



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΕΓΑΛΩΝ
ΕΡΓΩΝ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΥΜΗΣ
ΣΤΗΝ Δ.Ε. ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ»**

Επιβλέποντες καθηγητές:

Βαρελίδης Γεώργιος, Καθηγητής

Παπανικολάου Ευάγγελος, ΕΔΙΠ

Διπλωματική εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών του
Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής

Τριμελής επιτροπή :
Βαρελίδης Γεώργιος, Βρυζίδης Ισαάκ, Κουρνιατής Νικόλαος

ΑΘΗΝΑ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2024

Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής, Πολιτικών Μηχανικών

Πάσσιος Αλέξανδρος

© 2022 – Με την επιφύλαξη παντός δικαιώματος



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΟΜΟΣΤΑΤΙΚΟΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία παρουσιάστηκε

από τον φοιτητή

ΠΑΣΣΙΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟ

την [02, ΙΟΥΛΙΟΥ, 2024]

Ευχαριστίες...

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Παπανικολάου Ευάγγελο και τον κύριο Βαρελίδη Γεώργιο για την υποστήριξη στην διπλωματική, την κυρία Γροζοπούλου Μαριάννα για της σημαντικές πληροφορίες της και τέλος την οικογένεια μου, την σύντροφο μου και τους φίλους μου για την ψυχολογική υποστήριξη.

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας δεν υποδηλώνει την αποδοχή των γνώμών του συγγραφέα.

Κατά τη συγγραφή τηρήθηκαν οι αρχές της ακαδημαϊκής δεοντολογίας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία επισημαίνονται, ορισμοί του Γενικού Πολεοδομικού σχεδίου, καθώς και όλα τα τρέχοντα δεδομένα, τα οποία είναι απαραίτητα για τον ορθό σχεδιασμό των πόλεων.

Πιο συγκεκριμένα, πραγματοποιείται μικροσκοπική ανάλυση, περιγραφή, πληθυσμιακή και χωρική ανάπτυξη του Δήμου Πεύκη - Λυκόβρυσης, στον οποίο θα εκτελεστεί το εξεταζόμενο έργο. Περιγράφονται οι περιβαλλοντικές και πολεοδομικές επιπτώσεις των μεγάλων δομικών έργων που θίγουν τον αστικό ιστό ολόένα και περισσότερο με την πάροδο του χρόνου. Η καταστροφή του περιβάλλοντος απασχολεί ολόένα και περισσότερο την κοινωνία και αποτελεί μείζων πρόβλημα, όπως εξίσου σημαντικό είναι και η καταστροφή της αισθητικής των πόλεων με την ανεξέλεγκτη άναρχη δόμηση. Η συνεχής ανάπτυξη των πόλεων γεννά την ανάγκη εύρεσης λύσεων από τους αρμόδιους για τον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων που δημιουργούν, τόσο κατά την ανέγερση των έργων, όσο και κατά την ολοκλήρωση. Στην συνέχεια αναλύεται το ανερχόμενο έργο του νέου δρόμου και αναπτύσσονται τα θετικά στοιχεία, που θα φέρει στην τοπική και ευρύτερη κοινωνία, αλλά κυρίως θίγονται οι επιπτώσεις που θα φέρει. Η σχολαστική μελέτη και κατανόηση των λαθών σε παρόμοια έργα του παρελθόντος είναι το κλειδί της πρόληψης και αντιμετώπισης των επιπτώσεων των νέων έργων. Τα συμπεράσματα στην τελευταία ενότητα εκφράζουν την γνώμη του συγγραφέα μετά από αξιολόγηση των πληροφοριών που μετά από έρευνα συλλέχθηκαν, αξιολογήθηκαν, επεξεργάστηκαν και αποτυπώθηκαν.

Λέξεις κλειδιά

Πολεοδομικές επιπτώσεις, Περιβαλλοντικές επιπτώσεις, Χρήσεις γης, Έργο Λεωφόρου Κύμης, Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΜΠΕ), Πολεοδομική ενότητα, Δήμος Πέυκης Λυκόβρυσης, Ρυθμιστικό Σχέδιο

«ENVIRONMENTAL AND URBAN PLANNING IMPACTS OF LARGE PROJECTS ON THE URBAN WEB. THE CASE OF KYMI AVENUE IN D.E. LYKOVRYISIS»

This thesis highlights definitions of the Urban Plan as well as the proper planning of a city. The environmental and urban planning of major structural works within the urban fabric and more specifically, the case of the extension of Kymi Avenue was analyzed. After mentioning the land use and definitions on urban planning, the positives but primarily the urban and environmental ones will be analyzed. A wealth of evidence has been drawn and the thesis is not intended to criticize the work but to report on the positive and negative consequences.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 Γενικές χρήσεις γης του Π.δ. της 23.6/6.3.1987	5
Πίνακας 2 ειδικές χρήσεις γης του π.Δ. της 23.6/6.3.1987	6
Πίνακας 4 Πληθυσμός Δήμου Πέυκης Λυκόβρυσης (ΕΛΣΤΑΤ)	20
Πίνακας 5 εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων	56
Πίνακας 6 χρονική διάρκεια αδειοδότησης έργων κατηγοριών Α1,Α2	57
Πίνακας 7 διαδικασία απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων κατηγορία Α1	57
Πίνακας 8 Νόμος 4014/2021	61
Πίνακας 9 Ανωτατο όριο θορυβου ανα περιοχή	76
Πίνακας 10 Αρνητικά και θετικά του έργου	81

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1 Χάρτης χρήσεων γης δήμου Πέυκης Λυκόβρυσης	10
Εικόνα 2 χαρτης δημοι πευκης-λυκοβρυσης	18
Εικόνα 3 Πολεοδομικά τετράγωνα Δήμου Λυκόβρυσης-Πέυκης.....	19
Εικόνα 4 Γράφιμα Πληθυσμού Δήμου Πέυκης Λυκόβρυσης (ΩΣ 2011)	21
Εικόνα 5 Γράφημα πληθυσμού Πέυκης Λυκόβρυσης (εως 2021) Συγκεντρωτικό.....	21
Εικόνα 6 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 1929	23
Εικόνα 7 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ (1945-1960)	24
Εικόνα 8 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 1958.....	25
Εικόνα 9 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 1960.....	26
Εικόνα 10 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 1978.....	27
Εικόνα 11 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 1998.....	28
Εικόνα 12 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 2007-2009.....	29
Εικόνα 13 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 2015-2016.....	29
Εικόνα 14 Μελέτη επικαιροποίησης χρησεων γης.....	42
Εικόνα 15 Χάρτης μελέτησ επικαιροποίησης με Πολεοδομικές Ενότητες.....	43
Εικόνα 16 ανερχομενο εργο επεκτασισ λεωφορου κυμησ.....	44
Εικόνα 17 Οριζοντιογραφία Έργου επέκτασης Κύμης.....	49
Εικόνα 18 Κτήριο εξυπηρέτησης.....	50
Εικόνα 19 Αδρανή απόβλητα Εργων	63
Εικόνα 20 Ρέμα Πύρνας	65
Εικόνα 21 Ρέμα Πύρνας	66
Εικόνα 22 Ρέμα Πύρνας	67
Εικόνα 23 Εκκλησάκι στο δάσος του ρέματος της Πύρνας	68
Εικόνα 24 Ρέμα Πύρνας ύδατα	69
Εικόνα 25 εκκλησία και περιβάλλοντας χώρος στο ρέμα Πύρνας	70

Εικόνα 26 Δρομάκι για περίπατο στο ρέμα Πύρνας	71
Εικόνα 27 Ρέμα Πύρνας δρόμος περιπάτου	72
Εικόνα 28 κανάλι ομβρίων (παρέμβαση ανθρώπου στο ρέμα της Πύρνας)	73
Εικόνα 29 Άλσος κάσδαγλη	74
Εικόνα 30 Δάσος αργύρη	75
Εικόνα 31 Τοπογραφικό Περιμετρικών Οικοδομικών τετραγώνων Έργου	78
Εικόνα 32 Έργο επέκτασης Κύμης και χρήσεις γης	79
Εικόνα 33 Πολεοδομικές Ενότητες του Δήμου	82
Εικόνα 34 Πρόταση Πάσσιου Αλέξανδρου χρ'ησεων γης	83
εικόνα 35 υπόμνημα χάρτη εικόνας 14	84
Εικόνα 36 Αντιθρομβικά πετάσματα	87
Εικόνα 37 ο.τ. πολεοδομικο κεντρο	88
Εικόνα 38 ο.τ. 31 πολεοδομικο κεντρο	88
Εικόνα 39 ο.τ. 32 πολεοδομικο κεντρο	89
Εικόνα 40 ο.τ. 127 αθλητισμος	89
Εικόνα 41 Δημοτικό στάδιο Πέυκης	98
Εικόνα 42 Ηλιακό χωριό	98
Εικόνα 43 Οδικός άξονας Καλυφτάκη	99
Εικόνα 44 Λεωφόρος Κύμης	100
Εικόνα 45 Άλσος κατσιμπάλη	101
Εικόνα 46 Γρηγορίου λαμπράκη 1	101
Εικόνα 47 Άλσος Κάσδαγλη	102

ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΟΙ

- Π.Μ. (ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ)
- Μ.Π.Ε (ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ)
- Ο.Τ. (ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ)
- ΣΧΟΟΑΠ (ΣΧΕΔΙΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ)
- Π.Δ. (ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ)
- Γ.Π.Σ. (ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ)
- Σ.Δ..(ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ)
- Π.Κ. (ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ)
- ΦΕΚ (ΦΥΛΛΑ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ)

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	V
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	VIII
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	IX
ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΟΙ	XI
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	XII
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	2
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ	4
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΑΜΙΓΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	6
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	7
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ - ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΛΗΣ - ΤΟΠΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ - ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ	7
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΗ ΟΧΛΟΥΣΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ - ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΣ - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ - ΒΙΠΑ - ΒΙΟΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ	8
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΟΧΛΟΥΣΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ - ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΣ	8
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟΥ	9
ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	11
ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ (ΓΠΣ) ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΠΟΛΗΣ (ΣΧΟΟΑΠ)	12
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ	13
ΝΟΜΟΙ	16
ΠΡΑΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	16
ΖΩΝΕΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΚΙΝΗΤΡΩΝ	17
ΖΩΝΕΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ	17
ΖΩΝΕΣ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ (ΖΟΕ)	17
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ	17
<i>Ορισμός Συντελεστή Δόμησης</i>	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΔΗΜΟΣ ΠΕΥΚΗΣ-ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ	18
ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΗ	20
ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	30
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΔΡΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΥΚΗΣ-ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ	31
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ (Π.Ε.)	34
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ	45
ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΥ ΈΡΓΟΥ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΥΜΗΣ	47
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ	51
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ	51
ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ (ΜΠΕ);	51
<i>Ορισμός (Μ.Π.Ε.)</i>	52
<i>Στάδια Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων</i>	52

Από τι αποτελείται μια ΜΠΕ	52
Τύποι ΜΠΕ	54
διαδικασίες ΜΠΕ	55
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ.....	57
Κατηγορίες Μελετών σύμφωνα με Νομό 3316/2005 - ΦΕΚ 42/Α/22.2.2005.....	58
Από ποιους εκπονούνται οι ΜΠΕ και ποιος τις αναθέτει.....	59
ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	59
Ο Νόμος – Πλαίσιο 1650/86.....	59
Ο Νόμος 3010 του 2002	60
Ο Νόμος 4014 του 2011	60
Ο Νόμος 4280 του 2014	61
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ	62
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ, ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ Λ. ΚΥΜΗΣ	62
Ατμοσφαιρική ρύπανση	63
Αδρανή Απόβλητα Απο Οδικά Έργα	63
Επιπτώσεις στο υδάτινο περιβάλλον	64
Επιπτώσεις στο έδαφος	74
Επιπτώσεις στο οικολογικό περιβάλλον (χλωρίδα – πανίδα).....	74
Πανίδα.....	75
Κυκλοφοριακός θόρυβος	75
Αισθητική Ρύπανση (Οπτική ενόχληση)	76
Επιπτώσεις στην πολιτιστική κληρονομιά	76
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΥΜΗΣ	77
Επιπτώσεις στις χρήσεις γης	77
Εκτίμηση των επιπτώσεων στο δομημένο περιβάλλον:.....	78
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	81
Πρόταση χρήσεων Γης	82
Ανάλυση χάρτη πρότασης.....	84
ΧΡΗΣΗ ΚΑΤΑΛΛΗΛΗΣ ΦΥΤΕΥΣΗΣ.....	86
ΣΥΝΟΨΗ - ΣΥΖΗΤΗΣΗ	89
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	96
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΔΗΜΟΥ	96
Ηλιακό Χωριό.....	97
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ	98
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	103

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η διπλωματική εργασία με τίτλο «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΥΜΗΣ ΣΤΗΝ Δ.Ε. ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ» αναλύει αρχικά περιβαλλοντικές και πολεοδομικές έννοιες και στη συνέχεια στοιχεία του Δήμου Λυκόβρυσης Πεύκης. Σε επόμενη φάση εστιάζει στο έργο με τεχνικές περιγραφές και εμπεριέχει αρκετά σχέδια για την καλύτερη κατανόηση του. Σε τελευταία φάση ασκείται κριτική με συμπεράσματα για θετικά καθώς και αρνητικές επιπτώσεις. Η εργασία περιέχει πλήθος φωτογραφιών του Δήμου και κατά κύριο λόγο του χώρου, που θα επηρεαστεί από το έργο που αναμένεται να ξεκινήσει στο προσεχές χρονικό διάστημα, δεδομένου ότι έχει δρομολογηθεί από μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες (Τέρνα – Άκτωρ – Intrakat)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός αποτελεί το πιο βασικό εργαλείο για τη ρύθμιση του χώρου από το επίπεδο μιας αστικής περιφέρειας (Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.), ενός πολεοδομικού συγκροτήματος ή μιας μητροπολιτικής περιοχής (Ρυθμιστικό Σχέδιο), ως το επίπεδο ενός δήμου ή μιας γειτονιάς (Γ.Π.Σ., Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) (Ανδρικοπούλου & Καύκαλά, 1984). Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός ρυθμίζεται με βάση τον Νόμο 2508/97 για την Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη, ο οποίος αποτελεί την συνέχεια και ολοκλήρωση του πολεοδομικού καθεστώτος του Οικιστικού νόμου 1337/83.

Ο Ν. 2508/97 καθιέρωσε δύο επίπεδα Πολεοδομικού Σχεδιασμού (άρθρο 1, παρ.3)

-Πρώτο επίπεδο, στο οποίο ανήκουν δύο ειδών εργαλεία στρατηγικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού:

- Τα Ρυθμιστικά Σχέδια και Προγράμματα Προστασίας Περιβάλλοντος, για τα μεγάλα αστικά κέντρα.
- Τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) και τα Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ), τα οποία εκπονούνται στα διοικητικά όρια των πρωτοβάθμιων ΟΤΑ.

- Δεύτερο επίπεδο, το οποίο αποτελεί την εφαρμογή του πρώτου, αποτελείται :

- Τις κάθε είδους Πολεοδομικές Μελέτες (Π.Μ.), όπως μελέτες επεκτάσεων πόλεων ή οικισμών, μελέτες αναθεωρήσεων ρυμοτομικών σχεδίων, μελέτες Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης (ΠΕΡΠΟ), μελέτες άλλων πολεοδομούμενων περιοχών (όπως παραγωγικών πάρκων κ.λπ) καθώς και μελέτες Αναπλάσεων ή άλλες ειδικές πολεοδομικές μελέτες.
- Τις Πράξεις Εφαρμογής, οι οποίες είναι τα σχέδια και οι εργασίες επί εδάφους για την εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού.

Επίσης, σε αντίθεση με προγενέστερα θεσμικά πλαίσια που περιείχαν μόνο κανονιστικές διατάξεις, ο Ν.2508/97 περιέχει εκτός των επιτελικών σχεδίων των ΡΣ και ΓΠΣ/ ΣΧΟΟΑΠ και τις κατευθυντήριες αρχές της πολεοδομικής πολιτικής προκειμένου να επιτευχθεί η βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη.

Σκοπός του είναι η όσο το δυνατόν μέγιστη καταλληλότητα, ασφάλεια, αποδοτικότητα και αισθητική ικανοποίηση του χώρου. Αυτό επιτυγχάνεται εξετάζοντας την δομή του χώρου και ρυθμίζοντας τις θέσεις και τις σχέσεις των λειτουργιών (Μουτσόπουλος, 1973).

Η ρύθμιση των χρήσεων γης αποτελεί το πιο βασικό στοιχείο του πολεοδομικού σχεδιασμού:

- Η διαμόρφωση σε στρατηγικό και μακροχρόνιο επίπεδο του πλαισίου για την λήψη των αποφάσεων σχετικά με τις αλλαγές των χρήσεων γης και την ανάπτυξη.

- Η σύνδεση της κατανομής των χρήσεων γης με οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά ζητήματα και η προσφορά ενός μέσου για τον συντονισμό και την ρύθμιση των προτάσεων και των έργων ανάπτυξης και δόμησης. Αυτά αποτελούν την τριπλή τουλάχιστον θεωρητικά λειτουργία του σχεδιασμού. (Healey & Shaw, 1993)

Τα πολεοδομικά σχέδια αποτελούνται θεωρητικά από τρεις βασικές λειτουργίες. Αυτές είναι

- 1) διαμόρφωση σχεδίων
- 2) η προώθηση της αστικής ανάπτυξης
- 3) ο έλεγχος της αστικής ανάπτυξης.

Τα βασικά στοιχεία αυτών των λειτουργιών χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες αντιστοίχως με τις λειτουργίες του. Τα βασικά στοιχεία για την διαμόρφωση σχεδίων είναι η διαδικασία σχεδιασμού σε δομικό και τοπικό επίπεδο και οι στρατηγικές, η ρύθμιση των χρήσεων γης και των όρων δόμησης και οι αρχές χωρικής οργάνωσης.

Οι πολιτικές εφαρμογής του σχεδιασμού, τα εργαλεία και η διαδικασία εφαρμογής είναι τα απαιτούμενα στοιχεία της προώθησης της αστικής ανάπτυξης. Τέλος, ο έλεγχος αστικής ανάπτυξης βασίζεται στην διαδικασία αδειοδότησης και στον έλεγχο χωροθέτησης των κτιρίων και των όρων δόμησης (Healey & Williams, "European urban planning systems: diversity and convergence", στο Πόλη και Πολεοδομικές Πρακτικές για την Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη, 1994).

Γενικότερα, όλα τα συστήματα πολεοδομικού σχεδιασμού έχουν μια κοινή συνισταμένη. Αυτή είναι η ορθολογική χωρική οργάνωση των χρήσεων γης και των διασυνδέσεων τους, η ανάγκη για περιβαλλοντική προστασία και η επίτευξη κοινωνικών και οικονομικών στόχων (Healey & Williams, "European urban planning systems: diversity and convergence", στο Πόλη και Πολεοδομικές Πρακτικές για την Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη, 1994).

Η χωροθέτηση των χρήσεων γης σαν διαδικασία διαφέρει από επίπεδο της πόλης σε επίπεδο του οικισμού. Οι δύο αυτές κατηγορίες χώρου δεν πρέπει να συγχέονται καθώς ο οικισμός δεν είναι πόλη αλλά κωμόπολη. Η βασική λειτουργία της πόλης αναφέρεται στην κατοικία, στην εργασία και στις τριτογενείς δραστηριότητες, που αποτελούν σημαντικό μέρος της λειτουργίας της. Αντιθέτως, ο οικισμός λειτουργεί κυρίως ως μέρος κατοικίας και οι περισσότερες τριτογενείς λειτουργίες βρίσκονται εκτός ορίων του.

Σκοπός του πολεοδομικού σχεδιασμού είναι η προδιαγραφή των μεγεθών, σε κάθε πολεοδομική ενότητα, τόσο σε γη, όσο και σε απαιτούμενες μονάδες για την εξασφάλιση των αναγκών σε χώρους κατοικίας, εργασίας, κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους κλπ. (Ανδρικοπούλου, Γιαννακού, Καυκαλάς, & Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 2007).

Αναλυτικότερα Σκοποί του πολεοδομικού σχεδιασμού είναι:

- Η οργάνωση των λειτουργιών μιας πόλης ή ενός οικισμού με αντικείμενο την κατοικία, την βιομηχανία, βιοτεχνία, το εμπόριο, τις υπηρεσίες, τις κεντρικές λειτουργίες, την κυκλοφορία και τα δίκτυα υποδομής.
- Η εξασφάλιση υποδομών με αντικείμενο τις κοινωνικές υποδομές και εξυπηρετήσεις, το οδικό δίκτυο, την στάθμευση, την ύδρευση, την αποχέτευση, την διάθεση των απορριμμάτων, την ενέργεια και των επικοινωνιών με αντικείμενο τις μεταφορές και τις τηλεπικοινωνίες.
- Η προστασία των φυσικών τόπων και του αστικού χώρου με αντικείμενο τις χρήσεις γης του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής με αντικείμενο τους ανοιχτούς χώρους, το πράσινο, τις πυκνότητες, την κυκλοφορία και τις χρήσεις γης, τα ζητήματα όχλησης και ρύπανσης και τις υποβαθμισμένες περιοχές.
- Η τοπική οικονομική πολιτική και κοινωνική πολιτική με αντικείμενο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας, την κατοικία, την εξασφάλιση ίσων ευκαιριών για όλες τις γειτονιές και τις κοινωνικές ομάδες που ζουν σε μια πόλη.
- Η αισθητική αρχιτεκτονική της πόλης με αντικείμενο τις νέες κατασκευές, την αρχιτεκτονική κληρονομιά και τις αναμορφώσεις υποβαθμισμένων περιοχών.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ

ΝΟΜΟΣ ΦΕΚ 114/Α/29-6-2018

Οι χρήσεις γης καθορίζονται με αποφάσεις ΦΕΚ της εκάστοτε περιοχής. Μπορούμε να κρίνουμε την ακαταλληλότητα για την εγκατάσταση βιομηχανίας, βιοτεχνίας, επαγγελματικού εργαστηρίου ή οποιασδήποτε άλλης επαγγελματικής δραστηριότητας, ειδικά μερικές που για τη λειτουργία τους απαιτούν άδεια.

Οι χρήσεις γης στις περιοχές των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, καθορίζονται σε κατηγορίες

Σύμφωνα με τη γενική πολεοδομική λειτουργία τους:

1. Αμιγής κατοικία.
2. Γενική κατοικία.
3. Πολεοδομικό κέντρο - κεντρικές λειτουργίες πόλης - τοπικό κέντρο συνοικίας - γειτονιάς.
4. Μη οχλούσα βιομηχανία - βιοτεχνία, βιομηχανικό και βιοτεχνικό πάρκο (χαμηλή – μέση όχληση),
5. Οχλούσα βιομηχανία - βιοτεχνία (υψηλή όχληση).
6. Τουρισμός αναψυχή.
7. Χονδρεμπόριο.
8. Κοινοφελείς υπηρεσίες.
9. Ελεύθεροι χώροι αστικό πράσινο.

Σύμφωνα με την ειδική πολεοδομική λειτουργία τους:

1. Κατοικία. - Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται χώροι κτιρίων κατοικίας για άσκηση επαγγέλματος, συμβατού προς την κυρία χρήση του κτιρίου (ιατρεία, δικηγορικά γραφεία κλπ.).
2. Ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες)
3. Διοίκηση
4. Γραφεία, Τράπεζα, Ασφάλειες, κοινοφελείς οργανισμοί
5. Εστιατόρια
6. Εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών.
7. Αναψυκτήρια
8. Κέντρα διασκέδασης και αναψυχής
9. Ξενοδοχεία και λουπές τουριστικές εγκαταστάσεις
10. Χώροι συνάθροισης κοινού εστιατόρια, κινηματογράφοι, αίθουσες συνάθροισης κοινού
11. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις (βιβλιοθήκες, αίθουσες εκθέσεων κλπ.).
12. Κτίρια εκπαίδευσης (πρωτοβάθμιας - δευτεροβάθμιας - τριτοβάθμιας - ειδικής εκπαίδευσης)
13. Θρησκευτικοί χώροι
14. Κτίρια περίθαλψης (νοσοκομεία κλινικές)
15. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας (Υγειονομικά κέντρα - παιδικοί σταθμοί οίκοι ευγηρίας κλπ.)
16. Βιομηχανικές εγκαταστάσεις (χαμηλής μέσης υψηλής όχλησης)
17. Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις (χαμηλής μέσης υψηλής όχλησης), επαγγελματικά εργαστήρια (χαμηλής μέσης υψηλής όχλησης)
18. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης
19. Κτίρια γήπεδα αποθήκευσης

20. Εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου
21. Πρατήρια βενζίνης, πετρελαίου, υγραερίου
22. Εγκαταστάσεις γεωργικών δασικών κτηνοτροφικών αλιευτικών και λοιπών αγροτικών εκμεταλλεύσεων
23. Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
24. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών
25. Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες πάρκα άλση οδοί παιδικές χαρές κλπ.)
26. Αθλητικές εγκαταστάσεις
27. Άλλες ειδικές χρήσεις (στρατιωτικές εγκαταστάσεις, νεκροταφεία κλπ.).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΤΟΥ Π.Δ. ΤΗΣ 23.6/6.3.1987

Γενικές χρήσεις γη	Επιτρεπόμενες ειδικές χρήσεις γης
1 Αμιγής κατοικία	1, 2, 3 (για καθημερινές ανάγκες), 14, 12 (πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια), 24, 13, 11
2 Γενική κατοικία	1, 2, 9 (μέχρι 100 κλινών), 3 (με εξαίρεση υπεραγορές και πολυκαταστήματα), 4, 14, 12, 6, 7, 17 (χαμηλής όχλησης), 20, 19, 24, 13, 11
3 Πολεοδομικά κέντρα-κεντρικές λειτουργίες πόλης-τοπικό κέντρο συνοικίας/γειτονιάς	1, 2, 9, 3, 4, 5, 14, 12, 6, 7, 17 (χαμηλής όχλησης), 20, 19, 24, 13, 11, 7, 8, 10, 23, 26
4 Μη οχλούσα βιομηχανία-βιοτεχνία, ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ (μέση και χαμηλή όχληση)	16 (μέσης και χαμηλής όχλησης), 17 (μέσης και χαμηλής όχλησης), 18, 19, 20, 1 (μόνο για προσωπικό ασφαλείας), 4, 6*, 7*, 10*, 14*, 24*, 23*, 26* * μόνο εφόσον αποτελούν τμήμα των βιομηχανικών ή βιοτεχνικών εγκαταστάσεων ή εξυπηρετούν τις ανάγκες των εργαζόμενων σ' αυτές
5 Οχλούσα βιομηχανία-βιοτεχνία (υψηλή όχληση)	16, 17, 18, 19, 20, 22, 1 (μόνο για προσωπικό ασφαλείας), 25, 4, 6*, 7*, 10*, 14*, 24*, 23*, 26* * μόνο εφόσον αποτελούν τμήμα των βιομηχανικών ή βιοτεχνικών εγκαταστάσεων ή εξυπηρετούν τις ανάγκες των εργαζόμενων σ' αυτές
6 Χονδρεμπόριο	21, 23, 18, 19, 20, 4*, 6*, 7* * μόνο εφόσον αποτελούν τμήμα των εγκαταστάσεων χονδρικού εμπορίου ή εξυπηρετούν τις ανάγκες των εργαζόμενων σ' αυτές
7 Τουρισμός-αναψυχή	2, 9, 1, 3, 6, 7, 8, 10, 11, 14, 13, 19, 20, 24, 26
8 Ελεύθεροι χώροι-αστικό πράσινο	7, 24, 11, 10
9 Κοινωφελείς εξυπηρετήσεις	12, 14, 15, 11, 24

Ειδικές χρήσεις γης	
1	Κατοικία
2	Ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες)
3	Εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχή προσωπικών υπηρεσιών
4	Γραφεία, Τράπεζες, Ασφάλειες, Κοινοφελείς οργανισμοί
5	Διοίκηση
6	Εστιατόρια
7	Αναψυκτήρια
8	Κέντρα διασκέδασης, αναψυχής
9	Ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις
10	Χώροι συνάθροισης κοινού (θέατρα, κινηματογράφοι, αίθουσες συγκέντρωσης...)
11	Πολιτιστικά κτίρια (βιβλιοθήκες, αίθουσες εκθέσεων κλπ.)
12	Κτίρια εκπαίδευσης
13	Θρησκευτικοί χώροι
14	Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
15	Κτίρια περίθαλψης
16	Βιομηχανικές εγκαταστάσεις
17	α) Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις, β) Επαγγελματικά εργαστήρια
18	Κτίρια, γήπεδα αποθήκευσης
19	Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
20	Πρατήρια βενζίνης, υγραερίου
21	Εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου
22	Εγκαταστάσεις αγροτικών εκμεταλλεύσεων (γεωργικών, κτηνοτροφικών, κλπ.)
23	Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
24	Αθλητικές εγκαταστάσεις
25	Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες, άλση, δρόμοι, παιδικές χαρές κλπ.)
26	Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών
27	Άλλες ειδικές χρήσεις (στρατιωτικές εγκαταστάσεις, νεκροταφεία κλπ.)

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΑΜΙΓΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

Στις περιοχές αμιγούς κατοικίας επιτρέπονται μόνο:

1. Κατοικίες
2. Ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες).
3. Εμπορικά καταστήματα εξυπηρέτησης καθημερινών αναγκών των κατοίκων της περιοχής (παντοπωλεία, φαρμακεία, χαρτοπωλεία κλπ.)
4. Κτίρια πρωτοβάθμιας, δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης
5. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
6. Αθλητικές εγκαταστάσεις
7. Θρησκευτικοί χώροι
8. Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις).

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

Στις περιοχές γενικής κατοικίας επιτρέπονται μόνο:

1. Κατοικίες.
2. Ξενοδοχεία μέχρι 100 κλινών και ξενώνες
3. Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα).
4. Γραφεία τράπεζες ασφάλειες κοινωφελείς οργανισμοί.
5. Κτίρια εκπαίδευσης
6. Εστιατόρια
7. Αναψυκτήρια
8. Θρησκευτικοί χώροι
9. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
10. Πρατήρια καυσίμων
11. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
12. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης
13. Αθλητικές εγκαταστάσεις
14. Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις).

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ - ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΛΗΣ - ΤΟΠΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ - ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο:

1. Κατοικία
2. Ξενώνες ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις
3. Γραφεία τράπεζες ασφάλειες κοινωφελείς οργανισμοί
4. Εμπορικά καταστήματα
5. Διοίκηση (στα κέντρα γειτονιάς επιτρέπονται μόνο κτίρια διοίκησης επιπέδου γειτονιάς)
6. Εστιατόρια
7. Αναψυκτήρια
8. Χώροι συνάθροισης κοινού
9. Κέντρα διασκέδασης αναψυχής
10. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις
11. Θρησκευτικοί χώροι
12. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
13. Κτίρια εκπαίδευσης
14. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
15. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης
16. Πρατήρια καυσίμων
17. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών.
18. εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
19. Αθλητικές εγκαταστάσεις

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΗ ΟΧΛΟΥΣΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ - ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΣ - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ - ΒΙΠΑ - ΒΙΟΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ

Στις περιοχές μη οχλούσα βιομηχανίας - βιοτεχνίας επιτρέπονται μόνο:

1. Βιομηχανικές εγκαταστάσεις χαμηλής & μέσης όχλησης
2. Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις χαμηλής & μέσης όχλησης
3. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής & μέσης όχλησης
4. Κτίρια γήπεδα αποθήκευσης
5. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης
6. Πρατήρια βενζίνης υγραερίου
7. Κατοικία για προσωπικό ασφαλείας
8. Γραφεία
9. Εστιατόρια
10. Αναψυκτήρια
11. Χώροι συνάθροισης κοινού
12. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
13. Αθλητικές εγκαταστάσεις
14. Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
15. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών

Οι παραπάνω υπ' αρ.9 έως 15 χρήσεις επιτρέπονται μόνο αν αποτελούν τμήμα των βιομηχανικών ή βιοτεχνικών εγκαταστάσεων ή εξυπηρετούν τις ανάγκες των εργαζομένων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΟΧΛΟΥΣΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ - ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΣ

Στις περιοχές οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας επιτρέπονται μόνο:

1. Βιομηχανικές εγκαταστάσεις
2. Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις
3. Επαγγελματικά εργαστήρια
4. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης
5. Κτίρια γήπεδα αποθήκευσης
6. Πρατήρια καυσίμων
7. Εγκαταστάσεις γεωργικών δασικών κτηνοτροφικών αλιευτικών και λοιπών αγροτικών εκμεταλλεύσεων
8. Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι
9. Κατοικία για το προσωπικό ασφαλείας
10. Γραφεία
11. Εστιατόρια
12. Αναψυκτήρια
13. Χώροι συνάθροισης κοινού

-
14. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
 15. εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
 16. Αθλητικές εγκαταστάσεις
 17. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών

Οι παραπάνω υπ'αρ.10 έως και 15 ειδικές χρήσεις επιτρέπονται μόνο αν αποτελούν τμήμα των βιομηχανικών ή βιοτεχνικών εγκαταστάσεων ή εξυπηρετούν τις ανάγκες των εργαζομένων .

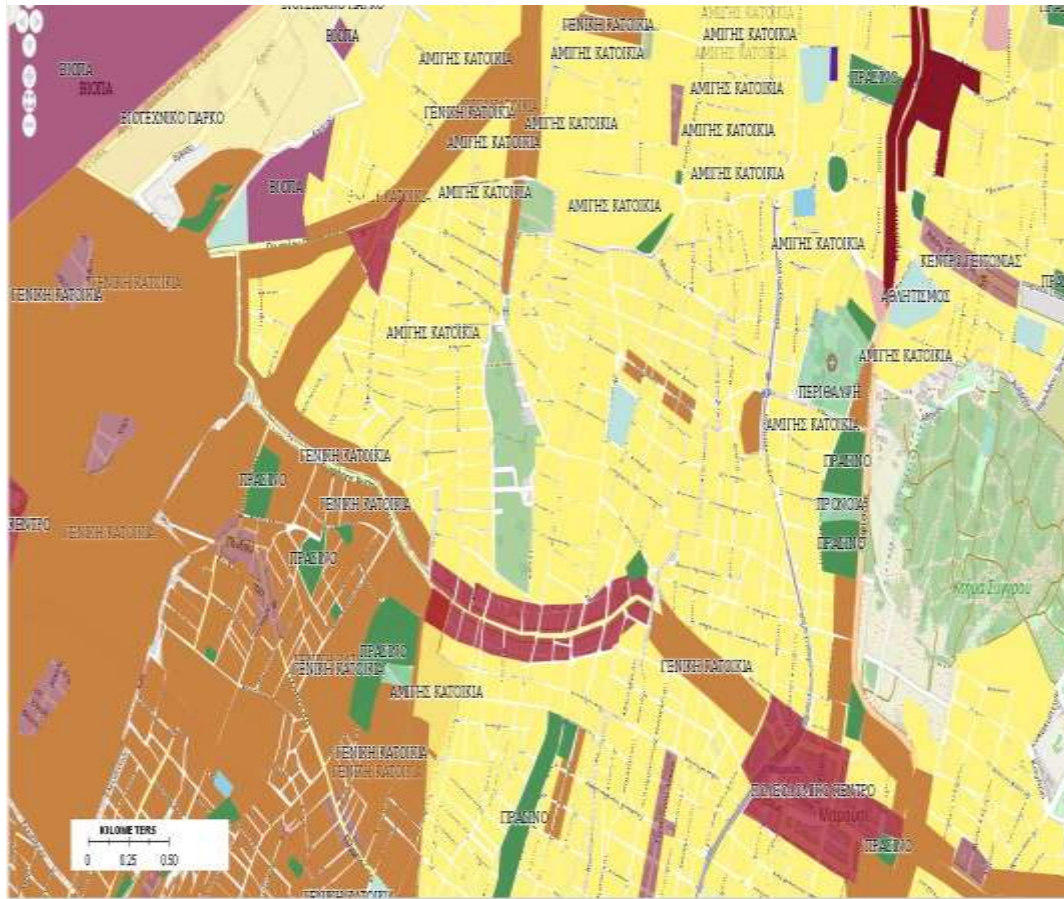
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟΥ

Στις περιοχές χονδρεμπορίου επιτρέπονται μόνο:

1. Εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου.
2. εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
3. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης
4. Κτίρια γήπεδα αποθήκευσης
5. Πρατήρια βενζίνης υγραερίου
6. Γραφεία
7. Αναψυκτήρια
8. Εστιατόρια

Οι παραπάνω υπ' αρ.6 έως και 8 χρήσεις επιτρέπονται μόνο αν αποτελούν τμήμα των εγκαταστάσεων χονδρικού εμπορίου ή εξυπηρετούν τις ανάγκες των εργαζομένων.

ΕΙΚΟΝΑ 1 ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΔΗΜΟΥ ΠΕΥΚΗΣ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ



ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Ορισμός και περιεχόμενο του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας Αττικής ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4277/2014
(ΦΕΚ 156/Α/1.8.2014)

- Το ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος (ΡΣ) ν.1515/85
- Θεσμοθετημένα Ρυθμιστικά Σχέδια στην Ελλάδα, διαθέτουν η πρωτεύουσα και η συμπρωτεύουσα.
- Υπό θεσμοθέτηση (από 2011) είναι τα πρώτα Ρυθμιστικά Σχέδια Πάτρας, Λάρισας, Βόλου-Νέα Ιωνίας και Ιωαννίνων, ενώ υπό εκπόνηση (2010) είναι το Ρυθμιστικό Σχέδιο Ηρακλείου.
- Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (νέο Ρ.Σ.Α.) είναι το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων, των μέτρων και των προγραμμάτων που προβλέπονται από το νόμο αυτό, ως αναγκαίων για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής, καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.
- Τα ρυθμιστικά σχέδια προσδιορίζονται με απόφαση τον Υπουργό του ΠΕΧΩΔΕ με κριτήρια τον μητροπολιτικό τους χαρακτήρα, το μέγεθος του πληθυσμού, τις υπάρχουσες κοινωνικές και οικονομικές τάσεις εξέλιξης, την εθνική σημασία και τις σχέσεις με τρίτες χώρες.

Αυτά αποσκοπούν στα παρακάτω:

- Χωροταξική οργάνωση και διόρθωση του τομέα παραγωγής, μεταφορών, κοινωνικού εξοπλισμού και τεχνικής υποδομής.
- Άσκηση κατοικίας και πολιτικής γης.
- Πολεοδομική και χωροταξική οργάνωση της πόλης.
- Σχεδιασμός ζωνών ειδικού ενδιαφέροντος και προβλημάτων.
- Προστασία περιβάλλοντος που χωρίζεται στους παρακάτω τομείς:
 - 1) οικολογική ανασυγκρότηση, προστασία αγροτικής γης και φυσικού περιβάλλοντος
 - 2) προστασία τοπίου και ακτών
 - 3) περιορισμός πάσης φύσεως ρύπανσης
 - 4) αναβάθμιση υποβαθμισμένων περιοχών

ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ (ΓΠΣ) ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΠΟΛΗΣ (ΣΧΟΟΑΠ)

Το "Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο" (ΓΠΣ) και το "Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης" (ΣΧΟΟΑΠ) του Ν-2508/97, αφορούν τη ρύθμιση πόλεων και οικισμών της χώρας. Σε αντίθεση με τα ισχύοντα στον Ν.1337/83, καλύπτουν μια διευρυμένη γεωγραφική περιοχή, η οποία συμπίπτει με τα όρια της Καποδιστριακής πρωτοβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης (νέου Δήμου).

Ειδικότερα τα ΣΧΟΟΑΠ, τα οποία αποτελούν νέο εργαλείο σχεδιασμού του Ν.2508/97., όπως δηλώνει ο τίτλος τους τα ΓΠΣ αποτελούν τα σχέδια του μη αστικού χώρου, εφ' όσον οι αντίστοιχοι οικισμοί είναι όλοι μικρότεροι των 2000 κατοίκων.

Τα ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ εκπονούνται "στα πλαίσια των χωροταξικών σχεδίων". Η έγκριση τους γίνεται ως εξής:

Ξεκινούν με πρωτοβουλία των δήμων ή των κοινοτήτων με την σύνταξη του σχεδίου, βάσει της εκάστοτε απόφασης του συμβουλίου. Το Γ.Π.Σ. διαβιβάζεται στο συμβούλιο χωροταξίας οικισμού και περιβάλλοντος της οικείας σε περιφέρειες που γνωμοδοτεί, είτε αρνητικά, είτε θετικά την πρόταση, ή προτείνει ορισμένες τροποποιήσεις. Εκτός της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, αρμόδιοι μετά είναι η γενική γραμματεία της αντίστοιχης περιφέρειας. Στη περίπτωση, όμως, της πρωτεύουσας και της συμπρωτεύουσας, από τον νόμο Ν2508/97, αρμόδιος πλέον είναι ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ και αυτό γιατί διευκολύνει την διαδικασία εγκρίσεως και ελέγχου. Αναθεωρήσεις και τροποποιήσεις του Γ.Π.Σ. γίνεται στο πέρας της πενταετίας από την έγκριση, εκτός αν πρέπει να καθοριστούν νέα Π.Ε.Π. και ζώνες περιβαλλοντικών ενισχύσεων ή εξαιρετικά σημαντικές πολεοδομικές ανάγκες κοινωνικού εξοπλισμού της πόλης κυκλοφοριακών παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας, η εφαρμογή έργων και προγραμμάτων.

Το ΓΠΣ καθορίζει τις εξής περιοχές

- Πολεοδομημένες περιοχές βάση του Ν.1337/1983, είτε του 1923.
- Προς πολεοδόμηση κύριας ή δευτέρας κατοικίας, εγκαταστάσεων αναπτυξιακών δραστηριοτήτων
- Περιοχές ειδικά ρυθμιζόμενης πολεοδόμησης (ΠΕΡΠΟ)
- Ζώνες ειδικής ενίσχυσης (ΖΕΕ)
- Μη προοριζόμενες προς πολεοδόμηση περιοχές ειδικής προστασίας (ΠΕΠ)
- Περιοχές που απαιτούν έλεγχο και περιορισμό της οικιστικής ανάπτυξης (έως τώρα επιβάλλονταν με τις ΖΟΕ)

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο στον Ν. 1337/83 αποτελούσε το κατευθυντήριο σχέδιο για την ορθολογική οργάνωση και ανάπτυξη μιας πόλης-οικισμού.

Το νέο ΓΠΣ του Ν. 2508/97 είναι διευρυμένο και περιλαμβάνει ολόκληρη την εδαφική περιφέρεια ενός Δήμου. Μετά τη πρώτη διεύρυνση των δήμων με το Πρόγραμμα Καποδιστριας Ι, γίνεται αντιληπτό, ότι το νέο ΓΠΣ άλλαξε χαρακτήρα από αυτόν του Ν. 1337/83 και μετασηματίστηκε σε ένα τοπικό χωροταξικό σχέδιο στην περιοχή του ΟΤΑ. Αντίστοιχα σχέδια με τα νέα ΓΠΣ είναι και τα ΣΧΟΟΑΠ με τη μόνη διαφορά ότι στην περίπτωση των ΣΧΟΟΑΠ η έδρα του Δήμου έχει πληθυσμό μικρότερο των 2.000

κατοίκων. Τα ΓΠΣ / ΣΧΟΟΑΠ προσδιορίζουν το προφίλ ανάπτυξης, τα οικιστικά χαρακτηριστικά και τα στοιχεία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος κάθε ΟΤΑ. Υποχρεούνται να τηρούν τις κατευθύνσεις των υπερκειμένων σχεδίων ή πλαισίων, όπως το Γενικό και τα Ειδικά Πλαίσια, τα Περιφερειακά Πλαίσια, τα τυχόν Ρυθμιστικά Σχεδία. Βασικές παράμετροι που πρέπει να λαμβάνονται υπόψιν, πέραν των αναπτυξιακών προσδοκιών και οικιστικών αναγκών κάθε τοπικής κοινωνίας, είναι οι αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και οι απαιτήσεις που προκύπτουν από την κλιματική αλλαγή.

Με βάση αυτές τις απαιτήσεις, επιβάλλεται:

- Η μέγιστη δυνατή οικονομία επεκτάσεων (αρχή της 'συμπαγούς' πόλης).
- Ο περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης.
- Η θεσμοθέτηση προστασίας πόρων του φυσικού περιβάλλοντος και του τοπίου, καθώς και στοιχείων πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, πέραν όσων προστατεύονται ήδη από ίδια καθεστώτα (αρχαιολογικοί χώροι κ.λπ).

Εντός των πόλεων και οικισμών, οι προτάσεις των ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ θα πρέπει, πέραν των άλλων όρων και περιορισμών για τη βελτίωση του οικιστικού περιβάλλοντος, θα πρέπει να προτείνουν και περιοχές αναπλάσεων. Οδηγίες για τα απαιτούμενα δικαιολογητικά στοιχεία πληρότητας φακέλου της διαδικασίας έγκρισης τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 26 του ν.1337/83, όπως ισχύει.

Η έγκριση των ΣΧΟΟΑΠ γίνεται από τον αρμόδιο γενικό γραμματέα περιφέρειας ύστερα από την γνώμη του περιφερειακού συμβουλίου χωροταξίας, οικισμού και περιβάλλοντος. Ακολουθούν το μοντέλο της πολυκεντρικής οικιστικής δομής εφαρμόζοντας την ιδέα των Ανοιχτών Πόλεων που ξεκίνησε στην χώρα μας στα πλαίσια της Επιχείρησης Πολεοδομικής ανασυγκρότησης (ΕΠΑ-1985). Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην οργάνωση οικιστικού δικτύου για την κάλυψη αναγκών.

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

Η πολεοδομική μελέτη είναι απαραίτητο στοιχείο στην διαδικασία πολεοδόμησης ή ανάπλασης μιας περιοχής. Τα σχέδια που αναφέρονται σε πολεοδομικές μελέτες και στα οποία είναι απαραίτητες είναι τα Γ.Π.Σ. ή τα ΣΧ.Ο.Ο.Α.Π., το Ρυθμιστικό Σχέδιο ή οι ΖΟΕ. Η πολεοδομική μελέτη αφορά όλους τους οικισμούς και καθορίζει τις ρυθμίσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου με ακριβή και λεπτομερή σχεδιασμό. Αυτό συμβαίνει τουλάχιστον στις μελέτες από την ελληνική νομοθεσία και πρακτική (Γιαννάκου Α. , 2009).

Βασικά στοιχεία πολεοδομικής μελέτης:

- Οριστικοποίηση ορίων προς πολεοδόμηση ζωνών του ΓΠΣ ή του ΣΧΟΟΑΠ.
- Οι χρήσεις γης και σχετικοί περιορισμοί, απαγορεύσεις ή υποχρεώσεις.
- Οικοδομήσιμοι χώροι
- Κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι των γενικών εκτιμήσεων αναγκών, όπως προκύπτουν από το Γ.Π.Σ. ή το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.
- Διαγράμματα δικτύων υποδομής
- Συστήματα, όροι και περιορισμοί δόμησης

-
- Όροι για δομικά υλικά και τον τρόπο κατασκευής για αισθητική εμφάνιση των κτιρίων, τον τρόπο διαμόρφωσης και την σύνδεση κοινόχρηστων χώρων με τους ακάλυπτους χώρους της πόλης.
 - Εισφορές γης και κατανομή κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων σε αυτήν.
 - Οικονομικά, καθώς και οργανωτικά μέτρα, που πρέπει να ληφθούν και έργα που πρέπει να πραγματοποιηθούν, καθώς και η χρηματοδότηση αυτών όπως και η προτεραιότητα για την πραγματοποίησή τους.
 - Ιεράρχηση εφαρμογής κατά φάσεις.
 - Φορείς και τρόποι παρέμβασης.
 - Ειδικά μέτρα για αντιμετώπιση ιδιαίτερων πολεοδομικών ή κοινωνικών προβλημάτων.
 - Οποιαδήποτε άλλη ρύθμιση επιβαλλόμενη για πολεοδομικούς λόγους Πηγή: (Αραβαντινός Α., 2007)

Η πολεοδομική μελέτη έχει κάποια βασικά χαρακτηριστικά τα οποία αναφέρθηκαν πρώτη φορά στον νόμο 947/79 «Περί οικιστικών περιοχών». Αυτά είναι τα εξής:

- Η πολεοδομική μελέτη αναφέρεται σε ακέραιη πολεοδομική ενότητα ή ζώνη ειδικών χρήσεων που περιλαμβάνει το ΓΠΣ.
- Η ύπαρξη κτηματογραφικών διαγραμμάτων καθίσταται απαραίτητη για την σύνταξη πολεοδομικής μελέτης.
- Οι εισφορές γης μαζί με τις εισφορές χρήματος είναι απαραίτητα στοιχεία για την επιτυχία και την πραγματοποίηση των στόχων της μελέτης.
- Εκπόνηση προγραμμάτων τεχνικής και κοινωνικής υποδομής που αποσκοπούν στην εξειδίκευση της πολεοδομικής μελέτης.
- Η δυνατότητα έγκρισης στεγαστικών προγραμμάτων ενεργού πολεοδομίας.

Το αντικείμενο της πολεοδομικής μελέτης είναι η διευθέτηση του κυκλοφοριακού δικτύου, η λειτουργική οργάνωση του κοινωνικού πυρήνα, η διασύνδεση και ο σχεδιασμός κοινόχρηστων, καθώς και των ακάλυπτων χώρων αλλά και οικοδομικών όγκων. Έτσι, η βασική δέσμευση της πολεοδομικής μελέτης καθίσταται η μέγιστη οικοδομική εκμετάλλευση του χώρου.

Από την άλλη, η πολεοδομική οργάνωση έχει σκοπό να επιτύχει ισορροπία ανάμεσα στις πολλές και συχνά συγκρουόμενες ανάγκες, δίνοντας προτεραιότητα στις πολιτιστικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές παροχές.

Η πολεοδομική οργάνωση περιλαμβάνει:

- Τον τρόπο οργάνωσης των οικοδομήσιμων χώρων - οικοδομήσιμων τετραγώνων, την δομή, την μορφή κλπ.
- Τις περιοχές με ειδική πολεοδομική μεταχείριση - ανάπλαση, αναμόρφωση κλπ.
- Την οργάνωση χρήσεων γης (γενικές και κοινωφελής).
- Την γενική διάταξη κοινόχρηστων χώρων - κοινωφελής λειτουργίες και οδικών δικτύων, δομή και ροές.

Καθορίζονται ακόμη:

- Η ρυμοτομία
- Οι κοινωφελείς κοινόχρηστοι και χώροι
- Ο πολεοδομικός κανονισμός

Το σχέδιο της πολεοδομικής οργάνωσης προδιαγράφει τον συνολικό τρόπο, που πρόκειται να οργανωθεί και να αναπτυχθεί πολεοδομικά ένας οικισμός ή μια πολεοδομική ενότητα του καθώς αυτό αποτελεί την συνολική πρόταση για την οργάνωση του.

Η Πολεοδομική μελέτη υλοποιείται με χώρο αναφοράς τμήμα της πόλης. Υπάρχει ποικιλία Πολεοδομικών Μελετών και συνοδευτικών εργαλείων πολεοδομικής ρύθμισης, ανάλογα με το θέμα που η Π.Μ. πραγματεύεται, με κυριότερες την Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης και την Πολεοδομική Μελέτη Αναθεώρησης. Αρμόδιος φορέας για την έγκριση τους είναι η Περιφέρεια. Κατά την διάρκεια της σύνταξής της επιδιώκεται η συμμετοχή κατοίκων για της συζήτηση διαφωνιών, που γίνεται πάντα δημόσια ανάρτηση για την έκφραση απόψεων.

Λεπτομερειακός αστικός σχεδιασμός και κανόνες δόμησης

Οι σύγχρονες πόλεις αντιμετωπίζουν αρκετά προβλήματα. Πολλά είναι κυρίως περιβαλλοντικά λόγω της αλόγιστης ρύπανσης της ατμόσφαιρας και της υπέρμετρης εκμετάλλευσης φυσικών πόρων αφού τα οικοσυστήματα βρίσκονται σε δυσμενή κατάσταση. Τέτοια προβλήματα αφορούν όλους τους ανθρώπους και κυρίως τους κατοίκους των πόλεων, οι οποίοι αντιμετωπίζουν σε αρκετά μεγάλο βαθμό την περιθωριοποίηση τους από το φυσικό περιβάλλον. Ο λεπτομερειακός αστικός συνδυασμός μαζί με τους κανόνες δόμησης είναι πολιτικές που αποσκοπούν στην αποφυγή και στην πρόληψη τέτοιων προβλημάτων.

Η υιοθέτηση ενεργειακών συστημάτων στον αστικό σχεδιασμό καθώς και ο σχεδιασμός υπαίθριων χώρων συμβάλουν στην δημιουργία καλύτερου μικροκλίματος. Οι κανόνες δόμησης με την σειρά τους εξασφαλίζουν την καλύτερη δυνατή σχέση μεταξύ δημόσιων χώρων και κτηρίων.

Ενίσχυση των κέντρων των πόλεων

Τα κέντρα των πόλεων αποτελούν τις περιοχές με το πιο μεγάλο ενδιαφέρον της αστικής ανάπτυξης. Αποτελούν τόπους με μεγάλη συγκέντρωση απασχόλησης στις υπηρεσίες, στο εμπόριο και στην αναψυχή, καθώς συγκεντρώνουν τον αστικό ιστό με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον. Περιοχές που αποτελούνται από ψηλά κτήρια οργανωμένης δόμησης και περιοχές με παλιές βιομηχανικές εγκαταστάσεις αναμειγμένες με περιοχές κατοικίας ενσωματώνονται αρκετές φορές σε κεντρικές περιοχές και έτσι δημιουργούνται τάσεις ανομοιομορφίας. Σ' αυτές τις περιοχές λόγω της δυσκολίας στο να προσεγγίσουν επενδυτικό ενδιαφέρον, εξαιτίας των κακών περιβαλλοντικών συνθηκών, οι παρεμβάσεις για αναβάθμιση έχουν αποκλειστικά και μόνο δημόσιο χαρακτήρα.

Η πρόσβαση και το περιβάλλον είναι κρίσιμοι παράγοντες για την βιωσιμότητα των κέντρων των πόλεων, συμπεριλαμβανομένων και των επιχειρήσεων, που δραστηριοποιούνται σε αυτά (Healey, McNamara, Elson, & Doak, 1988). Με στόχο, λοιπόν, το αστικό περιβάλλον γίνονται περισσότερο ελκυστικές οι κεντρικές λειτουργίες της πόλης (εμπόριο, υπηρεσίες, πολιτισμός κλπ) καθώς πρέπει να ενισχύονται πάντα παράλληλα με την βελτίωση της προσβασιμότητας σε αυτές. Ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται με την δημιουργία περισσότερων ανοιχτών χώρων, με τον εκσυγχρονισμό του οικιστικού αποθέματος και με την αναζωογόνηση των υποβαθμισμένων ζωνών. (Γεμενετζή, 2009)

ΝΟΜΟΙ

Ο σημαντικότερος πολεοδομικός νόμος, από άποψη περιεχομένου, μετά το ν.δ. της 17-7-1923 ήταν ο ν. 947/ 1979. Με βάση αυτόν αλλά και το μεταγενέστερο ν. 1337/ 1983 προβλέπεται, πως ο πολεοδομικός σχεδιασμός πραγματοποιείται σε δύο φάσεις, δηλαδή με βάση το σχέδιο πόλεως αλλά και την πολεοδομική μελέτη. Ο νόμος 947/ 1979 μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένας από τους πιο άρτους πολεοδομικούς (και όχι μόνο) νόμους, εντούτοις δεν εφαρμόστηκε ποτέ. Όμως επηρέασε σε αρκετά μεγάλο βαθμό τον πολεοδομικό νόμο, τον οποίο διαδέχθηκε μόλις λίγα χρόνια αργότερα, (Ν. 1337/ 1983) καθότι ο τελευταίος αν και παρουσιάστηκε ως μεταβατικός διατηρήθηκε για αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα καθώς και οι διατάξεις του, που πολλές εκ των οποίων στηρίχθηκαν αυτούσιες στο νόμο του 1979, εφαρμόστηκαν στην πράξη από τη Διοίκηση.

Ο νόμος 947/ 1979 «Περί οικιστικών περιοχών» αποσκοπεί στο να αποδώσει την έννοια και τη λειτουργία της οικιστικής περιοχής και να ρυθμίσει όλα τα ζητήματα (όροι, προϋποθέσεις, χαρακτηρισμός αλλά και γενικές και ειδικές χρήσεις γης έως και τρόπους οικιστικής ανάπτυξης, όπως οι ζώνες ενεργού πολεοδομίας και αστικού αναδιασμού) για την ανάπτυξη των περιοχών αυτών. Επιπλέον, προβλέπει το θεσμό της υποχρεωτικής συμμετοχής των ιδιοκτητών, έτσι ώστε να διαμορφωθούν οι αναγκαίοι κοινόχρηστοι χώροι και να εξασφαλιστεί η λειτουργικότητα, η ανάπτυξη και η αναμόρφωση της εκάστοτε περιοχής.

ΠΡΑΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Η πράξη εφαρμογής είναι το σχέδιο και οι εργασίες επί εδάφους για την εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού. Επιπλέον υπάρχει πρόβλεψη για «**Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων**» (ΣΧΟΟΑΠ) του Ν 2742/99. Τα σχέδια αυτά προορίζονται για πόλεις ή τμήματά τους αλλά και για ευρύτερες αστικές περιοχές «που παρουσιάζουν κρίσιμα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής» και «επιδιώκουν την βελτίωση των υποδομών, κοινωνικών εξυπηρετήσεων, αντιμετώπιση της ανεργίας, την καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού, την αρμονική διάρθρωση των χρήσεων γης, την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών και γενικά την κοινωνική, οικονομική, περιβαλλοντική και πολιτισμική αναζωογόνηση των πόλεων και των ευρύτερων αστικών περιοχών.» Η πρωτοβουλία για την κατάρτιση των ΣΧΟΟΑΠ ανήκει στο ΥΠΕΚΑ ή στην Περιφέρεια. Το ΣΧΟΟΑΠ επιπλέον, είναι και μηχανισμός άντλησης χρηματοδότησης για την χαρακτηριζόμενη περιοχή.

Η **πράξη εφαρμογής πολεοδομικής μελέτης** εκδίδεται κατά ειδική διοικητική διαδικασία, που περιλαμβάνει και στάδιο ενστάσεων από τους ενδιαφερομένους, κατόπιν προσκλήσεώς τους πριν την κύρωση της πράξης. Μετά την κύρωση και μεταγραφή της πράξης εφαρμογής επέρχονται οι αναγκαίες για την εφαρμογή του ρυμοτομικού σχεδίου εμπράγματα μεταβολές στα ακίνητα της περιοχής. Συγκεκριμένα, προς εφαρμογή εγκεκριμένης πολεοδομικής μελέτης και πραγματοποίηση της οφειλόμενης εισφοράς σε γη συντάσσεται, κατά το άρθρ. 12 παρ. 1 του Ν 1337/1983 (ΦΕΚ Α' 33), πράξη εφαρμογής. Η σύνταξη της πράξεως αυτής χωρεί κατά την προβλεπόμενη στις παρ. 5 και 6 του ως άνω άρθρου ειδική διαδικασία, που περιλαμβάνει και στάδιο προσκλήσεως και ενστάσεων των ενδιαφερομένων ιδιοκτητών. Η πράξη κυρώνεται, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 7 περ. α' του αυτού άρθρου, όπως η παράγραφος αυτή αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του Ν 1772/1988 (ΦΕΚ Α' 91), με απόφαση του οικείου νομάρχη. Αυτή αποτελεί ταυτόχρονα και πράξη βεβαιώσεως για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων εισφοράς σε γη και μεταγράφεται στο υποθηκοφυλακείο.

ΖΩΝΕΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΚΙΝΗΤΡΩΝ

Αποσκοπούν στην παροχή χρηματοδοτικών και πολεοδομικών κινήτρων για κατασκευή ή διαμόρφωση κτηρίων που αποτελούν ανάγκη για τα κέντρα πολεοδομικών ενοτήτων (κτίρια αναψυχής, στάθμευσης κλπ)

ΖΩΝΕΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

Οι συγκεκριμένες ζώνες έχουν ως σκοπό της αναμόρφωση και ανάπτυξη των περιοχών. Σύνηθες είναι συντελεστής δόμησης (Σ.Δ.) να είναι πιο μεγάλος από ότι συνήθως και προβλέπονται μέτρα οικονομικής ενίσχυσης(πχ επιδότηση στεγαστικών δανείων)

ΖΩΝΕΣ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ (ΖΟΕ)

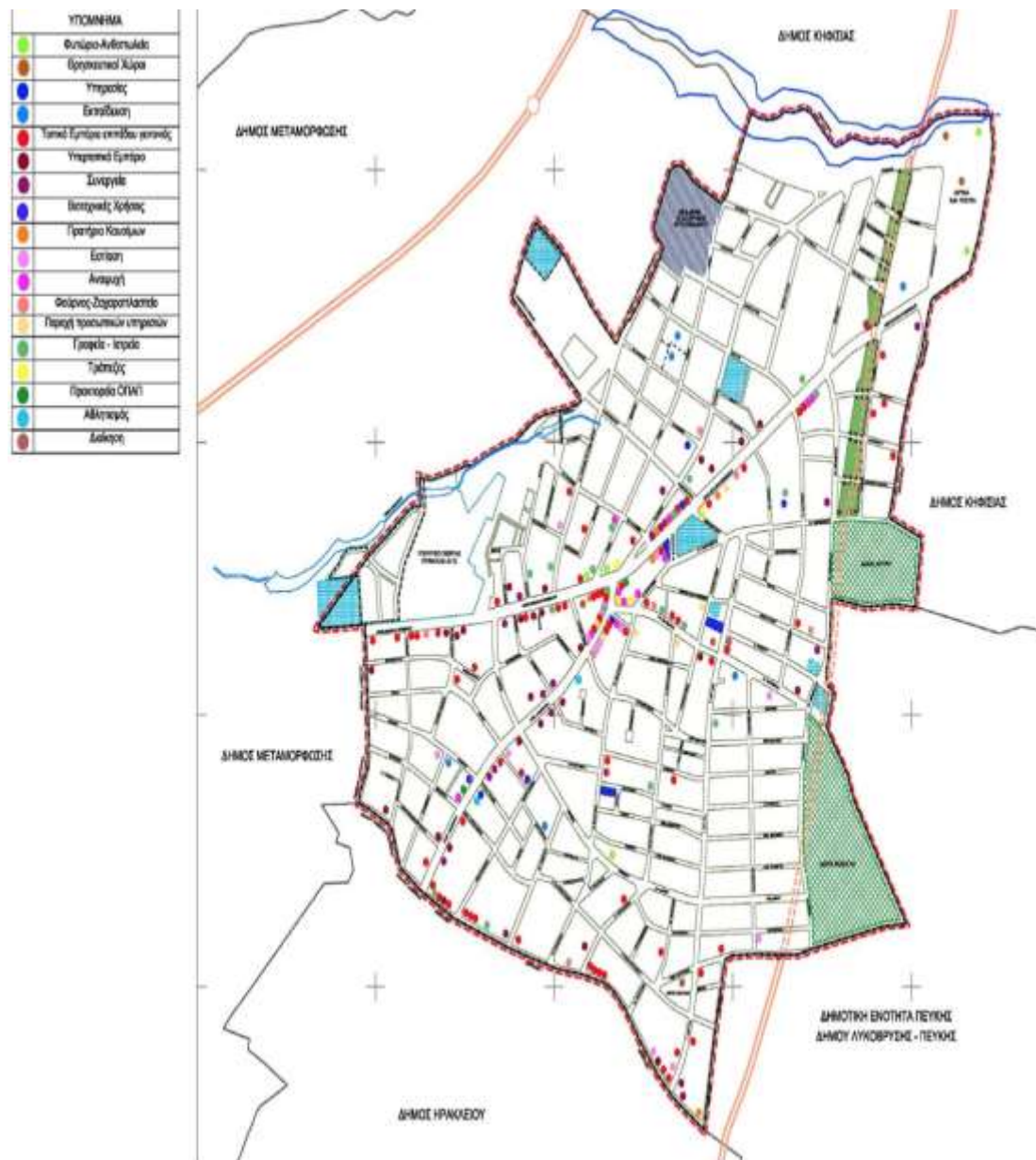
Οι ΖΟΕ καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα (ν.1337/83 άρθρο 29 και ν. 2508/97 άρθρο 25). Αποτελούν περιοχές εκτός σχεδίου πόλης και τμημάτων οικισμών πριν ή μετά του 1923 που δεν ανήκουν στο ΓΠΣ έγκρισης ή αναθεώρησης ν.2508/97, καθώς και οι περιοχές που χρήζουν ειδικής προστασίας. Στόχος τους είναι η διαφύλαξη από την άναρχη αστικοποίηση, εξασφάλιση για μελλοντικές πολεοδομικές επεκτάσεις, εξασφάλιση γης για μελλοντική οικιστική ανάπτυξη, αναγνώριση ευαίσθητων περιοχών (π.χ. Αρχαιολογικοί χώροι), εγκατάσταση τουρκικών περιοχών και αναψυχής.

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ

ΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΔΟΜΗΣΗΣ

Συντελεστής δόμησης (Σ.Δ.) είναι ο αριθμός, ο οποίος, πολλαπλασιαζόμενος με την συνολική επιφάνεια του οικοπέδου, επιφέρει τη συνολική δόμηση που μπορεί να κατασκευαστεί στο οικοπέδο, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις. Δηλαδή την συνολική επιφάνεια που επιτρέπεται να χτιστεί σε ορόφους και κτίρια χωρίς όμως να υπερβεί ο συντελεστή κάλυψης (Σ.Κ.). Με μια πολεοδομική μελέτη δεσμεύεται η μέγιστη οικοδομική εκμετάλλευση (Σ.Δ.).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΔΗΜΟΣ ΠΕΥΚΗΣ-ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ



ΕΙΚΟΝΑ 2 ΧΑΡΤΗΣ ΔΗΜΟΥ ΠΕΥΚΗΣ-ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ



ΕΙΚΟΝΑ 3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΤΕΤΡΑΓΩΝΑ ΔΗΜΟΥ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ-ΠΕΥΚΗΣ

Ο δήμος βρίσκεται στον νομό Αττικής, στο βόρειο τομέα της περιοχής των δώδεκα δήμων, που τον απαρτίζουν. Συνορεύει βόρεια με τον Δήμο Κηφισιάς, νότια και ανατολικά με τον Δήμο Αμαρουσίου και δυτικά με τους Δήμους Μεταμόρφωσης και Ηρακλείου. Αποτελείται από δύο δημοτικές κοινότητες, σύμφωνα με το Πρόγραμμα Καλλικράτης:

- Τη Δημοτική κοινότητα Λυκόβρυσας με έδρα στη Λυκόβρυση
- Τη Δημοτική κοινότητα Πεύκης με έδρα στη Πεύκη.

Αρχικά, η Λυκόβρυση και η Πεύκη δημιουργήθηκαν σαν γειτονιές προσφύγων το 1923 (Μικρασιατική Καταστροφή), σε πευκόφυτο τμήμα του Αμαρουσίου. Η Λυκόβρυση ήταν από την ίδρυσή της αραιοκατοικημένη περιοχή εξαιτίας της μετεγκατάστασης των κατοίκων στην όμορη περιοχή της Μεταμόρφωσης. Η Πεύκη το 1950 έγινε ανεξάρτητη Κοινότητα και το 1982, με την γενικότερη

αναδιάταξη της τοπικής αυτοδιοίκησης, έγινε Δήμος. Η μικρή γειτονιά της Λυκόβρυσης έγινε Δήμος μόλις το 1994.

Το 2010 σύμφωνα με τις διατάξεις του προγράμματος Καλλικράτης, καταργήθηκαν οι Δήμοι Λυκόβρυσης και Πεύκης και συνενώθηκαν σε νέο Δήμο Λυκόβρυσης Πεύκης με έδρα την Πεύκη. Το κέντρο της περιοχής της Λυκόβρυσης τοποθετείται στη μικρή πεδιάδα που περιβάλλεται από τον Κηφισό, τον Πράσινο Λόφο Ηρακλείου και τα άγρια εδάφη του Πεντελικού, σε υψόμετρο 200 μέτρων, με θέα την Πάρνηθα στα δυτικά και την Πεντέλη στα ανατολικά. Η Πεύκη αποτελεί περιοχή με υψόμετρο 230 μ. στο κέντρο του Δήμου, ενώ ως μέση τιμή υψομέτρου ορίζονται τα 260 μ., σύμφωνα και με τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ). Πρόκειται για μία αμιγώς οικιστική περιοχή, η οποία παρουσιάζει πλούσια ιδιωτική και δημόσια φυτοκάλυψη, αποτελείται κυρίως από πεύκα. Στα όρια του Δήμου Λυκόβρυσης – Πεύκης βρίσκονται μεγάλοι πνεύμονες αστικού πρασίνου, το δάσος Κάσδαγλη, το δάσος Μορέλλα, το Δάσος Αργύρη, το άλσος Βαρβαρέσου, καθώς και το ρέμα της Πύρνας

ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΗ

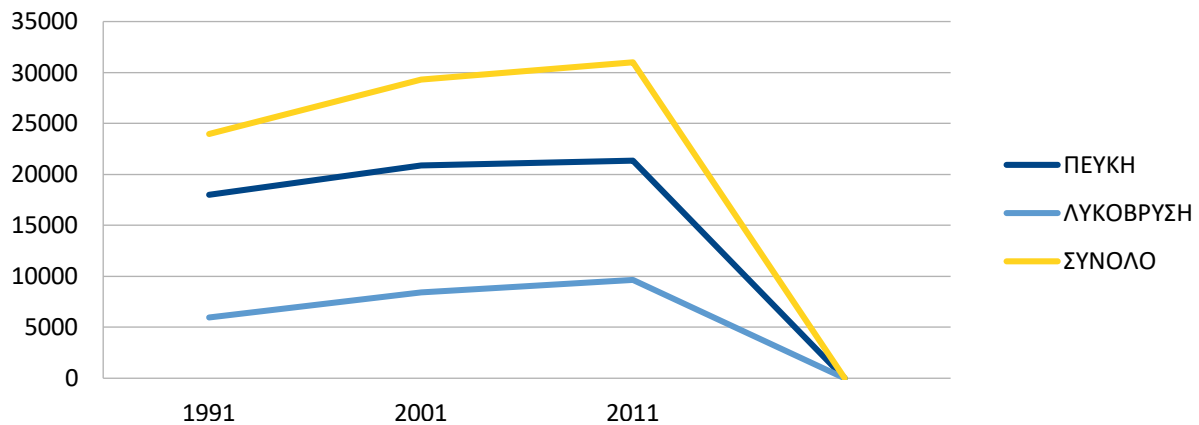
Η Λυκόβρυση έχει συνολική έκταση 1.950. Από την άλλη, η Πεύκη αποτελεί μια αμιγώς αστική περιοχή με συνολική έκταση 2.176 στρέμματα. Η συνολική έκταση, άρα, του δήμου είναι 4.126 στρέμματα. Με βάση τα στοιχεία της απογραφής του 2001 από την ΕΛΣΤΑΤ, ο συνολικός αριθμός των κτιρίων του Δήμου ανερχόταν στα 3.459, εκ των οποίων τα 3.224 κτίρια είχαν ως αποκλειστική χρήση τη στέγαση νοικοκυριών.

Στους παρακάτω πίνακες θα παρουσιαστούν όλα τα δεδομένα σχετικά με τις εκτάσεις και τον πληθυσμό των δήμων

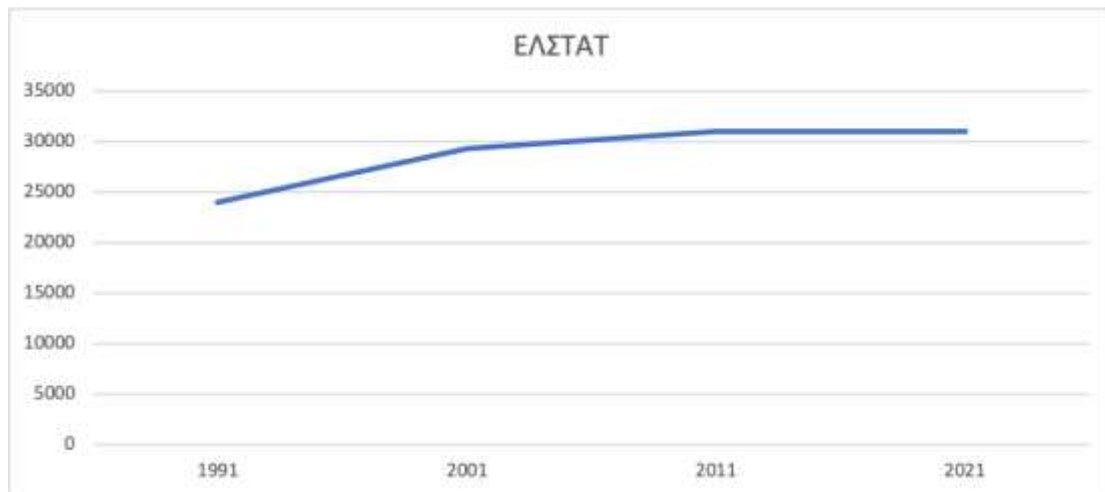
ΠΙΝΑΚΑΣ 3 ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΔΗΜΟΥ ΠΕΥΚΗΣ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ (ΕΛΣΤΑΤ)

ΕΛΣΤΑΤ	1991	2001	2011	2021
ΠΕΥΚΗ	17987	20894	21352	30996
ΛΥΚΟΒΡΥΣΗ	5965	8426	9650	

ΣΥΝΟΛΟ	23952	29320	31002	30996
--------	-------	-------	-------	-------



ΕΙΚΟΝΑ 4 ΓΡΑΦΙΜΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΥΚΗΣ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ (ΩΣ 2011)



ΕΙΚΟΝΑ 5 ΓΡΑΦΗΜΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΠΕΥΚΗΣ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ (ΕΩΣ 2021) ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟ

Με βάση των στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ συμπεραίνουμε, ότι ο δήμος αποτελεί αραιοκατοικημένη περιοχή με σταδιακή αύξηση του πληθυσμού. Από τα στοιχεία της απογραφής του 2011 μπορούμε να υπολογίσουμε την Πληθυσμιακή πυκνότητα διαιρώντας συνολικό πληθυσμό προς συνολική έκταση. Έτσι διαμορφώνεται σε 7.583 κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο. Για να εκτιμηθεί ο πληθυσμός του έτους στόχου 2021, πρέπει να υπολογιστεί ο Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής (Μ.Ε.Ρ.Μ.) μέσω του δημογραφικού τύπου:

$$P_y = P_x * (1+r)^{x-y}$$

P_y = ο πληθυσμός στο έτος στόχου

P_x = ο πληθυσμός στο έτος εκκίνησης t ο Μ.Ε.Ρ.Μ.

$x-y$ = η διαφορά μεταξύ των ετών

Χρησιμοποιώντας το ρυθμό μεταβολής του πληθυσμού κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες, με την εκτίμηση των παραπάνω, υπολογίζεται ότι ο πληθυσμός 2021 = 12.948 κάτοικοι για την Λυκόβρυση έναντι των 9.650 κατοίκων το 2011 και αντίστοιχα για την Πεύκη 2021= 28650 κάτοικοι έναντι 21352 το 2011. Σήμερα με την τελευταία απογραφή του 2021 ο πληθυσμός του δήμου ανέρχεται στα 30.996 άτομα, συνεπώς παρατηρήθηκε μικρή μείωση σε σχέση με το 2011.

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΌΜΗΣΗΣ ΠΕΥΚΗΣ-ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ

Αντλώντας στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα e-rododomia παρατηρήθηκε, ότι ο συντελεστής δόμησης κυμαίνεται από 0,8 έως 1,2.

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΗΜΟΥ

Στην παρακάτω ενότητα παρατηρείται μέσα από αεροφωτογραφίες από τον κτηματολόγιο, ότι ο δήμος Πεύκης-Λυκόβρυσης χαρακτηρίζεται ως ένα «νεόδμητο» δήμο της περιφέρειας Αττικής, ο οποίος αναπτύχθηκε σημαντικά την δεκαετία του εβδομήντα. Στην πρώτη απεικόνιση του, δηλαδή το 1929 παρατηρείται, ότι αποτελούταν κυρίως από αγροτεμάχια και οικόπεδα. Μολαταύτα κατά την τελευταία απεικόνιση του από το κτηματολόγιο 2015-2016 παρατηρείται η τεράστια πολεοδομικά ανάπτυξη. Έτσι, συμπεραίνεται, δηλαδή, ότι από τη δεκαετία του 70 έως και του 2000 υπήρξε ραγδαία ανάπτυξη.

*ΟΛΕΣ ΟΙ ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΑΝΤΛΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΕΛΙΔΑ ΤΟΥ ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ



ΕΙΚΟΝΑ 6 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 1929



ΕΙΚΟΝΑ 7 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ (1945-1960)



ΕΙΚΟΝΑ 8 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 1958



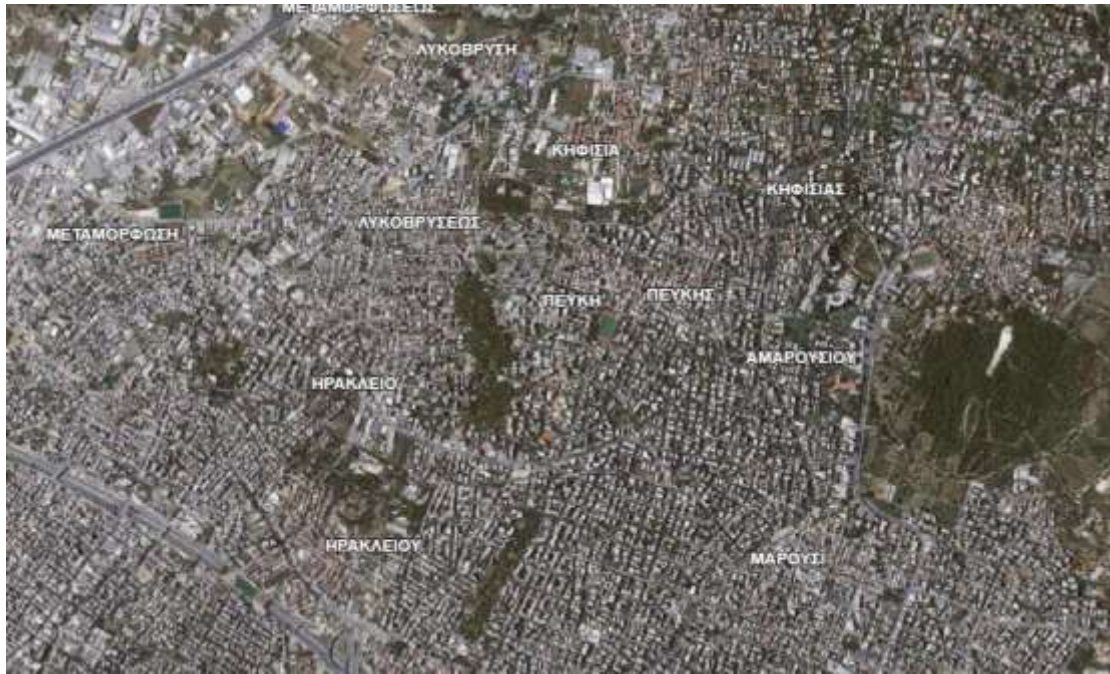
ΕΙΚΟΝΑ 9 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 1960



ΕΙΚΟΝΑ 10 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 1978



ΕΙΚΟΝΑ 11 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 1998



ΕΙΚΟΝΑ 12 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 2007-2009



ΕΙΚΟΝΑ 13 ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 2015-2016

ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Στη χωροταξική της διάρθρωση, η Περιφέρεια της Αττικής αποτελεί ένα ενιαίο πολεοδομικό συγκρότημα με δυναμικές υψηλότερες από τα διοικητικά της όρια, διότι η ζώνη επιρροής της καλύπτει σημαντικό τμήμα της χώρας.

Το σχέδιο του αναπτυξιακού σχεδιασμού της Αττικής της περιόδου 2014-2020 στοχεύει στην ανάδειξη και ενίσχυση συγκριτικών πλεονεκτημάτων της, καθώς και στην αντιμετώπιση προβλημάτων, όπως αποτελεί η συρρίκνωση παραγωγικού ιστού, η αποβιομηχάνιση, η αποχωροθέτηση διαφόρων δραστηριοτήτων, το μεγάλο ποσοστό ανεργίας, ο κοινωνικός αποκλεισμός και η φτώχεια.

Για την οικονομική διάρθρωση, σύμφωνα με το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Αττικής, η περιφέρεια της Αττικής παράγει το 48% του συνολικού ΑΕΠ και της συνολικής Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας (ΑΠΑ) της Χώρας και το 0,86% της ΕΕ27.

Κρίνεται σκόπιμο για ανάλυση υπερκείμενων επιπέδων σχεδιασμού με βάση το θεσμικό πλαίσιο να βασιστεί στα παρακάτω:

- Χωροταξικό Σχεδιασμό, όπως προσδιορίζεται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής (Ν. 4277/2014)
- Πολεοδομικό Σχεδιασμό, όπως προσδιορίζεται από τις υφιστάμενες εγκεκριμένες μελέτες (ΓΠΣ, ΠΜ κλπ.).

Θεσμοθετημένα και μη πλαίσια: τυχόν περιοχές προστασίας βάση το Natura 2000, τυχόν τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλους (ΤΙΦΚ), Επιχειρησιακός Προγραμματισμός, δασικές και αναδασωτέες εκτάσεις γης, λοιπά διατάγματα προστασίας, τυχόν αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία (Ζώνες προστασίας Α,Β). Οι κατευθύνσεις που αντλούνται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αττικής (ν. 4277/2014 «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας –Αττικής») αλλά και η μελετώμενη περιοχή. Συγκεκριμένα, επισημαίνονται τα παρακάτω: Βάση τη νέα διοικητική διάρθρωση του προγράμματος Καλλικράτης (Ν.3852/2010 **ΦΕΚ 87Α/7-6-2010**), τη γεωγραφική διάρθρωση της περιφέρειας της Αττικής και τα επιμέρους φυσιογνωμικά χαρακτηριστικά των Δήμων, η Αττική αποτελείται από τέσσερις Χωρικές Ενότητες, που η καθεμία από τις οποίες διαχωρίζεται σε επιμέρους Χωρικές Υποενότητες, με σκοπό τη βέλτιστη χωροταξική οργάνωση. Ο Δήμος Πεύκης – Λυκόβρυσης εντάσσεται στην Χωρική Υποενότητα Βόρειας Αθήνας, ομοίως και οι Δήμοι Κηφισιάς, Πεντέλης, Αμαρουσίου, Μεταμόρφωσης, Ηρακλείου, Ψυχικού–Φιλοθέης, Χολαργού–Παπάγου, Νέας Ιωνίας, Βριλησίων, Αγίας Παρασκευής και Χαλανδρίου της Χωρικής Ενότητας Αθηνών - Πειραιώς (που διαχωρίζεται στις χωρικές υποενότητες Κεντρικής Αθήνας, Νότιας Αθήνας, Βόρειας Αθήνας, Δυτικής Αθήνας και Πειραιά).

Οι κατευθύνσεις της οργάνωσης Χωρικής Υποενότητας Βόρειας Αθήνας αναγράφονται στο Κεφάλαιο Γ', άρθρο 9 του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΡΠΣ). Για να διατηρεί η περιοχή τον χαρακτήρα της κυρίως κατοικίας αλλά και εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής, βασική κατεύθυνση αποτελεί η ορθή πολεοδομική οργάνωση των περιοχών, κυρίως με τον σχεδιασμό των χρήσεων γης .

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΔΡΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΥΚΗΣ–ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ

Η Πεύκη, είναι η διοικητική έδρα του Δήμου Πεύκης–Λυκόβρυσης, στην κατάταξη του οικιστικού δικτύου και του δικτύου πολεοδομικών κέντρων εντάσσεται στα Δημοτικά Κέντρα στα οποία στόχος είναι η ενίσχυση των υπηρεσιών και αγαθών, δίχως την διόγκωση του κυκλοφοριακού φόρτου, καθώς και για την πρόσβαση σε εξυπηρετήσεις κατοίκων που έχουν τη δυνατότητα χρήσης αυτοκινήτου. Η πολυλειτουργικότητα τους έχει στρατηγική σημασία για την ορθή λειτουργία της πολυκεντρικής Περιφέρειας σαν σύνολο.

ΠΡΟΤΥΠΟ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Το πρότυπο οικιστικής ανάπτυξης, διαρθρώνεται λαμβάνοντας υπόψη μια σειρά από προγραμματικά κείμενα και κατευθύνσεις με στρατηγικό σχεδιασμό που αναγράφονται συνοπτικά παρακάτω:

Οι βασικές αρχές του πολεοδομικού & χωροταξικού σχεδιασμού, όπως ορίζει η ισχύουσα νομοθεσία. Αναγράφονται η ανάδειξη της συνοχής και ανασυγκρότησης αστικού και του περιαστικού χώρου, η διασφάλιση της αστικής οργάνωσης της προλαμβάνοντας υπόψη τις επιδιωκόμενες παραμέτρους, την περιβαλλοντική προστασία και παράλληλα διακοπή της άναρχης δομήσεως, περιβαλλοντική αναβάθμιση με βελτίωση των υποδομών και τον προσεκτικό έλεγχο των χρήσεων γης, την προστασία, την ανάδειξη και την αναβάθμιση του φυσικού, πολιτιστικού και αρχαιολογικού περιβάλλοντος των πόλεων καθώς και του μη αστικού χώρου.

Οι στόχοι και οι αρχές που θέτονται από τον Χωροταξικό Νόμο "Ν. 2742/99" «Χωροταξικός Σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη» και ευστοχότερα από το Άρθρο 2 το οποίο ορίζει τα παρακάτω: «Ο χωροταξικός σχεδιασμός έχει ως στόχο να συμβάλει:

1. Στην προστασία και αποκατάσταση του περιβάλλοντος, στη διατήρηση των οικολογικών και πολιτισμικών αποθεμάτων και στην προβολή και ανάδειξη των συγκριτικών γεωγραφικών, φυσικών, παραγωγικών και πολιτιστικών πλεονεκτημάτων της χώρας.
2. Στην ενίσχυση της διαρκούς και ισόρροπης οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της χώρας και της ανταγωνιστικής παρουσίας της στον ευρύτερο ευρωπαϊκό, μεσογειακό και βαλκανικό της περίγυρο.
3. Στη στήριξη της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στο σύνολο του εθνικού χώρου και ιδίως στις περιοχές, που παρουσιάζουν προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, έντονων κοινωνικών διαφοροποιήσεων και περιβαλλοντικής υποβάθμισης, καθώς και στις περιφερειακές και απομονωμένες περιοχές ή σε άλλες περιοχές που παρουσιάζουν μειονεκτικά χαρακτηριστικά λόγω της γεωγραφικής τους θέσης.

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων με την κατάρτιση των υπό του νόμου τούτου προβλεπόμενων χωροταξικών πλαισίων και λοιπών σχεδίων απαιτείται να λαμβάνονται κυρίως υπόψη οι ακόλουθες αρχές:

1. Η εξασφάλιση ισάξιων όρων διαβίωσης καθώς και ευκαιριών παραγωγικής απασχόλησης των κατοίκων σ' όλες τις Περιφέρειες της χώρας, σε συνάρτηση με την ισόρροπη διάταξη του πληθυσμού και τη δημογραφική τους ανανέωση.

2. Η αναβάθμιση ποιότητας της ζωής των πολιτών και η βελτίωση υποδομών του εθνικού χώρου και ιδιαιτέρως των περιοχών που παρουσιάζουν έντονα αναπτυξιακά και περιβαλλοντικά προβλήματα υποβάθμισης.

3. Η διατήρηση, ανάδειξη και ενίσχυση της οικιστικής και της παραγωγικής πολυμορφίας, επιπρόσθετα και της φυσικής ποικιλότητας σε αστικές-περιαστικές περιοχές, αλλά και στην ύπαιθρο και ιδιαιτέρως στις παράκτιες, στις νησιωτικές και στις ορεινές περιοχές, καθώς και σε περιοχές που έχουν αυξημένη ανάπτυξη βιομηχανική και τουριστική.

4. Η εξασφάλιση ισορροπίας σχέσεως μεταξύ αστικού, περιαστικού και αγροτικού χώρου και η εταιρική ενίσχυση σχέσεως μεταξύ Μητροπολιτικών περιοχών, των αστικών κέντρων και των δήμων.

5. Η οικονομική, κοινωνική, πολιτισμική και περιβαλλοντική αναζωογόνηση των πόλεων των μητροπολιτικών κέντρων και των ευρύτερων περιαστικών περιοχών τους.

Περιβαλλοντικές Παράμετροι Το φυσικό περιβάλλον της Δ.Κ. Λυκόβρυσης συνίσταται σε μια σειρά αξιόλογων φυσικών στοιχείων, που βρίσκονται εντός των διοικητικών της ορίων. Η ορθολογική διαχείριση και η αξιοποίηση των φυσικών πόρων σχετίζεται άμεσα με το μοντέλο ανάπτυξης της περιοχής και αποσκοπεί στη βιώσιμη ανάπτυξη μέσω του ελέγχου των χρήσεων γης και της προστασίας των περιβαλλοντικών στοιχείων του, δράσεις που αποτελούν διαχρονικά βασικές αρχές σχεδιασμού σε χωροταξική κλίμακα. Εντός της περιοχής μελέτης εντοπίζονται μεγάλες εκτός σχεδίου περιοχές, οι οποίες με βάση το εν ισχύ ΓΠΣ είναι: η περιοχή ρέματος Πύρνας, το ρέμα Δαμάσκου, η περιοχή δάσους Κάσδαγλη, η περιοχή δάσους Αργύρη.

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία

1. Επάρκεια των ήδη θεσμοθετημένων πολεοδομικών ενοτήτων Η επάρκεια της χωρητικότητας των ήδη θεσμοθετημένων υποδοχέων, ήτοι των πολεοδομικών ενοτήτων, όπως αυτές καθορίζονται από το εν ισχύ ΓΠΣ, γίνεται με βάση την Απόφαση 10788/5.3.2004 (ΦΕΚ 285Δ) «Έγκριση πολεοδομικών σταθερότυπων (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, των σχεδίων χωρικής και οικιστικής οργάνωσης «ανοικτής πόλης» και των πολεοδομικών μελετών». Προκειμένου να υπολογιστεί η απομένουσα χωρητικότητα στην Δ.Κ. Λυκόβρυσης χρειάζεται να εκτιμηθεί πρωτίστως η πυκνότητα οίκησης, αφού προσεγγιστεί ο μόνιμος πληθυσμός, μετρηθεί η έκταση, ορισθεί ο βαθμός κορεσμού και υπολογισθεί ο μέσος Συντελεστής Δόμησης. Συγκεκριμένα η χωρητικότητα προσδιορίζεται με βάση των κατωτέρων τύπων των προδιαγραφών:

$C = d * E * \lambda$ όπου: E η έκταση των θεσμοθετημένων πολεοδομικών ενοτήτων με βάση το εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλης και το ισχύον ΓΠΣ λ ο συντελεστής κορεσμού. Δεδομένου του χαρακτήρα της πόλης και των εξυπηρετήσεων που απαντώνται, ο συντελεστής κορεσμού «λ» λαμβάνει με τις προοπτικές του σεναρίου ανάπτυξης με τιμή 0,6. είναι η θεωρητική πυκνότητα. Ο υπολογισμός της πυκνότητας γίνεται βάσει του τύπου των προδιαγραφών: $d = \sigma / (k + \sigma) 104$ όπου:

σ είναι ο μέσος θεσμοθετημένος συντελεστής δόμησης που ισχύει ανά πολεοδομική ενότητα, k είναι το σταθερότυπο ωφέλιμης επιφάνειας κατοικίας και

u είναι το σταθερότυπο γης για κοινωνική και τεχνική υποδομή. Ο συντελεστής k δίνεται από τις προδιαγραφές, για την α' κατοικία από 28-45τμ./κάτοικο.

Λαμβάνοντας υπόψη το παραπάνω σταθερότυπο, αλλά και τα στοιχεία απογραφής σχετικά με το μέγεθος των κατοικιών της περιοχής, ο συντελεστής k λαμβάνεται 35τ.μ./κάτοικο. Ο συντελεστής u για το σύνολο των υποδομών διοίκησης, εκπαίδευσης, πολιτισμού, λιανικού εμπορίου, ναών, πράσινου κλπ. λαμβάνεται με στρογγυλοποιημένες τιμές 10τ.μ./κάτοικο. Ως μέσος συντελεστής δόμησης υιοθετήθηκε ο θεσμοθετημένος από το ισχύον ΓΠΣ για την κάθε Πολεοδομική Ενότητα.

Πολεοδομική Ενότητα 1 Συνολικό Εμβαδό Π.Ε. 1: 686.966τ.μ. ήτοι 68,70 Ha Σ.Δ. 0,8 d = 0,8 *104 = 186 κατ./Ha [35 τ.μ. κατοικία/κάτ. + (10 τ.μ. (κοινωνική + τεχνική υποδομή)/κάτ.* 0,8)] λ = 0,6 Με βάση τα παραπάνω προκύπτει: C1 = 186 κατ./Ha * 68,70 * 0,6 = 7.666 κάτοικοι Πολεοδομική Ενότητα 2 Συνολικό Εμβαδό Π.Ε. 2: 848.281 τ.μ. ήτοι 84,83 Ha Σ.Δ. 0,8 d = 0,8 *104 = 186 κατ./Ha 35 τ.μ. κατοικία/κάτ. + [10 τ.μ. (κοινωνική + τεχνική υποδομή)/κάτ.] * 0,8 λ = 0,6 Με βάση τα παραπάνω προκύπτει: C2 = 186 κατ./Ha * 84,83 * 0,6 = 9.467 κάτοικοι Με βάση τους ως άνω υπολογισμούς, η συνολική χωρητικότητα του Εγκεκριμένου Σχεδίου Πόλης της Λυκόβρυσης ανέρχεται σε C1 + C2 = 17.133 κατοίκους.

Απαιτούμενες επεκτάσεις, νέοι οικιστικοί υποδοχείς

Με αφετηρία τα όσα διατυπώθηκαν παραπάνω δεν προκύπτει, όπως προαναφέρθηκε, ανάγκη επεκτάσεων προκειμένου να προκύψουν εκτάσεις κατάλληλες για οικιστική χρήση με σκοπό την κάλυψη πληθυσμιακών αναγκών. Ωστόσο, με βάση την υφιστάμενη κατάσταση αλλά και τις δυσλειτουργίες που καταγράφονται στην πόλη και οι οποίες θα πρέπει να αντιμετωπιστούν στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης, υπάρχει ανάγκη ρυθμίσεων στην εκτός σχεδίου περιοχή με την μορφή εντάξεων και πολεοδομήσεων περιοχών. Συγκεκριμένα, διερευνώντας τις καταγραφείσες δεσμεύσεις χρήσεων γης, τις εκδηλωμένες πιέσεις ανάπτυξης αλλά και τον χαρακτήρα που έχουν σήμερα οι θεσμοθετημένες παραγωγικές ζώνες της περιοχής, επιχειρείται μια ρεαλιστικότερη προσέγγιση με σκοπό τον καθορισμό εκείνων των εκτάσεων, που θα προταθούν για πολεοδομική ανάπτυξη μέσα από το μηχανισμό της αλλαγής των χρήσεων γης.

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ (Π.Ε.)

Πολεοδομική Ενότητα (Π.Ε.) 1 : Η Π.Ε. 1 περικλείεται από τα δυτικά διοικητικά όρια του Δήμου Λυκόβρυσης με τον Δήμο Μεταμόρφωσης και τις οδούς Σοφοκλή Βενιζέλου και Γρηγορίου Λαμπράκη. Η Π.Ε. 1, προτείνεται να οργανωθεί με τις παρακάτω αναφερόμενες χρήσεις όπως φαίνονται και στο χάρτη Π.3:

- – Πολεοδομικό Κέντρο:
 - Στα Οικοδομικά Τετράγωνα 42, 10, 33, 33^Α, 1, 64 65 και 46
 - Σε τμήμα έκτασης περίπου 25στρ. εντός της περιοχής "ΒΙΠΑ - ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση", το οποίο προτείνεται προς πολεοδόμηση.
- – Γενική Κατοικία 1 :
 - Στα Ο.Τ. 151, 152, 153,154,155, 157,158, 160, 161, 162, 163, 164, 16, 16Α, 17, 18, 34, 36, 39, 41, 43, 44, 45, 46^Α, 48^Α, 14, 53, 54, 56, 50, 52, 58, 58^Α, Ε1, Ε2, Γ3, Γ4, 68, 69, 72, 77, Α250Α
- – Γενική Κατοικία 2:
 - • Στα Ο.Τ. 12, 51, 57, 59, 60, 61, 62, 63, Γ1, 150, 156, 19 που έχουν πρόσωπο επί της Σοφοκλή Βενιζέλου
 - • Στα Ο.Τ. 70, 71, 76, 249, 250, Α250 που έχουν πρόσωπο επί της οδού Καραολή-Δημητρίου
 - • Στα Ο.Τ. 66, 67, 78^Α, 73-74-75, 33^Α, 250Α που έχουν πρόσωπο επί της οδού Γρηγορίου Λαμπράκη
 - • Στην έκταση της ELCO – Βαγιωνής, που προτείνεται προς πολεοδόμηση.
- – Αστικό Πράσινο:
 - Σε διάφορα Ο.Τ. διάσπαρτα στον ιστό της Π.Ε. 1 για την εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων, όπως φαίνεται στον χάρτη Π.3 (Ο.Τ. 159, 40, ΚΧ1, ΚΧ3, 48, 48^Α, Γ2, Γ5, Γ6, τμήμα του Ο.Τ. 74, τμήμα του Ο.Τ.1 και τμήμα του Ο.Τ. 64)
- – Αθλητικές εγκαταστάσεις:
 - • Σε τμήμα του Ο.Τ. 33

-
- • Στην Π.Ε 1 περιλαμβάνονται, επίσης, το Διαδημοτικό Γήπεδο Λυκόβρυσης – Πεύκης και το Κλειστό Γυμναστήριο Λυκόβρυσης το οποίο έχει καθοριστεί με Τοπικό Ρυμοτομικό Σχέδιο (ΦΕΚ 631/Δ/02-08-2001)
 - – Υποδομές εκπαίδευσης:

• Σε διάφορα Ο.Τ. διάσπαρτα στον ιστό της Π.Ε. 1 για την εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων, όπως φαίνεται στον χάρτη Π.3. (Ο.Τ. 35, 78)

Πολεοδομική Ενότητα (Π.Ε.) 2: Η Πολεοδομική Ενότητα 2 ορίζεται από τα ανατολικά διοικητικά όρια της Δ.Κ. Λυκόβρυσης με τους Δήμους Κηφισιάς, την Δ.Ε. Πεύκης και τον Δήμο Ηρακλείου και τις οδούς Σοφοκλή Βενιζέλου και Γρηγορίου Λαμπράκη. Η Π.Ε.2 προτείνεται να οργανωθεί με τις παρακάτω αναφερόμενες χρήσεις όπως φαίνονται και στο χάρτη Π.3:

– Πολεοδομικό Κέντρο:

- Στα Ο.Τ. 2, 11, 83 που έχουν επί της οδού Γρ. Λαμπράκη.

— Γενική Κατοικία 1 :

- • Στα Ο.Τ. 23, 24, 25, 26, 27, 84, 85, 86, 88, 91, 92, 94, 94^Α, 95, 98, 99, 100, 101, 101^Α, 102, 102^Α, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 130, 131, 131^Α, 132^Α, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149

- • Σε τμήμα των ΟΤ 29, 30, 128

• – Γενική Κατοικία 2 :

- • Στα Ο.Τ. 6, 20, 21, 22, 31, 32 που έχουν πρόσωπο επί της Λεωφ. Σοφ.

Βενιζέλου.

- • Στα Ο.Τ. 79, 80, 81, 82, 251 που έχουν πρόσωπο επί της οδού Γρ. Λαμπράκη.

- • Στα Ο.Τ. 93, 96, 110, 111, 115, 251^Α που έχουν πρόσωπο επί της οδού

Αμαρουσίου (στο τεχνητό όριο με τον Δήμο Ηρακλείου).

- • Στο Ο.Τ. 3, 4, 4^Α, 5, 7, 8, 127, 129, 139

• – Αστικό Πράσινο:

• Σε διάφορα Ο.Τ. διάσπαρτα στον ιστό της Π.Ε. 2 για την εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων, όπως φαίνεται στον χάρτη Π.3 (2^Α, ΚΧ 28, 90, 97, τμήμα του Ο.Τ. 129, τμήμα του Ο.Τ. 127, τμήμα του Ο.Τ. 120, τμήμα του Ο.Τ. 87 και Ο.Τ. 112 το οποίο είναι χαρακτηρισμένο ως ΚΦ - Χώρος Εκκλησιάς)

- – Εγκαταστάσεις αθλητισμού:

-
- • Στο Ο.Τ. 9
 - • Στο Ο.Τ. 129
 - • Στο Ο.Τ. 137
 - • Στο ΟΤ στο ανατολικό όριο της Δ.Κ. Λυκόβρυσης με την Πεύκη, πλησίον του άλσους Κάσδαγλη
 - – Υποδομές εκπαίδευσης:

• Σε διάφορα Ο.Τ. διάσπαρτα στον ιστό της Π.Ε. 1 για την εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων, όπως φαίνεται στον χάρτη Π.3 (Ο.Τ. 89, 128). Σημειώνεται, ότι Νηπιαγωγείο που στεγάζεται προσωρινά σε μισθωμένο χώρο στο Ο.Τ. 101, προβλέπεται να μεταφερθεί σε νέες κτιριακές εγκαταστάσεις που θα κατασκευαστούν σε χώρο εντός του Ηλιακού Χωριού στη Δημοτική Ενότητα Πεύκης.

– Υποδομές πρόνοιας:

- • Στο Ο.Τ. 11
- • Στο Ο.Τ. 87
- • Στο Ο.Τ. 129
- **Προτεινόμενες χρήσεις γης**
- Οι προτεινόμενες χρήσεις γης, σύμφωνα με το πρόσφατα θεσμοθετημένο ΠΔ 59/21.06.2018 «Κατηγορίες και περιεχόμενο Χρήσεων γης» (ΦΕΚ 114/Α/29-06-2018)., καθορίζονται ως εξής:
- **Α.** Στις περιοχές που ορίζεται η χρήση του **Πολεοδομικού Κέντρου**, επιτρέπονται μονό οι χρήσεις του άρθρου 4 του ΠΔ 59/21.06.2018 (ΦΕΚ 114/Α/29-06-2018) και ειδικότερα:
 - (1) Κατοικία.
 - (2) Κοινωνική πρόνοια.
 - (3) Εκπαίδευση (Καθορισμός θέσης από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο). **(4.1)** Μικρές αθλητικές εγκαταστάσεις (κατηγορίες Α1, Α2, Β1, Δ, Ε1).
 - (5) Θρησκευτικοί χώροι.
 - (6) Πολιτιστικές εγκαταστάσεις.
 - (7) Διοίκηση.
 - (8) Περίθαλψη. Επιτρέπονται μονό Πρωτοβάθμιες υπηρεσίες υγείας χωρίς νοσηλεία (8.1), ιδιωτικές κλινικές μέχρι 100 κλίνες (8.2.2), εξωνοσοκομειακές μονάδες ψυχικής υγείας (8.3). **(9)** Χώροι συνάθροισης κοινού/ Συνεδριακά κέντρα.
 - (10) Εμπόριο και παροχή προσωπικών υπηρεσιών.
 - (11) Γραφεία/ Κέντρα έρευνας/ Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων.
 - (12) Εστίαση μέχρι 500 τ.μ. συνολικής επιφάνειας δόμησης.
 - (13) Αναψυκτήρια μέχρι 400 τ.μ. συνολικής επιφάνειας δόμησης.
 - (15) Τουριστικά καταλύματα μέχρι 150 κλίνες και λοιπές τουριστικές επιχειρήσεις
 - (16.1) Στάθμευση (κτίρια-γήπεδα) αυτοκίνητων μέχρι 3,5 τόνους κοινής χρήσης, μοτοσικλετών και μοτοποδήλατων.
 - (20) Αποθήκες χαμηλής όχλησης μέχρι 500 τ.μ. συνολικής επιφάνειας δόμησης. Δεν επιτρέπονται οι αποθήκες με κωδικό 20.1. Ειδικά για τις φαρμακαποθήκες, η μέγιστη συνολική επιφάνεια δόμησης ανέρχεται σε 1.500 τ.μ.
 - (22) Επαγγελματικά εργαστήρια μέχρι 400 τ.μ. συνολικής επιφάνειας δόμησης ανά γήπεδο ή οικόπεδο.
 - (26) Εγκαταστάσεις Μεσών Μαζικής Μεταφορές. Επιτρέπονται μονό όσες αφορούν

στο μετρό.

(30) Γωνίες ανακύκλωσης και πράσινα σημεία (μικρά, μεγάλα κοινή υπουργική απόφαση 18485/26-4-2017 ΦΕΚ Β' 1412). Επιτρέπονται μονό γωνίες ανακύκλωσης.

(45) Χώροι διεξαγωγής τεχνικών - ψυχαγωγικών και τυχερών παιχνιδιών.

Επιτρέπονται μονό τα πρακτορεία ΟΠΑΠ.

- **B.** Στις περιοχές που ορίζεται η χρήση της **Γενικής Κατοικίας 2** επιτρέπονται μονό οι χρήσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 3 του ΠΔ 59/21.06.2018 (ΦΕΚ 114/Α/29-06-2018). και ειδικότερα:
 - (1)** Κατοικία.
 - **(2)** Κοινωνική πρόνοια.
 - (3)** Εκπαίδευση: Τα κτίρια ιδιωτικών εκπαιδευτηρίων και τριτοβάθμιας εκπαίδευσης πρέπει να έχουν μέγιστη συνολική επιφάνεια δόμησης μέχρι 1.500 τ.μ.
 - (4.1)** Μικρές αθλητικές εγκαταστάσεις.
 - (5)** Θρησκευτικοί χώροι.
 - (6)** Πολιτιστικές εγκαταστάσεις μέχρι 1200τμ. συνολικής επιφάνειας δόμησης.
 - (7)** Διοίκηση τοπικής κλίμακας.
 - **(8)** Περιθαλψη. Επιτρέπονται μόνο Πρωτοβάθμιες υπηρεσίες υγείας χωρίς νοσηλεία (8.1), ιδιωτικές κλινικές μέχρι 100 κλίνες (8.2.2), εξωνοσοκομειακές μονάδες ψυχικής υγείας (8.3). **(10)** Εμπόριο και παροχή προσωπικών υπηρεσιών. Επιτρέπονται μόνο Εμπορικά καταστήματα (10.1), Καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών (10.2) και Υπεραγορές τροφίμων (10.3) οι οποίες πρέπει να έχουν μέγιστη συνολική επιφάνεια δόμησης μέχρι 1.500 τ.μ. (ν. 4315/2014).
 - **(11)** Γραφεία/ Κέντρα Έρευνας/Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων. Επιτρέπονται μόνο Γραφεία και Κέντρα έρευνας.
 - (12)** Εστίαση μέχρι 300 τ.μ. συνολικής επιφάνειας δόμησης.
 - (13)** Αναψυκτήρια μέχρι 200 τ.μ. συνολικής επιφάνειας δόμησης.
 - **(15)** Τουριστικά καταλύματα μέχρι 150 κλίνες και λοιπές τουριστικές επιχειρήσεις.
 - (16.1)** Στάθμευση (κτίρια-γήπεδα) αυτοκινήτων μέχρι 3,5 τόνους, κοινής χρήσης, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων.
 - (17)** Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας. Επιτρέπονται μόνο επί των κύριων οδικών αξόνων, δηλαδή επί των οδών Σοφοκλή Βενιζέλου, Γρηγορίου Λαμπράκη, Καραολή – Δημητρίου και Αμαρουσίου.
Η παροχή φυσικού αερίου γίνεται μόνο για την εξυπηρέτηση οχημάτων. Η εγκατάσταση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων σε συνδυασμό με χρήσεις σταθμού αυτοκινήτων, πλυντηρίου και λιπαντηρίου αυτοκινήτων, αξεσουάρ αυτοκινήτου και μίνι μάρκετ για την εξυπηρέτηση των πελατών, επιτρέπεται μόνο εφόσον αποτελεί μοναδική χρήση του οικοπέδου.
 - (18)** Πλυντήρια - Λιπαντήρια αυτοκινήτων.
 - (19.1)** Συνέργειά επισκευής αυτοκινήτων – συνήθων οχημάτων (συμπεριλαμβάνονται οι μοτοσικλέτες και μοτοποδήλατα) μέχρι 3,5 τόνους μικτού φορτίου ή δυνατότητα μεταφοράς μέχρι 9 ατόμων εκτός φανοποιείων και βαφείων. Κατά τον πολεοδομικό σχεδιασμό οι χρήσεις φανοποιείων και βαφείων μπορεί να επιτραπούν κατ' εξαίρεση σε περιοχές Γενικής Κατοικίας, υπό την προϋπόθεση ότι θα είναι χαμηλής όχλησης και θα αποτελούνε συνοδή χρήση του συνεργείου.
 - (20)** Αποθήκες χαμηλής όχλησης μέχρι 400 τ.μ. συνολικής επιφάνειας δόμησης. Δεν επιτρέπονται οι αποθήκες με κωδικό 20.1. Ειδικά για τις φαρμακαποθήκες, η μέγιστη συνολική επιφάνεια δόμησης ανέρχεται σε 1.500 τ.μ. Επιτρέπονται μόνο επί των κύριων οδικών αξόνων, δηλαδή επί των οδών Σοφοκλή Βενιζέλου, Γρηγορίου Λαμπράκη, Καραολή – Δημητρίου και Αμαρουσίου.

-
- (21)** Εγκαταστάσεις Εφοδιαστικής (ν. 4302/2014).
Επιτρέπονται μόνο αποθήκες χονδρικού εμπορίου χαμηλής όχλησης (21.3.) μέχρι 400 τ.μ. συνολικής επιφάνειας δόμησης. Επιτρέπονται μόνο επί των κύριων οδικών αξόνων, δηλαδή επί των οδών Σοφοκλή Βενιζέλου, Γρηγορίου Λαμπράκη, Καραολή – Δημητρίου και Αμαρουσίου.
- (22)** Επαγγελματικά εργαστήρια μέχρι 400τ.μ. συνολικής επιφάνειας δόμησης.
- (26)** Εγκαταστάσεις Μεσών Μαζικής μεταφοράς με καθορισμό θέσης από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο. Επιτρέπονται μόνο όσες αφορούνε στο μετρώ.
- (30)** Γωνίες ανακύκλωσής και πράσινα σημεία (μικρά, μεγάλα κοινή υπουργική απόφαση 18485/26-4-2017 ΦΕΚ Β' 1412). Επιτρέπονται μόνο Γωνίες ανακύκλωσής και Μικρά πράσινα σημεία.
- (45)** Χώροι διεξαγωγής τεχνικών - ψυχαγωγικών και τυχερών παίγνιων.
Επιτρέπονται μόνο τα καταστήματα ΟΠΑΠ.
- (46)** Αστική γεωργία - λαχανόκηποι.
- **Γ.** Στις περιοχές που ορίζεται η χρήση της **Γενικής Κατοικίας 1** επιτρέπονται μόνο οι χρήσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 3 του ΠΔ 59/21.06.2018 (ΦΕΚ 114/Α/29-06-2018) και ειδικότερα:
 - **(1)** Κατοικία.
 - **(2)** Κοινωνική πρόνοια.
 - **(3)** Εκπαίδευση: Επιτρέπονται μόνο πρωτοβάθμια (3.2.) και δευτεροβάθμια (3.3) για την εξυπηρέτηση των αναγκών του Δήμου.
 - **(4.1)** Μικρές αθλητικές εγκαταστάσεις.
 - **(5)** Θρησκευτικοί χώροι.
 - **(6)** Πολιτιστικές εγκαταστάσεις μέχρι 500τμ. συνολικής επιφάνειας δόμησης.
 - **(7)** Διοίκηση τοπικής κλίμακας.
 - **(10)** Εμπόριο και παροχή προσωπικών υπηρεσιών. Επιτρέπονται μόνο Εμπορικά καταστήματα (10.1), Καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών (10.2) που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής. Μεγίστη συνολική επιφάνεια καταστημάτων ανά οικόπεδο 150 τ.μ. συνολικής επιφάνειας δόμησης. Το μέγεθος αυτό μπορεί να εξειδικεύεται ή να περιορίζεται από τον πολεοδομικό σχεδιασμό. **(11)** Γραφεία/ Κέντρα Έρευνας/Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων. Επιτρέπονται μόνο Γραφεία.
 - **(15)** Τουριστικά καταλύματα μέχρι 30 κλίνες.
 - **(16.1)** Στάθμευση (κτίρια - γήπεδα) αυτοκινήτων μέχρι 3,5 τόνους, κοινής χρήσης, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων με καθορισμό θέσης από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο.
 - **(22)** Επαγγελματικά εργαστήρια. Επιτρέπονται μόνο φούρνοι έως 150 τ.μ. συνολικής επιφάνειας δόμησης. Το μέγεθος αυτό μπορεί να εξειδικεύεται ή να περιορίζεται από τον πολεοδομικό σχεδιασμό.
 - **(30)** Γωνίες ανακύκλωσής και πράσινα σημεία (μικρά, μεγάλα κοινή υπουργική απόφαση 18485/26-4-2017 ΦΕΚ Β' 1412). Επιτρέπονται μόνο Γωνίες ανακύκλωσης και Μικρά πράσινα σημεία.
 - **(45)** Χώροι διεξαγωγής τεχνικών - ψυχαγωγικών και τυχερών παίγνιων.
Επιτρέπονται μόνο τα καταστήματα ΟΠΑΠ.
 - **(46)** Αστική γεωργία - λαχανόκηποι.
 - **Δ.** Στις περιοχές που ορίζεται η χρήση του **Αστικού Πρασίνου** επιτρέπονται μόνο οι χρήσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 7 «Ελεύθεροι Χώροι – Αστικό πράσινο» του ΠΔ 59/21.06.2018 (ΦΕΚ 114/Α/29-06-2018).
Οι περιοχές της κατηγορίας αυτής αφορούνε:
-

- **1. Κοινοχρήστους χώρους που καθορίζονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο.**
- Ως κοινόχρηστοι χώροι για την εφαρμογή του παρόντος, νοούνται οι χώροι για την παραμονή, αναψυχή και μετακίνηση πεζών και τροχοφόρων, όπως οδοί, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, πεζόδρομοι, αμιγείς πεζόδρομοι, ποδηλατοδρόμοι, πλατείες, άλση, πράσινο, και παιδικές χαρές. Στις πλατείες - πεζοδρόμια επιτρέπονται τα οριζόμενα στο άρθρο 20 του ν. 4067/2012 (με εξαίρεση την περίπτωση γ' της παρ. 1 και των περιπτώσεων γ' και δ' της παρ. 2) και επιπλέον περιορισμένης έκτασης δραστηριότητες εστίασης και αναψυχής, για την εξυπηρέτηση του κοινόχρηστου χώρου, εφόσον προβλέπονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο και τον πολεοδομικό κανονισμό.
- Στους κοινόχρηστους χώρους επιτρέπεται η κατασκευή υπογείων χώρων για τη στάθμευση αυτοκινήτων (σταθμοί αυτοκινήτων) εφ' όσον προβλέπεται από τον σχεδιασμό με μερίμνα διατήρησης τυχόν υψηλής βλάβησης που φέρουν. Σε περιοχές πρασίνου και σε άλση η κατασκευή υπογείων χώρων στάθμευσης γίνεται σε περιορισμένο τμήμα τους και μόνο για την εξυπηρέτηση των χρηστών.
- Στους χώρους αυτούς επιτρέπονται, επιπλέον, οι γωνίες ανακύκλωσης εφόσον δεν καταλαμβάνουν επιφάνεια άνω του 15% του κοινοχρήστου χώρου.
- **2. Ελεύθερους χώρους αστικού και περαστικού πρασίνου.** Οι περιοχές αυτές είναι χώροι εκτός εγκεκριμένων ρυμοτομικών σχεδίων, οι οποίοι προβλέπονται από τον πολεοδομικό
 - σχεδιασμό και νοούνται ως χώροι δημιουργίας πνευμόνων πρασίνου και αναψυχής, με στόχο τη διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος. Στους ελεύθερους χώρους αστικού πρασίνου, εκτός από δραστηριότητες ήπιας αναψυχής - όπως παιδικές χαρές -επιτρέπονται οι παρακάτω λειτουργίες εφόσον προβλέπονται από τον πολεοδομικό σχεδιασμό:
 - **(5)** Μικρές υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις
 - **(9)** Χώροι συνάθροισης κοινού μόνο ανοικτά θέατρα μικρής κλίμακας με απαραίτητους υποστηρικτικούς χώρους και θερινό κινηματογράφοι.
 - **(30)** Γωνίες ανακύκλωσης και πράσινα σημεία (μικρά, μεγάλα κοινή υπουργική απόφαση 18485/26-4-2017 ΦΕΚ Β' 1412). Επιτρέπονται μόνο Γωνίες ανακύκλωσης.
 - **(24.1)** Γεωργικές, δασικές και λοιπές αγροτικές εκμεταλλεύσεις.
 - **(46)** Αστική γεωργία.
 - Επισημαίνεται ότι το σύστημα ελευθέρων χώρων πρέπει να καλύπτει μια ποικιλία δραστηριοτήτων, οι οποίες αναπτύσσονται σε χώρους που σχεδιάζονται σε διάφορες αποστάσεις από τον τόπο κατοικίας και σε διάφορα μεγέθη, ανάλογα με τον προορισμό τους.
 - **Ε.** Στις περιοχές που καθορίζονται χρήσεις εκπαίδευσης, πολιτισμού, αθλητισμού και λοιπών κοινωφελών εξυπηρετήσεων, δηλαδή **στο τμήμα του κτήματος του ΕΘΙΑΓΕ για το οποίο έχει εγκριθεί τοπικό ρυμοτομικό σχέδιο**, ορίζεται η χρήση **Κοινωφελείς Λειτουργίες** και επιτρέπονται μόνο οι χρήσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 6 του ΠΔ 59/21.06.2018 (ΦΕΚ 114/Α/29-06-2018) και ειδικότερα
 - **(2)** Κοινωνική πρόνοια
 - **(3)** Εκπαίδευση
 - **(4)** Αθλητικές εγκαταστάσεις **(6)** Πολιτιστικές εγκαταστάσεις
 - Και συγκεκριμένα στο Πλαίσιο των παραπάνω επιτρεπόμενων χρήσεων προτείνεται η **ανάπτυξη θυλάκα πολλαπλών χρήσεων πολιτισμού, αθλητισμού, αναψυχής**, κατ' εφαρμογή της σχετικής απόφασης Δημοτικού Συμβουλίου (165/2014) και λαμβάνοντας υπόψη το εγκεκριμένο Τοπικό Ρυμοτομικό Σχέδιο (υπ' αριθμ.

2078/Φτροπ./03 Απόφαση Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας, ΦΕΚ 609/Δ/18-06-2003), *προβλέπονται Ερευνητικά Ινστιτούτα οίνου - αμπέλου και Μουσείο Οίνου-Αμπέλου.*

- Επίσης, στο **ΟΤ 33** επιτρέπονται κοινωφελείς εξυπηρετήσεις και συγκεκριμένα Αθλητικές εγκαταστάσεις.

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Επιτρέπεται η χωροθέτηση κάθε είδους κοινωφελούς έργου υποδομής και των απαιτούμενων για τη λειτουργία του εγκαταστάσεων (κτιριακών ή μη), κατόπιν εγκρίσεως περιβαλλοντικών όρων. Ο καθορισμός των θέσεων και χώρων κτιρίων δημοσίων και κοινωφελών σκοπών στις εκτός σχεδίου περιοχές ΠΕΠ καθώς και οι όροι και περιορισμοί δόμησής τους, γίνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 26 του Ν. 1337/83, (ΦΕΚ 33Α/83) όπως εκάστοτε ισχύει.

2. Επιτρέπεται, κατόπιν εκπόνησης και έγκρισης από την κείμενη νομοθεσία προβλεπόμενων σχετικών μελετών, η βελτίωση, η διαπλάτυνση και η διάστρωση νόμιμων υφισταμένων οδών.

3. Η κατασκευή δικτύων και εγκαταστάσεων τεχνικής υποδομής των οργανισμών κοινής ωφέλειας (ενέργειας, φυσικού αερίου, τηλεπικοινωνιών, ύδρευσης, αποχέτευσης, επεξεργασίας λυμάτων, απορριμμάτων, αποβλήτων κλπ), επιτρέπονται σε όλες τις ζώνες.

4. Εντός των ΠΕΠ δεν επιτρέπονται η αμμοληψία από ρέματα, η ρίψη μπαζών, σκουπιδιών κλπ σε ρέματα (ρύπανση), η μετατροπή των ρεμάτων σε οδούς κυκλοφορίας τροχοφόρων.

5. Για τις αποστάσεις από ρέματα ισχύουν οι διατάξεις του ν.4258/14.

6. Ο μέσος ΣΔ και οι χρήσεις γης εντός των πολεοδομικών ενοτήτων, όπως ορίζονται στο παρόν, θα ισχύουν υποχρεωτικά με την έναρξη ισχύος του ΓΠΣ.

7. Οι κοινόχρηστοι χώροι θα ορισθούν επακριβώς από την πολεοδομική μελέτη, με την κατεύθυνση να είναι διάσπαρτοι στον αστικό ιστό και να χωροθετούνται όμορα με ρέματα, δάση ή δασώδεις περιοχές προκειμένου να ευνοείται η δημιουργία δικτύων πεζοδρόμων περιπάτου και υπαίθριας αναψυχής. Παράλληλα να πρέπει να γίνεται προσπάθεια συνδυασμού τους με τα κέντρα γειτονιάς και τις προβλεπόμενες αθλητικές εγκαταστάσεις. Αντίστοιχα, οι κοινωφελείς λειτουργίες θα χωροθετηθούν επακριβώς με την πολεοδομική μελέτη.

8. Εφαρμόζονται οι προϊσχύουσες διατάξεις, εάν πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος ΓΠΣ:

α) Έχει εκδοθεί και είναι σε ισχύ άδεια δόμησης.

β) Είχε υποβληθεί στην αρμόδια υπηρεσία δόμησης, αίτηση για την έκδοση ή την αναθεώρηση άδειας δόμησης με όλα τα στοιχεία και δικαιολογητικά που απαιτούνται από τις οικείες διατάξεις.

γ) Είχε χορηγηθεί από τον αρμόδιο φορέα και είναι σε ισχύ άδεια εγκατάστασης ή άδεια ίδρυσης ή παράταση ή τροποποίηση αυτής για ειδικό κτίριο με ή χωρίς παρεκκλίσεις με βάση τις προϊσχύουσες διατάξεις.

δ) Είχε χορηγηθεί από τον αρμόδιο φορέα και είναι σε ισχύ άδεια λειτουργίας με ή χωρίς παρεκκλίσεις με βάση τις προϊσχύουσες διατάξεις.

ε) Είχε υποβληθεί στον αρμόδιο φορέα, αίτηση για την έκδοση άδειας εγκατάστασης ή άδειας ίδρυσης ή λειτουργίας για ειδικό κτίριο με ή χωρίς παρεκκλίσεις.

στ) Είχε υποβληθεί στην αρμόδια υπηρεσία ή στο αρμόδιο όργανο (ΣΑ, Γενική Γραμματεία Πολιτισμού, Υπουργείο Βιομηχανίας κλπ) αίτηση με πλήρη αρχιτεκτονική μελέτη, η οποία

προβλέπεται από σχετικές διατάξεις για τη χορήγηση οικοδομικής άδειας ή έγκρισης δόμησης ή ΜΕΛΕΤΗ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗΣ Β1 ΣΤΑΔΙΟΥ ΜΕΛΕΤΗΣ «ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΗΜΟΥ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ (νυν Δ.Κ), Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ»

ζ) Είχε προκηρυχθεί δημόσιος αρχιτεκτονικός διαγωνισμός, βάσει τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις.

η) Είχε υποβληθεί στην αρμόδια υπηρεσία, αίτηση ενίσχυσης για την ίδρυση δραστηριότητας από ευρωπαϊκό πρόγραμμα (αντίστοιχο μέτρο και άξονα), πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος και επακολούθησε η έγκρισή της.

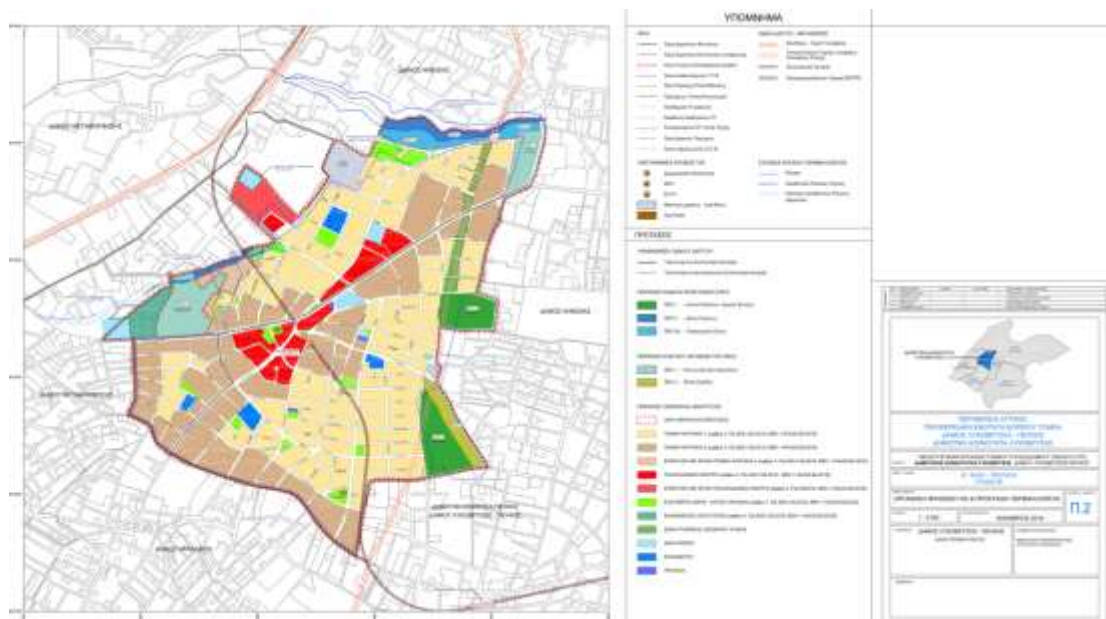
θ) Είχε υποβληθεί Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την εγκατάσταση και λειτουργία δραστηριότητας, πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος. Για τις παραπάνω περιπτώσεις, οι υπηρεσίες δόμησης και οι αρμόδιοι για άδειες ίδρυσης, εγκατάστασης και λειτουργίας, φορείς, χορηγούν τις αντίστοιχες άδειες, κατά παρέκκλιση των οριζόμενων στις διατάξεις του ΓΠΣ.

9. Ο δασικός ή μη χαρακτήρας των εκτάσεων θα εξετάζεται κατά περίπτωση από τις αρμόδιες Δασικές Υπηρεσίες, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 14 του ν. 998/1979, μέχρι να ολοκληρωθεί η διαδικασία σύνταξης των δασικών χαρτών (σύμφωνα με τον ν.2664/1998).

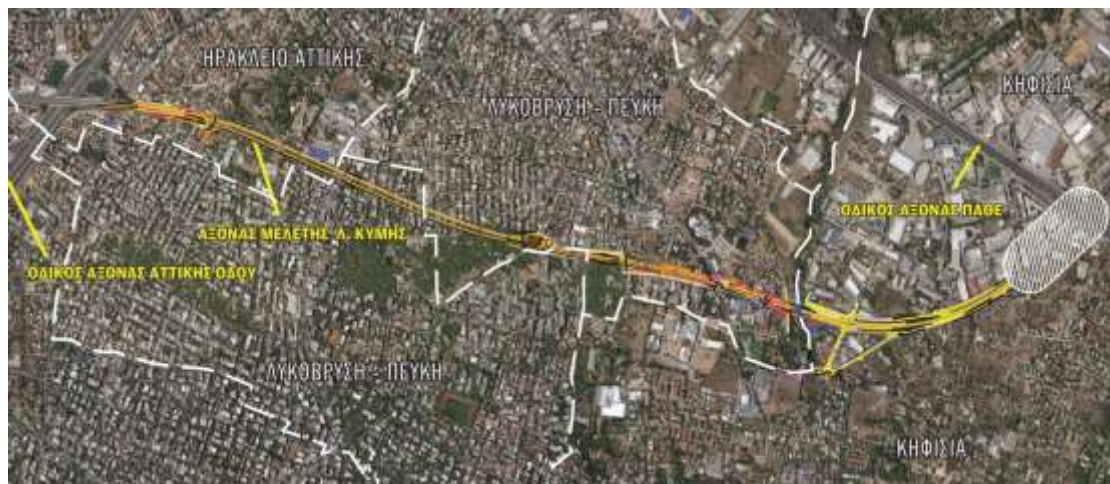
10. Ο καθορισμός και η τροποποίηση ορίων περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, δασών, δασικών και αναδασωτέων εκτάσεων, ορίων ρεμάτων και περιοχών προστασίας της φύσης (άρθρο 18 του ν. 1650/1986), ρυθμίζεται από τις κείμενες διατάξεις, όπως εκάστοτε ισχύουν.

11. Εξαιρούνται των ρυθμίσεων του παρόντος έργα εθνικής σημασίας, καθώς επίσης έργα και επεμβάσεις λόγω έκτακτων αναγκών (σεισμών, κατολισθήσεων, πλημμυρών, θεομηνιών κλπ).

Πρόταση από Νικόλαο Γροζόπουλο (2018)



ΕΙΚΟΝΑ 14 ΜΕΛΕΤΗ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ



ΕΙΚΟΝΑ 16 ΑΝΕΡΧΟΜΕΝΟ ΕΡΓΟ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΥΜΗΣ

Το συγκεκριμένο έργο αφορά στην ολοκλήρωση των μελετών της Λεωφόρου Κύμης, στο Τμήμα από Ελευθέρια Λεωφόρο Ελευσίνας - Σταυρού - Α/Δ Σπάτων (Αττική Οδός) μέχρι τον Ανισόπεδο Κόμβο Καλυφτάκη (διασταύρωση της Λεωφόρου Κύμης με την Ε.Ο. Νο.1), καθώς και στη μελέτη βελτίωσης της σύνδεσης της Λεωφόρου Κύμης με την οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου στους Θρακομακεδόνες.

Οι μελέτες της Λεωφόρου Κύμης αρχικά είχαν διαχωριστεί στα παρακάτω οδικά τμήματα:

Τμήμα Α', από τον ανισόπεδο κόμβο της Λεωφόρου Κύμης με την Αττική Οδό μέχρι τον ανισόπεδο κόμβο Κηφισιάς ("Καλυφτάκη") με την Ε.Ο.Νο.1.

Τμήμα Β', από τον ανισόπεδο κόμβο Κηφισιάς (Ε.Ο.Νο1) μέχρι το Ολυμπιακό Χωριό και τη σύνδεση με Θρακομακεδόνες (σύνδεση Λεωφ. Κύμης με την οδό Ορφέως).

Τμήμα Γ', που αφορά στον Ανισόπεδο Κόμβο Κηφισιάς ("Καλυφτάκη").

Τμήμα Δ', που αφορά στη Λεωφόρο Πύρνας.

Στο πλαίσιο των οδικών έργων που κατασκευάστηκαν και για την εξυπηρέτηση των κυκλοφοριακών αναγκών των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, κατασκευάστηκε και σήμερα λειτουργεί το προαναφερθέν Τμήμα Β' της Λεωφόρου Κύμης, δηλαδή από το πέρας του Α/Κ Καλυφτάκη (Χ.Θ.4+280) μέχρι την οδό Αντιόχου στους Θρακομακεδόνες (Χ.Θ.8+787,19), καθώς και η οδός σύνδεσης της Λεωφόρου Κύμης με την οδό Ορφέως στους Θρακομακεδόνες, μήκους 1,62χλμ. περίπου. Το κατασκευασμένο αυτό τμήμα της Λεωφόρου Κύμης αποτελεί και την οδό πρόσβασης στο Ολυμπιακό Χωριό.

Στο προς ανάθεση έργο περιλαμβάνεται το προαναφερθέν Τμήμα Α' (δηλαδή από τον ανισόπεδο κόμβο της Λεωφόρου Κύμης με την Αττική Οδό μέχρι τη Χ.Θ.3+700 όπου αρχίζει η επιρροή του Ανισόπεδου Κόμβου

Κηφισιάς), καθώς και η βελτίωση της σύνδεσης της Λεωφόρου Κύμης με την οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου στους Θρακομακεδόνες. Επισημαίνεται ότι η Ε.Ο. Νο.1 στην περιοχή του Α/Κ Κηφισιάς ("Καλυφτάκη"), καθώς και μικρού μήκους τμήματα της Λ. Κύμης και της επέκτασής της μέχρι το Ολυμπιακό Χωριό, έχουν ενταχθεί σε άξονα παραχώρησης και η εκπόνηση των μελετών του Ανισόπεδου Κόμβου της Λ. Κύμης με την Ε.Ο. Νο.1 θα πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο του έργου παραχώρησης, με μέριμνα της ΕΥΔΕ/ΕΠΑ & ΙΟ.

Η κατασκευή του υπόψη τμήματος της Λεωφόρου Κύμης, καθώς και του Α/Κ Κηφισιάς ("Καλυφτάκη") είναι απαραίτητη, διότι η Εθνική Οδός Νο.1 (Αθηνών - Λαμίας) στο τμήμα της από τον Α/Κ Μεταμόρφωσης (διασταύρωση με την Αττική Οδό) μέχρι τον Α/Κ Καλυφτάκη δέχεται μεγάλο μέρος της κυκλοφορίας της Λεωφόρου Καραμανλή καθώς και όλη την κυκλοφορία με προορισμό την κοινότητα των Θρακομακεδόνων. Η κυκλοφορία αυτή προβλέπεται, ότι θα αυξηθεί σημαντικά μετά την παράδοση των οικημάτων του Ολυμπιακού Χωριού στους δικαιούχους του Οργανισμού Εργατικής Εστίας, τη λειτουργία των προβλεπόμενων εμπορικών κέντρων, Νοσοκομείου, Δημόσιων Υπηρεσιών και τη γενικότερη ανάπτυξη της περιοχής των Θρακομακεδόνων και ένταξη περιοχών σε σχέδιο πόλης.

Το προς μελέτη τμήμα της Λεωφόρου Κύμης είναι ενταγμένο στον γενικότερο σχεδιασμό των κύριων οδικών αξόνων του Λεκανοπεδίου Αττικής, προβλέπεται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών, καθώς και στα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των Δήμων από τους οποίους διέρχεται (Δ. Ηρακλείου, Πεύκης, Λυκόβρυσης, Κηφισιάς). Επίσης, με το Π.Δ.63/93 η Λεωφόρος Κύμης στο υπόψη τμήμα έχει χαρακτηριστεί ως Εθνική Οδός, και έχει καταταχθεί στο Δευτερεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο με την Υπουργική Απόφαση ΔΜΕΟ/ε/ο/1308/15.12.1995.

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ

Η αρχή του προς μελέτη τμήματος της Λεωφόρου Κύμης τίθεται στον Α/Κ της Λεωφ. Κύμης με την Ελευθέρα Λεωφόρο Ελευσίνας - Σταυρού - Α/Δ Σπάτων (Αττική Οδός) - βλ. και συνημμένα βοηθητικά σχέδια Σ-1 και Σ-2. Ο εν λόγω Ανισόπεδος Κόμβος μελετήθηκε στα πλαίσια των μελετών της Αττικής Οδού, λαμβάνοντας υπόψη τη χάραξη της Λεωφόρου Κύμης (Οριστική Μελέτη Εφαρμογής Συγκοινωνιακού Έργου, σύνταξη: "ΤΟΜΗ" Α.Ε.) και έχει κατασκευαστεί στο μεγαλύτερο μέρος του, με ορισμένες τροποποιήσεις που εξυπηρετούν προσωρινά την κυκλοφορία, μέχρι την ολοκλήρωση της κατασκευής και του τμήματος της Λεωφόρου Κύμης μέχρι την Ε.Ο. Νο.1. Συγκεκριμένα, δεν έχει κατασκευαστεί η Άνω Διάβαση της Λεωφόρου Κύμης πάνω από την οδό Πλαπούτα και το κατασκευασμένο τμήμα της Λεωφόρου Κύμης εντός κόμβου έχει ταπεινωθεί και συνδεθεί προσωρινά με τρισκελή ισόπεδο κόμβο με την οδό Πλαπούτα. Επίσης, δεν έχει κατασκευαστεί η Άνω Διάβαση του

Κλάδου Εθνική - Σταυρός πάνω από την οδό Πλαπούτα και το κατασκευασμένο τεχνικό Άνω Διάβασης του κλάδου αυτού πάνω από τον σταθμό διοδίων της Αττικής Οδού παραμένει εκτός λειτουργίας.

Το τμήμα της Λ.Κύμης, από την Πλαπούτα, μέχρι και την Ε.Ο.No1, διέρχεται από τους Δήμους Ηρακλείου, Πεύκης, Λυκόβρυσης και Κηφισιάς. Το τμήμα της Λ.Κύμης από την αφετηρία του έργου (Χ.Θ. 0+160) μέχρι και τη Λ. Ειρήνης (Χ.Θ. 0+900) διέρχεται από το Δήμο Ηρακλείου. Στη Χ.Θ. 0+365, τοποθετείται το νότιο μέτωπο του υπογείου έργου και μέχρι τη θέση αυτή η Λ. Κύμης διέρχεται από ζώνη κατοικίας (Ο.Τ. Γ623, Ο.Τ. Γ482, Ο.Τ. Γ479, Ο.Τ. Γ620, Ο.Τ. Γ621, Ο.Τ. Γ622, Ο.Τ. Γ623). Στη συνέχεια, διέρχεται με υπόγειο έργο από το υπόλοιπο τμήμα του Δήμου Ηρακλείου. Το Τμήμα της Λ.Κύμης από τη Λ. Ειρήνης (Χ.Θ. 0+900) έως την οδό Λ. Μενελάου (Χ.Θ.1+280) διέρχεται με υπόγειο έργο από το Δήμο Πεύκης. Το Τμήμα της Λ.Κύμης από την οδό Λ. Μενελάου (Χ.Θ. 1+280) έως την οδό 25ης Μαρτίου (Χ.Θ. 1+690), διέρχεται με υπόγειο έργο από το Δήμο Λυκόβρυσης. Στην περιοχή αυτή, δηλαδή από τη Χ.Θ. 0+160 έως τη Χ.Θ. 1+690 της Λ.Κύμης, βασική αρτηρία αποτελεί η Λ. Ειρήνης, αλλά λόγω του υπογείου έργου της Λ.Κύμης δεν γίνεται σύνδεση των δύο οδών.

Από τη Χ.Θ. 1+690 έως την οδό Αγ. Παρασκευής (Χ.Θ. 2+100), η Λ.Κύμης ελίσσεται κυρίως επί στενής ζώνης πρασίνου στα όρια των Δήμων Λυκόβρυσης και Πεύκης, η οποία γειτνιάζει με ζώνη κατοικίας. Από την οδό Αγ. Παρασκευής (Χ.Θ. 2+100) μέχρι και το ρέμα Πύρνας (Χ.Θ. 2+820), η Λ. Κύμης ελίσσεται σε ζώνη κατοικίας στο Δήμο Λυκόβρυσης (Π.Ε 1 & 2, Ο.Τ. 28, 25, 24, 21, 156, 150, 155, 154, 153, 152). Στην περιοχή αυτή, δηλαδή από τη Χ.Θ. 1+690 έως τη Χ.Θ. 2+820 της Λ.Κύμης, βασική αρτηρία αποτελεί η Λ. Σοφ. Βενιζέλου, η οποία όμως δε συνδέεται με τη Λ. Κύμης. Από το ρέμα Πύρνας (Χ.Θ. 2+820), μέχρι και τη Χ.Θ. 3+200, η Λ. Κύμης ελίσσεται εντός του ΒΙΟ.ΠΑ Κηφισιάς.

Από την οδό Μάτσα (Χ.Θ. 3+200) έως την Εθνική Οδό Αθηνών – Λαμίας, η Λ. Κύμης ελίσσεται εντός του Δήμου Κηφισιάς, στα όρια του ΒΙΟ.ΠΑ και ζώνης κατοικίας (Περιοχή Βαριές Δήμου Κηφισιάς). Στην περιοχή αυτή, πλην της Εθνικής Οδού, δε συναντάται καμία βασική-πρωτεύουσα αρτηρία. Περί τη Χ.Θ. 3+000 της Λ. Κύμης αναπτύσσεται ο ανισόπεδος κόμβος ανατολικού ΒΙΟ.ΠΑ Κηφισιάς, στον οποίο δευτερεύουσα οδός είναι η οδός Μενεξέδων. Ανατολικά του ανισόπεδου κόμβου, προβλέπεται η βελτίωση-τροποποίηση των υφισταμένων οδών Μενεξέδων, Λύρα, Όθωνος, Σιαλμά & Καλυφτάκη για την βέλτιστη σύνδεση του Δήμου Κηφισιάς με το Κέντρο Αθηνών.

ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΥ ΈΡΓΟΥ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΥΜΗΣ

Το προς μελέτη τμήμα Α της Λεωφόρου Κύμης αποτελεί άμεση και ταχεία σύνδεση (ακτινική) του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος Αθηνών με την Ε.Ο. Νο.1. Με δεδομένο ότι το συγκεκριμένο τμήμα Α της Λεωφόρου Κύμης αποτελεί σύνδεση μεταξύ δύο πολύ σημαντικών Ελεύθερων Λεωφόρων (Ε.Ο. Νο1 & ΕΛΕΣΣ), μελετάται και αυτό ως κλειστός αστικός αυτοκινητόδρομος με ελεγχόμενες προσβάσεις. Επιπλέον, για να περιοριστούν οχλήσεις, κυρίως στο ανθρωπογενές περιβάλλον, τα υπαίθρια τμήματα της Λ. Κύμης τοποθετούνται σε επίπεδο -1. Συνεπώς η Λ. Κύμης στο τμήμα Α, χαρακτηρίζεται σύμφωνα με τις οδηγίες ΟΜΟΕ-ΑΚΟΔ ως κατηγορίας Β-II (αστική οδός ταχείας κυκλοφορίας).

Η αφητηρία του τμήματος Α της Λ. Κύμης, τοποθετείται στην Χ.Θ. 0+160 της παρούσας μελέτης, που ταυτίζεται με τη Χ.Θ. 0+803,92 της Λ. Κύμης στην εγκεκριμένη Οριστική Μελέτη Εφαρμογής Συγκοινωνιακού Έργου του Α/Κ Λεωφ. Κύμης με Ε.Λ.Ε-Σ-Σ. Το τέλος του τμήματος Α τοποθετείται στη Χ.Θ. 4+280 της συγκεκριμένης μελέτης που ταυτίζεται με τη Χ.Θ. 4+280 του τμήματος Β της Λ. Κύμης που εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. πρωτ. ΕΥΔΕ/ΕΣΕΑ/α/132/18-1-2001 απόφαση του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Για την κατεύθυνση επί της Λ. Κύμης από την ΕΛΕΣΣ προς την Ε.Ο.Νο1, ισχύουν οι παρακάτω ταχύτητες (V_e) :

- Στο επί μέρους τμήμα από τον Α.Κ. Κύμης – ΕΛΕΣΣ μέχρι και την είσοδο στο υπόγειο έργο (Χ.Θ.0+365), δεδομένου ότι προηγείται τμήμα της Λ. Κύμης αστικού χαρακτήρα (αστική αρτηρία), οι ταχύτητες λαμβάνονται $V_e=V_{επ}=80\text{km/h}$, ενώ η V_{85} λαμβάνεται 90km/h . Συνεπώς, τα βασικά στοιχεία ασφάλειας της οδού θα προσδιοριστούν για ταχύτητα 90km/h , ενώ η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα θα περιορισθεί με κατακόρυφη σήμανση σε 80km/h .
- Στο τμήμα του υπογείου έργου, οι ταχύτητες λαμβάνονται $V_e=V_{επ}=V_{85}=90\text{km/h}$, για λόγους ομοιόμορφης μεταβολής ταχυτήτων, αλλά και ασφάλειας της κυκλοφορίας εντός του υπογείου έργου.
- Στο τμήμα από την έξοδο του υπογείου έργου (Χ.Θ.2+485) μέχρι και τη Χ.Θ.3+600, οι ταχύτητες λαμβάνονται $V_e=V_{επ}=90\text{km/h}$, ενώ η V_{85} λαμβάνεται 100km/h .
- Στο τμήμα από τη Χ.Θ.3+600 μέχρι και τη Χ.Θ. 3+800, οι ταχύτητες λαμβάνονται $V_e=V_{επ}=V_{85}=80\text{km/h}$, ως μεταβατική ζώνη δεδομένου ότι η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα στην περιοχή του Α.Κ. Κηφισιάς (Χ.Θ.3+800 – Χ.Θ.4+150) πρέπει για λόγους γεωμετρίας να περιορισθεί σε $V_{επ}=60\text{km/h}$.

Για την αντίθετη κατεύθυνση επί της Λ. Κύμης, δηλαδή από την Ε.Ο.Νο1 προς την ΕΛΕΣΣ, ισχύουν οι παρακάτω ταχύτητες :

- Στην περιοχή του Ανισόπεδου Κόμβου Κηφισιάς (Χ.Θ. 4+280 – Χ.Θ. 4+000), η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα λαμβάνεται $V_{επ}=70\text{km/h}$, δεδομένης της ύπαρξης ισόπεδων κόμβων.
- Από την Χ.Θ.4+000 έως την είσοδο στο υπόγειο έργο (Χ.Θ.2+485), οι ταχύτητες λαμβάνονται $V_e=V_{επ}=90\text{km/h}$, ενώ η V_{85} λαμβάνεται 100km/h .
- Στο τμήμα του υπογείου έργου, οι ταχύτητες λαμβάνονται $V_e=V_{επ}=V_{85}=90\text{km/h}$, για λόγους ομοιόμορφης μεταβολής ταχυτήτων, αλλά και ασφάλειας της κυκλοφορίας εντός του υπογείου έργου.
- Στο επί μέρους τμήμα από τον Α.Κ. Κύμης – ΕΛΕΣΣ μέχρι και την είσοδο στο υπόγειο έργο (Χ.Θ.0+365), δεδομένου ότι ακολουθεί τμήμα της Λ. Κύμης αστικού χαρακτήρα (αστική αρτηρία), οι ταχύτητες λαμβάνονται $V_e=V_{επ}=80\text{km/h}$, ενώ η V_{85} λαμβάνεται 90km/h .

Από τη Χ.Θ.0+365 έως τη Χ.Θ.2+485, προβλέπεται η κατασκευή υπογείου έργου μήκους L=2120μ. Το τμήμα του υπογείου έργου από τη Χ.Θ. 0+420 έως τη Χ.Θ.1+670 (L=1250μ) προβλέπεται να κατασκευασθεί με υπόγεια διάνοιξη, ενώ τα εκατέρωθεν αυτού υπόγεια τμήματα (L=55μ & L=815μ) προβλέπεται να κατασκευασθούν με μέθοδο εκσκαφής και επανεπίχωσης. Για το λόγο αυτό, από την αφετηρία Χ.Θ.0+160 μέχρι και τη Χ.Θ.1+960 γίνεται απομάκρυνση των κλάδων της Λ.Κύμης, προκειμένου να είναι δυνατή η υπόγεια διάνοιξη των δύο κλάδων του υπογείου έργου. Πάνω από τα τμήματα του υπογείου έργου που πρόκειται να κατασκευασθούν με μέθοδο εκσκαφής και επανεπίχωσης, προβλέπεται η ανάπλαση - αποκατάσταση της περιοχής.

Από την αφετηρία Χ.Θ.0+160 μέχρι τη Χ.Θ.0+365, προβλέπεται η κατασκευή υπαίθριου οδικού έργου της Λ. Κύμης, όπου στην περιοχή αυτή προβλέπεται και η κατασκευή βοηθητικής εγκατάστασης για την αναστροφή της κυκλοφορίας σε περίπτωση ατυχήματος ή υπέρβασης ύψους οχήματος που κατευθύνεται στη σήραγγα. Αμέσως μετά από την έξοδο του υπογείου έργου, περί τη Χ.Θ.2+540, προβλέπεται για τους ίδιους λόγους η κατασκευή βοηθητικής εγκατάστασης για την αναστροφή της κυκλοφορίας.

Περί τη Χ.Θ.2+811 γίνεται η γεφύρωση του ρέματος Πύρνας από τη Λ. Κύμης.

Περί τη Χ.Θ.3+000 της Λ. Κύμης προβλέπεται η κατασκευή του Ανωσώτερου Κόμβου Ανατολικού ΒΙΟ.ΠΑ. Κηφισιάς. Πρόκειται για ανισόπεδο κόμβο μορφής διαμαντιού (ρόμβου). Η ανάπτυξη του κόμβου γίνεται σε «στενές συνθήκες», με ισχυρές κατά μήκος κλίσεις των κλάδων από και προς Αθήνα. Το γεγονός αυτό οφείλεται στους περιορισμούς που προέκυψαν για την ανάπτυξη του κόμβου, από τα όρια του ΒΙΟ.ΠΑ, την υψομετρική διαμόρφωση της οδού Μενεξέδων και την ύπαρξη της γέφυρας του ρέματος Πύρνας. Δευτερεύουσα οδός του υπόψη ανισόπεδου κόμβου αποτελεί η οδός Μενεξέδων. Ανατολικά του ανισόπεδου κόμβου, προβλέπεται η βελτίωση-τροποποίηση των υφισταμένων οδών Μενεξέδων, Λύρα, Όθωνος, Σιαλμά & Καλυφτάκη για την βέλτιστη σύνδεση του Δήμου Κηφισιάς με το Κέντρο Αθηνών.

Επισημαίνεται ότι στο προς μελέτη τμήμα Α' της Λ. Κύμης εντάσσεται (εκτός από την αρτηρία) και πλήθος παράπλευρων και εγκάρσιων οδών (βλ. και παράγραφο 1.1.2.2)

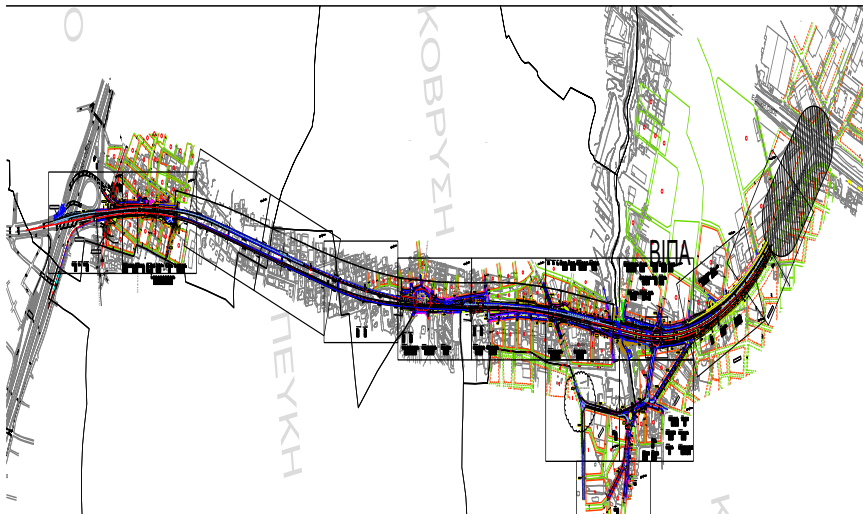
Ευρύς διαχωρισμός των κλάδων της Λ. Κύμης προβλέπεται (σύμφωνα με την εγκεκριμένη προμελέτη οδοποιίας) σε δύο περιοχές του διπλού κλάδου (κεντρικός άξονας), στις οποίες δίνεται ξεχωριστή γεωμετρία στον αριστερό και στον δεξιό κλάδο. Οι περιοχές αυτές είναι :

- Από την αφετηρία Χ.Θ. 0+160 έως τη Χ.Θ. 1+960 του κεντρικού άξονα (περιοχή υπόγειας διάνοιξης σήραγγας), ώστε να είναι δυνατή η υπόγεια διάνοιξη των δύο οπών του υπογείου έργου (μία ανά κατεύθυνση).
- Από τη Χ.Θ. 3+700 έως τη Χ.Θ. 4+280 του κεντρικού άξονα (περιοχή Α.Κ. Κηφισιάς), ώστε να είναι δυνατή η κατασκευή λωρίδων αριστερών στροφών και της ράμπας του Fly Over (κλάδος 2.4), σε χώρο μεταξύ των κλάδων της Λ. Κύμης.

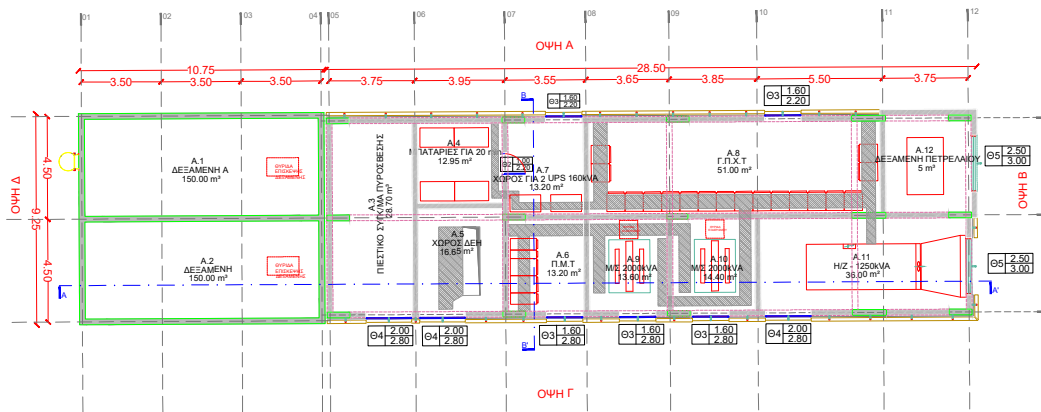
Αναφορικά με την οδό σύνδεσης της Λεωφόρου Κύμης με την οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου στους Θρακομακεδόνες, η ανάγκη κατασκευής της προέκυψε διότι η οδός Μεγ. Αλεξάνδρου, παρότι είναι βασική συλλέκτρια της κοινότητας Θρακομακεδόνων συμβάλλει στην υφιστάμενη οδό Παύλου Μελά (ανεπαρκούς διατομής) με αποτέλεσμα να έχουν συμβεί μέχρι σήμερα αρκετά ατυχήματα. Για λόγους βελτίωσης της ασφάλειας της κυκλοφορίας, αλλά και βελτίωσης της σύνδεσης των Θρακομακεδόνων με τη Λ. Κύμης, αποφασίστηκε η μελέτη οδού σύνδεσης της Μεγ. Αλεξάνδρου με τη Λεωφόρο Κύμης.

Η οδός προβλέπεται κατηγορίας Γ-III κατά ΟΜΟΕ - ΛΚΟΔ και μήκους 600m περίπου, τετράχηνς διατομής με κεντρική διαχωριστική νησίδα.

Κρίσιμο είναι να επισημανθεί ότι, προκειμένου να προστατευθεί η ζώνη διέλευσης του συγκεκριμένου οδικού άξονα βάσει του Π.Δ.209/98, άρθρο 3, έχει εκδοθεί απόφαση Υπουργική απόφαση ΠΕΧΩΔΕ (υπ' αριθμ. ΔΜΕΟ/ε/330/31-03-2006) με την οποία εγκρίνεται η απαγόρευση έκδοσης οικοδομικών αδειών και εκτέλεσης οικοδομικών εργασιών στη ζώνη διέλευσης της οδού για μια τετραετία.



ΕΙΚΟΝΑ 17 ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΓΡΑΦΙΑ ΈΡΓΟΥ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΚΥΜΗΣ



ΕΙΚΟΝΑ 18 ΚΤΗΡΙΟ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

Περιλαμβάνει τις μεταβολές των περιβαλλοντικών συνθηκών καθώς και των παραμέτρων του περιβάλλοντος, που επικρατούν σε μια περιοχή και ορίζονται ως Περιβαλλοντικές επιπτώσεις (Καραγιάννης Κ. & άλλοι, 2012).

Οι μεταβολές αυτές μπορεί να είναι:

A.1) Θετικές, δηλαδή να αναβαθμίζουν την ποιότητα της συγκεκριμένης περιβαλλοντικής παραμέτρου.

A.2) Αρνητικές, δηλαδή να υποβαθμίζουν την ποιότητα της συγκεκριμένης περιβαλλοντικής παραμέτρου.

B.1) Αναστρέψιμες, οι οποίες, με κατάλληλα μέτρα μπορούν να μηδενιστούν.

B.2) Μη αναστρέψιμες, στις οποίες το περιβάλλον δεν γίνεται να επανέλθει στην αρχική κατάσταση του.

Γ) Έμμεσες ή άμεσες.

Δ1) Προσωρινές, οι οποίες εμφανίζονται κατά τη διάρκεια της κατασκευής, όπως σκόνη, θόρυβος.

Δ2) Παραμένουσες, που έχουν σταθερή επιρροή.

E1) Τυχαίες, όπως παραδείγματος χάρη πυρκαγιά.

E2) Αναμενόμενες, για παράδειγμα η κατάληψη της Αγροτικής γης με αποτέλεσμα τη μετανάστευση και την αλλαγή σε άλλες οικονομικές δραστηριότητες με μετακίνηση του πληθυσμού στα αστικά κέντρα.

ΣΤ1) Ταχείας εξέλιξης, οι οποίες παρουσιάζονται μόλις περατωθεί το έργο.

ΣΤ2) Βραδείας εξέλιξης, όπου οι συνέπειες μπορεί να εμφανιστούν αρκετά πιο αργά.

ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ (ΜΠΕ);

Μία Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), περιλαμβάνει την περιγραφή του έργου, του νομικού πλαισίου που συσχετίζεται, της υφιστάμενης κατάστασης του περιβάλλοντος, των επιπτώσεων που ενδέχεται να εμφανιστούν, καθώς και τις εναλλακτικές λύσεις, περιορισμούς ή προτάσεις, σύμφωνα με τους οποίους το έργο θα πρέπει να λειτουργήσει και να κατασκευαστεί. Πριν προχωρήσει λοιπόν ένα έργο ζητείται από έναν μελετητή να εκπονήσει τη ΜΠΕ, η οποία θα αποσταλεί προς έγκριση στην αρμόδια Υπηρεσία. Η μελέτη είναι διαθέσιμη σε όλους τους πολίτες που ενδιαφέρονται να εκφράσουν άποψη για το έργο. Στο τελείωμα της ΜΠΕ υπάρχει ένα αντίστοιχο ερωτηματολόγιο, έτσι ώστε η ουσία της μελέτης να γίνεται αντιληπτή από όλους τους πολίτες, ανεξάρτητα το επίπεδο γνώσεων.

ΟΡΙΣΜΟΣ (Μ.Π.Ε.)

Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) ορίζεται ως η μελέτη που αναφέρεται στις επιπτώσεις που θα προκαλέσει η κατασκευή ενός έργου, τόσο κατά τη διάρκεια που κατασκευάζεται, όσο και κατά τη διάρκεια λειτουργίας του.

Οι μελέτες ΜΠΕ θεσμοθετήθηκαν με την Κοινή Υπουργική Απόφαση 69269/5387/90 στα πλαίσια του νομού Ν. 1650/86 και αφορούν κάθε είδους επέμβαση που γίνεται στο περιβάλλον (φυσικό και ανθρώπινο). Ο κατάλογος των έργων που προβλέπεται από τη νομοθεσία και χρήζει ΜΠΕ, είναι τεράστιος.

Οι ΜΠΕ προηγούνται κάθε έργου, γίνονται σε σχέση με τις τεχνικές μελέτες του έργου και είναι υποχρεωτικά τεκμηριωμένες επιστημονικά, πράγμα που πρέπει να διαπιστώνεται στη συνέχεια από διεπιστημονική επιτροπή ελέγχου. Οι ΜΠΕ αφορούν τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και στον άνθρωπο από κάθε έργο ή επέμβαση.

Μια τέτοιου τύπου Μελέτη στηρίζεται σε πολλές διαφορετικές επιστήμες, όπως οι περιβαλλοντικές, οικονομικές, μηχανολογικές και απαιτούν διεπιστημονική προσέγγιση (Σκούρτος, Κοντογιάννη (1996). Η ουσία τους δεν συνίσταται τόσο στην χρήση νέων τεχνικών μελέτης του περιβάλλοντος, όσο στην προσπάθεια σύνθεσης διαφορετικών στοιχείων και στην ένταξή τους στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων (Χατζημπίρος, (2009).

Βασικό αντικείμενο των ΜΠΕ είναι η πρόβλεψη της ανάπτυξης του περιβάλλοντος μετά την επίδραση κάποιου έργου. Είναι μια συνθέτη διαδικασία που γίνεται δυσκολότερη λόγω ανεπάρκειας στοιχείων και της πολυπλοκότητας του περιβάλλοντος.

ΣΤΑΔΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ:

1. Επιλογή (screening): Ποια έργα πρέπει να υπόκεινται σε ΜΠΕ (μέγεθος, έκταση πιθανών επιπτώσεων κλπ).
2. Στόχοι: Βασικά στοιχεία που πρέπει να απαρτίζουν μια ΜΠΕ (τεκμηριωμένη πληροφορία, όχι εγκυκλοπαιδικές γνώσεις και περιγραφές).
3. Εκπόνηση ΜΠΕ: επιστημονική και αντικειμενική ανάλυση του μεγέθους και της σημαντικότητας των επιπτώσεων.
4. Κρίση (Review): συνήθως κυβερνητικές υπηρεσίες ή ανεξάρτητοι φορείς.

ΑΠΟ ΤΙ ΑΠΟΤΕΛΕΙΤΑΙ ΜΙΑ ΜΠΕ

Μια ΜΠΕ περιλαμβάνει:

1. Τις συνθήκες που επικρατούν
2. Χαρακτηριστικά του έργου που θα αναπτυχθεί
3. Πιθανές επιπτώσεις
4. Μετρά επανόρθωσής
5. Τελικές επιπτώσεις

Μια τυπική ΜΠΕ Περιλαμβάνει :

- α) Πλαίσιο σχεδιασμού
- β) Πρόταση ανάπτυξης
- γ) Οικολογία

-
- δ) Αρχαιολογία
 - ε) Ανάγλυφο εδάφους
 - στ) Ποιότητα νερού και αέρα
 - ζ) Απορρίμματα
 - η) Κυκλοφορία
 - ι) Επιπτώσεις στην κοινωνία
 - κ) Μη τεχνική περίληψη (για μη τεχνικούς)

Το τι περιέχει η ΜΠΕ και τα στοιχεία που συνοδεύουν τους φακέλους ανά κατηγορία έργου, καθορίζονται με υπουργική απόφαση και περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα παρακάτω (Παράρτημα ΙΙ του ν.4014):

- 1) Επιτρεπόμενες χρήσεις γης στην περιοχή του έργου ή της δραστηριότητας.
- 2) Περιγραφή της θέσης του έργου, του σχεδιασμού και των τεχνικών χαρακτηριστικών του συνόλου του έργου κατά τα στάδια κατασκευής και λειτουργίας. Επιπρόσθετα, την περιγραφή των βασικότερων χαρακτηριστικών των μεθόδων κατασκευής, τη φύση και τις ποσότητες των χρησιμοποιούμενων υλικών, καθώς και την περιγραφή των προβλεπόμενων τύπων και ποσότητας καταλοίπων και εκπομπών, ιδίως στα νερά, ατμόσφαιρα, έδαφος, θόρυβο, δονήσεις, ακτινοβολίες, που αναμένεται να προκύψουν από την κατασκευή και λειτουργία του προτεινόμενου έργου ή της δραστηριότητας.
- 3) Περιγραφή και αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων, κυρίως ως προς τη θέση, το μέγεθος ή/και την τεχνολογία αυτών, συμπεριλαμβανομένης της μηδενικής λύσης, που εξετάστηκαν από τον φορέα του έργου ή της δραστηριότητας και την παρουσίαση των κύριων λόγων για την επιλογή της προτεινόμενης λύσης σχετικά με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον.
- 4) Περιγραφή των στοιχείων του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος που ενδέχεται να θιγούν σε μεγάλο βαθμό από το προτεινόμενο έργο ή δραστηριότητα, συμπεριλαμβανομένων ειδικότερα του πληθυσμού, της χλωρίδας, της πανίδας, των οικοτόπων, του εδάφους, του νερού, του αέρα, των κλιματικών παραγόντων, των υλικών αγαθών, μεταξύ των οποίων η αρχιτεκτονική, πολιτιστική και αρχαιολογική κληρονομιά, το τοπίο, καθώς και η περιγραφή της αλληλεπίδρασης των στοιχείων αυτών.
- 5) Περιγραφή, εκτίμηση και αξιολόγηση των πιθανά σημαντικών επιπτώσεων που το προτεινόμενο έργο ή δραστηριότητα ενδέχεται να προκαλέσει στο περιβάλλον από τη χρήση των φυσικών πόρων, την εκπομπή ρυπαντών, τη δημιουργία οχλήσεων και τη διάθεση των αποβλήτων, το σύνολο των δεδομένων και την περιγραφή των μεθόδων που χρησιμοποιήθηκαν για την πρόβλεψη και εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, με αναφορά στην αξιοπιστία των μεθόδων, καθώς και επισήμανση των ενδεχομένων δυσκολιών που προέκυψαν κατά τη συλλογή των απαιτούμενων πληροφοριών.
- 6) Αναλυτική περιγραφή των μέτρων που προβλέπονται για να αποφευχθούν, μειωθούν, αποκατασταθούν και αντισταθμιστούν οι σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις του έργου ή της δραστηριότητας στο περιβάλλον.
- 7) Σχέδιο περιβαλλοντικής διαχείρισης που θα εφαρμοστεί για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής προστασίας του περιβάλλοντος και εφαρμογής των προτεινόμενων μέτρων, το οποίο θα περιλαμβάνει και το προτεινόμενο πρόγραμμα παρακολούθησης. Το πρόγραμμα παρακολούθησης

στην εφαρμογή του οποίου δεσμεύεται ο φορέας του έργου ή της δραστηριότητας περιλαμβάνει τουλάχιστον:

- α) τις παραμέτρους, τα στοιχεία και τους δείκτες του περιβάλλοντος που παρακολουθούνται,
- β) τις μεθόδους, τον τόπο, τον χρόνο και τη συχνότητα καταγραφής,
- γ) τα μετρά διασφάλισης της ποιότητας και αξιοπιστίας των καταγραφών,
- δ) το χρονοδιάγραμμα ενημέρωσης του (κατά το άρθ.18 του ν.4014/2011) Ηλεκτρονικού Περιβαλλοντικού Μητρώου (ΗΠΜ).

8) Μη τεχνική περίληψη των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στην ΜΠΕ.

9) Εξειδικευμένες μελέτες, οι οποίες τυχόν προέκυψαν κατά το στάδιο της διαδικασίας του Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (ΠΠΠΑ) εφόσον ακολουθήθηκε και παρατίθενται σε παράρτημα της ΜΠΕ.

Τύποι ΜΠΕ

Οι ΜΠΕ διακρίνονται σε τύπους Ι και ΙΙ, ανάλογα με το αν αφορούν έργα Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας της υποκατηγορίας Α1 ή Α2. Ο τύπος ΙΙ απαιτείται και για τα έργα της υποκατηγορίας Β3 τα οποία όμως κατόπιν αξιολόγησης από την Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωροταξίας (Δι.ΠΕ.ΧΩ.) της οικείας Περιφέρειας κριθήκαν ως υπαγόμενα στην διαδικασία της υποκατηγορίας Α2. Τα κείμενα και οι χάρτες της υποβάλλονται και σε ηλεκτρονική μορφή και συνοδεύουν απαραίτητα αιτήσεις προς την οικεία Περιφέρεια για την Έγκριση Περιβαλλοντικών Ορών (ΕΠΟ). Οι ΜΠΕ και των δύο τύπων περιλαμβάνουν:

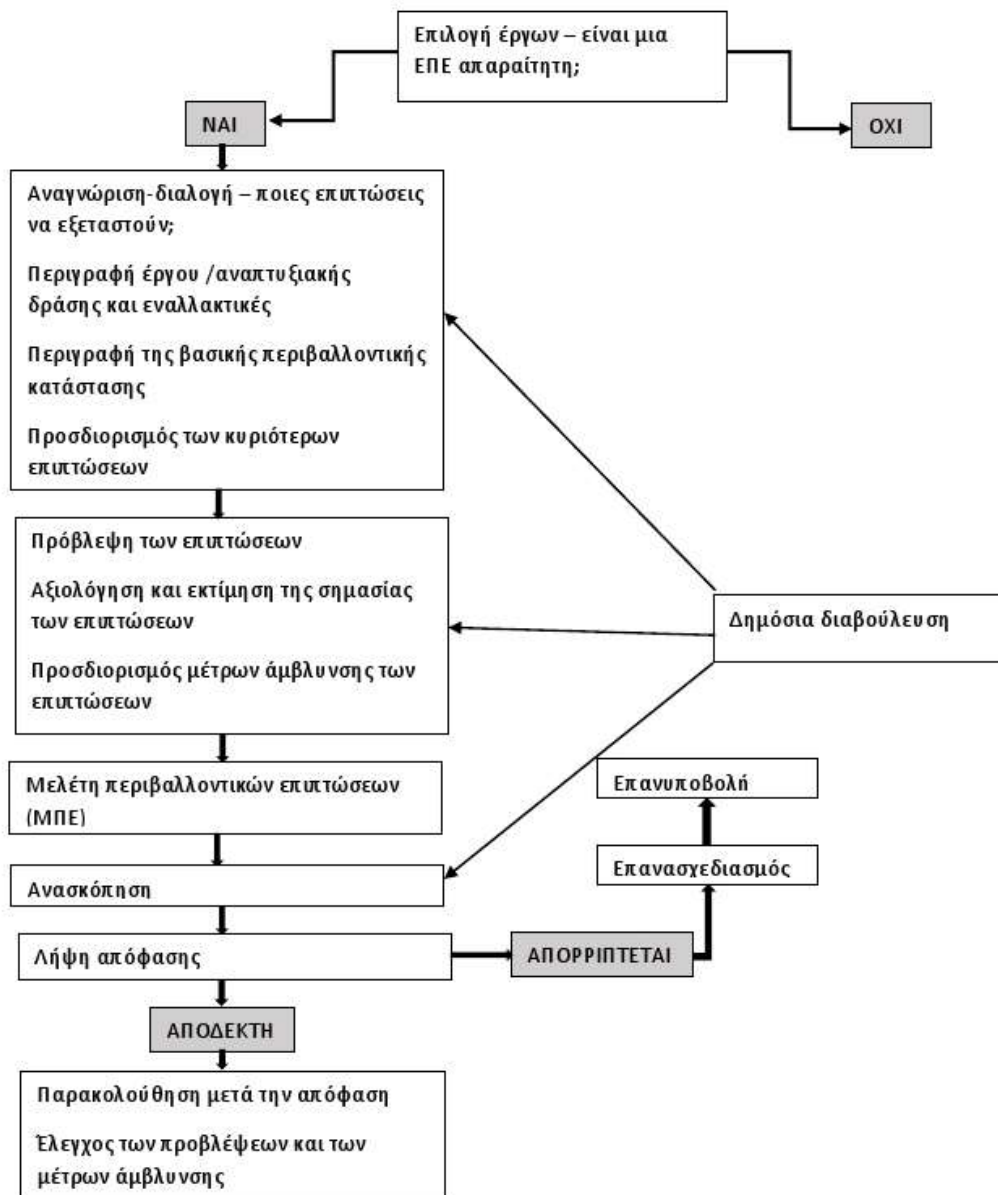
- Περιγραφή του κύριου έργου, των συνοδών αυτού έργων και ιδιαίτερα της οδοποιίας και της ηλεκτρικής διασύνδεσης με το Σύστημα ή το Δίκτυο.
- Περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης του περιβάλλοντος με τα απαραίτητα στοιχεία και τις τεκμηριώσεις για την αξιολόγηση και την εκτίμηση των κυριότερων περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου στον άνθρωπο, την πανίδα, τη χλωρίδα, το έδαφος, τα νερά, τον αέρα, το κλίμα, το τοπίο, τα υλικά αγαθά, την πολιτιστική κληρονομιά, καθώς και την αλληλεπίδραση μεταξύ των παραγόντων που αναφέρονται στις προηγούμενες περιπτώσεις.
- Εκτίμηση και αξιολόγηση αμέσων και εμμέσων, σωρευτικών και συνεργιστικών επιπτώσεων στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.
- Συνοπτική περιγραφή των μέτρων που προβλέπεται να ληφθούν για την αποφυγή, τη μείωση και, εφόσον είναι δυνατόν, επανόρθωση σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον.
- Συνοπτική περιγραφή των κύριων εναλλακτικών λύσεων, συμπεριλαμβανομένης και της μηδενικής, που μελετά ο κύριος του έργου και υπόδειξη των κύριων λόγων της επιλογής τους, λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων τους στο περιβάλλον.
- Απλή (μη τεχνική) περίληψη των πληροφοριών που αναφέρονται στις προηγούμενες περιπτώσεις.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΜΠΕ

Υπάρχουν οι παρακάτω τρεις επιλογές:

1. Νομοθετική επιλογή: Οι διαδικασίες των ΜΠΕ είναι νομός και επιβάλλονται από τα δικαστήρια
ΥΠΕΡ: υποχρεωτικές διαδικασίες, ρυθμίσεις ελέγχου, προδιαγραφές εφαρμογής
ΚΑΤΑ: διαχειριστικά γραφειοκρατικό και ακριβό, καθυστερήσεις σε δικαστήρια, μη ευέλικτο παράδειγμα εφαρμογής: ΗΠΑ, 1978
2. Πολιτική επιλογή: Οι διαδικασίες αναπτύσσονται και εντάσσονται στον κυβερνητικό μηχανισμό
ΥΠΕΡ: Καλύτερος έλεγχος, ευέλικτο (εύκολες αλλαγές λόγω νέων εμπειριών), διαχειριστικά φθηνό, μικρές καθυστερήσεις
3. ΚΑΤΑ: Διαβλητό σε πολιτικές πιέσεις, δυσκολίες στην ανάληψη ευθυνών από υπηρεσίες
Παράδειγμα εφαρμογής: Καναδάς, 1973
Ενδιάμεση επιλογή: Υιοθέτηση αρχών ΜΠΕ εντός αποδεκτών διαδικασιών σχεδιασμού.
Αποτελεί ένα συνδυασμό των παραπάνω. Παράδειγμα εφαρμογής: Οδηγία ΕΕ, 1985.

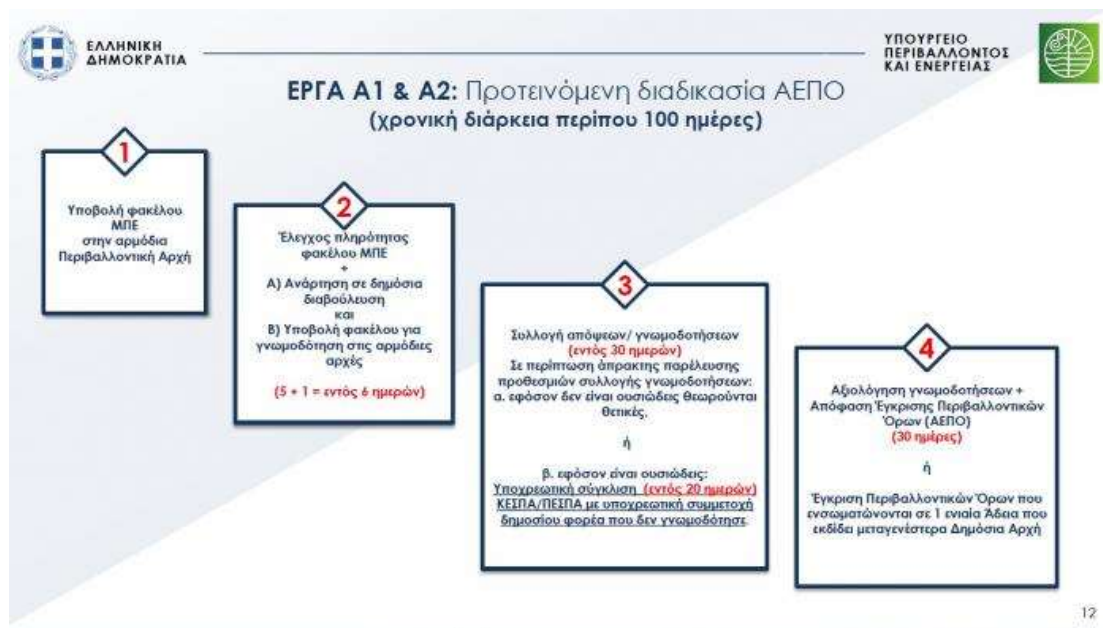
ΠΙΝΑΚΑΣ 4 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ



Πηγή: Λιόρδος, 2014

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ 5 ΧΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ ΕΡΓΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Α1,Α2



ΠΙΝΑΚΑΣ 6 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Α1



Για την περιβαλλοντική αδειοδότηση Έργων και Δραστηριοτήτων, είτε Δημοσίου, είτε Ιδιωτικού τομέα, εφαρμόζονται οι διατάξεις του νόμου. 4014/11 «Περιβαλλοντική αδειοδότηση Έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαίρετων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος» (ΦΕΚ 209/Α/2011).

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΜΕΛΕΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΝΟΜΟ 3316/2005 - ΦΕΚ 42/Α/22.2.2005

Οι μελέτες καθώς και υπηρεσίες επίβλεψης έργων και μελετών, ανάλογα το αντικείμενό τους, διαχωρίζονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- (1) Χωροταξικές και ρυθμιστικές μελέτες.
- (2) Πολεοδομικές και ρυμοτομικές μελέτες.
- (3) Οικονομικές μελέτες.
- (4) Κοινωνικές μελέτες.
- (5) Επιχειρησιακής έρευνας και οργάνωσης μελέτες.
- (6) Αρχιτεκτονικές μελέτες κτηριακών Έργων.
- (7) Ειδικές Αρχιτεκτονικές μελέτες (διαμόρφωσης εξωτερικών και εσωτερικών χώρων, (για αποκατάσταση μνημείων και διατήρηση παραδοσιακών οικισμών, κτιρίων, τοπίου).
- (8) Στατικές μελέτες (φερουσών κατασκευών και μεγάλων ή και ειδικών τεχνικών Έργων).
- (9) Ηλεκτρολογικές, μηχανολογικές, και ηλεκτρονικές μελέτες.
- (10) Συγκοινωνιακών Έργων μελέτες (όπως οδοί, σιδηροδρομικές γραμμές, μικρά έργα, έργα υποδομής αερολιμένων) και κυκλοφοριακές μελέτες.
- (11) Μελέτες για λιμενικά έργα.
- (12) Μελέτες μεταφορικών μεσών (χερσαία, πλωτά, εναερία).
- (13) Μελέτες για υδραυλικά έργα (εγγειοβελτιωτικά έργα, φράγματα, υδρεύσεις, αποχέτευσης) και διαχείρισης υδάτινων πόρων.
- (14) Μελέτες Ενεργειακές (θερμοηλεκτρικές, υδροηλεκτρικές, πυρηνικές, ήπιων μορφών ενέργειας).
- (15) Βιομηχανικές μελέτες (προγραμματισμού, σχεδιασμού, λειτουργίας).
- (16) Τοπογραφίας μελέτες (γεωδαιτικές, φωτογραμμετρικές, χαρτογραφικές, κτηματογραφικές και τοπογραφικές).
- (17) Μελέτες Χημικές και έρευνες.
- (18) Μελέτες Χημικής Μηχανικής και Χημικών Εγκαταστάσεων.
- (19) Μεταλλευτικές μελέτες και έρευνες.
- (20) Γεωλογικές, υδρογεωλογικές, γεωφυσικές μελέτες και έρευνες.
- (21) Γεωτεχνικές μελέτες και έρευνες.
- (22) Εδαφολογικές μελέτες και έρευνες.
- (23) Γεωργικές μελέτες (γεωργοοικονομικές, γεωργοτεχνίτες εγγείων βελτιώσεων, γεωργοκτηνοτροφικού προγραμματισμού).
- (24) Δασικές μελέτες (διαχείρισης δασών και ορεινών βοσκοτόπων, δασοτεχνικής διευθέτησης ορεινών λεκανών χειμάρρων, αναδασώσεων, δασικών οδών, δασικών μεταφορικών εγκαταστάσεων και κατάρτισης δασικών χαρτών).
- (25) Μελέτες φυτοτεχνικής διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου και έργων πράσινου.
- (26) Μελέτες αλιευτικές.
- (27) Περιβαλλοντικές μελέτες (Προεδρικό Διάταγμα με υπ. αριθ. 256/1998).

28) Μελέτες συστημάτων πληροφορικής και δικτύων.

ΑΠΟ ΠΟΙΟΥΣ ΕΚΠΟΝΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΜΠΕ ΚΑΙ ΠΟΙΟΣ ΤΙΣ ΑΝΑΘΕΤΕΙ

Μία ΜΠΕ συντάσσεται από ειδικευμένους επιστήμονες, οι οποίοι κατέχουν ειδικό μελετητικό πτυχίο που απονέμεται από το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Το καθεστώς που καθορίζει ποιοι εκπονούν τα ειδή μελετών βασίζεται σε ένα παλιό βασιλικό διάταγμα του μεσοπολέμου. Στατικές μελέτες δικαιούνται να υπογράψουν μόνο οι Πολιτικοί μηχανικοί, Μηχανολογικές μελέτες, αντίστοιχα, μόνο οι Μηχανολόγοι, Αρχιτεκτονικές οι Πολιτικοί και οι Αρχιτέκτονες, κοκ. Τις μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), μπορεί να τις υπογράψει οποιαδήποτε τεχνική ειδικότητα στη χώρα μας. Μια ΜΠΕ ανατίθεται από το δημόσιο, μόνο αφορά δημόσιο έργο. Αυτό σημαίνει άμεσα, πως καθένας ιδιώτης που σχεδιάζει να κατασκευάσει ένα έργο, μπορεί να αναθέτει τη ΜΠΕ σε όποιον μελετητή επιθυμεί αρκεί να έχει πτυχίο μελετητή δημοσίων έργων.

ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Η εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων στην χώρα μας στηρίχτηκε εξ αρχής στην εκπόνηση, εκ μέρους του αναδόχου του προτεινομένου έργου ή δραστηριότητας, μιας Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), με την οποία οι αρμόδιες αρχές θα ενημερώνονταν σχετικά με τα αναγκαία στοιχεία προκειμένου να αποφασίσουν για την αδειοδότηση ή μη του έργου. Η πρώτη ΜΠΕ εκπονήθηκε το 1977, από την ΔΕΗ, για το Υδροηλεκτρικό Έργο του Θησαυρού στον ποταμό Νέστο (Ν. Δράμας), χωρίς ακόμα να υφίσταται το σχετικό νομικό πλαίσιο. Η υποβολή ΜΠΕ για την εγκατάσταση ορισμένων βιομηχανικών δραστηριοτήτων θεσμοθετήθηκε για πρώτη φορά με το Π.Δ. 1180/81.6. Στη συνέχεια, ως το 1985, γίνονται αναφορές και σε άλλα νομοθετήματα για υποχρέωση εκπόνησης ΜΠΕ για διάφορες κατηγορίες έργων και δραστηριοτήτων (οικιστικά σχέδια, βιομηχανία, λατομεία, έργα εντός Αθήνας και Θεσσαλονίκης κα), χωρίς ωστόσο να συγκροτούν ακόμα ένα συνεκτικό και σαφές νομικό πλαίσιο.

Ο ΝΟΜΟΣ – ΠΛΑΪΣΙΟ 1650/86

Με το Νόμο – Πλαίσιο για την Προστασία του Περιβάλλοντος 1650 του 1986, εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία με την τότε Ευρωπαϊκή Οδηγία 85/337. Ο συγκεκριμένος Νόμος εκφράζει τις βάσεις της διαδικασίας περιβαλλοντικής εκτίμησης και αδειοδότησης, όπως ίσχυσε έκτοτε στην πατρίδα μας.

Βάση του 1650/86, τόσο τα έργα, όσο και οι δραστηριότητες ταξινομούνται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με μια σειρά κριτηρίων, όπως το είδος και το μέγεθος τους, το είδος και η ποσότητα ρύπων ή ο κίνδυνος ατυχήματος. Η πρώτη (Α) κατηγορία αποτελείται από έργα και δραστηριότητες που πιθανό να προκαλέσουν σοβαρούς κινδύνους για το περιβάλλον και στα οποία, εκτός από τους γενικούς όρους και τις προδιαγραφές, επιβάλλονται ειδικοί όροι και περιορισμοί για την προστασία του περιβάλλοντος. Αντιθέτως, τα έργα και δραστηριότητες της δεύτερης (Β) κατηγορίας υποβάλλονται αποκλειστικά και μόνο σε γενικές προδιαγραφές που προβλέπονται από κανονιστικές διατάξεις. Η Τρίτη (Γ) κατηγορία αποτελείται από έργα και δραστηριότητες με μικρές επιπτώσεις για τα οποία δεν λαμβάνεται ιδιαίτερη μέριμνα.

Ο ΝΟΜΟΣ 3010 ΤΟΥ 2002

Οι προβλέψεις του ν.1650/86 επεκτείνονται και επικαιροποιούνται, με βάση πάντα το ισχύον κοινοτικό Δίκαιο, από τον Ν. 3010/ 2002. Ο νόμος διατηρεί τις κατηγορίες και τα κριτήρια του 1650/86 και περιγράφει τις αναγκαίες διαδικασίες, για την έκδοση Απόφασης ΕΠΟ. Οι προβλέψεις αυτές θα εξειδικευθούν:

α) Με την ΚΥΑ 15393/2332/2002, η οποία ανανεώνει την κατάταξη των έργων και δραστηριοτήτων στις κατηγορίες που προβλέπονται, διαχωρίζοντάς τες σε κατηγορίες Α, Β και αντίστοιχα σε τέσσερις υποκατηγορίες (Α1, Α2, Β3 και Β4).

β) Με την ΥΑ 11014/703/Φ104/2003, με την οποία αναλύονται τα στάδια στη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης. Πιο συγκεκριμένα, εξειδικεύει την πρόβλεψη για προέγκριση, μέσα από την θεσμοθέτηση της Διαδικασίας Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης (ΠΠΕΑ). Ο ενδιαφερόμενος, υποβάλλει μια Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΠΠΕ) και από αυτή, η αρμόδια υπηρεσία εκδίδει, είτε μια θετική, είτε αρνητική γνωμοδότηση. Στην πρώτη περίπτωση, ο ανάδοχος καλείται να υποβάλλει την οριστική μελέτη (ΜΠΕ), βάσει και των παρατηρήσεων που του έχουν δοθεί, ώστε να εκδοθεί και η οριστική Απόφαση ΕΠΟ.

Ο ΝΟΜΟΣ 4014 ΤΟΥ 2011

«Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητάς Υπουργείου Περιβάλλοντος.» (ΦΕΚ 209/Α/2011)

Τα έργα καθώς και οι δραστηριότητες του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, που δύναται η κατασκευή και λειτουργία να επιφέρουν επιπτώσεις στο περιβάλλον, κατατάσσονται σε δυο κατηγορίες (Α και Β) αναλόγως με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον.

Η κατηγορία (Α), περιλαμβάνει έργα και δραστηριότητες, τα οποία ενδεχομένως προκαλέσουν σημαντικά αρνητικά αποτελέσματα στο περιβάλλον και για τα οποία απαιτείται η διεξαγωγή Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), ώστε να επιβληθούν ειδικοί όροι και περιορισμοί για την προστασία του περιβάλλοντος σχετικά με το συγκεκριμένο έργο ή δραστηριότητα, βάσει τα προβλεπόμενα στα άρθρα 2, 3 και 4 του παρόντος.

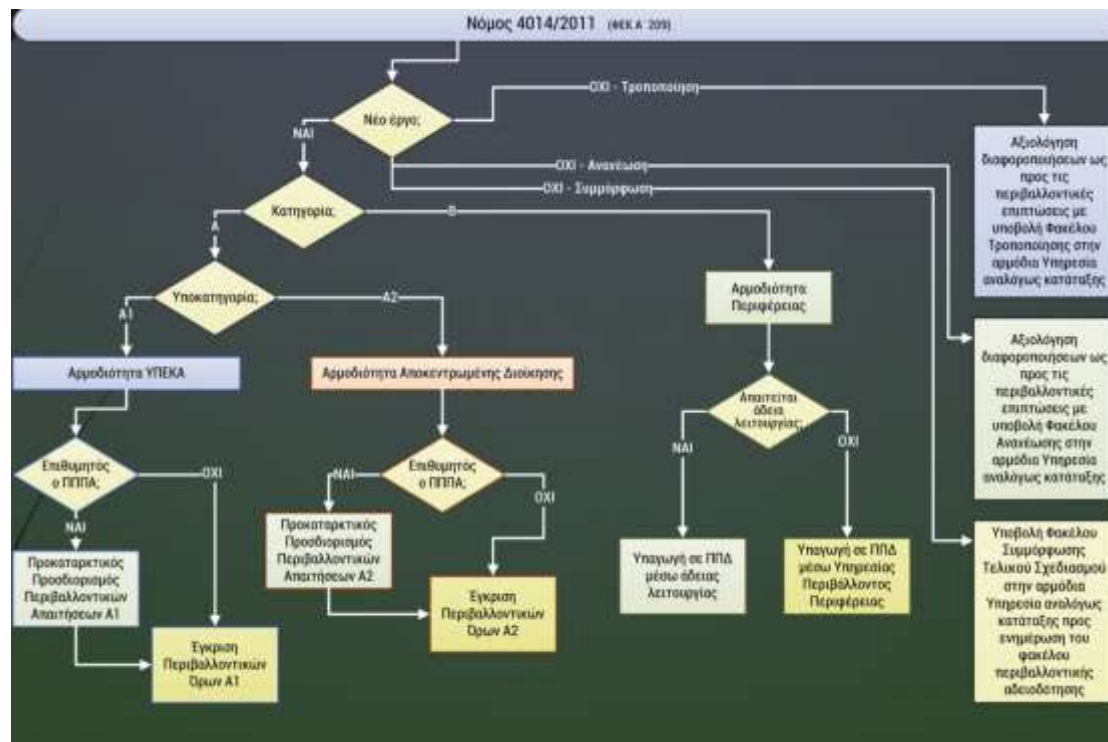
Τα έργα και οι δραστηριότητες της κατηγορίας Α κατατάσσονται:

α) σε αυτά που ενδέχεται να προκαλέσουν πολύ σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και αποτελούν την υποκατηγορία Α1 και

β) σε αυτά που ενδέχεται να προκαλέσουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και αποτελούν την υποκατηγορία Α2.

Η δεύτερη κατηγορία, η (Β), περιλαμβάνει όσα έργα και δραστηριότητες χαρακτηρίζονται από τοπικές και όχι σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και υπόκεινται σε γενικές αρχές σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 8.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7 ΝΟΜΟΣ 4014/2021



Ο ΝΟΜΟΣ 4280 ΤΟΥ 2014

Περιβαλλοντική αναβάθμιση και ιδιωτική πολεοδόμηση – Βιώσιμη ανάπτυξη οικισμών Ρυθμίσεις δασικής νομοθεσίας και λοιπές διατάξεις. (ΦΕΚ Α' 159)

ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΔΑΣΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΔΑΣΩΤΕΩΝ ΚΗΡΥΓΜΕΝΩΝ ΕΚΤΑΣΕΩΝ

Στην περίπτωση δασικών και αναδασωτέων κηρυγμένων εκτάσεων επιβάλλεται, πριν υλοποιηθούν τα υπόλοιπα έργα υποδομής βάσει των διατάξεων, να πραγματοποιηθούν αρχικά έργα αποκατάστασης κι αναβάθμισης του φυσικού περιβάλλοντος, όπως η αναδάσωση κατά τις διατάξεις του ν. 998/1979, καθώς και να κατατεθεί διαχειριστικό σχέδιο για την προστασία, συντήρηση και διαχείριση όλων των Δημόσιων εκτάσεων. Για την αποπεράτωση των συγκεκριμένων έργων υποδομής, εκδίδεται διαπιστωτική απόφαση του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης ύστερα από εισήγηση τριμελούς επιτροπής, η οποία σχηματίζεται από τον Γενικό Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης και αποτελείται από τα παρακάτω:

- α) ένα δασολόγο (από τη Διεύθυνση Δασών του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής),
- β) ένα δασολόγο μέλος του Γεωτεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (ΓΕΩΤ.Ε.Ε.),
- γ) ένα γεωπόνο μέλος του ΓΕΩΤ.Ε.Ε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ, ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ Λ. ΚΥΜΗΣ

Τα έργα της οδοποιίας, ανήκουν στη κατηγορία έργων, που παρουσιάζουν εξαιρετικό ενδιαφέρον όσον αφορά τις επιπτώσεις τους στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον. Η έκταση των έργων αυτών (πρόκειται για μεγάλα κατά κανόνα έργα), η υπαγωγή τους σε ευρύτερα οικονομικά, κοινωνικά και αναπτυξιακά προγράμματα, η προφανής επιρροή τους σε πλείστους όσους παράγοντες και μεταβλητές του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος και η σημασία τους για την εν γένει κοινωνικοοικονομική ζωή της χώρας, είναι ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά τους που ενισχύουν την συγκεκριμένη άποψη.

Πέραν των προαναφερθέντων, βασικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα του σχεδιασμού, της κατασκευής και της λειτουργίας των έργων οδοποιίας είναι και τα εξής:

1) Τα αναφερόμενα έργα, κατά κανόνα, πρέπει να σχεδιάζονται και να προγραμματίζονται στα πλαίσια ευρύτερου σχεδιασμού και προγραμματισμού, όπως είναι ο χωροταξικός, ο περιφερειακός και ο πολεοδομικός σχεδιασμός,

2) Το στάδιο της εκπόνησης των επιμέρους γενικών και ειδικών μελετών, έπεται του πρώτου σταδίου. Για παράδειγμα, μετά τον αρχικό σχεδιασμό ενός υπεραστικού έργου οδοποιίας, θα ακολουθήσει η μελέτη που περιλαμβάνει την αναγνώριση, τη προμελέτη και την οριστική μελέτη. Για την μελέτη αναγνώρισης, υποστηρικτικές μελέτες αποτελούν η κυκλοφοριακή, η αναγνωριστική γεωλογική, η μελέτη για την έγκριση χωροθέτηση και η οικονομοτεχνική μελέτη.

Για την προμελέτη, αντίστοιχες μελέτες είναι εκτός της ΜΠΕ, η προμελέτη γεωμετρικού σχεδιασμού, η προμελέτη αποχέτευσης - αποστράγγισης, η οριστική γεωλογική μελέτη, η προκαταρκτική μελέτη κόμβων και παράπλευρων έργων και η μελέτη προκαταρκτικής επεξεργασίας τεχνικών έργων. Τέλος, η οριστική μελέτη περιλαμβάνει, αυτή του γεωμετρικού σχεδιασμού, της αποχέτευσης - αποστράγγισης, τα γεωτεχνικά της οδού και των τεχνικών έργων, τη προμελέτη κόμβων και παράπλευρων έργων και τη προμελέτη τεχνικών έργων.

Στα κατώτερου επιπέδου αντίστοιχα έργα, οι προαναφερθείσες μελέτες μπορεί να περιορισθούν κατά περίπτωση.

Ειδικότερα, η ΕΠΕ του πρώτου σταδίου, θα πρέπει να έχει τα χαρακτηριστικά μιας αναπτυξιακού χαρακτήρα προσέγγισης, αφού προέχοντος, επιβάλλεται να επεκταθεί σε ένα πλήθος παραγόντων τεχνικού, οικονομικού, κοινωνικού, θεσμικού και οργανωτικού χαρακτήρα, ευρισκομένων σε αλληλεπίδραση. Η ανωτέρω εκτίμηση θα πρέπει να περιλαμβάνει, την φάση του σχεδιασμού, της εκτέλεσης και της λειτουργίας. Ιδιαίτερα για την τελευταία, θα πρέπει, μεταξύ άλλων, να προβλεφθεί η δημιουργία κατάλληλου μηχανισμού παρακολούθησης (monitoring).

ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Τα έργα οδοποιίας κατατάσσονται στον τομέα των μεταφορών και συμβάλλουν στην ανάπτυξη του αστικού ιστού. Παράλληλα όμως, δημιουργούν σημαντικά προβλήματα στην ποιότητα του αερίου του περιβάλλοντος, αφού είναι υπεύθυνα για ποσοστό μεγαλύτερο του 50% των εκπομπών των οξειδίων του αζώτου και τουλάχιστον 25% διοξειδίου του άνθρακα. Οι επιπτώσεις των μεταφορών στη ρύπανση της ατμοσφαιράς χωρίζονται γενικότερα σε δύο κατηγορίες, την τοπική ρύπανση, η οποία περιλαμβάνει όλες τις μορφές ρύπανσης του αέρα που επηρεάζουν την ποιότητα της ατμόσφαιρας και την υγεία σε τοπική κλίμακα, και την γενική (πλανητική ρύπανση) που σχετίζεται με την καταστροφή της στοιβάδας του όζοντος και το «φαινόμενο του θερμοκηπίου».

ΑΔΡΑΝΗ ΑΠΟΒΛΗΤΑ ΑΠΟ ΟΔΙΚΑ ΈΡΓΑ

Τα αδρανή απόβλητα παράγονται από οικοδομικές δραστηριότητες, όπως ανεγέρσεις κατασκευών, κατεδαφίσεις και εκσκαφές, τόσο σε πόλεις όσο και σε ύπαιθρο. Τα παραγόμενα απόβλητα είναι σε τεράστιο βαθμό αδρανή και ογκώδη όπως χώμα, άμμος, χαλίκι, σκυρόδεμα, πέτρες και τούβλα, αλλά ακόμη και υλικά όπως ξύλο, μέταλλα, γυαλί, πλαστικά, χαρτί και ύφασμα. Τα απόβλητα που παράγονται κατά την διάρκεια κατασκευής ή καταστροφής ενός έργου ή μιας οδού διαφέρουν αναλόγως τον τύπο, τον τόπο και το μέγεθος της κατασκευής. Στη ποσότητα των αδρανών αποβλήτων που παράγονται παρατηρείται ανοδική τάση τα τελευταία χρόνια λόγω εντονότερης οικοδομικής δραστηριότητας. Είναι, επίσης, αξιοσημείωτο, ότι οι παραγόμενες ποσότητες αδρανών αποβλήτων είναι γενικά πολλαπλάσιες των οικιακών στην χώρα μας. Η επέκταση της Λεωφόρου Κύμης αποτελεί ένα μεγάλο έργο που θα παράγει μεγάλο όγκο αδρανών.



ΕΙΚΟΝΑ 19 ΑΔΡΑΝΗ ΑΠΟΒΛΗΤΑ ΕΡΓΩΝ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΥΔΑΤΙΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Ο προσδιορισμός των μεταβολών στα επιφανειακά ύδατα βασίζεται στην εκτίμηση της διαφοροποίησης, καθώς και στην τάση μεταβολής των υδρολογικών, υδρογεωμορφολογικών και υδρογεωλογικών συνθηκών της μελετώμενης περιοχής στο ορατό μέλλον, τις οποίες αναμένεται να επιφέρει το υπό μελέτη έργο. Η εκτίμηση της μεταβολής βασίζεται στο μέγεθος της κατάληψης εδάφους, στην παρεμβολή τεχνικών έργων σε απορροές ή ρέματα, καθώς και στην απόληψη ή προσθήκη υδάτων (εμπλουτισμούς) από ή προς τους επιφανειακούς και υπόγειους υδάτινους πόρους. Από την κατασκευή μιας οδού αλλά και την ανάπτυξη των οδικών δικτύων, προξενούνται σοβαρές αλλαγές στην υδρολογική δυναμική μιας περιοχής που συνοψίζονται σε μεταβολές στην πορεία της κίνησης των επιφανειακών και υπογείων υδάτων της, σε σημαντικές αλλαγές στην ποιότητα και ποσότητά τους, σε μεταβολές του ρυθμού απορρόφησης των επιφανειακών υδάτων και των οδών αποστράγγισης καθώς και του ρυθμού και της ποσότητας έκπλυσης του εδάφους (Saunders et al. 2002, Βαβίζος & Μερτζάνης 2003).

ΡΕΜΑ ΠΥΡΝΑΣ

Το �έμα της Πύρνας αποτελεί έναν υπέροχο τόπο αναψυχής και φυσικού κάλλους. Διασχίζει τις περιοχές Λυκόβρυση, Πεύκη, Κηφισιά και Μεταμόρφωση. Η παρουσία του νερού σε ένα αστικό οικισμό, αναδεικνύει την πόλη και γίνεται πόλος έλξης για τουρίστες, με αποτέλεσμα την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής. Τα ρέματα στην Αττική είναι δυστυχώς τα μοναδικά στοιχεία νερού, που συναντάμε στις πόλεις και που μπορούν να γίνουν υπέροχες διαδρομές για τους περπατητές.



ΕΙΚΟΝΑ 20 ΡΕΜΑ ΠΥΡΝΑΣ



ΕΙΚΟΝΑ 21 ΡΕΜΑ ΠΥΡΝΑΣ



ΕΙΚΟΝΑ 22 ΡΕΜΑ ΠΥΡΝΑΣ



ΕΙΚΟΝΑ 23 ΕΚΚΛΗΣΑΚΙ ΣΤΟ ΔΑΣΟΣ ΤΟΥ ΡΕΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΥΡΝΑΣ



ΕΙΚΟΝΑ 24 ΡΕΜΑ ΠΥΡΝΑΣ ΥΔΑΤΑ



ΕΙΚΟΝΑ 25 ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΟ ΡΕΜΑ ΠΥΡΝΑΣ



ΕΙΚΟΝΑ 26 ΔΡΟΜΑΚΙ ΓΙΑ ΠΕΡΙΠΑΤΟ ΣΤΟ ΡΕΜΑ ΠΥΡΝΑΣ



ΕΙΚΟΝΑ 27 ΡΕΜΑ ΠΥΡΝΑΣ ΔΡΟΜΟΣ ΠΕΡΙΠΑΤΟΥ



ΕΙΚΟΝΑ 28 ΚΑΝΑΛΙ ΟΜΒΡΙΩΝ (ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΑΝΘΡΩΠΟΥ ΣΤΟ ΡΕΜΑ ΤΗΣ ΠΥΡΝΑΣ)

Στο έργο επέκτασης της λ. Κύμης μία πολύ σημαντική παράμετρος αποτελεί το ρέμα της Πύρνας. Προβλέπονται στην περιοχή του ρέματος Πύρνας έργα διευθέτησης για την αντιπλημμυρική θωράκιση της περιοχής, αλλά και αποκατάσταση σε μήκος 2 χιλιομέτρων των τοπικών οδικών δικτύων, αποχετευτικά (για την αποφυγή πλημμυρών) και έργα πρασίνου 30 στρεμμάτων.

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΔΑΦΟΣ

Η ρύπανση των εδαφών προκαλείται από τη διάθεση στερεών-υγρών αποβλήτων στο έδαφος, καθώς και από πιθανές διαρροές χημικών ουσιών (αγωγοί και δεξαμενές υγρών καυσίμων και χημικών ουσιών, ορυκτελαίων και καυσίμων από εργοτάξια), από την επιβάρυνση του εδάφους με χημικές ουσίες (καλλιέργειες, χλοοτάπητες ξενοδοχείων, διάθεση κοπροσωρών, απόθεση ορυκτών κ.λπ.).

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ (ΧΛΩΡΙΔΑ – ΠΑΝΙΔΑ)

ΧΛΩΡΙΔΑ

Τα μεγάλα δομικά έργα, όπως έργα οδοποιίας, αναμένουν αρκετές επιπτώσεις στην χλωρίδα. Έτσι κρίνεται σκόπιμος ο προσεκτικός σχεδιασμός του έργου με όσο το δυνατόν λιγότερες συνέπειες. Αυτά αναλυτικά καταγράφονται στην Μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. (βλέπε κεφ. 4) Στην επέκταση της Λεωφόρου Κύμης, ο δρόμος θα διαπερνά με μέθοδο εκσκαφής και επανεπίχωσης (βλέπε κεφ. 3), από δύο δάση του δήμου Πεύκης-Λυκόβρυσης με αρκετή βλάστηση (Άλσος Κάσδαγλη, Δάσος Αργύρη), οπότε είναι σημαντικό η μελέτη να περιέχει και έργα αποκατάστασης τους.



ΕΙΚΟΝΑ 29 ΆΛΣΟΣ ΚΑΣΔΑΓΛΗ



ΕΙΚΟΝΑ 30 ΔΑΣΟΣ ΑΡΓΥΡΗ

ΠΑΝΙΔΑ

Όπως και στην χλωρίδα, αντίστοιχες αρνητικές συνέπειες, παρουσιάζονται και στην πανίδα, που εμφανίζονται και στην κατασκευή, αλλά και κατά την λειτουργία του Έργου. Στο χώρο του ανερχόμενου Έργου της οδού δεν υπάρχει ιδιαίτερη πανίδα και συνεπώς κάποιο σπάνιο ή υπό εξαφάνιση είδος.

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΘΟΡΥΒΟΣ

Οι οδικές μεταφορές αποτελούν γραμμικές πηγές θορύβου με χώρο επιρροής παράλληλο ως προς τους άξονες του οδικού δικτιού. Ο οδικός θόρυβος ιδιαίτερα σε κάποια απόσταση από την οδό είναι μόνιμος, ο οποίος όμως δεν παρουσιάζει σημαντική διακύμανση. Η βασική στάθμη εκπομπών θορύβου οδικής κυκλοφορίας καθορίζεται από το θόρυβο του κινητήρα και του συστήματος εξαγωγής καυσαερίων. Ο θόρυβος που παράγεται από την επαφή των ελαστικών και της επιφάνειας της οδού αυξάνει πολύ γρήγορα για μεγάλες ταχύτητες και ελαστικά ελαφρών οχημάτων αποτελεί, δηλαδή την σημαντικότερη πηγή θορύβου για ταχύτητες άνω των 50 χλμ./ώρα. Στις αστικές περιοχές η συμπεριφορά των οδηγών αποτελεί σημαντικό παράγοντα δημιουργίας θορύβου. Η αύξηση των στροφών του κινητήρα του αυτοκινήτου που προκαλείται από τις απότομες επιταχύνσεις και επιβραδύνσεις έχει σαν αποτέλεσμα την μέχρι και 15 dB(A) αύξηση της εκπεμπόμενης στάθμης θορύβου σε σχέση με τις κανονικές στάθμες εκπομπής κατά την ομαλή οδήγηση. Οι βασικές παράμετροι οι οποίες προσδιορίζουν τα χαρακτηριστικά και το μέγεθος της όχλησης ανά πηγή είναι:

- όγκος κυκλοφοριακού φόρτου
- σύνθεση κυκλοφορίας (βαρέα οχήματα, δίκυκλα)
- ταχύτητα κυκλοφορίας.
- θόρυβος από κόρνες, από διαδικασίες εκκίνησης, στάθμευσης οχημάτων κλπ.
- κατανομή κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια του 24ώρου.

Ο θόρυβος επηρεάζει την ποιότητα της ζωής των ανθρώπων. Έρευνες έδειξαν ότι οι επιπτώσεις στην υγεία κατά την έκθεση στον θόρυβο περιλαμβάνουν κυρίως:

- Ενόχληση
- Ακουστικές βλάβες (μόνιμες ή παροδικές)
- Δυσκολία στην ομιλία
- Ψυχολογικές διαταραχές (τέντωμα των μυών, υπέρταση)
- Διαταραχή του ύπνου
- Μείωση της παραγωγικότητας του ανθρώπου στον εργασιακό τομέα

Η επέκταση και σύνδεση της Λεωφόρου Κύμης με τον ΠΑΘΕ (Εθνική Οδός), εκτιμάται ότι θα εξυπηρετεί ημερησίως 30.000 οχήματα, κάτι που συνεπάγεται με της μεγάλης κλίμακας έκθεσης στον θόρυβο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8 ΑΝΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ ΘΟΡΥΒΟΥ ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΧΗ

Περιοχή	Ανώτατο Όριο Θορύβου dB(A)
Νομοθετημένες Βιομηχανικές περιοχές	70
Περιοχές εις τις οποίες επικρατεί το βιομηχανικό στοιχείο	65
Περιοχές εις τις οποίες επικρατεί εξίσου βιομηχανικό και αστικό στοιχείο	55
Περιοχές εις τις οποίες επικρατεί το αστικό στοιχείο	50

ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ (ΟΠΤΙΚΗ ΕΝΟΧΛΗΣΗ)

Αξιοσημείωτο μετά το πέρας ενός έργου αποτελεί το αν θα αποτελεί αισθητικά ένα όμορφο θέαμα, τόσο για τους διερχόμενους, όσο και για τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής. Το αν θα εναρμονιστεί ορθά με το περιβάλλον, που περιβάλλεται, αποτελεί μία «πρόκληση» για τον σχεδιαστή που θα πρέπει να προσέξει ιδιαίτερα, καθώς πολλές φορές φέρει αντιδράσεις από τον πληθυσμό. Στα έργα μεγάλης κλίμακας, όπως η επέκταση της λ. Κύμης, υπάρχουν πολλές μεταβολές, όπως το μπάζωμα του ρέματος την Πύρνας, το οποίο αποτελεί τοπίο φυσικού κάλλους. Η μεταβολή του τοπίου αυτού από ρέμα σε δρόμο επιφέρει μία αισθητική υποβάθμιση που πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη.

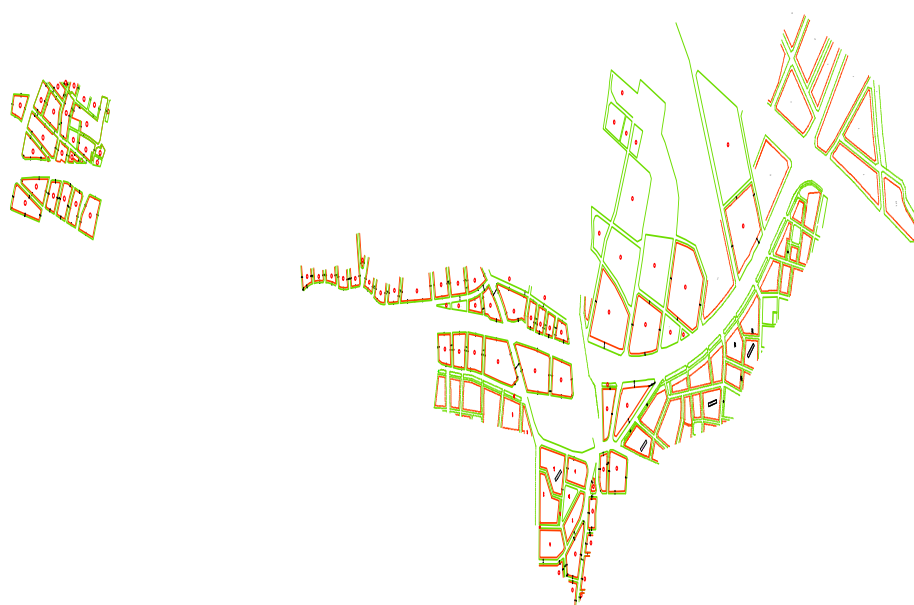
ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

Ο χαρακτηρισμός των επιπτώσεων στο ιστορικό και πολιτιστικό περιβάλλον βασίζεται στην αξιολόγηση της επίδρασης του υπό εξέταση έργου ή δραστηριότητας, στις ζώνες προστασίας των αρχαιολογικών, πολιτιστικών και ιστορικών χώρων, στη θέασή τους και στην επιβάρυνση αρχαιολογικών, πολιτιστικών και ιστορικών μνημείων από εκπομπές αερίων ρύπων, δονήσεις κ.λπ. Η αξιολόγηση των επιπτώσεων στο ιστορικό και πολιτιστικό περιβάλλον βασίζεται στον έλεγχο της παρέμβασης που προκαλεί το υπό εξέταση έργο ή δραστηριότητα, καθώς και στις συνέπειες στο περιβάλλον αυτό από εκπομπές μάζας ή ενέργειας.

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΥΜΗΣ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Για να προσδιοριστούν οι επιπτώσεις στις χρήσεις γης, αξιολογούνται οι μεταβολές που θα επιφέρει το εξεταζόμενο έργο ή δραστηριότητα, τόσο στην κατάσταση που υφίσταται, όσο και στην κατάσταση, που αναμένεται να διαμορφωθεί στο ανερχόμενο μέλλον στην περιοχή μελέτης (μηδενική λύση). Οι μεταβολές αξιολογούνται με κριτήριο τη συμβατότητα τους ως προς τις κατευθύνσεις του Χωροταξικού Σχεδιασμού (Γενικό, Περιφερειακό, Ειδικό) και της αειφόρου ανάπτυξης. Αυτές αξιολογούνται ως αρνητικές και ισχυρές, όταν δημιουργούνται μη αναστρέψιμες συνθήκες, οι οποίες παρεμποδίζουν την ομαλή λειτουργία των υφιστάμενων ή προγραμματισμένων χρήσεων ή επηρεάζουν περιοχές υπό ειδικό καθεστώς χρήσεων. Τέτοιου είδους επιπτώσεις προκαλούνται συνηθώς από μεγάλα έργα όπως λιμάνια, αεροδρόμια, αυτοκινητοδρόμους κ.λπ. βιομηχανικά συγκροτήματα που αυξάνουν τον πληθυσμό στην περιοχή μελέτης.

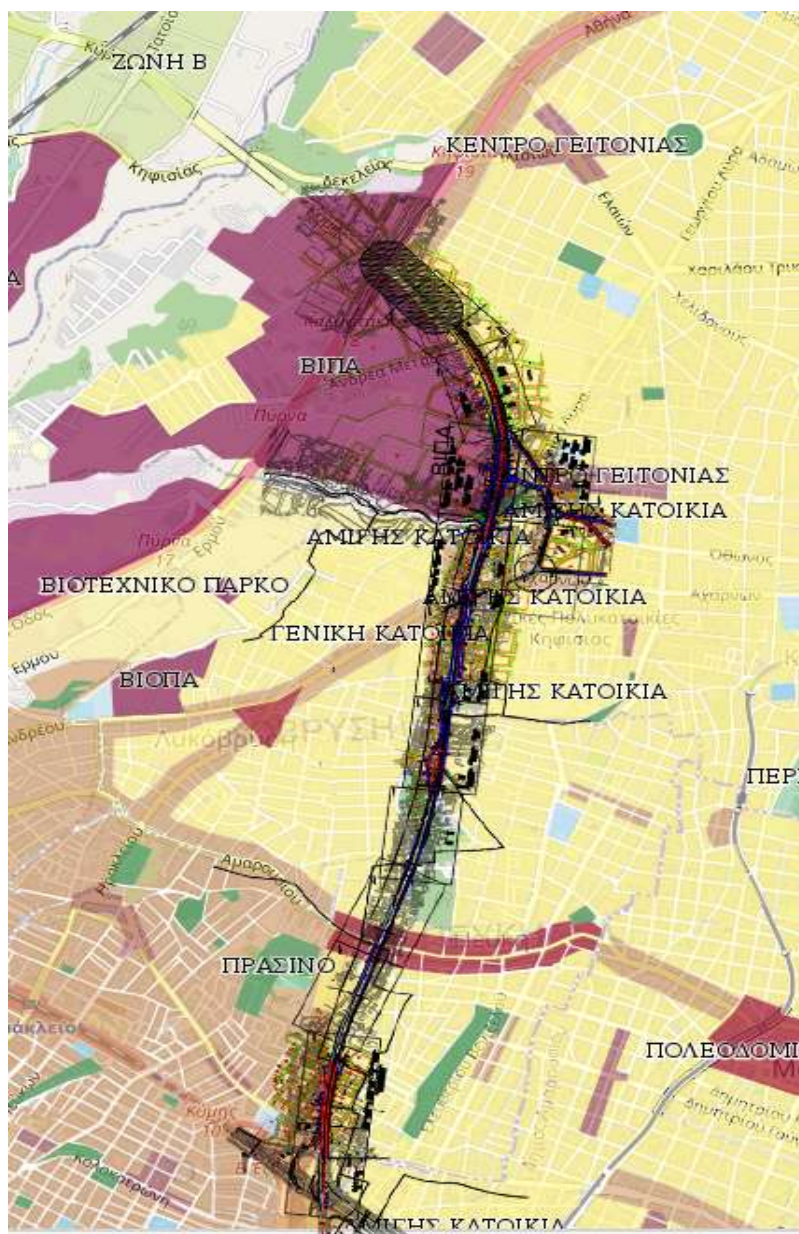


ΕΙΚΟΝΑ 31 ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΩΝ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ ΈΡΓΟΥ

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΤΟ ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ:

Οι μεταβολές στο δομημένο περιβάλλον βασίζονται στον έλεγχο της συμβατότητας του υπό εξέταση έργου ή της δραστηριότητας με τις κατευθύνσεις του Πολεοδομικού σχεδιασμού. Αρνητικές ισχυρές επιπτώσεις προκαλούν οι μεταβολές στον οικοδομικό ιστό και στις χρήσεις του (π.χ. περίπτωση μεγάλων ξενοδοχείων, πολυκαταστημάτων κ.λπ.), που συνεπάγονται διακίνηση ατόμων και φορτίων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι μεταφορές και η στάθμευση να τροποποιούν την άσκηση των λειτουργιών στο δομημένο περιβάλλον.

Όπως παρατηρούμε στον παρακάτω χάρτη, από την κατασκευή του έργου, θίγονται αρκετά οικοδομικά τετράγωνα εκ των οποίων τα περισσότερα εντάσσονται στις κατηγορίες αμιγής και γενικής κατοικίας αλλά και πολεοδομικό κέντρο και ΒΙΟΠΑ. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμη η αναλυτική μελέτη, καθώς θα δημιουργηθούν οχλήσεις και δυσκολίες στην μετακίνηση των κατοίκων.



ΕΙΚΟΝΑ 32 Έργο επέκτασης κύμης και χρήσεις γης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κάνοντας μια ανακεφαλαίωση συμπεραίνουμε, ότι το Έργο επέκτασης της λεωφόρου Κύμης επιφέρει αρκετές θετικές, αλλά και αρνητικές επιπτώσεις, τα οποία αποτυπώνονται στον παρακάτω πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9 ΑΡΝΗΤΙΚΑ ΚΑΙ ΘΕΤΙΚΑ ΤΟΥ ΈΡΓΟΥ

ΘΕΤΙΚΑ ΕΡΓΟΥ	ΑΡΝΗΤΙΚΑ ΕΡΓΟΥ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΠΟΣΥΜΦΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΠΟΥ ΤΟ ΕΧΟΥΝ ΧΡΟΝΙΑ ΑΝΑΓΚΗ	ΔΙΟΔΙΑ ΠΟΥ ΣΥΝΕΠΑΓΟΝΤΑΙ ΜΕ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ*
ΜΕΙΩΣΗ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΜΕ ΤΙΣ ΓΕΙΤΩΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	ΘΟΡΥΒΟΣ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ ΑΦΟΥ ΤΟ ΕΡΓΟ ΣΥΝΟΡΕΥΕΙ ΜΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΜΙΓΟΥΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ
ΕΥΚΟΛΙΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΛΟΓΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΣ ΠΟΛΛΩΝ ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΑΡΑ ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ)	ΜΕΓΑΛΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΑΡΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΗ ΠΟΛΙΤΩΝ
ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΕ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ ΡΈΜΑΤΟΣ ΠΥΡΝΑΣ ΚΑΘΩΣ ΘΑ ΜΠΑΖΟΘΕΙ
ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕ ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ (ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ)	ΖΗΜΙΑ ΣΤΟ ΑΛΣΟΣ ΚΑΣΔΑΓΛΗΣ
ΓΡΗΓΟΡΟΤΕΡΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΖΗΜΙΑ ΣΤΟ ΔΑΣΟΣ ΑΡΓΥΡΗ
	ΘΟΡΥΒΟΣ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ ΑΦΟΥ ΤΟ ΕΡΓΟ ΣΥΝΟΡΕΥΕΙ ΜΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΜΙΓΟΥΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ
	ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΦΟΥ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΘΑ ΔΙΑΠΕΡΝΟΥΝ ΤΗΝ ΝΕΑ ΟΔΟ ΠΟΛΛΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

*Έχει σημειωθεί ότι δεν θα υπάρχουν διόδια, αλλά δεν επιβεβαιώνεται μελλοντικά

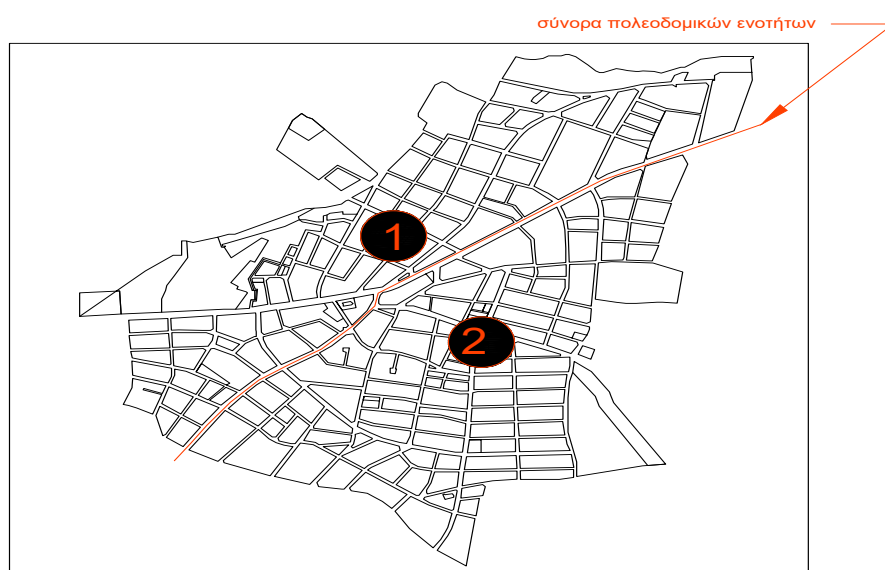
Αναφορικά με τα παραπάνω τίθεται το εξής ερώτημα. Πως μπορούν να περιοριστούν οι αρνητικές επιπτώσεις;

Δύο είναι οι απαντήσεις στο παραπάνω ερώτημα. Η πρώτη, ότι πρέπει να γίνει μία αναλυτική και άρτια μελέτη προτού εγκριθεί το έργο, με σύμφωνες όλες τις αρμόδιες υπηρεσίες και την πλειοψηφία των κατοίκων. Η δεύτερη, ότι είναι αναγκαίο να ληφθούν μετά αντιμετώπισεις και αποκατάστασης των επιπτώσεων. Στο άλσος Κάσδαγλης και δάσος Αργύρη να αναπτυχθεί δράση άμεσης αποκατάστασης του φυσικού κάλους καθώς αποτελούν πνεύμονες των γύρο περιοχών. Επίσης, για το ρέμα της Πύρνας να μην επηρεαστεί η ροή των υδάτων, γιατί μπορεί να επιφέρει πλημμύρες και να προσεχθεί ιδιαιτέρως καθώς αποτελεί όπως και τα δάση περιοχή φυσικού κάλους. Για την μείωση του θορύβου που θα προέρχονται από τα οχήματα, πρέπει να χρησιμοποιηθούν διαφανή ηχοπετάσματα κάτι που συνηθίζεται σε αυτοκινητόδρομους. Τέλος, αναγκαίο είναι να υπάρξει μειωμένη έως και μηδενική χρέωση διοδίων για τοις κατοίκους της περιοχής καθώς και για τους πολίτες που η εργασία τους

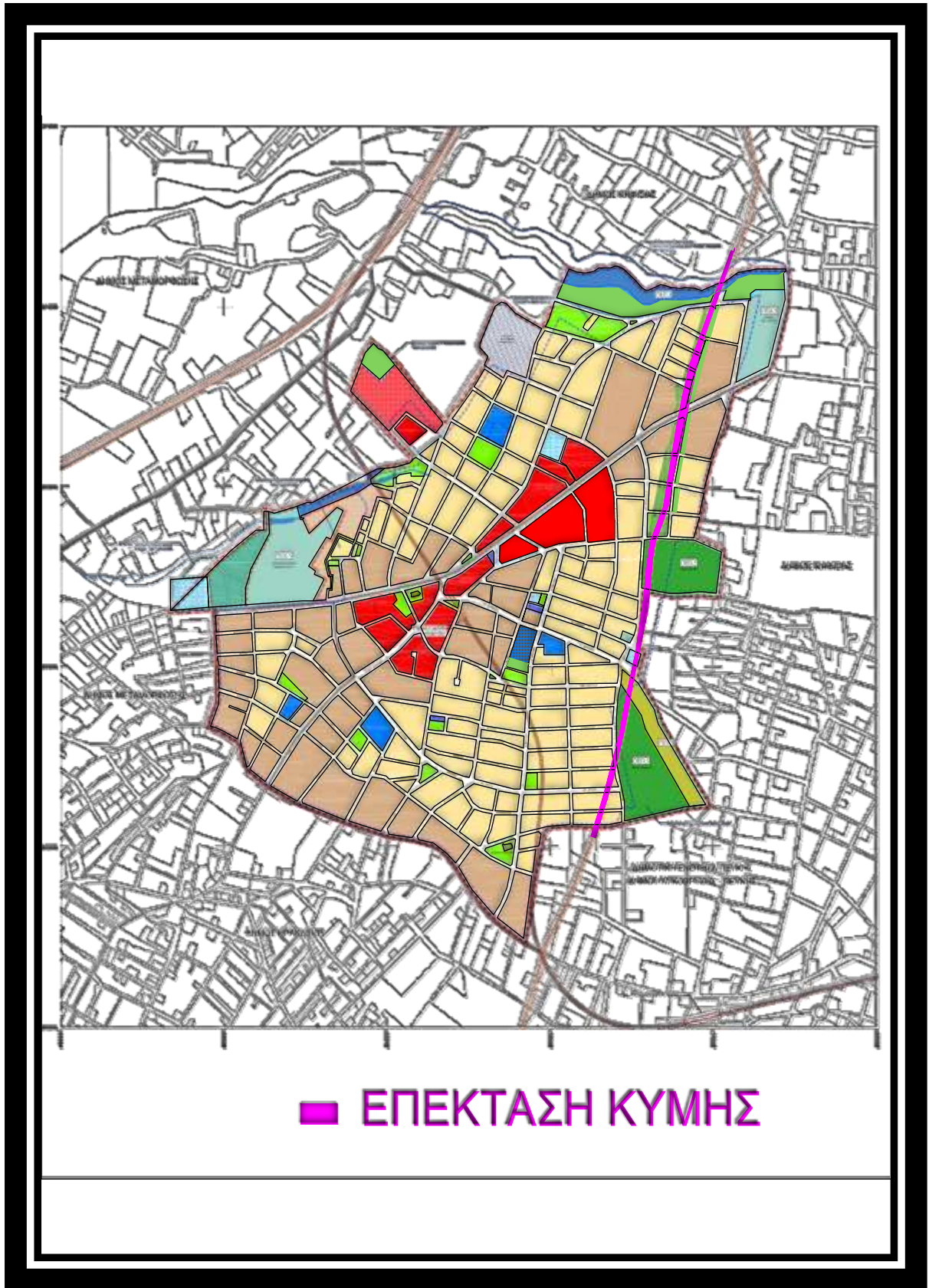
εδρεύει στην συγκεκριμένη περιοχή. Όλα τα παραπάνω πρέπει να σχεδιαστούν προσεκτικά, ώστε να ελαχιστοποιηθούν τα αρνητικά και το έργο να «προχωρήσει» με υγιείς συνθήκες.

ΠΡΟΤΑΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ

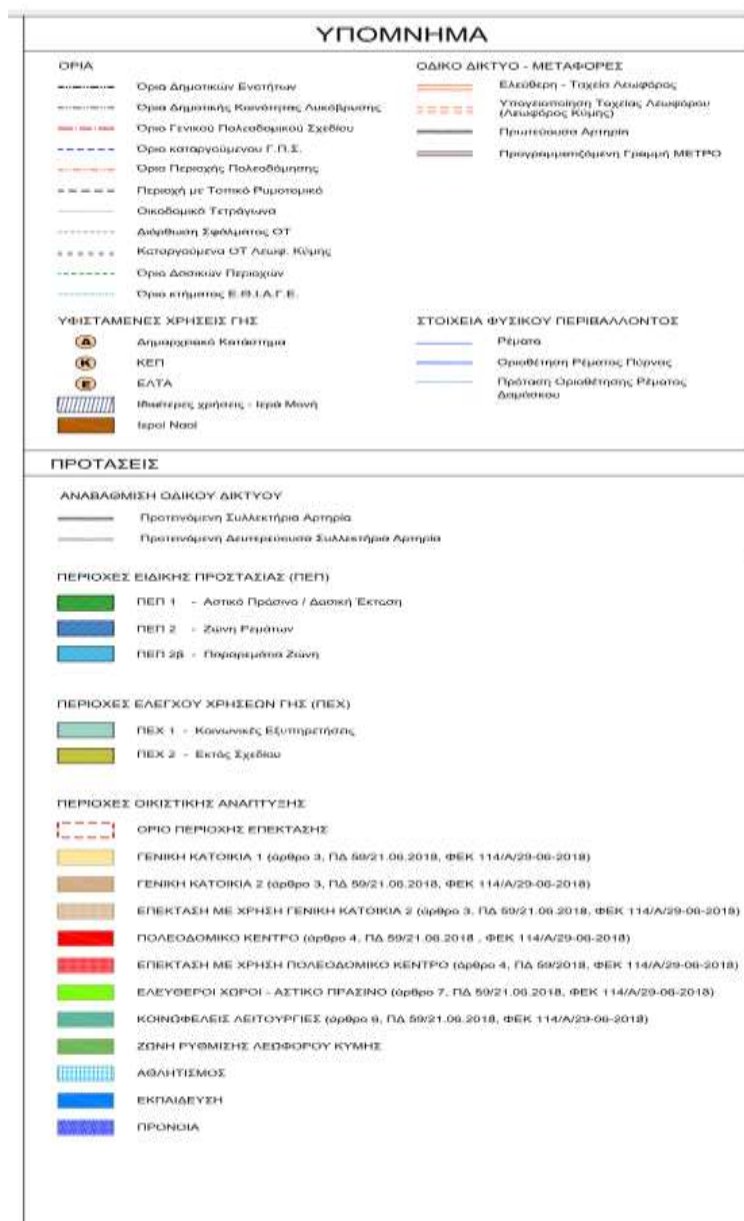
Αναλύοντας ως επίλογο τα θετικά και αρνητικά του έργου της επέκτασης την λεωφόρου Κύμης δημιουργήθηκε μια πρόταση στις χρήσεις γης επιφυλακτική με το πως μπορούν να αναδιοργανωθούν, σεβόμενοι πάντα το περιβάλλον.



ΕΙΚΟΝΑ 33 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ



ΕΙΚΟΝΑ 34 ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΑΣΣΙΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΧΡ'ΗΣΕΩΝ ΓΗΣ



ΕΙΚΟΝΑ 35 ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΧΑΡΤΗ ΕΙΚΟΝΑΣ 14

ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΑΡΤΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Πολεοδομική Ενότητα 1 (Π.Ε.) 1 : –

Πολεοδομικό Κέντρο: Στα Οικοδομικά Τετράγωνα 42, 10, μέρος του Ο.Τ. 33, 33Α, 1, 64 65 και 46. Έκταση περίπου 20στρ., εντός της περιοχής "ΒΙΠΑ - ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση", το οποίο προτείνεται προς πολεοδόμηση.

Γενική Κατοικία 1 : Στα Ο.Τ. 151, 152, 153,154,155, 157,158, 160, 161, 162, 163, 164, 16, 16Α, 17, 18, 34, 36, 39, 41, 43, 44, 45, 46^Α, 48^Α, 14, 53, 54, 56, 50, 52, 58, 58^Α, Ε1, Ε2, Γ3, Γ4, 68, 69, 72, 77, Α250Α

Γενική Κατοικία 2: Στα Ο.Τ. 12, 51, 57, 59, 60, 61, 62, 63, Γ1, 150, 156, 19 που έχουν πρόσωπο επί της Σοφοκλή Βενιζέλου. Στα Ο.Τ. 70, 71, 76, 249, 250, Α250 που έχουν πρόσωπο επί της οδού Καραολή-Δημητρίου. Στα Ο.Τ. 66, 67, 78^Α, 73-74-75, 33^Α, 250Α που έχουν πρόσωπο επί της οδού Γρηγορίου Λαμπράκη. Στην έκταση της ELCO – Βαγιωνής, που προτείνεται προς πολεοδομία.

Αστικό Πράσινο: Σε διαφορά Ο.Τ. διάσπαρτα στον ιστό της Π.Ε. 1 για την εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων, όπως φαίνεται στον χάρτη Π.3 (Ο.Τ. 159, 40, ΚΧ1, ΚΧ3, 48, 48^Α, Γ2, Γ5, Γ6, τμήμα του Ο.Τ. 74, τμήμα του Ο.Τ.1, τμήμα του Ο.Τ. 64, ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση και την παραρεμάτια ζώνη)

Υποδομές εκπαίδευσης: Σε διάφορα Ο.Τ. διάσπαρτα στον ιστό της Π.Ε. 1 για την εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων, όπως φαίνεται στον χάρτη Π.3. (Ο.Τ. 35, 78)

Πολεοδομική Ενότητα 2 (Π.Ε.) 2:

Πολεοδομικό Κέντρο: Στα Ο.Τ. 2, 11, 83, 9, 32, 31 που έχουν επί της οδού Γρ. Λαμπράκη.

Γενική Κατοικία 1 : Στα Ο.Τ. 23, 24, 25, 26, 27, 84, 85, 86, 88, 91, 92, 94, 94Α, 95, 98, 99, 100, 101, 101Α, 102, 102Α, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 130, 131, 131Α, 132Α, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, Σε τμήμα των ΟΤ 29, 30, 128

Γενική Κατοικία 2 : Στα Ο.Τ. 6, 20, 21, 22, που έχουν πρόσωπο επί της Λεωφ. Σοφ.Βενιζέλου. Στα Ο.Τ. 79, 80, 81, 82, 251 που έχουν πρόσωπο επί της οδού Γρ. Λαμπράκη. Στα Ο.Τ. 93, 96, 110, 111, 115, 251Α που έχουν πρόσωπο επί της οδού Αμαρουσίου (στο τεχνητό όριο με τον Δήμο Ηρακλείου). Στο Ο.Τ.3,4,4Α,5,7,8,129,139

Αστικό Πράσινο: Σε διάφορα Ο.Τ. διάσπαρτα στον ιστό της Π.Ε. 2 για την εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων, όπως φαίνεται στον χάρτη Π.3 (2Α, ΚΧ 28, 90, 97, τμήμα του Ο.Τ. 129, τμήμα του Ο.Τ. 127, τμήμα του Ο.Τ. 120, τμήμα του Ο.Τ. 87 και Ο.Τ. 112 το είναι χαρακτηρισμένο ως ΚΦ - Χώρος Εκκλησιάς)

Αθλητικές εγκαταστάσεις: Στο Ο.Τ. 129 (μεγάλο μέρος). Στο Ο.Τ. 137. Στο ΟΤ στο ανατολικό όριο της Δ.Κ. Λυκόβρυσης με την Πεύκη, πλησίον του. Τμήμα του Ο.Τ. 127_άλσους Κάσδαγλη

Υποδομές εκπαίδευσης: Σε διάφορα Ο.Τ. διάσπαρτα στον αστικό ιστό της Π.Ε. 1 για την εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων, όπως φαίνεται στον χάρτη (Ο.Τ. 89, 128). Σημειώνεται, ότι Νηπιαγωγείο που στεγάζεται προσωρινά σε μισθωμένο χώρο στο Ο.Τ. 101, προβλέπεται να μεταφερθεί σε νέες κτιριακές εγκαταστάσεις που θα κατασκευαστούν σε χώρο μέσα στο Ηλιακό Χωριό στη Δημοτική Ενότητα Πεύκης.

Υποδομές πρόνοιας: Στα Ο.Τ. 11, 87, 129

Η πρόταση αυτή επικεντρώθηκε στην αύξηση του πολεοδομικού κέντρου, με σκοπό την ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας, με την ευκαιρία δημιουργίας επιχειρήσεων. Επίσης δημιουργήθηκε ένας επιπλέον χώρος αθλητισμού, ώστε να μπορούν οι δημότες να αθληθούν σε χώρο νέο κοντά στην

οικία τους και έρθουν πιο κοντά οι επόμενες γενιές με τον αθλητισμό. Τέλος αναπτύχθηκε περιοχή πρασίνου περιμετρικά της νέας ανερχόμενης λεωφόρου Κύμης ώστε να απομονώνονται θόρυβοι και εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα αλλά και να δημιουργεί αισθητικά ένα ομορφότερο τοπίο.

*****ΤΑ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΤΕΤΡΑΓΩΝΑ ΑΝΤΛΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΣ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ Ε-ΡΟΛΕΟΔΟΜΙΑ *****

ΧΡΗΣΗ ΚΑΤΑΛΛΗΛΗΣ ΦΥΤΕΥΣΗΣ

Ένας από τους περισσότερο γνωστούς τρόπους για την αντιμετώπιση του θορύβου εντός των πόλεων αποτελεί οποιαδήποτε φύτευση. Είναι μια φιλική λύση προς το περιβάλλον καθώς και από θέμα αισθητικής, αναδεικνύει την ομορφιά της πόλης. Το κατά πόσο μειώνεται ο θόρυβος εξαρτάται από το μέγεθος του φυτού, την πυκνότητα του και τη θέση του και γίνεται με αντανάκλαση, εκτροπή και απορρόφηση του ήχου. Έχει αποδειχτεί, ότι αυτή η μέθοδος μειώνει το θόρυβο κατά 7 dB σε απόσταση των τριάντα μέτρων. Οι γερμανικοί κανονισμοί προστασίας (Schuizgenen, 1988) αναφέρουν, ότι για την αποτελεσματική μείωση του κυκλοφοριακού θορύβου σε σύγκριση με την ελεύθερη διάδοση του θορύβου, απαιτείται πυκνή βλάστηση σημαντικού βάθους με αρκετό ύψος και συνεχίζουν πως όταν η διάδοση του ήχου γίνεται μέσα από πυκνή βλάστηση με φυλλωσιά, υπολογίζεται μια πρόσθετη μείωση της τάξης του 1,5 dB(A) κάθε 10 μέτρα βάθους βλάστησης. Η μείωση του θορύβου από τη φύτευση εξετάστηκε από διάφορους ερευνητές (Heisler et al., 1987), (Aylor, 1972). Τα αείφυλλα είδη είναι αποτελεσματικότερα για τη μείωση θορύβων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (Βογιατζής κ.α. 1990, Ντάφης 2000). Οι γαλλικοί κανονισμοί (Guide de bruit des Transport Terrestres), βασισμένοι στα αποτελέσματα του εθνικού κέντρου δασικών ερευνών της Γαλλίας δέχονται ότι οι ζώνες πρασίνου μπορούν να επιτύχουν σημαντικές μειώσεις του κυκλοφοριακού φόρτου κατά 5-10 dB(A) ανά 10 μέτρα φύτευσης. Ο συνδυασμός δε φυτεύσεων και αντιθορυβικών περασμάτων χρησιμοποιείται συχνά για τη μείωση του θορύβου.

Όπως συμπεραίνουμε από τον χάρτη της πρότασης του συγγραφέα της παρούσας διπλωματικής εργασίας αναπτύσσεται πράσινο περιμετρικά του νέου δρόμου διότι από έρευνες μειώνεται σημαντικά ο θόρυβος όπου αναλύεται στην παραπάνω υποενότητα. Επίσης, προστέθηκε αθλητική εγκατάσταση και μεγάλωσε και το πολεοδομικό κέντρο για την ανάπτυξη του εμπορίου και της τοπικής οικονομίας.

1) Για τη **μείωση θορύβων** από την νέα οδό, προτείνεται η κατασκευή αντιθορυβικών περασμάτων (βλέπε εικόνα 36), καθώς και η φύτευση αείφυλλων ειδών* περιμετρικά του νέου δρόμου. (π.χ. ελιά). Σχετικά με την φύτευση επίσης, προτείνεται στους κατοίκους των ιδιοκτησιών των όμορων οικοδομικών τετραγώνων να εκμεταλλευτούν τα υφιστάμενα δώματα με φύτευση. Τέλος για τις νέες οικοδομές είναι υποχρεωτική η φύτευση, όπως ορίζει και ο οικοδομικός κανονισμός. (Ν.Ο.Κ. 2012 άρθρο 17 παρ. 2)

*Τα αείφυλλα είδη έχουν την ιδιότητα να βρίσκονται σε συνεχή λειτουργία και στις 4 εποχές.



ΕΙΚΟΝΑ 36 ΑΝΤΙΘΥΡΥΒΙΚΑ ΠΕΤΑΣΜΑΤΑ

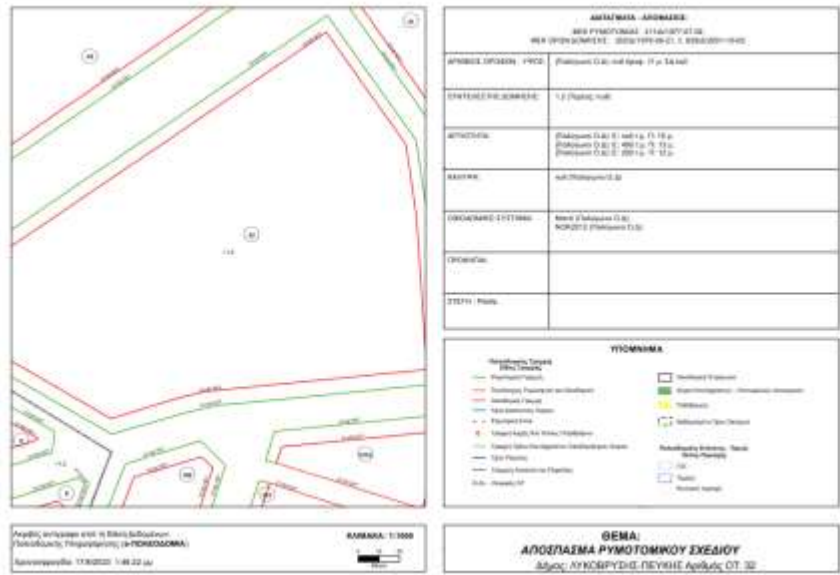
2) Για την **μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου** προτείνεται η άμεση ολοκλήρωση της γραμμής 4 του μετρό, ώστε να αποτελεί επιλογή η μετακίνηση με αυτό και η δημιουργία τοπικών δρομολογίων με λεωφορεία που να συνδέουν την νέα στάση μετρό, το πολεοδομικό κέντρο, σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, ώστε να αποφεύγονται οι άσκοπες μετακινήσεις.

3) Για την **αισθητική αναβάθμιση** προτείνεται η αύξηση του πρασίνου και η ομοιόμορφη οικοδόμηση με αυστηρότερο έλεγχο των παραβατών. Η αναδιαμόρφωση των δημόσιων κτηρίων και τον αθλητικών εγκαταστάσεων. Τέλος η διατήρηση του φυσικού κάλους της περιοχής, όπως το ρέμα της Πύρνας και η δημιουργία πεζόδρομου και ποδηλατοδρόμου για μεγίστη αξιοποίηση του τοπίου και για την κάλυψη των αναγκών των δημοτών για περίπατο και ποδηλασία.

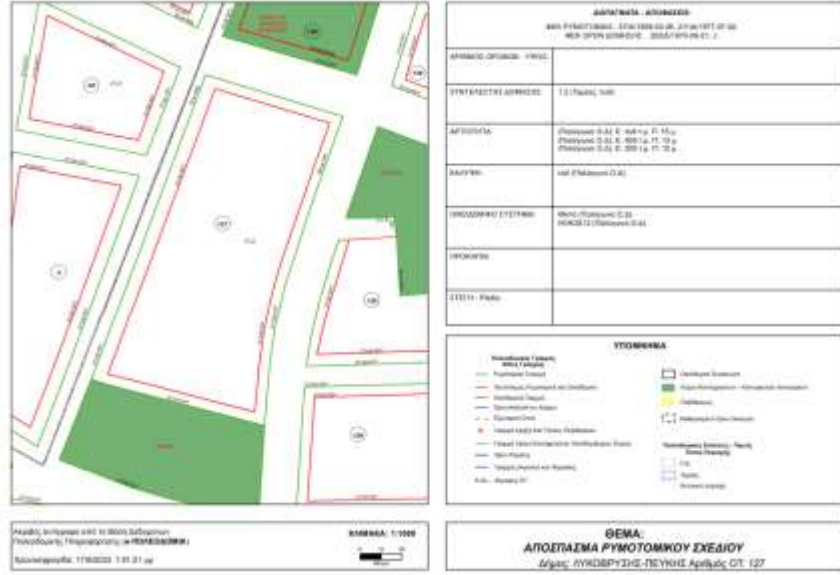
4) Για την **ενεργειακή αναβάθμιση** προτείνεται να δοθεί κίνητρο στους ιδιοκτήτες ώστε να αυξήσουν την ενεργειακή κλάση των ιδιοκτησιών τους όπως το πρόγραμμα Εξοικονομώ. (προβλέπει ανακαίνιση της κατοικίας τους με χρηματοδότηση για Ηλιακό νέα ενεργειακά κουφώματα, συστήματα θέρμανσης και ψύξης)

5) Για την **τοπική ανάπτυξη της οικονομίας** προτείνεται η αύξηση του πολεοδομικού κέντρου, ώστε να δημιουργηθούν τοπικές επιχειρήσεις εστίασης, καταστημάτων, γραφείων, γραφείων και γενικότερα τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος που θα έχει σαν αποτέλεσμα την δημιουργία θέσεων εργασίας.

* Τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος μπορούν να αναπτυχθούν και σε περιοχές γενικής και αμιγούς κατοικίας με λίγους περιορισμούς βλέπε **ΦΕΚ 114/Α/29-6-2018**.



ΕΙΚΟΝΑ 39 Ο.Τ. 32 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ



ΕΙΚΟΝΑ 40 Ο.Τ. 127 ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

ΣΥΝΟΨΗ - ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Η επέκταση της Λεωφόρου Κύμης πρέπει να εξεταστεί μέσα από το πρίσμα της βιώσιμης ανάπτυξης. Η βιώσιμη ανάπτυξη απαιτεί τη λήψη των περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών παραμέτρων, ώστε οι σημερινές ανάγκες να ικανοποιούνται χωρίς να υπονομεύονται οι δυνατότητες των μελλοντικών γενεών. Η σωστή διαχείριση της κυκλοφορίας, η εφαρμογή οικονομικών ελαφρύνσεων και τα μέτρα μείωσης της ρύπανσης αποτελούν ουσιαστικά βήματα προς αυτή την κατεύθυνση. Η πολεοδομική σχεδίαση παίζει καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη των υποδομών και

στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Η σωστή σχεδίαση και η υλοποίηση έργων όπως η Λεωφόρος Κύμης, που λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες των κατοίκων και το περιβάλλον, είναι απαραίτητη για την επίτευξη ενός βιώσιμου και λειτουργικού αστικού ιστού. Η ενσωμάτωση πράσινων ζωνών και η βελτίωση των υποδομών μετακίνησης ενισχύουν τη συνολική ανθεκτικότητα της πόλης και προάγουν την κοινωνική ευημερία.

Έτσι, η κατασκευή της Λεωφόρου Κύμης αποτελεί ένα σημαντικό έργο που προσφέρει πολλαπλά οφέλη για τους κατοίκους της περιοχής. Ωστόσο, η επιτυχία του έργου εξαρτάται από την ορθολογική διαχείριση των αρνητικών επιπτώσεων και την εφαρμογή μέτρων που προάγουν τη βιώσιμη ανάπτυξη. Η ενσωμάτωση θεωρητικών πλαισίων από τα πρώτα κεφάλαια του αρχείου προσδίδει βάθος και ευρύτερη κατανόηση στο τελικό κεφάλαιο των συμπερασμάτων, ενισχύοντας την αναγκαιότητα για ολοκληρωμένες και περιβαλλοντικά ευαίσθητοποιημένες λύσεις.

Γι' αυτόν τον λόγο, το έργο της επέκτασης της Λεωφόρου Κύμης στην Δ.Ε. Λυκόβρυσης αποτελεί μια σημαντική πρωτοβουλία με πολυδιάστατες επιπτώσεις, τόσο στο περιβάλλον, όσο και στην κοινωνία. Καθ' όλη τη διάρκεια της μελέτης, αναλύθηκαν λεπτομερώς οι θετικές και αρνητικές επιπτώσεις του έργου.

Ένα από τα πιο σημαντικά πλεονεκτήματα του έργου είναι η κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση των περιοχών που έχουν χρόνια ανάγκη. Η βελτίωση της κυκλοφορίας αναμένεται να μειώσει τους χρόνους μετακίνησης, διευκολύνοντας έτσι τις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων. Η επέκταση της Λεωφόρου Κύμης στην Δ.Ε. Λυκόβρυσης αποτελεί ένα κρίσιμο έργο για την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση μιας περιοχής που αντιμετωπίζει χρόνιες προκλήσεις στην κυκλοφορία των οχημάτων. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση στην περιοχή έχει πολλαπλές αιτίες, όπως η υψηλή πυκνότητα κατοικιών, η ανεπαρκής υποδομή των υφιστάμενων οδικών δικτύων, και η συνεχώς αυξανόμενη χρήση ιδιωτικών οχημάτων.

Με την ολοκλήρωση της επέκτασης, παράλληλα, αναμένεται σημαντική μείωση των χρόνων μετακίνησης για τους οδηγούς που διέρχονται από την περιοχή. Οι βελτιώσεις στις υποδομές θα επιτρέψουν την πιο ομαλή ροή της κυκλοφορίας, μειώνοντας τις καθυστερήσεις και τους χρόνους αναμονής στα φανάρια και τις διασταυρώσεις. Η μείωση των χρόνων μετακίνησης όχι μόνο διευκολύνει τις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων αλλά συμβάλλει και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής τους, μειώνοντας το άγχος και την κόπωση που προκαλούνται από την καθημερινή οδήγηση σε συνθήκες συμφόρησης. Επιπλέον, η νέα υποδομή της Λεωφόρου Κύμης θα ενσωματώσει σύγχρονες τεχνολογίες και σχεδιαστικές λύσεις που θα αυξήσουν την ασφάλεια για τους οδηγούς και τους πεζούς. Οι βελτιώσεις στις διασταυρώσεις, η δημιουργία ασφαλών πεζοδρομίων και η χρήση προηγμένων συστημάτων φωτεινής σηματοδότησης θα συμβάλουν στη μείωση των ατυχημάτων και των επικίνδυνων καταστάσεων.

Έτσι, η κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση έχει και θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Με την καλύτερη ροή της κυκλοφορίας και τη μείωση των χρόνων αναμονής, τα οχήματα θα εκπέμπουν λιγότερους ρύπους, συμβάλλοντας στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στην περιοχή. Επιπλέον, η χρήση των νέων τεχνολογιών για την κατασκευή των δρόμων μπορεί να μειώσει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τις κατασκευαστικές εργασίες. Τέλος, η βελτίωση της κυκλοφορίας και η μείωση των χρόνων μετακίνησης θα έχουν και σημαντικά οικονομικά οφέλη για την περιοχή. Οι κάτοικοι θα εξοικονομούν χρόνο και καύσιμα, ενώ οι επιχειρήσεις θα επωφεληθούν από τη γρηγορότερη και πιο

αξιόπιστη μετακίνηση των προϊόντων και των υπηρεσιών τους. Αυτό θα ενισχύσει την τοπική οικονομία και θα προσελκύσει νέες επενδύσεις στην περιοχή.

Η επέκταση της Λεωφόρου Κύμης θα συνδέσει πιο αποτελεσματικά τη Δ.Ε. Λυκόβρυσης με τις γειτονικές περιοχές, μειώνοντας τις αποστάσεις και διευκολύνοντας την πρόσβαση σε αυτές. Αυτό θα ενισχύσει την οικονομική και κοινωνική συνεργασία μεταξύ των περιοχών. Είναι ένα έργο που αναμένεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στην ενίσχυση της σύνδεσης της περιοχής με τις γειτονικές περιοχές. Η σύνδεση αυτή είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη της τοπικής κοινωνίας και οικονομίας.

Η νέα επέκταση θα επιτρέψει τη δημιουργία πιο άμεσων και αποδοτικών διαδρομών προς γειτονικές περιοχές όπως το Μαρούσι, τη Νέα Ιωνία και τη Μεταμόρφωση. Αυτό θα μειώσει τις αποστάσεις που πρέπει να διανύσουν οι κάτοικοι και οι επισκέπτες, διευκολύνοντας τις καθημερινές τους μετακινήσεις. Η βελτιωμένη συνδεσιμότητα θα ενισχύσει την κινητικότητα στην περιοχή, καθιστώντας την πιο προσβάσιμη και ελκυστική για κατοίκους και επιχειρήσεις. Η καλύτερη σύνδεση με τις γειτονικές περιοχές θα προωθήσει την οικονομική συνεργασία μεταξύ τους. Οι επιχειρήσεις θα μπορούν να μετακινούν προϊόντα και υπηρεσίες πιο γρήγορα και με μικρότερο κόστος, ενώ οι κάτοικοι θα έχουν ευκολότερη πρόσβαση σε αγορές εργασίας, εκπαιδευτικά ιδρύματα και εμπορικά κέντρα. Αυτή η διευκόλυνση στην πρόσβαση θα συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη τόσο της Δ.Ε. Λυκόβρυσης όσο και των γειτονικών περιοχών.

Η μείωση των αποστάσεων και η βελτίωση της πρόσβασης θα ενισχύσουν την κοινωνική συνοχή. Οι κάτοικοι θα έχουν περισσότερες ευκαιρίες να αλληλοεπιδρούν με τις γειτονικές κοινότητες, να συμμετέχουν σε κοινές εκδηλώσεις και δραστηριότητες, και να αναπτύξουν ισχυρότερες κοινωνικές σχέσεις. Αυτό θα δημιουργήσει ένα πιο δεμένο κοινωνικό ιστό, βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής στην περιοχή. Τέλος, η μείωση των αποστάσεων και η βελτίωση της κυκλοφορίας θα έχουν θετικές επιπτώσεις και στο περιβάλλον. Οι πιο αποδοτικές διαδρομές θα μειώσουν την κατανάλωση καυσίμων και τις εκπομπές ρύπων, συμβάλλοντας στη μείωση του οικολογικού αποτυπώματος της περιοχής. Επιπλέον, η καλύτερη κυκλοφοριακή ροή θα μειώσει τις καθυστερήσεις και τις κυκλοφοριακές συμφόρηση, μειώνοντας περαιτέρω τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η κατασκευή νέων και η αναβάθμιση υπαρχουσών υποδομών θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Οι νέοι δρόμοι, οι πεζοδρόμοι και οι χώροι πρασίνου θα συμβάλουν σε ένα πιο βιώσιμο και φιλικό περιβάλλον.

Από την άλλη θα υπάρξουν σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις. Η επιβολή διοδίων αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα οικονομικής επιβάρυνσης για τους κατοίκους της περιοχής. Παρά τη βελτίωση των υποδομών, η επιβάρυνση αυτή μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την καθημερινή ζωή των κατοίκων. Η κατασκευή και λειτουργία της Λεωφόρου Κύμης αναμένεται να αυξήσει τα επίπεδα θορύβου και ρύπανσης στην περιοχή. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση κατά τη διάρκεια των εργασιών μπορεί να προκαλέσει σημαντικές δυσκολίες στους κατοίκους, ενώ η λειτουργία της λεωφόρου θα συμβάλει στην αύξηση του θορύβου στην περιοχή. Κατά τη διάρκεια της κατασκευής, οι οχλήσεις και οι δυσκολίες στη μετακίνηση των κατοίκων θα είναι αναπόφευκτες. Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και οι εργασίες ενδέχεται να προκαλέσουν σημαντικές καθυστερήσεις και αναστάτωση. Η εκτέλεση ενός τόσο σημαντικού έργου υποδομής ενέχει προκλήσεις που επηρεάζουν την καθημερινότητα των κατοίκων και τη γενικότερη κυκλοφοριακή κατάσταση στην περιοχή.

Επιπλέον, η κατασκευή του έργου θα απαιτήσει την εφαρμογή προσωρινών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, όπως η εκτροπή της κυκλοφορίας, η μείωση του αριθμού των λωρίδων κυκλοφορίας και η εγκατάσταση προσωρινών φαναριών. Αυτές οι ρυθμίσεις είναι αναγκαίες για την ασφάλεια τόσο των εργαζομένων όσο και των οδηγών, αλλά μπορούν να προκαλέσουν σημαντικές καθυστερήσεις και δυσκολίες στη μετακίνηση. Από την άλλη, οι εργασίες κατασκευής ενδέχεται να δημιουργήσουν αναστάτωση στην καθημερινή ζωή των κατοίκων. Η παρουσία βαρέων μηχανημάτων, ο θόρυβος από τις εργασίες και η σκόνη που παράγεται κατά τη διάρκεια των κατασκευών είναι παράγοντες που επηρεάζουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Επιπλέον, οι καθυστερήσεις στη μετακίνηση μπορούν να προκαλέσουν άγχος και επιπλέον κόπωση, καθώς οι κάτοικοι πρέπει να προσαρμόσουν τις καθημερινές τους διαδρομές.

Συνοψίζοντας, οι οχλήσεις και οι δυσκολίες στη μετακίνηση κατά τη διάρκεια της κατασκευής της Λεωφόρου Κύμης είναι αναπόφευκτες, αλλά με την εφαρμογή κατάλληλων μέτρων μπορούν να ελαχιστοποιηθούν. Η σωστή διαχείριση των κατασκευαστικών εργασιών και η συνεχής ενημέρωση των κατοίκων θα συμβάλουν στη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων και θα εξασφαλίσουν την ομαλότερη υλοποίηση του έργου.

Η συνολική αξιολόγηση του έργου καταδεικνύει ότι παρά τις σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις, τα οφέλη που θα προκύψουν από την υλοποίηση του έργου είναι καθοριστικά για τη βελτίωση της καθημερινής ζωής των κατοίκων. Η κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση και η βελτίωση των υποδομών αποτελούν σημαντικά θετικά στοιχεία, τα οποία θα συμβάλουν στην αναβάθμιση της περιοχής. Έτσι, προτείνεται η εφαρμογή μέτρων για τη μείωση του θορύβου και της ρύπανσης, όπως η χρήση ειδικών υλικών για την απορρόφηση του θορύβου και η φύτευση πράσινων ζωνών κατά μήκος της λεωφόρου. Η κατασκευή της Λεωφόρου Κύμης είναι ένα σημαντικό έργο, αλλά η υλοποίησή του συνοδεύεται από προκλήσεις όπως ο θόρυβος και η ρύπανση. Για να μειωθούν οι αρνητικές επιπτώσεις στους κατοίκους και στο περιβάλλον, προτείνονται συγκεκριμένα μέτρα που θα συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Η εφαρμογή μέτρων για τη μείωση του θορύβου και της ρύπανσης κατά τη διάρκεια της κατασκευής της Λεωφόρου Κύμης είναι απαραίτητη για την ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στους κατοίκους και στο περιβάλλον. Με τη χρήση ειδικών υλικών, την προγραμματισμένη εκτέλεση των εργασιών, τη δημιουργία πράσινων ζωνών και την υιοθέτηση φιλικών προς το περιβάλλον πρακτικών, το έργο μπορεί να προχωρήσει με τον ελάχιστο δυνατό αντίκτυπο στην ποιότητα ζωής και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα της περιοχής. Από την άλλη, η εφαρμογή οικονομικών ελαφρύνσεων στα διόδια για τους μόνιμους κατοίκους της Δ.Ε. Λυκόβρυσης αποτελεί ουσιαστικό μέτρο για την αντιστάθμιση των οικονομικών επιβαρύνσεων που προκαλούνται από την κατασκευή της Λεωφόρου Κύμης. Μέσω της σωστής καταγραφής, της έκδοσης ειδικών καρτών και της ενημέρωσης των κατοίκων, οι αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις μπορούν να ελαχιστοποιηθούν, εξασφαλίζοντας μια δίκαιη και βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής.

Τέλος, η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διαχείρισης της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια των κατασκευαστικών εργασιών της Λεωφόρου Κύμης είναι ζωτικής σημασίας για τη μείωση των οχλήσεων και των δυσκολιών στη μετακίνηση των κατοίκων. Μέσω της προσωρινής κυκλοφοριακής ρύθμισης, της εκτροπής της κυκλοφορίας, του χρονικού προγραμματισμού των εργασιών, της συνεργασίας με τις τοπικές αρχές και της συνεχούς ενημέρωσης, οι αρνητικές επιπτώσεις μπορούν να ελαχιστοποιηθούν, εξασφαλίζοντας την ομαλή υλοποίηση του έργου και την προστασία της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Η επέκταση της Λεωφόρου Κύμης αποτελεί ένα έργο με σημαντικές

προκλήσεις και ευκαιρίες. Η επιτυχής υλοποίηση του έργου εξαρτάται από τη σωστή διαχείριση των αρνητικών επιπτώσεων και την ενίσχυση των θετικών αποτελεσμάτων. Η συνεχής παρακολούθηση και αξιολόγηση του έργου είναι απαραίτητη για την εξασφάλιση των βέλτιστων αποτελεσμάτων για τους κατοίκους της Δ.Ε. Λυκόβρυσης και τις γειτονικές περιοχές.

Κατά τη διάρκεια της κατασκευής της Λεωφόρου Κύμης, οι κάτοικοι της περιοχής μπορεί να αντιμετωπίσουν οικονομικές επιβαρύνσεις λόγω των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και των αλλαγών στη μετακίνηση. Για την αντιστάθμιση αυτών των επιβαρύνσεων, προτείνεται η εφαρμογή οικονομικών ελαφρύνσεων στα διόδια για τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής. Έτσι, οι οικονομικές ελαφρύνσεις στα διόδια μπορούν να μειώσουν σημαντικά το οικονομικό βάρος για τους κατοίκους που αναγκάζονται να χρησιμοποιούν τη νέα λεωφόρο για τις καθημερινές τους μετακινήσεις. Η απαλλαγή ή η σημαντική μείωση των διοδίων για τους μόνιμους κατοίκους θα επιτρέψει την καλύτερη διαχείριση των εξόδων μετακίνησης κατά την περίοδο των κατασκευαστικών έργων.

Οι οικονομικές ελαφρύνσεις θα μειώσουν το κόστος μετακίνησης των μόνιμων κατοίκων, εξασφαλίζοντας ότι οι καθημερινές τους δραστηριότητες δεν θα επιβαρυνθούν οικονομικά λόγω των κατασκευαστικών έργων. Με τη μείωση των εξόδων μετακίνησης, οι κάτοικοι θα έχουν περισσότερα διαθέσιμα χρήματα για άλλες ανάγκες, συμβάλλοντας έτσι στη στήριξη της τοπικής οικονομίας. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένη κατανάλωση στις τοπικές επιχειρήσεις και να ενισχύσει τη συνολική οικονομική δραστηριότητα στην περιοχή. Η εφαρμογή των οικονομικών ελαφρύνσεων αποτελεί μέτρο κοινωνικής δικαιοσύνης, καθώς αναγνωρίζει και αντισταθμίζει τις επιπτώσεις που υφίστανται οι κάτοικοι λόγω των δημόσιων έργων. Με αυτόν τον τρόπο, οι κάτοικοι δεν θα νιώθουν ότι επωμίζονται άδικα το κόστος των αναγκών βελτιώσεων υποδομών. Η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διαχείρισης της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια των κατασκευαστικών εργασιών της Λεωφόρου Κύμης είναι κρίσιμη για τη μείωση των οχλήσεων και των δυσκολιών στη μετακίνηση των κατοίκων. Η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας μπορεί να εξασφαλίσει την ομαλή ροή της κυκλοφορίας και να ελαχιστοποιήσει τις αρνητικές επιπτώσεις στην καθημερινή ζωή.

Προτείνεται η εφαρμογή περαιτέρω μέτρων για τη μείωση του θορύβου και της ρύπανσης, όπως η δημιουργία επιπλέον πράσινων ζωνών και η χρήση καινοτόμων τεχνολογιών για την απορρόφηση θορύβου. Επίσης, η ενσωμάτωση φίλτρων ατμοσφαιρικών ρύπων στους κατασκευαστικούς μηχανισμούς μπορεί να μειώσει την περιβαλλοντική επιβάρυνση. Επιπλέον είναι εφικτή η δημιουργία και εφαρμογή ειδικών καρτών διέλευσης για τους μόνιμους κατοίκους, οι οποίες θα προσφέρουν μειωμένα διόδια ή δωρεάν διέλευση, αποτελεί μέτρο που θα ανακουφίσει οικονομικά τους κατοίκους. Αυτό θα εξασφαλίσει ότι η οικονομική επιβάρυνση από τη χρήση της νέας λεωφόρου δεν θα αποτελέσει εμπόδιο στην καθημερινότητά τους. Τέλος, η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διαχείρισης της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια των κατασκευαστικών εργασιών είναι απαραίτητη. Προτείνεται η δημιουργία προσωρινών διαδρόμων κυκλοφορίας, η εγκατάσταση σήμανσης και φωτεινών σηματοδοτών και η συνεχής ενημέρωση των κατοίκων για τις αλλαγές στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Η συνεργασία με τις τοπικές αρχές και η χρήση τεχνολογιών διαχείρισης κυκλοφορίας θα μειώσουν τις καθυστερήσεις και θα εξασφαλίσουν την ομαλή διεξαγωγή των εργασιών.

Γενικότερα, η κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση που αναμένεται από την επέκταση της Λεωφόρου Κύμης θα βελτιώσει σημαντικά την καθημερινή ζωή των κατοίκων. Με τη μείωση των χρόνων

μετακίνησης, οι κάτοικοι θα μπορούν να επενδύσουν περισσότερο χρόνο σε παραγωγικές και κοινωνικές δραστηριότητες. Επιπλέον, η αποσυμφόρηση θα μειώσει την κίνηση στους κεντρικούς δρόμους, βελτιώνοντας την ποιότητα του αέρα και μειώνοντας την ηχορύπανση. Η επέκταση της Λεωφόρου Κύμης θα διευκολύνει την πρόσβαση στις γειτονικές περιοχές, ενισχύοντας την κοινωνική και οικονομική συνεργασία. Αυτό θα επιτρέψει την ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών ευκαιριών και θα βελτιώσει τη συνολική ποιότητα ζωής των κατοίκων, ενισχύοντας την τοπική οικονομία. Οι κατασκευαστικές εργασίες θα προκαλέσουν προσωρινές δυσκολίες στη μετακίνηση και οχλήσεις. Η σωστή διαχείριση αυτών των επιπτώσεων μέσω ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διαχείρισης της κυκλοφορίας είναι κρίσιμη για τη διασφάλιση της ομαλής διεξαγωγής του έργου και της ελαχιστοποίησης της ενόχλησης στους κατοίκους. Οι προτεινόμενες οικονομικές ελαφρύνσεις στα δρόμια για τους μόνιμους κατοίκους και τα μέτρα μείωσης θορύβου και ρύπανσης, όπως η χρήση ηχοαπορροφητικών υλικών και η φύτευση πράσινων ζωνών, θα συμβάλουν στην αντιστάθμιση των αρνητικών επιπτώσεων της κατασκευής. Αυτά τα μέτρα θα διασφαλίσουν ότι το έργο θα ολοκληρωθεί με τον ελάχιστο δυνατό αντίκτυπο στην καθημερινή ζωή και στο περιβάλλον.

Ολοκληρώνοντας είναι σημαντικό να σημειωθεί πως έχει υπάρξει καθυστέρηση στην επέκταση της λεωφόρου, που αποδίδεται κυρίως σε προβλήματα χρηματοδότησης και νομικές προσφυγές. Το έργο, το οποίο περιλαμβάνει την κατασκευή ενός αυτοκινητόδρομου 3,5 χλμ που θα συνδέει την Αττική Οδό με την Εθνική Οδό μέσω των κόμβων Κύμης και Καλυφτάκη, δεν έχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση, με κόστος άνω των 350 εκατ. ευρώ. Επιπλέον, ο Δήμος Ηρακλείου Αττικής έχει προσφύγει στο Συμβούλιο της Επικρατείας ζητώντας αλλαγές στο σχεδιασμό ώστε να μην διχοτομηθεί η πόλη, προκαλώντας επιπλέον καθυστερήσεις.

Παρά τις προσπάθειες των αρμόδιων αρχών, η εξασφάλιση των απαραίτητων πόρων παραμένει αβέβαιη, με το συνολικό κόστος του έργου να υπερβαίνει τα 350 εκατομμύρια ευρώ. Αυτή η οικονομική αβεβαιότητα έχει οδηγήσει σε συνεχείς αναβολές και παρατάσεις. Πέρα από τα οικονομικά εμπόδια, η νομική αντιπαράθεση με τον Δήμο Ηρακλείου Αττικής περιπλέκει περαιτέρω την κατάσταση. Ο Δήμος, επικαλούμενος περιβαλλοντικές ανησυχίες και κοινωνικές επιπτώσεις, έχει προσφύγει στο Συμβούλιο της Επικρατείας. Η προσφυγή αυτή εστιάζει στην ανάγκη για αλλαγές στον σχεδιασμό του έργου, ώστε να διασφαλιστεί ότι η επέκταση δεν θα διχοτομήσει την πόλη. Συγκεκριμένα, οι προτάσεις περιλαμβάνουν την κάλυψη του ανοικτού ορύγματος για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων που θα ωφελήσουν τους κατοίκους και θα μειώσουν την περιβαλλοντική επίπτωση.

Η εκδίκαση της προσφυγής έχει ήδη αναβληθεί, προσθέτοντας περαιτέρω καθυστερήσεις στο χρονοδιάγραμμα του έργου. Η αντιπαράθεση αυτή αναδεικνύει την ανάγκη για μια ισορροπημένη προσέγγιση που θα λαμβάνει υπόψη τόσο τις ανάγκες για βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής όσο και τις ανησυχίες των τοπικών κοινοτήτων. Οι περιβαλλοντικές μελέτες και οι διαβουλεύσεις με τους κατοίκους και τους τοπικούς φορείς καθίστανται απαραίτητες για την επίτευξη μιας βιώσιμης λύσης.

Η έλλειψη χρηματοδότησης, σε συνδυασμό με τις νομικές προκλήσεις, θέτουν την επιτυχία του έργου σε κίνδυνο. Παρά την αναγνώριση της ανάγκης για την επέκταση της λεωφόρου Κύμης, οι καθυστερήσεις αυτές απειλούν να διατηρήσουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση στην περιοχή για απροσδιόριστο χρονικό διάστημα. Επιπλέον, η ανάγκη για την κάλυψη του κόστους μέσω δημόσιας ή ιδιωτικής χρηματοδότησης παραμένει ένας κρίσιμος παράγοντας που πρέπει να επιλυθεί.

Συνοψίζοντας, η καθυστέρηση της επέκτασης της λεωφόρου Κύμης είναι αποτέλεσμα ενός συνδυασμού οικονομικών και νομικών προκλήσεων. Οι αρμόδιες αρχές πρέπει να βρουν λύσεις που θα διασφαλίσουν την απαιτούμενη χρηματοδότηση και θα αντιμετωπίσουν τις ανησυχίες των

τοπικών κοινοτήτων. Μόνο έτσι μπορεί να προχωρήσει η υλοποίηση ενός έργου που θα βελτιώσει σημαντικά την κυκλοφοριακή κατάσταση στην περιοχή της Αττικής, προσφέροντας καλύτερη ποιότητα ζωής στους κατοίκους και υποστηρίζοντας την οικονομική ανάπτυξη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΔΗΜΟΥ

Η ονομασία του Δήμου προκύπτει από το φυσικό πλούτο της περιοχής στη χαρακτηριστική μεσογειακή Πεύκη της Αττικής. Το πεύκο κοσμεί και το σήμα της τοπικής αυτοδιοικήτης οντότητας. Ο Δήμος των Αθμονέων (το σημερινό Μαρούσι) αποτελούσε έναν από τους δώδεκα δήμους στην αρχαία Αθήνα. Στον Δήμο συμπεριλαμβάνονταν η περιοχή της σημερινής Πεύκης. Οι Αθμονείς, απόγονοι του μυθικού βασιλιά Κέκροπα, απασχολούνταν με την γεωργία, την κτηνοτροφία και την αγγειοπλαστική. Τα προϊόντα από τις ασχολίες αυτές τα πουλούσαν στην Αθηναϊκή αγορά. Στην τοποθεσία που βρίσκεται σημερινή Πεύκη υπήρχαν βοσκοτόπια. Οι αρχαίοι κτηνοτρόφοι μάζευαν γάλα και έφτιαχναν τυρί εξαιρετικής ποιότητας. Από την περιοχή πιθανότατα πέρασαν οι οπαδοί του Κλεισθένη με προορισμό την Αθήνα για να καταλύσουν την τυραννίδα των Πεισιστρατιδών. Ο Θεόδωρος Μαγκαφάς ήταν έπαρχος στην περιοχή της Μικράς Ασίας την Βυζαντινή εποχή. Πιθανόν οι απόγονοι του να έφτασαν στην τότε υπό Τουρκικής κατοχής Ελλάδα (τον 16^ο αιώνα) και εγκαταστάθηκαν στην Αττική. Οι αγάδες την Αθήνας παραχώρησαν στους Μαγκαφάδες βακούφια (μεγάλες εκτάσεις προς εκμετάλλευση) στην βορειοδυτική Αττική. Στις εκτάσεις αυτές περιλαμβάνονταν η έκταση της σημερινής Πεύκης. Όταν ιδρύθηκε το Ελληνικό Κράτος και κηρύχθηκε βασιλιάς ο Όθωνας, οι εκτάσεις αυτές δόθηκαν σε Βαυαρούς ακόλουθους της αυλής του βασιλιά. Υπάρχει πιθανότητα οι εκτάσεις αυτές λόγω του πλούσιου εδάφους σε πράσινο, να χρησιμοποιήθηκαν σαν υποφορβεία. Παράλληλα εντός περιοχή υπήρχαν στάνες Ελλήνων που ασχολούνταν ως κτηνοτρόφοι. Το όνομα «Μαγκουφάνα» προέρχεται και ετυμολογικά από την παραφθορά του ονόματος της βυζαντινής οικογένειας Μαγκαφά. Μία άλλη εκδοχή είναι εκείνη που ξεκίνησε το 1843 όταν ο ευρισκόμενος στην Αθήνα περιηγητής Ραούλ Μαλέρμπ διέδιδε κατά την άποψή του ότι τελικά το όνομα προήλθε από κάποια «Μαγκούφα Άννα» η οποία κατοίκησε στην περιοχή μόνη της πιθανόν κωφή και άρρωστη από φυματίωση προκειμένου να θεραπευθεί, όπου και τελικά τα κατάφερε και επέζησε στην περιοχή μέχρι τον θάνατό της. Ακόμα και ο μακαρίτης Σωτήρης Πασσαλής αναφερόταν σε επιτύμβια πλάκα, της «Άννας της Μαγκούφας» που βρίσκονταν μέσα στο κτήμα Αργύρη.

Οι πρώτοι μικρασιάτες πρόσφυγες ξεριζωμένοι από τις εστίες τους έφθασαν στο Μαρούσι το 1922 και εγκαταστάθηκαν στην περιοχή του παλαιού Δημαρχείου. Ορισμένοι ανέβηκαν στην Πεύκη και χτίστηκαν τα πρώτα πλινθόκτιστα σπιτάκια μέσα στο δάσος εκεί όπου και σήμερα υπάρχει ο συνοικισμός στην Άνω Πεύκη. Το 1950 προσδιορίζεται η Κοινότητα Μαγκουφάνας από όμορες κοινότητες. Το 1960 δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως το Διάταγμα της μετονομασίας της Μαγκουφάνας σε Πεύκη. Την ίδια εποχή ολοκληρώνεται η ηλεκτροδότηση της πόλης και οι αστικές συγκοινωνίες πληθαίνουν. Ήδη από το 1960 - 1961 υπήρχε αίτηση με υπογραφές κατοίκων για την δημιουργία σταθμού του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου στην περιοχή του Νοσοκομείου Κ.Α.Τ. και ολοκληρώνεται η υδροδότηση της πόλης. Ιδρύεται το πρώτο Γυμνάσιο και Λύκειο της περιοχής με την διεύθυνση του Σμαράγδειου Εκπαιδευτήριου. Ο από συστάσεως της κοινότητας πρόεδρος Μανώλης Τρυπιάς, ο οποίος κατά την Κατοχή υποβλήθηκε σε φρικτά βασανιστήρια από τους Ναζί, χωρίς να αποκαλύψει τους συνεργάτες του, πέθανε εν ενεργεία τον Μάιο του 1982. Αντικαταστάθηκε προσωρινά από τον δημοτικό σύμβουλο Α. Παπατριανταφύλλου. Το 1982 η Πεύκη γίνεται δήμος με πρώτο δήμαρχο τον ιατρό Αντώνη Κυδωνάκη που παρέμεινε για 12 χρόνια. Τον διαδέχτηκε το 1995 ο πολιτικός μηχανικός Παύλος Καμάρας που παρέμεινε και αυτός για 12 χρόνια. Από το 2007 ως το 2010, δήμαρχος Πεύκης ήταν ο δημοσιογράφος Γιάννης Θεοδωρακόπουλος, ενώ στις εκλογές του Νοέμβρη

2010, στον ενιαίο πλέον Δήμο Λυκόβρυσσης - Πεύκης εκλέχτηκε ο γιατρός Δημήτρης Φωκιανός, πρώην Δήμαρχος Λυκόβρυσσης. Το 2014 Δήμαρχος Λυκόβρυσσης - Πεύκης εκλέχτηκε ο Τάσος Μαυρίδης.

ΗΛΙΑΚΟ ΧΩΡΙΟ

Το Ηλιακό Χωριό βρίσκεται στην Δημοτική ενότητα της Πεύκης (Αττική), στο Βόρειο τομέα της Αθήνας, σε απόσταση 10 χλμ. από το κέντρο της πρωτεύουσας. Το «Ηλιακό Χωριό» έχει 435 οικίες που έχουν σχεδιαστεί με σύγχρονη «ηλιακή αρχιτεκτονική» και στεγάζουν περίπου 1.600 κατοίκους. Τα 435 «ηλιακά διαμερίσματα» είναι συγκροτημένα σε 4 γειτονιές γύρω από μια κεντρική πλατεία με «πεζοπεριοχές», αποκεντρωμένη κίνηση οχημάτων και περιοχή πράσινου σε δρόμους και σε ιδιόχρηστους κήπους. Έχει εμπορικό και «κοινωνικό» κέντρο με καταστήματα, καφετέρια, αίθουσα συγκεντρώσεων, αίθουσα προβολών, κοινοτικό γραφείο, κέντρο πληροφοριών, αίθουσα εκθέσεων και βιβλιοθήκη.

Πρόκειται για ένα οικιστικό συγκρότημα 435 «ηλιακών» κατοικιών, οι οποίες στεγάζουν δικαιούχους του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας (ΟΕΚ). Ο σχεδιασμός και η ανέγερση του Ηλιακού Χωριού έγιναν με τη συνεργασία του ΥΒΕΤ (σημερινού Υπουργείου Ανάπτυξης), του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας (ΟΕΚ) και του Υπουργείου Έρευνας και Τεχνολογίας της Ομοσπονδιακής Γερμανίας. Το έργο κατασκευάστηκε το 1984 βάσει μελέτης του γραφείου μελετών Α.Ν. Τομπάζη. Είχε ως στόχο ένα οικιστικό συγκρότημα όπου η εξοικονόμηση της ενέργειας και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος συνυπάρχουν με τις σύγχρονες οικιακές ανέσεις και κοινωνικές εξυπηρετήσεις, ωστόσο τα τελευταία χρόνια δείχνει παραμελημένο.

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ



ΕΙΚΟΝΑ 41 ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΤΑΔΙΟ ΠΕΥΚΗΣ



ΕΙΚΟΝΑ 42 ΗΛΙΑΚΟ ΧΩΡΙΟ



ΕΙΚΟΝΑ 43 ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΑΛΥΦΤΑΚΗ



ΕΙΚΟΝΑ 44 ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΚΥΜΗΣ



ΕΙΚΟΝΑ 45 ΆΛΣΟΣ ΚΑΤΣΙΜΠΑΛΗ



ΕΙΚΟΝΑ 46 ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ 1



ΕΙΚΟΝΑ 47 ΆΛΣΟΣ ΚΑΣΔΑΓΛΗ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ανδρικοπούλου, Ε., Γιαννακού, Γ., Καυκαλάς, Γ. και Πιτσιάβα Λατινοπούλου, Μ. (2007) *Πόλη και Πολεοδομικές Πρακτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη*, Αθήνα : Κριτική.

Αραβαντινός Α. (2007) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα: Συμμετρία.

Ανανιάδου – Τζιμοπούλου Μαίρη, «Αρχιτεκτονική τοπίου – Σχεδιασμός αστικών χώρων»

Αραβαντινός, Α. (2000) *Η Πόλη Γεννά την Κυκλοφορία ή η Κυκλοφορία την Πόλη; Ανταγωνιστικότητα και Συμπληρωματικότητα Χρήσεων Γης και Κυκλοφορίας*, στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο Χρήσεις Γης και Κυκλοφορία στο Κύριο Οδικό Δίκτυο, Αθήνα: Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, 11-16.

Αριανούτσου- Φαραγγιτάκη, Μ., Οικονόμου, Α. και Κουμπλή, Λ. (1997) *Σημειώσεις Γενική Οικολογίας*. Σημειώσεις του Μαθήματος Γενική Οικολογία, Τομέας Οικολογίας - Ταξινομικής. Αθήνα: Πανεπιστήμιο Αθηνών.

Αττάρτ, Β. και Πολύζος, Ι. (2004) *Η Ιδιωτική Πολεοδόμηση Καθοριστική στην Επέκταση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας* Γεωγραφίες, 7 3-7.

Βασενχόβεν, Λ. (1995) *Πολεοδομικός και Χωροταξικός Σχεδιασμός στην Ελλάδα*, Πυρφόρος, 21 11-17.

Βασενχόβεν, Λ. (1998) *Τάξη και Αταξία στο Χώρο*, στο Μοδινός, Μ. Ευθυμιόπουλος, Η. (επ.) *Οικολογία και Επιστήμες του Περιβάλλοντος*, Αθήνα: Στοχαστής - ΔΙΠΕ, 57-78.

Βλαστός, Θ. (2007) *Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός Προς τη Βιώσιμη Πόλη*, στο Αραβαντινός, Α. *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα : Συμμετρία.

Βλαστός, Θ. και Μηλάκης, Δ. (2006) *Πολεοδομία Vs Μεταφορές. Από την Απόκλιση στη Σύγκλιση*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών, Ευρωπαϊκή Ένωση.

Γεράρδη, Κ. (1996) *Στρατηγικός Σχεδιασμός της Μητροπολιτικής Αθήνας για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη* Πρακτικά Συνεδρίου Αθήνα - Αττική. Στρατηγικός Σχεδιασμός για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη 22-24 Μαΐου 1996, Αθήνα: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

Γιαννακούρου, Γ. (1997) *Το νέο Θεσμικό Πλαίσιο για τον Πολεοδομικό Σχεδιασμό: Μια Πρώτη ανάγνωση*, Περιβάλλον και Δίκαιο, 2 173-177.

Γιαννακούρου, Γ. (2000) *Ο Καθορισμός των Χρήσεων Γης και η Αναθεώρηση του Συντάγματος*, Περιβάλλον και Δίκαιο, 4 468-475.

Γιαννακούρου, Γ. (2005) *Πολιτικές Οικιστικής Ανάπτυξης και Πολεοδομικής Οργάνωσης στην Ελλάδα*, στο Οικονόμου, Δ. και Πετράκος, Γ. (επ.) *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων Διεπιστημονικές*

Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής, Βόλος - Αθήνα: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας - Gutenberg.

Γιαννόπουλος, Γ. (2002) Σχεδιασμός Μεταφορών. Η διαδικασία πρόβλεψης των Μελλοντικών Μετακινήσεων, Θεσσαλονίκη: Επίκεντρο.

Γροζόπουλος Νικόλαος. (2018) Μελέτη επικαιροποίησης Δήμου Λυκόβρυσης-Πεύκης

Δελλαδέτσιμας, Π.Μ. (2004) 'Η Τρέχουσα Δυναμική της Ανάπτυξης της Αθήνας: Συμβατικό- νέο πρότυπο και έργα υποδομής', Γεωγραφίες, 7

Δογκάκης, Δ.Α. (2003) 'Ταινιακή Ανάπτυξη Εντατικών Χρήσεων στις Μεγάλες Αστικές Αρτηρίες'. Διπλωματική μεταπτυχιακή εργασία Διατμηματικό Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών «Πολεοδομία - Χωροταξία», Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Ευαγγελίδου, Μ., Ζήφου, Μ., και Λαλένης, Κ. (2009) 'Ο Σχεδιασμός των «Ζωνών Παραγωγικών Δραστηριοτήτων»: Χρόνιες Αδυναμίες, Διαφαινόμενες Τάσεις και Προβλήματα', στο Κοτζαμάνης, Β., Κούγκολος, Α., Μπεριάτος, Η., Οικονόμου, Δ., και Πετράκος, Γ. (επ.) Πρακτικά 2^ο Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας,

Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Τόμος Ι, 457-472.

Κασάπη, Ε. και Κουγιουμτζόγλου, Σ. (2000) 'Λειτουργική Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου με Χωροταξικά, Πολεοδομικά και Κυκλοφοριακά Κριτήρια στον Αστικό Ιστό και Υπεραστικό Χώρο', στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο Χρήσεις Γης και Κυκλοφορία στο Κύριο Οδικό Δίκτυο, Αθήνα: Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, 149-160.

Κατσάρα, Α., Φαρασλής, Ι, Γοσποδίνη, Α., Περάκης, Κ. (2009) 'Οι Διαχρονικές Αλλαγές της Αστικής Διάχυσης της Αττικής με τη Χρήση της Τηλεπισκόπισης', στο Κοτζαμάνης, Β., Κούγκολος, Α., Μπεριάτος, Η., Οικονόμου, Δ., και Πετράκος, Γ. (επ.) Πρακτικά 2ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Τόμος ΙΙΙ, 1651-1659.

Καυκούλα, Κ., Παπαμίχος, Ν. και Χαστάογλου Β. (1990) Σχέδια Πόλεων Στην Ελλάδα του 19ου Αιώνα. Θεσσαλονίκη: Υπουργείο Βιομηχανίας, Έρευνας και Τεχνολογίας.

Κοσμάκη, Π. (2005) 'Πρότυπα σχεδιασμού Περιοχών Κατοικίας και Επιδράσεις στον Αστικό Χώρο της Αθήνας την Περίοδο του Μεσοπολέμου', Πρακτικά Συνεδρίου «Ελευθέριος Βενιζέλος και Ελληνική Πόλη», 141- 154.

Κουρσάρη, Ε. (2008) 'Αθήνα και Αστική Διάχυση. Νέες Διαρθρώσεις του Περιαστικού Χώρου και Αναδυόμενες Γεωγραφίες της Πόλης' Διπλωματική Μεταπτυχιακή Εργασία, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Πολεοδομία και Χωροταξία, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Λαγόπουλος, Α.Φ. (1977) Εγχειρίδιο Πολεοδομίας. Μέρος Α': Θεωρία Πολεοδομίας (πολεολογία), Θεσσαλονίκη: Πολυτεχνική Σχολή Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου.

Λαγόπουλος, Α.Φ. (1994) 'Ανάλυση αστικών Πρακτικών και Χρήσεων', στο Γετίμης, Π., Καυκαλάς, Γρ. και Μαραβέγιας, Μ. (επ.) Αστική και Περιφερειακή Ανάπτυξη. Θεωρία- Ανάλυση και Πολιτική, Αθήνα: Θεμέλιο, 123- 166.

Λεπέσης, Α. (2003) 'Συνιστώσες της πολιτικής Χρήσεων Γης στον Αστικό & Περιαστικό Χώρο & Στοιχεία Έκφρασης στην Ελλάδα'. Διπλωματική Μεταπτυχιακή Εργασία, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στην Χωροταξία Πολεοδομία και Περιφερειακή

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly 09/12/2017 12:44:46 EET - 137.108.70.7

Ανάπτυξη, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Αουκάκης, Π. (2003) 'Τοπική Ανάπτυξη και Χωρικός Σχεδιασμός', στο Καλφάτης, Θ., Πάκος, Θ. και Σκούντζος, Θ. (επ.) Επτάμηνη 20ος-21ος Αιώνας, Οικονομία, Δημογραφία, Περιβάλλον και Πολιτισμός, Αθήνα: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λευκάδας - Πάντειο Πανεπιστήμιο - Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Αουκάκης, Π. (2008) 'Χωροταξική Πολιτική'. Σημειώσεις του Μαθήματος Χωροταξική Πολιτική, Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

Μαλούτας, Θ. (2003) 'Προβλήματα Κοινωνικά Βιώσιμης Ανάπτυξης στην Αθήνα: οι Μεταβολές της Τελευταίας Εικοσαετίας στην Κοινωνική Γεωγραφία της Πόλης και η Κρίση της Ιδιότυπης Κοινωνικής Συνοχής'. Σειρά Ερευνητικών Εργασιών, 9 (4) 63 - 67.

Μαντουβάλου, Μ. (2006) 'Οι Εκσυγχρονιστικές Πολιτικές των Βενιζελικών Κυβερνήσεων για την Πόλη και την Πολεοδομία και η Μεταπολεμική Αστική Ανάπτυξη', Περιβάλλον και Δίκαιο, 2 207-211.

Μαραγκουδάκη, Κ. (2002) 'Η Επίδραση του Αεροδρομίου των Σπάτων στην Περιοχή των Μεσογείων'. Διπλωματική Εργασία, Πρόγραμμα Προπτυχιακών Σπουδών στην Χωροταξία Πολεοδομία και Περιφερειακή Ανάπτυξη, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Μέλισσας, Δ. (2007) Οι Χρήσεις Γης και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, Αθήνα- Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα.

Μεσογαία (2001) Μεσογαία-Αρχαία Έκδοση της ιστορίας των Μεσογείων, Αθήνα: Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.

Μηλάκης, Δ. (2006) 'Χρήσεις Γης και Μεταφορές. Διερεύνηση της Επίδρασης των Πολεοδομικών Χαρακτηριστικών Μάκρο- και Μίκρο- Κλίμακας στις Επιλογές Μετακίνησης. Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly 09/12/2017 12:44:46 EET - 137.108.70.7

Μηλιαρέσης, Χ.Γ. (2003) Φωτοερμηνεία - Τηλεπισκόπηση, Αθήνα: ΙΩΝ.

-
- Μπαρμπόπουλος, Ν. (2001) 'Προς τη Βιώσιμη Κινητικότητα στην Ευρωπαϊκή Πόλη. Αποτίμηση Πολιτικών και Προσέγγιση Μεθοδολογίας Σχεδιασμού Αστικών Μεταφορών'. Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Μπεριάτος, Η., Οικονόμου, Δ. και Πυργιώτης, Γ. (1994) 'Κωδικοποίηση και Μηχανισμοί Ελέγχου των Χρήσεων Γης Στον Εξωαστικό Χώρο' Ερευνητικό Πρόγραμμα, Δεύτερη Ενδιάμεση Έκθεση, Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ.
- Μπετούρα, Δ. (1994) *Επιπτώσεις από την Πεζοδρόμηση Τμήματος του Οδικού Δικτύου της Πλάκας'. Διπλωματική Εργασία, Πρόγραμμα Προπτυχιακών Σπουδών στην Χωροταξία Πολεοδομία και Περιφερειακή Ανάπτυξη, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.*
- Οικονόμου, Δ. (1995) 'Χρήσεις γης και Δόμηση Εκτός Σχεδίου: Η Ελληνική Εκδοχή της Αειφορίας', Πρακτικά Συνεδρίου, Περιφερειακή Ανάπτυξη Περιβάλλον Χωροταξία στο Πλαίσιο της Ενωμένης Ευρώπης Τόμος Β, σελ 63 -73.
- Οικονόμου, Δ. (1998) 'Παρατηρήσεις για τον Νόμο 2508/1997 για τη Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη', Τόπος, 13 113-121.
- Οικονόμου, Δ. (2000α) 'Η αναγκαιότητα του Εκσυγχρονισμού των Συνταγματικών Διατάξεων που Συνδέονται με την Οργάνωση του Χώρου και την Προστασία του Περιβάλλοντος', Περιβάλλον και Δίκαιο, 4 521-526.
- Οικονόμου, Δ. (2000β) 'Σύστημα χωρικού σχεδιασμού: η ελληνική πραγματικότητα και η διεθνής εμπειρία', Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών, 101, 3-57.
- Οικονόμου, Δ. (2000γ) 'Η Περιβαλλοντική Διάσταση της Πολεοδομικής Πολιτικής στη Μεταπολεμική Ελλάδα', στο Μοδινός, Μ. και Ευθυμιόπουλος, Η (επ) Η Βιώσιμη Πόλη, Αθήνα: Στοχαστής - Διεπιστημονικό Ινστιτούτο Περιφερειακών Ερευνών.
- Οικονόμου, Δ. (2002) 'Πολεοδομία: Θεωρία, Τεχνικές, Πολιτική', Σημειώσεις στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly 09/12/2017 12:44:46 EET - 137.108.70.7
- Οικονόμου, Δ. (2007) 'Πολεοδομική Πολιτική'. Σημειώσεις του Μαθήματος Πολεοδομική Πολιτική, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Οικονόμου, Δ. (2009) 'Χωροταξική Πολιτική'. Σημειώσεις του Μαθήματος Χωροταξική Πολιτική, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Παπαευθυμίου, Ι. (2004) 'Αξιολόγηση Επενδυτικών Προγραμμάτων του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου. Η περίπτωση των Σπάτων στα Μεσόγεια Αττικής', Διπλωματική Εργασία, Πρόγραμμα Προπτυχιακών Σπουδών στην Χωροταξία Πολεοδομία και Περιφερειακή Ανάπτυξη, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.
-

-
- Παπακωνσταντίνου, Σ., Φαρασλής, Ι και Σταθάκης, Δ. (2010) 'Διαχρονική Εξέλιξη των Περιαστικών Χρήσεων γης στην πόλη της Λάρισας', στο Μπεριάτος, Η. και Παπαγεωργίου, Μ. (επ.) Χωροταξία — Πολεοδομία- Περιβάλλον στον 21^ο Αιώνα. Ελλάδα - Μεσόγειος. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, 523-532.
- Περάκης, Κ.Γ. (2007) 'Φωτοερμηνεία και Τηλεπισκόπηση' Σημειώσεις του Μαθήματος Τηλεπισκόπηση και Φωτοερμηνεία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Πετράκος, Γ. και Ψυχάρης, Ι. (2004) Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα, Αθήνα: Κριτική.
- Πιτσιάβα - Λατινοπούλου, Μ. (1984) 'Αλληλεπίδραση Μεταφορών και Χρήσεων Γης σε Αστικές Περιοχές', Διδακτορική Διατριβή, Θεσσαλονίκη: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.
- Ρίζος, Σ. (2006) 'Το Πολεοδομικό Δίκαιο της Βενιζελικής Περιόδου και η Σύγχρονη Μετάλλαξή του', Περιβάλλον και Δίκαιο, 2 194-201.
- Σαμαρίνα, Α. (2000) 'Ρύθμιση των Χρήσεων Γης στον Εξωαστικό Χώρο'. Διπλωματική Μεταπτυχιακή Εργασία, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στην Χωροταξία Πολεοδομία και Περιφερειακή Ανάπτυξη, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.
- Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly 09/12/2017 12:44:46 EET - 137.108.70.7
- Σερράος, Κ. (2000) 'Η Διάρθρωση Εντατικών Χρήσεων Γης μέσα από την Πρακτική του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα - Σχετικές Κατευθυντήριες Αρχές', στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο Χρήσεις Γης και Κυκλοφορία στο Κύριο Οδικό Δίκτυο, Αθήνα: Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, 27-35.
- Σεφερλή, Ε. (2005) 'Η Εξέλιξη της φυσιογνωμίας της Πεδιάδας των Μεσογείων από το 1970 έως Σήμερα'. Διπλωματική Μεταπτυχιακή Εργασία, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στην Χωροταξία Πολεοδομία και Περιφερειακή Ανάπτυξη, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.
- Σημαιοφορίδης, Γ. (1987) ΗΧάρτατωνΑθηνών- LeCorbusier, Αθήνα: Ύψιλον.
- Τσαχουρίδης, Π. (2006) 'Διευρωπαϊκά δίκτυα : μεταφορές, προβλήματα και μια μεθοδολογία για το στρατηγικό σχεδιάσμά και ανάπτυξη δικτύων μεταφορών Trans-European networks'. Διδακτορική Διατριβή, Θεσσαλονίκη: Πανεπιστήμιο Μακεδονίας.
- ΥΠΕΧΩΔΕ, ΓΓΔΕ/ΔΜΕΟ (2001) Οδηγίες Μελετών Δημοσίων Έργων (ΟΜΟΕ). Τεύχος 1: Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ). Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ.
- Φραντζεσκάκης, Ι.Μ. και Γιαννόπουλος Γ.Α. (1986) Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική, τόμος 1, Αθήνα: Παρατηρητής.
- Χριστοφιλόπουλος, Δ. (1990) Αστικός και Χωροταξικός Σχεδιασμός - Προγραμματισμός. Τεχνική Διαδικασία ή κοινωνική επιστήμη; Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα.

Χριστοφιλόπουλος, Δ. (2002) Πολιτιστικό Περιβάλλον - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη.
Αθήνα: ΠΝ Σάκκουλας.

*Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly 09/12/2017 12:44:46 EET
- 137.108.70.7*

Ξενόγλωσση

Alonso, W. (1964) *Location and Land Use*, Cambridge: Harvard University Press. Ashford, N. and Wright, P.H. (1992) *Airport Engineering*, Canada: John Wiley & Sons.

Badoe, D., and Miller, E. (2000) 'Transportation - Land use Interaction: Empirical Findings in North America, and their implications for modeling' *Transportation Research*, 5 (4)235-263.

Banister, D. and J Berechman, J. (2000) *Transport Investment and Economic Development*, London: UCL Press.

Barfield, W. and Dignus, T.A. (1998) *Human Factors in Intelligent Transportation Systems*, New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates.

Barrett, S. and Fudge, C. (1981) (ed.) *Policy and Action*, London: Methuen.

Batty, M. and Howes, D. (2001) 'Predicting Temporal Patterns in urban development from remote imaginary', in Donnay, J.P., Barnsley, M.J. and Longley (ed.) *Remote sensing and Urban Analysis*, London: Taylor and Francis, 185-204.

Blanton, W. (2004) *On the Airfront*, *Planning* 70 (05) 34-36.

Boulding, K.E. (1974) 'Reflections on Planning: The value of uncertainty', *Strategy & Leadership*, 3 (02) 11-12.

Bregman, J.I. (1999) *Environmental Impact Statements*, Florida: CRC Press.

Breheny, M. (1996) 'Centrics, Decentrics and Compromisers: Views on the Future of Urban Form', in Jenks, M., Burton, E. and Williams, K. (ed.) *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* London: E&FN Spon.

Bronzini, M.S. (2004) 'National Transportation Networks and Intermodal Systems', στο Kutz, M. (ed.) *Hand book of Transportation Engineering*, New York: McGraw-Hill.

Canter L. (1999) *Environmental Impact Assessment*, New York: McGraw-Hill. 157

*Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly 09/12/2017 12:44:46 EET
- 137.108.70.7*

Cascetta, E. (1999) *Transportation Systems Engineering: Theory and Methods*, Netherlands: Kluwer Academic Publishers.

Cervero, R. (1998) *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*, Washington DC: Island Press.

Cervero, R. and Landis, J. (1997) 'Twenty Years of the Bay Area rapid transit system: land - use and development impacts. *Transportation Research*, 31 (4) 309-333.

-
- Chunxi, Ch., Xiakum, Z. and Freng, L. (2008) 'Integrated Platform Design and realization of land use Change detection based with AO and EML', *The International Archives of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences*, XXXVII, Part B7.
- Cloke, P. (1989) *Rurall and use planning in Developed Nations*, London: Unwin Hyman.
- Fishman, R. (1946) *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*. Cambridge Massachusetts: MIT Press.
- Florida, R. (1995) 'Toward the Learning Region', *Futures*, 27 (05) 527-536.
- Fotheringham, A.S. and Rogerson, P.A. (1993) 'GIS and Spatial Analytical Problems' *International Journal of Geographical Systems*, 3-19.
- Glaster, G., Hanson, R., Ratcliffe, M.R., Wolman, H., Coleman, S. and Freihage, J. (2001) 'Wrestling Sprawl to the Ground: Defining and Measuring an elusive concept', *House Policy Debate*, 12 (4) 681-717.
- Hall, P. (1999) 'The Future of cities', *Computers, Environment and Urban Systems*, 23 173- 185.
- Handy, S. (1997) *How Land Use Patterns Affect Travel Patterns*, Chicago: Council of Planning Librarians.
- Handy, S. (2005) 'Smart growth and the Transportation - Land Use Connection: What does the Research tell us?' *International Regional Science Review*, 28 (2) 146-167.
- Hanley, N. and Spash, C.L. (1993) *Cost- Benefit Analysis and the Environment*, Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing.
- Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly 09/12/2017 12:44:46 EET - 137.108.70.7
- Harris, C.D. and Ullman, E.L. (1945) 'The Nature Of Cities', *Annals of the American Academy of Political and Social Science, Building the Future City*, 242 (01)7-17.
- Headicar, P. and Curtis, C. (1998) 'The Location of New Residential Developments: Its Influence on Car-based Travel', in Banister, D. (ed.) *Transport policy and the Environment*, London: Spon.
- Healey, P. (2006) *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*, London: Palgrave-Macmillan.
- Herbstritt, R. and Marble, A. (1996) 'Current State of Biodiversity Impact Analysis in State Transportation Agencies', *Transportation Research Record: Joyrnal of the Transportation Research Board*, 15 (59) 51-63.
- Horonjeff, R., McKelvey, L.X., Sproule, W.J. and Young, S.B. (2010) *Planning and Design of Airports*, New York: McGraw-Hill.
- Iacono, M., Levinson, D. and Geneidy, A. (2008) 'Models of Transportation and Land Use Change: A Guide to the Territory', *Journal of Planning Literature*, 22 323-340.

-
- Ikhata, H. and Michell, P. (1997) 'Technical Report of Southern California Association of Governments Transportation Performance Indicators', *Transportation Research Record*, 16(06) 103-114.
- Jarach, D. (2001) 'The Evolution of Airport Management Practices: Towards a Multi - point, Multi-service, Marketing-driven firm', *Journal of Air Transport Management* (02)
- Kasarda, J.D. (2001) 'From Airport City to Aerotropolis' *Airport World*, 6 42-47.
- Kazda, A. and Caves, R.E. (2007) *Airport Design and Operation*, Oxford: Elsevier.
- Krugman, P. (1999) 'The Role of Geography in Development', *International Regional Science Review*, 22 (02) 142-161.
- Lambin, E.F. and Geist, H.J. (2006) *Land-Use and Land-Cover Change*, Berlin: Springer. 159
- Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly 09/12/2017 12:44:46 EET - 137.108.70.7
- Laumann, E.O., Marsden, P.V. and Prenksy, D. (1992) 'The Boundary Specification Problem in Network Analysis', in Freeman, L.C., White, D.R. and Kimball Romney, A. (ed) *Research Methods in Social Network Analysis*, New Jersey: Transaction Publishers, 61-88.
- Legner, C. and Thiesse, F. (2006) 'RFID- Based Facility Maintenance at Frankfurt Airport' *IEEE Pervasive Computing*, 5 (01) 34-39.
- Lo, C.P. and Shipman, E.L. (1990) 'A GIS Approach to Land Use Change Dynamics Detection' *Photogrammetric Engineering and Remote Sensing*, 56 (11) 1483-1491.
- Lynch, K. (1998) *Good City Form*. Cambridge Massachusetts: MIT Press.
- Mather, S. (1986) *Land Use*, Essex: Longman Group.
- Meyer, M. and Miller, E. (2001) *Urban Transportation Planning: A Decision- oriented Approach*, New York: McGraw-Hill.
- Miller, H. J. (2005) 'Place Based versus People-based Accessibility', in Levinson, D.M., Krizek, K.J. (ed.) *Access to Destinations*, Amsterdam: Elsevier.
- Moran, E.F. and Brondizio, E.S. (1998) 'Land-use Change after deforestation in Amazonia', in Liverman, D. (ed.) *People and Pixels Linking Remote Sensing and Social Science*. Washington D.C., National Academy Press, 2003.
- Nelson, A.C. and Sanchez, T.L. (1997) 'The Influence of MARTA on Population and employment location'. *Journal of Urban Economics*, 42 179-204.
- Newman, P. and Kenworthy, J. (1999) *Sustainability and Cities. Overcoming Automobile Dependence. An International Sourcebook*. Washington D.C.: Island.
- Newman, P. and Thornley, A. (2005) *Planning World Cities: Globalization and Urban Politics*, London: Palgrave-Macmillan.
- Norman, A., Stanton, H.P.M. and Moore C.A. (1997) *Airport Operations*, New York: McGraw-Hill.

*Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly 09/12/2017 12:44:46 EET
- 137.108.70.7*

Ogden, K.W. (1992) Urban Goods Movement: A Guide to Policy and Planning, Hants, UK: Ashgate Publishing.

Ryan, S. (1999) 'Property Values and transportation facilities: Finding the Transportation - Land Use Connection, Journal of Planning Literature, 13 412-427.

Salas-Olmedo, H., (2008) 'Spatial and Transport Planning Integrated Policies: Guidelines For Northwest Spain', Transport Studies Unit Oxford University Centre for the Environment, Working Paper 1034 1-26.

Sitte, C. (1980) L'art de batir les villes, Paris: L'equerre.

Small, K.A. (1992) Urban Transportation Economics, Luxembourg: Harwood Academic Publishers.

Still, B.G., May, A.D. and Bristow, A.L. (1999) 'The Assessment of Transport Impacts on Land Use: Practical Uses in Strategic planning', Transport Policy, 6 (2) 83-98.

Vanwey, L.K., Ostrom, E. and Meretsky, E. (2005) 'Theories underlying the study of human- environment interactions', in Moran, E.F. and Ostrom, E. (ed.) Seeing the Forest and the Trees: Human Environment Interactions in Forest Ecosystems, Cambridge MA: The MIT Press, 23-56.

Von Thunen, J.H. (1966) 'Isolate State' in Hall, R. (ed.) Von Thunen's isolatedstate. Oxford: Pergamon Press.

Waddell, P. (2002) 'Modeling Urban Development for Land Use, Transportation, and Environmental Planning', Journal of the American Planning Association, 68 (03) 297-314.

Wikipedia: Ιστορία Δήμου Πέυκης Λυκόβρυσης