



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων
Παραδοτέο Π1.1.1. «Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης»



Ανάδοχος: MES ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ Α.Ε.



Φορέας: ΔΗΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ

Στο πλαίσιο της από 07/02/2022 Σύμβασης (ΑΔΑΜ:22ΣΥΜΝ010017677) «Υποστήριξη στην εκπόνηση σχεδίου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο)»

Παραδοτέο Π1.1.1

Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Χανιά, Μάιος 2022



Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή	1
2. Βασικά χαρακτηριστικά ηλεκτρικών οχημάτων	5
2.1 Κατηγορίες Η/Ο με βάση την πηγή ενέργειας	5
2.2 Τρόποι φόρτισης Η/Ο	7
2.3 Τυπικά τεχνικά μέρη, πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα Η/Ο	10
3. Τάσεις διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά	13
4. Θεσμικό πλαίσιο και πολιτικές προώθησης ηλεκτροκίνησης	16
5. Υφιστάμενη κατάσταση στο Δήμο Χανίων	18
5.1 Γενική περιγραφή της περιοχής παρέμβασης	19
5.1.1 Δημοτική Ενότητα Ακρωτηρίου	24
5.1.2 Δημοτική Ενότητα Ελευθερίου Βενιζέλου	25
5.1.3 Δημοτική Ενότητα Θερίσου	27
5.1.4 Δημοτική Ενότητα Κεραμιών	29
5.1.5 Δημοτική Ενότητα Νέας Κυδωνίας	30
5.1.6 Δημοτική Ενότητα Σούδας	31
5.1.7 Δημοτική Ενότητα Χανίων	32
5.2 Χωροταξικά και οικονομικά χαρακτηριστικά	34
5.2.1 Χωροταξική οργάνωση και χωρική διάρθρωση της οικονομίας	34
5.2.2 Υπερκείμενος χωροταξικός σχεδιασμός	46
5.2.3 Προστατευμένες περιοχές	55
5.3 Δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά	64
5.3.1 Δημογραφικά Χαρακτηριστικά	64
5.3.2 Επίπεδο εκπαίδευσης	76
5.3.3 Απασχόληση	77
5.3.4 Ειδικά κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά	85
5.4 Πολεοδομικά χαρακτηριστικά	94
5.4.1 Θεσμικό πολεοδομικό πλαίσιο	94
5.4.2 Πολεοδομική οργάνωση και χρήσεις γης	108
5.5 Σημεία ενδιαφέροντος	140
5.5.1 Δημόσιες και δημοτικές υπηρεσίες	140
5.5.2 Δομές Υγείας	144

5.5.3 Δομές Εκπαίδευσης	145
5.5.4 Χώροι αθλητισμού	147
5.5.5 Κοινόχρηστοι χώροι	149
5.5.6 Χώροι πολιτισμού και μνημεία	150
5.6 Κυκλοφοριακά και συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά	153
5.6.1 Υποδομές μεταφορών	153
5.6.2 Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου	154
5.6.3 Δίκτυο ΜΜΜ	159
5.7 Χαρακτηριστικά στάθμευσης	164
5.7.1 Στάθμευση Ι.Χ. οχημάτων	166
5.7.2 Στάθμευση ειδικών οχημάτων	169
5.8 Υποδομές ηλεκτροκίνησης	172
6. Προγραμματισμένες δράσεις του Δήμου Χανίων	175
7. Κατευθύνσεις προτάσεων ΣΒΑΚ Χανίων	182
7.1 Οδικό Δίκτυο	182
7.2 Δημόσιες Συγκοινωνίες	185
7.3 Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτων	187
7.4 Κίνηση Πεζών	188
7.5 Στάθμευση	190
8. Περιβαλλοντικές πιέσεις	193
9. Συμπεράσματα και επόμενα βήματα	194
10. Παράρτημα – Συνοδευτικά αρχεία Παραδοτέου	195

1. Εισαγωγή

Με τον Ν.4710/2020 εισάγεται το θεσμικό πλαίσιο σχετικά με τα κίνητρα για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης. Σκοπός του Ν.4710/2020 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.

Η ανάπτυξη των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Η/Ο) πραγματοποιείται κατά προτεραιότητα ελεύθερα, μετά από πρωτοβουλία όσων ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην αγορά. Δύναται επίσης, να πραγματοποιείται μέσω διαφανών και χωρίς διακρίσεις διαγωνισμών παραχώρησης του δικαιώματος ανάπτυξης, διαχείρισης και λειτουργίας τέτοιων υποδομών, σύμφωνα με τις παρ. 2 και 4 του Ν. 4710/2020. Η ανάπτυξη των υποδομών γίνεται βάσει του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση που εκπονείται, σύμφωνα με την υπ' αρ. ΥΠΕΝ / ΔΑΠΕΕΚ / 95823 / 3190 / 21.10.2019 κοινή υπουργική απόφαση και εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών, Εσωτερικών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού και βάσει των σχεδίων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Κατά την εκπόνηση του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση λαμβάνεται υπόψη η κοινή υπουργική απόφαση της παρ. 2 του άρθρου 8 του Ν. 4439/ 2016 (Α' 222).

Με βάση το Ν.4710/2020, οι δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, οι μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί δήμοι, οι δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και οι μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί δήμοι, σύμφωνα με το άρθρο 2Α του ν. 3852/2010, εκπονούν υποχρεωτικά Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων. Το εγκεκριμένο από τον Φορέα εκπόνησης Σ.Φ.Η.Ο. υποβάλλεται στο Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, το οποίο παρακολουθεί την εφαρμογή του Σχεδίου, βάσει των διατάξεων των άρθρων 17 και 40 του Ν. 4710/2020. Οι τεχνικές προδιαγραφές και τα περιεχόμενα του Σχεδίου ορίζονται στην ΚΥΑ Αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/2020 (ΦΕΚ 4380/Β/5-10-2020).

Με βάση το Άρθρο 17 του Ν. 4710/2020, ο φάκελος Σ.Φ.Η.Ο θα πρέπει να περιλαμβάνει τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο κατά μήκος των διοικητικών τους ορίων, στους χώρους στάσης και στάθμευσης του άρθρου 34 του ν. 2696/1999 (Α' 57), καθώς και σε ελεγχόμενους από τους δήμους χώρους στάθμευσης και δημοτικούς χώρους στάθμευσης, ώστε να προβλέπεται υποχρεωτικά η χωροθέτηση ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο ανά χιλίους (1.000) κατοίκους του Δήμου, και ειδικότερα σε:

- υφιστάμενους υπαίθριους και στεγασμένους δημοτικούς χώρους στάθμευσης,
- υφιστάμενες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, ελεύθερες και ελεγχόμενης στάθμευσης, ιδίως στα πολεοδομικά κέντρα των δήμων και σε περιοχές αυξημένης επίσκεψης και σε πυκνοδομημένες αστικές περιοχές,
- νέους υπαίθριους/στεγασμένους χώρους στάθμευσης ή παρόδιες θέσεις στάθμευσης που χωροθετούνται με σκοπό την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο,

- τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε τερματικούς σταθμούς και επιλεγμένα σημεία των δημοτικών και αστικών συγκοινωνιών, ώστε να καθίσταται δυνατή η ανωτέρω εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο υψηλής ισχύος και συγχρόνως να διασφαλίζεται η ελάχιστη απαιτούμενη αναμονή επαναφόρτισης για την ομαλή λειτουργία των λεωφορειακών γραμμών προς εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού,
- τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση τουριστικών λεωφορείων, ώστε οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων να εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο σε ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) τουλάχιστον επί του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο,
- τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση Η/Ο τροφοδοσίας, ώστε οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας να εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για το δέκα τοις εκατό (10%) τουλάχιστον του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο. Στις ανωτέρω θέσεις επιτρέπεται και η στάθμευση και η επαναφόρτιση Η/Ο που δεν εξυπηρετούν ανάγκες τροφοδοσίας μετά από τη λήξη του ωραρίου τροφοδοσίας και έως την επόμενη έναρξη. Σε εμπορικές περιοχές και ιστορικά κέντρα πόλεων, χωροθετούνται παρόδιες θέσεις στάθμευσης – επαναφόρτισης για ηλεκτρικά ποδήλατα και μοτοποδήλατα τροφοδοσίας, τα οποία επιτρέπεται να κινούνται πέραν των ωραρίων τροφοδοσίας που ισχύουν για τα υπόλοιπα οχήματα,
- τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα και νόμιμα καθορισμένα σημεία στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ, όπως αυτή περιγράφεται στο άρθρο 18 του Ν. 4710/2020. Στα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που ορίζονται με την παρούσα απαγορεύεται να φορτίζονται Η/Ο εκτός από Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ,
- τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε χώρους στάθμευσης οχημάτων ΑΜΕΑ, σύμφωνα με το άρθρο 19 του Ν. 4710/2020.

Σε συμφωνία με τις παραπάνω προδιαγραφές, ο Δήμος Χανίων εκπονεί Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων με την υποστήριξη εξειδικευμένων συμβούλων σε θέματα ενέργειας και ηλεκτροκίνησης, συγκεκριμένα της εταιρείας MES Ενεργειακή Α.Ε., στο πλαίσιο της με αριθμό πρωτοκόλλου 5826/07-02-2022 σύμβασης υπηρεσίας (ΑΔΑΜ:22SYMVO10017677) με τίτλο « Παροχή Υπηρεσιών Υποστήριξης για την εκπόνηση σχεδίου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο)».

Στόχος του υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο. είναι η βέλτιστη χωροθέτηση δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο στο Δήμο με βάση τις υφιστάμενες και μελλοντικές αναμενόμενες ανάγκες φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και ο προγραμματισμός της σταδιακής υλοποίησης και παρακολούθησης του Σχεδίου.

Σε αντιστοιχία με τις τεχνικές προδιαγραφές της σχετικής ΚΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΠ/93764/396 «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.» ο φάκελος Σ.Φ.Η.Ο. θα περιλαμβάνει τα ακόλουθα Παραδοτέα:

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

- Π.1β: Χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο – Σενάρια ανάπτυξης δικτύου σημείων επαναφόρτισης Η/Ο
- Π.2: Έκθεση Διαβούλευσης
- Π.3: Ολοκλήρωση Φακέλου – Εφαρμογή Σχεδίου

Το παρόν αποτελεί το Παραδοτέο Π1.1.1. του Δήμου Χανίων βάσει της μεταξύ μας σύμβαση και αποτελείται από:

Τεχνική έκθεση καταγραφής και ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης

Από την ανάλυση αυτή θα προκύψει η αναγκαία βάση και η απαιτούμενη πληροφορία ώστε να αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση και να παρακολουθείται στη συνέχεια η πρόοδος για την υλοποίηση του ΣΦΗΟ. Η συλλογή των δεδομένων αφορά στην καταγραφή και αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής παρέμβασης με στόχο την αποτελεσματικότερη χωροθέτηση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. Για την υλοποίηση της ανάλυσης, η ομάδα εργασίας αναλαμβάνει να τροφοδοτήσει την ομάδα έργου του αναδόχου με όλα τα διαθέσιμα στοιχεία ώστε η ομάδα έργου να πραγματοποιήσει την αποδελτίωση, να πραγματοποιήσει την ανάλυση και να συντάξει τα σχετικά παραδοτέα.

- Στην περίπτωση που ο Δήμος δεν διαθέτει κάποια απαιτούμενα στοιχεία, ο ανάδοχος θα πρέπει να συλλέξει από τις αρμόδιες υπηρεσίες (π.χ. ΕΛ.ΣΤΑΤ) και από σχετικές έρευνες στοιχεία που αφορούν:
 - Τον πληθυσμό της περιοχής μελέτης σε επίπεδο Ο.Τ. ή πολεοδομικής ενότητας.
 - Την ιχνηλάτηση σημαντικών χρήσεων γης και σημείων ενδιαφέροντος που αποτελούν πόλους έλξης.
 - Την λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου.
 - Την εκτίμηση των νόμιμα προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης ανά ακμή Ο.Τ.
 - Την αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών σε κατάλληλες κλάσεις σε επιλεγμένα σημεία χωροθέτησης σημείου επαναφόρτισης.
 - Την αποτίμηση των υφιστάμενων ποδηλατικών υποδομών.

Το παραδοτέο θα περιλαμβάνει τα κάτωθι:

Αφορά στη δημιουργία τεύχους στο οποίο συμπεριλαμβάνονται η παρουσίαση της περιοχής παρέμβασης και η συλλογή διαθέσιμων στοιχείων και περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον τα κάτωθι:

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

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

γ) Καταγραφή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής (ανάλυση υφιστάμενου οδικού δικτύου, στοιχεία κυκλοφοριακών φόρτων, σύνθεση κυκλοφορίας, λειτουργία οδικού δικτύου και κυκλοφοριακών ροών ποδηλάτων, οχημάτων και ΜΜΜ, παρόδια στάθμευση, στάθμευση εκτός οδού, δίκτυα ήπιων μορφών μετακίνησης) και τυχόν εξειδικευμένων δικτύων μεταφορών και των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών της περιοχής (περιγραφή υφιστάμενου στόλου οχημάτων των κατοίκων, αέριοι ρύποι βάσει:

(γα) των σχετικών υφιστάμενων πολεοδομικών ή/και συγκοινωνιακών μελετών, ή/και τυχόν μελετών αστικών αναπλάσεων ή/και

(γβ) βάσει της ανάλυσης των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης.

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 καθοριζόμενων 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.

2. Βασικά χαρακτηριστικά ηλεκτρικών οχημάτων

Με τον όρο ηλεκτρικά οχήματα περιγράφουμε ένα σύνολο μέσων μετακίνησης τα οποία χρησιμοποιούν σαν κύρια πηγή ενέργειας τον ηλεκτρισμό. Ορισμένα από αυτά είναι μέσα σταθερής τροχιάς, όπως για παράδειγμα τα τραίνα και μετρό, τα τρόλεϊ που θεωρούνται διασυνδεδεμένα, και τα οχήματα ελεύθερης τροχιάς με πιο αντιπροσωπευτικά τα αυτοκίνητα ΙΧ. Σύμφωνα με το λεξικό της Οξφόρδης το ηλεκτρικό αυτοκίνητο είναι αυτό που λαμβάνει την ισχύ του από ηλεκτρικό κινητήρα αντί του κινητήρα εσωτερικής καύσης. Αλλιώς μπορεί να οριστεί οποιοδήποτε όχημα του οποίου η κινητική ενέργεια παρέχεται μερικώς ή εξ' ολοκλήρου από ηλεκτρισμό μέσω μπαταρίας¹. Τα ηλεκτρικά οχήματα (Electric Vehicles (EV)) κατηγοριοποιούνται ανάλογα με τον τύπο του καυσίμου (πηγή ενέργειας) που χρησιμοποιούν για την παραγωγή ηλεκτρισμού και ανάλογα με τον τρόπο διασύνδεσης στο ηλεκτρικό δίκτυο.

2.1 Κατηγορίες Η/Ο με βάση την πηγή ενέργειας

Τα **υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα ή Hybrid Electric Vehicles (HEV)** διαθέτουν εκτός από τον κινητήρα εσωτερικής καύσης και μία μικρή ηλεκτρική μπαταρία η οποία τροφοδοτεί με ρεύμα τον κινητήρα έχοντας σαν στόχο την βελτιστοποίηση της απόδοσής του. Η φόρτιση της μπαταρίας δεν γίνεται από το δίκτυο αλλά μέσω του κινητήρα είτε με χρήση συστήματος ανάκτησης κινητικής ενέργειας το οποίο ανακτά την ενέργεια που χάνεται κατά τη διαδικασία πέδησης είτε όταν δουλεύει στο ρελαντί. Συγκριτικά τα HEV είναι πιο αποδοτικά από τα απλά EV με μπαταρία, αλλά και πάλι χρησιμοποιούν υγρά καύσιμα. Το βασικό τους μειονέκτημα είναι ότι εμφανίζουν τεχνολογική πολυπλοκότητα, κάτι που διατηρεί την τιμή τους σε υψηλά επίπεδα, με αποτέλεσμα να έχουν μικρό μερίδιο της αγοράς.

Τα **διασυνδεδεμένα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα ή Plug-in Hybrid Electric Vehicles (PHEV)** ακολουθούν την ίδια λογική με τα HEV αλλά διαθέτουν μεγαλύτερη μπαταρία και έχουν τη δυνατότητα να συνδέονται στο δίκτυο διανομής ηλεκτρικής ενέργειας. Αυτό επιτρέπει στα PHEV να κινούνται μόνο με χρήση του ηλεκτροκινητήρα για μεγαλύτερο χρόνο και για μεγαλύτερες αποστάσεις σε σχέση με τα HEV. Το περιβαλλοντικό όφελος των PHEV εξαρτάται από τον τρόπο λειτουργίας τους. Αν χρησιμοποιούν μόνο τον ηλεκτροκινητήρα δεν παράγουν καθόλου καυσαέρια. Έχουν μεγάλη αποδοτικότητα και επιπλέον μπορούν να φορτίζονται στην κατοικία ή στον χώρο εργασίας καθώς και να χρησιμοποιούν το υπάρχον δίκτυο ανεφοδιασμού υγρών καυσίμων. Το μειονέκτημά τους είναι ότι τεχνολογικά είναι πολύπλοκα στην κατασκευή.

Τα **ηλεκτρικά οχήματα με ηλεκτρικούς συσσωρευτές (μπαταρίες) ή Battery Electric Vehicles (BEV)** χρησιμοποιούν αποκλειστικά ενέργεια από το δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας. Ο βαθμός αποτελεσματικότητας σε ένα BEV κυμαίνεται από 60% έως 70%^{1,2}, ενώ σε ένα συμβατικό όχημα (με μηχανή εσωτερικής καύσης) κυμαίνεται από 15% έως 18%. Εκτός της αποδοτικότητας, ένα άλλο πλεονέκτημα είναι η αθόρυβη λειτουργία και η παραγωγή μηδενικών επιτόπιων εκπομπών κατά την διαδρομή. Παρ' όλα αυτά, εμφανίζουν το μειονέκτημα της σχετικά μικρής διάρκειας αυτονομίας

¹ Richardson David B. (2013), "Electric vehicles and the electric grid: A review of modeling approaches, Impacts, and renewable energy integration", Renewable and Sustainable Energy Reviews, pp 247-254, Elsevier.

² Π.Α. Περιβολάρης, Βέλτιστος Σχεδιασμός και Χωροθέτηση Δημόσιων Σταθμών Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων, Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών Πολυτεχνικής Σχολής Πανεπιστημίου Πατρών, Πάτρα 2019.

και της απαίτησης σχετικά μεγάλης διάρκειας για φόρτιση, ενώ ειδικά στην Ελλάδα υπάρχει σημαντική έλλειψη υποδομών δικτύου φόρτισης.

Προκειμένου να αυξηθεί η ακτίνα χρήσης (αυτονομία), στην αγορά προωθούνται και τα **Range Extended Electric Vehicles (REEV)**. Αυτά διαθέτουν κινητήρα εσωτερικής καύσης ο οποίος όμως δεν συνδέεται με το σύστημα κίνησης του οχήματος. Ο ρόλος του περιορίζεται στο να φορτίζει την μπαταρία, δηλαδή λειτουργεί σαν γεννήτρια. Με τον τρόπο αυτό το REEV είναι σε θέση να διανύει μεγαλύτερη απόσταση από το EV, παραμένει όμως τεχνολογικά πολύπλοκο.

Τέλος, υπάρχουν τα **Η/Ο που χρησιμοποιούν κυψέλες καυσίμου Fuel Cell Vehicles (FCV)**, στα οποία ο ηλεκτρισμός παράγεται μέσω μίας ηλεκτροχημικής διαδικασίας εντός της στήλης που υπάρχουν οι κυψέλες καυσίμου. Τα FCV διαθέτουν μία ενσωματωμένη πηγή καυσίμου (φυσικό αέριο ή υδρογόνο). Υπάρχουν δύο κατηγορίες FCV, αυτά που χρησιμοποιούν την πηγή καυσίμου αποκλειστικά και αυτά που τη χρησιμοποιούν σε συνδυασμό με μπαταρίες, δηλαδή σαν μία υβριδική μορφή όπως αυτή των HEV και PHEV. Τα οχήματα αυτά διαθέτουν όλα τα θετικά των BEV αλλά λόγω της προηγμένης τεχνολογίας και της σχετικά υψηλής πολυπλοκότητας δεν είναι τόσο διαδεδομένα στην αγορά.

Πίνακας 1: Σύγκριση τεχνολογιών Η/Ο ως προς την ακτίνα οδήγησης.

Τεχνολογία	Ακτίνα Οδήγησης με Ηλεκτροκινητήρα		
	min	max	μονάδα
HEV	0	10	km
PHEV	20	85	km
BEV	80	400	km
REEV	70	145	km
FCV	160	500	km

Στον

Πίνακας 1 και **Πίνακας 2** παρατίθεται μία τυπική σύγκριση ως προς την ακτίνα οδήγησης και ως προς την απόδοση, αντιστοίχως. Είναι φανερό ότι μεγαλύτερη αυτονομία παρουσιάζει το FCV και ακολουθεί το BEV με αρκετά μεγάλη διαφορά από τις λοιπές κατηγορίες. Φαίνεται επίσης ότι το BEV μπορεί να διανύσει την μεγαλύτερη απόσταση ανά μονάδα καυσίμου και επιπλέον είναι το πιο αποδοτικό στη χρήση ενέργειας. Αξίζει να σημειωθεί ότι το FCV αν και έχει το δεύτερο καλύτερο βαθμό αποδοτικότητας ενέργειας, στο συνολικό βαθμό βρίσκεται πιο κάτω από ένα υβριδικό λόγω της πολυπλοκότητας και του κόστους της τεχνολογίας που χρησιμοποιεί.

Πίνακας 2: Σύγκριση τεχνολογιών Η/Ο (τυπικά μοντέλα της αγοράς) ως προς την απόδοση.

Τεχνολογία	Όχημα	Αρχική Πηγή	Συνολική απόδοση οχήματος	Απόσταση ταξιδιού ανά μονάδα καυσίμου	Ενεργειακή απόδοση οχήματος	Συνολική ενεργειακή απόδοση οχήματος
Φυσικό αέριο	Honda CNG	Φυσικό αέριο	86%	17,5 km/kg	0,39 km/MJ	0,32 km/MJ
Hydrogen fuel cells	Honda FCX	Φυσικό αέριο	61%	84 km/kg	0,7 km/MJ	0,43 km/MJ
Diesel	VW Jetta Diesel	Πετρέλαιο	90,10%	17,2 km/l	0,47 km/MJ	0,42 km/MJ
Βενζίνη	Honda Civic VX	Oil	81,70%	14,2 km/l	0,46 km/MJ	0,38 km/MJ
Υβριδικό (Βενζ./Ηλ.)	Hybrid	Oil	81,70%	17,3 km/l	0,56 km/MJ	0,46 km/MJ
Ηλεκτρικό	Tesla Roadster	Φυσικό αέριο	52,50%	151 Wh/km	1,84 km/MJ	0,97 km/MJ

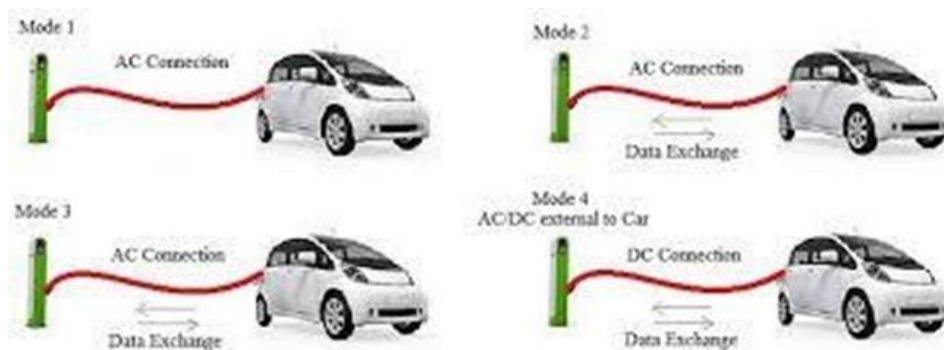
2.2 Τρόποι φόρτισης Η/Ο

Το IEC 61851-1 περιγράφει τέσσερις τρόπους φόρτισης, mode 1,2,3,4, που παρουσιάζονται στην Εικόνα 1 και στον Πίνακα 3 και περιγράφονται ως ακολούθως:

- Mode 1:** Χρησιμοποιεί εναλλασσόμενο ρεύμα με μονοφασική ή τριφασική σύνδεση και ρεύμα έως 16 A. Στην Εικόνα 2 φαίνεται σχηματικά ο τρόπος φόρτισης 1 καθώς και ο τριφασικός ρευματοδότης που χρησιμοποιείται. Εναλλακτικά χρησιμοποιείται και ο κοινός οικιακός ρευματοδότης στο μονοφασικό τρόπο συνδεσμολογίας. Πρόκειται για αργή φόρτιση, η οποία συναντάται συνήθως σε οικίες. Είναι ο μοναδικός τρόπος φόρτισης ο οποίος δεν επιτρέπει επικοινωνία με το δίκτυο διανομής. Μερικά θέματα ασφάλειας σχετικά με τη φόρτιση τύπου 1 αφορούν στο ότι παράλληλα με τη φόρτιση τροφοδοτούνται και άλλα φορτία με αποτέλεσμα να υπάρχει πιθανότητα να προκληθεί υπερφόρτιση. Η υπερφόρτιση οδηγεί σε αύξηση της θερμοκρασίας στα καλώδια η οποία με τη σειρά της μειώνει τη διάρκεια ζωής τους ή στη δυσμενέστερη περίπτωση μπορεί να προκαλέσει πυρκαγιά αν η γραμμή δεν έχει ασφαλιστεί σωστά.
- Mode 2:** Χρησιμοποιούνται κοινοί ρευματοδότες και η σύνδεση είναι μονοφασική ή τριφασική. Η διαφορά βρίσκεται στο ότι πλέον υπάρχει συσκευή προστασίας και το ρεύμα φτάνει στα 32 A. Επιπλέον υπάρχει επικοινωνία ανάμεσα στο δίκτυο και το όχημα. Η φόρτιση εξακολουθεί να είναι αργή και το ενδεχόμενο υπερφόρτισης εξακολουθεί να υπάρχει. Συστήνεται ο τρόπος αυτός να χρησιμοποιείται σε περίπτωση ανάγκης.
- Mode 3:** Χρησιμοποιεί υψηλή εναλλασσόμενη τάση, η συνδεσμολογία είναι τριφασική και το ρεύμα μπορεί να φτάσει έως 250 A. Το όχημα συνδέεται απευθείας στο δίκτυο μέσω ξεχωριστού κυκλώματος και με χρήση ειδικού ρευματοδότη. Το κύκλωμα ασφαρίζεται με συσκευή προστασίας και υπάρχει επίσης επικοινωνία του οχήματος με το δίκτυο. Η φόρτιση

είναι γρήγορη, ενδεικτικά για αυτονομία 100 km χρειάζονται 1 έως 2 ώρες³, ενώ για φόρτιση μίας μπαταρίας χωρητικότητας 40 kWh με ισχύ φόρτισης 80 kW χρειάζονται γύρω στα 30 min⁴. Είναι η πιο συνήθης μέθοδος φόρτισης στους σταθμούς φόρτισης δημόσιας χρήσης. Ο τύπος αυτός πλεονεκτεί σε σχέση με τους άλλους διότι η γραμμή παροχής χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τη φόρτιση του οχήματος. Επιπλέον με την επικοινωνία με το δίκτυο ή/και με την εγκατάσταση οικίας όταν ο σταθμός είναι ιδιωτικός βελτιστοποιείται ο χρόνος φόρτισης, επιλέγοντας ώρες που η χρέωση είναι χαμηλή. Μία ακόμα λειτουργία που επιτυγχάνεται είναι αυτή της εξισορρόπησης του δικτύου πάνω στην οποία έχει ήδη γίνει αρκετή έρευνα. Οι προδιαγραφές που πρέπει να διαθέτει ένας σταθμός mode 3 στην Ελλάδα δίνονται από τη ΔΕΔΔΗΕ (ΔΕΔΔΗΕ, 2018) και συνοπτικά είναι³:

- Mode 3 AC, 2x22kW (3Φ), Type 2
 - OCPP 1.6 (Open Charge Point Protocol)
 - EN/IEC 61851:2017
 - Υποστήριξη RFID, NFC, ad-hoc χρεώσεις Προετοιμασία για μετάβαση σε αγορά (μετρητής ορίου δικτύου – τυποποιημένη παροχή Νο 4)
- **Mode 4:** Χρησιμοποιεί συνεχές ρεύμα. Η ισχύς είναι υψηλή και μεγαλύτερη από 22 kW⁵, ενώ στην Ελλάδα σύμφωνα με στοιχεία από ΔΕΔΔΗΕ έχουν προδιαγραφη DC 600V/400A. Ανάλογα με την ισχύ 50 kW που χρησιμοποιείται σήμερα (ή 120 kW στο μέλλον), η φόρτιση διαρκεί έως 10 ή 30 min αντίστοιχα³. Οι γρήγοροι χρόνοι φόρτισης καθιστούν τους σταθμούς του συγκεκριμένου τύπου ιδανικούς για δημόσια χρήση όμως παρουσιάζουν το μειονέκτημα του υψηλότερου κόστους εγκατάστασης, λειτουργίας και συντήρησης διότι εκτός από τον μετασχηματιστή υποβιβασμού την υψηλής AC τάσης χρειάζεται να εγκατασταθεί και μετατροπέας AC/DC (ή και DC/AC αν το όχημα τροφοδοτεί το δίκτυο). Από την άλλη με τον τρόπο αυτό μπορούν να αξιοποιηθούν άμεσα τα συστήματα παραγωγής με χρήση ηλιακής ενέργειας καθώς παράγουν συνεχές ρεύμα.

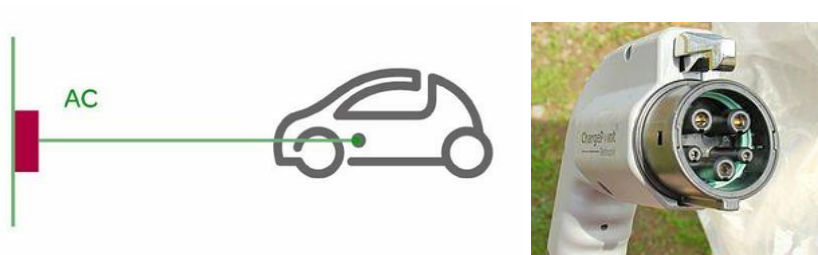


Εικόνα 1: Μέθοδοι φόρτισης (modes) BEV².

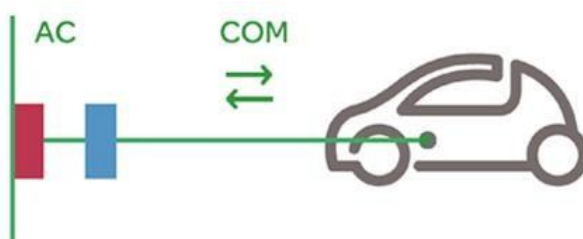
³ Μενεγάτος Ηρακλής (2017), "Σχέδιο Ανάπτυξης Δικτύου Σταθμών Φόρτισης σε Δημόσιους Χώρους", ΔΕΔΔΗΕ, Αθήνα.

⁴ Yang Jie, Dong Jing, Hu Liang (2017), "A data-driven optimization-based approach for siting and sizing of electric taxi charging stations", Transportation Research Part C, pp 462-477, Elsevier.

⁵ Falvo Maria Carmen, Danilo Sbordone, I. Safak Bayram, Michael Devetsikiotis (2014), "EV Charging Stations and Modes: International Standards", International Symposium on Power Electronics, Electrical Drives, Automation and Motion, Ischia, IEEE.



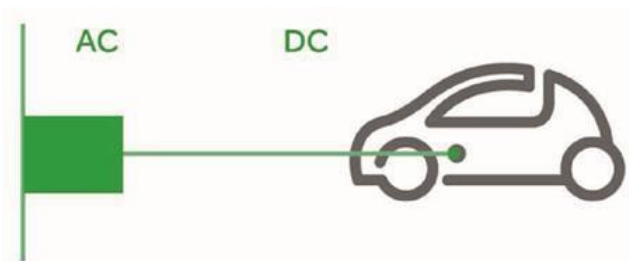
Εικόνα 2: Φόρτιση Mode 1².



Εικόνα 3: Φόρτιση Mode 2².



Εικόνα 4: Φόρτιση Mode 3².



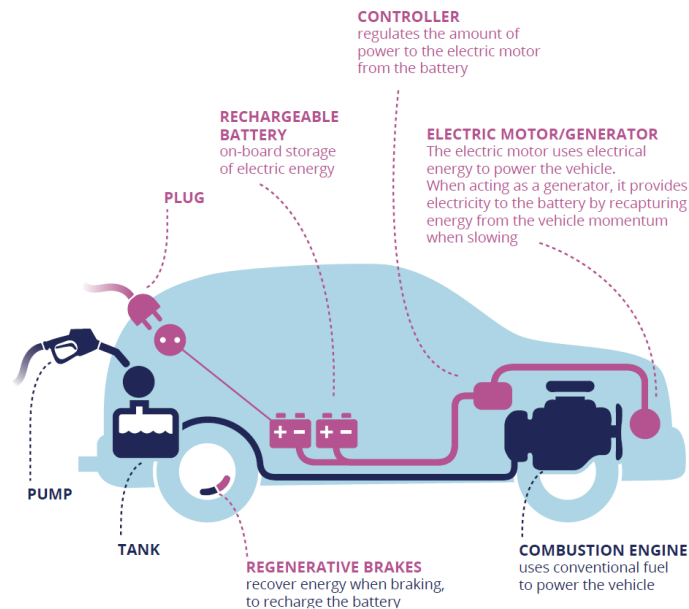
Εικόνα 5: Φόρτιση Mode 4².

Πίνακας 3: Χαρακτηριστικά τυπικών τρόπων φόρτισης.

Μέθοδος φόρτισης	Σύνδεση	Ισχύς [kW]	Μέγιστο ρεύμα [A]	Χρήση
Normal power	1-Phase AC	3,7	10-16	Οικιακή
Medium power	1- or 3-phase AC	3,7 - 22	16-32	Οικιακή/Δημόσια
High power	3-phase AC	> 22	> 32	Δημόσια
High power	DC	> 22	> 3,225	Δημόσια

2.3 Τυπικά τεχνικά μέρη, πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα Η/Ο

Η Εικόνα 6 παρουσιάζει εποπτικά τα βασικά τεχνικά μέρη ενός ηλεκτρικού οχήματος με μπαταρία (*Battery Electric Vehicle (BEV)*) (με ροζ χρώμα) και τα επιπλέον μέρη που διαθέτει ένα PHEV (με μπλε χρώμα). Τα βασικά μέρη περιλαμβάνουν τον ηλεκτροκινητήρα που δίνει την κίνηση στο όχημα, τον ρυθμιστή που ρυθμίζει την ποσότητα της ενέργειας προς τον ηλεκτροκινητήρα, τις μπαταρίες που έχουν τον ρόλο της δεξαμενής καυσίμου και τέλος την πρίζα μέσω της οποίας το όχημα συνδέεται και φορτίζεται από το δίκτυο διανομής.



Εικόνα 6: Βασικά μέρη ενός ηλεκτρικού αυτοκινήτου².

Ο ηλεκτροκινητήρας εκτός από το βασικό του ρόλο, μπορεί να λειτουργήσει και σαν γεννήτρια η οποία να φορτίζει τη μπαταρία κατά την επιβράδυνση (φρενάρισμα) του οχήματος. Μερικά από τα πλεονεκτήματα των ηλεκτρικών κινητήρων έναντι των συμβατικών είναι η μεγαλύτερη απόδοση και αντοχή καθώς και το χαμηλότερο κόστος συντήρησης. Όσον αφορά το περιβάλλον είναι αθόρυβοι και

δεν παράγουν καυσαέρια. Υπάρχουν κινητήρες που λειτουργούν με εναλλασσόμενο (AC) αλλά και με συνεχές ρεύμα (DC).

Οι μπαταρίες είναι οι συσκευές αποθήκευσης της ηλεκτρικής ενέργειας. Ο πιο συχνός τύπος που χρησιμοποιείται είναι οι μπαταρίες ιόντων λιθίου (Lithium-ion) οι οποίες σε σχέση με άλλους τύπους έχουν μεγαλύτερη διάρκεια ζωής και χωρητικότητα. Γενικά αν οι συσσωρευτές χρησιμοποιούνται σωστά, δηλαδή ακολουθούνται οι υποδείξεις του κατασκευαστή σχετικά με τη φόρτιση και αποφόρτισή τους, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για αρκετούς κύκλους. Γενικά υπάρχει μεγάλο πεδίο έρευνας σχετικά με την εξέλιξη των συσσωρευτών. Περισσότερες πληροφορίες μπορούν να αναζητηθούν στη βιβλιογραφία⁶. Ο ελεγκτής είναι αυτός που καθορίζει την απόδοση του κινητήρα ενώ παράλληλα ρυθμίζει το ποσοστό της ενέργειας από την μπαταρία προς αυτόν. Μπορούμε να πούμε ότι είναι ο εγκέφαλος του συστήματος μπαταρίας-ηλεκτρικού κινητήρα.

Ένα ακόμα τμήμα του οχήματος αποτελεί το σύστημα ανάκτησης ενέργειας. Είναι αυτό που ανακτά την ενέργεια που χάνεται από την πέδηση με τη μορφή θερμότητας μετατρέποντάς την σε ηλεκτρική, η οποία με τη σειρά της φορτίζει τους συσσωρευτές. Η χρήση του γίνεται μαζί με το συμβατικό σύστημα πέδησης και σαν πλεονέκτημα, εκτός από την αύξηση της συνολικής ενεργειακής απόδοσης του οχήματος, είναι ότι παρατείνει τη διάρκεια ζωής του συστήματος πέδησης, καθώς φθείρει πιο αργά τα εξαρτήματά του (EEA Report, 2016).

Τέλος όπως όλα τα συμβατικά οχήματα έτσι και τα ηλεκτρικά διαθέτουν και προαιρετικό εξοπλισμό. Σε αυτόν περιλαμβάνονται συστήματα όπως υποβοήθηση οδήγησης και πέδησης, φωτισμός, συστήματα κλιματισμού καμπίνας αλλά και μπαταρίας καθώς η θερμοκρασία παίζει σημαντικό ρόλο στη διάρκεια ζωής της. Ειδικότερα σε συνθήκες κρύου το σύστημα θέρμανσης απορροφά το μεγαλύτερο ποσοστό της αποθηκευμένης ενέργειας μειώνοντας την ακτίνα αυτονομίας.

Πλεονεκτήματα ηλεκτροκίνησης:

- το περιβαλλοντικό όφελος τόσο για την ατμοσφαιρική όσο και για την ηχητική ρύπανση (Μηδενικοί Ρύποι, Μηδενική Ηχορύπανση)
- το συγκριτικά χαμηλό λειτουργικό κόστος,
- το κοινωνικό όφελος από την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας,
- το ευρύτερο οικονομικό όφελος σε κρατικές δαπάνες
- και η αναμενόμενη κινητοποίηση των επιχειρήσεων που θα επιφέρει αύξηση στις θέσεις εργασίας στον συγκεκριμένο τομέα.

Επιπλέον πλεονεκτήματα προκύπτουν από τη μηχανικά βελτιωμένη λειτουργία του οχήματος σε σχέση με τα συμβατικά οχήματα λόγω λιγότερων μηχανικών μερών.

Μειονεκτήματα ηλεκτροκίνησης:

- η μικρή διανυόμενη απόσταση (130-180χλμ με μία πλήρη φόρτιση, άρα μικρή αυτονομία) συγκριτικά με τα συμβατικά ΙΧ,
- ο σχετικά υψηλός χρόνος φόρτισης

⁶ Bakker Daan (2010), "Battery Electric Vehicles Performance, CO2 emissions, lifecycle costs and advanced battery technology", Msc Thesis, University of Utrecht.

- και το υψηλό κόστος αγοράς, στην περίπτωση που τα κίνητρα που παρέχονται για την αγορά του δεν είναι ελκυστικά.

Επιπλέον μπορεί να περιλαμβάνεται και:

- το ενδεχόμενο ελλειμματικό δίκτυο σταθμών φόρτισης,
- η μικρότερη τελική ταχύτητα
- και η υποχρέωση αντικατάστασης ανά διαστήματα των συσσωρευτών.

Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων:

- Στη συμβατική πρίζα, για την περίπτωση της οικιακής φόρτισης, **η πλήρης φόρτιση διαρκεί από 7-12 ώρες.**
- Μέσω ειδικής εγκατάστασης φόρτισης, ο χρόνος μπορεί να μειωθεί σημαντικά στις 4-5 ώρες.

3. Τάσεις διεύθυνσης ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά

Η αυτοκινητοβιομηχανία κινείται πλέον ταχύτατα προς τη μαζική υιοθέτηση της ηλεκτροκίνησης, ιδίως λόγω της αυστηροποίησης του κανονιστικού πλαισίου για τις εκπομπές ρύπων και του περιορισμού των ντιζελοκίνητων οχημάτων. Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι πλέον μια βιώσιμη επιλογή σε όλο και περισσότερες χώρες παγκοσμίως. Ενδεικτικά, σύμφωνα με έρευνες, οι οποίες υποθέτουν ότι οι κυβερνητικές πολιτικές, η τεχνολογία και οι κοινωνικές προτιμήσεις θα συνεχίζουν να εξελίσσονται με προσφορότερο τρόπο και ταχύτητα σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, ο στόλος των ηλεκτρικών επιβατικών ΙΧ οχημάτων από μόλις 1,26 εκ. το 2015 αναμένεται να φτάσει μέχρι το 2030 στα 116 εκατ. παγκοσμίως προσεγγίζοντας ένα μερίδιο 8% του συνολικού στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων⁷.

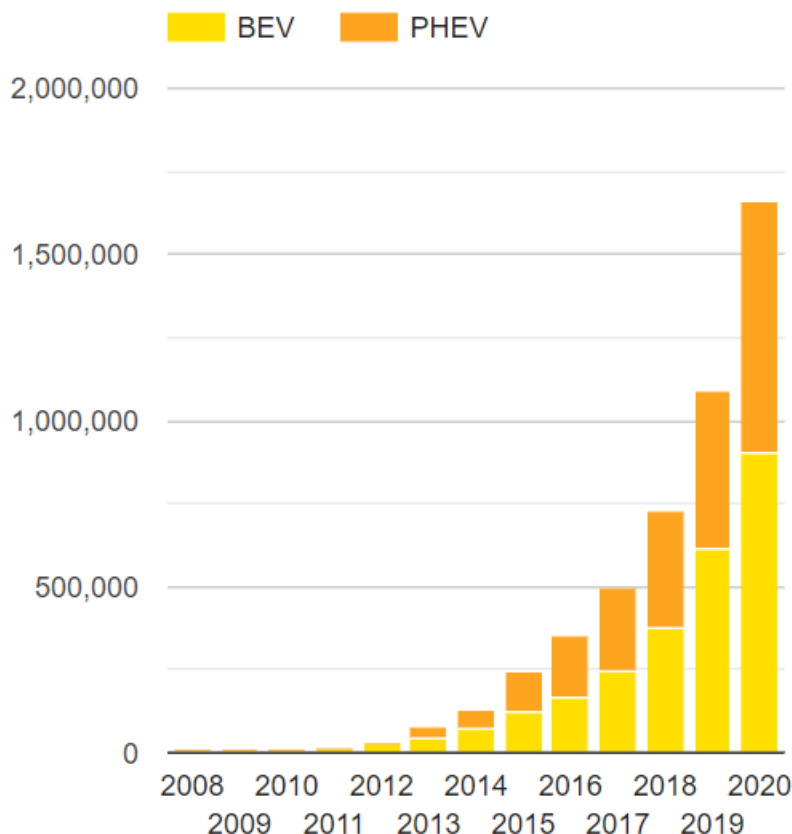
Σε αντίστοιχη έκθεση της International Energy Agency⁸, εξετάζοντας δύο διαφορετικά σενάρια - Α. Σενάριο δηλωμένων πολιτικών, το οποίο ενσωματώνει τις υπάρχουσες κυβερνητικές πολιτικές και Β. Σενάριο αειφόρου ανάπτυξης, το οποίο είναι πλήρως συμβατό με τους κλιματικούς στόχους της συμφωνίας του Παρισιού και θεωρώντας ότι επιτυγχάνεται ο στόχος του 30% μεριδίου για ηλεκτρικά οχήματα - οι εκτιμήσεις για το 2030 ανέρχονται, αντιστοίχως, σε Α. 140 εκ. ηλεκτρικά επιβατικά ΙΧ οχήματα (7% του παγκόσμιου στόλου) για το συντηρητικό σενάριο και Β. 245 εκ. ηλεκτρικά επιβατικά ΙΧ οχήματα για το αισιόδοξο σενάριο.

Στην Ευρώπη, τα στοιχεία δηλώνουν ότι όλα τα Κράτη-Μέλη δείχνουν μεγαλύτερη ετοιμότητα, σε σχέση με το παρελθόν, για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, παρόλο που ο ρυθμός βελτίωσης ποικίλλει σημαντικά. Το κοινό φαίνεται να ενθαρρύνεται σχετικά με την αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς κάθε χρόνο οι πωλήσεις των ηλεκτρικών οχημάτων καταγράφουν υψηλά ποσοστά αύξησης, σημειώνοντας άλματα της τάξης του 40-50% (βλ. Εικόνα 7). Η αύξηση των πωλήσεων των ηλεκτρικών οχημάτων, τα τελευταία χρόνια, ήταν επακόλουθο της αύξησης των συνολικών πωλήσεων των αυτοκινήτων. Το μερίδιο τους στην αγορά εκτιμάται ότι αυξήθηκε μόλις 0,9% από το 2014 έως το 2017, φτάνοντας το 2019 στο 1%. Ωστόσο, οι περιβαλλοντικές πολιτικές και οι προβλέψεις για τη μείωση της τιμής τους, που ενδέχεται να προσεγγίσει την τιμή των συμβατικών έως το 2021, αλλά και το ευρύτερο φάσμα επιλογών σε συνδυασμό με τη μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση των καταναλωτών αναμένεται να αλλάξει τα δεδομένα⁸.

Ενδεικτικά, η συνθήκη του Παρισιού, προβλέπει ότι ως το 2050 θα κυκλοφορούν στην Ευρώπη 150 εκατ. ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Αντίστοιχα, η Βρετανία ανακοίνωσε ότι θα απαγορεύσει την πώληση αυτοκινήτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης ως το 2040. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει ως στόχο προς υιοθέτηση από τα κράτη μέλη, οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων να φτάσουν το 15% μέχρι το 2025 και 30% μέχρι το 2030, ενώ συγκριτικά το 2017 οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων αντιπροσώπευαν μόλις το 0,7% των συνολικών πωλήσεων αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

⁷ Έκθεση του Bloomberg New Energy Finance (BNEF): *Electric Vehicle Outlook 2020*. Διαθέσιμη στο: <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>

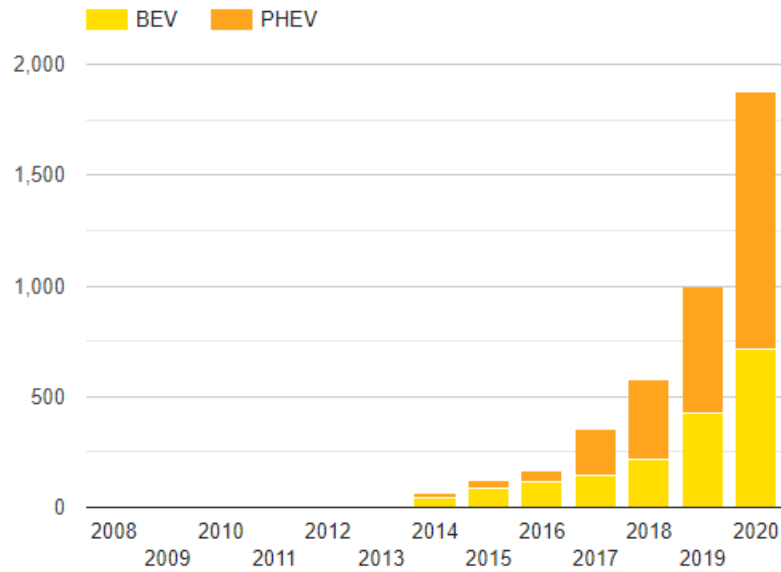
⁸ Έκθεση του International Energy Agency (IEA): *Global EV Outlook 2020. Entering the decade of electric drive*. Διαθέσιμη στο: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2020>



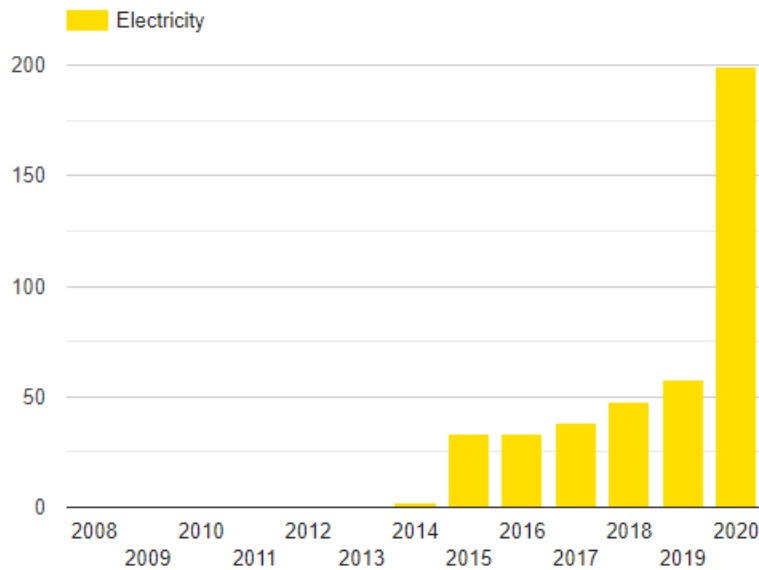
Εικόνα 7: Εξέλιξη του στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) στην ΕΕ για τα έτη 2008-2020⁹.

Στην Ελλάδα, ο δρόμος της ηλεκτροκίνησης βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο, ωστόσο τα στοιχεία δείχνουν ότι ακολουθεί, αν και με αργό ρυθμό, βήματα προόδου. Αυτό τεκμηριώνεται μέσα από τη σύγκριση ανάμεσα στην Ελλάδα, την Πορτογαλία και τη Σουηδία που διαθέτουν παρόμοιο πληθυσμό (της τάξης των 10 εκατ.). Σύμφωνα με τα στοιχεία, η Ελλάδα διαθέτοντας 183 εν λειτουργία σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων και κατά κεφαλήν ΑΕΠ 17.100€, έχει μερίδιο αγοράς μόλις 0,04%. Στον αντίποδα, η Σουηδία με κατά κεφαλήν ΑΕΠ 47.900€ και 9.511 σταθμούς φόρτισης, έχει μερίδιο αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων της τάξης του 3,2%. Τέλος, η Πορτογαλία διαθέτοντας κατά κεφαλήν ΑΕΠ 19.500€, πολύ κοντά σε αυτό της Ελλάδας, αλλά 2.109 σταθμούς φόρτισης, έχει καταφέρει να φτάσει το μερίδιο αγοράς της στο 1,2%. Παρ' όλα αυτά, είναι αξιοσημείωτη η αύξηση της ηλεκτροκίνησης και στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια όπως φαίνεται από καταγεγραμμένα στοιχεία από το 2008 αναφορικά με τον στόλο Η/Ο (βλ. Εικόνα 8) και με τις υποδομές φόρτισης (βλ. Εικόνα 9).

⁹ European Alternative Fuels Observatory. Ιστοσελίδα: <https://www.eafo.eu>



Εικόνα 8: Εξέλιξη στόλου ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Ελλάδα⁹.



Εικόνα 9: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Ελλάδα⁹.

4. Θεσμικό πλαίσιο και πολιτικές προώθησης ηλεκτροκίνησης

Με βάση το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) (ΦΕΚ 4893/Β/31.12.2019), στην Ελλάδα έχει τεθεί πλέον ο στόχος το μερίδιο των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις κατά το έτος 2030 να ανέρχεται στο 30%. Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί πλέον βασικό στόχο πολιτικής της Ελλάδας και έχουν ήδη θεσπιστεί οικονομικά κίνητρα με σκοπό την προώθηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Συγκεκριμένα, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας, τελών ταξινόμησης και φόρου πολυτέλειας. Τα υβριδικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από το 50% (ή 75%) του προβλεπόμενου τέλους ταξινόμησης. Τέλος, όλα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα έχουν τη δυνατότητα κυκλοφορίας μέσα στο δακτύλιο του κέντρου της Αθήνας σύμφωνα με την υπουργική απόφαση 5592/Φ.911/16 (ΦΕΚ 3208 Β 2016). Τον Ιούνιο του 2019 υπεγράφη η Κοινή Υπουργική Απόφαση (υπ' αριθμ. 42863/438, ΦΕΚ 2040/Β/4.6.2019) για τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων ανοίγοντας το δρόμο για την ηλεκτροκίνηση, με στόχο έως το 2030 τα ηλεκτρικά οχήματα να αποτελούν το 10% του συνόλου του στόλου, έχοντας συνεισφέρει στη μείωση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας από τα επιβατικά οχήματα κατά 9%. Οι προαναφερόμενοι στόχοι καθίστανται αρκετά ρεαλιστικοί λαμβανομένων υπόψη των κινήτρων που πρόκειται να δοθούν στο ελληνικό αγοραστικό κοινό τα επόμενα χρόνια. Αναφορικά με την αναμενόμενη ζήτηση, σύμφωνα με δημοσίευμα παρουσίασης αποτελεσμάτων μελέτης του ΔΕΔΔΗΕ, η εγκατάσταση 1.448 φορτιστών σε δημόσιους χώρους στις πόλεις και 300-340 ταχυφορτιστών στο εθνικό οδικό δίκτυο επαρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες ακόμη και αυξημένης διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων¹⁰.

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το Άρθρο 17 του Ν. 4710/2020 προβλέπεται η υποχρεωτική εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. από τους ΟΤΑ, με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων.

Τέλος, τον Αύγουστο του 2020 δημοσιεύθηκε η απόφαση υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΕΣΠΑΕΝ/77472/520 "Προκήρυξη της δράσης «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ»" (ΦΕΚ 3323/Β/07.08.2020). Αντικείμενο της δράσης είναι ο καθορισμός των όρων, των προϋποθέσεων και της διαδικασίας για την ενίσχυση της αγοράς αμιγώς ηλεκτρικού ή υβριδικού ηλεκτρικού οχήματος εξωτερικής φόρτισης (με όριο εκπομπών CO₂ τα 50g/km), συμπεριλαμβανομένων των δίκυκλων, τρίκυκλων και ποδηλάτων, με δυνατότητα απόσυρσης (ή αντικατάστασης) παλαιού οχήματος, καθώς και της αγοράς και εγκατάστασης «έξυπνου» οικιακού σημείου επαναφόρτισης Η/Ο. Η συνολική Δημόσια Δαπάνη της δράσης είναι 45.800.000,00 ευρώ. Βασικός στόχος του προγράμματος είναι:

- Η ανανέωση του στόλου των οχημάτων ιδιωτικής χρήσης
- Η ανανέωση του στόλου επαγγελματικών οχημάτων
- Η ανανέωση επιβατηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ) με ταυτόχρονη υποχρεωτική απόσυρση παλαιού οχήματος
- Η ανάπτυξη «έξυπνων» οικιακών υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τη βελτίωση της υποδομής σχετικά με την ηλεκτροκίνηση, όπως η προγραμματισμένη αύξηση των σημείων φόρτισης, όσο και τη μεσοπρόθεσμη

¹⁰ <https://www.ethnos.gr/greece/article/85220/dedhe1448fortistessedhmosioysxoroysgiahlektrikaaytokinhta>

και μακροπρόθεσμη πρόβλεψη για επιστροφή έως το 2040 των οικονομικών δεικτών στην προ κρίσης εποχή του 2007, αναμένεται αύξηση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων στη χώρα και στροφή στην ηλεκτροκίνηση στο άμεσο μέλλον. Ο ρυθμός αύξησης, ωστόσο, θα εξαρτηθεί από τα διαφορετικά κίνητρα και τις πολιτικές που θα ακολουθούν τα διάφορα σενάρια εξέλιξης στην Ελλάδα.

Όσον αφορά το Δήμο Χανίων, πρόκειται για έναν από τους πιο ενεργούς Δήμους της χώρας σε θέματα ηλεκτροκίνησης και εν γένει πράσινων τεχνολογιών. Οι σχετικές δράσεις του αφορούν τόσο την αντικατάσταση παλαιών, ενεργοβόρων δημοτικών οχημάτων από αντίστοιχα ηλεκτρικά οχήματα -και την ανάπτυξη αντίστοιχων υποδομών φόρτισης-, όσο και την ενίσχυση της διείσδυσης της ηλεκτροκίνησης στο Δήμο με την παροχή κατάλληλων υποδομών προς τους κατοίκους, εργαζόμενους και επισκέπτες του. Την παρούσα στιγμή ο Δήμος διαθέτει 1 ηλεκτρικό λεωφορείο μικρού μεγέθους (mini bus) το οποίο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά προσωπικού, και 3 μοτοσυκλέτες (scooters). Τα οχήματα αυτά φορτίζουν στο μοναδικό -προς το παρόν- σταθμό φόρτισης του Δήμου στην περιοχή του οικισμού Πελεκατίνα (στην κοινότητα Περιβολιών Κυδωνίας).

Στα πλαίσια της ενίσχυσης του δημοτικού του στόλου ηλεκτρικών οχημάτων, ο Δήμος κατέθεσε πρόταση στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης και Αλληλεγγύης για την Τοπική Αυτοδιοίκηση «Αντώνης Τρίτσης» στον άξονα προτεραιότητας «Περιβάλλον» με τίτλο «Δράσεις Ηλεκτροκίνησης στους Δήμους». Βάσει της ενταγμένης πλέον πρότασης, το Πρόγραμμα θα χρηματοδοτήσει την προμήθεια 10 ηλεκτρικών οχημάτων για τις ανάγκες του Δήμου, και την προμήθεια και εγκατάσταση 2 σταθμών φόρτισης DC & AC. Τα 10 οχήματα εξειδικεύονται σε: 5 ηλεκτρικά λεωφορεία, 4 ηλεκτρικά επιβατικά οχήματα, και 1 ηλεκτρικό όχημα καθαρισμού δρόμων και πεζοδρομίων. Για το εν λόγω έργο προμήθειας διακηρύχθηκε διεθνής ηλεκτρονικός διαγωνισμός με τίτλο «Προμήθεια Ηλεκτρονικών οχημάτων και των συνοδών Σταθμών Φόρτισης στο Πλαίσιο της Πρόσκλησης ΑΤ12 «Δράσεις Ηλεκτροκίνησης στους Δήμους», συνολικού προϋπολογισμού 3.275.000,00 ευρώ (χωρίς ΦΠΑ) (ΑΔΑ: 21PROC009527141 / 12-11-2021). Με την υλοποίηση του, ο δημοτικός στόλος ηλεκτρικών οχημάτων θα αριθμεί συνολικά 14 οχήματα και οι υποδομές επαναφόρτισης 3 σταθμούς.

Επίσης, ο Δήμος Χανίων υπέβαλλε πρόταση στο πλαίσιο της με αρ. πρωτ. 2204 Πρόσκλησης του Κέντρου Ανανεώσιμων Πηγών και Εξοικονόμησης Ενέργειας (ΚΑΠΕ) «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, Μικροκινητικότητα, Ολοκληρωμένη Διαχείριση Αστικών Μετακινήσεων» του Άξονα Προτεραιότητας 14 «Διατήρηση και Προστασία του Περιβάλλοντος-Προαγωγή της Αποδοτικής Χρήσης των Πόρων (ΤΣ)» του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη», ΕΣΠΑ 2014-2020. Ο προϋπολογισμός ανέρχεται στο ποσό των 433.884,68 € συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. (24%). Το σύστημα θα επιτρέπει την αυτόματη μίσθωση ηλεκτρικών ποδηλάτων χωρίς την παρουσία προσωπικού. Πρόκειται για προμήθεια και εγκατάσταση ηλεκτρικών ποδηλάτων, του εξοπλισμού φόρτισης και ενός αυτοματοποιημένου ηλεκτρονικού συστήματος που θα δίδει στους πολίτες την ευχέρεια να παραλάβουν και να χρησιμοποιήσουν ένα ηλεκτρικό ποδήλατο, επιστρέφοντάς το σε κάποιο από τα 8 σημεία στάθμευσης τα οποία θα είναι εγκατεστημένα σε επιλεγμένα σημεία του Δήμου (βλ. Ενότητα 5.8).

5. Υφιστάμενη κατάσταση στο Δήμο Χανίων

Κύριο αντικείμενο του 1^{ου} Σταδίου του ΣΦΗΟ Χανίων είναι η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής παρέμβασης, εν προκειμένω όλης της επικράτειας του Δήμου Χανίων. Απώτερος στόχος είναι ο εντοπισμός και η καταγραφή όλων εκείνων των στοιχείων που θα συμβάλουν στην τεκμηριωμένη λήψη αποφάσεων για τη βέλτιστη χωροθέτηση των δημοσίως προσβάσιμων σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Η/Ο).

Πιο συγκεκριμένα, η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης επικεντρώνεται σε χωρικά προσδιορισμένα στοιχεία που συνδέονται με την προσφορότητα και την καταλληλότητα των επιμέρους περιοχών του Δήμου για εγκατάσταση φορτιστή ηλεκτρικών οχημάτων. Ο όρος «προσφορότητα» αναφέρεται στις εκτιμώμενες ανάγκες για επαναφόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων, δηλαδή στην σχετική αναμενόμενη ζήτηση για επαναφόρτιση Η/Ο στις επιμέρους περιοχές του Δήμου. Από την άλλη, ο όρος «καταλληλότητα» αφορά την ύπαρξη νόμιμων θέσεων/χώρων στάθμευσης -που βρίσκονται στη δικαιοδοσία του Δήμου- σε μία περιοχή, καθώς και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά αυτών χώρων/θέσεων και του περιβάλλοντα χώρου που επηρεάζουν την καταλληλότητα τους για χωροθέτηση φορτιστή Η/Ο, όπως π.χ. γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδών και πεζοδρομίων.

Βάσει των νομικών και κανονιστικών κειμένων που διέπουν την εκπόνηση των ΣΦΗΟ, η ζήτηση για φόρτιση Η/Ο στις επιμέρους περιοχές του Δήμου (δηλαδή η προσφορότητά τους για εγκατάσταση φορτιστών) σχετίζεται θετικά με τη συγκέντρωση ανθρώπων, συμπεριλαμβανομένων των κατοίκων, των εργαζομένων, και των επισκεπτών τους. Ενδεικτικά, οι Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396, ΦΕΚ 4380/Β/2020) αναφέρει στο Άρθρο 5, σχετικά με τη χωροθέτηση σε παρόδιες θέσεις στάθμευσης, πως πρέπει να γίνεται «ιδίως στα πολεοδομικά κέντρα των δήμων και σε περιοχές αυξημένης επίσκεψης και σε πυκνοδομημένες αστικές περιοχές». Συνεπώς, η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης οφείλει να συμπεριλάβει πολεοδομικά και πληθυσμιακά χαρακτηριστικά (όπως ισχύουν θεσμικό πλαίσιο, εξυπηρετούμενος πληθυσμός, σημεία ενδιαφέροντος / χρήσεις γης, κ.α.) που συνεπάγονται ή υποδηλώνουν αυξημένη μόνιμη ή περιοδική συγκέντρωση ανθρώπων.

Τα στοιχεία που προέκυψαν από την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης στο Δήμο Χανίων, και σχετίζονται με το περιεχόμενο και τους σκοπούς του ΣΦΗΟ, παρουσιάζονται στη συνέχεια της παρούσας ενότητας, οργανωμένα στις εξής υπο-ενότητες:

- Γενική περιγραφή περιοχής παρέμβασης
- Χωροταξικά και οικονομικά χαρακτηριστικά
- Δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά
- Πολεοδομικά χαρακτηριστικά και πόλοι έλξης
- Σημεία ενδιαφέροντος
- Κυκλοφοριακά και συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά
- Χαρακτηριστικά στάθμευσης
- Υποδομές ηλεκτροκίνησης

5.1 Γενική περιγραφή της περιοχής παρέμβασης

Ο σημερινός Δήμος Χανίων συστάθηκε με το Ν. 3852/2010 Πρόγραμμα Καλλικράτης (ΦΕΚ Α'87 /07.06.2010) και προέκυψε από τη συνένωση των πρώην Δήμων (και νυν δημοτικών ενότητων) Ακρωτηρίου, Ελευθέρου Βενιζέλου, Θερίσου, Κεραμιών, Νέας Κυδωνίας, Σούδας και Χανίων. Είναι ένας από τους επτά δήμους της Περιφερειακής Ενότητας Χανίων, και ένας από τους 24 δήμους της Περιφέρειας Κρήτης. Έδρα του Δήμου Χανίων, αλλά και ολόκληρης της Περιφερειακής Ενότητας, είναι η ομώνυμη πόλη των Χανίων που αποτελεί και τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Κρήτης, μετά το Ηράκλειο.

Πίνακας 4: Διοικητική διάρθρωση Δήμου Χανίων.

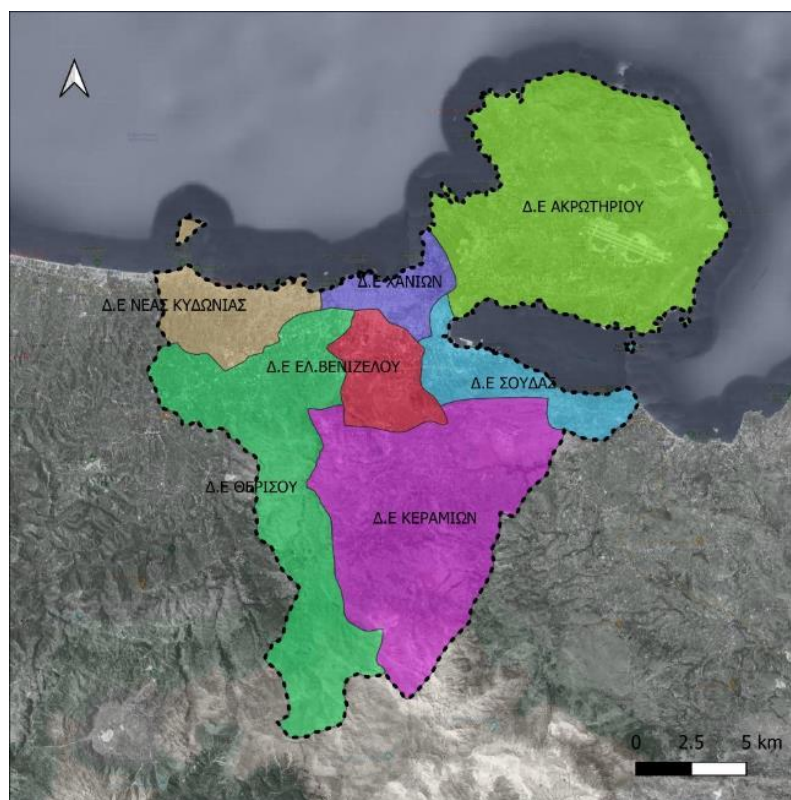
Γεωγραφικός κωδικός Καλλικράτη	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΑΙΡΕΣΗ	
7401	ΔΗΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ (Έδρα: Χανία,τα)	
740102	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ	
74010201	1	Δημοτική Κοινότητα Αρωνίου
74010202	2	Δημοτική Κοινότητα Κουνουπιδιανών
74010203	3	Τοπική Κοινότητα Μουζουρά
74010204	4	Τοπική Κοινότητα Στερνών
74010205	5	Τοπική Κοινότητα Χωρδακίου
740103	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	
74010301	6	Δημοτική Κοινότητα Μουρνιών
74010302	7	Δημοτική Κοινότητα Νεροκούρου
740104	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΕΡΙΣΟΥ	
74010405	8	Δημοτική Κοινότητα Περιβολίων Κυδωνίας
74010402	9	Τοπική Κοινότητα Αγίας
74010401	10	Τοπική Κοινότητα Βαμβακοπούλου
74010403	11	Τοπική Κοινότητα Βαρύπετρου
74010404	12	Τοπική Κοινότητα Θερίσου
740105	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΡΑΜΙΩΝ	
74010502	13	Τοπική Κοινότητα Δρακόνας
74010503	14	Τοπική Κοινότητα Κάμπων
74010504	15	Τοπική Κοινότητα Κοντοπούλων
74010505	16	Τοπική Κοινότητα Μαλάξας
74010501	17	Τοπική Κοινότητα Παππαδιανών
74010506	18	Τοπική Κοινότητα Πλατυβόλας
740106	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΕΑΣ ΚΥΔΩΝΙΑΣ	
74010603	19	Δημοτική Κοινότητα Γαλατά
74010601	20	Δημοτική Κοινότητα Δαράτσου
74010602	21	Τοπική Κοινότητα Αγίας Μαρίνης
74010604	22	Τοπική Κοινότητα Σταλού
740107	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΟΥΔΑΣ	

74010701	23	Δημοτική Κοινότητα Σούδας
74010702	24	Τοπική Κοινότητα Απτέρων
74010703	25	Τοπική Κοινότητα Τσικαλαριών
740101	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΑΝΙΩΝ	
74010101	26	Δημοτική Κοινότητα Χανίων

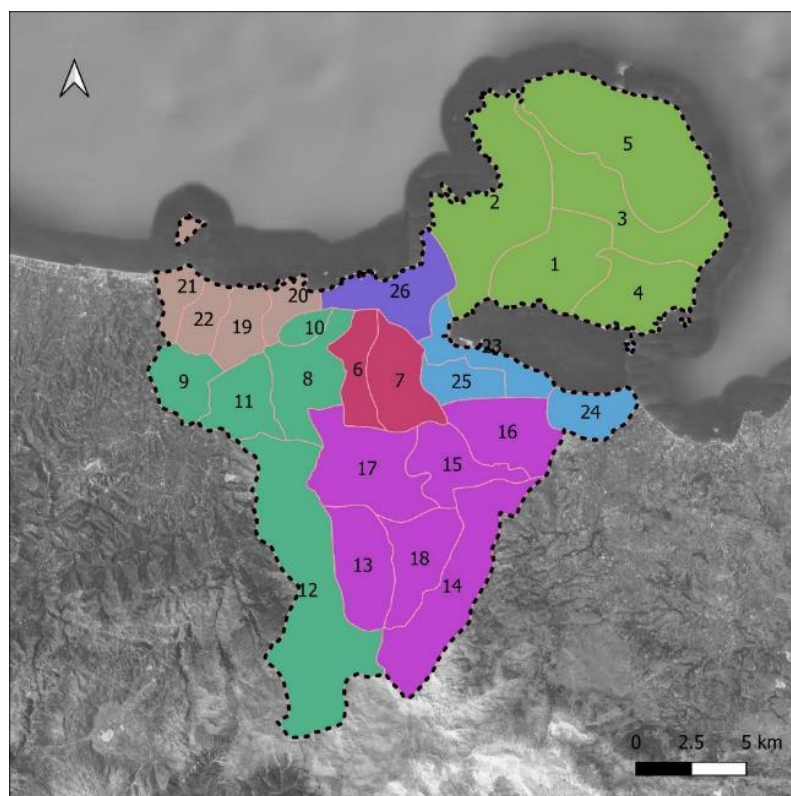
Ο Δήμος Χανίων συνορεύει στα ανατολικά με το Δήμο Αποκορώνου, νότια με το Δήμο Σφακίων και δυτικά με το Δήμο Πλατανιά, ενώ βόρεια βρέχεται από το Κρητικό Πέλαγος. Έχει έκταση 356,12 τετρ. χιλιόμετρα, στα οποία συμπεριλαμβάνονται παράκτιες, πεδινές, ημιορεινές και ορεινές εκτάσεις, με το νότιο τμήμα του Δήμου ουσιαστικά να ανήκει στο σύμπλεγμα των Λευκών Ορών.



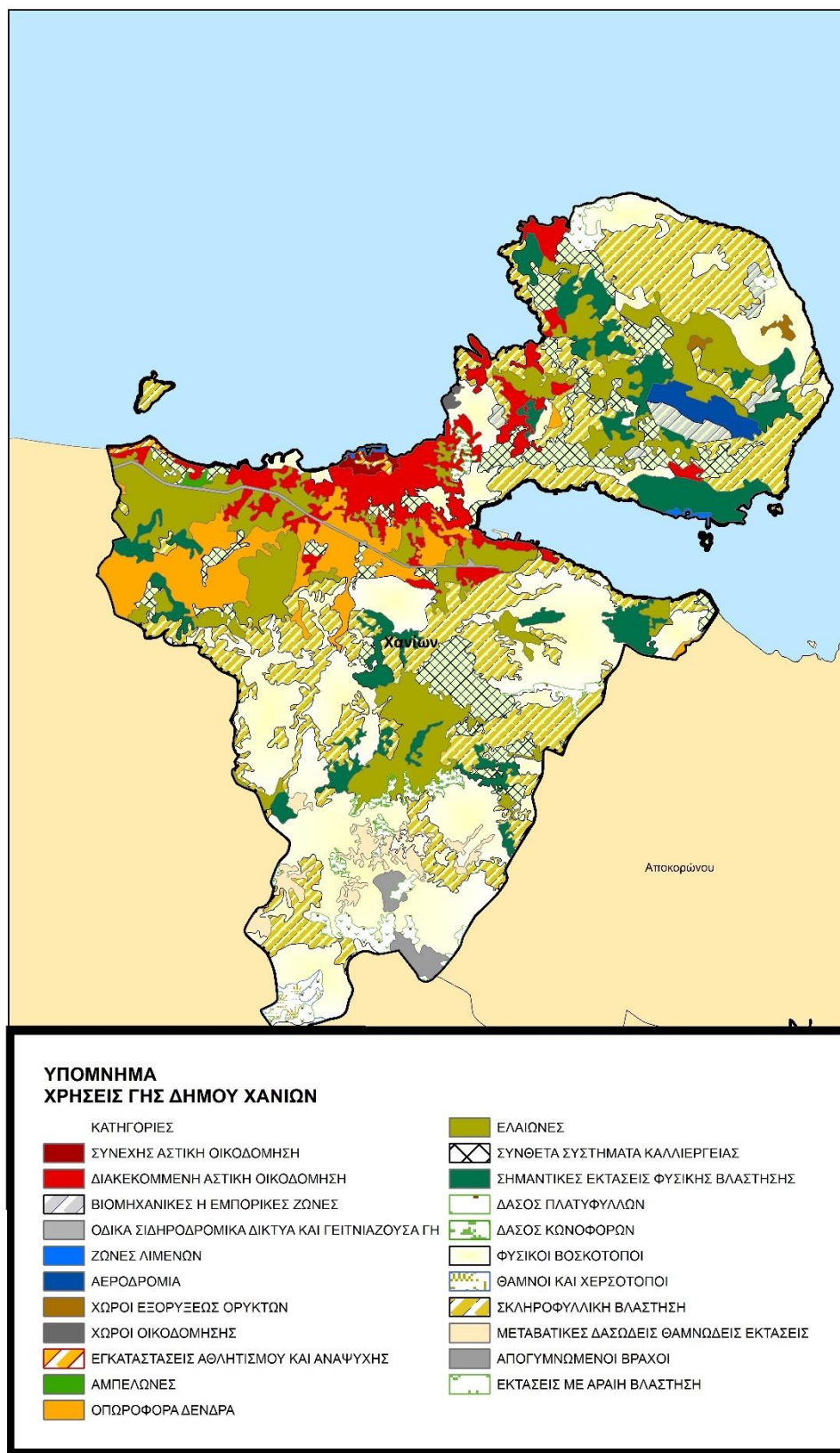
Εικόνα 10: Θέση Δήμου Χανίων στην Περιφέρεια Κρήτης.



Εικόνα 11: Οι 7 Δημοτικές Ενότητες Δήμου Χανίων.

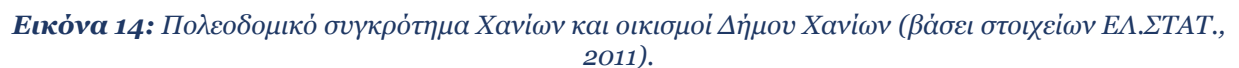


Εικόνα 12: Δημοτικές/Τοπικές Κοινότητες Δήμου Χανίων (η αρίθμηση αντιστοιχεί σε αυτή του Πίνακα 4).



Εικόνα 13: Χρήσεις Γης στο Δήμο Χανίων. (Πηγή: www.hc-crete.gr/).

Οι σημαντικότεροι οικισμοί του Δήμου Χανίων (οικισμοί με πληθυσμό > 2000 κατοίκων το 2011) -πλην της πόλης των Χανίων- είναι οι Μουρνιές, η Σούδα, τα Κουνουπιδιανά, ο Νεροκούρος, ο Δαράτσος, τα Περιβόλια, ο Γαλατάς, το Βαμβακόπουλο, και η Αγία Μαρίνα. Στο σύνολο τους οι οικισμοί αυτοί εντοπίζονται στο βόρειο τμήμα του Δήμου, πολλοί μάλιστα βρίσκονται περιφερειακά της πόλης των Χανίων και έχουν συνενωθεί άτυπα με το ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα Χανίων (Εικόνα 14).



Πίνακας 5. Έκταση και πληθυσμός ανά Δ.Ε. Δήμου Χανίων

Γεωγραφικός κωδικός Καλλικράτη	Δημοτικές Ενότητες	Έκταση [Ha]	Έκταση ως ποσοστό του Δήμου [%]	Μόνιμος Πληθυσμός	Πληθυσμός ως ποσοστό του Δήμου [%]	Πληθυσμ. πυκνότητα (κατ./Ha)
740102	Δ.Ε. ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ	11284,4	32,13	13100	12,1	1,2
740103	Δ.Ε.ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	1887,4	5,37	13145	12,1	7,0
740104	Δ.Ε. ΘΕΡΙΣΟΥ	7429,4	21,15	8596	7,9	1,2
740105	Δ.Ε. ΚΕΡΑΜΙΩΝ	8998,2	25,62	678	0,6	0,1
740106	Δ.Ε. ΝΕΑΣ ΚΥΔΩΝΙΑΣ	2161,9	6,16	10771	9,9	5,0
740107	Δ.Ε. ΣΟΥΔΑΣ	2109,2	6,00	8442	7,8	4,0
740101	Δ.Ε. ΧΑΝΙΩΝ	1253,5	3,57	53910	49,6	43,0
ΣΥΝΟΛΟ		35124,0	100	108642	100	3,1

Στη συνέχεια παρουσιάζονται συνοπτικά τα βασικά χαρακτηριστικά των επτά Δημοτικών Ενότητων του Δήμου Χανίων σε μία προσπάθεια να αναδειχθεί ο χαρακτήρας τους, αλλά και ο ρόλος τους στη χωροταξική δομή του Δήμου.

5.1.1 Δημοτική Ενότητα Ακρωτηρίου

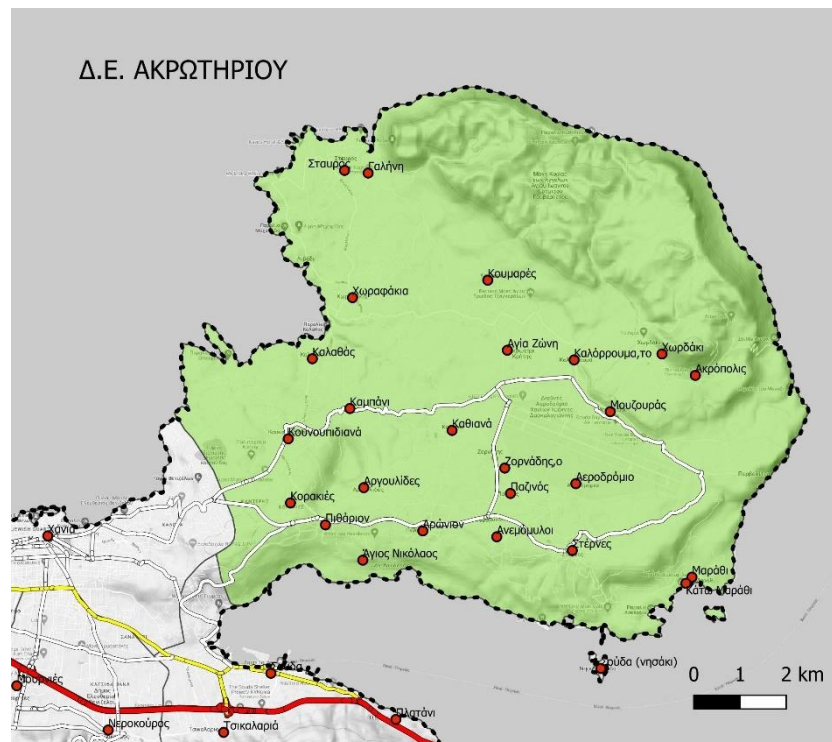
Η Δημοτική Ενότητα (Δ.Ε.) Ακρωτηρίου βρίσκεται βορειοανατολικά της πόλης των Χανίων και αποτελεί το βορειοανατολικότερο άκρο του Δήμου. Χαρακτηρίζεται ως «ακρωτήρι», καθώς πρόκειται για μία χερσόνησο η οποία εισέρχεται στο Κρητικό Πέλαγο, ενώ στα νοτιοδυτικά γειτνιάζει με τις Δ.Ε. Χανίων και Δ.Ε. Σούδας. Η εν λόγω Δ.Ε. αποτελείται από πέντε Κοινότητες: Αρωνίου, Κουνουπιδιανών, Μουζουρά, Στερνών και Χορδακίου.

Η Δ.Ε. Ακρωτηρίου είναι η πρώτη σε έκταση δημοτική ενότητα του Δήμου Χανίων καταλαμβάνοντας το 32,1% της συνολικής έκτασης του Δήμου (11284,4 εκτάρια). Πρόκειται για μια κατεξοχήν παραθαλάσσια περιοχή με 59,55 χιλιόμετρα ακτογραμμή. Το ανάγλυφο της παρουσιάζει ποικιλομορφία καθώς περιλαμβάνει πεδινές, αλλά και εκτάσεις με έντονο ανάγλυφο, οι οποίες καταλαμβάνουν το βορειοανατολικό τμήμα του Ακρωτηρίου. Στη λοφώδη αυτή περιοχή διασώζεται αναλλοίωτο το φυσικό περιβάλλον, καθώς παραμένει σε μεγάλο βαθμό αδιατάρακτο από τις ανθρώπινες δραστηριότητες.

Το Ακρωτήρι αποτελεί τη Δ.Ε. με το δεύτερο μεγαλύτερο πληθυσμό (μετά τη Δ.Ε. Χανίων και μαζί με τη Δ.Ε. Ελευθερίου Βενιζέλου). Σύμφωνα με την απογραφή 2011, ο μόνιμος πληθυσμός ανέρχεται σε 13.100 κατοίκους που αντιπροσωπεύει το 12,1% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου. Η πολυπληθέστερη κοινότητα είναι αυτή των Κουνουπιδιανών, η οποία γειτνιάζει με τις Δ.Ε. Χανίων και Σούδας στα νοτιοδυτικά. και συγκεντρώνει το 65,8% του πληθυσμού της Δ.Ε. Ακρωτηρίου. Υπό όρους όμως πληθυσμιακής πυκνότητας, η Δ.Ε. Ακρωτηρίου κατατάσσεται τέταρτη με 1,2 κάτοικους ανά εκτάριο, όταν η Δ.Ε. Ελ. Βενιζέλου με ίδιο σχεδόν μόνιμο πληθυσμό το 2011 χαρακτηρίζεται από πληθυσμιακή πυκνότητα 7 κάτοικοι ανά εκτάριο.

Η Δ.Ε. Ακρωτηρίου φιλοξενεί εγκαταστάσεις και υποδομές, σημαντικές για το επίπεδο Περιφερειακής Ενότητας Χανίων και ολόκληρης της Περιφέρειας Κρήτης, όπως το αεροδρόμιο Χανίων "Ιωάννης Δασκαλογιάννης" και το Πολυτεχνείο Κρήτης. Στην περιοχή βρίσκονται οικισμοί με ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, και πλήθος μνημείων όπως ο Παζινός, τα Κουνουπιδιανά, οι Κορακίες, ο Μουζουράς, το Αρώνι, οι Στέρνες, όπου διασώζεται ο πυρήνας του παλαιού οικισμού. Επίσης, σημαντικά αξιοθέατα της Δ.Ε. Ακρωτηρίου αποτελούν τα Μοναστήρια: Γουβερνέτου, Αγίας Τριάδας, Αγίου Ιωάννου Ελεήμονος, καθώς επίσης και τα Σπήλαια: Λέρα στα Κουνουπιδιανά, «Αρκούδα» ή «Αρκουδιώτισσα», στην περιοχή Μονής Γουβερνέτου, «Μετόχι Παναγίας Περβολίτσας» στο Μουζουρά κ.α.

Τέλος, στο βορειοδυτικό και νοτιοανατολικό τμήμα δημιουργούνται μικροί κόλποι και παραλίες κατάλληλες για αναψυχή και τουρισμό όπως είναι οι περιοχές του Σταυρού, του Καλαθά, του Τερσανά, το Μαράθι, το Λουτράκι, ο Άγιος Ονούφριος κ.α.



Εικόνα 15: Χάρτης με κύριο οδικό δίκτυο και βασικούς οικισμούς της Δ.Ε. Ακρωτηρίου. (Ιδια επεξεργασία της μελετητικής ομάδας).

5.1.2 Δημοτική Ενότητα Ελευθερίου Βενιζέλου

Η Δημοτική Ενότητα (Δ.Ε.) Ελευθερίου Βενιζέλου βρίσκεται κεντροβαρικά στο Δήμο Χανίων, και δεν βρέχεται από θάλασσα. Συνορεύει στα βόρεια με τη Δ.Ε. Χανίων στο ύψος περίπου της Χρυσοπηγής, ενώ νότια εκτείνεται έως τους ορεινούς όγκους της Δ.Ε. Κεραμιών, στο ύψος της εκκλησίας του Αγίου Γεωργίου. Στα δυτικά συνορεύει με τη Δ.Ε. Θερίσου και ανατολικά με τη Δ.Ε. Σούδας.

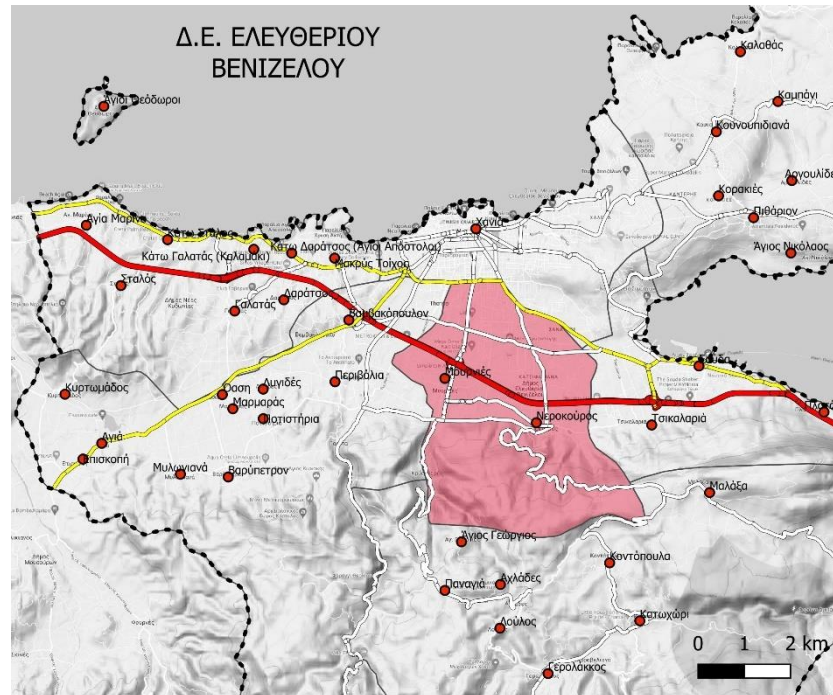
Με δύο κοινότητες (Μουρνίων και Νεροκούρου.), η Δ.Ε. Ελευθερίου Βενιζέλου είναι η δεύτερη μικρότερη σε έκταση δημοτική ενότητα (1887,4 εκτάρια) -μετά τη Δ.Ε. Χανίων (1253,5 εκτάρια)- καταλαμβάνοντας το 5,37% του συνόλου του Δήμου. Το 56% της επικράτειας είναι καλλιεργούμενες εκτάσεις και το 33% βοσκότοποι. Ο αυτοκινητόδρομος του ΒΟΑΚ (Βόρειος Οδικός Άξονα Κρήτης) διαπερνά τη Δ.Ε. Ελευθερίου Βενιζέλου κατά τον άξονα ανατολή-δύση. Η περιοχή χαρακτηρίζεται από έντονες μορφολογικές αντιθέσεις και παρουσιάζει τοπία εξαιρετικού φυσικού κάλλους καθώς πολλά από αυτά προσφέρουν μια πανοραμική θέα προς το Ακρωτήρι, τους κόλπους Χανίων και Σούδας, αλλά και την πόλη των Χανίων.

Το γεγονός ότι η Δ.Ε. Ελευθερίου Βενιζέλου απέχει λίγα μόλις χιλιόμετρα από το κέντρο των Χανίων έχει καταστήσει την περιοχή πόλο αστικοποίησης. Ο μόνιμος πληθυσμός της είναι 13145 κάτοικοι (ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011) οι οποίοι συγκεντρώνονται σε δύο οικισμούς της Δ.Ε., τις Μουρνιές (7.553 κάτοικοι) και το Νεροκούρο (5.531 κάτοικοι). Και οι δύο αυτοί οικισμοί έχουν επεκταθεί προς τα Χανιά, κυρίως κατά μήκος των οδικών αξόνων, και υπό μία έννοια εντάσσονται στο ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα των Χανίων. Η σχετικά μικρή της έκταση και ο σημαντικός πληθυσμός που φιλοξενεί την καθιστούν τη δεύτερη πιο πυκνοκατοικημένη Δ.Ε. του Δήμου Χανίων, με πυκνότητα 7 κάτοικοι ανά εκτάριο.

Η Δ.Ε. Ελευθερίου Βενιζέλου συγκεντρώνει πόλους έλξης για τουρίστες και περιηγητές. Στα αξιοθέατα συμπεριλαμβάνεται ο παλιός οικισμός των Μουρνίων, όπου βρίσκεται το σπίτι του Ελευθερίου Βενιζέλου που έχει κηρυχθεί διατηρητέο, όπως και το τούρκικο χαμάμ της περιοχής. Επίσης, ο οικισμός Νεροκούρου έχει χαρακτηριστεί προστατευόμενος λόγω του αρχαιολογικού και ιστορικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζει. Στα μνημεία συγκαταλέγονται επίσης οι ναοί του Αγίου Γεωργίου στα Νεροκούρου, του Αγίου Ελευθερίου και της Μονής Μεγίστης Λαύρας, αλλά και του Αγίου Ιωάννη στα Βαλλενιανά. Αρχαιολογικό ενδιαφέρον παρουσιάζουν επίσης η Μινωική Έπαυλη στα Νεροκούρου, μία οικία Ελληνιστικών χρόνων που βρίσκεται στο Βαθύριακο αλλά και το ιερό των Νυμφαίων της Ρωμαϊκής περιόδου. Στα διοικητικά όρια της Δ.Ε. εδρεύει επίσης το Μουσείο Σχολικής Ζωής το οποίο στεγάζεται στο κτίριο του Παλαιού Δημοτικού Σχολείου Νεροκούρου.

Η Δ.Ε. Ελευθερίου Βενιζέλου παρουσιάζει όμως και σημαντικούς προορισμούς για φυσιολάτρες όπως το φαράγγι των Μουρνίων που εκτείνεται από την περιοχή της Παναγίας της Δ.Ε. Κεραμιών και καταλήγει στη Δ.Κ. Μουρνίων. και το φαράγγι του Αγίου Γεωργίου.

Όσον αφορά στην οικονομική δραστηριότητα της περιοχής, αυτή ακολουθεί τα χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής του Δήμου Χανίων, στην οποία κυριαρχεί ο τριτογενής τομέας και ακολουθεί με μεγάλη διαφορά ο δευτερογενής, ενώ τελευταίος με ποσοστά κάτω του 10% είναι ο πρωτογενής τομέας. Με βάση τα στοιχεία της απογραφής του 2001, στο τριτογενή τομέα κυριαρχεί ο κλάδος των υπηρεσιών του δημοσίου και ακολουθούν οι κλάδοι των μεταφορών, των επικοινωνιών και του εμπορίου, ενώ στο δευτερογενή τομέα κυριαρχούν οι κατασκευές και ακολουθεί η μεταποίηση (υπάρχει σημαντικός αριθμός ελαιουργείων και επιχειρήσεων μεταποίησης και τυποποίησης τροφίμων).



Εικόνα 16: Χάρτης με κύριο οδικό δίκτυο και βασικούς οικισμούς της Δ.Ε. Ελ. Βενιζέλου. (Ιδια επεξεργασία της μελετητικής ομάδας).

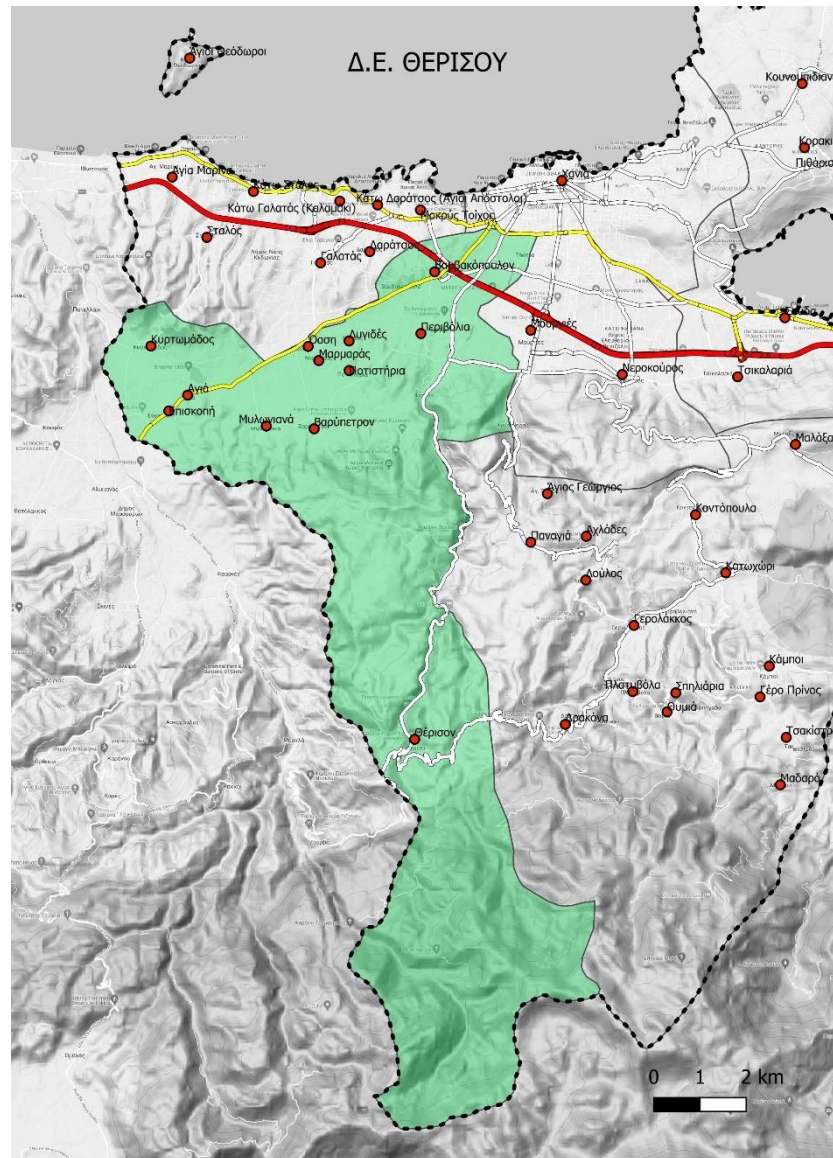
5.1.3 Δημοτική Ενότητα Θερίσου

Η Δ.Ε. Θερίσου βρίσκεται νοτιοδυτικά της πόλης των Χανίων, και διαμορφώνει τα δυτικά όρια του Δήμου Χανίων. Η Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας με την οποία συνορεύει στα βόρεια, την αποκόπτει από τη θάλασσα. Στα ανατολικά και βορειοανατολικά συνορεύει με τις Δημοτικές Ενότητες Κεραμιών, Ελ. Βενιζέλου και Χανίων.

Η εν λόγω Δ.Ε. αποτελείται από πέντε Κοινότητες: Περιβολίων Κυδωνίας, Αγιάς, Βαμβακοπούλου, Βαρυπέτρου και Θερίσου. Είναι η τρίτη μεγαλύτερη Δ.Ε. του Δήμου Χανίων με έκταση 7429,4 εκτάρια. Πρόκειται για μία αρκετά επιμήκης έκταση που εκτείνεται στον άξονα βορρά-νότο με το βορειότερο σημείο της να απέχει λιγότερο από ένα χιλιόμετρο από την ακτογραμμή, ενώ το νότιο κομμάτι της εντάσσεται στα Λευκά Όρη. Έτσι, οι βόρειες περιοχές -που αντιστοιχούν στις Κοινότητες Περιβολίων Κυδωνίας, Αγιάς, Βαμβακοπούλου, και Βαρυπέτρου- χαρακτηρίζονται γεωμορφολογικά ως πεδινές και ημιορεινές-, ενώ η Κοινότητα της Θερίσου χαρακτηρίζεται ως ορεινή. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, από βορρά προς νότο, η Δ.Ε. Θερίσου παρουσιάζει διαφορετικά χαρακτηριστικά από άποψης χρήσεων γης, οικονομικής ανάπτυξης και φυσικού περιβάλλοντος.

Σύμφωνα με την Απογραφή Πληθυσμού του 2011, η Δ.Ε. Ενότητα Θερίσου έχει 8.596 κατοίκους που αντιπροσωπεύουν το 7,9% του πληθυσμού του Δήμου. Αν λάβουμε υπόψη πως καταλαμβάνει το 21,2% της έκτασης του Δήμου, προκύπτει πως είναι μια αραιοκατοικημένη δημοτική ενότητα (1,2 κάτοικοι/εκτάριο). Ωστόσο, καθώς η πλειοψηφία των οικισμών συγκεντρώνονται στις «βόρειες» κοινότητες (Περιβολίων Κυδωνίας, Αγιάς, Βαμβακοπούλου, και Βαρυπέτρου), σημειώνεται πως η πληθυσμιακή πυκνότητα σε αυτές είναι αισθητά υψηλότερη από το μέσο όρο της Δ.Ε.. Οι σημαντικότεροι πληθυσμιακοί οικισμοί της είναι τα Περιβόλια στη Δ. Κ. Περιβολίων Κυδωνίας με 3.986 κατοίκους και το Βαμβακόπουλο -στην ομώνυμη τοπική κοινότητα- με 2.300 κατοίκους.

Εντός των ορίων της Δ.Ε. Θερίσου, βρίσκονται περιοχές με σημαντικό οικολογικό ενδιαφέρον, πόλοι έλξης για φυσιολάτρες επισκέπτες, όπως η λίμνη της Αγιάς. Πρόκειται για μία μικρή, τεχνητή λίμνη η οποία φιλοξενεί σημαντικά είδη χλωρίδας και πανίδας, όπως σπάνια είδη φτέρης και βατράχων. Επίσης, στην λίμνη βρίσκουν καταφύγιο πολλά αποδημητικά, και μη, πουλιά. Η οικολογική σημασία της λίμνης της Αγιάς αντικατοπτρίζεται και στο γεγονός ότι η λίμνη είναι ενταγμένη στο Δίκτυο Προστατευόμενων Βιοτόπων Natura 2000.



Εικόνα 617: Χάρτης με κύριο οδικό δίκτυο και βασικούς οικισμούς της Δ.Ε. Θερίσου. (Ιδια επεξεργασία της μελετητικής ομάδας).

Η Δημοτική Ενότητα Κεραμιών καταλαμβάνει το νοτιοανατολικό τμήμα του Δήμου Χανίων. Στα δυτικά και βορειοδυτικά συνορεύει με τη Δ.Ε. Θερσίσου, στα βόρεια με τις Δ.Ε. Ελευθερίου Βενιζέλου και Σούδας, ενώ στα ανατολικά και νοτιοανατολικά συνορεύει με άλλους δήμους, και συγκεκριμένα το Δήμο Αποκορώνου και Δήμο Σφακίων. Περιλαμβάνει έξι κοινότητες: Κοντόπουλων, Παπαδιανών, Μαλάξας, Κάμπων, Δρακώνας και Πλατύβολας.

[illegible]

29

Ο μόνιμος πληθυσμός της Δ.Ε. Κεραμιών είναι μόλις 678 κάτοικοι που αντιπροσωπεύει μόλις το 0,6% του Δήμου, ενώ η έκταση της είναι 8998,2 εκτάρια που την καθιστά τη δεύτερη μεγαλύτερη σε έκταση δημοτική ενότητα μετά την Δ.Ε. Ακρωτηρίου. Πρόκειται λοιπόν για την πιο ολιγοπληθής και αραιοκατοικημένη Δ.Ε. του Δήμου Χανίων.

Οι μόνιμοι κάτοικοι της Δ.Ε. απασχολούνται κατά κύριο λόγο στον πρωτογενή τομέα και ελάχιστα στη μεταποίηση. Χαρακτηριστικά για τη φήμη και την ποιότητα τους είναι το λάδι και το κρασί της περιοχής. Η περιοχή περιλαμβάνει μεταξύ άλλων μονοπάτια και διαδρομές που προσελκύουν ντόπιους και ξένες επισκέπτες, καθώς και φαράγγια και σπήλαια σπάνιας φυσικής ομορφιάς. Η διαδρομή από τα Χανιά έως τη Δ.Ε. Κεραμιών είναι πανοραμική και πολύ εντυπωσιακή. Στα αξιοθέατα της περιοχής συμπεριλαμβάνονται το φαράγγι του Δίκταμου και το φαράγγι του Αλετρουβαρίου, καθώς επίσης το σπήλαιο Πλατυβόλα στο ομώνυμο χωριό, το οποίο είναι ένα από τα σπουδαιότερα της Κρήτης.

Τέλος, στη Δ.Ε. υπάρχουν πολλές βυζαντινές εκκλησίες, όπως του Αγίου Ιωάννη στο Γερόλακκο και του Αγίου Γεωργίου στη Μαλάξα. Ο Νερόμυλος του Αγίου Νικολάου και του Κατωχωρίου καθώς και ο Πύργος των Γεντισάρων, θεωρούνται επίσης σημεία εξαιρετικού ενδιαφέροντος.

5.1.5 Δημοτική Ενότητα Νέας Κυδωνίας

Η Δημοτική Ενότητα Νέας Κυδωνίας αποτελεί το βορειοδυτικό άκρο του Δήμου Χανίων. Καταλαμβάνει την έκταση από το δυτικό όριο της πόλης των Χανίων στα ανατολικά, μέχρι το Δήμο Πλατανιά στα δυτικά. Πρόκειται για παραθαλάσσια δημοτική ενότητα, η βόρεια πλευράς της οποίας βρέχεται από το Κόλπο των Χανίων, ενώ νοτίως συνορεύει με τη Δ.Ε. Θερύσου. Περιλαμβάνει τις Κοινότητες Δαράτσου, Γαλατά, Αγίας Μαρίνας και Σταλού, με τους ομώνυμους πληθυσμούς. Όλες οι Κοινότητες έχουν πρόσβαση στη θάλασσα και διασχίζονται εγκάρσια από το ΒΟΑΚ χωρίζοντας τους οικισμούς σε «πάνω» και «κάτω» (δηλ. παραθαλάσσιο τμήμα).

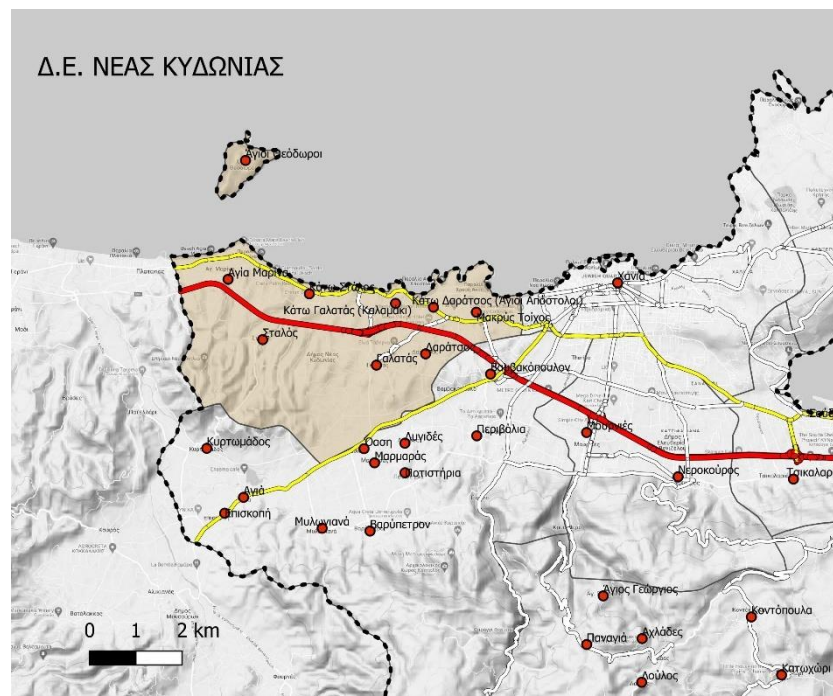
Ο μόνιμος πληθυσμός της Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας ανέρχεται στους 10.771 κατοίκους που αντιπροσωπεύουν το 9,9% του πληθυσμού του Δήμου. Ο πληθυσμός αυτός συγκεντρώνεται στους τέσσερις οικισμούς -έδρες των ομώνυμων κοινοτήτων- Δαράτσος (4.732 κατ.), Γαλατάς (3.166 κατ.), Αγία Μαρίνα (2.005 κατ.) και Στάλος (868 κατ.). Η έκταση της είναι 2161,9 εκτάρια, που αντιπροσωπεύουν το 6,16% της έκτασης του Δήμου, και περιλαμβάνει παραθαλάσσιες και πεδινές περιοχές. Η οικονομία της περιοχής στηρίζεται κατά βάση στον τουρισμό με το παραθαλάσσιο τμήμα της Δ.Ε. να φιλοξενεί μεγάλο αριθμό τουριστικών καταλυμάτων όλων των κατηγοριών, συνολικής δυναμικότητας περίπου 15.000 κλινών.

Η περιοχή χαρακτηρίζεται για το φυσικό της κάλλος. Άλλωστε στη Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας βρίσκονται έξι από τις 11 ακτές κολύμβησης του Δήμου Χανίων με Γαλάζια Σημαία (Χρυσή Ακτή, Αγ. Απόστολοι (ανατολικά), Αγ. Απόστολοι -κεντρικά-, Αγ. Απόστολοι (δυτικά)-Γλάρος- Καλαμάκι, Κάτω Στάλος, Κάτω Αγία Μαρίνα) συνολικού μήκους 6,133 χιλιομέτρων. Ακόμη, το νησί των Αγίων Θεοδώρων που βρίσκεται απέναντι από την Αγία Μαρίνα, έχει χαρακτηριστεί ως προστατευόμενο οικολογικό σύστημα, καθώς αποτελεί καταφύγιο για σπάνια είδη χλωρίδας και πανίδας, όπως ο κρητικός αίγαγρος (κρι-κρι), ενώ στις παραλίες της Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας φυτρώνει το σπάνιο κρινάκι της θάλασσας και ζει η χελώνα καρέτα-καρέτα.

Η περιοχή της Νέας Κυδωνίας παρουσιάζει επίσης ιστορικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον για τους επισκέπτες του Δήμου Χανίων. Στο Γαλατά έλαβε χώρα η ομώνυμη μάχη του, μία από τις μεγαλύτερες

μάχες του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, στην επέτειο της οποίας πραγματοποιούνται ιστορικές και πολιτιστικές εκδηλώσεις. Οι εκδηλώσεις λαμβάνουν χώρα τόσο στο μνημειακό συγκρότημα, όσο και στην πλατεία του Γαλατά, που βρίσκεται το Μουσείο της Μάχης της Κρήτης.

Άλλες σημαντικές εκδηλώσεις είναι το πανηγύρι στο εκκλησάκι των Αγίων Αποστόλων. Στην περιοχή των Αγίων Αποστόλων πραγματοποιούνται επίσης κάθε χρόνο πολυάριθμες και σημαντικές αθλητικές διοργανώσεις στα γήπεδα ποδοσφαίρου, beach volley και ρακέτας του Δήμου που προσελκύουν χιλιάδες επισκέπτες. Τέλος, η περιοχή φιλοξενεί και πολιτιστικές εκδηλώσεις (μουσικές-θεατρικές παραστάσεις) στα πλαίσια των εκδηλώσεων του Πολιτιστικού Καλοκαιριού που διοργανώνει ο Δήμος Χανίων.



Εικόνα 19: Χάρτης με κύριο οδικό δίκτυο και βασικούς οικισμούς της Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας. (Ιδία επεξεργασία της μελετητικής ομάδας).

5.1.6 Δημοτική Ενότητα Σούδας

Η Σούδα είναι μία παραθαλάσσια δημοτική ενότητα, βρίσκεται νοτιοανατολικά της πόλης των Χανίων και καταλαμβάνει ολόκληρο το νοτιοδυτικό τμήμα του Όρμου της Σούδας. Βορειοδυτικά και δυτικά συνορεύει με τις Δ.Ε. Ακρωτηρίου, Χανίων, και Ελ. Βενιζέλου, ενώ νότια, νοτιοανατολικά συνορεύει με τη Δ.Ε. Καλεμιών και το Δήμο Αποκορώνου. Συγκροτείται από τρεις κοινότητες, τη Δημοτική Κοινότητα Σούδας, και τις Τοπικές Κοινότητες Απτέρων και Τσικαλαριών. Η συνολική έκταση της είναι 2109,1 εκτάρια το οποίο την κατατάσσει ως τρίτη μικρότερη σε μέγεθος Δ.Ε. του Δήμου μετά από εκείνη των Χανίων και του Ελευθέριου Βενιζέλου.

Ο μόνιμος πληθυσμός της Δ.Ε. είναι 8.442 κάτοικοι (Απογραφή 2011) που αντιπροσωπεύει το 7,8% του πληθυσμού του Δήμου. Από αυτούς οι 6358 (δηλαδή, περίπου το 75%) κατοικούν στη Σούδα, ενώ σημαντικός πληθυσμιακά είναι και ο οικισμός των Τσικαλαριών.

Η Δ.Ε. Σούδας με την ευρύτερη περιοχή αποτελεί κύρια πύλη εισόδου – εξόδου για το Δήμο Χανίων και ουσιαστικά συνιστά το σημαντικότερο κυκλοφοριακό κόμβο. Διαμέσου της Δ.Ε. Σούδας πραγματοποιείται η σύνδεση με το Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) με το Λιμάνι της Σούδας – την κύρια πύλη εισόδου για τη ολόκληρη τη δυτική Κρήτη από θαλάσσης - που εξυπηρετεί τις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς επίσης και με το αεροδρόμιο «Ιωάννης Δασκαλογιάννης», το οποίο εξυπηρετεί τις εναέρια μετακινήσεις. Επιπλέον, η οδική σύνδεση της πόλης των Χανίων με την έδρα της Περιφέρειας Κρήτης, το Ηράκλειο, πραγματοποιείται διαμέσου της Δ.Ε. Σούδας.

Ειδικά ο οικισμός της Σούδας χαρακτηρίζεται από τη λειτουργία του σημαντικότερου λιμανιού πολλαπλών χρήσεων (επιβατική, τουριστική, ναυταθλητική, εκπαιδευτική και αλιευτική), το οποίο αναπτύσσεται συνεχώς και συμβάλει καθοριστικά στην οικονομική, τουριστική, και εμπορική ανάπτυξη του Δήμου και όλης της Π.Ε. Χανίων. Επίσης την τελευταία περίοδο, το λιμάνι της Σούδας έχει ενταχθεί δυναμικά στα δρομολόγια διεθνών εταιρειών κρουαζιέρας ως προορισμός. Τέλος, στον κόλπο της Σούδας φιλοξενούνται σημαντικές στρατιωτικές εγκαταστάσεις.

Πέραν των παραπάνω, στη Δ.Ε. Σούδας βρίσκεται εγκατεστημένο το Καλλιτεχνικό χωριό Βερέκυνθος και το Βιοτεχνικό Πάρκο Χανίων (ΒΙΟ.ΠΑ.Χ.), στο οποίο στεγάζονται πληθώρα μεταποιητικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Π.Ε. Χανίων. Εκεί βρίσκεται και το σύγχρονο πρότυπο μουσείο τυπογραφίας της εφημερίδας "Χανιώτικα Νέα". Στην επικράτεια της Δ.Ε. Σούδας εντοπίζονται επίσης αξιόλογα εκπαιδευτικά και ερευνητικά ινστιτούτα και ιδρύματα όπως: Το Μεσογειακό Αγρονομικό Ινστιτούτο Χανίων (ΜΑΙΧ), το Ινστιτούτο Ελιάς και Υποτροπικών Φυτών Χανίων και η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Κρήτης.

Σημείο αναφοράς για την αθλητική ανάπτυξη της περιοχής των Χανίων αποτελεί το Ναυταθλητικό Κέντρο Σούδας που αποτελεί ένα από τα ελάχιστα της χώρας και ένα από τα πιο σύγχρονα των Βαλκανίων και της Μεσογείου. Στο τομέα της ιστορίας και πολιτισμού, εντός των διοικητικών ορίων της Δ.Ε. Σούδας υπάρχουν σημαντικά μνημεία, όπως η αρχαία πόλη της Απτέρας με το διασωζόμενο αρχαίο θέατρο, το φρούριο Ιτζεδίν, και η νησίδα της Σούδας στην οποία δεσπόζει η Φορτέτζα, το βενετσιάνικο φρούριο με τις μοναδικές οχυρώσεις, κ.α.

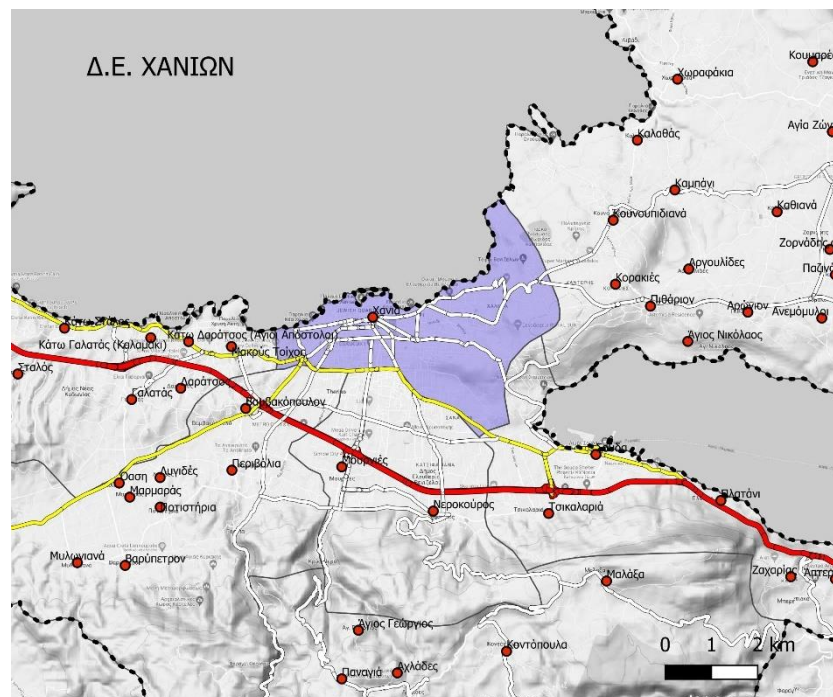
5.1.7 Δημοτική Ενότητα Χανίων

Η Δημοτική Ενότητα Χανίων βρίσκεται στα βόρεια του Δήμου Χανίων και βρέχεται από το Κρητικό Πέλαγος. Βορειοανατολικά συνορεύει με τη Δ.Ε. Ακρωτηρίου, νοτιοανατολικά με τη Δ.Ε. Σούδας, νοτιοδυτικά με τις Δ.Ε. Ελευθερίου Βενιζέλου και Θερύσου, και ανατολικά με τη Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας. Είναι η πλέον αστική χωρική ενότητα του Δήμου καθώς σχεδόν το σύνολο της έκτασης καταλαμβάνεται από το πολεοδομικό συγκρότημα των Χανίων. Σύμφωνα με το χάρτη της Εικόνα 13 είναι η μόνη περιοχή του Δήμου στην οποία εντοπίζεται συνεχής αστική δόμηση. Συγκεντρώνει το 49,6% του πληθυσμού του (53.910 κάτοικοι), και είναι με διαφορά η πιο πυκνοκατοικημένη Δ.Ε., με περίπου 43 κατοίκους ανά εκτάριο.

Η πόλη των Χανίων είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Κρήτης και αποτελεί διοικητικό, οικονομικό, εμπορικό και επικοινωνιακό κέντρο όχι μόνο του Δήμου, αλλά όλης της Π.Ε. Χανίων και της ευρύτερης περιοχής αυτής. Εντός της, συγκεντρώνονται η πλειοψηφία των κεντρικών λειτουργιών όλου του Δήμου (υπηρεσίες, λιανικό εμπόριο, κτλ.) αλλά και πλήθος χώρων αναψυχής και πάσης φύσης αξιοθέατα, που λειτουργούν ως πόλοι έλξης για ντόπιους και ξένους επισκέπτες. Η «Παλιά Πόλη», όπως ονομάζεται η πόλη εντός των τειχών, αποτελεί το ιστορικό κέντρο των Χανίων, με την περιοχή να χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερης πολιτισμικής κληρονομιάς, καθώς και ιστορικής και αισθητικής αξίας.

Αποτελεί την τουριστική καρδιά της πόλης με πλήθος ευρημάτων και μνημείων από διαφορετικές ιστορικές περιόδους να μαρτυρούν την αδιάλειπτη κατοίκηση της στο πέρασμα των αιώνων και των πολιτισμών. Το κέντρο της «σύγχρονης» πόλης στην οποία συγκεντρώνονται υπηρεσίες και μεγάλο τμήμα της εμπορικής δραστηριότητας αναπτύσσεται νότια της Παλιά Πόλης, ξεκινώντας από την Πλατεία της Τριμάρτυρης και την πλατεία των Νέων Καταστημάτων. Κυρίαρχη θέση στο κέντρο της πόλης έχει η Δημοτική αγορά, που ολοκληρώθηκε το 1913 και είναι κτισμένη σε σχήμα ελεύθερου σταυρού.

Ακολουθεί αναλυτικότερη περιγραφή της Δ.Ε. Χανίων σε επόμενη ενότητα, στα πλαίσια της ανάλυσης των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της πόλης των Χανίων.



Εικόνα 20: Χάρτης με κύριο οδικό δίκτυο και βασικούς οικισμούς της Δ.Ε. Χανίων. (Ιδία επεξεργασία της μελετητικής ομάδας).

5.2 Χωροταξικά και οικονομικά χαρακτηριστικά

5.2.1 Χωροταξική οργάνωση και χωρική διάρθρωση της οικονομίας

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται εν συντομία, η χωροταξική οργάνωση του Δήμου Χανίων και η χωρική διάρθρωση της οικονομίας του, έχοντας συχνά ως μέτρο αναφοράς τις ευρύτερες διοικητικές οντότητες στις οποίες ανήκει, Περιφέρεια Κρήτης και Περιφερειακή Ενότητα Χανίων.

Τα κύρια στοιχεία που προσδιορίζουν την χωροταξική δομή του Δήμου Χανίων είναι η πόλη των Χανίων με την Παλιά Πόλη που αποτελεί αστικό κέντρο, ο όρμος της Σούδας με το ομώνυμο λιμάνι και τη ναυτική βάση, το Ακρωτήρι με το αεροδρόμιο (διεθνούς εμβέλειας) και τις στρατιωτικές εγκαταστάσεις, ο κάμπος των Χανίων δυτικά της πόλης, η τουριστική ζώνη κατά μήκος της ακτής, η δομή του οδικού δικτύου και η πρόσβαση προς τις οικιστικές και τουριστικές ζώνες καθώς και στις αγροτικές περιοχές.

Για τη πόλη των Χανίων έχει εκπονηθεί Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο το οποίο καλύπτει την πόλη και περιαστικές εκτάσεις γύρω από αυτήν, συμπεριλαμβανομένου του οικισμού της Σούδας. Για τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό σε επίπεδο Δήμου, σημαντικό ζήτημα αποτελεί η επέκτασή του ΓΠΣ, έτσι ώστε να συμπεριλάβει τουλάχιστον τις περιοχές των Δ.Ε. Ν. Κυδωνίας, Θερίσου, Ελ. Βενιζέλου, και Ακρωτηρίου που γειτνιάζουν με τα Χανιά. Ιδιαίτερη προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στις παράκτιες περιοχές στις οποίες αναπτύσσεται έντονα η τουριστική δραστηριότητα. Περισσότερα στοιχεία σε σχέση με τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της πόλης των Χανίων και των μεγάλων οικισμών του Δήμου δίνονται σε επόμενη ενότητα.



Εικόνα 21: Χάρτης της Παλιάς Πόλης των Χανίων με τα σημαντικότερα αξιοθέατα. (Πηγή: Ιστοτόπος Δήμου Χανίων).

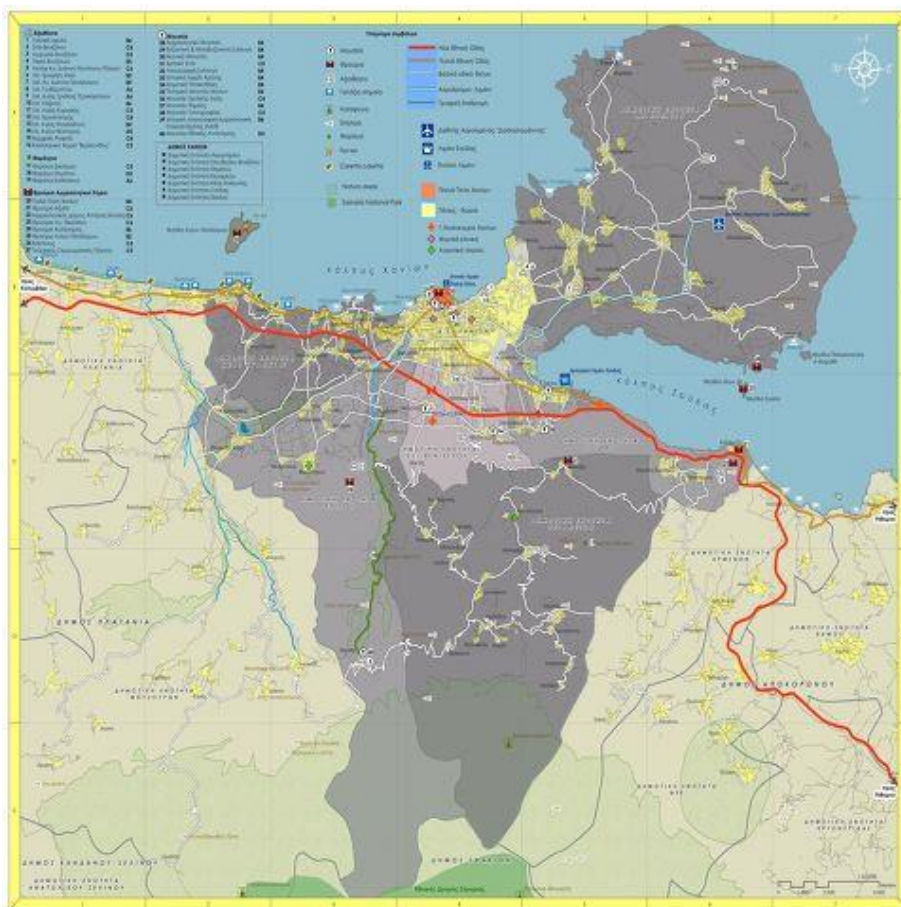
Αναφορικά με την οικονομία, η Περιφέρεια Κρήτης είναι μια νησιωτική περιφέρεια με δυναμική οικονομία που βασίζεται κυρίως στον τουρισμό και τη γεωργία, και με ταχείς ρυθμούς ανάπτυξης σε σχέση με την χώρα. Διαθέτει υψηλής ποιότητας ξενοδοχειακές υποδομές και καλή ποιότητα, ευρεία ποικιλία και αναγνωρίσιμα τοπικά προϊόντα αγροδιατροφής. Τουρισμός και γεωργία αποτελούν κατά αναλογία τους σημαντικότερους πυλώνες της οικονομίας της Π.Ε. Χανίων αλλά και του ίδιου του Δήμου Χανίων, όπως θα αναλυθεί παρακάτω.

Σημειώνεται πως, σύμφωνα με την ΕΣΥΕ (Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος), οι αστικές περιοχές στην Π.Ε. Χανίων καλύπτουν το 6,6%, ενώ το 40% περίπου των εκτάσεων της χαρακτηρίζονται ως πεδινές ή ημιορεινές περιοχές. Συγκριτικά με τις άλλες τρεις Π.Ε. της Κρήτης, η Π.Ε. Χανίων είναι η λιγότερη ορεινή με μέσο σταθμικό υψόμετρο 91 μέτρα και η δεύτερη πιο αστικοποιημένη μετά την Π.Ε. Ηρακλείου με πυκνότητα κατοίκησης ίση με 63 κατ./τ.χλμ. (έναντι 111 κατ./τ.χλμ. στην Π.Ε. Ηρακλείου). Μάλιστα, στην Π.Ε. Χανίων η πυκνότητα κατοίκησης είναι κατά πολύ υψηλότερη στις αστικές περιοχές αλλά και στις πεδινές σε σχέση με τους μέσους όρους σε επίπεδο Περιφέρειας (διαμορφώνεται αντιστοίχως σε 578 και 234 κατ./τ.χλμ., ενώ στο επίπεδο της Περιφέρειας Κρήτης σε 478 και 213 κατ./τ.χλμ.). Τα παραπάνω ποσοστά διαμορφώνονται κατά βάση υψηλότερα για το Δήμο Χανίων καθώς εντός του βρίσκεται το μεγαλύτερο αστικό κέντρο της Π.Ε. Ενδεικτικά, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του **Πίνακα 5**, σε επίπεδο Δήμου η μέση πυκνότητα κατοίκησης διαμορφώνεται 309 κατ./τ.χλμ. (3,09 / κατ./Ha), που είναι ήδη υψηλότερη από την πυκνότητα κατοίκησης μόνο στις πεδινές περιοχές σε επίπεδο Περιφέρειας και Π.Ε., ενώ στη μόνη αμιγώς αστική Δ.Ε., τη Δ.Ε. Χανίων, η αντίστοιχη πυκνότητα υπολογίζεται στους 4.304 κατ./τ.χλμ. (4,3 κατ./Ha), δηλαδή σχεδόν 10πλάσια από την πυκνότητα κατοίκησης σε αστικές περιοχές της Π.Ε. Χανίων.

Αυτό που έχει ιδιαίτερη σημασία για τη χωροταξική οργάνωση είναι πως το συντριπτικό ποσοστό του πληθυσμού -και οι οικονομικές δραστηριότητες- συγκεντρώνεται στο ανεπτυγμένο βόρειο παράκτιο μέτωπο, κατά μήκος του οποίου αναπτύχθηκαν τα σημαντικότερα αστικά κέντρα και οι τουριστικές υποδομές του νησιού. Χαρακτηριστικά, περίπου 7 στους 10 κατοίκους της Κρήτης κατοικούν στην βόρεια παράκτια ζώνη. Επίσης, στο βόρειο τμήμα του νησιού συγκεντρώνεται και η πλειοψηφία των πεδινών, καλλιεργήσιμων εκτάσεων του νησιού. Ο Δήμος Χανίων καθώς βρίσκεται στη βόρεια, παράκτια ζώνη της Κρήτης αποτελεί αντιπροσωπευτικό παράδειγμα των παραπάνω.

Όσον αφορά στα χαρακτηριστικά της παραγωγικής διάρθρωσης της Περιφέρειας Κρήτης και της Π.Ε. Χανίων, όπως προαναφέρθηκε, κύριοι τομείς οικονομικής δραστηριότητας είναι ο πρωτογενής και ο τριτογενής τομέας. Ειδικά στο Δήμο Χανίων όμως, καταγράφεται και σημαντική μεταποιητική δραστηριότητα.

Σύμφωνα με τον **Πίνακα 6**, ο οποίος παρουσιάζει τη συνεισφορά του κάθε τομέα παραγωγής στη συνολική Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (Α.Π.Α) της Π.Ε. Χανίων κατά το 2018, πάνω από το 83% των εισοδημάτων της Π.Ε. Χανίων προήλθε από το τριτογενή τομέα. Ακολουθεί ο δευτερογενής τομέας με συνεισφορά της τάξης του 10% της Α.Π.Α. της Π.Ε., ενώ ο πρωτογενής τομέας συνεισφέρει λιγότερο από 7%.



Από δαφ

Εικόνα 22: Χάρτης με την χωροταξική δομή του Δήμου Χανίων. (Πηγή: Ιστότοπος Δήμου Χανίων).

Πίνακας 6: Συνεισφορά Τομέων Παραγωγής στη συνολική Α.Π.Α. της Π.Ε. Χανίων.

Τομείς Παραγωγής	Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (Α.Π.Α.) [εκατ. ευρώ]	Συνεισφορά Τομέων στο Α.Π.Α. της Π.Ε. Χανίων
Πρωτογενής	135	6,66%
Δευτερογενής	196	9,67%
Τριτογενής	1.699	83,66%
Συνολική Α.Π.Α. Π.Ε. Χανίων	2.031	

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. (Περιφερειακοί λογαριασμοί)¹¹

¹¹ Δήμος Χανίων. Σχέδιο Στρατηγικού Σχεδιασμού, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δημοτικής Περιόδου 2019-2023.

5.2.1.1 Πρωτογενής τομέας

Ο πρωτογενής τομέας συμβάλει σημαντικά στο περιφερειακό ΑΕΠ και στην απασχόληση, αλλά χαρακτηρίζεται από μικρό, πολυτεμαχισμένο και διάσπαρτο κλήρο, από την εξάρτηση από παραδοσιακά πρότυπα και καλλιέργειες και διαρθρωτική υστέρηση με ατελείς υποδομές, παραγωγικά συστήματα σε μεγάλο βαθμό παρωχημένα και με χαμηλή μεταπαραγωγική προστιθέμενη αξία¹². Περιοριστικοί παράγοντες στην ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα είναι το χαμηλό ποσοστό αρδεύσιμων εκτάσεων στην Κρήτη σε σχέση με την ηπειρωτική Ελλάδα, η έμφαση σε παραδοσιακές καλλιέργειες, σε συνδυασμό με τη συνεχή πτώση των τιμών του ελαιολάδου και ορισμένων κηπευτικών προϊόντων, την εγκατάλειψη κάποιων παραδοσιακών καλλιεργειών (π.χ. αμπελοκαλλιέργεια), τις πιέσεις που ασκούνται στον αγροτικό τομέα στις ανεπτυγμένες τουριστικά περιοχές που δημιουργούν έντονες διαφοροποιήσεις μεταξύ «θυλάκων» μαζικού τουρισμού στο βόρειο παραλιακό μέτωπο και αγροτικών περιοχών στην ενδοχώρα που φθίνουν και η οικονομική τους κατάσταση επιδεινώνεται.

Οι κύριες καλλιέργειες και αγροτικά προϊόντα στην Περιφέρεια και στην Π.Ε. Χανίων είναι οι ελιές ελαιοποίησης και τα οπωροκηπευτικά, ενώ διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα στην παραγωγή νωπών λαχανικών και ανθέων. Η κτηνοτροφία είναι διάσπαρτη με ελάχιστες οργανωμένες κτηνοτροφικές μονάδες αλλά σημαντικές προοπτικές για την ανάπτυξη τυροκομικών προϊόντων. Στον πρωτογενή τομέα, εν γένει, εντοπίζονται σημαντικά περιθώρια βελτίωσης εστιάζοντας σε θέματα τυποποίησης, προβολής και προώθησης των ποιοτικών αγροτικών προϊόντων της Κρήτης.

Όσον αφορά τις καλλιέργειες στο Δήμο Χανίων αναδεικνύεται η εξειδίκευση στις παραδοσιακές καλλιέργειες, όπως η ελαιουργία και αμπελουργία. Παρά την ουσιαστική του συνεισφορά στα μακροοικονομικά μεγέθη (Α.Ε.Π. κ.λπ.), ο πρωτογενής τομέας χαρακτηρίζεται από μακροχρόνια αδυναμία υποδομών εξαιτίας του μεγέθους του γεωργικού κλήρου κύρια χαρακτηριστικά του οποίου αποτελούν το μικρό μέγεθος και ο πολυτεμαχισμός του. Στο Σχέδιο Στρατηγικού Σχεδιασμού του Επιχειρησιακού Προγράμματος Δημοτικής Περιόδου 2019-2023, συμπεριλαμβάνονται στοιχεία για το Δήμο Χανίων σε επίπεδο δημοτικών ενοτήτων του Δήμου, σχετικά με την πρωτογενή οικονομική δραστηριότητα και παραγωγή. Ο **Πίνακας 7** και **Πίνακας 8** που ακολουθούν και σχολιάζονται παρακάτω, αποτελούν τμήμα του εν λόγω Σχεδίου.

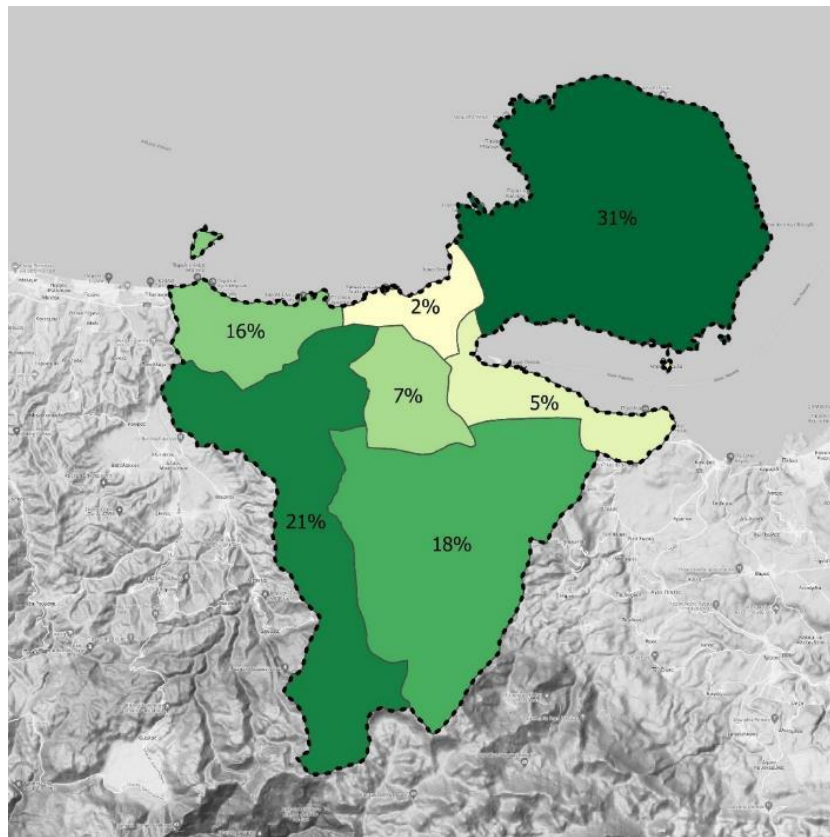
Πίνακας 7: Στοιχεία Καλλιεργούμενων Εκτάσεων και Κηπευτικής Γης ανά Δημοτική Ενότητα (2017)¹¹.

Δημοτική Ενότητα	Καλλιεργούμενες Εκτάσεις	Καθαρή Κηπευτικών Έκταση
Χανίων	1.463	97
Ακρωτηρίου	28.352	195
Ελευθερίου Βενιζέλου	6.728	537
Θερίσου	19.209	516
Κεραμίων	16.128	395
Νέας Κυδωνίας	14.143	327
Σούδας	4.623	98

¹² Διαδικτυακός ιστοτόπος Περιφέρειας Κρήτης <http://www.crete.gov.gr>

Όπως προκύπτει από τον **Πίνακα 7** και **Εικόνα 23**, το 70% των καλλιεργούμενων εκτάσεων στο Δήμο Χανίων συγκεντρώνονται σε τρεις Δ.Ε., Ακρωτηρίου (31%), Θερίσου (21%) και Κεραμιών (18%), οι οποίες άλλωστε είναι και οι μεγαλύτερες σε έκταση Δ.Ε. Λαμβάνοντας ωστόσο υπόψη την έκταση της κάθε Δημοτικής Ενότητας, η Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας είναι εκείνη με τις μεγαλύτερες καλλιεργούμενες εκτάσεις ως ποσοστό της συνολικής τους έκτασης, 65%, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τις Δ.Ε. Ακρωτηρίου, Θερίσου και Κεραμιών είναι περίπου 25%, 26% και 18%, αντίστοιχα.

Ως προς τη ζωική παραγωγή, οι τρεις μεγαλύτερες Δ.Ε. του Δήμου, Δ.Ε. Ακρωτηρίου, Κεραμιών και Θερίσου, είναι και πάλι εκείνες με τη μεγαλύτερη παραγωγή, με ποσοστό συνεισφοράς σε επίπεδο Δήμου το 2017, 20%, 30% και 31%, αντίστοιχα.



Εικόνα 23: Καλλιεργούμενες Εκτάσεις ανά Δημοτική Ενότητα ως ποσοστό επί του συνόλου του Δήμου Χανίων. (Ιδία χαρτογράφηση στοιχείων Πίνακα 7).

Πίνακας 8: Στοιχεία Ζωικής Παραγωγής Δήμου Χανίων ανά Δημοτική Ενότητα (2015-2017)¹¹.

Δημοτική Ενότητα	Ζωική Παραγωγή (αριθμός - περιλαμβάνει αθροιστικά ζώα, πτηνά και κυψέλες μελισσών)			Ποσοστό Συμμετοχής στο Δήμο Χανίων		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Χανίων	2.727	2.699	2.772	2%	2%	2%
Ακρωτηρίου	24.832	23.998	24.624	18%	18%	20%
Ελευθερίου Βενιζέλου	9.904	9.968	10.334	7%	8%	8%
Θερίσου	35.902	36.069	37.963	27%	27%	31%
Κεραμίων	49.159	48.478	37.566	37%	36%	30%
Νέας Κυδωνίας	7.573	7.150	5.962	6%	5%	5%
Σούδας	4.406	4.458	4.633	3%	3%	4%
Σύνολο Δήμου Χανίων	134.503	132.820	123.854	100%	100%	100%

5.2.1.2 Δευτερογενής τομέας

Σημαντικότερος κλάδος του δευτερογενή τομέα αποτελεί η μεταποίηση η οποία συνδέεται κύρια με την επεξεργασία προϊόντων του πρωτογενή τομέα, αλλά και με τους κλάδους των δομικών υλικών και των πλαστικών. Στην έκταση του Δήμου απαντώνται πλήθος μικρών και μέσου μεγέθους (εκτός των συνεταιριστικών) μεταποιητικών επιχειρήσεων που επεξεργάζονται αγροτικά προϊόντα (παραγωγή σταφίδας, τυριού κ.λπ.). Οι μισές περίπου μεταποιητικές επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται στο κλάδο των τροφίμων και ποτών, κυρίως στην επεξεργασία αγροτικών προϊόντων και στην παραγωγή προϊόντων κρέατος. Σύμφωνα με το Σχέδιο Στρατηγικού Σχεδιασμού (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2019-2023) του Δήμου, διαπιστώνονται δυσκολίες στην ανάπτυξη εμπορικών δικτύων για την προώθηση των τοπικών προϊόντων σε διεθνείς αγορές. Παρατηρούνται δυσκολίες διασύνδεσης μεταξύ του τομέα της παραγωγής και των ερευνητικών κέντρων.

5.2.1.3 Τριτογενής τομέας

Οι υπηρεσίες αποτελούν τον μεγαλύτερο και δυναμικότερο τομέα της τοπικής οικονομίας. Το μεγαλύτερο ποσοστό των εισοδημάτων της Π.Ε. Χανίων προέρχεται από το τριτογενή τομέα, με το ποσοστό να ξεπερνά το 80% το έτος 2017. Κινητήριο μοχλό αποτελεί φυσικά ο τουρισμός και οι συνδεόμενες με αυτόν οικονομικές δραστηριότητες. Οι διοικητικές, εκπαιδευτικές και χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, καθώς και οι υπηρεσίες μεταφορών είναι συγκεντρωμένες κυρίως στη πόλη των Χανίων. Λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα, της τοπικής οικονομίας και του εξαγωγικού προσανατολισμού της, έχουν αναπτυχθεί εταιρίες μεταφορών αλλά και ναυτιλιακές εταιρίες λαϊκής κυρίως βάσης.

Στο Σχέδιο Στρατηγικού Σχεδιασμού¹¹ του Δήμου διακρίνονται μερικά εκ των σημαντικότερων χαρακτηριστικών του τριτογενούς τομέα που συνοψίζονται στα εξής:

- Στην υψηλή θέση του εμπορίου και των υπηρεσιών στην οικονομική δραστηριότητα.
- Στην υψηλή συμμετοχή και απασχόληση στον κλάδο των τουριστικών επιχειρήσεων.
- Στην έντονη εποχικότητα της τουριστικής δραστηριότητας.
- Στην μεγάλη συγκέντρωση ξενοδοχειακού δυναμικού.

Από τους κλάδους του τριτογενή τομέα ο τουρισμός αποτελεί κυρίαρχη οικονομική δραστηριότητα όχι μόνο σε επίπεδο Π.Ε. αλλά για ολόκληρη την Περιφέρεια Κρήτης. Σύμφωνα με στοιχεία που παρουσιάζονται στο Α' Στάδιο της αναθεώρησης του ΓΠΣ Χανίων¹³, το ποσοστό συμμετοχής της Π.Ε. Χανίων στο συνολικό τουριστικό δυναμικό της χώρας είναι 5,1-5,4%, σημαντικά υψηλότερο από το αντίστοιχο του πληθυσμού (1,0%). Επιπλέον, ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης των τουριστικών κλινών στην Π.Ε. Χανίων την προηγούμενη δεκαετία ήταν εξαιρετικά υψηλός (6,68%), υπερδιπλάσιος του αντίστοιχου του συνόλου της Κρήτης και υπερτριπλάσιος εκείνου του συνόλου χώρας.

Από την επεξεργασία των στοιχείων του **Πίνακα 9** για το 2019, διαπιστώνεται πως η Π.Ε. Χανίων συγκεντρώνει το 26% του ξενοδοχειακού δυναμικού 5 αστέρων της Περιφέρειας, το 24% 4 αστέρων, το 33% 3 αστέρων, το 46% 2 αστέρων και το 28% με ένα αστέρι. Επίσης, ως προς την κατανομή του ξενοδοχειακού δυναμικού της Π.Ε. Χανίων βάσει των αστεριών, μόλις το 1,3% των δωματίων της αντιστοιχεί σε κατάλυμα 5 αστεριών, το 22% σε κατάλυμα 4 αστεριών, το 21% 3 αστεριών, 37% 2 αστεριών και το 0,5% ενός αστεριού.

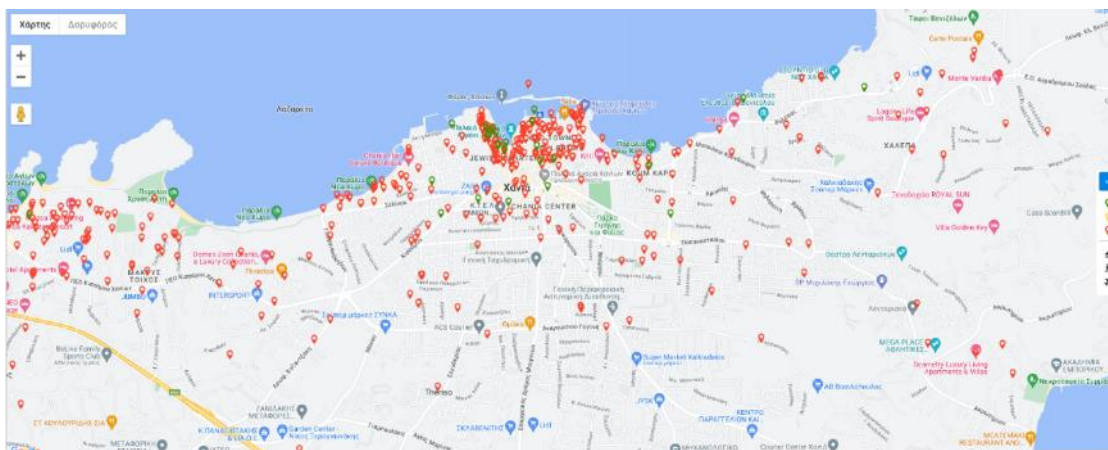
Ο τουρισμός αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό του τριτογενή τομέα και του Δήμου Χανίων. Η πολιτιστική κληρονομιά, το πλούσιο φυσικό περιβάλλον και ο παραθαλάσσιος χαρακτήρας του Δήμου είναι τρεις παράγοντες που συνεισφέρουν καθοριστικά στον τομέα αυτό. Αναφορικά με το ξενοδοχειακό δυναμικό του Δήμου, αυτό που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι η συγκέντρωση της πλειοψηφίας των καταλυμάτων -όλων των κατηγοριών- στην παράκτια περιοχή των Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας και Δ.Ε. Χανίων, δημιουργώντας μία συνεχή ζώνη έντονης τουριστικής οικιστικής ανάπτυξης με επιμέρους πυκνώσεις (π.χ. Αγ. Μαρίνα, Κάτω Στάλος, Καλαμάκι, Κάτω Γαλατάς, Αγ. Απόστολοι, Νέα Χώρα, Παλιά Πόλη).

Πίνακας 9: Ξενοδοχειακό Δυναμικό Περιφέρειας Κρήτης 2019. ¹¹

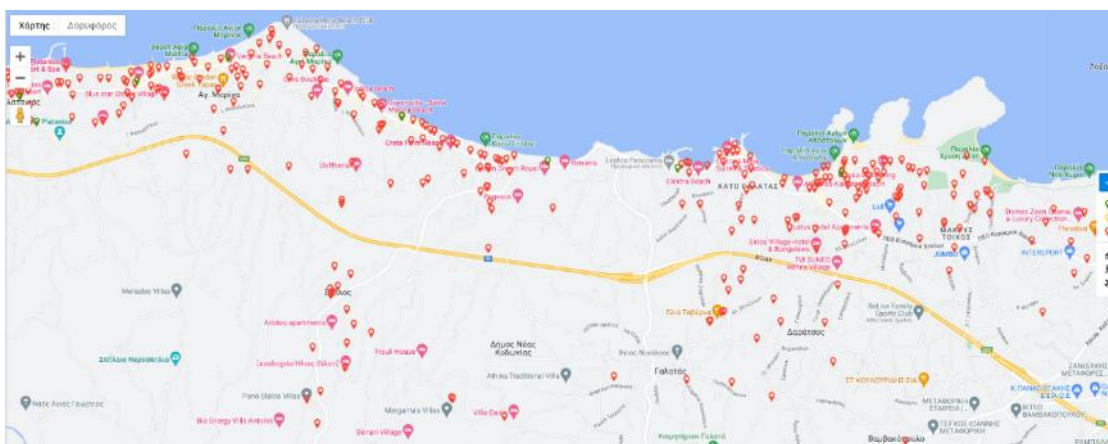
Περιοχή Αναφοράς		5*	4*	3*	2*	1*	Σύνολο
Περιφερειακή Ενότητα Χανίων	Μονάδες	33	78	131	274	50	566
	Δωμάτια	3.820	5.702	5.560	9.628	1.179	25.889
	Κλίνες	8.069	11.203	10.083	16.874	2.167	48.396
Σύνολο Περιφέρειας Κρήτης	Μονάδες	128	330	392	589	180	1.619
	Δωμάτια	23.027	31.936	17.395	19.461	4.548	96.367
	Κλίνες	48.061	63.189	32.838	34.899	8.612	187.599

Πηγή: Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΞΕΕ) – Ιδία Επεξεργασία

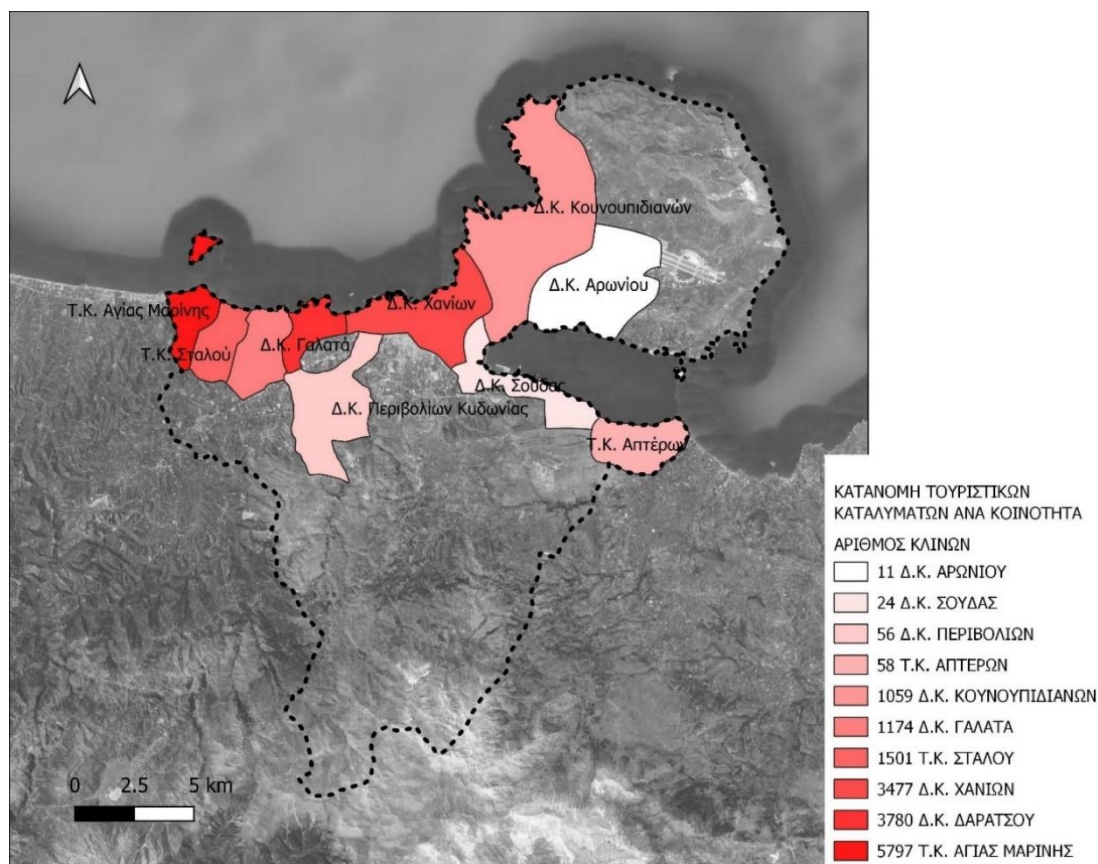
¹³ Δήμος Χανίων. «Αναθεώρηση και Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού (Γ.Π.Σ.) Σχεδίου Δήμου Χανίων και των Περιαστικών Δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερύσου και Σούδας» (με τίτλο «Α' Στάδιο: Ανάλυση-Διάγνωση-Προοπτικές).



Εικόνα 24: Κατανομή καταλυμάτων 4 και 5 αστέρων, στην ευρύτερη περιοχή της πόλης των Χανίων (όπως αυτή αποτυπώνεται στο χάρτη της εταιρείας booking.com).



Εικόνα 25: Κατανομή καταλυμάτων 4 και 5 αστέρων, στην παράκτια ζώνη της Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας (όπως αυτή αποτυπώνεται στο χάρτη της εταιρείας booking.com).



Εικόνα 26: Συνολικός αριθμός κλινών τουριστικών καταλυμάτων -ανεξαρτήτου κατηγορίας καταλύματος- ανά Κοινότητα του Δήμου Χανίων (μέσος όρος για την περίοδο 2007-2009). (Χαρτογράφηση / οπτικοποίηση στοιχείων του Πίνακα 10 από τη μελετητική ομάδα).

Πίνακας 10: Σύνοψη Δυναμικότητας Ξενοδοχείων και Ομοειδών Καταλυμάτων κατά Κατηγορία, Δ.Ε. και Δ.Κ.-Τ.Κ. ¹³

A.2.65.1. Μέσος Ετήσιος Όρος 2007-2009

Δ.Ε. και Δ.Κ.-Τ.Κ.			Ξενοδοχεία και Επιπλωμένα Διαμερίσματα																	
			1*			2**			3**			4****			5*****			Σύνολο		
Δ.Ε.	Κωδ.	Ονομασία	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες
Ανά Δ.Κ.-Τ.Κ.																				
9401	940101	Χανίων	8	175	328	25	733	1.359	28	671	1.256	12	279	534	0	0	0	73	1.857	3.477
9402	940201	Αρωνίου	0	0	0	0	0	0	2	6	11	0	0	0	0	0	0	2	6	11
9402	940202	Κουνοπιδιανών	1	69	122	8	253	431	5	130	242	0	0	0	1	119	264	15	571	1.059
9402	940203	Μουζουρά	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9402	940204	Στερνών	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9402	940205	Χωρδακίου	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9408	940801	Μουρνιών	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9408	940802	Νεροκούρου	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9409	940901	Βαμβακοπούλου	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9409	940902	Αγίας	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9409	940903	Βαρύπετρου	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9409	940904	Θερίσου	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9409	940905	Περιβολίων Κυδωνίας	0	0	0	1	26	56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	26	56
9412	941201	Παππαδιανών	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9412	941202	Δρακόνας	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9412	941203	Κάμπων	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9412	941204	Κοντοπούλων	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9412	941205	Μαλάδας	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9412	941206	Πλατυβόλας	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9418	941801	Δαράτσου	8	192	348	35	1.209	2.067	10	533	1.036	1	94	181	1	83	147	55	2.111	3.780
9418	941802	Αγίας Μαρίνης	6	163	305	37	1.626	2.721	16	908	1.561	6	583	1.012	1	117	198	65	3.396	5.797
9418	941803	Γαλατά	1	12	20	13	355	630	2	68	130	0	0	0	1	201	394	17	636	1.174
9418	941804	Σταλού	5	105	190	24	706	1.228	1	48	83	0	0	0	0	0	0	29	859	1.501
9421	942101	Σούδας	1	11	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	11	24
9421	942102	Καλαμίου	0	0	0	1	31	58	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	31	58
9421	942103	Τοικαλαριών	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ανά Δ.Ε.																				
9401		Χανίων	8	175	328	25	733	1.359	28	671	1.256	12	279	534	0	0	0	73	1.857	3.477
9402		Ακρωτηρίου	1	69	122	8	253	431	7	136	253	0	0	0	1	119	264	17	577	1.070
9408		Ελ. Βενιζέλου	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9409		Θερίσου	0	0	0	1	26	56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	26	56
9412		Κεραμίων	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9418		Νέας Κυδωνίας	20	472	863	108	3.896	6.646	28	1.558	2.810	7	677	1.193	3	401	739	166	7.003	12.252
9421		Σούδας	1	11	24	1	31	58	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	42	82
Γενικό Σύνολο Δήμου Χανίων																				
Γενικό Σύνολο Δήμου Χανίων			30	726	1.337	144	4.939	8.551	63	2.364	4.319	19	955	1.727	4	520	1.003	260	9.505	16.937
Π.Ε. Χανίων																				
Γενικό Σύνολο Π.Ε. Χανίων			55	1.280	2.359	287	9.860	17.269	108	4.390	8.099	42	3.089	5.982	11	1.413	2.871	503	20.033	36.580

Ο **Πίνακας 10** συνοψίζει τη δυναμικότητα ξενοδοχείων και ομοειδών καταλυμάτων κατά κατηγορία, σε επίπεδο Δ.Ε. και Δ.Κ.-Τ.Κ. για το 2007-2009. Αν και τα εν λόγω στοιχεία αναφέρονται σε μία δεκαετία και πλέον πριν, θεωρείται πως είναι ενδεικτικά ως προς τη σχετική δυναμικότητα των επιμέρους διοικητικών/χωρικών ενοτήτων. Όπως φαίνεται και από το χάρτη της **Εικόνα 26**, ο οποίος δείχνει την κατανομή των κλινών σε επίπεδο δημοτικών/τοπικών κοινοτήτων, η συντριπτική πλειοψηφία των καταλυμάτων συγκεντρώνεται σε έξι Δ.Κ./Τ.Κ.: Αγίας Μαρίνας, Δαράτσου, Χανίων, Σταλού, Γαλατά και Κουνουπιδιανών. Οι έξι αυτές κοινότητες ουσιαστικά ορίζουν την παράκτια ζώνη του κόλπου των Χανίων.

Αντίστοιχες της συγκέντρωσης των τουριστικών καταλυμάτων είναι οι συγκεντρώσεις των αφίξεων και διανυκτερεύσεων τουριστών στην Π.Ε. Χανίων (**Πίνακας 11** και **Πίνακας 12**, αντίστοιχα), στις οποίες υπερτερούν αριθμητικά οι αλλοδαποί τουρίστες. Γεγονός που δείχνει πως ο τουρισμός στην Π.Ε. Χανίων και στην Κρήτη είναι δραστηριότητα οικονομικής βάσης (basic economic activity) που προσελκύει οικονομικούς πόρους σημαντικούς όχι μόνο για την περιοχή, αλλά και για τη χώρα.

Πίνακας 11: Αφίξεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ) στο Δήμο Χανίων, στην Π.Ε. Χανίων, στην Περιφέρεια Κρήτης και στην χώρα έτους τα έτη 2018 και 2019. (Πηγή: Ετήσιοι πίνακες ΕΛ.ΣΤΑΤ.).

ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ	ΕΤΟΣ	Αφίξεις ημεδαπών	Αφίξεις αλλοδαπών	Αφίξεις Σύνολο	Ποσοστό (%) συνολικών διαθέσιμων κλινών όπου αναφέρονται τα στοιχεία
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑΣ	2018	7.342.137	19.376.730	26.718.867	100,0
	2019	7.369.417	19.694.349	27.063.766	100,0
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	2018	435.829	4.687.528	5.123.357	100,0
	2019	460.130	4.573.656	5.033.786	100,0
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΑΝΙΩΝ	2018	129.479	1.130.579	1.260.058	100,0
	2019	135.811	1.108.664	1.244.475	100,0
ΔΗΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ	2018	96.875	471.368	568.243	100,0
	2019	99.107	461.244	560.351	100,0

Πίνακας 12: Διανυκτερεύσεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ) στο Δήμο Χανίων, στην Π.Ε. Χανίων, στην Περιφέρεια Κρήτης και στη χώρα έτους 2018, και 2019. (Πηγή: Ετήσιοι πίνακες ΕΛ.ΣΤΑΤ.).

ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ	ΕΤΟΣ	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	Διανυκτερεύσεις Σύνολο	Ποσοστό (%) συνολικών διαθέσιμων κλινών όπου αναφέρονται τα στοιχεία
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑΣ	2018	16.845.128	92.613.596	109.458.724	100,0
	2019	16.801.660	92.405.320	109.206.980	100,0
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	2018	1.131.173	27.871.922	29.003.095	100,0
	2019	1.202.326	26.760.215	27.962.541	100,0
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΑΝΙΩΝ	2018	362.110	6.872.189	7.234.299	100,0
	2019	372.894	6.697.946	7.070.840	100,0
ΔΗΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ	2018	254.012	2.680.024	2.934.036	100,0
	2019	255.769	2.569.088	2.824.857	100,0

Οι σημαντικότερες πύλες εισόδου για το Δήμο Χανίων, και ολόκληρη την Π.Ε. Χανίων, είναι ο Διεθνής Αερολιμένας Χανίων «Ι. Δασκαλάκης» και το λιμάνι της Σούδας. Μάλιστα, όσον αφορά το λιμάνι της Σούδας, τα τελευταία χρόνια έχει ενταχθεί δυναμικά στα δρομολόγια διεθνών εταιρειών κρουαζιέρας ως προορισμός. Σύμφωνα με τα στοιχεία του **Πίνακα 13**, το 2019 σε σχέση με το 2015, ο αριθμός αφίξεων κρουαζιερόπλοιων αυξήθηκε κατά 124%, ενώ υπό όρους επιβατών η αύξηση ανέρχεται στο 175%.

Πίνακας 13: Στοιχεία αφίξεων κρουαζιερόπλοιων και επιβατών στο Δήμο Χανίων και στο σύνολο της χώρας ετών 2015-2019. ¹¹

Έτη	Περιοχή	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας
2015	Χανιά (Σούδα)	59	96.612
	Σύνολο Χώρας	4.294	4.964.443
2016	Χανιά (Σούδα)	86	147.915
	Σύνολο Χώρας	4.307	5.204.231
2017	Χανιά (Σούδα)	84	128.067
	Σύνολο Χώρας	3.415	4.625.363
2018	Χανιά (Σούδα)	78	139.944
	Σύνολο Χώρας	3.410	4.788.642
2019	Χανιά (Σούδα)	132	265.956
	Σύνολο Χώρας	3.899	5.537.500

Πίνακας 14: Αφίξεις Εσωτερικού – Εξωτερικού στον Διεθνή Αερολιμένα Χανίων ετών 2016-2020. ¹¹

Επιβάτες						
Έτος	Πτήσεις Εσωτερικού	Ποσοστιαία Μεταβολή	Πτήσεις Εξωτερικού	Ποσοστιαία Μεταβολή	Σύνολο Πτήσεων	Ποσοστιαία Μεταβολή
2016	881.031	-	2.085.666	-	2.966.697	-
2017	831.324	-5,64%	2.211.085	6,01%	3.042.409	2,55%
2018	646.723	-22,21%	2.362.272	6,84%	3.008.995	-1,10%
2019	672.945	4,05%	2.310.597	-2,19%	2.983.542	-0,85%
2020	295.385	-56,11%	408.097	-82,34%	703.482	-76,42%

Πηγή: Δήμος Χανίων – Fraport

5.2.2 Υπερκείμενος χωροταξικός σχεδιασμός

Το ευρύτερο χωροταξικό πλαίσιο προσδιορίζεται από τις κατευθύνσεις των πλαισίων χωροταξικού σχεδιασμού, τα οποία καθορίζονται στο Ν. 2742/1999 περί Χωροταξίας και Αειφόρου Ανάπτυξης, και είναι: το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ), τα Ειδικά Πλαίσια, με τα οποία συμπληρώνονται και εξειδικεύονται οι κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ, και τα Περιφερειακά Πλαίσια, τα οποία εναρμονίζονται και εξειδικεύουν ή συμπληρώνουν (μέσω ανάδρασης) τις κατευθύνσεις του Γενικού και των Ειδικών Πλαισίων.

Η παρουσίαση που ακολουθεί επικεντρώνεται στο Αναθεωρημένο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κρήτης (ΠΠΧΣΑΑ-ΠΚ) που θεσμοθετήθηκε το 2017 (ΦΕΚ 260/Δ./2017). Πιο συγκεκριμένα, παρουσιάζονται συνοπτικά οι βασικές κατευθύνσεις που απορρέουν από τα εν λόγω θεσμικά κείμενα και αφορούν άμεσα ή έμμεσα το περιεχόμενο και τους σκοπούς του ΣΦΗΟ Χανίων.

5.2.2.1 Αναπτυξιακή προοπτική και εξέλιξη της Περιφέρειας Κρήτης

Για τη διαμόρφωση της αναπτυξιακής φυσιογνωμίας της Περιφέρειας Κρήτης, ελήφθησαν υπόψη οι εξής προβλέψεις με έτη αναφοράς το 2021 και το 2031:

α. Ο πληθυσμός αυτής ανά περιφερειακή ενότητα και δήμους:

Σε όλα τα σενάρια που εξετάστηκαν για τη μελλοντική εξέλιξη του πληθυσμού της, ο πληθυσμός της Κρήτης αυξάνεται, και κατά το επικρατέστερο ρεαλιστικό σενάριο, η μέση ετήσια μεταβολή 2011-2021 προβλέπονταν στο +0,5%, έναντι του 1,3% της προηγούμενης δεκαετίας και επομένως προβλέπεται πληθυσμός 719.028 κατοίκων, για το 2021 και πληθυσμός 757.036 κατοίκων, για το 2031, με εκτιμώμενο τον ίδιο ετήσιο ρυθμό μεταβολής.

Ιδιαίτερος, στους Δήμους-Έδρες των Περιφερειακών Ενοτήτων -όπως ο Δήμος Χανίων- ο πληθυσμός αυξάνεται με ρυθμούς ελαφρά υψηλότερους από τον ρυθμό μεταβολής των Περιφερειακών Ενοτήτων με εξαίρεση τον Δήμο το Ηρακλείου, στον οποίο είναι λίγο χαμηλότερος. Προβλέπεται ότι ο πληθυσμός και των άλλων Δήμων σε όλες τις Ενοότητες θα μεταβάλλεται με θετικό, αν και κατά κανόνα, συγκρατημένο ρυθμό.

β. Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ):

Η Ακαθάριστη Περιφερειακή Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΠΑ) εκτιμάται ότι θα αυξάνεται με μέσο ετήσιο ρυθμό, σε σχέση με το 2011, σε 2,2% και το 2021 θα είναι στα επίπεδα των 12.182,3 εκατ. €, έναντι 9,627,4 εκατ. € το 2010, με προβλεπόμενες συνολικές επενδύσεις το 2021 στα 4.113,4 εκατ. €.

Οι μεταβολές στη διάρθρωση της ΑΠΠΑ κατά τομέα/ κλάδο δραστηριότητας είναι ανάλογες με αυτές που παρουσιάζονται στη διάρθρωση της απασχόλησης και εκτιμάται ότι θα κυμαίνονται στα εξής επίπεδα κατά το 2021:

- 15,7%, στους τομείς δημόσια διοίκηση και άμυνα υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση, Εκπαίδευση καθώς και δραστηριότητες ανθρώπινης υγείας & κοινωνικής μέριμνας, έναντι 18,5% το 2010,
- 16,4% στους τομείς καταλύματα - εστίαση και 17,5% στις μεταφορές, πρακτορεύσεις και λιανικό εμπόριο, στα ίδια επίπεδα με το 2010, και
- 10,4% στον πρωτογενή τομέα, 3,5% στη μεταποίηση τροφίμων - ποτών και 12,0% στους συνδεδεμένους κλάδους (κυρίως μεταφορές, αποθηκεύσεις, χονδρεμπόριο), έναντι 6,5% / 3,0% και 11,1%, αντίστοιχα, το 2010.

Όλα τα μεγέθη για το 2031, παρουσιάζουν αντίστοιχους ρυθμούς μεταβολής, αλλά μετριάζεται γενικά ο ρυθμός μεγέθυνσής τους, σε σχέση με την προηγούμενη δεκαετία.

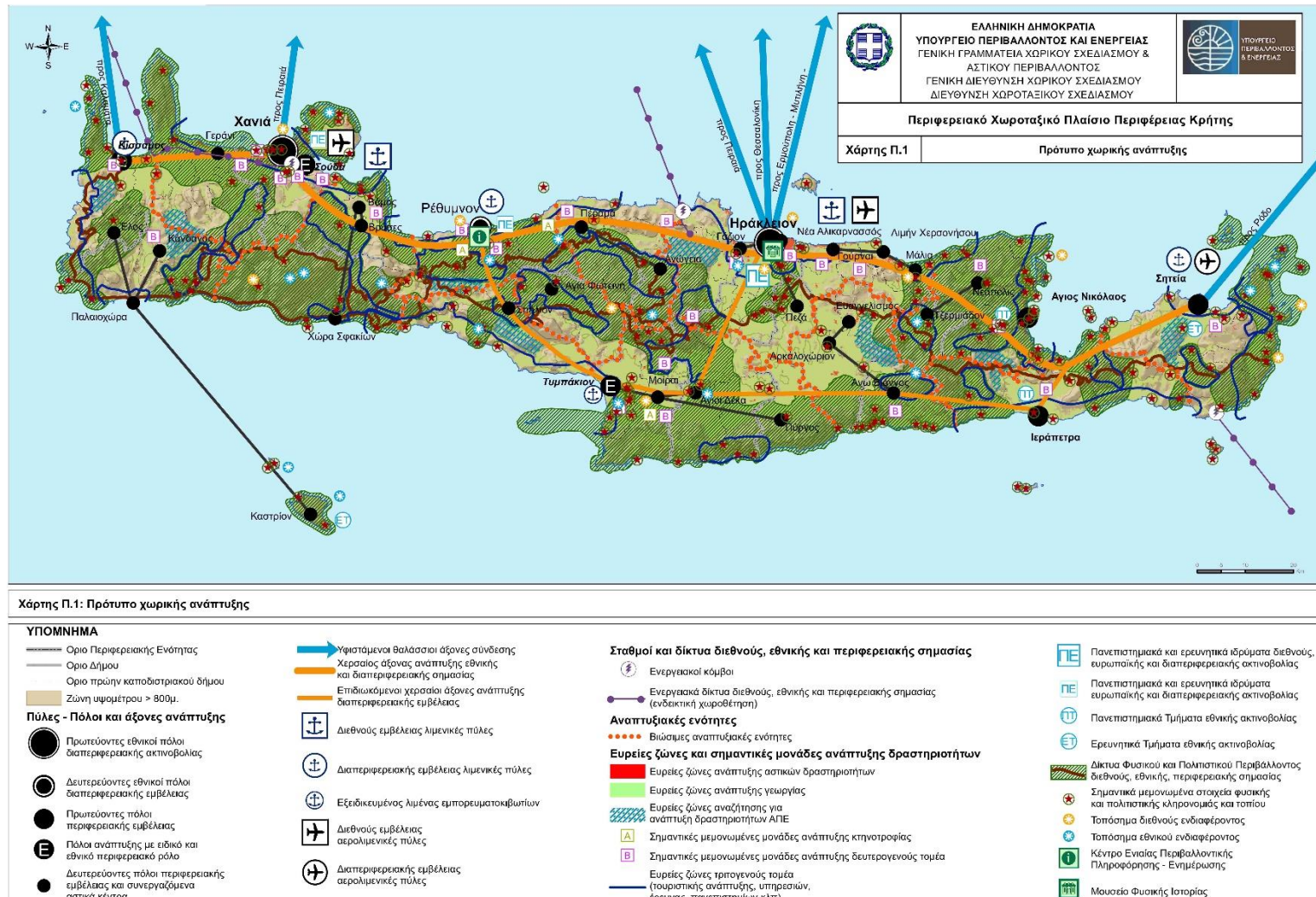
γ. Απασχόληση

Η συνολική απασχόληση προβλέπεται να αυξάνεται με μέσο ετήσιο ρυθμό 1,7% και να βρίσκεται το 2021 στα επίπεδα των 297.430 θέσεων εργασίας και 330.772, το 2031. Σημαντική αύξηση της απασχόλησης προβλέπεται για τον πρωτογενή τομέα, τη μεταποίηση τροφίμων και ποτών και τους κλάδους που συνδέονται με αυτές τις δραστηριότητες, δηλαδή μεταφορές εμπορευμάτων, αποθηκεύσεις, εμπόριο (κυρίως χονδρικό). Στους τομείς που εξαρτώνται από τον τουρισμό (κυρίως καταλύματα, εστίαση, λιανικό εμπόριο, πρακτορεύσεις, μεταφορές τουριστών), η προβλεπόμενη αύξηση ισούται με 1,4%, ενώ στην υπόλοιπη μεταποίηση προβλέπεται συγκρατημένη αύξηση περί το 1,2% κατά μέσο όρο ετησίως.

δ. Ανεργία

Εκτιμάται ότι το υψηλό σήμερα ποσοστό ανεργίας στην περιφέρεια θα τείνει να μειώνεται σε ευθεία συνάρτηση με τις δημιουργούμενες θέσεις εργασίας. Το 2021 αναμένεται συρρίκνωση της ανεργίας στο 13% το 2021. Την περίοδο 2021-2031, προβλέπεται να δημιουργηθούν ακόμη 33.500 νέες θέσεις εργασίας και το ποσοστό ανεργίας επί του εργατικού δυναμικού να μειωθεί στα επίπεδα του 8,0%.

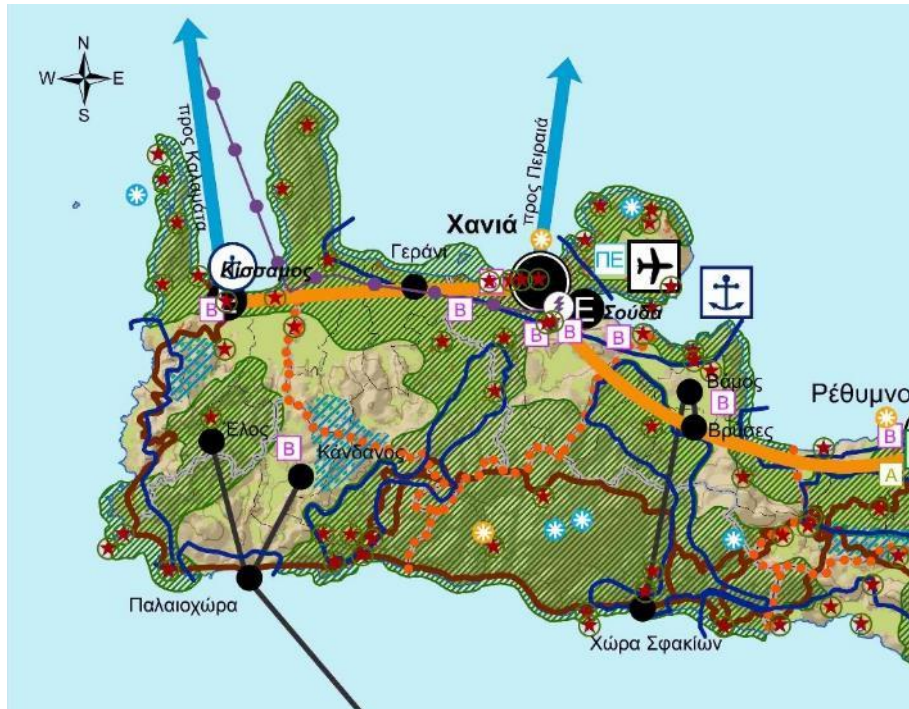
Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Παραδοτέο Π.1.1.«Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης»



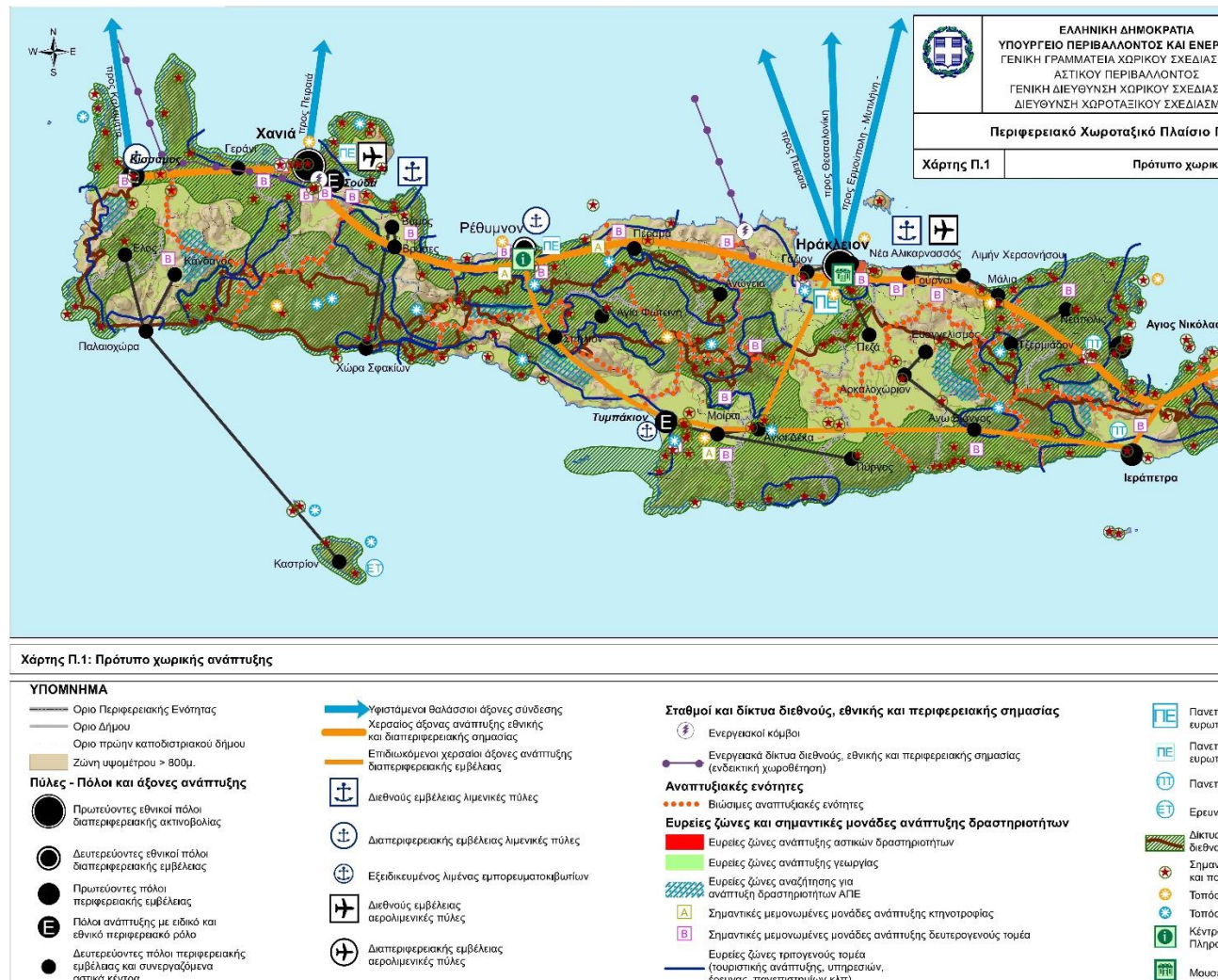
Εικόνα 27: Χάρτης Π.1 «Πρότυπο χωρικής ανάπτυξης», Αναθεωρημένο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κρήτης (ΠΠΧΣΑΑ-ΠΚ), Περιφέρεια Κρήτης.

5.2.2.2 Βασικοί άξονες και πόλοι ανάπτυξης

Για την ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής στον χώρο της Κρήτης επιδιώκεται η πολυκεντρική οργάνωσή της, με την προσπάθεια για μετασχηματισμό του εξελισσόμενου -ολοένα και πιο συγκεντρωτικού- μοντέλου σε πολυπολικό, με την υποστήριξη του πλέγματος αξόνων και πόλων ανάπτυξης, που σταδιακά αρχίζουν να υλοποιούνται.



Εικόνα 28: Απόσπασμα



Εικόνα 27: Χάρτης Π.1 «Πρότυπο χωρικής ανάπτυξης», Αναθεωρημένο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κρήτης (ΠΠΧΣΑΑ-ΠΚ), Περιφέρεια Κρήτης

Πιο συγκεκριμένα προβλέπεται:

- Ενίσχυση προς τα δυο άκρα, ανατολικά προς Σητεία και δυτικά προς Καστέλι Κισσάμου, του λειτουργικού ρόλου του υφιστάμενου βόρειου άξονα ανάπτυξης διαπεριφερειακής εμβέλειας
- Η διάχυση και η δημιουργία νέου άξονα ανάπτυξης διαπεριφερειακής εμβέλειας, από Ρέθυμνο - Τυμπάκι - Μοίρες - Αγ. Δέκα και από Ηράκλειο - Μοίρες - Αγ. Δέκα προς Ιεράπετρα- Παχιά Άμμο.
- Ο συσχετισμός των εδαφικών περιοχών ενός ή ομάδας Καλλικράτειων Δήμων με ομοιογενή χαρακτηριστικά με στόχο την υποστήριξη του σταδιακού μετασχηματισμού του αστικού συστήματος της Περιφέρειας σε πολυκεντρικό, (επιλέγοντας ως κεντρικούς αστικούς πόλους των ενοτήτων οικιστικά κέντρα με διακεκριμένο ρόλο στον αναπτυξιακό σχεδιασμό).

- Επαναπροσδιορισμός του ήδη πολυκεντρικού προτύπου χωρικής ανάπτυξης, με την εξειδίκευση του ειδικού ρόλου όχι μόνον των σημαντικών πόλεων της Κρήτης, αλλά και των μικρότερων οικιστικών κέντρων, με συναφείς υποστηρικτικές υποδομές, ώστε να δημιουργούνται πλέγματα, τα οποία σκοπό έχουν να υποστηρίξουν τη νέα σχέση συνεργασίας πόλεων και υπαίθρου και να καταστήσουν τον χώρο συνολικά ελκυστικό, με άξονες αναφοράς την έρευνα και τεχνολογία, τον πολιτισμό, την παραγωγή και πιστοποίηση γεωργο-περιβαλλοντικών προϊόντων, το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, τον ποιοτικό τουρισμό.

5.2.2.3 Ευρύτερες χωρικές ενότητες

Το αναθεωρημένο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Περιφέρειας Κρήτης εντοπίζει τρεις, ευρύτερες χωρικές ενότητες (Χ.Ε.) ανάπτυξης:

1. Χ.Ε. ανάπτυξης γεωργίας και λοιπού πρωτογενούς τομέα.
2. Χ.Ε. αστικής/ οικιστικής/ τουριστικής ανάπτυξης και παραθεριστικής κατοικίας
3. Χ.Ε. ανάπτυξης ενέργειας από ΑΠΕ

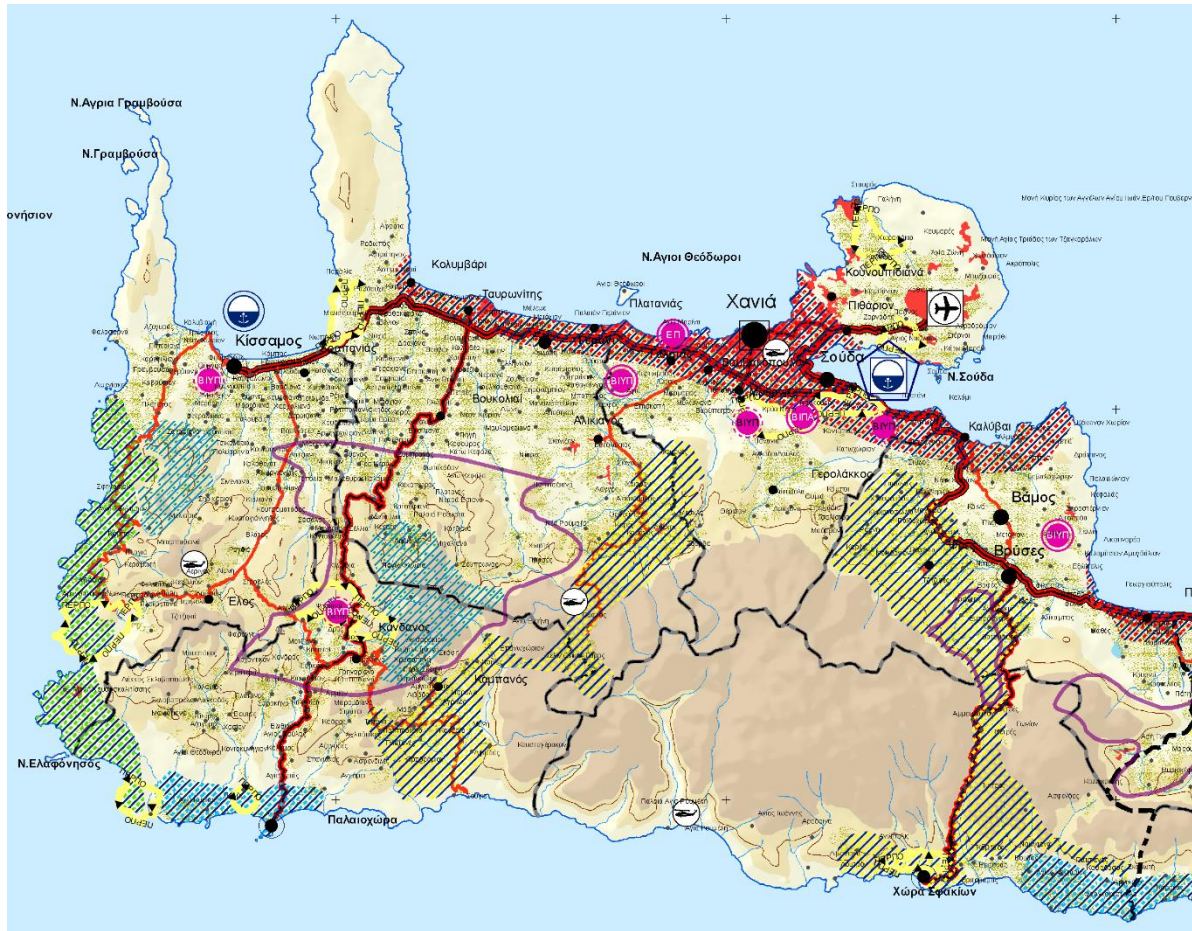
Ειδικά, ως προς τις Χ.Ε. της δεύτερης κατηγορίας, οι οποίες ταυτίζονται με και εντοπίζονται σε μεγάλο βαθμό στις κρίσιμες παράκτιες περιοχές και χαρακτηρίζονται συνήθως από ιδιαίτερος έντονο ανταγωνισμό χρήσεων γης και οικονομικών δραστηριοτήτων, αναφέρεται πως:

- Επιλέγονται ως πρότυπο εξέλιξης της τουριστικής δραστηριότητας οι ήπιες μορφές πολυθεματικού τουρισμού, εναλλακτικού και ποιοτικά αναβαθμισμένου τύπου στα ορεινά και ημιορεινά σύνολα ή μορφές τουρισμού ενταγμένες σε οργανωμένους υποδοχείς.
- Στην υπερ-αναπτυγμένη βόρεια ακτή επιδιώκεται η ανάληψη δράσεων αποφόρτισης των υψηλών πιέσεων και αναβάθμισης του δομημένου χώρου και αποφεύγεται στο μέτρο του δυνατού η έγκριση νέων αιτημάτων για ανάπτυξη μορφών μονοθεματικού μαζικού τουρισμού.
- Η ζήτηση για παραθεριστική κατοικία, στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό, οδηγείται με συγκεκριμένα μέτρα και δράσεις μέσω και των Τοπικών Χωρικών Σχεδίων προς το εσωτερικό, στους πολυπληθείς ορεινούς και ημιορεινούς οικισμούς.
- Οριοθετούνται ζώνες τουριστικής ανάπτυξης.

Οι κατευθύνσεις για τον λοιπό - εκτός των ως άνω οριζόμενων ζωνών - παράκτιο «εκτός σχεδίου» χώρο είναι η θεσμοθέτηση διατάξεων, από τα υποκείμενα επίπεδα σχεδιασμού, ώστε να περιορίζεται αποτελεσματικά η εκτός σχεδίου δόμηση για παραθεριστική κατοικία, με διοχέτευσή της κατά το δυνατόν στο δίκτυο των οικισμών.



Εικόνα 29: Χάρτης Π.2α «Χωροταξική Οργάνωση της Περιφέρειας Κρήτης», Αναθεωρημένο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κρήτης (ΠΠΧΣΑΑ-ΠΚ), Περιφέρεια Κρήτης.



Εικόνα 30: Απόσπασμα Χάρτη Π.2α «Χωροταξική Οργάνωση της Περιφέρειας Κρήτης», Αναθεωρημένο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κρήτης (ΠΠΧΣΑΑ-ΠΚ), Περιφέρεια Κρήτης.

5.2.2.4 Διάρθρωση και ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου

Οι οικισμοί της Κρήτης, βάσει των κατατάξεων των οικισμών σε επίπεδα από το ΓΠΧΣΑΑ και βάσει της δομής του τροποποιημένου νέου προτύπου, ιεραρχούνται σε:

- Πρωτεύοντες εθνικοί πόλοι διαπεριφερειακής ακτινοβολίας: Ηράκλειο και Χανιά, ως οικιστικά κέντρα 2^{ου} επιπέδου,
- Δευτερεύον εθνικός πόλος διαπεριφερειακής εμβέλειας: Ρέθυμνο, ως οικιστικό κέντρο 3^{ου} επιπέδου,
- Δευτερεύον εθνικός πόλος, τρίπολο με υψηλή συμπληρωματικότητα δραστηριοτήτων και υποδομών: Άγιος Νικόλαος, Ιεράπετρα και Σητεία, κέντρα ενδοπεριφερειακών αναπτυξιακών ενοτήτων και αστικά κέντρα >10.000 κατοίκων, ως οικιστικά κέντρα 4^{ου} επιπέδου,
- Πόλοι ανάπτυξης με ειδικό εθνικό και περιφερειακό ρόλο: Καστέλι Κισσάμου, Σούδα και Τυμπάκι, ως οικιστικά κέντρα ενδοπεριφερειακών αναπτυξιακών ενοτήτων - 6^{ου} επιπέδου ενισχυμένου,

- Δευτερεύοντες πόλοι περιφερειακής εμβέλειας και συνεργαζόμενα οικιστικά κέντρα, ως κύρια οικιστικά κέντρα 6ου και 7ου επιπέδου.
- Λοιπούς οικισμούς, έδρες Καλλικράτειων Δήμων ως οικιστικά κέντρα 7ου επιπέδου ενισχυμένου και
- Λοιπούς οικισμούς, τ. έδρες Καποδιστριακών Δήμων:, ως οικιστικά κέντρα 7ου επιπέδου.

Με στόχο τον μετριασμό των φαινομένων αποψίλωσης προωθείται η συλλειτουργία και η συνεργασία των 100 οικιστικών κέντρων της Κρήτης ως δίκτυα οικισμών/πολύπολα, με κοινές συμπληρωματικές κοινωνικές εξυπηρετήσεις και αντίστοιχα προσανατολισμένα προς την εξυπηρέτησή τους οδικά δίκτυα. Μεταξύ αυτών αναφέρεται, και το δίκτυο που απαρτίζεται από τους οικισμούς: Χανιά, Σούδα, Πιθάρι/Κουνουπιδιανά, Γερολάκκος, Μουρνιές, Βαμβακόπουλο, Νέα Κυδωνία.

Πίνακας 15: Ιεράρχηση οικιστικού δικτύου Περιφέρειας Χανίων σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ-ΠΚ.

Πρωτεύοντες & δευτερεύοντες εθνικοί πόλοι / Οικιστικά κέντρα 2ου ή 3ου επιπέδου	Δευτερεύον εθνικός πόλος / τρίπολο. Οικιστικό κέντρο 4ου επιπέδου	Πόλοι με ειδικό εθνικό και περιφερειακό ρόλο Οικιστικά κέντρα 6ου επιπέδου ενισχυμένου και μη	Πόλοι, έδρες Καλλικράτειων Δήμων Οικιστικά κέντρα 7ου επιπέδου ενισχυμένου	Πόλοι, έδρες τέως Καποδιστριακών Δήμων Οικιστικά κέντρα 7ου επιπέδου
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
ΧΑΝΙΑ (έδρα της Π Ε)		Σούδα		
		Βάμμος/Βρύσες (έδρα)	Χώρα Σφακιών (έδρα)	Καβρός Καλύβες Φρες
				Πιθάρι Κουνουπιδιανά
				Γερολάκκος Μουρνιές Βαμβακόπουλο Νέα Κυδωνία
			Γεράνι (έδρα)	Πλατανιάς Αλικιανός Βουκολιές Κολυμπάρι Ταυρωνίτης
		Καστέλι Κισσάμου (έδρα)		Δραπανιάς
			Παλαιόχωρα (έδρα)	Κάντανος, Έλος Καμπανός
			Καστρί Γαύδου (έδρα)	

5.2.3 Προστατευμένες περιοχές

5.2.3.1 Αξιόλογα οικοσυστήματα, προστατευόμενες περιοχές, φυσικά τοπία περιοχής μελέτης

Ένα μεγάλο τμήμα του φυσικού περιβάλλοντος των Χανίων, λόγω της ιδιαίτερης πανίδας και χλωρίδας του, χαρακτηρίζεται από προστατευόμενες περιοχές δρυμούς και βιότοπους, δασικές και αναδασωτές περιοχές. Στα περίπου 343.086 στρέμματα που καταλαμβάνει συνολικά ο Δήμος Χανίων, απαντώνται εκτάσεις παράκτιες, πεδινές, ημιορεινές και ορεινές, επιτρέποντας την ανάπτυξη πολλών διαφορετικών οικοσυστημάτων, καθώς και τη διατήρηση εκατοντάδων ενδημικών και όχι μόνο, φυτών και ζώων. Δάση, φυσικοί και τεχνητοί βιότοποι, λίμνες, ορεινοί όγκοι, φαράγγια, σπήλαια, ποτάμια, περιοχές Natura και φυσικά εκατοντάδες χιλιόμετρα ακτογραμμής συνθέτουν το πραγματικά ιδιαίτερα τοπίο του Δήμου Χανίων. Παρακάτω παρατίθεται ο χάρτης με τις θέσεις των παραλιών με γαλάζιες σημαίες, των σπηλαιών, των φαραγγιών, των περιοχών NATURA, της λίμνης Αγιάς, του ποταμού Κλαδισσού καθώς και των περιοχών που αποτελούν καταφύγια άγριας ζωής. Όλα τα παραπάνω αποτελούν περιοχές φυσικού κάλους οι οποίες ελκύουν επισκέπτες. Από το χάρτη φαίνεται πως οι συγκεκριμένοι πόλοι έλξης κατανέμονται στις Δ.Ε ανάλογα με τη μορφολογία τους όπως άλλωστε ήταν και αναμενόμενο.

Πιο συγκεκριμένα, μεταξύ των φυσικών χαρακτηριστικών του Δήμου Χανίων αξίζει να γίνει ιδιαίτερη αναφορά στις προστατευόμενες περιοχές και στους βιότοπους:

Περιοχές Δικτύου Natura2000

Εντός των ορίων του Δήμου Χανίων υπάρχουν συνολικά πέντε (5) προστατευόμενες περιοχές του Δικτύου NATURA 2000, οι οποίες καταλαμβάνουν έκταση περίπου 198.250 στρεμμάτων:

- GR4340007 (ΤΚΣ): Φαράγγι Θέρισου

Η περιοχή βρίσκεται μεταξύ των χωριών Περιβόλια και Θέρισσος. Το πλάτος του φαραγγιού κυμαίνεται από 15 έως 250 m. Στο φαρδύτερο μέρος του, που βρίσκεται στην είσοδο του φαραγγιού, σχηματίζεται μία μικρή κοιλάδα με καλλιέργειες κηπευτικών και αμπέλια. Το υπόλοιπο της περιοχής χαρακτηρίζεται από γκρεμούς, χάσματα και σάρες, με ποικιλότητα ενδημικών φυτών. Κατά μήκος του μικρού ποταμού υπάρχουν συστάδες από *Platanus orientalis* και *Nerium oleander*. Γύρω από το φαράγγι υπάρχουν φρύγανα σε καλή κατάσταση και σπήλαια (μη αξιοποιημένα, στα οποία δεν επιτρέπεται η είσοδος στο κοινό). Υπάρχει επίσης ένα μικρό δάσος από κυπαρίσσια κοντά στο χωριό Θέρισος.

- GR4340006 (ΤΚΣ): Λίμνη Αγιάς – Πλατανιάς – Ρέμα Εκβολής Κερίτη – Κοιλάδα Φάσα

Η περιοχή τοποθετείται δυτικά των Χανίων. Στην παραλία βρίσκεται η αμμώδης ακτή του Πλατανιά και η εκβολή του Κερίτη. Στο εσωτερικό τμήμα υπάρχει η τεχνητή λίμνη Αγιάς, η οποία φιλοξενεί υδροχαρείς φυτικές βιοκοινωνίες. Η περιοχή προς τα νότια επικοινωνεί με την κοιλάδα του Φασά. Περιφερειακά του υγρότοπου, οι μεγάλες συστάδες καλαμιού *Phragmites australis*, είναι σημαντικές για τη δομή του υδάτινου οικοσυστήματος. Στα νότια της λίμνης της Αγιάς βρίσκονται οι εγκαταστάσεις της ΔΕΥΑΧ, ενώ κοντά τους υπάρχουν δύο μεγάλες συστάδες *Eucalyptus tostrata* και *Pinus brutia*.

- GR4340008 (ΤΚΣ): Λευκά Όρη και Παράκτια Ζώνη

Η περιοχή περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό πολύ σπουδαίων ενδιαιτημάτων, που φιλοξενούν σημαντικότατο αριθμό ειδών φυτών και ζώων, πολλά από τα οποία είναι ενδημικά ή/και στενοενδημικά και περιορίζονται στην περιοχή. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό και ενδεικτικό της ποιότητας της περιοχής είναι το φαράγγι της Σαμαριάς έχει χαρακτηριστεί ως Εθνικός Δρυμός από το 1962, ως Βιοσφαιρικό Αποθέμα, ως Σημαντική Περιοχή για τα Πουλιά (ΣΠΠ), προστατεύεται από τη *Συνθήκη της Βαρκελώνης* και του έχει απονεμηθεί *Ευρωπαϊκό Δίπλωμα από το Συμβούλιο της Ευρώπης*. Ουσιαστικό στοιχείο της σημασίας της περιοχής, που συνδυάζεται με τη δυναμική της βιοποικιλότητάς της, αποτελεί το γεγονός ότι είναι πολύ μεγάλη, με μικρή ανθρώπινη δραστηριότητα, και περιλαμβάνει πλήθος ιδιαίτερων βιοτικών και αβιοτικών στοιχείων. Η υψηλή μορφολογική ποικιλότητα σε συνδυασμό με τα παραπάνω, καταλήγουν σε ένα εκπληκτικό αισθητικό αποτέλεσμα. Τμήμα του ορεινού όγκου ανήκει διοικητικά στην περιοχή μελέτης και συγκεκριμένα στη Δ.Ε. Θερύσου.

- GR4340020 (ΖΕΠ): Λίμνη Αγιάς

Η τεχνητή λίμνη της Αγιάς βρίσκεται δίπλα στο ομώνυμο χωριό, 9 km δυτικά των Χανίων. Είναι μια μικρή λίμνη έκτασης 450 στρεμμάτων, η οποία επικοινωνεί νότια με την κοιλάδα του Φασά. Η κοιλάδα αυτή θεωρείται ως η πιο υγρή της Κρήτης. Η λίμνη δέχεται νερό από υπόγειες πηγές και από τον ποταμό Ξεκωλωμένο. Η μικρή αυτή λίμνη φιλοξενεί ίσως τη μεγαλύτερη ποικιλία υδροχαρών φυτών στην Κρήτη, αλλά και πολύ σημαντικά είδη χλωρίδας και πανίδας, όπως σπάνια είδη φτέρης και βατράχων. Επίσης, στη λίμνη βρίσκουν καταφύγιο πολλά αποδημητικά, και μη, πουλιά.

- GR4340018 (ΖΕΠ): Νησίδα Αγ. Θεοδώρων

Το νησί των Αγ. Θεοδώρων (ή Θεωδωρού, γνωστό στην αρχαιότητα ως Ακοίτιον) βρίσκεται περίπου 8 χλμ. βορειοδυτικά της πόλης των Χανίων, στο ύψος του οικισμού της Αγίας Μαρίας. Απέχει από την ακτή 850 μέτρα. Το σχήμα του νησιού είναι τριγωνικό, διαστάσεων 1550 μ. μήκος και 750 μ. πλάτος, με μέγιστο υψόμετρο 156μ. Η συνολική του έκταση είναι περίπου 815 στρεμμ. Ο πληθυσμός του Αγριμιού στους Αγίους Θεοδώρους εισήχθη για πρώτη φορά μεταξύ 1925 και 1945 (συνολικά 3 ζευγάρια κατά την περίοδο αυτή, προερχόμενα από τα Λευκά Όρη). Από το 1963 το νησί λειτουργούσε άτυπα ως εκτροφείο. Με απόφαση του Υφυπουργού Γεωργίας (36523/1881 της 15-5-1976) ανακηρύχθηκε επίσημα ως εκτροφείο θηραμάτων και απαγορεύτηκε επ' αόριστον η επί σκοπώ θήρα, η παραβίαση των ορίων του ή οποιαδήποτε βλάβη των εκτρεφόμενων θηραμάτων. Το νησί Θεωδωρού διοικητικά υπάγεται στην Δ. Ε. Νέας Κυδωνίας, ιδιοκτησιακά ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο και τη διαχείρισή του έχει η Δ/νση Δασών Χανίων.

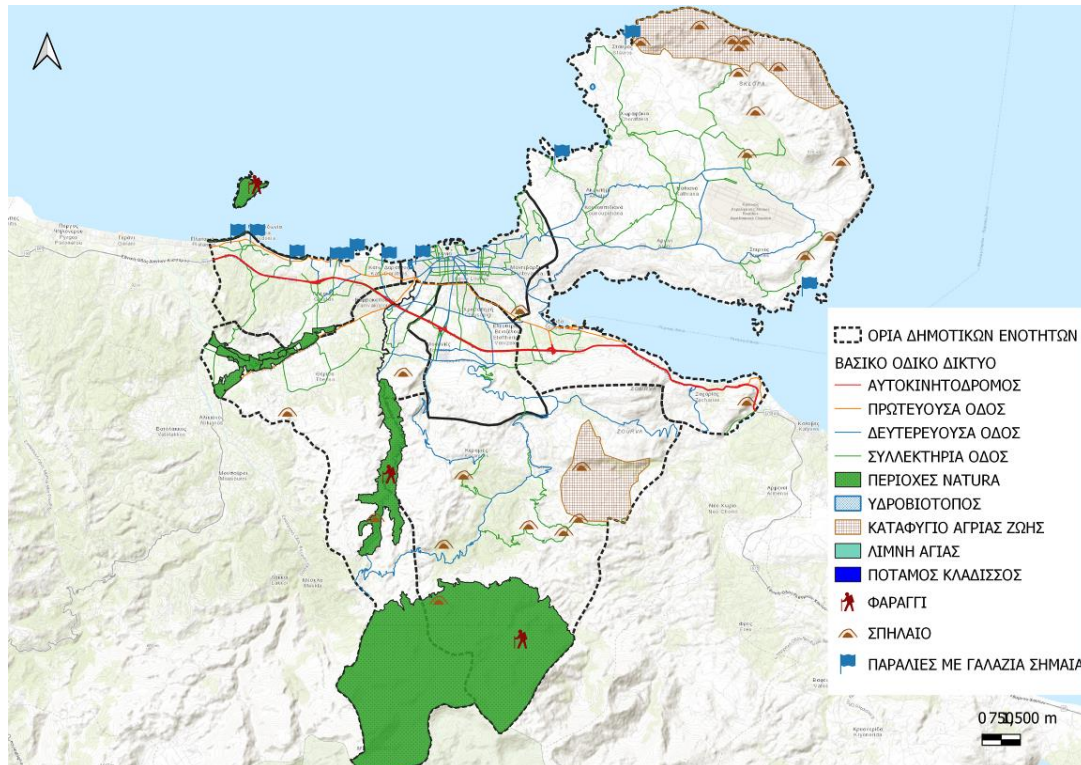
Η ποιότητα του περιβάλλοντος των συγκεκριμένων περιοχών μπορεί να κριθεί ως ικανοποιητική, παρόλο που δέχονται πιέσεις από διάφορες ανθρώπινες δραστηριότητες.

Βιότοποι CORINE

Επιπλέον, στα όρια του Δήμου Χανίων βρίσκονται επτά (7) βιότοποι, που εντοπίστηκαν, καταγράφηκαν και χαρακτηρίστηκαν στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Προγράμματος Corine Biotopes (1986 - 1996):

1. Α00010068: Λευκά Όρη
2. Α00020030: Νήσοι Άγιοι Θεόδωροι (Θεωδωρού)

3. Α00050039: Παραλία Σταυρού, Ακρωτήρι
4. Α00050035: Ρέμα και εκβολή Πέρα Σούδας
5. Α00030051: Φαράγγι Θερίσου
6. Α00040098: Χερσόνησος Ακρωτηρίου
7. Α00050034: Κοιλάδα και εκβολή Κοιλιάρη.



Εικόνα 31: Περιβαλλοντική Κληρονομιά Δήμου Χανίων (Ιδία επεξεργασία).

Τοπία Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους

Στο Δήμο Χανίων εντοπίζονται και τρία (3) Τοπία Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους (ΤΙΦΚ), τα οποία προσδιορίστηκαν μέσω του προγράμματος «Οριοθέτηση και Καθορισμός Μέτρων Προστασίας Τοπίων Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους» του ΥΠΕΧΩΔΕ (1996 - 1999):

- ΑΤ6010036: Άλπερα
- ΑΤ6010041: Μονή Γουβερνέτου ή Καθολικό
- ΑΤ6010096: Θέρισο

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι οι περιοχές Σταυρός – Χωρδάκι και Στύλος – Κατωχώρι έχουν χαρακτηριστεί ως Καταφύγια Άγριας Ζωής. Τέλος, τον Ιούνιο 2012 με Προεδρικό Διάταγμα (ΦΕΚ 229/ΤΑΑΠΘ/19.06.2012) καθορίστηκαν συνολικά 4 υγρότοποι εντός του Δήμου Χανίων, συνολικής έκτασης περίπου 70 στρεμμάτων, για τους οποίους επιβάλλονται συγκεκριμένοι όροι και περιορισμοί προστασίας και ανάδειξης:

- Y434KPI182: Σταυρός
- Y434KPI184: Λίμνη Τερσανά
- Y434KPI187: Εκβολή Καλαθορέματος
- Y434KPI188: Εκβολή ποταμού Κλαδισού

5.2.3.2 Προστατευόμενα στοιχεία πολιτιστικού αποθέματος

Οι αρχαιολογικοί χώροι και οι τόποι ιστορικού ενδιαφέροντος αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της ταυτότητας της περιοχής μελέτης και συνδέουν το παρελθόν με το παρόν και το μέλλον. Τα μνημεία που βρίσκονται διάσπαρτα στο σύνολο των οικισμών που πραγματεύεται η μελέτη αποτελούν φυσικά τεκμήρια της μακραίωνης χανιώτικης αλλά και ευρύτερα κρητικής ιστορίας. Σε αυτά αποτυπώθηκαν, διασώθηκαν και αναδείχθηκαν οι πολυάριθμες κατακτήσεις στην αρχιτεκτονική και στις τέχνες, η λατρεία του Θείου, οι πολιτικές – ιδεολογικές πεποιθήσεις, οι συμβολισμοί και τα χαρακτηριστικά των κοινωνικών δομών του παρελθόντος.

Η πόλη των Χανίων, πρωτεύουσα της Κρήτης μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1970, αλλά και το σύνολο του Δήμου Χανίων, έχει παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο στην ιστορία του νησιού τους τελευταίους 15 αιώνες. Σήμερα, τα σημάδια της ιστορίας αυτής είναι παντού, και το πέρασμα του Βυζαντίου, της Βενετίας και της Οθωμανικής αυτοκρατορίας από την περιοχή είναι εμφανές στα κτήρια, τις εκκλησίες, τα τζαμιά, τα ονόματα των οδών, τα δημόσια έργα και από άλλες επιρροές στην κουλτούρα του Δήμου.

Ο Δήμος Χανίων είναι πλούσιος σε αρχαίες πόλεις και μνημεία όλων των περιόδων πολιτισμού. Απόδειξη γι' αυτό είναι το πλήθος των -κηρυγμένων και μη- αρχαιολογικών χώρων, βυζαντινών και νεότερων μνημείων, τα οποία αναφέρονται ακολούθως ανά περίοδο, όπως εντοπίστηκαν και συμπεριελήφθησαν στα αναρτημένα¹⁴ τεύχη του Α' Σταδίου των μελετών των υπό εκπόνηση Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων:

Προϊστορικές και Κλασικές Αρχαιότητες

Οι προϊστορικές και κλασσικές αρχαιότητες αντικατοπτρίζουν την πολιτισμική ιστορία της περιοχής από τη νεολιθική εποχή έως και τα χρόνια της ρωμαιοκρατίας. Η ΚΕ' Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων (ΚΕ' ΕΠΚΑ) με έδρα τα Χανιά και η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων, στην Αθήνα είναι οι υπεύθυνες υπηρεσίες για την προστασία των προϊστορικών και κλασσικών μνημείων της περιοχής μελέτης.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι αρχαιολογικοί χώροι και τα μνημεία της προϊστορικής και κλασσικής εποχής:

¹⁴ Στη Γεωχωρική Πύλη Δεδομένων του Δήμου Χανίων.

Πίνακας 16: Λίστα σημαντικότερων αρχαιολογικών χώρων και μνημείων της προϊστορικής και κλασσικής εποχής στο Δήμο Χανίων.

α/α	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΝΗΜΕΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ ΚΗΡΥΞΗΣ	ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ
1	Χανίων	Πόλη Χανίων	Αρχαιολογικός Χώρος, Αρχαίο Μνημείο, Νεώτερο Μνημείο, Ιστορικός Τόπος	Αρχαιότητα, Βυζαντινή, Μεταβυζαντινή, Νεοελληνική
2	Ακρωτηρίου	Μινωική εγκατάσταση, θέση "Αμμούτσες" ή "Μεγιένο"	Αρχαιολογικός Χώρος	Χαλκοκρατία
3	Ακρωτηρίου	Αρχαιολογικός χώρος, Μαράθι	Αρχαιολογικός Χώρος	Αρχαιότητα, Ρωμαϊκή, Βυζαντινή/ Μεταβυζαντινή
4	Ακρωτηρίου	Αρχαιολογικός χώρος, Αμυγδαλοκεφάλι	Αρχαιολογικός Χώρος	Αρχαιότητα, Χαλκοκρατία
5	Ακρωτηρίου	Περιοχή Σταυρού	Αρχαιολογικός Χώρος, Ιστορικός Τόπος	Αρχαιότητα
6	Ελ. Βενιζέλου	Νεροκούρου περιοχή	Αρχαιολογικός Χώρος, Ιστορικός Τόπος	Αρχαιότητα
7	Ελ. Βενιζέλου	Αρχαιολογικός Χώρος Νεροκούρου	Αρχαιολογικός Χώρος	Αρχαιότητα, Χαλκοκρατία, Βυζαντινή/ Μεταβυζαντινή
8	Θερίσου	Σπήλαιο «Μαμελούκου τρύπα»	Αρχαιολογικός Χώρος	Αρχαιότητα
9	Θερίσου	Κοιλάδα Θερίσου	Αρχαιολογικός Χώρος, Ιστορικός Τόπος	Αρχαιότητα
10	Θερίσου	Φρούριο Κάστελος	Αρχαιολογικός Χώρος, Αρχαίο Μνημείο	Αρχαιότητα, Βυζαντινή, Μεταβυζαντινή
11	Θερίσου	Σπήλαιο Κάτω Σαρακήνα ή Ελληνικό στη Θέρισσο	Αρχαίο Μνημείο	Προϊστορική
12	Νέας Κυδωνίας	Μινωϊκός Οικισμός στη θέση "Ψαθί" - Θαλάσσιος αρχαιολογικός χώρος ανατολικά του όρμου Κάτω Γαλατά έως τον όρμο Αγ. Αποστόλων	Αρχαιολογικός χώρος, Ενάλιος αρχαιολογικός χώρος	Χαλκοκρατία
13	Νέας Κυδωνίας	Αρχαιολογικός χώρος η περιοχή "Άγιοι Απόστολοι - Χρυσή Ακτή Χανίων", περιφέρειας Δήμου Νέας Κυδωνίας Ν. Χανίων	Αρχαιολογικός χώρος	Αρχαιότητα, Ελληνιστική, Ρωμαϊκή, Βυζαντινή/ Μεταβυζαντινή Πρωτοχριστιανική
14	Σούδας	Αρχαία πόλη Άπτερα	Αρχαιολογικός Χώρος, Ιστορικός Τόπος	Αρχαιότητα
15	Σούδας Αρμένων	- Αρχαιολογικός χώρος μινωϊκού και ελληνιστικού οικισμού στην περιοχή Αζοϊρές / Αζογυρές Στύλου	Αρχαιολογικός Χώρος	Αρχαιότητα, Προϊστορική, Χαλκοκρατία, Αρχαϊκή, Ελληνιστική

16	Σούδας	Σπήλαιο "Κορακιά"	Αρχαιολογικός Χώρος, Αρχαίο Μνημείο	Αρχαιότητα, Χαλκοκρατία
17	Κεραμειών	Σπήλαιο με νεολιθικά ευρήματα (Αρκαλιές ή/και Σπήλαιο στο Κάτω Πηγάδι ή/και Σπήλαιο της Σκουραχλάδας ή/και Σπήλαιο της Πλατυβόλας)	Αρχαιολογικός χώρος	Αρχαιότητα

Βυζαντινές Αρχαιότητες

Οι βυζαντινές αρχαιότητες είναι τα μνημεία που χρονολογούνται την περίοδο από τον 4ο αιώνα μ.Χ. ως το 1830 και σε περίπτωση εκκλησιαστικών μνημείων τα παλαιότερα των εκάστοτε εκατό ετών. Την χωρική περιοχή του Δήμου Χανίων καλύπτει η 28^η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων (28^η ΕΒΑ), με αρμοδιότητες που αφορούν τόσο την προστασία της κινητής και ακίνητης πολιτιστικής κληρονομιάς όσο και την εξυπηρέτηση αιτημάτων των πολιτών που σχετίζονται με την πολιτιστική κληρονομιά.

Στον πίνακα που ακολουθεί συμπεριλαμβάνονται οι σημαντικότερες βυζαντινές αρχαιότητες και μνημεία ανά Δ.Ε. του Δήμου Χανίων.

Πίνακας 17: Σημαντικότερες βυζαντινές αρχαιότητες και μνημεία ανά Δ.Ε. του Δήμου Χανίων

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΝΗΜΕΙΟΥ
Χανίων	• Μινάρές Αγ. Νικολάου (πλ. Σπλάντζιας) • Ι.Ν. Αγ. Νικολάου Σπλάντζιας • Τζαμί Συντριβανίου • Ι.Ν. Αγ. Αικατερίνης • Ι.Ν. Αγ. Ρόκκου • Ναός Αγ. Φραγκίσκου (Τέμενος Γιουσούφ Πασά) • Ι.Ν. Αγ. Μαγδαληνής • Ι.Ν. Ευαγγελιστρίας • Εβραϊκή Συναγωγή • Φρούριο Φιρκά ή προμαχώνας του San Salvatore • Συγκρότημα τούρκικων λουτρών (Χάληδων 33-35) • Συγκρότημα τούρκικων λουτρών (οδός Ζαμπελίου 49-53 και Πόρτου) • Πυλώνας Ρενιέρη και παρεκκλησιοειδές κτίριο • Ναός Σωτήρος • Ι. Μονή Αγίας Κυριακής • Ι. Ν. Αγίων Αποστόλων • Ι.Ν. Αγίας Άννας «του Σγουρού» στα Χανιά • Τζαμί (παραπλεύρος Ροδαμάνθους) • Τζαμί (οδός Τομπάζη) • Τζαμί (οδός Χατζημιζάλη – Νταλιάνη) • Τζαμί χαλέπας

	Επίσης, πλήθος κτιρίων και στοιχείων αυτών, όπως θυρώματα πολλών εκ των οποίων αναφέρονται ως τουρκικά.
Ακρωτηρίου	• Ι. Μονή Αγίου Ιωάννου του Ερημίτη (ή Ι.Μ. Καθολικού) • Ι. Μονή Αγ. Τριάδος Τζαγκαρόλων • Ι. Μονή Κυρίας των Αγγέλων Γουβερνέτου • Ι. Μονή Αγ. Ιωάννου Ελεήμονος • Ι. Μονή Τιμίου Προδρόμου • Ι. Μονή. Αγ. Ιωάννου Προδρόμου • Μετόχι Εισοδίων Θεοτόκου • Μετόχι Αγ. Αντωνίου • Μικρό Νεώριο • Φρούριο στη θέση «Λουτράκι» • Ελαιοτριβείο «Μπεηλίτικο» • Οικία ιδιοκτ. Αλεξάνδρας Μαλινάκη • Οικία ιδιοκτ. Μιχ. Πλανάκη • Οικία ιδιοκτ. Αικ. Βαγιωνή • Οικία ιδιοκτ. ιερέως Αποστ. Διαμαντούδη
Ελ. Βενιζέλου	• Ι. Μονή Αγίου Ελευθερίου • Ι. Μονή Αγ. Γεωργίου Νεροκούρου • Μετόχι Μεγίστης Λαύρας (Αγ. Όρος) • Μετόχι Αγ. Τριάδος (Μονή Σινά) • Μετόχι Αγ. Ιωάννου Πάτμου στα Άπτερα • Τουρκικό φρούριο Ιτζεδίν και βρύση
Σούδας	• Ενετοτουρκικό Φρούριο στη νησίδα του κόλπου της Σούδας • Ι. Μονή Χρυσοπηγής
Θερίσου	• Συγκρότημα «Σερσεμπίλια» • Ι. Μονή Αγ. Κυριακής Κάστελου • Αρχαιολογικός Χώρος «Κάστελλο» Βαρύπετρου • Μετόχι Κουρτ-Αγά
Νέας Κυδωνίας	• Βάση μιναρέ, θολοσκέπαστη δεξαμενή και θύρωμα • Μετόχι Ευάγγελου Ελευθερόπουλου
Κεραμειών	• Ενετική έπαυλη • Ι.Ν. Αγίων Νέστορος και Δημητρίου • Τουρκικός οχυρωματικός πύργος

Νεότερα μνημεία

Η Υπηρεσία Νεωτέρων Μνημείων και Τεχνικών Έργων Κρήτης έχει στην αρμοδιότητα της τα μετά το 1830 κοσμικά κτίρια όλης της Κρήτης. Πρόκειται για οικοδομήματα, μεταγενέστερα του 1830, τα οποία χαρακτηρίζονται ως Έργα Τέχνης ή ως Ιστορικά Διατηρητέα Μνημεία εφόσον πρόκειται για: κτίρια που παρουσιάζουν ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό και μορφολογικό ενδιαφέρον και θεωρούνται ως έργα τέχνης, και κτίρια που αποτελούν χαρακτηριστικά δείγματα της αρχιτεκτονικής

παράδοσης ενός τόπου, ή αποτελούν σημεία αναφοράς για τους κατοίκους μιας περιοχής και έχουν συνδεθεί με τον παραδοσιακό πολεοδομικό ιστό. Στην κατηγορία αυτή υπάγονται παραδοσιακά κτίσματα όπως νερόμυλοι, ανεμόμυλοι, ελαιοτριβεία, γεφύρια, χάνια, παλιά ρολόγια κ.λ.π.

Στον πίνακα που ακολουθεί συμπεριλαμβάνονται οι σημαντικότερες βυζαντινές αρχαιότητες και μνημεία ανά Δ.Ε. του Δήμου Χανίων:

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΝΗΜΕΙΟΥ
Χανίων	• Έπαυλη βαρωνίδος φον Σβάρτς (1865) • Νομαρχιακό Μέγαρο • Παλάτι (πλ. Ελευθ. Βενιζέλου και Φραγκοκαστελίου) • Βενιζέλειο Ωδείο • Κτίριο Δημοτικής Αγοράς • Δεσποτικό Ελληνικό Προξενείο (Χαλέπα, οδός Ελευθ. Βενιζέλου 113) • Ιστορικό Αρχείο • Ιταλικός στρατώνας (στρατόπεδο Τζομπανάκη) • Κοινωφελές ταμείο (Αγροτική Τράπεζα) • Κτίριο στις οδούς Νεάρχου 23 και • Γιαμπουδάκη 21 (οικία γερουσιαστή Νικ. Μπιστολάκη), ιδ. ΤΕΕ Δυτικής Κρήτης • Σπίτι Ελευθέριου Βενιζέλου • Οικία Ανικήτου Γαρουφαλάκη • Οικία βουλευτή Γεωργίου Παπαδόπετρου, στην οδό Τζανακάκη 14, ιδιοκτησίας Σήφη και Σταύρου Παπαδόπετρου • Οικία βουλευτή Κων/νου Φούμη, στην Πλατεία Δικαστηρίων, ιδιοκτησίας Μιχ. Φούμη • Οικία βουλευτή Χαράλαμπου Πωλογιώργη (Κέντρο Κοινωνικής Πολιτικής Νομού Χανίων) • Οικία γερουσιαστή Μανούσου Κούνδουρου • Οικία δικηγόρου και βουλευτή Αντώνη Κατζουράκη, στην οδό Νεάρχου 14, ιδιοκτησίας οικογενείας Κλεάρχου Μαρκαντωνάκη • Οικία Παν. Μουζουράκη • Οικία Πέτρου Μαρκαντωνάκη • Ρολόι Δημοτικού κήπου • Σπίτι Βαλέριου Καλούτση • Οικία Φαιναρέτης Μητσοτάκη • Κτίριο Συλλόγου "Χρυσόστομος" • Κτήριο στις οδούς Σφακιανάκη και Γιάνναρη 7, ιδιοκτησίας Αικ. Σαριδάκη • Κτίριο στις οδούς Νεάρχου 17 και Ηγουμενίου Γαβριήλ στα Χανιά, ιδ. Αγγέλας Ξηρουχάκη • Κτίριο στην οδό Ξανθουδίδου 22, ιδ. Δημοτικού Γηροκομείου Χανίων • Κτίριο ιδ. Γεωργουδάκη • 9ο Δημοτικό Σχολείο • Κτίριο στην οδό Χαλέπας 13 στα Χανιά, ιδιοκτησίας Στ. Γιακουμάκη • Κτίριο ιδ. κληρ. Σπ. Κωστάκη • Κτίριο ιδ. Γεωργίας Βασιλαντωνάκη

	• 2 κτίρια στην περιοχή Αγροκηπίου Χανίων, ιδ. Ινστιτούτου Υποτροπικών και Ελιάς • Κτίριο στην οδό Χαλέπα 33, ιδ. Κυριάκου και Σταυρούλας Κνιθάκη • Κτίριο υποκαταστήματος Τράπεζας της Ελλάδος • Κτίριο Τελωνείου Χανίων • Κτίριο Τεκέ των Μεβλεβήδων (Δερβίσηδων) ιδ. Δημοσίου • Κτίριο επί της οδού Δαγκλή 6 στην συνοικία της Χαλέπας στην πόλη των Χανίων, ιδιοκτησίας Νιόβης Μπόλαρη. • Κτίριο φερόμενης ιδιοκτησίας Κων/νου Πρινιωτάκη, στην οδό Χαλέπας 35, του Δήμου Χανίων, Ν. Χανίων
Ακρωτηρίου	• Κτίριο ιδιοκτ. Τ.Κ. Στερνών, πρώην ιδιοκτ. Καρτεράκη - Σκουλά
Κεραμειών	• Πύργος της Μαλάξας
Νέας Κυδωνίας	• Κτίριο ιδιοκτησίας Γενικού Νοσοκομείου Χανίων (επονομαζόμενο «της Κωσταντζας»)
Θερίσου	• Στρατηγείο Ελευθ. Βενιζέλου • Πλατεία Μαρτύρων 1941 • Συγκρότημα "Σερσεμπίλια" • Παλιό αρδευτικό δίκτυο Αγιάς - Κολυμβαρίου
Σούδας	• Τουρκικό Φρούριο "Κούλες"
Ελ. Βενιζέλου	• Οικία Ελευθερίου Βενιζέλου

5.3 Δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά

Τα στοιχεία που παρατίθενται στην παρούσα ενότητα αφορούν δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά του πληθυσμού του Δήμου Χανίων. Πηγή άντλησης αυτών είναι η Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ.). Πιο συγκεκριμένα, η πλειοψηφία των ποσοτικών στοιχείων που αναφέρονται παρακάτω αφορούν το έτος 2011 που είναι το έτος της τελευταίας Απογραφής Πληθυσμού και Κτιρίων της οποίας τα δεδομένα είναι διαθέσιμα. Σημειώνεται, πως κατά την συγγραφή της παρούσας, τα στοιχεία της Απογραφής που έλαβε χώρα το 2021 δεν είναι ακόμη διαθέσιμα από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. Συνεπώς, η «εικόνα» που έχουμε για το Δήμο Χανίων είναι αυτή που αποτυπώθηκε μία δεκαετία και πλέον πριν, και είναι πολύ πιθανόν να έχει αλλάξει σημαντικά. Παρόλα αυτά, ελλείψει πιο πρόσφατων έγκυρων στατιστικών στοιχείων, η εκπόνηση του Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) του Δήμου Χανίων βασίζεται στα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ του 2011. Άλλωστε, βάσει του θεσμικού πλαισίου, προβλέπεται διαδικασία επικαιροποίησης των ΣΦΗΟ των Δήμων, κατά την οποία θα μπορούσαν να ενσωματωθούν τα στοιχεία της Απογραφής του 2021, μόλις αυτά καταστούν διαθέσιμα από την ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Για την απόκτηση και χρήση των εμπιστευτικών στατιστικών δεδομένων, υποβλήθηκε (από την μελετητική ομάδα) ηλεκτρονικό αίτημα (ID: 36822, 29/11/2021), μετά την έγκριση του οποίου υπέγραψε με την ΕΛ.ΣΤΑΤ. «Σύμβαση για την πρόσβαση σε εμπιστευτικά δεδομένα για ερευνητικούς σκοπούς» (Αρ. Σύμβασης 713, Αρ. Πρωτ. ΓΠ-6, 11/1/2022). Κατόπιν αυτού, ελήφθησαν τα κάτωθι στοιχεία από την Απογραφή Πληθυσμού – Κατοικιών 2011, σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου για όλους τους οικισμούς των Χανίων με πληθυσμό μεγαλύτερο των 2000 κατοίκων:

- Αριθμός νοικοκυριών, κατά αριθμό θέσεων στάθμευσης που έχουν στη διάθεσή τους.
- Αριθμός νοικοκυριών, κατά αριθμό αυτοκινήτων που έχουν στη διάθεσή τους.
- Αριθμός ατόμων, κατά φύλο και ηλικιακή ομάδα (επίπεδο 2: 8 ηλικιακές κατηγορίες).
- Αριθμός ατόμων, κατά φύλο και επίπεδο εκπαίδευσης (βασικές κατηγορίες).
- Αριθμός ατόμων, κατά φύλο και κύρια ασχολία.
- Αριθμός ατόμων, κλάδο απασχόλησης (πρωτογενή, δευτερογενή, και τριτογενή).

Επιπλέον, κατόπιν αιτήματος, ελήφθη το απαραίτητο χαρτογραφικό υπόβαθρο (Οικοδομικά Τετράγωνα) σε ηλεκτρονική μορφή (shapefiles).

Όλα τα παραπάνω, κατατίθενται στο Δήμο αυτούσια σε ηλεκτρονική μορφή ως Παράρτημα Α.

5.3.1 Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

5.3.1.1 Πληθυσμός και πληθυσμιακές πυκνότητες

Ένα σημαντικό στοιχείο στο πλαίσιο εκπόνησης του Σ.Φ.Η.Ο. είναι ο εξυπηρετούμενος πληθυσμός. Όσο μεγαλύτερος ο πληθυσμός του Δήμου τόσοι περισσότεροι οι σταθμοί φόρτισης που απαιτούνται για την εξυπηρέτησή του. Συγκεκριμένα, προβλέπεται «υποχρεωτικά η χωροθέτηση ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο ανά χιλίους (1.000) κατοίκους» (άρθρο 17, Ν.4710/2020).

Τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τις κατωτέρω αναλύσεις των δημογραφικών χαρακτηριστικών αντλήθηκαν από την ΕΛΣΤΑΤ. Αναφορικά με την απογραφή του 1991, επειδή η υπηρεσία διαθέτει στοιχεία μόνο για τον πραγματικό πληθυσμό και όχι για το μόνιμο, με τον οποίο εργαζόμαστε, αυτά αντλήθηκαν μέσα από το Α' Στάδιο της μελέτης για την αναθεώρηση του ΓΠΣ Χανίων, το οποίο παραθέτει πρωτογενείς πίνακες της ΕΛΣΤΑΤ με το μόνιμο πληθυσμό του 1991.

Η εξέλιξη του πληθυσμού του Δήμου Χανίων και των λοιπών μεγάλων καλλικρατικών δήμων της Κρήτης, κατά την περίοδο 1991-2011, παρουσιάζεται στον **Πίνακα 18**.

Πίνακας 18: Εξελικτικοί ρυθμοί του μόνιμου πληθυσμού στην Περιφέρεια Κρήτης κατά την περίοδο 1991-2011. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφές Πληθυσμού).

Ονομασία	1991	2001	Μέσοι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής 1991-2001	2011	Μέσοι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής 2001-2011
Σύνολο Χώρας	10.223.392	10.934.097	0,67%	10.787.690	-0,13%
Κρήτη	536.433	594.368	1,03%	623.065	0,44%
Περιφερειακές Ενότητες					
Π.Ε. Χανίων	131.939	148.450	1,19%	156.200	0,51%
Π.Ε. Ηρακλείου	265.336	291.225	0,94%	304.270	0,44%
Π.Ε. Λασιθίου	70.253	75.736	0,75%	75.690	-0,01%
Π.Ε. Ρεθύμνης	68.905	78.957	1,37%	85.160	0,76%
Πρωτεύων Δήμος Π.Ε.					
Δήμος Χανίων	83.712	98.202	1,61%	108.642	0,98%
Δήμος Ηρακλείου	146.536	163.115	1,08%	173.993	0,62%
Δήμος Αγ. Νικολάου	23.229	26.069	1,16%	27.074	0,14%
Δήμος Ρεθύμνης	38.825	47.272	1,99%	55.525	1,51%

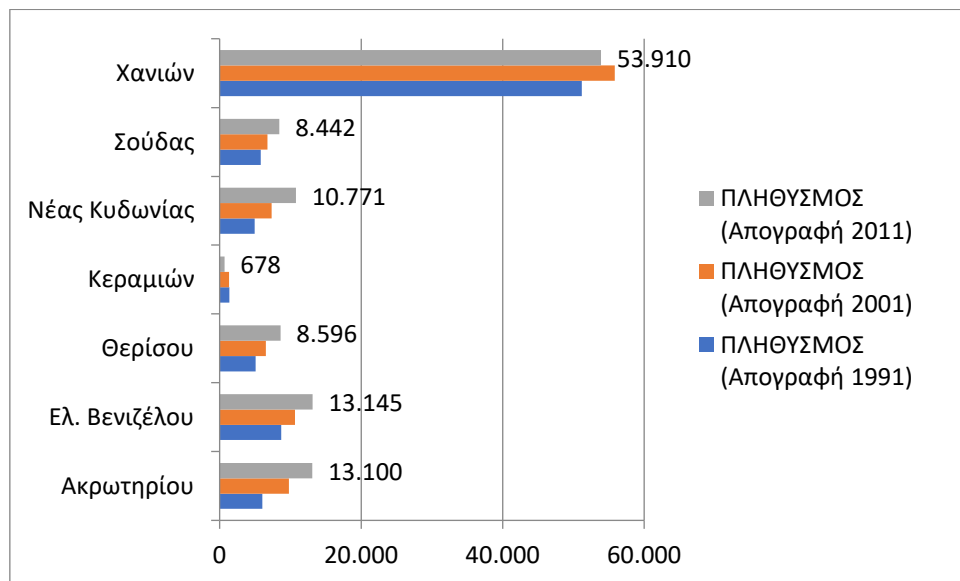
Σύμφωνα με στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, με πληθυσμό 108.642 κατοίκους το 2011, ο Δήμος Χανίων είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος δήμος στην Κρήτη, μετά το Ηράκλειο. Ο μόνιμος πληθυσμός του αυξήθηκε με ρυθμούς που ήταν οι δεύτεροι υψηλότεροι μεταξύ των τεσσάρων μεγάλων δήμων Κρήτης, μετά από εκείνο του Δήμου Ρεθύμνης.

Κατά την περίοδο 2001 – 2011, ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Χανίων παρουσίασε αύξηση της τάξεως του 11,58% (πίνακας 3) φτάνοντας τους 108.642 κατοίκους. Η ποσοστιαία αύξηση του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Χανίων ξεπερνάει σημαντικά την μέση αύξηση τόσο στη Περιφερειακή Ενότητα Χανίων (5,48%) όσο και στη Περιφέρειας Κρήτης (3,65%) ενώ στο σύνολο της επικράτειας καταγράφεται ποσοστιαία μείωση του πληθυσμού κατά 1,08%.

Στη συνέχεια ακολουθεί η εξέταση των δημογραφικών χαρακτηριστικών του πληθυσμού σε επίπεδο Δημοτικών Ενοτήτων του Δήμου. Στον **Πίνακα 19** παρουσιάζεται ο πληθυσμός των επτά δημοτικών ενοτήτων του Δήμου, κατά τη δεκαετία 2001-2011, και η ποσοστιαία μεταβολή του στο διάστημα αυτό.

Πίνακας 19: Μόνιμος Πληθυσμός Δήμου Χανίων ανά Δημοτική Ενότητα κατά την περίοδο 1991-2011. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφές Πληθυσμού).

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ (1991)	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ (2001)	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1991-2001	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ (2011)	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ 2001-2011
Ακρωτηρίου	6.037	9.773	61,89%	13.100	34,04%
Ελ. Βενιζέλου	8.715	10.636	22,04%	13.145	26,59%
Θερίσου	5.095	6.517	27,91%	8.596	31,90%
Κεραμίων	1.366	1.325	-3%	678	-48,8%
Νέας Κυδωνίας	4.964	7.368	48,43%	10.771	46,19%
Σούδας	5.825	6.745	15,80%	8.442	25,15%
Χανίων	51.170	55.838	9,12%	53.910	-3,45%
Σύνολο	83.712	98.202	17,31%	108.642	10,63%



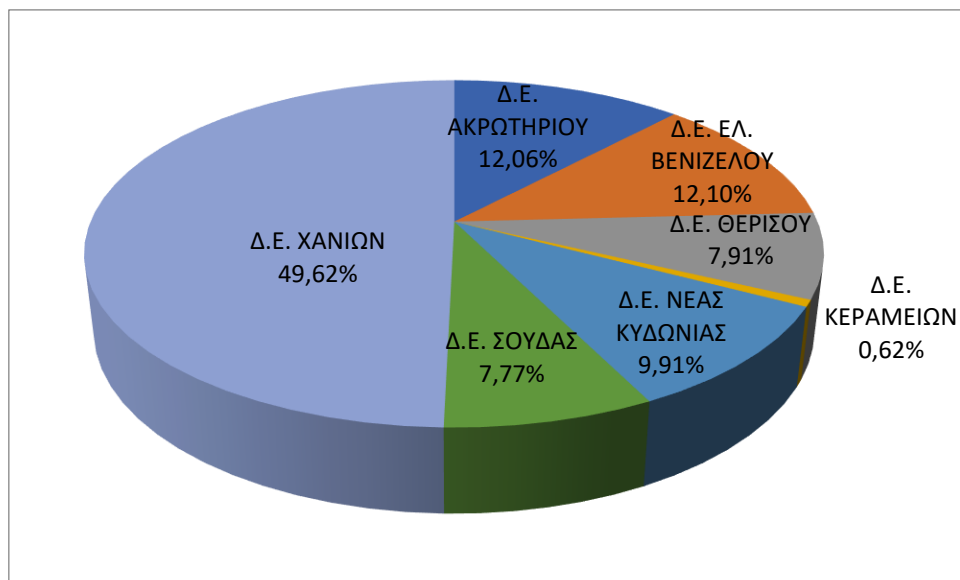
Εικόνα 32: Συγκριτική εξέλιξη του πληθυσμού στις Δημοτικές Ενότητες του Δήμου Χανίων κατά την περίοδο 1991-2011.

Παρατηρείται πως η πολυπληθέστερη (και πιο πυκνοκατοικημένη) Δ.Ε. του Δήμου είναι με διαφορά η Δ.Ε. των Χανίων, οι κάτοικοι της οποίας αντιστοιχούν σχεδόν στο 50% του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου το 2011. Όσον αφορά, τη μεταβολή του πληθυσμού της Δ.Ε. Χανίων τις δεκαετίες 1991-2001 και 2001-2011, καταγράφηκε αύξηση της τάξης +9,12% και μείωση -3,45%,

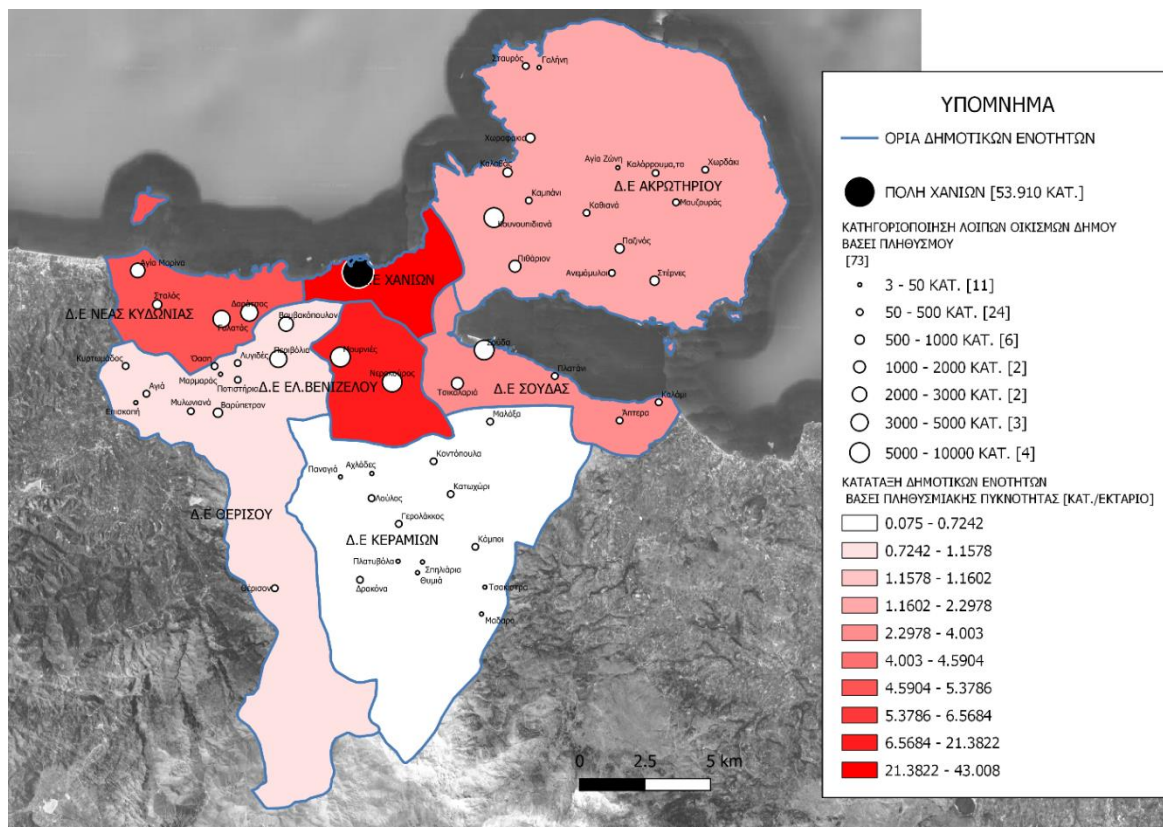
αντιστοίχως. Σημειώνεται πως τη δεκαετία 2001-2011, παρουσιάστηκε σημαντική αύξηση πληθυσμού σε πέντε εκ των επτά Δ.Ε. (πλην των Χανίων και του Ακρωτηρίου) η οποία κυμαίνεται από 25,15% (Δ.Ε. Σούδας) μέχρι 46,19% (Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας). Η μόνη Δ.Ε. με μείωση πληθυσμού και τις δύο δεκαετίες είναι η Δ.Ε. Κεραμίων με ποσοστό μείωση -3% το 1991-2001, και -48% το 2001-2011. Βέβαια, να σημειωθεί πως λόγω του πολύ μικρού πληθυσμού της εν λόγω Δ.Ε., τα ποσοστά αυτά μεταφράζονται σε μικρό αριθμό κατοίκων. Ενδεικτικά αναφέρεται πως η Δ.Ε. Κεραμίων είναι λιγότερη πυκνοκατοικημένη Δ.Ε. του Δήμου, με τον πληθυσμό της να αντιπροσωπεύει μόλις το 0,62%.

Από την άλλη, η Δ.Ε. με την μεγαλύτερη -σχετική- πληθυσμιακή αύξηση σε βάθος εικοσαετίας είναι εκείνη του Ακρωτηρίου, με ποσοστά 61,83% και 34,04%, το 1991-2001 και 2001-2011, αντίστοιχα. Σε απόλυτους αριθμούς, ο μόνιμος πληθυσμός της Δ.Ε. αυξήθηκε από 6.037 άτομα το 1991 άτομα σε 13.100 το 2011 – με το ποσοστό της Δ.Ε. στο συνολικό μόνιμο πληθυσμό του Δήμου να αυξάνει από 7,2% το 1991 σε 10,0% το 2001, και σε 12,06% το 2011. Έτσι, σύμφωνα με τα στοιχεία του 2011, η Δ.Ε. Ακρωτηρίου είναι η τρίτη πολυπληθέστερη Δ.Ε. στο Δήμο, μετά τη Δ.Ε. Χανίων και τη Δ.Ε. Ελ Βενιζέλου (με την τελευταία έχουν σχεδόν τον ίδιο πληθυσμό).

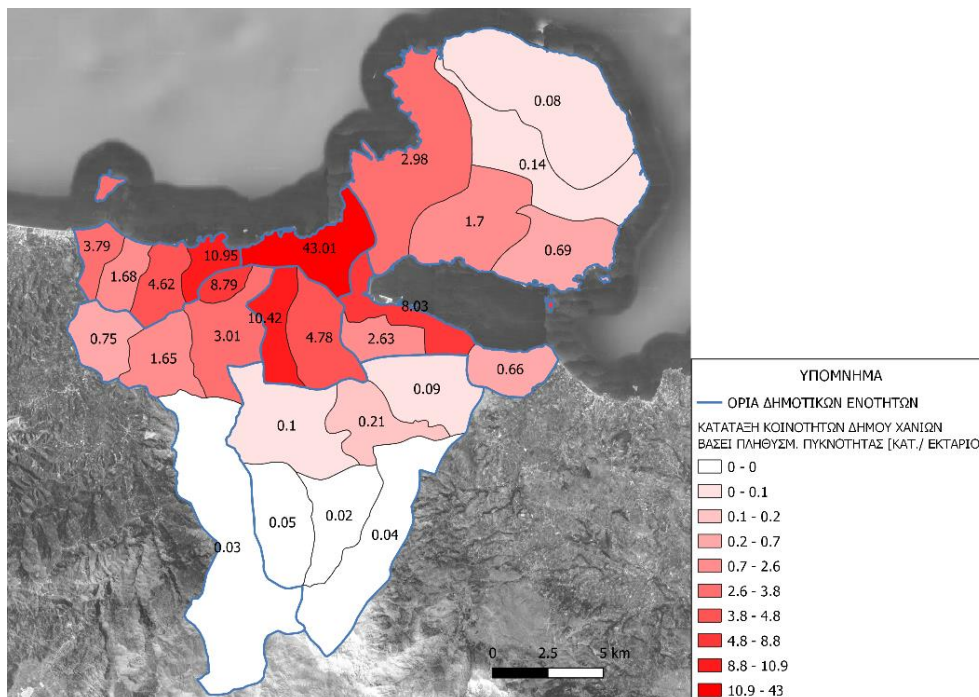
Συμπερασματικά, οι μισοί κάτοικοι του Δήμου κατοικούν στη Δ.Ε. Χανίων (49,62%), ενώ οι υπόλοιποι μισοί σε μεγάλο βαθμό ισοκατανέμονται σε πέντε Δ.Ε. (Νέας Κυδωνίας, Θερίσου, Ελ. Βενιζέλου, Σούδας και Ακρωτηρίου) με την καθεμία να αντιπροσωπεύει 7,77%-12,10% του πληθυσμού του Δήμου (**Εικόνα 33**). Όμως, η πληθυσμιακή πυκνότητα τους διαφοροποιείται σημαντικά καθώς οι Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας και Ελ. Βενιζέλου είναι μικρές σε έκταση οπότε παρουσιάζουν υψηλές πυκνότητες, ενώ αντίθετα οι Δ.Ε. Ακρωτηρίου και Θερίσου χαμηλές (**Εικόνα 34**). Η Δ.Ε. Κεραμίων είναι μακράν η πιο αραιοκατοικημένη Δ.Ε., και με το μικρότερο πληθυσμό.



Εικόνα 33: Ποσοστιαία κατανομή μόνιμου πληθυσμού στις δημοτικές ενότητες του Δήμου Χανίων.

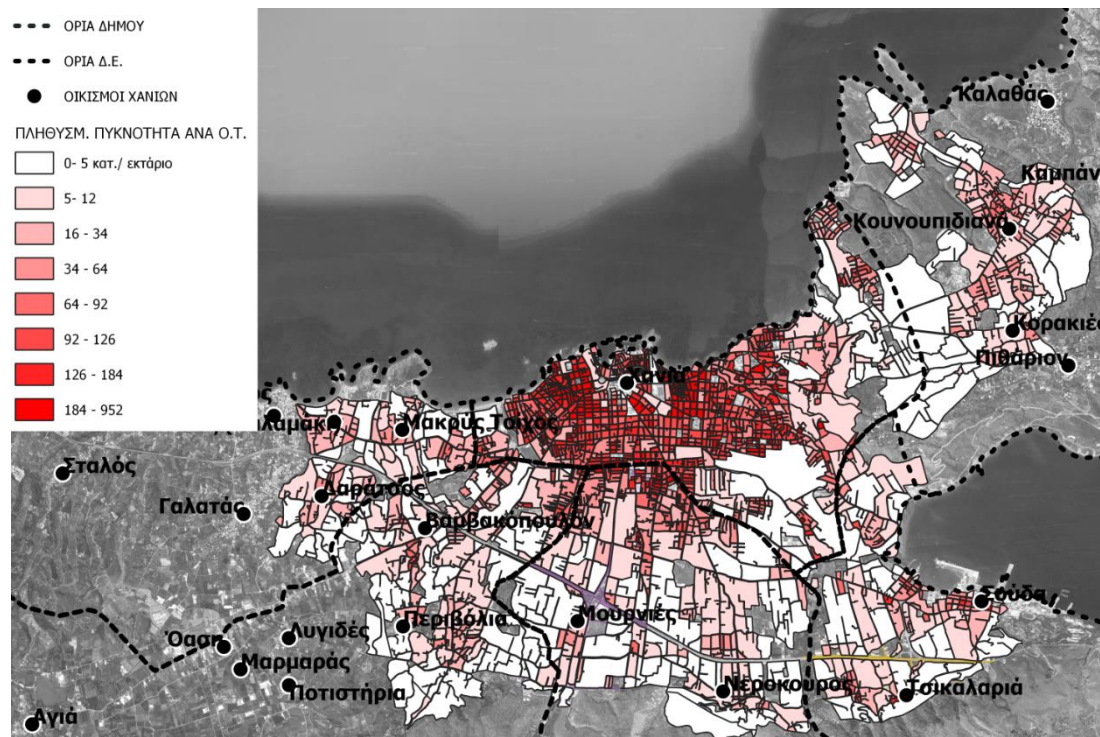


Εικόνα 34. Κατανομή μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Χανίων το 2011 στις επτά δημοτικές ενότητες βάσει της πληθυσμιακής τους πυκνότητας (κάτοικοι ανά εκτάριο), και κατάταξη των οικισμών του Δήμου βάσει του πληθυσμού τους. (ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)



Εικόνα 35: Πληθυσμιακή πυκνότητα στις δημοτικές και τοπικές κοινότητες του Δήμου Χανίων. (ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)

Σε επίπεδο δημοτικών/τοπικών κοινοτήτων, η εικόνα της κατανομής του πληθυσμού στην επικράτεια του Δήμου είναι ακόμη πιο ξεκάθαρη. Όπως φαίνεται στο χάρτη στην **Εικόνα 35** ο οποίος παρουσιάζει την πληθυσμιακή πυκνότητα ανά κοινότητα [κάτοικοι/εκτάριο], οι κάτοικοι του Δήμου συγκεντρώνονται στις Κοινότητες στο βορρά, πλησίον της πόλης των Χανίων, καθώς και γύρω από το Κόλπο των Χανίων και γύρω από τον Όρμο της Σούδας. Έτσι, μετά τη Δ. Κ. Χανίων (43 κάτ./εκτάριο), η πιο πυκνοκατοικημένη κοινότητα είναι η Δ.Κ. Δαράτσου (10,8 κάτ./εκτ.), η Δ.Κ. Μουρνιών (10,4 κάτ./εκτ.), η Δ.Κ. Βαμβακόπουλου (8,8 κάτ./εκτ.) και η Δ.Κ. Σούδας (8 κάτ./εκτ.). Αντίθετα, η Τ.Κ. Δρακόνας, Πλατυβόλας, Κάμπων, και Θερίσου, είναι οι πιο αραιοκατοικημένες με πληθυσμιακή πυκνότητα μικρότερη του 10^{-1} , γεγονός που αιτιολογείται από το ότι είναι ιδιαίτερα ορεινές (στους πρόποδες των Λευκών Ορών). Επίσης, εξίσου αραιοκατοικημένες οι Τ.Κ. Χωρδακίου και Τ.Κ. Μουζουρά, στο βορειοανατολικό κομμάτι της Δ.Ε. Ακρωτηρίου, με επίσης έντονη γεωμορφολογία.



Εικόνα 36: Πληθυσμιακή πυκνότητα οικοδομικού τετραγώνου στο πολεοδομικό συγκρότημα Χανίων. (ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία).

Σύμφωνα με τους πληθυσμιακούς πίνακες της ΕΛ.ΣΤΑΤ. στο Δήμο Χανίων εντοπίζονται 65 οικισμοί. Σε δώδεκα οικισμούς δεν καταγράφεται μόνιμος πληθυσμός σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Σε 41 οικισμούς ο πληθυσμός είναι κάτω των 1000 κατοίκων. Έντεκα οικισμοί μάλιστα όπως ο Σταλός, οι Στέρνες, τα Χωραφάκια, ο Καλαθάς, ο Παζινός, το Βαρύπετρο, το Καμπάνι, ο Σταυρός, τα Καθιανά είναι από τους πιο μικρούς οικισμούς του Δήμου με πληθυσμό κάτω των 50 μόνιμων κατοίκων. Οι εν λόγω οικισμοί εντοπίζονται κυρίως στη Δ.Ε. Κεραμιών, Δ.Ε. Ακρωτηρίου και Δ.Ε. Θερίσου. Πληθυσμός άνω των 1000 κατοίκων καταγράφεται σε έντεκα (11) οικισμούς, ενώ άνω των 2000 κατοίκων παρουσιάζουν μόνο εννέα (9) οικισμοί: τα Κουνουπιδιανά (8.620 κάτ.), οι Μουρνιές (7.533 κάτ.), η Σούδα (6.418), ο Νεροκούρος (5.531), ο Δαράτσος (4.732), τα Περιβόλια (3.986), ο Γαλατάς (3.166), το Βαμβακόπουλο (2300 κάτ.) και η Αγ. Μαρίνα (2005). Οι οικισμοί αυτοί είναι μάλιστα που βρίσκονται πέριξ της πόλης των Χανίων, που αποτελεί το αστικό κέντρο του

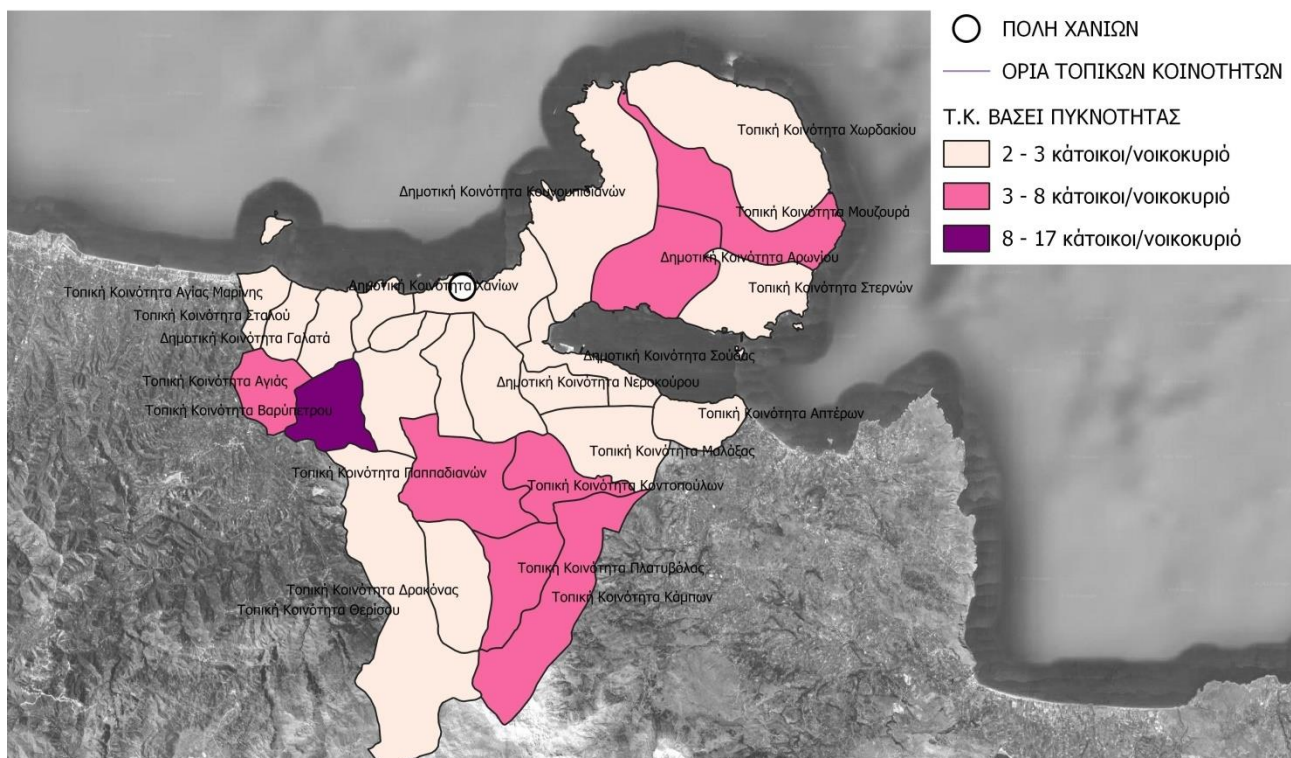
Δήμου, με μόνιμο πληθυσμό 53.910 κατοίκους. Ουσιαστικά, η γειτνίαση και η εύκολη πρόσβαση αυτών των οικισμών στο αστικό κέντρο των Χανίων είναι βασικό λόγος για την οικιστική τους ανάπτυξη.

Έτσι, η ευρύτερη αστική περιοχή του δήμου Χανίων περιλαμβάνει πέρα από τα Χανιά τα μεγαλύτερα προάστια τα οποία έχουν ενωθεί οικιστικά με το δήμο Χανίων όπως: τα Κουνουπιδιανά (8.620 κατ.), οι Μουρνιές (7.533 κάτ.), η Σούδα (6.418), ο Νεροκούρος (5.531), ο Δαράτσος (4.732), τα Περιβόλια (3.986), ο Γαλατάς (3.166), το Βαμβακόπουλο (2300 κάτ.). Στην **Εικόνα 36** παρουσιάζεται η πληθυσμιακή πυκνότητα (κάτοικοι ανά εκτάριο) για κάθε οικοδομικό τετράγωνο της αστικής περιοχής των Χανίων. Όπως είναι αναμενόμενο, η Δ.Ε. Χανίων παρουσιάζει τις υψηλότερες πυκνότητες στο πολεοδομικό συγκρότημα σε σύγκριση με τους προαστιακούς οικισμούς της. Στην πόλη των Χανίων η πυκνότητα κυμαίνεται κυρίως από 126-184 κατοίκους/ εκτάριο.

5.3.1.2 Μέγεθος νοικοκυριού

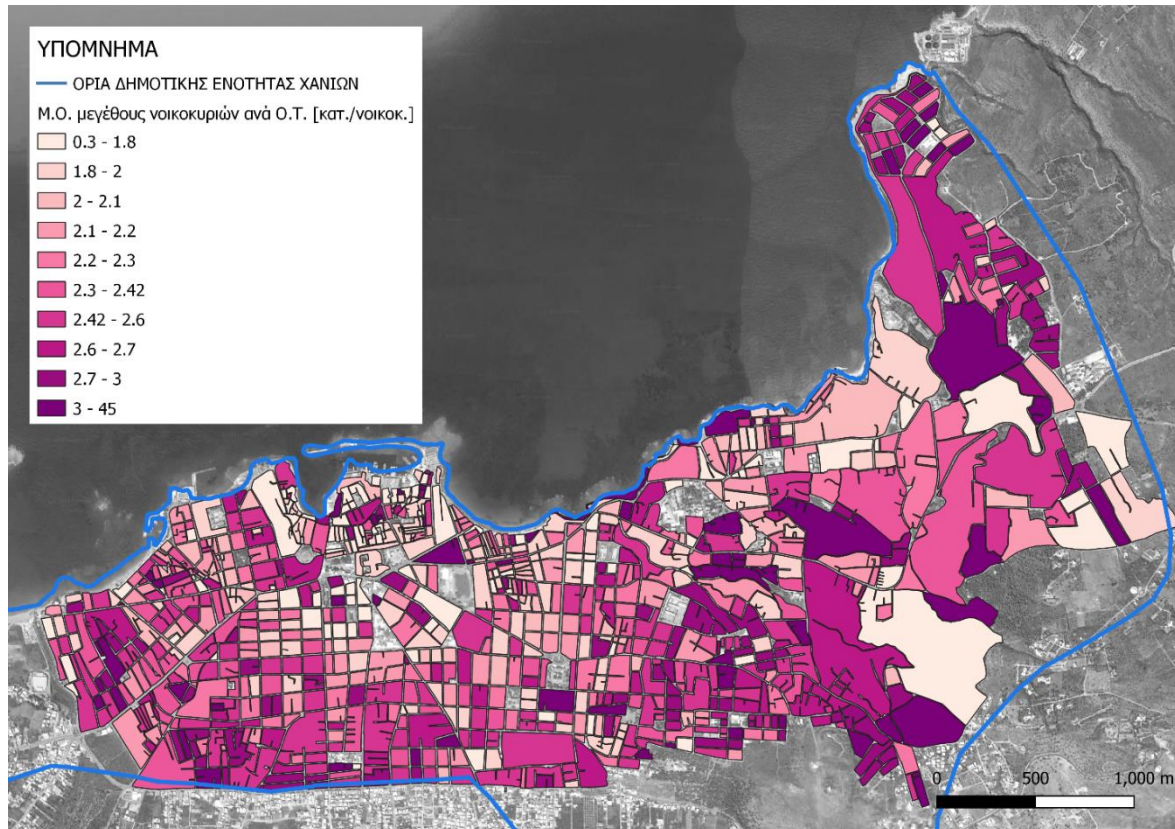
Το 2001, το μέσο μέγεθος νοικοκυριού [μόνιμος πληθυσμός/ αριθμός νοικοκυριών] του Δήμου Χανίων ήταν 2,76 άτομα, περίπου στα επίπεδα του μέσου μεγέθους της Κρήτης, λίγο μικρότερο από το αντίστοιχο μέσο της Χώρας.

Σε επίπεδο Δ.Κ.-Τ.Κ. του Δήμου, το 2011 το μέσο μέγεθος ποικίλει από 2 έως 3 άτομα ανά νοικοκυριό σε 18 κοινότητες του Δήμου Χανίων, όπως στα Χανιά, τον Δαράτσο, το Μαλάξα, τη Σούδα, τα Κουνουπιδιανά, τα Τσικαλαριά. Από την άλλη στην Τ.Κ. Πλατυβόλας, Δ.Κ. Αρωνίου, Τ.Κ. Κοντοπούλων, Τ.Κ. Αγιάς, Τ.Κ. Μουζουρά, Τ.Κ. Παπαδιανών το μέγεθος του νοικοκυριού ξεπερνά τα 3 άτομα και σε περιπτώσεις όπως της Τ.Κ. Κάμπων μπορεί να αγγίξει τα 8 άτομα.



Εικόνα 37: Μέγεθος νοικοκυριού στις δημοτικές και τοπικές κοινότητες του Δήμου Χανίων. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)

Στο χάρτη της **Εικόνα 38** παρουσιάζεται με χρωματική διαβάθμιση το μέγεθος των νοικοκυριών στα οικοδομικά τετράγωνα της αστικής περιοχής των Χανίων (Δ.Ε. Χανίων). Στο κέντρο της πόλης παρατηρείται το μικρότερο μέγεθος νοικοκυριών, με αυτό να κυμαίνεται από 1 έως 2 άτομα. Κατά κανόνα, τα μεγαλύτερα σε μέγεθος νοικοκυριά βρίσκονται σε απόσταση από το κέντρο. Αυτή η χωρική κατανομή των νοικοκυριών ήταν αναμενόμενη, καθώς συνηθίζεται οι οικογένειες με παιδιά να αποφεύγουν τα κέντρα των πόλεων ως τόπο κατοικίας λόγω της έλλειψης ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, της φασαρίας και της κυκλοφοριακής συμφόρησης.



Εικόνα 38: Μέγεθος νοικοκυριού ανά οικοδομικό τετράγωνο στην πόλη Χανίων (εντός Δ.Ε. Χανίων).
(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)

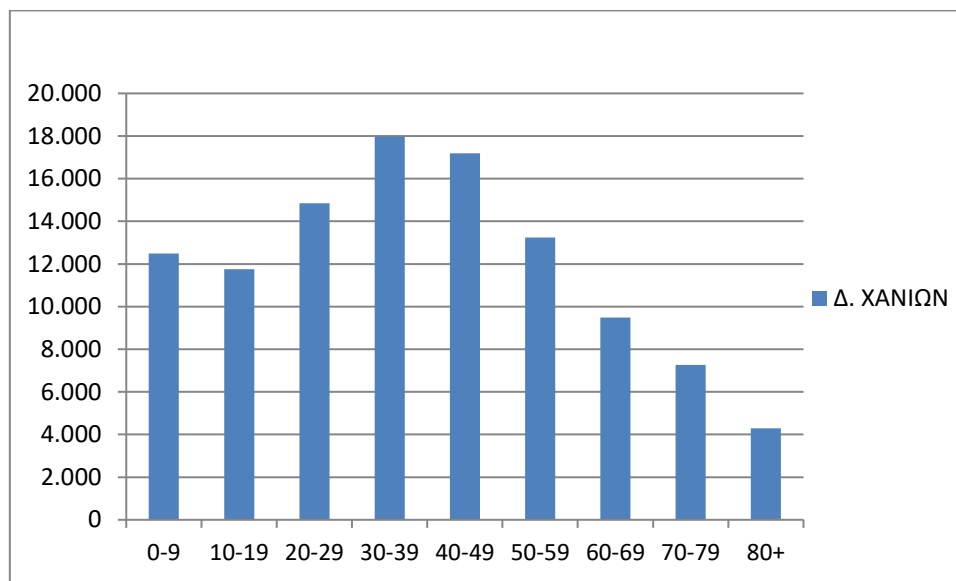
5.3.1.3 Ηλικιακή σύνθεση του πληθυσμού

Όσον αφορά την ηλικιακή σύνθεση του πληθυσμού, τα στοιχεία συνολικά για το Δήμο Χανίων παρουσιάζονται γραφικά στην **Εικόνα 39**. Η σύνθεση του πληθυσμού του Δήμου Χανίων είναι ευνοϊκότερη του μέσου όρου της χώρας, με υπεροχή των νεότερων ηλικιών και μικρότερη συμμετοχή των ηλικιών άνω των 60. Η δυναμική αυτή του πληθυσμού του Δήμου Χανίων, εκτός της προβληματικότητας της έντονης γήρανσης της Δ.Ε. Κεραμίων (36,73%), αποτελεί πλεονέκτημα για τη μελλοντική του ανάπτυξη.

Μάλιστα, με βάση τη γενική διαπίστωση/παραδοχή πως τα νεότερα σε ηλικία άτομα έχουν την τάση να υιοθετούν ευκολότερα και γρηγορότερα τις νέες τεχνολογίες (γιατί μαθαίνουν γρηγορότερα, είναι διατεθειμένα να αλλάξουν τις συνήθειες τους κτλ.) το μεγάλο ποσοστό ατόμων στις νέες παραγωγικές ηλικίες (ενήλικες 20-49) ενδέχεται να συντελέσει θετικά στην διείσδυση της

ηλεκτροκίνησης, καθώς η ηλικία είναι ένας από τους παράγοντες που σε ατομικό επίπεδο ενδέχεται να επηρεάζουν την (απόφαση για) απόκτηση ηλεκτρικού οχήματος.

Πιο συγκεκριμένα, στην ηλικιακή ομάδα 30-39 ο Δήμος Χανίων παρουσιάζει το μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού (16.54%). Δεύτερη πληθυσμιακή ηλικιακή ομάδα είναι η κατηγορία των 40-49 (15.83%) και τρίτη η κατηγορία 20-29 που συγκεντρώνει το 13.67% του μόνιμου πληθυσμού. Από την άλλη το ποσοστό του πληθυσμού των ατόμων στην ηλικιακή ομάδα 80+ είναι το χαμηλότερο (μόλις 3.95%) και της ομάδας 70-79 (6.69%) το δεύτερο χαμηλότερο.

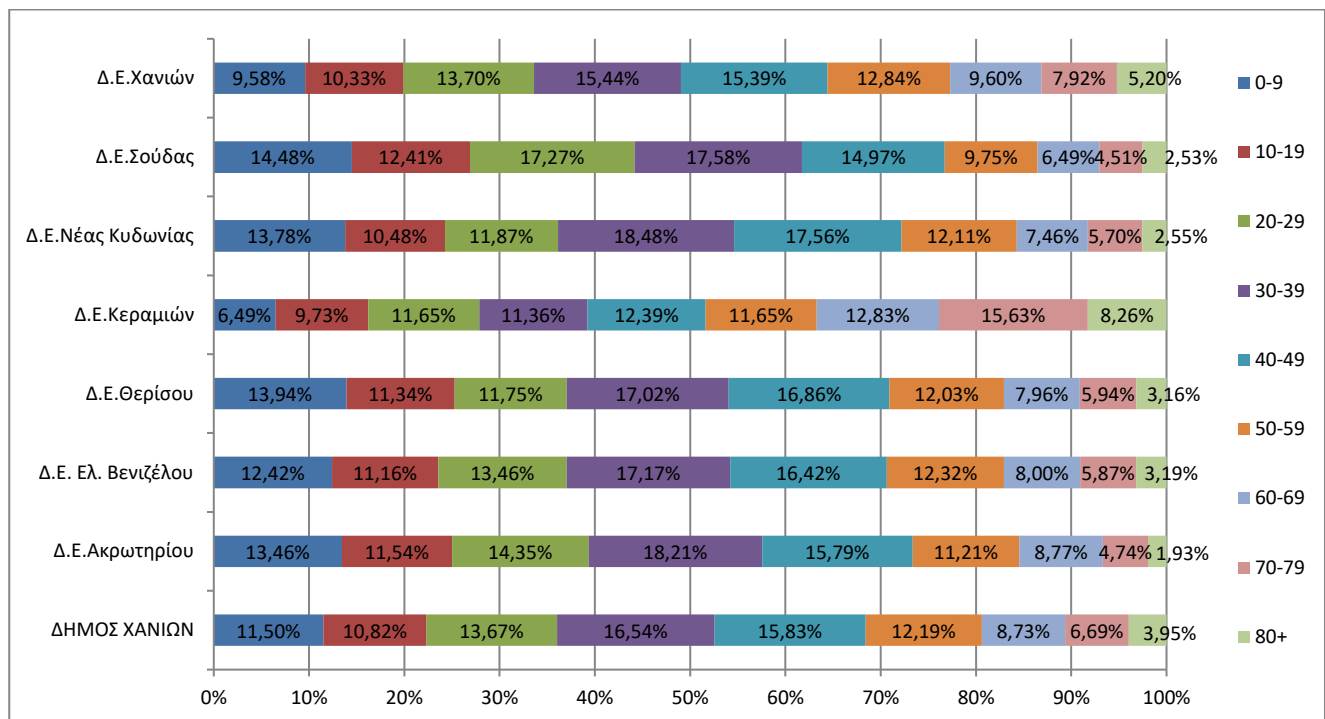


Εικόνα 39: Απεικόνιση της ηλικιακής σύνθεσης του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Χανίων.

Πίνακας 20: Ηλικιακή σύνθεση του Δήμου Χανίων ανά Δημοτική Ενότητα. (ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία).

ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80+
Ακρωτηρίου	13.100	1.751	1.501	1.867	2.369	2.053	1.458	1.140	616	251
Ε.Βενιζέλου	13.145	1.632	1.467	1.769	2.257	2.158	1.620	1.051	772	419
Θερίσου	8.596	1.198	975	1.010	1.463	1.449	1.034	684	511	272
Κεραμίων	678	44	66	79	77	84	79	87	106	56
Ν. Κυδωνίας	10.771	1.484	1.129	1.279	1.991	1.891	1.304	804	614	275
Σούδας	8.442	1.222	1.048	1.458	1.484	1.264	823	548	381	214
Χανίων	53.910	5.166	5.568	7.387	8.325	8.296	6.923	5.174	4.268	2.803
Σύνολο	108.642	12.497	11.754	14.849	17.966	17.195	13.241	9.488	7.268	4.290

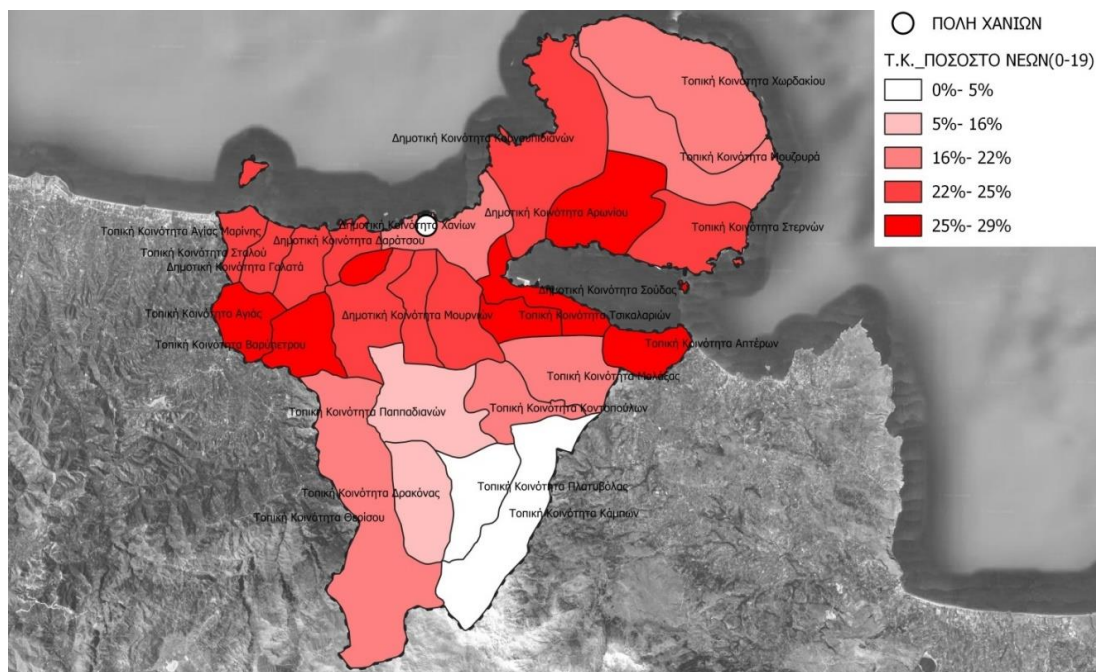
Όπως, προκύπτει από τον **Πίνακα 20**, αυτή η τάση του Δήμου καταγράφηκε και στις δημοτικές ενότητες, με την ηλικιακή ομάδα 30-39 να έρχεται πρώτη σε όλες τις Δημοτικές Ενότητες (Ακρωτηρίου, Ελευθερίου Βενιζέλου, Θερίσου, Νέας Κυδωνίας, Σούδας, Χανίων), εξαιρουμένης της Ενότητας Κεραμιών, όπου η πιο πολυπληθής της κατηγορία είναι η 70-79 (15.63%), με την 60-69 να ακολουθεί σε ποσοστό 12.83%. Επιπρόσθετα η Δ.Ε. Κεραμιών είναι η μόνη που παρουσιάζει τα μεγαλύτερα ποσοστά του γηραιότερου πληθυσμού των 80+ (8.26%) και τα μικρότερα του παιδικού πληθυσμού από 0-9 (6.46%). Τα υψηλότερα ποσοστά της κατηγορίας 30-39 καταγράφηκαν στη Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας (18.48%), ακολούθως στη Δ.Ε. Ακρωτηρίου (18.21%) και στη Δ.Ε. Σούδας (17.58%). Τέλος, η ηλικιακή κατηγορία 40-49 κατατάσσεται πληθυσμιακά δεύτερη και στις δημοτικές ενότητες, όπως και σε επίπεδο Δήμου, πέραν της Δ.Ε. Σούδας, όπου εκεί δεύτερη είναι η κατηγορία 20-29 με ποσοστό 17.27%.



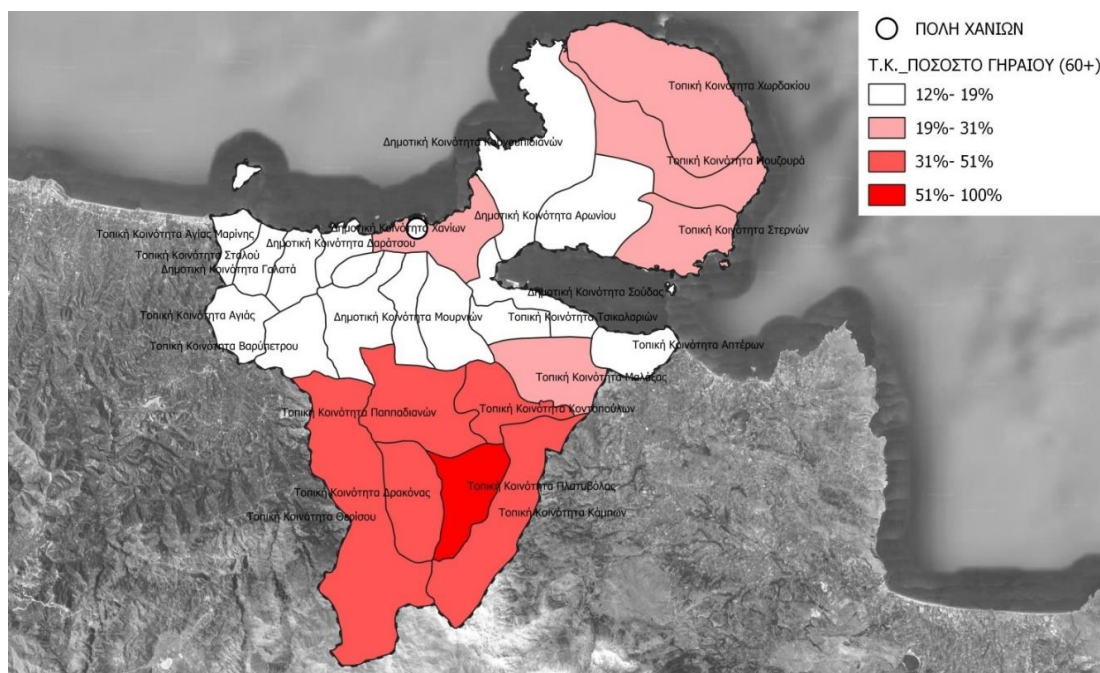
Εικόνα 40: Διαγραμματική απεικόνιση της ποσοστιαίας ηλικιακής κατανομής του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου και των Δημοτικών Ενοτήτων του.

Η Δημοτική Ενότητα Σούδας φαίνεται να αποτελεί σύμφωνα με την απογραφή του 2011, την πιο “νέα” Δημοτική ενότητα με την έννοια ότι παρουσιάζει τα υψηλότερα ποσοστά σε όλες τις νεαρές ηλικιακές κατηγορίες (0-9, 10-19 και 20-29). Επίσης είναι αυτή που παρουσιάζει και τα μικρότερα ποσοστά στα πιο γηραιά κλιμάκια (60-69, 70-79, 80+). Επιπλέον μόνο το 13,54% του μόνιμου πληθυσμού της είναι άνω των 60 ετών. Δεύτερη στην κατάταξη στις νέες ηλικίες βρίσκεται η Δ.Ε. Ακρωτηρίου, που παρουσιάζει επίσης από τα πιο χαμηλά ποσοστά γηραιού πληθυσμού (15,32%). Αντίθετα στη Δ.Ε. Κεραμιών το 36,73% των κατοίκων είναι μεγαλύτερο των 60 ετών. Ειδικά η τοπική κοινότητα Πλατυβόλα της εν λόγω δημοτικής ενότητας αποτελείται στο σύνολό της από πληθυσμό άνω των 60. Η ημιορεινή Δ.Ε. Κεραμιών, όπως προαναφέρθηκε παρουσιάζει εκτός από γήρανση και μείωση του πληθυσμού της, και αυτό μπορεί να αποδοθεί στη γεωγραφική της θέση και το

ανάγλυφο. Αντίθετα η παράκτια βορειοανατολική πλευρά του Δήμου φαίνεται να γνωρίζει ανάπτυξη.



Εικόνα 41: Χρωματική διαβάθμιση Δ./Τ. Κοινοτήτων Χανίων βάσει του ποσοστού που αντιπροσωπεύουν οι νέοι ηλικίας 0-19 ετών επί του συνολικού πληθυσμού τους.

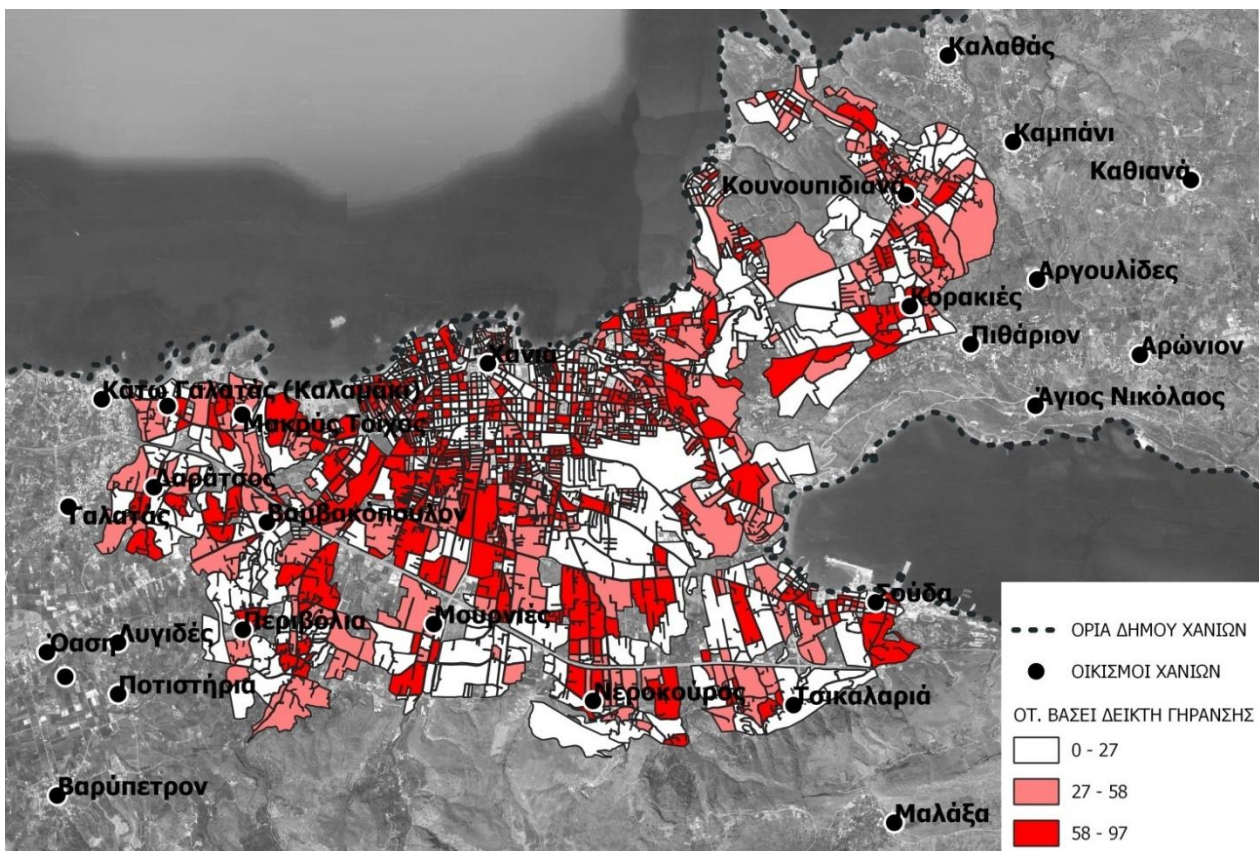


Εικόνα 42: Χρωματική διαβάθμιση Δ./Τ. Κοινοτήτων Χανίων βάσει του ποσοστού που αντιπροσωπεύουν τα άτομα ηλικίας 60 και άνω, επί του συνολικού πληθυσμού τους.

Στους χάρτες στην **Εικόνα 41** και **Εικόνα 42**, παρουσιάζονται με χρωματική διαβάθμιση οι Δ./Τ. Κοινότητες ανάλογα με το ποσοστό του μόνιμου πληθυσμού τους που ανήκει στις ακραίες ηλικιακές ομάδες, ο έως 19 ετών, και 60 και άνω, αντίστοιχα. Η εξέταση των δύο αυτών ηλικιακών ομάδων προσεγγίζει το δημογραφικό όρο του δείκτη γήρανσης, ο οποίος ορίζεται ως το πηλίκο: άτομα > 65 ετών / άτομα < 15 ετών. Επειδή στα διαθέσιμα -σε μας- στοιχεία αναλύονταν σε δεκαετίες ηλικιακές ομάδες, χρησιμοποιήθηκαν οι ηλικιακές ομάδες άτομα > 60 ετών, άτομα ≤ 19 ετών.

Τα μεγαλύτερα ποσοστά (άνω του 25% του πληθυσμού) ατόμων 0-19 ετών εντοπίζονται χωρικά στη Τ.Κ. Απτέρων, Τ.Κ. Βαμβακόπουλου, Δ.Κ. Σούδας, Τ.Κ. Αγιάς, Τ.Κ. Βαρύπετρου, Τ.Κ. Τσικαλαριών και Δ.Κ. Αρώνιου. Ενώ τα μικρότερα ποσοστά (κάτω του 5%) σημειώθηκαν στην Τ.Κ. Κάμπων και Τ.Κ. Πλατυβόλα. Στην ηλικιακή κλίμακα των 60+, η Τ.Κ. Πλατυβόλας (της Δ.Ε. Κεραμίων) έρχεται πρώτη με το μεγαλύτερο ποσοστό (>51%) γηραιού πληθυσμού και ακολουθούν η Τ.Κ. Παπαδιανών (35%), Τ.Κ. Κάμπων (51%), Τ.Κ. Θερίσου (35%), Τ.Κ. Δρακόνας (48%) και Τ.Κ. Κοντοπούλων (37%).

Υπολογίζοντας το δείκτη γήρανσης, ((κάτοικοι > 60 ετών / κάτοικοι < 19 ετών) * 100), οι νεαρότερες ηλικίες (μικρότερος δείκτης γήρανσης) φαίνεται να συγκεντρώνονται στο αμιγώς αστικό κομμάτι της πόλης των Χανίων (**Εικόνα 43**). Αντίθετα, ο δείκτης αυξάνει στους προαστιακούς οικισμούς (Γαλατάς, Βαμβακόπουλο, Μουρνιές) κυρίως της δυτικής πλευράς του πολεοδομικού συγκροτήματος. Οι χαμηλότερες τιμές του δείκτη γήρανσης εντοπίζονται πάντως στην ανατολική πλευρά του αστικού κέντρου και ίσως αυτό θα μπορούσε να αποδοθεί και στο Πολυτεχνείο που χωροθετείται στην περιοχή των Κουνουπιδιανών και λειτουργεί ως ελκυστής νέων ατόμων.



Εικόνα 43: Χρωματική διαβάθμιση οικοδομικών τετραγώνων πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων βάσει δείκτη γήρανσης.

5.3.2 Επίπεδο εκπαίδευσης

Αποτελεί βάσιμη υπόθεση πως το επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων μιας περιοχής θα επηρεάσει τη διείσδυση της ηλεκτροκίνησης σε αυτή. Η υπόθεση βασίζεται στη θεώρηση πως άτομα υψηλότερου μορφωτικού επιπέδου τείνουν να έχουν καλύτερα αμοιβόμενα επαγγέλματα, και παρουσιάζουν μεγαλύτερη περιβαλλοντική ευαισθησία.

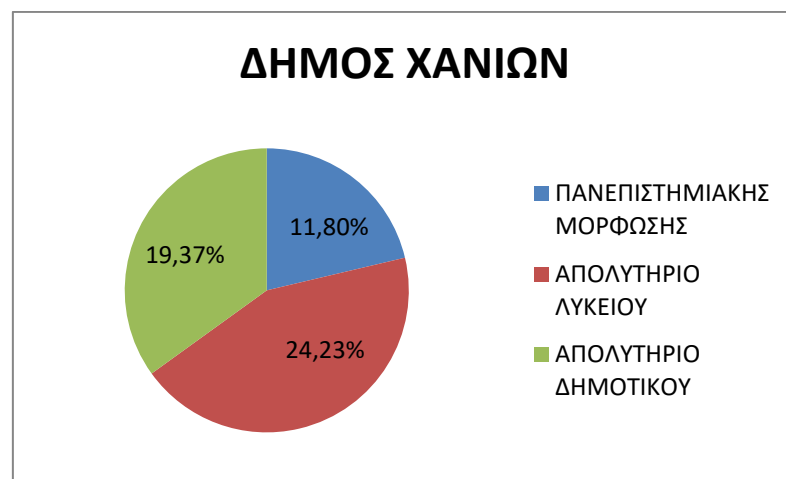
Από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. λάβαμε αναλυτικούς πίνακες με το επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων του Δήμου σε επίπεδο οικοδομικών τετραγώνων κατά την Απογραφή 2011. Η ανάλυση επικεντρώθηκε σε τρεις κατηγορίες που σκιαγραφούν τη μορφωτική σύνθεση του πληθυσμού, και είναι οι ακόλουθες:

Α) Ανώτατη εκπαίδευση: Πτυχιούχοι/ απόφοιτοι Πανεπιστημίου - Πολυτεχνείου, συμπεριλαμβανομένων μεταπτυχιακών αποφοίτων και διδακτόρων.

Β) Μέση εκπαίδευση: Περιλαμβάνει αποφοίτους Γενικού και Επαγγελματικού Λυκείου

Γ) Στοιχειώδης εκπαίδευση: περιλαμβάνει αποφοίτους Δημοτικού.

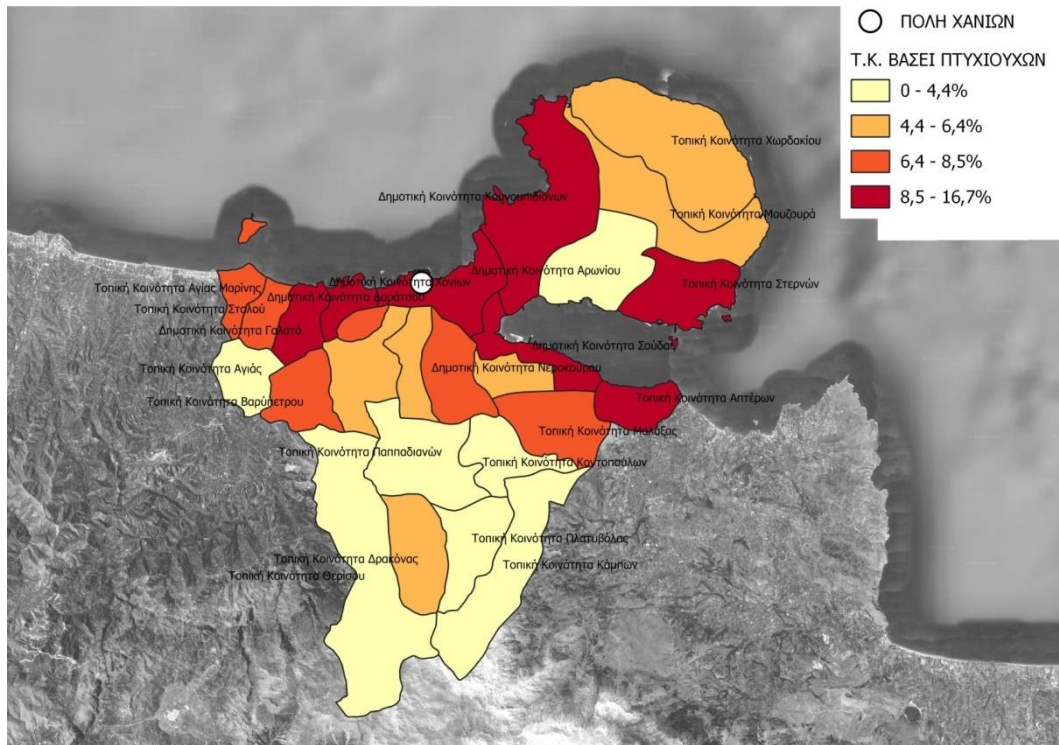
Όσον αφορά την πρώτη κατηγορία, το ποσοστό του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Χανίων που είναι κάτοχοι Διδακτορικού-Μεταπτυχιακού τίτλου ή Πτυχιούχοι Πανεπιστημίου-Πολυτεχνείου διαμορφώνεται στο 11.8%, το οποίο είναι υψηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό σε επίπεδο Χώρας. Το ποσοστό κατοίκων μέσης εκπαίδευσης ισούται με 24.3%, ενώ το ποσοστό του πληθυσμού που έχουν αποφοιτήσει μόνο από το Δημοτικό ανέρχεται στο 19.37%.



Εικόνα 44: Ποσοστιαία κατανομή της μορφωτικής σύνθεσης του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Χανίων. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)

Στο χάρτη της **Εικόνα 45** παρουσιάζονται οι Κοινότητες με χρωματική διαβάθμιση αναλόγως του ποσοστού των πτυχιούχων ανώτατης εκπαίδευσης που συγκεντρώνουν. Τα μεγαλύτερα ποσοστά αποφοίτων τριτοβάθμιας εντοπίζονται χωρικά με φθίνουσα σειρά κατάταξης στην Δ.Κ. Κουνουπιδιανών (16,7%), Δ.Κ. Χανίων, Τ.Κ. Απτέρων, Δ.Κ. Γαλατά, Δ.Κ. Σούδας, Δ.Κ. Δαράτσου, και Τ.Κ. Στερνών. Αντίθετα, το επίπεδο της ανώτατης εκπαίδευσης ήταν αρκετά χαμηλότερο στη Τ.Κ. Κάμπων, Τ.Κ. Παπαδιανών, Τ.Κ. Κοντοπούλων, Τ.Κ. Πλατυβόλας, , Δ.Κ. Αρωνίου, Τ.Κ.Αγιάς και Τ.Κ. Θερίσου. Γενικά σε όλες τις κοινότητες της Δ.Ε. Κεραμιών παρατηρείται χαμηλό επίπεδο

ανωτάτης μόρφωσης. Από την άλλη τα Κουνουπιδιανά παρουσιάζουν το μεγαλύτερο ποσοστό (16,7%) πτυχιούχων, μεγαλύτερο από το μέσο όρο του Δήμου Χανίων (11,8%).

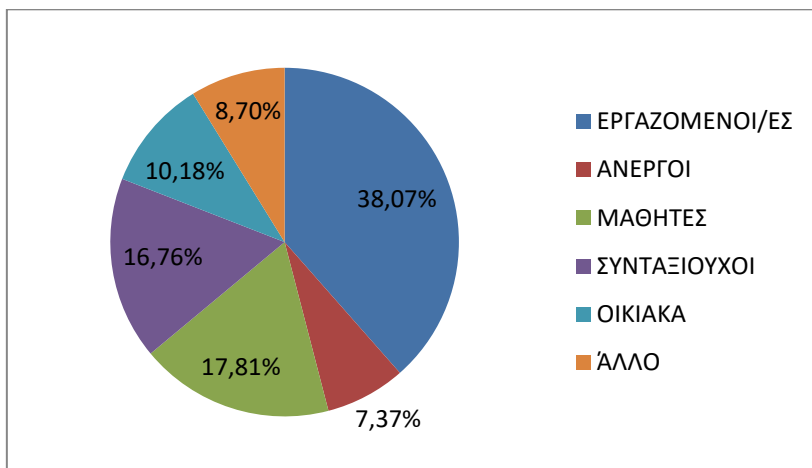


Εικόνα 45: Ποσοστό αποφοίτων Πανεπιστημίου/Πολυτεχνείου (συμπεριλαμβανομένων μεταπτυχιακών-διδακτορικών διπλωματούχων) ανά δημοτική/τοπική κοινότητα του Δήμου Χανίων. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)

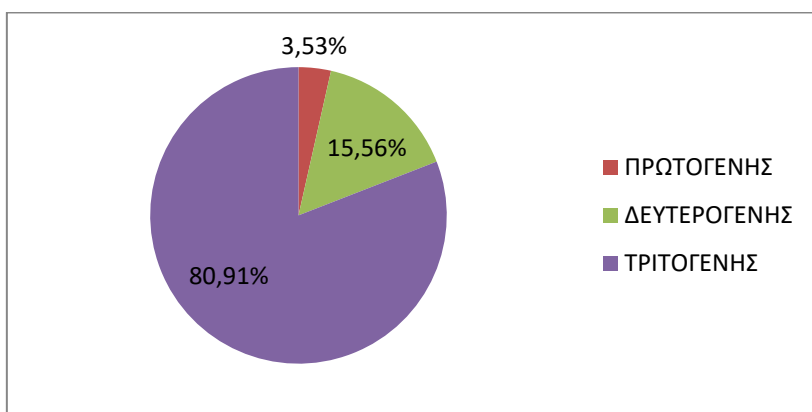
5.3.3 Απασχόληση

Αντίστοιχα με την εκπαίδευση, η απασχόληση (τόσο το αν κάποιος εργάζεται, αλλά και ο τομέας στον οποίο απασχολείται / το επάγγελμα του) ενδέχεται να σχετίζεται με τα εισοδήματα του και άρα τη δυνατότητα του να αποκτήσει ηλεκτροκίνητο όχημα. Στο Δήμο Χανίων, το ποσοστό του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Χανίων που εργάζονται διαμορφώνεται στο 38.07%, ενώ το ποσοστό των ανέργων στο 7,37%. Το άθροισμα αυτών αντιστοιχεί στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό (ΟΕΠ) -45,44%-. Από την άλλη, στον οικονομικά μη ενεργό πληθυσμό συμπεριλαμβάνονται οι μαθητές (17,81%), οι συνταξιούχοι (16,76%), οι εισοδηματίες και τα άτομα που δηλώνουν ως απασχόληση «οικιακά» (10,18%), ή «άλλο» (7,37%).

Αναφορικά με τον τομέα απασχόλησης, η συντριπτική πλειοψηφία των εργαζομένων (80,91%) απασχολείται στον τριτογενή τομέα, ακολουθούν οι εργαζόμενοι που απασχολούνται στο δευτερογενή τομέα με ποσοστό 15,56%, ενώ το ποσοστό εκείνων που απασχολούνται στον πρωτογενή τομέα ανέρχεται στο 3.53% το οποίο είναι το χαμηλότερο στην Περιφέρεια Χανίων.



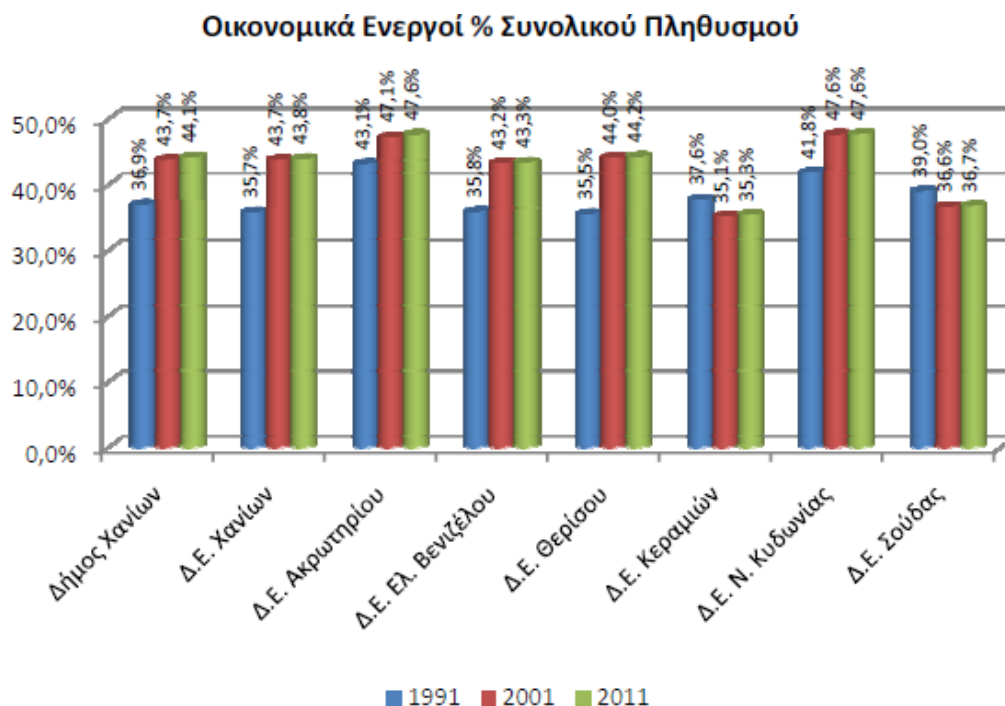
Εικόνα 46: Ποσοστιαία κατανομή του είδους απασχόλησης του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Χανίων. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)



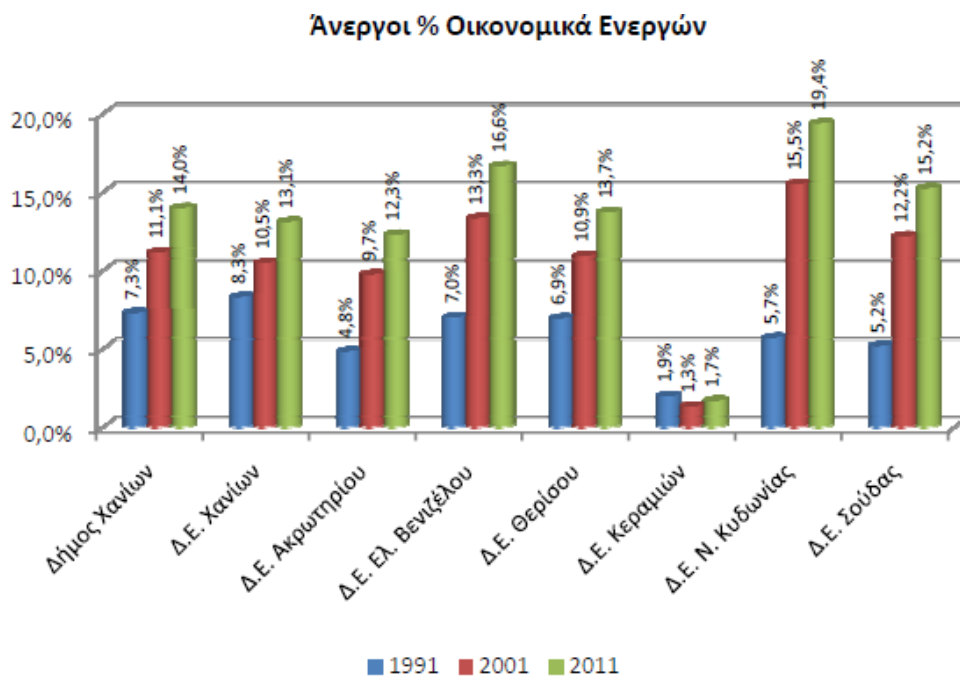
Εικόνα 47: Ποσοστιαία κατανομή του τομέα απασχόλησης του εργαζόμενου πληθυσμού του Δήμου Χανίων. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)

Όπως φαίνεται από το διάγραμμα στην **Εικόνα 48**, το ποσοστό του ΟΕΠ σημείωσε σημαντική αύξηση (4%-8,5%) τη δεκαετία 1991-2001 σε όλες τις Δ.Ε. του Δήμου πλην εκείνων της Σούδας και των Κεραμιών, στις οποίες μειώθηκε. Την επόμενη δεκαετία σε όλες τις Δ.Ε. παρουσιάζεται μια σχετική σταθερότητα. Το 2011, τα μεγαλύτερα ποσοστά ΟΕΠ ως προς το συνολικό πληθυσμό (της Δ.Ε.), εμφανίζονται στις Δ.Ε. Ακρωτηρίου (47,6%) και Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας (47,6% επίσης), και ακολουθεί με μικρή διαφορά η Δ.Ε. Θερύσου (44,2%). Τα ποσοστά αυτών των Δ.Ε. του Δήμου είναι υψηλότερα του μέσου όρου που διαμορφώνεται στο 44,1%. Το χαμηλότερο ποσοστό ΟΕΠ εμφανίζεται στη Δ.Ε. Κεραμιών (35,3%).

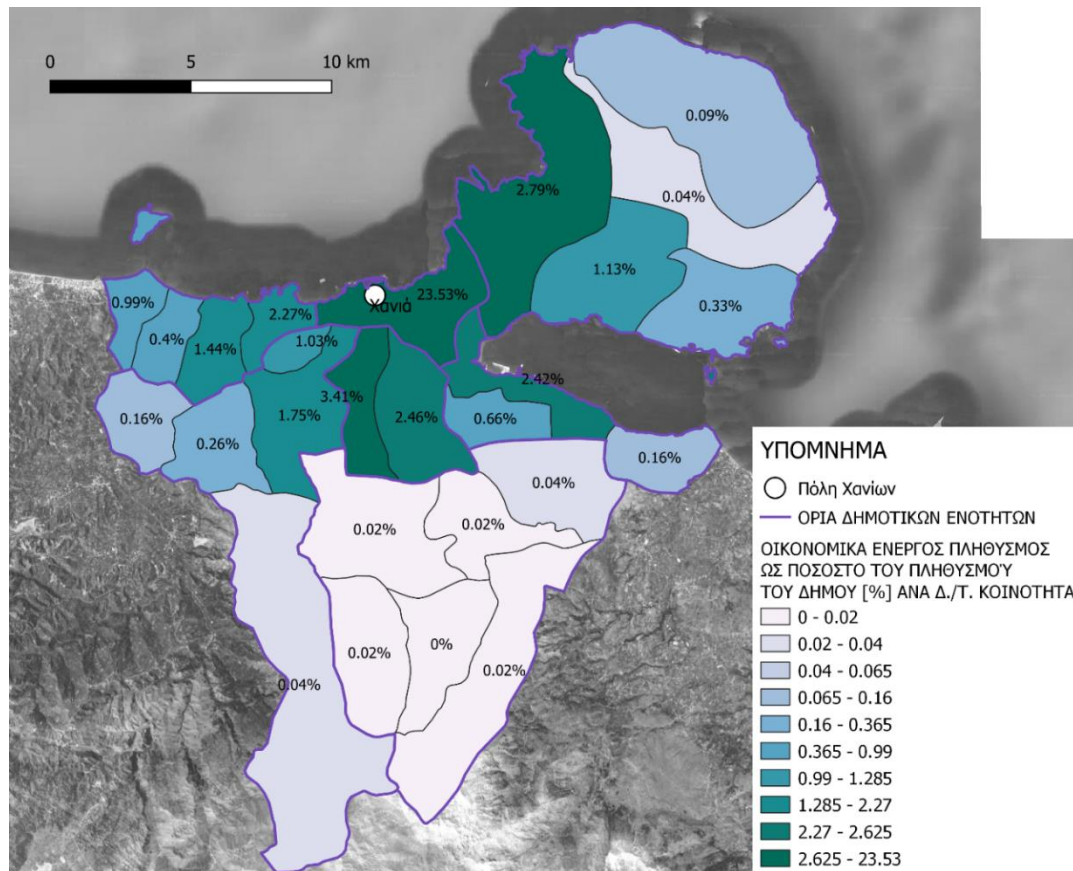
Από την άλλη, το ποσοστό των ανέργων (επί του ΟΕΠ) σημείωσε σημαντική αύξηση και τις δύο δεκαετίες, σε όλες τις Δ.Ε. πλην της Δ.Ε. Κεραμιών, η οποία άλλωστε παρουσιάζει διαχρονικά πολύ χαμηλά ποσοστά ανέργων (**Εικόνα 49**). Το 2011, τα ποσοστά ανέργων είναι ιδιαίτερα υψηλά με τα υψηλότερα να παρουσιάζονται στις Δ.Ε. Ν. Κυδωνίας (19,4%), Ελ. Βενιζέλου (16,6%), και Σούδας (15,2%) οι οποίες ξεπερνούν το μέσο όρο του Δήμου Χανίων (14%).



Εικόνα 48: Δήμος Χανίων-Ποσοστά Οικονομικά Ενεργών (ΟΕΠ) 1991-2011 κατά Δ.Ε.¹³



Εικόνα 49: Δήμος Χανίων-Ποσοστά Ανέργων 1991-2011 κατά Δ.Ε.¹³

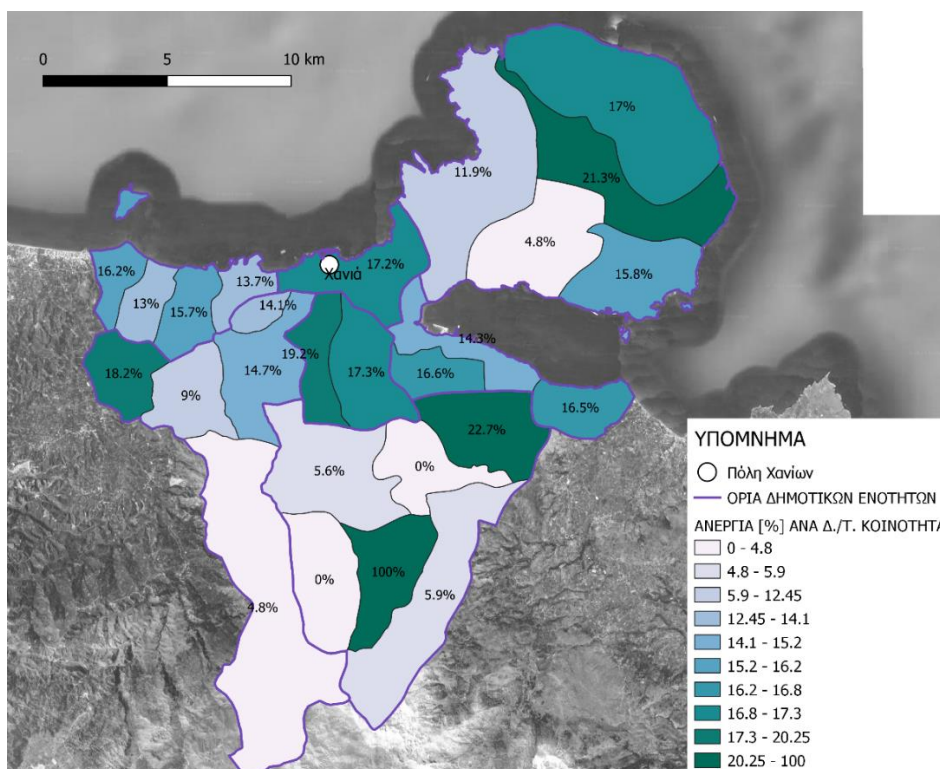


Εικόνα 50: Χρωματική διαβάθμιση Δ./Κ. Κοινοτήτων που εκφράζει οικονομικά ενεργό πληθυσμό ως ποσοστό επί του συνόλου του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Χανίων. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)

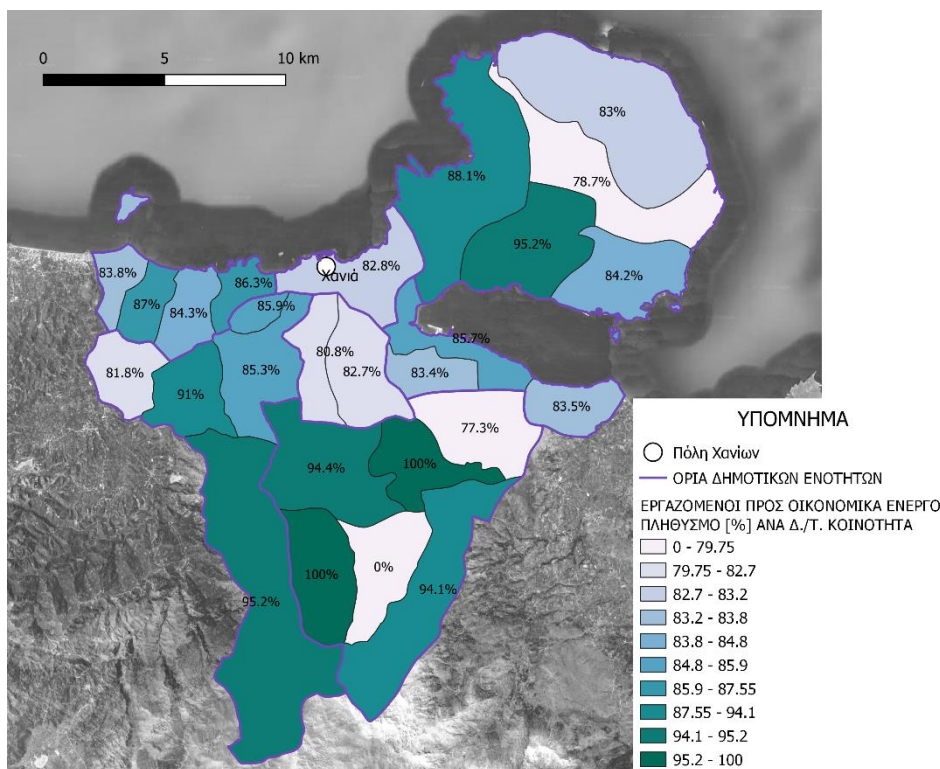
Ο χάρτης της **Εικόνα 50** παρουσιάζει τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό των Δ./Τ. Κοινοτήτων ως ποσοστό του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Χανίων. Το υψηλότερο ποσοστό του οικονομικά ενεργού πληθυσμού επί του συνόλου του πληθυσμού του Δήμου Χανίων (108.642 κάτοικοι) παρουσιάζει η Δ.Κ. Χανίων (22%), ακολουθούμενη με πολύ μεγάλη διαφορά από τη Δ.Κ. Μουρνιών (της Δ.Ε. Βενιζέλου) και τη Δ.Κ. Κουνουπιδιανών (της Δ.Ε. Ακρωτηρίου). Ελάχιστη συμμετοχή στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό του Δήμου παρατηρήθηκε σε 11 κοινότητες, συμπεριλαμβανομένων όλων των νότιων κοινοτήτων καθώς και των βορειοανατολικών κοινοτήτων της Δ.Ε. του Ακρωτηρίου.

Στο χάρτη της **Εικόνα 51** παρουσιάζεται σε επίπεδο Κοινοτήτων, ο δείκτης ανεργίας, ο οποίος ορίζεται ως ο λόγος των ανέργων προς το εργατικό δυναμικό (οικονομικά ενεργό πληθυσμό). Το ποσοστό του δείκτη ανεργίας κυμαίνεται από 0% -σε τέσσερις (4) κοινότητες της Δ.Ε. Κεραμιών-, έως 22% στην Τ.Κ. Μαλάξα (ακολουθούμενη από τη Δ.Κ. Μουρνιών με 19% , Τ.Κ. Μουζουρά με 21% και Τ.Κ. Αγιάς με 18%. Στη Δ.Κ. Χανίων το 18% του εργατικού δυναμικού είναι άνεργο. Τα μηδενικά ποσοστά ανεργίας στις 4 Κοινότητες της Δ.Ε. Κεραμιών (Τ.Κ. Δρακόνας, Τ.Κ. Πλατυβόλας, Τ.Κ. Κοντοπούλων, Τ.Κ. Παπαδιανών) σε συνδυασμό με τα γενικά χαμηλά συμμετοχής στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό του Δήμου, οφείλονται όχι στην επαρκή ύπαρξη θέσεων εργασίας, αλλά ουσιαστικά στη μη ύπαρξη μεγάλου αριθμού εργατικού δυναμικού (συντριπτική πλειοψηφία πληθυσμού >60 ετών, καθώς όπως είδαμε παραπάνω η Δ.Ε. Κεραμιών και πληθυσμιακά συρρικνώνεται).

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων
Παραδοτέο Π1.1.1. «Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης»

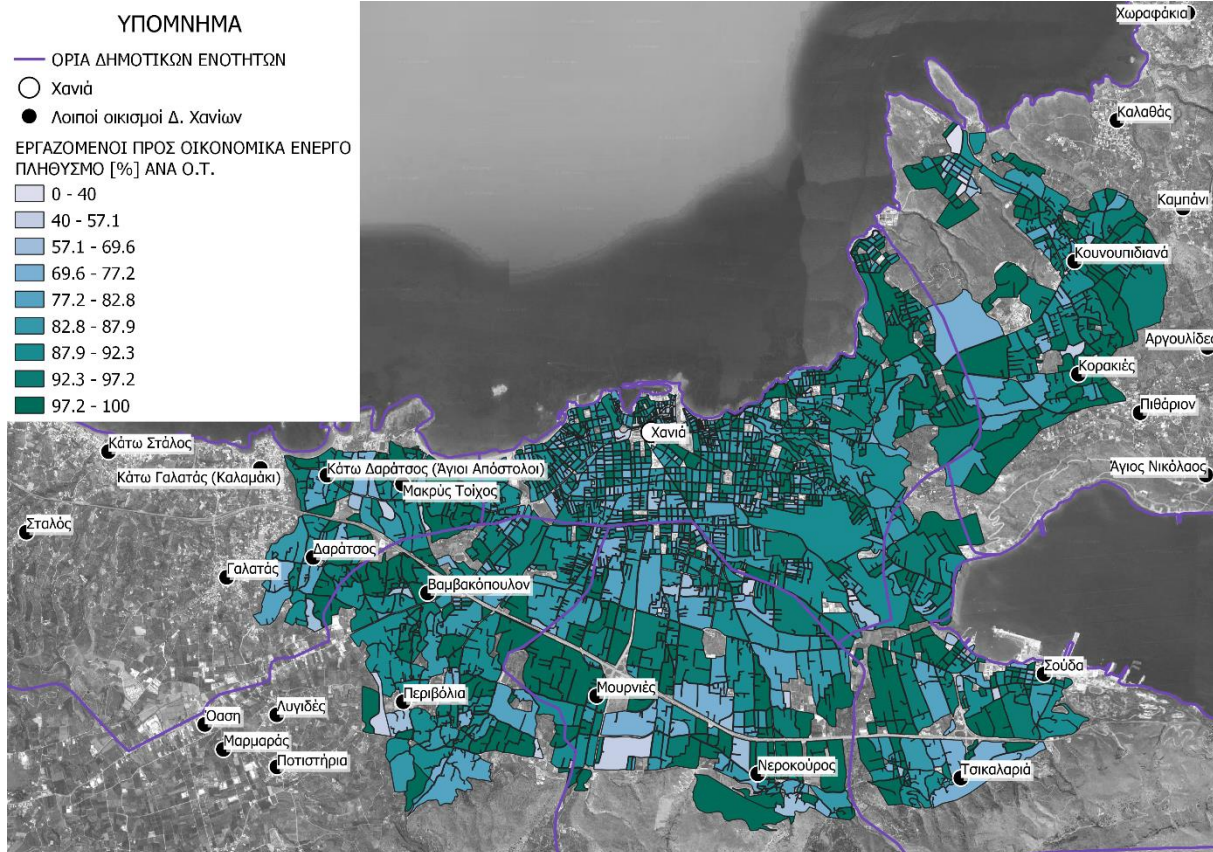


Εικόνα 51: Χρωματική διαβάθμιση Δ. Κοινοτήτων βάσει του δείκτη ανεργίας (ποσοστό ανέργων προς τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό). (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)



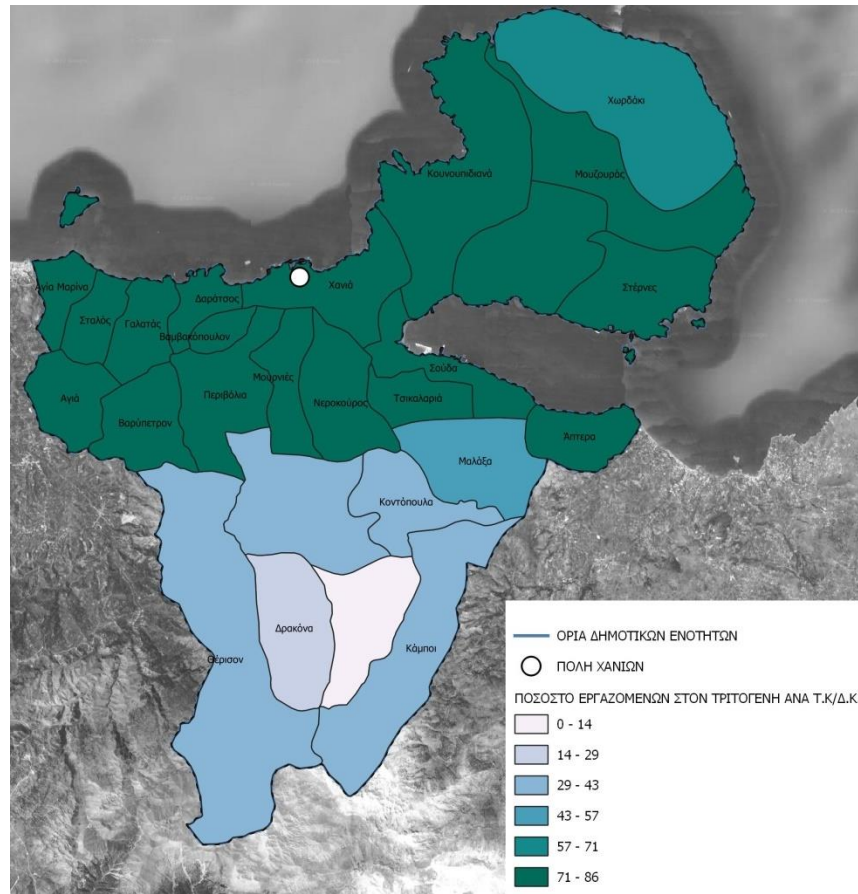
Εικόνα 52: Χρωματική διαβάθμιση Δ./Τ. Κοινοτήτων βάσει ποσοστού εργαζομένων επί του οικονομικά ενεργού πληθυσμού. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)

Η **Εικόνα 52** καταδεικνύει τις Κοινότητες με το μεγαλύτερο ποσοστό εργαζομένων επί του οικονομικά ενεργού πληθυσμού για κάθε Δημοτική και Τοπική Κοινότητα. Στην Τ.Κ. Θερίσου, Δ.Κ. Αρωνίου και σε όλες τις κοινότητες της Δ.Ε. Κεραμιών παρατηρούνται τα υψηλότερα ποσοστά εργαζομένων (>94%). Αντίθετα τα χαμηλότερα καταγράφονται στις Τ.Κ. Αγιάς, Δ.Κ. Χανίων, Δ.Κ. Μουρνιών, Τ.Κ. Νεροκούρου, Τ.Κ. Μαλάξα, Τ.Κ. Χωρδακίου και Τ.Κ. Μουζουρά, δηλαδή στις Κοινότητες που έδωσαν και τις μεγαλύτερες τιμές ανεργίας.



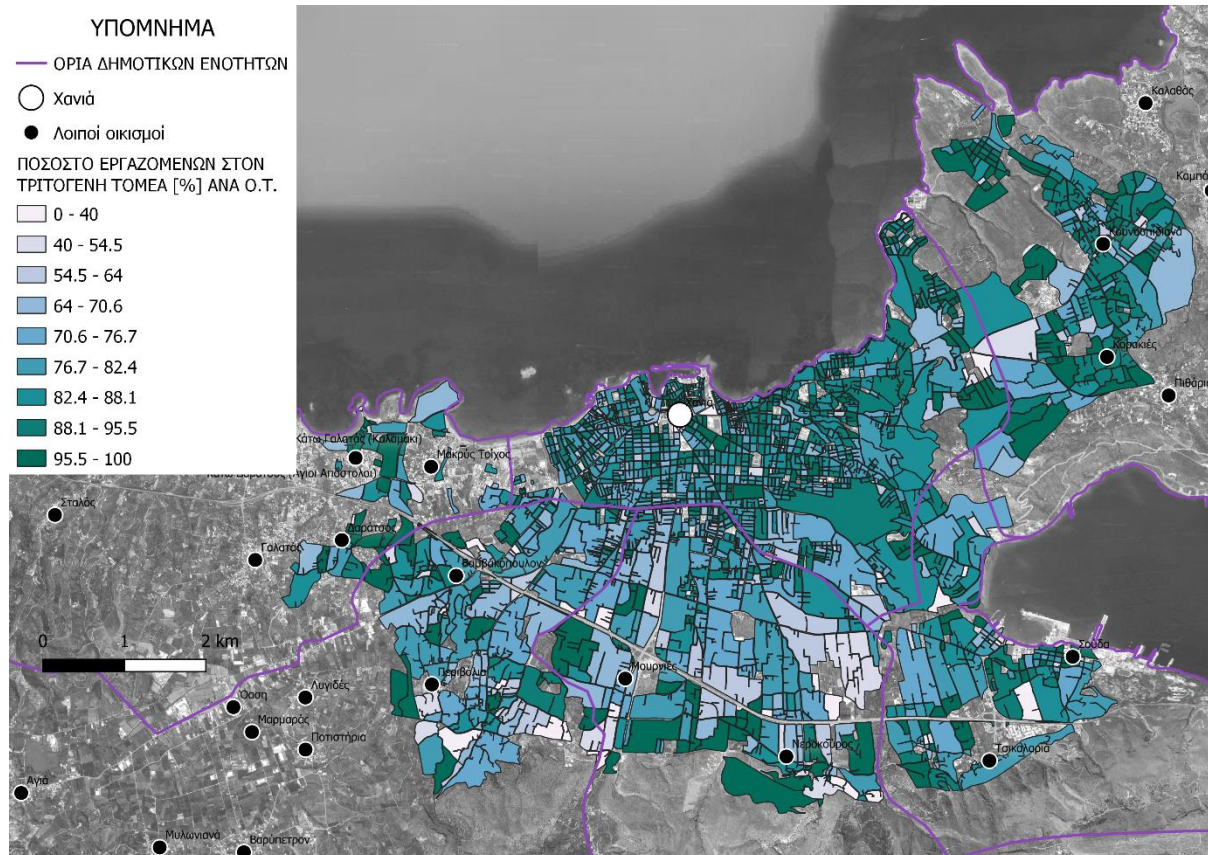
Εικόνα 53: Χρωματική διαβάθμιση οικοδομικών τετραγώνων πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων βάσει ποσοστού [%] εργαζομένων προς τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)

Στο ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα των Χανίων παρατηρούνται υψηλά ποσοστά εργαζομένων επί του εργατικού δυναμικού, καθώς αυτά κυμαίνονται κατά βάση σε ποσοστά άνω του 77%. Όπως προκύπτει από το χάρτη της **Εικόνα 53**, σε επίπεδο οικοδομικών τετραγώνων, τα χαμηλότερα του 77% ποσοστά δεν φαίνεται να συγκεντρώνονται σε συγκεκριμένες περιοχές αλλά είναι διασκορπισμένα εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος.



Εικόνα 54: Χρωματική διαβάθμιση Τοπικών και Δημοτικών Κοινοτήτων βάσει του ποσοστού εργαζομένων που απασχολούνται στον τριτογενή τομέα. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)

Στο χάρτη της **Εικόνα 54** παρουσιάζεται σε επίπεδο Κοινοτήτων, το ποσοστό εργαζομένων που απασχολούνται στον τριτογενή τομέα. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, το 80,91% του εργαζόμενου πληθυσμού του Δήμου, απασχολείται στον τριτογενή τομέα. Στις Δ.Κ. /Τ.Κ., το ποσοστό της απασχόλησης στον τριτογενή τομέα κυμαίνεται από 0% στην Τ.Κ. Πλατυβόλας, έως 86% στην Δ.Κ. Κουνουπιδιανών (ακολουθούμενη από την Δ.Κ. Δαράτσου (58%), Δ.Κ. Αρωνίου (84,6%), Δ.Κ. Σούδας (84,2%), Τ.Κ. Σταλού (83,6%), Τ.Κ. Αγ. Μαρίνας (83,2) και Δ.Κ. Χανίων(82,1%)). Μηδενική απασχόληση στον τριτογενή τομέα σημειώνει η Τ.Κ. Πλατυβόλας και ακολουθούν με μικρά ποσοστά η Τ.Κ. Δρακόνας, Τ.Κ. Κάμπων, Τ.Κ. Παπαδιανών, Τ.Κ. Κοντοπούλων και Τ.Κ. Θερίσου. Και εδώ τα χαμηλότερα ποσοστά, πέραν μίας κοινότητας της Δ.Ε. Θερίσου, παρουσιάζονται στο σύνολό τους στις κοινότητες της Δ.Ε. Κεραμίων. Αυτό βέβαια ειδικά σε αυτή την περίπτωση ήταν αναμενόμενο, καθώς οι κοινότητες αυτές αποτελούν κατεξοχήν αγροτικές περιοχές. Αντίθετα στη Δ.Ε. Χανίων, Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας, Δ.Ε. Σούδας και Δ.Ε. Ελ. Βενιζέλου η απασχόληση των εργαζομένων φαίνεται να είναι σχεδόν αποκλειστικά (σε ποσοστό άνω του 70%) στον τριτογενή τομέα.



Εικόνα 55: Χρωματική διαβάθμιση οικοδομικών τετραγώνων πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων βάσει ποσοστού [%] εργαζομένων που εργάζονται στον τριτογενή τομέα.

Το 82,1% της Δ.Κ. Χανίων απασχολείται στον τριτογενή τομέα (**Εικόνα 54**). Στο πολεοδομικό συγκρότημα των Χανίων υπάρχει μια διασπορά στην κατανομή του ποσοστού των εργαζομένων του τριτογενούς τομέα. Σίγουρα υπάρχει μία συγκέντρωση χαμηλών τιμών (<77%) στο προαστιακό κομμάτι της πόλης, προς την Δ.Κ. Μουρνιών και Δ.Κ. Νεροκούρου. Επίσης μια συσπείρωση υψηλών τιμών(>86%) παρατηρείται στα οικοδομικά τετράγωνα της Δ.Κ. Κουνουπιδιανών, όπου παρατηρήθηκε και συνολικά στην Κοινότητα το υψηλότερο ποσοστό απασχόλησης στον τριτογενή τομέα (85,6%).

5.3.4 Ειδικά κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά

Από τους πίνακες της ΕΛ.ΣΤΑΤ. με τον αριθμό νοικοκυριών κατά αριθμό αυτοκινήτων που έχουν στη διάθεση τους προέκυψε ο αριθμός νοικοκυριών με τουλάχιστον ένα όχημα στη διάθεσή τους. Η λογική της μελέτης είναι η εξής: τα νοικοκυριά που διαθέτουν ένα αυτοκίνητο είναι πιο πιθανό να αποκτήσουν ηλεκτρικό αυτοκίνητο από ό,τι τα νοικοκυριά που δεν έχουν στη διάθεση τους αυτοκίνητο (είτε γιατί έχουν μειωμένες ανάγκες μετακίνησης, είτε γιατί τις καλύπτουν με άλλο μεταφορικό μέσο). Συνεπώς, στις περιοχές όπου συγκεντρώνονται περισσότερα νοικοκυριά που διαθέτουν αυτοκίνητο, εκτιμάται πως θα υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση για επαναφόρτιση ηλεκτρικών επιβατικών Ι.Χ. οχημάτων.

Ομοίως, από τους πίνακες της ΕΛ.ΣΤΑΤ. με τον αριθμό νοικοκυριών κατά αριθμό ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης που έχουν στη διάθεση τους προέκυψε ο αριθμός νοικοκυριών χωρίς καμία ιδιωτική θέση στάθμευσης -ανά δημοτική ενότητα του Δήμου Χανίων. Η λογική εδώ είναι η εξής: τα νοικοκυριά με ιδιωτική θέση στάθμευσης είναι πιθανόν, αν ποτέ αποκτήσουν ηλεκτρικό όχημα να εγκαταστήσουν σε αυτήν σύστημα φόρτισης. Συνεπώς, στις περιοχές όπου συγκεντρώνονται περισσότερα νοικοκυριά χωρίς ιδιωτική θέση στάθμευσης, εκτιμάται πως θα υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση για επαναφόρτιση ηλεκτρικών επιβατικών Ι.Χ. οχημάτων.

5.3.4.1 Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων και ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης ανά Δ.Ε.

Παρακάτω παρουσιάζονται οι πίνακες με τον αριθμό των νοικοκυριών που έχουν ένα τουλάχιστον αυτοκίνητο στη διάθεσή τους ανά δημοτική ενότητα του Δήμου Χανίων, ως απόλυτος αριθμός, ως ποσοστό επί όλων των νοικοκυριών της αντίστοιχης Δ.Ε., και ως ποσοστό επί του συνόλου των νοικοκυριών του Δήμου και οι αντίστοιχοι για τα νοικοκυριά που δε διαθέτουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης.

Πίνακας 21: Νοικοκυριά με τουλάχιστον ένα αυτοκίνητο στη διάθεσή τους ανά δημοτική ενότητα του Δήμου Χανίων. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία).

Δ.Ε.	Σύνολο νοικοκυριών	Νοικοκυριά με 1 τουλάχιστον αυτοκίνητο			
		Αριθμός νοικοκυριών	Ποσοστό επί των νοικοκυριών της ίδιας της Δ.Ε. [%]	Ποσοστό επί του συνόλου των νοικοκυριών του Δήμου [%]	Πυκνότητα νοικοκυριών (νοικοκυριά/Ha)
Ακρωτηρίου	5.006	4.293	85,76%	10,13%	0,38
Ελ. Βενιζέλου	4.746	3.857	81,27%	9,11%	2,04
Θερίσου	3.018	2.565	84,99%	6,06%	0,35
Κεραμίων	265	179	67,55%	0,42%	0,02
Ν. Κυδωνίας	4.025	3.428	85,17%	8,09%	1,59
Σούδας	2.700	2.274	84,22%	5,37%	1,08
Χανίων	22.601	15.827	70,03%	37,36%	12,63
Σύνολο	42.361	32.423	76,54%	100,0	0,92

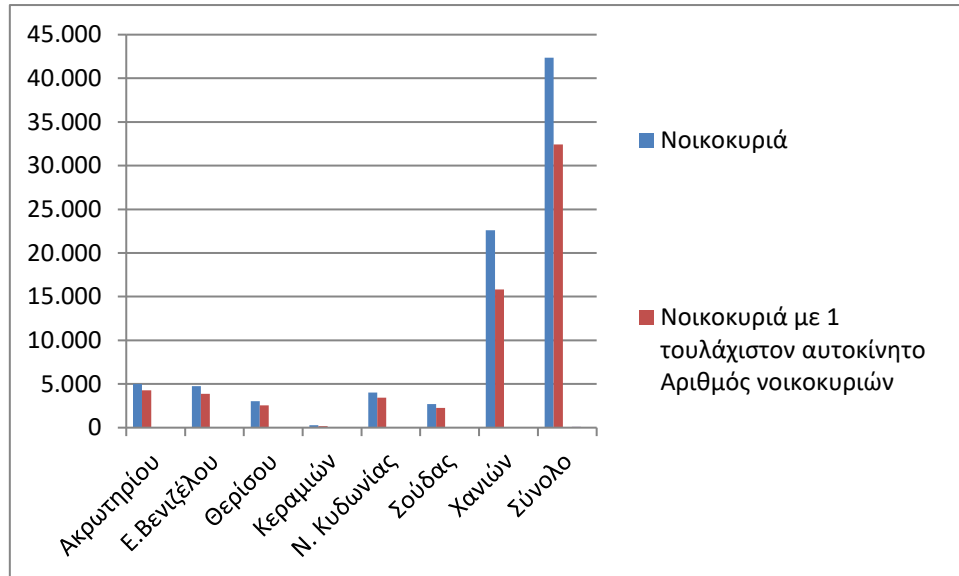
Στις επτά δημοτικές ενότητες του Δήμου Χανίων, το ποσοστό των νοικοκυριών με τουλάχιστον ένα Ι.Χ. όχημα κυμαίνεται από 67,55% στη Δ.Ε. Κεραμιών μέχρι 85,76% στη Δ.Ε. Ακρωτηρίου, το οποίο σημαίνει μια διαφορά της τάξης περίπου του 20%. Ως προς τον αριθμό νοικοκυριών με τουλάχιστον ένα Ι.Χ. αυτοκίνητο ανά δημοτική ενότητα, ως ποσοστό του συνόλου των αντίστοιχων νοικοκυριών σε επίπεδο Δήμου, η Δ.Ε. Χανίων και η Δ.Ε. Ακρωτηρίου καταλαμβάνουν τις δύο πρώτες θέσεις: η Δ.Ε. Χανίων φιλοξενεί το 37,6% των νοικοκυριών με τουλάχιστον ένα Ι.Χ. αυτοκίνητο στο Δήμο, και η Δ.Ε. Ακρωτηρίου το 10,13% (**Πίνακας 21**). Άλλωστε οι δύο αυτές Δ.Ε. συγκεντρώνουν και το μεγαλύτερο αριθμό νοικοκυριών -μεταξύ των επτά δημοτικών ενοτήτων. Από την άλλη, τα νοικοκυριά της Δ.Ε. Σούδας και της Δ.Ε. Κεραμιών με τουλάχιστον ένα Ι.Χ. αυτοκίνητο αποτελούν το 5,37% και το 0,42% αντίστοιχα του συνόλου των νοικοκυριών σε επίπεδο Δήμου.

Πίνακας 22: Νοικοκυριά χωρίς ιδιωτικό χώρο στάθμευσης στη διάθεσή τους ανά δημοτική ενότητα του Δήμου Χανίων. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)

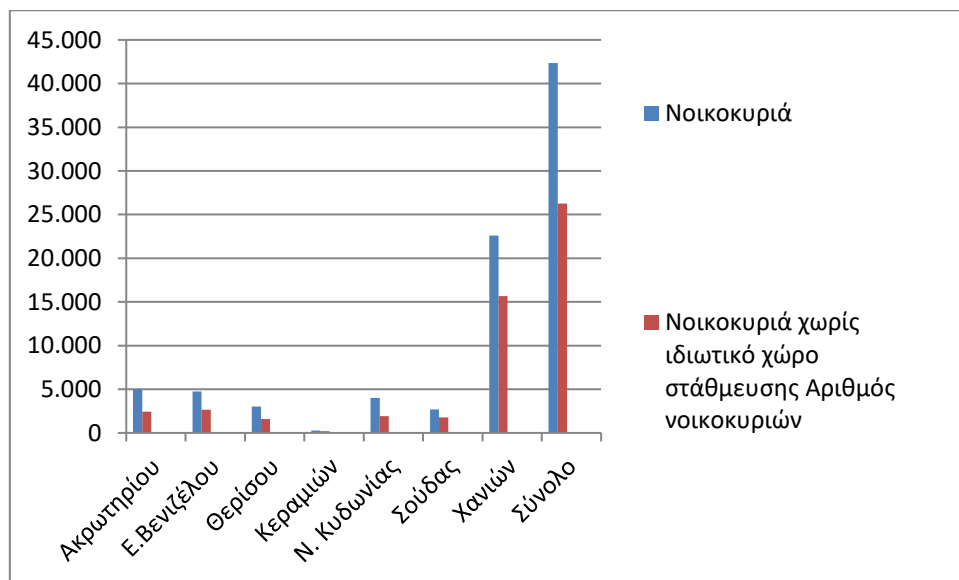
Δημοτική Ενότητα	Σύνολο Νοικοκυριών	Νοικοκυριά χωρίς ιδιωτικό χώρο στάθμευσης			
		Αριθμός νοικοκυριών	Ποσοστό επί των νοικοκυριών της ίδιας της Δ.Ε. [%]	Ποσοστό επί του συνόλου των νοικοκυριών του Δήμου [%]	Πυκνότητα νοικοκυριών (νοικοκυριά/Ha)
Ακρωτηρίου	5.006	2.451	48,96%	5,79%	0,22
Ελ. Βενιζέλου	4.746	2.661	56,07%	6,25%	1,41
Θερίσου	3.018	1.574	52,15%	3,72%	0,21
Κεραμιών	265	203	76,60%	0,48%	0,02
Ν. Κυδωνίας	4.025	1.932	48%	4,56%	0,89
Σούδας	2.700	1.763	65,30	4,16%	0,84
Χανίων	22.601	15.673	69,35%	37%	12,50
Σύνολο	42.361	26.257	61,98%	100,0	0,74

Στις επτά δημοτικές ενότητες του Δήμου Χανίων, το ποσοστό των νοικοκυριών χωρίς ιδιωτική θέση στάθμευσης κυμαίνεται από 48% στη Δ.Ε. Ν. Κυδωνίας μέχρι 76,6% στη Δ.Ε. Κεραμιών (**Πίνακας 22**), το οποίο σημαίνει μια διαφορά της τάξης σχεδόν του 30%. Τα ποσοστά κρίνονται εμπειρικά υψηλά για έναν κατά βάση αγροτικό δήμο όπως αυτόν των Κεραμιών, δεδομένου πως όσο μικρότερη η αστικότητα ενός οικισμού τόσο πιο πιθανόν είναι η δόμηση να μην είναι συνεχής και οι κατοικίες να διαθέτουν ικανό ακάλυπτο χώρο (αυλή) για στάθμευση. Στην περίπτωση βέβαια της Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας σημειώνεται χαμηλό ποσοστό νοικοκυριών χωρίς ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, ενώ καταγράφηκε πολύ υψηλό ποσοστό νοικοκυριών με τουλάχιστον ένα ι.χ. αυτοκίνητο. Κάτι ανάλογο συμβαίνει και στην περίπτωση της Δ.Ε. Ακρωτηρίου, της Δ.Ε. Ελ. Βενιζέλου και Δ.Ε. Θερίσου. Η Δ.Ε. Χανίων είναι η μόνη που παρουσιάζει σχεδόν ίδια ποσοστά (69,35 και 70,03%) και στις δύο κατηγορίες νοικοκυριών.

Όσον αφορά τον αριθμό των νοικοκυριών χωρίς θέση στάθμευσης ανά δημοτική ενότητα, ως ποσοστό επί του συνόλου των αντίστοιχων νοικοκυριών σε επίπεδο Δήμου, η Δ.Ε. Χανίων και η Δ.Ε. Ελ. Βενιζέλου καταλαμβάνουν τις δύο πρώτες θέσεις με ποσοστά 37% και 6,25%, αντίστοιχα.



Εικόνα 56: Διαγραμματική απεικόνιση συνόλου νοικοκυριών σε σύγκριση με νοικοκυριά που έχουν στην διάθεσή τους ένα αυτοκίνητο ανά δημοτική ενότητα του Δήμου Χανίων.



Εικόνα 57: Διαγραμματική απεικόνιση συνόλου νοικοκυριών σε σύγκριση με νοικοκυριά που δεν έχουν στη διάθεσή τους ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, ανά δημοτική ενότητα του Δήμου Χανίων.

5.3.4.2 Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων και ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης ανά Κοινότητα

Παρακάτω παρουσιάζονται τα νοικοκυριά που έχουν ένα τουλάχιστον αυτοκίνητο στη διάθεσή τους, καθώς και αυτά που δεν κατέχουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, για όλες τις κοινότητες του Δήμου Χανίων.

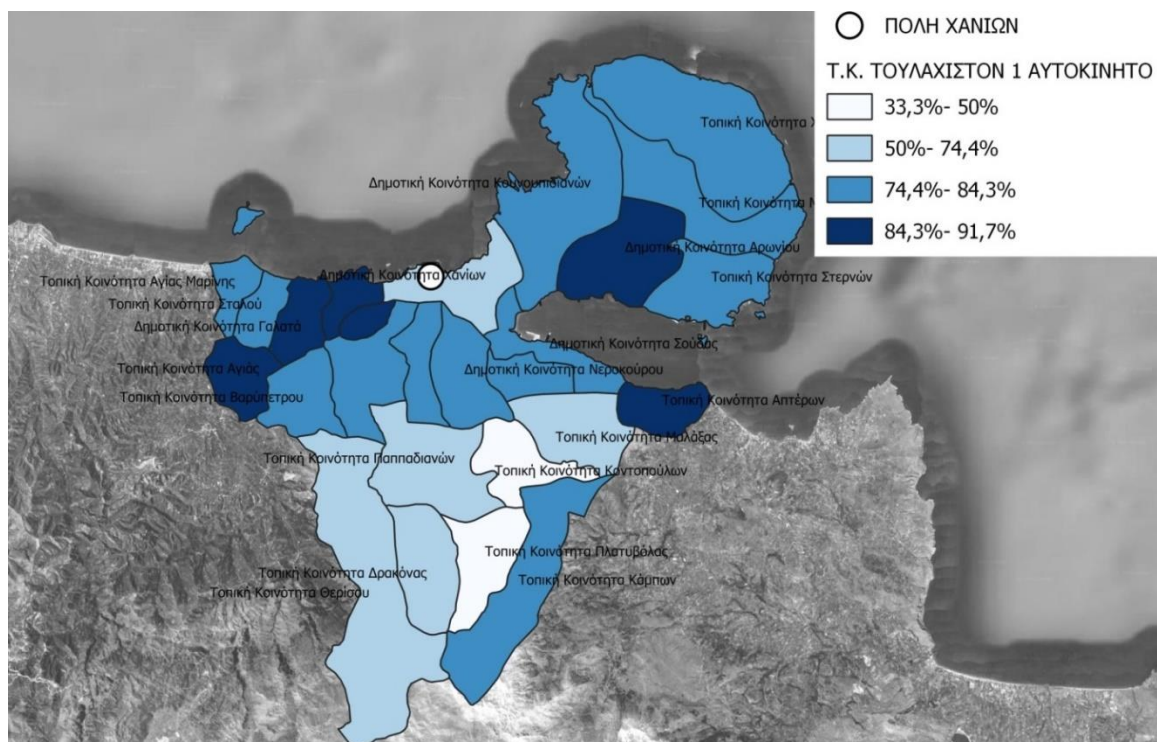
Πίνακας 23: Νοικοκυριά με ένα τουλάχιστον αυτοκίνητο και νοικοκυριά χωρίς ιδιωτικό χώρο στάθμευσης για κάθε δημοτική και τοπική κοινότητα του Δήμου Χανίων. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)

		Σύνολο νοικοκυριών	Με 1 τουλάχιστον αυτοκίνητο	Ποσοστό επί των νοικοκυριών της ίδιας της Δ.Ε. [%]	Χωρίς ιδιωτικό χώρο στάθμευσης	Ποσοστό επί των νοικοκυριών της ίδιας της Δ.Ε. [%]
ΔΗΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ		42.361	32.423	76,54%	26.257	61,98%
Δ.Ε. ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ		5.006	4.293	85,76%	2.451	48,96%
1	Δ.Κ. Αρωνίου	1002	910	18,18%	392	7,8%
2	Δ.Κ. Κουνουπιδιανών	2.642	2.214	44,23%	1.257	25,11%
3	Τ.Κ. Μουζουρά	51	43	0,86%	32	0,64%
4	Τ.Κ. Στερνών	290	226	4,51%	191	3,82%
5	Τ.Κ. Χωρδακίου	100	79	1,58%	60	1,20%
Δ.Ε. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ		4.746	3.857	81,27%	2.661	56,07%
6	Δ.Κ. Μουρνιών	2.701	2.182	45,98%	1.369	28,85%
7	Δ.Κ. Νεροκούρου	2.025	1.661	35,00%	1.276	26,89%
Δ.Ε. ΘΕΡΙΣΟΥ		3.018	2.565	84,99%	1.574	52,15%
8	Δ.Κ. Περιβολίων Κυδωνίας	1.444	1.193	39,53%	790	26,18%
9	Τ.Κ. Αγιάς	128	114	3,78%	68	2,25%
10	Τ.Κ. Βαμβακοπούλου	796	693	22,96%	444	14,71%
11	Τ.Κ. Βαρύπετρου	194	168	5,57%	114	3,78%
12	Τ.Κ. Θερίσου	46	34	1,13%	39	1,29%
Δ.Ε. ΚΕΡΑΜΙΩΝ		265	179	67,55%	203	76,60%

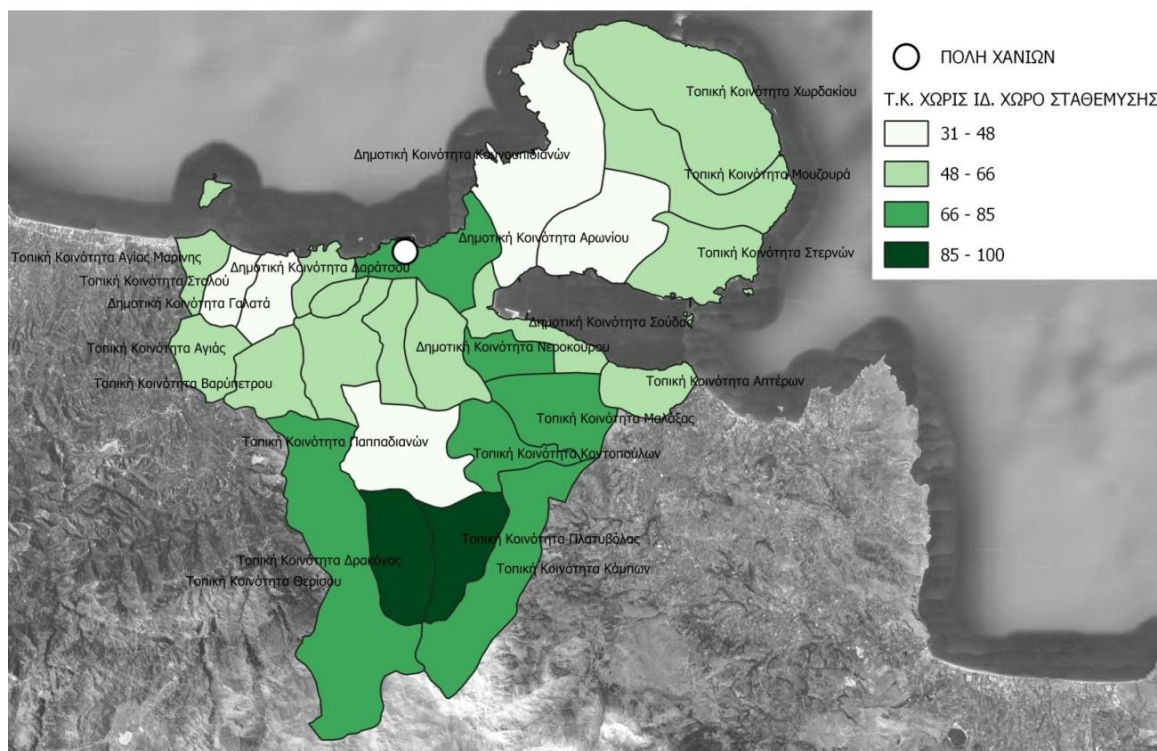
13	T.K. Δρακόνας	23	16	6,04%	23	8,68%
14	T.K. Κάμπων	24	16	6,04%	19	7,17%
15	T.K. Κοντοπούλων	26	13	4,91%	20	7,55%
16	T.K. Μαλάξας	43	32	12,08%	33	12,45%
17	T.K. Παππαδιανών	69	50	18,87%	43	16,23%
18	T.K. Πλατυβόλας	3	1	0,38%	3	1,13%
Δ.Ε. ΝΕΑΣ ΚΥΔΩΝΙΑΣ		4.025	3.428	85,17%	1.925	48%
19	Δ.Κ. Γαλατά	1.155	1.003	24,92%	461	11,45%
20	Δ.Κ. Δαράτσου	1.813	1.585	39,38%	938	23,30%
21	T.K. Αγίας Μαρίνης	431	570	14,16%	431	10,71%
22	T.K. Σταλού	327	270	6,71%	102	2,53%
Δ.Ε. ΣΟΥΔΑΣ		2.700	2.274	84,22%	1.763	65,30%
23	Δ.Κ. Σούδας	1.965	1.657	61,37%	1.243	46,04%
24	T.K. Απτέρων	153	134	4,96%	97	3,59%
25	T.K. Τσικαλαριών	532	441	16,33%	378	14,00%
Δ.Ε. ΧΑΝΙΩΝ		22.601	15.827	70,03%	15.673	69,35%
26	Δ.Κ. Χανίων	22.601	15.827		15.673	

Οι υψηλότερες τιμές (κατά απόλυτο αριθμό) των νοικοκυριών που διαθέτουν ένα αυτοκίνητο παρατηρούνται στην Τ.Κ. Κουνουπιδιανών (2.214 νοικ.), την Τ.Κ. Μουρνιών (2.182), την Τ.Κ. Νεροκούρου (1.661 νοικ.), τη Δ.Κ. Σούδας (1.657 νοικ.) και τη Δ.Κ. Δαράτσου (1.585 νοικ.). Αντίθετα στην Τ.Κ. Πλατυβόλα (1 νοικ.), Τ.Κ. Κοντοπούλων (13 νοικ.) Τ.Κ. Κάμπων (16 νοικ.), Τ.Κ. Δράκονας (16 νοικ.), Τ.Κ. Μαλάξα (32 νοικ.) παρατηρούνται τα λιγότερα νοικοκυριά που διαθέτουν αυτοκίνητο. Επίσης στη Δ.Κ. Χανίων, στη μοναδική κοινότητα της Δ.Ε. Χανίων, παρατηρείται σχεδόν ο ίδιος αριθμός νοικοκυριών που διαθέτουν αμάξι και νοικοκυριών που δεν διαθέτουν χώρο στάθμευσης.

Στο χάρτη της **Εικόνα 58** παρουσιάζονται οι Κοινότητες του Δήμου με χρωματική διαβάθμιση ανάλογη του ποσοστού νοικοκυριών που διαθέτουν ένα τουλάχιστον αυτοκίνητο. Από τις 26 Τ.Κ./Δ.Κ. του Δήμου Χανίων, το μεγαλύτερο ποσοστό των νοικοκυριών (άνω του 84,3%) με ένα τουλάχιστον 1 αυτοκίνητο καταγράφει η Τ.Κ. Βαμβακόπουλου, Τ.Κ. Αγίας, Τ.Κ. Απτέρων, Δ.Κ. Δαράτσου, Δ.Κ. Γαλατά και Δ.Κ. Αρωνίου, ενώ το μικρότερο η Τ.Κ. Πλατυβόλα (33%) και Τ.Κ. Κοντοπούλων (50%).



Εικόνα 58: Ποσοστό νοικοκυριών που έχουν στη διάθεσή τους ένα τουλάχιστον αυτοκίνητο ανά τοπική κοινότητα του Δήμου Χανίων. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)

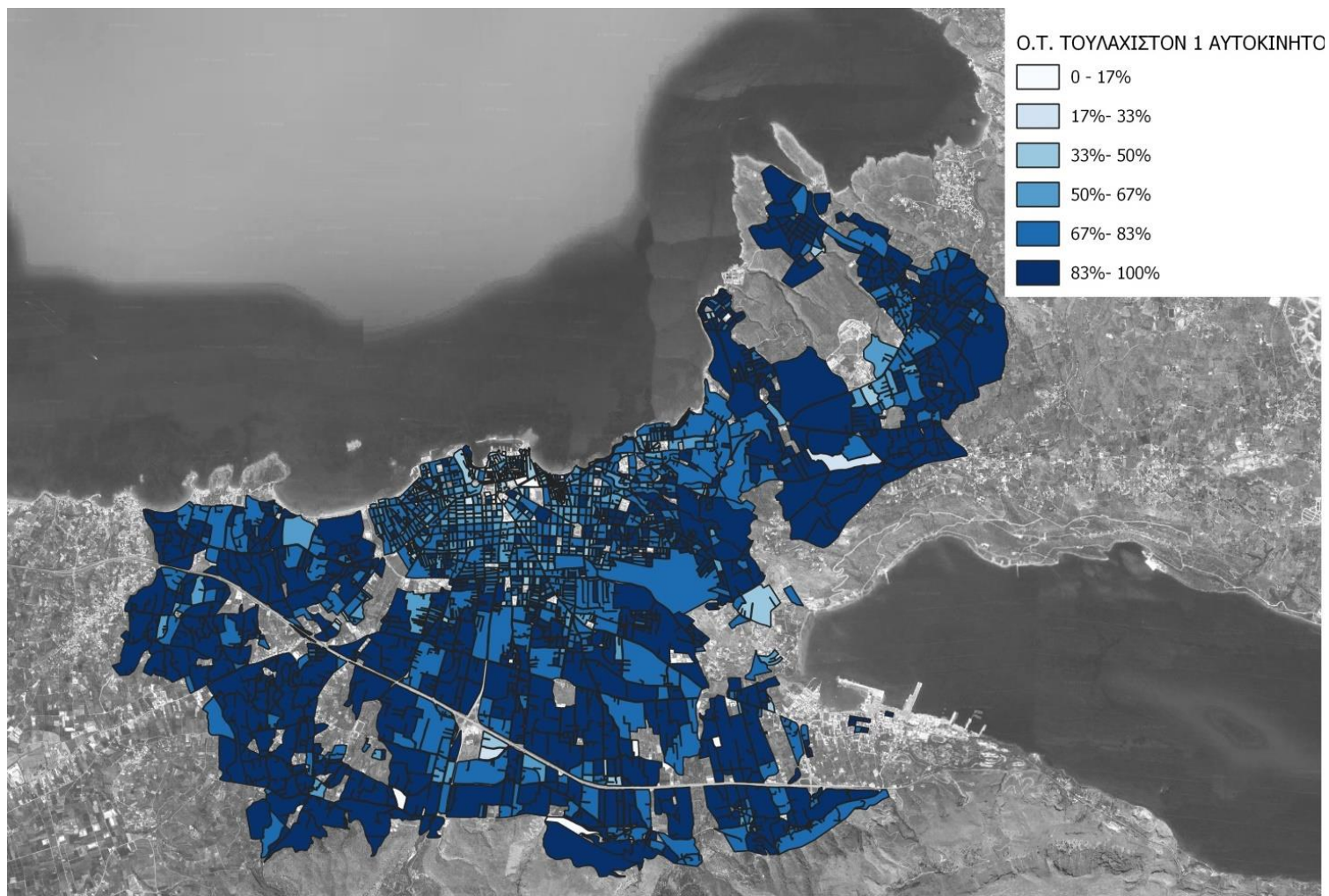


Εικόνα 59: Ποσοστό νοικοκυριών που δεν έχουν στη διάθεσή τους ιδιωτικό χώρο στάθμευσης ανά τοπική κοινότητα του Δήμου Χανίων. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)

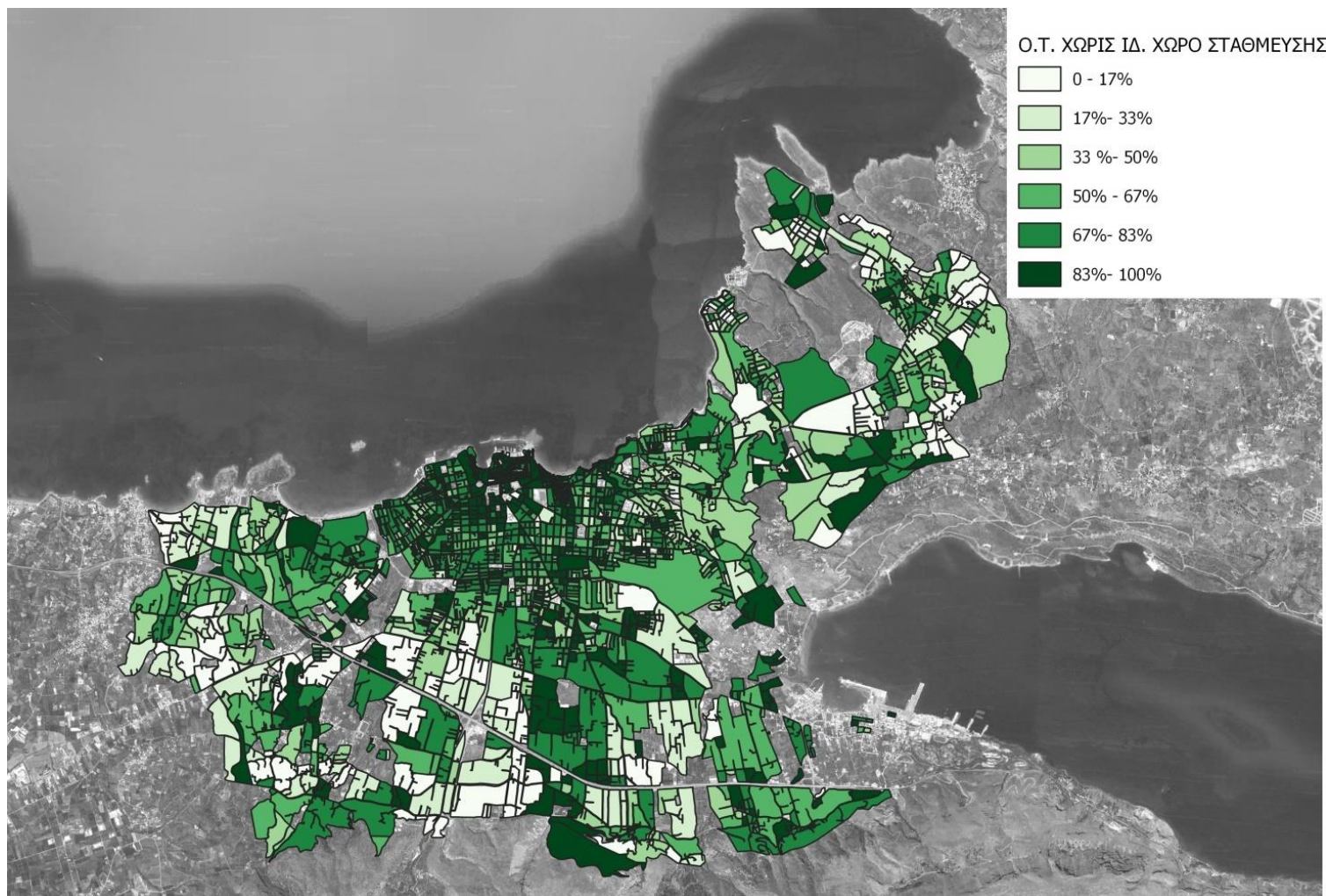
Στο χάρτη της **Εικόνα 59** παρουσιάζονται οι Κοινότητες με χρωματική διαβάθμιση ανάλογα του ποσοστού νοικοκυριών που δε διαθέτουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης. Το μεγαλύτερο ποσοστό νοικοκυριών σε επίπεδο Τ.Κ. που δε διαθέτουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης εντοπίζεται στην Τ.Κ. Δρακόνας (100%) και Τ.Κ. Πλατυβόλας (100%). Αντίθετα τα περισσότερα νοικοκυριά φαίνεται να διαθέτουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης στις Τ.Κ. Σταλού (της Δ.Ε. Ν. Κυδωνίας), Τ.Κ. Παπαδιανών (Δ.Ε. Κεραμιών), Δ.Κ. Γαλατά (Δ.Ε. Ν. Κυδωνίας), Δ.Κ. Αρωνίου (Δ.Ε. Ακρωτηρίου) και Δ.Κ. Κουνουπιδιανών (Δ.Ε. Ακρωτηρίου).

5.3.4.3 Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων και ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης στην αστική περιοχή των Χανίων.

Σε πολλές πόλεις παρατηρείται πως υπάρχει μια θετική σχέση μεταξύ των νοικοκυριών που έχουν στη διάθεση τους αυτοκίνητο-α και του μέσου όρου των ατόμων ανά νοικοκυριό. Στα αστικά κέντρα που συγκεντρώνονται ολιγομελή νοικοκυριά, το ποσοστό νοικοκυριών με τουλάχιστον ένα αυτοκίνητο πέφτει, ενώ σε περιοχές που ζουν πολυμελή νοικοκυριά (οικογένειες με παιδιά) το ποσοστό αυξάνεται. Σε κάποιο βαθμό αυτό σχετίζεται και με το ότι οι απαραίτητες, καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων του κέντρου δεν απαιτούν τη χρήση αυτοκινήτου. Στην περίπτωση του κέντρου των Χανίων αυτό επιβεβαιώνεται, καθώς τα οικοδομικά τετράγωνα του ευρύτερου κέντρου των Χανίων παρουσιάζουν -κατά κανόνα- μικρότερο ποσοστό νοικοκυριών με αυτοκίνητο σε σύγκριση με τις πιο απομακρυσμένες γειτονιές (**Εικόνα 60**). Επίσης, το κέντρο των Χανίων, παρουσιάζει και τα υψηλότερα ποσοστά νοικοκυριών χωρίς ιδιωτικό χώρο στάθμευσης (**Εικόνα 61**), όπως αναμενόταν λόγω της πυκνής δόμησης που σημειώνεται πάντα στα αστικά κέντρα.



Εικόνα 60: Ποσοστό νοικοκυριών που έχουν στη διάθεση τους ένα τουλάχιστον αυτοκίνητο, στην ευρύτερη αστική περιοχή των Χανίων. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)



Εικόνα 61: Ποσοστό νοικοκυριών που δεν έχουν στη διάθεσή τους ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, στην ευρύτερη αστική περιοχή των Χανίων. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή 2011. Ιδία επεξεργασία.)

5.4 Πολεοδομικά χαρακτηριστικά

5.4.1 Θεσμικό πολεοδομικό πλαίσιο

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός διέπεται από το Νόμο 2508/97 για την Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη, ο οποίος καθιέρωσε ρητά δύο επίπεδα Πολεοδομικού Σχεδιασμού. Στο πρώτο επίπεδο τα Ρυθμιστικά Σχέδια και Προγράμματα Προστασίας Περιβάλλοντος, για τα μεγάλα αστικά κέντρα και τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) και τα Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ), τα οποία εκπονούνται στα διοικητικά όρια των Καποδιστριακών ΟΤΑ και τα οποία προσδιορίζουν την αναπτυξιακή φυσιογνωμία, τα οικιστικά χαρακτηριστικά και τα στοιχεία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος κάθε δήμου. Στο δεύτερο επίπεδο, το οποίο αποτελεί την εξειδίκευση και εφαρμογή του πρώτου, ανήκουν οι κάθε είδους Πολεοδομικές Μελέτες (ΠΜ) και οι Πράξεις Εφαρμογής, οι οποίες είναι τα σχέδια και οι εργασίες επί εδάφους για την εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού.

Στο Δήμο Χανίων οι οικισμοί με εγκεκριμένο ΓΠΣ είναι τα Χανιά και η Σούδα. Εξαιρετικά σημαντικό για τη βιώσιμη αστική και οικιστική ανάπτυξη των Χανίων είναι η υπό εκπόνηση «Αναθεώρηση και Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Δήμου Χανίων και των Περιαστικών Δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερισού και Σούδας», η οποία σκοπό έχει να επικαιροποιήσει, αντικαταστήσει και επεκτείνει το ισχύον ΓΠΣ. Η μελέτη έχει ολοκληρωθεί μέχρι και το Β1 στάδιο της και αναμένεται η επεξεργασία των στοιχείων που έχουν προκύψει από τη διαδικασία της διαβούλευσης, από την οποία αναμένεται να προκύψουν συμπεράσματα και κατευθύνσεις που θα ληφθούν υπόψη για να διαμορφωθεί το τελικό (Β2) στάδιο. Επισημαίνεται ότι από τα εναλλακτικά σενάρια ρύθμισης της περιοχής μελέτης (σενάριο τάσεων, σενάριο παρέμβασης) του Α' σταδίου, προκρίθηκε μετά από αξιολόγηση το σενάριο παρέμβασης και διατυπώθηκε η προκαταρκτική πρόταση οργάνωσης της περιοχής μελέτης.

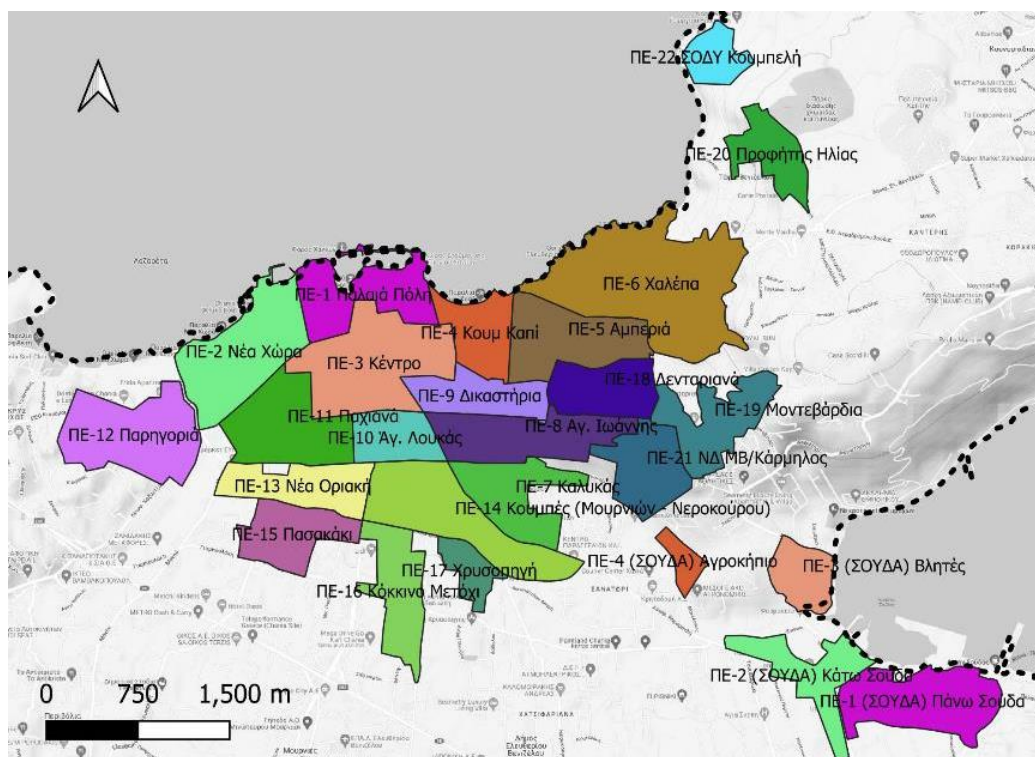
Σημειώνεται πως για το σκοπό της παρούσας ενότητας που είναι η ανάλυση των πολεοδομικών χαρακτηριστικών του Δήμου Χανίων, αρκετά στοιχεία υιοθετήθηκαν αυτούσια από το πρώτο στάδιο της μελέτης «ΣΤΑΔΙΟ Α': ΑΝΑΛΥΣΗ – ΔΙΑΓΝΩΣΗ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ», όπως αυτό είναι αναρτημένο στη Γεωχωρική Πύλη του Δήμου Χανίων

5.4.1.1 Οικισμοί με εγκεκριμένο ΓΠΣ

Στα πλαίσια του προγράμματος της ΕΠΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ, εγκρίθηκε με την ΥΑ 34039/1680, ΦΕΚ 558/Δ/1988 (αναδημοσίευση με χάρτες, ΥΑ 67197/3441, ΦΕΚ 620/Δ/1992) το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Χανίων και της Κοινότητας Σούδας και τμημάτων των Κοινοτήτων Νεροκούρου, Περιβολίων, Βαμβακόπουλου του πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων (Ν. Χανίων). (Σημειώνεται πως πρόκειται για Ο.Τ.Α. πριν την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης).

Το ΓΠΣ αποτελεί το σχέδιο επιτελικής οργάνωσης της πόλης, το οποίο περιλαμβάνει:

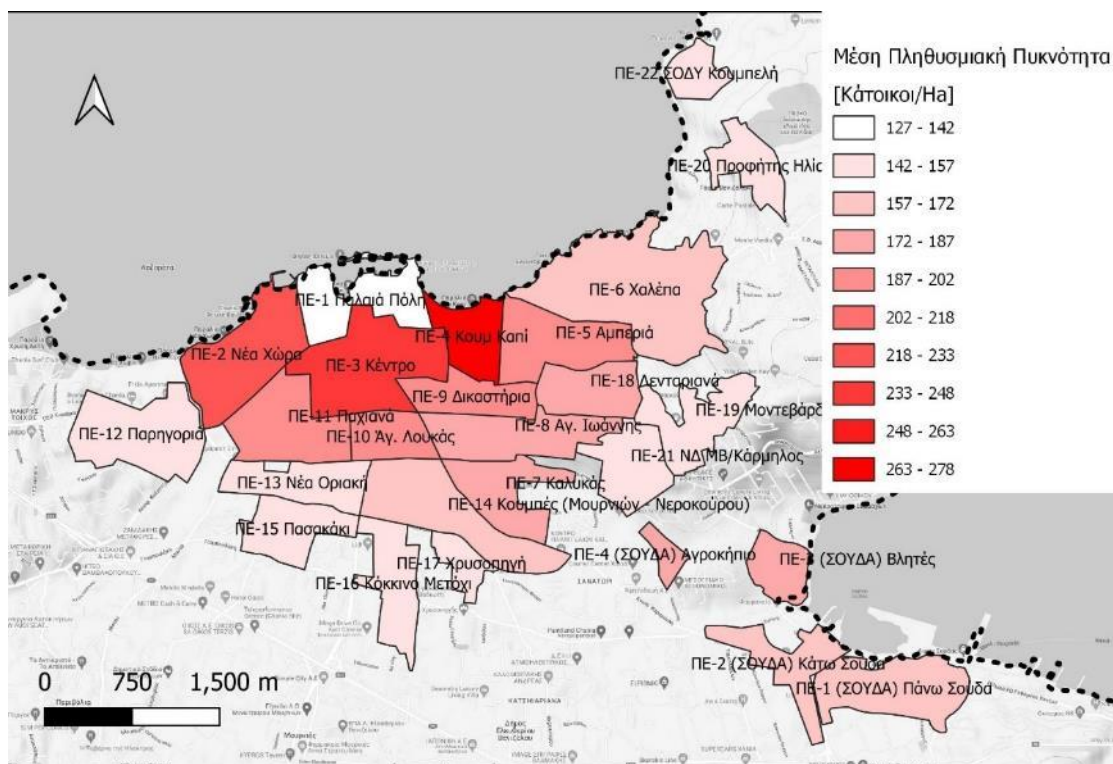
- το προβλεπόμενο όριο της,
- την οργάνωση ζωνών χρήσεων γης μέσα στο όριο αυτό,
- την οργάνωση των βασικών δικτύων υποδομής,
- το μέσο συντελεστή δόμησης και τη μέση πυκνότητα ανά πολεοδομική ενότητα.



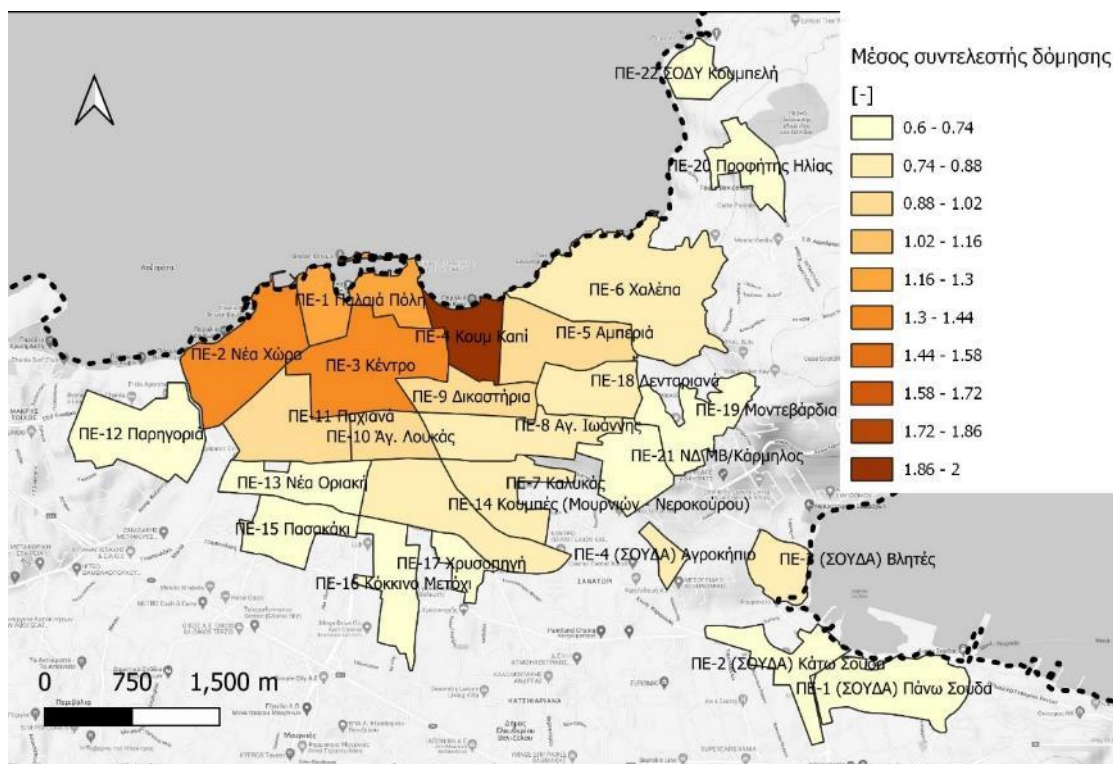
Εικόνα 62: Πολεοδομικές Ενότητες (Π.Ε.) σύμφωνα με το ισχύον Γ.Π.Σ. (1988). (Ιδία επεξεργασία).

Πίνακας 24: Πυκνότητα οικήσεως (κατ./Ha) και μέσος Συντελεστής Δόμησης ανά Π.Ε. κατά το ισχύον Γ.Π.Σ. (1988).

Πολεοδομική Ενότητα	Πυκνότητα Οικήσεως	μέσος Σ.Δ.	
		(κατ./Ha)	
ΧΑΝΙΑ			
1	Παλιά Πόλη (Δ.Ε. Χανίων)	127	1,20
2	Νέα Χώρα (Δ.Ε. Χανίων)	220	1,40
3	Κέντρο (Δ.Ε. Χανίων)	240	1,40
4	Κούμ Καπί (Δ.Ε. Χανίων)	278	2,00
5	Αμπεριά (Δ.Ε. Χανίων)	202	1,00
6	Χαλέπα (Δ.Ε. Χανίων)	164	0,75
7	Καλικός (Δ.Ε. Χανίων)	178	0,80
8	Αγ. Γεωργίου (Δ.Ε. Χανίων)	185	0,85
9	Δικαστήρια (Δ.Ε. Χανίων)	202	1,00
10	Αγ. Λουκάς (Δ.Ε. Χανίων)	190	0,90
11	Παχιανά (Δ.Ε. Χανίων / Δ.Ε. Θερμαϊκού)	190	0,90
12	Παρηγοριά (Ν. Κυδωνίας / Δ.Ε. Θερμαϊκού)	148	0,60
13	Νέα Οριακή (Δ.Ε. Ελ. Βενιζέλου / Δ.Ε. Θερμαϊκού)	148	0,60
14	Κουμπές (Δ.Ε. Ελ. Βενιζέλου)	168	0,75
15	Πασακάκι (Δ.Ε. Ελ. Βενιζέλου / Δ.Ε. Θερμαϊκού)	148	0,60
16	Κόκκινο Μετόχι (Δ.Ε. Ελ. Βενιζέλου)	148	0,60
17	Χρυσοπηγή (Δ.Ε. Ελ. Βενιζέλου)	148	0,60
18	Λενταριανά (Δ.Ε. Χανίων)	178	0,80
19	Μοντεβάρδια (Δ.Ε. Χανίων)	148	0,60
20	Προφ. Ηλίας (Δ.Ε. Χανίων)	148	0,60
21	ΝΔ. Μοντεβάρδια (Δ.Ε. Χανίων)	148	0,60
22	Κομπιελή (Δ.Ε. Χανίων)	148	0,60
ΣΟΥΔΑ			
1	Πάνω Σούδα (Δ.Ε. Σούδας)	163	0,70
2	Κάτω Σούδα (Δ.Ε. Σούδας)	163	0,70
3	Βλητές (Δ.Ε. Σούδας)	178	0,80
4	Δασύλλιο Αγροκηπίου (Δ.Ε. Σούδας)	178	0,80



Εικόνα 63: Χρωματική διαβάθμιση των Π.Ε. Χανίων -Σούδας βάσει της πυκνότητας οικήσεως -σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ (1988)-. (Ιδία επεξεργασία).



Εικόνα 64: Χρωματική διαβάθμιση των Π.Ε. Χανίων -Σούδας βάσει του μέσου συντελεστή δόμησης -σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ (1988)-. (Ιδία επεξεργασία).

Αναλυτικά, με την παραπάνω απόφαση εγκρίθηκε η πολεοδομική οργάνωση του πολεοδομικού συγκροτήματος για πληθυσμό της τάξης των 102.000 κατοίκων, με:

α) την επέκταση του σχεδίου πόλης σε εκτάσεις πυκνοδομημένες, αραιοδομημένες και αδόμητες, και τη δημιουργία 22 πολεοδομικών ενότητων στα Χανιά και 4 στη Σούδα¹⁵, με μέση πυκνότητα και μέσο συντελεστή δόμησης ανά πολεοδομική ενότητα, όπως συνοψίζει ο **Πίνακας 24**,

β) τον προσδιορισμό των χρήσεων γης:

- Διατήρηση της σημερινής θέσης της κεντρικής περιοχής των δύο οικισμών (Χανίων και Σούδας) με παράλληλη ανάπτυξη τοπικών κέντρων (επιπέδου συνοικίας και γειτονιάς).
- Συνδυασμό χώρων κοινωνικού εξοπλισμού (εκπαίδευση, αθλητισμός, κλπ.) και πρασίνου.
- Διατήρηση της χρήσης γενικής κατοικίας στις εντός σχεδίου περιοχές και ανάπτυξη της στις νέες επεκτάσεις.
- Οργάνωση τουρισμού και αναψυχής σε παραλιακές περιοχές στη Σούδα, Βλητέ, Ταμπακαριά.
- Οργάνωση των εγκαταστάσεων εκπαίδευσης:
 - Πολυτεχνείο: εγκατάσταση επί μέρους λειτουργιών σε παραδοσιακά κτίσματα ιδιαίτερα της παλιάς πόλης.
 - Κατανομή Βρεφονηπιακών Σταθμών, Νηπιαγωγείων, Δημοτικών, Γυμνασίων και Λυκείων στις πολεοδομικές ενότητες.
- Χωροθέτηση αθλητικών εγκαταστάσεων σε κατάλληλους χώρους στις πολεοδομικές ενότητες και συμπληρωματικών υπαίθριων εγκαταστάσεων στις τάφρους της παλιάς πόλης και Ναυταθλητικού κέντρου στο Παλιό Ψυχιατρείο Σούδας.
- Δημιουργία χώρων αστικού πρασίνου – τοπικών πάρκων σε κατάλληλους χώρους σε πολεοδομικές ενότητες και στην ανατολική και δυτική τάφρο της παλιάς πόλης και μικρότερων χώρων πρασίνου σε συνδυασμό και με παιδικές χαρές, όπου είναι δυνατό στις πολεοδομικές ενότητες.
- Χωροθέτηση πολιτιστικών λειτουργιών στο Πνευματικό Κέντρο του Στρατοπέδου Τζομπανάκη, στα Νεώρια και σε άλλα ιστορικά κτήρια της Παλιάς Πόλης και στα κτήρια των Ταμπακαριών στην Χαλέπα μετά την απομάκρυνση των βυρσοδεψείων.
- Επέκταση του Αρχαιολογικού Μουσείου και χωροθέτηση πολιτιστικών εγκαταστάσεων στις γειτονιές.
- Αυτοτελής οργάνωση Δικαστηρίων και Δημοσίων Υπηρεσιών σε χωριστά κτήρια με χρησιμοποίηση του σημερινού κτιρίου των Δικαστηρίων και νέου κτιρίου που προτείνεται να χωροθετηθεί στο σημερινό στρατόπεδο Μαρκοπούλου, με προοπτική να απομακρυνθεί μετά την σύμφωνη γνώμη του Γ.Ε.Ε.Θ.Α.

¹⁵ Οι Πολεοδομικές Ενότητες των Χανίων 1, 2, 6, 7, 11, 12, 14, 16, 17, 18 και 20 τροποποιήθηκαν μεταγενέστερα ως προς τα όριά τους (1η Τροποποίηση, ΦΕΚ 408/Δ/1993)

- Επέκταση του Νοσοκομείου στην περιοχή Βλητέ, μακροπρόθεσμα στον χώρο των στρατιωτικών εγκαταστάσεων με προοπτική να απομακρυνθούν μετά την σύμφωνη γνώμη του Γ.Ε.Ε.Θ.Α.
- Χωροθέτηση δύο αστικών Κέντρων Υγείας
- Οργάνωση των μεταποιητικών δραστηριοτήτων.
- Μετεγκατάσταση των βιοτεχνιών που δεν συμβιβάζονται με τις κεντρικές λειτουργίες και την κατοικία στις νέες ζώνες ειδικών χρήσεων.
- Απομάκρυνση των οχλουσών βιομηχανιών.
- Εξυγίανση – ανάπλαση των ζωνών χονδρεμπορίου – μεταφορών που βρίσκονται μέσα στην πόλη.
- Οργάνωση σύγχρονου συγκοινωνιακού κέντρου στην σημερινή θέση του σταθμού ΚΤΕΛ - Χανίων-Ρεθύμνης και δημιουργία αμαξοστασίου (DEPOT) λεωφορείων περιφερειακά στην Π.Ε.13.
- Χωροθέτηση της Πυροσβεστικής σε κατάλληλη θέση στα νότια της πόλης.
- Καθορισμό ζωνών άλλων χρήσεων πλην κατοικίας (**Πίνακας 25**).

Πίνακας 25: Ζώνες άλλων χρήσεων πλην κατοικίας (ΓΠΣ, 1988).

α.α	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΖΩΝΗΣ	ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΖΩΝΗΣ	ΜΕΣΟΣ ΣΔ
1.	B1	Βιοτεχνία	0.8
2.	B3	Βιοτεχνία	0.8
3.	B4	Βιοτεχνία	0.8
4.	B5	Χονδρεμπόριο	0.8
5.	B6	Χονδρεμπόριο	0.8
6.	Παραλιακή περιοχή της Π.Ε. Ν. Χώρας	Τουρισμός – Αναψυχή	0.6

γ) την γενική εκτίμηση της χωρητικότητας και των αναγκών για κοινωνική υποδομή,

δ) την ιεράρχηση του οδικού δικτύου,

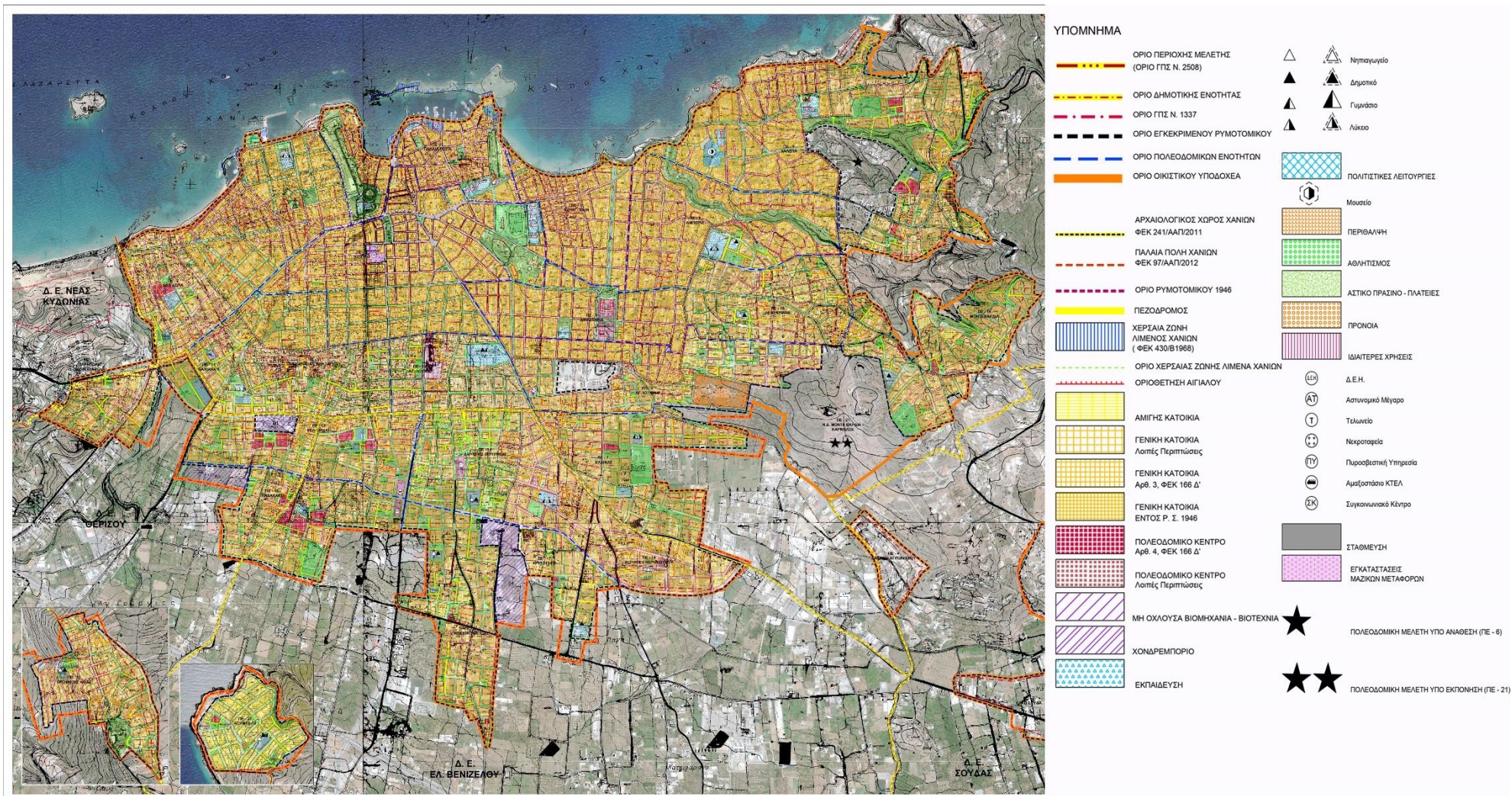
ε) τον καθορισμό ζωνών:

1. οικονομικών και θεσμικών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών,
2. νέων αναπτυξιακών ζωνών, και ειδικότερα:
Ζώνη χονδρεμπορίου στην παλιά πόλη.
Αναπτυξιακές ζώνες τουρισμού: στην παραλιακή ζώνη Βλητέ Σούδας, Ταμπακαριά.
Ζώνη λιανικού εμπορίου στη Χαλέπα.

Πέρα από την πολεοδομική οργάνωση του πολεοδομικού συγκροτήματος, το ΓΠΣ (1988) συμπεριλαμβάνει προτάσεις για τη λήψη μέτρων για την προστασία του Περιβάλλοντος (φυσικού και δομημένου), και προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής.

Έκτοτε, το ΓΠΣ έχει τροποποιηθεί δύο φορές: η πρώτη τροποποίηση υλοποιείται το 1993 με απόφαση 57633/2195 (ΦΕΚ 408/Δ/1993), και η δεύτερη το 1996 με απόφαση 8293/1464 (ΦΕΚ 280/Δ/1994). Τέλος, σημειώνεται πως πολλές από τις προτάσεις του ΓΠΣ (1988) εξακολουθούν να μην έχουν υλοποιηθεί παρόλο που κρίνονται σημαντικές για την πολεοδομική οργάνωση της περιοχής μελέτης.

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Παραδοτέο Π1.1.1.«Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης»



Εικόνα 65: Πολεοδομικό Συγκρότημα Χανίων: Θεσμικό Πλαίσιο Δόμησης Χανίων. ¹⁶

Χανιά

Το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο για την πόλη των Χανίων θεσμοθετήθηκε το 1946 (Β.Δ. 16.10.1946, ΦΕΚ 335-Α-1946) και οριοθετείται –από δύση προς ανατολή- από τις σημερινές οδούς Κανδάνου, Κισσάμου, Εφέδρων Πολεμιστών, Αποκορώνου, Μαλινού, Πωλογιώργη, Μουντάκη Ψηλορείτη, Αγ. Ιωάννη και Γουβερνέτου, ενώ η ακτογραμμή αποτελεί το βόρειο όριο.

Στα όρια του αρχικού ρυμοτομικού ανήκουν οι Πολεοδομικές Ενότητες ΠΕ-1 Παλαιά Πόλη (τμήμα), ΠΕ-2 Νέα Χώρα (τμήμα), ΠΕ-3 Κέντρο, ΠΕ-4 Κουμ-Καπί, ΠΕ-5 Αμπεριά (τμήμα), ΠΕ-6 Χαλέπα (τμήμα), ΠΕ-8 Αγ. Ιωάννης (τμήμα), ΠΕ-9 Δικαστήρια και ΠΕ-11 Παχιανά (τμήμα). Στην περιοχή του ρυμοτομικού 1946 καθορίστηκαν, για πρώτη φορά, το 1947, τομείς όρων δόμησης (Α, Β, Γ, Δ) και αντίστοιχα, ανά τομέα, ελάχιστα όρια εμβαδού, διαστάσεων οικοπέδων ποσοστό κάλυψης, αριθμός ορόφων και μέγιστο ύψος.

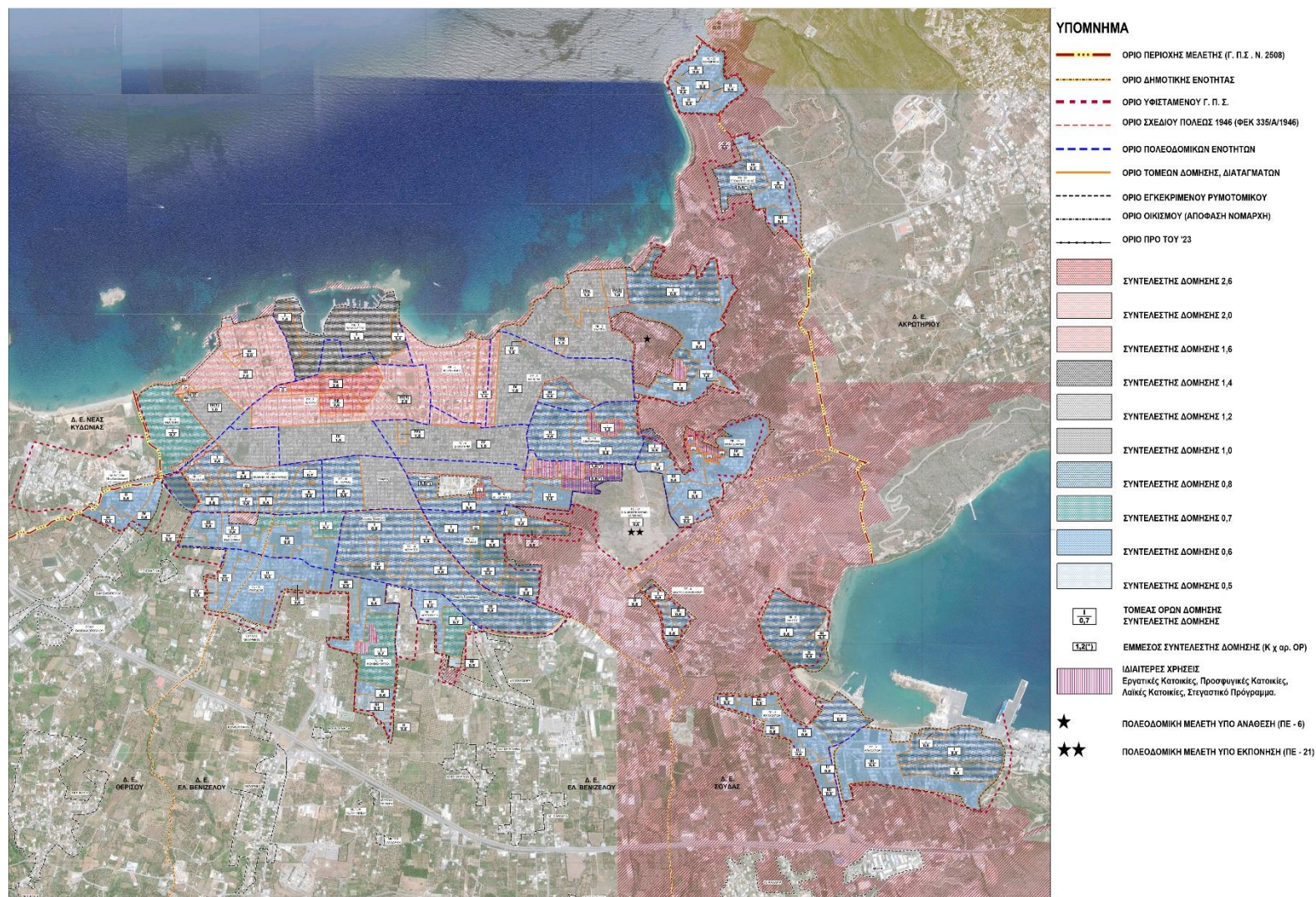
Ακολούθησαν τροποποιήσεις, αναθεωρήσεις και συμπληρώσεις των όρων και περιορισμών δόμησης μέχρι το 1978, οπότε καθορίστηκαν οι τομείς και οι όροι δόμησης που ισχύουν μέχρι σήμερα για το τμήμα αυτό της πόλης (ΠΔ 21.11.1978, ΦΕΚ 687-Δ-1978). Με το διάταγμα αυτό καθορίστηκαν για πρώτη φορά αριθμητικοί ΣΔ που κυμαίνονται από 0,8 (στον Τομέα V) έως 2,6 (στον Τομέα II)

Στην περιοχή του αρχικού ρυμοτομικού, δεν εκπονήθηκε ΠΜΕΑ (Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης – Αναθεώρησης) και, επομένως, οι χρήσεις του ΓΠΣ του Ν. 1337 δεν είναι δεσμευτικές. Η Πολεοδομία ακολουθεί συμβουλευτικά τις κατευθύνσεις του ΓΠΣ για βεβαιώσεις χρήσεων και έκδοση οικοδομικών αδειών. Ανάλογη κατάσταση υπάρχει και στην Παλαιά Πόλη, όπου επίσης δεν έχουν καθορισθεί χρήσεις γης (βλ. παρακάτω).

Στη συνέχεια, με βάση τις κατευθύνσεις του ΓΠΣ (ΕΠΑ, 1988 και 1993), εγκρίνονται ΠΜΕΑ σε επεκτάσεις του αρχικού ρυμοτομικού σχεδίου στα όρια του -τότε- δήμου Χανίων, καθώς και σε συνεχόμενες οικιστικές περιοχές που διοικητικά ανήκαν στους δήμους Ελ. Βενιζέλου και Θερίσου. Οι επεκτάσεις αυτές ενσωμάτωσαν όλες τις προηγηθείσες τμηματικές εντάξεις για στεγαστικά προγράμματα και δημιουργήθηκε ένα ενιαίο πολεοδομικό συγκρότημα. Μόνη εξαίρεση αποτελούν οι ΠΕ-20 (Προφ. Ηλίας) και ΠΕ-22 (Κουμπέλη), που αποτελούν ανεξάρτητες πολεοδομικές ενότητες. Από τις επεκτάσεις που θεσμοθετήθηκαν με το ΓΠΣ, δεν έχουν μέχρι σήμερα ενταχθεί σε σχέδιο τμήμα της ΠΕ-6 Χαλέπα καθώς και το σύνολο της ΠΕ-21 ΝΔ Μοντεβάρδια-Κουμπέλη.

Το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο της αστικής περιοχής των Χανίων συγκροτείται σήμερα από 4 ειδών σχέδια:

1. Παλαιό Σχέδιο (ΦΕΚ 335/Α/1946 και 20/Α/1947).
2. Επεκτάσεις είτε του Παλαιού Σχεδίου Πόλεως είτε του Ν. 1337/83 (Περίοδος δεκαετίας 1950 έως και 2002).
3. Στεγαστικά Προγράμματα (Δημοτικών Υπαλλήλων Χανίων (ΣΟΔΥ) / Υπαλλήλων Κρήτης (ΟΣΣΑΥΚ)). Αφορά σε μια περιοχή ΣΟΔΥ Προφήτη Ηλία (ΦΕΚ 73/Δ/1970) και μια περιοχή ΟΣΣΑΥΚ ΣΠΕ Κουμπέλη (ΦΕΚ 219/Δ/1992).
4. Τοπικά ρυμοτομικά σχέδια (Πύργος Χαλέπας (ΦΕΚ 307/Δ/1989), Εργατικές Κατοικίες Μόντε Βάρδια (ΦΕΚ 910/Δ/1986), Μεσογειακό Αγρονομικό Ινστιτούτο Χανίων, ΜΑΙΧ (ΦΕΚ 705/Δ/1996), ΙΚΑ (ΦΕΚ 632/Δ/1996), Εργατικές Κατοικίες «Χανιά IV – Κόκκινο Μετόχι» (ΦΕΚ 726/Δ/1992).

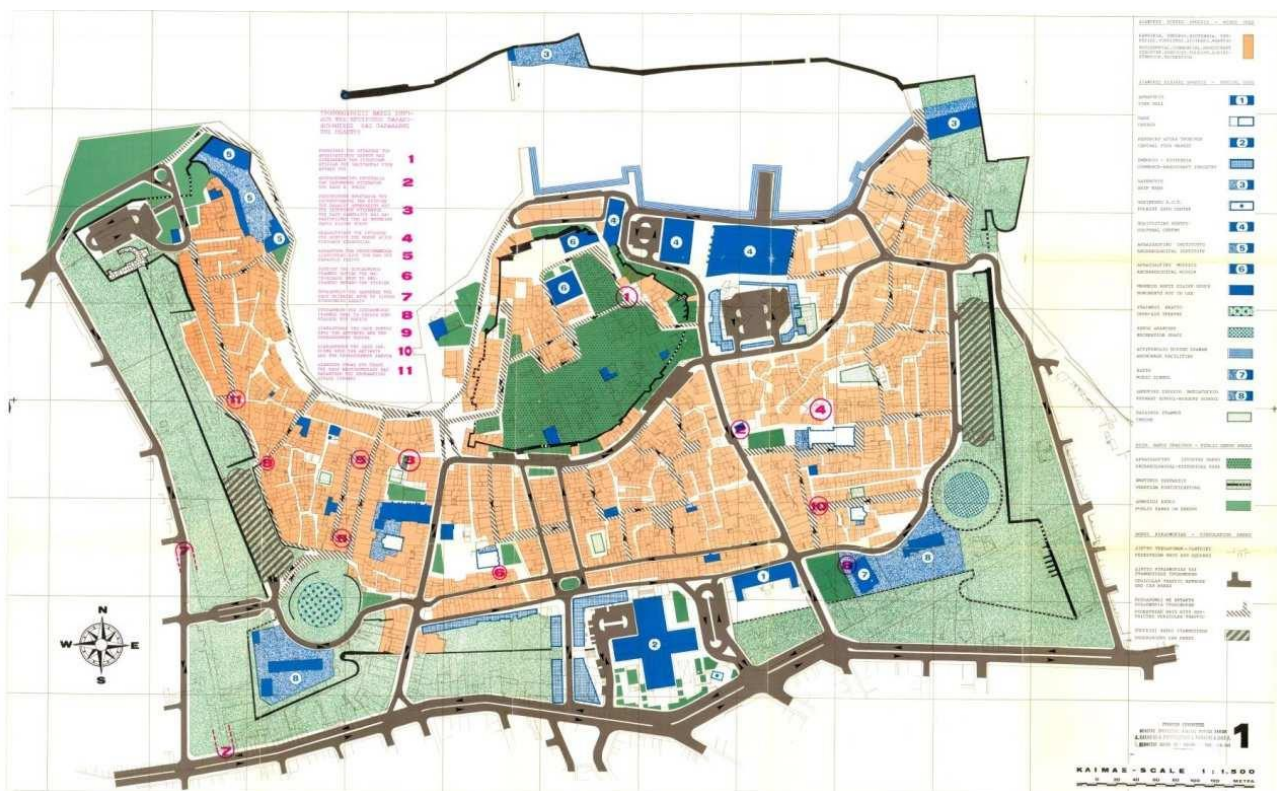


Εικόνα 66: Πολεοδομικό Συγκρότημα Χανίων: Τομείς συντελεστών δόμησης.¹⁶

Παλιά Πόλη Χανίων

Η Παλαιά Πόλη Χανίων (αλλιώς, Μεσαιωνική Πόλη Χανίων) καταλαμβάνει έκταση 44 Ha περίπου. Το μεγαλύτερο τμήμα της ανήκει στην πολεοδομική ενότητα ΠΕ-1 («Παλαιά Πόλη»), ενώ ένα μικρότερο τμήμα, στην περιοχή της Δημοτικής Αγοράς, ανήκει την ΠΕ-3 («Κέντρο»). Η Παλαιά Πόλη αποτελεί τον ιστορικό πυρήνα των Χανίων με εξαιρετική αρχαιολογική σημασία, και απολαμβάνει ειδικής θεσμικής προστασίας.

Για την περιοχή της Παλαιάς Πόλης, το ισχύον ΓΠΣ (1988) προέβλεπε ως κατεύθυνση για χρήσεις γης ως εξής: Κεντρικές Λειτουργίες Πόλης (αποτελούν τμήμα του ευρύτερου κέντρου των Χανίων και περιλαμβάνουν τη Δημοτική Αγορά και τις περιοχές βόρεια προς το Καστέλι και ανατολικά μέχρι την οδό Δημοκρατίας – επίσης το Τελωνείο), Ιδιαίτερες Χρήσεις (Λόφος Καστελίου), Πολιτιστικές Λειτουργίες (Νεώρια και Φρούριο Φουρκά), και Τουρισμό-Αναψυχή (παρالياκό μέτωπο). Όλες οι υπόλοιπες περιοχές χαρακτηρίστηκαν ως Κατοικία. Η δυτική και ανατολική τάφροι προσδιορίστηκαν ως χώροι πρασίνου. Σημαντικά τμήματα της Παλαιάς Πόλης οριοθετήθηκαν ως περιοχές ανάπλασης (Καστέλλι, Σπλιάντζα, Τάφροι, Δημοτική Αγορά).



Εικόνα 67: «Γενική Μελέτη Προστασίας και Ανάδειξης Παλαιάς Πόλης Χανίων», 1977. ¹⁶

Οι σημαντικότεροι σταθμοί ως προς το θεσμικό πλαίσιο της Παλαιάς Πόλης είναι με χρονολογική σειρά οι εξής.

- Το 1946 θεσμοθετήθηκε το πρώτο σχέδιο, το οποίο προέβλεπε εξορθολογισμό του οδικού δικτύου με εκτεταμένες διανοίξεις οδών, σύμφωνα με τις σχεδιαστικές.

• Το 1947 ξεκίνησε να εφαρμόζεται ένα πρόγραμμα αστικού αναδασμού, με αφετηρία περιοχές ερειπωμένες από τους βομβαρδισμούς που έπληξαν την πόλη κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

• Το 1965 κηρύχθηκε από το ΥΠΠΕ ως «ιστορικού διατηρητέου μνημείου» (ΦΕΚ 523/Β/16.8.1965) και έτσι, σταμάτησε η εφαρμογή του αστικού αναδασμού.

• Το 1977 εκπονείται η «Γενική Μελέτη Προστασίας και Ανάδειξης Παλαιάς Πόλης Χανίων», η οποία -μεταξύ άλλων- τεκμηρίωσε σε ατομικές καρτέλες και κατέταξε σε τρεις κατηγορίες ως προς τον επιθυμητό βαθμό προστασίας όλα τα κτίρια της Παλαιάς Πόλης, (συνολικά περί τα 2.200 κτίρια). Επίσης, προσδιόρισε περιοχές για μικτές χρήσεις, σημειακές ειδικές χρήσεις και κοινόχρηστους χώρους πρασίνου.

• Το 1994 επικαιροποιήθηκε η μελέτη και παραδόθηκε στο σύνολό της.

• Το 1997 αξιοποιήθηκε η επικαιροποιημένη μελέτη για την έκδοση της Κανονιστικής Απόφασης του δημοτικού συμβουλίου Δήμου Χανίων αρ. 566/29-09-1997, με την οποία εγκρίθηκαν οι ζώνες επιτρεπόμενων χρήσεων γης της μελέτης. Συνολικά, καθορίστηκαν τέσσερις ζώνες: Ζώνη Οχυρώσεων, Ζώνη Αρχαιολογικού Πάρκου, Ζώνη Μικτών Χρήσεων (Γενικής Κατοικίας), Ζώνες Αμιγούς Κατοικίας. Ο **Πίνακας 26** παρουσιάζει τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης για κάθε ζώνη της Παλαιάς Πόλης.

• Το 2011 το ΥΠΠΟΤ κήρυξε ως αρχαιολογικό χώρο ένα εκτεταμένο τμήμα της πόλης των Χανίων «για λόγους προστασίας, έρευνας και ανάδειξης των σημαντικών αρχαιοτήτων όλων των εποχών που καταδεικνύουν τη συνεχή κατοίκηση της πόλης» (Απόφ. ΥΠΠΟΤ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ43/8 241/ΑΑΠ/2011). Εντός της ευρείας αυτής περιοχής, που ενσωματώνει και την Παλαιά Πόλη, ασκείται υποχρεωτικός ανασκαφικός έλεγχος στο πλαίσιο έκδοσης οικοδομικών αδειών.

Ο αρχαιολογικός χώρος της πόλης των Χανίων ορίζεται:

➤ Βόρεια: Από την ακτογραμμή της πόλης, όπως αυτή διαμορφώνεται από τις εκβολές του ποταμού Κλαδισού στα δυτικά, έως και τον ανοικτό κόλπο του «Κουμ – Καπί» στα ανατολικά, στο ύψος διαμόρφωσης της οδού Μανούσου Κούνδουρου.

➤ Δυτικά: Από την κοίτη του Κλαδισού ποταμού από τις εκβολές του στην παραλία της «Νέας Χώρας» στα βόρεια και νοτιότερα με το παράλληλο προς την κοίτη του ποταμού τμήμα της οδού Περιβολιών.

➤ Νότια: Από την οδό Αν. Γογονή και την προέκταση της προς τα ανατολικά, την οδό Αλ. Παναγούλη.

➤ Ανατολικά: Από την οδό Μανούσου Κούνδουρου από το ύψος της συμβολής της με την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου, τις οδούς Σαμάρια και Κροκίδα, την οδό Κ. Μουντάκη και την προέκταση της προς νότο, οδό Χαρ. Πωλογιώργη, οι οποίες περικλείουν τη νεκρόπολη, για να συναντήσουν το ανατολικό άκρο της οδού Αλ. Παναγούλη.

Το 2012, το ΥΠΠΟΤ οριοθέτησε Ζώνες Α' και Β' προστασίας της πόλης των Χανίων (Απόφ. ΥΠΠΟΤ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Β1/ Φ47/67503/2099, ΦΕΚ97/ΑΑΠ/2012). Ως Ζώνη Α' απολύτου προστασίας ορίστηκαν οι Ενετικές Οχυρώσεις με τις τάφρους τους, ενώ η υπόλοιπη έκταση της Παλαιάς Πόλης ορίστηκε ως Ζώνη Β'. Εντός της Ζώνης Α' επιτρέπονται μόνον: α) οι εργασίες αποκατάστασης του αρχικού επιπέδου των τάφρων, όπου αυτό έχει αλλοιωθεί, β) η απομάκρυνση

όλων των νεωτερικών κατασκευών, γ) οι φυτεύσεις και λοιπές εργασίες ανάδειξης των τάφρων και οχυρώσεων και δ) η διέλευση υπογείων δικτύων Κοινής Ωφέλειας. Για τη Ζώνη Β' δεν προβλέπεται κάποιος ιδιαίτερος περιορισμός ως προς τις επιτρεπόμενες χρήσεις ή δραστηριότητες (προγραμματίζεται να καθορισθούν μελλοντικά, σε επόμενο στάδιο).

Πίνακας 26: Επιτρεπόμενες Χρήσεις Γης εντός της Μεσαιωνικής Πόλης των Χανίων. (Πηγή: Κανονιστική απόφαση Δ. Συμβουλίου Δ. Χανίων 566/29-09-1977)¹⁶

Ζώνη Οχυρώσεων	Ζώνη Αρχαιολογικού Πάρκου	Ζώνη Μικτών Χρήσεων (Γενικής Κατοικίας)	Ζώνες Αμιγούς Κατοικίας
- Χρήσεις περιπάτου και επισκέψεων σε σχεδιασμένες διαδρομές - Χώροι στάσης και αναψυχής ήπιας μορφής με εξοπλισμό και εγκαταστάσεις ελαφρών -μη μόνιμων- κατασκευών - Αρχαιολογικές ανασκαφές ή εργασίες συντήρησης ή αναστήλωσης μνημείων - Αθλοπαιδιές χωρίς μόνιμες κερκίδες ή άλλες εγκαταστάσεις - Χρήσεις πολιτιστικές δηλ. θεαμάτων ή ακροαμάτων χωρίς μόνιμες εγκαταστάσεις - Στάθμευση αυτοκινήτων (υπόγειοι σταθμοί αυτοκινήτων σε συγκεκριμένες θέσεις που καθορίζονται στο Σχέδιο Χρήσεων Εδάφους, 1:1.000)	- Χρήσεις περιπάτου και επισκέψεων σε σχεδιασμένες διαδρομές - Χώροι στάσης και αναψυχής ήπιας μορφής με εξοπλισμό και εγκαταστάσεις ελαφρών κατασκευών - Αρχαιολογικές ανασκαφές ή εργασίες συντήρησης ή αναστήλωσης μνημείων - Χρήσεις πολιτιστικές (μουσεία)	- Κατοικία - Ξενοδοχεία μέχρι 50 κλινών και ξενώνες - Εμπορικά καταστήματα με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα - Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί - Κτίρια εκπαίδευσης - Θρησκευτικοί χώροι - Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας - Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης - Αθλητικές εγκαταστάσεις μικρής κλίμακας - Κτίρια – γήπεδα στάθμευσης - Καταστήματα και επιχειρήσεις υγειονομικού ενδιαφέροντος για τα οποία απαιτείται άδεια λειτουργίας από το Δήμο Χανίων, με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα τροφίμων - Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις) - Παιδικές χαρές – Ζώνες πρασίνου	- Κατοικία - Ξενώνες μικρού δυναμικού περίπου 30 κλινών - Παιδικές χαρές – Ζώνες πρασίνου - Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας - Κτίρια εκπαίδευσης - Εγκαταστάσεις αθλοπαιδιών μικρής κλίμακας - Θρησκευτικοί χώροι - Κατ' εξαίρεση επιτρέπονται καταστήματα που εξυπηρετούν ανάγκες των κατοίκων της περιοχής (π.χ. φαρμακείο, χαρτοπωλείο, φιλικατζίδικο κλπ.) και καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος για τα οποία απαιτείται άδεια λειτουργίας από το Δήμο Χανίων: Παραδοσιακό Καφενείο (άρθρο 37 2α Υ.Δ. Αιβ/8577/83), Καταστήματα τροφίμων (άρθρο 43 της ίδιας υγειονομικής διάταξης), Ειδικές κατηγορίες: κουρεία – κομμωτήρια, στεγνοκαθαριστήρια, γυμναστήρια - Πολιτιστικές Χρήσεις (έγκριση αρμόδιας Αρχ. Υπηρεσίας).

Πηγή: Κανονιστική Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου Δ. Χανίων 566 / 29-09-1977, Ομάδα Μελέτης

Σούδα

Οι τέσσερις Πολεοδομικές Ενότητες της Σούδας (Πάνω Σούδα, Κάτω Σούδα, Αγροκήπιο και Βλητές) διαθέτουν εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο.

Η Πολεοδομική Ενότητα Πάνω Σούδα έχει ρυμοτομικό σχέδιο σύμφωνα με την 7486/19.12.14 απόφαση και 723/20.12.1914 Διάταγμα (ΦΕΚ 96Α/1914). Με την εγκεκριμένη πολεοδομική μελέτη βάσει της Απ. Νομ. 28/1/1993 (ΦΕΚ 370Δ/15-4-93) αναθεωρήθηκε το μεγαλύτερο τμήμα του

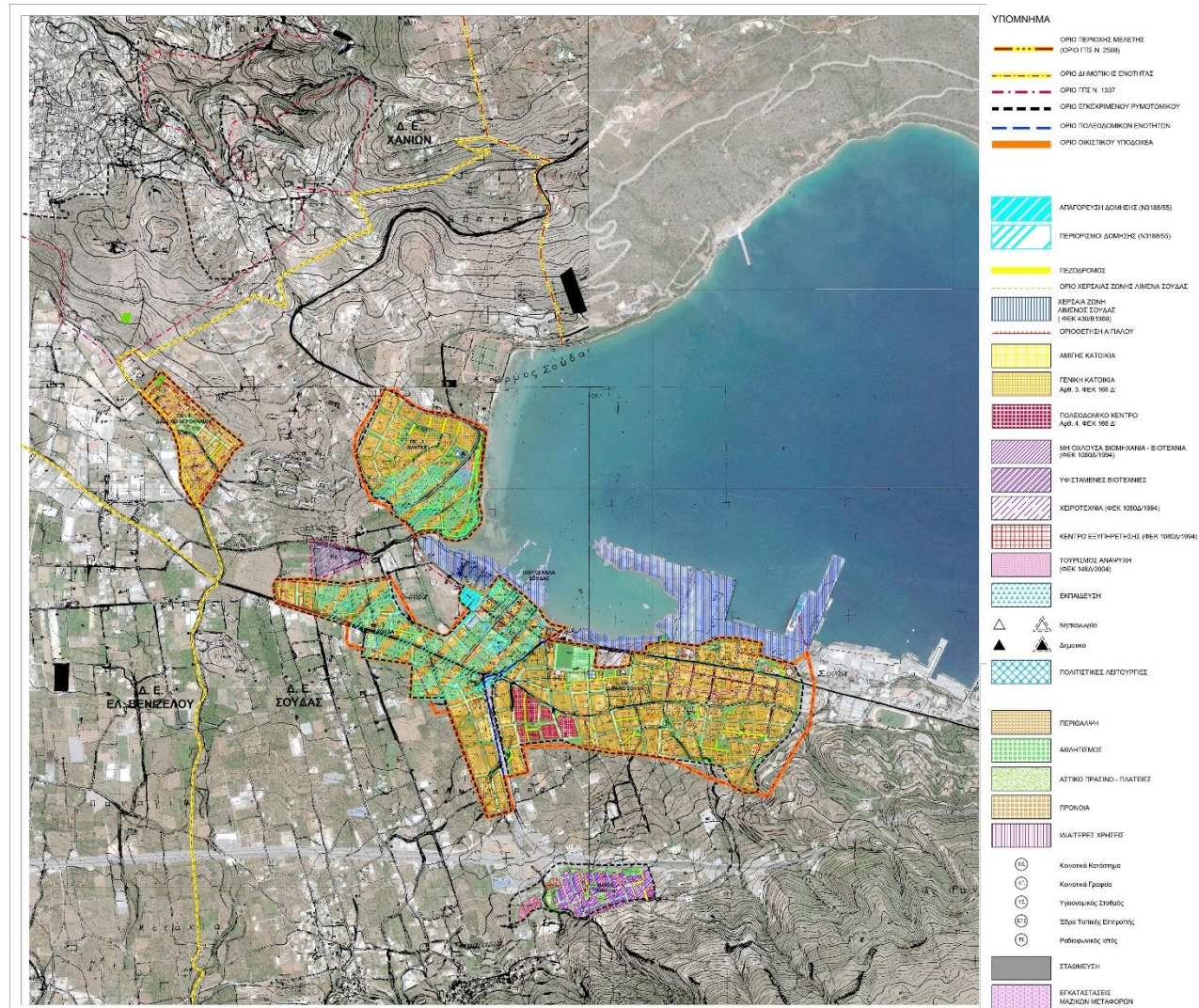
ρυμοτομικού σχεδίου και με την εγκεκριμένη πολεοδομική βάση του Π.Δ. 3/9/1993 (ΦΕΚ 1187Δ/27-9-1993) έγινε επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου. Επίσης καθορίστηκαν οι οικοδομήσιμοι χώροι, οι οδοί, οι πεζοδρόμοι, οι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, και οι κοινωφελείς χώροι και χώροι πρασίνου.

Η Πολεοδομική Ενότητα Κάτω Σούδα έχει ρυμοτομικό σύμφωνα με την 7486/19.12.14 απόφαση και 723/20.12.1914 Διάταγμα (ΦΕΚ 96Α/1914), όπως αναθεωρήθηκε με την Απ. Νομ 6035/1-11-89 (ΦΕΚ705 Δ/21-11-89) και επεκτάθηκε με το Π.Δ. 16-8-1993 (ΦΕΚ 1151Δ/16-8-93).

Η Πολεοδομική Ενότητα Βλητές της Δημοτικής Ενότητας Σούδας διαθέτει εγκεκριμένη Πολεοδομική Μελέτη βάσει της Υ.Α. 3745/28-1-2004 (ΦΕΚ148Δ/24-2-2004). Ο οικισμός συνιστά την πολεοδομική ενότητα 3, και τμήμα του έχει χαρακτηριστεί ως πυκνοδομημένο με την 3746/2004 απόφαση της Υφυπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Η Πολεοδομική Ενότητα Αγροκήπιο διαθέτει πολεοδομική μελέτη εγκεκριμένη με το Π.Δ. 23/8/1994 (ΦΕΚ1000Δ/26-9-1994), βάσει της οποίας αποτελεί την πολεοδομική ενότητα 4 της Δ.Ε. Σούδας. Σύμφωνα με την μελέτη, καθορίζονται οι οικοδομήσιμοι χώροι, οι οδοί, οι πεζοδρόμοι, τα πάρκα, οι χώροι στάθμευσης, ο βρεφικός σταθμός, η παιδική χαρά και η έδρα της τοπικής επιτροπής.

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων
Παραδοτέο Π1.1.1. «Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης»



Εικόνα 68: Πολεοδομικό Συγκρότημα Χανίων: Θεσμικό Πλαίσιο Δόμησης Σούδας.

5.4.1.2 Λοιποί Οικισμοί

Στο τεύχος «Χωροταξική Θεώρηση του Δήμου» του Α' Σταδίου της Μελέτης «Αναθεώρηση και Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Δήμου Χανίων και των Περιαστικών Δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερισού και Σούδας», οι υπόλοιποι οικισμοί του Δήμου Χανίων κατατάσσονται στις εξής 3 κατηγορίες ανάλογα με το θεσμικό πλαίσιο που τους διέπει:

Α) Οικισμοί με εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο

Σε αυτή την κατηγορία ανήκει το Σ.Ο.Δ.Υ Βαμβακόπουλου το οποίο υπάγεται στην Κοινότητα Βαμβακόπουλου και είναι μια έκταση για την οποία έχει εκπονηθεί Ρυμοτομικό Σχέδιο από τον Στεγαστικό Οργανισμό Δημόσιων Υπαλλήλων Χανίων.

Β) Οριοθετημένοι οικισμοί με το Π.Δ. 24.4.85 (ΦΕΚ 181Δ/3-5-1985) που στερούνται εγκεκριμένου Σχεδίου.

Πρόκειται για τους οικισμούς: Ζαχαριάς, Καφές, Μεγάλα Χωράφια, Μετόχι Πλακάλωνα (Άπτερα), Τσικαλαριά, Μυλωνιανά, Βαρύπετρο, Όασις, Μαρμαράς, Λυγιδές, Ποτιστήρια, Αγιά, Επισκοπή, Κυρτωμάδος, Θέρισος, και Βαμβακόπουλο. Από αυτούς, στάσιμοι είναι οι εξής: Αγιά, Επισκοπή, Κυρτωμάδος, Βαρύπετρο, Λυγιδές, Μυλωνιανά, Όασις, Ποτιστήρια, Μετόχι Πλακάλωνα και Τσικαλαριά

Γ) Αναγνωρισμένοι οικισμοί προ του 1923 χωρίς εγκεκριμένο Σχέδιο

Πρόκειται για τους οικισμούς: : Μουρνιές, Περιβόλια, Νεροκούρος, Τζομπανάς, Τζομπανάς, Κρύο Νερό (Βαντές), Ξυλοκαμάρα, Μετόχι Χαϊδέρ-Αγά, Κουκουναρά, Στύλος Μουρνιών, Κόκκινο Μετόχι, Πελεκαπίνα, Μαριανά, Γαρίπα, Άγιοι Σαράντα, Κατσιφαριανά, Μετόχι Τσιγκρή, Μετόχι Αγαδάκη, Μετόχι Πετρή-Μπέν, και Μπερετιανά.

Από τους οικισμούς αυτούς στάσιμοι έχουν κηρυχθεί η Ξυλοκαμάρα, ο Κουκουναράς και τα Περιβόλια. Από το σύνολο των οικισμών αυτών η Ξυλοκαμάρα αποτελεί τον μοναδικό οικισμό ο οποίος έχει όρια σύμφωνα με αποφάσεις προγενέστερες του Π.Δ. 24.4.85 (Απόφαση Νομάρχη 330/18-1-1979, ΦΕΚ 161Δ/1979)

Όλοι οι υπόλοιποι οικισμοί διαθέτουν προσωρινά όρια τα οποία αποτυπώνονται στα Σχέδια της μελέτης, σύμφωνα με σκαριφήματα, που έχουν δοθεί από το Τοπογραφικό Τμήμα της διεύθυνσης Πολεοδομίας και Πολεοδομικών Εφαρμογών της ΠΕ Χανίων.

Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τους οικισμούς αυτούς είναι το Π.Δ. 2/13-3-1981 (ΦΕΚ 138Δ/1981).

5.4.2 Πολεοδομική οργάνωση και χρήσεις γης

Για τις ανάγκες της παρούσας ενότητας, η περιοχή μελέτης, δηλαδή η επικράτεια του Δήμου Χανίων, αναλύεται μεθοδολογικά σε τρεις ενότητες: Χανιά, Σούδα και Λοιποί Οικισμοί. Ως «Χανιά» εννοείται το σύνολο των 22 Πολεοδομικών Ενοτήτων που καθορίζονται από το ισχύον ΓΠΣ και περιλαμβάνουν την πόλη των Χανίων (Δ.Ε. Χανίων), καθώς και τις αστικοποιημένες / υπό

αστικοποίηση περιοχές που αναπτύσσονται σε συνέχεια της πόλης των Χανίων με την οποία αποτελούν ένα ενιαίο αντιληπτικό σύνολο, αλλά διοικητικά ανήκουν στις Δ.Ε. Θερίσου, Δ.Ε. Ελ. Βενιζέλου και Δ.Ε. Ν. Κυδωνίας. Ως «Σούδα» εννοούνται οι 4 Πολεοδομικές Ενότητες της Σούδας, σύμφωνα, επίσης με το ισχύον ΓΠΣ. Τέλος, ως «Λοιποί Οικισμοί» εννοούνται όλοι οι οικισμοί του Δήμου που βρίσκονται εκτός των ορίων του ισχύοντος ΓΠΣ. Η παρουσίαση των οικισμών αυτών γίνεται ανά Δημοτική Ενότητα, (Δ.Ε. Ακρωτηρίου, Δ.Ε. Κεραμείων και Δ.Ε. Κυδωνίας) βασιζόμενη στα κείμενα και τους χάρτες του Α' Σταδίου των υπό εκπόνηση ΓΠΣ.

5.4.2.1 Πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων

Σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ, τα Χανιά και οι όμορες προς αυτά επεκτάσεις συγκροτούν συνολικά 22 Πολεοδομικές Ενότητες (Π.Ε.), που εκτείνονται στα όρια των Δημοτικών Ενότητων Χανίων, Ν. Κυδωνίας, Θερίσου, και Ελ. Βενιζέλου. Από αυτές οι ΠΕ-1 έως ΠΕ-10 και ΠΕ-18 έως ΠΕ-22 βρίσκονται εντός των ορίων της Δ.Ε. Χανίων. Με εξαίρεση τις ΠΕ-20 (Προφ. Ηλίας) και ΠΕ-22 (Κουμπελή), όλες οι Πολεοδομικές Ενότητες διαδέχονται η μία την άλλη και δίνουν την εικόνα ενός συνεκτικού και ενιαίου αστικού συγκροτήματος.

Ένα από τα σημαντικότερα τμήματα του πολεοδομικού συγκροτήματος των Χανίων είναι η Παλιά Πόλη των Χανίων που εντάσσεται στην ΠΕ-1 (Παλαιά Πόλη) και σε τμήμα της ΠΕ-3 (Κέντρο) και βρίσκεται σε συνέχεια με το κέντρο της σύγχρονης πόλης. Η Παλιά Πόλη διακρίνεται για τις ιστορικές συνοικίες ξεχωριστή αρχιτεκτονική και ιδιαίτερο πολιτισμικό χαρακτήρα. Στην περιοχή αυτή συναντώνται αρσενάλια, οχυρωματικές εγκαταστάσεις, τελωνείο, τζαμί, ανασκαφές και πλήθος κτιριακών συνόλων. Ορισμένα είναι ανακαινισμένα και έχουν σύγχρονες χρήσεις.

Άλλη χαρακτηριστική περιοχή του αστικού ιστού είναι η συνοικία της Χαλέπας (ΠΕ-6), που χαρακτηρίζεται από τα πολλά νεοκλασικά αρχοντικά που διαθέτει, ενώ πρόκειται για μια περιοχή που συγκέντρωνε στα τέλη του 19^{ου} αιώνα την άρχουσα τάξη της πόλης. Ένα από τα γνωστότερα κτίρια της περιοχής είναι η κατοικία του Ελευθερίου Βενιζέλου.

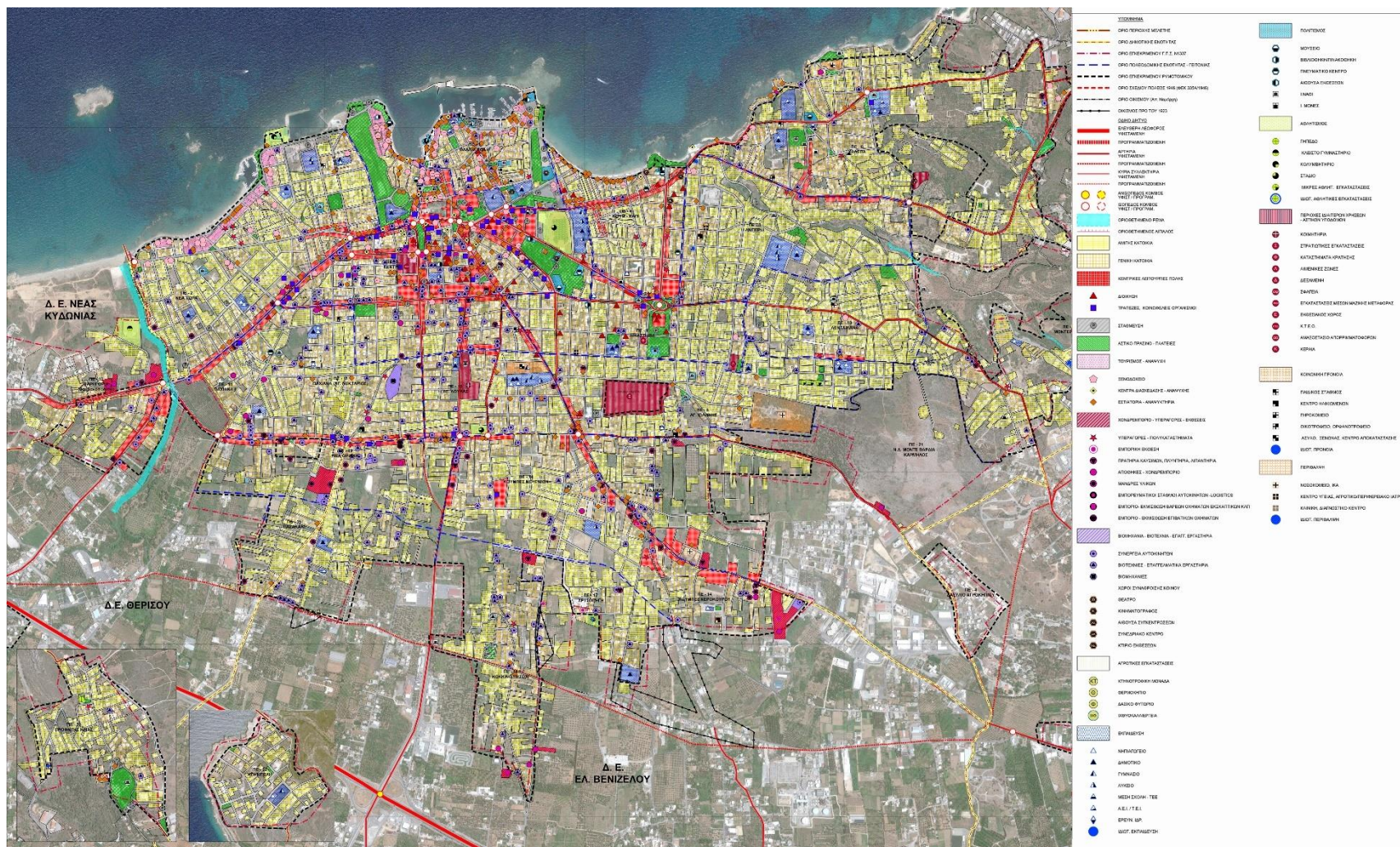
Οι κεντρικές λειτουργίες (υπηρεσίες διοίκησης, εμπόριο - υπηρεσίες) αλλά και οι χρήσεις αναψυχής, εντοπίζονται στο κέντρο της πόλης (Δημοτική Αγορά, Πλατεία Ελευθερίας, γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος του κεντρικού οδικού δικτύου, Παλιά Πόλη) σχηματίζοντας έναν αστεροειδή πυρήνα. Συνεπώς, η ανάπτυξη της πόλης των Χανίων χαρακτηρίζεται ως μονοκεντρική.

Οι τουριστικές χρήσεις και επιχειρήσεις βρίσκονται κατά κύριο λόγο στην Παλιά Πόλη, στην παράκτια ζώνη (κυρίως, στην ακτή Παπανικολή) αλλά και στο κέντρο της πόλης. Πυκνοδομημένες

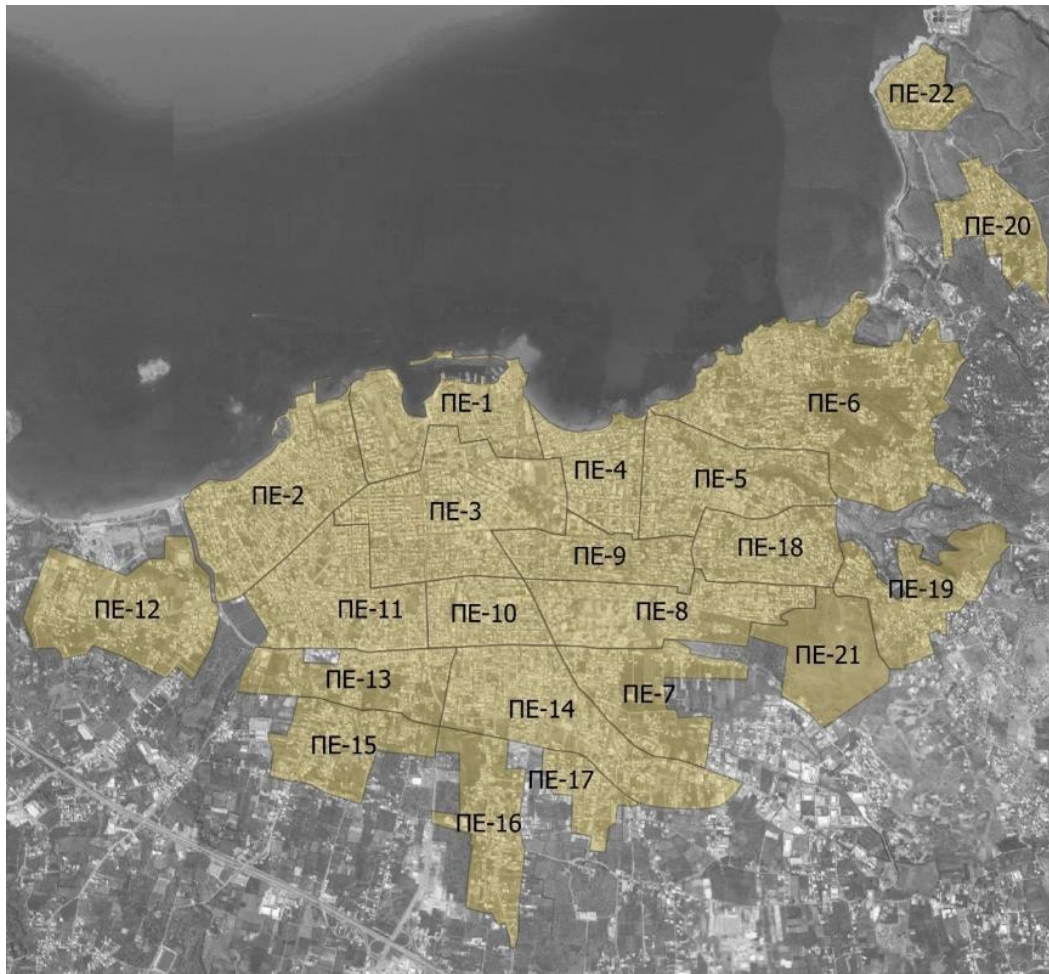
Περιοχές γενικής και αμιγούς κατοικίας συμπεριλαμβάνονται σε όλες τις πολεοδομικές ενότητες. Η κατοικία δέχεται πιέσεις, ιδιαίτερα στο κέντρο, λόγω κυκλοφοριακού, υψηλών συντελεστών και ασύμβατων χρήσεων (ΠΕ-1 και ΠΕ-3). Πυκνοδομημένες συνοικίες εντοπίζονται και στις πολεοδομικές ενότητες που πλαισιώνουν βορειοδυτικά και βορειοανατολικά το κέντρο, (ΠΕ-2, Νέα Χώρα, και ΠΕ-4, Κουμ Καπί). Οι ανατολικές περιοχές εμφανίζουν πιο ελκυστικά οικιστικά χαρακτηριστικά λόγω μειωμένων συντελεστών δόμησης και πρασίνου). Η αυθαίρετη δόμηση είναι ένα φαινόμενο που συναντάται σε πολλές περιοχές και αποτελεί ένα σημαντικό πρόβλημα.

Τέλος, τα Χανιά έχουν στη διάθεσή τους ένα σύνολο σημαντικών κοινόχρηστων χώρων πρασίνου (πλατεία Καγιαλέ, πλατεία Βενιζέλου, πάρκο Κουμπελή, κτλ.) και δημοτικών πάρκων (πάρκο Ειρήνης και Φιλίας), τα οποία προσδίδουν στην πόλη μια ιδιαίτερη ποιότητα, με σημαντικές προοπτικές για περαιτέρω βελτίωση και ανάδειξη.

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Παραδοτέο Π1.1.1.«Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης»



Εικόνα 69: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις (Χανιά). (Πηγή: «Α' ΣΤΑΔΙΟ ΑΝΑΛΥΣΗ-ΔΙΑΓΝΩΣΗ-ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ» της υπό εκπόνησης «Αναθεώρηση και Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Δήμου Χανίων και των Περιαστικών Δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας»).



Εικόνα 70: 22 Πολεοδομικές Ενότητες Χανίων (ΓΠΣ, 1988). (Ιδία Επεξεργασία).

Στη συνέχεια περιγράφονται τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά για τις πολεοδομικές ενότητες. Η περιγραφή βασίζεται σε σημαντικό βαθμό στην επεξεργασία των καταγραφικών στοιχείων που συγκεντρώθηκαν στα πλαίσια του Α' Σταδίου της μελέτης για την αναθεώρηση του ΓΠΣ αναφορικά με τις χρήσεις γης, όπως αυτό συμπυκνώνεται στο χάρτη στην **Εικόνα 69**.

ΠΕ-1, Παλαιά Πόλη

Η Παλαιά Πόλη με το ενετικό της λιμάνι είναι ο ιστορικός πυρήνας της πόλης των Χανίων και ένα από τα ωραιότερα και καλύτερα διατηρημένα ιστορικά κέντρα στην Ελλάδα, με πληθώρα μνημείων που συνδέονται με την ιστορική εξέλιξη των Χανίων. Τμήμα της παλιάς πόλης ανήκει στην ΠΕ-3 (Κέντρο).

Το εγκεκριμένο ρυμοτομικό του 1943 δεν έχει εφαρμοσθεί, με αποτέλεσμα η Παλαιά Πόλη να εξακολουθεί να διατηρεί την ακανόνιστη γεωμετρία που χαρακτηρίζει τις παλαιές πόλεις που αναπτύχθηκαν οργανικά στο χρόνο, χωρίς συνολικό σχεδιασμό.

Παρατηρείται έντονη ανάμειξη κεντρικών λειτουργιών και ιδιαίτερα τουρισμού – αναψυχής με κατοικία, η οποία υφίσταται πιέσεις από την συνύπαρξη αυτή, ιδιαίτερα τους μήνες με υψηλή προσέλευση επισκεπτών.

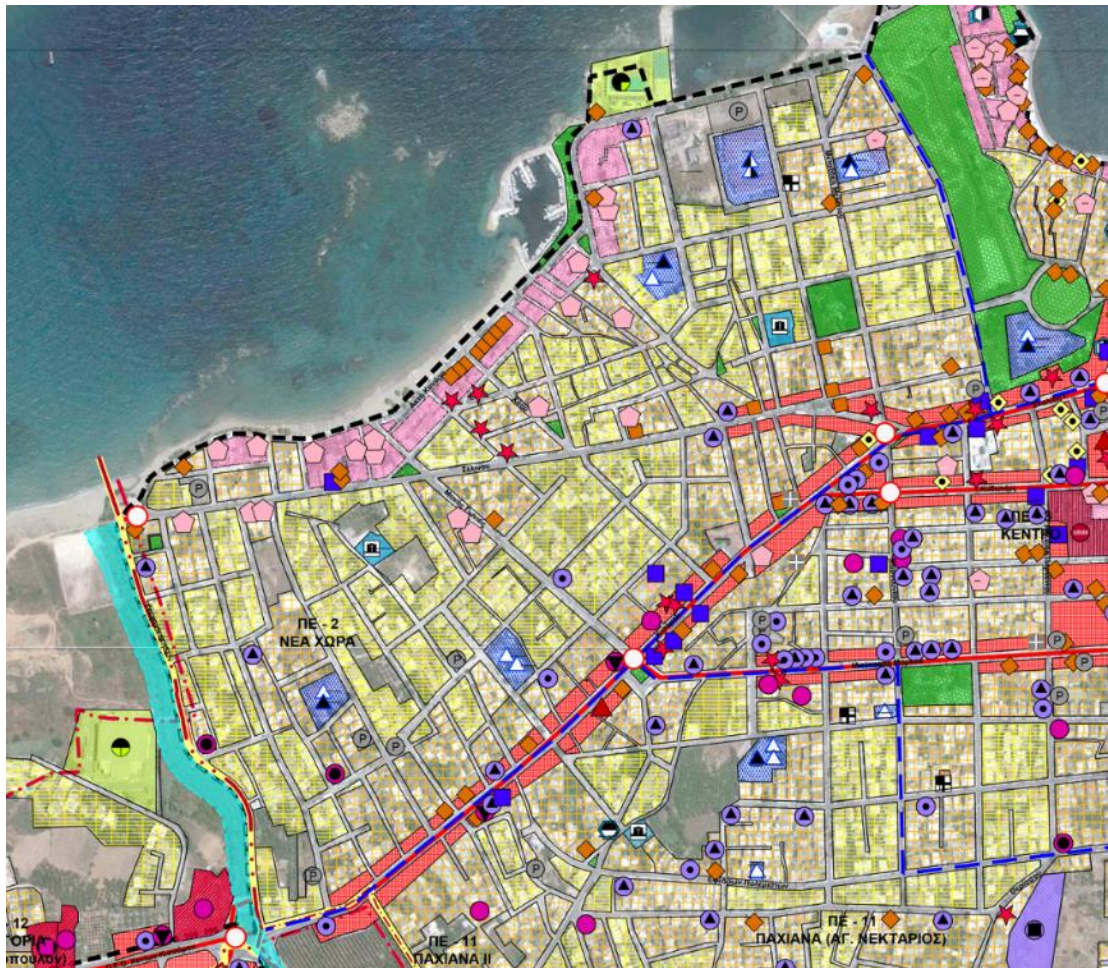


Εικόνα 71: ΠΕ-1 Παλιά Πόλη: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).

ΠΕ-2, Νέα Χώρα

Η ΠΕ-2, Νέα Χώρα, αναπτύσσεται δυτικά της Παλαιάς Πόλης των Χανίων και οριοθετείται προς το νότο από την οδό Κισσάμου και προς τα δυτικά από το ρέμα του Κλαδισού, που αποτελεί και όριο μεταξύ των Δ.Ε. Χανίων και Δ.Ε. Ν. Κυδωνίας. Η ΠΕ-2 έχει εκτεταμένο παράκτιο μέτωπο, όπου αναπτύσσονται χρήσεις τουρισμού και αναψυχής, μαρίνα, καθώς και το Κολυμβητήριο. Η πλειονότητα των κεντρικών λειτουργιών αναπτύσσεται κατά μήκος της οδού Κισσάμου, η οποία έχει ρόλο αρτηρίας, ενώ καταγράφεται κάποια συγκέντρωση καταστημάτων και σε τμήμα της οδού Σελίνου. Η μεγαλύτερη έκταση της ΠΕ-2 καταλαμβάνεται από χρήσεις αμιγούς κατοικίας, με εξαίρεση την παράκτια ζώνη όπου, όπως προαναφέρθηκε, υπερισχύουν οι χρήσεις τουρισμού – αναψυχής, και μια ζώνη παράλληλα προς την οδό Κισσάμου, όπου, μετά το διαμορφωμένο γραμμικό κέντρο, καταγράφονται χρήσεις γενικής κατοικίας.

Η ΠΕ-2 είναι από τις Πολεοδομικές Ενότητες του αρχικού ρυμοτομικού των Χανίων (1946) που επεκτάθηκαν μεταγενέστερα, ώστε να αποκτήσουν το σημερινό σχήμα και έκταση.



Εικόνα 72: ΠΕ-2 Νέα Χώρα: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).

ΠΕ-3, Κέντρο

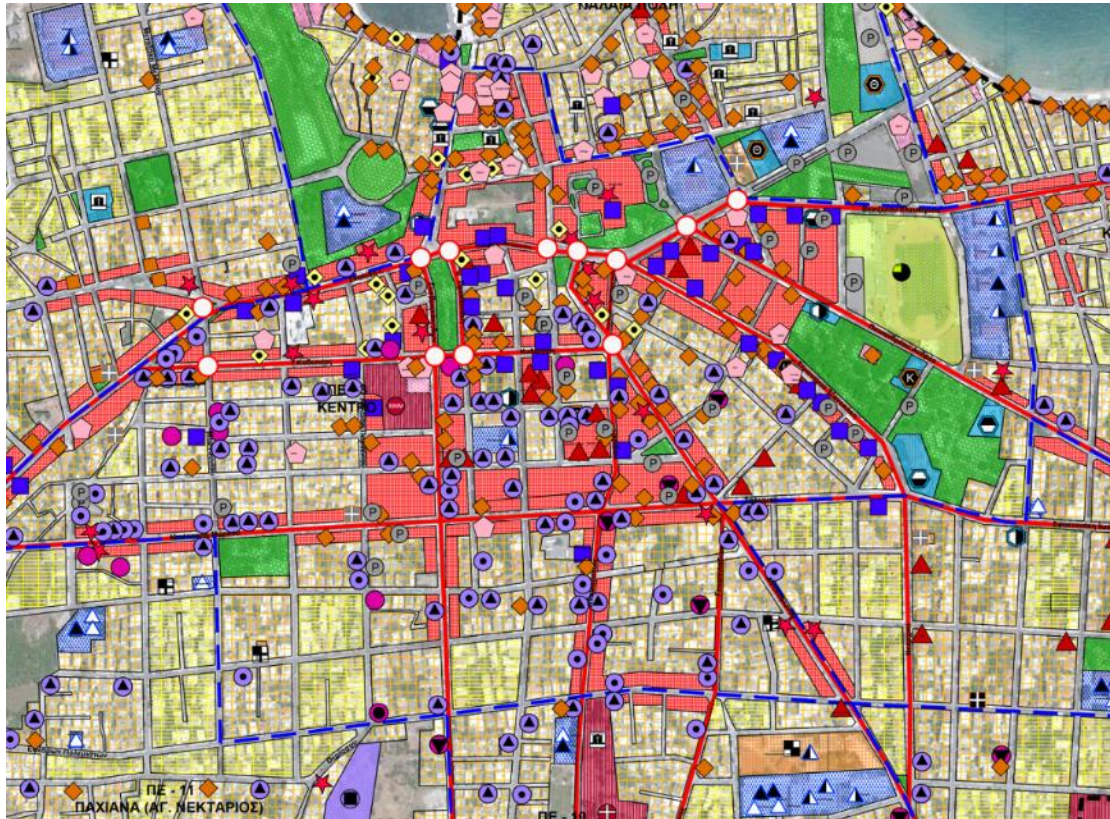
Η ΠΕ-3, Κέντρο, καταλαμβάνει το κεντρικό τμήμα της πόλης των Χανίων και εκτείνεται από την Παλαιά Πόλη προς το νότο. Τμήμα της Παλαιάς Πόλης, όπου βρίσκεται το εμβληματικό κτίριο της Δημοτικής Αγοράς, εντάσσεται στα όρια της ΠΕ-3.

Στην ΠΕ-3 συγκεντρώνονται πολλές κεντρικές λειτουργίες που εξυπηρετούν το σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων και αναπτύσσονται γραμμικά κατά μήκος των βασικών αρτηριών που διαπερνούν την ΠΕ-3: Κισσάμου, Σκαλίδη, Ελ. Βενιζέλου, Αν. Παπανδρέου, Ιωάν. Σφακιανάκη, Στρατ. Τζανακάκη, Αποκορώνου, Αναπαύσεως, Μάρκου Μπότσαρη και Κυδωνίας. Ιδιαίτερα το τμήμα της ΠΕ-3 που περικλείεται από τις οδούς Σκαλίδη, Χατζημιχάλη, Αποκορώνου, Σολωμού και Παρθενίου Κελαίδη, συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό κεντρικών λειτουργιών και αποτελεί το κέντρο της Πόλης.

Στα όρια της ΠΕ-3 αναπτύσσονται σημαντικές υπερτοπικής σημασίας δραστηριότητες, όπως είναι το Δημαρχείο, ο πρόσφατα ανακαινισμένος σταθμός ΚΤΕΛ, το Εθνικό Στάδιο Χανίων, ο Δημοτικός Κήπος, το Πνευματικό Κέντρο, Τράπεζες και Κοινωφελείς Οργανισμοί. Σημαντικός αριθμός βιοτεχνικών, επαγγελματικών εργαστηρίων και συνεργείων αυτοκινήτων βρίσκονται στην

κεντρική περιοχή της ΠΕ-3 επί των οδών Μ. Μπότσαρη και Αναπαύσεως, αλλά και διάσπαρτα στις περιοχές κατοικίας.

Η ΠΕ-3 είναι από τις Πολεοδομικές Ενότητες του αρχικού ρυμοτομικού των Χανίων (1946). Στο μεγαλύτερο μέρος της διαθέτει ορθοκανονικό ρυμοτομικό σχέδιο.

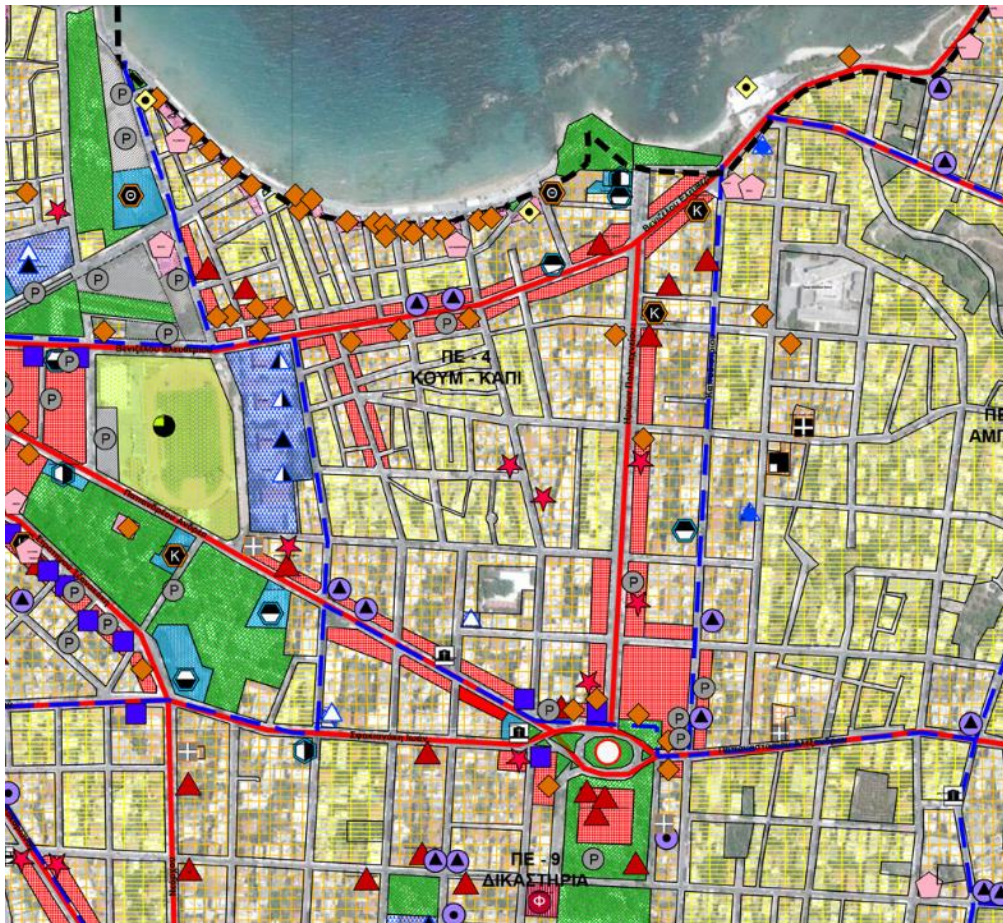


Εικόνα 73: ΠΕ-3 Κέντρο: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).

ΠΕ-4, Κουμ-Καπί

Η ΠΕ-4, Κουμ-Καπί, εκτείνεται ανατολικά της Παλιά Πόλης και του Κέντρου, ενώ νότια συνορεύει με την ΠΕ-9 Δικαστήρια και προς τα ανατολικά με την ΠΕ-5, Αμπεριά. Είναι μία από τις παραθαλάσσιες Π.Ε. του Δήμου, με σημαντικό αριθμό εστιατορίων και αναψυκτηρίων στο θαλάσσιο μέτωπο της. Κεντρικές λειτουργίες αναπτύσσονται γραμμικά σε όλο το μήκος των κεντρικών οδών Ελ. Βενιζέλου, Ηρώων Πολυτεχνείου και Ανδρ. Παπανδρέου. Η οδός Ελ. Βενιζέλου εξυπηρετεί σημαντικές διαμπερείς κινήσεις καθώς συνδέει τα Χανιά με το Αεροδρόμιο. Η οδός Ηρώων Πολυτεχνείου, ξεκινά από την παράκτια ζώνη και καταλήγει στο χαρακτηριστικό κτίριο των Δικαστηρίων, αποτελώντας ένα ισχυρό άξονα αστικού σχεδιασμού. Ενώ, η οδός Ανδ. Παπανδρέου ενώνει τα Δικαστήρια με τη Δημοτική Αγορά.

Η ΠΕ-4 είναι από τις Πολεοδομικές Ενότητες του αρχικού ρυμοτομικού σχεδίου των Χανίων (1946).

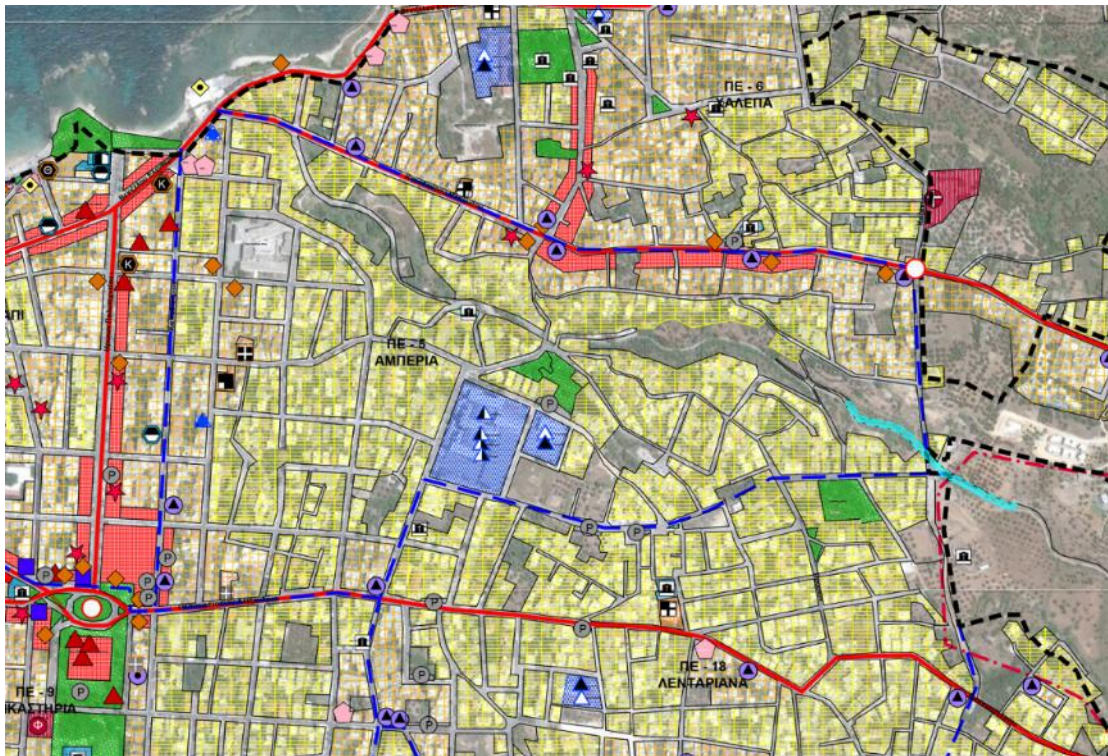


Εικόνα 74: ΠΕ-4 Κουμ-Καπί: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).

ΠΕ-5, Αμπεριά

Η ΠΕ-5, Αμπεριά, έχει ένα ιδιαίτερα ακανόνιστο ρυμοτομικό, ιδιαίτερα στα βόρεια και ανατολικά της τμήματα, λόγω του λοφώδους ανάγλυφού της και της ύπαρξης ενός ρέματος που τη διατρέχει με κατεύθυνση προς τη θάλασσα, όπου και εκβάλλει. Πρόκειται για μια περιοχή αμιγούς κατοικίας. Στα όρια της ΠΕ-5 λειτουργούν 1η και 2η ΤΟΜΥ Χανίων και ένα μεγάλο σχολικό συγκρότημα πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Το βόρειο όριο της ΠΕ-5 υλοποιείται από την οδό Κουνδούρου Μανούσου, η οποία αποτελεί τμήμα της κυκλοφοριακής σύνδεσης των Χανίων με το αεροδρόμιο στη Δ.Ε. Ακρωτηρίου. Σε τμήμα της οδού αυτής αναπτύσσονται γραμμικά ορισμένες κεντρικές λειτουργίες, οι μόνες στην ΠΕ-5. Ένα πολύ περιορισμένο τμήμα της ΠΕ-5 έχει διέξοδο προς το παράκτιο μέτωπο των Χανίων, μεταξύ των ΠΕ-4 και ΠΕ-6.

Η ΠΕ-5 ανήκει στα όρια του αρχικού ρυμοτομικού των Χανίων (1946), με εξαίρεση την περιοχή των σχολείων που εντάχθηκε αργότερα στο σχέδιο.



Εικόνα 75: ΠΕ-5, Αμπεριά: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).

ΠΕ-6, Χαλέπα

Η ΠΕ-6, Χαλέπα, είναι μια από τις ιστορικότερες συνοικίες των Χανίων. Το δυτικό τμήμα της ΠΕ ανήκει στο αρχικό ρυμοτομικό (1946) και έχει εκτεταμένο μέτωπο προς τη θάλασσα, όπου αναμειγνύονται χρήσεις κατοικίας, τουρισμού – αναψυχής και κοινωφελείς. Ένα γραμμικό κέντρο, το μοναδικό στην ΠΕ-6 αναπτύσσεται κατά μήκος της οδού Δαγκλή μέχρι την οδό Κούνδουρου Μανούσου, η οποία διαχωρίζει την Αμπεριά. Στην προέκταση της οδού Δαγκλή, προς βορρά, βρίσκονται μερικά από τα πιο ιστορικά κτίρια της Χαλέπας, μεταξύ των οποίων προέχουσα θέση έχει η οικία του Ελ. Βενιζέλου.

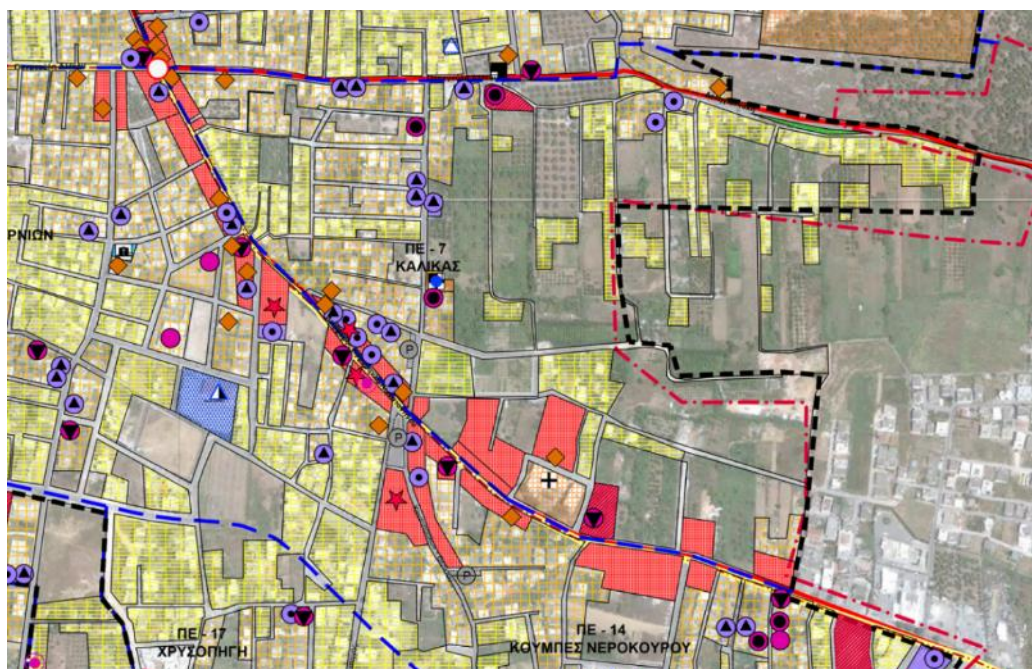
Την ΠΕ-6 διασχίζει η οδός Κων. Μητσοτάκη, η οποία αποτελεί τμήμα της οδικής σύνδεσης των Χανίων με το Αεροδρόμιο, και δέχεται υψηλή κυκλοφοριακή επιβάρυνση ιδίως κατά τους μήνες με αυξημένη τουριστική κίνηση.

ΠΕ-7, Καλυκάς

Η ΠΕ-7, Καλυκάς, είναι από τις ανατολικότερες πολεοδομικές ενότητες των Χανίων. Εκτείνεται μεταξύ της οδού Αλ. Παναγούλη και της λεωφόρου Κων. Καραμανλή, που αποτελεί την βασική κυκλοφοριακή σύνδεση των Χανίων με τη Σούδα και με το Β.Ο.Α.Κ. μέσω του ανισόπεδου κόμβου Σούδας. Κεντρικές λειτουργίες αναπτύσσονται κατά μήκος της Λεωφόρου Καραμανλή, ενώ οι υπόλοιπες περιοχές καταλαμβάνονται από κατοικίες. Τμήμα της ΠΕ-7 παραμένει αδόμητο.



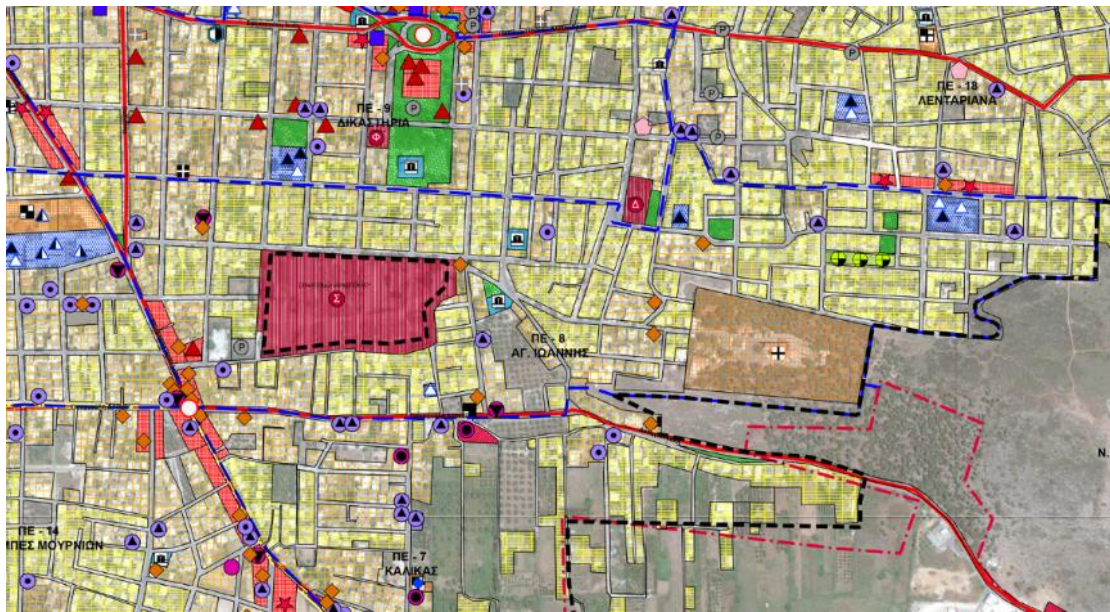
Εικόνα 76: ΠΕ-6, Χαλέπα: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).



Εικόνα 77: ΠΕ-7, Καλυκάς: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).

ΠΕ-8, Αγ. Ιωάννης

Η ΠΕ-8, Αγ. Ιωάννης, χαρακτηρίζεται από το ιδιαίτερα επίμηκες ορθογωνικό σχήμα της με κατεύθυνση Α-Δ. Στο ανατολικό άκρο της ΠΕ-8 βρίσκονται οικιστικές αναπτύξεις οργανωμένης δόμησης που ανοικοδομήθηκαν προ πολλών ετών βάσει ειδικών στεγαστικών προγραμμάτων, καθώς και η εκτεταμένη έκταση του Πρεβαντόριου. Στο δυτικό άκρο βρίσκεται το Στρατόπεδο Μαρκοπούλου, το οποίο επηρεάζει την λειτουργική συνοχή των περιοχών της ΠΕ-8 που το περιβάλλουν. Κατά τα λοιπά, η ΠΕ-8 είναι μια περιοχή αμιγούς κατοικίας, χωρίς σημαντικές κεντρικές λειτουργίες. Τμήμα της ΠΕ-8 ανήκει στο αρχικό ρυμοτομικό των Χανίων (1946).



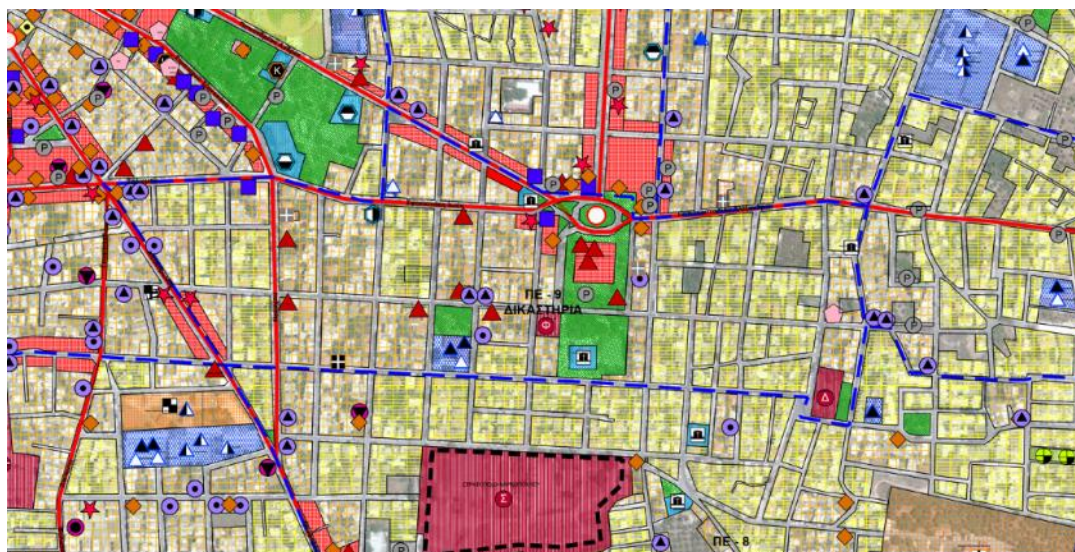
Εικόνα 78: ΠΕ-8, Αγ. Ιωάννης: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).

ΠΕ-9, Δικαστήρια

Η ΠΕ-9, Δικαστήρια, βρίσκεται στα νοτιοδυτικά της ΠΕ-3 (Κέντρο). Έχει επίμηκες σχήμα, σε κεντρική θέση του οποίου λειτουργεί το Δικαστικό Μέγαρο των Χανίων από το οποίο πήρε την ονομασία της. Περιοχές γενικής κατοικίας εναλλάσσονται με περιοχές αμιγούς κατοικίας, και σημαντικό αριθμό διοικητικών υπηρεσιών. Οι οδοί Ιωάν. Σφακιανάκη – Σολωμού, που διαμορφώνουν το βόρειο όριο της ΠΕ-9, καθώς και η διαγώνιος οδός Ανδ. Παπανδρέου, που εκκινεί από τα Δικαστήρια, αποτελούν τις άμεσες κυκλοφοριακές συνδέσεις της ΠΕ με το κέντρο των Χανίων.

ΠΕ-10, Αγ. Λουκάς

Η ΠΕ-10, Αγ. Λουκάς, είναι μια μικρή σε έκταση πολεοδομική ενότητα, που βρίσκεται νότια της ΠΕ-3, δηλαδή του Κέντρου. Βόρειο όριο της αποτελεί η οδός Εφέδρων Πολεμιστών, ενώ στα νότια οροθετείται από τις οδούς Γογονή Αναγνώστου – Αλ. Παναγούλη. Στον άξονα ανατολή δύση εκτείνεται μεταξύ της Λεωφόρο Ηρακλείου και της οδού Ζυμβρακάκηδων, οι οποίες συγκλίνουν προς το κέντρο των Χανίων. Εντός της ΠΕ-10 εντοπίζονται ένα σχολικό συγκρότημα, αθλητικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις πρόνοιας, καθώς και το ομώνυμο κοιμητήριο του Αγ. Λουκά. Εμπορικά καταστήματα και βιοτεχνίες-συνεργεία εντοπίζονται κυρίως στις περιμετρικές οδούς αλλά και εντός της ΠΕ.



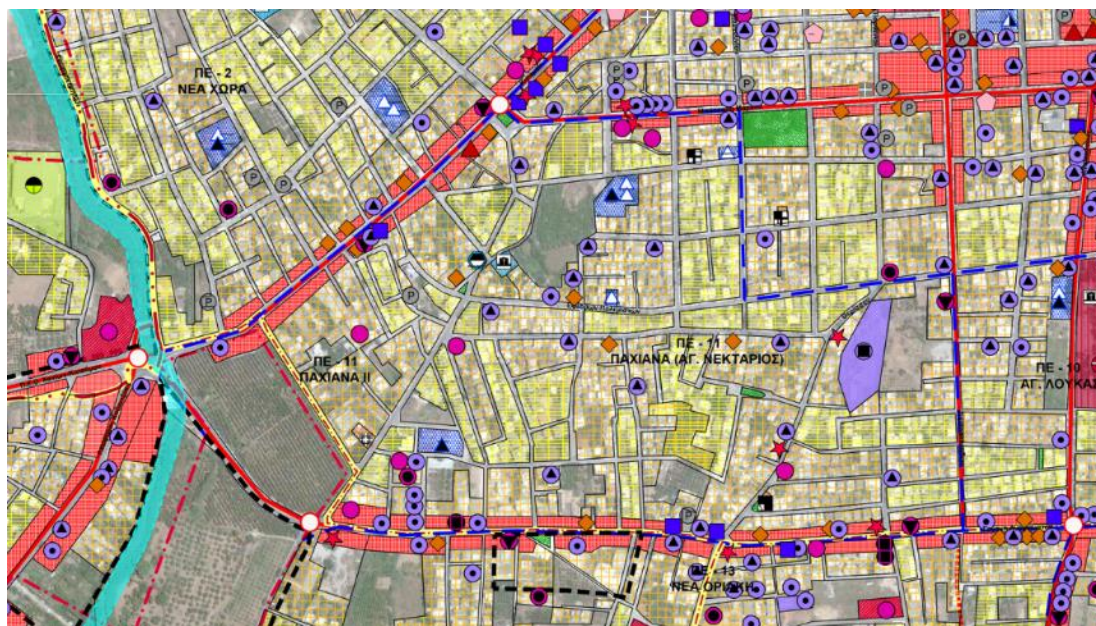
Εικόνα 79: ΠΕ-9, Δικαστήρια: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).



Εικόνα 80: ΠΕ-10, Αγ. Λουκάς: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).

ΠΕ-11, Παχιανά

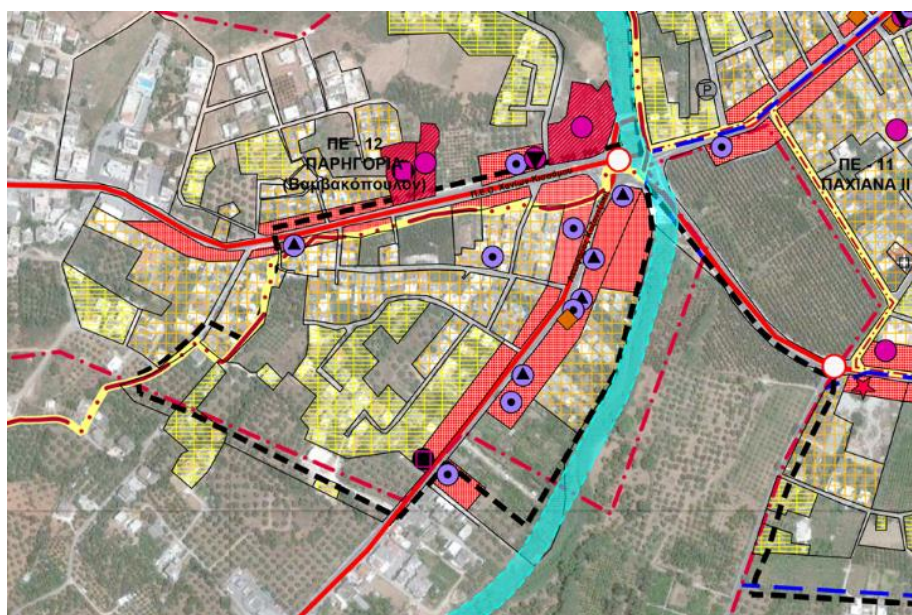
Η ΠΕ-11 Παχιανά και Παχιανά ΙΙ, βρίσκεται νοτιοδυτικά του Κέντρου και οριοθετείται από μεγάλους οδικούς άξονες, Κισσάμου (δυτικά), Μ. Μπότσαρη (βόρεια), Ζυμβρακάκηδων (ανατολικά) και Α. Γογονή (νότια). Κατά μήκος των οδών Κισσάμου, Μ. Μπότσαρη και Α. Γογονή, αναπτύσσεται έντονη οικονομική δραστηριότητα, κυρίως εμπορική.



Εικόνα 81: ΠΕ-11 Παχιανά: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).

ΠΕ-12, Παρηγοριά

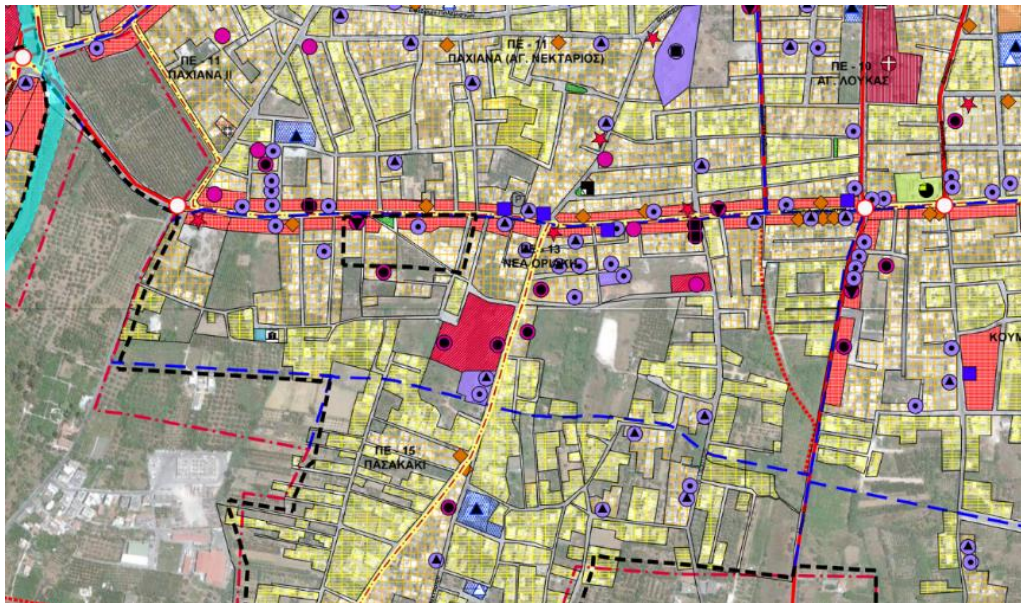
Η ΠΕ-12, Παρηγοριά, έχει την ιδιαιτερότητα ότι εκτείνεται τόσο στη Δ.Ε. Θερίσου, όσο και στην όμορη Δ.Ε Νέας Κυδωνίας. Το τμήμα της ΠΕ-12 που διοικητικά ανήκει στη Δ.Ε. Θερίσου, ορίζεται από την Π.Ε.Ο. Χανίων – Κισσάμου προς το βορρά, και το ρέμα Κλαδισός, ανατολικά. Τα ανατολικά τμήματα της ΠΕ διασχίζονται από την Λεωφ. Καζαντζάκη, η οποία, στο σημείο αυτό, είναι παράλληλη με τον Κλαδισό. Εμπορικές χρήσεις, χονδρεμπόριο, επαγγελματικά εργαστήρια, βιοτεχνίες και συνεργεία αυτοκινήτων αναπτύσσονται κατά μήκος των παραπάνω σημαντικών οδικών αξόνων, αφήνοντας το εσωτερικό της ΠΕ-12 για την κατοικία. Τέλος, σημαντικό είναι το ποσοστό αδόμητων εκτάσεων.



Εικόνα 82: ΠΕ-12, Παρηγοριά: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).

ΠΕ-13, Νέα οριακή

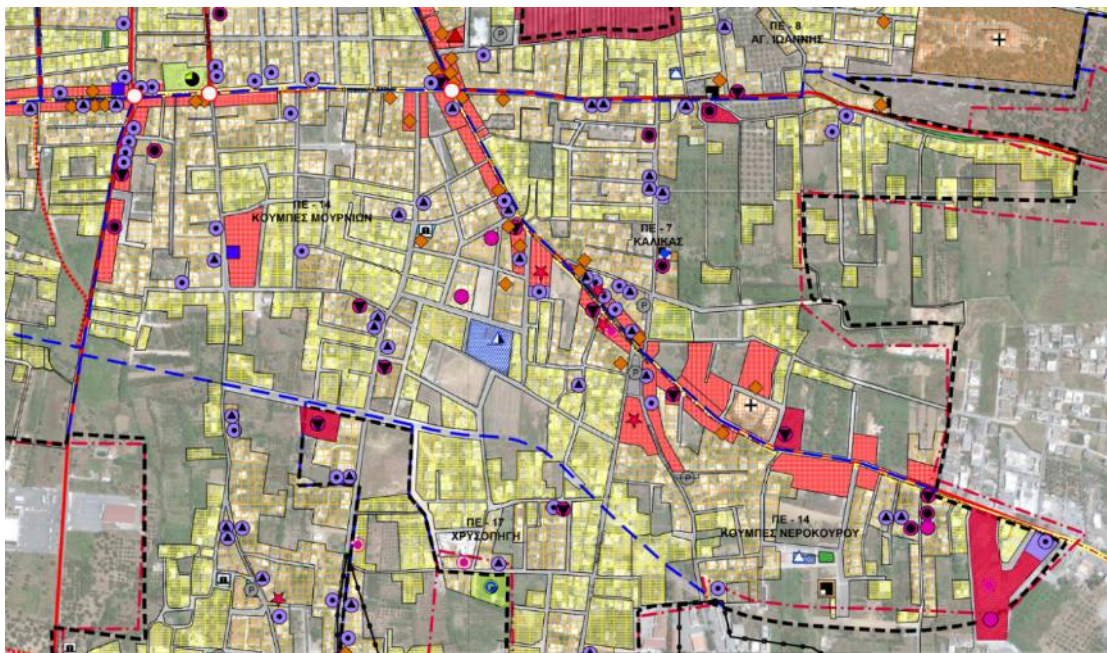
Η ΠΕ-13, Νέα Οριακή, εκτείνεται νοτίως και κατά μήκος μεγάλου τμήματος της οδού Γογονή Αναγνώστου, στην οποία οδό συγκεντρώνεται μεγάλη εμπορική δραστηριότητα, βιοτεχνίες-συνεργεία, τράπεζες κ.α. Ανατολικό όριο της ΠΕ-13 είναι η οδός Μουρνιών όπου εντοπίζεται επίσης σημαντική οικονομική δραστηριότητα. Τέλος, όσον αφορά το εσωτερικό της ΠΕ-13, σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων (κυρίως χονδρεμπόριο και βιοτεχνίες-συνεργεία) συγκεντρώνονται επί και πέριξ της οδού Ελευθερίας, η οποία τέμνει την ΠΕ σε δύο ισομεγέθεις περιοχές. Κατά τα άλλα, δεν υπάρχει κάποιο τοπικό κέντρο, ενώ βιοτεχνίες και αποθήκες χονδρεμπορίου λειτουργούν διάσπαρτα στην ΠΕ-13, ενώ η μεγαλύτερη παραγωγική μονάδα - από τις ελάχιστες εντός των Χανίων - είναι η «ΒΙΟΧΥΜ», μεταξύ των οδών Θερίσου και Ζυμβρακάκηδων.



Εικόνα 83: ΠΕ-13, Νέα Οριακή: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).

ΠΕ-14, Κουμπές

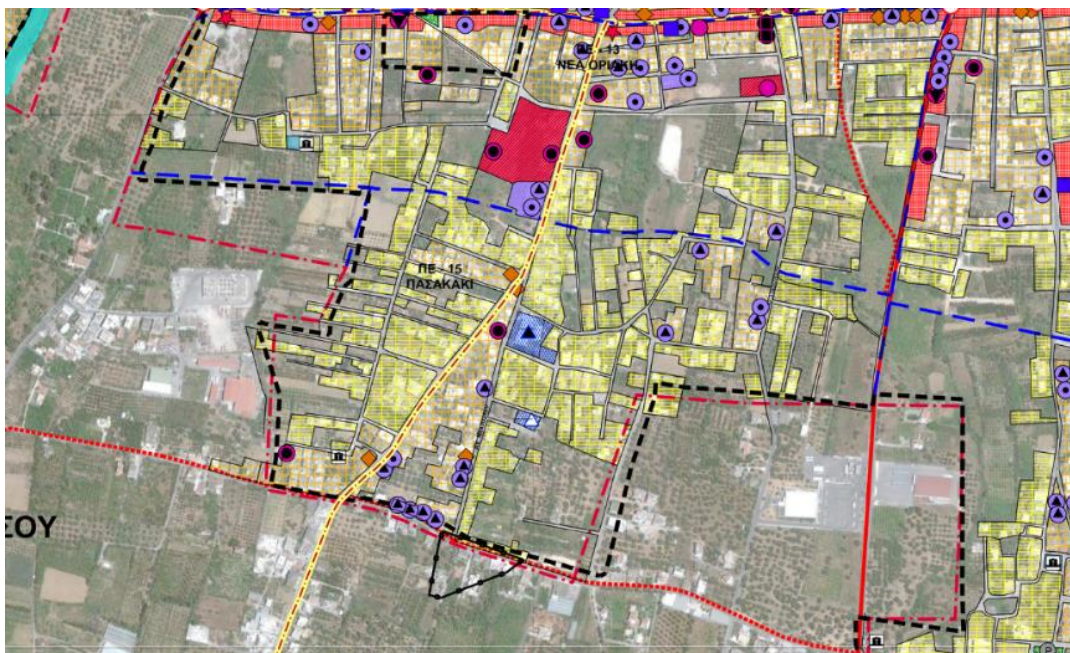
Η ΠΕ-14, Κουμπές Μουρνιών – Νεροκούρου, έχει ένα ιδιόμορφο επίμηκες σχήμα και εκτείνεται μεταξύ των οδών Μουρνιών (δυτικά), Αλ. Παναγούλη (βόρεια) και Λεωφ. Καραμανλή (ανατολικά). Κατά μήκος της Λεωφ. Καραμανλή, που είναι ένας από τους σημαντικότερους οδικούς άξονες στην περιοχή μελέτης, αναπτύσσονται οι περισσότερες οικονομικές δραστηριότητες της ΠΕ-14 (καθώς και της όμορης ΠΕ-7, Καλυκάς). Μικρότερης έντασης δραστηριότητα καταγράφεται επί της οδού Μουρνιών και σε τμήματα της Αλ. Παναγούλη. Το εσωτερικό της ΠΕ-14 έχει ανάμεικτο χαρακτήρα, με περιοχές κατοικίας, αγροτικές εκτάσεις, διάσπαρτα συνεργεία αυτοκινήτων, επαγγελματικά εργαστήρια, αποθήκες και καταστήματα. Σημαντικό εσωτερικό άξονα αποτελεί η οδός Αγ. Αποστόλων με σημαντική συγκέντρωση οικονομικής δραστηριότητας, και παράλληλη αυτής είναι η οδός Σοφοκλή Βενιζέλου, όπου βρίσκονται τα γραφεία του ΔΕΔΔΗΕ.



Εικόνα 84: ΠΕ-14, Κουμπές: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).

ΠΕ-15, Πασακάκι

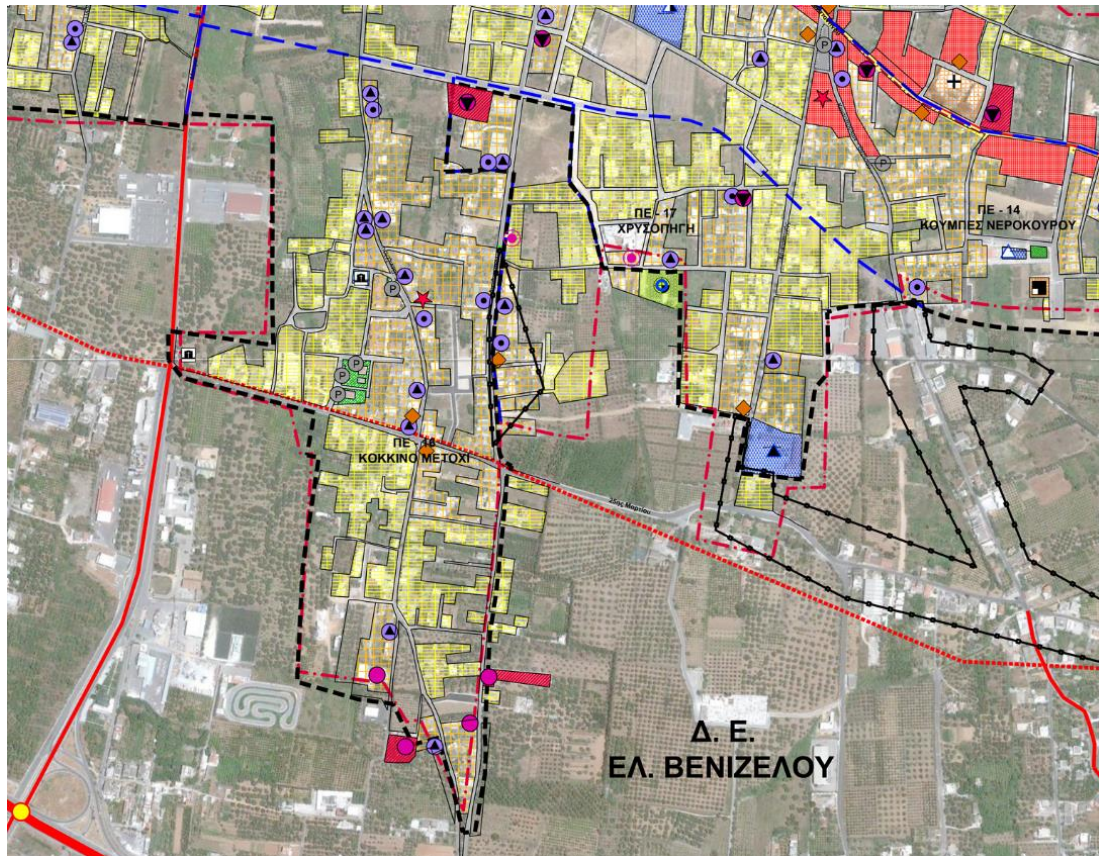
Η ΠΕ-15, Πασακάκι, βρίσκεται νοτιώς της Π-13 (Νέα Οριακή) και όπως και εκείνη, ανήκει διοικητικά σε δύο δημοτικές ενότητες, Ελ. Βενιζέλου και Θερίσου. Είναι μία από τις ακραίες πολεοδομικές ενότητες του πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων, στην οποία επικρατεί η χρήση της κατοικίας. Από τις λοιπές χρήσεις καταγράφονται μόνο επαγγελματικά συνεργεία και συνεργεία αυτοκινήτων, κυρίως κατά μήκος και σε απολήξεις της οδού Αγ. Νεκταρίου.



Εικόνα 85: ΠΕ-15, Πασακάκι: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).

ΠΕ-16, Κόκκινο Μετόχι

Η ΠΕ-16, Κόκκινο Μετόχι, είναι μια ακραία πολεοδομική ενότητα του πολεοδομικού συγκροτήματος των Χανίων, η οποία ανήκει διοικητικά στη Δ.Ε. Ελ. Βενιζέλου. Παρουσιάζει εν γένει εικόνα εκτός σχεδίου περιοχής με ανάμειξη χρήσεων κατοικίας, περιορισμένο αριθμό συνεργείων και εργαστηρίων, αδιάνοικτους δρόμους και αδιέξοδα, καθώς και σημαντικές αδόμετες εκτάσεις. Μεγάλος μέρος της οικονομικής δραστηριότητας εντοπίζεται επί της οδού Σοφ. Βενιζέλου, και της οδού Αγίας Μαρίνας που διασχίζει την ΠΕ-16 εγκάρσια.



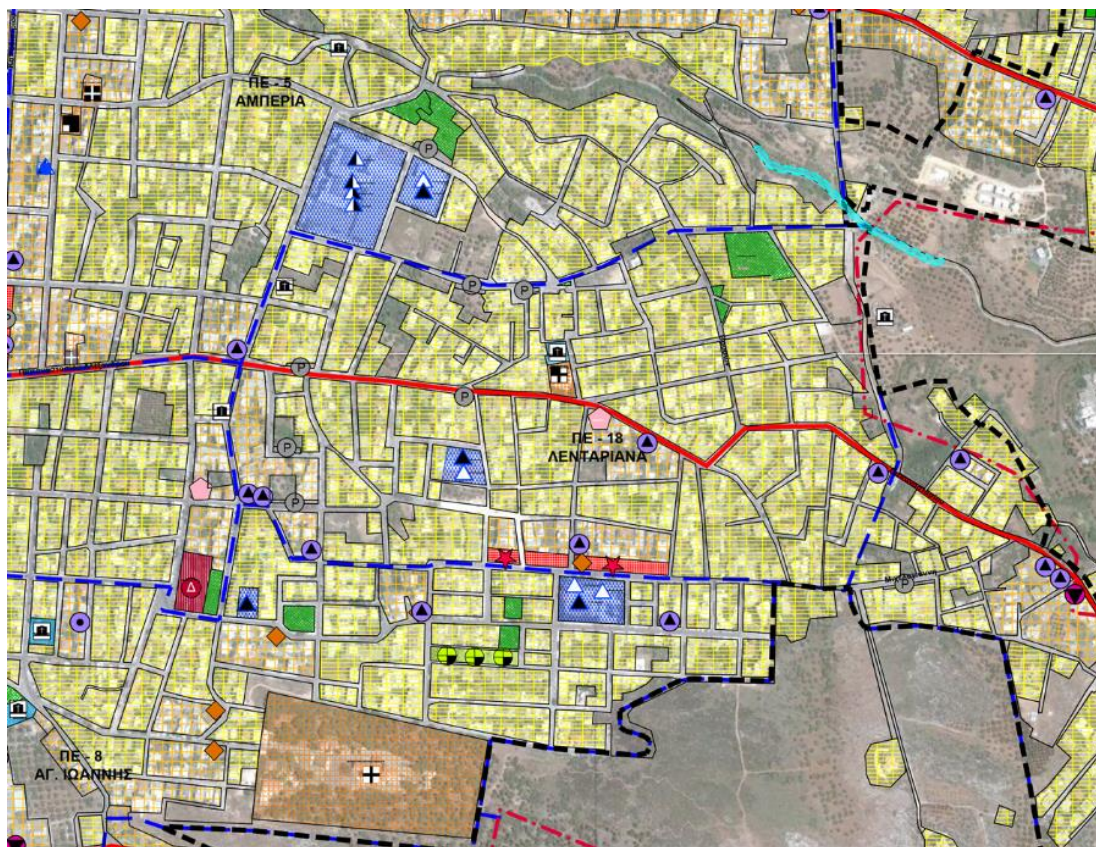
Εικόνα 86: ΠΕ-16, Κόκκινο Μετόχι & ΠΕ-17, Χρυσοπηγή: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).

ΠΕ-17, Χρυσοπηγή

Η ΠΕ-17 Χρυσοπηγή βρίσκεται ανατολικά της ΠΕ-16, Κόκκινο Μετόχι, και όπως και εκείνη ανήκει στη Δημοτική Ενότητα Ελ. Βενιζέλου και έχει ως κυρίαρχη χρήση την κατοικία. Επίσης, όπως όλες οι νότιες επεκτάσεις του πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων, παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά της εκτός σχεδίου περιοχής οίκησης.

ΠΕ-18, Λενταριανά

Η ΠΕ-18, Λενταριανά, βρίσκεται νοτιοανατολικά του Κέντρου των Χανίων και ανήκει εξολοκλήρου στην Δημοτική Ενότητα Χανίων. Είναι μια περιοχή αμιγούς κατοικίας, με ελάχιστες άλλες χρήσεις. Διασχίζεται από την οδό Αλεξ. Παπαναστασίου, η οποία ενώνει την περιοχή των Δικαστηρίων, δυτικά, με την περιοχή της Σούδας, νοτιοανατολικά.



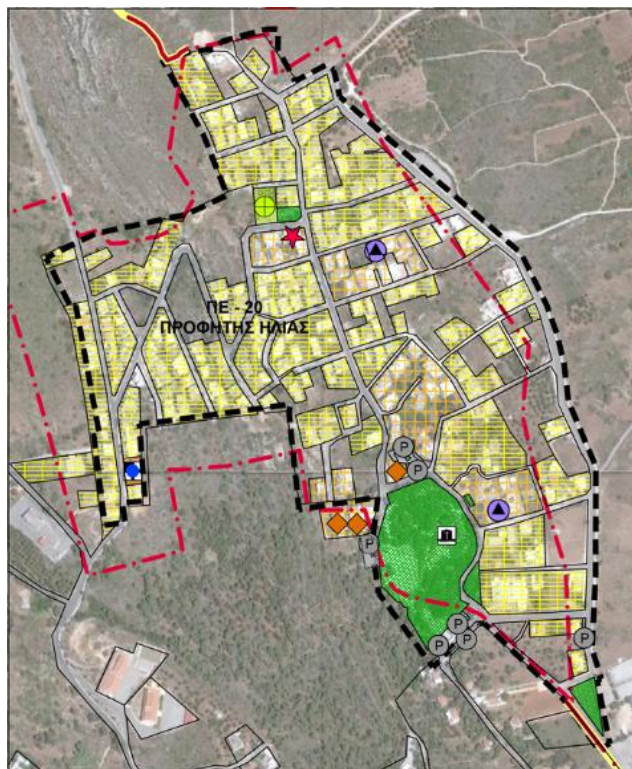
Εικόνα 87: ΠΕ-18, Λενταριανά: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).

ΠΕ-19 Μοντεβάρδια

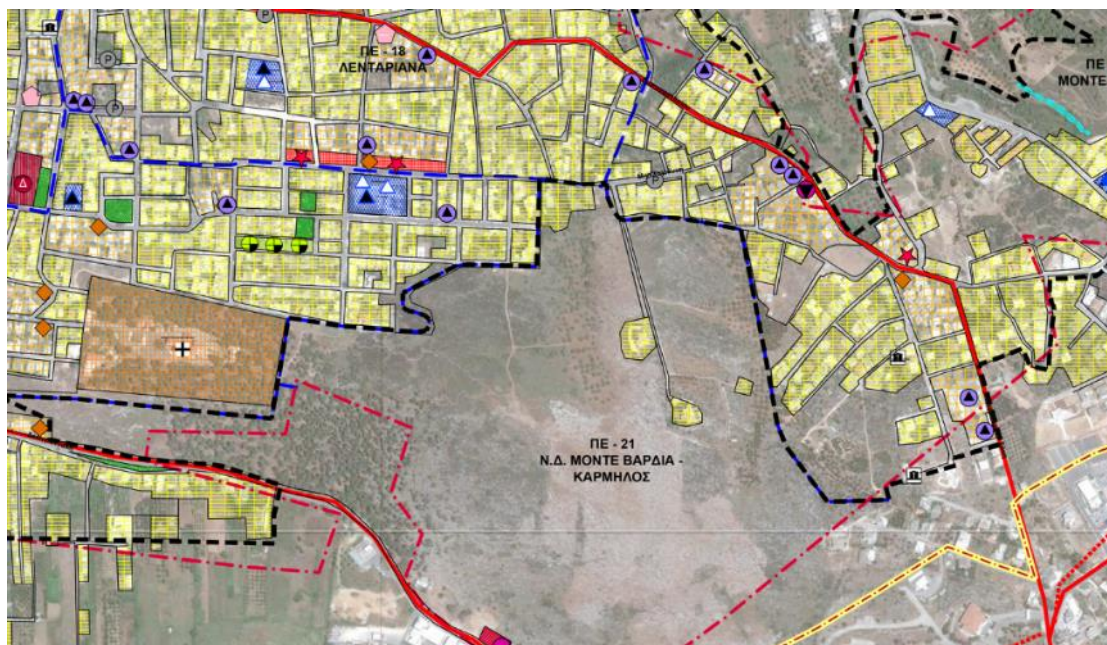
Η ΠΕ-19, Μοντεβάρδια, βρίσκεται σε συνέχεια της ΠΕ-18 και διασχίζεται επίσης από την οδό Αλεξ. Παπαναστασίου κατά μήκος της οποίας αναπτύσσονται οι περιοχές κατοικίας και οι λιγοστές, λοιπές δραστηριότητες: επαγγελματικά εργαστήρια, πρατήρια καυσίμων, αναψυκτήρια. Σημαντικό τμήμα της ΠΕ-19, ιδιαίτερα στα ανατολικά, παραμένει αδόμητο.

ΠΕ-20, Προφήτης Ηλίας

Η ΠΕ-20, Προφήτης Ηλίας, παρόλο που ανήκει στη Δ.Ε. Χανίων, είναι από τις πλεονεκτικές περιοχές του πολεοδομικού συγκροτήματος, καθώς περιβάλλεται από αδόμητες εκτάσεις, πολλές από τις οποίες είναι δασωμένες, διατηρώντας έτσι μια σχετική αυτοτέλεια από τις συνεχόμενες γειτονίες του πολεοδομικού συγκροτήματος. Προσφέρει αμφιθεατρική θέα προς τον κόλπο των Χανίων και βρίσκεται πολύ κοντά στον δρόμο προς το Αεροδρόμιο. Η χρήση που επικρατεί στον Προφήτη Ηλία είναι αυτή της αμιγούς κατοικίας, ενώ το μεγάλο άλσος που υπάρχει στη νότια είσοδο της ΠΕ φιλοξενεί τους τάφους των Βενιζέλων, ενός εμβληματικού μνημειακού χώρου με μεγάλη επισκεψιμότητα.



Εικόνα 88: ΠΕ-20, Προφήτης Ηλίας: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).



Εικόνα 89: ΠΕ-21, Ν.Δ. Μοντεβάρδια-Κάρμηλος: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).

ΠΕ-21, Ν.Δ. Μοντεβάρδια - Κάρμηλος

Η ΠΕ-21, Ν.Δ. Μοντεβάρδια – Κάρμηλος, αν και ανήκει διοικητικά στη Δ.Ε. Χανίων είναι μια περιφερειακή πολεοδομική ενότητα του πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων. Είναι μία κατά βάση αδόμητη περιοχή με τρεις θύλακες κατοικίας. Οριοθετείται μεταξύ των ΠΕ-8 (Αγ. Ιωάννης), ΠΕ-18 (Λενταριανά) και ΠΕ-19 (Μοντεβάρδια), και βρίσκεται πολύ κοντά στο «Αγροκήπιο» της Δ.Ε. Σούδας. Έχει μέτωπο επί της οδού Δεληγιαννάκη που αποτελεί προέκταση της οδού Αλ. Παναγούλη και τη συνδέει με το κέντρο των Χανίων και τη Σούδα.

ΠΕ-22, Κουμπελή

Η ΠΕ-22, Κουμπελή, αποτελεί παραθαλάσσια έκταση παραθεριστικού οικισμού της Δ.Ε. Χανίων, με εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο, το οποίο έχει σε σημαντικό βαθμό υλοποιηθεί, ενώ η καθαντό ανάπτυξη κατοικιών είναι κάπως περιορισμένη. Βρίσκεται βορείως του Προφήτη Ηλία (ΠΕ-20), μέσω του οποίου συνδέεται με την κεντρική οδό Ακρωτηρίου (Χανιά -Αεροδρόμιο).



Εικόνα 90: ΠΕ-22, Κουμπελή: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 69**).

5.4.2.2 Πολεοδομικού συγκροτήματος Σούδας

Ο οικισμός της Σούδας αναπτύσσεται στο νοτιοδυτικό τμήμα του ομώνυμου κόλπου, σε απόσταση 6 χιλιομέτρων από το κέντρο των Χανίων. Σημείο αναφοράς της πολεοδομικής της δομής είναι το λιμάνι της, το οποίο αποτελεί πύλη εισόδου για τα Χανιά και ολόκληρη την Π.Ε. Χανίων. Η εμπορική και επιβατική λειτουργία του λιμανιού, σε συνδυασμό με τη διέλευση του ΒΟΑΚ (και πριν την κατασκευή του, της Παλαιάς Εθνικής Οδού Χανίων-Ρεθύμνου) που είναι η κύρια οδική σύνδεση με Ηράκλειο, καθόρισαν την ανάπτυξη της ως βασικού συγκοινωνιακού κόμβου. Άλλοι σημαντικοί παράγοντες που επηρέασαν τη φυσιογνωμία της είναι οι εγκαταστάσεις του Ναυστάθμου, που δεσμεύουν σημαντικό μέρος του θαλάσσιου μετώπου και η λειτουργία του ΒΙΟ.ΠΑ. Χανίων.

Βασικοί οδικοί άξονες της Σούδας είναι:

- Η Λεωφόρος Σούδας που τη συνδέει με τα Χανιά

- Η Λεωφόρος Αλ. Παπαναστασίου που συνδέει το κέντρο της Σούδας με τον Ανισόπεδο Κόμβο του ΒΟΑΚ.
- Η Εθν. Βενιζέλου (Παλαιά Εθνική Οδός) που οδηγεί προς το Ναύσταθμο
- Η οδός Αγ. Παντελεήμονος που οδηγεί προς τα Τσιγκαλαριά και το ΒΙΟΠΑ
- Η Επαρχιακή Οδός Σούδας – Κορακιών που συνδέει τη Σούδα με το Ακρωτήριο και το Αεροδρόμιο.

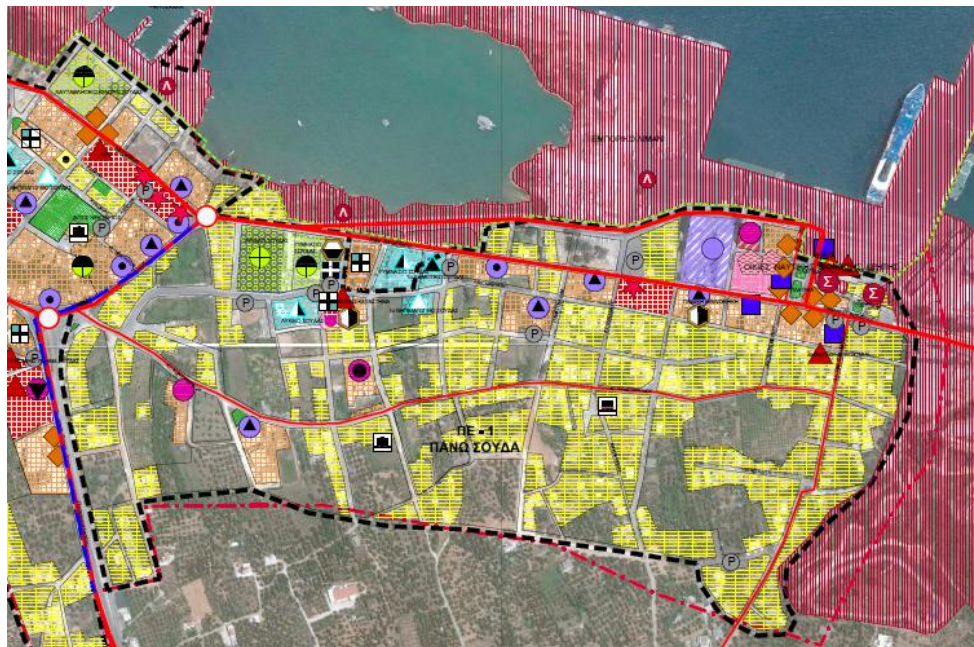
Σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ (1988) αποτελεί οικιστικό υποσύνολο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Χανίων και οργανώνεται σε τέσσερις πολεοδομικές ενότητες:



ΠΕ-1, Άνω Σούδα

Η ΠΕ-1, Άνω Σούδα, αναπτύσσεται νότια του εμπορικού λιμανιού, και συμπεριλαμβάνει τον παλιό οικιστικό πυρήνα και την περιοχή επέκτασής του. Οριοθετείται στα βόρεια από τη ζώνη του λιμένα, στα ανατολικά από την Απαγορευμένη Ζώνη του Ναυτικού Οχυρού Σούδας και στα δυτικά από την Λεωφόρο Αλ. Παπαναστασίου. Τα νότια όρια της βρίσκονται σε απόσταση 400 μέτρων από τον ΒΟΑΚ.

Η Π.Ε. 1 συγκεντρώνει τοπικού χαρακτήρα κοινωφελείς εξυπηρετήσεις και κεντρικές λειτουργίες καθώς και υπερτοπικού χαρακτήρα λειτουργίες διοίκησης και υπηρεσιών που σχετίζονται κυρίως με το εμπορικό λιμάνι. Το σύνολο σχεδόν των πολεοδομικών λειτουργιών αναπτύσσεται κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων που διατρέχουν την Πολεοδομική ενότητα, ενώ στην υπόλοιπη έκτασή της και ειδικότερα την περιοχή της επέκτασης επικρατεί η κατοικία, με σημαντικό ποσοστό αδόμητων εκτάσεων.



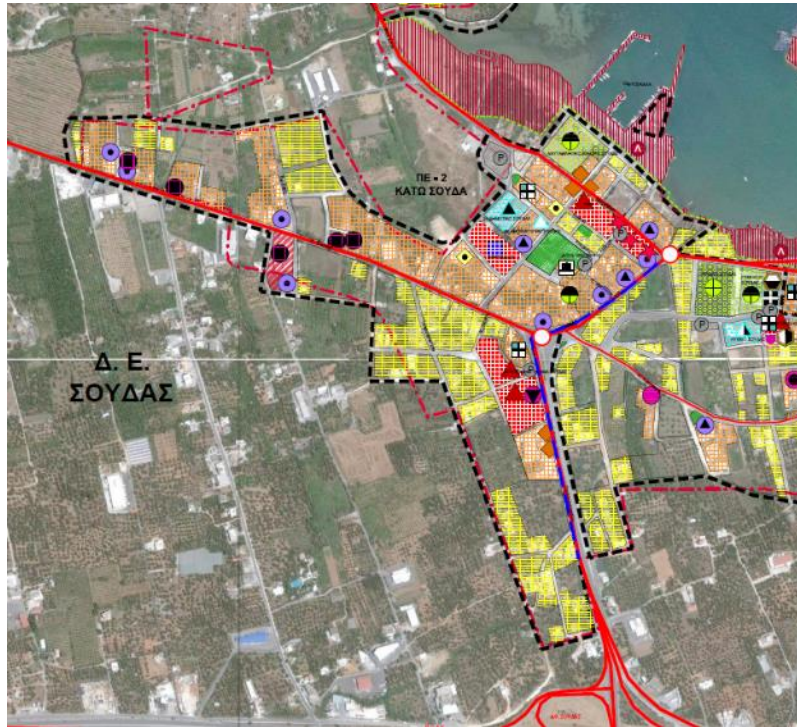
Εικόνα 92: ΠΕ-1, Άνω Σούδα: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 91**).

ΠΕ-2, Κάτω Σούδα

Η ΠΕ-2, Κάτω Σούδα, αναπτύσσεται στα νότια, νοτιοδυτικά της ιχθυόσκαλας και συμπεριλαμβάνει παλιό οικιστικό πυρήνα και την περιοχή επέκτασής του. Οριοθετείται βορειοανατολικά από τη ζώνη του λιμένα, στα βόρεια – βορειοδυτικά αναπτύσσεται περιμετρικά της ζώνης απαγόρευσης λόγω του ραδιοφωνικού ιστού, προς το νότο φτάνει σχεδόν μέχρι τον Α/Κ Σούδας. Προς τα δυτικά αναπτύσσεται κατά μήκος της Λ. Σούδας σχεδόν μέχρι τη συμβολή της 25η Μαρτίου και της Λ. Σούδας.

Η Π.Ε. 2 συγκεντρώνει τοπικού χαρακτήρα κοινωφελείς λειτουργίες και κεντρικές καθώς και ναυταθλητικές εγκαταστάσεις υπερτοπικού χαρακτήρα. Το σύνολο σχεδόν των πολεοδομικών

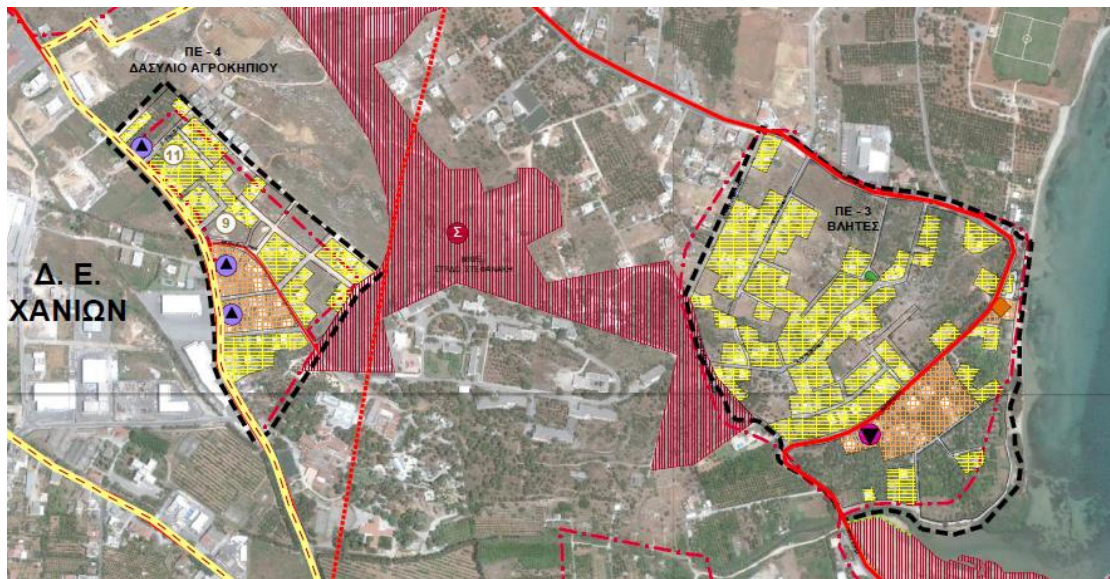
λειτουργιών αναπτύσσεται στον παλιό πυρήνα του οικισμού της Κάτω Σούδας, ενώ οι παραγωγικές δραστηριότητες αναπτύσσονται παρόδια κατά μήκος των βασικών οδικών προσβάσεων του οικισμού, ενώ υπάρχουν και μεγάλες αδόμητες εκτάσεις.



Εικόνα 93: ΠΕ-2, Κάτω Σούδα: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 91**).

ΠΕ-3, Βλητές

Η ΠΕ-3, Βλητές, είναι παραθαλάσσια πολεοδομική ενότητα του πολεοδομικού συγκροτήματος Σούδας βορείως της ΠΕ-2. Πρόκειται για νεότερη οικιστική περιοχή -όπως και η ΠΕ-4- που οργανώνεται ως περιοχή κατοικίας, εξαρτημένη λειτουργικά από το κέντρο της Σούδας. Ο Βλητές αποτελεί τη μοναδική πολεοδομική ενότητα στην οποία έχουν καθοριστεί και χρήσεις τουρισμού – αναψυχής.



Εικόνα 94: ΠΕ-3, Βλητές & ΠΕ-4, Αγροκήπιο: Χάρτης Αστική Δομή – Χρήσεις Γης. (Απόσπασμα Χάρτη **Εικόνα 91**).

ΠΕ-4, Αγροκήπιο

Η ΠΕ-4, Αγροκήπιο, βρίσκεται βορειοδυτικά της ΠΕ-2, Κάτω Σούδα, και αποτελεί τη μόνη πολεοδομική ενότητα που δεν είναι παραθαλάσσια. Όπως και ο Βλητές, αποτελεί νεότερη περιοχή οικιστικής ανάπτυξης της Σούδας και οργανώνεται ως περιοχή κατοικίας, εξαρτημένη λειτουργικά από το κέντρο της Σούδας.

Κάθε σχέδιο που εκπονείται σε επίπεδο δήμου οφείλει να λαμβάνει υπόψη του τις κατευθύνσεις που απορρέουν από τον υπερκείμενο (χωρικό) σχεδιασμό. Στην περίπτωση του ΣΦΗΟ, αυτό κρίνεται ιδιαίτερος σημαντικό καθώς η χωροθέτηση φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων στην επικράτεια του Δήμου όχι μόνο λαμβάνει υπόψη της την υφιστάμενη κατάσταση, αλλά ταυτόχρονα επιδρά σε αυτή και την μεταλλάσσει. Με άλλα λόγια, η χωροθέτηση των φορτιστών δεν αρκεί μόνο να συμβαδίζει με το σήμερα, αλλά πρέπει να προωθεί και το «όραμα» όπως αυτό αποτυπώνεται στα υπερκείμενα σχέδια.

5.4.2.3 Λοιποί Οικισμοί

Πλην του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Χανίων-Σούδας, οι υπόλοιποι οικισμοί του Δήμου Χανίων δεν διαθέτουν εγκεκριμένο ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ που σημαίνει πως δεν υπάρχει κανονιστικό πλαίσιο που να ρυθμίζει τη πολεοδομική τους οργάνωση. Πέρα από την «Αναθεώρηση και Επέκταση του ΓΠΣ του Δήμου Χανίων και των Περαιστικών Δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας» (προ Καλλικράτη Δήμοι, νυν, δημοτικές ενότητες), υπό εκπόνηση βρίσκονται τα ΓΠΣ των Δημοτικών Ενοτήτων Ακρωτηρίου, Κεραμείων και Ν. Κυδωνίας. Από τα εγκεκριμένα στάδια των παραπάνω μελετών, αντλούνται τα παρακάτω στοιχεία και δεδομένα σχετικά με την πολεοδομική οργάνωση και τις χρήσεις γης των «Λοιπών Οικισμών» του Δήμου Χανίων, δηλαδή των οικισμών πλην αυτών που εντάσσονται στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Χανίων-Σούδας.

Λοιποί οικισμοί των Δ.Ε. Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας

Αρχικά οι περιαστικοί οικισμοί περιφερειακά του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Χανίων είχαν αγροτικά χαρακτηριστικά και εξελίχθηκαν παράλληλα με την οικιστική ανάπτυξη – επέκταση του οικιστικού ιστού της πόλης. Οι οικισμοί που βρίσκονται βόρεια του ΒΟΑΚ αλλά και αυτοί που βρίσκονται νότια από αυτόν αλλά έχουν εύκολη πρόσβαση στην πόλη των Χανίων (σε κόμβους, σε βασικές αρτηρίες σύνδεσης κ.ο.κ.) εμφανίζουν σημαντικές τάσεις αστικοποίησης. Ωστόσο υπάρχουν και κάποιοι οικισμοί οι οποίοι διατηρούν τον αγροτικό χαρακτήρα τους, κυρίως στη Δ.Ε. Θερίσου όπου διατηρούνται σημαντικές αρδευόμενες γεωργικές εκτάσεις. Έτσι, Η Αγυιά, το Βαρύπετρο, τα Περιβόλια (όλα στη Δ.Ε. Θερίσου) και τα Νεροκούρου (Δ.Ε. Ελ. Βενιζέλου), αποτελούν αγροτικά κέντρα παροχής καθημερινών εξυπηρετήσεων προς τους κατοίκους της γεωργικής ενδοχώρας.

Από την άλλη, οι Μουρνιές (Δ.Ε. Ελ. Βενιζέλου), τα Τσικαλαριά (Δ.Ε. Σούδας) και το Βαμβακόπουλο (Δ.Ε. Θερίσου), με εύκολη πρόσβαση στα Χανιά λόγω της θέσης τους σε σχέση με τον Β.Ο.Α.Κ. έχουν μέσα στον οικιστικό ιστό τους ή σε μικρή απόσταση από αυτόν λειτουργίες υπερτοπικής σημασίας. Πιο συγκεκριμένα:

- Στις Μουρνιές, ανατολικά του οικισμού λειτουργεί το νέο Νοσοκομείο Χανίων
- Στα Τσικαλαριά, εμφανίζεται συγκέντρωση εμπορικών- – επαγγελματικών λειτουργιών (μεταποίηση, αποθήκες κ.α.) έξω από τον οικιστικό ιστό, κοντά στον Β.Ο.Α.Κ.
- Το Βαμβακόπουλο, το οποίο αποτελεί ουσιαστικά συνέχεια αστικού ιστού των Χανίων κατά μήκος του Επαρχιακού Δρόμου Χανίων – Ομαλού, αποτελεί πόλο έλξης εμπορικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών υπερτοπικού χαρακτήρα.
- Το Θέρισο (Δ.Ε. Θερίσου) είναι και ένας από τους πιο απομακρυσμένους οικισμούς της περιοχής μελέτης, με ιδιαίτερο όμως ρόλο ως σταθμός περιήγησης, λόγω των ιστορικών και φυσικών του πόρων. Ο χαρακτήρας του επηρέασε και την ανάπτυξη συναφών λειτουργιών (Μουσείο Εθνικής Αντίστασης, Οικία Βενιζέλου) αλλά και χρήσεων εστίασης και αναψυχής.

Από την άλλη, οι οικισμοί νότια του Β.Ο.Α.Κ. στην περιοχή του σημαντικού αρχαιολογικού χώρου των Απτέρων, και το Καλάμι, σε επαφή με το αναξιοποίητο φρούριο Ιτζεδίν, έχουν ατελή οργάνωση χωρίς κοινόχρηστο/κοινωφελή εξοπλισμό και εξυπηρετήσεις (Δ.Ε. Σούδας).

Σημαντικός είναι τέλος ο αριθμός των πολεοδομικά αναγνωρισμένων οικισμών (κυρίως προ του 1923), οι οποίοι δεν διαθέτουν τα χαρακτηριστικά οργανωμένων οικισμών. Αρκετοί από αυτούς, κυρίως όσοι γειτνιάζουν άμεσα ή/και έχουν το πλεονέκτημα εύκολης πρόσβασης στην πόλη των Χανίων, αποτελούν δυνητικά σημειακά κέντρα οικιστικής ανάπτυξης, ενώ άλλοι, με καθαρά αγροτοκτηνοτροφικά χαρακτηριστικά (πχ. Βαντές / Κρύο Νερό, στη Δ.Ε. Ελ. Βενιζέλου, Μυλωνιανά στη Δ.Ε. Θερίσου κλπ.), δεν παρουσιάζουν αντίστοιχες με τους προηγούμενους θύλακες προοπτικές ανάπτυξης.

Οικισμοί της Δ.Ε. Ακρωτηρίου

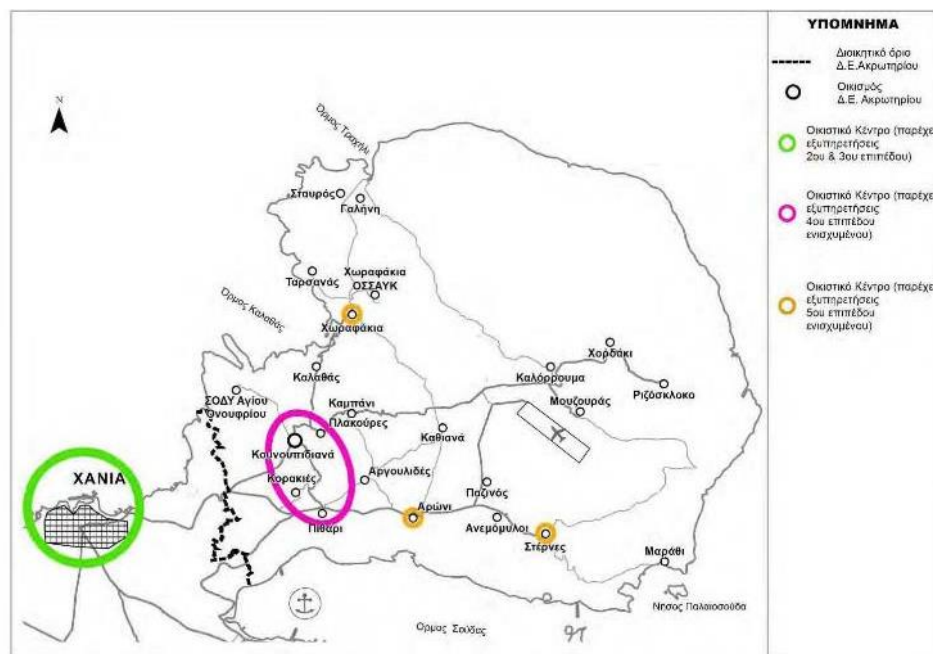
Το οικιστικό δίκτυο της ΔΕ Ακρωτηρίου συγκροτείται από 19 οικισμούς, ορισμένοι εκ των οποίων έχουν οικιστικά συνενωθεί, χωρίς να προσμετρώνται οι 2 οικισμοί ειδικού σκοπού, που στεγάζουν στελέχη των ενόπλων δυνάμεων. Η ΕΛ.ΣΤΑΤ. κατά την πρόσφατη απογραφή πληθυσμού (2011) κατέγραψε ως "οικισμούς" οικιστικές περιοχές, πυκνοδομημένες ή/και αραιοδομημένες, χωρικά ανεξάρτητες από τους υφιστάμενους οικισμούς, οι οποίες όμως δεν έχουν νομική και πολεοδομική υπόσταση. Κατέγραψε, επίσης, ως "οικισμό" με μόνιμο πληθυσμό την περιοχή Αεροδρομίου, που περιλαμβάνει σημαντικές εγκαταστάσεις ενόπλων δυνάμεων. Οι οικισμοί παρά

τη μεγέθυνση που γνώρισαν την τελευταία 30ετία, παραμένουν στην πλειονότητά τους μικρού μεγέθους.

Το νότιο-δυτικό τμήμα της ΔΕ (που βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση με την πόλη των Χανίων) μετατρέπεται σε οικιστικό "προάστιο" της πόλης και αυξάνεται ραγδαία ο πληθυσμός του με συνέπεια τη μεγέθυνση των οικισμών του και τη δημιουργία νέων. Αυτή η εξέλιξη είχε ως αποτέλεσμα, μεταξύ των άλλων, και τη δημιουργία μιας οικιστικής περιοχής "κεντρικού" χαρακτήρα στο πλέον κομβικό (από συγκοινωνιακή άποψη) σημείο της ΔΕ, που περιλαμβάνει τους οικισμούς Κουνουπιδιανά - Πλακούρες - Κορακίες, ο πληθυσμός της οποίας, μαζί με το γειτονικό οικισμό Πιθάρι, εκτιμάται σήμερα μεταξύ 6.000 και 7.000 κατ. Εντός των ορίων των παραπάνω οικισμών έχουν αναπτυχθεί καταστήματα κάλυψης καθημερινών αναγκών κατά μήκος του οδικού άξονα που οδηγεί στους οικισμούς Μουζουρά - Χορδάκι καθώς και στο δρόμο που οδηγεί στο αεροδρόμιο. Πάνω σε αυτόν τον δρόμο, στο δυτικό όριο του οικισμού Πιθάρι, χωροθετήθηκε το νέο Δημαρχείο του Καποδιστριακού Δήμου Ακρωτηρίου, σηματοδοτώντας την "κεντρικότητα" της θέσης του.

Καταστήματα κάλυψης καθημερινών αναγκών καθώς και ορισμένα υπερτοπικού χαρακτήρα έχουν αναπτυχθεί, επίσης, κατά μήκος του οδικού άξονα που οδηγεί στο αεροδρόμιο, στο τμήμα Πιθάρι - Παζινός. Τα περισσότερα από αυτά εντοπίζονται εντός των ορίων του οικισμού Αρώνι.

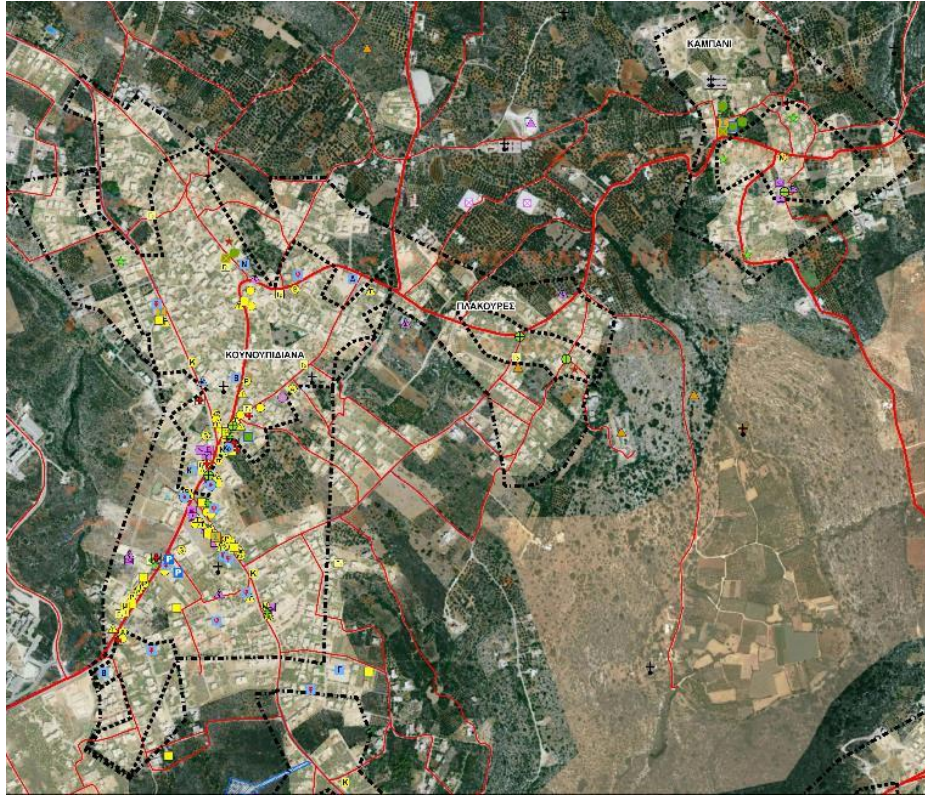
Στην περιοχή "κεντρικού" χαρακτήρα που προαναφέρθηκε, και γύρω από αυτή, είναι συγκεντρωμένες πολλές μονάδες εκπαίδευσης τοπικού και υπερτοπικού χαρακτήρα, παιδικοί - βρεφονηπιακοί σταθμοί, κλειστό κολυμβητήριο, κ.α.



Εικόνα 95: Οικιστικό Δίκτυο της Δ.Ε. Ακρωτηρίου (Πηγή: Τεύχος Κειμένου Α' Σταδίου Μελέτης «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Ακρωτηρίου (νυν Δ.Ε. Ακρωτηρίου)).

Στα πλαίσια της εκπόνησης του Α' Σταδίου της Μελέτης «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Ακρωτηρίου (νυν Δ.Ε. Ακρωτηρίου)», το οποίο ολοκληρώθηκε το 2014, πραγματοποιήθηκε η καταγραφή χρήσεων γης στους σημαντικότερους οικισμούς της Δ.Ε. Ακρωτηρίου. Οι σχετικοί χάρτες υιοθετούνται από την παρούσα μελέτη ως πηγές άντλησης πληροφοριών που επιβεβαιώνονται κατά το δοκούν. Ενδεικτικά, παρατίθενται παρακάτω οι χάρτες με την

πολεοδομική οργάνωση και τις χρήσεις γης των μεγαλύτερων οικισμών της Δ.Ε. Ακρωτηρίου (Εικόνα 96 και Εικόνα 97).



Εικόνα 96: Χάρτης Πολεοδομική Οργάνωση Κουνουπιδιανά – Καμπάνι .(Πηγή: Α' Σταδίου της Μελέτης «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Ακρωτηρίου (νυν Δ.Ε. Ακρωτηρίου)»).



Εικόνα 97: Χάρτης Πολεοδομική Οργάνωση Πιθάρι-Κορακιάς. (Πηγή: Α' Σταδίου της Μελέτης «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Ακρωτηρίου (νυν Δ.Ε. Ακρωτηρίου)»).

Οικισμοί της Δ.Ε. Κεραμιών

Οι οικισμοί αυτοί, έχουν καθαρά αγροτικό χαρακτήρα και σημαντική εξάρτηση από την πόλη των Χανίων και τη Σούδα. Το χαρακτηριστικό αυτό σε συνδυασμό με το μικρό πληθυσμιακό τους μέγεθος, είχε ως αποτέλεσμα να επικρατεί ως κυρίαρχη χρήση η κατοικία και να είναι περιορισμένη η ανάπτυξη χρήσεων εξυπηρέτησης του τοπικού πληθυσμού (εμπορικών - κοινωφελών λειτουργιών) ή άλλων παραγωγικών δραστηριοτήτων πλην των γεωργοκτηνοτροφικών.

Στα πλαίσια του Α' Σταδίου της μελέτης για την εκπόνηση του ΓΠΣ για τη Δ.Ε. Κεραμιών, πραγματοποιήθηκε αναλυτική καταγραφή των οικισμών και των χρήσεων γης σε αυτούς. Παρακάτω παρουσιάζονται συνοπτικά οι σημαντικότεροι οικισμοί:

- Γέρο Λάκκος.

Ο Γέρο Λάκκος είναι χτισμένος σε υψόμετρο 320μ., και αποτελούσε την έδρα του τέως Δήμου Κεραμιών. Ο οικισμός αναπτύσσεται σε απόσταση περί τα 18 χλμ από την πόλη των Χανίων και σε θέση κεντροβαρική ως προς τους υπόλοιπους οικισμούς της Δημοτικής Ενότητας Κεραμιών. Ο οικισμός συγκροτείται από επιμέρους γειτονιές, ενώ το κέντρο του οικισμού αναπτύχθηκε εκατέρωθεν της Επαρχιακής Οδού 36 (Χανιά – Νεροκούρου – Θέρισο). Σημείο αναφοράς αποτελεί το παλιό Δημαρχείο και πλησίον αυτού, η εκκλησία του Αγίου Νικολάου.

Πλην της κατοικίας που είναι η επικρατούσα χρήση εντός των θεσμοθετημένων ορίων του οικισμού εντοπίζονται δύο καταλύματα τύπου επιπλωμένων διαμερισμάτων, μία αποθήκη, καθώς και δύο κτηνοτροφικές εγκαταστάσεις. Δεν εντοπίζονται άλλες οργανωμένες λειτουργίες κοινωφελούς χαρακτήρα (σχολείο, ιατρείο, κλπ). Υπάρχουν αρκετές αδόμητες εκτάσεις εντός των θεσμοθετημένων ορίων και εκτιμάται ότι οι πιέσεις οικιστικής ανάπτυξης δεν είναι έντονες.

- Λούλος

Ο Λούλος είναι σήμερα ο μεγαλύτερος σε πληθυσμό οικισμός της Τοπικής Κοινότητας Παππαδιανών. Βρίσκεται 3 χλμ. βορειοδυτικά του Γέρο Λάκκου και είναι κτισμένος σε υψόμετρο 420μ. Ο οικισμός είναι διάσπαρτος και το κέντρο του έχει αναπτυχθεί εκατέρωθεν του δρόμου που συνδέει το Γέρο Λάκκο με τις Μουρνιές. Σημείο αναφοράς αποτελεί το παλιό Δημοτικό Κατάστημα, πολύ κοντά στο οποίο λειτουργεί και ένα καφενείο. Απέναντι από το Δημοτικό Κατάστημα βρίσκεται το Νηπιαγωγείο του χωριού το οποίο σήμερα εξυπηρετεί όλα τα χωριά της Δημοτικής Ενότητας Κεραμιών. Πλην της κατοικίας που είναι η επικρατούσα χρήση εντός των θεσμοθετημένων ορίων του οικισμού εντοπίζονται μια κτηνοτροφική εγκατάσταση, καθώς και το νεκροταφείο δίπλα στην εκκλησία του χωριού.

Δεν εντοπίζονται οργανωμένοι κοινόχρηστοι ενώ δεν εντοπίστηκαν άλλες λειτουργίες κοινωφελούς χαρακτήρα εκτός από το νηπιαγωγείο. Υπάρχουν αρκετές αδόμητες εκτάσεις εντός των θεσμοθετημένων ορίων και εκτιμάται ότι οι πιέσεις οικιστικής ανάπτυξης δεν είναι έντονες.

- Μαλάξα

Η Μαλάξα, είναι ο βορειότερος οικισμός της Δ.Ε. Κεραμιών και ο πλησιέστερος στα Χανιά και στη Σούδα. Βρίσκεται 8 χλμ. νοτιοανατολικά του Νεροκούρου και 13 χλμ. νότια της Σούδας. Είναι κτισμένη σε υψόμετρο 470μ., στα ριζά του ομώνυμου όρους.

Ο οικισμός παρουσιάζει διάσπαρτη δόμηση εκατέρωθεν της Επαρχιακής Οδού Μαλάξας – Νεροκούρου. Συγκροτείται από τρεις διαδοχικές γειτονιές που σχηματίζουν ένα πέταλο. Σημείο αναφοράς το Δημοτικό Κατάστημα και το καφενείο που βρίσκονται ανατολικά του οικισμού. Μέσα στα όρια του θεσμοθετημένου οικισμού εκτός των κατοικιών εντοπίζονται δύο εκκλησίες, το νεκροταφείο του χωριού και ένα τουριστικό κατάλυμα. Το παλιό σχολείο, το οποίο πλέον δεν λειτουργεί, βρίσκεται στη γειτονιά του Πόρου.

Δεν εντοπίζονται οργανωμένοι κοινόχρηστοι και λειτουργίες κοινωφελούς χαρακτήρα. Υπάρχουν αδόμητες εκτάσεις εντός των θεσμοθετημένων ορίων και εκτιμάται ότι οι πιέσεις οικιστικής ανάπτυξης είναι εντονότερες σε σύγκριση με τις υπόλοιπες περιοχές της Δ.Ε. Κεραμιών, λόγω της προσβασιμότητας αλλά και της θέας που προσφέρει η θέση του οικισμού. Τέλος, στην ευρύτερη περιοχή του οικισμού και εκτός ορίων αυτού λειτουργεί ένας Ιππικός Όμιλος.

- Κατωχώρι.

Το Κατωχώρι, είναι ο σημαντικότερος σε έκταση και πληθυσμό οικισμός της Δ.Ε. Κεραμιών. Βρίσκεται 10 χλμ. νότια των Νεροκούρου και 3 χλμ. βορειοανατολικά του Γέρου Λάκκου. Ο οικισμός παρουσιάζει διάσπαρτη δόμηση και αναπτύσσεται βόρεια του ποταμού Κυλιάρη. Συγκροτείται από τέσσερις γειτονιές και σημείο αναφοράς αποτελεί η πλατεία του από όπου ξεκινά το φαράγγι του Δικτάμου. Εκεί βρίσκεται η εκκλησία του Αγ. Γεωργίου και τα γραφεία του ομώνυμου πολιτιστικού συλλόγου. Σε μικρή απόσταση από την πλατεία βρίσκονται τα ερείπια παλιού Βενετσιάνικου αρχοντικού και οι εκκλησίες Αγ. Νέστορα και Αγ. Δημητρίου που αποτελούν Βυζαντινά Μνημεία και βρίσκονται υπό αναστήλωση. Στο Κατωχώρι βρίσκεται το μόνο Δημοτικό Σχολείο που λειτουργεί σήμερα στη Δ.Ε. Κεραμιών. Μέσα στα όρια του θεσμοθετημένου οικισμού εντοπίζονται επίσης ένα οινοποιείο και ένα αρτοποιείο και μια ταβέρνα.

Δεν εντοπίζονται άλλοι οργανωμένοι κοινόχρηστοι και λειτουργίες κοινωφελούς χαρακτήρα εκτός των προαναφερθέντων. Υπάρχουν αδόμητες εκτάσεις εντός των θεσμοθετημένων ορίων και εκτιμάται ότι οι πιέσεις οικιστικής ανάπτυξης δεν είναι ιδιαίτερα έντονες.

Στην ευρύτερη περιοχή του οικισμού και εκτός ορίων αυτού εντοπίζονται κτηνοτροφικές εγκαταστάσεις.

Οικισμοί της Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας

Το οικιστικό δίκτυο της ΔΕ Νέας Κυδωνίας συγκροτείται από εννέα (9) οικισμούς, τρεις (3) εκ των οποίων βρίσκονται στην ενδοχώρα, νότια του ΒΟΑΚ (Δαράτσο, Γαλατάς, Σταλός), και οι υπόλοιποι έξι (6) βρίσκονται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου επί της Παλαιάς Εθνικής Οδού / ΠΕΟ Χανιά – Καστέλι Κισσάμου (Παρηγοριά, Μακρύς Τοίχος, Κάτω Δαράτσο, Κάτω Γαλατάς, Κάτω Σταλός, Αγία Μαρίνα).

Οι οικισμοί της ενδοχώρας δημιουργήθηκαν πριν από πολλούς αιώνες συγκεντρώνοντας το σύνολο των (μόνιμων) κατοίκων της εδαφικής έκτασης που καταλαμβάνει σήμερα η ΔΕ Νέας Κυδωνίας. Από την άλλη, οι οικισμοί του παραλιακού μετώπου δημιουργήθηκαν κατά τους νεώτερους χρόνους ως παρόδιοι οικιστικοί πυρήνες συγκέντρωσης εξυπηρετήσεων, κεντρικού χαρακτήρα, των κατοίκων / παραθεριστών / τουριστών αυτής της περιοχής, που χαρακτηρίζεται από διάσπαρτη δόμηση εξαιτίας της ραγδαίας τουριστικής της ανάπτυξης. Όπως φαίνεται και από τα ονόματα των οικισμών, οι μισοί από τους παραλιακούς οικισμούς αποτελούν τις προβολές των οικισμών της ενδοχώρας στην αντίστοιχη παραλιακή ζώνη και λειτουργούν ως δίπολα (Δαράτσο – Κάτω Δαράτσο, Γαλατάς – Κάτω Γαλατάς, Σταλός – Κάτω Σταλός).

Σταδιακά, κυρίως μετά τη δεκαετία του 1980, το ανατολικό τμήμα της ΔΕ που βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση με την πόλη των Χανίων, μετατρέπεται σε “οικιστική επέκταση” – η περίπτωση της Παρηγοριάς – ή σε “προάστιο” της πόλης – η περίπτωση των οικισμών Δαράτσου, και Γαλατά. Επίσης, η “παραθεριστική” κατοικία του αστικού πληθυσμού των Χανίων μετατρέπεται σταδιακά σε “μόνιμη” – η περίπτωση των παραλιακών οικισμών. Ως αποτέλεσμα αυτών των διεργασιών προέκυψε η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού των οικιστικών υποδοχέων της ΔΕ, με συνέπεια τη μεγέθυνση των οικισμών της και τη μετατροπή μικρών οικιστικών πυρήνων σε οικισμούς.

Την ίδια χρονική περίοδο επί της ΠΕΟ εγκαταστάθηκαν, σταδιακά, αρκετά καταστήματα κάλυψης καθημερινών αναγκών των τουριστών / παραθεριστών και των μόνιμων κατοίκων της περιοχής καθώς και ορισμένα καταστήματα υπερτοπικού χαρακτήρα – κυρίως παρά την είσοδο της πόλης – καθώς και άλλες εγκαταστάσεις και λειτουργίες κεντρικού χαρακτήρα, τοπικής αλλά και υπερτοπικής σημασίας και τουριστικού ενδιαφέροντος. Ως αποτέλεσμα αυτών των διεργασιών η ΠΕΟ σταδιακά μετατράπηκε σε “γραμμικό κέντρο” – ραχοκοκκαλιά της ενοποιημένης, δομημένης έκτασης που περιλαμβάνει κυρίως τουριστικά καταλύματα και κατοικίες εντός και εκτός θεσμοθετημένων οικιστικών ορίων.

Συμπερασματικά, το οικιστικό δίκτυο της ΔΕ συγκροτούν εννέα (9) οικισμοί μεσαίου μεγέθους, που χαρακτηρίζονται (σχεδόν) όλοι από πληθυσμιακή και οικιστική μεγέθυνση και διττό χαρακτήρα: περιαστικό - τουριστικό ανάλογα της απόστασης από το γειτονικό αστικό κέντρο και την ακτογραμμή.

Οι παλαιοί οικισμοί της “ενδοχώρας”, Γαλατάς και Δαράτσο, συγκεντρώνουν σημαντικό μέρος του μόνιμου πληθυσμού της ΔΕ, διαθέτουν εξυπηρετήσεις κεντρικού χαρακτήρα καθώς και κάλυψη καθημερινών αναγκών και λειτουργούν ως οικισμοί “προαστιακού” τύπου στο πλαίσιο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Χανίων, απορροφώντας τμήμα της πληθυσμιακής και οικιστικής μεγέθυσής του.

Οι νεώτεροι οικισμοί που αναπτύσσονται κατά μήκος της ΠΕΟ και του παραλιακού μετώπου, μεταξύ αστικού κέντρου (Χανιά) και τουριστικού κέντρου (Πλατανιάς), χαρακτηρίζονται περισσότερο από τους οικισμούς της ενδοχώρας από τον διττό χαρακτήρα που προαναφέρθηκε. Ειδικότερα, οι οικισμοί Παρηγοριά, Μακρύς Τοίχος είναι κυρίως “περιαστικοί”, οι οικισμοί Κάτω Σταλός, Αγία Μαρίνα κυρίως “τουριστικοί” ενώ οι υπόλοιποι έχουν έντονα διττό χαρακτήρα.

Στα πλαίσια της εκπόνησης του Α' Σταδίου της Μελέτης «Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Ν. Κυδωνίας (νυν Δ.Ε. Ν. Κυδωνίας), το οποίο ολοκληρώθηκε το 2014, πραγματοποιήθηκε η καταγραφή χρήσεων γης στους σημαντικότερους οικισμούς της Δ.Ε. Ν. Κυδωνίας. Οι σχετικοί χάρτες υιοθετούνται από την παρούσα μελέτη ως πηγές άντλησης πληροφοριών που επιβεβαιώνονται κατά το δοκούν. Η πολεοδομική οργάνωση και οι χρήσεις γης που καταγράφηκαν στους σημαντικότερους οικισμούς. Επλεκτικά, συμπεριλαμβάνονται στην παρούσα οι σχετικοί χάρτες για τους παραθαλάσσιους οικισμούς της Δ.Ε. Νέας Κυδωνίας (**Εικόνα 98** και **Εικόνα 99**) στους οποίους συγκεντρώνεται η πλειοψηφία των ξενοδοχειακών υποδομών του Δήμου Χανίων.



Εικόνα 98: Αγία Μαρίνα – Κάτω Σταλός. Χάρτης: Πολεοδομική Οργάνωση – Χρήσεις Γης.¹⁷

¹⁷ Α' Σταδίου του υπό εκπόνηση «ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ (Γ.Π.Σ.) ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΚΥΔΩΝΙΑΣ (ΝΥΝ Δ.Ε. ΝΕΑΣ ΚΥΔΩΝΙΑΣ ΔΗΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ).



Εικόνα 99: Παρηγόρια έως Κάτω Γαλατάς. Χάρτης: Πολεοδομική Οργάνωση – Χρήσεις Γης.¹⁷

5.5 Σημεία ενδιαφέροντος

Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης έχει ως στόχο να εντοπίσει και να καταδείξει χωρικά προσδιορισμένα στοιχεία που συνεπάγονται ή υποδηλώνουν αυξημένη, μόνιμη ή περιοδική, συγκέντρωση ανθρώπων σε μία υποπεριοχή της περιοχής μελέτης. Μεταξύ αυτών νοούνται και τα πάσης φύσεως σημεία ενδιαφέροντος (κτήρια, εγκαταστάσεις, αξιοθέατα, κτλ.) που λειτουργούν ως πόλοι έλξης για κατοίκους, εργαζόμενους ή επισκέπτες στο Δήμο Χανίων. Τα σημεία ενδιαφέροντος που εντοπίστηκαν στα όρια του Δήμου Χανίων κατηγοριοποιούνται ως εξής:

- Δημόσιες και δημοτικές υπηρεσίες
- Δομές Υγείας
- Δομές Εκπαίδευσης
- Χώροι Αθλητισμού
- Κοινόχρηστοι χώροι
- Χώροι πολιτισμού και μνημεία
- Πόλοι έλξης του φυσικού περιβάλλοντος

5.5.1 Δημόσιες και δημοτικές υπηρεσίες

Τα Χανιά ως έδρα του Δήμου, και ολόκληρης της Περιφερειακής Ενότητας Χανίων, συγκεντρώνουν πλήθος υπηρεσιών δημόσιου χαρακτήρα, κάποιες από τις οποίες μάλιστα έχουν υπερτοπικό χαρακτήρα. Οι περισσότερες από αυτές συγκεντρώνονται στη Δημοτική Ενότητα Χανίων, με το μεγαλύτερο ποσοστό των υπηρεσιών να εντοπίζονται στο Κέντρο (ΠΕ-3) και την Παλαιά Πόλη (ΠΕ-1). Εκτός της Δ.Ε. Χανίων, υπηρεσίες εντοπίζονται στα βόρεια τμήματα των Δ.Ε. Σούδας, Ελευθερίου Βενιζέλου, Θερίσου και Ν. Κυδωνίας.

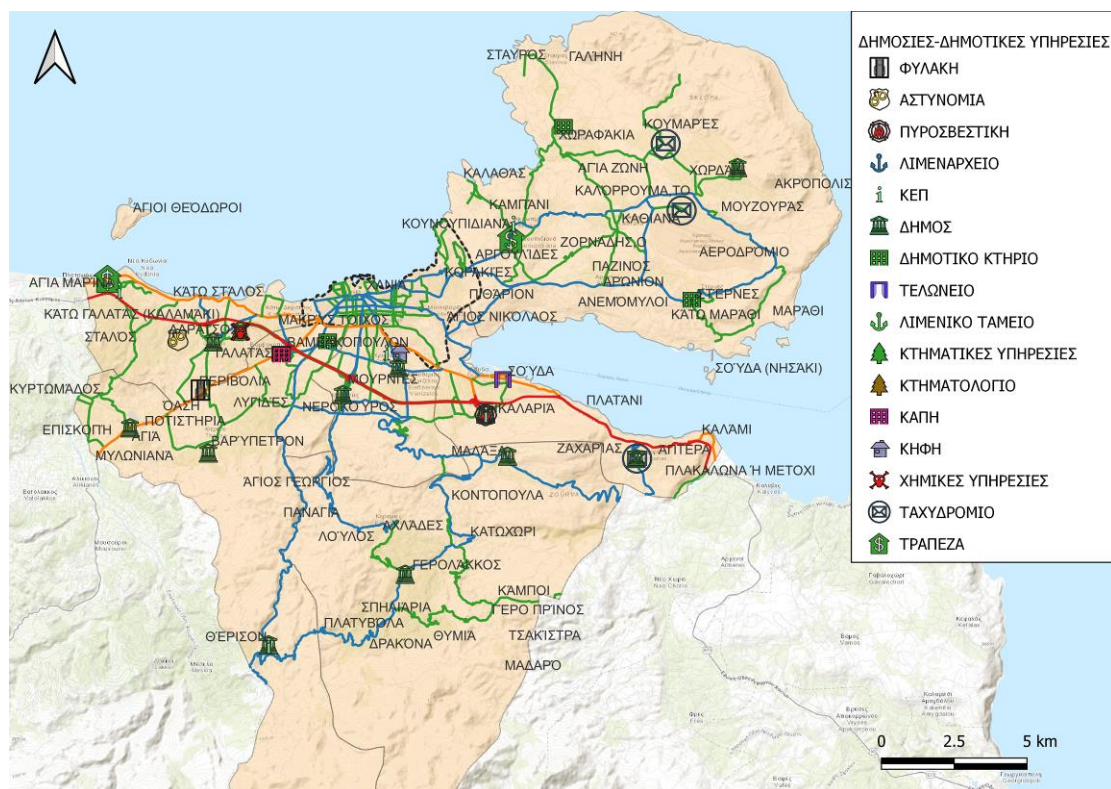
Στο πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται όλες οι δημοτικές και δημόσιες υπηρεσίες του Δήμου, καθώς και τα τραπεζικά καταστήματα. Τα δεδομένα για τις συγκεκριμένες υπηρεσίες λήφθηκαν από το GIS του Δήμου, από χάρτες και πληροφορίες από την επίσημη ιστοσελίδα του Δήμου και από το Open Street Map.

Πίνακας 27: Δημόσιες -Δημοτικές Υπηρεσίες στο Δήμο Χανίων.

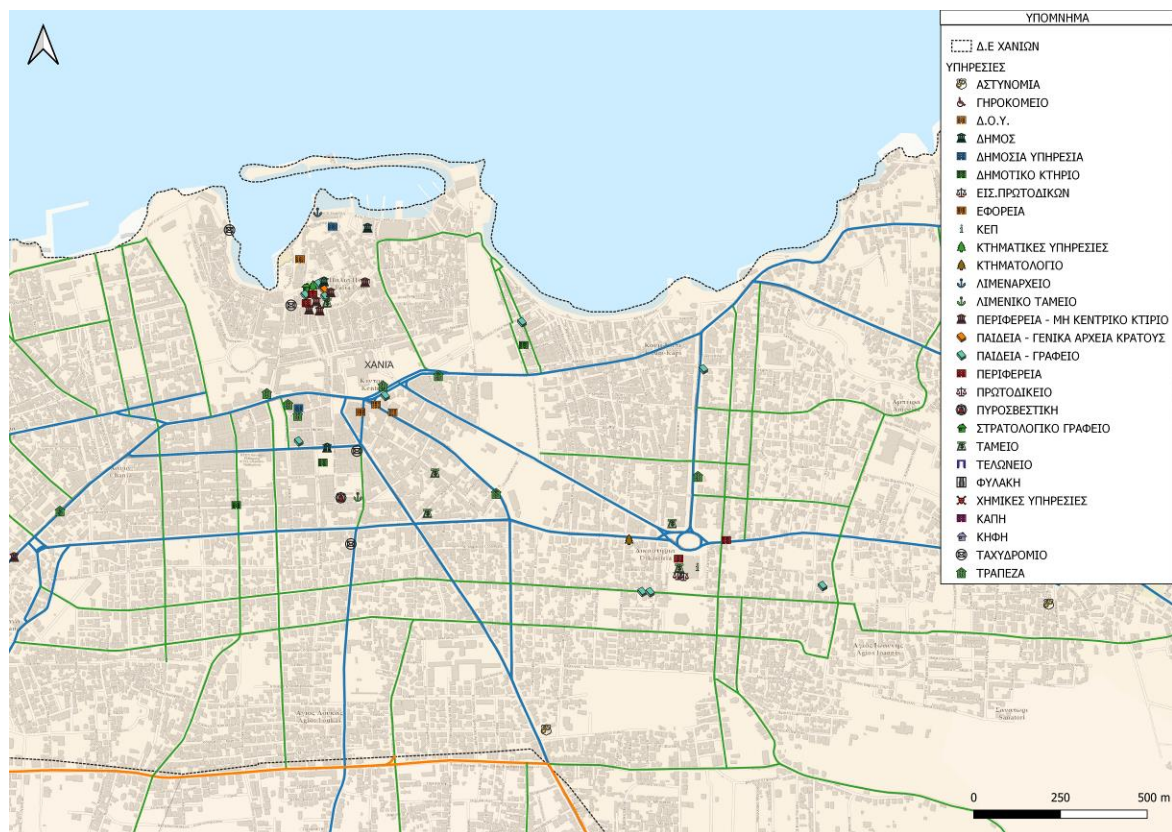
ΔΗΜΟΣΙΑ-ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΤΥΠΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ
ΣΤΡΑΤΟΛΟΓΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΧΑΝΙΩΝ	ΣΤΡΑΤΟΣ
ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ
ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ
ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΧΑΝΙΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ
Α' Δ/Τ ΣΟΫΔΑΣ (Κ.Λ. ΧΑΝΙΩΝ)	ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ
ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟ Μ'ΕΓΓΑΡΟ	ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ
Α.Τ. ΝΕΑΣ ΚΥΔΩΝΙΑΣ ΧΑΝΙΩΝ	ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ
ΑΣΤΥΝ. Δ/ΝΣΗ ΧΑΝΙΩΝ	ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ
ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΦΥΛΑΚΗ ΑΓΙΑΣ	ΦΥΛΑΚΗ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ-Κ110 - Δ/ΝΣΗ ΔΑΣΩΝ, ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ-Κ016 - Δ/ΝΣΗ ΑΥΤΟΔ/ΣΗΣ & ΔΙΟΙΚ. ΧΑΝΙΩΝ, ΤΥΔΚ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ-Κ105 - ΚΛΙΜΑΚΙΟ ΔΕΣΣΕ ΧΑΝΙΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΧΑΝΙΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
Δ/ΝΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΟΛ. ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ ΧΑΝΙΩΝ	ΔΗΜΟΣ

ΚΕΠ Ν.ΚΥΔΩΝΙΑΣ Ν. ΧΑΝΙΩΝ	ΚΕΠ
ΚΕΠ ΣΟΥΔΑΣ Ν. ΧΑΝΙΩΝ	ΚΕΠ
ΚΕΠ ΘΕΡΙΣΟΥ Ν. ΧΑΝΙΩΝ	ΚΕΠ
ΚΕΠ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ Ν. ΧΑΝΙΩΝ	ΚΕΠ
ΚΕΠ ΧΑΝΙΩΝ	ΚΕΠ
ΚΕΠ ΚΤΗΡΙΟ ΝΟΜΑΡΧΙΑΣ ΧΑΝΙΩΝ	ΚΕΠ
ΙΚΑ	ΤΑΜΕΙΟ
ΔΥΕΕ – ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΔΙΚΑΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΧΑΝΙΩΝ (ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ	
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ)	ΤΝΠ
ΕΛ.ΤΑ. (οδός Περίδου, Χανιά)	ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ
ΕΛ.ΤΑ. (οδός Κισσάμου, Χανιά)	ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ
ΕΛ.ΤΑ.(Σούδα)	ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ
ΕΛ.ΤΑ.(Μουρνιές)	ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ
ΕΛ.ΤΑ. Courier Χανίων	ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ
ΕΛ.ΤΑ. Courier Σούδας	ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ
ΕΘΝΙΚΗ BANK	ΤΡΑΠΕΖΑ
Άλφα ΜΠΑΝΚ	ΤΡΑΠΕΖΑ
ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ	ΤΡΑΠΕΖΑ
EUROBANK	ΤΡΑΠΕΖΑ
ALPHA BANK	ΤΡΑΠΕΖΑ
BANK OF CHANIA	ΤΡΑΠΕΖΑ
ΤΡΑΠΕΖΑ	ΤΡΑΠΕΖΑ
ΤΡΑΠΕΖΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΤΡΑΠΕΖΑ
ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΤΡΑΠΕΖΑ
ALPHA BANK	ΤΡΑΠΕΖΑ
PIRAEUS BANK	ΤΡΑΠΕΖΑ

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Παραδοτέο Π1.1.1.«Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης»



Εικόνα 100: Χάρτης Δημόσιων-Δημοτικών Υπηρεσιών στο Δήμο Χανίων. (Ιδία επεξεργασία.)



Εικόνα 101: Χάρτης Δημόσιων-Δημοτικών Υπηρεσιών στην πόλη των Χανίων. (Ιδία επεξεργασία.)

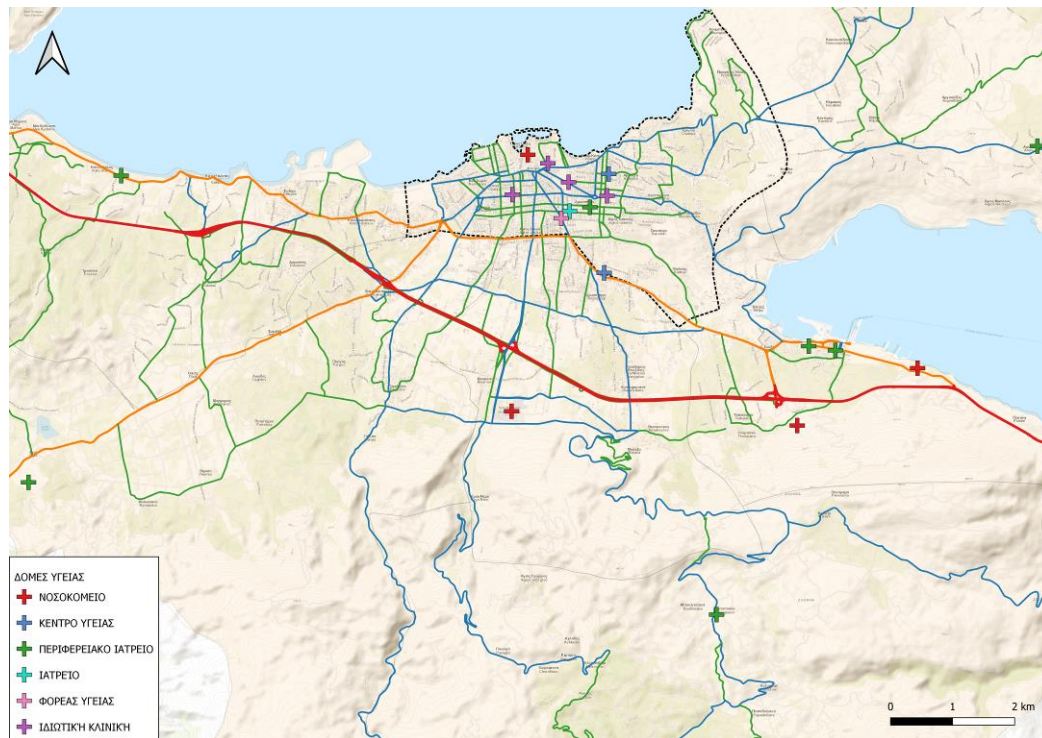
5.5.2 Δομές Υγείας

Σε ό,τι αφορά τις δομές υγείας, πρέπει να σημειωθεί πρωτίστως το Νοσοκομείο στο οποίο υπάρχει πρόσβαση μέσω της επαρχιακής οδού 35 προς Μουρνιές, το Περιφερειακό Ιατρείο Φυλακών, το ιατρείο ΕΚΑΒ και το ΤΟΜΥ – Κέντρο Υγείας Αστικού Τύπου. Μεταξύ των υποδομών υγείας συμπεριλαμβάνονται και οι ιδιωτικές κλινικές. Και πάλι οι περισσότερες συγκεντρώνονται στη Δημοτική Ενότητα Χανίων.

Πίνακας 28: Δομές Υγείας στο Δήμο Χανίων.

Δομή	Είδος Δομής	Δημοτική Ενότητα
ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ	ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ	Ελευθερίου Βενιζέλου
NNK ΧΑΝΙΩΝ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟ		
ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ	ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ	Σούδας
ΘΧΠ ΧΑΝΙΩΝ	ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ	Χανίων
ΚΨΥ ΧΑΝΙΩΝ	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ	Χανίων
ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΧΑΝΙΩΝ	ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ	Χανίων
ΕΙΔΙΚΟ ΠΙΚΑΧΚ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ	Ακρωτηρίου
Π.Ι ΑΡΩΝΙΟΥ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ	Ακρωτηρίου
ΕΙΔΙΚΟ Π.Ι ΣΟΥΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ	Σούδας
Π.Ι ΚΟΝΤΟΠΟΥΛΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ	Κεραμίων
ΕΙΔΙΚΟ ΦΥΛΑΚΩΝ ΑΓΙΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ	Θερίσου
Π.Ι.ΣΟΎΔΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ	Σούδας
Π.Ι.ΦΥΛΑΚΩΝ ΧΑΝΊΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ	Χανίων
Π.Ι.ΚΑΤΩ ΣΤΑΛΟΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ	Κυδωνίας
ΕΚΑΒ	ΙΑΤΡΕΪΟ	Χανίων
ΚΕΝΤΡΟ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ		
ΠΑΙΔΙΩΝ ΚΑΙ ΝΕΩΝ		
ΚΡΗΤΗΣ & ΚΕΝΤΡΟ		
ΠΑΙΔΙΚΗΣ ΜΕΡΙΜΝΑΣ		
ΧΑΝΙΩΝ (ΣΥΣΤΕΓΑΖΟΝΤΑΙ)	ΦΟΡΕΑΣ ΥΓΕΙΑΣ	Χανίων
ΙΑΣΙΣ-ΚΕΝΤΡΙΚΉ ΚΛΙΝΙΚΉ		
ΓΑΒΡΙΛΑΚΗ Α.Ε.	ΙΔΙΩΤΙΚΉ ΚΛΙΝΙΚΉ	Χανίων
ΘΕΡΑΠΕΥΤΙΚΟ ΚΈΝΤΡΟ		
ΧΑΝΊΩΝ	ΙΔΙΩΤΙΚΉ ΚΛΙΝΙΚΉ	Χανίων
ΚΕΝΤΡΙΚΉ ΚΛΙΝΙΚΉ		
ΤΣΕΠ΄ΕΤΗ	ΙΔΙΩΤΙΚΉ ΚΛΙΝΙΚΉ	Χανίων
ΚΛΙΝΙΚΉ ΑΛΙΦΙΕΡΆΚΗ	ΙΔΙΩΤΙΚΉ ΚΛΙΝΙΚΉ	Χανίων

Όλα τα δεδομένα για τις παραπάνω δομές έχουν συλλεχθεί από το GIS του Δήμου Χανίων καθώς και από τις επίσημες ιστοσελίδες της υγειονομικής περιφέρειας, αλλά και από το τεύχος του ΣΒΑΚ Χανίων που αφορά την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης.



Εικόνα 102: Χάρτης Δομών Υγείας στο Δήμο Χανίων. (Ιδία επεξεργασία.)

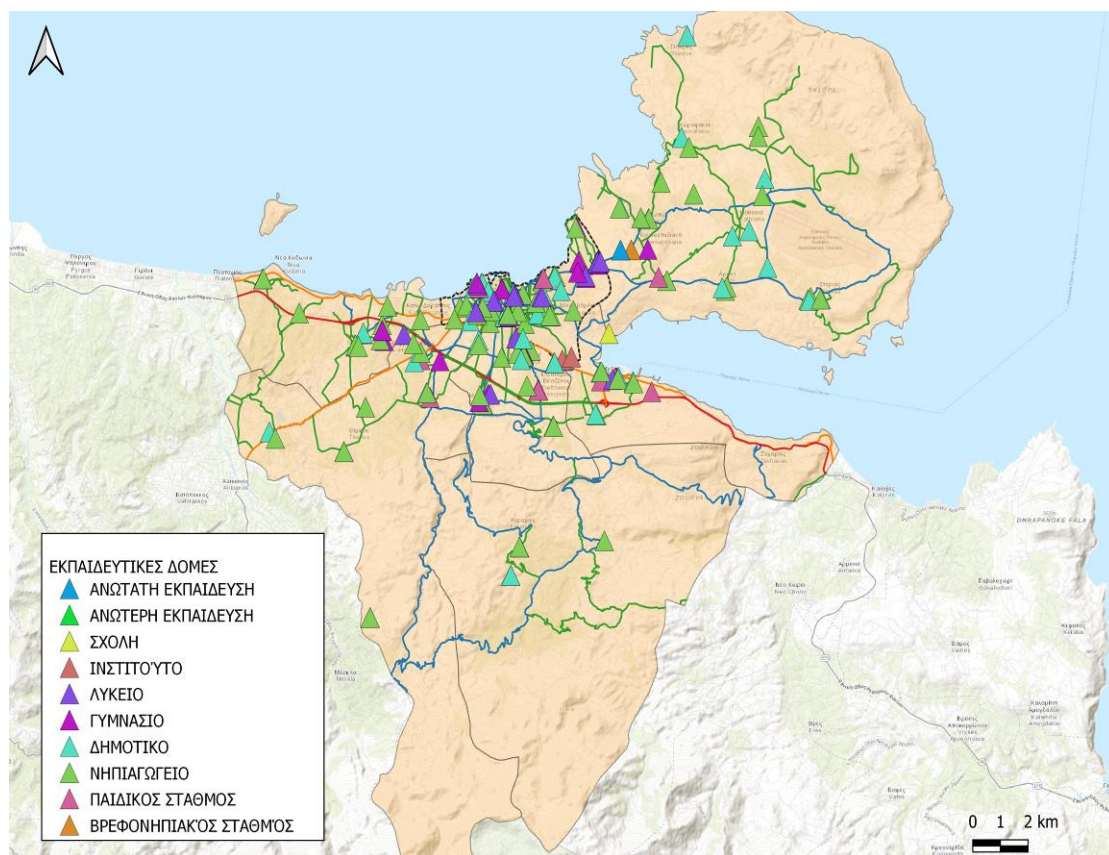
5.5.3 Δομές Εκπαίδευσης

Στον Δήμο Χανίων στα πλαίσια της τυπικής εκπαίδευσης, λειτουργούν 14 Δομές προσχολικής αγωγής (βρεφονηπιακοί σταθμοί, παιδικοί σταθμοί), 176 Δομές Α-βάθμιας και Β-θμιας εκπαίδευσης καθώς και 3 ιδρύματα Γ-βάθμιας εκπαίδευσης ενώ στα πλαίσια της άτυπου εκμάθησης λειτουργούν το Σχολείο Δεύτερης Ευκαιρίας, το Δημόσιο Ινστιτούτο Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.) Χανίων, το Κέντρο Δια Βίου Μάθησης.

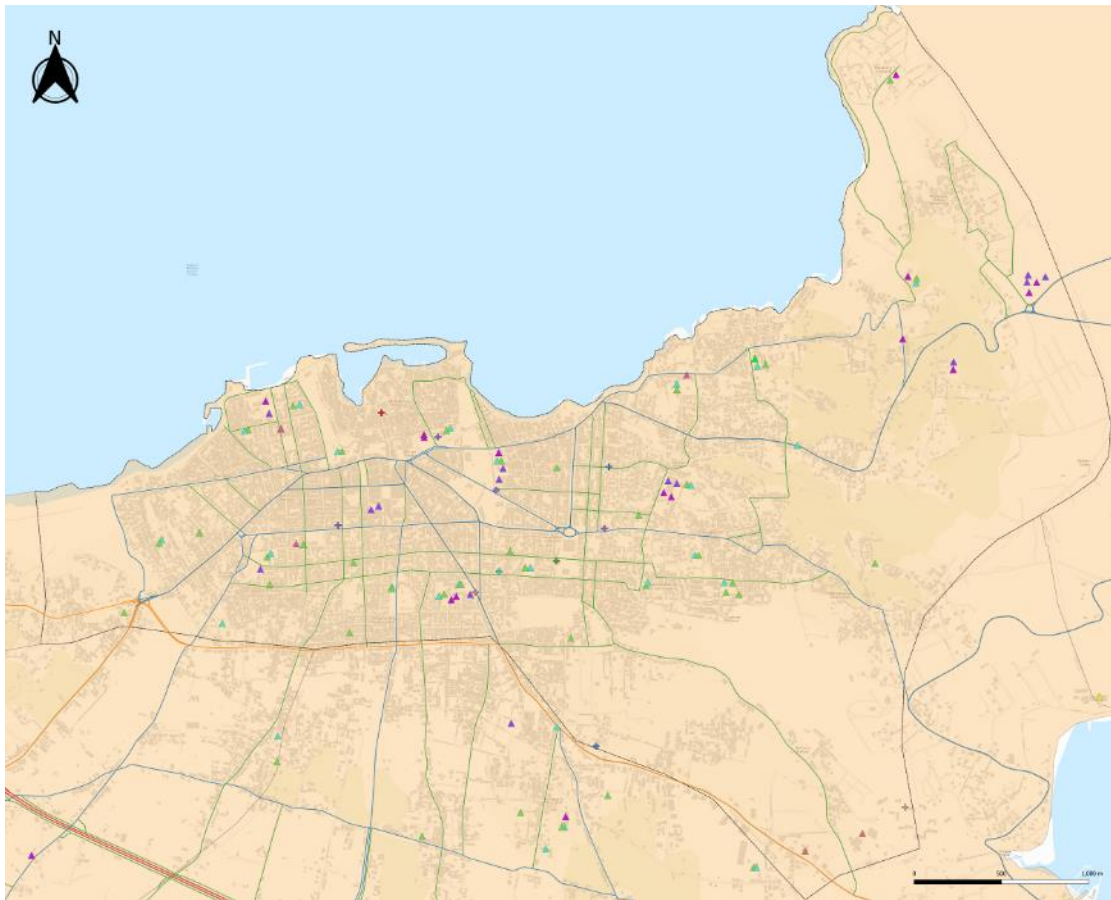
Οι περισσότερες εκπαιδευτικές δομές χωροθετούνται, όπως ήταν αναμενόμενο στη Δ.Ε. Χανίων, την έδρα του Δήμου. Επίσης, παρατηρείται πως προχωρώντας προς το νότιο τμήμα του Δήμου είναι αισθητή η μείωση του αριθμού τους.

Πίνακας 29: Συγκεντρωτικά στοιχεία για τις Εκπαιδευτικές Δομές στο Δήμο Χανίων.

Κατηγορία Εκπαίδευσης	Δομή	Αριθμός Δομών	Σύνολο Δομών Ανά Κατηγορία
Α-βάθμια εκπαίδευση	Νηπιαγωγεία	78	135
	Δημοτικά Σχολεία	57	
Β-βάθμια εκπαίδευση	Γυμνάσια	22	41
	Λύκεια	19	
Γ-βάθμια εκπαίδευση	ΑΕΙ	1	3
	ΑΤΕΙ	1	
	Μεσογειακό Αγρονομικό Ινστιτούτο Χανίων (Μ.Α.Ι.Χ.)	1	
Άτυπη εκπαίδευση		3	3



Εικόνα 103: Χάρτης Εκπαιδευτικών Δομών στο Δήμο Χανίων. (Ιδία επεξεργασία).



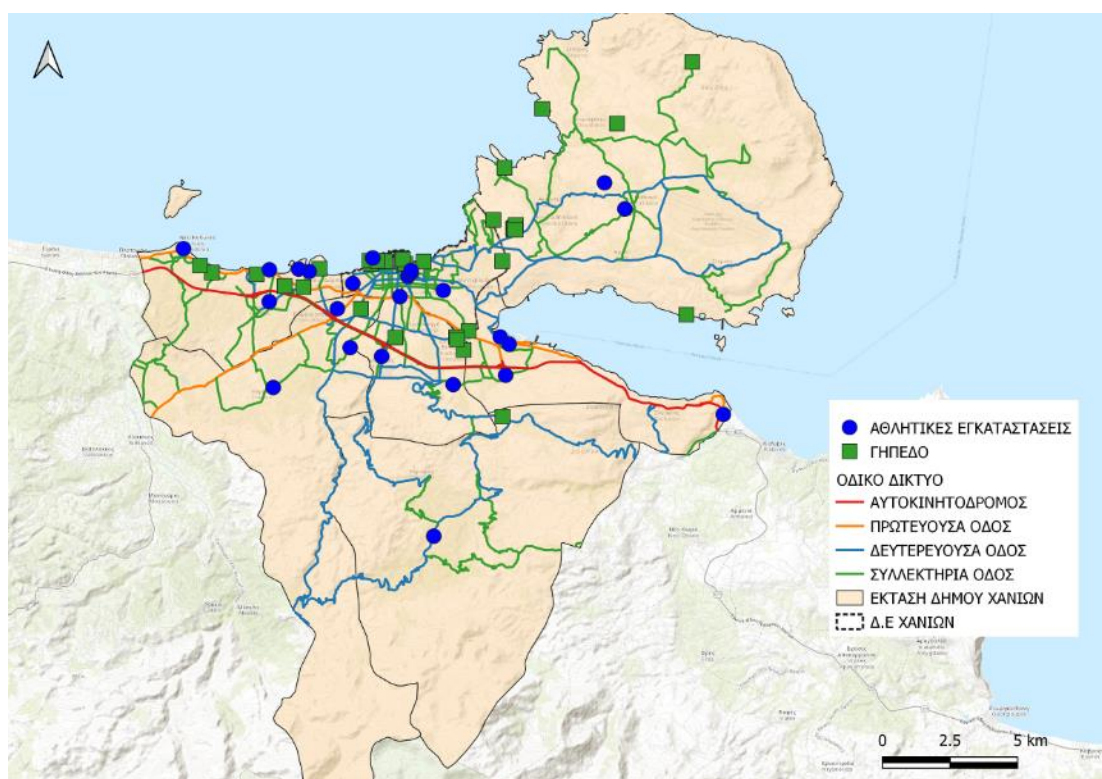
Εικόνα 104: Χάρτης Εκπαιδευτικών Δομών στην περιοχή της πόλης των Χανίων. (Ιδία επεξεργασία).

5.5.4 Χώροι αθλητισμού

Ο Δήμος Χανίων έχοντας ως στόχο την προώθηση του τοπικού αθλητισμού και την παροχή δυνατοτήτων άθλησης στους δημότες του, διαθέτει ένα δίκτυο σύγχρονων και οργανωμένων αθλητικών εγκαταστάσεων, το οποίο είναι σε θέση να καλύψει τις ανάγκες σωματικής άσκησης και ψυχαγωγίας των πολιτών κάθε ηλικίας. Το δίκτυο αυτό περιλαμβάνει γήπεδα ποδοσφαίρου, κλειστά στάδια και γυμναστήρια. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η βελτίωση της ποιότητας ζωής των Δημοτών του μέσω της άθλησης, της ανάπτυξης των διαπροσωπικών σχέσεων και της δημιουργικής αξιοποίησης του ελεύθερου χρόνου τους. Αθλητικές υποδομές με σημαντικό ρόλο αποτελούν το Εθνικό Στάδιο Χανίων, το Εθνικό Ναυταθλητικό Κέντρο Χανίων (Κολυμβητήριο) επί της ακτής Κανάρη, το κλειστό γυμναστήριο Κλαδισού Χανίων και το κλειστό γυμναστήριο Παλιάς Ηλεκτρικής Χανίων (μαζί με γήπεδα μπάσκετ και τένις). Καθώς και οι αθλητικές υποδομές Περιβολίων επί της επαρχιακής οδού 34 προς Περιβόλια. Τέλος, υπάρχουν και αρκετά ιδιωτικά γήπεδα και χώροι αθλητισμού. Αξίζει να σημειωθεί πως οι περισσότεροι από αυτούς τους χώρους βρίσκονται στο βόρειο τμήμα του Δήμου.

Πίνακας 30: Αθλητικές Υποδομές ανά Δ.Ε. του Δήμου Χανίων. (Πηγή: Δήμος Χανίων).

Δημοτική Ενότητα	Αθλητικές Υποδομές
Χανίων	Κλειστό Γυμναστήριο Κλαδισού Δημοτικό Αθλητικό κέντρο Μοναχής Ελιάς Κλειστό Αθλητικό κέντρο Παλιάς Ηλεκτρικής
Νέας Κυδωνίας	Γήπεδο Ποδοσφαίρου Αγίων Αποστόλων και Γήπεδο Beach Volley Δημοτικό Γυμναστήριο Δαράτσου Δημοτικό Γυμναστήριο Σταλού Γυμναστήριο Αγίας Μαρίας Γήπεδο Ποδοσφαίρου Αγίας Μαρίας
Ακρωτηρίου	Κλειστό Δημοτικό Γυμναστήριο Καμπάνι Ακρωτηρίου Γήπεδο Ποδοσφαίρου Καθιανών
Σούδας	Κλειστό Δημοτικό Γυμναστήριο Σούδας Γήπεδο Ποδοσφαίρου Σούδας Ναυταθλητικό Κέντρο Σούδας
Ελευθερίου Βενιζέλου	Γήπεδο Ποδοσφαίρου Νεροκούρου
Θερίσου	Γήπεδο Χαρωδιάς Γήπεδο Ποδοσφαίρου Περιβολίων Γυμναστήριο Περιβολίων Γήπεδο Ποδοσφαίρου Βαρύπετρο

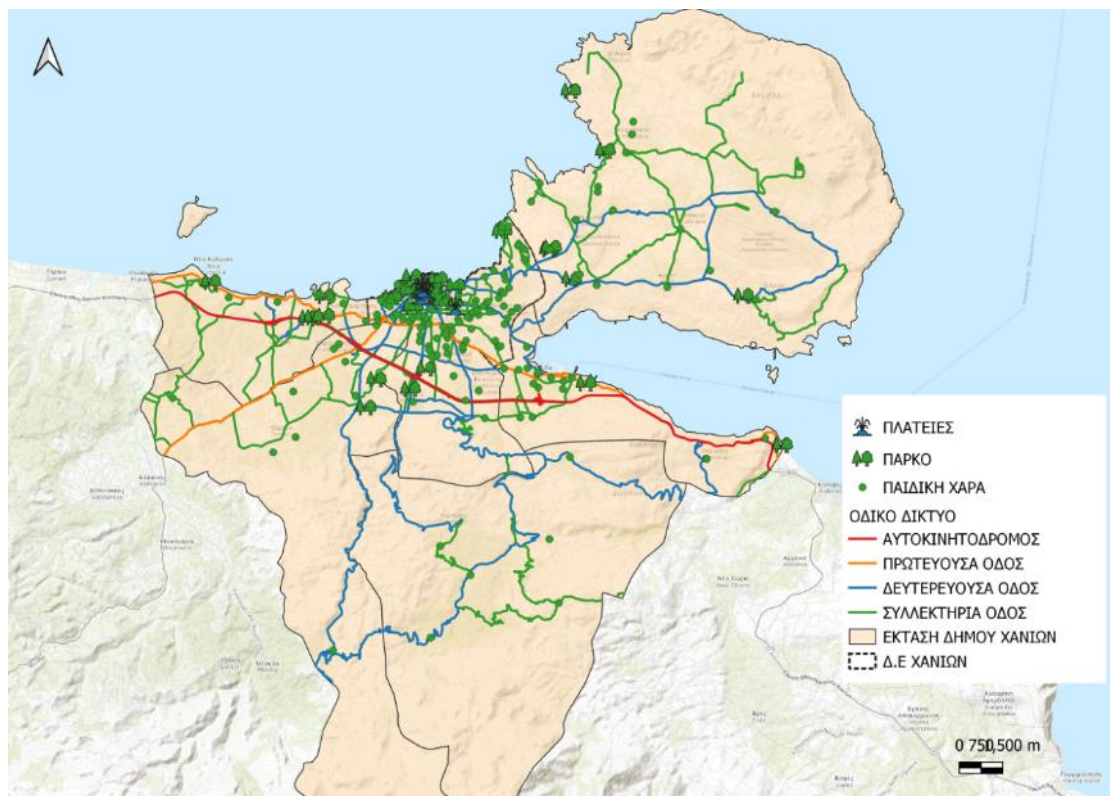


Εικόνα 105: Χάρτης Υποδομών Αθλητισμού στο Δήμο Χανίων. (Ιδία επεξεργασία).

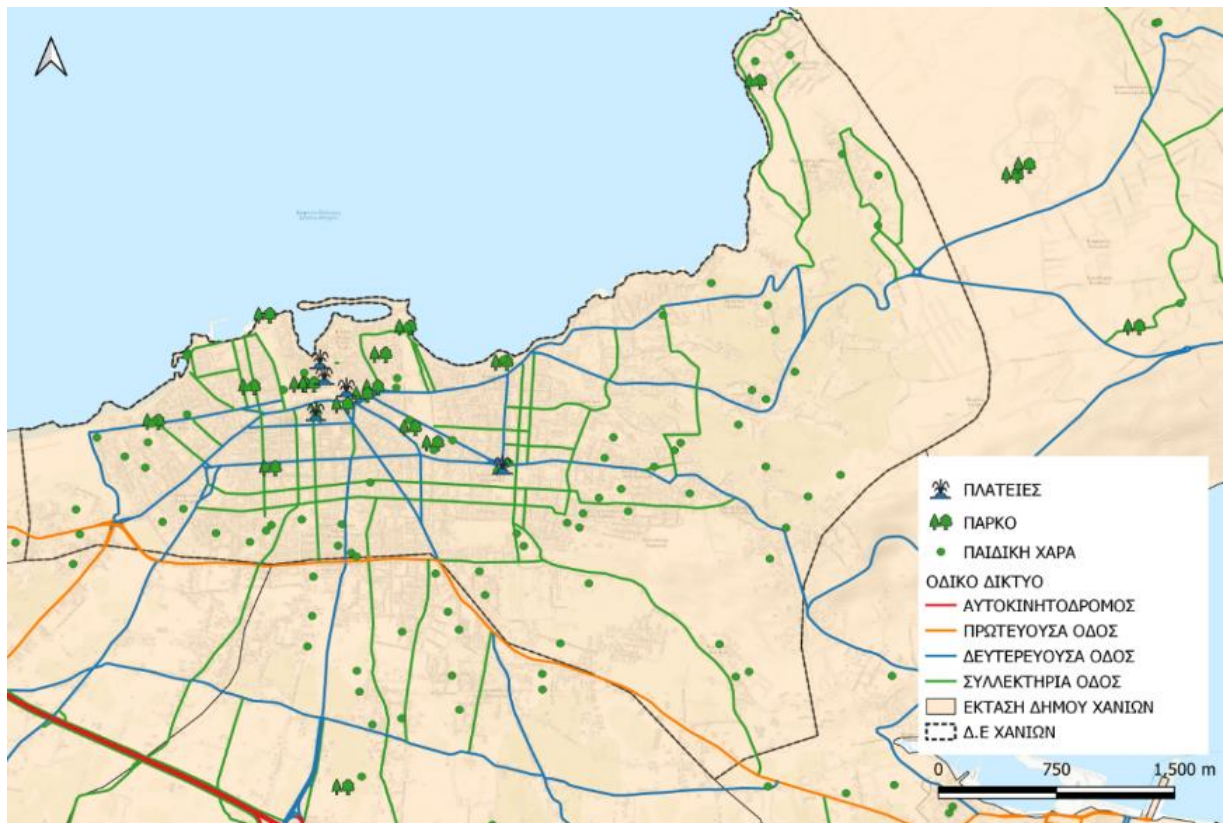
5.5.5 Κοινόχρηστοι χώροι

Οι κοινόχρηστοι χώροι, πλατείες, αστικό πράσινο – πάρκα και παιδικές χαρές, εμφανίζουν αξιόλογα στοιχεία και αποτελούν σημεία αναφοράς της πόλης. Τα πιο σημαντικά μπορεί να θεωρηθούν το πάρκο Ειρήνης και Φιλίας και ο Δημοτικός Κήπος, η πλατεία Συντριβανίου ή Ελευθερίου Βενιζέλου, η πλατεία 1866, η πλατεία Δημοτικής Αγοράς, το πάρκο Φράγκικο, το πάρκο Πολυχρόνη Πολυχρονίδη – Πευκάκια, η πλατεία Ελευθερίας – Δικαστήρια, καθώς και η πλατεία Πατριάρχη Αθηναγόρα – Μητρόπολη. Πρέπει να σημειωθεί πως η πλειοψηφία των χώρων αυτών συναντάται εντός του αστικού ιστού της πόλης των Χανίων εκτός από τις παιδικές χαρές οι οποίες κατανέμονται και σε άλλους οικισμούς του Δήμου.

Στους χάρτες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι κοινόχρηστοι χώροι τόσο σε επίπεδο Δήμου όσο και σε επίπεδο πόλης Χανίων. Όλα τα δεδομένα έχουν ληφθεί από το GIS του Δήμου Χανίων.



Εικόνα 106: Χάρτης Κοινόχρηστων Χώρων στο Δήμο Χανίων. (Ιδία επεξεργασία.)



Εικόνα 107: Χάρτης Κοινόχρηστων Χώρων στην περιοχή της πόλης των Χανίων. (Ιδία επεξεργασία.)

5.5.6 Χώροι πολιτισμού και μνημεία

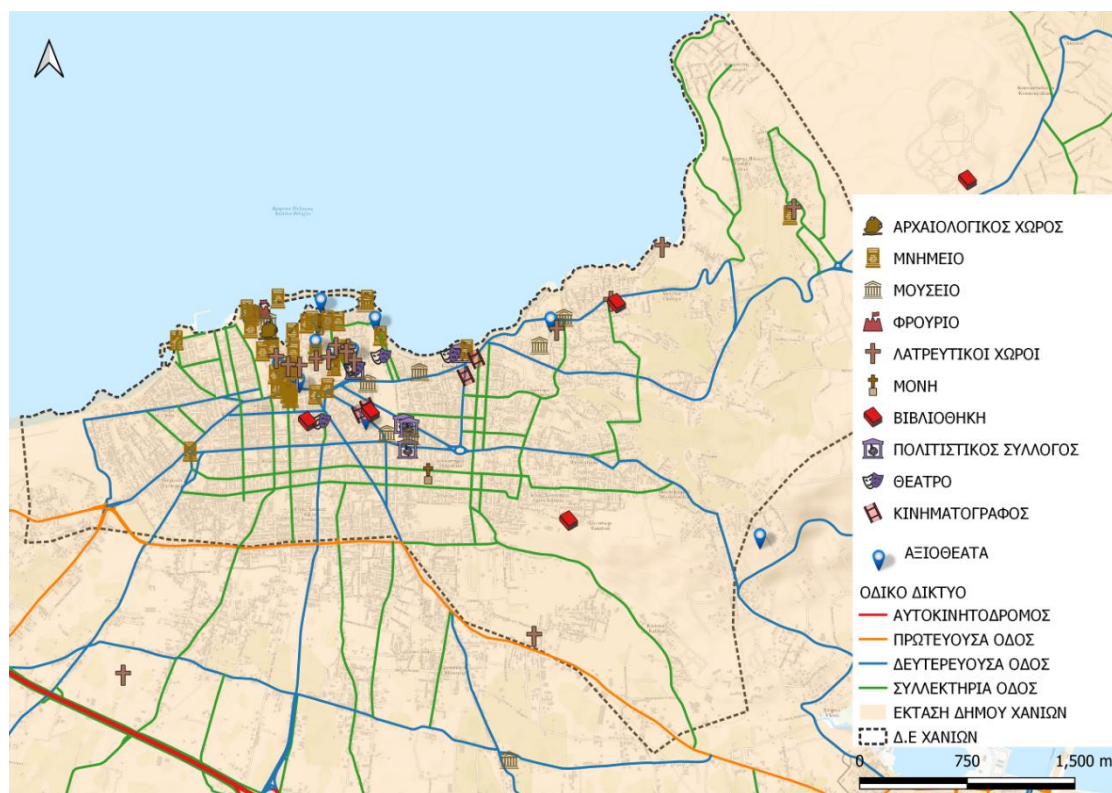
Ο Δήμος Χανίων χαρακτηρίζεται για την πολιτιστική κληρονομιά, την κουλτούρα και την ιστορία του. Είναι ένας Δήμος που αναλογικά με το μέγεθος του, διαθέτει πολύ σημαντικά μνημεία, αξιόλογες συλλογές αλλά και ενδιαφέρουσα ιστορική πορεία, με σημαντικές αναφορές σε κρίσιμες ιστορικές περιόδους η οποία μπορεί να αναδειχτεί και αξιοποιηθεί περαιτέρω. Στην περιοχή του Δήμου Χανίων χωροθετούνται συνολικά 102 χώροι / υποδομές οι οποίες είναι αφιερωμένες στον πολιτισμό. Αναλυτικότερα διαθέτει 69 Αρχαιολογικούς χώρους, 17 Μουσεία, 3 Δημοτικές Βιβλιοθήκες, 1 Φιλαρμονική, 1 ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ., 1 Δημοτικό Κινηματογράφο, 2 Ωδεία, 1 Πινακοθήκη, 6 Συλλογές και 1 Πάρκο Διάσωσης Χλωρίδας και Πανίδας, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην καλλιέργεια του ενδιαφέροντος για κάθε έκφραση ή μορφή τέχνης στο Δήμο. Επίσης, υπάρχουν και λειτουργούν 12 ιεροί ναοί εκ των οποίων ο σημαντικότερος είναι ο Ιερός Μητροπολιτικός Ναός Εισοδίων της Θεοτόκου. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως ο Δήμος Χανίων χαρακτηρίζεται και από τη συγκέντρωση χώρων λατρείας διαφόρων θρησκευμάτων όπως χαρακτηρίστηκα η Συναγωγή και ο Καθολικός Ναός της Παναγίας. Οι συγκεκριμένοι χώροι λατρείας μαζί με το συμμαχικό νεκροταφείο στο Βλήτε αποτελούν σημαντικούς προορισμούς για τους επισκέπτες και παράλληλα αποδεικνύουν την ειρηνική συνύπαρξη θρησκειών στη διάρκεια των αιώνων στη Κρήτη και πιο συγκεκριμένα στο Δήμο Χανίων.

Πίνακας 31: Χώροι Πολιτισμού ανά Δ.Ε. Δήμου Χανίων. (Πηγή: Δήμος Χανίων.)

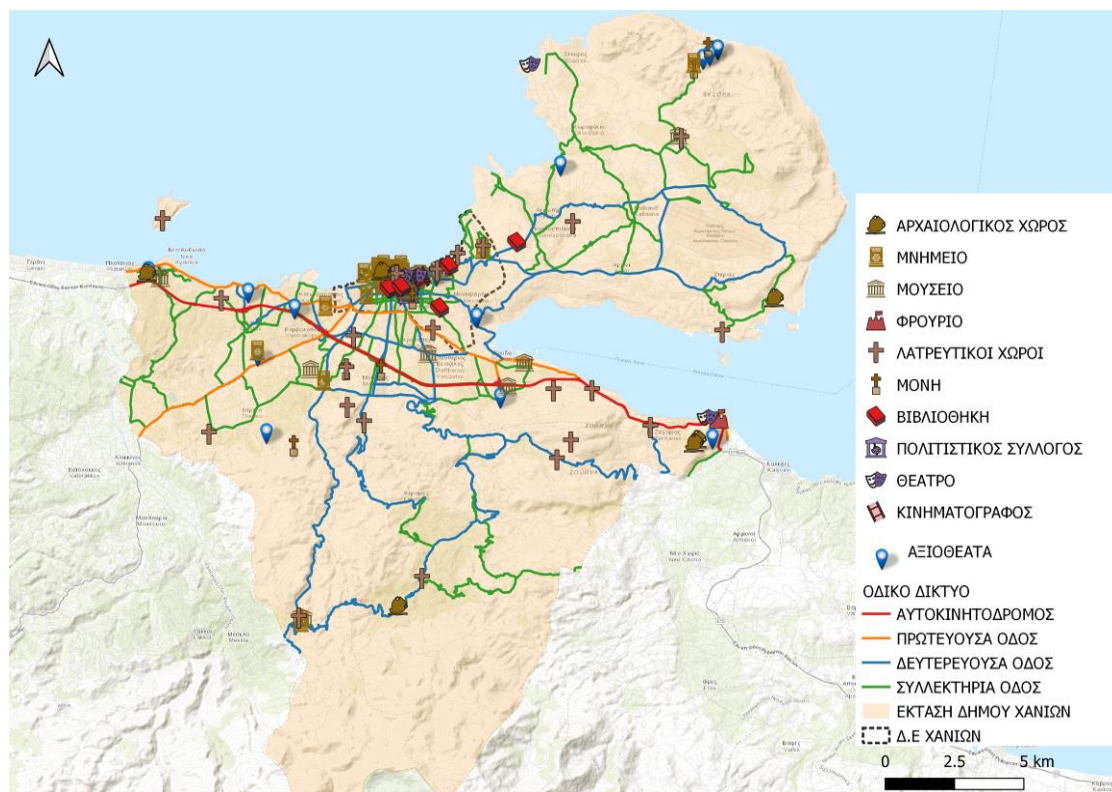
Πολιτιστικοί Χώροι / Υποδομές	Δημοτική Ενότητα							Σύνολο
	Ακρωτηρίου	Ελ. Βενιζέλου	Θερίσου	Κεραμίων	Ν. Κυδωνίας	Σούδας	Χανίων	
Αρχαιολογικοί Χώροι	27	11	2	1	15	6	7	69
Μουσεία	4	2	1			1	9	17
Δημοτικές Βιβλιοθήκες							3	3
Φιλαρμονική							1	1
ΔΗΠΕΘΕ							1	1
Δημοτικοί Κινηματογράφοι							1	1
Ωδεία							2	2
Πινακοθήκες							1	1
Συλλογές	2						4	6
Πάρκο Διάσωσης Χλωρίδας & Πανίδας	1							1
Σύνολο	34	13	3	1	15	7	29	102

Πίνακας 32: Σημαντικότερα αξιοθέατα πολιτισμού Δήμου Χανίων (Πηγή: Δήμος Χανίων).

1	Αρχαιολογικό Μουσείο (οδού Χάληδων)
2	Συλλογή Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων στον Τοπανά
3	Ιστορικό Αρχείο Κρήτης με τις ιστορικές και λαογραφικές συλλογές
4	Ίδρυμα - Μουσείο Ελευθερίου Βενιζέλου στην περιοχή Χαλέπα
5	Πολεμικό Μουσείο Χανίων
6	Μουσείο Τυπογραφίας Χανίων
7	Ιδιωτικό Λαογραφικό «Κρητικό Σπίτι» στην οδό Χάληδων
8	Λαογραφικό Μουσείο Σούδας (Ν. Φρονιμάκη)
9	Μουσείο Χημείας Χανίων
10	Συλλογή Βοτάνων και άλλης χλωρίδας στο Μ.Α.Ι.Χ
11	Πάρκο Διάσωσης Χλωρίδας και Πανίδας του Πολυτεχνείου Κρήτης
12	Εκκλησιαστικό Μουσείο Ι. Μονής Χρυσοπηγής
13	Λαογραφικό Μουσείο Ι. Μονής Χρυσοπηγής
14	Εκκλησιαστικό Μουσείο Ι.Μ. Αγίας Τριάδας Ακρωτηρίου
15	Εκκλησιαστικό Μουσείο Ι.Μ. Γουβερνέτου
16	Δημοτική Πινακοθήκη Χανίων στην οδό Χάληδων
17	Μουσείο Εθνικής Ομάδας Ποδοσφαίρου από τον «Γαλανόλευκο Φάρο»
18	Μουσείο Σχολικής Ζωής στα Χανιά
19	Συλλογή Μουσικών Οργάνων από τη γη στο Μον. Καρόλου στα Χανιά
20	Εκκλησιαστικό και Λαογραφικό Μουσείο στην Ι.Μ. Κορακίων
21	Μουσείο Πρώτου Γυμνασίου Χανίων
22	Μουσείο Εθνικής Αντίστασης στο Θέρισο
23	Λαογραφική Συλλογή Ι.Λ.Α.Ε.Κ. Χανιά
24	Λαογραφικό Μουσείο στις Στέρνες Ακρωτηρίου
25	Ιδιωτική Συλλογή Απολιθωμάτων Ιακώβου Τσουρουνάκη, στον Προφ. Ηλία Χανίων
26	Μουσείο Αρχαίας και Παραδοσιακής Ναυπηγικής



Εικόνα 108: Χάρτης Χώρων Πολιτισμού και Μνημείων στο Δήμο Χανίων. (Ιδία επεξεργασία).



Εικόνα 109: Χάρτης Χώρων Πολιτισμού και Μνημείων στο Δήμο Χανίων. (Ιδία επεξεργασία).

5.6 Κυκλοφοριακά και συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά

5.6.1 Υποδομές μεταφορών

5.6.1.1 Κύριες Οδικές Υποδομές

Το κύριο οδικό δίκτυο που εξυπηρετεί το Δήμο Χανίων αφορά σε τμήματα των παρακάτω οδών:

Εθνική Οδός 90 – Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ)

Επαρχιακή Οδός 27 – Χανιά – Αλικιανός – Ν. Ρουμάτα

Επαρχιακή Οδός 34 – Χανιά – Πασακάκι – Περιβόλια – Θέρισος

Επαρχιακή Οδός 35 – Χανιά – Μουρνιές – Παναγιά

Επαρχιακή Οδός 36 – Χανιά – Νεροκούρου – Θέρισο

Επαρχιακή Οδός 37 – Περιφερειακή Δαράτσου – Μουρνιές – Σούδα

Επαρχιακή Οδός 38 – Προφήτης Ηλίας – Κουνουπιδιανά – διακλ. Αεροδρομίου

Επαρχιακή Οδός 41 – Σούδα – Κορακίες

5.6.1.2 Λιμάνια και ακτοπλοϊκές συνδέσεις

Ο Δήμος Χανίων -καθώς και η ευρύτερη περιοχή της Π.Ε. Χανίων - συνδέεται ακτοπλοϊκά με την υπόλοιπη Ελλάδα μέσω του λιμανιού της Σούδας το οποίο βρίσκεται στην ομώνυμη Δ.Ε., στο νότιο τμήμα του όρμου της Σούδας. Λειτουργεί ως επιβατικός και εμπορικός λιμενικός σταθμός, ενώ διαθέτει και υποδομές για την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων. Καταγράφεται επίσης ο ενετικός λιμένας στην κεντρική περιοχή της πόλης των Χανίων και τα μικρότερα λιμάνια της Νέας Χώρας και της Αγίας Κυριακής στη Χαλέπα. Οι τρεις αυτές λιμενικές υποδομές εξυπηρετούν κυρίως ελλιμενισμό αλιευτικών σκαφών καθώς και σκαφών αναψυχής.

5.6.1.3 Αεροδρόμια και αεροπορικές συνδέσεις

Ο Δήμος Χανίων -καθώς και η ευρύτερη περιοχή της Π.Ε. Χανίων - συνδέεται αεροπορικώς μέσω του αερολιμένα Χανίων «Ι. Δασκαλογιάννης» με την υπόλοιπη Ελλάδα αλλά και ευρύτερα. Το αεροδρόμιο (το οποίο εξυπηρετεί και στρατιωτικούς σκοπούς) βρίσκεται εντός της Δ.Ε.. Ακρωτηρίου και απέχει 14 χλμ. από την πόλη των Χανίων. Επίσης, εντός του Δήμου υπάρχουν δύο ελικοδρόμια ένα στο Γενικό Νοσοκομείο Χανίων «Αγ. Γεώργιος» και το άλλο στο Ναυτικό Νοσοκομείο.

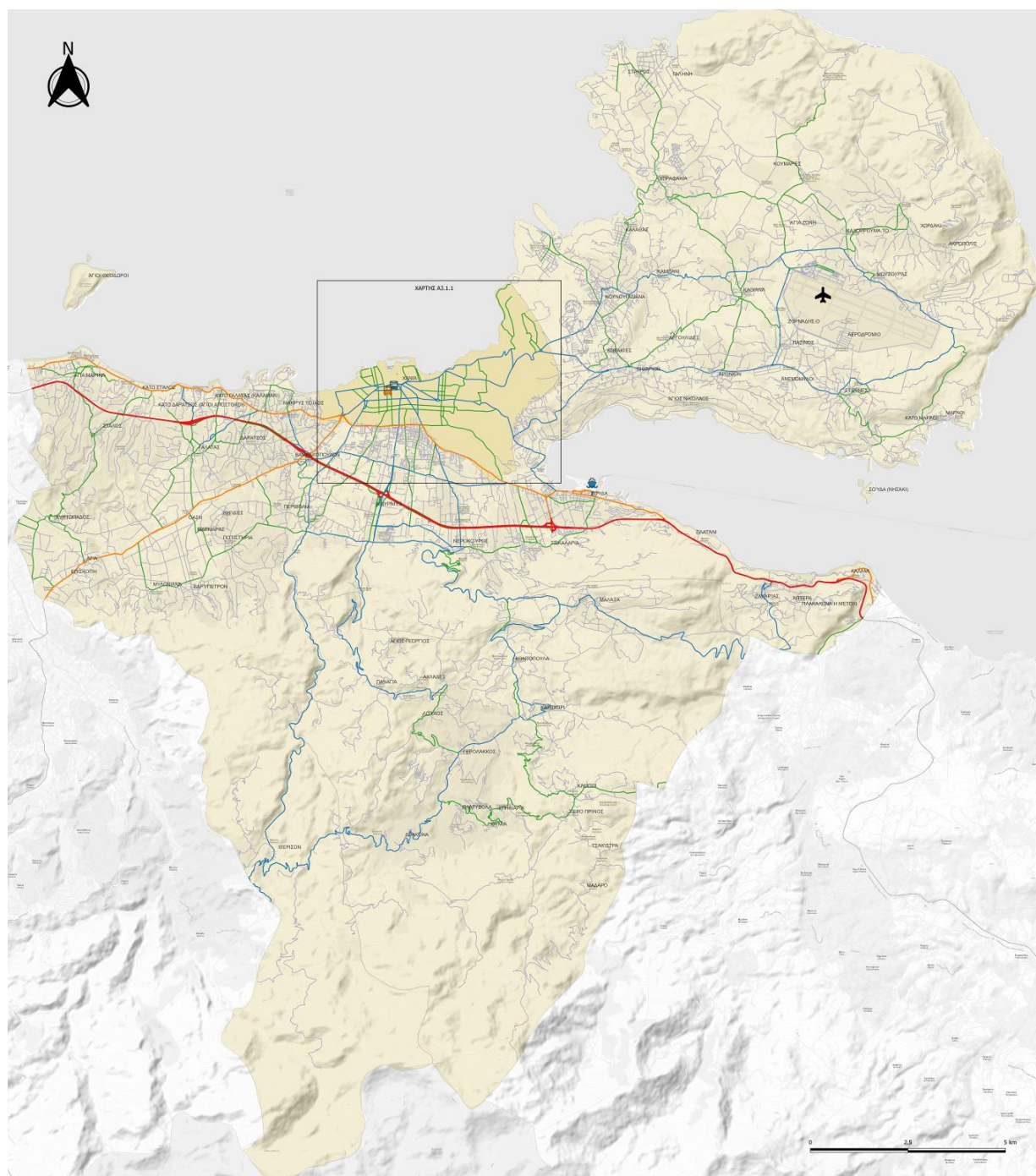
5.6.2 Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

Το εκτενές οδικό δίκτυο του Δήμου Χανίων περιλαμβάνει τόσο τμήματα Εθνικής οδού, όσο και δευτερεύοντες επαρχιακούς και τοπικούς δρόμους, εντός και εκτός σχεδίων πόλεως, οι οποίοι διαθέτουν διαφορετικά χαρακτηριστικά και καλύπτουν διαφορετικές ανάγκες. Η συντήρηση και η επέκταση του εν λόγω δικτύου είναι διαρκής, αντιμετωπίζοντας όμως αρκετά εμπόδια λόγω έλλειψης χρηματοδοτήσεων αλλά και της ύπαρξης πολλών εμπλεκόμενων συναρμόδιων φορέων, πέραν του Δήμου Χανίων.

Προκειμένου να υπάρχει μία σαφής εικόνα της δομής και του τρόπου λειτουργίας του οδικού δικτύου, έχει γίνει κατάταξη των οδών σε επιμέρους κατηγορίες ανάλογα με τον τρόπο που λειτουργούν και το ρόλο που επιτελούν, δηλαδή έχει γίνει λειτουργική ιεράρχηση των οδών. Στα πλαίσια του ΣΦΗΟ, οι οδοί κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

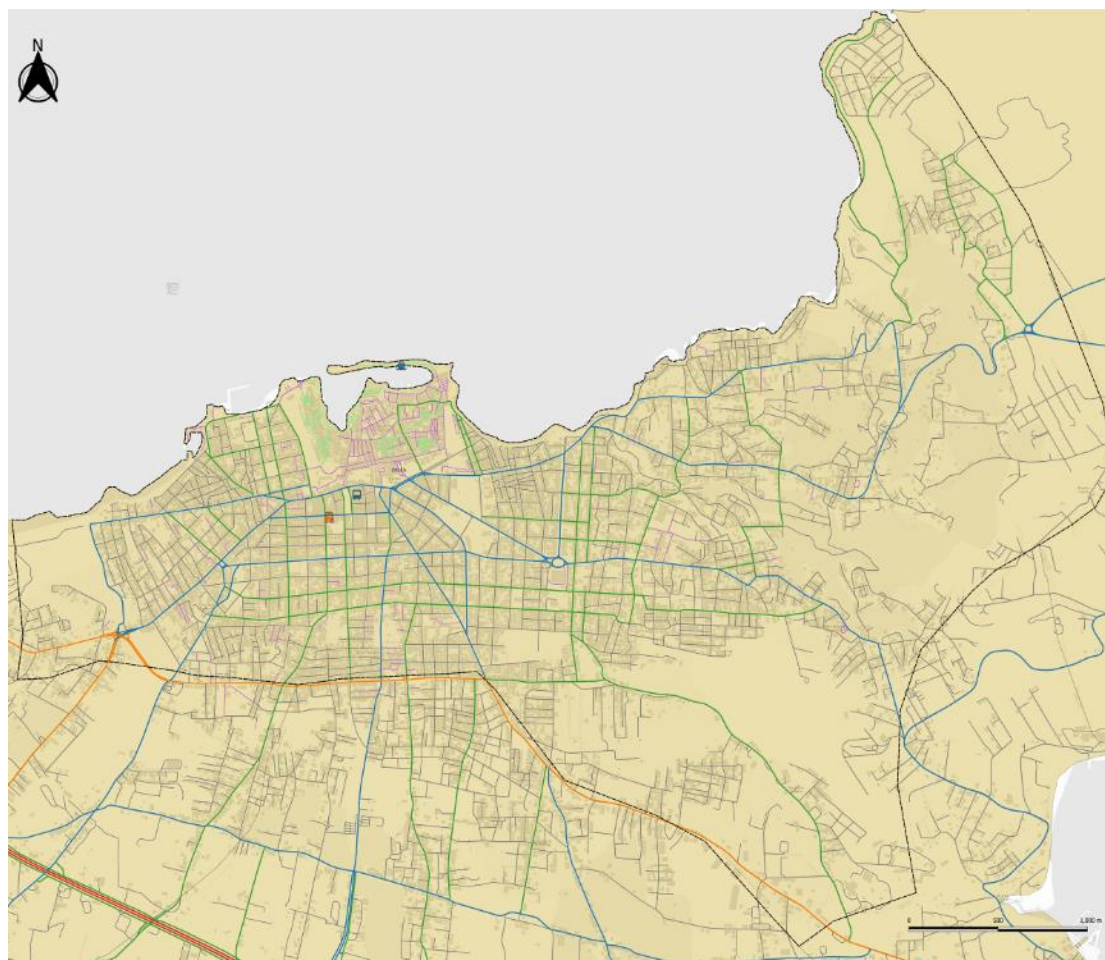
- **Αυτοκινητόδρομοι.** Ο αυτοκινητόδρομος είναι οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής, σχεδιασμένος έτσι ώστε να διακινεί τον μεγαλύτερο δυνατό φόρτο της οδικής κυκλοφορίας οχημάτων, συνήθως μεταξύ πόλεων, και να επιτρέπει την οδήγηση με σταθερά υψηλή ταχύτητα. Το κύριο χαρακτηριστικό του αυτοκινητόδρομου, εκτός των πολυάριθμων λωρίδων κυκλοφορίας, που τον διακρίνει από άλλα είδη οδών, είναι η έλλειψη ισόπεδων διασταυρώσεων και φωτεινών σηματοδοτών και η ύπαρξη ανισόπεδων κόμβων. Το τμήμα του Β.Ο.Α.Κ. που διασχίζει το Δήμο είναι το μόνο οδικό τμήμα που διαθέτει παρόμοια χαρακτηριστικά.
- **Πρωτεύουσες Οδοί.** Είναι οδοί που εξυπηρετούν κυρίως μετακινήσεις μεγάλου μήκους και παρουσιάζουν συνήθως υψηλούς φόρτους κυκλοφορίας. Η πρόσβαση των οδών αυτών μπορεί να είναι μερικώς ελεγχόμενη, αλλά στην μεγάλη πλειοψηφία τους, οι διασταυρώσεις τους ελέγχονται από σηματοδότες ή σήματα STOP.
- **Δευτερεύουσες Οδοί.** Οι αρτηρίες αυτές έχουν συνήθως μειωμένα χαρακτηριστικά συγκριτικά με τις πρωτεύουσες αρτηρίες, εξυπηρετούν συνήθως μετακινήσεις μεσαίου μήκους και παρουσιάζουν γενικώς χαμηλότερους φόρτους κυκλοφορίας. Η βασική τους λειτουργία είναι συνήθως η σύνδεση του πρωτεύοντος αρτηριακού δικτύου με τις επιμέρους ζώνες μιας περιοχής.
- **Συλλεκτήριες Οδοί.** Οι οδοί αυτές έχουν συνήθως δύο λωρίδες κυκλοφορίας (μία ανά κατεύθυνση) και εξυπηρετούν κυρίως μετακινήσεις μικρού μήκους και σχετικά χαμηλούς φόρτους κυκλοφορίας, καθώς η λειτουργία τους συνίσταται κυρίως στη συγκέντρωση της κυκλοφορίας από τις τοπικές οδούς και στη διοχέτευσή της στο αρτηριακό δίκτυο (πρωτεύουσες και δευτερεύουσες οδοί).

Το σύνολο των παραπάνω κατηγοριών αποτελεί το Βασικό Οδικό Δίκτυο που παρουσιάζεται στους χάρτες, ενώ όλο το υπόλοιπο δίκτυο αποτελείται από τοπικές οδούς, πεζοδρόμους και δρόμους ήπιας κυκλοφορίας.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ		
ΕΚΤΑΣΗ ΔΗΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ	ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ
ΟΡΙΑ Δ.Ε. ΧΑΝΙΩΝ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ
	ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΟΔΟΣ	ΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ
	ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΟΔΟΣ	ΚΤΕΛ
	ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ ΟΔΟΣ	ΛΙΜΑΝΙ
	ΤΟΠΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	
	ΟΔΟΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	
	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ	

Εικόνα 110: Χάρτης Οδικού Δικτύου Δήμου Χανίων. (Ιδία επεξεργασία.)



ΥΠΟΜΝΗΜΑ		
ΕΚΤΑΣΗ ΔΗΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ	ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ
ΟΡΙΑ Δ.Ε. ΧΑΝΙΩΝ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ	ΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ
	ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΟΔΟΣ	ΚΤΕΛ
	ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΟΔΟΣ	ΛΙΜΑΝΙ
	ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ ΟΔΟΣ	
	ΤΟΠΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	
	ΟΔΟΣ ΗΨΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	
	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ	

Εικόνα 111. Χάρτης Οδικού Δικτύου στην περιοχή της πόλης των Χανίων. Απόσπασμα χάρτη **Εικόνα 110.**

Αξίζει να σημειωθεί πως στα πλαίσια της εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας Χανίων, η μελετητική του ομάδα θεώρησε απαραίτητο -λόγω μεγέθους του οδικού δικτύου- να εντοπισθούν οι οδοί και αρτηρίες του δικτύου στις οποίες κατά κύριο λόγο διοχετεύεται η κυκλοφορία των οχημάτων από τους τοπικούς δρόμους, ώστε να επικεντρωθεί κυρίως σε αυτές το ενδιαφέρον της απογραφής και η μελέτη των χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου ως μεταφορικού συστήματος. Στη μελέτη του ΣΒΑΚ το δίκτυο αυτό ονομάζεται Κύριο Οδικό Δίκτυο (ΚΟΔ). Η αναγνώριση του Κύριου Οδικού Δικτύου βασίστηκε στην συμπερίληψη μιας σειράς μελετών και δεδομένων και θεωρείται χρήσιμη στα πλαίσια εκπόνησης και του ΣΦΗΟ Δήμου Χανίων. Το ΚΟΔ του ΣΒΑΚ αφορά αποκλειστικά την πόλη των Χανίων, που είναι και η περιοχή μελέτης του, και φαίνεται στην **Εικόνα 112**.



Εικόνα 112: Κύριο Οδικό Δίκτυο για την πόλη των Χανίων όπως αυτό ορίστηκε από τη μελέτη του ΣΒΑΚ Χανίων. (Ιδία επεξεργασία.)

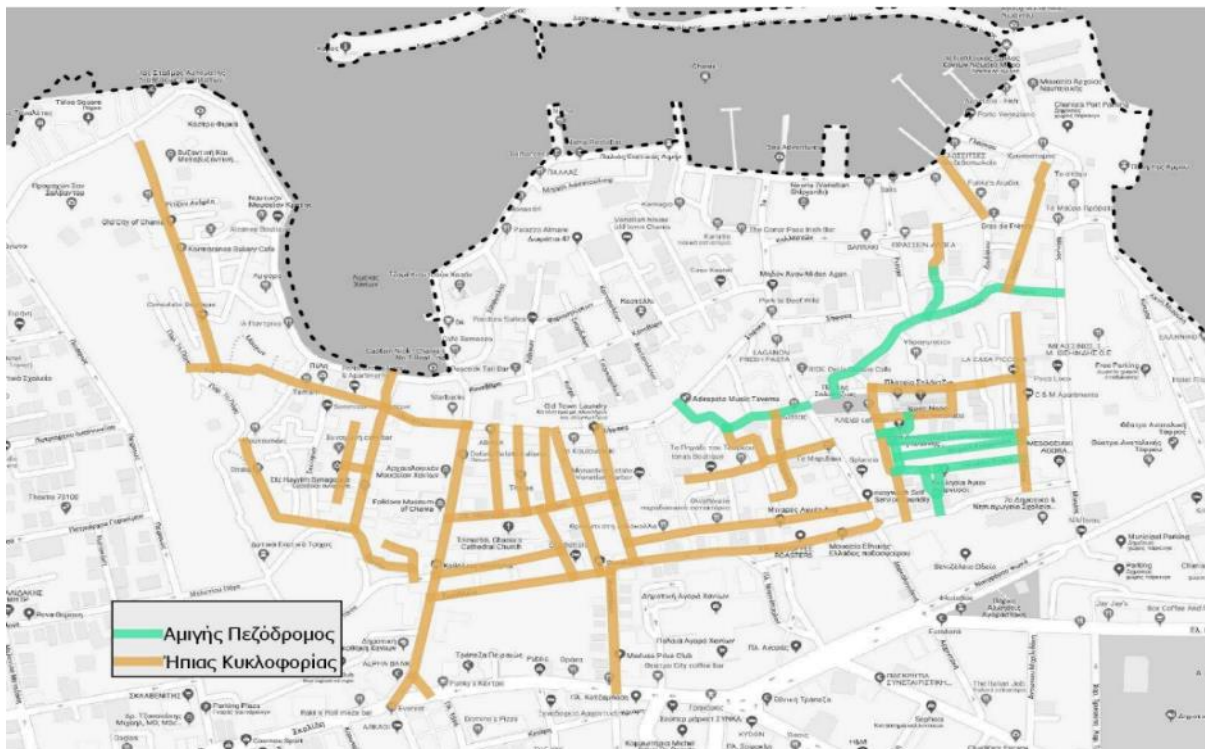
Όλα τα δεδομένα σχετικά με το οδικό δίκτυο έχουν ληφθεί από την εφαρμογή Open Street Map και από τα αναρτημένα τεύχη της μελέτης του ΣΒΑΚ Χανίων.

Πεζόδρομοι και οδοί ήπιας κυκλοφορίας

Μεγάλο μήκος του οδικού δικτύου εντός της Παλιάς Πόλης των Χανίων έχουν πεζοδρομηθεί ή μετατραπεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, δημιουργώντας ένα δίκτυο οδών φιλικών προς τους πεζούς. Παρόλα αυτά, όπως διαπιστώθηκε στα πλαίσια της μελέτης για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Χανίων, σημαντικό ποσοστό των πεζοδρόμων χρησιμοποιείται ελάχιστα από τους πεζούς, γεγονός που μπορεί να οφείλεται είτε στον λανθασμένο σχεδιασμό είτε στην λανθασμένη χωροθέτηση των συγκεκριμένων πεζοδρόμων με αποτέλεσμα να μην είναι ελκυστικοί για τους χρήστες. Με αυτόν τον τρόπο οι υφιστάμενοι πεζόδρομοι δεν ικανοποιούν σε απόλυτο βαθμό την προώθηση και την εξυπηρέτηση της πεζής μετακίνησης.

Οι υφιστάμενοι πεζόδρομοι στο μεγαλύτερο ποσοστό εξυπηρετούν χρήσεις γης που σχετίζονται με την αναψυχή, το εμπόριο, την κατοικία καθώς και τουριστικά καταλύματα. Συνεπώς, διαπιστώνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των θεσμοθετημένων πεζοδρόμων λειτουργεί ως ήπιας κυκλοφορίας, οι ροές των πεζών στις περισσότερες περιπτώσεις χαρακτηρίζονται σχετικά χαμηλές, η εξυπηρέτηση των ΑμεΑ μέσω της χρήσης ραμπών και οδηγών τυφλών χαρακτηρίζεται ως προβληματική και τέλος οι χρήσεις γης πέριξ των πεζοδρόμων, η παράνομη στάθμευση οχημάτων καθώς και η ύπαρξη τραπεζοκαθισμάτων δυσχεραίνουν σε σημαντικό βαθμό την κίνηση των πεζών σε ένα αρκετά σημαντικό ποσοστό των υφιστάμενων πεζοδρόμων.

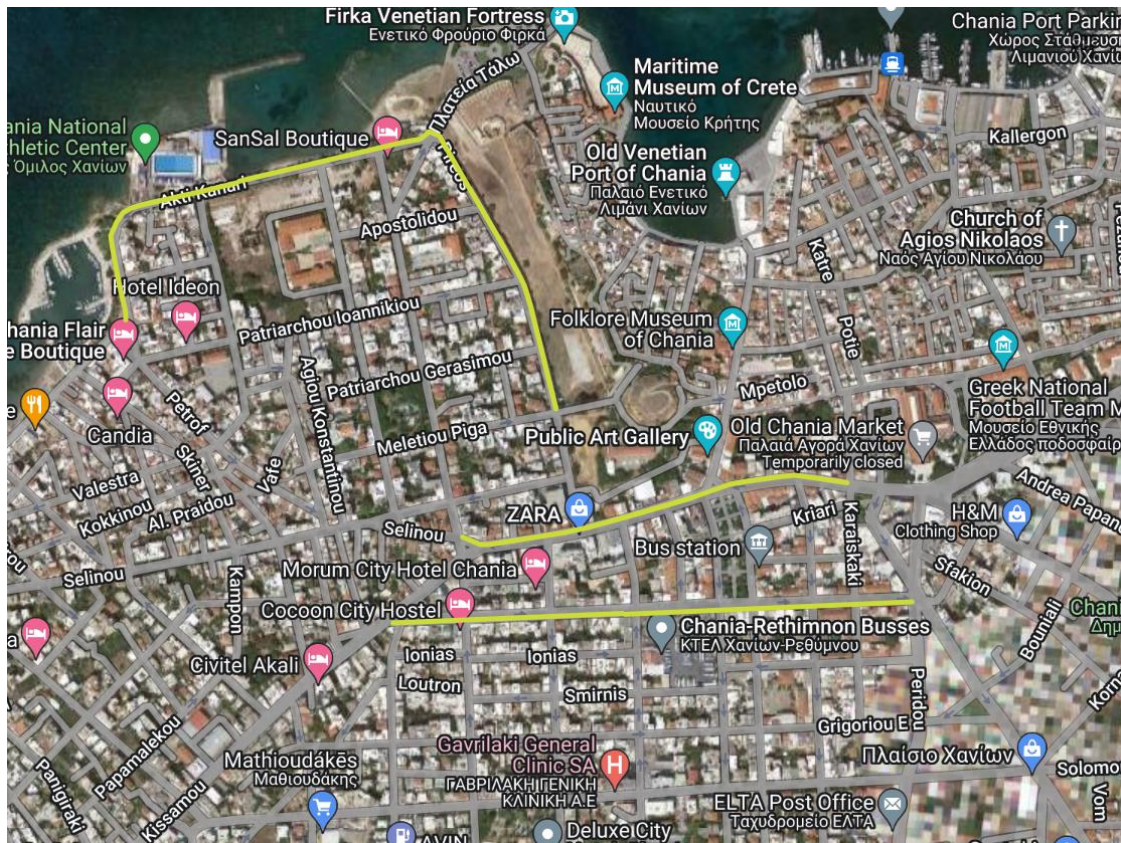
Πεζόδρομοι εντοπίζονται και εκτός της Παλιάς Πόλης, όμως δεν έχουν τη μορφή δικτύου.



Εικόνα 113. Δίκτυο αμιγών και ήπιας κυκλοφορίας πεζοδρόμων στην περιοχή της Παλιάς Πόλης των Χανίων. (Πηγή: ΣΒΑΚ Χανίων, «Π 6.1 – Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης»).

Ποδηλατοδρόμοι

Στη μελέτη του ΣΒΑΚ Χανίων δεν καταγράφονται ποδηλατοδρόμοι. Παρόλα αυτά, όπως αποτυπώνεται και στον Ποδηλατικό Χάρτη Ελλάδας (https://www.smu.gr/greece_cycle_map/), λειτουργούν λωρίδες ποδηλατόδρομων στην οδό Κυδωνίας στο τμήμα από την οδό Κισσάμου έως την οδό Περιδίου, και στην οδό Γιάνναρη-Σκαλίδη στο τμήμα της από την οδό Σελίνου έως την οδό Καραϊσκάκη. Επίσης, παραλιακά, στην Ακτή Κανάρη και στην οδό Πειραιώς όπου υπάρχει μονόδρομος ποδηλατόδρομος ασφαλοστρωμένος σε διαφορετικό επίπεδο από το οδόστρωμα και το πεζοδρόμιο.



Εικόνα 114. Ποδηλατόδρομοι στην πόλη των Χανίων. (Πηγή. www.smu.gr/greece_cycle_map/).

5.6.3 Δίκτυο MMM

Ο Δήμος εξυπηρετείται από αστικό και υπεραστικό ΚΤΕΛ με αρκετά δρομολόγια καθημερινά, τα οποία συνδέουν το κέντρο της πόλης με συνοικίες του Δήμου, αλλά και με βασικές πόλεις ολόκληρου του νησιού. Ο αστικός και υπεραστικός σταθμός λεωφορείων βρίσκονται στο κέντρο της πόλης των Χανίων, και κοντά μεταξύ τους. Συγκεκριμένα, ο σταθμός των Αστικών ΚΤΕΛ Χανίων βρίσκεται στην Πλατεία 1866, ενώ ο σταθμός των υπεραστικών στη συμβολή των οδών Κυδωνίας και Παρθ. Κελαϊδή. (Σταθμός υπεραστικών ΚΤΕΛ λειτουργεί και στον Αερολιμένα Χανίων). Η κίνηση από και προς τον σταθμό των λεωφορείων επιβαρύνει το ακτινικό σύστημα μεταφορών της πόλης. Απαραίτητη ωστόσο κρίνεται η ανάγκη καθιέρωσης αστικών δρομολογίων από και προς το αεροδρόμιο, όπως και για άλλες περιοχές του Δήμου που απαιτούν συχνότερη σύνδεση με το κέντρο της πόλης και τις γύρω περιοχές με την ενδοχώρα και τους υπόλοιπους νομούς της Κρήτης.

Πίνακας 33: Δρομολόγια Αστικού ΚΤΕΛ Χανίων.

Γραμμή	Διαδρομή	Κατηγορία/ποίηση	Τύπος Γραμμής
11	ΧΑΛΕΠΑ (ΧΑΝΙΑ - ΧΑΛΕΠΑ - ΧΑΝΙΑ)	Κύρια διαδρομή	Κεντρική
11Α	ΧΑΛΕΠΑ-ΣΟΔΥ (ΧΑΝΙΑ - ΧΑΛΕΠΑ - ΣΟΔΥ - ΧΑΝΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Κεντρική
11Β	ΧΑΛΕΠΑ-ΣΟΔΥ-ΚΟΥΜΠΕΛΗ (ΧΑΝΙΑ - ΣΟΔΥ - ΚΟΥΜΠΕΛΗ - ΧΑΝΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Κεντρική
12	ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (ΧΑΝΙΑ - ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ - ΧΑΝΙΑ)	Κύρια διαδρομή	Κεντρική
13	ΣΟΥΔΑ (ΧΑΝΙΑ - ΣΟΥΔΑ - ΧΑΝΙΑ)	Κύρια διαδρομή	Ακτινική
13Α	ΣΟΥΔΑ - ΤΣΙΚΑΛΑΡΙΑ (ΧΑΝΙΑ - ΣΟΥΔΑ - ΤΣΙΚΑΛΑΡΙΑ - ΧΑΝΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
13Β	ΣΟΥΔΑ-Ν.Ν.Κ. (ΧΑΝΙΑ - ΣΟΥΔΑ - ΝΝΚ - ΧΑΝΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
15	ΔΑΡΑΤΣΟ-ΓΑΛΑΤΑ-ΚΑΛΑΜΑΚΙ (ΧΑΝΙΑ-ΔΑΡΑΤΣΟ-ΓΑΛΑΤΑ-ΚΑΛΑΜΑΚΙ-ΧΑΝΙΑ)	Κύρια διαδρομή	Ακτινική
15Α	ΚΑΛΑΜΑΚΙ-ΓΑΛΑΤΑ-ΔΑΡΑΤΣΟ (ΧΑΝΙΑ-ΚΑΛΑΜΑΚΙ-ΓΑΛΑΤΑ-ΔΑΡΑΤΣΟ-ΧΑΝΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
15Β	ΔΑΡΑΤΣΟ/ΓΑΛΑΤΑ-ΚΑΛΑΜΑΚΙ-ΠΑΝΟΡΑΜΑ (ΧΑΝΙΑ-ΓΑΛΑΤΑ-ΔΑΡΑΤΣΟ-ΠΑΝΟΡΑΜΑ-ΧΑΝΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
16	ΠΕΡΙΒΟΛΙΑ (ΧΑΝΙΑ-ΠΕΡΙΒΟΛΙΑ-ΧΑΝΙΑ)	Κύρια διαδρομή	Ακτινική
16Α	ΠΕΡΙΒΟΛΙΑ-ΜΠΟΥΤΣΟΥΝΑΡΙΑ (ΧΑΝΙΑ-ΠΕΡΙΒΟΛΙΑ-ΜΠΟΥΤΣΟΥΝΑΡΙΑ-ΧΑΝΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
18	ΚΟΥΝΟΥΠΙΔΙΑΝΑ (ΧΑΝΙΑ-ΚΟΥΝΟΥΠΙΔΙΑΝΑ-ΧΑΝΙΑ)	Κύρια διαδρομή	Ακτινική
18Α	ΚΟΡΑΚΙΕΣ (ΧΑΝΙΑ-ΚΟΥΝΟΥΠΙΔΙΑΝΑ-ΚΟΡΑΚΙΕΣ ΧΑΝΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
18Β	ΚΑΜΠΑΝΙ (ΧΑΝΙΑ-ΚΟΥΝΟΥΠΙΔΙΑΝΑ-ΚΑΜΠΑΝΙ-ΧΑΝΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
18Γ	ΠΙΘΑΡΙ (ΧΑΝΙΑ-ΚΟΥΝΟΥΠΙΔΙΑΝΑ-ΠΙΘΑΡΙ-ΧΑΝΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
18Δ	ΚΑΜΠΑΝΙ-ΚΟΡΑΚΙΕΣ (ΧΑΝΙΑ-ΚΟΥΝΟΥΠΙΔΙΑΝΑ-ΚΑΜΠΑΝΙ-ΚΟΡΑΚΙΕΣ-ΧΑΝΙΑ)		Ακτινική

18Ε	ΑΓΙΟΣ ΟΝΟΥΦΡΙΟΣ (ΧΑΝΙΑ-ΚΟΥΝΟΥΠΙΔΙΑΝΑ-ΑΓΙΟΣ ΟΝΟΥΦΡΙΟΣ-ΧΑΝΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
18Ζ	ΑΓΙΟΣ ΟΝΟΥΦΡΙΟΣ-ΠΙΘΑΡΙ (ΚΟΥΝ/ΝΑ-ΑΓΙΟΣ ΟΝΟΥΦΡΙΟΣ-ΟΙΚΙΣΜΟΣ-ΠΙΘΑΡΙ-ΧΑΝ	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
19	ΑΓΙΑ ΦΥΛΑΚΕΣ (ΧΑΝΙΑ - ΑΓΥΙΑ ΦΥΛΑΚΕΣ - ΧΑΝΙΑ)	Κύρια διαδρομή	Ακτινική
19Α	ΑΓΙΑ-ΝΕΕΣ ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΦΥΛΑΚΕΣ (ΧΑΝΙΑ-ΑΓΥΙΑ - ΝΕΕΣ ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΦΥΛΑΚΕΣ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
19Β	ΚΑΛΛΙΘΕΑ-ΑΓΙΑ-ΝΕΕΣ ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΦΥΛΑΚΕΣ (ΧΑΝΙΑ-ΚΑΛΛΙΘΕΑ-ΑΓΥΙΑ-ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΦΥΛΑΚΕΣ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
19Γ	ΑΓΙΑ - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΝΕΕΣ ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΦΥΛΑΚΕΣ (ΧΑΝΙΑ-ΑΓΥΙΑ - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΦΥΛΑΚΕΣ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
19Δ	ΑΓΙΑ-ΜΑΡΜΑΡΑ-ΠΟΤΙΣΤΗΡΙΑ (ΧΑΝΙΑ-ΑΓΥΙΑ-ΜΑΡΜΑΡΑ-ΠΟΤΙΣΤΗΡΙΑ-ΧΑΝΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
19Ε	ΑΓΙΑ-ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΦΥΛΑΚΕΣ-ΜΑΡΜΑΡΑ-ΠΟΤΙΣΤΗΡΙΑ (ΧΑΝΙΑ-ΑΓΥΙΑ-ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΦΥΛΑΚΕΣ-ΜΑΡΜΑΡΑ-ΠΟΤΙΣΤΗΡΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
19Ζ	ΚΑΛΛΙΘΕΑ- ΑΓΙΑ-ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΦΥΛΑΚΕΣ-ΜΑΡΜΑΡΑ-ΠΟΤΙΣΤΗΡΙΑ (ΧΑΝΙΑ-ΚΑΛΛΙΘΕΑ-ΑΓΥΙΑ-ΔΙΚ. ΦΥΛΑΚΕΣ-ΜΑΡΜΑΡΑ-ΠΟΤΙΣΤΗΡΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
20	ΛΕΝΤΑΡΙΑΝΑ-ΧΑΝΙΑ-ΝΕΑ ΧΩΡΑ ΑΠΟ ΚΙΣΣΑΜΟΥ (ΛΕΝΤΑΡΙΑΝΑ-ΧΑΝΙΑ-ΚΙΣΣΑΜΟΥ-ΝΕΑ ΧΩΡΑ- ΛΕΝΤΑΡΙΑΝΑ)	Κύρια διαδρομή	Κεντρική
20Α	ΑΓΟΡΑ-ΛΕΝΤΑΡΙΑΝΑ (ΧΑΝΙΑ-ΛΕΝΤΑΡΙΑΝΑ-ΧΑΝΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Κεντρική
20Β	ΜΕΡΑΡΧΙΑ-ΛΕΝΤΑΡΙΑΝΑ-ΑΓΟΡΑ-ΝΕΑ ΧΩΡΑ ΑΠΟ ΚΙΣΣΑΜΟΥ (ΜΕΡΑΡΧΙΑ-ΛΕΝΤΑΡΙΑΝΑ-ΑΓΟΡΑ-ΝΕΑ ΧΩΡΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
21	ΚΑΛΑΜΑΚΙ (Χ) ΑΠΟ Π. ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟ (ΧΑΝΙΑ-ΚΑΛΑΜΑΚΙ-ΧΑΝΙΑ)	Κύρια διαδρομή	Ακτινική
21Α	ΚΑΛΑΜΑΚΙ (Θ) ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΑΠΟ Π. ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟ (ΧΑΝΙΑ-ΧΡΥΣΗ ΑΚΤΗ-ΑΓ.ΑΠΟΣΤΟΛΟΙ-ΚΑΛΑΜΑΚΙ-ΧΑΝΙΑ)	Θερινή	Ακτινική

21B	ΚΑΛΑΜΑΚΙ (Θ) ΧΡΥΣΗ ΑΚΤΗ-ΑΓ.ΑΠΟΣΤΟΛΟΙ (ΧΑΝΙΑ-ΧΡΥΣΗ ΑΚΤΗ-ΑΓ.ΑΠΟΣΤΟΛΟΙ-ΚΑΛ	Θερινή	Ακτινική
22	ΤΣΙΚΑΛΑΡΙΑ ΑΠΟ Λ.ΣΟΥΔΑΣ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΠΑΝΑΓΟΥΛΗ (ΧΑΝΙΑ-Λ.ΣΟΥΔΑΣ-ΤΣΙΚΑΛΑΡΙΑ-ΛΙΒΑΔΙΑ-ΠΑΝΑΓΟΥΛΗ-ΧΑΝΙ	Κύρια διαδρομή	Ακτινική
22A	ΤΣΙΚΑΛΑΡΙΑ ΑΠΟ ΠΑΝΑΓΟΥΛΗ (ΧΑΝΙΑ-ΠΑΝΑΓΟΥΛΗ-ΤΣΙΚΑΛΑΡΙΑ-ΠΑΝΑΓΟΥΛΗ-ΧΑΝΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
23	ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ (ΧΑΝΙΑ-ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ-ΧΑΝΙΑ)	Κύρια διαδρομή	Ακτινική
23A	ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ-ΣΟΔΥ (ΧΑΝΙΑ - ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ - ΣΟΔΥ - ΧΑΝΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική
24	ΜΟΥΡΝΙΕΣ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ (ΧΑΝΙΑ-ΜΟΥΡΝΙΕΣ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΑΝΙΑ)	Κύρια διαδρομή	Ακτινική
24A	ΠΛΑΣΤΗΡΑ-ΜΟΥΡΝΙΕΣ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ (ΠΛΑΣΤΗΡΑ-ΜΟΥΡΝΙΕΣ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΑΝΙΑ)	Παραλλαγή κύριας διαδρομής	Ακτινική

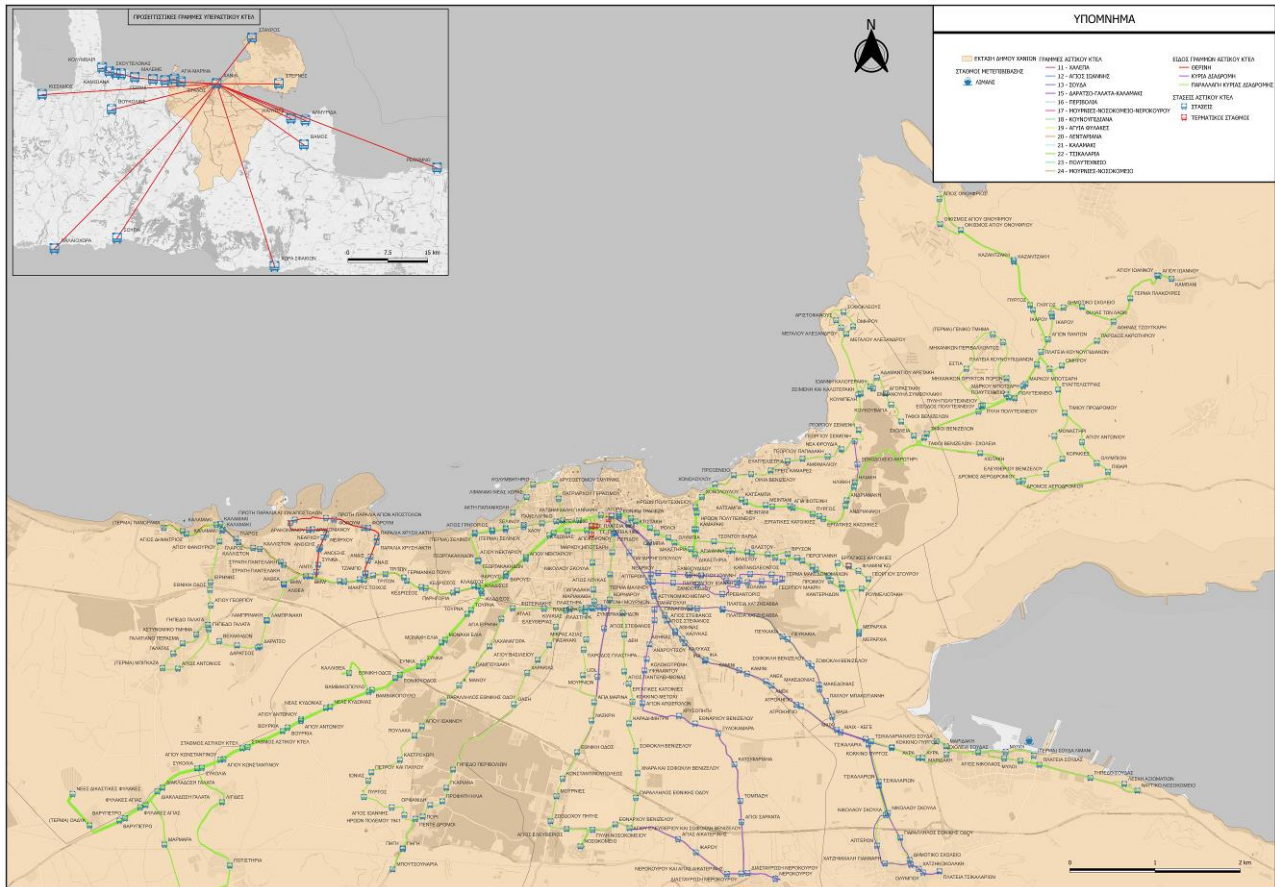
Όσον αφορά στις αστικές συγκοινωνίες, λειτουργούν συνολικά 13 κύριες λεωφορειακές γραμμές. Επιπλέον, των κύριων γραμμών λειτουργούν και κάποιες παραλλαγές των κύριων διαδρομών για την καλύτερη εξυπηρέτηση της ζήτησης. Όλες οι παραπάνω τακτικές λεωφορειακές γραμμές είναι κυκλικές και έχουν ως αφετηρία ένα τερματικό σταθμό εντός της κεντρικής περιοχής των Χανίων και αφού φτάσουν στον προορισμό τους ολοκληρώνουν το δρομολόγιο τους με την επιστροφή του οχήματος στον τερματικό σταθμό. Οι γραμμές 11, 12 και 20 χαρακτηρίζονται ως κεντρικές γραμμές καθώς το μεγαλύτερο ποσοστό του μήκους τους βρίσκονται εντός της κεντρικής περιοχής, ενώ οι υπόλοιπες χαρακτηρίζονται ως ακτινικές καθώς χρησιμοποιούνται κυρίως για τη σύνδεση του κέντρου της πόλης με τους περιφερειακούς οικισμούς. Οι λεωφορειακές αυτές γραμμές διασχίζουν τον Δήμο Χανίων, διατρέχοντας βασικούς οδικούς άξονες (Λεωφ. Καζαντζάκη, Π.Ε.Ο. Κισσάμου – Χανίων, Κισσάμου, Αν. Γογονή, Αποκορώνου, Λεωφ. Καραμανλή) και εξυπηρετούν τις μετακινήσεις προς τους γειτονικούς οικισμούς αλλά και μετακινήσεις εντός της κεντρικής περιοχής.

Παρόλο τον σημαντικό αριθμό λεωφορειακών γραμμών που διέρχονται από την πόλη των Χανίων παρατηρείται απουσία λωρίδων αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων. Το μέσο μήκος των κεντρικών λεωφορειακών γραμμών είναι 8,8km ενώ για τις ακτινικές γραμμές το αντίστοιχο μήκος είναι 13,3km, συγκριτικά μεγαλύτερο καθώς εξυπηρετούν συνδέσεις μεγαλύτερου μήκους.

Το υπεραστικό ΚΤΕΛ συνδέει τη πόλη των Χανίων με πόλεις και σημαντικούς οικισμούς σε όλη την Κρήτη, το αεροδρόμιο, αλλά και χωριά της ενδοχώρας των Χανίων.

Τα δεδομένα για τα ΜΜΜ έχουν συλλεχθεί από το ΣΒΑΚ, τις ιστοσελίδες του αστικού και υπεραστικού ΚΤΕΛ Χανίων και από το GIS του Δήμου.

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Παραδοτέο Π1.1.1.«Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης»



Εικόνα 115: Δρομολόγια Αστικού ΚΤΕΛ Δήμου. (Πηγή: Ιστότοπος Αστικού ΚΤΕΛ Χανίων. Ιδία Επεξεργασία).

5.7 Χαρακτηριστικά στάθμευσης

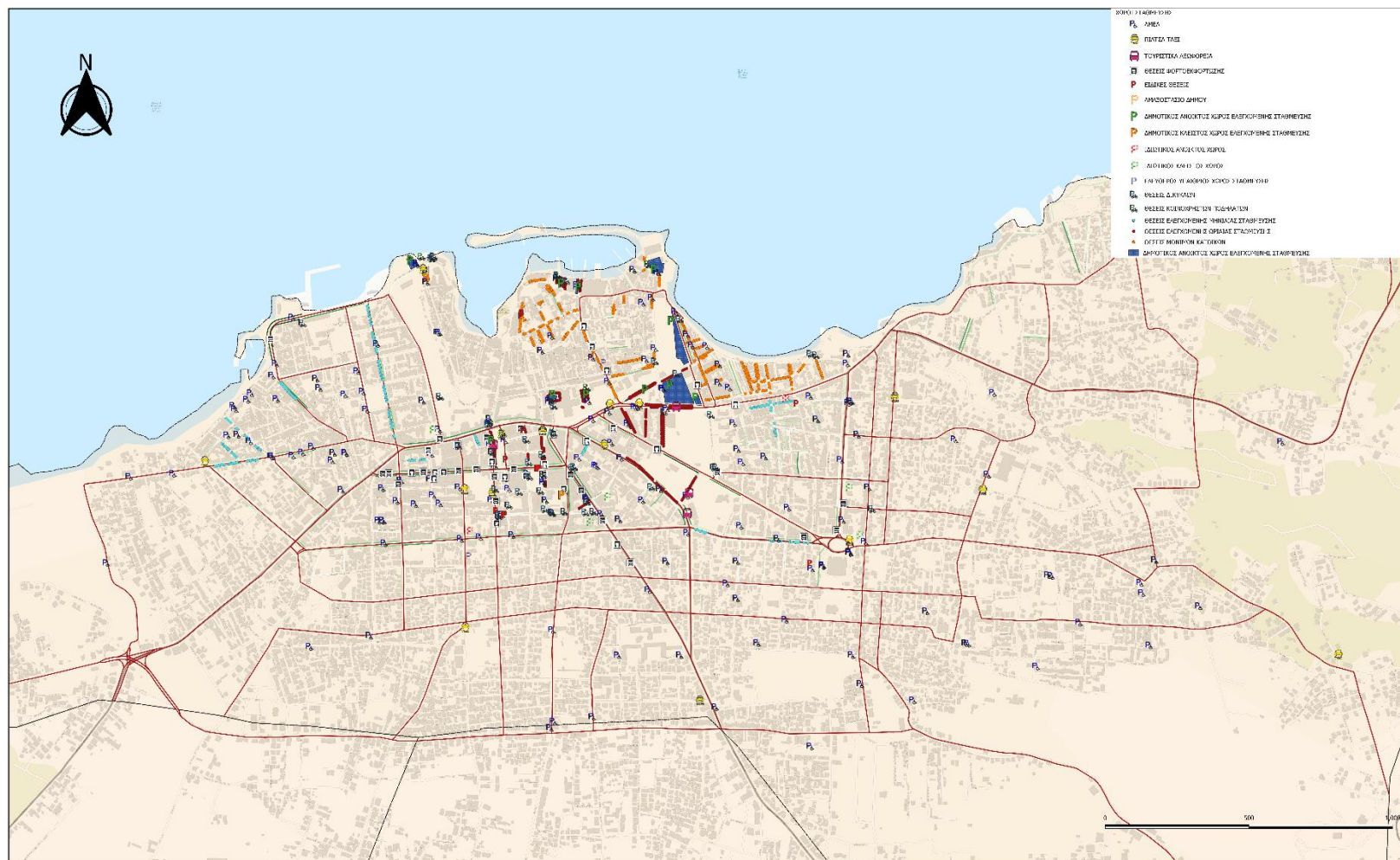
Η καταγραφή των χαρακτηριστικών στάθμευσης αναφέρεται κατά βάση στον εντοπισμό νόμιμων χώρων ή θέσεων στάθμευσης για όλες τις κατηγορίες ηλεκτρικών οχημάτων, για τις οποίες το θεσμικό πλαίσιο των ΣΦΗΟ προβλέπει υποχρεωτική χωροθέτηση σταθμών φόρτισης. Υπενθυμίζεται εδώ πως πέρα από τα ιδιωτικής χρήσης επιβατικά αυτοκίνητα, μοτοσυκλέτες και ποδήλατα, υποχρεωτική είναι η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης για τα ειδικά οχήματα, και συγκεκριμένα τα ταξί, τα τουριστικά λεωφορεία, τα οχήματα τροφοδοσίας και τα οχήματα των ΑΜΕΑ. Η ύπαρξη ή μη νόμιμων χώρων/θέσεων στάθμευσης αποτελεί βασικό κριτήριο για την καταλληλότητα χωροθέτησης σταθμού φόρτισης σε μια υπο-περιοχή του Δήμου. Σημειώνεται βέβαια πως για να χαρακτηριστεί ένας χώρος/μία θέση στάθμευσης ως κατάλληλος-η, θα πρέπει να πληροί και άλλα κριτήρια (που σχετίζονται με ελάχιστες διαστάσεις π.χ. κράσπεδου/πεζοδρομίων, θέματα ασφάλειας, σύνδεσης, κ.α.).

Οι κατηγορίες χώρων στάθμευσης που εντοπίζονται στο Δήμο Χανίων στην υφιστάμενη κατάσταση παρουσιάζονται στον **Πίνακα 34**. Ο συγκεντρωτικός χάρτης παρουσιάζεται στην **Εικόνα 116**. Να σημειωθεί πως, όσο αφορά στους χώρους στάθμευσης Ι.Χ. οχημάτων, τα στοιχεία αντλήθηκαν από τη Γεωχωρική Πύλη Δεδομένων του Δήμου Χανίων, καθώς και από τα γεωχωρικά στοιχεία της μελέτης του ΣΒΑΚ. Σύμφωνα με αυτές τις πηγές οι εν λόγω χώροι εντοπίζονται αποκλειστικά στην αστική περιοχή των Χανίων, γεγονός που δημιουργεί επιφυλάξεις και χρήζει περαιτέρω διερεύνησης στο Στάδιο της Χωροθέτησης.

Πίνακας 34. Κατηγορίες χώρων/θέσεων στάθμευσης και αριθμός θέσεων.

A/A	Κατηγορίες Θέσεων Στάθμευσης	Αριθμός Θέσεων
1	ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΑΝΟΙΚΤΑ ΠΑΡΚΙΝΓΚ	-
2	ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΚΛΕΙΣΤΑ ΠΑΡΚΙΝΓΚ	-
3	ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΑΝΟΙΚΤΑ ΠΑΡΚΙΝΓΚ	-
4	ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΚΛΕΙΣΤΑ ΠΑΡΚΙΝΓΚ	-
5	ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΜΗΝΙΑΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	203
6	ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΩΡΙΑΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	464
7	ΘΕΣΕΙΣ ΜΟΝΙΜΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ	491
8	ΘΕΣΕΙΣ ΔΙΚΥΚΛΩΝ	45
9	ΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ	12
10	ΘΕΣΕΙΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ	45
11	ΑΜΕΑ	180
12	ΕΙΔΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ	13

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων
Παραδοτέο Π1.1.1. «Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης»



Εικόνα 116: Χώροι και θέσεις στάθμευσης στην ευρύτερη πόλη των Χανίων. (Ιδία επεξεργασία.)

5.7.1 Στάθμευση Ι.Χ. οχημάτων

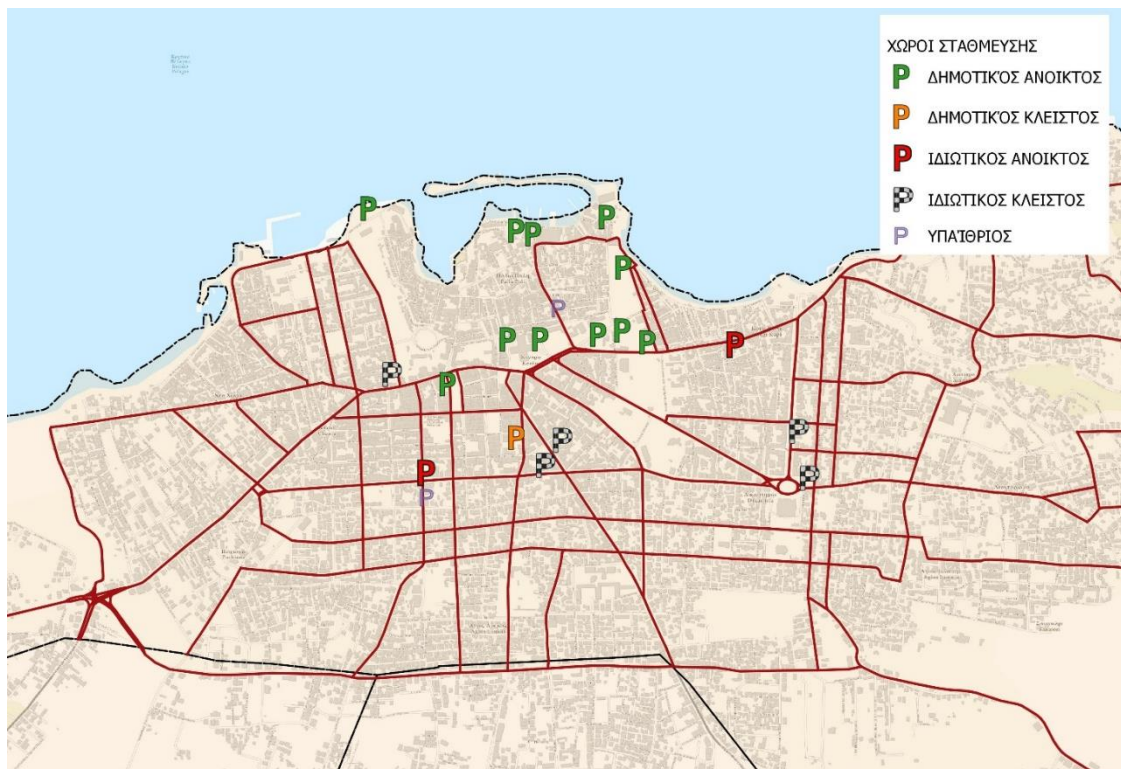
5.7.1.1 Δημοτικοί χώροι στάθμευσης

Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης συγκεντρώνονται επί το πλείστο στο κέντρο της πόλης και περιφερειακά της Παλιάς Πόλης. Σύμφωνα με τη Γεωχωρική Πύλη Δεδομένων του Δήμου οι ανοικτοί δημοτικοί χώροι στάθμευσης είναι οι εξής:

1. Πλατεία Τάλω (882,2 τ.μ.)
2. Πλατεία 1866 (534,2 τ.μ.)
3. Δημοτική Αγορά (379,4 τ.μ.)
4. Πλατεία Μαρκόπουλου (890,1 τ.μ.)
5. Νικηφόρου Φωκά (655,4 τ.μ.)
6. Προμαχώνας Santa Lucia (8.913,5 τ.μ.)
7. Ανατολική Τάφρος (3.519,8 τ.μ.)
8. Πλατεία Δευκαλίωνος (2.068,8 τ.μ.)
9. Πλατεία Κατεχάκη (424,8 τ.μ.)
10. Αρχολέοντος (336,5 τ.μ.)

Σημειώνεται πως κάποιοι από αυτούς αποτελούν παρόδιες θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης, όπως αυτός στην Πλατεία 1866. (Επίσης, η έκταση τους εκτιμήθηκε κατά προσέγγιση στο πρόγραμμα Google Earth.)

Τέλος, εντοπίζεται και ένας στεγασμένος δημοτικός χώρος στάθμευσης στη συμβολή των οδών Υψηλάντων και Περίδου.



Εικόνα 117: Υπαίθριοι/στεγασμένοι δημοτικοί/κλειστοί χώροι στάθμευσης στην Πόλη των Χανίων.

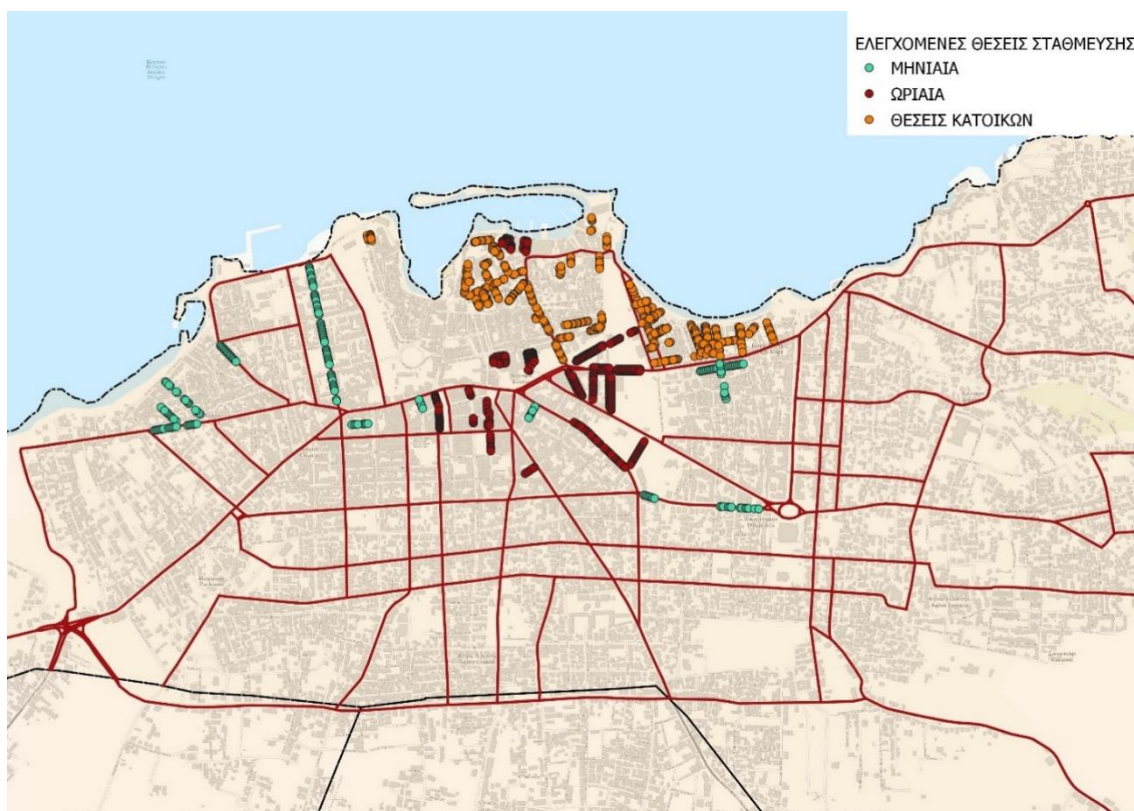
5.7.1.2 Ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης

Πέρα από τους δημοτικούς χώρους στάθμευσης λειτουργούν και κάποιοι ιδιωτικοί, οι οποίοι σε σχέση με του δημοτικούς εντοπίζονται περιφερειακά. Οι ανοικτοί ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης σύμφωνα με τη Γεωχωρική Πύλη Δεδομένων του Δήμου είναι οι εξής:

1. Parking ΤΑΛΛΟΣ, Μάρκου Μπότσαρη 902,890 τ.μ
2. Ελ. Βενιζέλου 63 288,660 τ.μ
3. GREECE AIR PARKING, Αεροδρόμιο
4. ΑΚΡΟΤΙΡΙ STATION, Αεροδρόμιο
5. CITIZEN PARKING, Αεροδρόμιο

Ενώ, οι στεγασμένοι ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης είναι :

1. Παρκινγκ ΠΛΑΖΑ, Πειραιώς
2. Παρκινγκ ΑΠΟΛΛΟ, Μάρκου Μπότσαρη
3. Παρκινγκ Μπονιάλη
4. Παρκινγκ Ερμής
5. Πάρκινγκ ΑΚΤΕΡ



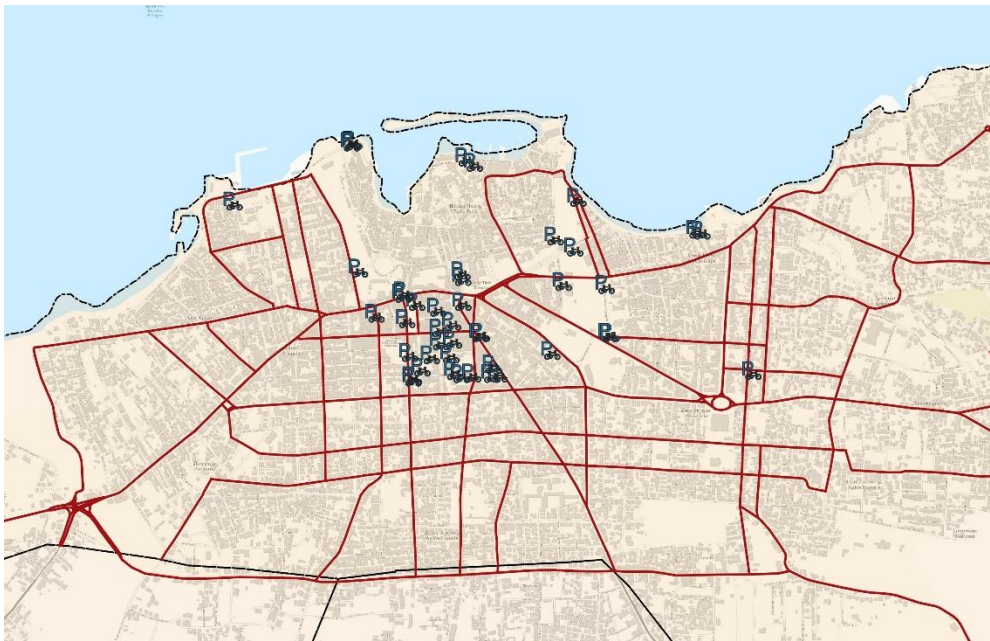
Εικόνα 118. Θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης στην πόλη των Χανίων.

5.7.1.3 Ελεγχόμενες θέσεις στάθμευσης

Σε ότι αφορά την ελεγχόμενη παρόδια στάθμευση διακρίνεται σε μηνιαία και ωριαία. Οι θέσεις ελεγχόμενης μηνιαίας στάθμευσης εντοπίζονται στις εξής οδούς: Σελίνου, Σαμουήλ, Σύρου, Πετρώφ, Καλησπερίδων, Μεταξάκη Μελετίου, Βουλουδάκιδων, Σφακιανάκη Ιωάννου, Σπάρτης, και Ζίμπερ. Οι θέσεις ελεγχόμενης ωριαίας στάθμευσης εντοπίζονται στις εξής οδούς: Μπόνιαλη, Τζανακάκη Εμμανουήλ, Πλουμιδάκη, Καραϊσκάκη, Μυλωνογιάννη, Ζυμβρακάκιδων, Αρχοντάκη, Μιχελιδάκη, Τρικούπη, Ελευθέριου Βενιζέλου, Νικηφόρου Φωκά, Πλατεία Χορτάτσων, και Πλατεία Μαρκόπουλου. Οι οδοί αυτοί βρίσκονται ως επί τω πλείστο στις περιοχές περιφερειακά της Παλιάς Πόλης (Κέντρο, Νέα Χώρα, Κουμ-Καπί και Δικαστήρια). Αντίθετα, μεγάλος αριθμός των θέσεων στάθμευσης μόνιμων κατοίκων εντοπίζεται εντός της Παλιάς Πόλης, ιδιαίτερα στο ανατολικό τμήμα, καθώς και στην περιοχή Κουμ-Καπί.

5.7.1.4 Θέσεις στάθμευσης δικύκλων

Η πλειοψηφία των θέσεων στάθμευσης δικύκλων εντοπίζονται στην περιοχή του Κέντρου, και πιο συγκεκριμένα στην περιοχή που ορίζουν οι οδοί: Σκαλίδη, Αποκορώνου, Μ. Μπότσαρη και Ζυμβρακάκηδων. Αντίστοιχες θέσεις υπάρχουν επίσης στην Παλιά Πόλη (στο λιμάνι, την Ανατολική και Δυτική τάφρο), στη Νέα Χώρα, στο Κουμ-Καπί και στα Δικαστήρια.



Εικόνα 119: Θέσεις στάθμευσης δικύκλων στην πόλη των Χανίων.

Σύμφωνα με τα συμπεράσματα του ΣΒΑΚ Χανίων, οι υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης δεν καλύπτουν επαρκώς τις ανάγκες των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης των Χανίων. Το πρόβλημα στάθμευσης παρουσιάζεται πιο έντονα σε κύριους οδικούς άξονες της πόλης, όπως είναι οι οδοί Αποκορώνου, Χατζημιχάλη Γιάνναρη, Ηρώων Πολυτεχνείου, Κισσάμου, Μονής Γωνιάς, Πλατεία 1866, Ι.Σκαλίδη, Στρ. Τζανακάκη κ.α. Στις συγκεκριμένες οδούς η παράνομη στάθμευση έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας, τη δυσχερή κίνηση των ΜΜΜ και τη δημιουργία σημαντικών προβλημάτων στην κίνηση των πεζών. Επίσης, οι περιορισμένες διατομές

δρόμοι τοπικής σημασίας στις περιοχές κατοικίας, κατά τον τρόπο που χρησιμοποιούνται στην υφιστάμενη κατάσταση δεν επαρκούν να καλύψουν τις ανάγκες στάθμευσης κατοίκων.

Τέλος, σημειώνεται πως στον αστικό ιστό δεν εντοπίζεται ικανός αριθμός ακάλυπτων χώρων που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν ως χώροι στάθμευσης εκτός οδού. Τα λιγοστά ιδιωτικά οικοπέδα και οι αδιαμόρφωτοι χώροι όπου σταθμεύουν οχήματα χωρίς χρονικό περιορισμό, μειώνουν ως ένα βαθμό το πρόβλημα στάθμευσης αλλά μόνο σε τοπική κλίμακα.

5.7.2 Στάθμευση ειδικών οχημάτων

5.7.2.1 ΤΑΞΙ

Οι χώροι στάθμευσης ΤΑΞΙ (πιάτσες ΤΑΞΙ) εντοπίζονται κυρίως στη Δ.Ε Χανίων, και πιο συγκεκριμένα στην πόλη των Χανίων, και ορισμένες ελάχιστες στις όμορες σε αυτή Δ.Ε. Αναλυτικά οι πιάτσες ΤΑΞΙ που εντοπίστηκαν είναι οι ακόλουθες:

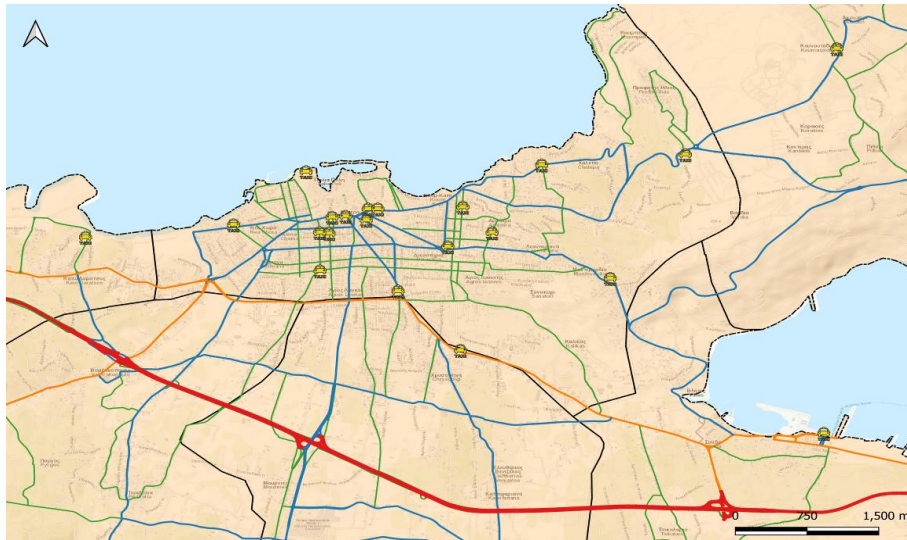
- Ρήγα Φεραίου
- Παρθένιου Κελαίδη
- Παλιό Νοσοκομείο
- Ξενία
- Μόντε Βάρδια
- Λίσου
- ΚΤΕΛ- Ζυμβρακάκηδων
- Καραϊσκάκη
- ΙΚΑ
- Ευαγγελίστρια
- Εργατικές Γενεράλη
- Ελ. Βενιζέλου πλησίον γυμνασίου
- Ελ. Βενιζέλου έναντι τράπεζας Χανίων
- Δικαστήρια
- BIOXYM
- Πλατεία 1866
- Τζανακάκη
- Αφρικάνα
- Πιάτσα Κουνουπιδιάνα
- Λιμάνι Σούδας
- Εποχιακή Πιάτσα Παπανικολή – Κάτω Δαράτσος

5.7.2.2 Τουριστικά λεωφορεία

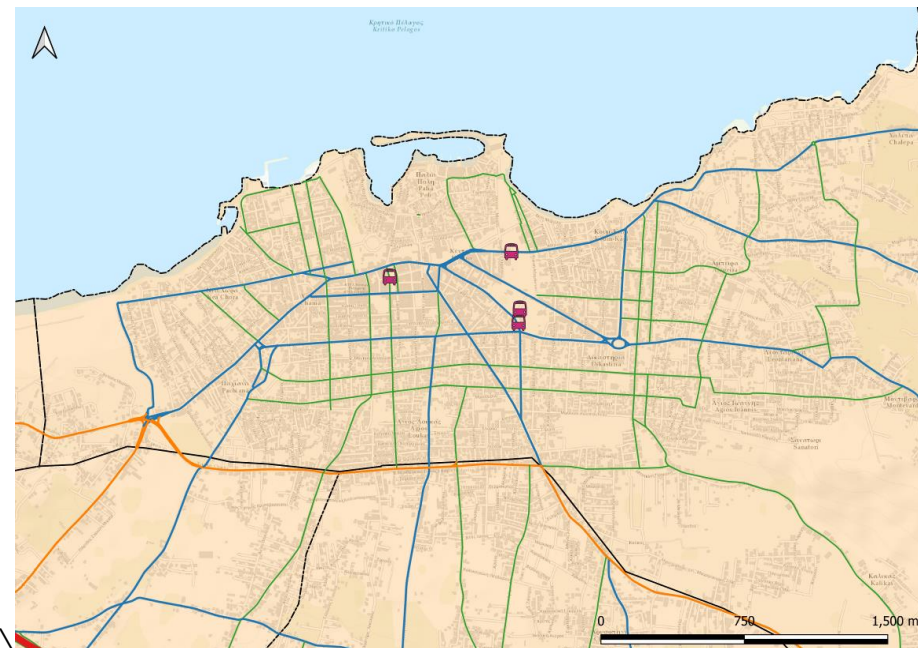
Θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων εντοπίζονται μόνο στη Δ.Ε Χανίων και είναι οι εξής τέσσερις:

- Πλατεία 1866 (2 θέσεις)
- Οδό Ελευθέριου Βενιζέλου (2 θέσεις)
- Οδό Πλουμιδάκη (7 θέσεις)

- Οδό Τζανακακη (2 θέσεις)



Εικόνα 120. Εντοπισμένες πιάτσες ΤΑΞΙ στο Δήμο Χανίων.

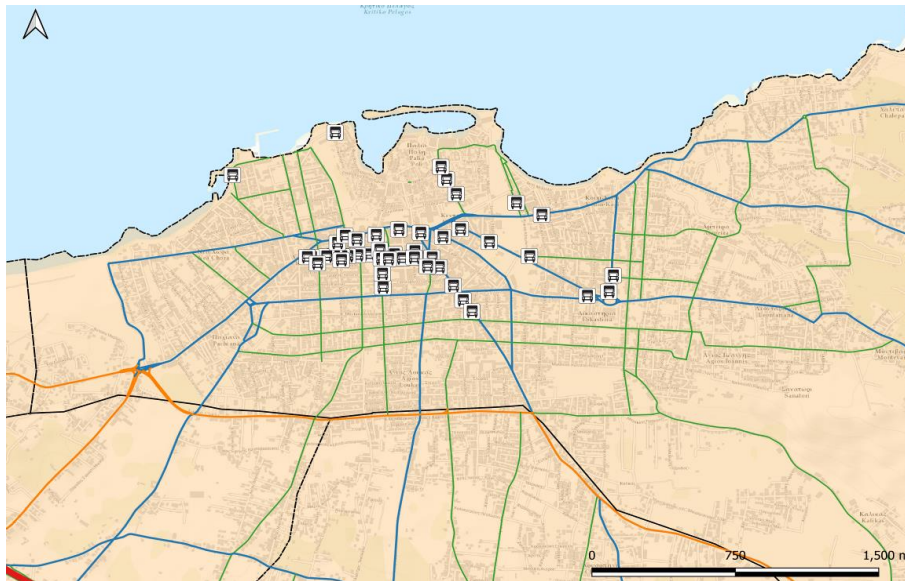


Εικόνα 121: Θέσεις προσωρινής στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων.

5.7.2.3 Οχήματα Τροφοδοσίας

Οι περισσότερες θέσεις φορτοεκφόρτωσης για τα οχήματα τροφοδοσίας εντοπίζονται στο πολεοδομικό κέντρο της πόλης των Χανίων και κυρίως στην Οδό Κυδωνίας και στις κάθετες σε αυτήν οδούς, καθώς και στην οδό Αποκορώνου. Ο ανεφοδιασμός της Παλιάς Πόλης εξυπηρετείται από

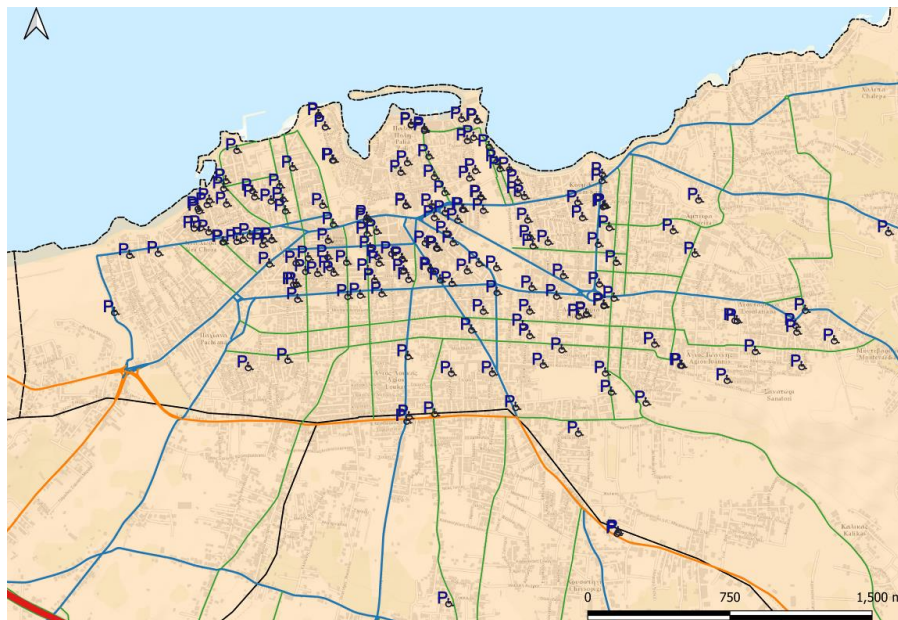
θέσεις στην οδό Δασκαλογιάννη και στο λιμάνι. Τέλος, αρκετές θέσεις φορτοεκφόρτωσης εντοπίζονται στην περιοχή των δικαστηρίων και την οδό Α. Παπανδρέου.



Εικόνα 122: Θέσεις Φορτοεκφόρτωσης.

5.7.2.4 Οχήματα ΑΜΕΑ

Οι θέσεις στάθμευσης οχημάτων ΑΜΕΑ είναι κατανεμημένες στο σύνολο του αστικού ιστού της πόλης των Χανίων, με τη μεγαλύτερη πυκνότητα να εντοπίζεται στο πολεοδομικό κέντρο και τις περιοχές πλησίον αυτού (Νέα Χώρα, Κουμ-Καπί, Παλιά Πόλη και Δικαστήρια).



Εικόνα 123: Θέσεις στάθμευσης οχημάτων ΑΜΕΑ

5.8 Υποδομές ηλεκτροκίνησης

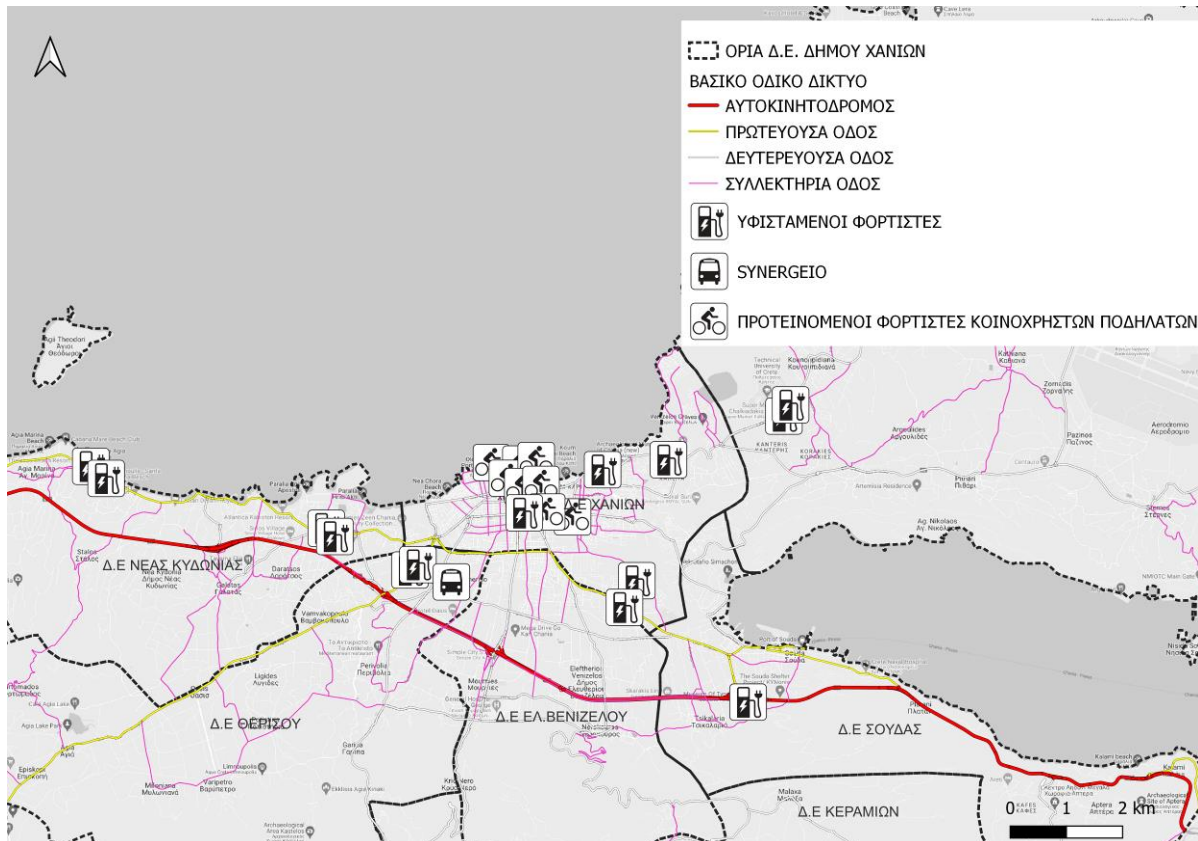
Το στοίχημα της δημιουργίας επαρκών υποδομών που θα συνδράμουν στη συνεχή επέκταση της ηλεκτροκίνησης επιχειρεί να κερδίσει η Ευρώπη αλλά και η Ελλάδα ενισχύοντας σταδιακά τις υποδομές φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Ο Δήμος Χανίων αναγνωρίζοντας τη σημασία της ανάπτυξης υποδομών για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης έχει προχωρήσει στο πρώτο και βασικό βήμα της εκπόνησης Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ).

Αυτή τη στιγμή λειτουργούν 14 δημοσίως και μη προσβάσιμα σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στο Δήμο Χανίων. Οι διευθύνσεις, οι θέσεις και τα χαρακτηριστικά των οποίων δίνονται στον **Πίνακα 35**.

Πίνακας 35: Υφιστάμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στο Δήμο Χανίων.

Όνομα/ Θέση	Διεύθυνσης	Ισχύς	Τεχνικά Χαρακτ/κα	Οχημα	Αριθμός φορτιστές	Θέσεις ηλεκτ/σας	Περιγραφή
BP Calypso228 ΧΑΝΙΑ	ΛΕΩΦ. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ 38B	50 KW	TYPE 2, DC, AC	IX	1	3	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑΣ ELRFUTURE
ΣΥΝΑΙΤΕΡΙΣΜΟΣ ΕΡΓΟΛΗΠΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ ΧΑΝΙΩΝ	ΛΕΩΦ. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ 55, ΧΑΝΙΑ 73100, ΕΛΛΑΔΑ	22 KW	TYPE 2	IX	1	2	-
APOLLON PARKING	Μ. ΜΠΟΤΣΑΡΗ 8, ΧΑΝΙΑ 73135, ΕΛΛΑΔΑ	22 KW	TYPE 2	IX	1	1	ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ FORTIZO, ΣΥΜΒΑΤΟ ΜΕ ΚΑΡΤΑ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΙΝΗΤΟΥ.
HALEPA HOTEL	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 164, ΧΑΝΙΑ 73133, ΕΛΛΑΔΑ	22 KW	TYPE 2	IX	1	1	ΓΙΑ ΦΟΡΤΙΣΗ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ RIFD ΚΑΡΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΚΑΤΑΛΥΜΜΑ
SUN LIGHT BREEZE VILLA	ΝΙΚΟΥ ΑΝΔΡΙΑΝΑΚΗ 37, ΧΑΝΙΑ 73133, ΕΛΛΑΔΑ	22 KW	TYPE 2	IX	1	1	ΔΩΡΕΑΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑΛΥΜΜΑΤΟΣ
AB ΧΑΝΙΑ	ΔΕΛΗΓΙΑΝΝΑΚΗ 112Α, ΧΑΝΙΑ 73134, ΕΛΛΑΔΑ	22 KW	TYPE 2	IX	1	4	ΠΑΡΟΧΟΣ ΔΕΗ
CITROEN ΒΕΝΙΑΝΑΚΗΣ	ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ	22 KW	TYPE 2	IX	1	1	-
INSULA ELECTRIC G. PAPOUTSAKIS IKE	ΤΣΙΚΑΛΛΑΡΙΑ ΒΙΟΠΑ ΧΑΝΙΑ	22 KW	TYPE 2	IX	1	1	ELECTROMOTIVO
S/M CHALKIADAKIS MAX	ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 36, ΚΟΥΝΟΥΠΙΔΙΑΝΑ 73100, ΕΛΛΑΔΑ	22 KW	TYPE 2	IX	1	1	ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ FORTIZO, ΣΥΜΒΑΤΟ ΜΕ ΚΑΡΤΑ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΙΝΗΤΟΥ.
ELECTROLYSIS	ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 15, ΚΟΥΝΟΥΠΙΔΙΑΝΑ 73100, ΕΛΛΑΔΑ	22 KW	TYPE 2	IX	1	1	ΓΙΑ ΦΟΡΤΙΣΗ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ RIFD ΚΑΡΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
SANTA MARINA PLAZA	ΑΓΙΑΣ ΜΑΡΙΝΑΣ 14, ΧΑΝΙΑ, 73014 ΕΛΛΑΔΑ	22 KW	TYPE 2	IX	1	1	-

SANTA MARINA BEACH	ΠΕΟ ΚΙΣΣΑΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ, ΧΑΝΙΑ, 73014 ΕΛΛΑΔΑ	22 KW	TYPE 2	IX	1	1	-
SYNKA SUPERMARKET	ΝΕΑΡΧΟΥ 426, ΔΑΡΑΤΣΟΣ, 73100 ΕΛΛΑΔΑ	22 KW	TYPE 2	IX	1	1	-
AVIN	ΔΑΡΑΤΣΟΣ 73100, ΕΛΛΑΔΑ	22 KW	TYPE 2	IX	1	1	-



Εικόνα 124. Υφιστάμενοι και προγραμματισμένοι φορτιστές Η/Ο και ποδηλάτων στο Δήμο Χανίων (δημοσίως προσβάσιμοι και μη).

Επίσης, στο πλαίσιο δημιουργίας του προγράμματος Μικροκινητικότητας, θα πραγματοποιηθεί άμεσα η προμήθεια και η εγκατάσταση ενός ολοκληρωμένου συστήματος ενοικίασης κοινόχρηστων ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων. Στην παρούσα φάση, για τους προτεινόμενους 8 σταθμούς τα σημεία χωροθέτησης των σταθμών για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των χρηστών είναι:

- 1) Πλατεία Τάλω
- 2) Πλατεία Μαρκοπούλου
- 3) Πλατεία Δευκαλίωνος
- 4) Δικαστήρια
- 5) Πλατεία Κατεχάκη
- 6) Χάληδων (είσοδος Παλιάς Πόλης)

- 7) Ρεγγίνα (Παρκινγκ)
- 8) Δημοτικός Κήπος

Οι σταθμοί φόρτισης που θα περιλαμβάνει/νουν και τερματικό θα εγκατασταθούν στα προαναφερόμενα σημεία 1,2 και 4, ενώ οι υπόλοιποι 5 σταθμοί θα εγκατασταθούν στα υπόλοιπα προαναφερόμενα σημεία. Στο παρακάτω απόσπασμα χάρτη παρουσιάζονται τα σημεία αυτά μαζί με ορισμένα ακόμη που αποτελούν εναλλακτικές επιλογές.



Εικόνα 125: Προτεινόμενες θέσεις για την εγκατάσταση σημείων εξυπηρέτησης του συστήματος ενοικίασης κοινόχρηστων ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων.

Τέλος, ο Δήμος Χανίων έχει ήδη εγκαταστήσει έναν φορτιστή στο αμαξοστάσιο του στην περιοχή της Πελεκαπίνας για την φόρτιση των δημοτικών ηλεκτρικών οχημάτων που διαθέτει. Εκεί, πολύ πιθανό να εγκατασταθούν και οι φορτιστές που πρόκειται να προμηθευτεί ο Δήμος μέσω του προγράμματος «Αντώνης Τρίτσης».

6. Προγραμματισμένες δράσεις του Δήμου Χανίων

Η θεώρηση των προγραμματισμένων έργων και δράσεων του Δήμου αποσκοπεί στον εντοπισμό εκείνων που ενδέχεται να δημιουργούν δεδομένα συνέργειας ή σύγκρουσης με τη επικείμενη χωροθέτηση δημοσίων προσβάσιμων σταθμών φόρτισης. Ιδιαίτερα σημαντικά κρίνονται τα έργα και οι δράσεις που αφορούν αστικές αναπλάσεις και στην οργάνωση της κυκλοφορίας οχημάτων.

Από τα διαθέσιμα στοιχεία του Δήμου Χανίων προκύπτουν τα έργα και τα μέτρα τα οποία θα ληφθούν για τη βελτίωση των συνθηκών εξυπηρέτησης, μετακίνησης και διαβίωσης των πολιτών. Οι δράσεις διακρίνονται σε τέσσερις άξονες:

Άξονας 1.: Προστασία του Περιβάλλοντος και Βελτίωση της Ποιότητας Ζωής

Άξονας 2.: Παιδεία, Πολιτισμός, Αθλητισμός, Υγεία / Πρόνοια, Τρίτη Ηλικία, Κοινωνική Ενσωμάτωση

Άξονας 3.: Τοπική Οικονομία και Απασχόληση

Άξονας 4.: Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας και Οργάνωσης

Οι άξονες αυτοί διακρίνονται στη συνέχεια σε μέτρα, και αυτά με τη σειρά τους σε επιμέρους στόχους όπως παρουσιάζονται παρακάτω.

Άξονας 1: Προστασία του Περιβάλλοντος και Βελτίωση της Ποιότητας Ζωής

Μέτρο 1.1.: Προστασία και Ανάδειξη Φυσικού Περιβάλλοντος

- Στόχος 1.1.1.: Προστασία Περιβάλλοντος, Ανάδειξη και Διαχείριση Προστατευόμενων Περιοχών και Περιοχών Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους
- Στόχος 1.1.2.: Πολιτική Προστασία – Αντιμετώπιση Καταστροφών, Έργα και Εξοπλισμός Πρόληψης
- Στόχος 1.1.3.: Αντιπλημμυρική Προστασία, Προστασία Ακτών από τη Διάβρωση, Μελέτες και Υλοποίηση Έργων
- Στόχος 1.1.4.: Επέκταση και αναβάθμιση των χώρων πρασίνου και κοινόχρηστων χώρων
- Στόχος 1.1.5.: Προώθηση καινοτόμων περιβαλλοντικών δράσεων και ενίσχυση της περιβαλλοντικής ευαισθησίας

Μέτρο 1.2.: Καθαριότητα και Διαχείριση Απορριμμάτων

- Στόχος 1.2.1.: Βελτίωση αποδοτικότητας στον τομέα της Καθαριότητας της Πόλης, των Κοινόχρηστων Χώρων και των Οικισμών. Μείωση Κόστους Λειτουργιών
- Στόχος 1.2.2.: Εφαρμογή Ολοκληρωμένου Τοπικού Σχεδίου Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων συμπεριλαμβανομένων των ογκωδών (πράσινα σημεία, γωνίες ανακύκλωσης)
- Στόχος 1.2.3.: Ευαισθητοποίηση δημοτών και προώθηση της Ανακύκλωσης, Δημιουργία Πράσινων Σημείων, Εγκαταστάσεων για Ολοκληρωμένη Διαχείριση

Μέτρο 1.3.: Βιώσιμη Κινητικότητα

- Στόχος 1.3.1.: Υλοποίηση σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας
- Στόχος 1.3.2.: Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις Αναδιοργάνωση δημόσιας συγκοινωνίας και στάθμευσης
- Στόχος 1.3.3.: Κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων–Προώθηση εναλλακτικής μετακίνησης
- Στόχος 1.3.4.: Διασφάλιση προσπελασιμότητας και ασφάλειας σε κομβικά σημεία σύνδεσης μεταφορικών δικτύων– Βελτίωση της προσβασιμότητας για τους πεζούς

- Στόχος 1.3.5.: Κατασκευή και συντήρηση του τοπικού οδικού δικτύου

Μέτρο 1.4.: Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Χωροταξία και Αναβάθμιση Αστικού Περιβάλλοντος

- Στόχος 1.4.1.: Προώθηση και Εφαρμογή του Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού (ΣΧΟΟΑΠ – ΓΠΣ) και Εκπόνηση Πολεοδομικών Μελετών και πράξεων
- Στόχος 1.4.2.: Βελτίωση της Λειτουργίας της Πόλης με Αναδιοργάνωση της Δημόσιας Συγκοινωνίας των Διαδρομών Πεζών και ΑμΕΑ, Χώρων Στάθμευσης
- Στόχος 1.4.3.: Αναβάθμιση και Ανάπλαση Δημόσιων – Κοινόχρηστων Χώρων στο Κέντρο του Αστικού Ιστού. Επέκταση, αναβάθμιση και πιστοποίηση Παιδικών Χαρών
- Στόχος 1.4.4.: Προστασία, Ανάδειξη, Αναπλάσεις και Αναβαθμίσεις της Παλιάς Πόλης, Ενετικού Λιμένα και παραλιακού μετώπου των Χανίων
- Στόχος 1.4.5.: Αισθητική αναβάθμιση κτιριακού αποθέματος

Μέτρο 1.5.: Τεχνικές Υποδομές – Δίκτυα – Ενέργεια

- Στόχος 1.5.1.: Εκσυγχρονισμός, επέκταση, αναβάθμιση, κατασκευή Δικτύων Ύδρευσης, Αποχέτευσης, Όμβριων Υδάτων, Εγκαταστάσεων Επεξεργασίας Λυμάτων
- Στόχος 1.5.2.: Αειφόρος διαχείριση και εξοικονόμηση ενέργειας, εκσυγχρονισμός, επέκταση δικτύου δημοτικού φωτισμού
- Στόχος 1.5.3.: Βελτίωση και Επέκταση Οδικού Δικτύου, Παρεμβάσεις Επίλυσης Κυκλοφοριακών Προβλημάτων των Οικισμών
- Στόχος 1.5.4.: Προώθηση Βιώσιμων Μεταφορών, Βελτίωση της Ασφάλειας του Οδικού Δικτύου (ηλεκτροφωτισμός, διαβάσεις κ.λπ.)
- Στόχος 1.5.5.: Αναπλάσεις εκτός του αστικού ιστού – Βελτίωση της Ασφάλειας των Παιδικών Χαρών

Άξονας 2: Παιδεία, Πολιτισμός, Αθλητισμός, Υγεία / Πρόνοια, Τρίτη Ηλικία, Κοινωνική Ενσωμάτωση

Μέτρο 2.1.: Εκπαίδευση και Δια βίου Μάθηση

- Στόχος 2.1.1.: Συντήρηση, επισκευή, επέκταση και υποστήριξη λειτουργίας των σχολικών μονάδων Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης
- Στόχος 2.1.2.: Συντήρηση και επισκευή και αναβάθμιση αθλητικών εγκαταστάσεων των σχολικών μονάδων Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης
- Στόχος 2.1.3.: Ενίσχυση Εκπαιδευτικού, Παιδαγωγικού και Πολιτιστικού Έργου των Σχολικών Κοινοτήτων
- Στόχος 2.1.4.: Υλοποίηση Προγραμμάτων Κατάρτισης Δια Βίου Μάθησης

Μέτρο 2.2.: Πολιτισμός

- Στόχος 2.2.1.: Ενοποίηση διαχείρισης των υφιστάμενων πολιτιστικών υποδομών και δράσεων του Δήμου
- Στόχος 2.2.2.: Υλοποίηση δράσεων προβολής και ενίσχυσης του πολιτιστικού-τουριστικού προϊόντος
- Στόχος 2.2.3.: Διατήρηση, Ενίσχυση και Προώθηση των Τοπικών Εθίμων, Εορτών και Εκδηλώσεων – Υποστήριξη του Έργου των Τοπικών Πολιτιστικών Συλλόγων
- Στόχος 2.2.4.: Προστασία και Ανάδειξη Αρχαιολογικών Χώρων – Μνημείων – Μουσείων και Ένταξή τους στο Συνολικό Πολιτιστικό – Τουριστικό Αντικείμενο

Μέτρο 2.3.: Αθλητισμός

- Στόχος 2.3.1.: Αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός αθλητικών χώρων, αδειοδότηση αθλητικών εγκαταστάσεων
- Στόχος 2.3.2.: Αναβάθμιση υπηρεσιών αθλητισμού, υλοποίηση νέων προγραμμάτων αθλητισμού, προώθηση δράσεων μαζικού αθλητισμού
- Στόχος 2.3.3.: Υποστήριξη και συνεργασία με αθλητικούς φορείς της πόλης και διοργάνωση αθλητικών εκδηλώσεων

Μέτρο 2.4.: Κοινωνική Πολιτική, Υγεία, Πρόνοια

- Στόχος 2.4.1.: Δημιουργία Νέων και Βελτίωση της Λειτουργικότητας των Υφιστάμενων Κτιριακών Εγκαταστάσεων Προσχολικής Αγωγής και Δημιουργικής Απασχόλησης
- Στόχος 2.4.2.: Στήριξη και Λειτουργία Νέων Δομών Φύλαξης Παιδιών – Βρεφών – Νηπίων και Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών
- Στόχος 2.4.3.: Υλοποίηση προγραμμάτων διαχείρισης αδέσποτων ζώων και δράσεων για τα οικόσιτα ζώα. Παροχή οικονομικών κινήτρων για υιοθεσίες, κλινικές αδέσποτων. Φιλοζωικές Πρωτοβουλίες, νέες δράσεις και υποδομές
- Στόχος 2.4.4.: Βελτίωση των Παρεχόμενων Υπηρεσιών Στήριξης της Τρίτης Ηλικίας. Αναβάθμιση υποδομών φιλοξενίας. Χρήση καινοτόμων δράσεων ΤΠΕ

Μέτρο 2.5.: Κοινωνική Ενσωμάτωση

- Στόχος 2.5.1.: Υποστήριξη Αρμόδιων Φορέων για Αναβάθμιση και Δημιουργία Νέων Δομών και Υπηρεσιών υποστήριξης μεταναστών
- Στόχος 2.5.2.: Προώθηση δράσεων αντιμετώπισης της Φτώχειας και της Κοινωνικής Ενσωμάτωσης για ευπαθείς ομάδες πληθυσμού
- Στόχος 2.5.3.: Δημιουργία και αναβάθμιση νέων δομών κοινωνικής ενσωμάτωσης και υπηρεσιών υποστήριξης ευπαθών ομάδων (άστεγοι, γυναίκες, ΑΜΕΑ)
- Στόχος 2.5.4.: Ενίσχυση δικτύου εθελοντών για υποστήριξη ευπαθών ομάδων–Προώθηση δράσεων εθελοντισμού–Συνεργασία με εθελοντικές οργανώσεις και ΜΚΟ

Άξονας 3: Τοπική Οικονομία και Απασχόληση

Μέτρο 3.1.: Στήριξη της Επιχειρηματικότητας και της Καινοτομίας

- Στόχος 3.1.1.: Δομές και Δράσεις Στήριξης της Επιχειρηματικότητας, Προβολής και Προώθησης Τοπικών Προϊόντων
- Στόχος 3.1.2.: Νέα χωροθέτηση και Αναβάθμιση Λαϊκών Αγορών
- Στόχος 3.1.3.: Προώθηση της δια βίου εκπαίδευσης των επιχειρηματιών σε νέες τεχνολογίες

Μέτρο 3.2.: Στήριξη του Τουρισμού και Ενίσχυση του Τουριστικού Προϊόντος

- Στόχος 3.2.1.: Ανάδειξη, Εμπλουτισμός και Εξειδίκευση του Τουριστικού Προϊόντος του Δήμου Χανίων (branding). Ανάδειξη ειδικών μορφών τουρισμού
- Στόχος 3.2.2.: Δημιουργία και προώθηση τουριστικής ταυτότητας του Δήμου (νέο logo, social, website κ.τ.λ.)

Μέτρο 3.3.: Προώθηση της απασχόλησης

- Στόχος 3.3.1.: Ανάπτυξη υπηρεσιών και μηχανισμών για την προώθηση της απασχόλησης

- Στόχος 3.3.2.: Υλοποίηση δράσεων για την υποστήριξη της φροντίδας των παιδιών με σκοπό την ενίσχυση της απασχόλησης

Άξονας 4: Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας και Οργάνωσης

Μέτρο 4.1.: Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας και Οργάνωσης

- Στόχος 4.1.1.: Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας, Οργάνωσης και Τεχνικής Υποστήριξης των Υπηρεσιών
- Στόχος 4.1.2.: Βελτιστοποίηση και Αναβάθμιση πληροφοριακών και επικοινωνιακών συστημάτων. Αναβάθμιση Δικτύων Η/Υ και Λογισμικού
- Στόχος 4.1.3.: Ανασχεδιασμός – Απλοποίηση διοικητικών διαδικασιών
- Στόχος 4.1.4.: Ανάπτυξη διαδικασιών εσωτερικού ελέγχου, διοικητικών και οικονομικών διαδικασιών
- Στόχος 4.1.5.: Αναδιοργάνωση ΟΕΥ και διοικητικών δομών και νομικών προσώπων

Μέτρο 4.2.: Ανθρώπινο Δυναμικό και Υλικοτεχνική Υποδομή

- Στόχος 4.2.1.: Κατάρτιση και Επιμόρφωση Ανθρώπινου Δυναμικού και Αιρετών – Διοργάνωση Σεμιναρίων
- Στόχος 4.2.2.: Ενίσχυση του Ανθρώπινου Δυναμικού του Δήμου με Τακτικό και Έκτακτο Προσωπικό
- Στόχος 4.2.3.: Βελτίωση Χώρων, Εγκαταστάσεων, Υλικοτεχνικής Υποδομής και Εξοπλισμού

Μέτρο 4.3.: Συνεργασίες και Συμμετοχές

- Στόχος 4.3.1.: Ανάπτυξη Συνεργασιών / Δράσεις Διαδημοτικής, Διακρατικής και Διεθνούς Συνεργασίας (μελέτες, έργα και υπηρεσίες)
- Στόχος 4.3.2.: Ανάπτυξη σύγχρονων στρατηγικών / Αναβάθμιση υπηρεσιών εξυπηρέτησης και ενημέρωσης πολιτών

Μέτρο 4.4.: Οικονομική Λειτουργία και Διαχείριση – Αξιοποίηση Ακίνητης Περιουσίας

- Στόχος 4.4.1.: Βελτιστοποίηση Οικονομικής Διαχείρισης, Ενίσχυση του Συστήματος Είσπραξης, Διαφάνειας και Εποπτείας
- Στόχος 4.4.2.: Αξιοποίηση της Ακίνητης Περιουσίας του Δήμου
- Στόχος 4.4.3.: Διεύρυνση Δυνητικών Πηγών Χρηματοδότησης

Από τους προαναφερθέντες άξονες αυτός που συμπεριλαμβάνει έργα που ενδέχεται να επηρεάσουν την καταλληλότητα κάποιων περιοχών για χωροθέτηση των φορτιστών Η/Ο είναι μόνο ο Άξονας 1 και τα Μέτρα 1.3, 1.4 και 1.5, με ιδιαίτερη έμφαση στα Μέτρα 1.3 και 1.4. Επίσης, από τον αναλυτικό πίνακα με τα έργα/δράσεις του Δήμου απομονώθηκαν εκείνα που είναι σε στάδιο έργου (όχι μελέτες) και συγχρόνως είναι αυξημένης προτεραιότητας.

Παρακάτω παρουσιάζονται τα επικείμενα έργα/δράσεις του Δήμου που εντοπίστηκαν ως εκείνα με ιδιαίτερο ενδιαφέρον ως προς το αντικείμενο του ΣΦΗΟ:

Τίτλος Έργου	Νέο/ Συνεχιζόμενο
Μέτρο 1.3.: Βιώσιμη Κινητικότητα	
Στόχος 1.3.3.: Κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων–Προώθηση εναλλακτικής μετακίνησης	
Διαμόρφωση πράσινης διαδρομής και ποδηλατοδρόμου στον άξονα των οδών Χατζημιχάλη Γιάνναρη – Σκαλίδη – Πειραιώς (Υποέργο 1)	N
Διαμόρφωση πράσινης διαδρομής και ποδηλατοδρόμου στον άξονα των οδών Χατζημιχάλη Γιάνναρη – Σκαλίδη – Πειραιώς (Υποέργο 3)	N
Μέτρο 1.4.: Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Χωροταξία και Αναβάθμιση Αστικού Περιβάλλοντος	
Στόχος 1.4.2.: Βελτίωση της Λειτουργίας της Πόλης με Αναδιοργάνωση της Δημόσιας Συγκοινωνίας των Διαδρομών Πεζών και ΑΜεΑ, Χώρων Στάθμευσης	
Ανακατασκευή πεζοδρομίων οδών Παλαιού Σχεδίου Πόλης Χανίων (Πλαστήρα, Χ. Τρικούπη, Βολουδάκηδων κ.λπ.)	N
Αποκατάσταση προσβασιμότητας πεζοδρομίου οδού Κορνάρου	N
Ολοκλήρωση ανάπλασης πεζοδρομίων ΠΕΟ και προσβάσεων στην παραλία Δήμου Νέας Κυδωνίας	N
Διαμόρφωση πράσινων χώρων στάθμευσης στους Αγίους Αποστόλους και στη Χρυσή Ακτή	N
Κατασκευή πεζοδρόμου – ποδηλατοδρόμου (Κλαδισό – Αγ. Αποστόλους)	Σ
Ανακατασκευή ποδηλατοδρόμου Καθιανών	N
Στόχος 1.4.3.: Αναβάθμιση και Ανάπλαση Δημόσιων – Κοινόχρηστων Χώρων στο Κέντρο του Αστικού Ιστού. Επέκταση, αναβάθμιση και πιστοποίηση Παιδικών Χαρών και κοινοχρήστων χώρων	
Ανάπλαση κοινόχρηστου χώρου Ο.Τ.316Α επί οδού Γιαμπουδάκη	Σ
Ανάπλαση Δημοτικού Κήπου Χανίων	Σ

Ανάπλαση περιβάλλοντα χώρου Δημοτικής Αγοράς	N
Ανάπλαση περιοχής ΚΤΕΛ	N
Ανάπλαση οδού Κισσάμου	N
Ανάπλαση οδού Σελίνου	N
Ανάπλαση οδού Σολωμού	N
Αποκατάσταση Νεωρίων	N
Ανάπλαση οδού Νεάρχου Αγίων Αποστόλων	N
Ανάπλαση Τζανακάκη	N
Ανάπλαση οδού Αγίου Ονουφρίου	N

Στόχος 1.4.4.: Προστασία, Ανάδειξη, Αναπλάσεις και Αναβαθμίσεις της Παλιάς Πόλης, Ενετικού Λιμένα και παραλιακού μετώπου των Χανίων

Αντικατάσταση – συμπλήρωση πλακόστρωσης και εκσυγχρονισμός δικτύων υποδομής στην χερσαία λιμενική ζώνη του Ενετικού Λιμένα Χανίων	N
Ανάπλαση παραλιακής περιοχής Κουμ Καπί	N

Μέτρο 1.5.: Τεχνικές Υποδομές – Δίκτυα – Ενέργεια

Στόχος 1.5.3.: Βελτίωση και Επέκταση Οδικού Δικτύου, Παρεμβάσεις Επίλυσης Κυκλοφοριακών Προβλημάτων των Οικισμών

Διαμόρφωση νότιου τμήματος δυτικού αναχώματος και ενοποίηση με οδό Ζαμπελίου	Σ
Ανάπλαση οδών Ελιάς και Κάμερας οικισμού Χορδακίου	Σ
Ανάπλαση οδού Μονής Γωνιάς	N

Στόχος 1.5.5.: Αναπλάσεις εκτός του αστικού ιστού–Βελτίωση της Ασφάλειας των Παιδικών Χαρών

Διαμόρφωση πλατείας Κάμπων Κεραμιών	Σ
Αποπεράτωση διαμόρφωσης πλατείας Τσικαλαριών	Σ

Τα παραπάνω έργα θα ληφθούν υπόψη κατά το στάδιο της χωροθέτησης του ΣΦΗΟ του Δήμου Χανίων καθώς αφορούν το οδικό δίκτυο, την κίνηση πεζών, την κίνηση ποδηλάτων και τη στάθμευση.

Τέλος, στην **Εικόνα 127** φαίνονται οι οδοί, η ανάπλαση των οποίων αποτελεί άμεση προτεραιότητα για το Δήμο. Εφόσον κατά μήκος των οδών αυτών προβλέπονται θέσεις στάθμευσης και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των νέων πεζοδρομίων το επιτρέπουν, οι οδοί θα εξεταστούν ως πιθανές ζώνες χωροθέτησης φορτιστών Η/Ο, ιδιαιτέρως αν πρόκειται για θέσεις στάθμευσης ειδικών οχημάτων.



Εικόνα 126. Έργα αστικών αναπλάσεων που αποτελούν άμεση προτεραιότητα για το Δήμο Χανίων. (Πηγή: Δήμος Χανίων).

7. Κατευθύνσεις προτάσεων ΣΒΑΚ Χανίων

Στο κείμενο που ακολουθεί παρουσιάζονται οι παρεμβάσεις που προτείνονται από το ΣΒΑΚ Χανίων για τη βελτίωση των συνθηκών στη πόλη των Χανίων, σε ορίζοντα 20ετίας. Οι παρεμβάσεις αυτές αφορούν συγκεκριμένους τομείς στους οποίους εντοπίζονται δυσλειτουργίες στην υφιστάμενη κατάσταση και αφορούν το οδικό δίκτυο, τις δημόσιες συγκοινωνίες, το δίκτυο κίνησης ποδηλάτων, τη κίνηση των πεζών καθώς και τη στάθμευση.

7.1 Οδικό Δίκτυο

Σε ότι αφορά το οδικό δίκτυο, προκειμένου να λυθούν τα προβλήματα που υπάρχουν, στόχος είναι να υπάρξει αποθάρρυνση της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων, ιδίως εντός των ιστορικών, τουριστικών και εμπορικών πυρήνων της πόλης. Προτείνεται η αναβάθμιση του ρόλου και της αποτελεσματικότητας των Δημοσίων Συγκοινωνιών, μέσα από την αναδιάρθρωση του δικτύου με τέτοιο τρόπο που θα εξυπηρετείται το σύνολο της πόλης καθώς και οι ευρύτερες περιοχές. Στη κατεύθυνση αυτή σημαντική είναι και η δημιουργία των απαραίτητων συνθηκών και υποδομής προκειμένου να υπάρξει ενθάρρυνση χρήσης φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς, όπως ποδηλασία και πεζοπορία, έτσι ώστε να μειωθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση και να δημιουργηθεί χώρος για την αναδιοργάνωση του δημοσίου χώρου. Ακόμη, άλλος ένας στόχος είναι η οργάνωση ενός αποτελεσματικά ιεραρχημένου οδικού δικτύου, που θα διασφαλίζει την άνετη και ασφαλή κυκλοφορία ανθρώπων και αγαθών μεταξύ των διαφόρων περιοχών της πόλης και της ευρύτερης περιοχής, με στόχο την αποτελεσματική μεταφορά της κυκλοφορίας σε επιλεγμένους κύριους άξονες. Βασική συνιστώσα είναι και ο αποτελεσματικότερος συντονισμός των υποδομών μεταφορών με την χωροταξική πολιτική των χρήσεων γης, έτσι ώστε ο σχεδιασμός των μεταφορών να αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του πολεοδομικού σχεδιασμού. Στόχος είναι και η διαχείριση της αυξανόμενης ζήτησης μεταφορών σε περιοχές όπου έχει ολοκληρωθεί το οδικό δίκτυο, με την υιοθέτηση μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας, με έμφαση στα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας και την προστασία περιοχών κατοικίας/ γειτονιών. Τέλος, θα συμβάλλει και η διαχείριση της ζήτησης στάθμευσης, ιδίως στους ιστορικούς, τουριστικούς και εμπορικούς πυρήνες της πόλης, αλλά και σε περιοχές κατοικίας περιμετρικά αυτών καθώς και η αναγέννηση και βιώσιμη ανάπτυξη της κεντρικής περιοχής της πόλης.

Οι προαναφερθέντες στόχοι για τη βελτίωση του οδικού δικτύου για να υλοποιηθούν πρέπει να ακολουθηθούν τα εξής :

1. Ελέκταση του δικτύου μονοδρόμων, και σε βασικούς οδικούς άξονες της πόλης.
2. Εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας με κατάλληλη ιεράρχηση του οδικού δικτύου.
3. Επιλεγμένες διανοίξεις και διαπλατύνσεις οδών για την ολοκλήρωση του οδικού δικτύου στο σύνολο της πόλης και στην ευρύτερη περιοχή αυτής.
4. Μέτρα ηρεμίας της κυκλοφορίας (αναπλάσεις) στο κέντρο της πόλης, αλλά και σε άλλες αστικές περιοχές ειδικού ενδιαφέροντος και προοπτικής, κατά μήκος του παραλιακού μετώπου.

5. Μέτρα ηρεμίας της κυκλοφορίας (αναπλάσεις) σε κατοικημένες περιοχές για μείωση της ταχύτητας, προτεραιότητα στους πεζούς και τα ποδήλατα και κάλυψη των αναγκών της γειτονιάς και όχι της εισερχόμενης κυκλοφορίας.
6. Ανακατανομή του δημόσιου (οδικού) χώρου με δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων και διαπλατύνσεις πεζοδρομίων.
7. Υιοθέτηση αυστηρών κανονισμών στάθμευσης με προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των κατοίκων και αποθάρρυνση της στάθμευσης από επισκέπτες.



Εικόνα 127: Χάρτης προτεινόμενων διαπλατύνσεων και διανοίξεων οδών. (Πηγή: Μελέτη ΣΒΑΚ Χανίων).

Ειδικότερα, θα πραγματοποιηθούν αντιδρομήσεις / μονοδρομήσεις στις οδούς Αν. Γογονή, Αναπαύσεως, Ανδρ. Παπανδρέου, Γεωργακάκηδων, Δαγκλή, Ελ. Βενιζέλου, Καντάνου, Κισσάμου, Κων. Μάνου, Μ. Μπότσαρη, Παναγούλη, Σελίνου, Σκαλτσούνη, Σολωμού και Χαλέπα. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που θα αφορούν την υλοποίηση του Οδικού Δικτύου κατηγορίας ΓΙΙ (αστικές αρτηρίες), ΓΙΙΙ (κύριες συλλεκτικές) και ΔΙΙΙ (συλλεκτικές). Επίσης, θα πραγματοποιηθούν διανοίξεις/ διαπλατύνσεις και απαλλοτριώσεις, ενδεικτικά κάποιες από αυτές είναι οι εξής Γιαμπουδάκη, Εθνικής Αντιστάσεως, Ζυμβρακάκηδων, Ηλ. Δεληγιαννάκη, Ρήγα Φεραίου και Τσόντου Βάρδα. Τέλος, θα υπάρξουν αναπλάσεις ήπιας κυκλοφορίας και δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας. Οι περιοχές αυτές είναι οι εξής:

ΠΕΡΙΟΧΗ 1: Σκαλίδη & μεταξύ Σκαλίδη, Κυδωνίας,

ΠΕΡΙΟΧΗ 2: Μεταξύ Ελ.Βενιζέλου, Πλ.Αγοράς, Αποκορώνου, Σφακιανάκης, Παπανδρέου, Κ.Παλαμά,

ΠΕΡΙΟΧΗ 3: Τμήμα Ν.Χώρας που γειτνιάζει με την Παλιά Πόλη μέχρι και οδό Πετρώφ και Βάσσου,

ΠΕΡΙΟΧΗ 4: Υπόλοιπο Νέας Χώρας,

ΠΕΡΙΟΧΗ 5: Κουμ Καπί,

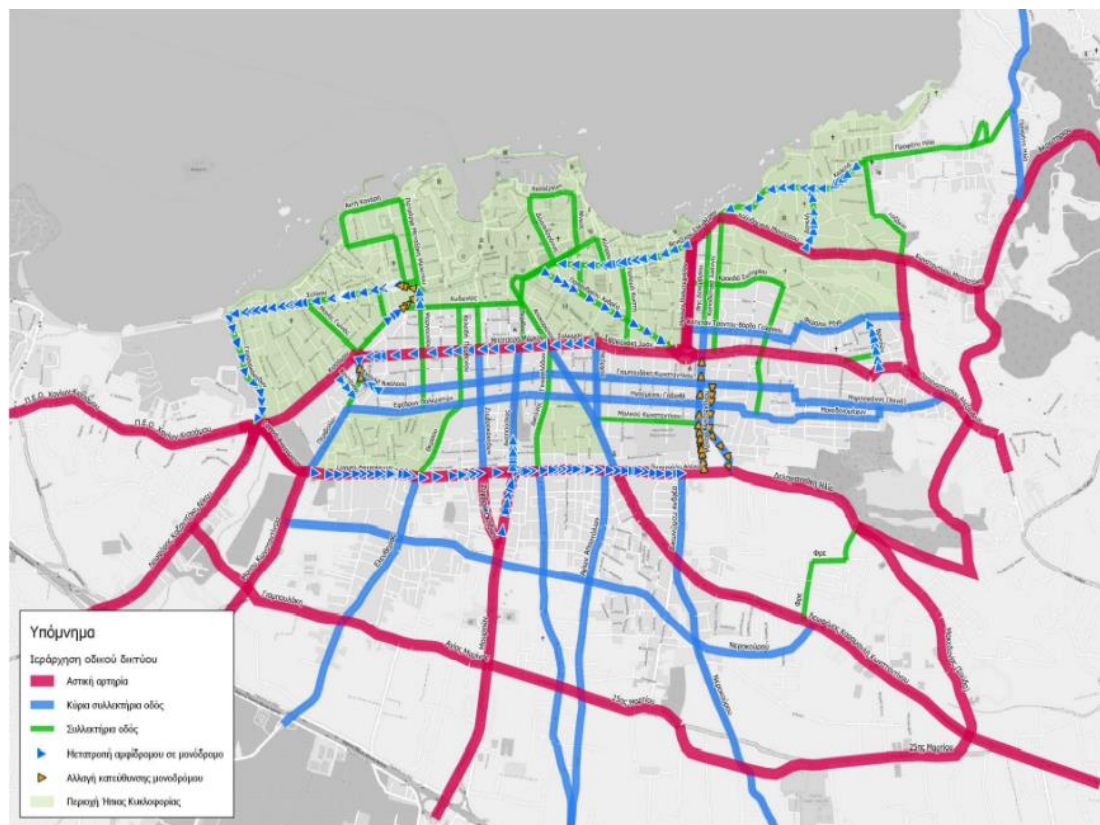
ΠΕΡΙΟΧΗ 6: Χαλέπα μεταξύ των οδών Ελ. Βενιζέλου, Κούνδουρου, Δαγκλή,

ΠΕΡΙΟΧΗ 7: Υπόλοιπο Χαλέπας,

ΠΕΡΙΟΧΗ 8: Παχιανά,

ΠΕΡΙΟΧΗ 9: Αγ.Λουκάς και

ΠΕΡΙΟΧΗ 10: Αμπεριά.



Εικόνα 128: Χάρτης αντιδρομήσεων και μονοδρομήσεων. (Πηγή: Μελέτη ΣΒΑΚ Χανίων).

Από τα παραπάνω μέτρα θα πραγματοποιηθούν με **προτεραιότητα** σε χρονικό ορίζοντα 5ετίας τα εξής:

- Αντιδρομήσεις/ μονοδρομήσεις στις οδούς Αν. Γογονή, Αναπαύσεως, Ανδρ. Παπανδρέου, Γεωργακάκηδων, Δαγκλή, Ελ. Βενιζέλου, Καντάνου, Κισσάμου, Κων. Μάνου, Μ. Μπότσαρη, Σελίνου, Σκαλτσούνη, Σολωμού και Χαλέπα.
- Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που θα αφορούν την υλοποίηση του Οδικού Δικτύου κατηγορίας ΓΙΙΙ (αστικές αρτηρίες), ΓΙΥ (κύριες συλλεκτήριες) και ΔΙΥ (Συλλεκτήριες).
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας στις περιοχές 1, 2 και 3.



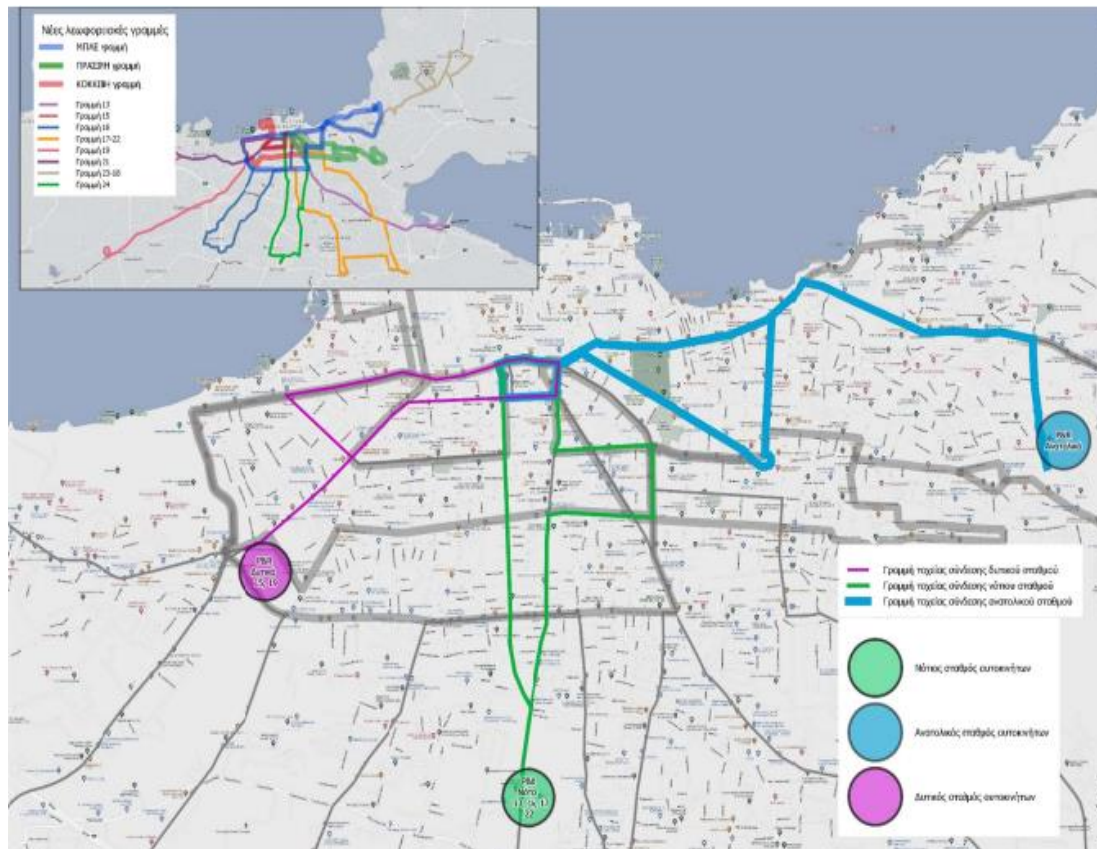
Εικόνα 129: Χάρτης μονοδρομήσεων (Πηγή: Μελέτη ΣΒΑΚ Χανίων).

7.2 Δημόσιες Συγκοινωνίες

Οι δημόσιες συγκοινωνίες αποτελούν άλλον ένα τομέα που επηρεάζει σημαντικά τη λειτουργία της πόλης και χρειάζεται να υποστεί παρεμβάσεις και βελτιώσεις. Σε ότι αφορά τις δημόσιες συγκοινωνίες ως στόχοι τίθενται η καθιέρωση μιας αξιόπιστης, βολικής και γρήγορης εναλλακτικής από τα ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς. Καθώς και η βελτίωση της προσβασιμότητας με υψηλή αξιοπιστία και ακρίβεια. Αφού με χαμηλό κόστος και με υψηλά πρότυπα προσφερόμενων υπηρεσιών, οι επιβάτες θα μπορούν να φτάνουν εύκολα στους προορισμούς τους από την μία άκρη της πόλης στην άλλη και προς/ από τους περιφερειακούς οικισμούς, είτε με απευθείας υπηρεσίες ή μέσω μιας μετεπιβίβασης, χωρίς τη χρήση ιδιωτικών οχημάτων.

Για την πραγματοποίηση των παραπάνω στόχων είναι απαραίτητη η βελτιστοποίηση των διαδρομών των γραμμών και απλοποίηση/ ενοποίηση γραμμών, η πλήρης αναβάθμιση των ωρών

λειτουργίας και των συχνотήτων και η δημιουργία εγκαταστάσεων Park & Ride (P&R) – Σταθμοί Αυτοκινήτων. Οι εγκαταστάσεις P&R είναι χώροι στάθμευσης ιδιωτικών οχημάτων με συνδέσεις Δημοσίων Συγκοινωνιών (Shuttle Bus) που επιτρέπουν στους μετακινούμενους με προορισμό την κεντρική περιοχή της πόλης να αφήσουν τα οχήματά τους και να μεταφερθούν σε λεωφορείο για το υπόλοιπο τμήμα του ταξιδιού τους. Οι σταθμοί αυτοί διευκολύνουν την πρόσβαση στο σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών από το οδικό δίκτυο.



Εικόνα 130: Χάρτης γραμμών ΜΜΜ. (Πηγή: Μελέτη ΣΒΑΚ Χανίων).

Πιο συγκεκριμένα, θα δημιουργηθούν νέες γραμμές η Κόκκινη Γραμμή, η Πράσινη Γραμμή στην οποία ενσωματώνονται οι Γραμμές 12 & 20 και η Μπλε Γραμμή στην οποία ενσωματώνεται η Γραμμή 11, αλλά παραμένει η σύνδεση με Κουμπελή & ΣΟΔΥ Προφ. Ηλία. Θα δημιουργηθούν Σταθμοί P&R, ο δυτικός σταθμός αυτοκινήτων P&R στην περιοχή του Κλαδισσού, ο νότιος σταθμός αυτοκινήτων P&R στον άξονα Χανιά - Μουρνιές και ο ανατολικός Σταθμός αυτοκινήτων P&R στο ανατολικό τμήμα της πόλης προς το Ακρωτήρι. Οι σταθμοί θα συνοδεύονται και από τρία (3) αντίστοιχα shuttle bus για την σύνδεσή τους με το κέντρο της πόλης. Και τέλος, οι γραμμές 13, 15, 16, 19, 21, 24 παραμένουν ως έχουν, με τροποποίηση διαδρομών σύμφωνα με τις νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, ενοποιούνται οι γραμμές 17 & 22, λαμβάνοντας υπόψη τις νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις καθώς και οι γραμμές 23 & 18.

Προτεραιότητα θα δοθεί εντός 5ετίας στη δημιουργία των νέων γραμμών της Κόκκινης, της Πράσινης και της Μπλε καθώς και στο ότι οι γραμμές 13, 15, 16, 19, 21, 24 παραμένουν ως έχουν, με τροποποίηση διαδρομών σύμφωνα με τις νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, ενοποιούνται οι γραμμές 17 & 22, λαμβάνοντας υπόψη τις νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις όπως και οι γραμμές 23 & 18.

7.3 Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτων

Στα πλαίσια επίλυσης των ζητημάτων κυκλοφορίας που υπάρχουν στη πόλη, σημαντική είναι και η συνεισφορά της ύπαρξης δικτύου κίνησης ποδηλάτων. Ως στόχοι τίθενται η βελτίωση της ποιότητας της σύνδεσης μεταξύ των συνοικιών και μεταξύ αυτών και του κέντρου της πόλης, η οποία θα μπορούσε να προσελκύσει τους κατοίκους να επιλέξουν το ποδήλατο για μετακινήσεις μικρού και μεσαίου μήκους, η βελτίωση της προσβασιμότητας κοινωνικών, εκπαιδευτικών, διοικητικών, εμπορικών, πολιτιστικών πόλων έλξης μετακινήσεων, για όλες τις ομάδες ατόμων (διαφορετικές ηλικιακές ομάδες, οικονομικά μειονεκτούντα άτομα, άτομα που δεν οδηγούν μηχανοκίνητο όχημα, κλπ.) επιτρέποντας έτσι σε όλους σχεδόν να ταξιδεύουν χωρίς κόστος σε οποιονδήποτε επιθυμητό προορισμό στην εμβέλεια των διαδρομών ποδηλάτου. Η Καθιέρωση της ποδηλασίας ως ανεξάρτητου και ασφαλούς τρόπου κινητικότητας. η βελτίωση της διασύνδεσης με άλλα βιώσιμα μέσα μεταφοράς, παρέχοντας έτσι την ευκαιρία κάλυψης μεγαλύτερων αποστάσεων, για παράδειγμα συνδυάζοντας ποδηλασία (ιδιόκτητο ή ενοικιαζόμενο ποδήλατο) με τις Δημόσιες Συγκοινωνίες καθώς και η βελτίωση της ασφάλειας της κυκλοφορίας για τους ποδηλάτες.

Για την εφαρμογή αυτών χρειάζεται η ανάπτυξη ενός συνεκτικού, ολοκληρωμένου και ασφαλούς δικτύου ποδηλάτων, η δημιουργία αφιερωμένης διαδρομής (παράκτια διαδρομή) για αποκλειστική χρήση ποδηλάτου (σε συνδυασμό με κυκλοφορία πεζών) για καθημερινές μετακινήσεις μεγάλου μήκους ή/ και άθληση/ αναψυχή. Επίσης, η λήψη μέτρων ηρεμίας της κυκλοφορίας (αναπλάσεις) στο κέντρο της πόλης, αλλά και σε άλλες αστικές περιοχές ειδικού ενδιαφέροντος και προοπτικής. Και τέλος η λήψη μέτρων ηρεμίας της κυκλοφορίας (αναπλάσεις) σε κατοικημένες περιοχές για μείωση της ταχύτητας, προτεραιότητα στους πεζούς και τα ποδήλατα και κάλυψη των αναγκών της γειτονιάς.

Εξειδικεύοντας, προτείνεται η δημιουργία παράκτιου διαδρόμου κίνησης ποδηλάτων και πεζών (αποκλειστικής και/ ή μικτής χρήσης ανάλογα με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της όδευσης) που θα εκτείνεται από την Αγ.Κυριακή (περιοχή Χαλέπα) έως το ρέμα Κλαδισσού. Αλλά και η χωροθέτηση λωρίδων ποδηλάτου αποκλειστικής χρήσης στις εξής οδούς :

- Ακτή Κανάρη
- Ανδρέα Παπανδρέου
- Αποκορώνου
- Γεωργακάκηδων
- Γογονή Αναγνώστου
- Ελευθερίου Βενιζέλου
- Ηρώων Πολυτεχνείου
- Κυδωνίας
- Κισσάμου
- Μονής Γωνιάς
- Νεάρχου

- Πειραιώς
- Πολυρρηνίας
- Σελίνου
- Σκαλίδη
- Στρατηγού Τζανακάκη
- Χατζημιχάλη Γιάνναρη

Προτεραιότητα θα δοθεί στη δημιουργία του παράκτιου διαδρόμου από το Κουμ Καπί έως τη Νέα Χώρα και στη χωροθέτηση λωρίδων στις οδούς Ακτή Κανάρη, Αποκορώνου, Γεωργακάκηδων, Κυδωνίας, Κισσάμου, Μονής Γωνιάς, Νεάρχου, Σελίνου, Σκαλίδη, Στρατηγού Τζανακάκη και Χατζημιχάλη Γιάνναρη.



Εικόνα 131: Χάρτης δικτύου ποδηλάτων. (Πηγή: Μελέτη ΣΒΑΚ Χανίων).

7.4 Κίνηση Πεζών

Ένα από τα βασικά προβλήματα που υπάρχουν στην υφιστάμενη κατάσταση είναι η κακή κατάσταση των πεζοδρομίων καθώς και το μικρό δίκτυο πεζοδρόμων, τα οποία δυσχεραίνουν την πεζή κίνηση και στρέφουν εμμέσως τους πολίτες στην μηχανοκίνηση. Έτσι οι στόχοι που τίθενται είναι η σημαντική αύξηση του μεριδίου του περπατήματος ως ανταγωνιστικού μέσου μεταφοράς, η παροχή υποδομής πεζών που μπορεί να χρησιμοποιηθεί άνετα και ανεξάρτητα, από άτομα με διαφορετικές ικανότητες. Και επίσης, η κατάλληλη διαστασιολόγηση πεζοδρομίων, καθώς οι πεζοί πρέπει να είναι σε θέση να περπατούν άνετα (πιθανά ακόμη και σε ζευγάρια) χωρίς συγκρούσεις με άλλους πεζούς, ποδηλάτες ή άλλα εμπόδια. Αυτό περιλαμβάνει το περπάτημα με καροτσάκια / αναπηρικά αμαξίδια ή με αποσκευές.

Στη κατεύθυνση αυτή τα μέτρα που προτείνονται είναι η δημιουργία επαρκών και φαρδιών πεζοδρομίων σε όλο το οδικό δίκτυο. Η δημιουργία αφιερωμένης διαδρομής (παράκτια διαδρομή)

για αποκλειστική χρήση από πεζούς (σε συνδυασμό με κυκλοφορία ποδηλάτου) για καθημερινές μετακινήσεις μεγάλου μήκους ή/ και άθληση/ αναψυχή. Αλλά και μέτρα ηρεμίας της κυκλοφορίας (αναπλάσεις) στο κέντρο της πόλης, αλλά και σε άλλες αστικές περιοχές ειδικού ενδιαφέροντος και προοπτικής. Καθώς επίσης και μέτρα ηρεμίας της κυκλοφορίας (αναπλάσεις) σε κατοικημένες περιοχές για μείωση της ταχύτητας, προτεραιότητα στους πεζούς και τα ποδήλατα και κάλυψη των αναγκών της γειτονιάς.

Επομένως, προβλέπεται η δημιουργία παράκτιου διαδρόμου κίνησης πεζών και ποδηλάτων (αποκλειστικής και/ ή μικτής χρήσης ανάλογα με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της όδευσης) που θα εκτείνεται Στο σύνολό της από την Αγ.Κυριακή (περιοχή Χαλέπα) έως το ρέμα Κλαδισσού. Και η δημιουργία δικτύου προσβάσιμων πεζοδρομίων κατά μήκος του οδικού δικτύου της πόλης, όπως και συγκεκριμένες περιοχές στις οποίες προβλέπεται επίσης η δημιουργία προσβάσιμων πεζοδρομίων. Τέλος, υπάρχει και ειδική πρόβλεψη για τις περιοχές περί επιλεγμένων Δημοτικών Σχολείων τα οποία βρίσκονται εκτός των Περιοχών Ήπιας Κυκλοφορίας (ΠΗΚ), όπως και για την περιοχή που ορίζεται μεταξύ των οδών Κιδωνίας, Κισσάμου, Μάρκου Μπότσαρη, Καραϊσκάκη.

Από τα παραπάνω **προέχει** όμως η δημιουργία παράκτιου διαδρόμου κίνησης πεζών και ποδηλάτων από το Κουμ Καπί εως τη Νέα Χώρα.



Εικόνα 132: Χάρτης δικτύου πεζοδρόμων (Πηγή: Μελέτη ΣΒΑΚ Χανίων).

7.5 Στάθμευση

Η στάθμευση μπορεί να θεωρηθεί και ως το βασικότερο ζήτημα που επηρεάζει όλους τους προαναφερθέντες τομείς στην υφιστάμενη κατάσταση, αφού σε πολλές περιπτώσεις παρατηρείται το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης λόγω μη επάρκειας των ήδη υπαρχόντων δομών. Για την επίλυση του συγκεκριμένου ζητήματος τίθενται ως στόχοι το να αναγνωρίζεται ευρέως η κινητικότητα ως δημόσιο αγαθό που, σύμφωνα με τις αρχές της αειφορίας, πρέπει να προστατεύεται, όχι επιτρέποντας στους ανθρώπους να επεκτείνουν τη χρήση των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς, αλλά παρέχοντάς τους τις απαραίτητες επιλογές για τη χρήση υψηλής ποιότητας εναλλακτικών λύσεων βιώσιμων μέσων μεταφοράς (δημόσιες συγκοινωνίες, περπάτημα, ποδηλασία). Επίσης, η υψηλή διαθεσιμότητα δωρεάν στάθμευσης στο κέντρο της πόλης είναι αντίθετη με τις αρχές της αειφορίας, καθώς θεωρείται πως ενθαρρύνει τη χρήση αυτοκινήτου για μετακίνηση προς αυτό. Για το λόγο αυτό, η δωρεάν στάθμευση θα πρέπει γενικά να ελέγχεται και να εξορθολογίζεται. Σε αυτό το πλαίσιο, προτείνεται η ανάπτυξη ολοκληρωμένης δομής πολιτικής στάθμευσης, η οποία θα εξασφαλίζει δωρεάν θέσεις στάθμευσης αποκλειστικά για κατοίκους, και θα προβλέπει θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης (έναντι αντιτίμου) σε επιλεγμένες περιοχές της πόλης, για τους επισκέπτες.

Για τους σκοπούς αυτούς απαιτείται οργάνωση της στάθμευσης στους βασικούς οδικούς άξονες του συνόλου της πόλης σε απόλυτη «συνεργασία» με τις παρεμβάσεις που αφορούν στην κίνηση πεζών και ποδηλάτων. Οργάνωση του κέντρου της πόλης και της ευρύτερης περιοχής αυτού σε Ζώνες Στάθμευσης με στόχο την υιοθέτηση διαφορετικής πολιτικής στάθμευσης σε κάθε μία από αυτές, ανάλογα με τον «χαρακτήρα» της. Ακόμη, εξασφάλιση επαρκούς πλήθους θέσεων αποκλειστικά για κατοίκους ανά ζώνη. Αλλά και καθορισμός τιμολογιακής πολιτικής ανά ζώνη, παρά την οδό και εκτός οδού, για διατιθέμενες θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης επί πληρωμή.

Συνεπώς, συμπεραίνεται πως το Σχέδιο Στάθμευσης που προτείνεται υπακούει στις βασικές στρατηγικές παρεμβάσεων που έχουν τεθεί για έναν τόσο νευραλγικό πυλώνα πολιτικής του ΣΒΑΚ Δήμου Χανίων:

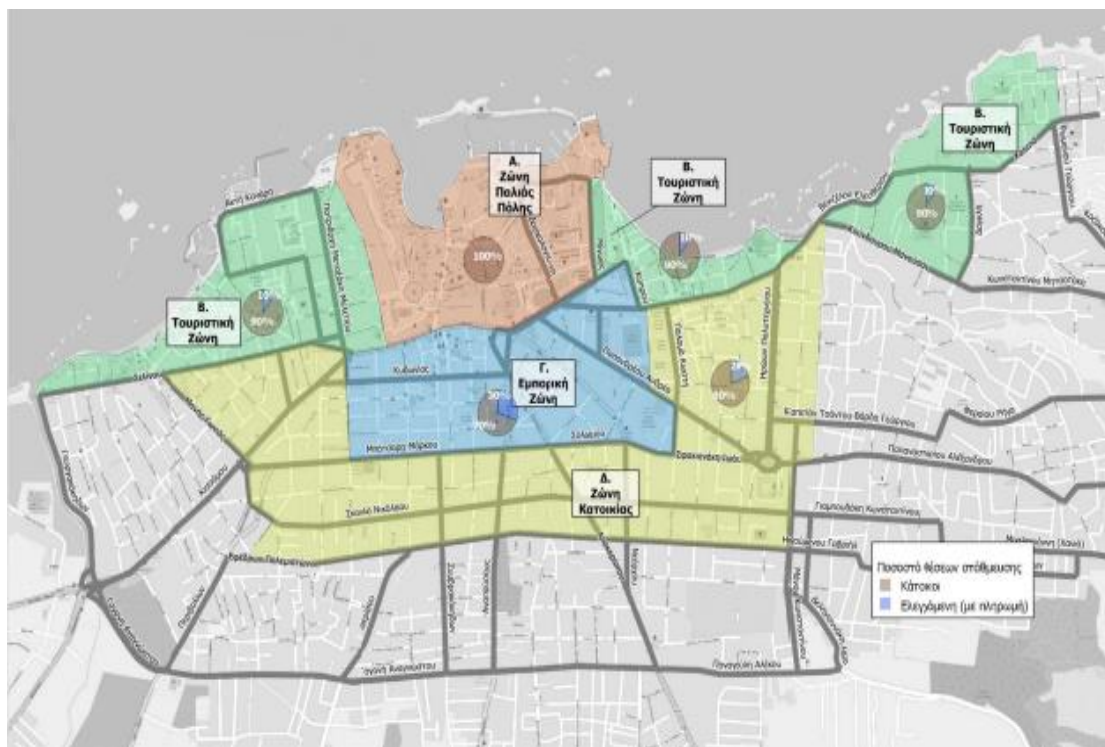
1. Οργάνωση της στάθμευσης στους βασικούς οδικούς άξονες της πόλης σε συνάφεια με τις παρεμβάσεις που αφορούν στη δημιουργία δικτύων ποδηλατολωρίδων αποκλειστικής χρήσης (λωρίδα ή διάδρομος) και προσβάσιμων πεζοδρομίων.
2. Οργάνωση ζωνών στάθμευσης στην κεντρική περιοχή με προτεραιότητα στην κάλυψη των αναγκών στάθμευσης των κατοίκων και παροχή ελεγχόμενων επί πληρωμή θέσεων στάθμευσης στους επισκέπτες.

Όμως, **προτεραιότητα** δίνεται στην οργάνωση των ζωνών στάθμευσης και σύμφωνα με το παρακάτω πίνακα:

ΖΩΝΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	Ποσοστό θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης <u>έναντι</u> θέσεων στάθμευσης κατοίκων ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ	Τέλος στάθμευσης θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ & ΕΚΤΟΣ ΟΔΟΥ (Δημόσιοι επί πληρωμή χώροι στάθμευσης)	
		ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ	ΕΚΤΟΣ ΟΔΟΥ
Ζώνη Α – Π.Πόλη	0% - 100%	Δεν υπάρχουν	0,65€/ώρα
Ζώνη Β - Τουριστική	10% - 90%	0,80€/ώρα	Δεν υπάρχουν
Ζώνη Γ - Εμπορική	30% - 70%	1,00€/ώρα	0,80€/ώρα
Ζώνη Δ - Κατοικίας	20% - 80%	0,80€/ώρα	Δεν υπάρχουν



Εικόνα 133: Χάρτης στάθμευσης παρά την οδό (Πηγή: Μελέτη ΣΒΑΚ Χανίων).



Εικόνα 134: Χάρτης ζωνών ελεγχόμενης στάθμευσης (Πηγή: Μελέτη ΣΒΑΚ Χανίων).



Εικόνα 135: Χάρτης νέων χώρων στάθμευσης (Πηγή: Μελέτη ΣΒΑΚ Χανίων).

8. Περιβαλλοντικές πιέσεις

(Γίνεται καταγραφή των περιβαλλοντικών πιέσεων που σχετίζονται κυρίως με τον τομέα των μεταφορών).

Ατμοσφαιρική ρύπανση

Οι κύριες πηγές ατμοσφαιρικής ρύπανσης του Δήμου Χανίων είναι:

- Μετακινήσεις / κυκλοφορία οχημάτων.

Αστική θερμική νησίδα

Το φαινόμενο της Αστικής Θερμικής Νησίδας οδηγεί σε σημαντική αύξηση των απαιτήσεων ενέργειας για ψύξη στα κτήρια (ιδιαίτερα κτήρια υπηρεσιών), ενώ ευνοεί και τον σχηματισμό βλαβερών ουσιών. Το κρίσιμο μέγεθος αποτίμησης της θερμικής νησίδας είναι η ένταση (Urban Heat Island Intensity) η οποία ορίζεται ως η διαφορά θερμοκρασίας μεταξύ του αστικού κέντρου και γειτονικής περιαστικής περιοχής αναφοράς. Έως σήμερα δεν καταγράφονται έρευνες που να μελετούν το μέγεθος του φαινομένου στην περιοχή των Χανίων.

Ηχορύπανση

Η κίνηση των οχημάτων δεν συμβάλει μόνο στην ατμοσφαιρική ρύπανση και στην εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου που οδηγεί στην υπερθέρμανση του πλανήτη, αλλά είναι και η βασική πηγή ηχορύπανσης. Η ηχορύπανση υποβαθμίζει την ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος και κατ'επέκταση την ποιότητα ζωής των πολιτών. Ιδιαίτερα σε μεγάλους οδικούς άξονες όπου τα οχήματα αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες, η ηχορύπανση μπορεί να αναδειχθεί σε νούμερο ένα πρόβλημα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι από τη σταδιακή αντικατάσταση του στόλου με ηλεκτρικά οχήματα αναμένονται σημαντικά οφέλη που αντιμετωπίζουν τις προαναφερόμενες πιέσεις, όπως:

- **Μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων** από τις εξατμίσεις των οχημάτων που αξιοποιούν συμβατικά καύσιμα.
- **Συμβολή στη μείωση της ανθρωπογενούς θερμότητας στο αστικό περιβάλλον.** Έχει υπολογιστεί ότι τα ηλεκτρικά οχήματα εκπέμπουν μόνο το 19,8% της συνολικής θερμότητας των συμβατικών οχημάτων ανά μίλι, πράγμα που μπορεί να οδηγήσει σε άμβλυνση της έντασης του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας κατά περίπου 0,9 °C¹⁸, με προεκτεινόμενα πρόσθετα οφέλη όπως είναι η συμβολή στη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης για σκοπούς ψύξης και ακολούθως αποφυγή των σχετιζόμενων εκπομπών ρύπων λόγω κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας.
- **Μείωση της ηχορύπανσης** λόγω της αθόρυβης λειτουργίας των ηλεκτρικών οχημάτων.

¹⁸ Canbing Li et al. (2015), Hidden Benefits of Electric Vehicles for Addressing Climate Change, SCIENTIFIC REPORTS | 5 - 9213 | DOI: 10.1038/srep09213.

9. Συμπεράσματα και επόμενα βήματα

Τα σημαντικότερα οφέλη από την προώθηση της ηλεκτροκίνησης συνοψίζονται ως εξής:

- Μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων στο αστικό σύνολο.
- Μείωση της ηχορύπανσης ιδίως στο αστικό δομημένο περιβάλλον.
- Εξομάλυνση της αστικής θερμικής νησίδας μέσω της σημαντικής συμβολής στη μείωση της ανθρωπογενούς εκπεμπόμενης θερμότητας.
- Συνεισφορά στα μέτρα και πολιτικές που άπτονται του άξονα προτεραιότητας «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα».
- Συμβολή στην επίτευξη των στόχων της μετάβασης προς μία οικονομία χαμηλών ανθρακικών εκπομπών.

Ο Δήμος Χανίων αναγνωρίζει την ανάγκη προώθησης της ηλεκτροκίνησης και εκπονεί το ειδικό Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στο πλαίσιο του Ν. 4710/2020, με σκοπό την ενσωμάτωση δικτύου επαναφόρτισης Η/Ο στα Σχέδια, Μελέτες και Πολιτικές Βιώσιμης Ανάπτυξης. Στο παρόν 1^ο Παραδοτέο του ΣΦΗΟ Δήμου Χανίων έγινε ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης με όρους ειδικών δεικτών, και χαρτογράφηση των σημείων πόλων έλξης και περιοχών ενδιαφέροντος του Δήμου, που συνεισφέρουν στη λήψη απόφασης για την βέλτιστη χωροθέτηση σταθμών φόρτισης και θέσεων στάθμευσης ηλεκτρικών οχημάτων. Από την εκτεταμένη ανάλυση προκύπτουν τα ακόλουθα:

- Αυξημένη ζήτηση σταθμών φόρτισης αναμένεται κυρίως στη Δημοτική Ενότητα Χανίων καθώς η πόλη συγκεντρώνει μεγάλες πληθυσμιακές πυκνότητες και πολλές κεντρικές λειτουργίες του Δήμου.
- Πολλές κοινωφελείς χρήσεις – σημεία ενδιαφέροντος, σε επίπεδο Δήμου, συγκεντρώνονται στο βόρειο τμήμα του Δήμου, όπου συγκεντρώνεται και η πλειοψηφία των τουριστικών/ξενοδοχειακών υποδομών.

Τα προαναφερόμενα αναμένεται να αποτυπωθούν στην χαρτογράφηση της συνάρτησης προσφορότητας, η οποία έπεται. Κατά τη χαρτογράφηση της συνάρτησης βαρύτητας θα αξιολογηθεί η -χωρικά διαφοροποιημένη- αναμενόμενη ζήτηση για επαναφόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων στις υπο-περιοχές του Δήμου Χανίων βάσει των ειδικών τους χαρακτηριστικών που καταγράφηκαν στο παρόν 1^ο Παραδοτέο. Έτσι, ως συνέχεια της εκπόνησης του Σχεδίου καταγράφονται τα κάτωθι επόμενα βήματα:

- Αξιολόγηση προσφορότητας για την εγκατάσταση σταθμών Η/Ο. (Απαιτείται η ολοκλήρωση της 1^{ης} διαβούλευσης και λήψη των συντελεστών βάρους της συνάρτησης προσφορότητας).
- Ανάπτυξη και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο

10. Παράρτημα – Συνοδευτικά αρχεία Παραδοτέου

(υποβάλλεται σε ηλεκτρονική μορφή)

Πίνακες τις ΕΛ.ΣΤΑΤ. με στοιχεία της Απογραφής Πληθυσμού -Κτηρίων 2011, οι οποίοι παραχωρήθηκαν στον ανάδοχο για τους σκοπούς του ΣΦΗΟ Χανίων βάσει σύμβασης (Αρ. Σύμβασης 713, Αρ. Πρωτ. ΓΠ-6, 11/1/2022). Πιο συγκεκριμένα, υποβάλλονται τα κάτωθι στοιχεία, σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου για όλους τους οικισμούς του Δήμου Χανίων:

- Αριθμός νοικοκυριών, κατά αριθμό θέσεων στάθμευσης που έχουν στη διάθεσή τους.
- Αριθμός νοικοκυριών, κατά αριθμό αυτοκινήτων που έχουν στη διάθεσή τους.
- Αριθμός ατόμων, κατά φύλο και ηλικιακή ομάδα (επίπεδο 2: 8 ηλικιακές κατηγορίες).
- Αριθμός ατόμων, κατά φύλο και επίπεδο εκπαίδευσης (βασικές κατηγορίες).
- Αριθμός ατόμων, κατά φύλο και κύρια ασχολία.
- Αριθμός ατόμων, κλάδο απασχόλησης (πρωτογενή, δευτερογενή, και τριτογενή).

Υποβάλλεται το απαραίτητο χαρτογραφικό υπόβαθρο της ΕΛ.ΣΤΑΤ. (οικοδομικά τετράγωνα οικισμών του Δήμου Χανίων) σε μορφή shapefile.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ
ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**



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

**Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων
Επαναφόρτισης Η/Ο – Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών
Επαναφόρτισης Η/Ο»**

**Α' Μέρος: Διαδικασία Επιλογής Χωροθέτησης Σημείων
Επαναφόρτισης Η/Ο**

Σύμφωνα με την ΚΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396 «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια
Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.» στο πλαίσιο του Ν. 4710/2020

Χανιά, Αύγουστος 2022

Περιεχόμενα

1	Εισαγωγή.....	3
2	Δεδομένα και στοιχεία.....	4
2.1	Υποχρεωτικές κατηγορίες οχημάτων προς φόρτιση.....	4
2.2	Υφιστάμενη υποδομή ηλεκτροκίνησης.....	6
2.3	Τυπικά είδη φορτιστών Η/Ο.....	7
2.4	Ελάχιστος υποχρεωτικός αριθμός θέσεων φόρτισης ανά κατηγορία οχήματος	9
2.5	Προδιαγραφές θέσεων στάθμευσης	10
2.6	Εκτίμηση διείσδυσης της ηλεκτροκίνησης στο Δήμο	11
3	Διαδικασία επιλογής χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο	23
3.1	Διακριτοποίηση περιοχής μελέτης σε υπο-περιοχές.....	25
3.2	Συνάρτηση προσφορότητας.....	28
3.3	Κριτήρια προσφορότητας	29
3.4	Ορισμός συντελεστών βαρύτητας	35
3.5	Υπολογισμός και χαρτογράφηση προσφορότητας των υπο-περιοχών	36
4	Ανάπτυξη σεναρίων χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο	37
4.1	Σενάριο Α.....	39
4.2	Σενάριο Β	40
4.3	Σενάριο Γ.....	43
5	Ανάλυση SWOT των προτεινόμενων Σεναρίων	99
6	Καταγραφή προτάσεων παρεμβάσεων/αναπλάσεων	106
7	Καταγραφή θέσεων ειδικών κατηγοριών	107
8	Παράρτημα – Συνοδευτικά αρχεία Παραδοτέου	113

1 Εισαγωγή

Η παρούσα αναφορά αποτελεί το Α' μέρος του Παραδοτέου Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο – Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» για τον Δήμο Χανίων στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων του Ν. 4710/2020 στη βάση της ΚΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396 «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.». Η αναφορά διαρθρώνεται στις ακόλουθες θεματικές ενότητες:

- Επεξεργασία δεδομένων και στοιχείων
 - ο Κατηγορίες οχημάτων προς φόρτιση
 - ο Υφιστάμενες υποδομές φόρτισης Η/Ο
 - ο Τυπικά είδη προτεινόμενων φορτιστών
 - ο Τυπικές προδιαγραφές θέσεων στάθμευσης Η/Ο
 - ο Πρόβλεψη διείσδυσης Η/Ο στο Δήμο Χανίων
- Διαδικασία επιλογής χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο
 - ο Βαθμονόμηση των διαφόρων δημοτικών ενοτήτων του Δήμου με βάση την εκπόνηση ειδικής συνάρτησης βαρύτητας/προσφορότητας
 - ο Παρουσίαση των διάφορων εκδοχών βαθμονόμησης των δημοτικών ενοτήτων του Δήμου με βάση ειδικούς συντελεστές βάρους της συνάρτησης βαρύτητας που έχουν προκύψει από το 1^ο Στάδιο Διαβούλευσης
- Ανάπτυξη σεναρίων χωροθέτησης των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο
 - ο Παρουσίαση σεναρίων χωροθέτησης φορτιστών και θέσεων στάθμευσης Η/Ο λαμβάνοντας υπόψη σχετικές τεχνικές απαιτήσεις σύνδεσης στο δίκτυο διανομής ηλεκτρικής ενέργειας, τα γεωμετρικά δεδομένα των περιοχών παρέμβασης, απαιτήσεις οδικής ασφάλειας, τις προδιαγραφές ειδικών κατηγοριών οχημάτων π.χ. Λεωφορεία, ΕΔΧ-ΤΑΞΙ και ΑΜΕΑ, κ.α.
 - ο Ανάλυση SWOT των προτεινόμενων σεναρίων
 - ο Καταγραφή προτάσεων αναπλάσεων σε θέσεις που απαιτείται για την εγκατάσταση σταθμών φόρτισης Η/Ο
 - ο Επιμέρους προτάσεις θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο οχημάτων ειδικών κατηγοριών, π.χ. ηλεκτρικά δίκυκλα.

Σκοπός του παρόντος είναι η παρουσίαση των αρχικών εφικτών σεναρίων χωροθέτησης, τα οποία εν συνεχεία θα αξιολογηθούν με βάση συγκεκριμένη μεθοδολογία-πλαίσιο λαμβάνοντας υπόψη και τυχόν νέες προτάσεις που προκύπτουν από διαδικασίες διαβούλευσης. Σε επόμενο βήμα, προγραμματίζεται η οριστικοποίηση των σεναρίων και η ολοκληρωμένη ανάλυσή τους, ήτοι η ολοκλήρωση των σεναρίων δικτύου φόρτισης Η/Ο, όπου θα περιλαμβάνεται η εκλογή του βέλτιστου σεναρίου με βάση περιβαλλοντικά και οικονομικά κριτήρια, καθώς και η μεθοδολογία παρακολούθησης και επικαιροποίησης του ΣΦΗΟ του Δήμου Χανίων.

2 Δεδομένα και στοιχεία

Κατά τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο στο Δήμο Χανίων, η Ομάδα Εργασίας έλαβε υπόψη της μια σειρά από δεδομένα και στοιχεία, η συλλογή και θεώρηση των οποίων προηγήθηκε αυτής. Τα δεδομένα αυτά προκύπτουν από την ελληνική νομοθεσία, σχετική με τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) και την ηλεκτροκίνηση εν γένει, από την αγορά και τεχνολογία της ηλεκτροκίνησης, όπως αυτή διαμορφώνεται κατά την συγγραφή της παρούσας έκθεσης, καθώς και από την καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στο Δήμο Χανίων.

Στις ενότητες που ακολουθούν παρουσιάζονται τα βασικά δεδομένα και στοιχεία που ελήφθησαν υπόψη κατά την χωροθέτηση θέσεων φόρτισης Η/Ο.

2.1 Υποχρεωτικές κατηγορίες οχημάτων προς φόρτιση

Σύμφωνα με τις «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.» (ΦΕΚ Β' 4380/5.10.2020), το ΣΦΗΟ περιέχει υποχρεωτικά κατ' ελάχιστον τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σταθμών φόρτισης σε:

- 1) Χώρους στάσης και στάθμευσης του άρθρου 34 του ν. 2696/1996, καθώς και σε ελεγχόμενους από τον Δήμο χώρους στάθμευσης
- 2) Τερματικούς σταθμούς σε επιλεγμένα σημεία δημοτικών και αστικών συγκοινωνιών
- 3) Χώρους στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων
- 4) Χώρους στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας
- 5) Πιάτσες Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ
- 6) Χώρους στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ

Η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σταθμών φόρτισης στις παραπάνω κατηγορίες χώρων εξασφαλίζει κατά αντιστοιχία την εγκατάσταση φορτιστών για την εξυπηρέτηση:

- 1) Ι.Χ. επιβατικών οχημάτων των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου Χανίων
- 2) Δημοτικά και αστικά λεωφορεία
- 3) Τουριστικά λεωφορεία
- 4) Οχήματα τροφοδοσίας
- 5) Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ
- 6) Οχήματα ΑμεΑ

Επιπλέον των παραπάνω τύπων εξυπηρετούμενων Η/Ο, με βάση την ερμηνευτική εγκύκλιο ΥΠΕΝ/ΔΜΕΕΑΠ/27808/206 και την ενότητα «**Τύποι σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και εξυπηρετούμενα Η/Ο**», το Σ.Φ.Η.Ο. θα πρέπει να περιλαμβάνει την χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης και για άλλους τύπους Η/Ο όπως ηλεκτρικά **ποδήλατα, μοτοποδήλατα, μοτοσυκλέτες**, κ.α., αναλογικά με τη ζήτηση που προβλέπεται για αυτούς. Σημειώνεται επίσης ότι η ερμηνευτική εγκύκλιος αναφέρει τις κατηγορίες (2) μέχρι (6), ως ειδικές κατηγορίες οχημάτων. Για όλες τις ειδικές κατηγορίες οχημάτων, πλην αυτής των δημοτικών/αστικών λεωφορείων προσδιορίζεται υποχρεωτικό, κατ' ελάχιστο πλήθος θέσεων φόρτισης. Ο Πίνακας 1 παρουσιάζει συνοπτικά, ανά υποχρεωτική κατηγορία οχήματος προς φόρτιση, το ελάχιστο πλήθος θέσεων φόρτισης και τις θέσεις που

καταγράφηκαν/εντοπίστηκαν στο Δήμο κατά το στάδιο της καταγραφής και ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης (Παραδοτέο Π.1α).

Πίνακας 1. Ελάχιστο πλήθος θέσεων φόρτισης ανά κατηγορία οχημάτων.

A/A	Κατηγορίες χώρων στάθμευσης στις οποίες η χωροθέτηση είναι υποχρεωτική	Ελάχιστο υποχρεωτικό πλήθος φορτιστών	Καταγραφή επιλογών στο Δήμο Χανίων
1	Χώροι στάσης και στάθμευσης του άρθρου 34 του ν. 2696/1996, καθώς και ελεγχόμενοι από το Δήμο χώροι στάθμευσης*	Δεν προσδιορίζεται	
	Α. Υφιστάμενοι υπαίθριοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης		Εντοπίστηκαν δέκα (10) δημοτικοί χώροι στάθμευσης.
	Β. Υφιστάμενοι στεγασμένοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης		Εντοπίστηκαν δύο (2) στεγασμένοι χώροι ελεύθερης στάθμευσης.
	Γ. Υφιστάμενες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, ελεύθερες και ελεγχόμενης στάθμευσης, ιδίως στα πολεοδομικά κέντρα των δήμων και σε περιοχές αυξημένης επίσκεψης και πυκνοδομημένες αστικές περιοχές		Εντοπίστηκε πλήθος θέσεων παρόδιας ελεγχόμενης στάθμευσης κατά μήκος εικοσιπτεσσάρων (24) οδών. Καταγράφηκαν αρκετές οδοί κατά μήκος των οποίων επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση.
	Δ. Νέοι υπαίθριοι/στεγασμένοι χώροι στάθμευσης ή παρόδιες θέσεις στάθμευσης		
2	Τερματικοί σταθμοί και σε επιλεγμένα σημεία δημοτικών και αστικών συγκοινωνιών	Δεν προσδιορίζεται	Εντοπίστηκαν έξι (6) σημεία τερματικών σταθμών βραχυχρόνιας στάθμευσης αστικής συγκοινωνίας και ένα (1) σημείο τερματικού σταθμού βραχυχρόνιας στάθμευσης υπεραστικής συγκοινωνίας. Τα αστικά και τα υπεραστικά ΚΤΕΛ διανυκτερεύουν στο εκάστοτε σταθμαρχείο.
3	Χώροι στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων	Τουλάχιστον 10% επί του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης ή, ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο	Εντοπίστηκαν δεκατρείς (13) θέσεις στάθμευσης επί των οδών Ελευθερίου Βενιζέλου, Πλουμιδάκη, Τζανακάκη και πέριξ της πλατείας 1866.
4	Χώροι στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας	Τουλάχιστον 10% επί του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης ή, ενός (1)	Εντοπίστηκαν σαρανταέξι (46) θέσεις φορτοεκφόρτωσης στην πόλη των Χανίων.

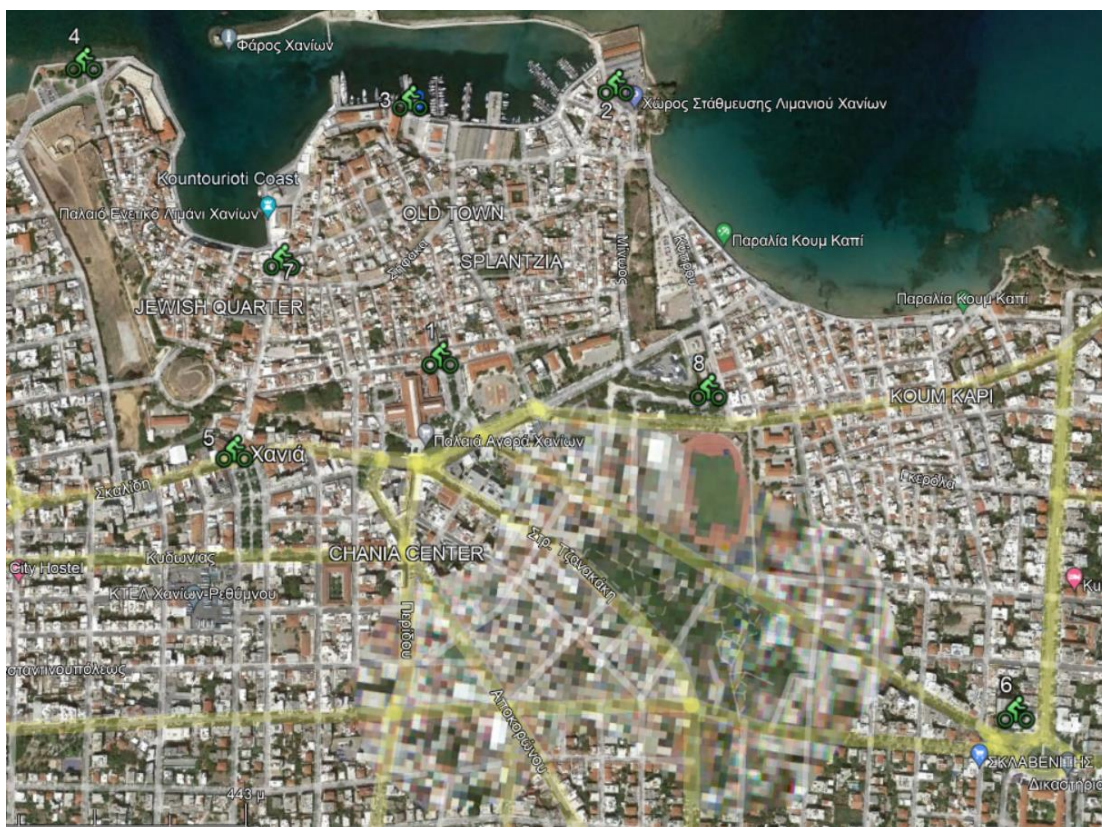
A/A	Κατηγορίες χώρων στάθμευσης στις οποίες η χωροθέτηση είναι υποχρεωτική	Ελάχιστο υποχρεωτικό πλήθος φορτιστών	Καταγραφή επιλογών στο Δήμο Χανίων
		κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο	
5	Πιάτσες Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ	Μία (1) θέση Η/Ο ανά πέντε (5) υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης	Εντοπίστηκαν εικοσιένα (21) πιάτσες στην επικράτεια του Δήμου.
6	Χώροι στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ	2% κατ' ελάχιστον επί του συνόλου των προβλεπόμενων δημόσιων θέσεων ΑΜΕΑ	Εντοπίστηκαν 168 θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ στην επικράτεια του Δήμου.

2.2 Υφιστάμενη υποδομή ηλεκτροκίνησης

Το ΣΦΗΟ οφείλει να λάβει υπόψη τους δημοσίως προσβάσιμους υφιστάμενους και προγραμματισμένους για εγκατάσταση φορτιστές στην περιοχή παρέμβασης (πλήθος, θέση, τεχνικά χαρακτηριστικά). Στο στάδιο της καταγραφής, οι υφιστάμενοι φορτιστές καταγράφονται στο κεφάλαιο 5.8 του Παραδοτέου Π.1α και χαρτογραφούνται στο πεδίο *exchanging points* του χάρτη *gis* της υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου, κατά τα οριζόμενα στις σχετικές τεχνικές οδηγίες εκπόνησης ΣΦΗΟ και της ερμηνευτικής εγκυκλίου. Σημειώνεται ότι οι υφιστάμενες υποδομές, στην πλειονότητά τους εδράζονται σε ιδιωτικές εκτάσεις (π.χ. πάρκινγκ, σουπερ μάρκετ, πρατήρια καυσίμων) οι οποίες ναι μεν περιλαμβάνουν δημοσίως προσβάσιμες θέσεις φόρτισης όμως δεν είναι διαθέσιμες 24/7, αλλά ακολουθούν το πρόγραμμα του ιδιοκτήτη/επιχειρηματία. Οι υφιστάμενες υποδομές βρέθηκαν χρησιμοποιώντας διάφορες πλατφόρμες αναζήτησης φορτιστών Η/Ο, ενδεικτικά η πλατφόρμα της PlugShare και ο διαδραστικός χάρτης του European Alternative Fuels Observatory (EAF0).

Ο Δήμος Χανίων έχει υποβάλει πρόταση συμμετοχής στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών και Αειφόρος Ανάπτυξη», στον άξονα προτεραιότητας 14 (Διατήρηση και Προστασία του Περιβάλλοντος - Προαγωγή της Αποδοτικής Χρήσης των Πόρων) βάσει της οποίας προβλέπεται η προμήθεια και η εγκατάσταση 55 ηλεκτρικών ποδηλάτων, και συνολικά 8 σταθμών και 62 σημείων επαναφόρτισης. Το σύστημα ηλεκτρικών ποδηλάτων αφορά σε σύστημα μίσθωσης ηλεκτρικών ποδηλάτων το οποίο θα περιλαμβάνει την προμήθεια και εγκατάσταση ηλεκτρικών ποδηλάτων και σταθμών φόρτισης των συγκεκριμένων ποδηλάτων.

Συνοπτικά οι προγραμματιζόμενοι φορτιστές του δικτύου ηλεκτρικών ποδηλάτων απεικονίζονται με αρίθμηση στην *Εικόνα 1*. Η σχετική πράξη «Ενίσχυση της Μικροκινητικότητας στον Δήμο Χανίων» έχει εγκριθεί από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014-2020» του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, στον άξονα προτεραιότητας 14 «Διατήρηση και Προστασία του Περιβάλλοντος Προαγωγή της Αποδοτικής Χρήσης των Πόρων (ΤΣ)».



Εικόνα 1. Θέσεις προβλεπόμενων φορτιστών ηλεκτρικών ποδηλάτων εντός των ορίων του Δήμου Χανίων (εστίαση σε τμήμα της πόλης Χανίων).

2.3 Τυπικά είδη φορτιστών Η/Ο

Η επιλογή του κατάλληλου τύπου φορτιστή εξαρτάται κυρίως από το όχημα προς φόρτιση αλλά και από τον επιθυμητό χρόνο φόρτισης. Η μέγιστη ισχύς των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο μετριέται σε κιλοβάτ (kW) και σχετίζεται με την ταχύτητα με την οποία μπορεί να αναπληρωθεί η μπαταρία ενός Η/Ο. Σε γενικές γραμμές, ο χρόνος φόρτισης ισούται με τη χωρητικότητα της μπαταρίας σε κιλοβατώρες (kWh) διαιρούμενο με την ισχύ (σε kW) του σημείου επαναφόρτισης (για παράδειγμα, η πλήρης επαναφόρτιση ενός Η/Ο με μπαταρία χωρητικότητας 50 kWh, διαρκεί περίπου 5 ώρες με σημείο επαναφόρτισης 10 kW αλλά μόνο περίπου 1 ώρα με σημείο επαναφόρτισης 50 kW). Τονίζεται ότι εκτός από την ισχύ του σημείου επαναφόρτισης, σημαντικός παράγοντας για τον υπολογισμό της απαιτούμενης διάρκειας φόρτισης είναι και η ισχύς στην οποία επιτρέπει το σύστημα φόρτισης του εκάστοτε ηλεκτρικού οχήματος να γίνεται η φόρτιση. Για τις ανάγκες που καταγράφονται στο Δήμο Χανίων και με βάση σχετική έρευνα της αγοράς φορτιστών, στο πλαίσιο του ΣΦΗΟ χωροθετούνται οι ακόλουθοι τύποι φορτιστών:

- AC 3.7-11 kW (πρωτεύον όχημα προς φόρτιση: Δίκυκλο δηλ. μοτοσυκλέτα, ποδήλατο, scooter).
- Κανονικής ισχύος AC 2x22kW (πρωτεύον όχημα προς φόρτιση: Επιβατικό ΙΧ). Τοποθετείται κυρίως σε σημεία σχετικά μακράς διάρκειας φόρτισης (π.χ. σε χώρους

στάθμευσης πόλων έλξης, εμπορικών κέντρων, κτλ.). Σε επίτοιχη τοποθέτηση προτιμάται σε κλειστούς χώρους στάθμευσης.

- Ταχυφορτιστής υψηλής ισχύος DC 60 kW (πρωτεύον όχημα προς φόρτιση: Επιβατικό ΙΧ ή Βαρύ όχημα). Τοποθετείται κυρίως σε ζώνες απαίτησης μικρής διάρκειας φόρτισης (π.χ. σε πιάτσες ΕΔΧ ΤΑΞΙ, ζώνες συχνής διέλευσης οχημάτων π.χ. σε αυτοκινητόδρομους, τροφοδοσία, κτλ.).
- Ταχυφορτιστής υψηλής ισχύος DC 120 kW (πρωτεύον όχημα προς φόρτιση: κυρίως Βαρύ όχημα). Τοποθετείται κυρίως σε ζώνες απαίτησης μικρής διάρκειας φόρτισης βαρέων οχημάτων (π.χ. τουριστικών λεωφορείων σε περιοχές βραχυχρόνιας στάθμευσης, τροφοδοσία, κτλ.). Προφανώς εξυπηρετεί και επιβατικά ΙΧ.

Πίνακας 2. Τυπικά χαρακτηριστικά εξεταζόμενων φορτιστών.

Φορτιστής	Ισχύς υπο-δομής (kW)	Αριθμός ρευματοδοτών		Είδος απαιτούμενης παροχής	Τοποθέτηση	Ενδεικτικές διαστάσεις (Μήκος x Πλάτος (Βάθος) x Ύψος)	Εξυπηρετούμενα είδη οχημάτων
		AC	DC				
AC 3.7-11 kW	3.7-11	4	-	Χαμηλής Τάσης 1Φ – 8/12 kVA	Επιδαπέδιος	0,20m x 0,20m x 0,80m	Μοτοσυκλέτα, scooter, ποδήλατο
Κανονικής ισχύος AC 2x22kW	2x22	2x22kW	-	Χαμηλής τάσης 3Φ – 25 kVA	Επιδαπέδιος ή επίτοιχος	Επιδαπέδιος: 0,415m x 0,19m x 1,3m Επίτοιχος: 0,374m x 0,2m x 0,75m	Επιβατικό ΙΧ (2 οχήματα σε σχετικά αργή φόρτιση)
Υψηλής ισχύος DC 60 kW	60kW/ 22kW	1x22kW	1x60kW	Υποσταθμός ΜΤ-ΧΤ 3Φ – 85 kVA	Επιδαπέδιος	0,67m x 0,75m x 1,8m	Επιβατικό ΙΧ ή Βαρύ όχημα (1 σε γρήγορη φόρτιση και 1 σε σχετικά αργή φόρτιση)
Υψηλής ισχύος DC 120 kW	120	0	4x120kW (φόρτιση σε σειρά)	Υποσταθμός ΜΤ-ΧΤ 3Φ – 125 kVA	Επιδαπέδιος	Τεμάχιο 1 (power cabinet): 0,67m x 0,75m x 1,86m Τεμάχιο 2 (terminal): 0,99m x 0,3m x 1,445m	Επιβατικό ΙΧ ή Βαρύ όχημα (4 σε γρήγορη φόρτιση σε σειρά)

Κατασκευαστικά, υπάρχουν διάφορες δυνατότητες τοποθέτησης ρευματοδοτών. Όμως μία σημαντική παράμετρος της συγκεκριμένης προδιαγραφής είναι η ορθολογική διέλευση καλωδιώσεων για ταυτόχρονη φόρτιση οχημάτων έτσι ώστε να μην παρεμποδίζεται η διέλευση πεζών. Έτσι, στους περισσότερους φορτιστές το μέγιστο μήκος καλωδίου είναι περίπου 5 m. Λαμβάνοντας υπόψη τον συγκεκριμένο λειτουργικό παράγοντα στον σχεδιασμό δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης συνήθως οι ως άνω φορτιστές σχεδιάζονται, αντιστοίχως, με 4, 2, 2 και 4 ρευματοδότες. Τα βασικά τεχνικά

χαρακτηριστικά των εξεταζόμενων στο παρόν ΣΦΗΟ φορτιστών συνοψίζονται στον Πίνακα 2.

2.4 Ελάχιστος υποχρεωτικός αριθμός θέσεων φόρτισης ανά κατηγορία οχήματος

Στην κείμενη νομοθεσία, και πιο συγκεκριμένα στο Ν. 4710/2020, προσδιορίζεται ο ελάχιστος αριθμός θέσεων στάθμευσης και φόρτισης Η/Ο, ως πληθυσμιακή αναλογία 1:1.000, ήτοι μία θέση στάθμευσης και φόρτισης Η/Ο ανά 1.000 κατοίκους. Με βάση το θεσμικό πλαίσιο, στον προαναφερόμενο περιορισμό λαμβάνεται υπόψη και η συνεισφορά των υφιστάμενων δημοσίως προσβάσιμων υποδομών φόρτισης. Συγκεκριμένα, με βάση την ερμηνευτική εγκύκλιο ΥΠΕΝ/ΔΜΕΕΑΠ/27808/206 «η πρόβλεψη για χωροθέτηση ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο ανά χίλιους (1.000) κατοίκους του κατά περίπτωση Δήμου, σύμφωνα με το Άρθρο 2 παρ.1 α) του Ν. 4710/2020, αναφέρεται μόνο στους δημοσίως προσβάσιμους σταθμούς επαναφόρτισης Η/Ο που είναι εγκατεστημένοι σε δημόσια έκταση (π.χ. σε δημόσιους δρόμους ή δημοτικούς χώρους στάθμευσης). Όλοι οι υφιστάμενοι, υπό ανάπτυξη και προγραμματισμένοι δημοσίως προσβάσιμοι σταθμοί επαναφόρτισης Η/Ο, που αφορούν δημόσια έκταση μπορούν να ληφθούν υπόψη προς αυτή την υποχρέωση». Με βάση το προαναφερόμενο, κανένας από τους καταγεγραμμένους υφιστάμενους σταθμούς φόρτισης (στο Παραδοτέο Π.1α) δεν μπορεί να λογιστεί ως δημοσίως προσβάσιμος σταθμός φόρτισης Η/Ο.

Σύμφωνα με την τελευταία απογραφή πληθυσμού (2011) ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Χανίων είναι 108.642 κάτοικοι. Επομένως, θα πρέπει να χωροθετηθούν τουλάχιστον 109 νέες θέσεις επαναφόρτισης Η/Ο (στρογγυλοποίηση σε ακέραιο). Ο ελάχιστος αυτός αριθμός προκύπτει ως ποσοστό ποσοτικών δεδομένων που αφορούν την υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής παρέμβασης. Παρακάτω προσδιορίζεται ο ελάχιστος αριθμός θέσεων στάθμευσης/φόρτισης Η/Ο:

- **Ι.Χ. επιβατικά οχήματα (Κατηγορία α):** Ο ελάχιστος αριθμός θέσεων στάθμευσης και φόρτισης επιβατικών Ι.Χ. οχημάτων δεν ορίζεται στην κείμενη νομοθεσία και κατά συνέπεια προκύπτει συνεκδοχικά του ελάχιστου αριθμού θέσεων των λοιπών κατηγοριών και του συνολικού ελάχιστου αριθμού θέσεων του Δήμου.
- **Αστικά/δημοτικά λεωφορεία (Κατηγορία β):** Για τα αστικά/δημοτικά λεωφορεία δεν ορίζεται ελάχιστος υποχρεωτικός αριθμός θέσεων φόρτισης.
- **Τουριστικά λεωφορεία (Κατηγορία γ):** Ο ελάχιστος υποχρεωτικός αριθμός θέσεων στάθμευσης/φόρτισης τουριστικών λεωφορείων ορίζεται ως τουλάχιστον το 10% του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων ή, ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο. Κατά το στάδιο της καταγραφής εντοπίστηκαν δεκατρείς (13) θέσεις στάθμευσης επομένως η υποχρέωση του ΣΦΗΟ του Δήμου είναι η συμπερίληψη τουλάχιστον δύο σημείων (2) για την εξυπηρέτηση της εν λόγω κατηγορίας οχημάτων.
- **Οχήματα τροφοδοσίας (Κατηγορία δ):** Ο ελάχιστος υποχρεωτικός αριθμός θέσεων στάθμευσης/φόρτισης οχημάτων τροφοδοσίας ορίζεται ως τουλάχιστον το 10% του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης ή, ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο. Κατά το 1^ο Στάδιο του ΣΦΗΟ εντοπίστηκαν σαρανταέξι (46)

θέσεις φορτοεκφόρτωσης και κατά συνέπεια θα συμπεριληφθούν πέντε (5) θέσεις για την εξυπηρέτηση της κατηγορίας οχημάτων τροφοδοσίας.

- **Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ (Κατηγορία ε):** Ο ελάχιστος υποχρεωτικός αριθμός θέσεων στάθμευσης/ φόρτισης Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ ορίζεται ως μία (1) θέση Η/Ο ανά πέντε (5) υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης. Αυτό ερμηνεύεται με δύο τρόπους, είτε το 20% των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ στην περιοχή παρέμβασης, είτε το 20% των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ για κάθε πιάτσα με αριθμό θέσεων από πέντε και άνω. Στον Δήμο Χανίων εντοπίζονται συνολικά είκοσιένα (21) πιάτσες ΤΑΞΙ.
- **Οχήματα ΑμεΑ (Κατηγορία στ):** Ο ελάχιστος υποχρεωτικός αριθμός θέσεων στάθμευσης/φόρτισης οχημάτων ΑμεΑ ορίζεται στο 2% κατ'ελάχιστον επί του συνόλου των προβλεπόμενων δημόσιων θέσεων ΑμεΑ. Κατά το 1^ο Στάδιο του ΣΦΗΟ εντοπίστηκαν εκατόν εξήντα οκτώ (168) θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ, οπότε ο αριθμός θέσεων στάθμευσης/φόρτισης διαμορφώνεται ως τέσσερις (4) θέσεις για την εξυπηρέτηση οχημάτων ΑμεΑ.

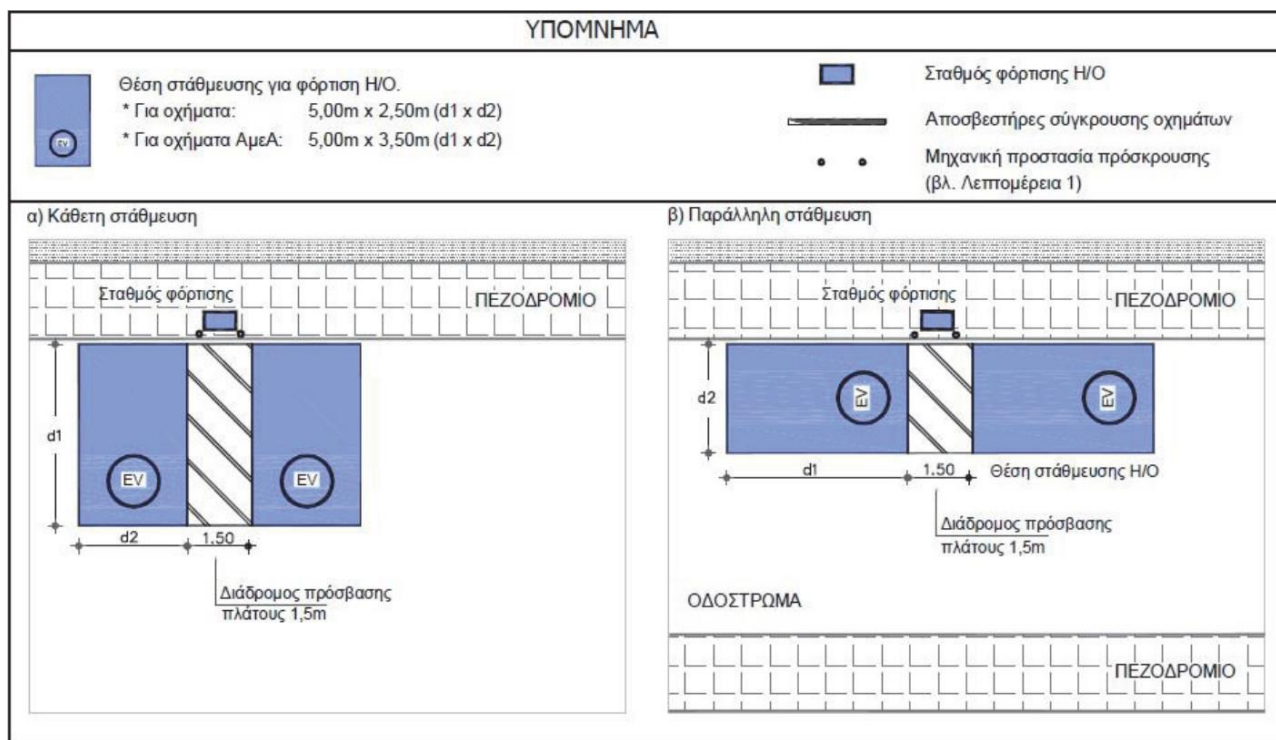
Ως προς τα ηλεκτρικά δίκυκλα οχήματα και ποδήλατα, τα οποία η Ερμηνευτική εγκύκλιος για την εφαρμογή των «Τεχνικών Οδηγιών για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)» χαρακτηρίζει ως ειδικές κατηγορίες οχημάτων, δεν ορίζεται ελάχιστος αριθμός θέσεων στάθμευσης/φόρτισης.

Λαμβάνοντας υπόψη τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό θέσεων στάθμευσης και φόρτισης Η/Ο των ειδικών κατηγοριών (κατηγορίες β,γ,δ,ε,στ) και τον αντίστοιχο ελάχιστο αριθμό σε επίπεδο Δήμου συμπεραίνουμε ότι οι θέσεις επαναφόρτισης ηλεκτρικών ΙΧ επιβατικών, μοτοσυκλετών και ποδηλάτων θα είναι περισσότερες. Διαφαίνεται λοιπόν πως το μεγαλύτερο μέρος του ΣΦΗΟ του Δήμου Χανίων αφορά στη χωροθέτηση φορτιστών για την εξυπηρέτηση Ι.Χ. επιβατικών οχημάτων και δίκυκλων, κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου.

2.5 Προδιαγραφές θέσεων στάθμευσης

Σε κάθε υπό μελέτη σενάριο γίνεται χωροθέτηση τόσο των φορτιστών όσο και των συνοδών θέσεων στάθμευσης ανάλογα με το είδος του προβλεπόμενου οχήματος προς φόρτιση. Οι υιοθετούμενες προδιαγραφές θέσεων στάθμευσης είναι οι ακόλουθες:

- Επιβατικό ΙΧ (βλ. ΦΕΚ 2040Β/4.6.2019 και Εικόνα 2 στο παρόν):
 - ο Διαστάσεις 2 θέσεων σε κάθετη διευθέτηση ως προς το πεζοδρόμιο: 2,5m x 5m
 - ο Διαστάσεις 2 θέσεων σε παράλληλη διευθέτηση ως προς το πεζοδρόμιο: 2,5 x 5m
- Απόσταση θέσεων στάθμευσης: 1,5m
- Επιβατικό ΑΜΕΑ (βλ. ΦΕΚ 2040Β/4.6.2019 και Εικόνα 2 στο παρόν): 3,5m x 5m
- Δίκυκλο-μοτοσυκλέτες: 1,3m x 2,8m
- Δίκυκλο-ποδήλατα (ΦΕΚ 1053Β/14.04.2016): 0,6m x 2m
- Λεωφορείο: 3m x 14m
- Επιβατικό mini-bus ή φορτηγό: 3m x 9m



Εικόνα 2. Διάταξη θέσεων στάθμευσης επιβατικών ΙΧ, κανονικών και ΑΜΕΑ, σε κάθετη και παράλληλη στάθμευση ως προς το πεζοδρόμιο.

2.6 Εκτίμηση διείσδυσης της ηλεκτροκίνησης στο Δήμο

Επιπρόσθετα των παραπάνω, η πρόταση δικτύου επαναφόρτισης Η/Ο θα πρέπει να βασίζεται και στην εκτίμηση των αναμενόμενων αναγκών για επαναφόρτιση, δηλ. στην εκτιμώμενη διείσδυση ηλεκτρικών οχημάτων στο Δήμο Χανίων τα επόμενα χρόνια. Σύμφωνα με τις σχετικές τεχνικές οδηγίες ΣΦΗΟ (ΦΕΚ Β' 4380/5.10.2020), τα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που θα προτείνονται θα πρέπει να εξυπηρετούν στο σύνολό τους (συμπεριλαμβανομένων και των ήδη υφιστάμενων/αναπτυσσόμενων δημοσίων προσβάσιμων σημείων σε δημόσια έκταση) τις ανάγκες φόρτισης όλων των κατηγοριών ηλεκτρικών οχημάτων για τα επόμενα πέντε (5) έτη. Συνεπώς, προκύπτει η ανάγκη εκτίμησης διείσδυσης Η/Ο στο Δήμο στον προαναφερόμενο χρονικό ορίζοντα.

Η μεθοδολογία που ακολουθείται βασίζεται στην επεξεργασία ιστορικών δεδομένων της τελευταίας δεκαετίας, ως προς την ανανέωση του στόλου οχημάτων και, ακολούθως, στην εκτίμηση του ρυθμού ανανέωσης τα επόμενα χρόνια. Για την εκτίμηση του ποσοστού Η/Ο επί των μελλοντικών εγγραφών νέων οχημάτων υιοθετείται το Σενάριο Α (Σενάριο Αναφοράς) του Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ, ΦΕΚ 4893Β/31.12.2019).

Βήματα μεθοδολογίας:

- Επεξεργασία ιστορικών δεδομένων ανανέωσης στόλου οχημάτων και εξαγωγή της διαμέσου του ποσοστού ετήσιων νέων εγγραφών οχημάτων σε επίπεδο Νομού Χανίων (για το οποίο, υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία από την ΕΛ.ΣΤΑΤ.)
- Υποβιβασμός κλίμακας της ετήσιας μεταβολής στόλου οχημάτων σε επίπεδο Δήμου
- Προσαύξηση πληθυσμιακών δεδομένων λόγω τουρισμού
- Πρόβλεψη μελλοντικών νέων οχημάτων και ηλεκτρικών οχημάτων στο Δήμο

Εφαρμογή μεθοδολογίας

Α) Επεξεργασία ιστορικών δεδομένων ανανέωσης στόλου οχημάτων στο Νομό Χανίων

Αρχικά, αξιοποιούνται ιστορικά στοιχεία εγγραφών νέων οχημάτων σε επίπεδο Νομού Χανίων τα οποία βρίσκονται από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. Για τους διάφορους τύπους οχημάτων, τα στοιχεία αυτά παρατίθενται στον Πίνακα 3. Εν συνεχεία, για κάθε τύπο οχήματος και σε επίπεδο Νομού Χανίων, υπολογίζεται το ετήσιο ποσοστό αύξησης νέων οχημάτων, και ακολούθως ο μέσος όρος (average) και η διάμεσος (median) του ποσοστού αύξησης. Τα αποτελέσματα για κάθε τύπο οχήματος ενδιαφέροντος παρουσιάζονται στον Πίνακα 4, Πίνακα 5, Πίνακα 6, Πίνακα 7, και Πίνακα 8.

Πίνακας 3. Δεδομένα Επιβατικών ΙΧ, Επιβατικών ΔΧ, Φορτηγών, Λεωφορείων και Μοτοσυκλετών ΙΧ, σε κυκλοφορία, και ετήσιες νέες εγγραφές στον Νομό Χανίων.

Έτος	Επιβατικά ΙΧ		Επιβατικά ΔΧ		Φορτηγά ΙΧ		Φορτηγά ΔΧ		Λεωφορεία		Μοτοσυκλές ΙΧ	
	Οχήματα σε κυκλοφορία [Α]	Νέα [Β]	Οχήματα σε κυκλοφορία	Νέα	Οχήματα σε κυκλοφορία	Νέα	Οχήματα σε κυκλοφορία	Νέα	Οχήματα σε κυκλοφορία	Νέα	Οχήματα σε κυκλοφορία	Νέα
2010	60.716	1.511	357	13	26.515	258	463	0	303	7	28.593	1.147
2011	59.896	1.204	357	5	26.567	156	463	0	301	9	29.125	804
2012	59.251	642	357	1	26.528	58	463	0	300	6	29.637	752
2013	58.350	613	357	9	26.502	55	463	0	300	3	29.894	598
2014	58.032	887	357	6	26.627	67	463	2	303	61	30.375	601
2015	57.878	971	357	4	26.834	121	463	0	303	13	30.908	659
2016	58.363	921	357	4	27.132	124	463	0	300	37	31.510	708
2017	59.355	1.260	357	9	27.422	127	463	0	301	40	31.427	488
2018	60.034	1.480	357	11	27.619	139	463	2	297	41	29.940	675
2019	61.481	1.777	357	10	27.969	180	463	1	291	30	30.353	737
2020	62.130	920	357	1	28.225	104	463	0	291	24	30.681	537

Πίνακας 4. Ετήσια μεταβολή νέων Επιβατικών ΙΧ.

Έτος	Νέα Οχήματα [B _{EIX}]	Ετήσια αύξηση νέων οχημάτων [Γ] = B _j - B _{j-1} Όπου j: Έτος	% ετήσιας αύξησης νέων οχημάτων [Δ] = Γ _j /B _{j-1}
2010	1.511		
2011	1.204	-307	-20,32%
2012	642	-562	-46,68%
2013	613	-29	-4,52%
2014	887	274	44,70%
2015	971	84	9,47%
2016	921	-50	-5,15%
2017	1.260	339	36,81%
2018	1.480	220	17,46%
2019	1.777	297	20,07%
2020	920	-857	-48,23%
Μέση Τιμή			-0,62%
Διάμεσος Δ_{EIX}			-4,47%

Πίνακας 5. Ετήσια μεταβολή νέων Επιβατικών ΔΧ.

Έτος	Νέα Οχήματα [B _{EΔΧ}]	Ετήσια αύξηση νέων οχημάτων [Γ] = B _j - B _{j-1} Όπου j: Έτος	% ετήσιας αύξησης νέων οχημάτων [Δ] = Γ _j /B _{j-1}
2010	13		
2011	5	-8	-61,54%
2012	1	-4	-80,00%
2013	9	8	800,00%
2014	6	-3	-33,33%
2015	4	-2	-33,33%
2016	4	0	0,00%
2017	9	5	125,00%

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο – Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

Έτος	Νέα Οχήματα [B _{ΕΔΧ}]	Ετήσια αύξηση νέων οχημάτων [Γ] = B _j - B _{j-1} Όπου j: Έτος	% ετήσιας αύξησης νέων οχημάτων [Δ] = Γ _j /B _{j-1}
2018	11	2	22,22%
2019	10	-1	-9,09%
2020	1	-9	-90,00%
Μέση Τιμή			47,83%
Διάμεσος Δ_{ΕΔΧ}			-3,33%

Πίνακας 6. Ετήσια μεταβολή νέων Φορτηγών.

Έτος	Νέα Οχήματα [B _Φ]	Ετήσια αύξηση νέων οχημάτων [Γ] = B _j - B _{j-1} Όπου j: Έτος	% ετήσιας αύξησης νέων οχημάτων [Δ] = Γ _j /B _{j-1}
2010	258		
2011	156	-102	-39,53%
2012	58	-98	-62,82%
2013	55	-3	-5,17%
2014	69	14	25,45%
2015	121	52	75,36%
2016	124	3	2,48%
2017	127	3	2,42%
2018	141	14	11,02%
2019	181	40	28,37%
2020	104	-77	-42,54%
Μέση Τιμή			-1,69%
Διάμεσος Δ_Φ			2,56%

Πίνακας 7. Ετήσια μεταβολή νέων Λεωφορείων.

Έτος	Νέα Οχήματα [B _Λ]	Ετήσια αύξηση νέων οχημάτων [Γ] = B _j - B _{j-1} Όπου j: Έτος	% ετήσιας αύξησης νέων οχημάτων [Δ] = Γ _j /B _{j-1}
2010	7		
2011	9	2	28,57%
2012	6	-3	-33,33%
2013	3	-3	-50,00%
2014	61	58	1933,33%
2015	13	-48	-78,69%
2016	37	24	184,62%
2017	40	3	8,11%
2018	41	1	2,50%
2019	30	-11	-26,83%
2020	24	-6	-20,00%
Μέση Τιμή			89,65%
Διάμεσος Δ_Λ			-12,67%

Πίνακας 8. Ετήσια μεταβολή νέων Δίκυκλων οχημάτων (μοτοσυκλές).

Έτος	Νέα Οχήματα [B _{ΔΙΚ}]	Ετήσια αύξηση νέων οχημάτων [Γ] = B _j - B _{j-1} Όπου j: Έτος	% ετήσιας αύξησης νέων οχημάτων [Δ] = Γ _j /B _{j-1}
2010	1.147		
2011	804	-343	-29,90%
2012	752	-52	-6,47%
2013	598	-154	-20,48%
2014	601	3	0,50%
2015	659	58	9,65%

Έτος	Νέα Οχήματα [B _{ΔΙΚ}]	Ετήσια αύξηση νέων οχημάτων [Γ] = B _j - B _{j-1} Όπου j: Έτος	% ετήσιας αύξησης νέων οχημάτων [Δ] = Γ _j /B _{j-1}
2016	708	49	7,44%
2017	488	-220	-31,07%
2018	675	187	38,32%
2019	737	62	9,19%
2020	537	-200	-27,14%
Μέση Τιμή			-1,12%
Διάμεσος Δ_{ΔΙΚ}			-0,71%

Β) Υποβιβασμός κλίμακας

Ο υποβιβασμός κλίμακας στοχεύει στην αναγωγή των νέων οχημάτων των τελευταίων ετών από την κλίμακα του Νομού Χανίων σε τοπικό επίπεδο στο Δήμο Χανίων. Η αναγωγή βασίζεται στο ποσοστό του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Χανίων στον Νομό Χανίων. Από διαθέσιμα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, σύμφωνα με την τελευταία επίσημη απογραφή (2011) ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Χανίων είναι 108.642 κάτοικοι, ενώ του Νομού Χανίων είναι 156.585. Συνεπώς, ο πληθυσμός του Δήμου Χανίων αντιστοιχεί στο 69,38% του Νομού Χανίων.

Γ) Προσαύξηση λόγω τουρισμού

Ως συνέπεια του τουρισμού, οι συγκοινωνίες εμφανίζουν μεγαλύτερη αξιοποίηση, οπότε υπάρχει και μεγαλύτερη ανάγκη για υποδομές εξυπηρέτησης Η/Ο. Για αυτόν τον λόγο πρέπει το πλήθος τουριστών να προστεθεί στον πληθυσμό του Δήμου και να εκτιμηθεί ένα νέο ποσοστό πληθυσμού Δήμου/Νομού που απαιτείται για την πρόβλεψη των μελλοντικών νέων οχημάτων και ηλεκτρικών οχημάτων στο Δήμο.

Εξαιτίας των μέτρων που λήφθηκαν από την Ελληνική Κυβέρνηση για την αντιμετώπιση της πανδημίας COVID-19 τα δεδομένα των προηγούμενων ετών παρουσιάζουν μεγάλες διακυμάνσεις. Για τον λόγο αυτό δημιουργούνται δύο σενάρια προσαύξησης λόγω τουρισμού:

- Σενάριο 1: αξιοποιούνται τα δεδομένα της χρονικής περιόδου 2015-2019.
- Σενάριο 2: αξιοποιούνται τα δεδομένα του έτους 2020 (έτος ορόσημο από άποψη εφαρμογής μέτρων αντιμετώπισης διασποράς της νόσου COVID-19).

Για την ανάλυση του τουρισμού γίνονται οι παρακάτω παραδοχές:

- Οι τουρίστες που διαμένουν ανά πάσα στιγμή στο Δήμο λαμβάνονται ως κάτοικοι οι οποίοι αξιοποιούν σε ίδιο βαθμό τις υποδομές και παροχές του Δήμου. Ο μόνιμος πληθυσμός προσαυξάνεται κατά αυτόν τον αριθμό

- Ο αριθμός αυτός υπολογίζεται με βάση το σύνολο των διαθέσιμων κλινών και το ποσοστό πληρότητας κλινών για το Δήμο
- Η ΕΛΣΤΑΤ παρέχει τον αριθμό κλινών μόνο για τον Νομό Χανίων. Ο αριθμός κλινών του Δήμου εκτιμάται σύμφωνα με τη μεθοδολογία υποβιβασμού κλίμακας που παρουσιάστηκε παραπάνω
- Η διείσδυση Η/Ο υπολογίζεται με βάση το νέο πληθυσμό

Αναλυτικά για το Σενάριο 1 (χρονικό διάστημα 2015-2019) η ΕΛΣΤΑΤ παρέχει τις εξής πληροφορίες: ο μέσος αριθμός κλινών στον Νομό Χανίων είναι 45.962. Από αυτές, το 92,24% είναι διαθέσιμες, δηλαδή υπάρχουν συνολικά 42.507 διαθέσιμες κλίνες. Η μέση πληρότητα εκτιμάται περίπου σε 58,76%. Από αυτές τις δύο τιμές προκύπτει ο εκτιμώμενος αριθμός τουριστών (στον Νομό) ίσος με 24.892 σε διάρκεια ενός έτους. Το ποσοστό πληθυσμού Δήμου προς Νομό που υπολογίστηκε παραπάνω, ίσο με 69,38%, χρησιμοποιείται εκ νέου για την εκτίμηση του αριθμού των τουριστών στο Δήμο, ήτοι $69,38\% * 24.892 = 17.271$ τουρίστες εκτιμάται ότι διαμένουν στο Δήμο ετησίως. Τελικά ο εκτιμώμενος νέος πληθυσμός του Δήμου, συμπεριλαμβανομένου του εκτιμώμενου αριθμού τουριστών, είναι **125.913** για το Σενάριο 1.

Για το Σενάριο 2 (έτος 2020) μέσω της ΕΛΣΤΑΤ καταγράφεται αριθμός κλινών στο Νομό Χανίων ίσος με 49.568. Η διαθεσιμότητα τους είναι πλήρης (100%), οπότε ο συνολικός αριθμός διαθέσιμων κλινών είναι 49.568. Η πληρότητα των κλινών λαμβάνεται 31,20%, ποσοστό αρκετά χαμηλότερο των προηγούμενων ετών, γεγονός που απορρέει από τα μέτρα αντιμετώπισης διασποράς της πανδημίας του κορωνοϊού. Ο εκτιμώμενος αριθμός τουριστών στο Νομό Χανίων υπολογίζεται ίσος με 15.465. Με εφαρμογή του ίδιου συλλογισμού όπως στο Σενάριο 1, προκύπτει ότι στο Δήμο διαμένουν 10.730 τουρίστες ετησίως. Συνεπώς, ο νέος εκτιμώμενος πληθυσμός του Δήμου υπολογίζεται σε **119.372** για το Σενάριο 2. Τα δεδομένα μαζί με τα αποτελέσματα για τα δύο (2) Σενάρια πληθυσμού παρουσιάζονται στον Πίνακα 9.

Πίνακας 9. Διαθέσιμα στοιχεία τουρισμού και εκτίμηση αριθμού τουριστών στον Νομό Χανίων ανά εξεταζόμενο σενάριο ανάλυσης τουρισμού.

Έτος	Κλίνες	Ποσοστό διαθέσιμων κλινών	Διαθέσιμες κλίνες	Ποσοστό πληρότητας κλινών	Αριθμός Τουριστών
Σενάριο 1 (περίοδος 2015-2019)					
2015	43.689	87,50%	38.228	59,40%	22.707
2016	44.390	87,70%	38.930	60,60%	23.592
2017	45.360	86,00%	39.010	60,80%	23.718
2018	47.973	100,00%	47.973	58,00%	27.824
2019	48.396	100,00%	48.396	55,00%	26.618
Μ.Ο.	45.962	92,24%	42.507	58,76%	24.892
Σενάριο 2 (2020)					
2020	49.568	100,00%	49.568	31,20%	15.465

Με δεδομένο τον «διορθωμένο» πληθυσμό, υπολογίζεται εκ νέου το κλάσμα πληθυσμού Δήμου/Νομού, το οποίο είναι ίσο με:

- 80,41% για το Σενάριο 1
- 76,23% για το Σενάριο 2

Με βάση την παραπάνω ποσόστωση, η εκτιμώμενη αναδρομική μεταβολή των νέων οχημάτων σε επίπεδο Δήμου, για τα Σενάρια 1 και 2, παρατίθεται στον Πίνακα 10.

Πίνακας 10. Εκτίμηση αριθμού νέων οχημάτων (νέων εγγραφών) ανά τύπο οχήματος ανά έτος, σε επίπεδο Δήμου Χανίων.

Έτος	Επιβατικά ΙΧ $E_{EIX} = 80,41\% \cdot B_{EIX}$	Επιβατικά ΔΧ $E_{EΔΧ} = 80,41\% \cdot B_{EΔΧ}$	Φορτηγά $E_{Φ} = 80,41\% \cdot B_{Φ}$	Λεωφορεία $E_{Λ} = 80,41\% \cdot B_{Λ}$	Δίκυκλα $E_{ΔΙΚ} = 80,41\% \cdot B_{ΔΙΚ}$
Σενάριο 1					
2011	968	4	125	7	647
2012	516	1	47	5	605
2013	493	7	44	2	481
2014	713	5	55	49	483
2015	781	3	97	10	530
2016	741	3	100	30	569
2017	1013	7	102	32	392
2018	1190	9	113	33	543
2019	1429	8	146	24	593
2020	740	1	84	19	432
Έτος	Επιβατικά ΙΧ $E_{EIX} = 76,23\% \cdot B_{EIX}$	Επιβατικά ΔΧ $E_{EΔΧ} = 76,23\% \cdot B_{EΔΧ}$	Φορτηγά $E_{Φ} = 76,23\% \cdot B_{Φ}$	Λεωφορεία $E_{Λ} = 76,23\% \cdot B_{Λ}$	Δίκυκλα $E_{ΔΙΚ} = 76,23\% \cdot B_{ΔΙΚ}$
Σενάριο 2					
2011	918	4	119	7	613
2012	489	1	44	5	573
2013	467	7	42	2	456
2014	676	5	53	47	458
2015	740	3	92	10	502
2016	702	3	95	28	540
2017	961	7	97	30	372
2018	1128	8	107	31	515
2019	1355	8	138	23	562
2020	701	1	79	18	409

Δ) Πρόβλεψη νέων οχημάτων και ηλεκτρικών οχημάτων (διείσδυση Η/Ο) στο Δήμο

Η πρόβλεψη εγγραφών νέων οχημάτων τα επόμενα χρόνια στο Δήμο Χανίων πραγματοποιείται ξεχωριστά για τα Σενάρια 1 και 2 προσαύξησης λόγω τουρισμού. Βάση της εν λόγω πρόβλεψης αποτελεί η εφαρμογή του ιστορικού δεδομένου ετήσιας αύξησης νέων οχημάτων, με όρους της διαμέσου Δ του ποσοστού ετήσιας αύξησης, για κάθε τύπο οχημάτων τα επόμενα χρόνια. Η εφαρμογή του ποσοστού ετήσιας αύξησης εφαρμόζεται για κάθε έτος έως το 2030 (έτος στόχου του ΕΣΕΚ, ΦΕΚ 4893Β/31.12.2019), ξεκινώντας με έτος βάσης το 2020 από τα παραπάνω δεδομένα του Πίνακα 10. Συγκεκριμένα, για κάθε εξεταζόμενο τύπο οχήματος, ο εκτιμώμενος αριθμός νέων οχημάτων στο στόλο προκύπτει ως εξής:

Αριθμός οχημάτων έτους j=Αριθμός οχημάτων έτους j-1 * (1+Δ) (όπου Δ: Διάμεσος ποσοστού ετήσιας αύξησης της προηγούμενης δεκαετίας)

Τα αποτελέσματα της πρόβλεψης νέων οχημάτων όλων των τύπων (όχι μόνο ηλεκτρικών) στο Δήμο (ανά Σενάριο) παρατίθενται στον Πίνακα 11.

Τελικά, η εκτίμηση του αριθμού νέων Η/Ο ετησίως στο Δήμο Χανίων (ετήσια διείσδυση) προκύπτει με βάση το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ, ΦΕΚ 4893Β/31.12.2019). Σύμφωνα με το ΕΣΕΚ προβλέπεται συγκεκριμένη διείσδυση Η/Ο ετησίως στον ορίζοντα του 2030 με όρους % Η/Ο επί των νέων εγγραφών οχημάτων ετησίως (σημειώνεται ότι λαμβάνεται το Σενάριο Α-Σενάριο Αναφοράς διείσδυσης Η/Ο από το ΕΣΕΚ). Συνεπώς, η πρόβλεψη της διείσδυσης Η/Ο για το Δήμο Χανίων προκύπτει από την εφαρμογή του % διείσδυσης Η/Ο από το ΕΣΕΚ στις εκτιμώμενες νέες εγγραφές οχημάτων του Πίνακα 11. Η πρόβλεψη διείσδυσης για κάθε εξεταζόμενο τύπο οχήματος (ανά Σενάριο) παρατίθεται στον Πίνακα 12, όπου με Πράσινο χρώμα προσημειώνονται τα επόμενα 5 έτη, στη διάρκεια των οποίων η εκτιμώμενη ανάγκη φόρτισης θα πρέπει να καλύπτεται από την προτεινόμενη υποδομή ΣΦΗΟ. Ο σωρευτικός εκτιμώμενος αριθμός Η/Ο (ηλεκτρικά οχήματα σε κυκλοφορία) ανά έτος (και ανά Σενάριο) παρουσιάζεται στον Πίνακα 13, με την ίδια προσημείωση (Πράσινο χρώμα) των ετών ενδιαφέροντος από την έναρξη υλοποίησης του ΣΦΗΟ.

Οι αναμενόμενες ανάγκες φόρτισης δηλ. ο ελάχιστος απαιτούμενος αριθμός φορτιστών για την εξυπηρέτηση των Η/Ο του στόλου προκύπτει καταρχήν από την εκτίμηση της δυναμικότητας του ενός φορτιστή που αντιστοιχεί σε κάθε τύπο οχήματος. Η δυναμικότητα του κάθε τύπου φορτιστή υπολογίζεται με βάση τον ρυθμό φόρτισης λαμβάνοντας υπόψη μία τυπική χωρητικότητα του ενσωματωμένου συσσωρευτή του οχήματος. Ο υπολογισμός της δυναμικότητας του κάθε φορτιστή που εξετάζεται στο παρόν ΣΦΗΟ (βλ. Πίνακας 2) παρουσιάζεται στον Πίνακα 14. Τέλος, ο ελάχιστος απαιτούμενος αριθμός θέσεων φόρτισης προκύπτει από τον λόγο του πλήθους οχημάτων σε κυκλοφορία προς τον αριθμό φορτίσεων ημερησίως (δυναμικότητα) για κάθε έτος την επόμενη 5ετία. Στον Πίνακα 15 παρουσιάζεται ο εκτιμώμενος ελάχιστος απαιτούμενος αριθμός θέσεων φόρτισης, για κάθε Σενάριο, στη βάση του οποίου δομούνται τα σενάρια θέσεων φόρτισης στη συνέχεια. Όπως φανερώνεται από τα αποτελέσματα, με βάση την τεκμηριωμένη μεθοδολογία εκτιμήσεων διείσδυσης στο παρόν, προκύπτει ότι ο ελάχιστος απαιτούμενος αριθμός θέσεων Η/Ο στο Δήμο κατά το 5^ο έτος (2027) είναι περίπου ο ίδιος μεταξύ των δύο Σεναρίων διείσδυσης 1 και 2.

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο – Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

Πίνακας 11. Προβλεπόμενες νέες εγγραφές οχημάτων όλων των τύπων στο Δήμο Χανίων.

Έτος	Επιβατικά ΙΧ	Επιβατικά ΔΧ	Φορτηγά	Λεωφορεία	Δίκυκλα
Σενάριο 1					
2020	740	1	84	19	432
2021	707	1	86	17	429
2022	675	1	88	15	426
2023	645	1	90	13	423
2024	616	1	92	11	420
2025	588	1	94	10	417
2026	562	1	96	9	414
2027	537	1	98	8	411
2028	513	1	101	7	408
2029	490	1	104	6	405
2030	468	1	107	5	402
Σενάριο 2					
2020	701	1	79	18	409
2021	670	1	81	16	406
2022	640	1	83	14	403
2023	611	1	85	12	400
2024	584	1	87	10	397
2025	558	1	89	9	394
2026	533	1	91	8	391
2027	509	1	93	7	388
2028	486	1	95	6	385
2029	464	1	97	5	382
2030	443	1	99	4	379

Πίνακας 12. Προβλεπόμενες νέες εγγραφές ηλεκτρικών οχημάτων στο Δήμο Χανίων.

Έτος	Επιβατικά ΙΧ (Πιν.11- ΕΙΧ) _j *ΔΙΕΙΣΔ _j	Επιβατικά ΔΧ (Πιν.11- ΕΔΧ) _j *ΔΙΕΙΣΔ _j	Φορτηγά (Πιν.11- Φ) _j *ΔΙΕΙΣΔ _j	Λεωφορεία (Πιν.11- Λ) _j *ΔΙΕΙΣΔ _j	Δίκυκλα (Πιν.11- ΔΙΚ) _j *ΔΙΕΙΣΔ _j	% διείσδυσης Η/Ο ΕΣΕΚ - Σενάριο Αναφοράς ΔΙΕΙΣΔ
Σενάριο 1						
2020	7	0	1	1	4	0,90%
2021	18	0	2	1	11	2,51%

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο – Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

Έτος	Επιβατικά ΙΧ (Πιν.11-ΕΙΧ) _j *ΔΙΕΙΣΔ _j	Επιβατικά ΔΧ (Πιν.11-ΕΔΧ) _j *ΔΙΕΙΣΔ _j	Φορτηγά (Πιν.11-Φ) _j *ΔΙΕΙΣΔ _j	Λεωφορεία (Πιν.11-Λ) _j *ΔΙΕΙΣΔ _j	Δίκυκλα (Πιν.11-ΔΙΚ) _j *ΔΙΕΙΣΔ _j	% διείσδυσης Η/Ο ΕΣΕΚ - Σενάριο Αναφοράς ΔΙΕΙΣΔ
2022	31	0	4	1	20	4,64%
2023	42	1	6	1	27	6,45%
2024	53	1	8	1	36	8,65%
2025	64	1	10	2	45	10,82%
2026	73	1	13	2	54	13,02%
2027	82	1	15	2	62	15,19%
2028	91	1	18	2	72	17,72%
2029	101	1	22	2	84	20,68%
2030	113	1	26	2	97	24,12%
Σενάριο 2						
2020	6	0	1	1	4	0,90%
2021	17	0	2	1	10	2,51%
2022	30	0	4	1	19	4,64%
2023	39	1	5	1	26	6,45%
2024	51	1	8	1	34	8,65%
2025	60	1	10	1	43	10,82%
2026	69	1	12	2	51	13,02%
2027	77	1	14	2	59	15,19%
2028	86	1	17	2	68	17,72%
2029	96	1	20	2	79	20,68%
2030	107	1	24	1	91	24,12%

Πίνακας 13. Προβλεπόμενος αριθμός ηλεκτρικών οχημάτων σε κυκλοφορία στο Δήμο Χανίων.

Έτος	Επιβατικά ΙΧ ΣΩΡ _{ΕΙΧ}	Επιβατικά ΔΧ ΣΩΡ _{ΕΔΧ}	Φορτηγά ΣΩΡ _Φ	Λεωφορεία ΣΩΡ _Λ	Δίκυκλα ΣΩΡ _{ΔΙΚ}
Σενάριο 1					
2021	18	0	2	1	11
2022	49	0	6	2	31
2023	91	1	12	3	58
2024	144	2	20	4	94
2025	208	3	30	6	139

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο – Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

Έτος	Επιβατικά ΙΧ ΣΩΡ _{ΕΙΧ}	Επιβατικά ΔΧ ΣΩΡ _{ΕΔΧ}	Φορτηγά ΣΩΡ _Φ	Λεωφορεία ΣΩΡ _Λ	Δίκυκλα ΣΩΡ _{ΔΙΚ}
2026	281	4	43	8	193
2027	363	5	58	10	255
2028	454	6	76	12	327
2029	555	7	98	14	411
2030	668	8	124	16	508
Σενάριο 2					
2021	17	0	2	1	10
2022	47	0	6	2	29
2023	86	1	11	3	55
2024	137	2	19	4	89
2025	197	3	29	5	132
2026	266	4	41	7	183
2027	343	5	55	9	242
2028	429	6	72	11	310
2029	525	7	92	13	389
2030	632	8	116	14	480

Πίνακας 14. Δυναμικότητα ανά τύπο φορτιστή.

Όχημα	Ισχύς σημείου φόρτισης (kW) (βλ. Πίνακας 2) [P]	Τυπική Χωρητικότητα Συσσωρευτή (kWh) [ΧΩΡ]	Διάρκεια πλήρους φόρτισης (h) [Ω-ΦΟΡ]=[ΧΩΡ]/[P]	Ρυθμός φόρτισης (kWh/h) [ΧΩΡ]/[Ω-ΦΟΡ]	Αριθμός πλήρων φορτίσεων ημερησίως [ΑΡΙΘ-ΦΟΡ]=24/[Ω-ΦΟΡ]
Δίκυκλο	1,80	6,50	3,61	1,80	7
Επιβατικό ΙΧ	11,00 ¹	45,00	4,09	11,00	6
ΕΔΧ ΤΑΞΙ	60,00	45,00	0,75	60,00	32
Βαρύ όχημα	120,00	250,00	2,08	120,00	12
Λεωφορείο	120,00	300,00	2,50	120,00	10

¹ Τα επιβατικά ΙΧ αποτελούν **ειδική περίπτωση** όπου η ισχύς του σημείου φόρτισης έχει ληφθεί 11 kW αντί 22 kW του ρευματοδότη. Υιοθετείται η παραδοχή ότι οι φορτιστές 2x22 kW μπορούν να συνδεθούν σε παροχή ακόμα και 25 kVA προκειμένου το κόστος διασύνδεσης των υποδομών να διατηρηθεί σε αποδεκτά επίπεδα. Πράγματι, λόγω της πλειονότητας αυτού του τύπου φορτιστών, η διασύνδεση σε υψηλότερης ισχύος παροχές, π.χ. 55 kVA, πιθανώς εγείρει θέματα επάρκειας του δικτύου ενώ συναρτάται με αυξημένο κόστος διασύνδεσης του κάθε φορτιστή στο δίκτυο.

Πίνακας 15. Εκτιμώμενος ελάχιστος αριθμός θέσεων φόρτισης Η/Ο την επόμενη 5ετία.

Έτος	Επιβατικά ΙΧ [ΣΩΡ _{ΕΙΧ,ι}]/[ΑΡΙΘ- ΦΟΡ]	Επιβατικά ΔΧ [ΣΩΡ _{ΕΔΧ,ι}]/[ΑΡΙΘ- ΦΟΡ]	Φορτηγά [ΣΩΡ _{Φ,ι}]/[ΑΡΙΘ- ΦΟΡ]	Λεωφορεία [ΣΩΡ _{Λ,ι}]/[ΑΡΙΘ- ΦΟΡ]	Δίκυκλα [ΣΩΡ _{ΔΙΚ,ι}]/[ΑΡΙΘ- ΦΟΡ]
Σενάριο 1					
2022	9	0	1	1	5
2023	16	1	1	1	9
2024	24	1	2	1	14
2025	35	1	3	1	20
2026	47	1	4	1	28
2027	61	1	5	1	37
Σενάριο 2					
2022	8	0	1	1	5
2023	15	1	1	1	8
2024	23	1	2	1	13
2025	33	1	3	1	19
2026	45	1	4	1	27
2027	58	1	5	1	35

Επιπλέον, για το Δήμο Χανίων καταγράφονται στο παρόν τα εξής στοιχεία:

- Το Πρόγραμμα ΥΠΕΝ/ΕΣΠΑΕΝ/77472/520 "Προκήρυξη της δράσης «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ»" (ΦΕΚ 3323/Β/07.08.2020) δημιουργεί σημαντικά κίνητρα στην αγορά ηλεκτρικών επιβατικών, δίκυκλων, τρικύκλων και ποδηλάτων.

Λαμβάνοντας υπόψη τις παραπάνω αναλύσεις, οι πρωτεύοντες τύποι οχημάτων που το ΣΦΗΟ θα πρέπει να προβλέπει τη δυνατότητα φόρτισής τους είναι:

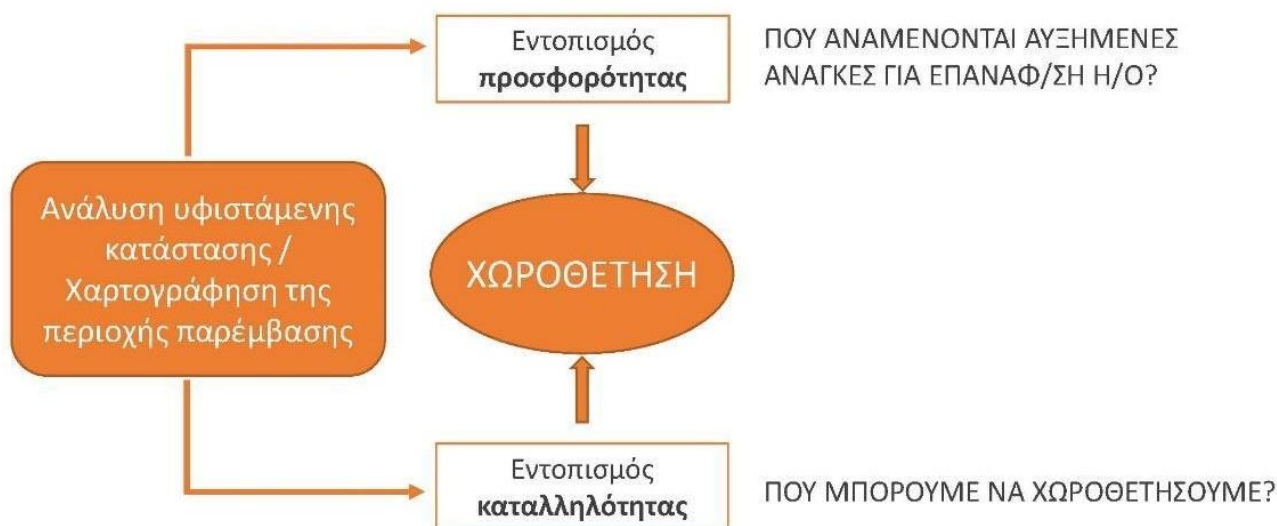
- Επιβατικά ΙΧ
- Δίκυκλα (μοτοσυκλές, scooter, ποδήλατα)
- Βαρέα οχήματα τροφοδοσίας (φορτηγά, ημι-φορτηγά) και μεταφοράς πολιτών (Λεωφορεία, mini-bus, κτλ.)
- Επιβατικά ΕΔΧ ΤΑΞΙ
- Επιβατικά ΑΜΕΑ

3 Διαδικασία επιλογής χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο

Στόχος του ΣΦΗΟ είναι η ανάπτυξη και υλοποίηση μιας ολοκληρωμένης μεθοδολογίας για την βέλτιστη χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε επίπεδο Δήμου. Πρόκειται για ένα πρόβλημα πολυκριτηριακής βελτιστοποίησης για την επίλυση του οποίου

συνδυάζονται δύο βασικά επίπεδα πληροφορίας, αυτό της **προσφορότητας** και της **καταλληλότητας των υπο-περιοχών** (βλ. Εικόνα 3):

- **Η προσφορότητα** αναφέρεται στις εκτιμώμενες ανάγκες για εγκατάσταση φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων, με άλλα λόγια, τη ζήτηση για επαναφόρτιση Η/Ο. Έτσι, ως «προσφορότερη» νοείται μια περιοχή/ζώνη, η οποία σε σχέση με άλλη/άλλες, αναμένεται να έχει μεγαλύτερες ανάγκες για επαναφόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων.
- **Η καταλληλότητα** αφορά υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης, και αναφέρεται σε δεδομένα, όπως το πλάτος του πεζοδρομίου και του οδοστρώματος, η κλίση του δρόμου, αλλά και η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η εγγύτητα σε αρχαιολογικό χώρο/προστατευόμενη περιοχή, που επηρεάζουν το αν επιτρέπεται/ενδείκνυται η εγκατάσταση φορτιστών Η/Ο.



Εικόνα 3. Διαγραμματική απεικόνιση της μεθοδολογικής πορείας για την τεκμηριωμένη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο.

Σε αυτήν την ενότητα περιγράφεται η μεθοδολογία που εφαρμόστηκε για τη βαθμονόμηση της προσφορότητας των επιμέρους υπο-περιοχών του Δήμου Χανίων. Τα βήματα που ακολουθήθηκαν είναι τα εξής:

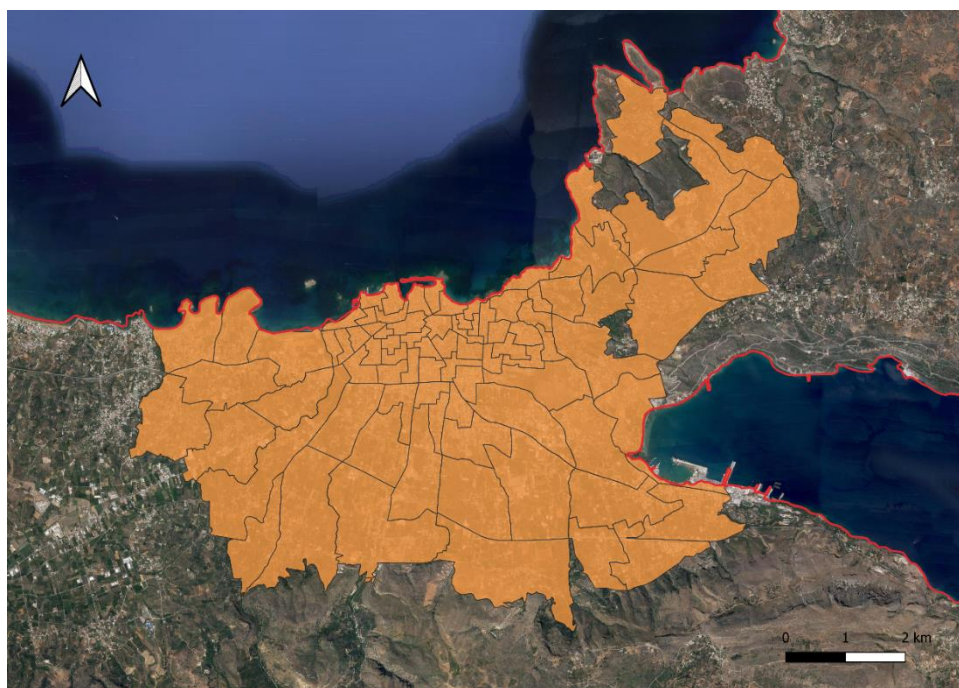
1. **Διακριτοποίηση της περιοχής παρέμβασης** σε υπο-περιοχές κατάλληλης κλίμακας
2. Ανάπτυξη συνάρτησης προσφορότητας
3. Επιλογή κριτηρίων προσφορότητας
4. Ορισμός των **συντελεστών βαρύτητας** για τα κριτήρια προσφορότητας
5. **Βαθμονόμηση της προσφορότητας** των υπο-περιοχών μέσω της συνάρτησης προσφορότητας
6. **Χαρτογράφηση της προσφορότητας** των υπο-περιοχών

Στις ακόλουθες ενότητες, παρουσιάζεται βήμα προς βήμα η μεθοδολογία που εφαρμόστηκε με σκοπό την τεκμηριωμένη χαρτογράφηση της προσφορότητας των υπο-περιοχών του Δήμου για εγκατάσταση φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων.

3.1 Διακριτοποίηση περιοχής μελέτης σε υπο-περιοχές

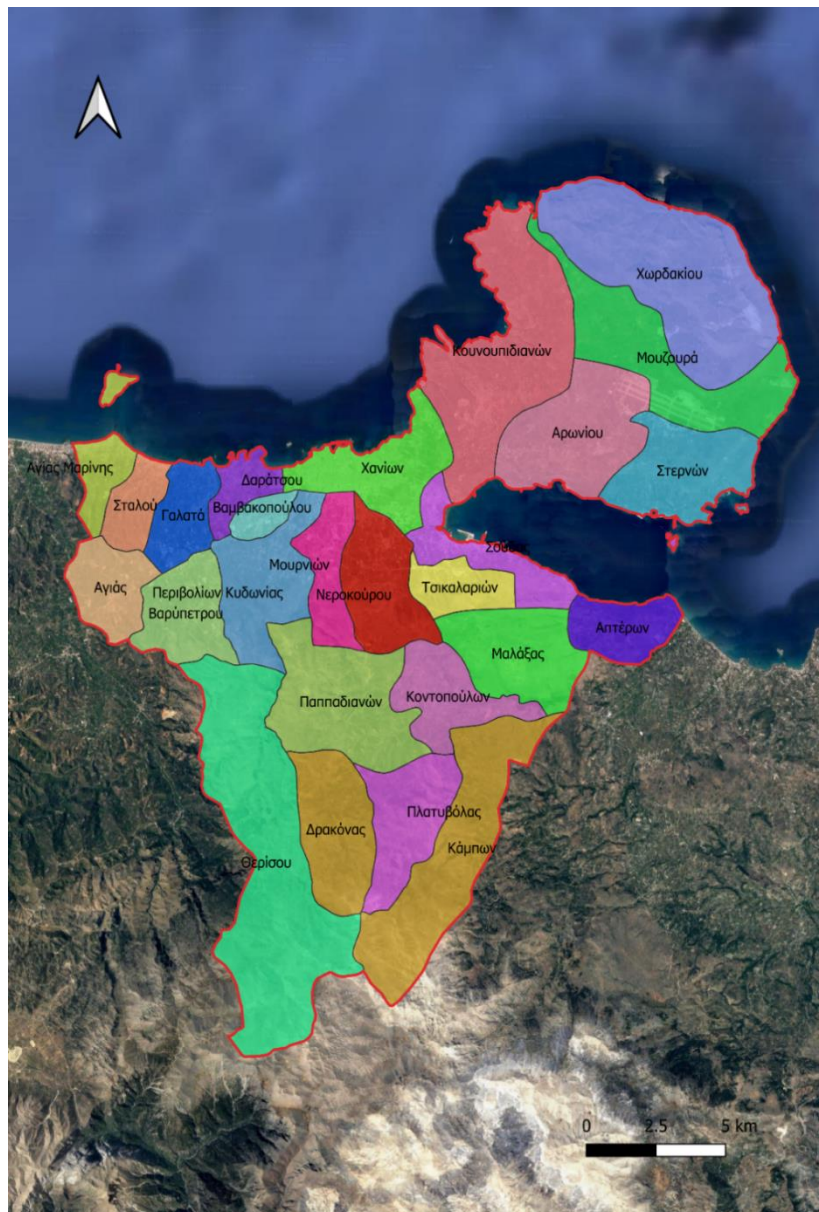
Ο εντοπισμός πρόσφορων υπο-περιοχών για χωροθέτηση σταθμών φόρτισης Η/Ο προϋποθέτει τη διακριτοποίηση της περιοχής παρέμβασης σε υπο-περιοχές. Για τον τρόπο διακριτοποίησης, ελήφθη υπόψη ο χαρακτήρας του Δήμου Χανίων που είναι διττός: Πρόκειται για έναν Δήμο με ένα σημαντικό σε μέγεθος και επιρροή αστικό κέντρο, (την πόλη των Χανίων), το οποίο περιβάλλεται από τουριστικού/αγροτικού χαρακτήρα περιοχές, με διάσπαρτους και -σε περιπτώσεις- απομακρυσμένους οικισμούς. Αντίστοιχα, οι πόλοι έλξης και τα σημεία ενδιαφέροντος βρίσκονται εξίσου εντός αστικού ιστού και στην ενδοχώρα, όπου οι πυκνότητες (πληθυσμού, δόμησης, και λειτουργιών) είναι αντίστοιχα πολύ υψηλές και πολύ χαμηλές.

Ο διττός αυτός χαρακτήρας του Δήμου, αστικός/τουριστικός και αγροτικός, οδήγησε στην θεώρηση διαφορετικών χωρικών κλιμάκων για τον εντοπισμό των πρόσφορων υπο-περιοχών, σε επίπεδο αστικού κέντρου και σε επίπεδο επικράτειας όλου του Δήμου. Προηγήθηκε η χαρτογράφηση της προσφορότητας σε επίπεδο Δήμου και στη συνέχεια η διαδικασία επαναλήφθηκε εστιάζοντας στο «πολεοδομικό συγκρότημα» των Χανίων στο οποίο συμπεριλαμβάνονται οι περιαστικοί οικισμοί. Σημειώνεται πως τα όρια του πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων προέκυψε από την σύμπτυξη των απογραφικών τομέων της ΕΛ.ΣΤΑΤ. (2011) που βρίσκονται σε συνέχεια με την πόλη (βλ. Εικόνα 4).



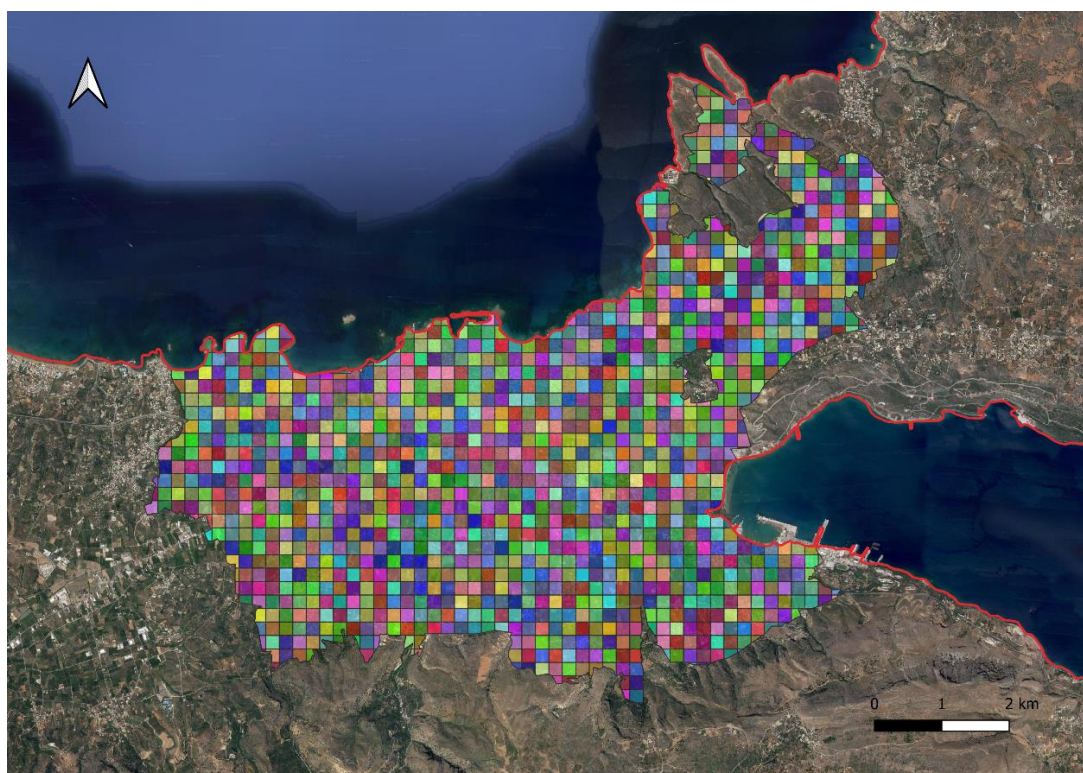
Εικόνα 4. Πολεοδομικό συγκρότημα Χανίων-Σούδας, όπως προκύπτει από τους απογραφικούς τομείς της ΕΛ.ΣΤΑΤ. σε συνέχεια.

Σε επίπεδο επικράτειας Δήμου Χανίων, η διακριτοποίηση βασίστηκε στη διοικητική διαίρεση του Δήμου σε είκοσι έξι (26) δημοτικές/τοπικές κοινότητες (Δ.Κ. / Τ.Κ.) (βλ. Εικόνα 5). Με βάση αυτή τη «διαίρεση» της περιοχής παρέμβασης προκύπτει μία ενδεικτική κατανομή του ελάχιστου απαιτούμενου αριθμού θέσεων επαναφόρτισης (109 θέσεις) επιβατικών ΙΧ ηλεκτρικών οχημάτων. Σύμφωνα με τα νομικά κείμενα που διέπουν την εκπόνηση των ΣΦΗΟ, η κατά το δυνατόν ισόρροπη κατανομή των φορτιστών στην επικράτεια του Δήμου αποτελεί ζητούμενο του εκάστοτε ΣΦΗΟ.



Εικόνα 5. Διακριτοποίηση της επικράτειας του Δήμου Χανίων, σε δημοτικές/τοπικές κοινότητες (σύνολο 26).

Όσον αφορά την πόλη των Χανίων και των περιαστικών οικισμών, η διακριτοποίηση έγινε με την εφαρμογή ψηφιδωτού πλέγματος τετράγωνου σχήματος (βλ. Εικόνα 6). Ο τρόπος αυτός διακριτοποίησης ενδείκνυται ιδιαίτερα για αστικές περιοχές συνεχούς οικιστικής ανάπτυξης, υπό την έννοια ότι το σταθερό εμβαδόν των υπο-περιοχών σημαίνει πως κατά τη συγκριτική αξιολόγηση τους ποσότητες εντός αυτών (π.χ. πληθυσμός, πλήθος σημείων ενδιαφέροντος, κτλ.) εκφράζουν ταυτόχρονα και πυκνότητες (π.χ. αντίστοιχα πληθυσμός/έκταση, αριθμός σημείων ενδιαφέροντος / έκταση, κτλ.).



Εικόνα 6. Διακριτοποίηση του πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων-Σούδας με την εφαρμογή κανονικού ψηφιδωτού πλέγματος διαστάσεων 200 m x 200 m.

Σημαντικό για τη δημιουργία του ψηφιδωτού μοντέλου είναι ο ορισμός του κατάλληλου – προς τους σκοπούς της ανάλυσης- μεγέθους των ψηφιδών. Σε περιπτώσεις που το πλέγμα εφαρμόζεται σε αστικές περιοχές και το αντικείμενο της μελέτης σχετίζεται άμεσα ή έμμεσα με μετακίνηση πεζών, είναι ευρέως διαδεδομένη η υιοθέτηση της κλίμακας της «περπατίσιμης» απόστασης (“walking distance”), η οποία προσδιορίζεται σε έως 600 μέτρα. Όσον αφορά τα ΣΦΗΟ, η «περπατίσιμη» απόσταση έχει σημασία καθώς η απόσταση που χωρίζει τον εν δυνάμει χρήστη σταθμών φόρτισης Η/Ο από τον εκάστοτε φορτιστή επηρεάζει θεωρητικά την πρόθεσή του να τον χρησιμοποιήσει (υποθέτοντας πως ο χρήστης θα πρέπει αφού σταθμεύσει το όχημά του προς φόρτιση, να επιστρέψει πεζός στο σημείο αφητηρίας/αναφοράς και στη συνέχεια, αφού το όχημα φορτίσει, να επιστρέψει πεζός για να το μετακινήσει).

Λαμβάνοντας υπόψη:

1. τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της περιοχής παρέμβασης (εμβαδόν, και σχήμα),
2. και, ότι η «περπατίσιμη» απόσταση υπολογίζεται ως το συνολικό μήκος του δικτύου πεζοδρομίων που ενώνει αφετηρία με προορισμό (και, όχι η ευκλείδεια απόσταση που ενώνει τα δύο σημεία),

το μέγεθος των ψηφίδων του πλέγματος ορίστηκε στα 200 m επί 200 m.

Η διαδικασία διακριτοποίησης της περιοχής μελέτης πραγματοποιήθηκε στο ελεύθερα διαθέσιμο λογισμικό Γεωγραφικών Πληροφοριακών Συστημάτων, QGIS, το οποίο άλλωστε χρησιμοποιήθηκε και στο 1ο Στάδιο του ΣΦΗΟ Δήμου Χανίων για την χαρτογράφηση της περιοχής μελέτης. Οι υπο-περιοχές που προέκυψαν (σε επίπεδο δήμου, οι κοινότητες, και σε επίπεδο πόλης, οι ψηφίδες) αποτελούν διακριτές χωρικές οντότητες οι οποίες μπορούν να εμπεριέχουν ποσοτική (και ποιοτική) πληροφορία. Έτσι μετά τη δημιουργία τους, υπολογίστηκαν για την κάθε μια υπο-περιοχή πρώτα, οι τιμές των κριτηρίων προσφορότητας και μετά βάσει αυτών, η τιμή της προσφορότητας.

3.2 Συνάρτηση προσφορότητας

Η συνάρτηση προσφορότητας αναπτύχθηκε για την βαθμονόμηση των υπο-περιοχών του Δήμου Χανίων ως προς την προσφορότητά τους για εγκατάσταση φορτιστών Η/Ο. Πρόκειται για μία διαδικασία συγκριτικής αξιολόγησης της ζήτησης που αναμένεται στις επιμέρους περιοχές του Δήμου για φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων μέσω κριτηρίων προσφορότητας. Σε κάθε υπο-περιοχή υπολογίζεται η τιμή της συνάρτησης προσφορότητας (συνεκδοχικά, η «προσφορότητα»), η οποία ορίζεται ως το άθροισμα των κανονικοποιημένων (normalized) και σταθμισμένων (weighted) τιμών των επιμέρους κριτηρίων. Όσο μεγαλύτερη είναι η τιμή προσφορότητας (wf_i), τόσο πιο πρόσφορη είναι η αντίστοιχη υπο-περιοχή για την εγκατάσταση σταθμού φόρτισης Η/Ο.

Έτσι, για κάθε υπο-περιοχή i , η τιμή προσφορότητας υπολογίζεται ως ακολούθως:

$$wf_i = \sum_{k=1}^P a_k * F_{k,i} \quad (1)$$

Όπου:

wf_i είναι η τιμή προσφορότητας της υπο-περιοχής i

k είναι αριθμός ταυτοποίησης των κριτηρίων προσφορότητας

P είναι ο συνολικός αριθμός των κριτηρίων προσφορότητας που λαμβάνονται υπόψη στη συνάρτηση

a_k είναι ένας συντελεστής βαρύτητας για κάθε κριτήριο k , που υποδηλώνει τον βαθμό ισχύος του κάθε κριτηρίου σε σύγκριση με τα υπόλοιπα.

$F_{k,i}$ είναι η τιμή της συνάρτησης κριτηρίου k στην υπο-περιοχή i

Η $F_{k,i}$ υπολογίζεται ως εξής:

- Όταν η σχέση κριτηρίου – προσφορότητας είναι θετική (δηλαδή, η προσφορότητα εκτιμάται να είναι μεγαλύτερη εκεί όπου το κριτήριο λαμβάνει υψηλότερες τιμές), τότε
$$F_{k,i} = \frac{f_{k,i}}{f_{k,max}}$$
- Όταν η σχέση κριτηρίου – προσφορότητας είναι αρνητική (δηλαδή, η προσφορότητα εκτιμάται να είναι μεγαλύτερη εκεί όπου το κριτήριο λαμβάνει χαμηλότερες τιμές), τότε
$$F_{k,i} = 1 - \frac{f_{k,i}}{f_{k,max}}$$

Όπου:

$f_{k,i}$ η τιμή του κριτηρίου k στην υπο-περιοχή i ,

$f_{k,max}$ είναι η μέγιστη τιμή του κριτηρίου $f_{k,i}$ στο σύνολο των κελιών

Τα κριτήρια που επιλέχθηκαν για τη βαθμονόμηση της προσφορότητας των υπο-περιοχών του Δήμου είναι οκτώ και παρουσιάζονται στην Ενότητα 3.3.

3.3 Κριτήρια προσφορότητας

Ως κριτήρια προσφορότητας νοούνται οι παράγοντες που φέρονται να επηρεάζουν (θετικά ή αρνητικά) το μέγεθος των αναγκών μιας περιοχής για εγκατάσταση σταθμών φόρτισης Η/Ο. Οι παράγοντες αυτοί (οφείλουν να) είναι ποσοτικοποιήσιμοι και η τιμή τους υποδηλώνει ενδεχόμενη αυξημένη, ή αντίθετα μειωμένη, ζήτηση για επαναφόρτιση Η/Ο σε μια περιοχή σε σύγκριση με μια άλλη.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά του Δήμου Χανίων (τουριστικός δήμος, με ένα σημαντικό αστικό κέντρο, κ.α.), όπως αυτά αναδείχθηκαν κατά το 1^ο Στάδιο του ΣΦΗΟ, επιλέχθηκαν οκτώ (8) κριτήρια για την αξιολόγηση της προσφορότητας των υπο-περιοχών του Δήμου (Δημοτικές/Τοπικές Κοινότητες) και του πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων-Σούδας (ψηφίδες 200m x 200m). Τα κριτήρια αυτά αντιπροσωπεύουν πολεοδομικά, κοινωνικοοικονομικά, συγκοινωνιακά, κ.α. δεδομένα τα οποία συλλέχθηκαν, καταγράφηκαν, και χαρτογραφήθηκαν στα πλαίσια της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και χαρτογράφησης της περιοχής παρέμβασης (Παραδοτέο Π.1α).

Τα επιλεγμένα κριτήρια προσφορότητας για το Δήμο Χανίων είναι τα ακόλουθα:

- **Εξυπηρετούμενος πληθυσμός (f1).** Είναι μια λογική υπόθεση το ότι στις υπο-περιοχές που παρουσιάζουν μεγαλύτερη συγκέντρωση πληθυσμού και πλήθος νοικοκυριών, η ζήτηση για φορτιστές Η/Ο θα είναι μεγαλύτερη. Το εν λόγω κριτήριο υποδεικνύεται έμμεσα από την ίδια τη νομοθεσία, και συγκεκριμένα στο άρθρο 5 παρ. 1 της Υ.Α. «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.», όπου γίνεται αναφορά στις «πυκνοδομημένες αστικές περιοχές» ως περιοχές στις οποίες θα πρέπει *ιδιαιτέρως* να χωροθετούνται φορτιστές για Ι.Χ. επιβατικά Η/Ο.

Για τον υπολογισμό του εν λόγω κριτηρίου, χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία της Απογραφής Πληθυσμού 2011 της ΕΛ.ΣΤΑΤ.

- **Συγκέντρωση πληθυσμού υψηλότερων εισοδημάτων (f2).** Στο άρθρο 8 της Υ.Α. «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.» (Α. Π. : ΥΠΕΝ/ ΔΜΕΑΑΠ/ 93764/ 396, ημ/νία 30/09/2020), αναφέρει πως η χαρτογράφηση

της περιοχής παρέμβασης θα πρέπει -μεταξύ άλλων- να περιλαμβάνει τη χαρτογράφηση των κατηγοριών εισοδημάτων (χαμηλών, μέσων, υψηλών). Δεδομένου ότι τα ηλεκτρικά οχήματα παραμένουν σημαντικά ακριβότερα από τα αντίστοιχα οχήματα που καταναλώνουν συμβατικά καύσιμα, το εισόδημα αναδεικνύεται ως ένας από τους βασικότερους παράγοντες που καθορίζουν τη δυνατότητα απόκτησης Η/Ο.

Στοιχεία σχετικά με το ατομικό ή οικογενειακό εισόδημα δεν είναι διαθέσιμα από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. Για το λόγο αυτό, αντί για τις κατηγορίες εισοδήματος, χρησιμοποιούνται στοιχεία που σχετίζονται σε κάποιο βαθμό με το εισόδημα (δηλ. μπορεί να το επηρεάζουν). Τέτοια στοιχεία θεωρούνται το επίπεδο εκπαίδευσης, η κατάσταση ασχολίας, τομέας απασχόλησης κ.α. Σύμφωνα με στοιχεία που προέκυψαν κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, ο πιο σημαντικός τομέας βάσει -οικονομικής συνεισφοράς στην τοπική οικονομία- είναι ο τριτογενής τομέας ο οποίος περιλαμβάνει εισοδήματα που προέρχονται από κλάδους υπηρεσιών, εμπορίου και λοιπών δραστηριοτήτων (Επιχειρησιακό Σχέδιο Δημοτικής Περιόδου 2019-2023, σελ. 57). Έτσι, για τους σκοπούς της παρούσας μελέτης, και σε μια προσπάθεια έγκυρης προσέγγισης του εν λόγω κριτηρίου, η συγκέντρωση εργαζομένων στον τριτογενή τομέα θεωρείται πως συνδέεται με τη συγκέντρωση υψηλότερων εισοδημάτων. Για τον υπολογισμό του εν λόγω κριτηρίου, χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία της Απογραφής Πληθυσμού 2011 της ΕΛ.ΣΤΑΤ.

- **Συγκέντρωση νοικοκυριών με τουλάχιστον ένα Ι.Χ. όχημα (f3).** Η συμπερίληψη του εν λόγω στοιχείου στα κριτήρια προσφορότητας των υπο-περιοχών για εγκατάσταση σταθμών φόρτισης Η/Ο, βασίζεται στην λογική υπόθεση πως ένα νοικοκυριό που διαθέτει Ι.Χ. επιβατικό όχημα είναι πιο πιθανό να αποκτήσει ηλεκτρικό Ι.Χ. όχημα, από ένα νοικοκυριό που δεν διαθέτει (άρα, πιθανώς δεν το χρειάζεται, ή/και δεν έχει την οικονομική δυνατότητα να το αποκτήσει).

Για τον υπολογισμό του εν λόγω κριτηρίου, χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία της Απογραφής Πληθυσμού 2011 της ΕΛ.ΣΤΑΤ.

- **Συγκέντρωση νοικοκυριών χωρίς ιδιωτικό χώρο στάθμευσης (f4).** Η συμπερίληψη του εν λόγω κριτηρίου βασίζεται στη λογική υπόθεση πως νοικοκυριά χωρίς ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, δεν έχουν άλλη επιλογή από το να φορτίζουν το Η/Ο τους σε δημοσίως προσβάσιμους σταθμούς φόρτισης. Άρα, στις υπο-περιοχές με περισσότερα νοικοκυριά χωρίς ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, οι ανάγκες για δημοσίως προσβάσιμους φορτιστές εκτιμάται να είναι υψηλότερες.

Για τον υπολογισμό του εν λόγω κριτηρίου, χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία της Απογραφής Πληθυσμού 2011 της ΕΛ.ΣΤΑΤ.

- **Συγκέντρωση δημόσιου χαρακτήρα υπηρεσιών (f5).** Οι δημόσιου χαρακτήρα υπηρεσίες (δημόσιες/δημοτικές υπηρεσίες, αλλά και τράπεζες και ΕΛ.ΤΑ.) εξυπηρετούν τις καθημερινές σημαντικές αριθμό πολιτών -κυρίως κατοίκων- που τις επισκέπτονται για αυτό το λόγο, και απασχολούν και αντίστοιχο αριθμό εργαζομένων. Συνεπώς, στις υπο-περιοχές που βρίσκονται οι υπηρεσίες αυτές οι ανάγκες για επαναφόρτιση Η/Ο αναμένεται να είναι αυξημένες.

Για τον υπολογισμό του εν λόγω κριτηρίου, χρησιμοποιήθηκαν τα στοιχεία που καταγράφηκαν και χαρτογραφήθηκαν στο 1^ο Στάδιο του Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Χανίων.

- **Συγκέντρωση πόλων έλξης (αξιοθέατα, χώροι αναψυχής, πολιτισμού, τουριστικοί προορισμοί κτλ.) (f6).** Κατά το 1^ο Στάδιο του ΣΦΗΟ έγινε ενδελεχής καταγραφή πάσης φύσεως αξιοθέατων και σημείων ενδιαφέροντος εν γένει που αποτελούν πόλους έλξης για τους κατοίκους, εργαζομένους ή επισκέπτες του Δήμου όπως οι χώροι πολιτισμού και τα μνημεία, οι χώροι αθλητισμού, οι δομές υγείας κτλ. Τα σημεία αυτά παρουσιάζουν υψηλή επισκεψιμότητα και αυξάνουν τις ανάγκες για επαναφόρτιση στις υπο-περιοχές που βρίσκονται.
- **Εγγύτητα σε πολεοδομικό κέντρο (συγκέντρωση εμπορικών και άλλων κεντρικών λειτουργιών) (f7).** Στις «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.» (ΦΕΚ Β' 4380/5.10.2020), γίνεται ειδική μνεία στα πολεοδομικά κέντρα του εκάστοτε δήμου, ως περιοχές στις οποίες ενδείκνυται η χωροθέτηση φορτιστών Η/Ο. Η επισήμανση αφορά χωροθέτηση φορτιστών για Ι.Χ. ηλεκτρικά επιβατικά οχήματα σε παρόδιες θέσεις. Η συγκέντρωση εμπορικών και άλλων κεντρικών λειτουργιών δημιουργεί συνθήκες αυξημένης επισκεψιμότητας. Ως συνέπεια, η άμεση γειτνίαση μίας υπο-περιοχής με πολεοδομικό κέντρο είναι λογικό να επηρεάσει τις ανάγκες για επαναφόρτιση Η/Ο. Ο υπολογισμός του εν λόγω κριτηρίου βασίστηκε στον εντοπισμό και τη χαρτογράφηση του πολεοδομικού κέντρου της πόλης των Χανίων και των κέντρων των επιμέρους γειτονιών (πολεοδομικών ενότητων) στο 1^ο Στάδιο του Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Χανίων.
- **Πύκνωση συγκοινωνιακού δικτύου / Εγγύτητα σε σταθμούς μετεπιβίβασης (f8).** Η πυκνότητα του συγκοινωνιακού δικτύου σχετίζεται με την αυξημένη κυκλοφορία οχημάτων, γεγονός που συνδέεται με αυξημένη ζήτηση για φόρτιση Η/Ο. Η ύπαρξη σταθμών μετεπιβίβασης, όπως τα λιμάνια, οι μαρίνες, τα αεροδρόμια κτλ., σημαίνει εξ' ορισμού μετακίνηση ταξιδιωτών, τόσο κατοίκων όσο και επισκεπτών και μετεπιβίβαση τους (συνέχιση του ταξιδιού τους με άλλο μέσο). Επομένως, η υπο-περιοχή που παρουσιάζει εγγύτητα στις εν λόγω υποδομές, ή/και υψηλή πυκνότητα συγκοινωνιακού δικτύου αναμένεται να παρουσιάσει αυξημένες ανάγκες επαναφόρτισης Η/Ο.

Για τον υπολογισμό του εν λόγω κριτηρίου, χρησιμοποιήθηκαν τα στοιχεία που καταγράφηκαν και χαρτογραφήθηκαν στο 1^ο Στάδιο του Σ.Φ.Η.Ο. του Δήμου Χανίων.

Ο Πίνακας 16 παρουσιάζει συνοπτικά τα οκτώ κριτήρια προσφορότητας που επιλέχθηκαν για τη βαθμονόμηση της προσφότητας των υπο-περιοχών του Δήμου Χανίων για εγκατάσταση σταθμών φόρτισης Η/Ο. Στην Εικόνα 7 και Εικόνα 8 φαίνεται η χαρτογράφηση των τιμών των οκτώ κριτηρίων σε επίπεδο Δήμου (ανά Δημοτική/Τοπική Κοινότητα) και στο επίπεδο του πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων-Σούδας (ψηφίδες 200 m επί 200 m) αντίστοιχα.

Πίνακας 16. Τα οκτώ κριτήρια προσφορότητας του ΣΦΗΟ Δήμου Χανίων.

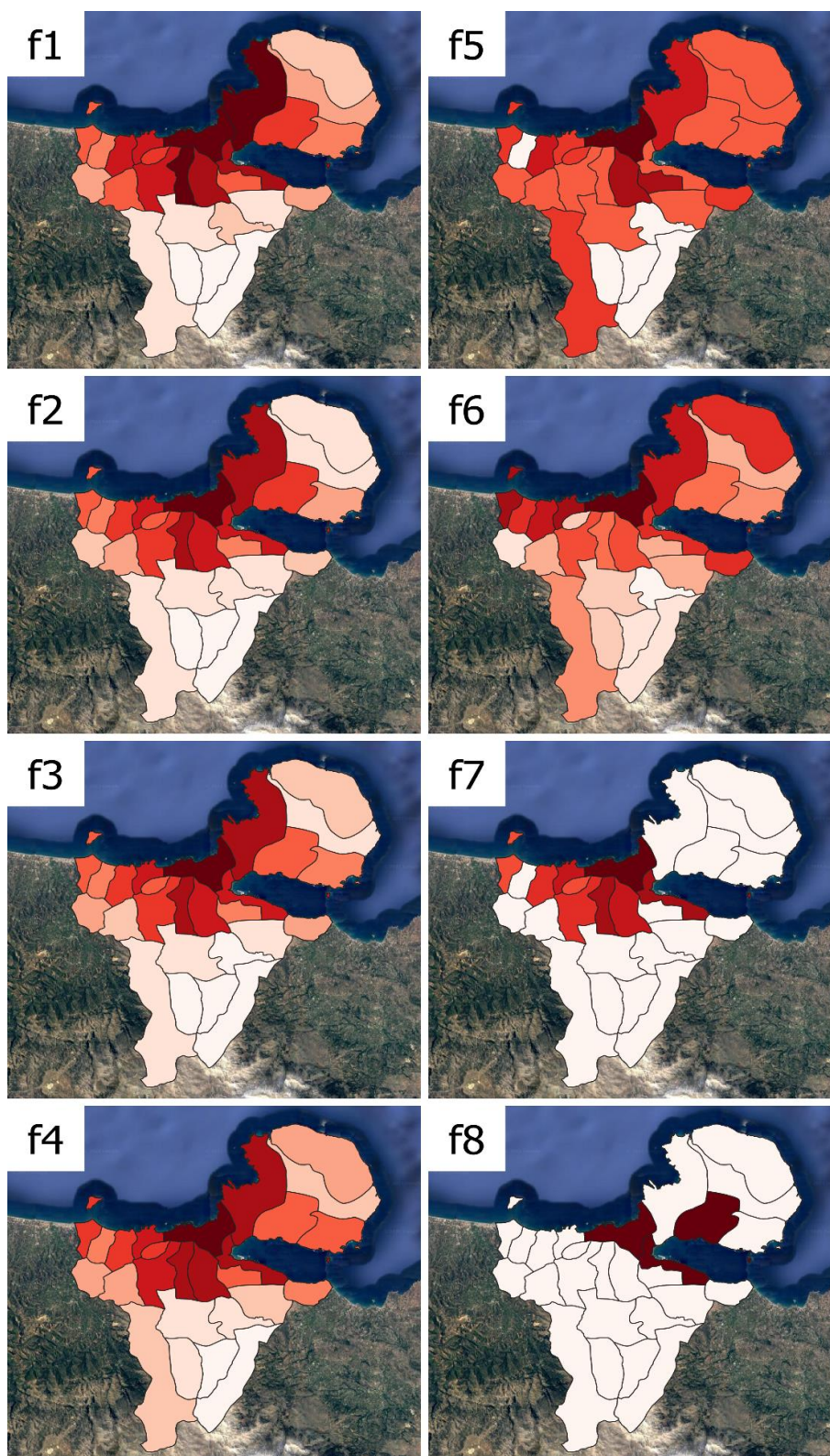
Κριτήρια Προσφορότητας		Τρόπος μέτρησης*		Σχέση με προσφορότητα	Κατηγορία κριτηρίου
		Επίπεδο Δήμου	Επίπεδο πόλης		
f1	Εξυπηρετούμενος πληθυσμός	Αριθμός μόνιμου πληθυσμού εντός υπο-περιοχής	Πυκνότητα πληθυσμού (κάτοικοι/Ha)	Θετική	Κοινωνικο-δημογραφικό
f2	Συγκέντρωση πληθυσμού υψηλότερων εισοδημάτων	Αριθμός εργαζομένων στον τριτογενή τομέα	Πυκνότητα εργαζομένων στον τριτογενή τομέα (εργαζόμενοι/Ha)	Θετική	Κοινωνικο-δημογραφικό
f3	Συγκέντρωση νοικοκυριών με τουλάχιστον ένα Ι.Χ. όχημα	Αριθμός νοικοκυριών με τουλάχιστον ένα Ι.Χ. όχημα εντός υπο-περιοχής	Πυκνότητα νοικοκυριών με τουλάχιστον ένα Ι.Χ. όχημα εντός υπο-περιοχής (νοικοκυριά/Ha)	Θετική	Κοινωνικο-δημογραφικό
F4	Συγκέντρωση νοικοκυριών χωρίς ιδιωτικό χώρο στάθμευσης	Αριθμός νοικοκυριών χωρίς ιδιωτικό χώρο στάθμευσης εντός υπο-περιοχής	Πυκνότητα νοικοκυριών χωρίς ιδιωτικό χώρο στάθμευσης εντός υπο-περιοχής (νοικοκυριά/Ha)	Θετική	Στάθμευσης
F5	Συγκέντρωση δημόσιου χαρακτήρα υπηρεσιών	Αριθμός δημόσιου χαρακτήρα υπηρεσιών (σημεία) εντός υπο-περιοχής	Σύνθετο κριτήριο με 2 μετρήσεις: 1. Κεντροβαρική απόσταση υπο-περιοχής από το πλησιέστερο σημείο (d). 2. Πλήθος σημείων εντός υπο-περιοχής (n) Αν $d < 400m$ τότε $d = d$ αλλιώς $d = d_{max}$. Έπειτα αν $n > 0$, τότε $F5 = d/n$	Επίπεδο Δήμου ² : Θετική	Πολεοδομικό
				Επίπεδο πόλης ³ : Αρνητική	
F6	Συγκέντρωση πόλων έλξης (αξιοθέατα, χώροι αναψυχής, πολιτισμού, τουριστικοί προορισμοί κτλ.)	Αριθμός πόλων έλξης (σημεία) εντός υπο-περιοχής	Σύνθετο κριτήριο με 2 μετρήσεις: 1. Κεντροβαρική απόσταση υπο-περιοχής από πλησιέστερο σημείο (d). 2. Πλήθος σημείων εντός υπο-περιοχής (n) Αν $d < 400m$ τότε $d = d$ αλλιώς $d = d_{max}$. Έπειτα αν $n > 0$, τότε $F6 = d/n$	Επίπεδο Δήμου ² : Θετική	Πολεοδομικό
				Επίπεδο πόλης ³ : Αρνητική	
f7	Εγγύτητα σε πολεοδομικό κέντρο (συγκέντρωση εμπορικών και άλλων κεντρικών λειτουργιών)	Εξετάζεται ο πληθυσμός (ρ) του μεγαλύτερου οικισμού ανά Δ.Τ. Κοινότητα: Αν $p < 2000$, τότε $F7 = 0$. Αν $p \geq 2000$, τότε $F7 = (p/2000)^{1/2}$.	(Οι περιοχές των κέντρων όπως έχουν χαρτογραφηθεί επεκτείνονται κατά 50μ.-ζώνη άμεση επιρροής) $F7 =$ Έκταση επεκταμένης περιοχής κέντρου εντός υπο-περιοχής	Θετική	Πολεοδομικό
f8	Πυκνότητα συγκοινωνιακού δικτύου / Εγγύτητα σε σταθμούς μετεπιβίβασης	Αριθμός σταθμών/σημείων μετεπιβίβασης εντός υπο-περιοχής	Κεντροβαρική απόσταση (d) υπο-περιοχής από πλησιέστερο σταθμό μετεπιβίβασης. Εάν $d \geq 400m$ τότε λαμβάνεται η τιμή της μέγιστης απόστασης όλων των υπο-περιοχών.	Επίπεδο Δήμου ² : Θετική	Συγκοινωνιακό
				Επίπεδο πόλης ³ : Αρνητική	

² Θετική επιρροή: Όσο αυξάνεται ο αριθμός των οντοτήτων τόσο πιο πρόσφορη είναι η υπο-περιοχή.

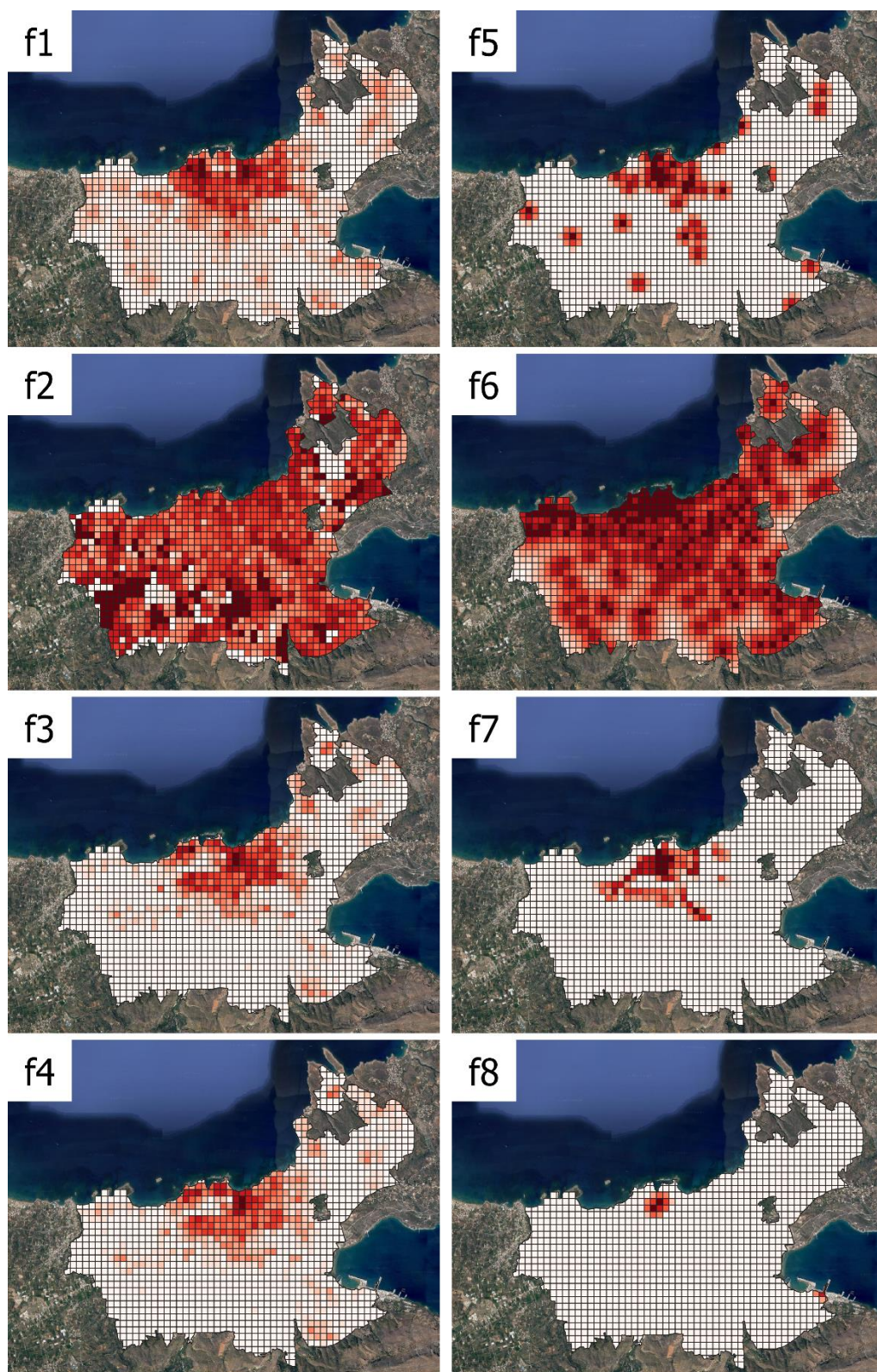
³ Αρνητική επιρροή: Όσο αυξάνεται η απόσταση από το σημείο ενδιαφέροντος, τόσο μειώνεται η προσφορότητα της υπο-περιοχής.

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο – Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος



Εικόνα 7. Χαρτογράφηση των τιμών των οκτώ (8) κριτηρίων προσφορότητας στις 26 Δημοτικές/Τοπικές Κοινότητες του Δήμου Χανίων.



Εικόνα 8. Χαρτογράφηση των τιμών των οκτώ (8) κριτηρίων προσφορότητας στο ψηφιδωτό πλέγμα (διαστάσεων 200m επί 200m) που εφαρμόστηκε στο πολεοδομικό συγκρότημα Χανίων-Σούδας.

3.4 Ορισμός συντελεστών βαρύτητας

Μέσω των συντελεστών βαρύτητας διαφοροποιείται (αν, και κατά πόσο χρειάζεται) η βαρύτητα του κάθε κριτηρίου στη συνάρτηση προσφορότητας. Ουσιαστικά, η τιμή του συντελεστή βαρύτητας εκφράζει το ποσοστό κατά το οποίο το κριτήριο «συμμετέχει» στη διαμόρφωση της τιμής της προσφορότητας. Ο ρόλος λοιπόν των συντελεστών βαρύτητας στην συνάρτηση προσφορότητας είναι κρίσιμος, καθώς στην πραγματικότητα τα κριτήρια δεν είναι ποτέ ισοβαρή, πρακτικά κάποια σχετίζονται πιο άμεσα/σαφέστερα/ισχυρότερα με την αναμενόμενη ζήτηση για επαναφόρτιση Η/Ο από κάποια άλλα.

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό πως οι συντελεστές βαρύτητας δεν εκφράζουν κάποιο απόλυτο μέγεθος, αλλά τη σχετική βαρύτητα του εκάστοτε κριτηρίου προς τα υπόλοιπα. Επιπλέον, είναι υποκειμενικοί καθώς εξαρτώνται κάθε φορά από την αντίληψη του αποφασίζοντα-ουσας για το σχεδιαστικό πρόβλημα. Εκτιμώντας την κρισιμότητα των συντελεστών βαρύτητας στη διαμόρφωση του ΣΦΗΟ του Δήμου Χανίων, η μελετητική ομάδα έκρινε σκόπιμο να αξιοποιήσει μεθόδους ανοιχτής διαβούλευσης για τον ορισμό τους. Η μέθοδος που εφαρμόστηκε ήταν αυτή της «συγκριτικής αξιολόγησης ζευγών κριτηρίων» (pairwise comparison), σύμφωνα με την οποία κάθε ένα από τα οκτώ κριτήρια συγκρίνεται και αξιολογείται με τα υπόλοιπα επτά. Η συγκριτική αξιολόγηση των κριτηρίων, σε μορφή πίνακα Excel, ενσωματώθηκε σε δομημένο ερωτηματολόγιο το οποίο αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του Δήμου από τις 17/05/2022 μέχρι τις 31/05/2022. Η ενημέρωση των πολιτών έγινε μέσω δελτίου τύπου στα μέσα ενημέρωσης της περιοχής.

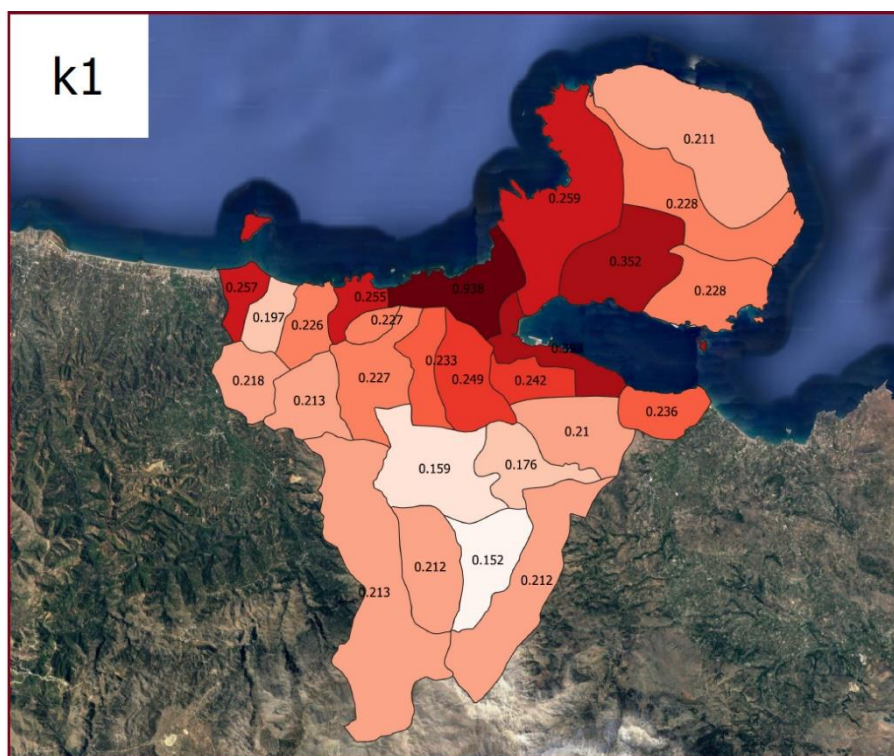
Με τη λήξη της διαβούλευσης πραγματοποιήθηκε στατιστική επεξεργασία των απαντήσεων μέσω της οποίας προέκυψε πλήθος στατιστικά αντιπροσωπευτικών εκδοχών για τους συντελεστές βαρύτητας των οκτώ (8) κριτηρίων προσφορότητας. Στον Πίνακα 17 παρουσιάζεται ο μέσος όρος (Μ.Ο.) των εκδοχών για τις οποίες υπολογίστηκε η προσφορότητα σε επίπεδο Δήμου και πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων-Σούδας (εκδοχή k1).

Πίνακας 17. Εκδοχή μέσου όρου (k1) τιμών συντελεστών βαρύτητας κριτηρίων προσφορότητας σύμφωνα με τα αποτελέσματα της διαβούλευσης.

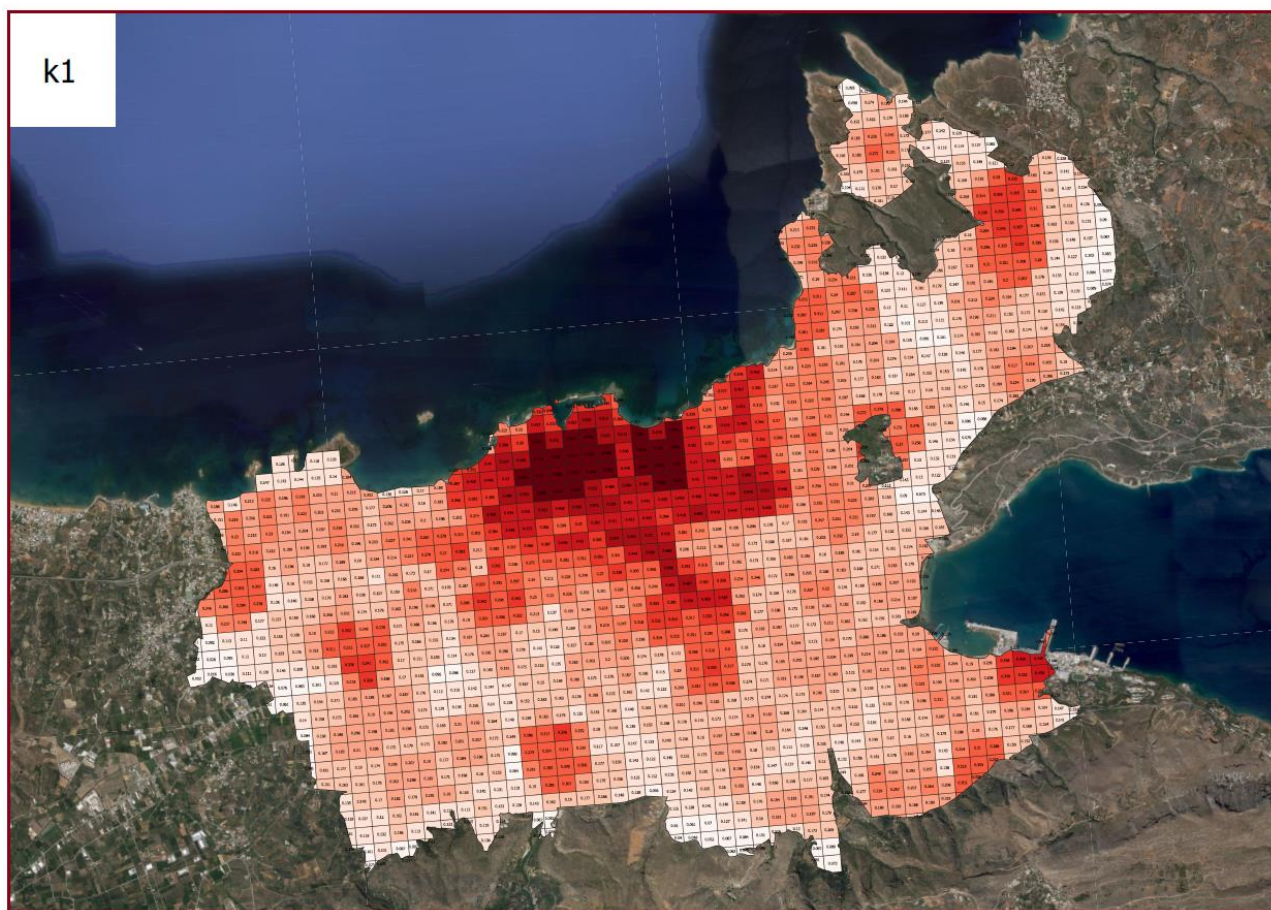
Κριτήρια Προσφορότητας		Εκδοχή Συντελεστών Βαρύτητας
		k1
f1	Εξυπηρετούμενος πληθυσμός	0,166
f2	Συγκέντρωση πληθυσμού υψηλότερων εισοδημάτων	0,063
f3	Συγκέντρωση νοικοκυριών με τουλάχιστον ένα Ι.Χ. όχημα	0,100
f4	Συγκέντρωση νοικοκυριών χωρίς ιδιωτικό χώρο στάθμευσης	0,115
f5	Συγκέντρωση δημόσιου χαρακτήρα υπηρεσιών	0,130
f6	Συγκέντρωση πόλων έλξης (αξιοθέατα, χώροι αναψυχής, πολιτισμού, τουριστικοί προορισμοί κτλ.)	0,148
f7	Εγγύτητα σε πολεοδομικό κέντρο (συγκέντρωση εμπορικών και άλλων κεντρικών λειτουργιών)	0,141
f8	Πυκνότητα συγκοινωνιακού δικτύου / Εγγύτητα σε σταθμούς μετεπιβίβασης	0,137

3.5 Υπολογισμός και χαρτογράφηση προσφορότητας των υπο-περιοχών

Έχοντας υπολογίσει τις τιμές των κριτηρίων στις υπο-περιοχές, σε επίπεδο Δήμου και σε επίπεδο πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων-Σούδας, και ορίσει την αντιπροσωπευτική εκδοχή (k_1) των συντελεστών βαρύτητας των κριτηρίων (βλ. Πίνακας 17) υπολογίστηκε και χαρτογραφήθηκε η προσφορότητα. Οι χάρτες προσφορότητας σε επίπεδο Δήμου και πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων-Σούδας παρουσιάζονται στην Εικόνα 9 και Εικόνα 10, αντίστοιχα. Η προσφορότητα μίας υπο-περιοχής, βάσει της προμοδότησης της εξετασθείσας εκδοχής της συνάρτησης προσφορότητας, κρίνεται από τα προκαθορισμένα κριτήρια βαθμονόμησης. Η πλειοψηφία του πληθυσμού, των πόλων έλξης και των δημόσιων υπηρεσιών συγκεντρώνεται στη Δ.Κ. Χανίων, όπου παρατηρείται η μεγαλύτερη εγγύτητα σε πολεοδομικό κέντρο και η υψηλότερη πυκνότητα συγκοινωνιακού δικτύου, με ακόλουθες τις Δ.Κ. Σούδας και Αρωνίου. Ουσιαστικά η Δ.Κ. Χανίων παρουσιάζει συντριπτικά μεγαλύτερη προσφορότητα από τις υπόλοιπες Δ.Κ./Τ.Κ. και ακολουθούν οι Δ.Κ. Σούδας και Αρωνίου. Οι υπόλοιπες 23 Δ.Κ./ Τ.Κ. παρουσιάζουν χαμηλή προσφορότητα με μικρές διαφορές μεταξύ τους (τιμές που κυμαίνονται από 0,15 - 0,25). Με άλλα λόγια, η Δ.Κ. Χανίων αποτελεί μακράν την πιο πρόσφορη υπο-περιοχή του Δήμου. Αναφορικά με το χάρτη προσφορότητας σε επίπεδο πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων-Σούδας, οι πιο πρόσφορες για χωροθέτηση υπο-περιοχές εμφανίζονται το κέντρο Χανίων και περιμετρικά αυτού, η Παλιά Πόλη, η παραλιακή περιοχή Κουμ Καπί και τα προάστια της πόλης Χανίων, με ακόλουθες τη Σούδα και τις Μουρινιές.



Εικόνα 9. Χαρτογράφηση τιμών προσφορότητας σε επίπεδο Δήμου (όπου οι υπο-περιοχές ταυτίζονται με τις 26 Δ.Κ./Τ.Κ.) για την εκδοχή μέσου όρου συντελεστών βαρύτητας (k_1).



Εικόνα 10. Χαρτογράφηση τιμών προσφορότητας σε επίπεδο πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων-Σούδας (σε ψηφιδωτό πλέγμα 200m x 200m) για την εκδοχή συντελεστών βαρύτητας (k1).

4 Ανάπτυξη σεναρίων χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο

Σύμφωνα με τις οδηγίες του ΥΠ.ΕΝ., ζητούμενο των ΣΦΗΟ είναι να καλύψουν τις ανάγκες επαναφόρτισης Η/Ο στον εκάστοτε Δήμο για τα επόμενα πέντε χρόνια, για κατοίκους, εργαζόμενους (εντός της επικράτειας του) αλλά και επισκέπτες του. Στην υφιστάμενη κατάσταση, η δυναμική επισκεπτών/τουριστών του Δήμου Χανίων, σε όλη τη διάρκεια του έτους, δεν ξεπερνά την αντίστοιχη δυναμική των κατοίκων/εργαζομένων, γεγονός που δεν αναμένεται να αλλάξει δραστικά τα επόμενα χρόνια. Παρ' όλα αυτά ο αριθμός επισκεπτών συμψηφίζεται με τον αριθμό κατοίκων για τον ακριβέστερο υπολογισμό της διείσδυσης (βλ. Ενότητα 2.6).

Συνολικά αναπτύχθηκαν τρία διαφορετικά Σενάρια χωροθέτησης, με το καθένα να βασίζεται σε διαφορετικές στρατηγικές σχεδιασμού:

- Το Σενάριο Α αναπτύχθηκε με βάση τους δύο χάρτες προσφορότητας (Εικόνα 9 σε επίπεδο Δήμου και Εικόνα 10 σε επίπεδο πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων-Σούδας). Βάσει αυτών των χαρτών, οι φορτιστές τοποθετήθηκαν στις περιοχές με την μεγαλύτερη προσφορότητα, δηλαδή στις περιοχές με το πιο έντονο χρώμα.

- Το Σενάριο Β στηρίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές, στρατηγικές και πολιτικές του ΣΒΑΚ του Δήμου και ταυτόχρονα στην καταλληλότητα (τεχνική δυνατότητα) των σημείων χωροθέτησης φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων.
- Το Σενάριο Γ αναπτύσσεται στη βάση του Σεναρίου Β, με γνώμονα μία αυστηρότερη προσέγγιση του αριθμού θέσεων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στον ελάχιστο απαραίτητο σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία (βλ. Ενότητα 2.4), με σεβασμό στη διείσδυση Η/Ο στο Δήμο.

Πριν την ανάπτυξη των σεναρίων εντοπίστηκαν οι πιο πρόσφορες περιοχές/ζώνες για χωροθέτηση φορτιστών Η/Ο εντός της εκάστοτε Δημοτικής/Τοπικής Κοινότητας του Δήμου, οι οποίες στο σύνολό τους ταυτίζονται με τους σημαντικότερους οικισμούς ανά κοινότητα. Στη συνέχεια αναζητήθηκαν οι πλησιέστερες σε αυτές - κατάλληλες προς χωροθέτηση - θέσεις στάθμευσης/φόρτισης Η/Ο.

Πίνακας 18. Κανονικοποιημένη τιμή προσφορότητας ανά Δ.Κ./Τ.Κ.

Δ.Κ./Τ.Κ.	Τιμή προσφορότητας A_i	Κανονικοποιημένη τιμή προσφορότητας $A_i/\Sigma(A_i)$
Τοπική Κοινότητα Πλατυβόλας	0,152	0,023
Τοπική Κοινότητα Παππαδιανών	0,159	0,024
Τοπική Κοινότητα Κοντοπούλων	0,176	0,026
Τοπική Κοινότητα Σταλού	0,197	0,029
Τοπική Κοινότητα Μαλάξας	0,210	0,031
Τοπική Κοινότητα Χωρδακίου	0,211	0,031
Τοπική Κοινότητα Δρακόνας	0,212	0,031
Τοπική Κοινότητα Κάμπων	0,212	0,032
Τοπική Κοινότητα Βαρύπετρου	0,213	0,032
Τοπική Κοινότητα Θερίσου	0,213	0,032
Τοπική Κοινότητα Αγίας	0,218	0,032
Δημοτική Κοινότητα Γαλατά	0,226	0,034
Δημοτική Κοινότητα Περιβολίων Κυδωνίας	0,227	0,034
Δημοτική Κοινότητα Βαμβακοπούλου	0,227	0,034
Τοπική Κοινότητα Στερνών	0,228	0,034
Τοπική Κοινότητα Μουζουρά	0,228	0,034
Δημοτική Κοινότητα Μουρνιών	0,233	0,035
Τοπική Κοινότητα Απτέρων	0,236	0,035
Τοπική Κοινότητα Τσικαλαριών	0,242	0,036
Δημοτική Κοινότητα Νεροκούρου	0,249	0,037
Δημοτική Κοινότητα Δαράτσου	0,255	0,038
Δημοτική Κοινότητα Αγίας Μαρίνης	0,257	0,038
Δημοτική Κοινότητα Κουνουπιδιανών	0,259	0,038
Δημοτική Κοινότητα Αρωνίου	0,352	0,052
Δημοτική Κοινότητα Σούδας	0,393	0,058
Δημοτική Κοινότητα Χανίων	0,938	0,140

4.1 Σενάριο Α

Το σενάριο έχει αναπτυχθεί και σε αρχεία .kmz για την εξυπηρέτηση αναγκών επισκόπησης από όλους τους αναγνώστες π.χ. στην πλατφόρμα google earth ή σε κάποιο λογισμικό GIS. Η κάθε θέση σημείου επαναφόρτισης για το Σενάριο Α καταγράφεται λεπτομερώς στον **Πίνακα 27**. Σημειώνεται ότι στον εν λόγω πίνακα, ο όρος «Βαρύ όχημα» αντιστοιχεί σε Λεωφορείο ή όχημα Τροφοδοσίας. Το Σενάριο Α αποτυπώνεται στον χάρτη στην **Εικόνα 11**.

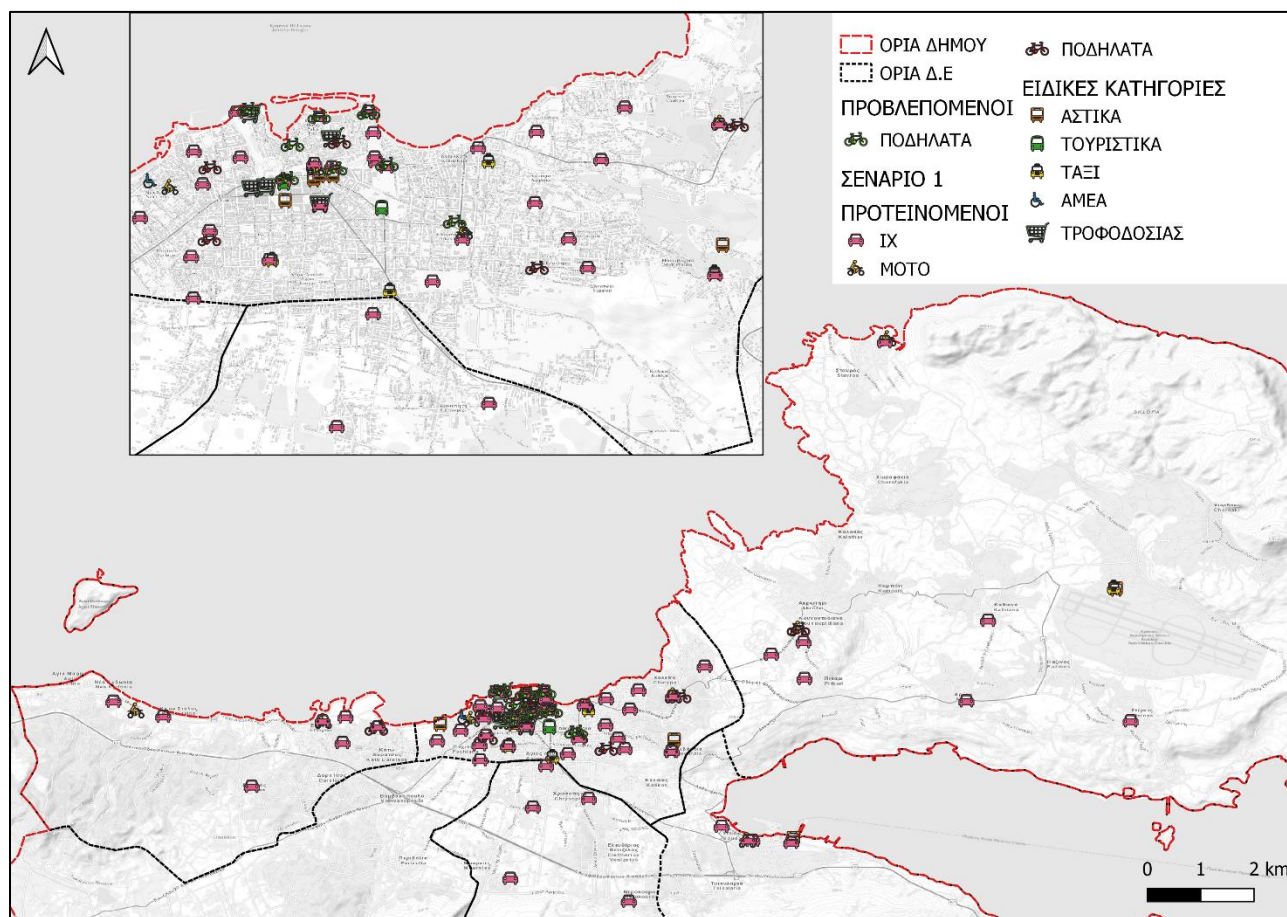
Οι θέσεις φόρτισης ανά κατηγορία κύριου οχήματος φόρτισης και το σύνολο των προτεινόμενων φορτιστών ανά τύπο φορτιστή παρατίθενται στον **Πίνακα 19** και **Πίνακα 20** αντίστοιχα. **Στο Σενάριο Α προκύπτουν συνολικά 95 σημεία επαναφόρτισης και 201 θέσεις στάθμευσης Η/Ο.**

Πίνακας 19. Θέσεις φόρτισης ανά κατηγορία οχήματος στο Σενάριο Α.

Κατηγορία Οχήματος	Θέσεις Φόρτισης		
	Θέσεις Κανονικής Φόρτισης	Θέσεις Ταχυφόρτισης	Σύνολο Θέσεων Φόρτισης
Επιβατικά ΙΧ	109	0	109
Μοτοσυκλέτες	40	0	40
Ποδήλατα	28	0	28
Τουριστικά Λεωφορεία	0	2	2
Αστικά/Υπεραστικά Λεωφορεία	0	8	8
Φορητά Τροφοδοσίας	0	5	5
ΤΑΞΙ	0	5	5
ΑμεΑ	4	0	4

Πίνακας 20. Προτεινόμενος αριθμός φορτιστών ανά τύπο φορτιστή στο Σενάριο Α.

Τύπος Φορτιστή	Αριθμός Φορτιστών
AC 2x22kW	58
AC 3.7-11kW	17
Ταχυφορτιστής DC 60 kW	13
Ταχυφορτιστής DC 120 kW	7



Εικόνα 11. Χάρτης θέσεων χωροθέτησης, σημείων επαναφόρτισης Η/Ο κατά το Σενάριο Α.

4.2 Σενάριο Β

Το σενάριο έχει αναπτυχθεί και σε αρχεία .kmz για την εξυπηρέτηση αναγκών επισκόπησης από όλους τους αναγνώστες π.χ. στην πλατφόρμα google earth ή σε κάποιο λογισμικό GIS. Η κάθε θέση σημείου επαναφόρτισης για το Σενάριο Β καταγράφεται λεπτομερώς στον **Πίνακα 28**. Σημειώνεται ότι στον εν λόγω πίνακα, ο όρος «Βαρύ όχημα» αντιστοιχεί σε Λεωφορείο ή όχημα Τροφοδοσίας. Το Σενάριο Β αποτυπώνεται στον χάρτη στην **Εικόνα 12**.

Οι θέσεις φόρτισης ανά κατηγορία κύριου οχήματος φόρτισης και το σύνολο των προτεινόμενων φορτιστών ανά τύπο φορτιστή παρατίθενται στον **Πίνακα 22** και **Πίνακα 23** αντίστοιχα. **Στο Σενάριο Β προκύπτουν συνολικά 96 σημεία επαναφόρτισης και 203 θέσεις στάθμευσης Η/Ο.**

Στο Σενάριο Β εντοπίζονται οι ακόλουθες βασικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με το Σενάριο Α:

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο – Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

Πίνακας 21. Μεταφορές σημείων φόρτισης από το Σενάριο Α στο Σενάριο Β.

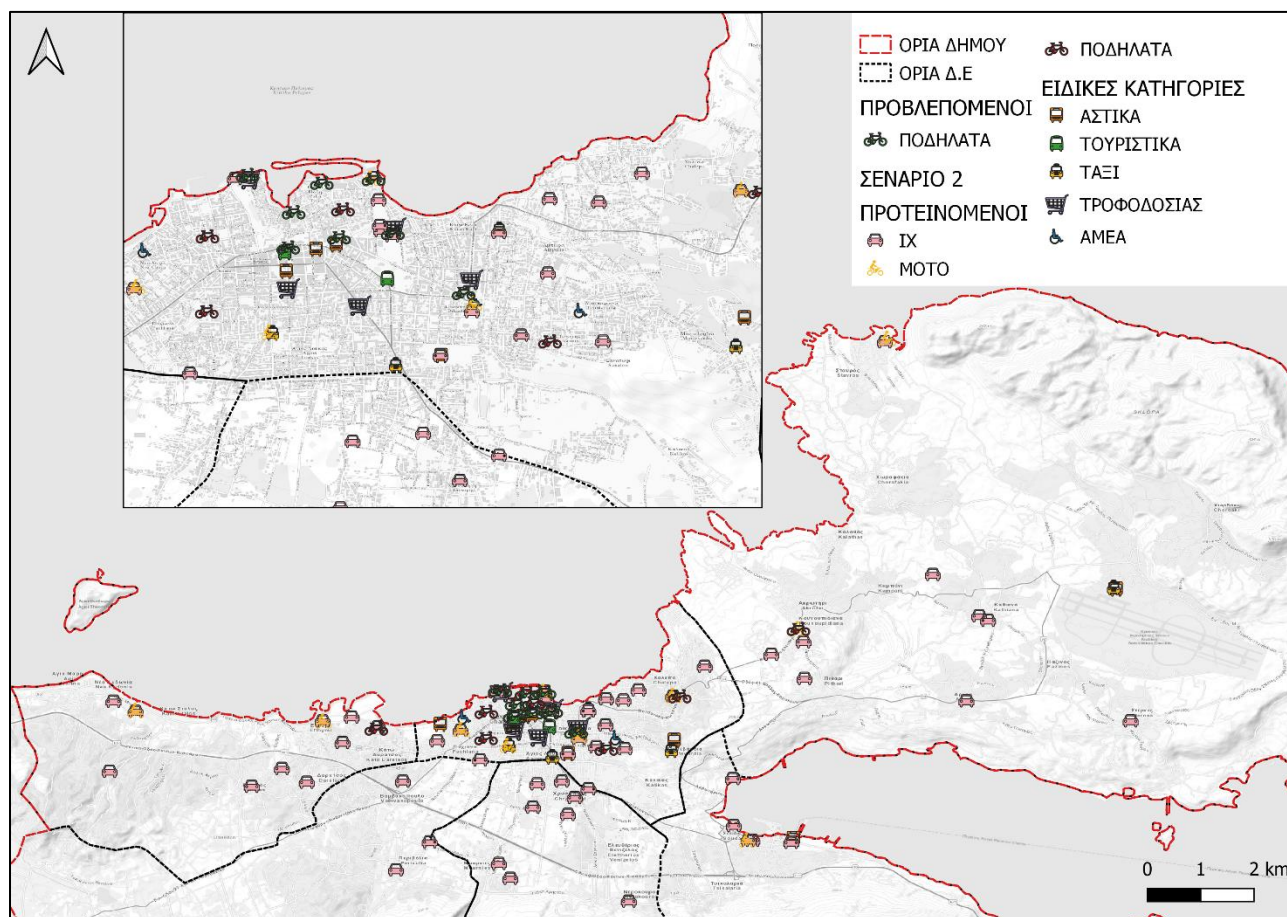
Αριθμός Φορτιστή	Από	Προς
Επιβατικά ΙΧ		
10	Πλατεία Μαρκοπούλου (κοντά στο 1ο Πειραματικό Γυμνάσιο Χανίων)	Οδός Σωκράτους
12	Οδός Αγίων Αποστόλων (Χώρος στάθμευσης Άγιοι Θεόδωροι)	Οδός Αγίων Αποστόλων (κοντά στο Γήπεδο Αγίων Αποστόλων)
21	Οδός Πλωτάρχου Μαριδάκη	Οδός Έλλης (κοντά στις Αθλητικές εγκαταστάσεις του Ναυταθλητικού)
23	Οδός Λευκών Ορέων	Κοντά στο Κλειστό γυμναστήριο Καμπάνι
24	Οδός Εφέδρων Πολεμιστών	Οδός Ελευθερίας (κοντά στο Γήπεδο Περιβολίων)
27	Πλατεία Κατεχάκη (κοντά στο Μεγάλο Αρσενάλι)	Οδός Συμμάχων
31	Οδός Νικολάου Καραφά (19ο Δημοτικό Σχολείο Χανίων)	Οδός Καμάρας (κοντά στο Γήπεδο Καθιανών)
32	Οδός Πατριάρχου Αθανασίου	Οδός Ελ. Βενιζέλου Δ.Κ. Γαλατά
33	Οδός Συίας	Οδός Γεωργίου Παπανδρέου (Πλατεία Δαράτσου)
34	Οδός Πατριάρχου Γερασίμου	Πλατεία Σταλού
36	Πλατεία 1866	Χώρος στάθμευσης Δ.Ε.Υ.Α.Χ.
37	Οδός 8ης Δεκεμβρίου	Οδός Ι. Καποδιστρίου (κοντά στην ΤΟΜΥ)
41	Οδός Θερμοπυλών	Κοντά στο Γήπεδο Μοναχής Ελιάς
43	Οδός Κονδυλάκη	Οδός Χρυσοπηγής
47	Οδός Περίδου (Δημοτικό Πάρκινγκ)	Οδός Ι. Μαρκάκη
48	Πλατεία Αγοράς (Πάρκινγκ)	Οδός Δημ. Ορφανού
57	ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου (κοντά στο Ξενοδοχείο Creta Palm)	Οδός Ιωάννη Καποδίστρια
58	Οδός Σταυριανού Πολέντα	Οδός Κνωσού (έξω από τη Δεξαμενή Νερού Αη-Γιάννη)
59	Οδός Παπαναστασίου	Οδός Χρυσοπηγής (κοντά στο Δημοτικό Σχολείο)
63	Οδός Αγίου Νικολάου (κοντά στον Ιερό Ναό Αγίου Νικολάου)	Πλατεία Καγιαλέ
Μοτοσυκλέτες		
71	Πλατεία Αγοράς (Πάρκινγκ)	Οδός Εφέδρων Πολεμιστών
73	Οδός Σαμουήλ Χάου	Οδός Οσίου Νίκωνος
Λεωφορεία		
88	Πλατεία Αγοράς/Πλατεία Σοφοκλή Βενιζέλου	Στρατόπεδο Μαρκοπούλου
Βαρύ Όχημα Τροφοδοσίας		
93	Οδός Δασκαλογιάννη	Οδός Κύπρου
94	Οδός Υψηλάντων	Οδός Ηρώων Πολυτεχνείου
95	Οδός Μανουσσογιαννάκηδων	Οδός Ζυμβρακάκηδων
ΑμεΑ		
102	Πλατεία Αγοράς	Οδός Νικολάου Καραφά (19ο Δημοτικό Σχολείο Χανίων)

Πίνακας 22. Θέσεις φόρτισης ανά κατηγορία οχήματος στο Σενάριο Β.

Κατηγορία Οχήματος	Θέσεις Φόρτισης		
	Θέσεις Κανονικής Φόρτισης	Θέσεις Ταχυφόρτισης	Σύνολο Θέσεων Φόρτισης
Επιβατικά ΙΧ	111	0	111
Μοτοσυκλέτες	40	0	40
Ποδήλατα	28	0	28
Τουριστικά Λεωφορεία	0	2	2
Αστικά/Υπεραστικά Λεωφορεία	0	8	8
Φορητά Τροφοδοσίας	0	5	5
ΤΑΞΙ	0	5	5
ΑμεΑ	4	0	4

Πίνακας 23. Προτεινόμενος αριθμός φορτιστών ανά τύπο φορτιστή στο Σενάριο Β.

Τύπος Φορτιστή	Αριθμός Φορτιστών
AC 2x22kW	59
AC 3.7-11kW	17
Ταχυφορτιστής DC 60 kW	13
Ταχυφορτιστής DC 120 kW	7



Εικόνα 12. Χάρτης θέσεων χωροθέτησης, σημείων επαναφόρτισης Η/Ο κατά το Σενάριο Β.

4.3 Σενάριο Γ

Το σενάριο έχει αναπτυχθεί και σε αρχεία .kmz για την εξυπηρέτηση αναγκών επισκόπησης από όλους τους αναγνώστες π.χ. στην πλατφόρμα google earth ή σε κάποιο λογισμικό GIS. Η κάθε θέση σημείου επαναφόρτισης για το Σενάριο Γ καταγράφεται λεπτομερώς στον **Πίνακα 29**. Σημειώνεται ότι στον εν λόγω πίνακα, ο όρος «Βαρύ όχημα» αντιστοιχεί σε Λεωφορείο ή όχημα Τροφοδοσίας. Το Σενάριο Γ αποτυπώνεται στον χάρτη στην **Εικόνα 13**.

Οι θέσεις φόρτισης ανά κατηγορία κύριου οχήματος φόρτισης και το σύνολο των προτεινόμενων φορτιστών ανά τύπο φορτιστή παρατίθενται στον **Πίνακα 25** και **Πίνακα 26** αντίστοιχα. **Στο Σενάριο Γ προκύπτουν συνολικά 56 σημεία επαναφόρτισης και 116 θέσεις στάθμευσης Η/Ο.**

Στο Σενάριο Γ εντοπίζονται οι ακόλουθες βασικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με το Σενάριο Β:

Πίνακας 24. Αφαίρεση φορτιστών από το Σενάριο Β για δημιουργία του Σεναρίου Γ.

Αριθμός Φορτιστή	Αφαίρεση από
Επιβατικά ΙΧ	
9	Οδός Δευκαλίωνος (Χώρος στάθμευσης κοντά στην Πύλη της Άμμου (ή Σαμπιονάρα ή Κουμ Καπί))
10	Οδός Σωκράτους
11	Οδός Δρακονιανού (Χώρος στάθμευσης Άγιοι Θεόδωροι)
13	Οδός Νεάρχου Δ.Κ. Δαράτσου (κοντά στο Σούπερ Μάρκετ ΣΥΝΚΑ)
14	Οδός Αγίων Αποστόλων (Χώρος στάθμευσης Άγιοι Θεόδωροι)
16	Οδός Χαριλάου Τρικούπη (Χώρος στάθμευσης "Ρεγγίνα")
17	Οδός Κύπρου (Χώρος στάθμευσης Ανατολικής Τάφρου)
19	Οδός 25ης Μαρτίου (κοντά στην Υπηρεσία Δόμησης Χανίων)
25	Χώρος πίσω από το Δικαστικό Μέγαρο Χανίων
28	Οδός Ρήγα Φεραίου (κοντά στο 4ο Γενικό Λύκειο Χανίων)
29	Οδός Αυστραλών Μαχητών (κοντά στο Αρχαιολογικό Μουσείο Χανίων)
30	Οδός Αναγνώστη Παπαγιαννάκη (Ελληνικό Μεσογειακό Πανεπιστήμιο)
35	Οδός Μακεδονομάχων
38	Οδός Αριστοτέλους Δ.Κ. Κουνουπιδιανών
40	Πολυτεχνείο Κρήτης
42	Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο Χανίων 'Άγιος Γεώργιος'
43	Οδός Χρυσοπηγής
44	Οδός Κεραμειών (κοντά στον Ιερό Ναό Αγίου Γερασίμου)
45	Οδός Αγίας Μαρίνας (Πλατεία Εργατικών Κατοικιών)
46	Οδός Νικηφόρου Φωκά
49	Κοντά στο Ποδηλατοδρόμιο Δ.Κ. Αρωνίου
50	Οδός Μαρίνου Αντύπα (Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο Κλαδισού)
51	Οδός Αγίου Νεκταρίου Δ.Κ. Κουνουπιδιανών
53	Οδός Εθνάρχου Βενιζέλου (κοντά στην Εθνική Τράπεζα)
55	Οδός Νίκου Ανδριανάκη
60	Πλατεία Άνω Γαλατά (κοντά στον Ιερό Ναό Αγίου Νικολάου)
62	ΕΟ Αεροδρομίου - Σουδας
Μοτοσυκλές	
67	Οδός Σπύρου Λέρα Δ.Κ. Κουνουπιδιανών
68	Οδός Ιωάννη Καποδίστρια
71	Οδός Εφένδρων Πολεμιστών
72	Οδός Νίκου Ανδριανάκη
Ποδήλατα	
75	Οδός Σαμιωτάκη (κοντά στην Παιδική Χαρά "Ελσα")
76	Οδός Αγίου Κωνσταντίνου (κοντά στον Ιερό Ναό Αγίου Κωνσταντίνου)
79	Οδός Ελ. Βενιζέλου Δ.Κ. Κουνουπιδιανών
Λεωφορεία	
84	Οδός Γεωργίου Σγουρού
85	Οδός Σπύρου Μουστακλή (κοντά στη Γέφυρα Κλαδισού)
87	Οδός Αποκορώνου
89	Οδός Ζυμβρακάκηδων (δίπλα από τα ΚΤΕΛ)
ΕΔΧ-ΤΑΞΙ	
99	Οδός Παπαναστασίου
101	Οδός Εφένδρων Πολεμιστών

Πίνακας 25. Θέσεις φόρτισης ανά κατηγορία οχήματος στο Σενάριο Γ.

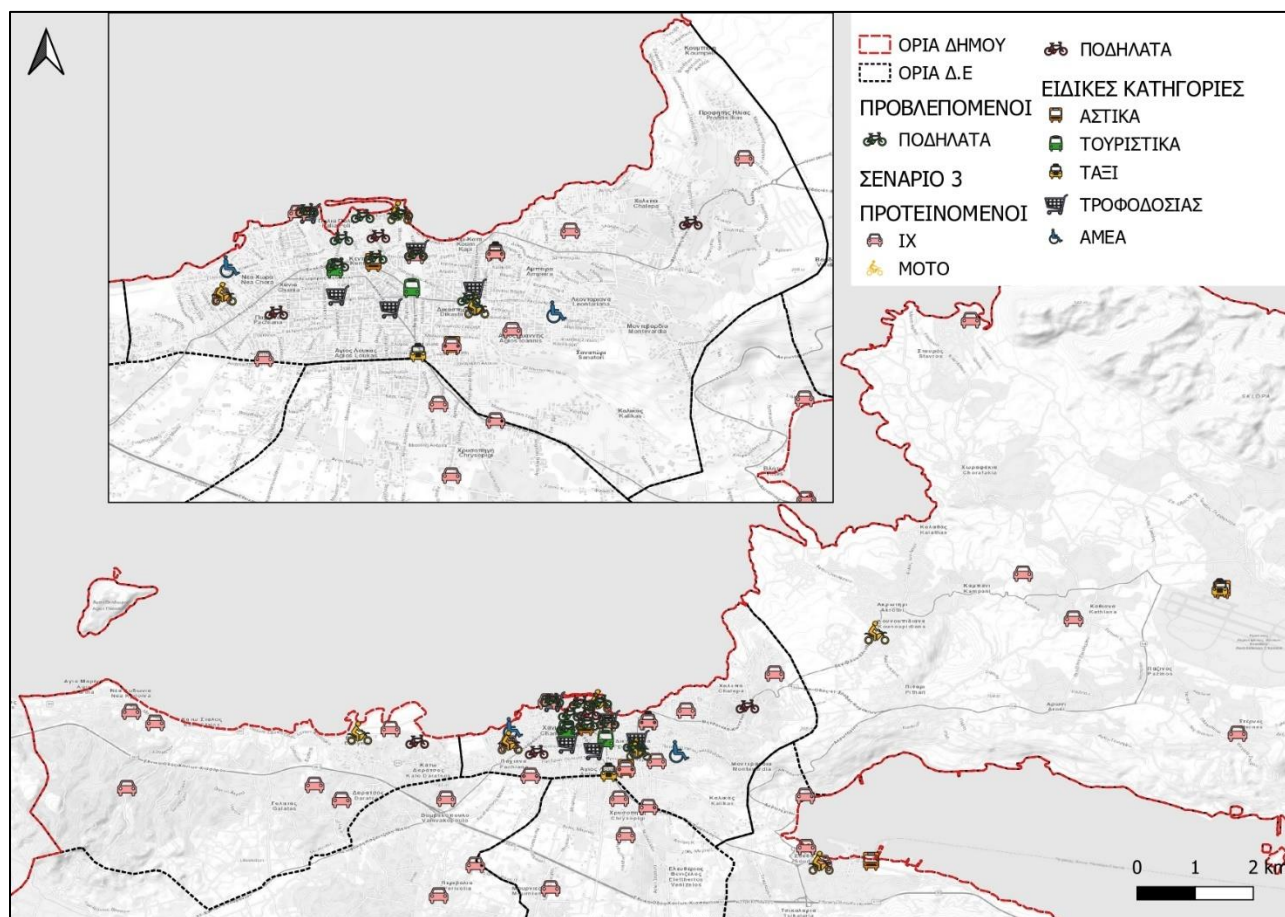
Κατηγορία Οχήματος	Θέσεις Φόρτισης		
	Θέσεις Κανονικής Φόρτισης	Θέσεις Ταχυφόρτισης	Σύνολο Θέσεων Φόρτισης
Επιβατικά ΙΧ	58	0	58
Μοτοσυκλέτες	24	0	24
Ποδήλατα	16	0	16
Τουριστικά Λεωφορεία	0	2	2
Αστικά/Υπεραστικά Λεωφορεία	0	4	4
Φορητά Τροφοδοσίας	0	5	5
ΤΑΞΙ	0	3	3
ΑμεΑ	4	0	4

Πίνακας 26. Προτεινόμενος αριθμός φορτιστών ανά τύπο φορτιστή στο Σενάριο Γ.

Τύπος Φορτιστή	Αριθμός Φορτιστών
AC 2x22kW	32
AC 3.7-11kW	10
Ταχυφορτιστής DC 60 kW	7
Ταχυφορτιστής DC 120 kW	7

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο – Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος



Εικόνα 13. Χάρτης θέσεων χωροθέτησης, σημείων επαναφόρτισης Η/Ο κατά το Σενάριο Γ.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

Πίνακας 27. ΣΦΗΟ - Σενάριο Α.

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
1Π	35°30'51.91"N 24° 1'16.54"E	Πλατεία Μαρκοπούλου (κοντά στο 1ο Πειραματικό Γυμνάσιο Χανίων)	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί πεζοδρομίου	1.1: 0,6m x 2m 1.2: 0,6m x 2m 1.3: 0,6m x 2m 1.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
2Π	35°31'7.08"N 24° 1'25.52"E	Οδός Δευκαλίωνος (Χώρος στάθμευσης κοντά στην Πύλη της Άμμου (ή Σαμπιονάρα ή Κουμ Καπί))	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί οδοστρώματος	2.1: 0,6m x 2m 2.2: 0,6m x 2m 2.3: 0,6m x 2m 2.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
3Π	35°31'6.12"N 24° 1'12.06"E	Πλατεία Κατεχάκη (κοντά στο Μεγάλο Αρσενάλι)	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί οδοστρώματος	3.1: 0,6m x 2m 3.2: 0,6m x 2m 3.3: 0,6m x 2m 3.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
4Π	35°31'8.14"N 24° 0'52.75"E	Πλατεία Τάλω (Χώρος Στάθμευσης Πλατείας Τάλω)	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί οδοστρώματος	4.1: 0,6m x 2m 4.2: 0,6m x 2m 4.3: 0,6m x 2m 4.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
5Π	35°30'49.29"N 24° 1'3.31"E	Πλατεία 1866	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί πεζοδρομίου	5.1: 0,6m x 2m 5.2: 0,6m x 2m 5.3: 0,6m x 2m 5.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
6Π	35°30'37.45"N 24° 1'48.97"E	Οδός Ανδρέα Παπανδρέου (κοντά στην Πλατεία Ελευθερίας)	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί πεζοδρομίου	6.1: 0,6m x 2m 6.2: 0,6m x 2m 6.3: 0,6m x 2m 6.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
7Π	35°30'58.43"N 24° 1'4.75"E	Πλατεία Ελ. Βενιζέλου	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί πεζοδρομίου	7.1: 0,6m x 2m 7.2: 0,6m x 2m 7.3: 0,6m x 2m 7.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
8Π	35°30'53.07"N 24° 1'30.54"E	Χώρος στάθμευσης "Ρεγγίνα"	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί οδοστρώματος	8.1: 0,6m x 2m 8.2: 0,6m x 2m 8.3: 0,6m x 2m 8.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
9	35°31'7.55"N 24° 1'25.57"E	Οδός Δευκαλίωνος (Χώρος στάθμευσης κοντά στην Πύλη της Άμμου (ή Σαμπιονάρα ή Κουμ Καπί))	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	9.1: 2,5m x 5m 9.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
10	35°30'52.45"N 24° 1'15.54"E	Πλατεία Μαρκοπούλου (κοντά στο 1ο Πειραματικό Γυμνάσιο Χανίων)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	10.1: 2,5m x 5m 10.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
11	35°30'45.61"N 23°58'40.75"E	Οδός Δρακονιανού (Χώρος στάθμευσης Άγιοι Θεόδωροι)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	11.1: 2,5m x 5m 11.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
12	35°30'48.62"N 23°58'57.73"E	Οδός Αγίων Αποστόλων (Χώρος στάθμευσης Άγιοι Θεόδωροι)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	12.1: 2,5m x 5m 12.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
13	35°30'29.59"N 23°58'55.48"E	Νεάρχου Δ.Κ. Δαράτσου (κοντά στο Σούπερ Μάρκετ SYNKA)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	13.1: 2,5m x 5m 13.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
14	35°30'41.32"N 23°59'21.81"E	Οδός Αγίων Αποστόλων (Χώρος στάθμευσης Άγιοι Θεόδωροι)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	14.1: 2,5m x 5m 14.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση
15	35°30'52.40"N 24° 1'30.41"E	Οδός Κύπρου (Χώρος στάθμευσης "Ρεγγίνα")	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	15.1: 2,5m x 5m 15.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
16	35°30'53.79"N 24° 1'27.55"E	Οδός Χαριλάου Τρικούπη (Χώρος στάθμευσης "Ρεγγίνα")	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	16.1: 2,5m x 5m 16.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
17	35°31'1.73"N 24° 1'26.83"E	Οδός Κύπρου (Χώρος στάθμευσης Ανατολικής Τάφρου)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	17.1: 2,5m x 5m 17.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
18	35°31'7.29"N 24° 0'49.46"E	Πλατεία Τάλω (Χώρος Στάθμευσης Πλατείας Τάλω)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	18.1: 2,5m x 5m 18.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
19	35°29'16.94"N 24° 4'0.03"E	Οδός 25ης Μαρτίου (κοντά στην Υπηρεσία Δόμησης Χανίων)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	19.1: 2,5m x 5m 19.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
20	35°29'17.08"N 24° 3'57.03"E	Οδός 25ης Μαρτίου (κοντά στο Κλειστό Γυμναστήριο Σούδας)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	20.1: 2,5m x 5m 20.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση
21	35°29'27.36"N 24° 3'37.02"E	Οδός Πλωτάρχου Μαριδάκη	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	21.1: 2,5m x 5m 21.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
22	35°31'26.27"N 24° 3'24.54"E	Οδός Μιχαήλ Καλορίζικου (κοντά στους τάφους των Βενιζέλων)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	22.1: 2,5m x 5m 22.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση
23	35°30'27.98"N 24° 0'37.18"E	Οδός Λευκών Ορέων	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	23.1: 2,5m x 5m 23.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση
24	35°30'27.17"N 24° 0'58.50"E	Οδός Εφédρων Πολεμιστών	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	24.1: 2,5m x 5m 24.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
25	35°30'32.76"N 24° 1'49.64"E	Χώρος πίσω από το Δικαστικό Μέγαρο Χανίων	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	25.1: 2,5m x 5m 25.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση
26	35°30'38.62"N 24° 0'23.22"E	Οδός Οσίου Νικωνος	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	26.1: 2,5m x 5m 26.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βόθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
27	35°31'5.82"N 24° 1'12.04"E	Πλατεία Κατεχόκη (κοντά στο Μεγάλο Αρσενάλι)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	27.1: 2,5m x 5m 27.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βόθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
28	35°30'42.69"N 24° 2'10.85"E	Οδός Ρήγα Φεραίου (κοντά στο 4ο Γενικό Λύκειο Χανίων)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	28.1: 2,5m x 5m 28.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βόθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
29	35°31'2.03"N 24° 2'11.29"E	Οδός Αυστραλών Μαχητών (κοντά στο Αρχαιολογικό Μουσείο Χανίων)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	29.1: 2,5m x 5m 29.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βόθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
30	35°31'8.70"N 24° 2'35.34"E	Οδός Αναγνώστη Παπαγιαννάκη (Ελληνικό Μεσογειακό Πανεπιστήμιο)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	30.1: 2,5m x 5m 30.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βόθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
31	35°30'32.78"N 24° 2'20.13"E	Οδός Νικολάου Καραφά (19ο Δημοτικό Σχολείο Χανίων)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	31.1: 2,5m x 5m 31.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
32	35°30'56.70"N 24° 0'37.90"E	Οδός Πατριάρχου Αθανασίου	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	32.1: 2,5m x 5m 32.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση
33	35°30'47.74"N 24° 0'40.32"E	Οδός Συίας	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	33.1: 2,5m x 5m 33.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
34	35°30'55.07"N 24° 0'50.61"E	Οδός Πατριάρχου Γερασίμου	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	34.1: 2,5m x 5m 34.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση
35	35°30'24.98"N 24° 2'25.25"E	Οδός Μακεδονομάχων	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	35.1: 2,5m x 5m 35.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση
36	35°30'48.83"N 24° 1'2.60"E	Πλατεία 1866	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	36.1: 2,5m x 5m 36.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m. Ενδεικτική θέση, θα οριστικοποιηθεί μόλις ολοκληρωθεί το ΣΒΑΚ

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
37	35°30'57.64"N 24° 1'55.42"E	Οδός 8ης Δεκεμβρίου	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	37.1: 2,5m x 5m 37.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση
38	35°31'44.45"N 24° 4'37.92"E	Οδός Αριστοτέλους Δ.Κ. Κουνουπιδιανών	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	38.1: 2,5m x 5m 38.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βόθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
39	35°35'27.20"N 24° 5'38.31"E	Οδός Σπύρου Καγιαλέ Δ.Κ. Κουνουπιδιανών	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	39.1: 2,5m x 5m 39.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βόθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
40	35°31'35.09"N 24° 4'14.07"E	Πολυτεχνείο Κρήτης	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	40.1: 2,5m x 5m 40.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βόθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
41	35°30'12.39"N 24° 1'26.74"E	Οδός Θερμοπυλών	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	41.1: 2,5m x 5m 41.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βόθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
42	35°28'48.74"N 24° 1'0.09"E	Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο Χανίων 'Άγιος Γεώργιος'	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	42.1: 2,5m x 5m 42.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βόθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
43	35°29'47.97"N 24° 1'58.35"E	Οδός Κονδυλάκη	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	43.1: 2,5m x 5m 43.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
44	35°28'31.82"N 24° 2'28.17"E	Οδός Κεραμειών (κοντά στον Ιερό Ναό Αγίου Γερασίμου)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	44.1: 2,5m x 5m 44.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση
45	35°29'41.62"N 24° 1'16.89"E	Οδός Αγίας Μαρίας (Πλατεία Εργατικών Κατοικιών)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	45.1: 2,5m x 5m 45.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση
46	35°30'55.10"N 24° 1'27.18"E	Οδός Νικηφόρου Φωκά	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	46.1: 2,5m x 5m 46.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση
47	35°30'41.91"N 24° 1'12.34"E	Οδός Περιδίου (Δημοτικό Πάρκινγκ)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	47.1: 2,5m x 5m 47.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m, Ενδεικτική θέση
48	35°30'53.32"N 24° 1'10.71"E	Πλατεία Αγοράς (Πάρκινγκ)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	48.1: 2,5m x 5m 48.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
49	35°32'0.41"N 24° 6'55.10"E	Κοντά στο Ποδηλατοδρόμιο Δ.Κ. Αρωνίου	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	49.1: 2,5m x 5m 49.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m.
50	35°30'30.84"N 24° 0'5.87"E	Οδός Μαρίνου Αντύπα (Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο Κλαδισού)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	50.1: 2,5m x 5m 50.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
51	35°31'17.19"N 24° 4'38.67"E	Οδός Αγίου Νεκταρίου Δ.Κ. Κουνουπιδιανών	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	51.1: 2,5m x 5m 51.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m, Ενδεικτική θέση
52	35°30'45.28"N 24° 8'40.39"E	Οδός Αναπαύσεως Δ.Κ. Στερνών	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	52.1: 2,5m x 5m 52.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
53	35°29'15.46"N 24° 4'28.81"E	Οδός Εθνάρχου Βενιζέλου (κοντά στην Εθνική Τράπεζα)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	1	Επί πεζοδρομίου	53.1: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση
54	35°30'21.29"N 24° 1'42.95"E	Στρατόπεδο Μαρκοπούλου	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	54.1: 2,5m x 5m 54.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, Ενδεικτική θέση. Η ακριβής τοποθεσία του φορτιστή θα διαμορφωθεί μετά την ολοκλήρωση των αναπλάσεων.

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
55	35°31'4.08"N 24° 3'1.08"E	Οδός Νίκου Ανδριανάκη	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	55.1: 2,5m x 5m 55.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
56	35°31'0.32"N 23°56'5.37"E	Βουκολε (κοντά στον Ιερό Ναό Αγίας Μαρίνας)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	56.1: 2,5m x 5m 56.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
57	35°30'49.14"N 23°56'42.34"E	ΠΕΟ Χανίων Κισσάμου (κοντά στο Ξενοδοχείο Creta Palm)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	57.1: 2,5m x 5m 57.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
58	35°30'35.04"N 24° 0'42.22"E	Οδός Σταυριανού Πολέντα	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	58.1: 2,5m x 5m 58.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση
59	35°30'22.98"N 24° 2'59.94"E	Οδός Παπαναστασίου	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	59.1: 2,5m x 5m 59.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
60	35°29'57.11"N 23°57'48.02"E	Πλατεία Άνω Γαλατά (κοντά στον Ιερό Ναό Αγίου Νικολάου)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	60.1: 2,5m x 5m 60.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
61	35°30'16.69"N 24° 0'37.75"E	Οδός Ανδρονίκου	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	61.1: 2,5m x 5m 61.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
62	35°31'0.52"N 24° 6'38.99"E	ΕΟ Αεροδρομίου - Σουδας	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	62.1: 2,5m x 5m 62.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ενδεικτική θέση
63	35°30'54.41"N 24° 2'28.94"E	Οδός Αγίου Νικολάου (κοντά στον Ιερό Ναό Αγίου Νικολάου)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	63.1: 2,5m x 5m 63.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
64	35°30'45.36"N 23°58'41.29"E	Οδός Δρακονιανού (Χώρος στάθμευσης Άγιοι Θεόδωροι)	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	64.1: 1.3m x 2.8m 64.2: 1.3m x 2.8m 64.3: 1.3m x 2.8m 64.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
65	35°29'16.96"N 24° 3'56.27"E	Οδός 25ης Μαρτίου (κοντά στο Κλειστό Γυμναστήριο Σούδας)	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί πεζοδρομίου	65.1: 1.3m x 2.8m 65.2: 1.3m x 2.8m 65.3: 1.3m x 2.8m 65.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, διαγώνια στάθμευση
66	35°31'53.87"N 24° 4'34.25"E	Οδός Ελ. Βενιζέλου Δ.Κ. Κουνουπιδιανών	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	66.1: 1.3m x 2.8m 66.2: 1.3m x 2.8m 66.3: 1.3m x 2.8m 66.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
67	35°35'29.54"N 24° 5'40,64"E	Οδός Σπύρου Λέρα Δ.Κ. Κουνουπιδιανών	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	67.1: 1.3m x 2.8m 67.2: 1.3m x 2.8m 67.3: 1.3m x 2.8m 67.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
68	35°30'53.15"N 23°56'22.01"E	Οδός Ιωάννη Καποδίστρια	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	68.1: 1.3m x 2.8m 68.2: 1.3m x 2.8m 68.3: 1.3m x 2.8m 68.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
69	35°31'7.29"N 24° 1'24.90"E	Οδός Δευκαλίωνος (Χώρος στάθμευσης κοντά στην Πύλη της Άμμου (ή Σαμπιονάρα ή Κουμ Καπί))	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	69.1: 1.3m x 2.8m 69.2: 1.3m x 2.8m 69.3: 1.3m x 2.8m 69.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
70	35°30'34.68"N 24° 1'51.67"E	Έξω από το Δικαστικό Μέγαρο Χανίων	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	70.1: 1.3m x 2.8m 70.2: 1.3m x 2.8m 70.3: 1.3m x 2.8m 70.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
71	35°30'52.17"N 24° 1'11.10"E	Πλατεία Αγοράς (Πάρκινγκ)	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί πεζοδρομίου	71.1: 1.3m x 2.8m 71.2: 1.3m x 2.8m 71.3: 1.3m x 2.8m 71.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: αφαίρεση προστατευτικών καγκέλων
72	35°31'4.34"N 24° 3'1.42"E	Οδός Νίκου Ανδριανάκη	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	72.1: 1.3m x 2.8m 72.2: 1.3m x 2.8m 72.3: 1.3m x 2.8m 72.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
73	35°30'46.83"N 24° 0'31.39"E	Οδός Σαμουήλ Χάου	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	73.1: 1.3m x 2.8m 73.2: 1.3m x 2.8m 73.3: 1.3m x 2.8m 73.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
74	35°30'59.18"N 24° 1'17.56"E	Πλατεία της Σπλάντζας	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί πεζοδρομίου	74.1: 0,6m x 2m 74.2: 0,6m x 2m 74.3: 0,6m x 2m 74.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση
75	35°30'24.85"N 24° 2'11.41"E	Οδός Σαμωτάκη (κοντά στην Παιδική Χαρά "Έλσα")	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί πεζοδρομίου	75.1: 0,6m x 2m 75.2: 0,6m x 2m 75.3: 0,6m x 2m 75.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση
76	35°30'52.17"N 24° 0'42.32"E	Οδός Αγίου Κωνσταντίνου (κοντά στον Ιερό Ναό Αγίου Κωνσταντίνου)	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	76.1: 0,6m x 2m 76.2: 0,6m x 2m 76.3: 0,6m x 2m 76.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
77	35°30'32.64"N 24° 0'42.12"E	Οδός Λευκών Ορέων (κοντά στο 16ο Δημοτικό Σχολείο)	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί πεζοδρομίου	77.1: 0,6m x 2m 77.2: 0,6m x 2m 77.3: 0,6m x 2m 77.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση
78	35°30'39.75"N 23°59'20.57"E	Πλατεία Κανάρη (Χώρος στάθμευσης Άγιοι Θεόδωροι)	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	78.1: 0,6m x 2m 78.2: 0,6m x 2m 78.3: 0,6m x 2m 78.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
79	35°31'53.75"N 24° 4'34.20"E	Οδός Ελ. Βενιζέλου Δ.Κ. Κουνουπιδιανών	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	79.1: 0,6m x 2m 79.2: 0,6m x 2m 79.3: 0,6m x 2m 79.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
80	35°31'3.78"N 24° 3'6.00"E	Οδός Κωνσταντίνου Μητσotάκη	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί πεζοδρομίου	80.1: 0,6m x 2m 80.2: 0,6m x 2m 80.3: 0,6m x 2m 80.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση, Ενδεικτική θέση
81	35°30'48.08"N 24° 1'2.41"E	Πλατεία 1866	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί οδοστρώματος	81.1: 3m x 14m	Τουριστικό Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m
82	35°30'41.20"N 24° 1'29.11"E	Πλουμιδάκη (κοντά στο Πάρκο Ειρήνης και Φιλίας)	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί οδοστρώματος	82.1: 3m x 14m	Τουριστικό Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m. Χρειάζεται εναρμόνιση του ΣΒΑΚ. Πρέπει να επιτραπεί η στάθμευση για ηλεκτρικό τουριστικό λεωφορείο στη θέση του φορτιστή.
83	35°30'49.93"N 24° 1'15.85"E	Πλατεία Σοφοκλή Βενιζέλου	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί οδοστρώματος	83.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
84	35°30'30.97"N 24° 3'2.04"E	Οδός Γεωργίου Σγουρού	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί οδοστρώματος	84.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m
85	35°30'42.86"N 24° 0'8.18"E	Οδός Σπύρου Μουστακλή (κοντά στη Γέφυρα Κλαδισού)	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί οδοστρώματος	85.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, Ενδεικτική θέση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m
86	35°29'18.01"N 24° 4'30.50"E	Πλατεία Σούδας	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί οδοστρώματος	86.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, Ενδεικτική θέση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m
87	35°30'48.81"N 24° 1'10.62"E	Οδός Αποκορώνου	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί οδοστρώματος	87.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m
88	35°30'49.94"N 24° 1'12.07"E	Πλατεία Αγοράς/Πλατεία Σοφοκλή Βενιζέλου	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί οδοστρώματος	88.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
89	35°30'43.07"N 24° 1'2.82"E	Οδός Ζυμβρακάκηδων (δίπλα από τα ΚΤΕΛ)	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί οδοστρώματος	89.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρους έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m
90	35°32'23.32"N 24° 8'30.37"E	Αεροδρόμιο	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί πεζοδρομίου	90.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση. Να επιτρέπεται η στάθμευση συμβατικού και ηλεκτρικού λεωφορείου.
91	35°30'47.41"N 24° 0'58.00"E	Οδός Κελαϊδή Παρθενίου	Βαρύ όχημα	Επιβατικό-ή- Βαρύ	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί οδοστρώματος	91.1: 3m x 9m	Όχημα τροφοδοσίας, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρους έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m
92	35°31'7.14"N 24° 0'53.42"E	Οδός Θεοτοκοπούλου	Βαρύ όχημα	Επιβατικό ή Βαρύ όχημα	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί πεζοδρομίου	92.1: 3m x 9m	Όχημα τροφοδοσίας, παράλληλη στάθμευση
93	35°31'0.51"N 24° 1'15.57"E	Οδός Δασκαλογιάννη	Βαρύ όχημα	Επιβατικό-ή- Βαρύ	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί οδοστρώματος	93.1: 3m x 9m	Όχημα τροφοδοσίας, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρους έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m. Η θέση θα οριστικοποιηθεί όταν οριστικοποιηθεί το ΣΒΑΚ.
94	35°30'42.66"N 24° 1'12.52"E	Οδός Υψηλάντων	Βαρύ όχημα	Επιβατικό ή Βαρύ όχημα	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί οδοστρώματος	94.1: 3m x 9m	Όχημα τροφοδοσίας, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρους έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
95	35°30'46.94"N 24° 0'53.95"E	Οδός Μανουσogiαννάκηδων	Βαρύ όχημα	Επιβατικό-ή-Βαρύ	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί οδοστρώματος	95.1: 3m x 9m	Όχημα τροφοδοσίας, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m
96	35°30'27.03"N 24° 0'59.24"E	Οδός Εφέδρων Πολεμιστών	Επιβατικό	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί πεζοδρομίου	96.1: 2,5m x 5m	ΕΔΧ ΤΑΞΙ, παράλληλη στάθμευση, θέσεις στάθμευσης & φόρτισης στο τέλος των υφιστάμενων θέσεων, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
97	35°30'53.93"N 24° 1'58.23"E	Οδός Ι. Καποδιστρίου (κοντά στην ΤΟΜΥ)	Επιβατικό	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί πεζοδρομίου	97.1: 2,5m x 5m	ΕΔΧ ΤΑΞΙ, παράλληλη στάθμευση, θέσεις στάθμευσης & φόρτισης στο τέλος των υφιστάμενων θέσεων, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
98	35°32'24.34"N 24° 8'28.40"E	Αεροδρόμιο	Επιβατικό	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί πεζοδρομίου	98.1: 2,5m x 5m	ΕΔΧ ΤΑΞΙ, παράλληλη στάθμευση, θέσεις στάθμευσης & φόρτισης στο τέλος των υφιστάμενων θέσεων, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
99	35°30'23,57"N 24° 2'59.81"E	Οδός Παπαναστασίου	Επιβατικό	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί πεζοδρομίου	99.1: 2,5m x 5m	ΕΔΧ ΤΑΞΙ, κάθετη στάθμευση, θέσεις στάθμευσης & φόρτισης στο τέλος των υφιστάμενων θέσεων, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
100	35°30'18.70"N 24° 1'31.33"E	Οδός Λισσού	Επιβατικό	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί πεζοδρομίου	100.1: 2,5m x 5m	ΕΔΧ ΤΑΞΙ, παράλληλη στάθμευση, θέσεις στάθμευσης & φόρτισης στο τέλος των υφιστάμενων θέσεων, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
101	35°30'35.48"N 24° 1'52.02"E	Πλατεία Ελευθερίας (κοντά στο Δικαστικό Μέγαρο Χανίων)	Επιβατικό	-	AC 2x22kW	1	Επί οδοστρώματος	101.1: 3,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ ΑμεΑ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
102	35°30'52,53"N 24° 1'10,35"E	Πλατεία Αγοράς	Επιβατικό	-	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	102.1: 3,5m x 5m 102.2: 3,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ ΑμεΑ, κάθετη στάθμευση
103	35°30'48.55"N 24° 0'25.99"E	Οδός Βαλέστρα	Επιβατικό	-	AC 2x22kW	1	Επί οδοστρώματος	103.1: 3,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ ΑμεΑ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

Πίνακας 28. ΣΦΗΟ - Σενάριο Β.

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
1Π	35°30'51.91"N 24° 1'16.54"E	Πλατεία Μαρκοπούλου (κοντά στο 1ο Πειραματικό Γυμνάσιο Χανίων)	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί πεζοδρομίου	1.1: 0,6m x 2m 1.2: 0,6m x 2m 1.3: 0,6m x 2m 1.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
2Π	35°31'7.08"N 24° 1'25.52"E	Οδός Δευκαλίωνος (Χώρος στάθμευσης κοντά στην Πύλη της Άμμου (ή Σαμπιονάρα ή Κουμ Καπί))	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί οδοστρώματος	2.1: 0,6m x 2m 2.2: 0,6m x 2m 2.3: 0,6m x 2m 2.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
3Π	35°31'6.12"N 24° 1'12.06"E	Πλατεία Κατεχάκη (κοντά στο Μεγάλο Αρσενάλι)	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί οδοστρώματος	3.1: 0,6m x 2m 3.2: 0,6m x 2m 3.3: 0,6m x 2m 3.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
4Π	35°31'8.14"N 24° 0'52.75"E	Πλατεία Τάλω (Χώρος Στάθμευσης Πλατείας Τάλω)	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί οδοστρώματος	4.1: 0,6m x 2m 4.2: 0,6m x 2m 4.3: 0,6m x 2m 4.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
5Π	35°30'49.29"N 24° 1'3.31"E	Πλατεία 1866	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί πεζοδρομίου	5.1: 0,6m x 2m 5.2: 0,6m x 2m 5.3: 0,6m x 2m 5.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
6Π	35°30'37.45"N 24° 1'48.97"E	Οδός Ανδρέα Παπανδρέου (κοντά στην Πλατεία Ελευθερίας)	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί πεζοδρομίου	6.1: 0,6m x 2m 6.2: 0,6m x 2m 6.3: 0,6m x 2m 6.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
7Π	35°30'58.43"N 24° 1'4.75"E	Πλατεία Ελ. Βενιζέλου	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί πεζοδρομίου	7.1: 0,6m x 2m 7.2: 0,6m x 2m 7.3: 0,6m x 2m 7.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
8Π	35°30'53.07"N 24° 1'20.54"E	Χώρος στάθμευσης "Ρεγγίνα"	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί οδοστρώματος	8.1: 0,6m x 2m 8.2: 0,6m x 2m 8.3: 0,6m x 2m 8.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
9	35°31'7.55"N 24° 1'25.57"E	Οδός Δευκαλίωνος (Χώρος στάθμευσης κοντά στην Πύλη της Άμμου (ή Σαμπιονάρα ή Κουμ Κατί))	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	9.1: 2,5m x 5m 9.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
10	35°29'58.94"N 24° 1'20.10"E	Οδός Σωκράτους	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	10.1: 2,5m x 5m 10.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση
11	35°30'45.61"N 23°58'40.75"E	Οδός Δρακονιανού (Χώρος στάθμευσης Άγιοι Θεόδωροι)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	11.1: 2,5m x 5m 11.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
12	35°30'48.48"N 23°59'2.32"E	Οδός Αγίων Αποστόλων (κοντά στο Γήπεδο Αγίων Αποστόλων)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	12.1: 2,5m x 5m 12.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
13	35°30'29.59"N 23°58'55.48"E	Νεάρχου Δ.Κ. Δαράτσου (κοντά στο Σούπερ Μάρκετ SYNKA)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	13.1: 2,5m x 5m 13.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
14	35°30'41.32"N 23°59'21.81"E	Οδός Αγίων Αποστόλων (Χώρος στάθμευσης Άγιοι Θεόδωροι)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	14.1: 2,5m x 5m 14.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση
15	35°30'52.40"N 24° 1'30.41"E	Οδός Κύπρου (Χώρος στάθμευσης "Ρεγγίνα")	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	15.1: 2,5m x 5m 15.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
16	35°30'53.79"N 24° 1'27.55"E	Οδός Χαριλάου Τρικούπη (Χώρος στάθμευσης "Ρεγγίνα")	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	16.1: 2,5m x 5m 16.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
17	35°31'1.73"N 24° 1'26.83"E	Οδός Κύπρου (Χώρος στάθμευσης Ανατολικής Τάφρου)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	17.1: 2,5m x 5m 17.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
18	35°31'7.29"N 24° 0'49.46"E	Πλατεία Τάλω (Χώρος Στάθμευσης Πλατείας Τάλω)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	18.1: 2,5m x 5m 18.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
19	35°29'16.94"N 24° 4'0.03"E	Οδός 25ης Μαρτίου (κοντά στην Υπηρεσία Δόμησης Χανίων)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	19.1: 2,5m x 5m 19.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
20	35°29'17.08"N 24° 3'57.03"E	Οδός 25ης Μαρτίου (κοντά στο Κλειστό Γυμναστήριο Σούδας)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	20.1: 2,5m x 5m 20.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση
21	35°29'27.95"N 24° 3'46.14"E	Οδός Έλλης (κοντά στις Αθλητικές εγκαταστάσεις του Ναυταθλητικού)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	21.1: 2,5m x 5m 21.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
22	35°31'26.27"N 24° 3'24.54"E	Οδός Μιχαήλ Καλορίζικου (κοντά στους τάφους των Βενιζέλων)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	22.1: 2,5m x 5m 22.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση
23	35°32'34.41"N 24° 6'14.01"E	Κοντά στο Κλειστό γυμναστήριο Καμπάνι	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	23.1: 2,5m x 5m 23.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
24	35°29'15.85"N 24° 0'0.24"E	Οδός Ελευθερίας (κοντά στο Γήπεδο Περιβολίων)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	24.1: 2,5m x 5m 24.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
25	35°30'32.76"N 24° 1'49.64"E	Χώρος πίσω από το Δικαστικό Μέγαρο Χανίων	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	25.1: 2,5m x 5m 25.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση
26	35°30'38.62"N 24° 0'23.22"E	Οδός Οσίου Νίκωνος	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	26.1: 2,5m x 5m 26.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
27	35°30'2.85"N 24° 3'45.49"E	Οδός Συμμάχων	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	27.1: 2,5m x 5m 27.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m. Ενδεικτική θέση
28	35°30'42.69"N 24° 2'10.85"E	Οδός Ρήγα Φεραίου (κοντά στο 4ο Γενικό Λύκειο Χανίων)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	28.1: 2,5m x 5m 28.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
29	35°31'2.03"N 24° 2'11.29"E	Οδός Αυστραλών Μαχητών (κοντά στο Αρχαιολογικό Μουσείο Χανίων)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	29.1: 2,5m x 5m 29.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
30	35°31'8.70"N 24° 2'35.34"E	Οδός Αναγνώστη Παπαγιαννάκη (Ελληνικό Μεσογειακό Πανεπιστήμιο)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	30.1: 2,5m x 5m 30.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
31	35°32'3.70"N 24° 6'48.48"E	Οδός Καμάρας (κοντά στο Γήπεδο Καθιανών)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	31.1: 2,5m x 5m 31.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
32	35°30'10.37"N 23°58'10.47"E	Οδός Ελ. Βενιζέλου Δ.Κ. Γαλατά	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	32.1: 2,5m x 5m 32.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
33	35°30'0.09"N 23°58'28.90"E	Οδός Γεωργίου Παπανδρέου (Πλατεία Δαράτσου)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	33.1: 2,5m x 5m 33.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
34	35°30'8.19"N 23°56'2.43"E	Πλατεία Σταλού	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	34.1: 2,5m x 5m 34.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
35	35°30'24.98"N 24° 2'25.25"E	Οδός Μακεδονομάχων	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	35.1: 2,5m x 5m 35.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
36	35°28'59.81"N 24° 0'51.61"E	Χώρος στάθμευσης Δ.Ε.Υ.Α.Χ.	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	36.1: 2,5m x 5m 36.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: θα χρειαστεί διαμόρφωση της επιφάνειας τοποθέτησης του φορτιστή
37	35°30'53.24"N 24° 1'58.16"E	Οδός Ι. Καποδιστρίου (κοντά στην ΤΟΜΥ)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	37.1: 2,5m x 5m 37.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
38	35°31'44.45"N 24° 4'37.92"E	Οδός Αριστοτέλους Δ.Κ. Κουνουπιδιανών	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	38.1: 2,5m x 5m 38.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
39	35°35'27.20"N 24° 5'38.31"E	Οδός Σπύρου Καγιαλέ Δ.Κ. Κουνουπιδιανών	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	39.1: 2,5m x 5m 39.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
40	35°31'35.09"N 24° 4'14.07"E	Πολυτεχνείο Κρήτης	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	40.1: 2,5m x 5m 40.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
41	35°30'0.94"N 23°59'40.33"E	Κοντά στο Γήπεδο Μοναχής Ελιάς	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	41.1: 2,5m x 5m 41.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
42	35°28'48.74"N 24° 1'0.09"E	Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο Χανίων 'Άγιος Γεώργιος'	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	42.1: 2,5m x 5m 42.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
43	35°29'48.75"N 24° 1'47.99"E	Οδός Χρυσοπηγής	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	43.1: 2,5m x 5m 43.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: θα χρειαστεί διαμόρφωση του χώρου τοποθέτησης του φορτιστή
44	35°28'31.82"N 24° 2'28.17"E	Οδός Κεραμειών (κοντά στον Ιερό Ναό Αγίου Γερασίμου)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	44.1: 2,5m x 5m 44.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση
45	35°29'41.62"N 24° 1'16.89"E	Οδός Αγίας Μαρίνας (Πλατεία Εργατικών Κατοικιών)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	45.1: 2,5m x 5m 45.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση
46	35°30'55.10"N 24° 1'27.18"E	Οδός Νικηφόρου Φωκά	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	46.1: 2,5m x 5m 46.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
47	35°30'1.00"N 24° 1'38.40"E	Οδός Ι. Μαρκάκη	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	47.1: 2,5m x 5m 47.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση
48	35°28'54.93"N 23°59'35.20"E	Οδός Δημ. Ορφανού	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	48.1: 2,5m x 5m 48.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
49	35°32'0.41"N 24° 6'55.10"E	Κοντά στο Ποδηλατοδρόμιο Δ.Κ. Αρωνίου	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	49.1: 2,5m x 5m 49.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m.
50	35°30'30.84"N 24° 0'5.87"E	Οδός Μαρίνου Αντύπα (Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο Κλαδισού)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	50.1: 2,5m x 5m 50.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
51	35°31'17.19"N 24° 4'38.67"E	Οδός Αγίου Νεκταρίου Δ.Κ. Κουνουπιδιανών	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	51.1: 2,5m x 5m 51.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m, Ενδεικτική θέση
52	35°30'45.27"N 24° 8'40.39"E	Οδός Αναπαύσεως Δ.Κ. Στερνών	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	52.1: 2,5m x 5m 52.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
53	35°29'15.46"N 24° 4'28.81"E	Οδός Εθνάρχου Βενιζέλου (κοντά στην Εθνική Τράπεζα)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	1	Επί πεζοδρομίου	53.1: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση
54	35°30'21.29"N 24° 1'42.95"E	Στρατόπεδο Μαρκοπούλου	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	54.1: 2,5m x 5m 54.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, Ενδεικτική θέση. Η ακριβής τοποθεσία του φορτιστή θα διαμορφωθεί μετά την ολοκλήρωση των αναπλάσεων.
55	35°31'4.08"N 24° 3'1.08"E	Οδός Νίκου Ανδριανάκη	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	55.1: 2,5m x 5m 55.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
56	35°31'0.32"N 23°56'5.37"E	Βουκολε (κοντά στον Ιερό Ναό Αγίας Μαρίας)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	56.1: 2,5m x 5m 56.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
57	35°30'52.68"N 23°56'21.75"E	Οδός Ιωάννη Καποδίστρια	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	57.1: 2,5m x 5m 57.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
58	35°30'26.56"N 24° 2'3.97"E	Οδός Κνωσού (έξω από τη Δεξαμενή Νερού Αη-Γιάννη)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	58.1: 2,5m x 5m 58.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m, Απαιτείται διερεύνηση άρσης της απαγόρευσης στάθμευσης στη μεριά του φορτιστή
59	35°29'36.17"N 24° 1'42.87"E	Οδός Χρυσοπηγής (κοντά στο Δημοτικό Σχολείο)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	59.1: 2,5m x 5m 59.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
60	35°29'57.11"N 23°57'48.02"E	Πλατεία Άνω Γαλατά (κοντά στον Ιερό Ναό Αγίου Νικολάου)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	60.1: 2,5m x 5m 60.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
61	35°30'16.69"N 24° 0'37.75"E	Οδός Ανδρονίκου	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	61.1: 2,5m x 5m 61.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
62	35°31'0.52"N 24° 6'38.99"E	ΕΟ Αεροδρομίου - Σουδας	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	62.1: 2,5m x 5m 62.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ενδεικτική θέση

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
63	35°31'1.12"N 24° 2'24.15"E	Πλατεία Καγιαλέ	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	63.1: 2,5m x 5m 63.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση, Αναπλάσεις: τοποθέτηση φορτιστή επί βόθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m, αφαίρεση καγκέλου καθόλου του μήκους των θέσεων στάθμευσης (12 m)
64	35°29'55.28"N 24° 1'58.22"E	Οδός Κων. Ηλιάκη (κοντά στον ΕΦΚΑ/Κέντρο Υγείας)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	64.1: 2,5m x 5m 64.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βόθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
65	35°29'16.96"N 24° 3'56.27"E	Οδός 25ης Μαρτίου (κοντά στο Κλειστό Γυμναστήριο Σούδας)	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί πεζοδρομίου	65.1: 1.3m x 2.8m 65.2: 1.3m x 2.8m 65.3: 1.3m x 2.8m 65.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, διαγώνια στάθμευση
66	35°31'53.87"N 24° 4'34.25"E	Οδός Ελ. Βενιζέλου Δ.Κ. Κουνουπιδιανών	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	66.1: 1.3m x 2.8m 66.2: 1.3m x 2.8m 66.3: 1.3m x 2.8m 66.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βόθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
67	35°35'29.54"N 24° 5'40,64"E	Οδός Σπύρου Λέρα Δ.Κ. Κουνουπιδιανών	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	67.1: 1.3m x 2.8m 67.2: 1.3m x 2.8m 67.3: 1.3m x 2.8m 67.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βόθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
68	35°30'53.15"N 23°56'22.01"E	Οδός Ιωάννη Καποδίστρια	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	68.1: 1.3m x 2.8m 68.2: 1.3m x 2.8m 68.3: 1.3m x 2.8m 68.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
69	35°31'7.29"N 24° 1'24.90"E	Οδός Δευκαλίωνος (Χώρος στάθμευσης κοντά στην Πύλη της Άμμου (ή Σαμπιονάρα ή Κουμ Καπί))	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	69.1: 1.3m x 2.8m 69.2: 1.3m x 2.8m 69.3: 1.3m x 2.8m 69.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
70	35°30'34.68"N 24° 1'51.67"E	Έξω από το Δικαστικό Μέγαρο Χανίων	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	70.1: 1.3m x 2.8m 70.2: 1.3m x 2.8m 70.3: 1.3m x 2.8m 70.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
71	35°30'27.18"N 24° 0'58.50"E	Οδός Εφέδρων Πολεμιστών	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	71.1: 1.3m x 2.8m 71.2: 1.3m x 2.8m 71.3: 1.3m x 2.8m 71.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
72	35°31'4.34"N 24° 3'1.42"E	Οδός Νίκου Ανδριανάκη	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	72.1: 1.3m x 2.8m 72.2: 1.3m x 2.8m 72.3: 1.3m x 2.8m 72.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
73	35°30'39.09"N 24° 0'23.99"E	Οδός Οσίου Νικωνος	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	73.1: 1.3m x 2.8m 73.2: 1.3m x 2.8m 73.3: 1.3m x 2.8m 73.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
74	35°30'45.38"N 23°58'41.28"E	Οδός Δρακονιανού (Χώρος στάθμευσης Άγιοι Θεόδωροι)	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	74.1: 1.3m x 2.8m 74.2: 1.3m x 2.8m 74.3: 1.3m x 2.8m 74.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
75	35°30'24.85"N 24° 2'11.41"E	Οδός Σαμιωτάκη (κοντά στην Παιδική Χαρά "Ελσα")	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί πεζοδρομίου	75.1: 0,6m x 2m 75.2: 0,6m x 2m 75.3: 0,6m x 2m 75.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση
76	35°30'52.17"N 24° 0'42.32"E	Οδός Αγίου Κωνσταντίνου (κοντά στον Ιερό Ναό Αγίου Κωνσταντίνου)	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	76.1: 0,6m x 2m 76.2: 0,6m x 2m 76.3: 0,6m x 2m 76.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
77	35°30'32.64"N 24° 0'42.12"E	Οδός Λευκών Ορέων (κοντά στο 16ο Δημοτικό Σχολείο)	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί πεζοδρομίου	77.1: 0,6m x 2m 77.2: 0,6m x 2m 77.3: 0,6m x 2m 77.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση
78	35°30'39.75"N 23°59'20.57"E	Πλατεία Κανάρη (Χώρος στάθμευσης Άγιοι Θεόδωροι)	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	78.1: 0,6m x 2m 78.2: 0,6m x 2m 78.3: 0,6m x 2m 78.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
79	35°31'53.75"N 24° 4'34.20"E	Οδός Ελ. Βενιζέλου Δ.Κ. Κουνουπιδιανών	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	79.1: 0,6m x 2m 79.2: 0,6m x 2m 79.3: 0,6m x 2m 79.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
80	35°31'3.78"N 24° 3'6.00"E	Οδός Κωνσταντίνου Μητσοτάκη	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί πεζοδρομίου	80.1: 0,6m x 2m 80.2: 0,6m x 2m 80.3: 0,6m x 2m 80.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση, Ενδεικτική θέση
81	35°30'59.18"N 24° 1'17.56"E	Πλατεία της Σπλάντζιας	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί πεζοδρομίου	81.1: 0,6m x 2m 81.2: 0,6m x 2m 81.3: 0,6m x 2m 81.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση
82	35°30'41.20"N 24° 1'29.11"E	Πλουμιδάκη (κοντά στο Πάρκο Ειρήνης και Φιλίας)	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί οδοστρώματος	82.1: 3m x 14m	Τουριστικό Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m. Χρειάζεται εναρμόνιση του ΣΒΑΚ. Πρέπει να επιτραπεί η στάθμευση για ηλεκτρικό τουριστικό λεωφορείο στη θέση του φορτιστή.
83	35°30'48.08"N 24° 1'2.41"E	Πλατεία 1866	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί οδοστρώματος	83.1: 3m x 14m	Τουριστικό Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
84	35°30'30.97"N 24° 3'2.04"E	Οδός Γεωργίου Σγουρού	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί οδοστρώματος	84.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m
85	35°30'42.86"N 24° 0'8.18"E	Οδός Σπύρου Μουστακλή (κοντά στη Γέφυρα Κλαδισού)	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί οδοστρώματος	85.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, Ενδεικτική θέση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m
86	35°29'18.01"N 24° 4'30.50"E	Πλατεία Σούδας	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί οδοστρώματος	86.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, Ενδεικτική θέση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m
87	35°30'48.81"N 24° 1'10.62"E	Οδός Αποκορώνου	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί οδοστρώματος	87.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m
88	35°30'21.15"N 24° 1'43.16"E	Στρατόπεδο Μαρκοπούλου	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί οδοστρώματος	88.1: 3m x 14m	Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση, Ενδεικτική θέση.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
89	35°30'43.07"N 24° 1'2.82"E	Οδός Ζυμβρακάκηδων (δίπλα από τα ΚΤΕΛ)	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί οδοστρώματος	89.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m
90	35°32'23.32"N 24° 8'30.37"E	Αεροδρόμιο	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί πεζοδρομίου	90.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση. Να επιτρέπεται η στάθμευση συμβατικού και ηλεκτρικού λεωφορείου.
91	35°30'49.93"N 24° 1'15.85"E	Πλατεία Σοφοκλή Βενιζέλου	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί οδοστρώματος	91.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m
92	35°31'7.14"N 24° 0'53.42"E	Οδός Θεοτοκοπούλου	Βαρύ όχημα	Επιβατικό ή Βαρύ όχημα	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί πεζοδρομίου	92.1: 3m x 9m	Όχημα τροφοδοσίας, παράλληλη στάθμευση
93	35°30'54.52"N 24° 1'30.97"E	Οδός Κύπρου	Βαρύ όχημα	Επιβατικό-ή- Βαρύ	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί πεζοδρομίου	93.1: 3m x 9m	Όχημα τροφοδοσίας, παράλληλη στάθμευση



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
94	35°30'41.03"N 24° 1'51.00"E	Οδός Ηρώων Πολυτεχνείου	Βαρύ όχημα	Επιβατικό-ή- Βαρύ	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί οδοστρώματος	94.1: 3m x 9m	Όχημα τροφοδοσίας, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m, η θέση θα οριστικοποιηθεί όταν ολοκληρωθεί το ΣΒΑΚ. Θα πρέπει να ληφθεί ειδική μέριμνα για την εν λόγω θέση στα επόμενα βήματα υλοποίησης του ΣΒΑΚ
95	35°30'38.70"N 24° 1'3.30"E	Οδός Ζυμβρακάκηδων	Βαρύ όχημα	Επιβατικό-ή- Βαρύ	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί πεζοδρομίου	95.1: 3m x 9m	Όχημα τροφοδοσίας, παράλληλη στάθμευση. Η θέση θα οριστικοποιηθεί όταν ολοκληρωθεί το ΣΒΑΚ. Θα πρέπει να ληφθεί ειδική μέριμνα για την εν λόγω θέση στα επόμενα βήματα υλοποίησης του ΣΒΑΚ

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
96	35°30'34.24"N 24° 1'21.81"E	Οδός Αποκορώνου	Βαρύ όχημα	Επιβατικό ή Βαρύ όχημα	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί οδοστρώματος	96.1: 3m x 9m	Όχημα τροφοδοσίας, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m, η θέση θα οριστικοποιηθεί όταν ολοκληρωθεί το ΣΒΑΚ. Θα πρέπει να ληφθεί ειδική μέριμνα για την εν λόγω θέση στα επόμενα βήματα υλοποίησης του ΣΒΑΚ
97	35°30'53.93"N 24° 1'58.23"E	Οδός Ι. Καποδιστρίου (κοντά στην ΤΟΜΥ)	Επιβατικό	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί πεζοδρομίου	97.1: 2,5m x 5m	ΕΔΧ ΤΑΞΙ, παράλληλη στάθμευση, θέσεις στάθμευσης & φόρτισης στο τέλος των υφιστάμενων θέσεων, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
98	35°32'24.34"N 24° 8'28.40"E	Αεροδρόμιο	Επιβατικό	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί πεζοδρομίου	98.1: 2,5m x 5m	ΕΔΧ ΤΑΞΙ, παράλληλη στάθμευση, θέσεις στάθμευσης & φόρτισης στο τέλος των υφιστάμενων θέσεων, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
99	35°30'23.57"N 24° 2'59.81"E	Οδός Παπαναστασίου	Επιβατικό	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί πεζοδρομίου	99.1: 2,5m x 5m	ΕΔΧ ΤΑΞΙ, κάθετη στάθμευση, θέσεις στάθμευσης & φόρτισης στο τέλος των υφιστάμενων θέσεων, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
100	35°30'18.70"N 24° 1'31.33"E	Οδός Λισσού	Επιβατικό	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί πεζοδρομίου	100.1: 2,5m x 5m	ΕΔΧ ΤΑΞΙ, παράλληλη στάθμευση, θέσεις στάθμευσης & φόρτισης στο τέλος των υφιστάμενων θέσεων, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
101	35°30'27.03"N 24° 0'59.24"E	Οδός Εφέδρων Πολεμιστών	Επιβατικό	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί πεζοδρομίου	101.1: 2,5m x 5m	ΕΔΧ ΤΑΞΙ, παράλληλη στάθμευση, θέσεις στάθμευσης & φόρτισης στο τέλος των υφιστάμενων θέσεων, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
102	35°30'32.89"N 24° 2'19.41"E	Οδός Νικολάου Καραφά (19ο Δημοτικό Σχολείο Χανίων)	Επιβατικό	-	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	102.1: 3,5m x 5m 102.2: 3,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ ΑμεΑ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
103	35°30'48.55"N 24° 0'25.99"E	Οδός Βαλέστρα	Επιβατικό	-	AC 2x22kW	1	Επί οδοστρώματος	103.1: 3,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ ΑμεΑ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
104	35°30'35.48"N 24° 1'52.02"E	Πλατεία Ελευθερίας (κοντά στο Δικαστικό Μέγαρο Χανίων)	Επιβατικό	-	AC 2x22kW	1	Επί οδοστρώματος	104.1: 3,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ ΑμεΑ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

Πίνακας 29. ΣΦΗΟ - Σενάριο Γ.

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
1Π	35°30'51.91"N 24° 1'16.54"E	Πλατεία Μαρκοπούλου (κοντά στο 1ο Πειραματικό Γυμνάσιο Χανίων)	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί πεζοδρομίου	1.1: 0,6m x 2m 1.2: 0,6m x 2m 1.3: 0,6m x 2m 1.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
2Π	35°31'7.08"N 24° 1'25.52"E	Οδός Δευκαλίωνος (Χώρος στάθμευσης κοντά στην Πύλη της Άμμου (ή Σαμπιονάρα ή Κουμ Καπί))	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί οδοστρώματος	2.1: 0,6m x 2m 2.2: 0,6m x 2m 2.3: 0,6m x 2m 2.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
3Π	35°31'6.12"N 24° 1'12.06"E	Πλατεία Κατεχάκη (κοντά στο Μεγάλο Αρσενάλι)	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί οδοστρώματος	3.1: 0,6m x 2m 3.2: 0,6m x 2m 3.3: 0,6m x 2m 3.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
4Π	35°31'8.14"N 24° 0'52.75"E	Πλατεία Τάλω (Χώρος Στάθμευσης Πλατείας Τάλω)	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί οδοστρώματος	4.1: 0,6m x 2m 4.2: 0,6m x 2m 4.3: 0,6m x 2m 4.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
5Π	35°30'49.29"N 24° 1'3.31"E	Πλατεία 1866	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί πεζοδρομίου	5.1: 0,6m x 2m 5.2: 0,6m x 2m 5.3: 0,6m x 2m 5.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
6Π	35°30'37.45"N 24° 1'48.97"E	Οδός Ανδρέα Παπανδρέου (κοντά στην Πλατεία Ελευθερίας)	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί πεζοδρομίου	6.1: 0,6m x 2m 6.2: 0,6m x 2m 6.3: 0,6m x 2m 6.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
7Π	35°30'58.43"N 24° 1'4.75"E	Πλατεία Ελ. Βενιζέλου	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί πεζοδρομίου	7.1: 0,6m x 2m 7.2: 0,6m x 2m 7.3: 0,6m x 2m 7.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
8Π	35°30'53.07"N 24° 1'30.54"E	Χώρος στάθμευσης "Ρεγγίνα"	Ποδήλατο	Δεν υπάρχει	Δεν υπάρχει	4	Επί οδοστρώματος	8.1: 0,6m x 2m 8.2: 0,6m x 2m 8.3: 0,6m x 2m 8.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο. Προβλεπόμενος φορτιστής Μικροκινητικότητας. Ενδεικτική θέση
9	35°30'48.48"N 23°59'2.32"E	Οδός Αγίων Αποστόλων (κοντά στο Γήπεδο Αγίων Αποστόλων)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	9.1: 2,5m x 5m 9.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
10	35°30'52.40"N 24° 1'30.41"E	Οδός Κύπρου (Χώρος στάθμευσης "Ρεγγίνα")	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	10.1: 2,5m x 5m 10.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
11	35°31'7.29"N 24° 0'49.46"E	Πλατεία Τάλω (Χώρος Στάθμευσης Πλατείας Τάλω)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	11.1: 2,5m x 5m 11.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
12	35°29'17.08"N 24° 3'57.03"E	Οδός 25ης Μαρτίου (κοντά στο Κλειστό Γυμναστήριο Σούδας)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	12.1: 2,5m x 5m 12.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
13	35°29'27.95"N 24° 3'46.14"E	Οδός Έλλης (κοντά στις Αθλητικές εγκαταστάσεις του Ναυταθλητικού)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	13.1: 2,5m x 5m 13.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
14	35°31'26.27"N 24° 3'24.54"E	Οδός Μιχαήλ Καλορίζικου (κοντά στους τάφους των Βενιζέλων)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	14.1: 2,5m x 5m 14.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση
15	35°32'34.41"N 24° 6'14.01"E	Κοντά στο Κλειστό γυμναστήριο Καμπάνι	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	15.1: 2,5m x 5m 15.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
16	35°29'15.85"N 24° 0'0.24"E	Οδός Ελευθερίας (κοντά στο Γήπεδο Περιβολίων)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	16.1: 2,5m x 5m 16.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
17	35°30'2.85"N 24° 3'45.49"E	Οδός Συμμάχων	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	17.1: 2,5m x 5m 17.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m. Ενδεικτική θέση
18	35°32'3.70"N 24° 6'48.48"E	Οδός Καμάρας (κοντά στο Γήπεδο Καθιανών)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	18.1: 2,5m x 5m 18.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάρθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
19	35°30'10.37"N 23°58'10.47"E	Οδός Ελ. Βενιζέλου Δ.Κ. Γαλατά	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	19.1: 2,5m x 5m 19.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
20	35°30'0.09"N 23°58'28.90"E	Οδός Γεωργίου Παπανδρέου (Πλατεία Δαράτσου)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	20.1: 2,5m x 5m 20.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
21	35°30'8.19"N 23°56'2.43"E	Πλατεία Σταλού	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	21.1: 2,5m x 5m 21.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
22	35°28'59.81"N 24° 0'51.61"E	Χώρος στάθμευσης Δ.Ε.Υ.Α.Χ.	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	22.1: 2,5m x 5m 22.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: θα χρειαστεί διαμόρφωση της επιφάνειας τοποθέτησης του φορτιστή
23	35°30'53.24"N 24° 1'58.16"E	Οδός Ι. Καιποδιστρίου (κοντά στην ΤΟΜΥ)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	23.1: 2,5m x 5m 23.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
24	35°35'27.20"N 24° 5'38.31"E	Οδός Σπύρου Καγιαλέ Δ.Κ. Κουνουπιδιανών	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	24.1: 2,5m x 5m 24.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
25	35°30'0.94"N 23°59'40.33"E	Κοντά στο Γήπεδο Μοναχής Ελιάς	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	25.1: 2,5m x 5m 25.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
26	35°30'1.00"N 24° 1'38.40"E	Οδός Ι. Μαρκάκη	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	26.1: 2,5m x 5m 26.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση
27	35°28'54.93"N 23°59'35.20"E	Οδός Δημ. Ορφανού	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	27.1: 2,5m x 5m 27.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
28	35°30'45.30"N 24° 8'40.40"E	Οδός Αναπαύσεως Δ.Κ. Στερνών	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	28.1: 2,5m x 5m 28.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
29	35°31'0.32"N 23°56'5.37"E	Βουκολε (κοντά στον Ιερό Ναό Αγίας Μαρίας)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	29.1: 2,5m x 5m 29.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
30	35°30'52.68"N 23°56'21.75"E	Οδός Ιωάννη Καποδίστρια	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	30.1: 2,5m x 5m 30.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
31	35°30'26.56"N 24° 2'3.97"E	Οδός Κνωσού (έξω από τη Δεξαμενή Νερού Αη-Γιάννη)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	31.1: 2,5m x 5m 31.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m, Απαιτείται διερεύνηση άρσης της απαγόρευσης στάθμευσης στη μεριά του φορτιστή
32	35°29'36.17"N 24° 1'42.87"E	Οδός Χρυσοπηγής (κοντά στο Δημοτικό Σχολείο)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	32.1: 2,5m x 5m 32.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
33	35°30'16.69"N 24° 0'37.75"E	Οδός Ανδρονίκου	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	33.1: 2,5m x 5m 33.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
34	35°31'1.12"N 24° 2'24.15"E	Πλατεία Καγιαλέ	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	34.1: 2,5m x 5m 34.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση, Αναπλάσεις: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m, αφαίρεση καγκέλου καθόλου του μήκους των θέσεων στάθμευσης (12 m)
35	35°29'55.28"N 24° 1'58.22"E	Οδός Κων. Ηλιάκη (κοντά στον ΕΦΚΑ/Κέντρο Υγείας)	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	35.1: 2,5m x 5m 35.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
36	35°30'38.62"N 24° 0'23.22"E	Οδός Οσίου Νίκωνος	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	36.1: 2,5m x 5m 36.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
37	35°30'21.29"N 24° 1'42.95"E	Στρατόπεδο Μαρκοπούλου	Επιβατικό	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα, επιβατικό ή Βαρύ όχημα	AC 2x22kW	2	Επί πεζοδρομίου	37.1: 2,5m x 5m 37.2: 2,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ, Ενδεικτική θέση. Η ακριβής τοποθεσία του φορτιστή θα διαμορφωθεί μετά την ολοκλήρωση των αναπλάσεων.
38	35°29'16.96"N 24° 3'56.27"E	Οδός 25ης Μαρτίου (κοντά στο Κλειστό Γυμναστήριο Σούδας)	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί πεζοδρομίου	38.1: 1.3m x 2.8m 38.2: 1.3m x 2.8m 38.3: 1.3m x 2.8m 38.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, διαγώνια στάθμευση

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
39	35°31'53.87"N 24° 4'34.25"E	Οδός Ελ. Βενιζέλου Δ.Κ. Κουνουπιδιανών	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	39.1: 1.3m x 2.8m 39.2: 1.3m x 2.8m 39.3: 1.3m x 2.8m 39.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
40	35°31'7.29"N 24° 1'24.90"E	Οδός Δευκαλίωνος (Χώρος στάθμευσης κοντά στην Πύλη της Άμμου (ή Σαμπιονάρα ή Κουμ Καπί))	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	40.1: 1.3m x 2.8m 40.2: 1.3m x 2.8m 40.3: 1.3m x 2.8m 40.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
41	35°30'34.68"N 24° 1'51.67"E	Έξω από το Δικαστικό Μέγαρο Χανίων	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	41.1: 1.3m x 2.8m 41.2: 1.3m x 2.8m 41.3: 1.3m x 2.8m 41.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
42	35°30'39.09"N 24° 0'23.99"E	Οδός Οσίου Νίκωνος	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	42.1: 1.3m x 2.8m 42.2: 1.3m x 2.8m 42.3: 1.3m x 2.8m 42.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
43	35°30'45.38"N 23°58'41.28"E	Οδός Δρακονιανού (Χώρος στάθμευσης Άγιοι Θεόδωροι)	Μοτοσυκλέτα	Ποδήλατο, scooter, μοτοσυκλέτα	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	43.1: 1.3m x 2.8m 43.2: 1.3m x 2.8m 43.3: 1.3m x 2.8m 43.4: 1.3m x 2.8m	Μοτοσυκλέτα, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
44	35°30'32.64"N 24° 0'42.12"E	Οδός Λευκών Ορέων (κοντά στο 16ο Δημοτικό Σχολείο)	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί πεζοδρομίου	44.1: 0,6m x 2m 44.2: 0,6m x 2m 44.3: 0,6m x 2m 44.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
45	35°30'39.75"N 23°59'20.57"E	Πλατεία Κανάρη (Χώρος στάθμευσης Άγιοι Θεόδωροι)	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί οδοστρώματος	45.1: 0,6m x 2m 45.2: 0,6m x 2m 45.3: 0,6m x 2m 45.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8 m x 0,8 m
46	35°31'3.78"N 24° 3'6.00"E	Οδός Κωνσταντίνου Μητσοτάκη	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί πεζοδρομίου	46.1: 0,6m x 2m 46.2: 0,6m x 2m 46.3: 0,6m x 2m 46.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση, Ενδεικτική θέση
47	35°30'59.18"N 24° 1'17.56"E	Πλατεία της Σπλάντζιας	Ποδήλατο	-	AC 3.7-11kW	4	Επί πεζοδρομίου	47.1: 0,6m x 2m 47.2: 0,6m x 2m 47.3: 0,6m x 2m 47.4: 0,6m x 2m	Ποδήλατο, Κάθετη στάθμευση
48	35°30'41.20"N 24° 1'29.11"E	Πλουμιδάκη (κοντά στο Πάρκο Ειρήνης και Φιλίας)	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί οδοστρώματος	48.1: 3m x 14m	Τουριστικό Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m. Χρειάζεται εναρμόνιση του ΣΒΑΚ. Πρέπει να επιτραπεί η στάθμευση για ηλεκτρικό τουριστικό λεωφορείο στη θέση του φορτιστή.
49	35°30'48.08"N 24° 1'2.41"E	Πλατεία 1866	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί οδοστρώματος	49.1: 3m x 14m	Τουριστικό Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
50	35°29'18.01"N 24° 4'30.50"E	Πλατεία Σούδας	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί οδοστρώματος	50.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, Ενδεικτική θέση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m
51	35°30'21.15"N 24° 1'43.16"E	Στρατόπεδο Μαρκοπούλου	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί οδοστρώματος	51.1: 3m x 14m	Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση. Ενδεικτική θέση.
52	35°32'23.32"N 24° 8'30.37"E	Αεροδρόμιο	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί πεζοδρομίου	52.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση. Να επιτρέπεται η στάθμευση συμβατικού και ηλεκτρικού λεωφορείου.
53	35°30'49.93"N 24° 1'15.85"E	Πλατεία Σοφοκλή Βενιζέλου	Βαρύ όχημα	-	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί οδοστρώματος	53.1: 3m x 14m	Αστικό Λεωφορείο, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m
54	35°31'7.14"N 24° 0'53.42"E	Οδός Θεοτοκοπούλου	Βαρύ όχημα	Επιβατικό ή Βαρύ όχημα	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί πεζοδρομίου	54.1: 3m x 9m	Όχημα τροφοδοσίας, παράλληλη στάθμευση
55	35°30'54.52"N 24° 1'30.97"E	Οδός Κύπρου	Βαρύ όχημα	Επιβατικό-ή- Βαρύ	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί πεζοδρομίου	55.1: 3m x 9m	Όχημα τροφοδοσίας, παράλληλη στάθμευση

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
56	35°30'41.03"N 24° 1'51.00"E	Οδός Ηρώων Πολυτεχνείου	Βαρύ όχημα	Επιβατικό-ή- Βαρύ	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί οδοστρώματος	56.1: 3m x 9m	Όχημα τροφοδοσίας, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m, η θέση θα οριστικοποιηθεί όταν ολοκληρωθεί το ΣΒΑΚ. Θα πρέπει να ληφθεί ειδική μέριμνα για την εν λόγω θέση στα επόμενα βήματα υλοποίησης του ΣΒΑΚ
57	35°30'38.70"N 24° 1'3.30"E	Οδός Ζυμβρακάκηδων	Βαρύ όχημα	Επιβατικό-ή- Βαρύ	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί πεζοδρομίου	57.1: 3m x 9m	Όχημα τροφοδοσίας, παράλληλη στάθμευση. Η θέση θα οριστικοποιηθεί όταν ολοκληρωθεί το ΣΒΑΚ. Θα πρέπει να ληφθεί ειδική μέριμνα για την εν λόγω θέση στα επόμενα βήματα υλοποίησης του ΣΒΑΚ



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
58	35°30'34.24"N 24° 1'21.81"E	Οδός Αποκορώνου	Βαρύ όχημα	Επιβατικό ή Βαρύ όχημα	Ταχυφορτιστής DC 120 kW	1	Επί οδοστρώματος	58.1: 3m x 9m	Όχημα τροφοδοσίας, παράλληλη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5 m x 2,5 m, η θέση θα οριστικοποιηθεί όταν ολοκληρωθεί το ΣΒΑΚ. Θα πρέπει να ληφθεί ειδική μέριμνα για την εν λόγω θέση στα επόμενα βήματα υλοποίησης του ΣΒΑΚ
59	35°30'53.93"N 24° 1'58.23"E	Οδός Ι. Καποδιστρίου (κοντά στην ΤΟΜΥ)	Επιβατικό	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί πεζοδρομίου	59.1: 2,5m x 5m	ΕΔΧ ΤΑΞΙ, παράλληλη στάθμευση, θέσεις στάθμευσης & φόρτισης στο τέλος των υφιστάμενων θέσεων, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
60	35°32'24.34"N 24° 8'28.40"E	Αεροδρόμιο	Επιβατικό	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί πεζοδρομίου	60.1: 2,5m x 5m	ΕΔΧ ΤΑΞΙ, παράλληλη στάθμευση, θέσεις στάθμευσης & φόρτισης στο τέλος των υφιστάμενων θέσεων, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

A/A	Γεωγραφικές συντεταγμένες Γ.Π./Γ.Μ.	Περιοχή (Δ.Ε.)	Πρωτεύον όχημα	Δευτερεύον όχημα (σε παράλληλη φόρτιση)	Τύπος φορτιστή	Αριθμός θέσεων	Τοποθέτηση	Θέσεις/Διαστάσεις	Παρατηρήσεις
61	35°30'18.70"N 24° 1'31.33"E	Οδός Λισσού	Επιβατικό	-	Ταχυφορτιστής DC 60 kW	1	Επί πεζοδρομίου	61.1: 2,5m x 5m	ΕΔΧ ΤΑΞΙ, παράλληλη στάθμευση, θέσεις στάθμευσης & φόρτισης στο τέλος των υφιστάμενων θέσεων, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
62	35°30'32.89"N 24° 2'19.41"E	Οδός Νικολάου Καραφά (19ο Δημοτικό Σχολείο Χανίων)	Επιβατικό	-	AC 2x22kW	2	Επί οδοστρώματος	62.1: 3,5m x 5m 62.2: 3,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ ΑμεΑ, διαγώνια στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
63	35°30'48.55"N 24° 0'25.99"E	Οδός Βαλέστρα	Επιβατικό	-	AC 2x22kW	1	Επί οδοστρώματος	63.1: 3,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ ΑμεΑ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m
64	35°30'35.48"N 24° 1'52.02"E	Πλατεία Ελευθερίας (κοντά στο Δικαστικό Μέγαρο Χανίων)	Επιβατικό	-	AC 2x22kW	1	Επί οδοστρώματος	64.1: 3,5m x 5m	Επιβατικό ΙΧ ΑμεΑ, κάθετη στάθμευση, Ανάπλαση: τοποθέτηση φορτιστή επί βάθρου έδρασης με ενδεικτικές διαστάσεις 2 m x 2 m

5 Ανάλυση SWOT των προτεινόμενων Σεναρίων

Για την αξιολόγηση των προτεινόμενων σεναρίων εκπονείται στο παρόν ανάλυση «Δυνατά σημεία, Αδύναμα σημεία, Ευκαιρίες και Απειλές», γνωστή ως SWOT analysis (Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats). Η καταγραφή για κάθε σενάριο παρουσιάζεται στον Πίνακα 30, Πίνακας 31 και Πίνακας 32.

Πίνακας 30. Ανάλυση SWOT του Σεναρίου Α χωροθέτησης σημείων φόρτισης Η/Ο.

Δυνατά σημεία	Αδύναμα σημεία
• Το σενάριο έχει αναπτυχθεί λαμβάνοντας υπόψη την δημόσια, ανοικτού τύπου, διαβούλευση, στα πλαίσια του ΣΦΗΟ, με απόψεις των συμμετεχόντων πολιτών ως προς τους χρήστες Η/Ο και τα σημεία χωροθέτησης φορτιστών ηλεκτρικών ΙΧ επιβατικών οχημάτων, μοτοσυκλετών και ποδηλάτων. • Το σενάριο έχει αναπτυχθεί λαμβάνοντας υπόψη την δημόσια, ανοικτού τύπου διαβούλευση, στα πλαίσια του ΣΦΗΟ, με απόψεις των συμμετεχόντων Φορέων και πολιτών ως προς την προσφορότητα των υπο-περιοχών του Δήμου για την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. • Ο Δήμος Χανίων διαθέτει τις κατάλληλες δομές και την τεχνική επάρκεια για την διαχείριση υλοποίησης του σεναρίου (Τμήμα Προγραμματισμού Ποιοτητ. & Οργάνωσης, Τμήμα Τεχνολογιών Πληροφορικής & Επικοινωνιών, Τμήμα Περιβάλλοντος Πρασίνου και Καθαριότητας, Τμήμα Ηλεκτρομηχ/γικών Έργων & Κυκλοφορίας, Τμήμα Μελετών Προγραμμάτων και Δημ. Περιουσίας, Τμήμα Αποθήκης Υλικού, Τμήμα Ελεγχόμενης Στάθμευσης). • Τηρούνται ειδικές προδιαγραφές χωροθέτησης σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο, έτσι ώστε να ελαχιστοποιούνται κυκλοφοριακές	• Οι θέσεις φόρτισης κρίνονται υπεράριθμες σε σχέση με τις αναμενόμενες ανάγκες την επόμενη 5ετία (βλ. Ενότητα 2.6). • Η τεχνολογία των υποδομών επαναφόρτισης δεν έχει ωριμάσει πλήρως και για αυτόν τον λόγο ο εξοπλισμός έχει υψηλό κόστος. Η απόκτηση μεγάλου πλήθους φορτιστών το 2023 θα αυξήσει σημαντικά το τελικό κόστος του έργου • Οι παρόδιες θέσεις φόρτισης μειώνουν τις ήδη περιορισμένες θέσεις στάθμευσης στο κέντρο της πόλης. • Το μεγάλο πλήθος φορτιστών επιβατικών ΙΧ στο κέντρο έχει ως συνέπεια μεγαλύτερη κυκλοφορία αυτοκινήτων εντός του κέντρου. • Το σενάριο περιλαμβάνει υψηλό αριθμό αστικού τύπου παρεμβάσεων για την εγκατάσταση των φορτιστών.

επιπλοκές και να μην παρεμποδίζεται η διέλευση πεζών. • Το σενάριο εξυπηρετεί κυρίως τους κατοίκους του κέντρου της πόλης των Χανίων (όπου εμφανίζεται ο περισσότερος πληθυσμός). • Τοποθέτηση ταχυφορτιστών μόνο σε ειδικές κατηγορίες οχημάτων ώστε να ελαχιστοποιηθεί σημαντικά το κόστος του έργου.	
Ευκαιρίες • Η λεπτομέρεια χωροθέτησης για την πλειονότητα των προτεινόμενων θέσεων προσδίδει ωριμότητα π.χ. στο πλαίσιο κάποιας πρότασης χρηματοδότησης για την υλοποίηση του έργου. • Συνεισφορά στη μείωση των εκπομπών CO₂ στον τομέα των μεταφορών, με αποτέλεσμα να προκύπτει συμβολή στους Ευρωπαϊκούς στόχους μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών ανθρακικών εκπομπών. • Ενθάρρυνση των πολιτών να προβούν στην αγορά ηλεκτρικού ή υβριδικού οχήματος αφού θα υπάρχουν οι κατάλληλες δημοσίως προσβάσιμες υποδομές φόρτισης του οχήματός τους. • Συνεισφορά στους στόχους του Επιχειρησιακού Προγράμματος Περιφέρειας Κρήτης 2020-2023 για την ενίσχυση των πράσινων μεταφορών και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. • Το σενάριο περιλαμβάνει πρόβλεψη θέσεων φόρτισης λεωφορείων του αστικού και υπεραστικού ΚΤΕΛ στους κατάλληλους τερματικούς σταθμούς λαμβάνοντας υπόψη τα δρομολόγια του ΚΤΕΛ, τις αποστάσεις και την αναμενόμενη αυτονομία των	Απειλές • Το υψηλό κόστος του δικτύου σε συνδυασμό με την χαμηλή προβλεπόμενη διείσδυση ηλεκτρικών οχημάτων στο Δήμο τα επόμενα χρόνια, μπορεί να οδηγήσει στην αστοχία της επένδυσης τουλάχιστον από χρηματο-οικονομικής σκοπιάς, ήτοι υφίσταται ο κίνδυνος παράτασης του χρόνου αποπληρωμής λόγω μειωμένης χρήσης του δικτύου. • Πιθανότητα απόκλισης επίτευξης στόχων του σεναρίου (απόκλιση του επιχειρηματικού πλάνου) λόγω αρνητικής εξέλιξης της αγοράς Η/Ο τα προσεχή 5-10 έτη. Το ενδεχόμενο αυτό είναι υπαρκτό δεδομένων των υψηλών τιμών αγοράς Η/Ο, των ανατιμήσεων προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας και των οικονομικών συνεπειών κατά την περίοδο επιβολής των μέτρων αποτροπής της εξάπλωσης της νόσου COVID-19. • Η συγκέντρωση φορτιστών εντός της πόλης των Χανίων ενδέχεται να αντικρούει τις στρατηγικές και τις πολιτικές του ΣΒΑΚ του Δήμου.

ηλεκτρικών λεωφορείων που αναμένεται να διεισδύσουν τα επόμενα χρόνια. • Το σενάριο δεν φαίνεται να εγείρει πολύπλοκες διαδικασίες αναφορικά με την έγκριση μελετών εφαρμογής και την υλοποίηση των προβλεπόμενων έργων. • Σημαντικό επιδεικτικό χαρακτήρα εμφανίζουν οι φορτιστές στις θέσεις: 9 (Λιμάνι), 10 (Πλατεία Μαρκοπούλου), 18 (Πλατεία Τάλω), 27 (Πλατεία Κατεχάκη/Λιμάνι), 36 (Πλατεία 1866), 45 (Πλατεία Εργατικών Κατοικιών), 48 (Πλατεία Αγοράς), 60 (Πλατεία Γαλατά), 69 (Λιμάνι), 70 (Πλατεία Ελευθερίας), 71 (Πλατεία Αγοράς), 74 (Πλατεία 1821), 75 (Πλατεία Αριστοτέλους), 78 (Πλατεία Κανάρη), 81 (Πλατεία 1866), 82 (Πάρκο Ειρήνης και Φιλίας), 83 (Πλατεία Σοφοκλή Βενιζέλου), 86 (Λιμάνι Σούδας), 87 (Πλατεία Κοτζάμπαση), 88 (Πλατεία Αγοράς), 89 (έξω από σταθμό ΚΤΕΛ), 90 (Αεροδρόμιο), 92 (Πλατεία Τάλω), 98 (Αεροδρόμιο), 101 (Πλατεία Ελευθερίας), 102 (Πλατεία Αγοράς).	
--	--

Πίνακας 31. Ανάλυση SWOT του Σεναρίου Β χωροθέτησης σημείων φόρτισης Η/Ο.

Δυνατά σημεία	Αδύναμα σημεία
• Το σενάριο έχει αναπτυχθεί λαμβάνοντας υπόψη τις στρατηγικές και πολιτικές του ΣΒΑΚ του Δήμου Χανίων. • Το σενάριο έχει διαμορφωθεί στη βάση της εκτενούς χαρτογράφησης των αναμενόμενων αναγκών φόρτισης Η/Ο με βάση την προβλεπόμενη διείσδυση. • Ο Δήμος Χανίων διαθέτει τις κατάλληλες δομές και την τεχνική επάρκεια για την διαχείριση υλοποίησης του σεναρίου (Τμήμα Προγραμματισμού Ποιοτητ. & Οργάνωσης, Τμήμα Τεχνολογιών	• Οι θέσεις φόρτισης κρίνονται υπεράριθμες σε σχέση με τις αναμενόμενες ανάγκες την επόμενη 5ετία (βλ. Ενότητα 2.6). • Η διευρυμένη κατανομή των φορτιστών συντελεί στην αύξηση της διασποράς των φορτιστών, γεγονός που ενδέχεται να οδηγήσει σε σχετικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση του έργου, σε σύγκριση με την περίπτωση εγγύτερων υποδομών. • Λόγω της διασποράς των φορτιστών αναμένεται μεγαλύτερο κόστος

Πληροφορικής & Επικοινωνιών, Τμήμα Περιβάλλοντος Πρασίνου και Καθαριότητας, Τμήμα Ηλεκτρομηχ/γικών Έργων & Κυκλοφορίας, Τμήμα Μελετών Προγραμμάτων και Δημ. Περιουσίας, Τμήμα Αποθήκης Υλικού, Τμήμα Ελεγχόμενης Στάθμευσης). • Τηρούνται ειδικές προδιαγραφές χωροθέτησης σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο, έτσι ώστε να ελαχιστοποιούνται κυκλοφοριακές επιπλοκές και να μην παρεμποδίζεται η διέλευση πεζών. • Το σενάριο εξυπηρετεί ευρύτερες περιοχές του Δήμου και συγκεκριμένα σημεία υψηλής πληθυσμιακής συγκέντρωσης και επισκεψιμότητας (γυμναστήρια, γήπεδα, πλατείες, πάρκα). • Τοποθέτηση ταχυφορτιστών μόνο σε ειδικές κατηγορίες οχημάτων ώστε να ελαχιστοποιηθεί σημαντικά το κόστος του έργου.	επιτήρησης (patrolling) των φορτιστών σε σχέση με το Σενάριο Α. • Η τεχνολογία των υποδομών επαναφόρτισης δεν έχει ωριμάσει πλήρως και για αυτόν τον λόγο ο εξοπλισμός έχει υψηλό κόστος. Η απόκτηση μεγάλου πλήθους φορτιστών το 2023 θα αυξήσει σημαντικά το τελικό κόστος του έργου. • Το σενάριο περιλαμβάνει υψηλό αριθμό αστικού τύπου παρεμβάσεων για την εγκατάσταση των φορτιστών.
Ευκαιρίες • Η λεπτομέρεια χωροθέτησης για την πλειονότητα των προτεινόμενων θέσεων προσδίδει ωριμότητα π.χ. στο πλαίσιο κάποιας πρότασης χρηματοδότησης για την υλοποίηση του έργου. • Συνεισφορά στη μείωση των εκπομπών CO₂ στον τομέα των μεταφορών, με αποτέλεσμα να προκύπτει συμβολή στους Ευρωπαϊκούς στόχους μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών ανθρακικών εκπομπών. • Ενθάρρυνση των πολιτών να προβούν στην αγορά ηλεκτρικού ή υβριδικού οχήματος αφού θα υπάρχουν οι κατάλληλες δημοσίως προσβάσιμες	Απειλές • Υφίσταται ο κίνδυνος βανδαλισμού ιδίως σε απομονωμένα σημεία στις οικιστικές περιοχές. • Το υψηλό κόστος του δικτύου σε συνδυασμό με την χαμηλή προβλεπόμενη διείσδυση ηλεκτρικών οχημάτων στο Δήμο τα επόμενα χρόνια, μπορεί να οδηγήσει στην αστοχία της επένδυσης τουλάχιστον από χρηματο-οικονομικής σκοπιάς, ήτοι υφίσταται ο κίνδυνος παράτασης του χρόνου αποπληρωμής λόγω μειωμένης χρήσης του δικτύου. • Πιθανότητα απόκλισης επίτευξης στόχων του σεναρίου (απόκλιση του επιχειρηματικού πλάνου) λόγω αρνητικής εξέλιξης της αγοράς Η/Ο τα προσεχή 5-10 έτη. Το ενδεχόμενο αυτό

υποδομές φόρτισης του οχήματός τους. • Συνεισφορά στους στόχους του Επιχειρησιακού Προγράμματος Περιφέρειας Κρήτης 2020-2023 για την ενίσχυση των πράσινων μεταφορών και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. • Το σενάριο περιλαμβάνει πρόβλεψη θέσεων φόρτισης λεωφορείων του αστικού και υπεραστικού ΚΤΕΛ στους κατάλληλους τερματικούς σταθμούς λαμβάνοντας υπόψη τα δρομολόγια του ΚΤΕΛ, τις αποστάσεις και την αναμενόμενη αυτονομία των ηλεκτρικών λεωφορείων που αναμένεται να διεισδύσουν τα επόμενα χρόνια. • Το σενάριο δεν φαίνεται να εγείρει πολύπλοκες διαδικασίες αναφορικά με την έγκριση μελετών εφαρμογής και την υλοποίηση των προβλεπόμενων έργων. • Σημαντικό επιδεικτικό χαρακτήρα εμφανίζουν οι φορτιστές στις θέσεις: 9 (Λιμάνι), 18 (Πλατεία Τάλω), 21 (Λιμάνι Σούδας), 33 (Πλατεία Δαράτσου), 34 (Πλατεία Σταλού), 45 (Πλατεία Εργατικών Κατοικιών), 48 (Πλατεία Περιβολίων), 60 (Πλατεία Γαλατά), 63 (Πλατεία Καγιαλέ), 69 (Λιμάνι), 70 (Πλατεία Ελευθερίας), 75 (Πλατεία Αριστοτέλους), 78 (Πλατεία Κανάρη), 81 (Πλατεία 1821), 82 (Πάρκο Ειρήνης και Φιλίας), 83 (Πλατεία 1866), 86 (Λιμάνι Σούδας), 87 (Πλατεία Κοτζάμπαση), 89 (έξω από το σταθμό ΚΤΕΛ), 90 (Αεροδρόμιο), 91 (Πλατεία Σοφοκλή Βενιζέλου), 92 (Πλατεία Τάλω), 98 (Αεροδρόμιο), 101 (Πλατεία Ελευθερίας).	είναι υπαρκτό δεδομένων των υψηλών τιμών αγοράς Η/Ο, των ανατιμήσεων προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας και των οικονομικών συνεπειών κατά την περίοδο επιβολής των μέτρων αποτροπής της εξάπλωσης της νόσου COVID-19.
---	--

Πίνακας 32. Ανάλυση SWOT του Σεναρίου Γ χωροθέτησης σημείων φόρτισης Η/Ο.

Δυνατά σημεία	Αδύναμα σημεία
• Το σενάριο αναπτύχθηκε με γνώμονα τον περιορισμό των θέσεων επαναφόρτισης Η/Ο στον ελάχιστο απαιτούμενο βάσει της κείμενης νομοθεσίας, με σεβασμό στην διείσδυση Η/Ο στο Δήμο Χανίων, με αποτέλεσμα να αναμένεται το ελάχιστο κόστος υλοποίησης. • Το σενάριο έχει αναπτυχθεί λαμβάνοντας υπόψη τις στρατηγικές και πολιτικές του ΣΒΑΚ του Δήμου Χανίων. • Το σενάριο έχει διαμορφωθεί στη βάση της εκτενούς χαρτογράφησης των αναμενόμενων αναγκών φόρτισης Η/Ο με βάση την προβλεπόμενη διείσδυση. • Ο Δήμος Χανίων διαθέτει τις κατάλληλες δομές και την τεχνική επάρκεια για την διαχείριση υλοποίησης του σεναρίου (Τμήμα Προγραμματισμού Ποιοτητ. & Οργάνωσης, Τμήμα Τεχνολογιών Πληροφορικής & Επικοινωνιών, Τμήμα Περιβάλλοντος Πρασίνου και Καθαριότητας, Τμήμα Ηλεκτρομηχ/γικών Έργων & Κυκλοφορίας, Τμήμα Μελετών Προγραμμάτων και Δημ. Περιουσίας, Τμήμα Αποθήκης Υλικού, Τμήμα Ελεγχόμενης Στάθμευσης). • Τηρούνται ειδικές προδιαγραφές χωροθέτησης σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο, έτσι ώστε να ελαχιστοποιούνται κυκλοφοριακές επιπλοκές και να μην παρεμποδίζεται η διέλευση πεζών. • Το σενάριο εξυπηρετεί ευρύτερες περιοχές του Δήμου και συγκεκριμένα σημεία υψηλής πληθυσμιακής συγκέντρωσης και επισκεψιμότητας	• Η διευρυμένη κατανομή των φορτιστών συντελεί στην αύξηση της διασποράς των φορτιστών, γεγονός που ενδέχεται να οδηγήσει σε σχετικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση του έργου, σε σύγκριση με την περίπτωση εγγύτερων υποδομών. • Λόγω της διασποράς των φορτιστών αναμένεται μεγαλύτερο κόστος επιτήρησης (patrolling) των φορτιστών σε σχέση με το Σενάριο Α.

(γυμναστήρια, γήπεδα, πλατείες, πάρκα). • Τοποθέτηση ταχυφορτιστών μόνο σε ειδικές κατηγορίες οχημάτων ώστε να ελαχιστοποιηθεί σημαντικά το κόστος του έργου.	
Ευκαιρίες • Η λεπτομέρεια χωροθέτησης για την πλειονότητα των προτεινόμενων θέσεων προσδίδει ωριμότητα π.χ. στο πλαίσιο κάποιας πρότασης χρηματοδότησης για την υλοποίηση του έργου. • Συνεισφορά στη μείωση των εκπομπών CO₂ στον τομέα των μεταφορών, με αποτέλεσμα να προκύπτει συμβολή στους Ευρωπαϊκούς στόχους μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών ανθρακικών εκπομπών. • Ενθάρρυνση των πολιτών να προβούν στην αγορά ηλεκτρικού ή υβριδικού οχήματος αφού θα υπάρχουν οι κατάλληλες δημοσίως προσβάσιμες υποδομές φόρτισης του οχήματός τους. • Συνεισφορά στους στόχους του Επιχειρησιακού Προγράμματος Περιφέρειας Κρήτης 2020-2023 για την ενίσχυση των πράσινων μεταφορών και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. • Το σενάριο περιλαμβάνει πρόβλεψη θέσεων φόρτισης λεωφορείων του αστικού και υπεραστικού ΚΤΕΛ στους κατάλληλους τερματικούς σταθμούς λαμβάνοντας υπόψη τα δρομολόγια του ΚΤΕΛ, τις αποστάσεις και την αναμενόμενη αυτονομία των ηλεκτρικών λεωφορείων που αναμένεται να διεισδύσουν τα επόμενα χρόνια.	Απειλές • Υφίσταται ο κίνδυνος βανδαλισμού ιδίως σε απομονωμένα σημεία στις οικιστικές περιοχές. • Πιθανότητα απόκλισης επίτευξης στόχων του σεναρίου (απόκλιση του επιχειρηματικού πλάνου) λόγω αρνητικής εξέλιξης της αγοράς Η/Ο τα προσεχή 5-10 έτη. Το ενδεχόμενο αυτό είναι υπαρκτό δεδομένων των υψηλών τιμών αγοράς Η/Ο, των ανατιμήσεων προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας και των οικονομικών συνεπειών κατά την περίοδο επιβολής των μέτρων αποτροπής της εξάπλωσης της νόσου COVID-19.

• Το σενάριο δεν φαίνεται να εγείρει πολύπλοκες διαδικασίες αναφορικά με την έγκριση μελετών εφαρμογής και την υλοποίηση των προβλεπόμενων έργων. • Σημαντικό επιδεικτικό χαρακτήρα εμφανίζουν οι φορτιστές στις θέσεις: 11 (Πλατεία Τάλω), 13 (Λιμάνι Σούδας), 20 (Πλατεία Δαράτσου), 21 (Πλατεία Σταλού), 27 (Πλατεία Περιβολίων), 34 (Πλατεία Καγιαλέ), 40 (Λιμάνι), 41 (Πλατεία Ελευθερίας), 45 (Πλατεία Κανάρη), 47 (Πλατεία 1821), 48 (Πάρκο Ειρήνης και Φιλίας), 49 (Πλατεία 1866), 50 (Λιμάνι Σούδας), 52 (Αεροδρόμιο), 53 (Πλατεία Σοφοκλή Βενιζέλου), 54 (Πλατεία Τάλω), 60 (Αεροδρόμιο), 64 (Πλατεία Ελευθερίας).	
---	--

6 Καταγραφή προτάσεων παρεμβάσεων/αναπλάσεων

Από την διερεύνηση των προτεινόμενων σημείων φόρτισης Η/Ο και για τη διασφάλιση των κατάλληλων θέσεων στάθμευσης καταγράφονται για κάθε σενάριο οι ακόλουθες ενδεικτικές προτάσεις αναπλάσεων:

- Σενάριο Α:
 - ο Δημιουργία βάρους έδρασης φορτιστή με ενδεικτικές διαστάσεις 2m x 2m στις θέσεις υπ' αριθμό: 9,10,11,12,13,15,16,17,18,19,21,24,26,27,28,29,30,31,33,36,37,38,39,40,41,42,43,47,48,49,50,51,52,55,56,57,59,60,61,63,96,97,98,99,100,101,103.
 - ο Δημιουργία βάρους έδρασης φορτιστή με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8m x 0,8m στις θέσεις υπ' αριθμό: 64,66,67,68,69,70,72,73,76,78,79
 - ο Δημιουργία βάρους έδρασης φορτιστή με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5m x 2,5m στις θέσεις υπ' αριθμό: 81,82,83,84,85,86,87,88,89,91,93,94,95
 - ο Θέση 71 – Πλατεία Αγοράς (πάρκινγκ): Αφαίρεση προστατευτικών κάγκελων
 - ο Θέση 90 – Αεροδρόμιο: Να επιτρέπεται η στάθμευση ηλεκτρικού και συμβατικού λεωφορείου
- Σενάριο Β:
 - ο Δημιουργία βάρους έδρασης φορτιστή με ενδεικτικές διαστάσεις 2m x 2m στις θέσεις υπ' αριθμό: 9,11,12,13,15,16,17,18,19,21,23,24,26,27,28,29,30,31,32,33,34,37,38,39,40,41,42,48,49,50,51,52,55,56,57,58,59,60,61,63,64,97,98,99,100,101,102,103,104

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο – Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

- ο Δημιουργία βάρους έδρασης φορτιστή με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8m x 0,8m στις θέσεις υπ' αριθμό:
66,67,68,69,70,71,72,73,74,76,78,79
 - ο Δημιουργία βάρους έδρασης φορτιστή με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5m x 2,5m στις θέσεις υπ' αριθμό:
82,83,84,85,86,87,89,91,94,96
 - ο Θέση 36 – χώρος στάθμευσης Δ.Ε.Υ.Α.Χ.: Διαμόρφωση της επιφάνειας τοποθέτησης του φορτιστή
 - ο Θέση 43 – Οδός Χρυσοπηγής: Διαμόρφωση του χώρου τοποθέτησης του φορτιστή
 - ο Θέση 58 – Οδός Κνωσού (έξω από δεξαμενή νερού Άη Γιάννη): Απαιτείται διερεύνηση άρσης της απαγόρευσης στάθμευσης στη μεριά του φορτιστή
 - ο Θέση 63 – Πλατεία Καγιαλέ: Αφαίρεση κάγκελων καθ' όλο το μήκος των θέσεων στάθμευσης
 - ο Θέση 90 – Αεροδρόμιο: Να επιτρέπεται η στάθμευση ηλεκτρικού και συμβατικού λεωφορείου
- Σενάριο Γ:
 - ο Δημιουργία βάρους έδρασης φορτιστή με ενδεικτικές διαστάσεις 2m x 2m στις θέσεις υπ' αριθμό:
9,10,11,13,15,16,17,18,19,20,21,23,24,25,27,28,29,30,31,32,33,34,35,36,59,60,61,62,63,64
 - ο Δημιουργία βάρους έδρασης φορτιστή με ενδεικτικές διαστάσεις 0,8m x 0,8m στις θέσεις υπ' αριθμό:
39,40,41,42,43,45
 - ο Δημιουργία βάρους έδρασης φορτιστή με ενδεικτικές διαστάσεις 2,5m x 2,5m στις θέσεις υπ' αριθμό:
48,49,50,53,56,58
 - ο Θέση 22 - χώρος στάθμευσης Δ.Ε.Υ.Α.Χ.: Διαμόρφωση της επιφάνειας τοποθέτησης του φορτιστή
 - ο Θέση 31 – Οδός Κνωσού (έξω από δεξαμενή νερού Άη Γιάννη): Απαιτείται διερεύνηση άρσης της απαγόρευσης στάθμευσης στη μεριά του φορτιστή
 - ο Θέση 34 - Πλατεία Καγιαλέ: Αφαίρεση κάγκελων καθ' όλο το μήκος των θέσεων στάθμευσης

7 Καταγραφή θέσεων ειδικών κατηγοριών

Για κάθε σενάριο προτείνονται οι ακόλουθες θέσεις ειδικών κατηγοριών οχημάτων:

- Σενάριο Α:
 - ο Λεωφορείο:
 - (Τουριστικό) Σημείο 81 – Πλατεία 1866: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - (Τουριστικό) Σημείο 82 - Οδός Πλουμιδάκη: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - (Αστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 83 – Πλατεία Σοφοκλή Βενιζέλου: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης

- (Αστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 84 – Οδός Γεωργίου Σγουρού: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
- (Αστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 85 – Οδός Σπύρου Μουστακλή: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης
- (Αστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 86 – Πλατεία Σούδας: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
- (Αστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 87 – Οδός Αποκορώνου: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
- (Αστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 88 – Πλατεία Αγοράς: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης
- (Αστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 89 – Οδός Ζυμβρακάκηδων: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
- (Υπεραστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 90 – Αεροδρόμιο: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης.
- Βαρύ όχημα τροφοδοσίας:
 - Σημείο 91 – Οδός Κελαϊδή Παρθενίου: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 92 – Οδός Θεοτοκόπουλου: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 93 – Οδός Δασκαλογιάννη: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 94 – Οδός Υψηλάντων: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 95 – Οδός Μανουσογιαννάκηδων: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
- ΕΔΧ ΤΑΞΙ:
 - Σημείο 96 – Οδός Εφέδρων Πολεμιστών: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 97 – Οδός Ι. Καποδιστρίου: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 98 – Αεροδρόμιο: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 99 – Οδός Παπαναστασίου: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 100 – Οδός Λισσού: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
- ΑμεΑ:
 - Σημείο 101 – Πλατεία Ελευθερίας: 1 φορτιστής AC 2x22 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 102 – Πλατεία Αγοράς: 1 φορτιστής AC 2x22 kW, 2 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 103 – Οδός Βαλέστρα: 1 φορτιστής AC 2x22 kW, 1 θέση στάθμευσης
- Μοτοσυκλέτα:
 - Σημείο 64 – Οδός Δρακονιανού: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

- Σημείο 65 – Οδός 25^{ης} Μαρτίου: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Σημείο 66 – Οδός Ελευθερίου Βενιζέλου (Δ.Κ. Κουνουπιδιανών): 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Σημείο 67 – Οδός Σπύρου Λέρα (Δ.Κ. Κουνουπιδιανών): 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Σημείο 68 – Οδός Ιωάννη Καποδίστρια: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Σημείο 69 – Οδός Δευκαλίωνος: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Σημείο 70 – έξω από το Δικαστικό Μέγαρο Χανίων: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Σημείο 71 – Πλατεία Αγοράς (πάρκινγκ): 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Σημείο 72 – Οδός Νίκου Ανδριανάκη: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Σημείο 73 – Οδός Σαμουήλ Χάου: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Ποδήλατο:
 - Σημείο 74 – Πλατεία της Σπλάντζιας: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 75 – Οδός Σαμιωτάκη: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 76 – Οδός Αγίου Κωνσταντίνου: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 77 – Οδός Λευκών Ορέων: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 78 – Πλατεία Κανάρη: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 79 – Οδός Ελευθερίου Βενιζέλου (Δ.Κ. Κουνουπιδιανών): 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 80 – Οδός Κωνσταντίνου Μητσοτάκη: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Σενάριο Β:
 - Λεωφορείο:
 - (Τουριστικό) Σημείο 82 - Οδός Πλουμιδάκη: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - (Τουριστικό) Σημείο 83 – Πλατεία 1866: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - (Αστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 84 – Οδός Γεωργίου Σγουρού: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - (Αστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 85 – Οδός Σπύρου Μουστακλή: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - (Αστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 86 – Πλατεία Σούδας: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο – Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

- (Αστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 87 – Οδός Αποκορώνου: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
- (Αστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 88 – Στρατόπεδο Μαρκοπούλου: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης
- (Αστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 89 – Οδός Ζυμβρακάκηδων: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
- (Υπεραστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 90 – Αεροδρόμιο: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης.
- (Αστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 91 – Πλατεία Σοφοκλή Βενιζέλου: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης
- Βαρύ όχημα τροφοδοσίας:
 - Σημείο 92 – Οδός Θεοτοκόπουλου: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 93 – Οδός Κύπρου: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 94 – Οδός Ηρώων Πολυτεχνείου: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 95 – Οδός Ζυμβρακάκηδων: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 96 – Οδός Αποκορώνου: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης
- ΕΔΧ ΤΑΞΙ:
 - Σημείο 97 – Οδός Ι. Καποδιστρίου: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 98 – Αεροδρόμιο: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 99 – Οδός Παπαναστασίου: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 100 – Οδός Λισσού: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 101 – Οδός Εφένδρων Πολεμιστών: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
- ΑμεΑ:
 - Σημείο 102 – Οδός Νικολάου Καραφά: 1 φορτιστής AC 2x22 kW, 2 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 103 – Οδός Βαλέστρα: 1 φορτιστής AC 2x22 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 104 – Πλατεία Ελευθερίας: 1 φορτιστής AC 2x22 kW, 1 θέση στάθμευσης
- Μοτοσυκλέτα:
 - Σημείο 65 – Οδός 25^{ης} Μαρτίου: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 66 – Οδός Ελευθερίου Βενιζέλου (Δ.Κ. Κουνουπιδιανών): 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 67 – Οδός Σπύρου Λέρα (Δ.Κ. Κουνουπιδιανών): 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

- Σημείο 68 – Οδός Ιωάννη Καποδίστρια: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Σημείο 69 – Οδός Δευκαλίωνος: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Σημείο 70 – έξω από το Δικαστικό Μέγαρο Χανίων: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Σημείο 71 – Οδός Εφέδρων Πολεμιστών: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Σημείο 72 – Οδός Νίκου Ανδριανάκη: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Σημείο 73 – Οδός Οσίου Νίκωνος: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Σημείο 74 – Οδός Δρακονιανού: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Ποδήλατο:
 - Σημείο 75 – Οδός Σαμιωτάκη: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 76 – Οδός Αγίου Κωνσταντίνου: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 77 – Οδός Λευκών Ορέων: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 78 – Πλατεία Κανάρη: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 79 – Οδός Ελευθερίου Βενιζέλου (Δ.Κ. Κουνουπιδιανών): 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 80 – Οδός Κωνσταντίνου Μητσοτάκη: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 81 – Πλατεία της Σπλάντζιας: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Σενάριο Γ:
 - Λεωφορείο:
 - (Τουριστικό) Σημείο 48 - Οδός Πλουμιδάκη: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - (Τουριστικό) Σημείο 49 – Πλατεία 1866: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - (Αστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 50 – Πλατεία Σούδας: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - (Αστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 51 – Στρατόπεδο Μαρκοπούλου: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - (Υπεραστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 52 – Αεροδρόμιο: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης.
 - (Αστικό ΚΤΕΛ) Σημείο 53 – Πλατεία Σοφοκλή Βενιζέλου: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Βαρύ όχημα τροφοδοσίας:
 - Σημείο 54 – Οδός Θεοτοκόπουλου: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

- Σημείο 55 – Οδός Κύπρου: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
- Σημείο 56 – Οδός Ηρώων Πολυτεχνείου: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
- Σημείο 57 – Οδός Ζυμβρακάκηδων: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
- Σημείο 58 – Οδός Αποκορώνου: 1 ταχυφορτιστής DC 120 kW, 1 θέση στάθμευσης
- ΕΔΧ ΤΑΞΙ:
 - Σημείο 59 – Οδός Ι. Καποδιστρίου: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 60 – Αεροδρόμιο: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 61 – Οδός Λισσού: 1 ταχυφορτιστής DC 60 kW, 1 θέση στάθμευσης
- ΑμεΑ:
 - Σημείο 62 – Οδός Νικολάου Καραφά: 1 φορτιστής AC 2x22 kW, 2 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 63 – Οδός Βαλέστρα: 1 φορτιστής AC 2x22 kW, 1 θέση στάθμευσης
 - Σημείο 64 – Πλατεία Ελευθερίας: 1 φορτιστής AC 2x22 kW, 1 θέση στάθμευσης
- Μοτοσυκλέτα:
 - Σημείο 38 – Οδός 25^{ης} Μαρτίου: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 39 – Οδός Ελευθερίου Βενιζέλου (Δ.Κ. Κουνουπιδιανών): 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 40 – Οδός Δευκαλίωνος: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 41 – έξω από το Δικαστικό Μέγαρο Χανίων: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 42 – Οδός Οσίου Νίκωνος: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 43 – Οδός Δρακονιανού: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
- Ποδήλατο:
 - Σημείο 44 – Οδός Λευκών Ορέων: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 45 – Πλατεία Κανάρη: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 46 – Οδός Κωνσταντίνου Μητσοτάκη: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης
 - Σημείο 47 – Πλατεία της Σπλάντζιας: 1 φορτιστής AC 3,7-11 kW, 4 θέσεις στάθμευσης



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π. 1β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων
Στάθμευσης Η/Ο- Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο
– Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο» - Α' Μέρος

8 Παράρτημα – Συνοδευτικά αρχεία Παραδοτέου

Παράρτημα Α: Χάρτες εκδοχών προσφορότητας για την εγκατάσταση σταθμών φόρτισης Η/Ο

Παράρτημα Β: Σενάρια χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο – Σενάρια ανάπτυξης δικτύου σημείων επαναφόρτισης Η/Ο – Παρακολούθηση κάλυψης αναγκών επαναφόρτισης Η/Ο» - Γ' Μέρος



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ
ΔΗΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**



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

Παραδοτέο Π.1β «Χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο – Σενάρια ανάπτυξης δικτύου σημείων επαναφόρτισης Η/Ο – Παρακολούθηση κάλυψης αναγκών επαναφόρτισης Η/Ο»

Μέρος Γ': Παρακολούθηση κάλυψης αναγκών επαναφόρτισης Η/Ο

Σύμφωνα με την ΚΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396 «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.» στο πλαίσιο του Ν. 4710/2020

Χανιά, Σεπτέμβριος 2022



Περιεχόμενα

1	Εισαγωγή.....	3
2	Μέσα και εργαλεία παρακολούθησης ΣΦΗΟ.....	3
3	Προγραμματισμός παρακολούθησης ΣΦΗΟ	5
4	Οδηγίες χρήσης των εργαλείων παρακολούθησης	6
5	Παράρτημα – Συνοδευτικά αρχεία	9

1 Εισαγωγή

Η παρούσα αναφορά αποτελεί του Γ' μέρος του Παραδοτέου Π1.β «Χωροθέτηση Σημείων Επαναφόρτισης και Θέσεων Στάθμευσης Η/Ο και Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο» για τον Δήμο Χανίων στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων του Ν. 4710/2020 στη βάση της ΚΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396 «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.». Με βάση την προαναφερόμενη ΚΥΑ, ο Φορέας Εκπόνησης δημιουργεί ανοιχτό ψηφιακό αρχείο στο οποίο συγκεντρώνονται και καταγράφονται όλα τα νέα στοιχεία που προκύπτουν από την στιγμή της δημιουργίας του Σ.Φ.Η.Ο. και αφορούν στην παρακολούθηση της κάλυψης των αναγκών επαναφόρτισης Η/Ο, στοιχεία τοπικού φορτίου από τον Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε., νέες προτάσεις από την ΕΕ κλπ., τα οποία θα χρησιμοποιούνται σε επόμενη αναθεώρηση/επικαιροποίηση του Σ.Φ.Η.Ο. με σκοπό να προτείνονται συμπληρώσεις και αλλαγές των Σ.Φ.Η.Ο. (π.χ. νέες θέσεις τοποθέτησης σημείων επαναφόρτισης, αλλαγή της θέσης τοποθετημένων σημείων επαναφόρτισης, αντικατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο, κλπ.).

Η αναφορά διαρθρώνεται στις ακόλουθες θεματικές ενότητες:

- Παρουσίαση των μέσων και εργαλείων παρακολούθησης ΣΦΗΟ
- Προγραμματισμός παρακολούθησης ΣΦΗΟ
- Οδηγίες χρήσης των εργαλείων παρακολούθησης ΣΦΗΟ

2 Μέσα και εργαλεία παρακολούθησης ΣΦΗΟ

Η παρακολούθηση της προόδου ωρίμανσης του ΣΦΗΟ θα συντονίζεται από τον Δήμο Χανίων, λαμβάνοντας υπόψη τις προτάσεις και αναθεωρήσεις που προέρχονται από τους αρμόδιους φορείς. Τα βασικά εργαλεία παρακολούθησης περιλαμβάνουν:

- Υπολογιστικό φύλλο σε μορφή Microsoft-excel το οποίο θα είναι ανοικτό προς τους ενδιαφερόμενους φορείς (πρωτίστως ΔΕΔΔΗΕ και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς που σχετίζονται με την εγκατάσταση σταθμών φόρτισης Η/Ο) αλλά και προς το ευρύ κοινό. Το εν λόγω ψηφιακό αρχείο θα είναι ανοικτό προκειμένου να μπορεί ο χρήστης να υποβάλλει αλλαγές. Το αρχείο περιλαμβάνει όλους τους αλγόριθμους υπολογισμών π.χ. ισχύς σημείου φόρτισης, απαραίτητη ισχύς παροχής, κόστος, κ.α., ώστε τα αποτελέσματα να επικαιροποιούνται αυτόματα κατόπιν των αλλαγών του χρήστη. Το υπολογιστικό φύλλο διαρθρώνεται στα ακόλουθα φύλλα εργασίας:
 - ο Φορτιστές_Αρχική πρόταση: Κατάλογος όλων των σταθμών φόρτισης και θέσεων στάθμευσης με όλα τα χαρακτηριστικά τους (ισχύς, όχημα προς φόρτιση, θέσεις ρευματοληψίας, εφικτός αριθμός θέσεων στάθμευσης, προδιαγραφές παροχής, πιθανές συστάδες φορτιστών, κ.α.) που αφορούν στο επικρατέστερο σενάριο ανάπτυξης δικτύου επαναφόρτισης.
 - ο Φορτιστές: Περιλαμβάνει τον παραπάνω Κατάλογο, όμως εδώ επιτρέπεται η πρόσβαση και εφαρμογή αλλαγών/αναθεωρήσεων από τον εξωτερικό χρήστη.

- ο Απολογισμός φορτιστών-θέσεων: Εποπτεία των σταθμών φόρτισης, σημείων επαναφόρτισης και κόστους, καθώς και στοιχεία τμηματικής υλοποίησης σε βάθος 3ετίας. Επικαιροποιείται αυτόματα με τις αλλαγές που εφαρμόζονται στο φύλλο «Φορτιστές».
- ο Στοιχεία τοπικού φορτίου ΔΕΔΔΗΕ: Οι θέσεις και οι ισχύς των προτεινόμενων φορτιστών επικαιροποιούνται αυτόματα με τις αλλαγές που τίθενται στο φύλλο «Φορτιστές». Περιλαμβάνονται πεδία συμπλήρωσης από τον ΔΕΔΔΗΕ σχετικά με τα χαρακτηριστικά του τοπικού φορτίου σύμφωνα με τα πρότυπα καταλόγου της από 22/3/2021 ερμηνευτική εγκύκλιο για την κατάρτιση των Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων¹.
- ο Προτεινόμενες αλλαγές Φορέα: Εξυπηρετεί σκοπούς καταγραφής και τεκμηρίωσης των αναθεωρήσεων που εφαρμόζονται από τον Φορέα στο φύλλο «Φορτιστές».
- ο Νέες προτάσεις από την ΕΕ: Καταγραφή τυχόν νέων προτάσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση που επηρεάζουν την ανάπτυξη και τυχόν αναθεώρηση του ΣΦΗΟ.
- ο Χάρτης ΣΦΗΟ: Περιλαμβάνει τον υπερσύνδεσμο πρόσβασης στον διαδραστικό χάρτη χωροθέτησης των σταθμών φόρτισης και θέσεων στάθμευσης. Επιτρέπει τυχόν παρεμβάσεις από τον κάθε ενδιαφερόμενο χρήστη που προτείνει αλλαγές. Απαραίτητη προϋπόθεση για να μπορεί να ανοίγει ο υπερσύνδεσμος είναι ο χρήστης να έχει εγκαταστήσει στον Η/Υ την (δωρεάν) εφαρμογή google earth².
- Αρχείο kmz του χάρτη ΣΦΗΟ: Εξυπηρετεί σκοπούς προεπισκόπησης της χωροθέτησης των φορτιστών και θέσεων στάθμευσης αλλά και σκοπούς αναθεωρήσεων και εφαρμογών νέων χωροθετήσεων ή/και αλλαγών των θεματικών ιδιοτήτων του κάθε φορτιστή. Παρέχεται άμεση πρόσβαση με υπερσύνδεσμο στο φύλλο εργασίας «Χάρτης ΣΦΗΟ» του παραπάνω Υπολογιστικού Φύλλου Παρακολούθησης.

Τα παραπάνω αρχεία αποθηκεύονται σε ανοικτό ψηφιακό φάκελο «Ψηφιακά αρχεία παρακολούθησης ΣΦΗΟ» με ευθύνη του Δήμου Χανίων ως Φορέα Εκπόνησης. Ο ψηφιακός φάκελος θα φιλοξενείται σε ανοικτό ηλεκτρονικό σύνδεσμο του Δήμου. Για το σκοπό αυτό Θα εξεταστεί η ενσωμάτωση ειδικής θεματικής ενότητας στον Ιστότοπο του Δήμου. Τα εργαλεία θα κοινοποιούνται από τον Δήμο, ο οποίος θα ανακοινώνει την ανάρτηση των αρχείων και θα προσκαλεί τους ενδιαφερόμενους Φορείς για την παροχή τυχόν αλλαγών. Η διαδικασία θα επαναλαμβάνεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα όπως ορίζεται στον προγραμματισμό παρακολούθησης παρακάτω.

¹ <https://ypen.gov.gr/odigies-stous-dimous-gia-tous-stathmous-fortisis-ilektrikon-ochimaton-2/>

² <https://www.google.gr/intl/el/earth/download/gep/agree.html>

3 Προγραμματισμός παρακολούθησης ΣΦΗΟ

Το πρόγραμμα παρακολούθησης του ΣΦΗΟ θα συντονίζεται από την Ομάδα Εργασίας ΣΦΗΟ του Φορέα Εκπόνησης, με κατάλληλο χειρισμό των υπολογιστικών εργαλείων παρακολούθησης και την ενεργοποίηση πρωτίστως των ενδιαφερόμενων φορέων. Το ΣΦΗΟ θα παρακολουθείται και επικαιροποιείται ανά έξι (6) μήνες σύμφωνα με την σχετική ερμηνευτική εγκύκλιο. Το προτεινόμενο Πρόγραμμα παρακολούθησης διαρθρώνεται ως ακολούθως:

- **Κοινοποίηση/ανάρτηση των εργαλείων παρακολούθησης ΣΦΗΟ (διάρκεια: 6 μήνες):** Τα εργαλεία παρακολούθησης του ΣΦΗΟ (βλ. παραπάνω) αναρτώνται σε προσβάσιμο ηλεκτρονικό σύνδεσμο για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών.
- **Πρόσκληση παρακολούθησης ΣΦΗΟ (διάρκεια: 2 μήνες):** Ακολουθώντας της κοινοποίησης/ανάρτησης, η Ομάδα Εργασίας του Φορέα Εκπόνησης αναρτά ανακοίνωση στον Ιστότοπο του Δήμου και σε λογαριασμούς του Δήμου στα Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης, όπου θα προσκαλεί το ευρύ κοινό για τυχόν νέες προτάσεις. Παράλληλα, δύναται να αποστέλλει προσκλήσεις στους εμπλεκόμενους Φορείς να διατρέξουν τους Πίνακες και Χάρτες του Σχεδίου και να προτείνουν τυχόν Αναθεωρήσεις. Η καταληκτική ημερομηνία παροχής στοιχείων/προτάσεων από εμπλεκόμενους Φορείς αλλά και πολίτες θα είναι δύο (2) μήνες μετά την ανάρτηση/κοινοποίηση των Πινάκων και Χαρτών Παρακολούθησης ΣΦΗΟ.
- **1η επικαιροποίηση ΣΦΗΟ (διάρκεια: 1 μήνας):** Η Ομάδα Εργασίας ΣΦΗΟ του Φορέα Εκπόνησης συλλέγει και επεξεργάζεται τις προτάσεις των ενδιαφερομένων μερών και επικαιροποιεί τα εργαλεία Παρακολούθησης με τήρηση των ελάχιστων Προδιαγραφών χωροθέτησης που καταγράφονται στο Παραδοτέο Π.1β-Α' μέρος λαμβάνοντας υπόψη και τις αναμενόμενες ανάγκες φόρτισης (όπως προκύπτουν από το Παραδοτέο Π.1β-Β' μέρος και από άλλα Σχέδια του Δήμου όπως ΣΒΑΚ, ΣΔΑΕΚ, κ.α.). Η διαδικασία επικαιροποίησης θα διαρκεί ένα (1) μήνα μετά την συλλογή των στοιχείων από τα ενδιαφερόμενα μέρη (3 μήνες μετά την κοινοποίηση/ανάρτηση των εργαλείων παρακολούθησης ΣΦΗΟ).
- **Συνεργασία με ΔΕΔΔΗΕ (διάρκεια: 2 μήνες):** Αμέσως μετά την 1η επικαιροποίηση, ο Δήμος προσκαλεί την αρμόδια Διεύθυνση ΔΕΔΔΗΕ να εισέλθει στα ανοικτά ψηφιακά αρχεία παρακολούθησης ΣΦΗΟ προκειμένου να ελέγξει τις συνθήκες επάρκειας του δικτύου με συμπλήρωση του ειδικού φύλλου «Στοιχεία τοπικού φορτίου_ΔΕΔΔΗΕ» του υπολογιστικού φύλλου παρακολούθησης (κατά τα πρότυπα του σχετικού ενημερωτικού σημειώματος «Ενημερωτικό Σημείωμα για την Συμμετοχή του ΔΕΔΔΗΕ στην Διαδικασία Εκπόνησης των Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)»). Η διαδικασία θα διαρκεί περίπου δύο μήνες και προϋποθέτει τον συντονισμό με τον ΔΕΔΔΗΕ για την έγκαιρη και έγκυρη ενημέρωση αναφορικά με τις συνθήκες τοπικού φορτίου ΔΕΔΔΗΕ.
- **2η επικαιροποίηση ΣΦΗΟ και έναρξη επόμενου κύκλου παρακολούθησης (διάρκεια: 1 μήνας):** Η Ομάδα Εργασίας του Φορέα Εκπόνησης ολοκληρώνει την 2η επικαιροποίηση του Σχεδίου με βάση και τις προτάσεις από ΔΕΔΔΗΕ. Εν συνέχεια, αναρτά/κοινοποιεί τα αναθεωρημένα στοιχεία του Σχεδίου (υπολογιστικό φύλλο xlsx

και χάρτη kmz) και ο κύκλος παρακολούθησης αρχίζει ξανά με επανάληψη των παραπάνω σταδίων παρακολούθησης.

Το χρονοδιάγραμμα του κάθε εξαμηνιαίου κύκλου παρακολούθησης παρουσιάζεται στον **Πίνακα 1**.

Πίνακας 1. Χρονοδιάγραμμα δράσεων για κάθε εξαμηνιαίο κύκλο παρακολούθησης

Δράσεις κάθε κύκλου Παρακολούθησης	Μήνες					
	1	2	3	4	5	6
Κοινοποίηση ανοικτών ψηφιακών αρχείων παρακολούθησης						
Πρόσκληση παρακολούθησης ΣΦΗΟ						
1 ^η επικαιροποίηση ΣΦΗΟ						
Συνεργασία με ΔΕΔΔΗΕ						
2 ^η επικαιροποίηση ΣΦΗΟ και έναρξη επόμενου κύκλου παρακολούθησης						

4 Οδηγίες χρήσης των εργαλείων παρακολούθησης

Γενικές οδηγίες:

Σε όλα τα φύλλα εργασίας του υπολογιστικού φύλλου παρακολούθησης, ισχύουν οι ακόλουθες λειτουργίες των υπολογιστικών κελιών ανάλογα με την απόχρωσή τους:

- Λευκά κελιά: Υπολογίζονται αυτόματα. Ο χρήστης δεν προβαίνει σε κάποια ενέργεια.
- Γαλάζια κελιά: Ο χρήστης εισάγει δεδομένο/πληροφορία με την μορφή κειμένου ή/και αριθμού.
- Κίτρινα κελιά: Ο χρήστης θέτει δεδομένο με «επιλογή από λίστα» που διατίθεται στο κελί.

Για την ορθή λειτουργία, ο χρήστης συνιστάται να κατέχει εγκατεστημένη στον Η/Υ του την εφαρμογή Microsoft Office έκδοση 2016 ή νεότερη.

Παράλληλα με τις προτάσεις-αναθεωρήσεις που τίθενται στο υπολογιστικό φύλλο παρακολούθησης, συνιστάται σθεναρά ο χρήστης να απεικονίζει τις προτάσεις του (εφόσον αφορούν σε αλλαγή σταθμών φόρτισης ή/και θέσεων στάθμευσης) στο αρχείο kmz με τον χάρτη χωροθέτησης των υποδομών φόρτισης. Με την ολοκλήρωση της αναθεώρησης επί του kmz, ο χρήστης θα πρέπει να προβαίνει σε αποθήκευση του νέου kmz που δημιούργησε με νέο όνομα με την λειτουργία «αποθήκευση μέρους ως...» της εφαρμογής google earth και να την κοινοποιεί στο Φορέα Εκπόνησης (Δήμος Χανίων) σύμφωνα με τις οδηγίες της σχετικής πρόσκλησης του τελευταίου.

Ειδικές οδηγίες του υπολογιστικού φύλλου παρακολούθησης:

1. Φύλλα εργασίας «Φορτιστές»

Το Φύλλο εργασίας «Φορτιστές_Αρχική πρόταση» συμπληρώνεται μόνο από τον Φορέα Εκπόνησης (Δήμο Χανίων) σε κάθε κύκλο επικαιροποίησης του ΣΦΗΟ.

Το Φύλλο εργασίας «Φορτιστές» συμπληρώνεται από κάθε ενδιαφερόμενο χρήστη που προτείνει αλλαγές/αναθεωρήσεις.

Ακολουθούν οδηγίες συμπλήρωσης των πεδίων του Φύλλου εργασίας:

- Στήλη Β: παρέχονται οι γεωγραφικές συντεταγμένες της θέσης του σταθμού φόρτισης στη μορφή «35°20'26.17"B/25° 7'3.87"A» (η θέση ορίζεται στον χάρτη kmz και γίνεται αντιγραφή των γεωγραφικών συντεταγμένων από το google earth).
- Στήλη C: Πληκτρολογείται η περιοχή/διεύθυνση της προτεινόμενης εγκατάστασης υποδομής φόρτισης.
- Στήλη D: Ορίζεται (με επιλογή από λίστα) το πρωτεύον όχημα (δύνатаι ένας φορτιστής να εξυπηρετεί διαφορετικού τύπου οχήματα) προς φόρτιση.
- Στήλη E: Τίθεται η μέγιστη αποδεκτή διάρκεια πλήρους φόρτισης του πρωτεύοντος οχήματος με επιλογή από λίστα. Ο χρήστης κατά την επιλογή μέγιστης αποδεκτής διάρκειας φόρτισης, θα πρέπει να λάβει υπόψη του ότι στο Δήμο τα περισσότερα Η/Ο που θα σταθμεύουν προς φόρτιση θα έχουν ήδη απόθεμα μπαταρίας, οπότε αναλόγως να εκτιμήσει την ρεαλιστική διάρκεια φόρτισης, π.χ. ένα επιβατικό ΙΧ με μέγιστη αποδεκτή διάρκεια πλήρους φόρτισης 6 h, πιθανότατα σημαίνει 1,5 έως 3 h φόρτισης για επίπεδο φορτισμένης μπαταρίας 50-70%.
- Στήλη M: Επιλέγεται ο τύπος εγκατάστασης της υποδομής φόρτισης με επιλογή από λίστα επιδαπέδιος ή επίτοιχος (ο επίτοιχος προτιμάται κυρίως σε κλειστούς χώρους στάθμευσης ή σε ανοικτούς χώρους όπου ο επιδαπέδιος παραβαίνει τις συστάσεις χώρου διέλευσης πεζών, ήτοι χώρος διέλευσης πλάτους 1,50 m βάσει της ΥΑ 52907/2009 Υπ. ΠΕΚΑ «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προρίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (ΦΕΚ 2621 Β' / 2009).
- Στήλη P: Πληκτρολογείται ο εφικτός αριθμός θέσεων στάθμευσης κατόπιν της πληροφορίας θέσεων ρευματοληψίας που παρέχεται αυτόματα στη στήλη L, και τηρώντας τους περιορισμούς διέλευσης πεζών.
- Στήλη T: Τίθεται η εκτιμώμενη απόσταση από διαθέσιμη παροχή (με επιλογή από λίστα) που θα εξυπηρετεί την υποδομή ή την συστάδα υποδομών φόρτισης (εγγύς φορτιστές ενδέχεται να διασυνδέονται στο ίδιο σημείο παροχής ως συστάδα υποδομών φόρτισης).
- Στήλη X: Τίθεται εκτιμώμενο κόστος πιθανής ανάπλασης που θα απαιτηθεί για την εγκατάσταση του σταθμού φόρτισης και τη διαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης.
- Στήλη Z: Πληκτρολογείται η τοποθέτηση του φορτιστή. Συνιστάται να εισάγεται κείμενο ακριβώς ως ακολούθως: «Επί οδοστρώματος» ή «Επί πεζοδρομίου» ή «Επίτοιχος».
- Στήλη AA: Πληκτρολογούνται οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης με αρίθμηση της μορφής «Α.Β», όπου Α=Αρίθμηση φορτιστή (Στήλη Α) και Β=Αρίθμηση θέσης στάθμευσης (1^η, 2^η,...) ανάλογα με το πόσα οχήματα θα μπορεί να εξυπηρετήσει ο Φορτιστής και με το αν χωροταξικά είναι εφικτή η εγκατάσταση αυτών των θέσεων. Για

κάθε θέση στάθμευσης δίδονται οι διαστάσεις της θέσης Πλάτος x Μήκος, ενδεικτικά: 2,5m x 5m για επιβατικά ΙΧ, 3,5m x 5m για επιβατικά ΙΧ ΑμεΑ, 3m x 12m για βαρέα οχήματα και Λεωφορεία, και 1,3m x 2,8m για δίκυκλα.

- Στήλες ΑΒ-ΑΕ: Πληκτρολογούνται οι αριθμοί εγγύς φορτιστών (αρίθμηση από στήλη Α), που ενδέχεται να συνδεθούν σε συστάδα με τον τρέχων φορτιστή.
- Στήλη ΑΓ: Τίθεται ο Υπεύθυνος Φορέας υλοποίησης του τρέχοντος φορτιστή π.χ. «Δήμος Χανίων».
- Στήλη ΑΗ: Εκτιμώμενο έτος υλοποίησης μετά την ολοκλήρωση του ΣΦΗΟ. Σύμφωνα με τον Ν.4710/2020, οι προβλεπόμενες υποδομές του ΣΦΗΟ θα πρέπει να υλοποιηθούν σε χρονικό ορίζοντα τριών ετών μετά την εκπόνησή του.
- Στήλη ΑΙ: Τίθεται ο τύπος οχήματος προς φόρτιση τηρώντας τους ακόλουθους Ελληνικούς χαρακτήρες κειμένου:
 - ο Επιβατικό ΙΧ (είτε πρόκειται για κανονικό όχημα είτε για ΑΜΕΑ)
 - ο Λεωφορείο
 - ο ΕΔΧ ΤΑΞΙ
 - ο Λεωφορείο+Επιβατικό (στην περίπτωση που ο φορτιστής μπορεί να φορτίσει Λεωφορείο και Επιβατικό όχημα)
 - ο Βαρύ όχημα (για φορτηγό, ή άλλο βαρύ όχημα)
 - ο Βαρύ όχημα+Επιβατικό (στην περίπτωση που ο φορτιστής μπορεί να φορτίσει και Επιβατικό όχημα)
 - ο Δίκυκλο
- Στήλη ΑΙ: Πληκτρολογούνται τυχόν παρατηρήσεις/σχόλια για τον τρέχων φορτιστή.

2. Φύλλο εργασίας «Απολογισμός φορτιστών-θέσεων»

Δεν συμπληρώνεται από χρήστη. Παραθέτει απολογιστικούς Πίνακες σταθμών φόρτισης, θέσεων στάθμευσης, εκτιμώμενου κόστους επένδυσης και τμηματικής υλοποίησης του Σχεδίου.

3. Φύλλο εργασίας «Στοιχεία τοπικού φορτίου ΔΕΔΔΗΕ»

Αρχικά, συμπληρώνεται και ελέγχεται από τον Φορέα εκπόνησης πριν την πρόσκληση ελέγχου από τον ΔΕΔΔΗΕ.

Συμπληρώνεται από τον ΔΕΔΔΗΕ κατόπιν πρόσκλησης του Φορέα Εκπόνησης.

Οδηγίες συμπληρώσεων Φορέα Εκπόνησης

- Στήλη Β: Εισάγεται ο αύξων αριθμός συστάδας υποδομών φόρτισης μετά την αυτοματοποιημένη προβολή των συστάδων που προκύπτουν από τις πληροφορίες του φύλλου εργασίας «Φορτιστές».
- Στήλη Δ: Εισάγεται η ακριβής διεύθυνση της θέσης υποδομής φόρτισης.

- Στήλες F-G: Εισάγονται οι συντεταγμένες του σημείου υποδομής φόρτισης σε μορφή ΕΓΣΑ '87.
- Στήλη I: Προαιρετικά, πληκτρολογείται η προβλεπόμενη υποδομή ή συστάδα υποδομών φόρτισης.

Οδηγίες συμπληρώσεων ΔΕΔΔΗΕ

- Στήλες J-M: Εισάγονται από τον ΔΕΔΔΗΕ σύμφωνα με το ενημερωτικό σημείωμα «Ενημερωτικό Σημείωμα για την Συμμετοχή του ΔΕΔΔΗΕ στην Διαδικασία Εκπόνησης των Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων(Σ.Φ.Η.Ο.)».

4. Φύλλο εργασίας «Προτεινόμενες αλλαγές φορέα»

Συμπληρώνεται από τον ενδιαφερόμενο φορέα και από τον Φορέα Εκπόνησης

Εισάγονται ελεύθερα κείμενα στα γαλάζια κελιά που υποδεικνύουν και τεκμηριώνουν τις συγκεκριμένες προτεινόμενες αλλαγές/αναθεωρήσεις του ενδιαφερόμενου φορέα.

5. Φύλλο εργασίας «Νέες προτάσεις από την ΕΕ»

Συμπληρώνεται από τον ενδιαφερόμενο φορέα και από τον Φορέα Εκπόνησης

Εισάγονται ελεύθερα κείμενα που αφορούν σε νέες προτάσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση οι οποίες ενδιαφέρουν το ΣΦΗΟ και τυχόν επικαιροποιήσεις του. Καταγράφονται ενδεικτικά: Χρηματοδοτικά Ευρωπαϊκά Προγράμματα υλοποίησης του ΣΦΗΟ (συμπεριλαμβανομένων των ΕΣΠΑ), Ευρωπαϊκές πολιτικές προώθησης της ηλεκτροκίνησης, Αγοραστική τάση Η/Ο στην Ευρώπη, κ.α.

6. Φύλλο εργασίας «Χάρτης ΣΦΗΟ»

Παρέχει ηλεκτρονικό σύνδεσμο που ανοίγει τον χάρτη του δικτύου επαναφόρτισης Η/Ο, όπως ορίζεται στο Φύλλο εργασίας «Φορτιστές_Αρχική πρόταση». **Ο σύνδεσμος είναι ενεργός αν και μόνο αν το υπολογιστικό φύλλο παρακολούθησης και το αρχείο kmz είναι αποθηκευμένα στον ίδιο ηλεκτρονικό φάκελο.**

5 Παράρτημα – Συνοδευτικά αρχεία

Ηλεκτρονικός φάκελος «Ψηφιακά αρχεία παρακολούθησης ΣΦΗΟ».