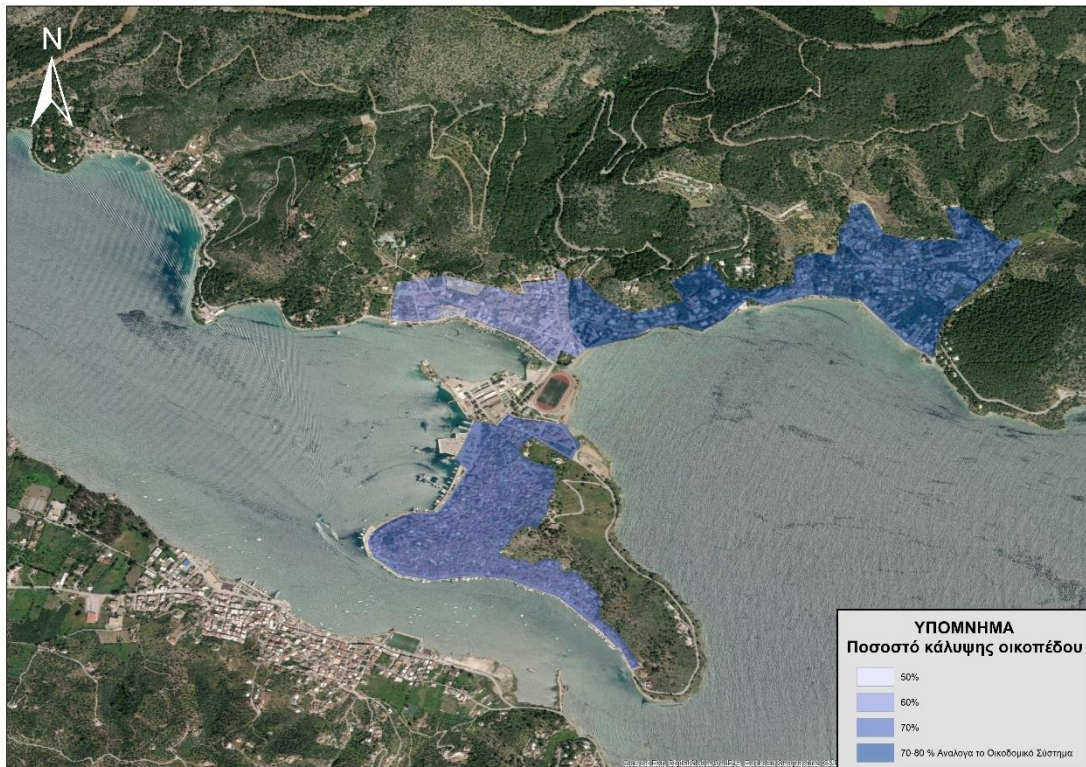
- Χάρτης όπου απεικονίζονται οι όροι δόμησης (συντελεστή δόμησης και κάλυψης),
- Χάρτης όπου απεικονίζονται οι χρήσεις γης (θέσεις μεγάλων πόλων αναψυχής / εμπορίου/πολιτισμού / τουρισμού / αθλητισμού, κλπ).
- Χάρτης των σημείων παρόδιας στάθμευσης και στάσης ΙΧ οχημάτων (ελεύθερες και ελεγχόμενης στάθμευσης), λεωφορείων, ταξί, θέσεων τροφοδοσίας, θέσεων ΑμεΑ κτλ.
- Χάρτης με απεικόνιση των σημείων/περιοχών με δυνατότητα κατασκευής νέων παροχών υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων για σύνδεση με το Ελληνικό Δίκτυο Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας σε συνεργασία με τον Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε.

Οι παραπάνω χάρτες απεικονίζονται σε μέγεθος Α.3 στο Παράρτημα του συγκεκριμένου Παραδοτέου.



**Όροι δόμησης**

Εικόνα 16: Όροι δόμησης στο Δήμο Πόρου (ΦΕΚ 1091Δ/1997)

**Ποσοστό Κάλυψης**

Εικόνα 17: Ποσοστό κάλυψης στον Δήμο Πόρου



### Καταγραφή χρήσεων γης



Εικόνα 18: Σημεία ενδιαφέροντος στον Δήμο Πόρου (ίδια επεξεργασία)

### Κεντρικές Λειτουργίες της πόλης



Εικόνα 19: Κεντρικές λειτουργίες πόλης (ίδια επεξεργασία)



**Στάθμευση παρά την οδό**

*Εικόνα 20: Συνθήκες στάθμευσης (ίδια επεξεργασία)*

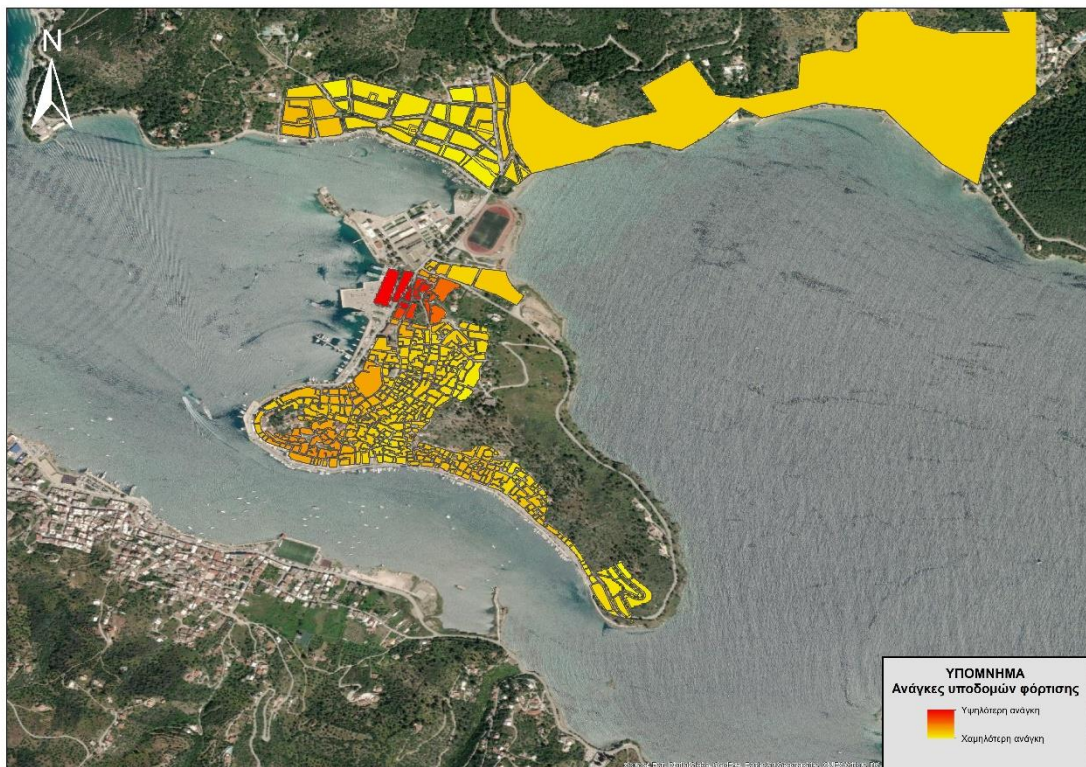
**Θέσεις ΑμεΑ**





Εικόνα 21:Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ (ίδια επεξεργασία)

**Καταγραφή σημείων/περιοχών με δυνατότητα κατασκευής νέων παροχών υποδομών  
επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων**

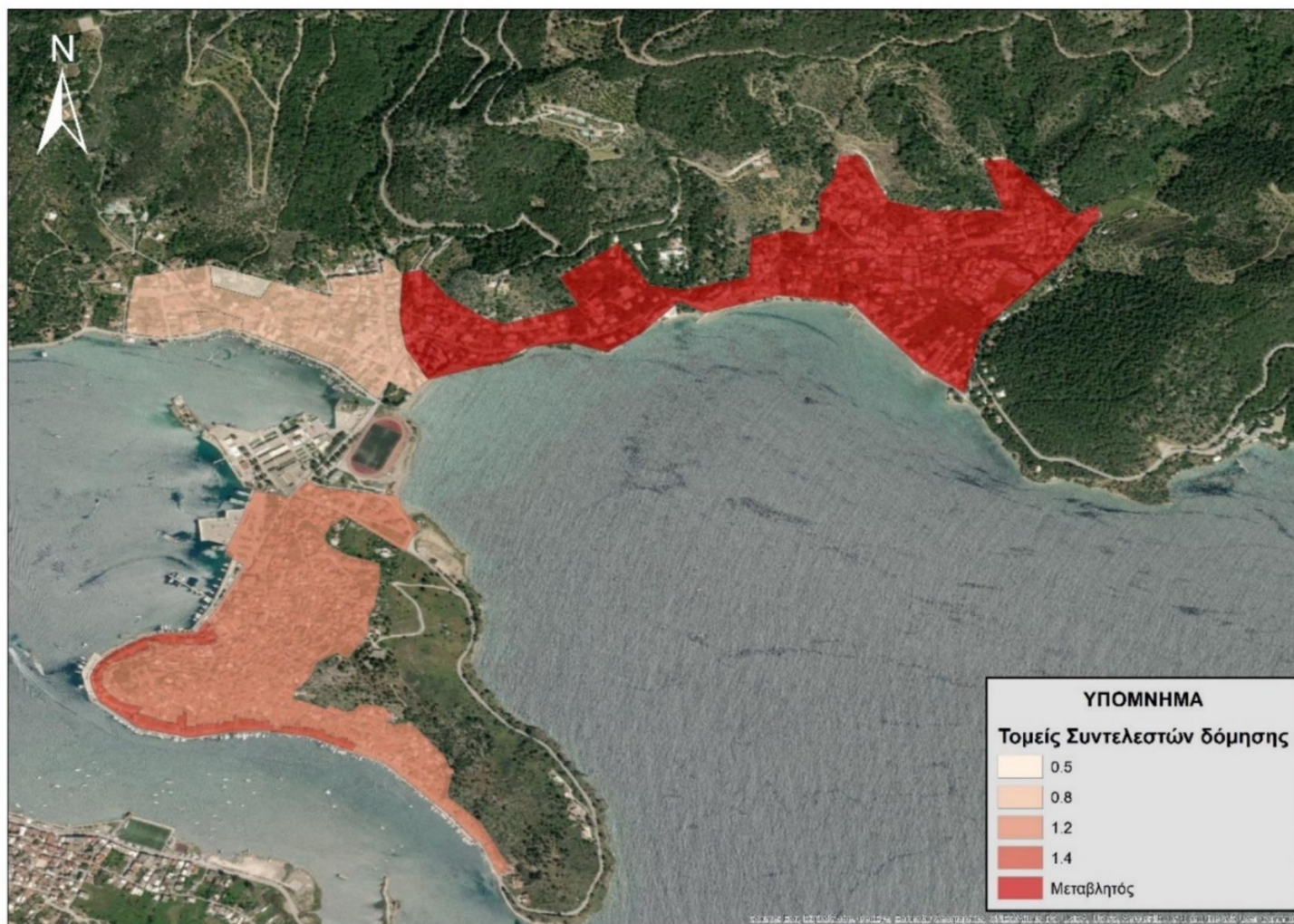


Εικόνα 22:Περιοχές με δυνατότητα κατασκευής νέων υποδομών φόρτισης (ίδια επεξεργασία)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Χαρτογράφηση υφιστάμενης κατάστασης





Χάρτης 1: Όροι δόμησης στο Δήμο Πόρου





Χάρτης 2:Χρήσεις γής στον Δήμο Πόρου





Χάρτης 3:Κεντρικές λειτουργίες πόλης





Χάρτης 4: Πιάτσες Ταξί





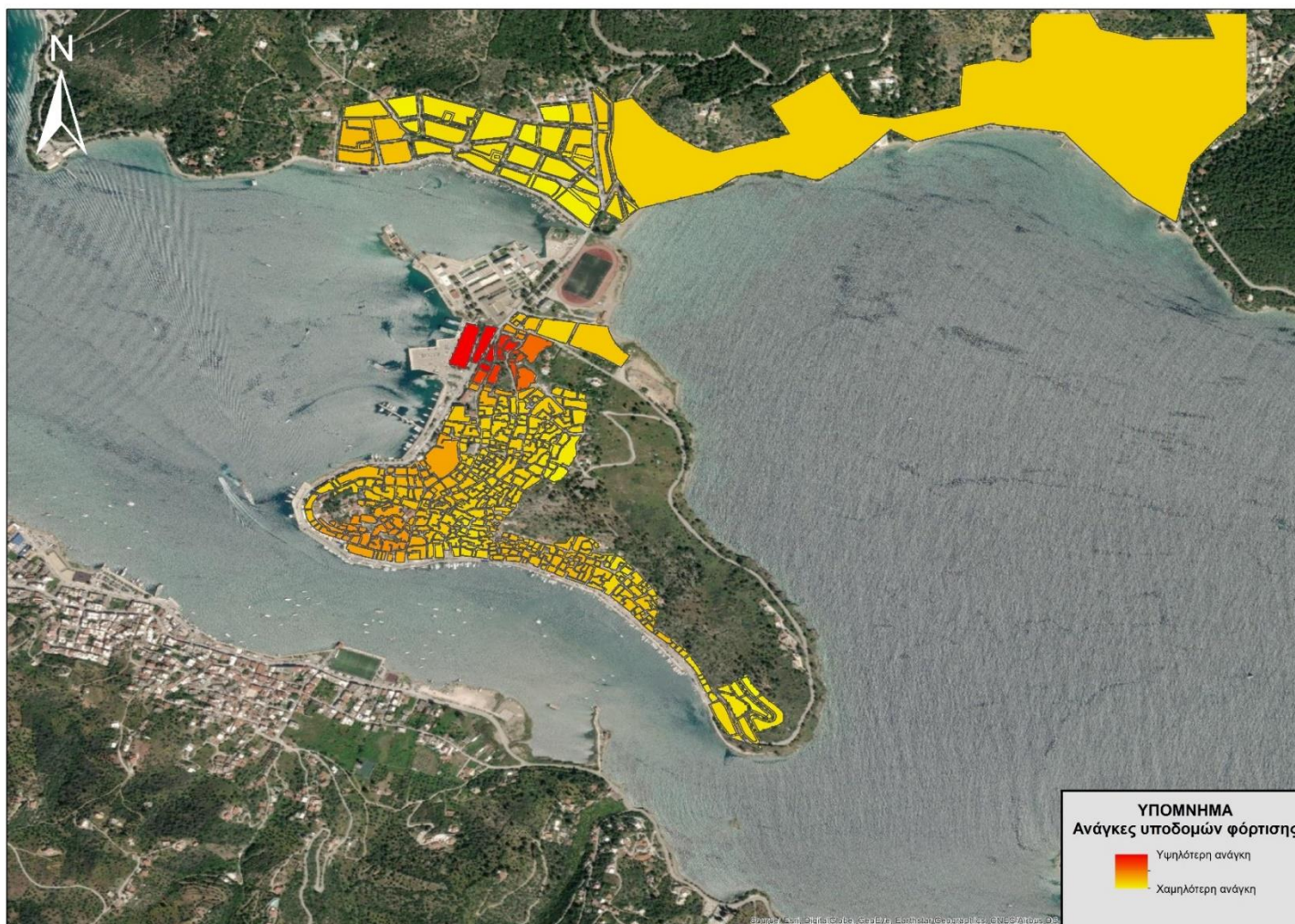
Χάρτης 5: Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ





Χάρτης 6: Συνθήκες στάθμευσης





Χάρτης 7: Ανάγκες υποδομών φόρτισης

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Τοπικό Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων Δήμου Πόρου

- ✓ Σχετική νομοθεσία - ν.4380/2020, Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) (ΦΕΚ 1976Β/7.6.2017)
- ✓ Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ 128 Α' /3.07.08)
- ✓ Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις ΑΠΕ (ΦΕΚ 2464 / Β / 03.12.2008)
- ✓ Επιχειρησιακό πρόγραμμα περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας - Αναπτυξιακή στρατηγική για την προγραμματική περίοδο 2014-2020,
- ✓ ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΛΗΜΜΥΡΑΣ των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Δυτικής Στερεάς Ελλάδας, ΥΠΕΝ 2018
- ✓ Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Πόρου, 2013

### ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

- ✓ Ελληνική Στατιστική Αρχή, Διαθέσιμο στο URL: <https://www.statistics.gr/>
- ✓ Ανοικτά γεωχωρικά δεδομένα και υπηρεσίες για την Ελλάδα, Διαθέσιμο στο URL: <http://geodata.gov.gr/maps/?locale=el>
- ✓ ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ, Διαθέσιμο στο URL: <https://el.wikipedia.org/wiki>
- ✓ ΥΠΕΝ : Αρχείο χαρτών και ΓΕΩΧΩΡΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ, Διαθέσιμο στο URL: [http://mapsportal.ypen.gr/layers/geonode:gr\\_clc1990\\_v20](http://mapsportal.ypen.gr/layers/geonode:gr_clc1990_v20)
- ✓ Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών και Εξοικονόμησης Ενέργειας: <http://www.cres.gr/cres/index.html>
- ✓ Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών: <http://gis.epoleodomia.gov.gr/>
- ✓ Πύλη γεωχωρικών δεδομένων Openstreetmap: <https://www.openstreetmap.org/>

- ✓ Εφαρμογή κυκλοφοριακής συμφόρησης google.traffic: <https://www.google.gr/maps>
- ✓ Ελληνική Εταιρεία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης: <https://www.eetaa.gr/>
- ✓ Επίσημη ιστοσελίδα Δήμου Πόρου: <https://poros.gr/>
- ✓ Ηλεκτρονικές υπηρεσίες Ελληνικού Κτηματολογίου: <https://www.ktimatologio.gr/el>
- ✓ Επίσημη ιστοσελίδα ΦΙΛΟΤΗΣ - Βάση Δεδομένων για την Ελληνική Φύση: <https://filotis.itia.ntua.gr/>
- ✓ Επίσημη ιστοσελίδα Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας: <http://www.emy.gr/emv/el/>