



**ΕΘΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**

ΚΑ΄ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗ ΣΕΙΡΑ

ΤΕΛΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΙΤΛΟΣ

**Το υπόδειγμα της Συμπαγούς Πόλης ως εργαλείο
πολιτικής για την Κλιματική Αλλαγή στο νέο
Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας.**

ΤΜ. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ: Αναπτυξιακών-Περιφερειακών Πολιτικών

Επιβλέπων:

Δρ. Ευάγγελος Ασπρογέρακας

Σπουδαστής:

Χριστούλης Λεωνίδας

ΑΘΗΝΑ – 2017

**Το υπόδειγμα της Συμπαγούς Πόλης ως εργαλείο πολιτικής για την Κλιματική Αλλαγή
στο νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας.**

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία εστιάζει στις χωρικές και μή, πολιτικές και μέτρα του Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας (Ν. 4277/14) που αναφέρονται στην έννοια της Συμπαγούς Πόλης και συνδέονται, εμμέσως ή αμέσως, με τις πολιτικές μετριασμού, αντιμετώπισης και προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, μέσα από την ανάλυση των μεταξύ τους αλληλεπιδράσεων, το βαθμό εφικτότητας καθώς και των βασικών προϋποθέσεων που θα πρέπει να τεθούν από τη Δημόσια Διοίκηση ώστε να υλοποιηθούν οι σχετικές πολιτικές του νέου ΡΣΑ.

Για το σκοπό αυτό, η εργασία αναφέρεται σε δύο πεδία έρευνας, της Συμπαγούς Πόλης και της Κλιματικής Αλλαγής. Αυτά τα δύο πεδία, βάσει της διεθνούς και εγχώριας βιβλιογραφίας αρχικώς αναπτύχθηκαν χωριστά αλλά συσχετίστηκαν από νωρίς σε σημείο, πολλοί ειδικοί να θεωρούν ως προϋπόθεση για την πρόληψη και αντιμετώπιση της Κλιματικής Αλλαγής την ύπαρξη «συμπαγών πόλεων» ή τη συμπαγοποίηση των υφιστάμενων αστικών δομών. Μοιράζονται κατ' αρχάς μία βασική έννοια: την έννοια της βιωσιμότητας.

Η ως άνω θεώρηση έχει ενσωματωθεί στην ευρωπαϊκή νομοθεσία και είναι διακηρυγμένος στόχος για την Ενωσιακή αστική και περιβαλλοντική πολιτική στο πλαίσιο του γενικότερου, πολυσυλλεκτικού, πλην εννοιολογικώς ασαφούς, στόχου της «βιώσιμης ανάπτυξης» και του ειδικού βάρους που κατέχει η πόλη για την επίτευξη του προηγούμενου στόχου.

Η εργασία αναπτύσσεται σε τέσσερα μέρη. Αφετηρία είναι η συνοπτική παρουσίαση της τωρινής εικόνας της (σοβούσας) αστικής κρίσης καθώς και οι προβολές της στο μέλλον, από κοινού με την ανάγνωση της περιβαλλοντικής της διάστασης. Εν συνεχεία προσεγγίζονται τα θεωρητικά μοντέλα της αστικής ανάπτυξης σε αντιπαραβολή με τους υφιστάμενους τύπους πόλεων και αναγνωρίζεται η πολυπλοκότητα της πρώτης.

Στο πρώτο κεφάλαιο, μεθοδολογικά επιλέγεται να προσδιοριστεί αποφαιτικώς η «Συμπαγής Πόλη» (τί ΔΕΝ είναι η Συμπαγής Πόλη) μέσα από την εξέταση του **ορίου** ανάμεσα σε αστικό και εξω-αστικό χώρο και ποια είναι η περιβαλλοντική διάσταση της «Διάχυτης Πόλης». Έτσι επιχειρείται να προβληματοποιηθεί το ζήτημα της «αστικής διάχυσης» ως μια κατ' εξοχήν μη ορθολογική και όχι περιβαλλοντικά φιλική μορφή αστικής εξάπλωσης που λαμβάνει χώρα, σε μεγάλο ή μικρότερο βαθμό σε όλες

τις πόλεις του πλανήτη. Άλλωστε οι παρενέργειες του φαινομένου της αστικής διάχυσης ήταν που πυροδότησαν το διεθνή διάλογο για τη στροφή προς πιο συνεκτικές αστικές δομές σε αντίστιξη με τον διεθνή προβληματισμό για την Κλιματική Αλλαγή.

Στο δεύτερο μέρος εξετάζονται, εν συντομία, οι διεθνείς και ευρωπαϊκές αστικές και περιβαλλοντικές πολιτικές, επιβεβαιώνεται ο κοινός τόπος των πολιτικών για τη Συμπαγή Πόλη και την Κλιματική αλλαγή μέσα από τα θεσμικά κείμενα και παρατίθενται παραδείγματα αστικής διακυβέρνησης με στόχο την συνεκτική πόλη, καθώς και το παράδειγμα της Randstad Holland.

Στο τρίτο μέρος μετά από μια σύντομη ανασκόπηση της πολεοδομικής νομοθεσίας, διαπιστώνεται η σταδιακή ενσωμάτωση της σχετικής υπερκείμενης νομοθεσίας για την κλιματική αλλαγή και τη συμπαγή πόλη στο εγχώριο δίκαιο τόσο μέσα από το ΡΣΑ όσο και μέσα από την κύρωση της Εθνικής Στρατηγικής για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή (Ν 4414/16). Παρουσιάζεται το Νέο ΡΣΑ που είναι το επίκεντρο της εργασίας και μέσα από την αποδελτίωση του προκύπτει ένας εκτενής κατάλογος με τις πολιτικές/ κατευθύνσεις/ δράσεις/ μέτρα με αναφορά στη Συμπαγή Πόλη, οι οποίες αναλύονται σε δέσμες ενώ αξιολογείται ποιοτικά η συνάφειά τους με τις πολιτικές για το μετριασμό και την προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή με βάση τα κριτήρια από την Εθνική Στρατηγική για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή και τη διεθνή βιβλιογραφία.

Στο τελευταίο μέρος αποτιμάται η συνολική συμβολή της συμπαγούς πόλης για την αναχαίτιση της Κλιματικής Αλλαγής και σε δεύτερο επίπεδο η συμβολή του ΡΣΑ ως εργαλείο αντιμετώπισης της Κλιματικής Αλλαγής με βάση την υφιστάμενη κοινωνικοοικονομική κατάσταση και τις χωρικές προβολές της στο μέλλον καθώς και τον βαθμό ρεαλισμού των πολιτικών/μέτρων. Τέλος παρατίθενται προτάσεις προς τη Δημόσια Διοίκηση με στόχο την πιο αποτελεσματική εφαρμογή των πολιτικών και μέτρων του ΡΣΑ που συνδέονται με την Κλιματική Αλλαγή.

Λέξεις-Κλειδιά: Ρυθμιστικό Σχέδιο, Κλιματική Αλλαγή, Συμπαγής Πόλη, Αστική Διάχυση, Πολυκεντρικότητα, Αστική Κρίση

ABSTRACT

This essay focuses on spatial and non-spatial policies and measures of Regulatory Plan of Attica (RPA), referring to the concept of “Compact City” and linked (directly or indirectly) to mitigation and adaptation to Climate Change measures. Those links are thoroughly analyzed along with the feasibility of the related policies of RPA and which are the conditionalities so those policies can be feasible.

For this, we refer to both fields: The Compact City concept and the Climate Change theory and practice. Initially, those two fields grew separately, however they were tightly linked from the early 90’s in such a way that many specialists argue that in order to mitigate and adapt to Climate Change we have to adopt the Compact City principles for our cities.

The aforementioned principles have already been adopted by the EU authorities and Compact City concept itself is considered a primary goal for the EU urban and environmental policies in the context of the general and multi-purpose –though ambiguous- goal of Sustainable Development; and cities are considered a key factor for Sustainable Development.

The essay comprises four parts. We start browsing the current trends of the chronic urban crisis, its environmental effects and its projections to the future. Next, the theoretical urban development patterns are examined and compared with the complexities of real urban life.

In the first chapter we choose to give an apophatic description of “Compact City” (which characteristics Compact City does not have). For this, we examine the border between urban infrastructure and nature. This borderline tends to be unclear as the city invades nature: this phenomenon called “urban sprawl” is considered an example of irrational and not an *eco-friendly* way cities all over the world expand. They were those very environmental effects of urban sprawl that sparked the global interest towards both Climate Change and the way cities develop.

In the second chapter we look through the international and European treaties and policies concerning urban and environmental issues, we confirm the strong connection

between Compact City principles and Climate Change and examples of urban government policies following those principles are given (Randstad Holland).

In the third part after looking through the history of spatial legislation, we confirm the gradual integration of policies referring to compact city and climate change by examining the RPA and the National Strategic Plan for Adaptation to Climate Change (NSPACC). RPA policies and measures about Compact City are thoroughly indexed and tabulated into nine bunches. Those bunches are examined separately and their contribution to climate change mitigation and adaptation policies is evaluated in accordance with the criteria set by NSPACC etc.

In the last chapter, we evaluate the overall contribution of Compact City principles for mitigating-adapting to the Climate Change phenomenon and secondly we evaluate RPA as a toolkit against Climate Change, taking into account more factors such as the current socioeconomic and spatial trends along with the feasibility of the measures. Finally we present our suggestions for Authorities to keep in mind so as to effectively implement those important principles and measures.

Key words: Spatial development, urban sprawl, climate change, Regulatory Plan, Compact City, Polycentric, Monocentric

Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	1
ABSTRACT	3
Περιεχόμενα	5
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Οι τάσεις αστικής ανάπτυξης και το εννοιολογικό τους πλαίσιο	9
1.1 Αστική Επέκταση και Αστική Διάχυση	9
1.2 Περιβαλλοντικές συνέπειες της αστικής διάχυσης	19
1.3 Προς ένα πιο συνεκτικό μοντέλο πόλης- Η συμπαγής πόλη	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Αστικές και περιβαλλοντικές πολιτικές: το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο και πρακτική	26
2.1 Η Κλιματική Αλλαγή	26
2.2 Αστικές πολιτικές της ΕΕ και η περιβαλλοντική διάσταση	27
2.3 Διεθνείς πολιτικές για την Κλιματική Αλλαγή	30
2.4 Παραδείγματα αστικών πολιτικών προς την κατεύθυνση της «συμπαγούς πόλης»	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Όψεις της ενσωμάτωσης των νέων αστικών και περιβαλλοντικών πολιτικών στο ελληνικό χωρικό θεσμικό πλαίσιο- το Νέο ΡΣΑ	35
3.1 Γενικά	35
3.2 Η Εθνική Στρατηγική για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή	36
3.3 Ο ρυθμιστικός σχεδιασμός της Αττικής	39
Πίνακας 1: Πολιτικές για τη συμπαγή πόλη, ΥΨΗΛΗΣ- ΜΕΣΑΙΑΣ- ΧΑΜΗΛΗΣ συνάφειας με την Κλ. Αλλαγή- μετριασμός/προσαρμογή	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Συμπεράσματα-Προτάσεις	55
4.1 Γενικά συμπεράσματα	55
4.2 Ειδικά συμπεράσματα	56
4.3 Προτάσεις	60
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: μέτρα- δράσεις για τη συμπαγή πόλη με αναφορά στην Κλιματική Αλλαγή	64
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: Κατάλογος πολιτικών/κατευθύνσεων/δράσεων για τη συμπαγή πόλη μέσα από το ΡΣΑ και αξιολόγηση τους με βάση το βαθμό συνάφειας με την Κλιματική Αλλαγή (μετριασμός-προσαρμογή)	71
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:	103

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η Πόλη, από την εποχή της νεωτερικότητας και κυρίως μετά τις βιομηχανικές επαναστάσεις, είναι ο κατ' εξοχήν χώρος έκφρασης των κοινωνικοοικονομικών συνθέσεων και αντιθέσεων και πολλαπλοτήτων. Ο χώρος δεν νοείται ως μια γεωμετρικά ορισμένη επιφάνεια ή ως αφηρημένη μορφή αλλά μια διαρκώς μεταβαλλόμενη πολυδιάστατη πυκνότητα. Ως εκ τούτου η ακαδημαϊκή συζήτηση για τις αρχές που (πρέπει να) διέπουν την «επιστήμη της πόλης» είναι ιδιαιτέρως ζωνρή και εμπλουτίζεται διαρκώς με έννοιες, θεωρήσεις και συμπεράσματα από άλλες επιστήμες όπως η Οικολογία (Τσεσμελής et. al., 2016).

Εξ ίσου μεγάλη πρόκληση (αν όχι μεγαλύτερη) είναι και το κανονιστικό σκέλος: η μεθοδολογία και η διαδικασία ρύθμισης του αστικού Χώρου από τη Δημόσια Διοίκηση, μέσα σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο διεθνές και εγχώριο οικονομικό περιβάλλον, με σύνθετα όσο και ασύμμετρα κοινωνικά προβλήματα και απειλές αλλά και με ισχυρή την τάση για αμφισβήτηση της διαδικασίας του σχεδιασμού «από πάνω προς τα κάτω». Είναι διαχρονικά διαπιστωμένο ότι ισχυρά οικονομικά συμφέροντα, κοινωνικές ομάδες συμφέροντος και η ίδια η λειτουργία της αγοράς επεμβαίνει, αποδέχεται, αναιρεί, τροποποιεί, ενίοτε και αυθαιρετεί πάνω σε πτυχές του κανονιστικού πλαισίου ρύθμισης του χώρου και συχνά εις βάρος πιο ευάλωτων οικονομικών παικτών και κοινωνικών ομάδων. Είναι προφανής λοιπόν η σημασία της ρυθμιστικής παρουσίας του Κράτους για την ανεύρεση των σημείων ισορροπίας των αντικρουόμενων συμφερόντων και για την προώθηση της προτιμητέας, κάθε φορά επιλογής.

Η κεντρική προβληματική της εργασίας αναπτύσσεται σε δύο σκέλη:

1) κατά πόσον το νέο ΡΣΑ εξυπηρετεί την αντιμετώπιση και την προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή, μέσω της υιοθέτησης της πολιτικής για τη συμπαγή πόλη, με τις πολιτικές που προτείνονται από την Εθνική Στρατηγική για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή. (Ν. 4414/16 Αρ. 45)

2) Κατά πόσον το νέο ΡΣΑ με τη διττή του ιδιότητα, ως εργαλείο στρατηγικών επιλογών αλλά και ως επιχειρησιακό σχέδιο που φτάνει ως την αστική κλίμακα, μπορεί να αποτελέσει ένα ευέλικτο στις αλλαγές πλην συνεκτικό εργαλείο δράσης για την Κλιματική Αλλαγή που θα επιτρέπει το συντονισμό μεταξύ των διαφόρων επιπέδων της Διοίκησης.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Από την τελευταία δεκαετία του 20ού αιώνα και με αυξανόμενη ένταση στον 21ο αιώνα, οι ανθρώπινες κοινωνίες βρίσκονται αντιμέτωπες με μια διαρκή αστική κρίση. Οι πόλεις γιγαντώνονται σε πληθυσμό και έκταση, καταβροχθίζοντας το φυσικό περιβάλλον γύρω τους, μεγάλα μεταναστευτικά ρεύματα δεκάδων εκατομμυρίων δοκιμάζουν τις υφιστάμενες κοινωνικές χωρικές και οικονομικές ισορροπίες και τα ήδη χρονίζοντα περιβαλλοντικά ζητήματα, αποκτούν νέες διαστάσεις.

Περισσότεροι από 3,5 δισεκατομμύρια άνθρωποι, περίπου ο μισός πληθυσμός του πλανήτη, κατοικούν σε αστικές περιοχές ενώ οι μεγαλύτερες «μεγαπόλεις», με πληθυσμό άνω των 10 εκατομμυρίων είναι το Τόκιο, το Δελχί, η Σαγκάη, η Πόλη του Μεξικού και το Σάο Πάολο. Σύμφωνα με έκθεση του ΟΗΕ (2014) προβλέπεται ότι ως το 2050 οι κάτοικοι των πόλεων θα ξεπεράσουν συνολικά τα 6 δισεκατομμύρια, ήτοι το 70% του παγκόσμιου πληθυσμού.

Η εκθετική αύξηση των αποστάσεων ανάμεσα στις διάφορες χρήσεις και συνεπώς της χρήσης ορυκτών καυσίμων ενοχοποιεί, σύμφωνα με την ογκώδη διαθέσιμη βιβλιογραφία, τις νέες “μεγαπόλεις” ως υπερβολικά ενεργοβόρες με προφανείς συνέπειες για το περιβάλλον. Τα αστικά αυτά “μεγασυστήματα” δοκιμάζονται επίσης από την κατακόρυφη αύξηση των αναγκών για υπηρεσίες υγείας και εκπαίδευσης, τη στέγαση, τις υποδομές, τις μεταφορές, την ενέργεια και την απασχόληση.

Τα τελευταία 20 χρόνια η πλανητική ενεργειακή κατανάλωση έχει αυξηθεί κατά 52%, το 90% της οποίας προέρχεται από ορυκτά καύσιμα που παράγουν CO₂ και ενοχοποιούνται για την Κλιματική Αλλαγή. Οι πόλεις ενώ καταλαμβάνουν μόλις το 2% της έκτασης του πλανήτη, καταναλώνουν συνολικά το 60-80% των ενεργειακών πόρων ενώ το 80% του παγκόσμιου ΑΕΠ παράγεται εντός ή σε στενή σχέση με αυτές. (UNEP, 2013). Στην Ευρώπη υπολογίζεται ότι άνω του 40% της ενεργειακής κατανάλωσης προέρχεται από το δομημένο περιβάλλον (Kretz, 2008, et al).

Οι Hall και Pfeiffer (2000) παρουσιάζουν τρεις τύπους πόλεων με βάση κοινωνικοοικονομικά και δημογραφικά κριτήρια:

1. Την πόλη που αντιμετωπίζει «άτυπη πληθυσμιακή υπερδιόγκωση» (δημογραφικές “βόμβες”). Περιλαμβάνει πόλεις της υποσαχάριας Αφρικής και μουσουλμανικές πόλεις της ΝΑ Ασίας και Μ. Ανατολής
2. Τη «δυναμική» πόλη. Αυτός ο τύπος ομοιάζει με τον παραπάνω στο ότι ο μέσος όρος ηλικίας των κατοίκων είναι μικρός, όμως υπάρχει ανασχεση των γεννήσεων λόγω της αστικοποίησης. Ταυτόχρονα παρουσιάζει ισχυρότατες αναπτυξιακές προκλήσεις με αποτέλεσμα να αποκτά διπλή όψη: Μια ευημερούσα και δυναμική “επίσημη εικόνα” και μια φτωχή άτυπη πλευρά στην περιφέρεια της πρώτης. Σε αυτό τον τύπο ανήκουν οι μεγαλύτερες πόλεις των BRICS (Ινδία, Κίνα, Βραζιλία κ.α.)
3. Τις αποδυναμωμένες ώριμες μεγαλουπόλεις που αντιμετωπίζουν την αυξανόμενη γήρανση του πληθυσμού. Εδώ περιλαμβάνονται οι βορειοαμερικανικές και ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις

Ο τρίτος τύπος πόλεων που μας αφορά ιδιαίτερα, αντιμετωπίζει μια σειρά προκλήσεων όπως πληθυσμιακή αύξηση (αν και όχι με τους ρυθμούς των άλλων δύο), χρονίζοντα περιβαλλοντικά προβλήματα, κοινωνική συνοχή που ολοένα φθίνει, απώλεια οικονομικής ισχύος, σε σχέση με τους αναδυόμενους παγκόσμιους οικονομικούς πόλους, και ειδικά το ευρωπαϊκό υποσύνολο αποτελεί και πόλο έλξης για τα μεταναστευτικά ρεύματα από την Μέση Ανατολή και την αφρικανική ήπειρο. Ταυτόχρονα βρίσκονται αντιμέτωπες με την αρνητική πλευρά της αστικής επέκτασης όπως θα δούμε και παρακάτω.

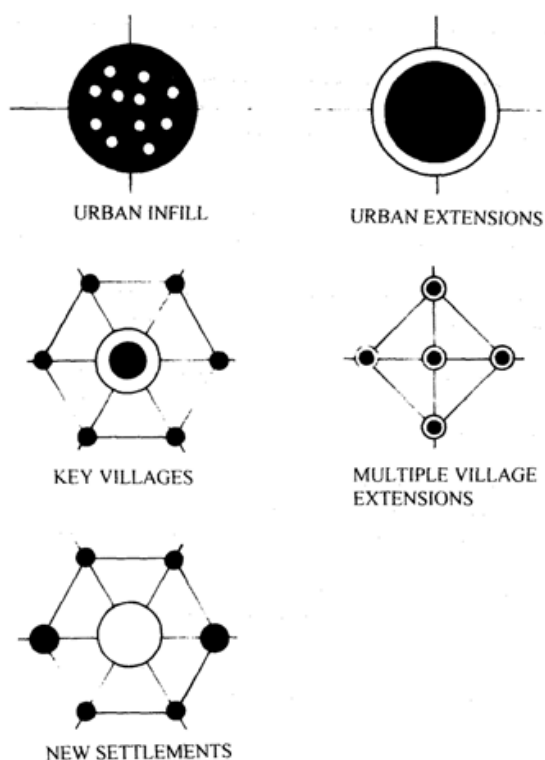
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Οι τάσεις αστικής ανάπτυξης και το εννοιολογικό τους πλαίσιο

1.1 Αστική Επέκταση και Αστική Διάχυση

Αρκετές θεωρίες έχουν αναπτυχθεί αναφορικά με τη δομή της σύγχρονης πόλης και τον τρόπο που αναπτύσσεται, με κριτήρια όπως τα μεταφορικά συστήματα και την κινητικότητα, τα οικονομικά και διοικητικά κέντρα, ή μέσα από την παρατήρηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της αστικής εξάπλωσης.

Ενδεικτικά, οι Thomas και Cousins (1996) παρουσιάζουν πέντε σενάρια αστικής ανάπτυξης (Σχ. 1):

1. Αστική πλήρωση
2. Αστική επέκταση
3. Ανάπτυξη γύρω από πόλεις-κλειδιά
4. Επεκτάσεις συστάδας πόλεων
5. Νέες αστικές εγκαταστάσεις



Σχ. 1: Τύποι αστικών επεκτάσεων (Πηγή: Thomas and Cousins, ο.π.)

Στα δύο πρώτα σχεδιαγράμματα αναπτύσσεται η πόλη ως μονοκεντρικό σύστημα ενώ τα υπόλοιπα τρία αναφέρονται σε επεκτάσεις πολυκεντρικών συστημάτων.

Ο Stefan Krätke (2011) σε ένα πιο οικονομοκεντρικό μοντέλο αστικής ανάπτυξης παρουσιάζει μια τυπολογία ανάπτυξης που αποτελείται από τέσσερις φλοιούς: α) την *εκτεταμένη μεθοριακή πόλη* (το Heathrow έξω από το Λονδίνο, β) τις *εξώτατες μεθοριακές αστικές συγκεντρώσεις* (το Reading) γ) τις *εσωτερικές μεθοριακές πόλεις* (Docklands) και δ) τις *εξειδικευμένες αστικές συγκεντρώσεις*.

Ωστόσο η πεζή πραγματικότητα της αστικής ανάπτυξης απέχει αρκετά από τις φορμαλιστικές ιδανικές προσεγγίσεις. Η πόλη τείνει να εξαπλώνεται πιο ασύντακτα, πιο απρόβλεπτα, πιο βιαστικά και πιο διαχωρισμένα από τον δημόσιο προγραμματισμό και τις επίσημες προβλέψεις.

Ένας τρόπος για τη διερεύνηση του παραπάνω φαινομένου είναι η μελέτη του **ορίου** (πολεοδομικού, διοικητικού ή φυσικού) ανάμεσα στον αστικό και εξωαστικό χώρο. Μια ορθολογικώς σχεδιασμένη πόλη θεωρείται πως (οφείλει να) έχει σαφές το όριο αυτό για μια σειρά από λόγους: εξοικονόμησης γης, περιορισμού της ανεξέλεγκτης επέκτασης και προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος.

Στην πραγματικότητα, σπανίως το όριο αυτό είναι ξεκάθαρο καθώς ο αστικός χώρος διεισδύει και εκτός των διοικητικών/αστικών συγκροτημάτων, στην αγροτική γη και στο περιαστικό φυσικό περιβάλλον ακολουθώντας κατά κύριο λόγο τους κανόνες της αγοράς, εθιμικές και άτυπες πρακτικές και συχνά με την ανοχή της Ρυθμιστικής Εξουσίας. Σε κάθε περίπτωση πρόκειται για ένα «αυθόρμητο» φαινόμενο και πάντως όχι προϊόν επίσημου ρυθμιστικού σχεδιασμού.

Ο όρος “αστική διάχυση” που πρωτοεμφανίζεται στη διεθνή βιβλιογραφία το 1958 (Whyte) χρησιμοποιείται για να περιγράψει έναν τρόπο ανάπτυξης των αμερικάνικων μεγαλοπόλεων, οικονομικά ασύμφορο και στερούμενο αισθητικής (μια «χυδαιότητα» κατά τον Whyte) που αντιστοιχούσε χωρικά στο «ούτε πόλη- ούτε προάστιο». Ο όρος επικράτησε τις επόμενες δεκαετίες διατηρώντας την αρνητική σημασία του και οι ανεπιθύμητες συνέπειες του φαινομένου αυτού μελετήθηκαν από πληθώρα συγγραφέων και ερευνητών.

Οι ορισμοί του φαινομένου αυτού είναι πολυάριθμοι. Ενδεικτικά, ο *Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος* στη μελέτη για την αστική διάχυση στην Ευρώπη την προσδιορίζει ως «τη φυσική μορφή χαμηλής πυκνότητας επέκτασης μεγάλων αστικών περιοχών υπό την πίεση των συνθηκών της αγοράς κυρίως στις περιβάλλουσες αγροτικές περιοχές. Αποτελεί την αιχμή της αστικής μεγέθυνσης και εισάγει τον ελάχιστο σχεδιασμό στην υπο-ενότητα της γης. Η ανάπτυξη είναι ανομοιόμορφη, διασκορπισμένη και εξαρτημένη με τάση για ασυνέχεια» (ΕΕΑ, 2006)

Αυτού του τύπου η οικιστική εξάπλωση τείνει να ενσωματώνει τους περιμετρικούς υφιστάμενους οικισμούς κατά την εξέλιξή της γύρω από γραμμικούς άξονες με χαρακτηριστική περίπτωση το γραμμικό αστικό μόρφωμα Κόρινθος -Κιάτο- Ξυλόκαστρο -Αίγιο -Πάτρα στη βόρεια ακτογραμμή της Πελοποννήσου (Γεμενετζή, 2011) ή σημειακούς πόλους ανάπτυξης εκτός του αστικού ιστού διαμορφώνοντας την “πόλη- περιφέρεια”. Σε αρκετές περιπτώσεις συντελείται σε δύο στάδια: Αρχικά εξαπλώνεται ο πληθυσμός από το κέντρο στις γειτονικές εξωαστικές περιοχές και κατόπιν χωροθετούνται όλο και περισσότερες οικονομικές δραστηριοτήτων στις περιοχές οικιστικής ανάπτυξης ή κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων, προκαλώντας *αμφίδρομες ροές μεταξύ κατοικίας και εργασίας*. (Αγγελίδης, 2004)

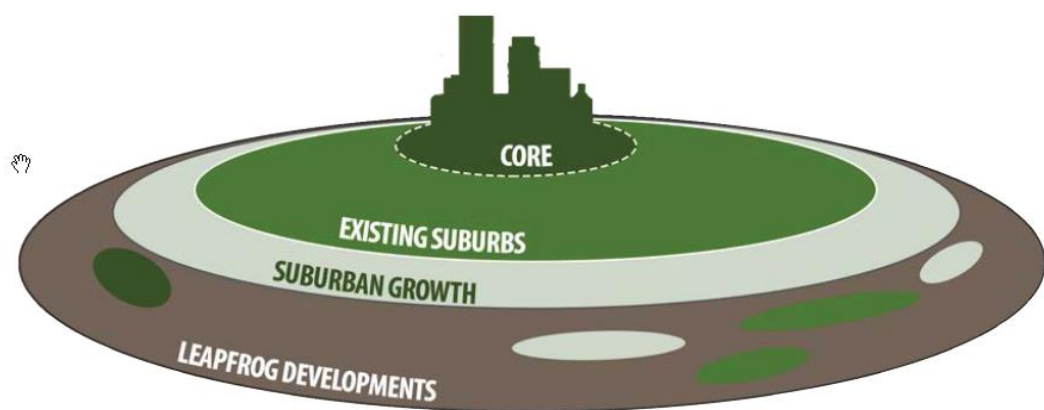
Το φαινόμενο της αστικής διάχυσης είναι γνώριμο οπτικά στην Αττική. Παραδείγματα αστικής διάχυσης είναι οι η αυθαίρετη και εκτός σχεδίου δόμηση, συχνά σε καταπατημένες δασικές εκτάσεις στα όρια και γύρω από το λεκανοπέδιο, η άναρχη οικοδόμηση της αγροτικής γης γύρω από σημαντικούς υπερτοπικούς πόλους όπως το αεροδρόμιο Σπάτων, με χρήσεις υποστηρικτικές για το αεροδρόμιο (εγκαταστάσεις logistics) αλλά και με νέες κατοικίες (Γεμενετζή, ο.π.). Επίσης οι διάσπαρτες αστικές χρήσεις, γύρω από μεγάλα πολυκαταστήματα που οικοδομήθηκαν στα όρια ή και εκτός των ορίων του αστικού ιστού της Αθήνας, και κατά μήκος ή κοντά σε κεντρικούς οδικούς άξονες.

Η αστική διάχυση μπορεί να ταξινομηθεί σε τρεις διακριτούς τύπους: (Πορτοκαλίδης-Ζυγούρη et. al., 2011)

- την διάσπαρτη-αποσπασματική (scattered-leapfrog). Εμφανίζεται χωρίς συγκεκριμένη μορφολογία και συντίθεται από συστάδες κτισμάτων και μονήρη

κτίσματα περιμετρικώς των υφιστάμενων οικισμών με χαρακτηριστικό ελληνικό παράδειγμα την εκτός σχεδίου δόμηση. Η ομαλή ένταξη των νέων οικιστικών σχηματισμών στον υπόλοιπο αστικό ιστό απαιτεί μακροχρόνιες διοικητικές ενέργειες και δαπανηρά έργα όπως αστικές και δημοτικές υποδομές ενώ αυτού του τύπου η οικιστική επέκταση θεωρείται ιδιαίτερα επιβαρυντική για το περιβάλλον. (Σχ.2)

- τη γραμμική ή παρόδια αστική ανάπτυξη (strip). Εμφανίζεται κατά μήκος κεντρικών οδικών ή υπεραστικών σιδηροδρομικών αξόνων με μεικτές χρήσεις (κατοικία- υπερτοπικό εμπόριο- ελαφρά μεταποίηση)
- η προαστιακή (suburban). Αφορά την οργανωμένη οικιστική ανάπτυξη περιοχών εκτός των πόλεων με αποκλειστική χρήση την κατοικία. Το ελληνικό παράδειγμα είναι οι διάσπαρτοι οικοδομικοί συνεταιρισμοί.



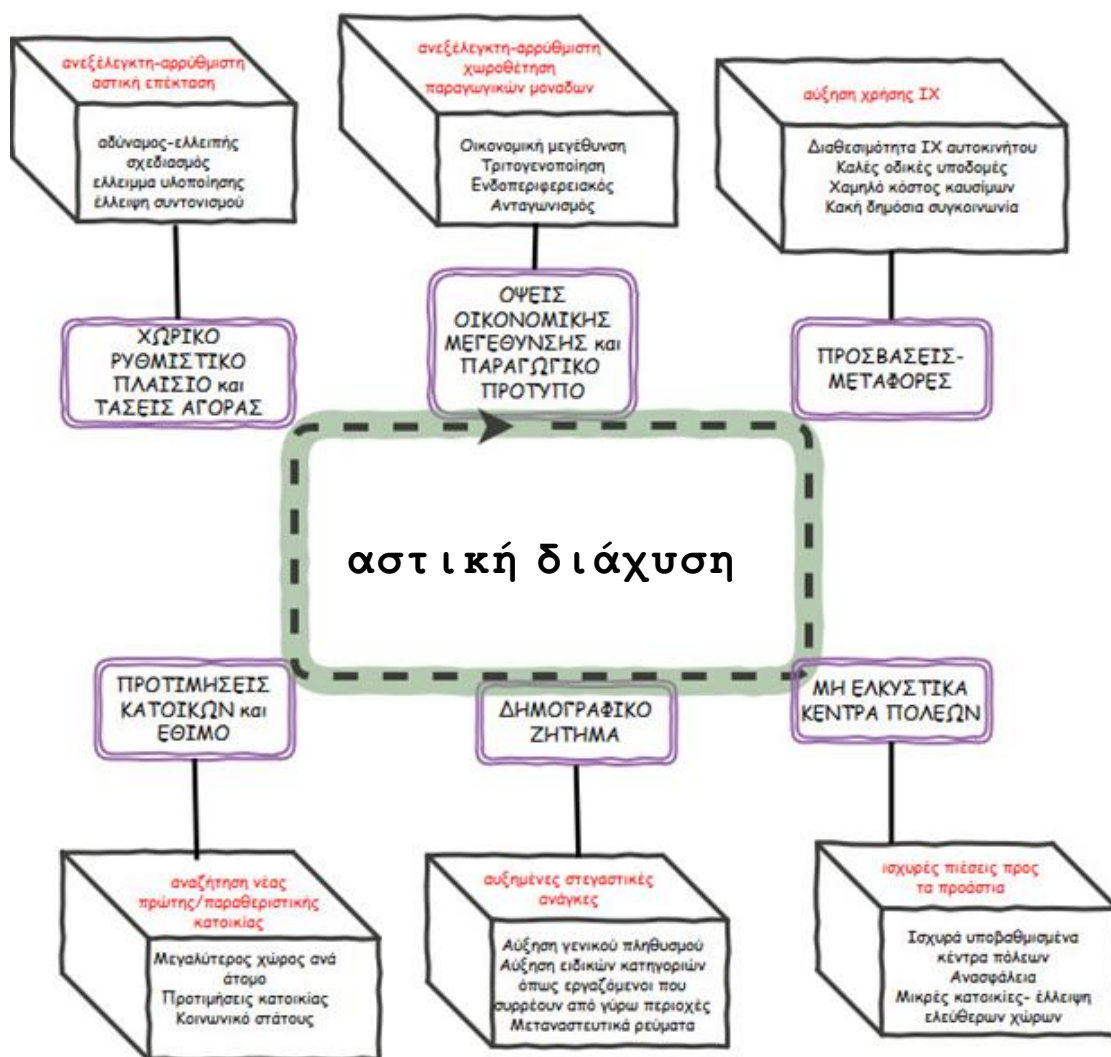
Σχ.2: Χωρικές Όψεις της αστικής επέκτασης (πηγή: <http://thenextturn.com>)

Το πιο ορατό χαρακτηριστικό της αστικής διάχυσης είναι η χαμηλή πυκνότητα κατοίκων-επισκεπτών/μονάδα εμβαδού χωρίς όμως να συνεπάγεται ότι μια υψηλής πυκνότητας οικιστική ανάπτυξη είναι ή κινείται προς τη “συνεκτική πόλη”. Κατά τον Ewing (1997) ο πιο σημαντικός δείκτης της αστικής διάχυσης είναι οι **μη ικανοποιητικές προσβάσεις** (poor accessibility). Στους διάσπαρτους - αποσπασματικούς τύπους, ο κάτοικος είναι υποχρεωμένος να διασχίσει ερημικές εκτάσεις με υποβαθμισμένο οδικό δίκτυο για να μεταβεί στις άλλες χρήσεις της πόλης, ενώ στον γραμμικό τύπο θα περάσει, με τη σειρά, από τους διάφορους πόλους ανάπτυξης με αποτέλεσμα να προκαλείται αναπόφευκτη κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Ένας δεύτερος δείκτης είναι η παρουσία **μη λειτουργικών ανοικτών χώρων** σε όλους τους τύπους της αστικής διάχυσης καθώς υπάρχουν προβλήματα με την διασπορά χρήσεων, ιδιοκτησιακά ζητήματα, αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα και κατά κανόνα ασθενές ρυθμιστικό πλαίσιο προστασίας της δημόσιας ιδιοκτησίας. Το αποτέλεσμα είναι να παρεμβάλλονται ανάμεσα στις αστικές χρήσεις, χέρσες εκτάσεις και περιφραγμένες μεγάλες ιδιοκτησίες γης.

Το φαινόμενο της αστικής διάχυσης είναι πολυπαραγοντικό και διαφοροποιείται σημαντικά ως προς την έκταση και την ένταση ανά ήπειρο και χώρα. Η υποβάθμιση των αστικών κέντρων -περιβαλλοντική και κοινωνική- σε συνδυασμό με την αποκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και την αύξηση της κινητικότητας του οικονομικά ενεργού πληθυσμού μέσω της κατοχής ΙΧ αποτελούν τους πυλώνες της προαστιοποίησης. Άλλοι παράγοντες όπως η οικονομική μεγέθυνση, η αλλαγή παραγωγικού προτύπου το ασθενές ρυθμιστικό πλαίσιο και οι τάσεις της κτηματαγοράς συμβάλλουν στη διεύρυνση και κατοχύρωση του φαινομένου της αστικής διάχυσης εις βάρος της γειτονικής αγροτικής γης, διαμορφώνοντας παράλληλα και το αντίστοιχο ρεύμα προτιμήσεων και κοινωνικής κουλτούρας. Η συνεχιζόμενη οικονομική μεγέθυνση προκαλεί κύματα εσωτερικής μετανάστευσης από γύρω περιοχές με αποτέλεσμα να καταγράφεται οξύ στεγαστικό πρόβλημα που εκτονώνεται στις προαστιακές περιοχές λόγω έλλειψης χώρων δόμησης στα αστικά κέντρα, ή λόγω απροθυμίας μέρους των νέων κατοίκων να επανακατοικήσουν το παλαιό οικιστικό απόθεμα του κέντρου. Οριστικοποιούνται, τέλος, οι χωρικές τάσεις της αστικής διάχυσης από τα μεγάλα έργα υποδομών (οδικοί άξονες) καθώς και τη χωροθέτηση μητροπολιτικών πόλων ανάπτυξης στον εξωαστικό χώρο.

Παράγοντες που ευνοούν την αστική διάχυση

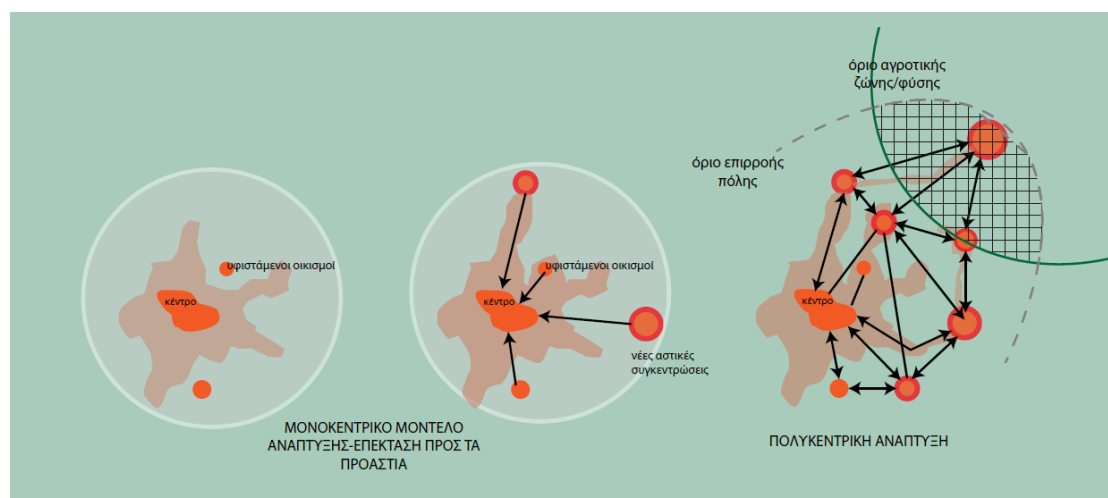


Σχ. 3: Ο φαύλος κύκλος της αστικής διάχυσης (Πηγή: ΕΕΑ, 2006 και ίδια επεξεργασία)

Τέλος κρίνεται απαραίτητη μια αναφορά στην έννοια της πολυκεντρικής ανάπτυξης αφού αποτελεί μία από τις αρχές που διέπει το νέο ΡΣΑ και σχετίζεται στενά με την έννοια της “συνεκτικής πόλης”

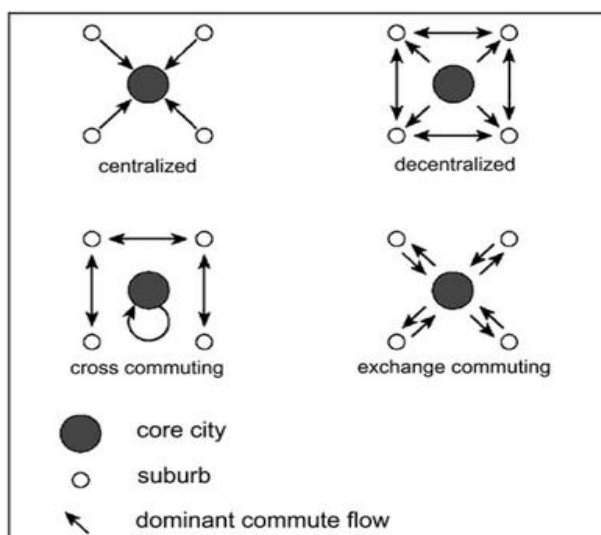
Η θεωρία της πολυκεντρικής ανάπτυξης προερχόμενη από την θεωρία των “κεντρικών τόπων” του Walter Cristaller και τις μελέτες του Δοξιάδη, αναπτύχθηκε πάνω στην προβληματική της υπερδιόγκωσης της παραδοσιακής μονοκεντρικής πόλης και συστήνει την οργάνωση των χρήσεων γης σε λειτουργικά υποσύνολα. Στόχος είναι να αποφεύγεται η συμφόρηση σε ένα και μόνο υδροκέφαλο κέντρο πόλης (Σχ. 4). Θα πρέπει να γίνει μια διάκριση ανάμεσα στην αστική διάχυση και την πολυκεντρικότητα αν και τα όρια δεν είναι πάντα σαφή. (Ewing, 1997:108). Για τον Ewing (ο.π.) είναι

ξεκάθαρο πως η πολυκεντρικότητα είναι τύπος συμπαγούς πόλης και δεν σχετίζεται με το φαινόμενο της αστικής διάχυσης.



Σχ. 4: Από το μονοκεντρικό στο πολυκεντρικό μοντέλο (ίδια επεξεργασία)

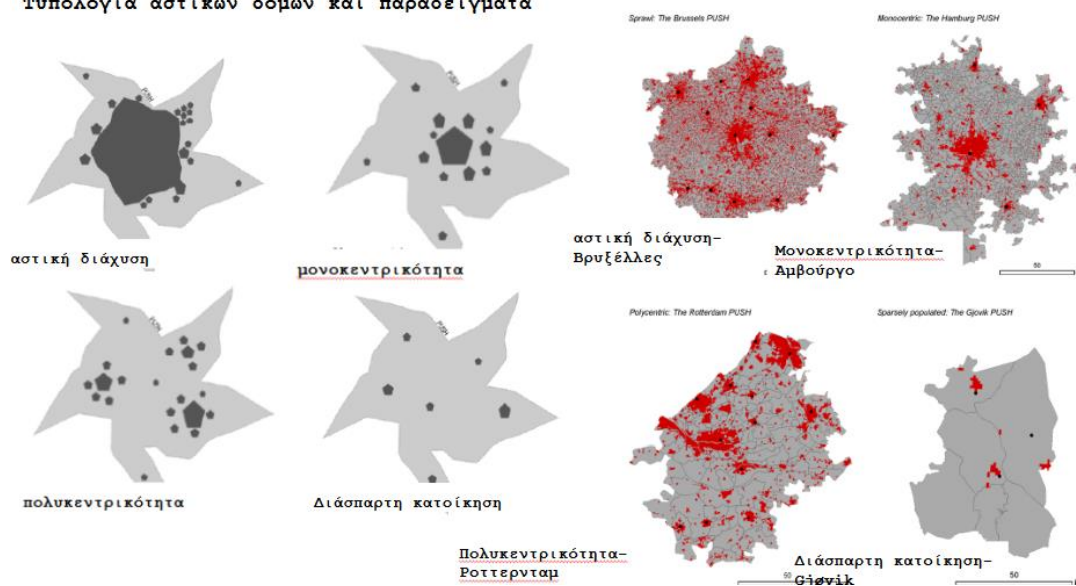
Οι Laan, Vogelzang και Schalker (1998) επιχειρώντας να κατηγοριοποιήσουν τις ολλανδικές πόλεις κατέληξαν σε τέσσερα αρχέτυπα αστικών δομών βάσει των απαιτούμενων μετακινήσεων των κατοίκων. Στο παρακάτω σχεδιάγραμμα (Σχ. 5) απεικονίζεται ένα μονοκεντρικό αρχέτυπο και τρία πολυκεντρικά. Το πιο ενδιαφέρον είναι το «cross-commuting» καθώς αναφέρεται σε ένα διττό χωρικό μοντέλο αγοράς εργασίας: *Οι κάτοικοι των προαστίων απασχολούνται στα προάστια και οι κάτοικοι του κέντρου απασχολούνται στο κέντρο με σκοπό ακριβώς τη μείωση των διανυόμενων αποστάσεων.* Αυτό το μοντέλο συνιστά μια συνειδητή αστική αποσυγκέντρωση ως αποτέλεσμα ορθολογικής συμπεριφοράς των πολιτών που μεριμνούν να κατοικούν κοντά στον τόπο εργασίας τους.



Σχ. 5: Μοντέλα αστικής κινητικότητας, από την κατοικία στην εργασία. (Πηγή: Laan, 1998)

Το ζήτημα της πολυκεντρικότητας απασχόλησε τους Gordon και Richardson et. al., (1996) που πρότειναν στις μελέτες τους διαφορετικά θεωρητικά μοντέλα εισάγοντας νέες σημαντικές παραμέτρους πέρα από την γεωγραφία των μετακινήσεων, όπως για παράδειγμα τη φύση των δραστηριοτήτων που προκαλούν τις μετακινήσεις. Διαφορετικής φύσεως παραγωγικές δραστηριότητες προκαλούν διαφορετική πυκνότητα μετακινήσεων και διαφορετική διασπορά όπως μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις vs μεγάλων επιχειρήσεων, «ένταση εργασίας» vs «ένταση κεφαλαίου», συστάδες υπηρεσιών ή συστάδες βιομηχανίας κοκ. Επισημαίνουν τη διάκριση ανάμεσα στα «προαστιακά υπο-κέντρα» που βρίσκονται σχετικά κοντά στο κέντρο και τα «περιφερειακά υπο-κέντρα», που είναι σαφώς πιο απομακρυσμένα από το κέντρο αλλά συνδέονται επαρκώς με οδικές αρτηρίες και μέσα σταθερής τροχιάς.

Τυπολογία αστικών δομών και παραδείγματα



Σχ. 6: αστικά μοντέλα επέκτασης και αντιστοίχιση με ευρωπαϊκές πόλεις, (Πηγή: ESPON 1.1.1)

Η έννοια της πολυκεντρικής ανάπτυξης επηρέασε δραστικά τις πολιτικές χωροταξίας της ΕΕ/ΕΟΚ στη δεκαετία του 90. Τον Μάιο του 1999, υιοθετείται το πρόγραμμα του ESPON (Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο για τη Χωροταξία) με την ονομασία European Spatial Development Perspective (Σχέδιο για την Ανάπτυξη του Κοινοτικού Χώρου) που θέτει τις βάσεις για την ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη του ευρωπαϊκού χώρου, προβάλλοντας το πολυκεντρικό μοντέλο ανάπτυξης, με κυρίαρχη την αστική διάσταση. (ΥΠΕΘΟ, ΟΣΑΑ, 2010)

Η Ένωση βρισκόταν τότε αντιμέτωπη μια σειρά προκλήσεων: την οικονομική ολοκλήρωση (ONE, υλοποίηση της εσωτερικής Αγοράς), την ύπαρξη σημαντικών οικονομικών ανισοτήτων που υπονομεύουν την υλοποίηση ενός ισόρροπου και βιώσιμου αναπτυξιακού μοντέλου, την προετοιμασία για τη διεύρυνση προς την κατεύθυνση της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και την εξέλιξη των σχέσεων των Κρατών-Μελών με τους γείτονές τους. Κοινός τόπος όλων των επί μέρους προσεγγίσεων για τις χωροταξικές πολιτικές της ΕΕ ήταν η διαπίστωση πως: «η οικονομική μεγέθυνση και η σύγκλιση ορισμένων οικονομικών δεικτών δεν επαρκούν για την επίτευξη του στόχου της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής» (ΣΑΚΧ et.al., 1999) Τη δεκαετία εκείνη, η ανάπτυξη και η ευημερία αφορούσαν μόνο μια δυναμική ζώνη της Ευρώπης, που αποτελούνταν από τις μητροπόλεις του Λονδίνου, του Παρισιού, του Μιλάνου, του Μονάχου και του Αμβούργου. Με μόλις το 20 % του εμβαδού και το 40 % του πληθυσμού της Κοινότητας έφτασε να συμμετέχει στη διαμόρφωση του ευρωπαϊκού ΑΕγχΠ σε ύψος >50 %.

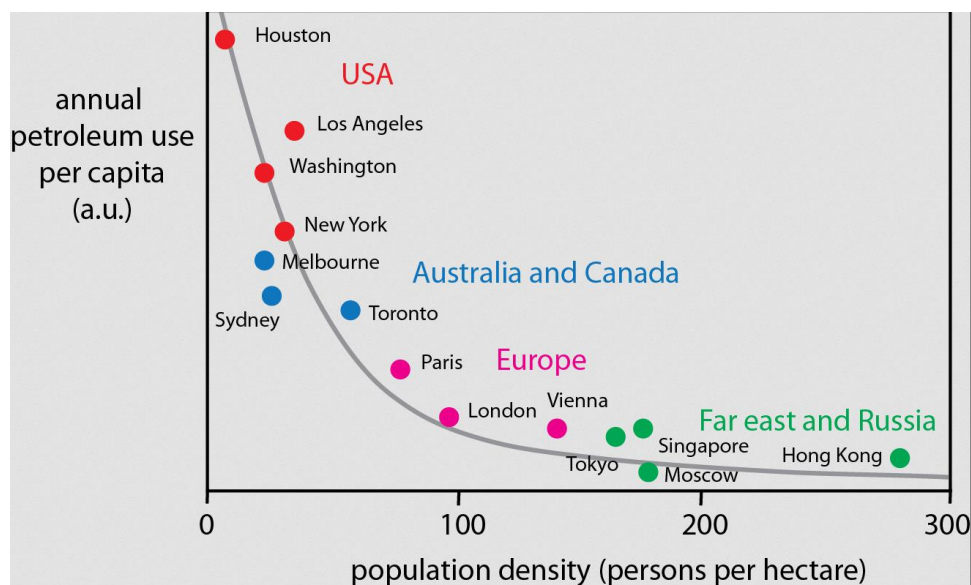
Το μοντέλο του πολυκεντρικού και ισόρροπου αστικού συστήματος αποτελεί έναν εκ των τριών πολιτικών στόχων της ΣΑΚΧ μέσα από τη δημιουργία περισσότερων ζωνών οικονομικής ολοκλήρωσης, την εξισορρόπηση του συστήματος μητροπολιτικών περιφερειών, την προώθηση ολοκληρωμένων στρατηγικών αστικής ανάπτυξης εντός των κρατών μελών και την προώθηση συνεργασιών σε όλα τα επίπεδα.

Η έννοια αυτή διέπει τις πολιτικές του ΕΣΠΑ (2007-13) για τις αστικές περιοχές και την περιφέρεια (Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013, 2007). Βαθμηδόν, η έννοια της πολυκεντρικότητας εγκαταλείπεται εξ αιτίας και των αλλαγών στη φυσιογνωμία και την αρχιτεκτονική της ΕΕ, αριθμεί δε, μόλις μία αναφορά στο Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης 2014-2020 γνωστό και ως νέο ΕΣΠΑ (ΣΕΣ 2014-2020:163).

1.2 Περιβαλλοντικές συνέπειες της αστικής διάχυσης

Εκ πρώτης όψεως, η σύγχρονη πυκνοδομημένη και με στενούς δρόμους πόλη παρουσιάζει έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα, προβλήματα ρύπανσης και ηχορύπανσης, ενώ η διάνοιξη περιμετρικών/περιφερειακών λεωφόρων ταχείας κυκλοφορίας αυξάνει την ταχύτητα των μετακινήσεων και επιβαρύνει λιγότερο από την διάχυση της κυκλοφορίας στο αστικό δίκτυο (Πολύζος et.al., 1999). Η μετακίνηση του πληθυσμού προς τα προάστια ήταν (και παραμένει) μια ελκυστική επιλογή και σε πολλές περιπτώσεις θεωρείται και κριτήριο κοινωνικής και οικονομικής ανόδου.

Οι Newman και Kenworthy στη μελέτη-σταθμό “Cities and Automobile Dependence” (1989) αφού επεξεργάστηκαν δεδομένα από 32 μεγαλουπόλεις σε 4 ηπείρους καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η κατανάλωση καυσίμων από τα ΙΧ αυτοκίνητα επηρεάζεται από την πυκνότητα της κατοικίας και μάλιστα υπάρχει ισχυρή αρνητική στατιστική συσχέτιση μεταξύ των της κατά κεφαλήν κατανάλωσης καυσίμου και μεταβλητών όπως: ένταση χρήσεων γης, βαθμός κεντρικότητας (οικιστική πυκνότητα), υποδομές μέσων μαζικής μεταφοράς κλπ (Σχ. 7). Στο οικονομετρικό μοντέλο που παρουσιάζουν για το πόσο επηρεάζουν τα οικονομικά δεδομένα (μέσο διαθέσιμο εισόδημα, τιμές καυσίμων, μέση κατανάλωση καυσίμου/ΙΧ) την κατανάλωση καυσίμου σε σχέση με την οικιστική πυκνότητα, οι συγγραφείς κάνουν την παραδοχή ότι όλες τις πόλεις έχουν τα οικονομικά δεδομένα των ΗΠΑ.



Σχ.7: Πίνακας συσχέτισης αστικής πυκνότητας-κατανάλωσης καυσίμων. Όσο αυξάνονται η πυκνότητες τόσο μειώνεται η κατανάλωση (Newman-Kenworthy, ο.π)

Η μελέτη αυτή δέχτηκε έντονη κριτική πάνω σε αυτό το αδύναμο σημείο της και συνολικά αμφισβητήθηκαν σοβαρά τα περιβαλλοντικά οφέλη από τη συμπαγή πόλη, ο βαθμός κοινωνικής αποδοχής της όπως και κατά πόσον είναι τελικά εφικτός ένας τέτοιος στόχος.

Συγγραφείς όπως ο Wagener, ο Gomez-Ibanez, ο Breheny et al., αμφισβήτησαν τη σχέση αστικής πυκνότητας και κατανάλωσης καυσίμου. Ο Wagener (1998) θεωρεί πως η αστική πυκνότητα είναι μια ενδιάμεση μεταβλητή και ότι ο καθοριστικός παράγοντας είναι η τιμή των καυσίμων. Με τη βοήθεια υπολογιστικού μοντέλου στην ευρύτερη περιοχή του Dortmund κατέληξε ότι απαιτείται συνδυασμός δύο πολιτικών για την καταπολέμηση των εκπομπών του CO₂: Αύξηση της τιμής για ιδιωτική μετακίνηση και πολιτική αποτελεσματικής και φθηνής μαζικής μεταφοράς.

Οι Gordon P., Richardson H.W. και Myung-Jin J (1991) θα αμφισβητήσουν την μελέτη Newman-Kenworthy στον πυρήνα της παραθέτοντας στοιχεία που δείχνουν ότι σε 19 αμερικάνικες μεγαλουπόλεις στο διάστημα 1980-85 μειώθηκε ελαφρά ο μέσος χρόνος μετακινήσεων με ΙΧ αν και οι πόλεις αυτές συνέχιζαν να επεκτείνονται (Σχ. 8). Οι συγγραφείς θεωρούν πως η αγορά μπορεί να αυτορρυθμιστεί (1991: 419) και γι αυτό το λόγο αποκεντρώνονται οι παραγωγικές δραστηριότητες που επιφέρουν συνεπακόλουθη μείωση των μετακινήσεων.

Ο Breheny (1995) θα υποστηρίξει ότι με «πρόχειρο υπολογισμό» η μείωση της μέσης κατανάλωσης βενζίνης τα τελευταία 30 χρόνια δεν θα ξεπερνούσε το 2-3% ετησίως αν στο ίδιο χρονικό διάστημα είχε ανασταλεί με κάποιο τρόπο η αστική διάχυση στη Μ Βρετανία, συνεπώς δεν αξίζουν τον κόπο οι προσπάθειες για την αστική κεντρικότητα. Ο ίδιος, το 1997, επικαλούμενος μελέτες των Hodges και Chemens (1994) θα αμφισβητήσει και την θεωρούμενη «υψηλή κοινωνική αποδοχή» της πυκνής πόλης αφού σύμφωνα με την έρευνα ικανοποίησης που παραθέτει, οι κάτοικοι των προαστίων φαίνονταν περισσότερο ευχαριστημένοι σε σχέση με τους κατοίκους του κέντρου ενώ σχετικές έρευνες με συναφή αποτελέσματα έχουν γίνει και για δυτικογερμανικές πόλεις από άλλους συγγραφείς. Για τον Breheny είναι σαφές πως οι κάτοικοι των λονδρέζικων προαστίων έχουν «ψηφίσει με τα πόδια» να μείνουν στα προάστια (Σχ. 9). Ακόμα και αν το παραμελημένο και υποβαθμισμένο κέντρο αναπλαστεί είναι «πολύ πιθανόν πως τα προάστια θα παραμείνουν ελκυστικός προορισμός για την πλειοψηφία».

Είναι προφανές και από την καθημερινή εμπειρία μας ότι οι περισσότεροι κάτοικοι θα προτιμούσαν ένα σπίτι με κήπο από ένα διαμέρισμα στο κέντρο της πόλης. Από την εμπειρία μας εξ άλλου μπορούμε να κατανοήσουμε την τάση αρκετών νοικοκυριών (με κάποια οικονομική επιφάνεια) να εγκατασταθούν στα προάστια όταν η οικογένεια μεγαλώνει και είναι επιθυμητό να υπάρχει περισσότερος χώρος και καλύτερη επαφή με τη φύση για τα παιδιά. Αντίστροφα είναι πιθανόν ένα ζεύγος νέων ανθρώπων να προτιμήσει την εγκατάσταση στο κέντρο με την προϋπόθεση ότι σφύζει από ζωή και διατηρεί ένα καλό επίπεδο ασφάλειας, πραγματοποιούνται καλλιτεχνικά δρώμενα κ.α.

TABLE 1: Population growth and commuting times in 20 largest U.S. metropolitan areas

	Annual population growth rate (%) 1980-85	Suburban/central city auto time 1985	Automobile commuting time (min) ^a		Significance of difference (t-value)
			1980	1985	
New York	0.4	0.86	28.1	26.3	-1.97 ^c
Los Angeles	2.0	1.07	23.7	22.1	-4.03 ^b
Chicago	0.4	1.07	25.4	23.9	-2.44 ^b
San Francisco	1.5	0.96	23.1	21.3	-2.14 ^c
Philadelphia	0.3	0.90	23.7	21.9	-3.15 ^b
Detroit	-0.7	1.16	23.1	19.9	-6.11 ^b
Boston	0.3	0.98	22.0	20.4	-2.20 ^c
Dallas	3.4	1.03	22.6	22.7	0.10
Washington, DC	1.3	1.26	26.9	25.0	-3.21 ^b
Houston	3.0	1.19	26.5	24.0	-2.48 ^b
Miami	1.6	1.19	22.9	20.6	-3.10 ^b
Cleveland	-0.4	0.97	22.1	19.5	-3.68 ^b
Atlanta	2.8	1.15	24.7	23.3	-1.87 ^c
St. Louis	0.3	1.11	22.6	20.9	-2.21 ^c
Seattle	1.4	1.11	22.0	20.5	-1.70 ^c
Minneapolis	1.1	1.20	19.6	17.6	-3.79 ^b
San Diego	2.6	1.26	20.3	19.5	-0.85
Baltimore	0.5	1.15	25.7	24.7	-0.78
Pittsburgh	-0.7	1.49	22.2	21.5	-0.52
Phoenix	3.8	1.06	21.8	22.4	0.73

Σχ. 8: Πίνακας συσχετισμού του μέσου χρόνου μετακίνησης με την ετήσια αστική επέκταση στις μεγάλες αμερικανικές πόλεις (πηγή: Gordon P., Richardson H.W και Myung-Jin J, ο.π.)

Urban compaction: Michael Breheny

Table 3 Satisfaction with the area of residence, by area type

	Very satisfied (%)	Fairly satisfied (%)	Neutral (%)	Fairly dissatisfied (%)	Very dissatisfied (%)
Urban/city centre	36	40	6	11	6
Suburban/residential	51	35	5	5	3
Rural resident/village centre	68	23	4	4	2
Rural	73	16	7	1	3

Source: Hedges and Clemens (1994), table 6.17.

Table 4 Levels of satisfaction with housing by urban type

	Very satisfied (%)	Fairly satisfied (%)	Neutral (%)	Fairly dissatisfied (%)	Very dissatisfied (%)
Urban/city centre	46	38	3	8	5
Suburban/residential	54	36	3	5	2
Rural resident/village centre	64	29	2	3	1
Rural	69	26	3	2	0

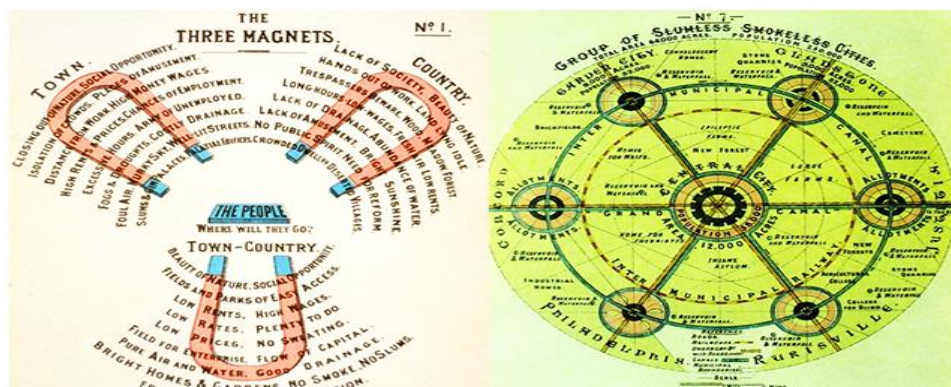
Source: Hedges and Clemens (1994), table 7.17.

Σχ. 9: Πίνακας έρευνας ικανοποίησης κατοίκων των προαστίων και του κέντρου (Λονδίνο) σχετικά με την ποιότητα ζωής τους. Οι κάτοικοι των προαστίων γενικά φαίνονται περισσότερο ευχαριστημένοι. (Πηγή: Hodges 1994)

1.3 Προς ένα πιο συνεκτικό μοντέλο πόλης- Η συμπαγής πόλη

Οι μοντέρνοι πολεοδομοί των αρχών του 20^{ου} αιώνα προσανατολισμένοι στο ορθολογικό πρότυπο του φορντισμού αρνήθηκαν από θέση αρχής τη μορφή της ιστορικής πόλης, μια μορφή που χαρακτηριζόταν από υψηλές πυκνότητες, στενούς δρόμους και περιορισμένους ανοικτούς χώρους. (Πολύζος, 1999). Σύμφωνα με τα μανιφέστα του μοντερνισμού όπως η “Χάρτα των Αθηνών” η “νέα πόλη” έχει ως βασικές αρχές σχεδιασμού τον κάθετο διαχωρισμό των χρήσεων και μέριμνα για ικανοποιητική κυκλοφορία μεταξύ των χρήσεων με στόχο την αποδοτικότερη λειτουργία της ως παραγωγικό σύστημα. (Αραβαντινός, 2007) Με βάση το παραπάνω πρότυπο δομήθηκαν εκ νέου οι κατεστραμμένες από τον Β ΠΠ μεγαλουπόλεις της βορειοδυτικής Ευρώπης.

Οι λόγοι άρνησης των ιστορικών πόλεων δεν είναι αποκλειστικά οικονομικοί αλλά και περιβαλλοντικοί: Οι πυκνοδομημένες πόλεις του 19ου αιώνα εγκλώβιζαν τον πληθυσμό τους σε ένα περιβάλλον που κυριαρχούσε η στενότητα χώρου, οι κακές συνθήκες υγιεινής και συχνά χωρίς αστικές υποδομές, ενώ οι κοινωνικές διαφοροποιήσεις ήταν εκρηκτικές (Πολύζος, ο.π.). Προς την κατεύθυνση της αντιμετώπισης αυτής ακριβώς της προβληματικής πλευράς της πόλης είχε κινηθεί προηγουμένως (1898) και η σοσιαλιστική ουτοπία της “Κηπούπολης” (Garden City) του Ebenezer Howard, ο οποίος συνδύασε τα πλεονεκτήματα της υπαίθρου με τα πλεονεκτήματα των πόλεων για μια νέα υβριδική αστική δομή. Αφορούσε αυτόνομα οργανωμένα αστικά συστήματα με όλες τις τότε γνωστές αστικές χρήσεις και με χαρακτηριστικό τις γρήγορες προσβάσεις και τη σύνδεση με τη φύση. Ο Howard, που δεν είχε σπουδές χωροτάκτη, προνόησε επίσης για ισχυρά μεταφορικά δίκτυα, οδικά και σιδηροδρομικά.



Σχ. 10: Οι «τρεις μαγνήτες» που προσελκύουν τον κάτοικο και σχηματικό διάγραμμα της κηπούπολης του Howard 1898, (πηγή: <https://www.gardensite.com>)

Το σχέδιο του αρθρώνεται σε ομόκεντρες ζώνες από μικρότερες πόλεις- δορυφόρους, γύρω από τη κεντρική. Κάθε πόλη- δορυφόρος του θα στέγαζε έως 32000 άτομα ενώ η κεντρική πόλη έως 58.000. Ο αστικός χώρος καταλαμβάνει έκταση ίση με το ένα έκτο της συνολικής ενώ ο υπόλοιπος θα ήταν διαθέσιμος για αγροτική γη και αναψυχή (Σχ. 10). Ο πυρήνας αποτελείται από έναν μεγάλο κήπο, περικλειστο από τον δακτύλιο του Crystal Palace, ένα συνεχές οικιστικό “στεφάνι” από κτίρια για εμπορικές και διοικητικές χρήσεις. (Hall και Ward, 1999)

Πάνω στην αντίστροφη πορεία, οι Thomas και Cousins (1996) επεξεργάζονται την έννοια της «**συμπαγούς πόλης**» παρουσιάζοντας ως αρχέτυπο της την τειχισμένη μεσαιωνική πόλη. Άλλοι υπέρμαχοι του Συμπαγούς Πόλη όπως η E. Burton (2000) δεν αντιστοιχίζουν τη συμπαγή πόλη σε μια συγκεκριμένη χωρική μορφή, «σε γενικές γραμμές μια σχετικά πυκνή και μεικτών χρήσεων πόλη με μεταφορικό σύστημα βασισμένο στα MMM, στο περπάτημα και στην ποδηλασία». Ο Neuman (2005) ορίζει αποφαστικά τη συμπαγή πόλη ως το αντίθετο της αστικής διάχυσης, θέση την οποία υιοθετεί και το Ευρωπαϊκό Γραφείο Περιβάλλοντος (EEA, 2006).

Δεν υπάρχει ευρύτερα αποδεκτός ορισμός για τη συμπαγή πόλη, ωστόσο όλες οι επιμέρους προσεγγίσεις συνθέτουν ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά. Σε κάθε περίπτωση ο όρος δεν αποδίδεται μέσα από μια συγκεκριμένη χωρική τυπολογία αλλά εννοείται ως μια δυναμική διαδικασία ανάπτυξης με συγκεκριμένους κανόνες. Ο όρος αυτός καθιερώθηκε στη διεθνή βιβλιογραφία και αποτελεί πλέον έναν από τους στόχους της Ενωσιακής πολιτικής για τα αστικά κέντρα καθώς υποστηρίζεται ότι μέσω της αύξησης της αστικής πυκνότητας και της αναζωογόνησης των ιστορικών κέντρων θα υπάρξουν οικονομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά οφέλη. Ευνοϊκό έδαφος για εφαρμογή συναφών πολιτικών υπάρχει και στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού, καθώς πολλές αμερικανικές μεγαλουπόλεις υιοθέτησαν προγράμματα ενίσχυσης της αστικής κεντρικότητας.

Το πιο απτό χαρακτηριστικό της συμπαγούς πόλης είναι η πυκνότητα (κατοίκων/εργαζομένων/επισκεπτών ανά μονάδα επιφανείας). Θεωρείται ότι αν η πυκνότητα ξεπεράσει ένα όριο, η εξάρτηση από την ιδιωτική μηχανοκίνητη μετακίνηση περιορίζεται σημαντικά. Το τελευταίο προβάλλεται ως ένα από τα πιο

σημαντικά πλεονεκτήματα της συμπαγούς πόλης καθώς, από περιβαλλοντική άποψη, σημαίνει μειωμένη κατανάλωση ενέργειας και μειωμένες εκπομπές αερίων ρύπων.

Οι βασικές της αρχές θα μπορούσαν να συνοψισθούν ως εξής: (Πολύζος et al., 1999)

- Προώθηση της μίξης των μη οχλουσών χρήσεων με ενίσχυση του ρόλου της κατοικίας. Η εργασία κοντά στην κατοικία σημαίνει μείωση των αποστάσεων των καθημερινών μετακινήσεων ανάμεσά τους.
- Δραστικός περιορισμός των επεκτάσεων στις πόλεις και συνοδευτικές πολιτικές ανάπτυξης πυκνοδομημένων ή αραιοδομημένων περιοχών και αναβάθμισης άλλων, όπως εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών περιοχών ή στρατιωτικών εγκαταστάσεων
- Επιλεκτικές αυξήσεις πυκνοτήτων στο πλαίσιο υλοποίησης ολοκληρωμένων προγραμμάτων ανάπτυξης και περιβαλλοντικής αναβάθμισης.
- Συγκέντρωση χρήσεων σε συνάρτηση με τη γεωγραφία των δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας και ποδηλατοδρόμων, ώστε να αξιοποιούνται οι υπάρχουσες γραμμές και οι κοινόχρηστες λειτουργίες.

Ο Neuman (2005) δίνει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Υψηλές πυκνότητες για κατοικία και απασχόληση
- Μικτές χρήσεις γης με σχετικά μικρή και αναλογική κλίμακα της εκτάσεων που καταλαμβάνουν οι χρήσεις
- Αυξημένες κοινωνικοοικονομικές αλληλεπιδράσεις
- Ανάπτυξη αστικής μορφής με μικρές ή καθόλου ασυνέχειες και σαφή όρια
- Ύπαρξη αστικών υποδομών (ειδικά αποχετεύσεων και νερού)
- Ύπαρξη συνδυασμένου δικτύου μέσων μαζικής μεταφοράς
- Υψηλός βαθμός προσβασιμότητας (τοπική και περιφερειακή)
- Υψηλός βαθμός οδικών συνδέσεων για ΙΧ, πεζούς και ποδηλάτες

- Υψηλή αναλογία κτισμένων επιφανειών και χαμηλή αναλογία υπαίθριων χώρων χωρίς χρήση (χέρσων)
- Ενιαίο σύστημα/φορέας αστικού σχεδιασμού και ανάπτυξης ή στενός συντονισμός των επιμέρους φορέων
- Δημοσιονομική επάρκεια για τη χρηματοδότηση των αστικών υποδομών

Μια σειρά πολιτικών και ενεργειών όπως η αξιοποίηση των “αστικών κενών” που βρίσκονται στο εσωτερικό του ιστού με επαναχρήσεις, η εισαγωγή νέων χρήσεων όπως το λιανεμπόριο, η εκπαίδευση και ο πολιτισμός, η παροχή κινήτρων για μετεγκατάσταση στο αστικό κέντρο, η αποτροπή εγκατάστασης μεγάλων εμπορικών επιφανειών στην περιφέρεια της πόλης και η μείωση του αριθμού των μετακινήσεων με το ΙΧ μέσα από την ενίσχυση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και ειδικά των Μέσων Σταθερής Τροχιάς, θεωρούνται κρίσιμες για την ενίσχυση της αστικής κεντρικότητας (Πολύζος, ο.π.).

Η ανάμιξη χρήσεων σε συνδυασμό με την υιοθέτηση ήπιων μετακινήσεων (πόδια, ποδήλατο) θεωρείται πως ζωντανεύει το κέντρο καθώς οι καθημερινές μετακινήσεις εμπλουτίζονται με προορισμούς πέραν της καθιερωμένης μετάβασης από την κατοικία στον εργασιακό χώρο και αντίστροφα. . Σε κάθε περίπτωση το πυκνό μοντέλο απαιτεί υψηλότερο βαθμό οργάνωσης των λειτουργιών και άρα υψηλό βαθμό συντονισμού της Διοίκησης σε όλα τα επίπεδα και ανάπτυξη συνεργιών με τους λοιπούς εταίρους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Αστικές και περιβαλλοντικές πολιτικές: το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο και πρακτική

2.1 Η Κλιματική Αλλαγή

Η αιτία της κλιματικής αλλαγής θεωρείται πως είναι η χρήση ορυκτών πόρων, (άνθρακας, λιγνίτης, πετρέλαιο, φυσικό αέριο) , η καύση των οποίων απελευθερώνει μεγάλες ποσότητες CO₂ στην ατμόσφαιρα. Με αυτό τον τρόπο το στρώμα των αερίων του θερμοκηπίου που καλύπτει τη Γη εγκλωβίζει τη θερμική ενέργεια με προφανές αποτέλεσμα την αύξησης της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη.

Η ανθρώπινη παρέμβαση στον φυσικό κύκλο του CO₂ τα τελευταία 150 χρόνια είναι καθοριστική (WWF, 2017). Οι ανθρωπογενείς δραστηριότητες, κυρίως μέσω της χρήσης ορυκτών καυσίμων, βιομηχανικών φθοριούχων αερίων αλλά και μέσω των κτηνοτροφικών δραστηριοτήτων που συμβάλουν στην εκπομπή μεθανίου, σε συνδυασμό με την αποψίλωση των δασών τα οποία απορροφούν τα αέρια του θερμοκηπίου, έχουν διαταράξει ανεπανόρθωτα τις ισορροπίες στον κύκλο του CO₂.

Η Κλιματική Αλλαγή δεν συνδέεται αναγκαστικά με αύξηση της θερμοκρασίας σε κάθε σημείο του πλανήτη αλλά στην όλο και πιο συχνή εμφάνιση ακραίων και απρόβλεπτων καιρικών φαινομένων.

Σύμφωνα με την 4η Έκθεση Αξιολόγησης (AR4) της IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) προβλέπεται ότι αν δεν αναχαιτιστεί το φαινόμενο :

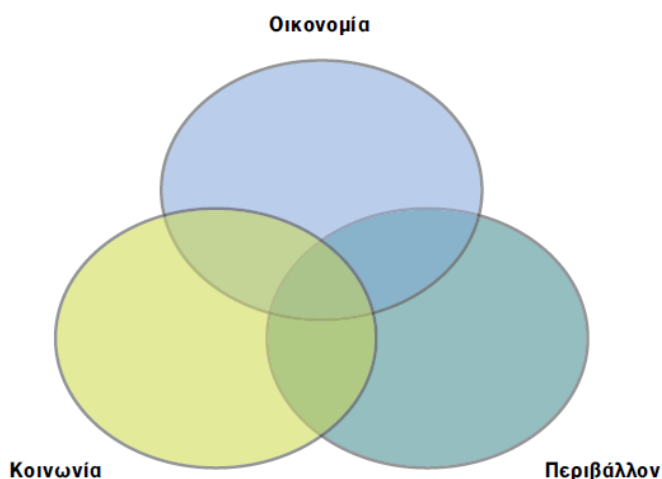
- *Μέσα στις επόμενες δεκαετίες, τα αποθέματα νερού που είναι αποθηκευμένα στους παγετώνες και στις χιονισμένες περιοχές θα μειωθούν προκαλώντας ελλείψεις νερού σε περισσότερο από 1 δις ανθρώπους*
- *Το 20% με 30% όλων των ζωντανών οργανισμών στον πλανήτη θα αντιμετωπίζουν αυξημένο κίνδυνο εξαφάνισης, αν η άνοδος της μέσης παγκόσμιας θερμοκρασίας ξεπεράσει τους 1,5-2,5°C.*
- *Σε χαμηλότερα γεωγραφικά πλάτη, και κυρίως σε ξηρές και τροπικές περιοχές, ακόμα και μικρές αυξήσεις της θερμοκρασίας της τάξης των 1°C - 2°C, αναμένεται να αυξήσουν τον κίνδυνο λιμών*

- Μετά το 2080 πολλά εκατομμύρια ανθρώπων αναμένεται να επηρεαστούν από πλημμύρες στα σπίτια και τις επιχειρήσεις τους εξαιτίας της ανόδου της στάθμης της θάλασσας κάθε χρόνο

(WWF et. al., 2017)

2.2 Αστικές πολιτικές της ΕΕ και η περιβαλλοντική διάσταση

Από τα μέσα της δεκαετίας του '80 εισάγεται η έννοια της «βιωσιμότητας», μεταβάλλοντας την τότε κρατούσα αντίληψη που ταύτιζε την έννοια της ανάπτυξης με την οικονομική μεγέθυνση. Η “βιώσιμη ανάπτυξη” επιτυγχάνεται μέσα την κατάστρωση και υλοποίηση πολιτικών και δράσεων που αντιμετωπίζουν “ισόρροπα” τις τρεις βασικές διαστάσεις της -οικονομική, κοινωνική, περιβαλλοντική- (Σχ. 11)



Σχ. 11: Βιώσιμη Ανάπτυξη- ο κοινός τόπος Κοινωνίας- Περιβάλλοντος- Οικονομίας
(Πηγή: Κορρές, Κοκκίνου, 2010)

Σύμφωνα με την Έκθεση Παγκόσμιας Επιτροπής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, γνωστή και ως Έκθεση Brundtland, ο όρος βιώσιμη ανάπτυξη (sustainable development) σημαίνει «την ανάπτυξη εκείνη που ικανοποιεί τις ανάγκες της παρούσας γενεάς χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες». Πρόκειται για τον πιο διαδεδομένο ορισμό της βιώσιμης ανάπτυξης που όμως έχει ένα μεγάλο βαθμό αοριστίας (Τσεσμετζής, 2016) επιτρέποντας στην πράξη πληθώρα διαφοροποιημένων ερμηνειών και εφαρμογών. Οι πολιτικές προς την κατεύθυνση της συμπαγούς πόλης μπαίνουν σχετικά νωρίς στην ατζέντα της ΕΕ ως αναπόσπαστο τμήμα της «βιώσιμης ανάπτυξης» ενώ παράλληλα έχει ξεκινήσει ο διεθνής προβληματισμός για τα αίτια και τις συνέπειες της Κλιματικής Αλλαγής.

Ως πρόδρομος των σύγχρονων Ευρωπαϊκών αστικών πολιτικών θεωρείται **Το Πράσινο βιβλίο “για το Αστικό Περιβάλλον”** (Μπαρμπόπουλος, Μηλάκης, Βλαστός, 2005) όπου για πρώτη φορά (1990) τονίζεται η σημασία της πόλης, περιγράφονται κατά σφαιρικό τρόπο τα προβλήματα και προτείνονται συνολικές λύσεις. Δίνεται κυρίως έμφαση στην ανάδειξη της ταυτότητας της πόλης και της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Υπογραμμίζεται η ανάγκη βελτίωσης της ποιότητας του αστικού χώρου, με περιορισμό της παρουσίας του ιδιωτικού αυτοκινήτου και ανάλογη ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας. Η βελτίωση του αστικού χώρου ελπίζεται ότι θα δώσει την ευκαιρία για περισσότερο περπάτημα και ποδήλατο, τους πιο ευγενικούς και φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μετακίνησης. (Πολύζος, 1999)

Η στρατηγική για το αστικό περιβάλλον συμπεριλήφθηκε στα πλαίσια του 6^{ου} Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον «Περιβάλλον 2010» με στόχο την ολοκληρωμένη αντιμετώπιση των σύγχρονων περιβαλλοντικών προβλημάτων. Οι βασικές προτεραιότητες ήταν (Κορρές-Κοκκίνου et.al., 2010) η διαχείριση του αστικού χώρου και ο πολεοδομικός σχεδιασμός, οι βιώσιμες μεταφορές και η ένταξη ορθών πρακτικών για τον σχεδιασμό σε τοπικό επίπεδο.

Όπως προαναφέρθηκε, η θεματική στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) για το αστικό περιβάλλον υποστηρίζει την ανάκτηση της αστικής κεντρικότητας, ως την πλέον δόκιμη πρακτική για τον σχεδιασμό και διαχείριση του αστικού χώρου. Με δεδηλωμένο στόχο την αντιμετώπιση της αστικής διάχυσης προτείνει μεταξύ άλλων: ΕΕΑ, (2006)

- Μακρόπνοο σχεδιασμό που θα προάγει τη βιώσιμη ανάπτυξη και θα περιορίζει την αστική διάχυση, μέσα από συνεχή παρακολούθηση και αναγνώριση των αποτελεσμάτων στον χώρο.
- Πολιτικές για την επανάχρηση των πρώην βιομηχανικών περιοχών (brown fields), των δημόσιων χώρων προς τη συμπαγοποίηση της αστικής δομής.
- Πολιτικές για την ανάσχεση καταπάτησης των αδόμητων αστικών εκτάσεων και ολοκληρωμένες πολιτικές για τον περιορισμό της αστικής εξάπλωσης

- Αναγνώριση των «δρώντων υποκειμένων» (ιδιωτικός τομέας, τοπικές κοινωνίες, η κεντρική διοίκηση, ΟΤΑ κ) και κινητοποίηση τους στον σχεδιασμό, υλοποίηση και αξιολόγηση των χωρικών πολιτικών
- Διαχείριση της περιβάλλουσας αγροτικής γης με ανάπτυξη συνεργειών ανάμεσα στις διαχειριστικές αρχές και οργανισμούς της πόλεων και των περιφερειών

Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Γραφείο Περιβάλλοντος (ΕΕΑ, ο.π.) η αστική διάχυση, φαινόμενο που αποτελεί κανόνα γύρω από τις ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις σε συνδυασμό με την έξαρση της οικοδομικής δραστηριότητας έχει σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που μπορούν να συνοψισθούν στα παρακάτω:

- Αύξηση της ζήτησης για τσιμέντο (σ.σ. η έψηση του οποίου απαιτεί υψηλά ποσά ενέργειας και παράγονται μεγάλες ποσότητες CO₂ καθώς και αδρανών υλικών
- Απώλεια βιοποικιλότητας, υδάτινων αποθεμάτων και φυσικού πρασίνου
- Διαταραχές υδρολογικού κύκλου/κύκλου του αζώτου
- Στροφή προς πιο καταναλωτικό/ενεργοβόρο πρότυπο ζωής (αύξηση της κατα κεφαλήν κατανάλωσης φυσικών πόρων όπως το νερό και ηλεκτρικής ενέργειας
- Σοβαρή αύξηση των δαπανούμενων ενεργειακών πόρων: Η «αραιή» πόλη βασίζει τις μετακινήσεις της στο ΙΧ αυτοκίνητο. Οι αποστάσεις πολιτών και οι μεταφορές αγαθών γίνονται μεγαλύτερες και οι δημοτικές υπηρεσίες ακριβότερες. Η ανάπτυξη ΜΜΜ και ειδικότερα μέσω σταθερής τροχιάς (ΜΣΤ) σε ένα αραιό και διάχυτο αστικό δίκτυο γίνεται ασύμφορη με αποτέλεσμα να τροφοδοτείται η κυρίαρχη τάση για χρήση ΙΧ για τις μετακινήσεις

Το ΕΕΑ συνδέει ευθέως την αστική διάχυση με την **Κλιματική Αλλαγή/Υπερθέρμανση** και εισάγει την ανάγκη για συνεκτικότερες αστικές δομές με στόχο τη μείωση των διανυόμενων αποστάσεων και τον περιορισμό της χρήσης ΙΧ.

2.3 Διεθνείς πολιτικές για την Κλιματική Αλλαγή

Η βάση της διεθνούς κλιματικής πολιτικής είναι η Σύμβαση - Πλαίσιο των Η.Ε. για τις κλιματικές αλλαγές που υπεγράφη από 154 χώρες και την Ευρωπαϊκή Ένωση τον Ιούνιο του 1992 στο Ρίο, κατά τη διάρκεια της Συνόδου Κορυφής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη. Η Ελλάδα επικύρωσε την Σύμβαση με τον Νόμο 2205/1994 (ΦΕΚ 60/Α/15-4-1994). Η σύμβαση δεν έθεσε νομικά δεσμευτικές υποχρεώσεις αλλά τις βάσεις για περαιτέρω δράση στο μέλλον. Την εποχή που επικρατούσαν πολλές αμφισβητήσεις για την επιστημονική στήριξη της ανάγκης υιοθέτησης μέτρων, η σύμβαση έθεσε τις γενικές αρχές και τη διαδικασία για τη μετέπειτα υιοθέτηση δεσμεύσεων, κυρίως μέσω των τακτικών συνόδων των Κρατών Μερών της. (ΥΠΕΚΑ et al, 2017). Η Σύμβαση-Πλαίσιο εγκαθιδρύει τους δύο πυλώνες της διεθνούς κλιματικής πολιτικής: το μετριασμό των εκπομπών και την προσαρμογή (ΕΣΠΚΑ, 2016).

Με βάση τις διαδικασίες που προβλέπονται από τη Σύμβαση, στην Τρίτη Σύνοδο των Συμβαλλομένων Μερών (Κιότο, Δεκέμβριος 1997) υιοθετήθηκε Πρωτόκολλο στη Σύμβαση, γνωστό ως Πρωτόκολλο του Κιότο. Το Πρωτόκολλο στοχεύει σε συνολική μείωση των εκπομπών τουλάχιστον κατά 5% την πενταετία 2008-2012 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Για την επίτευξή του, τα ανεπτυγμένα Κράτη - Μέρη του Πρωτοκόλλου καλούνται να εξασφαλίσουν ότι οι εκπομπές τους, για 6 συνολικά αέρια, δεν θα υπερβούν τα συμφωνηθέντα όρια. Το Πρωτόκολλο του Κιότο τέθηκε σε ισχύ το 2005. (ΥΠΕΚΑ, ο.π.)

Επόμενος σημαντικός σταθμός για την αντιμετώπιση της Κλιματικής Αλλαγής είναι η **Συμφωνία των Παρισίων**, μια παγκόσμια συμφωνία που υπεγράφη στις 12 Δεκεμβρίου 2015 στο Παρίσι. Η συμφωνία αποσκοπεί στη συγκράτηση της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη **«αρκετά κάτω» από τους 2°C**.

Πριν και κατά τη διάσκεψη των Παρισίων, οι χώρες υπέβαλαν ολοκληρωμένα εθνικά σχέδια δράσης για το κλίμα με στόχο τη μείωση των εκπομπών τους και συμφώνησαν να γνωστοποιούν ανά 5ετία τις συνεισφορές τους με σκοπό τον καθορισμό πιο φιλόδοξων στόχων. Οι κυβερνήσεις δέχτηκαν να γνωστοποιούν την πρόδοό τους προς την επίτευξη των στόχων τους, με σκοπό την εξασφάλιση διαφάνειας και εποπτείας. Η ΕΕ και άλλες ανεπτυγμένες χώρες θα παρέχουν χρηματοδότηση για το κλίμα,

προκειμένου να βοηθήσουν τις αναπτυσσόμενες χώρες, τόσο να μειώσουν τις εκπομπές όσο και να θωρακιστούν έναντι των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής. (Πηγή: <http://www.consilium.europa.eu/el/policies/climate-change/timeline/>, et. al)

2.4 Παραδείγματα αστικών πολιτικών προς την κατεύθυνση της «συμπαγούς πόλης»

Τα κράτη- μέλη του ευρωπαϊκού Βορρά, από τη δεκαετία του 90, έθεσαν ως προτεραιότητα την άσκηση συντονισμένων πολιτικών για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και της ενίσχυσης της κεντρικότητας πάνω στις αρχές της «συμπαγούς πόλης».

Στη **Δανία**, ιδρύεται Υπουργείο Αστικών Υποθέσεων το 1998 με στόχο πιο ελκυστικές και βιώσιμες πόλεις με καλές συνθήκες διαβίωσης και σύμμειξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και έρευνας. (ΥΠΕΘΟ, εγκύκλιος ΟΣΑΑ, 2010)

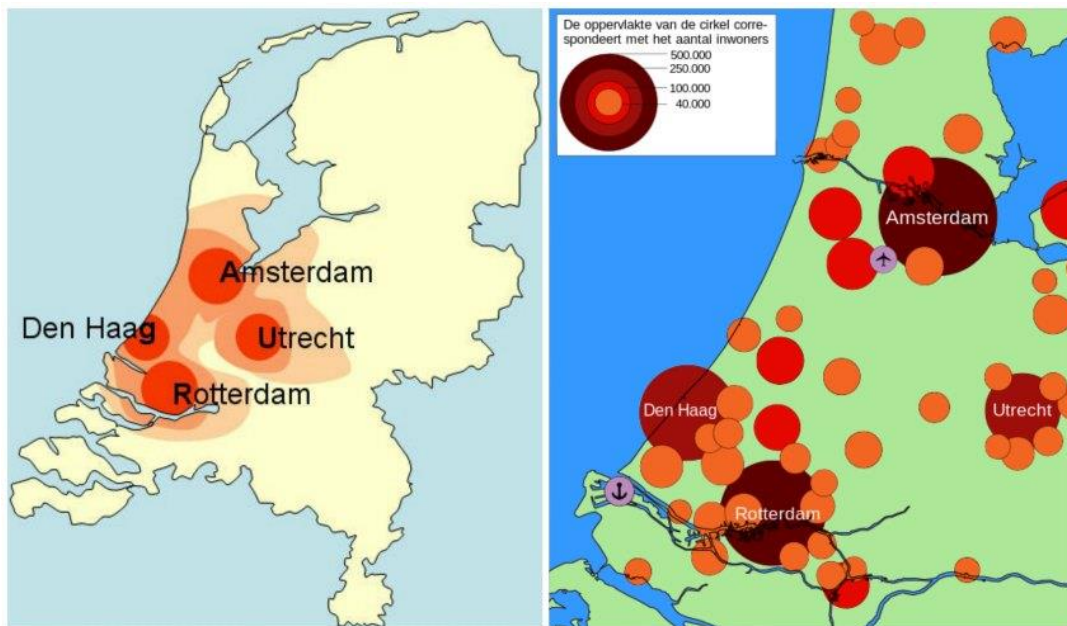
Στη **Γερμανία**, η αστική πολιτική εστιάζει στην ενίσχυση των ιστορικών κέντρων των πόλεων σε συνδυασμό με τη λήψη μέτρων για αντιμετώπιση των κοινωνικών προβλημάτων.

Η **Ολλανδία** είναι μια από τις πρώτες ευρωπαϊκές χώρες που υιοθέτησαν επίσημη αστική πολιτική, με βασικά θέματα την ασφάλεια, την κοινωνική συνοχή, τη βελτίωση του οικονομικού κλίματος και τη συμμετοχή πολιτών, επιχειρήσεων και φορέων. (ΥΠΕΘΟ, ο.π.)

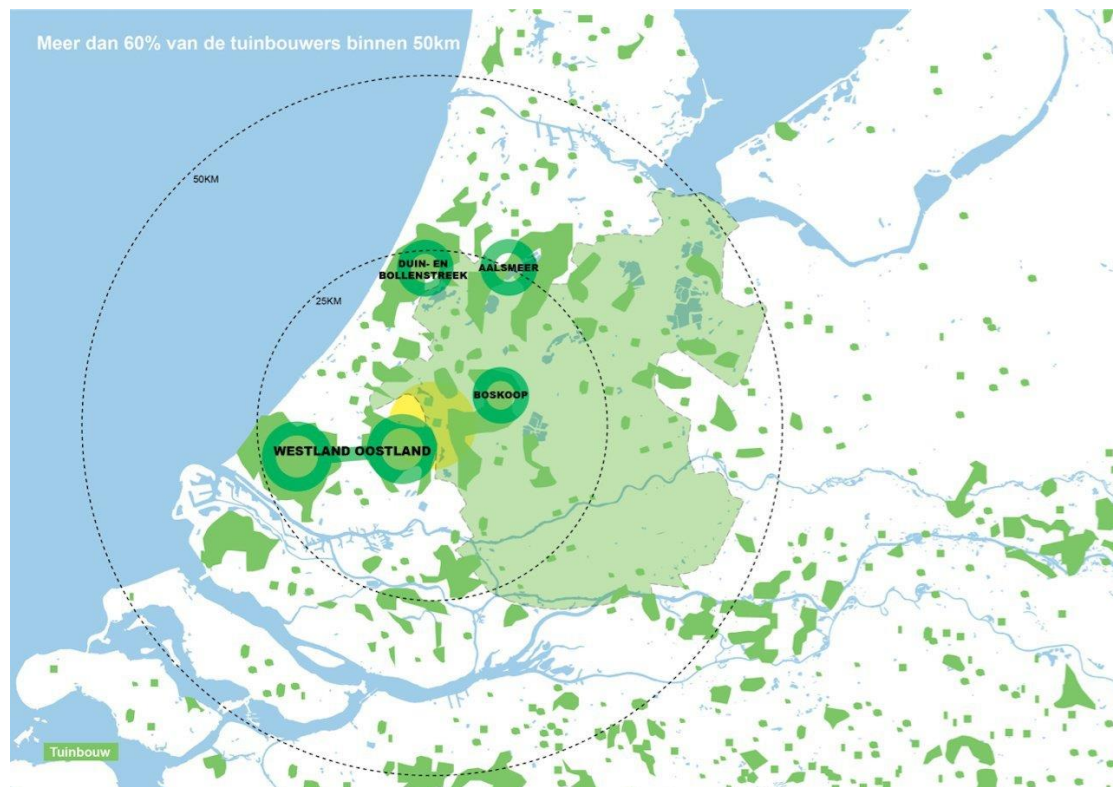
Εξέχουσα θέση στη διεθνή βιβλιογραφία και πρακτική κατέχει η φιλόδοξη πρωτοβουλία “Randstad Holland” 2014 (randstad=rim city)

Ο όρος «Randstad Holland» προήλθε από έναν πρωτοπόρο Ολλανδό πιλότο στη δεκαετία του '30 ο οποίος καθώς πετούσε πάνω από την Ολλανδία, διέκρινε έναν δακτύλιο από πόλεις και χωριά και στο κέντρο την αγροτική γη. Ο όρος καθιερώθηκε τη δεκαετία του '50 από τους ολλανδούς χωροτάκτες όταν αυξανόταν ραγδαία ο πληθυσμός στη δυτική πλευρά των Άμστερνταμ, Ρότερνταμ και Χάγης (Burg A. and Vink 2008). Η περιοχή της Randstad ήταν (και είναι) η οικονομική καρδιά της Ολλανδίας, διαμένει ο μισός πληθυσμός της χώρας και οι πολιτικές κρατικού

παρεμβατισμού των προηγούμενων δεκαετιών για την οικονομική μεγέθυνση, την κοινωνική κατοικία και την άνοδο του εισοδήματος είχαν ως αποτέλεσμα να απειλείται η «πράσινη καρδιά» της κυκλικής αυτής ζώνης.



Σχ. 12 Οι τέσσερις μεγάλες ολλανδικές πόλεις γύρω από τη Randstand και οι νέες μικρότερες, στις οποίες κατευθύνθηκε η αστική επέκταση (Πηγή: togetherabroad.nl)



Σχ. 13: Η Πράσινη Καρδιά (Πηγή: archdaily)

Το όραμα «Randstad 2040» εγκρίθηκε από το ολλανδικό κοινοβούλιο το 2006 και έχει ως στόχο «ένα πράσινο, ελκυστικό και φιλικό προς το κλίμα περιβάλλον διαβίωσης» και «ανταγωνιστικές, βιώσιμες και φιλικές προς το κλίμα, πόλεις».

Η αρχή της συμπαγούς πόλεως πλαισιώνεται σε μια σειρά συμπληρωματικών αναπτυξιακών αστικών πολιτικών που περιλαμβάνουν την αναβάθμιση των μεταφορών, την εξοικονόμηση φυσικών πόρων και μικτές χρήσεις αστικής γης κ[...]. Προτίθεται επίσης να μετατρέψει την μη χρησιμοποίηση των βιομηχανικών χώρων σε νέες αστικές περιοχές με κατοικίες και λειτουργική απασχόληση. Για να επιτευχθεί η μεγαλύτερη πυκνότητα στην υπάρχουσα αστική περιοχή, η Randstad ενθαρρύνει την ανάπτυξη πολυώροφων κτιρίων για να αξιοποιηθούν τα ήδη υπάρχοντα χαμηλά. (Δέτση, 2015)

Οι πολιτικές για τη Συμπαγή Πόλη στη Randstad και τη διάσωση της “πράσινης” καρδιάς της από τα τέλη της δεκαετίας του ‘60 (Dieleman, Dijst, Spit, 1999) αναπτύχθηκαν σε δύο φάσεις: Στην πρώτη, η αστική αποσυγκέντρωση κατευθύνθηκε προς ένα περιορισμένο αριθμό νέων πόλεων (Σχ. 12) και παράλληλα αναχαιτίστηκε η επέκταση στην “πράσινη καρδιά. Στη δεύτερη φάση επιχειρήθηκε να ανασχεθεί συνολικά η αστική αποσυγκέντρωση ενώ η αστική ανάπτυξη κατευθύνθηκε στο εσωτερικό ή δίπλα στις μεγάλες πόλεις της Randstad.

Η διοίκηση της Randstad ήταν από μόνη της μια πρόκληση. Εμπλέκονταν: πέντε υπουργεία, τέσσερις περιφέρειες, 200 δήμοι -ανάμεσά τους και οι δήμοι των τεσσάρων μεγαλύτερων πόλεων της Ολλανδίας- και πάνω από δέκα εταιρίες υδρεύσεως, δίχως να υπολογιστεί το σύστημα των δημόσιων μεταφορών από διαφορετικούς δημοτικούς, κρατικούς και ιδιωτικούς φορείς και παρόχους υπηρεσιών. Τα επόμενα χρόνια καταβλήθηκε συντονισμένη προσπάθεια για την ενοποίηση των επιμέρους δημόσιων φορέων της Randstad (μέσω συγχωνεύσεων/ καταργήσεων), της ενοποίησης δήμων και κοινοτήτων (ο αντίστοιχος «Καλλικράτης») και αποκέντρωση των υπηρεσιών, ωστόσο οι προσπάθειες για δημιουργία μιας και μόνης «επαρχίας Randstad” δεν στεφθηκαν από επιτυχία. Αντιθέτως λειτούργησαν ικανοποιητικά κάποιες στοχευμένες πρωτοβουλίες όπως το Γραφείο Προώθησης Επενδύσεων.

Πολλοί απέδωσαν τις αποτυχίες στο πολυδαίδαλο περιφερειακό διοικητικό σύστημα και στην «έλλειψη ιδιοκτησίας» των διαφόρων προτάσεων για έργα που στοιβάζονταν στο γραφείο του Υπουργού Μεταφορών και Υδάτων. (Burg A. and Vink op et al)

Το project της Randstad παρά τις επιμέρους αστοχίες κρίνεται γενικά ως επιτυχημένο καθώς λειτούργησαν οι νέες μικρές πόλεις σύμφωνα με τις αρχικές προβλέψεις ενώ η “Πράσινη Καρδιά” έχει διασωθεί ως αγροτική ζώνη και ζώνη αναψυχής (Σχ. 13). Άλλες όψεις της “συμπαγούς πόλης” έγιναν λιγότερο αισθητές σύμφωνα με τους ίδιους συγγραφείς. Η αναλογία χρηστών ποδηλάτου/ΙΧ παρέμεινε πρακτικώς αμετάβλητη στα ολλανδικά αστικά κέντρα και αντίστοιχη με άλλες δυτικοευρωπαϊκές χώρες που δεν είχαν εφαρμόσει μοντέλα συμπαγούς πόλης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Όψεις της ενσωμάτωσης των νέων αστικών και περιβαλλοντικών πολιτικών στο ελληνικό χωρικό θεσμικό πλαίσιο- το Νέο ΡΣΑ

3.1 Γενικά

Ιστορικά, η διαμόρφωση του αστικού χώρου στην Ελλάδα οφείλεται περισσότερο στην πρωτοβουλία ατόμων και πληθυσμιακών ομάδων για τη χωροθέτηση οικονομικών δραστηριοτήτων και για την ικανοποίηση της ανάγκης της στέγασης αντίστοιχα, παρά στον προγραμματισμό και τον επίσημο σχεδιασμό της Διοίκησης.

Μόλις το 1923 με το ΝΔ *«περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών»* θεσπίζεται η υποχρέωση για την ύπαρξη σχεδίου σε κάθε οικισμό της χώρας αλλά και η δόμηση εκτός οικισμών. Ως τις αρχές της δεκαετίας του '80 ο χωροταξικός και κατ επέκτασιν ο οικιστικός σχεδιασμός νοείτο ως η χωρική αποτύπωση των εκάστοτε αναπτυξιακών σχεδίων της χώρας (Ν. 360/1976 αρ. 1). Η περιβαλλοντική συνιστώσα του σχεδιασμού και η έννοια της ισόρροπης ανάπτυξης θα εισαχθεί πολύ αργότερα, στον Ν.2508/1997 και στον Ν.2742/1999.

3.2 Η Εθνική Στρατηγική για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή

Το 2014, το Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, το Ίδρυμα Ιατροβιολογικών Ερευνών της Ακαδημίας Αθηνών και η Τράπεζα της Ελλάδος, υπέγραψαν μνημόνιο συνεργασίας που αφορούσε εκτός των άλλων και στην σύνθεση του κειμένου της Εθνικής Στρατηγικής για την Προσαρμογή στη Κλιματική Αλλαγή (ΕΣΠΚΑ). Το σχέδιο ΕΣΠΚΑ που προέκυψε κυρώθηκε με νόμο το 2016 (Ν4414/2016)

Ο κεντρικός σκοπός της ΕΣΠΚΑ είναι να συμβάλλει στην ενίσχυση της ανθεκτικότητας της χώρας όσον αφορά τις επιπτώσεις από την κλιματική αλλαγή, υιοθετώντας μια στρατηγική προσέγγιση μέσα στο πλαίσιο που ορίζεται από την σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την Κλιματική Αλλαγή, τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες και τη διεθνή εμπειρία. Φιλοδοξεί, δε, να αποτελέσει το μοχλό κινητοποίησης των δυνατοτήτων της ελληνικής πολιτείας, οικονομίας και ευρύτερα της κοινωνίας για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στα χρόνια που έρχονται.

Ειδικότερες κατευθύνσεις είναι:

- η βελτίωση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων μέσω της απόκτησης πληρέστερων πληροφοριών και επιστημονικών δεδομένων σχετικών με την προσαρμογή
- η προώθηση της ανάπτυξης και εφαρμογής περιφερειακών/τοπικών σχεδίων δράσης σε συμφωνία με την παρούσα στρατηγική,
- η προώθηση δράσεων και πολιτικών προσαρμογής σε όλους τους τομείς με έμφαση στους πιο ευάλωτους,
- η δημιουργία μηχανισμού παρακολούθησης και αξιολόγησης των δράσεων και πολιτικών προσαρμογής, και
- η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση της κοινωνίας

Η ΕΣΠΚΑ προβλέπει έναν αρχικό ορίζοντα πενταετίας για την ανάπτυξη ικανότητας προσαρμογής και για την ιεράρχηση και υλοποίηση ενός πρώτου συνόλου δράσεων έχοντας υπ όψιν τη σημαντική αβεβαιότητα που συνδέεται με την κλιματική αλλαγή και τις επιπτώσεις της καθώς και την πληθώρα νέων πληροφοριών και εξελίξεων ώστε, κατά περίπτωση, να επανεξετάζεται και να επικαιροποιείται η στρατηγική.

Επόμενο βήμα είναι η εξειδίκευση της στρατηγικής με την εκπόνηση των Περιφερειακών Σχεδίων για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή (ΠεΣΠΚΑ), που με βάση τις κλιματικές συνθήκες και την τρωτότητα κάθε περιφέρειας θα καθορίσουν επακριβώς τους τομείς πολιτικής και τις γεωγραφικές ενότητες προτεραιότητας για λήψη μέτρων με ταυτόχρονη εξειδίκευση των μέτρων αυτών, καθώς επίσης τα οικονομικά μέσα για την υλοποίηση των μέτρων, τους φορείς υλοποίησης, τους εμπλεκόμενους φορείς, κλπ.

Η ΕΣΠΚΑ διαπιστώνει **(4.12)** πως η σχέση των πόλεων με την κλιματική αλλαγή είναι πολύπλευρη καθώς οι πόλεις καταναλώνουν περίπου το 60 έως 80% της παραγόμενης ενέργειας σε παγκόσμια κλίμακα και αποτελούν κύριες πηγές εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. ενώ η συνεχής επέκταση των πόλεων συνδέεται άμεσα με τη ραγδαία αύξηση των ενεργειακών αναγκών, συντελώντας στη δημιουργία ενός εξαιρετικά επικίνδунου ενεργειακού αποτυπώματος με άμεσες επιπτώσεις στο κλίμα. Την ίδια στιγμή η Κλιματική Αλλαγή θέτει κινδύνους στις αστικές υποδομές και στην ποιότητα της ζωής εξαιτίας της ανόδου της στάθμης της θάλασσας, ακραίων καιρικών φαινομένων, ξηρασίας, πλημμυρών και καυσώνων.

Η ΕΣΠΚΑ δίνει ιδιαίτερη έμφαση στο μικροκλίμα της πόλης που επιβαρύνεται από την έλλειψη πρασίνου επισημαίνοντας ότι στην Ελλάδα “τα κτίρια ευθύνονται για το 40% της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας και για το 45% των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) στην ατμόσφαιρα. Ενδιαφέρον προκαλεί και η επισήμανση ότι η έλλειψη πρασίνου επιβαρύνει τη συλλογική ψυχολογία των κατοίκων της πόλης εντείνοντας ένα αίσθημα δυσφορίας. (ΕΣΠΚΑ, ο.π.)

Το νέο ΡΣΑ εξ άλλου αναγνωρίζεται από την ΕΣΠΚΑ ως εργαλειοθήκη κατευθύνσεων και στόχων με στόχο την προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή, για την Αττική. Έχει σημασία να τονιστεί εδώ πως η Εθνική Στρατηγική δεν αναλύει σε βάθος τις αναγκαίες τομεακές πολιτικές, ούτε αποφαινεται για τη σκοπιμότητα επιμέρους μέτρων και δράσεων προσαρμογής σε τοπικό/περιφερειακό επίπεδο και δεν επιχειρεί την ιεράρχηση των ενδεικτικά προτεινόμενων μέτρων και δράσεων. Τα θέματα αυτά αποτελούν την ουσία των Περιφερειακών Σχεδίων Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή όπως αναφέραμε προηγουμένως.

Τα μέτρα και δράσεις που προτείνει η ΕΣΠΚΑ κινούνται προς την κατεύθυνση της προσαρμογής και επικεντρώνονται, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, στην κλίμακα της πόλης και του κτιρίου, συμπληρώνοντας κατά κάποιο τρόπο τις συναφείς δράσεις του ΡΣΑ. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το

Δράση 1. Προσαρμογή του αστικού σχεδιασμού στην κλιματική αλλαγή και βελτίωση των θερμικού περιβάλλοντος στις πόλεις με την αλλαγή του μικροκλίματος του δομημένου περιβάλλοντος (αστικά κέντρα).

Μέτρα:

1. Προσδιορισμός ολιστικής μεθοδολογίας για την εκτίμηση της τρωτότητας των κτηριακών υποδομών στο χειρσαίο και παράκτιο περιβάλλον.
2. Κατάλληλος αρχιτεκτονικός και πολεοδομικός επανασχεδιασμός των χώρων με κατάλληλη διάταξη και αξιοποίηση των ελεύθερων χώρων (με χρήση σκίασης, αερισμού, κ.λπ.)
3. Εξέταση αναγκαιότητας επικαιροποίησης του Κτιριοδομικού Κανονισμού και του Κανονισμού Ενεργειακής Απόδοσης Κτηρίων (ΚΕΝΑΚ) λαμβάνοντας υπόψη το μικροκλίμα των πόλεων και τις κλιματικές αλλαγές που παρατηρούνται ή εκτιμάται ότι θα προκύψουν.
4. Αύξηση του αστικού πρασίνου. Η σχέση δομημένου χώρου και πρασίνου θα πρέπει να αλλάξει για να εξισορροπήσει τις επερχόμενες κλιματικές αλλαγές. Αυτό θα συμπεριλάβει την αξιοποίηση αναξιοποίητων περιοχών, την ανακατανομή και αποκατάσταση του πρασίνου στο δομημένο περιβάλλον. Τέλος, όπως προαναφέρθηκε, η ενσωμάτωση του πράσινου σε υπάρχουσες κατασκευές (οροφές, κάθετες επιφάνειες κ.λπ.) θα πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα
5. Χρήση καινοτόμων και ενεργειακά φιλικών υλικών, τόσο για την ανακαίνιση παλαιών κτηρίων όσο και για την δόμηση νέων (μηδενικής ενεργειακής κατανάλωσης) καθώς και αξιοποίηση των Ανανεώσιμων Μορφών Ενέργειας και άλλων τεχνικών εξοικονόμησης που θα πρέπει να συμπεριληφθούν στη σύγχρονη νομοθεσία.

Δράση 2. Μείωση των θερμικών και ενεργειακών αναγκών των κτηρίων προς την

κατεύθυνση του μηδενικού ενεργειακού αποτυπώματος.

Μέτρα:

1. Συνδυασμένη χρήση τεχνολογιών εξοικονόμησης ενέργειας, αποδοτικά συστήματα φωτισμού και χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.
2. Αποδοτική αξιοποίηση του διαθέσιμου ανθρώπινου και υλικού δυναμικού.
3. Εκπαίδευση χρηστών κτιρίων και βελτιωμένη απόδοση μέσω συμπεριφοριστικών αλλαγών.

3.3 Ο ρυθμιστικός σχεδιασμός της Αττικής

Μετά από δεκαετίες επεξεργασιών επιπέδου Ρυθμιστικού Σχεδίου για την Αθήνα, με ουσιαστική αφετηρία την πρόταση Ρυθμιστικού του 1966 που συντάχθηκε υπό την καθοδήγηση του Προκόπη Βασιλειάδη, το πρώτο ολοκληρωμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο θεσμοθετείται για την Αθήνα το 1985.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο του 1985 (ΡΣΑ 85) έχει γενικά αναγνωριστεί ως ένα ιδιαίτερα θετικό για την εξέλιξη της Αττικής σχέδιο. Πολλοί από τους γενικούς και ειδικούς στόχους του παραμένουν σε μεγάλο βαθμό επίκαιροι σήμερα, περιλαμβάνοντας κατευθύνσεις που στη συνέχεια αναδείχθηκαν και καθιερώθηκαν ως βασικές αρχές από τη διεθνή πρακτική χωρικού σχεδιασμού –κυρίως σε ότι αφορά στην προστασία του περιβάλλοντος. (αιτιολογική έκθεση Ν 4277/14, 2014)

Ο νέος Ρυθμιστικός Σχεδιασμός (Ν4277/14) είχε να αντιμετωπίσει σειρά προβλημάτων και προκλήσεων μιας ώριμης “πόλης - περιφέρειας” μέσα σε ένα πρωτόγνωρο περιβάλλον οικονομικής ύφεσης και γενικευμένης κοινωνικής αστάθειας. Η ολοκλήρωση σημαντικών έργων υποδομής όπως το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, η Αττική Οδός, το μετρό, καθώς και τα Ολυμπιακά έργα δίνουν στον επισκέπτη την εικόνα μιας σύγχρονης ευρωπαϊκής πόλης.

Ωστόσο:

- οι συγκρούσεις χρήσεων και οι πιέσεις εξάπλωσης προς αγροτικές και φυσικές περιοχές είχαν μεν ανασχεθεί συνολικά αλλά διατηρούσαν ισχυρές τάσεις σε

εντοπισμένα σημεία, ακολουθώντας κυρίως τους νέους γραμμικούς άξονες (γραμμική παρόδια ανάπτυξη)

- Η εγκατάλειψη και υποβάθμιση των κεντρικών περιοχών της Αττικής σε συνδυασμό με την είσοδο μεταναστευτικών κυμάτων στη χώρα και την πολλαπλότητα της οικονομικής και κοινωνικής κρίσης ζητούσαν τη διατύπωση προτάσεων και μέτρων που δεν θα μπορούσαν να έχουν προβλεφθεί.
- Οι διοικητικές αλλαγές στην αρχιτεκτονική της τοπικής αυτοδιοίκησης με το πρόγραμμα «Καλλικράτης», με τη διεύρυνση εδαφικής περιφέρειας και αρμοδιοτήτων των Δήμων, και τις αιρετές αρχές στις Περιφέρειες, αλλάζουν και τον τρόπο συντονισμού μεταξύ των επιπέδων ρύθμισης και για τις χωρικές πολιτικές.
- Και τέλος **οι προκλήσεις της κλιματικής αλλαγής**, επιτάσσουν την προώθηση ολοκληρωμένων πολιτικών χωρικού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού, με τη συστηματική ενεργοποίηση των νέων εργαλείων της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, βάσει και των ευρωπαϊκών και διεθνών δεσμεύσεων της χώρας, (αιτιολογική έκθεση Ν 4277/14, et. al.)

Στα παραπάνω πρέπει να συνυπολογίσουμε τα δεδομένα της εποχής μας (2017)

- Την οικονομική ύφεση σε συνδυασμό με την φορολογική πολιτική στα καύσιμα που έχει επιφέρει μείωση της μέσης κατανάλωσης καυσίμου και αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ
- Τον συνδυασμό οικονομικής ύφεσης και φορολογίας των ακινήτων που έχει επιφέρει πάγωμα της οικονομικής δραστηριότητας και συνεπώς της αστικής διάχυσης
- Την έκρηξη του τουρισμού με επίκεντρο την Αττική και την πρόκληση της επέκτασης της τουριστικής περιόδου
- Τη διάδοση της ηλεκτροκίνησης των ΙΧ αυτοκινήτων σε ορίζοντα 20ετίας που θα επιφέρει μεγάλη πτώση στους εκπεμπόμενους ρύπους και CO2 στις πόλεις
- τη γενικευμένη απορρύθμιση στο χωρικό σχεδιασμό που διαπιστώνεται από το 2010

Ο Ν 4277/14 και εφ εξής «Νέο ΡΣΑ» ορίζει ότι το χωρικό πρότυπο για την Αττική διαμορφώνεται, σύμφωνα με τις αρχές της **πολυκεντρικότητας** και της **συμπαγούς-συνεκτικής πόλης** και με **γνώμονα τον περιορισμό της κατανάλωσης φυσικών**

πόρων, εδαφών και ενέργειας. Αποδίδει ισότιμη βαρύτητα στον αστικό και στον εξωαστικό χώρο, με την αντιμετώπιση τους ως συμπληρωματικών συνιστωσών ενός ενιαίου λειτουργικού συνόλου. Στα πλαίσια της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης επίσης, προωθείται η οργάνωση της Αττικής σε ολοκληρωμένες Χωροταξικές Ενότητες (Χ.Ε.) με σχετική λειτουργική αυτοτέλεια, ιδιαίτερη φυσιογνωμία και συμπληρωματικότητα και η συγκρότηση συνεχούς δικτύου σημαντικών χώρων πρασίνου και αξιοποίηση ευνοϊκών χώρων για την ανάπτυξη της αστικής φύτευσης ενώ δίνεται ισχυρή έμφαση στην ανάπτυξη ενός συστήματος μεταφορών προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας.

Οι στρατηγικοί στόχοι του νέου ΡΣΑ είναι οι ακόλουθοι:

- Ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη και ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας-Αττικής, βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, αύξηση της παραγωγής και της απασχόλησης σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων.
- Βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, εξοικονόμηση πόρων, αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, εξισορρόπηση στην κατανομή των πόρων και των ωφελειών από την ανάπτυξη.

Το νέο ΡΣΑ καθώς και τα παραρτήματα αποδελτιώθηκαν ως προς τις πολιτικές και μέτρα-δράσεις που αφορούν από κοινού τη συμπαγή πόλη και την κλιματική αλλαγή και παρουσιάζονται σε δύο χωριστούς πίνακες (Πίνακας 1 και Παράρτημα 1). Οι πολιτικές-κατευθύνσεις με αναφορά στη Συμπαγή Πόλη προέρχονται από τα άρθρα 4, 5 και 6 του νέου ΡΣΑ όπου ειδικεύονται οι στρατηγικοί στόχοι του Σχεδίου ενώ οι δράσεις και τα μέτρα από τις περαιτέρω χωρικές -και μή- ειδικεύσεις των ανωτέρω πολιτικών.

Εν συνεχεία, βάσει του περιεχομένου τους ταξινομούνται σε εννέα κοινές δέσμες πολιτικών-δράσεων (Σχ. 14), αναλύονται σε ξεχωριστά διαγράμματα ως προς τις πολιτικές/μέτρα (Σχ. 15-23) και παρουσιάζονται οι μεταξύ τους συνέργειες (Σχ.24). Κατόπιν παρουσιάζεται ο βαθμός συνάφειάς τους με την πολιτική για την Κλιματική

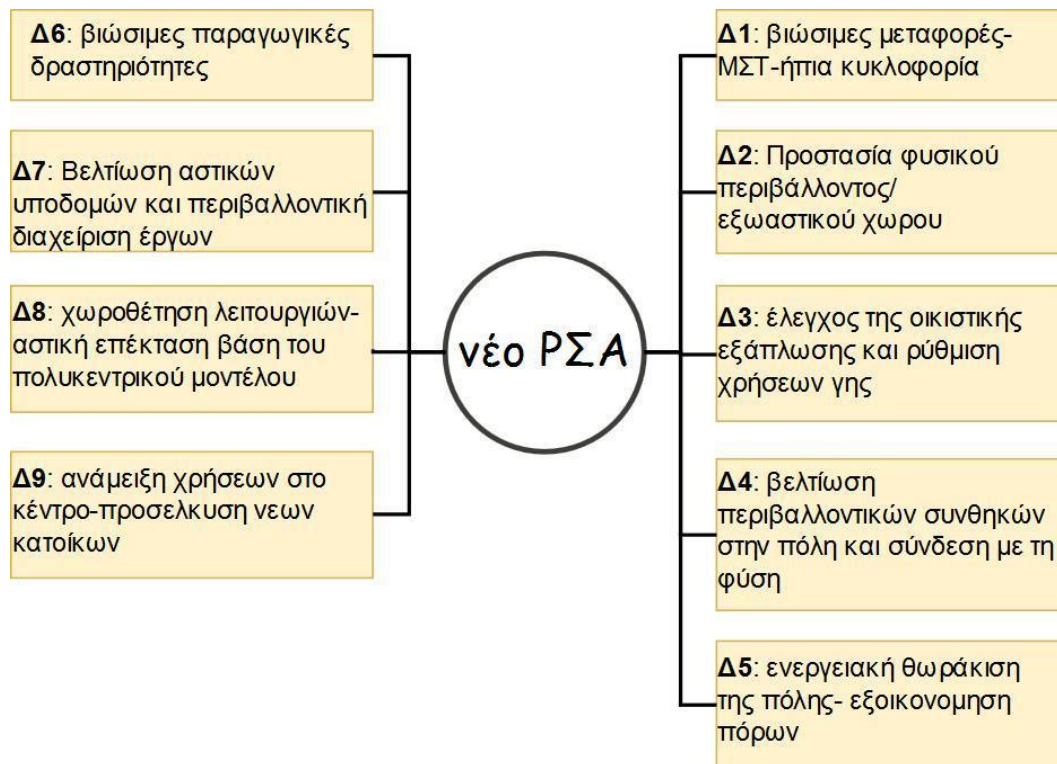
Αλλαγή (Σχ. 25) και τέλος κατηγοριοποιούνται με βάση τη συμβολή τους στο μετριασμό ή την προσαρμογή στο φαινόμενο, βάσει των ανωτέρω μέτρων-δράσεων και φιλοσοφίας της ΕΣΠΚΑ καθώς και της σχετικής βιβλιογραφία.

Αναλυτικότερα:

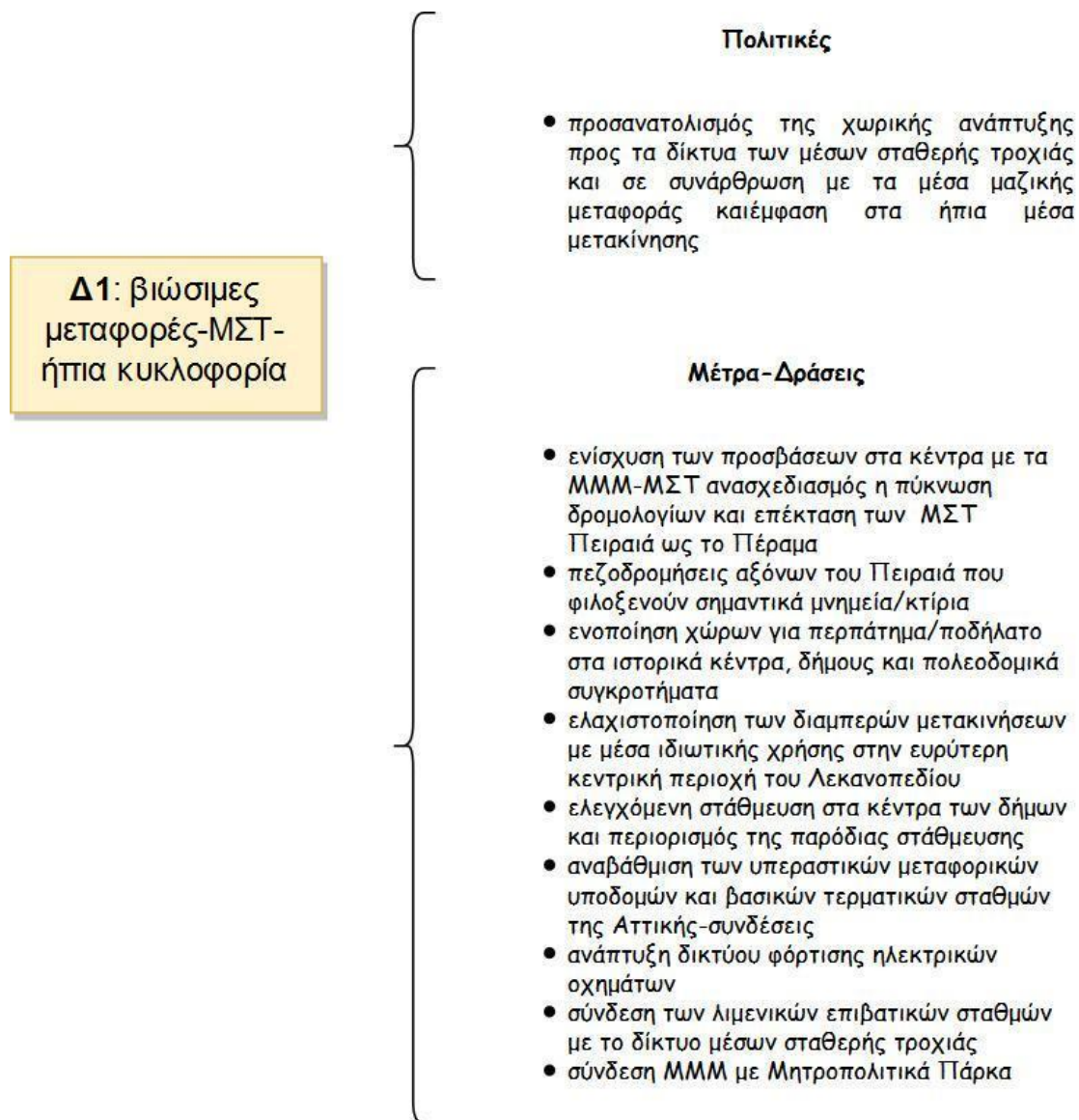
- πολιτικές και δράσεις που στοχεύουν στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, την ανάσχεση της αστικής διάχυσης, την μείωση των εκπομπών CO₂, τη βελτίωση του αστικού μικροκλίματος και την μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και φυσικών πόρων αξιολογούνται ως ΥΨΗΛΗΣ ΣΥΝΑΦΕΙΑΣ
- πολιτικές και δράσεις που στοχεύουν στην οργάνωση των χρήσεων, στη βιώσιμη ανασυγκρότηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων και τη βελτίωση των αστικών υποδομών αξιολογούνται ως ΜΕΣΑΙΑΣ ΣΥΝΑΦΕΙΑΣ
- πολιτικές και δράσεις που στοχεύουν στην ανάμειξη και εμπλουτισμό χρήσεων στα κέντρα αξιολογούνται ως ΧΑΜΗΛΗΣ ΣΥΝΑΦΕΙΑΣ

Πολιτικές και μέτρα που συμβάλλουν εμμέσως ή αμέσως στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου όπως οι βιώσιμες μεταφορές, ήπιες κυκλοφορίες, μείωση των διανυόμενων αποστάσεων, προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ταξινομούνται στην κατηγορία του ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΥ.

Πολιτικές και μέτρα που αναφέρονται στην αποτελεσματικότερη χρήση των υδάτινων πόρων, την θωράκιση της πόλης στις μελλοντικές κλιματικές συνθήκες και σε ακραία καιρικά φαινόμενα καθώς και στην προσαρμογή παραγωγικών δραστηριοτήτων, ταξινομούνται στην κατηγορία της ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ.



Σχ. 14 :Διάγραμμα δεσμών πολιτικών-δράσεων του νέου ΡΣΑ για τη Συμπαγή Πόλη και την Κλιματική Αλλαγή (ίδια επεξεργασία)



Σχ. 15 Δέσμη 1: βιώσιμες μεταφορές, επίλυση κυκλοφοριακών ζητημάτων, μείωση μετακινήσεων με ΙΧ, μέσα σταθερής τροχιάς και ήπιες μετακινήσεις (ίδια επεξεργασία)

Δ2: Προστασία φυσικού περιβάλλοντος/ εξωαστικού χωρου και σύνδεση με την πόλη

Πολιτικές

- προστασία και οικολογική διαχείριση των φυσικών οικοσυστημάτων, της βιοποικιλότητας και της γεωργικής γης
- διαμόρφωση δικτύου προστατευόμενων περιοχών και οικολογική διαχείριση των περιοχών αυτών ως πυρήνων βιοποικιλότητας,
- ανάδειξη των ορεινών όγκων ως αδιάκοπης συνέχειας πρασίνου, υπό μορφή «πράσινου τόξου», από το Σαρωνικό και τον Κορινθιακό κόλπο μέχρι τον Ευβοϊκό

Μέτρα-Δράσεις

- ο εξωαστικός χώρος ρυθμίζεται στο σύνολό του με σχέδια χρήσεων γης
- περιβαλλοντική αποκατάσταση εδαφών
- πρόγραμμα δράσεων για αναδειξη, προστασία ρεμάτων
- θεσμοθέτηση οικοσυστημάτων της παράκτιας ζώνης
- πρόγραμμα για την πρόληψη και αποκατάσταση των καμένων ή αποψιλωμένων δασών και απαγόρευση αλλαγής χρήσης δασών
- πρόγραμμα προστασίας υγροτόπων
- προστασία ορεινών όγκων Υμηττού, Πεντέλης, Αιγάλεω, Λαυρεωτικής (πάρκα) οι ορεινοί όγκοι Δ. Αττικής (οικοσύστημα) οι ορεινοί όγκοι Β. Αττικής (αναψυχή) και ο ορεινός όγκος Πάρνηθας
- δράσεις προστασίας και παρακολούθησης της κατάστασης των υδάτων ποταμών
- προστασία και αποκατάσταση των υπόγειων υδάτων και δημιουργία στρατηγικών υδάτινων αποθεμάτων
- πρόγραμμα δράσεων για την ελαχιστοποίηση κατανάλωσης υδατικών πόρων και την ελαχιστοποίηση αποβλήτων
- διαδρομές και δίκτυα περιοχών που συγκεντρώνουν στοιχεία φυσικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος
- δράσεις για την περιβαλλοντική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Περιφέρειας

Σχ. 16 Δέσμη 2 : η αναγνώριση της σημασίας, η προστασία και θεσμική θωράκιση του εξωαστικού, φυσικού περιβάλλοντος και τοπίου και όλων των στοιχείων που το απαρτίζουν όπως τα όρη, τα δασα, τα υδατορέματα, το παράκτιο μέτωπο και η αγροτική γη και των ενδιαιτημάτων της άγριας φύσης και σύνδεση τους με το δίκτυο μητροπολιτικών πάρκων, προστασία παραδοσιακών οικισμών (ίδια επεξεργασία)

Δ3: έλεγχος της οικιστικής εξάπλωσης και ρύθμιση χρήσεων γης

Πολιτικές

- δραστικός περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης, μέσω της σταδιακής κατάργησης των παρεκκλίσεων
- βελτίωσης εσωτερικής συνοχής του συστήματος χωρικού σχεδιασμού και χωρικής διακυβέρνησης
- αντιμετώπιση του μη δομημένου περιβάλλοντος ως κρίσιμου παράγοντα για τη βιωσιμότητα
- οργάνωση της Αττικής σε ολοκληρωμένες Χωροταξικές Ενότητες

Μέτρα-Δράσεις

- προστασία των εκτός σχεδίου περιοχών-θεσμοθετηση χρήσεων
- απαγόρευση πολεοδόμησης σε περιοχές με μεγάλη κλίση
- Οικιστική ανάπτυξη μόνο κατά οργανικές πολεοδομικές ενότητες
- άμεση προστασία των εκτός σχεδίου περιοχών
- έλεγχος των χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην περιοχής επιρροής των σταθμών των Μέσων Σταθερής Τροχιάς
- λελογισμένη ανάπτυξη κύριας και παραθεριστικής κατοικίας στους ηπειρωτικούς και παράκτιους οικισμούς της Αττικής
- έλεγχος της έρπουσας γραμμικής ανάπτυξης κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων
- οι μεταποιητικές δραστηριότητες αναπτύσσονται μέσα στα όρια των ήδη θεσμοθετημένων υποδοχέων

Σχ. 17 Δέση 3: ο έλεγχος της οικιστικής εξάπλωσης και η διευθέτηση των συγκρούσεων στις χρήσεις λαμβάνοντας υπ' όψιν την διαμορφωθείσα κατάσταση (ίδια επεξεργασία)

Δ4: βελτίωση περιβαλλοντικών συνθηκών στα μητροπολιτικά/ιστορικά κέντρα

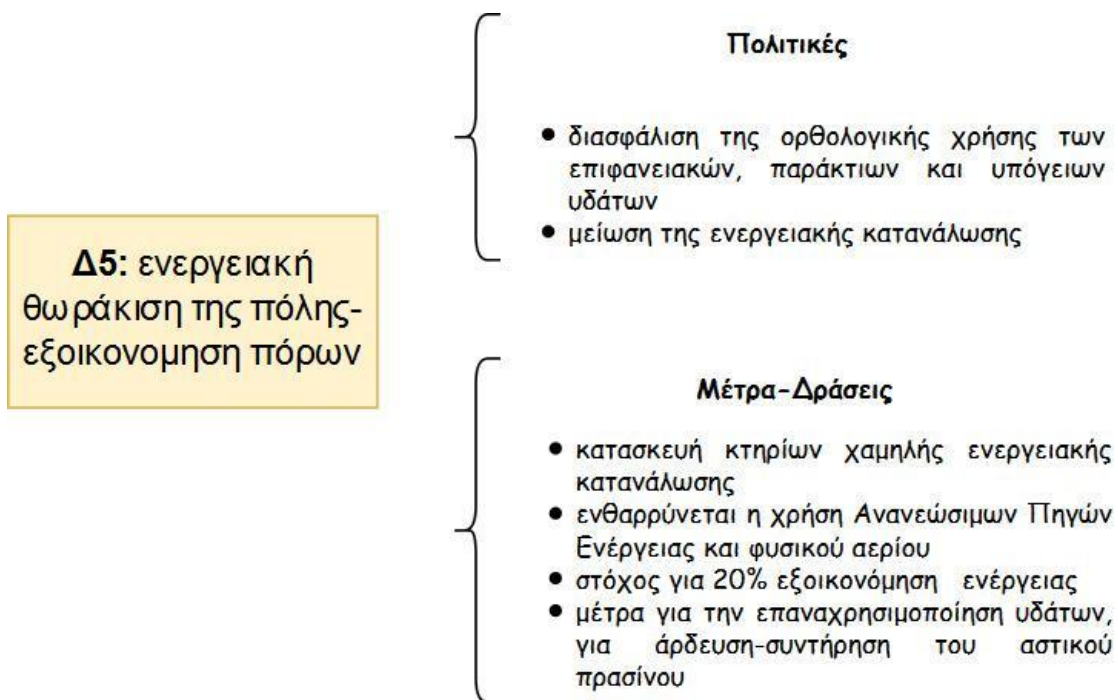
Πολιτικές

- διαμόρφωση εντός του αστικού ιστού, δικτύου κοινόχρηστων χώρων πρασίνου για τη δημιουργία ευνοϊκών μικροκλιματικών συνθηκών
- συγκρότηση συνεχούς δικτύου σημαντικών χώρων πρασίνου και αξιοποίηση ευνοϊκών χώρων για την ανάπτυξη της αστικής φύτευσης

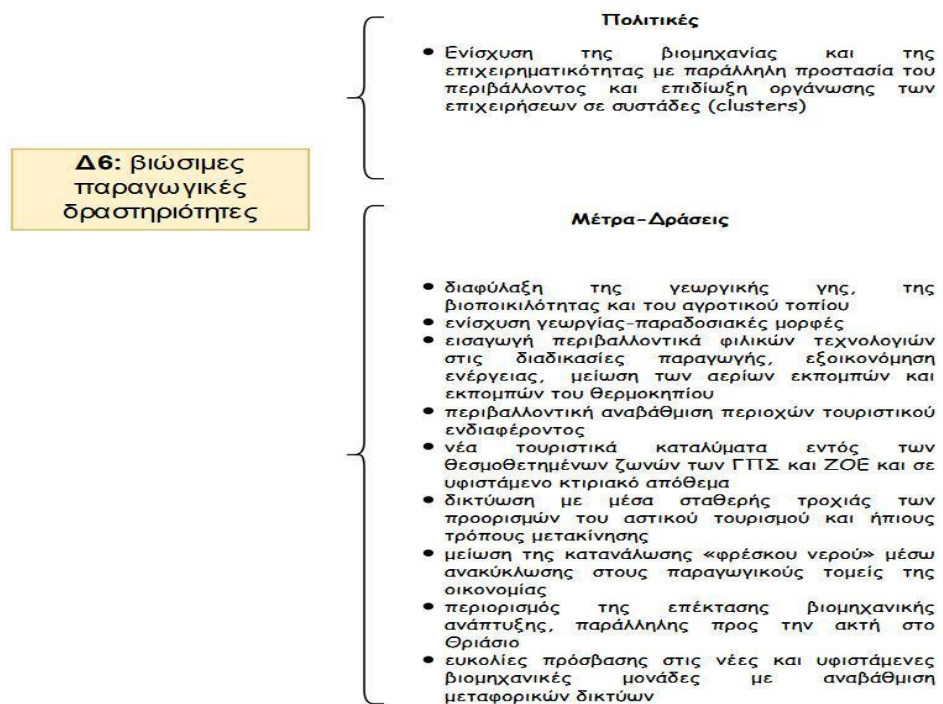
Μέτρα-Δράσεις

- συμπλήρωση των ελλείψεων του κοινωνικού εξοπλισμού, πρασίνου και ελεύθερων χώρων στα κέντρα Αθήνας Πειραιά
- βελτίωση της ισοκατανομής των κοινόχρηστων χώρων μέσα στην πόλη
- περιορισμός Πολεοδομικής σε επίπεδο «οικιστικού συνεχούς» με την παρεμβολή ευρέων ζωνών πρασίνου
- ανάπτυξη Αστικών Λεωφόρων μεταξύ ακτής και αστικού ιστού και διαφύλαξη του κοινόχρηστου χαρακτήρα του θαλάσσιου μετώπου
- Πολεοδομική ανάπτυξη με εφαρμογές βιοκλιματικού σχεδιασμού
- σύνδεση του κέντρου της Αθήνας με την Πάρνηθα, τον Υμηττό και το Αιγάλεω
- δίκτυο πρασίνου στο οποίο εντάσσονται οργανικά οι κοινόχρηστοι χώροι και οι ακάλυπτοι χώροι
- πρόγραμμα οργάνωσης υπερτοπικών πόλων αναψυχής και περιαστικών Μητροπολιτικών Πάρκων πρασίνου
- περιβαλλοντική αναβάθμιση των υφιστάμενων Άτυπων Βιομηχανικών Συγκεντρώσεων
- αναπλάσεις σε περιοχές ολόκληρου του πολεοδομικού συγκροτήματος και κατά προτεραιότητα των ιστορικών κέντρων και του παράκτιου μετώπου
- ανάπτυξης της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος, σε συνδυασμό με τη λειτουργία τραμ, πεζόδρομου και ποδηλατόδρομου
- ανάκτηση δημόσιου χώρου στις σε κεντρικές λεωφόρους του Κέντρου
- αναπλάσεις πλατειών του Κέντρου
- παρεμβάσεις σε Πανεπιστημίου-Ακ. Πλάτωνος

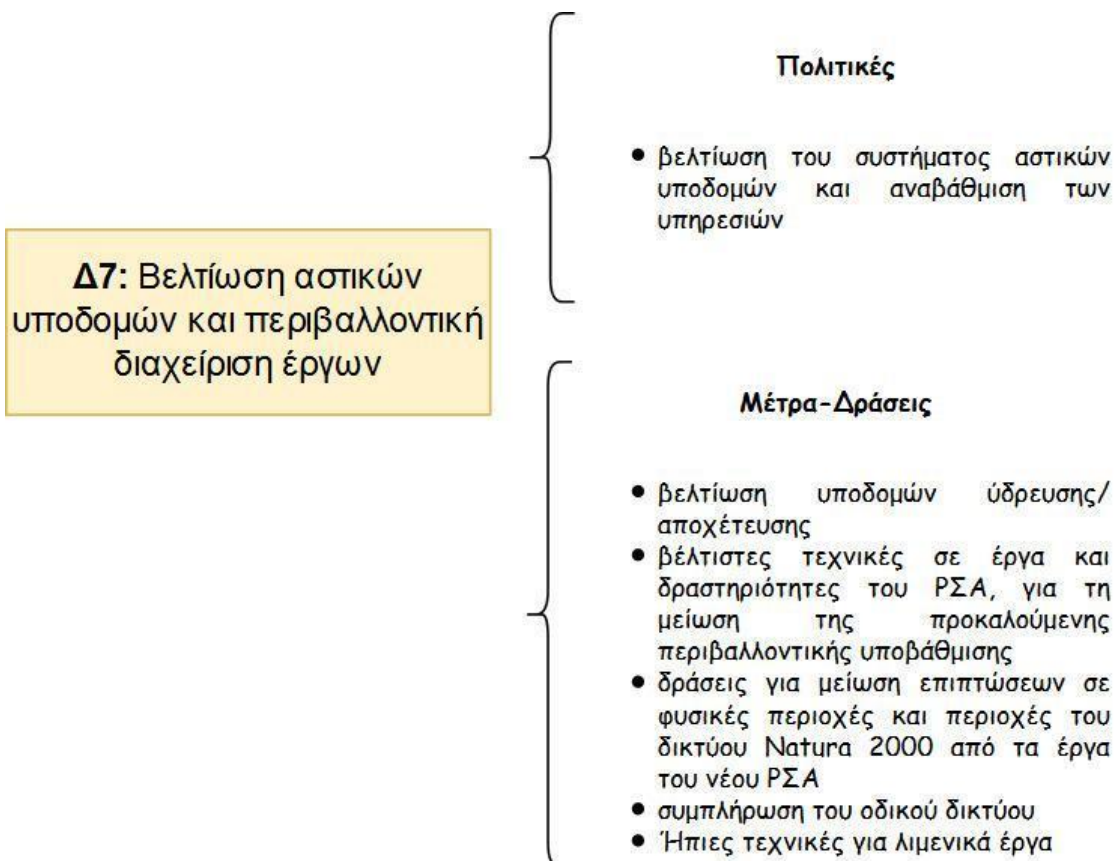
Σχ. 18 Δέση 4: βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών στα ιστορικά, μητροπολιτικά και στα ευρείας ακτινοβολίας κέντρα μέσα από προτάσεις μητροπολιτικών παρεμβάσεων και ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων, δίκτυο αναπλάσεων και ήπιες κυκλοφορίες εντός του κέντρου και πράσινες συνδέσεις με το φυσικό περιβάλλον (ίδια επεξεργασία)



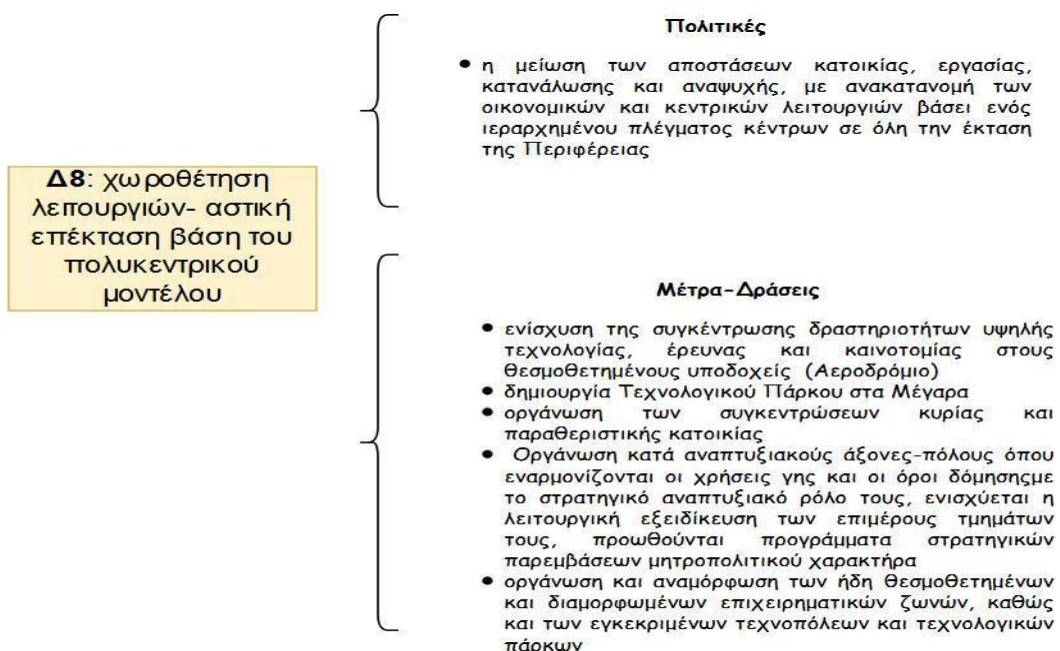
Σχ. 19 Δέση 5: μέτρα για την ενεργειακή θωράκιση της πόλης, την εξοικονόμηση ενεργειακών πόρων και νερού (ίδια επεξεργασία)



Σχ. 20 Δέση 6: βιώσιμες παραγωγικές δραστηριότητες όπως ο πρωτογενής τομέας με έμφαση στη γεωργία, ελεγχόμενη επέκταση βιομηχανίας, εμπόριο και τουρισμός με βάση το πρότυπο της Συμπαγούς Πολη (ίδια επεξεργασία)



Σχ. 21 Δέσμη 7: ενίσχυση κεντρικότητας με ανάμειξη χρήσεων, κίνητρα για ανάσχεση μετακίνησης των μονιμων κατοίκων και αξιοποίηση των αστικών κενών (ίδια επεξεργασία)



Σχ. 22 Δέσμη 8: χωροθέτηση δραστηριοτήτων και αστική ανάπτυξη με βάση το πολυκεντρικό μοντέλο (ίδια επεξεργασία)

**Δ9: ανάμειξη
χρήσεων στο κέντρο-
προσελκυση νέων
κατοίκων**

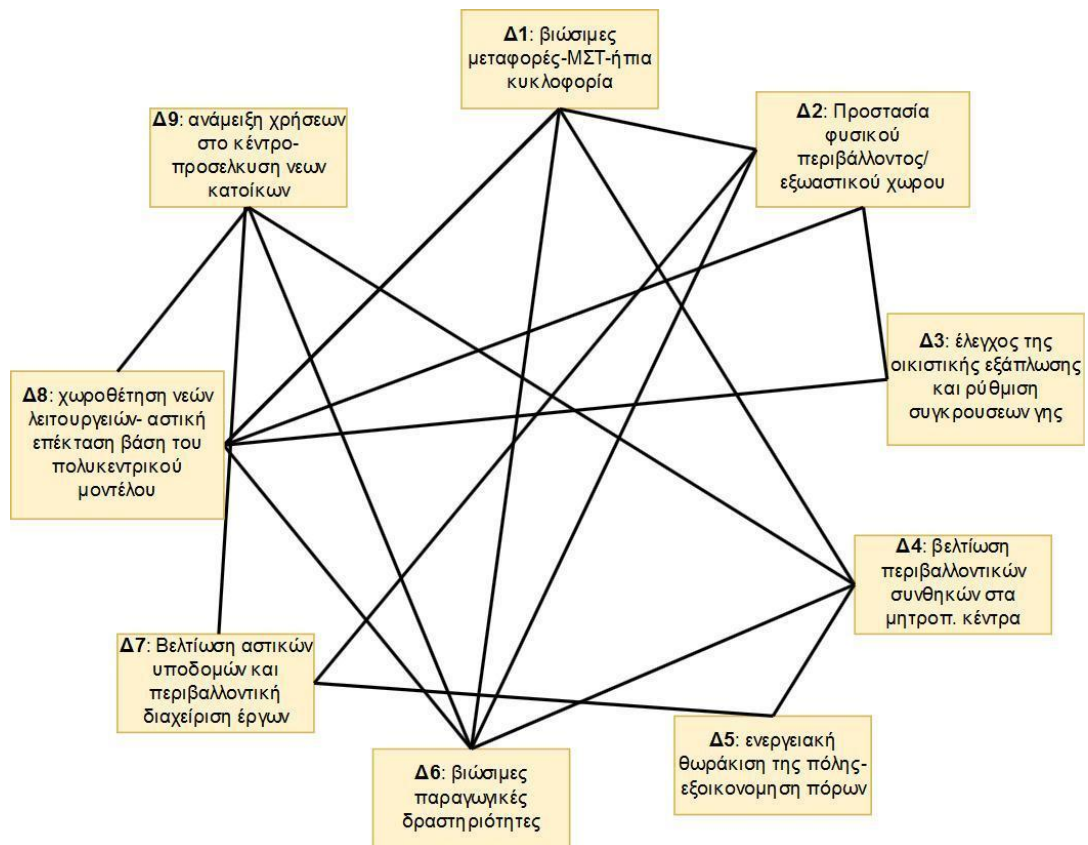
Πολιτικές

- έμφαση στην ποικιλότητα, στη δυνατότητα πολλαπλών επιλογών, όπως διεύρυνση των επιλογών κατοικίας, εργασίας και αναψυχής
- προώθηση ολοκληρωμένων προγραμμάτων αστικής αναζωογόνησης, ανάπτυξη πολύπλευρου πλέγματος παρεμβάσεων μικρής, τοπικής κλίμακας, ένταξη των αστικών κενών στη λειτουργία της πόλης και επανάχρηση εγκαταλελειμμένων κτηρίων
- ενδυνάμωση της πολυλειτουργικότητας των κέντρων Αθήνας-Πειραιά

Μέτρα-Δράσεις

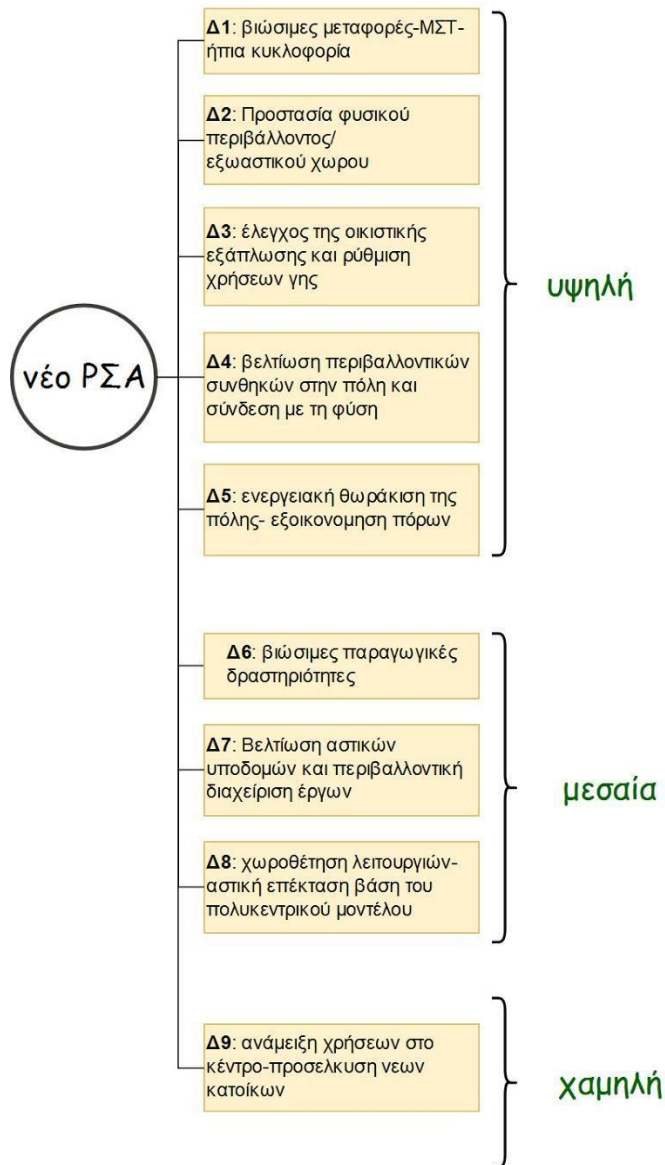
- ενίσχυση επαγγελματικών ή παραγωγικών δραστηριοτήτων που φθίνουν
- δίκτυο ελεύθερων και κοινόχρηστων χώρων
- σχεδιασμός και η ανάδειξη ειδικών διαδρομών περιπάτου και επισκέψεων
- λειτουργική διασύνδεση των λιμενικών δραστηριοτήτων με τον αστικό ιστό
- εμπλουτισμός χρήσεων στον λιμένα Πειραιά με έμφαση στις υπηρεσίες, στην αναψυχή και στον πολιτισμό
- προστασία της παραδοσιακής αγοράς, βιοτεχνία και μεταποίησης με αναζωογόνηση των περιοχών κατοικίας του Πειραιά
- μετεγκατάσταση των ασύμβατων ή και οχλουσών και ρυπαιουσών χρήσεων
- στήριξη και ο εκσυγχρονισμός των μεταποιητικών μονάδων χαμηλής όχλησης εντός αστικού ιστού και brownfields
- υποστήριξη δημιουργίας θυλάκων νέων επιχειρήσεων στο δευτερογενή και τριτογενή τομέα με επανάχρηση κτηριακού δυναμικού
- ανάδειξη παραδοσιακών εμπορικών συγκεντρώσεων-εμπορικοί δρόμοι
- προώθηση μικτών επιχειρηματικών χρήσεων, όπως ο συνδυασμός της εμπορικής χρήσης με την εκμετάλλευση χώρων πολιτισμού και αναψυχής.
- Η αναδιάρθρωση και ανάπτυξη του πλέγματος των εμπορικών δραστηριοτήτων γίνεται εντός των πόλεων

Σχ. 23 Δέσμη 9: Βελτίωση αστικών υποδομών και περιβαλλοντική διαχείριση έργων (ίδια επεξεργασία)



Σχ. 24 Διάγραμμα διασύνδεσης των δεσμών (ίδια επεξεργασία)

Πίνακας συσχέτισης δεσμών/βαθμός συνάφειας
τους με την Κλιματική Αλλαγή



Σχ. 25: Πίνακας ταξινόμησης των δεσμών σε σχέση με το βαθμό συνάφειας τους με το φαινόμενο της Κλιματικής Αλλαγής (ίδια επεξεργασία)

Πίνακας 1: Πολιτικές για τη συμπαγή πόλη, ΥΨΗΛΗΣ- ΜΕΣΑΙΑΣ-ΧΑΜΗΛΗΣ συνάφειας με την Κλ. Αλλαγή- μετριασμός/προσαρμογή

Υπόμνημα:

μ.... μετριασμός

π..... προσαρμογή

χ.χ.α...άρθρο.παράγραφος.εδάφιο

4.4.ι Έλεγχος της αδόμητης γης, με ταυτόχρονη διαφύλαξη της γεωργικής γης, της βιοποικιλότητας και του αγροτικού τοπίου **μ**

5.1.α προστασία και οικολογική διαχείριση των φυσικών οικοσυστημάτων, της βιοποικιλότητας και της γεωργικής γης και ειδικότερα της Γεωργικής Γης Υψηλής Παραγωγικότητας με ισόρροπη ανάπτυξη αγροτικών δραστηριοτήτων **μ**

5.1.γ διαμόρφωση δικτύου προστατευόμενων περιοχών και οικολογική διαχείριση των περιοχών αυτών ως πυρήνων βιοποικιλότητας, **μ**

5.1.δ ανάδειξη των ορεινών όγκων ως αδιάκοπης συνέχειας πρασίνου, υπό μορφή «πράσινου τόξου», από το Σαρωνικό και τον Κορινθιακό κόλπο μέχρι τον Ευβοϊκό **μ**

5.1.ε διαμόρφωση εντός του αστικού ιστού, δικτύου κοινόχρηστων χώρων πρασίνου για τη δημιουργία ευνοϊκών μικροκλιματικών συνθηκών **μ- π**

5.2.δ δραστηριότητες περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης, μέσω της σταδιακής κατάργησης των παρεκκλίσεων **μ**

5.2.ζ συγκρότηση συνεχούς δικτύου σημαντικών χώρων πρασίνου και αξιοποίηση ευνοϊκών χώρων για την ανάπτυξη της αστικής φύτευσης, **μ-π**

5.4.α ενιαίος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός και προσανατολισμός της χωρικής ανάπτυξης, κυρίως, προς τα δίκτυα των μέσων σταθερής τροχιάς και σε συνάρθρωση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς και έμφαση στα ήπια μέσα μετακίνησης **μ**

6.1.α η μείωση των αποστάσεων κατοικίας, εργασίας, κατανάλωσης και αναψυχής, με ανακατανομή των οικονομικών και κεντρικών λειτουργιών βάσει ενός ιεραρχημένου πλέγματος κέντρων σε όλη την έκταση της Περιφέρειας, με την αύξηση της προσπελασιμότητας από όλους, αλλά παράλληλα και με τη μείωση του συνολικού όγκου των μετακινήσεων και συνακόλουθα με τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης και των εκπεμπόμενων ρύπων, **(6.1.α) μ**

Πολιτικές για τη συμπαγή πόλη, ΜΕΣΑΙΑΣ συνάφειας με την Κλ. Αλλαγή-μετριασμός/προσαρμογή

5.3.στ ενίσχυση πολιτικής προστασίας ιστορικών κέντρων, συνόλων και μεμονωμένων εγκαταστάσεων μέσω των υποκειμένων επιπέδων σχεδιασμού και συντονισμό με την πολιτική των αναπλάσεων. **π**

6.3 η βελτίωση της ποιότητας ζωής, της καθημερινής λειτουργίας και της εικόνας της πόλης, με έμφαση στην ποικιλότητα, στη δυνατότητα πολλαπλών επιλογών, όπως διεύρυνση των επιλογών κατοικίας, εργασίας και αναψυχής, και την ισότητα **μ**

6.3.β αναπλάσεις των μειονεκτικών περιοχών **μ**

Πολιτικές για τη συμπαγή πόλη, ΧΑΜΗΛΗΣ συνάφειας με την Κλ. Αλλαγή-μετριασμός/προσαρμογή

5.2.ε προώθηση ολοκληρωμένων προγραμμάτων αστικής αναζωογόνησης, ανάπτυξη πολύπλευρου πλέγματος παρεμβάσεων μικρής, τοπικής κλίμακας, ένταξη των αστικών κενών στη λειτουργία της πόλης και επανάχρηση εγκαταλελειμμένων κτηρίων **μ**

- 5.2.η** ουσιαστική βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους και τους επισκέπτες **μ**
- 5.3.δ** αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και της καθημερινότητας στην πόλη, ως συστατικό στοιχείο της πολιτιστικής της ταυτότητας **μ**
- 5.3.ε** αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος για την εγκατάσταση πολιτιστικών δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων πολιτιστικής οικονομίας, **μ**
- 6.1.β** ενδυνάμωση της **πολυλειτουργικότητας** των κέντρων όλων των βαθμίδων, με χρήσεις που αποτείνονται σε ομάδες διαφορετικής οικονομικής, ηλικιακής και πολιτισμικής ταυτότητας, με την ανάδειξη της πολυλειτουργικής φυσιογνωμίας των Κέντρων Αθήνας – Πειραιά ως πολιτισμικού αγαθού που χαρακτηρίζει την ιστορική πορεία τους, **μ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Συμπεράσματα-Προτάσεις

4.1 Γενικά συμπεράσματα

Η αναζήτηση του ιδεατού μοντέλου πόλης είναι τόσο παλιά όσο και η επιστήμη της πόλης, και τις τελευταίες δεκαετίες συναντήθηκε με το διεθνές ενδιαφέρον για το περιβάλλον και την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης. Οι έως τώρα χρήσεις, οι λειτουργίες, η κινητικότητα, οι υλικές και άυλες χωρικές, κοινωνικές και οικονομικές σχέσεις που αναπτύσσονται στον -κατά τεκμήριο- περιορισμένο χώρο της πόλης επανεξετάζονται με κριτήριο την περιβαλλοντική διάσταση και τη συμβολή τους στο πολιτική για την αντιμετώπιση της Κλιματικής Αλλαγής.

Αναμφίβολα, οι πολιτικές για τη Συμπαγή Πόλη δεν έχουν απλώς ως μία προτεραιότητα αλλά ως κεντρική ιδέα την περιβαλλοντική προστασία και τη μείωση των εκπομπών CO₂, με την απαραίτητη υποσημείωση ότι δεν υπάρχει ένα και μόνο “ιδανικό” μοντέλο αστικής ανάπτυξης με καθολική εφαρμοσιμότητα. Διαφορετικές αστικές κλίμακες με διαφορετικά ρυθμιστικά πλαίσια, κοινωνικοοικονομικές σχέσεις, κουλτούρα και έθιμο αποτελούν τους παράγοντες-κλειδιά για την επιλογή του προτιμητέου μοντέλου βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.

Ωστόσο δεν λείπουν οι αμφισβητήσεις από μερίδα της επιστημονικής κοινότητας για το πραγματικό περιβαλλοντικό όφελος τους. Διαφορετικοί τρόποι υπολογισμού, κλίμακες, χρονικοί ορίζοντες, διαφορές κουλτούρας και νοοτροπίας όσον αφορά τις μετακινήσεις θολώνουν την εικόνα και μειώνουν την αξία των ευρημάτων από τις στατιστικές και συμπεριφορικές μελέτες υπέρ της μίας ή της άλλης άποψης. Η αμφισβήτηση επεκτείνεται στο κατά πόσον είναι εφικτό το συμπαγές μοντέλο, πόση πραγματική αποδοχή διαθέτει και πόση είναι η πραγματική κοινωνική συνοχή που μπορεί να επιφέρει, ώστε να είναι πράγματι ένα βιώσιμο μοντέλο.

Ειδικότερα ζητήματα όπως η ανάμειξη χρήσεων κάθε άλλο παρά απλά είναι, σπανίως διευθετούνται μόνο με κανονιστικό τρόπο και ενδεχομένως να μην είναι από όλους επιθυμητή η σύνθεση που προκύπτει στην πράξη. Η ανάμειξη κατοικίας με “οχλούσες” χρήσεις είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα σύγκρουσης και αιτία απομάκρυνσης των μόνιμων κατοίκων. Είναι δε σχεδόν βέβαιο ότι θα έχουν πλήρη άγνοια για τη “μεγάλη εικόνα” είτε δεν θα την αναγνωρίσουν ως δική τους προτεραιότητα. Άλλωστε,

η απομόνωση της περιοχής κατοικίας ήταν και παραμένει ένας βασικός λόγος για την προαστιοποίηση. Το φαινόμενο της Κλιματικής Αλλαγής παραμένει μακριά από το δημόσιο διάλογο και τις συζητήσεις της καθημερινότητας. Η εξαντλητική ενημέρωση για το ουσιαστικό διακύβευμα, η αναζήτηση ευρύτερων συναινέσεων και η εταιρική διακυβέρνηση είναι βασικές προϋποθέσεις ώστε οι συνδυασμένες πολιτικές για τη συμπαγή πόλη και την κλιματική αλλαγή να γίνουν “ιδιοκτησία” όλων των μετεχόντων.

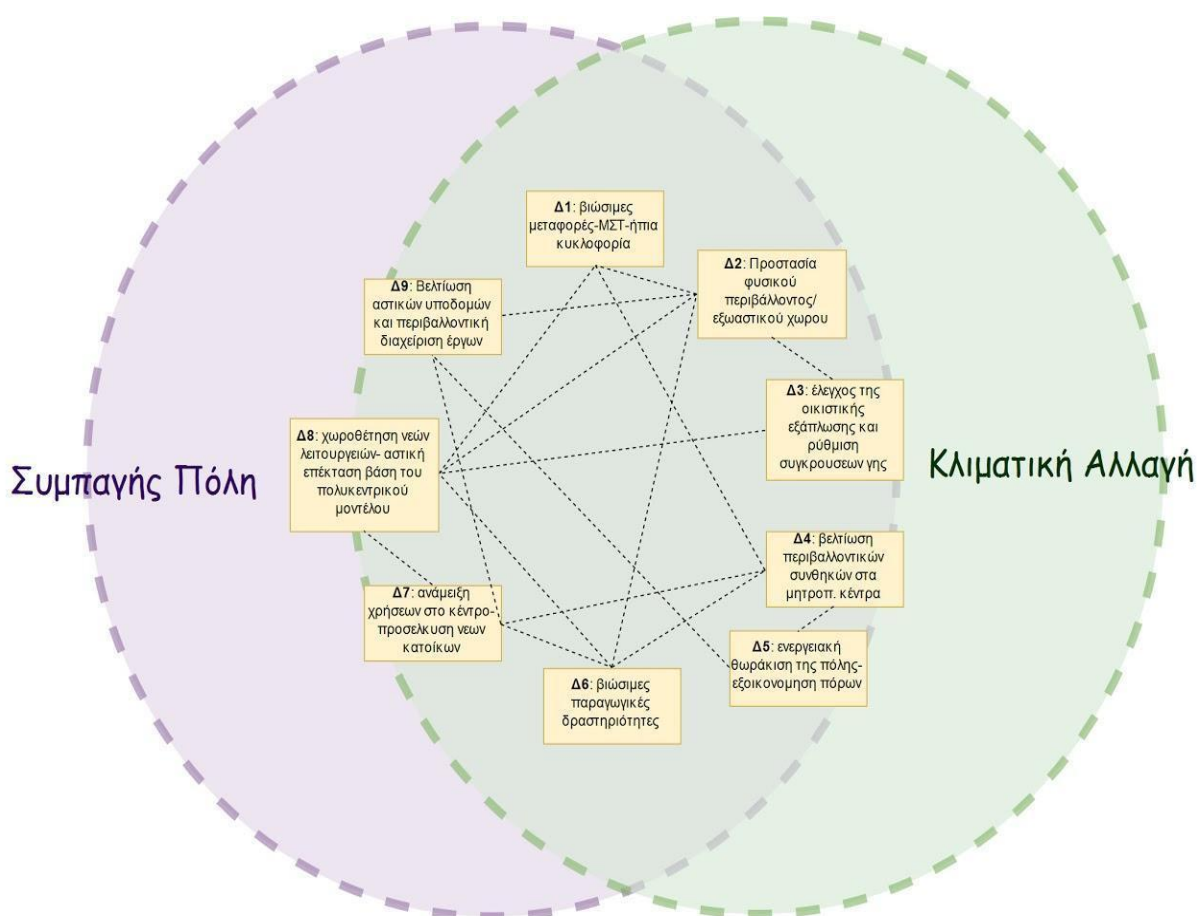
Ακόμα και με μια ευρεία συναίνεση των ενδιαφερομένων μερών, η μέθοδος της Συμπαγούς Πόλης παραμένει μια όχι εύκολη υπόθεση, καθώς απαιτεί όχι απλώς υψηλό βαθμό συντονισμού των διαφόρων επιπέδων ρύθμισης και διοίκησης αλλά ειδική διοικητική κουλτούρα οριζόντιας και κάθετης συνεργασίας και ανταλλαγής γνώσης. Τέλος τα μέτρα και τα κίνητρα που απαιτούνται για την σύζευξη των στόχων της Συμπαγούς Πόλης και Κλιματικής Αλλαγής απαιτούν γενναία χρηματοδότηση. Τα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη συμβάλλουν σε πολύ περιορισμένο βαθμό μέσω άμεσης δημόσιας ενίσχυσης, επομένως απαιτείται μια σύνθεση πόρων, από τα ευρωπαϊκά διαρθρωτικά ταμεία καθώς και προσέλκυση ιδιωτών επενδυτών. Η παρουσία των τελευταίων εγείρει ενστάσεις από ορισμένες πλευρές για τον *δημόσιο χαρακτήρα των παρεμβάσεων*. (Πορτάλιου et. al., 2015)

4.2 Ειδικά συμπεράσματα

Το νέο ΡΣΑ είχε να αντιμετωπίσει μια δυσμενή πραγματικότητα δεκαετιών σημαντικής χωρικής αταξίας που προέκυψε από την αυθαίρετη και εκτός σχεδίου δόμηση και την επέκταση του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα παραγωγής σύμφωνα με τις τάσεις της αγοράς και κατά παρέκκλιση ρυθμίσεις, πέραν των οργανωμένων πολεοδομικών κέντρων στον εξωαστικό χώρο. Η στόχευση του νέου ΡΣΑ είναι διττή: αφ’ ενός να διαχειριστεί με πραγματισμό την υφιστάμενη κατάσταση, βάζοντας όρια, οργανώνοντας και ρυθμίζοντας την αστική επέκταση και αφ’ ετέρου να εισάγει το όραμα μιας περιβαλλοντικά φιλικής και βιώσιμης πόλης μέσα σε φυσικό περιβάλλον υψηλής ποιότητας.

Από την ανασκόπηση των πολιτικών και δράσεων του νέου ΡΣΑ για τη Συμπαγή Πόλη προκύπτει αβίαστα ο ισχυρός προσανατολισμός του στο φαινόμενο της Κλιματικής

Αλλαγής, με πρόνοιες για το μετριασμό και την προσαρμογή στο φαινόμενο, κάτι που άλλως τε αναγνωρίζεται από την μεταγενέστερη (2016) ΕΣΠΚΑ. Διαπιστώνεται ότι το νέο ΡΣΑ όχι απλώς εξαντλεί τον κατάλογο πολιτικών και μέτρων που αναφέρονται στη διεθνή βιβλιογραφία για την Συμπαγή Πόλη (Neuman, 2005, et.al.) αλλά προσθέτει μια ολοκληρωμένη πρόταση οικολογικής διαχείρισης του αστικού και εξωαστικού περιβάλλοντος και λειτουργικής επανασύνδεσής τους. (όχι “πόλη στη φύση” αλλά “φύση μέσα στην πόλη”). Οι δέσμες πολιτικών και μέτρων αλληλοσυνδέονται και αλληλοσυμπληρώνονται σε υψηλό βαθμό διαμορφώνοντας μια ολοκληρωμένη βιώσιμη πρόταση για την Αττική.



Σχ. Η αλληλοτομία Συμπαγούς Πόλης & Κλιματικής Αλλαγής μέσα από τις πολιτικές/μέτρα του νέου ΡΣΑ. Οι δέσμες στη δεξιά πλευρά του αναφέρονται περισσότερο στην Κλιματική Αλλαγή ενώ αντιστοίχως οι δέσμες στη δεξιά πλευρά στη Συμπαγή πόλη

Μέσα από τις πολιτικές και δράσεις και με την κατάλληλη επικαιροποίηση και εξειδίκευση μπορεί, πράγματι, το ΡΣΑ να αποτελέσει, με την κατάλληλη εξειδίκευση, ένα ισχυρό εργαλείο συντονισμού για την αντιμετώπιση της Κλιματικής Αλλαγής στην Αττική. Πρέπει να σημειωθεί εδώ οι πολιτικές και τα μέτρα με αναφορά στην Κλιματική Αλλαγή εστιάζουν περισσότερο στην πρόληψη και λιγότερο στην προσαρμογή και κυρίως σε γενικές και τυπολογικές κατευθύνσεις. Το νέο ΡΣΑ δεν εξειδικεύει σε συγκεκριμένες χωρικές ενότητες που είναι πιο ευάλωτες στην κλιματική

αλλαγή. Αυτές υπονοούνται ως ένα βαθμό μέσα από τα προτεινόμενα μέτρα αντιπλημμυρικής προστασίας την προστασία των ρεμάτων και την διαχείριση των λεκανών απορροής ποταμών. Οι δε πολιτικές και μέτρα για την προσαρμογή δεν φτάνουν ως την κλίμακα του κτιρίου και δεν συντονίζονται επαρκώς με την ΥΑ του 2011 σχετικά με *«όρους, προϋποθέσεις και διαδικασία κατασκευής φυτεμένων επιφανειών σε δώματα, στέγες και υπαίθριους χώρους κτιρίων»* που μπορεί να συμβάλλει αποτελεσματικά τόσο στον μετριασμό όσο και την προσαρμογή στη φαινόμενο.

Η πολιτική για την Κλιματική Αλλαγή με τον υψηλότερο επιχειρησιακό βαθμό ολοκλήρωσης μέσα στο ΡΣΑ είναι αναμφίβολα η ενίσχυση των μέσων σταθερής τροχιάς και των συναφών δράσεων που ενισχύουν την κεντρικότητα όπως η επανενεργοποίηση των κεντρικών σταθμών, η επέκταση και σύνδεση των ΜΣΤ με το πολυκεντρικό ιεραρχικό δίκτυο και η διευθέτηση των οδικών συγκοινωνιών ως τροφοδοτών των μέσων σταθερής τροχιάς.

Η πολιτική για την βελτιστοποίηση της ενεργειακής απόδοσης των κτιρίων έχει θεσπιστεί (Πρόγραμμα “Εξοικονόμηση κατ οίκον”) και είναι σε ισχύ, δεν υπάρχουν όμως δείκτες για την αποτίμηση της πορείας του μέτρου. Θετικές στο ζήτημα της κλιματικής αλλαγής είναι οι πρόνοιες για τον βιώσιμο τουρισμό καθώς προτείνεται ο αγροτουρισμός/τουρισμός φύσης σε αλληλεπίδραση με το μητροπολιτικό Πράσινο Δίκτυο και τις Πολιτιστικές Διαδρομές. η αξιοποίηση κενού κτιριακού αποθέματος για την τουριστική ανάπτυξη και οι ήπιες τουριστικές μετακινήσεις.

Οι λοιπές κατευθύνσεις αναφορικά με την Κλιματική Αλλαγή δεν έχουν τον ίδιο βαθμό ολοκλήρωσης. Ειδικότερα δεν εξειδικεύονται μια σειρά από ζητήματα όπως η διαχείριση της αγροτικής γης της Αττικής, οι μητροπολιτικές παρεμβάσεις (εκτός από συγκεκριμένες “φωτογραφικές” περιπτώσεις, όπως του Ελληνικού, των Λιπασμάτων και της Νέας Φιλαδέλφειας) και ο μακρύς κατάλογος των αναπλάσεων των περιοχών κατοικίας, όπως περιγράφονται στο παράρτημα III

Η υιοθέτηση του πολυκεντρικού μοντέλου είναι μια ρεαλιστική προσέγγιση με δεδομένη την κατάσταση της αστικής επέκτασης ωστόσο η ικανότητα υλοποίησης του ελέγχου των χρήσεων γης στα πολεοδομικά κέντρα και άξονες δεν κρίνεται επαρκής ώστε να ανασχεθεί πλήρως η αστική διάχυση.

Η στήριξη του λιανικού εμπορίου, της βιοτεχνίας και των παραδοσιακών επαγγελμάτων που φθίνουν λόγω της ύφεσης είναι ζωτικής σημασίας για την κεντρικότητα καθώς αποτελούν χρήσεις με ευεργετική επίδραση στην αναζωογόνηση κέντρων και συνοικιών και στην ανάσχεση εγκατάλειψής τους μέσα από την ανάμειξη της με άλλες, όπως η κατοικία. Όχι λιγότερο σημαντική είναι η κοινωνική πλευρά του ζητήματος (κλείσιμο μικρών επιχειρήσεων, αύξηση ανεργίας). Το νέο ΡΣΑ προτείνει μέτρα για την ανάσχεση της τάσης αυτής αλλά είναι προφανές ότι απαιτούνται πολιτικές συνέργειες σε υψηλότερα επίπεδα συντονισμού, που αυτή την περίοδο δεν ευδοκιμούν.

Για την υλοποίηση του νέου ΡΣΑ, εκκρεμεί το ολοκληρωμένο Πρόγραμμα Δράσης το οποίο θα εξειδικεύει τις αναγκαίες ενέργειες του Οργανισμού και όλων των αρμοδίων φορέων για την επίτευξη των στόχων του νέου ΡΣΑ, οι τομείς προτεραιότητας και εξειδικευμένα Σχέδια Δράσης για κάθε Τομέα.

Οι πολιτικές του ΡΣΑ για τη Συμπαγή Πόλη δεν παρέχουν επαρκείς πληροφορίες για δύο κρίσιμα προαπαιτούμενα ώστε να καταστεί πραγματοποιήσιμη η Συμπαγής Πόλη (Neuman, 2005): Έναν ενιαίο φορέα αστικού σχεδιασμού (ή στενό συντονισμό των επιμέρους), καθώς και το συνολικό κόστος και τη δυνατότητα χρηματοδότησης των έργων και δράσεων του ΡΣΑ. Ο Hall (1996) εξειδίκευσε την πρώτη συνθήκη κάνοντας λόγο για *“μία αποτελεσματική αρχή στρατηγικού σχεδιασμού σε επίπεδο περιφέρειας που θα πρέπει να έχει τον έλεγχο εκτάσεων που προβλέπεται ότι θα αναπτυχθούν τα επόμενα 20-25 χρόνια, αστικών περιοχών που μετασχηματίζονται και επιπλέον, αρμοδιότητα σχεδιασμού νέων υποδομών”*. Εάν ληφθεί υπ’ όψιν ότι το προηγούμενο Ρυθμιστικό (ΡΣΑ 85) βρισκόταν σε ισχύ περίπου 20 χρόνια ως την ψήφιση του νέου ΡΣΑ -και πιθανώς και το νέο ΡΣΑ να μην αναθεωρηθεί πριν περάσουν 15-20 χρόνια, γίνεται κατανοητή η αξία ενός αντίστοιχου αποκεντρωμένου φορέα σχεδιασμού.

4.3 Προτάσεις

Η διερεύνηση της σχέσης της μεθόδου διακυβέρνησης -λήψης αποφάσεων σε σχέση με το φαινόμενο της Κλιματικής Αλλαγής ανήκει σε ένα σχετικά νέο, πλην ταχύτατα αναπτυσσόμενο πεδίο. (Eakin, H., Eriksen, S., Eikeland, P. O., & Øyen, C., 2011) Η γενικότερη σχέση διακυβέρνησης- προσαρμοστικής ικανότητας έδειξε πως τα κεντρικά και λίγο ως πολύ άκαμπτα συστήματα λήψης αποφάσεων με τη μέθοδο top-down είναι πολύ πιο δύσκολο να προσαρμοστούν από τα πολυκεντρικά, πολυεπίπεδα και συμμετοχικά συστήματα (Ostrom, 2001, et.al.), αν και απαιτείται περισσότερη έρευνα. Ικανότητες όπως η διαρκής εκμάθηση, ο εμπλουτισμός της γνώσης, η κοινωνική μνήμη καθώς και το ισχυρό αίσθημα εμπιστοσύνης και συνεργασίας είναι κρίσιμοι παράγοντες για την συνολική ικανότητα προσαρμογής και κατ' επέκταση της ανθεκτικότητας ενός συστήματος.

Οι ανωτέρω θεωρητικές αναζητήσεις έχουν επιβεβαιωθεί μέσα από την εξέταση εμπειρικών παραδειγμάτων διαχείρισης ακραίων φυσικών φαινομένων από κοινότητες και κοινωνίες εκτός του ανεπτυγμένου δυτικού κόσμου, όπως η διαχείριση των πλημμυρικών φαινομένων στη λεκάνη του ποταμού Paraíba, στη Βραζιλία (Kumler and Lemos, 2008). Με βάση τα παραπάνω γίνεται κατανοητό πως η μεθοδολογία του μικρού επιτελικού κράτους και του New Public Management που υπακούει σε στενούς και βραχυπρόθεσμους δημοσιονομικούς στόχους χωρίς να είναι εξ ορισμού ακατάλληλη, εν τούτοις στο γενικό περίγραμμά της δεν μπορεί να συμβάλλει δυναμικά προς την προσαρμογή του Κλιματικού Φαινομένου. Η ολοένα και μεγαλύτερη τάση της παραχώρησης δημοσίων λειτουργιών σε ιδιώτες και εταιρικά σχήματα (outsourcing), η αποκέντρωση των φορέων προς επιτελικές μονάδες ειδικού σκοπού, οι μέθοδοι διοίκησης ιδιωτικού τομέα και συνολικά η πελατοκεντρική φιλοσοφία του (Hood et.al.,1991) δεν επιτρέπουν ή έστω δεν ενθαρρύνουν ιδιαίτερα τις οριζόντιες συνεργασίες, την ανταλλαγή γνώσης, τη θεσμική μνήμη και κυρίως το ατομικό αίσθημα ευθύνης και το συλλογικό αίσθημα εμπιστοσύνης των τοπικών κοινωνιών προς τη Διοίκηση και αντιστρόφως.

Οι συνέπειες του φαινομένου της Κλιματικής Αλλαγής εκδηλώνονται πολύ διαφοροποιημένα ανά γεωγραφική περιοχή και συχνά παρουσιάζουν σημαντικές αποκλίσεις ως προς το εύρος ακόμα και εντός μιας διοικητικής περιφέρειας. Η απέραντη ποικιλομορφία του φαινομένου και συνεπώς των μέτρων για την

προσαρμογή σε αυτό, καθιστά πιο πρόσφορη την εμπειρική γνώση από τα θεωρητικά μοντέλα.

Τρία χρόνια μετά την ψήφιση του νέου ΡΣΑ είναι προφανές ότι για ένα ολοκληρωμένο σχέδιο η επικαιροποίηση /εξειδίκευση των περισσότερων δράσεων του για την Κλιματική Αλλαγή μέσα από το πρόγραμμα δράσης και τομεακά εξειδικευμένα προγράμματα που θα αντιμετωπίζουν εστιασμένα τις πιο ευάλωτες περιοχές. Η εξειδίκευση των σχεδίων δράσης για την Κλιματική Αλλαγή βασίζεται πρωτίστως στην τοπική γνώση και εμπειρία και επομένως απαιτούν υψηλό βαθμό συνεργασίας της Διοίκησης με τις τοπικές κοινωνίες και την τοπική- περιφερειακή αυτοδιοίκηση

Η αναγωγή των παραπάνω διαπιστώσεων στην χωρική κλίμακα οδηγεί στο συμπέρασμα ότι πολιτικές προσανατολισμένες στη μικρή και σταδιακά προς τη μεγαλύτερη κλίμακα και με τη διαδικασία “bottom-up”, είναι προσφορότερες αφού είναι λιγότερο πολύπλοκη η διαβούλευση , ωριμάζει σταδιακά η ιδέα και η αντίστοιχη κουλτούρα στα δρώντα υποκείμενα (Διοίκηση, τοπική κοινωνία, οικονομικά συμφέροντα, παράγοντες πολιτικής, πολιτιστικής, θρησκευτικής ζωής, ακαδημαϊκή κοινότητα κ.α) μέσα από τον πειραματισμό, τις συνθέσεις, αποκλίσεις και αστοχίες, ενώ προσφέρονται επίσης για “γρήγορες νίκες” (σ.σ. *άμεσες βελτιώσεις που επηρεάζουν θετικά τους εταίρους*). Εφικτή, ωστόσο, είναι και η υλοποίηση παρεμβάσεων μεγαλύτερης κλίμακας στο βαθμό όμως που οι τοπικές κοινωνίες αναγνωρίζουν άμεσα οφέλη και ο αντίλογος είναι περιορισμένος όπως για παράδειγμα η επέκταση των Μέσων Σταθερής Τροχιάς. Τέλος η “εκπαίδευση” των δρώντων υποκειμένων μέσα από πιλοτικές εφαρμογές μικρής κλίμακας είναι πολύτιμη παρακαταθήκη για τον χειρισμό πιο σύνθετων και μεγαλύτερης κλίμακας παρεμβάσεων.

Γενικές Προτάσεις

Η φιλοσοφία τους συνδέεται με τους βασικούς πυλώνες για την προσαρμογή όπως η διαδικασία της μάθησης, η θεσμική μνήμη και γνώση, η συμμετοχή, η ενδυνάμωση των τοπικών κοινωνιών και η ευθύνη. Τέτοιες θα μπορούσαν να είναι:

- Η αποκέντρωση των σχετικών με την Κλιματική Αλλαγή αρμοδιοτήτων (επί παραδείγματι η κατάστρωση των χωρικά εξειδικευμένων σχεδίων δράσης για

- την Κλιματική Αλλαγή) προς στην τοπική αυτοδιοίκηση και τις τοπικές κοινωνίες και η ενθάρρυνση για την ανάπτυξη συνεργιών σε τοπική κλίμακα
- Συνυπολογισμός του κλιματικού φαινομένου για την μελλοντική επαναδιατύπωση των διοικητικών ορίων σε επίπεδο δήμου και περιφέρειας προς την κατεύθυνση ενδεχόμενης ενοποίησης όμορων περιοχών με κοινά προβλήματα προσαρμογής στο φαινόμενο
 - Διαρκής εκπαίδευση του διοικητικού προσωπικού της Κεντρικής Διοίκησης και τοπικής αυτοδιοίκησης για το φαινόμενο και τις συνέπειές του, αντιμετώπιση κρίσεων και μεσο-μακροπρόθεσμος προγραμματισμός
 - Πλατιά και ποικιλόμορφη ενημέρωση των τοπικών κοινωνιών για το φαινόμενο
 - Ενδυνάμωση του ρόλου των τοπικών κοινωνιών μέσα από την ανάπτυξη διαδικασιών συμμετοχικότητας και συλλογικής ευθύνης όπως διοικούμενοι από τοπικές κοινότητες, φορείς προσαρμογής, ώστε οι δράσεις να γίνουν “ιδιοκτησία” όλων των δρώντων υποκειμένων του σχεδιασμού
 - Εμπλουτισμός της πλατφόρμας Open Government Partnership Greece με δράσεις για την Κλιματική Αλλαγή

Ειδικότερες προτάσεις

Εξειδικεύουν τα μέτρα Κλιματικής Προσαρμογής στις κλίμακες του χωρικού σχεδιασμού και τους τομείς μέσα από το ΡΣΑ και κάποιες από αυτές θα μπορούσαν να είναι:

- Εξειδίκευση/τροποποίηση των επενδυτικών σχεδίων ώστε να προστατευθούν επενδύσεις σε περιοχές που θα πληγούν από τις μελλοντικές κλιματικές αλλαγές
- Εξειδίκευση της παροχής κινήτρων και χρηματοδότησης για τη στήριξη των επενδύσεων του κατασκευαστικού τομέα, και του τουρισμού, σε ό,τι αφορά στροφή σε δραστηριότητες εξοικονόμησης ενέργειας, μετατροπής κτιρίων σε σχεδόν μηδενικής κατανάλωσης και για επενδύσεις παραγωγής νέων (ψυχρών) δομικών υλικών
- Ενσωμάτωση των προβλέψεων για την Κλιματική Αλλαγή στον σχεδιασμό των μεγάλων έργων και των έργων του ΡΣΑ
- Τροποποίηση των ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ ώστε να λαμβάνουν υπόψη τους τη διάσταση της κλιματικής αλλαγής και ενιαία σύνταξη τους σε όμορους δήμους με κοινά προβλήματα εξ αιτίας της Κλιματικής Αλλαγής

- Εξειδίκευση σε σχέση με την αγροτική παραγωγή, από τον αρμόδιο φορέα, σε σχέση με την κλιματική αλλαγή όπως για παράδειγμα κίνητρα για λιγότερο υδροβόρες καλλιέργειες
- Εξειδίκευση του Προγράμματος «Εξοικονόμηση κατ' Οίκον», με βάση ειδικές κλιματικές ζώνες ώστε να αποκτούν προτεραιότητα οι κάτοικοι με υψηλή θερμική επιβάρυνση.
- δράσεις ήπιας και κατά περίπτωση εντατικής προστασίας των ακτών από τη διάβρωση για τη διατήρηση του τοπίου (αντιπλημμυρικά αναχώματα, κυματοθραύστες, φράγματα για την αποφυγή διείσδυσης αλμυρού νερού στον υδροφόρο ορίζοντα (Dianeosis, 2017, et al)

Αντί Επιλόγου

Η αποκέντρωση, η ανάπτυξη υψηλότερου βαθμού συντονισμού και μεταφοράς γνώσης μεταξύ των διαφόρων επιπέδων είναι το μεγάλο στοίχημα για τη Δημόσια Διοίκηση μπροστά στο φαινόμενο της Κλιματικής Αλλαγής. Η Κλιματική Αλλαγή δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται φοβικά αλλά ως μια ευκαιρία για την ανάδειξη της Δημόσιας Διοίκησης σε κεντρικό συντονιστή της προσπάθειας για το μετριασμό και την προσαρμογή. Αναδεικνύεται η αξία του εθνικού προγραμματισμού και του εθνικού χωροταξικού σχεδιασμού, τονώνεται η συμμετοχική διαδικασία για ένα ζήτημα που αφορά όλους και αναπτύσσονται συνέργειες με γειτονικά κράτη μέσα από τα κοινά κλιματικά προβλήματα.

Η κλιματική αλλαγή τέλος είναι μιας πρώτης τάξεως ευκαιρία και αφορμή για να “εκπαιδευτεί” η Δημόσια Διοίκηση ώστε να λειτουργεί αποτελεσματικά ανεξαρτήτως της εκάστοτε πολιτικής επικαιρότητας και του εκλογικού κύκλου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: μέτρα- δράσεις για τη συμπαγή πόλη με αναφορά στην Κλιματική Αλλαγή

Μέτρα- δράσεις για τη συμπαγή πόλη ΥΨΗΛΗΣ συνάφειας με την Κλ. Αλλαγή-

Υπόμνημα:

μ.... μετριασμός

π..... προσαρμογή

χ.χ.α...άρθρο.παράγραφος.εδάφιο

9.1.α συμπλήρωση και αναβάθμιση των αστικών υποδομών, με προτεραιότητα το ιστορικό κέντρο, τις περιοχές με στοιχεία πολεοδομικής υποβάθμισης, το γερασμένο κτηριακό απόθεμα και τις μεγάλες πυκνότητες **μ**

9.1.β βελτίωση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος στις περιοχές που παρουσιάζουν υστέρηση **μ**

9.2.1.ε ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα, ιδιαίτερα των παραδοσιακών καλλιεργειών και η προστασία της γεωργικής γης **μ**

9.2.2.α οργάνωση πρώτης και δεύτερης κατοικίας και αναψυχής, άμεση προστασία των εκτός σχεδίου περιοχών **μ**

9.3.2 γ) Προωθούνται ισχυρά μέτρα προστασίας των φυσικών, παράκτιων και άλλων εκτός σχεδίου περιοχών που αποτελούν τους βασικούς πόλους έλξης για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής, παραθερισμού και τουρισμού **μ π**

9.4.στ Επιδιώκεται, κατά προτεραιότητα, η βελτίωση των υποδομών των δικτύων ύδρευσης, αποχέτευσης ακαθάρτων και βιολογικών καθαρισμών, δικτύων όμβριων και αντιπλημμυρικής προστασίας και η λήψη μέτρων αντιμετώπισης της υφαλμύρωσης των υδάτων και της υπεράντλησης από τις γεωτρήσεις και η οργάνωση των χώρων διάθεσης αποβλήτων και ανακύκλωσης. **μ π**

10.3.1.σστ Η βελτίωση του αστικού ιστού και των υποδομών με ταυτόχρονη διαφύλαξη του κοινόχρηστου χαρακτήρα του Θαλάσσιου Μετώπου. **μ**

12.2.β Οι επεκτάσεις και οι νέες οικιστικές αναπτύξεις γίνονται μόνο κατά οργανικές πολεοδομικές ενότητες (γειτονιές) με εξασφάλιση όλων των αναγκαίων χώρων για κοινωνική και τεχνική υποδομή και εξασφάλιση της χρηματοδότησης για την κατασκευή των βασικών έργων υποδομής. **μ**

12.3.αα ο εξωαστικός χώρος ρυθμίζεται στο σύνολό του με σχέδια χρήσεων γης και όρων δόμησης ή και καθεστώτα προστασίας, τα οποία θεσμοθετούνται με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο. **μ**

12.4.ζζ Ενίσχυση των προσβάσεων στα κέντρα με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) και ιδιαίτερα με Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ), καθώς επίσης και ανάδειξη της προτεραιότητας του πεζού και του ποδηλάτη. **μ**

12.4.ε.δδ Επέκταση του δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς για τη σύνδεση του κέντρου με τις παραδοσιακές περιοχές κατοικίας του ευρύτερου Πειραιά και των δυτικών δήμων μέχρι το Πέραμα. **μ**

12.4.στ.ζζ Συντονισμένη, κατά προτεραιότητα, υλοποίηση των βασικών έργων υποδομής, όπως οδικό δίκτυο, διευθέτηση ρέματος Προφήτη Δανιήλ. **μ π**

12.5.β.αα Η συμπλήρωση των ελλείψεων του κοινωνικού εξοπλισμού, πρασίνου και ελεύθερων χώρων με προτεραιότητα την επίτευξη ικανοποιητικού βαθμού ισοκατανομής μεταξύ περιοχών, τόσο με όρους φυσικής παρουσίας όσο και με όρους λειτουργίας και ποιότητας. **μ π**

12.5.β.ββ Η βελτίωση της ισοκατανομής των κοινόχρηστων χώρων μέσα στην πόλη, και στο μέτρο του δυνατού η αύξησή τους με απόλυτους όρους. **μ**

ΠΙΙ Περιορισμός Πολεοδόμησης σε επίπεδο «οικιστικού συνεχούς» με την παρεμβολή ευρέων ζωνών πρασίνου **μ**

ΠΙΙ Περιβαλλοντική αποκατάσταση εδαφών **μ π**

ΠΙΙ Ανάπλαση περιοχών για τον περιορισμό της όχλησης προς τις παρακείμενες λειτουργίες με θεσμοθέτηση ζωνών προσβάσεων στον αιγιαλό, φυτεύσεις **μ π**

ΠΙΙ Εξασφάλιση της συνέχειας του Θαλασσιού μετώπου και ανάπτυξη Αστικών Λεωφόρων μεταξύ ακτής και αστικού ιστού **μ**

ΠΙΙ Αναδειξη, προστασία ρεμάτων **μ π**

ΠΙΙ Θεσμοθέτηση παρακτίων και θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών, χερσαίων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων της παράκτιας ζώνης **μ π**

ΠΙΙ Απαγόρευση πολεοδόμησης σε περιοχές με μεγάλη κλίση **π**

12.5.6.ββ κυκλοφοριακός σχεδιασμός και ο έλεγχος των χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην περιοχή επιρροής των σταθμών των Μέσων Σταθερής Τροχιάς, μέσω εργαλείων του πολεοδομικού σχεδιασμού. **μ**

ΠΙΥ.4 Δίκτυο ελεύθερων και κοινόχρηστων χώρων **μ π**

ΠΙΥ.4 Παρέμβαση πολεοδομικής ανασυγκρότησης στην λιμενοβιομηχανική ζώνη περιοχής Δραπετσώνας-Κερατσινίου

ΠΙΥ.4 Πόλος υπερτοπικής εμβέλειας μεικτών χρήσεων και σε συμπληρωματικότητα με την λιμενική δραστηριότητα στα Λιπάσματα **μ**

ΠΙΥ.4 Εξασφάλιση μεγάλων αδόμητων εκτάσεων για την αποκατάσταση της σχέσης ενδοχώρας-παραλιακού μετώπου **μ**

ΠΙΥ.4 Πολεοδομική ανάπτυξη με εφαρμογές βιοκλιματικού σχεδιασμού **μ**

Π V Πεζοδρομήσεις αξόνων που φιλοξενούν σημαντικά μνημεία/κτίρια **μ**

Π V Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις-αναβάθμιση και ενοποίηση χώρων για περπάτημα/ποδήλατο (μείωση ΙΧ) **μ**

18.1.α ειδικό πρόγραμμα για την πρόληψη και αποκατάσταση των καμένων ή αποψιλωμένων δασών και δασικών εκτάσεων **μ π**

18.1.β Δεν επιτρέπεται η αλλαγή χρήσης των δασών και δασικών εκτάσεων, με εξαίρεση λόγους δημόσιου συμφέροντος **μ π**

18.2.γ εξειδικευμένο πρόγραμμα προστασίας των ευαίσθητων υδροτοπικών και παράκτιων οικοσυστημάτων, όπως αυτά έχουν οριστεί στο άρθρο 20 και το Παράρτημα ΙΧ. **μ π**

18.4.α Προωθείται το πρόγραμμα οργάνωσης υπερτοπικών πόλων αναψυχής και περιαστικών Μητροπολιτικών Πάρκων πρασίνου όπως ενδεικτικά αναφέρονται στο Παράρτημα VII. **μ**

18.4.β Διαμορφώνεται ένα «πράσινο τόξο», όπως περιγράφεται στο Παράρτημα VII, το οποίο αποτελεί αδιάκοπη συνέχεια χώρων πρασίνου που ξεκινά από το Σαρωνικό και τον Κορινθιακό κόλπο και καταλήγει στον Ευβοϊκό. **μ π**

18.4.γ Περιοχές πρασίνου, δασικού ή μη χαρακτήρα, εντός του αστικού ιστού, όπως ενδεικτικά αναφέρονται στο Παράρτημα VII, που διατηρούν σημαντικά χαρακτηριστικά φυσικότητας, οριοθετούνται, διατηρούνται και προστατεύονται από οποιαδήποτε πολεοδομική δραστηριότητα, ενώ ισχύουν οι προϋπάρχουσες πολεοδομικές ρυθμίσεις.

18.2 Προστατεύονται οι ορεινοί όγκοι Υμηττού, Πεντέλης, Αιγάλεω, Λαυρεωτικής και χαρακτηρίζονται περιφερειακά πάρκα, οι ορεινοί όγκοι Δυτικής Αττικής (οικοσύστημα) οι ορεινοί όγκοι Β. Αττικής (αναψυχή) και ο ορεινός όγκος Πάρνηθας (Εθνικό Πάρκο **μ π**

18.1 Η άρθρωση του αστικού πρασίνου αποτελεί οργανικό κομμάτι των συνδέσεων για την υλοποίηση του «πράσινου τόξου». Ειδικότερα η σύνδεση του κέντρου της Αθήνας με την Πάρνηθα, τον Υμηττό και το Αιγάλεω συνδυαζόμενη με κατάλληλες παρεμβάσεις, όπως φυτεύσεις, πεζοδρομήσεις, διευκολύνει την αναψυχή και τον περίπατο και συμβάλλει με τις αλλαγές του μικροκλίματος στη βελτίωση της ποιότητας ζωής. **μ π**

18.3 Στο δίκτυο πρασίνου ενσωματώνονται υφιστάμενοι φυσικοί σχηματισμοί, αλλά και δυνάμει νέοι υπό διαμόρφωση χώροι, με την ανάδειξη υποβαθμισμένων φυσικών στοιχείων, με κατάλληλες παρεμβάσεις, όπως συμπληρωματικές φυτεύσεις, αλλαγή χρήσης, απομάκρυνση υπαίθριων καταλήψεων, αναδιαμορφώσεις με αλλαγή υλικών, παρουσία υγρού στοιχείου. Στο δίκτυο πρασίνου εντάσσονται οργανικά οι κοινόχρηστοι χώροι και οι ακάλυπτοι χώροι δημόσιων ή ιδιωτικών κτηρίων, των οποίων επιδιώκεται η φύτευση. **μ π**

20.2 Για τη βέλτιστη διαχείριση των υδάτων, ο ΟΡΣΑ εισηγείται και υλοποιεί εξειδικευμένες δράσεις προστασίας και παρακολούθησης της κατάστασης των υδάτων, καθώς και προγράμματα ειδικών μέτρων κατά της ρύπανσης στο πλαίσιο των οικείων Σχεδίων Διαχείρισης των Περιοχών Λεκανών Απορροής Ποταμών **π**

20.2.β Πρόγραμμα ειδικών δράσεων για την προστασία και αποκατάσταση των υπόγειων υδάτων και τη δημιουργία στρατηγικών υδάτινων αποθεμάτων για την αντιμετώπιση συνθηκών λειψυδρίας. **π**

20.2.γ Ειδικό πρόγραμμα προστασίας και αποκατάστασης υδροτόπων. Σε αυτό εντάσσονται όλοι οι υδροτόποι της Αττικής και ιεραρχούνται για την οριοθέτησή τους, την εκπόνηση μελετών, τη χρηματοδότηση δράσεων και έργων προστασίας, αποκατάστασης, ανάδειξης και διαχείρισής τους, σε τρία (3) επίπεδα προτεραιότητας. **μ π**

20.2.στ. Εξειδικευμένο πρόγραμμα δράσεων για την ελαχιστοποίηση κατανάλωσης υδατικών πόρων, την ελαχιστοποίηση αποβλήτων, την εξοικονόμηση, επεξεργασία και επαναχρησιμοποίηση υδάτων κατά την οικιακή, τη βιομηχανική και τη γεωργική χρήση των υδατικών πόρων. Οι δράσεις του προγράμματος περιλαμβάνουν τα αναφερόμενα στο Παράρτημα ΙΧ. **π**

20.2.ζ Για τα δίκτυα ύδρευσης προβλέπεται εξειδικευμένο πρόγραμμα εφαρμογής συνδυασμένων δράσεων και διαδικασιών για την ορθολογική χρήση και τη διαχείριση των υδατικών πόρων της Περιφέρειας, επαρκές για την υγεία των κατοίκων καθεστώσ επεξεργασίας και διανομής ύδατος για το σύνολο των δικτύων ύδρευσης. Οι ειδικότερες δράσεις του προγράμματος περιλαμβάνουν τα αναφερόμενα στο Παράρτημα ΙΧ. **π**

20.2.η Πρόγραμμα συνδυασμένης διαχείρισης των δικτύων ομβρίων και της απορροής των ομβρίων, με την επαναχρησιμοποίησή τους και με την αποτελεσματική αντιπλημμυρική και περιβαλλοντική λειτουργία των υδατορεμάτων. Οι ειδικότερες δράσεις του προγράμματος περιλαμβάνουν τα αναφερόμενα στο Παράρτημα ΙΧ. **π**

20.3 Για την προστασία και αποκατάσταση των υδατορεμάτων που αφορά στα ύδατα, στη φυσική κοίτη και στις παραρειακές περιοχές και για τη δημιουργία ανοικτών δημόσιων χώρων και πρασίνου, προβλέπεται ειδικό πρόγραμμα δράσεων **μ π**

21.4 μείωση της παραγωγής αποβλήτων μέσω επαναχρησιμοποίησης/ ανακύκλωσης **μ**

21.6 ενθαρρύνεται η χρήση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (για την Αττική κατα προτεραιότητα φωτοβολταϊκά και σε θέσεις που ορίζονται από το 21.7 **μ**

21.6 επέκταση της χρήσης του φυσικού αερίου για την κάλυψη όλων των πόλεων και οικισμών της Αττικής **μ**

21.6 στόχος για 20% εξοικονόμηση ενέργειας **μ**

21.6 ανακαίνιση υφιστάμενων κτηρίων με στόχο την ενεργειακή τους αναβάθμιση (εξοικονομώ κατ οίκον) **μ**

21.6 κατασκευή κτηρίων χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης. **μ**

25.2.στ περιβαλλοντική αναβάθμιση των υφιστάμενων Ατυπων Βιομηχανικών Συγκεντρώσεων **μ**

23.5 Σε όλους τους υποδοχείς και τις μονάδες του δευτερογενούς τομέα επιδιώκεται, με πολιτικές κινήτρων και αντικινήτρων που προωθούνται στο πλαίσιο ειδικών προγραμμάτων, η εισαγωγή περιβαλλοντικά φιλικών τεχνολογιών στις διαδικασίες παραγωγής, η εξοικονόμηση ενέργειας, η μείωση των αερίων εκπομπών, εκπομπών του θερμοκηπίου και η συνολική μείωση του οικολογικού αποτυπώματος του τομέα. **μ**

28.1.α Η εξασφάλιση της προστασίας και της βιωσιμότητας των φυσικών πόρων και περιβαλλοντική αναβάθμιση περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος. **μ π**

28.3.ε Ο σχεδιασμός και η ανάδειξη ειδικών διαδρομών περιπάτου και επισκέψεων που αναδεικνύουν τα ιστορικά χαρακτηριστικά σε συνδυασμό με τα ενδιαφέροντα της σύγχρονης πόλης. **μ**

28.3.στ Η δημιουργία και η ανάδειξη διαδρομών και δικτύων περιοχών που συγκεντρώνουν στοιχεία φυσικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος. Κυριότερες τέτοιες περιοχές είναι ο Μαραθώνας, το Τατόι, η Μακρόνησος, το Σούνιο, η ευρύτερη περιοχή της Λαυρεωτικής, η Ελευσίνα και το νησιωτικό σύμπλεγμα της Αττικής. **μ**

28.3.η Η κατασκευή νέων καταλυμάτων επιτρέπεται εντός των θεσμοθετημένων ζωνών των ΓΠΣ και ΖΟΕ ή σε οργανωμένες τουριστικές αναπτύξεις μεγάλης κλίμακας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην επόμενη περίπτωση θ'. **μ**

28.4.α Αναπλάσεις σε περιοχές ολόκληρου του πολεοδομικού συγκροτήματος και κατά προτεραιότητα των ιστορικών κέντρων και του παράκτιου μετώπου. **μ**

28.4.στ Δικτύωση με μέσα σταθερής τροχιάς των προορισμών του αστικού τουρισμού και των μεγάλων πόλεων τουριστικής έλξης στον εξωαστικό χώρο. **μ**

28.4.ζ. Διαμόρφωση προϋποθέσεων για τη διακίνηση μεγαλύτερου ποσοστού επισκεπτών με ήπιους τρόπους μετακίνησης. **μ**

ΠΧΠ.23.3β.Ι Τουρισμός φύσης, ήπιος ορεινός τουρισμός Προωθείται η διαμόρφωση περιαστικού πάρκου αναψυχής, πολιτισμού και πεζοπορίας στους ορεινούς όγκους του Υμηττού και του Αιγιάλεω, η δημιουργία διαδρομών και δραστηριοτήτων (δημιουργία υποδομών παρατήρησης της φύσης), δικτύου μονοπατιών στους ορεινούς όγκους Αιγιάλεω, Υμηττού, Πάρνηθας, Πεντέλης **μ**

29.1.β Δημόσιες συγκοινωνίες μητροπολιτικής εξυπηρέτησης, με κορμό τα μέσα σταθερής τροχιάς, το βασικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών και τους σταθμούς μετεπιβίβασης. **μ**

29.β Ο ανασχεδιασμός και η πύκνωση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας, με στόχο την αυξανόμενη συμμετοχή του στην εξυπηρέτηση των καθημερινών μετακινήσεων **μ**

29.γ Η αναμόνιση της πολιτικής μεταφορών με την πολιτική εξοικονόμησης φυσικών και οικονομικών πόρων **μ**

29.δ Η οργάνωση της κυκλοφορίας σε επίπεδο δήμων και πολεοδομικών ενοτήτων, με βάση τις αρχές της αστικής κινητικότητας και έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, όπως δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο, περπάτημα. **μ**

29.ε Η ελαχιστοποίηση των διαμπερών μετακινήσεων με μέσα ιδιωτικής χρήσης στην ευρύτερη κεντρική περιοχή του Λεκανοπεδίου **μ**

29.3.δ Η πολιτική στάθμευσης, ως συμπληρωματικό εργαλείο κυκλοφοριακής οργάνωσης, στην κατεύθυνση ενθάρρυνσης της χρήσης ήπιων μέσων μετακίνησης για προσπέλαση σε κορεσμένες κυκλοφοριακά περιοχές **μ**

29.3.ε Η αναβάθμιση των υπεραστικών μεταφορικών υποδομών και βασικών τερματικών σταθμών της Αττικής και η λειτουργική τους διασύνδεση και διεπαφή σε κομβικά σημεία με το αστικό σύστημα μεταφορών. **μ**

30.5.β Δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης και μετεπιβίβασης σε περιφερειακούς και τερματικούς σταθμούς του πρωτεύοντος δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών μητροπολιτικής εξυπηρέτησης.

30.5.γ Δημιουργία συλλογικών χώρων στάθμευσης, για την κάλυψη των αναγκών σε στάθμευση της κατοικίας και των επαγγελματικών χρήσεων, κατά προτεραιότητα σε πυκνοδομημένες περιοχές. **μ**

30.5.δ Συσχέτιση προσφοράς θέσεων οργανωμένης στάθμευσης με το βαθμό προσπελασιμότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς ιδιαίτερα σε χρήσεις γης και πόλους έλξης σημαντικού αριθμού μετακινήσεων, προκειμένου να αυξηθεί η χρήση των μέσων αυτών στο μέγιστο δυνατό βαθμό. **μ**

30.5.στ Ανάπτυξη δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, καθώς και σε ανωδομές ή σε υπόγεια ακινήτων. **μ**

30.6.δ Η ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου του Σαρωνικού, μέσω της λειτουργικής ανάπλασης της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδάωνος, σε συνδυασμό με τη λειτουργία τραμ, πεζόδρομου και ποδηλατόδρομου. **μ**

30.6.ε Η δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρομών μητροπολιτικής εμβέλειας, για τη διευκόλυνση των καθημερινών μετακινήσεων με ποδήλατο, σε συνδυασμό με τα τοπικά δίκτυα ποδηλατοδρόμων και ποδηλατολωρίδων, καθώς και πεζοδρόμων σε επίπεδο δήμων και γειτονιάς, όπως ενδεικτικά αναφέρεται στο Παράρτημα XIV. **μ**

38.3.α Δίνεται προτεραιότητα στην προώθηση των δράσεων που ενισχύουν την προστασία και ανάδειξη φυσικών ενδιαιτημάτων. **μ**

38.3.γ Στο πλαίσιο των υποκείμενων σχεδιασμών και για κάθε παρέμβαση ξεχωριστά, επιδιώκεται η από κοινού προώθηση των «σχεδίων πρασίνου και ανάκτησης του δημοσίου χώρου» με τις μελέτες ανάπλασης ή και η ένταξή τους στις μελέτες αυτές. **μ**

38.3.δ Εφαρμόζονται οι βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές σε έργα και δραστηριότητες, προκειμένου να ελαχιστοποιείται η περιβαλλοντική υποβάθμιση που προκαλείται. **μ π**

38.3.στ Αξιοποιείται η διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων των έργων και δραστηριοτήτων του νέου ΡΣΑ για την αποφυγή ή τη μείωση επιπτώσεων σε φυσικές περιοχές και περιοχές του δικτύου Natura 2000 **μ π**

38.7.β Η χωροθέτηση των έργων και δραστηριοτήτων, που θα προκύψουν από την εφαρμογή του νέου ΡΣΑ, πραγματοποιείται κατά προτεραιότητα σε ειδικά θεσμοθετημένες περιοχές, αντί σε φυσικές ή αγροτικές περιοχές γης υψηλής παραγωγικότητας. **μ π**

38.8.δ Μείωση της κατανάλωσης «φρέσκου νερού» με την ενθάρρυνση της ανακύκλωσης και της επαναχρησιμοποίησής του, ύστερα από κατάλληλη επεξεργασία, στους παραγωγικούς τομείς της οικονομίας **π**

38.8.θ Καθορίζονται ζώνες προστασίας όλων των υδατορευμάτων που διασχίζουν την περιοχή εφαρμογής του νέου ΡΣΑ **μ π**

38.8.ι Λαμβάνονται υπόψη, κατά το σχεδιασμό των αντιπλημμυρικών έργων, ο ενιαίος χαρακτήρας των υδατορευμάτων, η προστασία της φυσικής τους οντότητας και η αξιοποίησή τους ως φυσικό στοιχείο, μέσα στους οικισμούς/πόλεις **π**

38.8.ιε Κατά την ανάπτυξη αστικού πρασίνου, αλλά και στο σχεδιασμό των μητροπολιτικών πάρκων, εξετάζονται μέτρα για την επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση των υδάτων, προκειμένου να εξασφαλιστούν οι απαραίτητοι πόροι άρδευσης για τη συντήρηση του αστικού πρασίνου. **π**

38.10.δ Μετά την ολοκλήρωση και την παύση της λειτουργίας τους, παρακολουθείται η αποκατάσταση των χώρων διαχείρισης αποβλήτων. **μ π**

38.10.η Για την αντιμετώπιση αρνητικών επιπτώσεων στο τοπίο από την υλοποίηση έργων και δραστηριοτήτων, λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα, όπως διαφοροποίηση σχεδιασμού και τεχνικών στοιχείων του έργου καθώς και αποκατάστασης του τοπίου, μέσω κατάλληλων παρεμβάσεων υλοποίησής τους. **μ π**

38.10.ι Λαμβάνεται ειδική μέριμνα για την προστασία του τοπίου στη χωρική ενότητα της νησιωτικής Αττικής. **μ π**

38.13.α Προωθείται, όπου απαιτείται, η συμπλήρωση του οδικού δικτύου, με βάση τους στόχους του νέου ΡΣΑ, με τη βέλτιστη αξιοποίηση και ορθολογική διαχείριση της οδικής υποδομής που υπάρχει, καθώς και με την ανάπτυξη νέων υπεραστικών οδικών συνδέσεων. **μ π**

Μέτρα- δράσεις για τη συμπαγή πόλη, ΜΕΣΑΙΑΣ συνάφειας με την Κλ. Αλλαγή- μετριασμός/προσαρμογή

9.1.1 ποιότητα διαβίωσης στο κέντρο της πόλης **μ**

9.1.1 συγκράτηση του πληθυσμού που διαμένει σε αυτό **μ**

9.1.2.α η ενίσχυση του ρόλου της ως διαμετακομιστικού κέντρου στη μεσογειακή λεκάνη με την παράλληλη αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών **μ**

9.1.3 Διατήρηση και ενίσχυση του χαρακτήρα της ως περιοχής κυρίως κατοικίας **μ**
9.1.3 αναζωογόνηση των περιοχών που παρουσιάζουν προβλήματα αστικής υποβάθμισης, κοινωνικών ανισοτήτων **μ**
9.1.5 πολεοδομική οργάνωση μέσω ελέγχου χρήσεων **μ**
9.2.1.γ ενίσχυση της συγκέντρωσης δραστηριοτήτων υψηλής τεχνολογίας, έρευνας και καινοτομίας στους θεσμοθετημένους υποδοχείς αναπτυξιακών δραστηριοτήτων και του ευρύτερου πόλου περιοχής Αεροδρομίου

μ

9.2.3.ββ Η οργάνωση της αστικής ανάπτυξης, κυρίως στο οικιστικό σύμπλεγμα που στρέφεται προς το βορειοανατολικό Πολεοδομικό Συγκρότημα, με λελογισμένη ανάπτυξη κύριας και παραθεριστικής κατοικίας στους ηπειρωτικούς και παράκτιους οικισμούς. **μ**

9.3.1.α Ο περιορισμός της επέκτασης βιομηχανικής ανάπτυξης, παράλληλης προς την ακτή, με εξαίρεση τις μονάδες που αποδεδειγμένα λειτουργούν σε άμεση σχέση με τη θάλασσα **μ**

9.3.1.στ Η κατάρτιση προγράμματος αναβάθμισης του περιβάλλοντος και άρσης των συνεπειών που επέφερε στην ευρύτερη περιοχή, κατ'επέκταση και στη χωρική υποενοότητα Δυτικής Αττικής, ο χώρος Ολοκληρωμένης Εγκατάστασης Διαχείρισης Απορριμμάτων (ΟΕΔΑ) Δυτικής Αττικής **μ**

10.3.1.εε Η λειτουργική διασύνδεση των λιμενικών δραστηριοτήτων με τον αστικό ιστό. **μ**

12.4.ηη Βελτίωση της εικόνας και της αστικής δομής των κεντρικών περιοχών, η ποιοτική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου. **μ**

12.4.ε.αα Τόνωση των διασυνδέσεων και θετικών επιδράσεων της λιμενικής δραστηριότητας με τις άλλες οικονομικές λειτουργίες της πόλης. Βελτίωση της λειτουργίας του λιμένα με παράλληλη μέριμνα για ορθολογική διαχείριση των οδικών μετακινήσεων αιχμής, με σύνδεση των λιμενικών επιβατικών σταθμών με το δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς και περιορισμό της όχλησης προς τον παρακείμενο αστικό ιστό. **μ**

12.4.ε.γγ Λειτουργική ανασύνταξη και εξειδίκευση των χρήσεων στο κεντρικό τμήμα του λιμένα με έμφαση στις υπηρεσίες, στην αναψυχή και στον πολιτισμό (πολιτιστική ακτή), προστασία της παραδοσιακής αγοράς, αναζωογόνηση των περιοχών κατοικίας και συνολική αναβάθμιση του παράκτιου χώρου, σε συνδυασμό με ολοκληρωμένη πολιτική στάθμευσης. **μ**

12.4.ε.στστ Ανάπλαση της παραλιακής και της αρχαιολογικής ζώνης **μ π**

12.4.στ.εε Ανάδειξη του υφιστάμενου ή μελλοντικού δυναμικού πολιτιστικών και φυσικών σημαντικών χώρων ως στοιχείων ιδιαίτερης ταυτότητας και σύνδεση με τους παρακείμενους πολιτιστικούς πόλους και άξονες. **μ**

12.5.α.αα Η λήψη μέτρων για την αποτελεσματική διαχείριση και τη διαφύλαξη του κοινόχρηστου χαρακτήρα του δημόσιου χώρου. **μ π**

12.5.α.ββ Η προώθηση ειδικών προγραμμάτων και μέτρων για την αναβάθμιση του αστικού τοπίου. **μ π**

12.5.γ.αα Η ισορροπία μεταξύ της επιθυμητής ανάμειξης συμβατών χρήσεων γης και της αποφυγής συγκρούσεων μεταξύ ασύμβατων χρήσεων. **μ**

12.5.γ.ββ Ο έλεγχος της έρπουσας γραμμικής ανάπτυξης κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων **μ**

ΠΙΙ Ήπιες τεχνικές για λιμενικά έργα **π**

12.5.6.αα έλεγχος χρήσεων γης στις ευρύτερες ζώνες επιρροής των νέων υπεραστικών, περιαστικών οδικών αξόνων μέσω εργαλείων του πολεοδομικού σχεδιασμού. **μ**

ΠΙV.4 Παρέμβαση στην οδό Πανεπιστημίου **μ**

ΠΙV.4 Ολοκληρωμένη παρέμβαση πολεοδομικής αναβάθμισης στην Ακαδημία Πλάτωνος **μ**

ΠΙV.4 Πρόγραμμα πολεοδομικής αναβάθμισης στον αρχαιολογικό χώρο παρα των λεωφόρων Αθηνών και Κηφισού (ΒΙΟΠΑ) **μ**

Π V Ανάκτηση δημόσιου χώρου στις λεωφόρους Αμαλίας, Πειραιώς και Πατησίων **μ**

Π V Αναπλάσεις πλατειών **μ**

Π V Κυκλοφοριακές διευθετήσεις στο λιμάνι **μ**

18.4.α Σύνδεση ΜΜΜ με Μητροπολιτικά Πάρκα **μ**

18.2 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. **μ**

20.2.ε Πρόγραμμα εξειδικευμένων δράσεων για την επίτευξη και διατήρηση καλής περιβαλλοντικής κατάστασης για το θαλάσσιο περιβάλλον της Περιφέρειας, με ενιαία αντιμετώπιση παράκτιων και θαλάσσιων υδάτων, στα οποία περιλαμβάνονται ο πυθμένας και το υπέδαφός τους **μ**

25.1.δ Μετεγκατάσταση των ασύμβατων ή και οχλουσών και ρυπαινοσών χρήσεων, ιδιαίτερα από περιοχές που υπόκεινται σε καθεστώς προστασίας ή που διαθέτουν ιδιαίτερη ή πολιτιστική σημασία. **μ**

25.2 οι μεταποιητικές δραστηριότητες αναπτύσσονται κατ' αρχήν μέσα στα όρια των ήδη θεσμοθετημένων υποδοχέων και στις περιοχές όπου προβλέπονται οι σχετικές χρήσεις βάσει του Ν 3982/2011 **μ**

25.2.γ στήριξη και ο εκσυγχρονισμός των μεταποιητικών μονάδων χαμηλής όχλησης εντός αστικού ιστού εντός αστικού ιστού και ειδικότερα στις περιοχές των πολεοδομικών κέντρων σε περιοχές ανενεργών χρήσεων (brownfields) ή σε φθίνουσες και υποβαθμισμένες περιοχές, όπου μπορούν να λειτουργήσουν ως καταλύτης για την αναβάθμισή τους, με τον προσδιορισμό νέων κεντρικών χρήσεων, εφόσον εξυπηρετούνται από μέσα σταθερής τροχιάς ή εφόσον στα πλαίσια του ολοκληρωμένου προγράμματος αστικής ανασυγκρότησης περιληφθεί η επένδυση της επέκτασης του δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς. **μ**

27.ε.αα Υποστήριξη της λειτουργίας «συστάδων εμπορικών επιχειρήσεων», σε συνδυασμό με προγράμματα αναβάθμισης του περιβάλλοντος αστικού ιστού, τα οποία προωθούνται σε συνεργασία με την αυτοδιοίκηση. Χωροθέτηση αυτών των συστάδων είτε στα πολεοδομικά κέντρα είτε σε καθορισμένες τουριστικές περιοχές είτε τέλος, σε περιοχές πολιτιστικού ενδιαφέροντος. **μ**

27.ε.ββ.ααα υποστήριξη δημιουργίας θυλάκων νέων επιχειρήσεων με επανάχρηση κτηριακού δυναμικού σε υποβαθμισμένες περιοχές **μ**

27.ε.ββ.βββ ανάδειξη παραδοσιακών εμπορικών συγκεντρώσεων και χαρακτηρισμό τμημάτων δρόμων ή συνόλων ως αξόνων εξειδικευμένης εμπορικής δραστηριότητας **μ**

29.1.α Υπεραστικά δίκτυα μαζικών μεταφορών (αεροδρόμια, λιμάνια, τερματικοί σταθμοί επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών). **μ**

29.1.γ Κύριο οδικό δίκτυο Αττικής και δίκτυο υποδομής στάθμευσης **μ**

30.5.α 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. **μ**

38.15 Προωθούνται όλες οι σχετικές ευκολίες πρόσβασης στις νέες και υφιστάμενες βιομηχανικές μονάδες, με συντήρηση και βελτίωση των υποδομών και δικτύων συγκοινωνιών και μεταφορών που ήδη υπάρχουν, όπως οδικών, σιδηροδρομικών, ακτοπλοϊκών, καθώς και με την κατασκευή νέων υποδομών και δικτύων όπου απαιτείται. **μ**

38.24. Στο πλαίσιο των υποκείμενων επιπέδων σχεδιασμού, είναι αναγκαία η άμεση προώθηση των διαδικασιών για τον καθορισμό και την οριοθέτηση των υποδοχέων των διάφορων παραγωγικών δραστηριοτήτων. Ιδιαίτερη σημασία έχει η υλοποίηση του προγράμματος για την πολεοδομική των θεσμοθετημένων ζωνών, όπως ΒΙΠΑ - ΒΙΟΠΑ και περιοχές μεταποιητικών δραστηριοτήτων εντός ΖΟΕ, καθώς και επιχειρηματικών πάρκων που βρίσκονται σε καθεστώς εκτός σχεδίου, και η εξασφάλιση των αναγκαίων υποδομών. **μ**

Μέτρα-δράσεις για τη συμπαγή πόλη, ΧΑΜΗΛΗΣ συνάφειας με την Κλ. Αλλαγή- μετριασμός/προσαρμογή

9.1.1 ποιοτική αναβάθμιση παραδοσιακών ζωνών κεντρικών λειτουργιών **μ**

9.1.1 τόνωση νέων πυρήνων μητροπολιτικών δραστηριοτήτων **μ**

9.1.2.α Η ανασυγκρότηση του παραγωγικού ιστού της πόλης και η διάσωση της παραδοσιακής αγοράς και του λιανικού εμπορίου, της βιοτεχνίας και της μεταποίησης **μ**

9.1.2.γ επανάχρηση του ανενεργού κτηριακού αποθέματος και χωροθέτηση δραστηριοτήτων του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα **μ**

9.1.5 εξισορρόπηση των συγκρούσεων χρήσεων γης όσον αφορά την κατοικία και την αναυχή **μ**

9.3.1.ε Η ενίσχυση του αναπτυξιακού ρόλου των αστικών κέντρων, η οργάνωση και ανάδειξη δικτύου πολιτιστικών πόρων διεθνούς κληρονομιάς, σε συνδυασμό με την ενίσχυση επιλεκτικών μορφών τουρισμού και συμπληρωματικών δράσεων **μ**

10.3.1.γγ Η ισχυροποίησή του ως κέντρου πολυλειτουργικού χαρακτήρα, με ταυτόχρονη διατήρηση της κατοικίας και ανάδειξη της πολιτιστικής του κληρονομιάς. **μ**

12.4.αα Διατήρηση του ρόλου τους, ως τόπων συμπύκνωσης των κοινωνικών και πολιτικών θεσμών, με την τόνωσή τους ως κέντρων επιτελικής διοίκησης και συγκεντρώσεων γραφείων και την οργάνωση και επέκτασή τους. **μ**

12.4.ββ Επαναπροσδιορισμός και πολύπλευρη ανάδειξη του αστικού χαρακτήρα και της ταυτότητάς τους, με στόχο να διατηρήσουν και να ενδυναμώσουν την κοινωνική, οικονομική και πολιτιστική τους λειτουργία. **μ**

12.4.δδ Προώθηση πολιτικών για τη διατήρηση και ενίσχυση της υφιστάμενης κατοικίας και ανάπτυξη νέας. **μ**

12.4.στ.στστ Τόνωση του πολυλειτουργικού χαρακτήρα της περιοχής με αναβάθμιση και διεύρυνση της κατοικίας. **μ**

ΠΙV.4 Οριοθέτηση και κατοχύρωση του αρχαιολογικού χώρου και αναβάθμιση των αστικών μετώπων που το περιβάλλουν **μ**

ΠΙV.4 Απομάκρυνση κεντρικού σταθμού ΚΤΕΛ **μ**

ΠΙV.4 Ανάπλαση προσφυγικών Αλεξάνδρας σε συνδυασμό με τη «διπλή ανάπλαση» **μ**

Π V Ολοκλήρωση προγράμματος ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων **μ**

Π V Ανάδειξη Αρχαίας Αγοράς **μ**

Π V Ανάδειξη Αρχαίων Τειχών **μ**

Π V Ανάδειξη πολεοδομικού ιστού και ιστορικών κτηρίων **μ**

27.α Η αναδιάρθρωση και ανάπτυξη του πλέγματος των εμπορικών δραστηριοτήτων γίνεται κατά προτεραιότητα εντός της πόλης, σε συνάρτηση με τους αναπτυξιακούς πόλους και τα κέντρα πόλεων όλων των βαθμίδων **μ**

27.ε.ββ.γγγ προώθηση μικτών επιχειρηματικών χρήσεων, όπως ο συνδυασμός της εμπορικής χρήσης με την εκμετάλλευση χώρων πολιτισμού και αναψυχής. **μ**

28.3.ζ Η επανάχρηση του υφιστάμενου κτηριακού αποθέματος οποιασδήποτε χρήσης, για τη μετατροπή του σε τουριστικά καταλύματα. **μ**

28.4.ε Βελτίωση της εικόνας των δημόσιων χώρων και της εικόνας των κτηρίων. **μ**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: Κατάλογος πολιτικών/κατευθύνσεων/δράσεων για τη συμπαγή πόλη μέσα από το ΡΣΑ και αξιολόγηση τους με βάση το βαθμό συνάφειας με την Κλιματική Αλλαγή (μετριασμός-προσαρμογή)

Υπόμνημα

*** ...υψηλή

**.....μεσαία

*.....χαμηλή

μ = μετριασμός

π = προσαρμογή

ΣΣ1 (Αρ. 4)

	Συνάφεια με την Κλιματική Αλλαγή μετριασμός/προσαρμογή
4.4.α Διατήρηση του ρόλου των κέντρων Αθήνας και Πειραιά, ως κέντρων επιτελικών και διοικητικών υπηρεσιών	
4.4.η Αξιοποίηση αστικών κενών	*μ
4.4.ι Έλεγχος της αδόμητης γης, με ταυτόχρονη διαφύλαξη της γεωργικής γης, της βιοποικιλότητας και του αγροτικού τοπίου	***μ

ΣΣ2 (Αρ. 5)

Προτεραιότητα 1:

5.1 διαφύλαξη των πόρων της Αττικής ως πολύτιμων και πεπερασμένων

Πολιτικές:

5.1.α προστασία και οικολογική διαχείριση των φυσικών οικοσυστημάτων, της βιοποικιλότητας και της γεωργικής γης και ειδικότερα της Γεωργικής Γης Υψηλής Παραγωγικότητας με ισόρροπη ανάπτυξη αγροτικών δραστηριοτήτων	*** μ
5.1.γ διαμόρφωση δικτύου προστατευόμενων περιοχών και οικολογική διαχείριση των περιοχών αυτών ως πυρήνων βιοποικιλότητας,	***μ
5.1.δ ανάδειξη των ορεινών όγκων ως αδιάκοπης συνέχειας πρασίνου, υπό μορφή «πράσινου τόξου», από το Σαρωνικό και τον Κορινθιακό κόλπο μέχρι τον Ευβοϊκό	***μ
5.1.ε διαμόρφωση εντός του αστικού ιστού, δικτύου κοινόχρηστων χώρων πρασίνου για τη δημιουργία ευνοϊκών μικροκλιματικών συνθηκών	***μ- π

Προτεραιότητα 2:

5.2. κάλυψη των οικιστικών αναγκών, κυρίως εντός της θεσμοθετημένης αστικής γης, με βάση την αρχή της συμπαγούς πόλης

Πολιτικές:

5.2.α βελτίωση της εσωτερικής συνοχής του συστήματος χωρικού σχεδιασμού και χωρικής διακυβέρνησης και διατύπωση κατευθύνσεων προς τα υποκείμενα επίπεδα σχεδιασμού,	
5.2.β προώθηση ενός πολυκεντρικού και ιεραρχημένου συστήματος χωρικής οργάνωσης και αντιμετώπιση του μη δομημένου περιβάλλοντος ως κρίσιμου παράγοντα για τη βιωσιμότητα	***μ
5.2.γ οργάνωση της Αττικής σε ολοκληρωμένες Χωροταξικές Ενότητες (Χ.Ε.) με σχετική λειτουργική αυτοτέλεια, ιδιαίτερη φυσιογνωμία και συμπληρωματικότητα	
5.2.δ δραστικό περιορισμό της εκτός σχεδίου δόμησης, μέσω της σταδιακής κατάργησης των παρεκκλίσεων,	*** μ
5.2.ε προώθηση ολοκληρωμένων προγραμμάτων αστικής αναζωογόνησης, ανάπτυξη πολύπλευρου πλέγματος παρεμβάσεων μικρής, τοπικής κλίμακας, ένταξη των αστικών κενών στη λειτουργία της πόλης και επανάχρηση εγκαταλελειμμένων κτηρίων,	*μ
5.2.ζ συγκρότηση συνεχούς δικτύου σημαντικών χώρων πρασίνου και αξιοποίηση ευνοϊκών χώρων για την ανάπτυξη της αστικής φύτευσης,	***μ-π
5.2.η ουσιαστική βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους και τους επισκέπτες	*μ

Προτεραιότητα 3:

5.3 εναρμόνιση της προστασίας της φύσης και της διαφύλαξης και ανάδειξης της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, με την οικονομική ανάπτυξη και τη χωρική συνοχή

Πολιτικές:

5.3.δ αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και της καθημερινότητας στην πόλη, ως συστατικό στοιχείο της πολιτιστικής της ταυτότητας	*μ
5.3.ε αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος για την εγκατάσταση πολιτιστικών δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων πολιτιστικής οικονομίας,	*μ
5.3.στ ενίσχυση πολιτικής προστασίας ιστορικών κέντρων, συνόλων και μεμονωμένων εγκαταστάσεων μέσω των υποκειμένων επιπέδων σχεδιασμού και συντονισμό με την πολιτική των αναπλάσεων.	**π

Προτεραιότητα 4:

5.4 ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας και της αειφορίας

Πολιτικές:

5.4.α ενιαίο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό και προσανατολισμό της χωρικής ανάπτυξης, κυρίως, προς τα δίκτυα των μέσων σταθερής τροχιάς και σε συνάρθρωση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς,	***μ
5.4.γ κυκλοφοριακή αναδιοργάνωση σε επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας	***μ
5.4.δ έμφαση στα ήπια μέσα μετακίνησης	***μ

ΣΣ3 (αρ. 6)

Προτεραιότητα 1:

6.1 άμβλυνση των κοινωνικών ανισοτήτων και η καταπολέμηση των φαινομένων κοινωνικού αποκλεισμού που έχουν χωρική διάσταση	
---	--

Πολιτικές:

6.1.α η μείωση των αποστάσεων κατοικίας, εργασίας, κατανάλωσης και αναψυχής, με ανακατανομή των οικονομικών και κεντρικών λειτουργιών βάσει ενός ιεραρχημένου πλέγματος κέντρων σε όλη την έκταση της Περιφέρειας, με την αύξηση της προσπελασιμότητας από όλους, αλλά παράλληλα και με τη μείωση του συνολικού όγκου των μετακινήσεων και συνακόλουθα με τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης και των εκπεμπόμενων ρύπων, (6.1.α)	***μ
---	------

6.1.β ενδυνάμωση της πολυλειτουργικότητας των κέντρων όλων των βαθμίδων, με χρήσεις που αποτείνονται σε ομάδες διαφορετικής οικονομικής, ηλικιακής και πολιτισμικής ταυτότητας, με την ανάδειξη της πολυλειτουργικής φυσιογνωμίας των Κέντρων Αθήνας – Πειραιά ως πολιτισμικού αγαθού που χαρακτηρίζει την ιστορική πορεία τους,	*μ
6.1.δ με την προώθηση τοπικού σχεδιασμού για την ένταξη των παρεμβάσεων μικρής κλίμακας σε δίκτυο πρασίνου	***μ π

Προτεραιότητα 2:

6.2 ισόρροπη χωρική κατανομή κοινωνικών εξυπηρετήσεων, αναπτυξιακών έργων και επενδύσεων και αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος σε όλες τις περιοχές	*μ
--	-----------

Πολιτικές:

6.2.α πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες και υποδομές για όλους τους κατοίκους	
6.2.δ πολιτικές για την αύξηση της προσπελασιμότητας με ΜΜΜ και μορφές βιώσιμης κινητικότητας	***μ

Προτεραιότητα 3:

6.3 η βελτίωση της ποιότητας ζωής, της καθημερινής λειτουργίας και της εικόνας της πόλης, με έμφαση στην ποικιλότητα, στη δυνατότητα πολλαπλών επιλογών, όπως διεύρυνση των επιλογών κατοικίας, εργασίας και αναψυχής, και την ισότητα	**μ
---	------------

Πολιτικές:

6.3.α με την ολοκλήρωση του σχεδιασμού και προγραμματισμού της πολεοδομικής και οικιστικής ανάπτυξης, με προτεραιότητες την αναβάθμιση του αστικού (περιβάλλοντος και της ποιότητας κατοικίας)	**μ
6.3.β με αναπλάσεις των μειονεκτικών περιοχών	**μ

ΧΩΡΙΚΑ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΕΣ Προτεραιότητες/Κατευθύνσεις ανα Χωρική Ενότητα/Υποενότητα (Αρ. 9)

9.1 ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΘΗΝΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ

Προτεραιότητες:

9.1 Η αστική αναζωογόνηση	
---------------------------	--

Στόχοι:

9.1.α συμπλήρωση και αναβάθμιση των αστικών υποδομών, με προτεραιότητα το ιστορικό κέντρο, τις περιοχές με στοιχεία πολεοδομικής υποβάθμισης, το γερασμένο κτηριακό απόθεμα και τις μεγάλες πυκνότητες	***μ
9.1.β βελτίωση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος στις περιοχές που παρουσιάζουν υστέρηση (9.1)	***μ

9.1.1 ΧΩΡΙΚΗ ΥΠΟΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΑΘΗΝΑΣ:

Προτεραιότητες:

9.1.1 Η ενίσχυση του ρόλου του Μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο	
--	--

Στόχοι:

9.1.1 ποιοτική αναβάθμιση παραδοσιακών ζωνών κεντρικών λειτουργιών	*μ
9.1.1 τόνωση νέων πυρήνων μητροπολιτικών δραστηριοτήτων	*μ
9.1.1 ποιότητα διαβίωσης στο κέντρο της πόλης	**μ
9.1.1 συγκράτηση του πληθυσμού που διαμένει σε αυτό	**μ
9.1.1 βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και της εικόνας της πόλης	***μ

9.1.2. ΧΩΡΙΚΗ ΥΠΟΕΝΟΤΗΤΑ ΠΕΙΡΑΙΑ:

Προτεραιότητες:

9.1.2.α η ενίσχυση του ρόλου της ως διαμετακομιστικού κέντρου στη μεσογειακή λεκάνη με την παράλληλη αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών και τη βελτίωση του περιβάλλοντος αστικού ιστού του	**μ
9.1.2.γ ενεργοποίηση της περιοχής που περικλείεται από τις οδούς Πειραιώς – Θηβών – Αλιπέδου και Κηφισού στα Καμίνια – Αγ. Ιωάννη Ρέντη, όπως, επίσης, και της περιοχής της Κεντρικής Αγοράς Αθηνών	

Στόχοι:

9.1.2.α Η ανασυγκρότηση του παραγωγικού ιστού της πόλης και η διάσωση της παραδοσιακής αγοράς και του λιανικού εμπορίου, της βιοτεχνίας και της μεταποίησης	*μ
9.1.2.γ επανάχρηση του ανενεργού κτηριακού αποθέματος και χωροθέτηση δραστηριοτήτων του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα	*μ

9.1.3. ΧΩΡΙΚΗ ΥΠΟΕΝΟΤΗΤΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΘΗΝΑΣ:**Προτεραιότητες:**

9.1.3 Διατήρηση και ενίσχυση του χαρακτήρα της ως περιοχής κυρίως κατοικίας	**μ
9.1.3στήριξη της παραγωγικής βάσης.	
9.1.3 αναζωογόνηση των περιοχών που παρουσιάζουν προβλήματα αστικής υποβάθμισης, κοινωνικών ανισοτήτων	**μ
9.1.3 αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος.	**μ
9.1.3 χωροθέτηση υποδομών υγείας, περίθαλψης και πρόνοιας,	
9.1.3 διαδημοτική σύνδεση των δήμων της με μέσα μαζικής μεταφοράς.	***μ

9.1.4. ΧΩΡΙΚΗ ΥΠΟΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΑΣ ΑΘΗΝΑΣ:**Προτεραιότητες:****4.**

9.1.4 πολεοδομική οργάνωση μέσω ελέγχου χρήσεων	**μ
---	-----

Στόχοι:**4.**

9.1.4 εξισορρόπηση των συγκρούσεων χρήσεων γης όσον αφορά την κατοικία, τις υπηρεσίες και το εμπόριο	*μ
--	----

9.1.5. ΧΩΡΙΚΗ ΥΠΟΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΑΣ ΑΘΗΝΑΣ:

Προτεραιότητες:

9.1.5 πολεοδομική οργάνωση μέσω ελέγχου χρήσεων	**μ
---	-----

Στόχοι:

9.1.5 εξισορρόπηση των συγκρούσεων χρήσεων γης όσον αφορά την κατοικία και την αναψυχή	*μ
9.1.5 χωροθέτηση υποδομών υγείας, περιθάλψης και πρόνοιας.	

9.2. ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

9.2.1. ΧΩΡΙΚΗ ΥΠΟΕΝΟΤΗΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

Προτεραιότητες:

9.2.1.β άμεση προστασία και οργάνωση των μη αστικών περιοχών	**π
9.2.1.γ ενίσχυση της συγκέντρωσης δραστηριοτήτων υψηλής τεχνολογίας, έρευνας και καινοτομίας στους θεσμοθετημένους υποδοχείς αναπτυξιακών δραστηριοτήτων και του ευρύτερου πόλου περιοχής Αεροδρομίου	**μ
9.2.1.ε ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα, ιδιαίτερα των παραδοσιακών καλλιεργειών και η προστασία της γεωργικής γης	***μ

9.2.2. ΧΩΡΙΚΗ ΥΠΟΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ

Προτεραιότητες:

9.2.2.α οργάνωση πρώτης και δεύτερης κατοικίας και αναψυχής, άμεση προστασία των εκτός σχεδίου περιοχών	***μ
9.2.2.β Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος	***μ

9.2.2.δ ισχυροποίηση της δυναμικής του Λαυρίου με ανάδειξη της βιομηχανικής κληρονομιάς του και σύνδεσή της με την έρευνα και καινοτομία	
--	--

2.3. ΧΩΡΙΚΗ ΥΠΟΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Προτεραιότητες:

9.2.3.α οργάνωση των συγκεντρώσεων κυρίας και παραθεριστικής κατοικίας προς τις οποίες κατευθύνονται οι πιέσεις αστικοποίησης	**μ
9.2.3.αα Η προστασία του περιβάλλοντος και της αγροτικής γης που καταλαμβάνουν σημαντική έκταση, διασφαλίζοντας τον παραγωγικό της χώρο στον πρωτογενή τομέα.	***μ
9.2.3.ββ Η οργάνωση της αστικής ανάπτυξης, κυρίως στο οικιστικό σύμπλεγμα που στρέφεται προς το βορειοανατολικό Πολεοδομικό Συγκρότημα, με λελογισμένη ανάπτυξη κύριας και παραθεριστικής κατοικίας στους ηπειρωτικούς και παράκτιους οικισμούς.	**μ

3. ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

3.1. ΧΩΡΙΚΗ ΥΠΟΕΝΟΤΗΤΑ ΘΡΙΑΣΙΟΥ

Προτεραιότητες:

9.3.1 ενίσχυση του ρόλου της περιοχής της Ελευσίνας ως πολιτιστικού και τουριστικού κέντρου	
9.3.1.α Ο περιορισμός της επέκτασης βιομηχανικής ανάπτυξης, παράλληλης προς την ακτή, με εξαίρεση τις μονάδες που αποδεδειγμένα λειτουργούν σε άμεση σχέση με τη θάλασσα	**μ
9.3.1.ε Η ενίσχυση του αναπτυξιακού ρόλου των αστικών κέντρων, η οργάνωση και ανάδειξη δικτύου πολιτιστικών πόρων διεθνούς κληρονομιάς, σε συνδυασμό με την ενίσχυση επιλεκτικών μορφών τουρισμού και συμπληρωματικών δράσεων	*μ
9.3.1.στ Η κατάρτιση προγράμματος αναβάθμισης του περιβάλλοντος και άρσης των συνεπειών που επέφερε στην ευρύτερη περιοχή, κατ'επέκταση και στη χωρική υποενοότητα Δυτικής Αττικής, ο χώρος Ολοκληρωμένης Εγκατάστασης Διαχείρισης Απορριμμάτων (ΟΕΔΑ) Δυτικής Αττικής	**μ
9.3.1.η Η εξυγίανση του βυθού του κόλπου Ελευσίνας-Ασπροπύργου και η διαχρονική παρακολούθηση αναβάθμισης του Σαρωνικού	*μ

3.2. ΧΩΡΙΚΗ ΥΠΟΕΝΟΤΗΤΑ ΜΕΓΑΡΙΔΑΣ

9.3.2 γ) Προωθούνται ισχυρά μέτρα προστασίας των φυσικών, παράκτιων και άλλων εκτός σχεδίου περιοχών που αποτελούν τους βασικούς πόλους έλξης για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής, παραθερισμού και τουρισμού	***μ π
--	--------

1. ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

9.4.δ Επιδιώκεται η διατήρηση του πρωτογενούς τομέα, όπου υπάρχουν οι προϋποθέσεις ανάπτυξής του, όπως σε Αίγινα, Σαλαμίνα, Πόρο, Τροιζηνία, με επιπλέον ανάπτυξη ειδικών καλλιεργειών και δραστηριοτήτων εκμετάλλευσής τους.	**μ π
9.4.στ Επιδιώκεται, κατά προτεραιότητα, η βελτίωση των υποδομών των δικτύων ύδρευσης, αποχέτευσης ακαθάρτων και βιολογικών καθαρισμών, δικτύων όμβριων και αντιπλημμυρικής προστασίας και η λήψη μέτρων αντιμετώπισης της υφαλμύρωσης των υδάτων και της υπεράντλησης από τις γεωτρήσεις και η οργάνωση των χώρων διάθεσης αποβλήτων και ανακύκλωσης.	***μ

ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ (Αρ.10)

Μητροπολιτικό κέντρο Αθήνας: (10.3.1)

Κατευθύνσεις:

10.3.1.γγ Η αξιοποίηση των ιστορικών, πολιτιστικών και λοιπών διακριτών στοιχείων της ταυτότητάς του	
10.3.1.δδ Η βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.	***μ

ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ (10.3.1.β)

Κατευθύνσεις:

10.3.1.γγ Η ισχυροποίησή του ως κέντρου πολυλειτουργικού χαρακτήρα, με ταυτόχρονη διατήρηση της κατοικίας και ανάδειξη της πολιτιστικής του κληρονομιάς.	*μ
10.3.1.δδ Η ενίσχυση και ανασυγκρότηση της παραγωγικής και οικονομικής βάσης, σε κατεύθυνση σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.	
10.3.1.εε Η λειτουργική διασύνδεση των λιμενικών δραστηριοτήτων με τον αστικό ιστό.	**μ
10.3.1.στστ Η βελτίωση του αστικού ιστού και των υποδομών με ταυτόχρονη διαφύλαξη του κοινόχρηστου χαρακτήρα του Θαλάσσιου Μετώπου.	***μ

ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ (Αρ. 12)

12.2 Μέτρα για την οικ. Ανάπτυξη

<p>12.2.α Η οικιστική ανάπτυξη κύριας και παραθεριστικής κατοικίας διοχετεύεται στις θεσμοθετημένες οικιστικές περιοχές. Νέες επεκτάσεις ή αναπτύξεις είναι αποδεκτές μόνον εφόσον η αναγκαιότητά τους τεκμηριώνεται, στις περιπτώσεις που ο υφιστάμενος πολεοδομικός χώρος είναι διαπιστωμένα ανεπαρκής είτε χαρακτηρίζεται από ακαμψίες που δεν επιτρέπουν εξάντληση της χωρητικότητάς του μέχρι το σύνηθες ποσοστό κορεσμού.</p>	***μ
<p>12.2.β Οι επεκτάσεις και οι νέες οικιστικές αναπτύξεις γίνονται μόνο κατά οργανικές πολεοδομικές ενότητες (γειτονιές) με εξασφάλιση όλων των αναγκαίων χώρων για κοινωνική και τεχνική υποδομή και εξασφάλιση της χρηματοδότησης για την κατασκευή των βασικών έργων υποδομής.</p>	***μ

Προτεραιότητες

12.3

<p>Προστασία και ολοκληρωμένη διαχείριση του εξωαστικού χώρου</p>	***μ π
<p>Περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης.</p>	***μ π

Μέτρα:

<p>12.3.αα ο εξωαστικός χώρος ρυθμίζεται στο σύνολό του με σχέδια χρήσεων γης και όρων δόμησης ή και καθεστώτα προστασίας, τα οποία θεσμοθετούνται με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο.</p>	***μ
<p>12.3.ββ εξορθολογισμός του θεσμικού καθεστώτος που τον διέπει.</p>	
<p>12.3.γγ Με ευθύνη του ΟΡΣΑ, μετά τη θεσμοθέτηση του παρόντος, καταρτίζεται πρόγραμμα αξιολόγησης του θεσμικού πλαισίου ρύθμισης του εξωαστικού χώρου της Περιφέρειας.</p>	
<p>12.3.δδ Με ευθύνη του ΟΡΣΑ, γεωαναφέρεται το σύνολο των διαγραμμάτων που συνοδεύουν το ισχύον θεσμικό πλαίσιο της Αττικής με στόχο την αντιμετώπιση των ασαφειών, κενών και επικαλύψεων</p>	

12.4 ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ

Προτεραιότητες: (12.4.α)

12.4.α η ολοκληρωμένη ανασυγκρότηση, οικονομικού, κοινωνικού και περιβαλλοντικού χαρακτήρα, με παράλληλες συντονισμένες δράσεις κοινωνικής πολιτικής, πολιτικής απασχόλησης και πολεοδομικών παρεμβάσεων ποικίλης εμβέλειας, που αξιοποιούν το ιστορικό βάθος και την πολυμορφία.	
--	--

Πολιτικές

12.4.αα Διατήρηση του ρόλου τους, ως τόπων συμπύκνωσης των κοινωνικών και πολιτικών θεσμών, με την τόνωσή τους ως κέντρων επιτελικής διοίκησης και συγκεντρώσεων γραφείων και την οργάνωση και επέκτασή τους.	*μ
12.4.ββ Επαναπροσδιορισμός και πολύπλευρη ανάδειξη του αστικού χαρακτήρα και της ταυτότητάς τους, με στόχο να διατηρήσουν και να ενδυναμώσουν την κοινωνική, οικονομική και πολιτιστική τους λειτουργία.	*μ
12.4.γγ Ενίσχυση δραστηριοτήτων και θέσεων απασχόλησης, διαφορετικών βαθμίδων και εξειδικεύσεων.	
12.4.δδ Προώθηση πολιτικών για τη διατήρηση και ενίσχυση της υφιστάμενης κατοικίας και ανάπτυξη νέας.	*μ
12.4.εε Ενεργοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος.	*μ
12.4.ζζ Ενίσχυση των προσβάσεων στα κέντρα με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) και ιδιαίτερα με Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ), καθώς επίσης και ανάδειξη της προτεραιότητας του πεζού και του ποδηλάτη.	***μ
12.4.ηη Βελτίωση της εικόνας και της αστικής δομής των κεντρικών περιοχών, η ποιοτική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου.	**μ

12.4.δ Κέντρο της Αθήνας

Προτεραιότητες:

12.4.αα

ανάδειξη του πολυδιάστατου χαρακτήρα του	
ανάσχεση της απομάκρυνσης κατοίκων	*μ
την προσέλκυση νέων κατοίκων	*μ
αναζωογόνηση εμπορικού τριγώνου/θεσμικά καθορισμένου υπερτοπικού κέντρου	*μ

Μέτρα:

12.4.ββ

προσελκύσουν νέων δραστηριοτήτων στο εμπόριο, τον τουρισμό και την αναψυχή, την καλλιτεχνική και τη μεταποιητική παραγωγή	*μ
υποστήριξη των αναδύομενων πολιτιστικών χώρων, ιδιαίτερα στις δυτικές περιοχές του κέντρου	

12.4.δ Κέντρο του Πειραιά

Προτεραιότητες:

12.4.ε.αα Τόνωση των διασυνδέσεων και θετικών επιδράσεων της λιμενικής δραστηριότητας με τις άλλες οικονομικές λειτουργίες της πόλης. Βελτίωση της λειτουργίας του λιμένα με παράλληλη μέριμνα για ορθολογική διαχείριση των οδικών μετακινήσεων αιχμής, με σύνδεση των λιμενικών επιβατικών σταθμών με το δίκτυο μέσω σταθερής τροχιάς και περιορισμό της όχλησης προς τον παρακείμενο αστικό ιστό.	**μ
12.4.ε.γγ Λειτουργική ανασύνταξη και εξειδίκευση των χρήσεων στο κεντρικό τμήμα του λιμένα με έμφαση στις υπηρεσίες, στην αναψυχή και στον πολιτισμό (πολιτιστική ακτή), προστασία της παραδοσιακής αγοράς, αναζωογόνηση των περιοχών κατοικίας και συνολική αναβάθμιση του παράκτιου χώρου, σε συνδυασμό με ολοκληρωμένη πολιτική στάθμευσης.	**μ
12.4.ε.δδ Επέκταση του δικτύου μέσω σταθερής τροχιάς για τη σύνδεση του κέντρου με τις παραδοσιακές περιοχές κατοικίας του ευρύτερου Πειραιά και των δυτικών δήμων μέχρι το Πέραμα.	***μ
12.4.ε.σστ Ανάπλαση της παραλιακής και της αρχαιολογικής ζώνης και προώθηση της ονομαζόμενης «Νότιας Πύλης» που περιλαμβάνει την περιοχή από το Γήπεδο Καραϊσκάκη μέχρι τον Άγιο Διονύσιο και της «Λιμενοβιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας- Κερατσινίου».	**μ π

12.4.στ Ελαιώνας

Προτεραιότητες:

12.4.στ.εε Ανάδειξη του υφιστάμενου ή μελλοντικού δυναμικού πολιτιστικών και φυσικών σημαντικών χώρων ως στοιχείων ιδιαίτερης ταυτότητας και σύνδεση με τους παρακείμενους πολιτιστικούς πόλους και άξονες.	**μ
12.4.στ.σστ Τόνωση του πολυλειτουργικού χαρακτήρα της περιοχής με αναβάθμιση και διεύρυνση της κατοικίας.	*μ
12.4.στ.ζζ Συντονισμένη, κατά προτεραιότητα, υλοποίηση των βασικών έργων υποδομής, όπως οδικό δίκτυο, διεύθυνση ρέματος Προφήτη Δανιήλ.	***μ π

12.5 Οριζόντιες Δράσεις Διαχείρισης του Αστικού Χώρου

12.5.α Για την ανάκτηση και αναβάθμιση του δημόσιου χώρου της πόλης βασικές κατευθύνσεις είναι οι εξής:

12.5.α.αα Η λήψη μέτρων για την αποτελεσματική διαχείριση και τη διαφύλαξη του κοινόχρηστου χαρακτήρα του δημόσιου χώρου.	**μ π
12.5.α.ββ Η προώθηση ειδικών προγραμμάτων και μέτρων για την αναβάθμιση του αστικού τοπίου.	**μ π
12.5.β.αα Η συμπλήρωση των ελλείψεων του κοινωνικού εξοπλισμού, πρασίνου και ελεύθερων χώρων με προτεραιότητα την επίτευξη ικανοποιητικού βαθμού ισοκατανομής μεταξύ περιοχών, τόσο με όρους φυσικής παρουσίας όσο και με όρους λειτουργίας και ποιότητας.	***μ π

12.5.β Για την εξίσωση των χωρικών ανισοτήτων

12.5.β.ββ Η βελτίωση της ισοκατανομής των κοινόχρηστων χώρων μέσα στην πόλη, και στο μέτρο του δυνατού η αύξησή τους με απόλυτους όρους.	***μ
12.5.β.γγ Ο καθορισμός προδιαγραφών σχεδιασμού του δημόσιου χώρου, που λαμβάνει υπόψη του τα άτομα με ειδικές ανάγκες.	

12.5.γ Για την πολιτική χρήσεων γης στον αστικό χώρο

12.5.γ.αα Η ισορροπία μεταξύ της επιθυμητής ανάμειξης συμβατών χρήσεων γης και της αποφυγής συγκρούσεων μεταξύ ασύμβατων χρήσεων.	**μ
12.5.γ.ββ Ο έλεγχος της έρπουσας γραμμικής ανάπτυξης κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων	**μ

Μέτρα (Παράρτημα II)

ΠΙΙ Περιορισμός Πολεοδόμησης σε επίπεδο «οικιστικού συνεχούς» με την παρεμβολή ευρέων ζωνών πρασίνου	***μ
ΠΙΙ Περιβαλλοντική αποκατάσταση εδαφών	***μ π
ΠΙΙ Ανάπλαση περιοχών για τον περιορισμό της όχλησης προς τις παρακείμενες λειτουργίες με θεσμοθέτηση ζωνών προσβάσεων στον αιγιαλό, φυτεύσεις	***μ π
ΠΙΙ Ήπιες τεχνικές για λιμενικά έργα	**π

ΠΙΙ Εξασφάλιση της συνέχειας του Θαλασσιού μετώπου και ανάπτυξη Αστικών Λεωφόρων μεταξύ ακτής και αστικού ιστού	***μ
ΠΙΙ Αναδειξη, προστασία ρεμάτων	***μ π
ΠΙΙ Θεσμοθέτηση παρακτίων και θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών, χερσαίων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων της παράκτιας ζώνης	***μ π
ΠΙΙ Έλεγχος της ανάπτυξης στην περιβάλλουσα ζώνη με προστασία του φυσικού τοπίου	***μ π
ΠΙΙ Απαγόρευση πολεοδόμησης σε περιοχές με μεγάλη κλίση	***π
ΠΙΙ Προώθηση οργανωμένων μορφών πολεοδόμησης σε περιοχές χωρίς έγκριση ΠΜΕ	

12.5.6 Έλεγχος αστικής ανάπτυξης σε ευρύτερες ζώνες επιρροής των οδικών αξόνων και των σταθμών των Μέσων Σταθερής Τροχιάς

12.5.6.αα έλεγχος χρήσεων γης στις ευρύτερες ζώνες επιρροής των νέων υπεραστικών, περιαστικών οδικών αξόνων μέσω εργαλείων του πολεοδομικού σχεδιασμού.	**μ
12.5.6.ββ κυκλοφοριακός σχεδιασμός και ο έλεγχος των χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην περιοχή επιρροής των σταθμών των Μέσων Σταθερής Τροχιάς, μέσω εργαλείων του πολεοδομικού σχεδιασμού.	***μ

Αστική αναζωογόνηση (Αρ.13)

Παράρτημα ΙΙΙ

Δράσεις:

Μείωση κυκλοφοριακών προβλημάτων σε ζώνες κεντρικών λειτουργιών	***μ
---	-------------

ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ (Αρ.14)

Ειδικά προγράμματα Μητροπολιτικού Χαρακτήρα

Για το ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ (Παράρτημα 4.4)

ΠΙV.4 Παρέμβαση στην οδό Πανεπιστημίου	**μ
ΠΙV.4 Ολοκληρωμένη παρέμβαση πολεοδομικής αναβάθμισης στην Ακαδημία Πλάτωνος	**μ

ΠΙV.4 Επέκταση προς τα δυτικά του προγράμματος ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων	*μ
ΠΙV.4 Οριοθέτηση και κατοχύρωση του αρχαιολογικού χώρου και αναβάθμιση των αστικών μετώπων που το περιβάλλουν	*μ
ΠΙV.4 Πολεοδομική ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής κατοικίας με μείωση σ.δ. , κατοχύρωση και οργάνωση κοινόχρηστων χώρων/πεζόδρομων	***μ
ΠΙV.4 Πρόγραμμα πολεοδομικής αναβάθμισης στον αρχαιολογικό χώρο παρα των λεωφόρων Αθηνών και Κηφισού (ΒΙΟΠΑ)	**μ
ΠΙV.4 Απομάκρυνση κεντρικού σταθμού ΚΤΕΛ	*μ
ΠΙV.4 Ανάπλαση προσφυγικών Αλεξάνδρας σε συνδυασμό με τη «διπλή ανάπλαση»	*μ

Για το ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ (Παραρτημα 4.4)

ΠΙV.4 Παρέμβαση στη Νότια Πύλη του Πειραιά (Καραϊσκάκη- Άγιος Διονύσιος)	
ΠΙV.4 Ενίσχυση ΜΜΕ	
ΠΙV.4 Δίκτυο ελεύθερων και κοινόχρηστων χώρων	***μ π
ΠΙV.4 Παρέμβαση πολεοδομικής ανασυγκρότησης στην λιμενοβιομηχανική ζώνη περιοχή Δραπετσώνας-Κερατσινίου	
ΠΙV.4 Πόλος υπερτοπικής εμβέλειας μεικτών χρήσεων και σε συμπληρωματικότητα με την λιμενική δραστηριότητα στα Λιπάσματα	***μ
ΠΙV.4 Εξασφάλιση μεγάλων αδόμητων εκτάσεων για την αποκατάσταση της σχέσης ενδοχώρας-παραλιακού μετώπου	***μ
ΠΙV.4 Προστασία και ανάδειξη των μνημείων βιομηχανικής αρχαιολογίας	
ΠΙV.4 Πολεοδομική ανάπτυξη με εφαρμογές βιοκλιματικού σχεδιασμού	***μ

ΠΙV.4 Αποτελεσματική προσπέλαση με ΜΣΤ	***μ
--	------

Προστασία και ανάδειξη των ιστορικών και πολιτιστικών πόρων και των πολιτιστικών υποδομών (Αρ.15)

Παραρτημα V Μέτρα για το 15.1

Ιστορικό Κέντρο Αθήνας

Π V Ολοκλήρωση προγράμματος ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων	*μ
Π V Ανάδειξη Αρχαίας Αγοράς	*μ
Π V Επανακαθορισμός χρήσεων γης για την ανάσχεση μείωσης πληθυσμού	*μ
Π V Πεζοδρομήσεις αξόνων που φιλοξενούν σημαντικά μνημεία/κτίρια	***μ
Π V Ανάκτηση δημόσιου χώρου στις λεωφόρους Αμαλίας, Πειραιώς και Πατησίων	**μ
Π V Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις-αναβάθμιση και ενοποίηση χώρων για περπάτημα/ποδήλατο (μείωση ΙΧ)	***μ
Π V Επέκταση πεζοδρόμων	***μ

Ιστορικό Κέντρο Πειραιά

Π V Πεζοδρομήσεις αξόνων που φιλοξενούν σημαντικά μνημεία/κτίρια (Θεμιστοκλέους, Κουντουριώτου, Μουτσοπούλου)	***μ
Π V Αναπλάσεις πλατειών	**μ
Π V Αναβάθμιση ελεύθερων χώρων, επεμβάσεις σε όψεις ιστορικών κτιρίων	*μ
Π V Ανάδειξη Αρχαίων Τειχών	*μ
Π V Ανάδειξη παραθαλάσσιου αστικού τοπίου	***μ

Ιστορικό Κέντρο Λαυρίου

Π V Επανακαθορισμός ορίων ιστορικού κέντρου	
Π V Αναδειξη πολεοδομικού ιστού και ιστορικών κτηρίων	*μ
Π V Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων	***μ
Π V Ανάπλαση κεντρικής πλατείας, σιδ. Γραμμής και σταθμού και ελεύθερων χώρων λιμανιού	*μ
Π V Κυκλοφοριακές διευθετήσεις στο λιμάνι	**μ

Ιστορικό Κέντρο Ελευσίνας

Π V Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων/ποδηλατοδρόμων	***μ
---	-------------

Ιστορικό Κέντρο Κηφισιάς

Π V Ειδικοί όροι δόμησης	***μ
Π V Επέκταση πεζοδρόμων	***μ
Π V Προστασία φυσικών στοιχείων, ρεμάτων κλπ	*** μ π

Ολοκληρωμένος σχεδιασμός και διαχείριση του παράκτιου χώρου (Αρ.16)

18.1.α Καταρτίζεται, από τη Γενική Διεύθυνση Δασών και Αγροτικών Υποθέσεων της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής, ειδικό πρόγραμμα για την πρόληψη και αποκατάσταση των καμένων ή αποψιλωμένων δασών και δασικών εκτάσεων	***μ π
18.1.β Δεν επιτρέπεται η αλλαγή χρήσης των δασών και δασικών εκτάσεων, με εξαίρεση λόγους δημόσιου συμφέροντος	***μ π
18.1.γ πρόγραμμα από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων που αφορά γεωπληροφορικά εδαφολογικά δεδομένα και οριοθέτηση αγροτικών ζωνών της χώρας.	

Δεν επιτρέπεται η αλλαγή χρήσης των Γεωργικών Γαιών Υψηλής Παραγωγικότητας, εκτός από λόγους εθνικού συμφέροντος	***μ π
--	--------

18.2.α έκδοση ΠΔ για την εξειδίκευση της παρ. 5 του άρθρου 1, για τον καθορισμό των ορίων τους, καθώς και των ορίων ζωνών προστασίας,	
18.2.β ειδικές μελέτες εξειδίκευσης των Προεδρικών διαταγμάτων της προηγούμενης παραγράφου για τη δημιουργία υπερτοπικών πόλων αναψυχής με βάση τον ιδιαίτερο χαρακτήρα κάθε περιοχής.	***μ π
18.2.γ Προωθείται εξειδικευμένο πρόγραμμα προστασίας των ευαίσθητων υδροτοπικών και παράκτιων οικοσυστημάτων, όπως αυτά έχουν οριστεί στο άρθρο 20 και το Παράρτημα ΙΧ.	***μ π
18.4 για την ανάδειξη σημαντικών βιοτόπων και τοπίων, την ενίσχυση της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης και τη σύνδεση των κατοίκων με το φυσικό περιβάλλον: (αρ.18)	***μ π
18.4.α Προωθείται το πρόγραμμα οργάνωσης υπερτοπικών πόλων αναψυχής και περιαστικών Μητροπολιτικών Πάρκων πρασίνου όπως ενδεικτικά αναφέρονται στο Παράρτημα VII.	***μ
18.4.β Διαμορφώνεται ένα «πράσινο τόξο», όπως περιγράφεται στο Παράρτημα VII, το οποίο αποτελεί αδιάκοπη συνέχεια χώρων πρασίνου που ξεκινά από το Σαρωνικό και τον Κορινθιακό κόλπο και καταλήγει στον Ευβοϊκό.	***μ π
18.4.γ Περιοχές πρασίνου, δασικού ή μη χαρακτήρα, εντός του αστικού ιστού, όπως ενδεικτικά αναφέρονται στο Παράρτημα VII, που διατηρούν σημαντικά χαρακτηριστικά φυσικότητας, οριοθετούνται, διατηρούνται και προστατεύονται από οποιαδήποτε πολεοδομική δραστηριότητα, ενώ ισχύουν οι προϋπάρχουσες πολεοδομικές ρυθμίσεις.	***μ
18.5 Για την αποτελεσματική και ολοκληρωμένη διαχείριση των Εθνικών και Περιφερειακών Πάρκων, των Ειδικών Ζωνών Διατήρησης και των Ζωνών Ειδικής Προστασίας, των Εθνικών Δρυμών και άλλων προστατευόμενων περιοχών της Αττικής, είναι δυνατή η ένταξη των περιοχών στην αρμοδιότητα του «Φορέα Διαχείρισης Οικοσυστημάτων Αττικής». Πόροι του φορέα είναι οι προβλεπόμενοι στην παρ. 5 του άρθρου 15 του ν. 2742/1999, όπως ισχύει.	
18.6. Οι τόποι γεωμορφολογικού και τοπιακού ενδιαφέροντος, που ενδεικτικά καταγράφονται στο Παράρτημα VII, προστατεύονται, αναδεικνύονται και αποτελούν κομβικά σημεία του σχεδιασμού και της ενοποίησης των χώρων αναψυχής και πρασίνου.	***μ π

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

18.2 Προστατεύονται οι ορεινοί όγκοι Υμηττού, Πεντέλης, Αιγάλεω, Λαυρεωτικής και χαρακτηρίζονται περιφερειακά πάρκα, οι ορεινοί όγκοι Δυτικής Αττικής (οικοσύστημα) οι ορεινοί όγκοι Β. Αττικής (αναψυχή) και ο ορεινός όγκος Πάρνηθας (Εθνικό Πάρκο	***μ π
18.4.α Σύνδεση ΜΜΜ με Μητροπολιτικά Πάρκα	**μ

Αστικά Μητροπολιτικά πάρκα ορίζονται:

Μητροπολιτικό πάρκο Ελληνικού, Τουρκοβουνίων (Αττικό Αλσος). Γουδή-Ιλισίων, Πύργου Βασιλίσσης, Φαληρικού Όρμου, Σελεπίτσαρη (Νίκαια) και Νέας Φιλαδέλφειας που προστατεύονται και αναβαθμίζεται το φυσικό περιβάλλον και οι λειτουργίες τους

Περιαστικά Μητροπολιτικά Πάρκα ορίζονται:

Μητροπολιτικό Πάρκο Τατοΐου, Αρχαίου Λατομείου Πεντέλης, Αρχαίων Μεταλλείων Σουνίου, Σχοινιά, Βραυρώνας, και Κηφισού που λειτουργούν ως πόλοι πρασίνου, αναψυχής και υψηλής οικολογικής ποιότητας

Οργάνωση πλέγματος πρασίνου (Αρ 19)

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

18.1 Η άρθρωση του αστικού πρασίνου αποτελεί οργανικό κομμάτι των συνδέσεων για την υλοποίηση του «πράσινου τόξου». Ειδικότερα η σύνδεση του κέντρου της Αθήνας με την Πάρνηθα, τον Υμηττό και το Αιγάλεω συνδυαζόμενη με κατάλληλες παρεμβάσεις, όπως φυτεύσεις, πεζοδρομήσεις, διευκολύνει την αναψυχή και τον περίπατο και συμβάλλει με τις αλλαγές του μικροκλίματος στη βελτίωση της ποιότητας ζωής.	***μ π
18.2 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.	**μ
18.3 Στο δίκτυο πρασίνου ενσωματώνονται υφιστάμενοι φυσικοί σχηματισμοί, αλλά και δυνάμει νέοι υπό διαμόρφωση χώροι, με την ανάδειξη υποβαθμισμένων φυσικών στοιχείων, με κατάλληλες παρεμβάσεις, όπως συμπληρωματικές φυτεύσεις, αλλαγή χρήσης, απομάκρυνση υπαίθριων καταλήψεων, αναδιαμορφώσεις με αλλαγή υλικών, παρουσία υγρού στοιχείου. Στο δίκτυο πρασίνου εντάσσονται οργανικά οι κοινόχρηστοι χώροι και οι ακάλυπτοι χώροι δημόσιων ή ιδιωτικών κτηρίων, των οποίων επιδιώκεται η φύτευση.	***μ π
18.5 Προωθούνται ειδικότερες «μελέτες σχεδιασμού πλέγματος πρασίνου», που εντάσσονται σε ολοκληρωμένα προγράμματα ανάκτησης και διαχείρισης του δημόσιου χώρου, με βάση τα οποία εξειδικεύεται και ρυθμίζεται ο χαρακτήρας των κοινόχρηστων χώρων και επιδιώκεται η λειτουργική ενσωμάτωση και η διαχειριστική συνεργασία των δημόσιων και ιδιωτικών εκτάσεων πρασίνου. Το περιεχόμενο των μελετών προβλέπεται στο Παράρτημα VIII.	

<p>18.6 Κατά το σχεδιασμό του πλέγματος πρασίνου είναι δυνατή η ένταξη στο σχέδιο πόλεως περιοχών εκτός σχεδίου, με στόχο την ενσωμάτωσή τους στο πλέγμα πρασίνου, την κατοχύρωση του κοινόχρηστου ή δημοσίου χαρακτήρα τους, τη δημιουργία αναχώματος προς την αστική επέκταση και την αποσαφήνιση του πλαισίου χρήσεων γης και διαχείρισης.</p>	<p>***μ</p>
--	-------------

Διαχείριση υδάτων (Αρ.20)

<p>20.2 Για τη βέλτιστη διαχείριση των υδάτων, ο ΟΡΣΑ εισηγείται και υλοποιεί εξειδικευμένες δράσεις προστασίας και παρακολούθησης της κατάστασης των υδάτων, καθώς και προγράμματα ειδικών μέτρων κατά της ρύπανσης στο πλαίσιο των οικείων Σχεδίων Διαχείρισης των Περιοχών Λεκανών Απορροής Ποταμών</p>	<p>***π</p>
<p>20.2.β Πρόγραμμα ειδικών δράσεων για την προστασία και αποκατάσταση των υπόγειων υδάτων και τη δημιουργία στρατηγικών υδάτινων αποθεμάτων για την αντιμετώπιση συνθηκών λειψυδρίας.</p>	<p>***π</p>
<p>20.2.γ Ειδικό πρόγραμμα προστασίας και αποκατάστασης υγροτόπων. Σε αυτό εντάσσονται όλοι οι υγρότοποι της Αττικής και ιεραρχούνται για την οριοθέτησή τους, την εκπόνηση μελετών, τη χρηματοδότηση δράσεων και έργων προστασίας, αποκατάστασης, ανάδειξης και διαχείρισής τους, σε τρία (3) επίπεδα προτεραιότητας.</p>	<p>***μ π</p>
<p>20.2.δ Πρόγραμμα σχεδιασμού και εφαρμογής συμπληρωματικών ειδικών δράσεων για την προστασία και αποκατάσταση των μεταβατικών υδάτων</p>	
<p>20.2.ε Πρόγραμμα εξειδικευμένων δράσεων για την επίτευξη και διατήρηση καλής περιβαλλοντικής κατάστασης για το θαλάσσιο περιβάλλον της Περιφέρειας, με ενιαία αντιμετώπιση παράκτιων και θαλάσσιων υδάτων, στα οποία περιλαμβάνονται ο πυθμένας και το υπέδαφός τους</p>	<p>**μ</p>
<p>20.2.στ. Εξειδικευμένο πρόγραμμα δράσεων για την ελαχιστοποίηση κατανάλωσης υδατικών πόρων, την ελαχιστοποίηση αποβλήτων, την εξοικονόμηση, επεξεργασία και επαναχρησιμοποίηση υδάτων κατά την οικιακή, τη βιομηχανική και τη γεωργική χρήση των υδατικών πόρων. Οι δράσεις του προγράμματος περιλαμβάνουν τα αναφερόμενα στο Παράρτημα ΙΧ.</p>	<p>***π</p>
<p>20.2.ζ Για τα δίκτυα ύδρευσης προβλέπεται εξειδικευμένο πρόγραμμα εφαρμογής συνδυασμένων δράσεων και διαδικασιών για την ορθολογική χρήση και τη διαχείριση των υδατικών πόρων της Περιφέρειας, επαρκές για την υγεία των κατοίκων καθεστώ επεξεργασίας και διανομής ύδατος για το σύνολο των δικτύων ύδρευσης. Οι ειδικότερες δράσεις του προγράμματος περιλαμβάνουν τα αναφερόμενα στο Παράρτημα ΙΧ.</p>	<p>***π</p>

<p>20.2.η Πρόγραμμα συνδυασμένης διαχείρισης των δικτύων ομβρίων και της απορροής των ομβρίων, με την επαναχρησιμοποίησή τους και με την αποτελεσματική αντιπλημμυρική και περιβαλλοντική λειτουργία των υδατορεμάτων. Οι ειδικότερες δράσεις του προγράμματος περιλαμβάνουν τα αναφερόμενα στο Παράρτημα ΙΧ.</p>	<p>***π</p>
<p>20.3 Για την προστασία και αποκατάσταση των υδατορεμάτων που αφορά στα ύδατα, στη φυσική κοίτη και στις παραρεμάτιες περιοχές και για τη δημιουργία ανοικτών δημόσιων χώρων και πρασίνου, προβλέπεται ειδικό πρόγραμμα δράσεων</p>	<p>***μ π</p>

Περιβαλλοντικές Υποδομές (αρ. 21)

Κατευθύνσεις

<p>21.4 μείωση της παραγωγής αποβλήτων μέσω επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης</p>	<p>***μ</p>
--	--------------------

21.6 Μέτρα για την αποδοτικότερη χρήση της ενέργειας

<p>21.6 ενθαρρύνεται η χρήση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (για την Αττική κατα προτεραιότητα φωτοβολταϊκά και σε θέσεις που ορίζονται από το 21.7</p>	<p>***μ</p>
<p>21.6 επέκταση της χρήσης του φυσικού αερίου για την κάλυψη όλων των πόλεων και οικισμών της Αττικής</p>	<p>***μ</p>
<p>21.6 η κατά τουλάχιστον 20% εξοικονόμηση ενέργειας</p>	<p>***μ</p>
<p>21.6 την ανακαίνιση υφιστάμενων κτηρίων με στόχο την ενεργειακή τους αναβάθμιση (εξοικονομώ κατ οίκον)</p>	<p>***μ</p>
<p>21.6 κατασκευή κτηρίων χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης.</p>	<p>***μ</p>

Πρωτογενής Τομέας (Αρ.23)

Κατευθύνσεις-στόχοι:

<p>23.1 Διατηρείται και ενισχύεται ο πρωτογενής τομέας για λόγους συμβολής στην κάλυψη των αναγκών των κατοίκων της Αττικής και για περιβαλλοντικούς λόγους, που αναφέρονται στη διαφύλαξη του τοπίου, της βιοποικιλότητας και των αγροτοοικοσυστημάτων</p>	<p>***μ</p>
--	--------------------

23.2.α Η υποστήριξη, η ενίσχυση και ο εκσυγχρονισμός των δραστηριοτήτων που αφορούν στη γεωργία	***μ
23.3 Η γεωργική γη αντιμετωπίζεται ως σημαντικός περιβαλλοντικός και παραγωγικός πόρος	
23.3.α Καθορισμός περιοχών Γεωργικής Γης Υψηλής Παραγωγικότητας	***μ

Δευτερογενής Τομέας (αρ.25)

Κατευθύνσεις

25.1.α Στήριξη της ίδρυσης νέων μεταποιητικών δραστηριοτήτων χαμηλής και μέσης όχλησης στις περιοχές μικτών χρήσεων και ιδιαίτερα όπου υπάρχει κατάλληλο κενό κτηριακό απόθεμα και ειδικότερα βιομηχανικό	***μ
25.1.δ Μετεγκατάσταση των ασύμβατων ή και οχλουσών και ρυπαινοσών χρήσεων, ιδιαίτερα από περιοχές που υπόκεινται σε καθεστώς προστασίας ή που διαθέτουν ιδιαίτερη ή πολιτιστική σημασία.	**μ
25.2 οι μεταποιητικές δραστηριότητες αναπτύσσονται κατ' αρχήν μέσα στα όρια των ήδη θεσμοθετημένων υποδοχέων και στις περιοχές όπου προβλέπονται οι σχετικές χρήσεις βάσει του Ν 3982/2011 και 25.2.α	**μ
25.2.γ Επιδιώκεται η στήριξη και ο εκσυγχρονισμός των μεταποιητικών μονάδων χαμηλής όχλησης εντός αστικού ιστού	**μ
25.2.δ Υποστηρίζεται η επανάχρηση και αναβάθμιση κτηριακών κελυφών που προκύπτουν από ανακατατάξεις στον αστικό ιστό και στους υποδοχείς	*μ
25.2.ε Στον αναπτυξιακό πόλο Αθήνας - Πειραιά είναι δυνατή η κατάργηση των ΒΙΠΑ, στα οποία έχει εγκαταλειφθεί η βιομηχανική χρήση και ο καθορισμός νέων χρήσεων δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα, κυρίως για την προσέλκυση δραστηριοτήτων που θα συμβάλλουν στην αναζωογόνηση και την τόνωση της κεντρικότητας των περιοχών αυτών	
25.2.στ περιβαλλοντική αναβάθμιση των υφιστάμενων Άτυπων Βιομηχανικών Συγκεντρώσεων	***μ
23.5 Σε όλους τους υποδοχείς και τις μονάδες του δευτερογενούς τομέα επιδιώκεται, με πολιτικές κινήτρων και αντικινήτρων που προωθούνται στο πλαίσιο ειδικών προγραμμάτων, η εισαγωγή περιβαλλοντικά φιλικών τεχνολογιών στις διαδικασίες παραγωγής, η εξοικονόμηση ενέργειας, η μείωση των αερίων εκπομπών, εκπομπών του θερμοκηπίου και η συνολική μείωση του οικολογικού αποτυπώματος του τομέα.	***μ

Οργάνωση Δραστηριοτήτων Λιανικού Εμπορίου (Αρ.27)

Κατευθύνσεις:

27.α Η αναδιάρθρωση και ανάπτυξη του πλέγματος των εμπορικών δραστηριοτήτων γίνεται κατά προτεραιότητα εντός της πόλης, σε συνάρτηση με τους αναπτυξιακούς πόλους και τα κέντρα πόλεων όλων των βαθμίδων	*μ
27.γ Η οργάνωση των εμπορικών δραστηριοτήτων στο χώρο και ιδιαίτερα η χωροθέτηση και κατασκευή των μεγάλων εμπορικών επιφανειών εναρμονίζεται με τις επιταγές της βιώσιμης ανάπτυξης, λαμβάνεται δε ιδιαίτερη μέριμνα για τον περιορισμό των μετακινήσεων και για τα θέματα εξοικονόμησης ενέργειας.	*μ
27.δ Οι εμπορικές επιφάνειες - εμπορικά κέντρα μικτής επιφάνειας άνω των 5.000 τμ, με συνυπολογισμό των χρήσεων εστίασης και αναψυχής, καθώς και των διαδρόμων κίνησης, θεωρούνται μητροπολιτικής ή διαδημοτικής εμβέλειας. Προτεραιότητα αποτελεί η χωροθέτησή τους:	
27.δ.αα εντός αστικού ιστού και ειδικότερα στις περιοχές των πολεοδομικών κέντρων,	**μ
27.δ.ββ με ενθάρρυνση της επανάχρησης υφιστάμενων κελυφών	*μ
27.δ.γγ σε περιοχές ανενεργών χρήσεων (brownfields) ή σε φθίνουσες και υποβαθμισμένες περιοχές, όπου μπορούν να λειτουργήσουν ως καταλύτης για την αναβάθμισή τους, με τον προσδιορισμό νέων κεντρικών χρήσεων, εφόσον εξυπηρετούνται από μέσα σταθερής τροχιάς ή εφόσον στα πλαίσια του ολοκληρωμένου προγράμματος αστικής ανασυγκρότησης περιληφθεί η επένδυση της επέκτασης του δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς.	**μ

27.ε Για την υποστήριξη του μικρού, τοπικού εμπορίου στον αστικό ιστό, προωθούνται συγκεκριμένα μέτρα ως εξής:

27.ε.αα Υποστήριξη της λειτουργίας «συστάδων εμπορικών επιχειρήσεων», σε συνδυασμό με προγράμματα αναβάθμισης του περιβάλλοντος αστικού ιστού, τα οποία προωθούνται σε συνεργασία με την αυτοδιοίκηση. Χωροθέτηση αυτών των συστάδων είτε στα πολεοδομικά κέντρα είτε σε καθορισμένες τουριστικές περιοχές είτε τέλος, σε περιοχές πολιτιστικού ενδιαφέροντος.	**μ
27.ε.ββ Στρατηγικές παρεμβάσεις αναβάθμισης κεντρικών περιοχών, με θεματικούς θύλακες εμπορίου ως εξής:	
27.ε.ββ.ααα υποστήριξη δημιουργίας θυλάκων νέων επιχειρήσεων με επανάχρηση κτηριακού δυναμικού σε υποβαθμισμένες περιοχές	**μ
27.ε.ββ.βββ ανάδειξη παραδοσιακών εμπορικών συγκεντρώσεων και χαρακτηρισμό τμημάτων δρόμων ή συνόλων ως αξόνων εξειδικευμένης εμπορικής δραστηριότητας	**μ

27.ε.ββ.γγγ προώθηση μικτών επιχειρηματικών χρήσεων, όπως ο συνδυασμός της εμπορικής χρήσης με την εκμετάλλευση χώρων πολιτισμού και αναψυχής.	*μ
--	----

Τουρισμός (αρ. 28)

28.1 Επί μέρους στόχοι για την ανάπτυξη του τομέα τουρισμού είναι οι εξής:

28.1.α Η εξασφάλιση της προστασίας και της βιωσιμότητας των φυσικών πόρων και περιβαλλοντική αναβάθμιση περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος.	***μ π
---	--------

28.3 Κατευθύνσεις χωρικού σχεδιασμού:

28.3.ε Ο σχεδιασμός και η ανάδειξη ειδικών διαδρομών περιπάτου και επισκέψεων που αναδεικνύουν τα ιστορικά χαρακτηριστικά σε συνδυασμό με τα ενδιαφέροντα της σύγχρονης πόλης.	***μ
28.3.στ Η δημιουργία και η ανάδειξη διαδρομών και δικτύων περιοχών που συγκεντρώνουν στοιχεία φυσικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος. Κυριότερες τέτοιες περιοχές είναι ο Μαραθώνας, το Τατόι, η Μακρόνησος, το Σούνιο, η ευρύτερη περιοχή της Λαυρεωτικής, η Ελευσίνα και το νησιωτικό σύμπλεγμα της Αττικής.	***μ
28.3.ζ Η επανάχρηση του υφιστάμενου κτηριακού αποθέματος οποιασδήποτε χρήσης, για τη μετατροπή του σε τουριστικά καταλύματα.	*μ
28.3.η Η κατασκευή νέων καταλυμάτων επιτρέπεται εντός των θεσμοθετημένων ζωνών των ΓΠΣ και ΖΟΕ ή σε οργανωμένες τουριστικές αναπτύξεις μεγάλης κλίμακας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην επόμενη περίπτωση θ'.	***μ
28.3.θ Η χωροθέτηση των τουριστικών υποδομών μεγάλης κλίμακας γίνεται κατά προτεραιότητα εντός των θεσμοθετημένων ζωνών των ΓΠΣ και ΖΟΕ, όπου επιτρέπεται η χρήση ή με βάση τις διατάξεις για τους οργανωμένους υποδοχείς τουριστικών δραστηριοτήτων, όπως αυτοί ορίζονται στο άρθρο 1 του ν. 4179/2013.	***μ
28.3.ι Η εξυπηρέτηση των θεματικών πάρκων επιτυγχάνεται κατά προτεραιότητα από μέσα σταθερής τροχιάς και σε συνέργεια με αναπτυξιακούς πόλους και χώρους πρασίνου, αστικού και περιαστικού.	***μ

28.4 Η ελκυστικότητα της Αθήνας ως παγκόσμιου τουριστικού προορισμού επιδιώκεται και μέσω παρεμβάσεων που αφορούν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και τη δικτύωση της περιφέρειας, όπως:

28.4.α Αναπλάσεις σε περιοχές ολόκληρου του πολεοδομικού συγκροτήματος και κατά προτεραιότητα των ιστορικών κέντρων και του παράκτιου μετώπου.	***μ
28.4.β Σύνδεση του θαλάσσιου μετώπου με τον οικιστικό ιστό και απόδοσή του στους κατοίκους και τους επισκέπτες.	**μ
28.4.γ Αναπλάσεις των πυλών - εισόδων της Περιφέρειας, όπως τα λιμάνια, οι εθνικές οδοί και οι τερματικοί σταθμοί του δικτύου σιδηροδρόμων και υπεραστικών λεωφορείων.	
28.4.δ Προστασία, ανάδειξη και συνδυασμένη προβολή των πόρων του ευρύτερου περιαστικού χώρου.	**μ
28.4.ε Βελτίωση της εικόνας των δημόσιων χώρων και της εικόνας των κτηρίων.	*μ
28.4.στ Δικτύωση με μέσα σταθερής τροχιάς των προορισμών του αστικού τουρισμού και των μεγάλων πόλων τουριστικής έλξης στον εξωαστικό χώρο.	***μ
28.4.ζ. Διαμόρφωση προϋποθέσεων για τη διακίνηση μεγαλύτερου ποσοστού επισκεπτών με ήπιους τρόπους μετακίνησης.	***μ
28.4.η Η διαμόρφωση του συγκοινωνιακού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού με τρόπο που να εξυπηρετεί και τις ανάγκες της τουριστικής δραστηριότητας.	***μ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΙ

Αρ. 23.3β

ΠΧΙΙ.23.3β.Ι

ΠΧΙΙ.23.3β.Ι Τουρισμός φύσης, ήπιος ορεινός τουρισμός Προωθείται η διαμόρφωση περιαστικού πάρκου αναψυχής, πολιτισμού και πεζοπορίας στους ορεινούς όγκους του Υμηττού και του Αιγάλεω, η δημιουργία διαδρομών και δραστηριοτήτων (δημιουργία υποδομών παρατήρησης της φύσης), δικτύου μονοπατιών στους ορεινούς όγκους Αιγάλεω, Υμηττού, Πάρνηθας, Πεντέλης	***μ
---	-------------

ΠΧΙΙ.23.3β.Θ Αγροτουρισμός ***μ

29.1 Η πολιτική των μεταφορών της Αττικής σχεδιάζεται στη βάση τριών (3) συμπληρωματικών μεταξύ τους συστημάτων:	
29.1.α Υπεραστικά δίκτυα μαζικών μεταφορών (αεροδρόμια, λιμάνια, τερματικοί σταθμοί επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών).	**μ
29.1.β Δημόσιες συγκοινωνίες μητροπολιτικής εξυπηρέτησης, με κορμό τα μέσα σταθερής τροχιάς, το βασικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών και τους σταθμούς μετεπιβίβασης.	***μ

29.1.γ Κύριο οδικό δίκτυο Αττικής και δίκτυο υποδομής στάθμευσης	**μ
--	-----

Στόχοι:

29.α η ενίσχυση της συνεκτικής πόλης και της πολυκεντρικότητας μέσω της εφαρμογής των αρχών του ενιαίου χωροταξικού, πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού	**μ
29.β Ο ανασχεδιασμός και η πύκνωση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας, με στόχο την αυξανόμενη συμμετοχή του στην εξυπηρέτηση των καθημερινών μετακινήσεων	***μ
29.γ Η εναρμόνιση της πολιτικής μεταφορών με την πολιτική εξοικονόμησης φυσικών και οικονομικών πόρων	***μ
29.δ Η οργάνωση της κυκλοφορίας σε επίπεδο δήμων και πολεοδομικών ενοτήτων, με βάση τις αρχές της αστικής κινητικότητας και έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, όπως δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο, περπάτημα.	***μ
29.ε Η ελαχιστοποίηση των διαμπερών μετακινήσεων με μέσα ιδιωτικής χρήσης στην ευρύτερη κεντρική περιοχή του Λεκανοπεδίου	***μ

Μέτρα

29.3.α Η επέκταση και η αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας μητροπολιτικής εξυπηρέτησης, με κορμό τα δίκτυα των μέσων σταθερής τροχιάς	***μ
29.3.β Η αναδιάρθρωση και η ενίσχυση των τοπικών και διαδημοτικών γραμμών λεωφορείων και τρόλεϊ σε ρόλο συμπληρωματικό ή τροφοδοτικό των μέσων σταθερής τροχιάς	***μ
29.3.γ Η ανάκτηση του δημόσιου χώρου, μέσω της αναβάθμισης και της επέκτασης του δικτύου κίνησης των πεζών και των ποδηλάτων	***μ
29.3.δ Η πολιτική στάθμευσης, ως συμπληρωματικό εργαλείο κυκλοφοριακής οργάνωσης, στην κατεύθυνση ενθάρρυνσης της χρήσης ήπιων μέσων μετακίνησης για προσπέλαση σε κορεσμένες κυκλοφοριακά περιοχές	***μ
29.3.ε Η αναβάθμιση των υπεραστικών μεταφορικών υποδομών και βασικών τερματικών σταθμών της Αττικής και η λειτουργική τους διασύνδεση και διεπαφή σε κομβικά σημεία με το αστικό σύστημα μεταφορών.	***μ
29.3.στ Η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών και ιδιαίτερα της τηλεματικής	

Οργάνωση Συστήματος Μεταφορών (Αρ.30)

Πολιτική Στάθμευσης (30.5)

Βασικές κατευθύνσεις της πολιτικής στάθμευσης είναι:

30.5.α 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.	**μ
30.5.β Δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης και μετεπιβίβασης σε περιφερειακούς και τερματικούς σταθμούς του πρωτεύοντος δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών μητροπολιτικής εξυπηρέτησης.	***μ
30.5.γ Δημιουργία συλλογικών χώρων στάθμευσης, για την κάλυψη των αναγκών σε στάθμευση της κατοικίας και των επαγγελματικών χρήσεων, κατά προτεραιότητα σε πυκνοδομημένες περιοχές.	***μ
30.5.δ Συσχέτιση προσφοράς θέσεων οργανωμένης στάθμευσης με το βαθμό προσπελασιμότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς ιδιαίτερα σε χρήσεις γης και πόλους έλξης σημαντικού αριθμού μετακινήσεων, προκειμένου να αυξηθεί η χρήση των μέσων αυτών στο μέγιστο δυνατό βαθμό.	***μ
30.5.ε Καθορισμός χώρων στάσης και στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, με πρωτοβουλία των εμπλεκόμενων δήμων σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία και τον Οργανισμό Αθήνας.	*μ
30.5.στ Ανάπτυξη δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, καθώς και σε ανωδομές ή σε υπόγεια ακινήτων.	***μ

Παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας υπερτοπικού και τοπικού χαρακτήρα (30.6)

Προτεραιότητες:

30.6.α Ενίσχυση συλλογικών και ήπιων μορφών μετακίνησης, όπως είναι τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το ποδήλατο, το περπάτημα και η μεταξύ τους συνέργεια.	***μ
30.6.β Συγκρότηση ολοκληρωμένων δικτύων κίνησης για πεζούς και ποδηλάτες, μεταξύ σημαντικών πόλων φυσικού, πολεοδομικού, κοινωνικοπολιτιστικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.	***μ

30.6.γ Επέκταση πεζοδρομήσεων ή δημιουργία διαδρόμων αποκλειστικής ροής πεζών, ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας σε εμπορικούς δρόμους, όπου ενδείκνυται, έπειτα από ειδικές συγκοινωνιακές μελέτες, καθώς και σε περιοχές αμιγούς κατοικίας, με δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας.	***μ
30.6.δ Η ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου του Σαρωνικού, μέσω της λειτουργικής ανάπλασης της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος, σε συνδυασμό με τη λειτουργία τραμ, πεζόδρομου και ποδηλατόδρομου.	***μ
30.6.ε Η δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρομών μητροπολιτικής εμβέλειας, για τη διευκόλυνση των καθημερινών μετακινήσεων με ποδήλατο, σε συνδυασμό με τα τοπικά δίκτυα ποδηλατοδρόμων και ποδηλατολωρίδων, καθώς και πεζοδρόμων σε επίπεδο δήμων και γειτονιάς, όπως ενδεικτικά αναφέρεται στο Παράρτημα XIV.	***μ
30.6.στ Η προώθηση εκτός λεκανοπεδίου ποδηλατικών διαδρομών που εξυπηρετούν την πρόσβαση σε σημαντικές περιοχές πολιτιστικού και ψυχαγωγικού ενδιαφέροντος, όπως στην Ελευσίνα, στο Κτήμα Τατοΐου, στο Μαραθώνα και στο Σούνιο.	**μ

Κοινωνικές εξυπηρετήσεις (Αρ. 32)

5. Νέα Θεραπευτήρια χωροθετούνται:

32.5.α Εντός της Χωρικής Ενότητας Αθήνα-Πειραιά, σε επιλεγμένες περιοχές κυρίως αναπλάσεων, όπως στον Ελαιώνα.	*μ
32.5.β Εκτός της Χωρικής Ενότητας Αθήνα-Πειραιά, και σε αναπτυξιακούς πόλους και διαδημοτικά κέντρα ευρείας ακτινοβολίας, εφόσον τεκμηριώνεται η καλή εξυπηρέτηση από το κύριο οδικό δίκτυο της Αττικής, το δίκτυο των μέσων μαζικής μεταφοράς	*μ

Ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο νέο ΡΣΑ (αρ. 38)

38.3 Για την προστασία της βιοποικιλότητας των φυσικών οικοτόπων και της άγριας χλωρίδας και πανίδας ισχύουν τα εξής:

38.3.α Δίνεται προτεραιότητα στην προώθηση των δράσεων που ενισχύουν την προστασία και ανάδειξη φυσικών ενδιατημάτων.	***μ π
--	---------------

38.3.β Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στην ελαχιστοποίηση της κατάληψης αδόμητου χώρου για την επέκταση ή ανάπτυξη νέων οικιστικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων, η οποία γίνεται με επαρκή τεκμηρίωση και μετά από συνεκτίμηση των χωρικών και περιβαλλοντικών δεδομένων σε επίπεδο χωρικής ενότητας και δήμου.	***μ
38.3.γ Στο πλαίσιο των υποκείμενων σχεδιασμών και για κάθε παρέμβαση ξεχωριστά, επιδιώκεται η από κοινού προώθηση των «σχεδίων πρασίνου και ανάκτησης του δημοσίου χώρου» με τις μελέτες ανάπλασης ή και η ένταξή τους στις μελέτες αυτές.	***μ
38.3.δ Εφαρμόζονται οι βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές σε έργα και δραστηριότητες, προκειμένου να ελαχιστοποιείται η περιβαλλοντική υποβάθμιση που προκαλείται.	***μ π
38.3.ε Ενθαρρύνεται η εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης.	**π
38.3.στ Αξιοποιείται η διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων των έργων και δραστηριοτήτων του νέου ΡΣΑ για την αποφυγή ή τη μείωση επιπτώσεων σε φυσικές περιοχές και περιοχές του δικτύου Natura 2000	***μ π
38.7.β Η χωροθέτηση των έργων και δραστηριοτήτων, που θα προκύψουν από την εφαρμογή του νέου ΡΣΑ, πραγματοποιείται κατά προτεραιότητα σε ειδικά θεσμοθετημένες περιοχές, αντί σε φυσικές ή αγροτικές περιοχές γης υψηλής παραγωγικότητας.	***μ π

38.8 8. Για την ορθολογική διαχείριση των υδάτινων πόρων ακολουθούνται οι παρακάτω κατευθύνσεις:

38.8.δ Μείωση της κατανάλωσης «φρέσκου νερού» με την ενθάρρυνση της ανακύκλωσης και της επαναχρησιμοποίησής του, ύστερα από κατάλληλη επεξεργασία, στους παραγωγικούς τομείς της οικονομίας	***π
38.8.η Καταγράφονται τα υδατορέματα, καθώς και οι μελέτες που έχουν εκπονηθεί για αυτά, ώστε να υπάρξει συνολική θεώρηση των επεμβάσεων που απαιτούνται για την ανάδειξη και την προστασία τους	***μ π
38.8.θ Καθορίζονται ζώνες προστασίας όλων των υδατορεμάτων που διασχίζουν την περιοχή εφαρμογής του νέου ΡΣΑ	***μ π
38.8.ι Λαμβάνονται υπόψη, κατά το σχεδιασμό των αντιπλημμυρικών έργων, ο ενιαίος χαρακτήρας των υδατορεμάτων, η προστασία της φυσικής τους οντότητας και η αξιοποίησή τους ως φυσικό στοιχείο, μέσα στους οικισμούς/πόλεις	***π
38.8.ιβ Παρακολουθείται η ποιότητα των υδάτινων φυσικών αποδεκτών που δέχονται απορροές υγρών αποβλήτων	***μ

38.8.ιε Κατά την ανάπτυξη αστικού πρασίνου, αλλά και στο σχεδιασμό των μητροπολιτικών πάρκων, εξετάζονται μέτρα για την επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση των υδάτων, προκειμένου να εξασφαλιστούν οι απαραίτητοι πόροι άρδευσης για τη συντήρηση του αστικού πρασίνου.	***π
--	-------------

38.10 Για την προστασία του τοπίου τηρούνται τα ακόλουθα:

38.10.γ Στο πλαίσιο των προγραμμάτων αποκατάστασης τοπίου δίνεται προτεραιότητα στην αποκατάσταση υποβαθμισμένων τοπίων σε προβληματικές περιοχές της Αττικής. Οι αντίστοιχες παρεμβάσεις περιλαμβάνουν πρόγραμμα ουσιαστικής συμμετοχής των τοπικών κοινωνικών ομάδων, καθώς και ευρείας ενημέρωσης των κατοίκων της κάθε περιοχής.	***μ π
38.10.δ Μετά την ολοκλήρωση και την παύση της λειτουργίας τους, παρακολουθείται η αποκατάσταση των χώρων διαχείρισης αποβλήτων.	***μ π
38.10.ε Στο πλαίσιο του σχεδιασμού των Μητροπολιτικών Πάρκων γίνονται ειδικές ρυθμίσεις για τη δόμηση και τα χαρακτηριστικά του αρχιτεκτονικού έργου που συνάδουν με τη φυσιογνωμία του κάθε πάρκου.	*μ
38.10.στ Ενθαρρύνονται προτάσεις για τη χωροθέτηση έργων και δραστηριοτήτων κατά προτεραιότητα σε ειδικά θεσμοθετημένες περιοχές, αντί για φυσικές ή αγροτικές περιοχές γης με υψηλή παραγωγικότητα.	***μ π
38.10.ζ Ενθαρρύνονται δράσεις και παρεμβάσεις που συμβάλλουν στη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και στη βελτίωση του αστικού και αγροτικού χώρου. Ειδικότερα, προωθούνται δράσεις που αφορούν στην αστική ανάπλαση, στη δημιουργία και αξιοποίηση ελεύθερων χώρων, όπως αύξηση αστικού πρασίνου, στην αναβάθμιση των δημόσιων χώρων, καθώς και στην αξιοποίηση χώρων που υπόκεινται σε οργανωμένη αλλαγή χρήσεων.	***μ π
38.10.η Για την αντιμετώπιση αρνητικών επιπτώσεων στο τοπίο από την υλοποίηση έργων και δραστηριοτήτων, λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα, όπως διαφοροποίηση σχεδιασμού και τεχνικών στοιχείων του έργου καθώς και αποκατάσταση του τοπίου, μέσω κατάλληλων παρεμβάσεων υλοποίησής τους.	***μ π
38.10.θ Κατά την περιβαλλοντική αδειοδότηση των έργων και δράσεων του νέου ΡΣΑ διασφαλίζονται, κατά το δυνατό, το τοπίο και οι συνιστώσες που το απαρτίζουν.	**π
38.10.ι Λαμβάνεται ειδική μέριμνα για την προστασία του τοπίου στη χωρική ενότητα της νησιωτικής Αττικής.	***μ π

38.13 Για τα θέματα που αφορούν στα οδικά έργα:

<p>38.13.α Προωθείται, όπου απαιτείται, η συμπλήρωση του οδικού δικτύου, με βάση τους στόχους του νέου ΡΣΑ, με τη βέλτιστη αξιοποίηση και ορθολογική διαχείριση της οδικής υποδομής που υπάρχει, καθώς και με την ανάπτυξη νέων υπεραστικών οδικών συνδέσεων.</p>	<p>**μ ***π</p>
--	------------------------

38.14 Ελέγχεται η αστική ανάπτυξη σε ευρύτερες ζώνες επιρροής των οδικών αξόνων και των σταθμών των μέσων σταθερής τροχιάς.

Ειδικότερα:

<p>38.14.α Στις περιπτώσεις χάραξης των νέων υπεραστικών και περιαστικών οδικών αξόνων, γίνεται έλεγχος των χρήσεων γης στις ευρύτερες ζώνες επιρροής, μέσω εργαλείων του πολεοδομικού σχεδιασμού, ώστε να επιτυγχάνεται ο έλεγχος της αστικής διάχυσης και της εξάπλωσης της πόλης, όπως επίσης, και η εξασφάλιση της αναγκαίας γης για τη λειτουργία του οδικού δικτύου.</p>	<p>**μ</p>
<p>38.14.β Για την εύρυθμη λειτουργία της περιοχής επιρροής των σταθμών των μέσων σταθερής τροχιάς και την αποφυγή φαινομένων συγκρούσεων χρήσεων γης σε αυτές, προωθείται κατά προτεραιότητα ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός και ο έλεγχος των χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης, μέσω εργαλείων του πολεοδομικού σχεδιασμού.</p>	<p>***μ</p>
<p>38.15 Προωθούνται όλες οι σχετικές ευκολίες πρόσβασης στις νέες και υφιστάμενες βιομηχανικές μονάδες, με συντήρηση και βελτίωση των υποδομών και δικτύων συγκοινωνιών και μεταφορών που ήδη υπάρχουν, όπως οδικών, σιδηροδρομικών, ακτοπολικών, καθώς και με την κατασκευή νέων υποδομών και δικτύων όπου απαιτείται.</p>	<p>**μ</p>
<p>38.16 Αποτελούν συστηματική επιδίωξη, κατά την υλοποίηση αναπλάσεων και την επαναχρησιμοποίηση των κελυφών των κτηρίων, η προώθηση του βιοκλιματικού σχεδιασμού και της βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης των υποδομών και των κτηρίων, ιδιαίτερα του δημόσιου τομέα.</p>	<p>***μ</p>
<p>38.17. Προωθείται η ανάπλαση του οδικού άξονα της Πανεπιστημίου με παράλληλη χρήση μέσων σταθερής τροχιάς, με λειτουργίες που ενθαρρύνουν συλλογικές δραστηριότητες, καθώς και την πεζή μετακίνηση, στο πλαίσιο αναβάθμισης του κέντρου της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας.</p>	<p>**μ</p>
<p>38.18. Ο σχεδιασμός και η χωροθέτηση των έργων και δραστηριοτήτων του νέου ΡΣΑ γίνονται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις στα υλικά περιουσιακά στοιχεία.</p>	
<p>38.20. Λαμβάνονται όλα τα μέτρα για την αντιμετώπιση προβλημάτων που οφείλονται στην ισόπεδη διέλευση του προαστιακού σιδηροδρόμου μέσα από την κεντρική περιοχή της Αθήνας. Εξετάζεται η δυνατότητα αντιμετώπισης του ζητήματος στο πλαίσιο έργων αστικής ανάπλασης κατά μήκος της διαδρομής, καθώς και η δυνατότητα μερικής υπογειοποίησης - ανισοπεδοποίησης της γραμμής στο τμήμα Ρουφ - Τρεις Γέφυρες.</p>	
<p>38.21. Οι δράσεις που αφορούν στην υλοποίηση λιμενικών υποδομών εντάσσονται αρμονικά στο περιβάλλον, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης</p>	<p>**π</p>

<p>38.24. άμεση προώθηση των διαδικασιών για τον καθορισμό και την οριοθέτηση των υποδοχέων των διάφορων παραγωγικών δραστηριοτήτων. - υλοποίηση του προγράμματος για την πολεοδόμηση των θεσμοθετημένων ζωνών, όπως ΒΠΠΑ - ΒΙΟΠΑ και περιοχές μεταποιητικών δραστηριοτήτων εντός ΖΟΕ, καθώς και επιχειρηματικών πάρκων που βρίσκονται σε καθεστώς εκτός σχεδίου, και η εξασφάλιση των αναγκαίων υποδομών.</p>	<p>**μ</p>
---	-------------------

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

Ξενόγλωσση

- 'World Report on the Urban Future 21', prepared by Sir P. Hall and U. Pfeiffer (Berlin: the World Commission Urban 21 for the Conference URBAN21 in Berlin, 2000)
- Breheny M. (1995) "Transport Planning, Energy and Development. Improving our Understanding of the Basic Relationships", στο Banister D. (επ.), Transport and Urban Development, London: E&FN Spon.
- Breheny M. (1997) "Urban compaction: feasible and acceptable?", *Cities*, 14(4): 209-217.
- Burg A. and Vink B. (2008) – Randstad Holland 2040 – 44th ISOCARP Congress 2008
- Burton E. (2000) "The Compact City: Just or just compact? A preliminary analysis" *Urban Studies*, 37(11): 1969-2007
- Consilium.europa.eu. (2017). *Συμφωνία των Παρισίων για την κλιματική αλλαγή - Consilium*. [online] Available at: <http://www.consilium.europa.eu/el/policies/climate-change/timeline/> [Accessed 27 Oct. 2017].
- Eakin, H., Eriksen, S., Eikeland, P. O., & Øyen, C. (2011). Public sector reform and governance for adaptation: Implications of new public management for adaptive capacity in Mexico and Norway. *Environmental Management*, 47(3), 338-351. DOI: [10.1007/s00267-010-9605-0](https://doi.org/10.1007/s00267-010-9605-0)
- Gordon P., Richardson H.W και Myung-Jin J. (1991) "The Commuting Paradox. Evidence from the Top Twenty", *Journal of the American Planning Association*, 57(4): 416-420
- Hall, P. and Pfeiffer, U. (2013). *Urban Future 21*. Hoboken: Taylor and Francis.
- Hall, P. and Ward, C. (1998). *Sociable cities*. Chichester, West Sussex, England: J. Wiley. Sociable Cities: The Legacy of Ebenezer Howard Peter Hall, Colin Ward 1999
- HALL, P. (1996) 1946-1996—From new town to sustainable city, *Town and Country Planning*, November, pp. 295-297.
- HOOD, C. (1991). A PUBLIC MANAGEMENT FOR ALL SEASONS?. *Public Administration*, 69(1), pp.3-19.
- KRENZ A.(2008) "The Compact City-Theory and Reality", (1-6), London: Architectural Association, MA Thesis
- Kumler L, Lemos MC (2008). Managing waters of the Paraíba do Sul River Basin, Brazil: a case study in institutional change and social learning. *Ecology and Society* 13(2):article 22
- Laan v.d. L, Vogelzang J. & Schalker R (1998) "Commuting in multinodal urban systems; an empirical comparison of three alternative models", Rotterdam: Erasmus University Press
- Louise Thomas L. and Cousins W. (1996) "The Compact City: A Successful, Desirable and Achievable Urban Form?" στο «The compact city: A sustainable urban form?», London: SPON Press
- Neuman M. (2005) "The Compact City Fallacy" *Journal of Planning Education and Research*, Vol. 25:11-26
- Newman P. και Kenworthy J. (1989α) *Cities and Automobile Dependence*, Aldershot, UK:Gower Technical.
- Ostrom E (2001). Vulnerability and polycentric governance systems. *International Human Dimensions Programme Update* 3:article 1
- Raumplanung.tu-dortmund.de. (2017). *IRPUD - Institute of Spatial Planning, University of Dortmund*. [online] Available at: http://www.raumplanung.tu-dortmund.de/irpud/pro/co2/co2_e.htm [Accessed 19 Oct. 2017].
- Ronan P, Tom H *Cities and Economic Change: Restructuring and Dislocation in the Global*
- The Next Turn. (2017). *The Impact Of Suburban Sprawl To Municipal Budgets / The Next Turn*. [online] Available at: <http://thenextturn.com/impact-suburban-sprawl-municipal-budgets/> [Accessed 27 Oct. 2017].
- UN (2014) *World Urbanization Prospects*

Ελληνόγλωσση

- Eur-lex.europa.eu. (2017). *EUR-Lex - g24401 - EN - EUR-Lex*. [online] Available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM:g24401> [Accessed 27 Oct. 2017].
- Rproject.gr. (2017). *ΤΟ ΝΕΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΘΗΝΑΣ/ΑΤΤΙΚΗΣ 2021: Η ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΕ ΕΠΟΧΗ ΓΕΝΙΚΕΥΜΕΝΗΣ ΑΠΟΡΡΥΘΜΙΣΗΣ :: Rproject*. [online] Available at: <https://rproject.gr/article/neo-rythmistiko-shedio-athinasattikis-2021-i-rythmisi-toy-horoy-se-epohi-genikeymenis> [Accessed 27 Oct. 2017].
- Wwf.gr. (2017). *ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ*. [online] Available at: <http://www.wwf.gr/sustainable-economy/clean-energy/climate-change> [Accessed 27 Oct. 2017].
- Υπεκα.gr. (2017). *Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας > ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ*. [online] Available at: <http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=226&language=el-GR> [Accessed 27 Oct. 2017].
- Αγγελίδης, Μ. (2004), Οι Πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη Χωρική Ανάπτυξη, Μια μεγάλη πρόκληση για την Ελλάδα, *Αθήνα: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις*
- Αραβαντινός Α. (2007), «Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου», Συμμετρία: Αθήνα.
- Βλαστός Θ., Πολύζος Ι.(1999) «Πολιτικές για το Αστικό Περιβάλλον – Η ευρωπαϊκή εμπειρία» ΕΑΠ, Αθήνα
- Γεμεντζή Γ. (2011) «Αστική διάχυση και οικιστικό δίκτυο: έννοιες και εργαλεία ανάλυσης με εφαρμογή στην περιοχή επιρροής της Θεσσαλονίκης» Διδακτορική Διατριβή, ΑΠΘ
- Δέτση Μ.-Ε. (2015) «Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη, πολιτικές & στρατηγική της Συμπαγούς Πόλεως, Ερευνητική Εργασία, ΑΠΘ
- Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης – ΕΣΠΑ 2014-2020
- Μπαρμπόπουλος Ν., Μηλάκης Δ., Βλαστός Θ. (2005) “Αναζητώντας τη Μορφή της Βιώσιμης Πόλης: Κριτική Προσέγγιση του Συμπαγούς Πολεοδομικού Μοντέλου” Αθήνα: Αειχώρος
- Ν 4277/14 και αιτιολογική έκθεση
- Πορτοκαλίδης Κ., Ζυγούρη Φ. (2011) «Η ιδιότυπη «Συμπαγής Διάχυση» των ελληνικών πόλεων», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Πολύζος Ι. (1997), “Το μέλλον του αστικού περιβάλλοντος. Αίτια υποβάθμισης και αρχές βελτίωσης της ποιότητας ζωής”, στο: ΕΜΠ, Τομέας πολεοδομίας και Χωροταξίας, Περιβαλλοντικές επιπτώσεις του σχεδιασμού και της οικιστικής ανάπτυξης: Αθήνα.
- Τσεσμελής Β. (2016) “Πολυκεντρικότητα – Διασυννοριακότητα: Η αναζήτηση μιας οικοσυστημικής θεώρησης αστικών δομών και δικτύων από το τοπικό στο περιφερειακό επίπεδο” Αθήνα:NTUA
- ΥΠΕΘΟ (2007), “Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013”
- ΥΠΕΘΟ (2010), “Οδηγός για τα Ολοκληρωμένα Σχέδια Αστικής Ανάπτυξης, Εγκύκλιος
- ΥΠΕΘΟ (2014),“Εταιρικό Σύμφωνο για το. Πλαίσιο Ανάπτυξης – ΕΣΠΑ. 2014-2020)



Ε.Π.
**ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗ
ΔΗΜΟΣΙΟΥ
ΤΟΜΕΑ**
NSRF



Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Εθνική Σχολή Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (ΕΣΔΔΑ)

Πειραιώς 211, ΤΚ 177 78, Τάυρος

τηλ: 2131306349 , fax: 2131306479

www.ekdd.gr