

ΣΧΕΔΙΟ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Σ.Φ.Η.Ο.) ΔΗΜΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΧΟΛΑΡΓΟΥ

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

DBC ▲ diadikasia

ΙΟΥΛΙΟΣ 2021

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α – ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	5
Εισαγωγικά στοιχεία.....	5
A.1 Καταγραφή Στοιχείων Υπερκείμενου Σχεδιασμού.....	7
Εισαγωγή	7
Κανονισμός 2009/443 & Κανονισμός 2019/631 (Τροποποίηση)	10
Οδηγία 2014/94/ΕΕ & Κανονισμός 2018/674 (Τροποποίηση)	12
Οδηγία 2009/33/ΕΚ & Οδηγία 2019/1161 (Τροποποίηση)	13
Οδηγία 2018/844.....	14
Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών	15
Υποδομές φόρτισης βιώσιμων μεταφορών και εσωτερικευση των παραγόμενων εξωτερικοτήτων από τον τομέα των μεταφορών	16
Εταιρικό Σύμφωνο Για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027	17
ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027	20
Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα	20
Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021 – 2025	21
Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας	23
Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις.....	24
Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο	25
ΕΠ Υποδομών – Μεταφορών 2021 – 2027	25
Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)	27
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΕΠΧΣΑΑ - ΑΠΕ)	28
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την Βιομηχανία (ΕΠΧΣΑΑ - Βιομηχανία)	29
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Υδατοκαλλιέργειες (ΕΠΧΣΑΑ – Υδατοκαλλιέργειες)	30
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τα Καταστήματα Κράτησης (ΕΠΧΣΑΑ – Κατ. Κράτησης).....	31
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΕΠΧΣΑΑ – Τουρισμός).....	32
Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας / Αττικής 2021 (Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο)	33
A.2 Καταγραφή των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής ..	39
Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης.....	39
Πληθυσμός Εξυπηρέτησης – Δημογραφικά Στοιχεία.....	40
Κατανομή νοικοκυριών κατά αριθμό Ι.Χ. και θέσεων στάθμευσης	43
Σημεία Ενδιαφέροντος – Χρήσεις γης	45
Υφιστάμενα/αναπτυσσόμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο	49
Σύστημα Στάθμευσης	49
A.3 Καταγραφή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης.....	52
Λειτουργική ιεράρχηση & κυκλοφοριακή οργάνωση οδικού δικτύου	52

Αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών υποδομών για πεζούς.....	53
Αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών υποδομών για ποδήλατα.....	53
Καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (Διαδρομές, στάσεις & τερματικοί σταθμοί)	54
Αποτίμηση της προσφοράς στάθμευσης	56
Πύλες Εισόδου/Εξόδου.....	59
Διαθέσιμα στοιχεία/ χαρακτηριστικά φόρτισης του οδικού δικτύου	59
A.4 Καταγραφή των κατευθύνσεων των υφιστάμενων εγκεκριμένων Πολεοδομικών Σχεδίων	66
Εισαγωγή	66
Ιστορικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού και χωρικής ανάπτυξης.....	66
Πολεοδομικά Σχέδια.....	68
Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης 2019-2023 για το Δήμο Παπάγου-Χολαργού	73
Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας για το Δήμο Παπάγου-Χολαργού	74
A.5 Καταγραφή υφιστάμενων υπαίθριων δημοτικών χώρων στάθμευσης.....	77
Θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης.....	77
Υφιστάμενοι Στεγασμένοι/Υπαίθριοι Χώροι Στάθμευσης.....	77
Πιάτσες TAXI	77
Θέσεις Στάθμευσης Τουριστικών Λεωφορείων	77
Στάθμευση σε δημοτικά κτίρια/εγκαταστάσεις	77
A.6 Συλλογή και καταγραφή των διαθέσιμων τοπογραφικών υποβάθρων	78
A.7 Συλλογή και καταγραφή υφιστάμενων ή εκπονούμενων πολεοδομικών μελετών, μελετών αστικών αναπλάσεων και κυκλοφοριακών μελετών, μελετών στάθμευσης, μελετών αστικής οδοποιίας και διαμόρφωσης οδών.....	81
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.....	81
Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας	88
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παπάγου – Χολαργού 2019 – 2023	89
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β – ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.....	95
B.1 Δημιουργία χαρτών.....	95

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Πυκνότητα πληθυσμού	43
Εικόνα 2: Υφιστάμενες χρήσεις γης.....	49
Εικόνα 3: Διαχείριση στάθμευσης	51
Εικόνα 4: Απαγόρευση στάθμευσης λόγω ιδιωτικών χώρων.....	52
Εικόνα 5: Επεκτάσεις του σχεδίου πόλης. Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παπάγου-Χολαργού 2019-2023 – Α΄Φάση.	67
Εικόνα 6: Περιοχές επέκτασης σχεδίου για την ΔΚ Παπάγου. Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παπάγου-Χολαργού 2019-2023 – Α΄Φάση.....	70

Εικόνα 7: Χάρτης πολεοδομικής οργάνωσης του ΓΠΣ για την ΔΚ Χολαργού. Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παπάγου-Χολαργού 2019-2023 – Α΄Φάση.	72
Εικόνα 8: Υπόβαθρο Δήμου Παπάγου – Χολαργού (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Χαρτογραφικό υπόβαθρο: Google Satellite).....	78
Εικόνα 9: Υπόβαθρο OpenSteetMap	79
Εικόνα 10: Σημεία ενδιαφέροντος Δήμου Παπάγου – Χολαργού (Πηγή: http://gis.drapxol.gov.gr)	80
Εικόνα 11: Πυκνότητα πληθυσμού	96
Εικόνα 12: Υφιστάμενες χρήσεις γης	97
Εικόνα 13: Υφιστάμενος υπαίθριος χώρος στάθμευσης	98
Εικόνα 14: Διαχείριση στάθμευσης	99
Εικόνα 15: Απαγόρευση στάθμευσης λόγω ιδιωτικών χώρων	100
Εικόνα 16: Συντελεστής δόμησης	101
Εικόνα 17: Δίκτυο ποδηλατοδρόμου	102
Εικόνα 18: Δίκτυο Δημοτικής Συγκοινωνίας	103
Εικόνα 19: Δίκτυο ΟΑΣΑ.....	104

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Σύνοψη Εθνικού Υπερκείμενου Σχεδιασμού	36
Πίνακας 2: Απογραφή μόνιμου πληθυσμού 2001 – 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ)	40
Πίνακας 3: Μεταβολή μόνιμου πληθυσμού για την Περιφερειακή Ενότητα Βορείου Τομέα 2001 – 2011 (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παπάγου – Χολαργού 2019 – 2023) ...	40
Πίνακας 4: Ποσοστό νοικοκυριών κατά αριθμό Ι.Χ. (Πηγή: Προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας στο Δήμο Παπάγου – Χολαργού, 2016).....	43
Πίνακας 5: Κατανομή Οχημάτων κατοίκων Δήμου Παπάγου – Χολαργού κατά Ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης (Πηγή: Προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας στο Δήμο Παπάγου – Χολαργού, 2016).....	44
Πίνακας 6: Λειτουργικά χαρακτηριστικά γραμμών (Πηγή: Προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας στο Δήμο Παπάγου – Χολαργού, 2016).....	55
Πίνακας 7: Λειτουργικά χαρακτηριστικά δημοτικής συγκοινωνίας	56
Πίνακας 8: Σύνθεση κυκλοφορίας.....	61

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α – ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Εισαγωγικά στοιχεία

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

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

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

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

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

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

A.1 Καταγραφή Στοιχείων Υπερκείμενου Σχεδιασμού

Εισαγωγή

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

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

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

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

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

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

Ως μια από τις κύριες εναλλακτικές πηγές ενέργειας για τη μεταφορά, ο ηλεκτροκινητήρας μπορεί να χρησιμοποιηθεί κυρίως στον αυτοκινητόδρομο, στις πόλεις και στις σιδηροδρομικές μεταφορές για ταξιδιώτες και για την παράδοση αγαθών. Τα ηλεκτρικά οχήματα θα μπορούσαν να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και να βελτιώσουν την ποιότητα του αέρα της πόλης και, ως εκ τούτου, την υγεία των πληθυσμών τους, επειδή δεν εκπέμπουν καυσαέρια. Οι Pegujo και Ciuffo παρατηρούν ότι τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν πραγματικά να αντιπροσωπεύσουν μια ρεαλιστική εναλλακτική λύση, τόσο ως προς τη διαθέσιμη χωρητικότητα του ηλεκτρικού δικτύου όσο και στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

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

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

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

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

Επιπλέον, με την έγκριση της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, η οδηγία αυτή θα αναθεωρηθεί πλήρως το 2021. Μετά τη συμφωνία του Παρισιού του 2015, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε να μειώσει τις εγχώριες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά 40% έως το 2030 και κατά 80% με 95% έως το 2050 σε σχέση με τα

επίπεδα του 1990. Το 2016 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε την Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών στην οποία, με το 2030 ως χρονοδιάγραμμα, επισημαίνονται τρεις σημαντικές κατευθυντήριες γραμμές. Η πρώτη είναι η ανάγκη να αυξηθεί η διαθεσιμότητα των σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η δεύτερη είναι η ανάγκη χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για την τροφοδοσία ηλεκτρικών οχημάτων. και, τέλος, η τρίτη ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να αυξήσουν τα κίνητρα για την αγορά και συντήρηση ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

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

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

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

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

- Κανονισμός 2009/443:

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

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

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

- Κανονισμός 2019/631

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

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

μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατηγά και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα».

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

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

- Οδηγία 2014/94/ΕΕ

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

✚ Στα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού μπορούν να περιλαμβάνονται ιδιωτικά σημεία ή διατάξεις επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού προσιτά στο κοινό με δελτία εγγραφής ή τέλη, σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού συστημάτων κοινής χρήσης αυτοκινήτων που επιτρέπουν την πρόσβαση τρίτων χρηστών με συνδρομή ή σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού σε δημόσιους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων. Τα σημεία επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που επιτρέπουν τη φυσική πρόσβαση ιδιωτών χρηστών με άδεια ή συνδρομή θα πρέπει να θεωρούνται δημοσίως προσβάσιμα.



✚ Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, μέσω των εθνικών τους πλαισίων πολιτικής, ότι έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 υπάρχει ικανός αριθμός σημείων επαναφόρτισης για το κοινό προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν να κυκλοφορούν τουλάχιστον σε αστικές/προαστιακές και σε άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές και, εφόσον συντρέχει

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



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

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

- Οδηγία 2009/33/ΕΚ

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

- Οδηγία 2019/1161

-  Η παρούσα οδηγία επιβάλλει την υποχρέωση στα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ και ορισμένων ρύπων, όταν προμηθεύονται ορισμένα οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Ένωσης για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.
-  Προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα στους δήμους, έχει ζωτική σημασία να ανανεωθεί ο στόλος μεταφορών με καθαρά οχήματα. Επιπλέον,

οι αρχές της κυκλικής οικονομίας απαιτούν την παράταση της ζωής των προϊόντων.

- ✚ Οι αγορές αστικών λεωφορείων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών χαρακτηρίζονται από αυξημένη ωριμότητα, ενώ οι αγορές φορτηγών χαμηλών και μηδενικών εκπομπών βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο ανάπτυξης της αγοράς.

Οδηγία 2018/844

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών

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

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

τις μεταφορές και βλάπτουν την υγεία μας θα πρέπει να μειωθούν δραστικά χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση.

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

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

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

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

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

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

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

Το έργο «Φόρτιση υποδομών βιώσιμων μεταφορών και εσωτερικήυση των εξωτερικοτήτων των μεταφορών» στοχεύει στην αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο οι υπάρχουσες πολιτικές εσωτερικεύουν το εξωτερικό κόστος στις υποδομές των μεταφορών και να συζητήσουν τρόπους με τους οποίους θα μπορούσε να επιτευχθεί περαιτέρω εσωτερικήυση. Ως στοιχεία για αυτήν την εκτίμηση, υπολογίζεται η υποδομή και το εξωτερικό κόστος των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και παρέχεται μια ολοκληρωμένη επισκόπηση των φόρων και των τελών μεταφοράς που εφαρμόζονται στις διάφορες

χώρες. Τα αποτελέσματα αυτών των αξιολογήσεων παρουσιάζονται σε τέσσερα ξεχωριστά παραδοτέα. Το έργο εξετάζει όλους τους κύριους τρόπους μεταφοράς, δηλαδή τις οδικές μεταφορές, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, τις θαλάσσιες μεταφορές και τις αερομεταφορές στα 28 κράτη μέλη της ΕΕ, τη Νορβηγία, την Ελβετία, την Ιαπωνία και ορισμένες πολιτείες των ΗΠΑ και τις Καναδικές επαρχίες. Για θαλάσσιες μεταφορές και αερομεταφορές, οι αξιολογήσεις πραγματοποιήθηκαν στο επίπεδο των λιμένων αντί των χωρών.

Εταιρικό Σύμφωνο Για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027

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



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

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

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

Ηλεκτροκίνηση

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II – Στόχοι πολιτικής και ειδικοί στόχοι ανά Ταμείο

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

Ο Στόχος Πολιτικής 2 «Μια πιο πράσινη Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα μέσω της προώθησης της δίκαιης μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην

κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης των κινδύνων» απαρτίζεται από τους εξής Εδικούς Στόχους:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027

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

Για την ηλεκτροκίνηση αναφέρονται τα κάτωθι:

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

Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα

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

Μέσω του συγκεκριμένου σχεδίου αναδεικνύονται οι προτεραιότητες και οι αναπτυξιακές δυνατότητες της χώρας σε θέματα ενέργειας και αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής

και προβλέπεται ο οδικός χάρτης για την επίτευξη συγκεκριμένων ποσοτικών και ποιοτικών στόχων σε ένα ευρύ φάσμα αναπτυξιακών και οικονομικών δραστηριοτήτων.

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

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

- Κλιματική αλλαγή, εκπομπές απορροφήσεις αερίων του θερμοκηπίου

- 🚦 ΠΠ1.3: Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα των μεταφορών

- Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας ΑΠΕ

- 🚦 ΠΠ2.11: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης

- Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης

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

- Ασφάλεια Ενεργειακού Εφοδιασμού

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

- Έρευνα καινοτομία και ανταγωνιστικότητα

- 🚦 ΠΠ6.5: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών στις μεταφορές

- 🚦 ΠΠ6.6: Ανάπτυξη καινοτόμων εφαρμογών αποθήκευσης ενέργειας

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

Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021 – 2025

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

Ο απώτερος στόχος οικονομικής πολιτικής είναι η εξασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξης της χώρας, με μέγιστη δυνατή σύγκλιση των περιφερειών, την πληρέστερη δυνατή αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας και διασφάλιση της κοινωνικής

συνοχής και της προστασίας του περιβάλλοντος. Για την επίτευξη των παραπάνω απαιτείται αλλαγή του παραγωγικού υποδείγματος της οικονομίας που να διασφαλίζει τη βιωσιμότητα της ανάπτυξης και της κοινωνικής ευημερίας απέναντι σε μεγάλες προκλήσεις και απροσδόκητες εξελίξεις.

Οι αναπτυξιακοί στόχοι του ΕΠΑ είναι οι εξής:

- 🚧 Έξυπνη Ανάπτυξη
- 🌿 Πράσινη Ανάπτυξη
- 🚧 Ανάπτυξη Υποδομών
- 🚧 Κοινωνική Ανάπτυξη
- 🚧 Εξωστρέφεια

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας

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

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

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

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

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

Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις

Σκοπός του παρόντος είναι:

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

Σύμφωνα με το άρθρο 3:

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

ισχύει για τις ελεγχόμενες θέσεις στάθμευσης επί πληρωμή εντός της ελληνικής επικρατείας. Η αίτηση εφοδιασμού του Η/Ο με ειδικό σήμα υποβάλλεται από τους δικαιούχους μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης.

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

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

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

ΕΠ Υποδομών – Μεταφορών 2021 – 2027

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ της Προγραμματικής Περιόδου (ΠΠ) 2021-2027 αποτελεί το κύριο Τομεακό Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ για την υλοποίηση του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού των αρμοδίων Υπουργείων Πολιτικής

(Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής), με στόχο την υλοποίηση της αναπτυξιακής στρατηγικής στον Τομέα των Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

✧ Αξιοποίηση ευφύων συστημάτων μεταφορών

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

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

- ✧ Ως βασικός στόχος της περιόδου 2021-2027 τίθεται η κατασκευή ή/και ολοκλήρωση έργων καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη), με τις εξής προτεραιότητες:
- ✧ Επέκταση των δικτύων ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Μετρό και Προαστιακός)
- ✧ Προμήθεια στόλων λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον, με στόχο την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας με μέσα πιο φιλικά προς το περιβάλλον

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

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

Στον Άξονα περιλαμβάνονται:

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

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

Ειδικός στόχος: Προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας.

Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)

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

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

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

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

περιοχές εγκατάστασης ώστε να περιοριστεί η αβεβαιότητα και οι συγκρούσεις χρήσεων γης.

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

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

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

- Η περιφέρεια Αττικής στην οποία ανήκει η περιοχή μελέτης εμφανίζει την ιδιαιτερότητα ότι αποτελεί υποσύνολο της ΜΠΑ για τον τομέα της βιομηχανίας, αφού οι δραστηριότητές της επεκτείνονται στις Περιφερειακές Ενότητες (ΠΕ) Κορινθίας και Βοιωτίας, στο ηπειρωτικό τμήμα της ΠΕ Εύβοιας καθώς και γύρω

από την πόλη της Χαλκίδας. Η βιομηχανία της Περιφέρειας παρουσιάζει υψηλό μέγεθος, με ισχυρά διακλαδικά συμπλέγματα και οικονομίες συγκέντρωσης.

- Η περιφέρεια και η ΜΠΑ καλείται να διατηρήσει το ρόλο της ως περιοχή εγκατάστασης βιομηχανικής δραστηριότητας που έχει στρατηγικό ρόλο για την εθνική οικονομική ανάπτυξη. Μια τέτοια προσέγγιση σχετίζεται με την προώθηση ενός μοντέλου χωρικής οργάνωσης της μεταποίησης με την αύξηση του ποσοστού των μονάδων που εγκαθίστανται σε οργανωμένους υποδοχείς και με τον ταυτόχρονο περιορισμό αυτών που χωροθετούνται διάσπαρτα εκτός σχεδίου. Επιλεκτική και σταδιακή αποκέντρωση ορισμένων τέτοιων δραστηριοτήτων προβλέπεται όταν οι τελευταίες μπορούν να χωροθετηθούν σε άλλες θέσεις στην περιφέρεια. Μια τέτοια δράση στοχεύει σε μια σταδιακή αποσυμφόρηση που θα λειτουργήσει σε δύο γεωγραφικά επίπεδα: την διαπεριφερειακή αποκέντρωση προς την υπόλοιπη Ελλάδα και την ενδοπεριφερειακή αποκέντρωση για την αναδιάρθρωση του χωρικού προτύπου της βιομηχανίας στην ΜΠΑ.
- Ως προς το χωροταξικό πρότυπο της βιομηχανίας στην Περιφέρεια Αττικής, αναφέρεται ο άξονας διεθνούς και εθνικής εμβέλειας βορρά-νότου (Πειραιάς-δυτικές περιοχές Πολεοδομικού Συγκροτήματος Αθήνας-Αυλώνα-Οινόφυτα), και ο άξονας Διεθνούς αεροδρομίου-Αχαρνών-Θριάσιου. Ο πρώτος περιλαμβάνει μια περιοχή ποιοτικής αναδιάρθρωσης με πρόσθετα στοιχεία επέκτασης στο βορειότερο τμήμα, ενώ ο δεύτερος μια περιοχή επέκτασης ειδικού χαρακτήρα στα ανατολικά προς το αεροδρόμιο, ενώ δυτικά μια μεικτή περιοχή ποιοτικής αναδιάρθρωσης-επέκτασης. Οι δύο αυτοί άξονες διασταυρώνονται στα βόρεια του μητροπολιτικού συγκροτήματος και συγκεκριμένα στον Δήμο Μεταμόρφωσης, ο οποίος βρίσκεται σε μικρή σχετικά απόσταση από τον Δήμο Παπάγου-Χολαργού, μέσω των δύο οδικών αξόνων που αποτελούν και τους κορμούς τους. Πρόκειται για την Αττική Οδό και την Εθνική Οδό (Λεωφόρου Κηφισού).
- Σε συνέχεια του δεύτερου σημεία, στον βόρειο τομέα Αθηνών -κυρίως στο δυτικό του τμήμα- δίνεται έμφαση στην αποσυμφόρηση από μονάδες που προκαλούν σημαντικές περιβαλλοντικές ή πολεοδομικές οχλήσεις, φροντίζοντας για την παραμονή της βιομηχανικής συνιστώσας στις αστικές χρήσεις.
- Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της βιομηχανίας κρίνονται έντονες. Έτσι, σημειώνεται η ανάγκη για λήψη ειδικών μέτρων σε συνάρτηση με τις απαιτήσεις του πλήρως αστικοποιημένου περιβάλλοντος και αυστηρότερης εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας. Ωστόσο, η υπερβολική έξοδος των βιομηχανικών μονάδων που δεν προκαλούν προβλήματα στον αστικό χώρο αλλά υφίστανται την πίεση των αστικών χρήσεων, πρέπει να αποφευχθεί.

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις

Υδατοκαλλιέργειες (ΕΠΧΣΑΑ – Υδατοκαλλιέργειες)

Το ΕΠΧΣΑΑ-Υδατοκαλλιέργειες θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 2505 Β / 04.11.2011. Σκοπός του είναι η παροχή κατευθύνσεων και κριτηρίων για την χωρική ανάπτυξη και οργάνωση του κλάδου της υδατοκαλλιέργειας στην Ελλάδα, καθώς και των αναγκαίων υποδομών λαμβάνοντας υπόψη τόσο την οικονομική ανάπτυξη του κλάδου όσο και την προστασία

του περιβάλλοντος. Για τον λόγο αυτό δίνονται χωροταξικές κατευθύνσεις για το εθνικό πρότυπο οργάνωσης των δραστηριοτήτων υδατοκαλλιέργειας (άρθρο 1). Ειδικότερα, υπογραμμίζονται οι περιβαλλοντικοί όροι που εξειδικεύουν τους κανόνες χωροθέτησης ανά τύπο καλλιέργειας σε σχέση με τα χαρακτηριστικά του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. (άρθρο 1) Το σχέδιο προωθεί την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής συνιστώσας στην χωρική διάρθρωση των υδατοκαλλιεργειών, εναρμονιζόμενο με τους βασικούς στόχους του ΓΠΧΣΑΑ για την ορθολογική διαχείριση του χώρου, την προστασία των ευαίσθητων φυσικών πόρων και τον περιορισμό των παραγόντων υποβάθμισης του χώρου (άρθρο 2).

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

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

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

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

Έκτοτε έχει αποφασισθεί η παύση λειτουργίας των φυλακών Κορυδαλλού και η ίδρυση νέου σωφρονιστικού ιδρύματος στον Ασπρόπυργο. Δεν προβλέπεται η ίδρυση κάποιου καταστήματος στον Δήμο Παπάγου-Χολαργού, λόγω του αστικού χαρακτήρα του δήμου.

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

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

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

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

- Οι μητροπολιτικές περιοχές αποτελούν πόλο έλξης επισκεπτών και, έτσι, οι κατευθύνσεις που τις αφορούν είναι ανάλογες με αυτές για τις αναπτυγμένες τουριστικά περιοχές, όπως βελτίωση των εισόδων και της σήμανσης των πόλεων, ανάληψη δράσεων αναβάθμισης κοινόχρηστων και ιδιωτικών χώρων, αύξηση των ελεύθερων χώρων και του πρασίνου καθώς και προώθηση μέτρων για τη βελτίωση της κυκλοφορίας και της ασφάλειας των πεζών.
- Σημαντική επιδίωξη είναι η αναβάθμιση του ρόλου των ΜΜΜ και η δρομολόγηση αναπλάσεων σε περιοχές με βιομηχανικό ενδιαφέρον που έχουν συνέχεια με άλλες περιοχές αστικού τουρισμού (άρθρο 5).

- Σε περίπτωση χρήσεων γης όπου καταγράφεται σύγκρουση, όπως συμβαίνει μεταξύ τουρισμού και βιομηχανίας, η ανάπτυξη οργανωμένων υποδοχέων με σκοπό την φιλοξενία των εκάστοτε βιομηχανικών μονάδων κρίνεται αναγκαία (άρθρο 8).

Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας / Αττικής 2021 (Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο)

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

- Η προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας υπογραμμίζεται μέσω του εν λόγω πλαισίου, με αναφορά στην ανάγκη για συνδυασμένο κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό. Έμφασή δίδεται στα Μέσα καθώς και στα ήπια μέσα μετακίνησης (άρθρο 5).
- Καθορίζονται 4 Χωρικές Ενότητες (ΧΕ), μια εκ των οποίων είναι η ΧΕ Αθήνας – Πειραιά. Αυτή, με τη σειρά της, διασπάται σε 5 υποενότητες, μια εξ αυτών είναι η Υποενότητα Βόρειας Αθήνας στην οποία ανήκει ο δήμος Παπάγου-Χολαργού. Βασική προτεραιότητα για την ΧΕ Αθήνας –Πειραιά είναι η αστική αναζωογόνηση με την συμπλήρωση και αναβάθμιση των αστικών υποδομών. Ακόμη, είναι πρωτίστης σημασίας η άμβλυνση των ανισοτήτων μέσω της χωροθέτησης υποδομών σε συσχετισμό με την αύξηση και την ανισοκατανομή του πληθυσμού εντός της ΧΕ. Ειδικότερα στην Βόρεια Αθήνα διατηρείται ο χαρακτήρας της ως περιοχή κυρίως κατοικίας, εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής (άρθρο 9).
- Συγκροτείται ένα πλέγμα αναπτυξιακών αξόνων το οποίο αποτελεί το βασικό σκελετό των οικονομικών/παραγωγικών δραστηριοτήτων της Π. Αττικής. Δύο εξ αυτών των αξόνων διασχίζουν την περιοχή μελέτης. Αυτοί είναι:
 - ο Αναπτυξιακός Άξονας Βορρά – Νότου ο οποίος διασχίζει την Αθήνα μέσω της Εθνικής Οδού. Αποτελεί τον κύριο κορμό του παραγωγικού ιστού της Περιφέρειας. Κατά το μήκος του αναπτύσσονται περιοχές επαγγελματικών εγκαταστάσεων μικτού χαρακτήρα – βιομηχανικών και βιοτεχνιών, χονδρεμπορίου και εμπορευματικών μεταφορών, αντιπροσωπειών και εμπορικών εκθέσεων αλλά και εδρών επιχειρήσεων τεχνολογικών πάρκων.
 - ο Αναπτυξιακός Άξονας Ανατολής-Δύσης που ακολουθεί την κατεύθυνση της Αττικής Οδού, ο χαρακτήρας του οποίου διαφοροποιείται κατά το μήκος

του. Έτσι, στο ανατολικό και κεντρικό τμήμα υπάρχει έμφαση στις επιχειρηματικές δραστηριότητες επιτελικού χαρακτήρα και τις υπηρεσίες τριτογενούς τομέα, ενώ στο δυτικό τμήμα του κυριαρχούν οι μεταποιητικές, εμπορευματικές, μεταφορικές και αποθηκευτικές λειτουργίες και δραστηριότητες (άρθρο 11).

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

Μέσα για την επίτευξη των παραπάνω στόχων είναι:

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

Το Πρωτεύον Δίκτυο μητροπολιτικής εξυπηρέτησης, διακρίνεται σε τρία επιμέρους δίκτυα: 1) Δίκτυο Προαστιακού Σιδηροδρόμου 2) Δίκτυο Μετρό 3) Δίκτυο Τραμ / Ελαφρού Μετρό (LRT). Για την ανταπόκριση των γραμμών του Πρωτεύοντος Δικτύου Δημόσιας

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

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

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

Πίνακας 1: Σύνοψη Εθνικού Υπερκείμενου Σχεδιασμού

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

				αστικοποιημένου περιβάλλοντος και αυστηρότερης εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας
ΕΠΧΣΑΑ – Ιχθυοκαλλιέργειες	ΚΥΑ 6876/4871		2505 Β / 04.11.2011	- Δεν υπάρχει δυνατότητα ανάπτυξης ιχθυοκαλλιεργειών στον Δήμο Παπάγου-Χολαργού, λόγω απουσίας θαλασσίου μετώπου.
ΕΠΧΣΑΑ – Κατ. Κράτησης	ΚΥΑ 28704/4362	ΥΠΕΧΩΔΕ	ΦΕΚ 1575/Β/28.11.2001	- Ανάγκη για την δημιουργία 3 επιπλέον καταστημάτων κράτησης στην Αττική. Δεν προβλέπεται η ίδρυση κάποιου καταστήματος στον Δήμο Παπάγου-Χολαργού.
ΕΠΧΣΑΑ – Τουρισμού	ΚΥΑ 676569/2013	ΥΠΕΧΩΔΕ	Β 3134/2013 Ακύρωση με της ΣτΕ Ολ. 3632/2015	- Στα μέτρα για τις μητροπολιτικές περιοχές συγκαταλέγονται: βελτίωση των εισόδων και της σήμανσης των πόλεων, ανάληψη δράσεων αναβάθμισης κοινόχρηστων και ιδιωτικών χώρων, αύξηση των ελεύθερων χώρων και του πρασίνου καθώς και προώθηση μέτρων για τη βελτίωση της κυκλοφορίας και της ασφάλειας των πεζών. - Ακόμη επιδιώκεται η αναβάθμιση του ρόλου των ΜΜΜ και η δρομολόγηση αναπλάσεων σε περιοχές με βιομηχανικό ενδιαφέρον που έχουν συνέχεια με άλλες περιοχές αστικού τουρισμού. (άρθρο 5) - Σε περιοχές με αναπτυγμένη ή αναπτυσσόμενη τουριστική δραστηριότητα είναι επιθυμητή η συγκέντρωση βιομηχανικών εγκαταστάσεων μέσης και υψηλής όχλησης σε οργανωμένους υποδοχείς, κάτι που ισχύει και για τα αστικά κέντρα. (άρθρο 8)
ΡΣΑ Αθήνας / Αττικής 2021		ΥΠΕΚΑ	ΦΕΚ 156/Α/1-8-2014	- Για το σύστημα μεταφορών στοχεύεται η ανάπτυξη του στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας και της αειφορίας με έμφαση στα ήπια μέσα μετακίνησης (άρθρο 5). - Στην Βόρεια Αθήνα διατηρείται ο χαρακτήρας της ως περιοχή κυρίως κατοικίας, εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής (άρθρο 9). - Ο Αναπτυξιακός Άξονας Βορρά – Νότου αποτελεί τον κύριο κορμό του παραγωγικού ιστού της Περιφέρειας. Ο Αναπτυξιακός Άξονας Ανατολής-Δύσης που ακολουθεί την

				<p>κατεύθυνση της Αττικής Οδού.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Η προστασία του περιβάλλοντος η οποία επιδιώκεται με τη μείωση των περιβαλλοντικών πιέσεων - Το ενεργειακό σύστημα της πρωτεύουσας οργανώνεται με στόχο την αποδοτικότερη χρήση και την προστασία του περιβάλλοντος και ενθαρρύνεται η χρήση ΑΠΕ (άρθρο 21). - Προωθείται ακόμη η δημόσια διαβούλευση και η συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία αναγνώρισης και λήψης αποφάσεων (άρθρο 22). - Ενισχύεται ο βιομηχανικός χαρακτήρας της Αττικής με παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος - Στις μεταφορές αναφέρονται οι εξής στόχοι: Η ενίσχυση της συνεκτικής πόλης, εξοικονόμηση φυσικών πόρων, βιώσιμη κινητικότητα Μέσα για την επίτευξη των παραπάνω στόχων είναι Η ανάκτηση του δημόσιου χώρου με την επέκταση του δικτύου κίνησης των πεζών και των ποδηλάτων, η πολιτική στάθμευσης, ως συμπληρωματικό εργαλείο κυκλοφοριακής οργάνωσης, - Ως προς την στάθμευση ακολουθούνται οι εξής πολιτικές: Ελεγχόμενη στάθμευση στα κέντρα των Δήμων, δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης-μετεπιβίβασης, δημιουργία συλλογικών χώρων στάθμευσης.. - Συσχέτιση προσφοράς θέσεων οργανωμένης στάθμευσης με το βαθμό προσπελασιμότητας από τα ΜΜΜ. - Ανάπτυξη δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, καθώς και σε ανωδομές ή σε υπόγεια ακινήτων, με αναπροσαρμογή του θεσμικού πλαισίου
--	--	--	--	---

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

Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης

Ο Δήμος Χολαργού – Παπάγου δεν διαθέτει ενιαίο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.). Οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης καθορίζονται με βάση τα εγκεκριμένα σχέδια των κοινοτήτων (Χολαργού και Παπάγου).

Για την Κοινότητα Παπάγου, η σύνταξη του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου ξεκίνησε το 2010. Το 2018 εκδόθηκε το Προεδρικό Διάταγμα ΠΔ 59/2018 (ΦΕΚ 114^Α/2018) για τον καθορισμό των χρήσεων γης και έτσι έπρεπε να επικαιροποιηθεί η Β2 Φάση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου ώστε να εναρμονίζεται με τις διατάξεις του Π.Δ. Η μελέτη προβλέπει την ένταξη επτά (7) προτεινόμενων νέων περιοχών με συνολική έκταση 324 στρ. (οι περιοχές αυτές είχαν ενταχθεί στο σχέδιο με την τελευταία επέκταση που εγκρίθηκε το 1979 αλλά ακυρώθηκε το 1981).

Οι προτεινόμενες προς ένταξη περιοχές περιλαμβάνουν:

- Τις πολυκατοικίες του 20^{ου} προγράμματος του Α.Ο.Ο.Α
- Τα γραφεία του Α.Ο.Ο.Α
- Το εμπορικό κέντρο της οδού Πίνδου
- Τις αθλητικές εγκαταστάσεις της οδού Νευροκοπίου
- Το Κέντρο Νεότητας
- Ελεύθερους χώρους και παιδικές χαρές
- Χώροι στάθμευσης
- Δημιουργία πλατεία Δερέκα

Κυρίαρχη χρήση γης είναι η αμιγής κατοικία. Ως προς τους χώρους στάθμευσης προτείνεται η δημιουργία χώρου επί της οδού Κύπρου.

Για την Κοινότητα Χολαργού, έγινε τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου σύμφωνα με το ΦΕΚ 132/ΑΑΠ/2016 και περιλαμβάνει την πολεοδομική οργάνωση της Κοινότητας μέσω της δημιουργία έξι (6) πολεοδομικών ενοτήτων με μέσο συντελεστή δόμησης 1.20 για την εκάστοτε πολεοδομική ενότητα.

Αναφορικά με τις χρήσεις γης, προβλέπεται:

- Περιοχές γενικής κατοικίας με εξαίρεση ξενοδοχεία μέχρι 100 κλίνες και ξενώνες, πρατήρια βενζίνης και γήπεδα στάθμευσης

- Περιοχή πολεοδομικού κέντρου του Δήμου το οποίο εκτείνεται γραμμικά επί της Λεωφ. Μεσογείων και προς την πλατεία Δημοκρατίας.
- Περιοχή τοπικών κέντρων γειτονιάς ανά πολεοδομική ενότητα
- Καθορισμό χρήσης περίθαλψης σε δύο συγκεκριμένες θέσεις (παλιό νοσοκομείο ΗΡΑ και στο οικόπεδο επί των οδών Λ. Περικλέους και Ευτέρπης.
- Καθορισμό της ιεράρχησης του οδικού δικτύου. Ειδικότερα προτείνεται:
 - Ελεύθερη Λεωφόρο: Ανατολική Περιφερειακή Υμηττού
 - Πρωτεύουσα Αρτηρία: Λεωφ. Μεσογείων
 - Δευτερεύουσα Αρτηρία: 17^{ης} Νοεμβρίου, Περικλέους, Αναστάσεως, Ευριπίδου, 25^{ης} Μαρτίου, Ανατολής
- Χωροθέτηση, μετά από σχετική τεχνική έκθεση, υπόγειων χώρων στάθμευσης για την αντιμετώπιση των αυξημένων αναγκών.
- Προστασία και ανάδειξη του περιβάλλοντος στον εξωοικιστικό χώρο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις (Ζώνη Α' Υμηττού, Αρχαιολογικός χώρος)

Πληθυσμός Εξυπηρέτησης – Δημογραφικά Στοιχεία

Ο πληθυσμός του Δήμου Παπάγου – Χολαργού για το 2011 ανέρχεται σε 44.539, εκ των οποίων 13.699 (30,76%) είναι κάτοικοι στην Κοινότητα Παπάγου και 30.840 (69,24%) στην Κοινότητα Χολαργού. Συγκριτικά με την απογραφή του 2001, παρατηρήθηκε μείωση κατά 6,65%. Η αρνητική αυτή μεταβολή αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη μείωση για την Περιφερειακή Ενότητα του Βόρειου Τομέα Αθηνών, μετά το Δήμο Φιλοθέης – Ψυχικού.

Πίνακας 2: Απογραφή μόνιμου πληθυσμού 2001 – 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ)

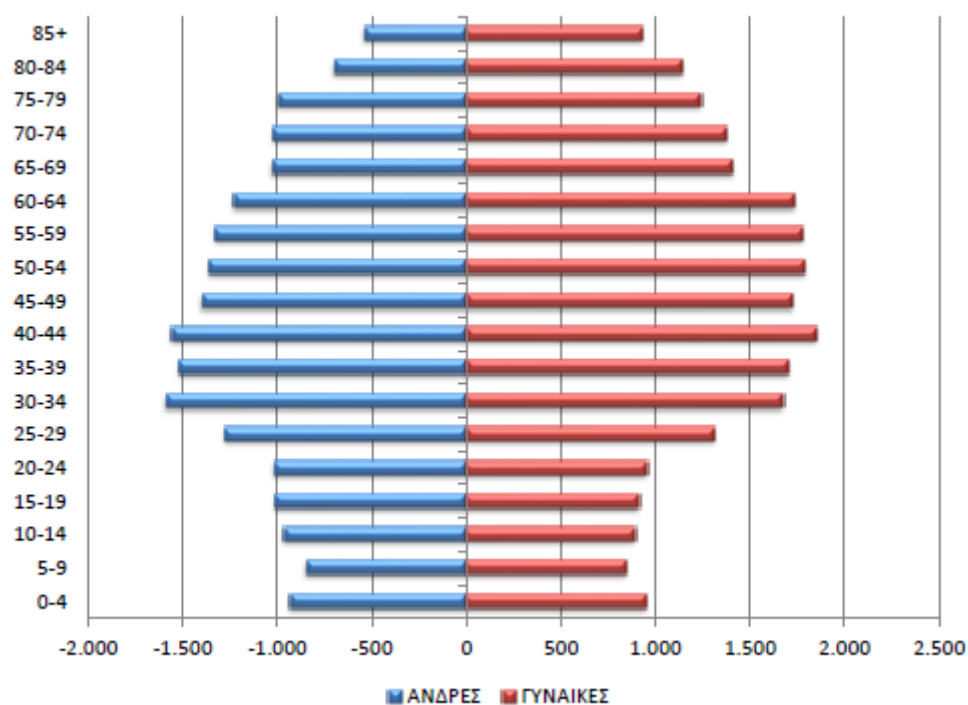
		2001	2011
Δήμος	Παπάγου – Χολαργού	47.714	44.539
	Κοινότητα Παπάγου	13.799	13.699
	Κοινότητα Χολαργού	33.915	30.840

Πίνακας 3: Μεταβολή μόνιμου πληθυσμού για την Περιφερειακή Ενότητα Βορείου Τομέα 2001 – 2011 (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παπάγου – Χολαργού 2019 – 2023)

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΜΟΝΙΜΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2001-2011				
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ		ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ (%)
	2001	2011		
Ελλάδα	10.934.097	10.816.286	-117.811	-1,08%
Περιφέρεια Αττικής	3.894.573	3.828.434	-66.139	-1,70%
Βόρειος Τομέας Αθηνών	583.900	592.490	8.590	1,47%
Δήμος Αγίας Παρασκευής	60.065	59.704	-361	-0,60%
Δήμος Αμαρουσίου	71.551	72.333	782	1,09%
Δήμος Βριλησίων	26.567	30.741	4.174	15,71%
Δήμος Ηρακλείου	48.132	49.642	1.510	3,14%
Δήμος Κηφισιάς	66.484	71.259	4.775	7,18%
Δήμος Λυκόβруσης-Πεύκης	29.320	31.153	1.833	6,25%
Δήμος Μεταμορφώσεως	27.522	29.891	2.369	8,61%
Δήμος Νέας Ιωνίας	69.508	67.134	-2.374	-3,42%
Δήμος Παπάγου-Χολαργού	47.714	44.539	-3.175	-6,65%
Δήμος Πεντέλης	30.956	34.934	3.978	12,85%
Δήμος Φιλοθέης-Ψυχικού	30.754	26.968	-3.786	-12,31%
Δήμος Χαλανδρίου	75.327	74.192	-1.135	-1,51%

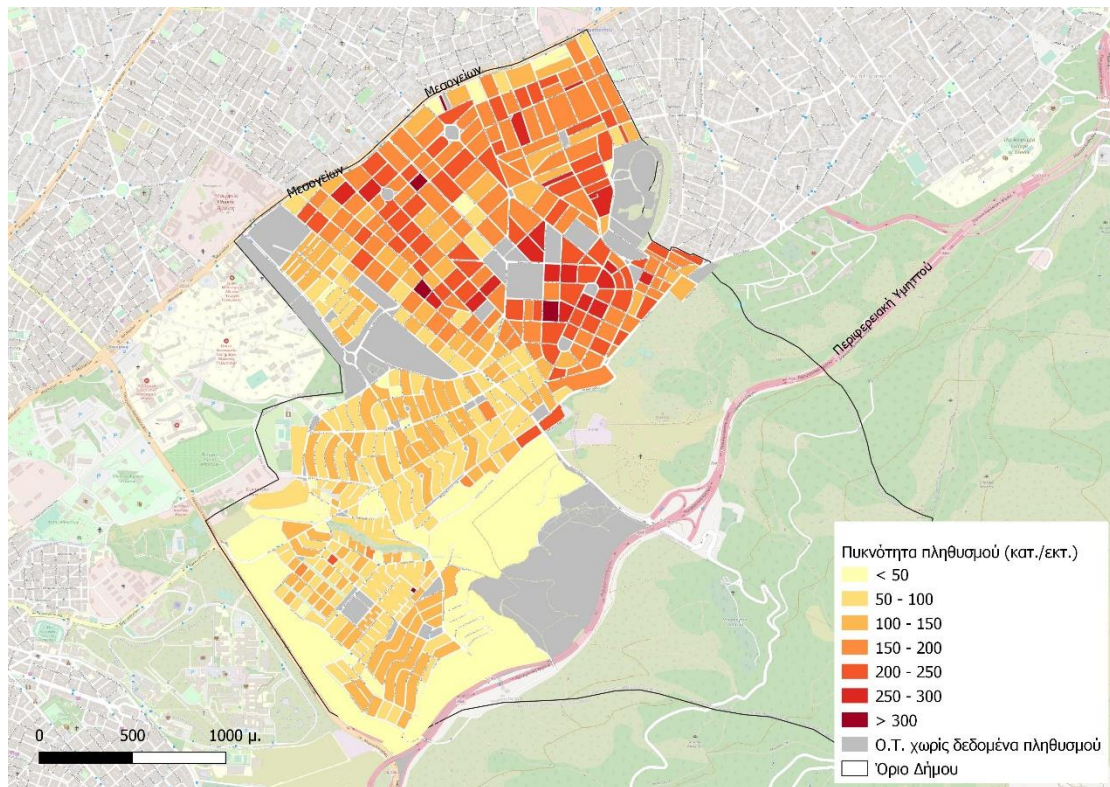
Ως προς το φύλο, το 45,53% του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου αποτελούν άνδρες και 54,47% γυναίκες, σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Σύμφωνα με την πυραμίδα ηλικιών, είναι φανερό ότι το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού (άνδρες και γυναίκες) ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 40 – 44. Για τις γυναίκες, το μεγαλύτερο ποσοστό ανήκει στην κατηγορία 40 – 44, ενώ για τους άνδρες στην κατηγορία 30 – 34. Η μορφή της πυραμίδας φανερώνει ότι πρόκειται για έναν Δήμο, ο οποίος διαθέτει ενεργό πληθυσμό (15-64) αλλά με υψηλό δείκτη γήρανσης. (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παπάγου – Χολαργού 2019 – 2023).



Διάγραμμα 1: Ηλικιακή πυραμίδα Δήμου Παπάγου – Χολαργού (2011)

Ως προς την πυκνότητα του πληθυσμού, είναι φανερό από την παρακάτω εικόνα ότι η Κοινότητα Χολαργού διαθέτει υψηλότερες πυκνότητες συγκριτικά με την Κοινότητα Παπάγου. Η μέση πυκνότητα του Δήμου ανέρχεται σε 140 κατ./εκτ, ενώ η μέγιστη πυκνότητα ανέρχεται σε 693 κατ./εκτ. σε Ο.Τ. επί της Λεωφ. Μεσογείων.



Εικόνα 1: Πυκνότητα πληθυσμού

Κατανομή νοικοκυριών κατά αριθμό Ι.Χ. και θέσεων στάθμευσης

Από τα στοιχεία της τελευταίας απογραφής του 2011 για τον δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων για το Δήμο Παπάγου – Χολαργού προκύπτει ότι 14.776 νοικοκυριά σε σύνολο 18.952 νοικοκυριών στο σύνολο του Δήμου έχουν στην ιδιοκτησία τους πάνω από ένα Ι.Χ. Αναφορικά με τα ποσοστά για την κατοχή παραπάνω από 2 οχήματα, ο Δήμος Παπάγου – Χολαργού έχει υψηλότερο ποσοστό συγκριτικά με το εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

Πίνακας 4: Ποσοστό νοικοκυριών κατά αριθμό Ι.Χ. (Πηγή: Προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας στο Δήμο Παπάγου – Χολαργού, 2016)

Περιοχή	Σύνολο Νοικοκυριών	Νοικοκυριά κατά αριθμό οχημάτων		
		0 οχήματα	1 όχημα	2+ οχήματα
Χώρα	4.134.540	1.255.683	1.881.231	997.626
		30,4%	45,5%	24,1%
Περιφέρεια Αττικής	1.512.097	449.773	697.500	364.824
		29,7%	46,1%	24,1%
Δήμος Παπάγου – Χολαργού	18.952	4.176	8.793	5.983
		22,0%	46,6%	31,6%

Ως προς την κατανομή οχημάτων κατά ιδιωτικών θέσεων, ένα περίπου στα δυο οχήματα έχουν ιδιωτική λύση στάθμευσης και λαμβάνοντας υπόψη ότι η στάθμευση των ΙΧ οχημάτων παρά την οδό επιτρέπεται στο μεγαλύτερο τμήμα του Δήμου, προκύπτει το συμπέρασμα ότι το μεγαλύτερο τμήμα του Δήμου όπου η κυρίαρχη χρήση είναι η κατοικία δεν αντιμετωπίζει πρόβλημα στάθμευσης.

Πίνακας 5: Κατανομή Οχημάτων κατοίκων Δήμου Παπάγου – Χολαργού κατά Ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης (Πηγή: Προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας στο Δήμο Παπάγου – Χολαργού, 2016)

Περιοχή			Σύνολο οχημάτων	Νοικοκυριά με αριθμό οχημάτων		
				1	2	3+
Δήμος Παπάγου Χολαργού			21.719	8.793	10.046	2.880
Με	ιδιωτικές	θέσεις	10.417	4.621	4.588	1.208
στάθμευσης						
Χωρίς	ιδιωτικές	θέσεις	11.302	4.172	5.458	1.672
στάθμευσης						
Ποσοστό	ζήτησης		52%	47%	54%	58%
στάθμευσης						
Δ.Κ. Παπάγου			7.532	2.360	3.798	1.374
Με	ιδιωτικές	θέσεις	3.839	1.435	1.821	583
στάθμευσης						
Χωρίς	ιδιωτικές	θέσεις	7.609	3.247	3.481	881
στάθμευσης						
Ποσοστό	ζήτησης		49%	39%	52%	58%
στάθμευσης						
Δ.Κ. Χολαργού			14.187	6.433	6.248	1.506
Με	ιδιωτικές	θέσεις	6.578	3.186	2.767	625
στάθμευσης						
Χωρίς	ιδιωτικές	θέσεις	7.609	3.247	3.481	881
στάθμευσης						
Ποσοστό	ζήτησης		54%	50%	56%	58%
στάθμευσης						

Σημεία Ενδιαφέροντος – Χρήσεις γης

Ο Δήμος Παπάγου – Χολαργού διαθέτει κυρίως χρήσεις κατοικίας, ενώ διάσπαρτα εντός του Δήμου εντοπίζονται χώροι πρασίνου και κοινόχρηστοι χώροι οι οποίοι συνθέτουν την εικόνα ενός «πράσινου» Δήμου. Συγκεκριμένα, διαθέτει 37 δημόσιους χώρους:

- ✧ Άλσος Κρήτης
- ✧ Άλσος Νικολόπουλου Αθανασίου
- ✧ Πλατεία Ταγματάρχου Δρακόπουλου
- ✧ Άλσος Παπάγου
- ✧ Αισθητικό Δάσος Υμηττού
- ✧ Πλατεία Ελευθερίας
- ✧ Πλατεία Κονίτσης
- ✧ Πλατεία Πλαστήρα
- ✧ Πλατεία Γεωργίου Παπαλαμπρίδη
- ✧ Πλατεία Γεωργίου Παπαλαμπρίδη
- ✧ Πλατεία 28^{ης} Οκτωβρίου
- ✧ Πλατεία Αγίου Γεωργίου
- ✧ Πλατεία Κύπρου
- ✧ Πλατεία Ευρώπης
- ✧ Πλατεία Δημοκρατίας
- ✧ Πλατεία Παύλου Μπακογιάννη
- ✧ Πλατεία Καλαβρύτων
- ✧ Πλατεία Κωστή Παλαμά
- ✧ Πλατεία Εθνικής Αντίστασης
- ✧ Πλατεία Ιωάννη Μεταξά
- ✧ Πλατεία Φλωρίνης
- ✧ Πλατεία Οδών Πάτμου και Κυκλάδων
- ✧ Πλατεία Ευρώπης
- ✧ Πλατεία VIII Μεραρχίας
- ✧ Πλατεία Καραντζά
- ✧ Πλατεία Ενόπλων Δυνάμεων
- ✧ Πλατεία Αρχιπελάγους
- ✧ Άλσος Σεφέρη Γιώργου
- ✧ Πλατεία Μιχαήλ Δερέκα
- ✧ Παιδική χαρά

- ✧ Άλσος Χολαργού
- ✧ Πλατεία
- ✧ Πλατεία Στρατηγού Κατσιμήτρου
- ✧ Άλσος Οδυσσέα Ελύτη
- ✧ Πλατεία Παύλου Μπακογιάννη

Το εμπορικό κέντρο και οι χρήσεις αναψυχής του Δήμου εκτείνονται γραμμικά επί της Λεωφ. Μεσογείων και επί της οδού Υμηττού έως την πλατεία Δημοκρατίας.

Οι αθλητικές εγκαταστάσεις που εντοπίζονται εντός του Δήμου είναι:

- ✧ 3^ο Δημοτικό Γυμναστήριο
- ✧ Αθλητικό Κέντρο Χολαργού – Λόφος Τσάκου
- ✧ Ανοιχτά γήπεδα αντισφαίρισης – αθλητικό κέντρο Παπάγου
- ✧ Ανοιχτά Γήπεδα καλαθοσφαίρισης
- ✧ Ανοιχτό γήπεδο καλαθοσφαίρισης «Χ. Χαντζόπουλος»
- ✧ Ανοιχτό γήπεδο ποδοσφαίρου Παπάγου
- ✧ Ανοιχτό γήπεδο ποδοσφαίρου 5x5
- ✧ Γήπεδα τέννις
- ✧ Γήπεδα τέννις Στρατάρχου Παπάγου
- ✧ Δημοτικό γυμναστήριο «Κωνσταντίνος Καραμανλής»
- ✧ Δημοτικό Στάδιο Χολαργού «Μαρκ Μαρσω»
- ✧ Κέντρο Νεότητας Χολαργού
- ✧ Κλειστό γήπεδο καλαθοσφαίρισης – Αθλητικό κέντρο Παπάγου
- ✧ Κλειστό γυμναστήριο «Αντώνης Τρίτσης»
- ✧ Κλειστό γυμναστήριο 1^{ου} Δημοτικού Παπάγου
- ✧ Κλειστό γυμναστήριο 2^{ου} Λυκείου Χολαργού
- ✧ Χώρος Άθλησης «Φοίβος»
- ✧ Χώρος σταδίου – Γήπεδο Αθλοπαιδειών – Λόφος Τσάκου

Ως προς τις δημόσιες υπηρεσίες, ο Δήμος διαθέτει:

- ΔΟΥ Χολαργού
- ΟΤΕ
- Δημοτική Βιβλιοθήκη
- ΕΛΤΑ Παπάγου
- ΕΛΤΑ Χολαργού

- ΚΕΠ Χολαργού
- ΟΤΕ
- Πρεσβεία Καζακστάν
- Υπουργείο Μεταφορών
- Δημαρχείο Παπάγου – Χολαργού
- Πρώην Δημαρχείο Παπάγου
- Κτηματολογικό Γραφείο Παπάγου

Για την εκπαίδευση, συνολικά λειτουργούν:

- Γ' Βρεφονηπιακός Σταθμός
- Β' Παιδικός Σταθμός Παπάγου
- Β' Βρεφονηπιακός Σταθμός
- Α' Παιδικός Σταθμός Παπάγου
- Α' Βρεφονηπιακός Σταθμός
- 6^ο Νηπιαγωγείο Χολαργού
- 5^ο Νηπιαγωγείο Χολαργού
- 5^ο Δημοτικό Χολαργού
- 4^ο Νηπιαγωγείο Χολαργού
- 4^ο Δημοτικό Χολαργού
- 3^ο Νηπιαγωγείο Παπάγου
- 3^ο Νηπιαγωγείο Χολαργού
- 3^ο Δημοτικό Χολαργού
- 3^ο Δημοτικό Παπάγου
- 3^ο Δημοτικό Χολαργού
- 2^ο Νηπιαγωγείο Παπάγου
- 2^ο Λυκείου Χολαργού
- 2^ο Δημοτικό Χολαργού
- 2^ο Δημοτικό Παπάγου
- 2^ο Γυμνάσιο Παπάγου
- 1^ο Νηπιαγωγείο Χολαργού
- 1^ο Νηπιαγωγείο Παπάγου
- 1^ο Λύκειο Παπάγου
- 1^ο & 6^ο Δημοτικό Χολαργού
- 1^ο Δημοτικό Παπάγου
- 1^ο Γυμνάσιο Χολαργού

- 1^ο Γυμνάσιο Παπάγου

Επίσης έχει γίνει πρόβλεψη για τη δημιουργία 3 παιδικών σταθμών, ενός Νηπιαγωγείου και ενός Δημοτικού στην Κοινότητα Παπάγου.

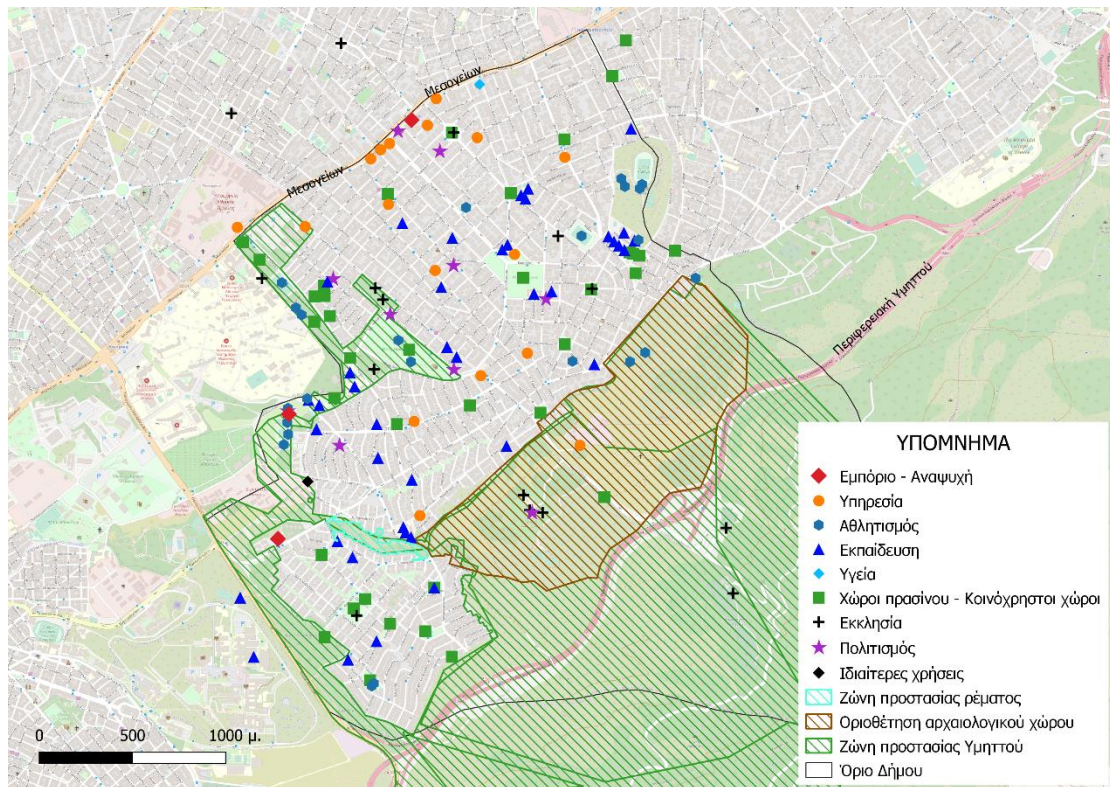
Αναφορικά με τον τομέα της υγείας, επί της Λεωφ. Μεσογείου, λειτουργεί η ιδιωτική κλινική ΙΑΣΩ General.

Ως προς τον πολιτισμό, στο Δήμο, εκτός από τις εκκλησίες, διαθέτει:

- «Άρτεμις» Δημοτικός Κινηματογράφος Παπάγου (θερινός)
- Βιβλιοθήκη Δήμου Παπάγου
- Δημοτικό Θέατρο Παπάγου
- Δημοτικός Κινηματογράφος Χολαργού (θερινός)
- Κηποθέατρο Παπάγου (θερινό)
- ΝΠΔΔ Πολιτιστικό Κέντρο Παπάγου ΠΟΚΕΠΑ
- Κινηματογράφος Σινέ Χολαργός
- Χώρος Τέχνης

Εντός του Δήμου Παπάγου – Χολαργού, είναι χωροθετημένο το στρατόπεδο Φακίνου.

Σημεία ενδιαφέροντος του Δήμου αποτελούν ο χώρος περιαστικού πρασίνου του Υμηττού, ο οποίος εντάσσεται σε ειδική ζώνη προστασίας και διαθέτει πεζοπορικές διαδρομές για την ανάδειξή του. Ταυτόχρονα, έχει πραγματοποιηθεί προσωρινή οριοθέτηση αρχαιολογικού χώρου στη θέση Κορακοβούνι σύμφωνα με το ΦΕΚ 194/Δ/2010 εντός του οποίου βρίσκεται ο Πύργος Μονής Αγίου Ιωάννη του Θεολόγου.



Εικόνα 2: Υφιστάμενες χρήσεις γης

Υφιστάμενα/αναπτυσσόμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο

Εντός του Δήμου Παπάγου - Χολαργού, έχουν ήδη χωροθετηθεί δύο δημόσιοι φορτιστές ηλεκτρικών οχημάτων. Ο ένας φορτιστής είναι χωροθετημένος στο χώρο στάθμευσης του Δημοτικού Οργανισμού Πολιτισμού - Αθλητισμού & Περιβάλλοντος (Δ.Ο.Π.Α.Π) και ο δεύτερος στο κτίριο του Δημαρχείου επί της οδού Σύρου.

Σύστημα Στάθμευσης

Ο Δήμος Παπάγου - Χολαργού διαθέτει ένα ολοκληρωμένο δίκτυο σήμανσης. Για τη διαχείριση στάθμευσης, υπάρχει σήμανση η οποία απαγορεύει τη στάθμευση (P-39), απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση (P-40), τη στάθμευση επί της πλευράς της πινακίδας κατά τους μονούς μήνες (P-41) και ζυγούς μήνες (P-42) και τη στάθμευση λόγω ιδιωτικού χώρου. Συνολικά, εντός του Δήμου έχουν καταγραφεί 901 πινακίδες που σχετίζονται με τη στάθμευση.

Όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα, σήμανση για απαγόρευση στάσης και στάθμευσης υπάρχει σε βασικούς οδικούς άξονες του Δήμου και σε οδούς όπου το υφιστάμενο πλάτος οδοστρώματος δεν καλύπτει τη στάθμευση. Ενδεικτικά αναφέρονται οι εξής οδικοί άξονες: επί της Λεωφ. Μεσογείων, 17^{ης} Νοεμβρίου,

Ελλησπόντου, Κύπρου, Χίου, Υμηττού, Νευροκοπίου, Αετιδέων, Θεοτοκοπούλου και Πλατεία Δημοκρατίας. Ο αριθμός των πινακίδων για την απαγόρευση στάσης και στάθμευσης είναι 201.

Ως προς την απαγόρευση στάθμευσης, καταγράφηκαν 138 πινακίδες. Ενδεικτικά, οδοί που διαθέτουν σήμανση απαγόρευσης είναι: επί της Εφέσου, Στρ. Αλεξάνδρου Παπάγου, Πυθαγόρα, Βουτσινά, Εθνικής Αμύνης, Λοχαγού Δεδούση, Μέτωνος και Πίνδου.

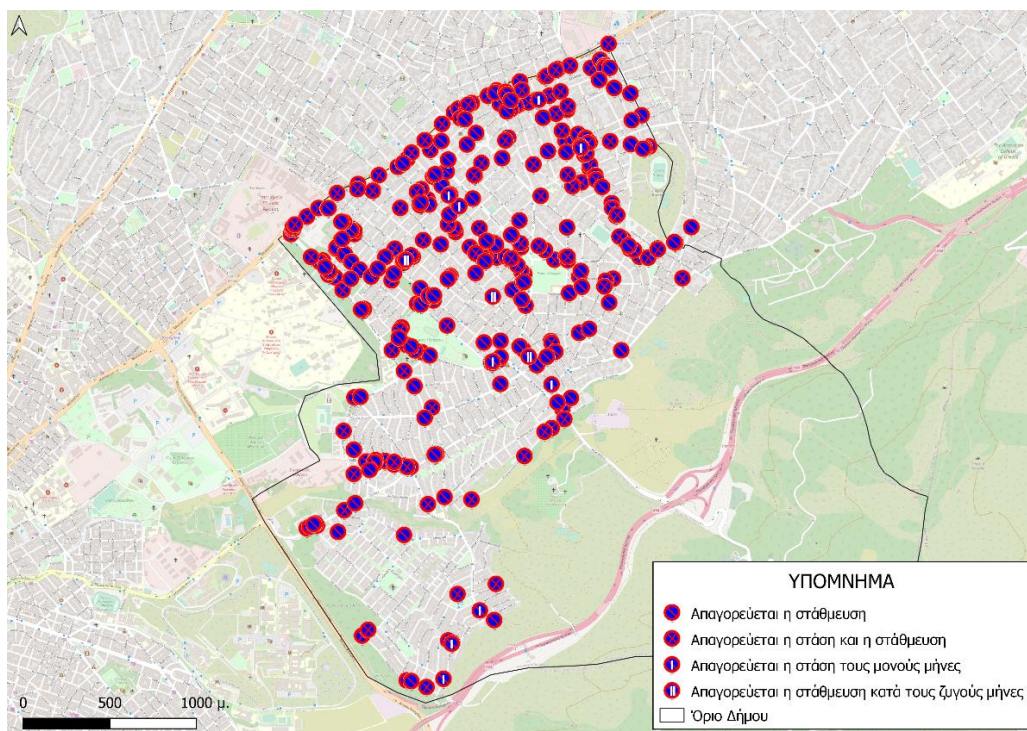
Ταυτόχρονα, σε μερικά τμήματα οδών απαγορεύεται η στάθμευση τους ζυγούς ή μονούς μήνες. Ειδικότερα,

- Επί της οδού Αετίδων, από Ελευθερίου Βενιζέλου έως Αρτέμιδος και από Αρτέμιδος έως Κατσιμπίρι απαγορεύεται κατά τους μονούς μήνες στην δεξιά πλευρά.
- Επί της οδού Αρτέμιδος από Αναστάσεως έως Ξανθίππου απαγορεύεται κατά τους μονούς μήνες από την αριστερή πλευρά και κατά τους ζυγούς μήνες κατά τη δεξιά πλευρά.
- Επί της οδού Αδελφών Διδασκάλου (σε όλο το μήκος της) απαγορεύεται η στάθμευση κατά τους μονούς μήνες στη δεξιά πλευρά.
- Επί της οδού Στρατάρχου Αλέξανδρου Παπάγου, από Αναστάσεως έως Κορυτσάς, απαγορεύεται κατά τους μονούς μήνες στην αριστερή πλευρά.
- Επί της οδού Ξανθίππου, από Πίνδου έως Δελβίνου, απαγορεύεται κατά τους μονούς μήνες στη δεξιά πλευρά.
- Επί της οδού Ξανθίππου, από Κιτίου έως Στρατηγού Κόκκολα , απαγορεύεται κατά τους ζυγούς μήνες στη δεξιά πλευρά.
- Επί της Πολυμνίας απαγορεύεται η στάθμευση κατά τους ζυγούς μήνες από τη δεξιά πλευρά.
- Επί της οδού Νικ. Βιτάλη, από Χίου έως Μενίππου, απαγορεύεται η στάθμευση κατά τους μονούς μήνες στην αριστερή πλευρά.
- Επί της Αμφίσσης, από 17^{ης} Νοεμβρίου έως Σωκράτους, απαγορεύεται η στάθμευση κατά τους μονούς μήνες στην αριστερή πλευρά και κατά τους ζυγούς στη δεξιά πλευρά.

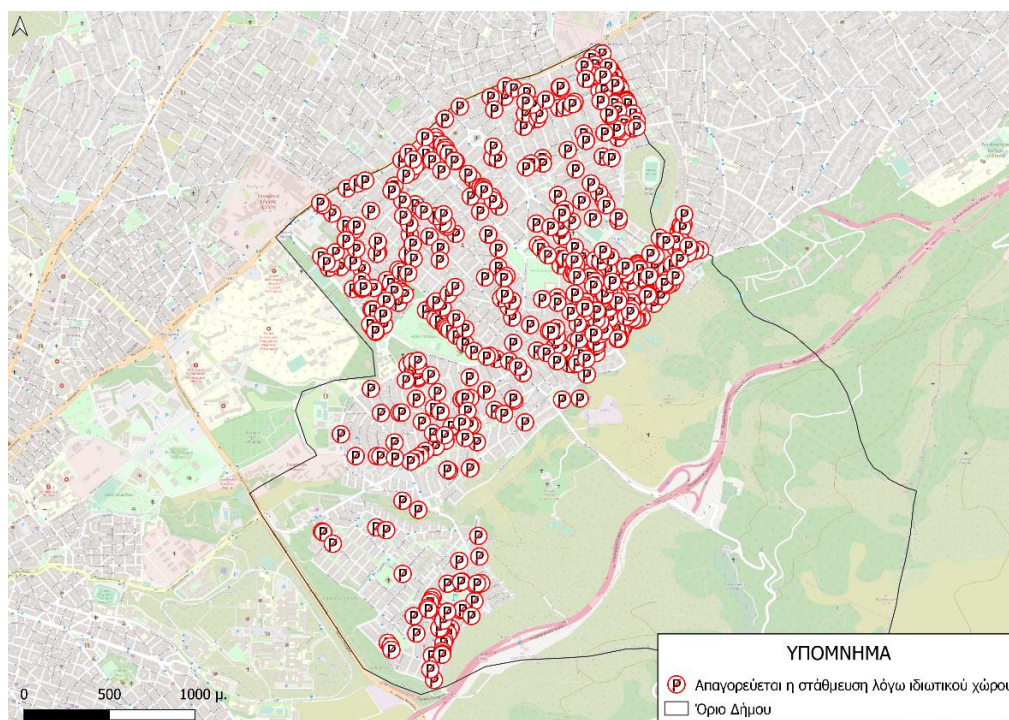
Τέλος, υπάρχουν σημάνσεις για απαγόρευση στάθμευσης λόγω ιδιωτικού χώρου, ο αριθμός των οποίων ανέρχεται σε 548. Οι χώροι αυτοί αφορούν εισόδους ιδιωτικών χώρων στάθμευσης.

Γενικότερα, έντονο πρόβλημα στάθμευσης παρουσιάζεται σε συγκεκριμένα σημεία του Δήμου όπου υπάρχει συγκέντρωση πολλών και διαφορετικών χρήσεων γης από κατοίκους και επισκέπτες. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Ο παράδρομος της Λεωφ. Μεσογείων σε όλο το μήκος της.
- Η οδός Κύπρου και στα δύο ρεύματα κυκλοφορίας, στο τμήμα από την οδό Σμύρνης έως τη Λεωφ. Μεσογείων.
- Η οδός Αντιστάσεως, στο τμήμα από την Αρτέμιδος έως την Λεωφ. Μεσογείων
- Η πλατεία Δημοκρατίας και οι δρόμοι περιμετρικά αυτής καθώς εκεί συγκεντρώνονται πλήθος εμπορικών χρήσεων.



Εικόνα 3: Διαχείριση στάθμευσης



Εικόνα 4: Απαγόρευση στάθμευσης λόγω ιδιωτικών χώρων

Α.3 Καταγραφή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης

Λειτουργική ιεράρχηση & κυκλοφοριακή οργάνωση οδικού δικτύου

Το βασικό οδικό δίκτυο του Δήμου αποτελείται από τις Λεωφ. Μεσογείων και Κατεχάκη, οι οποίες αποτελούν και το όριο του, και από την Περιφερειακή Υμηττού μέσω της οποίας γίνεται σύνδεση με την Αττική Οδό.

Οι Λεωφ. Μεσογείων και Κατεχάκη ανήκουν στο βασικό οδικό δίκτυο της Αττικής σύμφωνα με το ΦΕΞ 701/Δ/1990, ενώ η Περιφερειακή Υμηττού ανήκει στο Δευτερεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο σύμφωνα με το ΦΕΚ 30/Β/1996.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 701Δ/1990 και το ΦΕΚ 386Δ/1988 το βασικό οδικό δίκτυο του Δήμου Πα-πάγου – Χολαργού αποτελείται από τις εξής οδούς:

- Λεωφ. Περικλέους
- Ευριπίδου
- 25^{ης} Μαρτίου
- Λεωφ. Κύπρου (από Λεωφ. Μεσογείων μέχρι Ιωνίας)
- Ιωνίας
- Αναστάσεως
- Καραολή & Δημητρίου

- 17^{ης} Νοεμβρίου
- Αγίας Τριάδος
- Στρατάρχου Παπάγου
- Εθνικής Αντιστάσεως
- Ναυαρίνου

Αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών υποδομών για πεζούς

Ο Δήμος διαθέτει δίκτυο πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας, το οποίο εντοπίζεται σε μεγαλύτερο βαθμό στην Δημοτική Κοινότητα Παπάγου.

Για τη Δημοτική Κοινότητα Παπάγου, τα οδικά τμήματα είναι:

- Τσιάκα, από Κύπρου έως Αναστάσεως
- Ελευθερίου Βενιζέλου, από Εφέσου έως Αναστάσεως
- Ασπασίας, από Κύπρου έως Αναστάσεως
- Μέτωνος, από Κύπρου έως Αναστάσεως
- Βουτσινά, από Κύπρου έως Αναστάσεως
- Εφέσου, από Τσιγάντε έως Ασπασίας
- Κορυτσάς, από Ασπασίας έως Ελευθερίου Βενιζέλου
- Δυρραχίου, από πλατεία Ελευθερίας έως Εθνικής Αμύνης

Για τη Δημοτική Κοινότητα Χολαργού, τα οδικά τμήματα είναι:

- Κριεζώτου, από Πάτμου έως Καραολή & Δημητρίου
- Σπάρτης, από Κριεζώτου έως Κυκλάδων
- Σολωμού, από 17^{ης} Νοέμβρης έως Αριστείδου, ΟΤ 167
- Μακεδονίας, πρώην ιδιωτικής οδός στο ΟΤ 3
- Βάσως Κατράκημ περιμετρικά του λόφου Τσακού
- Λέλας Καραγιάννη, από Εθνικής Αντιστάσεως έως Βάσως Κατράκη
- Παρρέ Καλλιρρόης
- Μαρίας Πολυδούρη
- Δαρδανελλίων, από 17^{ης} Νοέμβρης έως Θεμιστοκλέους
- Μέτωνος, από Σαρανταπόρου έως Αετιδέων

Αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών υποδομών για ποδήλατα

Ως προς τις υποδομές για τις μετακινήσεις με τα ποδήλατα, ο Δήμος παρουσιάζει έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων, ενώ χωρικά υποδομές υπάρχουν μόνο στην Κοινότητα Παπάγου. Το δίκτυο αυτό αποτελείται από τα εξής τμήματα:

- Ποδηλατόδρομος επί του πεζοδρομίου στην οδό Κύπρου (από τη συμβολή της με την οδό Ασπασίας έως την οδό Ιωνίας) υπό μορφή cycle track (διάδρομος ποδηλάτου).
- Ποδηλατόδρομος επί του οδοστρώματος στην οδό Ιωνίας (από Κύπρου έως Βορείου Ηπείρου) υπό μορφή cycle lane (λωρίδα ποδηλάτου).
- Συνύπαρξη Ι.Χ με ποδήλατο στην οδό Ιωνίας (από Βορείου Ηπείρου έως Αργυροκάστρου)
- Ποδηλατόδρομος επί του οδοστρώματος στην οδό Νευροκοπίου (έως τη Ζακύνθου) υπό μορφή cycle lane (λωρίδα ποδηλάτου)
- Ποδηλατόδρομος επί του οδοστρώματος επί της οδού Ζακύνθου υπό μορφή cycle lane
- Πεζοποδηλατόδρομος εντός Άλσους

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

Ο Δήμος Παπάγου – Χολαργού εξυπηρετείται από:

- Λεωφορειακές γραμμές ΟΑΣΑ και ΟΣΥ
- Μετρό (Γραμμή 3 «Νίκαια – Αεροδρόμιο»)
- ΚΤΕΛ Αττικής
- Δημοτική Συγκοινωνία

Η Λεωφόρος Μεσογείων διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στον βαθμό εξυπηρέτησης του Δήμου, καθώς αποτελεί τον βασικό οδικό άξονα μέσω του οποίου πραγματοποιούνται τόσο δρομολόγια αστικής όσο και υπεραστικής συγκοινωνίας.

Λεωφορειακές γραμμές

Οι λεωφορειακές γραμμές οι οποίες εξυπηρετούν το Δήμου είναι:

- Α5: Ακαδημία – Αγ. Παρασκευή – Ανθούσα
- Β5: Στ. Λαρίσης – Λ. Αλεξάνδρας – Αγ. Παρασκευή
- Χ95: Σύνταγμα – Αερ. Αθηνών (Express)
- 304: Στ. Νομισμ. – Άρτεμις (Βραυρώνα)
- 305: Στ. Νομισμ. – Άρτεμις (Αγ. Νικόλαος)
- 308: Στ. Νομισμ. – Παιανία – Κορωπί
- 316: Στ. Νομισμ. – Άρτεμις
- 404: Στ. Εθνικής Άμυνας – Στ. Χαλανδρίου
- 406: Στ. Νομισμ. – Νέα Ζωή – Στ. Πλακεντίας
- 409: Παπάγου – Στ. Εθν. Άμυνας – Στ. Κατεχάκη
- 413: Παπάγου – Στ. Κατεχάκη – Στ. Εθν. Άμυνας
- 416: Στ. Εθνικής Άμυνας – Χολαργός
- 418: Στ. Εθνικής Άμυνας – Σχολ. Χολαργού

Από τις παραπάνω γραμμές, 10 διέρχονται από την Λεωφ. Μεσογείων και εξυπηρετούν το Δήμο με στάσεις επί της λεωφόρου, ενώ 4 γραμμές είναι κυκλικές με τοπική σημασία (409, 413, 416, 418).

Πίνακας 6: Λειτουργικά χαρακτηριστικά γραμμών (Πηγή: Προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας στο Δήμο Παπάγου – Χολαργού, 2016)

Γραμμή	Αριθμός Στάσεων	Συχνότητα περιόδου αιχμής (λεπτά)	Συχνότητα περιόδου εκτός αιχμής (λεπτά)	Συχνότητα στα άκρα της ημέρας (λεπτά)
A5	9	12	15	18
B5	9	11/10	13/12	15
X95	3	12	15	20
304	1	30	35/30	30/35
305	1	30	30	35/40
308	1	15	15	30/25
316	1	-	-	-
404	3	30	30	40
406	1	20	30	40
407	1	20	25	25
409	20	15	25	30
413	23	15	25	40
416	6	12	15	15
418	19	10	12	15

Μετρό

Οι σταθμοί του Μέτρο «Εθνική Άμυνα» και «Χολαργός» βρίσκονται εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου, ενώ οι σταθμοί «Κατεχάκη» και «Νομισματοκοπείο» βρίσκονται σε περιοχές άμεσης γειτνίασης. Η μέση συχνότητα περιόδου δρομολογίων σε περίοδο αιχμής είναι 4 λεπτά, εκτός αιχμής 5 λεπτά και στα άκρα της ημέρας 10 λεπτά. Η προβλεπόμενη ανάπτυξη της γραμμής 3 έως το λιμάνι του Πειραιά θα συμβάλλει σημαντικά στη μείωση των ροών προς τον Πειραιά.

Δημοτική Συγκοινωνία

Εντός του Δήμου, λειτουργεί δημοτική συγκοινωνία με τις εξής γραμμές:

- Κύρια δημοτική λεωφορειακή γραμμή που συνδέει τη Κ. Παπάγου με την Κ. Χολαργού. Περιλαμβάνει τη διαδρομή από Φρακογιάννη προς Πλατεία Κονίτσης
- Δρομολόγιο 1: Παπάγου προς Κοιμητήριο. Περιλαμβάνει τη διαδρομή Πλ. Κονίτσης – Κοιμητήριο Παπάγου
- Δρομολόγιο 3: Παπάγου προς Κοιμητήριο. Περιλαμβάνει τη διαδρομή Πλ. Κονίτσης – Κοιμητήριο Παπάγου.
- Δρομολόγιο 2 & 4: Χολαργού προς Κοιμητήριο. Περιλαμβάνει τη διαδρομή Πλ. Εθνικής Αντίστασης – Κοιμητήριο Χολαργού

Τα λειτουργικά χαρακτηριστικά φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 7: Λειτουργικά χαρακτηριστικά δημοτικής συγκοινωνίας

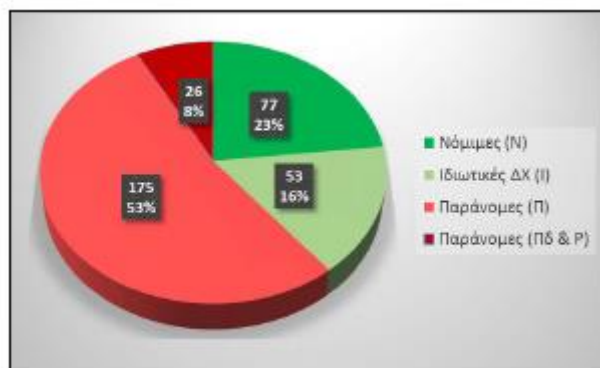
Γραμμή	Συχνότητα	Ημέρες λειτουργίας
Κύρια δημοτική λεωφορειακή γραμμή που συνδέει τη Κοινότητα Παπάγου με την Κοινότητα Χολαργού	60 λεπτά	Καθημερινές και Σάββατα
Δρομολόγιο 1: Παπάγου προς Κοιμητήριο	Μετάβαση: 09:00 Επιστροφή 09:50	Καθημερινές και Σάββατα
Δρομολόγιο 3: Παπάγου προς Κοιμητήριο	Μετάβαση: 10:20 Επιστροφή: 11:20	Καθημερινές και Σάββατα
Δρομολόγιο 2 & 4: Χολαργού προς Κοιμητήριο	Μετάβαση: 9:30 & 10:50 Επιστροφή: 10:30 & 11:40	Καθημερινές και Σάββατα

Αποτίμηση της προσφοράς στάθμευσης

Για την αποτίμηση της προσφοράς στάθμευσης, θα αξιολογηθούν τα στοιχεία από την καταγραφή στάθμευσης της υπηρεσίας «Πρώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας στο Δήμο Παπάγου – Χολαργού» του 2016. Συνολικά, έγινε καταγραφή τεσσάρων (4) ζωνών.

Ζώνη Α

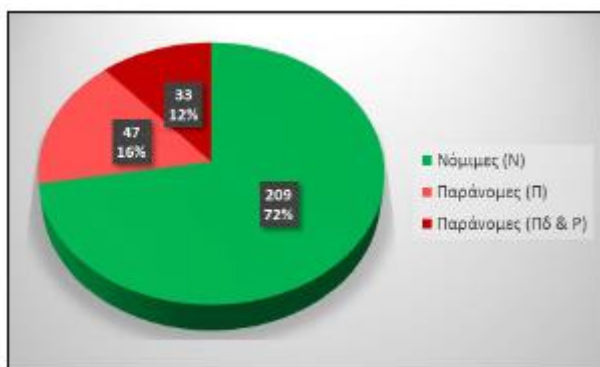
Η Ζώνη Α είναι ο Παράδρομος της Λεωφόρου Μεσογείων από την οδό Σαραντοπόρου έως την οδό Σωκράτους. αριθμός θέσεων στάθμευσης που παρατηρήθηκαν στη Ζώνη Α παρουσιάζονται στο ακόλουθο διάγραμμα, στο οποίο φαίνεται ότι περισσότερες θέσεις της ζώνης είναι παράνομες, ενώ παράλληλα το ποσοστό των ιδιωτικών θέσεων δημόσιας χρήσης είναι αντίστοιχο με τις νόμιμες παρά την οδό θέσεις. Επίσης, καθόλη τη διάρκεια της ημέρας παρουσιάστηκε σημαντικό ποσοστό παράνομων θέσεων ως διπλοσταθμευμένα οχήματα ή/ και σε εισόδους χώρων στάθμευσης. Μεγαλύτερη ζήτηση παρουσιάζεται τις πρωινές ώρες και κυρίως μεταξύ 11:00 – 13:00. Η μέση διάρκεια στάθμευσης είναι 2,96 ώρες.



Διάγραμμα 2: Ποσοστό θέσεων στάθμευσης στη Ζώνη Α (Πηγή: Προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας του Δήμου Παπάγου – Χολαργού, 2016)

Ζώνη Β

Η Ζώνη Β περικλείεται από τις οδούς Σαρανταπόρου, Λεωφ. Περικλέους, Παράδρομος Λεωφ. Μεσογείων και Βουτσινά. Ο αριθμός θέσεων στάθμευσης που παρατηρήθηκαν στη Ζώνη Β παρουσιάζονται στο ακόλουθο διάγραμμα, στο οποίο φαίνεται ότι οι περισσότερες θέσεις της ζώνης είναι νόμιμες. Παρατηρείται ένα ποσοστό παράνομων θέσεων, αλλά όχι ιδιαίτερα μεγάλο. Μεγαλύτερη ζήτηση παρουσιάζεται τις πρωινές ώρες και κυρίως μεταξύ 11:00 – 13:00. Η μέση διάρκεια στάθμευσης είναι 4,65 ώρες.

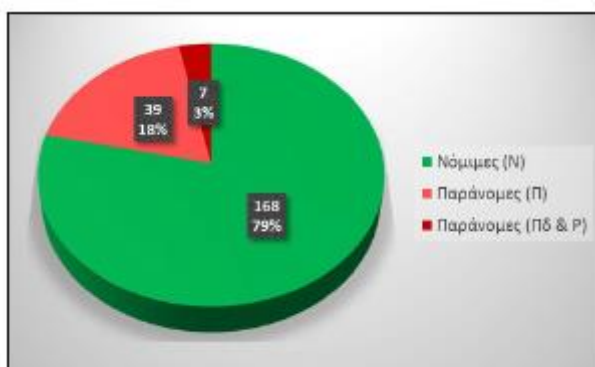


Διάγραμμα 3: Ποσοστό θέσεων στάθμευσης στη Ζώνη Β (Πηγή: Προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας του Δήμου Παπάγου – Χολαργού, 2016)

Ζώνη Γ

Η Ζώνη Γ περιλαμβάνει και τις δύο πλευρές των οδών 25ης Μαρτίου (μεταξύ Υμηττού και Ευριπίδου), Ευριπίδου (μεταξύ Β. Μελά και 25ης Μαρτίου) και Λεωφ. Περικλέους (μεταξύ Ευρυπίδου και Ευτέρπης).

Ο αριθμός θέσεων στάθμευσης που παρατηρήθηκαν στη Ζώνη Γ παρουσιάζονται στο ακόλουθο διάγραμμα, στο οποίο φαίνεται ότι οι περισσότερες θέσεις της ζώνης είναι νόμιμες. Επίσης, οι παράνομες θέσεις στάθμευσης είναι σημαντικό ποσοστό του συνόλου, ενώ οι παράνομες θέσεις που αντιστοιχούν σε διπλοσταθμευμένα οχήματα ή σταθμευμένα σε εισόδους/ εξόδους ιδιωτικών χώρων στάθμευσης είναι πολύ χαμηλό ποσοστό. Μεγαλύτερη ζήτηση παρουσιάζεται τις απογευματινές ώρες μεταξύ 19:00 – 21:00, αλλά και τις πρωινές ώρες μεταξύ 11:00 – 13:00 και η μέση διάρκεια στάθμευσης είναι 2,36 ώρες. Γενικά δεν υπάρχει πρόβλημα στάθμευσης σε αυτή τη ζώνη.

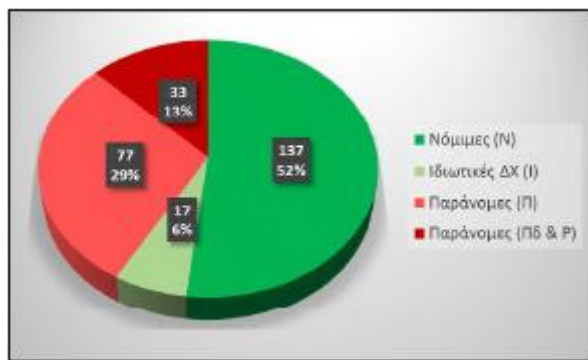


Διάγραμμα 4: Ποσοστό θέσεων στάθμευσης στη Ζώνη Γ (Πηγή: Προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας του Δήμου Παπάγου – Χολαργού, 2016)

Ζώνη Δ

Η Ζώνη Δ περικλείεται από τις οδούς Βεντούρη, Αγαμέμνονος, Μιλτιάδου, Χίου, Παράδρομος Λεωφ. Μεσογείων και Σωκράτους. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε εκατέρωθεν των οδών Βεντούρη και Φανερωμένης (μεταξύ Αγαμέμνονος και Λ. Μεσογείων), Μιλτιάδου, Πυθαγόρα και Σωκράτους (μεταξύ Χίου και Λ. Μεσογείων), Αγαμέμνονος (μεταξύ Βεντούρη και Μιλτιάδου) και Χίου (μεταξύ Μιλτιάδου και Σωκράτους).

Ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης που παρατηρήθηκαν στη Ζώνη Δ παρουσιάζονται στο ακόλουθο διάγραμμα, στο οποίο φαίνεται ότι περισσότερες θέσεις της ζώνης είναι νόμιμες. Παρατηρείται ένα σχετικά μικρό ποσοστό ιδιωτικών θέσεων δημόσιας χρήσης. Σημαντικό ποσοστό παράνομων θέσεων παρατηρείται, ενώ παράλληλα παρατηρείται το ποσοστό των παράνομων θέσεων ως διπλοσταθμευμένα οχήματα ή/ και σε εισόδους χώρων στάθμευσης. εγαλύτερη ζήτηση παρουσιάζεται τις πρωινές ώρες και κυρίως μεταξύ 10:00 – 15:00, ενώ η μέση διάρκεια στάθμευσης είναι 4,22 ώρες.



Διάγραμμα 5: Ποσοστό θέσεων στάθμευσης στη Ζώνη Δ (Πηγή: Προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας του Δήμου Παπάγου – Χολαργού, 2016)

Πύλες Εισόδου/Εξόδου

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

- Οδός Κύπρου
- Οδός Πίνδου
- Οδός Νεαπόλεως
- Οδός Αναστάσεως

Διαθέσιμα στοιχεία/χαρακτηριστικά φόρτισης του οδικού δικτύου

Για την αξιολόγηση του κυκλοφοριακού φόρτου της περιοχής παρέμβασης αξιολογούνται τα στοιχεία της υπηρεσίας «Προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας στο Δήμο Παπάγου – Χολαργού» του 2016.

Τα σημεία στα οποία πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου είναι:

1. Λεωφ. Μεσογείων – Κύπρου
2. Λεωφ. Μεσογείων – Αναστάσεως
3. Λεωφ. Μεσογείων – Αγ. Ι. Θεολόγου – Παρίτηση
4. Λεωφ. Μεσογείων – Υμηττού – Ξάνθου
5. Λεωφ. Μεσογείων – Λεωφ. Περικλέους
6. Λεωφ. Μεσογείων – Φανερωμένης
7. Λεωφ. Μεσογείων – 17^{ης} Νοεμβρίου – Ζωοδόχου Πηγής
8. Λεωφ. Μεσογείων – Αρκαδίου
9. Δοϊράνης – Ναυαρίνου
10. Εθν. Αμύνης – Αργυροκάστρου
11. Εθν. Αμύνης – Αναστάσεως
12. Αναστάσεως – 25^{ης} Μαρτίου
13. Ιωνίας – Κύπρου
14. Πίνδου – Αλεβιζάτου
15. 25^{ης} Μαρτίου – Σαρανταπόρου
16. Αναστάσεως – Μακεδονίας
17. Πίνδου – Αργυροκάστρου

18. Αργυροκάστρου – Μπλέσσα
19. 8^{ης} Μεραρχίας – Λεωφ. Στρ. Παπάγου
20. Λεωφ. Στρ. Παπάγου – Ιωνίας
21. Εθν. Άμυνας – Υμηττού

Η σύνθεση κυκλοφορίας υπολογίστηκε τόσο για την πρωινή όσο και μεσημβρινής αιχμής για τους 16 κόμβους, τα αποτελέσματα της οποίας φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 8: Σύνθεση κυκλοφορίας

			Πρωινή αιχμή				Μεσημβριανή αιχμή			
#	Οδός	Κατεύθυνση	Δίκυκλα	ΙΧ/ταξί	Ημιφορτηγά	Βαρέα Οχήματα	Δίκυκλα	ΙΧ/ταξί	Ημιφορτηγά	Βαρέα Οχήματα
1	Λεωφ. Μεσογείων - Κύπρου									
	Λεωφ. Μεσογείων	προς Αθήνα	13%	81%	3%	3%	21%	74%	2%	3%
	Λεωφ. Μεσογείων	προς Αγ. Παρασκευή	17%	77%	2%	4%	17%	79%	2%	2%
	Κύπρου	προς Λ. Μεσογείων	7,5%	91,7%	0,8%	0%	4,3%	89,3%	5%	1,4%
2	Λεωφ. Μεσογείων - Αναστάσεως									
	Λεωφ. Μεσογείων	προς Αθήνα	22%	69%	5%	4%	19%	74%	5%	3%
	Λεωφ. Μεσογείων	προς Αγ. Παρασκευή	18%	77%	2%	3%	17%	79%	2%	2%
	Αναστάσεως	προς Λ. Μεσογείων	6%	88%	3%	3%	8%	86%	3%	3%
3	Λεωφ. Μεσογείων - Αγ. Ι. Θεολόγου - Παρίτηση									
	Λεωφ. Μεσογείων	προς Αθήνα	14%	79%	5%	3%	20,5%	71,5%	5,4%	2,6%
	Λεωφ. Μεσογείων	προς Αγ. Παρασκευή	18%	76%	5%	2%	17,7%	76%	4,6%	1,7%
	Αγ. Ι. Θεολόγου	προς Λ. Μεσογείων	4,8%	85,7%	7,9%	1,6%	16%	75%	9%	0%

4	Λεωφ. Μεσογείων -Υμηττού - Ξάνθου									
	Λεωφ. Μεσογείων	προς Αθήνα	20%	72%	4%	4%	19%	75%	4%	2%
	Λεωφ. Μεσογείων	προς Αγ. Παρασκευή	17%	77%	4%	2%	17%	78%	4%	1%
	Υμηττού	προς Λ. Μεσογείων	14%	78%	7%	1%	21%	75%	3%	1
5	Λεωφ. Μεσογείων -Περικλέους									
	Λεωφ. Μεσογείων	προς Αθήνα	12%	83%	3%	2%	20%	75%	3%	2%
	Λεωφ. Μεσογείων	προς Αγ. Παρασκευή	14%	77%	3%	6%	18%	78%	2%	2%
	Περικλέους	προς Λ. Μεσογείων	5,1%	70,5%	16,7%	7,7%	13%	82%	4%	1%
6	Λεωφ. Μεσογείων -Φανερωμένης									
	Λεωφ. Μεσογείων	προς Αθήνα	15%	80%	2%	3%	17%	80%	1%	2%
	Λεωφ. Μεσογείων	προς Αγ. Παρασκευή	16%	78%	3%	3%	19%	78%	1%	2%
	Φανερωμένης	προς Λ. Μεσογείων	17%	76%	4%	3%	15%	80%	4%	1%
7	Λεωφ. Μεσογείων -17ης Νοεμβρίου - Ζωοδ. Πηγής									
	Λεωφ. Μεσογείων	προς Αθήνα	12%	81%	4,0%	3%	19,3%	73%	4,50%	3,3%
	Λεωφ. Μεσογείων	προς Αγ. Παρασκευή	26%	63%	8%	3%	17%	75%	6%	2%

	17ης Νοεμβρίου	προς Μεσογείων	Λ.	17%	69%	6%	8%	22%	71%	5%	2%
8	Λεωφ. Μεσογείων -Αρκαδίου										
	Λεωφ. Μεσογείων	προς Αθήνα		19,3%	74,3%	3,4%	3,1%	16,6%	78,6%	2,5%	2,3%
	Λεωφ. Μεσογείων	προς Παρασκευή	Αγ.	15%	77%	5%	3%	18%	76%	4%	2%
	Αρκαδίου	προς Μεσογείων	Λ.	3,2%	90,3%	6,5%	0%	12%	88%	0%	0%
9	Δοϊράνης -Ναυαρίνου										
	Ναυαρίνου	προς Παρασκευή	Αγ.	5%	88%	4%	3%	2%	93%	5%	0%
	Δοϊράνης	προς Ναυαρίνου		7%	86%	0%	7%	2%	96%	2%	0%
10	Εθν. Αμύνης -Αργυροκάστρου										
	Αργυροκάστρου	προς Πίνδου		4,2%	92,2%	1,2%	2,4%	10%	76%	7%	7%
	Εθν. Αμύνης	προς Αθήνα		2,6%	95,8%	1,1%	0,5%	8,4%	86,6%	2,5%	2,5%
11	Εθν. Αμύνης -Αναστάσεως										
	Αναστάσεως	προς Μεσογείων		5%	88%	5%	2%	3%	93%	2%	2%
	Εθν. Αμύνης	προς Αθήνα		3%	90%	4%	3%	5%	91%	4%	1%
12	Αναστάσεως - 25ης Μαρτίου										
	Αναστάσεως	προς Υμηττό		3,5%	90,3%	2,6%	3,5%	4,5%	91%	2,2%	2,2%

	25ης Μαρτίου	προς Αθήνα	6,5%	88,2%	4,6%	0,7%	6,4%	87,2%	2,1%	4,3%
13	Κύπρου - Ιωνίας									
	Κύπρου	προς Υμηττό	8,6%	70,7%	12,1%	8,6%	6%	89%	5%	0%
	Ιωνίας	προς Αθήνα	2,9%	80%	8,6%	8,6%	7%	89%	4%	0%
14	Πίνδου - Αλεβιζάτου									
	Πίνδου	προς Υμηττό	4,4%	91,9%	0,7%	2,9%	5,9%	90,5%	2,3%	1,4%
	Αλεβιζάτου	προς Αθήνα	6%	88,0%	0%	6%	0%	84%	16%	6%
15	25ης Μαρτίου - Σαρανταπόρου									
	25ης Μαρτίου	προς Αγ. Παρασκευή	3%	92%	2,0%	3%	7%	90%	3%	3%
	Σαρανταπόρου	προς Υμηττό	6,7%	86,7%	0	6,7%	3%	94%	0%	3%
16	Αναστάσεως - Μακεδονίας									
	Μακεδονίας	προς Αγ. Παρασκευή	5%	83%	7%	5%	6,4%	87,3%	6,4%	0%
	Αναστάσεως	προς Υμηττό	2%	82%	10%	6%	6,2%	81,4%	10,3%	2,1%

Το μεγαλύτερο ποσοστό οχημάτων καταλαμβάνει η κατηγορία των Ι.Χ/ταξί τόσο για την πρωινή όσο και μεσημβρινή αιχμή, παρά το γεγονός ότι παρατηρούνται μικρές διαφοροποιήσεις στα ποσοστά ανάλογα τον κόμβο και τις κατευθύνσεις. Γενικότερα, η κατηγορία των βαρέων οχημάτων καταλαμβάνει ένα μικρό ποσοστό της σύνθεσης των οχημάτων.

Τα συμπεράσματα που εξήχθηκαν είναι ότι ο Δήμος Παπάγου – Χολαργού δεν παρουσιάζει κυκλοφοριακή συμφόρηση με εξαίρεση τους κόμβους που βρίσκονται κατά μήκος της Λεωφ. Μεσογείων, καθώς και ο κόμβος Αναστάσεως – 25^{ης} Μαρτίου (πρωινή αιχμή) που βρίσκεται εντός του αστικού δικτύου του Δήμου.

Η μεσημβρινή αιχμή παρουσιάζει γενικά δυσμενέστερο επίπεδο εξυπηρέτησης στους κόμβους με την Λεωφ. Μεσογείων με εξαίρεση τους κόμβους:

- Λεωφ. Μεσογείων – Κύπρου
- Λεωφ. Μεσογείων – Υμηττού – Ξάνθου
- Λεωφ. Μεσογείων – 17^{ης} Νοεμβρίου – Ζωοδόχου Πηγής

Η μεσημβρινή αιχμή παρουσιάζει γενικά καλύτερο επίπεδο εξυπηρέτησης στους κόμβους στο εσωτερικό δίκτυο του Δήμου Παπάγου – Χολαργού με εξαίρεση τους κόμβους:

- Ναυαρίνου – Δοϊράνης
- Μακεδονίας – Αναστάσεως

Όλες οι μη σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις του Δήμου Παπάγου – Χολαργού που εξετάστη-καν παρουσιάζουν πολύ ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης με εξαίρεση τον κόμβο Εθν. Αμύ-νης – Υμηττού που το επίπεδο εξυπηρέτησης είναι πολύ χαμηλό γεγονός που οφείλεται τόσο στον υψηλό φόρτο που εξυπηρετείται όσο και στο γεγονός ότι η οδός Υμηττού που εξυπηρετεί και τον μεγαλύτερο φόρτο παραχωρεί προτεραιότητα στην οδό Εθν. Αμύνης με αποτέλεσμα να παρατηρούνται καθυστερήσεις.

A.4 Καταγραφή των κατευθύνσεων των υφιστάμενων εγκεκριμένων Πολεοδομικών Σχεδίων

Εισαγωγή

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

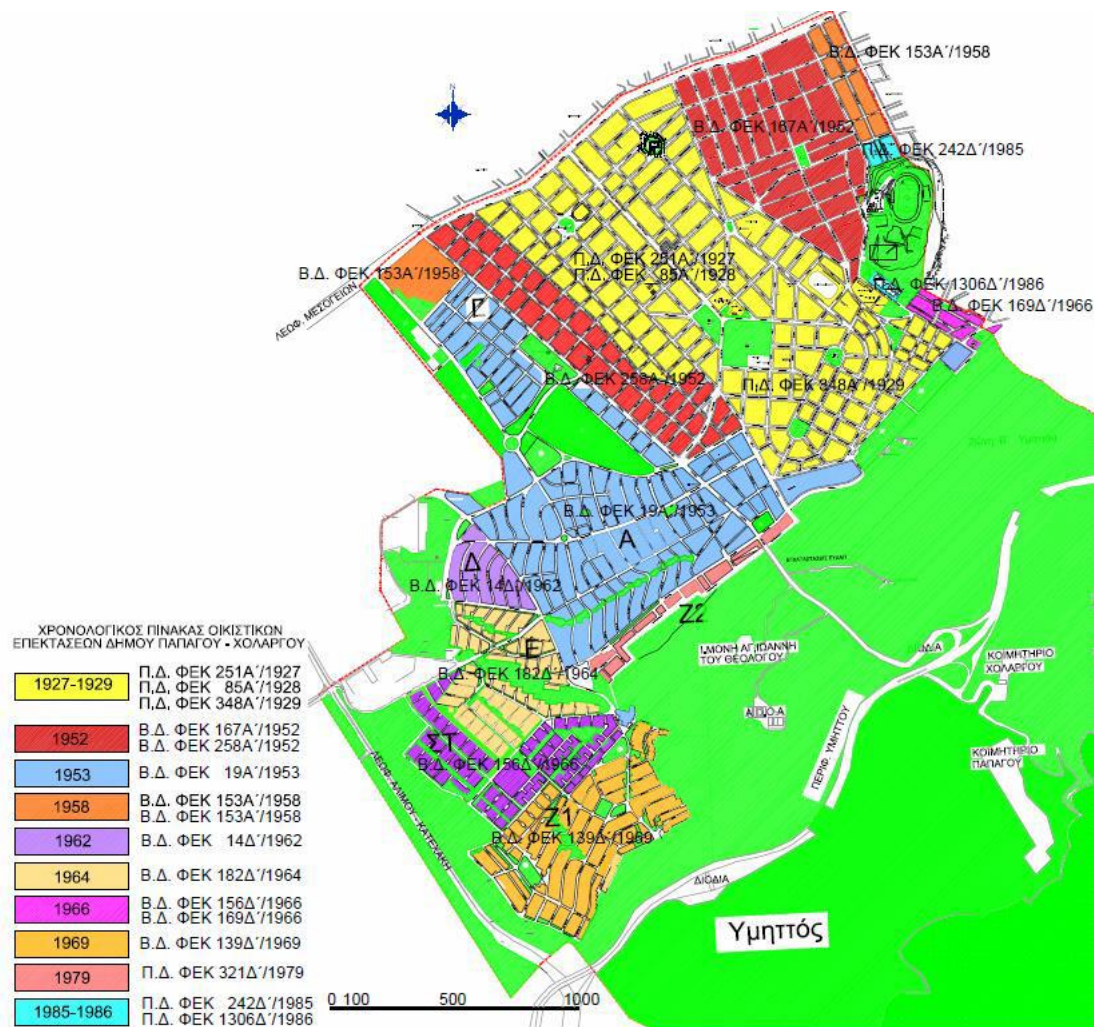
Ιστορικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού και χωρικής ανάπτυξης

Ο Δήμος Παπάγου-Χολαργού χαρακτηρίζεται από καλή ρυμοτομία, γεγονός που οφείλεται στο ό,τι οι δύο πρώην δήμοι ήταν απόρροια οικοδομικών συνεταιρισμών που εφάρμοσαν συγκεκριμένο σχεδιασμό ο οποίος στόχευε στην ανάπτυξη περιοχών στο πρότυπο της κηπούπολης.

Η πρώτη χάραξη πραγματοποιήθηκε το 1927 για λογαριασμό της τότε νεοσύστατης «Ανωνύμου Εταιρείας Αγροπόλεων» με βασικές αρχές του σχεδίου την κοινωνική μίξη και την συνεταιριστική διαχείριση του χώρου. Στο πλαίσιο αυτό διεξήχθη η πρώτη χάραξη στον Χολαργό η οποία αφορούσε στις περιοχές Τρύπο Λιθάρι, Ρικκόνα, Τσακό, Λαιμό Τσακού, Μανδριά, Μανδριά Ρουσέτη, Μανδριά Σπανού, Πεζούλια, κ.ά. Βάσει του σχεδίου που προέκυψε, 100 Ο.Τ. προβλέφθηκε να αξιοποιηθούν για κατοικία ενώ πρόβλεψη υπήρχε για χώρο αγοράς, τον Ι.Ν. Παναγίας Φανερωμένης, χώρο διδακτηρίων και χώρο Δημοτικού Καταστήματος επί της οδού Περικλέους, γυμναστήριο και κεντρικό άλσος. Η πρόταση αυτή εκδόθηκε στο ΦΕΚ 251^Α/1927 και το ρυμοτομικό σχέδιο εγκρίθηκε με το διάταγμα που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 85^Α/1928.

Έκτοτε ακολούθησε μια σειρά επεκτάσεων έως το 1986 που αποτυπώνεται στην Εικόνα 1. Όπως είναι εμφανές στην συγκεκριμένη εικόνα, μετά τη δεκαετία του '50,

επεκτάσεις πραγματοποιούνται στην περιοχή του Παπάγου τις οποίες ανέλαβε ο Αυτόνομος Οικοδομικός Οργανισμός Αξιοματικών (ΑΟΟΑ) με στόχο την στεγαστική αποκατάσταση των αξιωματικών των Ενόπλων Δυνάμεων. Οι χαράξεις, και στην περίπτωση αυτή, ακολούθησαν το πρότυπο που εφαρμόστηκε στον Χολαργό, χωρίς, ωστόσο, να παρακάμπτεται η επιρροή του τοπογραφικού ανάγλυφου που στην περιοχή του Παπάγου χαρακτηριζόταν από εντονότερες φυσικές κλίσεις του εδάφους και διακλαδώσεις του ρέματος του Ιλισσού.



Εικόνα 5: Επεκτάσεις του σχεδίου πόλης. Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παπάγου-Χολαργού 2019-2023 - Α' Φάση.

Η φιλοσοφία του σχεδιασμού επηρεάστηκε και από ορισμένα άλλα πρότυπα που κυριαρχούσαν στην πολεοδομία της Ευρώπης και της Αμερικής, όπως τα ευρύτερα Ο.Τ. (super blocks), τα γραμμικά πάρκα και την τάση διαχωρισμού της κίνησης πεζού και αυτοκινήτου.

Είναι, τέλος, άξιο αναφοράς πως στην περιοχή του Παπάγου εντοπίζονταν κατοικίες συγκεκριμένης και πρότυπης τυπολογίας. Ο σχεδιασμός διεξήχθη από τον ΑΟΟΑ.

Πολεοδομικά Σχέδια

Δεδομένου του γεγονότος πως ο Δήμος Παπάγου-Χολαργού προήλθε από την συνένωση δύο προγενέστερων δήμων, η συγκεκριμένη ενότητα υποδιαιρείται σε δύο επιμέρους με αναφορά σε κάθε έναν από τους δήμους αυτούς:

Δημοτική Κοινότητα Παπάγου

Η εντός σχεδίου περιοχή της Δ.Κ. Παπάγου ορίζεται από το Π.Δ. «Περί επεκτάσεως του σχεδίου ρυμοτομίας Χολαργού (Αττικής) και των όρων δομήσεως αυτού» που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 19^Α/1953, όταν ο οικισμός του Παπάγου υπαγόταν διοικητικά στον πρώην Δήμο Χολαργού. Τα Π.Δ. που ακολούθησαν στα ΦΕΚ 14Δ/1962, 182Δ/1964, 156Δ/1966, 139Δ/1969 και 211Δ/1970 τροποποίησαν την συγκεκριμένη περιοχή μέσα από τις προτεινόμενες επεκτάσεις του σχεδίου.

Η τελευταία επέκταση εγκρίθηκε με το Π.Δ. «Περί τροποποιήσεως και επεκτάσεως των Ρυμοτομικών Σχεδίων Αθηνών, Ζωγράφου και Παπάγου και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτών», που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 321Δ/1979. Ωστόσο, ακυρώθηκε από το ΣτΕ με την υπ' αριθμ. 3754/1981 Απόφαση, καθώς αναφερόταν σε έκταση που είχε χαρακτηριστεί ως δασική. Στο μεσοδιάστημα μεταξύ 1979 και 1981 είχαν εκδοθεί άδειες για ανέγερση κτιρίων βάσει του τελευταίου οικοδομικού προγράμματος του ΑΟΟΑ (20^ο). Τα κτίρια κατασκευάστηκαν νόμιμα και συμπεριλήφθηκαν στο ρυμοτομικό σχέδιο. Λόγω της ακυρωτικής πράξης, οι ιδιοκτήτες κλήθηκαν να προβούν σε νομιμοποίησή τους το 1992, αξιοποιώντας τις διατάξεις του Ν. 2052/1992 με αποτέλεσμα, σήμερα, να υφίστανται νόμιμα στο σχέδιο.

Σημειακές αλλαγές στο σχεδιασμό επήλθαν με:

- Το ΦΕΚ 498Δ/1979 για τροποποίηση της χρήσης του ΟΤ 481 ώστε να επιτρέπεται η ανέγερση κλειστού γυμναστηρίου, ανοικτού κολυμβητηρίου και κτιρίου αποδυτηρίων.
- Την υπ' αριθμ. ΠΕΧΩ/6117/Φ περιβ.10/2008 Απόφαση της Π. Αττικής με σκοπό την κατασκευή κολυμβητηρίου σε περιοχή εκτός σχεδίου και με δασικό χαρακτήρα, με την τήρηση συγκεκριμένων περιβαλλοντικών όρων.
- Την υπ' αριθμ. 2201/441/27.01.1998 Απόφαση ΠΕΧΩ που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 94Δ/1998 για έγκριση τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου στην εκτός του

εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου περιοχή για τον καθορισμό χώρου ανέγερσης Κέντρου Νεότητας και Δημοτικού Γυμναστηρίου. Στην εν λόγω περιοχή βρίσκονται χωροθετημένες μια σειρά λοιπών εγκαταστάσεων, όπως το Στρατόπεδο Φακίνου, το Εμπορικό Κέντρο της Οδού Πίνδου, Ιερές Μονές, οι εγκαταστάσεις της ΕΥΔΑΠ, το Κοιμητήριο Παπάγου και κτίσματα του ΑΟΟΑ.

Η παραπάνω ανάπτυξη, σε συνδυασμό με τις θεσμικές εξελίξεις αναφορικά με τον πολεοδομικό σχεδιασμό, συνέβαλαν στην σύνταξη του πρώτου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ). Η μελέτη συντάχθηκε τον Απρίλιο 2020 και, κατά τα προβλεπόμενα, αποτελούνταν από τις φάσεις Α, Β1 και Β2. Η Α Φάση της μελέτης εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 138/25.10.2010 Απόφαση Δ.Σ. ενώ η Β1 Φάση εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 48/13.03.2014 Απόφαση Δ.Σ. Η έγκριση της Β2 Φάσης καθυστέρησε σημαντικά, λόγω του γεγονότος πως προέκυψαν θεσμικές αλλαγές αναφορικά με το περιεχόμενο και τον καθορισμό των χρήσεων γης. Ειδικότερα, ενώ η μελέτη συντάχθηκε λαμβάνοντας υπόψη το ΠΔ «Κατηγορίες και Περιεχόμενο Χρήσεων Γης» (ΦΕΚ 166Δ/1987), η αντικατάσταση του από το ΠΔ 59/2018 «Κατηγορίες και Περιεχόμενο Χρήσεων Γης» (ΦΕΚ 114/2018) είχε σαν αποτέλεσμα την ανάγκη για επικαιροποίηση του τεύχους του ΓΠΣ, γεγονός που συμπარέσυρε την επικαιροποίηση της Συγκοινωνιακής Μελέτης και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Με την υπ' αριθμ. 66/17.06.2020 Απόφαση ΔΣ εγκρίθηκε η Β2 Φάση του ΓΠΣ.



Εικόνα 6: Περιοχές επέκτασης σχεδίου για την ΔΚ Παπάγου. Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παπάγου-Χολαργού 2019-2023 – Α΄Φάση.

Μια από τις βασικές κατευθύνσεις του εν λόγω σχεδίου στηρίζεται στην αναγνώριση της ανάγκης για επέκταση των ορίων του σχεδίου. Η πρόταση αυτή οργανώνεται μέσα από την αναγνώριση 7 νέων περιοχών που παρατίθενται στην Εικόνα 2. Οι περιοχές συμβολίζονται με λατινική αρίθμηση και έχουν επιφάνεια 324 στρ. Στην πλειοψηφία τους, οι συγκεκριμένες εκτάσεις είχαν προβλεφθεί ως υπό ένταξη στο πλαίσιο της επέκτασης του 1979 και η οποία ακυρώθηκε από το ΣτΕ, το 1981. Ως εκ τούτου, οι συγκεκριμένες επιφάνειες δεν φαίνεται να είναι αποκομμένες λειτουργικά από την υπόλοιπη οικιστική περιοχή αλλά συνδέονται άμεσα με αυτήν. Άλλωστε, επί αυτών εντοπίζονται, όπως σημειώθηκε, νόμιμα υφιστάμενα κτίρια.

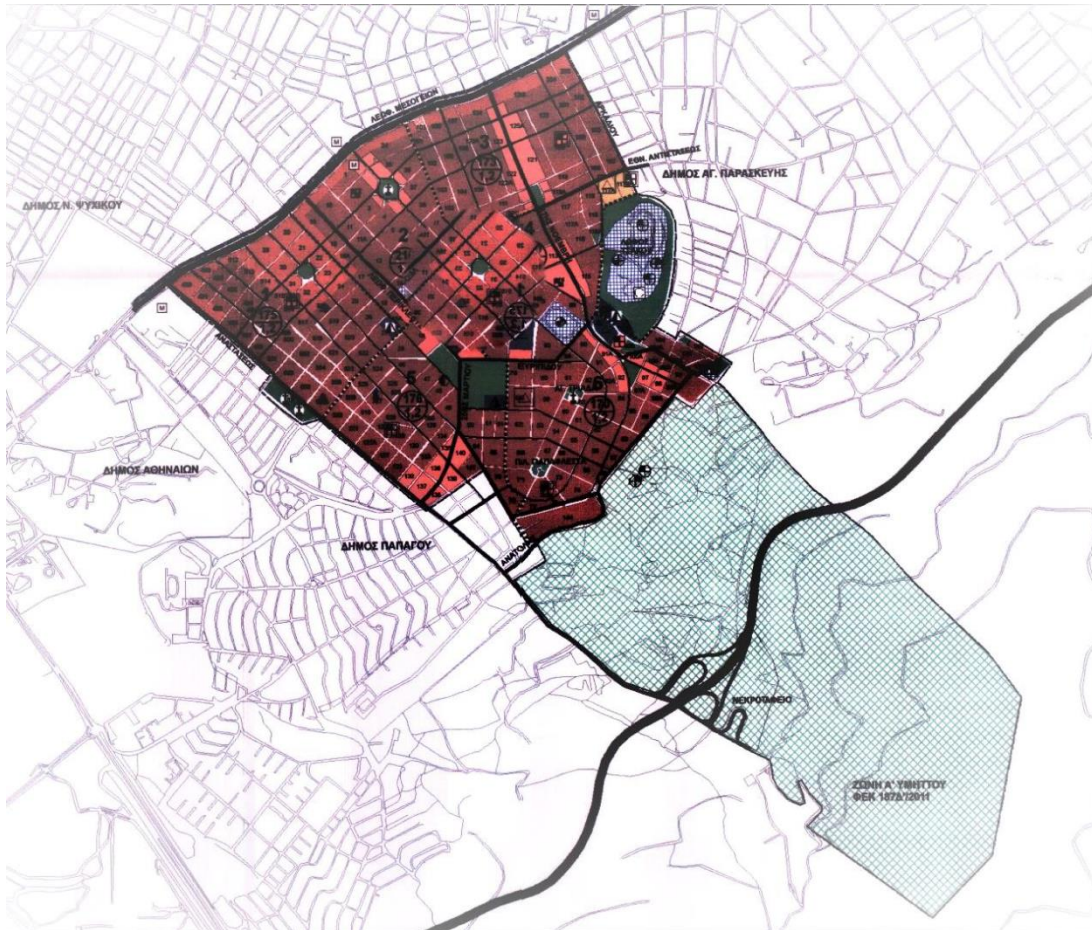
Αναφορικά με τις χρήσεις γης, κυρίαρχη είναι η κατοικία. Η αμιγής κατοικία είναι η χρήση που το ΓΠΣ προβλέπει στο σύνολο της ΔΚ εξαιρουμένων περιοχών όπου καθορίζεται η χρήση Πολεοδομικού Κέντρου, Κεντρικών Λειτουργιών και Ελεύθερων χώρων-αστικού πρασίνου.

Δημοτική Κοινότητα Χολαργού

Το ΦΕΚ 386Δ/1988 αποτελούσε μέχρι το 2016, το ισχύον ΓΠΣ για τον Δήμο Χολαργού, το οποίο προέβλεπε την πολεοδομική οργάνωση για τον δήμο πληθυσμού 41.000 κατοίκων (λάμβανε υπόψη τον πληθυσμό του 1991) με μέση προβλεπόμενη πυκνότητα του 180,5 κατ/ha. Οι προβλέψεις του εν λόγω σχεδίου για τις χρήσεις γης μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- Η κατοικία αποτελεί την κυρίαρχη χρήση σε κάθε πολεοδομική ενότητα, εξαιρουμένων περιοχών που χαρακτηρίζονται ως πολεοδομικά κέντρα.
- Δημιουργία ενός πολεοδομικού κέντρου σε αδόμητη έκταση. Στην περιοχή αυτή προβλέπεται η κατασκευή κτιρίου δημαρχείου, δημοτικής επιχείρησης καθώς, επίσης, και χώρων πρασίνου και λειτουργιών κοινοφελούς χαρακτήρα.
- Δημιουργία ενός τοπικού κέντρου ανά πολεοδομική ενότητα.
- Δημιουργία 9 νηπιαγωγείων, 8 δημοτικών σχολείων και 2 γυμνασίων-λυκείων.
- Δημιουργία 5 βρεφονηπιακών σταθμών και 2 ΚΑΠΗ.
- Ανάπτυξη αθλητικών εγκαταστάσεων στο λόφο Τσακού, 3 παιδικών χαρών και 1 άλσους.

Με γνώμονα την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, το ΓΠΣ προέβλεπε τον καθορισμό ζώνης προστασίας στην περιοχή του λόφου Τσακού όπου προτείνονται χρήσεις κοινόχρηστων και κοινωφελών λειτουργιών στο νότιο τμήμα του και αναψυχής στο βόρειο. Σημαντικές αναφορές γίνονται σε επίπεδο συγκοινωνιακό με τις προτάσεις να συντάσσονται με την δημιουργία της Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού και της γραμμής Α του ΜΕΤΡΟ. Τέλος, παρεμβάσεις προτείνονται για την επέκταση του δικτύου αποχέτευσης σε περιοχές που δεν υπάρχει και για την βελτίωση του δικτύου ύδρευσης.



Εικόνα 7: Χάρτης πολεοδομικής οργάνωσης του ΓΠΣ για την ΔΚ Χολαργού. Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παπάγου-Χολαργού 2019-2023 – Α΄Φάση.

Το παραπάνω σχέδιο που ήταν απόρροια των κατευθύνσεων του Ν. 1337/1983 δημιουργούσε προβλήματα που εντοπίστηκαν στα μέσα της δεκαετίας 2000. Περί το 2007, ξεκίνησε διαδικασία αναθεώρησης και τροποποίησής του. Το αναθεωρημένο ΓΠΣ εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 132 ΑΑΠ/2016 και αφορά στην πολεοδομική οργάνωση της ΔΚ Χολαργού του Δήμου Παπάγου-Χολαργού, το πληθυσμιακό μέγεθος του οποίου ανέρχεται σε 41.000 κατοίκους. Συνοπτικά, οι προτάσεις του σχεδίου μπορούν να συνοψιστούν στα παρακάτω σημεία:

- Πολεοδομική οργάνωση μέσα από την δημιουργία 6 Πολεοδομικών Ενοτήτων (ΠΕ).
- Καθορισμός της γενικής κατοικίας ως κυρίαρχη χρήση στην ΔΚ εξαιρουμένων των περιοχών που χαρακτηρίζονται ως πολεοδομικό κέντρο και τοπικό κέντρο γειτονιάς, που, όπως και στο προγενέστερο ΓΠΣ, προβλέπεται να είναι ένα ανά ΠΕ.

- Διατήρηση των προβλέψεων κοινωνικής υποδομής του προηγούμενου ΓΠΣ (πρβ. σε σχετικό πίνακα).
- Καθορισμός μέγιστου ύψους κτισμάτων το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 16 μ.
- Διατήρηση σε ισχύ των διατάξεων που αφορούν στα μέτρα προστασίας του Υμηττού και του αρχαιολογικού χώρου στην Ζώνη Α' του Υμηττού, με σκοπό την προστασία και ανάδειξη των φυσικών και πολιτιστικών πόρων στον εξωαστικό χώρο.
- Ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Στο πλαίσιο της ιεράρχησης αυτής, η Λεωφ. Υμηττού γίνεται αντιληπτή ως ελεύθερη λεωφόρος, η Λεωφ. Μεσογείων ως πρωτεύουσα αρτηρία ενώ οι οδοί 17^{ης} Νοεμβρίου, περικλέους, Αναστάσεως, Εθν. Αντιστάσεως, Ευριπίδου και 25^{ης} Μαρτίου, Ανατολής ως δευτερεύουσες αρτηρίες.
- Χωροθέτηση υπόγειων χώρων στάθμευσης και πρόβλεψη για δημιουργία αναψυκτηρίου στο κεντρικό Άλσος.

Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης 2019-2023 για το Δήμο Παπάγου-Χολαργού

Το Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης του Δήμου και για την περίοδο 2019-2023 εγκρίθηκε με την από 21.12.2016 υπ' αριθμ. 333/2016 Απόφαση ΔΣ και αποτέλεσε το πρώτο ολοκληρωμένο πρόγραμμα που συντάχθηκε από τις υπηρεσίες του Δήμου σε συνεργασία με αιρετούς εκπροσώπους, φορείς και συλλόγους της περιοχής. Σκοπός του σχεδίου είναι η προώθηση της τοπικής ανάπτυξης και η εσωτερική ανάπτυξη του δήμου ως οργανισμού, μέσα από εστιασμένες παρεμβάσεις και την ανάπτυξη συνεργασιών. Το συγκεκριμένο σχέδιο επηρεάζει την πολεοδομική ανάπτυξη του δήμου αφού δίδει κατευθύνσεις και προτεραιότητες για μια σειρά τομέων, όπως οι υποδομές, το φυσικό και το τεχνητό περιβάλλον.

Οι δράσεις εξειδικεύονται κατά άξονα και μέτρο ενώ επιδιώκεται συσχέτιση με την στοχοθεσία και το όραμα του σχεδίου που, κατ' επέκταση, αποτελεί και όραμα του δήμου για την συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Μεταξύ των προτεινόμενων δράσεων, προβλέπεται:

- Εκπόνηση Τοπικού Σχεδίου Αποκεντρωμένης Διαχείρισης Απορριμμάτων, γεγονός που υπογραμμίζεται μέσα από το ΕΠ, και ανάπτυξη πράσινων σημείων γειτονιάς.

- Εφαρμογή και παρακολούθηση του Προγράμματος Απόσυρσης Οχημάτων Τέλους Κύκλου Ζωής (ΟΤΚΖ).
- Προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Επικαιροποίηση πολεοδομικού σχεδιασμού μέσα από την αναθεώρηση του ΓΠΣ για την ΔΚ Χολαργού και την έγκριση του ΓΠΣ για την ΔΚ Παπάγου με παρακολούθηση της εφαρμογής του ρυμοτομικού σχεδίου το οποίο προβλέπεται (πλέον υφίσταται) να διατίθεται ψηφιακά σε περιβάλλον gis.
- Αξιοποίηση και ανάδειξη της περιοχής γειτνίασης του δήμου με τον Υμηττό και προγραμματισμός εργασιών δασοπροστασίας και φύλαξης κατά παράνομων επεμβάσεων.
- Ανάδειξη αρχαίας κοίτης του Ιλισσού και δημιουργία πολιτισμικής πράσινης διαδρομής, μετά από κατάρτιση σχετικής μελέτης και έργων διαμόρφωσης.
- Βιοκλιματική ανάπλαση παραδρόμου της Λεωφ. Μεσογείων, παράλληλα με μια σειρά έργων ανάπλασης και συντήρησης οδικών αξόνων
- Εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης, με γνώμονα την βιώσιμη κινητικότητα (έχει καταρτιστεί ΣΒΑΚ).
- Εκπόνηση Σχεδίου Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (ΣΔΑΕ) (προϋπήρχε ένα ΣΔΑΕ από το 2016 – αναφορά σε επικαιροποίηση).
- Κατάρτιση μελετών ενεργειακής αναβάθμισης, αποδοτικότητας και εξοικονόμησης έργων ενέργειας σε υποδομές του δήμου και ανάπτυξη συστήματος ενεργειακής διαχείρισης.
- Δημιουργία πιλοτικών σταθμών φόρτισης Ηλεκτρικών Αυτοκινήτων (ΙΧ).

Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας για το Δήμο Παπάγου-Χολαργού

Το Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας για τον Δ. Παπάγου-Χολαργού υφίσταται από το 2016 και έχει χρονικό ορίζοντα έως το 2020. Θέτει σαφείς στόχους και περιγράφει δράσεις που αφορούν στην μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος για το σύνολο των τομέων δραστηριότητας εντός των ορίων του δήμου. Οι βασικές προτάσεις του σχεδίου για τον τομέα των μεταφορών μπορούν να συνοψιστούν στα παρακάτω σημεία, που αφορούν τα δημοτικά οχήματα και τα ιδιωτικά:

- Για τα δημοτικά οχήματα προτείνεται η ανάπτυξη προγράμματος διαχείρισης των οχημάτων του δημοτικού στόλου και λειτουργία ολοκληρωμένου συστήματος τηλεματικής διαχείρισής του, με σκοπό η τελευταία να γίνεται κατά το δυνατόν ορθολογικότερα. Παράλληλα,

προτείνεται η ανανέωση του δημοτικού στόλου με νέα οχήματα σύγχρονης τεχνολογίας ώστε να είναι αποδοτικότερα. Τέτοια οχήματα είναι τόσο τα ηλεκτρικά όσο και τα κινούμενα με φυσικό αέριο. Για την συγκεκριμένη δράση, ο προϋπολογισμός εκτιμάται πως ανέρχεται σε 6 εκ. ευρώ και η αναμενόμενη εξοικονόμηση ενέργειας ανέρχεται σε 259 MWh/έτος. Τέλος, διατυπώνεται πρόβλεψη για οικολογική οδήγηση (eco-driving) από μέρους των οδηγών των δημοτικών οχημάτων με σκοπό την εξοικονόμηση του καναλισκόμενου καυσίμου από 10% έως 25% και τον περιορισμό των εκπεμπόμενων ρύπων. Η συγκεκριμένη δράση έχει χαμηλό κόστος υλοποίησης, μιας που η εκπαίδευση των οδηγών του δημοτικού στόλου μπορεί να γίνει γρήγορα μέσα από εκπαιδευτικά σεμινάρια.

- Για τα ιδιωτικά οχήματα και τις εμπορικές μεταφορές, διατυπώνονται 6 προτεινόμενες δράσεις. Η πρώτη αφορά στην ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών αναφορικά με την βιώσιμη κινητικότητα και την ανάγκη προώθησής της. Κάτι τέτοιο για να έχει αποτέλεσμα πρέπει να συνδυαστεί με την υλοποίηση αντίστοιχων παρεμβάσεων, όπως πεζοδρόμους και ποδηλατοδρόμους, γεγονός που προτείνεται, επίσης. Μάλιστα, για την εν λόγω δράση υπάρχει πρόβλεψη για δαπάνη που ανέρχεται σε 4,5 εκ. ευρώ, ενώ η εκτίμηση του οφέλους, βάσει της εξοικονόμησης ενέργειας εκτιμάται σε 10.148 MWh/έτος. Συνδυαστικά με την προαναφερθείσα δράση, το ΣΔΑΕ αναφέρεται σε υλοποίηση νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και υποδομής στάθμευσης, γεγονός που για να υποστηριχτεί ορθά απαιτείται εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης. Η δράση 6.4 αναφέρεται στην κατάρτιση τέτοιας μελέτης με έμφαση στις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Σημαντική πρόταση είναι και η επέκταση και η βελτίωση της δημοτικής συγκοινωνίας ώστε να επιτρέπεται η διατροπικότητα στις μεταφορές. Αναφορικά με την ηλεκτροκίνηση, υπάρχει, τέλος, προτεινόμενη δράση που υπογραμμίζει την σημασία ανάπτυξης πιλοτικών σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων (ΙΧ). Στο πλαίσιο της συγκεκριμένης δράσης προβλέπεται ο καθορισμός εναλλακτικών σημείων δημιουργίας σταθμών φόρτισης, η συσχέτιση προσφοράς θέσεων φόρτισης με την ζήτηση και η ολοκληρωμένη μελέτη αξιολόγησης των επιπτώσεων, ενώ υπογραμμίζεται η ανάγκη για ύπαρξη αναλυτικών τεχνικών προδιαγραφών. Η συγκεκριμένη δράση δεν κοστολογείται ως ιδιαίτερα κοστοβόρα, αφού το κόστος της υπολογίζεται σε 30.000 ευρώ. Λόγω του

πιλοτικού της χαρακτήρα δεν διατυπώνεται κάποια εκτίμηση αναφορικά με την εξοικονόμηση ενέργειας και την μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Τέλος, στο ΣΔΑΕ του δήμου υπογραμμίζεται ο ρόλος των ΑΠΕ. Η δράση 7.1 αναφέρεται σε εγκατάσταση φωτοβολταϊκών σε δημοτικά κτίρια και σχολεία. Το κόστος της εκτιμάτο σε 800.000 ευρώ, ενώ τα οφέλη σε ενέργεια υπολογίζονται σε 345 MWh/έτος.

A.5 Καταγραφή υφιστάμενων υπαίθριων δημοτικών χώρων στάθμευσης

Θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης

Δεν λειτουργεί σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης στο Δήμο.

Υφιστάμενοι Στεγασμένοι/Υπαίθριοι Χώροι Στάθμευσης

Ο Δήμος Παπάγου – Χολαργού διαθέτει ένα (1) υπαίθριο δημοτικό χώρο στάθμευσης επί της Λεωφ. Περικλέους (στη συμβολή με την οδό Ευτέρπης).

Διάσπαρτα στο Δήμο, υπάρχουν μη διαμορφωμένοι χώροι (αλάνες) που εξυπηρετούν τις γύρω κατοικίες κατά κύριο λόγο και ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης για συγκροτήματα πολυκατοικιών.

Πιάτσες TAXI

Εντός του Δήμου, υπάρχει μια (1) πιάτσα ταξί (με σήμανση) η οποία βρίσκεται επί του παραδρόμου της Λεωφ. Μεσογείων και συγκεκριμένα δίπλα στην είσοδο-έξοδο της στάσης «Εθνικής Άμυνας» της γραμμής 3 του μετρό.

Πιάτσα ταξί (χωρίς σήμανση) υπάρχει και στην 17^η Νοεμβρίου (στη συμβολή με την οδό Μυκόνου).

Θέσεις Στάθμευσης Τουριστικών Λεωφορείων

Δεν υπάρχουν θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων.

Στάθμευση σε δημοτικά κτίρια/εγκαταστάσεις

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

Α.6 Συλλογή και καταγραφή των διαθέσιμων τοπογραφικών υποβάθρων

Υπόβαθρο ΕΛΣΤΑΤ

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



Εικόνα 8: Υπόβαθρο Δήμου Παπάγου – Χολαργού (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Χαρτογραφικό υπόβαθρο: Google Satellite)

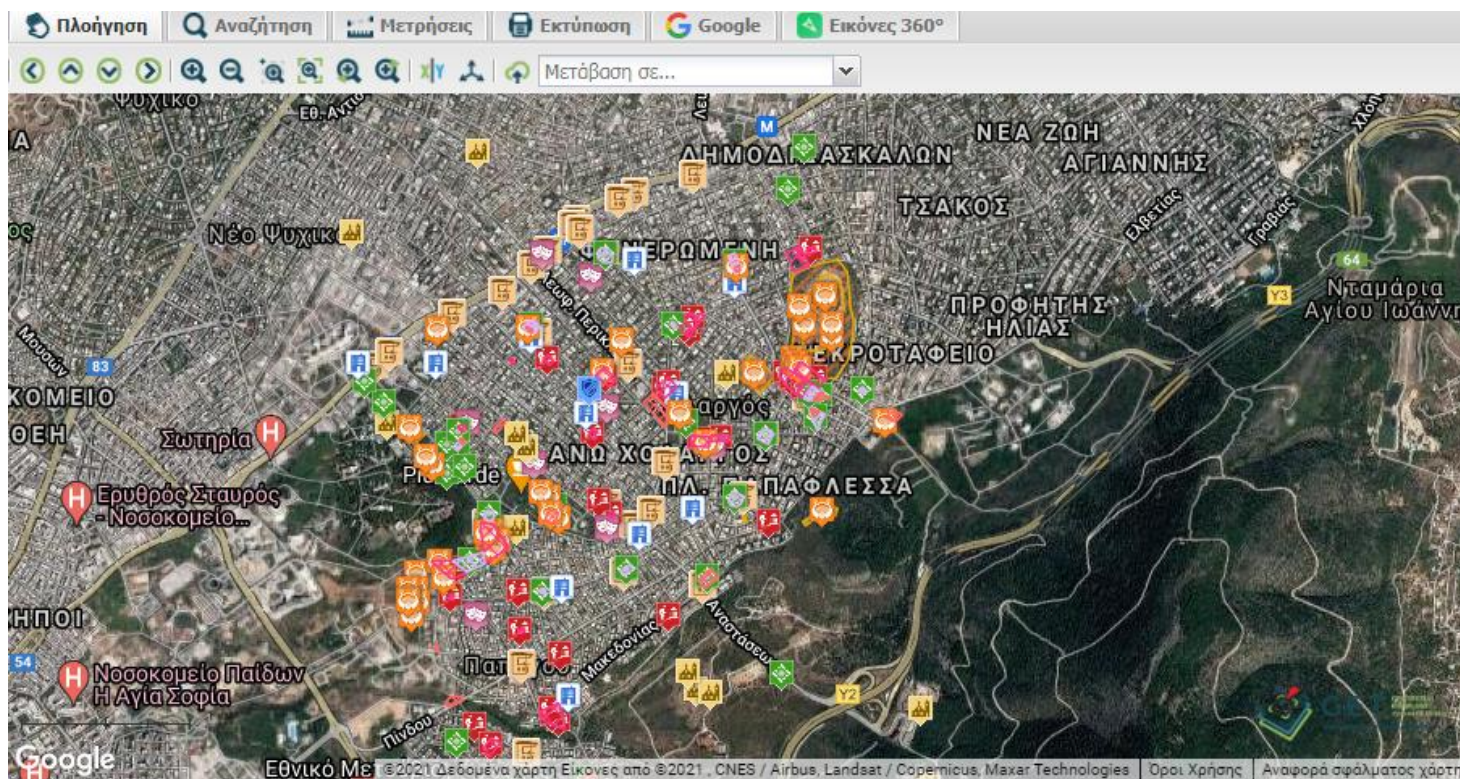
Υπόβαθρο OpenStreetMap



Εικόνα 9: Υπόβαθρο OpenSteetMap

Υπόβαθρο Γεωπύλης Δήμου Παπάγου – Χολαργού

Ο Δήμος Παπάγου – Χολαργού διαθέτει οργανωμένη χωρική βάση δεδομένων η οποία διαθέτει στοιχεία και πληροφορίες σχετικά με το πολεοδομικό καθεστώς του Δήμου, τις χρήσεις γης, τα σημεία ενδιαφέροντος, τα ρέματα, τον ηλεκτροφωτισμό, τα κτίρια, τη δημοτική συγκοινωνία, την πληροφοριακή σήμανση κ.ά. Τα δεδομένα αυτά είναι ελεύθερα διαθέσιμα στους πολίτες.



Εικόνα 10: Σημεία ενδιαφέροντος Δήμου Παπάγου – Χολαργού (Πηγή: <http://gis.dpapxol.gov.gr>)

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

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

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

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

Ειδικότερα οι οδοί που προτείνονται παρεμβάσεις και το είδος τους αναλύονται παρακάτω.

1. Περιοχή Άλσους Παπάγου – Αγίας Σκέπης – Σχολείων

Το μελετώμενο τμήμα αφορά στο ζεύγος των οδών Κύπρου και Παπάγου από την οδό Ιωνίας έως την 8^η Μεραρχίας. Η οδός Κύπρου έχει χαρακτηριστεί ως ήπιας κυκλοφορίας αλλά στην πραγματικότητα δέχεται υψηλό φόρτο από οχήματα και βαρέα οχήματα. Προτείνεται, λοιπόν, η μονοδρόμηση των οδών Κύπρου (με κατεύθυνση προς Ιωνίας) και της οδού Παπάγου (με κατεύθυνση προς 8^η Μεραρχίας), έτσι ώστε να μειωθεί η κυκλοφορία στο τμήμα αυτό και να ενισχυθεί ο

χαρακτήρας της ήπιας κυκλοφορίας. Τα μέτρα για τη διαχείριση της κυκλοφορίας είναι:

- Δημιουργία νόμιμων θέσεων στάθμευσης κατά μήκος της λεωφόρου Παπάγου στην πλευρά του Ιερού Ναού Αγίας Σκέπης
- Μετατροπή Διασταύρωσης Λεωφ. Παπάγου – Ιωνίας σε κυκλικό κόμβο και επανασχεδιασμός των υπόλοιπων

2. Οδικό τμήμα Νευροκοπίου – Ζακυνθίνου

Το συγκεκριμένο οδικό τμήμα είναι μια περιμετρική οδός μονής κατεύθυνσης που διοχετεύει κυκλοφορία από την κεντρική περιοχή Παπάγου μέσω της οδού Ιωνίας προς την οδό Πίνδου. Λόγω της φαρδιάς διατομής αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες με αποτέλεσμα να παρατηρείται συχνή εκτροπή οχημάτων στο σημείο καμπής της οδού.

Προτείνεται η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων σε αμφότερες πλευρές και συγκεκριμένα 2,0 μέτρα δεξιά και 0,5 αριστερά. Παράλληλα προτείνεται η διαμόρφωση εσοχών στάθμευσης στην αριστερή πλευρά απαγορεύοντας τη στάθμευση στις γωνίες των οδών. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η μείωση της ταχύτητας των οχημάτων και η διατήρηση ποδηλατοδρόμου με πλάτος 1,5 μέτρου.

3. Κόμβος Πίνδου – Αργυροκάστρου – Ελλησπόντου

Η γεωμετρία του εν λόγω κόμβου και το πλήθος των διασταυρούμενων οδών και κυκλοφοριακών ρευμάτων καθιστά τον κόμβο αρκετά πολύπλοκο δημιουργώντας ζητήματα προτεραιότητας από τους οδηγούς.

Για τον συγκεκριμένο κόμβο εξετάστηκαν τέσσερις διαφορετικές λύσεις οι οποίες είναι:

- Διαχωρισμός του κόμβου σε 2 επιμέρους διασταυρώσεις
- Δημιουργία κυκλικού κόμβου
- Δημιουργία κυκλικού κόμβου με μονοδρόμησης της οδού Ελλησπόντου
- Διπλός κυκλικός κόμβος

4. Κόμβος Ναυαρίνου – Ανατολής

Στο κόμβο Ναυαρίνου – Ανατολής η συμβολή των οδών Ναυαρίνου και Γρεβενών κρίνεται επικίνδυνη καθώς οι δύο δρόμοι συμβάλουν με μεγάλη λοξότητα. Τα οχήματα που κινούνται επί της Ναυαρίνου με κατεύθυνση προς Γρεβενών

εισέρχονται στον κόμβο με αυξημένη ταχύτητα και ενώ παραχωρούν προτεραιότητα στα οχήματα επί της Γρεβενών δεν υπάρχει καλή ορατότητα.

Προτείνεται η μείωση της λοξότητας της συμβολής των οδών Ναυαρίνου και Γρεβενών με την καθετοποίηση της πρόσβασης της Ναυαρίνου και την κρασπέδωση σημαντικού μέρους της διασταύρωσης που σήμερα είναι αδιαμόρφωτη. Διατηρείται η κυκλική πορεία των οχημάτων και παράλληλα διευθετούνται οι αριστερόστροφες κινήσεις από Γρεβενών προς Ναυαρίνου και από Ανατολής προς Γρεβενών. Με τον επανασχεδιασμό του κόμβου επιτυγχάνεται: (α) Βελτίωση στην ορατότητα, (β) Μείωση ταχύτητας και (γ) Διαχωρισμός εχθρικών ρευμάτων κυκλοφορίας και μείωση σημείων εμπλοκής.

5. Κόμβος Αργυροκάστρου – Μπλέσσα

Ο κόμβος Αργυροκάστρου – Μπλέσσα καταλαμβάνει μεγάλη έκταση και δεν υπάρχει επαρκής οριοθέτηση των κυκλοφοριακών ρευμάτων ειδικά στην πρόσβαση της οδού Μπλέσσα. Παράλληλα, η ορατότητα μεταξύ των δύο οδών δυσχεραίνεται λόγω της ύπαρξης στροφής στη βόρεια πρόσβαση της οδού Αργυροκάστρου λίγο πριν τον κόμβο όπου τα οχήματα από την κατεύθυνση αυτή δεν γίνονται αντιληπτά από την πρόσβαση της Μπλέσσα εγκαίρως.

Για τον συγκεκριμένο κόμβο εξετάστηκαν δύο διαφορετικές λύσεις οι οποίες είναι:

- Κόμβος με νησίδες τύπου «σταγόνα»
- Δημιουργία κυκλικού κόμβου

6. Κόμβος 25^{ης} Μαρτίου – Υμηττού

Στον κόμβο 25ης Μαρτίου – Υμηττού υπάρχει σημαντική εκκεντρότητα στη συμβολή των οδών και ανεπαρκής καθοδήγηση στα οχήματα που κινούνται επί της 25ης Μαρτίου.

Η προτεινόμενη διαμόρφωση διορθώνει την εκκεντρότητα των προσβάσεων και παράλληλα περιορίζει τη δυνατότητα κάθετης στάθμευσης. Σημειώνεται ότι σε όλο το μήκος της 25ης Μαρτίου θα πρέπει να υπάρξει οργάνωση της στάθμευσης σύμφωνα με τις προτάσεις που παρουσιάζονται στα επόμενα για όλο το οδικό τμήμα της 25ης Μαρτίου όπου δημιουργούνται εσοχές στάθμευσης και έτσι αποθαρρύνεται η παράνομη στάθμευσης στις γωνίες των διασταυρώσεων που μειώνουν την ορατότητα.

7. Κόμβος Μονής Πίνδου – Κύκκου

Στη συμβολή των οδών Αναστάσεως και Πίνδου συμβάλλει και η οδός Μ. Κύκκου με αντίθετη κατεύθυνση ως προς την Πίνδου. Στο σημείο αυτό οι δύο οδοί γίνονται, ουσιαστικά, μία οδός διπλής κατεύθυνσης. Οδηγοί που εισέρχονται στην Πίνδου από Αναστάσεως έρχονται αντιμέτωποι με το αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας από Μ. Κύκκου και δημιουργείται πρόβλημα οδικής ασφάλειας.

Προτείνεται η αντιδρόμηση του τμήματος της οδού Μονής Κύκκου μεταξύ των οδών Πίνδου και Λάρνακος, με κατεύθυνση προς την τελευταία, προκειμένου η Πίνδου να λειτουργεί μονόδρομα σε όλο το μήκος της. Με τη ρύθμιση αυτή απλοποιούνται οι κινήσεις στον κόμβο Αναστάσεως – Πίνδου και μειώνονται τα σημεία εμπλοκής.

8. Παράδρομος Μεσογείων

Ο παράδρομος της Μεσογείων αποτελεί σημαντική οδική υποδομή και αναπόσπαστο τμήμα της λεωφόρου. Ο παράδρομος εξυπηρετεί τη σύνδεση των παρόδιων χρήσεων με τη Μεσογείων, παρέχοντας τη δυνατότητα στάσης και στάθμευσης οχημάτων καθώς και την πρόσβαση στους ιδιωτικούς και δημόσιας χρήσης χώρους στάθμευσης χωρίς την επιβάρυνση της κυκλοφορίας επί της λεωφόρου και της αποκλειστικής λωρίδας λεωφορείων (ΑΛΛ).

Χαρακτηριστικό στοιχείο της θετικής λειτουργίας του παράδρομου είναι ότι σε τμήματα όπου δεν υφίσταται παράδρομος παρατηρείται συχνή στάση οχημάτων επί της ΑΛΛ και κυρίως επί του πεζοδρομίου προκειμένου να υπάρξει πρόσβαση στις παρόδιες χρήσεις.

Αρνητικό στοιχείο της λειτουργίας του παράδρομου είναι ότι συμβάλλει στις κύριες σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις της Μεσογείων δημιουργώντας πρόσθετα σημεία εμπλοκής με τα λοιπά κύρια κυκλοφοριακά ρεύματα. Επίσης, η απουσία αποτελεσματικού διαχωρισμού μεταξύ χώρων διέλευσης/στάθμευσης οχημάτων και κίνησης πεζών αλλά και η ανεπαρκής αστυνόμευση των διατάξεων του ΚΟΚ καθιστά τον παράδρομο έναν άναρχο χώρο στάθμευσης οχημάτων που δυσχεραίνει την κυκλοφορία πεζών.

Στην ανάπλαση της περιοχής του παράδρομου της Λεωφ. Μεσογείων θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η λειτουργική χρησιμότητα του παράδρομου ως δρόμου σύνδεσης μίας βασικής αστικής αρτηρίας του λεκανοπεδίου (και κατά τόπους ταχείας αστικής λεωφόρου) με σημαντικές παρόδιες χρήσεις πχ. νοσοκομεία και δημόσιες

υπηρεσίες, και συνεπώς να διατηρηθεί η δυνατότητα διέλευσης και στάθμευσης οχημάτων. Οι παρεμβάσεις περιλαμβάνουν:

- Δημιουργία ανοιγμάτων στη νησίδα εκτός των σηματοδοτούμενων διασταυρώσεων
- Θεσμοθέτηση περιοχής στάθμευσης και τροφοδοσίας πλάτους 2,5 μέτρων αριστερά του παραδρόμου με τη δημιουργία εσοχών στάθμευσης με διαπλάτυνση της νησίδας μεταξύ λεωφόρου και παράδρομου.
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίου κατά 0,5 μέτρο
- Διατήρηση 3 μέτρων διαδρόμου κίνησης οχημάτων

9. Οδικό τμήμα 25^{ης} Μαρτίου

Η 25ης Μαρτίου χαρακτηρίζεται ως βασική συλλεκτήρια οδός που συνδέει τα αστικά κέντρα Χολαργού και Παπάγου στο εσωτερικό του Δήμου.

Στο πλαίσιο ανάδειξης των ήπιων μέσων μετακίνησης προτείνεται η αναβάθμιση του πεζοδρομίου της 25ης Μαρτίου ώστε να αποτελέσει διαδρομή περιπάτου μεταξύ των δύο αλσών. Προτείνεται η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου (βλ. Σχέδια Σ.10) ώστε να δημιουργηθεί διάδρομος πεζών 2,5 μέτρων χωρίς εμπόδια (όπου είναι εφικτό) ενώ παράλληλα να δημιουργηθούν και εσοχές στάθμευσης.

10. Οδικό τμήμα Ευτέρπης

Η οδός Ευτέρπης είναι ένας δρόμος μικρής σημασίας και κυκλοφορίας. Προτείνεται η διαμόρφωση της οδού από Αναστάσεως έως Φανερωμένης σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας με τα ακόλουθα κύρια χαρακτηριστικά:

- Δημιουργία ενιαίας επιφανείας μεταξύ των οικοδομικών γραμμών στα πρότυπα του shared space όπου το οδόστρωμα μπορεί να χρησιμοποιηθεί από οχήματα και πεζούς με προτεραιότητα στον πεζό.
- Διατήρηση παρόδιας στάθμευσης στη μια πλευρά μόνο για κατοίκους.
- Οριοθέτηση αποκλειστικού διαδρόμου ποδηλάτου στο φαρδύ τμήμα

11. Οδικό τμήμα Χατζηκωνσταντή

Η οδός Χατζηκωνσταντή συνορεύει με την προστατευόμενη περιοχή NATURA του όρους Υμηττού και εξυπηρετεί μικρό αριθμό κατοίκων.

Προτείνεται η μονοδρόμηση της Χατζηκωνσταντή με κατεύθυνση αντίθετη προς την οδό Μακεδονίας και η αξιοποίηση των ευνοϊκών συνθηκών για διαμόρφωση

ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης πλάτους 3,0 μέτρων. Το πλάτος των 4,5 μέτρων που απομένει επαρκεί τόσο για στάθμευση όσο και ήπια διέλευση ΙΧ οχημάτων. Παράλληλη διεύρυνση του πεζοδρομίου προς την περιοχή πρασίνου εκατέρωθεν της οδού είναι επίσης εφικτή.

12. Περιοχή Μακεδονίας – Χατζηκωνσταντή

Παράλληλα με την μονοδρόμηση της οδού Χατζηκωνσταντή προτείνονται και μία σειρά μονοδρομήσεων στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Μακεδονίας – Αναστάσεως – Χατζηκωνσταντή – Σακελλαρίου. Οι μονοδρομήσεις έχουν στόχο τη βέλτιστη αξιοποίηση του περιορισμένου πλάτους των οδών αλλά και τη μείωση των σημείων εμπλοκής στις διασταυρώσεις.

13. Περιοχή Ναυαρίνου – Γρεβενών – Πάτμου

Στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Ναυαρίνου – Γιαννιτσών – Γρεβενών – Καρπάθου – Καραολή & Δημητρίου – Κριεζότου – Πάτμου, το τοπικό οδικό δίκτυο αποτελείται από δρόμους διπλής κατεύθυνσης με πολύ στενή διατομή. Πρόκειται για τις οδούς: Κιλκίς, Κω, Αστυπάλαιας, Κριεζώτου, Κυκλάδων, Λέρου, Σπάρτης και Πάτμου όπου η ταυτόχρονη διέλευση οχημάτων από αντίθετη κατεύθυνση είναι αδύνατη. Προτείνεται η μονοδρόμηση των τμημάτων αυτών.

14. Σύνδεση Δημοτικού Γυμναστηρίου με τον υπόλοιπο Δήμο

Το Γυμναστήριο αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης ενώ η περιοχή γύρω από αυτό προσφέρεται για περιπάτους και αναψυχή. Η πρόσβαση σε αυτό για πεζούς είναι ευκολότερη μέσω του νότιου τμήματος της οδού Αριστοτέλους και της προέκτασης αυτής την Καραολή και Δημητρίου μπροστά από το 2ο Γυμνάσιο Χολαργού.

Προτείνεται η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η απαγόρευση στάθμευσης επί της οδού Κεφαλληνίας και η σύνδεσή της με την 17ης Νοεμβρίου.

15. Περιοχή Ναυαρίνου – Υμηττού – Εθν. Αμύνης

Διαπιστώνονται προβλήματα στη λειτουργία της διασταύρωσης Υμηττού-Εθν. Αμύνης (επίπεδο εξυπηρέτησης F). Τα προβλήματα αυτά ξεκινούν από την οδό Ναυαρίνου, που αποτελεί τμήμα της διαδρομής Ναυαρίνου-Υμηττού-Εθν. Αμύνης και εξυπηρετεί σημαντική κυκλοφορία που κινείται παράλληλα με την οδό Μεσογείων και την Δ.Π.Α.Υ. και είτε αποτελεί διαμπερή κυκλοφορία στο Δήμο, είτε έχει προορισμό/προέλευση εντός του Δήμου.

Για τον λόγο αυτό προτείνονται τα εξής:

- Υλοποίηση κατάλληλων επεμβάσεων κατά μήκος της οδού Ναυαρίνου και Υμηττού, που θα προάγουν την οδική ασφάλεια κατά κύριο λόγο των πεζών που διακινούνται στην περιοχή, χωρίς να δημιουργούν εμπόδια στην κυκλοφορία, τέτοια που θα μπορούσαν να επιφέρουν πρόσθετα προβλήματα καθυστερήσεων με τις συνεπαγόμενες αρνητικές συνέπειες στο περιβάλλον της περιοχής (εκπομπές καυσαερίων, κτλ.).
- Βελτίωση της διασταύρωσης Υμηττού-Εθν. Αμύνης, ώστε να εξασφαλίζεται καλύτερη ορατότητα στα οχήματα που προσεγγίζουν τη διασταύρωση, διατηρώντας όμως την παροχή προτεραιότητας για την αποφυγή υψηλών ταχυτήτων κατά την είσοδό τους στην Εθν. Αμύνης.
- Διερεύνηση της σκοπιμότητας λειτουργίας φωτεινής σηματοδότησης στη διασταύρωση των οδών Εθν. Αμύνης-Σαρανταπόρου, όπου σήμερα υπάρχει παραχώρηση προτεραιότητας, που διακόπτει εκ νέου (και σε πολύ μικρή απόσταση από την προηγούμενη) τη ροή της κυκλοφορίας επί της Εθν. Αμύνης. Η σηματοδότηση αυτή θα λειτουργεί σε συντονισμό με τον κόμβο Εθν. Αμύνης-Αναστάσεως, ώστε να εξασφαλίζει την ομαλή ροή της κυκλοφορίας στο υπόψη τμήμα.

Ως προς τη διαχείριση στάθμευσης, προβλήματα στάθμευσης παρουσιάζονται κυρίως σε επιμέρους περιοχές του Δήμου όπου παρατηρείται έντονη συγκέντρωση πόλων έλξης μετακινήσεων. Οι παρεμβάσεις που προτείνονται είναι:

- Διαμόρφωση εσοχών στάθμευσης με σκοπό την καλύτερη οργάνωση της στάθμευσης και τη βελτίωση της ορατότητας σε διασταυρώσεις που παρατηρήθηκαν προβλήματα οδικής ασφάλειας (Λεωφ. Παπάγου, 25^{ης} Μαρτίου, Ζακυνθινού και παραδρόμου Μεσογείων.
- Επιπλέον της δημιουργίας εσοχών στην αριστερή πλευρά του παράδρομου της Μεσογείων προτείνεται απαγόρευση της στάθμευσης στη δεξιά πλευρά λόγω διαπλάτυνσης του πεζο-δρομίου. Με τον τρόπο αυτό η λειτουργία της στάθμευσης στον παράδρομο της Μεσογείων ρυθμίζεται, αφού μέσω των γεωμετρικών διαμορφώσεων δεν διατίθεται πλέον χώρος για παράνομη στάθμευση. Ο όγκος της στάθμευσης που αφαιρείται από τις επεμβάσεις μπορεί να καλυφθεί στην ίδια περιοχή μέσω της εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης, η οποία θα ελαττώσει τη μέση διάρκεια στάθμευσης και θα αυξήσει την εναλλαγή των οχημάτων στις διατιθέμενες θέσεις στάθμευσης.

- Απαγόρευση στάθμευσης στην 25ης Μαρτίου μεταξύ των οδών Περικλέους και Υμηττού προκειμένου να διαπλατυνθούν τα πεζοδρόμια. Τα σταθμευμένα οχήματα που αποκλείονται από την οδό σύμφωνα με την έρευνα εναλλαγής στάθμευσης παρουσιάζουν χαρακτη-ριστικά επισκεπτών για περιορισμένο χρονικό διάστημα, ενώ παράλληλα η περιοχή δεν φανερώνει κατάσταση κορεσμού. Επομένως η στάθμευσή τους θα μπορούσε να μετατοπιστεί σε γειτονικές περιοχές ή και να εξεταστεί το ενδεχόμενο δημιουργίας ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης, που θα εξυπηρετούσε τους επισκέπτες και να οριοθετούσε και τις περιοχές στάθμευσης κατοίκων, έτσι ώστε να μην επιβαρύνονται από τη στάθμευση των επισκεπτών.

Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας

Στο πλαίσιο καταγραφής των υφιστάμενων καταναλώσεων για τον τομέα των μεταφορών υπολογίστηκε η κατανάλωση ενέργειας και οι εκπομπές CO₂ για το δημοτικό στόλο και τις ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές.

Για το δημοτικό στόλο η συνολική κατανάλωση πετρελαίου κίνησης υπολογίζεται σε 2.009 MWh και της βενζίνης σε 147 MWh. Από τα οχήματα που διαθέτει ο Δήμος, τα απορριμματοφόρα και οι τράκτορες έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο των καταναλώσεων από τα οχήματα του δημόσιου στόλου.

Για την εκτίμηση των ιδιωτικών μεταφορών, έγινε αναγωγή από τα δεδομένα της ΕΛ.ΣΤΑΤ σχετικά με τις καταναλώσεις στις μεταφορές για την Περιφέρεια Αττικής. Έτσι προέκυψε ότι η κατανάλωση βενζίνης είναι 141.702 MWh. και του πετρελαίου κίνησης 101.654 MWh. Οι κατανάλωσης αυτές αντιστοιχούν σε 51.152 tnCO₂.

Ως προς τη συνολική κατανάλωση του Δήμου, κτιριακός τομέας είναι υπεύθυνος για το 52% των ενεργειακών καταναλώσεων στο δήμο, ενώ ο τομέας των μεταφορών για το 48%, ενώ για τη συνολικές εκπομπές CO₂ το μεγαλύτερο μέρος αυτών αφορά στον κτιριακό τομέα (79%), το οποίο οφείλεται στον σημαντικό ρόλο της ηλεκτρικής ενέργειας στον συγκεκριμένο τομέα.

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

- Ανανέωση Μέρους του Δημοτικού Στόλου με Νέα Οχήματα Σύγχρονης Τεχνολογίας και πιο Αποδοτικά (ηλεκτρικά οχήματα ή με φυσικό αέριο): Με

την υλοποίηση αυτής της δράσης αναμένεται εξοικονόμηση ενέργειας 259 MWh/έτος και μείωση εκπομπών CO₂ 67 tn/έτος.

- Δημιουργία πιλοτικών σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων (IX): Στο πλαίσιο αυτής της δράσης, περιλαμβάνονται ο καθορισμός εναλλακτικών σημείων δημιουργία σταθμών φόρτισης, συσχέτιση προσφοράς θέσεων φόρτισης με τη ζήτηση, ολοκληρωμένη μελέτη αξιολόγησης των επιπτώσεων, αναλυτικές τεχνικές προδιαγραφές, υποχρεώσεις εμπλεκόμενων φορέων και υλοποίηση έργου.
- Εργασίες συντήρησης και Υλοποίηση Παρεμβάσεων Βιώσιμης Κινητικότητας (Πεζόδρομοι, Ποδηλατόδρομοι): Έμφαση θα δοθεί σε παρεμβάσεις στα πεζοδρόμια για διευκόλυνση της βαδισιμότητας και άρση των εμποδίων (δέντρα, κάδοι, πινακίδες κ.α.), διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, βελτίωση της ασφάλειας των πεζών, διασφάλιση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ σε δημόσιους χώρους και δημοτικά κτίρια. Οι δράσεις αυτές αναμένεται ότι θα αναβαθμίσουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων και θα βελτιώσουν το επίπεδο κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης, ενώ παράλληλα θα σημειωθεί μείωση των εκπομπών CO₂ της τάξης του 2.560 tn/CO₂, εφόσον οι κάτοικοι θα χρησιμοποιούν λιγότερο τα οχήματα τους και η αναμενόμενη εξοικονόμηση ενέργειας 10.148 MWh/έτος.

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παπάγου - Χολαργού 2019 - 2023

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

Στρατηγικός Στόχος 1 (ΣΣ1): Προστασία και ανάδειξη του περιβάλλοντος – Προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων

Ο Στρατηγικός Στόχος περιλαμβάνει μέτρα και δράσεις που αφορούν το φυσικό περιβάλλον του Δήμου. Οι σχετιζόμενοι με το ΣΦΗΟ γενικοί στόχοι που επιθυμεί ο Δήμος να επιτύχει είναι:

- *Γενικός Στόχος 1.1.3: Αναβάθμιση & επέκταση του αστικού πρασίνου:* Περιλαμβάνεται η ομαδοποίηση έργων και εργασιών τακτικής φροντίδας των πάρκων και χώρων πρασίνου του Δήμου, με κηποτεχνικές αναπλάσεις για τη διαφύλαξη της αισθητικής τους τη συντήρηση και αναβάθμιση του εξοπλισμού τους, καθώς και εργασίες διαχείρισης των συστημάτων ύδρευσης, άρδευσης και φωτισμού. Διακριτές Δράσεις προβλέπονται για τους δύο σημαντικότερους χώρους πρασίνου (το Πάρκο Στρατάρχου Αλέξανδρου Παπάγου στη Δημοτική Κοινότητα Παπάγου και το Άλσος Ανδρέα Παπανδρέου στη Δημοτική Κοινότητα Χολαργού), όπου ο Δήμος εστιάζει σε περαιτέρω αναβάθμισή τους με ολοκληρωμένες αναπλάσεις βάσει μελετών.

Γενικός Στόχος 1.1.3 <i>Αναβάθμιση & επέκταση του αστικού πρασίνου</i>	
<u>Δράση 1.1.3.1</u>	Προγραμματισμός και υλοποίηση ενεργειών συντήρησης του αστικού πρασίνου και καταπολέμησης ασθενειών των φυτών και του προβλήματος των κουνουπιών
<u>Δράση 1.1.3.2</u>	Ανάπλαση Πάρκου Στρ. Αλέξανδρου Παπάγου
<u>Δράση 1.1.3.3</u>	Ανάπλαση Άλσους Χολαργού
<u>Δράση 1.1.3.4</u>	Συντήρηση και αναβάθμιση πάρκων, κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου

Στρατηγικός Στόχος 3 (ΣΣ3): Αστική αναζωογόνηση με διαφύλαξη της χρήσης κατοικίας και παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας.

Ο Στρατηγικός Στόχος περιλαμβάνει μέτρα και δράσεις που αφορούν το φυσικό περιβάλλον του Δήμου. Οι σχετιζόμενοι με το ΣΦΗΟ γενικοί στόχοι που επιθυμεί ο Δήμος να επιτύχει είναι:

- *Γενικός Στόχος 1.3.2: Σύνταξη και υλοποίηση προτάσεων ανάπλασης οικιστικών συνόλων:* Το συγκεκριμένο Σχέδιο Δράσης περιλαμβάνει ένα ολοκληρωμένο πλέγμα ενεργειών (μελέτες και εκτέλεση έργων) για την αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων στο σύνολο της περιοχής του Δήμου. Προβλέπεται η συντήρηση και ανακατασκευή πλατειών με συντήρηση του εξοπλισμού και των μνημείων, η βελτίωση της ποιότητας των παιδικών χαρών σε συμμόρφωση με τα προβλεπόμενα πρότυπα καταλληλότητας, η αναβάθμιση των κοιμητηρίων με εκπόνηση διαχειριστικών και περιβαλλοντικών μελετών και η ανάπλαση των κεντρικών εισόδων του Δήμου. Διακριτές δράσεις αφορούν την ανάπλαση της πλατείας Εθνικής Αντίστασης βάσει εγκεκριμένης μελέτης, καθώς και δύο αναπλάσεις που

αναμένεται να βελτιώσουν σημαντικά την εικόνα της πόλης. Τη βιοκλιματική ανάπλαση του παράδρομου της Λεωφόρου Μεσογείων που θα αναβαθμίσει αισθητά το «μέτωπο» του Δήμου προς τη Μεσογείων και θα ενισχύσει την τοπική αγορά και την ανάπλαση της 25ης Μαρτίου με σκοπό την ομαλοποίηση της κυκλοφορίας, την περιβαλλοντική ανάδειξη του «Κέντρου Γειτονιάς», και τη σύνδεση των δύο μεγάλων πάρκων των Δημοτικών Κοινοτήτων. Τέλος, στο πλαίσιο διαδημοτικών δράσεων υπερτοπικού χαρακτήρα, προβλέπεται η κατάρτιση Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ), στην κατεύθυνση της αξιοποίησης του εργαλείου των Ολοκληρωμένων Χωρικών Επενδύσεων (ΟΧΕ) του ΕΣΠΑ 2014-2020.

Γενικός Στόχος 1.3.2	
<i>Σύνταξη και υλοποίηση προτάσεων ανάπλασης οικιστικών συνόλων</i>	
<u>Δράση 1.3.2.1</u>	Βιοκλιματική ανάπλαση παράδρομου Μεσογείων
<u>Δράση 1.3.2.2</u>	Ανάπλαση 25ης Μαρτίου με σκοπό την προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
<u>Δράση 1.3.2.3</u>	Ανάπλαση πλατείας Εθνικής Αντίστασης
<u>Δράση 1.3.2.4</u>	Συντήρηση και ανακατασκευή/ανάπλαση πλατειών και κοινοχρήστων χώρων
<u>Δράση 1.3.2.5</u>	Συντήρηση, εκσυγχρονισμός και αναβάθμιση παιδικών χαρών
<u>Δράση 1.3.2.6</u>	Ανάπλαση κεντρικών εισόδων
<u>Δράση 1.3.2.7</u>	Παρεμβάσεις συντήρησης και αναβάθμισης των Δημοτικών Κοιμητηρίων
<u>Δράση 1.3.2.8</u>	Μελέτες Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων για την αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος

- *Γενικός Στόχος 1.3.3: Βελτίωση κυκλοφοριακού – στάθμευσης – συγκοινωνιακού με προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας:* Το συγκεκριμένο Σχέδιο Δράσης αφορά τη βελτίωση του κυκλοφοριακού και της στάθμευσης στην περιοχή του Δήμου, η οργάνωση των οποίων μέχρι σήμερα έχει γίνει βάσει παλαιότερων κυκλοφοριακών μελετών που έχουν εκπονηθεί από τους δύο πρώην Δήμους πριν την ενοποίησή τους. Στην κατεύθυνση αυτή, προβλέπεται η εκπόνηση νέας κυκλοφοριακής μελέτης με ενιαία θεώρηση παρεμβάσεων στο σύνολο του Δήμου, που θα λαμβάνει υπόψη τα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα και θα στοχεύει στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Βάσει των αποτελεσμάτων της μελέτης και τη διεξαγωγή Δημόσιας Διαβούλευσης για τη ψήφιση της κανονιστικής απόφασης εφαρμογής της, θα καθοριστεί πλήθος τεχνικών ενεργειών και έργων, όπως η υλοποίηση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και η διαμόρφωση κυκλοφοριακών κόμβων, η εγκατάσταση συστήματος ελεγχόμενης

στάθμευσης σε επιλεγμένες περιοχές, η υλοποίηση παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι), η λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων και η βελτίωση της Δημοτικής συγκοινωνίας με νέα δρομολόγια και την εγκατάσταση «έξυπνων στάσεων». Η υλοποίηση του Γενικού Στόχου συμπληρώνεται με παρεμβάσεις για μέτρα οδικής ασφάλειας στις περιοχές των σχολείων και των παιδικών σταθμών του Δήμου, ενώ περιλαμβάνονται και δράσεις μη τεχνικού χαρακτήρα, όπως δράσεις ενημέρωσης-ευαισθητοποίησης για τον περιορισμό της χρήσης ΙΧ και την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, σαν επιλογή μετακίνησης των πολιτών, που ενισχύονται με τη συμμετοχή σε ανάλογα ευρωπαϊκά και εθνικά προγράμματα (ευρωπαϊκή εβδομάδα κινητικότητας κ.α.)

Γενικός Στόχος 1.3.3 <i>Βελτίωση κυκλοφοριακού - στάθμευσης – συγκοινωνιακού με προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας</i>	
Δράση 1.3.3.1	Εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης στις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας
Δράση 1.3.3.2	Υλοποίηση νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και υποδομών στάθμευσης
Δράση 1.3.3.3	Υλοποίηση παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι)
Δράση 1.3.3.4	Επέκταση και βελτίωση της Δημοτικής Συγκοινωνίας
Δράση 1.3.3.5	Δράσεις ενημέρωσης/ευαισθητοποίησης πολιτών για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας
Δράση 1.3.3.6	Μελέτη και υλοποίηση παρεμβάσεων για μέτρα οδικής ασφάλειας στις περιοχές των σχολείων και των παιδικών σταθμών

- *Γενικός Στόχος 1.3.4: Συντήρηση οδών –πεζοδρομίων – Προώθηση της βαδισιμότητας:* Το συγκεκριμένο Σχέδιο Δράσης ομαδοποιεί το σύνολο των ενεργειών για την εκτέλεση έργων συντήρησης, κατασκευής και ανακατασκευής τμημάτων του οδικού δικτύου της περιοχής του Δήμου, βάσει διαπιστωμένων αναγκών. Στο πλαίσιο του Στόχου περιλαμβάνεται επίσης διακριτή δράση για την προώθηση της βαδισιμότητας και της προσβασιμότητας ΑμεΑ, ώστε οι εν λόγω παρεμβάσεις και προδιαγραφές να λαμβάνονται υπόψη, κατά το μέγιστο δυνατόν, σε ανακατασκευές υφιστάμενων οδοστρωμάτων και πεζοδρομίων. Με το ίδιο σκεπτικό, στην εν λόγω δράση περιλαμβάνονται ενέργειες ενημέρωσης-ευαισθητοποίησης όσο αφορά τη σωστή οδική συμπεριφορά και τη συμπεριφορά στάθμευσης (περιορισμός της άναρχης στάθμευσης) για τη διαφύλαξη της ασφαλούς και απρόσκοπτης κίνησης των πεζών.

Γενικός Στόχος 1.3.4 Συντήρηση οδών & πεζοδρομίων – Προώθηση της βαδισιμότητας	
Δράση 1.3.4.1	Συντηρήσεις, επισκευές και αναπλάσεις οδών και πεζοδρομίων
Δράση 1.3.4.2	Παρεμβάσεις διευκόλυνσης της βαδισιμότητας και της προσβασιμότητας των ΑμΕΑ - Ενημέρωση/ευαισθητοποίηση πολιτών

Στρατηγικός Στόχος 4 (ΣΣ4): Προστασία Περιβάλλοντος – ανάσχεση επιπτώσεων κλιματικής αλλαγής – Μείωση εκπομπών CO₂.

Ο Στρατηγικός Στόχος περιλαμβάνει μέτρα και δράσεις που αφορούν το φυσικό περιβάλλον του Δήμου. Οι σχετιζόμενοι με το ΣΦΗΟ γενικοί στόχοι που επιθυμεί ο Δήμος να επιτύχει είναι:

- Μείωση του ενεργειακού αποτυπώματος του Δήμου:* Σε επίπεδο μελέτης-σχεδιασμού περιλαμβάνεται η εκπόνηση Σχεδίου Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (ΣΔΑΕ), η ανάπτυξη Συστήματος Ενεργειακής Διαχείρισης κατά το διεθνές πρότυπο ISO 50001 και η υιοθέτηση συστήματος Πράσινων Δημόσιων Συμβάσεων, το οποίο θέτει περιβαλλοντικού χαρακτήρα προδιαγραφές στις διαδικασίες με τις οποίες ο Δήμος προμηθεύεται προϊόντα και υπηρεσίες. Σε επίπεδο υλοποίησης προβλέπεται ένα σύνολο μελετών και εφαρμογών ενεργειακής αναβάθμισης και εξοικονόμησης ενέργειας σε δημοτικά κτίρια και εγκαταστάσεις, βάσει των προτάσεων του ΣΔΑΕ, καθώς και πιλοτικές δράσεις, όπως η κατασκευή πράσινων δωματίων σε επιλεγμένα κτίρια και η δημιουργία σταθμών φόρτισης Ηλεκτρικών Αυτοκινήτων με στόχο τη μείωση των εκπομπών CO₂ και την προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Σε αυτό το σημείο σημειώνεται, ότι στοχευμένα έργα ενεργειακής αναβάθμισης κτιρίων που αφορούν τον τομέα της εκπαίδευσης και της προσχολικής αγωγής (σχολεία και βρεφονηπιακοί σταθμοί), περιλαμβάνονται σαν διακριτές δράσεις στον 2ο Άξονα «Κοινωνική Πολιτική, Υγεία, Παιδεία, Πολιτισμός και Αθλητισμός». Τέλος, στο πλαίσιο του συγκεκριμένου στόχου, ο Δήμος προετοιμάζεται για το επόμενο βήμα, την υιοθέτηση της «Ευρωπαϊκής Πρωτοβουλίας Mayor's Adapt», που αποτελεί τη συνέχεια του «Συμφώνου των Δημάρχων» και αφορά την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.

Γενικός Στόχος 1.4.1 <i>Μείωση του ενεργειακού αποτυπώματος του Δήμου</i>	
<u>Δράση 1.4.1.1</u>	Εκπόνηση "Σχεδίου Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια" στο πλαίσιο του Συμφώνου Δημάρχων
<u>Δράση 1.4.1.2</u>	Μελέτες και εφαρμογές ενεργειακής αναβάθμισης, αποδοτικότητας και εξοικονόμησης ενέργειας σε υποδομές του Δήμου
<u>Δράση 1.4.1.3</u>	Υλοποίηση πράσινων υποδομών σε δημόσια κτίρια
<u>Δράση 1.4.1.4</u>	Δημιουργία πιλοτικών σταθμών φόρτισης Ηλεκτρικών Αυτοκινήτων (IX)
<u>Δράση 1.4.1.5</u>	Υιοθέτηση της ευρωπαϊκής πρωτοβουλίας Mayor's Adapt
<u>Δράση 1.4.1.6</u>	Ανάπτυξη Συστήματος Ενεργειακής Διαχείρισης
<u>Δράση 1.4.1.7</u>	Υιοθέτηση συστήματος Πράσινων Δημόσιων Συμβάσεων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β – ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

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

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

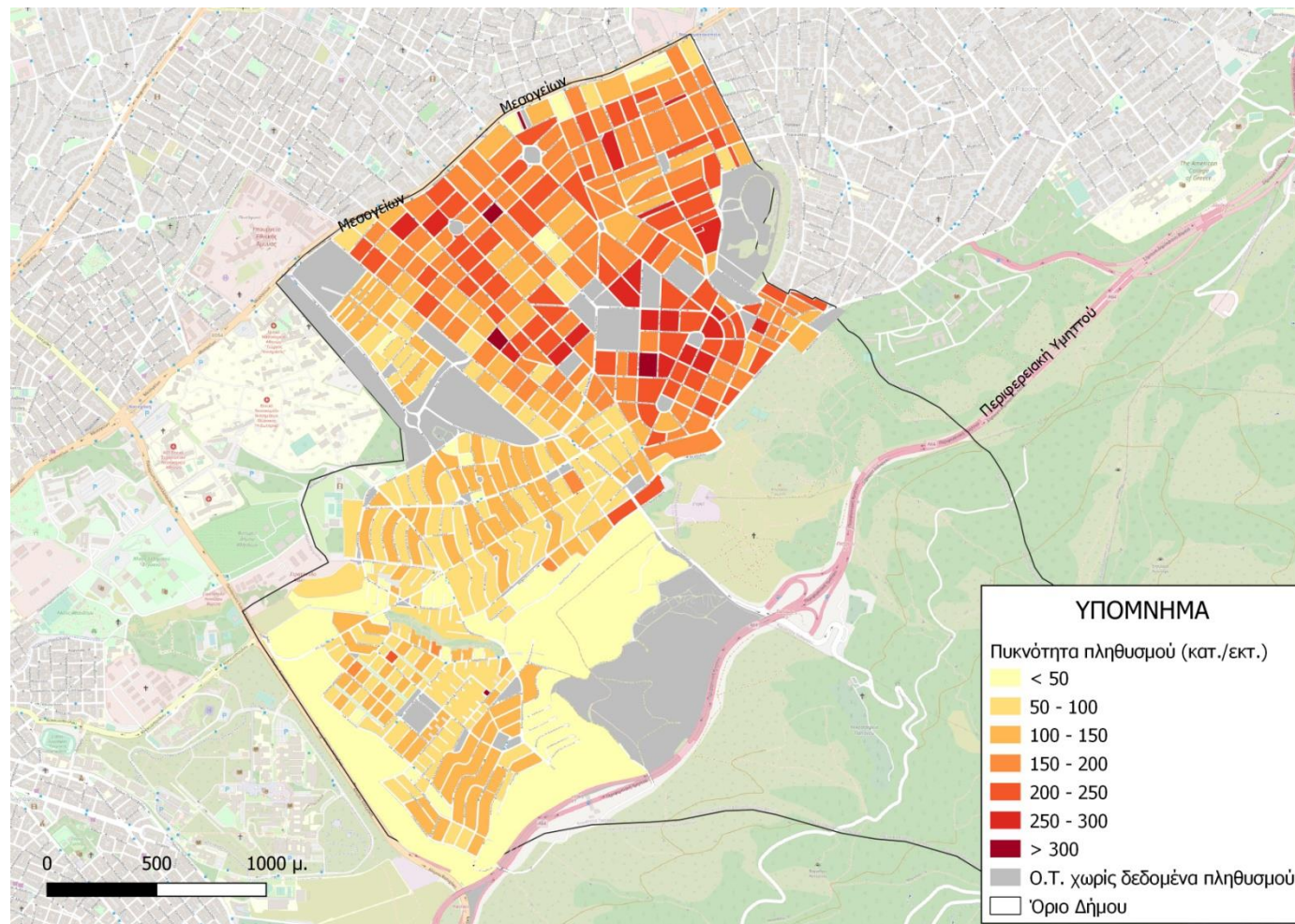
β) οι εκτιμώμενες / καταγεγραμμένες νόμιμα προσφερόμενες θέσεις παρόδιας στάθμευσης ΙΧ οχημάτων (ελεύθερης και ελεγχόμενης στάθμευσης), λεωφορείων, ταξί, θέσεων τροφοδοσίας, θέσεων ΑμεΑ κ.τ.λ., καθώς και δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

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

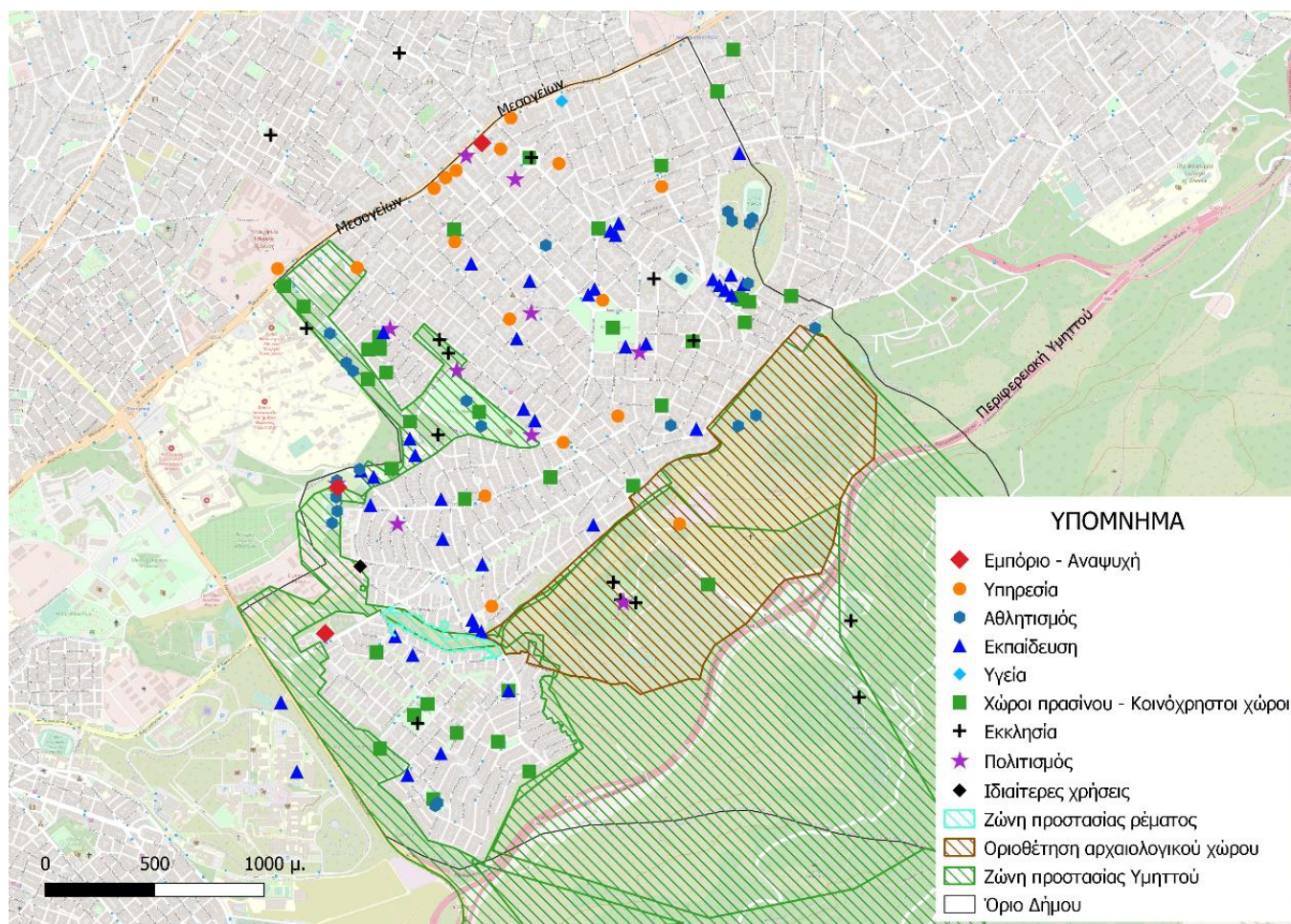
δ) τα σημεία χωροθέτησης δημοσίως προσβάσιμων θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε δημοτικές εγκαταστάσεις, πέραν των υποχρεωτικά προβλεπόμενων βάσει της κείμενης νομοθεσίας, και η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση του κοινού σε τερματικούς σταθμούς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

B.1 Δημιουργία χαρτών

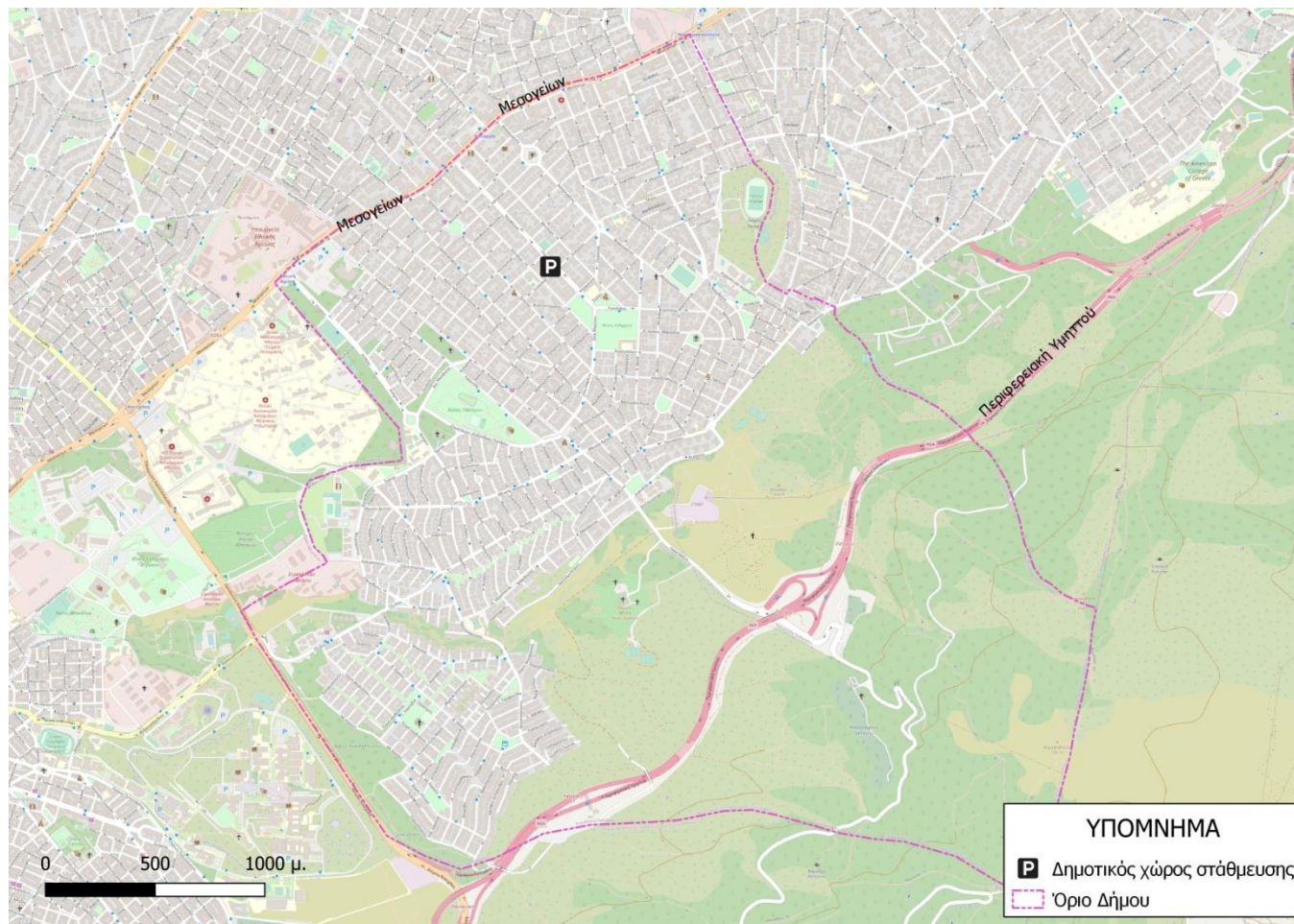
Για τη δημιουργία των χαρτών, αντλήθηκαν δεδομένα από ποικίλες πηγές δεδομένων. Για τα πληθυσμιακά και τα στοιχεία κατοχής Ι.Χ χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα της ΕΛ.ΣΤΑΤ, ενώ για την υφιστάμενη κατάσταση αντλήθηκαν πληροφορίες από το Δήμο, εκπονούμενες μελέτες, ανοιχτές πηγές δεδομένων και καταγραφές.



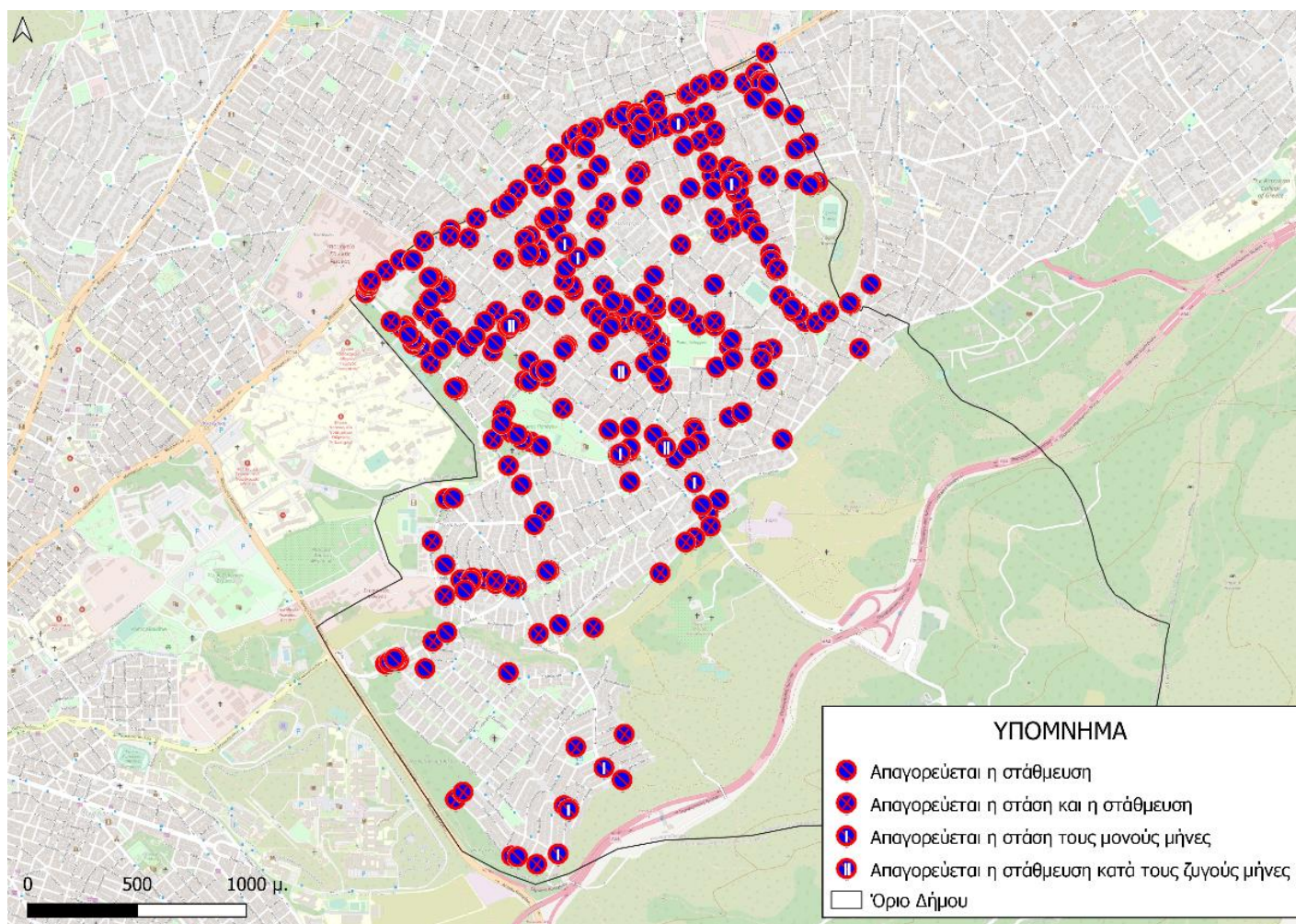
Εικόνα 11: Πυκνότητα πληθυσμού



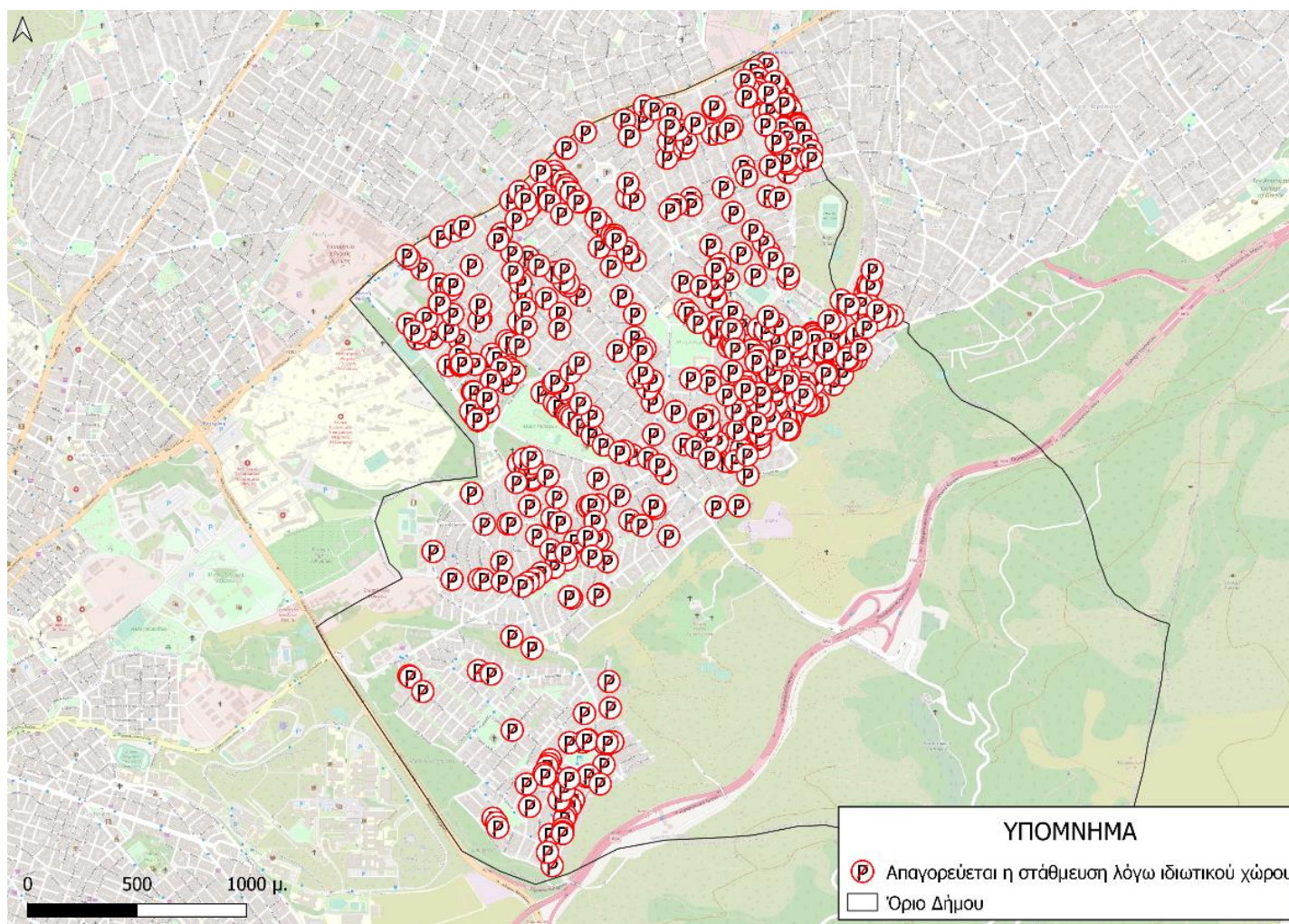
Εικόνα 12: Υφιστάμενες χρήσεις γης



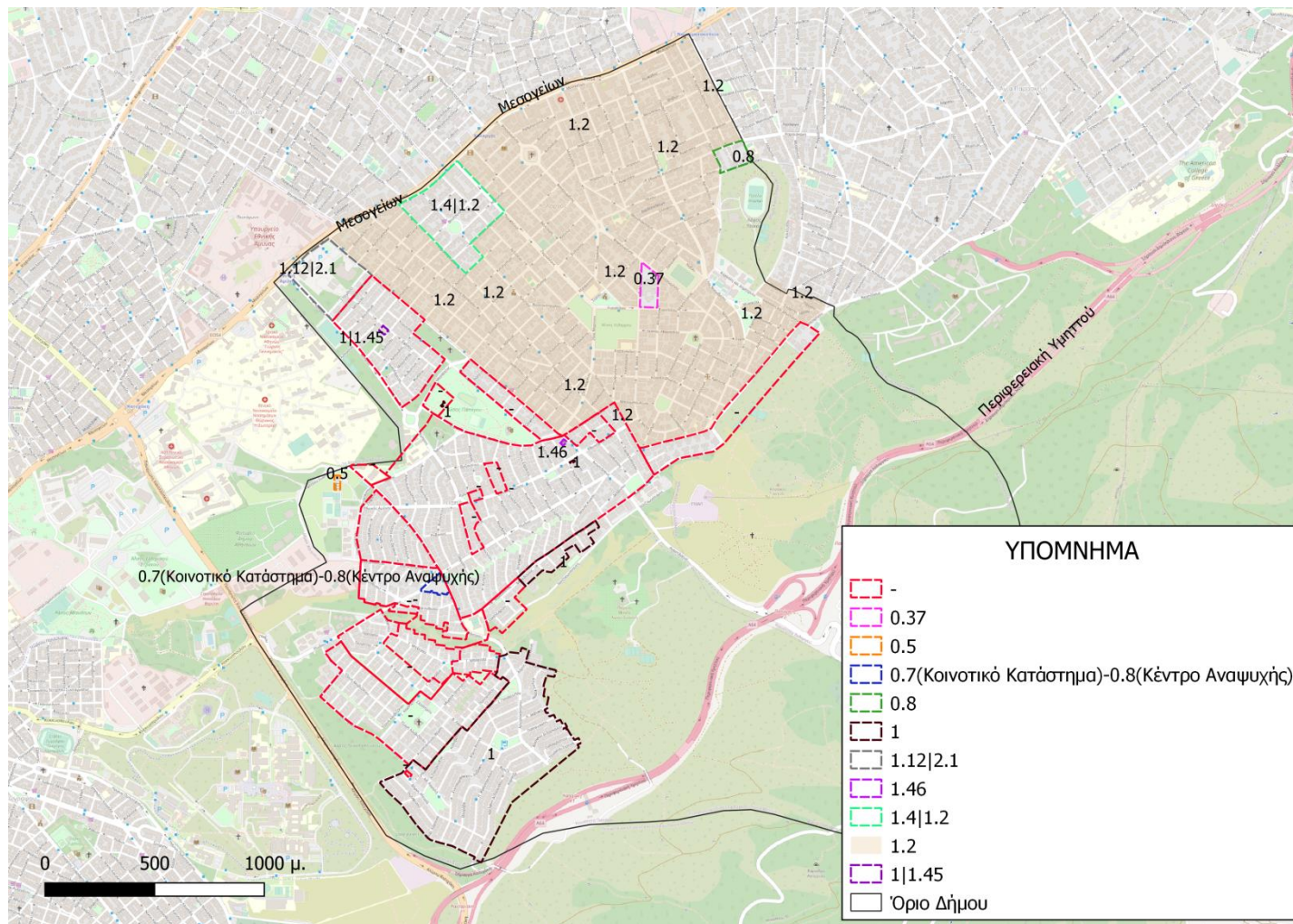
Εικόνα 13: Υφιστάμενος υπαίθριος χώρος στάθμευσης



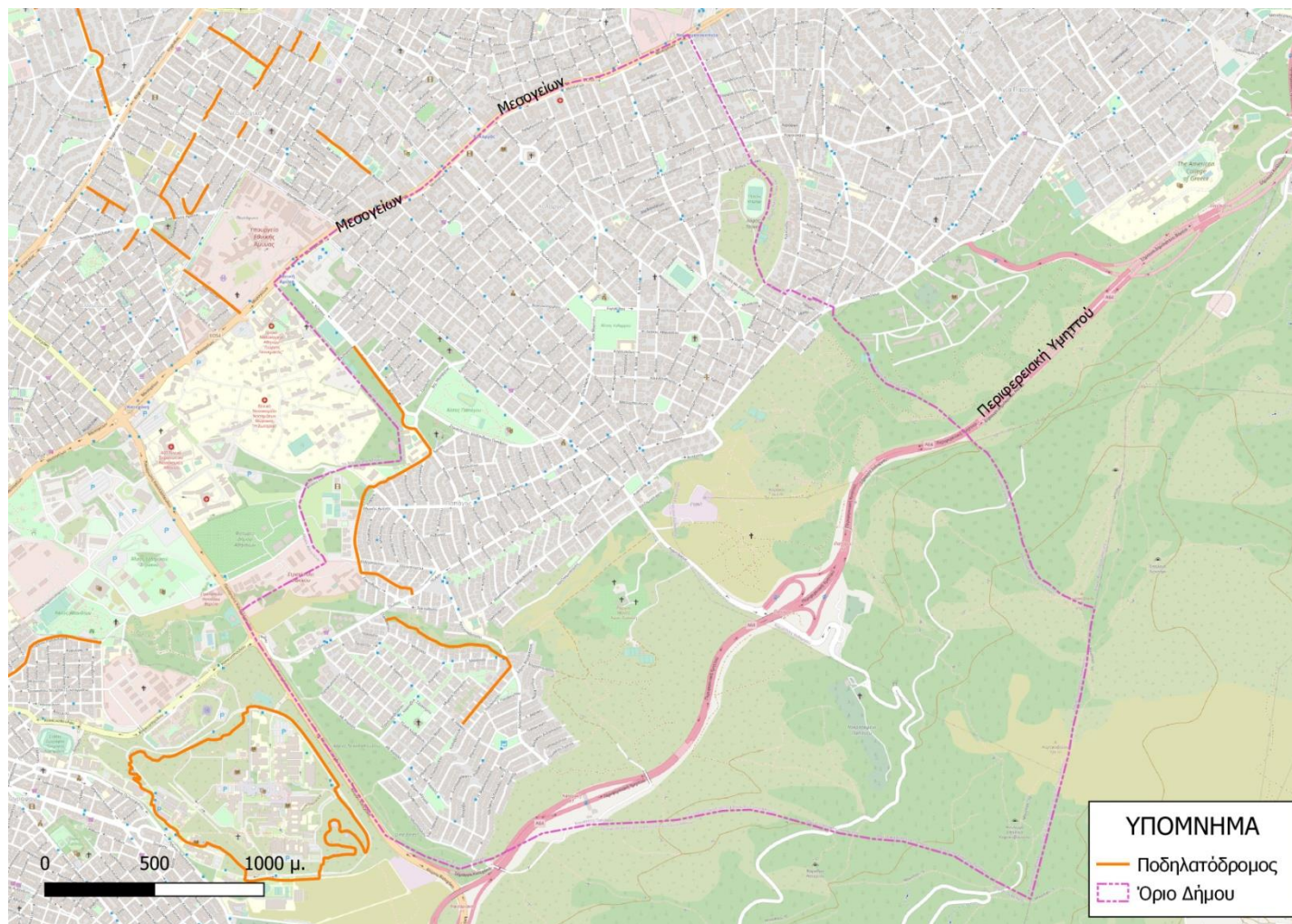
Εικόνα 14: Διαχείριση στάθμευσης



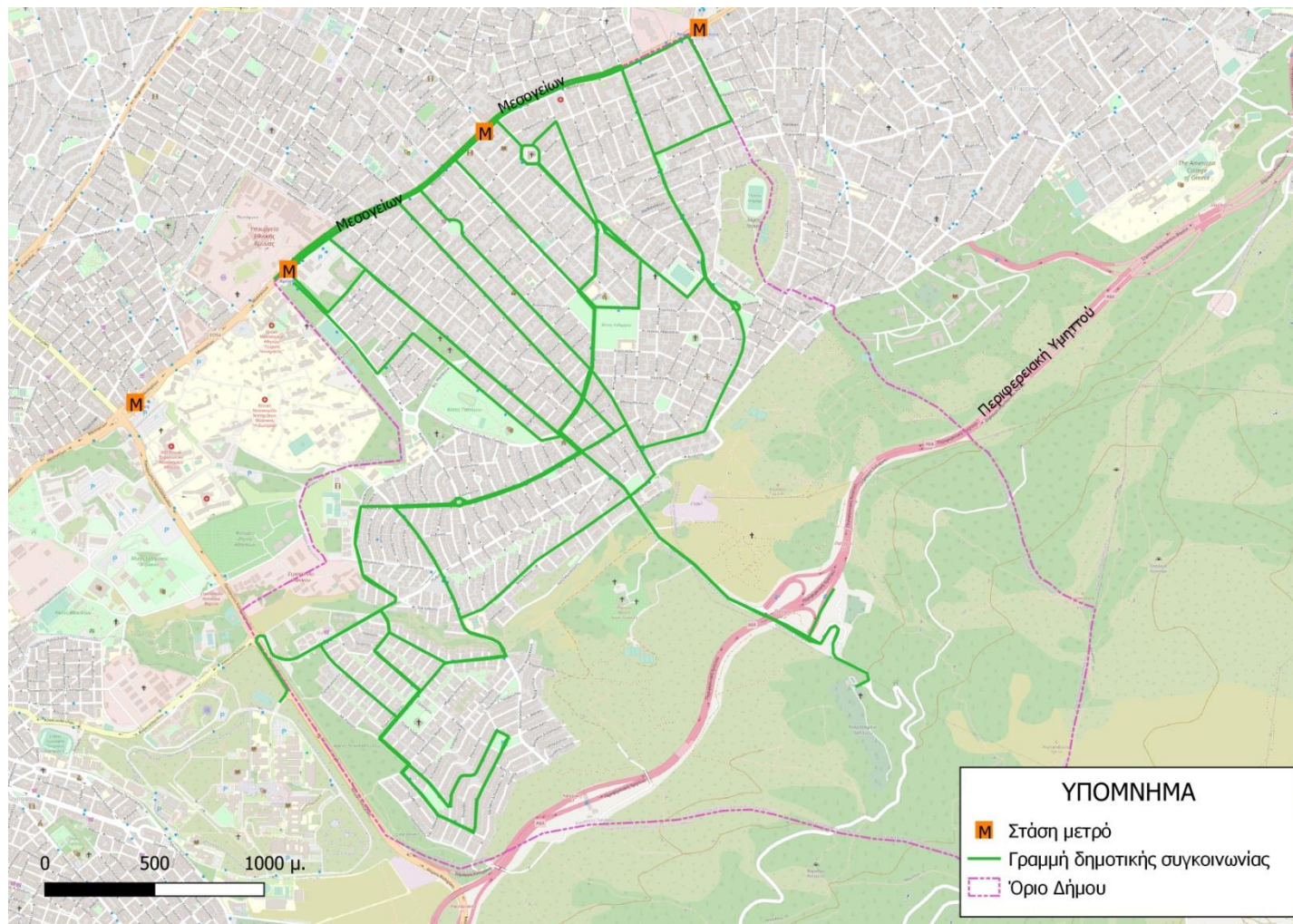
Εικόνα 15: Απαγόρευση στάθμευσης λόγω ιδιωτικών χώρων



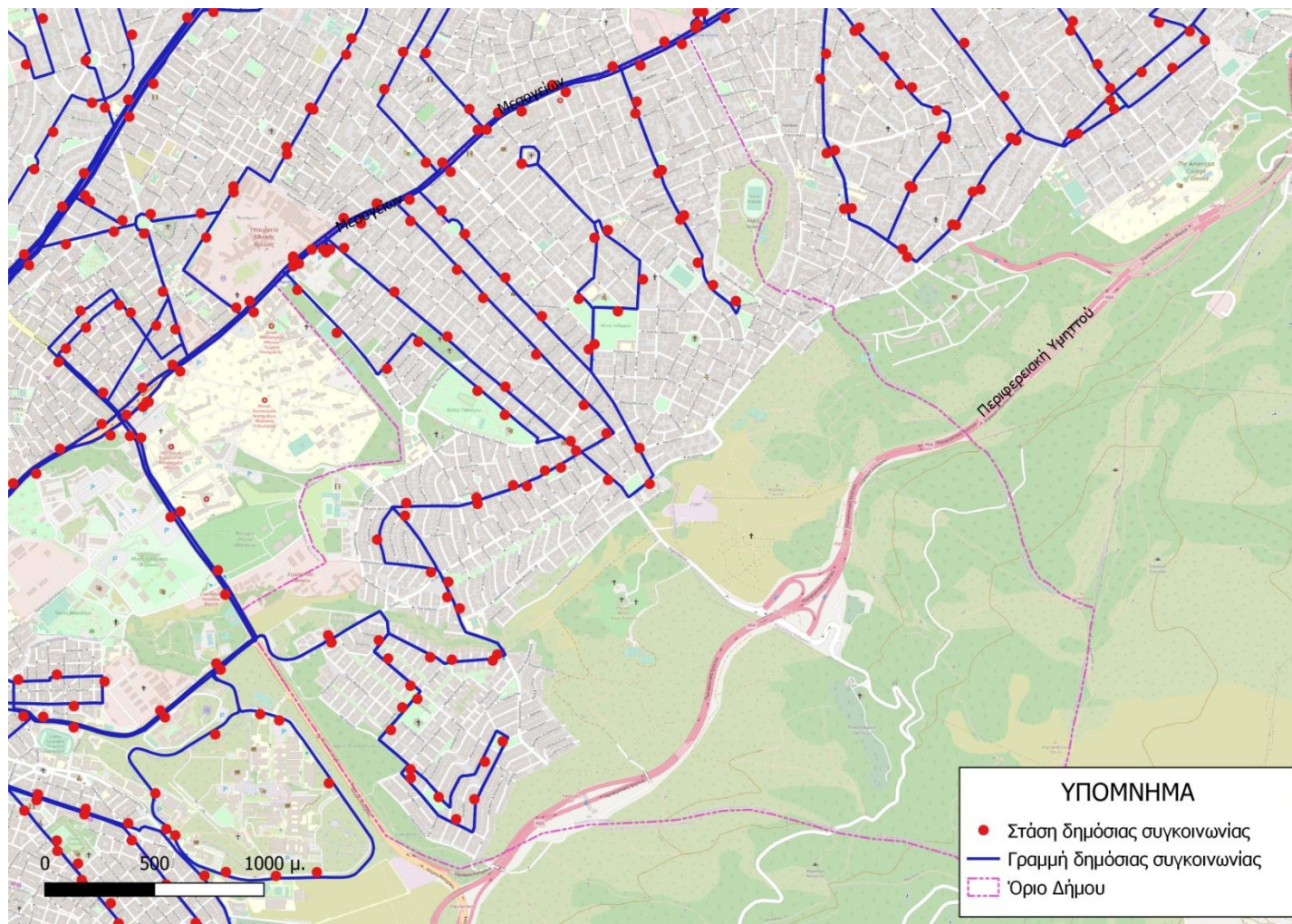
Εικόνα 16: Συντελεστής δόμησης



Εικόνα 17: Δίκτυο ποδηλατοδρόμου



Εικόνα 18: Δίκτυο Δημοτικής Συγκοινωνίας



Εικόνα 19: Δίκτυο ΟΑΣΑ