



ΔΗΜΟΣ ΠΛΑΤΑΝΙΑ
MUNICIPALITY OF PLATANIAS

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πλατανιά

Φάση προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ. (φάση Α')



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Γενικά στοιχεία	4
1.1 Συμβατικά	4
1.2 Αντικείμενο της υπηρεσίας	5
1.3 Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη	13
2. Φάση προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Α')	14
2.1 Αξιολόγηση πόρων και δυνατοτήτων	14
2.2.1 Παρεμβάσεις, σχέδια και πολιτικές	14
2.2 Συγκρότηση ομάδας εργασίας	28
2.3 Σύσταση δικτύου φορέων & εξασφάλιση πολιτικής και θεσμικής κυριότητας	29
2.4 Δημιουργία ιστοσελίδας	37
2.5 Συλλογή & αξιολόγηση σχετικών εγγράφων/ μελετών σε εθνικό, περιφερειακό & τοπικό επίπεδο	39
2.5.1 Ευρωπαϊκό και Διεθνές Επίπεδο	39
2.5.2 Εθνικό Επίπεδο	58
2.5.3 Περιφερειακό Επίπεδο	76
2.5.3 Τοπικό Επίπεδο	80
2.6 Απαιτήσεις σχεδιασμού και γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής	95

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1: Βράβευση Δ. Πλατανιά για τη συμμετοχή του στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Τοπικής Δημοκρατίας: Ως «Πόλη 12 Αστέρων»	15
Εικόνα 2: Διπλή Βράβευση Δήμου Πλατανιά στο διαγωνισμό των Best City Awards (2018).....	16
Εικόνα 3: Χρυσό βραβείο στην «Ενεργειακή Εξοικονόμηση» των «Best City Awards 2022»	17
Εικόνα 4: Σύμφωνο Συμμετοχής – Υπογραφή Δημάρχου	32
Εικόνα 5: Σύμφωνο Συμμετοχής – Υπογραφή Νόμιμου Εκπροσώπου ΑμΕΑ	33
Εικόνα 6: Σύμφωνο Συμμετοχής – Υπογραφή Νόμιμου Εκπροσώπου Δήμου Κισάμου	33
Εικόνα 7: Σύμφωνο Συμμετοχής – Υπογραφή Νόμιμου Εκπροσώπου ΚΤΕΛ Χανίων – Ρεθύμνου	34
Εικόνα 8: Σύμφωνο Συμμετοχής – Υπογραφή Νόμιμου Εκπροσώπου Ορθόδοξος Ακαδημία Κρήτης	34
Εικόνα 9: Σύμφωνο Συμμετοχής – Υπογραφή Νόμιμου Εκπροσώπου Σύλλογος Τροχαίων Ατυχημάτων	35
Εικόνα 10: Σύμφωνο Συμμετοχής – Υπογραφή Νόμιμου Εκπροσώπου ΤΕΕ/ ΤΔΚ	35
Εικόνα 11: Επίσημη ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Πλατανιά	37
Εικόνα 12: Απόσπασμα χάρτη της περιοχής από Μάλεμε μέχρι Κολυμπάρι	84
Εικόνα 13: Άποψη βιοκλιματικής πλατείας.....	85
Εικόνα 14: Άποψη Πράσινης Περιπατητικής – Ποδηλατικής Διαδρομής.....	85
Εικόνα 15: Περιοχή Μελέτης.....	88
Εικόνα 16: Κάτοψη συνολικής πρότασης ανάπλασης	89
Εικόνα 17: Γεωγραφική θέση Δήμου Πλατανιά στην Περιφέρεια Κρήτης	95
Εικόνα 18: Δήμος Πλατανιά σε σχέση με όμορους δήμους.....	96
Εικόνα 19: Θέση Πολυκέντρου Δ. Πλατανιά	105
Εικόνα 20: Άποψη Πολυκέντρου	106
Εικόνα 21: Η πλατεία στη στροφή και το μνημείο πεσόντων στο βάθος δεξιά(2021)	107
Εικόνα 22: Ο χώρος του Μνημείου των πεσόντων (2021).....	108
Εικόνα 23: Οικισμός Φουρνέ.....	109
Εικόνα 24: Κύρια όψη του οικοπέδου από την πλευρά της Επαρχιακής οδού (Ανατολική πλευρά)	110
Εικόνα 25: Θέση σημείων παρεμβάσεων	111
Εικόνα 26: Πλατεία Γερανίου	112
Εικόνα 27: Καταφύγιο Πλατανιά	114
Εικόνα 28: Γέφυρα Ταυρωνίτης	115
Εικόνα 29: Ροτόντα	116
Εικόνα 30: Μνημειακό Ελαιόδεντρο-Μουσείο Ελιάς	117
Εικόνα 31: Βοτανικό Πάρκο	118
Εικόνα 32: Λιμάνι Κολυμαρίου-Ορθόδοξη Ακαδημία Κρήτης.....	119

Ευρετήριο Γραφημάτων

Γράφημα 1: Νέος κύκλος ΣΒΑΚ (2019)	10
Γράφημα 2: Όραμα Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας (2021-2030)	72

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1: Έργα σχετικά με την κινητικότητα στον Πλατανιά και ευρύτερη περιοχή	20
--	----

1. Γενικά στοιχεία

1.1 Συμβατικά

Σύμφωνα με την από 30/06/2022 υπογεγραμμένη σύμβαση (αρ. πρωτ. 8312) ανατέθηκε από τον Δήμο Πλατανιά στην εταιρεία με την επωνυμία «ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Ε.Π.Ε.», η «Εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Πλατανιά». Το έργο χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω του ευρωπαϊκού έργου HORIZON 2020 «SUMP-PLUS: Sustainable Urban Mobility Planning: Pathways and links to Urban Systems» (Grant Agreement – No 814881) στο οποίο συμμετέχουν ως εταίροι ο Δήμος Πλατανιά και το Εργαστήριο Ανανεώσιμων και Βιώσιμων Ενεργειακών Συστημάτων της Σχολής Χημικών Μηχανικών και Μηχανικών Περιβάλλοντος Πολυτεχνείου Κρήτης.

Η Ευρωπαϊκή δράση «SUMP-PLUS: Sustainable Urban Mobility Planning: Pathways and links to Urban Systems», στην οποία συμμετέχουν ως εταίροι ο Δήμος Πλατανιά και το Εργαστήριο Ανανεώσιμων και Βιώσιμων Ενεργειακών Συστημάτων της Σχολής Χημικών Μηχανικών και Μηχανικών Περιβάλλοντος Πολυτεχνείου Κρήτης, υλοποιείται στα πλαίσια του ερευνητικού προγράμματος Horizon 2020 με την χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Στόχος της είναι να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα και να εκμεταλλευτεί νέες ευκαιρίες, μέσω της ανάπτυξης συμμετοχικών εργαστηρίων και της εφαρμογής καινοτόμων εργαλείων σε διαφορετικές ευρωπαϊκές πόλεις. Το SUMP-PLUS ενθαρρύνει τη μετάβαση προς πιο βιώσιμες πόλεις και οικονομίες χαμηλών εκπομπών άνθρακα, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη δημιουργίας ισχυρότερων δεσμών με άλλους τομείς της αστικής ζωής, όπως για παράδειγμα ο τουρισμός, η γεωργία, το εμπόριο, η εκπαίδευση κτλ.

Στο SUMP-PLUS συμμετέχουν 6 Ευρωπαϊκές πόλεις στις οποίες θα δημιουργηθούν τα συμμετοχικά εργαστήρια (Πλατανιάς-Ελλάδα, Manchester-Ηνωμένο Βασίλειο, Antwerp-Βέλγιο, Klaipeda-Λιθουανία, Alba Iulia-Ρουμανία, Lucca-Ιταλία), 3 κορυφαία πανεπιστήμια (University College London, Sciences Po, Πολυτεχνείο Κρήτης), 5 φορείς εμπειρογνομόνων στην βιώσιμη κινητικότητα (VECTOS, EIP, FGM-AMOR, MEMEX και SPACE Syntax Limited) και 2 διεθνείς φορείς (ICLEI European Secretariat GmbH, Union International Des Transports Publics).

Το παρόν τεύχος αποτελεί το 1^ο Παραδοτέο της εν λόγω παροχής υπηρεσιών και αφορά στον **Προσδιορισμό Πλαισίου Εκπόνησης ΣΒΑΚ**.

1.2 Αντικείμενο της υπηρεσίας

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα της Αστικής Κινητικότητας (ELTIS, n.d.), ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) παρουσιάζει, ή συνδέεται με μια υπάρχουσα, μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη μιας αστικής περιοχής και ειδικότερα της υποδομής και των υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας. Περιλαμβάνει, επίσης, ένα σχέδιο βραχυπρόθεσμης υλοποίησης της στρατηγικής, προσδιορίζοντας τον χρονικό ορίζοντα υλοποίησης, κατανέμοντας σαφώς αρμοδιότητες και επισημαίνοντας τους απαιτούμενους χρηματοοικονομικούς πόρους.

Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να βασίζεται σε μια προσεκτική αξιολόγηση της τρέχουσας και της μελλοντικής απόδοσης του συστήματος αστικών μεταφορών, εξετάζοντας την υφιστάμενη κατάσταση, διαμορφώνοντας ένα επίπεδο αναφοράς έναντι του οποίου μπορεί να μετρηθεί η μελλοντική πρόοδος και καθορίζοντας στόχους απόδοσης και σχετικούς 'ευφυείς-SMART' στόχους για την καθοδήγηση της υλοποίησης του σχεδίου (ELTIS, n.d.).

Κύριος στόχος ενός ΣΒΑΚ, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα της Αστικής Κινητικότητας είναι *η βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών και η παροχή υψηλής ποιότητας μεταφορών με έμφαση στο περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία, διαμέσου και εντός της αστικής περιοχής. Εστιάζει περισσότερο στις ανάγκες της "λειτουργικής πόλης" και της ενδοχώρας της, αντί της δημοτικής διοικητικής περιφέρειας.* Ένα ΣΒΑΚ ευνοεί την ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των σχετικών μορφών μεταφοράς, ενθαρρύνοντας τη μετάβαση προς πιο βιώσιμες μορφές.

Το ΣΒΑΚ αποτυπώνει μια ολοκληρωμένη σειρά τεχνικών μέτρων, μέτρων υποδομής, μέτρων πολιτικής και ήπιων μέτρων για τη βελτίωση της απόδοσης και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας ως προς τον δεδηλωμένο στόχο και τις επιμέρους επιδιώξεις. Συνήθως, αφορά στα εξής θέματα:

- α. Δημόσια συγκοινωνία
- β. Βάδισμα και ποδηλασία
- γ. Διαλειτουργικότητα
- δ. Ασφάλεια αστικών οδών
- ε. Οδικές μεταφορές (ρέουσες και αδρανείς)
- στ. Αστική εφοδιαστική αλυσίδα
- ζ. Διαχείριση κινητικότητας
- η. Ευφυή Συστήματα Μεταφορών.

Για την ορθή ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ ακολουθούνται οι σχετικές οδηγίες του ELTIS (παλαιές και νέες), ενώ η παρουσίαση των βημάτων εφαρμογής του Κύκλου του ΣΒΑΚ οφείλουν πλέον να εναρμονίζονται με τη νέα ελληνική Νομοθεσία Ν. 4784/2021.

Αντικείμενο της σύμβασης μεταξύ της εταιρίας «ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ Ε.Π.Ε.» και του Δήμου Πλατανιά είναι η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Πλατανιά. Η εν λόγω παροχή υπηρεσίας έχει ως στόχο την υποστήριξη των υπηρεσιών του δήμου για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης αστικής κινητικότητας εντός των ορίων του, τα προβλήματα που προκύπτουν και ακολούθως την πρόταση ενδεδειγμένων και αποτελεσματικών λύσεων που θα συμβάλουν στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα και ανάπτυξη με αειφόρο και ανθρωποκεντρική προσέγγιση, μέσω της εκπόνησης ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του ν. 4784/2021 ο ορισμός «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)», είναι το στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Το Σ.Β.Α.Κ. στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομεακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.

Σύμφωνα με τις θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων «**Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δεν αποτελεί κυκλοφοριακή μελέτη και δεν έχει τον προϋπολογισμό μιας κυκλοφοριακής μελέτης. Αποτελεί ένα πλαίσιο μέτρων, τα οποία μέσα από διαβούλευση έχουν γίνει αποδεκτά προς εφαρμογή. Ως εκ τούτου, οφείλει να στηρίζεται στις αρχές και οδηγίες που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή**». ¹

Επίσης, στις οδηγίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ που έχουν ανακοινωθεί στην πλατφόρμα του ELTIS γίνεται ρητή αναφορά στο ότι τα ΣΒΑΚ αποτελούν καθαρά ένα κείμενο Στρατηγικής και όχι μελέτη.

«Οι κατευθυντήριες γραμμές είναι το αποτέλεσμα διεξοδικής διαδικασίας διαβούλευσης εμπειρογνομόνων σε ευρωπαϊκό επίπεδο που διοργανώθηκε από το 2010 έως το 2013 στο πλαίσιο σύμβασης παροχής υπηρεσιών για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ορίζουν το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ως ένα στρατηγικό σχέδιο που έχει σχεδιαστεί για να ικανοποιεί τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και τα περίχωρά τους για μία καλύτερη ποιότητα ζωής. Ένα τέτοιο σχέδιο δεν πρέπει να θεωρείται ως "ακόμα ένα σχέδιο". Αντ' αυτού, ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας θα πρέπει να βασίζεται στις υπάρχουσες πρακτικές σχεδιασμού και να λαμβάνει δεόντως υπόψη τις αρχές ολοκλήρωσης, συμμετοχής και αξιολόγησης»

Απόσπασμα σελ. 7: *At the same time, developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan **should not be seen as an additional layer of transport planning**, but should be done in compliance with and by building on present plans*

¹ <http://www.ses.gr/index.php/o-syllogos/theseisses.html>

and processes. Its concept has been designed with the best European examples in mind and it should become part of the daily planning practice in all European cities and municipalities.

«Ταυτόχρονα, η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας δεν πρέπει να θεωρείται ως ένα πρόσθετο επίπεδο σχεδιασμού μεταφορών, αλλά πρέπει να γίνεται σε συμμόρφωση και με βάση τα παρόντα σχέδια και διαδικασίες. Η ιδέα του έχει σχεδιαστεί λαμβάνοντας υπόψη τα βέλτιστα ευρωπαϊκά παραδείγματα και πρέπει να γίνει μέρος της καθημερινής πρακτικής σχεδιασμού σε όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις και δήμους.»

Συμπερασματικά, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελούν ένα κείμενο στρατηγικής που στηρίζεται κυρίως στη διεπιστημονικότητα και στην νέα προοπτική που προσδίδεται στο σχεδιασμό των μεταφορών. Ο σχεδιασμός για τη Βιώσιμη Κινητικότητα είναι ένας στρατηγικός τρόπος αντιμετώπισης των προβλημάτων των σχετικών με τις μετακινήσεις και τις μεταφορές στο σύγχρονο τρόπο ζωής.

Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός σχεδίου για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα (Σ.Β.Α.Κ.) στοχεύει στη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών, στη βελτίωση της προσβασιμότητας των προσώπων και στην παροχή υψηλής ποιότητας, ολοκληρωμένων και συνδυασμένων λύσεων και υπηρεσιών μετακίνησης προσώπων και αγαθών.

Ο σχεδιασμός για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα αποτελεί μία μακροπρόθεσμη στρατηγική που προάγει τους βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, ήτοι τη δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα, το ποδήλατο, τα καθαρά/ πράσινα οχήματα, τις συνδυασμένες μεταφορές, τις συλλογικές και κοινόχρηστες μεταφορές. Η βιώσιμη κινητικότητα αφορά πρωτίστως τους τρεις βασικούς πυλώνες «περπάτημα-ποδήλατο-δημόσια συγκοινωνία». Στόχος της βιώσιμης κινητικότητας είναι να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα μετακινήσεων λαμβάνοντας υπόψη τις παραπάνω θεματικές κατηγορίες ενώ παράλληλα θα εξασφαλίζει τα παρακάτω:

- θα βεβαιώνει ότι το σύστημα μεταφορών είναι προσιτό σε όλους,
- θα βελτιώνει την οδική ασφάλεια και την προστασία από εγκληματικές ενέργειες,
- θα μειώνει το θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας,
- θα βελτιώνει την αποτελεσματικότητα και τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας της μεταφοράς προσώπων και αγαθών και θα βελτιώνει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος

Το βασικότερο πλεονέκτημα ενός ΣΒΑΚ για μία πόλη που νοσεί εξαιτίας της εκτεταμένης παρουσίας των ΙΧ, και της εξάρτησης των μετακινούμενων από αυτό είναι η ΑΛΛΑΓΗ ΦΙΛΟΣΟΦΙΑΣ σχετικά με τις μετακινήσεις και η ΑΝΑΤΡΟΠΗ του υφιστάμενου καθεστώτος κυκλοφοριακού σχεδιασμού.

Κύριος στόχος είναι η στροφή από τις ‘Μεταφορές’ στην ‘Προσπελασιμότητα’. Ο δεύτερος όρος, που προσδίδει ανθρωποκεντρική διάσταση στο σχεδιασμό των μετακινήσεων και του αστικού χώρου, σημαίνει ότι το ζητούμενο είναι ‘να μπορείς να φτάνεις στον προορισμό σου’ και όχι ‘να μπορείς να φτάνεις με αυτοκίνητο στον προορισμό σου’, αυτό που υποκρύπτει ο όρος ‘Μεταφορές’.

Ο πολίτης δεν μεταφέρεται αλλά μετακινείται. Από παθητικός μεταφερόμενος αναγνωρίζεται ως ενεργός και υπεύθυνος πολίτης, ο οποίος με τις μετακινήσεις του ασκείται και σκέφτεται. Κυριαρχεί πλέον η θεώρηση ότι κάθε τρόπος μετακίνησης είναι ο καταλληλότερος για κάποια κατηγορία μετακινήσεων και θα πρέπει να του δίνεται η δυνατότητα να την υπηρετεί. Για παράδειγμα στα ιστορικά κέντρα και στις γειτονιές, που δικαιούνται ένα υγιές περιβάλλον οι καταλληλότεροι τρόποι είναι το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία.

Αντίθετα από τις συμβατικές τεχνικές προσεγγίσεις του κυκλοφοριακού σχεδιασμού, **τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» δίνουν μεγάλη έμφαση στον άνθρωπο και στη συμμετοχή του στο γίνεσθαι της πόλης.** Θα πρέπει λοιπόν να αλλάξουν πολλά ως προς την νοοτροπία των πολιτών, ώστε να επιδεικνύουν πιο υπεύθυνες συμπεριφορές και να αποδέχονται εναλλακτικές του αυτοκινήτου λύσεις που καταναλώνουν λιγότερο χώρο και ενέργεια.

Τα ΣΒΑΚ δίνουν επίσης έμφαση στον ολοκληρωμένο σχεδιασμό και στην αξιολόγηση. Ειδικότερα αποβλέπουν:

- ο σχεδιασμός για το αύριο της ευρωπαϊκής πόλης να στηρίζεται στους πολίτες. Κάτοικοι, επισκέπτες, επιχειρηματίες και καταναλωτές αποτελούν μέρος της λύσης γιατί ο σχεδιασμός για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα είναι σχεδιασμός για τον άνθρωπο και όχι για την απρόσωπη λειτουργία της πόλης,
- στον συντονισμό των πολιτικών μεταξύ των διαφόρων αστικών παραμέτρων, όπως πολεοδομία, μεταφορές, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική πολιτική, υγεία, ασφάλεια, ενεργειακή κατανάλωση κ.λπ.,
- στον συντονισμό μεταξύ των διαφόρων βαθμών Αυτοδιοίκησης, στον συντονισμό μεταξύ των γειτονικών γεωγραφικά Δήμων και Περιφερειών,

- σε ολοκληρωμένες λύσεις διαχείρισης της κινητικότητας (οικονομικά βιώσιμες και αποδοτικές) και που αποφεύγουν τα δαπανηρά έργα υποδομής,
- στη συνεργασία ομάδων επιστημόνων διαφορετικών ειδικοτήτων (πολεοδόμων, αρχιτεκτόνων, οικονομολόγων, περιβαλλοντολόγων) και όχι μόνο συγκοινωνιολόγων, όπως συνέβαινε με τις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στο Δήμο Πλατανιά ακολουθεί τις τέσσερις κύριες και βασικές πολεοδομικές στρατηγικές:²

- 1. Απελευθέρωση του κέντρου από το αυτοκίνητο.** Ο σαφής καθορισμός της προστατευόμενης κεντρικής περιοχής είναι πρωτεύουσας σημασίας. Το ΣΒΑΚ θα προτείνει διαμορφώσεις που θα εφαρμοστούν στις εισόδους της ώστε να αποτρέπεται η διείσδυση οχημάτων.
- 2. Το ΣΒΑΚ θα προτείνει επίσης αυστηρή πολιτική στάθμευσης για τους επισκέπτες, προβλέποντας προνομιακές λύσεις για τους κατοίκους. Σχεδιασμός πολεοδομικών και κυκλοφοριακών πολιτικών αποθάρρυνσης επεκτάσεων της πόλης προς την περιφέρεια.**
- 3. Δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας, με όριο ταχύτητας τα 30 χλμ/ώρα.**
- 4. Επιλογή ακτινικών διαδρομών που θα αναπλάσσουν για την ενθάρρυνση της χρήσης τους από πεζούς και ποδηλάτες και που θα συνδέουν το κέντρο με τις γειτονικές περιοχές κατοικίας.**

Οι παραπάνω άξονες στρατηγικής προϋποθέτουν ένα σχέδιο ιεράρχησης του οδικού δικτύου βάσει του οποίου θα δημιουργηθούν θύλακες ήπιας κυκλοφορίας και επίπεδα προστασίας απέναντι στο αυτοκίνητο, τόσο για τις γειτονιές όσο και για ομάδες γειτονιών – θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας. Είναι σημαντικό να ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός να συνδυαστεί με τους βασικούς τομείς της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της πόλης, όπως οι χρήσεις γης, οι νέες τεχνολογίες κ.λπ.

² Πηγή: <https://www.smu.gr/2017/08/22/odigies-svak-greece/>

Γράφημα 1: Νέος κύκλος ΣΒΑΚ (2019)



Για την ορθή ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ ακολουθούνται οι σχετικές οδηγίες του ELTIS (παλαιές και νέες), ενώ η παρουσίαση των βημάτων εφαρμογής του Κύκλου του ΣΒΑΚ οφείλουν πλέον να εναρμονίζονται με τη νέα ελληνική Νομοθεσία Ν. 4784/2021.

Σύμφωνα με το αρ. 7 του νέου νόμου 4784/2021 για τα ΣΒΑΚ σε συνδυασμό με τις νέες Οδηγίες του ELTIS (2019), οι φάσεις και τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ είναι τα κάτωθι:

1. Γενικά Στοιχεία

- 1.1 Συμβατικά
- 1.2 Αντικείμενο της υπηρεσίας
- 1.3 Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη
- 1.4 Ομάδα έργου

2. Φάση προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Α')

- 2.1 Συγκρότηση ομάδας εργασίας
- 2.2 Σύσταση δικτύου φορέων & εξασφάλιση πολιτικής και θεσμικής κυριότητας
- 2.3 Δημιουργία ιστοσελίδας
- 2.4 Δημιουργία δομών εργασίας
- 2.5 Απαιτήσεις σχεδιασμού και γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής
- 2.6 Αξιολόγηση πόρων και δυνατοτήτων

3. Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Β')

3.1 Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.

- 3.1.1 Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης ΣΒΑΚ
- 3.1.2 Σχέδιο συμμετοχής και ενημέρωσης
- 3.1.3 Καταγραφή εμπλεκόμενων φορέων & διαμόρφωση συμμετοχικής διαδικασίας

3.2 Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

- 3.2.1 Πορίσματα πρώτης διαβούλευσης
- 3.2.2 Αποτύπωση & ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας

3.2.3 Προσδιορισμός πηγών πληροφοριών & συνεργασία με κατόχους δεδομένων

3.2.4 Έκθεση αποτύπωσης κατάστασης κινητικότητας

3.2.5 Δόμηση σεναρίων για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης

3.2.6 Διαβούλευση επί των σεναρίων με τους εμπλεκόμενους φορείς

3.3 Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

3.3.1 Ανάπτυξη οράματος και προτεραιοτήτων

3.3.2 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων και προτεραιοτήτων

3.3.3 Ορισμός δεικτών και μετρήσιμων στόχων

3.4 Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων

3.4.1 Πορίσματα δεύτερης διαβούλευσης

3.4.2 Παρουσίαση μέτρων παρέμβασης

3.5 Στάδιο 5: Κατάρτιση – υποβολή σχεδίου δράσης

3.5.1 Περιγραφή των δράσεων

3.5.2 Προσδιορισμός πηγών χρηματοδότησης και αξιολόγηση οικονομικών δυνατοτήτων

3.5.3 Προτεραιότητες, ευθύνες και χρονοδιάγραμμα

3.5.4 Εξασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσια στήριξη

3.5.5 Προετοιμασία και υιοθέτηση για χρηματοδότηση

3.5.5 Σχέδιο χρηματοδότησης και καταμερισμός κόστους

3.5.6 Υλοποίηση και παρακολούθηση

3.6 Στάδιο 6: Εξέταση ΣΒΑΚ

4. Φάση υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Γ')

4.1 Εκθέσεις προόδου

4.2 Ενημέρωση και κινητοποίηση πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων

4.3 Επικαιροποίηση σχεδίου δράσης

4.4 Αξιολόγηση και άντληση διδαγμάτων

4.5 Ανάλυση τις επιτυχίες και τις αποτυχίες

4.6 Νέες προκλήσεις και λύσεις

1.3 Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη

Τα στοιχεία τα οποία λήφθηκαν υπόψη για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου Πλατανιά είναι τα εξής:

1. Πράσινη Βίβλος για την Αστική Κινητικότητα – Green Paper on Urban Mobility, 2007
2. Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα – Action Plan on Urban Mobility, 2009
3. Λευκή Βίβλος για τις Μεταφορές – Transport White Paper, 2011
4. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (COM (2013)913/τελικό) για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα
5. Έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα (A8-0319/2015).
6. Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) Δήμου Πλατανιάς Νομού Χανίων (ΦΕΚ 472/ΑΑΠ/22-10-2007)
7. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Πλατανιά 2015-2019
8. Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Κρήτης (2017)
9. Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Κρήτης (2021 - 2023)
10. SUMP-PLUS Engagement Plan for Platanias (Renewable and Sustainable Energy Systems of Crete, Technical University of Crete Municipality of Platanias)
11. Λοιπές, σχετικές με το ΣΒΑΚ, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές μελέτες
12. Επιτόπια έρευνα μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων
13. Στατιστικά στοιχεία από απογραφές της ΕΛ.ΣΤΑΤ.

2. Φάση προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Α')

2.1 Αξιολόγηση πόρων και δυνατοτήτων

2.2.1 Παρεμβάσεις, σχέδια και πολιτικές

2.2.1.1 Ένταξη σε δίκτυα και διεθνείς πρωτοβουλίες

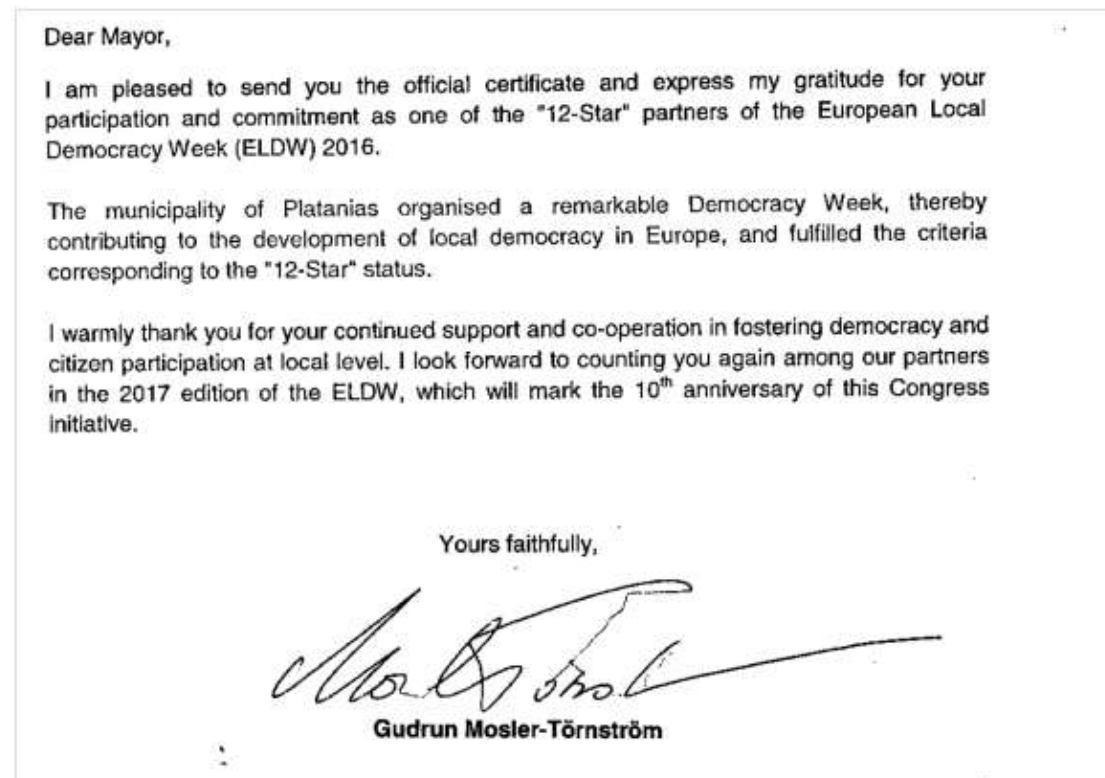
Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται οι βραβεύσεις του Δήμου Πλατανιά, η ένταξη του σε διάφορα δίκτυα και η συμμετοχή του σε διεθνείς πρωτοβουλίες, σύμφωνα με στοιχεία τα οποία αντλήθηκαν από την ιστοσελίδα του Δήμου και πηγές του Διαδικτύου.

Βράβευση Δήμου Πλατανιά για τη συμμετοχή του στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Τοπικής Δημοκρατίας: Ως «Πόλη 12 Αστέρων» (2014)

Την τιμητική διάκριση και το βραβείο της «Πόλης 12 Αστέρων - 12 Star City», απένειμε - για πρώτη φορά - στο Δήμο Πλατανιά το Συμβούλιο της Ευρώπης, με αφορμή την επιτυχημένη συμμετοχή του Δήμου στις πανευρωπαϊκές εκδηλώσεις για την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Τοπικής Δημοκρατίας (ΕΕΤΔ) 2016, οι οποίες είχαν ως κεντρικό θέμα «Ζώντας μαζί στις πολυπολιτισμικές κοινωνίες: σεβασμός, διάλογος και αλληλεπίδραση». Το εν λόγω βραβείο έλαβαν – εκτός από τον Πλατανιά– και άλλες 26 τοπικές και περιφερειακές αρχές απ' όλη την Ευρώπη σε σύνολο 83 συμμετεχόντων φορέων και οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης από 23 χώρες.

Στο πλαίσιο αυτό, η πρόεδρος του Κογκρέσου Τοπικών και Περιφερειακών Αρχών του Συμβουλίου της Ευρώπης Gudrun Mosler-Törnström, απέστειλε συγχαρητήρια επιστολή προς το Δήμαρχο Γιάννη Μαλανδράκη, με την οποία του εκφράζει τις θερμές της ευχαριστίες για τη συμμετοχή του Δήμου Πλατανιά στην ΕΕΤΔ και τις εξαιρετικές – όπως τις χαρακτηρίζει - δράσεις που οργάνωσε ο Δήμος στο πλαίσιο αυτής κατά το προηγούμενο έτος, οι οποίες και συνεισφέρουν σημαντικά στην ενίσχυση των θεσμών τοπικής δημοκρατίας στην Ευρώπη.

Εικόνα 1: Βράβευση Δ. Πλατανιά για τη συμμετοχή του στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Τοπικής Δημοκρατίας: Ως «Πόλη 12 Αστέρων»



Χρυσό (Gold) Βραβείο στο διαγωνισμό των Best City Awards (2016)

Το Χρυσό (Gold) Βραβείο στο διαγωνισμό των Best City Awards που αφορούσε τις ελληνικές πόλεις που προωθούν την καινοτομία, έλαβε ο Δήμος Πλατανιά ο οποίος διακρίθηκε στην ενότητα «Βιώσιμη Πόλη» (Liveable City) και ειδικότερα στην Κατηγορία «Πολιτισμός» για το έργο «Ανάδειξη του Ορθόδοξου Πολιτιστικού Αποθέματος του Νομού Χανίων».

Σημειώνεται ότι το Χρυσό (Gold) Βραβείο καινοτομίας απονεμήθηκε σε 16 Δήμους συνολικά (μεταξύ των οποίων και ο Πλατανιάς) από τους 325 Δήμους της χώρας, ενώ σε επίπεδο Περιφέρειας Κρήτης, την εν λόγω διάκριση έλαβαν μόλις δύο Δήμοι (Δήμος Πλατανιά και Δήμος Ηρακλείου).

Το έργο «Ανάδειξη του Ορθόδοξου Πολιτιστικού Αποθέματος του Νομού Χανίων» για το οποίο βραβεύθηκε ο Δήμος στον ανωτέρω διαγωνισμό, υλοποιήθηκε από τον Δήμο Πλατανιά, ως δικαιούχο φορέα, σε συνεργασία με την Ορθόδοξη Ακαδημία Κρήτης (OAK) και αφορούσε το σχεδιασμό και τη δημιουργία μιας καινοτόμας Διαδικτυακής Πύλης (www.libraryoac.gr) η οποία προβάλλει και αναδεικνύει με σύγχρονα ψηφιακά εργαλεία τους εκκλησιαστικούς θησαυρούς, τις συλλογές των μοναστηριών και γενικότερα την ορθόδοξη πολιτιστική κληρονομιά του Ν. Χανίων. Στο πλαίσιο του έργου υπήρξε επίσης ψηφιοποίηση και ηλεκτρονική τεκμηρίωση του διαθέσιμου πολιτιστικού αποθέματος και

ανάπτυξη ποικίλων ψηφιακών εφαρμογών και υπηρεσιών για την αποτελεσματική προβολή και ανάδειξη του πολιτιστικού περιεχομένου.

Διπλή Βράβευση Δήμου Πλατανιά στο διαγωνισμό των Best City Awards (2018)

Το Χρυσό Βραβείο (Gold) στο διαγωνισμό των Best City Awards 2018 που αφορούσε τις ελληνικές πόλεις που προωθούν την καινοτομία, έλαβε ο Δήμος Πλατανιά ο οποίος διακρίθηκε στην ενότητα «Βιώσιμη Πόλη» (Liveable City) και ειδικότερα στην Κατηγορία “ΤΠΕ & Διακυβέρνηση” για το έργο του «Συμμετοχικές πλατφόρμες ηλεκτρονικής διαβούλευσης έργων και πολιτικών Δήμου Πλατανιά». Παράλληλα, ο Δήμος Πλατανιά έλαβε το Χάλκινο Βραβείο (Bronze) στην κατηγορία «Έργα ανάπλασης» για το έργο «Βελτίωση οδού-Ανάπλαση πεζοδρομίων σε τουριστικές περιοχές του Δήμου Πλατανιά».

Σημειώνεται ότι το Χρυσό Βραβείο καινοτομίας απονεμήθηκε σε 27 Δήμους συνολικά (μεταξύ των οποίων και ο Πλατανιάς) από τους 325 Δήμους της χώρας, ενώ σε επίπεδο Περιφέρειας Κρήτης, την εν λόγω διάκριση έλαβαν μόλις 4 Δήμοι (Δήμος Πλατανιά, Δήμος Ηρακλείου, Δήμος Ρεθύμνου και Δήμος Χερσονήσου).

Εικόνα 2: Διπλή Βράβευση Δήμου Πλατανιά στο διαγωνισμό των Best City Awards (2018)



Χρυσό βραβείο στην «Ενεργειακή Εξοικονόμηση» των «Best City Awards 2022»

Το Χρυσό βραβείο στην κατηγορία «Ενεργειακή Εξοικονόμηση» στην τελετή των «Best City Awards 2022» απέσπασε ο Δήμος Πλατανιά.

Οπως αναφέρει σε ανακοίνωσή του ο Δήμος «τα τελευταία χρόνια, ο Δήμος Πλατανιά έχει αναπτύξει μια σειρά από δράσεις και πρωτοβουλίες για ενεργειακή αναβάθμιση, εξοικονόμηση ενέργειας και αξιοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (ΑΠΕ).

Στο πλαίσιο αυτό, έχει αντικαταστήσει μεγάλο αριθμό από 'συμβατικά' δημοτικά φωτιστικά σώματα, με λαμπτήρες LED, ενώ έχει εντάξει, μετά από την εκπόνηση των απαραίτητων μελετών και τη λήψη σχετικών εγκρίσεων, το σύνολο των κτιρίων της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης καθώς και Κύρια Δημοτικά κτίρια σε προγράμματα ενεργειακής αναβάθμισης και παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, μέσω φωτοβολταϊκών, χρηματοδοτούμενα από το ΕΣΠΑ.

Το 2021 εκπόνησε σύστημα διαχείρισης ενέργειας, το οποίο πιστοποιήθηκε με ISO 50001:2018, για το οποίο βραβεύτηκε με το Χρυσό Βραβείο στην τελετή απονομής των ετήσιων βραβείων «Best City Awards 2022» από την εταιρία Boussias Communications, στην κατηγορία «Ενεργειακή Εξοικονόμηση», στην οποία πρωτοβουλία ήταν και η μοναδική υποψηφιότητα που κατέθεσε.

Η βράβευση αυτή επιβεβαιώνει τις προσπάθειες που καταβάλλει ο Δήμος Πλατανιά για εξοικονόμηση ενέργειας, ενώ μέσω του εγχειριδίου του ISO 50001:2018 δεσμεύεται για περαιτέρω ενέργειες που θα εξακολουθήσουν να μειώνουν το ενεργειακό του αποτύπωμα.

Εικόνα 3: Χρυσό βραβείο στην «Ενεργειακή Εξοικονόμηση» των «Best City Awards 2022»



2.2.1.2 Στρατηγικός Σχεδιασμός του Δήμου

Το **όραμα** του Δήμου Πλατανιά, σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου (2015 – 2019) αφορά στην ενίσχυση της ταυτότητάς του μέσα από τη δημιουργία μιας ενισχυμένης οργανωτικής δομής, οικονομικά βιώσιμης και λειτουργικά ευέλικτης, έτσι ώστε να αποκτήσει τη θέση που του αναλογεί. Η **στρατηγική** προς την επίτευξη του οράματος του Δήμου περιλαμβάνει:

- η παροχή ποιοτικών υπηρεσιών για την ικανοποίηση των αναγκών των πολιτών που θα αναβαθμίσουν το επίπεδο ζωής μέσα από ένα αποτελεσματικότερο σύστημα οργάνωσης και λειτουργίας και την ορθολογική διαχείριση των διατιθέμενων πόρων και θα ανταποκρίνονται στις νέες ανάγκες που δημιουργούνται και
- η ενίσχυση της τοπικής οικονομίας, της κοινωνικής συνοχής και αλληλεγγύης και της περιβαλλοντικής προστασίας

Όσον αφορά στην εσωτερική ανάπτυξη του Δήμου, στόχος είναι η δημιουργία ενός Δήμου, ο οποίος έχοντας ολοκληρωμένο σύστημα προγραμματισμού, λιτές και συνεκτικές οργανωτικές δομές, ευέλικτες και συνοπτικές διαδικασίες λειτουργίας, εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό και σύγχρονη υλικοτεχνική υποδομή, θα μπορεί με ίδιες δυνάμεις αλλά και σε συνεργασία με άλλους φορείς, να παρέχει αποτελεσματικές υπηρεσίες που ανταποκρίνονται στις ανάγκες ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής του Δήμου και θα είναι ικανός στο να εκπληρώνει την αποστολή του οικονομικότερα με διαφάνεια και με το επίπεδο ποιότητας που προδιαγράφεται από τις προσδοκίες των πολιτών.

Συνοψίζοντας, το όραμα της Δημοτικής Αρχής αποτυπώνεται ως εξής:

«Ο Δήμος Πλατανιά, πόλος ανάπτυξης, αρωγός κοινωνικής συνοχής και κοινωνικής αλληλεγγύης, δίπλα στην καθημερινότητα των πολιτών με λύσεις, «συνέταιρος» της υγιούς επιχειρηματικότητας, φιλικός και ίσος προς όλους». Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου (2015 – 2019), οι **Άξονες προτεραιότητας** του Δήμου είναι οι εξής:

Άξονας 1^{ος}: Κοινωνική πολιτική, Υγεία, Παιδεία, Πολιτισμός και Αθλητισμός

Άξονας 2^{ος}: Περιβάλλον και Ποιότητα ζωής

Άξονας 3^{ος}: Τοπική Οικονομία και Απασχόληση

Άξονας 4^{ος}: Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας και της Οικονομικής Κατάστασης του Δήμου

Εστιάζοντας, στον 2^ο Άξονα Προτεραιότητας: Φυσικό – Ανθρωπογενές Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής, **τα κρίσιμα ζητήματα που αφορούν τις μεταφορές και τη βελτίωση του οδικού συστήματος** συνοψίζονται ως εξής:

- Θέματα χωροταξικού σχεδιασμού, Χρήσεις Γης
- Ανάπτυξη και Επέκταση τεχνικών υποδομών στις τοπικές κοινότητες
- Ανάγκη αποτελεσματικών παρεμβάσεων στην Δημοτική Οδοποιία (διαπλάτυνση – συντήρηση – αντιπλημμυρικά έργα- διαχείριση κυκλοφορίας οδικών και τοπικών αρτηριών και χώρων στάθμευσης - δημιουργία νέων δημοτικών χώρων στάθμευσης κ.λ.π)
- Αναβάθμιση παραλιακής ζώνης και αξιοποίηση των λιμένων Κολυμβαρίου και Πλατανιά
- Ανάγκη βελτίωσης και βιοκλιματικής αναβάθμισης του περιφερειακού οδικού δικτύου τόσο στις τουριστικές όσο και στις αγροτικές περιοχές: των οδών, διαβάσεων, πεζοδρομίων, περιπατητικών διαδρομών, κοινοχρήστων χώρων κ.λ.π.

Η διαπίστωση των κρίσιμων αυτών ζητημάτων υπαγορεύει τους ζητούμενους στόχους προκειμένου να εκπληρώσει καλύτερα την αποστολή του ο Δήμος. Η επίτευξη του στρατηγικού (γενικού) στόχου προϋποθέτει την επίτευξη αυτών των επιμέρους στόχων. Οι στόχοι αποτελούν τα ενδιάμεσα στάδια, τα μέσα και τα εργαλεία επίτευξης του στρατηγικού στόχου.

Τέλος, οι επιμέρους στόχοι που καταγράφονται στο ΕΠ του Δήμου Πλατανιά, για την αντιμετώπιση και σωστή διαχείριση των ζητημάτων της κινητικότητας είναι οι κάτωθι:

- Βελτίωση και επέκταση των βασικών τεχνικών υποδομών στις τοπικές κοινότητες
- Επέκταση και βελτίωση του οδικού δικτύου
- Αντιμετώπιση των προβλημάτων κυκλοφορίας και στάθμευσης
- Ανάπλαση και αξιοποίηση των παραλιακών ζωνών του Δήμου
- Εκπόνηση μελετών

2.2.1.3 Μελέτες και Έργα

Ο Δήμος Πλατανιά τα τελευταία χρόνια εστιάζει στη προσαρμογή του σε ένα περισσότερο βιώσιμο τρόπο διαβίωσης, γεγονός που αποδεικνύεται στις νέες μελέτες που εκπονεί ο Δήμος. Ειδικότερα, οι πρόσφατες μελέτες που αφορούν στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας και έχει εκπονήσει ο Δήμος Πλατανιά απεικονίζονται στον επόμενο Πίνακα:

Πίνακας 1: Έργα σχετικά με την κινητικότητα στον Πλατανιά και ευρύτερη περιοχή

Ονομασία έργου	Σύντομη περιγραφή στόχου/παρέμβασης	Στάδιο (επιλογή από λίστα)	Βασικοί στόχοι/ αναμενόμενα αποτελέσματα/ παραδοτέα	Υπεύθυνος φορέας/εις υλοποίησης	Δημόσιο/Ιδιωτικό/ΣΔΙΤ	Περίοδος υλοποίησης	Πηγή/ές χρηματοδότησης
ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΠΕΟ		Commissioning	Ασφάλεια οχημάτων και η ασφάλεια των πεζών με τις διαβάσεις μετά από υπόδειξη του SUMP-PLUS	Περιφέρεια Κρήτης	Δημόσιο	Μάιος 2021	Περιφέρεια Κρήτης
ΑΔΜΗΕ	Υποβολή αιτήματος ασφαλτόστρωσης δρόμου από Γεφυρα Κερίτη προς Γεράνι - Πύργο Ψηλονέρου (παλιά παλιά εθνική οδός)	Approval/funding	Ασφάλεια οχημάτων και η ασφάλεια των πεζών	ΑΔΜΗΕ	Δημόσιο	Καλοκαίρι 2021	Αντισταθμιστικά Οφέλη ΑΔΜΗΕ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ “ΤΡΙΤΗΣΗΣ”	Δημιουργία πεζοδρομίου και πεζοπορικής διαδρομής στο τμήμα της ΠΕΟ από Μάλεμε μέχρι Κολυμπάρι 6,5χλμ	Execution	Βιώσιμη αναβάθμιση	Περιφέρεια Κρήτης	Δημόσιο		Περιφέρεια Κρήτης
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ “ΤΡΙΤΗΣΗΣ”	Υποβολή πρότασης για απόκτηση ηλεκτροκίνητων οχημάτων και τεχνικού εξοπλισμού	Approval/funding		Δήμος Πλατανιά	Δημόσιο	2022-2023 (Όταν ενταχθεί)	

ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ II Προμήθεια εξοπλισμού, κατασκευή, μεταφορά και τοποθέτηση στεγάστρων για την δημιουργία ή και αναβάθμιση των στάσεων για την εξυπηρέτηση επιβατικού κοινού των δήμων της χώρας.	Για Δήμο Πλατανιά περιλαμβάνει: 25 στέγαστρα σε ισάριθμες στάσεις Υπεραστικού ΚΤΕΛ Χανίων-Ρεθύμνου	Execution	Θα αναβαθμιστούν και θα δημιουργηθούν νέα στέγαστρα για την προστασία των επιβατών- ασφάλεια επιβατών	Δήμος Πλατανιά	Δημόσιο	2021	50.000€ από ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ 63.150€ από ιδίους πόρους Δήμου Πλατανιά
--	---	-----------	---	----------------	---------	------	--

Πρόγραμμα Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.), Στο Πράσινο Ταμείο	Μελέτη δημιουργίας Σ.Φ.Η.Ο. (Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων), του ΥΠΕΚΑ.	Approval/funding	Το υπό εκπόνηση Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) αφορά στη χωροθέτηση δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Η/Ο), κανονικής ή υψηλής ισχύος, και αντίστοιχα θέσεων στάθμευσης Η/Ο, εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Πλατανιά. Ο Δήμος με την πράξη αυτή, υλοποιεί ένα ακόμα βήμα, στην κατεύθυνση ενεργειακής εξοικονόμησης και στην πολιτική εκπομπών λιγότερων ρύπων (CO 2) διοξειδίου του άνθρακα, ως και μέλος του Συμφώνου Δημάρχων από το 2014.	ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ-ΥΠΕΚΑ	Δημόσιο		
---	--	------------------	--	-------------------------	---------	--	--

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΜΕΤΡΗΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	3 Κομβικά σημεία Δήμου Πλατανιά	Operation	Μετρήσεις σε τμήμα της ΠΕΟ που διατρέχει τον οικισμό Πλατανιά μέχρι και το Δημαρχείο. Στόχος να δημιουργηθεί ένα baseline και βάση δεδομένων με συστηματικές μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου, τόσο κατά την χειμερινή, όσο και κατά την καλοκαιρινή περίοδο. Τα δεδομένα θα βοηθήσουν στον καλύτερο σχεδιασμό μέτρων. Οι μετρητές έχουν την δυνατότητα να καταμετρούν τα οχήματα και να τα κατατάσσουν σε 4 κατηγορίες με βάση το μέγεθος τους, ενώ μετρούν επίσης και τις ταχύτητες των οχημάτων. Το αρχικό πλάνο είναι να τοποθετούνται 3 φορές το χρόνο ξεκινώντας άμεσα. Τις συσκευές θα χειρίζονται μέλη του εργαστηρίου του Πολυτεχνείου (SUMP-PLUS team) που έχουν και την ευθύνη συλλογής και επεξεργασίας των δεδομένων.	ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ ΔΗΜΟΣ ΠΛΑΤΑΝΙΑ	Δημόσιο		
---------------------------------------	------------------------------------	-----------	--	---	---------	--	--

Λειτουργία φορτιστή ηλεκτρικών οχημάτων EV-FLEX EU SPEC SHEET	Η προτεινόμενη θέση θα είναι στο Δημαρχείο του Δήμου Πλατανιά σε θέση βόρεια και ανατολικά του κτιρίου στο υφιστάμενο πάρκινγκ που είναι ορατό από την παλαιάς εθνικής οδού (ΠΕΟ) Χανίων – Κισάμου.	Operation	Πιλοτική χρήση	PRIME ENERGY A.E. ΚΡΗΤΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ Α.Ε.ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ ΔΗΜΟΣ ΠΛΑΤΑΝΙΑ	Ιδιωτικό	Καλοκαίρι 2021	
CIVITAS Mobility Match session	Επιλογή Δήμου Πλατανιά από CIVITAS για ενημέρωση τεχνογνωσίας και εργαλείων για βιώσιμη κινητικότητα.	Operation	Ο στόχος των συνεδριών Mobility Match είναι να μας παρουσιάσει πρακτικές γνώσεις και εργαλεία από το CIVITAS Tool Inventory . Ενημέρωση σχετικά με τα εργαλεία που χρειάζονται οι τοπικές αρχές σχεδιασμού όσον αφορά τον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας.	CIVITAS-HORIZON		Καλοκαίρι 2021	
Διαβάσεις Πεζών	Ανανέωση στις υπάρχουσες και νέες διαβάσεις καθ' υπόδειξη	Execution	Ασφάλεια των πεζών	Δήμος Πλατανιά	Δημόσιο	Καλοκαίρι 2021	

Κώνοι κρασπέδου	Τοποθέτηση κώνων - στύλοι κρασπέδου δεξιά και αριστερά στην πλατεία Πλατανιά	Consultation	Στόχος είναι μην επιτρέπεται η στάθμευση (έστω και ολιγόλεπτη) γύρω από το κέντρο του Πλατανιά,	Δήμος Πλατανιά	Δημόσιο	Ιούνιος 2021	
Προμήθεια Νέων Αντιρρυπαντικής Τεχνολογίας Επιβατικών Οχημάτων και Φορτηγών “ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ II”		Operation	Ο Δήμος με την πράξη αυτή, υλοποιεί ένα ακόμα βήμα, στην κατεύθυνση ενεργειακής εξοικονόμησης και στην πολιτική εκπομπών λιγότερων ρύπων (CO 2) διοξειδίου του άνθρακα, ως και μέλος του Συμφώνου Δημάρχων από το 2014.	Δήμος Πλατανιά	Δημόσιο	Μάιος 2021	Φιλοδημος II Ιδίοι Πόροι Δήμου
Εκπαιδευτικό πρόγραμμα πιστοποίησης στην ασφαλή και οικολογική οδήγηση για επαγγελματίες οδηγούς	Το πρόγραμμα στοχεύει στην εκπαίδευση, αξιολόγηση και πιστοποίηση επαγγελματιών οδηγών στην ασφαλή και οικολογική οδήγηση.	Operation		ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ	Δημόσιο	Μάιος 2022	CIVITAS DESTINATION- HORIZON
Μίσθωση Ηλ. Ποδηλάτων- Πρόγραμμα μικροκινητικότητας		Procurement		Υπουργείο Μεταφορών & Περιβάλλοντος	Δημόσιο		Αναπτυξιακό Πρόγραμμα- Υπουργείο Μεταφορών & Περιβάλλοντος

Μελέτη Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας		Approval/funding		ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ-ΥΠΕΚΑ	Δημόσιο		ΥΠΕΚΑ
Μελέτη Ανάπλασης Κοινόχρηστων Χώρων		Initiation		ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ-ΥΠΕΚΑ	Δημόσιο		ΥΠΕΚΑ
Μελέτη Αντιπλημμυρικής Προστασίας Δημ.Κοινότητας Πλατανιά		Approval/funding		Ταμείο Παρακαταθηκών	Δημόσιο		Τ.Ρ.Δ
Υπογειωποίηση καλωδίων με ταυτόχρονη διαπλάτυνση πεζοδρομίων δ.κ Πλατανιά		Consultation		ΑΔΜΗΕ- Δ.ΠΛΑΤΑΝΙΑ	Δημόσιο		ΑΔΜΗΕ
Επιχειρησιακό Σχέδιο για εξασφάλιση κοινοφελών χώρων		Approval/funding		ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ-ΥΠΕΚΑ	Δημόσιο		ΥΠΕΚΑ
Μελέτη πεζοδρόμησης τ.κ Γερανίου		Initiation		Δήμος Πλατανιά	Δημόσιο		Ιδίοι Πόροι Δήμου
Μελέτη διαδρομής σύνδεσης Αγιά-Πλατανιά-Μεσκλά		Consultation		Περιφέρεια Κρήτης- Δ.Πλατανιά	Δημόσιο		Περιφέρεια-Ιδίοι Πόροι Δήμου
ΚΤΕΛ-Διαδρομές Διασύνδεσης -Ενίσχυση Παροχής Δημοτικής Συγκοινωνίας		Consultation		Δήμος Πλατανιά- ΚΤΕΛ	Δημόσιο		Ιδίοι Πόροι Δήμου

Μελέτη για τον έλεγχο, την αποκατάσταση και την ανάδειξη της μεταλλικής γέφυρας στις εκβολές ποταμού Ταυρωνίτη στον Δ.Πλατανιά		Approval/funding		Περιφέρεια Κρήτης- Δ.Πλατανιά	Δημόσιο		Περιφέρεια Κρήτης
--	--	------------------	--	-------------------------------	---------	--	-------------------

2.2 Συγκρότηση ομάδας εργασίας

Η Ομάδα Εργασίας του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Πλατανιά αξιοποιεί τα ερευνητικά αποτελέσματα και τα καινοτόμα εργαλεία/μεθόδους που απορρέουν από τις εργασίες του Ευρωπαϊκού έργου HORIZON 2020 SUMP PLUS προκειμένου να ολοκληρώσει και να εμπλουτίσει το έργο της, με γνώμονα τις προβλέψεις του Ν. 4784/2021 και του Grant Agreement N.814881.

Τα μέλη της Ομάδας Εργασίας σύμφωνα με τις απαιτήσεις που απορρέουν από το αρ. 5 του ν. 4784/2021 και την υπ' αρ. 9184/19.07.2022 απόφαση του Δημάρχου Πλατανιά περί συγκρότησης της ομάδας εργασίας είναι τα εξής:

1. Όλγα Μπερτσουλάκη, Προϊσταμένη Αυτοτελές Τμ. Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Πλατανιά
2. Ειρήνη Κουκουλά, Προϊσταμένη Τμ. Περιβάλλοντος, Πρασίνου και Πολιτικής Προστασίας
3. Ζωή Πριναράκη, Προϊσταμένη του Τμ. Ηλεκτρομηχανολογικών Έργων, Συγκοινωνιών, Άρδευσης- Ομβρίων Δήμου Πλατανιά
4. Μάρκος Μαλανδράκης, Ειδικός Συνεργάτης Δημάρχου Δήμου Πλατανιά
5. Κατερίνα Λίτου, Επιστημονικός Συνεργάτης Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων HORIZON, Δήμου Πλατανιά

Στην ομάδα εργασίας θα συμπράξει ενεργά η τεχνική ομάδα SUMP PLUS του Πολυτεχνείου Κρήτης, προκειμένου να μεταφέρει την τεχνογνωσία του εταιρικού σχήματος και να συμβάλει στην αξιοποίηση των εργαλείων και αποτελεσμάτων του έργου CIVITAS SUMP PLUS και στην σύνδεση με τους συμβατικούς στόχους του. Η ομάδα εργασίας SUMP PLUS όπως ορίζεται και εγκρίνεται στην υπ' αρ. 9184/19.07.2022 απόφαση του Δημάρχου Πλατανιά περί συγκρότησης της ομάδας εργασίας απαρτίζεται από:

- α. Τον Καθηγητή Θεοχάρη Τσούτσο, Δ/ντή Εργαστηρίου Ανανεώσιμων και Βιώσιμων Ενεργειακών Συστημάτων της Σχολής Χημικών Μηχανικών και Μηχανικών Περιβάλλοντος
- β. Την Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Δέσποινα Διμέλλη, Δ/ντρια Εργαστηρίου Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών,
- γ. την Σταυρούλα Τουρνάκη, Επιστημονικό Συνεργάτη, Δ/ντρια Ομάδας Ευρωπαϊκών Έργων του Εργαστηρίου Ανανεώσιμων και Βιώσιμων Ενεργειακών Συστημάτων της Σχολής Χημικών Μηχανικών και Μηχανικών Περιβάλλοντος

- δ. την Μαρία Φράγκου, Επιστημονικό Συνεργάτη του Εργαστηρίου Ανανεώσιμων και Βιώσιμων Ενεργειακών Συστημάτων της Σχολής Χημικών Μηχανικών και Μηχανικών Περιβάλλοντος

2.3 Σύσταση δικτύου φορέων & εξασφάλιση πολιτικής και θεσμικής κυριότητας

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί ένα στρατηγικό σχέδιο που δημιουργήθηκε για να ικανοποιεί τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και τα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Βασίζεται σε υπάρχουσες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει δεόντως υπόψη τις αρχές της ενσωμάτωσης, της συμμετοχής και της αξιολόγησης. Ο Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας εστιάζει στους ανθρώπους, στοχεύει στην προσβασιμότητα και ποιότητα ζωής, συμπεριλαμβανομένης της κοινωνικής ισότητας, της ποιότητας της υγείας και του περιβάλλοντος και της οικονομικής βιωσιμότητας, περιλαμβάνει ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης και στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα με συνδυασμό υποδομών, αγορών, ρυθμίσεων, ενημέρωσης και προώθησης. Οδηγεί σε βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο σχέδιο υλοποίησης που εξυπηρετεί το μακροπρόθεσμο όραμα και τη στρατηγική, καλύπτει μια λειτουργική αστική περιοχή και βασίζεται στις ροές μετακίνησης. Ο σχεδιασμός εμπλέκει διεπιστημονικές ομάδες σχεδιασμού με τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών και εφαρμόζει συστηματική αξιολόγηση των επιπτώσεων (ELTIS, 2019).

Οι υπογράφωντες του Σύμφωνου Συμμετοχής για τη σύσταση του δικτύου φορέων είναι εκπρόσωποι φορέων, θεσμικοί κάθε βαθμίδας και μη – θεσμικοί, που είναι σχετικοί με τις μετακινήσεις πολιτών και επισκεπτών και με τις μεταφορές προϊόντων στον Δήμο Πλατανιά. Το Δίκτυο Φορέων του Δήμου Πλατανιά συστάθηκε με τους εξής όρους και προϋποθέσεις:

1. Συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα, συλλογικά και συνεργατικά για τα επόμενα χρόνια και σε συνεχή διαβούλευση με τους πολίτες και τους κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους του δήμου μας, ώστε οι μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξασφαλίζουν και ικανοποιούν παράλληλα και ισόρροπα τους παρακάτω τρεις βασικούς άξονες – στόχους της Βιώσιμης Ανάπτυξης και Αειφορίας, πάντα σε συνδυασμό με το διαμορφούμενο αστικό χώρο και τις ανάγκες και προοπτικές βιωσιμότητάς του:
 - Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής
 - Εφαρμογή της βέλτιστης περιβαλλοντικά λύσης
 - Εφαρμογή της βέλτιστης οικονομικά λύσης - πρότασης
2. Τον συντονισμό των δράσεων μας αναλαμβάνει ο Δήμος Πλατανιά μέσω του Δημάρχου κ. Ιωάννη Μαλανδράκη σε συνεργασία με την Ειδική Συνεργάτιδα

Δήμου Πλατανιά, κα. Αικατερίνη Λίτου

3. Κάθε ένας από τους φορείς ορίζει εκπρόσωπο και συμφωνεί να συμμετέχει στις συναντήσεις του Δικτύου Φορέων και να παρέχει απρόσκοπτα τα απαραίτητα στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ.
4. Ο Δήμος Πλατανιά μπορεί κατά την διάρκεια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, να ζητήσει συνεργασία από επιπλέον εξωτερικούς φορείς και ιδρύματα με τους οποίους συνεργάζεται για ανάλογα θέματα και διαθέτουν την απαραίτητη τεχνογνωσία ώστε να ενισχύσει το Δίκτυο Φορέων. Περαιτέρω, μπορεί να ζητήσει τη συμβολή και γνώμη των κατά νόμο αρμοδίων υπηρεσιών.

Ειδικότερα ο σχεδιασμός στον οποίο δεσμεύεται το Δίκτυο Φορέων, αποβλέπει σε μετακινήσεις που θα:

- Είναι φιλικές στους χρήστες κάθε είδους, εξασφαλίζοντας ισότιμη και απρόσκοπτη προσπέλαση και προσβασιμότητα για όλους και για διαδοχικές γενεές.
- Συμβάλλουν με τον βέλτιστο τρόπο στην εύρυθμη και ισορροπημένη ανάπτυξη και βιωσιμότητα της περιοχής του Δήμου Πλατανιά, τονώνουν την ελκυστικότητά της και αναβαθμίζουν την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.
- Οδηγούν στον περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, των αερίων του θερμοκηπίου και κάθε είδους ρύπων και αποβλήτων, θα προωθούν την χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας πηγές και θα ελαχιστοποιούν τις επιπτώσεις στις χρήσεις γης και στα επίπεδα θορύβου
- Ενισχύουν την κοινωνική συνοχή και την αστική ασφάλεια, συμβάλλοντας στην κοινωνική δικαιοσύνη, στον περιορισμό των παραβατικών συμπεριφορών και των ατυχημάτων και στην προστασία της καλής υγείας των πολιτών.
- Συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη, τονώνουν την ανταγωνιστικότητα και ενισχύουν την επιχειρηματικότητα εξασφαλίζοντας την βέλτιστη πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες
- Βελτιστοποιούν την σχέση κόστους – οφέλους των διαφόρων δικτύων.
- Είναι προσιτές, και στηρίζουν ένα ολοκληρωμένο σύστημα τιμολόγησης της δημόσιας συγκοινωνίας και στάθμευσης, λειτουργώντας δίκαια και αποδοτικά.
- Προωθούν μορφές ήπιας κυκλοφορίας, λύσεις «βιώσιμης διαχείρισης της κινητικότητας» και συλλογικής χρήσης των μεταφορικών μέσων.
- Αξιοποιούν κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό τους κοινόχρηστους χώρους προς όφελος της ποιότητας ζωής των πολιτών.
- Ενισχύουν την ανθεκτικότητα των υποδομών και υπηρεσιών του Δήμου για την ομαλή διαχείριση κρίσεων.

Τέλος, το Δίκτυο Φορέων αποτελείται από του εξής φορείς:

1. Δήμος Πλατανιά
2. Πολυτεχνείο Κρήτης
3. Περιφέρεια Κρήτης
4. Δήμος Κισσάμου
5. Δήμος Χανίων
6. Ελληνική Αστυνομία
7. Οργανισμός Ανάπτυξης Κρήτης Α.Ε.
8. Ορθόδοξη Ακαδημία Κρήτης
9. ΚΤΕΛ Χανίων - Ρεθύμνου
10. Ένωση Ξενοδόχων Ν. Χανίων
11. Εμπορικό Επιμελητήριο Χανίων
12. Σύλλογος Καταστηματαρχών Πλατανιά ΙΑΡΔΑΝΟΣ
13. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος-Τμήμα Δυτικής Κρήτης
14. Φορέας Διαχείρισης Εθνικού Δρυμού Σαμαριάς
15. Ένωση Τουριστικών Καταλυμάτων Νομού Χανίων
16. Σύλλογος Ιδιοκτητών Τουριστικών Καταλυμάτων Κύδων
17. Σωματείο ΑμεΑ Νομού Χανίων
18. Σωματείο ΕΔΧ Ταξί Ν. Χανίων
19. Σύλλογος Ιδιοκτητών Τουριστικών Λεωφορείων
20. Σύλλογος Ενοικιαζόμενων Αυτοκινήτων Ν. Χανίων
21. Σύλλογος Πρόληψης Τροχαίων Ατυχημάτων Κρήτης
22. Σύλλογος πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων «Άγιος Χριστόφορος»

Εικόνα 4: Σύμφωνο Συμμετοχής – Υπογραφή Δημάρχου

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ ΔΗΜΟΣ ΠΛΑΤΑΝΙΑ Γεράνι 22/07/2022 Αρ. Πρωτ.: 9399 Τμήμα Οργάνωσης, Προγραμματισμού & Πληροφορικής Μπερτσουλίκη Όλγα Λίτου Αικατερίνη Τηλ. 28213 40043 E-mail: klitou@platanias.gr litouka@yahoo.gr Γεράνι, 73014 Πλατανιάς ΑΡΧΙΚΟ ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΣΒΑΚ Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που δημιουργήθηκε για να ικανοποιεί τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και τα περιγράμμά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Βασίζεται σε υπάρχουσες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει δεόντως υπόψη τις αρχές της ενσωμάτωσης, της συμμετοχής και της αξιολόγησης. Ο Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας εστιάζει στους ανθρώπους, στοχεύει στην προσιτότητα και ποιότητα ζωής, συμπεριλαμβανομένης της κοινωνικής ισότητας, της ποιότητας της υγείας και του περιβάλλοντος και της οικονομικής βιωσιμότητας, περιλαμβάνει ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης και στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα με συνδυασμό υποδομών, αγορών, ρυθμίσεων, ενημέρωσης και προώθησης. Οδηγεί σε βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο σχέδιο υλοποίησης που εξυπηρετεί το μακροπρόθεσμο όραμα και τη στρατηγική, καλύπτει μια λειτουργική αστική περιοχή και βασίζεται στις ροές μετακίνησης. Ο σχεδιασμός εμπλέκει διεπιστημονικές ομάδες σχεδιασμού με τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών και εφαρμόζει συστηματική αξιολόγηση των επιπτώσεων. Κείμενο Αρχικής Συμφωνίας Συμμετοχής Οι υπογράφοντες το παρόν Σύμφωνο εκπρόσωποι φορέων, θεσμικοί κάθε βαθμίδας και μη – θεσμικοί, που είναι σχετικοί με τις μετακινήσεις πολιτών και επισκεπτών και με τις μεταφορές προϋπάρχουν στον Δήμο Πλατανιά, συμφωνούμε στα παρακάτω: 1. Συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα, συλλογικά και συνεργατικά για τα επόμενα χρόνια και σε συνεχή διαβούλευση με τους πολίτες και τους κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους του δήμου μας, ώστε οι μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξασφαλίζουν και ικανοποιούν παράλληλα και ισορροπία τους παρακάτω τρεις βασικούς άξονες – στόχους της Βιώσιμης Ανάπτυξης και	Αειφορίας, πάντα σε συνδυασμό με το διαμορφούμενο αστικό χώρο και τις ανάγκες και προοπτικές βιωσιμότητάς του: • Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής • Εφαρμογή της βέλτιστης περιβαλλοντικά λύσης • Εφαρμογή της βέλτιστης οικονομικά λύσης - πρότασης 2. Τον συντονισμό των δράσεών μας αναλαμβάνει ο Δήμος Πλατανιά μέσω του Δημάρχου κ. Ιωάννη Μαλανδράκη σε συνεργασία με την Ειδική Συνεργάτιδα Δήμου Πλατανιά, κα. Αικατερίνη Λίτου 3. Κάθε ένας από τους φορείς ορίζει εκπρόσωπο και συμφωνεί να συμφωνεί στις συναντήσεις του Δικτύου Φορέων και να παρέχει απρόσκοπτα τα απαραίτητα στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ. 4. Ο Δήμος Πλατανιά μπορεί κατά την διάρκεια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, να ζητήσει συνεργασία από επιπλέον εξωτερικούς φορείς και ιδρύματα με τους οποίους συνεργάζεται για ανάλογα θέματα και διαθέτουν την απαραίτητη τεχνογνωσία ώστε να ενισχύσει το Δίκτυο Φορέων. Περαιτέρω, μπορεί να ζητήσει τη συμβολή και γνώμη των κατά νόμο αρμοδίων υπηρεσιών. Ειδικότερα ο σχεδιασμός στον οποίο δεσμευόμαστε, αποβλέπει σε μετακινήσεις που θα: • Είναι φιλικές στους χρήστες κάθε είδους, εξασφαλίζοντας ισότητα και απρόσκοπτη προσέλαση και προσβασιμότητα για όλους και για διαδοχικές γενιές. • Συμβάλλουν με τον βέλτιστο τρόπο στην εύρυθμη και ισορροπημένη ανάπτυξη και βιωσιμότητα της περιοχής του Δήμου Πλατανιά, τονώνουν την ελκυστικότητά της και αναβαθμίζουν την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος. • Οδηγούν στον περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, των αερίων του θερμοκηπίου και κάθε είδους ρύπων και αποβλήτων, θα προωθούν την χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας πηγές και θα ελαχιστοποιούν τις επιπτώσεις στις χρήσεις γης και στα επίπεδα θορύβου • Ενισχύουν την κοινωνική συνοχή και την αστική ασφάλεια, συμβάλλοντας στην κοινωνική δικαιοσύνη, στον περιορισμό των παραβατικών συμπεριφορών και των ατυχημάτων και στην προστασία της καλής υγείας των πολιτών. • Συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη, τονώνουν την ανταγωνιστικότητα και ενισχύουν την επιχειρηματικότητα εξασφαλίζοντας την βέλτιστη πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες. • Βελτιστοποιούν την σχέση κόστους – οφέλους των διαφόρων δικτύων. • Είναι προσιτές, και στηρίζουν ένα ολοκληρωμένο σύστημα τιμολόγησης της δημόσιας συγκοινωνίας και στάθμευσης, λειτουργώντας δίκαια και αποδοτικά. • Προωθούν μορφές ήπιας κυκλοφορίας, λύσεις «βιώσιμης διαχείρισης της κινητικότητας» και συλλογικής χρήσης των μεταφορικών μέσων. • Αξιοποιούν κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό τους κοινόχρηστους χώρους προς όφελος της ποιότητας ζωής των πολιτών. • Ενισχύουν την ανθεκτικότητα των υποδομών και υπηρεσιών του Δήμου για την ομαλή διαχείριση κρίσεων. <td data-bbox="1456 338 2110 1267"> Ο νόμιμος εκπρόσωπος του Φορέα (επωνυμία φορέα) (ονοματεπώνυμο, υπογραφή & σφραγίδα) </td>	Ο νόμιμος εκπρόσωπος του Φορέα (επωνυμία φορέα) (ονοματεπώνυμο, υπογραφή & σφραγίδα)
---	---	---

Εικόνα 5: Σύμφωνο Συμμετοχής – Υπογραφή Νόμιμου Εκπροσώπου ΑμεΑ



Εικόνα 6: Σύμφωνο Συμμετοχής – Υπογραφή Νόμιμου Εκπροσώπου Δήμου Κισάμου



Εικόνα 7: Σύμφωνο Συμμετοχής – Υπογραφή Νόμιμου Εκπροσώπου ΚΤΕΛ Χανίων – Ρεθύμνου

Ο νόμιμος εκπρόσωπος του Φορέα
...ΚΤΕΛ ΧΑΝΙΩΝ-ΡΕΘΥΜΝΟΥ Α.Ε.
(επωνυμία φορέα)
...ΚΑΥΚΑΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ...
(ονοματεπώνυμο, υπογραφή & σφραγίδα)



Εικόνα 8: Σύμφωνο Συμμετοχής – Υπογραφή Νόμιμου Εκπροσώπου Ορθόδοξος Ακαδημία Κρήτης

Ο νόμιμος εκπρόσωπος του Φορέα
Ορθόδοξος Ακαδημία Κρήτης
(επωνυμία φορέα)
...Ιωάννης...
(ονοματεπώνυμο, υπογραφή & σφραγίδα)

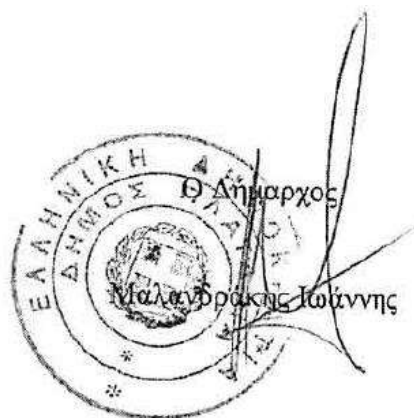


Εικόνα 9: Σύμφωνο Συμμετοχής – Υπογραφή Νόμιμου Εκπροσώπου Σύλλογος Τροχαίων Ατυχημάτων

Ο νόμιμος εκπρόσωπος του Φορέα

(επωνυμία φορέα)

(ονοματεπώνυμο, υπογραφή & σφραγίδα)



Εικόνα 10: Σύμφωνο Συμμετοχής – Υπογραφή Νόμιμου Εκπροσώπου ΤΕΕ/ ΤΔΚ

Ο νόμιμος εκπρόσωπος του Φορέα

(επωνυμία φορέα)

(ονοματεπώνυμο, υπογραφή & σφραγίδα)



Εικόνα 11: Σύμφωνο Συμμετοχής – Υπογραφή Νόμιμου Εκπροσώπου Οργανισμού Ανάπτυξης Κρήτης Ο.Α.Κ. Α.Ε.



Εικόνα 12: Σύμφωνο Συμμετοχής – Υπογραφή Νόμιμου Εκπροσώπου Ένωση Ξενοδόχων Χανίων



Εικόνα 13: Σύμφωνο Συμμετοχής - Υπογραφή Νόμιμου Εκπροσώπου Δήμου Χανίων



2.4 Δημιουργία ιστοσελίδας

Στα πλαίσια της δημοσιοποίησης και της παρακολούθησης των σταδίων εκπόνησης του ΣΒΑΚ, δημιουργήθηκε η επίσημη ιστοσελίδα του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Πλατανιά <https://svakplatania.gr/>.

Εικόνα 14: Επίσημη ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Πλατανιά



Τι είναι το ΣΒΑΚ

Το ΣΒΑΚ είναι ένα ολοκληρωμένο Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της μετακίνησης ανθρώπων και αγαθών σε μια περιοχή και εκπονείται με τη συνεργασία της τοπικής αυτοδιοίκησης, εξειδικευμένων επιστημόνων, αλλά και των ίδιων των κατοίκων και των επαγγελματιών της περιοχής.

Τι είναι ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα της Αστικής Κινητικότητας (ELTIS, n.d.), ένα ΣΒΑΚ παρουσιάζει, ή συνδέεται με μια υπάρχουσα, μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη μιας αστικής περιοχής και ειδικότερα της υποδομής και των υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας. Περιλαμβάνει, επίσης, ένα σχέδιο βραχυπρόθεσμης υλοποίησης της στρατηγικής, προσδιορίζοντας τον χρονικό ορίζοντα υλοποίησης, κατανέμοντας σαφώς αρμοδιότητες και επισημαίνοντας τους απαιτούμενους χρηματοοικονομικούς πόρους.

Το Σχέδιο θα πρέπει να βασίζεται σε μια προσεκτική αξιολόγηση της τρέχουσας και της μελλοντικής απόδοσης του συστήματος αστικών μεταφορών, εξετάζοντας την υφιστάμενη κατάσταση, διαμορφώνοντας ένα επίπεδο αναφοράς έναντι του οποίου μπορεί να μετρηθεί η μελλοντική πρόοδος και καθορίζοντας στόχους απόδοσης και σχετικούς 'ευφυείς-SMART' στόχους για την καθοδήγηση της υλοποίησης του σχεδίου (ELTIS, n.d.).

Πηγή: [Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Πλατανιά](#)

▼ περισσότερα

2.5 Συλλογή & αξιολόγηση σχετικών εγγράφων/ μελετών σε εθνικό, περιφερειακό & τοπικό επίπεδο

2.5.1 Ευρωπαϊκό και Διεθνές Επίπεδο

1. Πράσινη βίβλος για την αστική κινητικότητα – Green paper on Urban Mobility (2007)

Η Πράσινη Βίβλος έχει σκοπό να ανοίξει το διάλογο για την προβληματική των αστικών ιδίως συγκοινωνιών και να αναδείξει λύσεις που θα μπορούν να εφαρμοστούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Στις αστικές περιοχές συγκεντρώνεται το 60% του ευρωπαϊκού πληθυσμού και παράγεται περίπου το 85% του ακαθάριστου εσωτερικού προϊόντος (ΑΕΠ). Τα προβλήματα στις εν λόγω περιοχές είναι πολυάριθμα, όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση και οι περιβαλλοντικές οχλήσεις, και κοστίζουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 1% του ΑΕΠ της. Ενόψει αυτών των προβλημάτων, η ΕΕ πρέπει να μπορεί να παίζει ρόλο προωθώντας το διάλογο, τη συνεργασία και τον συντονισμό μεταξύ των φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης. Για το σκοπό αυτό, η Πράσινη Βίβλος προσδιορίζει πέντε προκλήσεις:

1. Βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής στις πόλεις

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση αποτελεί ένα από τα κύρια αστικά προβλήματα. Έχει πολλαπλές επιπτώσεις: οικονομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές. Η Πράσινη Βίβλος κάνει λόγο για μια σειρά πιθανών δράσεων:

- να καταστούν ελκυστικά και ασφαλή τα μέσα μεταφοράς που μπορούν να αντικαταστήσουν το ιδιωτικό αυτοκίνητο·
- ενθάρρυνση της συντροπικότητας
- προώθηση του βαδίσματος και της ποδηλασίας, και ανάπτυξη υποδομών για τα εν λόγω μέσα μετακίνησης
- βελτιστοποίηση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου χάρη στη συλλογική του χρήση και στην «εικονική κινητικότητα» (τηλεργασία, τηλεαγορά, κ.λπ.)
- εφαρμογή κατάλληλης πολιτικής στάθμευσης για τη μείωση της κυκλοφορίας
- ενθάρρυνση της αδιάλειπτης σύνδεσης με τις δημόσιες συγκοινωνίες
- βελτιστοποίηση των υπαρχουσών υποδομών
- καθιέρωση συστημάτων αστικών διοδίων, όπως στο Λονδίνο και στη Στοκχόλμη

- ενθάρρυνση της εισαγωγής ευφύων συστημάτων μεταφορών (ITS) που επιτρέπουν τον καλύτερο προγραμματισμό των μετακινήσεων
- ενθάρρυνση της χρήσης καθαρότερων και μικρότερων οχημάτων για τη διανομή εμπορευμάτων στην πόλη
- καλύτερη ενσωμάτωση της διανομής εμπορευμάτων σε αστικό περιβάλλον εντός του τοπικού πολιτικού και θεσμικού πλαισίου

2. Μείωση της ρύπανσης

Εάν η τεχνολογική πρόοδος επιτρέπει την παραγωγή λιγότερο ρυπογόνων οχημάτων, οι αστικές περιοχές παραμένουν κύρια πηγή – και μάλιστα αύξουσα–εκπομπών CO₂. Οι εκπομπές ρύπων μειώθηκαν, κυρίως χάρη στην προοδευτική εφαρμογή των ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών (πρότυπα εκπομπών Euro). Υπάρχει επίσης ένα νομοθετικό πλαίσιο για τη χρήση των βιοκαυσίμων. Ωστόσο, η κατάσταση του περιβάλλοντος δεν είναι ικανοποιητική.

Η Επιτροπή προτείνει τα εξής:

- στήριξη της έρευνας και της τεχνολογικής ανάπτυξης οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα (βιοκαύσιμα, υδρογόνο και στοιχεία καυσίμου)
- ενθάρρυνση της μαζικής διάθεσης στο εμπόριο νέων τεχνολογιών χάρη σε οικονομικά κίνητρα
- ενθάρρυνση της ανταλλαγής ορθών πρακτικών στον τομέα των αστικών συγκοινωνιών μεταξύ κρατών μελών
- ενθάρρυνση μιας πολιτικής δημοσίων συμβάσεων που σέβεται το περιβάλλον
- εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους που συνδέεται με την κατανάλωση ενέργειας και τη ρύπανση καθ' όλη τη διάρκεια ζωής ενός οχήματος, αρχής γενομένης από τη διάθεσή του στο εμπόριο
- ενθάρρυνση της «οικολογικής οδήγησης» για την εξοικονόμηση καυσίμου μέσω της εκπαίδευσης που παρέχεται από τις σχολές οδήγησης· ενθάρρυνση της χρήσης συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας (τα οποία θα βελτιωθούν κυρίως χάρη στο πρόγραμμα Galileo)· στήριξη της ανάπτυξης πιο «έξυπνων» αυτοκινήτων
- επιβολή, σε ορισμένες περιπτώσεις, περιορισμών κυκλοφορίας

3. Έξυπνες αστικές συγκοινωνίες

Το πρόγραμμα Galileo θα επιτρέψει την ανάπτυξη πολυάριθμων εφαρμογών των ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS). Οι τελευταίες υπάρχουν ήδη, αλλά δεν έχουν αξιοποιηθεί επαρκώς. Η Επιτροπή προτείνει:

- την προσφυγή σε έξυπνα συστήματα διοδίων
- τη δυναμική διαχείριση των υφιστάμενων υποδομών, χάρη στην καλύτερη πληροφόρηση
- τη μαζική διάδοση των ορθών πρακτικών στον τομέα των ITS

➤ Καλύτερη πρόσβαση για τα άτομα με κινητικές δυσκολίες

Τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ανάπηρα ή ηλικιωμένα, υπενθυμίζουν την ανάγκη εύκολης πρόσβασης στις υποδομές των αστικών συγκοινωνιών. Τα συμμετέχοντα μέρη στην Πράσινη Βίβλο εκτίμησαν επίσης ότι η συντροπικότητα χρήζει περαιτέρω προσοχής και ότι οι ολοκληρωμένες λύσεις θα πρέπει να τύχουν μεγαλύτερης στήριξης.

Τα μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα χαρακτηρίζονται από την τάση ανάπτυξης των προαστίων και εξάπλωσης των κατοικιών. Εάν δεν δρομολογηθεί η κατασκευή δικτύου μεταφορών, ορισμένες περιοχές κινδυνεύουν με κοινωνική απομόνωση. Η Επιτροπή προτείνει τα ακόλουθα πεδία προβληματισμού:

- βελτίωση των μέσων μαζικής μεταφοράς
- συντονισμός των αστικών και περιαστικών συγκοινωνιών με τον χωροταξικό σχεδιασμό
- καλύτερη ενσωμάτωση της μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στον αστικό σχεδιασμό

4. Ασφάλεια και προστασία

Το 2005, 41.600 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους στους δρόμους της ΕΕ. Τα δύο τρίτα των δυστυχημάτων και το ένα τρίτο των θανάτων συνέβησαν σε αστική περιοχή. Τα θύματα είναι συχνότερα ευάλωτα άτομα, ποδηλάτες ή πεζοί. Εξάλλου, το πρόβλημα της ασφάλειας στις δημόσιες συγκοινωνίες αποθαρρύνει αρκετά συχνά τους πολίτες από τη χρήση ορισμένων τρόπων μεταφοράς. Μεταξύ των πιθανών επιλογών η Επιτροπή προτείνει τις ακόλουθες:

- βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων χάρη στις νέες τεχνολογίες
- βελτίωση της ποιότητας των υποδομών, ιδίως για τους πεζούς και τους ποδηλάτες

- ενθάρρυνση των πολιτών να έχουν μεγαλύτερη επίγνωση της συμπεριφοράς τους σε σχέση με την οδική ασφάλεια.

5. Προς μια νέα παιδεία αστικής κινητικότητας

Η Πράσινη Βίβλος υπογραμμίζει επίσης την ανάγκη ανάδειξης μιας παιδείας αστικής κινητικότητας μέσω της εκπαίδευσης, της κατάρτισης και της ευαισθητοποίησης. Η ΕΕ θα μπορούσε να αναλάβει πρωτοβουλία για δραστηριότητες κατάρτισης και συζήτησης, όπως παραδείγματος χάριν:

- διοργάνωση μιας ευρωπαϊκής εκστρατείας ευαισθητοποίησης του κοινού στην αστική κινητικότητα
- ενίσχυση της εναρμόνισης των στατιστικών των διαφορετικών κρατών μελών και θέσπιση κοινών ορισμών
- δημιουργία ενός παρατηρητηρίου με σκοπό τη συλλογή, την εναρμόνιση και την αξιοποίηση των δεδομένων που είναι αναγκαία στους υπευθύνους χάραξης πολιτικής και στο ευρύ κοινό, το οποίο θα έχει επίσης σκοπό την προώθηση της ανταλλαγής ορθών πρακτικών

Για τη χρηματοδότηση των προτεινόμενων μέτρων, η Πράσινη Βίβλος προτείνει διάφορους τρόπους:

- χρήση των υφιστάμενων χρηματοδοτικών μέσων, όπως τα διαρθρωτικά ταμεία και το Ταμείο Συνοχής, με πιο συνεκτικό τρόπο για την ανάπτυξη ολοκληρωμένων και βιώσιμων αστικών συγκοινωνιών
- καθιέρωση μηχανισμών βασιζόμενων στην αγορά, όπως το σύστημα εμπορίας των δικαιωμάτων εκπομπής
- συνεισφορά του χρήστη, του ιδιωτικού τομέα, των συμπράξεων δημοσίου-ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση των μαζικών αστικών και περιαστικών συγκοινωνιών

2. Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα – Action plan on Urban Mobility (2009)

Σύμφωνα με το Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα (2009), δίνονται οι εξής κατευθύνσεις για τη βελτίωση του τομέα της κινητικότητας:

A. Επιτάχυνση της ευρωπαϊκής έρευνας και καινοτομίας στον τομέα της αστικής κινητικότητας.

1. Άμεση υλοποίηση προγράμματος βελτίωσης των στατιστικών και των βάσεων δεδομένων σχετικά με την αστική κινητικότητα στο πλαίσιο της Eurostat, προκειμένου, ειδικότερα, να συμπεριλαμβάνουν:

- ο δεδομένα σχετικά με την κυκλοφορία, περιλαμβανομένων των ήπιων μέσων μεταφοράς (ποδηλασία, πεζοπορία κ.λπ.),
 - ο στατιστικά στοιχεία σχετικά με τη ρύπανση του ατμοσφαιρικού αέρα και την ηχορρύπανση, τα ατυχήματα, την βκυκλοφοριακή συμφόρηση και τα μποτιλιαρίσματα,
 - ο στατιστικά στοιχεία καθώς και ποσοτικούς και ποιοτικούς δείκτες σχετικά με τις μεταφορές και την προσφορά υπηρεσιών τους
2. Άμεση έναρξη λειτουργίας ευρωπαϊκής διαδικτυακής πύλης και ευρωπαϊκού διαδικτυακού φόρουμ σχετικά με την αστική κινητικότητα, με σκοπό τη διευκόλυνση της ανταλλαγής και της διάδοσης πληροφοριών, ορθών πρακτικών και καινοτόμων εμπειριών, ιδίως όσον αφορά τις ήπιες μορφές μετακίνησης·
3. Θέσπιση ετήσιου ευρωπαϊκού βραβείου, που να εντάσσει τα βραβεία CIVITAS στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής εβδομάδας κινητικότητας, έτσι ώστε να αναδεικνύονται οι αξιόλογες και αξιομίμητες πρωτοβουλίες ή προγράμματα αστικών μεταφορών·
4. Ανάπτυξη νέας γενιάς των προγραμμάτων CIVITAS (CIVITAS III), γύρω από προσκλήσεις υποβολής προτάσεων έργων που να περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:
- ο βοηθητικές υπηρεσίες που συνδέονται με τις διατροφικές μεταφορές (τιμολόγηση κλπ.),
 - ο προγράμματα εργονομίας (άνεσης) των αστικών μεταφορών,
 - ο καινοτομίες όσον αφορά την ευχέρεια πρόσβασης σε διατροφικές μεταφορές, ιδίως για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα,
 - ο προγράμματα ολοκληρωμένης πληροφόρησης των χρηστών σχετικά με το δίκτυο αστικών μεταφορών, έτσι ώστε να είναι σε θέση να βελτιστοποιούν τις μετακινήσεις τους και να τις προσαρμόζουν στις ιδιαιτερότητες του δικτύου·
5. Ενίσχυση της έρευνας και ανάπτυξης ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS) και τη βελτίωση του συντονισμού της με τις ανάγκες και τους στόχους των κατοίκων των πόλεων και των τοπικών αρχών, καθώς και την εστίασή της στις εξής πτυχές:
- ο στα συστήματα ολοκληρωμένης διαχείρισης πληροφοριών και διαχείρισης κυκλοφορίας,
 - ο στη μείωση των οχλήσεων και των ατυχημάτων,
 - ο στη χρήση νέων, διαλειτουργικών τεχνολογιών πληροφορίας και επικοινωνίας, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται οι δορυφορικές τεχνολογίες και η τεχνολογία NFC (1), μέσω της χρήσης του παγκοσμίου συστήματος κινητών επικοινωνιών (GSM), για την ενημέρωση των χρηστών και την έκδοση ενιαίων εισιτηρίων,
 - ο στην ασφάλεια και την προστασία των δημοσίων μεταφορών·
 - ο στην ανάπτυξη νέας γενιάς αστικών οχημάτων

- ο σε καινοτόμες λύσεις για αποτελεσματικές εμπορευματικές μεταφορές, ιδίως για την λιανική διανομή στο κέντρο των πόλεων

B. Ενθάρρυνση της βελτιστοποίησης των διαφόρων μέσων μεταφοράς μέσω της βελτίωσης του αστικού προγραμματισμού

1. Προώθηση της αρχής της ολοκληρωμένης προσέγγισης στο πλαίσιο εταιρικής διακυβέρνησης που θα συνενώνει τους αστικούς, περιαστικούς, εθνικούς και ευρωπαϊκούς φορείς και που θα λαμβάνει υπόψη κάθε πτυχή που συνδέεται με τη μεταφορά: κοινωνική ένταξη, θόρυβος, ασφάλεια, ανταγωνιστικότητα, περιβάλλον κλπ.· επαναλαμβάνει το αίτημά του για υποχρεωτική εφαρμογή της ολοκληρωμένης προσέγγισης στον προγραμματισμό και την επιλογή των σχεδίων στο πλαίσιο των διαρθρωτικών ταμείων·
2. Υλοποίηση και τη χρήση βιώσιμων ολοκληρωμένων σχεδίων αστικών μετακινήσεων στα αστικά κέντρα

3. 2010 – Στρατηγική «Ευρώπη 2020» (EU2020 Strategy) [COM(2010) 2020]

Η στρατηγική «Ευρώπη 2020» είναι το τρέχον θεματολόγιο μεταρρυθμίσεων της ΕΕ για την ανάπτυξη και την απασχόληση. Βασισμένη σε ένα μακροπρόθεσμο όραμα, αυτή η γενική στρατηγική προτάθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και συμφωνήθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο τον Ιούνιο του 2010.

Αποστολή της είναι να βοηθήσει την Ευρώπη να ανακάμψει από την κρίση, και να μετατραπεί σε μια έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς οικονομία με υψηλά ποσοστά απασχόλησης, παραγωγικότητας και κοινωνικής συνοχής και να εδραιώσει την ΕΕ ως παράγοντα της παγκόσμιας διακυβέρνησης.

Η στρατηγική «Ευρώπη 2020» αξιοποιεί τα διδάγματα της στρατηγικής της Λισαβόνας, με την αναγνώριση των πλεονεκτημάτων της (π.χ. οι σωστοί στόχοι για την ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας) και την αντιμετώπιση των αδυναμιών της (π.χ. έλλειψη εφαρμογής). Η τρέχουσα στρατηγική επιδιώκει ένα νέο είδος ανάπτυξης (έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς), μια προσέγγιση προσαρμοσμένη σε κάθε επιμέρους χώρα και βασίζεται στην ισχυρότερη διοίκηση: καλύτερη εποπτεία και εφαρμογή, υψηλότερη ηγεσία του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου κ.λπ.

Στη στρατηγική «Ευρώπη 2020» αξιοποιούνται όλες οι υφιστάμενες πολιτικές της ΕΕ (ενιαία αγορά, εξωτερική πολιτική κλπ.), τα μέσα και η νομοθεσία της, καθώς και τα χρηματοπιστωτικά και συντονιστικά μέσα της (Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο).

4. Λευκή βίβλος για τις μεταφορές – Transport white paper (2011)

Οι μεταφορές έχουν θεμελιώδη σημασία για την οικονομία και την κοινωνία μας. Η κινητικότητα είναι ζωτική για την εσωτερική αγορά και την ποιότητα διαβίωσης των πολιτών, διότι απολαμβάνουν ελευθερία μετακινήσεων. Οι μεταφορές επιτρέπουν την οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας: πρέπει να είναι βιώσιμες ενόψει των νέων προκλήσεων που αντιμετωπίζουμε. Οι μεταφορές έχουν παγκόσμιο χαρακτήρα, επομένως η αποτελεσματική δράση απαιτεί ισχυρή διεθνή συνεργασία.

Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην αλλαγή της κατάστασης της κινητικότητας για τα επόμενα 40 χρόνια. Το όραμα της Βίβλου για τη δημιουργία ενός ανταγωνιστικού και βιώσιμου συστήματος μεταφορών είναι:

1. Αύξηση των μεταφορών και στήριξη της κινητικότητας με ταυτόχρονη επίτευξη του στόχου μείωσης των εκπομπών κατά 60%.

Πρέπει να διαμορφωθούν νέες μορφές μεταφορών, ώστε να μεταφέρεται ταυτόχρονα στον προορισμό τους μεγαλύτερος όγκος εμπορευμάτων και μεγαλύτερος αριθμός επιβατών με τους πλέον αποτελεσματικούς (σε συνδυασμό) τρόπους μεταφορών. Οι μετακινήσεις με ιδιωτικό μέσο πραγματοποιούνται κατά προτίμηση στα τελευταία χιλιόμετρα της διαδρομής και εκτελούνται με καθαρά αυτοκίνητα. Η τεχνολογία των πληροφοριών προβλέπει απλούστερες και πιο αξιόπιστες μεταφορές. Οι χρήστες των μεταφορών καταβάλλουν το πλήρες κόστος της μεταφοράς με αντάλλαγμα τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, περισσότερη ενημέρωση, καλύτερες υπηρεσίες και μεγαλύτερη ασφάλεια.

2. Αποδοτικό κεντρικό δίκτυο για τις πολυτροπικές υπεραστικές μετακινήσεις και μεταφορές.

Στις μεσαίες αποστάσεις, οι νέες τεχνολογίες είναι λιγότερο ώριμες και οι επιλογές όσον αφορά τον τρόπο μεταφοράς είναι λιγότερες από ό,τι εντός της πόλης. Ωστόσο, εκεί είναι που η δράση της ΕΕ μπορεί να έχει τον πιο άμεσο αντίκτυπο (λιγότεροι περιορισμοί λόγω επικουρικότητας ή διεθνών συμφωνιών). Τα οχήματα που χρησιμοποιούν αποτελεσματικότερα τους πόρους και τα καθαρότερα καύσιμα είναι απίθανο να επιτύχουν από μόνα τους την απαραίτητη μείωση των εκπομπών και δεν λύνουν το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Πρέπει να γίνεται ενοποίηση μεγάλων όγκων μεταφοράς σε μεγάλες αποστάσεις. Αυτό συνεπάγεται μεγαλύτερη χρήση λεωφορείων και πούλμαν, σιδηροδρομικών και αεροπορικών μεταφορών για τους επιβάτες και,

για τις εμπορευματικές μεταφορές, πολυτροπικές λύσεις βασισμένες στις πλωτές και σιδηροδρομικές μεταφορές για τις μεγάλες αποστάσεις.

3. Καθαρές αστικές μεταφορές και καθημερινές μετακινήσεις προς και από τον τόπο εργασίας

Στα αστικά κέντρα, η στροφή προς καθαρότερες μεταφορές διευκολύνεται λόγω των χαμηλότερων απαιτήσεων για την εμβέλεια των οχημάτων και την υψηλότερη πυκνότητα του πληθυσμού. Υπάρχει μεγαλύτερο εύρος επιλογών για τις δημόσιες συγκοινωνίες, καθώς και η δυνατότητα πεζοπορίας και ποδηλασίας. Οι πόλεις υποφέρουν περισσότερο από τη συμφόρηση, την κακή ποιότητα του αέρα και την ηχορύπανση. Οι αστικές συγκοινωνίες είναι υπεύθυνες περίπου για το ένα τέταρτο των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές, και το 69% των τροχαίων ατυχημάτων συμβαίνουν στις πόλεις. Η σταδιακή εξάλειψη των οχημάτων «που κινούνται με συμβατικά καύσιμα» από το αστικό περιβάλλον αποτελεί μείζονα συμβολή στην αισθητή μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο, των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων και της ρύπανσης του τοπικού αέρα και της ηχορύπανσης. Πρέπει να συμπληρωθεί με την ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών για τον εφοδιασμό σε καύσιμα/φόρτιση των νέων οχημάτων.

Πρέπει να ενθαρρυνθεί η χρήση μικρότερων, ελαφρύτερων και πιο εξειδικευμένων οχημάτων οδικής μεταφοράς επιβατών. Οι μεγάλοι στόλοι αστικών λεωφορείων, ταξί και φορτηγών που εκτελούν εργασίες παράδοσης είναι ιδιαίτερα κατάλληλοι για την καθιέρωση εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης και καυσίμων. Τα εν λόγω συστήματα μπορούν να συμβάλουν ουσιαστικά στη μείωση της έντασης του άνθρακα στις αστικές μεταφορές, ενώ των νέων τεχνολογιών μεταφοράς και ευκαιρίες για την έγκαιρη εξάπλωση στην αγορά. Η οδική τιμολόγηση και η κατάργηση των στρεβλώσεων στη φορολογία μπορούν επίσης να βοηθήσουν την ενθάρρυνση της χρήσης των δημόσιων συγκοινωνιών και της σταδιακής καθιέρωσης της εναλλακτικής πρόωσης.

Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο, η ποιότητα, η προσβασιμότητα και η αξιοπιστία των υπηρεσιών μεταφορών θα αποκτήσουν μεγαλύτερη σημασία κατά τα προσεχή έτη, μεταξύ άλλων λόγω της γήρανσης του πληθυσμού και της ανάγκης προώθησης των δημόσιων συγκοινωνιών. Η ελκυστική συχνότητα, η άνεση, η εύκολη πρόσβαση, η αξιοπιστία των και η διατροφική ενοποίηση είναι τα κύρια χαρακτηριστικά της ποιότητας των δρομολογίων. Η διαθεσιμότητα πληροφοριών εν ώρα μετακίνησης και η δρομολόγηση εναλλακτικών λύσεων είναι εξίσου σημαντικές για την εξασφάλιση της ανεμπόδιστης κινητικότητας από πόρτα σε πόρτα, τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα.

5. Ανακοίνωση της ευρωπαϊκής επιτροπής (com (2013)913/τελικό) για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα

Σύμφωνα με την Ανακοίνωση της ευρωπαϊκής επιτροπής (com (2013)913/τελικό) για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, οι αστικές περιοχές ευθύνονται επίσης σε μεγάλο βαθμό για το 23% περίπου του συνόλου των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές. Οι πόλεις πρέπει να καταβάλουν μεγαλύτερες προσπάθειες ώστε να ανατρέψουν τις τάσεις του παρελθόντος και να συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 60 % που τίθεται στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών». Λόγω της υψηλής πυκνότητας πληθυσμού και του υψηλού ποσοστού μεταφορών μικρών αποστάσεων, οι πόλεις παρουσιάζουν μεγαλύτερες δυνατότητες στροφής προς μεταφορές χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα απ' ό,τι το σύστημα μεταφορών στο σύνολό του με τη διάδοση της πεζοπορίας, της ποδηλασίας, των δημοσίων συγκοινωνιών - και την έγκαιρη διάθεση στην αγορά των οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα).

Σκοπός της Ανακοίνωσης είναι να ενισχυθεί η στήριξη των ευρωπαϊκών πόλεων στην αντιμετώπιση των προβλημάτων αστικής κινητικότητας. **Απαιτείται σταδιακή αλλαγή στη θεώρηση της αστικής κινητικότητας ώστε να εξασφαλισθεί ότι αστικές περιοχές της Ευρώπης θα αναπτυχθούν με πιο βιώσιμο τρόπο και θα επιτευχθούν οι στόχοι της ΕΕ για ένα ευρωπαϊκό ανταγωνιστικό και αποδοτικό από άποψη πόρων σύστημα μεταφορών.** Είναι επίσης καίριας σημασίας να ξεπερασθούν οι μεμονωμένες προσεγγίσεις και να αναπτυχθεί η ενιαία αγορά εξεύρεσης καινοτόμων λύσεων σε θέματα αστικής κινητικότητας, όπως κοινά πρότυπα και προδιαγραφές ή ομαδοποιημένες προμήθειες. Στην ανακοίνωση καθορίζεται ο τρόπος με τον οποίο η Επιτροπή θα ενισχύσει τις δράσεις της για βιώσιμη αστική κινητικότητα σε πεδία με ενωσιακή προστιθέμενη αξία. Η Επιτροπή ενθαρρύνει επίσης τα κράτη μέλη να λάβουν πιο αποφασιστικά και συντονισμένα μέτρα.

Στην Ανακοίνωση γίνεται αναφορά στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, κατά τα οποία επισημαίνεται η εμφάνιση νέων προσεγγίσεων του σχεδιασμού αστικής κινητικότητας, διότι οι τοπικές αρχές επιζητούν να αποφύγουν τις αποσπασματικές προσεγγίσεις του παρελθόντος και να καταστρώσουν στρατηγικές που μπορούν να ενθαρρύνουν την ομαλή στροφή προς καθαρότερους και πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, όπως η πεζοπορία, η ποδηλασία, οι συγκοινωνίες, αλλά και νέα μοντέλα χρήσης και κυριότητας του αυτοκινήτου.

Με βάση την ιδέα των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας εξετάζεται ο τρόπος λειτουργίας της αστικής περιοχής και προτείνεται η ενσωμάτωση της

δράσης για την αστική κινητικότητα σε ευρύτερη αστική και εδαφική στρατηγική. Κατά συνέπεια, τα σχέδια αυτά πρέπει να καταρτίζονται σε συνεργασία από διάφορα επίπεδα χάραξης πολιτικής και τομείς (μεταφορές, χρήση γης και χωροταξία, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική πολιτική, υγεία, οδική ασφάλεια, κλπ.), σε διάφορα κυβερνητικά και διοικητικά επίπεδα, καθώς και με τις αρχές όμορων περιοχών – και των πόλεων και της υπαίθρου. Τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας αποσκοπούν στην προώθηση ισόρροπης ανάπτυξης και την καλύτερη ενοποίηση των διαφόρων τρόπων αστικής κινητικότητας. Αυτή η ιδέα σχεδιασμού αναδεικνύει το γεγονός ότι αυτό αφορά κατά κύριο λόγο τους ανθρώπους. Ως εκ τούτου, δίνεται έμφαση στον πολίτη και στη δέσμευση των ενδιαφερόμενων μερών, καθώς και στην προώθηση αλλαγών στη συμπεριφορά μετακίνησης.

Τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας μπορούν να βοηθήσουν τους αρμοδίους των πόλεων να αξιοποιήσουν αποτελεσματικά τις υπάρχουσες υποδομές μεταφορών και τα δρομολόγια και να καθιερώσουν μέτρα αστικής κινητικότητας με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Η ιδέα των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας έχει αποκτήσει σημαντική δυναμική τα τελευταία χρόνια και η Επιτροπή θα συνεχίσει να υποστηρίζει την ανάπτυξη και την προώθηση της ιδέας στο μέλλον. Ωστόσο, για να διασφαλισθεί η ευρεία εφαρμογή βέλτιστων πρακτικών σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας, η ιδέα αυτή πρέπει να προσαρμοστεί στις συγκεκριμένες απαιτήσεις και τις υπάρχουσες χωροταξικές πρακτικές σε κάθε κράτος μέλος και κατόπιν να προωθηθεί δραστήρια σε εθνικό επίπεδο. Επιπλέον, πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα στα κράτη μέλη για να εξασφαλισθούν όροι πλαισίου, οι οποίοι θα επιτρέπουν στις τοπικές αρχές να εφαρμόζουν με επιτυχία στρατηγικές αστικής κινητικότητας.

6. Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, ELTIS)

Το Σχέδιο Δράσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αστική κινητικότητα απαιτεί την αύξηση υιοθέτησης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην Ευρώπη. Το έγγραφο αυτό εισάγει την έννοια των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας- ΣΒΑΚ και περιγράφει τα βήματα που απαιτούνται για την εκπόνηση αυτών των σχεδίων. Το τεύχος απευθύνεται σε επαγγελματίες της αστικής κινητικότητας και των συγκοινωνιών καθώς και σε όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς που θα συμμετάσχουν στην προετοιμασία και την υλοποίηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Οι κατευθυντήριες γραμμές – οδηγίες που παρουσιάζονται για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, ELTIS) επικεντρώνονται στην περιγραφή των βασικών απαιτήσεων για τον σχεδιασμό

βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Περιλαμβάνονται παραδείγματα καλής πρακτικής, εργαλεία και αναφορές που δείχνουν την περαιτέρω ανάπτυξη και εφαρμογή των ΣΒΑΚ.

7. Έκθεση του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και της επιτροπής μεταφορών και τουρισμού σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα (α8-0319/2015)

Η Έκθεση επισημαίνει ότι οι εμπεριστατωμένες προϋποθέσεις ασφάλειας, καθώς και η προηγμένη διαχείριση της κυκλοφορίας και της ταχύτητας, οδηγούν σε δραστική μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών σε τροχαία δυστυχήματα στις πόλεις· επισημαίνει ότι μια δύναμη ασφαλείας με καθήκον τη διαχείριση και τον έλεγχο της κυκλοφορίας και τη διενέργεια συνεπών ελέγχων για παραβάσεις της κυκλοφοριακής ασφάλειας, ιδίως όσον αφορά την ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ναρκωτικών και φαρμάκων και τη χρήση κινητών τηλεφώνων και άλλων συσκευών επικοινωνίας και πληροφοριών, συμβάλλει στη μείωση των τροχαίων στις πόλεις. Παράλληλα, τονίζει ότι η αστική κινητικότητα πρέπει να συμβάλλει και να είναι πλήρως ενσωματωμένη στους στόχους της ΕΕ για την αποδοτικότητα των πόρων, ιδίως όσον αφορά εκείνους που σχετίζονται με την κυκλική οικονομία. Θεωρεί ότι οι επενδύσεις σε βιώσιμες δημόσιες μεταφορές δεν αποτελούν μόνο απάντηση σε προβλήματα αστικής κινητικότητας, αλλά περιλαμβάνουν και «στοιχεία αστικής ανανέωσης» που επηρεάζουν το γενικό οικονομικό σύστημα της πόλης και διευκολύνουν τη δημιουργία ενός πράσινου αστικού περιβάλλοντος, καθώς και την πρόσβαση σε κέντρα μεικτών δραστηριοτήτων (εμπόριο, κατοικίες, αναψυχή, πολιτισμός, εκπαίδευση)· υπογραμμίζει ότι ο σωστός συντονισμός της κινητικότητας και του πολεοδομικού σχεδιασμού είναι κρίσιμης σημασίας για τη μεγιστοποίηση του αντίκτυπου των επενδύσεων.

Μέσω της Έκθεσης ενισχύεται η ισχυρή σχέση μεταξύ σχεδίων κινητικότητας και πρωτοβουλιών αστικής βιωσιμότητας και άλλων πρωτοβουλιών, όπως είναι οι Ευφυείς Πόλεις και το Σύμφωνο των Δημάρχων, που είναι προσανατολισμένα προς μια πιο βιώσιμη και αυτάρκη πόλη· θεωρεί ότι η εθελοντική δέσμευση που θεσπίζεται στο Σύμφωνο των Δημάρχων μπορεί να χρησιμεύσει ως εφαλτήριο για την εξυπηρέτηση όλων των ενδιαφερομένων μερών όσον αφορά τη δημιουργία σχεδίων κινητικότητας και βιωσιμότητας που μπορούν να διαφημίζονται με τρόπο αποδοτικό από άποψη κόστους· εκφράζει ικανοποίηση για την πρωτοβουλία με τίτλο «CiTIEs: Οι πόλεις του αύριο: Επενδύοντας στην Ευρώπη», και καλεί την Επιτροπή να κάνει χρήση των υφιστάμενων πλατφορμών για την ανάπτυξη επικοινωνιακών εργαλείων που θα συγκεντρώνουν τα ενδιαφερόμενα μέρη στον τομέα της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.

8. Επίτευξη των στόχων όσον αφορά στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Η Ευρωπαϊκή Ένωση προστατεύει τον πλανήτη, ισχυροποιεί τους καταναλωτές και υπερασπίζεται τη βιομηχανία της και τους εργαζομένους της (Delivering on low-emission mobility: A European Union that protects the planet, empowers its consumers and defends its industry and workers [COM/2017/0675])

Η μετάβαση προς μια σύγχρονη οικονομία με χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές αποτελεί βασική πολιτική προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και έχει ενταχθεί στην προτεραιότητά της για την ανάπτυξη ανθεκτικής Ενεργειακής Ένωσης και την άσκηση μακρόπνοης πολιτικής για την κλιματική αλλαγή. Στόχος είναι να ενισχυθεί η ικανότητα της Ευρώπης στην αντιμετώπιση της πρόκλησης της κλιματικής αλλαγής και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών και, ταυτόχρονα, να διατηρηθεί και να επεκταθεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των βιομηχανιών μας στη δημιουργία θέσεων εργασίας, τη δημιουργία βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης και την προώθηση της καινοτομίας στον τομέα των τεχνολογιών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Αυτό σημαίνει ότι η Ευρώπη πρέπει να έχει παγκοσμίως ηγετικό ρόλο στην καινοτομία, την ψηφιοποίηση και την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές.

Η συμβολή του τομέα των μεταφορών στην οικονομία της ΕΕ, την απασχόληση και την κινητικότητα των πολιτών είναι τεράστια. Στους τομείς των μεταφορών και της αποθήκευσης απασχολούνται περισσότερα από 11 εκατομμύρια άτομα στην ΕΕ, αριθμός που αντιστοιχεί σε ποσοστό άνω του 5 % της συνολικής απασχόλησης και σε ποσοστό σχεδόν 5 % του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της ΕΕ. Ο τομέας αντιπροσωπεύει περίπου το 20 % των εξαγωγών προς τους κύριους εμπορικούς εταίρους της ΕΕ.

Με τη δεύτερη δέσμη προτάσεων στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «Η Ευρώπη σε κίνηση» επιδιώκεται να εξασφαλισθεί η ανάπτυξη, η παραγωγή και η προσφορά στην Ευρώπη κατά το δυνατόν καλύτερων λύσεων κινητικότητας, εξοπλισμού και οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, διασυνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας και ότι έχουμε την πλέον σύγχρονη υποστηρικτική υποδομή. Ταυτόχρονα, η δέσμη συμβάλλει σε καθαρότερο περιβάλλον για τους πολίτες και στη βελτίωση της ποιότητας διαβίωσης, κυρίως με τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στις πόλεις και τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Τα μέτρα που προτείνονται στην παρούσα δέσμη θα συμβάλουν επίσης στην αποκατάσταση της εμπιστοσύνης των καταναλωτών.

Η δέσμη βασίζεται σε πολλούς άλλους στρατηγικούς άξονες εργασίας της Επιτροπής, οι οποίοι, μεταξύ άλλων, έχουν ως στόχο την αύξηση της εγκατάστασης υποδομών επαναφόρτισης σε κατοικίες, δημόσια κτίρια και χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, θα βοηθήσει τις επιχειρήσεις και τους καταναλωτές της Ευρώπης να κάνουν τη μετάβαση σε μια ισχυρότερη και πιο

κυκλική οικονομία, στην οποία οι πόροι θα χρησιμοποιούνται με πιο βιώσιμο τρόπο, και θα στηρίξει την ανθεκτικότητα και την ανταγωνιστικότητα των αγορών εργασίας. Απευθύνεται σε όλους τους Ευρωπαίους πολίτες, εργαζομένους και καταναλωτές. Θα τονώσει την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης και θα οδηγήσει σε απτά αποτελέσματα, τόσο για την ενιαία αγορά της ΕΕ, τα κράτη μέλη σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, όσο και στις αστικές περιοχές.

9. Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος

Σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, **η πιο σοβαρή πρόκληση που αντιμετωπίζει ο τομέας των μεταφορών είναι να μειώσει σημαντικά τις εκπομπές του και να καταστεί πιο βιώσιμος.** Παράλληλα, ο εν λόγω μετασχηματισμός προσφέρει μεγάλες ευκαιρίες για καλύτερη ποιότητα ζωής και, όσον αφορά τον ευρωπαϊκό βιομηχανικό κλάδο σε όλες τις αξιακές αλυσίδες, προσφέρει ευκαιρίες για εκσυγχρονισμό, δημιουργία θέσεων εργασίας υψηλού επιπέδου, ανάπτυξη νέων προϊόντων και υπηρεσιών, ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και επιδίωξη παγκόσμιας πρωτοκαθεδρίας, δεδομένου ότι και άλλες αγορές κατευθύνονται επί του παρόντος προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Δεδομένου του υψηλού ποσοστού του τομέα των μεταφορών επί των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ, ο στόχος της ΕΕ —όσον αφορά τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά -55 % έως το 2030 και την επιδίωξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050— θα επιτευχθεί μόνο με την **άμεση θέσπιση πιο φιλόδοξων πολιτικών για τη μείωση της εξάρτησης του τομέα των μεταφορών από τα ορυκτά καύσιμα**, σε συνέργεια με τις προσπάθειες που καταβάλλονται για μηδενική ρύπανση.

Ο οικολογικός προσανατολισμός της κινητικότητας πρέπει να γίνει το νέο διαβατήριο του τομέα των μεταφορών προς την ανάπτυξη. Η κινητικότητα στην Ευρώπη θα πρέπει να βασίζεται σε ένα αποδοτικό και διασυνδεδεμένο σύστημα πολυτροπικών μεταφορών των επιβατών και των εμπορευμάτων, το οποίο θα ενισχύεται από ένα οικονομικά προσιτό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας, από επαρκείς υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για οχήματα μηδενικών εκπομπών και την παροχή ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, από καθαρότερη και πιο ενεργή κινητικότητα σε οικολογικότερες πόλεις που συμβάλλουν στην καλή υγεία και ευημερία των πολιτών τους.

Παράλληλα, είναι ζωτικής σημασίας να είναι η κινητικότητα διαθέσιμη και οικονομικά προσιτή για όλους, καλύτερα συνδεδεμένη με αγροτικές και απομακρυσμένες περιοχές, προσβάσιμη σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα και

άτομα με αναπηρίες, και ο τομέας να προσφέρει καλές κοινωνικές συνθήκες, ευκαιρίες επανειδίκευσης και ελκυστικές θέσεις εργασίας.

Συνολικά, πρέπει να μεταβούμε από το τρέχον πρότυπο της σταδιακής αλλαγής στον ριζικό μετασχηματισμό. Γι' αυτό στην παρούσα καθορίζεται χάρτης πορείας που θέτει τον ευρωπαϊκό τομέα των μεταφορών στη σωστή κατεύθυνση για ένα βιώσιμο και έξυπνο μέλλον. Προκειμένου να υλοποιηθεί το όραμα, στη στρατηγική αυτή προσδιορίζονται 10 εμβληματικοί τομείς με ένα σχέδιο δράσης που θα κατευθύνει τις εργασίες μας κατά τα επόμενα έτη. Τα σενάρια που στηρίζουν την παρούσα στρατηγική, τα οποία είναι κοινά με όσα στηρίζουν το σχέδιο κλιματικών στόχων για το 2030, αποδεικνύουν ότι, με το σωστό επίπεδο φιλοδοξίας, ο συνδυασμός των μέτρων πολιτικής που ορίζονται στην παρούσα στρατηγική μπορεί να επιτύχει 90 % μείωση στις εκπομπές του τομέα των μεταφορών έως το 2050.

Έως το 2030:

- Τουλάχιστον 30 εκατομμύρια οχήματα μηδενικών εκπομπών θα τεθούν σε κυκλοφορία στις ευρωπαϊκές οδούς.
- 100 ευρωπαϊκές πόλεις θα καταστούν κλιματικά ουδέτερες.
- Η κυκλοφορία σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας θα διπλασιαστεί.
- Οι προγραμματισμένες μαζικές μετακινήσεις αποστάσεων κάτω των 500 km θα πρέπει να έχουν ουδέτερο ισοζύγιο διοξειδίου του άνθρακα εντός της ΕΕ.
- Η αυτοματοποιημένη κινητικότητα θα αναπτυχθεί σε μεγάλη κλίμακα. • Πλοία μηδενικών εκπομπών θα είναι έτοιμα για διάθεση στην αγορά.

Έως το 2035:

- Μεγάλα αεροσκάφη μηδενικών εκπομπών θα είναι έτοιμα για διάθεση στην αγορά.

Έως το 2050:

- Σχεδόν το σύνολο των αυτοκινήτων, των ημιφορτηγών, των λεωφορείων, καθώς και τα νέα βαρέα οχήματα θα είναι μηδενικών εκπομπών.
- Η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία θα διπλασιαστεί.
- Η σιδηροδρομική κυκλοφορία υψηλής ταχύτητας θα τριπλασιαστεί.
- Το πολυτροπικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-M) που θα είναι εξοπλισμένο για βιώσιμες και έξυπνες μεταφορές με συνδεσιμότητα υψηλής ταχύτητας θα τεθεί σε λειτουργία σε επίπεδο εκτεταμένου δικτύου.

Το βιώσιμο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών το οποίο επιδιώκει η ΕΕ πρέπει να είναι έξυπνο, ευέλικτο και προσαρμόσιμο στα διαρκώς μεταβαλλόμενα πρότυπα

και ανάγκες των μεταφορών, με βάση πρωτοποριακές τεχνολογικές εξελίξεις, για την παροχή απρόσκοπτης και ασφαλούς συνδεσιμότητας σε όλους τους Ευρωπαίους πολίτες. Οι μεταφορές θα πρέπει να αναδεικνύουν την ευρωπαϊκή εφευρετικότητα και φιλοπονία, με πρωτοστάτες την έρευνα, την καινοτομία και την επιχειρηματικότητα, και με στόχο την προώθηση της διττής μετάβαση.

10. Βιώσιμος Αστικός Σχεδιασμός Κινητικότητας σε Μικρότερες Πόλεις

Οι μικρότερες πόλεις και κωμοπόλεις που αναπτύσσουν Σχέδια κινητικότητας είναι λιγότερο εξοικειωμένοι με τον στρατηγικός σχεδιασμός μεταφορών σε σχέση με τις μεγαλύτερες πόλεις, λόγω περιορισμένων πόρων καθώς και της αντίληψης ότι ο αρνητικός αντίκτυπος των μεταφορών δεν είναι τόσο σημαντικός.

Αυτή η αντίληψη απορρίπτει τις πολλαπλές συνέπειες ενός συστήματος μεταφορών. Για παράδειγμα, οι μικρότερες πόλεις συχνά επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από την έλλειψη δραστηριότητας των κατοίκων τους, το κλείσιμο ενός καταστήματος ή διακοπή άλλων υπηρεσιών στην κέντρο της πόλης, από νέους που απομακρύνονται, από μη ασφαλής δρόμους και αυτοκίνητα με αυξημένη ταχύτητα και από το θόρυβο.

Όσον αφορά την κατάσταση της κινητικότητας, οι μικρότερες πόλεις και οι πόλεις τείνουν να είναι κοινότητες προσανατολισμένες στα αυτοκίνητα με χαμηλό μερίδιο των δημόσιων συγκοινωνιών. Οι μετακινήσεις με αυτοκίνητο είναι συχνά η πιο εύκολη επιλογή, καθώς υπάρχει μικρή συμφόρηση και λίγα περιορισμοί στάθμευσης. Οι κάτοικοι επωφελούνται από περισσότερα αποστάσεις για περπάτημα και ποδηλασία εντός της πόλης, αλλά ταξιδεύουν μεγαλύτερες αποστάσεις κατά μέσο όρο, όσοι άνθρωποι μετακινηθείτε σε άλλες πόλεις για δουλειά, σχολείο ή άλλα καθημερινά ανάγκες. Αυτό και η συχνά ελλιπής υποδομή για Το περπάτημα και το ποδήλατο οδηγεί σε χαμηλότερο μερίδιο ενεργών τρόπους λειτουργίας.

Όσον αφορά τον προγραμματισμό, οι περιορισμένοι πόροι και δυνατότητες μπορεί μερικές φορές να είναι ένα ισχυρό εμπόδιο. Οι μικρότερες πόλεις έχουν μικρότερους προϋπολογισμούς, υπάρχουν λιγότερα άτομα διαθέσιμα για εργασία και το προσωπικό μπορεί να είναι λιγότερο εξειδικευμένο αφού ένα άτομο πρέπει συνήθως να καλύπτει πολλά τομείς σχεδιασμού και διαχείρισης. Ως αποτέλεσμα, ο συντονισμός των δραστηριοτήτων προγραμματισμού είναι πιο αδύναμος.

Οι 8 αρχές του ΣΒΑΚ στο πλαίσιο των μικρότερων πόλεων έγκειται:

Σχέδιο βιώσιμης κινητικότητας για τη «λειτουργική αστική περιοχή»

Ο βασικός στόχος του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι να η βελτίωση της προσβασιμότητας και παροχή ασφαλών, καθαρών και δίκαιων

μετακινήσεων για ολόκληρη τη «λειτουργική αστική περιοχή». Για να επιτύχει αυτό, θα πρέπει να σχεδιαστεί η περιοχή των καθημερινών ροών ανθρώπων και αγαθών, σε όλη τη δημοτική διοικητική περιοχή.

Συνεργασία απέναντι θεσμικά όρια

Ο βιώσιμος σχεδιασμός αστικής κινητικότητας χαρακτηρίζεται από υψηλό επίπεδο συνεργασίας. Αυτό περιλαμβάνει τη συνεργασία με ένα ευρύ φάσμα τμημάτων που σχετίζονται με την κινητικότητα (ιδιαίτερα μεταφορές, χρήση γης, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική πολιτική, υγεία, ασφάλεια και ενέργεια), ανταλλαγή με υψηλότερα επίπεδα διακυβέρνησης και συντονισμός με τους παρόχους μεταφορών.

Ως μέρος της διαδικασίας του ΣΒΑΚ, συχνά λαμβάνονται κοινά μέτρα υλοποίησης με πολλούς κλάδους. Για παράδειγμα, οι μαθητές που πηγαίνουν με τα πόδια στο σχολείο είναι ένα επίπεδο που χρειάζεται ιδιαίτερης διαχείρισης, καθώς συμβαίνουν συχνά ατυχήματα. Επομένως, πρέπει να εξεταστεί εάν γύρω από τα σχολεία υπάρχει επαρκής υποδομή για την ασφαλή μετακίνηση των μαθητών.

Συμμετοχή των πολιτών και ενδιαφερόμενων μερών

Ο σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας ακολουθεί διαφανή και συμμετοχική προσέγγιση. Οι πολίτες και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη της κοινωνίας των πολιτών και των μεταφορών συμμετέχουν ενεργά σε όλη τη διαδικασία σχεδιασμού εξασφαλίζουν υψηλό επίπεδο αποδοχής και υποστήριξης. Αυτό ελαχιστοποιεί τους πολιτικούς κινδύνους και διευκολύνει την εφαρμογή.

Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης και μελλοντικής αποδοτικότητας

Ο σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας βασίζεται σε μια διεξοδική αξιολόγηση της τρέχουσας και μελλοντικής απόδοσης του συστήματος μεταφοράς. Εντοπίζει τα κύρια προβλήματα και ευκαιρίες για βιώσιμη κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των μελλοντικών τάσεων, και καθιερώνει εναλλακτικά σενάρια με βάση τα οποία μπορεί να μετρηθεί η πρόοδος.

Είναι απαραίτητο, ειδικά για τις μικρότερες πόλεις, να γίνει ιδιαίτερη μέριμνα για τη βέλτιστη χρήση των διαθέσιμων πόρων. Η ανάλυση της τρέχουσας και της μελλοντικής απόδοσης είναι επιτυγχάνεται με τον εντοπισμό βασικών ζητημάτων και, στη συνέχεια, την εστίαση σε ανάλυση αυτών. Είναι αρκετά βοηθητικό να χρησιμοποιηθούν τα υπάρχοντα δεδομένα που συλλέγονται από άλλους οργανισμούς όπως στατιστικές του φορέα των δημόσιων μεταφορών, εθνικές στατιστικές για εγγεγραμμένα οχήματα, στοιχεία της αστυνομίας για τροχαία ατυχήματα κ.λπ.)

Καθορίστε ένα μακροπρόθεσμο όραμα και ένα σαφές σχέδιο εφαρμογής

Ο βιώσιμος σχεδιασμός αστικής κινητικότητας ακολουθεί μακροπρόθεσμο όραμα για την αστική κινητικότητα και αναλύεται σε στρατηγικούς στόχους. Χρειάζεται εξίσου να προγραμματιστεί υλοποίηση του οράματος και των στόχων μέσω πακέτων μέτρων, που προσδιορίζουν το χρονοδιάγραμμα, τον προϋπολογισμό και τις ευθύνες.

Ανάπτυξη όλων των μέσων μεταφοράς

Η κύρια εστίαση της διαδικασίας του ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι ο εντοπισμός και σχεδιασμός αποτελεσματικών μέτρων, ακόμη και αν ορισμένα από τα μέτρα δεν είναι δημοφιλή. Για να επιτύχει πραγματική αλλαγή ένα ΣΒΑΚ μετά την έγκρισή του, οι δύσκολες συζητήσεις για τη χρηματοδότηση, οι ημερομηνίες ολοκλήρωσης και οι ευθύνες μπορεί να είναι αναπόφευκτες. Αυτό συνήθως συμβαίνει σε μια σειρά συναντήσεων συγκεντρώνοντας όλους εκείνους που θα πρέπει να διαδραματίσει ρόλο στη χρηματοδότηση και το σχεδιασμό.

Ο βιώσιμος σχεδιασμός αστικής κινητικότητας προωθεί την ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των σχετικών τρόπων μεταφοράς ενώ υποστηρίζει τη στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα. Χρησιμοποιεί ολοκληρωμένα σύνολα ρυθμιστικών, διαφημιστικών και οικονομικών τεχνικών για την επίτευξή του οράματος και των στόχων. Τα μέτρα συνήθως καλύπτουν τη συλλογική κινητικότητα (παραδοσιακές δημόσιες συγκοινωνίες καθώς και νέες υπηρεσίες κοινής χρήσης), ενεργή κινητικότητα (περπάτημα και ποδηλασία), πολυτροπικότητα, οδική κυκλοφορία, στάθμευση και αστική εφοδιαστική, με έμφαση στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, δίκαιη προσβασιμότητα, και βιωσιμότητα των δημόσιων χώρων.

Η έξυπνη κατανομή διαφορετικών τύπων μέτρων είναι χρήσιμη σε οποιαδήποτε πόλη καθώς κάνει τις δράσεις πιο αποτελεσματικές και αυξάνει την αποδοχή τους. Είναι ωφέλιμο, ειδικά για πόλεις με περιορισμένους προϋπολογισμούς, να σκεφτούν πέρα από την κατασκευή νέων υποδομών.

Εξασφάλιση ποιότητας

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα βασικό σχέδιο για την ανάπτυξη μιας αστικής περιοχής. Για την εξασφάλιση υψηλής ποιότητας σε όλες τις δραστηριότητες σχεδιασμού κινητικότητας, θα πρέπει να υπάρχουν μηχανισμοί για την αναθεώρηση της ποιότητας του σχεδίου και τη διαχείριση των κινδύνων κατά την εφαρμογή του. Αυτά τα καθήκοντα μπορούν να ανατίθεται σε εξωτερικούς αναθεωρητές ποιότητας ή σε άλλους φορείς (π.χ. σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο).

Παρακολούθηση και εκτίμηση

Η εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ και τα μέτρα κινητικότητάς του παρακολουθείται και αξιολογείται στενά. Η συστηματική παρακολούθηση των επιμέρους μέτρων επιτρέπει την προσαρμογή σε μεταβαλλόμενες συνθήκες και τη βελτιστοποίηση μελλοντικών ενεργειών.. Η αξιολόγηση μπορεί επίσης να είναι σημαντική για να εξασφαλιστεί η δημόσια στήριξη για μέτρα.

11. Τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και η συσχέτιση με το θεσμικό πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού: ευρωπαϊκή και ελληνική πραγματικότητα

Η βιωσιμότητα των αστικών περιοχών, ως προϋπόθεση για την παγκόσμια βιωσιμότητα, αποτελεί σήμερα μια τεράστια πρόκληση εν όψει των νέων δημογραφικών τάσεων και των διαρκώς αυξανόμενων αναγκών για μετακινήσεις ατόμων και αγαθών. Πράγματι σύμφωνα με προβλέψεις μέχρι το 2030 αναμένεται αύξηση της ετήσιας επιβατικής κίνησης κατά 50%, και της εμπορευματικής κατά 70% , ενώ η ατζέντα για την Βιώσιμη Ανάπτυξη, προωθεί την ενσωμάτωση των τριών διαστάσεων της Βιώσιμης Ανάπτυξης (κοινωνία, οικονομία, περιβάλλον) σε όλες τις τομεακές πολιτικές και τις μεταφορές, μέσα από 17 Στόχους για την Βιώσιμη Ανάπτυξη (ΣΒΑ).

Σύμφωνα με το έγγραφο καθοδήγησης η εκπόνηση των ΣΒΑΚ θα βασίζεται στις αρχές α) της ολοκληρωμένης προσέγγισης στρατηγικού και καθολικού σχεδιασμού (integrated strategic planning), β) της ενοποίησης του χώρου με τις υφιστάμενες λειτουργικές διασυνδέσεις, γ) την ανάπτυξη συμμετοχικών διαδικασιών (participatory approach), δ) την συνεχή παρακολούθηση και αξιολόγηση (evaluation) των επιδιωκόμενων στόχων. Πράγματι, η νέα αυτή φιλοσοφία που εισάγουν, η **‘εκ των κάτω’ προσέγγιση του σχεδιασμού**, στοχεύει στην εμπλοκή όλων των τοπικών φορέων στην διαδικασία του σχεδιασμού ώστε να διασφαλιστεί η μεγαλύτερη δυνατή ‘συναίνεση και στήριξη’ του σχεδιασμού. Ιδιαίτερα, τονίζεται ότι τα ΣΒΑΚ, δεν επιβάλλουν πολιτικές, αλλά ‘προτείνουν μια μεθοδολογία’ για την υλοποίηση ενός οράματος, του ‘σχεδίου βιώσιμης κινητικότητας’, με στόχο την ικανοποίηση των αναγκών κινητικότητας στο παρόν και το μέλλον, για την βελτίωση της ποιότητας ζωής και την ευημερία των πολιτών.

Η πρόσφατη έκθεση αξιολόγησης - αναθεώρησης των οδηγιών εκπόνησης ΣΒΑΚ (2019) δίδει έμφαση αφενός στην χωρική ολοκλήρωση και αφετέρου την επίλυση θεσμικών εμποδίων, για την ένταξη των ΣΒΑΚ στο σύστημα σχεδιασμού των κρατών και περιλαμβάνει τις παρακάτω 8 αρχές:

1. Σχεδιασμός για βιώσιμη κινητικότητα σε 'Λειτουργική Αστική Περιοχή' (ΛΑΠ)
2. Συντονισμός τομεακών πολιτικών, επίλυση θεσμικών εμποδίων
3. Προσδιορισμός ενός 'μακροπρόθεσμου οράματος και σαφούς σχεδίου υλοποίησης
4. Εγγύηση ποιότητας σχεδιασμού
5. Εκτίμηση τρέχουσας και μελλοντικής αποδοτικότητας σχεδιασμού
6. Ανάπτυξη και ενσωμάτωση όλων των υφιστάμενων 'τρόπων/μέσων μετακίνησης'
7. Επίτευξη συνεργασίας μεταξύ φορέων και πολιτών
8. Παρακολούθηση, αξιολόγηση, επανασχεδιασμός

Γενικά, ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός των ελληνικών πόλεων έχει αντιμετωπιστεί αποσπασματικά μέσα από διάφορες κυκλοφοριακές μελέτες, όπως οι «Γενικές Μελέτες Μεταφορών και Κυκλοφορίας» (Γ.Μ.Μ.Κ., ΥΠΕΧΩΔΕ) που εκπονήθηκαν κατά τη δεκαετία του '90 για όλες τις μεσαίου μεγέθους ελληνικές πόλεις (Πάτρα, Ιωάννινα, Λάρισα, Βόλος, Καβάλα, Ηράκλειο) είτε μέσα από άλλες συναφείς μελέτες με πρωτοβουλίες των τοπικών φορέων (Δήμοι, Οργανισμοί, Επιμελητήρια κ.ά.) με σκοπό την άμεση αντιμετώπιση κυκλοφοριακών προβλημάτων, είτε τη λήψη διαχειριστικών μέτρων ή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Οι μελέτες αυτές χαρακτηρίζονται ως 'αποσπασματικές', εκπονούνται κατά περίπτωση, δεν υπακούουν σε κοινώς αποδεκτές προδιαγραφές, και δεν έχουν στρατηγικό χαρακτήρα καθορισμού στόχων και κατευθύνσεων.

Η διαδικασία για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ, περιλαμβάνει μεγάλες προκλήσεις για την ελληνική πραγματικότητα, καθώς επιχειρεί τη χωρική ολοκλήρωση, ενώ θεωρητικά πρεσβεύει τον 'εκ-των κάτω' σχεδιασμό με συμμετοχικές διαδικασίες και την εμπλοκή όλων των τοπικών φορέων και κατοίκων. Όμως, πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα ότι η εκπόνηση των ΣΒΑΚ χωρίς σαφές πλαίσιο προδιαγραφών θέτει ερωτηματικά για την ορθότητά τους, ενώ ο στρατηγικός τους χαρακτήρας και η χωρική ενοποίηση που πρεσβεύουν δεν επιτυγχάνονται, καθώς αυτά οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τις κατευθύνσεις του υφιστάμενου πολεοδομικού σχεδιασμού, ο οποίος δεν είναι απαραίτητα επικαιροποιημένος και κατά βάση έχει εκπονηθεί στις υπάρχουσες διοικητικές περιοχές και όχι σε ενοποιημένες χωρικές ενότητες (Λ.Α.Π.). Έτσι παραμένει η έλλειψη στο επίπεδο 'στρατηγικού σχεδιασμού των μεταφορών' καθώς ούτε ο υπερκείμενος χωρικός σχεδιασμός (Π.Χ.Σ., Ε.Χ.Σ., Τ.Χ.Σ.), ούτε τα ΣΒΑΚ (όπως περιγράφονται στο παρόν άρθρο 22 του Ν. 4599/19) δύνανται να στηρίξουν τεκμηριωμένες προτάσεις για την οργάνωση των μεταφορικών ροών, λόγω μη ολοκλήρωσης της ορθολογικής διαδικασίας σχεδιασμού των μεταφορών. Έτσι τα προτεινόμενα έργα και δράσεις των ΣΒΑΚ αναφέρονται κυρίως στον 'κυκλοφοριακό σχεδιασμό μικρής κλίμακας'.

Η εκπόνηση των ΣΒΑΚ σε ενοποιημένη χωρική ενότητα (Λ.Α.Π.) είναι απαραίτητο να ακολουθεί την ορθολογική διαδικασία σχεδιασμού των μεταφορών η οποία στηρίζεται σε ανάλυση επίκαιρων πολεοδομικών (χρήσεις γης κ.ά.) και κυκλοφοριακών δεδομένων (ροές οχημάτων, πεζών κ.ά.), να περιλαμβάνει την διαδικασία πρόβλεψης των μελλοντικών αναγκών μετακινήσεων με προσομοίωση και κατανομή της κυκλοφορίας σε υφιστάμενα και προτεινόμενα μεταφορικά δίκτυα. Η διαδικασία αυτή κρίνεται απαραίτητη καθώς οδηγεί στην ιεράρχηση των μεταφορικών δικτύων, υφιστάμενων και προτεινόμενων, την κατανομή σε μεταφορικά δίκτυα και μέσα, και την υιοθέτηση τεκμηριωμένων προτάσεων με μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα 15-20ετίας.

2.5.2 Εθνικό Επίπεδο

Η Ελλάδα έχει αναπτύξει κυρίως την τελευταία δεκαετία, πολυάριθμα στρατηγικά σχέδια, μελέτες και νόμους που αφορούν τη βιώσιμη κινητικότητα, με σκοπό τη μετάβαση της χώρας σε έναν τρόπο ζωής και διαβίωσης φιλικό προς το περιβάλλον και τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου. Κάποια από τα πιο πρόσφατα σχέδια και τη νομοθεσία που αφορά τη βιώσιμη κινητικότητα, έχουν ως εξής:

1. Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Η προώθηση της σύνταξης των ΣΒΑΚ προήλθε από την Ευρωπαϊκή πρωτοβουλία ELTIS της Ευρωπαϊκής Γραμματείας DG MOVE. Οι Ευρωπαϊκές Οδηγίες των ELTIS, αποτελούν κάθε φορά το σημείο αναφοράς για την σύνταξη των ΣΒΑΚ τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Τόσο οι προηγούμενες όσο και οι πρόσφατες οδηγίες των ELTIS καθορίζουν συγκεκριμένα θεματικά πεδία. Συγκεκριμένα οι πρόσφατες οδηγίες που καλούνται οι χώρες να εφαρμόσουν στοχεύουν στην μελέτη των: χρήσεων γης, μεταφορών, ενέργειας, ηλεκτροκίνησης, περιβάλλοντος, βιοκλιματικού σχεδιασμού, θεματικά πεδία στα οποία το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας συμβάλει με τις αρμοδιότητές του, τις Γενικές του Γραμματείες και θεματικές του Διευθύνσεις.



Τα ΣΒΑΚ στοχεύουν σε διατύπωση ολοκληρωμένης στρατηγικής για την βιώσιμη αστική κινητικότητα όπου όλοι οι παραπάνω τομείς συνεργάζονται αρμονικά και με ισορροπημένο τρόπο. Επιπλέον αυτών, η επιτυχία τους στηρίζεται στις συνεργασίες στα διάφορα επίπεδα και πεδία διακυβέρνησης ώστε να αντιμετωπίζεται τυχόν ρίσκο ασυνέχειας και ασυνέπειας μεταξύ των προσεγγίσεων σχεδιασμού με στόχο σαφή και συγκεκριμένα αποτελέσματα,

καθώς και η συνέργεια μεταξύ πολιτικών χρήσεων γης, αξιών ακινήτων, προσβασιμότητας εμποδιζόμενων χρηστών και ανάπτυξης υποδομών. Για την ορθή ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ ακολουθούνται οι σχετικές οδηγίες του ELTIS (παλαιές και νέες), ενώ η παρουσίαση των βημάτων εφαρμογής του Κύκλου του ΣΒΑΚ οφείλουν πλέον να εναρμονίζονται με τη νέα ελληνική Νομοθεσία Ν. 4784/2021. Η νέα έκδοση των οδηγιών του ELTIS (2019) βελτιώνει και εξειδικεύει περαιτέρω τα αναγκαία βήματα εκπόνησης των ΣΒΑΚ. Εισάγει έναν πιο ισορροπημένο κύκλο για την ανάπτυξη, εκπόνηση και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ.

2. Νέος Κύκλος ΣΒΑΚ - Βήματα Ν. 4784/2021

Σύμφωνα με το αρ. 7 του νέου νόμου για τα ΣΒΑΚ οι φάσεις και τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ είναι τα κάτωθι:

Φάση προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ. (φάση Α')

Σε αυτή τη φάση ο φορέας εκπόνησης και η ομάδα εργασίας προβαίνουν στις εξής ενέργειες:

- α. ο φορέας εκπόνησης, με απόφασή του, συγκροτεί την ομάδα εργασίας,
- β. ο φορέας εκπόνησης δημιουργεί και θέτει σε λειτουργία την ιστοσελίδα για την ανάρτηση του καταρτιζόμενου Σ.Β.Α.Κ., των απόψεων των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών και απευθύνει δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων. Η ιστοσελίδα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον ν. 4727/2020 (Α' 184),
- γ. ο φορέας εκπόνησης συνθέτει το δίκτυο φορέων. Το σύμφωνο συμμετοχής υπογράφεται από τα μέλη του δικτύου φορέων και τον φορέα εκπόνησης σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 6. Ο φορέας εκπόνησης αναρτά το υπογεγραμμένο σύμφωνο συμμετοχής στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.,
- δ. η ομάδα εργασίας μετά τη συγκρότησή της, συλλέγει τα σχετικά με το Σ.Β.Α.Κ. κείμενα και μελέτες εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης. Λαμβάνει υποχρεωτικά υπόψη τα Σ.Β.Α.Κ. των όμορων ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και των ΟΤΑ με χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής, τα οποία έχουν ήδη χαρακτηριστεί με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8. Εξετάζει την πληρότητα των στοιχείων και δεδομένων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης και εισηγείται στον φορέα εκπόνησης τη συμπλήρωσή τους.

Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. (φάση Β')

Στη φάση αυτή περιλαμβάνονται τα εξής στάδια:

- α. Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.

Στο στάδιο αυτό, η ομάδα εργασίας καθορίζει:

αα. το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ. και των επόμενων σταδίων και εργασιών του, και

αβ. το σχέδιο συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίησή τους στην ανάπτυξη των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ.

Το χρονοδιάγραμμα και το σχέδιο συμμετοχής περιλαμβάνονται σε παραδοτέο που συντάσσεται από την ομάδα εργασίας, υποβάλλεται στον φορέα εκπόνησης και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

β. Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων, πραγματοποιείται η πρώτη διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη. Για την ολοκλήρωση του σταδίου αυτού, η ομάδα εργασίας συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο το οποίο περιλαμβάνει:

βα. τα πορίσματα της πρώτης διαβούλευσης, κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας από την ομάδα εργασίας,

ββ. την έκθεση αποτύπωσης της κατάστασης κινητικότητας εξετάζοντας κατ' ελάχιστον τα προβλήματα και τις ευκαιρίες για τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3, και

βγ. τα σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε (5), δέκα (10) ή περισσότερων ετών.

Το παραδοτέο του σταδίου 2 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

γ. Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

Το αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. αναρτώνται στην ιστοσελίδα του φορέα εκπόνησης προς διαβούλευση.

Η ομάδα εργασίας με τη συνεργασία του δικτύου φορέων εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων, περιλαμβανομένων και όσων έχουν υποβληθεί κατά το στάδιο 2, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης για το επικρατέστερο σενάριο, παραδοτέο στο οποίο:

γα. ορίζονται σαφώς το τελικό κοινό όραμα, οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. και τα προβλήματα τα οποία επιδιώκει να επιλύσει, σε διάστημα, τουλάχιστον, δεκαετίας, και

γβ. προσδιορίζονται οι επιμέρους στόχοι, οι οποίοι είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

Το παραδοτέο του σταδίου 3 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

δ. Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων

Συγκεντρώνονται και προσδιορίζονται τεκμηριωμένα τα καταλληλότερα μέτρα που εξυπηρετούν τον σκοπό του Σ.Β.Α.Κ. Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων πραγματοποιείται η διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, κατά την οποία παρουσιάζονται τα μέτρα που έχουν προσδιορισθεί, για την υποβολή των σχολίων τους.

Το δίκτυο φορέων συνεργάζεται με την ομάδα εργασίας και υποβάλλει τις απόψεις του. Για την ολοκλήρωση του σταδίου, η ομάδα εργασίας εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων για την επιλογή των πλέον πρόσφορων μέτρων.

Μετά την ολοκλήρωση της ανωτέρω εξέτασης, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο κείμενο που περιλαμβάνει:

δα. τα πορίσματα της δεύτερης διαβούλευσης κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας των συλλεγόντων σχολίων και,

δβ. τα επιλεγέντα μέτρα παρέμβασης, πακέτα μέτρων, τη σύνδεσή τους με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους του Σ.Β.Α.Κ., καθώς και τους σχετικούς δείκτες παρακολούθησης.

Το παραδοτέο του σταδίου 4 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

ε. Στάδιο 5: Κατάρτιση - υποβολή σχεδίου δράσης.

Για την κατάρτιση και υποβολή του σχεδίου δράσης ακολουθούνται τα εξής:

εα. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων, καταρτίζει σχέδιο δράσης το οποίο περιλαμβάνει τα επιλεγέντα μέτρα.

Ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση:

i. στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως,

ii. στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των

μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας,

iii. στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ.

εβ. Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στον φορέα εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ο φορέας εκπόνησης λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις.

εγ. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το σχέδιο δράσης. Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την Αττικό Μετρό Α.Ε.

εδ. Το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τον φορέα εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

εε. Στην περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο (2) μηνών, ο φορέας εκπόνησης προβαίνει στις ενέργειες του Σταδίου 6.

εστ. Η μη αποστολή γνώμης από τις υπηρεσίες και τους φορείς των στοιχείων i, ii και iii της παρ. 2 ισοδυναμεί με σιωπηρή αποδοχή των μέτρων του σχεδίου δράσης.

στ. Στάδιο 6: Εξέταση Σ.Β.Α.Κ.

Μετά τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ., η απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

3. Φάση υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Γ')

α. Ο φορέας εκπόνησης παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα με όσα έχουν ορισθεί στο τελικό σχέδιο δράσης του σταδίου 5 της φάσης Β'.

Προς τούτο ο φορέας εκπόνησης:

αα. καταρτίζει ανά διετία εκθέσεις προόδου του υλοποιούμενου Σ.Β.Α.Κ., οι οποίες αναρτώνται στην ιστοσελίδα του οικείου Σ.Β.Α.Κ. προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους. Ο φορέας εκπόνησης γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της έκθεσης

προόδου στους φορείς του σταδίου 5 και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους,

αβ. επικαιροποιεί το σχέδιο δράσης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9,

αγ. αναθεωρεί το Σ.Β.Α.Κ. κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9. β.

Τα προτεινόμενα μέτρα του σχεδίου δράσης ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των ΟΤΑ και λαμβάνονται υπόψη σε τροποποιήσεις του υφιστάμενου χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Σε περίπτωση που για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., που είναι ανεξάρτητα από αυτές, δεν παρεμποδίζεται.

3. Εθνική Στρατηγική για το Ποδήλατο (ΕΣΠ)

Η χρήση του ποδηλάτου ως μέσο καθημερινής μετακίνησης των πολιτών και μέσο μεταφοράς προϊόντων λαμβάνεται πολύ σοβαρά υπόψη τα τελευταία 20 χρόνια στο σχεδιασμό των πόλεων και της υπαίθρου. Η ενσωμάτωση του ποδηλάτου στις μετακινήσεις επιτυγχάνει πολλαπλούς στόχους όπως τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, τη μείωση του αστικού θορύβου και των ρύπων, την βελτίωση του αστικού μικροκλίματος ειδικότερα, την αύξηση της οδικής ασφάλειας, την προάσπιση της δημόσιας υγείας και την ανάδειξη του αστικού και υπεραστικού περιβάλλοντος με όρους βιωσιμότητας. Για τους παραπάνω λόγους μεγάλος αριθμός ευρωπαϊκών και μη χωρών έχουν ήδη θεσπίσει και εφαρμόσει εθνικές στρατηγικές για το ποδήλατο, οι οποίες προωθούν δράσεις και στόχους σε εθνικό επίπεδο, και καθοδηγούν τις περιφερειακές και τοπικές αρχές καθώς και τους φορείς και τις επιχειρήσεις σχετικά με τις απαιτούμενες δράσεις και ενέργειες που πρέπει να εφαρμόσουν για την επίτευξη των στρατηγικών αυτών.



Η ΕΣΠ καθορίζει τις κύριες πολιτικές και τις κατευθύνσεις συγκεκριμένων δράσεων για την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου, σε επίπεδο τομεακών παρεμβάσεων, αξιολογώντας και αξιοποιώντας διεθνείς καλές πρακτικές. Μέσω της εφαρμογής της αναμένονται η ενσωμάτωση της χρήσης του ποδηλάτου στην λειτουργία των πόλεων και της υπαίθρου με ομαλό τρόπο, η προάσπιση της δημόσιας υγείας, η βελτίωση της ποιότητας του αστικού και εξωαστικού περιβάλλοντος και η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που σχετίζεται με τις μεταφορές.

4. Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)



Από την έναρξη ισχύος του ν. 4710/2020 «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις» (Α'142) (σχετ. 1), και έως την 31η.3. 2021, οι δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, οι μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί δήμοι, οι δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και οι μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί δήμοι, σύμφωνα με το άρθρο 2Α του ν. 3852/2010 εκπονούν υποχρεωτικά Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ), με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων. Για την εκπόνηση των Σ.Φ.Η.Ο. εκδόθηκε η ΚΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396 «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων».

Το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας προώθησε σημαντική πολιτική πρωτοβουλία ανταποκρινόμενο στην εντοπισμένη ανάγκη για μια ολοκληρωμένη και ολιστική στρατηγική για την προσβασιμότητα στο αστικό και εξωαστικό περιβάλλον.

5. Εθνικό Σχέδιο Προσβασιμότητας με έμφαση στην Κλιματική Αλλαγή (ΕΣΠεΚΑ)

Το Εθνικό Σχέδιο Προσβασιμότητας με έμφαση στην Κλιματική αλλαγή (ΕΣΠεΚΑ) διασυνδέει δύο μεγάλα θέματα που άπτονται του φυσικού και του δομημένου περιβάλλοντος, και αυτά είναι: η απρόσκοπτη και αυτόνομη πρόσβαση όλων των πολιτών χωρίς διακρίσεις σε αυτό και, οι συνοδευτικές ή/και συμπληρωματικές

δράσεις, μέτρα και έργα που θα καταστήσουν τις απαιτούμενες παρεμβάσεις φιλικές προς το περιβάλλον (στο πλαίσιο της αειφορίας και της βιωσιμότητας).

Το ΕΣΠεΚΑ:

- α)** παρέχει οδηγίες και κατευθύνσεις εφ' όλης της ύλης,
- β)** εξειδικεύει στις επιμέρους κατηγορίες χρήσεων και χώρων,
- γ)** προβλέπει αρμοδιότητες και διαδικασίες ελέγχου και εγκρίσεων μελετών και έργων και
- δ)** συσχετίζει τις μελέτες, τα έργα και τις δράσεις με χρηματοδοτικά εργαλεία και προγράμματα

Το Εθνικό Σχέδιο για την Προσβασιμότητα και την Κλιματική Αλλαγή αφορά το σύνολο των κατοίκων της χώρας και περιοδικά συμπεριλαμβάνει και τους επισκέπτες αυτής σε διαφορετικές περιόδους και εποχές του χρόνου. Αποτελεί ένα πλαίσιο λύσεων και επιλογών για τους φορείς χωρικού και αστικού σχεδιασμού, ώστε να βελτιωθεί μέσω των εργαλείων του η καθημερινή ζωή κατοίκων και επισκεπτών, ιδιαίτερα όσον αφορά την ποιότητα ζωής στο αστικό και φυσικό περιβάλλον και τις μετακινήσεις τους σε αυτό, παράλληλα με την ικανοποίηση των αναγκαίων κριτηρίων και προϋποθέσεων για την πρόληψη και την εξασφάλιση λύσεων για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.

6. Εθνική Χωρική Στρατηγική

Για τη βιώσιμη ανάπτυξη και οργάνωση του εθνικού χώρου, η Κυβέρνηση διαμορφώνει Εθνική Χωροταξική Στρατηγική. Η Στρατηγική αποτελεί κείμενο αρχών και περιλαμβάνει βασικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης, τους βασικούς άξονες, τους μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους χωρικής ανάπτυξης στο επίπεδο της Γενικής Κυβέρνησης και των επιμέρους φορέων της, καθώς και τα προτεινόμενα μέτρα και δράσεις για την υλοποίηση της επιδιωκόμενης ανάπτυξης. Η Στρατηγική αποτελεί βάση για τον συντονισμό των στρατηγικών χωρικών Πλαισίων, των επιμέρους επενδυτικών σχεδίων και προγραμμάτων του κράτους, των ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού και των δημοσίων νομικών προσώπων που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη και συνοχή του εθνικού χώρου. Ειδικότερα, η Στρατηγική μπορεί να περιλαμβάνει τους βασικούς άξονες για όλο το φάσμα των θεμάτων που καλύπτουν όλα τα επίπεδα σχεδίων και ιδίως για:

- α)** τη βιώσιμη ανάπτυξη και δικτύωση του εθνικού χώρου
- β)** τη διάρθρωση και δομή του αστικού και οικιστικού δικτύου της χώρας
- γ)** τη διάρθρωση των παραγωγικών τομέων

δ) την πολιτική γης και αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας

ε) τη χωρική διάρθρωση των δικτύων και υπηρεσιών τεχνικής, κοινωνικής και διοικητικής υποδομής εθνικού ενδιαφέροντος καθώς και τη χωρική κατανομή των υποδομών γνώσης και καινοτομίας

στ) τη βιώσιμη ανάπτυξη υποενοτήτων του εθνικού χώρου με ιδιαίτερη έμφαση στον θαλάσσιο, νησιωτικό και παράκτιο χώρο

Για τη σύνταξη της Εθνικής Χωροταξικής Στρατηγικής λαμβάνονται υπόψη η Εθνική Αναπτυξιακή Στρατηγική της Χώρας για εκάστη προγραμματική περίοδο, το εκάστοτε ισχύον Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής και το εθνικό πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, οι διεθνείς, ευρωπαϊκές και εθνικές πολιτικές για την προστασία του περιβάλλοντος καθώς και άλλα γενικά ή ειδικά προγράμματα εθνικής ή διαπεριφερειακής κλίμακας που επηρεάζουν σημαντικά τη διάρθρωση και ανάπτυξη του εθνικού χώρου.

Οι βασικοί άξονες και στόχοι της Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής λαμβάνονται υπόψη κατά την κατάρτιση των Ειδικών και Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων.

7. Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα (National Transport Project for Greece- NTPG) είναι ένα έργο που ανατέθηκε βάσει της «Συμφωνίας- Πλαίσιο για τη στήριξη των δραστηριοτήτων

Συμβουλευτικών Υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) εντός και εκτός της ΕΕ των 28.



Ο πρωταρχικός στόχος του Έργου ήταν να αποτελέσει τη βάση για την αειφόρο ανάπτυξη των υποδομών και υπηρεσιών του μεταφορικού συστήματος της Ελλάδας, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, η οποία θα συμβάλει στην ανταγωνιστικότητα του τομέα μεταφορών της χώρας.

Το Εθνικό Σχέδιο Μεταφορών θα καθορίσει την αναπτυξιακή στρατηγική του τομέα μεταφορών για τα επόμενα 20 χρόνια και θα υποστηρίξει την οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας. Επιπλέον, θα καθορίσει τις κύριες δράσεις που πιθανόν θα ενισχυθούν από Διεθνή Χρηματοπιστωτικά Ιδρύματα, ιδιαιτέρως από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΙΒ). Επομένως, απαιτείται η ανάπτυξη συμπαγούς και τεχνικά άρτιας στρατηγικής, αποδεκτής και εγκεκριμένης από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Ο σκοπός του Σχεδίου είναι να αποτελέσει τη βάση για την αειφόρο ανάπτυξη των υποδομών και υπηρεσιών του μεταφορικού συστήματος της Ελλάδας,

μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, η οποία θα συμβάλλει στην ανταγωνιστικότητα του τομέα μεταφορών της χώρας.

Ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών στοχεύει στην κάλυψη των κυκλοφοριακών αναγκών, στην ασφαλή κυκλοφορία των μηχανοκίνητων ή μη μέσων στη χρήση εναλλακτικών μορφών ενέργειας και συνεργεί με την εξασφάλιση της βιωσιμότητας των μέτρων και δράσεων. Οι πέντε Στρατηγικοί Στόχοι για το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (ΕΣΣΜ) της Ελλάδας είναι:

-  **Στρατηγικός Στόχος 1:** Ενίσχυση Οικονομικής Ανάπτυξης και Αποδοτικότητας, με επιμέρους στόχο την αύξηση της ικανότητας για εξυπηρέτηση μελλοντικής ζήτησης μεταφορών (ανακούφιση υφιστάμενων και αποφυγή μελλοντικών σημείων συμφόρησης στο δίκτυο μεταφορών).
-  **Στρατηγικός Στόχος 2:** Ενίσχυση Περιφερειακής και Διεθνούς Συνδεσιμότητας Μεταφορών.
-  **Στρατηγικός Στόχος 3:** Διασφάλιση Περιβαλλοντικής Βιωσιμότητας μέσω της προώθησης της μετατόπισης χρηστών σε τρόπους μεταφορών πιο φιλικούς προς το περιβάλλον (κυρίως από οδικές προς σιδηροδρομικές)
-  **Στρατηγικός Στόχος 4:** Ενίσχυση Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης Πολιτών μέσω της προώθησης προτάσεων που ενισχύουν την προσβασιμότητα σε περιοχές που σήμερα κατατάσσονται χαμηλά ως προς το επίπεδο προσβασιμότητας, όπως εκτιμάται από την παράμετρο λειτουργική πυκνότητα μίας περιοχής.
-  **Στρατηγικός Στόχος 5:** Διασφάλιση Ασφάλειας και Προστασίας στις μεταφορές.

Οι προτεραιότητες πολιτικής του ΕΣΣΜ που εξασφαλίζουν την επίτευξη των τεθέντων στόχων είναι:

- η κινητικότητα
- η προσβασιμότητα
- η μετακίνηση

Η κινητικότητα είναι η δυνατότητα μετακίνησης μεταξύ διαφορετικών περιοχών.

Η προσβασιμότητα είναι ο βαθμός ευκολίας πρόσβασης μιας περιοχής και εξαρτάται από την κινητικότητα δηλαδή την ευκολία ή δυσκολία με την οποία ένας μετακινούμενος μπορεί να εκτελέσει τη μετακίνηση που επιθυμεί. Έτσι το διαθέσιμο σύστημα μεταφορών ανάλογα με την κινητικότητα που προσφέρει στους μετακινούμενους μπορεί να διαφοροποιήσει την προσπελασιμότητα μιας περιοχής από μια εύκολα προσβάσιμη σε μια «απομονωμένη» περιοχή.

Μετακίνηση ονομάζεται η κίνηση μιας κατεύθυνσης από ένα σημείο προέλευσης σε ένα σημείο προορισμού με κάποιο συγκεκριμένο σκοπό. Στη Βιώσιμη κινητικότητα:

- Εξυπηρετούνται οι ανάγκες σε προσβασιμότητα και κινητικότητα σε προσωπικό και κοινωνικό επίπεδο.
- Διατίθενται επαρκή και αποτελεσματικά δίκτυα μεταφορικών υποδομών, που προσφέρουν εναλλακτικές δυνατότητες μετακίνησης.
- Ενισχύεται η ισόρροπη χωρική ανάπτυξη
- Στηρίζεται και ενισχύεται ο οικολογικός, κοινωνικός και ο οικονομικός ρόλος- της πόλης.

Επιπλέον η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί κύρια παράμετρο της βιώσιμης ανάπτυξης και επηρεάζει και επηρεάζεται από τον περιβαλλοντικό, οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό χαρακτήρα της χώρας.

8. Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής Εναλλακτικών Καυσίμων στον τομέα των Μεταφορών

Στο Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών και την υλοποίηση των σχετικών υποδομών περιλαμβάνονται τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

(α) Οδικό χάρτη για την ανάπτυξη της αγοράς υποδομών εναλλακτικών καυσίμων,

(β) αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και της μελλοντικής ανάπτυξης της αγοράς σε ότι αφορά τα εναλλακτικά καύσιμα στον τομέα των μεταφορών, μεταξύ άλλων, υπό το πρίσμα της πιθανής ταυτόχρονης και συνδυασμένης χρήσης τους, και της ανάπτυξης των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, λαμβανομένης υπόψη, εφόσον υπάρχει, της διασυνοριακής συνέχειας,

(γ) εθνικούς σκοπούς και στόχους, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, οι οποίοι καθορίζονται και μπορούν να αναθεωρούνται βάσει της εκτίμησης της εθνικής, περιφερειακής ή πανευρωπαϊκής ζήτησης, διασφαλίζοντας παράλληλα τη συμμόρφωση προς τις ελάχιστες απαιτήσεις περί υποδομών που ορίζονται στον παρόντα Νόμο,

(δ) μέτρα που απαιτούνται για την εξασφάλιση της επίτευξης των εθνικών σκοπών και στόχων που προβλέπονται στο Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής,

(ε) μέτρα που μπορούν να προάγουν την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στις υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών,

(στ) ορισμός των αστικών/προαστιακών και άλλων πυκνοκατοικημένων περιοχών και δικτύων, οι οποίες, αναλόγως των αναγκών της αγοράς, θα είναι εξοπλισμένες με δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης,

(ζ) ορισμός των αστικών/προαστιακών και άλλων πυκνοκατοικημένων περιοχών και δικτύων, οι οποίες, αναλόγως των αναγκών της αγοράς, θα είναι εξοπλισμένες με σημεία ανεφοδιασμού με CNG,

(η) αξιολόγηση της ανάγκης για χρήση του LNG στις οδικές μεταφορές εφόσον υπάρχει σχετική ζήτηση και το κόστος δεν είναι δυσανάλογο προς τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών οφελών και καθορισμό των κατάλληλων μέτρων που θα εξασφαλίζουν ένα επαρκές σύστημα διανομής για την τροφοδοσία με LNG των σημείων ανεφοδιασμού,

(θ) αξιολόγηση της ανάγκης εγκατάστασης σημείων ανεφοδιασμού με LNG σε λιμένες εκτός του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ,

(ι) εξέταση της ανάγκης εγκατάστασης ηλεκτρικού ανεφοδιασμού σε αερολιμένες προς χρήση από σταθμευμένα αεροσκάφη,

(κ) εξέταση της ανάγκης για χρήση του υδρογόνου στις οδικές μεταφορές.

9. Η στρατηγική Intelligent Transport Systems – ITS

Τα ΕΣΜ προσφέρουν αποτελεσματικές λύσεις για την αποσυμφόρηση και την ασφάλεια των μεταφορικών δικτύων, τη βελτίωση της κινητικότητας και της αποτελεσματικότητας και ενισχύουν την παραγωγικότητα, μέσω της ενσωμάτωσης προηγμένων τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών στην υποδομή μεταφορών και στα οχήματα. Καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα ασύρματων και ενσύρματων ηλεκτρονικών τεχνολογιών, τεχνολογιών ICT και υπηρεσιών. Αξιοποιώντας τις υπάρχουσες και τις αναδυόμενες τεχνολογίες, μπορούν να επηρεάσουν τις επιλογές των χρηστών για τον τρόπο ταξιδιού, να αυξήσουν την αποτελεσματικότητα του συστήματος μεταφορών και να αξιοποιήσουν με βέλτιστο τρόπο τις υφιστάμενες υποδομές.

Οι κατηγορίες ΕΣΜ είναι οι ακόλουθες:

- Συστήματα πληροφόρησης για το οδικό δίκτυο, την κυκλοφορία, τις μετακινήσεις και τις συνδυασμένες μεταφορές.
- Συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, των εμπορευματικών μεταφορών και συμβάντων που συνδέονται με την οδική ασφάλεια και προστασία.
- Συστήματα ηλεκτρονικών συναλλαγών/τεχνολογίας/καινοτομίας, συνεργατικά συστήματα διασύνδεσης οχήματος με όχημα και οχήματος με υποδομή.

Τα ΕΣΜ συμβάλλουν σε μια σειρά από καινοτόμες διαδικασίες, όπως η βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής μέσω των συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας, που επιτρέπουν στους διαχειριστές να προσαρμόζουν τα όρια ταχύτητας και τους φωτεινούς σηματοδότες, να διοχετεύουν κατάλληλα την κυκλοφορία, να ενημερώνουν τους οδηγούς για τα πιθανά εμπόδια, τους κινδύνους και τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν. Με τον τρόπο αυτό, εξυπηρετούνται καλύτερα οι χρήστες, που κυκλοφορούν σε ομαλότερες συνθήκες, μειώνονται οι απρόβλεπτες συμπεριφορές και προλαμβάνονται τα τροχαία δυστυχήματα.

Η άμεση επέμβαση των μονάδων διάσωσης σε περίπτωση έκτακτου συμβάντος, επιτυγχάνει την άμεση παροχή βοήθειας και την τάχιστα αποκατάσταση της κυκλοφορίας.

Σε ό,τι αφορά στα οχήματα, οι προηγμένες τεχνολογίες υποβοήθησης της ασφάλειας συμβάλλουν καθοριστικά στην αποτροπή μιας ενδεχόμενης σύγκρουσης ή μειώνουν σημαντικά τη σφοδρότητά της.

Τα πλεονεκτήματα αυτά μπορούν να κλιμακωθούν περαιτέρω με τη χρήση συνεργατικών συστημάτων, όπου τα οχήματα μπορούν να επικοινωνούν συνεχώς μεταξύ τους και με την υποδομή, προειδοποιώντας τους οδηγούς και διευκολύνοντας τη λήψη σωστών αποφάσεων.

Επιπλέον, οι ανάγκες σύνδεσης των απομακρυσμένων και νησιωτικών περιοχών, η εποχική αύξηση της ζήτησης για μεταφορές, αλλά και οι αυξημένες ανάγκες παραγωγικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας, αποτελούν προκλήσεις στις οποίες τα ΕΣΜ μπορούν να προσφέρουν αποδοτικές λύσεις.

Τα οφέλη αυτά θα είναι πιο εμφανή στους εμπορευματικούς κόμβους (logistics hub). Η περαιτέρω ανάπτυξη των ηλεκτρονικών διαδικασιών, όπως η δυνατότητα συγκέντρωσης και οργάνωσης των πολλαπλών αποστολών, τα συστήματα δυναμικής ζήτησης - απόκρισης δρομολογίων, αποτελούν νέα επιχειρηματικά μοντέλα, διαθέσιμα μέσω των ΕΣΜ, με πολλαπλά οφέλη για όλο το σύστημα.

10. Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας (2021-2030)

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο θα οδηγήσει στον καθορισμό, στην εφαρμογή και στην παρακολούθηση των απαραίτητων δράσεων για τη δραστική μείωση του αριθμού των οδικών ατυχημάτων και του αριθμού των νεκρών και τραυματιών σε αυτά. Η ανάπτυξη του νέου Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας βασίζεται σε όλες τις νέες διεθνείς τάσεις, στη λεπτομερή ανάλυση των δυνατοτήτων της ελληνικής πραγματικότητας καθώς και στη συστηματική ευρεία διαβούλευση.

Η καταρχήν δομή του νέου Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας αφορά σε τέσσερις βασικές κατευθύνσεις:

- Φιλόδοξο όραμα
- Αποτελεσματική Εφαρμογή
- Καινοτόμες Τεχνολογίες
- Κοινή Ευθύνη

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο περιλαμβάνει και αποτελεί το μέσο πραγματοποίησης ενός νέου φιλόδοξου οράματος. Το φιλόδοξο όραμα αφορά σε μηδέν νεκρούς σε οδικά ατυχήματα σε βάθος χρόνου, το οποίο θα επιτευχθεί μέσω επιμέρους ρεαλιστικών στόχων και με έμφαση στην ασφαλή κινητικότητα για όλους (προώθηση MMM, χαμηλές ταχύτητες, κλπ.).

Για την επίτευξη του φιλόδοξου οράματος ιδιαίτερη σημασία δίδεται στην αποτελεσματική υλοποίησή του Στρατηγικού Σχεδίου, μέσω στοχευμένης χρηματοδότησης αντάξιας του εγχειρήματος, ισχυρής και αποτελεσματικής διαχείρισης όλων των προσπάθειών και συστηματικής παρακολούθησης, επανεξέτασης και βελτίωσης όλων των δράσεων.

Καταλυτικό ρόλο θα παίζει η προώθηση της κοινής ευθύνης όλων των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών, μέσα από την Προσέγγιση Ασφαλούς Συστήματος, δηλαδή την ενίσχυση της λογοδοσίας και υπευθυνότητας των Αρχών, υπερβαίνοντας τις συμβατικές προσεγγίσεις αρμοδιοτήτων επί τμημάτων του συστήματος. Τέλος, καθοριστικό ρόλο θα παίζει η βελτίωση των συνηθειών όλων των χρηστών της οδού, τόσο σε επίπεδο οδικής συμπεριφοράς (χαμηλές ταχύτητες, αμυντική οδηγική συμπεριφορά, προσοχή στους εύάλωτους χρήστες στις οδούς) όσο και σε επίπεδο συνηθειών μετακίνησης (αλλαγή στις επιλογές μέσου και στη στάθμευση, προώθηση κοινής χρήσης μέσων μεταφοράς).

Γράφημα 2: Όραμα Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας (2021-2030)



11. Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών (2014-2025)

Το ΣΠΕΜ, που καθορίζει τη στρατηγική ανάπτυξης των Μεταφορών της Χώρας για την περίοδο 2014 - 2025, εκπονήθηκε υπό την ευθύνη της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής Μεταφορών (ΕΔΑ Μεταφορών) ως Αρχής Σχεδιασμού και εγκρίθηκε με τη με αρ. 2031/Φ.97/28.11.2014 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα Υπ.Υ.Με.Δι.

Οι προτεραιότητες της Περιφέρειας της Κρήτης είναι:

- Βελτίωση πρόσβασης και συνθηκών ασφαλείας του βασικού ΔΕΔ-Μ στη βόρεια ακτή (ΒΟΑΚ).
- Συμπλήρωση, αναβάθμιση βασικού ΔΕΔ-Μ, από το χωρικό σύστημα του νότιου τμήματος προς τον άξονα της βόρειας ακτής (ΝΟΑΚ και Κάθετοι Άξονες στα όρια των Περιφερειακών Ενοτήτων Ηρακλείου και Λασιθίου).
- Συμπλήρωση, αναβάθμιση των τμημάτων του οδικού δικτύου (εθνικού, επαρχιακού), που διευκολύνουν τη σύνδεση (α) ζωνών με έντονη αγροτική δραστηριότητα και (β) ζωνών με έντονη τουριστική ανάπτυξη και με

ιδιαίτερα στοιχεία του ιστορικού και φυσικού περιβάλλοντος με το ΔΕΔ-Μ.

- Συμπλήρωση, αναβάθμιση του δημοτικού οδικού δικτύου, με έμφαση στα τμήματα που ενισχύουν την εσωτερική συνοχή (άρση απομόνωσης) των νέων Δήμων μετά την εφαρμογή του Προγράμματος Καλλικράτης.
- **Δράσεις που συντείνουν στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στις πόλεις.**

Τα πόρισμα της έκθεσης αξιολόγησης, αναθεώρησης και εξειδίκευσης του περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης της Περιφέρειας συμφωνεί με τα προτεινόμενα έργα της Περιφέρειας, τα οποία δίνουν έμφαση σε όλα τα υποσυστήματα των μεταφορών.

12. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) Υποδομών Μεταφορών 2021 – 2027

Οι κύριες προκλήσεις του τομέα των Μεταφορών για την ΠΠ 2021-2027 αφορούν στην αντιμετώπιση των άμεσων και έμμεσων αναγκών της χώρας, οι οποίες συνδέονται με την Πολιτική Συνοχής και τους 5 Εθνικούς Στρατηγικούς Στόχους του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών (ΕΣΣΜ).

Οι 5 Εθνικοί Στρατηγικοί Στόχους του ΕΣΣΜ, είναι οι:

1ο. 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,

2ο. 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,

3ο. Εξασφάλιση ενός Περιβαλλοντικά Βιώσιμου τομέα μεταφορών,

4ο. Παροχή Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης σε σχέση με την απασχόληση, την εκπαίδευση και τις κοινωνικές υπηρεσίες για τον πληθυσμό, και

5ο. Διατήρηση Ασφάλειας και Προστασίας του συστήματος μεταφορών

13. Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος

Η κινητικότητα προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα στους χρήστες της, συνεπάγεται ωστόσο κάποιο τίμημα για την κοινωνία μας. Σε αυτό συμπεριλαμβάνονται οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, η ρύπανση της ατμόσφαιρας και των υδάτων, η ηχορύπανση, τα τροχαία ατυχήματα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η απώλεια βιοποικιλότητας —όλα τα παραπάνω

επηρεάζουν την υγεία και την ευημερία μας. Οι προσπάθειες που κατεβλήθησαν και τα μέτρα πολιτικής που εφαρμόστηκαν στο παρελθόν δεν έχουν αντιμετωπίσει ακόμα επαρκώς τα εν λόγω προβλήματα. Με την πάροδο του χρόνου οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που προέρχονται από τον τομέα των μεταφορών έχουν αυξηθεί και πλέον αντιπροσωπεύουν το ένα τέταρτο των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ.

Η πιο σοβαρή πρόκληση που αντιμετωπίζει ο τομέας των μεταφορών είναι να μειώσει σημαντικά τις εκπομπές του και να καταστεί πιο βιώσιμος.

Παράλληλα, ο εν λόγω μετασχηματισμός προσφέρει μεγάλες ευκαιρίες για καλύτερη ποιότητα ζωής και, όσον αφορά τον ευρωπαϊκό βιομηχανικό κλάδο σε όλες τις αξιακές αλυσίδες, προσφέρει ευκαιρίες για εκσυγχρονισμό, δημιουργία θέσεων εργασίας υψηλού επιπέδου, ανάπτυξη νέων προϊόντων και υπηρεσιών, ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και επιδίωξη παγκόσμιας πρωτοκαθεδρίας, δεδομένου ότι και άλλες αγορές κατευθύνονται επί του παρόντος προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Δεδομένου του υψηλού ποσοστού του τομέα των μεταφορών επί των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ, ο στόχος της ΕΕ —όσον αφορά τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά -55 % έως το 2030 και την επιδίωξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050— θα επιτευχθεί μόνο με την άμεση θέσπιση πιο φιλόδοξων πολιτικών για τη μείωση της εξάρτησης του τομέα των μεταφορών από τα ορυκτά καύσιμα, σε συνέργεια με τις προσπάθειες που καταβάλλονται για μηδενική ρύπανση. Η επιτυχία της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας¹ εξαρτάται από την ικανότητά μας να καταστήσουμε το μεταφορικό σύστημα βιώσιμο στο σύνολό του.

Συνολικά, πρέπει να μεταβούμε από το τρέχον πρότυπο της σταδιακής αλλαγής στον ριζικό μετασχηματισμό. Γι' αυτό καθορίζεται χάρτης πορείας που θέτει τον ευρωπαϊκό τομέα των μεταφορών στη σωστή κατεύθυνση για ένα βιώσιμο και έξυπνο μέλλον. Προκειμένου να υλοποιηθεί το όραμά, προσδιορίζονται 10 εμβληματικοί τομείς με ένα σχέδιο δράσης που θα κατευθύνει τις εργασίες κατά τα επόμενα έτη. Τα σενάρια που στηρίζουν την παρούσα στρατηγική, τα οποία είναι κοινά με όσα στηρίζουν το σχέδιο κλιματικών στόχων για το 2035, αποδεικνύουν ότι, με το σωστό επίπεδο φιλοδοξίας, ο συνδυασμός των μέτρων πολιτικής που ορίζονται στην παρούσα στρατηγική μπορεί να επιτύχει 90 % μείωση στις εκπομπές του τομέα των μεταφορών έως το 2050. Λαμβανομένης επίσης υπόψη της ανάλυσης που παρουσιάζεται στο συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, ορίζονται διάφορα ορόσημα για την πορεία του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών προς επίτευξη των στόχων για βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα, τα οποία υποδηλώνουν την απαραίτητη φιλοδοξία για τις μελλοντικές πολιτικές μας, όπως:

Έως το 2030:

- Τουλάχιστον 30 εκατομμύρια οχήματα μηδενικών εκπομπών θα τεθούν σε κυκλοφορία στις ευρωπαϊκές οδούς.
- 100 ευρωπαϊκές πόλεις θα καταστούν κλιματικά ουδέτερες.
- Η κυκλοφορία σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας θα διπλασιαστεί.
- Οι προγραμματισμένες μαζικές μετακινήσεις αποστάσεων κάτω των 500 km θα πρέπει να έχουν ουδέτερο ισοζύγιο διοξειδίου του άνθρακα εντός της ΕΕ.
- Η αυτοματοποιημένη κινητικότητα θα αναπτυχθεί σε μεγάλη κλίμακα.
- Πλοία μηδενικών εκπομπών θα είναι έτοιμα για διάθεση στην αγορά.

Έως το 2035:

- Μεγάλα αεροσκάφη μηδενικών εκπομπών θα είναι έτοιμα για διάθεση στην αγορά.

Έως το 2050:

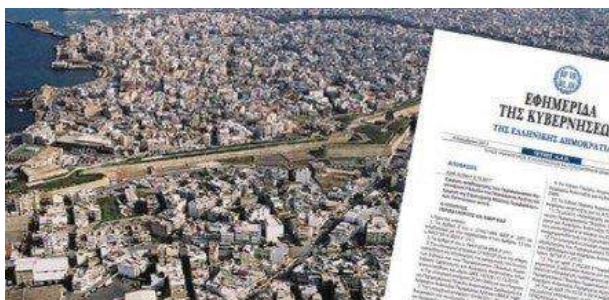
- Σχεδόν το σύνολο των αυτοκινήτων, των ημιφορτηγών, των λεωφορείων, καθώς και τα νέα βαρέα οχήματα θα είναι μηδενικών εκπομπών.
- Η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία θα διπλασιαστεί.
- Η σιδηροδρομική κυκλοφορία υψηλής ταχύτητας θα τριπλασιαστεί.
- Το πολυτροπικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-M) που θα είναι εξοπλισμένο για βιώσιμες και έξυπνες μεταφορές με συνδεσιμότητα υψηλής ταχύτητας θα τεθεί σε λειτουργία σε επίπεδο εκτεταμένου δικτύου.

2.5.3 Περιφερειακό Επίπεδο

Σε περιφερειακό επίπεδο, τα στρατηγικά σχέδια που επηρεάζουν και δίνουν κατευθύνσεις για την εξέλιξη του ΣΒΑΚ και της βιώσιμης κινητικότητας εν γένει είναι το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Περιφέρειας Κρήτης και το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κρήτης 2021-2023.

1. Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Περιφέρειας Κρήτης

Σύμφωνα με το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Περιφέρειας Κρήτης (ΦΕΚ 260/ΑΑ/08-11/2017), η Περιφέρεια αποτελεί αυτόνομο χωρικά σύστημα με ικανό μέγεθος ενδοχώρας και πληθυσμού, αναπτύσσεται με ταχείς ρυθμούς, άνω του μέσου εθνικού όρου, για μακρά χρονική περίοδο και βελτιώνει τη θέση της στην ελληνική οικονομία έως και το 2009, όπου σε κατά κεφαλήν εισόδημα καταλάμβανε πλέον την 5η θέση μεταξύ των 13 περιφερειών της Χώρας.



Ο Δήμος Πλατανιάς, σύμφωνα με το ΠΧΠ Κρήτης, κατατάσσεται στην κατηγορία Πόλοι, έδρες τέως Καποδιστριακών Δήμων Οικιστικά κέντρα 7ου επιπέδου.

Στο Άρθρο 10 Διάρθρωση και ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου επιδιώκεται η πολυκεντρική οργάνωση της Κρήτης, με τη δημιουργία ολοκληρωμένου πολυπολικού οικιστικού / αναπτυξιακού πλέγματος, για την κατά το δυνατό εξασφάλιση της εδαφικής, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής στον συνολικό χώρο. Το πολυπολικό πλέγμα αναπτύσσεται ισόρροπα στο εσωτερικό ευρύτερων γεωγραφικών/ αναπτυξιακών ενοτήτων, με την αρωγή - και την μεταξύ τους συνεργασία- των δυναμικών οικιστικών κέντρων που διαθέτουν κοινωνικές υποδομές.

Με στόχο τον μετριασμό των φαινομένων αποψίλωσης προωθείται η **συλλειτουργία και η συνεργασία των 100 οικιστικών κέντρων της Κρήτης ως δίκτυα οικισμών/ πολύπολα, με κοινές συμπληρωματικές κοινωνικές εξυπηρετήσεις και αντίστοιχα προσανατολισμένα προς την εξυπηρέτησή τους οδικά δίκτυα.** Για το Δήμο Πλατανιά υποδεικνύεται το ακόλουθο δίκτυο οικισμών/ πολύπολο στο οποίο θα μπορεί να εξυπηρετείται ως δίκτυο των μικρότερων οικισμών: *Γεράνι/Πλατανιάς, Αλικιανός, Βουκολιές, Ταυρωνίτης, Κολυμπάρι.*

Επίσης, στο Άρθρο 13 - Χωρικός προσδιορισμός 12 βιώσιμων αναπτυξιακών ενοτήτων, καθορίζονται **οι κεντρικοί αστικοί πόλοι με διακεκριμένο ρόλο στον αναπτυξιακό σχεδιασμό και οι οποίοι οργανώνουν τις περιοχές**

επιρροής τους. Επιχειρείται ο σταδιακός μετασχηματισμός του αστικού συστήματος της περιφέρειας σε πολυκεντρικό πρότυπο χωρικής ανάπτυξης. Ένα από τα επιλεγμένα βιώσιμα κέντρα είναι και ο Πλατανιάς.

Το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Κρήτης δε δίνει κάποια άλλη κατεύθυνση αναπτυξιακού χαρακτήρα για το Δήμο Πλατανιά, όσον αφορά το οικιστικό δομημένο περιβάλλον και τις μεταφορές.

2. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κρήτης 2021-2023

Σύμφωνα με τον **Στρατηγικό Σχεδιασμό του Επιχειρησιακού Προγράμματος της Περιφέρειας Κρήτης 2020 – 2023 (Ιούλιος 2020)**

πραγματοποιείται προσπάθεια ενίσχυσης του αναπτυξιακού ρόλου των σημαντικότερων αστικών κέντρων, του ειδικού ρόλου μικρότερων οικιστικών κέντρων και των αναγκών συνέργειας των οικιστικών κέντρων στο πλαίσιο βιώσιμων αναπτυξιακών ενοτήτων. **Γενική κατεύθυνση για τις αστικές περιοχές αποτελεί η αναβάθμιση του δομημένου και φυσικού αστικού περιβάλλοντος με ολοκληρωμένες παρεμβάσεις ανάπλασης συνδυαστικά με την προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας.**



Το ΕΠ Κρήτης 2021-2023, έπειτα από την εκτενής ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, των ευκαιριών και των προβλημάτων σε επίπεδο περιφερειακής ενότητας και δήμων, θέτει κάποια κρίσιμα ζητήματα περιφερειακής ανάπτυξης στα οποία συμπεριλαμβάνεται και ο Δήμος Πλατανιά ως εξής:

Η διαφοροποίηση μεταξύ βόρειου, νότιου ανατολικού δυτικού παράκτιου τμήματος και της ενδοχώρας αλλά και επιμέρους ζωνών στο εσωτερικό τους προκύπτει και από την «Εξειδίκευση του Πλαισίου Εφαρμογής της Ολοκληρωμένης Χωρικής Ανάπτυξης στην Περιφέρεια Κρήτης για την Προγραμματική Περίοδο 2014 - 2020» που χρηματοδοτήθηκε από το ΠΕΠ της Κρήτης για την εξειδίκευση του πλαισίου εφαρμογής των ΟΧΕ / ΒΑΑ (Νοέμβριος 2015). Συγκεκριμένα με βάση ανάλυση των στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ 2001-2011 ανά ΔΕ, κατατάσσονται οι ΔΕ σε 4 ομάδες μέσα από μια προσέγγιση των αναγκών:

- Για υποδομές και υπηρεσίες πρόνοιας μέσα από δημογραφικούς δείκτες που συναρτώνται με ευάλωτες πληθυσμιακές ομάδες (ηλικιωμένοι, παιδιά, πολυμελείς οικογένειες)
- Για δομές και υπηρεσίες εκπαίδευσης μέσα από δείκτες που αποτυπώνουν εξάλειψη αναλφαβητισμού και ενίσχυση της παρουσίας αποφοίτων τριτοβάθμιας και μετατριτοβάθμιας εκπαίδευσης

- Για αντιμετώπιση της ανεργίας
- Για αντιμετώπιση των φαινομένων φτώχειας μέσα από δείκτες που αποτυπώνουν την κατάσταση ως προς το εισόδημα, σε συνδυασμό με την ενεργειακή φτώχεια (κτίρια κατοικίας χωρίς καθόλου θέρμανση και χωρίς καθόλου μόνωση)

Από την κατάταξη των ενοτήτων στις 4 ομάδες προκύπτει μια **πρώτη ομαδοποίηση η οποία αναδεικνύει το επίπεδο εκκίνησης των ενοτήτων ως προς τις κοινωνικές και οικονομικές παραμέτρους και άρα προσδιορίζει ένα αντίστοιχο εύρος αναγκών, καθώς και το αναπτυξιακό υπόβαθρο στο οποίο θα στηριχθούν για την υλοποίηση αναπτυξιακών παρεμβάσεων**. Η χωρική αποτύπωση της κατανομής των ΔΕ σε 4 ομάδες ανάλογα με την κατάταξη τους εμφανίζει διαφοροποιημένες χωρικές ζώνες:

Χαμηλής έντασης κοινωνικοοικονομικές ανάγκες, καταγράφονται σε 4 διευρυμένες ζώνες στις ισάριθμες ΠΕ, η 1η στο παράκτιο μέτωπο με **επίκεντρο τα Χανιά, από τον Πλατανιά έως το Ακρωτήρι και την Θέρισο στην ενδοχώρα**, η 2η με επίκεντρο το Ρέθυμνο, στα παράκτια από την Γεωργιούπολη και προς την ενδοχώρα, έως την Σύβριτο και τα Ανώγεια, η 3η στο παράκτιο μέτωπο με επίκεντρο το Ηράκλειο, από το Γάζι έως και τα Μάλια και τις Αρχάνες στην ενδοχώρα και η 4η με επίκεντρο τον Άγιο Νικόλαο, από το Βραχάσι στο βόρειο παράκτιο μέτωπο, έως την Ιεράπετρα στο νότιο.

Το όραμα του ΕΠ της Περιφέρειας Κρήτης για την προγραμματική περίοδο 2020-2023 έχει ως εξής: **«Κρήτη δυναμική, βιώσιμη, ευφυή, με κοινές αξίες και κοινωνική συνοχή, δημιουργική με ταυτότητα και αυτοπεποίθηση»**. Για την επίτευξη του οράματος διαμορφώνονται 4 αλληλοεξαρτώμενα Πεδία Πολιτικής, που έρχονται να απαντήσουν σε διαπιστωμένες προκλήσεις και να αξιοποιήσουν διαφαινόμενες ευκαιρίες για:

- ❖ Ποιοτική Ανάπτυξη, με εξειδίκευση της οικονομίας περιβαλλοντικά φιλικής, ενσωμάτωση καινοτομιών και εφαρμογών ΤΠΕ και παράλληλη ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας
- ❖ **Ενεργό Περιβαλλοντική Διαχείριση**, με πρόληψη επιπτώσεων στο περιβάλλον, ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων και ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στα έργα και δραστηριότητες
- ❖ Δυναμική Κοινωνική Συνοχή, με ενίσχυση της δημογραφικής/κοινωνικής δυναμικής, φροντίδα ευάλωτων ηλικιακών / κοινωνικών ομάδων και δημιουργία ευκαιριών για τους νέους, μέσα από ενεργές και δυναμικές πολιτικές σε αντιδιαστολή της παθητικής αντιμετώπισης των κοινωνικών επιπτώσεων

- ❖ Αποτελεσματική Διακυβέρνηση, με ενίσχυση των ικανοτήτων της δημόσιας διοίκησης και της ενεργού και αποδοτικής συμμετοχής των τοπικών κοινωνιών στην αναπτυξιακή διαδικασία και υιοθέτηση κοινωνικών καινοτομιών.

Στον Άξονα 1: Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής του Επιχειρησιακού Προγράμματος προβλέπεται ως επιμέρους Μέτρο η **Βιώσιμη - φιλική στο κλίμα και ισόρροπη χωρική οργάνωση (ΠΠ Ενεργός Περιβαλλοντική Διαχείριση)**. Στον εν λόγω άξονα ενσωματώνονται στρατηγικές επιλογές από δύο πεδία πολιτικής και συγκεκριμένα αυτά που αφορούν στην **Ενεργό Περιβαλλοντική Διαχείριση και την Ποιοτική Ανάπτυξη** και δίδεται έμφαση στην ανάδειξη φυσικών και πολιτιστικών πόρων (Μέτρο 1.1.), ως πόλο έλξης δυνητικών επισκεπτών, πάντα με γνώμονα την φέρουσα ικανότητα τους. **Ο άξονας εστιάζει επίσης στη βιώσιμη κλιματικά και ισόρροπη χωρική οργάνωση (Μέτρο 1.2.), στην ανάπτυξη βιώσιμων μεταφορικών υποδομών (Μέτρο 1.3.) με δράσεις αναβάθμισης, βελτίωσης ποιότητας υποδομών και στην ενίσχυση των πράσινων μετακινήσεων.** Παράλληλα, επιδιώκεται η Επιτάχυνση της Ενεργειακής αναβάθμισης με Μπλε και Πράσινη Ανάπτυξη (Μέτρο 1.4.), μέσω δράσεων ενίσχυσης ΑΠΕ, παραγωγής πράσινης και μπλε ενέργειας, ενώ μέσω της βιώσιμης διαχείρισης των υδάτων επιδιώκονται βιώσιμες δράσεις διαχείρισης των υδάτινων πόρων (Μέτρο 1.5.), ενώ με την ανάπτυξη βιώσιμων περιβαλλοντικών υποδομών (Μέτρο 1.6.) επιδιώκεται η διαχείριση υγρών και στερεών αποβλήτων. Η πρόληψη και διαχείριση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και απειλών από καταστροφές (Μέτρο 1.7.) στοχεύει σε δράσεις πολιτικής προστασίας, αλλά και δράσεις προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, ενώ οι οριζόντιες δράσεις του άξονα 1, αφορούν σε ωρίμαση και διασφάλιση ποιοτικών χαρακτηριστικών υποδομών (Μέτρο 1.8.).

Παράλληλα, με τον **Επιχειρησιακό Σχεδιασμό του Επιχειρησιακού Προγράμματος της Περιφέρειας Κρήτης 2020 -2023 (Απρίλιος 2021)** και εν μέσω των αναπτυξιακών στρατηγικών για την περίοδο 2021 - 2025 συμπεριλαμβάνεται και ο Στόχος Πολιτικής 3: Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των Περιφερειακών διασυνδέσεων ΤΠΕ, με έμφαση στην ανάπτυξη του οδικού δικτύου και των μεταφορών (θαλάσσιων, σιδηροδρομικών, και αεροπορικών), **τη βιώσιμη κινητικότητα,** καθώς και την ενίσχυση της πολυτροπικότητας, παράλληλα δίδεται ιδιαίτερη έμφαση στην **ψηφιακή συνδεσιμότητα** (υπερυψηλές ταχύτητες και 5G σε αστικά κέντρα, βασικούς άξονες οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορικών δικτύων και θαλάσσιων οδών).

Οι αναπτυξιακοί Στόχοι του Εθνικού Προγράμματος Ανάπτυξης (ΕΠΑ) 2021 - 2025 είναι οι:

- ❖ **Έξυπνη Ανάπτυξη** | Οδηγεί στους ειδικούς στόχους της έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, του ψηφιακού μετασχηματισμού και της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας
- ❖ **Πράσινη Ανάπτυξη** | Οδηγεί σε τρεις επιμέρους ειδικούς στόχους, μετάβασης προς την κυκλική οικονομία, **ενέργειες προστασίας του περιβάλλοντος καθώς και ενέργειες πρόληψης & αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής**
- ❖ **Ανάπτυξη Υποδομών** | Ο στόχος ανάπτυξης υποδομών εξειδικεύεται σε τρεις ειδικούς στόχους για την ανάπτυξη, τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό δικτύων, των μεταφορών και της εφοδιαστικής αλυσίδας
- ❖ **Κοινωνική Ανάπτυξη** | Ως ειδικοί στόχοι είναι οι δράσεις υγείας, απασχόλησης, παιδείας / αθλητισμού και κοινωνικής συνοχής
- ❖ **Εξωστρέφεια** | Ειδικοί στόχοι δράσεων που οδηγούν στην εξωστρέφεια, και συγκεκριμένα Τουρισμός, Πολιτισμός, Αγροδιατροφικός Τομέας και Βιομηχανία

2.5.3 Τοπικό Επίπεδο

Στις Δημοτικές Ενότητες Μουσούρων, Κολυμβαρίου και Βουκολιών δεν υπάρχουν καθόλου πολεοδομικές μελέτες, ενώ για την Δημοτική Ενότητα Πλατανιά, υπάρχουν οι παρακάτω μελέτες:

- Εγκεκριμένη μελέτη ΣΧΟΑΠ η οποία εγκρίθηκε με την 5238/07 Απόφαση Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Κρήτης (ΦΕΚ 472 ΑΑΠ/22-10-2007), και όπως φαίνεται παρουσιάζει ελλείψεις και προβλήματα σε ορισμένα θέματα.
- Σχέδιο Πόλεως Γερανίου, εγκρίθηκε με την 4341/22-9-1992 Απόφαση Νομάρχη Χανίων (ΦΕΚ 1323/17-12-1992) και ακυρώθηκε με την με αριθμό 3110/1998 Απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας.
- Σχέδιο Πόλεως Πύργου Ψηλονέρου εγκρίθηκε με την 947/1937 21-8-1998 Απόφαση Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Κρήτης (ΦΕΚ 751 Δ/98) και ακυρώθηκε με την με την υπ' αριθμό 1673/2007 Απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας.
- Σχέδιο πόλεως Μάλεμε εγκρίθηκε με την 4719/08-07-1994 Απόφαση Νομάρχη Χανίων (ΦΕΚ 755 Δ/26-07-1994)

Συνοπτική ανάλυση των στρατηγικών και πολεοδομικών σχεδίων του Δ. Πλατανιά γίνεται στις επόμενες ενότητες:

1. **Σχέδιο χωρικής και οικιστικής οργάνωσης ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) Δήμου Πλατανιάς Νομού Χανίων**

Με το εγκεκριμένο Σχέδιο χωρικής και οικιστικής οργάνωσης ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) Δήμου Πλατανιάς Νομού Χανίων (ΦΕΚ 472/ΑΑΠ/22-10-2007), οριοθετούνται οι κάτωθι περιοχές και καθορίζονται οι όροι δόμησης τους:

- Οι περιοχές οικιστικής ανάπτυξης: υφιστάμενες οικιστικές περιοχές (εντός εγκεκριμένου σχεδίου πόλης, με σχέδιο πόλης υπό έγκριση, εντός οριοθετημένου οικισμού), περιοχές επέκτασης των οικισμών, βιοτεχνική περιοχή μέσης & χαμηλής όχλησης, βιοτεχνικές περιοχές χαμηλής όχλησης και περιοχές αναζήτησης
- Οι Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ): παράκτια ζώνη, ζώνη προστασίας ρεμάτων, παρόχθιων οικοσυστημάτων και οικολογικών διαδρόμων, χαρακτηρισμένες δασικές και αναδασωτές εκτάσεις, περιοχές προστασίας τοπίου, γεωργική γη απόλυτης προστασίας, πάρκα αρχαιολογικού / ιστορικού ενδιαφέροντος, πάρκα αναψυχής / άθλησης / πολιτισμού, περιοχή φυσικής βλάστησης καθώς και οι ζώνες προστασίας ΒΟΑΚ και γραμμής μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας.
- Οι Περιοχές Ελέγχου & Περιορισμού της Δόμησης (ΠΕΠΔ): τουρισμού / αναψυχής και γεωργικής γης.
- Οι Περιοχές Ιδιαιτέρων Χρήσεων (ΠΙΧ).

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, λόγω του ότι το πολεοδομικό σχέδιο έχει εγκριθεί προ δεκαπενταετίας, δε θα αναφερθούν οι προτάσεις παρέμβασης στο οδικό δίκτυο του Δήμου, αλλά οι γενικές προτεραιότητες για αυτό, ως εξής:

Σύμφωνα με το ΣΧΟΟΑΠ του Δήμου Πλατανιά, οι κατευθύνσεις που αφορούν το οδικό δίκτυο, τις μεταφορές και την κινητικότητα εν γένη στο Δήμο, είναι οι ακόλουθες:

- Δημιουργία νέου κόμβου του ΒΟΑΚ στο δρόμο προς Ξαμουδοχώρι.
- Διαμόρφωση παράπλευρης οδοποιίας στη νότια πλευρά του ΒΟΑΚ. Στη βόρεια πλευρά του ΒΟΑΚ δεν απαιτείται παράπλευρη οδός, δεδομένου ότι το οικιστικό της δίκτυο εξυπηρετείται επαρκώς από την ΠΕΟ.

Η διαμόρφωση της παράπλευρης οδοποιίας στη νότια πλευρά του ΒΟΑΚ θα είναι σταδιακή με σειρά προτεραιότητας ως εξής:

- **1η προτεραιότητα:** ανατολικά από τη γέφυρα των Δρακιανών έως τα όρια του Δήμου.
- **2η προτεραιότητα:** από τον υφιστάμενο (στα δυτικά) κόμβο του ΒΟΑΚ (εκτός Δήμου) μέχρι το δρόμο προς Βλαχερωνίτισσα – Ξαμουδοχώρι.

Επίσης, επισημαίνεται ότι λόγω της παλαιότητας του πολεοδομικού σχεδίου, δεν αναφέρεται στο πλαίσιο του σχεδιασμού ο όρος της βιώσιμης κινητικότητας.

2. Βελτίωση της Παλαιάς Εθνικής Οδού στα όρια των Τ.Κ. Πλατανιά – Κοντομαρίου – Μάλεμε

Η παλαιά εθνική οδός (τριτεύον εθνικό δίκτυο) Χανίων – Κισσάμου μέσου πλάτους δεκατριών μέτρων με κατεύθυνση Ανατολή – Δύση είναι βασικός άξονας του Νομού και του Δήμου με έντονη κίνηση και χρήση της από δημότες, παραθεριστές, περαστικούς για δυτικότερους Δήμους καθώς επίσης και βραδινούς επισκέπτες λόγω της έντονης νυκτερινής ζωής της περιοχής τους καλοκαιρινούς μήνες.

Τα τμήματα της οδού που αφορούν την παρούσα μελέτη είναι:

Για την Τ.Κ. Πλατανιά:

α) Το τμήμα με αφετηρία τα όρια του Δήμου Πλατανιά με τον Δήμο της Νέας Κυδωνίας και τέλος το ρέμα πριν το κέντρο του Πλατανιά (ξενοδοχείο Porto Platanias) και β) Το τμήμα με αφετηρία το ξενοδοχείο Majestic και τέλος την γέφυρα του ποταμού Ιάρδανου, συνολικού μήκους και των δύο τμημάτων 1.490 μέτρα.

Για την Τ.Κ. Κοντομαρίου:

Στα όρια της Τ.Κ. Κοντομαρίου, συνολικού μήκους 1.177 μ.

Για την Τ.Κ. Μάλεμε:

Από τα όρια της Τ.Κ. Μάλεμε με την Τ.Κ. Κοντομαρίου έως το γήπεδο του Μάλεμε συνολικού μήκους 1.450μ..

Η περιοχή επί της παλαιάς εθνικής οδού χαρακτηρίζεται κυρίως από τουριστικές και εμπορικές δραστηριότητες. Στην σημερινή της μορφή η οδός είναι ασφαλτοστρωμένη και υπάρχουν τοπικά και σε μικρή μόνο έκταση διαμορφωμένα πεζοδρόμια. Ο υπάρχων ασφαλοτάπητας είναι σε καλή κατάσταση, δεν υπάρχουν όμως σε όλο το μήκος της οδού πεζοδρόμια και δημοτικός φωτισμός αλλά και καμίας μορφής αστικός εξοπλισμός. Στην περιοχή είναι έντονη η ανάγκη να υλοποιηθεί η διαμόρφωση της οδού και να εκτονωθεί η παρούσα άναρχη όχληση οχημάτων και πεζών.

Ο σχεδιασμός των παρεμβάσεων μέσω της μελέτης Βελτίωσης της Παλαιάς Εθνικής Οδού στα όρια των Τ.Κ. Πλατανιά – Κοντομαρίου – Μάλεμε προβλέπει την κατασκευή πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 2,00 μ., ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών με ελάχιστο πλάτος 1,50 μ. ελεύθερο από κάθε είδους εμπόδιο για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών. Οποιαδήποτε εξυπηρέτηση (σήμανση, φύτευση, φωτισμός, αστικός εξοπλισμός κ.λπ.), θα τοποθετείται υποχρεωτικά εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης.

Σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους προβλέπεται η κατασκευή οδηγού τυφλών, λωρίδας δηλαδή της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών πλάτους 0,30 μ. σε διαφορετική υφή και χρώμα από το δάπεδο της ελεύθερης ζώνης όδευσης Πεζών.

Επίσης κατά μήκος του πεζοδρομίου αναπτύσσονται στοιχεία αστικού εξοπλισμού όπως φωτιστικά δρόμου με επίστυλα καλαθάκια απορριμμάτων, καθίσματα ξύλινα με μεταλλικό σκελετό, σιδηρά κιγκλιδώματα, στοιχεία οδικής σήμανσης καθώς και πράσινο με την μορφή ψηλών δέντρων. Επίσης θα τοποθετηθούν κατά μήκος της οδού και 4 στάσεις υπεραστικού λεωφορείου.

3. Βελτίωση της Παλαιάς Εθνικής Οδού στα όρια του Δ.Δ. Γερανίου

Η παλαιά εθνική οδός (τριτεύων εθνικό δίκτυο) Χανίων – Κισσάμου μέσου πλάτους δεκατριών μέτρων (13 μ.) με κατεύθυνση Ανατολή – Δύση είναι βασικός άξονας του Νομού και του Δήμου με έντονη κινητικότητα και χρήση της από δημότες, παραθεριστές, περαστικούς για δυτικότερους Δήμους καθώς επίσης και βραδινούς επισκέπτες λόγω της έντονης νυκτερινής ζωής της περιοχής τους καλοκαιρινούς μήνες.

Η περιοχή επί της παλαιάς εθνικής οδού χαρακτηρίζεται κυρίως από τουριστικές και εμπορικές δραστηριότητες ενώ παράλληλα υπάρχει και η χρήση της κατοικίας.

Στην σημερινή της μορφή η οδός είναι ασφαλτοστρωμένη και υπάρχουν διαμορφωμένα πεζοδρόμια (χωρίς πλάκες ή κυβόλιθους) σε περιοχές που φαίνονται στην οριζοντιογραφία της μελέτης. Στο υπόλοιπο τμήμα τα πεζοδρόμια είναι παλιά, φθαρμένα και πρέπει να αντικατασταθούν. Ο υπάρχων ασφαλτοτάπητας είναι σε καλή κατάσταση, δεν υπάρχουν όμως σε όλο το μήκος της οδού δημοτικός φωτισμός αλλά και καμίας μορφής αστικός εξοπλισμός. Υπάρχει ολοκληρωμένο δίκτυο αποχέτευσης αλλά το δίκτυο ύδρευσης πρέπει να αντικατασταθεί.

Αποτυπώνοντας την υπάρχουσα κατάσταση στην περιοχή είναι έντονη η ανάγκη να υλοποιηθεί η διαμόρφωση της οδού και να εκτονωθεί η παρούσα άναρχη όχληση οχημάτων και πεζών.

Με βάση τη μελέτη για τη Βελτίωση της Παλαιάς Εθνικής Οδού στα όρια του Δ.Δ. Γερανίου, προβλέφθηκε η κατασκευή πεζοδρομίων ελάχιστου πλάτους 2,00 μ. Επίσης κατά μήκος του πεζοδρομίου αναπτύσσονται στοιχεία αστικού εξοπλισμού όπως φωτιστικά δρόμου με επίστυλα καλαθάκια απορριμμάτων, καθίσματα ξύλινα με μεταλλικό σκελετό, σιδηρά κιγκλιδώματα, στοιχεία οδικής σήμανσης καθώς και πράσινο με την μορφή ψηλών δέντρων. Επίσης θα τοποθετηθούν κατά μήκος της οδού και 5 στάσεις υπεραστικού λεωφορείου.

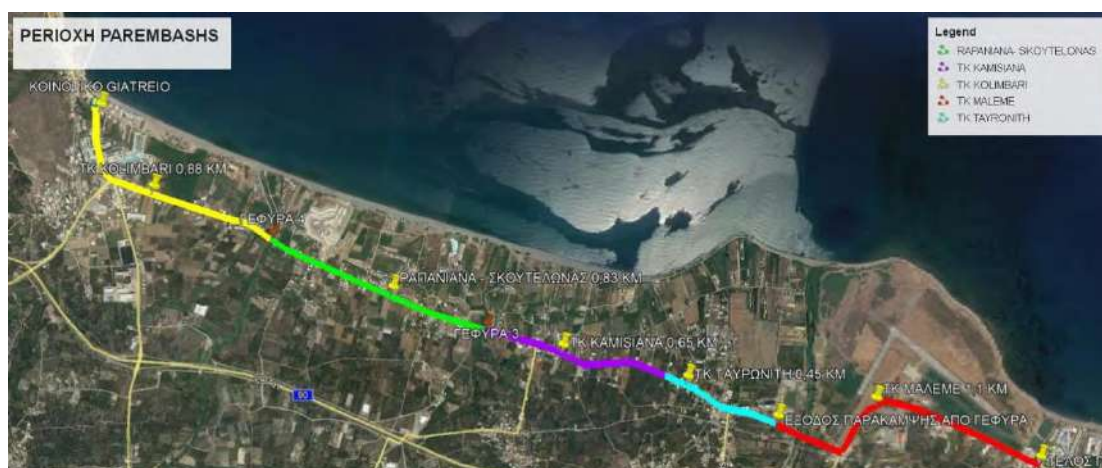
Στάσεις υπεραστικού λεωφορείου υπάρχουν σε 5 σημεία της παλαιάς εθνικής οδού. Οι στάσεις παραμένουν στην υπάρχουσα θέση.

4. Αποκατάσταση και Βελτίωση Πλευρικών Διαμορφώσεων, κατά μήκος της Π.Ε.Ο. Χανίων -Κολυμβαρίου – Τμήμα Μάλεμε – Κολυμβάρι

Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει τα πλευρικά όρια της Π.Ε.Ο. σε μήκος 6.200 μέτρων, με αφετηρία από ανατολή τέλος του σχεδίου πόλης του Μάλεμε και με τέλος προς δυτικά το Ιατρείο μέσα στον οικισμό του Κολυμπαρίου. Διέρχεται από τμήματα τόσο εντός όσο και εκτός των οικισμών Μάλεμε, Ταυρωνίτη, Καμισιανά, Ραπανιανά, Σουτελώννα, Μινωθιανά και Κολυμπάρι.

Χαρακτηριστικό στοιχείο της περιοχής μελέτης και βασικοί άξονες της ανάπτυξης της είναι: το μνημείο της κρητικής πολιτείας, η μεταλλική γέφυρα του Ταυρωνίτη, τα μνημεία του Β' Παγκοσμίου πολέμου όπως είναι το Γερμανικό πολυβολείο στον Ταυρωνίτη και το μνημείο των πεσόντων αεροπόρων της RAF στο Μάλεμε και τα σημαντικά τοπόσημα του στρατιωτικού αεροδρομίου και του Στρατοπέδου του Μάλεμε.

Εικόνα 15: Απόσπασμα χάρτη της περιοχής από Μάλεμε μέχρι Κολυμπάρι



Μέσω της μελέτης Αποκατάστασης και Βελτίωσης Πλευρικών Διαμορφώσεων, κατά μήκος της Π.Ε.Ο. Χανίων -Κολυμβαρίου – Τμήμα Μάλεμε – Κολυμβάρι προβλέπεται η κατασκευή πεζοδρομίων και πλευρικών διαμορφώσεων της παλαιάς εθνικής οδού με σκοπό την προστασία των ιδιοκτησιών και την ασφαλή κίνηση των πεζών. Η ανάπτυξη της περιοχής θα έχει χαρακτήρα οικολογικό με σκοπό την αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση της περιοχής.

Εικόνα 16: Άποψη βιοκλιματικής πλατείας



Εικόνα 17: Άποψη Πράσινης Περιπατητικής – Ποδηλατικής Διαδρομής

ΠΡΑΣΙΝΗ ΠΕΡΙΠΑΤΗΤΙΚΗ - ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ
από σταθεροποιημένο χώμα
μέσα από τη ζώνη παραχώρησης
στο αεροδρόμιο



Τμήμα 1- Μάλεμε : 1.760μ.

Το τμήμα της ανάπλασης ξεκινάει από ανατολικά στο τέλος του σχεδίου πόλης του Μάλεμε, συνεχίζει προς δυτικά διασχίζοντας την περιοχή του αεροδρομίου του Μάλεμε προς Βορρά και του Στρατοπέδου προς νότο.

Σημαντικά τοπόσημα της περιοχής με ιστορικό χαρακτήρα είναι το μνημείο της Βασιλικής Βρετανικής Αεροπορίας (RAF) που βρίσκεται σε οικόπεδο γειτονικό της ΠΕΟ, το γερμανικό πολυβολείο που βρίσκεται στην είσοδο του Ταυρωνίτη με τις νάρκες τοποθετημένες στην οροφή του και η μεταλλική γέφυρα του ποταμού Ταυρωνίτη.

Τα ιδιαίτερα σημαντικά προβλήματα που παρουσιάζει αυτό το τμήμα της περιοχής είναι η ύπαρξη πολλών σημείων όπου δεν είναι ασφαλής η πεζοπορία παράλληλα της Π.Ε.Ο., καθώς δεν υπάρχουν ασφαλή πλάτη ερεισμάτων και τα οχήματα κινούνται με μεγάλες ταχύτητες. Τέτοια σημεία είναι: η απότομη στροφή στο αεροδρόμιο, το νότιο τμήμα παράλληλα με το στρατόπεδο όπου η εγγύτητα των ερεισμάτων του δρόμου με την περίφραξη του στρατοπέδου και με τα φυλάκιά του συνιστά δύσκολή τη δημιουργία πεζοδρομίου, το νότιο τμήμα της Π.Ε.Ο. πριν από τη γέφυρα του Ταυρωνίτη με τα πολύ απότομα πρανή του όπου είναι αδύνατη πρακτικά η αντιστήριξή τους για τη δημιουργία πεζοδρομίου και η νέα γέφυρα του Ταυρωνίτη όπου το πλάτος των ερεισμάτων δεν επιτρέπει την ασφαλή διέλευση πεζού. Επομένως είναι επιτακτική ανάγκη η δημιουργία προστατευμένης πεζοπορίας σε συνδυασμό με την ανάδειξη των ιστορικών σημείων του Β' παγκοσμίου πολέμου.

Τμήμα 2: Ταυρωνίτης: 710 μ.

Σε αυτό τη τμήμα η Π.Ε.Ο. διέρχεται μέσα από τον οικισμό του Ταυρωνίτη έναν πυκνοκατοικημένο οικισμό με καταστήματα και ζωή καθ'όλη τη διάρκεια του έτους. Το βασικό πρόβλημα της περιοχής είναι η ανυπαρξία πεζοδρομίων σε συνδυασμό με κάθε είδους κατασκευές όπως πέργκολες, σκάλες και καταστήματα σε εγγύτητα με το όριο της Π.Ε.Ο. Τα λιγοστά πεζοδρόμια έχουν ακατάλληλα πλάτη, είναι μη προσβάσιμα και διακόπτονται συχνά από κολώνες της ΔΕΗ και άλλα εμπόδια.

Τμήμα 3: Καμισιανά: 990 μ.

Πρόκειται για σχετικά καθαρό τμήμα από άποψης εμποδίων και με επαρκή πλάτη για την κατασκευή πεζοδρομίων. Χαρακτηριστικά εμπόδια εμφανίζονται λόγω κάποιων περιφράξεων ιδιοκτησιών με μεγάλα ύψη.

Τμήμα 4: Ραπανιανά- Σκουτελώνας: 1340 μ.

Τα πλευρικά όρια της Π.Ε.Ο σε αυτούς τους οικισμούς εμφανίζουν προβληματικά πλάτη τα οποία απαιτούν καθαιρέσεις περιφράξεων και μετατόπισής τους πιο μέσα, καθώς και εμπόδια σπιτιών χτισμένων επάνω στο όριο του δρόμου. Πρόκειται για ευθύγραμμο τμήμα της οδού όπου τα οχήματα αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητές. Στα Ραπανιανά υπάρχει πλάτωμα επιφάνειας 200 τ.μ. ιδιοκτησίας του Δήμου δίπλα σε εκκλησία, το οποίο χρίζει αξιοποίησης.

Τμήμα 5-6: Μινωθιανά- Κολυμπάρι 1.400 μ.

Η Π.Ε.Ο. διέρχεται από τον οικισμό Μινωθιανά, εισέρχεται στο Κολυμπάρι και στρίβει δεξιά στο δρόμο που διέρχεται μπροστά από το Μουσείο Αλιείας, το ξενοδοχείο Αύρα και τελειώνει μπροστά στο ιατρείο του Κολυμπαρίου. Τα προβλήματα που το χαρακτηρίζουν είναι πολλά, καθώς στα Μινωθιανά κτήρια διακόπτουν τη συνέχεια των πεζοδρομίων. Σε κάποια σημεία έχουν κατασκευαστεί τοιχία περίφραξης από την Περιφέρεια κατά τα έργα διαπλάτυνσης της Π.Ε.Ο. τα οποία διακόπτονται συχνά, και καθώς η στάθμη των ιδιοκτησιών είναι ψηλότερη από τα πεζοδρόμια, χώματα και νερά έφτουν. Τέλος το τμήμα της στροφής στο Κολυμπάρι έχει ανύπαρκτα πεζοδρόμια και πλήθος ιδιωτικών κατασκευών που εμποδίζουν τη διαπλάτυνση τους.

5. Ανάπλαση υπαίθριων χώρων και δρόμου στη θέση Γήπεδο - Γυρογυάλι στην Τ.Κ. Πλατανιά του Δήμου Πλατανιά

Η μελέτη ανάπλασης των χώρων και του δρόμου στη θέση Γήπεδο - Γυρογυάλι στην Τ.Κ. Πλατανιά του Δήμου Πλατανιά, αφορά στην ανάγκη **αναβάθμισης των υπαίθριων χώρων στην περιοχή που βρίσκεται το παλαιό κοινοτικό κατάστημα της κοινότητας Πλατανιά, το γήπεδο του Πλατανιά και της δημοτικής οδού που τους συνδέει**. Στόχος της πρότασης αυτής είναι η βελτίωση - αναβάθμιση του περιβάλλοντος, η βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής, η δημιουργία ελκυστικών υπαίθριων χώρων για τους πολίτες καθώς και η διευκόλυνση της κυκλοφορίας πολιτών και επισκεπτών (συμπεριλαμβανομένων των ΑΜΕΑ).

Στη σημερινή της μορφή η περιοχή επέμβασης συνολικού εμβαδού 8,224,64 τ.μ. αποτελείται από:

- 1. Χώρος Παλαιού Κοινοτικού Καταστήματος Πλατανιά** (νότια περιοχή παρέμβασης) εμβαδού 1.407,22 τ.μ. που περιλαμβάνει το κτίριο του κοινοτικού καταστήματος, το ισόγειο κτίσμα των τουαλετών, τον ελεύθερο χώρο πίσω από το δημοτικό κτήριο, το χώρο στάθμευσης και το χώρο του μνημείου.
- 2. Δρόμος εμβαδού: 815,90 τ.μ.** Πρόκειται για αδιέξοδο δρόμο, κάθετο στην Παλαιά Εθνική, μέσου πλάτους 5μ., ο οποίος οδηγεί στο Νηπιαγωγείο του Δήμου, στο υφιστάμενο γήπεδο και στον ιερό Ναό Παναγίας.
- 3. Γήπεδο** (Βόρεια περιοχή παρέμβασης): συνολικής έκτασης 6.361,52τ.μ. από το οποίο τα 3.028,76 τ.μ. βρίσκονται εντός του αιγιαλού και τα 3.332,76 τ.μ. βρίσκονται εντός οικισμού Πλατανιά. Στο ακίνητο αυτό βρίσκονται στο νότιο τμήμα του οι κερκίδες του γηπέδου σε επαφή με το νηπιαγωγείο και από πλευράς κτιρίων τα αποδυτήρια του γηπέδου και μια ταβέρνα.

Εικόνα 18: Περιοχή Μελέτης



Η μελέτη ανάπλασης στοχεύει στην πλήρη αναμόρφωση της περιοχής, με σκοπό να αναβαθμιστεί η συνολική εικόνα και λειτουργία του χώρου και με αυτόν τον τρόπο να αποτελέσει κέντρο της κοινωνικής ζωής του Δήμου καθ' όλη την διάρκεια του έτους. Μελλοντικός στόχος είναι οι χώροι που βρίσκονται στην περιοχή να ενοποιηθούν σταδιακά με τον παρακείμενο χώρο του μικρού λιμανιού και γειτονικής κάθετης οδού. Σε αυτό το πλαίσιο, ο Δήμος προβλέπει σε επόμενη φάση την καθαίρεση των υφιστάμενων κτισμάτων (αποδυτηρίων και ταβέρνας) και τη δημιουργία ενός νέου κτιρίου με χρήση αναψυκτηρίου και αποδυτηρίων. Με τη σειρά των προαναφερόμενων παρεμβάσεων, ο Δήμος οραματίζεται τη δημιουργία ομοιομορφίας στην περιοχή σε ένα αστικό περιβάλλον ιδιαίτερα φορτισμένο από επιγραφές, περιφράξεις, χρωματισμούς και είδη κατασκευών.

Εικόνα 19: Κάτοψη συνολικής πρότασης ανάπλασης



6. Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια - Σ.Δ.Α.Ε. Δήμου Πλατανιά

Ο ενεργειακός σχεδιασμός αποτελεί έναν οδικό χάρτη για την εξέλιξη του ενεργειακού συστήματος στην Ελλάδα, καθώς οι αποφάσεις είναι καθοριστικές για τις επόμενες δεκαετίες, τόσο για την οικονομία, όσο και για τον καταναλωτή. Ο τομέας της Ενέργειας είναι πυλώνας της οικονομικής ανάπτυξης που επηρεάζει και τους υπόλοιπους τομείς της οικονομίας.

Παράλληλα, ο σχεδιασμός θα πρέπει να λάβει υπόψη και τις περιβαλλοντικές διαστάσεις της ενέργειας, καθώς η κλιματική αλλαγή θέτει επιτακτικά την ανάγκη εξορθολογισμού του ενεργειακού συστήματος και τη στροφή προς ένα ενεργειακό μοντέλο χαμηλών εκπομπών άνθρακα. **Οι αποφάσεις σε θέματα πρόληψης και μετριασμού της κλιματικής αλλαγής επηρεάζουν**

μακροπρόθεσμα, αλλά και μεσοπρόθεσμα την παγκόσμια ενεργειακή αγορά, αλλά και την ποιότητα ζωής.

Τα θέματα που συνδέονται με την **ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού** έχουν πάρει τα τελευταία χρόνια νέα διάσταση σε παγκόσμιο επίπεδο, ενισχύοντας επιλογές που αφορούν στη μέγιστη αξιοποίηση εγχώριων πηγών ενέργειας, αλλά και εν δυνάμει ενεργειακών πόρων, όπως η εξοικονόμηση ενέργειας.

Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕ έχει θέσει συγκεκριμένους στόχους και έχει ανακοινώσει πολιτικές στην κατεύθυνση αύξησης της ασφάλειας εφοδιασμού και μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Ο ενεργειακός σχεδιασμός για τη χώρα μας γίνεται σε πλήρη εναρμόνιση με τις Ευρωπαϊκές πολιτικές, λαμβάνοντας υπόψη τις εθνικές μας ιδιαιτερότητες.

Εξωγενείς παράγοντες όπως η αύξηση στις τιμές καυσίμων και η οικονομική κρίση επηρεάζουν άμεσα και δραστικά την ενεργειακή κατανάλωση, διαμορφώνοντας ένα

δυναμικό πεδίο που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στο σχεδιασμό του ενεργειακού συστήματος. Παρά τη μείωση που έχει σημειωθεί στη ζήτηση ενέργειας λόγω εξωγενών παραγόντων, υπάρχει μεγάλο δυναμικό ενεργειακής αποδοτικότητας. Κι αυτό διότι **η κατανάλωση ενέργειας στην Ελλάδα βασίζεται κατά συντριπτικό ποσοστό σε συμβατικά καύσιμα και μάλιστα ρυπογόνα, ενώ οι συνήθεις τεχνολογίες που εφαρμόζονται στους περισσότερους τομείς επιτυγχάνουν σχετικά χαμηλή ενεργειακή απόδοση.**

Είναι γεγονός ότι οι ΑΠΕ, παρά τη δυναμική τους παρουσία, συνεχίζουν να καταλαμβάνουν μικρό μερίδιο, ενώ η διείσδυση του φυσικού αερίου, του πιο περιβαλλοντικά φιλικού συμβατικού καυσίμου, παραμένει περιορισμένη και επικεντρώνεται κυρίως στη χρήση του για παραγωγή ηλεκτρισμού.

Ο ρόλος των φορέων τοπικής αυτοδιοίκησης

Οι φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης έχουν ρόλο-κλειδί στο μετριασμό της κλιματικής αλλαγής. Ποσοστό μεγαλύτερο από το ήμισυ των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου δημιουργείται μέσα και από τις πόλεις. Επίσης, το 80% του πληθυσμού ζει και εργάζεται σε πόλεις, όπου καταναλώνεται το 80% της ενέργειας. Δεδομένου ότι οι φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης είναι ο πλησιέστερος φορέας διοίκησης των πολιτών, μπορούν να χειριστούν τις προκλήσεις διεξοδικά:

Διευκολύνοντας τον συμβιβασμό δημόσιου και ιδιωτικού συμφέροντος.

Προωθώντας την ενσωμάτωση της αειφόρου ενέργειας στους γενικούς στόχους τοπικής ανάπτυξης με:

- Την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών ενέργειας.

- Την προώθηση πιο αποδοτικής χρήσης ενέργειας.
- Την προώθηση των «καθαρών» συγκοινωνιών.
- Την κινητοποίηση του κοινωνικού συνόλου - αλλαγές στη συμπεριφορά.
- Την ενημέρωση πολιτών

Συνεπώς, οι φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης πρέπει να αναλάβουν ηγετικό ρόλο στην υλοποίηση πολιτικών βιώσιμης ενέργειας και πρέπει να λάβουν αναγνώριση και υποστήριξη στις προσπάθειές τους.

Η επίσημη δέσμευση των υπογραφόντων μεταφράζεται σε απτά μέτρα και έργα. Οι υπογράφουσες πόλεις δέχονται να υποβάλλουν εκθέσεις και να παρακολουθούνται σε σχέση με το πώς υλοποιούν τα Σχέδια Δράσης. Επίσης, αποδέχονται ότι η συμμετοχή τους στο Σύμφωνο θα λήξει σε περίπτωση μη συμμόρφωσης.

Επιπλέον, οι πόλεις δεσμεύονται ότι θα κατανείμουν επαρκές ανθρώπινο δυναμικό στα καθήκοντα, κινητοποιώντας το κοινωνικό σύνολο στις γεωγραφικές περιοχές τους, ώστε να λάβει μέρος στην υλοποίηση του σχεδίου δράσης, περιλαμβανομένης της οργάνωσης τοπικών ημερών ενέργειας και της δικτύωσης με άλλες πόλεις.

7. Ετήσιο πρόγραμμα τουριστικής προβολής για το έτος 2018

Ο κλάδος του τουρισμού αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς, δυναμικούς και ανταγωνιστικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας, ο οποίος συμμετέχει καταλυτικά στη διαμόρφωση του εγχώριου προϊόντος και συνδέεται στενά με την οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Ο τουρισμός συνιστά επίσης, και σε επίπεδο **Περιφέρειας Κρήτης, βασικό πυλώνα και κινητήρια δύναμη της τοπικής οικονομίας**, συμβάλλοντας με τα πολύπλευρα και πολλαπλασιαστικά του οφέλη στην αναπτυξιακή πορεία του συνόλου της Περιφέρειας, αυξάνοντας τα εισοδήματα και συνεισφέροντας στην αύξηση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της.

Μεταξύ των πλέον δημοφιλών τουριστικών περιοχών του νησιού **συγκαταλέγεται και ο Δήμος Πλατανιά**, ο οποίος αποτελεί έναν κατ' εξοχήν τουριστικό προορισμό, εξαιρετικά δημοφιλή για τους ξένους – και όχι μόνο – επισκέπτες της Κρήτης και ο οποίος διαθέτει πολύ μεγάλο αριθμό από ποιοτικές τουριστικές υποδομές και υπηρεσίες, ενώ σε αυτόν φιλοξενούνται κάθε χρόνο περισσότεροι από 2,5 εκατ. επισκέπτες απ' απ' όλο τον κόσμο .

Είναι χαρακτηριστικό πως **στο Δήμο Πλατανιά εντοπίζεται το 1/3 των διαθέσιμων ξενοδοχειακών κλινών του Νομού Χανίων** ενώ σε ότι αφορά τα ενοικιαζόμενα δωμάτια και τις κατοικίες, υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός

κλινών στην περιοχή, γεγονός που επιβεβαιώνει την **επάρκεια και τη διαθεσιμότητα των τουριστικών υποδομών για την κάλυψη των πάσης φύσεως αναγκών φιλοξενίας των επισκεπτών του Δήμου.**

Για να ανταποκριθεί ο Δήμος Πλατανιά σε αυτό το διαρκώς μεταβαλλόμενο και μονίμως εξελισσόμενο τουριστικό περιβάλλον και να ενισχύσει τη θέση του ως τουριστικού προορισμού υψηλών προδιαγραφών, έχει υιοθετηθεί τα τελευταία χρόνια μια στρατηγική ολοκληρωμένου σχεδιασμού **βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης** που δίνει ιδιαίτερο βάρος στη διαμόρφωση συνθηκών εμπλουτισμού, αναβάθμισης, διαφοροποίησης και εξειδίκευσης του τοπικού τουριστικού προϊόντος, με την **ενδυνάμωση και ανάπτυξη** συγκεκριμένων θεματικών εναλλακτικού τουρισμού όπως π.χ. ο γαστρονομικός, ο θρησκευτικός και ο περιηγητικός τουρισμός.

Παράλληλα, βασική προτεραιότητα για το Δήμο Πλατανιά αποτελεί η **ενδυνάμωση του τομέα της τουριστικής προβολής του Δήμου και των πόρων αυτού**, συνεκτιμώντας και το γεγονός ότι η περιοχή του Πλατανιά διαθέτει υψηλούς τουριστικούς πόρους, ποιοτικές υποδομές και συγκριτικά πλεονεκτήματα, τα οποία πρέπει να αναδειχθούν και αξιοποιηθούν οργανωμένα στον επιθυμητό βαθμό.

Τέλος, ως προορισμός που στοχεύει στην ποιοτική διάκριση, είναι εξαιρετικά σημαντικό να υπάρξει από πλευράς Δήμου – και σε συνεργασία με τους τοπικούς τουριστικούς φορείς - ιδιαίτερη μέριμνα για την **αποτελεσματική ενημέρωση-πληροφόρηση των επισκεπτών του τόπου**, αναδεικνύοντας στο μέγιστο βαθμό τη φυσική και πολιτιστική κληρονομιά του τόπου, μέσα από **στοχευμένες δράσεις δημοσιότητας και προβολής των τουριστικών πόρων του Δήμου.**

8. Βελτίωση οδού - ανάπλαση πεζοδρομίων στις Τ.Κ. Πλατανιά - Κοντομαρίου- Μάλεμε

Το έργο αφορά την ανάπλαση των πεζοδρομίων σε συνολικό μήκος 4.117μ εκατερωθεν επί της Παλαιάς Εθνικής Οδού Χανίων – Κισσάμου, στα όρια των Τ.Κ. Πλατανιά – Κοντομαρίου – Μάλεμε και περιλαμβάνει:

- Την δημιουργία πεζοδρομίων ανεμπόδιστης κίνησης πεζών με προδιαγραφές κίνησης Α.Μ.Ε.Α.
- Την εγκατάσταση δικτύου ηλεκτροφωτισμού για την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση της οδού και των ανοικτών κοινόχρηστων χώρων
- Την αντικατάσταση του δικτύου ύδρευσης
- Την φύτευση όπου ήταν εφικτό υψηλού πρασίνου και
- Τον απαραίτητο αστικό εξοπλισμό (παγκάκια, καλαθάκια απορριμμάτων, κάγκελα και στάσεις λεωφορείου).

Στόχος του έργου ήταν η οργάνωση, λειτουργική και αισθητική, τμήματος της ΠΕΟ που αποτελεί κεντρική κυκλοφοριακή αρτηρία των παραλιακών διαμερισμάτων του Δήμου Πλατανιά και του Νομού Χανίων. Η μελέτη εστιάζει στην οργανωμένη διαμόρφωση των χώρων κίνησης οχημάτων και πεζών σε μία ημιαστική περιοχή, όπου συνδυάζονται η εμπορική κινητικότητα και η δυναμική ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος, με την παρουσία χιλιάδων επισκεπτών κατ' έτος.

Αναλυτικά, με το εν λόγω έργο κατασκευάστηκαν:

- Πεζοδρόμια ελάχιστου πλάτους 2,00 μ., που επιστρώθηκαν με φυσικούς κυβόλιθους και πλάκες τσιμέντου.
- ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΠΕΖΩΝ, με ελάχιστο πλάτος 1,50m, ελεύθερο από κάθε είδους εμπόδιο, για την συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών. Οποιαδήποτε εξυπηρέτηση (σήμανση, φύτευση, φωτισμός, αστικός εξοπλισμός κ.λπ.), τοποθετήθηκε εκτός της ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ.
- ΟΔΗΓΟΣ ΤΥΦΛΩΝ, λωρίδας δηλαδή της ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ ΠΕΖΩΝ πλάτους 0,30m σε διαφορετική υφή και χρώμα από το δάπεδο της ελεύθερης ζώνης όδευσης Πεζών, καθώς και ράμπες πρόσβασης ΑΜΕΑ.
- Οι στύλοι φωτισμού, με λαμπτήρες οικονομίας, τοποθετήθηκαν στην εσωτερική πλευρά των πεζοδρομίων, αποτρέποντας την απόσπαση της προσοχής του οδηγού και δημιουργώντας μια ιδιαίτερη ατμόσφαιρα τις βραδινές ώρες.

Το παραπάνω έργο σε συνδυασμό με προγενέστερες αναπλάσεις επί της ΠΕΟ Χανίων- Κισσάμου (εντός ορίων της Τ.Κ. Γερανίου και Τ.Κ. Πλατανιά) αποτελεί μια ολοκληρωμένη παρέμβαση προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας, καθώς και αισθητικής αναβάθμισης, δημιουργώντας ένα ενιαίο ιστό συνολικού μήκους 7 χλμ., που συμβάλλει στην διευκόλυνση της επικοινωνίας τόσο των μόνιμων κατοίκων όσο και των επισκεπτών των όμορων τοπικών κοινοτήτων της περιοχής, αλλά και της δημιουργίας ενιαίου χώρου περίπατου για τους εκατοντάδες χιλιάδες επισκέπτες μας.

Η βελτιωμένη εικόνα της παραλιακής ζώνης, που χαρακτηρίζεται κυρίως από τουριστικές και εμπορικές δραστηριότητες, έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της επισκεψιμότητας στην περιοχή, την ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας και κατ' επέκταση την τόνωση της οικονομίας του τόπου.

Με αυτό το τρόπο, η ανάπλαση των παράπλευρων υποδομών του οδικού δικτύου, βρίσκεται σε άμεση συσχέτιση με την λειτουργία, τον οικονομικό χαρακτήρα και την ενίσχυση της οικονομίας της ευρύτερης περιοχής.

9. Προμήθεια εξοπλισμού, κατασκευή, μεταφορά και τοποθέτηση στεγάστρων για την αναβάθμιση στάσεων, για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού του Δήμου Πλατανιά

Σύμφωνα με την Διακήρυξη του Διαγωνισμού, το φυσικό αντικείμενο του έργου είναι η Προμήθεια και τοποθέτηση στεγάστρων στάσεων λεωφορείων σε αντικατάσταση παλαιότερων τα οποία είναι σε κακή κατάσταση ή τοποθέτηση νέων σε στάσεις στις οποίες δεν υπήρχαν στέγαστρα σε 24 σημεία του Δήμου Πλατανιά. Οι στάσεις θα αποτελούνται από μεταλλικά στοιχεία και η πλάτη θα είναι από διάφανο αντιβανδαλιστικό άθραυστο πλαίσιο, το αριστερό (όπως παρατηρείται από τον δρόμο) κάθετο προς την γραμμή του πεζοδρομίου τμήμα θα είναι πλήρως καλυμμένο από αντιβανδαλιστικό άθραυστο πλαίσιο, ενώ το δεξιό κάθετο τμήμα θα είναι καλυμμένο κατά πλάτος κατά το ήμισυ από διαφανές αντιβανδαλιστικό άθραυστο πλαίσιο.

2.6 Απαιτήσεις σχεδιασμού και γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής

Ο Καλλικρατικός Δήμος Πλατανιά αποτελεί την συνένωση των Καποδιστριακών Δήμων Πλατανιά, Μουσούρων, Κολυμβαρίου και Βουκολιών. Ως αποτέλεσμα της συνένωσης αυτής τα διοικητικά όρια του νεοσύστατου Καλλικρατικού Δήμου Πλατανιά εκτίνονται πλέον σε 491,78 τετραγωνικά χιλιόμετρα (km²), γεγονός που τον καθιστά έναν από τους μεγαλύτερους σε έκταση Δήμους της Ελλάδας με 51 Τοπικές Κοινότητες και 125 ενεργούς Οικισμούς. Ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑ.Τ. είναι 16.874 μόνιμοι κάτοικοι εκ των οποίων το 50,8% είναι άντρες και το 49,2% είναι γυναίκες. Ο πληθυσμός του Δήμου Πλατανιά αποτελεί μια από τις βασικές παραμέτρους που προσδιορίζει τις ανάγκες αλλά και το αναπτυξιακό δυναμικό του.

Εικόνα 20: Γεωγραφική θέση Δήμου Πλατανιά στην Περιφέρεια Κρήτης



Η περιοχή του Δήμου εκτείνεται από τα βόρεια παράλια μέχρι τα Λευκά όρη και το οροπέδιο του Ομαλού. Ειδικότερα, στο βόρειο τμήμα της βρέχεται από το Κρητικό Πέλαγος και συνορεύει ανατολικά με το Δήμο Χανίων, νοτιοανατολικά με το Δήμο Σφακίων, νότια και νοτιοδυτικά με το Δήμο Καντάνου – Σελίνου και δυτικά με το Δήμο Κισσάμου. Έδρα του Δήμου είναι οι οικισμός Γεράνι, ενώ διακρίνονται και οι πεδινοί οικισμοί Σκινές, Φουρνές, Αλικιανός, Βατόλακος, Κολυμβάρι και Βουκόλια, καθώς και οι ορεινοί γραφικοί οικισμοί Σέμπρωνας, Πρασές και Παλαιά Ρούματα.

Το φυσικό κάλλος της περιοχής του Δήμου, η ιδιαίτερη μορφολογία του με τις εναλλαγές τοπίων (παραλίες Πλατανιά, Κοντομαρίου, Γερανιού και Ταυρωνίτη, ψηλά βουνά, φαράγια Δελιανών και Μεσαυλίων, κοιλάδες, ελαιώνες και πορτοκαλεώνες), η παραγωγή τοπικών παραδοσιακών προϊόντων και οι πολυάριθμες πολιτιστικές εκδηλώσεις και παραδόσεις αποτελούν πόλο έλξης πλήθους επισκεπτών.

Εικόνα 21: Δήμος Πλατανιά σε σχέση με όμορους δήμους

Με σκοπό την πλήρης κατανόηση και ολοκληρωμένη προσέγγιση του Δήμου, παρατίθενται ορισμένα σημαντικά στοιχεία αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης των τεσσάρων (4) Δημοτικών Ενοτήτων του Δήμου Πλατανιά ως εξής:

Δημοτική Ενότητα (ΔΕ) Βουκολιών

Η ΔΕ Βουκολιών εντάσσεται διοικητικά στην ΠΕ Χανίων, με έδρα τα Χανιά, που αποτελεί μια από τις τέσσερις ΠΕ της Κρήτης και καταλαμβάνει το δυτικό τμήμα της νήσου. Η Κρήτη στο διοικητικό σχήμα της χώρας αποτελεί μια από τις 13 Περιφέρειες, με έδρα της την πόλη του Ηρακλείου. Η έκταση της ΔΕ Βουκολιών είναι 75.397 στρ. και καταλαμβάνει το 1,17% της έκτασης της ΠΕ Χανίων.

Η ΔΕ Βουκολιών εκτείνεται στο βορειοδυτικό τμήμα της ΠΕ Χανίων. Βρέχεται από το Κρητικό Πέλαγος στο βόρειό της τμήμα και συνορεύει δυτικά με τη ΔΕ Κολυμβαρίου, νοτιοδυτικά με τη ΔΕ Μυθήμνης, νότια με τη ΔΕ Καντάνου, βορειοανατολικά με τη ΔΕ Πλατανιά και νοτιοανατολικά με τη ΔΕ Μουσούρων. Έδρα της είναι ο οικισμός Βουκολιές, εμπορικό και διοικητικό κέντρο της ΔΕ και

υποδιαιρείται σε 9 ΤΚ: Ανώσκελης, Βουκολιών, Κακοπέτρου, Νέου Χωρίου Κυδωνίας, Νεριανών, Παλαιών Ρουμάτων, Πολεμαρχίου, Ταυρωνίτου και Χρυσανγής.

Τα Χανιά αποτελούσαν και αποτελούν μέχρι και σήμερα τον κύριο κόμβο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης (αεροδρόμιο - λιμάνι) της ΔΕ Βουκολιών, αλλά και το πλησιέστερο ανωτέρου επιπέδου κέντρο παροχής εμπορικών, οικονομικών και λοιπών υπηρεσιών, ενώ σημαντική είναι και η συνεισφορά της πόλης της Κισσάμου, η οποία ικανοποιεί σε μεγάλο βαθμό τις συναλλακτικές ανάγκες του τοπικού πληθυσμού.

Στη ΔΕ Βουκολιών ο μεγαλύτερος οικισμός, όπου είναι συγκεντρωμένες οι περισσότερες τουριστικές δραστηριότητες είναι ο Ταυρωνίτης, στον οποίο διαμένει ένα ποσοστό 28,49% του συνολικού πληθυσμού και ακολουθεί η έδρα της ΔΕ, οι Βουκολιές, με αντίστοιχο ποσοστό 23,52%. Εκεί απαντώνται οι σημαντικότερες διοικητικές και κοινωνικές υποδομές και υπηρεσίες σε επίπεδο ΔΕ. Ακολουθούν οι οικισμοί Πολεμάρχιον, Νέον Χωρίον, Παλαιά Ρούματα και Χρυσανγή. Κάθε ένας από τους υπόλοιπους οικισμούς έχει πληθυσμό μικρότερο από 85 κατοίκους.

Η συγκράτηση του πληθυσμού και η πληθυσμιακή συγκράτηση / ανάπτυξη κάποιων οικισμών εξαρτάται από την ανάπτυξη βιώσιμων οικονομικών δραστηριοτήτων και τη βελτίωση των υποδομών τους. Οι τομείς ανάπτυξης της περιοχής για τους οποίους υπάρχουν συγκριτικά πλεονεκτήματα φαίνεται να είναι η γεωργία και ο τουρισμός. **Κυρίαρχος άξονας ανάπτυξης οικιστικών και τουριστικών δραστηριοτήτων παραμένει ο παραλιακός**, ο οποίος συγκεντρώνει τις σημαντικότερες τουριστικές δραστηριότητες της ΔΕ και συνδέει τα κύρια οικιστικά κέντρα (Ταυρωνίτης, Βουκολιές και Πολεμάρχι), καθώς και την περιοχή της ΔΕ με τα αστικά συγκροτήματα Κισσάμου και Χανίων.

Οι περισσότερες διοικητικές υπηρεσίες, υπηρεσίες δικαιοσύνης και δημόσιας τάξης συγκεντρώνονται στην Κίσαμο και τα Χανιά, από όπου και εξυπηρετούνται οι κάτοικοι της ΔΕ Βουκολιών. Παρόλα αυτά, **στην έδρα της ΔΕ, τις Βουκολιές, συγκεντρώνονται διοικητικές υπηρεσίες** όπως Δήμος, Αστυνομία, ΚΕΠ, ΕΛΤΑ κ.λπ. Ο Δήμος και η Αστυνομία στεγάζονται σε εγκαταστάσεις του παλαιού παζαριού του Σαββάτου.

Σε ότι αφορά τον τομέα της υγείας, η περιοχή υπάγεται στο Κέντρο Υγείας Κισσάμου, ενώ μπορεί να εξυπηρετηθεί και από τις υποδομές υγείας των Χανίων. Σε επίπεδο ΔΕ λειτουργούν τα Περιφερειακά Ιατρεία Βουκολιών, Παλαιών Ρουμάτων και Ταυρωνίτη. Για τις αθλητικές υποδομές, οι κάτοικοι της Δημοτικής Ενότητας εξυπηρετούνται από τις ακόλουθες υποδομές:

- Γήπεδο ποδοσφαίρου Ταυρωνίτη.
- Γήπεδο Βουκολιών.

- Γήπεδο Παλαιών Ρουμάτων.
- Κλειστό Γυμναστήριο Ταυρωνίτη

Το οδικό δίκτυο διασύνδεσης των οικισμών παρέχει εύκολη και γρήγορη πρόσβαση, μέσω ασφαλοστρωμένων δρόμων, προς την έδρα της ΔΕ, προς την Κίσσαμο και προς τα Χανιά. Το οδικό δίκτυο στο Δήμο συγκροτείται συνολικά από:

- Τα τμήματα του νέου Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ), που συνδέει τα Χανιά με την Κίσσαμο, διασχίζοντας την παραλιακή ζώνη της ΔΕ.
- Το τμήμα της παλαιάς Εθνικής Οδού Κίσσαμος – Χανιά, που αποτελεί δευτερεύον εθνικό δίκτυο.
- Την Επαρχιακή Οδό Ταυρωνίτη – Παλαιόχωρας, που διασχίζει κάθετα την περιοχή της ΔΕ.
- Το λοιπό κύριο οδικό δίκτυο, που αποτελείται από τις υπόλοιπες συνδετήριες οδούς μεταξύ των οικισμών.
- Το λοιπό οδικό δίκτυο, που αποτελείται από το αγροτικό δίκτυο και τις τοπικές οδούς εντός των ορίων των οικισμών.

Δημοτική Ενότητα Κολυμβαρίου

Η ΔΕ Κολυμβαρίου ανήκει διοικητικά στον Καλλικρατικό Δήμο Πλατανιά. Συνορεύει δυτικά με τη ΔΕ Μυθήμνης του Καλλικρατικού Δήμου Κισσάμου, βόρεια με το Κρητικό Πέλαγος, νότια και νοτιοανατολικά με τη ΔΕ Βουκολιών του Καλλικρατικού Δήμου Πλατανιά. Η συνολική έκταση της ΔΕ υπολογίζεται σε 149.707 στρέμματα, ενώ ο μόνιμος πληθυσμός της ανέρχεται σε 4.457 κατοίκους.

Ο μόνιμος πληθυσμός της ΔΕ Κολυμβαρίου, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της απογραφής της ΕΛ.ΣΤΑΤ. του 2011, ανέρχεται στους 4.457 κατοίκους. Το φυσικό περιβάλλον της ΔΕ Κολυμβαρίου χαρακτηρίζεται ως πλούσιο και ποικιλόμορφο. Χιλιόμετρα ακτογραμμών, δάση, βιότοποι, φαράγγια, σπήλαια, ορεινοί όγκοι, κ.ά., συνθέτουν ένα ιδιαίτερο τοπίο όπου, σε συνδυασμό με το εύκρατο κλίμα, δημιουργούνται πολλά και διαφορετικά οικοσυστήματα.

Αναφορικά με τον τουρισμό, στο Κολυμβάρι, πέραν των εμπορικών καταστημάτων που εξυπηρετούν τους τουρίστες, υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός ταβερνών και εστιατορίων που λειτουργούν κατά τους θερινούς μήνες και ένας σημαντικός αριθμός ξενοδοχείων. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου, στην περιοχή λειτουργούν 24 ξενοδοχειακές μονάδες συνολικής χωρητικότητας 1.343 δωματίων και δυναμικότητας 2.420 κλινών. Παράλληλα, τα τελευταία χρόνια γίνονται προσπάθειες ανάπτυξης του αγροτουρισμού, με στόχο να αξιοποιηθεί το φυσικό κάλλος της περιοχής, μέρος της οποίας (η χερσόνησος της Σπάθας) είναι ενταγμένο στο Δίκτυο NATURA 2000.

Οι κοινωνικές υποδομές που εντοπίζονται στη ΔΕ Κολυμβαρίου είναι οι εξής:

- **Εκπαίδευση:** Νηπιαγωγείο και Δημοτικό στην ΤΚ Καμισιανών, Νηπιαγωγείο, Δημοτικό, Γυμνάσιο και Λύκειο στην ΤΚ Κολυμβαρίου, Νηπιαγωγείο και Δημοτικό στην ΤΚ Ροδωπού, Νηπιαγωγείο στην ΤΚ Σπηλιάς (Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια – Σ.Δ.Α.Ε. Δήμου Πλατανιά, 2014).
- **Δράση δια βίου μάθησης «Σχολές Γονέων»:** Στις 24 Ιανουαρίου 2013 ξεκίνησε το πρώτο τμήμα Σχολής Γονέων στο Κολυμβάρι. Η συγκεκριμένη δράση πραγματοποιείται σε συνεργασία με το Δήμο Πλατανιά, την Α/βάθμια, την Β/βάθμια εκπαίδευση Χανίων και εντάσσεται στην Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης του Επιχειρησιακού Προγράμματος Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού. Το πρόγραμμα απευθύνεται σε γονείς παιδιών όλων των ηλικιών, κάθε εθνικής προέλευσης, ηλικίας και μόρφωσης, σε μελλοντικούς γονείς, γονείς ατόμων με ειδικές ανάγκες, εκπαιδευτικούς, εργαζόμενους, άτομα τρίτης ηλικίας, ευάλωτες κοινωνικές ομάδες κ.α.
- **Υγεία – πρόνοια:** Λειτουργεί Πρόγραμμα «Βοήθεια στο Σπίτι» μέσα από την Κοινωφελή Επιχείρηση του Δήμου (2 προγράμματα για 4 ΔΕ του Δήμου συνολικά). Ακόμη, η περιοχή εξυπηρετείται από το Κέντρο Υγείας Κισσάμου, ενώ λειτουργούν περιφερειακά ιατρεία
- **Αθλητισμός:** δύο γήπεδα στη ΔΕ Κολυμβαρίου και ένα στην ΤΚ Ροδωπού.

Οδικό δίκτυο

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο και σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου και το Στρατηγικό Σχεδιασμό (Master Plan) Πολιτιστικής Πολιτικής και Βιώσιμης Ανάπτυξης Δήμων Κισσάμου και Πλατανιά, στα όρια του Καλλικρατικού Δήμου Πλατανιά, με γνώμονα την τάση πύκνωσης των κατοικιών και κατ' επέκταση την αύξηση των οχημάτων, λαμβάνονταν έως σήμερα αποφάσεις - κυρίως σε τοπικό επίπεδο - χωρίς καμία μέριμνα για την επέκταση του υφιστάμενου δικτύου, με στόχο τη μελλοντική εξυπηρέτηση των περιοίκων και των επισκεπτών. Τα αποτελέσματα αυτών των ενεργειών αντικατοπτρίζονται σε ένα ανεπαρκές οδικό δίκτυο, που αποτελείται από δρόμους που διακόπτονται, είναι στενοί, έχουν μεγάλη κλίση κ.ά. Όλα τα παραπάνω, σε συνδυασμό με την παραβίαση των ορίων ταχύτητας, την παράνομη στάση και στάθμευση, την κατακόρυφη αύξηση κυκλοφορίας Ι.Χ. οχημάτων κατά τη θερινή περίοδο, καθώς και την κυκλοφορία των τουριστικών λεωφορείων, φέρνουν στην επιφάνεια το μείζον θέμα της ασφάλειας και επικινδυνότητας των οδών του Δήμου γενικότερα, αλλά και της ΔΕ Κολυμβαρίου ειδικότερα.

Τα αραιά δρομολόγια της δημόσιας συγκοινωνίας, καθώς και η ανεπαρκής σύνδεση των οικισμών και των περιχώρων με τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα του Δήμου Πλατανιά, οδηγούν τους κατοίκους στην επιλογή χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων τους, επιβαρύνοντας με αυτό τον τρόπο τον όγκο του κυκλοφοριακού φόρτου. Επιπλέον, ο Δήμος Πλατανιά δεν διαθέτει δημοτικό δίκτυο συγκοινωνίας. Η συγκοινωνία σε όλες τις ΔΕ γίνεται από την εταιρεία ΚΤΕΛ Χανίων – Ρεθύμνης Α.Ε. με τακτικά δρομολόγια, τα οποία διαμορφώνονται ανάλογα κατά τη χειμερινή και καλοκαιρινή περίοδο.

Το οδικό δίκτυο στον Καλλικρατικό Δήμο Πλατανιά, που διέρχεται από την Δ.Ε. Κολυμβαρίου, συγκροτείται συνολικά από:

- Τα τμήματα του νέου Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) που διατρέχει τον Δήμο εγκάρσια, με κατεύθυνση Χανιά – Κολυμβάρι και περιλαμβάνει τους κόμβους Πλατανιά, Ταυρωνίτη και Κολυμβαρίου.
- Το τμήμα της παλιάς Εθνικής Οδού Κισσάμου – Χανίων που αποτελεί δευτερεύον εθνικό δίκτυο.

Το πρωτεύον επαρχιακό δίκτυο με βάση το ΦΕΚ 293/Β/17-4-1995:

- η Ε.Ο. Νο 10 «Κολυμβάρι – Επισκοπή – Πανέθυμος δια Σπηλιάς – Δρακόνας και Δελιανών» στο τμήμα «Κολυμβάρι – Σπηλιά – Δρακόνας».

Το δευτερεύον επαρχιακό δίκτυο με βάση το ΦΕΚ 293/Β/17-4-1995:

- η Ε.Ο. Νο 10 «Κολυμβάρι – Επισκοπή – Πανέθυμος δια Σπηλιάς – Δρακόνας και Δελιανών» στο υπόλοιπο τμήμα της εκτός «Κολυμβάρι – Σπηλιά – Δρακόνας».
- η Ε.Ο. Νο 11 «Νοχιά – Επισκοπή».
- η Ε.Ο. Νο 12 «Άσπρα Νερά – Ροδωπού – Δίκταινα».
- η Ε.Ο. Νο 13 «Ραπανιανά – Βούβες».
- η Ε.Ο. Νο 15 «Νέμπρος – Δρακόνας».
- η Ε.Ο. Νο 16 «Πολεμάρχι – Βούβες».
- η Ε.Ο. Νο 17 «Βουκολιές – Επισκοπή».
- η Ε.Ο. Νο 18 «Ζυμβραγού – Καρές – Επισκοπή».
- η Ε.Ο. Νο 19 «Ζυμβραγού – Δελιανά».

Υπάρχουν επίσης ορισμένοι αγροτικές οδοί, οι οποίες αποτελούν πολύ σύντομες συνδέσεις μεταξύ των δημοτικών ενοτήτων, αλλά και μεταξύ του Δήμου και των όμορων του, για τις οποίες θα πρέπει να εκπονηθούν μελέτες και να βρεθεί χρηματοδότηση για τη βελτίωση της βατότητάς τους, έτσι ώστε να καθίσταται δυνατή η εύκολη και ασφαλής διέλευση και η συχνή χρήση τους. Οι βασικότερες από αυτές είναι:

- Η αγροτική οδός που συνδέει τον οικισμό Κακόπετρο της Δ.Ε. Βουκολιών με τον οικισμό Ζυμβραγού της Δ.Ε. Κολυμβαρίου (έχουν γίνει κάποιες παρεμβάσεις σε τμήμα αυτής της οδού).
- Η αγροτική οδός που συνδέει τον οικισμό Άστρικα της Δ.Ε. Κολυμβαρίου με τον οικισμό Μεσονήσι του Δήμου Κισσάμου (έχουν γίνει κάποιες παρεμβάσεις σε τμήμα αυτής της οδού).
- Η αγροτική οδός που συνδέει τον οικισμό Βούβες της Δ.Ε. Κολυμβαρίου με τον επαρχιακό δρόμο Ταυρωνίτη – Παλαιόχωρας στο ύψος της Τ.Κ. Βουκολιών.

Να επισημανθεί ότι περισσότερες πληροφορίες για ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία του οδικού δικτύου του Δήμου Πλατανιά, θα παρατεθούν σε επόμενο παραδοτέο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου.

Δημοτική Ενότητα Μουσούρων

Ο Δήμος Μουσούρων ήταν δήμος του νομού Χανίων που συστάθηκε με το πρόγραμμα Καποδίστριας από τη συνένωση παλαιότερων κοινοτήτων της περιοχής, που αποτέλεσαν στη συνέχεια τα δημοτικά διαμερίσματα του δήμου. Λειτουργήσε την περίοδο 1999 -2010 οπότε και καταργήθηκε με την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης και εντάχθηκε στον νέο δήμο Πλατανιά. Βρισκόταν στο κέντρο του νομού Χανίων και είχε σαν έδρα το χωριό Αλικιανός. Πρόκειται για ημιορεινό δήμο, το νότιο τμήμα του οποίου βρίσκεται στους πρόποδες των Λευκών Ορέων. Κύρια ενασχόληση των κατοίκων είναι η γεωργία και η κτηνοτροφία και στην περιοχή του Εθνικού Δρυμού Λευκών Ορέων, ο τουρισμός.

Κύρια ενασχόληση των κατοίκων στους Μουσούρους, είναι η γεωργία και η κτηνοτροφία. Επίσης, λόγω του Φαραγγιού της Σαμαριάς ορισμένοι ασχολούνται με τον τουρισμό. Όσον αφορά τη γεωργία, σύμφωνα με στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας στην απογραφή του 1999/2000 1.338 εκμεταλλεύσεις αφορούν τις δενδρώδεις καλλιέργειες (ελιά, εσπεριδοειδή) η έκταση των οποίων φτάνει τα 36.002,9 στρέμματα. Ακολουθούν οι καλλιέργειες με αμπέλια, για τις οποίες υφίστανται 503 εκμεταλλεύσεις συνολικής έκτασης 1.151,3 στρεμμάτων. Οι οικογενειακοί λαχανόκηποι καλύπτουν 259,6 στρέμματα γεωργικής γης σε 359 εκμεταλλεύσεις.

Σημαντικό μέρος του πρωτογενούς τομέα αφορά και η κτηνοτροφία, καθώς και τα παράγωγα αυτής, δηλαδή το κρέας και τα τυροκομικά προϊόντα. Σαφής αριθμός για τον αριθμό των αιγοπροβάτων δεν υπάρχει, παρόλα αυτά σημαντική είναι η έκταση των μόνιμων λιβαδιών και βοσκότοπων τα οποία καλύπτουν έκταση 29.137,5 στρεμμάτων σε σύνολο 303 εκμεταλλεύσεων.

Τέλος, το Φαράγγι της Σαμαριάς προσελκύει χιλιάδες τουρίστες κάθε χρόνο, με αποτέλεσμα πολλοί κάτοικοι να έχουν ανοίξει εμπορικά καταστήματα με διάφορα αναμνηστικά είδη που αφορούν το Φαράγγι, άλλοι έχουν ανοίξει ταβέρνες και άλλοι μικρά καταλύματα με παραδοσιακή διακόσμηση.

Δημοτική Ενότητα Πλατανιά

Ο Δήμος Πλατανιά βρίσκεται στα βόρεια του νομού Χανίων και έχει σαν έδρα το Γεράνι. Ήταν δήμος του νομού Χανίων που συστάθηκε με το πρόγραμμα Καποδίστριας από τη συνένωση παλαιότερων κοινοτήτων της περιοχής, που αποτέλεσαν στη συνέχεια τα δημοτικά διαμερίσματα του δήμου. Λειτουργήσε την περίοδο 1999 -2010 οπότε και καταργήθηκε με την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης και εντάχθηκε στον νέο δήμο Πλατανιά. Βρίσκεται δυτικά της πόλης των Χανίων.

Στο δημοτικό διαμέρισμα του Πλατανιά ξεχωρίζουν τρεις οικονομικές δραστηριότητες, το εμπόριο, η γεωργία και οι τουριστικές επιχειρήσεις. Όσον αφορά το πρώτο, υπάρχουν δεκάδες εμπορικά μαγαζιά μερικά εκ των οποίων λειτουργούν όλο το χρόνο για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των ντόπιων και άλλα λειτουργούν εποχιακά και εξυπηρετούν τον μεγάλο όγκο επισκεπτών που καταφθάνουν κάθε χρόνο στον Πλατανιά προκειμένου να περάσει τις διακοπές του. Με τον όρο τουριστικές επιχειρήσεις, εννοούνται κυρίως οι τουριστικές μονάδες που υπάρχουν στο συγκεκριμένο δημοτικό διαμέρισμα. Το γεωγραφικό ανάγλυφο αυτού, σε συνδυασμό με τις καθαρές ακτές, έχουν καταστήσει τον Πλατανιά το σημαντικότερο πόλο έλξης για τους τουρίστες που επισκέπτονται την Κρήτη και κυρίως το Νομό Χανίων.

Όσον αφορά τη γεωργία στο δημοτικό διαμέρισμα του Πλατανιά υπάρχει έντονη παραγωγή ελαιολάδου και σταφυλιού μιας και το μεγαλύτερο ποσοστό της καλλιεργούμενης γης αφορά ελαιόδεντρα και σταφιδάμπελοι ενώ μικρότερο μέρος άλλες δενδρώδεις καλλιέργειες όπως εσπεριδοειδών καθώς και εκτάσεις που μπορούν να αφορούν οικογενειακούς λαχανόκηπους, φυτώρια καρποφόρων δένδρων και άλλες πολυετείς φυτείες.

Στα πλαίσια του **πολεοδομικού καθεστώτος του Δήμου Πλατανιά**, μέχρι σήμερα στον Καλλικρατικό Δήμο Πλατανιά, υπάρχουν πολλές και κρίσιμες ενέργειες προς υλοποίηση. Στις Δημοτικές Ενότητες Μουσούρων, Κολυμβαρίου και Βουκολιών δεν υπάρχουν καθόλου πολεοδομικές μελέτες, ενώ για την Δημοτική Ενότητα Πλατανιά, υπάρχουν οι παρακάτω μελέτες:

- Εγκεκριμένη μελέτη ΣΧΟΑΠ η οποία εγκρίθηκε με την 5238/07 Απόφαση Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Κρήτης (ΦΕΚ 472 ΑΑΠ/22-10-2007), και όπως φαίνεται παρουσιάζει ελλείψεις και προβλήματα σε ορισμένα θέματα.

- Σχέδιο Πόλεως Γερανίου, εγκρίθηκε με την 4341/22-9-1992 Απόφαση Νομάρχη Χανίων (ΦΕΚ 1323/17-12-1992) και ακυρώθηκε με την με αριθμό 3110/1998 Απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας.
- Σχέδιο Πόλεως Πύργου Ψηλονέρου εγκρίθηκε με την 947/1937 21-8-1998 Απόφαση Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Κρήτης (ΦΕΚ 751 Δ/98) και ακυρώθηκε με την με την υπ' αριθμό 1673/2007 Απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας.
- Σχέδιο πόλεως Μάλεμε εγκρίθηκε με την 4719/08-07-1994 Απόφαση Νομάρχη Χανίων (ΦΕΚ 755 Δ/26-07-1994)

Από τα παραπάνω φαίνεται ότι οι προτεραιότητες του νέου Δήμου Πλατανιά στον τομέα του χωροταξικού σχεδιασμού θα πρέπει να είναι οι παρακάτω:

- Επανεγκριση Σχεδίου Πόλεως Γερανίου και εκπόνηση Μελέτη Πράξης εφαρμογής
- Επανεγκριση Σχεδίου Πόλεως Πύργου Ψηλονέρου και εκπόνηση Μελέτη Πράξης εφαρμογής
- Μελέτη Πράξης εφαρμογής Μάλεμε
- (Το σχέδιο πόλεως Μάλεμε εγκρίθηκε με την 4719/08-07-1994 Απόφαση Νομάρχη Χανίων (ΦΕΚ 755 Δ/26-07-1994)
- Εκπόνηση μελέτης ΣΧΟΟΑΠ στις Δ.Ε. ΚΟΛΥΜΒΑΡΙΟΥ – ΒΟΥΚΟΛΙΩΝ – ΜΟΥΣΟΥΡΩΝ
- Τροποποίηση της μελέτης ΣΧΟΟΑΠ της Δημοτικής Ενότητας Πλατανιά.
- Αναθεώρηση ή τροποποίηση του ΣΧΟΟΑΠ σύμφωνα με το Ν.2508/1997 (ΦΕΚ 124 Α) επιτρέπεται αφού παρέλθει πενταετία από την έγκρισή του. Δηλαδή στην προκειμένη περίπτωση τον Οκτώβριο του 2012.
- Χωροθέτηση ΑΠΕ
- Ότι άλλο προκύψει μετά από ενστάσεις και αποφάσεις Δ.Σ.

Σημεία Ενδιαφέροντος – Τοπόσημα

Όλα τα στοιχεία της παρούσας ενότητας «Σημεία ενδιαφέροντος – Τοπόσημα» αντλήθηκαν από το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων του Δ. Πλατανιά, οι χρήσεις γης στο Δήμο Πλατανιά έχουν διαμορφωθεί αφενός από τις ανθρωπογενείς δραστηριότητες, κατά κύριο λόγο που αναπτύσσονται στην περιοχή και αφετέρου από το γεωφυσικό ανάγλυφο.

Η πλειονότητα των εδαφών καταλαμβάνεται από αγροτικές εκτάσεις, ήτοι βοσκοτόπους και καλλιέργειες. Μικρότερα τμήματα της εδαφικής καλλιέργειας καλύπτονται από δάση και οικιστικές χρήσεις, ενώ οι εκτάσεις που καλύπτονται από νερά είναι εξίσου μεγάλες.

Σύμφωνα με το ΕΠ του Δήμου Πλατανιά 2014-2019, οι λειτουργίες, υπηρεσίες και οι χρήσεις που συγκεντρώνουν υψηλά ποσοστά πληθυσμιακού δυναμικού καθημερινά αλλά και σε περιπτώσεις εκδηλώσεων / αναψυχής έχουν ως εξής:

Στο Δ. Πλατανιά υπάρχουν δεκαεννιά (19) **αθλητικές υποδομές και εγκαταστάσεις**, από τις οποίες οι εννέα (9) αφορούν γήπεδα ποδοσφαίρου, οι έξι (6) γήπεδα μπάσκετ και παιδική χαρά, ένα (1) κλειστό γυμναστήριο, ένα (1) γήπεδο καλαθοσφαίρισης, (1) γήπεδο και ένα (1) γήπεδο στίβου.

Όσον αφορά στον **τομέας των υποδομών υγείας και εκπαίδευσης** λειτουργία η Δομή «Βοήθεια στο Σπίτι» και η Δομή «Βρεφονηπιακός Σταθμός», ενώ επιπλέον στο δήμο υπάρχουν 12 νηπιαγωγεία, 12 σχολεία πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, 4 σχολεία δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, 1 σχολείο μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, και 1 σχολείο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

Πολυκέντρο Δήμου Πλατανιά

Η δημιουργία του Πολυκέντρου στο Δ. Πλατανιά, πρόκειται να αποτελέσει πόλο έλξης και συγκέντρωση μεγάλου αριθμού πολιτών διότι θα απαρτίζεται από αίθουσες πολλαπλών δραστηριοτήτων που θα φιλοξενούν ομιλίες, συνέδρια, εκπαιδευτικές δραστηριότητες, περιοδικές εκθέσεις, μικρές θεατρικές παραστάσεις, κ.α. Απευθύνεται στους κατοίκους κυρίως της Δημοτικής Ενότητας Βουκολιών, αλλά και των Δημοτικών Ενοτήτων Κολυμβαρίου και Πλατανιά, με δεδομένο την έλλειψη αντίστοιχου χώρου στην ευρύτερη περιοχή.

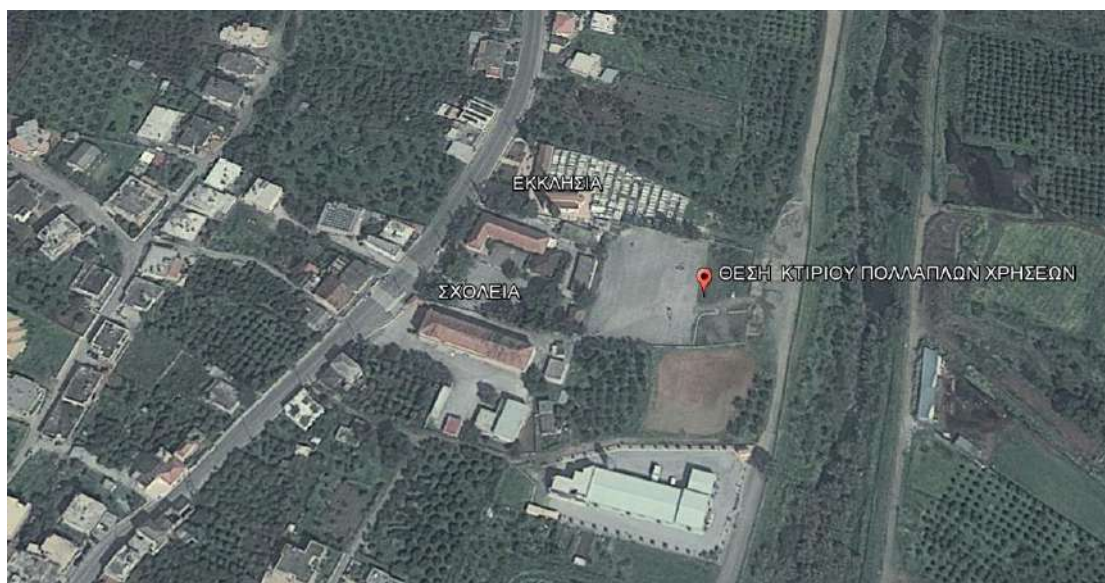
Το οικόπεδο στο οποίο πρόκειται να ανεγερθεί το κτίριο πολλαπλών χρήσεων βρίσκεται εκτός σχεδίου πόλεως στην ΤΚ Βουκολιών του Δήμου Πλατανιά, στη θέση “Χριστός”, και είναι εμβαδού 3.060,53 μ².

Η θέση του οικοπέδου αποτελεί προέκταση του ενιαίου χώρου του σχολικού συγκροτήματος όπου βρίσκονται τα κτίρια του Λυκείου, Γυμνασίου, Δημοτικού και Νηπιαγωγείου Βουκολιών, το κτίριο του Κλειστού Γυμναστηρίου Βουκολιών, καθώς και το υπό κατασκευή γήπεδο 5X5. **Έτσι πρόκειται να αποτελέσουν ένα ενιαίο πολυχώρο, σημείο αναφοράς κυρίως για τους νέους της περιοχής, αφού θα συνδυάζονται εκπαιδευτικές, αθλητικές και πολιτιστικές δραστηριότητες.** Επίσης, η θέση του Πολυκέντρου έγκειται ενός ποταμιού, συνδυάζοντας έτσι την παραποτάμια αναψυχή των επισκεπτών του Πολυκέντρου: περίπατο ή ποδηλασία.

Η πρόσβαση στον χώρο θα μπορεί να γίνεται είτε από δυτικά πεζή μέσω σημασμένης διάβασης από τον χώρο των σχολείων, είτε από ανατολικά οδικώς από τον παραποτάμιο δρόμο, όπου και θα μπορεί ο επισκέπτης να σταθμεύσει με άνεση στο υπαίθριο parking του πολυχώρου.

Η ανεμπόδιστη θέα προς στο ποτάμι και πέρα απ’ αυτό στους κατάφυτους από ελαιόδενδρα λόφους από την μια, αλλά και η εύκολη και γρήγορη πρόσβαση από την άλλη, με δεδομένο μάλιστα ότι απέχει από την πλατεία του οικισμού μόλις 400 μ. περίπου, καθιστά την επιλογή σαν ιδανική.

Εικόνα 22: Θέση Πολυκέντρου Δ. Πλατανιά



Οι βασικές αρχές σχεδιασμού βασίζονται:

1. Στην λειτουργική και ευέλικτη διάρθρωση των εσωτερικών χώρων ώστε να είναι ικανοί να εξυπηρετήσουν τις προβλεπόμενες χρήσεις με τις αντίστοιχες απαιτήσεις σε φωτισμό, αερισμό καθώς και την απρόσκοπτη κίνηση των ΑΜΕΑ σε όλα τα επίπεδα.
2. Στην αρμονική ένταξη του νέου κτηρίου στο κτισμένο και φυσικό περιβάλλον
3. Στην αισθητική άποψη του κτιρίου ώστε να δίνει την εικόνα ενός δημοσίου κτηρίου ανάλογου της χρήσης του που θα μπορεί να λειτουργήσει ως τοπόσημο και πόλος έλξης των κατοίκων.
4. Στην ενεργειακή δομή του κτιριακού κελύφους και στην βιοκλιματική προσέγγιση σε θέματα φυσικού αερισμού και σκίασης.
5. Στη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
6. Στη δημιουργία πλατείας συγκεντρώσεων και πολιτιστικών εκδηλώσεων σε άμεση σχέση με το κτίσμα.
7. Στην ανάδειξη των υφισταμένων διαδρομών και ενοποίηση των ακαλύπτων των γειτονικών οικοπέδων ιδιοκτησίας του Δήμου
8. Στην δημιουργία χώρων πρασίνου
9. Στην κατασκευή ανοικτού χώρου στάθμευσης που να καλύπτει τις ανάγκες του κτιρίου.

Στόχος του Πολυκέντρου είναι να αναβαθμίσει την ενδοχώρα του Δήμου Πλατανιά, να ανταποκριθεί στις σύγχρονες απαιτήσεις επιπέδου ποιότητας ζωής, να συμβάλει στην πληθυσμιακή αιμορραγία των ζωτικών και απαιτητικών ομάδων του πληθυσμού της, είτε προς στους παραλιακούς, πιο ανεπτυγμένους οικισμούς του Δήμου, είτε σε πιο απομακρυσμένα αστικά κέντρα.

Μεταξύ των ελλείψεων σε υποδομές που θα αναβάθμιζαν την ποιότητα ζωής στην ενδοχώρα του Δήμου μας, διαπιστώνεται και η απουσία των χώρων εκείνων, στους οποίους θα μπορούσαν να λάβουν χώρα δραστηριότητες εκπαιδευτικού, επιμορφωτικού, καλλιτεχνικού, πολιτιστικού και κοινωνικού χαρακτήρα για μικρούς και μεγάλους. Κατά συνέπεια η νεολαία αλλά και οι ωριμότερες ηλικίες της ενδοχώρας, στερούνται των ευκαιριών, των κινήτρων και των ερεισμάτων για δημιουργικές και εναλλακτικές δραστηριότητες, οι οποίες προσφέρουν προστασία από τις μάστιγες της εποχής και συμβάλουν στην ανάδειξη ενδιαφερόντων, ταλέντων και στην πολύπλευρη καλλιέργεια της προσωπικότητας.

Εικόνα 23: Άποψη Πολυκέντρου



Με την δημιουργία ενός χώρου πολλαπλών χρήσεων στην Τ.Κ. Βουκολιών, επιδιώκεται ο περιορισμός των παραπάνω ελλείψεων. Η επιλογή του εν λόγω οικισμού, έγκειται στο γεγονός ότι αποτελεί την μεγαλύτερη τοπική κοινότητα της ενδοχώρας του Δήμου Πλατανιά, ιδανική, από πλευράς γεωγραφικής θέσης και οδικής διασύνδεσης, να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των Δημοτικών Ενοτήτων Βουκολιών, Κολυμβαρίου και Πλατανιά. Λόγω της πλεονεκτικής θέσης του οικοπέδου, δίπλα στο ποτάμι, δημιουργείται ένας υπέροχος συνδυασμός παραποτάμιας αναψυχής και περιπάτου, δημοτών, επισκεπτών, τουριστών, ή μαθητών, με τις εκθέσεις ή εκδηλώσεις που θα λαμβάνουν χώρα στο νέο κτίριο.

Ο ωφελούμενος από την Πράξη πληθυσμός, περιλαμβάνει τους κατοίκους της ενδοχώρας των Δημοτικών Ενοτήτων Βουκολιών, Κολυμβαρίου και Πλατανιά, δηλαδή 8.982 κατοίκους.

Νέο ηρώο πεσόντων και Ανάπλαση πλατώματος παλαιού ηρώου στον οικισμό Κακόπετρος

Στον οικισμό Κακόπετρος στη μεγάλη στροφή τους επαρχιακού δρόμου που οδηγεί στην Κάνδανο και όπου υπάρχει διακλάδωση προς Παλιά Ρούματα έχει διαμορφωθεί στα δυτικά η κεντρική πλατεία ενώ τα ανατολικά σε πλάτωμα μπροστά στο πρώην κοινοτικό κατάστημα έχει τοποθετηθεί το μνημείο των πεσόντων, έργο της δεκαετίας του 1960. Πρόκειται για τους κεντρικούς δημόσιους χώρους του οικισμού οι οποίοι έχουν προκύψει από τον εγκιβωτισμό του εκεί ρέματος.

Εικόνα 24: Η πλατεία στη στροφή και το μνημείο πεσόντων στο βάθος δεξιά(2021)



Ο μεγαλύτερος χώρος της πλατείας έχει αναπλαστεί πρόσφατα με την κατασκευή λιθόκτιστων τοιχίων που ορίζουν περιοχή πεζοδρομίου και περιοχή πλατείας, με στρώση από κυβόλιθους κόκκινης-φαιάς απόχρωσης και φυτεύσεις με δέντρα διακοσμητικής δαμασκηνιάς και θάμνους. Στην δυτική της απόληξη διαμορφώνεται μπαλκόνι με ανοιχτή θέα.

Εικόνα 25: Ο χώρος του Μνημείου των πεσόντων (2021)



Πλατεία Φουρνέ

Το οικόπεδο, ιδιοκτησίας του Δήμου Πλατανιά, βρίσκεται επί της Επαρχιακής οδού Χανίων-Ομαλού και πιο συγκεκριμένα η Ανατολική πλευρά αυτού. Η ανάπλαση και η ενεργειακή αναβάθμιση της πλατείας έχει ως στόχο την αξιοποίηση του οικοπέδου με την κατάλληλη διαμόρφωση του χώρου αναψυχής για την επίσκεψη και χρήση του ώστε να καλύπτει τις ανάγκες των επισκεπτών και των κατοίκων της περιοχής. Κατ' επέκταση η ανάπλαση του συγκεκριμένου τμήματος θα συμβάλει στην συνολικότερη ανάδειξη του χωριού του Φουρνέ.

Η αναβάθμιση της πλατείας Φουρνέ έχει στόχο την δημιουργία ενός χώρου βιωματικού, προσιτού για όλες τις ηλικίες, λειτουργικού και ευχάριστου, ημέρα-νύχτα, χειμώνα-καλοκαίρι, κατάλληλου για πολλαπλές χρήσεις και δραστηριότητες οργανωμένες-αυθόρμητες, μαζικές- ατομικές κλπ.

Στην παρακάτω αεροφωτογραφία παρουσιάζεται το περίγραμμα του χώρου παρεμβάσεων και η ακριβής θέση του οικοπέδου συγκριτικά με τον υπόλοιπο οικισμό του Φουρνέ.

Η συνολική επιφάνεια του οικοπέδου είναι 756,00 τ.μ. Στην υφιστάμενη του κατάσταση ο χώρος είναι κατά το μεγαλύτερο μέρος του ακάλυπτος και ανεκμετάλλευτος. Στην ανατολική πλευρά συναντάται κτίριο παλαιάς κατασκευής το οποίο πλέον δεν χρησιμοποιείται από καμία υπηρεσία ή δομή. Το κτίριο αυτό είναι το παλαιό κοινοτικό κατάστημα Φουρνέ, το οποίο πλέον λόγω

παλαιότητας και φθοράς θεωρείται επικίνδυνο για την στέγαση υπηρεσιών που δέχονται κοινό καθημερινά. Η υπόλοιπη επιφάνεια του οικοπέδου δεν χρησιμοποιείται για κάποιον συγκεκριμένο σκοπό παρα μόνο για άναρχη στάθμευση αυτοκινήτων.

Εικόνα 26: Οικισμός Φουρνέ



Με την ανάπλαση του δημόσιου αυτού χώρου, αναβαθμίζεται λειτουργικά και αισθητικά η ευρύτερη περιοχή, καθώς και η ανάπτυξη της κοινωνικής της δυναμικής, όπως η διεύρυνση της χρήσης του οικοπέδου από όλες τις ομάδες κατοίκων και διερχομένων, καθώς και η αύξηση της επισκεψιμότητας του οικισμού.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στοχεύουν στη συνολική αναβάθμιση και ανάπλαση, με σκοπό να δημιουργηθούν χώροι ιδιαίτερης αισθητικής και περιβαλλοντικής αξίας.

Στα πλαίσια της αναβάθμισης αυτής, επιτυγχάνεται η βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής, η δημιουργία καλύτερων σύγχρονων συνθηκών διαβίωσης και άνεσης για τους κατοίκους και τους επισκέπτες.

Εν κατακλείδι, το προτεινόμενο έργο αποτελεί την περιβαλλοντική, αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση σημαντικών κοινόχρηστων χώρων του οικισμού Φουρνέ στο Δήμο της Πλατανιά.

Τα αναμενόμενα οφέλη από την αποπεράτωση του έργου είναι:

1. Βελτίωση της ποιότητας ζωής
2. Προσέλκυση και εξυπηρέτηση επισκεπτών

3. Δημιουργία ασφαλούς και σύγχρονου χώρου αναψυχής.

Εικόνα 27: Κύρια όψη του οικοπέδου από την πλευρά της Επαρχιακής οδού (Ανατολική πλευρά)



Πλατεία Γερανίου

Ο Δ. Πλατανιά κατά το έτος 2021, συνέταξε μελέτη για την ανάπλαση - αναβάθμιση του κεντρικού σημείου - πλατείας του οικισμού Γεράνι, μέσω της κατασκευής μίας πρότυπης, σύγχρονης και ασφαλούς παιδικής χαράς. Ο χώρος παρεμβάσεων βρίσκεται μπροστά από το κτίριο της ΔΕΥΑΒΑ. Επίσης περιλαμβάνει ανάπλαση κοινοχρήστων χώρων στον οικισμό Κοντομαρίου.

Απώτερος σκοπός της αναβάθμισης της πλατείας και της δημιουργίας παιδικής χαράς, είναι κυρίως η βέλτιστη σωματική και πνευματική ανάπτυξη των παιδιών, όλων των ηλικιακών ομάδων. Επιπλέον, βασικό κριτήριο είναι η παροχή ευκαιριών αναψυχής και παιχνιδιού σε άτομα με ειδικές ανάγκες, δραστηριότητες που απουσιάζουν ολοκληρωτικά στην παρούσα κατάσταση.

Παράλληλα, μέσα σε αυτόν τον αναζωογονημένο αστικό χώρο ικανοποιούνται πλήρως οι ανάγκες ξεκούρασης, ψυχαγωγίας, αναψυχής και κοινωνικοποίησης ταυτόχρονα για τα παιδιά αλλά και για τους συνοδούς αυτών.

Μέσω των απαραίτητων ενεργειών του Δήμου για την δημιουργίας της παιδικής χαράς και την εναρμόνιση της στα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, δημιουργείται ένας σύγχρονος, λειτουργικός και ασφαλής χώροι που συμβάλλουν στην αύξηση επισκεψιμότητας, στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των πολιτών, μόνιμων κατοίκων και επισκεπτών, αλλά και της τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής.

Το οικόπεδο εντός του οποίου θα δημιουργηθεί η παιδική χαρά βρίσκεται στο Γεράνι του Δήμου Πλατανιά επί της Επαρχιακής Οδού Κισσάμου – Χανίων, και συνορεύει με το κτίριο Ύδρευσης (ΔΕΥΑΒΑ) του Δήμου Πλατανιά. Το ακριβές σημείο του στο χάρτη, παρουσιάζεται παρακάτω.

Εικόνα 28: Θέση σημείων παρεμβάσεων



Η ανάπλαση θα αποτελέσει πηγή ζωής, αποδίδοντας στους χώρους αισθητική αναβάθμιση και λειτουργικότητα με κύριο γνώμονα την ανάπτυξη βασικών δεξιοτήτων, σωματικών και πνευματικών, για παιδιά διαφόρων ηλικιών, καθώς επίσης και για τους επισκέπτες κάθε ηλικίας.

Επιπλέον, βασικό κριτήριο των προτεινόμενων παρεμβάσεων είναι η παροχή ευκαιριών αναψυχής και πρόσβασης σε άτομα με ειδικές ανάγκες.

Οι κυριότερες επεμβάσεις που προτείνονται είναι οι εξής:

- Τοποθέτηση νέου εξοπλισμού
- Κατασκευή των κατάλληλων επιφανειών για προστασία από πτώσεις.
- Τοποθέτηση επαρκούς φωτισμού

Ο νέος εξοπλισμός που έχει επιλεγεί περιλαμβάνει ποικιλία δραστηριοτήτων και συνολικά θα δύναται να απασχοληθούν ταυτόχρονα στα όργανα παιδικής χαράς μέχρι και 15 παιδιά. Ο χώρος της παιδικής χαράς θα καταλαμβάνει περίπου 200,00 τ.μ.

Εικόνα 29: Πλατεία Γερανίου



Υποδομές μεταφορών

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δ. Πλατανιά, κατά την προγραμματική περίοδο 2015-2019, το συγκοινωνιακό δίκτυο και η προσπάθεια βελτίωσής του, ήταν πάντοτε ένας από τους μεγαλύτερους προβληματισμούς των πολιτών του Δήμου. Στα όρια του Καλλικρατικού Δήμου Πλατανιά, με γνώμονα την τάση πύκνωσης των κατοικιών και κατ' επέκταση την αύξηση των οχημάτων, λαμβάνονταν, έως σήμερα, αποφάσεις σε τοπικό επίπεδο κυρίως, χωρίς όμως τη μέριμνα για την πρόβλεψη επέκτασης του δικτύου, με σκοπό τη μελλοντική εξυπηρέτηση των περιοίκων και των επισκεπτών. Τα αποτελέσματα αυτών των

ενεργειών, αντικατοπτρίζονται σε μία κατάσταση με δρόμους που διακόπτονται, που είναι στενοί, έχουν μεγάλη κλίση κ.ά. Όταν η προαναφερθείσα κατάσταση του οδικού δικτύου, συνδυαστεί με την παραβίαση των ορίων ταχύτητας, την παράνομη στάση και στάθμευση, τη δραματική αύξηση κυκλοφορίας Ι.Χ. οχημάτων τη θερινή περίοδο, καθώς και με την κυκλοφορία των τουριστικών λεωφορείων και τρένων, οδηγούμαστε στο μείζον θέμα της ασφάλειας και επικινδυνότητας των οδών.

Τα αραιά δρομολόγια της Δημόσιας συγκοινωνίας, όπως και η ανεπαρκής σύνδεση των οικισμών και περιχώρων, με μεγαλύτερα αστικά κέντρα της περιοχής, προτρέπει τους κατοίκους, στη μία και μοναδική επιλογή χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων τους, ανεβάζοντας έτσι τα ποσοστά του κυκλοφοριακού φόρτου.

Επίσης, η συντήρηση του οδικού δικτύου και της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, όπως και οι μελέτες και αυτοψίες για την ορθή τοποθέτηση ή αφαίρεση πινακίδων σήμανσης και ενημέρωσης των οδηγών οχημάτων, θα έπρεπε να πραγματοποιούνται συχνότερα.

Τέλος, η έλλειψη τακτικών ελέγχων κατανάλωσης αλκοόλ και κατοχής άδειας οδήγησης, είναι ένα ακόμη πρόβλημα που προστίθεται στα υπόλοιπα και συνήθως επιφέρει τροχαία δυστυχήματα, παρακώλυση κυκλοφορίας κ.ά.

Ο δήμος Πλατανιά δεν διαθέτει δημοτικό δίκτυο μεταφορών. Όλα τα δημοτικά διαμερίσματά του εξυπηρετούνται από την ΚΤΕΛ Χανίων – Ρεθύμνης Α.Ε. με τακτικά δρομολόγια τα οποία διαμορφώνονται ανάλογα κατά τις χειμερινές και καλοκαιρινές περιόδους.

Το οδικό δίκτυο στον Καλλικρατικό Δήμο Πλατανιά συγκροτείται συνολικά από:

- Τα τμήματα του νέου **Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ)** που διατρέχει το Δήμο εγκάρσια με κατεύθυνση Χανιά – Κολυμπάρι, και περιλαμβάνει τους κόμβους Πλατανιά, Ταυρωνίτη και Κολυμβαρίου.
- Το τμήμα της παλιάς **Εθνικής Οδού Κίσσαμος – Χανιά** που αποτελεί δευτερεύον εθνικό δίκτυο.

Λιμάνια – Λιμενίσκοι

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δ. Πλατανιά, κατά την προγραμματική περίοδο 2015-2019, οι λιμενικές υποδομές του Δήμου είναι οι εξής:

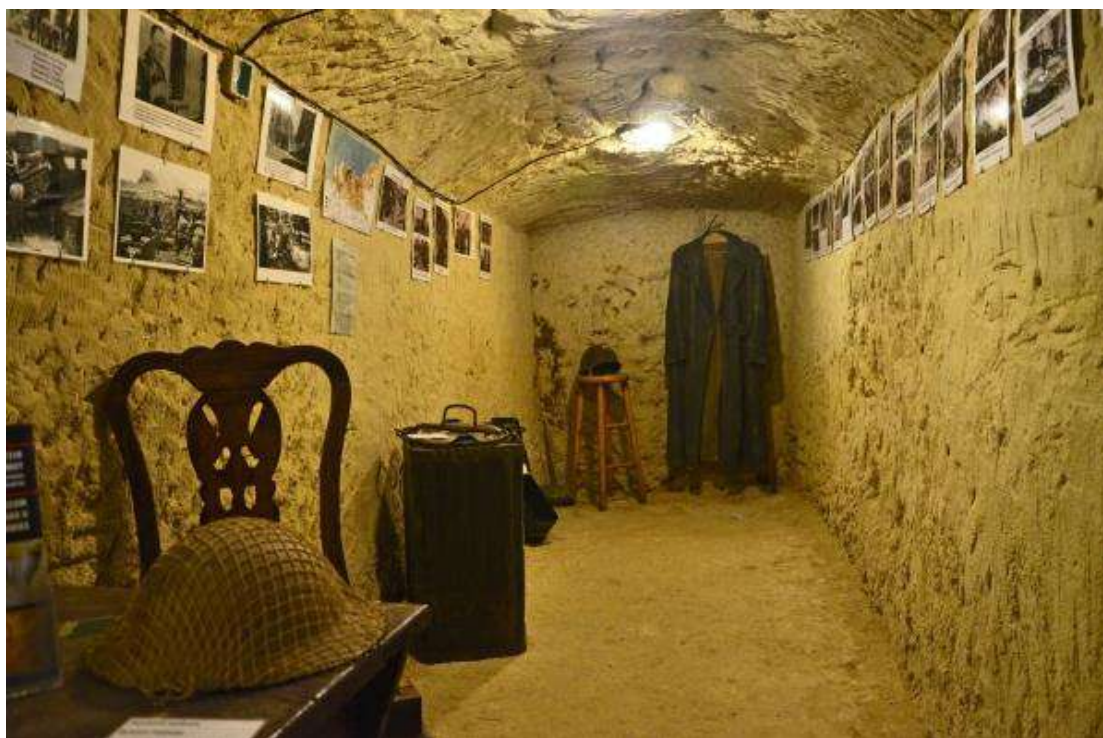
1. **Λιμάνι Κολυμβαρίου:** Ο λιμένας Κολυμβαρίου βρίσκεται στο δυτικό άκρο του Κόλπου των Χανίων και απέχει 25 χιλιόμετρα από την πόλη των Χανίων. Ο λιμένας χρησιμοποιείται κυρίως ως αλιευτικό καταφύγιο.

2. **Λιμενίσκος Πλατανιά:** Ο λιμενίσκος Πλατανιά ευρίσκεται εμπρός ακριβώς από τον οικισμό του Πλατανιά του Δήμου Πλατανιά. Γεωγραφικά ευρίσκεται στον κόλπο των Χανίων περίπου 16 χιλιόμετρα δυτικά της πόλης των Χανίων στην καρδιά της τουριστικότερης περιοχής του Νομού Χανίων. Ο λιμένας εξυπηρετεί πληθώρα σκαφών αναψυχής και φουσκωτών καθώς και μεγάλο αριθμό (περισσότερα από 30) μικρών ερασιτεχνικών αλιευτικών σκαφών μήκους μικρότερου των 8,0 m. Υπάρχουν κρηπιδώματα από χυτό σκυρόδεμα συνολικού μήκους 130 περίπου μέτρων σε βάθος από -2,0 έως -2,50 m υπάρχει διαμορφωμένη χερσαία ζώνη συνολικής επιφάνειας 1.600 m² περίπου. Στον λιμενίσκο υπάρχει και υποτυπώδης ράμπα ανέλκυσης - καθέλκυσης σκαφών όπου ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες χρησιμοποιείται από πληθώρα μόνιμων χρηστών του λιμενίσκου αλλά και επισκεπτών.

Επιπλέον, τοπόσημα και σημεία ενδιαφέροντος στο Δήμο είναι τα κάτωθι:

1. **Καταφύγιο Πλατανιά:** Εδώ βρίσκεται το Πολεμικό Καταφύγιο του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Πρόκειται για ένα υπόγειο σύμπλεγμα στοών που κατασκευάστηκαν το 1942 με καταναγκαστικά έργα που επέβαλαν οι Γερμανοί στους κατοίκους της περιοχής, για την αποθήκευση πυρομαχικών και στρατιωτικών εφοδίων. Σήμερα είναι ανακατασκευασμένο, λειτουργεί ως Μουσείο με σημαντικά εκθέματα - δωρεές των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής και αποτελεί ένα ιστορικό μνημείο του Πλατανιά.

Εικόνα 30: Καταφύγιο Πλατανιά



2. **Γέφυρα Ταυρωνίτη:** Η μεταλλική γέφυρα Ταυρωνίτη συνδέει τις επαρχίες Κισσάμου και Σελίνου με την επαρχία Κυδωνίας. Πρωτοποριακό έργο της τότε εποχής, σχεδιάστηκε και κτίστηκε το 1901 από τον μηχανικό Μιχάλη Σαββάκη. Κατά τη διάρκεια του πρώτου δεκαήμερου της Μάχης της Κρήτης, τον Μάιο του 1941, με την απόβαση των Γερμανικών στρατευμάτων και τη ρίψη αλεξιπτωτιστών, δόθηκε σκληρή μάχη ανάμεσα στους Κρητικούς και Σύμμαχους αγωνιστές και στους Γερμανούς επιτιθέμενους για τον έλεγχο της γέφυρας, του αεροδρομίου του Μάλεμε και του υψώματος 107, που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή της γέφυρας. Σήμερα είναι ανακηρυγμένο νεότερο ιστορικό μνημείο, έχει πλήρως αποκατασταθεί από τις φθορές και αποτελεί τμήμα ποδηλατικών και πεζοπορικών διαδρομών. Έχει εγκριθεί και χρηματοδοτηθεί μελέτη από Περιφέρεια Κρήτης.

Εικόνα 31: Γέφυρα Ταυρωνίτης



3. **Ροτόντα:** Είναι ο εμβληματικός Ναός του Μιχαήλ Αρχαγγέλου. Ο ρυθμός του, Ροτόντα, ο οποίος δημιουργήθηκε στα πρότυπα των μαυσωλείων, των κυκλικών τάφων δηλ. που ανεγείρονταν προς τιμή διαπρεπών ανδρών κατά τον 4ο αιώνα, είναι σπάνιος σε όλη την Ορθοδοξία και μοναδικός στην Κρήτη, ενώ μαζί με τον Ναό του Αγίου Γεωργίου στη Θεσσαλονίκη αποτελούν τις πλέον καλοδιατηρημένες Ροτόντες στην Ελλάδα. Κοσμείται από ιδιαίτερα σημαντικές τοιχογραφίες και

αγιογραφίες και ψηφιδωτά δάπεδα. Κατά την Τουρκοκρατία αξιοσημείωτη είναι η παρουσία του ιερομάρτυρα Επισκόπου Κισσάμου Μελχισεδέκ, ο οποίος, όντας μέλος της Φιλικής Εταιρείας, μύησε πολλούς ακόμα αγωνιστές σε αυτήν και πρωτοστάτησε στην οργάνωση της επανάστασης για να βρει μαρτυρικό θάνατο το 1821, όταν απαγχονίστηκε από τους Τούρκους στην πλατεία της Σπλάντζιας Χανίων. Για την αγωνιστική του δράση και τον μαρτυρικό του θάνατο, το Οικουμενικό Πατριαρχείο με Πατριαρχική και Συνοδική πράξη τον κατάταξε στο Αγιολόγιο της Ορθοδόξου Εκκλησίας.

Εικόνα 32: Ροτόντα



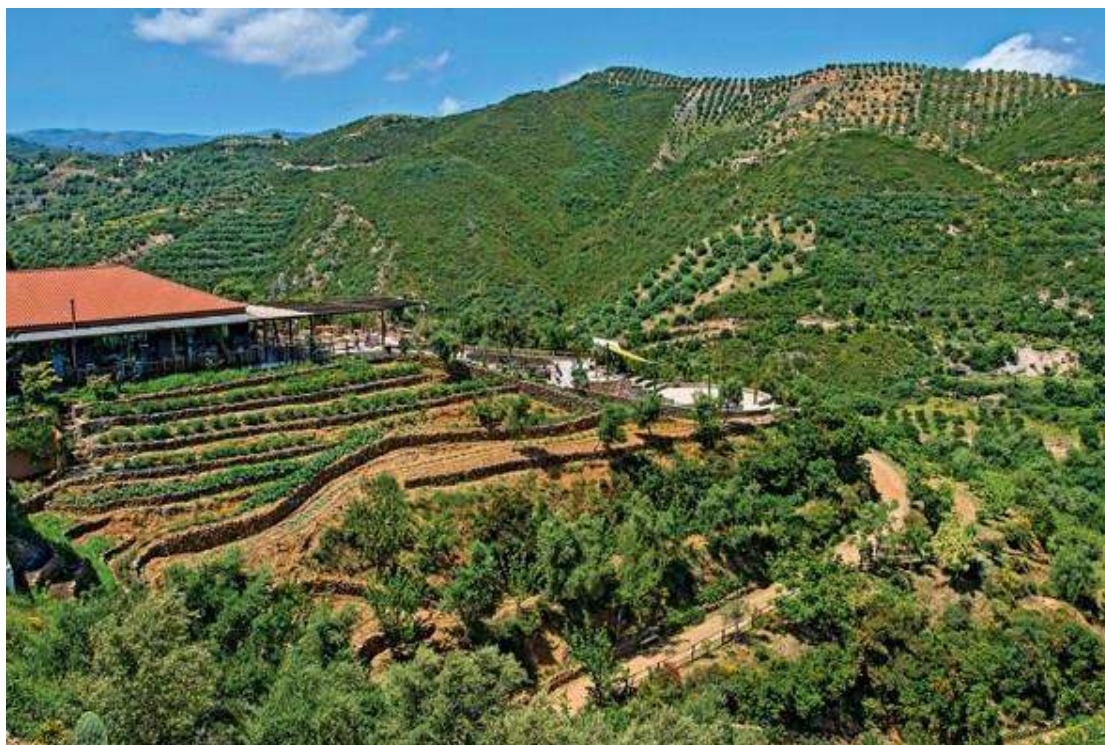
4. **Μνημειακό Ελαιόδεντρο-Μουσείο Ελιάς:** Πρόκειται για το Μνημειακό Ελαιόδεντρο, το οποίο δεσπόζει στις Πάνω Βούβες εδώ και τουλάχιστον 3500 χρόνια. Θεωρείται το αρχαιότερο Ελαιόδεντρο του κόσμου, σύμβολο της προαιώνιας σχέσης της Κρήτης με την ελιά. Είναι αγριελιά, μπολιασμένη σε ποικιλία “τσουνάτη”, έχει περίμετρο γύρω στα 13,5μ κι έχει αναγνωριστεί ως “μνημείο της φύσης”, με απόφαση του Ελληνικού κράτους. Προσελκύει κάθε χρόνο χιλιάδες επισκέπτες, Έλληνες και ξένους, από όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης. Σε ειδικές τελετές έχουν κοπεί από το ιερό αυτό δέντρο κότινοι οι οποίοι συνόδευσαν την Ολυμπιακή φλόγα και τους Έλληνες αθλητές κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας, το 2004, του Πεκίνου, το 2008, και του Λονδίνου το 2012 και του Ρίου το 2016. Ακριβώς δίπλα στο Μνημειακό Δέντρο, υπάρχει το Μουσείο της Ελιάς, στο οποίο φιλοξενούνται εργαλεία και σκεύη που χρησιμοποιούνταν για την καλλιέργεια της ελιάς και την έκθλιψη του

καρπού της για να παραχθεί το ξακουστό ανά την υφήλιο ελαιόλαδο της περιοχής.

Εικόνα 33: Μνημειακό Ελαιόδεντρο-Μουσείο Ελιάς



5. **Βοτανικό Πάρκο:** Στη Δημοτική Ενότητα Αλικιανού και στην Τοπική Κοινότητα Φουρνέ Στον οικισμό Σκορδαλού μπορείτε να επισκεφτείτε, τους καλοκαιρινούς μήνες, το περιπατητικό, εκπαιδευτικό και ψυχαγωγικό ιδιωτικό πάρκο -μοναδικό στο είδος του στην Κρήτη , με πολλά δείγματα τοπικής χλωρίδας όσο και τροπικά φυτά που ευδοκιμούν στο εύκρατο κλίμα της περιοχής.

Εικόνα 34: Βοτανικό Πάρκο

6. **Λιμάνι Κολυμπαρίου-Ορθόδοξη Ακαδημία Κρήτης:** Σήμα κατατεθέν το λιμάνι του Κολυμπαρίου, που λειτουργεί ως αλιευτικό καταφύγιο και χρησιμοποιείται από μεγάλο αριθμό επαγγελματιών και ερασιτεχνών ψαράδων, καθώς και λοιπά σκάφη. Πρόσφατα μάλιστα ολοκληρώθηκε ένα σπουδαίο αναπτυξιακό έργο, που περιελάμβανε τον εκσυγχρονισμό της λιμενικής υποδομής που θα εξασφαλίζει την ασφάλεια των πλοίων, τη δημιουργία νέων θέσεων αλιευτικών σκαφών και τη δημιουργία θέσεων τουριστικών σκαφών καθώς και τη «θωράκιση» της παραλίας της περιοχής από τη διάβρωση, καθώς και έργα στην χερσαία ζώνη. Στο Κολυμπάρι βρίσκονται πολλά τοπόσημα και σημεία ενδιαφέροντος που αξίζει να δει ο επισκέπτης. Από τα σημαντικότερα θρησκευτικά μνημεία της Κισάμου και ολόκληρης της Κρήτης, η Μονή Γωνιάς, κτίστηκε στις αρχές του 17ου αι. προς τιμήν της Υπεραγίας Θεοτόκου από τους μοναχούς Βλάσιο τον Κύπριο και Βενέδικτο Τζαγκαρόλο. Η μονή υπέστη αρκετές καταστροφές κατά την περίοδο της οθωμανικής κυριαρχίας, ωστόσο διέσωσε πολλά ιερά κειμήλια, παλαιίτυπα και άλλους πολύτιμους εκκλησιαστικούς θησαυρούς, που τώρα εκτίθενται στο ιερό σκευοφυλάκιο, εντός της Μονής. Γιορτάζει με μεγαλοπρέπεια την παραμονή και ανήμερα της Κοίμησης της Θεοτόκου στις 15 Αυγούστου. Ακριβώς δίπλα βρίσκεται η Ορθόδοξη Ακαδημία Κρήτης, πνευματικό και πολιτιστικό κέντρο του Δήμου Πλατανιά, όπου φιλοξενούνται σημαντικότερες εκδηλώσεις, Πανελλήνια αλλά και Παγκόσμια Επιστημονικά Συνέδρια, ένα πραγματικό κόσμημα για την περιοχή και το

Δήμο μας. Το Μουσείο Κρητικών Βοτάνων στεγάζεται σε κτίριο της Ορθοδόξου Ακαδημίας Κρήτης, δίπλα στη Μονή Γωνιάς. Εκθέτει περίπου 9.000 βότανα, τα οποία έχουν μαζέψει γεωργοί και συλλέκτες. Επίσης περιλαμβάνει αίθουσα - εκθετήριο, εργαστήριο και δωμάτια για τη φιλοξενία ερευνητών. Στον λόφο μετά την Ορθόδοξη Ακαδημία, πάνω από την κωμόπολη, βρίσκεται το Μνημείο Πεσόντων Ευελπίδων, με τη μαγευτική, πανοραμική θέα. Το Μνημείο δημιουργήθηκε στη μνήμη των πεσόντων Ευελπίδων, κατά τη διάρκεια της Μάχης της Κρήτης.

Εικόνα 35: Λιμάνι Κολυμπαρίου-Ορθόδοξη Ακαδημία Κρήτης

