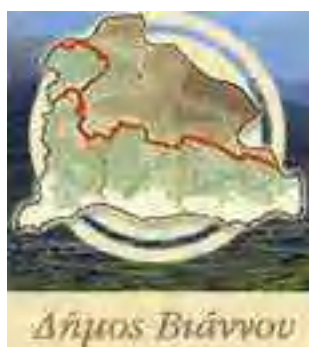


ΣΧΕΔΙΟ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Σ.Φ.Η.Ο.)

ΔΗΜΟΣ ΒΙΑΝΝΟΥ



Παραδοτέο Π.1.α.

*“Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης”*

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2021

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α – ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	11
A.1 Καταγραφή στοιχείων υπερκείμενου σχεδιασμού	11
Εισαγωγή	11
Κανονισμός 2009/443 & Κανονισμός 2019/631 (Τροποποίηση)	14
Οδηγία 2014/94/ΕΕ & Κανονισμός 2018/674 (Τροποποίηση)	15
Οδηγία 2009/33/ΕΚ & Οδηγία 2019/1161 (Τροποποίηση)	16
Οδηγία 2018/844	17
Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών	18
Υποδομές φόρτισης βιώσιμων μεταφορών και εσωτερίκευση των παραγόμενων εξωτερικοτήτων από τον τομέα των μεταφορών	18
Εταιρικό Σύμφωνο Για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027	19
ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027	21
Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα	22
Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021 – 2025	23
Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας	24
Πρώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις	25
Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο	25
ΕΠ Υποδομών – Μεταφορών 2021 – 2027	26
Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)	28
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΕΠΧΣΑΑ - ΑΠΕ)	29
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Υδατοκαλλιέργειες (ΕΠΧΣΑΑ – Υδατοκαλλιέργειες)	29
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΕΠΧΣΑΑ – Τουρισμός)	30
A.2 Καταγραφή των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής	31
Θεσμοθετημένες χρήσεις γης	31
Χρήσεις γης οικισμών	32
Ποιότητα και φυσιογνωμία αστικού περιβάλλοντος	35
Υφιστάμενες χρήσεις γης στον εξω αστικό χώρο.	37
Πληθυσμός Εξυπηρέτησης – Δημογραφικά Στοιχεία	40
Παραθεριστικός Πληθυσμός - Πληθυσμός αιχμής	52
Ηλικιακή πυραμίδα Δήμου – Κατανομή Φύλων	52
Επίπεδο εκπαίδευσης	59
Σύνοψη δημογραφικών χαρακτηριστικών	60
Κατανομή νοικοκυριών	60
A.3 Καταγραφή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης	61
Λειτουργική ιεράρχηση & κυκλοφοριακή οργάνωση οδικού δικτύου	61



Καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (Διαδρομές, στάσεις & θερματικοί σταθμοί)	63
Λοιπά δίκτυα αστικής υποδομής	64
A.4 Καταγραφή των κατευθύνσεων των υφιστάμενων εγκεκριμένων Πολεοδομικών Σχεδίων	68
Εισαγωγή	68
Ιστορικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού και χωρικής ανάπτυξης	68
Γενική Πολεοδομική Οργάνωση	68
A.5 Καταγραφή υφιστάμενων υπαίθριων δημοτικών χώρων στάθμευσης	72
Υφιστάμενοι Υπαίθριοι Χώροι Στάθμευσης	72
A.6 Συλλογή και καταγραφή των διαθέσιμων τοπογραφικών υποβάθρων	73
A.7 Μελέτες Πολεοδομικές, Αστικών Αναπλάσεων & Κυκλοφοριακές	113
Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας & Κλίματος Δήμου Βιάννου (2018)	113
Πράσινο Σημείο Δήμου Βιάννου (2021)	113
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β – ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	115
B.1 Δημιουργία χαρτών	115

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 Απογραφή μόνιμου πληθυσμού 2011 (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.)	42
Πίνακας 2 Πληθυσμός του Δήμου Βιάννου για το έτος 2001 & 2011 σύμφωνα με τις αντίστοιχες απογραφές	43
Πίνακας 3: Μόνιμος και Πραγματικός Πληθυσμός του Δήμου Βιάννου για το έτος 2001, Ε.Σ.Υ.Ε.	44
Πίνακας 4: Κατανομή Πραγματικού Πληθυσμού του Δήμου Βιάννου ανά Δ.Δ., Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε. ...	44
Πίνακας 5: Πραγματικός Πληθυσμός και πληθυσμιακή μεταβολή των Δ.Δ. και των Οικισμών του Δήμου Βιάννου, Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.	47
Πίνακας 6: Κατηγοριοποίηση των οικισμών του Δήμου Βιάννου με βάση τη δυναμικότητα τους, (ΕΣΥΕ), ΠΦ: Πολύ Φθίνων (μεταβολή < -15%), Φ: Φθίνων (-15 < μεταβολή < -5%), Σ: Στάσιμος (-5% < μεταβολή < 5%), Α: Αναπτυσσόμενος (5% < μεταβολή < 15%), Δ: Δυναμικός (15% < μεταβολή)	49
Πίνακας 7: Πληθυσμιακή κατανομή των Δ. Δ. του Δήμου Βιάννου ανά φύλο (ΕΣΥΕ 2001)	53
Πίνακας 8: Δείκτης γήρανσης για το Δήμο Βιάννου και τα Δ.Δ., ΕΣΥΕ 2001	58
Πίνακας 9: Νοικοκυριά και μέλη αυτών (ΕΣΥΕ 1991,2001)	61
Πίνακας 10: Λειτουργική κατάταξη του οδικού δικτύου του Δήμου Βιάννου	63

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1 Εγκεκριμένα σχέδια των οικισμών	31
--	----



Εικόνα 2: Άποψη του χώρου στάθμευσης στο ΒΑ άκρο του οικισμού της Άνω Βιάννου	72
Εικόνα 3: Άποψη του χώρου στάθμευσης στο λιμάνι της Άρβης	72
Εικόνα 4 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου Απόσπασμα 1	73
Εικόνα 5 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου Απόσπασμα 2	74
Εικόνα 6 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου Απόσπασμα 3	75
Εικόνα 7 Εικόνα 6 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου Απόσπασμα 4	76
Εικόνα 8 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου Απόσπασμα 5	77
Εικόνα 9 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου Απόσπασμα 6	78
Εικόνα 10 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου Απόσπασμα 7	79
Εικόνα 11 Εικόνα 6 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου Απόσπασμα 8	80
Εικόνα 12 ΣΧΟΑΠ Δήμος Βιάννου / Δ.Δ. Άνω Βιάννου / Οικισμός Άνω Βιάννου	81
Εικόνα 13 ΣΧΟΑΠ Δήμος Βιάννου / Δ.Δ. Εμπαρου / Οικισμός Θωμαδιανό	82
Εικόνα 14 ΣΧΟΑΠ Δήμος Βιάννου / Δ.Δ. Αφρατίου / Οικισμός Αφρατίο	83
Εικόνα 15 ΣΧΟΑΠ Δήμος Βιάννου / Δ.Δ. Κάτω Βιάννου / Οικισμός Μέση	87
Εικόνα 16 ΣΧΟΑΠ Δήμος Βιάννου / Δ. Δ. Μαρθας / Οικισμός Μάρθας	88
Εικόνα 17 ΣΧΟΑΠ Δήμος Βιάννου / Δ. Δ. Μιλλιαραδες / Οικισμός Μιλλιαράδες	89
Εικόνα 18 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Ξενιακος / Οικισμός Κατωφύγιο	90
Εικόνα 19 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Άνω Βιάννου Χόνδρου / Οικισμός Κερατόκαμπος Καστρί (1)	91
Εικόνα 20 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Άνω Βιάννου Χόνδρου / Οικισμός Κερατόκαμπος Καστρί (2)	93
Εικόνα 21 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Άγιος Βασίλειος Αμिरας / Οικισμός Αρβη, Νεα Αρβη	93
Εικόνα 22 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Αμिरα / Οικισμός Αμिरας	94
Εικόνα 23 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Άγιου Βασίλειου / Οικισμός Άγιου Βασίλειου	95
Εικόνα 24 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Βαχου / Οικισμός Βαχος	96
Εικόνα 25 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Καλαμου / Οικισμός Καλάμιον	97
Εικόνα 26 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Κάτω Σύμη / Οικισμός Λουτράκι	98
Εικόνα 27 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Κάτω Σύμης / Οικισμός Κάτω Σύμη	99
Εικόνα 28 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Κεφαλόβρυσο / Οικισμός Κραββατάς	100
Εικόνα 29 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Κεφαλόβρυσο / Οικισμός Κεφαλόβρυσο	101
Εικόνα 30 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Πεύκος / Οικισμός Πεύκος	102
Εικόνα 31 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Συκολόγος / Οικισμός Συκολόγος	103



Εικόνα 32 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Καλαμίου / Οικισμός Συνδωνια, Ψαρή Φοράδα, Κάτω Βιγλες.....	105
Εικόνα 33 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Κάτω Σύμη / Οικισμός Λουτράκι.....	105
Εικόνα 34 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Κάτω Σύμη / Οικισμός Σταυρια.....	106
Εικόνα 35 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Κάτω Βιάννου / Οικισμός Κάτω Βιάννος	107
Εικόνα 36 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Άβω Βιάννου / Οικισμός Λουτράκι	108
Εικόνα 37 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Καλαμιο / Οικισμός Φαφλαγκος.....	109
Εικόνα 38 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Πέυκου / Οικισμός Άνω Κορνίας, Κοκκαλιαρα, Αγ. Δημήτριος.....	110
Εικόνα 39 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Κάτω Συκολογος / Οικισμός Άνω Βίγλα	111
Εικόνα 40 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Κάτω Συκολογος / Οικισμός Τερτσα.....	112
Εικόνα 41 Οικισμοί Δήμου Βιάννου	116
Εικόνα 42 Οικισμοί και πυκνότητα πληθυσμού Δήμου Βιάννου	116
Εικόνα 43: Γενική εικόνα θέσεων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων-Υπόβαθρο Δήμου Βιάννου	117
Εικόνα 44: Υπόβαθρο OpenStreetMap.....	117
Εικόνα 45: Σημεία ενδιαφέροντος Δήμου Βιάννου	118
Εικόνα 46 Σημεία Ενδιαφέροντος Τ.Κ. Άνω Βιάννου	118
Εικόνα 47 Σημεία Ενδιαφέροντος Τ.Κ. Αρβης	119
Εικόνα 48 Σημεία Ενδιαφέροντος Αρβη	119

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1 Παγκόσμιες ταξινομήσεις Η/Ο και μερίδιο αγοράς 2015-2020 / Πηγή: IEA.....	8
Διάγραμμα 2 Ιδιωτικές και κρατικές δαπάνες σε Η/Ο. / Πηγή: IEA.....	9
Διάγραμμα 3: Κατανομή πραγματικού πληθυσμού ανά Δ. Δ. Δήμου Βιάννου, Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.	45
Διάγραμμα 4: Απόλυτη Πληθυσμιακή εξέλιξη του Δ. Βιάννου και των Δ.Δ. του (ΕΣΥΕ 1971 - 2001).....	47
Διάγραμμα 5: Πυραμίδα ηλικιών πληθυσμού Δήμου Βιάννου κατά κατηγορίες ηλικιών, ΕΣΥΕ 2001	54
Διάγραμμα 6: Πυραμίδα ηλικιών πληθυσμού Δήμου Βιάννου κατά ομαδοποιημένες κατηγορίες ηλικιών, ΕΣΥΕ 2001	54
Διάγραμμα 7: Δ.Δ. Άνω Βιάννου και Δ.Δ. Αγίου Βασιλείου, ΕΣΥΕ 2001	55
Διάγραμμα 8: Δ.Δ. Αμιρά και Δ.Δ. Αφρατίου, ΕΣΥΕ 2001.....	55



Διάγραμμα 9: Δ.Δ. Βαχού και Δ. Δ. Εμπάρου, ΕΣΥΕ 2001	56
Διάγραμμα 10: Δ.Δ. Καλαμίου και Δ.Δ. Κάτω Βιάννου, ΕΣΥΕ 2001	56
Διάγραμμα 11: Δ.Δ. Κάτω Σύμης και Δ.Δ. Κεφαλοβρύσιου, ΕΣΥΕ 2001	56
Διάγραμμα 12: Δ.Δ. Μάρθας και Δ. Δ. Μιλλιαράδων, ΕΣΥΕ 2001	57
Διάγραμμα 13: Δ.Δ. Ξενιάκου και Δ. Δ. Πεύκου, ΕΣΥΕ 2001	57
Διάγραμμα 14: Δ.Δ. Συκολόγου και Δ. Δ. Χόνδρου, ΕΣΥΕ 2001	57
Διάγραμμα 15: Κατανομή Δ. Δ. Δήμου Βιάννου σύμφωνα με τα πληθυσμιακά μεγέθη, ΕΣΥΕ 2001	59
Διάγραμμα 16: Δείκτης Γήρανσης πληθυσμού ανά Δ. Δ. Δήμου Βιάννου, ΕΣΥΕ 2001	59

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

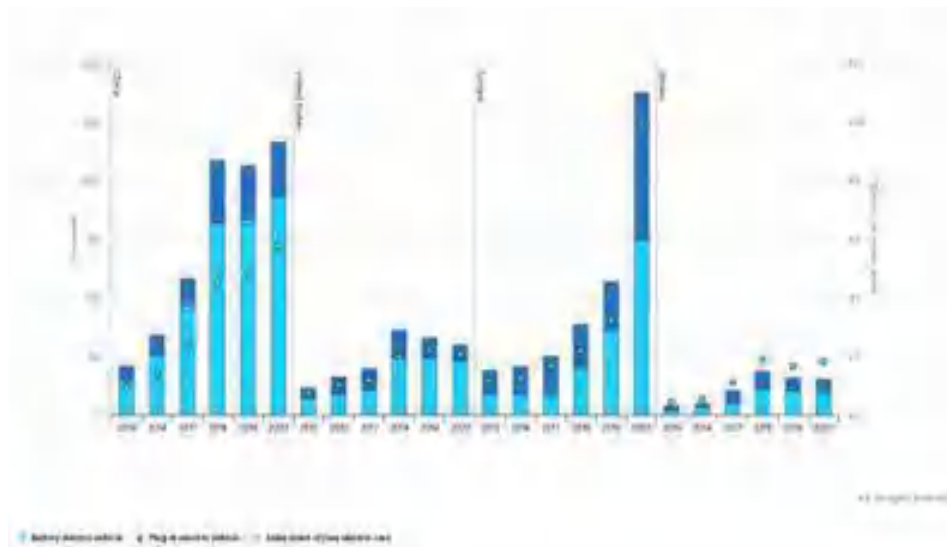
Σύμφωνα με την πρώτη δημοσίευση «Παγκόσμια Προοπτική για Ηλεκτρικά Οχήματα (Global Electric Vehicle Outlook)» του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας (IEA - International Energy Agency) οι πωλήσεις ηλεκτρικών οχημάτων αυξήθηκαν παρά την οικονομική ύφεση που σχετίζεται με την πανδημία. Η Ευρώπη ξεπέρασε την Κίνα σε ηλεκτρικά οχήματα που αγοράστηκαν για πρώτη φορά το 2020 ενώ τα σχέδια οικονομικής διάσωσης μετά την πανδημία ενίσχυσαν περαιτέρω την παγκόσμια υιοθέτηση ηλεκτρικών οχημάτων.

Ενώ οι παγκόσμιες πωλήσεις αυτοκινήτων δέχτηκαν πλήγμα λόγω της πανδημίας πέρυσι, τα ηλεκτρικά οχήματα (EVs) δεν ακολούθησαν αυτή την τάση. Ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν σε όλο τον κόσμο αυξήθηκε μαζικά το 2020, σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Ενέργειας (IEA) – και αυτό πρόκειται να συνεχιστεί την επόμενη δεκαετία.

Ακολουθούν πέντε στοιχεία για την αγορά από την πρώτη έκθεση του οργανισμού Global Electric Vehicle Outlook.

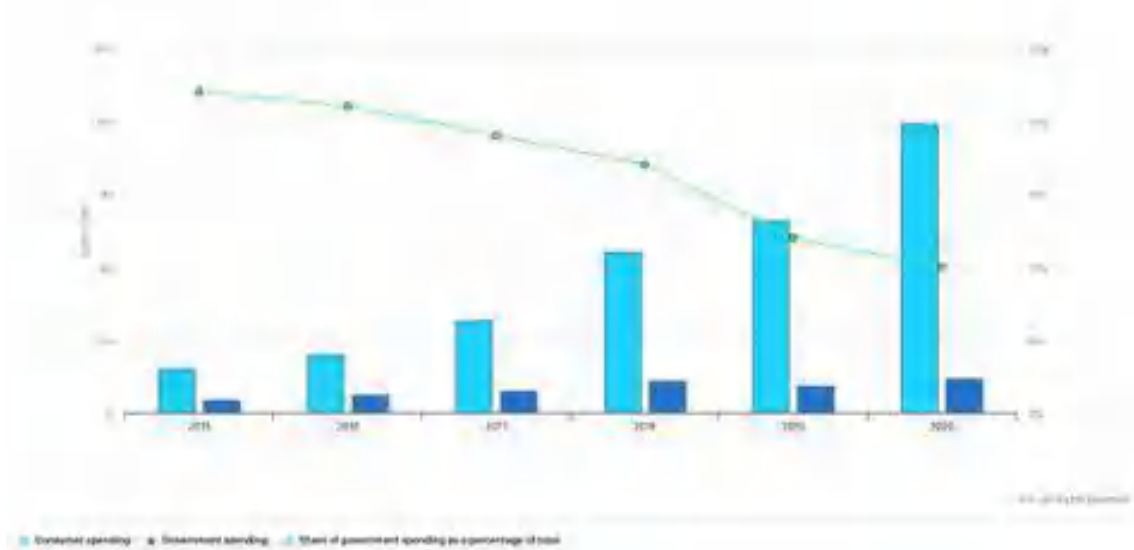
1. Υπήρχαν 11 εκατομμύρια εγγεγραμμένα ηλεκτρικά οχήματα στο δρόμο στο τέλος του περασμένου έτους. 10 εκατομμύρια από αυτά ήταν αυτοκίνητα. Ο συνολικός αριθμός ηλεκτρικών αυτοκινήτων, λεωφορείων, φορτηγών και φορτηγών προβλέπεται να αυξηθεί στα 145 εκατομμύρια, ή στο 7% των οδικών μεταφορών, μέχρι το τέλος της δεκαετίας, σύμφωνα με τις υπάρχουσες κυβερνητικές πολιτικές για την ενέργεια και το κλίμα. Με ακόμη πιο τολμηρά κλιματικά προγράμματα και στόχους μείωσης των εκπομπών, θα μπορούσαν να κυκλοφορούν έως και 230 εκατομμύρια ηλεκτρικά οχήματα στους δρόμους παγκοσμίως – το 12% του συνόλου των οδικών μεταφορών – έως το 2030. Οι μοτοσυκλέτες και τα μοτοποδήλατα δεν περιλαμβάνονται στα στοιχεία.
2. Οι αγορές ηλεκτρικών αυτοκινήτων παρέμειναν σε υψηλά επίπεδα ενόψει της πανδημίας. Οι ταξινομήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων αυξήθηκαν κατά 41% το 2020, παρά τη μείωση κατά 16% στις συνολικές πωλήσεις αυτοκινήτων σε όλο τον κόσμο. Το περασμένο έτος ήταν πράγματι μια πρωτοποριακή χρονιά για τον κλάδο, καθώς η Ευρώπη ξεπέρασε την Κίνα ως το κέντρο της παγκόσμιας αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων για πρώτη φορά. Από τις

παγκόσμιες πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων 3 εκατομμυρίων, οι ταξινομήσεις στην Ευρώπη υπερδιπλασιάστηκαν σε 1,4 εκατομμύρια, ενώ στην Κίνα αυξήθηκαν σε 1,2 εκατομμύρια.



Διάγραμμα 1 Παγκόσμιες ταξινομήσεις Η/Ο και μερίδιο αγοράς 2015-2020 / Πηγή: IEA

3. Οι ιδιωτικές και κρατικές δαπάνες για ηλεκτρικά αυτοκίνητα αυξήθηκαν το 2020. Αύξηση του αριθμού των διαφορετικών μοντέλων αυτοκινήτων EV που διατίθενται στην αγορά σε 370 και πτώση του κόστους των μπαταριών οδήγησαν τους καταναλωτές να ξεοδεύουν 50% περισσότερα σε ηλεκτρικά αυτοκίνητα το 2020 – εκτιμώμενος τζίρος 120 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Οι κυβερνήσεις συνέχισαν επίσης να ενθαρρύνουν τη μετάβαση στα ηλεκτρικά οχήματα, δαπανώντας 14 δισεκατομμύρια δολάρια σε κίνητρα άμεσων αγορών και φορολογικές εκπτώσεις – μια αύξηση 25% από έτος σε έτος. Πριν από την πανδημία, πολλές χώρες ενίσχυσαν βασικές πολιτικές, όπως τα πρότυπα εκπομπών CO2 και τις οδηγίες για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών (ZEV). Μέχρι το τέλος του 2020, περισσότερες από 20 χώρες είτε είχαν ανακοινώσει απαγορεύσεις στις πωλήσεις αυτοκινήτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης είτε είχαν αποφασίσει ότι όλες οι νέες πωλήσεις πρέπει να έχουν μηδενικές εκπομπές ρύπων. Ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες αύξησαν τα αγοραστικά κίνητρα και ενσωμάτωσαν την προώθηση των ηλεκτρικών οχημάτων στα σχέδιά τους για την οικονομική ανάκαμψη μετά την πανδημία. Η Κίνα ανέβαλε το τέλος του προγράμματος επιδοτήσεων για νέα ενεργειακά οχήματα (NEV) για το 2022, για να προστατεύσει τις πωλήσεις EV από την οικονομική ύφεση.



Διάγραμμα 2 Ιδιωτικές και κρατικές δαπάνες σε Η/Ο. / Πηγή: IEA

4. Οι ταξινομήσεις ηλεκτρικών λεωφορείων και φορτηγών αυξήθηκαν επίσης στις μεγαλύτερες αγορές του κόσμου. Σε όλη την Κίνα, την Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική, αυτές οι αυξήσεις οφείλονταν κυρίως στο γεγονός ότι οι δημοτικές αρχές επέβαλαν μεγαλύτερες μειώσεις εκπομπών σε επαγγελματικά οχήματα που λειτουργούν εντός των πόλεων και των πόλεων τους. Η Κίνα, για παράδειγμα, κατέχει μερίδιο 27% όλων των πωλήσεων ηλεκτρικών λεωφορείων, όπου οι νέες ταξινομήσεις αυξήθηκαν κατά 9% το 2020. Τα ηλεκτρικά φορτηγά βαρέως τύπου, ενώ είναι πιο εγκατεστημένα στην Κίνα, μόλις πρόσφατα άρχισαν να κυκλοφορούν και αλλού, αποτελώντας επί του παρόντος περίπου το 1% του συνόλου των πωλήσεων φορτηγών τόσο στην Ευρώπη όσο και στις ΗΠΑ.

5. Η ευρεία υιοθέτηση EV θα μπορούσε να μειώσει σημαντικά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου

Ο IEA λέει ότι η μαζική υιοθέτηση έχει τη δυνατότητα να μειώσει τις εκπομπές κατά περισσότερο από το ένα τρίτο έως το 2030 σύμφωνα με τις υπάρχουσες «δηλωμένες» πράσινες πολιτικές.

Έως και τα δύο τρίτα των εκπομπών θα μπορούσαν να μειωθούν σε αυτό το διάστημα, εάν οι χώρες εγκρίνουν πιο φιλόδοξους στόχους «αειφόρου ανάπτυξης».

Ενώ όμως σημειώνεται πρόοδος, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα αποτελούν σήμερα μόλις το 1% του παγκόσμιου στόλου. Και παραμένουν σημαντικά εμπόδια στη ευρεία υιοθέτηση ηλεκτρικών οχημάτων.

Η ανεπαρκής υποδομή φόρτισης εξακολουθεί να εμποδίζει την ευρύτερη χρήση, όπως και η χαμηλή προσφορά κατάλληλων ηλεκτρικών οχημάτων σε πολλούς τομείς, όπως η βαριά βιομηχανία. Παρά το μειωμένο κόστος της μπαταρίας, την αύξηση της παραγωγής οχημάτων για την κάλυψη της ζήτησης και την υπόσχεση μείωσης εξόδων κατά τη διάρκεια ζωής ενός EV από χαμηλότερο κόστος καυσίμου και συντήρησης, οι τιμές των Η/ο παραμένουν απαγορευτικές για ορισμένους.

Η διείσδυση των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων στην Ελληνική αγορά είναι πολύ πρόσφατη και τα πρώτα μοντέλα άρχισαν να κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους πολύ πρόσφατα. Σχεδόν όλοι οι μεγάλοι κατασκευαστές αυτοκινήτων πλέον, προωθούν και τα ηλεκτρικά τους μοντέλα στην ελληνική αγορά, με σχετικά περιορισμένη προς το παρόν ανταπόκριση. Ταυτόχρονα ενώ τα υβριδικά οχήματα είναι σχετικά δημοφιλή, τα αμιγώς ηλεκτρικά στην Ελλάδα είναι αριθμητικά πολύ λίγα. Πέρα από την έλλειψη ενημέρωσης για τα πλεονεκτήματα της ηλεκτροκίνησης έναντι των συμβατικών οχημάτων, τα αίτια αυτής της περιορισμένης διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων στην χώρα μας είναι πολλαπλά. Κάποια από τα συνηθέστερα ζητήματα που προβληματίζουν το καταναλωτικό κοινό είναι :

- Το υψηλό κόστος
- Η περιορισμένη αυτονομία λόγω έλλειψης υποδομών φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων

Τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο) έχουν ως κύριο στόχο την χωροθέτηση δημοσίως προσβάσιμων φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων, που παρέχουν τις απαραίτητες υποδομές για την ενθάρρυνση απόκτησης περισσότερων ηλεκτρικών οχημάτων, κάτι το οποίο καταρχήν θα συμβάλλει στην μείωση των εκπομπών ρύπων και την ποιοτική βελτίωση του αέρα αλλά και στην μείωση του περιβαλλοντικού θορύβου εντός των αστικών κέντρων και οικιστικών ιστών.

Στο πλαίσιο εκπόνησης του παραδοτέου Π.1.α. : "Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) ΔΗΜΟΥ ΒΙΑΝΝΟΥ" ακολουθεί η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, η οποία περιλαμβάνει:

α) Συλλογή και καταγραφή των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου, όπως τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - Σ.Β.Α.Κ., τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις - Ο.Χ.Ε., τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - Β.Α.Α.

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

γ) Καταγραφή των τεκμηριωμένων υφιστάμενων κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής (π.χ. ανάλυση υφιστάμενου οδικού δικτύου, υφιστάμενα στοιχεία κυκλοφοριακών φόρτων, σύνθεσης κυκλοφορίας, λειτουργίας οδικού δικτύου και κυκλοφοριακών ροών ποδηλάτων, οχημάτων και ΜΜΜ, παρόδια στάθμευση, στάθμευσης εκτός οδού, δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης) και τυχόν εξειδικευμένων δικτύων μεταφορών (π.χ. λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί). Επίσης, εφόσον υφίστανται, θα καταγραφούν και τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά της περιοχής (περιγραφή υφιστάμενου στόλου οχημάτων των κατοίκων, αέριοι ρύποι)

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

ε) Καταγραφή των υφιστάμενων υπαίθριων δημοτικών χώρων στάθμευσης, των υφιστάμενων στεγασμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης, θέσεων στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, δημοτικών κτιρίων/εγκαταστάσεων κ.ο.κ., βάσει των καθοριζομένων του ν. 4710/2020 (Α' 142).

στ) Συλλογή και καταγραφή διαθέσιμων τοπογραφικών υποβάθρων.



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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α – ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

A.1 Καταγραφή στοιχείων υπερκείμενου σχεδιασμού

Εισαγωγή

Ο 20ος αιώνας ήταν καταλυτικός για την αστικοποίηση του παγκόσμιου πληθυσμού. Οι οικονομικές, κοινωνικές, και πολιτικές διεργασίες καθώς και η παγκοσμιοποίηση σε συνδυασμό με την αύξηση του πληθυσμού, είχαν ως αποτέλεσμα την επέκταση των πόλεων. Οι πόλεις αντιμετώπιζαν υπερπληθυσμό, περιφερειακούς σχηματισμούς και μητροπολιτικές μεταμορφώσεις και έπρεπε να αναμορφωθούν με αποτέλεσμα να μετατραπούν σε μια διαφοροποιημένη, πολυπυρηνική μορφή, με υψηλά ποσοστά περιβαλλοντικής ρύπανσης και εσωτερικής ανασφάλειας.

Αυτή η κατάσταση έχει προκαλέσει την υποβάθμιση και την αποδιοργάνωση του δημόσιου και αστικού χώρου, τον περιορισμό της συνδεσιμότητας μεταξύ των διαφόρων περιοχών και εν τέλει την σχεδόν μαζική μετανάστευση στα περίχωρα της πόλεων. Το φαινόμενο αυτό της αστικής εξάπλωσης οδήγησε στην ανάγκη οδικών μετακινήσεων εντός των διευρυμένων πλέον ορίων των πόλεων αλλά και από πόλεις σε άλλες περιοχές. Οι μεταφορές έγιναν επομένως ένας βασικός παράγοντας για τον πολεοδομικό σχεδιασμό, καθώς αποτελούν ένα σημαντικό στοιχείο για την οικονομική ευρωστία μιας περιοχής αλλά και την ευημερία των κατοίκων της. Κάτι το οποίο αποκτά μεγαλύτερη σημασία δεδομένου ότι οι οικονομικές ευκαιρίες σχετίζονται έντονα με τα αστικά κέντρα σε σχέση με τις κατοικημένες περιοχές που βρίσκονται στα περίχωρα, αφού δημιουργείται αυξημένη κινητικότητα και μεγαλύτερα ταξίδια από και προς τα προάστια.

Από μελέτη σχετικής βιβλιογραφίας προκύπτει ότι οι επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών επηρεάζουν θετικά τον ρυθμό ανάπτυξης, την παραγωγικότητα, και την οικονομική ανάπτυξη, άρα και οι υποδομές των μεταφορών αποτελούν ένα ουσιώδες στοιχείο προκειμένου να ενισχυθεί η κινητικότητα των εμπορευμάτων και τα σενάρια αστικού σχεδιασμού. Η μεταφορά ανθρώπων και αγαθών είναι λοιπόν απαραίτητη για την ανάπτυξη μιας πόλης, οι δραστηριότητες των δύο τύπων μεταφορών (εμπορευματικών μεταφορών και επιβατών) έχουν άλλο ένα κοινό χαρακτηριστικό και αυτό είναι η δημιουργία πολλών αρνητικών επιπτώσεων. Σε γενικές γραμμές προκύπτει από την σχετική βιβλιογραφία ότι οι μεταφορές (κυρίως οι οδικές) είναι υπεύθυνες για τη δημιουργία πολλών αρνητικών επιπτώσεων όπως κυκλοφοριακή συμφόρηση, τροχαία ατυχήματα, εξάρτηση από το πετρέλαιο και περιβαλλοντική ρύπανση.

Τα Ι.Χ. συμβάλλουν στην κλιματική αλλαγή μέσω της παραγωγής αερίων του θερμοκηπίου και μιας ποικιλίας διαφορετικών ρύπων. Ταυτόχρονα η εντατικής χρήση τους και οι εντατικοποίηση των συναφών υποδομών τους συμβάλλει στην υποβάθμιση του δημόσιου χώρου κάτι που έχει αρνητικές επιπτώσεις, όχι μόνο στην ψυχολογία του τοπικού πληθυσμού, αλλά και στην ελκυστικότητα και την εικόνα μιας περιοχής.



Κοινωνιολογικές μελέτες, όπως των Putnam και Hart, παρέχουν δεδομένα που αποδεικνύουν ότι οι μεγάλοι χρόνοι που περνούν οι άνθρωποι στο όχημα τους λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης μειώνουν τη συμμετοχή τους στα κοινωνικά δρώμενα και περιορίζουν τις κοινωνικές σχέσεις. Αυτά και άλλα αρνητικά αποτελέσματα που προκαλούνται από τον τομέα των μεταφορών έχουν σοβαρό αντίκτυπο στην αειφόρο ανάπτυξη την ανάπτυξη δηλαδή που προορίζεται να καλύψει τις ανάγκες των ανθρώπων σήμερα χωρίς ωστόσο να θέσει σε κίνδυνο τις ανάγκες και τις δυνατότητες των μελλοντικών γενεών.

Λόγω της ρύπανσης που προκαλείται από συμβατικά αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν κινητήρες εσωτερικής καύσης η βιωσιμότητα αποτελεί βασικό στοιχείο της αστικής κινητικότητας. Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΕΑ, European Environment Agency), η ατμοσφαιρική ρύπανση έχει αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία, προκαλώντας ασθένειες και πρόωρους θανάτους. Μεταξύ 1990 και 2007, η μεγαλύτερη αύξηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (+ 200,7%) μπορεί να αποδοθεί στις οδικές μεταφορές. Επιπλέον, οι οδικές μεταφορές είναι υπεύθυνες για το 40% των εκπομπών οξειδίου του αζώτου. Αυτού του είδους οι επιβλαβείς εκπομπές απαιτούν την αναζήτηση εναλλακτικών και καθαρότερων τρόπων μεταφοράς στις Ευρωπαϊκές πόλεις. Μια πολλά υποσχόμενη επιλογή αφορά τα πλήρως ηλεκτρικά οχήματα.

Ως μια από τις κύριες εναλλακτικές πηγές ενέργειας για τη μεταφορά, ο ηλεκτροκινητήρας μπορεί να χρησιμοποιηθεί κυρίως στον αυτοκινητόδρομο, στις πόλεις και στις σιδηροδρομικές μεταφορές για ταξιδιώτες και για την παράδοση αγαθών. Τα ηλεκτρικά οχήματα θα μπορούσαν να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και να βελτιώσουν την ποιότητα του αέρα της πόλης και, ως εκ τούτου, την υγεία των πληθυσμών τους, επειδή δεν εκπέμπουν καυσαέρια. Σε σχετική μελέτη (The Introduction of electric vehicles in the private fleet, Milan Italy, A.Perujo, & B.Ciuffo,) αναφέρεται ότι τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν πραγματικά να αντιπροσωπεύσουν μια ρεαλιστική εναλλακτική λύση για την περιφέρεια του Μιλάνου, τόσο ως προς δυνατότητες του ηλεκτρικού δικτύου όσο και ως προς την μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Με δεδομένα τα περιβαλλοντικά οφέλη, ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων παγκοσμίως έχει εκτοξευθεί με αποτέλεσμα. Τελευταία στοιχεία δείχνουν ότι υπάρχουν πάνω από 5,6 εκατομμύρια ηλεκτρικά οχήματα παγκοσμίως — μια εκπληκτική αύξηση 64% το 2018 με τον συνολικό αριθμό των EV (Electric Vehicles) να αυξάνεται από 3,4 εκατομμύρια σε 5,6 εκατομμύρια.

Η τελευταία έκθεση του Bloomberg New Energy Finance δείχνει ότι έως το 2040, το 58% των παγκόσμιων πωλήσεων επιβατικών οχημάτων θα προέρχεται από ηλεκτρικά οχήματα. Ταυτόχρονα, θα αποτελούν κάτι λιγότερο από το 33% του συνόλου των αυτοκινήτων στο δρόμο. Την ίδια στιγμή μια μελέτη του Bloomberg NEF αποκαλύπτει ότι το μέγεθος και η υιοθέτηση της παγκόσμιας αγοράς ηλεκτρικών οχημάτων θα αυξηθούν μακροπρόθεσμα. Η έκθεση δείχνει ότι τα ηλεκτρικά οχήματα (EV) αποτελούν επί του παρόντος μόνο το 3% των πωλήσεων αυτοκινήτων παγκοσμίως. Μέχρι το 2025 τα ηλεκτρικά οχήματα (EV) θα φτάσουν το 10% των παγκόσμιων πωλήσεων επιβατικών οχημάτων, αυξάνοντας σε 28% το 2030 και 58% έως το 2040.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει από καιρό αναγνωρίσει την ηλεκτρική κινητικότητα, στο ευρύτερο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας, ως μία από τις προτεραιότητες για να ξεπεραστεί η εξάρτηση των συστημάτων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τα ορυκτά καύσιμα. Πολλές μελέτες που έχουν δημοσιευθεί μέχρι τώρα προσφέρουν μια ευρεία ανασκόπηση των ευεργετικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, κυρίως όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, με την χρήση των ηλεκτρικών οχημάτων.



Όπως περιγράφεται στην Οδηγία για τα εναλλακτικά καύσιμα 2014/94 της Ευρωπαϊκής Ένωσης: “Clean Power for Transport Infrastructure Deployment” και σε σχετική μελέτη των Krause et al., οι μεταφορές στην Ευρώπη εξαρτώνται κατά 94% από το πετρέλαιο, το 84% των οποίων εισάγεται, με λογαριασμό έως και 1 δισεκατομμύριο ευρώ την ημέρα έχοντας όλο και πιο δαπανηρές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Μία από τις πρώτες προσπάθειες μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, και ιδίως των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, ήταν ο κανονισμός αριθ. 443/2009 που έθεσε, ξεκινώντας από το 2012 έως το 2015, το μέγιστο επίπεδο γραμμάρων διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπεται ανά χιλιόμετρο στα 130ppm από πάνω από 400ppm το 2019 .

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

Επιπλέον, με την έγκριση της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, η οδηγία αυτή θα αναθεωρηθεί πλήρως το 2021. Μετά τη συμφωνία του Παρισιού του 2015, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε να μειώσει τις εγχώριες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά 40% έως το 2030 και κατά 80% με 95% έως το 2050 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Το 2016 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε την Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών στην οποία, με το 2030 ως χρονοδιάγραμμα, επισημαίνονται τρεις σημαντικές κατευθυντήριες γραμμές: i) η ανάγκη να αυξηθεί η διαθεσιμότητα των σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ii) η ανάγκη χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για την τροφοδοσία ηλεκτρικών οχημάτων και iii) να ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να αυξήσουν τα κίνητρα για την αγορά και συντήρηση ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Το 2018, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ξεκίνησε μια νέα στρατηγική για μια ουδέτερη για το κλίμα οικονομία έως το 2050 και ένας από τους πυλώνες της είναι η εφαρμογή μέτρων για τη βελτίωση της απόδοσης των οχημάτων (μειώνοντας έτσι τις εκπομπές) και την αύξηση του αριθμού των ηλεκτρικών οχημάτων. Επιπλέον, το 2019, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προώθησε μια ολοκληρωμένη μελέτη με τίτλο «Sustainable transport infrastructure charging and internalisation of transport externalities» που εστιάζει σε πιθανές δράσεις για τη δημιουργία ενός δικτύου υποδομών φόρτισης ικανών να προωθήσουν τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων ακόμη και εκτός αστικών κέντρων υποστηρίζοντας έτσι μεσαία αλλά και μακρά ταξίδια και περιορίζοντας έτσι τα έμμεσα (εξωτερικά) κόστη.

Για λόγους συμβατότητας στα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού κρίνεται αναγκαία, επίσης, η εξέταση των κατευθύνσεων και των βασικών αρχών που διέπουν τα, θεσμικά εγκαθιδρυμένα, πλαίσια χωροταξικού σχεδιασμού και αναπτυξιακού προγραμματισμού. Παρότι η ενότητα αυτή αναπτύσσεται συνοπτικά, κατ' επιταγή της ερμηνευτικής εγκυκλίου για την κατάρτιση των Σ.Φ.Η.Ο., επιχειρείται μια παράλληλη εξέταση τόσο των κατευθύνσεων του χωρικού σχεδιασμού όσο των αντίστοιχων που απορρέουν από τον επιχειρησιακό προγραμματισμό. Οι βασικές κατευθύνσεις συνοψίζονται στον Πίνακα 1, όπου γίνεται, επίσης, αναφορά στην νομική μορφή του εκάστοτε κατευθυντήριου κειμένου για το εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.



Κανονισμός 2009/443 & Κανονισμός 2019/631 (Τροποποίηση)

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

Κανονισμός 2009/443:

- Ο παρών κανονισμός καθορίζει στόχους επιδόσεων των εκπομπών CO₂ για καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, ώστε να διασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να επιτύχει το γενικότερο στόχο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας να μειωθούν οι εκπομπές CO₂ από το στόλο των καινούργιων αυτοκινήτων σε 120 g CO₂/km κατά μέσο όρο. Ορίζει επίσης την τιμή των μέσων εκπομπών CO₂ από καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα στα 130 g CO₂/km μέσω βελτίωσης της τεχνολογίας των κινητήρων οχημάτων, όπως αυτές μετρούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής του, και των καινοτόμων τεχνολογιών. Από το 2020, ο παρών κανονισμός θέτει ως στόχο, για το νέο στόλο οχημάτων μέσο όρο εκπομπών 95 g CO₂/km, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 5.
- Για το ημερολογιακό έτος που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2012 και κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος, κάθε κατασκευαστής επιβατικών αυτοκινήτων εξασφαλίζει ότι οι μέσες ειδικές εκπομπές CO₂ δεν υπερβαίνουν το στόχο του ειδικών εκπομπών που καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα Ι ή, σε περίπτωση που στον κατασκευαστή έχει παραχωρηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 11, σύμφωνα με τη συγκεκριμένη παρέκκλιση. Για να καθοριστούν τα ειδικά όρια εκπομπής CO₂ κάθε κατασκευαστή, λαμβάνονται υπόψη τα κατωτέρω ποσοστά κάθε νέου επιβατικού αυτοκινήτου κάθε κατασκευαστή τα οποία ταξινομούνται το συναφές έτος:
 - 65 % το 2012,
 - 75 % το 2013,
 - 80 % το 2014,
 - 100 % από το 2015 και μετά.

Κανονισμός 2019/631

Από την 1η Ιανουαρίου 2020, ο παρών κανονισμός θέτει ως στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ τα 95 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ως στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ τα 147 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται στην Ένωση, όπως αυτές μετρώνται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 μαζί με τους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) 2017/1152 και (ΕΕ) 2017/1153, και από την 1η Ιανουαρίου 2021 όπως μετρώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.



Ο παρών κανονισμός θα συμπληρωθεί, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, με επιπρόσθετα μέτρα που αντιστοιχούν σε μείωση κατά 10 g CO₂/km στο πλαίσιο της ενωσιακής ολοκληρωμένης προσέγγισης η οποία αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 7ης Φεβρουαρίου 2007 με τίτλο «Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατηγά και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα».

Οδηγία 2014/94/ΕΕ & Κανονισμός 2018/674 (Τροποποίηση)

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

Οδηγία 2014/94/ΕΕ

- Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν την κατασκευή δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης με επαρκή κάλυψη προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στα ηλεκτρικά οχήματα να κινούνται τουλάχιστον σε αστικούς/προαστιακούς οικισμούς και άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές και, όπου κρίνεται σκόπιμο, εντός δικτύων που καθορίζονται από τα κράτη μέλη. Ο αριθμός αυτών των σημείων επαναφόρτισης θα πρέπει να προσδιοριστεί λαμβανομένου υπόψη του αριθμού των ηλεκτρικών οχημάτων που εκτιμάται ότι θα είναι ταξινομημένα έως το τέλος του 2020 σε κάθε κράτος μέλος. Ενδεικτικά, ο επαρκής μέσος αριθμός σημείων επαναφόρτισης θα πρέπει να αντιστοιχεί σε τουλάχιστον ένα σημείο επαναφόρτισης ανά 10 αυτοκίνητα, λαμβανομένων επίσης υπόψη του τύπου των αυτοκινήτων, της τεχνολογίας φόρτισης και των διαθέσιμων ιδιωτικών σημείων επαναφόρτισης. Θα πρέπει να κατασκευαστεί επαρκής αριθμός δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης, ιδίως στους σταθμούς των δημόσιων μέσων μεταφοράς, όπως οι λιμενικοί τερματικοί σταθμοί επιβατών, τα αεροδρόμια ή οι σιδηροδρομικοί σταθμοί. Οι ιδιώτες κάτοχοι αυτών των ηλεκτρικών οχημάτων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την πρόσβαση σε σημεία επαναφόρτισης σε κοινούς χώρους στάθμευσης, όπως πολυκατοικίες, κτίρια γραφείων και εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.
- Στα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού μπορούν να περιλαμβάνονται ιδιωτικά σημεία ή διατάξεις επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού προσιτά στο κοινό με δελτία εγγραφής ή τέλη, σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού συστημάτων κοινής χρήσης αυτοκινήτων που επιτρέπουν την πρόσβαση τρίτων χρηστών με συνδρομή ή σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού σε δημόσιους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων. Τα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που επιτρέπουν τη φυσική πρόσβαση ιδιωτών χρηστών με άδεια ή συνδρομή θα πρέπει να θεωρούνται δημοσίως προσβάσιμα.
- Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, μέσω των εθνικών τους πλαισίων πολιτικής, ότι έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 υπάρχει ικανός αριθμός σημείων επαναφόρτισης για το κοινό προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν να κυκλοφορούν τουλάχιστον σε αστικές/προαστιακές και σε άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, εντός δικτύων που καθορίζουν τα κράτη μέλη. Ο



αριθμός αυτών των σημείων επαναφόρτισης θα προσδιοριστεί λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τον αριθμό των ηλεκτρικών οχημάτων που εκτιμάται ότι θα είναι ταξινομημένα έως το τέλος του 2020, που ορίζεται στα εθνικά τους πλαίσια πολιτικής, καθώς και τις βέλτιστες πρακτικές και συστάσεις που εκδίδει η Επιτροπή.

Οδηγία 2009/33/ΕΚ & Οδηγία 2019/1161 (Τροποποίηση)

Η Οδηγία 2009/33/ΕΚ έχει τροποποιηθεί από την Οδηγία (ΕΕ) 2019/1161 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών Οδηγία 2014/94/ΕΕ.

Οδηγία 2009/33/ΕΚ

- Η παρούσα οδηγία επιβάλλει στις αναθέτουσες αρχές, στους αναθέτοντες φορείς καθώς και σε ορισμένες επιχειρήσεις την υποχρέωση να λαμβάνουν υπόψη επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ και ορισμένων ρύπων, όταν αγοράζουν οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Κοινότητας για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.
- Οι λειτουργικές ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής: (α) ενεργειακή κατανάλωση, (β) εκπομπές CO₂ και (γ) εκπομπές NO_x, NMHC και αιωρούμενων σωματιδίων.

Οδηγία 2019/1161

- Η παρούσα οδηγία επιβάλλει την υποχρέωση στα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ και ορισμένων ρύπων, όταν προμηθεύονται ορισμένα οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Ένωσης για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.
- Προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα στους δήμους, έχει ζωτική σημασία να ανανεωθεί ο στόλος μεταφορών με καθαρά οχήματα. Επιπλέον οι αρχές της κυκλικής οικονομίας απαιτούν την παράταση της ζωής των προϊόντων.
- Οι αγορές αστικών λεωφορείων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών χαρακτηρίζονται από αυξημένη ωριμότητα, ενώ οι αγορές φορτηγών χαμηλών και μηδενικών εκπομπών βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο ανάπτυξης της αγοράς.



Οδηγία 2018/844

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

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

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

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

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

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

Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόσουν τα παραπάνω σε συγκεκριμένες κατηγορίες κτιρίων όταν:

α) οι αιτήσεις οικοδομικής άδειας ή ισοδύναμες αιτήσεις έχουν υποβληθεί έως τις 10 Μαρτίου 2021,

β) η απαιτούμενη υποδομή καλωδίωσης βασίζεται σε απομονωμένα μικροσυστήματα ή τα κτίρια βρίσκονται σε εξόχως απόκεντρες περιοχές κατά την έννοια του άρθρου 349 ΣΛΕΕ, εάν αυτό θα προκαλούσε σημαντικά προβλήματα για τη λειτουργία του τοπικού συστήματος ενέργειας και θα έθετε σε κίνδυνο τη σταθερότητα του τοπικού δικτύου,

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



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

Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών

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

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

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

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

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

- Βελτιστοποίηση του συστήματος μεταφορών και βελτίωσης της αποτελεσματικότητάς του
- Εντατικότερη χρήση των εναλλακτικών μορφών ενέργειας χαμηλών εκπομπών στις μεταφορές
- Μετάβαση σε οχήματα
- Δημιουργία ευνοϊκού πλαισίου για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών

Με την οδηγία αυτή τίθεται η βάση για την αξιοποίηση της ενέργειας χαμηλών εκπομπών.

Υποδομές φόρτισης βιώσιμων μεταφορών και εσωτερίκευση των παραγόμενων εξωτερικοτήτων από τον τομέα των μεταφορών

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



Το έργο «Φόρτιση υποδομών βιώσιμων μεταφορών και εσωτερικήυση των εξωτερικότητων των μεταφορών» στοχεύει στην αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο οι υπάρχουσες πολιτικές εσωτερικεύουν το εξωτερικό κόστος στις υποδομές των μεταφορών και να συζητήσουν τρόπους με τους οποίους θα μπορούσε να επιτευχθεί περαιτέρω εσωτερικήυση. Ως στοιχεία για αυτήν την εκτίμηση, υπολογίζεται η υποδομή και το εξωτερικό κόστος των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και παρέχεται μια ολοκληρωμένη επισκόπηση των φόρων και των τελών μεταφοράς που εφαρμόζονται στις διάφορες χώρες. Τα αποτελέσματα αυτών των αξιολογήσεων παρουσιάζονται σε τέσσερα ξεχωριστά παραδοτέα. Το έργο εξετάζει όλους τους κύριους τρόπους μεταφοράς, δηλαδή τις οδικές μεταφορές, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, τις θαλάσσιες μεταφορές και τις αερομεταφορές στα 28 κράτη μέλη της ΕΕ, τη Νορβηγία, την Ελβετία, την Ιαπωνία και ορισμένες πολιτείες των ΗΠΑ και τις Καναδικές επαρχίες. Για θαλάσσιες μεταφορές και αερομεταφορές, οι αξιολογήσεις πραγματοποιήθηκαν στο επίπεδο των λιμένων αντί των χωρών.

Εταιρικό Σύμφωνο Για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027

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

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

- ✓ παρουσιάζουν το προγραμματικό πλαίσιο (θεσμικό, κανονιστικό, οικονομικό)
- ✓ δίνουν κατευθύνσεις για τη δομή και το περιεχόμενο των προγραμμάτων.

-1η Εγκύκλιος

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II – Στόχοι πολιτικής και ειδικοί στόχοι ανά Ταμείο

- ❖ Στόχος Πολιτικής 2 (ΣΠ2): Μια πιο πράσινη Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές άνθρακα μέσω της προώθησης της μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων
- ❖ Στόχος Πολιτικής 3 (ΣΠ3): Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων.

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

1. Προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης



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

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

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

-2η Εγκύκλιος

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

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

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

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

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



των νησιών σε καθαρές μορφές ενέργειας, την ενίσχυση διασυνοριακών έργων διασύνδεσης, την αναβάθμιση δικτύων μεταφοράς και διανομής, την ανάπτυξη κέντρων ενεργειακού ελέγχου και «έξυπνων» ενεργειακών συστημάτων και αποθήκευση σε τοπικό επίπεδο, την προώθηση πρακτικών αλιείας χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

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

Βασικές επιλογές στις αστικές μεταφορές είναι η συνέχιση υλοποίησης έργων σε Αθήνα/Θεσσαλονίκη που περιλαμβάνουν τα μέσα σταθερής τροχιάς και την ολοκλήρωση της ανανέωσης του στόλου με μέσα πιο φιλικά προς το περιβάλλον. Προτεραιότητα επίσης έχει η προώθηση της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας σε περιφερειακά αστικά κέντρα μεγάλου και μεσαίου μεγέθους με υλοποίηση παρεμβάσεων σε μέσα φιλικά προς το περιβάλλον (μέσα σταθερής τροχιάς – προαστιακές συνδέσεις, ποδηλατοδρόμοι κ.α.). Οι επενδύσεις θα συνοδεύθουν από την εφαρμογή ήπιων μέτρων (οργανωτικά, θεσμικά κ.α.) και την εγκατάσταση ευφυών συστημάτων. Οι επιλογές αυτές θα συμβάλλουν να επιτευχθεί ένα οικονομικά αποδοτικό, ασφαλές, περιβαλλοντικά βιώσιμο, προσβάσιμο, πολυτροπικό, διαλειτουργικό και διασυνδεδεμένο σύστημα μεταφορών.

-1ο Σχέδιο της Συμφωνίας Εταιρικής Σχέσης (ΕΣΠΑ) 2021-2027 Επιλογή Στόχων Πολιτικής με τεκμηρίωση

ΣΠ 2: Οι προτεραιότητες που τίθενται είναι η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, η προώθηση των ΑΠΕ, η αναβάθμιση των ενεργειακών δικτύων σε «έξυπνα», η απεξάρτηση από καύσιμα έντασης άνθρακα –με ενδιάμεσο μεταβατικό καύσιμο το φυσικό αέριο - και η προώθηση των διασυνδέσεων των νησιών και της καθαρότερης ενέργειας αυτών

Για την ατμοσφαιρική ρύπανση απαιτείται η συνέχιση παρεμβάσεων στους τομείς των βιώσιμων μεταφορών και την εφαρμογή βέλτιστων τεχνικών στη βιομηχανία για την περαιτέρω μείωση των ρύπων.

ΣΠ 3: Για την προώθηση του οικονομικά και περιβαλλοντικά βιώσιμου τομέα μεταφορών υπάρχει ανάγκη ενίσχυσης της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων και εφαρμογής φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων λειτουργίας του συνόλου των μεταφορικών συστημάτων (ηλεκτροκίνηση, υποδομές φόρτισης, χρήση ΑΠΕ).

ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027

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



Για την ηλεκτροκίνηση αναφέρονται τα κάτωθι:

- Κύρια Στόχευση και Προγραμματική Στρατηγική του ΕΠ – Main development challenges & Program strategy.
- Στην συγκεκριμένη ενότητα αναλύονται οι στρατηγικοί τομείς που στοχεύει να υποστηρίξει χρηματοδοτικά το νέο Ε.Π.
- Αναφορές στην ηλεκτροκίνηση εντοπίζονται στον τομέα της Ενέργειας και του αστικού περιβάλλοντος.

Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα

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

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

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

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

- Κλιματική αλλαγή, εκπομπές απορροφήσεις αερίων του θερμοκηπίου

ΠΠ.1.3: Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα των μεταφορών

- Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας ΑΠΕ

ΠΠ2.11: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης

- Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης

ΠΠ3.7: Πλαίσιο αντικατάστασης ρυπογόνων επιβατικών και φορτηγών οχημάτων

- Ασφάλεια Ενεργειακού Εφοδιασμού

ΠΠ4.4: Προώθηση συστημάτων παροχής ευελιξίας, συστημάτων αποθήκευσης και απόκρισης της ζήτησης και διασφάλιση της επάρκειας ισχύος της χώρας

- Έρευνα Καινοτομία και Ανταγωνιστικότητα

ΠΠ6.5: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών στις μεταφορές

ΠΠ6.6: Ανάπτυξη καινοτόμων εφαρμογών αποθήκευσης ενέργειας



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

Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021 – 2025

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

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

Οι αναπτυξιακοί στόχοι του ΕΠΑ είναι οι εξής:

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Για την επίτευξη των στόχων έχουν δημιουργηθεί δείκτες παρακολούθησης. Ένας από τους δείκτες του στόχου Πράσινης Ανάπτυξης και της προτεραιότητας Πράσινες Πόλεις, αφορά το μερίδιο των ηλεκτροκίνητων επιβατικών οχημάτων στις ετήσιες νέες ταξινομήσεις. Η τιμή βάσης είναι 0,4% και η τιμή στόχος 13%.

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας

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

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

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

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

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



σιδηρόδρομος (και ιδίως με ηλεκτροκίνηση), είναι ιδιαίτερα χαμηλό. Δεύτερον, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχουν το συντριπτικά μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς αλλά είναι μη αποδοτικές σε μεγάλο βαθμό και εκτελούνται κυρίως με απαρχαιωμένα, ρυπογόνα φορτηγά χαμηλής χωρητικότητας. Τρίτον, ο στόλος επιβατικών οχημάτων (λεωφορεία και ΙΧΕ) είναι επίσης πολύ παλιός, με σχεδόν μηδενική παρουσία υβριδικών και ηλεκτρικών οχημάτων. Πρόσφατες ενέργειες ενδέχεται να παρακινήσουν αλλαγές σε αυτόν τον τομέα, αλλά πρέπει να υλοποιηθεί σύντομα η ανάπτυξη δικτύων υποδομών για ηλεκτρική φόρτιση σε συνδυασμό με πιο φιλόδοξες στρατηγικές για την ανανέωση του στόλου, με στόχο την προώθηση της προμήθειας και χρήσης καθαρότερων/ ηλεκτρικών οχημάτων.

Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις

Σκοπός του παρόντος είναι:

- α) η επέκταση της χρήσης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών,
- β) η ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης, ιδίως δημοσίως προσβάσιμων,
- γ) η διαμόρφωση ρυθμιστικού πλαισίου για την αγορά ηλεκτροκίνησης. Σύμφωνα με το άρθρο 3:
 1. Από την 1η.1.2021 έως την 31η.12.2022, εντός των διοικητικών ορίων των ΟΤΑ Α' βαθμού όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης με πληρωμή, τα Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γραμμάρια CO₂ /χλμ. απαλλάσσονται από την καταβολή τέλους στάθμευσης ενώ οι περιορισμοί ως προς τη διάρκεια της στάθμευσης συνεχίζουν να ισχύουν και για αυτά.
 2. Για τις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης Η/Ο οι οποίες κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος τελούν υπό παραχώρηση, καταβάλλεται από την 1η.1.2021 από τον δήμο αντίτιμο στον παραχωρησιούχο ισόποσο με το αντίστοιχο τέλος στάθμευσης που θα καταβαλλόταν από τον δημότη στον δήμο για την ελεγχόμενη θέση στάθμευσης συμβατικού οχήματος. Για συμβάσεις παραχώρησης που συνάπτονται μετά από την έναρξη ισχύος του παρόντος, οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο εξαιρούνται από το τέλος στάθμευσης από την 1η.1.2021.
 3. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος, τα Η/Ο εφοδιάζονται με ειδικό σήμα που εκδίδεται από τις Διευθύνσεις Μεταφορών των Περιφερειών εφόσον τηρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις, το οποίο τοποθετείται επί του οχήματος, και ισχύει για τις ελεγχόμενες θέσεις στάθμευσης επί πληρωμή εντός της ελληνικής επικρατείας. Η αίτηση εφοδιασμού του Η/Ο με ειδικό σήμα υποβάλλεται από τους δικαιούχους μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης

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

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

- ο Τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο στους χώρους στάσης και στάθμευσης του άρθρου 34 του ν. 2696/1999 (Α' 57), καθώς και σε ελεγχόμενους από τους δήμους χώρους στάθμευσης και δημοτικούς χώρους στάθμευσης, όπως προαναφέρθηκαν στον Ν.4710/2020.



- Ο Τη χωροθέτηση (ενδεικτικά) δημοσίως προσβάσιμων θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε δημοτικές εγκαταστάσεις, πέραν των υποχρεωτικά προβλεπόμενων βάσει της κείμενης νομοθεσίας, και η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση του κοινού σε τερματικούς σταθμούς και σε επιλεγμένα σημεία του δικτύου δημοτικών ή αστικών συγκοινωνιών.
- Ο Για τις περιοχές ευθύνης των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών και του συγκοινωνιακού έργου που παρέχεται από τους Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., και αποκλειστικά για τις περ. β) και ε) της παρ. 1 του άρθρου 17 του ν. 4710/2020 (Α' 142), οι ανωτέρω Οργανισμοί υποχρεούνται να υποβάλουν, εντός του χρονικού πλαισίου που θα θέσει ο Φορέας Εκπόνησης, δεσμευτική πρόταση για τους χώρους αρμοδιότητας αυτών και των θυγατρικών τους στην κατά περίπτωση Περιοχή Παρέμβασης, ώστε να συμπεριληφθεί στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο..
- Ο Εφόσον στην Περιοχή Παρέμβασης υπάρχουν περιοχές ευθύνης άλλων νομικών προσώπων ή οντοτήτων πλην του Φορέα Εκπόνησης, ο Φορέας Εκπόνησης μπορεί να απευθύνει πρόσκληση στα νομικά αυτά πρόσωπα ή οντότητες να υποβάλουν εντός του χρονικού πλαισίου που αυτός θα θέσει, δεσμευτική πρόταση για χωροθέτηση δημοσίως προσβάσιμων θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο στους χώρους αρμοδιότητας αυτών εντός της Περιοχής Παρέμβασης, ώστε να συμπεριληφθούν στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο.
- Ο Δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που έχουν ήδη εγκατασταθεί εντός της Περιοχής Παρέμβασης έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. και δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που βρίσκονται εκτός της αρμοδιότητας του Φορέα Εκπόνησης αλλά εντός της Περιοχής Παρέμβασης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 4 της παρούσης, λαμβάνονται υπόψη και συμπεριλαμβάνονται στο Σ.Φ.Η.Ο. με διακριτή ένδειξη.

ΕΠ Υποδομών – Μεταφορών 2021 – 2027

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

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

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

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

παρεμβάσεις λιμένων (ΣΠ3/ειδικός στόχος ii και iii).

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

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



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

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

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

- Αξιοποίηση ευφύων συστημάτων μεταφορών

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

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

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

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

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

Άξονας Προτεραιότητας 7 (Ταμείο Συνοχής) - Αναβάθμιση της αστικής κινητικότητας.

Στον άξονα περιλαμβάνονται:

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

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

Ειδικός στόχος: Προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας.



Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)

Το ΓΠΧΣΑΑ εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 128 Α / 3-7-2008 από την Ολομέλεια της Βουλής των Ελλήνων επιτυγχάνοντας την θέση ενός πλαισίου για τον χωροταξικό σχεδιασμό στην κλίμακα της χώρας. Η στοχοθεσία του εν λόγω πλαισίου εστιάζει στην ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας, την βελτίωση της ποιότητας ζωής, την ελκυστικότητα της υπαίθρου, την ενίσχυση της κοινωνικής υποδομής, την διαφύλαξη του φυσικού περιβάλλοντος και την παράλληλη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και του τοπίου (άρθρο 2). Οι στόχοι αυτοί βρίσκονται σε σύγκλιση με τις επιδιώξεις των ΣΦΗΟ. Τα παρακάτω σημεία συνοψίζουν βασικές κατευθύνσεις του εν λόγω σχεδίου:

- Επιδίωξη του ΓΠΧΣΑΑ είναι η βελτίωση της πρόσβασης σε βασικά δίκτυα μεταφορών και ενέργειας και η ανάπτυξη των σχετικών υποδομών. Ακόμη επιδιώκεται η διαφύλαξη του περιβάλλοντος με περιορισμό των παραγόντων υποβάθμισης του χώρου, η πρόληψη της ρύπανσης και η βελτίωση της ποιότητας ζωής (άρθρο 2).
- Για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας και την Αττική υπογραμμίζεται η ενίσχυση του επιχειρηματικού χαρακτήρα της και η βελτίωση της ελκυστικότητας της χωρίς αυτό να συνεπάγεται περιορισμένα μέτρα περιβαλλοντικής προστασίας (άρθρο 5).
- Η βελτίωση της ποιότητας της μεταφορικής υποδομής και των υπηρεσιών μεταφοράς αποτελεί κεντρικό στοιχείο του σχεδίου για το σύνολο της επικράτειας ώστε να αυξηθεί ο βαθμός προσπελασιμότητας ακόμη και των δυσπρόσιτων περιοχών και, ταυτόχρονα, να μειωθεί ο χρόνος και το κόστος μετακίνησης και μεταφοράς. Το τελευταίο σημείο σχετίζεται και με το κόστος των καυσίμων. Δεν είναι τυχαίο, άλλωστε, που αναφορά στην μεταφορική υποδομή γίνεται στο άρθρο 6, όπου γίνεται αναφορά στην υποδομή ενέργειας. Αναφορικά με το ζήτημα της προσπελασιμότητας, πέραν της γενικότερης προσβασιμότητας σε περιοχές, τίθεται και το ειδικότερο θέμα της προσπέλασής του από άτομα με περιορισμούς στην κινητικότητα, γεγονός που αφορά τον σχεδιασμό σε επίπεδο πόλης και οικισμού για όλους τους δήμους της χώρας (άρθρο 6).
- Σε επίπεδο αστικών μεταφορών γίνεται μνεία για την σημασία των ΜΜΜ και, ειδικότερα, των μέσων σταθερής τροχιάς. Η συγκεκριμένη αναφορά συνδυάζεται με το ζήτημα της συμπαγούς πόλης που υπογραμμίζεται στο άρθρο 10. Η συμπαγής πόλη, πέραν της έμφασης στην κοινωνικότητα και την συνεκτικότητα, αποτελεί ένα πολεοδομικό πρότυπο που ασπάζεται την ανάπτυξη λιγότερο ενεργοβόρων οικιστικών ενοτήτων (Σιόλας, κ.ά., 2015). Στο πλαίσιο αυτό, η προώθηση της ηλεκτροκίνησης μπορεί να θεωρηθεί πολιτική σύμφωνη με το ΓΠΧΣΑΑ αφού, παράλληλα, υποστηρίζει την προστασία του ατμοσφαιρικού αέρα που προωθείται μέσω επιχειρησιακών κατευθύνσεων και ειδικών αναφορών για τον περιορισμό της συμβατικής μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, την προώθηση λιγότερο ενεργοβόρων μέσων μεταφοράς, την αξιοποίηση ΑΠΕ και την εξοικονόμηση ενέργειας (άρθρο 10).
- Αν και η αναφορά σε φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς συμπεριλαμβάνει ηλεκτροκίνητα μέσα, εντούτοις, η μόνη αναφορά στην ηλεκτροκίνηση αφορά τον σιδηρόδρομο που αξιολογείται ως μια υποδομή που χρήζει αναβάθμισης.



Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΕΠΧΣΑΑ - ΑΠΕ)

Το ΕΠΧΣΑΑ – Βιομηχανία θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 151 / ΑΑΠ / 13.04.2009. Ο σκοπός αυτού του πλαισίου είναι η διαμόρφωση των κατάλληλων πολιτικών χωροθέτησης έργων ηλεκτροπαραγωγής από Α.Π.Ε. Μέσω αυτού καθιερώνονται κανόνες και κριτήρια χωροθέτησης τα οποία επιτρέπουν την δημιουργία βιώσιμων εγκαταστάσεων Α.Π.Ε και αφετέρου την αρμονική ένταξη τους στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον. Προσφέρεται ένα σαφές πλαίσιο για τις αδειοδοτούσες αρχές και τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις ώστε να προσανατολιστούν και οι δύο πλευρές σε κατάλληλες χωροταξικά περιοχές εγκατάστασης ώστε να περιοριστεί η αβεβαιότητα και οι συγκρούσεις χρήσεων γης.

- Το χωροταξικό πλαίσιο επαναλαμβάνει όσα διατυπώνονται στην παράγραφο 5 του άρθρου 35 του ν. 2773/1999 και προστέθηκε με την παρ. 9 του άρθρου 2 του ν. 2941/2001. Σύμφωνα με αυτά τα έργα παραγωγής ενέργειας από ΑΠΕ, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα έργα δικτύων μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας και κάθε κατασκευής που αφορά την υποδομή και εγκατάσταση σταθμών ηλεκτροπαραγωγής από ΑΠΕ χαρακτηρίζονται ως δημόσιας ωφέλειας. Παρ' ότι τα άρθρα αυτά δεν αναφέρουν άμεσα τα σημεία επαναφόρτισης η/ο, αποτυπώνουν την σημασία των υποδομών που σχετίζονται με τις καθαρές μορφές ενέργειας.

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της βιομηχανίας κρίνονται έντονες. Έτσι, σημειώνεται η ανάγκη για λήψη ειδικών μέτρων σε συνάρτηση με τις απαιτήσεις του πλήρως αστικοποιημένου περιβάλλοντος και αυστηρότερης εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας. Ωστόσο, η υπερβολική έξοδος των βιομηχανικών μονάδων που δεν προκαλούν προβλήματα στον αστικό χώρο αλλά υφίστανται την πίεση των αστικών χρήσεων, πρέπει να αποφευχθεί.

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

Το ΕΠΧΣΑΑ-Υδατοκαλλιέργειες θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 2505 Β / 04.11.2011. Σκοπός του είναι η παροχή κατευθύνσεων και κριτηρίων για την χωρική ανάπτυξη και οργάνωση του κλάδου της υδατοκαλλιέργειας στην Ελλάδα, καθώς και των αναγκαίων υποδομών λαμβάνοντας υπόψη τόσο την οικονομική ανάπτυξη του κλάδου όσο και την προστασία του περιβάλλοντος. Για τον λόγο αυτό δίνονται χωροταξικές κατευθύνσεις για το εθνικό πρότυπο οργάνωσης των δραστηριοτήτων υδατοκαλλιέργειας (άρθρο 1). Ειδικότερα, υπογραμμίζονται οι περιβαλλοντικοί όροι που εξειδικεύουν τους κανόνες χωροθέτησης ανά τύπο καλλιέργειας σε σχέση με τα χαρακτηριστικά του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. (άρθρο 1) Το σχέδιο προωθεί την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής συνιστώσας στην χωρική διάρθρωση των υδατοκαλλιεργειών, εναρμονιζόμενο με τους βασικούς στόχους του ΓΠΧΣΑΑ για την ορθολογική διαχείριση του χώρου, την προστασία των ευαίσθητων φυσικών πόρων και τον περιορισμό των παραγόντων υποβάθμισης του χώρου (άρθρο 2).

Ο Δήμος Βιάννου δεν είναι παραθαλάσσιος δήμος και, κατά συνέπεια, οι κατευθύνσεις του εν λόγω πλαισίου δεν αναφέρονται σε αυτόν. Η μόνη κατεύθυνση που αξίζει να τονιστεί έχει να κάνει με την, σύνοδη της λειτουργίας της ιχθυοκαλλιέργειας, μεταφορική δραστηριότητα. Σύμφωνα με το



ΕΠΧΣΑΑ – Υδατοκαλλιέργειες, επιδιώκεται ο περιορισμός της κυκλοφορίας μηχανοκίνητων συμβατικών οχημάτων, για τον οποίο καταλυτική σημασία έχει η αξιοποίηση εναλλακτικών καυσίμων και η προσέλκυση των πολιτών από τα ΜΜΜ (άρθρο 10). Για τις ενεργειακές ανάγκες που προκύπτουν προβλέπεται η ανάπτυξη υποδομών ΑΠΕ (άρθρα 8 και 9). Η συγκεκριμένη πρόβλεψη μπορεί να γενικευθεί για το σύνολο της επικράτειας, μιας που συνδέεται με τις γενικότερες κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ.

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΕΠΧΣΑΑ – Τουρισμός)

Το ΕΠΧΣΑΑ – Τουρισμός θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ Β 3134/2013 και αντικατέστησε το προγενέστερο αυτού που είχε εγκριθεί το 2009. Λόγω μη τήρησης της προβλεπόμενης διαδικασίας για την έγκρισή του, το ΣτΕ με την υπ' αριθμ. Ολ. 3632/2015 απόφασή του προέβη σε ακύρωση του πλαισίου και επανέφερε σε ισχύ το πλαίσιο του 2009. Ωστόσο, λόγω του ότι κρίθηκε παρωχημένο, ακυρώθηκε το 2017 και μέχρι την έγκριση του νέου ΕΠΧΣΑΑ – Τουρισμός, η χωροθέτηση τουριστικών εγκαταστάσεων στην χώρα εξαρτάται από τα ισχύοντα Περιφερειακά ΠΧΣΑΑ και σε περίπτωση που πρόκειται για μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις από ΕΧΣ. Παρ' ότι λοιπόν οι κατευθύνσεις του σχεδίου του 2009 δεν εγείρουν υποχρεώσεις, κρίνεται χρήσιμη για λόγους πληρότητας η διατύπωση των βασικών κατευθύνσεων του.

Σκοπός του ΕΠΧΣΑΑ-Τουρισμός είναι η διατύπωση κατευθύνσεων και κριτηρίων χωρικής ανάπτυξης και οργάνωσης των τουριστικών δραστηριοτήτων στον ελληνικό χώρο. Βασική στρατηγική αποτελεί η προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος της χώρας.

Ο εθνικός χώρος κατηγοριοποιείται βάσει της έντασης και του είδους της τουριστικής δραστηριότητας, της γεωμορφολογίας και της ευαισθησίας των πόρων του σε 10 βασικές κατηγορίες.

A.2 Καταγραφή των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής

Θεσμοθετημένες χρήσεις γης

Ο Δήμος Βιάννου δεν διαθέτει ενιαίο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.). Οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης καθορίζονται με βάση τα εγκεκριμένα σχέδια των οικισμών όπως αυτά αποτυπώνονται στο ΦΕΚ Τεύχος 4 / Αρ. Φύλλου 1030 / 29-10-1986.



The image shows the cover of the Official Gazette of the Hellenic Republic (ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ). The cover features the Greek coat of arms at the top center. Below it, the title is printed in large, bold, capital letters. At the bottom, there is a table with five columns: 'Αθήνα', 'Τεύχος Τέταρτο', and 'Αριθμός Φύλλου 1030'. The table contains various entries related to the gazette's content.

Εικόνα 1 Εγκεκριμένα σχέδια των οικισμών



Σύμφωνα με τα παραπάνω έχουν καθοριστεί οι ακόλουθοι γενικοί και ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης.

Α' Γενικοί όροι δόμησης:

1. Εντός των ορίων των οικισμών ισχύουν οι γενικοί όροι δόμησης που προβλέπονται από τα Π.Δ. ΦΕΚ 181 Δ' /3.5.85 και για τους οικισμούς: Αγ. Βασίλειος, Αμιράς, Λουτράκι, Βάχος, Καλάμι, Κάτω Βίγλες, Σταυριά, Φαφλάγκος, Ψαρή Φοράδα, Κάτω Σύμη, Λουτράκι Κάτω Σύμης, Κεφαλόβρυσο, Κρεββατάς, Πεύκος, Κοκαλαρά,, Ανω Κορνιάς, Αγ. Δημήτριος, Κάτω Βιάννος, Μέση, Συκολόγος, Πάνω Βίγλες, Χόνδρος, Περβόλα, αρτιότητα γηπέδου 30τ.μ.
2. Για τους οικισμούς Νέα Άρβη, Άρβη, Κερατόκαμπος, Συνδωνία, Τέρτσα, Καστρί: Εντός του συνεκτικού τμήματος αρτιότητα γηπέδου 800τ.μ. και στο τμήμα μεταξύ συνεκτικού και ορίου οικισμού αρτιότητα γηπέδου 1.500 τ.μ.
3. Κατά παρέκκλιση εντός του οικισμού θεωρούνται άρτια τα οικόπεδα με όποιο εμβαδόν είχαν στις 3.5.85 ημέρα Δημοσίευσης του από 24.4.85 Π. Δ/τος.

Β' Ειδικοί όροι δόμησης:

Για τους οικισμούς της ομάδας

Α. Αδιάφοροι: Νέα Άρβη, Άρβη, Κερατόκαμπος, Βάχος, Κάτω Βίγλες, Αγ. Παρασκευή, Σταυριά, Συνδωνία, Φαφλάγγος, Ψαρή Φοράδα, Κάτω Σύμη, Λουτράκι Κάτω Σύμης, Κεφαλόβρυσο, Κρεββατάς, Πεύκος, Κοκαλαρά, Ανω Κορνιάς, Αγ. Δημήτριος, Κάτω Βιάννος, Συκολόγος, Πάνω Βίγλες, Τέρτσα, Χόνδρος, Καστρί Περβόλα, τους ειδικούς όρους και περιορισμούς δόμησης που αναγράφονται στην καρτέλλα πιο πάνω.

Γ' Ενδιαφέροντες: Αγ. Βασίλειος, Αμιράς, Λουτράκι, Καλάμι, μέσα από τους ειδικούς όρους δόμησης που αναγράφονται στην καρτέλλα πιο πάνω.

- a) Πριν από οποιαδήποτε κατάτμηση οικοπέδων εντός των ορίων του οικισμού θα πρέπει να θεωρείται το σχετικό τοπογραφικό διάγραμμα από το Τμήμα Πολεοδομίας και ΠΕ της Νομαρχίας ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχει υπάρχοντων κοινόχρηστων χώρων και η δημιουργία νέων κοινόχρηστων σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 6 του από 24.4.1985 Π. Δ/τος.
- a) Να εξασφαλίζεται οπωσδήποτε η συνέχεια των υφιστάμενων ή εγκεκριμένων δρόμων του οικισμού.

Κατά τα λοιπά ισχύουν τα οριζόμενα στο Δ/γμα της 24.4.85(ΦΕΚ 181 Δ' / 3.5.85).

Χρήσεις γης οικισμών

Η κυρίαρχη χρήση στους περισσότερους οικισμούς είναι η κατοικία συνδυασμένη με λειτουργίες αγροτικού χαρακτήρα. Στην Άνω Βιάννο συναντώνται και άλλες χρήσεις όπως λειτουργίες διοίκησης, εκπαίδευσης, υγείας - πρόνοιας, εμπορίου και αναψυχής.

Στην πλειοψηφία των οικισμών του Δήμου κυριαρχεί η γενική κατοικία, ενώ λιγότερες είναι οι κοινόχρηστες - κοινωφελείς χρήσεις που συναντώνται. Στους περισσότερους οικισμούς τις χρήσεις αυτές απαρτίζουν, το Δημοτικό Κατάστημα του οικισμού, ο Ιερός Ναός του, το δημοτικό του σχολείο που σε πολλές περιπτώσεις δεν λειτουργεί και κάποιοι ελάχιστοι χώροι πρασίνου. Εντός των οριοθετημένων οικισμών οι χρήσεις διαρθρώνονται αναλυτικά ως εξής:



Κατοικία

Στους οικισμούς του Δήμου Βιάννου κυρίαρχη χρήση είναι αυτή της γενικής κατοικίας. Όλοι οι οικισμοί είναι ορεινοί και πολλοί είναι αυτοί που αναπτύσσονται άναρχα, διάσπαρτα στις πλαγιές των βουνών. Σε κανένα σχεδόν οικισμό του Δήμου δεν υφίσταται η έννοια της κεντρικής πλατείας, ενώ σημεία αναφοράς αποτελούν ο Ιερός Ναός, το Σχολείο ή το Δημοτικό Κατάστημα. Στην έδρα του Δήμου, την Άνω Βιάννου, συναντάται επίσης σημαντική έλλειψη σε κοινόχρηστους - κοινωφελείς χώρους.

Χρήσεις εμπορίου και αναψυχής, καθώς και χρήσεις τουρισμού (ξενοδοχεία ή ενοικιαζόμενα δωμάτια) συναντώνται λίγες και αυτές είναι διάσπαρτες στους οικισμούς και κύρια στην έδρα του Δήμου και στους παραλιακούς οικισμούς.

Ιδιαίτερες χρήσεις

Αναφορικά με τις ιδιαίτερες χρήσεις αναφέρουμε τα δύο αλιευτικά καταφύγια στο Καστρί και στην Άρβη, το ενεργειακά λατομείο σκυροδέματος στην περιοχή του Βαχού.

Η συνηθέστερη ιδιαίτερη χρήση που συναντάται στους περισσότερους οικισμούς του Δήμου είναι τα κοιμητήρια. Κοιμητήρια υπάρχουν στον οικισμό της Άνω Βιάννου σε απόσταση από το όριο του οικισμού και εξυπηρετούν και τον Κερατόκαμπο, στον οικισμό του Χόνδρου, σε δύο θέσεις μια εντός του ορίου του οικισμού και μια σε απόσταση από αυτόν, και εξυπηρετούν επιπλέον τον οικισμό του Καστρίου. Επιπλέον κοιμητήρια συναντώνται εντός των οικισμών Αγίου Βασιλείου, Καλαμίου, Αμιρά, Έμπαρου, Κάτω Σύμης, Κατωφύγιου, Κεφαλοβρύσιου και Συκολόγου, σε επαφή με το όριο των οικισμών Βάχου, Λουτράκι Άνω Βιάννου, Μιλλιαράδες, Ξενιάκος και σε απόσταση με τα όρια των οικισμών Αφράτι, Θωμαδιανό, Κάτω Βιάννου και Μάρθα.

Επιπλέον καταγράφηκαν ειδικές εξυπηρετήσεις όπως πρατήρια καυσίμων, συνεργεία αυτοκινήτων, μάντρες οικοδομικών υλικών και εργαστήρια (π.χ. ξυλουργεία, σιδηρουργεία), όπως απεικονίζονται στο χάρτη Α.3.3.1 «Χωροταξική διάρθρωση, χρήσεις γης».

Εκπαίδευση

Στο Δήμο λειτουργούν όλες οι βαθμίδες της εκπαίδευσης. Γυμνάσιο και Λύκειο συναντώνται στον οικισμό του Άνω Βιάννου. Από τον Πεύκο (5 παιδιά) και τη Ψαρή Φοράδα τα παιδιά πηγαίνουν γυμνάσιο στην Άνω Βιάννο. Τα παιδιά της Εμπάρου και των Μιλλιαράδων πηγαίνουν Γυμνάσιο και Λύκειο στο Αρκαλοχώρι. Από τον οικισμό της Συνδωνίας και της Τέρτσας τα παιδιά πηγαίνουν γυμνάσιο και λύκειο στην Ιεράπετρα. Τεχνικό Επαγγελματικό Λύκειο (ΤΕΛ) υπάρχει στο Αρκαλοχώρι, ενώ ΤΕΕ στο Αρκαλοχώρι και στο Ηράκλειο.

Όσον αφορά στη πρωτοβάθμια εκπαίδευση δημοτικό λειτουργεί στην Άρβη, στη Ψαρή Φοράδα, στον Αμιρά, στην Έμπαρο, στην Άνω Βιάννο, στο Καστρί και στη Συνδωνία. Στον Κρεββατά, στον Άγιο Βασίλειο και στη Τέρτσα υπάρχει δημοτικό το οποίο όμως δεν λειτουργεί. Στον οικισμό του Χόνδρου υπήρχαν δύο δημοτικά τα οποία σήμερα είναι κλειστά, τα παιδιά πηγαίνουν σχολείο στην Άνω Βιάννο. Όμοια και στον οικισμό της Κάτω Βιάννου το δημοτικό σχολείο είναι κλειστό και τα δέκα παιδιά πηγαίνουν σχολείο στην Άνω Βιάννο. Το δημοτικό στον οικισμό της Μάρθας δε λειτουργεί αλλά χρησιμοποιείται από τον πολιτιστικό σύλλογο, τα παιδιά πηγαίνουν δημοτικό στην Άνω Βιάννο. Στον Πεύκο υπάρχει δημοτικό που δεν λειτουργεί και τα παιδιά πηγαίνουν στον Αμιρά. Τα παιδιά της Νέας Άρβης πηγαίνουν δημοτικό στην Άρβη. Στο Βαχό το δημοτικό είναι κλειστό. Στην Έμπαρο λειτουργεί δημοτικό, το οποίο είναι ιδιοκτησία της παλαιάς κοινότητας και πηγαίνουν περίπου 30 παιδιά από τους οικισμούς: Αφράτι, Θωμαδιανό, Έμπαρος, Μιλλιαράδων, Κατωφύγιο και Ξενιάκος. Το δημοτικό στον οικισμό Μιλλιαράδες δε λειτουργεί στη θέση του θα λειτουργήσει κοινοτικό κατάστημα, πολιτιστικό κέντρο και αγροτικό ιατρείο, τα παιδιά πηγαίνουν δημοτικό στην Έμπαρο. Στο Κατωφύγιο και το Ξενιάκο το δημοτικό σχολείο είναι κλειστό και στη θέση του λειτουργεί ο πολιτιστικός σύλλογος, ενώ τα παιδιά πηγαίνουν δημοτικό στην Έμπαρο. Στον οικισμό του Αφρατίου το δημοτικό είναι κλειστό και τα παιδιά πηγαίνουν σχολείο στην Έμπαρο. Τα παιδιά του Θωμαδιανού πηγαίνουν δημοτικό στην Έμπαρο. Τα παιδιά του δημοτικού από τους άλλους



οικισμούς στην Έμπαρο μεταφέρονται με ναυλωμένο λεωφορείο του ΚΤΕΛ από το Δήμο. Τα παιδιά από το Συκολόγο πηγαίνουν δημοτικό στον Αμιρά και τη Ψαρή Φοράδα, ενώ κάποια από αυτά πηγαίνουν στο Μύρτο του Νομού Λασιθίου. Τα παιδιά από τη Τέρτσα (5 - 6 παιδιά) πηγαίνουν δημοτικό στο Μύρτο Λασιθίου. Τα παιδιά της Ψαρής Φοράδας πηγαίνουν δημοτικό στη Συνδονία. Στο Συκολόγο το δημοτικό που λειτουργούσε σε προκατασκευασμένο κτίριο) είναι κλειστό και το πήρε ο πολιτιστικός σύλλογος σαν αποθήκη. Το δημοτικό στο Κεφαλοβρύσιο είναι κλειστό, ενώ το έχει πάρει ο πολιτιστικός σύλλογος και το αναπαλαιώνει.

Νηπιαγωγεία λειτουργούν στους οικισμούς Άνω Βιάννο, Άρβη, Αμιράς και Καστρί, και συστεγάζονται με τα δημοτικά. Στην Έμπαρο το νηπιαγωγείο συστεγαζόταν με το δημοτικό, τώρα όμως κατασκευάστηκε μια νέα αίθουσα για το ολόημερο. Τα παιδιά του νηπιαγωγείου περίπου 6 από τους οικισμούς: Αφράτι, Θωμαδιανό, Έμπαρος, Μιλλιαράδων, Κατωφύγιο και Ξενιάκος, μετακινούνται με λεωφορείο ιδιώτη που το ναυλώνει ο πολιτιστικός σύλλογος. Νηπιαγωγείο δεν υπάρχει στον Κρεββατά, στον Άγιο Βασίλειο, στο Χόνδρο, στον Πεύκο (τα παιδιά πηγαίνουν στον Αμιρά), στο Συκολόγο, στη Τέρτσα, στην Κάτω Βιάννο και στο Αφράτιο. Τα παιδιά του οικισμού Μάρθα πηγαίνουν νηπιαγωγείο στην Άνω Βιάννο. Στη Σινδωνία υπάρχει νηπιαγωγείο τα παιδιά του οποίου προέρχονται από το Συκολόγο και τη Ψαρή Φοράδα. Τα παιδιά της Ψαρής Φοράδας πηγαίνουν νηπιαγωγείο στη Συνδονία. Το μοναδικό παιδί του Κεφαλοβρυσίου πηγαίνει στο νηπιαγωγείο των Αμιρών.

Υγεία - Πρόνοια

Στην Άνω Βιάννο υπάρχει Κέντρο Υγείας το οποίο εξυπηρετεί ολόκληρο το Δήμο. Αγροτικά Ιατρεία συναντώνται στους οικισμούς: Πεύκο, Άρβη και Κερατόκαμπο, όπου ο γιατρός τα επισκέπτεται δύο με τρεις φορές την εβδομάδα, στο Κατωφύγιο όπου ο γιατρός τα επισκέπτεται μια φορά την εβδομάδα, στο Αφράτιο κάθε Πέμπτη και στην Έμπαρο καθημερινά. Στην Άρβη και τη Συνδωνία το αγροτικό ιατρείο είναι σε νοικιασμένο κτίριο, ενώ τώρα κατασκευάζεται νέο με την πρωτοβουλία του πολιτιστικού συλλόγου. Στο Ξενιάκο ο γιατρός δέχεται κόσμο κάθε 15 μέρες στο Κοινοτικό Κατάστημα, στις Μιλλιαράδες ο γιατρός δέχεται κόσμο κάθε 15 μέρες σε ενοικιασμένο χώρο, ενώ όταν αποπερατωθεί η αναπαλαίωση του δημοτικού θα λειτουργεί εκεί αγροτικό ιατρείο. Στον οικισμό της Μάρθας αγροτικό ιατρείο λειτουργεί στο κοινοτικό κατάστημα, όμοια και στο Συκολόγο όπου δέχεται κόσμο κάθε Πέμπτη. Για τον οικισμό του Καλαμίου, γιατρός έρχεται μια φορά το μήνα στο καφενείο του οικισμού. Οι κάτοικοι του Κρεββατά και του Αγίου Βασιλείου στις υπηρεσίες υγείας εξυπηρετούνται από τον οικισμό του Πεύκου. Για τον οικισμό της Αγίας Παρασκευής και του Φαφλάγκου υπάρχει βοήθεια στο σπίτι δύο με τρεις φορές το μήνα. Στην Άνω Βιάννο κατασκευάστηκε παιδικός σταθμός, που ανήκει στο δημόσιο, ο οποίος ακόμα δεν άρχισε να λειτουργεί. Επίσης υπάρχει και ΚΑΠΗ. Συμπερασματικά για το Δήμο Βιάννου, οι υπηρεσίες υγείας και πρόνοιας είναι ανεπτυγμένες μόνο στην έδρα του Δήμου. Ωστόσο μέριμνα πρέπει να ληφθεί για τους μικρούς οικισμούς του Δήμου και κύρια για τους απομακρυσμένους για τους οποίους δεν υπάρχει ευκολία στην πρόσβαση.

Αθλητισμός

Στο Δήμο Βιάννου οι υποδομές σχετικά με τον αθλητισμό είναι περιορισμένες. Υπάρχει ημιτελής 5 Χ 5 γήπεδο που ανήκει στον αθλητικό σωματείο ΑΝΟΚ και βρίσκεται στη Ψαρή Φοράδα, ενώ βρίσκεται υπό ανέγερση δημόσιο κλειστό γυμναστήριο στην Άνω Βιάννο. Κολυμβητήρια δεν υπάρχουν στο Δήμο.

Στους υπόλοιπους οικισμούς του Δήμου δεν υπάρχουν χώροι αθλητισμού. Στο Δήμο υπάρχουν τέσσερα (4) αθλητικά σωματεία: ο «Πήγασος» της Εμπάρου, ο «Πατούχας», ο «Άρβιος Δίας» της Άρβης και ο «ΑΝΟΚ».

Πολιτισμός

Στο Δ. Δ. Άνω Βιάννου υπάρχει πνευματικό κέντρο το οποίο δημιουργήθηκε από δωρεά, ενώ πνευματικά κέντρα υπάρχουν ιδιόκτητα στη Ψαρή Φοράδα, στο Συκολόγο και στον Πεύκο.



Πολιτιστικοί σύλλογοι λειτουργούν στην Άρβη: πολιτιστικός, αλιευτικός και αγροτικός σύλλογος, στην Κάτω Βιάννο, στην Ψαρή Φοράδα, στο Λουτράκι Άνω Βιάννου, στην Έμπαρο, στο Κατωφύγιο, στον Άγιο Βασίλειο, στο Καστρί Χόνδρου πολιτιστικός σύλλογος και σύλλογος Χονδρογιανών το «Κεφάλι», στον Πεύκο πολιτιστικός σύλλογος «Ομαλός», στη Συνδωνία πολιτιστικός σύλλογος «Καλαμίου», στο Ξενιάκο, στις Μιλλιαράδες, στη Μάρθα και στο Συκολόγο πολιτιστικός σύλλογος. Πολλοί από τους παραπάνω χώρους λειτουργούν στα παλαιά Δημοτικά Σχολεία, ενώ υπαίθριοι χώροι πολιτισμού λειτουργούν στις πλατείες των οικισμών και στις αυλές των σχολείων. Στον Κερατόκαμπο υπάρχει Πινακοθήκη υπό ανέγερση, καθώς επίσης θεατράκι για εκδηλώσεις. Θέατρα ή κινηματογράφοι δεν υπάρχουν στο Δήμο. Ο πολιτιστικός σύλλογος του Κερατόκαμπου είναι η «Βίγλα», της Κάτω Σύμης ο «Κορνιαχτός», του Αφρατίου η «Αρκαδία», του Βαχού «πολιτιστικός σύλλογος Βαχουδιανών». Ο πολιτιστικός σύλλογος «Κεφαλοβρυσίου» λειτουργεί στο χώρο του Δημοτικού.

Στους υπόλοιπους οικισμούς του Δήμου δεν συναντώνται χώροι πολιτισμού, ενώ συναντώνται αρκετοί Ιεροί Ναοί, τόσο εντός των οικισμών όσο και στην ευρύτερη περιοχή.

Διοίκηση

Στην έδρα του Δήμου, στην Άνω Βιάννο βρίσκεται υπό ανέγερση Δικαστικό μέγαρο. Κοινοτικό κατάστημα υπάρχει στους οικισμούς Χόνδρου (σε ενοικιασμένο χώρο), Συνδωνίας (σε ενοικιασμένο χώρο), Αφρατίου, Εμπάρου (σε ιδιόκτητο χώρο), Αγίου Βασιλείου, Ξενιάκου, Μάρθας, Συκολόγου. Οι κάτοικοι του Κατωφύγιου εξυπηρετούνται με χρήσεις διοίκησης από τον οικισμό του Ξενιάκου.

Στο Βαχό, η αίθουσα του δημοτικού που δεν λειτουργεί χρησιμοποιείται σαν γραφείο κοινότητας.

Ελεύθεροι Χώροι

Στους οικισμούς του Δήμου Βιάννου οι χώροι πρασίνου και οι ελεύθεροι χώροι είναι περιορισμένοι. Στην Άνω Βιάννο υπάρχει ένας χώρος πρασίνου, ενώ ελεύθεροι χώροι συναντώνται στο Αφράτιο και στην Έμπαρο. Στο επόμενο στάδιο της μελέτης θα διερευνηθούν οι ανάγκες του Δήμου για ελεύθερους χώρους και θα προταθούν ελεύθεροι χώροι ανά οικισμό του Δήμου.

Ο Δήμος Βιάννου δεν έχει έντονη την παρουσία του φυσικού περιβάλλοντος.

Λίγοι είναι οι οικισμοί που βρίσκονται σε επαφή με τις περιοχές δάσους και δίνουν την αντίληψη της ύπαρξης χώρων πρασίνου.

Ποιότητα και φυσιογνωμία αστικού περιβάλλοντος

Κατάσταση οικιστικού αποθέματος

Παρακάτω παρουσιάζονται, τα αποτελέσματα των απογραφών της Ε.Σ.Υ.Ε. του 1991 και 2001, τα οποία αφορούν στις κατοικούμενες και κενές κανονικές κατοικίες. Ως κενές ορίζονται οι κατοικίες, οι οποίες αποτελούν αφενός τις εξοχικές ή δευτερεύουσες κατοικίες, αφετέρου όσες προορίζονται για ενοικίαση, πώληση ή άλλο λόγο.

Στο Δήμο Βιάννου, στην απογραφή του 2001 καταγράφηκαν 4.987 κανονικές κατοικίες, ποσοστό που αποτελεί μόλις το 3,48% του συνόλου του Νομού Ηρακλείου και εμφανίζεται αυξημένο κατά 6,40% από το 1991. Στο σύνολο του Νομού Ηρακλείου οι κανονικές κατοικίες αυξήθηκαν στη δεκαετία 1991-2001 κατά 25,12%.

Τα ποσοστά κανονικών κατοικιών στο Δήμο Βιάννου, το 2001, είναι πολύ μικρά με το μεγαλύτερο να σημειώνεται στον οικισμό της Άνω Βιάννου και να ισούται με 19,67%. Στους υπόλοιπους οικισμούς τα ποσοστά κανονικών κατοικιών κυμαίνονται από 2,43% στον οικισμό των Μιλλιαράδων έως 11,75% στον οικισμό του Καλαμίου. Κατά τη δεκαετία 1991-2001 η μεγαλύτερη αύξηση παρουσιάστηκε στο Δ.Δ. Ξενιάκου με ποσοστό 27,74% και η μεγαλύτερη μείωση στο Δ.Δ. Συκολόγου με ποσοστό 21,51%. Στους υπόλοιπους οικισμούς του Δήμου σημειώθηκε αύξηση στις κανονικές



κατοικίες, με εξαίρεση τα Δ.Δ. Αφρατίου, Κάτω Βιάννου, Κάτω Σύμης, Κεφαλοβρύσιου και Μιλλιαράδων.

Αναφορικά με τις κενές κατοικίες, το 2001 καταγράφηκαν στο Δήμο 2.414 κατοικίες που αντιστοιχούν σε ποσοστό 5,26% στο σύνολο του Νομού Ηρακλείου. Όπως είδαμε και παραπάνω οι κενές κατοικίες είναι αυτές με χρήση ενοικιαστικής ή δευτερεύουσας κατοικίας ή αυτές που προορίζονται για ενοικίαση, πώληση ή άλλο λόγο. Σε επίπεδο Δ.Δ. υπερέχει το Δ.Δ. Άνω Βιάννου με ποσοστό 21,83%, σημειώνοντας αύξηση 16,85% κατά τη δεκαετία 1991-2001. Στα υπόλοιπα Δ.Δ. τα ποσοστά κενών κατοικιών κυμαίνονται από 1,45% στο Δ.Δ. Μιλλιαράδων μέχρι 15,66% στο Δ.Δ. Καλαμίου. Τα ποσοστά των κενών κατοικιών τις δύο τελευταίες δεκαετίες στα περισσότερα Δ.Δ. σημείωσαν αύξηση, εκτός από τα Δ.Δ. Κάτω Σύμης και Δ.Δ. Συκολόγου τα οποία παρουσίασαν μείωση.

Αναφορικά με τον αριθμό δωματίων που διαθέτουν οι κανονικές κατοικίες στο Δήμο Βιάννου, παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό (28,68%) είναι κατοικίες με τρία δωμάτια, ακολουθούν αυτές με τέσσερα δωμάτια με ποσοστό 26,07% και οι κατοικίες με πάνω από δύο δωμάτια με ποσοστό 18,65%. Το μικρότερο ποσοστό (8,80%) κανονικών κατοικιών συναντάται στις κατοικίες που διαθέτουν ένα δωμάτιο. Από τα δωμάτια αυτά ένα μικρό ποσοστό που αντιστοιχεί σε ποσοστό 0,18% του συνόλου δωματίων που διαθέτουν οι κανονικές κατοικίες στο Δήμο Βιάννου διατίθεται για επαγγελματικούς σκοπούς.

Γενικά τα δωμάτια που διατίθενται για επαγγελματικούς σκοπούς σε όλα τα Δ.Δ. του Δήμου είναι πολύ λίγα (τα ποσοστά κυμαίνονται από 0,11 % έως 0,39%) ενώ σε αρκετά δε διατίθενται καθόλου δωμάτια για επαγγελματικούς σκοπούς (Δ.Δ. Αγίου Βασιλείου, Δ.Δ. Αφρατίου, Δ.Δ. Ξενιάκου και Δ.Δ. Πεύκου).

Από τους γενικούς όρους δόμησης των Δ.Δ. το μέγιστο ύψος των κτιρίων στους οικισμούς ορίζεται στα 7,5μ. με μικρές προσαυξήσεις κατά περιπτώσεις χωρίς όμως σε καμιά περίπτωση να ξεπερνά τα 8,50μ. σε όλους τους οικισμούς του Δήμου και τα 8,70 στον οικισμό του Άνω Βιάννου. Σύμφωνα με επιτόπια έρευνα που έγινε στους περισσότερους οικισμούς του Δήμου τα κτίρια είναι μονώροφα με ποσοστά 60% στην Κάτω Βιάννο, 60% στο Λουτράκι Άνω Βιάννου, 70% στο Αφράτιο, 70% στο Θωμαδιανό, 60% στο Βαχό, 70% στην Έμπαρο, 80% στο Κρεββατά, 60% στον Αγ. Βασίλειο, 60% στο Χόνδρο, 80% στη Μέση, 70% στο Ξενιάκο, 80% στις Μιλλιαράδες και 60% στη Μάρθα, ενώ στους οικισμούς Αγ. Παρασκευή, Φαφλάγκος και Λουτράκι Κάτω Σύμης όλα τα σπίτια είναι μονώροφα.

Στους οικισμούς Καστρί (80%), Κερατόκαμπος (80%), Νέα Άρβη (70%), Αμιράς (70%), Σινδωνίας (60%) και Τέρτσας (70%) τα περισσότερα κτίσματα είναι διώροφα. Στους οικισμούς Κατωφύγιο και Πεύκος τα κτίσματα είναι κατά 50% μονώροφα και κατά 50% διώροφα, ενώ στους οικισμούς Νέα Άρβη, Αμιρά και Σινδωνία υπάρχουν και τριώροφα κτίσματα σε ποσοστό 10%, σύμφωνα με το οποίο διαμορφώνονται ως εξής, στη Ν. Άρβη και στον Αμιρά τα ποσοστά είναι 20% μονώροφα, 70% διώροφα και 10% τριώροφα και στη Σινδωνία 30% μονώροφα, 60% διώροφα και 10% τριώροφα.

Αναφορικά με την κατάσταση των κτισμάτων, στο Καστρί οι κατοικίες βρίσκονται σε καλή κατάσταση ενώ πολλά είναι τα νέα κτίσματα, στον Κερατόκαμπο τα περισσότερα κτίσματα είναι νέα ενώ υπάρχουν και λίγα παλαιά, στην Κάτω Σύμη τα κτίσματα βρίσκονται σε μέτρια κατάσταση ενώ συναντώνται νέα κτίσματα, αλλά και πολλά παλαιά, στην Αγία Παρασκευή, στο Φαφλάγκο, στο Λουτράκι Κάτω Σύμης, στο Θωμαδιανό, στο Βαχό, στον Κρεββατά και στη Μέση η κατάσταση των κτισμάτων είναι μέτρια, στο Αφράτιο το 70% των κτισμάτων είναι παλαιά και μόνο το 30% είναι νέα, στην Νέα Άρβη τα κτίσματα είναι νέα με ποσοστό 80%, ενώ μόλις το 20% είναι παλαιά, τα καινούρια σπίτια βρίσκονται σε καλή κατάσταση, στην Άρβη η κατάσταση των κτισμάτων είναι καλή και συναντώνται αρκετά νέα κτίσματα, στον Άγιο Βασίλειο τα κτίσματα είναι ως επί το πλείστον σε μέτρια κατάσταση, ωστόσο υπάρχουν και κτίσματα σε καλή κατάσταση, αλλά και ερείπια, στο Χόνδρο τα κτίσματα είναι σε μεγάλο ποσοστό πέτρινα προ του 1923, ενώ μετά το '60 άρχισε η αναπαλαίωση των κτισμάτων και η δημιουργία νέων, η κατάσταση των κτισμάτων στον οικισμό του Πεύκου είναι μέτρια, ωστόσο χαμηλά στο δρόμο παρατηρούνται καλύτερα συντηρημένα κτίσματα, στους οικισμούς Ξενιάκος, Μιλλιαράδες και Μάρθα συναντώνται και παλαιά και νέα κτίσματα, στον



οικισμό Συνδωνία τα κτίσματα είναι σε καλή κατάσταση αφού αρκετά από αυτά είναι νέα, στη Τέρτσα τα διώροφα κτίσματα είναι σε καλή κατάσταση, ενώ τα μονώροφα που συναντώνται βρίσκονται ως επί το πλείστον στον παλαιό οικισμό και είναι σε μέτρια κατάσταση, στο Καλάμιο τα σπίτια είναι σε μέτρια κατάσταση, αξίζει ωστόσο να σημειωθεί ότι πολλά σπίτια είναι κλειστά.

Υφιστάμενες χρήσεις γης στον εξω αστικό χώρο.

Ο Δήμος Βιάννου καταλαμβάνει έκταση 221.539 στρεμμάτων (ΕΣΥΕ 2001), η οποία αποτελεί ποσοστό 8,39% της συνολικής έκτασης του Νομού Ηρακλείου. Στο σύνολο του Δήμου όλα τα εδάφη είναι ορεινά.

Όσο αφορά στην κατανομή εδαφών, με βάση τα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. του 1991, κυρίαρχη χρήση είναι η γεωργική γη με ποσοστό 51,63%, ενώ ακολουθούν οι βοσκότοποι με ποσοστό 38,33%.

Αναφορικά με τη γεωργική γη, η οποία περιλαμβάνει τις καλλιεργούμενες εκτάσεις και τις αγροαπαύσεις, το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνουν το Δ.Δ. Κάτω Βιάννου με ποσοστό 72,58%, ενώ ακολουθεί το Δ.Δ. Αγίου Βασιλείου με ποσοστό 67,42%. Ενώ τα μικρότερα ποσοστά συναντώνται στο Δ.Δ. Κεφαλοβρυσίου και Κάτω Σύμης με ποσοστά 26,56% και 27,17% αντίστοιχα.

Οι βοσκότοποι, που καταλαμβάνουν τη δεύτερη θέση στις εκτάσεις του Δήμου μετά τη γεωργική γη, διακρίνονται σε ιδιωτικούς και δημοτικούς. Από αυτούς το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνουν οι ιδιωτικοί βοσκότοποι με ποσοστό 30,29%, ενώ οι δημόσιοι ανέρχονται μόλις στο 8,04%.

Δασοσκεπείς εκτάσεις συναντώνται κυρίως στα Δημοτικά Διαμερίσματα Κάτω Σύμης και Κεφαλοβρυσίου, με ποσοστά που ανέρχονται σε 28,26% και 25,00% αντίστοιχα.

Οι εκτάσεις που έχουν καταγραφεί ως οικισμοί στο σύνολο του Δήμου αποτελούν το 1,87%. Ακολουθούν οι εκτάσεις που καλύπτονται από νερά με ποσοστό 0,85% και οι λοιπές εκτάσεις με ποσοστό 0,12%.

Οι χρήσεις γης στην περιοχή του Δήμου είναι, σε γενικές γραμμές, συμπαγείς και ενιαίες, οργανωμένες σε ζώνες, ακολουθώντας τη γεωμορφολογία του εδάφους. Συναντώνται δύο συγκεντρώσεις οικισμών, η μια συγκέντρωση οικισμών βρίσκεται πάνω στην Επαρχιακή οδό που διασχίζει το Δήμο από ανατολή προς δύση και η άλλη στην παραλιακή ζώνη του Δήμου, ενώ συναντώνται και κάποιοι οικισμοί ανατολικά του Δήμου οι οποίοι δεν αναπτύσσονται γραμμικά, αλλά ακολουθούν μια πιο ελεύθερη διάταξη. Είναι οι οικισμοί: Συκολόγος, Φαφλάγκος, Πάνω Βίγλα, Σταυριά, Κάτω Βίγλα, Άγιος Δημήτριος, Κορνιάς και Κοκκαλάρα.

Αναλυτικότερα, ανά εδαφική περιφέρεια Δημοτικού Διαμερίσματος (Δ.Δ.) έχουμε:

Το Δ.Δ. του Άνω Βιάννου καταλαμβάνει έκταση 29.200 στρεμμάτων, που αντιστοιχεί στο 17,65% του συνόλου της έκτασης του Δήμου. Μαζί με το Δ.Δ. Χόνδρου αποτελούν τα μεγαλύτερα σε έκταση Δ.Δ. του Δήμου. Στο σύνολο των εκτάσεών του οι βοσκότοποι καταλαμβάνουν επιφάνεια 9.400 στρ. (32,19%), ενώ βάση της ΕΣΥΕ (1991) δεν καταγράφονται δασικές εκτάσεις. Η γεωργική γη σε έκταση 19.100 στρεμμάτων (65,41%) είναι η κυρίαρχη έκταση του Δ.Δ. Οι οικισμοί κατέχουν έκταση 500 στρ. (1,71%), 200 στρ. (0,68%) καλύπτονται από νερά, ενώ δεν καταγράφονται άλλες εκτάσεις.



Το Δ.Δ. του Αγίου Βασιλείου έχει έκταση 8.900 στρ. με ποσοστό 5,38% επί της συνολικής έκτασης του Δήμου. Στο σύνολο των εκτάσεων του η γεωργική γη καταλαμβάνει με έκταση 6,000 στρ. (67,42%) είναι η κυρίαρχη έκταση του Δ.Δ.. Ακολουθούν οι βοσκότοποι με 2,400 στρ. (26,97%) και τα δάση με έκταση μόλις 300 στρ. (3,37%). Οι οικισμοί καλύπτουν επιφάνεια 200 στρ. (2,25%). Εκτάσεις με νερά και λοιπές εκτάσεις δεν έχουν καταγραφεί στο Δ.Δ. Αγίου Βασιλείου.

Το Δ.Δ. Αμυρά κατέχει έκταση 15.100 στρ. καλύπτοντας το 9,13% του συνόλου της έκτασης του Δήμου. Στην έκταση αυτή το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνει η γεωργική γη (6,500στρ. και ποσοστό 43,05%). Ακολουθούν οι βοσκότοποι σε έκταση 7.200 στρ. (47,68%) και τα δάση 1.000 στρ. (6,62%). Οι οικισμοί καταλαμβάνει έκταση μόλις 300 στρ. (1,99%), ενώ οι εκτάσεις με νερά 100στρ. (0,66%).

Στο Δ.Δ. Βαχού, η συνολική έκταση 9.000στρ. (έκταση που αντιστοιχεί στο 5,44% των εδαφών του Δήμου), κατανέμεται ως εξής: το μεγαλύτερο μέρος καλύπτεται από βοσκότοπους (4.500 στρ. - ποσοστό 50,00%), 4.000 στρ. είναι γεωργική γη με ποσοστό 44,44%, 200 στρ. είναι οικισμοί (2,22%) και οι εκτάσεις με νερά είναι 100 στρ. (1,11%).

Το Δ.Δ. Καλαμίου καταλαμβάνει έκταση 10.800 στρ. (ποσοστό 6.53%) από αυτά το μεγαλύτερο μέρος είναι γεωργική γη 7.000 στρ. (64,81%) και βοσκότοποι (3.200 στρ. - ποσοστό 29,63%). Οι υπόλοιπες εκτάσεις κατανέμονται ως εξής: οι οικισμοί είναι 400 στρ. (3,70%) και οι εκτάσεις με νερά 200 στρ. (1,85%).

Το Δ.Δ. Κάτω Βιάννου καταλαμβάνει έκταση 12.400 στρ. (ποσοστό 7,50%) από τη συνολική επιφάνεια των εδαφών του Δήμου. Στις εκτάσεις αυτές το μεγαλύτερο τμήμα, 9.000 στρ. καταλαμβάνεται από γεωργική γη (72,58%).

Ακολουθούν οι βοσκότοποι με έκταση 3.100 στρ. και ποσοστό 25,00%, οι οικισμοί έκτασης 200 στρ. (1,61%) και οι εκτάσεις με νερά που καλύπτουν έκταση από 100 στρ. (0,81%).

Το Δ.Δ. Κάτω Σύμης, έκτασης 18,400στρ. αντιστοιχεί στο 11,12% της συνολικής έκτασης του Δήμου Βιάννου. Από τις εκτάσεις του το μεγαλύτερο τμήμα 7.900στρ. (42,93%) καλύπτεται από βοσκότοπους. Ακολουθούν τα δάση με ποσοστό 28,26% (έκταση 5.200στρ.) και η γεωργική γη ποσοστό 27,17% (5.000στρ.). Οι οικισμοί καταλαμβάνουν έκταση 200στρ. (1,29%) και οι εκτάσεις με νερά 100στρ. (0,54%).

Το Δ.Δ. Κεφαλοβρυσίου καταλαμβάνει το 3,87% της συνολικής επιφάνειας του Δήμου (έκταση 6.400 στρ.). Από αυτά το 46,88% (3.000στρ.) καλύπτεται από βοσκότοπους, το 26,56%, (1.700 στρ.) καλύπτεται από γεωργική γη και το 25,00% (1.600 στρ.) είναι δάση. Τα υπόλοιπα εδάφη είναι οικισμοί με ποσοστό 1,56% (100 στρ.).

Το Δ.Δ. Πεύκου καταλαμβάνει 12.500 στρ. (ποσοστό 7,56%) της συνολικής έκτασης του Δήμου. Η μισή σχεδόν έκτασή του καλύπτεται από γεωργική γη (6.300 στρ.) με ποσοστό 50,40%. Ακολουθούν οι βοσκότοποι με ποσοστό 31,2% (3.900 στρ.) και τα δάση με 15,20% (1.900 στρ.). Το 2,40% είναι οικισμοί και το 0,80% είναι εκτάσεις με νερά.

Στο Δ.Δ. Συκολόγου, που έχει έκταση 13.500 στρ. (8,16%), τα εδάφη κατανέμονται ως εξής: τα 6.800 στρ. είναι γεωργική γη με ποσοστό 50,37%, τα 5.200 στρ. είναι βοσκότοποι με ποσοστό 38,52% και τα 1.200 στρ. είναι δάση (ποσοστό 8,89%). Ακολουθούν οι οικισμοί με ποσοστό 1,48% και οι εκτάσεις με νερά με 0,74%.



Στο Δ. Δ. Χόνδρου, που έχει έκταση 29.200 στρ. (17,35%), τα εδάφη κατανέμονται ως εξής: 14.000 στρ. και ποσοστό 47,95% είναι γεωργική γη, 13.600 στρ. και ποσοστό 46,58% είναι βοσκότοποι, 700 στρ. και ποσοστό 2,40% είναι δάση. Οι οικισμοί καταλαμβάνουν έκταση 500 στρ. (1,71%) και οι εκτάσεις με νερά 400 στρ. (1,37%).

Αγροτικές χρήσεις

Η γεωργική γη, όπως είδαμε και παραπάνω καλύπτει το μεγαλύτερο ποσοστό στην έκταση του Δήμου. Ο κλάδος της γεωργίας διαδραματίζει πρωταρχικό ρόλο στην αναπτυξιακή διαδικασία της περιοχής. Οι κυριότεροι παράγοντες που συνέβαλλαν στην κατάσταση αυτή είναι οι υφιστάμενοι φυσικοί πόροι, το κλίμα, αλλά και η δυνατότητα ένταξης σε προγράμματα επιδοτήσεων. Επιπλέον οι χωροθετημένες θερμοκηπιακές εγκαταστάσεις στο νότιο - νοτιοανατολικό τμήμα του Δήμου, συνέβαλλε στην ανάπτυξη πρώιμων αγροτικών προϊόντων.

Η κυρίαρχη κατηγορία καλλιεργειών, σύμφωνα με την ετήσια στατιστική έρευνα του 2006, είναι οι αρότραιες εκτάσεις και τα λαχανοκομικά. Μάλιστα ένα σημαντικό ποσοστό από τις καλλιέργειες των λαχανοκομικών προϊόντων γίνεται μέσα σε θερμοκήπια. Μια ακόμα σημαντική καλλιέργεια στο Δήμο Βιάννου είναι η καλλιέργεια της ελιάς.

Κτηνοτροφία

Οι βοσκότοποι στο σύνολο του Δήμου Βιάννου, σύμφωνα με την απογραφή του 1991, αποτελούν το 38,33%. Αυτό δείχνει πως η κτηνοτροφία αποτελεί μια σημαντική συνιστώσα του αγροτικού συνόλου της περιοχής. Από το ποσοστό αυτό το 8,04% είναι δημοτικοί βοσκότοποι ενώ η πλειοψηφία των βοσκοτόπων (ποσοστό ίσο με 30,29%) είναι ιδιωτικοί.

Ο κλάδος της κτηνοτροφίας συνίσταται στην οικόσιτη αιγοπροβατοτροφία. Ωστόσο στο σύνολο του Δήμου παρουσιάζεται έλλειψη σε χώρους βοσκοτόπων, σε σχέση με τον αριθμό των ζώων. Για το λόγω αυτό καταγράφεται ως σημαντικό πρόβλημα του Δήμου η υπερβόσκηση στους υφιστάμενους βοσκότοπους, με συνέπειες αρνητικές για τη χλωρίδα και την υποβάθμιση του εδάφους. Τα τελευταία χρόνια ο κλάδος της κτηνοτροφίας παρουσιάζει μειωμένη δυναμική, ενώ οι κτηνοτρόφοι στρέφονται σε άλλους κλάδους της γεωργίας.

Δάση

Ο Δήμος Βιάννου είναι μια ορεινή περιοχή. Ωστόσο τα δάση, στο σύνολο του Δήμου, σύμφωνα με την απογραφή του 1991, αντιστοιχούν μόλις στο 7,19% του συνόλου των εκτάσεων του Δήμου. Ο μεγαλύτερος όγκος των δασικών εκτάσεων συναντάται κεντρικά στο Δήμο Βιάννου.

Θα πρέπει να ληφθούν μέτρα προστασίας των δασών, ιδιαίτερα λόγω της λαθραίας κοπής δέντρων, αλλά και της καταπάτησής τους από τους κτηνοτρόφους. Η ύπαρξη δασικών εκτάσεων συμβάλει στην έλξη τουριστών, αλλά και στην βιώσιμη ανάπτυξη του Δήμου. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα για την προστασία του.

Παραγωγικές δραστηριότητες

Στην περιοχή μελέτης δεν παρατηρούνται συγκεντρώσεις δραστηριοτήτων του δευτερογενή και του τριτογενή τομέα. Οι υφιστάμενες μεμονωμένες δραστηριότητες, αποτελούν ένδειξη του σαφούς προσανατολισμού του Δήμου στις δραστηριότητες του πρωτογενή τομέα. Τα λιγοστά ελαιουργεία που βρίσκονται διάσπαρτα στο Δήμο, είναι μικρές μεταποιητικές μονάδες προϊόντων του πρωτογενή τομέα και συγκεκριμένα της ελιάς με σκοπό την παραγωγή λαδιού.



Ενώ τα τελευταία χρόνια, με την ανάπτυξη των παραλιακών οικισμών, παρατηρείται μια στροφή του Δήμου και σε δραστηριότητες τουρισμού. Σημειικά στο Δήμο συναντώνται και ορισμένες μάντρες οικοδομικών υλικών.

Στόχος της μελέτης είναι η ανάπτυξη του τομέα του τουρισμού, μέσω της αναζήτησης κατάλληλων περιοχών για τη χωροθέτηση λειτουργιών τουρισμού - αναψυχής. Ενώ παράλληλα θα πρέπει να τονωθούν και οι υπόλοιποι τομείς, ο βασικός παραγωγικός τομέας του Δήμου που είναι ο πρωτογενής, αλλά και ο δευτερογενής μέσω της αναζήτησης μεθόδων τυποποίησης των αγροτικών προϊόντων και την προώθηση νέων παραγωγικών επενδύσεων με την εισαγωγή νέων τεχνολογιών και την ενίσχυση δικτύων διεπιχειρησιακής τεχνολογικής συνεργασίας.

Τρέχουσα οικιστική ανάπτυξη και τάσεις

Η οικιστική ανάπτυξη της περιοχής είναι ανάλογη της πληθυσμιακής ανάπτυξης του Δήμου. Έτσι, οι παραλιακοί οικισμοί με την αύξηση του πληθυσμού τους, δέχονται συνεχείς πιέσεις όσον αφορά στην οικιστική ανάπτυξη τους, σε αντίθεση με τους ορεινούς οικισμούς όπου, εκεί όπου υπάρχει μείωση του πληθυσμού παρατηρείται σταθεροποίηση της ζήτησης για δόμηση. Στα πλαίσια αυτά περιοχές με ιδιαίτερη αισθητική αξία όπως οι περιοχές πλησίον των οικισμών Κερατοκάμπου και Καστρίου, ολοένα και περισσότερο αποτελούν χώρους αναζήτησης οικοδομικής δραστηριότητας, κυρίως για τουριστικές εγκαταστάσεις και εξοχικές κατοικίες. Παράλληλα οι οικισμοί Άρβη, Νέα Άρβη και Συνδονία αποτελούν πόλους έλξης κατοίκων που αναζητούν μόνιμη εγκατάσταση.

Στους ορεινούς οικισμούς, πιέσεις για δόμηση δέχεται κυρίως η έδρα του Δήμου, η Άνω Βιάννος, καθώς και οι οικισμοί της Κάτω Σύμης και της Εμπάρου. Εντός των ορίων του Δήμου, κατά την διάρκεια προηγούμενων δεκαετιών υπήρχαν προσπάθειες από επενδυτές για την ανάπτυξη κάποιων τουριστικών δραστηριοτήτων, αλλά η δυσκολία στην χωροθέτηση τέτοιων λειτουργιών και το ασαφές νομοθετικό πλαίσιο, αποτέλεσαν ανασταλτικό παράγοντα για τις συγκεκριμένες προσπάθειες.

Στην ευρύτερη περιοχή του Δ. Δ. Χόνδρου, παρατηρείται σημειικά έντονη οικοδομική δραστηριότητα από ξένους επενδυτές, κυρίως Γερμανικής καταγωγής, καθώς θεωρούν την περιοχή «παρθένα» με σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης. Ανασταλτικό παράγοντα σε οποιαδήποτε μορφής οικοδομική δραστηριότητα σε υπόλοιπα τμήματα του Δήμου, διαδραματίζει το έντονο ανάγλυφο της περιοχής με όλες τις πιθανές προεκτάσεις του (ανεπαρκής οδικό δίκτυο, χαμηλό επίπεδο προσβασιμότητας, εκτεταμένες καλλιέργειες κ.α.).

Με βάσει την αναμενόμενη μελλοντική ανάπτυξη του Δήμου θα υπάρξουν πιέσεις για οικιστική δραστηριότητα και ιδιαίτερα στις περιοχές που χωροθετούνται στη θαλάσσια ζώνη του Δήμου. Αν και μέχρι σήμερα η εκτός σχεδίου δόμηση δεν αναπτύχθηκε, όπως σε άλλες περιοχές της Κρήτης, στο μέλλον μπορεί να αποτελέσει κυρίαρχο ρόλο στην ανάπτυξη οικοδομικής δραστηριότητας.

Πληθυσμός Εξυπηρέτησης – Δημογραφικά Στοιχεία

Η πληθυσμιακή ανάλυση που ακολουθεί γίνεται με βάση τον πραγματικό πληθυσμό (δηλαδή τον αριθμό των ατόμων που βρέθηκαν παρόντες κατά την ημέρα της απογραφής) και όχι τον μόνιμο πληθυσμό (δηλαδή τον αριθμό των ατόμων που έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην προ εξέταση περιοχή) για λόγους σύγκρισης με προηγούμενες δεκαετίες.



Σύμφωνα με την απογραφή του 2001, ο πραγματικός πληθυσμός του Δήμου Βιάννου ανέρχεται σε 6.463 κατοίκους, ενώ ο μόνιμος πληθυσμός είναι μικρότερος και ανέρχεται σε 5.983 κατοίκους. Τα αντίστοιχα πληθυσμιακά δεδομένα για την Περιφέρεια Κρήτης είναι 601.131 κάτοικοι πραγματικός πληθυσμός και 578.251 κάτοικοι μόνιμος, ενώ για το Νομό Ηρακλείου ο πραγματικός πληθυσμός ανέρχεται σε 292.489 κατοίκους και ο μόνιμος πληθυσμός σε 291.225 κατοίκους.

Ο πληθυσμός του Δήμου Βιάννου σύμφωνα με την απογραφή του 2011 ανέρχεται σε 5.563, εκ των οποίων οι 984 (17,68%) είναι κάτοικοι της Τοπικής Κοινότητας Άνω Βιάννου και 818 (14,7%) είναι κάτοικοι της Τοπικής Κοινότητας Αμυρά. Κατά μέγεθος πληθυσμού ακολουθούν οι τοπικές κοινότητες Χόνδρου, Συκολόγου, Καλαμίου Εμπάρου και Αγ. Βασιλείου.

ΔΗΜΟΣ ΒΙΑΝΝΟΥ (Έδρα: Άνω Βιάννος,η)	Πληθυσμός	%
Τοπική Κοινότητα Άνω Βιάννου	984	17,69%
Αγία Μονή,η	10	0,18%
Άγιος Νικόλαος,ο	0	0,00%
Άνω Βιάννος,η	774	13,91%
Καψάλη,η	27	0,49%
Κερατόκαμπος,ο	81	1,46%
Λουτράκιον,το (Τ.Κ.Άνω Βιάννου)	65	1,17%
Μονομπούκα,η	27	0,49%
Τοπική Κοινότητα Αμυρά	818	14,70%
Αμυράς,ο	327	5,88%
Άρβη,η	362	6,51%
Κολύμπτοι,οι	88	1,58%
Πατέλες,οι	41	0,74%
Τοπική Κοινότητα Αγίου Βασιλείου	440	7,91%
Άγιος Βασίλειος,ο	180	3,24%
Λατόμια,τα (Τ.Κ.Αγίου Βασιλείου)	6	0,11%
Νέα Άρβη,η	239	4,30%
Ξερόκαμπος,ο	15	0,27%
Τοπική Κοινότητα Χόνδρου	547	9,83%
Άγιος Ιωάννης,ο	33	0,59%
Δέρματος,η	19	0,34%
Καστρί,το	234	4,21%
Περβόλα,η	110	1,98%
Φασκομηλιά,η	13	0,23%
Χόνδρος,ο	138	2,48%
Τοπική Κοινότητα Καλαμίου	433	7,78%
Αγία Παρασκευή,η	32	0,58%
Καλάμιον,το	8	0,14%
Κάτω Βίγλες,οι	0	0,00%
Σκαφίδια,τα	1	0,02%
Σταυριά,η	0	0,00%
Συνδονία,η	292	5,25%
Φαφλάγκος,ο	0	0,00%



Ψαρή Φοράδα,η	100	1,80%
Τοπική Κοινότητα Συκολόγου	396	7,12%
Άνω Βίγλα,η	3	0,05%
Συκολόγος,ο	314	5,64%
Τέρτσα,τα	79	1,42%
Τοπική Κοινότητα Πεύκου	340	6,11%
Άγιος Δημήτριος,ο	4	0,07%
Άνω Κόρνιας,ο	3	0,05%
Κοκκαλαρά,η	0	0,00%
Λατόμια,τα (Τ.Κ.Πεύκου)	17	0,31%
Πεύκος,ο	316	5,68%
Τοπική Κοινότητα Εμπάρου	323	5,81%
Έμπαρος,η	247	4,44%
Θωμαδιανόν,το	76	1,37%
Τοπική Κοινότητα Ξενιάκου	235	4,22%
Κατωφύγιον,το	118	2,12%
Ξενιάκος,ο	117	2,10%
Τοπική Κοινότητα Μιλλιαράδων	201	3,61%
Μιλλιαράδες,οι	201	3,61%
Τοπική Κοινότητα Μάρθας	178	3,20%
Μάρθα,η	178	3,20%
Τοπική Κοινότητα Κεφαλοβρυσίου	151	2,71%
Κεφαλοβρύσιον,το	128	2,30%
Κρεββατάς,ο	23	0,41%
Τοπική Κοινότητα Κάτω Σύμης	138	2,48%
Κάτω Σύμη,η	107	1,92%
Λουτράκιον,το (Τ.Κ.Κάτω Σύμης)	31	0,56%
Τοπική Κοινότητα Αφρατίου	151	2,71%
Αφράτιον,το	151	2,71%
Τοπική Κοινότητα Βαχού	113	2,03%
Βαχός,ο	63	1,13%
Βαχουδιανός Ξερόκαμπος,ο	50	0,90%
Τοπική Κοινότητα Κάτω Βιάννου	115	2,07%
Κάτω Βιάννος,η	108	1,94%
Μέση,η	7	0,13%

Πίνακας 1 Απογραφή μόνιμου πληθυσμού 2011 (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.)

Ο Δήμος Βιάννου αποτελείται από 16 Δημοτικά Διαμερίσματα (Δ.Δ.) και 47 συνολικά οικισμούς, όλους αγροτικούς, σύμφωνα με την κατάταξη της ΕΣΥΕ (δηλαδή μικρότεροι των 2.000 κατοίκων) και δύο ακατοίκητους. Ο μεγαλύτερος οικισμός του Δήμου Βιάννου είναι η Άνω Βιάννος, που αποτελεί και την έδρα του Δήμου. Σε σχέση με τους υπόλοιπους οικισμούς του Νομού Ηρακλείου, αποτελεί έναν μεσαίο οικισμό, με πραγματικό πληθυσμό 878 κατοίκους, ενώ ο μόνιμος πληθυσμός ανέρχεται για το έτος 2001 στους 870 κατοίκους. Ο μικρότερος οικισμός του Δήμου Βιάννου πληθυσμιακά, εκτός από αυτούς που ο πληθυσμός τους ανέρχεται σε 0 κατοίκους, σύμφωνα με την Ε.Σ.Υ.Ε. για την απογραφή του 2001, είναι ο οικισμός Κάτω Βίγλες (μόνιμος πληθυσμός 2 κατοίκους). Το Δ. Δ. της Άνω Βιάννου είναι το μεγαλύτερο πληθυσμιακά, με τον πραγματικό πληθυσμό του να ανέρχεται σε 1.181 κατοίκους, ενώ ο μόνιμος πληθυσμός, σύμφωνα με την απογραφή της ΕΣΥΕ για το 2001, είναι 1.109 κάτοικοι. Στους πίνακες που παρατίθενται στη συνέχεια (πίνακας 3.1.1.1 και 3.1.1.2)



παρουσιάζεται ο πληθυσμός σύμφωνα με τις απογραφές του 2001 και του 2011 της ΕΣΥΕ ανά Δ.Δ. και ανά οικισμό για το Δήμο Βιάννου, και τα αντίστοιχα μεγέθη για τον Δήμο σε επίπεδο χώρας, Περιφέρειας και Νομού.

Γεωγραφική	Πληθυσμός 2001	Πληθυσμός 2011
Δήμος Βιάννου	5.983	5.563

Πίνακας 2 Πληθυσμός του Δήμου Βιάννου για το έτος 2001 & 2011 σύμφωνα με τις αντίστοιχες απογραφές

Γεωγραφική Ενότητα	Μόνιμος Πληθυσμός 2001	Πραγματικός Πληθυσμός 2001
Δήμος Βιάννου	5.983	6.463
Δ. Δ. Άνω Βιάννου	1.109	1.181
Άνω Βιάννος	870	878
Αγία Μονή	10	14
Άγιος Νικόλαος	5	14
Καψάλη	13	27
Κερατόκαμπος	120	156
Λουτράκι	91	92
Δ. Δ. Αγίου Βασιλείου	398	414
Άγιος Βασίλειος	235	240
Λατόμια	4	4
Νέα Άρβη	158	164
Ξερόκαμπος	1	6
Δ. Δ. Αμιρά	824	850
Αμιράς	331	353
Άρβη	493	497
Δ. Δ. Αφρατίου	165	174
Αφράτιο	165	174
Δ. Δ. Βαχού	145	143
Βαχός	145	143
Δ. Δ. Εμπάρου	361	434
Εμπαρος	269	323
Θωμαδιανό	92	111
Δ. Δ. Καλαμίου	469	516
Καλάμιο	39	44
Αγία Παρασκευή	38	40
Κάτω Βίγλες	2	2
Σκαφίδια	5	11
Σταυριά	0	0
Συνδονία	299	321
Φαφλάνκος	0	0
Ψαρή Φοράδα	86	98
Δ. Δ. Κάτω Βιάννου	149	176
Κάτω Βιάννος	146	150
Μέση	3	26
Δ. Δ. Κάτω Σύμης	276	305
Κάτω Σύμη	215	239
Λουτράκι	61	66
Δ. Δ. Κεφαλοβρυσίου	185	199
Κεφαλοβρύσιο	150	162
Κρεββατάς	35	37
Δ. Δ. Μάρθας	230	293
Μάρθα	230	293
Δ. Δ. Μιλλιαράδων	212	226
Μιλλιαράδες	212	226
Δ. Δ. Ξενιάκου	285	321



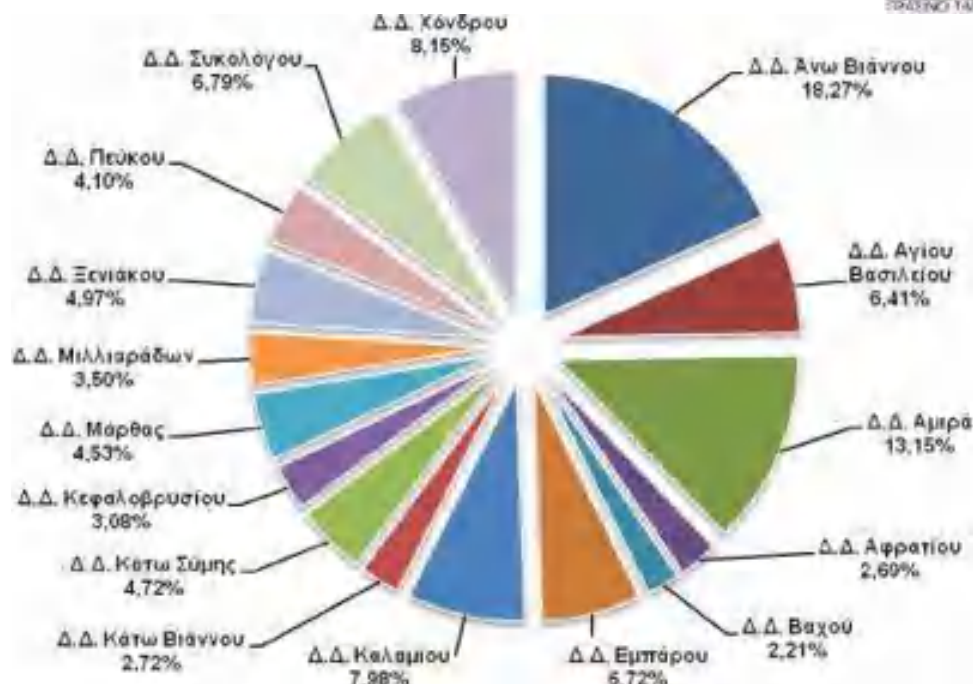
Ξενιάκος	131	158
Κατωφύγιο	154	163
Δ. Δ. Πεύκου	262	265
Πεύκος	211	212
Άγιος Δημήτριος	8	8

Πίνακας 3: Μόνιμος και Πραγματικός Πληθυσμός του Δήμου Βιάννου για το έτος 2001, Ε.Σ.Υ.Ε.

Στον Πίνακα 5 και στο Διάγραμμα 3 παρουσιάζεται η κατανομή του πραγματικού πληθυσμού του Δήμου Βιάννου στα Δ.Δ.

Δήμος και Δημοτικά Διαμερίσματα	Πραγματικός Πληθυσμός	Ποσοστιαία Κατανομή
Δήμος Βιάννου	6.463	100%
Δ.Δ. Άνω Βιάννου	1.181	18,27%
Δ.Δ. Αμιρά	850	13,15%
Δ.Δ. Χόνδρου	527	8,15%
Δ.Δ. Καλαμίου	516	7,98%
Δ.Δ. Συκολόγου	439	6,79%
Δ.Δ. Εμπάρου	434	6,72%
Δ.Δ. Αγίου Βασιλείου	414	6,41%
Δ.Δ. Ξενιάκου	321	4,97%
Δ.Δ. Κάτω Σύμης	305	4,72%
Δ.Δ. Μάρθας	293	4,53%
Δ.Δ. Πεύκου	265	4,10%
Δ.Δ. Μιλλιαράδων	226	3,50%
Δ.Δ. Κεφαλοβρυσίου	199	3,08%
Δ.Δ. Κάτω Βιάννου	176	2,72%
Δ.Δ. Αφρατίου	174	2,69%
Δ.Δ. Βαχού	143	2,21%

Πίνακας 4: Κατανομή Πραγματικού Πληθυσμού του Δήμου Βιάννου ανά Δ.Δ., Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.



Διάγραμμα 3: Κατανομή πραγματικού πληθυσμού ανά Δ.Δ. Δήμου Βιάννου, Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.

Όπως προκύπτει από το παραπάνω διάγραμμα, το Δ. Δ. Άνω Βιάννου, στο οποίο ανήκει ο οικισμός της Άνω Βιάννου, η έδρα του Δήμου, κατέχει το 18,27% του πραγματικού πληθυσμού του Δήμου, ποσοστό συγκριτικά πολύ μεγαλύτερο από τον πληθυσμό των υπολοίπων Δ.Δ.

Από τα υπόλοιπα Δ.Δ. ξεχωρίζει, με βάσει τα πληθυσμιακά δεδομένα, το Δ.Δ. Αμυρά, που αντιστοιχεί στο 13,15% του πληθυσμού του Δήμου, ενώ ακολουθούν το Δ.Δ. Χόνδρου με 8,15%, το Δ.Δ. Καλαμίου με 7,98%, το Δ.Δ. Συκολόγου με 6,79%, το Δ.Δ. Εμπάρου με 6,72% και το Δ.Δ. Αγίου Βασιλείου με ποσοστό 6,42%. Τα υπόλοιπα Δ.Δ. κατέχουν μικρά ποσοστά, λόγω του ότι αποτελούνται από οικισμούς που παρουσιάζουν συνεχιζόμενη πτωτική τάση σε σχέση με το πληθυσμό τους. Παράλληλα υπάρχουν και οικισμοί, που ο πληθυσμός τους δεν ξεπερνά τους 5 κατοίκους (Λατόμια (Δ.Δ. Άνω Βιάννου), Κάτω Βίγλες, Σταυριά, Φαφλάγκος, Κοκκαλαρά). Τα πληθυσμιακά δεδομένα του Δήμου Βιάννου και η πληθυσμιακή εξέλιξη την τελευταία 30ετία, παρουσιάζονται αναλυτικά ανά Δ.Δ. και οικισμό στο Πίνακα 3.1.1.2. Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, ο πραγματικός πληθυσμός του Δήμου Βιάννου παρουσιάζει φθίνουσα πορεία για όλα τα Δ.Δ. την τελευταία 30ετία, με την μεγαλύτερη ποσοστιαία πτωτική πορεία να εμφανίζεται στο Δ.Δ. Αφρατίου και σε απόλυτες τιμές στο Δ.Δ. Άνω Βιάννου.

Δ. Δ. και Οικισμοί	Πραγματικός Πληθυσμός				Μεταβολή '71 - '81 (%)	Μεταβολή '81 - '91 (%)	Μεταβολή '91 - '01(%)
Δήμος Βιάννου	8.447	7.416	7.129	6.463	11,00	-3,87	-9,34
Δ. Δ. Άνω Βιάννου	1.679	1.365	1.218	1.181	-18,70	-10,77	-3,04
Άνω Βιάννος	1431	1101	941	878	-23,06	-14,53	-6,70
Αγία Μονή	22	3	15	14	-86,36	400,00	-6,67
Άγιος Νικόλαος	0	0	18	14	-	180,00	-22,22
Καψάλη	0	47	35	27	470,00	-25,53	-22,86
Κερατόκαμπο	60	80	93	156	33,33	16,25	67,74
Λουτράκιον	166	134	116	92	-19,28	-13,43	-20,69



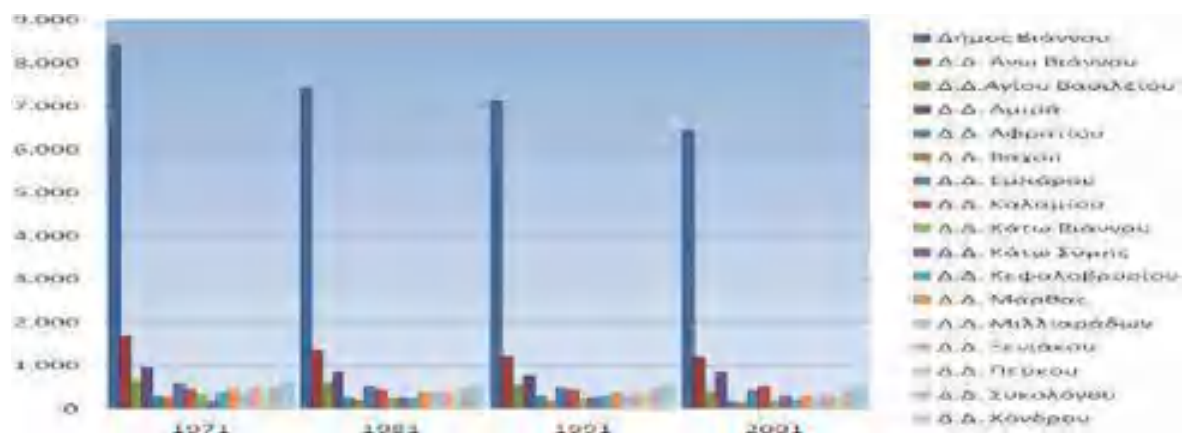
Δ. Δ. Αγίου Βασιλείου	647	585	559	414	-9,58	-4,44	-25,94
Άγιος Βασίλειος	550	423	357	240	-23,09	-15,60	-32,77
Λατόμια	0	22	17	4	2200,00	-22,73	-76,47
Νέα Άρβη	97	134	147	164	38,14	9,70	11,56
Ξερόκαμπος	0	6	38	6	600,00	533,33	-84,21
Δ. Δ. Αμιρά	950	862	766	850	-9,26	-11,14	10,97
Αμιράς	693	499	468	353	-27,99	-6,21	-24,57
Άρβη	257	363	298	497	41,25	-17,91	66,78
Δ. Δ. Αφρατίου	298	250	310	174	-16,11	24,00	-43,87
Αφράτιον	298	250	310	174	-16,11	24,00	-43,87
Δ. Δ. Βαχού	257	211	190	143	-17,90	-9,95	-24,74
Βαχός	257	211	190	143	-17,90	-9,95	-24,74
Δ. Δ. Εμπάρου	579	529	487	434	-8,64	-7,94	-10,88
Έμπαρος	436	394	365	323	-9,63	-7,36	-11,51
Θωμαδιανόν	143	135	122	111	-5,59	-9,63	-9,02
Δ. Δ. Καλαμίου	447	432	439	516	-3,36	1,62	17,54
Καλάμιον	447	179	93	44	-59,96	-48,04	-52,69
Αγιά Παρασκευή	0	31	54	40	3100,00	74,19	-25,93
Κάτω Βίγλες	0	3	0	2	300,00	-100,00	200,00
Σκαφίδια	0	2	4	11	200,00	100,00	175,00
Σταυριά	0	0	0	0	-	-	-
Συνδονία	0	168	209	321	16800,00	24,40	53,59
Φαφλάγκος	0	0	0	0	-	-	-
Ψαρή Φοράδα	0	49	79	98	4900,00	61,22	24,05
Δ. Δ. Κάτω Βιάννου	331	229	226	176	-30,82	-1,31	-22,12
Κάτω Βιάννος	258	208	180	150	-19,38	-13,46	-16,67
Μέση	73	21	46	26	-71,23	119,05	-43,48
Δ. Δ. Κάτω Σύμης	192	248	261	305	29,17	5,24	16,86
Κάτω Σύμη	147	223	221	239	51,70	-0,90	8,14
Λουτράκιον	45	25	40	66	-44,44	60,00	65,00
Δ. Δ. Κεφαλοβρυσίου	366	234	292	199	-36,07	24,79	-31,85
Κεφαλοβρύσιον	262	168	213	162	-35,88	26,79	-23,94
Κρεββατάς	104	66	79	37	-36,54	19,70	-53,16
Δ. Δ. Μάρθας	426	374	347	293	-12,21	-7,22	-15,56
Μάρθα	426	374	347	293	-12,21	-7,22	-15,56
Δ. Δ. Μιλλιαράδων	325	348	302	226	7,08	-13,22	-25,17
Μιλλιαράδες	325	348	302	226	7,08	-13,22	-25,17
Δ. Δ. Ξενιάκου	484	389	333	321	-19,63	-14,40	-3,60
Ξενιάκος	237	193	166	158	-18,57	-13,99	-4,82
Κατωφύγιον	247	196	167	163	-20,65	-14,80	-2,40
Δ. Δ. Πεύκου	368	330	317	265	-10,33	-3,94	-16,40
Πεύκος	341	241	250	212	-29,33	3,73	-15,20
Άγιος Δημήτριος	20	9	14	8	-55,00	55,56	-42,86



Άνω Κόρνιας	7	3	2	8	-57,14	-33,33	300,00
Κοκκαλαρά	0	6	6	4	600,00	0,00	-33,33
Λατόμια	0	71	45	33	7100,00	-36,62	-26,67
Δ. Δ. Συκολόγου	487	474	500	439	-2,67	5,49	-12,20
Συκολόγος	477	368	371	359	-22,85	0,82	-3,23
Άνω Βίγλα	0	1	7	7	100,00	600,00	0,00
Τέρτσα	10	105	122	73	950,00	16,19	-40,16
Δ. Δ. Χόνδρου	611	556	582	527	-9,00	4,68	-9,45
Χόνδρος	444	222	202	163	-50,00	-9,01	-19,31
Άγιος Ιωάννης	0	0	69	38	-	6900,00	-44,93
Δέρματος	0	0	15	18	-	1500,00	20,00
Καστρί	0	207	139	197	20700,00	-32,85	41,73
Περβόλα	167	127	157	111	-23,95	23,62	-29,30

Πίνακας 5: Πραγματικός Πληθυσμός και πληθυσμιακή μεταβολή των Δ.Δ. και των Οικισμών του Δήμου Βιάννου, Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.

Η πληθυσμιακή εξέλιξη παρουσιάζεται σχηματικά στο διάγραμμα που ακολουθεί:



Διάγραμμα 4: Απόλυτη Πληθυσμιακή εξέλιξη του Δ. Βιάννου και των Δ.Δ. του (ΕΣΥΕ 1971-2001)

Τα μεγάλα ποσοστά μεταβολών, που παρατηρούνται σε ορισμένους οικισμούς του Δήμου οφείλονται στην ύπαρξη μηδενικού πληθυσμού σε ορισμένες απογραφές. Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα τα Δ. Δ. που παρουσιάζουν πληθυσμιακή αύξηση είναι τα Δ.Δ. Αμυρά, Καλαμίου και Κάτω Σύμης.

Στη συνέχεια ακολουθεί η κατηγοριοποίηση των οικισμών με βάση τη δυναμικότητα τους την τελευταία 30ετία, η οποία και ερμηνεύει ως ένα βαθμό την πληθυσμιακή ανάπτυξη.

Οικισμοί	Μεταβολή '71 - '81 (%)	Μεταβολή '81- '91 (%)	Μεταβολή '91 - '01 (%)
Δ.Δ. Άνω Βιάννου			
Άνω Βιάννος	ΠΦ	Φ	Σ
Αγία Μονή	ΠΦ	ΔΥ	Φ
Άγιος Νικόλαος	-	ΔΥ	ΠΦ
Καψάλη	ΔΥ	ΠΦ	ΠΦ
Κερατόκαμπος	ΔΥ	ΔΥ	ΔΥ
Λουτράκιον	ΠΦ	Φ	ΠΦ



Δ.Δ. Αγίου Βασιλείου			
Άγιος Βασίλειος	ΠΦ	ΠΦ	ΠΦ
Λατόμια	ΔΥ	ΠΦ	ΠΦ
Νέα Άρβη	ΔΥ	ΑΝ	ΑΝ
Ξερόκαμπος	ΔΥ	ΔΥ	ΠΦ
Δ.Δ. Αμιρά			
Αμιράς	ΠΦ	Φ	ΠΦ
Άρβη	ΔΥ	ΠΦ	ΔΥ
Δ.Δ. Αφρατίου			
Αφράτιον	ΠΦ	ΔΥ	ΠΦ
Δ.Δ. Βαχού			
Βαχός	ΠΦ	Φ	ΠΦ
Δ.Δ. Εμπάρου			
Έμπαρος	Φ	Φ	Φ
Θωμαδιανόν	Φ	Φ	Φ
Δ.Δ. Καλαμίου			
Καλάμιον	ΠΦ	ΠΦ	ΠΦ
Αγιά Παρασκευή	ΔΥ	ΔΥ	ΠΦ
Κάτω Βίγλες	ΠΦ	ΠΦ	ΔΥ
Σκαφίδια	ΔΥ	ΔΥ	ΔΥ
Σταυριά	-	-	-
Συνδονία	ΔΥ	ΔΥ	ΔΥ
Φαφλάγκος	-	-	-
Ψαρή Φοράδα	ΔΥ	ΔΥ	ΔΥ
Δ.Δ. Κάτω Βιάννου			
Κάτω Βιάννος	ΠΦ	Φ	ΠΦ
Μέση	ΠΦ	ΔΥ	ΠΦ
Δ.Δ. Κάτω Σύμης			
Κάτω Σύμη	ΔΥ	Σ	ΑΝ
Λουτράκιον	ΠΦ	ΔΥ	ΔΥ
Δ.Δ. Κεφαλοβρυσίου			
Κεφαλοβρύσιον	ΠΦ	ΔΥ	ΠΦ
Κρεββατάς	ΠΦ	ΔΥ	ΠΦ
Δ.Δ. Μάρθας			
Μάρθα	Φ	Φ	ΠΦ
Δ.Δ. Μιλλιαράδων			
Μιλλιαράδες	ΑΝ	Φ	ΠΦ
Δ.Δ. Ξενιάκου			
Ξενιάκος	ΠΦ	Φ	Σ
Κατωφύγιον	ΠΦ	Φ	Σ
Δ.Δ. Πεύκου			
Πεύκος	ΠΦ	Σ	ΠΦ
Άγιος Δημήτριος	ΠΦ	ΔΥ	ΠΦ
Άνω Κόρνιας	ΠΦ	ΠΦ	ΔΥ
Κοκκαλαρά	ΔΥ	Σ	ΠΦ
Λατόμια	ΔΥ	ΠΦ	ΠΦ
Δ.Δ. Συκολόγου			
Συκολόγος	ΠΦ	Σ	Σ



Άνω Βίγλα	ΔΥ	ΔΥ	Σ
Τέρτσα	ΔΥ	ΔΥ	ΠΦ
Δ.Δ. Χόνδρου			
Χόνδρος	ΠΦ	Φ	ΠΦ
Άγιος Ιωάννης	-	ΔΥ	ΠΦ
Δέρματος	-	ΔΥ	ΔΥ
Καστρί	ΔΥ	ΠΦ	ΔΥ
Περβόλα	ΠΦ	ΔΥ	ΠΦ

Πίνακας 6: Κατηγοριοποίηση των οικισμών του Δήμου Βιάννου με βάση τη δυναμικότητά τους, (ΕΣΥΕ), ΠΦ: Πολύ Φθίνων (μεταβολή < -15%), Φ: Φθίνων (-15 < μεταβολή < -5%), Σ: Στασιμότητα (-5% < μεταβολή < 5%), Α: Αναπτυσσόμενος (5% < μεταβολή < 15%), Δ: Δυναμικός (15% < μεταβολή)

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρείται ότι οι χαρακτηριζόμενοι ως Δυναμικοί οικισμοί του Δήμου Βιάννου κατά την 10ετία είναι οι οικισμοί: Κερατόκαμπος, Άρβη, Κάτω Βίγλες, Σκαφίδια, Συνδονία, Ψαρή Φοράδα, Λουτράκι (Κάτω Σύμης), Άνω Κόρνιας, Καστρί, Δέρματος, ενώ οι χαρακτηριζόμενοι ως Αναπτυσσόμενοι οικισμοί είναι οι: Νέα Άρβη, Κάτω Σύμη.

Παρατηρείται ότι όλοι οι παραλιακοί οικισμοί του Δήμου είναι είτε δυναμικοί, είτε αναπτυσσόμενοι, εκτός από τον οικισμό της Τέρτσας. Για τους οικισμούς Κάτω Βίγλες, Σκαφίδια, Άνω Κόρνιας, Δέρματος είναι μεν Δυναμικοί σύμφωνα με την ποσοστιαία πληθυσμιακή μεταβολή, αλλά το συγκεκριμένο συμπέρασμα είναι πλασματικό, εφόσον οι συγκεκριμένοι πληθυσμοί έχουν πολύ μικρό πληθυσμό (κάτω από 10 κατοίκους) τις τελευταίες δεκαετίες. Η αυξητική ποσοστιαία πληθυσμιακή μεταβολή, που παρατηρείται στους παραλιακούς οικισμούς κατά την δεκαετία (1991-2001), παρατηρείται και κατά τις δυο προηγούμενες δεκαετίες (1971-1981 και 1981-1991), γεγονός που οφείλεται σε συγκεκριμένους λόγους:

- Η γενικότερη μετατόπιση πληθυσμού σε όλη την Ελλάδα προς τα παράλια και σε οικισμούς κοντά στη θάλασσα, εφόσον η θάλασσα αποτελεί πηγή εισοδήματος (αλιεία, τουρισμός).
- Η παραγωγή πρώτων κηπευτικών, που αναπτύσσονται σε θερμοκήπια που δημιουργήθηκαν σε περιοχές κοντά στη θάλασσα, διότι αυτές οι περιοχές θεωρούνται κατάλληλες από πλευράς κλίματος για την ανάπτυξη τέτοιας μορφής δραστηριοτήτων.
- Η ανάπτυξη υποδομών του Δήμου Βιάννου (συγκοινωνίες, δίκτυα ύδρευσης, οδικό δίκτυο) στους παραλιακούς οικισμούς, που τους καθιστά περισσότερο προσβάσιμους και άρα ελκυστικούς για τους κατοίκους του Δήμου.

Τα κυριότερα συμπεράσματα σε σχέση με τις τάσεις που παρουσιάζονται στο πληθυσμό των οικισμών του Δήμου ανά Δ.Δ. είναι:

Στο Δ.Δ. της Άνω Βιάννου, ο ομώνυμος οικισμός, που αποτελεί και την έδρα του Δήμου, παρουσιάζει πτωτικές τάσεις την τελευταία 30ετία. Τις δυο τελευταίες δεκαετίες (1981-2001) η πτωτική τάση παρουσιάζει σταθεροποίηση (περίπου στο 3%). Στο συγκεκριμένο γεγονός συνετέλεσε και το σχέδιο «Καποδίστριας» που διεύρυνε το Δήμο Βιάννου και θεσμοθέτησε την Άνω Βιάννο ως έδρα του Δήμου, συγκεντρώνοντας κάποιες επιπλέον υπηρεσίες. Οι υπόλοιποι οικισμοί, εκτός από τον οικισμό Κερατόκαμπου (ο οποίος κατά τη δεκαετία '91-'01 παρουσίασε αύξηση 67,74%), την τελευταία 30ετία συρρικνώνονται πληθυσμιακά, με το πληθυσμό τους να μετακινείται είτε στην Άνω Βιάννο είτε σε άλλους οικισμούς, κυρίως εκτός του Δήμου.

Στο Δ. Δ. Αγίου Βασιλείου, ο οικισμός του Αγίου Βασιλείου είναι ορεινός οικισμός και ακολουθεί τις γενικότερες τάσεις που προαναφέρθηκαν για όλους τους ορεινούς οικισμούς, δηλαδή παρουσιάζει φθίνουσα πληθυσμιακή πορεία. Οι υπόλοιποι οικισμοί (Λατόμια και Ξερόκαμπος) έχουν πολύ



λίγους κατοίκους, ενώ δεν έχουν οριοθετηθεί με απόφαση Νομάρχη Ηρακλείου. Ο οικισμός της Νέας Άρβης ως παραλιακός οικισμός είναι αναπτυσσόμενος οικισμός και παρουσιάζει αυξητικές τάσεις, σε συνάρτηση με το γενικότερο φαινόμενο ανάπτυξης των παραλιακών οικισμών.

Το Δ.Δ. Αμιρά αποτελείται από δυο οικισμούς, τον Αμιρά και την Άρβη. Ο Αμιράς είναι ορεινός οικισμός και παρουσιάζει φθίνουσα πορεία, ενώ ο παραλιακός οικισμός της Άρβης παρουσιάζει συνεχή αύξηση πληθυσμού.

Το Δ.Δ. Αφρατίου αποτελείται μόνο από τον οικισμό Αφράτιο, ο οποίος παρουσιάζει φθίνουσα πορεία. Αξιοσημείωτο γεγονός αποτελεί η δυναμική που απόκτησε ο οικισμός την δεκαετία του 1981-1991, οπότε μετά την φθίνουσα πορεία της προηγούμενης δεκαετίας (1971-1981), ανέκτησε με την απογραφή του 1991 το πληθυσμό που είχε το 1971, αλλά στη συνέχεια η συρρίκνωση για λόγους κυρίως γήρανσης του πληθυσμού και μετεγκατάστασης προκειμένου να αυξήσουν το εισόδημά τους, οδήγησε σε μείωση του πληθυσμού το 2001, σε επίπεδα χαμηλότερα και από το 1981.

Το Δ.Δ. Βαχού αποτελείται μόνο από τον οικισμό Βαχό ο οποίος είναι ορεινός. Ο συγκεκριμένος οικισμός ακολουθεί φθίνουσα πορεία σε ολόκληρη την 30ετία χωρίς να υπάρχουν σημάδια πληθυσμιακής ανάκαμψης σε καμία χρονική περίοδο.

Το Δ.Δ. Εμπάρου αποτελείται από τους οικισμούς Έμπαρος και Θωμαδιανό. Οι δυο οικισμοί έχουν πτωτικές πληθυσμιακές τάσεις (είναι ορεινοί οικισμοί), αλλά η ποσοστιαία πληθυσμιακή μεταβολή τους δεν είναι ανάλογου μεγέθους με αυτή άλλων ορεινών οικισμών του Δήμου (γύρω στο 8%).

Το Δ.Δ. Καλαμίου αποτελείται από τους οικισμούς Καλάμιον, Αγία Παρασκευή, Κάτω Βίγλες, Σκαφίδια, Σταυριά, Συνδονία, Φαφλάγκος, Ψαρή Φοράδα. Οι κύριοι οικισμοί του Δ.Δ. είναι το Καλάμιον, η Συνδονία και η Ψαρή Φοράδα, ενώ οι υπόλοιποι οικισμοί είναι πολύ μικρού πληθυσμιακού μεγέθους (κοντά στους 10 κατοίκους), χωρίς να διαδραματίζουν ρόλο στις διαμορφωμένες πληθυσμιακές τάσεις. Το Καλάμιον, ορεινός οικισμός του Δ. Δ. παρουσιάζει πολύ φθίνουσα πληθυσμιακή τάση, σε αντίθεση με τους οικισμούς Συνδονία και Ψαρή Φοράδα (παραλιακοί οικισμοί), που έχουν συνεχιζόμενες δυναμικές τάσεις. Οι αυξητικές τάσεις οφείλονται στη μετεγκατάσταση του πληθυσμού από τον ορεινό οικισμό (Καλάμιον) στους παραλιακούς οικισμούς. Εξάλλου η 'δομή' όλων των Δ. Δ. του Δήμου Βιάννου, που έχουν ως Νότιο όριο το θαλάσσιο μέτωπο, ακολουθεί την αντιστοιχία για κάθε ορεινό οικισμό να υπάρχει και ο αντίστοιχος παραθαλάσσιος.

Το Δ.Δ. Κάτω Βιάννου αποτελείται από τους οικισμούς Κάτω Βιάννος και Μέση, οι οποίοι παρουσιάζουν πτωτικές πληθυσμιακές τάσεις. Ο κυριότερος λόγος αυτής της πτωτικής τάσης είναι η χωρική γειτνίαση με την έδρα του Δήμου (Άνω Βιάννος), που έχει ως αποτέλεσμα την μετεγκατάσταση του πληθυσμού από το Δ. Δ. Κάτω Βιάννου στον οικισμό της Άνω Βιάννου.

Το Δ.Δ. Κάτω Σύμης παρουσιάζονται την τελευταία 30ετία αυξητικές πληθυσμιακές τάσεις.

Στους οικισμούς της Κάτω Σύμης και του Λουτρακίου παρουσιάζεται συνεχιζόμενη αύξηση του πληθυσμού ίση με 8,14% και 65%, αντίστοιχα, κατά τη δεκαετία 1991-2001. Οι ως άνω οικισμοί, αν και ορεινοί, αυξάνονται πληθυσμιακά, λόγω κυρίως της σχετικής χωρικής γειτνίασης με το Δήμο Ιεράπετρας Ν. Λασιθίου, που αποτελεί σημαντικό κέντρο ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής (Νοτιο-Ανατολική Κρήτη), αλλά και του ενδιαφέροντος φυσικού (οροπέδιο Ομαλού) και ανθρωπογενούς



(Ιερό Αφροδίτης) πλούτου που παρουσιάζουν. Θετικός παράγοντας στην ανάπτυξη αυτή ήταν και η βελτίωση των οδικών υποδομών (σύνδεση Δήμου Βιάννου με την πόλη της Ιεράπετρας), δημιουργώντας τις κατάλληλες συνθήκες για τη συγκράτηση του πληθυσμού.

Το Δ.Δ. Κεφαλοβρυσίου παρουσιάζει φθίνουσα πορεία σε ότι αφορά στον πληθυσμό του την τελευταία 30ετία. Οι οικισμοί Κεφαλοβρύσιον και Κρεββατάς, είναι ορεινοί και ακολουθούν την γενικότερη φθίνουσα τάση, που παρουσιάζουν όλοι οι ορεινοί οικισμοί του Δήμου.

Ειδικότερα ο οικισμός του Κεφαλοβρυσίου, παρόλο που την δεκαετία 1981-1991 παρουσίασε δυναμική αυξητική τάση πληθυσμού που κυμαινόταν γύρω στο 26%, με αποτέλεσμα να ανακτήσει το πληθυσμό που είχε χάσει την προηγούμενη δεκαετία (1971-1981), εντούτοις κατά

την δεκαετία 1991-2001, παρουσίασε ραγδαία μείωση που κυμάνθηκε περίπου στο -24%, με αποτέλεσμα ο σημερινός πληθυσμός να ανέρχεται, σύμφωνα με την απογραφή του 2001, στους 162 κατοίκους.

Το Δ.Δ. Μάρθας αποτελείται μόνο από τον οικισμό Μάρθα. Η πληθυσμιακή τάση του συγκεκριμένου οικισμού είναι πτωτική, σε επίπεδα γύρω στο -15%. Ο οικισμός της Μάρθας είναι ορεινός οικισμός, στα δυτικά όρια του Δήμου Βιάννου με το Δήμο Αρκαλοχωρίου. Κατά τις προηγούμενες δεκαετίες, παρουσιάστηκαν τάσεις εγκατάλειψης του οικισμού και μετεγκατάστασης στο Αρκαλοχώρι, όπου υπήρχαν περισσότερες δυνατότητας εύρεσης εργασίας, αλλά και καλύτερη ποιότητα ζωής.

Το Δ.Δ. Μιλλιαράδων, όπως και το Δ. Δ. Μάρθας, αποτελείται από έναν οικισμό (Μιλλιαράδες). Ο οικισμός Μιλλιαράδων ακολουθώντας τη γενικότερη τάση των ορεινών οικισμών, παρουσιάζει πτωτική πληθυσμιακή τάση που ανέρχεται για τη δεκαετία 1991-2001 στο ποσοστό -25,17%.

Το Δ.Δ. Ξενιάκου περιλαμβάνει τους οικισμούς Ξενιάκος και Κατωφύγιον. Οι παραπάνω οικισμοί παρουσίασαν, κατά τη δεκαετία 1971-1981, συνεχιζόμενη φθίνουσα πορεία (γύρω στο 18% για τον Ξενιάκο και γύρω στο 20% για το Κατωφύγιον), η φθίνουσα πορεία με μικρότερους όμως ρυθμούς συνεχίστηκε και κατά τις επόμενες δεκαετίες.

Το Δ.Δ. Πεύκου περιλαμβάνει τους οικισμούς Πεύκο (έδρα του Δ.Δ.), Άγιο Δημήτριο, Άνω Κόρνια, Κοκκαλαρά και Λατόμια. Ο οικισμός του Πεύκου, που είναι ο σημαντικότερος οικισμός του Δ.Δ., παρουσιάζει πτωτική πληθυσμιακή τάση (-15% για τη δεκαετία 1991-2001) με το πληθυσμό να ανέρχεται σύμφωνα με την απογραφή του 2001 σε 212 κατοίκους. Οι υπόλοιποι οικισμοί είναι τέτοιου πληθυσμιακού μεγέθους που δεν διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην γενικότερη τάση του πληθυσμού του Δ.Δ. Πεύκου.

Το Δ.Δ. Συκολόγου αποτελείται από τους οικισμούς Συκολόγο, Άνω Βίγλα και Τέρτσα. Τα Τέρτσα είναι παραλιακός οικισμός του Δ.Δ. ο οποίος ωστόσο δεν παρουσιάζει ανάλογη πληθυσμιακή δυναμική, με τους υπόλοιπους παραλιακούς οικισμούς του Δήμου. Αυτό οφείλεται κυρίως στη σχετική γεωγραφική απομόνωση του οικισμού σε σχέση με τους υπόλοιπους οικισμούς του Δήμου (νοτιοανατολικό τμήμα του Δήμου). Η αύξηση και η βελτιστοποίηση της προσπελασιμότητας, με τα προβλεπόμενα έργα υποδομών (κυρίως ασφαλτόστρωση των δρόμων που καταλήγουν στο οικισμό), αναμένεται να διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο, δίνοντας

μια νέα δυναμική στον οικισμό και δημιουργώντας τις κατάλληλες προϋποθέσεις για αύξηση του πληθυσμού. Ο οικισμός του Συκολόγου από την άλλη μεριά, παρουσιάζει τη δεκαετία 1991- 2001 στασιμότητα σε ότι αφορά στο πληθυσμό του (περίπου στο -3%), σε αντίθεση με τις προηγούμενες



δεκαετίες, όπου σημειώθηκε συνεχής πτωτική τάση (-22% για τη δεκαετία 1971- 1981). Ο οικισμός Πάνω Βίγλες είναι πολύ μικρός πληθυσμιακά οικισμός, ο οποίος δε διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη γενικότερη πληθυσμιακή τάση του Δ.Δ. Συκολόγου.

Το Δ.Δ. Χόνδρου, τέλος, αποτελείται από τους οικισμούς Χόνδρο, Άγιο Ιωάννη, Δέρματος, Καστρί, Περβόλα. Από τους παραπάνω οικισμούς το Καστρί είναι ο μοναδικός παραλιακός οικισμός, που χαρακτηρίζεται ως δυναμικός παρουσιάζοντας την τελευταία δεκαετία πληθυσμιακή αύξηση ίση με 41,73%. Οι υπόλοιποι οικισμοί, εκτός από τον οικισμό Δέρματος (που είναι πολύ μικρός πληθυσμιακά) παρουσιάζουν πληθυσμιακή μείωση. Οι οικισμοί Χόνδρος και Περβόλα χαρακτηρίζονται ως πολύ φθίνοντες οικισμοί κατά τη τελευταία δεκαετία.

Παραθεριστικός Πληθυσμός - Πληθυσμός αιχμής

Ο πληθυσμός του Δήμου Βιάννου αναμένεται να αυξηθεί στις επόμενες δεκαετίες. Ο κυριότερος λόγος της αναμενόμενης αύξησης του πληθυσμού έγκειται στην αναμενόμενη αύξηση της εσωτερικής τουριστικής κίνησης στο Δήμο Βιάννου από ημερήσιους ή ολιγοήμερους επισκέπτες που θα προέρχονται κυρίως από την Περιφέρεια Κρήτης.

Μια ακόμα σημαντική παράμετρος είναι η βελτίωση των υποδομών που θα οδηγήσει στην βελτιστοποίηση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας του Δήμου Βιάννου, γεγονός που θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των επισκεπτών.

Ο Δήμος Βιάννου ενώ στο παρελθόν αποτελούσε 'άγνωστο' τουριστικό προορισμό, πρόκειται μέσω της προβολής του τόσο στο Νομό Ηρακλείου, όσο και στην Περιφέρεια Κρήτης να αποτελέσει νέο προορισμό για τους επισκέπτες με αποτέλεσμα να αυξηθεί ο πληθυσμός ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες - πληθυσμός αιχμής. Η συγκεκριμένη περίοδος χρονικά προσδιορίζεται, για το Δήμο Βιάννου, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Για την εκτίμηση του παραθεριστικού πληθυσμού και του πληθυσμού αιχμής του Δήμου, έγινε μια προσπάθεια ποσοτικής προσέγγισης, η οποία βασίστηκε σε παραδοχές, που προέκυψαν με βάση τις μεταβολές των παρακάτω μεγεθών:

- αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας σε ολόκληρη τη χώρα (εκτίμηση 2%)
- αύξηση του αριθμού των αφίξεων και διανυκτερεύσεων για το Δήμο Βιάννου (εκτιμάται σε ένα ποσοστό γύρω στο 2%)
- αύξηση του αριθμού των επισκεπτών των παραλιακών οικισμών του Δήμου Βιάννου, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, που σε απόλυτη τιμή οδηγεί σε διπλασιασμό του πληθυσμού κατά την περίοδο αιχμής

Ωστόσο, η εκτίμηση του παραθεριστικού πληθυσμού αλλά και του πληθυσμού αιχμής αποτελεί ένα εξαιρετικά δύσκολο εγχείρημα, δεδομένου ότι βασίζεται σε υποθέσεις και παραδοχές που εμπεριέχουν σχετικό βαθμό αβεβαιότητας. Παρόλο αυτά είναι απαραίτητο να υπολογιστούν ο παραθεριστικός πληθυσμός και ο πληθυσμός αιχμής, διότι μπορούν να οδηγήσουν σε ασφαλέστερα αποτελέσματα σε σχέση με τις αναπτυξιακές ανάγκες του Δήμου

Ηλικιακή πυραμίδα Δήμου – Κατανομή Φύλων



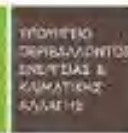
Τα στοιχεία που υπάρχουν από την απογραφή της Ε.Σ.Υ.Ε. για το έτος 2001, αποδεικνύουν ότι υπάρχει ισορροπημένη κατανομή του πληθυσμού σε σχέση με τα δύο φύλα. Οι άνδρες που κατοικούν στο Δήμο Βιάννου ανέρχονται στους 3.009, ενώ αντίστοιχα για τις γυναίκες ο αριθμός ανέρχεται στις 2.974. Η ηλικιακή κατανομή του πληθυσμού του Δήμου Βιάννου σε σχέση με το φύλο, δείχνει ότι το έτος 2001 μέχρι την ηλικία 40-44 ετών, οι άνδρες υπερτερούν σε απόλυτα μεγέθη έναντι των γυναικών, σε αντίθεση με τις ηλικίες από 45 και άνω, όπου οι γυναίκες είναι σε απόλυτα μεγέθη περισσότερες από τους άνδρες. Αντίστοιχα στην Περιφέρεια Κρήτης, αλλά και σε ολόκληρο το Νομό Ηρακλείου παρατηρείται το ίδιο φαινόμενο, δηλαδή οι άνδρες να είναι περισσότεροι μέχρι την ηλικία των 44 ετών, ενώ οι γυναίκες να είναι περισσότερες από την ηλικία 45 και άνω.

Επίσης η χωρική κατανομή των ανδρών και των γυναικών, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε., δείχνει ότι στα Δ. Δ. Άνω Βιάννου, Αμιρά, Βαχού, Εμπάρου, Καλαμίου, Κάτω Σύμης, Μάρθας, Πεύκου και Χόνδρου οι άνδρες υπερτερούν έναντι των γυναικών, ενώ σε υπόλοιπα Δ.Δ. γίνεται το αντίστροφο. Στο παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η ηλικιακή κατανομή των Δ.Δ. του Δήμου Βιάννου ανά φύλο σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 2001.

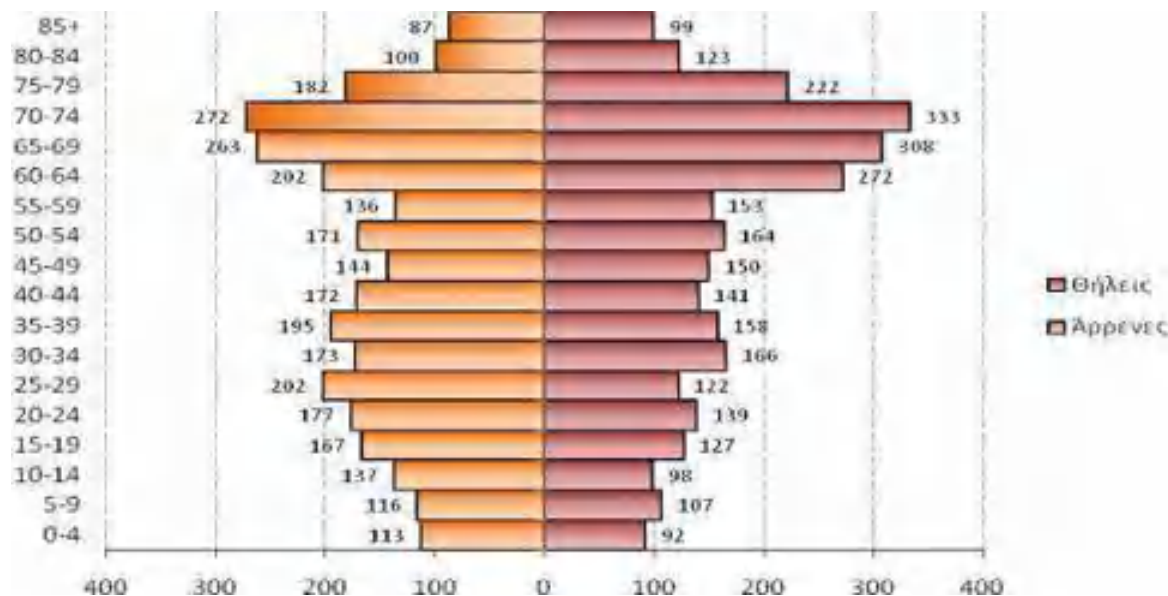
Χωρική Ενότητα	Μόνιμος Πληθυσμός 2001	Άρρενες	Ποσοστό Αρρένων (%)	Θήλειες	Ποσοστό Θηλέων (%)
Περιφέρεια Κρήτης	594.368	300.191	50,51	294.177	49,49
Νομός Ηρακλείου	291.225	146.375	50,26	144.850	48,68
Δήμος Βιάννου	5.983	3.009	50,29	2.974	48,05
Δ.Δ. Άνω Βιάννου	1.109	563	50,77	546	47,20
Δ.Δ. Αγίου Βασιλείου	398	193	48,49	205	47,08
Δ.Δ. Αμιρά	824	416	50,49	408	46,35
Δ.Δ. Αφρατίου	165	76	46,06	89	47,74
Δ.Δ. Βαχού	145	75	51,72	70	48,73
Δ.Δ. Εμπάρου	361	181	50,14	180	48,91
Δ.Δ. Καλαμίου	469	263	56,08	206	48,86
Δ.Δ. Κάτω Βιάννου	149	69	46,31	80	49,11
Δ.Δ. Κάτω Σύμης	276	141	51,09	135	48,97
Δ.Δ. Κεφαλοβρυσίου	185	90	48,65	95	50,50
Δ.Δ. Μάρθας	230	121	52,61	109	52,58
Δ.Δ. Μιλλιαράδων	212	98	46,23	114	52,86
Δ.Δ. Ξενιάκου	285	131	45,96	154	53,86
Δ.Δ. Πεύκου	262	137	52,29	125	54,78
Δ.Δ. Συκολόγου	362	179	49,45	183	56,88
Δ.Δ. Χόνδρου	551	276	50,09	275	57,70

Πίνακας 7: Πληθυσμιακή κατανομή των Δ. Δ. του Δήμου Βιάννου ανά φύλο (ΕΣΥΕ 2001)

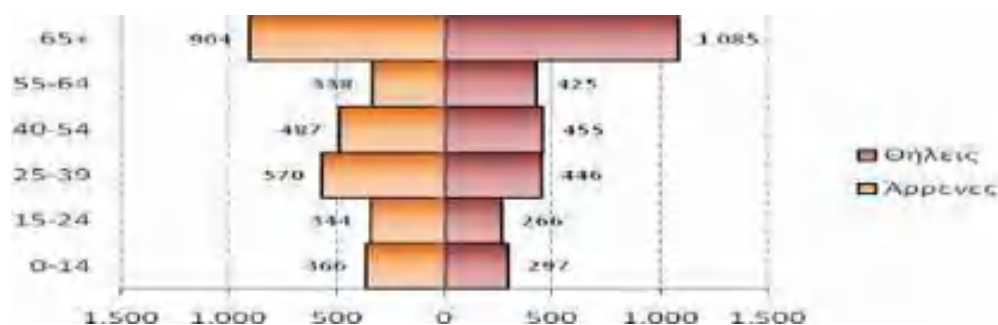
Η ηλικιακή κατανομή του πληθυσμού του Δήμου Βιάννου σύμφωνα με την απογραφή της Ε.Σ.Υ.Ε., δείχνει ότι το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού του Δήμου είναι ηλικιακά άνω των 65 ετών (ποσοστό 33,24%), και ειδικότερα μεταξύ 70 και 74 ετών (10,11%). Η παραπάνω διαπίστωση αναδεικνύει το δημογραφικό πρόβλημα που υπάρχει στο Δήμο, εφόσον οι νέοι ολοένα και λιγοστεύουν κυρίως λόγω της μετεγκατάστασής τους σε άλλα αστικά κέντρα, όπου παρατηρούνται καλύτερες συνθήκες ποιότητας ζωής.



Έτσι ο πληθυσμός του Δήμου Βιάννου χαρακτηρίζεται ως γηρασμένος, αφού ο δείκτης γήρανσης κυμαίνεται στο τρία (3), αριθμός μεγαλύτερος της μονάδας. Ο πληθυσμός κατά ομάδες ηλικιών και φύλο, ανά Δ. Δ. του Δήμου Βιάννου, παρουσιάζεται στην παρακάτω πυραμίδα ηλικιών.

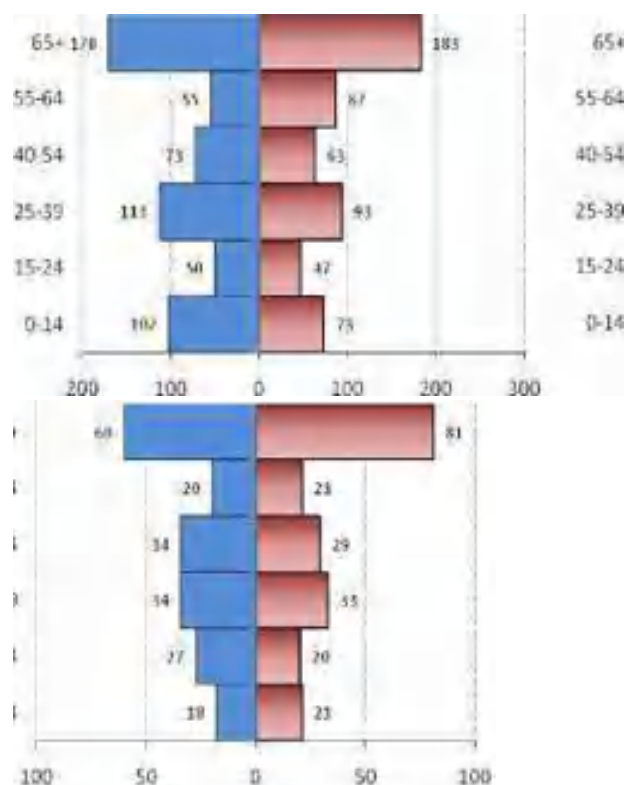


Διάγραμμα 5: Πυραμίδα ηλικιών πληθυσμού Δήμου Βιάννου κατά κατηγορίες ηλικιών, ΕΣΥΕ 2001

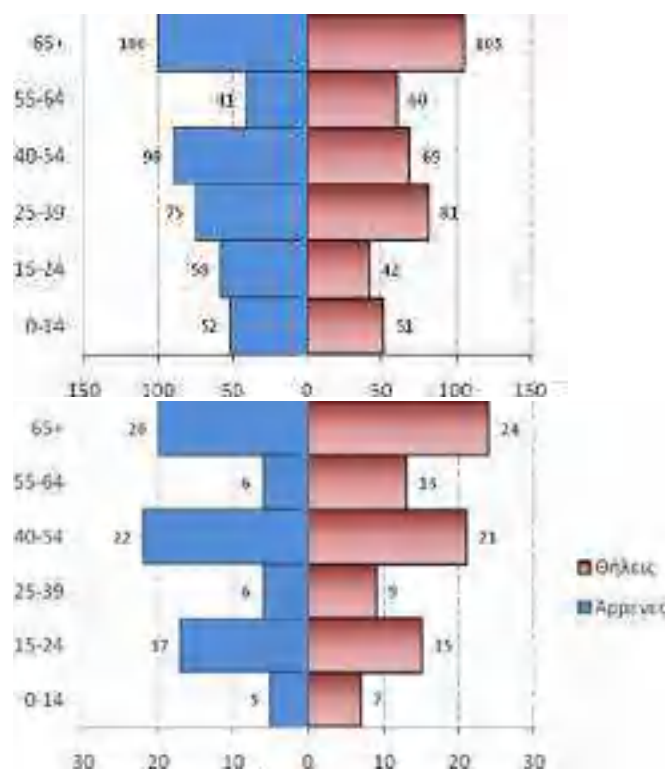


Διάγραμμα 6: Πυραμίδα ηλικιών πληθυσμού Δήμου Βιάννου κατά ομαδοποιημένες κατηγορίες ηλικιών, ΕΣΥΕ 2001

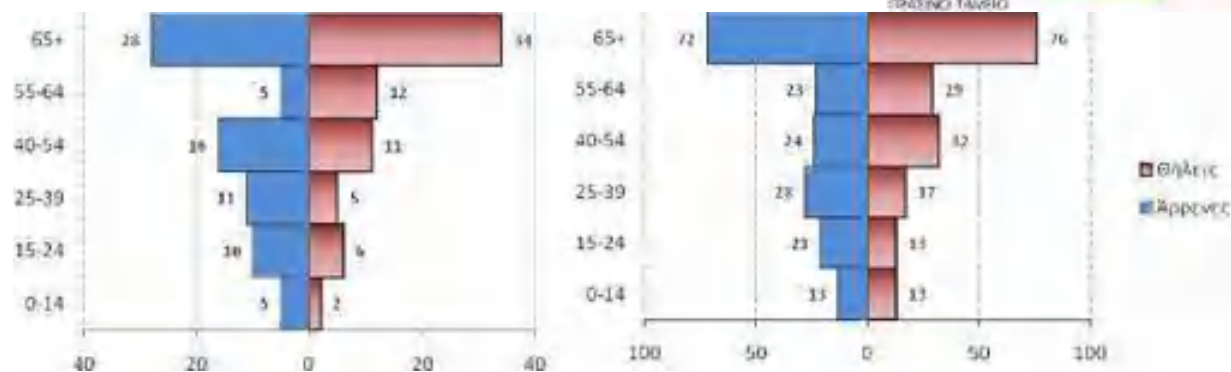
Τα παραπάνω διαγράμματα αποδεικνύουν το δημογραφικό πρόβλημα του Δήμου Βιάννου. Η ηλικιακή κατηγορία 15-24 ετών είναι η μικρότερη ποσοστιαία και σε απόλυτη τιμή από όλες τις άλλες, δημιουργώντας προβλήματα με πολλές συνιστώσες, ενώ η ηλικία άνω των 65 είναι η μεγαλύτερη. Στα παρακάτω διαγράμματα αναλύεται ο πληθυσμός του Δήμου Βιάννου στα Δ.Δ., ανά φύλο σύμφωνα με την απογραφή της Ε.Σ.Υ.Ε. για το 2001.



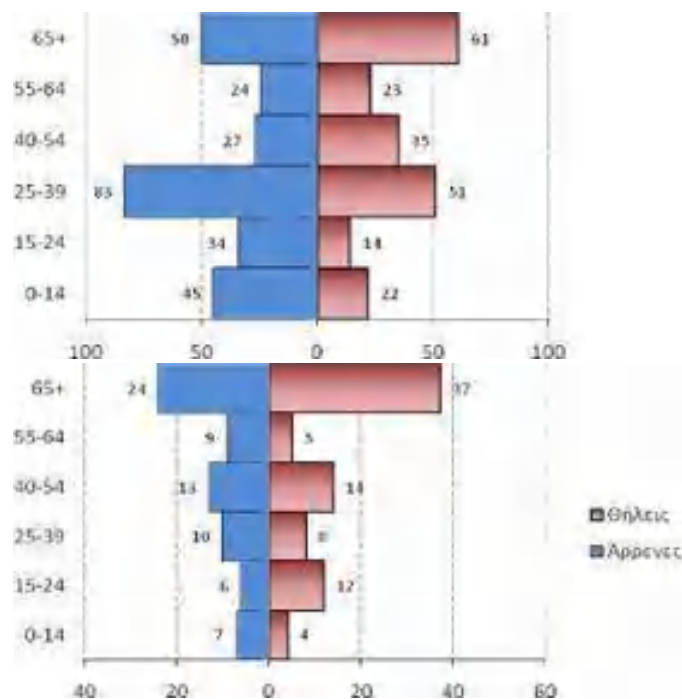
Διάγραμμα 7: Δ.Δ. Άνω Βιάννου και Δ.Δ. Αγίου Βασιλείου, ΕΣΥΕ 2001



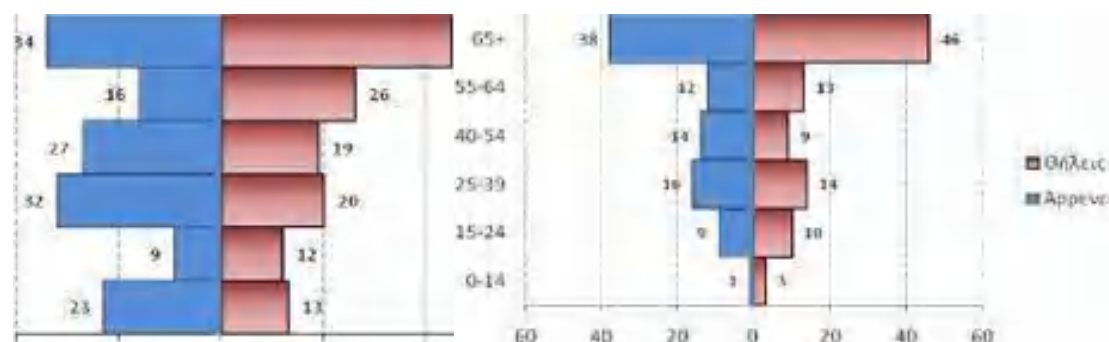
Διάγραμμα 8: Δ.Δ. Αμυρά και Δ.Δ. Αφρατίου, ΕΣΥΕ 2001



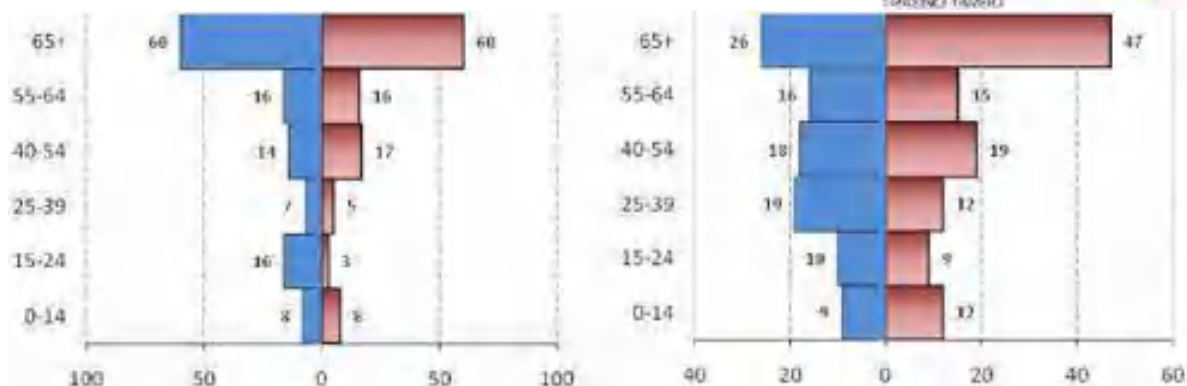
Διάγραμμα 9: Δ.Δ. Βαχού και Δ. Δ. Εμπάρου, ΕΣΥΕ 2001



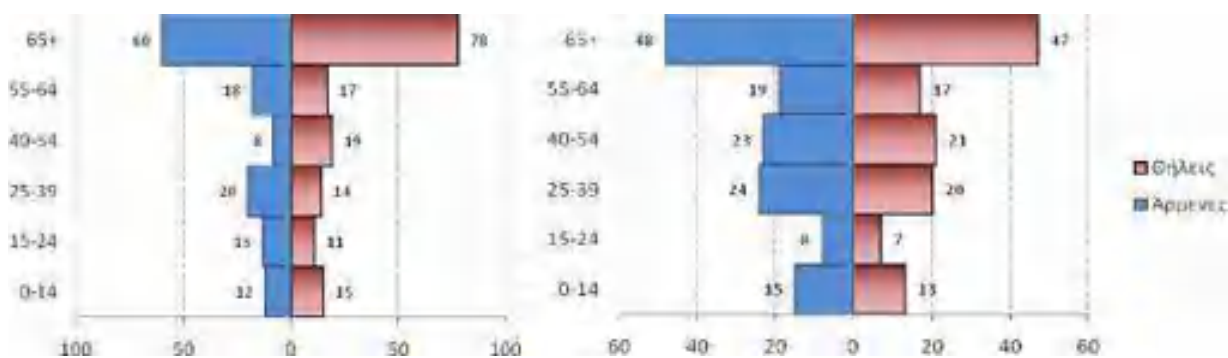
Διάγραμμα 10: Δ.Δ. Καλαμίου και Δ.Δ. Κάτω Βιάννου, ΕΣΥΕ 2001



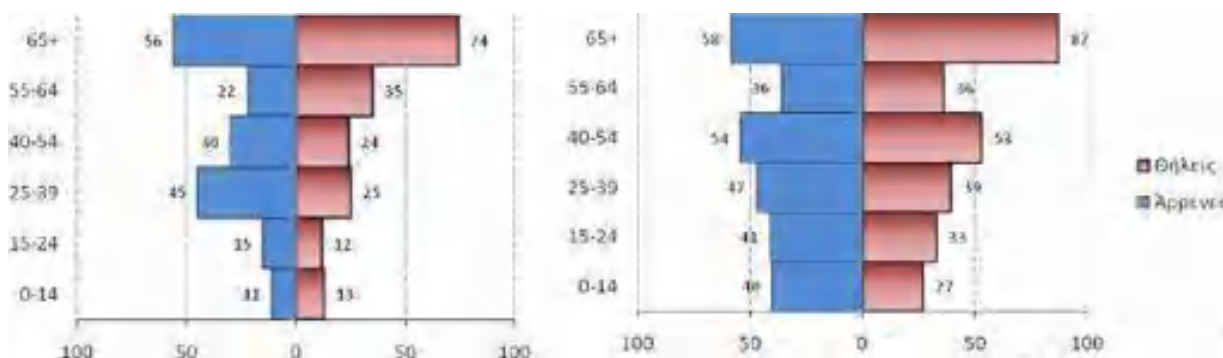
Διάγραμμα 11: Δ.Δ. Κάτω Σύμης και Δ.Δ. Κεφαλοβρύσιου, ΕΣΥΕ 2001



Διάγραμμα 12: Δ.Δ. Μάρθας και Δ. Δ. Μυλλιαράδων, ΕΣΥΕ 2001



Διάγραμμα 13: Δ.Δ. Ξενιάκου και Δ. Δ. Πεύκου, ΕΣΥΕ 2001



Διάγραμμα 14: Δ.Δ. Συκολόγου και Δ. Δ. Χόνδρου, ΕΣΥΕ 2001

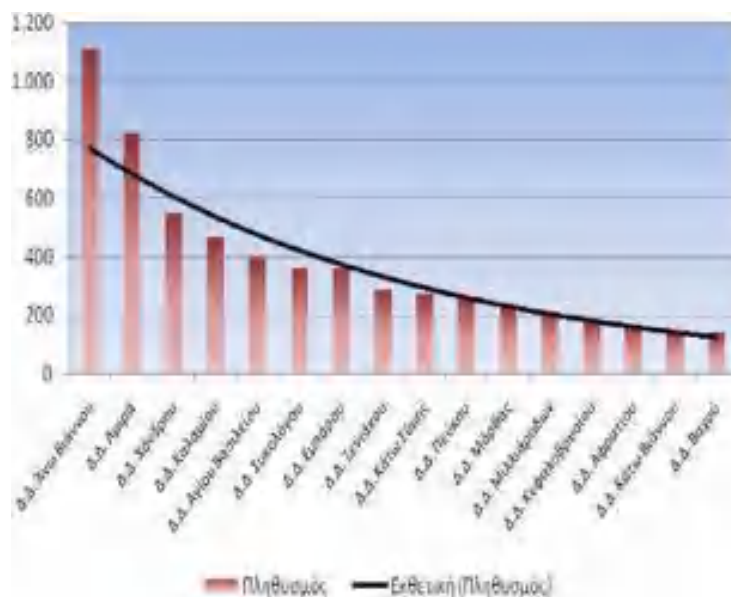
Τα παραπάνω διαγράμματα αποδεικνύουν ότι τα Δ.Δ. που έχουν δυναμικούς παραλιακούς οικισμούς αντιμετωπίζουν μικρότερο δημογραφικό πρόβλημα, εφόσον οι ηλικιακές πυραμίδες τους είναι πιο ισορροπία κατανομημένες. Σε αντίθεση με τα Δ.Δ. που δεν έχουν δυναμικούς οικισμούς (παραλιακούς κυρίως οικισμούς) αλλά έχουν κυρίως ορεινούς, όπου οι ηλικιακές πυραμίδες τους είναι άνισα κατανομημένες, με τα ηλικιωμένα άτομα να έχουν σαφή υπεροχή έναντι των άλλων ηλικιών. Το παραπάνω συμπέρασμα αποδεικνύεται και από τον παρακάτω πίνακα όπου αναλύεται ο δείκτης γήρανσης για όλα τα Δ.Δ. του Δήμου Βιάννου.



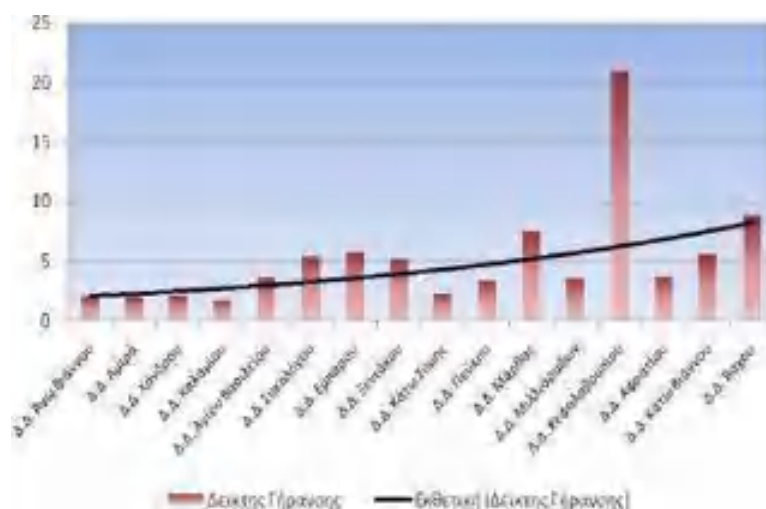
Χωρική Ενότητα	Μόνιμος Πληθυσμός 2001	Δείκτης Γήρανσης
Περιφέρεια Κρήτης	594.368	0,96
Νομός Ηρακλείου	291.225	0,87
Δήμος Βιάννου	5.983	3
Δ.Δ. Άνω Βιάννου	1.109	2,02
Δ.Δ. Αγίου Βασιλείου	39	3,62
Δ.Δ. Αμιρά	82	1,99
Δ.Δ. Αφρατίου	16	3,67
Δ.Δ. Βαχού	14	8,86
Δ.Δ. Εμπάρου	36	5,69
Δ.Δ. Καλαμίου	46	1,66
Δ.Δ. Κάτω Βιάννου	14	5,55
Δ.Δ. Κάτω Σύμης	27	2,19
Δ.Δ. Κεφαλοβρυσίου	18	21
Δ.Δ. Μάρθας	23	7,5
Δ.Δ. Μιλιαράδων	21	3,47
Δ.Δ. Ξενιάκου	28	5,11
Δ.Δ. Πεύκου	26	3,39
Δ.Δ. Συκολόγου	36	5,42
Δ.Δ. Χόνδρου	55	2,16

Πίνακας 8: Δείκτης γήρανσης για το Δήμο Βιάννου και τα Δ.Δ., ΕΣΥΕ 2001

Ο παραπάνω πίνακας αποδεικνύει τον υψηλό δείκτη γήρανσης που αποτυπώνεται στο Δήμο Βιάννου. Η Περιφέρεια Κρήτης αλλά και ο Νομός Ηρακλείου έχουν δείκτη γήρανσης, σύμφωνα με την απογραφή του 2001, 0,96 και 0,87 αντίστοιχα, γεγονός που δείχνει ότι οι νέοι είναι περισσότεροι σε απόλυτη τιμή από τους ηλικιωμένους συνολικά σε ολόκληρη την Κρήτη αλλά και στο Νομό Ηρακλείου. Σε αντίθεση, ο Δήμος Βιάννου έχει περισσότερους ηλικιωμένους από ότι νέους, γεγονός που πρέπει να αντιμετωπιστεί κατάλληλα. Επίσης σημαντικό συμπέρασμα που αποδεικνύεται από το παραπάνω πίνακα είναι ότι όσο ο πληθυσμός είναι μεγαλύτερος, τόσο ο δείκτης γήρανσης είναι μικρότερος, έχουν δηλαδή αντίστροφη σχέση. Η συγκεκριμένη διαπίστωση αναδεικνύει, σύμφωνα και με τις προβλέψεις του πληθυσμού των οικισμών και των Δ.Δ., ότι οι οικισμοί που αναμένεται να έχουν αύξηση του πληθυσμού τους, θα έχουν και χαμηλότερο δείκτη γήρανσης από ότι έχουν το 2001. Συνεπώς τα Δ.Δ. Άνω Βιάννου, Αμιρά, Καλαμίου, Κάτω Σύμης και Χόνδρου αναμένεται να έχουν ακόμη μικρότερο δείκτη γήρανσης από ότι παρουσιάζουν το 2001. Τα συγκεκριμένα Δ.Δ. (εκτός από Δ.Δ. Κάτω Σύμης) έχουν παραλιακούς οικισμούς, που αναμένεται να αυξήσουν το πληθυσμό τους, με αποτέλεσμα οι ως άνω οικισμοί να αντιμετωπίζουν το μικρότερο δημογραφικό πρόβλημα. Συνεπώς είναι απαραίτητο να δοθούν οι απαραίτητες αναπτυξιακές κατευθύνσεις ώστε να υπάρξει συγκράτηση των νέων στην περιοχή αλλά και να ενισχυθεί στις επόμενες δεκαετίες η δυναμική αύξηση του πληθυσμού των νέων.



Διάγραμμα 15: Κατανομή Δ. Δ. Δήμου Βιάννου σύμφωνα με τα πληθυσμιακά μεγέθη, ΕΣΥΕ 2001



Διάγραμμα 16: Δείκτης Γήρανσης πληθυσμού ανά Δ. Δ. Δήμου Βιάννου, ΕΣΥΕ 2001

Επίπεδο εκπαίδευσης

Το επίπεδο εκπαίδευσης του πληθυσμού του Δήμου Βιάννου κρίνεται ιδιαίτερα χαμηλό σύμφωνα με στοιχεία του 2001. Οι απόφοιτοι στοιχειώδους εκπαίδευσης, τα άτομα που δεν τελείωσαν το δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση και οι αγράμματοι (που δεν γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση κατέχουν υψηλότερη θέση από τον αντίστοιχο μέσο όρο της χώρας, της Περιφέρειας Κρήτης και του Νομού Ηρακλείου.

Τα ποσοστά των κατοίκων του Δήμου που με πτυχίο ανώτατης ή ανώτερης εκπαίδευσης είναι χαμηλά, ενώ παράλληλα παρατηρείται σημαντική αύξηση στα ποσοστά των κατοίκων χαμηλότερης εκπαίδευσης, σε σχέση με τα ευρύτερα χωρικά σύνολα (Χώρα, Περιφέρεια, Νομός). Επίσης, σημαντική είναι η διαφορά και στην κατηγορία του πληθυσμού που είναι απόφοιτοι μέσης εκπαίδευσης, ανάμεσα σε Δήμο και στα ευρύτερα χωρικά σύνολα. Η μοναδική κατηγορία που



παρουσιάζει ακολουθία ποσοστών τόσο στο Δήμο Βιάννου όσο και στις μεγαλύτερες χωρικές ενότητες είναι η κατηγορία πληθυσμού που τελείωσαν τη Γ' τάξη Γυμνασίου.

Συμπερασματικά μπορεί να ειπωθεί ότι το επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων του Δήμου είναι συνολικά πολύ χαμηλό, με την πλειοψηφία των κατοίκων (49,07%) να είναι απόφοιτοι στοιχειώδους εκπαίδευσης. Ένα σχετικά μικρό ποσοστό (15,21%) είναι απόφοιτοι μέσης εκπαίδευσης και ένα πολύ μικρότερο ποσοστό (6,96%) του πληθυσμού είναι απόφοιτοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Όπως είναι αναμενόμενο, οι γυναίκες και οι μεγαλύτερες ηλικίες υστερούν έναντι των ανδρών και των νεότερων ηλικιών στα ποσοστά αυτών που αποφοίτησαν από την δευτεροβάθμια και τριτοβάθμια εκπαίδευση.

Σύνοψη δημογραφικών χαρακτηριστικών

Συνοψίζοντας τα παραπάνω δημογραφικά στοιχεία προκύπτει ότι ο Δήμος Βιάννου τη τελευταία 30ετία παρουσιάζει φθίνουσα πληθυσμιακή πορεία. Ωστόσο, παρατηρώντας την ποσοστιαία πληθυσμιακή μεταβολή σε κάθε οικισμό του Δήμου συμπεραίνεται ότι οι παραλιακοί οικισμοί τη τελευταία 10ετία παρουσιάζονται είτε ως δυναμικοί είτε ως αναπτυσσόμενοι σημειώνοντας σημαντική πληθυσμιακή αύξηση.

Αναφορικά με τα νοικοκυριά, ο μέσος αριθμός μελών ανά νοικοκυριό ανέρχεται σε 2,37 και εμφανίζεται μειωμένος από αυτόν του συνόλου του Νομού Ηρακλείου (2,81) και της Περιφέρειας Κρήτης (2,76), κατά την απογραφή του 2001.

Σύμφωνα με την ηλικιακή κατανομή του πληθυσμού του Δήμου Βιάννου (απογραφή Ε.Σ.Υ.Ε. 2001), δείχνει ότι το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού του Δήμου είναι ηλικιακά άνω των 65 ετών (ποσοστό 33,24%). Παρατηρούμε ότι ο πληθυσμός του Δήμου είναι γερασμένος με το δείκτη γήρανσης να ανέρχεται στο 3.

Τέλος, το επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων του Δήμου είναι συνολικά πολύ χαμηλό, με την πλειοψηφία των κατοίκων (49,07%) να είναι απόφοιτοι στοιχειώδους εκπαίδευσης.

Κατανομή νοικοκυριών.

Στην απογραφή του 2001, ο αριθμός των νοικοκυριών στο σύνολο του Δήμου Βιάννου ήταν 2.430. Σε επίπεδο Δήμου, ο μέσος αριθμός μελών ανά νοικοκυριό ανέρχεται σε 2,37 και εμφανίζεται μειωμένος από αυτόν του συνόλου του Νομού Ηρακλείου (2,81) και της Περιφέρειας Κρήτης (2,76). Ωστόσο, τόσο σε επίπεδο Δήμου, όσο και σε επίπεδο Νομού και Περιφέρειας, ο αριθμός μελών ανά νοικοκυριό παρουσιάζεται μειωμένος σε σχέση με τον αντίστοιχο της απογραφής του 1991 (2,53 μέλη/ νοικοκυριό στο Δήμο Βιάννου, 2,98 μέλη/ νοικοκυριό στο Νομό Ηρακλείου και 2,90 μέλη/ νοικοκυριό στην Περιφέρεια Κρήτης). Σε τρία (3) Δ.Δ. του Δήμου (Αμιρά, Βαχού και Μιλλιαράδων) ο αριθμός μελών ανά νοικοκυριό παρουσίασε μικρή άνοδο, ενώ στα υπόλοιπα Δ.Δ. ο αριθμός μελών / νοικοκυριό ελαττώθηκε. Η μεγαλύτερη αύξηση παρατηρήθηκε στο Δ.Δ. Μιλλιαράδων και η μεγαλύτερη μείωση στο Δ.Δ. Πεύκου.

Σημειώνεται ότι στα Δ. Δ. Καλαμίου και Κάτω Σύμης, όπου μειώθηκε ο αριθμός των μελών τους ανά νοικοκυριό, παρατηρήθηκε πληθυσμιακή αύξηση.

Τα περισσότερα νοικοκυριά συναντώνται, όπως είναι αναμενόμενο στο Δ. Δ. Βιάννου, το οποίο είναι και το πιο πολυπληθές, ενώ ακολουθεί το Δ.Δ. του Αμιρά και το Δ.Δ. Χόνδρου. Ο υψηλότερος



αριθμός ατόμων ανά νοικοκυριό του Δήμου, το 2001, παρουσιάζεται στο Δ.Δ. Κάτω Σύμης (2,69 μέλη/ νοικοκυριό), ενώ ο χαμηλότερος στο Δ. Δ. Μάρθας (2,03 μέλη/ νοικοκυριό).

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ		ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ		ΜΕΛΗ		ΜΕΛΗ /ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟ	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Περιφέρεια Κρήτης	539.634	601.131	171.437	200.299	497.512	552.566	2.90	2.76
Νομός Ηρακλείου	264.486	292.489	82.746	97.406	246.3	273.424	2.98	2.81
Δήμος Βιάννου	7129	6463	2644	2430	6691	5752	2.53	2.37
Δ.Δ. Άνω Βιάννου	1218	1181	463	433	1172	1068	2.53	2.47
Δ.Δ. Αγίου Βασιλείου	559	414	196	161	520	373	2.65	2.32
Δ.Δ. Αμυρά	766	850	290	283	735	732	2.53	2.59
Δ.Δ. Αφρατίου	310	174	96	63	283	164	2.95	2.60
Δ.Δ. Βαχού	190	143	76	61	174	140	2.29	2.30
Δ.Δ. Εμπάρου	487	434	193	163	460	351	2.38	2.15
Δ.Δ. Καλαμίου	439	516	154	192	387	467	2.51	2.43
Δ.Δ. Κάτω Βιάννου	226	176	98	63	228	146	2.33	2.32
Δ.Δ. Κάτω Σύμης	261	305	79	101	235	272	2.97	2.69
Δ.Δ. Κεφαλοβρυσίου	292	199	102	79	252	182	2.47	2.30
Δ.Δ. Μάρθας	347	293	136	111	322	225	2.37	2.03
Δ.Δ. Μιλλιαράδων	302	226	118	86	227	199	1.92	2.31
Δ.Δ. Ξενιάκου	333	321	133	123	330	282	2.48	2.29
Δ.Δ. Πεύκου	317	265	112	118	313	261	2.79	2.21
Δ.Δ. Συκολόγου	500	439	185	170	448	363	2.42	2.14
Δ.Δ. Χόνδρου	582	527	213	223	555	527	2.61	2.36

Πίνακας 9: Νοικοκυριά και μέλη αυτών (ΕΣΥΕ 1991,2001)

Α.3 Καταγραφή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης

Λειτουργική ιεράρχηση & κυκλοφοριακή οργάνωση οδικού δικτύου

α. Διοικητική ιεράρχηση κυρίου οδικού δικτύου ευρύτερης περιοχής Δ. Βιάννου.

Στην περιοχή μελέτης δεν εμπίπτει κλάδος του Εθνικού Οδικού Δικτύου. Η κατάταξη και ο χαρακτηρισμός Εθνικών Οδών οδικού δικτύου Κρήτης έγινε σύμφωνα με την Απόφαση ΔΜΕΟ/ε/950/96 (ΦΕΚ 983Β730-10-96) και κατατάσσει τις οδούς σε τρεις κατηγορίες, το Βασικό ή Πρωτεύον, το Δευτερεύον και το Τριτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο.

Για την κατάταξη του Επαρχιακού Οδικού Δικτύου λήφθηκε υπόψη η Απόφαση ΔΜΕΟ/ε/Ο/266/1995 (ΦΕΚ 293Β717-04-95), λαμβάνοντας υπόψη τα Β.Δ. με ημερομηνία 6-2-1956 (ΦΕΚ 47Α' /8-



2-1956), σύμφωνα με τα οποία καθορίζονται και αριθμούνται οι Επαρχιακοί δρόμοι των Νομών της χώρας. Οι δρόμοι κατατάσσονται με την παραπάνω απόφαση στο Πρωτεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο, ενώ οι υπόλοιποι δρόμοι, οι οποίοι χαρακτηρίστηκαν με το Β.Δ. του 1956 Επαρχιακοί και δεν αναφέρονται σε αυτήν την απόφαση ή αντικαταστάθηκαν με νέες χαράξεις, κατατάσσονται στο Δευτερεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο. Σύμφωνα με τα παραπάνω οι Επαρχιακοί δρόμοι του Δήμου Βιάννου κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

Πρωτεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο:

- Η επαρχιακή οδός (Επ.Ο.33): Καλλονή (από Επαρχ. Οδό 30) - Μελέσες - Χουμέρι - Αρκαλοχώρι - Παναγιά - Έμπαρος - Βιάννος - Αμιράς - Κεφαλοβρύσι - Πεύκος προς Γδόχια (όρια Νομού).
- Η επαρχιακή οδός (Επ.Ο.36): Χάρακας - Πύργος - Μεσοχώρι - Καστελλιανά - Σκινιάς - Βιάννος (συν. με Επαρχιακή Οδό 36).
- Η επαρχιακή οδός (Επ.Ο.42): Κάτω Βιάννος - Χόνδρος - Κερασόκαμπος.
- Η επαρχιακή οδός (Επ.Ο.43): Αμιράς (από Επαρχ. Οδό 33) - Άρβη.

Εκτός από το Επαρχιακό οδικό δίκτυο στην περιοχή μελέτης υπάρχουν και χαρακτηρισμένες δημοτικές οδοί. Έτσι δημοτικές οδοί είναι οι εξής:

- Καλάμι - Συνδωνία (αποφ. Νομάρχη 5343/14-03-1997).
- Κερατόκαμπος - Επ.Ο. 43 (αποφ. Νομάρχη 8267/15-11-1990).
- Λουτράκι Βιάννου - Επ.Ο. 33 (αποφ. Νομάρχη 10168/008-12-1987).
- Νέα Άρβη - Συνδωνία (αποφ. Νομάρχη 5343/ 14-03-1997).
- Συκολόγος - Τέρτσα (αποφ. Νομάρχη 5343/ 14-03-1997).
- Συνδωνία - Τέρτσα (αποφ. Νομάρχη 5343/ 14-03-1997).
- Τέρτσα - Μύρτος (αποφ. Νομάρχη 5343/ 14-03-1997).

Οι υπόλοιποι δρόμοι που βρίσκονται εντός των ορίων μελέτης αποτελούν κλάδους του δασικού και αγροτικού οδικού δικτύου.

β. Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου ευρύτερης περιοχής Δήμου Βιάννου.

Για την περιγραφή της λειτουργικής δομής του οδικού δικτύου της ευρύτερης περιοχής του Δ. Βιάννου, λήφθηκαν υπόψη η Έγκριση πολεοδομικών σταθεροτύπων (ΦΕΚ 285Δ' /05-03-2004, Αρ. Αποφ. 10788/05-03-2004) και οι Οδηγίες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για τη Λειτουργική Κατάταξη του Οδικού Δικτύου. Οι λειτουργίες που χαρακτηρίζουν τις Οδούς που βρίσκονται στο Δήμο αφορούν στη λειτουργία της σύνδεσης και της πρόσβασης αλλά και της παραμονής όταν οι οδοί διέρχονται εντός των ορίων των οικισμών.

Σύμφωνα με τα επίπεδα των οικιστικών περιοχών της περιοχής μελέτης, η Άνω Βιάννος, έδρα του Δήμου, το οποίο αποτελεί οικιστικό κέντρο 4ου επιπέδου είναι σύμφωνα με τη λειτουργική κατάταξη κέντρο βασικής βαθμίδας. Οι υπόλοιποι οικισμοί του Δήμου, που είναι οικισμοί 5ου επιπέδου αποτελούν κέντρα βασικής βαθμίδας ή βαθμίδας χωρίς χαρακτήρα κέντρου.

Η επαρχιακή οδός (Επ.Ο.33) 'Καλλονή (από Επαρχ. Οδό 30) - Μελέσες - Χουμέρι - Αρκαλοχώρι - Παναγιά - Έμπαρος - Βιάννος - Αμιράς - Κεφαλοβρύσι - Πεύκος προς Γδόχια (όρια Νομού) και η επαρχιακή οδός Χάρακας - Πύργος - Μεσοχώρι - Καστελλιανά - Σκινιάς - Βιάννος (συν. με Επαρχιακή

Οδός 36) αποτελούν δευτερεύουσες συλλεκτήριες οδούς λόγω του ότι συνδέει την Άνω Βιάννο, κέντρο βασικής βαθμίδας με τους υπόλοιπους οικισμούς - κέντρα βασικής βαθμίδας ή βαθμίδας χωρίς χαρακτήρα κέντρου.

Οι άλλες δύο επαρχιακές οδοί Ε.Ο.42 και Ε.Ο.43 που συνδέουν οικισμούς που δεν έχουν χαρακτήρα κέντρου με τμήματα οικισμών που δεν έχουν επίσης χαρακτήρα κέντρου χαρακτηρίζονται ως δευτερεύουσες συλλεκτήριες.

Απαιτείται η επιδιόρθωση των τμημάτων του οδικού δικτύου στα οποία εμφανίζονται φθορές του οδοστρώματος. Επίσης κρίνεται απαραίτητη η βελτίωση των γεωμετρικών του χαρακτηριστικών, όπως είναι η διαπλάτυνση τμημάτων του, αλλά και η ασφαλτόστρωση και η τσιμεντόστρωση αρκετών χωματόδρομων.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ Δ. ΒΙΑΝΝΟΥ		
Οδός	Βαθμίδα Λειτουργικής	Κριτήρια Κατάταξης
Η πρωτεύουσα επαρχιακή οδός (Επ.Ο.33): Καλλονή (από Επαρχ. Οδό 30) -Μελέσες - Χουμέρι - Αρκαλοχώρι - Παναγιά - Έμπαρος - Βιάννος - Αμιράς- Κεφαλοβρύσι – Πεύκος προς Γδόχια (όρια Νομού).	Δευτερεύουσα Συλλεκτήρια (IV)	Σύνδεση κέντρου βασικής βαθμίδας (Βιάννος - 4 ^{ου} επιπέδου) με κέντρα βασικής βαθμίδας ή βαθμίδας χωρίς χαρακτήρα κέντρου
Η πρωτεύουσα επαρχιακή οδός (Επ.Ο.36): Χάρακας - Πύργος - Μεσοχώρι - Καστελλιανά - Σκινιάς -Βιάννος (συν. με Επαρχιακή Οδό 36).	Δευτερεύουσα Συλλεκτήρια (IV)	Σύνδεση κέντρου βασικής βαθμίδας (Βιάννος - 4 ^{ου} επιπέδου) με κέντρα βασικής βαθμίδας ή βαθμίδας χωρίς χαρακτήρα κέντρου
Η πρωτεύουσα επαρχιακή οδός (Επ.Ο.42): Κάτω Βιάννος - Χόνδρος - Κερασόκαμπος.	Δευτερεύουσα Συλλεκτήρια (IV)	Σύνδεση οικισμών που δεν έχουν χαρακτήρα κέντρου με τμήματα οικισμών που δεν έχουν επίσης χαρακτήρα κέντρου
Η πρωτεύουσα επαρχιακή οδός (Επ.Ο.43): Αμιράς (από Επαρχ. Οδό 33) - Άρβη.	Δευτερεύουσα Συλλεκτήρια (IV)	Σύνδεση οικισμών που δεν έχουν χαρακτήρα κέντρου με τμήματα οικισμών που δεν έχουν επίσης χαρακτήρα κέντρου

Πίνακας 10: Λειτουργική κατάταξη του οδικού δικτύου του Δήμου Βιάννου

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

Η συγκοινωνιακή σύνδεση του Δήμου Βιάννου με την πόλη του Ηρακλείου δεν είναι ιδιαίτερα συχνή. Υπάρχουν τέσσερα (4) δρομολόγια από Δευτέρα έως Παρασκευή τόσο από Ηράκλειο προς Άνω Βιάννο όσο και το αντίστροφο. Ενώ το Σάββατο υπάρχει μόνο ένα δρομολόγιο Άνω Βιάννος - Ηράκλειο και ένα Ηράκλειο Άνω Βιάννος. Το δρομολόγιο που ακολουθείται είναι: Αφράτι - Έμπαρος - Θωμαδιανό - Μάρθα - Κάτω Βιάννος - Άνω Βιάννος - Αμιράς - Κεφαλοβρύσιο - Πεύκος - Συκολόγος και αντίστροφα η επιστροφή.

Αναφορικά με τους άλλους οικισμούς: με έδρα τον οικισμό Μιλλιαράδες γίνονται καθημερινά τέσσερα (4) δρομολόγια από Έμπαρο προς Ηράκλειο και το δρομολόγιο που ακολουθείται είναι: Μιλλιαράδες - Κατωφύγιο - Ξενιάκος - Έμπαρος - Θωμαδιανό - Αφράτι - Ηράκλειο. Από Δευτέρα έως Παρασκευή υπάρχουν τρία (3) δρομολόγια Συκολόγος - Πεύκος - Ηράκλειο και ένα (1) δρομολόγιο Άρβη - Ηράκλειο. Ενώ από Ηράκλειο υπάρχουν δύο δρομολόγια (2) Ηράκλειο - Συκολόγος και δύο (2) Ηράκλειο - Άρβη. Την Κυριακή υπάρχει ένα (1) δρομολόγιο που συνδέει το Συκολόγο με το Ηράκλειο.



Από τον οικισμό Ξενιάκο υπάρχει ένα δρομολόγιο ΚΤΕΛ την ημέρα που ξεκινάει στις 7:00 το πρωί και επιστρέφει στις 3:00. Για Κεφαλοβρύσιο υπάρχουν τρία (3) δρομολόγια ΚΤΕΛ την ημέρα, ενώ για Κατωφύγιο ένα (1).

Με το Δημοτικό λεωφορείο εξυπηρετούνται οι κάτοικοι των Μιλλιαράδων δύο (2) φορές την εβδομάδα Δευτέρα και Πέμπτη για Άνω Βιάννου και τη Τρίτη και Παρασκευή ο Δήμος στέλνει μίνι λεωφορείο για τη μεταφορά από Έμπαρο στους οικισμούς που επιθυμούν. Το ΚΤΕΛ κάνει ένα (1) δρομολόγιο την ημέρα για Μιλλιαράδες και Μάρθα. Στην Κάτω Σύμη δεν υπάρχει ΚΤΕΛ, εξυπηρετούνται μόνο τα παιδιά με λεωφορείο του Δήμου. Στη Σινδωνία κατεβαίνει λεωφορείο μόνο τον Αύγουστο. Το σχολικό του Δήμου έρχεται καθημερινά για τα παιδιά Λυκείου και Γυμνασίου του Βιάννου. για Καστρί και Κερατόκαμπο δεν υπάρχει ΚΤΕΛ. Το δημοτικό λεωφορείο κάνει ένα (1) δρομολόγιο για τα παιδιά προς Βιάννο με επιστροφή το μεσημέρι.

Λοιπά δίκτυα αστικής υποδομής

Ενεργειακό δίκτυο - Τηλεπικοινωνιακό δίκτυο

Όλοι οι οικισμοί του Δήμου Βιάννου τροφοδοτούνται από ηλεκτρικό ρεύμα. Το δίκτυο είναι σε καλή κατάσταση και σχετικά καινούριο. Στο σύνολο του Δήμου παρατηρείται επάρκεια.

Μέσα από το Δήμο διέρχονται και γραμμές ηλεκτρικού ρεύματος υψηλής τάσης. Το δίκτυο υψηλής τάσης περνάει βόρεια των οικισμών Βαχός και Καλάμιο, νότια του Κάτω Βιάννου, ενώ διέρχεται μέσα από τους οικισμούς Κεφαλοβρύσιο και Μέση.

Το δίκτυο τηλεπικοινωνιών του Ο.Τ.Ε. καλύπτει όλους τους οικισμούς του Δήμου Βιάννου. Είναι υπόγειο ενώ σε κάποια τμήματα είναι υπέργειο.

Υδρευση

Το δίκτυο ύδρευσης στην περιοχή του Δήμου κρίνεται επαρκές. Αναλυτικά έχουν καταγραφεί τα εξής:

Στην Άνω Βιάννο η ύδρευση γίνεται μέσω μεταλλικών αγωγών και αγωγών PVC μέσω βαρύτητας. Το δίκτυο είναι σχετικά νέο ενώ σε ορισμένα σημεία είναι 30 ετών.

Ο Κερατόκαμπος και το Καστρί υδρεύονται από δεξαμενή από την Άνω Βιάννο, η οποία τροφοδοτεί τη δεξαμενή του οικισμού και διανέμεται μέσω αγωγών PVC, τμήμα του οποίου είναι από σίδηρο. Επίσης υπάρχει και αρδευτική δεξαμενή με νερό από την Άνω Βιάννο.

Ο οικισμός του Αγ. Βασιλείου υδρεύεται από πηγή η οποία τροφοδοτεί δεξαμενή.

Στην Άρβη και Νέα Άρβη οι αγωγοί που είναι PVC ξεκινούν από δεξαμενή βόρεια του οικισμού και διανέμονται στο εσωτερικό τους.

Στον Αμιρά, το Λουτράκι Άνω Βιάννου, το Βαχό και την Περιβόλα το νερό από δεξαμενή διοχετεύεται μέσω αγωγών PVC στον οικισμό.

Η Έμπαρος, το Θωμαδιανό και η Μάρθα αντλούν νερό από μια γεώτρηση στη θέση «Τρύπες» η οποία τροφοδοτεί δεξαμενή που βρίσκεται πλησίον της γεώτρησης. Από την



παραπάνω δεξαμενή τροφοδοτείται η δεξαμενή της Μάρθας. Επιπλέον συναντάται μια γεώτρηση που τροφοδοτεί δεξαμενή στη θέση Ξερόκαμπος η οποία γεμίζει με τη σειρά της μια άλλη δεξαμενή στο Αφράτι. Απ' όπου το νερό διανέμεται στον οικισμό μέσω αγωγών PVC.

Στο Καλάμι υπάρχουν αγωγοί σιδερένιοι που διοχετεύουν τη δεξαμενή στο κέντρο του οικισμού. Ωστόσο δεν έχουν νερό γιατί αυτό που προέρχεται από τη Σύμη είναι ακατάλληλο για πόση. Ο Δήμος παρέχει εμφιαλωμένο νερό, ενώ γίνεται μέριμνα για να έρθει νερό από γεώτρηση της Ψαρής Φοράδας όπου υπάρχουν ήδη σωλήνες PVC.

Στην οικισμό Φαφλάγκος το νερό προέρχεται με φυσική ροή από γεώτρηση στη Σταυριά (θέση Παναγιά).

Στη Συνδωνία οι αγωγοί είναι από PVC.

Στη Ψαρή Φοράδα το νερό προέρχεται από γεώτρηση η οποία τροφοδοτεί δεξαμενή. Οι αγωγοί ωστόσο είναι σιδερένιοι.

Οι οικισμοί Κάτω Βιάννος και Χόνδρος τροφοδοτούνται με φυσική ροή από δεξαμενές έκαστος, οι οποίες τροφοδοτούνται από δεξαμενή που τροφοδοτείται από γεώτρηση.

Στον οικισμό Μέση η ύδρευση γίνεται από φυσική ροή από πηγή στη Ζωοδόχο Πηγή η οποία τροφοδοτεί τη δεξαμενή στη Μέση.

Στην Κάτω Σύμη διοχετεύεται νερό σε δεξαμενή και από εκεί μέσω σιδερένιου σωλήνα διακλαδίζεται στον οικισμό.

Στο Λουτράκι Κάτω Σύμης το νερό προέρχεται από γεώτρηση η οποία τροφοδοτεί δεξαμενή και στη συνέχεια δεξαμενή και από εκεί διοχετεύει με νερό τον οικισμό.

Στο Κεφαλοβρύσιο η πηγή της Αγίας Μαρίνας βόρεια του οικισμού διοχετεύει δύο δεξαμενές μέσω αγωγών PVC και από εκεί διανέμεται το νερό στον οικισμό. Νότια διοχετεύει δεξαμενή που ανήκει στον οικισμό Κρεββατά και από εκεί τροφοδοτείται ολόκληρος ο οικισμός.

Στον οικισμό Ξενιάκος, στη θέση Ψωράρη, υπάρχει μια ακόμα γεώτρηση που η οποία τροφοδοτεί μια δεξαμενή στη θέση Αμυγδαλοσέλι και από εκεί με φυσική ροή υδρεύονται τα χωριά Ξενιάκος και Κατωφύγιο, ενώ για τις Μιλλιαράδες υπάρχει άλλη δεξαμενή.

Ο Πεύκος υδρεύεται από πηγή στη θέση Καλύβες περίπου η οποία τροφοδοτεί δεξαμενή με φυσική ροή.

Στους οικισμούς Αγ. Δημήτριο, Κοκκαλάρα και Άνω Κορνιά, καθώς και στις Πάνω Βίγλες δεν υπάρχει δίκτυο ύδρευσης.

Ο Συκολόγος υδρεύεται από νερό που προέρχεται από πηγή στην Κρύα Βρύση. Διοχετεύει δεξαμενή βόρεια του οικισμού και από εκεί μέσω PVC διανέμεται στον οικισμό.

Στη Τέρτσα το νερό προέρχεται από γεώτρηση βόρεια του οικισμού η οποία τροφοδοτεί δύο δεξαμενές. Οι αγωγοί είναι PVC.



Αξίζει να σημειωθεί ότι σε κάποιους οικισμούς του Δήμου έχουν διαπιστωθεί προβλήματα που οφείλονται στην ποιότητα του νερού που φθάνει στα σπίτια. Τα προβλήματα συνίστανται κυρίως στην έλλειψη ή πλημμελή χλωρίωση του νερού στις δεξαμενές συγκέντρωσης, αλλά και στην παλαιότητα των δικτύων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να βελτιωθούν ή να αντικατασταθούν οι υποδομές ώστε να αντιμετωπίζονται τα προβλήματα αυτά.

Αποχέτευση όμβριων - ακαθάρτων

Δίκτυο αποχέτευσης υπάρχει μόνο στον οικισμό της Άνω Βιάννου. Τα λύματα συγκεντρώνονται στη θέση «Λιβάδια». Στον κεντρικό δρόμο του οικισμού υπάρχει και αποχέτευση όμβριων.

Στην Άρβη η αποχέτευση γίνεται με βόθρους ωστόσο ξεκινάει η δημιουργία αποχετευτικού δικτύου το οποίο θα καταλήγει στο βιολογικό καθαρισμό βορειοανατολικά του οικισμού. Στον οικισμό Πεύκο τα λύματα συγκεντρώνονται σε κοινοτικό βόθρο στη θέση «Πετροβοκολιά». Στον οικισμό Συκολόγο υπάρχει αποχέτευση η οποία δημιουργήθηκε πριν από 30 χρόνια, ενώ τα λύματα καταλήγουν σε ποτάμι προς τον οικισμό Φαφλάγκο. Στον οικισμό της Κάτω Σύμης τα λύματα καταλήγουν στο ρέμα νότια του οικισμού.

Οι υπόλοιποι οικισμοί του Δήμου έχουν βόθρους.

Απορρίμματα

Στο Δήμο υπάρχει ένας Χώρος Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων ο οποίος εντοπίζεται στη διακλάδωση του Βαχού στα 500μ. - 700μ. δυτικά. Τα απορρίμματα τα μαζεύει ο Δήμος, ωστόσο υπάρχει πρόβλημα λόγω του ότι τα οχήματα είναι παλαιά. Στο Δήμο υπάρχουν συνολικά δύο παλιά και ένα νέο όχημα.

Τα απορρίμματα τα μαζεύει ο Δήμος: από τον Κάτω Βιάννο, από το Λουτράκι Άνω Βιάννου, το Κατωφύγιο, από την Κάτω Σύμη μια (1) φορά την εβδομάδα, το Καστρί (ήταν ο μόνος οικισμός που μάζευε σκουπίδια από το 1988 με δημοπρασία), τον Κερατόκαμπο δύο (2) φορές την εβδομάδα, ενώ το καλοκαίρι καθημερινά, από το Καλάμι μια (1) φορά το μήνα, από το Κεφαλοβρύσιο Δευτέρα και Πέμπτη, από τη Ψαρή Φοράδα το χειμώνα μια (1) φορά την εβδομάδα και το καλοκαίρι καθημερινά, από τη Τέρτσα δύο (2) φορές την εβδομάδα, από το Συκολόγο τρεις (3) φορές την εβδομάδα, από τη Συνδωνία τρεις (3) φορές την εβδομάδα το καλοκαίρι και δύο (2) φορές το χειμώνα, από τη Μάρθα Τετάρτη και Παρασκευή, από τις Μιλλιαράδες και το Ξενιάκο δύο (2) φορές την εβδομάδα Τρίτη και Παρασκευή, από τη Μέση μια (1) φορά το μήνα, από τον Πεύκο δύο (2)

φορές την εβδομάδα, από το Χόνδρο μέρα παρά μέρα, ενώ το καλοκαίρι καθημερινά, από τον Αγ. Βασίλειο δύο (2) φορές την εβδομάδα Δευτέρα και Πέμπτη, από τον Κρεββατά μια (1) φορά την εβδομάδα, από την Έμπαρο, από την Άρβη και τη Νέα Άρβη το χειμώνα δύο (2) φορές την εβδομάδα, ενώ το καλοκαίρι καθημερινά, από το Βαχό τρεις (3) φορές την εβδομάδα, από το Θωμαδιανό δύο (2) φορές την εβδομάδα, από το Αφράτιο, από το Λουτράκι Σύμης κάθε 15 μέρες και από την Αγία Παρασκευή και το Φαφλάγκος μια φορά την εβδομάδα το χειμώνα και δύο (2) φορές το καλοκαίρι.

Πυρασφάλεια - πυροπροστασία

Στην περιοχή μελέτης υπάρχει Πυροσβεστικό Κλιμάκιο το οποίο εδρεύει στην Άνω Βιάννο. Σύστημα πυρασφάλειας δεν υπάρχει στο Δήμο, ενώ συναντώνται κρουνοί πυρόσβεσης διάσπαρτοι στο αρδευτικό δίκτυο του ΤΟΕΒ.



Η κάλυψη της περιοχής μελέτης από άποψη πυροπροστασίας δεν είναι ιδιαίτερα ικανοποιητική. Ενώ παρατηρήθηκε ότι δεν υπάρχουν αρκετά υδροστόμια πυρόσβεσης στους οικισμούς του Δήμου. Ιδιαίτερα ελλιπής κρίνεται η κατάσταση στους οικισμούς του Δήμου που βρίσκονται σε άμεση επαφή με το δάσος.

Κρίνεται επιτακτική η ανάγκη άμεσης λήψης συμπληρωματικών μέτρων για την πυρασφάλεια και την πυροπροστασία του Δήμου Βιάννου.

Α.4 Καταγραφή των κατευθύνσεων των υφιστάμενων εγκεκριμένων Πολεοδομικών Σχεδίων

Εισαγωγή

Η κατανόηση του τρόπου λειτουργίας των πόλεων και των τάσεων που αναπτύσσονται σε μια χωρική ενότητα είναι απαραίτητη για την μελέτη των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής.

Για τον Δήμο Βιάννου έχει εκπονηθεί Σχέδιο Χωρικής Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ, 2007), το οποίο έχει διερευνήσει και καταγράψει τα πολεοδομικά και γεωφυσικά χαρακτηριστικά και την αναπτυξιακή φυσιογνωμία και έχει προτείνει την πολεοδομική οργάνωση του Δήμου.

Στις επόμενες ενότητες συνοψίζονται οι βασικές κατευθύνσεις της πολεοδομικής οργάνωσης και της ρύθμισης των οικιστικών υποδοχών.

Ιστορικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού και χωρικής ανάπτυξης

Ο Δήμος Βιάννου ανήκει διοικητικά στην Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου της Περιφέρειας Κρήτης ενώ χωροταξικά τοποθετείται στο νοτιοανατολικό άκρο του Νομού. Ο Δήμος συνορεύει δυτικά και βορειοδυτικά με το Δήμο Αρκαλοχωρίου, βορειοανατολικά με το Δήμο Οροπέδιο Λασιθίου, ανατολικά με το Δήμο Ιεράπετρας του Νομού Λασιθίου ενώ νότια βρέχεται από το Λιβυκό Πέλαγος.

Ο ημιορεινός χαρακτήρας της περιοχής και η παραθαλάσσια ζώνη του, δημιουργούν ένα ενδιαφέρον μίγμα εδαφικών οντοτήτων, το οποίο αποτυπώνεται στις χρήσεις γης και κατ' επέκταση στις δραστηριότητες των κατοίκων. Στο ορεινό τμήμα του Δήμου κυριαρχεί η καλλιέργεια της ελιάς, ενώ όσο το ανάγλυφο γίνεται πιο ομαλό στους παραλιακούς οικισμούς, τόσο η αγροτική δραστηριότητα διαφοροποιείται, με την ανάπτυξη θερμοκηπιακών καλλιεργειών να αποτελεί κυρίαρχη δραστηριότητα στους παραθαλάσσιους οικισμούς.

Ο Δήμος θεωρείται κατ' εξοχήν αγροτικός με τον τουρισμό να αποτελεί δραστηριότητα δυναμικά εξελισσόμενη. Ο αγροτικός χαρακτήρας του Δήμου αποτυπώνεται στις χρήσεις γης του αγροκτήματος, με τις θερμοκηπιακές εγκαταστάσεις να καταλαμβάνουν σημαντικό τμήμα της εκτός σχεδίου περιοχής, ενώ σε πολλά δημοτικά διαμερίσματα οι θερμοκηπιακές καλλιέργειες είναι εγκατεστημένες σε περιοχές εντός των εγκεκριμένων ορίων των οικισμών ή δίπλα σ αυτά. Στο νότιο τμήμα του Δήμου παρατηρείται τουριστική κίνηση, κυρίως από ημερήσιους επισκέπτες από άλλες τουριστικές περιοχές. Ωστόσο στόχος του ΣΧΟΟΑΠ είναι η προσέλκυση τουριστικής κίνησης με μεγαλύτερη διάρκεια για την ενίσχυση της σχετικής απασχόλησης των κατοίκων καθώς και του παραγόμενου εισοδήματος τους.

Γενική Πολεοδομική Οργάνωση Συντελεστής Δόμησης

Στο πλαίσιο του ΣΧΟΟΑΠ προτάθηκαν επεκτάσεις οικισμών, για τους οποίους καθορίστηκαν οι εκτάσεις, η μικτή πυκνότητα, καθώς και ο Συντελεστής Δόμησης.

ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ, ΜΙΚΤΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΜΕΣΟΣ Σ.Δ. ΑΝΑ ΟΙΚΙΣΜΟ				
ΔΗΜΟΣ / ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ / ΟΙΚΙΣΜΟΣ	Όρια οικισμού (ΦΕΚ ή αποφ. Νομ.)	Προτεινόμενη οικιστική επέκταση	Μικτή Πυκνότητα (brutto)	Μέσος Συντελεστής Δόμησης
ΔΗΜΟΣ ΒΙΑΝΝΟΥ				
ΠΕ1				
Άνω Βιάννος,	ΦΕΚ 7039/10-10-95	322 στρέμματα	64 άτομα/Ha	0,53
Λουτράκι, το	ΦΕΚ1030 Δ' /29-10-86	δεν προτείνεται	36 άτομα/Ha	0,62
Κάτω Βιάννος, η	ΦΕΚ 1030 Δ' /29-10-1986	δεν προτείνεται	21 άτομα/Ha	0,62
Μέση, η	ΦΕΚ 1030 Δ' /29-10-1986	δεν προτείνεται	8 άτομα/Ha	0,61
Χόνδρος, ο Περβόλα, η	ΦΕΚ 1030Δ' 29-10-86	δεν προτείνεται	27 άτομα/Ha	0,63
ΠΕ2				
Έμπαρος, η	ΦΕΚ 1145 Δ' 26-08-1986	δεν προτείνεται	17 άτομα/Ha	0,63
Αφράτιο, το	ΦΕΚ 1015 Δ: /22-10-86	δεν προτείνεται	19 άτομα/Ha	0,63
Θωμαδιανό, το	ΦΕΚ 1107Δ' /18-11-1986	δεν προτείνεται	31 άτομα/Ha	0,64
Μάρθα, η	ΦΕΚ 1107Δ' /18-11-1986	δεν προτείνεται	24 άτομα/Ha	0,63
Μυλλιαράδες, οι	ΦΕΚ 1107Δ' /18-11-1986	δεν προτείνεται	32 άτομα/Ha	0,65
Ξενιάκος, ο	ΦΕΚ 1107Δ' /18-11-1986	δεν προτείνεται	32 άτομα/Ha	0,65
Κατωφύγιο, το	ΦΕΚ 1107Δ' /18-11-1986	δεν προτείνεται	46 άτομα/Ha	0,65
ΠΕ3				
Κερατόκαμπος, -Καστρί, το	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-86	Επέκταση α' κατοικίας 109στρ.	42άτ./Ha(ΠΕ3α)	0,44(ΠΕ3α)
			52άτ./Ha(ΠΕ3β)	0,20(ΠΕ3β)
ΠΕ4				
Άρβη, η - Νέα Άρβη, η	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-86	282στρ. δυτικά Άρβης	85 άτομα/Ha	0,43
ΠΕ5				
Αμιράς, ο	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-86	δεν προτείνεται	35 άτομα/Ha	0,65
Άγιος Βασίλειος, ο	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-86	δεν προτείνεται	31 άτομα/Ha	0,64
Βαχός, ο	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-1986	δεν προτείνεται	28 άτομα/Ha	0,64
Καλάμιο, το	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-1986	δεν προτείνεται	13 άτομα/Ha	0,63
Κάτω Σύμη, η	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-1986	δεν προτείνεται	75 άτομα/Ha	0,63
Λουτράκι Κάτω Σύμης, το	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-1986	δεν προτείνεται	19 άτομα/Ha	0,61
Κεφαλοβρύσιο, το	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-1986	δεν προτείνεται	29 άτομα/Ha	0,63
Κρεββατάς, ο	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-1986	δεν προτείνεται	35 άτομα/Ha	0,63
Πεύκος, ο	ΦΕΚ 1107Δ' /18-11-1986	δεν προτείνεται	27 άτομα/Ha	0,63

ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ, ΜΙΚΤΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΜΕΣΟΣ Σ.Δ. ΑΝΑ ΟΙΚΙΣΜΟ				
ΔΗΜΟΣ / ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ / ΟΙΚΙΣΜΟΣ	Όρια οικισμού (ΦΕΚ ή αποφ. Νομ.)	Προτεινόμενη οικιστική επέκταση	Μικτή Πυκνότητα (brutto)	Μέσος Συντελεστής Δόμησης
ΔΗΜΟΣ ΒΙΑΝΝΟΥ				
Συκολόγος, ο	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-86	δεν προτείνεται	48 άτομα/Ha	0,63
ΠΕ6				
Συνδονία, η	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-1986	80στρ	42 άτομα/Ha	0,62
Κάτω Βίγλες-Ψαρή Φοράδα	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-86			
Σταυριά, η	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-1986	δεν προτείνεται	33 άτομα/Ha	0,63
Φαφλάγκος, ο	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-1986	δεν προτείνεται	14 άτομα/Ha	0,60
Άγιος Δημήτριος, ο –Άνω Κορνιάς, ο –Κοκκαλάρα, η	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-1986	δεν προτείνεται	11 άτομα/Ha	0,62
Άνω Βίγλα, η	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-86	δεν προτείνεται	7 άτομα/Ha	0,61
Τέρτσα, η	ΦΕΚ 1030Δ' /29-10-86	48στρ	70 άτομα/Ha	0,43

Χρήσεις Γης

Στις περιοχές όπου προβλέπονται χρήσεις γης «**Αμιγής Κατοικία**», επιτρέπονται οι χρήσεις γης που συμπεριλαμβάνονται στο άρθρο 2 των κατηγοριών χρήσεων γης του Π.Δ. 23-02-87 (ΦΕΚ166Δ).

Στις περιοχές όπου προβλέπονται χρήσεις γης «**Γενική Κατοικία Α**», επιτρέπονται οι χρήσεις γης που συμπεριλαμβάνονται στο άρθρο 3 των κατηγοριών χρήσεων γης του Π.Δ. 23-02-87 (ΦΕΚ166Δ) το οποίο εξειδικεύεται ως ακολούθως:

- ο κατοικία
- ο κοινωνική πρόνοια
- ο εκπαίδευση, με μέγιστη επιφάνεια δόμησης 2.000 τ.μ.
- ο μικρές αθλητικές εγκαταστάσεις (μόνο κατηγ. Α')
- ο θρησκευτικοί χώροι
- ο πολιτιστικές εγκαταστάσεις με μέγιστη επιφάνεια δόμησης 600 τ.μ.
- ο εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών με μέγιστη επιφάνεια δόμησης 600τ.μ. (εξαιρούνται οι υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα)
- ο γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί με μέγιστη επιφάνεια δόμησης 600 τ.μ
- ο περίθαλψη έως 100 κλίνες με μέγιστη επιφάνεια δόμησης 1.000 τ.μ.
- ο εστιατόρια (εκτός κέντρων διασκέδασης) με μέγιστη επιφάνεια δόμησης 600 τ.μ
- ο αναψυκτήρια με μέγιστη επιφάνεια δόμησης 600 τ.μ.
- ο ξενοδοχεία και τουριστικές εγκαταστάσεις (εκτός κατασκηνώσεων – Camping) έως 100 κλίνες, και με μέγιστη επιφάνεια δόμησης 1000 τ.μ
- ο χώροι στάθμευσης (για οχήματα έως 2,5 τόνους)



- ο σταθμοί μετεπιβίβασης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM)
- ο επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης: αρτοποιεία, ζαχαροπλαστεία, είδη καθημερινής ανάγκης και παραδοσιακών προϊόντων Δεν προβλέπεται η εγκατάσταση πλυντηρίων, λιπαντηρίων, πρατηρίων υγρών καυσίμων, συνεργείων αυτοκινήτων και δικύκλων, συνεργείων γεωργικών μηχανημάτων και εξοπλισμού, εργαστηρίων κατεργασίας μαρμάρου και προϊόντων σιδήρου, αλουμινίου, ξύλου και δέρματος, μαντρών οικοδομικών υλικών, ελαιουργείων, αποθηκών διάθεσης λιπασμάτων και ζωοτροφών.
- ο σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων
- ο εμπορευματικοί σταθμοί αυτοκινήτων

Α.5 Καταγραφή υφιστάμενων υπαίθριων δημοτικών χώρων στάθμευσης

Υφιστάμενοι Υπαίθριοι Χώροι Στάθμευσης

Η στάθμευση των οχημάτων στους ορεινούς οικισμούς του Δήμου γίνεται κατά κύριο λόγο στα όρια των δρόμων χωρίς ιδιαίτερη διαμόρφωση / οργάνωση. Το ορεινό ανάγλυφο και το περιορισμένο διαθέσιμο εύρος αφήνει μικρά περιθώρια για την ανάπτυξη κάθετων θέσεων στάθμευσης (στην εικόνα που ακολουθεί παράδειγμα από την Άνω Βιάννο).



Εικόνα 2: Άποψη του χώρου στάθμευσης στο ΒΑ άκρο του οικισμού της Άνω Βιάννου

Στις παραθαλάσσιες περιοχές όπου οι κλίσεις είναι ηπιότερες, οι συνθήκες είναι ευνοϊκότερες για την ανάπτυξη χώρων στάθμευσης. Στους χώρους των λιμένων Καστρίου και Άρβης παρέχεται η δυνατότητα στάθμευσης, καθώς επίσης και στις παραλίες (πχ. Συδωνιά).

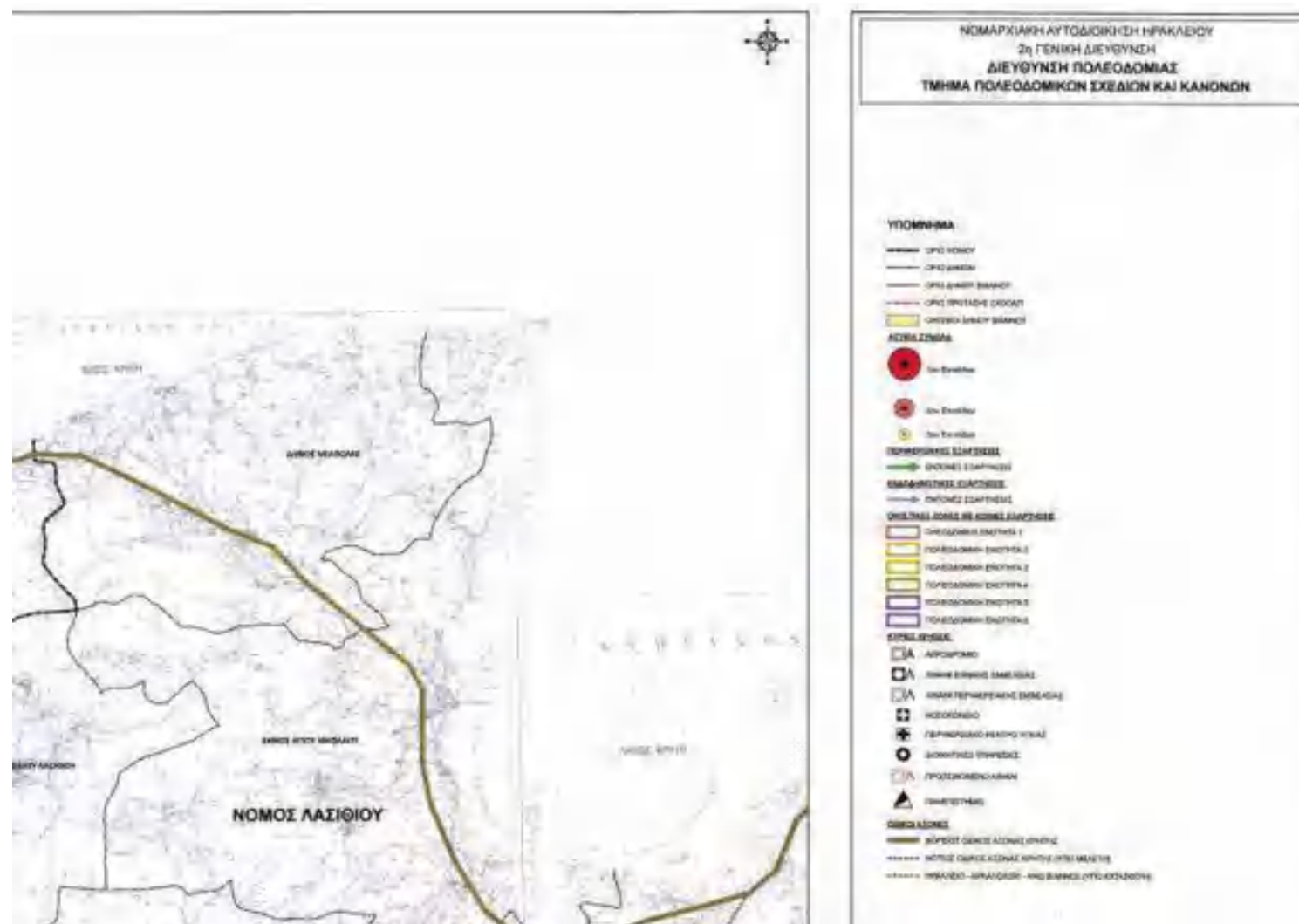


Εικόνα 3: Άποψη του χώρου στάθμευσης στο λιμάνι της Άρβης

Α.6 Συλλογή και καταγραφή των διαθέσιμων τοπογραφικών υποβάθρων



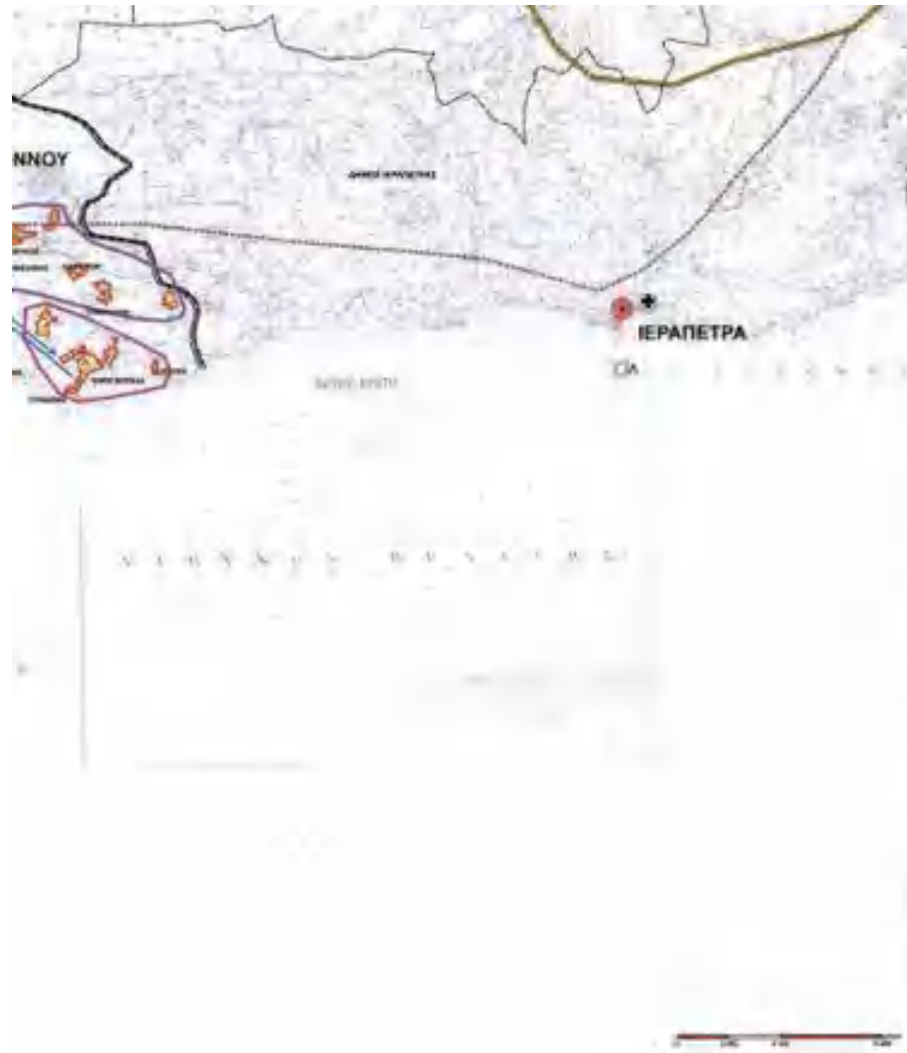
Εικόνα 4 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου Απόσπασμα 1



Εικόνα 5 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου Απόσπασμα 2



Εικόνα 6 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου Απόσπασμα 3



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΚΑΙΜΑΤΙΝΗΣ ΚΑΛΑΜΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΑΝΟΙΧΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
ΔΗΜΟΥ ΒΙΑΝΝΟΥ ΝΟΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΟΜΑΔΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ:
ΜΑΜΟΥΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΑΓΡΟΝΟΜΟΣ ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΑΝΑΔΟΧΟΙ:

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
ΜΑΜΟΥΝΗΣ Δ. Δ.Τ.Μ.
ΑΓΡΟΝΟΜΟΣ Δ. Δ.Τ.Μ.
ΣΩΤΗΡ Μ. Δ.Τ.Μ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Γ. Δ.Τ.Μ.
ΔΙΔΑΚΤΟΡΑΚΗΣ Γ. Δ.Τ.Μ.
ΚΟΝΤΑΡΗΣ Δ. Δ.Τ.Μ.
ΚΑΛΟΔΕΜΗ ΑΡ. Δ.Τ.Μ.
ΜΕΛΙΣΣΑΣ Γ. Δ.Τ.Μ.
ΣΑΒΒΑΔΟΥ Δ. Δ.Τ.Μ.
ΣΥΝΟΡΜΑΤΗΣ ΠΑΤΣΙΑ Ε. Δ.Τ.Μ.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΜΕΛΕΤΩΝ
Ο.Τ.Α. ΕΡΕΥΝΑ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΚΟΡΥΝΑΙΑ ΚΑΛΟΠΟΛΙΤΑΔΙ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΜΑΔΩΝ
Ο.Τ.Α. ΕΡΕΥΝΑ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΔΟΜΙΚΟ ΠΛΑΝΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

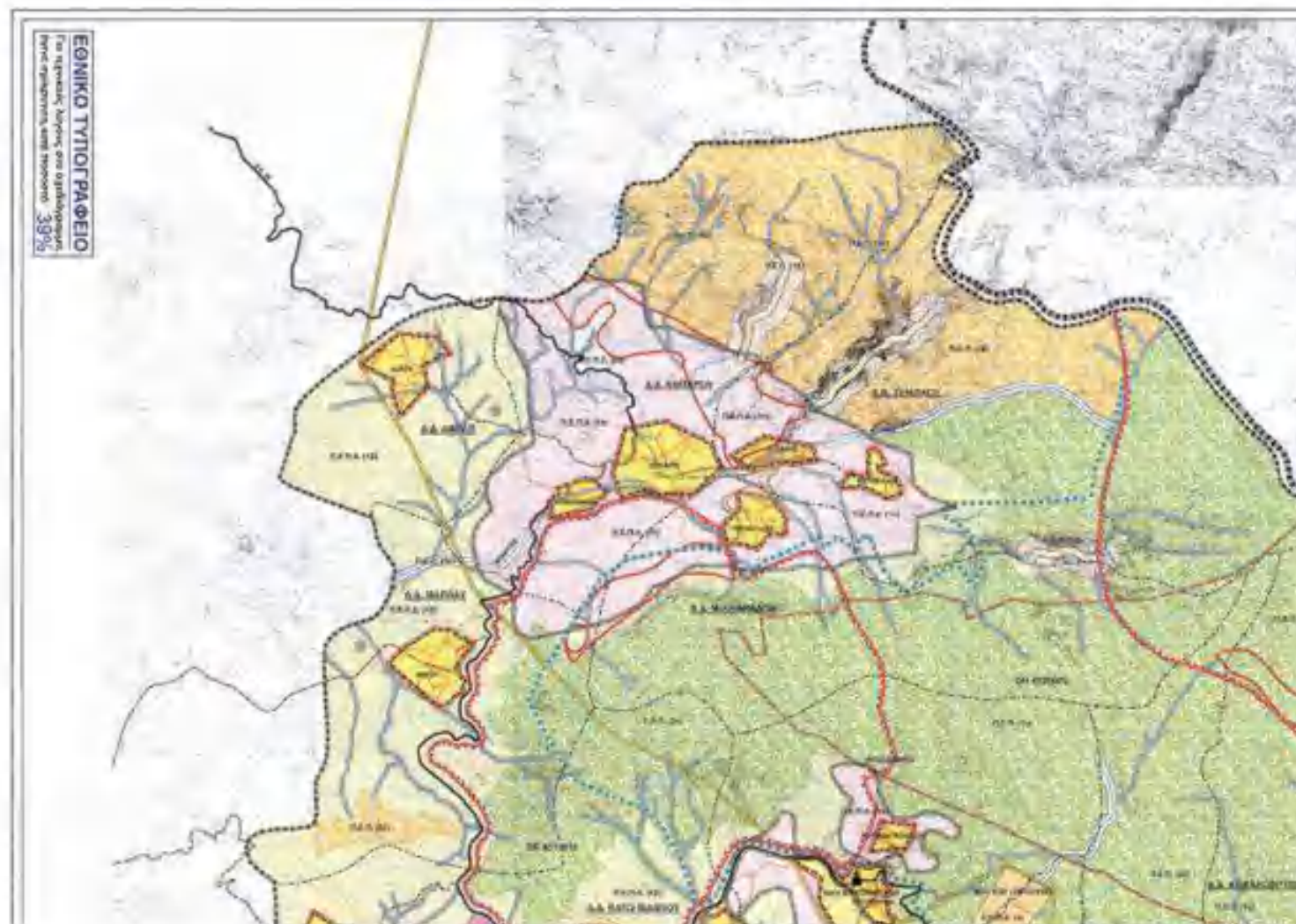
ΚΥΜΑΚΑ 1:100.000

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2010

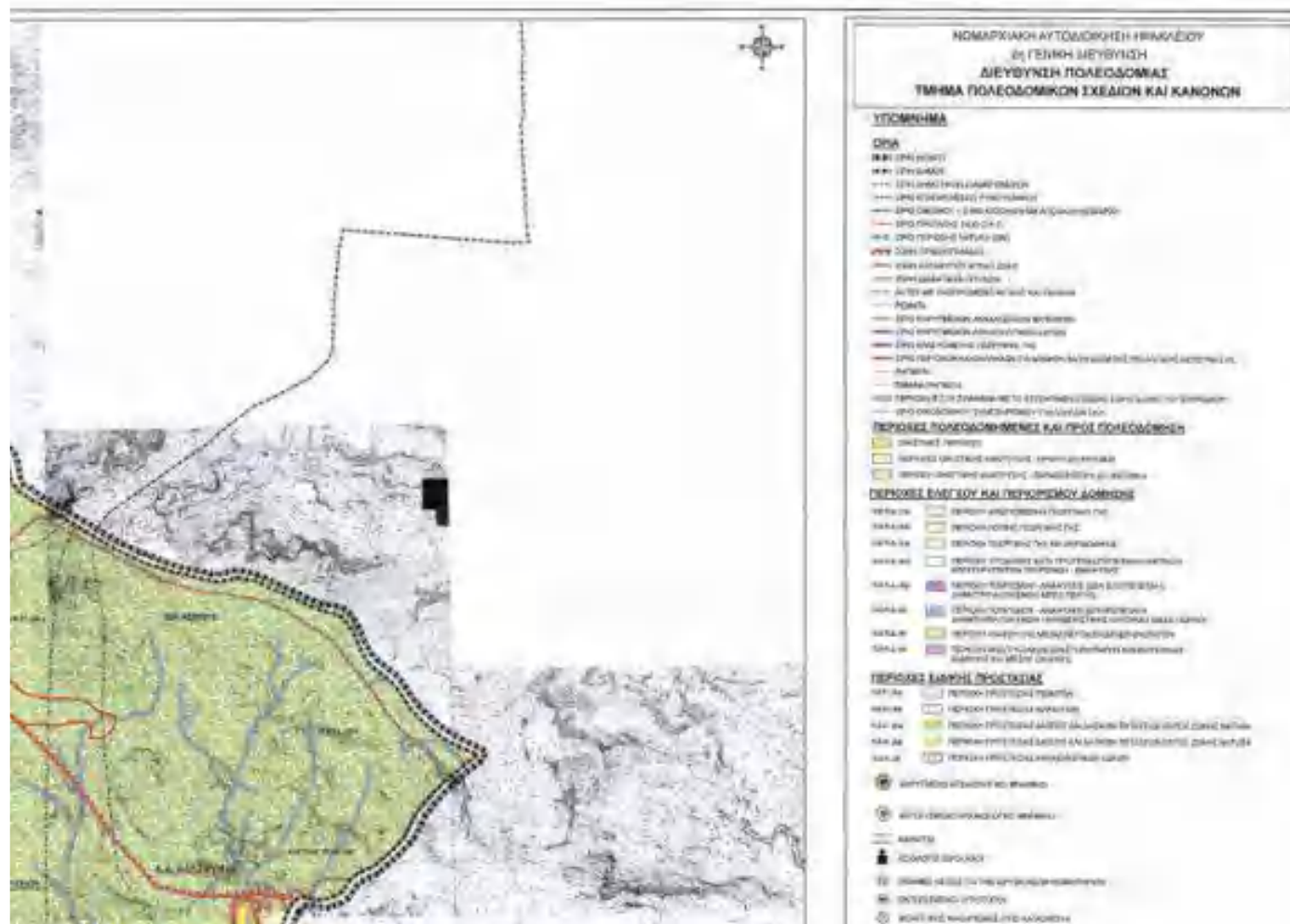
ΜΕΤΡΗΣΗ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΒΕΛΥΤΗΝ ΠΕ.Κ.

Π.1.

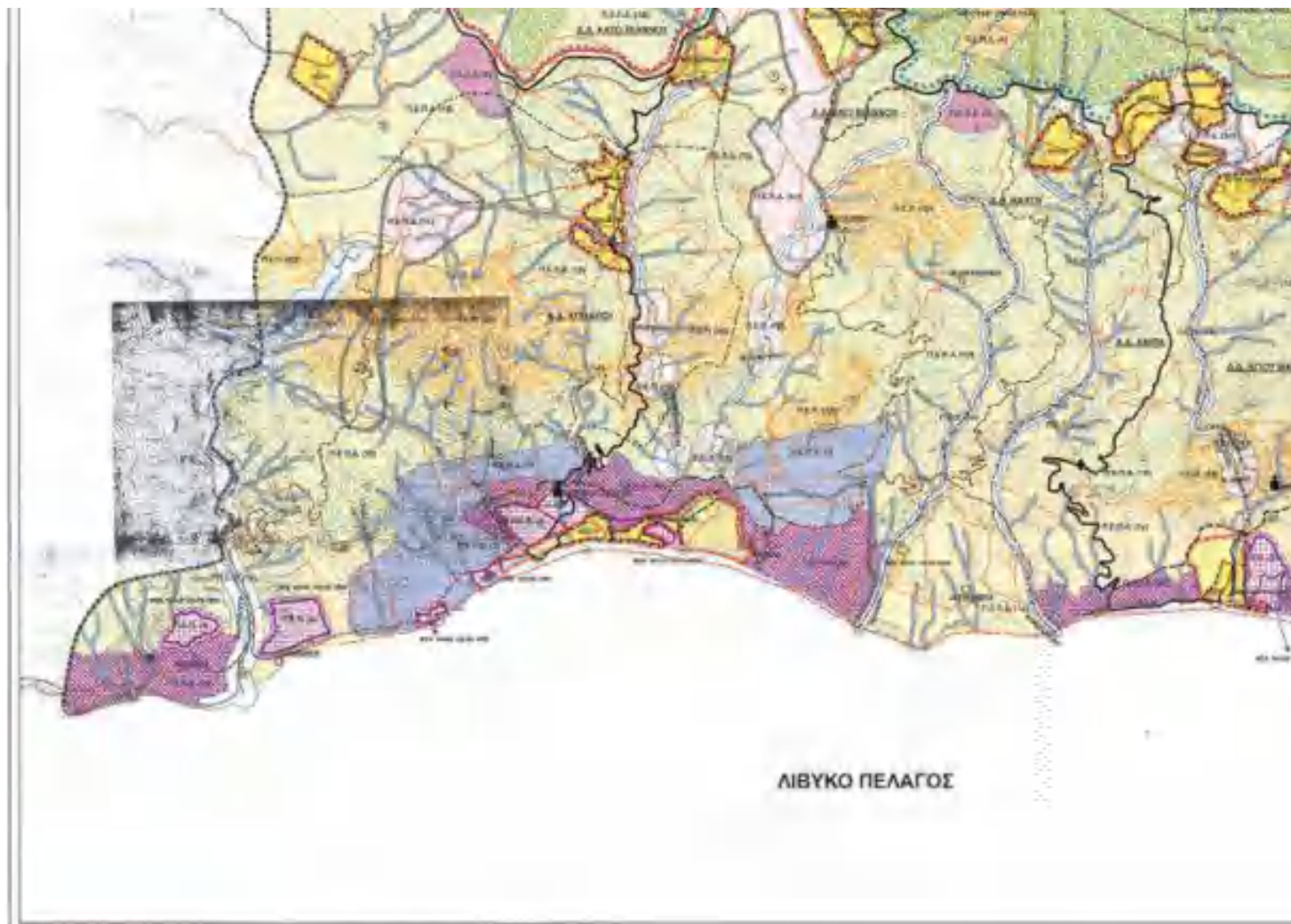
Εικόνα 7 Εικόνα 6 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου Απόσπασμα 4



Εικόνα 8 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου Απόσπασμα 5



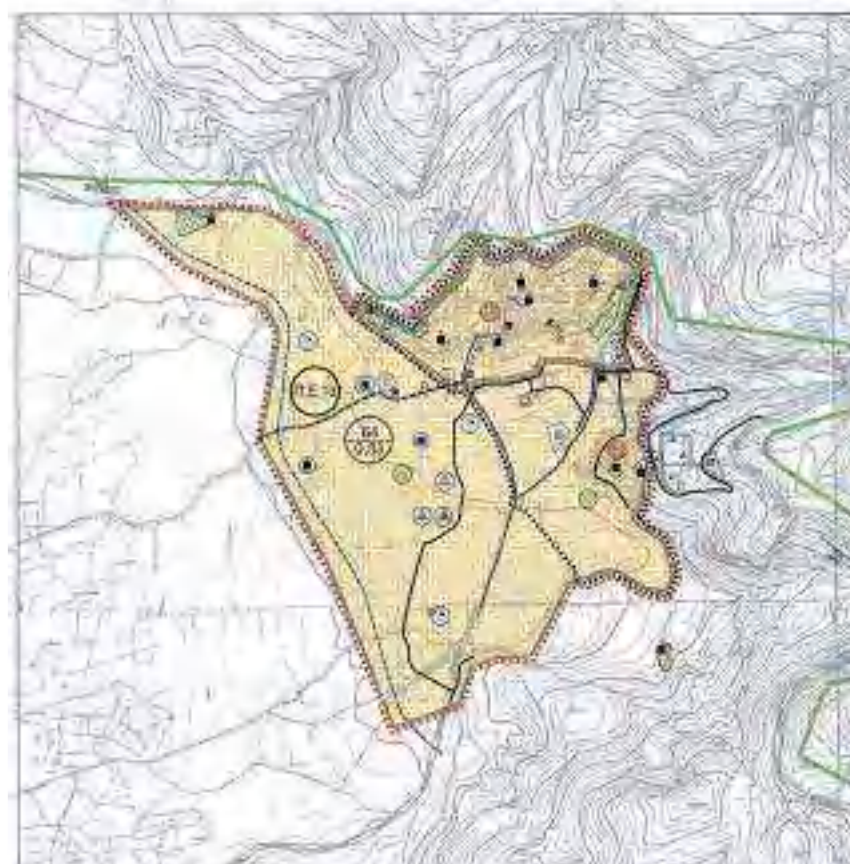
Εικόνα 9 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου Απόσπασμα 6



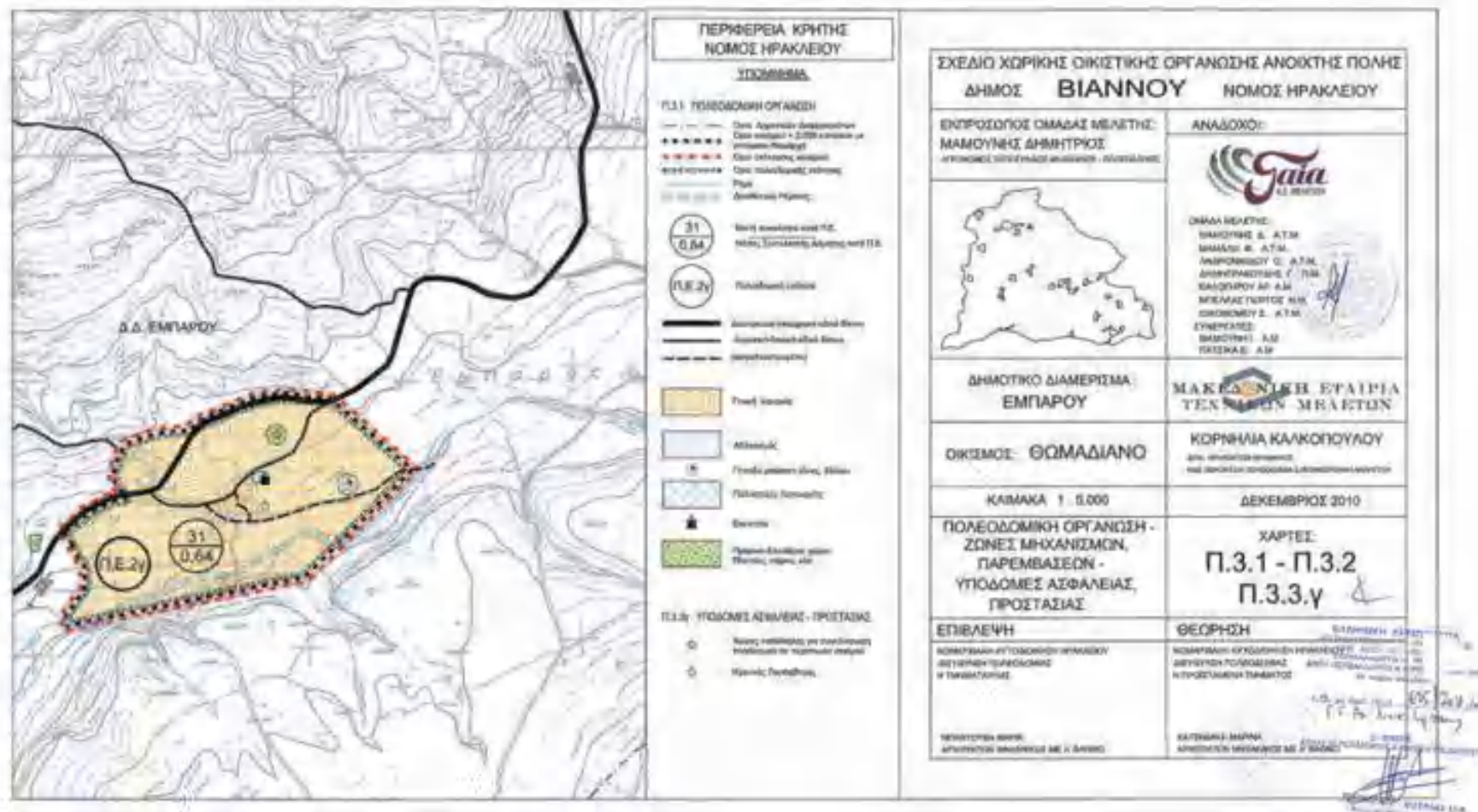
Εικόνα 10 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου Απόσπασμα 7



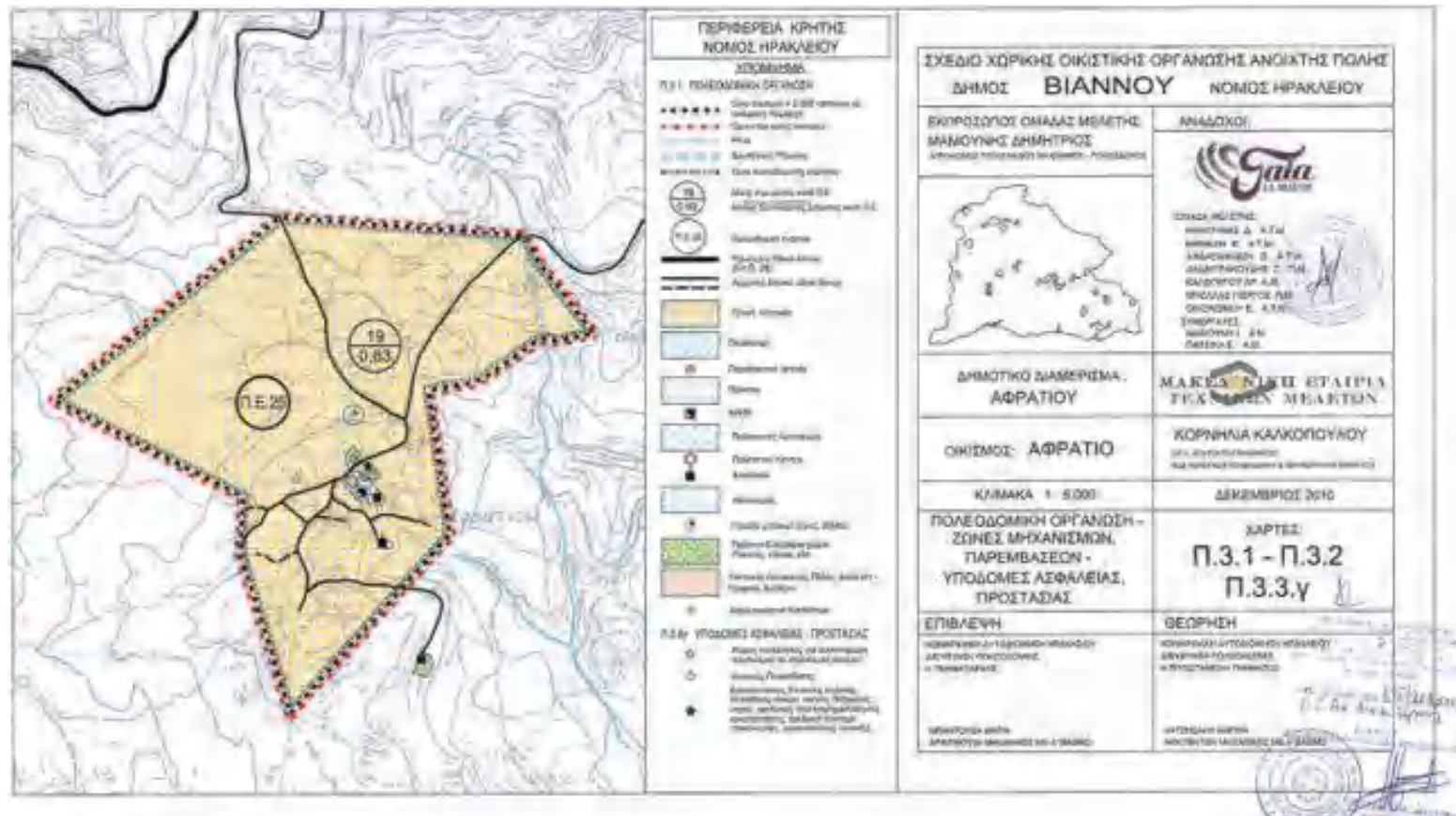
Εικόνα 11 Εικόνα 6 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου Απόσπασμα 8



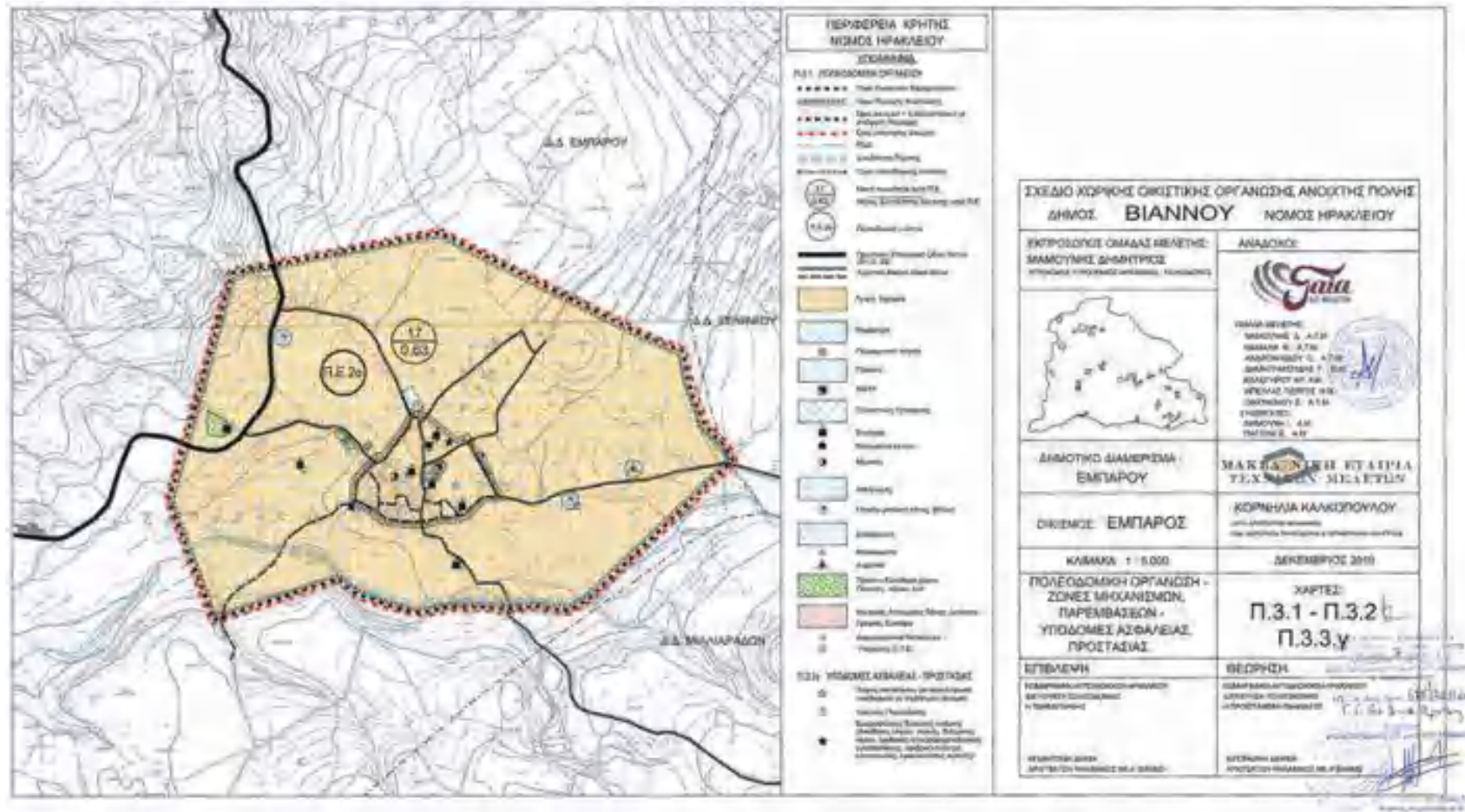
Εικόνα 12 ΣΧΟΑΠ Δήμος Βιάννου / Δ.Δ. Άνω Βιάννου / Οικισμός Άνω Βιάννου



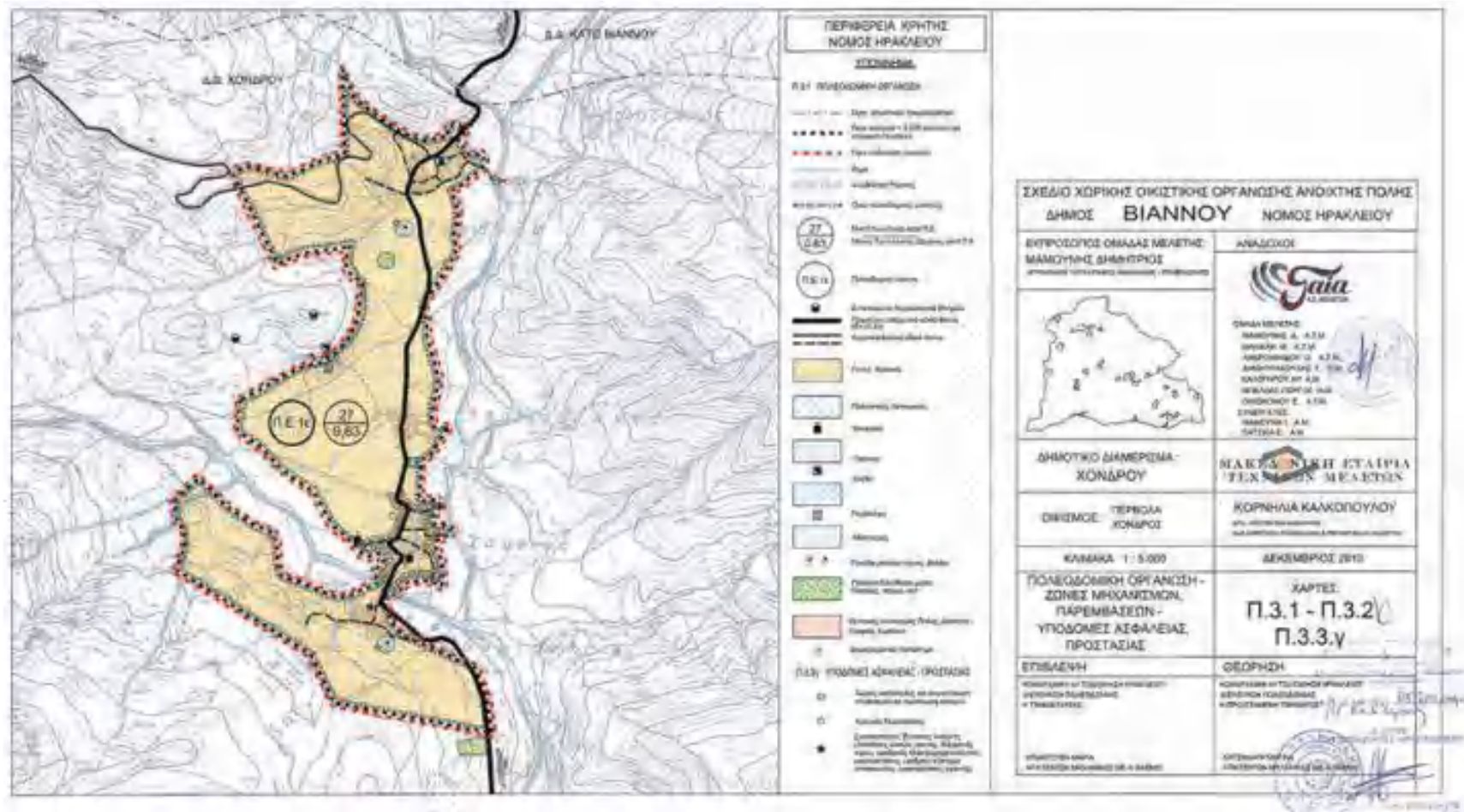
Εικόνα 13 ΣΧΟΑΠ Δήμος Βιάννου /Δ.Δ. Εμπαρου / Οικισμός Θωμαδιανό



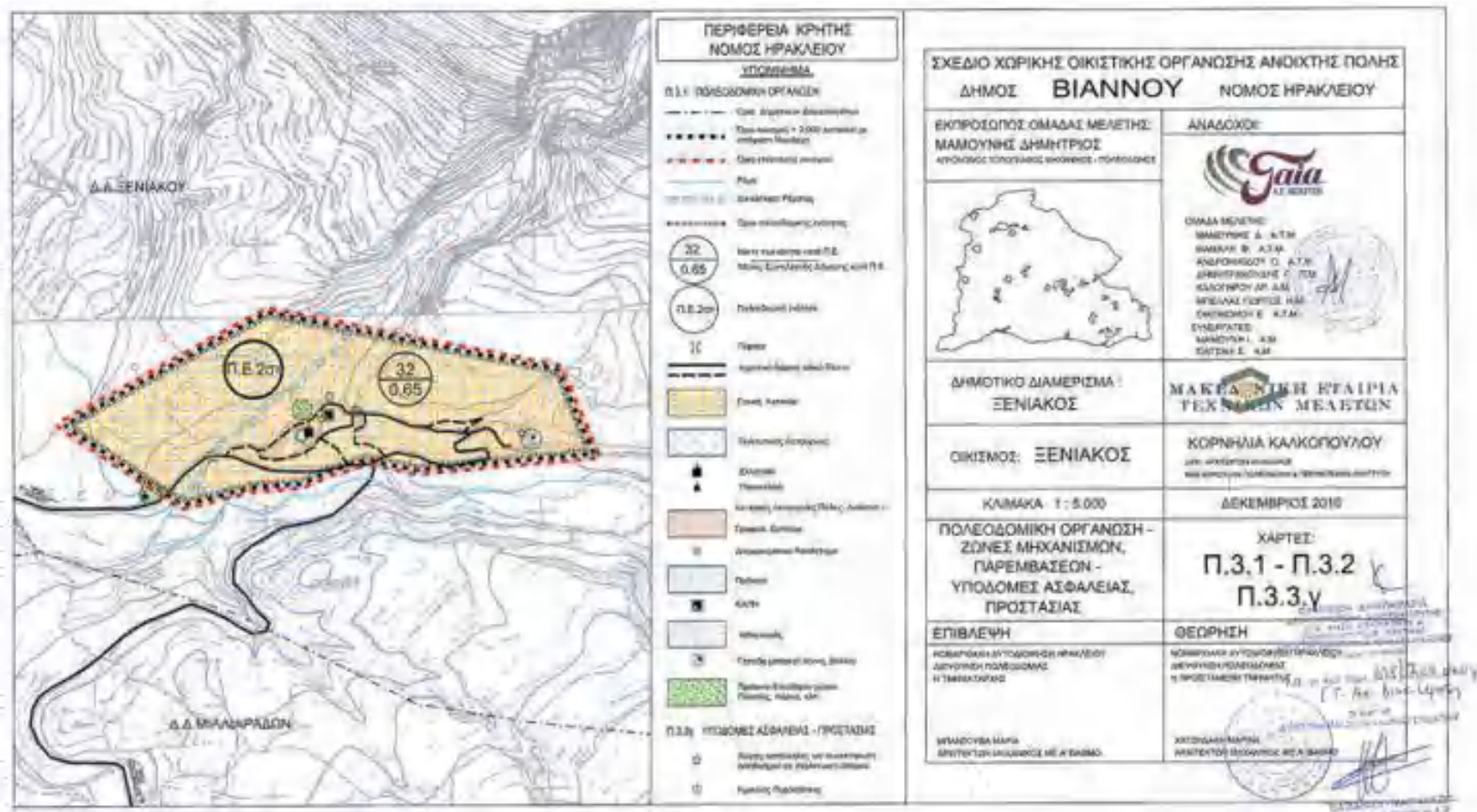
Εικόνα 14 ΣΧΟΑΠ Δήμος Βιάννου / Δ.Δ. Αφρατιου / Οικισμός Αφρατιο



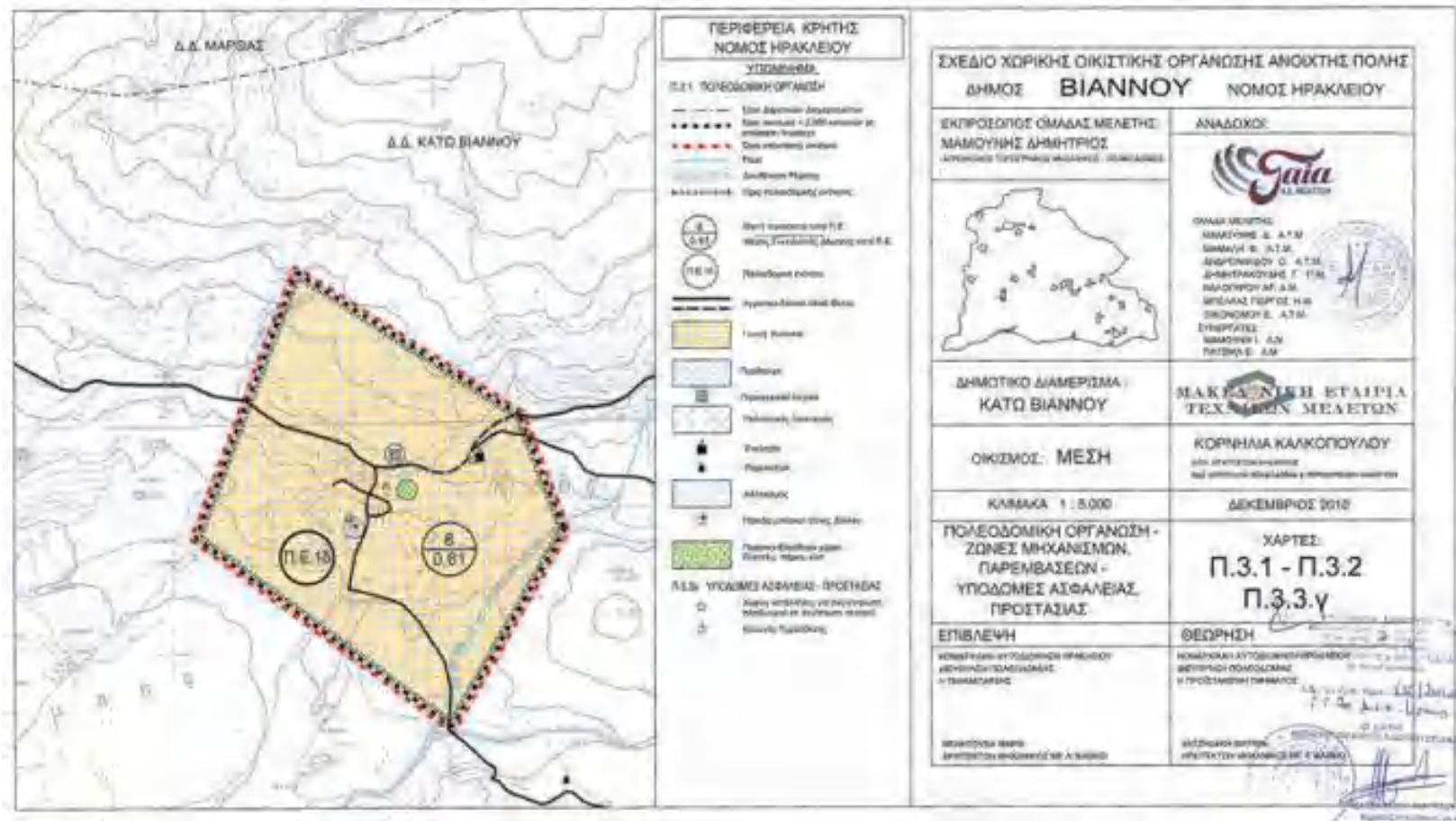
Εικόνα 15 ΣΧΟΑΠ Δήμος Βιάννου / Δ.Δ. Εμπαρου / Οικισμός Εμπαρος



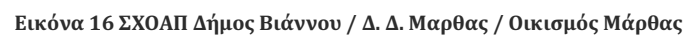
Εικόνα 16 ΣΧΟΑΠ Δήμος Βιάννου / Δ.Δ. Χονδρου / Οικισμός Περβολα Χονδρος

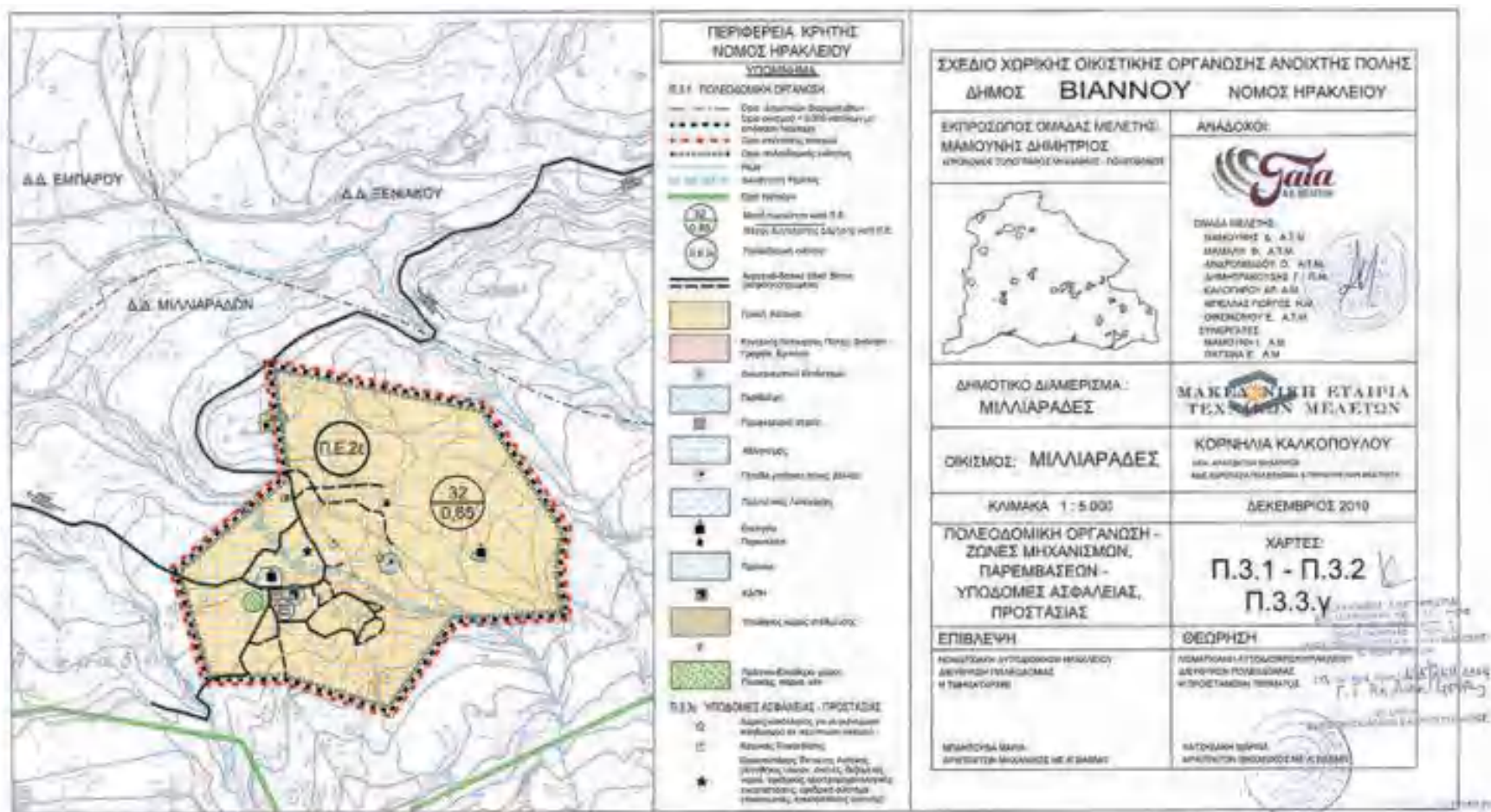


Εικόνα 17 ΣΧΟΑΠ Δήμος Βιάννου / Δ. Δ. Ξενιακός / Οικισμός Ξενιακός

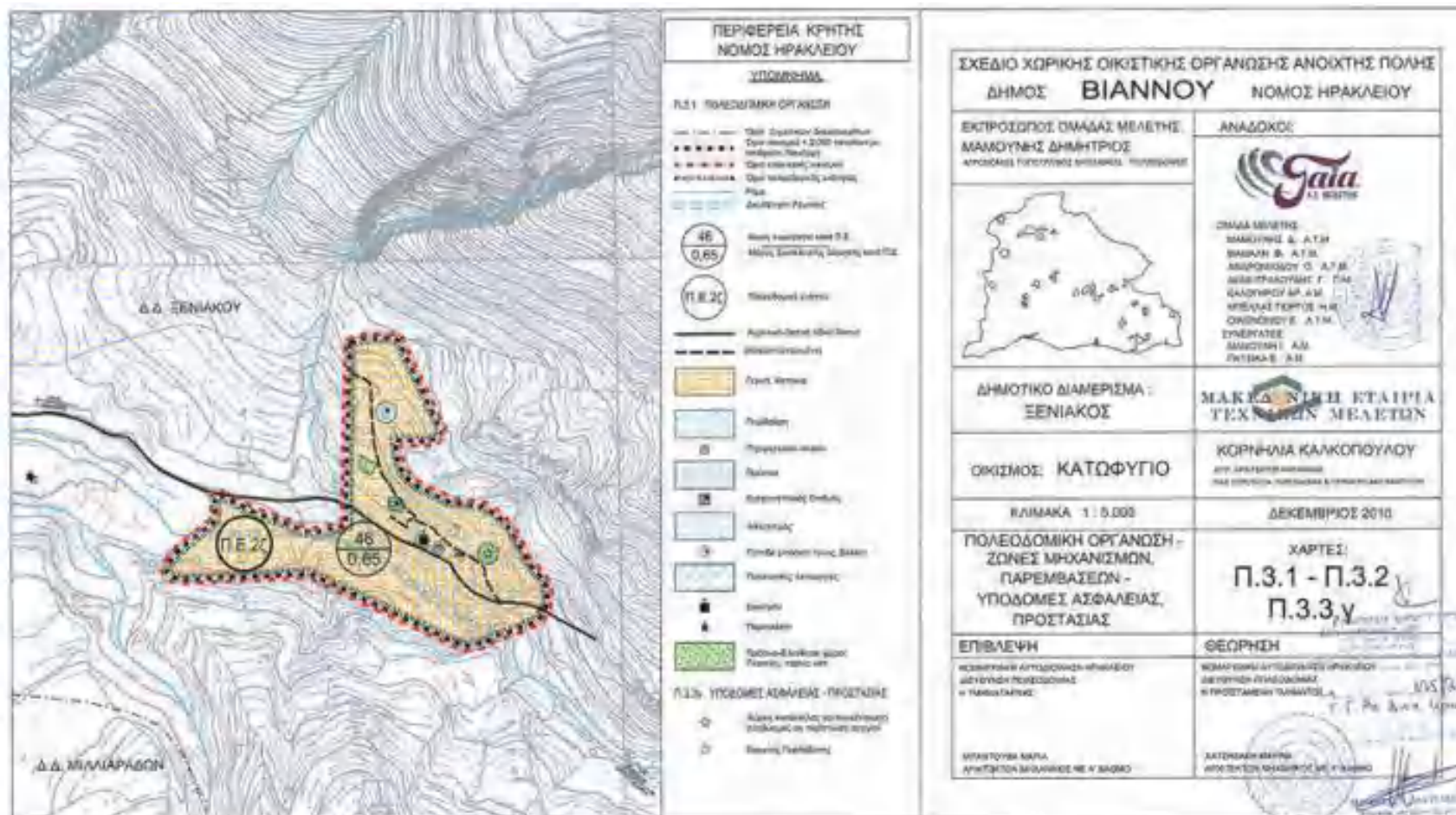


Εικόνα 15 ΣΧΟΑΠ Δήμος Βιάννου / Δ.Δ. Κάτω Βιάννου / Οικισμός Μέση

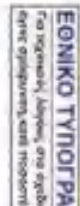




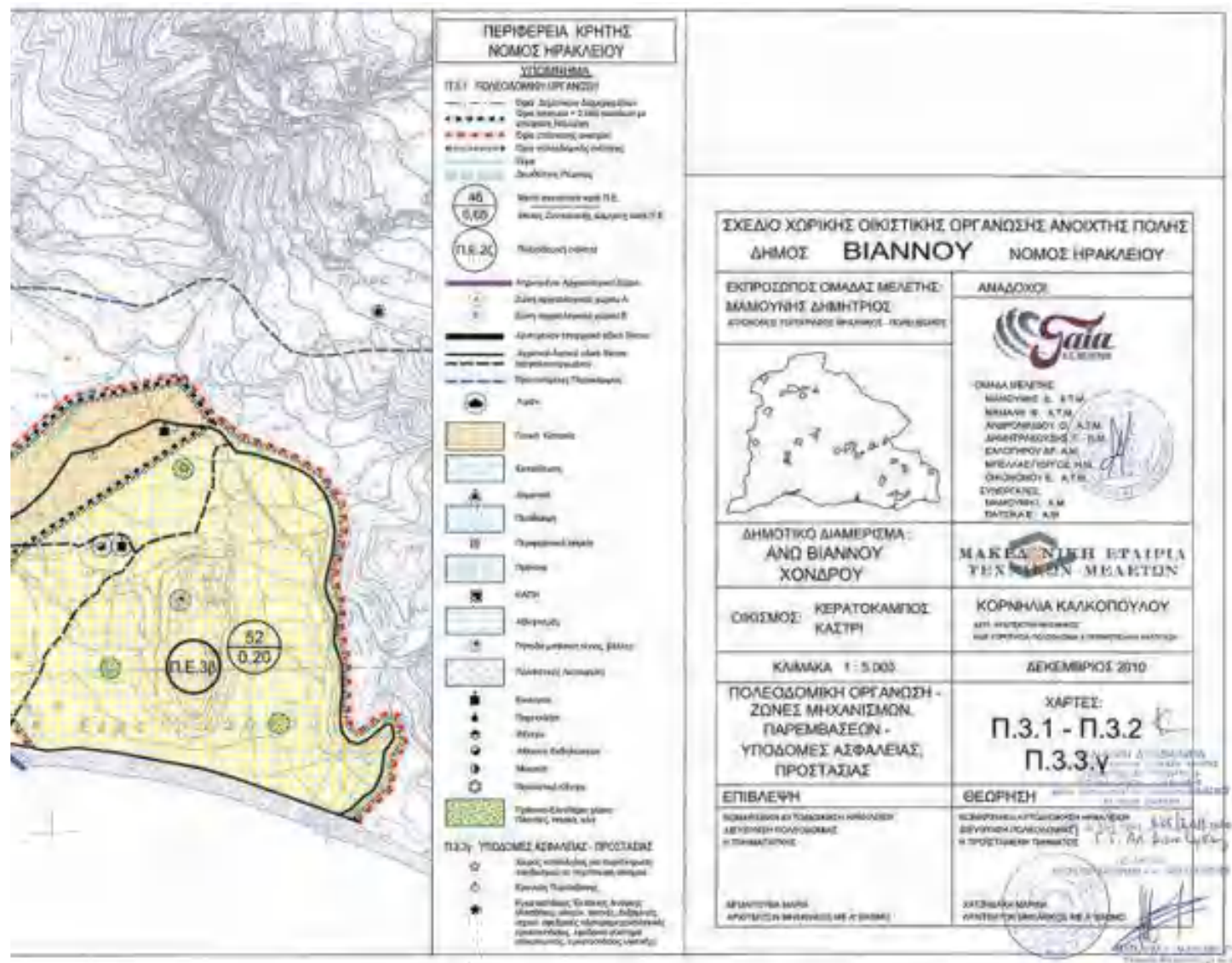
Εικόνα 17 ΣΧΟΑΠ Δήμος Βιάννου / Δ. Δ. Μιλλιαραδες / Οικισμός Μιλλιαράδες



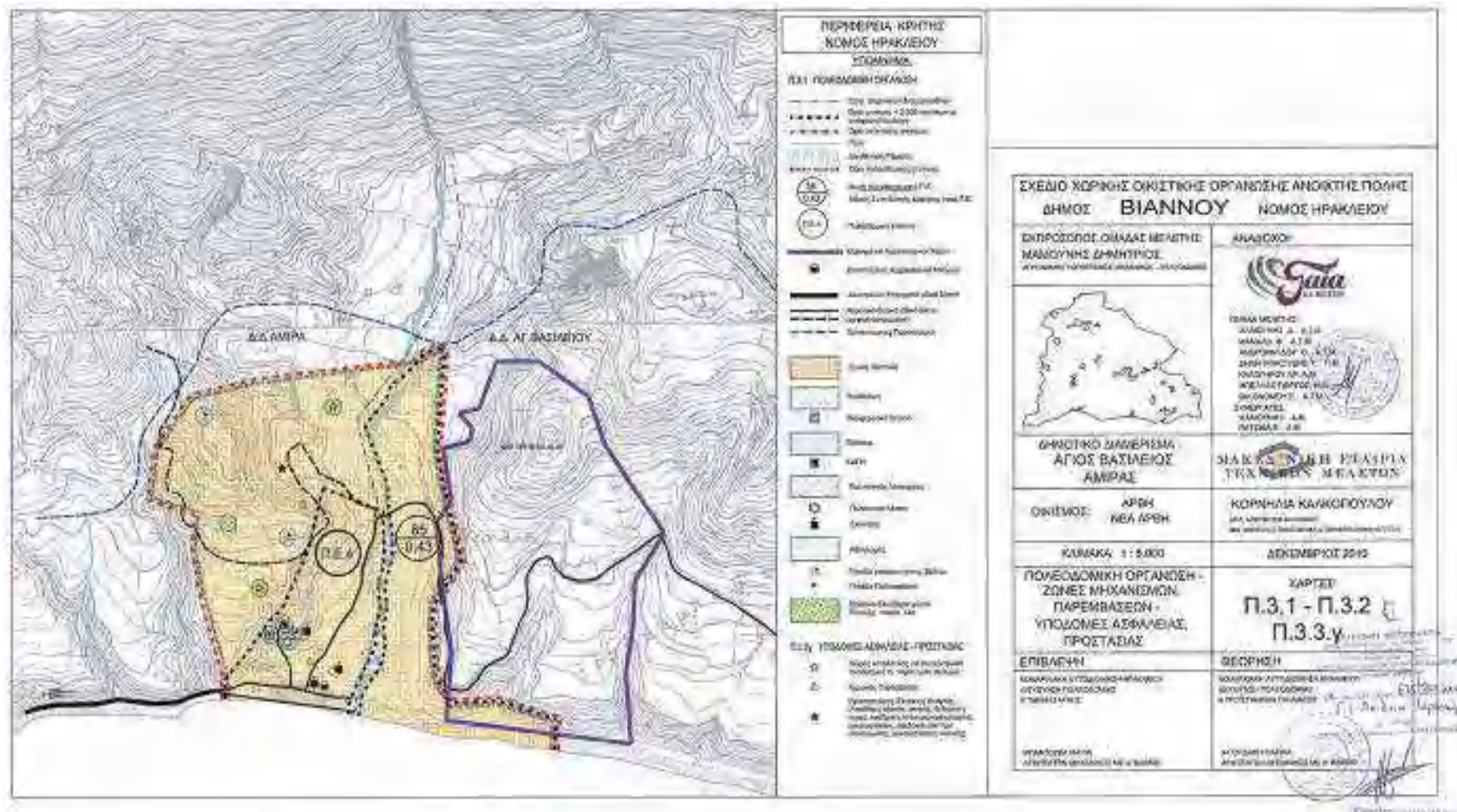
Εικόνα 18 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Ξενιακός / Οικισμός Κατωφύγιο



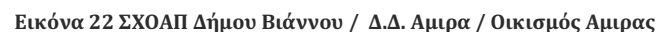
Εικόνα 19 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Άνω Βιάννου Χόνδρου / Οικισμός Κερατόκαμπος Καστρί (1)



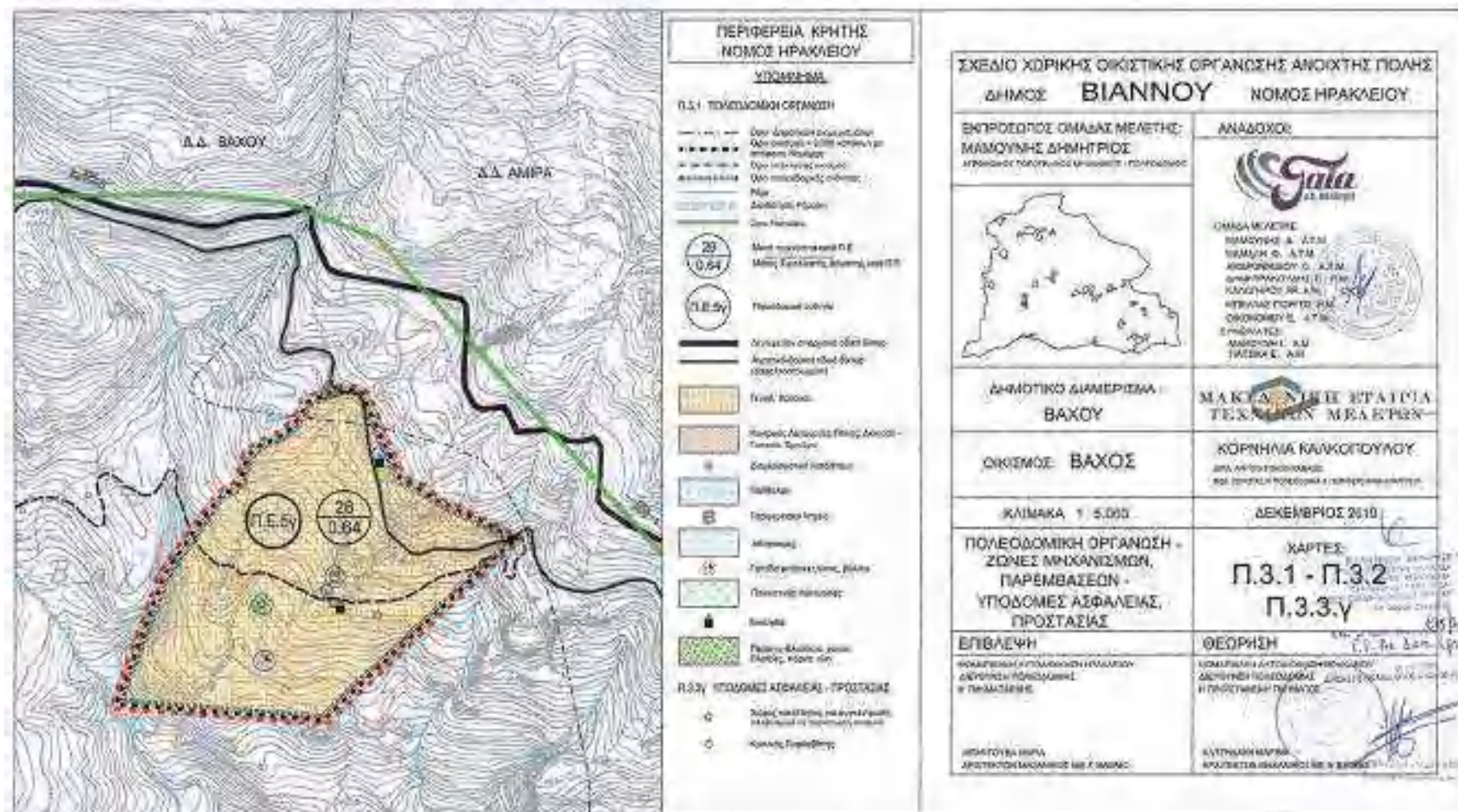
Εικόνα 20 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Άνω Βιάννου Χόνδρου / Οικισμός Κερατόκαμπος Καστρί (2)



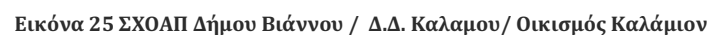
Εικόνα 21 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Άγιος Βασίλειος Αμिरας / Οικισμός Αρβη, Νέα Αρβη







Εικόνα 24 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Βαχου / Οικισμός Βαχος

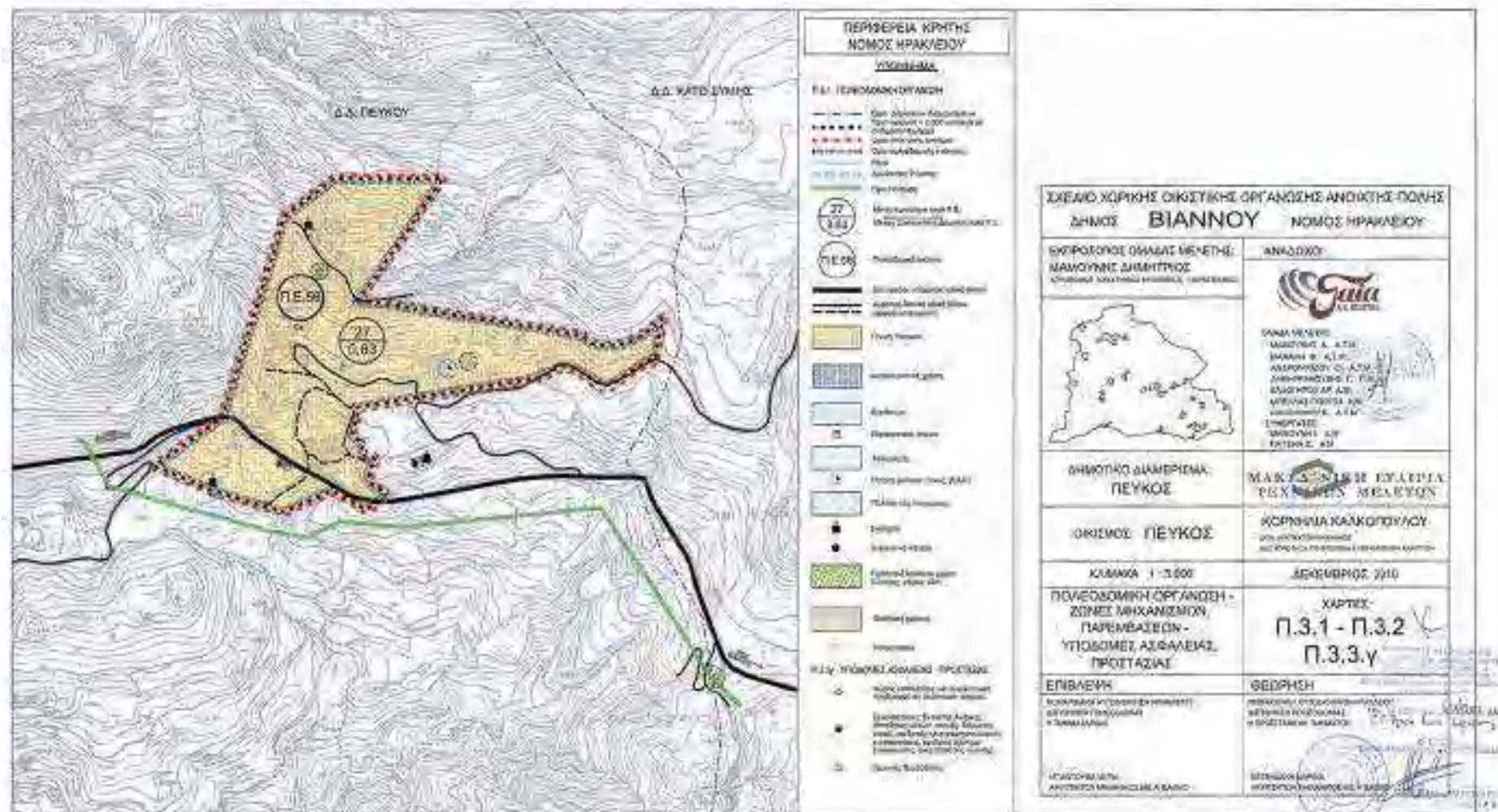










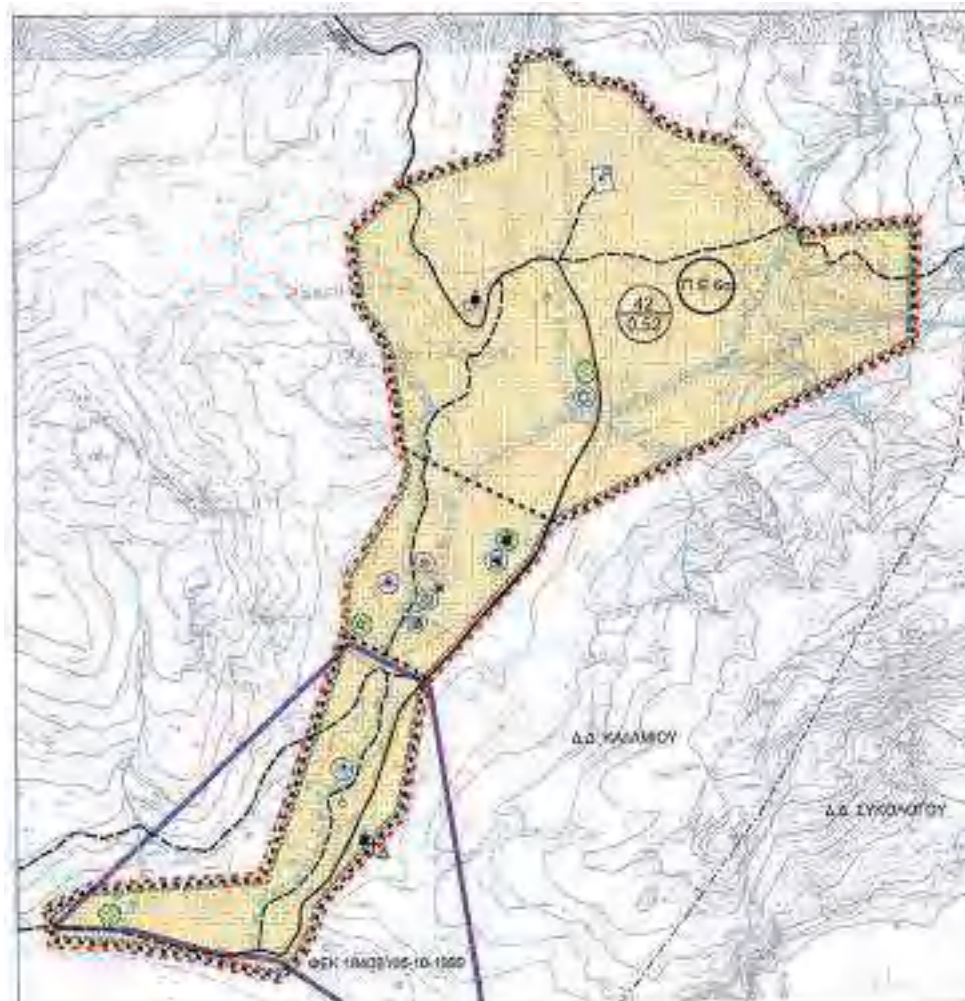


Εικόνα 30 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Πεύκος/ Οικισμός Πεύκος





ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΛΙΜΑΤΟΣ &
ΑΝΑΦΟΡΑΣ



ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	
ΥΠΟΜΟΝΗ	
1.1.1. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.2. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.3. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.4. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.5. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.6. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.7. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.8. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.9. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.10. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.11. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.12. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.13. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.14. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.15. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.16. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.17. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.18. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.19. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.20. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.21. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.22. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.23. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.24. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.25. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.26. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.27. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.28. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.29. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.30. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.31. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.32. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.33. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.34. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.35. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.36. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.37. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.38. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.39. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.40. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.41. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.42. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.43. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.44. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.45. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.46. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.47. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.48. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.49. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.50. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.51. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.52. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.53. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.54. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.55. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.56. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.57. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.58. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.59. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.60. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.61. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.62. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.63. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.64. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.65. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.66. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.67. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.68. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.69. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.70. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.71. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.72. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.73. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.74. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.75. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.76. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.77. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.78. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.79. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.80. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.81. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.82. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.83. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.84. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.85. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.86. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.87. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.88. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.89. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.90. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.91. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.92. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.93. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.94. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.95. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.96. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.97. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.98. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
1.1.99. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	1.1.100. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΚΟΡΡΙΚΗΣ ΟΙΚΕΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΒΙΑΝΟΥ ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΟΜΑΔΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
ΜΑΜΟΥΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ



ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ
ΚΑΛΑΜΟΥ

ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΟΣ
ΣΥΝΟΜΟΝΕΥΣΗ
ΚΑΤΟΙΚΩΝ

ΚΟΡΡΙΚΙΑ ΚΑΛΟΠΟΥΛΟΥ
ΚΑΤΟΙΚΟΙ

ΚΥΜΑΚΑ 1 : 5.000

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2010

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ -
ΖΩΝΕΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΩΝ
ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ -
ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

ΣΑΡΤΕΣ
Π.3.1 - Π.3.2
Π.3.3.γ

ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ
ΚΟΡΡΙΚΙΑ ΚΑΛΟΠΟΥΛΟΥ
ΚΑΤΟΙΚΟΙ

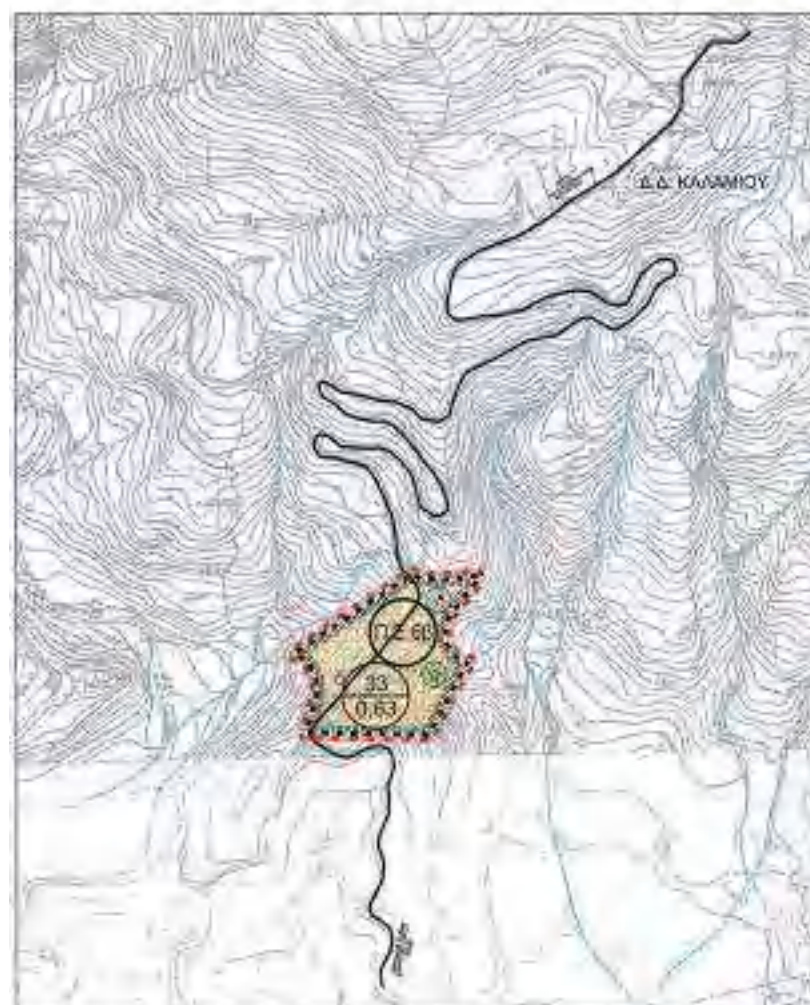
ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ
ΚΟΡΡΙΚΙΑ ΚΑΛΟΠΟΥΛΟΥ
ΚΑΤΟΙΚΟΙ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

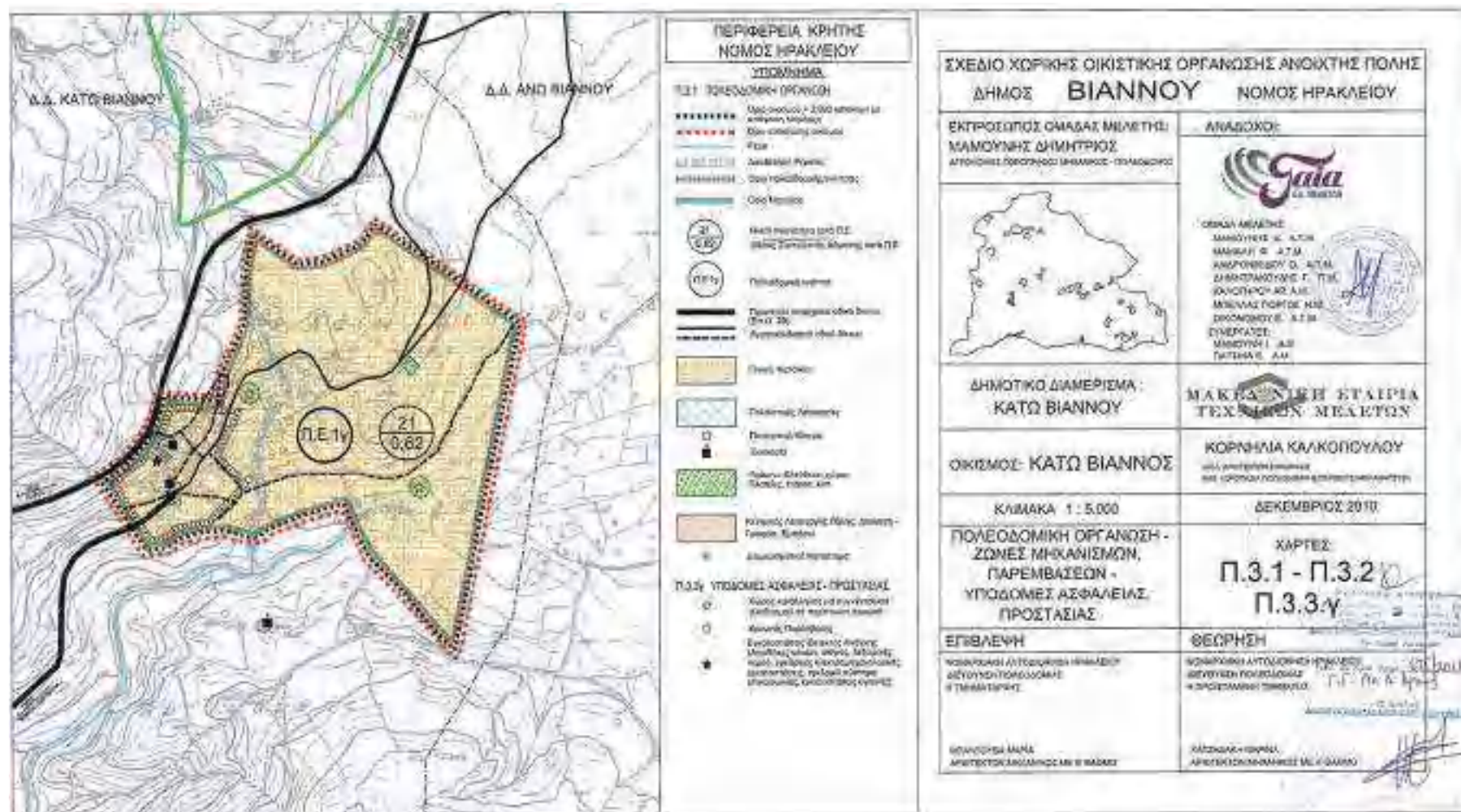
Για τεχνικούς λόγους στο σχεδιασμένο
έργο απεικονίστηκε ποσοστό 37%

[illegible]

Εικόνα 33 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Κάτω Σύμη / Οικισμός Λουτράκι

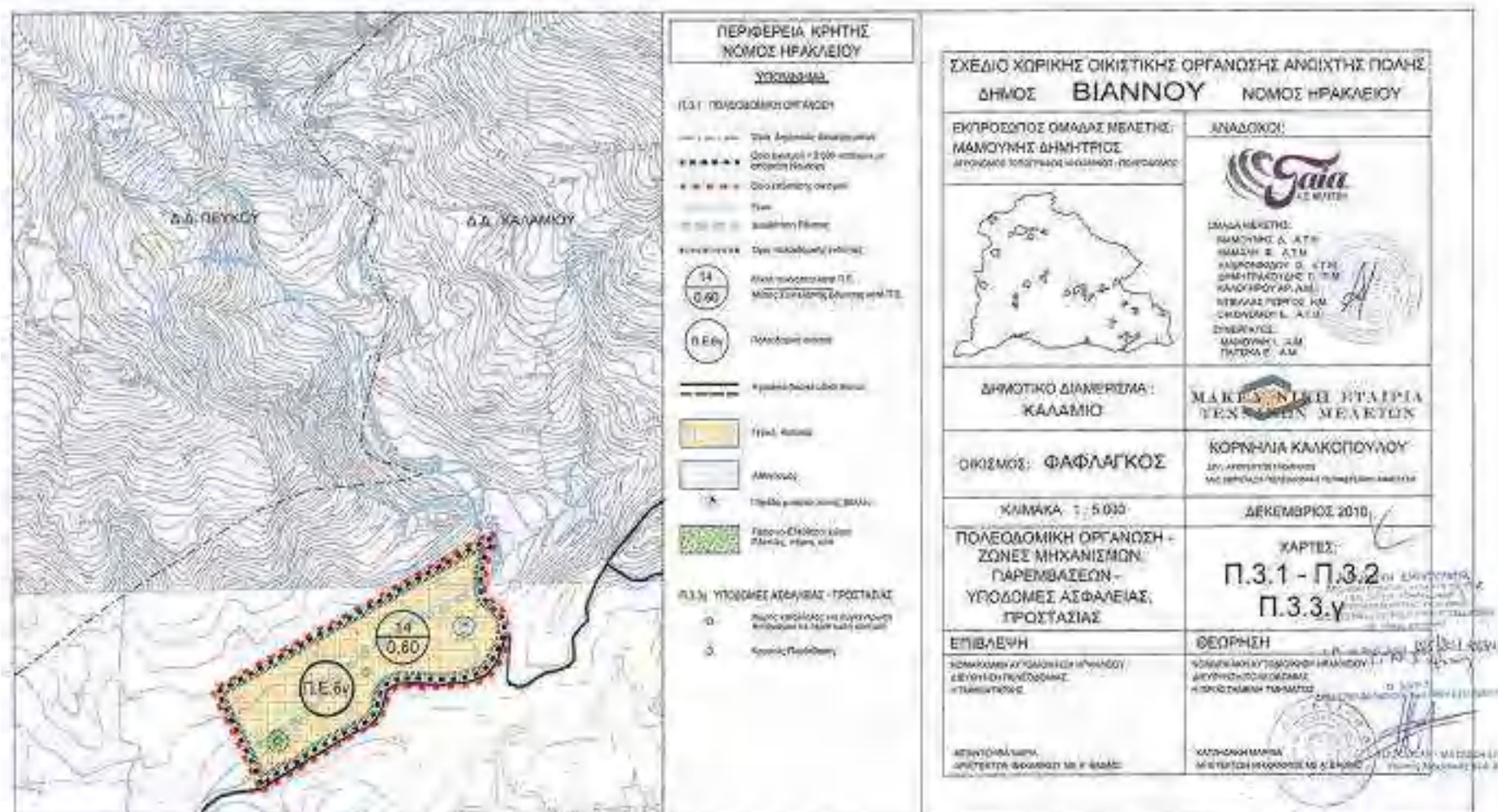


Εικόνα 34 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Κάτω Σύμη / Οικισμός Σταυρία

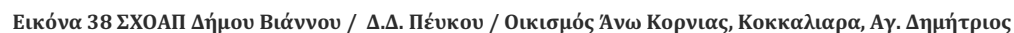


Εικόνα 35 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Κάτω Βιάννου / Οικισμός Κάτω Βιάννος





Εικόνα 37 ΣΧΟΑΠ Δήμου Βιάννου / Δ.Δ. Καλαμιο / Οικισμός Φαφλαγκος





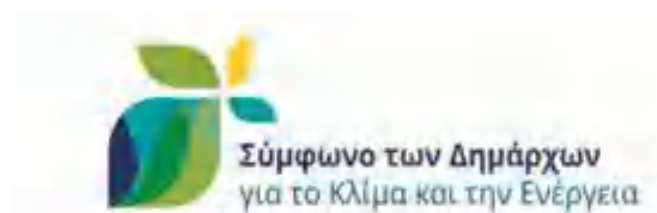


A.7 Μελέτες Πολεοδομικές, Αστικών Αναπλάσεων & Κυκλοφοριακές

Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας & Κλίματος Δήμου Βιάννου (2018)

Η εκπόνηση του ΣΔΑΕΚ εντάσσεται στις δράσεις τις οποίες δεσμεύτηκαν να αναλάβουν οι εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Σύμφωνο των Δημάρχων) με στόχο την επίτευξη του οράματος για το 2050:

«την απεξάρτηση του Δήμου τους από τις πηγές εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, την ενίσχυση της ικανότητας προσαρμογής τους στις αναπόφευκτες επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και την παροχή της δυνατότητας στους πολίτες να έχουν πρόσβαση σε ασφαλή, βιώσιμη και οικονομικά προσιτή ενέργεια».



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ & ΚΛΙΜΑΤΟΣ ΔΗΜΟΥ ΒΙΑΝΝΟΥ

Το ΣΔΑΕΚ βασίζεται στη συλλογή πληροφοριών, τη δέσμευση των ενδιαφερομένων και την κυκλική διαδικασία παρακολούθησης, αξιολόγησης και αναθεώρησης.

Οι δράσεις που σχετίζονται με το αντικείμενο του ΣΦΗΟ και προβλέπονται από το ΣΔΑΕ είναι:

- Ανανέωση Μέρους του Δημοτικού Στόλου με Νέα Οχήματα Σύγχρονης Τεχνολογίας και πιο Αποδοτικά (ηλεκτρικά οχήματα ή με φυσικό αέριο): Με την υλοποίηση αυτής της δράσης αναμένεται εξοικονόμηση ενέργειας (σε MWh/έτος) και μείωση εκπομπών CO₂ (σε τη/έτος).
- Δημιουργία πιλοτικών σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων (ΙΧ): Στο πλαίσιο αυτής της δράσης, περιλαμβάνονται ο καθορισμός εναλλακτικών σημείων δημιουργία σταθμών φόρτισης, συσχέτιση προσφοράς θέσεων φόρτισης με τη ζήτηση, ολοκληρωμένη μελέτη αξιολόγησης των επιπτώσεων, αναλυτικές τεχνικές προδιαγραφές, υποχρεώσεις εμπλεκόμενων φορέων και υλοποίηση έργου.

Πράσινο Σημείο Δήμου Βιάννου (2021)

Τα Πράσινα Σημεία αποτελούν μια διεθνή και δοκιμασμένη πρακτική που βασίζεται στη συμμετοχή των πολιτών και σκοπεύει στην ανακύκλωση ειδικών ρευμάτων υλικών. Σήμερα αποτελούν σημαντικό τμήμα των συστημάτων ανακύκλωσης που εφαρμόζονται σε πολλές χώρες της Ε.Ε. και σε όλο τον κόσμο.

Για την επίτευξη των στόχων ανακύκλωσης που θέτει ο Νόμος 4042/2012 και την προώθηση της χωριστής συλλογής αποβλήτων, προτείνεται η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πράσινου



σημείου σε επίπεδο Δήμου, όπου θα συλλέγονται χωριστά ανακυκλώσιμα υλικά (όχι αποκλειστικά απόβλητα συσκευασιών), όπως χαρτί, μέταλλο, πλαστικό και γυαλί, πράσινα, ογκώδη, ΑΗΗΕ και άλλα είδη όπως αναλύονται στη συνέχεια. Το πράσινο σημείο θα λειτουργεί συμπληρωματικά των συστημάτων διαλογής στην πηγή που θα εφαρμόζονται για τα διάφορα ρεύματα υλικών (π.χ. συσκευασίες, έντυπο υλικό, ΑΗΗΕ, ηλεκτρικές στήλες, κ.λπ.).

Βασικά στοιχεία της λειτουργίας του Πράσινου Σημείου είναι:

- Οι πολίτες παραδίδουν χωριστά συλλεγόμενα είδη αποβλήτων με δικό τους μεταφορικό μέσο στο Πράσινο Σημείο.
- Οι πολίτες μπορούν να παραδίδουν χρήσιμα υλικά προς επαναχρησιμοποίηση (π.χ. έπιπλα, παιχνίδια).
- Ο Δήμος τροφοδοτεί το Πράσινο Σημείο απ' ευθείας με υλικά (π.χ. πράσινα απόβλητα) που δεν συγκεντρώθηκαν από τους πολίτες στο Σημείο Συλλογής.
- Θα πρέπει να καλύπτει όσο το δυνατό περισσότερα είδη αποβλήτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β – ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι να καταγραφούν σε διανυσματικά αρχεία (αρχεία Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών – GIS) τα στοιχεία της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και ενδεικτικά, σύμφωνα με τη νομοθεσία:

α) τα διαθέσιμα κοινωνικο-οικονομικά του Δήμου (π.χ. απασχόληση, ηλικία, μέγεθος νοικοκυριού, φύλο κατηγορίες εισοδημάτων, κ.ά.), διαθέσιμα χαρακτηριστικά δόμησης, περιοχές εμπορικών, επαγγελματικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων (συγκεντρώσεων θέσεων εργασίας, κτηρίων γραφείων και πόλων αναψυχής/ πολιτισμού/ τουρισμού/ αθλητισμού), τερματικών σταθμών δημόσιας συγκοινωνίας (λεωφορείων, ή/και μέσων σταθερής τροχιάς), ορίων και στοιχείων υφισταμένων προγραμμάτων ανάπτυξης (ειδικότερα σε πυκνοκατοικημένες περιοχές).

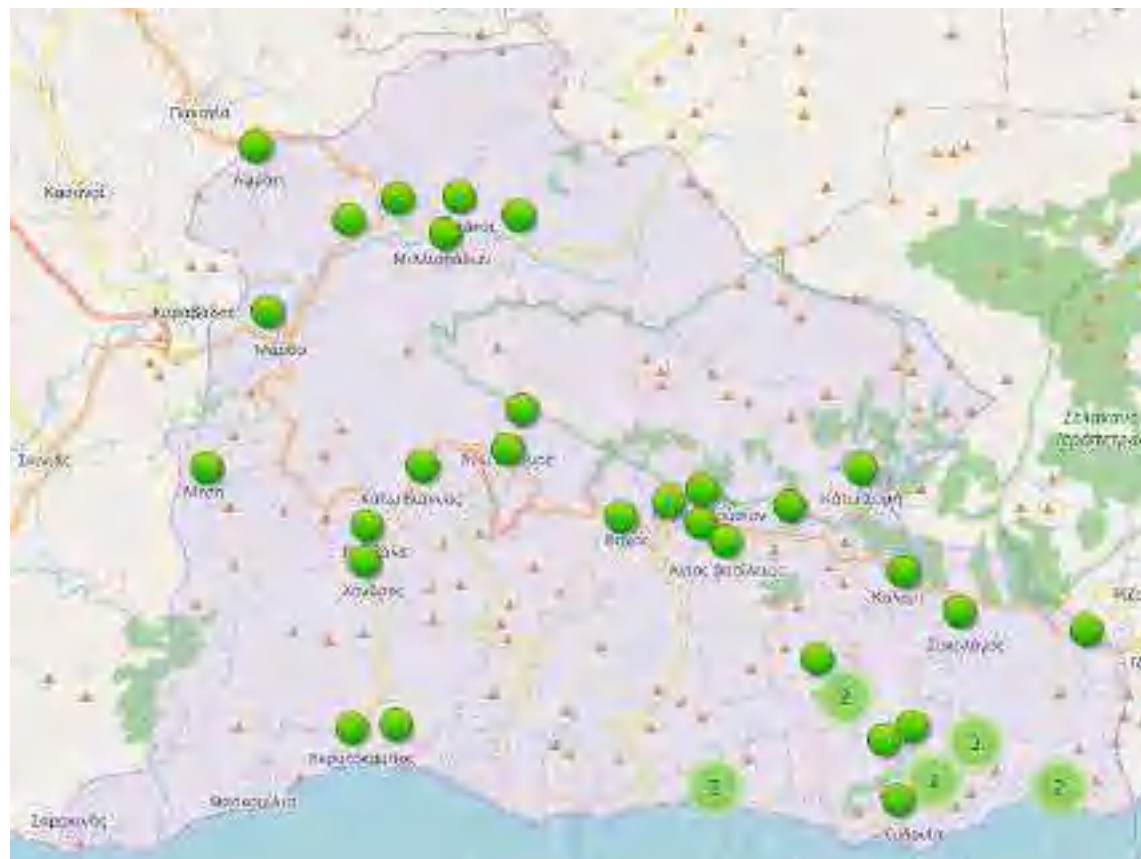
β) οι εκτιμώμενες / καταγεγραμμένες νόμιμα προσφερόμενες θέσεις παρόδιας στάθμευσης ΙΧ οχημάτων (ελεύθερης και ελεγχόμενης στάθμευσης), λεωφορείων, ταξί, θέσεων τροφοδοσίας, θέσεων ΑμεΑ κ.τ.λ., καθώς και δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

γ) τα καταγεγραμμένα σημεία / περιοχές με δυνατότητα κατασκευής νέων παροχών υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων για σύνδεση με το Ελληνικό Δίκτυο Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας σε συνεργασία με τη Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε..

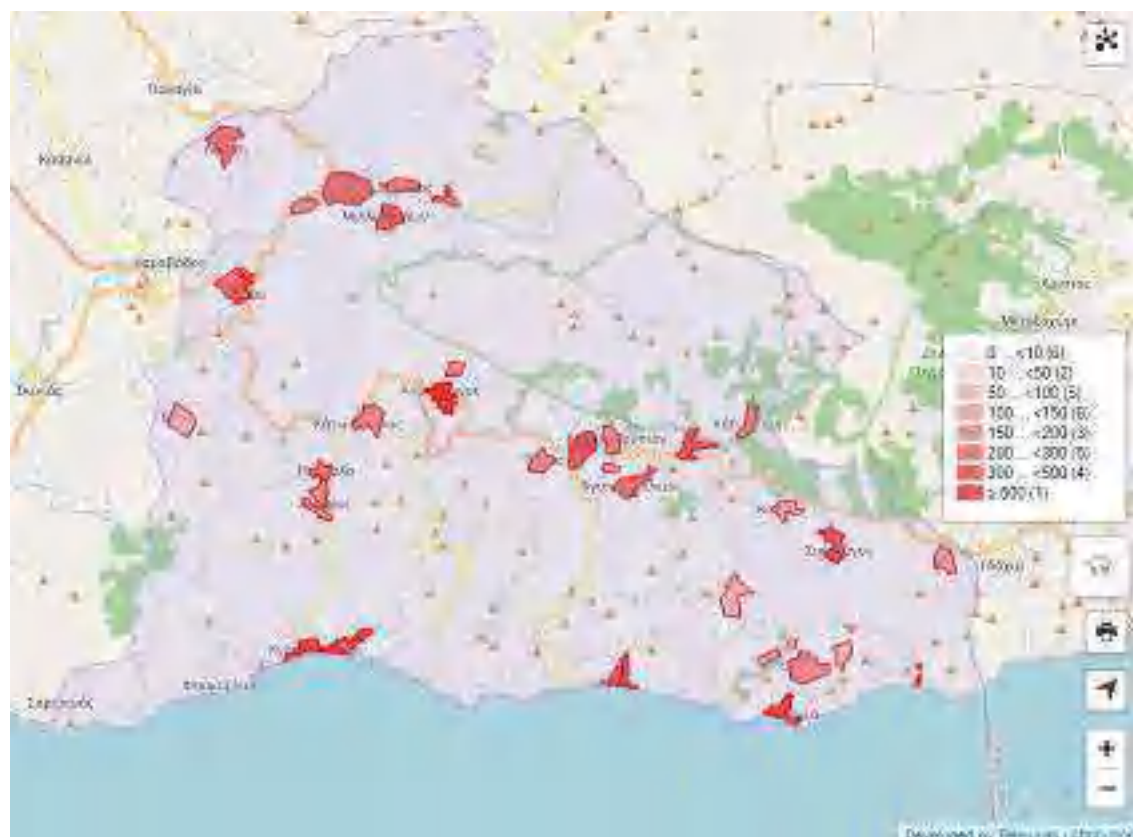
δ) τα σημεία χωροθέτησης δημοσίως προσβάσιμων θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε δημοτικές εγκαταστάσεις, πέραν των υποχρεωτικά προβλεπόμενων βάσει της κείμενης νομοθεσίας, και η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση του κοινού σε τερματικούς σταθμούς και σε επιλεγμένα σημεία του δικτύου δημοτικών ή αστικών συγκοινωνιών.

B.1 Δημιουργία χαρτών

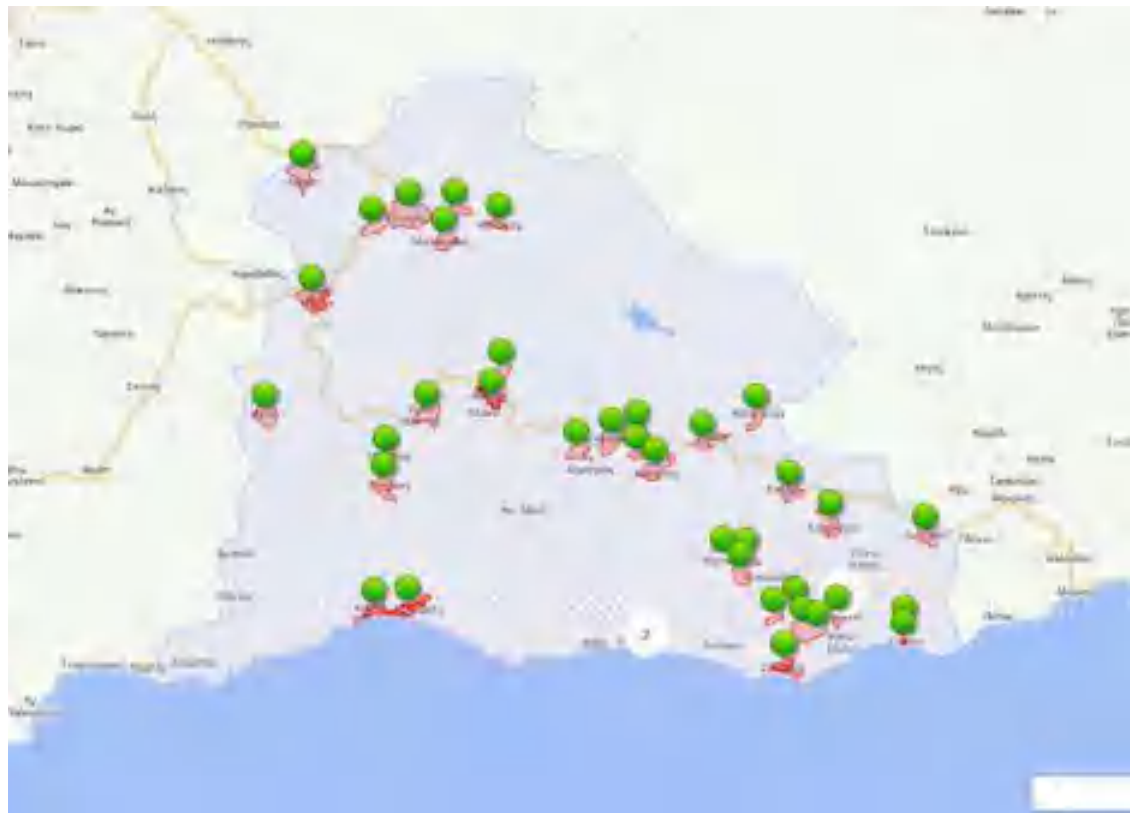
Για τη δημιουργία των χαρτών, αντλήθηκαν δεδομένα από ποικίλες πηγές δεδομένων. Για τα πληθυσμιακά και τα στοιχεία κατοχής Ι.Χ χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα της ΕΛ.ΣΤΑΤ, ενώ για την υφιστάμενη κατάσταση αντλήθηκαν πληροφορίες από το Δήμο, εκπονούμενες μελέτες, ανοιχτές πηγές δεδομένων και καταγραφές.



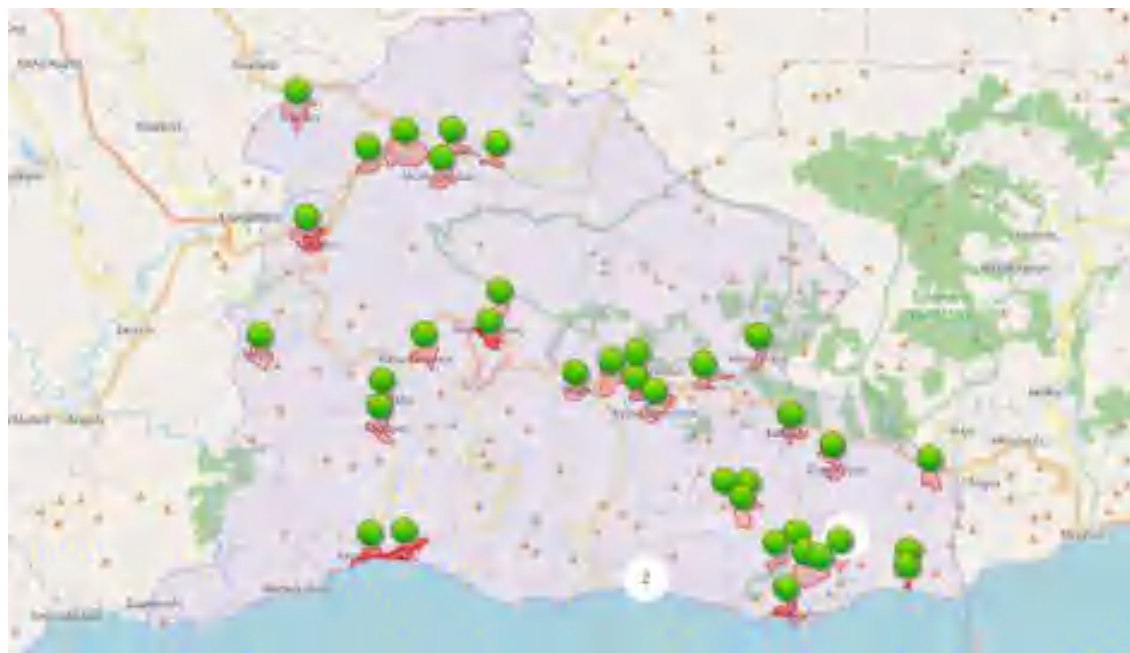
Εικόνα 41 Οικισμοί Δήμου Βιάννου



Εικόνα 42 Οικισμοί και πυκνότητα πληθυσμού Δήμου Βιάννου



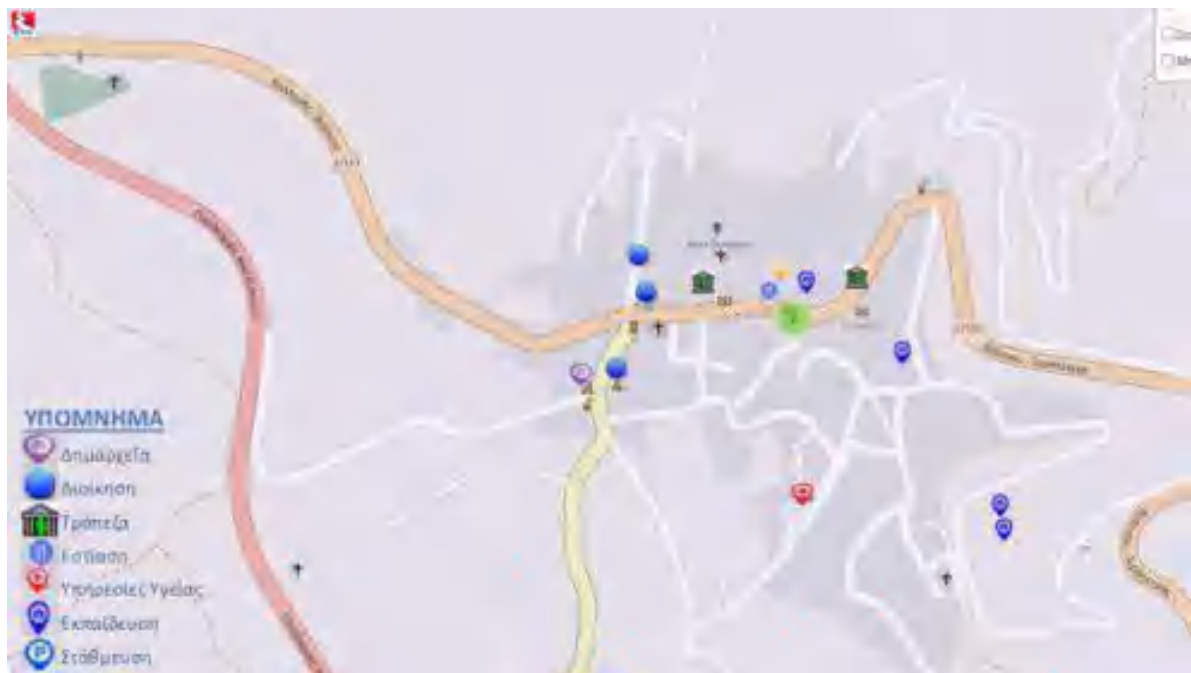
Εικόνα 43: Γενική εικόνα θέσεων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων-Υπόβαθρο Δήμου Βιάννου



Εικόνα 44: Υπόβαθρο OpenStreetMap



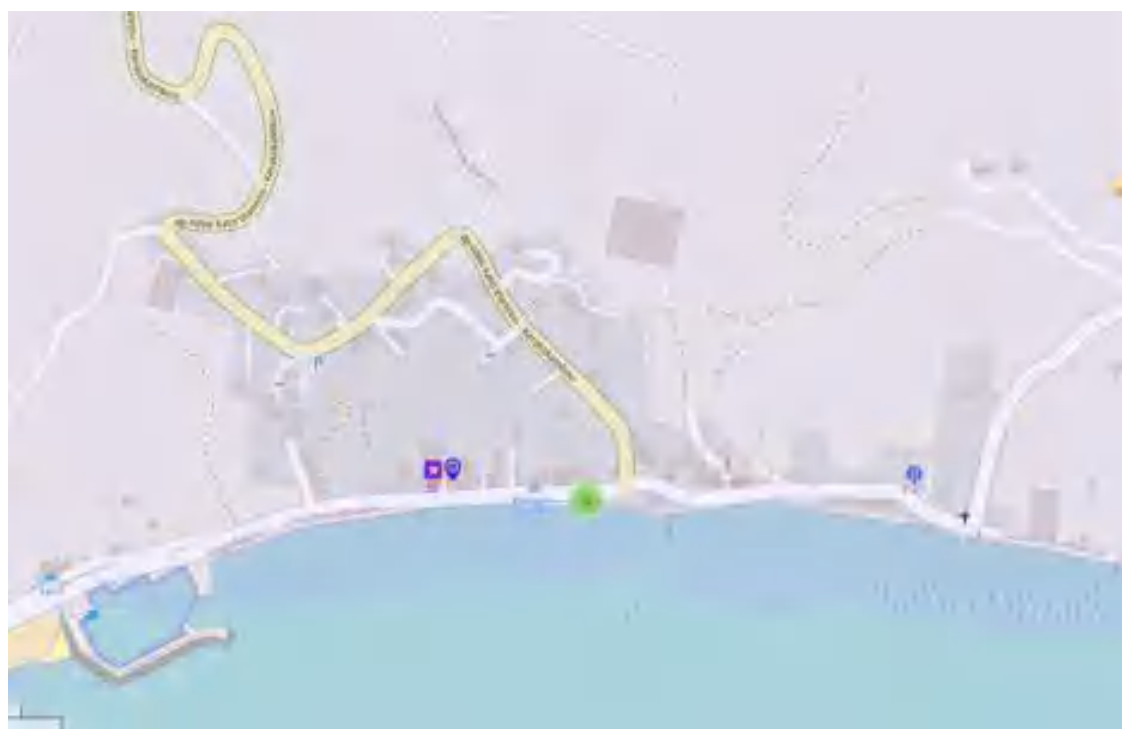
Εικόνα 45: Σημεία ενδιαφέροντος Δήμου Βιάννου



Εικόνα 46 Σημεία Ενδιαφέροντος Τ.Κ. Ανω Βιάννου



Εικόνα 47 Σημεία Ενδιαφέροντος Κερατόκαμπος / Καστρι



Εικόνα 48 Σημεία Ενδιαφέροντος Αρβη, Νέα Αρβη