

ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES



ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΑΣΤΙΚΗΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ & ΤΟΠΙΚΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
ΔΙΑΧΥΣΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Κοτσίνης Ευάγγελος

Αθήνα, 2019

Τριμελής Επιτροπή:

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΛΟΥΚΑΚΗΣ ΠΑΥΛΟΣ ΟΜΟΤΙΜΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

ΡΟΒΟΛΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

ΚΥΒΕΛΟΥ-ΧΙΩΤΙΝΗ ΣΤΕΛΛΑ-ΣΟΦΙΑ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΡΙΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ



## Περιεχόμενα

1.1	Πρόλογος.....	6
1.2	Ευχαριστίες.....	6
1.3	Εισαγωγή.....	6
	ΜΕΡΟΣ Α.....	8
2.	Το Φαινόμενο και η εξέλιξη της αστικής διάχυσης.....	8
2.1	Το Φαινόμενο της αστικής διάχυσης.....	8
2.2	Η εξέλιξη της αστικής διάχυσης.....	10
2.2.1	Βιομηχανική πόλη και προάστιοποίηση.....	10
2.2.2	Μεσοπόλεμος.....	12
2.2.3	Μεταπολεμική Περίοδος.....	14
2.3	Ορισμοί της αστικής διάχυσης: ποιοτικοί και ποσοτικοί.....	17
	ΜΕΡΟΣ Β.....	21
3.	Η εξελικτική πορεία του Ελληνικού αστικού συστήματος.....	21
3.1	Ο ελληνικός αστικός χώρος από την δημιουργία του συγχρόνου ελληνικού κράτους έως τον μεσοπόλεμο.....	21
3.2	Ο ελληνικός αστικός χώρος μεταπολεμικά έως σήμερα.....	23
3.3	Επισκόπηση των πολιτικών του αστικού σχεδιασμού στην Ελλάδα.....	26
3.3.1	Περίοδος 1923-1976.....	26
3.3.2	Περίοδος 1976-1994.....	27
3.3.3	Περίοδος 1994-2019.....	30
	ΜΕΡΟΣ Γ.....	33
4.	Η περίπτωση της Αθήνας.....	33
4.1	Η Δημογραφική αύξηση της Αθήνας.....	33
4.2	Επισκόπηση των Ρυθμιστικών σχεδίων της Αθήνας.....	45
4.3	Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας ( Ρ.Σ.Α.) 83.....	51
4.3.1	Γενικά.....	51
4.3.2	Στόχοι - Κατευθύνσεις - Μέτρα.....	51
4.3.3	Οι τροποποιήσεις του Ρ.Σ.Α.....	56
4.3.4	ZOE.....	57
4.3.5	Ο οργανισμός της Αθήνας.....	57
4.3	Το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας ( Ρ.Σ.Α.) 2014-2021.....	58
4.3.1	Γενικά.....	58
4.3.1	Οι στρατηγικοί στόχοι του νέου ΡΣΑ.....	58

4.3.2 Χωροταξική οργάνωση - χωρικές ενότητες .....	61
4.3.2.1 Χωρική Ενότητα Αθήνας - Πειραιά.....	64
4.3.2.2 Χωρική Ενότητα Ανατολικής Αττικής.....	65
4.2.2.3 Χωρική Ενότητα Δυτικής Αττικής .....	67
4.3.2.4 Χωρική Ενότητα Νησιωτικής Αττικής .....	68
4.3.3 Οικιστική ανάπτυξη & πολεοδομική οργάνωση.....	69
4.3.4 Περιβαλλοντικές πολιτικές .....	74
4 .5 Συμπεράσματα – κριτικές.....	84
Βιβλιογραφία .....	87

## Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1 : Δείκτες δημογραφικής ανάπτυξης του Αθηναϊκού Συγκροτήματος (1848-1991) πηγή: Κοτζαμάνης Βύρων .....	32
Πίνακας 2 : Δείκτες δημογραφικής ανάπτυξης του Αθηναϊκού Συγκροτήματος (1848-1991) πηγή: Κοτζαμάνης Βύρων.....	33
Πίνακας 3 : Δείκτες δημογραφικής ανάπτυξης του Αθηναϊκού Συγκροτήματος (1848-1991) πηγή: Κοτζαμάνης Βύρων.....	34
Πίνακας 4 : Στόχοι του Ρ.Σ.Α 1985 πηγή: Ιδία Επεξεργασία (Αραβαντινός Α. , 2007).....	51
Πίνακας 5 : Ειδικότερες Κατευθύνσεις Ρ.Σ.Α 1985 πηγή: Ιδία Επεξεργασία (Αραβαντινός Α. , 2007).....	52-53
Πίνακας 6 : Τροποποιήσεις Ρ.Σ.Α 1985 πηγή: Ιδία Επεξεργασία (Αραβαντινός Α. , 2007).....	54
Πίνακας 7 : Οικονομική ανάπτυξη -Ενίσχυση του διεθνούς ρόλου Ρ.Σ.Α 2014 πηγή: Ιδία Επεξεργασία (Ν. 4277/2014 ΦΕΚ 156/Α`/1.8.2014).....	57
Πίνακας 8 : Βιώσιμη χωρική ανάπτυξη Ρ.Σ.Α 2014 πηγή: Ιδία Επεξεργασία (Ν. 4277/2014 ΦΕΚ 156/Α`/1.8.2014).....	58
Πίνακας 9 : Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων Ρ.Σ.Α 2014 πηγή: Ιδία Επεξεργασία (Ν. 4277/2014 ΦΕΚ 156/Α`/1.8.2014).....	59
Πίνακας 10 : Χωρικές Ενότητες Ρ.Σ.Α 2014 πηγή: Ιδία Επεξεργασία (Ν. 4277/2014 ΦΕΚ 156/Α`/1.8.2014).....	61
Πίνακας 11 : Προστασία του φυσικού χώρου και της βιοποικιλότητας και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή Ρ.Σ.Α 2014 πηγή: Ιδία Επεξεργασία.....	73
Πίνακας 12 : Οργάνωση πλέγματος πρασίνου Ρ.Σ.Α 2014 πηγή: Ιδία Επεξεργασία.....	74

## **1.1 Πρόλογος**

Η διπλωματική αυτή εργασία εκτελείται στα πλαίσια της ολοκλήρωσης του μεταπτυχιακού προγράμματος σπουδών του Πάντειου Πανεπιστημίου για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών του τμήματος Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης και της κατεύθυνσης « Αστικής & Περιφερειακής Ανάπτυξης , Περιφερειακού & Τοπικού Αναπτυξιακού Προγραμματισμού»

## **1.2 Ευχαριστίες**

Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερος τον καθηγητή μου Κυρίο Παύλο Λουκάκη για το σύνολο της επιστημονικής του γνώσης και καθοδήγησης τις οποίες μου προσέφερε καθ' όλη την διάρκεια της πτυχιακής εργασίας μου, καθώς και τη Κυρία Ιουλία Μωραΐτου για την επιστημονική της στήριξη αλλά και τις πληροφορίες που μου μετέδωσε.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω την σύντροφο μου Μάγια την κόρη μου Σοφία για τον χρόνο που τους στέρησα.

## **1.3 Εισαγωγή**

Οι πόλεις αποτελούν δυναμικά πολύπλοκα αστικά συστήματα που βιώνουν συνεχείς αλλαγές. Η εξελικτική πορεία των πόλεων διαμορφώνεται από την αμφίδρομη σχέση των κοινωνικό-οικονομικών μετασχηματισμών και του χωρικού πλαισίου εντός του οποίου εγγράφεται η ανθρώπινη δραστηριότητα και οι κοινωνικές σχέσεις. Ο κύκλος της αστικοποίησης επαληθεύεται ή τείνει να επαληθευτεί ανάλογα με το εάν οι Χωροταξικές και Οικιστικές πολιτικές είναι τοποθετημένες στο πλαίσιο Βιώσιμης Πόλης και Ανάπτυξης .

Η βιομηχανική επανάσταση και η μεγέθυνση των Αστικών συγκεντρώσεων δημιούργησαν το φαινόμενο της Διάχυσης, ένα σύνθετο στην προσέγγιση του και στην ερμηνεία του φαινόμενο, το οποίο εξελίσσεται χρονικά ταυτόχρονα με την εξέλιξη των Πόλεων, και επηρεάζεται τόσο από την Ανάπτυξη τους όσο και από την Παρακμή τους. Η Αστική διάχυση συνδέθηκε με την Αστική συρρίκνωση των Μητροπολιτικών κέντρων η και άλλων χωρικών ενοτήτων σε μια αμφίδρομη αλληλοτροφοδοτούμενη δυναμική σχέση.

Οι αστικές διαχύσεις δημιούργησαν περιβαλλοντικά ζητήματα, όσον αφορά την χωρίς σχέδιο διάχυση. Χαρακτηριστική αποτελεί η περίπτωση της Αθηνάς που εξετάζεται στη παρούσα εργασία, η οποία υπήρξε αρωγός στην πληθυσμιακή συρρίκνωση ορισμένων περιοχών, όπως του Μητροπολιτικού κέντρου της, δεχόμενη σημαντικές πιέσεις αστικοποίησης μέσω του ευρύτερου εξωαστικού χώρος της Αττικής. Οι πιέσεις αυτές αφορούσαν αφενός μεν την ανάπτυξη εκτεταμένων περιοχών παραθεριστικής κατοικίας, οι οποίες συνήθως έβρισκαν έδαφος στις παράκτιες ζώνες

του Ευβοϊκού και Σαρωνικού κόλπου σχεδόν στο σύνολό τους, και αφετέρου δε την εμφάνιση νέων πυρήνων εκτός του ήδη υπάρχοντος σχεδίου ή και συχνά αυθαίρετης και παράνομης κύριας κατοικίας, καθώς επίσης και διαφόρων ειδών μεταποιητικών και εμπορικών δραστηριοτήτων στις παρυφές του πυκνοδομημένου αστικού ιστού, με ιδιαίτερη ένταση, προφανώς, κατά μήκος των κύριων υπερτοπικών οδικών αξόνων. (Αραβαντινός Α. , 2007)

Σκοπός της εργασίας είναι να αναδείξει μέσω της βιβλιογραφικής έρευνας το φαινόμενο της αστικής διαχύσεως και συρρίκνωσης τόσο στο διεθνή επίπεδο γενικά αλλά και ειδικότερα στο εθνικό επίπεδο στην ευρύτερη Περιοχή της Αθήνας ώστε να δημιουργηθούν τα κατάλληλα ερωτήματα και προβληματισμοί για το μέλλον του αστικού χώρου σε μια επιταχυνόμενη εξελισσόμενη παγκόσμια κοινότητα τόσο στο τομέα των κοινωνικό-οικονομικών σχέσεων, των κοινωνικών ανισοτήτων, των τεχνολογικών επιτευγμάτων της Παραγωγικής Διαδικασίας (Αυτοματισμός, Τεχνητή Νοημοσύνη), των μεταφορών των επικοινωνιών κ.α.. Σε αυτό το πλαίσιο αναζητούμε τις ολοκληρωμένες πολιτικές παρέμβασης στον αστικό χώρο μέσω των Ρυθμιστικών Σχεδίων και την προσπάθεια ανάσχεσης των φαινομένων της αστικής διάχυσης και της συρρίκνωσης.

Η εργασία αποτελείται από τρία μέρη όπου στο πρώτο μέρος αναζητούμε μέσω τις διεθνούς βιβλιογραφίας κυρίως, τούς ορισμούς της αστικής διαχύσεως και της συρρίκνωσης σε θεωρητικό επίπεδο και κάνοντας μια ιστορική αναδρομή του φαινομένου στον διεθνή χώρο από τις αρχές του 19ου αιώνα έως σήμερα. Στο δεύτερο μέρος της εργασίας αναφερόμαστε στον εθνικό χώρο και μέσα από μια ιστορική αναδρομή γεγονότων, κεντρικών πολιτικών και νοοτροπιών χαρτογραφούμε την εξέλιξη του οικιστικού δικτύου και το σύγχρονο ελληνικό αστικό χώρο. Τέλος στο τρίτο μέρος της εργασίας εξετάζουμε τον χώρο της Πρωτεύουσας και την προσπάθεια δημιουργίας Πολιτικών στο Χώρο, παρουσιάζοντας την πορεία των Ρυθμιστικών σχεδίων, την εξέλιξη τους, την προσπάθεια ποιοτικής αναβάθμισης των στοχευμένων ενεργειών και αντιμετώπιση του χώρου ολιστικά και καταλήγουμε σε συμπεράσματα και κριτικές.

## ΜΕΡΟΣ Α

### 2. Το Φαινόμενο και η εξέλιξη της αστικής διάχυσης

#### 2.1 Το Φαινόμενο της αστικής διάχυσης

Οι πόλεις υπάρχουν γιατί οι άνθρωποι δεν είναι αυτάρκεις. Αν μπορούσαμε να δημιουργούμε όλα όσα καταναλώνουμε και αν δεν θέλαμε και πολύ κόσμο τριγύρω, τότε δεν θα υπήρχε κανένας λόγος να ζούμε σε βρώμικες, θορυβώδεις και πυκνοκατοικημένες πόλεις. (O'Sullivan, 2013)

Το φαινόμενο της αστικής διάχυσης είναι σήμερα, το επικρατέστερο χωρικό φαινόμενο, παγκοσμίου εμβέλειας. Προέκυψε έπειτα από αλληπάλληλες μεταλλάξεις, που υπέστη η πόλη ως σύσταση, αλλά πλέον και ως έννοια, τον τελευταίο αιώνα. Έτσι, μπορεί η αστική διάχυση, με τη σύγχρονη έννοια του όρου, να αντιπροσωπεύει τον αστικό χώρο, μόνο (Κυβέλου, 2004), τις τελευταίες δεκαετίες, όμως οι ρίζες και τα αίτια εμφάνισης της, πρέπει να αναζητηθούν καθ' όλη τη διάρκεια του περασμένου αιώνα.

Σ' αυτό το κεφάλαιο επιχειρείται η παρουσίαση της πορείας του φαινομένου της αστικής διάχυσης κατά τη διάρκεια του 20ου αιώνα και κυρίως από την περίοδο του μεσοπολέμου κι έπειτα (1920-σήμερα), οπότε και η έξοδος από τις πόλεις προς την περιαστική και εξωαστική περιοχή παίρνει σημαντικές διαστάσεις. Όσα αναφέρονται παρακάτω, αφορούν κατά κύριο λόγο μητροπολιτικές περιοχές της Βόρειας Αμερικής, καθώς και της Βορειοδυτικής Ευρώπης (κυρίως Αγγλία), όπου και το φαινόμενο εντοπίζεται αρχικά, αλλά και πιο έντονα, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες ανά τον κόσμο.

Ιστορικά η αστική διάχυση αποτελεί ένα αμερικάνικο φαινόμενο που συνδέθηκε με τη χαμηλής πυκνότητας εξάπλωση των πόλεων προς τις περιφέρειές του από τις αρχές του 20ου αιώνα. Η επέκταση του οδικού δικτύου, η αύξηση της κατοχής ιδιωτικού αυτοκινήτου και η επιθυμία για ιδιόκτητη μονοκατοικία αποτέλεσαν καθοριστικούς παράγοντες υποκίνησης της αστικής διάχυσης (Bruegmann, 2005).

Αντιθέτως στην Ευρώπη που οι πόλεις ήταν περισσότερο συμπαγείς και αναπτύσσονταν γύρω από τον πυρήνα που είχε διαμορφωθεί πριν την ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων παρατηρούμε την εμφάνιση των πρώτων ενδείξεων αστικής διάχυσης στα μέσα της δεκαετίας του 1950 με τον υπερδιπλασιασμό του χώρου που αντιστοιχεί ανά άτομο. Μόνο τα τελευταία είκοσι χρόνια η έκταση των οικοδομημένων περιοχών σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες έχει αυξηθεί κατά 20%, ενώ ο πληθυσμός μόνο κατά 6% (EEA, Urban Sprawl in Europe, the ignored challenge, 2006).

Η «αστική διάχυση» ('urban sprawl') είναι ένας όρος που σήμερα χρησιμοποιείται για να περιγράψει μια πληθώρα φαινομένων που συνδέονται κυρίως

με την ανάπτυξη των πόλεων, τις μορφές αστικοποίησης και τις διαδικασίες αστικών αλλαγών. Υπάρχει μια ογκώδης βιβλιογραφία, που προέρχεται κυρίως από τις βόρειο-αμερικάνικες και αγγλοσαξονικές χώρες, πολύ πρόσφατα προστέθηκαν σε αυτή και έρευνες που αφορούν στο σύνολο του ευρωπαϊκού χώρου. Πρόκειται για τα ερευνητικά προγράμματα URBS PANDENS, SCATTER και SELMA τα οποία χρηματοδοτήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή εντασσόμενα στο πρόγραμμα «Ενέργεια, Περιβάλλον και Βιώσιμη Ανάπτυξη» του 5<sup>ου</sup> Προγραμματικού Πλαισίου για την Έρευνα. Αυτά μελετούν διαφορετικές οπτικές της διάχυσης και τρόπους αντιμετώπισης σε μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις.

Το φαινόμενο της αστικής διάχυσης είναι εύκολα ορατό μέσω της οπτικής παρατήρησης, αλλά δύσκολο να περιγραφεί με ακρίβεια. Πολλά διαφορετικά τοπία έχουν περιγραφεί με τον όρο αυτό. Είναι χαρακτηριστικές οι εικόνες με τους μεγάλους οδικούς άξονες που διακόπτουν τις αγροτικές ή φυσικές εκτάσεις γύρω από τους οποίους σχηματίζονται αστικά νεφελώματα, την κατατμημένη αγροτική γη από την οποία αναφύονται μονοκατοικίες, άλλοτε σε αραιή και άλλοτε σε περισσότερο πυκνή διάταξη, σχηματίζοντας μικρούς οικισμούς, τις διάσπαρτες αστικές χρήσεις, με κυρίαρχα τα μεγάλα πολυκαταστήματα ή τα πολυλειτουργικά συγκροτήματα, που αναφύονται στην άκρη των πόλεων και κοντά στους κόμβους μεταφορών, όλες, διαφορετικές όψεις της αστικής διάχυσης. Αλλά και η ανεξέλεγκτη διάχυτη οικιστική ανάπτυξη, που σχηματίζεται από την εναλλαγή θεσμοθετημένων οικιστικών υποδοχέων και άτυπων οικιστικών πυρήνων, κυρίως στις παράκτιες περιοχές και μάλιστα κατά μήκος πολλών χιλιομέτρων αποτελεί μια μορφή διάχυσης που εκτείνεται σε μεγαλύτερη χωρική κλίμακα. Είναι χαρακτηριστικό το γραμμικό αστικό μόρφωμα Κόρινθος – Κιάτο – Ξυλόκαστρο – Αίγιο - Πάτρα στη βόρεια ακτογραμμή της Πελοποννήσου. Οι προαστιακές περιοχές που τοποθετούνται πιο κοντά στην πόλη και οι εξωαστικές -πιο χαμηλής πυκνότητας- περιοχές που εκτείνονται πέρα από τα κανονικά δομημένα προάστια είναι εικόνες της διάχυσης, αρκετά διαφορετικές μεταξύ τους.



**Εικόνα 1: Γραμμική διάχυση Δήμου Βέλου Κορινθίας, Παράθεση χαρτών 2011 – 1950 πηγή Εθνικό Κτηματολόγιο**

## 2.2 Η εξέλιξη της αστικής διάχυσης .

### 2.2.1 Βιομηχανική πόλη και προαστιοποίηση.

Από την αρχή της ιστορίας των πόλεων υπήρξε μια μεταβατική ζώνη, έξω από τα τείχη της, που ουσιαστικά αποτελούσε την περιοχή, όπου η πόλη ασκούσε τις πιέσεις της προς την ύπαιθρο. Εκεί φιλοξενούνταν πληθυσμοί και δραστηριότητες που δεν είχαν τη δυνατότητα να κατοικήσουν εντός των τειχών, η ακόμα βρίσκονταν και κατοικίες (εποχικές ή και μόνιμες) πλούσιων αστών που είχαν την δυνατότητα και την επιλογή να ξεφύγουν από το βεβαρυσμένο περιβάλλον των πόλεων (Bruegmann, 2005, p. 21).

Στα μέσα του 18ου αιώνα, η βιομηχανική επανάσταση κάνει την εμφάνιση της, μέσω εγκαθίδρυσης και λειτουργίας εργοστασίων μαζικής παραγωγής προϊόντων, σε πρώτη φάση, σε πόλεις της Αγγλίας. Αργότερα το φαινόμενο αυτό εμφανίζεται και σε άλλες πόλεις, τόσο της Ευρώπης, όσο και της Βορείου Αμερικής και δεν αργεί να πάρει μεγάλες διαστάσεις στον καθορισμό της δομής και της εξέλιξης των αστικών κέντρων.

Τα πρώτα εργοστάσια εμφανίζονται, κατά τον 18ο αιώνα, σε αγροτικές περιοχές, έξω από τα τότε συμπαγή αστικά κέντρα. Η ύπαρξη σημαντικών πρώτων υλών έξω από τον αστικό ιστό, στην ύπαιθρο και η παράλληλη αδυναμία μεταφοράς τους, λόγω μη διαθεσιμότητας αξιολόγων μεταφορικών μέσων, ουσιαστικά αναγκάζουν, την εγκατάσταση των εργοστασίων στην ύπαιθρο, κοντά στους παραγωγικούς πόρους

Τα επόμενα χρόνια, και ενώ ακόμα ο ρυθμός αστικοποίησης βρίσκεται γενικά σε χαμηλά επίπεδα, πραγματοποιείται η εφεύρεση του σιδηροδρόμου, η οποία αλλάζει ριζικά τις δυνατότητες μετακίνησης του ευρύτερου πληθυσμού. Κατά συνέπεια δημιουργούνται νέες προοπτικές διάχυσης των εργοστασιακών μονάδων εντός του αστικού ιστού και εν συνεχεία αναπτύσσονται σταδιακά οι αντίστοιχοι βιομηχανικοί οικισμοί γύρω από τα εργοστάσια, με τη προώθηση και συντονισμό των επιχειρήσεων και των εργοδοτών, οι οποίοι είχαν σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των δικών τους συμφερόντων. Όμως οι αστικές αυτές μεταβολές δημιουργούν αναπόδραστα καινούριες προϋποθέσεις πρόσβασης σε πηγές ενέργειας, χωρίς να είναι απαραίτητο οι βιομηχανικές μονάδες να εγκαθίστανται κοντά σ' αυτές.

Έτσι η εγκατάσταση των εργοστασίων μέσα στον συμπαγή αστικό ιστό των πόλεων, κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, επιδρά σημαντικά στη δομή του χώρου, μετασχηματίζοντάς τη σε μεγάλο βαθμό με άμεσο αποτέλεσμα, σε αντίθεση με ότι συνέβαινε προηγουμένως η αστικοποίηση πλέον σημειώνει μεγάλη αύξηση, αφού άνθρωποι συρρέουν από την ύπαιθρο στις πόλεις προκειμένου να βρουν εργασία σε κάποιο, αστικό πλέον, εργοστάσιο. Η ανάμειξη της κατοικίας με τη βιομηχανία, είναι πλέον χαρακτηριστικό του αστικού τοπίου.



Εικόνα 2 : Manchester's cotton mills in 1936. Image: Hulton Archive/Getty πηγή:  
<https://www.citymetric.com/business/manchester-miracle-how-did-city-decline-become-poster-child-urban-regeneration-2402>

### Η Γραμμική πόλη

Το 1882 είχε προταθεί το μοντέλο της γραμμικής πόλης κατά το οποίο «βασικό άξονα της θεωρητικής αυτής πόλης αποτελεί μια πλατιά λεωφόρος απεριόριστου μήκους που έχει δεξιά και αριστερά της τις βιομηχανίες και τα κτίρια των υπηρεσιών. Πίσω και παράλληλα απ' αυτά αναπτύσσονται οι κατοικίες» (Αραβαντινός Α. , 1997, p. 155)

### Η Κηπούπολη

Ένα από τα πιο γνωστά αστικά μοντέλα στην ιστορία της πολεοδομίας είναι το μοντέλο της κηπούπολης του Ebenezer Howard, το οποίο και δημοσιεύεται στα τέλη του 19ου αιώνα(1898) «... η κεντρική πόλη, που και αυτή δεν πρέπει να είναι μεγαλούπολη-αφού στα αρχικά σκαριφήματα την υπολογίζει 58.000 κατοίκους-περιβάλλεται από ένα πλατύ δακτύλιο 'υπαίθρου'. Έξω απ' αυτόν κτίζονται οι κηπουπόλεις περιμετρικά αλλά και σε απόσταση μεταξύ τους, ώστε η ύπαιθρος, δηλαδή οι γεωργικές εκτάσεις, οι κτηνοτροφικές εγκαταστάσεις, τα δάση και η αναψυχή να είναι τα κυρίαρχα στοιχεία του χώρου.» (Αραβαντινός Α. , 1997, p. 169).

### Η Βιομηχανική πόλη

Στις αρχές του 20ου αιώνα (1904-1917) εμφανίζεται, αρχικά, το μοντέλο της Βιομηχανικής πόλης του Tony Garnier κατά το οποίο «η βιομηχανία απομονώνεται από την κατοικία, σε σημείο που ακόμα και οι κυκλοφοριακές συνδέσεις να είναι ανεπαρκείς» (Αραβαντινός Α. , 1997, p. 155)

Τα συγκεκριμένα πρότυπα, γενικά υποστηρίζουν τη διοχέτευση της περαιτέρω αστικής ανάπτυξης σε άλλους οικισμούς (κηπούπολη), ή σε λωρίδες ανάπτυξης (γραμμική πόλη) και επομένως την ελεγχόμενη επέκταση της πόλης. Αυτές οι ιδέες σήμερα εξακολουθούν να υποστηρίζονται στα πλαίσια σύγχρονων αστικών μοντέλων, που αντιμάχονται το φαινόμενο της αστικής διάχυσης και προωθούν τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων (συμπαγής πόλη, πολυκεντρικό πρότυπο κ.α.).

Παρά τις ιδέες και τα πρότυπα, που αυτή την εποχή έκαναν λόγο για οργανωμένη δόμηση και διοχέτευση της οικιστικής ανάπτυξης σε ορισμένης έκτασης υποδοχείς, ο υποβιβασμός των συνθηκών κατοικίας στις πόλεις οδηγεί τελικά στην

επικράτηση διαφορετικής δομής και στη πρώτη δυναμική εμφάνιση των προαστίων. Με την έννοια προάστια, ορίζονται «οι εξωτερικές περιοχές της πόλης που είναι συνδεδεμένες μ' αυτήν, αφού εκτείνονται μέσα στη ζώνη καθημερινής μετακίνησης μιας αστικής περιοχής. Συνήθως σχηματίζουν ένα αστικό συνεχές» (Hall T. , 2005)

Η ανάπτυξη του τραμ στα τέλη του 19ου αιώνα, που αντικατέστησε τους μέχρι τότε ιππλάτους σιδηροδρόμους της πόλης, άρχισε να δημιουργεί ένα ρεύμα κίνησης με κατεύθυνση προς τη εξωτερική περιοχή των κέντρων των πόλεων. Παράλληλα και η διαρκής εξέλιξη του σιδηροδρόμου, διευκόλυνε επιπλέον τη μετάβαση σε μια μεγαλύτερη ακτίνα έξω από τα κέντρα προς την περιαστική ζώνη και τα προάστια των πόλεων. Έτσι ενώ αρχικά τα προάστια αφορούσαν μόνο τα υψηλά κοινωνικοοικονομικά στρώματα, στη συνέχεια η εξέλιξη των μεταφορών τα κατέστησε προσιτά σε μεγαλύτερη μερίδα του πληθυσμού, ασχέτως οικονομικού επιπέδου ενώ οι περιοχές εργασίας εξακολουθούσαν να βρίσκονται στην πόλη. Η αναβίωση του ιδεώδους της φύσης και της υπαίθρου που χαρακτηρίζει γενικότερα τη Βόρεια Ευρώπη (ιδιαίτερα την Αγγλία) και η επιθυμία των ανώτερων στρωμάτων για διαβίωση στην «ειδυλλιακή» υπαίθρο, καθοδήγησαν στις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες την αστική διάχυση και δημιούργησαν τα προάστια δορυφόρους (Λεοντίδου Λ. , 1994). Στο «αγροτικό ιδεώδες» που επιζητούν τα ανώτερα στρώματα συμπυκνώνονται η αίσθηση της ασφάλειας, της γαλήνης, της επαφής με τη φύση, οι καλύτερες συνθήκες διαβίωσης και, εν γένει, ένας ρυθμός ήρεμης και οικογενειακής ζωής. Για τη μεσαία τάξη η απόρριψη της ζωής στην πόλη συνδέεται με τις άσχημες συνθήκες διαβίωσης που κυριάρχησαν στις βιομηχανικές πόλεις λόγω της έντονης αστικοποίησης.

### **2.2.2 Μεσοπόλεμος.**

Με το πέρασμα στον 20ο αιώνα, η εξέλιξη κοινωνικοοικονομικών παραγόντων συμβάλλει καθοριστικά στη διατάραξη – εξέλιξη της σχέσης πόλης - υπαίθρου. Η επιρροή που ασκείται από τα αστικά κέντρα προς την όλο και πιο αποδυναμωμένη υπαίθρο όπως συμβαίνει σε πολλές περιπτώσεις πόλεων, οδήγησε σε αστικούς μετασχηματισμούς και στη δημιουργία «μητροπόλεων», όρος που χαρακτηρίζει, από αυτή την περίοδο τις πιο δυναμικές και σημαντικές από τις μεγάλες αστικές συγκεντρώσεις. Η επισήμανση γύρω από τον όρο 'μητρόπολη', στοχεύει να προσδιορίσει το μέγεθος και τη δυναμική των οικιστικών συγκεντρώσεων, στα οποία από αυτή την περίοδο, η αστική διάχυση, ως ένα νέο φαινόμενο της περιαστικής και εξωαστικής ζώνης, μαζί με την προϋπάρχουσα προαστιοποίηση, αρχίζουν να διαμορφώνουν το νέο αστικό περιβάλλον.

Βασικά γνωρίσματα της μητρόπολης :

- έχουν τουλάχιστον μερικές εκατοντάδες χιλιάδες κατοίκους
- είναι πολυλειτουργικές
- διατηρούν οικονομικές σχέσεις με πολλές άλλες αστικές συγκεντρώσεις στο εξωτερικό

- έχουν διεθνή ακτινοβολία, η οποία στηρίζεται στο δυναμικό των επιχειρήσεων, των κεφαλαίων, των πανεπιστημίων τους, κλπ

- διαθέτουν παραδοσιακές περιφερειακές λειτουργίες και εκτεταμένη ευρύτερη περιοχή (ενδοχώρα) από την οποία αντλούν πόρους και δυνάμεις.» (Αγγελίδης Μ., (2000), σελ.111).

Το εν λόγω χρονικό διάστημα μεταξύ των δύο παγκοσμίων πολέμων, δεν έχει να επιδείξει έντονες εξελίξεις στον χώρο, καθώς οι όποιοι μετασχηματισμοί εκδηλώνονται με σχετικά αργούς ρυθμούς. Έτσι το φαινόμενο της αστικής διάχυσης, αν και αρχίζει να διαφαίνεται, δεν κάνει πλήρως αισθητή την παρουσία του στο χώρο, όπως θα συμβεί τα επόμενα έτη. Παρ' όλα αυτά, κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου, διαγράφονται καθοριστικότερες τάσεις για το μέλλον των αστικών συγκεντρώσεων. Το πλαίσιο μέσα στο οποίο διαμορφώνονται οι εν λόγω τάσεις, ορίζεται, τόσο από την επιθυμία των κατοίκων για ένα καλύτερο βιοτικό επίπεδο, όσο και από την εξέλιξη στον τομέα της τεχνολογίας.

Ο Α΄ Παγκόσμιος πόλεμος αλλά και το 'κραχ', του 1929 στην Αμερική, που έφερε μεγάλη οικονομική αναταραχή, δημιούργησαν περισσότερο από ποτέ την ανάγκη στους κατοίκους των μεγάλων πόλεων για τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου τους. Η ανάγκη αυτή εκφράστηκε με την εγκατάλειψη των κέντρων των πόλεων και την αναζήτηση καλύτερης ποιότητας ζωής, στις προαστιακές περιοχές. Ως εκ τούτου δημιουργήθηκε ένα μαζικό ρεύμα προς τα γνωστά ήδη από την προηγούμενη περίοδο προάστια. Ωστόσο, η αντίστοιχη έκταση της χωρικής εξάπλωσης των πόλεων δεν συμβαίνει απαραίτητα σε αναλογία με την αύξηση του πληθυσμού. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα που αναφέρεται για το Λονδίνο, όπου «κατά τη διάρκεια της δεκαετίας 1920, ενώ ο πληθυσμός παρουσίασε αύξηση κατά 10%, η δομημένη περιοχή αυξήθηκε κατά 200%, δηλαδή διπλασιάστηκε» (Bruegmann, 2005, p. 33)

Αυτή την περίοδο η εξάπλωση της πόλης δεν αφορά τόσο την ανάγκη να φιλοξενήσει η πόλη επιπλέον κατοίκους όσο την ανάγκη την αλλαγή στα οικιστικά πρότυπα (π.χ. χαμηλότερες πυκνότητες), έτσι ώστε να ικανοποιηθούν οι ανάγκες ποιοτικής αναβάθμισης της κατοικίας. Ως αποτέλεσμα των παραπάνω είναι η μείωση των πυκνοτήτων και η επικράτηση λιγότερο συμπαγούς αστικής δομής, γεγονός πρωτόγνωρο για τα δεδομένα της πόλης. Η τεχνολογική πρόοδος, όπως το ιδιωτικό αυτοκίνητο, η εξέλιξη των τηλεπικοινωνιών, η αυτοματοποίηση της παραγωγής, συμβάλουν καθοριστικά έμμεσα και άμεσα στην μετάλλαξη του χώρου. Καταλυτικός παράγοντας για την μετάλλαξη των πόλεων αποτέλεσε η χρήση ιδιωτικού αυτοκινήτου, που διάχυσε τις μετακινήσεις πλέον προς οποιαδήποτε κατεύθυνση και όχι μόνο στην χάραξη των ειδικών αξόνων, όπως συνέβαινε με τα μέσα σταθερής τροχιάς (τραμ, σιδηρόδρομος) και οι υπόλοιπες τεχνολογικές καινοτομίες, επηρεάζουν εξίσου τον χώρο. Βασικές αστικές χρήσεις, όπως το εμπόριο και η βιομηχανία, άρχισαν από αυτή την περίοδο να εγκαταλείπουν τα κέντρα των πόλεων και να εγκαθίστανται, στην περιαστική ζώνη. Τα αστικά στρώματα, της μεσαίας και εργατικής τάξης - επωφελούμενα από την χαμηλή αξία της γης αφού τη θεωρούν την πλέον πρόσφορη περιοχή για να αποκτήσουν τη δική τους μονοκατοικία- πλαισιώνουν τα ανωτέρα αστικά στρώματα που είχαν στραφεί στην εξωαστική ζώνη κατά τον προηγούμενο αιώνα. Ουσιαστικά παρατηρείται η επανάληψη της ίδιας ιστορίας, με τους πλούσιους αστούς να πρωτοτυπούν στη προσπάθειά τους να ξεφύγουν από τη μάζα και τα χαμηλότερα στρώματα να τους μιμούνται με την πρώτη ευκαιρία, στην προσπάθεια

τους να προάγουν τις συνθήκες ζωής τους. Βέβαια, θα πρέπει να υπογραμμιστεί πως η διαδικασία αυτή αναπαράγεται απομακρυσμένη όλο και περισσότερο από το κέντρο των πόλεων, καθώς ενώ στη αρχή διαδραματίστηκε στην περιαστική ζώνη, τώρα πλέον αφορά την εξωαστική περιοχή.



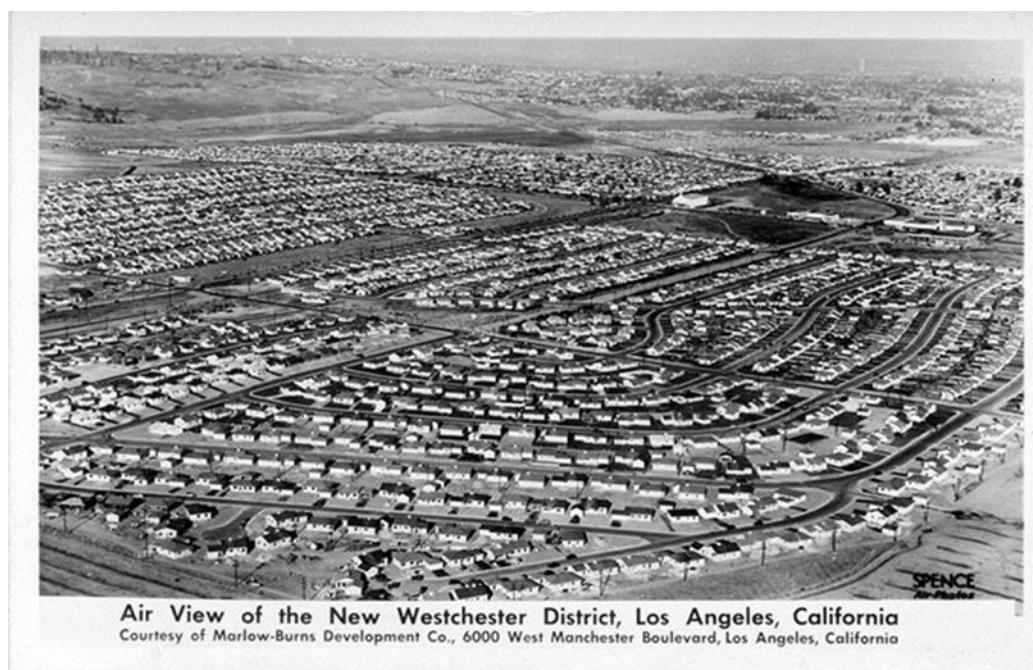
Εικόνα 3: Detroit's near east side. Left image shows conditions before the freeways, sometime in the 1930s - 50s. Right image is the current view. Star shows location of Hastings Street, which was the heart of the Paradise Valley neighborhood. Πηγή: <http://www.modeldmedia.com/features/detroit-housing-pt1-111715.aspx>

### 2.2.3 Μεταπολεμική Περίοδος .

Μετά τον Β Παγκόσμιο πόλεμο εισερχόμαστε σε μια νέα περίοδο που έρχεται να ανατρέψει τα έως τότε περιβαλλοντικά και κοινωνικοοικονομικά δεδομένα των πόλεων. Πριν από όλα θα πρέπει να σημειωθεί, πως η εξέλιξη της διάχυσης σε Ευρώπη και Αμερική έχει διαφορετική πορεία. Το γεγονός αυτό συμβαίνει πρώτον, αφού οι μεγάλες καταστροφές που έλαβαν χώρα σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, αποτέλεσαν μια καλή ευκαιρία για σχεδιασμό και προγραμματισμό της αναδόμησης τους κι επομένως περιόρισαν την εξάπλωση τους. Δεύτερον, η δραματική μείωση του πληθυσμού κατά τη διάρκεια του πολέμου, οδήγησε στην μικρή αύξηση του πληθυσμού τα χρόνια που ακολουθούν κι επομένως σε μικρές πιέσεις για την έξοδο από τα αστικά κέντρα. Πολλές κυβερνήσεις των δυτικών χωρών προσπάθησαν να ελέγξουν την αστική ανάπτυξη είτε με τη δημιουργία ορίων αστικής ανάπτυξης (όπως οι πράσινες ζώνες στη Βρετανία) είτε κατευθύνοντας την πληθυσμιακή αύξηση σε οικιστικές αναπτύξεις που είχαν τη μορφή νέων πόλεων (ιδιαίτερα στη Βρετανία και τη Γαλλία) (Hall P. , 1997) ή σε αστικά κέντρα που επιλέχθηκαν να λειτουργήσουν ως πόλοι ανάπτυξης (όπως η περιοχή Randstad στην Ολλανδία) . Αυτοί οι πολεοδομικοί μηχανισμοί μπορεί να πέτυχαν να σταματήσουν την ανεξέλεγκτη χαμηλής πυκνότητας ανάπτυξη, αλλά στην ουσία, υποκίνησαν μια σχεδιασμένη και προγραμματισμένη αστική διάχυση. Είναι ενδεικτικό ότι σε σχέση με το Λονδίνο οι νέες και υφιστάμενες πόλεις που επιλέχθηκαν ως περιοχές απορρόφησης της ανάπτυξης βρίσκονταν σε πολύ μεγάλες αποστάσεις που έφταναν μέχρι και τα 120 χιλιόμετρα από το Λονδίνο. Αυτός ο σχεδιασμός ενθάρρυνε την καθημερινή μετακίνηση των εργαζομένων σε πολύ μακρινές αποστάσεις που ξεπερνούσαν το αποδεκτό εύρος της καθημερινής μετακίνησης των πενήντα χιλιομέτρων (Hall P. , 1988). Επιπλέον, οι περισσότερες από τις νέες οικιστικές

αναπτύξεις, ανεξάρτητα από την τοποθεσία τους και παρά από το γεγονός ότι περιλάμβαναν πολύωροφα συγκροτήματα, είχαν δομηθεί σε χαμηλότερες πυκνότητες από αυτές που είχαν οι υπάρχουσες αστικές περιοχές (Couch, 2007).

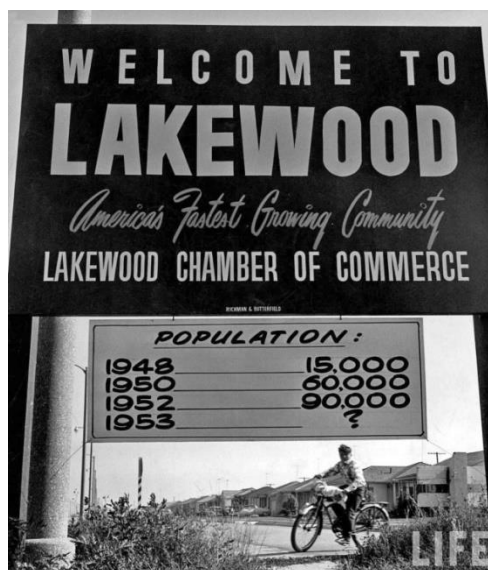
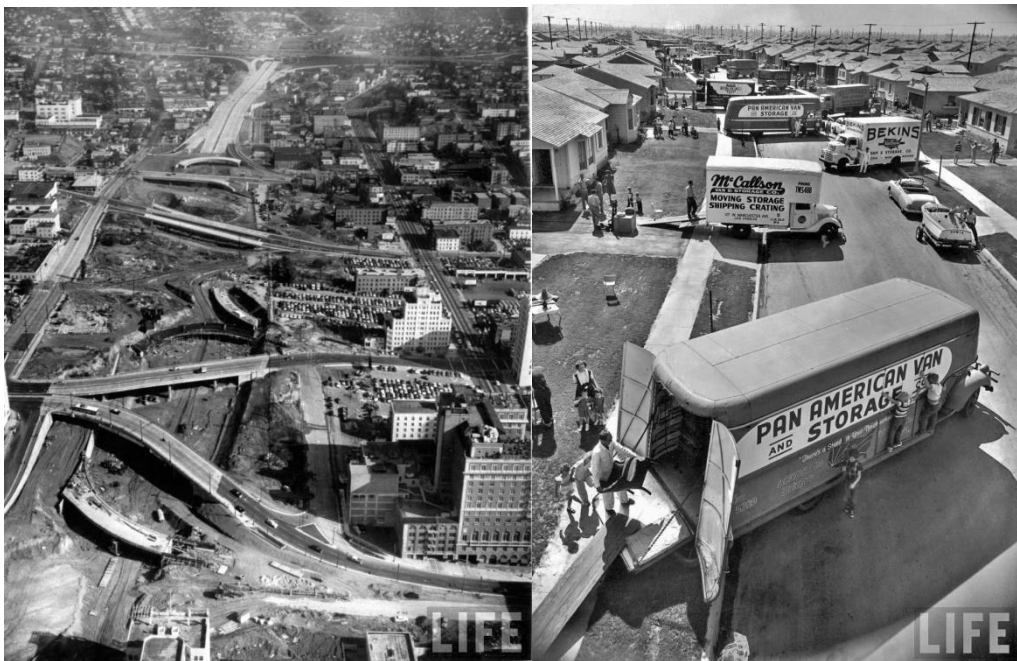
Εν αντιθέσει με την Ευρώπη αυτή την περίοδο, η Αμερική γνώρισε μια σημαντική πληθυσμιακή έκρηξη, από τη στιγμή που κατά τις δύο δεκαετίες που ακολουθούν «μετά το τέλος του πολέμου (1945-1965 περίπου) ο πληθυσμός αυξάνεται από 150 εκατομμύρια σε 200 εκατομμύρια κατοίκους». (Bruegmann, 2005, p. 42). Η μεγάλη πληθυσμιακή αύξηση, σε συνδυασμό με την όλο και αυξανόμενη τάση αποκέντρωσης των κατοίκων προς την περιαστική ζώνη και τα προάστια, οδηγεί τα επόμενα χρόνια για πρώτη φορά στην αύξηση της πυκνότητας των προαστίων. Σημαντικό παράγοντα στην αύξηση της ροής της παραγωγικής δραστηριότητας του κτηματικού κεφαλαίου στα προάστια, διαδραματίζουν οι ιδιωτικές επιχειρήσεις. Αυτό συμβαίνει καθώς, διευκόλυναν το προσωπικό τους με τη χορήγηση δανείων και οικονομικής στήριξης, στην απόκτηση ιδιωτικής κατοικίας στα προάστια. Μεγάλο μέρος των εργαζομένων έσπευσε να εκμεταλλευτεί το γεγονός αυτό, το οποίο από τη μεριά των επιχειρήσεων είχε ως απώτερο στόχο «να ενισχύσει τους δεσμούς και την εξάρτηση των εργαζομένων με την επιχείρηση» .



Εικόνα 4: Pioneer mass-builder Fritz Burns developed Westchester in the late 1930s, devising many of the mass-production techniques adopted by postwar suburban builders through the United States. Spence Air Photos, Werner Von Boltensern Postcard Collection, Department of Archives and Special Collections, Loyola Marymount University Library. Πηγη: <http://oxfordre.com/americanhistory/view/10.1093/acrefore/9780199329175.001.0001/acrefore-9780199329175-e-64>

Η επικράτηση του ιδιωτικού αυτοκινήτου και η εξέλιξη της δομής των μεταφορικών δικτύων αποτέλεσε σύμμαχο και παράγοντας ενίσχυσης αυτής της κατάστασης. Οι πολιτείες χρηματοδοτούν την ανάπτυξη των οδικών αξόνων, «σύμφωνα με σχέδια που υπήρχαν ακόμη από τη δεκαετία του 1920» (Ghent Urban Studies Team, (1999),σελ.21). Έτσι το κράτος, σε διάφορες πολιτείες των Η.Π.Α. αναλαμβάνει την κατασκευή ενός πολυδάπανου οδικού δικτύου, εθνικού επιπέδου. Ως εκ τούτου, μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει η εξέλιξη της δομής των μεταφορικών δικτύων, που ουσιαστικά μεταμορφώνουν αυτή την περίοδο το αστικό τοπίο.

Μια από τις πόλεις που πρωταγωνιστούν στο προσκήνιο των αλλαγών, είναι η πόλη του Los Angeles «Στη θέση του κλασικού ομόκεντρου προτύπου ανάπτυξης, κατά το οποίο το κέντρο της πόλης (downtown) ήταν περιτριγυρισμένο από τα εξαρτώμενα από αυτό προάστια, αναπτύχθηκε ένα σύστημα δρόμων ταχείας κυκλοφορίας στο οποίο κάθε σημείο ήταν κοντά σε μία λεωφόρο που συνέδεε τα άκρα βορρά-νότο ή ανατολή-δύση. Με άλλα λόγια η παραδοσιακή μορφή της προαστιακής διάχυσης – με τις συγκεντρώσεις οικισμών κατά μήκος των σιδηροδρομικών αξόνων, που ο John Stilgoe προσδιόρισε ως «μητροπολιτικούς διαδρόμους» - εξαφανίστηκε από το Λος Άντζελες. Η αστική υποδομή κατέληξε να κυριαρχείται από ένα πρότυπο πλέγματος, το οποίο επιτρέπει συνδέσεις χωρίς να είναι απαραίτητο να περάσει κανείς από το κέντρο, γεγονός που επιφέρει καθυστερήσεις. Ένα τέτοιο πρότυπο συστήνει μια ριζική αποκέντρωση...»( Ghent Urban Studies Team (1999),σελ.21). (εικόνες 19-21)



Εικόνα 5: Πάνω αριστερά: Κατασκευή δρόμου cloverleaf \ Πάνω δεξιά: Μεταφορικές εταιρίες βρίσκονται σε οργανισμό εργασιών μεταφέροντας του εποίκους \ Κάτω: Πινακίδα " Welcome to Lakewood/America's Fastest Growing Community" με δημογραφικά στοιχεία

πηγή : <https://www.grayflannelsuit.net/blog/time-capsule-los-angeles-development-boom-of-the-1950s>

### 2.3 Ορισμοί της αστικής διάχυσης: ποιοτικοί και ποσοτικοί .

Η προσέγγιση του φαινομένου της αστικής διάχυσης είναι αρκετά δύσκολη. Δεν υπάρχει κοινά αποδεκτός ορισμός, ενώ ο προσδιορισμός του όρου αρκείται συχνά στην περιγραφή του φαινομένου και στην προβολή των βασικών χαρακτηριστικών του.

Η πρώτη χρήση του όρου και αποδίδεται στον Earle Draper το 1937 , ο οποίος χρησιμοποίησε τον όρο στο πλαίσιο ενός εθνικού συνεδρίου πολεοδομών για να αναφερθεί σε μια μορφή εγκατάστασης οικονομικά ασύμφορη και χωρίς αισθητική (Franz et al, 2006:2). Ο κοινωνιολόγος William H. Whyte προσδιόρισε πρώτος τη διάχυση ως «αστική» στο ομότιτλο άρθρο του που δημοσιεύτηκε στο περιοδικό *Fortune* το 1958, συσχετίζοντας την με την αστική ανάπτυξη. Αναφερόμενος στην πρόοδο και στην ανάπτυξη των πόλεων στην Αμερική, όπου η πράσινη ύπαιθρος μετατρέπεται σε τεράστιες εκτάσεις γεμάτες με αιθαλομίχλη που δεν είναι ούτε πόλη ούτε προάστια, λέει χαρακτηριστικά: «Δεν μπορείς να σταματήσεις την ανάπτυξη, ισχυρίζονται, πολύ περισσότερο αυτό το είδος της ανάπτυξης και θα έχουμε το παράδοξο της ευημερίας υποβαθμίζοντας το βιοτικό μας επίπεδο» (Whyte, 1958, p. 114). Και αλλού αναφέρει: «Το πρόβλημα είναι η μορφή της ανάπτυξης, ή καλύτερα, η έλλειψη αυτής... η διάχυση είναι κακή αισθητική, είναι κακή οικονομία.» (Whyte, 1958, pp. 115,116) . Από τότε ο όρος χρησιμοποιήθηκε συχνά από τους πολεοδόμους για να περιγράψει την αστική ανάπτυξη που έχει ανεπιθύμητες συνέπειες .

Εν αντιθέσει ο R. Bruegmann συνδέει το φαινόμενο, με τη δύναμη της οικονομικής ανάπτυξης, σημειώνοντας ότι: «Διάχυση καλείται το παγκοσμίως προτιμώμενο οικιστικό πρότυπο, όπου υπάρχει μια σχετική οικονομική ευμάρεια, καθώς επίσης και όπου οι κάτοικοι έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν το επίπεδο διαβίωσης σε αστικό περιβάλλον» (Bruegmann, 2005, p. 17) Ωστόσο ο ίδιος συγγραφέας, δεν παραλείπει να τονίσει τα βασικά στοιχεία, που χαρακτηρίζουν αυτής της μορφής την χωρική ανάπτυξη: «Αστική ανάπτυξη, χαμηλής πυκνότητας, διάσπαρτη, χωρίς καμία πρόβλεψη και σχεδιασμό χρήσεων γης» (Bruegmann, 2005, p. 18)

Σήμερα, υπάρχει μια πολυποίκιλη προσπάθεια για τον ορισμό της διάχυση από διαφορετικά επιστημονικά πεδία, όπως αυτό της πολεοδομίας, των οικονομικών ή της γεωγραφίας που καθιστούν δύσκολο τον ακριβή ορισμό της. Η επικρατέστερη προσέγγιση του όρου σχετίζεται με τη φυσική εξάπλωση ή επέκταση των αστικών περιοχών με άναρχο τρόπο. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Υπουργών για τον Χωρικό Σχεδιασμό (CEMAT, 2006, p. 24) ορίζει την αστική διάχυση ως «την ασχεδίαστη και ανεξέλεγκτη αστική ανάπτυξη σε περιοχές γειτονικές των παρυφών της πόλης. Ο όρος χρησιμοποιείται ακόμη για να υποδείξει την εκτατική, ταχεία και ορισμένες φορές αδιάφορη για τις συνέπειες ανάπτυξη μιας μητροπολιτικής περιοχής σε μια μεγαλύτερη έκταση. Η διάχυση χαρακτηρίζεται από συγκεκριμένες χρήσεις γης (όπως

περιοχές με μονοδιάστατη και συγκεκριμένη λειτουργία, κοινότητες που εξαρτώνται από την ιδιωτική μετακίνηση, χαμηλής πυκνότητας χρήσεις γης αλλά μεγαλύτερης κλίμακας υποδομών/ εγκαταστάσεων από παλιότερες διαμορφωμένες περιοχές) και απλοϊκό σχεδιαστικό χαρακτήρα, δημιουργώντας ορισμένες φορές την αίσθηση ενός ομοιόμορφου αστικού περιβάλλοντος».

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος στη μελέτη για την αστική διάχυση στην Ευρώπη την προσδιορίζει ως «Το φυσικό πρότυπο εξάπλωσης χαμηλής πυκνότητας μεγάλων αστικών περιοχών, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της αγοράς. Η εξάπλωση αφορά κυρίως στις αγροτικές περιοχές που βρίσκονται γύρω από τις αστικές. Η διάχυση είναι επικρατούσα μορφή της αστικής ανάπτυξης και βασίζεται σε μικρό βαθμό στον σχεδιασμό και στον έλεγχο της χωρικής οργάνωσης. Η ανάπτυξη είναι τμηματικά διασκορπισμένη, χωρίς ουσιαστικό σχεδιασμό και συνήθως ασυνεχής, αφήνοντας ενδιάμεσα κενά τμήματα αγροτικής γης. Η διάχυτες πόλεις είναι το αντίθετο από τις συμπαγείς πόλεις- γεμάτες από κενούς χώρους οι οποίοι συνιστούν τη μη αποτελεσματική ανάπτυξη και φωτίζουν τις συνέπειες της ανεξέλεγκτης αύξησης» (EEA, *Urban Sprawl in Europe, the ignored challenge*, 2006, p. 6), αλλά και με την πληθυσμιακή ανάπτυξη «η διάχυση συμβαίνει όταν ο ρυθμός μετατροπής των χρήσεων γης και κατανάλωσης τους για αστικές χρήσεις υπερβαίνει το ρυθμό πληθυσμιακής ανάπτυξης για μια συγκεκριμένη περιοχή μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο» (EEA, *Urban Sprawl in Europe -Summary*, 2006) κατά αντιστοιχία με την προσέγγιση της (Pumain, 2004, p. 7) η οποία σημειώνει ότι «η χωρική επέκταση των πόλεων είναι πιο γρήγορη από την πληθυσμιακή τους αύξηση» και αποδίδει την αστική διάχυση στη μείωση της πυκνότητας του πληθυσμού στις αστικοποιημένες ζώνες της πόλης.

Ο Anas (Anas, 2006) διαχωρίζει την αστική διάχυση σε :

α) Γεωγραφική, την οποία προσδιορίζει ως την ανισορροπία ανάμεσα στην πληθυσμιακή αύξηση και την αστική ανάπτυξη, η οποία αναφέρεται στη συνολική αναπτυγμένη επιφάνεια γης .

β) Οικονομική, την οποία συνδέει με το συνολικό ημερήσιο χρόνο μετακίνησης ανά άτομο.

Παρ' όλα τα παραπάνω, εκτιμάται πως ο ορισμός της διάχυσης που άσκησε τη μεγαλύτερη επιρροή στον καθορισμό των μετέπειτα ποιοτικών και ποσοτικών προσεγγίσεων αναγνώρισης της διάχυσης είναι αυτός του Ewing ο οποίος διατυπώθηκε το 1997. Σύμφωνα με τον (Ewing, 1997, p. 109) το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό της αστικής διάχυσης είναι η μειωμένη προσβασιμότητα η οποία οφείλεται στο διαχωρισμό των χρήσεων γης και στην απόσταση κατοικίας-απασχόλησης και κατοικίας-εξωτερικών δραστηριοτήτων.

Υπάρχει όμως ακόμα μια πληθώρα ορισμών που αναδεικνύει τις πολλαπλές ερμηνείες που επιδέχεται ο όρος. Σε γενικές γραμμές, οι ορισμοί της διάχυσης μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τέσσερις βασικές κατηγορίες που βασίζονται:

α) στην πυκνότητα,

β) στις χρήσεις γης,

γ) στη χωρική μορφή και

δ) στις επιδράσεις (Chin, 2002, pp. 2-5)

Στην συντριπτική πλειοψηφία των ορισμών, ή γενικότερα των προσεγγίσεων η διάχυση βασίζεται σε ένα συνδυασμό επιμέρους ιδιοτήτων που εντάσσονται σε περισσότερες από μία κατηγορίες. Η συχνότητα εμφάνισης των ιδιοτήτων αυτών ποικίλει σημαντικά, ενώ άλλες προσεγγίζονται ποιοτικά και άλλες ποσοτικά αποτελώντας ταυτόχρονα δείκτες μέτρησης της αστικής διάχυσης και έτσι, οι ορισμοί της διάχυσης διακρίνονται σε ποιοτικούς και ποσοτικούς, αλλά και σε συνδυασμό αυτών των παραμέτρων. Ακόμη σύμφωνα με τις ειδικότερες ιδιότητες και τα χαρακτηριστικά και τον τρόπο μέτρησης τους, οι δείκτες διακρίνονται σε αυτούς που αναγνωρίζουν τη διάχυση ως δυναμικό φαινόμενο και σε αυτούς που την αναγνωρίζουν ως στατική κατάσταση.

Ένας από τους σημαντικότερους δείκτες μέτρησης της αστικής διάχυσης είναι η πυκνότητα και αναπαριστά την αναλογία ανάμεσα σε μια συγκεκριμένη αστική δραστηριότητα και επιφάνεια γης στην οποία λαμβάνει χώρα η δραστηριότητα αυτή. Η σχέση αυτή φανερώνει την ένταση των χρήσεων γης αλλά η τιμή της εξαρτάται αφενός από τις μεταβλητές που έχουν επιλεγεί ως έκφραση της αστικής δραστηριότητας αφετέρου από τον προσδιορισμό της επιφάνειας της γης που καταναλώνεται για αστικοποίηση (Churchman, 1999, p. 391).

Ένα από τα θεμελιώδη χαρακτηριστικά της αστικής διάχυσης είναι η αποσυγκέντρωση από έναν κεντρικό πυρήνα στην αστική περιφέρεια αποτελεί και αναφέρεται συνήθως στον πληθυσμό και τις θέσεις απασχόλησης και χρησιμοποιείται είτε για τον ποιοτικό προσδιορισμό της διάχυσης (Burchell et al, 1998)., είτε ως ποσοτικός δείκτης (Torrens, 2008).

Οι δείκτες αυτοί είναι εμφανές ότι είναι στατικοί και χρησιμοποιούνται για τη σύγκριση περιοχών και στο πλαίσιο αυτό μάρουν να ενταχθούν και αυτές που ταυτίζουν την αστική διάχυση με το δεύτερο και τρίτο στάδιο του κύκλου της αστικής ανάπτυξης, δηλαδή την προαστιοποίηση ως διαδικασία ανάπτυξης των προαστίων που συνδέεται με την αύξηση του συνολικού πληθυσμού και την εσωτερική αναδιάρθρωση της πόλης (CEMAT, 2006, p. 14) και την αποαστικοποίηση, κατά την οποία ο πληθυσμός μετακινείται από τον πυρήνα και τα προάστια σε περισσότερο αγροτικές περιοχές (Chin, 2002, p. 7). Στις προσεγγίσεις αυτές η αποσυγκέντρωση γίνεται αντιληπτή ως μια δυναμική διαδικασία.

Ο (Mitchell, 2004) συνοψίζει τις θεωρίες αυτές που ταυτίζουν την αποσυγκέντρωση με την αποαστικοποίηση (counter-urbanisation) του πληθυσμού αρχικά με την αποσυγκέντρωση να μπορεί να αναφέρεται απλώς στις μετακινήσεις του πληθυσμού δηλαδή ως την μετεγκατάσταση του αστικού πληθυσμού από τις μεγάλες στις μικρότερες περιοχές των οποίων :

α) η γεωγραφική θέση παραμένει αδιευκρίνιστη

β) η γεωγραφική τοποθεσία μπορεί να ποικίλλει από τις γειτονικές στον αστικό πυρήνα περιοχές ως τις περισσότερο περιφερειακές περιοχές.

και στην συνέχεια με την αποσυγκέντρωση να λαμβάνει χώρα όταν οι ρυθμοί της καθαρής μετανάστευσης των μικρών περιοχών υπερβαίνουν αυτούς των μεγάλων συμπεραίνοντας ότι η αποσυγκέντρωση είναι η αναστροφή της πληθυσμιακής τάσης, ως αλλαγή στο ρυθμό πληθυσμιακής αύξησης των μεγάλων οικιστικών εγκαταστάσεων προς όφελος των μικρότερων.

Οι δείκτες μέτρησης της διάχυσης προσδιορίζονται και από την υψηλή κατανάλωση της γης που συχνά ταυτίζεται με το ρυθμό αστικοποίησης μιας περιοχής όπως η αύξηση των δομημένων περιοχών, η κατανάλωση της αστικής γης σε σχέση με τη μεταβολή του πληθυσμού (Torrans P. , 2008, p. 9) αλλά και η αναλογία των πυκνών οικιστικών περιοχών στο σύνολο των οικιστικών περιοχών όπως και η αναλογία των χαμηλής πυκνότητας οικιστικών περιοχών στο σύνολο όλων των νέων οικιστικών περιοχών (EEA, Urban Sprawl in Europe -Summary, 2006)

Η χωρική μορφή αποτελεί μια άλλη προσέγγιση των διαχύσεων πέραν της πυκνότητας και κατηγοριοποιείται σε δυο ομάδες με την πρώτη να αναφέρεται στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της αστικής ανάπτυξης και την δεύτερη στην αισθητική. Η πρώτη ομάδα διαφοροποιείται στη :

- Συνεχή προαστιακή ανάπτυξη
- Γραμμική διάσπαρτη (scattered), ανάπτυξη κατά μήκος οδικών αρτηριών
- Ασυνεχής και εγκατεσπαρμένη (leap-frog) ανάπτυξη

(EEA, Urban Sprawl in Europe -Summary, 2006) (Chin, 2002)

Συμφώνα με τον (Chin, 2002) υπάρχει μια κλίμακα που στην μια της ακρη βρίσκονται οι περισσότερο συμπαγείς μορφές της διάχυσης, που αναγνωρίζονται ως συνεχής, χαμηλής πυκνότητας, αστική ανάπτυξη που προέρχεται από την επέκταση του κεντρικού πυρήνα, ενώ στην άλλη άκρη της κλίμακας βρίσκονται οι διάσπαρτες και εγκατεσπαρμένες μορφές που βρίσκονται σε απόσταση από τον κεντρικό πυρήνα (Chin 2002:3).

Η δεύτερη ομάδα που αναφέρεται στην αισθητική με εκφραστές όπως οι (Gordon & Richardson, 1997, p. 99) (Duany et al, 2000) περιγράφουν την αστική διάχυση ως «χωρίς αισθητική, χαλαρή και απείθαρχη έκφραση της αστικοποίησης» ή ως «τοπίο του λιανικού εμπορίου (*retailscape*)».

Τέλος, ένας σημαντικός αριθμός προσεγγίσεων προσδιορίζει την αστική διάχυση με κριτήρια τις μεταβολές με αρνητικό χαρακτήρα που επιφέρει, οι οποίες περιγράφονται ειδικότερα :

α) από τα προβλήματα της προσβασιμότητας και

β) τις περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις.

Η μειωμένη προσβασιμότητα αποτελεί έναν αρκετά κοινό δείκτη αναγνώρισης της διάχυσης (Galster, 2001) (Torrens & Alberti, 2000) (Torrens P., 2008) διατυπώθηκε αρχικά από τον (Ewing, 1997, p. 109) και προσδιορίστηκε κυρίως με βάση το μέσο μήκος μετακίνησης και τη μέση χρονοαπόσταση που απαιτείται για την πρόσβαση σε συγκεκριμένες δραστηριότητες και ειδικότερα συνηθέστερα την απασχόληση. Οι (Gordon & Richardson, 1997), συνδέουν την αστική διάχυση με την εμφάνιση «υπερβολικής» προαστιοποίησης σε μια περιοχή,

## **ΜΕΡΟΣ Β**

### **3. Η εξελικτική πορεία του Ελληνικού αστικού συστήματος.**

#### **3.1 Ο ελληνικός αστικός χώρος από την δημιουργία του συγχρόνου ελληνικού κράτους έως τον μεσοπόλεμο**

Συμφώνα με τον (Pierson, 2000), ‘κεντρικό σημείο στη θεωρητική ανάλυση δεν είναι το παρελθόν καθεαυτό, αλλά το ξεδίπλωμα των διαδικασιών διαχρονικά. Η ιστορία έχει σημασία, διότι η χρονικότητα και η εποχή έχουν σημασία.’ Με βάση αυτή την συλλογιστική μπορούμε να θεωρήσουμε ότι το αποτέλεσμα των ιστορικών συγκυριών οδήγησαν στη δημιουργία του νεοελληνικού κράτους. Το νεοελληνικό κράτος, από το 1830 έως τα τέλη της δεκαετίας του 1940, διαμορφώνει τον αστικό του χώρο μέσα από αλληπάλληλες ανακατατάξεις (βαλκανικούς πολέμους, επέκταση των εδαφικών του ορίων, μικρασιατική καταστροφή, παγκόσμιοι πόλεμοι, εμφύλιος), παρόμοια με την κοινωνική, οικονομική και πολιτιστική του πορεία. Ο αργός ρυθμός εκβιομηχάνισης της χώρας στη διάρκεια του 19ου αιώνα, η επιβίωση της μικρής ατομικής ιδιοκτησίας στην ύπαιθρο, παράλληλα με την εμπορευματοποίηση της αγροτικής οικονομίας, η συγκρότηση μιας αστικής τάξης στις πόλεις, διαμορφώνουν έναν ιδιότυπο αστικό πληθυσμό, με διαφορετικά χαρακτηριστικά από αυτά των ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων του 19ου αιώνα και των αρχών του 20ου αιώνα. (Νικολαΐδου, 1993)

Ως το 1923 οι κοινωνικές και οικονομικές σχέσεις οι οποίες διείπαν το Ελληνικό Κράτος ήταν τέτοιες, ώστε παρά τη σαφήνεια του κυρίαρχου ρόλου της Πρωτεύουσας στον χώρο, υπήρχε εντούτοις μια σχετική ισορροπία και στην διάθρωση του δικτύου των οικισμών. (Λουκάκης Π., 2017, p. 40)

Στις αρχές της δημιουργίας του ελληνικού κράτους, το βασικό χαρακτηριστικό ήταν ο αγροτικός χώρος (ο πληθυσμός της υπαίθρου αποτελούσε το 80% περίπου του συνολικού πληθυσμού) που άρχισε σταδιακά να εγκαταλείπεται μέσα από την παρακμή της βιοτεχνικής του παραγωγής, την εγκατάλειψη των ορεινών περιοχών και την ανάπτυξη εμπορευματικών σχέσεων στα αστικά κέντρα. Το γεγονός ότι δεν υπήρχαν κατά το 19ο αιώνα πόλεις στο οικιστικό δίκτυο που να υπερβαίνουν σε πληθυσμό τις 50.000 κατοίκους ενίσχυε την ήδη ανισόρροπη ανάπτυξη του αστικού χώρου. Στα τέλη του 19ου αιώνα παρατηρείται ανάπτυξη των εξαγωγικών αστικών κέντρων της δυτικής

Πελοποννήσου, ενώ πόλεις χωρίς πρόσβαση στη θάλασσα ή σε οδικές αρτηρίες παρακμάζουν. Η οικονομική κρίση του 1890 οδηγεί σε βαθμιαία εξασθένιση των κυριότερων επαρχιακών ελληνικών πόλεων. Στις αρχές του 20ου αιώνα και μέχρι το 1920, η Αθήνα μαζί με τον Πειραιά συγκεντρώνουν τις περισσότερες αστικές λειτουργίες και αποτελούν τον μεγαλύτερο πόλο έλξης. Η μη ύπαρξη υποδομών στα μικρά αστικά κέντρα ωθεί τον πληθυσμό τους σε εσωτερική μετανάστευση αλλά η δύσκολη απορρόφηση του αγροτικού πληθυσμού στα μεγάλα αστικά κέντρα, οδηγούν μεγάλες μάζες του ενεργού πληθυσμού σε υπερπόντια μετανάστευση. Η μικρασιατική καταστροφή το 1922 καθώς και η ανταλλαγή πληθυσμών έφερε στην Ελλάδα 1,3 εκ. πρόσφυγες και επέφερε σημαντικές αλλαγές στο αστικό δίκτυο και στις δομές των πόλεων, δημιουργώντας πολλά κοινωνικά, στεγαστικά και οικονομικά προβλήματα. (Νικολαΐδου, 1993)

Το μεγαλύτερο μέρος, ποσοτικά περίπου 80%, των νέων οικισμών δημιουργήθηκαν στη βόρεια Ελλάδα, ενώ ένα μεγάλο μέρος του προσφυγικού πληθυσμού εγκαθίστανται στην Αθήνα, τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη. Η ξαφνική παρουσία πολλών προσφύγων, είχε ως αποτέλεσμα σε χωροταξικό επίπεδο, τη διάκριση της χώρας σε χώρο «προσφυγούπολεων»(βόρεια και κεντρική Ελλάδα) και μη (νότια Ελλάδα ), συνοδευόμενη από πολλαπλά ζητήματα συγκρούσεων των προσφύγων με τους γηγενείς (Λεοντίδου Λ. , 1989). Με αφορμή το επείγον πρόβλημα της στεγαστικής αποκατάστασης των προσφύγων, πληθώρα νομοθετημάτων θεσπίστηκε κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, το κράτος επίσης ανέλαβε για πρώτη φορά την οργάνωση κοινωνικής κατοικίας, ενώ το θεσμικό πλαίσιο που προέκυψε γενικότερα καθόρισε μεταπολεμικά την οικιστική ανάπτυξη της ελληνικής επικράτειας. Σημαντικό κομμάτι των προσφύγων επέλεξε και τον τρόπο της αυτοστέγασης, ο οποίος δεν ήταν κοινός για όλους, ανάλογα την οικονομική τους κατάσταση. Συνολικά, μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι η άναρχη και απρογραμματίστη αστική επέκταση κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου αποτέλεσε προάγγελο, μετά το τέλος του Εμφυλίου, για τη δυσανάλογη υπερσυσσώρευση πληθυσμού στην πρωτεύουσα (Νικολαΐδου, 1993).

Αναφορικά με το παραπάνω φαινόμενο της υπερσυγκέντρωσης πληθυσμού στη Πρωτεύουσα ο Παύλος Λουκάκης (Λουκάκης Π. , 2017, p. 40) αναφέρεται στους παράγοντες σε βάθος χρόνου που το πυροδότησαν ακόμα περισσότερο. Συγκεκριμένα οι έντονες δημογραφικές αλλαγές κατά τον Μεσοπόλεμο, η ανάπτυξη του τομέα της βιομηχανίας, ο τρόπος που αυτός αναπτύχθηκε, η ανάπτυξη μικρομεσαίων εμπορικών επιχειρήσεων και η διόγκωση του τομέα των υπηρεσιών σε συνάρτηση με την μικροαστική δομή της ελληνικής κοινωνίας και της εξαρτημένης αστικής τάξης από το ξένο κεφάλαιο, είχαν σαν αποτέλεσμα την εμπέδωση τελικά του κυρίαρχου ρόλου της Πρωτεύουσας απέναντι στα υπόλοιπα αστικά κέντρα, ακόμη και στη Θεσσαλονίκη.

Στο ενδοαστικό επίπεδο δίνονται πρόχειρες λύσεις για την στέγαση των προσφύγων στα περίχωρα λόγω της ευκολίας εύρεσης γης. Ωστόσο, στους προσφυγικούς συνοικισμούς εφαρμόζεται για πρώτη φορά μία περιορισμένη μορφή οργανωμένης στέγασης. Ιδιαίτερης σημασίας είναι η εγκατάσταση βιομηχανιών μεταξύ Αθήνας και Πειραιά, σε μια γραμμική χωρική ανάπτυξη κατά μήκος του οδικού άξονα σύνδεσης των δυο οικιστικών πυρήνων. Επίσης, αυξάνονται τα ύψη και οι συντελεστές δόμησης στο κέντρο. Στην Θεσσαλονίκη μετά την πυρκαγιά του 1917 επανασχεδιάζεται και εξαφανίζεται η πολυπυρηνική της δομή. Η παλιά αυτή δομή

αντικαθίσταται με την δομή ενός ενιαίου κέντρου. Οι λειτουργίες του κέντρου αναδιοργανώνονται με τη μεταφορά των βιομηχανιών εκτός κέντρου. Υλοποιείται ένας αστικός σχεδιασμός, που είναι το μόνο παράδειγμα προωθημένης πολεοδομίας στην Ελλάδα. Το 1921 δημιουργούνται μια σειρά προσφυγικών συνοικισμών.

Εξετάζοντας την περίοδο του Μεσοπόλεμου συμπερασματικά, διαπιστώνουμε πως τότε συντελέστηκαν η συνολική άνιση κατανομή του πληθυσμού της χώρας ανάμεσα στο ανατολικό και δυτικό τμήμα της και η αφύσικη ποσοτική, ποιοτική και χωρική κλιμάκωση των μεγεθών των πόλεων (Λουκάκης Π. , 2017, p. 40).

### **3.2 Ο ελληνικός αστικός χώρος μεταπολεμικά έως σήμερα**

Ο Παύλος Λουκάκης (Λουκάκης Π. , 2017) αναφέρει ότι «η διάχυση της αστικοποίησης στην Ελλάδα και ο τρόπος οργάνωσης του δικτύου των οικισμών της» έχουν επηρεασθεί από δυο βασικές παραμέτρους. Η πρώτη παράμετρος αφορά κοινωνικές και οικονομικές ενότητες, ενώ η δεύτερη θεσμικές και λειτουργικές. Στη πρώτη περίπτωση φαίνεται ότι οι κυρίαρχες επιλογές μετά το 1948 έως και τη δεκαετία του '60 για το πρότυπο της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας, η έμφαση που δόθηκε στους τομείς των υποδομών, και η σημαντική στροφή του ιδιωτικού τομέα στο κομμάτι της οικοδομικής δραστηριότητας, συνέβαλαν στη διαδικασία αστικοποίησης στη χώρα, και στον τρόπο παραγωγής της κατοικίας με καθοριστικές συνέπειες στη δομή των πόλεων και της "υπαίθρου" (εκροή αγροτικού πληθυσμού, συγκέντρωση πληθυσμού στις πόλεις, κυρίως στην Αθήνα).». Σχετικά με τη δεύτερη παράμετρο που αφορά το θεσμικό πλαίσιο ο (Λουκάκης, 2011) αναφέρει ότι το υπερσυγκεντρωτικό σύστημα διοίκησης επηρέασε τη διάρθρωση του δικτύου των οικισμών της χώρας και την πολεοδομική οργάνωση των πόλεων, όπως και το συνολικότερο "σύστημα υπηρεσιών". Ο κρατικός παρεμβατισμός οδήγησε σε άμεση εξάρτηση από το κράτος πάνω από το 20% του μη αγροτικού πληθυσμού και πάνω από το 1/3 των μισθωτών των αστικών κέντρων , επιπροσθέτως την ίδια περίοδο πάνω από το 1/3 του ενεργού πληθυσμού ήταν άνεργοι και το 40% των κατοίκων των αγροτικών περιοχών ήταν υποαπασχολούμενοι. Κατά αυτόν τον τρόπο δικαιολογείται η εισροή του αγροτικού πληθυσμού μετά το 1950 στα αστικά κέντρα, και ενίσχυση της αστικοποίησης πριν την εκβιομηχάνιση (Τσουκαλάς , 1987)

Κατά την περίοδο 1948-1960 η ανασυγκρότηση της χώρας από τις καταστροφές της περιόδου 1940-1948 και προσπάθειας για «ανάπτυξη» με βάση τις νέες ανάγκες, στηρίχτηκε στη διάρθρωση της ελληνικής κοινωνίας του Μεσοπολέμου και ακολούθησε τις ίδιες ουσιαστικά κατευθύνσεις. Τα μέτρα , οι επιλογές που έγιναν, οι στόχοι που τέθηκαν και τα έργα που υλοποιήθηκαν δεν ήταν προσανατολισμένα σε ουσιαστικές διαρθρωτικές αλλαγές που θα εξασφάλιζαν, πέρα από την οικονομική ισορροπία και εξέλιξη, τη συνολική ανάπτυξη της χώρας (Λουκάκης Π. , 2017, p. 41). Η προσπάθεια εκβιομηχάνισης της χώρας που άρχισε στα τέλη της δεκαετίας του 1950 ακολούθησε ταχύτατη ανοδική πορεία την περίοδο 1960-1970 με τον κλάδο των κατασκευών να κυριαρχεί λόγω της αύξησης της οικοδομικής δραστηριότητας που συνεχίστηκε αμείωτη και τις επόμενες δεκαετίες. Παρά τους μεγάλους ρυθμούς αύξησης των βιομηχανικών μεγεθών, η ελληνική βιομηχανία παρουσίαζε ανισομέρεια

στους επιμέρους κλάδους ανάπτυξης, και παρότι σε συνολικό πλαίσιο αυξήθηκε το κατά κεφαλή ΑΕΠ, η διαδικασία αστικοποίησης του ελληνικού χώρου εξακολούθησε να είναι ασύμμετρη. Η εσωτερική και εξωτερική μετανάστευση, η άναρχη χωροθέτηση των βιομηχανιών, η αποδυνάμωση του αγροτικού χώρου και η εφαρμογή πολιτικών χωρίς οργανωμένο περιφερειακό σχεδιασμό, αποτέλεσαν βασικούς παράγοντες για τη δημιουργία περιφερειακών ανισοτήτων και την υπερσυγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων και πληθυσμού στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη (Νικολαΐδου, 1993).

Την περίοδο αυτή υπήρξε σημαντική διαφοροποίηση της έντασης στον ρυθμό εξέλιξης μεταξύ κέντρου και περιφέρειας δηλαδή ένταση της ανισομερούς ανάπτυξης που δημιούργησε πιεστικές καταστάσεις, που, σε συνδυασμό μετά καινούργια δεδομένα της δεκαετίας 1961-1971, ολοκλήρωσαν την κρίσιμη διάρθρωση των περιφερειακών σχέσεων της χώρας. Η υπογραφή της σύμβασης με την Ε.Ο.Κ. το 1961 (με πρόβλεψη εισδοχής της το 1980] και η ταυτόχρονη σχεδόν υπογραφή των συμβάσεων εργασίας με τις χώρες αυτές (1953 με το Βέλγιο, 1961 με Δ. Γερμανία κ.λπ.), πέρα από τις προθέσεις για μια αναδιάρθρωση της ελληνικής οικονομίας, έδωσαν μια «προσωρινή λύση», όπως την αποκάλεσαν τότε, στο πρόβλημα του πλεονάζοντος αγροτικού δυναμικού της χώρας (Λουκάκης Π. , 2017, p. 42).

Από το 1960 έως και το 1981 με την αλματώδη ανάπτυξη του τουρισμού, η χωρική διάχυσή της σε παράκτιες ηπειρωτικές περιοχές και στα νησιωτικά συμπλέγματα ενώ το φαινόμενο της δεύτερης κατοικίας (κυρίως μετά το '70) διαδραμάτισαν και αυτά ρολό τους. Ταυτόχρονα οι πεδινές περιοχές αρχίζουν να δημιουργούν πιο πολυσύνθετες δομές εν αντιθέσει με τις αγροτικές περιοχές, ενώ τα προβλήματα στο περιβάλλον φυσικό, δομημένο, ιστορικό είναι σημαντικά (κυρίως μετά το '70). (Λουκάκης, 2011).

Κατά Π. Λουκάκη σε όλη την μεταπολεμική περίοδο επιχειρείται «περιφερειακή αποκέντρωση» των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Αυτή η προσπάθεια γίνεται μέσω των «ζωνών ευνοϊκών κινήτρων», χωρίς ουσιαστικά όμως αποτελέσματα. Αντίθετα, τα μέτρα ήταν ιδιαίτερα αποδοτικά για τον τουρισμό. Σε ότι αφορά την παραγωγή του χώρου, μια σειρά από ουσιαστικές θεσμικές παρεμβάσεις για τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό, (κυρίως μετά το 1975) θα παίξουν και εκείνες σημαντικό ρόλο στην οργάνωση της δομής του δικτύου των οικισμών στη Ελλάδα. Το «μονοπολικό αστικό σύστημα» της δεκαετίας του '50 (Αθήνα) θα εξελιχθεί σε «διπολικό» κατά τη δεκαετία του '60 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη), ενώ από τα μέσα της δεκαετίας του '70 θα μετεξελιχθεί σε «ολιγοπολικό» (Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Λάρισα, Βόλος, Ηράκλειο, Καβάλα, Κοζάνη, Ιωάννινα)» δημιουργώντας ένα χωρικό «αναπτυξιακό S» (Λουκάκης Π. , 2017).

Εξετάζοντας το συνολικό αναπτυξιακό πρότυπο των αστικών κέντρων, οι (Παπαδασκαλόπουλος & Χριστοφάκης , 2011), αναφέρουν ότι η χώρα εκείνη την περίοδο πέρασε σε ένα όχι και τόσο ισχυρό βιομηχανικό τομέα και σε μία διόγκωση του τομέα των υπηρεσιών. Από μια άλλη οπτική η κρίση των ευρωπαϊκών οικονομιών (πετρελαϊκές κρίσεις του 1973 και 1979), συρρίκνωσε τις δυνατότητες απασχόλησης του ξένου εργατικού δυναμικού στις χώρες υποδοχής των οικονομικών μεταναστών, με αποτέλεσμα στην Ελλάδα να εμφανιστεί ένα κύμα μαζικής παλιννόστησης. Η

αδυναμία απορρόφησης από τα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης του εργατικού δυναμικού, οδήγησε ένα μεγάλο ποσοστό του στις επαρχιακές πόλεις. Συνεπώς, την περίοδο 1971-1981 παρατηρείται μια αστικοποίηση του επαρχιακού χώρου, ενώ οι πόλεις που επέδειξαν μεγαλύτερη πληθυσμιακή αύξηση ήταν η Πάτρα, η Λάρισα, ο Βόλος, το Ηράκλειο, τα Χανιά, η Καβάλα, η Αλεξανδρούπολη, η Κοζάνη και η Σπάρτη. Από το σύνολο των επαρχιακών πόλεων, η Πάτρα και ο Βόλος συγκέντρωναν τη μεγαλύτερη βιομηχανική δραστηριότητα σε σχέση με τις υπόλοιπες πόλεις, όπου υπερτερούσε ο πρωτογενής τομέας και οι τουριστικές δραστηριότητες (Νικολαΐδου, 1993).

Το 1972 δημοσιεύεται το Πρότυπο Σχέδιο μακροχρονίου αναπτύξεως (1972-1985], απογράφονται και αξιολογούνται από το Υπουργείο Εσωτερικών οι μικροί οικισμοί της χώρας και ανατίθενται στο Γραφείο Κ. Δοξιάδη το Εθνικά Χωροταξικό Πρόγραμμα και Σχέδιο, καθώς και το Πρόγραμμα και Σχέδιο Ανάπτυξης περιοχής Πρωτεύουσας. Εκπονούνται μελέτες, οι δεν υλοποιήθηκαν, γιατί στην πραγματικότητα, παρά τις οποιοδήποτε εξαγγελίες για την ανάγκη περιφερειακής ανάπτυξης, ουδέποτε αμφισβητήθηκε από την πολιτεία η κυριαρχία της Πρωτεύουσας στον ελληνικό χώρο, όπως υπήρχε πριν και όπως διάφοροι λόγοι επέβαλαν μέχρι σήμερα να υπάρχει (Λουκάκης Π. , 2017).

Η στροφή μέρους του πληθυσμού προς τις μικρότερες πόλεις, που είχαν αναδειχθεί σε πόλεις έλξης λόγω της βιομηχανικής ή της τουριστικής τους ακμής, ή αποτελούσαν αστικά υπόκεντρα της ευρύτερης μητροπολιτικής επιρροής Αθήνας και Θεσσαλονίκης, περιόρισε σε κάποιο βαθμό τις περιφερειακές ανισότητες, δεν εμπόδισε όμως την πληθυσμιακή συρρίκνωση των πολύ μικρότερων επαρχιακών πόλεων, ούτε άμβλυσε τα σημαντικά προβλήματα της υπερσυσσώρευσης στην Αθήνα. Όσον αφορά στη διάχυση της αστικοποίησης στο οικιστικό δίκτυο της χώρας (Λουκάκης Π. , 2004), η προαναφερθείσα αποκέντρωση δραστηριοτήτων στις ευρύτερες μητροπολιτικές περιοχές, ανέπτυξε έντονες διαφορές στα είδη καθημερινών μετακινήσεων, και αποκαλύπτει μια διαφοροποίηση σε σχέση με τις ευρωπαϊκές μητροπολιτικές περιοχές. Σε αυτές συνήθως, ο τριτογενής τομέας παραμένει στα κέντρα και εντοπίζονται μετακινήσεις προς σε αυτά, ενώ στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη έχουμε αντίστροφες κινήσεις απασχολούμενων προς την περιφέρειά τους - για την Αθήνα προς Οινόφυτα, Θήβα, Χαλκίδα, Κόρινθο και για τη Θεσσαλονίκη προς Κατερίνη, Γιαννιτσά, Λαγκαδά κτλ.

Την τελευταία αυτή περίοδο η έμφαση στις αστικές πολιτικές, μετατοπίζεται από την άμβλυνση των ανισοτήτων, στην οικονομική αποτελεσματικότητα (efficiency), που προωθείται μέσα από τη συγκέντρωση των πόρων σε συγκεκριμένες, μεγάλης κλίμακας, παρεμβάσεις. Η περαιτέρω ανάπτυξη των προβληματικών περιοχών, κρίνεται πλέον ως άμεσα συνδεδεμένη με τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της εθνικής οικονομίας συνολικά. Γίνεται, επίσης, ορατή η επιστροφή της προσοχής στην Αθήνα, όπου η υστέρηση της κοινωνικής υποδομής και η ταχεία επιδείνωση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών συνθηκών, απαιτούσαν άμεσες παρεμβάσεις (Κόνσολας, Παπαδασκαλόπουλος, & Χριστοφοράκης, 2001).

Οι τάσεις διάχυσης των αστικών κέντρων που έχουν εμφανισθεί, παρουσιάζουν αρκετές ομοιότητες με τα φαινόμενα αστικής διάχυσης σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Παρατηρείται, ότι σε όλα τα αστικά κέντρα υπάρχει μια σειρά περιμετρικών "αγροτικών οικισμών" που λειτουργούν "δορυφορικά" ως ένα είδος "προαστίων": η

δυσκολία ανεύρεσης κατοικίας οδήγησε τους κατοίκους των πόλεων να αναζητήσουν κατοικία στις θέσεις αυτές (Λουκάκης Π. , 2017).

### **3.3 Επισκόπηση των πολιτικών του αστικού σχεδιασμού στην Ελλάδα**

#### **3.3.1 Περίοδος 1923-1976**

Ακολουθώντας μια γραμμική ιστορική αναδρομή στην πολιτική αστικού σχεδιασμού, η απαρχή για την δημιουργία ενός εξειδικευμένου σώματος κανόνων και θεσμών για τον σχεδιασμό παρατηρούμε ότι η πρώτη περίοδος για την παραγωγή του χώρου σε πολεοδομικό επίπεδο ήταν αρμοδιότητα της Υπουργού Οικισμού του Υ.Δ.Ε. μέχρι τα 1979, όταν ιδρύθηκε το Υ.Χ.Ο.Π.. Τα μοναδικά θεσμικά εργαλεία ήταν ο Αναγκαστικός Νόμος του 1923 «περί σχεδίων πόλεων και κωμών» αλλά και Γ.Ο.Κ. που όριζε τη δόμηση μόνο με μέγιστη κάλυψη οικοπέδων και μέγιστο αριθμό ορόφων (υψών), χωρίς συντελεστές δόμησης και χρήσεις γης. Οι παράμετροι του νόμιμου προτύπου παραγωγής χώρου (αντιπαροχή, ιδιωτική δόμηση και αυθαίρετη δόμηση) αγνοήθηκαν, ενώ ατόνησαν σημαντικές διατάξεις προβλέψεων και εκτιμήσεων που απαιτούσε η νομοθεσία και οι εκπονούμενες μελέτες στερούνταν στατιστικών δεδομένων και χαρτογραφικών υποβάθρων. Οι εντάξεις περιοχών αυθαιρέτων κατά προσθετικό τρόπο και προεκλογικά κυριαρχούν (Λουκάκης Π. , 2017, p. 343).

Την περίοδο αυτή διαμορφώθηκε και ψηφίστηκε το Ν.Δ 17/7/1923 «Περί Σχεδίων Πόλεων, Κωμών και Συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών». Το διάταγμα αυτό αποτέλεσε σταθμό στην ιστορία του πολεοδομικού σχεδιασμού, γιατί ήταν το πρώτο ολοκληρωμένο νομικό πλαίσιο για τον σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων. Το διάταγμα αυτό που εφαρμόστηκε για πάνω από μισό αιώνα περιείχε τις ριζοσπαστικές για την εποχή τους αντιλήψεις του Αλέξανδρου Παπαναστασίου και των συνεργατών του (ο γνωστός αρχιτέκτονας της εποχής Παύλος Καλλιγιάς και ο Γάλλος αρχαιολόγος Ernest Hebrard), μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονταν οι προσπάθειες να ασκηθεί κοινωνική πολιτική μέσα από διαδικασίες σχεδιασμού της πόλης και ανανέωσης του οικιστικού της αποθέματος (Καραδήμου , 1989).

Ενδεικτικές της πρόθεσης αυτής, ήταν οι διατάξεις για την αυτό-αποζημίωση των ιδιοκτητών των ρυμοτομούμενων ακινήτων, που αποτέλεσαν μια πρώιμη μορφή εισφοράς σε γη και μέσα από τις οποίες επιδιώχθηκε η κοινωνικοποίηση και η ανακατανομή μέρους της υπεραξίας που αποκτούν τα ακίνητα από την ένταξή τους στο σχέδιο πόλεως και η διάθεσή της για τις αναγκαίες εξυπηρετήσεις των πόλεων. Σύμφωνα με το ν.δ, ο ελληνικός χώρος διακρίθηκε σε τρεις κατηγορίες (Καλαβρός , 2010):

1. Στις εντός σχεδίου περιοχές, οι οποίες διαθέτουν εγκεκριμένο σχέδιο πόλεως (ρυμοτομικό σχέδιο), που εκπονείται και εγκρίνεται σύμφωνα με τα όσα όριζε το ν.δ.

2. Στους οικισμούς που είχαν δημιουργηθεί πριν το 1923 και για τους οποίους επιφυλάσσονταν ειδική νομική μεταχείριση, λόγω της ιστορικής και πολεοδομικής τους ιδιαιτερότητας και,

3. Στις λοιπές περιοχές, στις οποίες δεν απαγορεύτηκε τελείως η δόμηση αλλά τέθηκαν περιορισμοί. Η τρίτη αυτή κατηγορία αποτέλεσε την αχίλλειο πτέρνα του ν.δ/τος του 1923, εξαιτίας της καταχρηστικής εφαρμογής των περί εκτός σχεδίου δόμησης διατάξεων.

Την δεκαετία της «άνοιξης» του '60 τη ρύθμιση του χώρου σε πολεοδομικό και χωροταξικό ήταν αρμοδιότητα του το Υπ. Συντονισμού με τομέα ευθύνης των οικονομικό προγραμματισμό και της περιφερειακή ανάπτυξη αποτυγχάνοντας να δημιουργήσει το απαραίτητο θεσμικό πλαίσιο. Κατά την διάρκεια της δραστηριότητας του το Υπ. Συντονισμού ίδρυσε το Κ.Ε.Π.Ε. (πενταετή προγράμματα ανάπτυξης, μελέτες κ.ά.), το Σ.Π.Ε. στην έδρα Πολεοδομίας του Ε.Μ.Π., το Σ.Π.Ε. στην νεοϊδρυθείσα Αρχιτεκτονική Σχολή του Α.Π.Θ., αναδιοργανώθηκαν ορισμένοι φορείς (Γ.Υ.Σ., Ε.Κ.Κ.Ε., Ε.Σ.ΥΕ. κ.ά.), ιδρύθηκαν οι υπηρεσίες Περιφερειακής Ανάπτυξης για την Πελοπόννησο, την Κρήτη, την Ήπειρο υπό την Κ.Υ.Π.Α. Στην ανάθεση μελετών το Υπ. Συντονισμού ζητούσε να διατυπώσουν οι μελετητές Σχέδια Προεδρικών Διαταγμάτων προς θεσμοθέτηση με τις διαδικασίες συμμετοχής και διαβούλευσης με τις τοπικές κατά περίπτωση κοινωνίες να είναι ανύπαρκτες και ανακαλύπτονται μόλις το 1979 από το Υ.Χ.Ο.Π.

Αξιοσημείωτο είναι ότι ευαισθητοποιήθηκαν οι τεχνικοί και ιδιαίτερα οι αρχιτέκτονες κατά τη δεκαετία του '60 και οργάνωσαν μέσω του Σ.Α.Δ.Α.Σ. και του Τ.Ε.Ε. πέντε σημαντικότερα πανελλήνια συνέδρια. Μετά την καταστροφική (ιδιαίτερα στην παραγωγή του χώρου) περίοδο της δικτατορίας διευρύνθηκε η προβληματική για τη ρύθμιση του χώρου σε συνδυασμό με ορισμένες νέες παραμέτρους: την ψήφιση του Ελληνικού Συντάγματος του 1975 (άρθρο 24), τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για τη ρύθμιση του χώρου και την προστασία του περιβάλλοντος (Ν. 360/1976. (Λουκάκης Π., 2017, p. 344).

### **3.3.2 Περίοδος 1976-1994**

Όσον αφορά στην πρώτη μεταπολιτευτική απόπειρα εκσυγχρονισμού της πολεοδομικής νομοθεσίας κατά την περίοδο 1974-1981, δύο ήταν τα ορόσημα (Γιαννακούρου, 1999). Το πρώτο ορόσημο ήταν η συνταγματική κατοχύρωση πολιτικών που έχουν εμφανή χωρική διάσταση, όπως διατάξεις για την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, τη χωροταξική αναδιάρθρωση της χώρας και την ανάπτυξη, την κατοχύρωση του δικαιώματος της ιδιοκτησίας και την προστασία των δασών και της αγροτικής γης. Το δεύτερο ορόσημο ήταν η ψήφιση του Ν. 360/1976 'Περί Χωροταξίας και Περιβάλλοντος' και μέσω αυτού η ίδρυση του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας και Περιβάλλοντος, ενός ειδικού διυπουργικού οργάνου με επιτελικό χαρακτήρα που σκοπό έχει τη χάραξη της πολιτικής στους τομείς της χωροταξίας και του περιβάλλοντος. Το θεσμικό έργο της πρώιμης αυτής μεταπολιτευτικής περιόδου (1974-1976) ολοκληρώθηκε με την ίδρυση της Δημόσιας Επιχείρησης Πολεοδομίας και Στεγασέως (ΔΕΠΟΣ), ενός δημοσίου οργανισμού που είχε ως στόχο να ασκήσει μια ενεργή στεγαστική πολιτική για τα αδύναμα λαϊκά στρώματα. Μέσα από αυτές τις σημαντικές αλλαγές διαμορφώθηκε το σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο άσκησης της χωρικής πολιτικής στη χώρα και παγιώθηκαν τα

διαρθρωτικά χαρακτηριστικά του. Ωστόσο, παρά το σημαντικό θεσμικό έργο των ετών αυτών, η περίοδος που ακολούθησε μέχρι το 1979 χαρακτηρίστηκε από μία σχετική αμηχανία και από έναν έντονο προβληματισμό για τα γενικότερα προβλήματα και τον προσανατολισμό της ρυθμιστικής παρέμβασης του κράτους στο χώρο. Η κατάσταση αυτή άλλαξε το 1979 με την ψήφιση σημαντικών νομοθετημάτων όπως ο Ν. 947/1979 για τις οικιστικές περιοχές και ο Ν. 880/1979, ενώ το σημαντικότερο επίτευγμα θεωρείται η ίδρυση με νόμο (Ν. 1032/1980) του Υπουργείου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος και η ανάληψη από αυτό της αποκλειστικής αρμοδιότητας για τη χάραξη και εφαρμογή της πολεοδομικής και οικιστικής πολιτικής, καθώς και της πολιτικής για τον ειδικό και περιφερειακό χωροταξικό σχεδιασμό (Καλαβρός , 2010). Ωστόσο, στην πράξη ο Ν. 880/1979 συνάντησε πολλές αντιδράσεις από πολιτικά και οικονομικά συμφέροντα και τελικά εγκαταλείφθηκε η προσπάθεια εφαρμογής του. Στην περίοδο αυτή πλευράς παρεμβάσεων ενδιαφέροντα είναι η ολοκλήρωση του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου, που εκπονήθηκε από το γραφείο Δοξιάδη και εγκρίθηκε από το Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας, το Χωροταξικό Σχέδιο Χαλκιδικής, που παρελήφθη χωρίς να προωθηθεί προς θεσμοθέτηση, και οι μελέτες των Κ.Ε.Π.Α., γνωστά ως «αντίπαλες πόλεις», στο πλαίσιο της συνολικότερης πρότασης για τα Κ.Ε.Π.Α. (Κέντρα Εντατικών Προγραμμάτων Ανάπτυξης], ΑΣΤ.Ο.Κ. (Αστικά Οικιστικά Κέντρα), ΑΓΡ.Ο.Κ. (Αγροτικά Οικιστικά Κέντρα) του Υ.Χ.Ο.Π. και τα Ρ.Σ. Αθήνας και Θεσσαλονίκη που ξεκίνησαν από το Στ. Μάνο το 1978, συνεχίστηκαν από τον Αντ. Τρίτση και τελικά θεσμοθετήθηκαν επί Ευ. Κουλουμπή το 1985 (Λουκάκης Π. , 2017).

Κατά τη δεύτερη μεταπολιτευτική περίοδο (1981-1989), έγινε προσπάθεια κάλυψης του πολιτικού και νομικού κενού της αστικής πολιτικής που δημιουργήθηκε από την αποτυχία του μεταρρυθμιστικού εγχειρήματος της προηγούμενης περιόδου, την οποία ανέλαβε ο Αντώνης Τρίτσης με το Ν. 1337/1983. Σε γενικές γραμμές ο νέος οικιστικός νόμος προσπάθησε (Γιαννακούρου , 1999) να αμβλύνει τα σημεία του προηγούμενου που είχαν προκαλέσει μεγάλες κοινωνικές αντιδράσεις. Ο Ν. 1337/83 διέπει την επέκταση των οικιστικών περιοχών, εισάγοντας για πρώτη φορά στο ελληνικό σύστημα την υποχρέωση χρηματικής και κτηματικής εισφοράς για την εξασφάλιση των δημοσίων χώρων, καθώς και άλλα πολεοδομικά εργαλεία για την εφαρμογή του σχεδιασμού, μέρος των οποίων είχαν εισαχθεί από τον προγενέστερο Ν. 947/79, τον οποίο διαδέχτηκε και σε μεγάλο βαθμό αντικατέστησε ουσιαστικά ο Ν. 1337/83. Ο Ν. 1337/1983 και η «Επιχείρηση Πολεοδομική Ανασυγκρότηση (ΕΠΑ)» που τον πλαισίωσε, αποτέλεσαν μια από τις πρώτες συστηματικές προσπάθειες για την αναδιοργάνωση του συστήματος αστικού σχεδιασμού στη χώρα. Αυτή την φορά, αντί των ενιαίων ποσοστών υιοθετήθηκε ένα σύστημα κλιμακωτής εισφοράς, ανάλογα με το μέγεθος των ιδιοκτησιών και σε γενικές γραμμές, ο νέος νόμος δεν διαφοροποιήθηκε ουσιαστικά από τη μεθοδολογία του προηγούμενου διατηρώντας τις δυο φάσεις του πολεοδομικού σχεδιασμού (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και Πολεοδομική Μελέτη), καθώς και τους τρεις τρόπους πολεοδομικής ανάπτυξης (κανονιστικούς όρους δόμησης, ενεργή πολεοδομία και αστικό αναδασμό). Πρέπει να σημειωθεί, ότι το ΓΠΣ , όπως οριζόταν στο Ν. 1337/83, αφορούσε όλους τους ημιαστικούς και αστικούς οικισμούς (οικισμοί μεγαλύτεροι των 2.000 κατοίκων). Πρόκειται για το σχέδιο που καθόριζε την οργάνωση των οικισμών αυτών, τις βασικές χρήσεις γης, την ιεράρχηση του οδικού δικτύου και τους απαραίτητους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους. (Καλαβρός , 2010). Ο Ν. 1337/1983 και η «Επιχείρηση Πολεοδομική Ανασυγκρότηση (ΕΠΑ)» που τον πλαισίωσε, αποτέλεσαν μια από τις πρώτες συστηματικές προσπάθειες

για την αναδιοργάνωση του συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού στη χώρα μας. Ωστόσο, η εφαρμογή του Ν. 1337/1983 και της ΕΠΑ επί του πεδίου αποδείχθηκε μια μάλλον δυσχερής, πολύπλοκη και ακριβή διαδικασία. Η παροχή γης με την ενταγμένη στο σχέδιο πόλης απαιτεί μακροχρόνιες διαδικασίες. Η πράξη εφαρμογής φορτωμένη με πολλά αποδεικτικά στοιχεία (συμβόλαια, πιστοποιητικά, ιδιοκτησία προ του 1983, εξ αδιαιρέτου υπολογισμοί κοκ.) ήταν ιδιαίτερα σύνθετη και οδηγεί στη διαιώνισή της, ακόμα και μετά την κύρωσή της, με συνεχείς τροποποιήσεις. Η ιδιοκτησία ταλαιπωρείται, δεσμεύεται επί μακρόν και είναι σε συνεχή εκκρεμότητα ενώ δημιουργούνται δυσχέρειες στις μεταβιβάσεις και προβλήματα στους τίτλους που προέρχονται από ανταλλαγές. Συνέπεια της αδυναμίας παροχής κατάλληλα πολεοδομημένης γης, είναι η προσφυγή σε δοκιμασμένους και καθιερωμένους μηχανισμούς κατάτμησης, νόμιμης ή παράνομης, και στη δόμηση εκτός σχεδίου, επίσης νόμιμη ή παράνομη, ανάλογα με τις δυνατότητες των ενδιαφερομένων. Οι μεταρρυθμιστικές δυνάμεις δεν υπήρξαν αρκετά ισχυρές για να αντιμετωπίσουν τις αντιδράσεις που εμφανίστηκαν, αφού θιγόntonτουσαν εδραιωμένα συμφέροντα, όπως η μικρό-ιδιοκτησία στη γη, το οικοδομικό κύκλωμα και οι παραβατικές συμπεριφορές της κοινωνίας, όπως η αυθαίρετη δόμηση (Οικονόμου & Πετράκος, 1999).

Η περίοδος από το 1981 έως και το 1989, χαρακτηρίστηκε από ένα πλούσιο θεσμικό έργο που αφορούσε στην έγκριση των Ρυθμιστικών Σχεδίων Αθήνας και Θεσσαλονίκης και την ίδρυση ομώνυμων Οργανισμών, στην ίδρυση του Οργανισμού Κτηματολογίου και Χαρτογραφίσεων (ΟΚΧΕ), στον νέο ΓΟΚ (Ν. 1577/85), στον Ν. 1560/1986 για την προστασία του περιβάλλοντος και στην οργανωτική ανάπτυξη του ΥΧΟΠ (Γιαννακούρου, 1999).

Στο πλαίσιο της Ε.Π.Α. επιχειρήθηκε να ρυθμισθούν οι περιοχές 2ης κατοικίας μέσω Ειδικών Χωροταξικών μελετών, που στερούνταν, όμως, νομοθετικής κατοχύρωσης. Το 1986 θεσμοθετήθηκαν οι χρήσεις σε επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού. Σε αναπτυξιακό επίπεδο στην αναφερόμενη χρονική έχουμε την προώθηση των Μ.Ο.Π, (1986), από την Ε.Ο.Κ. την εφαρμογή του 1ου Κ.Π.Σ. (1989-1994), τα προγράμματα για τον Τοπικό Αναπτυξιακό Προγραμματισμό και τα πρώτα πηγύματα Κοινοτικών πρωτοβουλιών. (Λουκάκης Π., 2017, p. 346)

Η περίοδος 1989-1993 σηματοδότησε την τρίτη μεταπολιτευτική περίοδο στην εξέλιξη των θεσμικών ρυθμίσεων. Αν και οι ρυθμίσεις που προωθήθηκαν φαίνονται να στερούνται ουσιαστική σύνδεσης μεταξύ τους και να είναι τμηματικά ανομοιογενείς από άποψη περιεχομένου, πεδίου εφαρμογής και ομάδων προς τις οποίες απευθύνονται, εντούτοις μπορεί να διακριθεί σε αυτές μία λανθάνουσα φιλοσοφία απορρύθμισης της πολεοδομικής πολιτικής, ανάλογη με εκείνη που πρυτανεύει το ίδιο διάστημα σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες. Οι απόπειρες της περιόδου αυτής είχαν πενιχρά αποτελέσματα και εκτός της συνταγματικής αμφισβήτησης ορισμένων από αυτές, μεγάλο μέρος τους προσέκρουσε στην απροθυμία ή την αδιαφορία των αποδεκτών του και ιδίως του μεγάλου κατασκευαστικού και γαιοκτητικού κεφαλαίου (Καλαβρός, 2010). Στους Νόμους που ψηφίστηκαν την εν λόγω περίοδο, περιλαμβάνονταν ορισμένα μέτρα τα οποία είχαν μια πιο σύγχρονη χροιά φαινομενικά, αλλά στην ουσία δεν αποτελούσαν τομή σε σχέση με το μεταπολεμικό πρότυπο πολεοδόμησης (Οικονόμου & Πετράκος, 1999).

Κατά τον Παύλο Λουκάκη (Λουκάκης Π., 2017, p. 345) η δεύτερη αυτή «άνοιξη»

παρά τις πολλές ελπίδες και την αισιοδοξία είχε έναν αποσπασματικό χαρακτήρα και περιορίστηκε σε τοπικές ή τομεακές ρυθμίσεις όχι αμελητέες (π.χ. Ζ.Ο.Ε.) που δεν εντάσσονταν σε έναν συνολικότερα χωροταξικό σχεδιασμό θεσμικά κατοχυρωμένο, αποδεκτό και εφαρμοστέο από τους υπόλοιπους φορείς της Κεντρικής Διοίκησης (Υπ. Συντονισμού, Βιομηχανίας κ.ά.). Σε αυτό επέδρασε η πολιτική αστάθεια της περιόδου 1989 και η πολιτική αλλαγή (1990-1994), η οποία ανέστειλε πλήθος από τις πιο πάνω ρυθμίσεις. Οι διαπιστώσεις αυτές τεκμηριώνονται και από το γεγονός ότι το ΣτΕ ματαίωσε πλήθος χωρικών ρυθμίσεων, διότι δεν εντάσσονταν σε επίπεδο συνολικού περιφερειακού, εθνικού κυρίως χωροταξικού σχεδιασμού, σύμφωνα με το άρθρο 24 του Συντάγματος και τις υποχρεώσεις του Υ.Χ.Ο.Π., το οποίο ουσιαστικά είχε αναστείλει την εφαρμογή (χωρίς να το κάνει επίσημα) του Ν. 360/1976. Η άκαρπη προσπάθεια καταστολής του φαινομένου της αυθαίρετης δόμησης (1981-1986) με τη νομιμοποίηση όσων είχαν πραγματοποιηθεί και τη ρητή δήλωση ότι εφεξής θα κατεδαφίζονται τα νέα αυθαίρετα. Σαν αποτέλεσμα οι χρήσεις γης των αντίστοιχων χωρικών περιοχών σε κοινωνικό και χωροταξικό επίπεδο, διαμορφώνονταν ουσιαστικά από τους εκάστοτε χειρισμούς, των ιδιοκτητών των γεωργικών εκτάσεων οι οποίοι ενοικίαζαν με ετήσιο ενοίκιο τα περιουσιακά αυτά στοιχεία τους προς παραγωγική εκμετάλλευση. Συνεπώς μέσα από τις παραπάνω διεργασίες της γαιοπροσόδου, η λειτουργική φυσιογνωμία των εδαφικών αυτών περιοχών καθορίζονταν από τα συμφέροντα των ιδιοκτητών και όχι από τις υφιστάμενες χρήσεις, με τις οποίες αρκετές φορές υπήρχε δυσαρμονία.

### 3.3.3 Περίοδος 1994-2019

Τη χρονική περίοδο που ακολούθησε μετά το έτος 1993, το κύριο νομοθέτημα που ψηφίστηκε ήταν ο Ν.2508/1997 'Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις', ο οποίος στόχευε στην ολοκλήρωση, στην βελτίωση και στην υπέρβαση του 'μεταβατικού' χαρακτήρα του Ν. 1337/1983, καθώς και στην προσαρμογή του παραδοσιακού προτύπου πολεοδομικού σχεδιασμού στις απαιτήσεις της βιώσιμης ανάπτυξης (εισηγητική έκθεση). Ο Οικιστικός Νόμος 2508/97 δίνει έμφαση, αφενός στη γενίκευση του σχεδιασμού των χρήσεων γης και στην ύπαιθρο και αφετέρου στην ανάπλαση των περιοχών των παλαιών σχεδίων, ζήτημα με το οποίο δεν καταπιανόταν ο Ν. 1337/83. Πρόκειται για την νομοθεσία του πολεοδομικού σχεδιασμού που εισάγει στην Ελλάδα την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης. (Αραβαντινός Α. , 1997).

Την περίοδο αυτή διαπιστώνεται μια σοβαρή προσπάθεια για την περιφερειακή ανάπτυξη και τις χωρικές ρυθμίσεις σε συνδυασμό με τις κοινοτικές χρηματοδοτήσεις (Κ.Π.Σ., Ε.Σ.Π.Α., Κοινοτικές Πρωτοβουλίες κ.ά.) και τη διοικητική αποκέντρωση που ξεκίνησε από το 1994 και διατυπώθηκε στη σημερινή της διάθρωση το 2010 (Λουκάκης Π. , 2017).

Συνοπτικά αναφέρονται:

1. Η θεσμοθέτηση των Νομαρχιών ως δευτεροβάθμιων Οργανισμών Τοπικής Αυτό διοίκησης (Ν. 2214/1994).
2. Η θεσμοθέτηση του Ν. 2508/1997 για τον εκσυγχρονισμό του

πολεοδομικού σχεδιασμού και του Ν. 2742/1999 για τον χωροταξικό σχεδιάσμά και την Αειφόρο Ανάπτυξη.

3. Η θεσμοθέτηση των νόμων 2509/1999 και 2539/1999 με την υποχρεωτική συνένωση των Ο.Τ.Α. σε Νέους Δήμους (νόμος Καποδίστρια) και των 13 Περιφερειών ως αποκεντρωμένων προγραμματικών υπηρεσιών της Κεντρικής Διοίκησης.

4. Η θεσμοθέτηση του Ν. 3852/2010 (Καλλικράτης), με τον οποίο συνενώθηκαν οι Καποδιστριακοί Δήμοι σε 326 και οι 13 περιφέρειες, ως Ο.Τ.Α. β' βαθμού, με κατάργηση των Νομαρχιών και την ενσωμάτωσή τους ως περιφερειακών ενοτήτων, χωρίς τις αναγκαίες και ολοκληρωμένες αποσαφηνίσεις των όποιων νέων θεσμικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών ή/και αρμοδιοτήτων τους έναντι των παλαιών.

5. Η ολοκλήρωση της νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος και την υποχρεωτική εκπόνηση Μ.Π.Ε. για όλα τα εκτελούμενα έργα και τις εφαρμογές μελετών.

Ο Ν.2508/97 καθορίζει πλέον το ρυθμιστικό σχέδιο ως διακριτό επίπεδο σχεδιασμού και θέτει ως υποχρέωση τη σύνταξη ρυθμιστικών σχεδίων και για τα άλλα αστικά συγκροτήματα της χώρας (Πάτρα, Ηράκλειο, Λάρισα, Βόλος, Ιωάννινα και όποιες άλλες περιοχές χαρακτηρίζονται ως αστικά συγκροτήματα). Βάσει του Ν. 2508/97, το ΓΠΣ εξειδικεύει και εφαρμόζει το ρυθμιστικό σχέδιο (για τις περιοχές που υφίσταται αυτό το επίπεδο σχεδιασμού). Το ΓΠΣ καλύπτει πλέον όλη την εδαφική επικράτεια ενός Δήμου προσλαμβάνοντας χαρακτηριστικά ενός χωροταξικού σχεδίου και προσδιορίζει (πέρα των όσων αναφέρθηκαν για τους οικισμούς) τις κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης, τη ρύθμιση των χρήσεων γης και την προστασία του περιβάλλοντος. Να σημειωθεί ότι όλοι οι Δήμοι υποχρεούνται να έχουν αυτό το επίπεδο του σχεδιασμού ανεξάρτητα από το μέγεθος τους. Ωστόσο Δήμοι, των οποίων οι οικισμοί έχουν μέγεθος μικρότερο των 2.000 κατοίκων εντάσσονται σε ένα παρεμφερές Σχέδιο Οικιστικής Οργάνωσης 'Ανοικτής Πόλης' (ΣΧΟΟΑΠ) (Καλαβρός, 2010)

Τα βασικά στοιχεία που εισάγει ο Ν. 2508/97 είναι τα ακόλουθα (Ευαγγελίδου, 2010):

1. Γίνεται μία διάκριση σε δύο επίπεδα σχεδιασμού, από τα οποία το πρώτο περιλαμβάνει τα ΡΣ, τα ΓΠΣ και τα ΣΧΟΟΑΠ και το δεύτερο την Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης (νέου σχεδίου) ή Αναθεώρησης (υφιστάμενου σχεδίου). Τα δύο αυτά επίπεδα βρίσκονται σε ιεραρχική σχέση μεταξύ τους και συνεπώς τα υποκείμενα οφείλουν να εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις των υπερκείμενων.
2. Δημιουργούνται ΡΣ σε ορισμένα πολεοδομικά συγκροτήματα και παρέχεται η δυνατότητα δημιουργίας και σε άλλες περιοχές που έχουν ή πρόκειται να αποκτήσουν μητροπολιτικό χαρακτήρα.
3. Όλη η επικράτεια των νομών της χώρας θα καλύπτεται πολεοδομικά από ΓΠΣ

για τις αστικές και περιαστικές περιοχές των ΟΤΑ Α' Βαθμού με πληθυσμό άνω των 2.000 κατοίκων και από ΣΧΟΟΑΠ για τις μη αστικές, αγροτικές περιοχές των ΟΤΑ Α' Βαθμού με πληθυσμό κάτω των 2.000 κατοίκων.

4. Αλλάζει η μεθοδολογία παραγωγής των ανωτέρω σχεδίων και δημιουργείται πλέον μηχανισμός παρακολούθησης της εφαρμογής τους. Έτσι αντικείμενο της διαδικασίας σχεδιασμού δεν αποτελεί μονάχα η εκπόνηση και η έγκριση των σχεδίων αλλά και η τελική εφαρμογή τους. Η εξέλιξη αυτή κρίνεται σημαντική γιατί ενισχύει την επιχειρησιακή διάσταση αυτών των σχεδίων. Ο ρόλος αυτός ανατίθεται στους ΟΤΑ Β' Βαθμού και οι φορείς συστήνονται με απόφαση του Νομάρχη και μπορούν να έχουν τη μορφή Ν.Π.Δ.Δ ή ένα πιο ευέλικτο σχήμα πενταμελών Επιτροπών Παρακολούθησης (παρ. 5 και 6 του Νόμου).
5. Για πρώτη φορά δημιουργείται ένα θεσμικό πλαίσιο για τις αστικές αναπλάσεις, εξέλιξη που προωθείται σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την αναζωογόνηση και αναβάθμιση μειονεκτικών περιοχών, περιοχών που έχουν πληγεί από την αποβιομηχάνιση, καθώς και όσων απολαμβάνουν θαλάσσιων μετώπων. Μάλιστα, οι αναπλάσεις θεωρείται ότι αποτελούν το μέλλον του σχεδιασμού και ιδίως του στρατηγικού σχεδιασμού σε τοπικό επίπεδο.

Με βάση τα παραπάνω οι (Οικονόμου & Πετράκος, 1999) αναφέρουν ότι μια συνολική εκτίμηση για το Ν. 2508, είναι ότι συνιστά βελτίωση, σε σχέση με τον Ν. 1337/83, αλλά τα βήματα που έγιναν ήταν ανεπαρκή, δεν σηματοδότησε και αυτός ο Νόμος μια νέα αντίληψη για τον αστικό σχεδιασμό και την αειφόρο ανάπτυξη των πόλεων. Οι μητροπολιτικές παρεμβάσεις (Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, 2011) είναι προγράμματα αστικής αναβάθμισης, ανάπλασης ή χωρικής αναδιάρθρωσης πολυτομιακού χαρακτήρα σε ζωτικές εκτάσεις του αστικού ιστού, όπως παραγωγικές ζώνες (λειτουργούσες ή απαξιωμένες ή υπό ανάπτυξη), περιοχές σε γειτνίαση ή σε ακτίνα επιρροής σημαντικών μεταφορικών υποδομών ή μεταφορικών κόμβων, δημόσιες εκτάσεις υπό αναμόρφωση περιαστικές φυσικές ζώνες ειδικού χαρακτήρα ή μητροπολιτικά πάρκα. Στην ελληνική πολεοδομική νομοθεσία έχει ενταχθεί ο θεσμός των ΣΟΑΠ (Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων) που ανταποκρίνεται σε τέτοιου τύπου προγράμματα, αλλά ως προς την ρύθμιση του πολεοδομικού τους σκέλους εφαρμόζεται και ο θεσμός των ΖΕΑ (Ζώνες Ελεγχόμενης Ανάπτυξης), καθώς και άλλα εργαλεία αστικών αναπλάσεων.

Μετά το 2000 άρχισε η προώθηση του χωρικού σχεδιασμού με βάση τον νόμο 2508/97. Κατ' εξουσιοδότηση του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. προς τους Ο.Τ.Α., σύμφωνα με στοιχεία του Τ.Ε.Ε., μέχρι το τέλος του 2009 για τους εκτός Αττικής 910 Ο.Τ.Α. έχουν προκηρυχθεί 376 ΓΠ.Σ. και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π., έχουν εκπονηθεί ή εκπονούνται 295 και έχουν εγκριθεί από τις ΠΕ.ΧΩ. των Περιφερειών και δημοσιευτεί σε Φ.Ε.Κ. μόλις 40. Σε ότι αφορά τον Χωροταξικό Σχεδιάσμά, το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., μετά την αλλαγή της πολιτικής διακυβέρνησης το 2004, αναθεώρησε την πολιτική του για τη χωρική ρύθμιση. Για τα Π.Π.Χ.Σ.Α.Α., παρά τις κάποιες αρχικές προσπάθειες αναθεώρησης, παρέμεινε αδιάφορο σε ότι αφορά τις διαδικασίες εφαρμογής τους με βάση τον νόμο 2508/97 (διετής έλεγχος, πενταετής πιθανή αναθεώρηση), ενώ, αγνοώντας τις αποφάσεις του προηγούμενου Ε.Σ.Χ.Α.Α., προχώρησε στη σύνταξη ενός νέου Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. και τριών νέων Ε.Π. για τις Α.Π.Ε., τη βιομηχανία και τον τουρισμό (Λουκάκης Π. , 2017).

Οι νομοί των « αυθαίρετων» 4014/2011 , 4178/2013 και 4495/2017 επιβραβεύουν ουσιαστικά την αυθαίρετη δόμηση και λειτουργούν στις παρυφές της συνταγματικότητας ως συγχωροχάρτι . Πρέπει να τονιστεί ότι Ν.3937/2011 Δικτύου Natura αλλά και ο νομός 4389/2016 για τους δασικούς που τοποθετείτε σε νομοσχέδιο δημοσιονομικών στόχων έχουν ως στόχο να αντιμετωπίσουν τις στρεβλότητες του παρελθόντος.

## **ΜΕΡΟΣ Γ**

### **4 . Η περίπτωση της Αθήνας .**

#### **4.1 Η Δημογραφική αύξηση της Αθήνας .**

Επιχειρώντας μια προσέγγιση για την δημιουργία του συγχρόνου αστικού χώρου της πρωτεύουσας και την εξέλιξη του πρέπει να αναφερθούμε στην πληθυσμιακή εξέλιξη της. Για έναν περίπου αιώνα, από το 1828 έως το 1920-23, η Ελλάδα αναζητά τα εθνικά της σύνορα. Στη διάρκεια του πρώτου αυτού αιώνα, το δίπολο Αθήνα-Πειραιάς που θα αποτελέσει τον πυρήνα της μελλοντικής μητρόπολης, αναπτύσσεται σταθερά με σχετικά γρήγορους ρυθμούς. Ανάμεσα στο 1848 και το 1920, ο πληθυσμός του κράτους, με τις διαδοχικές επεκτάσεις των συνόρων, αυξάνεται σχεδόν στο πενταπλάσιο, ενώ αυτός της Αθήνας αυξάνεται επίσης σχεδόν κατά 15 φορές. Παρ' όλα αυτά, το 1920, το Αθηναϊκό Συγκρότημα συγκεντρώνει μόνο το 9% του συνολικού πληθυσμού της χώρας (έναντι του 3% το 1848). Οι τάσεις συγκέντρωσης του ελληνικού πληθυσμού στον πρώτο αυτόν πυρήνα είναι ήδη εμφανείς, τίποτε όμως δεν επιτρέπει να προβλέψει κανείς τη μελλοντική γιγάντωση του (Κοτζαμάνης, 1997).

Η Πρωτεύουσα με τους 10.000 κατοίκους, στην επανάσταση, είναι ήδη μια βαλκανική μεγαλούπολη το 1920, όταν ο πληθυσμός της ξεπερνά τις 450.000. Μέχρι την ολοκληρωτική κατάκτηση της Πόλης από τους Οθωμανούς, και δευτερευόντως της καταστροφής της Σμύρνης, η Πρωτεύουσα κατέχει τη μοναδική ιδιότητα του διοικητικού κέντρου του νεοσύστατου ελληνικού κράτους, αποτελεί μια «εν δυνάμει πρωτεύουσα», ο ρόλος της όμως αυτός μοιράζεται με τα εκτός της Ελλάδας κέντρα του Ελληνισμού. Στο εσωτερικό του δίπολου, στη διάρκεια της πρώτης φάσης, που χαρακτηρίζεται από σχετικά αργούς ρυθμούς αύξησης του πληθυσμού του (1848-1970), οι σχέσεις ανάμεσα στην Αθήνα και τον Πειραιά δεν είναι ακόμα τόσο εμφανείς.

Από το 1870 μέχρι το 1889 όμως, οι ρυθμοί αύξησης του Αθηναϊκού Συγκροτήματος επιταχύνονται. Ο αθηναϊκός χώρος αποκτά αναμφισβήτητα υπεροχή έναντι των άλλων ζωτικών κέντρων του νέου βασιλείου (Ερμούπολης και Πάτρας), και ο Πειραιάς αναδεικνύεται σε μεγάλο εμπορικό λιμάνι. Καθίσταται παράλληλα προφανές ότι ο επταπλασιασμός σχεδόν του πληθυσμού (Πίνακας 1) της Πρωτεύουσας, ανάμεσα στο 1870 και το 1920, δεν δύναται να αποδοθεί στο φυσικό ισοζύγιο (γεννήσεις-θάνατοι). Στον αθηναϊκό χώρο συρρέουν Έλληνες τόσο από τον ελλαδικό χώρο, όσο και από περιοχές της άλλοτε της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, που αποτελεί τον «μεγάλο άρρωστο» των Βαλκανίων. Ήδη από το 1907, εμφανίζεται μια πρώτη ζώνη έλξης γύρω από την Πρωτεύουσα: το 1/3 σχεδόν των κατοίκων της είναι ονομαστικά μέλη άλλων κοινοτήτων, ενώ στις περισσότερες πόλεις η αναλογία αυτή δεν υπερβαίνει το 10-20%. Οι Κυκλάδες, η ανατολική Πελοπόννησος, η Αργολίδα, τα νότια νησιά του Ιονίου και ορισμένοι ορεινοί νομοί της Κεντρικής Ελλάδας αποτελούν μέχρι τους Βαλκανικούς Πολέμους τους κύριους τροφοδότες της Αθήνας στον ελλαδικό χώρο (Κοτζαμάνης, 1997).

Δείκτες δημογραφικής ανάπτυξης του Αθηναϊκού Συγκροτήματος (1848-1991)

	Πληθυσμός (σε χιλ.)		% Αθήνα/Ελλάδα	Μέσο ετήσιο ποσοστό αύξησης πληθυσμού περιοχής Αθηνών μεταξύ δύο απογραφών (%)	Μέσο ετήσιο ποσοστό αύξησης πληθυσμού Ελλάδος μεταξύ δύο απογραφών (%)
	Ελλάδα	Αθήνα			
1848	987	32	3,1	3,50	
1861	1097	50	4,5	3,90	
1870	1436	59	4,1	4,80	
1879	1654	90	5,4	5,00	
1889	2187	149	6,8	2,70	
1896	2434	180	7,3	3,00	
1907	2632	250	9,4	4,60	
1920	5022	453	9,0	7,30	
1928	6205	802	12,9	2,80	
1940	7335	1124	15,3	2,00	0,34
1951	7633	1379	18,1	3,50	0,95
1961	8388	1853	22,1	3,70	0,45
1971	8768	2540	29,0	1,90	1,10
1981	9740	3027	31,1	1,50	0,53
1991	10260	3073	30,0		

Κύρια γεγονότα που επηρέασαν τη δημογραφική εξέλιξη:

- (1) 1864: προσάρτηση Ιονίων νήσων
- (2) 1881: » Θεσσαλίας και Αρτας
- (3) 1913: » Μακεδονίας, Ηπείρου, Ανατολικού Αιγαίου  
1920: » και Δυτικής Θράκης
- (4) 1923: επαναπατριsmός προσφύγων Μ. Ασίας
- (5) 1947: προσάρτηση Δωδεκάνησου

1. Πίνακας : Δείκτες δημογραφικής ανάπτυξης του Αθηναϊκού Συγκροτήματος (1848-1991) πηγή: Κοτζαμάνης Βύρων

Η εγκατάσταση περίπου 1.250.000 προσφύγων στη χώρα μας μετά τη μικρασιατική καταστροφή άλλαξε ριζικά το δημογραφικό χάρτη της Ελλάδας. 603.000 από αυτούς θα εγκατασταθούν στα αστικά κέντρα και 246.000 (33,2%) στον αθηναϊκό χώρο. Στην Πρωτεύουσα, που έχει διαμορφωθεί ήδη σε πόλη μεταναστών (280.000 στην απογραφή του 1928), οι εντόπιοι κάτοικοι αποτελούν μικρή μειοψηφία (γύρω στις

200.000 ή το 28%). Οι πρόσφυγες ελαφρώς μόνον υπολείπονται των μεταναστών (230.000 στην Αθήνα και τον Πειραιά συνολικά), και αποτελούν το 28% και 40% του πληθυσμού των δύο αυτών δήμων (Πίνακας 2). Βασικά κριτήρια της χωροθέτησης των προσφυγικών οικισμών αποτελούν η προσφορά φτηνής εργατικής δύναμης στις βιομηχανίες-βιοτεχνίες της Αθήνας και του Πειραιά, παράλληλα με την κοινωνική τους απομόνωση (ανάγκη διατήρησης «ομοιογενούς κοινωνικού περιβάλλοντος») και τις διαφοροποιημένες ήδη τιμές αστικής και περιαστικής γης. Αν ο πρώτος παράγοντας έπαιξε καθοριστικό ρόλο στον Πειραιά και στη γύρω περιοχή του ( Ταύρος, Νέα Σφαγεία και Ρουφ), όπου συγκεντρώθηκε το ήμισυ σχεδόν των προσφύγων, τα υπάρχοντα κενά, οι τιμές γης και η αναγκαιότητα «ομοιογένειας» έπαιξαν σημαντικότατο ρόλο στη χωροθέτηση των προσφυγικών οικισμών στα νότια της Αθήνας (Καισαριανή και Βύρωνας) όπως και στα ανατολικά - βορειοανατολικά της (Ν. Σμύρνη, Ν. Χαλκηδόνα, Ν. Ιωνία, Ν. Φιλαδέλφεια, Ν. Ηράκλειο). Παράλληλα, δίπλα στους επίσημους προσφυγικούς οικισμούς, δημιουργείται μια ολόκληρη κατηγορία αυθαίρετων συγκεντρώσεων, ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένων (Δουργούτη, Ν. Κόσμος, Πολύγωνο στο Πεδίο του Αρεως, Ποδονίφτης, Πικροδάφνη κ.λπ.). Η αυτοστέγαση και η αυθαίρετη δόμηση αναπτύσσονται ταχύτατα στην περίοδο 1928-1940, λύνοντας, αφ' ενός, τα προβλήματα των προσφύγων εκείνων στους οποίους δεν παραχωρήθηκαν κατοικίες και, αφ' ετέρου, των εσωτερικών μεταναστών που συνεχίζουν να συρρέουν στην Πρωτεύουσα. Αν και συνολικά ο ρυθμός αύξησης του αστικού πληθυσμού ανάμεσα στο 1928 και το 1940 ελαφρώς μόνον υπερβαίνει αυτόν του συνολικού πληθυσμού της χώρας, το αθηναϊκό πολεοδομικό συγκρότημα αυξάνεται ταχύτατα (+40%) (Κοτζαμάνης, 1997).

#### Κατανομή του πληθυσμού του Αθηναϊκού Συγκροτήματος κατά την απογραφή του 1928

	Πληθυσμός (0.000)				Ποσοστιαία κατανομή (%)		
	Συνολο	ηγενεις	Μετα- νάστες	Προσφυγες	ηγενεις	Μετα- νάστες	Προσφυγες
Αθήνα Πειραιάς	459,21	131,81	198,02	129,38	28,70	43,10	28,20
				101,96	35,00	32,40	40,00
						33,30	31,70
Πόλεις > 20.000 κατ	251,66	68,86	81,62	27,60			

Πίνακας 2 :Λείκτες δημογραφικής ανάπτυξης του Αθηναϊκού Συγκροτήματος (1848-1991) πηγή: Κοτζαμάνης Βύρων

**Εξέλιξη του πληθυσμού των Δήμων και Κοινοτήτων του Αθηναϊκού Συγκροτήματος,  
1920 - 1940 (απόλυτες τιμές και ποσοστιαίες αυξήσεις)**

	1920	1928	1940	1920-1928	1928-1940		1920	1928	1940	1920-1928	1928-1940
<b>Σύνολο</b>	<b>451283</b>	<b>789110</b>	<b>1117792</b>								
Δ. Αθηναίων	292876	384731	481225	31,36	25,08	Δ. Πετρουπόλεως			641		
Δ. Αγίας Βαρβάρας	33					Λ. Ταύρου		6207	12157		95,86
Δ. Αγίας Παρασκευής		512	3557		594,73	Δ. Υμηττού		4100	6799		65,83
Δ. Αγίου Λημητρίου	749					Δ. Χαϊδαρίου	551	848	5868	53,90	591,98
Δ. Αγίων Αναργύρων		1057	4642		339,17	Δ. Χαλανδρίου	1897	6596	11297	247,71	71,27
Δ. Αιγάλεω	147	2149	17686	1361,90	722,99	Λ. Χολαργού			1054		
Δ. Αλίμου						Δ. Βούλας	31	227	1471	632,26	548,02
Δ. Αμαρουσίου	3450	7567	9565	119,33	26,40	Δ. Βουλιαγμένης	59	151	694	155,93	359,60
Δ. Αργυρούπόλεως	32		192			Δ. Βριλησίων			305		
Δ. Βύρωνος		7723	25482		229,95	Κ. Εκαλής		206	708		243,69
Δ. Γαλατσίου	319					Λ. Ελληνικού	60	875	3441	1358,33	293,26
Δ. Γλυφάδας	173	1691	3148	877,46	86,16	Κ. Λυκόβρυσης		121	205		69,42
Δ. Δάφνης	177	1924	14608	987,01	659,25	Δ. Μελισσίων		204	1422		597,06
Δ. Ζωγράφου			6551			Δ. Νέας Ερυθραίας					
Δ. Ηλιουπόλεως	61	569	3911	832,79	587,35	Κ. Νέας Πεντέλης			543		
Δ. Ηρακλείου	341	2931	3457	759,53	17,95	Δ. Νέας Χαλκηδόνας		3250	2805		-13,69
Δ. Καισαριανής	11	15357	20151	139509,09	31,22	Λ. Νέου Ψυχικού			191		
Δ. Καλλιθέας	4940	29446	36572	496,07	24,20	Κ. Πεύκης		186	1552		734,41
Δ. Καματερού	378	388	560	2,65	44,33	Δ. Φιλοθέης			1173		
Δ. Κηφισιάς	3385	7183	14201	112,20	97,70	Δ. Ψυχικού	64	390	2377	509,38	509,49
Δ. Μεταμορφώσεως	972	1204	2039	23,87	69,35	Δ. Πειραιώς	133482	192877	186542	44,50	-3,28
Δ. Μοσχάτου	1704	6031	10348	253,93	71,58	Δ. Αγ. Ιωάννη Ρέντη	1457	3289	4183	125,74	27,18
Δ. Νέας Ιωνίας	79	16382	27775	20636,71	69,55	Δ. Δραπετσώνας		17652	18784		6,41
Δ. Νέας Σμύρνης		210	15114		7097,14	Δ. Κερατσίνιου		7598	36358		378,52
Δ. Νέας Φιλαδέλφειας	110	6337	8871	5660,91	39,99	Δ. Κορυδαλλού	78	2429	9690	3014,10	298,93
Δ. Νέων Λιοσίων	1121		3980			Δ. Νίκαιας		33201	59552		79,37
Δ. Παλαιού Φαλήρου	2303	7110	9087	208,73	27,81	Δ. Περάματος	22	331	1462	1404,55	341,69

Δ. Περιστερίου	123	7268	21537	5808,94	196,33	Δ. Βάρης			857		
----------------	-----	------	-------	---------	--------	----------	--	--	-----	--	--

Πίνακας 3 :Δείκτες δημογραφικής ανάπτυξης του Αθηναϊκού Συγκροτήματος (1848-1991) πηγή: Κοτζαμάνης Βύρων

Οι πληθυσμιακοί χάρτες της Πρωτεύουσας, το 1920, 1928 και 1940, παρουσιάζουν σημαντικές μεταβολές. Κατ' αρχάς, το 1920, η περιφερειακή ζώνη είναι ιδιαίτερα περιορισμένη. Μεταξύ Αθηνών και Πειραιώς, τέσσερις μόνον κοινότητες (Καλλιθέα, Αγ. Ιωάννης Ρέντης, Μοσχάτο και Ν. Φάληρο) συγκεντρώνουν κάποιους πληθυσμούς, ενώ στα βόρεια, το Χαλάνδρι, η Κηφισιά και το Μαρούσι αποτελούν κατοικημένα χωριά. Το 1928 με την εγκατάσταση των προσφύγων, το τοπίο αλλάζει ριζικά: νέες συνοικίες εμφανίζονται, περικλείοντας πλέον τελείως τους δύο ιστορικούς δήμους. Έτσι λοιπόν μεταξύ του έτους 1928 και 1940, τα μεγάλα αυτά αστικά κενά του 1920 δεν υπάρχουν πλέον. Ο χώρος σχεδόν ενοποιείται κατ' αρχάς πληθυσμιακά αλλά και οικιστικά με το Αθηναϊκό Συγκρότημα να συγκεντρώνει γύρω στους 1.120.000 κατοίκους. Η εσωτερική μετανάστευση και η εγκατάσταση των τελευταίων προσφύγων, που συνεχίζεται σε ορισμένες περιοχές και μετά το 1928, οδηγούν σε αυξήσεις της τάξης του 150 έως 750%, ανάμεσα στο 1928 και το 1940, του πληθυσμού συνοικιών όπως το Χαϊδάρι, το Αιγάλεω, το Περιστέρι, ο Κορυδαλλός, το Πέραμα, το Κερατσίνι και οι Αγ. Ανάργυροι, στα δυτικά, η Αγ. Παρασκευή, η Πεύκη, τα Μελίτσια και η Εκάλη. (Κοτζαμάνης, 1997)

Η κατοχή και ο εμφύλιος θα αλλάξουν ριζικά ακόμη μια φορά τον δημογραφικό και κοινωνικό χάρτη της χώρας. Θα περίμενε κανείς πως η κατοχή και ο εμφύλιος θα επιβράδυναν την αστικοποίηση αλλά αντιθέτως, την επιταχύνουν. Η περίοδος 1928-1940 φαίνεται πλέον σαν μια μικρή παρένθεση στη διαδικασία όξυνσης των περιφερειακών ανισοτήτων της σύγχρονης Ελλάδας. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι σημαντικά διαφοροποιημένες τάσεις στο εσωτερικό του Αθηναϊκού Συγκροτήματος: η τάση προς επέκταση είναι σαφώς φυγόκεντρη. Οι περιφερειακές συνοικίες, ιδίως δε οι πιο απομακρυσμένες από το κέντρο, όπου συρρέουν οι πρόσφυγες βασικά του εμφυλίου, χαρακτηρίζονται από ταχύτατους ρυθμούς αύξησης, σαφώς υψηλότερους του μέσου όρου (22%), ενώ, αντιθέτως, τα κοντινότερα προς το κέντρο προάστια αναπτύσσονται με βραδύτερους ρυθμούς (βλέπε Χάρτη 1). Ταυτόχρονα, τέσσερις κοινότητες σημειώνουν για πρώτη φορά αρνητικούς ρυθμούς (Δραπετσώνα, Κηφισιά, Πεντέλη και Ελληνικό), ο Πειραιάς έχει σταθεροποιημένο πληθυσμό, ενώ το Ν. Ψυχικό από χωριό 191 κατοίκων εκτινάσσεται στους 3.305 (αύξηση 1.630%,) (Κοτζαμάνης, 1997).

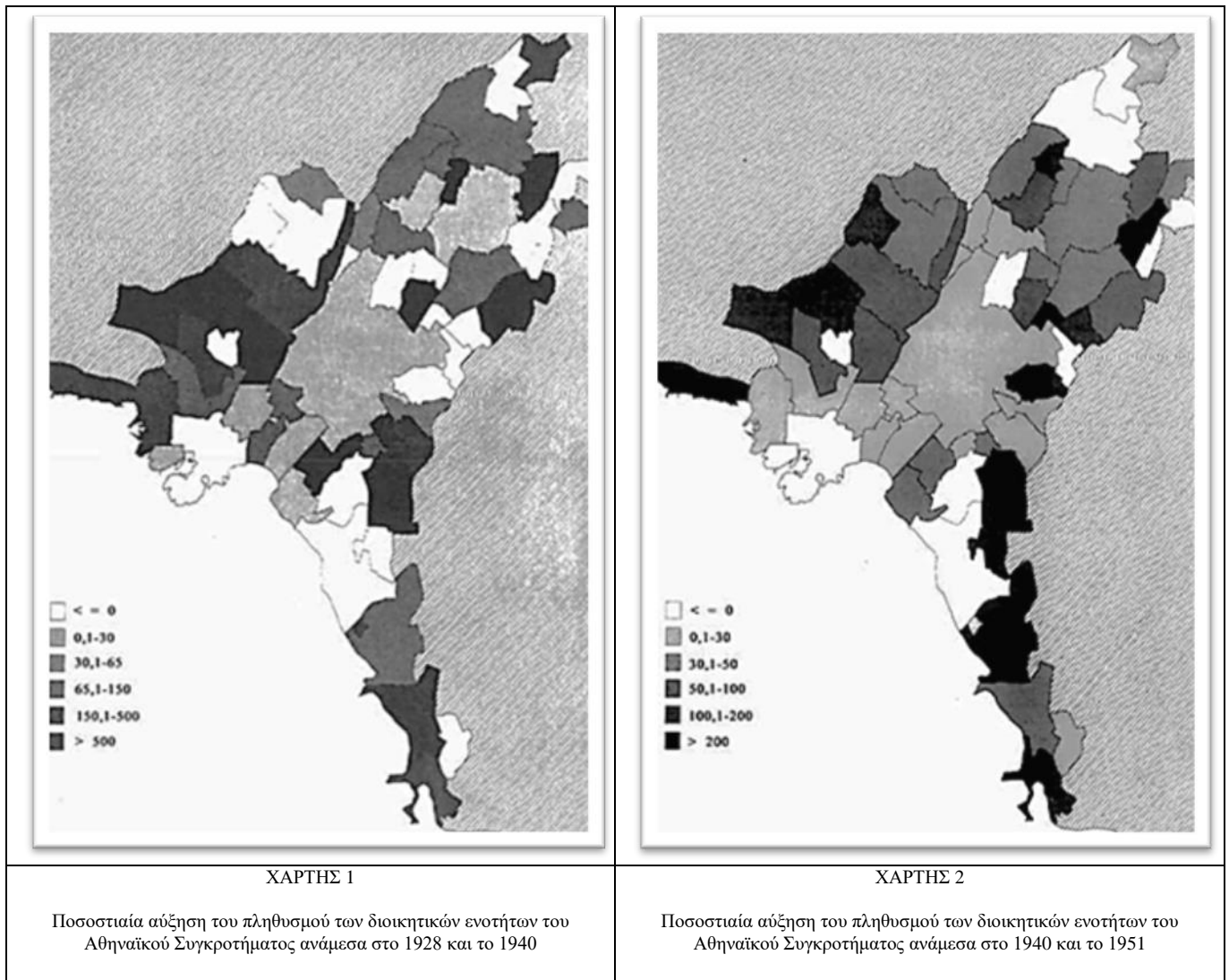
Οι δύο επόμενες δεκαετίες (1951-1961, 1961-1971) θα σηματοδέψουν την πληθυσμιακή απογείωση της Πρωτεύουσας. Οι μέσοι ετήσιοι ρυθμοί αύξησης (γύρω στο 3,5% ετησίως) θα οδηγήσουν στο διπλασιασμό σχεδόν τον πληθυσμό του ΠΣ (1,379 εκατομ. το 1951, 2,540 το 1971). Η Πρωτεύουσα θα αυξήσει ακόμη

περισσότερο το ειδικό της βάρους, συγκεντρώνοντας σχεδόν το 29% του συνολικού πληθυσμού το 1971 έναντι του 15,3% τριάντα χρόνια πριν (και το 55% του αστικού πληθυσμού έναντι του 48%, αντίστοιχα). Ανάμεσα στο 1951 και το 1961, στο εσωτερικό του ΠΣ, είκοσι κοινότητες θα διπλασιάσουν τουλάχιστον τον πληθυσμό τους, ενώ μόνον τρεις θα σημειώσουν αρνητική εξέλιξη (Πειραιάς, Βουλιαγμένη, Δραπετσώνα). Οι σημαντικότερες αυξήσεις συναντώνται την πρώτη αυτή μεταπολεμική δεκαετία σε δύο συμπαγείς ομάδες δήμων και κοινοτήτων: βορειοδυτικά (Καματερό, Ν. Λιόσια, Πετρούπολη) και νότια (Αγ. Δημήτριος, Ηλιούπολη, Αργυρούπολη και Καλαμάκι). Διαπιστώνουμε παράλληλα ότι, ανάμεσα στους δήμους που διπλασιάζουν ή τριπλασιάζουν τον πληθυσμό τους (ας υπενθυμίσουμε ότι το μέσο ποσοστό αύξησης είναι «μόλις» 34%), οι περισσότεροι βρίσκονται στο δυτικό και βορειοδυτικό τμήμα του ΠΣ (βλ. Χάρτη 3). Η απογείωση της Πρωτεύουσας έχει πλέον συντελεσθεί: Το 1971 στο ΠΣΠ (2,5 εκατομ. κάτοικοι) έχουν ήδη συγκεντρωθεί οι 3 στους 10 Έλληνες. Στην επόμενη δεκαετία οι ρυθμοί αύξησης θα συρρικνωθούν σημαντικά (+19% «μόνον», έναντι 22,34 και 38% το 1940-1951, 1951-61 και 1961-71, αντίστοιχα). Συνεχίζουν όμως να είναι σχεδόν οι διπλάσιοι από αυτούς που προσμετρώνται στο σύνολο της χώρας (+11%). (Κοτζαμάνης, 1997)

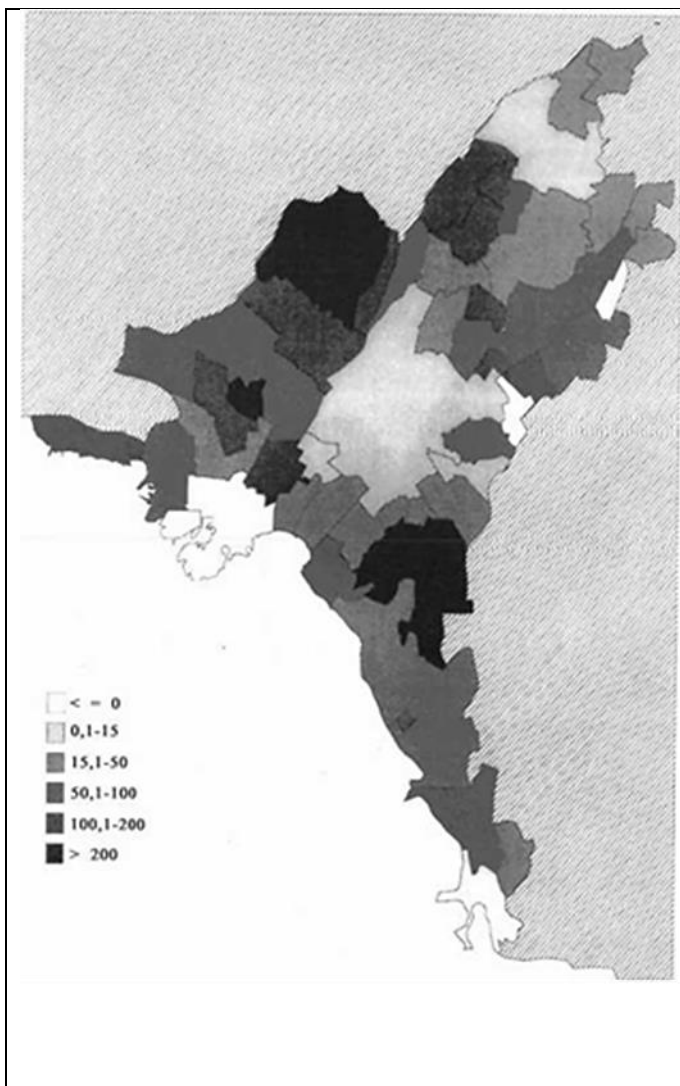
Η Πρωτεύουσα συνεχίζει να ελκύει, παρ' όλα τα προβλήματα που ήδη αναδύονται. Παράλληλα, μια αναδιανομή του πληθυσμού με μετακινήσεις στο εσωτερικό του ΠΣ διαφαίνεται ήδη: ιδιαίτερες αυξήσεις καταγράφονται στις ΝΑ περιοχές που βρίσκονται στη θάλασσα και στους ΒΑ δήμους και κοινότητες. Ο κορεσμός του κέντρου ωθεί όσους έχουν την οικονομική φερεγγυότητα (και βασικά τα νέα ανερχόμενα οικονομικά ζευγάρια) να μετακινηθούν προοδευτικά προς τις ανατολικές συνοικίες. Οι δύο ιστορικοί δήμοι, αλλά και οι εργατικοί-προσφυγικοί, παρουσιάζουν σχετική σταθερότητα (πολύ μικρή θετική αύξηση), ενώ τρεις ενότητες χάνουν πληθυσμό (Αγ. Ιωάννης Ρέντης, Μοσχάτο, Υμηττός). Οι τάσεις για μεταφορά του πληθυσμιακού κέντρου βάρους από το κέντρο στην περιφέρεια, που θα σηματοδέψει την επόμενη περίοδο, εμφανίζονται καθαρά στο χάρτη.

Οι ήδη από την περίοδο 1971-1981 εκδηλωθείσες φυγόκεντρες τάσεις επιβεβαιώνονται στη διάρκεια της τελευταίας δεκαεπταετίας. Η απογραφή 1991 του πληθυσμού μάς επιτρέπει να έχουμε μια σαφή εικόνα των ενδοπεριφερειακών μετακινήσεων που χαρακτηρίζουν σχεδόν αποκλειστικά την περίοδο αυτή. Η μέση αύξηση του πληθυσμού επιβραδύνεται μεν σημαντικά (μόλις + 1,5%), ωστόσο και οι διακυμάνσεις γύρω από τον μέσο αυτόν όρο παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Για πρώτη φορά παρατηρείται μείωση του πληθυσμού των ενοτήτων του ΠΣ σχεδόν στο 1/4 του συνόλου του. Στην ομάδα αυτή, εκτός από τους δύο ιστορικούς δήμους, εντάσσονται το Αιγάλεω, η Αγ. Βαρβάρα, η Δάφνη, ο Ζωγράφος, η Καισαριανή, η Καλλιθέα, ο Ταύρος, το Περιστερί, ο Υμηττός, η Ν. Χαλκηδόνα, ο Αγ. Ιωάννης Ρέντης, η Δραπετσώνα, το Κερατσίνι και η Νίκαια, ενώ η Ν. Φιλαδέλφεια, η Αγ. Βαρβάρα και το Ψυχικό παρουσιάζουν στασιμότητα (ανεπαίσθητη μείωση). Όλοι σχεδόν οι κεντρικοί δήμοι που γειτνιάζουν με την Αθήνα και τον Πειραιά χάνουν πληθυσμό. Στον

αντίποδα, ιδιαίτερα μεγάλες αυξήσεις εντοπίζονται στη ΝΑ και ιδιαίτερα στη ΒΑ ζώνη (βλ. Χάρτη 5). Ο πολλαπλασιασμός του πληθυσμού της επί 2,3 τα χρόνια (1951-1991) οδήγησε σε πληθυσμιακές πυκνότητες το 1991 που τείνουν να είναι από τις υψηλότερες στην Ευρώπη: αν το 1951 μόνον στον Πειραιά, τη Νίκαια, τη Δραπετσώνα, τη Δάφνη και το Δήμο Αθηναίων κατεγράφοντο άνω των 10.000 κατ./τετραγωνικό χιλιόμετρο, το 1991 σε 17 δήμους του ΠΣΠ, που καταλαμβάνουν το 24% της συνολικής επιφάνειας του Συγκροτήματος και συγκεντρώνουν το 60% σχεδόν του πληθυσμού του, καταγράφονται πυκνότητες που υπερβαίνουν το όριο αυτό (ενώ σε πέντε εξ αυτών - Αθηναίων, Λάφνης, Καλλιθέας, Ν. Σμύρνης και Πειραιώς- οι πυκνότητες υπερβαίνουν ακόμη και τους 15.000 κατ./τ.χ.). Στον αντίποδα, οι δήμοι και κοινότητες με πυκνότητες κάτω των 1000 κατοίκων/τ.χ. έχουν περιορισθεί από 25 το 1951 σε 4 μόνον το 1991 (Κοτζαμάνης, 1997).

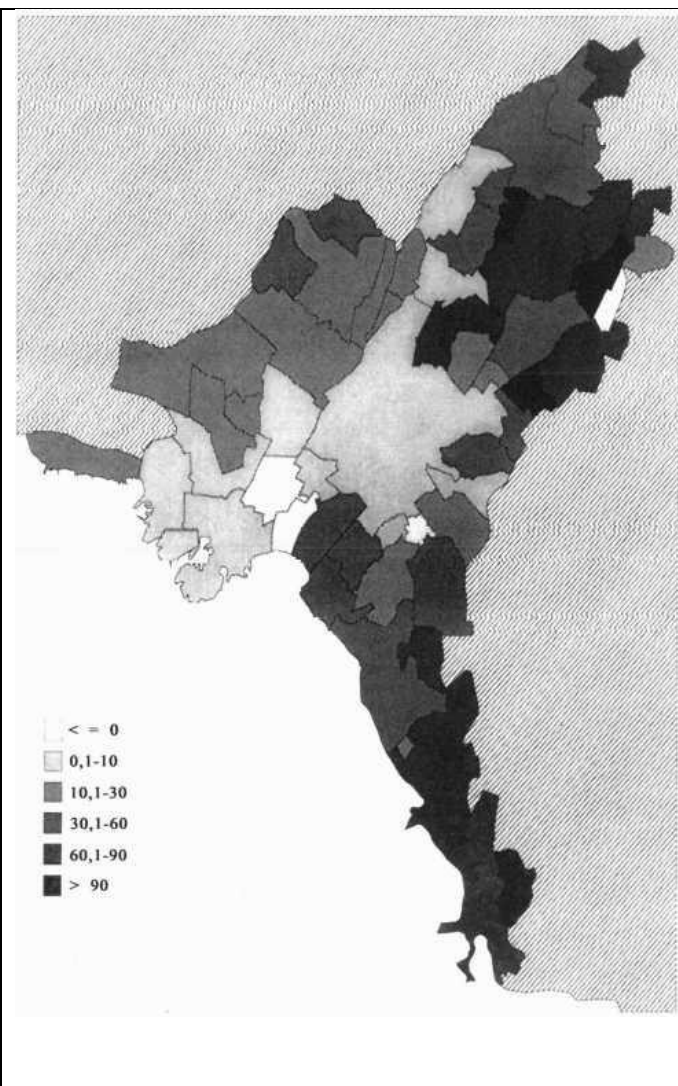


Εικόνα 6: Ποσοστιαία αύξηση του πληθυσμού των διοικητικών ενοτήτων του Αθηναϊκού Συγκροτήματος ανάμεσα στο 1928 και το 1940 και ανάμεσα στο 1940 και το 1951\*Πηγή: (Κοτζαμάνης, 1997)



ΧΑΡΤΗΣ 3

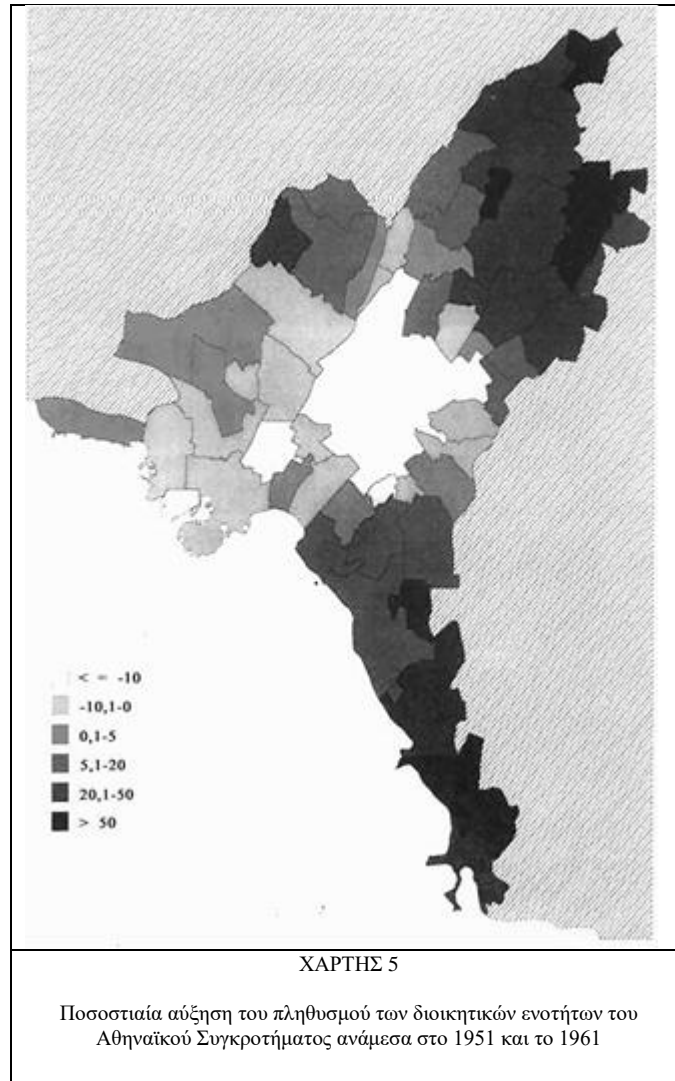
Ποσοστιαία αύξηση του πληθυσμού των διοικητικών ενοτήτων του Αθηναϊκού Συγκροτήματος ανάμεσα στο 1951 και το 1961



ΧΑΡΤΗΣ 4

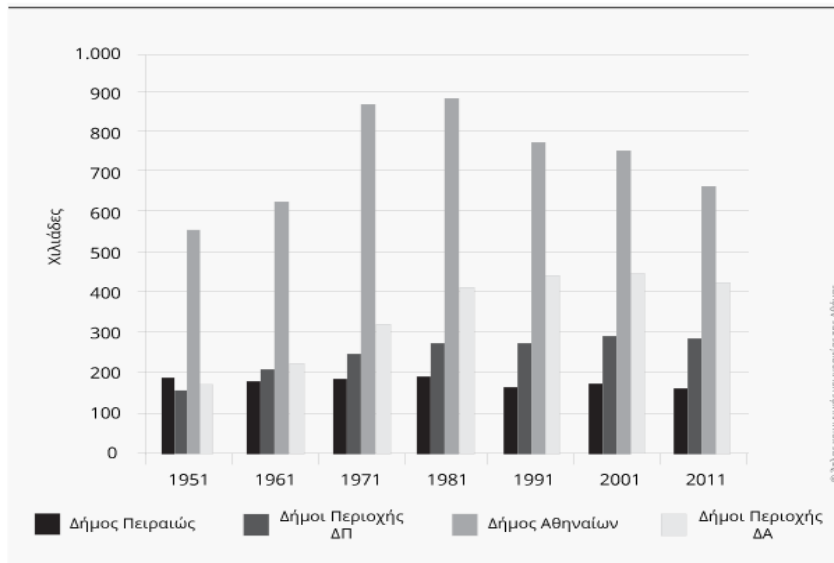
Ποσοστιαία αύξηση του πληθυσμού των διοικητικών ενοτήτων του Αθηναϊκού Συγκροτήματος ανάμεσα στο 1971 και το 1981

Εικόνα 7: Ποσοστιαία αύξηση του πληθυσμού των διοικητικών ενοτήτων του Αθηναϊκού Συγκροτήματος ανάμεσα στο 1951 και το 1961 και ανάμεσα στο 1971 και το 1981. Πηγή: (Κοτζαμάνης, 1997)

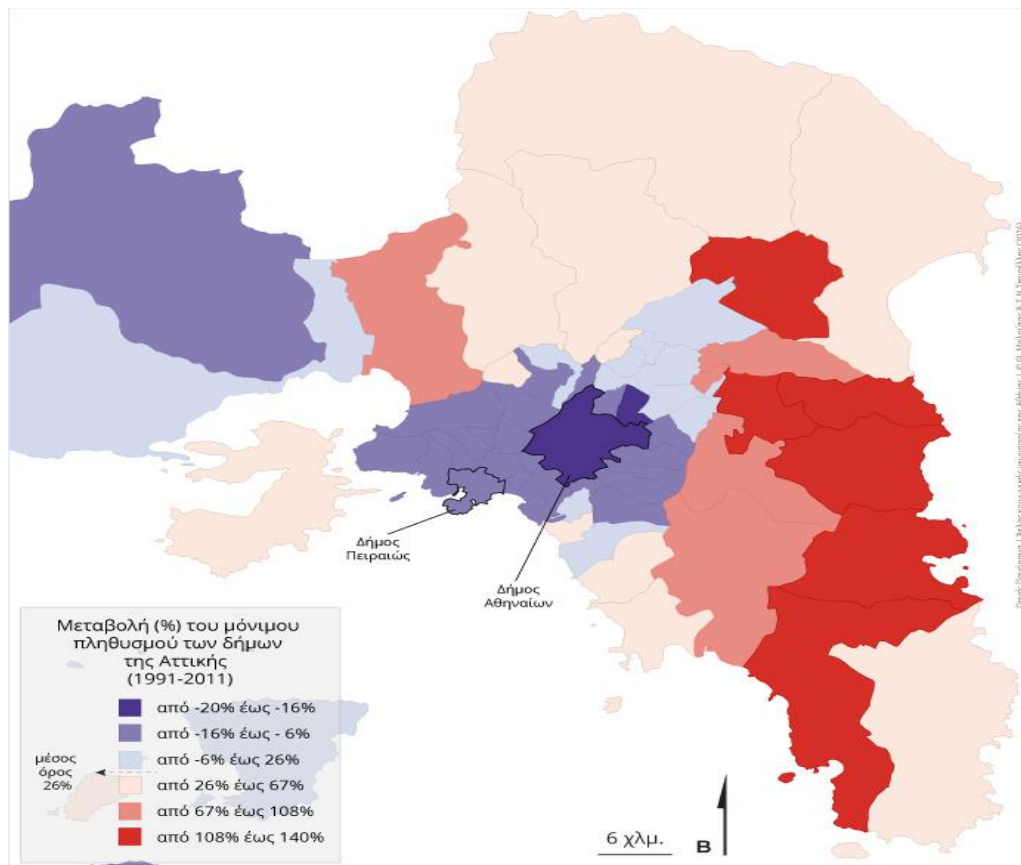


**Εικόνα 8: Ποσοστιαία αύξηση του πληθυσμού των διοικητικών ενοτήτων του Αθηναϊκού Συγκροτήματος ανάμεσα στο 1981 και το 1991 Πηγή: (Κοτζαμάνης, 1997)**

Η κάμψη του πληθυσμού στο Δήμο Αθηναίων την περίοδο 1991-2001(-2%) παρουσιάστηκε παρά τη μεγάλη εισροή μεταναστών από την Ανατολική Ευρώπη και από αναπτυσσόμενες χώρες εκτός Ευρώπης, το ποσοστό των οποίων το 2001 είχε φθάσει το 16,2% του πληθυσμού του Δήμου. Αντίθετα, ο Δήμος Πειραιώς παρουσίασε αύξηση 5,3% κατά την ίδια περίοδο, η οποία μάλιστα στηρίχθηκε πολύ λιγότερο στη μεταναστευτική παρουσία (8,4% του πληθυσμού του το 2001). Ανάλογη υπήρξε η εξέλιξη και κατά τη δεκαετία του 2000. Το 2011, ο μεταναστευτικός πληθυσμός (εξαιρουμένων πάντα των υπηκόων χωρών με υψηλό επίπεδο ανάπτυξης) είχε φθάσει σε 20,8% για το Δήμο Αθηναίων.

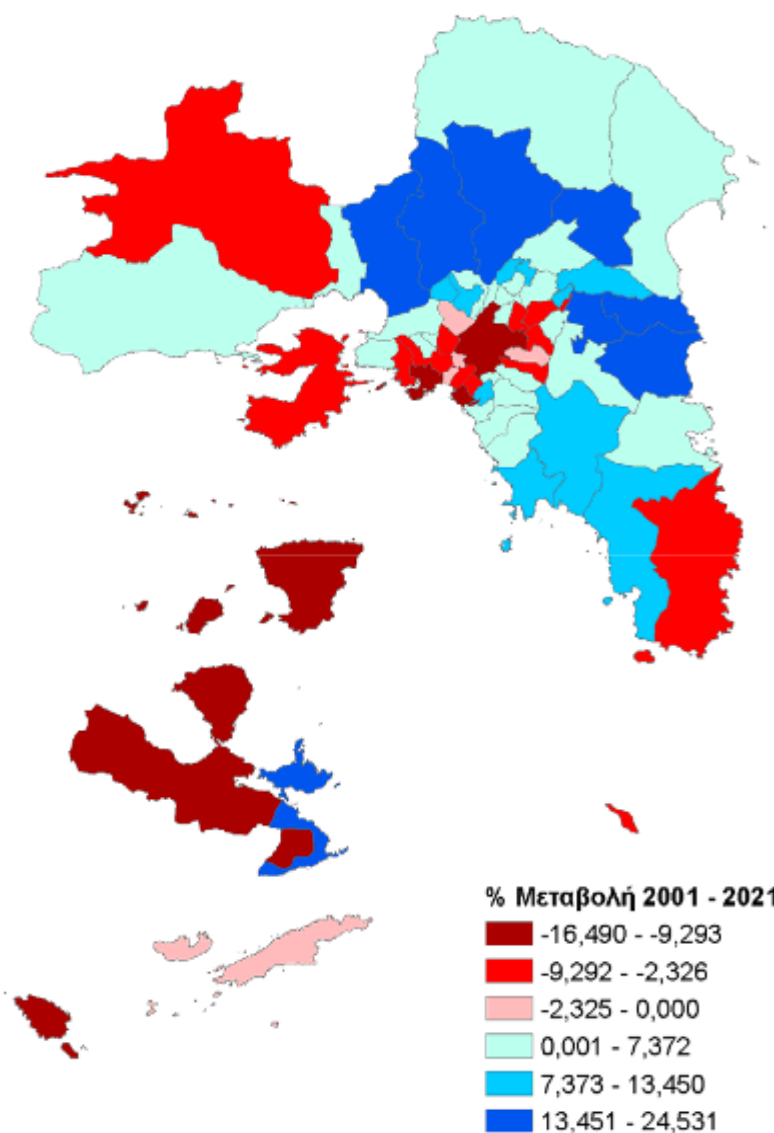


Εικόνα 9: Γράφημα 1: Πληθυσμιακή μεταβολή των κεντρικών Δήμων του λεκανοπεδίου Αττικής 1951-2011 (χιλιάδες κατοίκων ανά περιοχή) Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφές Πληθυσμού (<https://panorama.statistics.gr/>)

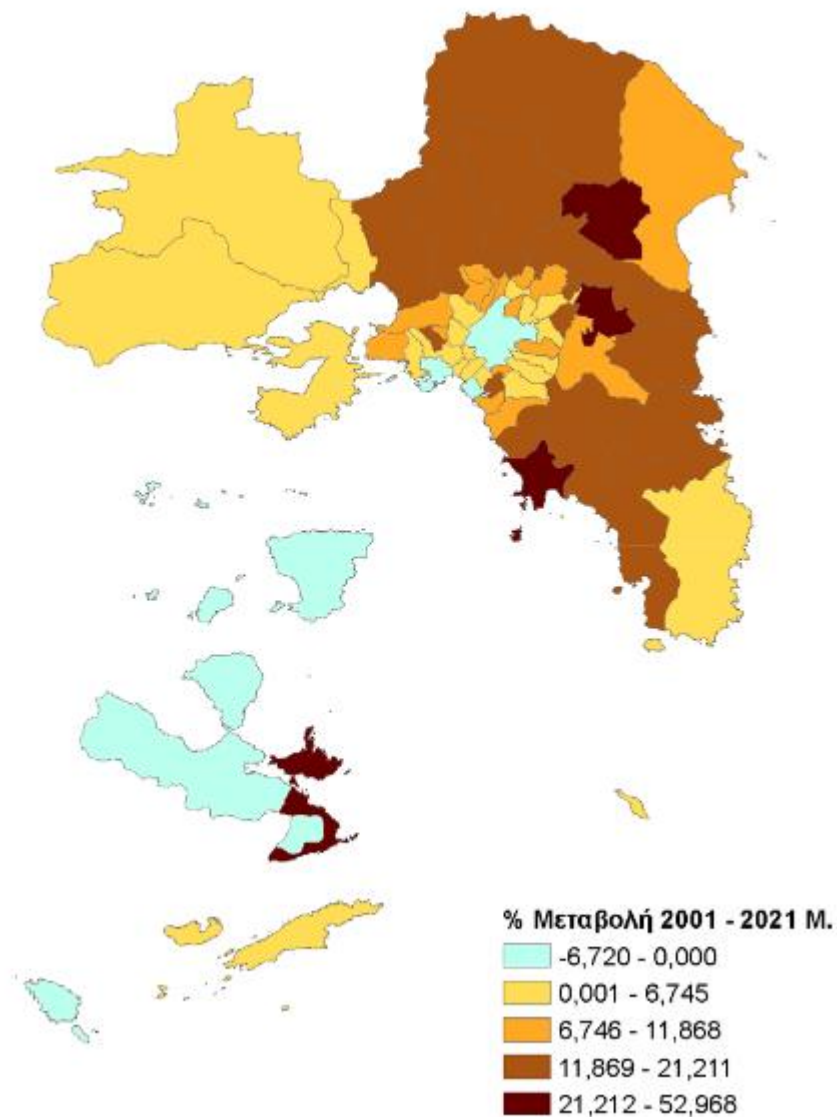


Εικόνα 10: Γράφημα 1: Μεταβολή (%) του μόνιμου πληθυσμού μεταξύ 1991 και 2011 στους δήμους της περιφέρειας Αττικής Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφές Πληθυσμού (<https://panorama.statistics.gr/>)

Η πληθυσμιακή συρρίκνωση του κεντρικού τομέα των Αθηνών προβλέπεται να διατηρηθεί ακόμη και από τις πληθυσμιακές προβολές που έγιναν για την σύνταξη του ΡΣΑ 2014 με ή χωρίς την ενσωμάτωση της διεθνούς μετανάστευσης.



Εικόνα 11: Ποσοστιαία (%) μεταβολή του πληθυσμού των Δήμων Καλλικράτη περιόδου 2001-2021 χωρίς την επίδραση της διεθνούς μετανάστευσης Πληθυσμού "ΠΡΟΒΟΛΕΣ ΤΟ ΥΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΩΝ ΚΑΠΟΛΙΣΤΡΙΑΚΩΝ ΔΗΜΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΙ ΦΥΛΟ: 2001-2021 Σταμάτης Καλογίρου<sup>1</sup>, Μιχαήλ Παπαδάκης<sup>2</sup> και Κλέων Τσίμπος  
\*Πηγή: ([http://gisc.gr/docs/projects/organismosathinas/Population\\_Projections\\_Attica\\_2001\\_2021\\_Kalogirou\\_et\\_al.pdf#page=30/](http://gisc.gr/docs/projects/organismosathinas/Population_Projections_Attica_2001_2021_Kalogirou_et_al.pdf#page=30/))



Εικόνα 12: Ποσοστιαία (%) μεταβολή του πληθυσμού των Δήμων Καλλικράτη περιόδου 2001-2021 με την επίδραση της διεθνούς μετανάστευσης Πληθυσμού ‘ΠΡΟΒΟΛΕΣ ΤΟ ΥΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΩΝ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΩΝ ΔΗΜΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΙ ΦΥΛΟ: 2001-2021 Σταμάτης Καλογήρου<sup>1</sup>, Μιχαήλ Παπαδάκης<sup>2</sup> και Κλέων Τσίμπος  
 ‘Πηγή: ([http://gisc.gr/docs/projects/organismosathinas/Population\\_Projections\\_Attica\\_2001\\_2021\\_Kalogirou\\_et\\_al.pdf#page=30/](http://gisc.gr/docs/projects/organismosathinas/Population_Projections_Attica_2001_2021_Kalogirou_et_al.pdf#page=30/))

## 4.2 Επισκόπηση των Ρυθμιστικών σχεδίων της Αθήνας .

Οι προσπάθειες για τον σχεδιασμό της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας ξεκινούν από τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια με βασικότερο άξονα τις ενέργειες του κράτους, να αντιμετωπίσει τα φαινόμενα υπερσυγκέντρωσης στην Πρωτεύουσα και κατ' επέκταση και τις επιπτώσεις που αυτά είχαν στους διάφορους τομείς.

Από το 1945 δημοσιεύεται το «Σχέδιο Ανασυγκροτήσεως Πρωτεύουσας», συνταγμένο από τον Κώστα Μπίρη Διευθυντή του Σχεδίου Πόλεως του Δήμου Αθηναίων. Το σχέδιο αυτό πρότεινε την αποσυμφόρηση της Αθήνας με νέο διοικητικό κέντρο στα Μέγαρα και με οικιστική ανάπτυξη της υπάρχουσας πόλης, αναμόρφωση του εσωτερικού ιστού, δημιουργία αλσών και διανοίξεις οδών. Η πολιτεία όμως δεν έδειξε ιδιαίτερο ενδιαφέρον τόσο για αυτό το σχέδιο όσο και για τα μεταγενέστερα Ρυθμιστικά Σχέδια για το Λεκανοπέδιο Αθηνών, του Υπουργείου Ανοικοδομήσεως το 1947 (Γραφείο Χωροταξικών και Πολεοδομικών Μελετών Δοξιάδη) και της Υπηρεσίας Οικισμού του ΥΔΕ το 1954.

Το διάστημα 1964-1965 εκπονείται η πρώτη κυκλοφοριακή μελέτη για το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας από τον Αμερικανό κυκλοφοριολόγο Wilbur S. Smith. Ο Wilbur S. Smith πρότεινε την ακτινωτή επέκταση του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου (μετρό), την ανάπτυξη τριών ειδών λεωφορειακών γραμμών (τοπικές, ταχείες και συνεχείας), καθώς επίσης και την ιεράρχηση του οδικού δικτύου, σε ελεύθερες και ταχείες λεωφόρους, κύριες αρτηρίες και συλλεκτήριες οδούς, ώστε να αναιρεθεί ο ακτινωτός χαρακτήρας του οδικού δικτύου που αντανακλούσε στη δομή των κεντρικών λειτουργιών, το γνωστό πολύποδα. Η μελέτη αυτή εμφάνισε τις ανεπάρκειες του συγκοινωνιακού δικτύου της Πρωτεύουσας και ιδιαίτερα την έλλειψη περιφερειακών δρόμων και Παρ' ότι η μελέτη αυτή δε συνδέθηκε με κάποιο συγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο, ώστε να υπάρξει συστηματική συμβολή της πολεοδομικής και οικιστικής διάστασης, εν τούτοις επηρέασε, τουλάχιστον σε επίπεδο βασικών αρχών κυκλοφοριακής οργάνωσης της Πρωτεύουσας, όλα τα Ρυθμιστικά Σχέδια, που ακολούθησαν τα επόμενα χρόνια.

Το πρώτο συστηματικό «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας» του 1961, άρχισε να εκπονείται ουσιαστικά το 1962 από τη Δ/ση Πολεοδομικών Μελετών της Υπηρεσίας Οικισμού του Υπουργείου Δημοσίων Έργων υπό τη γενική διεύθυνση του πολεοδόμου Προκοπή Βασιλειάδη (βλ. χάρτη 6 ), με περιοχή μελέτης το σύνολο της ηπειρωτικής Αττικής. Το σχέδιο συνεχίστηκε από το 1965 με ευθύνη της Δ/σης Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών (ΡΣΑ) του ΥΔΕ που ιδρύθηκε το χρόνο εκείνο. Η εκπόνηση του σχεδίου αυτού διήρκεσε πάνω από 15 χρόνια (1962- 1978). Το σχέδιο μεταβλήθηκε πολλές φορές, χωρίς να αλλάξει ο χρονικός του ορίζοντας (έτος 2000) και η πληθυσμιακή παραδοχή του (4,3 εκατ. κάτοικοι). Αν και παρουσιάστηκε στο Υπουργικό Συμβούλιο και στο Ε' Πανελλήνιο Συνέδριο (1966), τελικά ποτέ δεν εγκρίθηκε ή θεσμοθετήθηκε και φυσικά δεν υλοποιήθηκε.



Εικόνα 13:ΧΑΡΤΗΣ 6 ΡΣΑ 1965 (σχέδιο Βασιλειάδη) κλ. πρωτοτύπου 1:20.000 Πηγή Υ.Δ.Ε Υπηρεσία οικισμού (Αραβαντινός Α. , 2007)

Ο χώρος αναφοράς ήταν το Λεκανοπέδιο της Αθήνας και το Θριάσιο Πεδίο. Αντίθετα οι Νότιες παράκτιες περιοχές θεωρήθηκαν ότι δεν ανήκουν στην ευρύτερη πρωτεύουσα και δεν εντάχθηκαν στη μελέτη. Βασικός στόχος της μελέτης ήταν η εξασφάλιση της πολυκεντρικότητας και της αποκέντρωσης. Παρόλο που τα προτεινόμενα στοιχεία και μεγέθη οργάνωσης του χώρου ήταν θεωρητικά σωστά, υπήρχε ένα τεράστιο χάσμα ανάμεσα στην απογραφή της τότε κατάστασης και στον εντοπισμό των προβλημάτων της αφ' ενός και στις προτάσεις που δεν ήταν εφαρμόσιμες αφ' ετέρου.

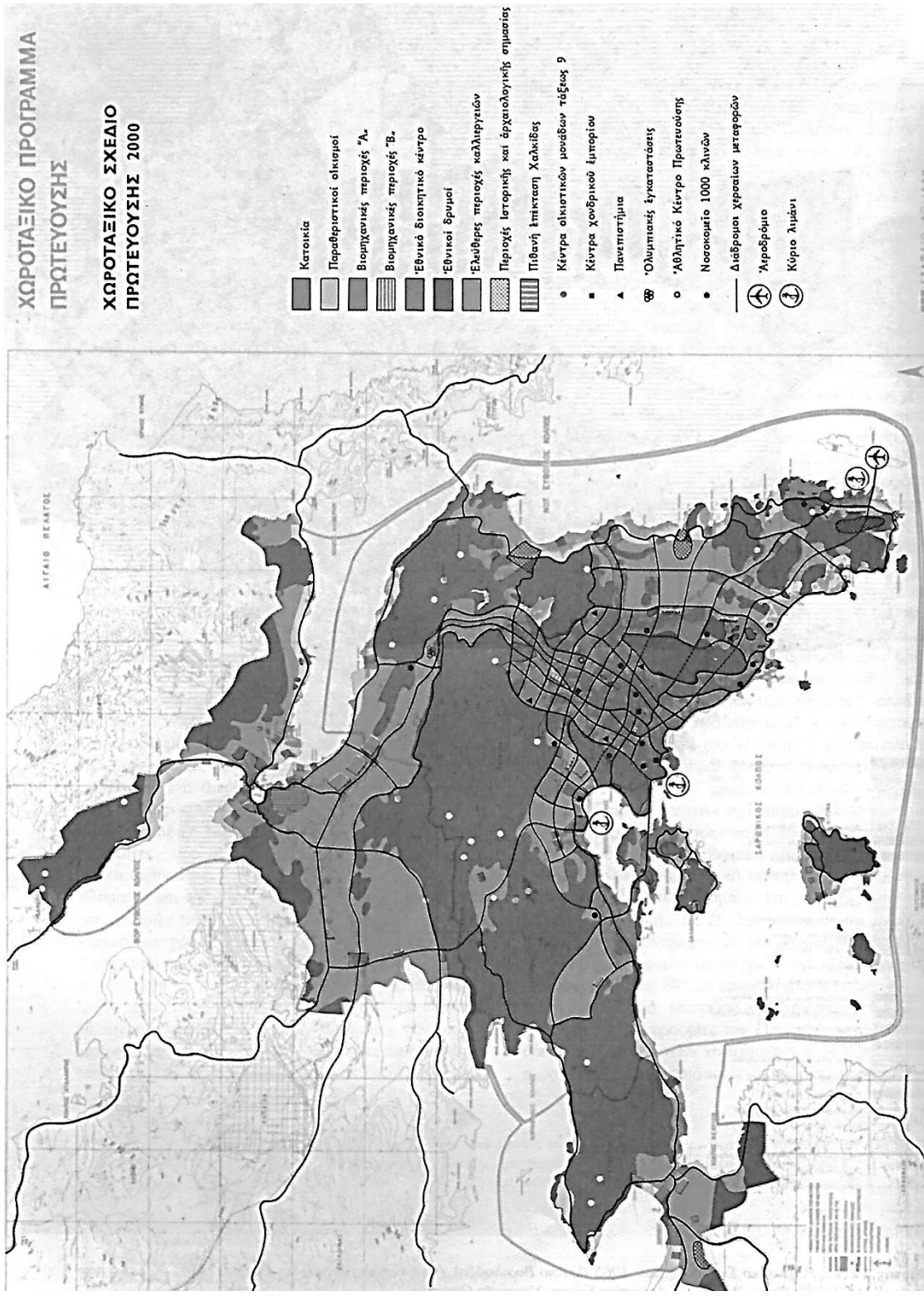
Το 1971 η Διεύθυνση ΡΣΑ, με την απόφαση της γενικής αναθεώρησης του παραπάνω

σχεδίου, αναθέτει 13 ειδικές μελέτες τομειακού χαρακτήρα σε εξωτερικούς μελετητές, γραφεία και οργανισμούς. Μια νέα μελέτη του W.Smith διαπιστώνει την όξυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος και προτείνει την επιτάχυνση κατασκευής νέων γραμμών μετρό και ορισμένες αλλαγές στο οδικό δίκτυο των προαστίων. Ταυτόχρονα πραγματοποιείται μελέτη βιομηχανικής χωροθέτησης από το γαλλικό γραφείο SCET International σε συνεργασία με την ΕΤΒΑ που προτείνει να διατηρηθεί μεγάλο μέρος της βιομηχανίας στην Αττική. Εκείνο το διάστημα εκπονήθηκαν επίσης κοινωνιολογικές και διοικητικές μελέτες από το ΕΚΚΕ, μελέτες πρασίνου και ελεύθερων χώρων, προτύπων, οικονομικής ανάπτυξης κ.ά. Οι 13 μελέτες περατώθηκαν κ 1973, δεν αξιοποιήθηκαν όμως συστηματικά από το αναθεωρημένο ΡΣΑ του 1975.

Το γραφείο του Κωνσταντίνου Δοξιάδη στις αρχές της δεκαετίας του '70 μετά από ανάθεση από το τότε Υπουργείο Συντονισμού και Προγραμματισμού (σήμερα Οικονομίας & Ανάπτυξης) συντάσσει ένα δεύτερο σχέδιο το «Χωροταξικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Περιοχής Πρωτεύουσας» (ΧΣΠΠ) που ανατέθηκε το 1972 και είχε ως χώρο αναφοράς ολόκληρη την Αττική αλλά και σε αυτό το Σχέδιο όπως και σ' άλλα του ίδιου γραφείου θεωρήθηκε ότι θα υπάρξει μια αλματώδης αύξηση του πληθυσμού, κάτι που αποτελούσε ένα βασικό στοιχείο των θεωριών του Κωνσταντίνου Δοξιάδη και προέβλεπε ένα γιγαντισμό της πρωτεύουσας έως το έτος 2000, με χαμηλές πυκνότητες και μάλιστα θεωρούσε αναγκαίο ένα αρκετά πυκνό ορθογωνικό κύριο οδικό δίκτυο σ' όλη την Αττική και θα απαιτούσε την κατασκευή μεγάλου αριθμού νέων αρτηριών προς συμπλήρωση του ορθογωνικού κανάβου και είχε προταθεί από τις προγενέστερες κυκλοφοριακές μελέτες του Smith. Παράλληλα το Σχέδιο Δοξιάδη (βλ. χάρτη 7) επισημαίνοντας τη συμφόρηση των υφιστάμενων ως τότε σχεδόν μοναδικών κέντρων (Αθήνας, Πειραιά) πρότεινε τη δημιουργία δύο νέων πόλων ανάπτυξης. Η πρώτη θα ήταν στο Τατόι - πόλη 350.000 κατοίκων-, η οποία θα λειτουργούσε σαν νέο διοικητικό κέντρο της πόλης, και η δεύτερη θα ήταν το Λαύριο, με το χαρακτήρα της βιομηχανικής πόλης και με προγραμματικό πληθυσμό 200.000, λιμάνι και αεροδρόμιο στη Μακρόνησο. Στο πλαίσιο του σχεδίου Δοξιάδη προτεινόταν μεγάλα και δαπανηρά τεχνικά έργα, αναγκαία για την υποστήριξη της εξάπλωσης της Αθήνας, χωρίς να δίδεται έμφαση στους τομείς κοινωνικού εξοπλισμού, κατοικίας και δημόσιων συγκοινωνιών. Το ΧΣΠΠ προόριζε την Πρωτεύουσα ως κέντρο υπηρεσιών και πρότεινε τη σταδιακή απομάκρυνση της παραγωγικής δραστηριότητας με πολιτική κινήτρων.

Μετά τη μεταπολίτευση η Δ/ση ΡΣΑ του ΥΔΕ συνέχισε την εκπόνηση του Σχεδίου και το 1977 καταρτίστηκε οίκοθεν η Πολιτική Ρυθμίσεως των Χωροταξικών Μεγεθών Αττικής με συγγενείς προτάσεις με το ΡΣΑ '75. Επί πλέον άρχισαν να τίθενται ερωτήματα και να γίνονται προτάσεις στα ζητήματα προστασίας του περιβάλλοντος, συνεπικουρούντος και του άρθρου 24 του Συντάγματος του '75.

Το 1978 η τότε κυβέρνηση κίνησε εκ νέου τη διαδικασία διαμόρφωσης ενός σχεδίου για την Αθήνα μέσω του ΥΔΕ/Δ/ση Οικισμού και ζήτησε από ορισμένα ιδιωτικά γραφεία να υποβάλουν σχετικές ιδέες. Στη συνέχεια προσκλήθηκαν πέντε φορείς-εμπειρογνώμονες (ΚΕΠΕ, ΤΕΕ, ΕΚΚΕ, η τότε έδρα Πολεοδομίας του ΕΜΠ και ο Δήμος Αθηναίων) να σχολιάσουν τα παραπάνω ώστε να διαμορφωθεί το 1979 το «Σχέδιο Πλαίσιο Πρωτεύουσα 2000», με την πολιτική ευθύνη του τότε υπουργού Στέφανου Μάνου. Το Σχέδιο αυτό που αποτέλεσε ουσιαστικά το τρίτο κατά σειρά Ρυθμιστικό Σχέδιο για την Αθήνα, ακολούθησε και αυτό την αρχή της πολυκεντρικότητας, στη βάση ενός ολιγοπολικού μοντέλου ανάπτυξης δευτερευόντων κέντρων αλλά και άλλες γενικά αποδεκτές κατευθύνσεις.



Εικόνα 14: ΧΑΡΤΗΣ 7 Χωροταξικό σχέδιο Πρωτεύουσας 1976 Γραφείο Δοξιάδη – Σύμβουλοι πηγή : (Αραβαντινός Α. , 2007)

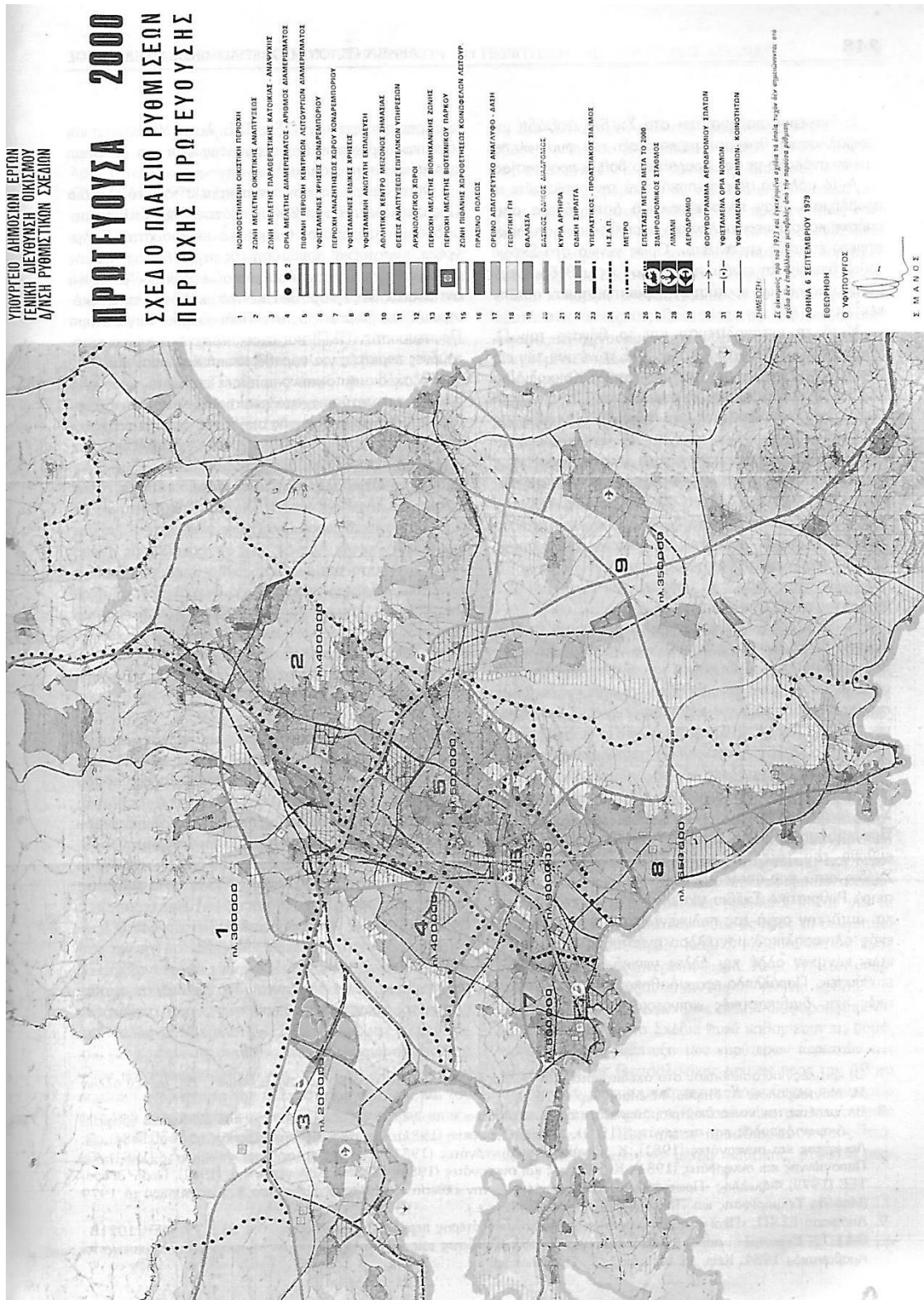
Όσον αφορά τα ειδικότερα σημεία του, το Σχέδιο Πλαίσιο Ρυθμίσεων «Πρωτεύουσα 2000» (βλ. χάρτη 8 ) πρότεινε νέο αεροδρόμιο με διεθνείς ανταποκρίσεις στα Σπάτα, διοικητικό κέντρο στην Καλογρέζα, χωροταξική οργάνωση της περιοχής της Αττικής, τμηματικά σε εννέα ζώνες αστικού και μικτού χαρακτήρα, με εννέα αντίστοιχα διαμερισματικά κέντρα, χώρους για συγκέντρωση της βιομηχανικής δραστηριότητας στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Πρωτεύουσας (ΠΣΠ) και στον περιαστικό χώρο, εκτεταμένες περιοχές για παραθεριστική κατοικία, κ.ά.

Το σχέδιο αυτό κοινοποιήθηκε ευρύτατα, μέσα από δημόσιες συζητήσεις, στα πλαίσια των οποίων συμφωνήθηκαν 18 σημεία κοινής αποδοχής ως κύριοι στόχοι για τη ρύθμιση της Αθήνας που εγκρίθηκαν με Απόφαση του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος. Στη συνέχεια και με σκοπό την εξειδίκευση του Σχεδίου, διαιρέθηκε η Αττική σε εννέα διαμερίσματα, για τα οποία ανατέθηκαν, σε ιδιωτικά γραφεία, σχετικές μελέτες. Δυστυχώς η προσπάθεια περάτωσης και θεσμοθέτησης των μελετών αυτών έμεινε ανολοκλήρωτη και αυτή τη φορά, προτού περατωθούν οι εκλογές του 1981 εξαγγέλθηκε νέο πρόγραμμα οικιστικών επεκτάσεων και το Σχέδιο Πλαίσιο κατέρρευσε και πάλι με τον ο Ν. 947/1979 περί οικιστικών περιοχών που αποσκοπούσε στην αντικατάσταση του Ν.Δ./1923 και στη βελτίωση της πολεοδομικής νομοθεσίας. Βασικό αίτιο των αντιδράσεων που μεταξύ άλλων προκλήθηκαν, ήταν η πρόβλεψη εισφορών σε γη για κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους όλων ανεξαιρέτως των γηπέδων που εντάσσονταν στο Σχέδιο, σε αντίθεση με το προγενέστερο καθεστώς, που στηριζόταν στην απαλλοτρίωση των συγκεκριμένων ιδιοκτησιών, γεγονός που λόγω έλλειψης οικονομικών πόρων κατέληγε στη μη εφαρμογή των σχεδίων σε μεγάλο βαθμό. Επομένως ο Ν. 947/1979 παρέμεινε ουσιαστικά ανενεργός και ουδέποτε εκδόθηκαν τα αναγκαία ειδικότερα θεσμικά εργαλεία, που θα του επέτρεπαν να εφαρμοσθεί.

Στα μέσα της δεκαετίας του 80 η έννοια του «Ρυθμιστικού Σχεδίου» επαναπροσδιορίζεται ως μια κατηγορία σχεδιασμού, ανώτερου επιπέδου από αυτήν του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) με στόχο την αντιμετώπιση του σχεδιασμού της χωρικής ανάπτυξης τους και των σύνθετων προβλημάτων που τις χαρακτηρίζουν, ως ενιαίων συμπλεγμάτων μητροπολιτικού χαρακτήρα. Τα Ρυθμιστικά Σχέδια των περιπτώσεων αυτών, τα οποία συνδέθηκαν και με τα Προγράμματα προστασίας Περιβάλλοντος σε ενιαία θεώρηση, αποτελούν περισσότερο δομικά σχέδια έκφρασης χωροταξικής πολιτικής, στόχων και κατευθύνσεων σε συνάρτηση με παρεμβάσεις στρατηγικής σημασίας, και λιγότερο σχέδια που άπτονται του πολεοδομικού σχεδιασμού και επί πλέον προσδιορίζουν τους στόχους, τις κατευθύνσεις και μέτρα πολιτικής για τη χωροταξική και πολεοδομική εξέλιξη και επιπροσθέτως το σύστημα των δομικών παρεμβάσεων στον αστικό, περιαστικό και εξωαστικό χώρο, που υλοποιούν την πολιτική ανάπτυξης των αστικών συστημάτων.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας άπτονταν κύρια της λογικής του φυσικού σχεδιασμού και του καθορισμού χρήσεων γης στη μητροπολιτική κλίμακα, προσεγγίζοντας δε περισσότερο στη λογική των δομικών και στρατηγικών σχεδίων με ιεραρχημένους στόχους και προτεραιότητες χωρικής ανάπτυξης. Η έγκριση του Ρυθμιστικού σχεδίου έγινε με τους Ν. 1515/1985 και 1561/1985 αντίστοιχα, οι οποίοι πρόβλεψαν ταυτόχρονα τη δημιουργία του Οργανισμού σχεδιασμού και προγραμματισμού, σαν φορέα υπεύθυνο για την εξειδίκευση και το συντονισμό της

υλοποίησης των σχεδίων. Μεταγενέστερα ο Ν. 1515/1985 υπέστη ορισμένες επί μέρους τροποποιήσεις με νεότερους Νόμους.



Εικόνα 15: ΧΑΡΤΗΣ 8 Σχέδιο Πλαίσιο Προτευούσα πηγή : Υ.Δ.Ε. , Υ. Οικισμού , Δ/ση Ρυθμιστικών Σχεδίων Αθήνα 1979 (Αραβαντινός Α. , 2007)

### 4.3 Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας ( Ρ.Σ.Α.) του 1983

#### 4.3.1 Γενικά

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο του 1983 (βλ. χάρτη 9) διατήρησε αρκετούς άξονες αστικής επέμβασης από τις εργασίες των προγενέστερων ρυθμιστικών σχεδίων, καινοτόμησε όμως προς τον τύπο του σχεδιασμού σαν δομικό σχέδιο, ενσωματώνοντας όχι μόνο πολύ γενικούς στόχους αλλά και ειδικευμένους στόχους-κατευθύνσεις-παρεμβάσεις χωρικής ανάπτυξης της Πρωτεύουσας και ως προς τον τύπο των βασικών σχεδίων που το συνόδευαν τα οποία αποτελούσαν διαγράμματα έκφρασης πολιτικής στο χώρο και όχι ρητά σχέδια χρήσεων γης. Επιπροσθέτως διαφοροποιήθηκε προσαρμοζόμενο στις τότε γενικότερες πολιτικές επιλογές για την ανάπτυξη της χώρας και της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, καθώς και στις ειδικότερες πολιτικές για τον ρόλο της Πρωτεύουσας, τον τρόπο και το είδος των προγραμματικών παρεμβάσεων σ' αυτήν.

Οι πολιτικές αυτές, που διατυπώθηκαν γενικά στο προγραμματικό πλαίσιο της νέας Κυβέρνησης το 1981 εκφράστηκαν ειδικότερα, συγκεκριμενοποιήθηκαν και θεσμοθετήθηκαν από τον τότε Υπουργό Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος Αντώνη Τρίτη, κάτω από την καθοδήγηση του οποίου προωθήθηκε και η υλοποίησή τους με την Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ') που αφορούσε σ' όλες τις πόλεις της χώρας (Αραβαντινός Α. , 2007).

#### 4.3.2 Στόχοι - Κατευθύνσεις - Μέτρα

Σύμφωνα με το Νόμο αυτόν «Το Ρυθμιστικό Σχέδιο ειδικά της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας (Ρ.Σ.Α.) είναι το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων, των προγραμμάτων και των μέτρων, που προβλέπονται από το νόμο αυτό, ως αναγκαία για τη χωροταξική και πολεοδομική οργάνωσή της στα πλαίσια των πενταετών προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης».

Επίσης, το Ρ.Σ.Α. αποβλέπει: «στο σχεδιάσμά και προγραμματισμό της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας μέσα στα πλαίσια της εθνικής χωροταξικής πολιτικής, στη χωροταξική δομή και οργάνωσή της σε επίπεδο περιφέρειας, στη λήψη μέτρων και στο σχεδιάσμά για τη χωροταξική και τη νέα πολεοδομική δομή της Πρωτεύουσας... στη λήψη μέτρων, όρων και περιορισμών για την εξασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος, στο συντονισμό των προγραμμάτων και των μελετών που έχουν σχέση με το Ρ.Σ.Α.». (Αραβαντινός Α. , 2007)

Για να προσδιορίσει τους στόχους αυτούς το Ρ.Σ.Α. διατυπώνει στόχους, κατευθύνσεις, μέτρα παρεμβάσεις σε τρεις τομείς:

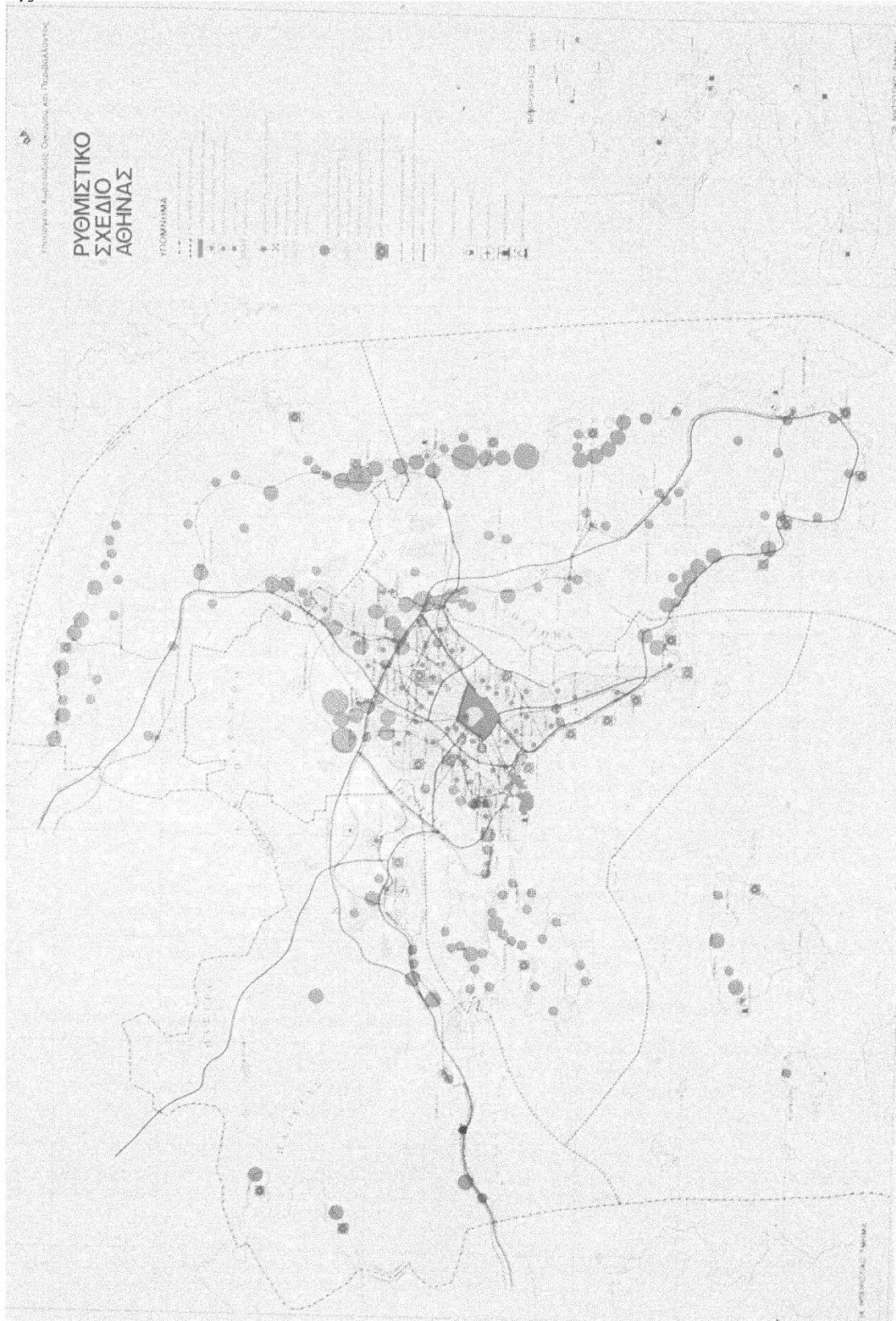
- Προστασία περιβάλλοντος,
- Χωροταξική οργάνωση και
- Πολεοδομική Οργάνωση.

Επίσης συστήνει τον Οργανισμό Αθήνας και καθορίζει τα της λειτουργίας του.

Προσαρτημένο στο Νόμο, είναι Παράρτημα και Διαγράμματα (άρθρο 15). Στο κείμενο του Παραρτήματος:

• Διατυπώνονται συγκεκριμένες κατευθύνσεις και μέτρα ανά τομέα δραστηριοτήτων συχνά σε μεγάλη λεπτομέρεια, με απαρίθμηση ακόμα και παρεμβάσεων τοπικής σημασίας, όταν θεωρούνται κρίσιμες για την ανάπτυξη και εξέλιξη της

πόλης.



Εικόνα 16:ΧΑΡΤΗΣ 9 Ρυθμιστικό Σχέδιο Ευρύτερης περιοχής Αθήνας 1983 πηγή : Ν. 1596/1985 (Αραβαντινός Α. , 2007)

• Δίδονται εκφρασμένες στο χώρο σε συγκεκριμένα σχεδιαγράμματα, οι αρχές οργάνωσης της πόλης (δομικό σχέδιο), αλλά και περισσότερες λεπτομέρειες, κυρίως για τις κεντρικές περιοχές της Αθήνας και του Πειραιά. Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται επιγραμματικά οι στόχοι του Ρ.Σ.Α. .

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ	ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ	ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ -ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ
Ανάδειξη ιστορικής φυσιογνωμίας για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας και αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής.	Σταθεροποίηση πληθυσμού με απώτερη προοπτική τη μείωσή του	Ανάδειξη και προστασία ιστορικών στοιχείων, αττικού τοπίου, ορεινών όγκων και ακτών.	αυτοτελή χωροταξική ενότητα (Περιφέρεια/ της Χώρας, διαιρούμενη σε πέντε χωροταξικές υποενότητες
Βελτίωση ποιότητας ζωής και προστασία ίου φυσικού περιβάλλοντος	Ανάσχεση διόγκωσης οικονομικών δραστηριοτήτων και αναπροσανατολισμός επενδύσεων στην περιφέρεια	Μείωση της ρύπανσης	ανάσχεση εξάπλωσης και εξυγίανση δημιουργία πολυκεντρικής πόλης
Εξισορρόπηση κοινωνικών ανισοτήτων από περιοχή σε περιοχή	Η Αθήνα κέντρο επιτελικών λειτουργιών	Βελτίωση της λειτουργίας της πόλης.	έλεγχος χρήσεων γης και πυκνοτήτων
Διεύρυνση επιλογών κατοικίας, εργασίας, αναψυχής σε κάθε περιοχή		Άμβλυση ανισοτήτων στην κατανομή του κοινωνικού εξοπλισμού.	αναβάθμιση κέντρου Αθήνας αναβάθμιση κέντρου Πειραιά
Ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς		Σχεδιασμός πολεοδομικής ανάπτυξης.	Οργάνωση ενιαίου συστήματος μεταφορών
		Διαφύλαξη από θεομηνίες	Ποιοτικές παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας

Πίνακας 4 : Στόχοι του Ρ.Σ.Α 1985 πηγή: *Ιδία Επεξεργασία* (Αραβαντινός Α. , 2007)

Με το Νόμο δε 1622/1986 για την Περιφερειακή Ανάπτυξη, την Αποκέντρωση και το Δημοκρατικό Προγραμματισμό υιοθετήθηκε ενιαίο περιφερειακό σύστημα για όλη τη χώρα, το οποίο οδήγησε σε Π.Δ. που την κατηγοριοποίησε σε 13 Περιφέρειες, μια των οποίων είναι και η Ευρύτερη Περιοχή της Αθήνας (με επουσιώδεις διαφορές) την οποία ήδη το Ρ.Σ.Α. είχε ορίσει ως αυτοτελή χωροταξική ενότητα.

Η δημογραφική εξέλιξη που επήλθε από την εφαρμογή του Ν. 1515/1985 έως και την επομένη, διαπιστώθηκε ότι επαλήθευσε τον κύριο στόχο του Ρ.Σ.Α. για σταθεροποίηση του πληθυσμού με απώτερη προοπτική μείωσης του. Αντίθετα η προοπτική για ανάσχεση, έλεγχο και εκσυγχρονισμό του τριτογενή τομέα δεν φάνηκε να επετεύχθει. Η απόδοση βάρους στην περιβαλλοντική ανασυγκρότηση της Ευρύτερης Περιοχής της Αθήνας που αποτέλεσε κυρίαρχο πνεύμα στο Ν. 1515/1985, χαρακτήρισε γενικότερα την επόμενη περίοδο, καταδεικνύοντας έτσι μια ποιοτικά νέα αντίληψη στην ανάπτυξη της Πρωτεύουσας.

Οι στόχοι και κατευθύνσεις του κύριου σώματος του Ν. 1515/1985 που μπορούν να αλλάξουν μονάχα με τροποποίηση του ίδιου του Νόμου, αναλύονται διεξοδικότερα και εξειδικεύονται σε μέτρα και συγκεκριμενοποιούνται στο χώρο, στο Παράρτημα που συνοδεύει το Νόμο. Το Παράρτημα αποτελείται από κείμενα και διαγράμματα - σχέδια,

τα οποία σύμφωνα με πρόβλεψη διατάξεων του Νόμου, είναι δυνατόν να αλλάζουν με έκδοση Π. Δ/των, προκειμένου να υπάρξει ευελιξία σε δευτερεύουσας σημασίας αλλαγές που ανα- φύονται. Έτσι το Παράρτημα φτάνει σε σημαντικό βαθμό λεπτομέρειας, έχει δε προσδιορίσει, ως πλαίσιο ειδικότερων κατευθύνσεων, τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των Δήμων της Ευρύτερης Περιοχής της Αθήνας, που εκπονήθηκαν και εγκρίθηκαν μεταγενέστερα. (Αραβαντινός , 1997)

Ειδικότερες κατευθύνσεις για τη χωροταξική οργάνωση της Ε.Π. Αθήνας	Ειδικότερες κατευθύνσεις και Μετρά για την πολεοδομική ανασυγκρότηση της πρωτεύουσας.	
<p><b><u>A) Διάρθρωση της Αττικής σε 5 χωροταξικές υποενότητες:</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Λεκανοπέδιο και Σαλαμίνα με κέντρο την Αθήνα</li> <li>2. Δυτ. Αττική με κέντρο τα Μέγαρα</li> <li>3. Βόρεια Αττική με κέντρο το Καπανδρίτι</li> <li>4. Ανατολική Αττική με κέντρο το Λαύριο</li> <li>5. Νησιωτική Αττική με κέντρο την Αίγινα</li> </ol>	<b>A) Ανασυγκρότηση αστικού ιστού</b>	<p><b>1.Ανάσχεση εξάπλωσης της πόλης:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• απαγόρευση κατατιμήσεων, περιορισμένες επεκτάσεις, περιορισμό της εκτός σχεδίου δόμησης</li> <li>• Ανάπλαση υποβαθμισμένων περιοχών</li> <li>• Οργανωμένα στεγαστικά προγράμματα</li> <li>• Οργάνωση και περιορισμό οικοδομικών συνεταιρισμών</li> <li>• Προστασία ακτών από οικιστική χρήση</li> </ul>
<p><b><u>B)Μέτρα για ισόρροπη κατανομή των κεντρικών λειτουργιών στα κέντρα των χωροταξικών υποενοτήτων:</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ανάπτυξη κέντρων Μεγάρων, Λαυρίου και Καπανδριτίου σε κέντρα μεσαίου μεγέθους.</li> <li>2. Ανάπτυξη και οργάνωση δευτερευόντων κέντρων σε κάθε υποενοότητα.</li> <li>3. Ειδικότερες κατευθύνσεις και μέτρα για την πολεοδομική ανασυγκρότηση της πρωτεύουσας</li> </ol>		<p><b>2.Δημιουργία πολυκεντρικής πόλης:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενίσχυση σημερινών κέντρων δήμων, κλπ.</li> <li>• Ιδιαίτερη ενίσχυση κέντρων υπερτοπικής σημασίας</li> <li>• Αποσυμφόρηση μητροπολιτικών κέντρων Αθήνας και Πειραιά</li> </ul>
<p><b><u>Γ) Μέτρα για οικονομικές δραστηριότητες:</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Γεωργία</li> <li>2. Κτηνοτροφία</li> <li>3. Αλιεία.</li> </ol>	<b>B) Επαναπροσδιορισμός κεντρικών περιοχών Αθήνας και Πειραιά</b>	<p><b>3.Κατηγορίες κέντρων:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Μητροπολιτικό (Αθήνα - Πειραιάς) /</li> <li>• Χωροταξικής υποενοτήτας (Μέγαρα - Λαύριο Καπανδρίτι - Αίγινα)</li> <li>• Δήμου με υπερτοπική σημασία (Γλυφάδα, Ηλιούπολη, Ν. Σμύρνη, Καλλιθέα, Ζωγράφου, Ν. Ιωνία, Χαλάνδρι, Περιστερί κλπ. 17 στο λεκανοπέδιο, μαζί με τα υπόλοιπα κέντρα του εξωαστικού χώρου 24 κέντρα)</li> <li>• Δήμου (31 στο Λεκανοπέδιο)</li> <li>• Συνοικίας</li> <li>• Γειτονιάς</li> </ul> <p><b>α) Περιορισμός κεντρικών λειτουργιών, απομάκρυνση χονδρεμπορίου και οχηλής βιομηχανίας, επαναφορά κατοικίας</b></p> <p><b>β) Στο κέντρο Αθήνας:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αποφυγή διαμετρικής διέλευσης οχημάτων από οικιστικές ενότητες</li> <li>• Δημιουργία ενιαίου δικτύου πεζοδρόμων, ελεύθερων και ιστορικών χώρων και χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων</li> <li>• Αναβάθμιση δυτικού τμήματος κέντρου μεταφοράς πολιτιστικών και διοικητικών λειτουργιών στις περιοχές Γκαζιού-Κεραμικού, σταθμών Λαρίσης - Πελ / σου και Ιεράς Οδού.</li> </ul>

<p align="center"><b>Ειδικότερες κατευθύνσεις για την αντιμετώπιση της ρύπανσης και τη βελτίωση του περιβάλλοντος</b></p>	<p align="center"><b>Ειδικότερες κατευθύνσεις και Μετρά για την πολεοδομική ανασυγκρότηση της πρωτεύουσας.</b></p>
<p align="center"><b><u>A) Πραγματοποίηση έργων υποδομής:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Τα υγρά απόβλητα (αποχετευτικό δίκτυο, επεξεργασία αστικών λυμάτων στην Ψυτάλλεια, κέντρο επεξεργασίας βοθρολυμάτων στη Μεταμόρφωση, κέντρο επεξεργασίας ελεωδών και τοξικών υδάτων)</li> <li>• Προστασία λιμνών Υλικής και Μαραθώνα</li> <li>• Απορρίμματα στερεά βιομηχανικά απόβλητα, κλπ.</li> <li>• Προγράμματα ανακύκλωσης</li> </ul>	<p align="center"><b><u>Γ) Ανακατανομή δομικών χρήσεων</u></b></p> <p>Μέτρα για: α) Διοίκηση</p> <p>Κεντρική διοίκηση σε δυτικές περιοχές κέντρου, σε σταθμούς ΗΣΑΠ και δυτικά υπερτοπικά κέντρα,</p> <p>β) Χονδρεμπόριο - Αποθήκες</p> <p>Δημιουργία ειδικών κέντρων κοντά σε μεταφορικούς άξονες με συναφείς λειτουργίες.</p> <p>γ) Αναψυχή - Ψυχαγωγία</p> <p>Δημιουργία συστήματος υπερτοπικών πόλων αναψυχής, αθλητισμού και πολιτιστικών λειτουργιών. Σύνδεση και ενοποίησή τους με ελεύθερους χώρους, πεζοδρόμους, αρχαιολογικούς χώρους, περιαστικό πράσινο, ορεινούς όγκους και ακτές.</p>
<p align="center"><b><u>B) Βελτίωση και οργάνωση ενεργειακού συστήματος</u></b></p>	<p align="center"><b><u>Δ) Οργάνωση ενιαίου συστήματος μεταφορών</u></b></p> <p>Προτείνεται να δημιουργηθούν:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• α) Κύριο δίκτυο δημοσίων συγκοινωνιών (σταθερές τροχιάς)</li> <li>• β) Σύστημα οδικών δακτυλίων για δημιουργία σκηνικού - δακτυλιακού οδικού συστήματος</li> <li>• γ) Διασύνδεση όλων των μέσων μεταφοράς</li> <li>• δ) Χώροι στάθμευσης σε συσχέτιση με οδικούς δακτυλίου και σταθμούς δημοσίων συγκοινωνιών</li> <li>• ε) Χερσαίοι τερματικοί σταθμοί</li> <li>• στ) Ιεραρχημένο υποσύστημα λιμανιών με διαφοροποιημένο χαρακτήρα</li> <li>• ζ) Ηλεκτροκίνητο σύστημα μεταφορών για κέντρα Αθήνας και Πειραιά</li> </ul>
<p align="center"><b><u>Γ) Αναθεώρηση φορολογικής και δασμολογικής πολιτικής για τα αυτοκίνητα</u></b></p>	<p align="center"><b><u>Ε) Ειδικότερες κατευθύνσεις και Μετρά για την πολεοδομική ανασυγκρότηση της πρωτεύουσας.</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενοποίηση και ανάδειξη ιστορικών χώρων-αξόνων (Ιερά Οδός - Πανεπιστημίου)</li> <li>• Ποιοτική αναβάθμιση παραδοσιακών περιοχών: Πλάκα, Θησείο, Μεταξουργείο, Ψυρρή, Πλ. Κουμουνδούρου, Ιστορικό Κέντρο Πειραιά, ακτές Πειραιϊκής και επιβατικά λιμάνια.</li> <li>• Ανάπλαση προσφυγικών περιοχών: Καισαριανή, Φιλαδέλφεια, Νίκαια, Κουντουριώτικα.</li> <li>• Εξυγίανση υποβαθμισμένων περιοχών: Δραπετσώνα, ακτές Ασπροπύργου, Πέραμα.</li> </ul>
<p align="center"><b><u>Δ) Κατάρτιση προγραμμάτων επιμόρφωσης σε θέματα περιβάλλοντος</u></b></p>	

**Πίνακας 5 : Ειδικότερες Κατευθύνσεις Ρ.Σ.Α 1985 πηγή: Ιδία Επεξεργασία (Αραβαντινός Α. , 2007)**

### 4.3.3 Οι τροποποιήσεις του Ρ.Σ.Α.

Οι κατευθύνσεις και τα μέτρα του Παραρτήματος με μεταγενέστερες θεσμικές τροποποιήσεις άλλαξαν σε ορισμένα σημεία όπως στον παραπατώ πίνακα:

<b>Τροποποιήσεις Ρ.Σ.Α.</b>			
<p><b>Ν1.955/1991</b> περί της εταιρείας ΑΤΤΙΚΟ - ΜΕΤΡΟ</p>	<p>περιλήφθηκε στο κείμενο του Παραρτήματος του Ν. 1515/1985 και στο βασικό διάγραμμα 1, ο νέος αερολιμένας των Σπάτων, εξειδικεύοντας το σύστημα των τερματικών σταθμών μεταφορών</p>	<p><b>Ν. 2052/1992</b></p>	<p>Α) Στις κατηγορίες των πολεοδομικών κέντρων προστέθηκε μια βαθμίδα τα δευτερεύοντα κέντρα χωροταξικής υποεπότητας Λεκανοπεδίου και συγκεκριμένα: στο Χαϊδάρι, Μαρούσι, Μενίδι και το Ελληνικό με το Νόμο που επικύρωσε τη Σύμβαση ανάθεσης της εκτέλεσης του νέου αερολιμένα των Σπάτων, ήδη η περιοχή του Ελληνικού χαρακτηρίστηκε ως Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, επανεξετάζονται δε και τα λοιπά τρία διαμερισματικά κέντρα</p> <p>Β) Σημειακή χωροθέτηση υποδρόμου στη θέση Αλυκές Αναβύσσου που προβλεπόταν ως υπερτοπικός πόλος αναφυγής</p>
<p><b>Ν.2730/99</b> «Σχεδιασμός ολοκληρωμένη ανάπτυξη και εκτέλεση Ολυμπιακών Έργων και άλλες διατάξεις»</p>	<p>α) Δημιουργία του Ολυμπιακού Χωριού στις Αχαρνές, ο οποίος στη μεταολυμπιακή περίοδο θα λειτουργήσει ως πρότυπος οικιστικός πυρήνας,</p> <p>β) τη δημιουργία ενός «συστήματος πόλων υπερτοπικής σημασίας, στους οποίους χωροθετούνται Ολυμπιακά Έργα, καθώς και συμπληρωματικές αθλητικές εγκαταστάσεις». Κατά τη μεταολυμπιακή περίοδο, οι παραπάνω υπερτοπικοί πόλοι θα στεγάσουν «συνδυασμένες λειτουργίες αθλητισμού, τουρισμού-αναφυγής, κοινωνικών εξυπηρετήσεων και πολιτισμού» για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας. Οι πόλοι αυτοί χωροθετούνται στο Φαληρικό Όρμο, στο Φάληρο (Ιππόδρομος), στον Άγιο Κοσμά, στο Ελληνικό, στην περιοχή του ΟΑΚΑ στο Μαρούσι, στο Γαλάτσι (κτήμα Βεΐκου), στο Γουδί, στη Δραπετσώνα, στον Ασπρόπυργο (Μπροκοτσούλι-Πάτημα) στο Σχιστό Κορυδαλλού, στο Ρέντη (Ελαιώνας), στο Ριζάρι, στο Σχοινιά Μαραθώνα, στο Μαρκόπουλο, όπου μεταφέρεται ο Ιππόδρομος,</p> <p>γ) τη δημιουργία νέων μεταφορικών συνδέσεων (σιδηροδρομικού κυρίως τύπου: προαστιακός σιδηρόδρομος, μετρό, τραμ, που απαιτούνται για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων, αλλά προφανώς θα εξυπηρετήσουν μελλοντικά και τις καθημερινές αστικές μετακινήσεις στο Λεκανοπέδιο Αθηνών και γενικότερα στην Αττική</p>		

**Πίνακας 6 : Τροποποιήσεις Ρ.Σ.Α 1985 πηγή: Ιδία Επεξεργασία (Αραβαντινός Α. , 2007)**

#### 4.3.4 ΖΟΕ

Στα πλαίσια υλοποίησης των στόχων του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας εκπονείται και προωθείται προς θεσμοθέτηση μέσω Προεδρικών Διαταγμάτων σειρά ειδικών μελετών που αφορούν κατά κύριο λόγο, Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) και Ζώνες Προστασίας Ορεινών Όγκων (ΖΠΟΟ).

Με τις ΖΟΕ, επιδιώκεται ο καθορισμός και η θεσμοθέτηση χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης, καθώς επίσης και βασικών υποδομών, με κύριους στόχους, την περιβαλλοντική προστασία με παράλληλη χωρική οργάνωση της ανάπτυξης οικιστικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων. Μεταξύ των ΖΟΕ που έχουν ήδη θεσμοθετηθεί, συγκαταλέγονται αυτές που αφορούν τις περιοχές Ασπροπύργου, Αχαρνών, Μεσογείων και Λαυρεωτικής,.

Τα διατάγματα των Ζ.Π.Ο.Ο. έχουν κύρια επιδίωξη την ανάσχεση της εξάπλωσης του αστικού ιστού, την απομάκρυνση ασύμβατων χρήσεων, την εξασφάλιση περιοχών αναψυχής, καθώς επίσης φυσικά και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και την διατήρηση και προστασία του περιαστικού πρασίνου στην Αττική. Ήδη έχει εγκριθεί και θεσμοθετηθεί σειρά σχετικών Ζωνών που καλύπτουν σημαντική έκταση της Αττικής και αφορούν ειδικότερα τους ορεινούς όγκους Αιγάλεω, Πεντέλης, Υμηττού και Λαυρεωτικής, ενώ για μια σειρά από άλλες περιοχές (Πάρνηθα. Δυτική Αττική: η διαδικασία βρίσκεται: ακόμη σε εξέλιξη. (Αραβαντινός Α. , 2007)

#### 4.3.5. Ο οργανισμός της Αθήνας

Με το Ν. 1515/1985 συστήνεται ο «Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας», γνωστός ως «Οργανισμός Αθήνας», ως φορέας χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, προστασίας περιβάλλοντος και προγραμματισμού. Η πραγματοποίηση των στόχων, κατευθύνσεων και μέτρων του Ρ.Σ.Α. δεν θα ήταν δυνατή αν δεν υπήρχε ένας συγκεκριμένος φορέας που να έχει την ευθύνη γι' αυτήν, καθώς και για το συντονισμό των ενεργειών των επί μέρους φορέων της κεντρικής διοίκησης και της τοπικής αυτοδιοίκησης που παρεμβαίνουν με έργα στην Πρωτεύουσα. Σύμφωνα με το Ν. 1515/1985, άρθρο 5:

«Έργο του Οργανισμού είναι η παρακολούθηση της εφαρμογής και η εξασφάλιση της πραγματοποίησης του ρυθμιστικού σχεδίου της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, η εκπόνηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (Γ.Π.Σ.) και η μέριμνα για την έγκρισή τους, η μέριμνα για την εναρμόνιση με το ρυθμιστικό σχέδιο και το πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος των επί μέρους προγραμμάτων των οικείων φορέων, η παρακολούθηση της ποιότητας του περιβάλλοντος, η εκπόνηση προδιαγραφών περιβαλλοντικών μελετών και η μέριμνα για τη μελέτη και εφαρμογή μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και ο έλεγχος έργων και δραστηριοτήτων με επιπτώσεις στο περιβάλλον».

Ο Οργανισμός της Αθήνας αποτελεί Ν.Π.Δ.Δ. υπό την εποπτεία του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ και αρχικά είχε τρία όργανα:

α. Το Συμβούλιο Ρ.Σ.Α. που ήταν ένα ευρύ (35με- λές) γνωμοδοτικό (προς τον Υπ.ΠΕΧΩΔΕ και το Υπ. Συμβούλιο) όργανο με αντιπροσωπευτική σύνθεση από το δημόσιο τομέα και τους κοινωνικούς φορείς.

β. Την Εκτελεστική Επιτροπή που αποτελείται από 7 μέλη και διοικεί τον Ο.Ρ.Σ.Α. βάσει των αποφάσεων του Υπουργού και του Συμβουλίου, και

γ. Τις υπηρεσίες του Ο.Ρ.Σ.Α. με τον προϊστάμενό τους που προϊσταται των υπηρεσιών και εισηγείται όλα τα θέματα στην Ε.Ε.

#### **4.4 Το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας ( Ρ.Σ.Α.) 2014-2021**

##### **4.4.1 Γενικά**

Το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής «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 και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης». Το Πεδίο εφαρμογής του νέου ΡΣΑ είναι το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής, καθώς και η νήσος Μακρόνησος της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου. Το νέο ΡΣΑ διατυπώνει στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής στο πλαίσιο της εθνικής οικονομικής, κοινωνικής και χωροταξικής πολιτικής. Περιλαμβάνει κατευθύνσεις και ρυθμίσεις που ενισχύουν και συμπληρώνουν τον εθνικό αναπτυξιακό προγραμματισμό για την Αττική και που αφορούν στον προσδιορισμό του ρόλου της στο εθνικό επίπεδο και στο ευρωπαϊκό και διεθνές πλαίσιο.

Οι κατευθύνσεις του νέου ΡΣΑ αναφέρονται κυρίως:

- στην κοινωνικοοικονομική ανασυγκρότηση του χώρου,
- στη χωροταξική δομή και οργάνωση των δραστηριοτήτων,
- στην προστασία, αναβάθμιση και ανάδειξη του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος, του τοπίου και των πολιτιστικών πόρων,
- στη χωρική διάρθρωση των βασικών δικτύων και υποδομών μεταφορικής, τεχνικής, διοικητικής και κοινωνικής υποδομής,
- στην πολεοδομική οργάνωση,
- στην πολιτική γης,
- στο σχεδιασμό περιοχών ή ζωνών ειδικού ενδιαφέροντος ή ειδικών προβλημάτων,
- στο συντονισμό των μελετών και προγραμμάτων που έχουν σχέση με το ΡΣΑ και ιδίως στο σχεδιασμό παρεμβάσεων μητροπολιτικής σημασίας,
- στο συντονισμό με τα περιφερειακά πλαίσια των όμορων περιφερειών.

Το νέο ΡΣΑ επέχει ταυτόχρονα και θέση Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου Αττικής, και στηρίζεται σε προβολές πληθυσμιακών και οικονομικών μεγεθών και αναπτυξιακών προβλέψεων με χρονική διάρκεια έως και το έτος 2021.

##### **4.4.2 Οι στρατηγικοί στόχοι του νέου ΡΣΑ**

Οι στρατηγικοί στόχοι του νέου ΡΣΑ εντάσσονται στο πλαίσιο της εθνικής και ευρωπαϊκής αναπτυξιακής και της χωρικής πολιτικής. Σε αυτό το πλαίσιο, οι στρατηγικοί στόχοι του νέου ΡΣΑ προσδιορίζονται, για τη χρονική περίοδο 2014-2021, σε τρεις ενότητες συμπληρωματικών στρατηγικών στόχων:

α) Ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη και ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας-Αττικής με βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, με αύξηση της παραγωγής και της απασχόλησης σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων.

Οικονομική ανάπτυξη -Ενίσχυση του διεθνούς ρόλου			
<b>A) Διεθνείς δικτύώσεις, στις κοινές δράσεις και συνεργασίες</b>	Με τις ευρωπαϊκές μητροπόλεις της Μεσογείου, της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και των παραδουνάβιων περιοχών	<b>B) Εθνικός και διαπεριφερειακός ρόλος</b>	Συμπληρωματικότητα των πόλεων Αθήνας και Θεσσαλονίκης και ενίσχυση του διακριτού ρόλου τους ως προς το Μεσογειακό και Νοτιοανατολικό τόξο.
	Με την Αφρική ως επιχειρηματικού συνδέσμου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τη Μέση Ανατολή και τις χώρες της Ασίας, καθώς και, από κοινού με τη Θεσσαλονίκη, με τη Νοτιοανατολική Ευρώπη και τις χώρες του Εύξεινου Πόντου		Δικτύωση με διεθνείς κυκλοφοριακούς άξονες και τα όμορα περιφερειακά αστικά κέντρα.
	Αξιοποίηση της υπερτοπικής προσπελασιμότητας της Περιφέρειας και λειτουργική ένταξη της στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, για την ενίσχυση του ρόλου της ως διεθνούς κόμβου μεταφορών		Συντονισμός πολιτικών και διαχείρισης με τις όμορες Περιφέρειες για θέματα παραγωγικών δραστηριοτήτων, μεταφορών και περιβάλλοντος
<b>Γ) Χωρικά στοχευόμενη εξειδίκευση σε σχέση με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα</b>			Διατήρηση του ρόλου των κέντρων Αθήνας και Πειραιά, ως κέντρων επιτελικών και διοικητικών υπηρεσιών
			Χωρική αναδιάρθρωση των παραγωγικών κλάδων με κατεύθυνση την ανάπτυξη δυναμικών, υπερεθνικής σημασίας, κλάδων σε στρατηγικούς τομείς
			Εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων δραστηριοτήτων, διατήρηση της ισορροπίας της παραγωγικής βάσης και αντιμετώπιση της ανεργίας
			Ενίσχυση της βιομηχανίας και της επιχειρηματικότητας
			Υποστήριξη του χονδρεμπορίου και του διαμετακομιστικού εμπορίου
			Αξιοποίηση αστικών κενών Ανάπτυξη του κλάδου υγείας, πρόνοιας και περίθαλψης, Έλεγχος της αδόμητης γης, με ταυτόχρονη διαφύλαξη της γεωργικής γης, της βιοποικιλότητας και του αγροτικού τοπίου.

Πίνακας 7 : Οικονομική ανάπτυξη -Ενίσχυση του διεθνούς ρόλου Ρ.Σ.Α 2014 πηγή: Ιδία Επεξεργασία (Ν. 4277/2014 ΦΕΚ 156/Α\1.8.2014)

β) Βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, εξοικονόμηση πόρων, αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.

Βιώσιμη χωρική ανάπτυξη και της εξοικονόμηση πόρων, αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς							
Α) Διαφύλαξη των πόρων της Αττικής ως πολύτιμων και πεπερασμένων με τους εξής ιδίους τρόπους	Προστασία και οικολογική διαχείριση των φυσικών οικοσυστημάτων, της βιοποικιλότητας και της γεωργικής γης και ειδικότερα της Γης Υψηλής Παραγωγικότητας με ισόρροπη ανάπτυξη αγροτικών δραστηριοτήτων	Β) Κάλυψη των οικιστικών αναγκών, κυρίως εντός της θεσμοθετημένης αστικής γης, με βάση την αρχή της συμπαγούς πόλης	Γ) Εναρμόνιση της προστασίας της φύσης και της διαφύλαξης και ανάδειξης της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, με την οικονομική	Δ) Ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας και της αειφορίας	Ενίσχυση της ταυτότητας της Αθήνας-Αττικής και ανάδειξη της διαχρονικότητας του πολιτισμού της		
	Διασφάλιση της ορθολογικής χρήσης των επιφα-νεϊακών, παράκτιων και υπόγειων υδάτων				Προώθηση ενός πολυκεντρικού και ιεραρχημένου συστήματος χωρικής οργάνωσης και αντιμετώπιση του μη δομημένου περιβάλλοντος ως κρίσιμου παράγοντα για τη βιωσιμότητα	Εμπλουτισμό πολιτιστικών υποδομών της Αττικής, ενίσχυση πολιτιστικών θεσμών και σχετικών εκπαιδευτικών υποδομών, προώθηση έρευνας, καινοτομικής παραγωγής και πολιτιστικής οικονομία	Ενιαίο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό και προσανατολισμό της χωρικής ανάπτυξης, κυρίως, προς τα δίκτυα των μέσων σταθερής τροχιάς και σε συνάρθρωση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς
	Διαμόρφωση δικτύου προστατευόμενων περιοχών και οικολογική διαχείριση των περιοχών αυτών ως πυρήνων βιοποικιλότητας				Οργάνωση της Αττικής σε ολοκληρωμένες Χωροταξικές Ενότητες (Χ.Ε.) με σχετική λειτουργική αυτοτέλεια, ιδιαίτερη φυσιογνωμία και συμπληρωματικότητα,	Ανάδειξη της διαχρονικότητας μνημείων και τοπίων, με τη δημιουργία δικτύων και διαδρομών που συνδυάζονται με το δίκτυο χώρων πρασίνου, δ) αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και της καθημερινότητας στην πόλη, ως συστατικό στοιχείο της πολιτιστικής της ταυτότητας	Κυκλοφοριακή αναδιοργάνωση σε επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας
	Ανάδειξη των ορεινών όγκων ως αδιάκοπης συνέχειας πρασίνου, υπό μορφή «πράσινου τόξου», από το Σαρωνικό και τον Κορινθιακό κόλπο μέχρι τον Ευβοϊκό				δραστητικό περιορισμό της εκτός σχεδίου δόμησης, μέσω της σταδιακής κατάργησης των παρεκκλίσεων	Αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος για την εγκατάσταση πολιτιστικών δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων πολιτιστικής οικονομίας, στ) ενίσχυση πολιτικής προστασίας ιστορικών κέντρων, συνόλων και μεμονωμένων εγκαταστάσεων μέσω των υποκειμένων επιπέδων σχεδιασμού και συντονισμό με την πολιτική των αναπλάσεων	Έμφαση στα ήπια μέσα μετακίνησης
	Διαμόρφωση εντός του αστικού ιστού, δικτύου κοινόχρηστων χώρων πρασίνου για τη δημιουργία ευνοϊκών μικροκλιματικών συνθηκών				προώθηση ολοκληρωμένων προγραμμάτων αστικής αναζωογόνησης ανάπτυξη πολύπλευρου πλέγματος παρεμβάσεων μικρής, τοπικής κλίμακας, ένταξη των αστικών κενών στη λειτουργία της πόλης και επανάχρηση εγκαταλελειμμένων κτηρίων συνγκρότηση συνεχούς δικτύου σημαντικών χώρων πρασίνου και αξιοποίηση ευνοϊκών χώρων για την ανάπτυξη της αστικής φύτευσης, η) ουσιαστική βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους και τους επισκέπτες		Χωροθέτηση βασικών μονάδων εφοδιαστικής διαχείρισης και πρακτορείων μεταφορών, σε συνάρτηση με τη χωροταξική οργάνωση
<b>Ε) Ολοκληρωμένη θεώρηση της διαχείρισης κινδύνων και καταστροφών</b>							
Προετοιμασία για την αντιμετώπιση βιομηχανικών ατυχημάτων, επεισοδίων ρύπανσης και λοιπών περιβαλλοντικών καταστροφών			Ενίσχυση των πολιτικών πρόληψης καταστροφών και μετριασμού των κινδύνων				

Πίνακας 8 : Βιώσιμη χωρική ανάπτυξη Ρ.Σ.Α 2014 πηγή: Ίδια Επεξεργασία (Ν. 4277/2014 ΦΕΚ 156/Α'/1.8.2014)

γ) Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και εξισορρόπηση στην κατανομή των πόρων από τις ωφέλειες της ανάπτυξης .

Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και εξισορρόπηση στην κατανομή των πόρων και των ωφελειών από την ανάπτυξη						
Α) Αμβλυνση των κοινωνικών ανισοτήτων και η καταπολέμηση των φαινομένων κοινωνικού απο-κλεισμού που έχουν χωρική διάσταση	Μείωση των αποστάσεων κατοικίας, εργασίας, κατανάλωσης και αναψυχής, με ανακατανομή των οικονομικών και κεντρικών λειτουργιών βάσει ενός ιεραρχημένου πλέγματος κέντρων σε όλη την έκταση της Περιφέρειας, με την αύξηση της προσπελασιμότητας από όλους, αλλά παράλληλα και με τη μείωση του συνολικού όγκου των μετακινήσεων και συνακόλουθα με τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης και των εκπεμπόμενων ρύπων	Β) Ισορροπη χωρική κατανομή κοινωνικών εξοπλισμών, αναπτυξιακών έργων και επενδύσεων και αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος σε όλες τις περιοχές	Βελτίωση του συστήματος αστικών υποδομών και αναβάθμιση των υπηρεσιών	Γ) Βελτίωση της ποιότητας ζωής, της καθημερινής λειτουργίας και της εικόνας της πόλης, με έμφαση στην ποιολόγηση, στη δυνατότητα πολλαπλών επιλογών, όπως διεύρυνση των επιλογών κατοικίας, εργασίας και αναψυχής, και την ισότητα πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες και υποδομές για όλους τους κατοίκους	Ολοκλήρωση του σχεδιασμού και προγραμματισμού της πολεοδομικής και οικιστικής ανάπτυξης, με προτεραιότητες την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας κατοικίας	Δ) Όλες οι δράσεις του νέου ΡΣΑ λαμβάνουν υπόψη τους την αναπηρία και την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία, σε ίση βάση, στο φυσικό περιβάλλον, στις κοινωνικές δομές υγείας και πρόνοιας, στις υπηρεσίες παροχών, στις τουριστικές εγκαταστάσεις, χώρους αναψυχής και εν γένει σε όλους τους χώρους και τις υπηρεσίες του αστικού περιβάλλοντος
	με την ενδυνάμωση της πολυλειτουργικότητας των κέντρων όλων των βαθμίδων, με χρήσεις που αποτείνονται σε ομάδες διαφορετικής οικονομικής, ηλικιακής και πολιτισμικής ταυτότητας		Ολοκλήρωση του δικτύου παροχών υπηρεσιών υγείας και πρόνοιας		Αναπλάσεις των μειονεκτικών περιοχών	
	Ανάδειξη της πολυλειτουργικής φυσιογνωμίας των Κέντρων Αθήνας - Πειραιά ως πολιτισμικού αγαθού που χαρακτηρίζει την ιστορική πορεία τους		Πολιτικές για την αύξηση της προσπελασιμότητας με ΜΜΜ και μορφές βιώσιμης κινητικότητας		Εφαρμογή κοινωνικής πολιτικής κατοικίας	
	Πρόωθηση τοπικού σχεδιασμού για την ένταξη των παρεμβάσεων μικρής κλίμακας σε δίκτυο πρασίνου		Πρόωθηση πολιτικών απασχόλησης, ε) με πολιτικές στήριξης Μικρών και Μεσαίων Επιχειρήσεων (ΜΜΕ).			
	Άσκηση πολιτικών για την εξασφάλιση κοινωνικής κατοικίας ή κατοικίας προσιτής τιμής για συγκεκριμένες ευάλωτες ή στοχευόμενες ομάδες του πληθυσμού					

Πίνακας 9 : Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων Ρ.Σ.Α 2014 πηγή: *Ίδια Επεξεργασία* (Ν. 4277/2014 ΦΕΚ 156/Α/1.8.2014)

#### 4.4.3 Χωροταξική οργάνωση - χωρικές ενότητες

Το πρότυπο χωρικής οργάνωσης συμφωνά με το νέο ΡΣΑ της Αττικής διαμορφώνεται βάσει των στρατηγικών στόχων για την Περιφέρεια και

ανταποκρίνεται στις αρχές της συμπαγούς πόλης της ορθολογικής χρήσης φυσικών πόρων, εδαφών και της ενέργειας και αποδίδει βαρύτητα τόσο στον αστικό όσο και στον εξωαστικό χώρο, με την αντιμετώπισή τους ως συμπληρωματικών συνιστωσών ενός ενιαίου λειτουργικού συνόλου.

Συνεπώς ο αστικός χώρος αποτελεί ένα ιεραρχημένο πολυκεντρικό σύστημα σαφώς οριοθετημένων αστικών συγκεντρώσεων. Το σύστημα αυτό συγκροτείται με κέντρο βάρους το συμπαγές αστικό συγκρότημα Αθήνας-Πειραιά και περιλαμβάνει τους συμπαγείς δορυφορικούς αστικούς πυρήνες και υποδοχείς παραγωγικών δραστηριοτήτων στις περιοχές εκτός του Λεκανοπεδίου. Στις ως άνω περιοχές επιδιώκεται να αναπτυχθούν σχετική λειτουργική αυτοτέλεια, καθώς και οριζόντιες λειτουργικές αλληλεξαρτήσεις. Όσο για τον εξωαστικό χώρο αυτός προτείνεται να συγκροτηθεί :

1. ως μια ενιαία αυτόνομη οντότητα
2. ως ο ζωτικός χώρος για την ποιότητα ζωής των κατοίκων και τη διατήρηση της οικολογικής ισορροπίας,
3. ως παραγωγικός χώρος για τη διατήρηση της πρωτογενούς παραγωγής
4. ως συστατικό στοιχείο της πολιτισμικής ταυτότητας και του τοπίου της Αττικής και
5. ως συγκριτικό αναπτυξιακό πλεονέκτημα που βελτιώνει την ελκυστικότητά της.

Ο χώρος της Αττικής διαμορφώνεται βάσει χωρικών ενοτήτων, αξόνων και πόλων ανάπτυξης, οι οποίοι αποτελούν τις περιοχές κλειδιά που αναλαμβάνουν δομικό ρόλο στη διάρθρωση του χώρου, όπου εστιάζονται οι δράσεις και τα μέσα για την υλοποίηση των στόχων του νέου ΡΣΑ, στο πλαίσιο της σύνθεσης των τομεακών πολιτικών στο χώρο. Καθορίζονται τέσσερις (4) Χωρικές Ενότητες, με διάκριση σε επιμέρους Χωρικές Υποενότητες, για τη βέλτιστη χωροταξική οργάνωση, με βάση τη γεωγραφική διάρθρωση και τα επιμέρους φυσιογνωμικά τους χαρακτηριστικά λαμβάνοντας υπόψη τη νέα διοικητική διάρθρωση, όπως αυτή ορίζεται στη διάταξη της παρ. 3 του άρθρου 3 του ν. 3852/2010 (Α' 90), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

Συγκεκριμένα καθορίζονται ως εξής:

Χωρικές Ενότητες							
Αθήνας - Πειραιά		Ανατολικής Αττικής		Δυτικής Αττικής		Νησιωτικής Αττικής	
ΔΗΜΟΙ		ΔΗΜΟΙ		ΔΗΜΟΙ		ΔΗΜΟΙ	
<b>Χωρικές Υποενοτήτες</b>	<b>Κεντρικής Αθήνας,</b>	1. Αθηναίων 2. Φιλαδέλφειας-Χαλκηδόνας, 3. Γαλασίου 4. Ζωγράφου, 5. Καισαριανής 6. Βύρωνα 7. Ηλιούπολης 8. Δάφνης - Ύμηττού	<b>Μεσογείων</b>	1. Ραφήνας – Πικερμίου 2. Παλλήνης 3. Παιανίας, 4. Σπάτων –Αρτέμιδας 5. Κρωπίας 6. Μαρκοπούλου Μεσσήνιας 7. Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης.	<b>Θρυσίου</b>	1. Ελευσίνας 2. Ασπροπύργου 3. Φυλής	1. Αίγινας, 2. Τροιζηνίας, Αγκιστρίου 3. Σαλαμίνας 4. Σπετσών 5. Ύδρα 6. Πόρου 7. Κυθήρων κοινότητα Αντικυθήρων.
	<b>Βόρειας Αθήνας</b>	1. Πεντέλης 2. Κηφισιάς 3. Μεταμορφώσεως 4. Πεύκης – Λυκόβρυσης 5. Αμαρουσίου 6. Ψυχικού – Φιλοθέης 7. Χολαργού – Παπάγου 8. Νέας Ιωνίας, 9. Ηρακλείου 10. Βριλήσσιων 11. Αγ. Παρασκευής 12. Χαλανδρίου	<b>Λαορεωτικής</b>	1. Λαυρεωτικής 2. Σαρωνικού 3. Δήμου Κέας	<b>Μεγαρίδας</b>	1. Μεγάρων 2. Μάνδρας - Ειδυλλίας,	
	<b>Νότιας Αθήνας,</b>	1. Γλυφάδας 2. Ελληνικού – Αργυρούπολης 3. Αλίμου, Νέας Σμύρνης 4. Μοσχάτου – Ταύρου 5. Καλλιθέας 6. Παλαιού Φαλήρου 7. Αγίου Δημητρίου	<b>Βόρειας Αττικής</b>	1. Ωρωπού 2. Μαραθώνα 3. Διονύσου 4. Αχαρνών			
	<b>Δυτικής Αθήνας</b>	1. Αιγάλεω, 2. Περιστερίου 3. Πετρούπολης 4. Χαϊδαρίου 5. Αγίας Βαρβάρας 6. Ιλίου 7. Αγ. Αναργύρων - Καματερού.					
	<b>Πειραιά</b>	1. Πειραιώς 2. Κορυδαλλού 3. Νίκαιας - Αγ. Ιωάννη Ρέντη 4. Κερατσινίου – Δραπετσώνας 5. Περάματος.					

Πίνακας 10 : Χωρικές Ενότητες Ρ.Σ.Α 2014 πηγή: Ίδια Επεξεργασία (Ν. 4277/2014 ΦΕΚ 156/Α\1.8.2014)

#### 4.4.3.1 Χωρική Ενότητα Αθήνας - Πειραιά

Συμφώνα με το νέο ΡΣΑ η Χωρική Ενότητα που εμπεριέχει την Αθήνα και το Πειραιά θα παραμείνει η κύρια περιοχή συγκέντρωσης πληθυσμού και δραστηριοτήτων και ιδιαίτερα μητροπολιτικών λειτουργιών, με συνεχή οικιστικό ιστό. Βασική προτεραιότητα είναι η αστική αναζωογόνηση, η οποία περιλαμβάνει και τη συμπλήρωση και αναβάθμιση των αστικών υποδομών, με προτεραιότητα το ιστορικό κέντρο, τις περιοχές με στοιχεία πολεοδομικής υποβάθμισης, το γερασμένο κτηριακό απόθεμα και τις μεγάλες πυκνότητες.

Η ως άνω Χωρική Ενότητα διακρίνεται από ανισότητες που αφορούν την πρόσβαση σε κοινωνικό και αστικό εξοπλισμό, αλλά και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος. Προτεραιότητα δίνετε στην άμβλυνση των ανισοτήτων μέσω της χωροθέτησης των υποδομών σε συσχετισμό με την αύξηση και την ανισοκατανομή του πληθυσμού εντός της Χωρικής Ενότητας και μέσω της βελτίωσης του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος στις περιοχές που παρουσιάζουν υστέρηση.

##### Χωρική Υποενότητα Κεντρικής Αθήνας:

Για το Μητροπολιτικό κέντρο Αθήνας που αποτελεί το επιτελικό κέντρο της Μητροπολιτικής Περιοχής και της χώρα επιδιώκεται, σε όλους τους τομείς η γενικότερη ενίσχυση του ρόλου του σε εθνικό και διεθνές επίπεδο με μέτρα που αποσκοπούν στην ποιοτική αναβάθμιση παραδοσιακών ζωνών κεντρικών λειτουργιών, με παράλληλη τόνωση και νέων πυρήνων μητροπολιτικών δραστηριοτήτων, καθώς, επίσης, και στη βελτίωση των παραμέτρων, που συνδέονται με την ποιότητα διαβίωσης στο κέντρο της πόλης και τη βελτίωση των παραμέτρων, που συνδέονται με την ποιότητα διαβίωσης στο κέντρο της πόλης. Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκεται η αναβάθμιση των πολιτιστικών της πόρων, η συμπλήρωση και η αναβάθμιση των πολιτιστικών υποδομών Μητροπολιτικού επιπέδου στην κατεύθυνση προώθησης του αστικού τουρισμού (όπως συνεδριακού, εκθεσιακού, κ.α ), καθώς και η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και της εικόνας της πόλης και η αναβάθμιση του κοινωνικού εξοπλισμού.

##### Χωρική Υποενότητα Πειραιά:

Για την Μητροπολιτική περιοχή Πειραιά ο κεντρικός στόχος του ΡΣΑ είναι η ενίσχυση του ρόλου της ως διαμετακομιστικού κέντρου στη μεσογειακή λεκάνη με την παράλληλη αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών και τη βελτίωση του περιβάλλοντος αστικού ιστού του δήμου, εξασφαλίζοντας καλύτερη λειτουργική διασύνδεση μεταξύ τους. Έτσι επιδιώκεται η ανασυγκρότηση του παραγωγικού ιστού της πόλης, η διάσωση της παραδοσιακής αγοράς και του λιανικού εμπορίου, της βιοτεχνίας και της μεταποίησης και η

επανενεργοποίησή -παράλληλα με την εφαρμογή βέλτιστων περιβαλλοντικών πρακτικών- της παράκτιας ζώνη στις χωροθετημένες δραστηριότητες του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα. Ακόμη προτείνεται η ενεργοποίηση της περιοχής που περικλείεται από τις οδούς Πειραιώς - Θηβών - Αλιπέδου και Κηφισού στα Καμίνια - Αγ. Ιωάννη Ρέντη, όπως, επίσης με την επανάχρηση του ανενεργού κτηριακού αποθέματος και τη χωροθέτηση δραστηριοτήτων του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα.

#### Χωρική Υποενότητα Δυτικής Αθήνας:

Διατηρείται και ενισχύεται ο χαρακτήρας της ως περιοχής κυρίως κατοικίας με παράλληλη στήριξη της παραγωγικής βάσης. Προωθείται η αναζωογόνηση των περιοχών που παρουσιάζουν προβλήματα αστικής υποβάθμισης, κοινωνικών ανισοτήτων, καθώς, επίσης, και η αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος. Προτεραιότητα αποτελεί και η χωροθέτηση υποδομών υγείας, περίθαλψης και πρόνοιας, όπως επίσης και η διαδημοτική σύνδεση των δήμων της με μέσα μαζικής μεταφοράς.

#### Χωρική Υποενότητα Βόρειας Αθήνας:

Το ΡΣΑ διατηρεί την περιοχή ως κυρίως κατοικίας, αλλά και εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής. Κατεύθυνση αποτελεί η πολεοδομική οργάνωση των περιοχών, κυρίως με τον σχεδιασμό των χρήσεων μέσω των υποκείμενων επιπέδων σχεδιασμού, προς την κατεύθυνση της εξισορρόπησης των συγκρούσεων χρήσεων γης, κυρίως όσον αφορά την κατοικία, τις υπηρεσίες και το εμπόριο.

#### Χωρική Υποενότητα Νότιας Αθήνας:

Διατηρείται ο χαρακτήρας της ως περιοχής κυρίως κατοικίας, αλλά και τουρισμού, αναψυχής και εμπορίου. Κατεύθυνση αποτελεί η πολεοδομική οργάνωση των περιοχών, κυρίως με τον έλεγχο των χρήσεων. Προωθείται η καλύτερη δικτύωση της Υποενότητας και η χωροθέτηση υποδομών υγείας, περίθαλψης και πρόνοιας.

#### **4.4.3.2 Χωρική Ενότητα Ανατολικής Αττικής**

### Χωρική Υποενότητα Μεσογείων

Για την Χωρική Υποενότητα Μεσογείων συνιστά την ευρύτερη περιοχή του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, του οποίου ο ρόλος ως κυρίας από αέρος πύλης εισόδου στη χώρα απαιτεί τη διασφάλιση υψηλού επιπέδου περιβάλλοντος χώρου με την άμεση προστασία και οργάνωση των μη αστικών περιοχών αποτελούν μείζονα προτεραιότητα του νέου ΡΣΑ. Προτεραιότητα δίνεται στην ενίσχυση της συγκέντρωσης δραστηριοτήτων υψηλής τεχνολογίας, έρευνας και καινοτομίας στους θεσμοθετημένους υποδοχείς αναπτυξιακών δραστηριοτήτων και του ευρύτερου πόλου περιοχής Αεροδρομίου, ταυτόχρονα με την οργάνωση των διαμεταφορών και των υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιασμού. Κατεύθυνση για τη Χωρική Υποενότητα αποτελεί επίσης η προώθηση κατά προτεραιότητα του συνεδριακού, επιχειρηματικού, πολιτιστικού και περιηγητικού τουρισμού. Προωθείται επίσης, η ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα, ιδιαίτερα των παραδοσιακών καλλιεργειών και η προστασία της γεωργικής γης της Υποενότητας και η σύνδεση της οινοπαραγωγής και της ελαιοπαραγωγής με την τουριστική ανάπτυξη.

### Χωρική Υποενότητα Λαυρεωτικής

Η Χωρική Υποενότητα Λαυρεωτικής έχει ρόλο φυσικού αποθέματος, καθώς και υποδοχής δραστηριοτήτων πρώτης και δεύτερης κατοικίας και αναψυχής, που θα κατευθυνθούν κυρίως στο εσωτερικό των υφιστάμενων οικισμών λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής και την ύπαρξη πολιτιστικής κληρονομιάς διεθνούς ακτινοβολίας, βασική προωθητική δραστηριότητα για την περιοχή αποτελεί η ανάδειξη αυτών των στοιχείων και η αναβάθμιση της τουριστικής δραστηριότητας στην περιοχή μέσω και της σύνδεσής τους με το Λιμένα του Λαυρίου. Ταυτόχρονα προωθείται η αναβάθμιση του Λιμένα του Λαυρίου σε δεύτερο λιμένα της Αττικής, με την ολοκλήρωση των μεταφορικών αξόνων. Προωθείται η ισχυροποίηση της δυναμικής του Λαυρίου με ανάδειξη της βιομηχανικής κληρονομιάς του και σύνδεσή της με την έρευνα και καινοτομία, η οργάνωση των δραστηριοτήτων και η ενίσχυση υποδομών του τουρισμού αλλά και η ανάδειξη της Μακρονήσου ως τόπου μνήμης της ιστορίας της νεότερης Ελλάδας.

### Χωρική Υποενότητα Βόρειας Αττικής

Οι προτεραιότητες για τη χωρική οργάνωση Χωρικής Υποενότητας Βόρειας Αττικής αποτελούν είναι η προστασία του περιβάλλοντος και της αγροτικής γης που καταλαμβάνουν σημαντική έκταση, διασφαλίζοντας τον παραγωγικό της χώρο στον πρωτογενή τομέα. Επίσης, η ενθάρρυνση νέων δραστηριοτήτων που να κατευθύνονται σε πειραματικές οικολογικές καλλιέργειες σε συνεργασία με τα πανεπιστημιακά και ερευνητικά ιδρύματα. Μια ακόμη επιδίωξη είναι η οργάνωση της αστικής ανάπτυξης, κυρίως στο οικιστικό σύμπλεγμα που στρέφεται προς το βόρειο-ανατολικό Πολεοδομικό Συγκρότημα, με λελογισμένη ανάπτυξη κύριας και παραθεριστικής κατοικίας στους ηπειρωτικούς και παράκτιους οικισμούς. Η πολεοδομική οργάνωση

των παραγωγικών ζωνών που συμπεριλαμβάνονται εκατέρωθεν του εθνικού και σιδηροδρομικού δικτύου και αποτελούν τμήμα του στρατηγικού αναπτυξιακού άξονα Βορρά - Νότου (Διεθνούς και Εθνικής εμβέλειας) με σημαντικούς πόλους ανάπτυξης στις περιοχές του Αυλώνα (Βόρεια πύλη Περιφέρειας Αττικής) και του Αγίου Στεφάνου - Κρυονερίου (Βόρεια Πύλη του Μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας), καθώς και η οργάνωση των ήδη θεσμοθετημένων περιοχών παραγωγικών δραστηριοτήτων. Προωθητική δραστηριότητα για την περιοχή είναι επίσης, η γεωργία - κτηνοτροφία για την κάλυψη των αναγκών της Περιφέρειας, σε συνδυασμό με τις σχετικές, με τα παραγόμενα προϊόντα, μεταποιητικές μονάδες. Η δημιουργία υπερτοπικών πόλων αναψυχής και πολιτισμού με ήπιες δραστηριότητες και λειτουργίες, σε συνάρτηση με το πλούσιο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον της περιοχής για την προβολή της φυσιογνωμίας της και την απόδοση κοινωφελών και κοινόχρηστων λειτουργιών στους πολίτες της Περιφέρειας και η ανάδειξη του ιστορικού τόπου του Μαραθώνα, ο οποίος αποτελεί Παγκόσμια Μητρόπολη του αθλήματος του Μαραθωνίου Δρόμου και περιοχή συμπύκνωσης αρχαιολογικών μνημείων διεθνούς ακτινοβολίας.

#### **4.4.3.3 Χωρική Ενότητα Δυτικής Αττικής**

Στην Χωρική Υποενότητα Θριασίου οι αναπτυξιακές κατευθύνσεις για την περιοχή στοχεύουν στη δημιουργία περιοχών με οργανωμένη επιχειρηματική δραστηριότητα και την ανάδειξη νέων πολιτιστικών δραστηριοτήτων, για ενίσχυση του ρόλου της περιοχής της Ελευσίνας ως πολιτιστικού και τουριστικού κέντρου, στη δημιουργία αξόνων ανάπτυξης με την αξιοποίηση των νέων μεγάλων οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων που διαπερνούν την περιοχή και στην ενσωμάτωση προηγμένης τεχνολογίας στις παραγωγικές δραστηριότητες και στις υπηρεσίες με στόχο και την σταδιακή μείωση της περιβαλλοντικής υποβάθμισης.

Άξονες προτεραιότητας είναι:

1. Η οργάνωση ισχυρού αναπτυξιακού και επιχειρηματικού πόλου του δευτερογενή τομέα, του χονδρεμπορίου και του διαμετακομιστικού εμπορίου.
2. Η κλαδική ανάπτυξη και η ανάδειξη νέων προωθητικών δραστηριοτήτων.
3. Η χωρική οριοθέτηση της βιομηχανικής ανάπτυξης, όσον αφορά τις μονάδες που λειτουργούν παράλληλα προς την ακτή, με εξαίρεση τις μονάδες που αποδεδειγμένα λειτουργούν σε άμεση σχέση με τη θάλασσα.
4. Η χωροθέτηση νέων ζωνών χονδρικού εμπορίου κοντά στην Εθνική και Αττική οδό, που ήδη λειτουργούν σε περιοχές εκτός σχεδίου και σε θέσεις με καλή προσπελασιμότητα.
5. Η ενίσχυση του αναπτυξιακού ρόλου των αστικών κέντρων, η οργάνωση και ανάδειξη δικτύου πολιτιστικών πόρων διεθνούς κληρονομιάς, σε

συνδυασμό με την ενίσχυση επιλεκτικών μορφών τουρισμού και συμπληρωματικών δράσεων.

6. Η κατάρτιση προγράμματος αναβάθμισης του περιβάλλοντος και άρσης των συνεπειών που επέφερε στην ευρύτερη περιοχή, κατ'επέκταση και στη χωρική υποενοότητα Δυτικής Αττικής, ο χώρος Ολοκληρωμένης Εγκατάστασης Διαχείρισης Απορριμμάτων (ΟΕΔΑ) Δυτικής Αττικής.
7. Η ενίσχυση του πολιτιστικού και τουριστικού χαρα-κτήρα της Ελευσίνας, η οποία αποτελεί περιοχή αρχαιολογικών μνημείων διεθνούς ακτινοβολίας.
8. Η εξυγίανση του βυθού του κόλπου Ελευσίνας- Ασπροπύργου και η διαχρονική παρακολούθηση αναβάθμισης του Σαρωνικού. Πρόγραμμα εντοπισμού ρυπα- σμένων εδαφών και υπόγειων υδάτων, σημειακών πηγών παραγωγής επικίνδυνων αποβλήτων, απορρύπανσης και αποκατάστασης των φυσικών πόρων και τοπίου.
9. Η κατάρτιση Σχεδίου Διαχείρισης για την περίπτωση τεχνολογικών ατυχημάτων.

#### Χωρική Υποενοότητα Μεγαρίδας:

1. Επιδιώκεται η ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων στον πρωτογενή τομέα, η διασφάλιση και ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα, στις περιοχές Μεγάρων, Ερυθρών και Οινόης με προοπτική πρωτογενούς καθετοποίησης και σύνδεση της αγροτικής παραγωγής με την τουριστική ανάπτυξη.
2. Προωθείται η οργάνωση πόλου διαπεριφερειακής σημασίας στην περιοχή των Μεγάρων με ενίσχυση των υποδοχέων μεταποίησης ιδιαίτερα του πρωτογενούς τομέα και χονδρεμπορίου.
3. Προωθούνται ισχυρά μέτρα προστασίας των φυσικών, παράκτιων και άλλων εκτός σχεδίου περιοχών που αποτελούν τους βασικούς πόλους έλξης για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής, παραθερισμού και τουρισμού.
4. Προωθείται η δημιουργία Τεχνολογικού Πάρκου στα Μέγαρα, με ερευνητικές και εκπαιδευτικές δραστηριότητες, με έμφαση στον πρωτογενή τομέα, εγκαταστάσεις υψηλής τεχνολογίας και αγροτουριστικές μονάδες.
5. Η Χωρική Υποενοότητα Μεγαρίδας αποτελεί απόθεμα γης για τη μελλοντική (μέσο-μακροπρόθεσμη) εσωτερική αποκέντρωση της Αττικής, μέσω νέων μορφών οργανωμένης χωρικής ανάπτυξης σε θέσεις με πολύ καλή υπερτοπική προσπελασιμότητα.

#### **4.4.3.4 Χωρική Ενότητα Νησιωτικής Αττικής**

Για την Χωρική Ενότητα Νησιωτικής Αττικής οι κατευθύνσεις για την οργάνωση έχουν ως :

1. Ανάπτυξη του τουρισμού υπό το πρίσμα της δικτύωσης με την περιοχή της Αθήνας-Αττικής, προκειμένου ο νησιωτικός χώρος της Περιφέρειας να αποτελεί συνδυασμένο προορισμό διεθνούς εμβέλειας.
2. Ήπια ανάπτυξη, ανάλογα με τα κατά τόπους συγκριτικά πλεονεκτήματα, με έμφαση στο σεβασμό της ευαισθησίας του νησιώτικου και παράκτιου τοπίου και περιβάλλοντος. Η ήπια οικιστική ανάπτυξη πρέπει να συσχετίζεται με την αναζωογόνηση των φθινόντων οικισμών και την περιορισμένη επέκταση των υπαρχόντων.
3. Προωθούνται ειδικά επιλεγμένες μορφές τουρισμού και η διασύνδεσή τους με δίκτυο πολιτισμικών και τουριστικών, χερσαίων και θαλάσσιων διαδρομών.
4. Επιδιώκεται η διατήρηση του πρωτογενούς τομέα, όπου υπάρχουν οι προϋποθέσεις ανάπτυξής του, όπως σε Αίγινα, Σαλαμίνα, Πόρο, Τροιζηνία, με επιπλέον ανάπτυξη ειδικών καλλιεργειών και δραστηριοτήτων εκμετάλλευσής τους. Επιβάλλεται, παράλληλα, η διατήρηση και αξιοποίηση των παραδοσιακών δραστηριοτήτων του δευτερογενούς τομέα, σε συνδυασμό με τις λοιπές αναπτυξιακές δραστηριότητες των νησιών.
5. Επιδιώκεται η οργάνωση των νησιών του Αργοσαρωνικού με ενίσχυση των συνδέσεων και λειτουργική μεταξύ τους συσχέτιση, η βελτίωση της θαλάσσιας σύνδεσης της Αίγινας με τη μεταφορά των πορθμει- ακών και θαλάσσιων εμπορευματικών συνδέσεων στο Λεόντι, καθώς και των εσωτερικών οδικών συνδέσεων του νησιού.
6. Επιδιώκεται, κατά προτεραιότητα, η βελτίωση των υποδομών των δικτύων ύδρευσης, αποχέτευσης ακα-θάρτων και βιολογικών καθαρισμών, δικτύων όμβριων και αντιπλημμυρικής προστασίας και η λήψη μέτρων αντιμετώπισης της υπαλμύρωσης των υδάτων και της υπεράντλησης από τις γεωτρήσεις και η οργάνωση των χώρων διάθεσης αποβλήτων και ανακύκλωσης.
7. Εκδίδεται Προεδρικό διάταγμα μετά από πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Ναυτιλίας και Αιγαίου και του εκάστοτε συ- ναρμόδιου Υπουργού που εξειδικεύει τις ρυθμίσεις του παρόντος για τα νησιά των Κυθήρων και Αντικυθήρων.
8. Οργανώνονται οι μονάδες ιχθυοκαλλιέργειας, με την εξειδίκευση των κατευθύνσεων του τομεακού Ειδικού

#### 4.4.3 Οικιστική ανάπτυξη & πολεοδομική οργάνωση

Για την προώθηση της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης υιοθετείται ένα πρότυπο οικιστικής ανάπτυξης, σύμφωνα με την αρχή της συμπαγούς πόλης, στο πλαίσιο του οποίου η κάλυψη των οικιστικών αναγκών επιδιώκεται κυρίως μέσα στην ήδη θεσμοθετημένη αστική γη ενώ οι επεκτάσεις των σχεδίων πόλης ή οι νέες αναπτύξεις είναι περιορισμένες.

Για την αύξηση της αποτελεσματικότητας και την τόνωση της εσωτερικής συνοχής του συστήματος χωρικού σχεδιασμού στην Αττική, τίθενται οι εξής ειδικότεροι στόχοι:

1. Σύνδεση του στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού με την πολεοδομική πολιτική μέσω και συστηματοποίηση των ρυθμίσεών του, ιδίως όσον αφορά τα σχέδια χρήσεων γης.
2. Ενίσχυση των διαδικασιών συμμετοχής και διαβούλευσης με τους κοινωνικούς φορείς και τις παραγωγικές τάξεις.
3. Ενίσχυση της επιχειρησιακής διάστασης του σχεδιασμού και καθιέρωση ευελιξίας στη συνεργασία δημόσιου - ιδιωτικού τομέα.

Τα μέτρα για την οικιστική ανάπτυξη παραθέτονται περιγραφικά πιο κάτω :

1. Η οικιστική ανάπτυξη κύριας και παραθεριστικής κατοικίας διοχετεύεται στις θεσμοθετημένες οικιστικές περιοχές. Νέες επεκτάσεις ή αναπτύξεις είναι αποδεκτές μόνον εφόσον η αναγκαιότητά τους τεκμηριώνεται (πχ στις περιπτώσεις που ο υφιστάμενος πολεοδομικός χώρος είναι διαπιστωμένα ανεπαρκής) .
2. Οι επεκτάσεις και οι νέες οικιστικές αναπτύξεις γίνονται μόνο κατά οργανικές πολεοδομικές ενότητες (γειτονιές) με εξασφάλιση όλων των αναγκαίων χώρων για κοινωνική και τεχνική υποδομή και εξασφάλιση της χρηματοδότησης για την κατασκευή των βασικών έργων υποδομής.
3. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, που εκδίδεται μετά τη σύνταξη ειδικής τεχνικής μελέτης, είναι δυνατή η μετατροπή του καθεστώτος περιοχών που έχουν ενταχθεί στο σχέδιο ως περιοχές παραθεριστικής κατοικίας, σε περιοχές κύριας κατοικίας όταν δικαιολογείται από την κατασκευή μεταφορικών υποδομών σταθερής τροχιάς που θα επιταχύνουν διαφαινόμενη τάση και με την προϋπόθεση ότι με την μετατροπή δεν θίγεται η προστασία του οικιστικού περιβάλλοντος και ότι αυτή αποσκοπεί στην κάλυψη των συμπληρωματικών αναγκών σε κοινωνική υποδομή και εξυπηρετήσεων και δεν συνεπάγεται την αύξηση του συντελεστή δόμησης.

Για την Προστασία και ολοκληρωμένη διαχείριση του εξωαστικού χώρου και τον περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης έχουμε τις πιο κάτω δράσεις :

1. Εφαρμογή του παρόντος αφορά το σύνολο των εκτάσεων της Αττικής που βρίσκονται εκτός εγκεκριμένων σχεδίων και εκτός ορίων οικισμών, καθώς και

- εκτός των θεσμοθετημένων προς πολεοδομία ή για την υποδοχή παραγωγικών δραστηριοτήτων περιοχών.
2. β) Ο εξωαστικός χώρος αντιμετωπίζεται παράλληλα με τον αστικό, ως συμπληρωματική συνιστώσα ενός ενιαίου λειτουργικού συνόλου. Κατεύθυνση του παρόντος είναι η ολοκληρωμένη διαχείρισή του, με
  3. γ) Ο εξωαστικός χώρος προστατεύεται ως κρίσιμος παράγοντας για τη βιώσιμη ανάπτυξη, την οικολογική ισορροπία και την ποιότητα ζωής των κατοίκων της Αττικής.

Το Μητροπολιτικό Κέντρο της Πρωτεύουσας που συγκροτείται από τα κέντρα Αθήνας και Πειραιά στο νέο ΡΣΑ προτείνεται η ανασυγκρότηση, οικονομικού, κοινωνικού και περιβαλλοντικού χαρακτήρα, με παράλληλες συντονισμένες δράσεις κοινωνικής πολιτικής, πολιτικής απασχόλησης και πολεοδομικών παρεμβάσεων ποικίλης εμβέλειας, που αξιοποιούν το ιστορικό βάθος και την πολυμορφία.

Οι Κύριοι άξονες πολιτικής για την ανασυγκρότηση των κέντρων Αθήνας και Πειραιά, είναι οι εξής:

1. Διατήρηση του ρόλου τους, ως τόπων συμπύκνωσης των κοινωνικών και πολιτικών θεσμών, με την τόνωσή τους ως κέντρων επιτελικής διοίκησης και συγκεντρώσεων γραφείων και την οργάνωση και επέκτασή τους.
2. Επαναπροσδιορισμός και πολύπλευρη ανάδειξη του αστικού χαρακτήρα και της ταυτότητάς τους, με στόχο να διατηρήσουν και να ενδυναμώσουν την κοινωνική, οικονομική και πολιτιστική τους λειτουργία.
3. Ενίσχυση δραστηριοτήτων και θέσεων απασχόλησης, διαφορετικών βαθμίδων και εξειδικεύσεων.
4. Προώθηση πολιτικών για τη διατήρηση και ενίσχυση της υφιστάμενης κατοικίας και ανάπτυξη νέας.
5. Ενεργοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος.
6. Καθιέρωση πολιτικών εξισορρόπησης, με διατήρηση της ιδιαίτερης ταυτότητας και κοινωνικής πολυσυλλεκτικότητας, ιδίως στις επιμέρους περιοχές με φαινόμενα κοινωνικής πόλωσης και στοχοποίησης.
7. Ενίσχυση των προσβάσεων στα κέντρα με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) και ιδιαιτέρα με Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ), καθώς επίσης και ανάδειξη της προτεραιότητας του πεζού και του ποδηλάτη.
8. Βελτίωση της εικόνας και της αστικής δομής των κεντρικών περιοχών, η ποιοτική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου.
9. Κάλυψη των αναγκών κοινωνικής και τεχνικής υποδομής.

Για το κέντρο της Αθήνας προβλέπονται τα εξής:

1. Δίνεται έμφαση στην ανάσχεση της απομάκρυνσης κατοίκων ( αστικής συρρίκνωσης ), την προσέλκυση νέων, την προσέλκυση επιχειρήσεων, την

ανάδειξή του σε τουριστικό προορισμό διεθνούς εμβέλειας και την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου. Προτεραιότητα για την αναζωογόνηση του κέντρου της Αθήνας, αποτελεί το εμπορικό τρίγωνο και το θεσμικά καθορισμένο υπερτοπικό κέντρο.

2. Για τη διατήρηση της πολυδιάστατης λειτουργικότητας, προωθούνται συνδυασμένες ενέργειες που θα ενισχύσουν τις επαγγελματικές ή παραγωγικές δραστηριότητες που φθίνουν και θα προσελκύσουν νέες, οι οποίες θα πυκνώσουν την οικονομία, το εμπόριο, τον τουρισμό και την αναψυχή, την καλλιτεχνική και τη μεταποιητική παραγωγή και ταυτόχρονα θα ενισχύσουν την κατοικία και τις συναφείς εξυπηρετήσεις, στη λογική της κοινωνικής διαστρωμάτωσης. Ιδιαίτερη έμφαση σε αυτό το πλαίσιο έχει η υποστήριξη των αναδυόμενων πολιτιστικών χώρων, ιδιαίτερα στις δυτικές περιοχές του κέντρου, όπου δραστηριοποιούνται νέοι δημιουργοί και συλλογικότητες με ιδιαίτερες κουλτούρες, καθώς και νέες δημιουργικές επιχειρήσεις.

Για την ενίσχυση της συμπαγούς πόλης και της πολυκεντρικότητας και την ανάσχεση της διάχυσης λειτουργιών στις ευρύτερες ζώνες επιρροής των νέων υπεραστικών-περιαστικών οδικών αξόνων ορίζεται ότι στις περιπτώσεις χάραξης των νέων υπεραστικών, περαστικών οδικών αξόνων, απαιτείται ο έλεγχος χρήσεων γης στις ευρύτερες ζώνες επιρροής μέσω εργαλείων του πολεοδομικού σχεδιασμού. Σκοπός είναι ο έλεγχος της αστικής διάχυσης και της εξάπλωσης της πόλης, όπως επίσης και η εξασφάλιση της αναγκαίας γης για τη λειτουργία του οδικού δικτύου.

Η εύρυθμη λειτουργία της περιοχής επιρροής των σταθμών των Μέσων Σταθερής Τροχιάς για την αποφυγή φαινομένων συγκρούσεων χρήσεων γης σε αυτές, προωθείται κατά προτεραιότητα ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός και ο έλεγχος των χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης, μέσω εργαλείων του πολεοδομικού σχεδιασμού.

Με το νέο ΡΣΑ επιδιώκεται η αναγέννηση του υφιστάμενου αστικού ιστού με τις αναπλάσεις συμπεριλαμβάνουν ένα ευρύτερο φάσμα δράσεων, μεταξύ των οποίων ο αποτελεσματικός έλεγχος των χρήσεων γης, η διαχείριση της λειτουργίας του δημόσιου χώρου, η χρήση εργαλείων οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής και η χρήση λοιπών διαθέσιμων πολεοδομικών εργαλείων.

Για το σχεδιασμό και τη διαχείριση των Μητροπολιτικών Παρεμβάσεων εφαρμόζονται οι εξής εναλλακτικοί τρόποι θεσμοθέτησης ή και συνδυασμός τους, ανάλογα με τον χαρακτήρα της περιοχής και τους στόχους του προγράμματος:

1. Σχέδιο Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (Σ.Ο.Α.Π.), σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 του ν. 2742/1999 (Α' 207). Για το συντονισμό της εφαρμογής των ΣΟΑΠ της Αττικής συνιστάται Επιτροπή Συντονισμού με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και συμμετοχή εκπροσώπων των συναρμοδίων Υπουργείων. Με όμοια απόφαση προβλέπεται κάθε σχετική λεπτομέρεια για τη λειτουργία, τις αρμοδιότητες, καθώς και τη διοικητική και επιστημονική στήριξη της Επιτροπής.

2. Ζώνη Ελεγχόμενης Ανάπτυξης (Ζ.Ε.Α.), σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 99 του ν. 1892/1990, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
3. Περιοχές Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 11 του ν. 2742/1999.
4. Έκδοση Προεδρικού διατάγματος για την εξειδίκευση του νέου ΡΣΑ, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 5 του άρθρου 1.
5. Μέσω των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων.
6. Μέσω των σχεδίων των άρθρων 7 και 8 του ν. 4269/2014.

Σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις ακολουθείται η διαδικασία της δημόσιας διαβούλευσης.

Ως προγράμματα ειδικών παρεμβάσεων Μητροπολιτικού Χαρακτήρα ορίζονται οι παρεμβάσεις στα Μητροπολιτικά Πάρκα όπως τα Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων της Αττικής η παρέμβαση στην οδό Πανεπιστημίου, στην Ακαδημία Πλάτωνος, στα προσφυγικά της λεωφόρου Αλεξάνδρας σε συνδυασμό με τη «διπλή ανάπλαση», στην περιοχή της «Νότιας Πύλης» από το Γήπεδο Καραϊσκάκη μέχρι τον Άγιο Διονύσιο, καθώς και στην περιοχή της «Λιμενοβιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας- Κερατσινίου».

Στο πεδίο της προστασίας και ανάδειξης των ιστορικών και πολιτιστικών πόρων και των πολιτιστικών υποδομών επιδιώκεται η εναρμόνιση της προστασίας ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, με την προστασία των φυσικών πόρων, την οικονομική ανάπτυξη. Για το σκοπό αυτό, αναφέρονται μέτρα για τη διαφύλαξη, την προστασία, την ανάδειξη και αξιοποίηση της φυσικής, ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς και της φυσιογνωμίας της πόλης, ως σημαντικών πόρων για το σύνολο της κοινωνίας.

1. Προστασία και ανάδειξη των ιστορικών κέντρων στην Αττική.
2. Προστασία και ανάδειξη συνόλων και μεμονωμένων διατηρητέων κτηρίων και εγκαταστάσεων με αξιόλογα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά:
3. Ανάδειξη και διασύνδεση μνημείων και αρχαιολογικών χώρων.
4. Χωροθέτηση πολιτιστικών χρήσεων και υποδομών.
5. Ανάδειξη και δημιουργία «διαδρομών πολιτισμικής διαχρονικότητας».

Για τον παράκτιο χώρο της Αττικής το νέο ΡΣΑ θεωρεί ότι αποτελεί συγκριτικό της πλεονέκτημα και ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός του πρόκειται να μεγιστοποιήσει τα οφέλη, οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά, που προκύπτουν από την αξιοποίησή του. Με την εγκαθίδρυση μιας πρακτικής ολοκληρωμένου σχεδιασμού και διαχείρισης των παράκτιων ζωνών, ακολουθεί τις κατευθύνσεις των ευρωπαϊκών οργάνων και άλλων διεθνών οργανισμών.

Οι στόχοι και κατευθύνσεις γενικά για τον παράκτιο χώρο είναι οι εξής:

1. Αξιοποίηση, προκειμένου να συμβάλει στην ανάδειξη της Αθήνας Αττικής σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας, με δραστηριότητες τουρισμού και αναψυχής.
2. Προστασία, διατήρηση και αποκατάσταση του τοπίου, των αρχαιολογικών και ιστορικών τόπων και εξυγίανση των παράκτιων οικοσυστημάτων, θαλάσσιων και χερσαίων.
3. Διεύρυνση και ενίσχυση του δημόσιου, κοινόχρηστου χαρακτήρα της παράκτιας ζώνης με ελεύθερη πρόσβαση στη ζώνη αιγιαλού και παραλίας,

εξασφάλιση της συνέχειας και βελτίωση των προσβάσεων στην ακτή από την ενδοχώρα.

4. Θεσμική και λειτουργική οργάνωση του συστήματος των λιμένων.
5. Ενιαία διαχείριση της παράκτιας ζώνης στο θαλάσσιο και χερσαίο τμήμα της και τις λεκάνες απορροής που καταλήγουν σε αυτήν.
6. Συντονισμός προγραμμάτων δράσεων των εμπλεκόμενων ανά ζώνη φορέων, με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς τους.

#### **4.4.5 Περιβαλλοντικές πολιτικές**

Οι Στόχοι για την προστασία του περιβάλλοντος που θέτονται με το νέο ΡΣΑ αφορούν την αποτελεσματική προστασία του με άξονες :

- α) τη μείωση των περιβαλλοντικών πιέσεων,
- β) τη διατήρηση, οικολογική διαχείριση και ανάδειξη των προστατευόμενων φυσικών περιοχών ως πυρήνων βιοποικιλότητας,
- γ) τη δημιουργία συνεκτικής οικολογικής υποδομής,
- δ) τη διαμόρφωση εντός του αστικού ιστού ενός δικτύου κοινόχρηστων χώρων πρασίνου,
- ε) τη διασφάλιση της προστασίας και αιεφόρου χρήσης των διαθέσιμων υδάτινων πόρων και την ανάδειξη της περιβαλλοντικής και πολιτιστικής διάστασης των υδάτινων οικοσυστημάτων ως αναπόσπαστου στοιχείου του αστικού και εξωαστικού χώρου,

Παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα οι δράσεις που προτείνονται στο ΡΣΑ:

Προστασία του φυσικού χώρου και της βιοποικιλότητας και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή				
<p>Διαχείριση δασικής γης - Αποκατάσταση υποβαθμισμένων φυσικών περιοχών προστασία - Διαφύλαξη της Γεωργικής Γης Υψηλής - Παραγωγικότητας- Βιώσιμη ανάπτυξη του αγροτικού χώρου</p>	<p>Πρόγραμμα για την πρόληψη και αποκατάσταση των καμένων ή αποψιλωμένων δασών και δασικών εκτάσεων</p>	<p>Προγράμματος προστασίας και διαχείρισης των ορεινών όγκων</p>	<p>Ολοκληρώνεται ο καθορισμός των ορίων τους και των ορίων ζωνών προστασίας, των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης. Οι κυρίαρχες χρήσεις είναι η αναψυχή, ο αθλητισμός και ο πολιτισμός, όπως</p>	<p>Οι τόποι γεομορφολογικού και τοπιακού ενδιαφέροντος προστατεύονται και αναδεικνύονται και αποτελούν κομβικά σημεία του σχεδιασμού και της εννοποίησης των χώρων αναψυχής και πρασίνου</p>
	<p>Απαγόρευση αλλαγής χρήσης των δασών και δασικών εκτάσεων, με εξαίρεση λόγους δημόσιου συμφέροντος</p>		<p>Εγκρίνονται ειδικές μελέτες εξειδίκευσης των Προεδρικών για τη δημιουργία υπερτοπικών πόλων αναψυχής με βάση τον ιδιαίτερο χαρακτήρα κάθε περιοχής</p>	
	<p>Ολοκληρώνεται το πρόγραμμα ανάκτησης και διαχείρισης ανενεργών λατομείων και πρώην Χώρων Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Αποβλήτων (ΧΑΔΑ), με στόχο την αξιοποίησή τους με όρους βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης</p>	<p>Πρόγραμμα οργάνωσης υπερτοπικών πόλων αναψυχής και περιαστικών Μητροπολιτικών Πάρκων πρασίνου</p>	<p>Διαμορφώνεται ένα «πράσινο τόξο», που ξεκινά από το Σαρωνικό και τον Κορινθιακό κόλπο και καταλήγει στον Ευβοϊκό. Με το «πράσινο τόξο», αλλά και μεταξύ τους συνδέονται οι λοιποί ορεινοί όγκοι και χώροι πρασίνου της Αττικής.</p>	
	<p>Προωθείται πρόγραμμα από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων που αφορά γεωπληροφοριακά εδαφολογικά δεδομένα και οριοθέτηση αγροτικών ζωνών της χώρας</p>			<p>Διατηρούν σημαντικά χαρακτηριστικά φυσικότητας, οριοθετούνται, διατηρούνται και προστατεύονται από οποιαδήποτε πολεοδομική δραστηριότητα, ενώ ισχύουν οι προϋπάρχουσες πολεοδομικές ρυθμίσεις</p>
	<p>Απαγόρευση αλλαγής χρήσης των Γεωργικών Γαιών Υψηλής Παραγωγικότητας, εκτός από λόγους εθνικού συμφέροντος, μετά από</p>	<p>Για την ανάδειξη σημαντικών βιοτόπων και τοπίων, την ενίσχυση της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης και τη σύνδεση των κατοίκων με το φυσικό περιβάλλον</p>	<p>πρόγραμμα προστασίας των ευαίσθητων υδροτοπικών και παράκτιων οικοσυστημάτων,</p>	

Πίνακας 11 : Προστασία του φυσικού χώρου και της βιοποικιλότητας και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή Π.Σ.Α 2014 πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Ο σχεδιασμός και η διαχείριση των κοινόχρηστων ή άλλων ελεύθερων χώρων πρασίνου στον αστικό και περιαστικό χώρο αποτελούν δομικό στοιχείο για την οργάνωση και ανασυγκρότηση του αστικού χώρου οι δράσεις περιγράφονται στον παρακάτω πίνακα.

<b>Οργάνωση πλέγματος πρασίνου</b>			
1)Σύνδεση του κέντρου της Αθήνας με την Πάρνηθα, τον Υμηττό και το Αιγάλεω συνδυαζόμενη με κατάλληλες παρεμβάσεις, όπως φυτεύσεις, πεζοδρομήσεις, διευκολύνει την αναπυχή και τον περίπατο και βελτίωση της ποιότητας ζωής	2)Ένταξη στο δίκτυο αστικού - περιαστικού πρασίνου, κατά το δυνατόν όλοι οι αρχαιολογικοί χώροι, ιστορικοί τόποι, ιστορικά κέντρα, μνημεία, τοπία, ευαίσθητες περιοχές, σημαντικά ρέματα, ακτές, μητροπολιτικά πάρκα και χώροι πολιτισμού και αθλητισμού	3)Ενσωματώνονται στο δίκτυο αστικού - περιαστικού πρασίνου υφιστάμενοι φυσικοί σχηματισμοί, αλλά και δυνάμει νέοι υπό διαμόρφωση χώροι, με την ανάδειξη υποβαθμισμένων φυσικών στοιχείων, με κατάλληλες παρεμβάσεις, όπως συμπληρωματικές φυτεύσεις, αλλαγή χρήσης, απομάκρυνση υπαίθριων καταλήψεων, αναδιαμορφώσεις με αλλαγή υλικών, παρουσία υγρού στοιχείου-κοινόχρηστοι χώροι και οι ακάλυπτοι χώροι δημόσιων ή ιδιωτικών κτηρίων, των οποίων επιδιώκεται η φύτευση	4)Για την υλοποίηση του «πράσινου τόξου» τα κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού, καταγράφουν, αξιολογούν και προστατεύουν τις περιοχές και τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος που μπορούν να αποτελέσουν δίκτυο κοινόχρηστων χώρων πρασίνου, τα οποία συνδέουν τους κοινόχρηστους ελεύθερους χώρους μητροπολιτικού ή υπερτοπικού επιπέδου,δασικού ή μη χαρακτήρα, με τους μικρότερους, δημοτικού ή συνοικιακού επιπέδου, κοινόχρηστους ή ιδιωτικούς ελεύθερους χώρους
5)Προωθούνται ειδικότερες «μελέτες σχεδιασμού πλέγματος πρασίνου», που εντάσσονται σε ολοκληρωμένα προγράμματα ανάκτησης και διαχείρισης του δημόσιου χώρου, με βάση τα οποία εξειδικεύεται και ρυθμίζεται ο χαρακτήρας των κοινόχρηστων χώρων και επιδιώκεται η λειτουργική ενσωμάτωση και η διαχειριστική συνεργασία των δημόσιων και ιδιωτικών εκτάσεων πρασίνου.	6)Κατά το σχεδιασμό του πλέγματος πρασίνου είναι δυνατή η ένταξη στο σχέδιο πόλεως περιοχών εκτός σχεδίου, με στόχο την ενσωμάτωσή τους στο πλέγμα πρασίνου, την κατοχύρωση του κοινόχρηστου ή δημοσίου χαρακτήρα τους, τη δημιουργία αναχώματος προς την αστική επέκταση και την αποσαφήνιση του πλαισίου χρήσεων γης και διαχείρισης	7)Για την εξασφάλιση μεγάλων κοινόχρηστων χώρων, που εντάσσονται στο πλέγμα πρασίνου και έχουν δημοτική ή συνοικιακή εμβέλεια, εφαρμόζεται το άρθρο 16 του ν. 2508/1997	8)Ο φορέας που συστάθηκε με τη διάταξη του άρθρου 59 του ν. 4002/2011 μετονομάζεται σε «Φορέα Ανάπλασης και Διαχείρισης Μητροπολιτικών και Υπερτοπικών Πάρκων Αττικής». Η ρύθμιση των χρήσεων γης και των αρχών σχεδιασμού και διαχείρισης των περιοχών που παράγονται σε αυτόν, γίνεται με Προεδρικό διάταγμα εξειδίκευσης του νέου ΡΣΑ,

Πίνακας 12 : Οργάνωση πλέγματος πρασίνου Ρ.Σ.Α 2014 πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στην Διαχείριση υδάτων οι αρχές διαχείρισης της Αττικής προβλέπονται στο Σχέδιο Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος (ΥΔ) Αττικής και συμπληρωματικά στα Σχέδια Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής

Ποταμών των Υδατικών Διαμερισμάτων (ΥΔ) Ανατολικής Πελοποννήσου, Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας και Δυτικής Στερεάς Ελλάδας, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3199/2003 (Α'280) και του π.δ. 51/2007 (Α'54), με τις οποίες ενσωματώθηκε η Οδηγία 2000/60/ ΕΚ (ΕΕ Ι\_ 327 της 22.12.2000).

Για τη βέλτιστη διαχείριση των υδάτων, ο ΟΡΣΑ εισηγείται και υλοποιεί εξειδικευμένες δράσεις προστασίας και παρακολούθησης της κατάστασης των υδάτων, καθώς και προγράμματα ειδικών μέτρων κατά της ρύπανσης στο πλαίσιο των οικείων Σχεδίων Διαχείρισης των Περιοχών Λεκανών Απορροής Ποταμών. Οι δράσεις αυτές εγκρίνονται από τις αρμόδιες διευθύνσεις υδάτων της Αποκεντρωμένης Διοίκησης.

Στο πλαίσιο αυτό, με ευθύνη του Ο.Ρ.Σ.Α., εκπονούνται:

1. Ολοκληρωμένο Επιχειρησιακό Σχέδιο για το συντονισμό και την εναρμόνιση:
  - 1.1. του νέου ΡΣΑ με τα Σχέδια Διαχείρισης των Περιοχών Λεκανών Απορροής Ποταμών των Υδατικών Διαμερισμάτων Αττικής, Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας και Ανατολικής Πελοποννήσου αναφορικά με τα προγράμματα μέτρων και παρακολούθησης της κατάστασης των υδάτων, καθώς και τα προγράμματα ειδικών μέτρων κατά της ρύπανσης των λεκανών απορροής που ανήκουν γεωγραφικά στην Περιφέρεια Αττικής και
  - 1.2. του νέου ΡΣΑ με τα Σχέδια Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών Ανατολικής και Δυτικής Στερεάς Ελλάδας για τα θέματα που σχετίζονται με το υδροδοτικό σύστημα της Αθήνας.
2. Πρόγραμμα ειδικών δράσεων για την προστασία και αποκατάσταση των υπόγειων υδάτων και τη δημιουργία στρατηγικών υδάτινων αποθεμάτων για την αντιμετώπιση συνθηκών λειψυδρίας.
3. Ειδικό πρόγραμμα προστασίας και αποκατάστασης υγροτόπων. Σε αυτό εντάσσονται όλοι οι υγρότοποι της Αττικής και ιεραρχούνται για την οριοθέτησή τους, την εκπόνηση μελετών, τη χρηματοδότηση δράσεων και έργων προστασίας, αποκατάστασης, ανάδειξης και διαχείρισής τους, σε τρία (3) επίπεδα προτεραιότητας.
  - 3.1. Ως υγρότοποι Α' προτεραιότητας θεωρούνται τα πλέον σημαντικά από υδρολογική και οικολογική άποψη επιφανειακά υδάτινα οικοσυστήματα που υγρότοποι Σχοινιά - Μαραθώνα και λίμνης Μαραθώνα, αντίστοιχα, και η λίμνη Ρειτών (Κουμουνδούρου)
  - 3.2. Ως υγρότοποι Β' προτεραιότητας θεωρούνται τα επιφανειακά υδάτινα οικοσυστήματα, τα οποία διατηρούν σημαντικά οικολογικά και υδρολογικά χαρακτηριστικά και χρήζουν προστασίας. Αυτοί αναφέρονται καταρχήν στο Παράρτημα ΙΧ και εντάσσονται σε πενταετές πρόγραμμα οριοθετήσεων. Αν συμπεριληφθούν στο μητρώο προστατευόμενων περιοχών των Σχεδίων Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών των Υδατικών Διαμερισμάτων Αττικής, Ανατολικής Πελοποννήσου και Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας, οι υγρότοποι αυτοί θεωρείται ότι υπάγονται στους υγροτόπους Α' προτεραιότητας.
  - 3.3. Ως υγρότοποι Γ' προτεραιότητας θεωρούνται τα επιφανειακά υδάτινα οικοσυστήματα, τα οποία έχουν υποστεί κρίσιμη υποβάθμιση και δεν παρουσιάζουν αξιόλογα οικολογικά και υδρολογικά χαρακτηριστικά που χρήζουν άμεσης προστασίας.

- 3.4. Οι οριοθετήσεις των παραπάνω υγροτόπων εγκρίνονται, σύμφωνα με τις διατάξεις των νόμων 1650/1986 και 3937/2011 ή με Προεδρικά διατάγματα εξειδίκευσης του νέου ΡΣΑ.
4. Πρόγραμμα σχεδιασμού και εφαρμογής συμπληρωματικών δράσεων για την προστασία και αποκατάσταση των μεταβατικών υδάτων της Αττικής, σύμφωνα με τα Σχέδια Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών των υδατικών διαμερισμάτων Αττικής, Ανατολικής Πελοποννήσου και Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας.
  5. Πρόγραμμα εξειδικευμένων δράσεων για την επίτευξη και διατήρηση καλής περιβαλλοντικής κατάστασης για το θαλάσσιο περιβάλλον της Περιφέρειας
  6. Εξειδικευμένο πρόγραμμα δράσεων για την ελαχιστοποίηση κατανάλωσης υδατικών πόρων, την ελαχιστοποίηση αποβλήτων, την εξοικονόμηση, επεξεργασία και επαναχρησιμοποίηση υδάτων κατά την οικιακή, τη βιομηχανική και τη γεωργική χρήση των υδατικών πόρων,
  7. Για τα δίκτυα ύδρευσης προβλέπεται εξειδικευμένο πρόγραμμα εφαρμογής συνδυασμένων δράσεων και διαδικασιών για την ορθολογική χρήση και τη διαχείριση των υδατικών πόρων της Περιφέρειας, επαρκές για την υγεία των κατοίκων καθεστώς επεξεργασίας και διανομής ύδατος για το σύνολο των δικτύων ύδρευσης, στο πλαίσιο των
  8. Πρόγραμμα συνδυασμένης διαχείρισης των δικτύων ομβρίων και της απορροής των ομβρίων, με την επαναχρησιμοποίησή τους και με την αποτελεσματική αντιπλημμυρική και περιβαλλοντική λειτουργία των υδατορεμάτων
  9. Για την προστασία και αποκατάσταση των υδατορεμάτων που αφορά στα ύδατα, στη φυσική κοίτη και στις παραρεμάτιες περιοχές και για τη δημιουργία ανοικτών δημόσιων χώρων και πρασίνου, προβλέπεται ειδικό πρόγραμμα δράσεων όπου τα υδατορέματα ιεραρχούνται, καταρχήν, με σκοπό την ένταξή τους σε προγράμματα οριοθέτησης, εκπόνησης μελετών και χρηματοδότησης δράσεων και έργων προστασίας, αποκατάστασης, ανάδειξης, με βάση την έκταση, την υδρολογική και χωροταξική σημασία τους, την οικολογική κατάσταση και σημαντικότητα.

Τα καταγεγραμμένα από τον Οργανισμό Αθήνας υδατορέματα ιεραρχούνται σε τρία (3) επίπεδα προτεραιότητας:

1. Ως υδατορέματα Α' και Β' προτεραιότητας χαρακτηρίζονται αντίστοιχα τα υδατορέματα και οι ποταμοί που έχουν στρατηγική και μεγάλη σημασία, στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αυτά που αναφέρονται στα Σχέδια Διαχείρισης Λεκανών Απορροής Ποταμών και στα Σχέδια Διαχείρισης πλημμυρικού κινδύνου.
2. Ως υδατορέματα Γ' προτεραιότητας χαρακτηρίζονται τα λοιπά περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος ρέματα που αναφέρονται στην ΥΑ 9173/1642/1993 (Δ' 281).

Αναφορικά με τη ρύπανση των εδαφών, συντάσσεται ειδικό επιχειρησιακό πρόγραμμα για την Αττική, το οποίο θα εστιάζει στον εντοπισμό των ρυπασμένων εδαφών, μετά από εδαφοχημικές και υδροχημικές μελέτες, των κύριων σημειακών πηγών παραγωγής επικίνδυνων αποβλήτων και των παράνομων αποθέσεών τους, καθώς και στη συλλογή και μεταφορά τους σε χώρους ασφαλούς διάθεσης, απομάκρυνσης μπαζών και αποκατάστασης τοπίου.

Για τη βελτίωση της ποιότητας του ακουστικού περιβάλλοντος, υλοποιείται με ευθύνη του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σε συνεργασία με τον ΟΡΣΑ, πρόγραμμα στρατηγικής χαρτογράφησης θορύβου και χαρακτηρισμού «ήσυχων περιοχών».

Για την περιβαλλοντικά ασφαλή διαχείριση των υγρών αποβλήτων ολοκληρώνεται το προβλεπόμενο από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής δίκτυο Κέντρων Επεξεργασίας Λυμάτων (ΚΕΛ) με τη δημιουργία ολοκληρωμένου συστήματος λειτουργίας τους, με τριτοβάθμια επεξεργασία και επαναχρησιμοποίηση των επεξεργασμένων υδάτων, κατά προτεραιότητα στην Ψυτάλλεια και στη Μεταμόρφωση. Προωθείται η διοχέτευση των λυμάτων των δήμων που βρίσκονται εκτός της Χωρικής Ενότητας Αθήνας- Πειραιά σε υφιστάμενα ή νέα ΚΕΛ, σύμφωνα με τις μελέτες των αρμόδιων φορέων, καθώς και ο βαθμιαίος διαχωρισμός του παντοροϊκού συστήματος των κέντρων Αθήνας και Πειραιά, σε χωριστικό σύστημα.

Κύριος στόχος της πολιτικής για τα στερεά απόβλητα είναι η μείωση της παραγωγής αποβλήτων μέσω της πρόληψης και η μείωση της χρήσης φυσικών πόρων μέσω της επαναχρησιμοποίησης και της ανακύκλωσης των αποβλήτων ως πρώτων ή βοηθητικών υλών. Για τη συνολική διαχείριση των στερεών αποβλήτων, έτσι όπως αυτά ορίζονται στις διατάξεις του ν. 4042/ 2012, εφαρμόζεται Περιφερειακό Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων της Περιφέρειας Αττικής.

Σε ότι αφορά εγκαταστάσεις που συνδέονται με τη συλλογή, μεταφόρτωση, ανάκτηση και διάθεση στερεών αποβλήτων έχουμε τις έξι δράσεις :

1. Εφαρμόζεται το Σχέδιο Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων της Περιφέρειας Αττικής.
2. Λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για να προωθηθεί η επαναχρησιμοποίηση προϊόντων και οι δραστηριότητες προετοιμασίας της, καθώς και η προώθηση της ανακύκλωσης υψηλής.
3. Ίδρυση μονάδων εναλλακτικής διαχείρισης συσκευασιών στερεών αποβλήτων.

Το ενεργειακό σύστημα της Πρωτεύουσας οργανώνεται με στόχο την αποδοτικότερη χρήση της ενέργειας και την προστασία του περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο αυτό, ενθαρρύνεται η χρήση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ), η επέκταση της χρήσης του φυσικού αερίου για την κάλυψη όλων των πόλεων και οικισμών της Αττικής, η κατά τουλάχιστον 20% εξοικονόμηση ενέργειας, ενώ προωθούνται μέτρα για την ανακαίνιση υφιστάμενων κτηρίων με στόχο την ενεργειακή τους αναβάθμιση και μέτρα για την κατασκευή κτηρίων χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης.

Αναφορικά με το Αττικό Τοπίο Προωθείται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και τον Οργανισμό Αθήνας σε συνεργασία με την Περιφέρεια Αττικής Στρατηγικό Πρόγραμμα Προστασίας και Διαχείρισης του Αττικού Τοπίου υπόκειται σε αναθεώρηση, ώστε να ενσωματώνει κατευθύνσεις.

1. Αναγνωρίζονται «τοπία προτεραιότητας», για τα οποία εκπονούνται ειδικές μελέτες, με τις οποίες προωθούνται ολοκληρωμένες δράσεις διαχείρισης.
2. Οι ειδικές μελέτες στοχεύουν στην αναγνώριση και ανάδειξη των ιδιαίτερων στοιχείων του τοπίου και λειτουργούν ως διαχειριστικά σχέδια

- για τις περιοχές αναφοράς τους, και περιέχουν κατευθύνσεις για τη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης έργων και δραστηριοτήτων.
3. Επιδιώκεται η ενεργός συμμετοχή των εμπλεκομένων για την από κοινού κατάρτιση και διαμόρφωση των σχεδίων διαχείρισης.
  4. Πραγματοποιείται η καταγραφή και αξιολόγηση των τοπίων της Αττικής σε επίπεδο δήμων.
  5. Ανάκτηση και διαχείριση ανενεργών λατομείων και πρώην ΧΑΔΑ, με την αποκατάσταση του τοπίου και την απορρύπανση του περιβάλλοντος, με στόχο την απόδοσή τους ως χώρων αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού.
  6. Αναγνωρίζονται, ενδεικτικά, τοπία προτεραιότητας,.
  7. Συμπληρώνεται ο κατάλογος αξιολογών τοπίων προς ένταξη στο Εθνικό Σύστημα Προστατευόμενων Περιοχών.
  8. Προωθείται η ένταξη των προστατευόμενων περιοχών και στοιχείων του τοπίου ως κομβικών σημείων στο δίκτυο πρασίνου και στο δίκτυο πολιτιστικών διαδρομών της Αττικής.
  9. Προωθείται πρόγραμμα προστασίας και αποκατάστασης μνημείων και τοπίων υδατικού ενδιαφέροντος της Αττικής, για τους χαρακτηρισμένους ή μη χώρους πολιτιστικού, ιστορικού, αρχαιολογικού ενδιαφέροντος..
  10. Δίδεται προτεραιότητα στην οριοθέτηση και προστασία των παράκτιων, νησιωτικών και θαλάσσιων τοπίων της Αττικής.

#### Μεταφορές, μετακινήσεις

Η πολιτική των μεταφορών της Αττικής σχεδιάζεται στη βάση τριών (3) συμπληρωματικών μεταξύ τους συστημάτων:

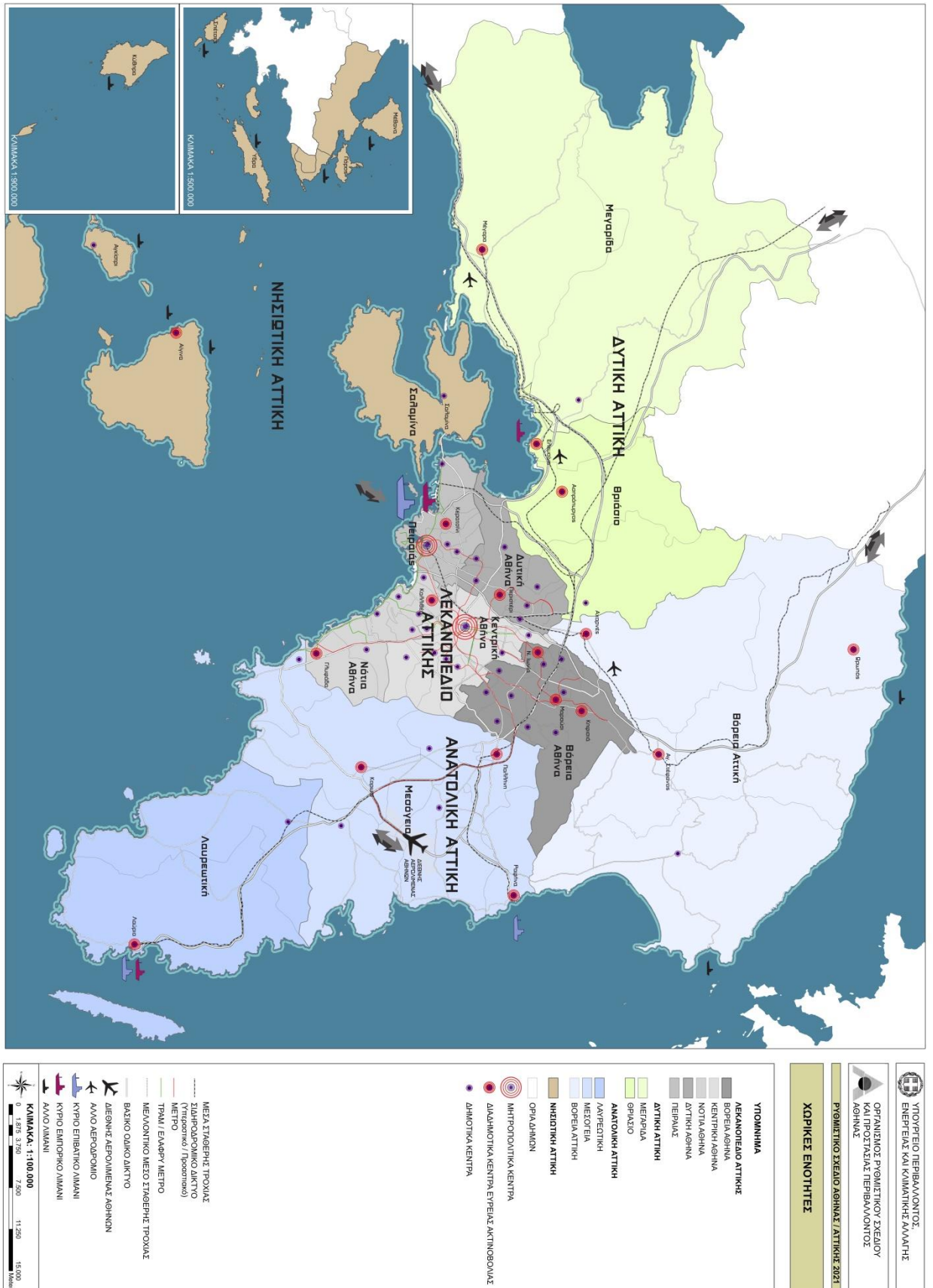
1. α) Υπεραστικά δίκτυα μαζικών μεταφορών (αεροδρόμια, λιμάνια, τερματικοί σταθμοί επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών).
2. β) Δημόσιες συγκοινωνίες μητροπολιτικής εξυπηρέτησης, με κορμό τα μέσα σταθερής τροχιάς, το βασικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών και τους σταθμούς μετεπιβίβασης.
3. γ) Κύριο οδικό δίκτυο Αττικής και δίκτυο υποδομής στάθμευσης.

Οι ειδικότεροι στόχοι της πολιτικής μεταφορών περιγραφικά είναι:

1. Η ενίσχυση της συνεκτικής πόλης και της πολυ- κεντρικότητας μέσω της εφαρμογής των αρχών του ενιαίου χωροταξικού, πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και κοινωνιακού σχεδιασμού.
2. Ο ανασχεδιασμός και η πυκνωση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας, με στόχο την αυξανόμενη συμμετοχή του στην εξυπηρέτηση των καθημερινών μετακινήσεων.
3. Η εναρμόνιση της πολιτικής μεταφορών με την πολιτική εξοικονόμησης φυσικών και οικονομικών πόρων, στο πλαίσιο της βιωσιμότητας.. Σε αυτό το πλαίσιο εξετάζεται η περαιτέρω ανάπτυξη των μέσων σταθερής τροχιάς στην Αττική.

4. Η οργάνωση της κυκλοφορίας σε επίπεδο δήμων και πολεοδομικών ενοτήτων, με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης.
5. Η ελαχιστοποίηση των διαμπερών μετακινήσεων με μέσα ιδιωτικής χρήσης στην ευρύτερη κεντρική περιοχή του Λεκανοπεδίου και η ενθάρρυνση των ήπιων μορφών μετακίνησης.
6. Η ανάδειξη του ρόλου της Αθήνας ως ευρωπαϊκής μητρόπολης διεθνούς εμβέλειας, μέσω της ανάδειξής της ως εθνικού και διεθνούς κόμβου μεταφορών και, ειδικότερα, κόμβου συνδυασμένων μεταφορών.





Εικόνα 18: Χάρτης Χωρικών Ενοτήτων ΡΣΑ 2014 πηγή: ΟΡΣΑ

## 5. Συμπεράσματα – κριτικές

Η αστική διάχυση και η συρρίκνωση των αστικών περιοχών -στην περίπτωση της Αθήνας του Μητροπολιτικού της κέντρου- χρίζει πολιτικών παρεμβάσεων στο χώρο με ένα μακροπρόθεσμο σχεδιασμό. Αν και η οικονομική ανάπτυξη και χώρος μπορούν να δημιουργήσουν ένα βιώσιμο αστικό περιβάλλον στο παρελθόν δημιούργησαν προβλήματα τόσο περιβαλλοντικά όσο και χωροταξικά. Τα ρυθμιστικά σχέδια είναι μια προσπάθεια παρέμβασης στο χώρο δημιουργώντας του τις απαραίτητες ιδιότητες αν και το αντικείμενο (χώρος) αλλάζει πιο γρήγορα από την πολιτική των παρεμβάσεων. Παρεμβάσεις που την συγκεκριμένη χρονική στιγμή μπορούν να είναι αναγκαίες έως την ολοκλήρωσή τους μπορεί να είναι αναχρονιστικές. Χαρακτηριστικά αν και το ρυθμιστικό σχέδιο Αθήνας πρότασε την συμπαγή Πόλη και την διατήρηση του Πληθυσμού του κεντρικού Τομέα και προέβλεπε μια σειρά αναπλάσεων ο Φορέας «Ανάπλαση Αθήνας Α.Ε.» ιδρύθηκε μόλις στις 18 Μαΐου 2018 με το Ν4539/2018 τρία χρόνια πριν την λήξη του σχεδίου .

Οι κύκλοι των καπιταλιστικών κρίσεων αυξάνουν τη συχνότητα εμφάνισης με τα αποτελέσματα να αποτυπώνονται στο χώρο . Το Μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας από τη απογραφή του 1991 έως την πληθυσμιακή του προβολή το 2021 έχει αρνητικούς ρυθμούς αύξησης. Η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος σε συνδυασμό με την οικονομική κρίση (ανεργία, κλείσιμο μικρομεσαίων επιχειρήσεων, αστεγία κλ.) δημιουργούν φυγόκεντρες πληθυσμιακές τάσεις ,όχι απαραίτητα σε όμορες περιοχές λόγω της βελτίωσης του Δικτύου Μεταφορών .

Νέες δράσεις τουριστικής αξιοποίησης ακίνητων μέσω διαδικτυακών πλατφόρμων οδήγησαν στην αύξηση των ενοικίων στο κεντρικό τομέα και στην σταδιακή μετεγκατάσταση πληθυσμού σε περιοχές χαμηλότερων τιμών ενοικίων πράγμα που δεν μπορούσε να προβλεφθεί από το ΡΣΑ 2014 αν και υπήρχαν τα παραδείγματα και άλλων τουριστικών Μητροπόλεων.

Η συνεχή αλλαγή των κοινωνικό-οικονομικών σχέσεων με την ταυτόχρονη τεχνολογική έκρηξη τόσο στο νομισματικό τομέα (Digital Currencies) όσο και στην συλλογή Πληροφορίας μέσω των επερχόμενων συστημάτων 5G μπορεί να καταστήσει εφικτή την στοχευμένη παρέμβαση και παρακολούθηση του χώρου τοπικά η και σημειακά ώστε να αποφεύγονται φαινόμενα αστικής παρακμής και κοινωνικών ανισοτήτων .

## Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1: Γραμμική διάχυση Δήμου Βέλους Κορινθίας, Παράθεση χαρτών 2011 – 1950 πηγή Εθνικό Κτηματολόγιο .....	9
Εικόνα 2 : Manchester's cotton mills in 1936. Image: Hulton Archive/Getty πηγή: <a href="https://www.citymetric.com/business/manchester-miracle-how-did-city-decline-become-poster-child-urban-regeneration-2402">https://www.citymetric.com/business/manchester-miracle-how-did-city-decline-become-poster-child-urban-regeneration-2402</a> .....	11
Εικόνα 3: Detroit's near east side. Left image shows conditions before the freeways, sometime in the 1930s - 50s. Right image is the current view. Star shows location of Hastings Street, which was the heart of the Paradise Valley neighborhood. Πηγή: <a href="http://www.modeldmedia.com/features/detroit-housing-pt1-111715.aspx">http://www.modeldmedia.com/features/detroit-housing-pt1-111715.aspx</a> .....	14
Εικόνα 4: Pioneer mass-builder Fritz Burns developed Westchester in the late 1930s, devising many of the mass-production techniques adopted by postwar suburban builders through the United States. Spence Air Photos, Werner Von Boltenstern Postcard Collection, Department of Archives and Special Collections, Loyola Marymount University Library. Πηγή: <a href="http://oxfordre.com/americanhistorical/view/10.1093/acrefore/9780199329175.001.0001/acrefore-9780199329175-e-64">http://oxfordre.com/americanhistorical/view/10.1093/acrefore/9780199329175.001.0001/acrefore-9780199329175-e-64</a> .....	15
Εικόνα 5: Πάνω αριστερά: Κατασκευή δρόμου cloverleaf \ Πάνω δεξιά: Μεταφορικές εταιρίες βρισκονται σε οργανισμό εργασιών μεταφέροντας του εποίκους \ Κάτω: Πινακίδα " Welcome to Lakewood/America's Fastest Growing Community" με δημογραφικά στοιχεία.....	17
Εικόνα 6: Ποσοστιαία αύξηση του πληθυσμού των διοικητικών ενοτήτων του Αθηναϊκού Συγκροτήματος ανάμεσα στο 1928 και το 1940 και ανάμεσα στο 1940 και το 1951' Πηγή: (Κοτζαμάνης, 1997) .....	39
Εικόνα 7: Ποσοστιαία αύξηση του πληθυσμού των διοικητικών ενοτήτων του Αθηναϊκού Συγκροτήματος ανάμεσα στο 1951 και το 1961 και ανάμεσα στο 1971 και το 1981' Πηγή: (Κοτζαμάνης, 1997) .....	40
Εικόνα 8: Ποσοστιαία αύξηση του πληθυσμού των διοικητικών ενοτήτων του Αθηναϊκού Συγκροτήματος ανάμεσα στο 1981 και το 1991 Πηγή: (Κοτζαμάνης, 1997).....	41
Εικόνα 9: Γράφημα 1: Πληθυσμιακή μεταβολή των κεντρικών Δήμων του λεκανοπεδίου Αττικής 1951-2011 (χιλιάδες κατοίκων ανά περιοχή) Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφές Πληθυσμού ( <a href="https://panorama.statistics.gr/">https://panorama.statistics.gr/</a> ) .....	42
Εικόνα 10: Γράφημα 1: Μεταβολή (%) του μόνιμου πληθυσμού μεταξύ 1991 και 2011 στους δήμους της περιφέρειας Αττικής Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφές Πληθυσμού ( <a href="https://panorama.statistics.gr/">https://panorama.statistics.gr/</a> ) .....	42
Εικόνα 11: Ποσοστιαία (%) μεταβολή του πληθυσμού των Δήμων Καλλικράτη περιόδου 2001-2021 χωρίς την επίδραση της διεθνούς μετανάστευσης Πληθυσμού "ΠΡΟΒΟΛΕΣ ΤΟ ΥΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΩΝ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΩΝ ΔΗΜΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΙ ΦΥΛΟ: 2001-2021 Σταμάτης Καλογήρου <sup>1</sup> , Μιχαήλ Παπαδάκης <sup>2</sup> και Κλέων Τσίμπος Πηγή: ( <a href="http://gisc.gr/docs/projects/organismosathinas/Population_Projections_Attica_2001_2021_Kalogirou_et_al.pdf#page=30/">http://gisc.gr/docs/projects/organismosathinas/Population_Projections_Attica_2001_2021_Kalogirou_et_al.pdf#page=30/</a> ).....	43

Εικόνα 12: Ποσοστιαία (%) μεταβολή του πληθυσμού των Δήμων Καλλικράτη περιόδου 2001-2021 με την επίδραση της διεθνούς μετανάστευσης Πληθυσμού ‘ΠΡΟΒΟΛΕΣ ΤΟ ΥΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΩΝ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΩΝ ΔΗΜΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΙ ΦΥΛΟ: 2001-2021 Σταμάτης Καλογήρου <sup>1</sup> , Μιχαήλ Παπαδάκης <sup>2</sup> και Κλέων Τσίμπος	
‘Πηγή: ( <a href="http://gisc.gr/docs/projects/organismosathinas/Population_Projections_Attica_2001_2021_Kalogirou_et_al.pdf#page=30/">http://gisc.gr/docs/projects/organismosathinas/Population_Projections_Attica_2001_2021_Kalogirou_et_al.pdf#page=30/</a> ).....	44
Εικόνα 13: ΧΑΡΤΗΣ 6 ΡΣΑ 1965 (σχέδιο Βασιλειάδη) κλ. πρωτοτύπου 1:20.000 Πηγή Υ.Δ.Ε Υπηρεσία οικισμού (Αραβαντινός Α. , 2007) .....	46
Εικόνα 14: ΧΑΡΤΗΣ 7 Χωροταξικό σχέδιο Πρωτεύουσας 1976 Γραφείο Δοξιάδη – Σύμβουλοι πηγή : (Αραβαντινός Α. , 2007) .....	48
Εικόνα 15: ΧΑΡΤΗΣ 8 Σχέδιο Πλαίσιο Πρωτεύουσα πηγή : Υ.Δ.Ε. , Υ. Οικισμού , Δ/ση Ρυθμιστικών Σχεδίων Αθήνα 1979 (Αραβαντινός Α. , 2007).....	50
Εικόνα 16: ΧΑΡΤΗΣ 9 Ρυθμιστικό Σχέδιο Ευρύτερης περιοχής Αθήνας 1983 πηγή : Ν. 1596/1985 (Αραβαντινός Α. , 2007) .....	52
Εικόνα 17: Στρατηγικός Χάρτης ΡΣΑ 2014 πηγή: ΟΡΣΑ .....	82
Εικόνα 18: Χάρτης Χωρικών Ενοτήτων ΡΣΑ 2014 πηγή: ΟΡΣΑ.....	83

## Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- Anas, A. (2006). "Unified Economic Models of Transportation and Economic Development". *ERSA Conference*. Volos .
- Bruegmann, R. (2005). *Sprawl, a compact history*. The University of Chicago Press.
- Burchell et al, R. L. (1998). "*The Costs of Sprawl – Revisited*". Washington D.C: TRCP Report 39.
- CEMAT. (2006). *Glossary of key expressions used in spatial development policies in Europe*. Lisbon (Portugal): Document presented at the 14th Session of the European Conference of Ministers responsible for Spatial/regional Planning.
- Chin, N. (2002). "*Unearthing the roots of urban sprawl: a critical analysis of form, function and methodology,*" *CASA Working Paper 47*, . London: UCL: Centre for Advanced Spatial Analysis (CASA).
- Churchman. (1999). "Disentangling the concept of density". *Journal of Planning Literature*.
- Couch, e. (2007). *Urban Sprawl in Europe: Landscape, Land-Use Change and Policy*. Wiley-Blackwell. Wiley-Blackwell.
- Duany et al. (2000). *Suburban nation: The rise of sprawl and the decline of the American dream*. New York: North Point Press.
- EEA. (2006). *Urban Sprawl in Europe -Summary*. Copenhagen.
- EEA. (2006). *Urban Sprawl in Europe, the ignored challenge*. Copenhagen.
- Ewing, R. (1997). "*Is Los Angeles - Style Sprawl Desirable?*". *Journal of the American Planning Association*.
- Galster, G. H. (2001). "*Wrestling sprawl to the Ground: defining and measuring an elusive concept*". *Housing Policy Debate*.
- Gordon & Richardson. (1997). *Are Compact Cities a Desirable Planning Goal?* *Journal of the American Planning Association*.
- Hall, P. (1988). *Cities of Tomorrow: an intellectual history of urban planning and de-sign in the twentieth century*. Oxford: Blackwell.
- Hall, P. (1997). *The English Metropolitan Region-The Urban Agglomeration in the South East*. Rotterdam: Nai.
- Hall, T. (2005). *Αστική Γεωγραφία*. Κριτική.
- Konsolas , N., Papadaskalopoulos, A., & Plaskovitis , I. (2001). *Regional Development in Greece*. Berlin: Springer-Verlag Berlin and Heidelberg GmbH & Co. KG.

- Kratochwill, S. E. (2005). *European images around Sprawl(ing)*. Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα URBS PANDENS.
- Mitchell. (2004). "Making sense of counterurbanisation". *Journal of Rural Studies*.
- O'Sullivan, A. (2013). "Αστική Οικονομική". (Γ. Ψ. Ροβολής, Επιμ.) Εκδόσεις Κριτική.
- Peiser, R. (2001). *Decomposing urban sprawl*. *Town Planning Review*.
- Pierson, P. (2000). "Increasing Returns, Path Dependence, and the Study of Politics". *American Political Science Review*.
- Pumain, D. (2004). "Urban Sprawl: Is There a French Case": H. W. Richardson and Chang-Hee Christine Bae, (eds.), *Urban Sprawl in Western Europe and the United States* Ashgate, Aldershot, .
- Torrens. (2008). "A toolkit for measuring sprawl", *Appl. Spatial Analysis*.
- Torrens & Alberti. (2000). London: Centre for Advanced Spatial Analysis, University College. Retrieved from [www.casa.ucl.ac.uk](http://www.casa.ucl.ac.uk): [www.casa.ucl.ac.uk](http://www.casa.ucl.ac.uk)
- Torrens, P. (2008). "A toolkit for measuring sprawl", *Appl. Spatial Analysis*.
- Whyte, W. H. (1958). "Urban Sprawl" The Editors of Fortune (eds), *The Exploding Metropolis*. *Fortune*.

- Αβδελίδης , Κ. (2010). *Ή χωρική εξέλιξη 4 μεγάλων ελληνικών πόλεων*. ΕΚΚΕ.
- Αραβαντινός , Α. (1997). *Πολοδομικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*,. Αθήνα: Συμμετρία.
- Αραβαντινός , Α. (2007). *Πολοδομικός Σχεδιασμός " Για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Χώρου "*. Αθήνα: Συμμετρία.
- Γιαννακούρου , Γ. (1999). *Το θεσμικό πλαίσιο του σχεδιασμού των πόλεων στην Ελλάδα: Ιστορικές μεταμορφώσεις και σύγχρονα αιτήματα στο (επιμελ.) Δ. Οικονόμου, Γ. Πετράκος, Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτική*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Gutenberg.
- Ευαγγελίδου, Μ. (2010). *Ο Χωροταξικός-Αναπτυξιακός Σχεδιασμός σε Επίπεδο Δήμου-Νομού*. Αθήνα: Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης.
- Καλαβρός , Θ. (2010). *Ή Γενικό Πολοδομικό Σχέδιο Κερατσινίου και η συμβολή του στην αναπτυξιακή πορεία του Δήμου*. Αθήνα: Εθνική Σχολή Τοπικής Αυτοδιοίκησης.
- Καραδήμου , &. (1989). *Ή Μεταρρυθμιστικές αντιλήψεις στην οργάνωση των αστικών χώρων 1917-1920΄*. Σύγχρονα Θέματα.
- Κοτζαμάνης, Β. (1997). <http://www.ekke.gr/>. Ανάκτηση από <https://ejournals.epublishing.ekt.gr/index.php/ekke/issue/view/428>.
- Κυβέλου, Σ.-Χ. (2004). *Urban Environmental Policy in Greece to Promote Sustainability of the Built Environment, Αστική Περιβαλλοντική Πολιτική στην Ελλάδα με Στόχο την Αειφορία του Δομημένου Περιβάλλοντος*. Τεχνικά Χρονικά: Διμηνιαία Έκδοση ΤΕΕ.
- Λεοντίδου, Λ. (1989). *Ή Πόλεις της σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909-1940΄*, Αθήνα, Πολιτιστικό Τεχνολογικό ίδρυμα ΕΤΒΑ, 1989. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό ίδρυμα ΕΤΒΑ,.
- Λεοντίδου, Λ. (1994). *Mediterranean cities: divergent trends in a united Europe*. In M. Blacksell & A. Willians (Eds.), *The EEuropean Challenge: geography and development in the European Community*. Oxford: University Press.
- Λουκάκης , Π. (2011). *Τάσεις εξέλιξης στο δίκτυο των αστικών κέντρων της Ελλάδας*. Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ Κείμενα Πολοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης.
- Λουκάκης, Π. (1994). *Ή Ζητήματα σχετικά με τα χωρικά επίπεδα εφαρμογής του σχεδιασμού΄, στο Ή βιώσιμη πόλη΄, επιμελ. Μοδινός Μ. – Ευθυμιόπουλος Η., Στοχαστής – ΔΙΠΕ, Αθήνα*.
- Λουκάκης, Π. (2004). *"Η Σημασία των Κόμβων στο Σύστημα Αξόνων Ανάπτυξης της Δυτικής Ελλάδας"*. *Επιστημονική Ημερίδα Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, Ιόνια Οδός (Δυτικός Άξονας)*. Πρέβεζα.

- Λουκάκης, Π. (2017). *Πολεοδομικές & Χωροταξικές Εξελίξεις Ελλάδα 1952 - 2012*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Ν. 4277/2014 ΦΕΚ 156/Α`/1.8.2014. (n.d.).
- Νικολαΐδου, Σ. (1993). *Ύγχρονες κοινωνικές θεωρίες για τον αστικό χώρο, Η Κοινωνική Οργάνωση του Αστικού Χώρου*. Αθήνα: Παπαζήση.
- Οικονόμου, Δ., & Πετράκος, Γ. (1999). *Πολιτικές οικιστικής ανάπτυξης και πολεοδομικής οργάνωσης στην Ελλάδα στο (επιμελ) Δ. Οικονόμου, Γ. Πετράκος, Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτική* (Gutenberg εκδ.). Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας - Gutenberg.
- Παπαδασκαλόπουλος, Α., & Χριστοφάκης, Μ. (2011). *Αναπτυξιακά πρότυπα και αστικά κέντρα στον ελληνικό περιφερειακό προγραμματισμό μετά το 2000*. *Αειχώρος*.
- Τσουκαλάς, Κ. (1987). *Κράτος, Κοινωνία και Εργασία στην Μεταπολεμική Ελλάδα*. Αθήνα: 2η εκδ. Θεμέλιο.