

**ΣΧΕΔΙΟ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Σ.Φ.Η.Ο.)
ΔΗΜΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ**

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

DBC ▲ diadikasia

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2021

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α – ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	6
Εισαγωγικά στοιχεία.....	6
A.1 Καταγραφή Στοιχείων Υπερκείμενου Σχεδιασμού	8
Εισαγωγή.....	8
Κανονισμός 2009/443 & Κανονισμός 2019/631 (Τροποποίηση).....	11
Οδηγία 2014/94/ΕΕ & Κανονισμός 2018/674 (Τροποποίηση).....	13
Οδηγία 2009/33/ΕΚ & Οδηγία 2019/1161 (Τροποποίηση)	14
Οδηγία 2018/844.....	15
Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών.....	16
Υποδομές φόρτισης βιώσιμων μεταφορών και εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους από τον τομέα των μεταφορών.....	17
Εταιρικό Σύμφωνο Για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027.....	18
ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027	21
Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα	21
Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021 – 2025	22
Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας.....	24
Πρώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις	25
Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο	26
ΕΠ Υποδομών – Μεταφορών 2021 – 2027.....	26
Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)	28
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΕΠΧΣΑΑ - ΑΠΕ).....	29
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την Βιομηχανία (ΕΠΧΣΑΑ - Βιομηχανία).....	30
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Υδατοκαλλιέργειες (ΕΠΧΣΑΑ – Υδατοκαλλιέργειες)	31
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τα Καταστήματα Κράτησης (ΕΠΧΣΑΑ – Κατ. Κράτησης).....	32

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΕΠΧΣΑΑ – Τουρισμός)	33
Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας / Αττικής 2021 (Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο).....	34
A.2 Καταγραφή των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής..	41
Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης.....	41
Πληθυσμός Εξυπηρέτησης – Δημογραφικά Στοιχεία	42
Κατανομή νοικοκυριών κατά αριθμό Ι.Χ.....	43
Σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης.....	44
Σημεία Ενδιαφέροντος – Χρήσεις γης.....	45
Υφιστάμενα/αναπτυσσόμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο.....	49
Διαχείριση Στάθμευσης.....	49
A.3 Καταγραφή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης.....	51
Λειτουργική ιεράρχηση & κυκλοφοριακή οργάνωση οδικού δικτύου.....	51
Αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών υποδομών για πεζούς	53
Αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών υποδομών για ποδήλατα.....	53
Καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (Διαδρομές, στάσεις & τερματικοί σταθμοί)	54
Αποτίμηση της προσφοράς στάθμευσης.....	58
Πύλες Εισόδου/Εξόδου.....	58
Διαθέσιμα στοιχεία/ χαρακτηριστικά φόρτισης του οδικού δικτύου.....	59
A.4 Καταγραφή των κατευθύνσεων των υφιστάμενων εγκεκριμένων Πολεοδομικών Σχεδίων	62
Εισαγωγή.....	62
Ιστορικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού και χωρικής ανάπτυξης	62
Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης 2001-2014 Ελληνικού - Αργυρούπολης.....	65
A.5 Καταγραφή υφιστάμενων υπαίθριων δημοτικών χώρων στάθμευσης	67
Θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης.....	67
Υφιστάμενοι Στεγασμένοι/Υπαίθριοι Χώροι Στάθμευσης	67
Πιάτσες TAXI	67
Θέσεις Στάθμευσης Τουριστικών Λεωφορείων.	67

Στάθμευση σε δημοτικά κτίρια/εγκαταστάσεις.....	67
A.6 Συλλογή και καταγραφή των διαθέσιμων τοπογραφικών υποβάθρων.....	68
A.7 Συλλογή και καταγραφή υφιστάμενων ή εκπονούμενων πολεοδομικών μελετών, μελετών αστικών αναπλάσεων και κυκλοφοριακών μελετών, μελετών στάθμευσης, μελετών αστικής οδοποιίας και διαμόρφωσης οδών.....	70
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.....	70
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ελληνικού – Αργυρούπολης (2011-2014).....	73
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β – ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	79
B.1 Δημιουργία χαρτών	79

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1 - Διαχείριση στάθμευσης (Πηγή: ΣΒΑΚ Ελληνικού – Αργυρούπολης 2019)	45
Εικόνα 2 - Διαχείριση στάθμευσης (Πηγή: ΣΒΑΚ Ελληνικού – Αργυρούπολης, 2019).....	50
Εικόνα 3 - Απογραφή στάθμευσης - Αργυρούπολη(Πηγή: ΣΒΑΚ Ελληνικού – Αργυρούπολης, 2019).....	58
Εικόνα 4 - Απογραφή στάθμευσης - Ελληνικό (Πηγή: ΣΒΑΚ Ελληνικού – Αργυρούπολης, 2019)	58
Εικόνα 5 - Πολεοδομικά Μεγέθη ΓΠΣ Ελληνικού	62
Εικόνα 6 - Πολεοδομικά Μεγέθη ΓΠΣ Αργυρούπολης.....	63
Εικόνα 7 - ΓΠΣ Αργυρούπολης (Πηγή: Ψηφιακό Αρχείο Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας περιβάλλοντος Αθήνας.....	64
Εικόνα 8 - ΓΠΣ Ελληνικού (Πηγή: Ψηφιακό Αρχείο Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας περιβάλλοντος Αθήνας.....	65
Εικόνα 9 - Υπόβαθρο Δήμου Ελληνικού – Αργυρούπολης (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Χαρτογραφικό υπόβαθρο: OpenstreetMap).....	68
Εικόνα 10 - Υπόβαθρο OpenSteetMap.....	69
Εικόνα 11 - Όραμα ΣΒΑΚ Ελληνικού – Αργυρούπολης	71
Εικόνα 12 - Πυκνότητα πληθυσμού	81
Εικόνα 13 - Υφιστάμενες χρήσεις γης.....	82
Εικόνα 14 - Δημοτική Συγκοινωνία	83
Εικόνα 15 - Δίκτυο ποδηλατοδρόμου και πεζόδρομων	84
Εικόνα 16 - Δίκτυο Μέσων Σταθερής Τροχιάς	85
Εικόνα 17 - Δίκτυο ΟΑΣΑ	86

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 - Σύνοψη Εθνικού Υπερκείμενου Σχεδιασμού.....	37
Πίνακας 2 - Πληθυσμιακή εξέλιξη Δ. Ελληνικού - Αργυρούπολης (Πηγή: ΣΒΑΚ Ελληνικού - Αργυρούπολης, 2019).....	43

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α – ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Εισαγωγικά στοιχεία

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

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

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

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

- Την καταγραφή των στοιχείων υπερκείμενου σχεδιασμού και ειδικότερα την ευρωπαϊκή νομοθεσία, τις εθνικές στρατηγικές και περιφερειακού και επιπέδου.
- Τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της περιοχής: Μελετήθηκαν τα θεσμοθετημένα πολεοδομικά σχέδια, οι υφιστάμενες χρήσεις γης και κυκλοφοριακά ζητήματα όπως το σύστημα στάθμευσης. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην ανάλυση των πληθυσμιακών δεδομένων και κατανομής της κατοχής οχήματος και θέσεων στάθμευσης τα οποία θα αποτελέσουν τη βάση για τη χωροθέτηση των ηλεκτρικών φορτιστών.
- Την καταγραφή των χώρων στάθμευσης σε όλη την έκταση του Δήμου, καθώς και ειδικές θέσεις στάθμευσης Ι.Χ (όπως για παράδειγμα ΑμεΑ), θέσεις ΤΑΧΙ, λεωφορείων και φορτοεκφορτώσεων.

- Την ανάλυση των υποδομών του οδικού δικτύου, των ποδηλατοδρόμων, των πεζοδρομίων και των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Την καταγραφή των μελλοντικών αναπλάσεων και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων
- Τη δημιουργία χαρτών σε περιβάλλον G.I.S

A.1 Καταγραφή Στοιχείων Υπερκείμενου Σχεδιασμού

Εισαγωγή

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

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

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

εξωτερικοτήτων όπως συμφόρηση, τροχαία ατυχήματα, εξάρτηση από το πετρέλαιο και περιβαλλοντική ρύπανση.

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

Οι μελέτες των Putnam και Hart παρέχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι μεγάλοι χρόνοι που περνούν οι άνθρωποι στο όχημα τους λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης μειώνουν τη συμμετοχή τους στα κοινωνικά δρώμενα και περιορίζουν τις κοινωνικές σχέσεις. Αυτά τα αρνητικά αποτελέσματα που προκαλούνται από τον τομέα των μεταφορών έχουν σοβαρό αντίκτυπο στην αειφόρο ανάπτυξη που μπορεί να οριστεί ως η ανάπτυξη που προορίζεται να καλύψει τις ανάγκες των σημερινών γενεών χωρίς να θέσει σε κίνδυνο την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να καλύψουν τις αντίστοιχες ανάγκες τους.

Η βιωσιμότητα είναι λοιπόν ένα βασικό θέμα της αστικής κινητικότητας λόγω της ρύπανσης που προκαλείται από συμβατικά αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν κινητήρες εσωτερικής καύσης. Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΕΑ στα Αγγλικά), η ατμοσφαιρική ρύπανση έχει αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία, προκαλώντας ασθένειες και πρόωρους θανάτους. Μεταξύ 1990 και 2007, η μεγαλύτερη αύξηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα μπορεί να αποδοθεί στις οδικές μεταφορές, με μια αύξηση της τάξης του 200,7% για εκείνη την περίοδο. Επιπλέον, οι οδικές μεταφορές είναι υπεύθυνες για το 40% των εκπομπών οξειδίου του αζώτου. Είναι προφανές λοιπόν, πως τέτοιου είδους επιβλαβείς εκπομπές απαιτούν την αναζήτηση εναλλακτικών και καθαρότερων τρόπων μεταφοράς στις Ευρωπαϊκές πόλεις. Μια πολλά υποσχόμενη επιλογή αφορά τα πλήρως ηλεκτρικά οχήματα.

Ως μια από τις κύριες εναλλακτικές πηγές ενέργειας για τη μεταφορά, ο ηλεκτροκινητήρας μπορεί να χρησιμοποιηθεί κυρίως στον αυτοκινητόδρομο, στις πόλεις και στις σιδηροδρομικές μεταφορές για ταξιδιώτες και για την παράδοση αγαθών. Τα ηλεκτρικά οχήματα θα μπορούσαν να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και να βελτιώσουν την ποιότητα του αέρα της πόλης και, ως εκ τούτου, την υγεία των πληθυσμών τους, επειδή δεν εκπέμπουν καυσαέρια. Οι Pegufo και Ciuffo παρατηρούν ότι

τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν πραγματικά να αντιπροσωπεύσουν μια ρεαλιστική εναλλακτική λύση, τόσο ως προς τη διαθέσιμη χωρητικότητα του ηλεκτρικού δικτύου όσο και στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

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

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

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

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

Επιπλέον, με την έγκριση της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, η οδηγία αυτή θα αναθεωρηθεί πλήρως το 2021. Μετά τη συμφωνία του Παρισιού του 2015, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε να μειώσει τις εγχώριες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά 55% έως το 2030 και κατά 80% με 95% έως το 2050 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Το 2016 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε την Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών στην οποία, με το 2030 ως χρονοδιάγραμμα, επισημαίνονται τρεις σημαντικές κατευθυντήριες γραμμές. Η πρώτη είναι η ανάγκη να αυξηθεί η διαθεσιμότητα των σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η δεύτερη είναι η ανάγκη χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για την τροφοδοσία ηλεκτρικών οχημάτων. και, τέλος, η τρίτη ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να αυξήσουν τα κίνητρα για την αγορά και συντήρηση ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

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

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

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

Ο κανονισμός 2009/443 έχει τροποποιηθεί από τον κανονισμό 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, για την τροποποίηση του κανονισμού 2009/443 σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα

καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα οδικών μεταφορών.

- Κανονισμός 2009/443:

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

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

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

- Κανονισμός 2019/631

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

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

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

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

- Οδηγία 2014/94/ΕΕ

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

- ✚ Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, μέσω των εθνικών τους πλαισίων πολιτικής, ότι έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 υπάρχει ικανός αριθμός σημείων επαναφόρτισης για το κοινό προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν να κυκλοφορούν τουλάχιστον σε αστικές/προαστιακές και σε άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, εντός δικτύων που καθορίζουν τα κράτη μέλη. Ο αριθμός αυτών των σημείων επαναφόρτισης θα προσδιοριστεί λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τον αριθμό των ηλεκτρικών οχημάτων που εκτιμάται ότι θα είναι ταξινομημένα έως το τέλος του 2020, που ορίζεται στα εθνικά τους πλαίσια πολιτικής, καθώς και τις βέλτιστες πρακτικές και συστάσεις που εκδίδει η Επιτροπή.

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

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

- Οδηγία 2009/33/ΕΚ

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

- Οδηγία 2019/1161

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

συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Ένωσης για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.

- ✚ Προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα στους δήμους, έχει ζωτική σημασία να ανανεωθεί ο στόλος μεταφορών με καθαρά οχήματα. Επιπλέον, οι αρχές της κυκλικής οικονομίας απαιτούν την παράταση της ζωής των προϊόντων.
- ✚ Οι αγορές αστικών λεωφορείων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών χαρακτηρίζονται από αυξημένη ωριμότητα, ενώ οι αγορές φορτηγών χαμηλών και μηδενικών εκπομπών βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο ανάπτυξης της αγοράς.

Οδηγία 2018/844

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

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

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

Όσον αφορά τα νέα κτίρια κατοικιών καθώς και τα κτίρια κατοικιών που υφίστανται ανακαίνιση μεγάλης κλίμακας, με περισσότερους από δέκα χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης, δηλαδή αγωγούς διέλευσης ηλεκτρικών καλωδίων, για κάθε θέση στάθμευσης προκειμένου

να καταστεί δυνατή σε μεταγενέστερο στάδιο η εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα, όταν:

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

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

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

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

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

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

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

Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών

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

Ο τομέας των μεταφορών αντιπροσωπεύει στην Ευρώπη σχεδόν το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και αποτελεί την πρωταρχική αιτία της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα αστικά κέντρα. Η μη αναστρέψιμη μετάβαση προς την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών άνθρακα και ατμοσφαιρικών ρύπων αποτελεί την απάντηση της Ευρώπης στις προκλήσεις. Η φιλοδοξία είναι σαφής: μέχρι τα μέσα του αιώνα, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές θα πρέπει να είναι

τουλάχιστον 60% χαμηλότερες σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 και να κινούνται σταθερά προς το σημείο μηδενισμού. Οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από τις μεταφορές και βλάπτουν την υγεία μας θα πρέπει να μειωθούν δραστικά χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση.

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

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

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

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

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

Υποδομές φόρτισης βιώσιμων μεταφορών και εσωτερική του εξωτερικού κόστους από τον τομέα των μεταφορών

Το έργο «Υποδομές φόρτισης βιώσιμων μεταφορών και εσωτερική του εξωτερικού κόστους των μεταφορών» στοχεύει στην αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο οι υπάρχουσες πολιτικές εσωτερικεύουν το εξωτερικό κόστος στις υποδομές των μεταφορών και να συζητήσουν τρόπους με τους οποίους θα μπορούσε να επιτευχθεί περαιτέρω εσωτερική του εξωτερικού κόστους. Ως στοιχεία για αυτήν την εκτίμηση, υπολογίζεται η υποδομή και το εξωτερικό κόστος των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και παρέχεται μια ολοκληρωμένη επισκόπηση των φόρων και των τελών μεταφοράς που εφαρμόζονται στις διάφορες χώρες. Τα αποτελέσματα αυτών των αξιολογήσεων παρουσιάζονται σε τέσσερα ξεχωριστά παραδοτέα. Το έργο εξετάζει όλους τους κύριους τρόπους μεταφοράς, δηλαδή

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

Εταιρικό Σύμφωνο Για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027

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



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

- ✓ παρουσιάζουν το προγραμματικό πλαίσιο (θεσμικό, κανονιστικό, οικονομικό)
- ✓ δίνουν κατευθύνσεις για τη δομή και το περιεχόμενο των προγραμμάτων.
 - 1η Εγκύκλιος

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

Ηλεκτροκίνηση

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II – Στόχοι πολιτικής και ειδικοί στόχοι ανά Ταμείο

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

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

1. Προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης

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

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

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

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

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

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

ΣΠ2 «Μια πιο πράσινη χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και ανθεκτική Ευρώπη μέσω της προώθησης της καθαρής και δίκαιης ενεργειακής μετάβασης, των πράσινων και

γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή και της πρόληψης και διαχείρισης κινδύνων».

Οι κύριες επιλογές πολιτικής στον τομέα της ενέργειας βάσει του ΕΣΕΚ αφορούν τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης σε όλους τους τομείς, την προώθηση της αυτονομίας με χρήση των ΑΠΕ για αυτοπαραγωγή και συστημάτων αποθήκευσης, τη χρήση ΑΠΕ για θέρμανση/ψύξη, την μετάβαση των νησιών σε καθαρές μορφές ενέργειας, την ενίσχυση διασυνοριακών έργων διασύνδεσης, την αναβάθμιση δικτύων μεταφοράς και διανομής, την ανάπτυξη κέντρων ενεργειακού ελέγχου και «έξυπνων» ενεργειακών συστημάτων και αποθήκευση σε τοπικό επίπεδο, την προώθηση πρακτικών αλιείας χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

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

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

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

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

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

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

ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027

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

Για την ηλεκτροκίνηση αναφέρονται τα κάτωθι:

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

Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα

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

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

Κύριος στόχος του Ε.Σ.Ε.Κ. είναι ο σχεδιασμός, προγραμματισμός και η υλοποίηση των κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά αποδοτικότερων μέτρων πολιτικής για την

επίτευξη των μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων εθνικών ενεργειακών και κλιματικών στόχων.

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

- Κλιματική αλλαγή, εκπομπές απορροφήσεις αερίων του θερμοκηπίου

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

- Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας ΑΠΕ

 - ✚ ΠΠ2.11: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης

- Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης

 - ✚ ΠΠ3.7: Πλαίσιο αντικατάστασης ρυπογόνων επιβατικών και φορτηγών οχημάτων

- Ασφάλεια Ενεργειακού Εφοδιασμού

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

- Έρευνα καινοτομία και ανταγωνιστικότητα

 - ✚ ΠΠ6.5: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών στις μεταφορές

 - ✚ ΠΠ6.6: Ανάπτυξη καινοτόμων εφαρμογών αποθήκευσης ενέργειας

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

Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021 – 2025

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

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

Οι αναπτυξιακοί στόχοι του ΕΠΑ είναι οι εξής:

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

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

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

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

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

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

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

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

Στην τομή των δικτύων ΤΠΕ και των ενεργειακών δικτύων βρίσκονται και τα έργα για την ανάπτυξη των ευφύων δικτύων, τα οποία, εκτός από ηλεκτρική ενέργεια, μεταφράζουν και

δεδομένα σε πραγματικό χρόνο για τη χρήση ενέργειας από τους καταναλωτές και για την κατάσταση του δικτύου.

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

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας

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

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

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

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

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

Πρώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις

Σκοπός του παρόντος είναι:

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

Σύμφωνα με το άρθρο 3:

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

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

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

- ✧ Τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο στους χώρους στάσης και στάθμευσης του άρθρου 34 του ν. 2696/1999 (Α' 57), καθώς και σε ελεγχόμενους από τους δήμους χώρους στάθμευσης και δημοτικούς χώρους στάθμευσης, όπως προαναφέρθηκαν στον Ν.4710/2020.
- ✧ Τη χωροθέτηση (ενδεικτικά) δημοσίως προσβάσιμων θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε δημοτικές εγκαταστάσεις, πέραν των υποχρεωτικά προβλεπόμενων βάσει της κείμενης νομοθεσίας, και η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση του κοινού σε τερματικούς σταθμούς και σε επιλεγμένα σημεία του δικτύου δημοτικών ή αστικών συγκοινωνιών.
- ✧ Για τις περιοχές ευθύνης των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών και του συγκοινωνιακού έργου που παρέχεται από τους Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., και αποκλειστικά για τις περ. β) και ε) της παρ. 1 του άρθρου 17 του ν. 4710/2020 (Α' 142), οι ανωτέρω Οργανισμοί υποχρεούνται να υποβάλουν, εντός του χρονικού πλαισίου που θα θέσει ο Φορέας Εκπόνησης, δεσμευτική πρόταση για τους χώρους αρμοδιότητας αυτών και των θυγατρικών τους στην κατά περίπτωση Περιοχή Παρέμβασης, ώστε να συμπεριληφθεί στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο..
- ✧ Εφόσον στην Περιοχή Παρέμβασης υπάρχουν περιοχές ευθύνης άλλων νομικών προσώπων ή οντοτήτων πλην του Φορέα Εκπόνησης, ο Φορέας Εκπόνησης μπορεί να απευθύνει πρόσκληση στα νομικά αυτά πρόσωπα ή οντότητες να υποβάλουν εντός του χρονικού πλαισίου που αυτός θα θέσει, δεσμευτική πρόταση για χωροθέτηση δημοσίως προσβάσιμων θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο στους χώρους αρμοδιότητας αυτών εντός της Περιοχής Παρέμβασης, ώστε να συμπεριληφθούν στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο.
- ✧ Δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που έχουν ήδη εγκατασταθεί εντός της Περιοχής Παρέμβασης έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. και δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που βρίσκονται εκτός της αρμοδιότητας του Φορέα Εκπόνησης αλλά εντός της Περιοχής Παρέμβασης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 4 της παρούσης, λαμβάνονται υπόψη και συμπεριλαμβάνονται στο Σ.Φ.Η.Ο. με διακριτή ένδειξη.

ΕΠ Υποδομών - Μεταφορών 2021 - 2027

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

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

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

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

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

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

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

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

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

✧ Αξιοποίηση ευφύων συστημάτων μεταφορών

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

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

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

✧ Επέκταση των δικτύων ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Μετρό και Προαστιακός)

- ✧ Προμήθεια στόλων λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον, με στόχο την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας με μέσα πιο φιλικά προς το περιβάλλον

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

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

Στον Άξονα περιλαμβάνονται:

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

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

Ειδικός στόχος: Προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας.

Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)

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

- Επιδίωξη του ΓΠΧΣΑΑ είναι η βελτίωση της πρόσβασης σε βασικά δίκτυα μεταφορών και ενέργειας και η ανάπτυξη των σχετικών υποδομών. Ακόμη επιδιώκεται η διαφύλαξη του περιβάλλοντος με περιορισμό των παραγόντων

υποβάθμισης του χώρου, η πρόληψη της ρύπανσης και η βελτίωση της ποιότητας ζωής (άρθρο 2).

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

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

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

- Το χωροταξικό πλαίσιο επαναλαμβάνει όσα διατυπώνονται στην παράγραφο 5 του άρθρου 35 του ν. 2773/1999 και προσετέθη με την παρ. 9 του άρθρου 2 του ν. 2941/2001. Σύμφωνα με αυτά τα έργα παραγωγής ενέργειας από ΑΠΕ, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα έργα δικτύων μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας και κάθε κατασκευής που αφορά την υποδομή και εγκατάσταση σταθμών ηλεκτροπαραγωγής από ΑΠΕ χαρακτηρίζονται ως δημόσιας ωφέλειας. Παρ' ότι τα άρθρα αυτά δεν αναφέρουν άμεσα τα σημεία επαναφόρτισης η/ο, αποτυπώνουν την σημασία των υποδομών που σχετίζονται με τις καθαρές μορφές ενέργειας.
- Πέρα των γενικότερων κατευθύνσεων, ο Δήμος Ελληνικού-Αργυρούπολης έχοντας κατά βάση ένα πεδινό ανάγλυφο, καλυπτόμενο από αστικές χρήσεις, δεν αποτελεί κατάλληλη περιοχή χωροθέτησης μονάδων παραγωγής ΑΠΕ. Η περιοχή δεν αποτελεί περιοχή αιολικής καταλληλότητας καθώς επίσης δεν θα μπορούσε ποτέ να αποτελέσει το πεδίο ανάπτυξης αιολικού πάρκου λόγω του αστικού χαρακτήρα του ίδιου του δήμου καθώς και όλων των γειτονικών του.

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την Βιομηχανία (ΕΠΧΣΑΑ - Βιομηχανία)

Το ΕΠΧΣΑΑ - Βιομηχανία θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 151 / ΑΑΠ / 13.04.2009. Σκοπός του είναι ο μετασχηματισμός της χωρικής διάρθρωσης του τομέα της βιομηχανίας προς τη κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης. Ο τομέας χαρακτηρίζεται εθνικής σημασίας και για τον λόγο αυτό το Πλαίσιο δίνει κατευθύνσεις σχετικά με τη μακρο - χωρική οργάνωση της βιομηχανίας καθώς και τη χωροθέτηση της σε τοπικό επίπεδο σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης. Ο μεσοπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας του ΕΠΧΣΑΑ - Βιομηχανία ήταν το 2013 και ο μακροπρόθεσμος είναι το 2021. Γενικό στόχο αποτελεί η μείωση των εξωτερικών παρενεργειών εκ της βιομηχανικής παραγωγής σε τομείς, περιοχές και ομάδες του πληθυσμού. Επιδιώκεται η διεύρυνση της γεωγραφικής βάσης με την προώθηση ενός πιο πολυκεντρικού προτύπου οργάνωσης, με επιλεκτική αποκέντρωση από τις μητροπολιτικές περιοχές Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Στο εν λόγω πλαίσιο δεν γίνεται ειδική αναφορά στον δήμο Ελληνικού - Αργυρούπολης, ο οποίος εντάσσεται στην μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας (ΜΠΑ). Ως εκ τούτου, παρακάτω συνοψίζονται τα σημεία που αναφέρονται στην περιφέρεια Αττικής και την ΜΠΑ:

- Η περιφέρεια Αττικής στην οποία ανήκει η περιοχή μελέτης εμφανίζει την ιδιαιτερότητα ότι αποτελεί υποσύνολο της ΜΠΑ για τον τομέα της βιομηχανίας, αφού οι δραστηριότητές της επεκτείνονται στις Περιφερειακές Ενότητες (ΠΕ) Κορινθίας και Βοιωτίας, στο ηπειρωτικό τμήμα της ΠΕ Εύβοιας καθώς και γύρω από την πόλη της Χαλκίδας. Η βιομηχανία της Περιφέρειας παρουσιάζει υψηλό μέγεθος, με ισχυρά διακλαδικά συμπλέγματα και οικονομίες συγκέντρωσης.
- Η περιφέρεια και η ΜΠΑ καλείται να διατηρήσει το ρόλο της ως περιοχή εγκατάστασης βιομηχανικής δραστηριότητας που έχει στρατηγικό ρόλο για την εθνική οικονομική ανάπτυξη. Μια τέτοια προσέγγιση σχετίζεται με την προώθηση

ενός μοντέλου χωρικής οργάνωσης της μεταποίησης με την αύξηση του ποσοστού των μονάδων που εγκαθίστανται σε οργανωμένους υποδοχείς και με τον ταυτόχρονο περιορισμό αυτών που χωροθετούνται διάσπαρτα εκτός σχεδίου. Επιλεκτική και σταδιακή αποκέντρωση ορισμένων τέτοιων δραστηριοτήτων προβλέπεται όταν οι τελευταίες μπορούν να χωροθετηθούν σε άλλες θέσεις στην περιφέρεια. Μια τέτοια δράση στοχεύει σε μια σταδιακή αποσυμφόρηση που θα λειτουργήσει σε δύο γεωγραφικά επίπεδα: την διαπεριφερειακή αποκέντρωση προς την υπόλοιπη Ελλάδα και την ενδοπεριφερειακή αποκέντρωση για την αναδιάρθρωση του χωρικού προτύπου της βιομηχανίας στην ΜΠΑ.

- Ως προς το χωροταξικό πρότυπο της βιομηχανίας στην Περιφέρεια Αττικής, αναφέρεται ο άξονας διεθνούς και εθνικής εμβέλειας βορρά-νότου (Πειραιάς-δυτικές περιοχές Πολεοδομικού Συγκροτήματος Αθήνας-Αυλώνα-Οινόφυτα), και ο άξονας Διεθνούς αεροδρομίου-Αχαρνών-Θριάσιου. Ο πρώτος περιλαμβάνει μια περιοχή ποιοτικής αναδιάρθρωσης με πρόσθετα στοιχεία επέκτασης στο βορειότερο τμήμα, ενώ ο δεύτερος μια περιοχή επέκτασης ειδικού χαρακτήρα στα ανατολικά προς το αεροδρόμιο, ενώ δυτικά μια μεικτή περιοχή ποιοτικής αναδιάρθρωσης-επέκτασης. Οι δύο αυτοί άξονες διασταυρώνονται στα βόρεια του μητροπολιτικού συγκροτήματος και συγκεκριμένα στον Δήμο Μεταμόρφωσης, ο οποίος βρίσκεται σε μικρή σχετικά απόσταση από τον Δήμο Ελληνικού - Αργυρούπολης, μέσω των δύο οδικών αξόνων που αποτελούν και τους κορμούς τους. Πρόκειται για την Αττική Οδό και την Εθνική Οδό (Λεωφόρου Κηφισού).
- Σε συνέχεια του δεύτερου σημείου, στον βόρειο τομέα Αθηνών -κυρίως στο δυτικό του τμήμα- δίνεται έμφαση στην αποσυμφόρηση από μονάδες που προκαλούν σημαντικές περιβαλλοντικές ή πολεοδομικές οχλήσεις, φροντίζοντας για την παραμονή της βιομηχανικής συνιστώσας στις αστικές χρήσεις.
- Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της βιομηχανίας κρίνονται έντονες. Έτσι, σημειώνεται η ανάγκη για λήψη ειδικών μέτρων σε συνάρτηση με τις απαιτήσεις του πλήρως αστικοποιημένου περιβάλλοντος και αυστηρότερης εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας. Ωστόσο, η υπερβολική έξοδος των βιομηχανικών μονάδων που δεν προκαλούν προβλήματα στον αστικό χώρο αλλά υφίστανται την πίεση των αστικών χρήσεων, πρέπει να αποφευχθεί.

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

Το ΕΠΧΣΑΑ-Υδατοκαλλιέργειες θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 2505 Β / 04.11.2011. Σκοπός του είναι η παροχή κατευθύνσεων και κριτηρίων για την χωρική ανάπτυξη και οργάνωση του κλάδου της υδατοκαλλιέργειας στην Ελλάδα, καθώς και των αναγκαίων υποδομών λαμβάνοντας υπόψη τόσο την οικονομική ανάπτυξη του κλάδου όσο και την προστασία του περιβάλλοντος. Για τον λόγο αυτό δίνονται χωροταξικές κατευθύνσεις για το εθνικό πρότυπο οργάνωσης των δραστηριοτήτων υδατοκαλλιέργειας (άρθρο 1). Ειδικότερα, υπογραμμίζονται οι περιβαλλοντικοί όροι που εξειδικεύουν τους κανόνες χωροθέτησης ανά τύπο καλλιέργειας σε σχέση με τα χαρακτηριστικά του φυσικού και ανθρωπογενούς

περιβάλλοντος. (άρθρο 1) Το σχέδιο προωθεί την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής συνιστώσας στην χωρική διάρθρωση των υδατοκαλλιεργειών, εναρμονιζόμενο με τους βασικούς στόχους του ΓΠΧΣΑΑ για την ορθολογική διαχείριση του χώρου, την προστασία των ευαίσθητων φυσικών πόρων και τον περιορισμό των παραγόντων υποβάθμισης του χώρου (άρθρο 2).

Ο Δήμος Ελληνικού – Αργυρούπολης είναι παραθαλάσσιος δήμος αλλά οι κατευθύνσεις του εν λόγω πλαισίου δεν αναφέρονται σε αυτόν. Η μόνη κατεύθυνση που αξίζει να τονιστεί έχει να κάνει με την, σύνοδη της λειτουργίας της ιχθυοκαλλιέργειας, μεταφορική δραστηριότητα. Σύμφωνα με το ΕΠΧΣΑΑ – Υδατοκαλλιέργειες, επιδιώκεται ο περιορισμός της κυκλοφορίας μηχανοκίνητων συμβατικών οχημάτων, για τον οποίο καταλυτική σημασία έχει η αξιοποίηση εναλλακτικών καυσίμων και η προσέλκυση των πολιτών από τα ΜΜΜ (άρθρο 10). Για τις ενεργειακές ανάγκες που προκύπτουν προβλέπεται η ανάπτυξη υποδομών ΑΠΕ (άρθρα 8 και 9). Η συγκεκριμένη πρόβλεψη μπορεί να γενικευθεί για το σύνολο της επικράτειας, μιας που συνδέεται με τις γενικότερες κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ.

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τα Καταστήματα Κράτησης (ΕΠΧΣΑΑ – Κατ. Κράτησης)

Το ΕΠΧΣΑΑ – Κατ. Κράτησης θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 1575 / Β / 28.11.2001. Στόχος του είναι η δημιουργία κατευθύνσεων σε εθνικό επίπεδο για τη χωροθέτηση των Καταστημάτων Κράτησης. Σε αυτό διατυπώνονται κριτήρια χωροθέτησης των εν λόγω μονάδων, με γνώμονα το χαμηλότερο δυνατό περιβαλλοντικό, κατασκευαστικό και λειτουργικό κόστος για το κατάστημα κράτησης και την περιοχή υποδοχής του. Σαν γενική κατεύθυνση, τα καταστήματα κράτησης θα πρέπει να βρίσκονται εκτός του αστικού ιστού αλλά σε λειτουργική απόσταση από αυτόν. Για τα οικιστικά κέντρα πρώτου επιπέδου, όπως η Αθήνα, η μέγιστη χρονοαπόσταση ορίζεται σε μια ώρα περίπου. Ο συνδυασμός των μεταφορικών υποδομών της πρωτεύουσας που μειώνουν τους χρόνους μετακίνησης μαζί με την δυσκολία εύρεσης χώρων εντός της περιφέρειας Αττικής επιτρέπουν την αναζήτηση κατάλληλου χώρου και σε όμορες περιφέρειες (άρθρο 2).

Αναφορικά με την Π. Αττικής, εντοπίζεται η ανάγκη για ανάπτυξη 3 καταστημάτων κράτησης: ένα στην Ριτσώνα και άλλα δύο, η θέση των οποίων θα προσδιοριζόταν σε επόμενο χρόνο.

Έκτοτε έχει αποφασισθεί η παύση λειτουργίας των φυλακών Κορυδαλλού και η ίδρυση νέου σωφρονιστικού ιδρύματος στον Ασπρόπυργο. Δεν προβλέπεται η ίδρυση κάποιου

καταστήματος στον Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης, λόγω του αστικού χαρακτήρα του δήμου.

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

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

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

Ο εθνικός χώρος κατηγοριοποιείται βάσει της έντασης και του είδους της τουριστικής δραστηριότητας, της γεωμορφολογίας και της ευαισθησίας των πόρων του σε 10 βασικές κατηγορίες. Ο δήμος Ελληνικού-Αργυρούπολης ανήκει στις μητροπολιτικές περιοχές για τις οποίες, οι προβλέψεις συνοψίζονται στα εξής σημεία:

- Οι μητροπολιτικές περιοχές αποτελούν πόλο έλξης επισκεπτών και, έτσι, οι κατευθύνσεις που τις αφορούν είναι ανάλογες με αυτές για τις αναπτυγμένες τουριστικά περιοχές, όπως βελτίωση των εισόδων και της σήμανσης των πόλεων, ανάληψη δράσεων αναβάθμισης κοινόχρηστων και ιδιωτικών χώρων, αύξηση των ελεύθερων χώρων και του πρασίνου καθώς και προώθηση μέτρων για τη βελτίωση της κυκλοφορίας και της ασφάλειας των πεζών.
- Σημαντική επιδίωξη είναι η αναβάθμιση του ρόλου των ΜΜΜ και η δρομολόγηση αναπλάσεων σε περιοχές με βιομηχανικό ενδιαφέρον που έχουν συνέχεια με άλλες περιοχές αστικού τουρισμού (άρθρο 5).
- Σε περίπτωση χρήσεων γης όπου καταγράφεται σύγκρουση, όπως συμβαίνει μεταξύ τουρισμού και βιομηχανίας, η ανάπτυξη οργανωμένων υποδοχέων με σκοπό την φιλοξενία των εκάστοτε βιομηχανικών μονάδων κρίνεται αναγκαία (άρθρο 8).

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας/ Αττικής 2021, αποτελεί Στρατηγικό Σχέδιο Κατευθύνσεων για την οργάνωση του χώρου για την πόλη και για το σύνολο της Π. Αττικής. Πεδίο εφαρμογής του ΡΣΑ είναι το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτή ορίζεται με το άρθρο 3 παρ.3 του Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ Α' 90), η οποία ορίζεται ως Μητροπολιτική Περιοχή της Αθήνας. Περιλαμβάνει το σύνολο των στόχων και των κατευθύνσεων πολιτικής για την χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Το ΡΣΑ έχει ως χρονικό ορίζοντα το έτος 2021 (άρθρο 2) και ένας από τους στρατηγικούς στόχους του είναι η εξοικονόμηση πόρων και η αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος με την προσαρμογή στις νέες συνθήκες της κλιματικής αλλαγής (άρθρο 3). Ορισμένα σημεία τα οποία πρέπει να σημειωθούν είναι τα εξής:

- Η προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας υπογραμμίζεται μέσω του εν λόγω πλαισίου, με αναφορά στην ανάγκη για συνδυασμένο κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό. Έμφαση δίδεται στα Μέσα καθώς και στα ήπια μέσα μετακίνησης (άρθρο 5).
- Καθορίζονται 4 Χωρικές Ενότητες (ΧΕ), μια εκ των οποίων είναι η ΧΕ Αθήνας – Πειραιά. Αυτή, με τη σειρά της, διασπάται σε 5 υποενότητες, μια εξ αυτών είναι η Υποενότητα Νότιας Αθήνας στην οποία ανήκει ο δήμος Ελληνικού-Αργυρούπολης. Βασική προτεραιότητα για την ΧΕ Αθήνας –Πειραιά είναι η αστική αναζωογόνηση με την συμπλήρωση και αναβάθμιση των αστικών υποδομών. Ακόμη, είναι πρωτίστης σημασίας η άμβλυση των ανισοτήτων μέσω της χωροθέτησης υποδομών σε συσχετισμό με την αύξηση και την ανισοκατανομή του πληθυσμού εντός της ΧΕ. Ειδικότερα στην Νότια Αθήνα διατηρείται ο χαρακτήρας της ως περιοχή κυρίως κατοικίας, εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής (άρθρο 9). Επισημαίνεται ότι η Χωρική Υποενότητα Νότιας Αθήνας περιλαμβάνει τους Δήμους Γλυφάδας, Ελληνικού Αργυρούπολης, Αλίμου, Νέας Σμύρνης, Μοσχάτου Ταύρου, Καλλιθέας, Παλαιού Φαλήρου και Αγίου Δημητρίου.
- Συγκροτείται ένα πλέγμα αναπτυξιακών αξόνων το οποίο αποτελεί το βασικό σκελετό των οικονομικών/παραγωγικών δραστηριοτήτων της Π. Αττικής. Δύο εξ αυτών των αξόνων διασχίζουν την περιοχή μελέτης. Αυτοί είναι:
 - Ο Αναπτυξιακός Άξονας Βορρά – Νότου ο οποίος διασχίζει την Αθήνα μέσω της Εθνικής Οδού. Αποτελεί τον κύριο κορμό του παραγωγικού ιστού της Περιφέρειας. Κατά το μήκος του αναπτύσσονται περιοχές επαγγελματικών εγκαταστάσεων μικτού χαρακτήρα – βιομηχανικών και βιοτεχνιών, χονδρεμπορίου και εμπορευματικών μεταφορών, αντιπροσωπειών και εμπορικών εκθέσεων αλλά και εδρών επιχειρήσεων τεχνολογικών πάρκων.
 - Ο Αναπτυξιακός Άξονας Ανατολής-Δύσης που ακολουθεί την κατεύθυνση της Αττικής Οδού, ο χαρακτήρας του οποίου διαφοροποιείται κατά το μήκος του. Έτσι, στο ανατολικό και κεντρικό τμήμα υπάρχει έμφαση στις επιχειρηματικές δραστηριότητες επιτελικού χαρακτήρα και τις υπηρεσίες

τριτογενούς τομέα, ενώ στο δυτικό τμήμα του κυριαρχούν οι μεταποιητικές, εμπορευματικές, μεταφορικές και αποθηκευτικές λειτουργίες και δραστηριότητες (άρθρο 11).

- Σημαντική θέση στο σχέδιο έχει η προστασία του περιβάλλοντος η οποία επιδιώκεται με τη μείωση των περιβαλλοντικών πιέσεων (άρθρο 17). Για την ανασυγκρότηση του αστικού χώρου έχει μεγάλη σημασία ο σχεδιασμός και η διαχείριση των κοινόχρηστων χώρων. Στο δίκτυο αστικού - περιαστικού πρασίνου εντάσσονται κατά το δυνατόν όλοι οι αρχαιολογικοί χώροι, ιστορικοί τόποι, ιστορικά κέντρα, μνημεία, τοπία, ευαίσθητες περιοχές, σημαντικά ρέματα, ακτές, μητροπολιτικά πάρκα και χώροι πολιτισμού και αθλητισμού (άρθρο 19).
- Το ενεργειακό σύστημα της πρωτεύουσας οργανώνεται με στόχο την αποδοτικότερη χρήση και την προστασία του περιβάλλοντος και ενθαρρύνεται η χρήση ΑΠΕ (άρθρο 21).
- Σχετικά με το βιομηχανικό τμήμα της περιοχής σημειώνεται πως διατηρείται και ενισχύεται ο βιομηχανικός χαρακτήρας της Αττικής με παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος και ενισχύεται ο ρόλος της ως τόπου εγκατάστασης δραστηριοτήτων για τις οποίες η μητροπολιτική χωροθέτηση αποτελεί βασικό όρο της αποτελεσματικής λειτουργίας τους (άρθρο 24).
- Στις μεταφορές αναφέρονται οι εξής στόχοι:
 - ο Η ενίσχυση της συνεκτικής πόλης και της πολυκεντρικότητας. Η εναρμόνιση της πολιτικής μεταφορών με την πολιτική εξοικονόμησης φυσικών και οικονομικών πόρων. Η οργάνωση της κυκλοφορίας σε επίπεδο Δήμων και Πολεοδομικών Ενοτήτων, με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης (Δημόσια Συγκοινωνία, ποδήλατο, περπάτημα). Η ελαχιστοποίηση των διαμπερών μετακινήσεων με ΙΧ στην ευρύτερη κεντρική περιοχή του Λεκανοπεδίου και η ενθάρρυνση των ήπιων μορφών μετακίνησης (άρθρο 29).

Μέσα για την επίτευξη των παραπάνω στόχων είναι:

- ο Η ανάκτηση του δημόσιου χώρου, μέσω της αναβάθμισης και της επέκτασης του δικτύου κίνησης των πεζών και των ποδηλάτων και της χωροθέτησης θέσεων στάθμευσης ιδιωτικής χρήσης εκτός οδού σε περιοχές κατοικίας, σε συνδυασμό με προγράμματα αστικών αναπλάσεων.
- ο Η πολιτική στάθμευσης, ως συμπληρωματικό εργαλείο κυκλοφοριακής οργάνωσης, στην κατεύθυνση ενθάρρυνσης της χρήσης ήπιων μέσων μετακίνησης για προσπέλαση σε κορεσμένες κυκλοφοριακά περιοχές, σε περιοχές καλά εξυπηρετούμενες από ΜΜΜ και γενικά στις καθημερινές μετακινήσεις (άρθρο 29).

Το Πρωτεύον Δίκτυο μητροπολιτικής εξυπηρέτησης, διακρίνεται σε τρία επιμέρους δίκτυα: 1) Δίκτυο Προαστιακού Σιδηροδρόμου 2) Δίκτυο Μετρό 3) Δίκτυο Τραμ / Ελαφρού Μετρό (LRT). Για την ανταπόκριση των γραμμών του Πρωτεύοντος Δικτύου Δημόσιας Συγκοινωνίας μεταξύ τους, με το Δευτερεύον Δίκτυο, καθώς και με τα δίκτυα Υπεραστικών ΜΜΜ, δημιουργούνται σε ορισμένα σημεία διεπαφής τους οργανωμένοι Σταθμοί

Μετεπιβίβασης, που συμπεριλαμβάνουν απαραίτητα χώρους στάθμευσης ΙΧ και δικύκλων. Οι Σταθμοί αυτοί χωροθετούνται, κατά προτεραιότητα, σε κομβικές ή ακραίες και περιφερειακές θέσεις του συστήματος. Στους Σταθμούς του Πρωτεύοντος Δικτύου, δίνεται έμφαση στην ασφαλή προσπέλασή τους από πεζούς, ΑΜΕΑ, και ποδηλάτες, μέσω διαδρομών που θα διεισδύουν ακτινικά στις γειτονικές περιοχές και, κατά το δυνατόν, θα τους συνδέουν με το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών.

Οι άξονες που συγκροτούν το Κύριο Οδικό Δίκτυο Αττικής ιεραρχούνται σε Άξονες Διαπεριφερειακής Σημασίας και σε Πρωτεύοντες και Δευτερεύοντες Άξονες Μητροπολιτικής Σημασίας. Οι Πρωτεύοντες Άξονες Μητροπολιτικής Σημασίας λειτουργούν ως βασικοί διανεμητήριοι για τις κυριότερες ροές εισόδου στον πυρήνα του Πολεοδομικού Συγκροτήματος. Στο σύνολό τους οι Πρωτεύοντες Άξονες Μητροπολιτικής Σημασίας, σε συνεργασία με τους Άξονες Διαπεριφερειακής Σημασίας, και ιδιαίτερα με την Αττική Οδό, συγκροτούν περιμετρικούς δακτυλίους, σε τρεις διαβαθμίσεις εγγύτητας ως προς την κεντρική περιοχή.

- Ως προς την στάθμευση ακολουθούνται οι εξής πολιτικές:
 - Ελεγχόμενη στάθμευση στα κέντρα των Δήμων και σε κρίσιμες περιοχές και περιορισμός της παρόδιας στάθμευσης. Κατά προτεραιότητα εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης για τους κατοίκους των περιοχών.
 - Δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης-μετεπιβίβασης, σε περιφερειακούς και τερματικούς σταθμούς του Πρωτεύοντος Δικτύου Δημοσίων Συγκοινωνιών Μητροπολιτικής Εξυπηρέτησης.
 - Δημιουργία συλλογικών χώρων στάθμευσης, για την κάλυψη των αναγκών σε στάθμευση της κατοικίας και των επαγγελματικών χρήσεων, κατά προτεραιότητα σε πυκνοδομημένες περιοχές.
 - Συσχέτιση προσφοράς θέσεων οργανωμένης στάθμευσης με το βαθμό προσπελασιμότητας από τα ΜΜΜ, ιδιαίτερα σε χρήσεις γης και πόλους έλξης σημαντικού αριθμού μετακινήσεων, προκειμένου να αυξηθεί η χρήση των μέσων αυτών στο μέγιστο δυνατό βαθμό.
 - Ανάπτυξη δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, καθώς και σε ανωδομές ή σε υπόγεια ακινήτων, με αναπροσαρμογή του θεσμικού πλαισίου (άρθρο 30).

Πίνακας 1 - Σύνοψη Εθνικού Υπερκείμενου Σχεδιασμού

Στρατηγικό Κείμενο	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Επισπεύδον Υπουργείο	ΦΕΚ	Σχολιασμός βασικών κατευθύνσεων
ΓΠΧΣΑΑ	Απόφαση 6876/4871 Ολομέλεια Βουλής	- ΥΠΕΧΩΔΕ	128 Α - 03.07.2008	<ul style="list-style-type: none"> - Βελτίωση της πρόσβασης σε βασικά δίκτυα μεταφορών και ενέργειας (άρθρο 2) - Πρόληψη ρύπανσης και βελτίωση ποιότητας ζωής (άρθρο 2) - Απόκτηση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος στην Αθήνα (άρθρο 5) - Βελτίωση της ποιότητας υφιστάμενων υποδομών μεταφορών και των σχετικών υπηρεσιών, μείωση κατανάλωσης καυσίμων, με ενίσχυση των υποδομών στα μέσα και τις υπηρεσίες σταθερής τροχιάς (άρθρο 6) - Εισαγωγή πιο καθαρών μέσων στις επιβατικές μεταφορές και ιδιαίτερα η προώθηση των μέσων σταθερής τροχιάς (άρθρο 6)
ΕΠΧΣΑΑ - ΑΠΕ	ΚΥΑ 49828/2008	ΥΠΕΧΩΔΕ	2464/Β/03.12.2008	<ul style="list-style-type: none"> - Προδιαγραφές σημείων χωροθέτησης ΑΠΕ - Δεν υπάρχει αναφορά/πρόβλεψη για περιοχές αστικού χαρακτήρα, όπως ο Δήμος Ελληνικού-Αργυρούπολης.
ΕΠΧΣΑΑ Βιομηχανίας	- ΚΥΑ 11508/2009	ΥΠΕΧΩΔΕ	ΦΕΚ 151 / ΑΑΠ / 13.04.2009	<ul style="list-style-type: none"> - Ο άξονας διεθνούς και εθνικής εμβέλειας βορρά-νότου και ο άξονας Διεθνούς αεροδρομίου-Αχαρνών-Θριάσιου - Για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής επιδιώκεται μια σταδιακή αποσυμφόρηση της βιομηχανικής δραστηριότητας (κυρίως για μονάδες που προκαλούν σημαντική περιβαλλοντική/πολεοδομική όχληση)- ανάπτυξη μέσω οργανωμένων υποδοχέων. - Οι άμεσες συγκρούσεις τουρισμού-βιομηχανίας παρουσιάζουν πτωτικές τάσεις, με τις πολιτικές του Πλαισίου να στοχεύουν στην περαιτέρω αποκλιμάκωση. - Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της βιομηχανίας κρίνονται έντονες. Έτσι υπάρχει ανάγκη για λήψη ειδικών μέτρων σε συνάρτηση με τις απαιτήσεις του πλήρως

				αστικοποιημένου περιβάλλοντος και αυστηρότερης εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας
ΕΠΧΣΑΑ - Ιχθυοκαλλιέργειες	ΚΥΑ 6876/4871		2505 Β / 04.11.2011	- Δεν προβλέπεται ανάπτυξης ιχθυοκαλλιεργειών στον Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης.
ΕΠΧΣΑΑ - Κατ. Κράτησης	ΚΥΑ 28704/4362	ΥΠΕΧΩΔΕ	ΦΕΚ 1575/Β/28.11.2001	- Ανάγκη για την δημιουργία 3 επιπλέον καταστημάτων κράτησης στην Αττική. Δεν προβλέπεται η ίδρυση κάποιου καταστήματος στον Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης.
ΕΠΧΣΑΑ - Τουρισμού	ΚΥΑ 676569/2013	ΥΠΕΧΩΔΕ	Β 3134/2013 Ακύρωση με της ΣτΕ Ολ. 3632/2015	- Στα μέτρα για τις μητροπολιτικές περιοχές συγκαταλέγονται: βελτίωση των εισόδων και της σήμανσης των πόλεων, ανάληψη δράσεων αναβάθμισης κοινόχρηστων και ιδιωτικών χώρων, αύξηση των ελεύθερων χώρων και του πρασίνου καθώς και προώθηση μέτρων για τη βελτίωση της κυκλοφορίας και της ασφάλειας των πεζών. - Ακόμη επιδιώκεται η αναβάθμιση του ρόλου των ΜΜΜ και η δρομολόγηση αναπλάσεων σε περιοχές με βιομηχανικό ενδιαφέρον που έχουν συνέχεια με άλλες περιοχές αστικού τουρισμού. (άρθρο 5) - Σε περιοχές με αναπτυγμένη ή αναπτυσσόμενη τουριστική δραστηριότητα είναι επιθυμητή η συγκέντρωση βιομηχανικών εγκαταστάσεων μέσης και υψηλής όχλησης σε οργανωμένους υποδοχείς, κάτι που ισχύει και για τα αστικά κέντρα. (άρθρο 8)
ΡΣΑ Αθήνας / Αττικής 2021		ΥΠΕΚΑ	ΦΕΚ 156/Α/1-8-2014	- Για το σύστημα μεταφορών στοχεύεται η ανάπτυξη του στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας και της αειφορίας με έμφαση στα ήπια μέσα μετακίνησης (άρθρο 5). - Υποενότητα Νότιας Αθήνας: α) Διατηρείται ο χαρακτήρας της ως περιοχή κυρίως κατοικίας, αλλά και τουρισμού, αναψυχής και εμπορίου. Κατεύθυνση αποτελεί η πολεοδομική οργάνωση των περιοχών, κυρίως με τον έλεγχο των χρήσεων μέσω των υποκείμενων επιπέδων σχεδιασμού, προς την κατεύθυνση της εξισορρόπησης των

				<p>συγκρούσεων χρήσεων γης κυρίως όσον αφορά την κατοικία και την αναψυχή. Προωθείται η καλύτερη δικτύωση της Υποενότητας και η χωροθέτηση υποδομών υγείας περίθαλψης πρόνοιας.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ο Αναπτυξιακός Άξονας Βορρά – Νότου αποτελεί τον κύριο κορμό του παραγωγικού ιστού της Περιφέρειας. Ο Αναπτυξιακός Άξονας Ανατολής-Δύσης που ακολουθεί την κατεύθυνση της Αττικής Οδού. - Η προστασία του περιβάλλοντος η οποία επιδιώκεται με τη μείωση των περιβαλλοντικών πιέσεων - Το ενεργειακό σύστημα της πρωτεύουσας οργανώνεται με στόχο την αποδοτικότερη χρήση και την προστασία του περιβάλλοντος και ενθαρρύνεται η χρήση ΑΠΕ (άρθρο 21). - Προωθείται ακόμη η δημόσια διαβούλευση και η συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία αναγνώρισης και λήψης αποφάσεων (άρθρο 22). - Ενισχύεται ο βιομηχανικός χαρακτήρας της Αττικής με παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος - Στις μεταφορές αναφέρονται οι εξής στόχοι: Η ενίσχυση της συνεκτικής πόλης, εξοικονόμηση φυσικών πόρων, βιώσιμη κινητικότητα Μέσα για την επίτευξη των παραπάνω στόχων είναι Η ανάκτηση του δημόσιου χώρου με την επέκταση του δικτύου κίνησης των πεζών και των ποδηλάτων, η πολιτική στάθμευσης, ως συμπληρωματικό εργαλείο κυκλοφοριακής οργάνωσης, - Ως προς την στάθμευση ακολουθούνται οι εξής πολιτικές: Ελεγχόμενη στάθμευση στα κέντρα των Δήμων, δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης-μετεπιβίβασης, δημιουργία συλλογικών χώρων στάθμευσης,.
--	--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				<ul style="list-style-type: none">- Συσχέτιση προσφοράς θέσεων οργανωμένης στάθμευσης με το βαθμό προσπελασιμότητας από τα ΜΜΜ.- Ανάπτυξη δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, καθώς και σε ανωδομές ή σε υπόγεια ακινήτων, με αναπροσαρμογή του θεσμικού πλαισίου
--	--	--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης

Ο Δήμος Ελληνικού – Αργυρούπολης ανήκει στο Νότιο Τομέα των Αθηνών της περιφέρειας Αττικής και αποτελεί συνένωση των παλαιότερων δήμων Ελληνικού και Αργυρούπολης σύμφωνα με το Πρόγραμμα Καλλικράτης. Συνορεύει στα βορειοδυτικά με το Δήμο Αλίμου, βόρεια και βορειανατολικά με το Δήμο Ηλιούπολης, ανατολικά με το Δήμο Κρωπίας, νότια με το Δήμο Γλυφάδας και δυτικά βρέχεται από τον Σαρωνικό Κόλπο.

Η συνένωση, όμως, των Δήμων δεν επέφερε και ένα ενιαίο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο το οποίο θα ανταποκρίνεται στις νέες ανάγκες του διευρυμένου Δήμου. Έτσι, ο Δήμος αποτελείται από τα δύο ισχύοντα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των Δημοτικών Ενοτήτων του Ελληνικού και της Αργυρούπολης.

Για τον πρώην Δήμο Ελληνικού, το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο εγκρίθηκε με την Υπουργική Απόφαση 35877/1806 του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΦΕΚ 238/Δ/1990), όπως αυτό έχει τροποποιηθεί με τα ΦΕΚ 52/Δ/1993 και 716/Δ/1994.

Σύμφωνα με αυτό, εγκρίνεται η επέκταση του εγκεκριμένου σχεδίου σε εκτάσεις αραιοδομημένες ή αδόμητες με τη δημιουργία πέντε πολεοδομικών ενοτήτων που περιλαμβάνουν αυτή της Αγίας Παρασκευής, του Άνω Ελληνικού, του Κάτω Ελληνικού, της Άνω Σούρμενας και της Κάτω Σούρμενας και στο παραλιακό μέτωπο του Αγίου Κοσμά στο οποίο χωροθετούνται χρήσης αναψυχής και αθλητισμού. Κεντρικές λειτουργίες του Δήμου χωροθετούνται στις πολεοδομικές ενότητες της Άνω και Κάτω Σούρμενας ενώ χωροθετούνται εκπαιδευτικές υποδομές, χώροι αθλητισμού και αναψυχής. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στην σημασία της Λεωφόρου Βουλιαγμένης αλλά και στην σημασία ανάδειξης του αρχαιολογικού χώρου που περιλαμβάνει ευρήματα οικισμού. Με τις τροποποιήσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, πέρα από τις επεκτάσεις των πολεοδομικών ενοτήτων δίνεται έμφαση στην δημιουργία υποδομών μεταφοράς όπου εγκρίνεται η μελέτη για το σιδηροδρομικό δίκτυο αλλά και δημιουργίας γραμμής μετρό κατά μήκος της Λεωφόρου Βουλιαγμένης ενώ γίνεται εκ νέου ιεράρχηση οδικού δικτύου όπου ως ελεύθεροι – ταχείες λεωφόροι χαρακτηρίζονται η παραλιακή Λεωφόρος Ποσειδώνος, η Λεωφόρος Βουλιαγμένης και η Λεωφόρος που συνδέεται με την Περιφερειακή Υμηττού.

Για τον πρώην Δήμο Αργυρούπολης, το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο εγκρίθηκε με την Υπουργική Απόφαση 63846/3188 του Υπουργού Γεωργίας και Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΦΕΚ 666/Δ/1994), όπως αυτό έχει τροποποιηθεί με το ΦΕΚ 1256/Δ/1994. Το πρώτο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου είχε εγκριθεί με την Υπουργική Απόφαση 26962/1258 το 1988 το οποίο όμως και αναθεωρήθηκε.

Σύμφωνα με αυτό, εγκρίνεται η επέκταση του σχεδίου πόλης στην αιραιοδομημένη και αδόμητη περιοχή «Καλάμια» και τη δημιουργία πέντε πολεοδομικών ενοτήτων όπου σε κάθε μια από αυτές προτείνεται η δημιουργία πολεοδομικών κέντρων και τοπικών κέντρων ενώ το κέντρο του Δήμου χωροθετείται στη Λεωφόρο Κύπρου όπου βρίσκονται το Δημαρχείο, το Ληξιαρχείο και το Ταχυδρομείο και στο άκρο της Λεωφόρου στα όρια του Δήμου Γλυφάδας. Επίσης, προτείνεται ο επαναπροσδιορισμός των ορίων των ζωνών προστασίας του Υμηττού. Με την τροποποίηση του την ίδια χρονιά αφαιρείται η περιοχή Καλαμιές από τα όρια του Δήμου. Ως προς τις υποδομές οδικού δικτύου, κατά μήκος της Λεωφόρου Βουλιαγμένης προτείνεται η διέλευση αστικού σιδηρόδρομου ενώ καθορίζονται ως ελεύθερες - ταχείες Λεωφόροι, η Λεωφόρος Βουλιαγμένης, η Περιμετρική Λεωφόρος Υμηττού και η σύνδεση παραλιακής Λεωφόρου με την Περιμετρική Υμηττού και στη συνέχεια η σήραγγα Αργυρούπολης - Αεροδρόμιο Σπάτων.

Πληθυσμός Εξυπηρέτησης - Δημογραφικά Στοιχεία

Ο Δήμος Ελληνικού - Αργυρούπολης έχει πληθυσμό 51.330 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011 και είναι ο 62ος μεγαλύτερος δήμος της Ελλάδας.

Λαμβάνοντας υπόψη τις πολιτικό - οικονομικές εξελίξεις και τη γενική πορεία της χώρας, το αναπτυξιακό πρότυπο εξέλιξης των πληθυσμιακών τάσεων που ίσχυε έως σήμερα, ενδέχεται να μεταβληθεί. Σύμφωνα με τις προβλέψεις πληθυσμού της Eurostat, καθώς και με ανάλογη έκθεση της ειδικής επιστημονικής επιτροπής της Βουλής, ο πληθυσμός της Ελλάδας πρόκειται να μειωθεί στην επόμενη εικοσαετία. Επιπλέον, η δομή του πληθυσμού θα είναι αρκετά διαφορετική λόγω των δημογραφικών αλλαγών και των τάσεων υπογεννητικότητας και γήρανσης του πληθυσμού.

Οι τέως Δήμοι Ελληνικού και Αργυρούπολης διαχρονικά έχουν γνωρίσει σημαντικές μεταβολές στον πληθυσμό τους. Κατά τις προηγούμενες δεκαετίες ο πληθυσμός τους παρουσίασε μεγάλη αύξηση εξαιτίας της τάσης μετεγκατάστασης από τις περιοχές του κέντρου προς τα νότια προάστια, γενικότερα. Η αύξηση αυτή εμφανίζει υψηλούς ρυθμούς από το 1971 μέχρι το 2001, ενώ τη δεκαετία 2001 - 2011 ο θετικός ρυθμός μεταβολής μειώνεται για τη Δ.Ε. Ελληνικού στο 6%, ενώ η Δ.Ε. Αργυρούπολης (τέως Δήμος

Αργυρούπολης) παρουσιάζει αρνητικό ρυθμό μεταβολής της τάξης του 3%. Ο Δήμος, ωστόσο, χαρακτηρίζεται από αναπτυξιακές τάσεις, εφόσον με την υλοποίηση της Ανάπτυξης του ελληνικού θα αποτελέσει σημαντικό πόλο έλξης.

Πίνακας 2 - Πληθυσμιακή εξέλιξη Δ. Ελληνικού - Αργυρούπολης (Πηγή: ΣΒΑΚ Ελληνικού - Αργυρούπολης, 2019)

Δήμος/ Δημοτική Ενότητα	Έτος	Πληθυσμός	Ποσοστιαία Μεταβολή Πληθυσμού	Συνολικός Πληθυσμός Δήμου	Ποσοστιαία Μεταβολή Πληθυσμού
Δ.Ε. Ελληνικού (τέως Δήμος)	1971	8.855	-	22.811	-
Δ.Ε. Αργυρούπολης (τέως Δήμος)		13.956	-		
Δ.Ε. Ελληνικού (τέως Δήμος)	1981	11.498	29,85%	37.606	64,68%
Δ.Ε. Αργυρούπολης (τέως Δήμος)		26.108	87,07%		
Δ.Ε. Ελληνικού (τέως Δήμος)	1991	13.517	17,56%	45.047	19,79%
Δ.Ε. Αργυρούπολης (τέως Δήμος)		31.530	20,77%		
Δ.Ε. Ελληνικού (τέως Δήμος)	2001	16.223	20,02%	51.299	13,88%
Δ.Ε. Αργυρούπολης (τέως Δήμος)		35.076	11,25%		
Δ.Ε. Ελληνικού (τέως Δήμος)	2011	17.259	6,38%	51.356	0,11%
Δ.Ε. Αργυρούπολης (τέως Δήμος)		34.097	-2,79%		

Κατανομή νοικοκυριών κατά αριθμό Ι.Χ.

Στην Ελλάδα σήμερα, σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή κυκλοφορούν 5.282.695 επιβατικά οχήματα, εκ των οποίων τα 2.916.923 εντοπίζονται στην Περιφέρεια Αττικής. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε 476 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους σε όλη τη χώρα και περίπου σε 775 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους στην Αττική. Ο συνολικός στόλος οχημάτων στους ελληνικούς δρόμους, παρουσίασε μείωση κατά την περίοδο της κρίσης (μείωση 2,1% την περίοδο 2010- 2015), γεγονός που οφειλόταν και στη μεγάλη μείωση της αγοράς του αυτοκινήτου (συνολική μείωση 46% την περίοδο 2010-2015).

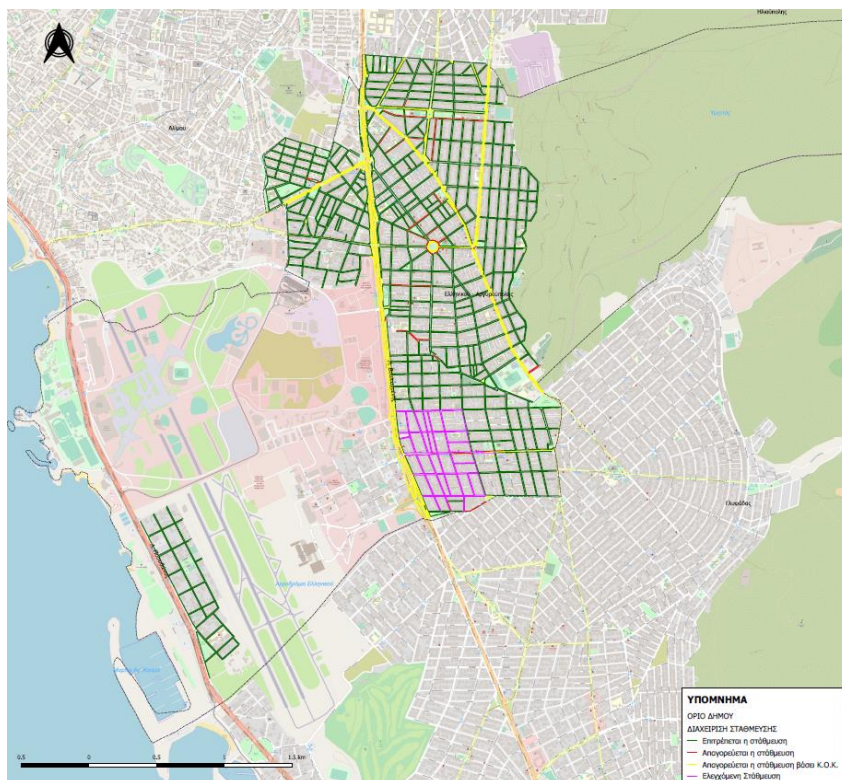
Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ανάκαμψη στην αγορά του αυτοκινήτου, καθώς οι πωλήσεις ξεπέρασαν τις 100.000 το 2018, γεγονός που είχε να συμβεί από το 2008, ενώ αναμένεται να ακολουθήσει ανοδική πορεία. Ενδεικτικά, σύμφωνα με την ΕΛ.ΣΤΑΤ., την περίοδο Ιανουαρίου-Μαΐου 2019 κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά 97.061 αυτοκίνητα (καινούρια ή μεταχειρισμένα εξωτερικού) έναντι 88.488 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2018, παρουσιάζοντας αύξηση 9,7%. Αύξηση 28,9% είχε παρουσιάσει η αγορά αυτοκινήτου και το πεντάμηνο Ιανουαρίου - Μαΐου του 2018 σε σχέση με το

αντίστοιχο του 2017. Τα καινούρια αυτοκίνητα που κυκλοφόρησαν την περίοδο Ιανουαρίου - Μαΐου 2019 ανέρχονται σε 56.026 έναντι 52.940 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2018, παρουσιάζοντας αύξηση 5,8%.

Σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης

Ο Δήμος Ελληνικού-Αργυρούπολης έχει ξεκινήσει την εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στη Δημοτική Ενότητα Ελληνικού από τον Ιανουάριο του 2018. Το υφιστάμενο ΣΕΣ περικλείεται από τις οδούς: Πόντου, Παράδρομος Λ. Βουλιαγμένης, Ροδοπόλεως και Αργοναυτών, καθώς και στο οδικό τμήμα της Λ. Ιασωνίδου, μεταξύ Λ. Βουλιαγμένης και Ριζούντος και περιλαμβάνει συνολικά 261 θέσεις. Συγκεκριμένα, το ΣΕΣ περιλαμβάνει 165 θέσεις κατοίκους (συμπεριλαμβανομένης 1 θέσης ΑμΕΑ), 81 θέσεις επισκεπτών (συμπεριλαμβανομένων 5 θέσεων ΑμΕΑ) και 15 θέσεις στάθμευσης δικύκλων.

Σημειώνεται ότι την άνοιξη του 2019 ξεκίνησε η σταδιακή επέκταση της λειτουργίας του υφιστάμενου ΣΕΣ στη Δ. Ε. Ελληνικού. Η περιοχή επέκτασης περικλείεται από τις οδούς Παράδρομος Λ. Βουλιαγμένης, Αφροδίτης, Τριπόλεως, Θράκης, Ριζούντος, Παπαφλέσσα (δεν εφαρμόζεται ΣΕΣ επί της Παπαφλέσσα), Παράδρομος Λ. Βουλιαγμένης,. Επιπλέον, προβλέπεται επέκταση στη Λ. Ιασωνίδου έως τη συμβολή της με την οδό Χρυσ. Τραπεζούντος. Η επέκταση του ΣΕΣ θα περιλαμβάνει συνολικά 501 θέσεις κατοίκων, 89 θέσεις επισκεπτών (συμπεριλαμβανομένων 5 θέσεων ΑμΕΑ) και 8 θέσεις στάθμευσης δικύκλων.



Εικόνα 1 - Διαχείριση στάθμευσης (Πηγή: ΣΒΑΚ Ελληνικού - Αργυρούπολης 2019)

Σημεία Ενδιαφέροντος - Χρήσεις γης

Η περιοχή του Ελληνικού αρχικά ήταν μια αδόμητη περιοχή κυρίως αγροτική και ύστερα από το 1925, λόγω των προσφύγων από Μικρά Ασία και τον Πόντο, δόθηκε χώρος για τη δημιουργία της κοινότητας Πόντιων προσφύγων από τα Σούρμενα. Ιδιαίτερη σημασία για το Δήμο αποτελούσε η απόφαση για τη δημιουργία αεροδρομίου σύμφωνα με την οποία έγιναν απαλλοτριώσεις εκτάσεων και πολλοί κάτοικοι μετακόμισαν σε όμορους Δήμους. Η περίοδος ανακοινοδόμησης της περιοχής ξεκινά το 1944 όπου χτίστηκαν μονοκατοικίες με εσωτερικές αυλές ενώ το 1982 αναγνωρίσθηκε ως ανεξάρτητος Δήμος.

Στο ίδιο κλίμα δημιουργήθηκε και η, τότε, Κοινότητα Ελληνικού από πρόσφυγες της Μικράς Ασίας και του Πόντου. Η γειτνίαση με το αεροδρόμιο του Ελληνικού συντέλεσε στον βομβαρδισμό της περιοχής στον Β Παγκόσμιο Πόλεμο ενώ μετά τη λήξη του άρχισε η ανοικοδόμηση της περιοχής από τους ίδιους τους κατοίκους. Με το πρόγραμμα Καλλικράτης συνενώθηκαν οι δύο, πρώην, Δήμου Ελληνικού και Αργυρούπολης.

Σήμερα ο Δήμος περιλαμβάνει, πέρα από την κατοικία, και πολλές άλλες χρήσεις γης όπως εμπόριο, υπηρεσίες, εστίαση, εκπαίδευση, αθλητισμό, υγεία, ελεύθερους χώρους και χώρους πρασίνου, χώροι αναψυχής ενώ συναντώνται και ιδιαίτερες χρήσεις γης.

Ως προς την εμπορική χρήση αυτή συγκεντρώνεται κατά μήκος της Λεωφόρου Βουλιαγμένης, της Λεωφόρου Κύπρου, της Αργυρουπόλεως αλλά και οι κάθετοι άξονες σε αυτές όπως η Λεωφόρος Αλίου, η οδός Ανεξαρτησίας, η Αλεξίουπόλεως, η Λεωφόρος Ιασηνίδου και η οδός Γεωργίου Παπανδρέου. Τα οδικά αυτά τμήματα προσελκύουν πλήθος κόσμου τόσο για τις χρήσεις που συγκεντρώνουν όσο και για το γεγονός ότι αποτελούν τμήματα που συνδέουν το Δήμο με τους όμορους Δήμους αλλά και με το κέντρο της Αθήνας. Η χρήση αυτή καταλαμβάνει 25% των συνολικών χρήσεων.

Για τις δραστηριότητες αναψυχής, αυτές εντοπίζονται σχεδόν σε όλη την έκταση του Δήμου αλλά το μεγαλύτερο ποσοστό συγκεντρώνεται στην οδό Μαρίνου Γερουλάνου έως τη συμβολή με την οδό Αλεξίουπόλεως, η οδός Πόντου και κατά μήκος της Αλεξίουπόλεως. Η περιοχή αυτή αποτελεί και το πολεοδομικό κέντρο του Δήμου. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος (καφετέριες, εστιατόρια κ.ά), και χώρους θεάματος όπως θέατρα και κινηματογράφους. Ταυτόχρονα, η Λεωφόρος Ποσειδώνος διαθέτει νυχτερινά κέντρα διασκέδασης αποτελώντας πόλους έλξης ευρύτερης περιοχής κυρίως τη θερινή περίοδο. Το ποσοστό της χρήσης αυτής ως προς το σύνολο των χρήσεων που καταγράφηκαν είναι 21%.

Οι τουριστικές υποδομές στο Δήμο περιλαμβάνουν, εκτός από χώρους εστίασης, και τη Μαρίνα του Αγίου Κοσμά χωρητικότητας 337 σκάφη για yachting τουρισμό αναδεικνύοντας τη σημασία της ύπαρξης του παραλιακού μετώπου για την ανάπτυξη του Δήμου. Οι χώροι εστίασης εντοπίζονται σε όλη την έκτασή του καθώς οι περισσότεροι από αυτούς αποτελούν καταλύματα βραχυχρόνιας μίσθωσης. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι συνολικά οι χρήσεις του εμπορίου, της αναψυχής και των τουριστικών υποδομών καταλαμβάνουν το 57% των συνολικών χρήσεων φανερώνοντας έτσι τη σημασία που δίνει ο Δήμος στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.

Επίσης στον Δήμο εντοπίζονται αρκετοί αλλά διάσπαρτοι σε όλο το Δήμο κοινόχρηστοι χώροι και χώροι πρασίνου, όπως πλατείες και παιδικές χαρές. Οι πλατείες αυτές, μερικές από τις οποίες περιλαμβάνουν παιδικές χαρές, είναι:

- Εθνικής Αντίστασης
- Σουρμένων
- Βενιζέλου
- Κρητών
- Παπαφλέσσα

- Αφροδίτης
- Τέρμα Λεωφορείων
- Μυστρά
- Βουλιαγμένης & Βενιζέλου
- Τερματικός μετρό
- Σμύρνης
- Πάρκο Μαρίνιο
- Βοσπόρου
- Πάρκο 129
- Ηρώων Πολυτεχνείου
- Πλαπούτα
- 208 Κάτω
- Μαργαρίτας
- Αγίου Γεωργίου
- Δ. Κομνηνού
- Λευκωσίας
- Καζαντζάκη
- Βάρναλη
- Θουκυδίδου
- Χρ. Σμύρνης και Αγίας Βαρβάρας
- Τρουμπάρη
- Κ. Παλαμά
- Αθανασίου Διάκου
- Βενιζέλου
- Γοργοποτάμου

Σημαντικό πνεύμονα περιαστικού πρασίνου αποτελεί ο Υμηττός, ένα τμήμα του οποίου ανήκει διοικητικά στο Δήμο, ο οποίος συμβάλλει στην αναζωογόνηση και χαλάρωση από

τους έντονους ρυθμούς της καθημερινότητας ενώ ταυτόχρονα συνδυάζει δραστηριότητες αναψυχής. Το ποσοστό αυτών των δύο χρήσεων ανέρχεται συνολικά στο 10% των συνολικών χρήσεων.

Αναφορικά με τις υποδομές πολιτισμού, βρίσκεται η Δημοτική Βιβλιοθήκη του Δήμου, το Ιστορικό και Λαογραφικό Μουσείο Ποντιακών Σουρμένων, το Δημοτικό Ωδείο Αργυρούπολης καθώς και δύο Πολιτιστικά κέντρα στην περιοχή του Ελληνικού. Σε μερικά από αυτά όπως και σε κάποια κτίρια πρόνοιας και εγκαταστάσεις αθλητισμού όπως το Δημοτικό Γυμναστήριο πραγματοποιούνται τμήματα χορωδίας, φωτογραφίας, χορού (παραδοσιακοί, Latin και μοντέρνοι) και θεατρικής ομάδας.

Επιπλέον, για την εκπαιδευτική υποδομή, ο Δήμος καλύπτει την πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση ενώ, εκτός από δημόσια σχολεία, διαθέτει και αρκετά ιδιωτικά σχολεία. Αξίζει να αναφερθεί ότι ο Δήμος διαθέτει και σχολεία για παιδιά με ειδικές ανάγκες ενισχύοντας έτσι την κοινωνική συνοχή και την άρση του «αισθήματος των φυλακισμένων» που νιώθουν τα αποκλεισμένα αυτά άτομα.

Ως προς τις υπηρεσίες στον τομέα Υγείας και Πρόνοιας, λειτουργούν συνολικά τέσσερα ΚΑΠΗ, πέντε Παιδικοί Σταθμοί, τέσσερις Βρεφονηπιακοί Σταθμοί, ένα κοινωνικό φαρμακείο, ένα κοινωνικό παντοπωλείο, ΙΚΑ – ΕΟΠΥΥ, μια τράπεζα αίματος, ένα κοινωνικό ιατρείο, μια Μονάδα Κοινωνικής Μέριμνας η οποία παρέχει κοινωνική και ψυχολογική υποστήριξη και φροντίδα ηλικιωμένων ατόμων στο σπίτι και το πρόγραμμα Βοήθεια στο Σπίτι το οποίο έχει ως στόχο την σωστή και ποιοτική φροντίδα των ηλικιωμένων ατόμων στην πρωτοβάθμια περίθαλψη.

Για τα ταξί, υπάρχουν 4 κατά κύριο λόγο πιάτσες ταξί οι οποίες βρίσκονται, μια στην πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου, μια πλησίον του μετρό του Ελληνικού, μια στο σταθμό του μετρό του Αλίμου και μια στο σταθμό της Αργυρούπολης.

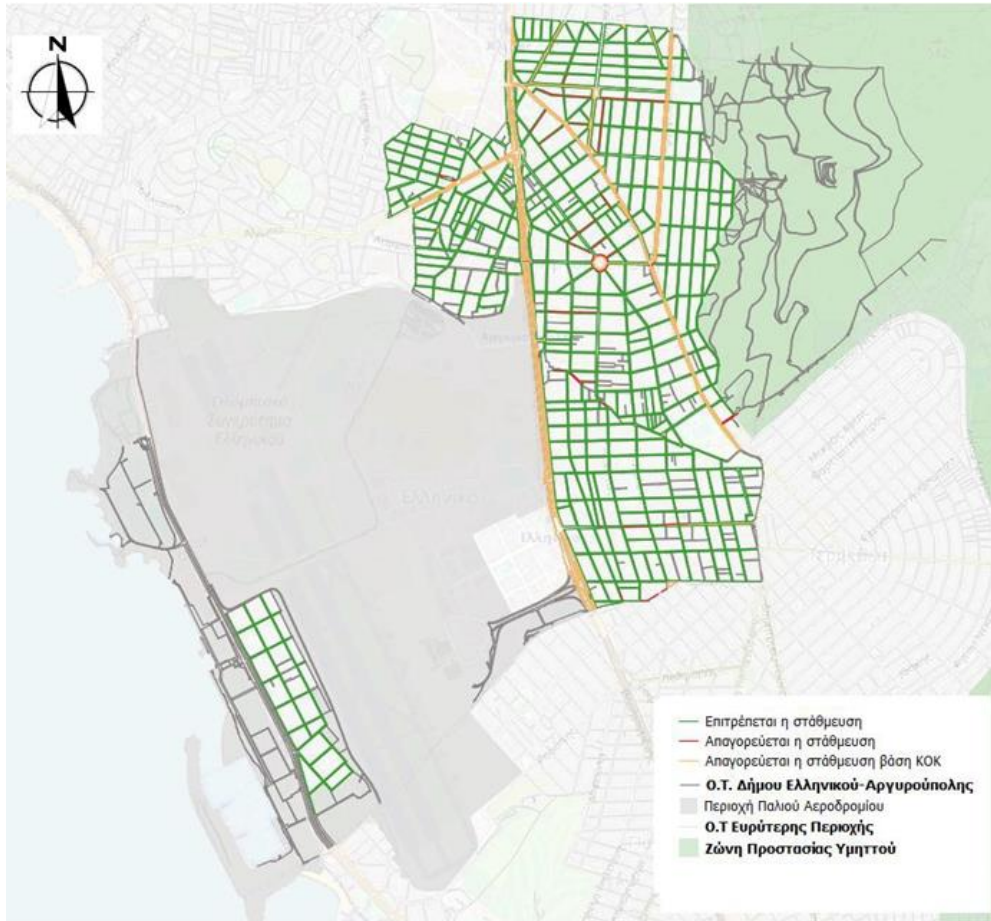
Ως προς τους χώρους στάθμευσης, συγκεντρώνονται, κυρίως, στην Δ.Ε Ελληνικού όπου έχουν δημιουργηθεί δύο χώροι στάθμευσης πλησίον του μετρό του Ελληνικού ώστε να εξυπηρετείται ο χρήστης του και στο παραλιακό μέτωπο, δηλαδή στην Μαρίνα του Αγίου Κοσμά και επίσης, δίπλα από τις αθλητικές εγκαταστάσεις του προπονητικού αθλητικού κέντρου. Στην Αργυρούπολη οι χώροι στάθμευσης εντοπίζονται κυρίως δίπλα από χρήσεις του αθλητισμού και ιδιαίτερων χρήσεων όπως το νεκροταφείο. Συνολικά εντοπίστηκαν 11 χώροι στάθμευσης.

Υφιστάμενα/αναπτυσσόμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο

Δεν έχουν τοποθετηθεί εντός του Δήμου Αργυρούπολης – Ελληνικού δημόσιοι σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

Διαχείριση Στάθμευσης

Σύμφωνα με την παρακάτω εικόνα στους περισσότερους δρόμους του Ελληνικού-Αργυρούπολης επιτρέπεται η αμφίπλευρη στάθμευση. Εξαιρέσεις σε αυτόν τον «κανόνα» αποτελούν οι Λεωφόροι της περιοχής μελέτης (Λεωφ. Βουλιαγμένης, Λεωφ. Αλίμου, Αργυρουπόλεως και Λεωφ. Κύπρου), στους οποίους απαγορεύεται η στάθμευση με βάση τον ΚΟΚ. Επίσης, βάσει του ΚΟΚ, απαγορεύεται η στάθμευση σε νησίδες και σε κυκλικούς κόμβους. Ωστόσο, από την έρευνα στο πεδίο, παρατηρήθηκε σε αρκετές περιπτώσεις παράνομη στάθμευση στα προαναφερθέντα σημεία και στις Λεωφόρους. Περιορισμοί στη στάθμευση ισχύουν και σε ορισμένες οδούς κοντά στην πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου, όπως η οδός Ειρήνης, 28ης Οκτωβρίου και η οδός Μακεδονίας, Σε κάποιες οδούς σε περιοχές κατοικίας, παρατηρήθηκε ότι το ίδιο το πλάτος τους καθιστά αδύνατη την αμφίπλευρη στάθμευση ακόμα και αν αυτή επιτρέπεται από τη απουσία σηματοδότησης. Τέλος, υπάρχουν τμήματα στις οδούς κατοικίας, στα οποία απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση λόγω ύπαρξης εξόδου/εισόδου γκαράζ.



Εικόνα 2 - Διαχείριση στάθμευσης (Πηγή: ΣΒΑΚ Ελληνικού - Αργυρούπολης, 2019)

A.3 Καταγραφή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης

Λειτουργική ιεράρχηση & κυκλοφοριακή οργάνωση οδικού δικτύου

Η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, δηλαδή η κατάταξη των οδών σε διάφορες κατηγορίες σύμφωνα με το σκοπό που εξυπηρετεί κάθε οδός, παίζει κρίσιμο ρόλο για μια περιοχή, καθώς αποτελεί αφετηρία για τον κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό.

Οι αστικές οδοί κατατάσσονται ιεραρχικά σε διάφορες κατηγορίες, από κύριες αρτηρίες έως τοπικές οδούς, ανάλογα με τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, τη γεωγραφική τους θέση, το είδος των παρακείμενων χρήσεων, το φόρτο τους, τη σύνθεση της κυκλοφορίας και άλλα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά. Όσο μεταβαίνουμε από την πρώτη στη δεύτερη κατηγορία μειώνεται η σημασία της κινητικότητας και αυξάνεται η σημασία της πρόσβασης.

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με τους Φραντζεσκάκη Ι.Μ. & Γιαννόπουλο Γ.Α. (Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική, Εκδόσεις: Επίκεντρο, 2005), οι οδοί κατατάσσονται στις ακόλουθες τέσσερις βασικές κατηγορίες, ανάλογα με την λειτουργία και την έμφαση που δίνεται στην εξασφάλιση της προσβασιμότητας ή της κινητικότητας:

Ελεύθερες Ταχείες Λεωφόροι (expressways): Πρόκειται για κύριες αρτηρίες που προορίζονται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλές ταχύτητες και προβλέπεται μερικός έλεγχος των προσβάσεων. Οι διασταυρώσεις κατά μήκος των οδών αυτών διαμορφώνονται ανισόπεδες ή ισόπεδες με φωτεινή σηματοδότηση, ενώ οι δευτερεύουσες οδοί που συναντούν μία ταχεία λεωφόρο είτε τερματίζονται στις παράπλευρες οδούς είτε διαμορφώνονται σαν αδιέξοδοι.

Πρωτεύουσες (Κύριες) Αρτηρίες (arterial streets): Σ' αυτές δεν προβλέπεται έλεγχος των προσβάσεων, αλλά περιορίζονται στο ελάχιστο η απ' ευθείας πρόσβαση στις παρακείμενες ιδιοκτησίες και οι διασταυρώσεις με τις οδούς του δευτερεύοντος δικτύου. Οι διασταυρώσεις κατά μήκος των οδών αυτών διαμορφώνονται σαν ισόπεδοι κόμβοι με υψηλά πρότυπα και ρυθμίζονται με φωτεινή σηματοδότηση.

Δευτερεύουσες Αρτηρίες: Οι αρτηρίες αυτές συνδέονται με το σύστημα των κύριων αρτηριών, το οποίο και συμπληρώνουν. Εξυπηρετούν μετακινήσεις μέσου μήκους με κάπως χαμηλότερα πρότυπα από ότι οι κύριες αρτηρίες. Από τις δευτερεύουσες αρτηρίες είναι δυνατό να περνούν τοπικές λεωφορειακές γραμμές.

Συλλεκτήριες Οδοί (collector streets): Οι συλλεκτήριες οδοί εξυπηρετούν τις ενδοδημοτικές ανάγκες και τις τοπικές μετακινήσεις μέσα στις γειτονιές κατοικίας και τις εμπορικές και βιομηχανικές περιοχές και επιδιώκουν τη σύνδεση των κέντρων γειτονιάς. Ουσιαστικά, αφενός, κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες στον τελικό προορισμό, που μπορεί να έχει πρόσβαση στη συλλεκτήρια οδό ή σε μία τοπική οδό και, αφετέρου, συλλέγουν τις μετακινήσεις από τις τοπικές οδούς και τις διοχετεύουν στις αρτηρίες.

Τοπικές Οδοί (local streets): Χρησιμοποιούνται κυρίως για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης. Προσφέρουν το χαμηλότερο επίπεδο κινητικότητας, και συνήθως δεν εξυπηρετούν λεωφορειακές γραμμές. Χαμηλές ταχύτητες είναι επιθυμητές γι' αυτή την κατηγορία οδών όπου ο πεζός έχει προτεραιότητα και γενικά επιδιώκεται η αποθάρρυνση της χρησιμοποιήσεως τους για διαμπερείς κινήσεις.

Επιπρόσθετα, σε ένα ιεραρχημένο οδικό δίκτυο, εντοπίζουμε επίσης και τους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, οι οποίοι αποτελούν δρόμους μικρότερης σημασίας, όπου οι επιτρεπόμενες ταχύτητες δεν υπερβαίνουν τα 30-40 χλμ/ώρα, καθώς επίσης και τους πεζόδρομους, οι οποίοι κατά προτεραιότητα είναι αφιερωμένοι στην κίνηση των πεζών και διακρίνονται σε διάφορες κατηγορίες πεζοδρόμων, ανάλογα με το ποσοστό που επιτρέπεται η κίνηση των τροχοφόρων (όπως αμιγείς πεζόδρομοι, παρκοπεζόδρομοι κ.ά.).

Ο Δήμος διασχίζεται, από νότο προς βορρά, από σημαντικούς υπερτοπικούς άξονες, όπως Λεωφόρος Βουλιαγμένης και Λεωφόρος Ποσειδώνος, που τον καθιστούν σημαντικό πόλο έλξης υπερτοπικών δραστηριοτήτων στο νότιο τμήμα του Λεκανοπεδίου Αττικής. Οι οδοί αυτές, κατατάσσονται στις ταχείες λεωφόρους και έχουν υπερτοπικό-μητροπολιτικό χαρακτήρα και κομβική θέση στρατηγικής φύσεως, καθώς η μεν πρώτη συνδέει την Αθήνα με τα νότια προάστια, ενώ η δεύτερη αποτελεί παραλιακή λεωφόρο που συνδέει τον Πειραιά με τη Γλυφάδα και καθιστά εύκολη τη μετάβαση σε σημαντικούς συγκοινωνιακούς κόμβους, όπως είναι το λιμάνι του Πειραιά και ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών. Αθροιστικά και οι δύο μαζί, αποτελούν το 6,5% του συνολικού οδικού δικτύου του Δήμου Ελληνικού-Αργυρούπολης.

Σύμφωνα με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που εκπονήθηκε το 2019, οι πρωτεύουσες αρτηρίες, οι οποίες αποτελούν το 6,7% του συνολικού οδικού δικτύου, συνιστούν σημαντικούς άξονες με υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους και ποικίλες χρήσεις γης, κυρίως εμπορικού ενδιαφέροντος. Ειδικότερα, πρόκειται για τις Λεωφόρους Αλίμου και Κύπρου, καθώς και για τις οδούς Λαμίας - Τιτάνων - Αλεξίουπόλεως, Αργυρουπόλεως, Δημ. Γούναρη και Ανδρέα Παπανδρέου.

Στην επόμενη κατηγορία, στις δευτερεύουσες αρτηρίες, που ανέρχονται σε ποσοστό 3,3%, κατατάσσονται οι εξής: Λεωφόρος Ιασωνίδου, Χρυσάνθου Τραπεζούντος, Ανεξαρτησίας και Γεωργίου Παπανδρέου.

Όσον αφορά στις συλλεκτήριες οδούς, σημειώνεται πως αντιπροσωπεύουν το 9,4% του οδικού δικτύου του Δήμου, με τις σημαντικότερες να είναι οι εξής: Κρήτης, Σολωμού, Διγενή Ακρίτα, Στεφάνου Σαράφη, Μαρίνου Γερουλάνου, Θουκυδίδου, Αβέρωφ, Ριζούντος, Κρώμνης, Τριπόλεως, Θράκης, Ρόζας Ιμβριώτη, Αεροπορίας, παράδρομος Λεωφ. Βουλιαγμένης.

Οι δρόμοι τοπικής σημασίας, με προτεραιότητα στην κίνηση του αυτοκινήτου, αποτελούν το λοιπό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης. Συγκεκριμένα, το ποσοστό τους ανέρχεται σε 45,5% και καταλαμβάνουν την πλειοψηφία του μήκους του οδικού δικτύου του Δήμου.

Επιπρόσθετα, ένα μεγάλο ποσοστό των δρόμων (23%) κατατάσσεται στην κατηγορία των ιδιωτικών δρόμων, οι οποίοι εξυπηρετούν κυρίως την πρόσβαση στους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης.

Αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών υποδομών για πεζούς

Οι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας και οι πεζόδρομοι εμφανίζουν ένα μικρό ποσοστό, οι οποίοι αθροιστικά αποτελούν μόλις το 5,3% του συνολικού οδικού δικτύου. Οι πεζόδρομοι (ποσοστό 4,8%) εντοπίζονται διάσπαρτα, χωρίς να αποτελούν ένα συνεχές και ολοκληρωμένο δίκτυο, που να προωθεί και να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση.

Αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών υποδομών για ποδήλατα

Ο Δήμος Ελληνικού-Αργυρούπολης ενδείκνυται για τη δημιουργία υποδομών για το ποδήλατο, λόγω της ήπιας μορφολογίας του εδάφους και της μικρής κλίσης των δρόμων. Ωστόσο, εντός του Δήμου δεν υπάρχει ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλάτου, παρά μόνο ένα μικρό τμήμα, που κατασκευάστηκε για την προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, στο πλαίσιο του έργου «Ανάπλαση των οδών Μ. Γερουλάνου – Αλεξίουπόλεως με δημιουργία ποδηλατοδρόμου και διαμόρφωση πλατειών».

Συγκεκριμένα, πρόκειται για ποδηλατόδρομο, συνολικού μήκους 1,9 χλμ., που διέρχεται από το κέντρο της Δ.Ε. Αργυρούπολης και ειδικότερα, κατά μήκος των οδών Μ. Γερουλάνου και Πόντου. Αναλυτικότερα:

- Ποδηλατόδρομος στην οδό Μ. Γερουλάνου

Πρόκειται για λωρίδα ποδηλάτου συνολικού μήκους 1,50 χλμ., που δημιουργήθηκε με διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, στη δυτική πλευρά της οδού

Γερουλάνου και εξυπηρετεί την αμφίδρομη κίνηση των ποδηλάτων. Ο ποδηλατόδρομος ξεκινά από την αρχή της Μ.Γερουλάνου (στη συμβολή της οδού με την Λεωφ. Βουλιαγμένης), διέρχεται από την πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου και καταλήγει στην οδό Μακεδονομάχων, αφού πρώτα διασχίσει τις οδούς: 3ης Σεπτεμβρίου, Σαράφη, Νεολαίας, Ηλεκτρουπόλεως, Ειρήνης, Δωδεκανήσου, 25^{ης} Μαρτίου, Θεσσαλίας, Πόντου, Ελ. Βενιζέλου, Παρ. Αγίας Βαρβάρας, Κωνσταντινουπόλεως, Κομνηνών.

- Ποδηλατόδρομος στην οδό Πόντου

Ο συγκεκριμένος ποδηλατόδρομος, έχει μήκος 0,4 χλμ. και εκτείνεται κατά μήκος της οδού Πόντου, στο τμήμα από την οδό Γερουλάνου έως τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης, όπου βρίσκεται και ο σταθμός του μετρό «Αργυρούπολη». Πρόκειται για, επίσης, αμφίδρομο ποδηλατόδρομο, στο επίπεδο του πεζοδρομίου και ειδικότερα στην αριστερή, σύμφωνα με τη φορά κίνησης των οχημάτων, πλευρά του δρόμου, ο οποίος ουσιαστικά εξυπηρετεί τη σύνδεση με το μετρό.

Τέλος, να σημειωθεί πως με την μελλοντική ανάπτυξη του Ελληνικού, αναμένεται να υλοποιηθεί ένα διευρυμένο δίκτυο πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων, εκτιμώμενου μήκους 50 χλμ., που θα συνδέεται με τα μέσα σταθερής τροχιάς.

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

Ο Δήμος Ελληνικού-Αργυρούπολης διαθέτει ένα, σχετικά, πυκνό δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας, που περιλαμβάνει τόσο λεωφορειακές γραμμές, όσο και Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ). Συγκεκριμένα, η περιοχή εξυπηρετείται από 2 γραμμές Τραμ, 1 γραμμή Μετρό, καθώς επίσης και αρκετές λεωφορειακές γραμμές.

Μέσα σταθερής τροχιάς

Μετρό – Γραμμή 2: Ανθούπολη - Ελληνικό

Οι κάτοικοι του Δήμου εξυπηρετούνται από την Γραμμή 2: «Ανθούπολη - Ελληνικό» του Μετρό, (κόκκινη γραμμή), η οποία συνδέεται με τη Γραμμή 1 («Πειραιάς- Κηφισιά») στους σταθμούς Αττική και Ομόνοια, με τη Γραμμή 3 («Αγία Μαρίνα - Αεροδρόμιο») στο σταθμό Σύνταγμα, καθώς επίσης και με τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο και τον ΟΣΕ στον Σταθμό Λαρίσης. Η γραμμή κινείται κατά μήκος της Λ. Βουλιαγμένης, με πυκνά δρομολόγια από τις 05:30-00:00 (συχνότητα 4-10 λεπτά, ανάλογα την ημέρα και την ώρα), ενώ κάθε Παρασκευή και Σάββατο βράδυ, ισχύει δίωρη παράταση του ωραρίου λειτουργίας, με συχνότητα δρομολογίων ανά 15 λεπτά.

Εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου, βρίσκονται τρεις σταθμοί, οι οποίοι χωροθετούνται επί της Λ. Βουλιαγμένης και είναι οι σταθμοί «Άλιμος», «Αργυρούπολη» και «Ελληνικό». Και οι τρεις σταθμοί βρίσκονται επί της Λεωφ. Βουλιαγμένης και ξεκίνησαν τη λειτουργία τους τον Ιούλιο 2013.

Ο Σταθμός «Ελληνικό» αποτελεί τερματικό σταθμό της γραμμής 2 και είναι χωροθετημένος πάνω από το ανατολικό τμήμα του πρώην αεροδρομίου της Αθήνας, στο ύψος της Λεωφ. Ιασωνίδου. Διαθέτει δύο εξόδους, στη μία εκ των οποίων (κατεύθυνση προς Γλυφάδα) βρίσκεται αφετηρία/στάση των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ. Ως εκ τούτου, πρόκειται για έναν πολυσύχναστο σταθμό, ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες, καθώς εξυπηρετεί όχι μόνο την περιοχή του Ελληνικού, αλλά συγχρόνως και όλα τα Νότια προάστια της Αθήνας προς τα ανατολικά, όπως Γλυφάδα, Βουλιαγμένη και Βάρη, με μετεπιβίβαση στα αστικά λεωφορεία.

Τραμ

Το δυτικό όριο του Δήμου, δηλαδή το παραλιακό του μέτωπο, εξυπηρετείται από το δίκτυο του Τραμ που κινείται κατά μήκος της Λ. Ποσειδώνος, με, συνολικά, έξι (6) στάσεις να βρίσκονται εντός του Δήμου Ελληνικού – Αργυρούπολης: «Ελληνικό», «1η Αγίου Κοσμά», «2η Αγίου Κοσμά», «Άγιος Αλέξανδρος», «Ελλήνων Ολυμπιονικών» και «Κέντρο Ιστιοπλοΐας».

Ειδικότερα, από την περιοχή διέρχονται οι γραμμές:

- Τ3: ΣΕΦ – Ασκληπιείο Βούλας («Θουκυδίδης»)
- Τ5: Σύνταγμα – Ασκληπιείο Βούλας («Πλάτωνας»)

Η μεν πρώτη (Γραμμή Τ3), συνδέει, αφενός, το Ελληνικό με το Νέο Φάληρο και τη Βούλα, περνώντας από το Μοσχάτο, την Καλλιθέα, το Παλαιό Φάληρο, τον Άλιμο και τη Γλυφάδα, ενώ, στο άμεσο μέλλον, αναμένεται να ολοκληρωθεί η επέκτασή της έως τον Πειραιά, έχοντας ως τερματικό σταθμό στην Ακτή Ποσειδώνος (κοντά στο Λιμάνι του Πειραιά). Επιπρόσθετα, η συγκεκριμένη γραμμή, προβλέπεται, έως το 2023, να φθάσει μέχρι το Πέραμα.

Λεωφορειακές Γραμμές

Ο Δήμος Ελληνικού-Αργυρούπολης, εξυπηρετείται, εκτός από τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς, και από ένα, σχετικά ικανοποιητικό, συγκριτικά και με άλλους Δήμους της Αττικής, δίκτυο λεωφορειακών γραμμών, το οποίο περιλαμβάνει όχι μόνο γραμμές του ΟΑΣΑ, αλλά συγχρόνως και τοπικές δημοτικές γραμμές.

Γραμμές ΟΑΣΑ

Εντός του Δήμου, διέρχονται συνολικά 20 γραμμές αστικών λεωφορείων του ΟΑΣΑ, οι οποίες αποτελούν τόσο γραμμές κορμού όσο και τοπικές λεωφορειακές γραμμές. Με το δίκτυο αυτό, εξασφαλίζεται η σύνδεση της περιοχής, με τους γειτονικούς δήμους, το κέντρο της Αθήνας, τους κοντινούς σταθμούς Μετρό (Σταθμούς Ελληνικό, Αργυρούπολης, Αγ. Δημητρίου, Δάφνης, Συγγρού-ΦΙΞ), όπως επίσης και με το Λιμάνι του Πειραιά και τον Αερολιμένα Αθηνών, εξυπηρετώντας τις καθημερινές ανάγκες μετακίνησης κατοίκων και επισκεπτών.

Συγκεκριμένα, όλες οι λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, που εξυπηρετούν τις Δ.Ε. Ελληνικού και Αργυρούπολης, καθώς και η εβδομαδιαία συχνότητά τους, φαίνονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Αριθμός Γραμμής	Όνομα Γραμμής	Συχνότητα δρομολογίων (δρομολόγια/ημέρα)	
		Δευτ-Παρ	Σαβ-Κυρ
101	Άλιμος – Ελληνικό	20	16 / 12
122	Στ. Ελληνικό – Σαρωνίδα	37	27 / 22
124	Γλυφάδα – Αγία Τριάδα – Στ. Ελληνικό	38	33 / 23
140	Πολύγωνο – Γλυφάδα	38	33 / 24
142	Στ. Αργυρούπολη – Καλαμάκι (Κυκλική)	22	22 / -
154	Στ. Ελληνικό – Α. Γλυφάδα (Παν/μα Βούλας)	53	46 / 34
155	Στ. Αγ. Δημήτριος - Ελληνικό (Κυκλική) (Μέσω Βουλιαγμένης)	33	33 / 24
164	Στ. Αγ. Δημήτριος – Κ. Ηλιούπολη – Αργυρούπολη – Τερψιθέα	67	51 / 32
165	Τερψιθέα – Αργυρούπολη – Σύνταγμα (Κυκλική)	1	-
171	Στ. Ελληνικό – Βάρκιζα	54	40 / 34

201	Στ. Αγ. Δημήτριος – Αργυρούπολη (Κυκλική)	32	30 / 16
205	Γλυφάδα – Σούρμενα – Τερψιθέα (Κυκλική)	40	34 / 25
790	Γλυφάδα – Περιστέρι (Αγ. Αντώνιος) – Νυχτερινή	5	5 / 5
A1	Πειραιάς – Βούλα	67	49 / 39
A2	Ακαδημία – Βούλα (Μέσω Λ. Αμφιθέας)	70	50 / 39
A3	Ακαδημία – Γλυφάδα (Ευρυάλη) (Μέσω Λ. Βουλιαγμένης)	59	47 / 39
B1	Πειραιάς – Άνω Γλυφάδα	28	24 / 17
B2	Ακαδημία – Αγ. Κοσμάς (Μέσω Παραλιακής)	49	40 / 34
X96	Πειραιάς – Αερολιμένας Αθηνών (EXPRESS)	33	33 / 33
X97	Στ. Μετρό Ελληνικό – Αερολιμένας Αθηνών (EXPRESS)	22	22 / 22

Δημοτική Συγκοινωνία

Στον Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης λειτουργεί, ήδη από τον Ιανουάριο 2015, Δημοτική Συγκοινωνία. Βασική επιδίωξη της δημιουργίας δημοτικής συγκοινωνίας αποτέλεσε η εξυπηρέτηση των ενδοδημοτικών μετακινήσεων και η σύνδεση των απομακρυσμένων περιοχών στα όρια του Δήμου στις παρυφές του Υμηττού με τους σταθμούς μετρό («Άλιμος», «Αργυρούπολη» και «Ελληνικό»), με απώτερο στόχο τη βελτίωση των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων.

Στην υφιστάμενη κατάσταση του Δήμου Ελληνικού-Αργυρούπολη, η Δημοτική Συγκοινωνία, λειτουργεί τις καθημερινές, από Δευτέρα έως Παρασκευή, με μικρές, σύντομες και συχνές σε διάρκεια διαδρομές και είναι προσβάσιμη από όλους, καθώς διατίθεται δωρεάν για το επιβατικό κοινό. Περιλαμβάνει τρεις (3) τοπικές λεωφορειακές γραμμές, από τις οποίες οι δύο εξυπηρετούν την Δ.Ε. Αργυρούπολης και η τρίτη, την Δ.Ε. Ελληνικού. Συγκεκριμένα, πρόκειται για τις:

- ΓΡΑΜΜΗ 1: ΜΕΤΡΟ – ΑΝΩ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ
- ΓΡΑΜΜΗ 2: ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ – ΕΛΑΙΩΝΑΣ – ΜΕΤΡΟ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ
- ΓΡΑΜΜΗ 3: ΕΛΛΗΝΙΚΟ – ΣΟΥΡΜΕΝΑ

Αποτίμηση της προσφοράς στάθμευσης

Για την αποτίμηση της προσφοράς στάθμευσης, θα αξιολογηθούν τα στοιχεία από την καταγραφή στάθμευσης του «Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στο Δήμο Ελληνικού - Αργυρούπολης» του 2019. Τα αποτελέσματα της πρωινής και νυχτερινής καταγραφής στάθμευσης, ενδεικτικά, σε επιλεγμένα οδικά τμήματα παρουσιάζονται παρακάτω.

ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΑΠΟ	ΕΩΣ	Κάτοικοι & Επισκέπτες	Κάτοικοι	Ποσοστό (%) Κατοίκων που είναι σταθμευμένοι στις 8:00	Κάτοικοι & Επισκέπτες	Κάτοικοι	Ποσοστό (%) Κατοίκων που είναι σταθμευμένοι στις 20:00
			ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ 8:00 (Νόμιμα & Παράνομα)	ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ - ΝΥΧΤΕΡΙΝΗ ΑΠΟΓΡΑΦΗ		ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ 20:00 (Νόμιμα & Παράνομα)	ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ - ΝΥΧΤΕΡΙΝΗ ΑΠΟΓΡΑΦΗ	
ΠΟΝΤΟΥ	ΠΑΡ. Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	ΘΟΥΚΥΔΙΔΟΥ	13	6	46,15%	12	3	25,00%
ΠΟΝΤΟΥ	ΘΟΥΚΥΔΙΔΟΥ	ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑΣ	15	7	46,67%	16	4	25,00%
ΠΟΝΤΟΥ	ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑΣ	ΜΑΡ. ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΥ	19	12	63,16%	22	8	36,36%
ΜΑΡ. ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΥ	25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ	ΠΟΝΤΟΥ	15	7	46,67%	21	4	19,05%
ΜΑΡ. ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΥ	ΠΟΝΤΟΥ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	18	7	42,78%	22	4	18,18%

Εικόνα 3 - Απογραφή στάθμευσης - Αργυρούπολη (Πηγή: ΣΒΑΚ Ελληνικού - Αργυρούπολης, 2019)

ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΑΠΟ	ΕΩΣ	Κάτοικοι & Επισκέπτες	Κάτοικοι	Ποσοστό (%) Κατοίκων που είναι σταθμευμένοι στις 8:00	Κάτοικοι & Επισκέπτες	Κάτοικοι	Ποσοστό (%) Κατοίκων που είναι σταθμευμένοι στις 20:00
			ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ 8:00 (Νόμιμα & Παράνομα)	ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ - ΝΥΧΤΕΡΙΝΗ ΑΠΟΓΡΑΦΗ		ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ 20:00 (Νόμιμα & Παράνομα)	ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ - ΝΥΧΤΕΡΙΝΗ ΑΠΟΓΡΑΦΗ	
Λ. Ιασωνίδου	Τριπόλεως	Χρυσ. Τραπεζούντος	23	2	8,70%	49	1	2,04%
Ροδοπόλεως	Αμαζόνων	Χρυσ. Τραπεζούντος	19	10	52,63%	17	11	64,71%
Ροδοπόλεως	Χρυσ. Τραπεζούντος	Τριπόλεως	17	13	76,47%	33	15	45,45%
Αθ. Διάκου	Τριπόλεως	Χρυσ. Τραπεζούντος	27	12	44,44%	29	8	27,59%
Τριπόλεως	Ροδοπόλεως	Λ. Ιασωνίδου	12	3	25,00%	20	4	20,00%
Χρυσ. Τραπεζούντος	Λ. Ιασωνίδου	Ροδοπόλεως	19	1	5,26%	21	1	4,76%

Εικόνα 4 - Απογραφή στάθμευσης - Ελληνικό (Πηγή: ΣΒΑΚ Ελληνικού - Αργυρούπολης, 2019)

Πύλες Εισόδου/Εξόδου

Ο Δήμος διαθέτει τις εξής πύλες εισόδου/εξόδου με το περιβάλλον οδικό δίκτυο:

- Λ. Βουλιαγμένης
- Λ. Ποσειδώνος
- Οδός Ηρώων Πολυτεχνείου
- Οδός Δ. Γούναρη

Διαθέσιμα στοιχεία/χαρακτηριστικά φόρτισης του οδικού δικτύου

Για την αξιολόγηση του κυκλοφοριακού φόρτου της περιοχής παρέμβασης αξιολογούνται τα στοιχεία του «Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στο Δήμο Ελληνικού - Αργυρούπολης» του 2019. Πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις από την ομάδα μελέτης που αφορούσαν σε στρέφουσες και σύνθεση της κυκλοφορίας σε 11 κόμβους για πρωινή και απογευματινή αιχμή σε δύο ημερομηνίες διαφορετικών χαρακτηριστικών (Τρίτη ή Πέμπτη & Σάββατο).

Οι κόμβοι που πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις είναι οι παρακάτω:

- Λ. Κύπρου/ Παρ. Λ. Βουλιαγμένης & Ανεξαρτησίας & Κρήτης
- Λ. Αργυρουπόλεως & Ανεξαρτησίας
- Λ. Μαρ. Γερουλάνου & Στεφ. Σαράφη
- Λ. Μαρ. Γερουλάνου & Κωνσταντινουπόλεως
- Πόντου & Λ. Μαρ. Γερουλάνου
- Πόντου & Θουκυδίδου
-
- Μαργαρίτας & Τιτάνων
- Λ. Ιασωνίδου & Γούναρη & Μυκάλης
- Πόντου & Γούναρη & Αθανάτου
- Λ. Ιασωνίδου & Τριπόλεως
- Πόντου & Πλαπούτα

Στον Κόμβο 1: Λ. Κύπρου/ Παρ. Λ. Βουλιαγμένης & Ανεξαρτησίας & Κρήτης, παρατηρούνται μεγάλοι φόρτοι, όπως ήταν αναμενόμενο, ιδιαίτερα στα οδικά τμήματα της οδού Ανεξαρτησίας, εφόσον εξυπηρετούν την είσοδο/ έξοδο της Αργυρούπολης (από/ προς Λ. Βουλιαγμένης). Για τον Κόμβο 1 παρατηρούμε ότι υπάρχει αντιστοιχία στους φόρτους πρωινής και απογευματινής αιχμής, τόσο για την τυπική καθημερινή ημέρα (Τρίτη) όσο και για το Σάββατο. Επίσης, οι φόρτοι που μετρήθηκαν το Σάββατο παρουσιάζουν αντίστοιχη κατανομή στις Κινήσεις του κόμβου με τους φόρτους της τυπικής ημέρας, με τη διαφορά ότι για το Σάββατο είναι μειωμένοι και με μικρή ή καθόλου βαριά κυκλοφορία.

Στον Κόμβο 2: Λ. Αργυρουπόλεως & Ανεξαρτησίας, παρατηρούνται αρκετά μεγάλοι φόρτοι στη Λ. Αργυρουπόλεως και πολύ μικροί στην οδό Ανεξαρτησίας. Όπως και στον προηγούμενο κόμβο, υπάρχει αντιστοιχία στους φόρτους πρωινής και απογευματινής αιχμής, τόσο για την τυπική καθημερινή ημέρα (Τρίτη) όσο και για το Σάββατο. Ωστόσο, εδώ δεν παρατηρείται μείωση των φόρτων στην

απογευματινή αιχμή σε σχέση με την πρωινή, ούτε στου Σαββάτου σε σχέση με την καθημερινή. Παρατηρείται μόνο μείωση στη βαριά κυκλοφορία.

Στον Κόμβο 3: Λ. Μαρ. Γερουλάνου & Στεφ. Σαράφη, παρατηρούνται αυξημένοι οι φόρτοι των (ευθείων) κινήσεων επί της Λ. Μαρ. Γερουλάνου σε σχέση με τις στρέφουσες και τους φόρτους της οδού Σαράφη. Σε αυτόν τον κόμβο παρατηρείται μείωση στους φόρτους της απογευματινής αιχμής σε σχέση με την πρωινή (και για την Τρίτη και για το Σάββατο). Επίσης, υπάρχουν (μικρές) διαφοροποιήσεις στη διακύμανση των φόρτων μεταξύ τυπικής ημέρας και Σαββάτου.

Στον Κόμβο 4: Λ. Μαρ. Γερουλάνου & Κωνσταντινουπόλεως, παρατηρούνται μικρές διαφοροποιήσεις των φόρτων στην κατανομή των κινήσεων στη σύγκριση πρωινής/ απογευματινής αιχμής και Τυπικής ημέρας/ Σαββάτου. Σημειώνεται ότι, στον εν λόγω κόμβο η απογευματινή αιχμή παρουσιάζει γενικά ελαφρώς αυξημένους φόρτους σε σχέση με την πρωινή.

Στον Κόμβο 5: Πόντου & Λ. Μαρ. Γερουλάνου, παρατηρούνται αυξημένοι οι φόρτοι των (ευθείων) κινήσεων επί της Λ. Μαρ. Γερουλάνου σε σχέση με τις στρέφουσες και τους φόρτους της οδού Πόντου. Υπάρχει και εδώ αντιστοιχία στους φόρτους πρωινής και απογευματινής αιχμής, τόσο για Σάββατο, χωρίς ωστόσο να υπάρχει μείωση των φόρτων στις μετρήσεις του Σαββάτου. Επίσης, ο εν λόγω κόμβος εξυπηρετεί και βαριά κυκλοφορία.

Στον Κόμβο 6: Πόντου & Θουκυδίδου, παρατηρείται μεγάλη μείωση των φόρτων στην απογευματινή αιχμή σε σχέση με την πρωινή. Επίσης, αισθητά μειωμένοι είναι οι φόρτοι που μετρήθηκαν το Σάββατο σε σχέση με την καθημερινή ημέρα.

Στον Κόμβο 7: Μαργαρίτας & Τιτάνων, παρατηρήθηκαν αρκετά αυξημένοι οι φόρτοι που εξυπηρετεί η οδός Λαμίας (Τιτάνων), πρωί και απόγευμα, τόσο για την τυπική καθημερινή ημέρα (Πέμπτη) όσο και για το Σάββατο. Ο φόρτος της οδού Μαργαρίτας είναι ελάχιστος.

Στον Κόμβο 8: Λ. Ιασωνίδου & Γούναρη & Μυκάλης, παρατηρούνται μεγάλοι φόρτοι σχεδόν σε όλες τις κινήσεις. Οι μεγαλύτεροι φόρτοι καταγράφονται στις ευθείες κινήσεις επί της Γούναρη και ακολουθούν οι κινήσεις που εισέρχονται/ εξέρχονται της Λ. Ιασωνίδου από/ προς την οδό Γούναρη από/ προς Γλυφάδα. Οι φόρτοι του κόμβου κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα και με την ίδια κατανομή στις

κινήσεις στη σύγκριση πρωινής και απογευματινής αιχμής, καθώς και στη σύγκριση Πέμπτης - Σαββάτου. Παρατηρείται μόνο μείωση των φόρτων στις απογραφές της απογευματινής αιχμής του Σαββάτου. Τέλος, εντοπίζεται διαφοροποίηση στη βαριά κυκλοφορία, η οποία είναι μειωμένη το Σάββατο.

Στον Κόμβο 9: Πόντου & Γούναρη & Αθανάτου, όπως και προηγουμένως, οι μεγαλύτεροι φόρτοι καταγράφονται στις ευθείες κινήσεις επί της Γούναρη. Όσον αφορά στην τυπική ημέρα (Πέμπτη), οι φόρτοι του κόμβου κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα και με την ίδια κατανομή στις κινήσεις στη σύγκριση πρωινής και απογευματινής αιχμής. Όσον αφορά στο Σάββατο, παραμένει η ίδια κατανομή στις κινήσεις αλλά με μειωμένους φόρτους σε σχέση με την τυπική ημέρα, ενώ μείωση παρατηρείται και στην απογευματινή αιχμή σε σχέση με την πρωινή.

Στον Κόμβο 10: Λ. Ιασωνίδου & Τριπόλεως, οι μεγαλύτεροι φόρτοι καταγράφονται στις ευθείες κινήσεις επί της Λ. Ιασωνίδου, όπως ήταν αναμενόμενο. Η κατανομή στις κινήσεις παραμένει ίδια σε όλες τις απογραφές. Στην τυπική ημέρα (Τρίτη) οι φόρτοι παραμένουν γενικά σταθεροί μεταξύ πρωινής και απογευματινής αιχμής. Οι πρωινές μετρήσεις του Σαββάτου παρατηρούνται μειωμένες σε σχέση με τις αντίστοιχες της καθημερινής, ενώ μείωση παρατηρείται και στην απογευματινή αιχμή του Σαββάτου σε σχέση με την πρωινή.

Στον Κόμβο 11: Πόντου & Πλαπούτα, δεν εξυπηρετούνται μεγάλοι φόρτοι. Παρατηρούνται μικρές διαφοροποιήσεις μεταξύ πρωινής και απογευματινής αιχμής, τόσο για την τυπική καθημερινή ημέρα (Τρίτη) όσο και για το Σάββατο.

A.4 Καταγραφή των κατευθύνσεων των υφιστάμενων εγκεκριμένων Πολεοδομικών Σχεδίων

Εισαγωγή

Η μελέτη των πολεοδομικών χαρακτηριστικών και των κατευθύνσεων που αναφέρονται σε επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού είναι αναγκαία για την επαρκή κατανόηση του τρόπου λειτουργίας των πόλεων και των τάσεων που χαρακτηρίζουν μια χωρική ενότητα. Χωρίς την συγκεκριμένη διερεύνηση η διατύπωση πρότασης για χωροθέτηση ηλεκτρικών φορτιστών με στόχο την προώθηση της ηλεκτροκίνησης σε επίπεδο δήμου θα ήταν πλημμελής. Ως εκ τούτου, στις επόμενες ενότητες συνοψίζονται οι βασικές κατευθύνσεις των αμιγώς πολεοδομικών σχεδίων, ενώ συμπληρώνονται με τις κατευθύνσεις που προωθούνται από επιχειρησιακής φύσεως πλαίσια που, όμως, έχουν αναφορά σε επίπεδο δήμου. Η προσέγγιση αυτή κρίνεται αναγκαία δεδομένης της οριζόντιας σχέσης που εντοπίζεται μεταξύ επιχειρησιακού προγραμματισμού και χωρικού σχεδιασμού, σε τοπικό επίπεδο.

Ιστορικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού και χωρικής ανάπτυξης

Ο Δήμος Ελληνικού-Αργυρούπολης είναι αποτέλεσμα της συνένωσης των ομώνυμων Δήμων με την εφαρμογή του προγράμματος «Καλλικράτης». Το Γ.Π.Σ. του Ελληνικού που εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 238Δ/90, αναδημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 52Δ/94 και αναθεωρήθηκε με το ΦΕΚ 716Δ/94. Το Γ.Π.Σ. της Αργυρούπολης που εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 311Δ/88, αναδημοσιεύτηκε με το ΦΕΚ 666Δ/94 και αναθεωρήθηκε με το ΦΕΚ 1256Δ/94. Στα όρια του Δήμου περιλαμβάνεται το μεγαλύτερο κομμάτι της έκτασης του ακινήτου. Τμήματα του Δήμου γειτνιάζουν με την περιοχή μελέτης στα βορειοανατολικά, ανατολικά και δυτικά.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Ελληνικού ορίζει πέντε (5) Πολεοδομικές Ενότητες (Π.Ε.) με μέση πυκνότητα και συντελεστή δόμησης ως εξής:

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΜΕΣΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ	ΜΕΣΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ
1 Αγίας Παρασκευής	106,8	1,0
2 Άνω Ελληνικού	10,1	0,7
3 Κάτω Ελληνικού	13,2	0,7
4 Άνω Σούρμενα	90,9	1,0
5 Κάτω Σούρμενα	87,2	1,0

Εικόνα 5 – Πολεοδομικά Μεγέθη ΓΠΣ Ελληνικού

Οι χρήσεις γης καθορίζονται ως εξής:

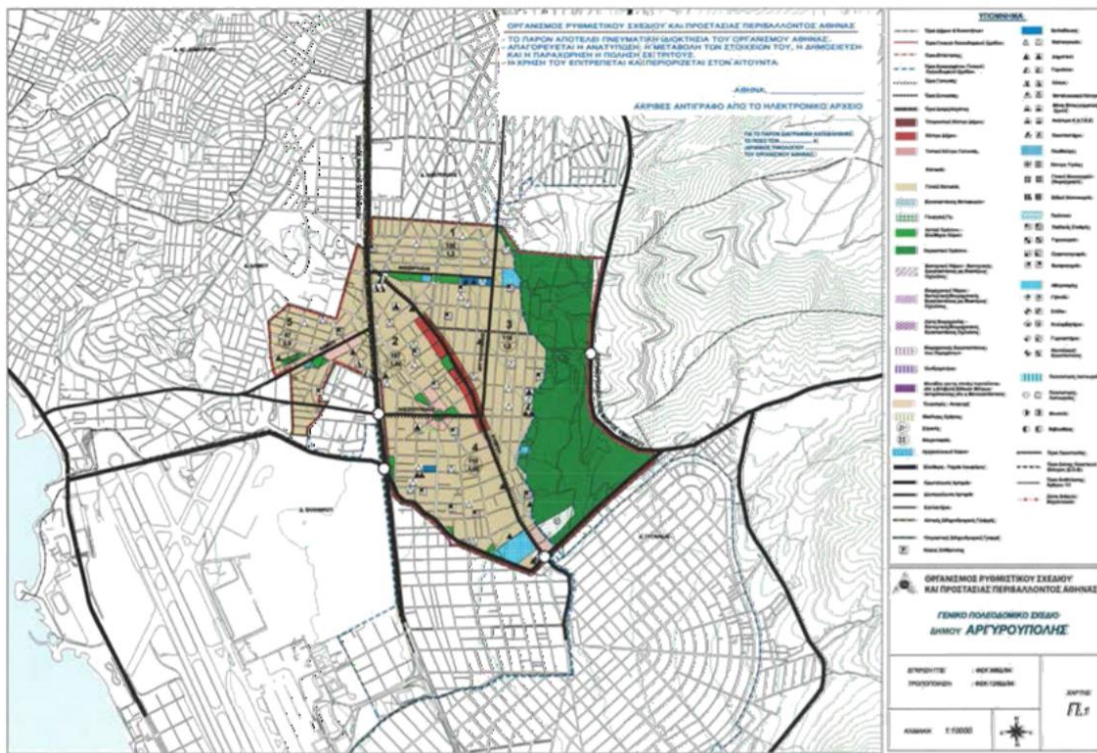
- Δημιουργία κέντρου Δήμου στις Π.Ε. 4 και Π.Ε. 5, με χωροθέτηση των κεντρικών λειτουργιών του Δήμου στις περιοχές αυτές.
 - Ανάπτυξη τοπικών κέντρων σε όλες τις Π.Ε.
 - Δημιουργία κοινοχρήστων χώρων αναψυχής, πλατειών, αστικού πρασίνου, και δικτύου πεζοδρόμων. - Καθορισμός χώρων εκπαίδευσης στις Π.Ε. 1, 3, 4 και 5.
 - Δημιουργία παιδικών βρεφονηπιακών σταθμών στις Π.Ε. 1,4 και 5.
 - Χωροθέτηση αθλητικών εγκαταστάσεων στις Π.Ε. 1 και 2.
 - Ανάπτυξη πολιτιστικών λειτουργιών στις Π.Ε. 1, 4 και 5.
 - Δημιουργία κοινοχρήστων χώρων, χώρων αναψυχής και πρασίνου κυρίως στην Π.Ε.1, σε λωρίδα κατά μήκος της Λ. Βουλιαγμένης και στην παραλία σε όλη την έκταση των διοικητικών ορίων του Δήμου.
 - Διατήρηση των χρήσεων αναψυχής και αθλητισμού της χερσονήσου του Αγίου Κοσμά και την παράλληλη ανάδειξη των ευρημάτων του οικισμού Πρωτοελλαδικής Περιόδου. - Ανάπτυξη χρήσης αμιγούς κατοικίας στην Π.Ε. 3 (Κάτω Ελληνικό).
 - Ανάπτυξη σε όλη την υπόλοιπη περιοχή χρήσης γενικής κατοικίας. Με το Γ.Π.Σ. καθορίζεται και μια ζώνη στη χερσόνησο του Αγίου Κοσμά, άλλης χρήσης πλην κατοικίας και ειδικότερα με χρήση αναψυχής και αθλητισμού. Η τροποποίηση του Γ.Π.Σ. το 1994 (ΦΕΚ 716Δ/94) επέκτεινε τα όρια του Γ.Π.Σ. με την ένταξη της περιοχής «Καλαμιές» στην Π.Ε.1, με Σ.Δ. 0,6 και χρήση γενικής κατοικίας.
- Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Αργυρούπολης ορίζει πέντε (5) Πολεοδομικές Ενώτητες (Π.Ε.) με μέση πυκνότητα και συντελεστή δόμησης ως εξής:

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΜΕΣΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ	ΜΕΣΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ
1	130	1,2
2	107	1,0
3	118	1,2
4	110	1,0
5	87	0,9

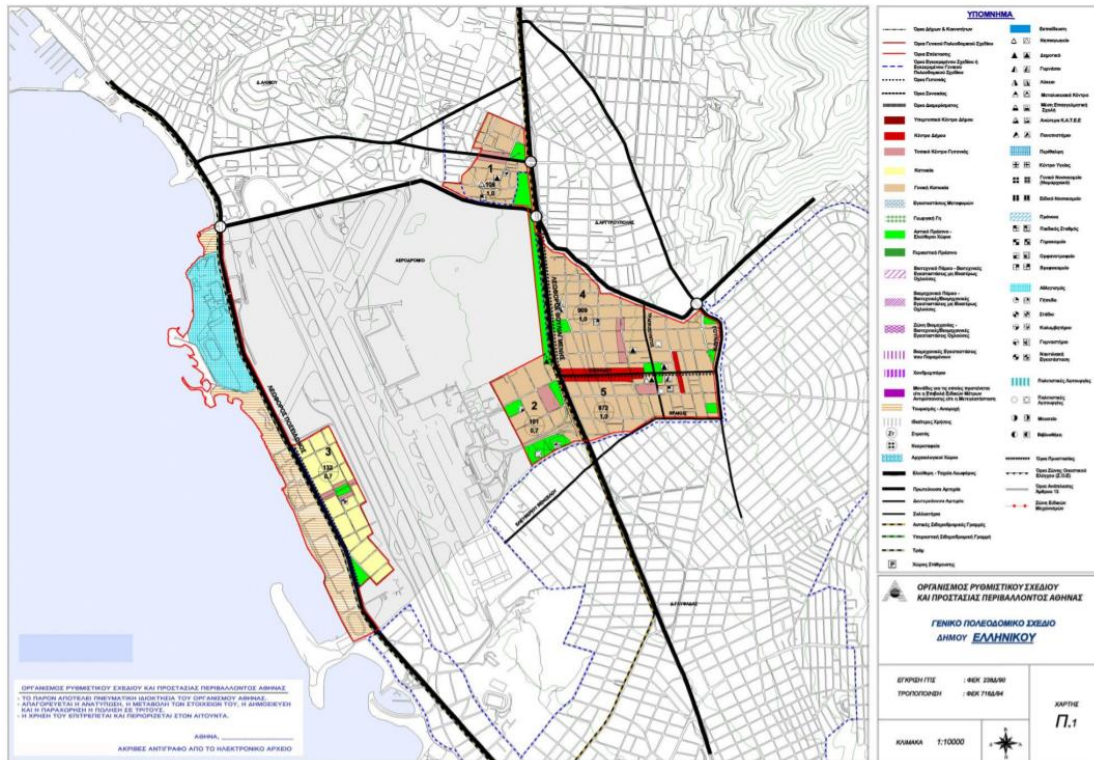
Εικόνα 6 - Πολεοδομικά Μεγέθη ΓΠΣ Αργυρούπολης

Οι χρήσεις γης καθορίζονται ως εξής:

- Γενική χρήση είναι η κατοικία με τον αναγκαίο κοινωνικό εξοπλισμό για κάθε Π.Ε. και τη διαφοροποίησή της από τα πολεοδομικά κέντρα.
- Ανάπτυξη πολεοδομικών κέντρων, ένα σε κάθε Π.Ε.
- Ανάπτυξη τοπικών κέντρων στους υπάρχοντες πυρήνες εμπορικών εξυπηρετήσεων, σε συνδυασμό με τη θέση τους στον ιστό της γειτονιάς, την ύπαρξη κατάλληλης κυκλοφοριακής σύνδεσης και τη δυνατότητα χωροθέτησης άλλων χρήσεων που υποβοηθούν τη λειτουργία τους.
- Διατήρηση του κέντρου του Δήμου στη Λεωφόρο Κύπρου, στο τμήμα που βρίσκονται το Δημαρχείο, Ληξιαρχείο, Ταχυδρομείο και στο νότιο άκρο της ίδιας Λεωφόρου, στα όρια των Δήμων Αργυρούπολης και Γλυφάδας σε συνδυασμό με το δημοτικό γυμναστήριο και τα σχολεία που βρίσκονται από την άλλη πλευρά της Λεωφόρου στο σημείο αυτό.



Εικόνα 7 - ΓΠΣ Αργυρούπολης (Πηγή: Ψηφιακό Αρχείο Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας περιβάλλοντος Αθήνας)



Εικόνα 8 - ΓΠΣ Ελληνικού (Πηγή: Ψηφιακό Αρχείο Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας περιβάλλοντος Αθήνας)

Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης 2001-2014 Ελληνικού - Αργυρούπολης

Στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του δήμου Ελληνικού-Αργυρούπολης (2011-2014) διατυπώνεται το ακόλουθο όραμα για το δήμο. «Η δημοτική αρχή οραματίζεται το Ελληνικό και την Αργυρούπολη ως:

Ένα δήμο ικανό να προσελκύει και να κινητοποιεί τους δημότες στη διαχείριση όλων των υποθέσεων τους, διασφαλίζοντας την συμμετοχή τους με όλες τις τυπικές και τις άτυπες μορφές οργάνωσης.

- Ένα δήμο που παλεύει και διεκδικεί και αξιοποιεί κάθε δυνατότητα για την βελτίωση της ποιότητας ζωής, την προστασία του περιβάλλοντος, την κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη και ταυτόχρονα στηρίζει τους αγώνες και τις διεκδικήσεις των εργαζομένων ενάντια στις πολιτικές που ληστεύουν το εισόδημά τους και καταργούν τα δικαιώματά τους.
- Ένα δήμο με σωστή διοίκηση και οργάνωση και με αποτελεσματική αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού του δήμου στη βάση της συλλογικότητας, του ελέγχου, της αξιοκρατίας, του αμοιβαίου σεβασμού, της εξασφάλισης των καλύτερων δυνατών συνθηκών και όρων

εργασίας, της δύναμης, του κύρους και του παραδείγματος πρώτα απ' όλα της δημοτικής αρχής.

- Ένα δήμο ικανό να παίρνει πρωτοβουλίες και να συμμετέχει σε κοινές δράσεις για την υπεράσπιση του ρόλου της αυτοδιοίκησης, για τις θεσμικές και οικονομικές διεκδικήσεις της και για την διατήρηση και διεύρυνση των λαϊκών υπηρεσιών της.»

Διαπιστώνεται δηλαδή πως στο όραμα του Δήμου όπως προκύπτει από τα θεσμοθετημένα και κατά συνέπεια κοινωνικά επεξεργασμένα σχέδια για την περιοχή περιλαμβάνονται τα εξής σημεία:

- i. Η κατοχύρωση της συμμετοχής του πολίτη
- ii. Η διαφάνεια στην λήψη των αποφάσεων
- iii. Η καλλιέργεια κοινωνικής και περιβαλλοντικής συνείδησης και λειτουργίας
- iv. Η αντικειμενικότητα στην εξυπηρέτηση του πολίτη μέσα από καθαρές, μετρήσιμες, δημόσιες δεσμεύσεις και διαδικασίες
- v. Η καθιέρωση κανόνων χρηστής και λειτουργικής διαχείρισης των τοπικών υποθέσεων

Επομένως, από τα παραπάνω συμπεραίνεται πως η προστασία του περιβάλλοντος, η ποιότητα ζωής καθώς και η συμμετοχικότητα των πολιτών διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στον επιχειρησιακό σχεδιασμό του Δήμου.

Εστιάζοντας στους στρατηγικούς στόχους του επιχειρησιακού σχεδίου της περιοχής και συγκεκριμένα στον στόχο υπ' αριθμόν 1 με τίτλο «Περιβάλλον και ποιότητα ζωής» παρατηρούνται μέτρα όπως «Υποδομές, Έργα, Αναπλάσεις» με ενδεικτικές παρεμβάσεις που περιλαμβάνουν κατασκευή/συντήρηση/ανάπλαση πεζοδρομίων και δημιουργία ποδηλατοδρόμων, έργα οδοποιίας, βελτίωση προσβασιμότητας σε κτίρια και εγκαταστάσεις του Δήμου, παρεμβάσεις στο παραλιακό μέτωπο κ.α., στο στόχο «Μεταφορές/ κυκλοφορία/ στάθμευση» δράσεις όπως επανασχεδιασμός και ενίσχυση των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ, εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης πλησίον του Μετρό, ενίσχυση δημοτικής συγκοινωνίας, διαμορφώσεις χώρων γύρω από τους σταθμούς του Μετρό κ.α., στο στόχο «Πράσινο» δράσεις όπως δημιουργία νέων χώρων πρασίνου, αναβάθμιση των υφιστάμενων χώρων πρασίνου κ.α.

A.5 Καταγραφή υφιστάμενων υπαίθριων δημοτικών χώρων στάθμευσης

Θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης

Το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Υφιστάμενοι Στεγασμένοι/Υπαίθριοι Χώροι Στάθμευσης

Ός προς τους χώρους στάθμευσης, συγκεντρώνονται, κυρίως, στην Δ.Ε. Ελληνικού όπου έχουν δημιουργηθεί δύο χώροι στάθμευσης πλησίον του μετρό του Ελληνικού ώστε να εξυπηρετείται ο χρήστης του και στο παραλιακό μέτωπο, δηλαδή στην Μαρίνα του Αγίου Κοσμά και επίσης, δίπλα από τις αθλητικές εγκαταστάσεις του προπονητικού αθλητικού κέντρου. Στην Αργυρούπολη οι χώροι στάθμευσης εντοπίζονται κυρίως δίπλα από χρήσεις του αθλητισμού και ιδιαίτερων χρήσεων όπως το νεκροταφείο. Συνολικά εντοπίστηκαν 11 χώροι στάθμευσης.

Πιάτσες TAXI

Εντός του Δήμου, υπάρχουν 4 κατά κύριο λόγο πιάτσες ταξί οι οποίες βρίσκονται, μια στην πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου, μια πλησίον του μετρό του Ελληνικού, μια στο σταθμό του μετρό του Αλίμου και μια στο σταθμό της Αργυρούπολης.

Θέσεις Στάθμευσης Τουριστικών Λεωφορείων.

Δεν υπάρχουν θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων.

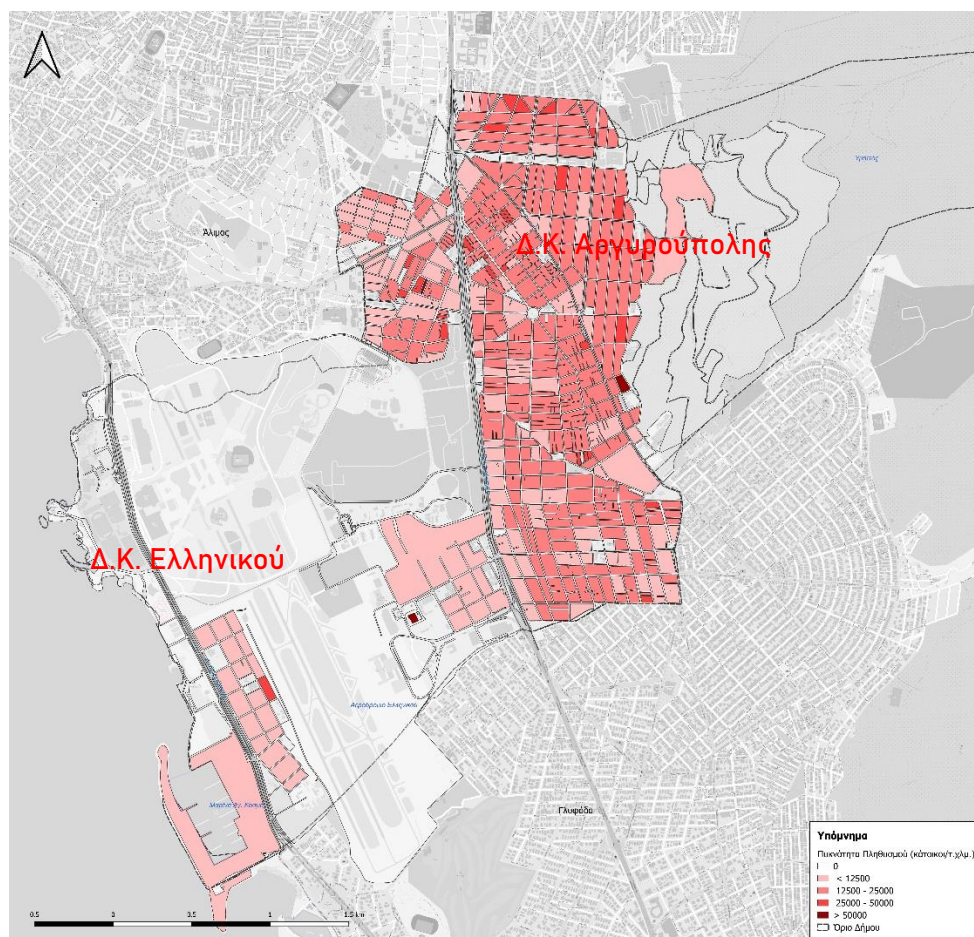
Στάθμευση σε δημοτικά κτίρια/εγκαταστάσεις

Δεν έχουν εντοπιστεί ειδικά διαμορφωμένες θέσεις στάθμευσης σε δημοτικά κτίρια και εγκαταστάσεις.

Α.6 Συλλογή και καταγραφή των διαθέσιμων τοπογραφικών υποβάθρων

Υπόβαθρο ΕΛΣΤΑΤ

Το ψηφιακό υπόβαθρο της ΕΛ. ΣΤΑΤ περιλαμβάνει τα οικοδομικά τετράγωνα της Κοινότητας Αργυρούπολης και Κοινότητας Ελληνικού, όπως αυτά απεικονίζονται στον παρακάτω χάρτη.



Εικόνα 9 - Υπόβαθρο Δήμου Ελληνικού - Αργυρούπολης (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Χαρτογραφικό υπόβαθρο: OpenstreetMap)

Υπόβαθρο OpenStreetMap



Εικόνα 10 - Υπόβαθρο OpenStreetMap

A.7 Συλλογή και καταγραφή υφιστάμενων ή εκπονούμενων πολεοδομικών μελετών, μελετών αστικών αναπλάσεων και κυκλοφοριακών μελετών, μελετών στάθμευσης, μελετών αστικής οδοποιίας και διαμόρφωσης οδών

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στοχεύει στην προώθηση και στην ενίσχυση των ενεργών μετακινήσεων, τη βελτίωση της κυκλοφοριακής οργάνωσης, τη καλύτερη διαχείριση στάθμευσης, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και των υπηρεσιών της δημόσιας αστικής συγκοινωνίας. Οι αρχές που εφαρμόστηκαν στη διαμόρφωση των προτάσεων είναι:

- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων όπου είναι εφικτό.
- Δημιουργία διαδρομών πεζών και ποδηλάτων και σύνδεση περιοχών αναψυχής και πόλων έλξης.
- Δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για τη διάβαση πεζών από οδούς μέσω της βελτίωσης της ορατότητας, μείωσης σημείων εμπλοκής και απόστασης βαδίσματος πεζών στο οδόστρωμα.
- Οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης με δημιουργία εσοχών στάθμευσης και την αποθάρρυνση παράνομης στάθμευσης σε γωνίες και άλλα σημεία που επιβαρύνουν την ορατότητα πεζών και οχημάτων.
- Βελτίωση της εξυπηρέτησης του Δήμου με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.
- Μείωση των σημείων εμπλοκής σε διασταυρώσεις μέσω της χρήσης κυκλικών διατάξεων όπου είναι εφικτό (π.χ. κυκλικοί κόμβοι).
- Μονοδρόμηση οδών όπου το πλάτος δρόμου είναι περιορισμένο.
- Αντιδρόμηση οδών για τη βελτίωση της κυκλοφοριακής διαχείρισης.

Ειδικότερα το όραμα του Δήμου αποτυπώνεται στην παρακάτω εικόνα.

«Ταξιδεύοντας» στο Ελληνικό και στην Αργυρούπολη... Αλλάζοντας προτεραιότητες και νοοτροπίες για καλύτερες και πιο αποδοτικές μετακινήσεις!

Για μια πόλη προσβάσιμη, κοινωνική και φιλική προς το περιβάλλον, με προτεραιότητα στο περπάτημα, στο ποδήλατο, στη δημόσια συγκοινωνία και στους καινοτόμους τρόπους μετακίνησης.

Μειώνοντας ριζικά την εξάρτηση από το αυτοκίνητο μέσα από μια ολοκληρωμένη στρατηγική πολεοδομικού και κυκλοφοριακού χαρακτήρα. Αναδιαμορφώνοντας το δημόσιο χώρο του δρόμου έτσι ώστε να είναι προσιτός σε όλους και όλες χωρίς διακρίσεις και αποκλεισμούς. Αξιοποιώντας τις νέες τεχνολογίες με σκοπό τη δημιουργία ενός έξυπνου και αποδοτικού συστήματος κινητικότητας. Στοχεύοντας σε ένα μετασχηματισμό της πόλης μέσα από τον ενεργό και διαρκή διάλογο με τους πολίτες αλλά και τους επισκέπτες της. Κρίνεται πλέον άμεση η ανάγκη για ένα μεταφορικό σύστημα σχεδιασμένο για τις ανάγκες της πόλης και κυρίως των ανθρώπων της.

Αυτό είναι το όραμα του ΣΒΑΚ Ελληνικού-Αργυρούπολης, μια σπίθα για εντονότερη κοινωνική αλληλεπίδραση και επικοινωνία καθώς και καλύτερη ποιότητα ζωής.

Εικόνα 11 - Όραμα ΣΒΑΚ Ελληνικού - Αργυρούπολης

Το ΣΒΑΚ Ελληνικού - Αργυρούπολης δίνει κατευθύνσεις -ενδεικτικά και όχι περιοριστικά- στους ακόλουθους τομείς:

Οδικό δίκτυο

1. Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου πρέπει να συμφωνεί με τις χρήσεις γης. Η ιεράρχηση αυτή πρέπει να αφορά στο διαχωρισμό των οδών σε κύριες, δευτερεύουσες και τοπικές, με την καταγραφή των αντίστοιχων κυκλοφοριακών φόρτων που διέρχονται απ' αυτές.
2. Αναβάθμιση του οδικού δικτύου με την υλοποίηση έργων και τη λήψη διαχειριστικών μέτρων, τόσο κεντρικά όσο και στην ευρύτερη περιοχή της πόλης.
3. Ολοκλήρωση της απαραίτητης υποδομής δικτύου πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, τοπικών οδών με διαπλατυσμένα πεζοδρόμια, κλπ, με έργα κατασκευής ισόπεδων διαβάσεων και κόμβων, με σκοπό την άμβλυση της διάσπασης που επιφέρουν οι μεγάλοι οδικοί άξονες στην πόλη.

Διαχείριση κυκλοφορίας

Το ΣΒΑΚ επιδιώκει να:

1. Εκτραπούν όσο είναι δυνατόν οι διαμπερείς μετακινήσεις εκτός των ορίων του Δήμου.

2. Εφαρμοστεί ολοκληρωμένο πρόγραμμα κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που να στοχεύουν στη βέλτιστη αξιοποίηση της υφιστάμενης οδικής υποδομής με μονοδρομήσεις, αντιδρομήσεις, κατάργηση αριστερών στροφών, τροποποιήσεις στο χρόνο πράσινης ένδειξης των σηματοδοτών, επεμβάσεις στα γεωμετρικά στοιχεία του οδικού δικτύου, βελτίωση της σήμανσης στα κρίσιμα σημεία (προσβάσεις). Κύριος στόχος του προγράμματος αυτού πρέπει να είναι η βελτίωση των συνθηκών ροής στο πρωτεύον δίκτυο και η διοχέτευση του μεγάλου όγκου κυκλοφορίας σ' αυτό.

3. Η διαχείριση του τοπικού οδικού δικτύου να είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζει τις ανάγκες πρόσβασης των χρηστών των δραστηριοτήτων του, αποκλείοντας όσο είναι δυνατόν τη χρήση από τους υπόλοιπους. Η μείωση της κυκλοφορίας και των οχλήσεων στο τοπικό δίκτυο μπορεί να επιτευχθεί με την εκτροπή σημαντικών ρευμάτων κυκλοφορίας που διασχίζουν σήμερα περιοχές κατοικίας με προορισμό ή προέλευση μεγάλους οδικούς άξονες.

4. Συστηματική εφαρμογή σειράς δράσεων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο, που να περιλαμβάνει ουσιαστικές βελτιωτικές παρεμβάσεις σε επικίνδυνες θέσεις (με βάση το σχετικό δείκτη ατυχημάτων), συστηματική συντήρηση των οδοστρωμάτων και του οδικού εξοπλισμού καθώς και τακτικό έλεγχο στο σύνολο του οδικού δικτύου.

5. Εφαρμοστούν μέτρα για τη διασφάλιση αυξημένου χώρου και ασφάλειας για του πεζούς, τα σχολεία, κλπ.

Στάθμευση

1. Η πολιτική στάθμευσης πρέπει να είναι προσανατολισμένη στην ενίσχυση της δημιουργίας χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

2. Πρώτη προτεραιότητα είναι η προώθηση της δημιουργίας χώρων στάθμευσης στις παρυφές κεντρικών περιοχών, όπου θα διασφαλίζεται η ταχεία μετεπιβίβαση στα μαζικά μέσα μεταφοράς (λεωφορεία, Μετρό).

3. Προώθηση της κατασκευής υπογείων χώρων στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές, με σχεδόν αποκλειστική χρήση από τους κατοίκους.

4. Η πολιτική στάθμευσης στις κεντρικές/ κορεσμένες περιοχές πρέπει να στοχεύει στην αποτροπή της στάθμευσης μακράς διάρκειας των επισκεπτών και στην εξασφάλιση των απαραίτητων θέσεων στάθμευσης των κατοίκων (εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης).

5. Σε περιοχές μικτών χρήσεων πρέπει να αποτρέπεται η στάθμευση βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους.
6. Απαιτείται συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.
7. Συστηματικοί έλεγχοι για τη διασφάλιση της κατασκευής και λειτουργίας των προβλεπόμενων υποχρεωτικών ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις/ εμπορικές χρήσεις

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ελληνικού - Αργυρούπολης (2011-2014)

Ο Δήμος Ελληνικού - Αργυρούπολης διαθέτει ένα ιδιαίτερο οικιστικό περιβάλλον συγκριτικά με άλλους Δήμους της Αττικής. Η φυσιογνωμία του, το ισχύον πολεοδομικό πλαίσιο στο οποίο υπάγεται και η άμεση σύνδεση με την ζώνη προστασίας του Υμηττού είναι μερικοί από τους παράγοντες που καθιστούν το Δήμο σε μια ενδιαφέρουσα μελέτη περίπτωσης. Η πληθώρα των χώρων πρασίνων και των πάρκων συμβάλλουν θετικά στην ποιότητα ζωής των κατοίκων. Για την αντιμετώπιση, ωστόσο, κρίσιμων ζητημάτων που αντιμετωπίζει ο Δήμος τόσο ως προς το οικιστικό περιβάλλον όσο και ως προς τις μετακινήσεις έχει θέσει τους εξής στρατηγικούς στόχους οι οποίοι συνδέονται με την εκπόνηση του ΣΦΗΟ:

Άξονας 1: Περιβάλλον και ποιότητα ζωής

Στρατηγικός Στόχος: Δήμος παρών που κινητοποιεί, διεκδικεί και αξιοποιεί κάθε δυνατότητα για την βελτίωση της καθημερινότητας και της ποιότητας ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος.

Γενικοί Στόχοι:

- ✓ 1.1.3 Αναπλάσεις συντηρήσεις κτηρίων, εγκαταστάσεων και κοινόχρηστων χώρων
- ✓ 1.1.4 Κατασκευή/συντήρηση/ανάπλαση πεζοδρομίων, ποδηλατοδρόμων
- ✓ 1.1.6 Συντήρηση - επέκταση αθλητικών και πολιτιστικών εγκαταστάσεων
- ✓ 1.1.7 Πολεοδομικός σχεδιασμός
- ✓ 1.1.9 Παρεμβάσεις στο παραλιακό μέτωπο
- ✓ 1.2.1 Δράσεις Ενεργειακής Αναβάθμισης και Εξοικονόμησης Ενέργειας
- ✓ 1.3.2 Εκπόνηση/επικαιροποίηση/εφαρμογή κυκλοφοριακών μελετών
- ✓ 1.3.3 Εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης πλησίον ΜΕΤΡΟ
- ✓ 1.3.4 Διαμορφώσεις και αποκαταστάσεις χώρων από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ

- ✓ 1.5.1 Πρόγραμμα ανάπτυξης νέων χώρων πρασίνου
- ✓ 1.5.2 Αναβάθμιση του υπάρχοντος πρασίνου

Άξονας 2: Κοινωνική πολιτική, παιδεία, πολιτισμός και αθλητισμός

Στρατηγικός Στόχος: Δήμος για την κοινωνική προστασία και αλληλεγγύη, τη μόρφωση, τον πολιτισμό και τον αθλητισμό.

Γενικοί Στόχοι:

- ✓ 2.5.1 Νέες υποδομές εκπαίδευσης
- ✓ 2.6.1 Υποδομές πολιτισμού (μελέτες ,κατασκευές , συντηρήσεις)
- ✓ 2.7.1 Αθλητικές εγκαταστάσεις (μελέτες ,κατασκευές , συντηρήσεις)

Άξονας 3: Τοπική Οικονομία

Στρατηγικός Στόχος: Δήμος ικανός προσελκύει, να κινητοποιεί τους πολίτες και να στηρίζει τους αγώνες τους για την προστασία της εργασίας, του εισοδήματος και των δικαιωμάτων τους.

Γενικοί Στόχοι:

- ✓ 3.3.1 Μητροπολιτικό Πάρκο υψηλού πρασίνου με ήπιες αθλητικές και πολιτιστικές χρήσεις

Άξονας 4: Διοικητική και Οικονομική βελτίωση του Δήμου

Στρατηγικός Στόχος: Δήμος σύγχρονος και αποτελεσματικός.

Γενικοί Στόχοι:

- ✓ 4.1.4 Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών

Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων «ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (ΣΟΑ) ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΟΛΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ – ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ»

Το Μητροπολιτικό Πάρκο, μεγαλύτερο των 2.000.000 τ.μ., εκτείνεται από το παραλιακό μέτωπο μέχρι τη Λεωφ. Βουλιαγμένης, ενώνοντας παράλληλα τον Άλιμο με τη Γλυφάδα και την Αργυρούπολη και το Ελληνικό με τη θάλασσα, παρέχοντας στους κατοίκους των όμορων δήμων εύκολη πρόσβαση σε αυτό.

Το Μητροπολιτικό Πάρκο θα αποτελείται από 7 περιοχές, με εύκολη πρόσβαση μεταξύ τους, προσφέροντας μοναδικές εμπειρίες για τους κατοίκους και τους επισκέπτες.

Η περιοχή Εργοστασίου Αεροσκαφών, ένα πολιτιστικό σύμβολο και σημαντικός πόλος αναψυχής του Πάρκου, στην οποία τα ιστορικά υπόστεγα συντήρησης αεροσκαφών θα στεγάσουν μεταξύ άλλων και το Μουσείο Αεροπορίας.

Η περιοχή Αθλητισμού, η οποία θα αποτελεί τον πυρήνα των αθλητικών δραστηριοτήτων του Μητροπολιτικού Πάρκου με πλήθος και ποικιλία αθλητικών εγκαταστάσεων. Στην περιοχή αυτή οι δεξαμενές του Κανόε Καγιάκ διαμορφώνονται σε λίμνη-το μεγαλύτερο υδάτινο στοιχείο του Πάρκου- και το Πολυδύναμο Κέντρο Πολλαπλών Λειτουργιών και Εκδηλώσεων με τον Πύργο Παρατήρησης που αποτελεί και το τοπόσημο του Μητροπολιτικού Πάρκου.

Η περιοχή ρέματος Τραχώνων για την Φύση και το Περιβάλλον, με την νέα ανοικτή κοίτη του ρέματος και την αίσθηση των παραρεμάτων και υγροτοπικών τοπίων της Αττικής, θα λειτουργεί ως μέσο για την περιβαλλοντική εκπαίδευση των επισκεπτών.

Η Ολυμπιακή Πλατεία και περιοχή Αστικής Καλλιέργειας, σημείο ανάδειξης της Ολυμπιακής κληρονομιάς με τους 5 κύκλους -συμβόλου των Ολυμπιακών Αγώνων- και τις καλλιεργήσιμες εκτάσεις και πεζούλες, ισχυρές εικόνες του ελληνικού τοπίου. Μονοπάτια και πεζόδρομοι μέσα από θεματικούς κήπους και μεσογειακά τοπία συνδέουν το Μητροπολιτικό Πάρκο με την παραλία.

Το Πάρκο Γλυπτικής, με το λοφώδες ανάγλυφο και τα μεγάλης κλίμακας γλυπτά, στοχεύει στο να γίνει προορισμός έκθεσης γλυπτικής παγκοσμίου φήμης με έμφαση στους ντόπιους καλλιτέχνες.

Η περιοχή Εκθέσεων Ελληνικού, η πιο ευέλικτη αλλά και η πιο επίπεδη περιοχή του Πάρκου, θα φιλοξενεί προσωρινές δραστηριότητες, εκδηλώσεις, και χόμπι. Είναι η περιοχή που διατηρεί στον μεγαλύτερο βαθμό την τοπογραφία αλλά και τις μορφές του αεροδρομίου. Τοπόσημο της περιοχής το διατηρητέο κτήριο Σάαρινεν το οποίο θα μετατραπεί σε εκθεσιακό κέντρο.

Το Αττικό Τοπίο, περιοχή που συνδυάζει την γραμμικότητα του εναπομείναντα διαδρόμου αποπροσγειώσεων με το οικείο ελληνικό τοπίο με δέντρα και θάμνους.

Ο σχεδιασμός του αναδεικνύει την ιστορία της περιοχής του πρώην Αεροδρομίου, μετατρέποντας κτίρια ιστορικής και συναισθηματικής σημασίας (κτίριο Σάαρινεν/πρώην ανατολικό αεροδρόμιο, υπόστεγα αεροσκαφών) σε κτίρια πολιτιστικού ενδιαφέροντος (εκθεσιακό κέντρο, μουσεία), ενώ παράλληλα δημιουργεί ένα ζωντανό χώρο πρασίνου και αναψυχής.

Ο κύριος πεζόδρομος περιπάτου μήκους 2,5 χλμ. και πλάτους 56 μ. εκτείνεται από τη λεωφόρο Βουλιαγμένης και καταλήγει στη θάλασσα, συνδέοντας έτσι το Μητροπολιτικό Πάρκο με το παράκτιο μέτωπο, την παραλία και τη μαρίνα. Το ακρωτήριο του Άγιου Κοσμά με την υπέροχη εκκλησία του, στην ολοκλήρωσή του θα αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα αξιοθέατα σε μια πεζοδρομημένη και ποδηλατική διαδρομή που το συνδέει με τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης.

Η πρόσβαση στο πάρκο γίνεται περιμετρικά από διάφορα σημεία εισόδου που συνδέουν το έργο με τις γύρω γειτονίες αλλά και με τον ευρύτερο αστικό ιστό. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η συνδεσιμότητα του πάρκου αλλά και ο ανοιχτός χαρακτήρας του. Οι εισοδοί τοποθετούνται στρατηγικά, στην προέκταση κεντρικών αρτηριών, σε καίρια σημεία συνδέσεων με σταθμούς μετρό, τραμ και λεωφορειών κατά περίπτωση. Η πρόσβαση βασίζεται στα 3 συμπληρωματικά μεταξύ τους συστήματα:

- Υπεραστικά δίκτυα μαζικών μεταφορών (αεροδρόμια, λιμάνια, τερματικούς σταθμούς επιβατικών μεταφορών)
- Δημόσιες Συγκοινωνίες μητροπολιτικής εξυπηρέτησης, με κορμό τα μέσα σταθερής τροχιάς, το βασικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών και τους σταθμούς μετεπιβίβασης
- Το κύριο οδικό δίκτυο της Αττικής λαμβάνοντας υπόψη τους υφιστάμενους προγραμματισμούς για την περαιτέρω ανάπτυξη των μέσων σταθερής τροχιάς και τη συμπλήρωση - βελτίωση του βασικού οδικού δικτύου

Επισημαίνεται ότι η ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού πάρκου θα δημιουργήσει ανάγκη για εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων εντός αυτού, σε χώρους εμπορίου, χώρους πρασίνου αλλά και αναψυχής αλλά κυρίως σε χώρους στάθμευσης.

Θέσεις στάθμευσης

Ο σχεδιασμός του Ελληνικού είναι προσανατολισμένος στην κατεύθυνση της προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας και της αειφορίας, μέσω ενός πλαισίου ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Οι συντελεστές στάθμευσης υιοθετούνται, επομένως, αντιστοιχούν και υποστηρίζουν την πολιτική αυτή.

Η προσαρμογή των υφιστάμενων κανονισμών για την περιοχή του Ελληνικού περιλαμβάνει τα παρακάτω:

- Υιοθέτηση των αριθμητικών τιμών των συντελεστών, που ισχύουν σήμερα για την περιοχή της Αττικής. Παρόλο που δεν έχουν γίνει έρευνες για την αξιολόγηση της εφαρμογής τους, η γενική αίσθηση είναι ότι οι κανονισμοί καλύπτουν τις ελάχιστες ανάγκες για τις χρήσεις κατοικίας (αν και σε περιοχές κατοικίας υψηλών εισοδημάτων η επικρατούσα πρακτική είναι να προβλέπονται 2 θέσεις ΙΧ/ κατοικία), όμως οδηγούν σε υπερεκτίμηση των αναγκών στάθμευσης σε εμπορικά κέντρα, υπεραγορές, συγκροτήματα κινηματογράφων κ.α, όπου παρατηρείται σημαντικός αριθμός κενών θέσεων, ιδίως όταν αυτές οι αναπτύξεις βρίσκονται σε περιοχές με καλή εξυπηρέτηση από μέσα σταθερής τροχιάς.
- Πρόβλεψη δυνατότητας μείωσης του αριθμού θέσεων σε περιοχές με υψηλή προσπελασιμότητα με Δημόσιες Συγκοινωνίες
- Πρόβλεψη δυνατότητας μείωσης του συνολικού αριθμού θέσεων που εξυπηρετούν δύο ή περισσότερες χρήσεις, με αιχμή συσσώρευσης στάθμευσης σε διαφορετικές περιόδους της ημέρας ή εβδομάδος (κοινοί χώροι στάθμευσης).
- Υποχρεωτική εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων και δίκυκλων μηχανών.
- Προτείνεται, για το σύνολο της ανάπτυξης του Ελληνικού, να μην ισχύει η παράγραφος 1 του άρθρου 5 του Π.Δ. 111/2004 και να δίνεται η δυνατότητα ο χώρος στάθμευσης για την εξυπηρέτηση μιας χρήσης να λειτουργεί εξ'

ολοκλήρου ή και συμπληρωματικά σε όμορο ή γειτονικό οικόπεδο, με την προϋπόθεση η απόσταση βαδίσματος να μην υπερβαίνει τα 800 μ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β – ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

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

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

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

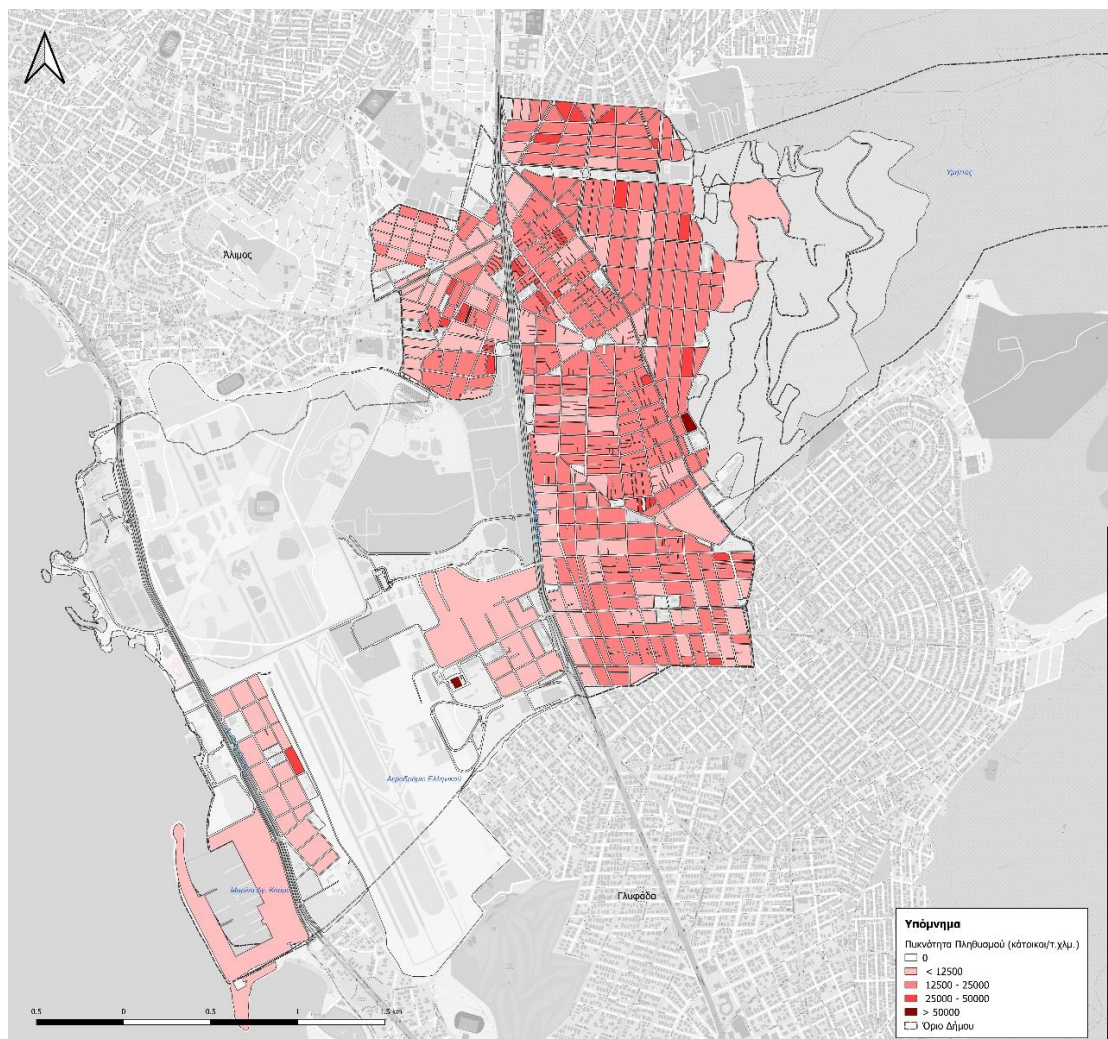
γ) τα καταγεγραμμένα σημεία / περιοχές με δυνατότητα κατασκευής νέων παροχών υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων για σύνδεση με το Ελληνικό Δίκτυο Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας σε συνεργασία με τη Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε..

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

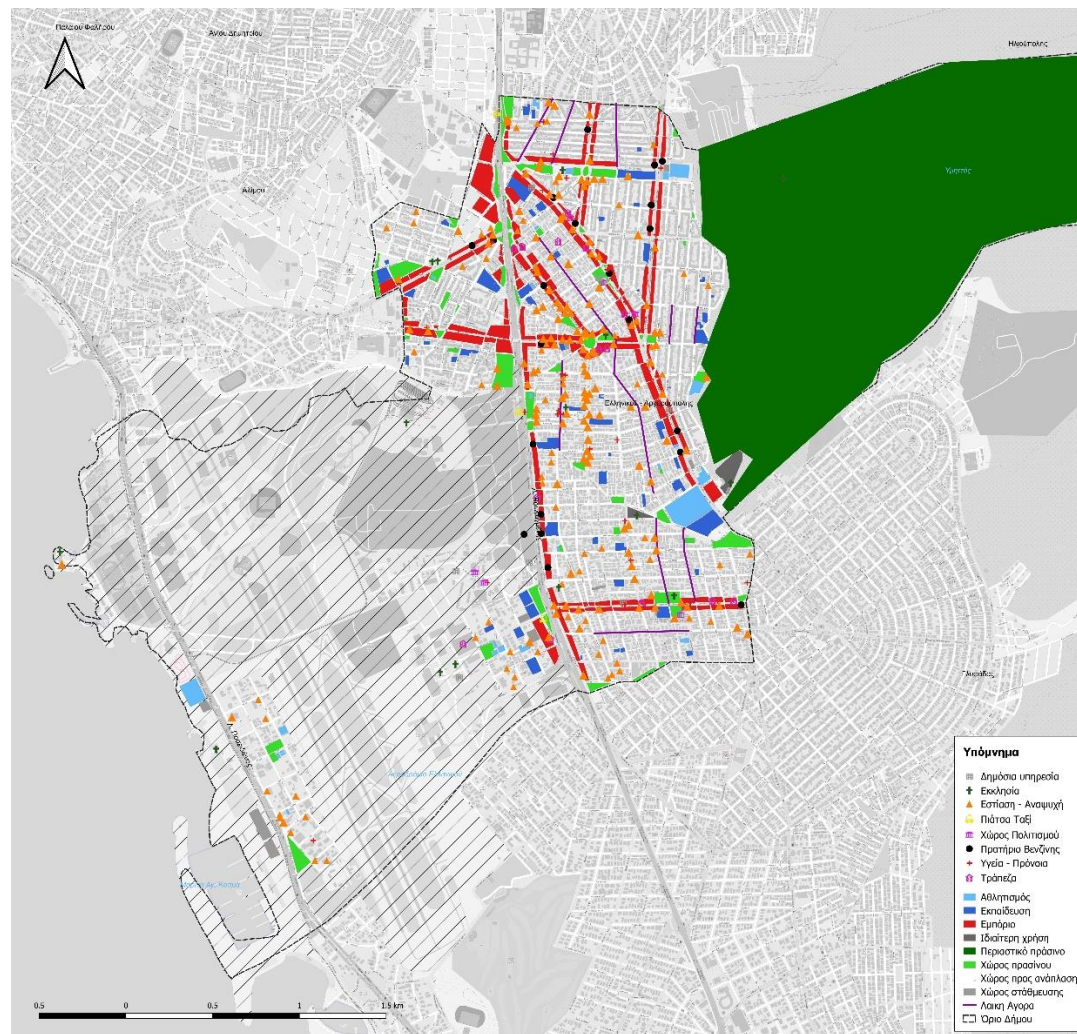
B.1 Δημιουργία χαρτών

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

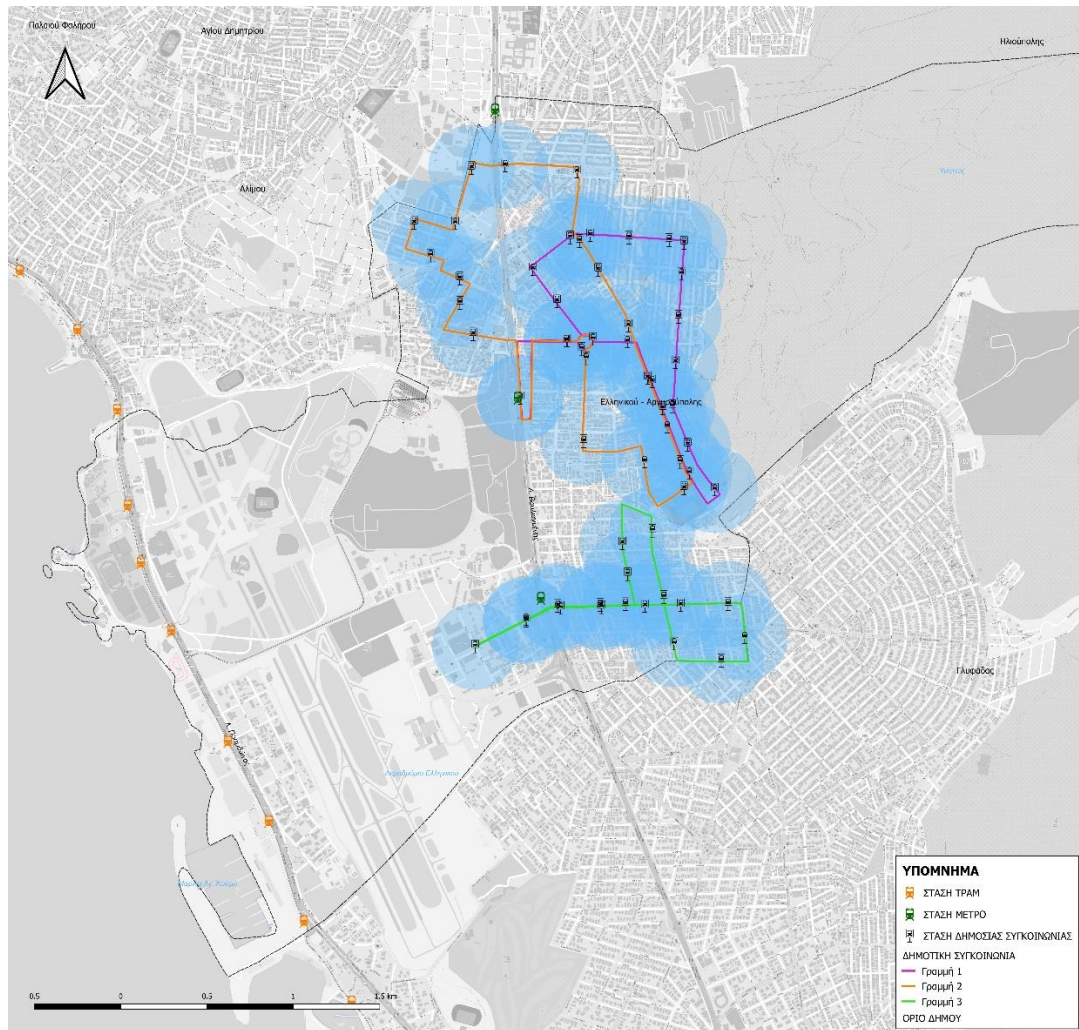
Τονίζεται ότι τα πρωτογενή δεδομένα αντλήθηκαν από υφιστάμενες μελέτες και από το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.



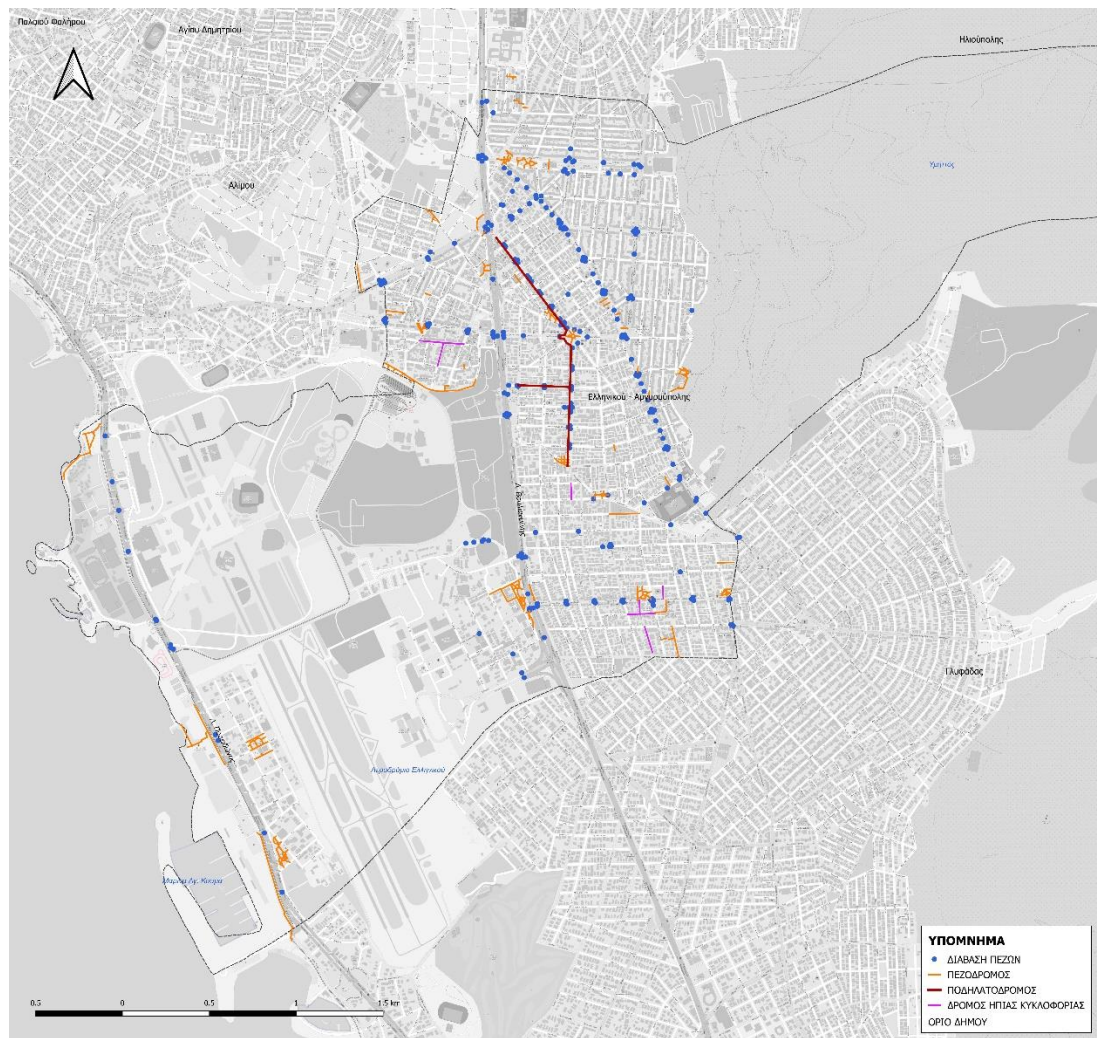
Εικόνα 12 - Πυκνότητα πληθυσμού



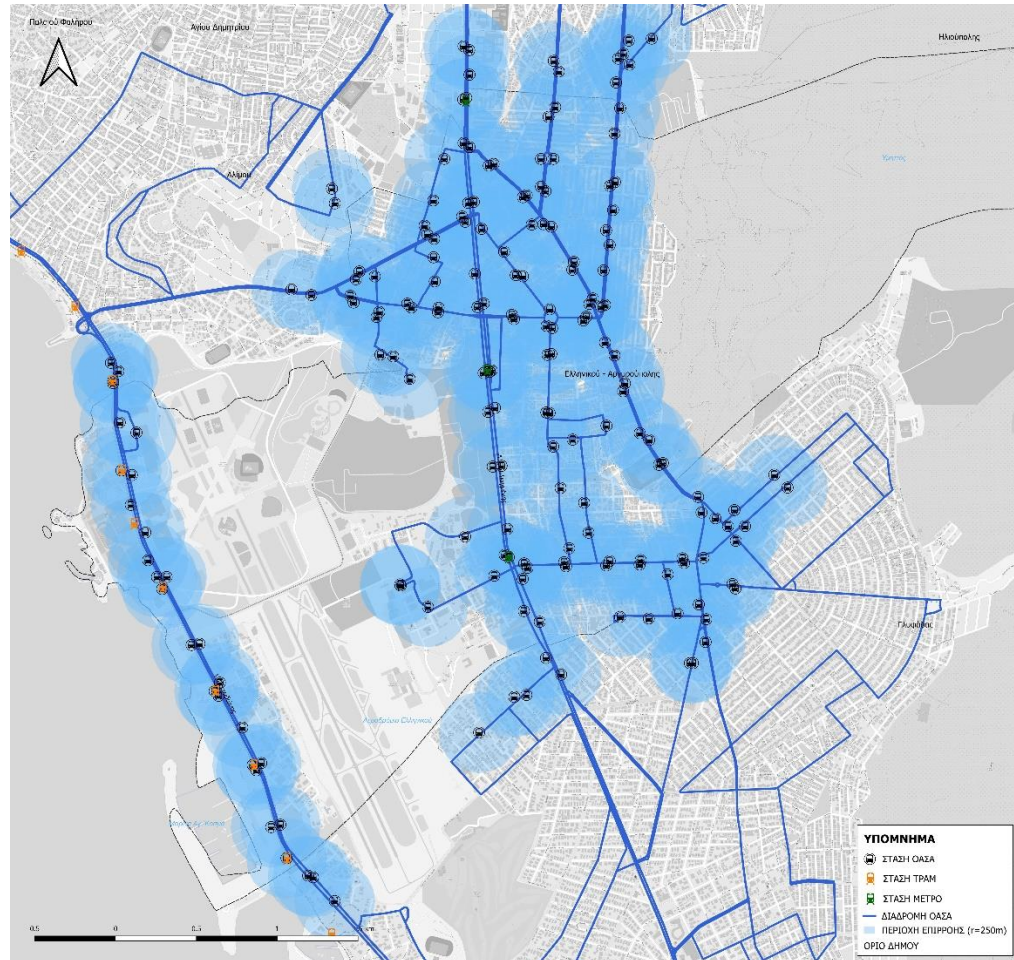
Εικόνα 13 - Υφιστάμενες χρήσεις γης



Εικόνα 14 - Δημοτική Συγκοινωνία



Εικόνα 15 - Δίκτυο ποδηλατοδρόμου και πεζόδρομων



Εικόνα 17 - Δίκτυο ΟΑΣΑ