

ΣΧΕΔΙΟ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Σ.Φ.Η.Ο.) ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ

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

DBC ▲ diadikasia

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2021

Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α - ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	10
Α.1 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	12
<i>Εισαγωγή</i>	12
<i>Κανονισμός 2009/443 & Κανονισμός 2019/631 (Τροποποίηση)</i>	16
<i>Οδηγία 2014/94/ΕΕ & Κανονισμός 2018/674 (Τροποποίηση)</i>	17
<i>Οδηγία 2009/33/ΕΚ & Οδηγία 2019/1161 (Τροποποίηση)</i>	19
<i>Οδηγία 2018/844</i>	20
<i>Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών</i>	22
<i>Υποδομές φόρτισης βιώσιμων μεταφορών και εσωτερίκευση των παραγόμενων εξωτερικοτήτων από τον τομέα των μεταφορών</i>	23
<i>Εταιρικό Σύμφωνο Για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027</i>	23
<i>ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027</i>	27
<i>Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα</i>	27
<i>Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021 – 2025</i>	29
<i>Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας</i>	30
<i>Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις</i>	32
<i>Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο</i>	32
<i>ΕΠ Υποδομών – Μεταφορών 2021 – 2027</i>	34
<i>Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)</i>	36
<i>Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΕΠΧΣΑΑ - ΑΠΕ)</i>	37
<i>Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την Βιομηχανία (ΕΠΧΣΑΑ - Βιομηχανία)</i>	38
<i>Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Υδατοκαλλιέργειες (ΕΠΧΣΑΑ – Υδατοκαλλιέργειες)</i>	40
<i>Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τα Καταστήματα Κράτησης (ΕΠΧΣΑΑ – Κατ. Κράτησης)</i>	40
<i>Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΕΠΧΣΑΑ – Τουρισμός)</i>	41
<i>Σε περίπτωση χρήσεων γης όπου καταγράφεται σύγκρουση, όπως συμβαίνει μεταξύ τουρισμού και βιομηχανίας, η ανάπτυξη οργανωμένων υποδοχέων με σκοπό την φιλοξενία των εκάστοτε βιομηχανικών μονάδων κρίνεται αναγκαία (άρθρο 8).</i>	42
<i>Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας / Αττικής 2021 (Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο)</i>	42

A.2 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	53
Γενικά χαρακτηριστικά	53
Γεωγραφικά χαρακτηριστικά.....	55
Υποδομές	55
Πληθυσμός εξυπηρέτησης – Δημογραφικά Στοιχεία	69
Οικονομικά στοιχεία	71
Χρήσεις γης	75
Τουρισμός	78
Οικιστικοί υποδοχείς, πολεοδομικό καθεστώς	80
Σημεία ενδιαφέροντος	96
A.3 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	105
Διαθέσιμα στοιχεία/χαρακτηριστικά φόρτισης του οδικού δικτύου.....	108
Αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών υποδομών για πεζούς	109
Αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών υποδομών για ποδήλατα	110
Καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (Διαδρομές, στάσεις & τερματικοί σταθμοί) και προτάσεις.....	111
A.4 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ.....	116
ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΟ ΕΝΕΡΓΕΙΑ (ΣΔΑΕ) Δήμου Νέας Ιωνίας	116
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)	118
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νέας Ιωνίας 2011-2014	120
Πολεοδομικά σχέδια Δήμου	121
Σχέδιο Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής	121
A.5 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	128
Θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης	128
Υφιστάμενοι στεγασμένοι/υπαίθριοι χώροι στάθμευσης	129
Πιάτσες ΤΑΧΙ.....	130
Θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων	130
Στάθμευση σε δημοτικά κτίρια/εγκαταστάσεις	130
A.6 ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΥΠΟΒΑΘΡΩΝ	131
A.7 ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ Η ΕΚΠΟΝΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ, ΜΕΛΕΤΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ, ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΩΝ ...	133
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β - ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.....	137
B.1 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΧΑΡΤΩΝ	137

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Κατά τις τελευταίες δεκαετίες πραγματοποιείται σημαντική προσπάθεια σε παγκόσμια κλίμακα για την μετάβαση σε μια οικονομία που βασίζεται στην κατανάλωση λιγότερων ορυκτών πόρων. Ο τομέας των μεταφορών στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο αντιπροσωπεύει περίπου το ένα τρίτο της τελικής κατανάλωσης ενέργειας και το ένα πέμπτο των εκπομπών του θερμοκηπίου. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι αστικές μεταφορές είναι ο μοναδικός τομέας όπου οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου αυξάνονται. Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρωτοπορώντας σε παγκόσμιο επίπεδο επιχειρεί βάζοντας συγκεκριμένους στόχους να μειώσει τις εκπομπές αυτές (GHG) κατά 40% μέχρι το 2030. Σαφής στόχευση της ΕΕ που βρίσκει εφαρμογή και σε πλήθος πόλεων διεθνώς, είναι η σταδιακή εξάλειψη των οχημάτων που κινούνται με συμβατικά καύσιμα, η απομάκρυνση από το μοντέλο του αυτοκινητο-κεντρικού σχεδιασμού των πόλεων, η μετάβαση προς τις βιώσιμες μεταφορές και το μοντέλο της βιώσιμης κινητικότητας. Η μετάβαση αυτή θα φέρει πλήθος περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών ωφελειών και απαιτεί την ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών και την εφαρμογή ολοκληρωμένων στρατηγικών με εξειδικευμένα μέτρα και πολιτικές.

Σε αυτήν την κατεύθυνση μπορεί κανείς να αναγνωρίσει σημαντικά πιθανά οφέλη από την συνδυασμένη ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης και των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (ΑΠΕ). Οι συγκεκριμένες τεχνολογίες εκφράζουν πλέον βασικά εργαλεία προς την βιώσιμη ανάπτυξη και μπορούν να επηρεάσουν την ποιότητα ζωής στις πόλεις με πρωτόγνωρο τρόπο συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στην επίτευξη των αρχών της αειφορίας.

Η προσπάθεια να αυξηθεί ο αντίκτυπος της ηλεκτροκίνησης ποικίλλει μεταξύ των χωρών τόσο όσον αφορά την ένταση, όσο και τους τύπους των κινήτρων που δίδονται στους χρήστες. Τέτοια κίνητρα μπορεί να είναι επιχορηγήσεις αγοράς, απαλλαγή από έξοδα και φόρους ταξινόμησης, έκπτωση φόρων ιδιοκτησίας, φορολογικά πλεονεκτήματα για εταιρίες (όπου οι δαπάνες αφαιρούνται από το εισόδημα), απαλλαγή ΦΠΑ, φορολογικές απαλλαγές ή πιστώσεις για τις υποδομές εγκαταστάσεων φόρτισης σε κατοικίες, εταιρίες ή δημόσιους φορείς.

Η εκτεταμένη χρήση των ηλεκτρικών οχημάτων εξαρτάται σε μεγάλο ποσοστό από τις τιμές των οχημάτων και σε χαμηλότερο βαθμό από την υπάρχουσα υποδομή

φόρτισης. Οι τιμές των οχημάτων τείνουν συνεχώς μειούμενες, όσο εξελίσσονται οι τεχνολογίες και αναπτύσσετε ο ανταγωνισμός. Αναφορικά με τις υποδομές, μέχρι στιγμής, λαμβάνοντας υπόψη τη διεθνή εμπειρία, ένας σημαντικός αριθμός ιδιοκτητών φορτίζουν τα αυτοκίνητά τους στα σπίτια τους κάνοντας χρήση των τιμολογίων νυχτερινής χρέωσης, καθώς και συνδυασμό φωτοβολταϊκών πάνελ στέγης και οικιακών μπαταριών για μεγαλύτερη οικονομική αυτάρκεια. Παρά το γεγονός ότι η τεχνολογία στο συγκεκριμένο τομέα έχει εξελιχθεί και ότι η χωρητικότητα των μπαταριών των ηλεκτρικών αυτοκινήτων καλύπτει ήδη επαρκώς τις καθημερινές αποστάσεις μετακίνησης, θα πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη και για την εξυπηρέτηση των αγοραστών που κατοικούν σε πολυκατοικίες και σε πολυσύχναστες περιοχές, στις οποίες δεν υπάρχουν θέσεις στάθμευσης εκτός οδού. Στις συγκεκριμένες περιπτώσεις, η δημόσια υποδομή θα πρέπει να είναι σε θέση να καλύψει τις συγκεκριμένες ανάγκες.

Στο παραπάνω πλαίσιο, η ελληνική πολιτεία αναλαμβάνει την πρωτοβουλία οργανωμένης ανάπτυξης των υποδομών ηλεκτροκίνησης προκειμένου οι πόλεις να αποκτήσουν το δικό τους δίκτυο φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Ένα από τα πρώτα βήματα που πρέπει να αναλάβουν οι Δήμοι είναι να εκπονήσουν ένα Στρατηγικό Σχέδιο για το δημόσιο δίκτυο φορτιστών, το οποίο θα συμβάλλει καθοριστικά στην επόμενη ημέρα της ηλεκτροκίνησης.

Παράλληλα με τις υποδομές, τίθεται και ο στόχος για ευρεία ενημέρωση και ευαισθητοποίηση για τα οφέλη των περιβαλλοντικά φιλικών οχημάτων με έμφαση στη χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων (ιδιωτικών αυτοκινήτων, ποδηλάτων, MMM). Σκοπός της διαδικασίας είναι αφενός ο προσδιορισμός ενός δημόσιου δικτύου «υποστήριξης» σε θεωρητικό και πρακτικό επίπεδο της ηλεκτροκίνησης και αφετέρου η ομαλή ένταξη του συγκεκριμένου δικτύου ηλεκτροκίνησης στο ευρύτερο σύστημα βιώσιμης αστικής κινητικότητας του Δήμου, λαμβάνοντας υπόψη τον υφιστάμενο συγκοινωνιακό σχεδιασμό.

Δεδομένου ότι η μεταβολή στις συνήθειες μετακίνησης και η εναλλαγή μέσων απαιτούν σημαντικές αλλαγές στις επιλογές των μετακινούμενων, εκτός από τις μεταβολές σε επίπεδο υποδομών υπάρχει η ανάγκη για ανάπτυξη στρατηγικής ενημέρωσης και παροχής κινήτρων, η οποία θα αποτελέσει μέρος ευρύτερης εθνικής στρατηγικής για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Ο ευρωπαϊκός στόχος για τη σταδιακή αύξηση των καθαρών οχημάτων, με απώτερο στόχο την εξάλειψη των συμβατικών καυσίμων μέχρι το 2050, καθοδηγεί τα μελλοντικά έργα και

δράσεις για την ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης, ενώ προσθέτει νέες παραμέτρους στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Η ανανέωση του νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου περιλαμβάνεται στις μελετώμενες μεταβολές που αφορούν στην ενσωμάτωση της ηλεκτροκίνησης στις καθημερινές μετακινήσεις.

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα δεν θα μπορέσει να προχωρήσει παρά μόνο υπό την προϋπόθεση της εξέλιξης του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου που αφορά την αδειοδότηση και λειτουργία των σταθμών φόρτισης, την ευρύτερη ενίσχυση του τομέα των μεταφορών από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους καθώς και τη θεσμοθέτηση κινήτρων ενθάρρυνσης και διευκόλυνσης αγοράς και χρήσης δημόσιων και ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση υποστηρίζει μία στρατηγική για τα ενεργειακά αποδοτικά και μη ρυπογόνα οχήματα η οποία αφορά στις εκπομπές CO₂ και τους υπόλοιπους ρύπους που παράγονται κατά την καύση (ΕΕ, Οδηγία 2009/33/ΕΚ).

Για την υποστήριξη αυτής της στρατηγικής έχουν καθοριστεί συγκεκριμένα όρια αποδεκτών εκπομπών ανά όχημα και στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής αναπτύσσονται εναλλακτικά, πράσινα, υβριδικά και ηλεκτροκίνητα οχήματα (Η/Ο). Η χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων δίνει τη δυνατότητα μείωσης των εκπομπών CO₂ που επιβαρύνουν σημαντικά τον τομέα των οδικών μεταφορών, τόσο σε βραχυπρόθεσμο όσο και σε μακροπρόθεσμο διάστημα (ΥΠΕΚΑ, 2012).

Οι κύριοι στόχοι που αφορούν στην ανάπτυξη και χρήση των ηλεκτρικών οχημάτων είναι:

- α) η βελτίωση της ποιότητας ζωής (ποιότητα αέρα & ηχορύπανση) των κατοίκων μεγάλων αστικών κέντρων,
- β) η μερική απεξάρτηση από την κατανάλωση ορυκτών καυσίμων και η αξιοποίηση νέων ενεργειακών πόρων (ΑΠΕ) και
- γ) η οικονομική ανάπτυξη νέων μορφών επιχειρηματικών δράσεων σε τομείς όπως η ενέργεια, η βιομηχανία και οι υπηρεσίες εναλλακτικής κινητικότητας.

Μέχρι και σήμερα η ηλεκτροκίνηση – σαν τεχνολογία- χρησιμοποιείται κυρίως στις δημόσιες συγκοινωνίες (π.χ. ηλεκτροκίνητα λεωφορεία και ηλεκτροκίνηση στον σιδηρόδρομο) ενώ δίνεται μεγάλη έμφαση στην υποστήριξη της έρευνας και της καινοτομίας του νέου αυτού τομέα. Η αγορά των ηλεκτρικών ιδιωτικών οχημάτων

αυξάνεται σημαντικά, ενώ πολλοί αναμένουν την εξέλιξη των υποδομών φόρτισης για αύξηση της αυτονομίας μετακίνησης.

Για πρώτη φορά που οι πωλήσεις ηλεκτροκίνητων οχημάτων ξεπέρασαν το μισό εκατομμύριο παγκοσμίως, ήταν το έτος 2015 (Ayre, 2016). Αυτό σημαίνει αύξηση κατά 70% σε σχέση με το 2014 και αναφέρεται τόσο σε αμιγώς ηλεκτροκίνητα όσο και σε υβριδικά ηλεκτροκίνητα. Σχετική έκθεση της **Διεθνούς Υπηρεσίας Ενέργειας (IEA)** καταλήγει στην εκτίμησή ότι μέχρι το 2030 μπορεί να κυκλοφορούν 230 εκατομμύρια ηλεκτρικά οχήματα παγκοσμίως αν οι κυβερνήσεις συνεχίσουν να ενθαρρύνουν την αγορά οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών ρύπων.

Μερικά από τα πλεονεκτήματα της ηλεκτροκίνησης αποτελούν:

- το χαμηλότερο λειτουργικό κόστος,
- το περιβαλλοντικό όφελος, τόσο για την ατμοσφαιρική όσο και για την ηχητική ρύπανση,
- το κοινωνικό όφελος από την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας,
- το ευρύτερο οικονομικό όφελος σε κρατικές δαπάνες και
- η αναμενόμενη κινητοποίηση των επιχειρήσεων που θα επιφέρει αύξηση στις θέσεις εργασίας στο συγκεκριμένο τομέα.

Επιπρόσθετα μηχανολογικά πλεονεκτήματα προκύπτουν από τη σταθερή ροπή (σε όλο σχεδόν το εύρος λειτουργίας τους σε σχέση με τα συμβατικά οχήματα), στην ανάκτηση ενέργειας από την επιβράδυνση του οχήματος, και λόγω των μικρότερων πιθανοτήτων βλάβης τους σε σχέση με τα συμβατικά λόγω λιγότερων μηχανικών μερών.

Έχοντας δεδομένο πως η χωρητικότητα των μπαταριών ενός ηλεκτροκίνητου οχήματος είναι περιορισμένη, στα μειονεκτήματά του συνοπτικά περιλαμβάνονται:

- η περιορισμένη διανυόμενη απόσταση συγκριτικά με τα συμβατικά ΙΧ,
- η αυξημένη διάρκεια φόρτισης,
- το υψηλό κόστος αγοράς, στην περίπτωση που τα κίνητρα που παρέχονται για την αγορά του δεν είναι ελκυστικά,
- η μικρότερη τελική ταχύτητα
- το ελλιπματικό δίκτυο σταθμών φόρτισης και
- η υποχρέωση αντικατάστασης ανά διαστήματα των μπαταριών

Βέβαια η πρόοδος στην τεχνολογία των χρησιμοποιούμενων μπαταριών ήδη είναι σημαντική και αναμένεται πολλά από τα παραπάνω μειονεκτήματα να

περιοριστούν. Επομένως δεν θα αργήσει να αυξηθεί η αυτονομία και να μειωθεί ο χρόνος φόρτισης.

Στο πλαίσιο της Πράσινης Συμφωνίας (Green Deal), η Ευρώπη πρέπει να μειώσει περαιτέρω τις εκπομπές των μεταφορών με ταχύτερους ρυθμούς. Η Πράσινη Συμφωνία επιδιώκει να μειώσει αυτές τις εκπομπές κατά 50% έως το 2030 και 90 % έως το 2050. Βρίσκεται δε στο επίκεντρο της προσπάθειας επανεκκίνησης της ευρωπαϊκής οικονομίας μετά την πανδημία του covid-19. Οι βασικοί άξονες της Πράσινης Συμφωνίας – συμπεριλαμβανομένης της διείσδυσης της ηλεκτροκίνησης – θα χρηματοδοτηθούν από το Ταμείο Ανάκαμψης της ΕΕ.

Παράλληλα, έως το 2025, θα χρειαστούν περίπου 1 εκατομμύριο δημόσιοι σταθμοί επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για τα 13 εκατομμύρια οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που αναμένεται ότι θα κυκλοφορούν στους ευρωπαϊκούς δρόμους. Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων τα κράτη μέλη της ΕΕ θα επικαιροποιήσουν τα εθνικά τους σχέδια για την ενέργεια και το κλίμα, ώστε να αντικατοπτρίζεται αυτό το νέο ευρωπαϊκό επίπεδο φιλοδοξίας για το κλίμα. Από την άλλη, σε σύντομο διάστημα ξεκινάει η νέα προγραμματική περίοδος 2021 – 2027, στην οποία ο ένας θεματικός της στόχος αναφέρεται στην «Πράσινη Ευρώπη» με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

Η ελληνική πολιτεία ανταποκρινόμενη στις παραπάνω συνθήκες, στις 5 Ιουνίου 2020 θέσπισε την «Πράσινη Συμφωνία για την προώθηση της Ηλεκτροκίνησης», η οποία και συνυπογράφηκε από δεκαοχτώ (18) εμπλεκόμενους φορείς. Η συγκεκριμένη συμφωνία ξεκίνησε να εξειδικεύεται / υλοποιείται με μια σειρά δράσεων. Ενδεικτικά αναφέρεται ο Νόμος 4710/2020 «Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις», οι Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων – ΣΦΗΟ, η πρόσκληση ΑΤ12 «Δράσεις Ηλεκτροκίνησης στους Δήμους» του Προγράμματος Αντώνης Τρίτσης και τώρα η Πρόσκληση του Πράσινου Ταμείου για τα «Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων».

Γίνεται αντιληπτό πως ο ρόλος των ΟΤΑ στην υλοποίηση της παραπάνω Συμφωνίας είναι ιδιαίτερα ουσιαστικός. Οι Δήμοι έχουν την υποχρέωση να ανταποκριθούν στις παραπάνω προσκλήσεις με ιδιαίτερη σοβαρότητα και να προχωρήσουν σε στοχευμένο και αποτελεσματικό σχεδιασμό. Οι περισσότεροι δήμοι έχουν ήδη εκπονήσει ή βρίσκονται σε διαδικασίες εκπόνησης των Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και πλέον έχουν την ευκαιρία να υλοποιήσουν ένα μέρος των στόχων που έχουν τεθεί σε αυτά τα Σχέδια (ΣΒΑΚ). Οι Δήμοι θα πρέπει να

αξιολογήσουν με σοβαρότητα τον υπερκείμενο σχεδιασμό και να λάβουν υπόψη τις προτεραιότητες περί μείωσης των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα, το νέο πλαίσιο για τη διαχείριση της ενέργειας και το σχεδιασμό για το κλίμα, τα στρατηγικά κείμενα που έχουν ήδη εκπονήσει, εκπονούν ή θα εκπονήσουν (ΣΒΑΚ, ΣΔΑΕΚ, ΣΔΚΟ, ΒΑΑ, ΟΧΕ, κλπ.), τις υφιστάμενες τοπικές μελέτες τους, τον επιχειρησιακό τους προγραμματισμό, τους θεματικούς στόχους της νέας προγραμματικής περιόδου και τις ευκαιρίες που θα τους δοθούν για να υλοποιήσουν όσα έχουν προγραμματιστεί στα παραπάνω σχέδια τα επόμενα χρόνια. Επιπλέον, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη, τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της περιοχής, τα κυκλοφοριακά της χαρακτηριστικά, οι υφιστάμενες υποδομές, καθώς και οι τεχνικές απαιτήσεις συνδεσμολογίας των νέων σταθμών με το δίκτυο της ΔΕΔΔΗΕ.

Οι ανάγκες του κάθε Δήμου είναι διαφορετικές, όπως και οι απαιτήσεις των κατοίκων και επισκεπτών τους, επομένως η επιλογή του τύπου φορτιστών και τα σημεία χωροθέτησης απαιτείται να γίνει με την προσοχή που αρμόζει σε ένα τέτοιο εγχείρημα. Τα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που θα προτείνονται θα πρέπει να εξυπηρετούν στο σύνολό τους (συμπεριλαμβανομένων και των ήδη υφιστάμενων/αναπτυσσόμενων σημείων) τις ανάγκες φόρτισης όλων των κατηγοριών ηλεκτρικών οχημάτων για τα επόμενα πέντε (5) έτη. Στο Σ.Φ.Η.Ο. θα συμπεριλαμβάνεται πρόταση για πρόγραμμα σταδιακής υλοποίησης των οριζόμενων στο Σ.Φ.Η.Ο. σημείων επαναφόρτισης Η/Ο με στόχο την πλήρη υλοποίησή του εντός τριών (3) ετών. Τέλος, θα πρέπει το ΣΦΗΟ να καταλήγει σε ένα αποδοτικό σύστημα, ενώ θα πρέπει να καθορίζει και μία σαφής πολιτική κινήτρων σε τοπικό επίπεδο.

Φυσικά, οι Δήμοι δε θα είναι μόνοι τους σε αυτή την προσπάθεια. Οι θεσμικοί φορείς κάθε πόλης, αλλά και η κοινωνία των πολιτών, έχουν την υποχρέωση με τη σειρά τους να συνδράμουν με στοιχεία, εμπειρίες, τεχνογνωσία και ιδέες σε αυτό το σχεδιασμό μέσα από τη συμμετοχή τους στις διαδικασίες, οι οποίες θα λάβουν χώρα κατά τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΦΗΟ. Παρά τις δυσκολίες που υπάρχουν για διοργάνωση διαβουλεύσεων με φυσική παρουσία, λόγω της πανδημίας του covid-19, ήδη υπάρχουν εργαλεία που εφαρμόζονται σε αντίστοιχες περιπτώσεις με επιτυχία. Η ευθύνη επομένως για το σωστό σχεδιασμό βαρύνει και αυτούς εξίσου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α - ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

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

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

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

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

- Την καταγραφή των στοιχείων υπερκείμενου σχεδιασμού και ειδικότερα την ευρωπαϊκή νομοθεσία, τις εθνικές στρατηγικές και στρατηγικές περιφερειακού και επιπέδου.
- Τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της περιοχής: Μελετήθηκαν τα θεσμοθετημένα πολεοδομικά σχέδια, οι υφιστάμενες χρήσεις γης και κυκλοφοριακά ζητήματα όπως το σύστημα στάθμευσης. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην ανάλυση των πληθυσμιακών δεδομένων και κατανομής της κατοχής οχήματος και θέσεων στάθμευσης τα οποία θα αποτελέσουν τη βάση για τη χωροθέτηση των ηλεκτρικών φορτιστών.

- Την καταγραφή των χώρων στάθμευσης σε όλη την έκταση του Δήμου, καθώς και ειδικές θέσεις στάθμευσης Ι.Χ (όπως για παράδειγμα ΑμεΑ), θέσεις ΤΑΧΙ, λεωφορείων και φορτοεκφορτώσεων.
- Την ανάλυση των υποδομών του οδικού δικτύου, των ποδηλατοδρόμων, των πεζοδρομίων και των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Την καταγραφή των μελλοντικών αναπλάσεων και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων
- Τη δημιουργία χαρτών σε περιβάλλον G.I.S.

A.1 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Εισαγωγή

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2014/94) με σκοπό να ενθαρρύνουν τα κράτη μέλη να καθορίσουν ένα κανονιστικό πλαίσιο για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Επιπλέον, με την έγκριση της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, η οδηγία αυτή θα αναθεωρηθεί πλήρως το 2021. Μετά τη συμφωνία του Παρισιού του 2015, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε να μειώσει τις εγχώριες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά 40% έως το 2030 και κατά 80% με 95% έως το 2050 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Το 2016 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε την Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών στην οποία, με το 2030 ως χρονοδιάγραμμα, επισημαίνονται τρεις σημαντικές κατευθυντήριες γραμμές. Η πρώτη είναι η ανάγκη να αυξηθεί η διαθεσιμότητα των σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η δεύτερη είναι η ανάγκη χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για την τροφοδοσία ηλεκτρικών οχημάτων. και, τέλος, η τρίτη ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να αυξήσουν τα κίνητρα για την αγορά και συντήρηση ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

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

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

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

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

- Κανονισμός 2009/443:

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

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

✓ 65 % το 2012,

✓ 75 % το 2013,

- ✓ 80 % το 2014,
- ✓ 100 % από το 2015 και μετά.
- Κανονισμός 2019/631
 - 🚦 Από την 1η Ιανουαρίου 2020, ο παρών κανονισμός θέτει ως στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ τα 95 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ως στόχο για το σύνολο του στόλου οχημάτων της ΕΕ τα 147 g CO₂/km για τις μέσες εκπομπές των καινούργιων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που ταξινομούνται στην Ένωση, όπως αυτές μετρώνται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 μαζί με τους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) 2017/1152 και (ΕΕ) 2017/1153, και από την 1η Ιανουαρίου 2021 όπως μετρώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151.
 - 🚦 Ο παρών κανονισμός θα συμπληρωθεί, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, με επιπρόσθετα μέτρα που αντιστοιχούν σε μείωση κατά 10 g CO₂/km στο πλαίσιο της ενωσιακής ολοκληρωμένης προσέγγισης η οποία αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 7ης Φεβρουαρίου 2007 με τίτλο «Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατηγά και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα».

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

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

- Οδηγία 2014/94/ΕΕ
 - 🚦 Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν την κατασκευή δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης με επαρκή κάλυψη προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στα ηλεκτρικά οχήματα να κινούνται τουλάχιστον σε αστικούς/προαστιακούς οικισμούς και άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές και, όπου κρίνεται σκόπιμο, εντός δικτύων

που καθορίζονται από τα κράτη μέλη. Ο αριθμός αυτών των σημείων επαναφόρτισης θα πρέπει να προσδιοριστεί λαμβανομένου υπόψη του αριθμού των ηλεκτρικών οχημάτων που εκτιμάται ότι θα είναι ταξινομημένα έως το τέλος του 2020 σε κάθε κράτος μέλος. Ενδεικτικά, ο επαρκής μέσος αριθμός σημείων επαναφόρτισης θα πρέπει να αντιστοιχεί σε τουλάχιστον ένα σημείο επαναφόρτισης ανά 10 αυτοκίνητα, λαμβανομένων επίσης υπόψη του τύπου των αυτοκινήτων, της τεχνολογίας φόρτισης και των διαθέσιμων ιδιωτικών σημείων επαναφόρτισης. Θα πρέπει να κατασκευαστεί επαρκής αριθμός δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης, ιδίως στους σταθμούς των δημόσιων μέσων μεταφοράς, όπως οι λιμενικοί τερματικοί σταθμοί επιβατών, τα αεροδρόμια ή οι σιδηροδρομικοί σταθμοί. Οι ιδιώτες κάτοχοι αυτών των ηλεκτρικών οχημάτων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την πρόσβαση σε σημεία επαναφόρτισης σε κοινούς χώρους στάθμευσης, όπως πολυκατοικίες, κτίρια γραφείων και εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.

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

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

προσδιοριστεί λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τον αριθμό των ηλεκτρικών οχημάτων που εκτιμάται ότι θα είναι ταξινομημένα έως το τέλος του 2020, που ορίζεται στα εθνικά τους πλαίσια πολιτικής, καθώς και τις βέλτιστες πρακτικές και συστάσεις που εκδίδει η Επιτροπή.

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

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

- Οδηγία 2009/33/ΕΚ

✚ Η παρούσα οδηγία επιβάλλει στις αναθέτουσες αρχές, στους αναθέτοντες φορείς καθώς και σε ορισμένες επιχειρήσεις την υποχρέωση να λαμβάνουν υπόψη επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ και ορισμένων ρύπων, όταν αγοράζουν οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Κοινότητας για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.

✚ Οι λειτουργικές ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής: (α) ενεργειακή κατανάλωση, (β) εκπομπές CO₂ και (γ) εκπομπές NO_x, NMHC και αιωρούμενων σωματιδίων.

- Οδηγία 2019/1161

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

των καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Ένωσης για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.

✚ Προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα στους δήμους, έχει ζωτική σημασία να ανανεωθεί ο στόλος μεταφορών με καθαρά οχήματα. Επιπλέον, οι αρχές της κυκλικής οικονομίας απαιτούν την παράταση της ζωής των προϊόντων.

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

Οδηγία 2018/844

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

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

β) ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων βρίσκεται σε παρακείμενο χώρο και, σε περίπτωση ανακαινίσεων μεγάλης κλίμακας, τα μέτρα ανακαίνισης περιλαμβάνουν την ανακαίνιση του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων ή την ηλεκτρική υποδομή του χώρου στάθμευσης. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τις απαιτήσεις για την εγκατάσταση ενός ελάχιστου αριθμού σημείων επαναφόρτισης

σε όλα τα κτίρια που δεν προορίζονται για κατοικία και διαθέτουν περισσότερες από είκοσι θέσεις στάθμευσης έως την 1η Ιανουαρίου 2025.

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

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

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

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

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

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

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

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

Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών

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

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

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

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

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

- Βελτιστοποίηση του συστήματος μεταφορών και βελτίωσης της αποτελεσματικότητάς του
- Εντατικότερη χρήση των εναλλακτικών μορφών ενέργειας χαμηλών εκπομπών στις μεταφορές

- Μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών
- Δημιουργία ευνοϊκού πλαισίου για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών

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

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

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

Το έργο «Φόρτιση υποδομών βιώσιμων μεταφορών και εσωτερίκευση των εξωτερικοτήτων των μεταφορών» στοχεύει στην αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο οι υπάρχουσες πολιτικές εσωτερικεύουν το εξωτερικό κόστος στις υποδομές των μεταφορών και να συζητήσουν τρόπους με τους οποίους θα μπορούσε να επιτευχθεί περαιτέρω εσωτερίκευση. Ως στοιχεία για αυτήν την εκτίμηση, υπολογίζεται η υποδομή και το εξωτερικό κόστος των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και παρέχεται μια ολοκληρωμένη επισκόπηση των φόρων και των τελών μεταφοράς που εφαρμόζονται στις διάφορες χώρες. Τα αποτελέσματα αυτών των αξιολογήσεων παρουσιάζονται σε τέσσερα ξεχωριστά παραδοτέα. Το έργο εξετάζει όλους τους κύριους τρόπους μεταφοράς, δηλαδή τις οδικές μεταφορές, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, τις θαλάσσιες μεταφορές και τις αερομεταφορές στα 28 κράτη μέλη της ΕΕ, τη Νορβηγία, την Ελβετία, την Ιαπωνία και ορισμένες πολιτείες των ΗΠΑ και τις Καναδικές επαρχίες. Για θαλάσσιες μεταφορές και αερομεταφορές, οι αξιολογήσεις πραγματοποιήθηκαν στο επίπεδο των λιμένων αντί των χωρών.

Εταιρικό Σύμφωνο Για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021 – 2027

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

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

- ✓ παρουσιάζουν το προγραμματικό πλαίσιο (θεσμικό, κανονιστικό, οικονομικό)


✓ δίνουν κατευθύνσεις για τη δομή και το περιεχόμενο των προγραμμάτων.


- **1η Εγκύκλιος**

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

Ηλεκτροκίνηση

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II – Στόχοι πολιτικής και ειδικοί στόχοι ανά Ταμείο

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

 **Στόχος Πολιτικής 3:** Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων.

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

1. Προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης
2. Προαγωγή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
3. Ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και εξοπλισμού αποθήκευσης σε τοπικό επίπεδο
4. Προαγωγή της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης των κινδύνων και της ανθεκτικότητας στις καταστροφές

5. Προώθηση της μετάβασης σε μια κυκλική οικονομία
6. Ενίσχυση των πράσινων υποδομών στο αστικό περιβάλλον και τη μείωση της ρύπανσης

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

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

- 2η Εγκύκλιος

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021 – 2027

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

Για την ηλεκτροκίνηση αναφέρονται τα κάτωθι:

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







Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα

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

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

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

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

- Κλιματική αλλαγή, εκπομπές απορροφήσεις αερίων του θερμοκηπίου
 -  ΠΠ.1.3: Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα των μεταφορών
- Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας ΑΠΕ
 -  ΠΠ2.11: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης
- Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης
 -  ΠΠ3.7: Πλαίσιο αντικατάστασης ρυπογόνων επιβατικών και φορτηγών οχημάτων
- Ασφάλεια Ενεργειακού Εφοδιασμού
 -  ΠΠ4.4: Προώθηση συστημάτων παροχής ευελιξίας, συστημάτων αποθήκευσης και απόκρισης της ζήτησης και διασφάλιση της επάρκειας ισχύος της χώρας
- Έρευνα καινοτομία και ανταγωνιστικότητα
 -  ΠΠ6.5: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών στις μεταφορές
 -  ΠΠ6.6: Ανάπτυξη καινοτόμων εφαρμογών αποθήκευσης ενέργειας






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

Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021 – 2025

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

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

Οι αναπτυξιακοί στόχοι του ΕΠΑ είναι οι εξής:

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

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

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

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

Κεντρικό ρόλο στην προσπάθεια πράσινης ανάπτυξης έχει η διαδικασία μετασχηματισμού του ενεργειακού τομέα. Οι σχετικές προτεραιότητες περιλαμβάνουν πρωτοβουλίες για αύξηση της ενεργειακής απόδοσης,

απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα και αύξηση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τεχνολογιών συμπαραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και θερμότητας.

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

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

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

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

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

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας

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

Το Σχέδιο Μεταφορών βασίζεται σε εκτενή συλλογή και ανάλυση δεδομένων με παρεμβάσεις που καθορίζονται βάσει των παρατηρούμενων προβλημάτων σε ολόκληρο τον τομέα μεταφορών. Στρατηγικοί Στόχοι (ΣΣ) είναι εκείνοι οι κύριοι στόχοι που συνδέουν τον τομεακό σχεδιασμό μίας χώρας, στην περίπτωση αυτή

των μεταφορών, με τη διάσταση της εθνικής αναπτυξιακής στρατηγικής της. Οι στόχοι αυτοί καθοδηγούν την τομεακή πολιτική ενσωματώνοντας στην προετοιμασία της τα βασικά κοινωνικοπολιτικά πορίσματα και προσπαθώντας να βρεθεί μία ισορροπία μεταξύ τους. Σύμφωνα με τη Συγγραφή Υποχρεώσεων, οι ακόλουθοι πέντε ΣΣ καθορίστηκαν για τον τομέα μεταφορών στην Ελλάδα:

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

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

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

του στόλου, με στόχο την προώθηση της προμήθειας και χρήσης καθαρότερων/ ηλεκτρικών οχημάτων.

Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις

Σκοπός του παρόντος είναι:

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

Σύμφωνα με το άρθρο 3:

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

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

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

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

ΕΠ Υποδομών – Μεταφορών 2021 – 2027

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

✧ **Αξιοποίηση ευφυών συστημάτων μεταφορών**

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

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

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

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

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

Στον Άξονα περιλαμβάνονται:

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

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

Ειδικός στόχος: Προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας.

Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)

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

- Επιδίωξη του ΓΠΧΣΑΑ είναι η βελτίωση της πρόσβασης σε βασικά δίκτυα μεταφορών και ενέργειας και η ανάπτυξη των σχετικών υποδομών. Ακόμη επιδιώκεται η διαφύλαξη του περιβάλλοντος με περιορισμό των παραγόντων υποβάθμισης του χώρου, η πρόληψη της ρύπανσης και η βελτίωση της ποιότητας ζωής (άρθρο 2).
- Για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας και την Αττική υπογραμμίζεται η ενίσχυση του επιχειρηματικού χαρακτήρα της και η βελτίωση της ελκυστικότητας της χωρίς αυτό να συνεπάγεται περιορισμένα μέτρα περιβαλλοντικής προστασίας (άρθρο 5).
- Η βελτίωση της ποιότητας της μεταφορικής υποδομής και των υπηρεσιών μεταφοράς αποτελεί κεντρικό στοιχείο του σχεδίου για το σύνολο της επικράτειας ώστε να αυξηθεί ο βαθμός προσπελασιμότητας ακόμη και των δυσπρόσιτων περιοχών και, ταυτόχρονα, να μειωθεί ο χρόνος και το κόστος μετακίνησης και μεταφοράς. Το τελευταίο σημείο σχετίζεται και με το κόστος των καυσίμων. Δεν είναι τυχαίο, άλλωστε, που αναφορά στην μεταφορική υποδομή γίνεται στο άρθρο 6, όπου γίνεται αναφορά στην υποδομή ενέργειας. Αναφορικά με το ζήτημα της προσπελασιμότητας, πέραν της γενικότερης προσβασιμότητας σε περιοχές, τίθεται και το ειδικότερο θέμα

της προσπέλασής του από άτομα με περιορισμούς στην κινητικότητα, γεγονός που αφορά τον σχεδιασμό σε επίπεδο πόλης και οικισμού για όλους τους δήμους της χώρας (άρθρο 6).

- Σε επίπεδο αστικών μεταφορών γίνεται μνεία για την σημασία των ΜΜΜ και, ειδικότερα, των μέσων σταθερής τροχιάς. Η συγκεκριμένη αναφορά συνδυάζεται με το ζήτημα της συμπαγούς πόλης που υπογραμμίζεται στο άρθρο 10. Η συμπαγής πόλη, πέραν της έμφασης στην κοινωνικότητα και την συνεκτικότητα, αποτελεί ένα πολεοδομικό πρότυπο που ασπάζεται την ανάπτυξη λιγότερο ενεργοβόρων οικιστικών ενοτήτων (Σιόλας, κ.ά., 2015). Στο πλαίσιο αυτό, η προώθηση της ηλεκτροκίνησης μπορεί να θεωρηθεί πολιτική σύμφωνη με το ΓΠΧΣΑΑ αφού, παράλληλα, υποστηρίζει την προστασία του ατμοσφαιρικού αέρα που προωθείται μέσω επιχειρησιακών κατευθύνσεων και ειδικών αναφορών για τον περιορισμό της συμβατικής μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, την προώθηση λιγότερο ενεργοβόρων μέσων μεταφοράς, την αξιοποίηση ΑΠΕ και την εξοικονόμηση ενέργειας (άρθρο 10).
- Αν και η αναφορά σε φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς συμπεριλαμβάνει ηλεκτροκίνητα μέσα, εντούτοις, η μόνη αναφορά στην ηλεκτροκίνηση αφορά τον σιδηρόδρομο που αξιολογείται ως μια υποδομή που χρήζει αναβάθμισης.

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

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

- Το χωροταξικό πλαίσιο επαναλαμβάνει όσα διατυπώνονται στην παράγραφο 5 του άρθρου 35 του ν. 2773/1999 και προσετέθη με την παρ. 9 του άρθρου 2 του ν. 2941/2001. Σύμφωνα με αυτά τα έργα παραγωγής ενέργειας από ΑΠΕ,

στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα έργα δικτύων μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας και κάθε κατασκευής που αφορά την υποδομή και εγκατάσταση σταθμών ηλεκτροπαραγωγής από ΑΠΕ χαρακτηρίζονται ως δημόσιας ωφέλειας. Παρ' ό τι τα άρθρα αυτά δεν αναφέρουν άμεσα τα σημεία επαναφόρτισης η/ο, αποτυπώνουν την σημασία των υποδομών που σχετίζονται με τις καθαρές μορφές ενέργειας.

- Πέρα των γενικότερων κατευθύνσεων, ο Δήμος Νέας Ιωνίας, ανήκοντας στο πολεοδομικό συγκρότημα της πρωτεύουσας και καλυπτόμενο από αστικές χρήσεις, δεν αποτελεί κατάλληλη περιοχή χωροθέτησης μονάδων παραγωγής ΑΠΕ. Η περιοχή δεν αποτελεί περιοχή αιολικής καταλληλότητας καθώς επίσης δεν θα μπορούσε ποτέ να αποτελέσει το πεδίο ανάπτυξης αιολικού πάρκου λόγω του αστικού χαρακτήρα του ίδιου του δήμου καθώς και όλων των γειτονικών του.

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

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

- Η περιφέρεια Αττικής στην οποία ανήκει η περιοχή μελέτης εμφανίζει την ιδιαιτερότητα ότι αποτελεί υποσύνολο της ΜΠΑ για τον τομέα της βιομηχανίας, αφού οι δραστηριότητές της επεκτείνονται στις Περιφερειακές Ενότητες (ΠΕ)

Κορινθίας και Βοιωτίας, στο ηπειρωτικό τμήμα της ΠΕ Εύβοιας καθώς και γύρω από την πόλη της Χαλκίδας. Η βιομηχανία της Περιφέρειας παρουσιάζει υψηλό μέγεθος, με ισχυρά διακλαδικά συμπλέγματα και οικονομίες συγκέντρωσης.

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

πίεση των αστικών χρήσεων, πρέπει να αποφευχθεί.

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

Το ΕΠΧΣΑΑ-Υδατοκαλλιέργειες θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 2505 Β / 04.11.2011. Σκοπός του είναι η παροχή κατευθύνσεων και κριτηρίων για την χωρική ανάπτυξη και οργάνωση του κλάδου της υδατοκαλλιέργειας στην Ελλάδα, καθώς και των αναγκαίων υποδομών λαμβάνοντας υπόψη τόσο την οικονομική ανάπτυξη του κλάδου όσο και την προστασία του περιβάλλοντος. Για τον λόγο αυτό δίνονται χωροταξικές κατευθύνσεις για το εθνικό πρότυπο οργάνωσης των δραστηριοτήτων υδατοκαλλιέργειας (άρθρο 1). Ειδικότερα, υπογραμμίζονται οι περιβαλλοντικοί όροι που εξειδικεύουν τους κανόνες χωροθέτησης ανά τύπο καλλιέργειας σε σχέση με τα χαρακτηριστικά του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. (άρθρο 1) Το σχέδιο προωθεί την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής συνιστώσας στην χωρική διάρθρωση των υδατοκαλλιεργειών, εναρμονιζόμενο με τους βασικούς στόχους του ΓΠΧΣΑΑ για την ορθολογική διαχείριση του χώρου, την προστασία των ευαίσθητων φυσικών πόρων και τον περιορισμό των παραγόντων υποβάθμισης του χώρου (άρθρο 2).

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

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

Το ΕΠΧΣΑΑ – Κατ. Κράτησης θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 1575 / Β / 28.11.2001. Στόχος του είναι η δημιουργία κατευθύνσεων σε εθνικό επίπεδο για τη χωροθέτηση των Καταστημάτων Κράτησης. Σε αυτό διατυπώνονται κριτήρια χωροθέτησης των

εν λόγω μονάδων, με γνώμονα το χαμηλότερο δυνατό περιβαλλοντικό, κατασκευαστικό και λειτουργικό κόστος για το κατάστημα κράτησης και την περιοχή υποδοχής του. Σαν γενική κατεύθυνση, τα καταστήματα κράτησης θα πρέπει να βρίσκονται εκτός του αστικού ιστού αλλά σε λειτουργική απόσταση από αυτόν. Για τα οικιστικά κέντρα πρώτου επιπέδου, όπως η Αθήνα, η μέγιστη χρονοαπόσταση ορίζεται σε μια ώρα περίπου. Ο συνδυασμός των μεταφορικών υποδομών της πρωτεύουσας που μειώνουν τους χρόνους μετακίνησης μαζί με την δυσκολία εύρεσης χώρων εντός της περιφέρειας Αττικής επιτρέπουν την αναζήτηση κατάλληλου χώρου και σε όμορες περιφέρειες (άρθρο 2).

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

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

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

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

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

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

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

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

Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας / Αττικής 2021 (Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο)

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

αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος με την προσαρμογή στις νέες συνθήκες της κλιματικής αλλαγής (άρθρο 3). Ορισμένα σημεία τα οποία πρέπει να σημειωθούν είναι τα εξής:

- Η προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας υπογραμμίζεται μέσω του εν λόγω πλαισίου, με αναφορά στην ανάγκη για συνδυασμένο κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό. Έμφασή δίδεται στα Μέσα καθώς και στα ήπια μέσα μετακίνησης (άρθρο 5).
- Καθορίζονται 4 Χωρικές Ενότητες (ΧΕ), μια εκ των οποίων είναι η ΧΕ Αθήνας – Πειραιά. Αυτή, με τη σειρά της, διασπάται σε 5 υποενότητες, τις Υποενότητες Κεντρικής Αθήνας, Βόρειας Αθήνας, Νότιας Αθήνας, Δυτικής Αθήνας και Πειραιά. Ο Δήμος Νέας Ιωνίας ανήκει στην Υποενότητα Βόρειας Αθήνας.

Η Χωρική Υποενότητα Βόρειας Αθήνας συνιστά την περιοχή που χαρακτηρίζεται ως περιοχή κυρίως κατοικίας, αλλά και εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής. Σύμφωνα με το ΡΣΑ 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.

Με βάση το ΡΣΑ, συγκροτείται και ενισχύεται πλέγμα αναπτυξιακών αξόνων και πόλων με στρατηγικό χαρακτήρα που εκτείνεται σε όλες τις Χωρικές Ενότητες, το οποίο αποτελεί το βασικό σκελετό για τη χωρική διάρθρωση των οικονομικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων και επιδιώκεται να λειτουργήσει ως κινητήρια δύναμη για την ολοκληρωμένη χωρική και οικονομική ανάπτυξη της Περιφέρειας Αττικής.

Ο Αναπτυξιακός Άξονας Βορρά – Νότου, τμήμα του οποίου γειτνιάζει με την υπό μελέτη περιοχή, κατατάσσεται στους αναπτυξιακούς άξονες διεθνούς και εθνικής εμβέλειας. Ξεκινά με δύο κλάδους από τα μεγάλα εμπορικά λιμάνια της Περιφέρειας, την Ελευσίνα και τον Εμπορικό Λιμένα Πειραιά/Ικονίου και ακολουθεί την κατεύθυνση του οδικού άξονα ΠΑΘΕ, διασχίζει τις δυτικές περιοχές του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, Λ. Αθηνών, Π. Ράλλη, Θηβών, Ελαιώνα, Κηφισού. Στη συνέχεια διασχίζει τις βόρειες και βορειοδυτικές περιοχές του Λεκανοπεδίου, Νέα Φιλαδέλφεια, Μεταμόρφωση, Κηφισιά και τη Χωρική Ενότητα Βόρειας Αττικής, Αγ. Στέφανο, Αφίδνες, καταλήγοντας στην Βόρεια Πύλη της Περιφέρειας Αττικής. Ο εν λόγω άξονας αποτελεί τον κύριο κορμό του παραγωγικού ιστού, κυρίως της δευτε-

ρογενούς παραγωγής της Περιφέρειας και κατά μήκος του αναπτύσσονται περιοχές επαγγελματικών εγκαταστάσεων μικτού χαρακτήρα, όπως βιομηχανικών και βιοτεχνικών, χονδρεμπορίου και εμπορευματικών μεταφορών, αντιπροσωπειών και εμπορικών εκθέσεων αλλά και εδρών επιχειρήσεων, τεχνοπόλεων και τεχνολογικών πάρκων.

Τέλος επισημαίνεται ότι δεδομένης της γειννίας του Δήμου με τους Δήμους Αμαρουσίου, Κηφισίας, Ηρακλείου και Μεταμόρφωσης, οι κατευθύνσεις που καθορίζονται για τις εν λόγω Χωρικές Ενότητες επηρεάζουν και τη λειτουργία αλλά και το χωρικό προορισμό του Δήμου Νέας Ιωνίας. Αντίστοιχα, για την υπό μελέτη περιοχή υιοθετούνται οι αρχές για την οικιστική ανάπτυξη και την αστική αναζωογόνηση που καθορίζονται στο νέο ΡΣΑ και αφορούν στη διαχείριση του αστικού και εξωαστικού χώρου.

Ο αναπτυξιακός άξονας (Ανατολής-Δύσης) διεθνούς και εθνικής εμβέλειας, ο οποίος επηρεάζει και τον υπο μελέτη Δήμο, αναπτύσσεται ακολουθώντας την κατεύθυνση της Αττικής Οδού και του δυτικού σκέλους του οδικού άξονα ΠΑΘΕ. Αρχίζει από την ευρύτερη περιοχή του Διεθνούς Αερολιμένα, συνδέεται με τους αναπτυξιακούς πόλους Κορωπίου-Παιανίας και Σταυρού-Παλλήνης-Σπάτων, διέρχεται από τον πόλο του Αμαρουσίου, την περιοχή Συγκοινωνιακού Κέντρου Αχαρνών, διασχίζει το Βόρειο Θριάσιο με το Εμπορευματικό Κέντρο και το Σταθμό Διαλογής ΟΣΕ και καταλήγει στη Δυτική Πύλη της Περιφέρειας (ευρύτερη περιοχή Μεγάρων), από όπου εισέρχονται στην Αττική οι άξονες διασύνδεσης με τη Δυτική Ευρώπη. Ο χαρακτήρας αυτού του άξονα διαφοροποιείται από τα ανατολικά προς τα δυτικά, με έμφαση στις επιχειρηματικές δραστηριότητες επιτελικού χαρακτήρα και στις υπηρεσίες τριτογενούς τομέα στο ανατολικό και κεντρικό τμήμα του, καθώς και στις μεταποιητικές, εμπορευματικές, μεταφορικές και αποθηκευτικές λειτουργίες στο δυτικό τμήμα του.

Στην περιοχή μελέτης συναντάμε τα Διαδημοτικά Κέντρα Ευρείας Ακτινοβολίας, τα οποία αποτελούν τα δευτερεύοντα κέντρα ή συστήματα κέντρων της Χωρικής Ενότητας Λεκανοπεδίου που συγκεντρώνουν πολυδιάστατη ανάπτυξη και έχουν σημαντική εμβέλεια μέσα στη Χωρική Ενότητα στην οποία ανήκουν, αναδεικνύοντας τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της και μπορεί να περιλαμβάνουν και ορισμένες συμπληρωματικές δραστηριότητες μητροπολιτικής ακτινοβολίας. Συνιστούν δίκτυο συμπληρωματικών κέντρων πολλαπλών δραστηριοτήτων, τα οποία διατηρούν ταυτόχρονα

τη λειτουργική τους αυτοτέλεια και ετερογένεια, προωθώντας την εσωτερική συνοχή και την ισόρροπη ανάπτυξη.

Ως κύριο οδικό δίκτυο Αττικής ορίζεται ένα πλέγμα οδικών αξόνων που εξυπηρετεί τις βασικές ροές μετακινήσεων διαπεριφερειακής και μητροπολιτικής κλίμακας. Η ιεράρχησή τους βασίζεται πρωτίστως στη θέση και λειτουργία των αξόνων στον πολεοδομικό ιστό της Αττικής και, δευτερευόντως, στα γεωμετρικά και λειτουργικά τους χαρακτηριστικά. Οι άξονες που εντάσσονται στο κύριο οδικό δίκτυο Αττικής αποτελούν τμήμα του θεσμοθετημένου βασικού οδικού δικτύου της Περιφέρειας Αττικής. Για την εξυπηρέτηση των αναγκαίων οδικών μετακινήσεων, βασική προτεραιότητα δίνεται στην ορθολογική διαχείριση της υφιστάμενης υποδομής.

Οι άξονες που συγκροτούν το κύριο οδικό δίκτυο Αττικής ιεραρχούνται σε άξονες διαπεριφερειακής σημασίας και σε πρωτεύοντες και δευτερεύοντες άξονες μητροπολιτικής σημασίας. Οι άξονες διαπεριφερειακής σημασίας, οι οποίοι έχουν χαρακτηριστικά ελεύθερων και ταχείων λεωφόρων, διαχειρίζονται τις μεγαλύτερες ροές μετακινήσεων αγαθών και προσώπων μεταξύ των κύριων πυλών – εισόδων στην Αττική

Οι πρωτεύοντες άξονες μητροπολιτικής σημασίας λειτουργούν ως βασικοί διανεμητήριοι για τις κυριότερες ροές εισόδου στον πυρήνα του πολεοδομικού συγκροτήματος. Στο σύνολό τους οι πρωτεύοντες άξονες μητροπολιτικής σημασίας, σε συνεργασία με τους άξονες διαπεριφερειακής σημασίας και, ιδιαίτερα, με την Αττική Οδό, συγκροτούν περιμετρικούς δακτυλίους, σε τρεις διαβαθμίσεις εγγύτητας ως προς την κεντρική περιοχή.

Οι δευτερεύοντες άξονες μητροπολιτικής σημασίας συγκροτούν το βασικό δίκτυο περαιτέρω κατανομής των μετακινήσεων μεταξύ επιμέρους πολεοδομικών ενότητων και κέντρων της Χωρικής Ενότητας Αθήνας–Πειραιά.

Ως προς την στάθμευση ακολουθούνται οι εξής πολιτικές:

- Ελεγχόμενη στάθμευση στα κέντρα των Δήμων και σε κρίσιμες περιοχές και περιορισμός της παρόδιας στάθμευσης. Κατά προτεραιότητα εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης για τους κατοίκους των περιοχών.
- Δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης–μετεπιβίβασης, σε περιφερειακούς και τερματικούς σταθμούς του Πρωτεύοντος Δικτύου Δημοσίων Συγκοινωνιών Μητροπολιτικής Εξυπηρέτησης.

- Δημιουργία συλλογικών χώρων στάθμευσης, για την κάλυψη των αναγκών σε στάθμευση της κατοικίας και των επαγγελματικών χρήσεων, κατά προτεραιότητα σε πυκνοδομημένες περιοχές.
- Συσχέτιση προσφοράς θέσεων οργανωμένης στάθμευσης με το βαθμό προσελασιμότητας από τα ΜΜΜ, ιδιαίτερα σε χρήσεις γης και πόλους έλξης σημαντικού αριθμού μετακινήσεων, προκειμένου να αυξηθεί η χρήση των μέσων αυτών στο μέγιστο δυνατό βαθμό.
- Ανάπτυξη δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, καθώς και σε ανωδομές ή σε υπόγεια ακινήτων, με αναπροσαρμογή του θεσμικού πλαισίου (άρθρο 30).

Πίνακας 1: Σύνοψη Εθνικού Υπερκείμενου Σχεδιασμού

Στρατηγικό Κείμενο	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Επισπεύδον Υπουργείο	ΦΕΚ	Σχολιασμός βασικών κατευθύνσεων
ΓΠΧΣΑΑ	Απόφαση 6876/4871 - Ολομέλεια Βουλής	ΥΠΕΧΩΔΕ	128 Α - 03.07.2008	<ul style="list-style-type: none"> - Βελτίωση της πρόσβασης σε βασικά δίκτυα μεταφορών και ενέργειας (άρθρο 2) - Πρόληψη ρύπανσης και βελτίωση ποιότητας ζωής (άρθρο 2) - Απόκτηση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος στην Αθήνα (άρθρο 5) - Βελτίωση της ποιότητας υφιστάμενων υποδομών μεταφορών και των σχετικών υπηρεσιών, μείωση κατανάλωσης καυσίμων, με ενίσχυση των υποδομών στα μέσα και τις υπηρεσίες σταθερής τροχιάς (άρθρο 6) - Εισαγωγή πιο καθαρών μέσων στις επιβατικές μεταφορές και ιδιαίτερα η προώθηση των μέσων σταθερής τροχιάς (άρθρο 6)
ΕΠΧΣΑΑ - ΑΠΕ	ΚΥΑ 49828/2008	ΥΠΕΧΩΔΕ	2464/Β/03.12.2008	<ul style="list-style-type: none"> - Προδιαγραφές σημείων χωροθέτησης ΑΠΕ - Δεν υπάρχει αναφορά/πρόβλεψη για περιοχές αστικού χαρακτήρα, όπως ο Δήμος Νέας Ιωνίας.

ΕΠΧΣΑΑ Βιομηχανίας	- ΚΥΑ 11508/2009	ΥΠΕΧΩΔΕ	ΦΕΚ 151 / ΑΑΠ / 13.04.2009	<ul style="list-style-type: none"> - Ο άξονας διεθνούς και εθνικής εμβέλειας βορρά-νότου και ο άξονας Διεθνούς αεροδρομίου-Αχαρνών-Θριάσιου - Για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής επιδιώκεται μια σταδιακή αποσυμφόρηση της βιομηχανικής δραστηριότητας (κυρίως για μονάδες που προκαλούν σημαντική περιβαλλοντική/πολεοδομική όχληση)- ανάπτυξη μέσω οργανωμένων υποδοχέων. - Οι άμεσες συγκρούσεις τουρισμού-βιομηχανίας παρουσιάζουν πτωτικές τάσεις, με τις πολιτικές του Πλαισίου να στοχεύουν στην περαιτέρω αποκλιμάκωση. - Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της βιομηχανίας κρίνονται έντονες. Έτσι υπάρχει ανάγκη για λήψη ειδικών μέτρων σε συνάρτηση με τις απαιτήσεις του πλήρως αστικοποιημένου περιβάλλοντος και αυστηρότερης εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας
ΕΠΧΣΑΑ Ιχθυοκαλλιέργειες	- ΚΥΑ 6876/4871		2505 Β / 04.11.2011	<ul style="list-style-type: none"> - Δεν υπάρχει δυνατότητα ανάπτυξης ιχθυοκαλλιεργειών στον Δήμο Νέας Ιωνίας, λόγω απουσίας θαλασσίου μετώπου.

ΕΠΧΣΑΑ – Κατ. Κράτησης	ΚΥΑ 28704/4362	ΥΠΕΧΩΔΕ	ΦΕΚ 1575/Β/28.11.2001	<ul style="list-style-type: none"> - Ανάγκη για την δημιουργία 3 επιπλέον καταστημάτων κράτησης στην Αττική. Δεν προβλέπεται η ίδρυση κάποιου καταστήματος στον Δήμο Νέας Ιωνίας.
ΕΠΧΣΑΑ – Τουρισμού	ΚΥΑ 676569/2013	ΥΠΕΧΩΔΕ	Β 3134/2013 Ακύρωση με της ΣτΕ Ολ. 3632/2015	<ul style="list-style-type: none"> - Στα μέτρα για τις μητροπολιτικές περιοχές συγκαταλέγονται: βελτίωση των εισόδων και της σήμανσης των πόλεων, ανάληψη δράσεων αναβάθμισης κοινόχρηστων και ιδιωτικών χώρων, αύξηση των ελεύθερων χώρων και του πρασίνου καθώς και προώθηση μέτρων για τη βελτίωση της κυκλοφορίας και της ασφάλειας των πεζών. - Ακόμη επιδιώκεται η αναβάθμιση του ρόλου των ΜΜΜ και η δρομολόγηση αναπλάσεων σε περιοχές με βιομηχανικό ενδιαφέρον που έχουν συνέχεια με άλλες περιοχές αστικού τουρισμού. (άρθρο 5) - Σε περιοχές με αναπτυγμένη ή αναπτυσσόμενη τουριστική δραστηριότητα είναι επιθυμητή η συγκέντρωση βιομηχανικών εγκαταστάσεων μέσης και υψηλής όχλησης σε οργανωμένους υποδοχείς, κάτι που ισχύει και για τα αστικά κέντρα. (άρθρο 8)

<p>ΡΣΑ Αθήνας / Αττικής 2021</p>		<p>ΥΠΕΚΑ</p>	<p>ΦΕΚ 156/Α/1-8-2014</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Για το σύστημα μεταφορών στοχεύεται η ανάπτυξη του στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας και της αειφορίας με έμφαση στα ήπια μέσα μετακίνησης (άρθρο 5). - Στην Χωρική Υποενότητα Κεντρικής Αθήνας κυριαρχεί η χρήση επιτελικών δραστηριοτήτων, κυρίως με δραστηριότητες επιτελικής διοίκησης, χρηματοπιστωτικές, γραφείων και εδρών επιχειρήσεων, εμπορίου, τουρισμού, εκπαίδευσης και πολιτισμού - Ο Αναπτυξιακός Άξονας Βορρά – Νότου αποτελεί τον κύριο κορμό του παραγωγικού ιστού της Περιφέρειας. Ο Αναπτυξιακός Άξονας Ανατολής-Δύσης που ακολουθεί την κατεύθυνση της Αττικής Οδού. - Η προστασία του περιβάλλοντος η οποία επιδιώκεται με τη μείωση των περιβαλλοντικών πιέσεων - Το ενεργειακό σύστημα της πρωτεύουσας οργανώνεται με στόχο την αποδοτικότερη χρήση και την προστασία του περιβάλλοντος και ενθαρρύνεται η χρήση ΑΠΕ (άρθρο 21). - Προωθείται ακόμη η δημόσια διαβούλευση και η
----------------------------------	--	--------------	---------------------------	---

				<p>συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία αναγνώρισης και λήψης αποφάσεων (άρθρο 22).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ενισχύεται ο βιομηχανικός χαρακτήρας της Αττικής με παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος - Στις μεταφορές αναφέρονται οι εξής στόχοι: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Η ενίσχυση της συνεκτικής πόλης, εξοικονόμηση φυσικών πόρων, βιώσιμη κινητικότητα ▪ Μέσα για την επίτευξη των παραπάνω στόχων είναι ▪ Η ανάκτηση του δημόσιου χώρου με την επέκταση του δικτύου κίνησης των πεζών και των ποδηλάτων, η πολιτική στάθμευσης, ως συμπληρωματικό εργαλείο κυκλοφοριακής οργάνωσης - Ως προς την στάθμευση ακολουθούνται οι εξής πολιτικές: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ελεγχόμενη στάθμευση στα κέντρα των Δήμων, δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθ-
--	--	--	--	--

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

Α.2 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Γενικά χαρακτηριστικά

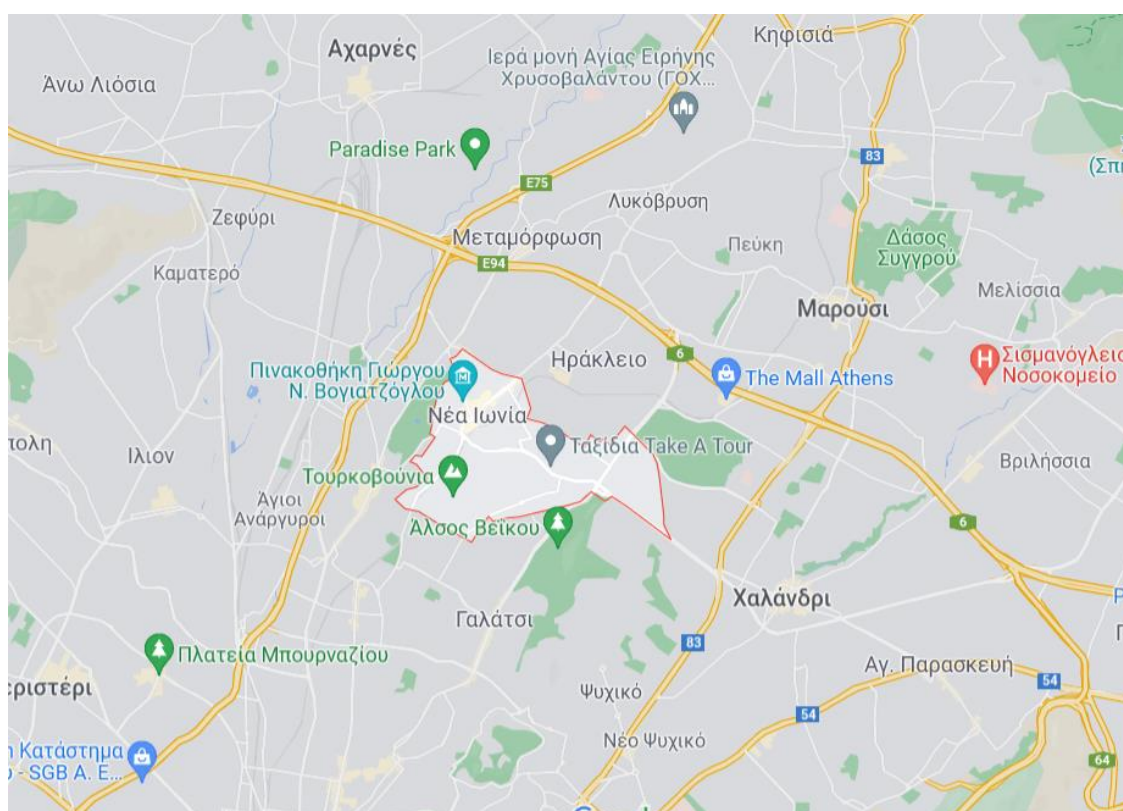
Ο Δήμος Νέας Ιωνίας, είναι ένας από τους 325 Δήμους της Ελλάδος, που συγκροτήθηκε, σύμφωνα με το Κεφάλαιο Α άρθρο 1 του ν. 3852/2010 "Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης". Ο Δήμος Νέας Ιωνίας έχει έκταση 453 εκτάρια (4.530 στρέμματα) και εντάσσεται, από το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας του 1985 (Ν. 1515/85), στην χωροταξική υποενότητα του Λεκανοπεδίου Αττικής (και Σαλαμίνας) με κέντρο την Αθήνα.. Με την εφαρμογή της νέας διοικητικής διαίρεσης της χώρας σύμφωνα με το Πρόγραμμα Καλλικράτης δεν επήλθε καμία μεταβολή στον Δήμο Νέας Ιωνίας (άρθρο 1, παρ. 5.1.Β)

Ο Δήμος Νέας Ιωνίας είναι μία καθαρά οικιστική περιοχή, που ανήκει στις περιοχές του Βορείου τομέα της Αθήνας, βρίσκεται στο βόρειο τομέα της περιοχής των δώδεκα (12) δήμων, που τον απαρτίζουν, ενώ συνορεύει νότια με τους Δήμους Αθηναίων και Γαλασίου, νοτιοανατολικά με το Δήμο Φιλοθέης, ανατολικά με τον Δήμο Αμαρουσίου, βόρεια με τον Δήμο Ηρακλείου και δυτικά με τον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας.

Ακολουθεί χάρτης με τη γεωγραφική θέση και διοικητική ένταξη του υπο μελέτη Δήμου.



Εικόνα 1: Γεωγραφική θέση Δήμου Νέας Ιωνίας στην Περιφέρεια Αττικής
(Πηγή: Wikipedia)



Εικόνα 2: Γεωγραφική θέση Δήμου Νέας Ιωνίας στην Π.Ε. Βόρειου Τομέα Αθήνας
(Πηγή: Google maps)

Γεωγραφικά χαρακτηριστικά

Όσον αφορά τις συνοικίες της περιοχής μελέτης, η συνοικία που ονομάζεται απλώς Ιωνία (εκεί βρίσκεται και το εμπορικό κέντρο) βρίσκεται στα βορειοδυτικά του δήμου. Η περιοχή Ειρήνη βρίσκεται δυτικά, στα σύνορα με τη Νέα Φιλαδέλφεια. Η συνοικία που περικλείεται από τις οδούς Εθνικής Αντιστάσεως, Αλέκου Παναγούλη και τις γραμμές του ΗΣΑΠ ονομάζεται Ελευθερούπολη. Νότια της οδού Εθνικής Αντιστάσεως και ανατολικά των γραμμών του ΗΣΑΠ εκτείνονται από τα ανατολικά προς τα δυτικά οι συνοικίες Πευκάκια, Ινέπολη και Σαφράμπολη. Ανατολικά της Ελευθερούπολης βρίσκεται η Καλογρέζα, ενώ στο ανατολικό άκρο του δήμου Ν. Ιωνίας η συνοικία της Αλσούπολης. Βόρεια της Καλογρέζας σε κοντινή απόσταση με το Ολυμπιακό Αθλητικό Κέντρο Αθηνών στο Μαρούσι, βρίσκεται η μικρής έκτασης περιοχή των Ανθρακωρυχείων. Νότια στα σύνορα με τον δήμο Αθηναίων βρίσκεται η μεγαλύτερη συνοικία της πόλης, ο Περισσός.

Υποδομές

Στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο καταγράφονται και αναλύονται όλες εκείνες οι υποδομές του Δήμου Νέας Ιωνίας οι οποίες σχετίζονται και πρόκειται να επηρεάσουν την κατάρτιση του Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών οχημάτων και κατ' επέκταση τη χωροθέτηση των φορτιστών και των χώρων στάθμευσης Η/Ο.

Δίκτυο μεταφορών

Οδικό Δίκτυο

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2011-2014 Ο Δήμος διαθέτει πλήρως αναπτυγμένο οδικό δίκτυο συνολικού μήκους 131 χλμ. Το τοπικό δίκτυο έχει συνολικά μήκος 99 χλμ., ενώ τα υπόλοιπα 32 χλμ. αφορούν τους άξονες υπερτοπικής κυκλοφορίας. Το σύνολο του δικτύου είναι ασφαλοστρωμένο και συντηρείται με σχετική επάρκεια. Η Νέα Ιωνία βρίσκεται σε σημαντικό κομβικό σημείο στον αστικό ιστό της Αθήνας και τέμνεται κατά μήκος από πολύ σημαντικούς οδικούς άξονες. Η βασική κυκλοφορία πραγματοποιείται από και προς το κέντρο της Ν. Ιωνίας αλλά και τα κέντρα των όμορων Δήμων, με τη χρήση ως επί το πλείστο αμφίδρομων δρόμων.

Βασικό όμως πρόβλημα του δικτύου, ειδικά στο τμήμα που εξυπηρετεί υπερτοπική κυκλοφορία, είναι τα φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά του μεγαλύτερου μέρους του (π.χ άξονας Αλ. Παναγούλη–Κασταμονής), τα οποία δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν τα μεγάλα σημερινά κυκλοφοριακά φορτία.

Συγκεκριμένα, η λεωφόρος Ηρακλείου, είναι ο κυριότερος οδικός άξονας της Νέας Ιωνίας και συνδέει τα βορειότερα προάστια (Πεύκη, Μαρούσι), με το κέντρο της Αθήνας. Διέρχεται από το νοτιοδυτικό όριο του δήμου, εκεί που συνορεύει με το δήμο Αθηναίων (συνοικία Ριζούπολης). Στη συνέχεια ακολουθεί μια πορεία παράλληλη με τη γραμμή του ΗΣΑΠ, περνώντας δηλαδή από τη συνοικία Ειρήνη.

Έπειτα, στο ύψος της οδού Ελ Αλαμίν (τοποθεσία Τροχονόμος), ξεφεύγει από την παράλληλη πορεία με τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο, για να διασχίσει την περιοχή του εμπορικού κέντρου. Στη συνέχεια, εξέρχεται από το δήμο στο βορειοδυτικό τμήμα του, στα όρια με τον Δήμο Ηρακλείου. Ωστόσο, τα λειτουργικά χαρακτηριστικά της οδού (μικρή διατομή οδοστρώματος στο ύψος του εμπορικού κέντρου, αυξημένες απαιτήσεις για στάθμευση) δημιουργούν κυκλοφοριακό πρόβλημα, ιδιαίτερα σε ώρες αιχμής.

Σημαντικός είναι και ο οδικός άξονας που δημιουργείται από τις οδούς Ελ Αλαμίν, Εθνικής Αντιστάσεως και Λεωφόρο Καποδιστρίου. Η Ελ Αλαμίν ξεκινάει από το Άλσος Νέας Φιλαδέλφειας, και συνεχίζει στα σύνορα του Δήμου με το Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας, κατευθυνόμενη προς τα ανατολικά. Εκεί διασταυρώνεται με τη Λεωφόρο Ηρακλείου στη διασταύρωση «Τροχονόμος». Έπειτα, η προέκτασή της, η Λεωφόρος Εθνικής Αντιστάσεως, συνεχίζει την πορεία της προς τα ανατολικά. Αφού περάσει κάτω από τις γραμμές του ΗΣΑΠ, διαχωρίζει τις συνοικίες Ελευθερούπολη και Πευκάκια. Στη συνέχεια, οριοθετεί το νότιο σύνορο της συνοικίας «Καλογρέζα». Έπειτα, διασταυρώνεται με τη Λεωφόρο Κύμης, και φτάνοντας στην οδό Καποδιστρίου, που αποτελεί την προέκταση της, κάμπτεται προς τα νοτιοανατολικά. Η Λεωφόρος Καποδιστρίου, οριοθετεί το σύνορο του Δήμου (συνοικία Αλσούπολης) με τον Δήμο Φιλοθέης.

Από τη Λεωφόρο Εθνικής Αντιστάσεως, η είσοδος και η έξοδος από και προς τη συνοικία της Καλογρέζας, περιορίζεται σε δύο κύριες πύλες: στις διασταυρώσεις της Λεωφόρου Εθνικής Αντιστάσεως με τις οδούς Ομοφροκκλησιάς και Βιθυνίας αντίστοιχα, πύλες που δεν επαρκούν για τη σύνδεση της συνοικίας με τους βασικούς οδικούς άξονες. Η Λεωφόρος Καποδιστρίου, αντιμετωπίζει και αυτή κυκλοφοριακά προβλήματα, καθώς διέρχονται από αυτήν οχήματα από την Αλσούπολη και το Δήμο Φιλοθέης, αφού η δημόσια συγκοινωνία αποτυγχάνει να συνδέσει επαρκώς αυτές τις περιοχές με το κέντρο της Αθήνας, καθιστώντας βέλτιστη λύση από άποψη χρόνου, τη χρήση αυτοκινήτου.

Οι οδοί Αλέκου Παναγούλη και Κασταμονής, που αποτελεί την προέκταση της Αλ. Παναγούλη, είναι και αυτές ιδιαίτερα σημαντικές για τη Νέα Ιωνία. Η οδός Κασταμονής, ξεκινάει από την πλατεία Παναιτωλίου (την κεντρική πλατεία της Αλσούπολης). Στη συνέχεια, με κατεύθυνση βορειοδυτική, διασταυρώνεται με τη Λεωφόρο Κύμης, αποτελώντας το βόρειο όριο της συνοικίας Καλογρέζας καθώς και το σύνορο με το Δήμο Ηρακλείου. Στη συνέχεια και αφού διασταυρωθεί με την οδό Καραγιώργη Σερβίας, συνεχίζει ως Αλέκου Παναγούλη. Έπειτα συναντάει τις γραμμές του τρένου, και οριοθετεί τη συνοικία της Ιωνίας.

Το βασικότερο πρόβλημα που εντοπίζεται, είναι ότι οι οδοί αυτές, διαθέτουν φτωχά λειτουργικά χαρακτηριστικά με διατομή μόλις 7 μέτρα. Επίσης, η αλλαγή στις χρήσεις γης, κυρίως κατά μήκος της οδού Κασταμονής, με τα πολλά εμπορικά καταστήματα που βρίσκονται εκεί, προκαλούν πολλές παράνομες σταθμεύσεις, καθώς οι οδοί αυτές είχαν σχεδιαστεί αρχικά για άλλες λειτουργίες (αμιγούς και γενικής κατοικίας) και όχι για να εξυπηρετούν εμπορική περιοχή.

Σημαντική οδό, αποτελεί και η λεωφόρος Κύμης, η οποία διαχωρίζει τις συνοικίες Αλσούπολη και Καλογρέζα. Αποτελεί προέκταση της Λεωφόρου Βεΐκου και προς βορά συνδέεται με την Αττική οδό. Ωστόσο παρά τις κυκλοφοριακές μελέτες που έχουν γίνει για την περιοχή, η αποφόρτιση της Καλογρέζας και της Αλσούπολης δεν επιτεύχθηκε στο βαθμό που οι κάτοικοι θα επιθυμούσαν, κυρίως λόγω υψηλής τιμής των διοδίων της Αττικής οδού.

Επίσης, σημαντικές οδοί του Δήμου Νέας Ιωνίας είναι και άλλες με πιο τοπική σημασία. Συγκεκριμένα, η οδός Βυζαντίου, διασχίζει την Καλογρέζα, και αποτελεί τον κύριο εμπορικό δρόμο της συνοικίας αυτής. Επίσης, η οδός Πέραν, που αποτελεί το δυτικό όριο της συνοικίας της Καλογρέζας, η οδός Ελευθέριου Βενιζέλου, που συνδέει τη λεωφόρο Ηρακλείου με τη λεωφόρο Τατοΐου και η οδός Ρούμελης, που συνδέει την κεντρική πλατεία της Καλογρέζας με τη Λεωφόρο Καποδιστρίου.

Ένα άλλο πρόβλημα που απορρέει από τα φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά των δρόμων (αλλά και μιας σειράς άλλων πολεοδομικών και πληθυσμιακών παραγόντων) είναι η σχεδόν ανύπαρκτη “βαδισιμότητα” των πεζοδρομίων, λόγω του μικρού τους πλάτους, της κακής τους διαμόρφωσης, της παρουσίας δένδρων (ακόμη και στα πολύ στενά πεζοδρόμια) και πλήθους σταθερών εμποδίων και της σχεδόν μόνιμης κατάληψής τους από σταθμευμένα οχήματα.

Οι συνθήκες κυκλοφορίας των πεζών καθορίζονται κυρίως από την κατάσταση και τον εξοπλισμό των πεζοδρομίων. Η κατάσταση των πεζοδρομίων από άποψη ποιότητας και συντήρησης της υποδομής και του εξοπλισμού ποικίλλει.

Σε γενικές γραμμές δεν είναι σε ικανοποιητική κατάσταση, καθώς υπάρχουν πολλά σημεία στα οποία η επίστρωση είναι φθαρμένη ή κατεστραμμένη αλλά και κάποιες περιοχές όπου δεν έχουν διαμορφωθεί καθόλου. Συγκεκριμένα, όσον αφορά την επίστρωση, παρουσιάζονται ανωμαλίες της επιφάνειας, οπές, σπασμένα πλακίδια κ.α., λόγω:

- έλλειψης ή κακής συντήρησης του πεζοδρομίου.
- τεχνικών εργασιών που μετά το τέλος τους δεν συνοδεύτηκαν από επαναφορά της κατάστασης του πεζοδρομίου στην προηγούμενη κατάσταση.
- της ανάπτυξης των δένδρων και συγκεκριμένα του ριζικού τους συστήματος.

Τα παραπάνω έχουν ως αποτέλεσμα τμήματα των πεζοδρομίων να μην είναι βατά και να εμφανίζουν αυξημένη επικινδυνότητα χρήσης από τους πεζούς. Στα παραπάνω πρέπει να προστεθούν τα φαινόμενα κατάληψης των πεζοδρομίων (ιδιαίτερα στους κεντρικούς δρόμους) από μόνιμα ή όχι εμπόδια. Συγκεκριμένα υπάρχουν συχνά φαινόμενα (σε πολλές περιπτώσεις έντονα) κατάληψης μέρους του πλάτους των πεζοδρομίων από επαγγελματίες και περίπτερα, κυρίως στους κεντρικούς και εμπορικούς δρόμους. Εκεί οι εμπορικές χρήσεις και οι καφετέριες περιορίζουν κατά πολύ το καθαρό διάδρομο κίνησης επί των πεζοδρομίων.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα, όμως, που σχετίζεται με την κατάληψη των πεζοδρομίων, είναι αυτό της στάθμευσης οχημάτων, παρόλο που υπάρχουν αρκετές ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης, κυρίως στις πιλοτές των πολυκατοικιών. Αυτό συμβαίνει επειδή η σχετικά υψηλή πυκνότητα κατοικίας συνδυάζεται με το μεγάλο βαθμό ιδιοκτησίας Ι.Χ. και τους στενούς δρόμους. Τα παραπάνω έχουν ως αποτέλεσμα πολύ συχνά να υπάρχει η ανάγκη για στάθμευση και στις δύο πλευρές των δρόμων, χωρίς όμως να υπάρχει το ικανό πλάτος, γεγονός που οδηγεί στην κατάληψη μέρους ή όλου του πεζοδρομίου από οχήματα. Το μεγαλύτερο πρόβλημα εμφανίζεται και εδώ στην περιοχή του εμπορικού κέντρου και αν συνδυαστεί με τα προβλήματα που αναφέρθηκαν προηγουμένως αλλά και με τους υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους που παρουσιάζει η συγκεκριμένη περιοχή, η κίνηση των πεζών καθίσταται εξαιρετικά επισφαλής.

Σε ότι αφορά τον λοιπό εξοπλισμό επί των πεζοδρομίων που επηρεάζει την κίνηση των πεζών, το σημαντικότερο πρόβλημα αποτελούν οι πινακίδες σήμανσης και οι

στύλοι της ΔΕΗ, καθώς συχνά περιορίζουν το διατιθέμενο πλάτος. Εξαιτίας του συστήματος συλλογής απορριμμάτων (τροχήλατοι κάδοι) παρατηρείται συχνά κατάληψη του πεζοδρομίου από κάδους, ενώ γενικά υπάρχουν και άλλα αντικείμενα, όπως ζαρντινιέρες ή άλλες παρεμβάσεις.

Η κατάσταση αυτή επηρεάζει άμεσα τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες (ΑΜΕΑ, ηλικιωμένους, παιδιά κλπ.) για τις οποίες η ασφαλής κυκλοφορία στα πεζοδρόμια είναι πρακτικά αδύνατη, αλλά και τον ευρύτερο πληθυσμό δεδομένου ότι τελικά αποθαρρύνει την κίνηση με τα πόδια στην πόλη, ανατροφοδοτώντας την “ανάγκη” χρήσης αυτοκινήτου.

Αεροπορικές μεταφορές

Όσον αφορά στις αεροπορικές μεταφορές και συνδέσεις, ο Δήμος εξυπηρετείται απ τον Διεθνές Αεροδρόμιο “Ελευθέριος Βενιζέλος” .

Ύδρευση

Ο Δήμος Νέας Ιωνίας καλύπτεται πλήρως από το δίκτυο ύδρευσης της ΕΥΔΑΠ. Γενικά το δίκτυο θεωρείται επαρκές (σε ό,τι αφορά την κάλυψη, προβλήματα πτώσης πίεσης και μείωσης παροχής ή διακοπές στην υδροδότηση). Η ποιότητα του νερού που παραδίδει η ΕΥΔΑΠ θεωρείται επίσης ικανοποιητική. Η άρδευση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου (πάρκα, πλατείες, άλση) γίνεται από δημοτικό δίκτυο άρδευσης με υπόγεια γεώτρηση, το οποίο βρίσκεται σε διαδικασία επέκτασης.

Δίκτυο αποχέτευσης και όμβριών

Ο Δήμος καλύπτεται πλήρως από το δίκτυο αποχέτευσης της ΕΥΔΑΠ. Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 2001 το 99,5% των νοικοκυριών είναι συνδεδεμένα με το δίκτυο αποχέτευσης ενώ τα υπόλοιπα διαθέτουν ιδιωτικούς βόθρους. Ο Δήμος Νέας Ιωνίας διαθέτει δίκτυο αγωγών όμβριων του οποίου οι ελλείψεις συμπληρώνονται συνεχώς.

Απορρίμματα

Το δίκτυο συλλογής οικιακών και ανακυκλώσιμων απορριμμάτων είναι επαρκές, καθώς η συλλογή γίνεται καθημερινά, με το σύστημα των κάδων προσυλλογής. Για την προσωρινή αποθήκευση των απορριμμάτων χρησιμοποιούνται κάδοι (πλαστικοί ή μεταλλικοί κάδοι, πράσινου χρώματος, 1100 λίτρων.) και η συλλογή των οικιακών και ανακυκλώσιμων αποβλήτων γίνεται από ειδικά απορριμματοφόρα οχή-

ματα του Δήμου. Συγκεκριμένα για τη συλλογή των απορριμμάτων χρησιμοποιούνται 18 απορριμματοφόρα οχήματα (15 συμβατικά και 3 ανακύκλωσης). Επίσης ο Δήμος εφαρμόζει πρόγραμμα ανακύκλωσης χαρτιού, μετάλλου, γυαλιού και πλαστικού σε συνεργασία με την Ε.Ε.Α.Α., ενώ γίνεται και περισυλλογή ηλεκτρονικών συσκευών, μπαταριών και των ελαστικών των οχημάτων του Δήμου. Επίσης, έχουν παραχωρηθεί σε κατοίκους του Δήμου περίπου 80 κάδοι οικιακής κομποστοποίησης.

Διαχείριση υγρών και στερεών αποβλήτων

Τα υγρά απόβλητα του δικτύου αποχέτευσης καταλήγουν στο Κέντρο Επεξεργασίας Λυμάτων (Κ.Ε.Λ.) της Ψυττάλειας όπου υφίστανται σε πρώτη φάση πρωτοβάθμια επεξεργασία – διαχείριση παραγόμενης λάσπης και στη συνέχεια δευτεροβάθμια επεξεργασία (αερισμός – δευτεροβάθμια καθίζηση). Στο Δήμο Νέας Ιωνίας δεν υπάρχουν χώροι ανεξέλεγκτης διάθεσης απορριμμάτων και όλα τα στερεά απόβλητα οδηγούνται στον ΧΥΤΑ Δυτικής Αττικής και στο Εργοστάσιο Μηχανικής Ανακύκλωσης – Κομποστοποίησης (ΕΜΑΚ). Οι εγκαταστάσεις αυτές βρίσκονται στην Ολοκληρωμένη Εγκατάσταση Διαχείρισης Απορριμμάτων Δυτικής Αττικής στην περιοχή των Άνω Λιοσίων. Από τα παραγόμενα απορρίμματα ένα ποσοστό της τάξης του 33% οδηγείται στην ανακύκλωση.

Ενέργεια

Ο Δήμος Νέας Ιωνίας διαθέτει πλήρες δίκτυο διανομής μέσης τάσης και χαμηλής τάσης και όλοι οι δρόμοι του διαθέτουν οδικό φωτισμό. Το δίκτυο διανομής μέσης τάσης γεωγραφικά κατανέμεται στις κύριες και κεντρικές οδούς της Νέας Ιωνίας ενώ το δίκτυο διανομής 400/230 V διακλαδίζεται σε όλες τις οδούς (κύριες και δευτερεύουσες). Σχεδόν όλοι οι οδοί διαθέτουν οδικό φωτισμό, ο οποίος ενισχύεται συστηματικά. Το δίκτυο διανομής μέσης τάσης διαθέτει μεγάλο αριθμό υποσταθμών 20/0,4 KV τοποθετημένων επί κατάλληλων εναέριων κατασκευών σε στύλους. Το δίκτυο δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες διακυμάνσεις ούτε προβλήματα πέρα από τα συνηθισμένα. Η Νέα Ιωνία διαθέτει ορισμένες βιομηχανικές / βιοτεχνικές μονάδες, κυρίως του κλάδου ένδυσης, αλλά και εκτυπωτικές, με αποτέλεσμα να καταναλώνουν μεγάλες ποσότητες ηλεκτρικής ενέργειας.

Δημόσια συγκοινωνία

Ο Δήμος διαθέτει ένα αρκετά πυκνό δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς το οποίο εξασφαλίζει καλή σύνδεση με το κέντρο της Αθήνας, πολλούς Δήμους του Λεκανοπεδίου και ειδικότερα τους γύρω Δήμους. Το δίκτυο αποτελείται από τις εξής γραμμές :

α. Γραμμή του ΗΣΑΠ (Πειραιάς-Κηφισιά) μέσω της οποίας συνδέεται με το Μετρό και τον Προαστιακό. Ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος έχει τρεις στάσεις στα όρια του Δήμου (Νέα Ιωνία, Πευκάκια, Περισσός), γεγονός που αποτελεί στρατηγικό πλεονέκτημα για το Δήμο. Επιπλέον, εν όψει των Ολυμπιακών αγώνων του 2004 και οι τρεις σταθμοί είχαν αναδιαμορφωθεί και ειδικά στο σταθμό της Ν. Ιωνίας έχει προστεθεί μεγάλη υπέργεια, υπερυψωμένη διάβαση.

β. Γραμμές Αστικών Συγκοινωνιών – Ο.Α.Σ.Α.

Εκτός από την γραμμή του Η.Σ.Α.Π. – γραμμή 1 του Μετρό της Αθήνας, Πειραιάς – Κηφισιά, η Νέα Ιωνία εξυπηρετείται από δέκα τρεις γραμμές του Ο.Α.Σ.Α. των οποίων οι διαδρομές ταυτίζονται κατά το μεγαλύτερο ποσοστό με το βασικό οδικό δίκτυο της Νέας Ιωνίας και της ευρύτερης περιοχής.

Αναλυτικότερα παρουσιάζονται σε επόμενο κεφάλαιο.

Δημοτική Συγκοινωνία

Στη Ν. Ιωνία λειτουργεί τοπική συγκοινωνία με 2 δρομολόγια:

Γραμμή 1: Περισσός – Κέντρο

Γραμμή 2: Αλσούπολη – Καλογρέζα – Κέντρο

Πολιτισμός

Οι πολιτιστικές υποδομές του Δήμου εξυπηρετούνται από πολιτιστικά, πνευματικά κέντρα από τη δημοτική βιβλιοθήκη και φυσικά από το Δημοτικό Θέατρο. Η περιοχή έχει καταφέρει να διασώσει και να διατηρήσει κτίσματα που υποδηλώνουν την προσφυγική τις καταγωγή και αποτελούν την πολιτιστική κληρονομιά του τόπου. Τέτοια μνημεία θεωρούνται ο Ιερός Μητροπολιτικός Ναός “ Οι Άγιοι Ανάργυροι”, οι “Αδριάνειες Στήλες”, η “Αναξαγόρειος σχολή”, “το άγαλμα τις Μητέρας”, “το μνημείο εκτελεσθέντων στο μπλόκο τις Καλογρέζας”, “το ηρώο Μικρασιατών”, η “οικία Τάκη Σινόπουλου”, οι “βιομηχανίες Ελευθερούπολης, και φυσικά το “Παναϊτώλιο”. Τις στην περιοχή λειτουργούν ακόμη το ιστορικό Δημοτικό θέατρο και ο

παλαιός κινηματογράφος “Αστήρ”. Αξιοσημείωτο έργο επιτελούν οι διάφοροι εξω-ραϊστικοί σύλλογοι που δραστηριοποιούνται ενεργά τις ο “Ιωνικός σύνδεσμος”, το “Λύκειο Ελληνίδων”, η “διαδημοτική πολιτιστική ένωση” κ.ά.

Οι σύλλογοι έχουν αναδειχθεί σε σημαντικούς παράγοντες του καθημερινού βίου στην ελληνική κοινωνία αλλά και σε τις πολιτισμούς, οι ενώσεις προσώπων συνιστούν θεσμό που κατοχυρώνεται μέσω του συνταγματικού δικαιώματος του συνεταιρίζεστε, έτσι και στην Νέα Ιωνία όπου οι άνθρωποι κατάλαβαν από νωρίς ότι μαζί οργανωμένοι έχουν την δυνατότητα να ασκήσουν μεγαλύτερη πίεση και να είναι αποτελεσματικότεροι στην επίτευξη του κοινού σκοπού τις, υπάρχει μεγάλος αριθμός από συλλόγους οι οποίοι αναφέρονται επιγραμματικά παρακάτω :

❖ Πολιτιστικοί Σύλλογοι

- ο ΕΝΩΣΗ ΣΠΑΡΤΗΣ Μ. ΑΣΙΑΣ
- ο ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΑΛΑΓΙΩΤΩΝ
- ο ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΙΝΕΠΟΛΙΤΩΝ – ΚΑΣΤΑΜΟΝΙΤΩΝ «Η ΚΟΙΜΗΣΙΣ ΤΙΣ ΘΕΟΤΟΚΟΥ»
- ο ΦΥΣΙΟΛΑΤΡΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ Ν. ΙΩΝΙΑΣ
- ο ΙΩΝΙΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ Ν. ΙΩΝΙΑΣ
- ο ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΟΣ – ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΓΥΝΑΙΚΩΝ «Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ»
- ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ «Η ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗ»
- ο ΕΚΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ & ΜΟΡΦΩΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΚΡΗΤΩΝ Ν. ΙΩΝΙΑΣ
- ο Ε.Γ.Ε. ΓΥΝΑΙΚΩΝ Ένωση Γυναικών
- ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΓΥΝΑΙΚΩΝ (Ο.Γ.Ε.)
- ο ΕΝΩΣΗ ΠΟΛΥΤΕΚΝΩΝ Ν. ΙΩΝΙΑΣ & ΠΕΡΙΧΩΡΩΝ
- ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΠΑΝΤΑΧ. ΑΓΙΟΘ. ΓΡΕΒΕΝΩΝ «ΟΙ ΑΓ. ΘΕΟΔΩΡΟΙ»
- ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΦΙΛΩΝ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ
- ο ΠΑΝΛΕΣΒΙΑΚΗ ΕΝΩΣΗ Ν. ΙΩΝΙΑΣ & ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ
- ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΣΜΥΡΝΑΙΩΝ ΔΗΜΟΥ Ν. ΙΩΝΙΑΣ
- ο ΔΙΑΔΗΜΟΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ
- ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΗΠΕΙΡΩΤΩΝ Ν. ΙΩΝΙΑΣ «ΑΠΕΙΡΟΣ ΓΑΙΑ»
- ο ΕΝΩΣΗ ΡΟΥΜΕΛΙΩΤΩΝ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ
- ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΡΟΥΜΕΛΙΩΤΩΝ «ΡΟΥΜΕΛΙΩΤΙΚΗ ΕΣΤΙΑ Ν. ΙΩΝΙΑΣ»
- ο ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΩΝ Ν. ΙΩΝΙΑΣ «Η ΚΑΠΠΑΔΟΚΙΑ»
- ο ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ
«ΠΟΛΙΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΙΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΙΣ ΤΙΣ ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΙΕΣ».

Πολιτισμικά – Πολιτιστικά Μνημεία

- Ιερός Μητροπολιτικός Ναός Νέας Ιωνίας και Νέας Φιλαδέλφειας
- Άγιοι Ανάργυροι – 1ο Δημοτικό Σχολείο Νέας Ιωνίας
- Αδριάνειες Στήλες
- Ομορφοκκλησιά
- Κινηματογράφος “Αστήρ”
- Βαμβακουργία
- Πλατεία Σημηριώτη
- Αναξαγόρειος Σχολή
- Πλατεία και Άγαλμα Μητέρας
- Δημοτικό Θέατρο
- Μνημείο Εκτελεσθέντων στο Μπλόκο της Καλογρέζας
- Οικία Τ. Σινόπουλου
- Ηρώο Μικρασιατών
- Βιομηχανίες Ελευθερούπολης
- Ποδονίφτης – Γιαμπουρλάς
- Παναϊτώλιο

Υγεία- Πρόνοια

Στο Δήμο Της Ιωνίας οι υπηρεσίες υγείας τις περιοχής προσφέρονται από τα 3 καταστήματα Ι.Κ.Α. που βρίσκονται διασκορπισμένα τις συνοικίες τις Της Ιωνίας και από ένα νοσοκομείο. Πιο συγκεκριμένα:

- Υγειονομικός σταθμός Περισσού τοπικής μονάδας υγείας Ι.Κ.Α. Της Ιωνίας (Μαγνησίας 33, Νέα Ιωνία – Περισσός)
- Τοπική μονάδα υγείας Ι.Κ.Α. Της Ιωνίας – Γραφείο προσωπικού (Παναγούλη Αλέξανδρου 91, Νέα Ιωνία)
- Τοπική Μονάδα υγείας Ι.Κ.Α. Της Ιωνίας – Σταθμός Προστασίας μάνας και παιδιού (Πισιδίας 4, Νέα Ιωνία)
- “ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΕΙΟ” – Γενικό Νοσοκομείο Της Ιωνίας (Αγίας Όλγας 3-5, Νέα Ιωνία)

Μεγάλα θεραπευτήρια που μπορούν τις να εξυπηρετήσουν τις κατοίκους τις περιοχής είναι το Περιφερειακό Γενικό Νοσοκομείο Αττικής ‘ ‘ ΚΑΤ ‘ ‘ στην Κηφισιά και το Ιατρικό Κέντρο Αθηνών στο Μαρούσι.

Οι υπηρεσίες πρόνοιας τις την Τρίτη ηλικία προσφέρονται από τα κατά τόπους ΚΑΠΗ τις περιοχής. Πιο συγκεκριμένα:

- Α' ΚΑΠΗ: Φιλελλήνων 1 & Δ. Σολωμού, Νέα Ιωνία – Ελευθερούπολη
- Β' ΚΑΠΗ: Γρεβενών & Μακεδονίας, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Γ' ΚΑΠΗ: Βοσπόρου 121, Νέα Ιωνία – Καλογρέζα
- Δ' ΚΑΠΗ: Ικαρίας 14, Νέα Ιωνία

Τέλος τα ιδρύματα πρόνοιας του δήμου δεν περιορίζονται μόνο στα παραπάνω.

Στην περιοχή τις φιλοξενούνται:

- Ορφανοτροφείο Θηλέων "Η Αγία Φιλοθέη", Βοσπόρου & Κρήνης, Καλογρέζα Ν. Ιωνίας
- Οίκος Ευγηρίας " Η Αγάπη", Ρούμελης 4 – Νέα Ιωνία
- Οίκος Ευγηρίας " Παναγία η Ελεούσα – Εκκλησιαστική Στέγη Πρόνοιας Γερόντων", Μάντικα Χρήστου 2 – Νέα Ιωνία
- Οίκος Ευγηρίας "Κοσμάς ο Αιτωλός", Κνωσού 1 & Πλατείας Ελευθερίας 5 , Περισσός Ν. Ιωνίας.

Ο Δήμος Νέας Ιωνίας έχει υπό την εποπτεία του τρία Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου ένα από αυτά είναι το ΚΕ.ΒΡΕ.ΦΟ. το οποίο είναι υπεύθυνο για την σωστή λειτουργία τριών (3) βρεφονηπιακών σταθμών και τεσσάρων (4) παιδικών σταθμών. Συνεργάζεται με την Κοινωνική Υπηρεσία του Δήμου Τις Ιωνίας όταν χρειάζεται και διοργανώνει ημερίδες και σεμινάρια σχετικά με θέματα προαγωγής και ενίσχυσης γονικού ρόλου.

Παιδεία

Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση

Στο Δήμο λειτουργούν 20 Δημοτικά Σχολεία και 17 Νηπιαγωγεία.

Νηπιαγωγεία

- 11ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Ρήγα Φεραίου 5, Ν. Ιωνία
- 12ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Κιλκίς & Μετρών, Ν. Ιωνία
- 13ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Αγίας Λαύρας & Λευκωσίας 5, Ν. Ιωνία
- 16ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Αλσουπόλεως 42, Ν. Ιωνία
- 1ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Πατρ. Γρηγορίου Ε' & Ικαρίας, Ν. Ιωνία
- 23ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Αντιγόνης & Ισμήνης, Ν. Ιωνία
- 2ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Αγίας Λαύρας & Λευκωσίας 5, Ν. Ιωνία
- 4ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Ικονίου & Μακεδονομάχων, Ν. Ιωνία

- 6ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Δερκών 24, Ν. Ιωνία
- 7ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Τ. Σινόπουλου 2, Ν. Ιωνία
- 8ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Κιλκίς 1, Ν. Ιωνία
- 15ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Φερτεκίου 1, Ν. Ιωνία
- 5ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Πλατεία Τσαλδάρη, Ν. Ιωνία
- 14ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Τυρολόης 2 & Ομορφοκκλησιάς, Ν. Ιωνία
- 19ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Μουταλάσκη 47, Ν. Ιωνία
- 22ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Μουταλάσκη 47, Ν. Ιωνία
- 3ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Μουταλάσκη 47, Ν. Ιωνία
- Νηπιαγωγείο “Σχολής Μωραΐτη”, Καποδιστρίου 104, Ν. Ιωνία
- 9ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Πρόνοιας 2, Ν. Ιωνία

Δημοτικά

- Δημοτικό Σχολείο Διαπολιτισμικής Εκπαίδευσης, Ελευθερίας 18, Ν. Ιωνία-Αλσούπολη
- 10ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Τήνου 21, Δωδεκανήσου, Ν. Ιωνία
- 11ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Φερτεκίου 1, Ν. Ιωνία
- 3ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Ρήγα Φεραίου 5, Ν. Ιωνία
- 4ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Πατρ. Ιωακείμ 2, Ν. Ιωνία
- 1ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Κρήτης 77, Ν. Ιωνία
- 7ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Αντιγόνης 1, Ν. Ιωνία
- 8ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Μιλήτου 2 & Σαλαμίνας 12Α, Ν. Ιωνία
- 9ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Μουταλάσκη 64, Ν. Ιωνία
- 13ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Πλατεία Τυανών, Ν. Ιωνία
- 14ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Αφροδίτης 50, Ν. Ιωνία
- 16ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Μεσσηνίας 15, Ν. Ιωνία
- 2ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Κιλκίς 1, Ν. Ιωνία
- 19ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Αγίας Αναστασίας 4, Ν. Ιωνία
- 7ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Ισμήνης 1 & Αντιγόνης, Ν. Ιωνία
- 12ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Κιλκίς 1 & Μετρων
- Δημοτικό Σχολείο “ Σχολής Μωραΐτη”, Καποδιστρίου 104, Ν. Ιωνία
- Σχολική Μονάδα Ειδικής Αγωγής & Εκπαίδευσης Ν. Ιωνίας, Μεσσηνίας 15, Ν. Ιωνία

- 6ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Πλατεία Τυανων 1, Ν. Ιωνία

Δευτεροβάθμια εκπαίδευση

Στο Δήμο λειτουργούν 8 Γυμνάσια, 7 ενιαία Λύκεια και τρία λύκεια επαγγελματικά.

Επιπρόσθετα στην περιοχή δραστηριοποιείται τις ένα σύγχρονο διεθνές κέντρο σπουδών, η “Σχολή Μωραΐτη”, που περιλαμβάνει σχολεία όλων των βαθμίδων..

Γυμνάσια

- 1ο Γυμνάσιο Ν. Ιωνίας, Παπαφλέσσα & Αβέρωφ, Ν. Ιωνία
- 2ο Γυμνάσιο Ν. Ιωνίας, Κηφισού 2, Ν. Ιωνία
- 3ο Γυμνάσιο Ν. Ιωνίας, Σαλαμίνας & Καλλιπόλεως, Ν. Ιωνία
- 4ο Γυμνάσιο Ν. Ιωνίας, Δεμιρδεσίου 121, Ν. Ιωνία
- 5ο Γυμνάσιο Ν. Ιωνίας, Τζαβέλλα & Κάλβου 2
- 6ο Γυμνάσιο Ν. Ιωνίας, Μεσσηνίας 27, Ν. Ιωνία
- 7ο Γυμνάσιο Ν. Ιωνίας, Εμμ. Παππά 6, Ν. Ιωνία
- Εσπερινό Γυμνάσιο Ν. Ιωνίας, Παπαφλέσσα & Αβέρωφ, Ν. Ιωνία
- Γυμνάσιο Σχολής “Μωραΐτη”, Καποδιστρίου 104, Ν. Ιωνία

Λύκεια

- 1ο Γενικό Λύκειο Ν. Ιωνίας, Παπαφλέσσα & Αβέρωφ, Ν. Ιωνία
- 2ο Γενικό Λύκειο Ν. Ιωνίας, Ανδρέα Κάλβου 103, Ν. Ιωνία
- 3ο Γενικό Λύκειο Ν. Ιωνίας, Δεμιρδεσίου 121, Ν. Ιωνία
- 4ο Γενικό Λύκειο Ν. Ιωνίας, Μεσσηνίας 27, Ν. Ιωνίας
- 5ο Γενικό Λύκειο Ν. Ιωνίας, Φιλελλήνων & Εμμ. Παππά 6, Ν. Ιωνία
- 6ο Γενικό Λύκειο Ν. Ιωνίας, Καλλιπόλεως & Σαλαμίνας, Ν. Ιωνία
- Λύκειο “ Σχολής Μωραΐτη”, Καποδιστρίου 104, Ν. Ιωνία
- Εσπερινό Λύκειο Ν. Ιωνίας, Παπαφλέσσα & Αβέρωφ, Ν. Ιωνία
- 2ο Εσπερινό ΤΕΕ / 2ο ΕΠΑ.Λ Ν. Ιωνίας, Αντιγόνης 1, Ν. Ιωνία
- 1ο ΤΕΕ / 1ο ΕΠΑ.Λ Ν. Ιωνίας, Αμισού & Κηφισού, Ν. Ιωνία

Αθλητισμός

Μέσου του ΝΠΔΔ ο Δήμος μεριμνά για τη διαχείριση των αθλητικών εγκαταστάσεων του και στο σχεδιασμό και υλοποίηση προγραμμάτων μαζικού αθλητισμού, με στόχο τη βελτίωση τις ποιότητας ζωής των κατοίκων του Δήμου. Τα προγράμματα που υλοποιούνται διαμορφώνονται και εμπλουτίζονται ανάλογα με τις τάσεις τις εποχής και παραμένουν ελκυστικά για τις τις ηλικιακές ομάδες των δημοτών.

Οι δραστηριότητες – αθλήματα απευθύνονται σε τις ηλικιακές ομάδες (από παιδιά έως και την Τρίτη ηλικία) και είναι τα ακόλουθα:.

Ποδόσφαιρο
Μπάσκετ
Βόλεϊ
Χαντμπολ
Ενόργανη γυμναστική
Ρυθμική γυμναστική
Τένις
Πινγκ πονγκ
Kick boxing
Στίβος
Γυμναστική Γυναικών
Power Yoga
Pilates
Προσχολική αγωγή
Κολύμβηση
Ευρωπαϊκοί και latin χοροί/Hip Hop
Γυμναστική και χοροί στην Τρίτη ηλικία
Πρόγραμμα ατόμων με ειδικές ανάγκες
Προγράμματα Μυϊκής ενδυνάμωσης

Πίνακας 2: Προγράμματα μαζικού αθλητισμού

(Πηγή: Δήμος Νέας Ιωνίας, Ε.Π. 2011-2014)

Οι παραπάνω δραστηριότητες είναι δυνατό να τροποποιούνται με βάση τις εκάστοτε ανάγκες και εκδηλώσεις ενδιαφέροντος των πολιτών. Οι υφιστάμενοι αθλητικοί χώροι είναι οι ακόλουθοι:

Δημοτικοί
Δημοτικό στάδιο
Ανοιχτό γήπεδο 5Χ5 Αλσούπολης
Ανοιχτό γήπεδο 5Χ5 Αγ. Γεωργίου
Ανοιχτό γήπεδο 5Χ5 Πλ. Τσαλδάρη
Ανοιχτό γήπεδο 5Χ5 Βεΐκου
Ανοιχτό γήπεδο αθλοπαιδιών Πλ. Τσαλδάρη

2 Ανοιχτά γήπεδα αθλοπαιδιών στου Βεΐκου
Ανοιχτό γήπεδο αθλοπαιδιών στην Πάρσης
Ανοιχτό γήπεδο μπάσκετ στην Πλ. Υγείας
Ανοιχτό γήπεδο μπάσκετ στην Πλ. Αγ. Αναστασίας
Ανοιχτό γήπεδο μπάσκετ στη Βεΐκου
2 ανοιχτά γήπεδα μπάσκετ στην Αργένους
Ανοιχτό γήπεδο μπάσκετ στην Καλογρέζα
Ανοιχτό γήπεδο μπάσκετ στην Πλ. Παλαιολόγου
Ανοιχτό γήπεδο χαντμπολ στα Πευκάκια
Ανοιχτό γήπεδο τένις στα Πευκάκια
Κλειστό Γυμναστήριο στα Πευκάκια
2 αίθουσες στη Λεωφ. Ηρακλείου 268 (γυμναστική, Pilates, yoga, χοροί κλπ)
Αίθουσα (γυμναστήριο) μυϊκής ενδυνάμωσης στη Λεωφ. Ηρακλείου
Αίθουσα (γυμναστήριο) μυϊκής ενδυνάμωσης και προγράμματα στην Αργένους
Αίθουσα (γυμναστήριο) στο κλειστό Πευκακίων
12 αίθουσες και αύλειοι χώροι σχολείων
Μισθωμένοι
Αίθουσα επί της Ιφιγενείας
Αίθουσα επί της Θεοδωρίδου (Καλογρέζα)

Πίνακας 3: Υφιστάμενοι αθλητικοί χώροι στο Δήμο Ν. Ιωνίας

(Πηγή: Δήμος Νέας Ιωνίας, Ε.Π. 2011-2014)

❖ Αθλητικά Σωματεία

- ο ΠΟΔΟΣΦΑΙΡΙΚΟΣ ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΑΛΣΟΥΠΟΛΗΣ
- ο Α.Ο. ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ
- ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΟΠΑΔΩΝ ΑΕΚ Ν. ΙΩΝΙΑΣ
- ο Α.Ο. ΝΕΑΠΟΛΗΣ (Μπάσκετ)
- ο Ο.Φ.Ν.Ι. (Όμιλος Φιλάθλων Ν. Ιωνίας)
- ο Α.Γ.Σ. Ν. ΙΩΝΙΑΣ " ΑΝΑΤΟΛΗ"
- ο ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΠΕΡΙΣΣΟΥ (Μπάσκετ)
- ο Α.Σ.Π. ΙΩΝΕΣ (Βόλεϊ)
- ο ΕΝΩΣΗ ΣΩΜΑΤΕΙΩΝ ΚΑΛΑΘΟΣΦΑΙΡΙΣΗΣ ΔΗΜΟΥ Ν. ΙΩΝΙΑΣ
"ΙΩΝΙΑ"
- ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΒΕΤΕΡΑΝΩΝ ΠΟΔΟΣΦΑΙΡΙΣΤΩΝ

- ο ΓΥΜΝΑΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ "ΑΠΟΛΛΩΝ"
- ο ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑΣ
- ο ΔΙΚΕΦΑΛΟΣ ΑΣΤΕΡΑΣ Ν. ΙΩΝΙΑΣ
- ο ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΤΑΕ-ΚΒΟ-ΝΤΟ Ν. ΙΩΝΙΑΣ
- ο ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΓΥΜΝΑΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ "ΙΩΝΕΣ" Ν. ΙΩΝΙΑΣ
- ο ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΤΟΞΟΒΟΛΙΑΣ
- ο ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΣΩΜΑΤΕΙΟ "ΑΤΛΑΣ" Ν. ΙΩΝΙΑΣ
- ο Α.Ε. ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΗΣ (Ποδόσφαιρο)
- ο Α.Ε. ΝΕΑΠΟΛΗΣ

Πληθυσμός εξυπηρέτησης – Δημογραφικά Στοιχεία

Η Νέα Ιωνία ανήκει στις περιοχές του Βορείου τομέα της Αθήνας, οι οποίες παρουσίασαν τα προηγούμενα χρόνια μεγάλη πληθυσμιακή αύξηση. Πιο συγκεκριμένα ο πληθυσμός του Δήμου Νέας Ιωνίας παρουσίασε ραγδαία αύξηση από το 1928 μέχρι το 1940 της τάξεως του 96,50%, η αύξηση συνεχίσθηκε με σχετικά μεγάλους ρυθμούς και τις δύο επόμενες δεκαετίες 1940-51 και 1951-61 με αύξηση 21,80% και 42,40% αντίστοιχα, εξαιτίας της έντονης εσωτερικής μετανάστευσης όπου άνθρωποι που κατοικούσαν σε αγροτικές περιοχές της Ελλάδας μετακινούνταν προς τα μεγάλα αστικά κέντρα αναζητώντας καλύτερες συνθήκες διαβίωσης. Από το 1960 και μετά ο ρυθμός αύξησης φθίνει έντονα και συστηματικά για να φθάσει τη δεκαετία του '80 στο 2,4%, ενώ την περίοδο 1991-2001 ο πληθυσμός αρχίζει να αυξάνεται έως και 9% και η αύξηση αυτή αποδίδεται κατά κύριο λόγο στην εισροή οικονομικών μεταναστών. Τέλος στην περίοδο 2001-2011 παρατηρούμε ότι ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού είναι αρνητικός, με μείωση μόλις -3,42% είναι ένα ποσοστό απόλυτα συνυφασμένο με το δημογραφικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει γενικότερα η Ελλάδα, καθώς παρατηρείτε πως το φυσικό ισοζύγιο να λαμβάνει αρνητικές τιμές με τους θανάτους να είναι περισσότεροι από ότι οι γεννήσεις, αλλά και το μεταναστευτικό ισοζύγιο ταυτόχρονα λόγω της οικονομικής κρίσης έχει αρνητικές τιμές λόγω του ότι πολλοί Έλληνες αναγκάζονται να εγκαταλείψουν τη χώρα αναζητώντας εργασία και ευνοϊκότερες συνθήκες διαβίωσης στο εξωτερικό. Πιο συγκεκριμένα ο μόνιμος πληθυσμός από 69.508 το 2001 σε 67.134 το 2011 δηλαδή μείωση 2.374 ατόμων.

ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ	
	1991	2001	2011	1991-2001	2001-2011
Σύνολο Ελλάδας	10.259.900	10.934.097	10.816.286	6,57%	-1,08%
Περ. ΑΤΤΙΚΗΣ	3.594.817	3.894.573	3.828.434	8,34%	-1,70%
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ	62.137	69.508	67.134	11,86%	-3,42%

Πίνακας 4: Πληθυσμιακή εξέλιξη ως προς το σύνολο Δήμου, Περιφερειακής Ενότητας και Χώρας
(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2011)



Διάγραμμα 1: Γραφική Αναπαράσταση Πληθυσμιακής Εξέλιξης
(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2011)

Με στόχο την εκτίμηση του μόνιμου πληθυσμού για το 2021 , θα αξιοποιηθούν τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το Δήμο Νέας Ιωνίας, με βάση την πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου από το 1991 έως και 2021 εκτιμώντας τις πληθυσμιακές μεταβολές ανά δεκαετία αλλά και την εικοσαετία 1991-2011. Για την εκτίμηση του πληθυσμού το έτος - στόχο, θα πρέπει να εκτιμηθεί ο Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής (ΜΕΡΜ) μέσω του δημογραφικού τύπου: $P_y = P_x * (1+r)^{x-y}$, όπου, P_x = ο πληθυσμός στο έτος εκκίνησης, P_y = ο πληθυσμός στο έτος αφετηρίας, r = ο Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής, και $x-y$ = διαφορά μεταξύ των ετών. Έτσι, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα η πρόβλεψη του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου για το έτος 2021.

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ Ε- ΝΟΤΗΤΑ	Μόνιμος Πληθυ- σμός 2011	Μόνιμος Πληθυ- σμός 2001	Μόνιμος Πληθυ- σμός 1991	Py = Px * (1+r) ^{x-y}	
					Μ.Ε.Ρ.Μ . (r)	ΕΚΤΙΜΩΜΕ- ΝΟΣ ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2021
	ΨΕΥΔΟΔΗ- ΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟ- ΤΗΤΑ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ	67.134	69.508	62.137	-0,35%	64.841

Πίνακας 5: Εκτιμώμενος μόνιμος πληθυσμός Δήμου Νέας Ιωνίας για το 2021

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ και ίδια επεξεργασία)

Όπως συμπεραίνεται και από τον παραπάνω πίνακα σημειώνεται πτώση με ποσοστό -0,35%, η μείωση ανέρχεται σε 2.293 κατοίκους σε απόλυτα νούμερα.

Οικονομικά στοιχεία

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, ο Δήμος Νέας Ιωνίας αποτελείται κυρίως από κατοίκους που απασχολούνται στον τριτογενή τομέα. Πιο συγκεκριμένα για την απασχόληση του πληθυσμού στο Δήμο Νέας Ιωνίας ανά οικονομική δραστηριότητα, στον πρωτογενή τομέα απασχολείται μόλις το 0,39% (127 άτομα) του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (32.465 άτομα). Ο δευτερογενής τομέας συγκεντρώνει το 14,43% (4.685 άτομα), ενώ τέλος στον τριτογενή τομέα απασχολείται η συντριπτική πλειοψηφία των κατοίκων, ήτοι 21.513 άτομα που μεταφράζεται σε ποσοστό 66,27%.

Ο επόμενος πίνακας παρουσιάζει με όρους απασχόλησης την τομεακή διάρθρωση της οικονομικής βάσης για τα τελευταία δύο απογραφικά έτη.

	2001	2011	%2001	%2011	Μεταβολή 2001-2011
ΠΕΡ. ΑΤΤΙΚΗΣ	1.579.189	1.771.562	100%	100%	12,18%
ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ	20.939	17.528	1,33%	0,99%	-16,29%
ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ	362.994	246.561	22,99%	13,92%	-32,08%
ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ	1.100.586	1.188.114	69,69%	67,07%	7,95%
ΠΕ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟ- ΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	268.248	277.938	100%	100%	3,61%
ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ	1.665	1.160	0,62%	0,42%	-30,33%

ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ	51.394	33.028	19,16%	11,88%	-35,74%
ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ	199.760	206.948	74,47%	74,46%	3,60%
Δ. ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ	28.895	32.465	100%	100%	16,89%
ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ	106	127	0,37%	0,39%	19,81%
ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ	7991	4685	27,66%	14,43%	-41,37%
ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ	19206	21513	66,47%	66,27%	12,79%

Πίνακας 6: Τομεακή Διάρθρωση Οικονομικής Βάσης Δήμου Νέας Ιωνίας

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ και ίδια επεξεργασία)

Κατά τα τελευταία 10 χρόνια (2001-2011) η οικονομική βάση, τόσο της Περιφέρειας όσο και της ΠΕ Βορείου Τομέα Αθηνών, παραμένει εμφανώς τριτογενής. Παρατηρείται διαχρονικά, υποχώρηση του δευτερογενή τομέα υπέρ του τριτογενή. Ο Δήμος Νέας Ιωνίας ήταν ήδη από το 2001 προσανατολισμένος στον τριτογενή τομέα, με κάποια παρουσία, ωστόσο, του δευτερογενή κυρίως τομέα στη διάρθρωση της απασχόλησής του, η οποία όμως μειώθηκε. Κατά την περίοδο που εξετάζουμε, ο τριτογενής παρέμεινε σταθερός και υποχώρησε σαφώς ο δευτερογενής.

Η εικόνα του Δήμου όσον αφορά στη διάρθρωση απασχόλησης / ανεργίας, και τα προσδιοριστικά τους χαρακτηριστικά, κατά το 2011 αποτυπώνεται στον παρακάτω πίνακα.

	Οικονομικά ενεργοί	Απασχολούμενοι		Άνεργοι		Οικονομικά μη ενεργοί
	1	2	2/1	3	3/1	4
ΠΕΡ.ΑΤΤΙΚΗΣ	1.771.562	1.452.203	81,97%	319.359	18,03%	2.056.872
ΠΕ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ Α-ΘΗΝΩΝ	277.938	241.136	86,76%	36.802	13,24%	314.552
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ	32.465	26325	81,09%	6140	18,91%	34669

Πίνακας 7: Διάρθρωση Απασχόλησης/ Ανεργίας Δήμου Νέας Ιωνίας

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ και ίδια επεξεργασία)

Από τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα ενδιαφέρει παρουσιάζει το γεγονός ότι το ποσοστό ανεργίας του Δήμου Νέας Ιωνίας (18,91%) είναι αρκετά υψηλότερο σε σύγκριση με αυτό της ΠΕ Βορείου Τομέα Αθηνών ενώ έχει σχεδόν ίδιο ποσοστό με το υπερκείμενο χωρικό επίπεδο της Περιφέρειας Αττικής. Αντίστοιχα το ποσοστό των απασχολούμενων στο Δήμο είναι αρκετά χαμηλότερο σε σύγκριση με αυτό της

ΠΕ Βορείου Τομέα Αθηνών ενώ έχει σχεδόν ίδιο ποσοστό με το υπερκείμενο χωρικό επίπεδο της Περιφέρειας Αττικής.

Οι παραγωγικές δραστηριότητες της περιοχής είναι πολλές και ποικίλες.

	2011	%2011
Δ. ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ	32.465	100%
ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ	127	0,39%
ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ	4685	14,43%
ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ	21513	66,27%

Πίνακας 8: Ποσοστό ανα Οικον. Τομέα Δήμου Νέας Ιωνίας

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ και ιδία επεξεργασία)

Ο πρωτογενής τομέας απασχολεί το 0,39% του συνόλου των απασχολούμενων. Ο δευτερογενής τομέας απασχολεί το 14,43% του συνόλου των απασχολούμενων. Ο τριτογενής τομέας παραγωγής συγκεντρώνει το 66,27% των απασχολούμενων της περιοχής, με σημαντικότερες δραστηριότητες τις υπηρεσίες.

Το ανθρώπινο δυναμικό και η ανεργία αποτελούν δύο από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που προσδιορίζουν τη δυναμική ανάπτυξης και το επίπεδο ευημερίας του Δήμου. Οι απασχολούμενοι ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας σύμφωνα με την απογραφή του 2011 είναι ως εξής :

Κλάδος	Αριθμός	Ποσοστό
Γεωργία-Δασοκομία-Αλιεία	127	0,48%
Κατασκευές	1.605	6,10%
Χονδρ. & Λιαν. Εμπόριο – Επισκ.Μηχ/των Οχημ. & Μοτοσ.	5.524	20,98%
Μεταφορά & Αποθήκευση	1.506	5,72%
Δραστηρ. Υπηρεσιών Παροχής Καταλύματος & Υπηρ.Εστίασης	1.480	5,62%
Διοικητικές & Υποστηρικτικές Δραστηριότητες	958	3,64%
Δημόσια Διοίκηση & Άμυνα-Υποχρεωτική Κοιν. Ασφάλιση	2.740	10,41%
Εκπαίδευση	1.828	6,94%
Δραστηρ. σχετικές με την ανθρ. υγεία & την κοιν. μέριμνα	2.071	7,87%
Λοιποί κλάδοι	8.486	32,24%

Σύνολο	26.325	100,00%
---------------	---------------	----------------

Πίνακας 9: Αριθμός επιχ/σεων ανά οικονομική δραστηριότητα

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ και ιδία επεξεργασία) (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ)

Στο παρακάτω σχήμα φαίνονται αναλυτικά τα ποσοστά απασχόλησης κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ.

Ανώτατα Διευθυντικά & Διοικητικά Στελέχη	1.245
Επαγγελματίες	5.098
Τεχνικοί & ασκούντες συναφή επαγγέλματα	3.107
Υπάλληλοι Γραφείου	2.814
Απασχολούμενοι στη παροχή υπηρεσιών & πωλητές	6.952
Ειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, δασοκόμοι & αλιείς	162
Ειδικευμένοι τεχνίτες & ασκούντες συναφή επαγγέλματα	3.306
Χειριστές βιομηχ. εγκαταστάσεων & εξοπλισμού	1.642
Ανειδίκευτοι εργάτες-χειρονακτικοί & μικροεπαγγελματίες	1.999
Σύνολο	26.325

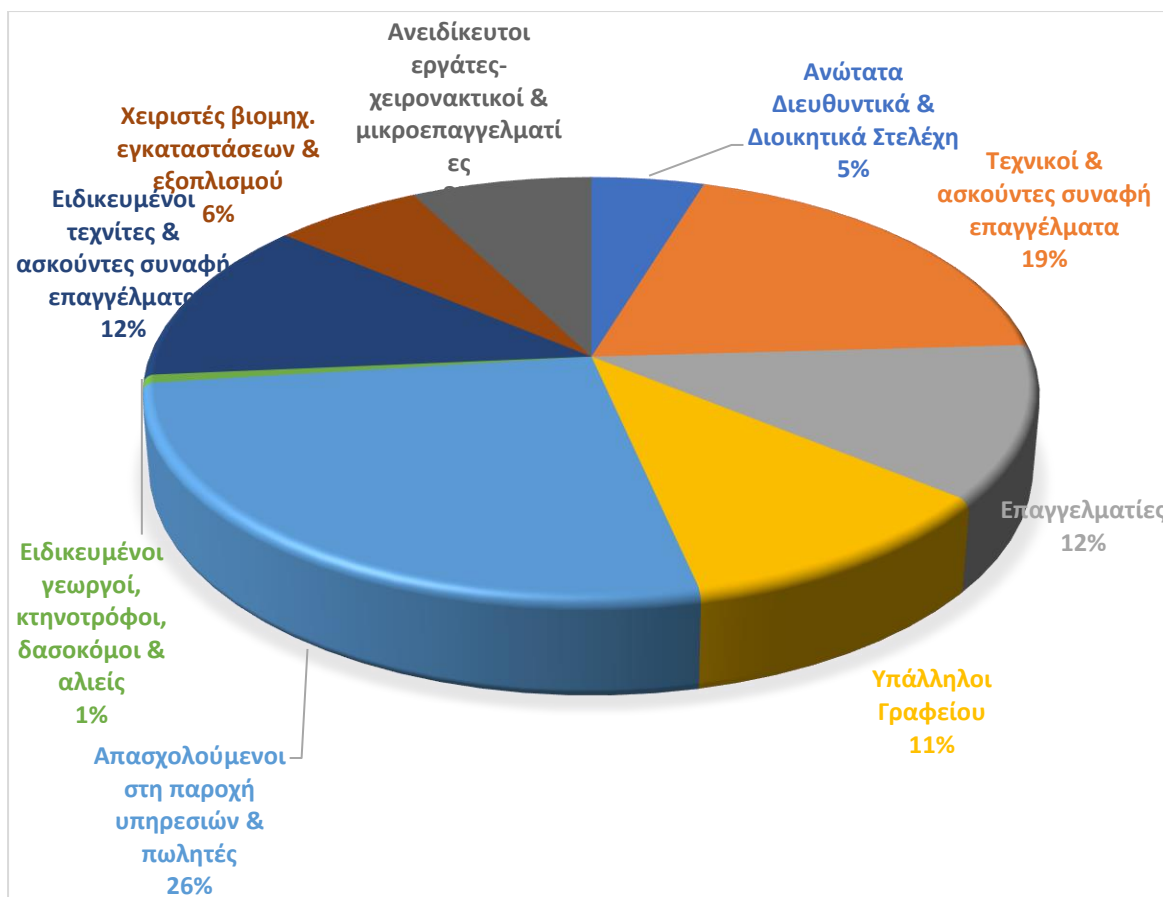
Πίνακας 10: Απασχολούμενοι κατά επάγγελμα

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ και ιδία επεξεργασία)



Διάγραμμα 2: Κατανομή οικονομικών δραστηριοτήτων Δήμου Νέας Ιωνίας

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2011)



Διάγραμμα 3: Απασχολούμενοι κατά επάγγελμα Δήμου Νέας Ιωνίας

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2011)

Όσον αφορά στο Δήμο Νέας Ιωνίας, οι τάσεις στην αγορά εργασίας που καταγράφονται, δεν διαφοροποιούνται σημαντικά από αυτές που επικρατούν και καταγράφονται σε επίπεδο Περιφέρειας.

Χρήσεις γης

Ό,τι αφορά στη χρήση γης, σήμερα, από το σύνολο των 453 εκταρίων της συνολικής έκτασης του Δήμου ένα τμήμα 16 εκταρίων είναι εκτός σχεδίου, και αφορά τα τμήματα των Τουρκοβουνίων και της περιοχής Ομορφοκκλησιάς που ανήκουν στον Δήμο. Οι θεσμοθετημένες οικιστικές εκτάσεις, συνολικής επιφάνειας 437 εκταρίων (4,4 χιλ στρ) κατανέμονται ως εξής:

Χρήσεις	Έκταση (στρέμματα)
Γενική κατοικία	2.096
Τοπικά Κέντρα	177
Κέντρα πόλης	120
Λοιπές χρήσεις (βιομηχανία, εμπόριο κλπ)	517

Κοινόχρηστοι χώροι	249
Χώροι κυκλοφορίας	1.211

Πίνακας 11: Κατανομή οικιστικών εκτάσεων στο Δήμο Ν. Ιωνίας
(Πηγή: Δήμος Νέας Ιωνίας, Ε.Π. 2011-2014, ΜΕΛΕΤΗ HABITAT-ΤΕΥΧΟΣ Β' 2007)

Με βάση τα παραπάνω μεγέθη στην εντός σχεδίου περιοχή του Δήμου το 66,6% καταλαμβάνεται από οικοδομήσιμες εκτάσεις (κατοικία, κέντρα, βιομηχανία, εμποριο κλπ) και το 33,4% από το δίκτυο κυκλοφορίας και τις κοινόχρηστες εκτάσεις.

Σημειώνεται ότι οι διαμορφωμένοι κοινόχρηστοι χώροι αποτελούν μόλις το 5,7% της εντός σχεδίου έκτασης. Το ποσοστό των κοινόχρηστων χώρων είναι ιδιαίτερα χαμηλό αν ληφθεί υπόψη και το ότι ο Δήμος Νέας Ιωνίας είναι από τους πιο πυκνοκατοικημένους Δήμους πανελλαδικά (απογραφή 2011).

Βασικό επίσης πολεοδομικό πρόβλημα, συνυφασμένο με την ιστορική εξέλιξη της πόλης, είναι αυτό της μίξης ασυμβίβαστων χρήσεων στις περιοχές κατοικίας και των πολεοδομικών κέντρων. Ο Δήμος Νέας Ιωνίας υπήρξε τόπος ανάπτυξης μεγάλου αριθμού βιοτεχνικών και βιομηχανικών μονάδων και είναι από τους λίγους αστικούς Δήμους που περιλαμβάνει σήμερα μέσα στον οικιστικό του ιστό θεσμοθετημένες περιοχές ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ, οι οποίες αποτέλεσαν ιστορικά τους κύριους πόλους συγκέντρωσης των μονάδων αυτών. Το φαινόμενο της αποβιομηχάνισης που συντελέστηκε τις δύο προηγούμενες δεκαετίες, είχε βέβαια ως αποτέλεσμα την δραματική μείωση του αριθμού των επιχειρήσεων, παρ' όλα αυτά όμως η πόλη συνεχίζει να αποτελεί τόπο εγκατάστασης επαγγελματικών εργαστηρίων και συνεργείων διαφόρων ειδικοτήτων. Οι χρήσεις αυτές, που θεωρούνται σήμερα ασυμβίβαστες με την κατοικία ή με το περιεχόμενο των επιτρεπόμενων χρήσεων των πολεοδομικών κέντρων, είναι διάσπαρτες μέσα στον οικιστικό ιστό και τα πολεοδομικά κέντρα και δεν έχει καταστεί ακόμα δυνατόν να ελεγχθούν από το υφιστάμενο καθεστώς επιτρεπόμενων χρήσεων, παρά και τις πρόσφατες τροποποιήσεις.

Ο Δήμος Νέας Ιωνίας δεν παρουσιάζει ποικιλομορφία όπως αναφέρθηκε. Σύμφωνα με την απογραφή του GEODATA για το 2000, στο σύνολο της έκτασής του καλύπτεται από αστική οικοδόμηση και ελάχιστα από Τεχνητές, μη γεωργικές ζώνες πρασίνου, χώροι αθλητικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Αναλυτικά η κατανομή φαίνεται παρακάτω.

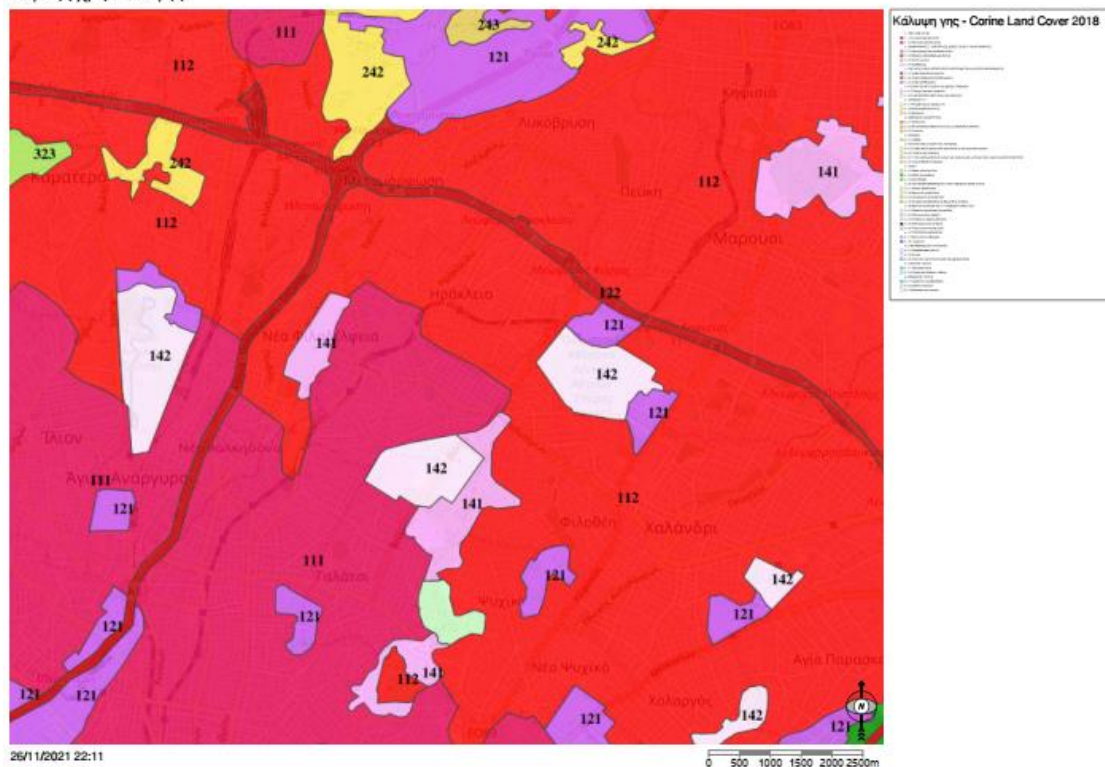


Διάγραμμα 4: Χρήσεις Γης Δήμου Νέας Ιωνίας

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2011)

Αυτή η αποτύπωση των χρήσεων γης αποτυπώνεται και στο Corine όπου παρατηρείται με κόκκινο χρώμα (ασυνεχής αστικός ιστός) και μωβ χρώμα (συνεχής αστικός ιστός) το σύνολο της περιοχής ενώ υπάρχουν και λίγα σημεία όπου παρατηρείται ανοικτό μωβ χρώμα (Περιοχές αστικού Πρασίνου).

Χάρτης χρήσεων γης



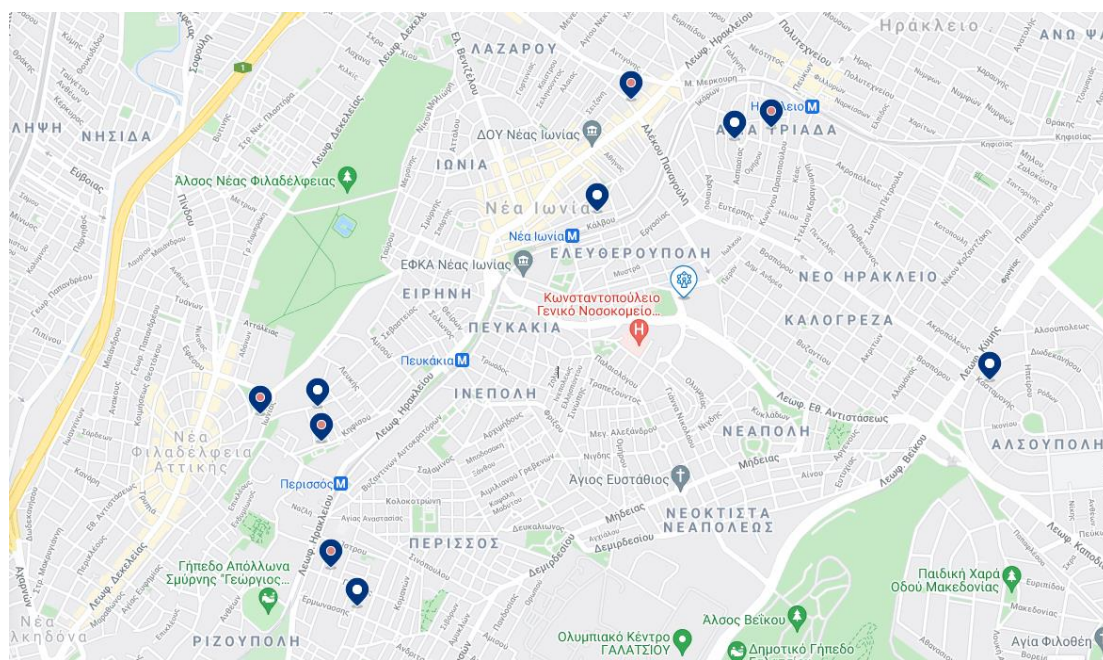
Εικόνα 3: Χάρτης χρήσεων γης του Δήμου Νέας Ιωνίας

(Πηγή: Corrine, 2018)

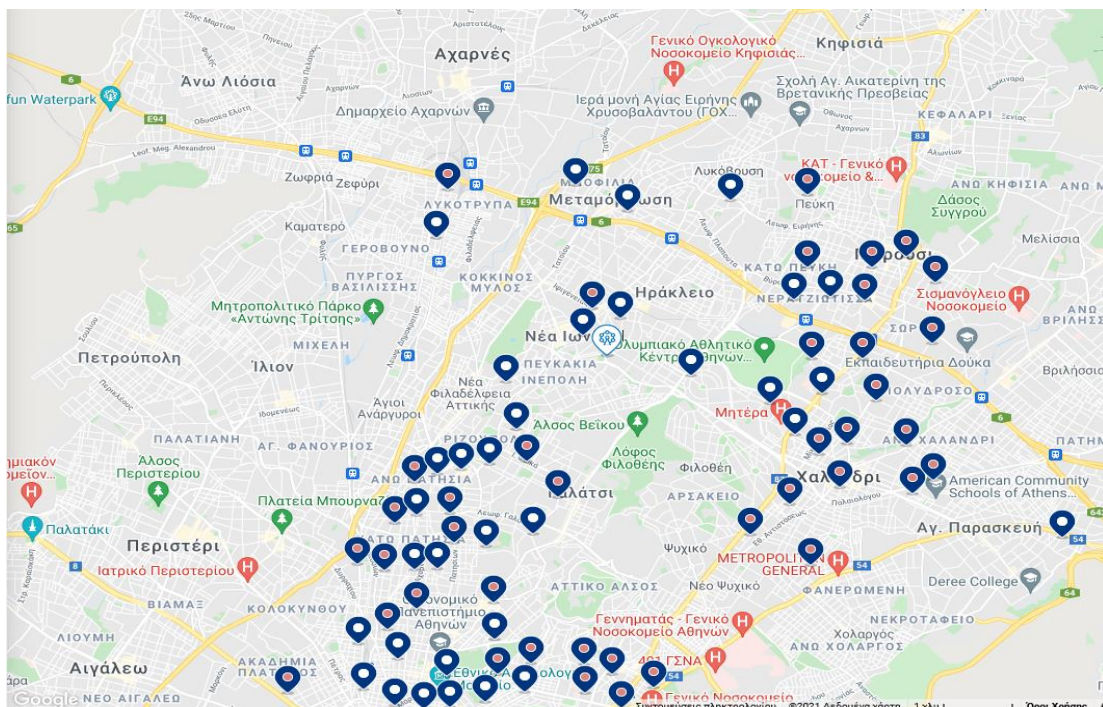
Τουρισμός

Από τα λίγα ξενοδοχεία που υπάρχουν στον Δήμο Νέας Ιωνίας, όπως παρατηρείται και στην επόμενη εικόνα, υποδηλώνεται γενικά ότι η περιοχή μελέτης δεν εξυπηρετεί αυτήν την κατηγορία χρήσης.

Αντιθέτως στους όμορους δήμους οι τουριστικές υποδομές (ξενοδοχεία και καταλύματα) είναι μεγαλύτερα σε αριθμό, όπως φαίνεται και στις επόμενες εικόνες. Χαρακτηριστικό της αλληλεξάρτησης του Δήμου Νέας Ιωνίας με τους όμορους Δήμους είναι και το γεγονός ότι στην Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία δεν παρουσιάζεται καθόλου σαν καταγραφή οι αφίξεις και διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχειακές μονάδες του Δήμου Νέας Ιωνίας, ενώ όμοροι Δήμοι παρουσιάζονται σαν ένα σύνολο όπως οι Δήμοι Κηφισιάς και Αμαρουσίου, Ηρακλείου, Λυκόβρυσης-Πεύκης, και Πεντέλης στην καταγραφή των δεικτών που αφορά τον τουριστικό τομέα.



Εικόνα 4: Τουριστικά καταλύματα στο Δήμο Νέας Ιωνίας όπως καταγράφεται στην πλατφόρμα του Booking



Εικόνα 5: Τουριστικά καταλύματα στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου Νέας Ιωνίας όπως καταγράφεται στην πλατφόρμα του Booking

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ για το 2019, οι αφίξεις στην Π.Ε. Βόρειου Τομέα Αθηνών ανέρχονται σε 151.067 αποτελώντας το 3,12% του συνόλου των αφίξεων σε επίπεδο Περιφέρειας Αττικής. Στην ευρύτερη περιοχή μελέτης το μεγαλύτερο ποσοστό των διανυκτερεύσεων αναφέρεται σε διανυκτερεύσεις ημεδαπών σε ποσοστό 59,27%.

ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΑΦΙΞΕΙΣ ΗΜΕΔΑΠΩΝ	ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ	ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΣΥΝΟΛΟ
ΕΛΛΑΔΑ	7.369.417	19.694.349	27.063.766
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	1.386.319	3.458.674	4.844.993
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	89.538	61.529	151.067

Πίνακας 12: Αριθμός διανυκτερεύσεων στην Π.Ε. Βόρειου Τομέα Αθηνών

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ και ίδια επεξεργασία)

Αντίστοιχα οι διανυκτερεύσεις στην Π.Ε. Βόρειου Τομέα Αθηνών ανέρχονται σε 67.459 αποτελώντας το 3,38% του συνόλου των διανυκτερεύσεων σε επίπεδο Περιφέρειας Αττικής. Στην ευρύτερη περιοχή μελέτης το μεγαλύτερο ποσοστό των διανυκτερεύσεων αναφέρεται σε διανυκτερεύσεις ημεδαπών σε ποσοστό 69,07%.

ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΗΜΕΔΑΠΩΝ	ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ	ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΣΥΝΟΛΟ
ΕΛΛΑΔΑ	16.801.660	92.405.320	109.206.980
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	1.179.198	1.790.303	2.969.501
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΟΥ	69.423	31.092	100.515

ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ			
---------------------	--	--	--

Πίνακας 13: Αριθμός διανυκτερεύσεων στην Π.Ε. Βόρειου Τομέα Αθηνών

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ και ίδια επεξεργασία)

ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	2019		2018		2017		2016	
	Διανυκτερεύσεις	Ποσοστό (%) πληρότητας κλινών	Διανυκτερεύσεις	Ποσοστό (%) πληρότητας κλινών	Διανυκτερεύσεις	Ποσοστό (%) πληρότητας κλινών	Διανυκτερεύσεις	Ποσοστό (%) πληρότητας κλινών
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	10.260.847	48,5	10.172.299	49,9	8.833.584	49,7	8.003.823	47,2
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	274.577	35,2	275.041	37,3	247.338	35,8	234.248	34,6
% σε Περιφέρεια								
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	2,68%		2,70%		2,80%		2,93%	

Πίνακας 14: Διανυκτερεύσεις και Πληρότητα κλινών στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ)

2016-2019

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία επεξεργασία)

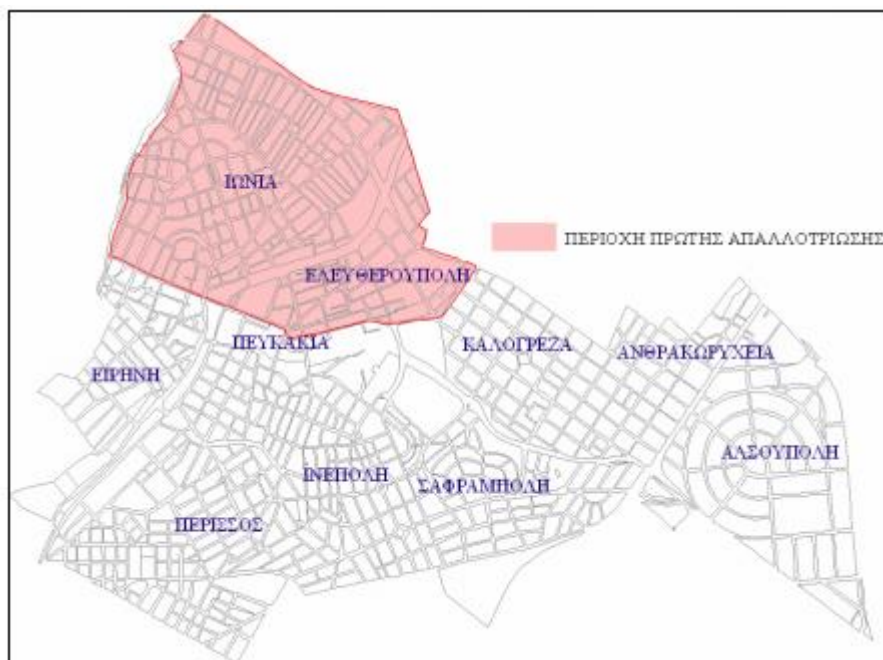
Τα στοιχεία του πίνακα δείχνουν μια μικρή αύξηση σε απόλυτα νούμερα της πορείας των διανυκτερεύσεων των ξενοδοχειακών καταλυμάτων στην Π.Ε. Βόρειου Τομέα Αθηνών, κατά τα τελευταία χρόνια, με σταθερό το ποσοστό πληρότητας. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η Περιφερειακή Ενότητα Βορείου Τομέα Αθηνών συμμετέχει σε μικρό ποσοστό στον τουρισμό της Περιφέρειας Αττικής, το οποίο συνεχώς μειώνεται.

Οικιστικοί υποδοχείς, πολεοδομικό καθεστώς

Η Νέα Ιωνία δημιουργήθηκε από την ανάγκη στέγασης μετά τη μικρασιατική καταστροφή του 1922, όταν πάνω από 1 εκατομμύριο πρόσφυγες συνέρρευσαν στην Ελλάδα έχοντας ως αποτέλεσμα, σε πάρα πολλές περιοχές τη δημιουργία προσφυγικών συνοικισμών έτσι ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες στέγασης των προσφύγων. Ο δήμος της Νέας Ιωνίας που ιδρύθηκε κατά τη δεκαετία 1920-1930 απαρτίζεται από περίπου 10 εν μέρει συνοικισμούς, οι οποίοι κατά το μεγαλύτερο τους μέρος είναι προσφυγικοί και μόνο ένα μικρό κομμάτι από αυτούς μπορεί να χαρακτηριστεί ως αστικός συνοικισμός. Οι προσφυγικοί συνοικισμοί δημιουργήθηκαν από απαλλοτριώσεις που σε διάφορες εποχές έκανε το ελληνικό δημόσιο με σκοπό να καθορίσει ρυμοτομικό σχέδιο, δηλαδή δρόμους, πλατείες, οικοδομικά τετράγωνα

και μέσα στα συγκεκριμένα οικοδομικά τετράγωνα να κάνει διανομή της γης έτσι ώστε να δημιουργήσει οικόπεδα τα οποία στη συνέχεια παραχώρησε στους πρόσφυγες που είχαν δικαίωμα αποκατάστασης.

Η πρώτη απαλλοτρίωση που έγινε για το σκοπό αυτό, είχε τη μορφή της αγοράς και έγινε το 1923 από το τότε ταμείο περιθάλψεως προσφύγων. Αγόρασε από το Ιερό του Πανάγιου Τάφου μια έκταση περίπου δύο χιλιάδων στρεμμάτων η οποία εκτείνεται στο Βορειοδυτικό κομμάτι της πόλης. Τα όρια της περιοχής αυτής ορίζονται κύρια από τις οδούς 28ης Οκτωβρίου , Αλέκου Παναγούλη και Κασταμονής, ενώ το νότιο ανατολικό όριο έχει το ρέμα το Ποδονύφη και δυτικό όριο κυρίως το ρέμα του Γιαμπουρλιά το οποίο σήμερα αποτελεί το διοικητικό όριο με το δήμο της νέας Φιλαδέλφειας.



Εικόνα 6: Περιοχή Πρώτης Απαλλοτρίωσης 1923

(Πηγή: Ν. Κεχαγιόγλου, 2009)

Δύο απαλλοτριώσεις έγιναν επίσης το 1927 και το 1928 από τα κτήματα του Λάμπρου Βείκου από τις οποίες δημιουργήθηκε ο συνοικισμός του Περισσοῦ και στη συνέχεια της Νεάπολης. Ολοκληρώνοντας το κύριο μέρος των απαλλοτριώσεων αξίζει να αναφερθούμε στην περιοχή τη λεγόμενη Ήλιος, η οποία μεσολαβεί ανάμεσα στο κομμάτι του Πανάγιου Τάφου και στη μεγάλη απαλλοτρίωση που έγινε από τα κτήματα του Λάμπρου Βείκου

Η Νέα Ιωνία απέκτησε το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο το 1950, το οποίο αναθεωρήθηκε αρκετές φορές, λόγω επεκτάσεων ή τροποποιήσεων περιοχών. Πιο συγκεκριμένα:

1. Με το ΦΕΚ Α' 218/1950 Β. Διάταγμα εγκρίθηκε το σχέδιο ρυμοτομίας Νέας Ιωνίας. Μεταξύ άλλων προβλέπει:

- Τομέας Α:
 - Ελάχιστο πρόσωπο πέντε (5) μ.
 - Ελάχιστο βάθος επτά (7) μ.
 - Ελάχιστο εμβαδόν, εβδομήντα (70) τετρ. μέτρα
- Τομέας Β:
 - Ελάχιστο πρόσωπο οχτώ (8) μ.
 - Ελάχιστο βάθος δέκα τέσσερα (14) μ.
 - Ελάχιστο εμβαδόν, διακόσια (200) τετρ. μέτρα
- Τομέας Γ:
 - Ελάχιστο πρόσωπο δεκα έξι (16) μ.
 - Ελάχιστο βάθος είκοσι έξι (26) μ.
 - Ελάχιστο εμβαδόν, χίλια (1000) τετρ. μέτρα

β) Κατά παρέκκλιση :

- Τομέα Α'
 - Ελάχιστο πρόσωπο τέσσερα (4) μέτρα.
 - Ελάχιστο βάθος πέντε (5) μέτρα.
 - Ελάχιστο εμβαδόν σαράντα (40) μ. τετραγωνικά.
- Τομέα Β'
 - Ελάχιστο πρόσωπο έξι (6) μέτρα.
 - Ελάχιστο βάθος οκτώ (8) μέτρα.
 - Ελάχιστο εμβαδόν ογδόντα (80) μ. τετραγωνικά.
- Τομέα Γ
 - Ελάχιστο πρόσωπο δώδεκα (12) μέτρα.
 - Ελάχιστο βάθος δέκα ξ (16) μέτρα.
 - Ελάχιστο εμβαδόν τετρακόσια (400) μ. τετραγωνικά.

Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης ανά Τομέα είναι:

Τομέας Α' 85 % Τομέας Β' 50 %, Τομέας Γ' 40%

2. Με το ΦΕΚ Α' 329/1952 Β. Διάταγμα εγκρίθηκε η τροποποίηση των πολεοδομικών σχεδίων Ν. Ιωνίας και του συνοικισμού Καλογρέζας, που εμπίπτουν στα Διοικητικά όρια του Δήμου Ν.Ιωνίας.

3 Με το ΦΕΚ Α' 251/1955 Β. Διάταγμα εγκρίθηκε η τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας στα οικοδομικά τετράγωνα 129 και 130.

4 Με το ΦΕΚ Α' 316/1955 Β. Διάταγμα εγκρίθηκε η τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας παρά το υπ' αριθμ. 445 οικοδομικό τετράγωνο. Τα ελάχιστα όρια ορίζονται ως αυτά που ισχύουν στην όμορη περιοχή του Τομέα Γ όπως ορίζεται με το ΦΕΚ Α' 218/1950 Β. Διάταγμα.

5 Με το ΦΕΚ Δ' 6/1960 Β. Διάταγμα εγκρίθηκε η επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας εις την περιοχή « Άνω Περισσού» και καθορισμός των όρων και περιορισμών δόμησης των οικοπέδων αυτών. Μεταξύ άλλων προβλέπει:

α) Ελάχιστο πρόσωπο οκτώ (8) μ.

Ελάχιστο βάθος δεκατέσσερα (14) μ.

Ελάχιστο εμβαδόν, διακόσια (200) τετρ. μέτρα

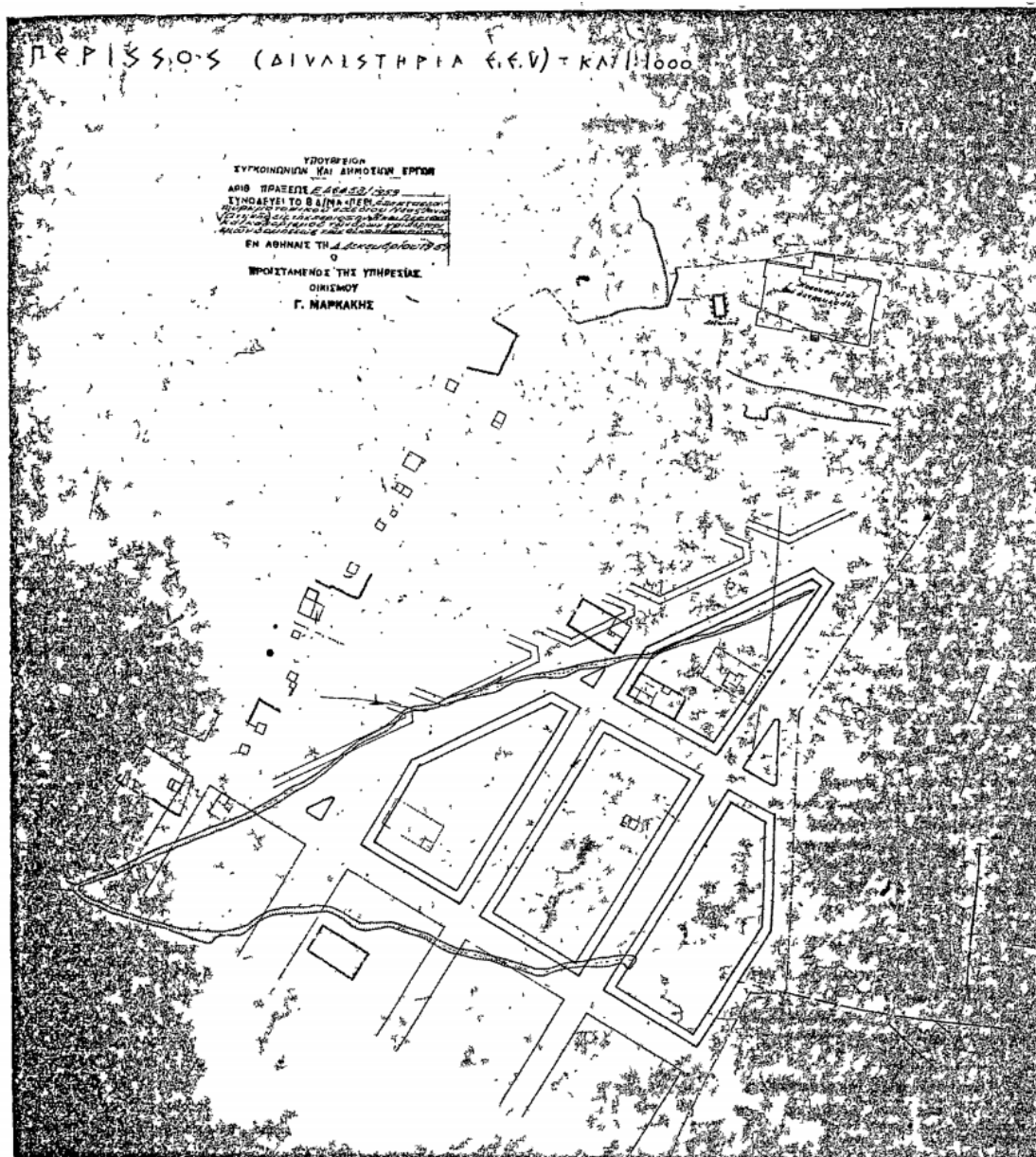
β) Κατά παρέκκλιση για υφιστάμενα κατά την δημοσίευση πρέπει να έχουν:

Ελάχιστο πρόσωπο έξι (6) μ.

Ελάχιστο βάθος επτά και μισό (7,5) μ.

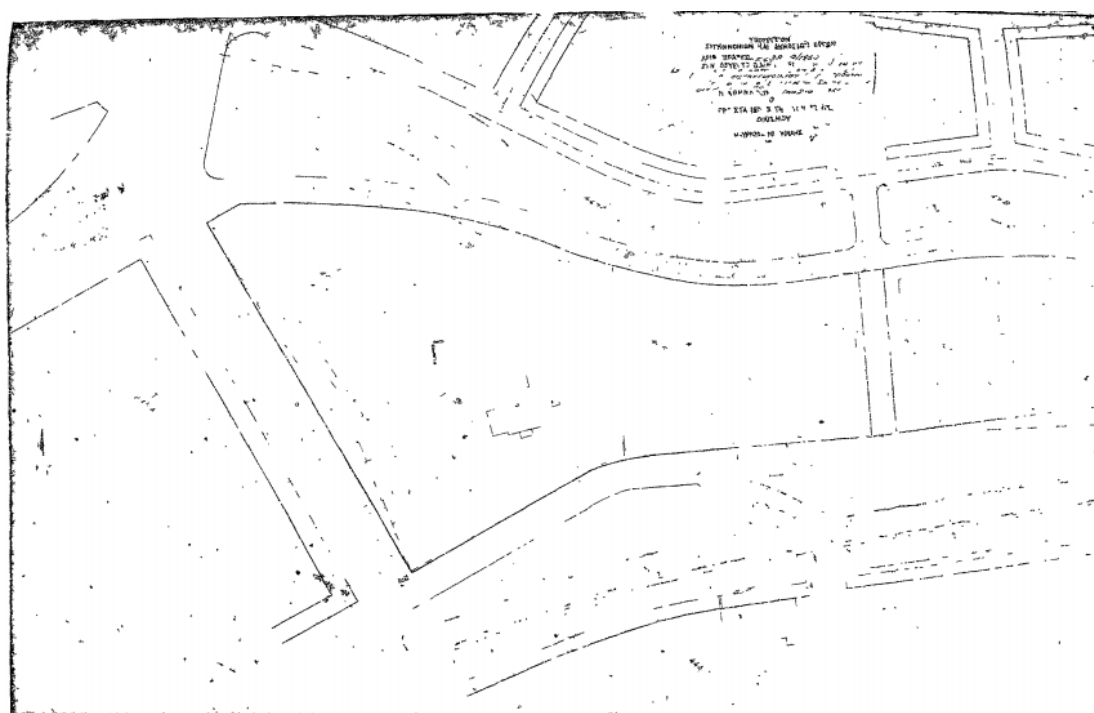
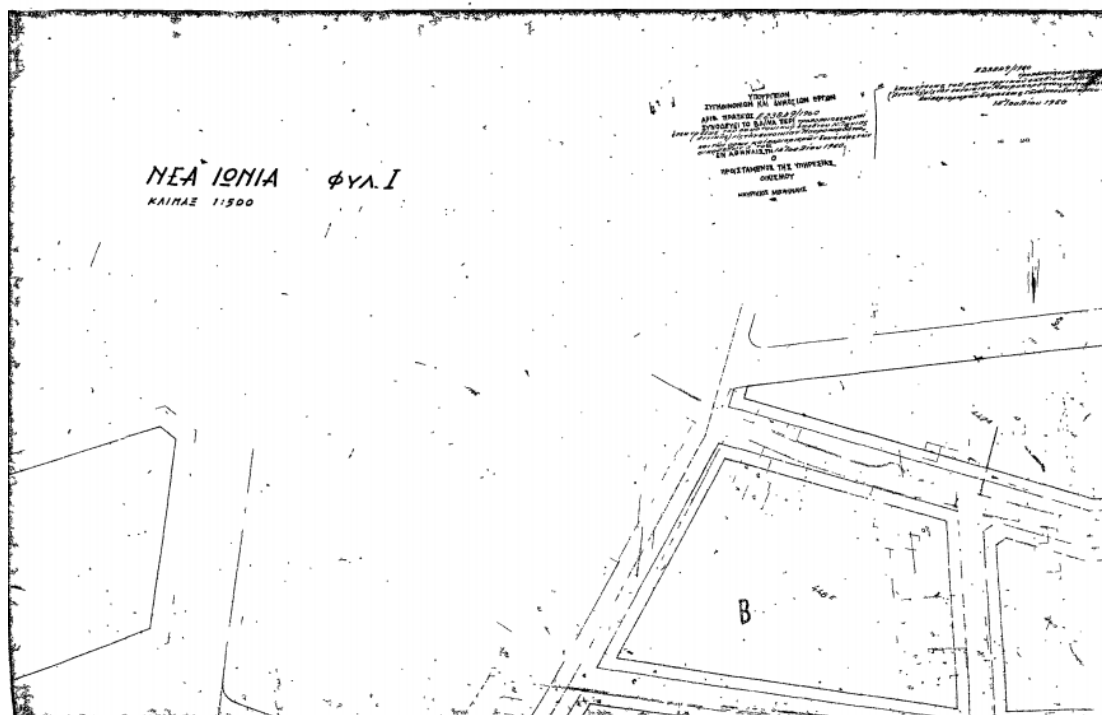
Ελάχιστο εμβαδόν, εκατό δώδεκα και μισό (112,50) τετρ. Μέτρα

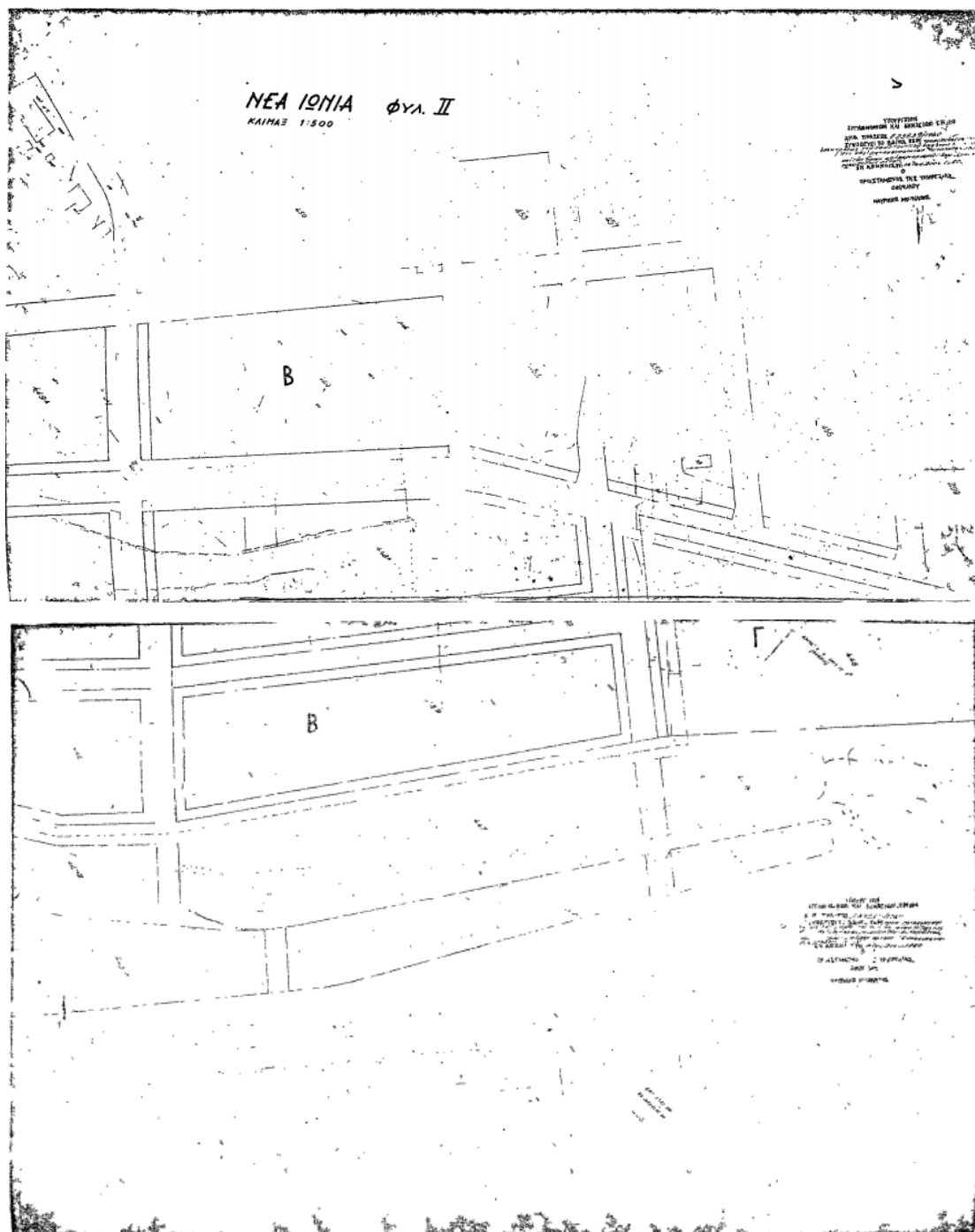
Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης είναι 75 %



Χάρτης 1: Τροποποίηση και επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας
(Πηγή: ΦΕΚ Δ' 6/1960 Β. Διάταγμα)

5 Με το ΦΕΚ Δ' 125/1960 Β. Διάταγμα εγκρίθηκε η τροποποίηση και επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας εις την συνοικία « Μαυροκορδάτου » και καθορισμός των όρων και περιορισμών δόμησης των οικοπέδων αυτών. Τα ελάχιστα όρια για τα Ο.Τ. 445, 447, 448 και 449 ορίζονται ως αυτά που ισχύουν στην όμορη περιοχή του Τομέα Β όπως ορίζεται με το ΦΕΚ Α' 218/1950 Β. Διάταγμα.





Χάρτης 2: Τροποποίηση και επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας
(Πηγή: ΦΕΚ Δ' 125/1960 Β. Διάταγμα)

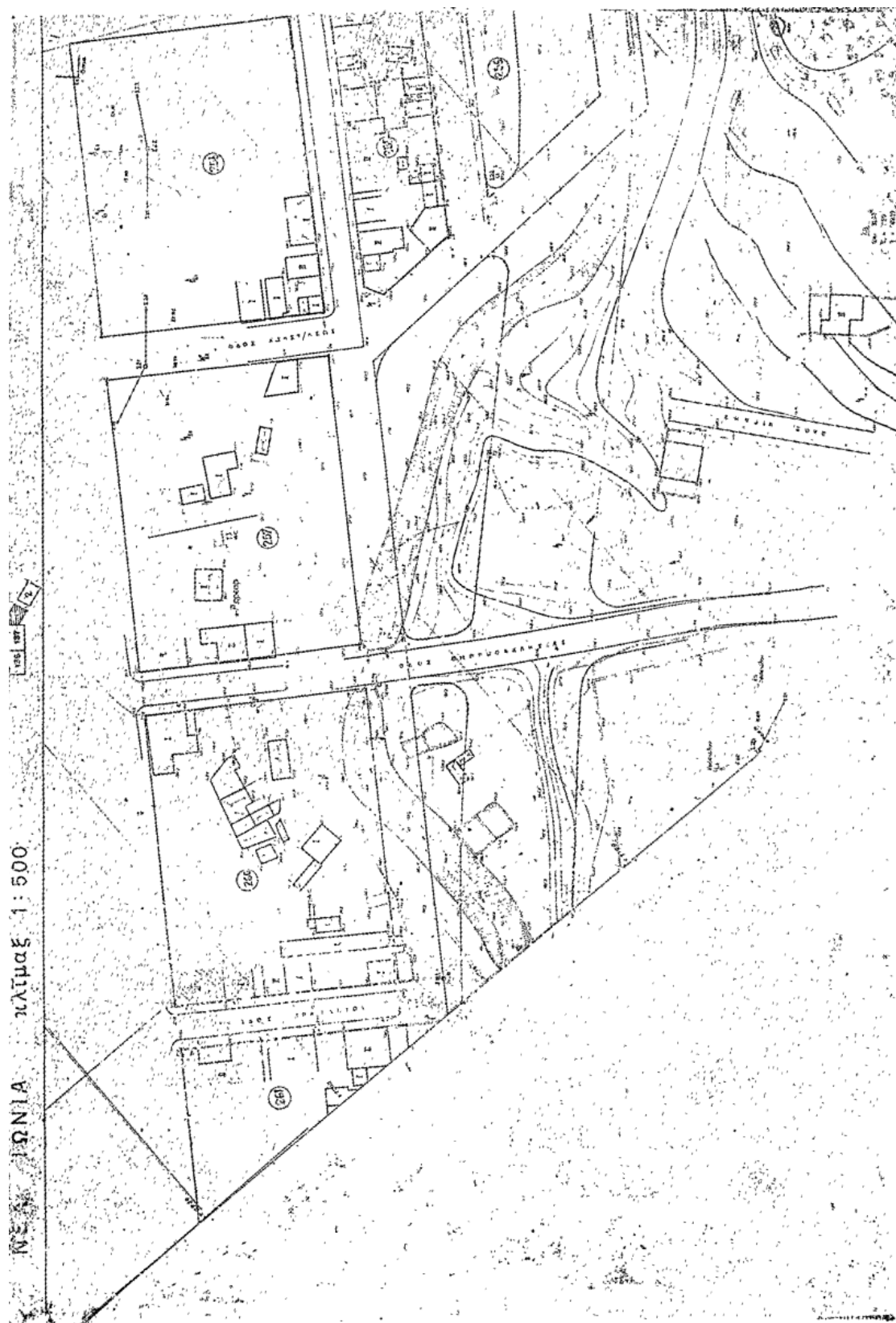
6 Με το ΦΕΚ Δ' 195/1975 Π. Διάταγμα εγκρίθηκε η τροποποίηση των ρυμοτομικών σχεδίων Ν. Ιωνίας και Φιλοθέης και τροποποίηση των όρων και περιορισμών δόμησης των οικοπέδων αυτών.

Για την Ν. Ιωνίας προβλέπεται:

α) Ελάχιστο πρόσωπο έξι (6) μ.

Ελάχιστο βάθος επτά και μισό (7,5) μ.

Ελάχιστο εμβαδόν, εκατό δέκα (110) τετρ. μέτρα



NEA IONIA (ΑΤΤΙΚΗΣ)





Χάρτης 3: Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας
(Πηγή ΦΕΚ Δ' 195/1975. Διάταγμα)

Το θεσμικό πλαίσιο του Δήμου Νέας Ιωνίας προκύπτει από το καθεστώς του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Νέας Ιωνίας (ΦΕΚ 662/Δ/95).

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο περιλαμβάνει:

Α. Την πολεοδομική οργάνωση του Δήμου για πληθυσμιακό μέγεθος της τάξης των 58.535 κατοίκων με:

- Την ένταξη στο σχέδιο της περιοχής «Ανθρακωρυχεία» και των περιοχών «Ρέμα Γιαμπουρλά» και «Ρέμα Γιαμπουρλά II» και τη δημιουργία δεκαέξι (16) πολεοδομικών ενοτήτων και τριών (3) ζωνών άλλων χρήσεων πλην κατοικίας, με μέση πυκνότητα και μέσο συντελεστή δόμησης, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πολεοδομική Ενότητα	Πυκνότητα (κάτ./Ha)	Μέσος Σ.Δ.
Περισσός	203	2
Περισσός	182	2
Νεάπολη	128	2
Νεόκτιστα	193	2
Σαφράμπαλη	192	2
	270	2
Ελευθερούπολη	236	2
Κακκαβάς	185	2
Κέντρο (Αγ. Ανάργυροι)	166	2
Λαζάρου	155	2
Κεντρική Ιωνία	115	2
	179	2
Κ. Καλογρέζα	157	2
Άνω Καλογρέζα	158	2
Αλσούπολη	99	1
Ζώνες άλλης χρήσης πλην κατοικίας		
Πράσινου – ελεύθερων χώρων εκπαίδευσης- πρόνοιας – υγείας – αθλητισμού	24	-
ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση στην περιοχή του Περισσού	-	1

ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση στην περιοχή της Ελευθερούπολης	6	1
--	---	---

Πίνακας 15: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Νέας Ιωνίας

(Πηγή: ΦΕΚ 662/Δ/95)

- Τον προσδιορισμό των χρήσεων γης
 - Τον καθορισμό χρήσεων γενικής κατοικίας σύμφωνα με το άρθρο 3 του από 23.2.1987 Π.Δ/τος (Δ' 166) εξαιρουμένων των περιπτώσεων 2 (ξενοδοχεία μέχρι 100 κλινών και ξενώνες) και 11 (πρατήρια βενζίνης) αυτού.
 - Τον καθορισμό περιοχών με χρήση πολεοδομικού κέντρου – κεντρικής λειτουργίας πόλης και τοπικού κέντρου γειτονιάς, σύμφωνα με το άρθρο 4 του παραπάνω Π.Δ/τος (Δ' 166) εξαιρουμένων των περιπτώσεων 2 (ξενώνων, ξενοδοχείων και λοιπών τουριστικών εγκαταστάσεων) και 19 (εγκαταστάσεων μέσων μαζικών μεταφορών) αυτού.
 - Ανάπτυξη του σημερινού κέντρου του δήμου σε κέντρο υπερτοπικής σημασίας, με την ενίσχυση και επέκταση του σημερινού κέντρου στην πολεοδομική ενότητα 11 (Κεντρικής Ιωνίας) και σε τμήματα των πολεοδομικών ενότητων 7, 9 και 10.
 - Συγκέντρωση των κεντρικών λειτουργιών σε περιοχές όπου υπάρχει δημόσια γη ή ελεύθεροι χώροι και χωροθέτηση διοικητικών υπηρεσιών.
 - Τον καθορισμό χρήσης μη οχλούσας βιομηχανίας στις ζώνες ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση (17) και (18) σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του από 23.2.87 Π.Δ/τος (Δ' 166), όπως συμπληρώθηκε με το από 8.12.1990 Π.Δ/γμα (Δ' 706).
 - Τον καθορισμό χρήσης ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου και πρόνοιας – εκπαίδευσης – υγείας αθλητισμού στη ζώνη (16).
- Τον καθορισμό ζωνών οικονομικών και θεσμικών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών και ειδικότερα:
 - Ανάπλαση της ζώνης (16) με τη δημιουργία αυξημένου ποσοστού πρασίνου και ελεύθερων χώρων και χωροθέτηση εγκαταστάσεων εκπαίδευσης – πρόνοιας υγείας και αθλητισμού για την εξυπηρέτηση των αναγκών του δήμου.

- Την ποιοτική αναβάθμιση της Κεντρικής Ιωνίας στην ΠΕ 11 και στις περιοχές της Ελευθερούπολης ΠΕ 7, Ιενέπολη ΠΕ 6 και σε τμήμα της Σαφράμπολης ΠΕ 5.
- Τον καθορισμό των βιομηχανικών περιοχών ως Ζωνών Ελεγχόμενης Ανάπτυξης.
- Τον καθορισμό ζωνών αγοράς συντελεστού δόμησης (ΖΑΣ) στα ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση με αυξημένο συντελεστή κατά 0,4 και μόνο για τη χρήση καταστημάτων και γραφείων.

Β. Τις προτάσεις για την προστασία του περιβάλλοντος και ειδικότερα:

- Διατήρηση και ανάδειξη του Παναιτωλίου που βρίσκεται στην πλατεία της Αλσούπολης με την αποκατάστασή του στην αρχική του μορφή και
- του Ανδριάνειου Υδραγωγείου τμήματα του οποίου διατηρούνται στα Οικοδομικά Τετράγωνα 171, 170Α, 265Γ, 136, 263, καθώς επίσης και στην οδό Καποδιστρίου (Ο.Τ. 102)

Σημεία ενδιαφέροντος

Σημεία ενδιαφέροντος ενός δήμου θεωρούνται τα δημόσια κτίρια (σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες κ.α), οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι (πάρκα, πλατείες, εκκλησίες κτλ.), καθώς και κάποια ιδιωτικά καταστήματα όπως φαρμακεία και τράπεζες. (Βλαστός, 2006). Επομένως στο συγκεκριμένο κεφάλαιο καταγράφονται αναλυτικά όλα τα σημεία ενδιαφέροντος για τον υπο μελέτη Δήμο, ανά δημοτική ενότητα.

Δημόσιες υπηρεσίες

- 3ο Γραφείο Β/βάθμιας εκπαίδευσης, Ελ Αλαμείν 20
- Υποθηκοφυλακείο Ν. Ιωνίας, 28ης Οκτωβρίου 77
- Επιθεώρηση εργασίας, Λ. Ηρακλείου 269
- ΟΑΕΔ, Ιφιγένειας 3^Α
- 3ο Γραφείο Α/βάθμιας εκπαίδευσης, Λυκίας 13
- Γραφείο διανομής & παροχών Εργατικής Εστίας, Αγ. Κωνσταντίνου & 28^{ης} Οκτωβρίου
- ΠΙΠΚΑ, Ελ Αλαμείν 27
- Ειρηνοδικείο – Πταισματοδικείο, Λ. Ηρακλείου 269
- ΕΛΤΑ Ν. Ιωνίας, Λ. Ηρακλείου 241
- ΕΛΤΑ Καλογρέζας, Βυζαντίου 43

- ΕΛΤΑ Περισσού, Φωκαίας 23 & Αγίας Αναστασίας 29
- ΟΤΕ Ν. Ιωνίας, Λ. Ηρακλείου 245
- ΔΕΗ Ν. Ιωνίας, Ορφανίδου 43
- ΟΑΕΕ, Ιφιγένειας 50
- Εφορία Ν. Ιωνίας, Ελ. Βενιζέλου 1
- ΟΓΑ, Βοσπόρου 121, 2ος όροφος
- ΚΕΠ, Πατριάρχου Ιωακείμ 4
- Δημαρχείο Ν. Ιωνίας, Αντλιοστασίου & Αγ. Γεωργίου 40, Ν. Ιωνία

Υγεία – Περίθαλψη

- ΚΔΑΥ (Κέντρο Διάγνωσης, Αξιολόγησης, Υποστήριξης), Λ. Ηρακλείου 268
- ΕΦΚΑ Περισσού, Μαγνησίας 33
- ΕΦΚΑ Ν. Ιωνίας, Χρυσοστόμου Σμύρνης 3
- ΕΦΚΑ Καλογρέζας, Βυζαντίου 2638
- Ιατρικό κέντρο “Ιατρική Πίστη”, Κρήτης 72
- Ιατρικό κέντρο “Βιοανάλυση”, Κ. Βάρναλη 40
- Γενικό νοσοκομείο Ν. Ιωνίας, Αγ. Όλγας 3-5

Φαρμακεία

- Παναγούλη Αλέξανδρου 8 & Γούρδωνος, Νέα Ιωνία
- Κολοκοτρώνη 28 & Ανδριανουπόλεως, Νέα Ιωνία - Πλατεία Αγίας Αναστασίας – Περισσός
- Παλαιολόγου Κωνσταντίνου 2 & Τενεδού, Νέα Ιωνία
- Βυζαντίου 95, Νέα Ιωνία – Καλογρέζα
- Παπαναστασίου Αλεξάνδρου 14, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Αναγεννήσεως 16, Νέα Ιωνία – Νεάπολη
- Σινώπης 16, Νέα Ιωνία
- Σαγγαρίου 8 (Όπισθεν Γραφείων ΚΚΕ), Νέα Ιωνία
- Συλλής 3 & Μαγνησίας, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Μήδειας 45, Νέα Ιωνία - Πλατεία Αγίου Ευσταθίου – Περισσός
- Κολοκοτρώνη 2 Πλησίον Ηλεκτρικού Σταθμού, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Αλαμάνας 16, Νέα Ιωνία - Πλατεία Αναπήρων – Καλογρέζα
- 28ης Οκτωβρίου 46, Νέα Ιωνία
- Ηλιουπόλεως 13 Πλησίον Αγάλματος Μητέρας, Νέα Ιωνία

- Αγίου Γεωργίου 21Α, Νέα Ιωνία
- Αλαμάνας 46, Νέα Ιωνία – Καλογρέζα
- Χρυσοστόμου Σμύρνης 16 (Εναντι ΙΚΑ), Νέα Ιωνία
- Λεωφόρος Ηρακλείου 212, Νέα Ιωνία
- Ομορφοκκλησιάς 16 & Βυζαντίου, Νέα Ιωνία – Καλογρέζα
- Λεωφόρος Ηρακλείου 202, Νέα Ιωνία
- Ρόδων 58 & Ηπείρου, Νέα Ιωνία – Αλσούπολη
- Σμύρνης 37, Νέα Ιωνία
- Θερμοπυλών 22, Νέα Ιωνία – Πευκάκια
- Μήδειας 84, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Αιμιλιανού Γρεβενών 51, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Νίγδης 26, Νέα Ιωνία
- Ευτέρπης 58, Νέα Ιωνία
- Βενιζέλου Ελευθερίου 136, Νέα Ιωνία
- Μηδείας 102, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Σικελιανού Αγγέλου 30, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Σύλλης 19, Νέα Ιωνία – Περισσός
- 28ης Οκτωβρίου 35, Νέα Ιωνία
- Βενιζέλου Ελευθερίου 22, Νέα Ιωνία
- Γυμνασίου 4, Νέα Ιωνία
- Λυκούργου 35, Νέα Ιωνία
- Σεβαστείας 22 & Αργυρουπόλεως, Νέα Ιωνία
- Βυζαντίου 67, Νέα Ιωνία – Καλογρέζα
- Σικελιανού Άγγελου 15, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Χρυσοστόμου Σμύρνης 3, Νέα Ιωνία
- Μεσολογγίου 40-42, Νέα Ιωνία
- Παναγούλη Αλεξάνδρου 9, Νέα Ιωνία
- Αγίας Όλγας 10, Νέα Ιωνία
- Ζωοδόχου Πηγής 42 & Δημητρίου Ανδρέα, Νέα Ιωνία – Καλογρέζα
- Παναγούλη Αλέκου 37, Νέα Ιωνία
- Σολωμού Διονυσίου 32, Νέα Ιωνία
- Ελ Αλαμίν 40 & Φιλήντα 1, Νέα Ιωνία

- Αιμιλιανού Γρεβενών 35-37 4η Στάση Περισσού, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Ακριτών 63, Νέα Ιωνία – Καλογρέζα
- Βυζαντίου 74, Νέα Ιωνία – Καλογρέζα
- Πεύκων 1, Νέα Ιωνία – Αλσούπολη
- Λεωφόρος Ηρακλείου 295, Νέα Ιωνία
- Κολοκοτρώνη 32 & Εφέσου, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Μήδειας 36 & Υγείας Πλησίον Αγίου Ευσταθίου - Ευδαπ,
- Βάρναλη Κώστα 80, Νέα Ιωνία
- 28ης Οκτωβρίου 4-6, Νέα Ιωνία
- Βενιζέλου Ελευθερίου 50, Νέα Ιωνία
- Κασταμονής 102, Νέα Ιωνία – Καλογρέζα
- Ρούμελης 1Α & Ηπείρου 2, Νέα Ιωνία – Αλσούπολη
- Σινώπης 59, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Κρήτης 26, Νέα Ιωνία
- Καισαρείας 7, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Κερασούντος 3 Παραπλεύρως Νοσοκομείου Αγία Όλγα, Νέα Ιωνία
- Μεσολογγίου 5 - 7, Νέα Ιωνία
- Μικράς Ασίας 10, Νέα Ιωνία
- Αιμιλιανού Γρεβενών 29, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Πλατεία Τυάνων 3 Πλησίον Νοσοκομείου Αγία Όλγα, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Βενιζέλου Ελευθερίου 120, Νέα Ιωνία
- Βενιζέλου Ελευθερίου 80-82, Νέα Ιωνία - Πλατεία Αγάλματος Μητέρας
- Καισαρείας 19 & Επτανήσου, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Χάλκης 2Α, Νέα Ιωνία
- Ίμβρου 5 & Ανδριανουπόλεως, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Ανατολής 9-11, Νέα Ιωνία
- Μεσολογγίου 40-42, Νέα Ιωνία

Εκκλησίες – Μονές

- Καθολική Αρχιεπισκοπή, Τριάδος 11, Νέα Ιωνία
- Ιερός ναός Αγ. Αναστασίας, Πλατεία Αγ. Αναστασίας, Ν. Ιωνία – Περισσός
- Ιερός ναός Αγ. Ευσταθίου, Πλατεία Αγ. Ευσταθίου, Ν. Ιωνία – Περισσός
- Ιερός ναός Αγ. Κωνσταντίνου & Ελένης, Πλατεία Αγ. Κωνσταντίνου, Ν. Ιωνία

- Ιερά Μητρόπολη Νέας Ιωνίας & Φιλαδέλφειας, Λ. Ηρακλείου 340, Ν. Ιωνία 40
- Ιερός ναός Αγ. Γεωργίου, Πατριάρχου Ιωακείμ 3, Ν. Ιωνία
- Ελευθέρα Αποστολική Εκκλησία Πεντηκοστής, Ελ. Βενιζέλου 30-32, Ν. Ιωνία
- Ελευθέρα Ευαγγελική Εκκλησία, Σόλωνος 3, Ν. Ιωνία
- Ιερός ναός Αγ. Σπυρίδωνα, Ελ. Βενιζέλου 13, Ν. Ιωνία
- Ιερός ναός Αγ. Στεφάνου, Πλατεία Αγ. Στεφάνου, Ν. Ιωνία
- Ιερός ναός Αγ. Αναργύρων, Πλατεία Αγ. Αναργύρων, Ν. Ιωνία
- Ιερός ναός Ευαγγελισμού Θεοτόκου, Πλατεία Ελευθερίας, Ν. Ιωνία
- Ιερός ναός Ζωοδόχου Πηγής, Πλατεία Ζωοδόχου Πηγής, Ν. Ιωνία
- Ιερός ναός Κοιμήσεως Θεοτόκου, Αλύτρωτων Μαρτύρων 16, Ν. Ιωνία
- Ιερός ναός Μεταμόρφωσης Σωτήρος, Τήνου 20, Ν. Ιωνία

Τράπεζες

- Τράπεζα Πειραιώς, Λεωφόρος Ηρακλείου 285 & Μητρ. Τιμοθέου, Νέα Ιωνία
- Τράπεζα Alpha, Σικελιανού Άγγελου 16Α, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Εθνική Τράπεζα Ελλάδος, Λεωφόρος Ηρακλείου 293, Ν. Ιωνία
- Εθνική Τράπεζα Ελλάδος, Ηρακλείου 243, Ν. Ιωνία
- Τράπεζα EFG Eurobank Ergasias, Σολωμού Διονυσίου 2 & Πατρ. Ιωακείμ, Νέα Ιωνία
- Τράπεζα EFG Eurobank Ergasias, Παναγούλη Αλεξάνδρου 62-64, Νέα Ιωνία
- Τράπεζα EFG Eurobank Ergasias, Λεωφόρος Ηρακλείου 332, Νέα Ιωνία
- Εμπορική Τράπεζα Ελλάδας, Ανδρέα Κάλβου 23, Ν. Ιωνία
- Εθνική Τράπεζα Ελλάδος, Βυζαντίου 79-81, Νέα Ιωνία – Καλογρέζα
- Τράπεζα EFG Eurobank Ergasias, Σινιοσόγλου 6, Νέα Ιωνία
- Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, Ελ. Βενιζέλου 56-58, Ν. Ιωνία
- Εθνική Τράπεζα Ελλάδος, Αιμιλιανού Γρεβενών 42, Νέα Ιωνία – Περισσός
- Τράπεζα Alpha, Λεωφόρος Ηρακλείου 273, Νέα Ιωνία

Εκπαίδευση

Νηπιαγωγεία

- 11ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Ρήγα Φεραίου 5, Ν. Ιωνία
- 12ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Κιλκίς & Μετρώων, Ν. Ιωνία
- 13ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Αγίας Λαύρας & Λευκωσίας 5, Ν. Ιωνία
- 16ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Αλσουπόλεως 42, Ν. Ιωνία

- 1ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Πατρ. Γρηγορίου Ε' & Ικαρίας, Ν. Ιωνία
- 23ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Αντιγόνης & Ισμήνης, Ν. Ιωνία
- 2ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Αγίας Λαύρας & Λευκωσίας 5, Ν. Ιωνία
- 4ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Ικονίου & Μακεδονομάχων, Ν. Ιωνία
- 6ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Δερκών 24, Ν. Ιωνία
- 7ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Τ. Σινόπουλου 2, Ν. Ιωνία
- 8ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Κιλκίς 1, Ν. Ιωνία
- 15ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Φερτεκίου 1, Ν. Ιωνία
- 5ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Πλατεία Τσαλδάρη, Ν. Ιωνία
- 14ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Τυρολόης 2 & Ομορφοκκλησιάς, Ν. Ιωνία
- 19ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Μουταλάσκη 47, Ν. Ιωνία
- 22ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Μουταλάσκη 47, Ν. Ιωνία
- 3ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Μουταλάσκη 47, Ν. Ιωνία
- Νηπιαγωγείο "Σχολής Μωραΐτη", Καποδιστρίου 104, Ν. Ιωνία
- 9ο Νηπιαγωγείο Ν. Ιωνίας, Πρόνοιας 2, Ν. Ιωνία

Δημοτικά

- Δημοτικό Σχολείο Διαπολιτισμικής Εκπαίδευσης, Ελευθερίας 18, Ν. Ιωνία-Αλσούπολη
- 10ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Τήνου 21, Δωδεκανήσου, Ν. Ιωνία
- 11ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Φερτεκίου 1, Ν. Ιωνία
- 3ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Ρήγα Φεραίου 5, Ν. Ιωνία
- 4ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Πατρ. Ιωακείμ 2, Ν. Ιωνία
- 1ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Κρήτης 77, Ν. Ιωνία
- 7ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Αντιγόνης 1, Ν. Ιωνία
- 8ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Μιλήτου 2 & Σαλαμίνας 12Α, Ν. Ιωνία
- 9ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Μουταλάσκη 64, Ν. Ιωνία
- 13ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Πλατεία Τυανών, Ν. Ιωνία
- 14ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Αφροδίτης 50, Ν. Ιωνία
- 16ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Μεσσηνίας 15, Ν. Ιωνία
- 2ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Κιλκίς 1, Ν. Ιωνία
- 19ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Αγίας Αναστασίας 4, Ν. Ιωνία
- 7ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Ισμήνης 1 & Αντιγόνης, Ν. Ιωνία

- 12ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Κιλκίς 1 & Μετρων
- Δημοτικό Σχολείο “ Σχολής Μωραΐτη”, Καποδιστρίου 104, Ν. Ιωνία
- Σχολική Μονάδα Ειδικής Αγωγής & Εκπαίδευσης Ν. Ιωνίας, Μεσσηνίας 15, Ν. Ιωνία
- 6ο Δημοτικό Σχολείο Ν. Ιωνίας, Πλατεία Τυανων 1, Ν. Ιωνία

Γυμνάσια

- 1ο Γυμνάσιο Ν. Ιωνίας, Παπαφλέσσα & Αβέρωφ, Ν. Ιωνία
- 2ο Γυμνάσιο Ν. Ιωνίας, Κηφισού 2, Ν. Ιωνία
- 3ο Γυμνάσιο Ν. Ιωνίας, Σαλαμίνος & Καλλιπόλεως, Ν. Ιωνία
- 4ο Γυμνάσιο Ν. Ιωνίας, Δεμιρδεσίου 121, Ν. Ιωνία
- 5ο Γυμνάσιο Ν. Ιωνίας, Τζαβέλλα & Κάλβου 2
- 6ο Γυμνάσιο Ν. Ιωνίας, Μεσσηνίας 27, Ν. Ιωνία
- 7ο Γυμνάσιο Ν. Ιωνίας, Εμμ. Παππά 6, Ν. Ιωνία
- Εσπερινό Γυμνάσιο Ν. Ιωνίας, Παπαφλέσσα & Αβέρωφ, Ν. Ιωνία
- Γυμνάσιο Σχολής “Μωραΐτη”, Καποδιστρίου 104, Ν. Ιωνία

Λύκεια

- 1ο Γενικό Λύκειο Ν. Ιωνίας, Παπαφλέσσα & Αβέρωφ, Ν. Ιωνία
- 2ο Γενικό Λύκειο Ν. Ιωνίας, Ανδρέα Κάλβου 103, Ν. Ιωνία
- 3ο Γενικό Λύκειο Ν. Ιωνίας, Δεμιρδεσίου 121, Ν. Ιωνία
- 4ο Γενικό Λύκειο Ν. Ιωνίας, Μεσσηνίας 27, Ν. Ιωνίας
- 5ο Γενικό Λύκειο Ν. Ιωνίας, Φιλελλήνων & Εμμ. Παππά 6, Ν. Ιωνία
- 6ο Γενικό Λύκειο Ν. Ιωνίας, Καλλιπόλεως & Σαλαμίνος, Ν. Ιωνία
- Λύκειο “ Σχολής Μωραΐτη”, Καποδιστρίου 104, Ν. Ιωνία
- Εσπερινό Λύκειο Ν. Ιωνίας, Παπαφλέσσα & Αβέρωφ, Ν. Ιωνία
- 2ο Εσπερινό ΤΕΕ / 2ο ΕΠΑ.Λ Ν. Ιωνίας, Αντιγόνης 1, Ν. Ιωνία
- 1ο ΤΕΕ / 1ο ΕΠΑ.Λ Ν. Ιωνίας, Αμισού & Κηφισού, Ν. Ιωνία

Χώροι Αναψυχής

- Δημοτικό Γυμναστήριο Ν. Ιωνίας, Τζαβέλλα 5, Ν. Ιωνία
- Δημοτικό Θέατρο Ν. Ιωνίας, Αντιγόνης & Αρχιμήδους, Ν. Ιωνία
- Δημοτικός Κινηματογράφος Ν. Ιωνίας“ ΑΣΤΗΡ”, Ασκληπιού 4 & Αγνώντων Ηρώων, Ν. Ιωνία
- Κλειστό Γυμναστήριο Ν. Ιωνίας, Κηφισού & Θυάτειρων, Ν. Ιωνία

Προστασία του Πολίτη

- Α΄ Αστυνομικό Τμήμα Ν. Ιωνίας, Κώστα Βάρναλη 121, Ν. Ιωνία
- Δημοτική Αστυνομία Ν. Ιωνίας, Πατρ. Ιωακείμ 4, Ν. Ιωνία

Χώροι πρασίνου – Πλατείες

- Πλατεία Τήνου
- Πλατεία Παναιτωλίου
- Πλατεία Αδριανείου
- Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως
- Πλατεία Μητέρας
- Πλατεία Τροχονόμου
- Πλατεία Αγ. Γεωργίου
- Πλατεία Σπάρτης Μικράς Ασίας
- Πλατεία Ηρώων Μικρασιατών
- Πλατεία Αγ. Αναστασίας
- Άλσος – Πλατεία Παλαιολόγου
- Πλατεία Π. Τσαλδάρη
- Πλατεία Φλέμινγκ
- Πλατεία Τυανών
- Πλατεία Αναπήρων
- Πλατεία Αγ. Ευσταθίου

Πολιτισμικά – Πολιτιστικά Μνημεία

- Ιερός Μητροπολιτικός Ναός Νέας Ιωνίας και Νέας Φιλαδέλφειας
- Άγιοι Ανάργυροι – 1ο Δημοτικό Σχολείο Νέας Ιωνίας
- Αδριάνειες Στήλες
- Ομορφοκκλησιά
- Κινηματογράφος “Αστήρ”
- Βαμβακουργία
- Πλατεία Σημηριώτη
- Αναξαγόρειος Σχολή
- Πλατεία και Άγαλμα Μητέρας
- Δημοτικό Θέατρο
- Μνημείο Εκτελεσθέντων στο Μπλόκο της Καλογρέζας
- Οικία Τ. Σινόπουλου

- **Ηρώ Μικρασιατών**
- **Βιομηχανίες Ελευθερούπολης**
- **Ποδονίφτης – Γιαμπουρλάς**
- **Παναιτώλιο**

A.3 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Λειτουργική ιεράρχηση & κυκλοφοριακή οργάνωση οδικού δικτύου

Υπερτοπικό Δίκτυο

Στην περιοχή μελέτης δεν υπάρχει κάποιος δρόμος που να ανήκει σε αυτή την κατηγορία δρόμων. Σε αυτή την κατηγορία μπορεί να ενταχθεί η Νέα Εθνική οδός Αθηνών – Λαμίας που εξυπηρετεί εμμέσως την Νέα Ιωνία. Ο αυτοκινητόδρομος διέρχεται στα σύνορα των δήμων της Μεταμόρφωσης και της Πεύκης – Λυκόβρυσης και αποτελεί τμήμα της κεντρικό άξονα της Π.Α.Θ.Ε. Σε αυτό το επίπεδο αυτοκινητοδρόμων μπορεί εντάσσεται η Αττική Οδός που διατρέχει την Αττική από την Ελευσίνα ως τα Σπάτα. Η έξοδος 10, Λεωφόρος Κύμης είναι αυτή που βοηθάει την πρόσβαση στην Νέα Ιωνία.

Τοπικό δίκτυο

Οι ορισμοί των βαθμίδων ιεράρχησης του οδικού δικτύου δίνονται παρακάτω:

Πρωτεύουσα Αρτηρία είναι η οδός που κατά μήκος της υπάρχουν διασταυρώσεις ελεγχόμενες – κατά κανόνα με φωτεινούς σηματοδότες και οι προσβάσεις στις παρακείμενες ιδιοκτησίες περιορίζονται στο ελάχιστο. Εξυπηρετούν υπεραστικές μετακινήσεις που φθάνουν ή διέρχονται από την πόλη.

Δευτερεύουσα Αρτηρία ορίζεται η οδός που εξυπηρετεί μέσου μήκους μετακινήσεις. Οι διασταυρώσεις είναι ελεγχόμενες και είναι δυνατόν να περνούν τοπικές λεωφορειακές γραμμές. Οι ταχύτητες σε σχέση με τις πρωτεύουσες αρτηρίες είναι μικρότερες.

Συλλεκτήρια Οδός είναι ο δρόμος που συγκεντρώνει τις μετακινήσεις των τοπικών οδών για να τις διοχετεύσει στο δίκτυο των αρτηριών. Εξυπηρετεί μετακινήσεις μέσα στις γειτονιές και οι ταχύτητες είναι σημαντικά περιορισμένες.

Τοπική Οδός είναι ο δρόμος που χρησιμοποιείται για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης, όπως η κατοικία, το εμπόριο και η αναψυχή. (Βλαστός, 1997)

Οι πρωτεύουσες αρτηρίες του δήμου είναι :

- 1. Η οδός Ηρακλείου, συνδέει μέσω άλλων οδών τη Νέα Ιωνία με τα βορειότερα προάστια (Πεύκη, Μαρούσι). Δηλαδή, η λεωφόρος Ηρακλείου, αποτελώντας τον κυριότερο οδικό άξονα της Νέας Ιωνίας συνδέει τα βορειότερα προάστια της, με το κέντρο της Αθήνας. Ωστόσο, τα λειτουργικά χαρακτηριστικά της οδού (μικρή διατομή οδοστρώματος στο ύψος του εμπορικού

κέντρου, αυξημένες απαιτήσεις για στάθμευση) δημιουργούν κυκλοφοριακό πρόβλημα, ιδιαίτερα σε ώρες αιχμής. Μετά τη διασταύρωση με την Ελ Αλαμείν και την Εθνικής Αντιστάσεως, τα παραπάνω προβλήματα γίνονται λιγότερο έντονα, καθώς αρκετά οχήματα ακολουθούν την οδό Εθνικής Αντιστάσεως, αποσυμφορίζοντας την οδό Ηρακλείου.

- 2. Σημαντικός είναι και ο οδικός άξονας που δημιουργείται από τις οδούς Ελ Αλαμείν, Εθνικής Αντιστάσεως και Λεωφόρο Καποδιστρίου. Η Ελ Αλαμείν ξεκινάει από το Άλσος Νέας Φιλαδέλφειας, και συνεχίζει στα σύνορα του Δήμου με το δήμο Νέας Φιλαδέλφειας, κατευθυνόμενη προς τα ανατολικά. Εκεί διασταυρώνεται με τη λεωφόρο Ηρακλείου στη διασταύρωση «Τροχονόμος». Έπειτα, η προέκτασή της, η Λεωφόρος Εθνικής Αντιστάσεως, συνεχίζει την πορεία της προς τα ανατολικά. Αφού περάσει κάτω από τις γραμμές του ΗΣΑΠ, διαχωρίζει τις συνοικίες Ελευθερούπολη και Πευκάκια. Στη συνέχεια, οριοθετεί το νότιο σύνορο της συνοικίας «Καλογρέζα». Έπειτα, διασταυρώνεται με τη Λεωφόρο Κύμης, και φτάνοντας στην οδό Καποδιστρίου, που αποτελεί την προέκτασή της, κάμπτεται προς τα νοτιοανατολικά.
- 3. Η λεωφόρος Καποδιστρίου, οριοθετεί το σύνορο του δήμου (συνοικία Αλσούπολης) με το δήμο Φιλοθέης. Για τον εντοπισμό των προβλημάτων του παραπάνω άξονα, αξίζει να αναφερθεί τι ισχύει για την περιοχή της Καλογρέζας. Από τη λεωφόρο Εθνικής Αντιστάσεως, η είσοδος και η έξοδος από και προς την συνοικία της Καλογρέζας, περιορίζεται σε δύο κύριες πύλες: στις διασταυρώσεις της λεωφόρου Εθνικής Αντιστάσεως με τις οδούς Ομορφοκκλησιάς και Βιθυνίας αντίστοιχα, πύλες που δεν επαρκούν για τη σύνδεση της συνοικίας με τους βασικούς οδικούς άξονες.
- Επίσης, δεν έχει μέχρι στιγμής πραγματοποιηθεί κάποια μελέτη για τη σύνδεση της οδού Ελ Αλαμείν με την Εθνική οδό, κάτι που θα έδινε λύση για την αποσυμφόρηση της περιοχής. Η λεωφόρος Καποδιστρίου, αντιμετωπίζει και αυτή κυκλοφοριακά προβλήματα, καθώς διέρχονται από αυτήν οχήματα από την Αλσούπολη και το Δήμο Φιλοθέης, αφού, όπως θα διαπιστωθεί και παρακάτω, η δημόσια συγκοινωνία αποτυγχάνει να συνδέσει επαρκώς αυτές τις περιοχές με το κέντρο της Αθήνας, καθιστώντας βέλτιστη λύση από άποψη χρόνου, τη χρήση αυτοκινήτου.
- 4. Σημαντική οδό, αποτελεί και η λεωφόρος Κύμης, η οποία διαχωρίζει τις συνοικίες Αλσούπολη και Καλογρέζα. Αποτελεί προέκταση της λεωφόρου

Βεΐκου και προς βορά συνδέεται με την Αττική οδό. Ωστόσο παρά τις κυκλοφοριακές μελέτες που έχουν γίνει για την περιοχή, η αποφόρτιση της Καλογρέζας και της Αλσούπολης δεν επιτεύχθηκε στο βαθμό που οι κάτοικοι θα επιθυμούσαν, κυρίως λόγω υψηλής τιμής των διοδίων της Αττικής οδού.

Οι δευτερεύουσες αρτηρίες του δήμου είναι οι εξής:

- 1. Οι οδοί Αλέκου Παναγούλη και Κασταμονής, που αποτελεί την προέκταση της Αλ. Παναγούλη, είναι και αυτές ιδιαίτερα σημαντικές για τη νέα Ιωνία. Η οδός Κασταμονής, ξεκινάει από την πλατεία Παναιτωλίου (την κεντρική πλατεία της Αλσούπολης). Στη συνέχεια, με κατεύθυνση βορειοδυτική, διασταυρώνεται με τη λεωφόρο Κύμης, αποτελώντας το βόρειο όριο της συνοικίας Καλογρέζας καθώς και το σύνορο με το δήμο Ηρακλείου. Στη συνέχεια και αφού διασταυρωθεί με την οδό Καραγιώργη Σερβίας, συνεχίζει ως Αλέκου Παναγούλη. Έπειτα συναντάει τις γραμμές του τρένου, και οριοθετεί τη συνοικία της Ιωνίας.
- 2. Η οδός Ιφιγένειας, που ξεκινάει από τη Λεωφόρο Ηρακλείου και τερματίζει στην διασταύρωση με τη Λεωφόρο Δεκελείας, βρίσκεται στα σύνορα της Νέας Ιωνίας με τη Μεταμόρφωση. Βοηθάει στην μετακίνηση πολιτών από τη Νέα Ιωνία προς τις περιοχές της Νέας Φιλαδέλφειας και της Μεταμόρφωσης χωρίς να είναι υποχρεωτική η διέλευσή τους από το εμπορικό κέντρο της περιοχής.

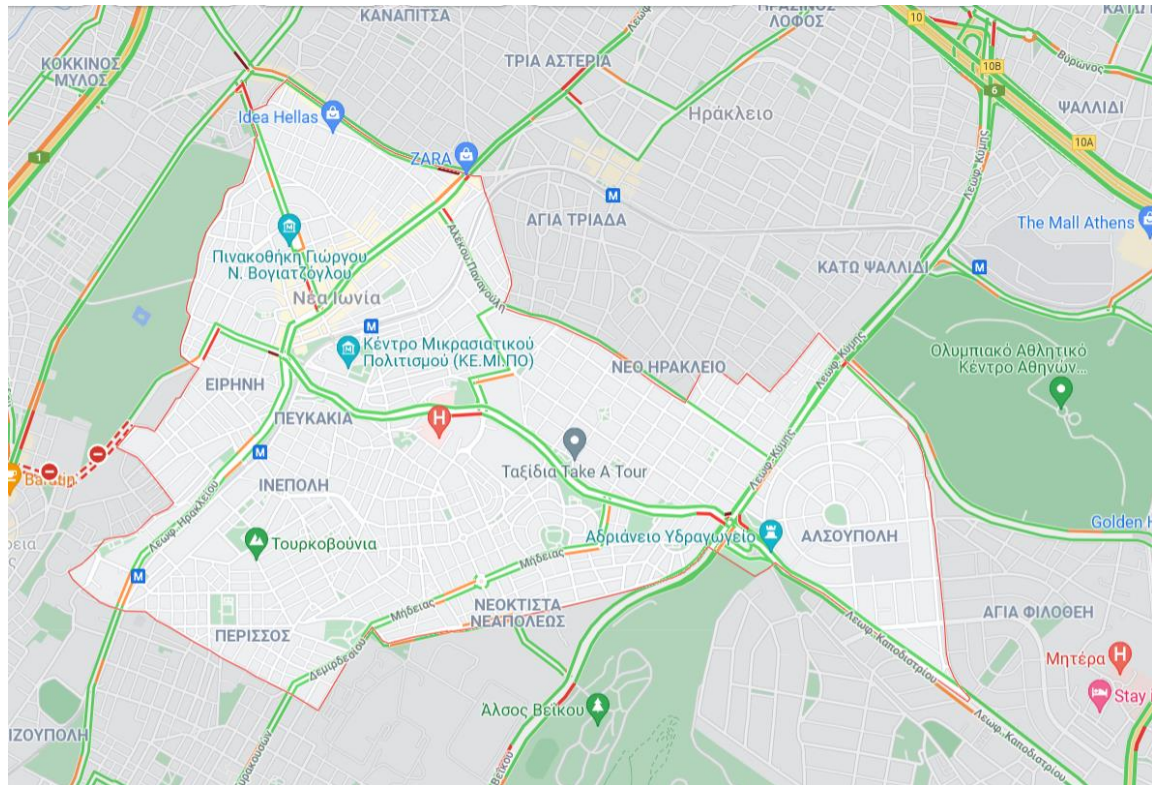
Οι συλλεκτήριοι δρόμοι της περιοχής είναι:

- 1. Πισιδίας με προέκταση την 28ης Οκτωβρίου
- 2. Σμύρνης με προέκταση την Ρίμινι
- 3. Χρυσοστόμου Σμύρνης
- 4. Αγνώστων Ηρώων
- 5. Κωνσταντίνου Παλαιολόγου με προέκταση την Αγίου Γωργίου
- 6. Μηδείας
- 7. Νίδης
- 8. Μεγάλου Αλεξάνδρου με προέκταση τις Φρίξου και Μυκάλης
- 9. Δεμιδερσίου με προέκταση τη Λόρδου Βύρωνος
- 10. Βυζαντινών Αυτοκρατόρων με προέκταση τη Χρυσουπόλεως
- 11. Βυζαντίου
- 12. Σεβαστείας

- **13. Λαυρίου**

Οι υπόλοιποι δρόμοι τοπικής σημασίας αλλά και ολόκληρη η κατάσταση του οδικού δικτύου της Νέας Ιωνίας παρουσιάζονται αναλυτικά στους χάρτες που αφορούν την ιεράρχηση του οδικού δικτύου και τα πλάτη των δρόμων.

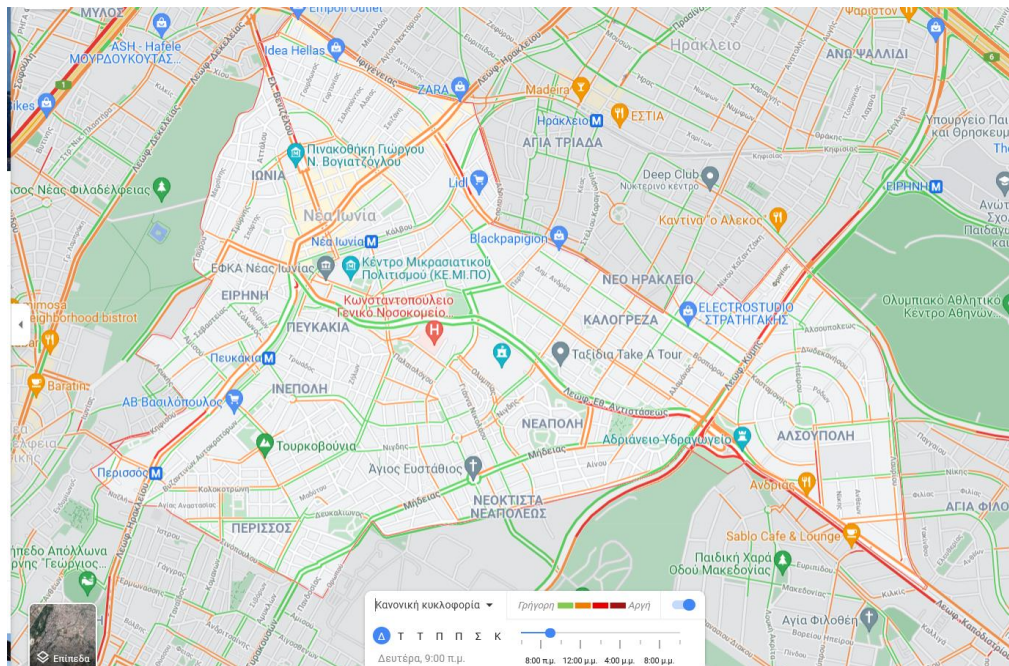
Στην παρακάτω εικόνα απεικονίζεται το οδικό δίκτυο του Δήμου.



Εικόνα 7: Οδικό δίκτυο Νέας Ιωνίας
(Πηγή: openstreetmap)

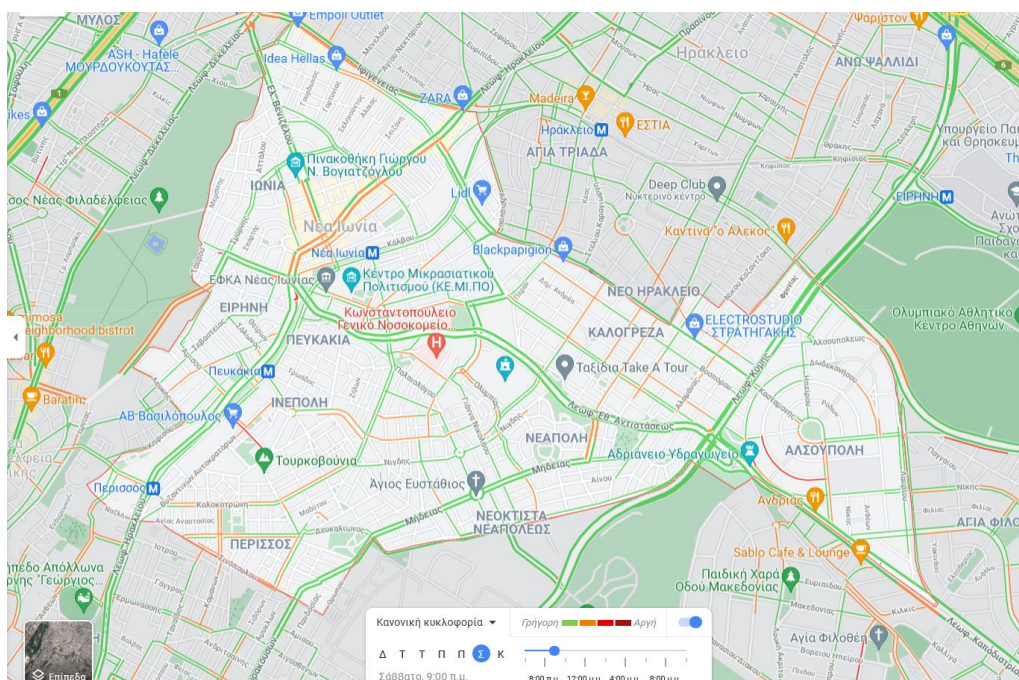
Διαθέσιμα στοιχεία/χαρακτηριστικά φόρτισης του οδικού δικτύου

Πραγματοποιήθηκε έρευνα στην εφαρμογή google traffic που αφορά μετρήσεις κυκλοφοριακής συμφόρησης για το οδικό δίκτυο και διαπιστώθηκε πως δεν παρατηρούνται υψηλά νούμερα. Η χρωματική διαβάθμιση αφορά την ταχύτητα των οχημάτων με την οποία καθορίζεται ο φόρτος των οδικών αξόνων. Πιο συγκεκριμένα υπήρχαν πληροφορίες τόσο για τις πρωτεύουσες αρτηρίες όσο και για τις δευτερεύουσες αρτηρίες και τις συλλεκτρίες οδούς. Παρατηρήθηκε πως η κυκλοφορία είναι αυξημένη τις καθημερινές με μία μεγαλύτερη αύξηση της κινητικότητας τις μεσημεριανές ώρες, γεγονός που ερμηνεύεται εύκολα λαμβάνοντας υπόψη τον χαρακτήρα της πόλης.



Εικόνα 8: Ταχύτητα κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο Νέας Ιωνίας (καθημερινά)

(Πηγή: google.traffic)



Εικόνα 9: Ταχύτητα κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο Νέας Ιωνίας (Σ/Κ)

(Πηγή: google.traffic)

Αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών υποδομών για πεζούς

Οι πεζοί αποτελούν μία πολύπλοκη ομάδα χρηστών του δικτύου, που παρουσιάζει υψηλό βαθμό διαφοροποίησης σχετικά με τα χαρακτηριστικά του κάθε χρήστη και περιλαμβάνει όλες τις πληθυσμιακές ομάδες που συγκροτούν την τοπική κοινωνία. Ιδιαίτερη βαρύτητα έχει η διάκριση των ομάδων των πεζών που είναι περισσότερο

«ευάλωτοι», όπως τα άτομα με αναπηρία (δείκτης Γ2), οι υπερήλικες και τα παιδιά (Γαβανάς, 2015).

Σε αρκετές διπλωματικές εργασίες που έχουν πραγματοποιηθεί στο Δήμο Νέας Ιωνίας επισημαίνονται τα σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πεζοί. Αυτά κατά κύριο λόγο οφείλονται στα μικρού πλάτους πεζοδρόμια, τα οποία λόγω των φυσικών και τεχνητών εμποδίων δεν είναι εύκολα προσπελάσιμα. Τα δίκυκλα οχήματα σταθμεύουν πάνω στα πεζοδρόμια, οι πινακίδες εμποδίζουν το περπάτημα, ενώ στις διασταυρώσεις δεν υπάρχουν φωτεινοί σηματοδότες για την ασφαλή μετακίνηση των κατοίκων.

Ακόμη, οι πεζοδρομήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί γύρω από σχολεία και σε μικρούς δρόμους έχουν μόνο τοπικό χαρακτήρα, χωρίς να εντάσσονται σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο, που να συνδέει τις γειτονιές του δήμου με ελεύθερους, κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους.

Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων ο Δήμος Νέας Ιωνίας, προχωράει σε μια σειρά από έργα ανάπλασης της πόλης.

Συγκεκριμένα, πεζοδρομήθηκαν ορισμένοι δρόμοι, ενώ άλλοι ονομάστηκαν δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας, με τους σημερινούς πεζοδρόμους να εντοπίζονται στους κάθετους δρόμους που ενώνουν το σιδηροδρομικό σταθμό της Νέας Ιωνίας.

Επιπρόσθετα είναι σε διαδικασία ανάδειξης αναδόχου για την ανάληψη της Πράξης «Σύνταξη επικαιροποιημένης Κυκλοφοριακής Μελέτης Δήμου Νέας Ιωνίας» καθώς και της Πράξης ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΕΙΣΟΔΩΝ ΠΟΛΗΣ, ΑΞΟΝΑ ΟΔΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ & ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΧΩΡΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΠΕΡΙΣΣΟΥ».

Αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών υποδομών για ποδήλατα

Το ποδήλατο αποτελεί ένα ήπιο μηχανικό μέσο μετακίνησης, φιλικό στο περιβάλλον και ταυτόχρονα οικονομικό. Επιπρόσθετα, αποτελεί έναν πολύ καλό τρόπο άσκησης για όλες τις ηλικίες. Η παρουσία του ποδηλάτου στην πόλη, όχι μόνο σαν τρόπος παιχνιδιού, αλλά και σαν μέσο μετακίνησης αποτελεί σημαντικό σημάδι πολιτισμού. Αντίθετα, η απουσία του συνιστά ένα δείγμα πολιτιστικής παρακμής.

Δύο είναι τα βασικότερα κίνητρα για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου:

- Η εξασφάλιση συνθηκών κίνησης χωρίς κινδύνους.
- Η ένταξη και του ποδηλάτου σε ένα συνολικό σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων στην πόλη.

Το ποδήλατο μπορεί να κινείται ταυτόχρονα με το αυτοκίνητο μόνο σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, εκεί όπου οι ταχύτητες κίνησης είναι αρκετά χαμηλές. Σε δρόμους που εξυπηρετούν μεγαλύτερες κυκλοφοριακές ροές, το ποδήλατο πρέπει να κινείται προστατευμένα σε δική του λωρίδα.

Το ποδήλατο είναι ιδιαίτερα χρήσιμο για μετακινήσεις μικρού και μέσου μήκους, και ιδιαίτερα για μετακινήσεις μεταξύ του κέντρου και των ισχυρών πόλων έλξης, όπως είναι τα σχολεία, οι αθλητικές εγκαταστάσεις και τα πάρκα.

Αντίστοιχη εικόνα με την βάδιση καταγράφεται στις διπλωματικές εργασίες με τη μη ύπαρξη διαδρομών και για ποδηλασία, η οποία επιβαρύνει κατά κύριο λόγο τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες

Στη Ν. Ιωνία τα επόμενα χρόνια το ποδήλατο, αν ακολουθηθεί μια βιώσιμη πολιτική, θα είναι ένα μέσο με το οποίο θα γίνονται μετακινήσεις που θα καλύπτουν την πόλη στο μεγαλύτερο μέρος της. Οι αποστάσεις εξάλλου είναι μικρές. Οι μετακινήσεις αυτές θα αφορούν σε αυτές που θα πραγματοποιούνται εσωτερικά των γειτονιών, σε μετακινήσεις στην κεντρική περιοχή, καθώς και μετακινήσεις μεταξύ γειτονιών και κέντρου.

Για τον λόγο αυτό ο Δήμος προχωράει στην Πράξη με τίτλο «Επικαιροποίηση μελέτης: Σχεδιασμός Διαδρομής Ποδηλάτου από ΟΑΚΑ έως ΗΣΑΠ Ιωνίας (φάση Α), σύμφωνα με το ΦΕΚ 1053/Β/14-04-2016 τεχνικές οδηγίες για υποδομές ποδηλάτων».

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

Δημόσιες μεταφορές

Ο Δήμος διαθέτει ένα αρκετά πυκνό δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς το οποίο εξασφαλίζει καλή σύνδεση με το κέντρο της Αθήνας, πολλούς Δήμους του Λεκανοπεδίου και ειδικότερα τους γύρω Δήμους. Το δίκτυο αποτελείται από τις εξής γραμμές :

α. Γραμμή του ΗΣΑΠ (Πειραιάς-Κηφισιά) μέσω της οποίας συνδέεται με το Μετρό και τον Προαστιακό. Ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος έχει τρεις στάσεις στα όρια του Δήμου (Νέα Ιωνία, Πευκάκια, Περισσός), γεγονός που αποτελεί στρατηγικό πλεονέκτημα για το Δήμο. Επιπλέον, εν όψει των Ολυμπιακών αγώνων του 2004 και οι τρεις σταθμοί είχαν αναδιαμορφωθεί και ειδικά στο σταθμό της Ν. Ιωνίας έχει προστεθεί μεγάλη υπέργεια, υπερυψωμένη διάβαση.

β. Γραμμές Αστικών Συγκοινωνιών – Ο.Α.Σ.Α.

Εκτός από την γραμμή του Η.Σ.Α.Π. – γραμμή 1 του Μετρό της Αθήνας, Πειραιάς – Κηφισιά, η Νέα Ιωνία εξυπηρετείται από δέκα τρεις γραμμές του Ο.Α.Σ.Α. των οποίων οι διαδρομές ταυτίζονται κατά το μεγαλύτερο ποσοστό με το βασικό οδικό δίκτυο της Νέας Ιωνίας και της ευρύτερης περιοχής.

Οι αστικές γραμμές, που εξυπηρετούν τη Νέα Ιωνία, με συνοπτική καταγραφή των διαδρομών και της συχνότητάς τους, καθώς και εκτίμηση της σπουδαιότητάς τους ως προς τον όγκο κίνησης κύρια από και προς τη Νέα Ιωνία, είναι:

- **A8 ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ – ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ – ΜΑΡΟΥΣΙ**

Γραμμική διαδρομή σύνδεσης Βορρά – Νότου (Κέντρο Αθήνας με Νέα Ιωνία και Μαρούσι), η οποία στα όρια του Δήμου Νέας Ιωνίας διασχίζει τη Λεωφόρο Ηρακλείου, με μέση καθημερινή συχνότητα δρομολογίων κάθε 15 λεπτά, από τις 05:00 έως τις 24:00

- **Γ8 ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ – ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ – ΗΡΑΚΛΕΙΟ**

Επίσης γραμμική διαδρομή σύνδεσης Βορρά – Νότου (Κέντρο Αθήνας με Νέα Ιωνία και Ηράκλειο) με μικρότερη συνολική διαδρομή, η οποία όμως, στα όρια του Δήμου Νέας Ιωνίας, εξυπηρετεί την ίδια ακριβώς ζώνη, όπως και η προηγούμενη γραμμική διαδρομή Α8. Μέση καθημερινή συχνότητα δρομολογίων κάθε 30 λεπτά, από τις 05:15 έως τις 21:40

- **500 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΚΗΦΙΣΙΑ**

Νυχτερινή γραμμική διαδρομή σύνδεσης Βορρά – Νότου, η οποία στα όρια του Δήμου Νέας Ιωνίας διασχίζει τη Λεωφόρο Ηρακλείου και χρησιμοποιεί τις στάσεις της γραμμής Α8, με συχνότητα δρομολογίων κάθε 30 λεπτά από 24:30 έως 04:30

- **421 ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ – ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ**

Γραμμική διαδρομή σύνδεσης Ανατολής Δύσης, η οποία διασχίζει τη Νέα Ιωνία μέσω του οδικού άξονα Ανατολής – Δύσης, Λεωφόρος Καποδιστρίου – Λεωφόρος Εθνικής Αντιστάσεως – Ελ Αλαμείν, με μέση καθημερινή συχνότητα δρομολογίων κάθε 10 λεπτά, από 05:00 έως 23:15

Οι τέσσερις παραπάνω γραμμές αποτελούν και τις γραμμές κορμού, που εξυπηρετούν τη Νέα Ιωνία. Οι υπόλοιπες γραμμές, των οποίων συνοπτικά στοιχεία ακολουθούν, είναι είτε γραμμές σύνδεσης της περιφέρειας της Νέας Ιωνίας με το Κέντρο του Λεκανοπεδίου Αττικής ή άλλες κεντροβαρικές ζώνες (όπως οι γραμμές 602,054, 605), είτε γραμμές σύνδεσης με γειτονικούς Δήμους.

- **602 ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ – ΚΑΛΟΓΡΕΖΑ – ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΑΝΟΡΜΟΥ**

Κυκλική διαδρομή, η οποία συνδέει τη Νέα Ιωνία (όρια Δήμου Νέας Ιωνίας και Δήμου Ηρακλείου), μέσω της Καλογρέζας, με την Λεωφόρο Κηφισίας σε ζώνη συγκέντρωσης κεντρικών εξυπηρετήσεων (Νομαρχία Αθήνας – Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.). Εξυπηρετεί, επίσης, σύνδεση της Καλογρέζας με όρια του Κέντρου της Νέας Ιωνίας. Μέση καθημερινή συχνότητα δρομολογίων ανά 20 λεπτά από 05:00 έως 23:30

- **054 ΠΕΡΙΣΣΟΣ – ΑΚΑΔΗΜΙΑ – ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ (ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗ)**

Γραμμική διαδρομή σύνδεσης περιφερειακής γειτονιάς της Νέας Ιωνίας (Περισσός) με Νότιες περιοχές του Λεκανοπεδίου Αττικής (Καίσαριανή) μέσω Κέντρου της Αθήνας. Μέση καθημερινή συχνότητα δρομολογίων ανά 15 λεπτά, από 05:00 έως 23:00

- **605 ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ – ΠΕΡΙΣΣΟΣ**

Γραμμική διαδρομή σύνδεσης περιφερειακής γειτονιάς της Νέας Ιωνίας (Περισσός) με το Κέντρο της Αθήνας, μέση καθημερινή συχνότητα δρομολογίων κάθε 20 λεπτά, από 05:30 έως 23:15

- **641 ΑΥΓΗ – ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)**

Κυκλική διαδρομή σύνδεσης της Νέας Ιωνίας με το γειτονικό Ηράκλειο, με μήκος διαδρομής στο Δήμο της Νέας Ιωνίας περίπου 1,5 χλμ., εξυπηρετεί μόνον την περιοχή που βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση με το Ηράκλειο. Μέση καθημερινή συχνότητα δρομολογίων κάθε 20 λεπτά, από 05:00 έως 24:00

- **724 ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝΕΣ – ΑΧΑΡΝΑΙ – ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΟ)**

Κυκλική διαδρομή σύνδεσης της Νέας Ιωνίας με την περιοχή Θρακομακεδόνων (πρόποδες Πάρνηθας). Το μήκος της διαδρομής στη Νέα Ιωνία είναι μικρότερο του ενός χιλιομέτρου, στα Βορειοδυτικά όρια του Δήμου. Μέση καθημερινή συχνότητα δρομολογίων κάθε 25 λεπτά, από 05:00 έως 23:00

- **604 ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ – ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ**

Γραμμική διαδρομή σύνδεσης της Νέας Ιωνίας με τον όμορο Δήμο Μεταμόρφωσης, με μέση καθημερινή συχνότητα ανά 35 λεπτά, από 06:00 έως 20:00

- **642 ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ – ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΠΕΥΚΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ)**

Κυκλική διαδρομή σύνδεσης τριών γειτονικών Δήμων, Νέας Ιωνίας, Ηρακλείου και Πεύκης, έχει πολύ μικρή και «οριακή» διαδρομή στα όρια του Δήμου Νέας Ιωνίας. Λειτουργεί συμπληρωματικά στη γραμμή 641 (Αυγή – Άγιος Νεκτάριος, κυκλική), με την οποία έχει κοινά δρομολόγια μετά τις 19:00. Μέση καθημερινή συχνότητα δρομολογίων κάθε 20 λεπτά, από 05:00 έως 19:00

- **441 ΣΤΑΘΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ – ΧΑΛΑΝΔΡΙ – ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ**

Γραμμική διαδρομή, που διέρχεται στα όρια της Νέας Ιωνίας με τους γειτονικούς Δήμους Ηράκλειο και Μαρούσι. Μέση καθημερινή συχνότητα δρομολογίων κάθε 20 λεπτά, από 05:00 έως 19:00

- 444 ΧΑΛΑΝΔΡΙ – ΓΑΛΑΤΣΙ – ΣΤ. ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΩΝ (ΚΥΚΛΙΚΗ)

Γραμμική διαδρομή, που διέρχεται στα όρια της Νέας Ιωνίας με το Γαλάτσι, με μέση καθημερινή συχνότητα δρομολογίων κάθε 20 λεπτά, από 05:30 έως 22:15.

Δημοτική Συγκοινωνία

Στη Ν. Ιωνία λειτουργεί τοπική συγκοινωνία με 2 δρομολόγια:

Γραμμή 1: Περισσός – Κέντρο



*Εικόνα 10: Γραμμή 1: Περισσός – Κέντρο Δήμου Νέας Ιωνίας
(Πηγή: Δήμος Νέας Ιωνίας, 2021)*

Γραμμή 2: Αλσούπολη – Καλογρέζα – Κέντρο



Εικόνα 11: Γραμμή 2: Αλσούπολη – Καλογρέζα – Κέντρο Δήμου Νέας Ιωνίας
(Πηγή: Δήμος Νέας Ιωνίας, 2021)

Α.4 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΟ ΕΝΕΡΓΕΙΑ (ΣΔΑΕ) Δήμου Νέας Ιωνίας

Ο Δήμος Νέας Ιωνίας αναγνωρίζοντας την σημασία της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος συνέπραξε με τη πρωτοβουλία του Συμφώνου των Δημάρχων, θέλοντας να συμβάλλει στην ελληνική και ευρωπαϊκή προσπάθεια που θα εξασφαλίσει ένα καλύτερο ενεργειακά και περιβαλλοντικά μέλλον.

Επιπρόσθετα εκπόνησε το Σχέδιο Δράσης του Δήμου για την Αειφόρο (Βιώσιμη) Ενέργεια το 2014, το οποίο περιγράφει τους στόχους, τους άξονες και τις δράσεις που θα αναλάβει ο Δήμος στο μέλλον για την επίτευξη των στόχων του και πιο συγκεκριμένα η στρατηγική του Δήμου για την αειφόρο ενέργεια συνοψίζεται στον ποσοτικό στόχο της μείωσης κατά 20% των αερίων θερμοκηπίου μέχρι το 2020.

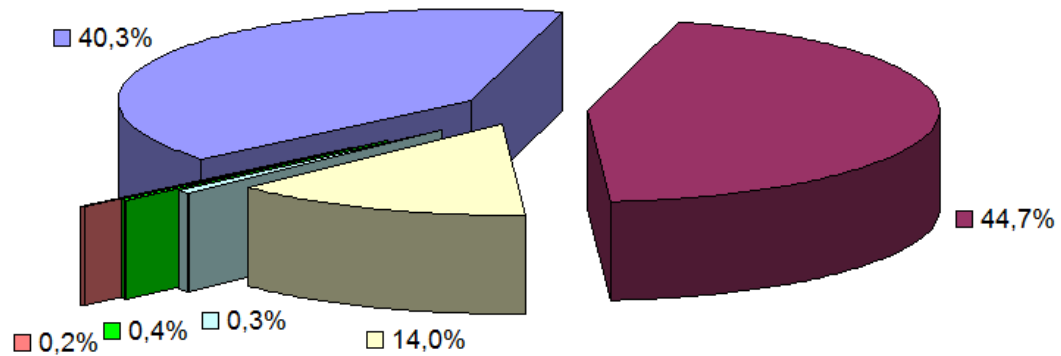
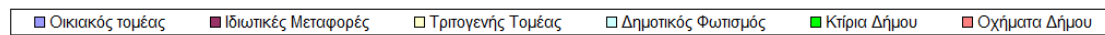
Σύμφωνα με την Απογραφή Κατανάλωσης Ενέργειας και Εκπομπών, στο Δήμο Νέας Ιωνίας κατά το έτος αναφοράς 2013, αναγράφονται συνολικά οι τελικές κατανalώσεις ενέργειας και οι εκπομπές CO₂ για το σύνολο του οικιακού τομέα του Δήμου, από τον τριτογενή τομέα, από δημοτικά κτίρια, από τον οδοφωτισμό, απο οχήματα του Δήμου και ιδιωτικά.

Τα στοιχεία δείχνουν πως στα όρια του Δήμου Νέας Ιωνίας καταναλώθηκαν τελικά 0,81 TWh ενέργειας το έτος 2013 με τη μορφή ηλεκτρικής ενέργειας, πετρελαιοειδών και φυσικού αερίου που αντιστοιχούν σε συνολικές εκπομπές 422ktnCO₂/έτος, ή σε 6,3tCO₂/έτος/κάτοικο

Τομείς	Κατανάλωση Ενέργειας (MWh/γ)	Κατανάλωση Ενέργειας (Ποσοστό %)
Οικιακός Τομέας	325.885	40,3%
Ιδιωτικές Μεταφορές	361.007	44,7%
Τριτογενής Τομέας	113.006	14,0%
Δημοτικός Φωτισμός	2.822	0,3%
Κτίρια Δήμου	3.072	0,4%
Οχήματα Δήμου	1.961	0,2%
ΣΥΝΟΛΟ	807.753	100%

Πίνακας 26. Κατανάλωση Ενέργειας για το Δήμο Νέας Ιωνίας (2013)

(Πηγή: ΣΔΑΕ Δήμου Ν. Ιωνίας)



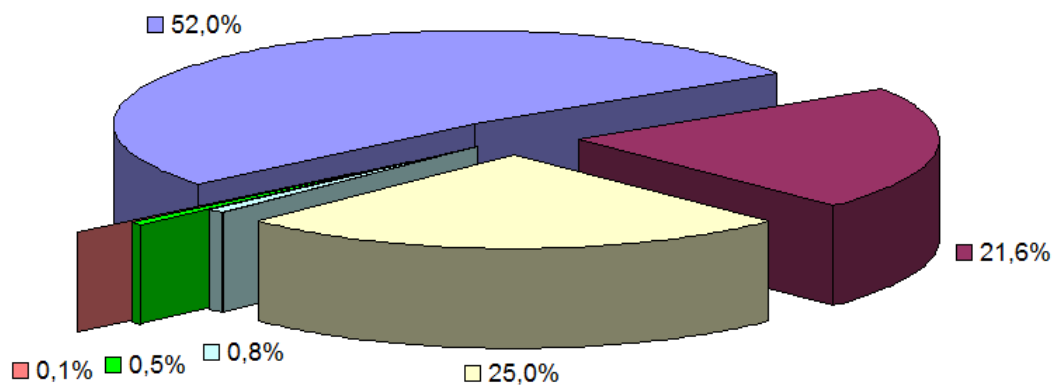
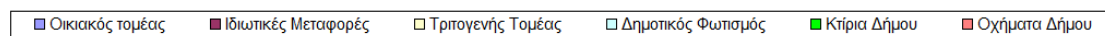
Διάγραμμα 5. % Ποσοστό Τελικής Κατανάλωσης Ενέργειας για το Δήμο Νέας Ιωνίας (2013)

(Πηγή: ΣΔΑΕ Δήμου Ν. Ιωνίας)

Τομείς	Εκπομπές CO ₂ (tn/y)	Εκπομπές CO ₂ (Ποσοστό %)
Οικιακός Τομέας	219.636	52,0%
Ιδιωτικές Μεταφορές	91.444	21,6%
Τριτογενής Τομέας	105.852	25,0%
Δημοτικός Φωτισμός	3.243	0,8%
Κτίρια Δήμου	2.024	0,5%
Οχήματα Δήμου	522	0,1%
ΣΥΝΟΛΟ	422.721	100%

Πίνακας 37. Εκπομπές CO₂ για το Δήμο Νέας Ιωνίας (2013)

(Πηγή: ΣΔΑΕ Δήμου Ν. Ιωνίας)



Διάγραμμα 6. % Ποσοστό Εκπομπών CO₂ για το Δήμο Νέας Ιωνίας (2013)

Στο Σχέδιο Δράσης Βιώσιμης Ενέργειας περιγράφονται οι δράσεις που προγραμματίζει να αναλάβει τόσο απέναντι στους πολίτες και τις επιχειρήσεις που αφορούν κυρίως σε μέτρα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης καθώς και σε διάχυση πληροφορίας για θέματα ενέργειας και περιβάλλοντος με στόχο την κινητοποίηση και συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων. Στο τομέα των Δημοτικών Κτιρίων ο Δήμος θα προβεί στην ανέγερση ή μετατροπή των δημόσιων κτιρίων σε κτίρια σχεδόν μηδενικής ενέργειας και εκπομπών CO₂. Για τον δημοτικό στόλο οχημάτων προτείνεται μετατροπή των υφισταμένων βενζινοκίνητων οχημάτων σε διπλού καυσίμου και αντικατάσταση του 50% των παλαιών απορριμματοφόρων και λεωφορείων του Δήμου, με οχήματα φυσικού αερίου.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Ο Δήμος Νέας Ιωνίας κατανοώντας την σημασία «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ», το οποίο εντάχθηκε στο χρηματοδοτικό πρόγραμμα του Πράσινου Ταμείου με τίτλο «ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ 2016» και ειδικότερα για τον Άξονα Προτεραιότητας 4 «ΑΣΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΒΑΚ.

Ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας γίνεται με σκοπό να σχεδιαστεί το μέλλον της πόλης έχοντας ως επίκεντρο τον άνθρωπο. Ο εν λόγω σχεδιασμός αποτελεί μια πολύπλοκη διαδικασία με αντικρουόμενες απαιτήσεις: διατήρηση υψηλού επιπέδου ποιότητας ζωής με παράλληλη δημιουργία ελκυστικού περιβάλλοντος για τις επιχειρήσεις, περιορισμός κυκλοφορίας σε ευαίσθητες περιοχές χωρίς όμως να εμποδίζεται η απρόσκοπτη κυκλοφορία αγαθών και ανθρώπων, κλπ. Επιπλέον, υπάρχουν άλλα θέματα που χρήζουν εξίσου σημαντικής προσοχής, με έμφαση στη δημόσια υγεία, την κλιματική αλλαγή, τον θόρυβο, την ατμοσφαιρική ρύπανση, κλπ.

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας επιδιώκει να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα αστικών μεταφορών με την επίτευξη -τουλάχιστον- των ακόλουθων στόχων:

- Εξασφάλιση της προσβασιμότητας που παρέχεται από το δίκτυο μεταφορών σε όλους.
- Βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας.

- Μείωση της ρύπανσης του αέρα και της ηχορύπανσης, των εκπομπών του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας.
- Αύξηση της αποδοτικότητας και του λόγου κόστους- αποτελεσματικότητας των μεταφορών, ανθρώπων και εμπορευμάτων.
- Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού.

Οι πολιτικές και τα μέτρα που καθορίζονται σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας καλύπτουν όλους τους τρόπους και τις μορφές των μεταφορών σε μια αστική περιοχή, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων ή ιδιωτικών μεταφορών, των επιβατικών ή εμπορευματικών μεταφορών, των μεταφορών με μηχανοκίνητα ή μη-μηχανοκίνητα μέσα, την κίνηση και τη στάθμευση.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Νέας Ιωνίας είναι η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τη διαχείριση και το σχεδιασμό μέτρων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας με χρονικό ορίζοντα 15 ετών.

Τα ζητήματα που καλείται μα επιλύσει η υιοθέτηση και εφαρμογή του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Ιωνίας είναι τα παρακάτω:

- α) Δημόσια συγκοινωνία
- (β) Βάδισμα και ποδηλασία
- (γ) Διαλειτουργικότητα
- (δ) Ασφάλεια αστικών οδών
- (ε) Οδικές μεταφορές (ρέουσες και αδρανείς)
- (στ) Αστική εφοδιαστική
- (ζ) Διαχείριση κινητικότητας
- (η) Ευφυή Συστήματα Μεταφορών.

Τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» προωθούν σχεδιασμούς με μεγάλο χρονικό ορίζοντα χωρίς να υποτιμούν τη σημασία των λύσεων άμεσης εφαρμογής. Λαμβάνουν επίσης υπόψη τους το κοινωνικό κόστος και τα οφέλη, έχοντας ως βασική αρχή ότι κάθε τρόπος μετακίνησης πρέπει να εσωτερικεύει το κόστος του και να μη το μεταθέτει στην κοινωνία.

Ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας», ενώ θα κατευθύνει την μακροπρόθεσμη στρατηγική για την ανάπτυξη της πόλης θα περιλαμβάνει επιχειρησιακό σχεδιασμό έργων άμεσης προτεραιότητας με χρονοδιάγραμμα και πηγές χρηματοδότησης καθώς και κατανομή δράσεων στις διάφορες αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου.

Τέλος ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» θα πρέπει να είναι προϊόν:

Α) μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης με υψηλό βαθμό συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών του Δήμου, που θα βοηθηθούν από τη θεσμοθέτηση δομών, διαδικασιών και μηχανισμών παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Β) δημόσιας διαβούλευσης και συμμετοχής των Πολιτών και των Κοινωνικών Φορέων στον σχεδιασμό του.”

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νέας Ιωνίας 2011-2014

Σκοπός του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δήμου Νέας Ιωνίας είναι να παρουσιάζει το όραμα της δημοτικής Αρχής το οποίο είναι: ο Δήμος Νέας Ιωνίας να διακρίνεται για το υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης των δημοτών του, για την ανθρώπινη και κοινωνικά ευαίσθητη φυσιογνωμία του, για την ήπια και ταυτόχρονα αποτελεσματική ανάπτυξή του, που αντιμετωπίζει το μέλλον με γνώμονα την ποιότητα ζωής και την αειφορία.

Ειδικότερα, οι κατευθυντήριες αρχές που διέπουν τη στρατηγική που θα ακολουθηθεί ο Δήμος την επόμενη περίοδο είναι οι εξής:

- Η κινητοποίηση περιφερειακών πόρων και δυνατοτήτων για την επίτευξη οικονομικής ανάπτυξης, με σεβασμό στις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
- Η κοινωνική δικαιοσύνη και αλληλεγγύη.
- Η ανταπόκριση στις ανάγκες και στα αιτήματα των πολιτών.
- Η ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας με τοπικούς φορείς.
- Η διαφάνεια και χρηστή διαχείριση των πόρων..

Η οικονομική κρίση υπαγορεύει νέες ιεραρχήσεις στόχων και δράσεων για το Δήμο. Έτσι δράσεις που φαινομενικά σε άλλες εποχές δεν συσχετίζονται με κοινωνικά προβλήματα πρέπει σήμερα να αντιμετωπισθούν κάτω από το πρίσμα των οξυμμένων κοινωνικών και λαϊκών αναγκών.

Όλες οι επόμενες δράσεις καθορίζονται από την ένταση και το βάθος της παρούσας οικονομικής κρίσης και τις συνέπειες που αυτή έχει στις πλέον οικονομικά ευπαθείς κοινωνικές ομάδες. Λαμβάνει υπ' όψη τις επιπτώσεις της κρίσης αυτής στην δυνατότητα του σημερινού κράτους να ανταπεξέρχεται στις υποχρεώσεις του έναντι του θεσμού της τοπικής αυτοδιοίκησης. Επομένως η τοπική αυτοδιοίκηση έρχεται να καλύψει κοινωνικές υποχρεώσεις του κράτους που λόγω της οικονομικής κατάστασης βρίσκονται σε υποχώρηση.

Στην πρόταση για τους κύριους άξονες δράσεων εμπεριέχεται το κοινωνικό αυτό στοιχείο. Αυτό γίνεται όχι μόνο από την άποψη της αναγκαίας βοήθειας προς τα χειμαζόμενα λαϊκά στρώματα αλλά ταυτόχρονα πρέπει να υποδεικνύει μια τέτοια αντιμετώπιση που να οδηγεί σε ένα νέο μοντέλο ζωής, σε μια νέα σχέση του δημότη με το φυσικό και οικιστικό περιβάλλον, με την Δημοτική Αρχή, με τους συνανθρώπους του.

Για την επίτευξη του οράματος η Δημοτική Αρχή έχει διαμορφώσει ένα ολοκληρωμένο και συγκροτημένο στρατηγικό σχέδιο για την περίοδο 2011-2019, που δομείται πάνω σε τέσσερις (4) άξονες προτεραιότητας, ο κάθε ένας από τους οποίους εξειδικεύεται σε μια σειρά από μέτρα και γενικούς στόχους.

ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Οι Άξονες του επιχειρησιακού προγράμματος του Δήμου Νέας Ιωνίας, για την περίοδο 2011-2014, καθορίζονται ως εξής:

- ΑΞΟΝΑΣ 1: Κοινωνική Πολιτική-Παιδεία-Πολιτισμός - Αθλητισμός
- ΑΞΟΝΑΣ 2: Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής
- ΑΞΟΝΑΣ 3: Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας και της Οικονομικής Κατάστασης του Δήμου
- ΑΞΟΝΑΣ 4: Τοπική Οικονομία και Εργασία

Πολεοδομικά σχέδια Δήμου

Η χωροταξική οργάνωση, το πολεοδομικό καθεστώς και οι κατευθύνσεις που δίνονται από τα υφιστάμενα ΓΠΣ της περιοχής μελέτης, αναλύονται λεπτομερώς στο προηγούμενο κεφάλαιο, στους οικιστικούς υποδοχείς και στο πολεοδομικό καθεστώς.

Σχέδιο Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής

Με την σύνταξη και έγκριση του ΣΔΛΑΠ Αττικής σκοπός είναι, μέσω ενός περιβαλλοντικά ολοκληρωμένου στρατηγικού σχεδιασμού ορθολογικής διαχείρισης και προστασίας των υδατικών πόρων του Υδατικού Διαμερίσματος Ηπείρου, να προάγεται ο στόχος της επίτευξης της «καλής κατάστασης» των υδάτων που είναι και ο κύριος στόχος της ανωτέρω εθνικής και κοινοτικής νομοθεσίας.

Κάθε Υδατικό Διαμέρισμα αποτελείται από επιμέρους Λεκάνες Απορροής Ποταμών (ΛΑΠ) οι οποίες στο σύνολο της χώρας ανέρχονται σε 46.

Το 1ο ΣΔΛΑΠ του ΥΔ ΕΛ06 εγκρίθηκε από την Εθνική Επιτροπή Υδάτων το 2013 με την απόφαση υπ' αριθμ. οικ. 391/24.04.2013 (ΦΕΚ Β' 1004/2013). Μετά την έγκριση του Σχεδίου Διαχείρισης, η εφαρμογή του προγράμματος μέτρων που καθορίστηκε σε αυτό είναι υποχρεωτική. Το πρόγραμμα μέτρων του 1ου Σχεδίου Διαχείρισης Λεκανών Απορροής Ποταμών (ΣΔΛΑΠ) περιλάμβανε δράσεις και έργα (μέτρα) με καθορισμένη περίοδο εφαρμογής ως ακολούθως:

- 122

- **Μεσοπρόθεσμα Μέτρα.** Μέτρα τα οποία ήταν δυνατόν να αρχίσουν να εφαρμόζονται μετά το 2015. Για τα μέτρα αυτά ήταν απαραίτητο να υλοποιηθούν ενέργειες για την εξασφάλιση της χρηματοδότησής τους. Ουσιαστικά περιλάμβανε μέτρα τα οποία αφορούν στο 2ο Διαχειριστικό Κύκλο της Οδηγίας ώστε να δοθεί η δυνατότητα ωρίμανσής τους. Τα μέτρα αυτά αποτελούν το βασικό πλαίσιο του προγράμματος μέτρων της παρούσας 1ης Αναθεώρησης του Σχεδίου Διαχείρισης και επανεξετάζονται με βάση τα αποτελέσματα του προγράμματος παρακολούθησης αλλά και της κατάστασης των υδατικών συστημάτων. Στο πλαίσιο αυτό εξειδικεύονται, όπου απαιτηθεί ή/και διαφοροποιούνται με βάση τα νέα δεδομένα.
- **Μακροπρόθεσμα Μέτρα.** Μέτρα που απαιτούν ενέργειες/δράσεις ωρίμανσης ή/και επιπλέον δεδομένα ώστε να είναι δυνατή η εφαρμογή τους. Για τα μέτρα αυτά καθορίζεται χρονοδιάγραμμα δράσεων ωρίμανσης. Τα μακροπρόθεσμα μέτρα του 1ου Σχεδίου Διαχείρισης καθορίστηκαν με ορίζοντα υλοποίησης έως το 2027 και επανεξετάστηκαν κατά την αναθεώρηση του προγράμματος μέτρων που περιλαμβάνεται στο παρόν Σχέδιο Διαχείρισης.

Η κατάρτιση της 1ης Αναθεώρησης του Σχεδίου Διαχείρισης Λεκανών Απορροής Ποταμών λαμβάνει υπόψη:

- Τα αποτελέσματα δράσεων και ενεργειών που έχουν υλοποιηθεί έως σήμερα στο πλαίσιο αύξησης της γνώσης σχετικά με την κατάσταση των υδάτων και τις πιέσεις που δέχονται καθώς επίσης και τις ενέργειες που υλοποιήθηκαν για την κάλυψη των κενών που εντοπίστηκαν στο 1ο Σχέδιο Διαχείρισης.
- Τις νέες απαιτήσεις που απορρέουν από τα κατευθυντήρια κείμενα εφαρμογής της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ που εκδίδονται από την ΕΕ.
- Τα αποτελέσματα της Ειδικής Έκθεσης Αξιολόγησης των Σχεδίων Διαχείρισης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η οποία υλοποιήθηκε στο πλαίσιο ενημέρωσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την πορεία υλοποίησης της Οδηγίας, και είναι διαθέσιμη στην Ιστοσελίδα της ΕΕ¹¹.

Με βάση τα ανωτέρω, τα διαθέσιμα δεδομένα για την αξιολόγηση της κατάστασης των υδάτων και για τη διαμόρφωση των μέτρων για την επίλυση των προβλημάτων που εντοπίζονται είναι πληρέστερα σε σχέση με το 1ο Σχέδιο Διαχείρισης.

Επίσης, έγινε σημαντική προσπάθεια ανάπτυξης νέων, κοινών για όλα τα ΥΔ, μεθοδολογικών εργαλείων, τα οποία διαφοροποιούνται σε σχέση με αυτά που είχαν χρησιμοποιηθεί στο 1ο Σχέδιο Διαχείρισης. Οι διαφοροποιήσεις αυτές αφορούν ευρύ φάσμα επιμέρους κρίσιμων δράσεων που υλοποιούνται στο πλαίσιο το Σχεδίου Διαχείρισης όπως πχ η επανεξέταση της τυπολογίας των Υδατικών Συστημάτων, η μεθοδολογία ταξινόμησης της κατάστασης των επιφανειακών Υδατικών Συστημάτων, η μεθοδολογία αξιολόγησης των πιέσεων και ιδιαίτερα των υδρομορφολογικών.

Στο πλαίσιο αυτό, τα αποτελέσματα που παρουσιάζονται στην παρούσα Αναθεώρηση του Σχεδίου Διαχείρισης μπορεί να θεωρηθεί ότι ενέχουν αυξημένο βαθμό αξιοπιστίας.

ΠΕΣΔΑ ΑΤΤΙΚΗΣ

Η παρούσα δεύτερη αναθεώρηση – επικαιροποίηση του Περιφερειακού Σχεδίου Διαχείρισης Απορριμμάτων Αττικής (ΠΕΣΔΑ ΑΤΤΙΚΗΣ) ακολουθεί τις αρχές και τις κατευθύνσεις του Εθνικού Σχεδίου Διαχείρισης Απορριμμάτων (ΕΣΔΑ) που στηρίζεται στις βασικές αρχές, κατευθύνσεις και στόχους της Οδηγίας Πλαίσιο για τα απόβλητα 2008/98/ΕΚ, όπως αυτές ενσωματώθηκαν στο εθνικό δίκαιο με το Νόμο Πλαίσιο 4042/2012 (Α' 24).

Παράλληλα καθορίζει τις προοπτικές διαχείρισης των αποβλήτων στην Αττική έως το 2020 σε συμμόρφωση με τη Στρατηγική «Ευρώπη 2020», την πρόταση για το 7ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον και το Χάρτη Πορείας για την αποδοτικότητα των πόρων.

Το ΠΕΣΔΑ Αττικής υιοθετεί στο σύνολο της την εθνική πολιτική για τα απόβλητα και τους άξονες αυτής, όπως εμπεριέχονται στο ΕΣΔΑ, το οποίο ειδικότερα για τα Αστικά Στερεά Απόβλητα (ΑΣΑ) είναι προσανατολισμένο στους εξής στόχους - ορόσημα για το 2020:

- η κατά κεφαλή παραγωγή αποβλήτων να έχουν μειωθεί σημαντικά
- η προετοιμασία προς επαναχρησιμοποίηση και η ανακύκλωση με χωριστή συλλογή ανακυκλώσιμων - βιοαποβλήτων να εφαρμόζεται στο 50% του συνόλου των ΑΣΑ
- η ανάκτηση ενέργειας να αποτελεί συμπληρωματική μορφή διαχείρισης, όταν έχουν εξαντληθεί τα περιθώρια κάθε άλλου είδους ανάκτησης και

η υγειονομική ταφή να αποτελεί την τελευταία επιλογή και να έχει περιοριστεί σε λιγότερο από το 30% του συνόλου των ΑΣΑ

Οι στρατηγικές για την εφαρμογή της νέας εθνικής πολιτικής διαχείρισης των αποβλήτων στην περιφέρεια Αττικής είναι οι εξής:

1. Κατάρτιση ολοκληρωμένου πλαισίου σχεδιασμών διαχείρισης αποβλήτων, που θα περιλαμβάνει:

Εξειδίκευση των μέτρων και δράσεων του εθνικού στρατηγικού σχεδίου πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων

Εξειδίκευση των μέτρων και δράσεων των ειδικών εθνικών σχεδίων για τα επικίνδυνα απόβλητα και τα επικίνδυνα απόβλητα υγειονομικών μονάδων.

Αναθεώρηση του υφιστάμενου ΠΕΣΔΑ Αττικής, κυρίως των μη επικίνδυνων αποβλήτων, ως επιχειρησιακού σχεδιασμού για τα ρεύματα αυτά.

Εναρμόνιση με το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Αττικής (Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής).

Συντονισμός της διαδικασίας εκπόνησης, έγκρισης και υλοποίησης των τοπικών σχεδίων αποκεντρωμένης διαχείρισης αποβλήτων των Δήμων της Περιφέρειας Αττικής και ενσωμάτωσης τους στον ΠΕΣΔΑ.

2. Διασφάλιση της υψηλής προστασίας του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας

Ανάπτυξη καταλλήλων υποδομών ανάκτησης και διάθεσης αποβλήτων.

Ολοκλήρωση της αποκατάστασης ρυπασμένων περιοχών διάθεσης αποβλήτων.

Δημιουργία προϋποθέσεων για την μείωση της εξαγωγής αποβλήτων.

Εξάλειψη παράνομης διακίνησης αποβλήτων, για την ανάπτυξη υγιούς και περιβαλλοντικά ορθής επιχειρηματικότητας στο τομέα διαχείρισης αποβλήτων.

3. Εφαρμογή της Διαλογής στη Πηγή (ΔσΠ) ως του πλέον δόκιμου τρόπου συλλογής με σκοπό την επίτευξη υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης, με τη λήψη των ακόλουθων μέτρων:

Καθιέρωση της χωριστής συλλογής αποβλήτων. Στα ρεύματα προτεραιότητας περιλαμβάνονται τουλάχιστον τα βιοαπόβλητα καθώς και το γυαλί, το χαρτί, το μέταλλο και το πλαστικό.

Δημιουργία δικτύου Πράσινων Σημείων και Κέντρων Ανακύκλωσης Εκπαίδευσης για την ΔσΠ

Υιοθέτηση μέτρων ώστε να επιτευχθεί ο στόχος του Ν.4042/2012 (Α' 24) έως το 2020 σχετικά με την προετοιμασία για επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση και ανάκτηση άλλων υλικών μη επικίνδυνων αποβλήτων κατασκευών και κατεδαφίσεων.

Συμπληρωματική χρήση μεθόδων ανάκτησης ενέργειας, με την προϋπόθεση ότι δεν αλλοιώνουν τους στόχους προδιαλογής και ανάκτησης υλικών. Προτεραιότητα στην περαιτέρω ανάκτηση υλικών, έναντι της παραγωγής δευτερογενών καυσίμων στα εργοστάσια επεξεργασίας αποβλήτων.

Περιορισμός της διάθεσης σε χώρους υγειονομικής ταφής στο λιγότερο δυνατό επίπεδο.

4. Εξορθολογισμός κόστους υπηρεσιών διαχείρισης αποβλήτων και προώθηση οικονομικά και περιβαλλοντικά βιώσιμων επενδύσεων στον τομέα των αποβλήτων, με ανταποδοτικό όφελος προς τον πολίτη από την ανακύκλωση, σύμφωνα με τις εκάστοτε εθνικές στρατηγικές.

5. Εξειδίκευση των ως άνω στρατηγικών ανά ρεύμα αποβλήτων

6. Έρευνα, καινοτομία, αξιολόγηση και εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων διαχείρισης αποβλήτων.

Τοπικό Σχέδιο Αποκεντρωμένης Διαχείρισης Αποβλήτων (ΤΣΔ) στο Δήμο Νέας Ιωνίας

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις της κοινοτικής αλλά και ελληνικής νομοθεσίας για τα απορρίμματα, το ενδιαφέρον στρέφεται στην επεξεργασία των βιοαποβλήτων αλλά και στην αξιοποίηση των ανακυκλώσιμων αποβλήτων, γεγονός απόλυτα αναμενόμενο εφόσον αυτά τα δύο κλάσματα αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό των απορριμμάτων και περιλαμβάνουν «αξιοποιήσιμα» υλικά. Το αντικείμενο του παρόντος έργου είναι η εκπόνηση Τοπικού Σχεδίου Αποκεντρωμένης Διαχείρισης Αποβλήτων (ΤΣΔ) στους Δήμους Ηρακλείου, Μεταμόρφωσης, Νέας Ιωνίας και Φιλαδέλφειας – Χαλκηδόνας.

Το τοπικό σχέδιο προβλέπει συγκεκριμένους στόχους και έχει σαφή χρονοδιάγραμμα υλοποίησης έτσι ώστε η διαχείριση των απορριμμάτων του δήμου να γίνεται σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης διαχείρισης όπου η πρόληψη, η επαναχρησιμοποίηση, η ανακύκλωση και η οποιαδήποτε άλλου είδους ανάκτηση θα είναι κατά απόλυτη προτεραιότητα τα στάδια διαχείρισης, ενώ η διάθεση σε Χώρους Υγειονομικής Ταφής (ΧΥΤ) θα αφορά μόνο τα υπολείμματα των προηγούμενων σταδίων.

Οι στόχοι του τοπικού σχεδίου αφορούν:

- Στην ικανοποίηση των στόχων του ΠΕΣΔΑ, ΕΣΔΑ και του Εθνικού Σχεδίου Πρόληψης Δημιουργίας Αποβλήτων.
- Στην μείωση του κόστους διαχείρισης των αποβλήτων
- Στην βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών ως προς τους πολίτες
- Στην ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα πρόληψης και διαχείρισης αποβλήτων
- Στην αύξηση της απασχόλησης και της κοινωνικής επιχειρηματικότητας

Η ανάπτυξη του προγράμματος αποκεντρωμένης υλοποιείται σε δύο φάσεις:

- Α' φάση: Προδιαλογή των υλικών και διάθεση με στόχο την προδιαλογή του μεγαλύτερου μέρους των απορριμμάτων στην πηγή,
- Β' φάση: Επεξεργασία και διάθεση

Α.5 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης

Με την εκπόνηση της μελέτης «Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο Κέντρο του Δήμου Νέας Ιωνίας» έγινε αποτύπωση των σημερινών συνθηκών στάθμευσης και κυκλοφορίας, την εκτίμηση προσφοράς και ζήτησης και την προκαταρκτική πρόταση οργάνωσης συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην οδό, στην κεντρική περιοχή του Δήμου Νέας Ιωνίας (περιοχή μελέτης) «Ελεγχόμενη στάθμευση» ή αλλιώς «οργανωμένη στάθμευση», σημαίνει ότι υπάρχουν συγκεκριμένοι κανόνες λειτουργίας της στάθμευσης στους χώρους αυτούς και ότι υπάρχει έλεγχος για την τήρησή τους. Συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης παρά το κόστος, εφαρμόζονται στις περιοχές όπου η προσφορά θέσεων στάθμευσης κατά κάποιες χρονικές περιόδους, μερικών ωρών τουλάχιστον, δεν μπορεί να καλύψει τη ζήτηση. Κυρίως όμως η ελεγχόμενη στάθμευση είναι εργαλείο για την προώθηση συγκεκριμένων στόχων (π.χ. εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης στους κατοίκους) και επομένως πρέπει να εντάσσεται στα μέτρα μιας γενικότερης πολιτικής.

Σε γενικές γραμμές τρία είναι τα στοιχεία γύρω από τα οποία αναπτύσσονται τα συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης:

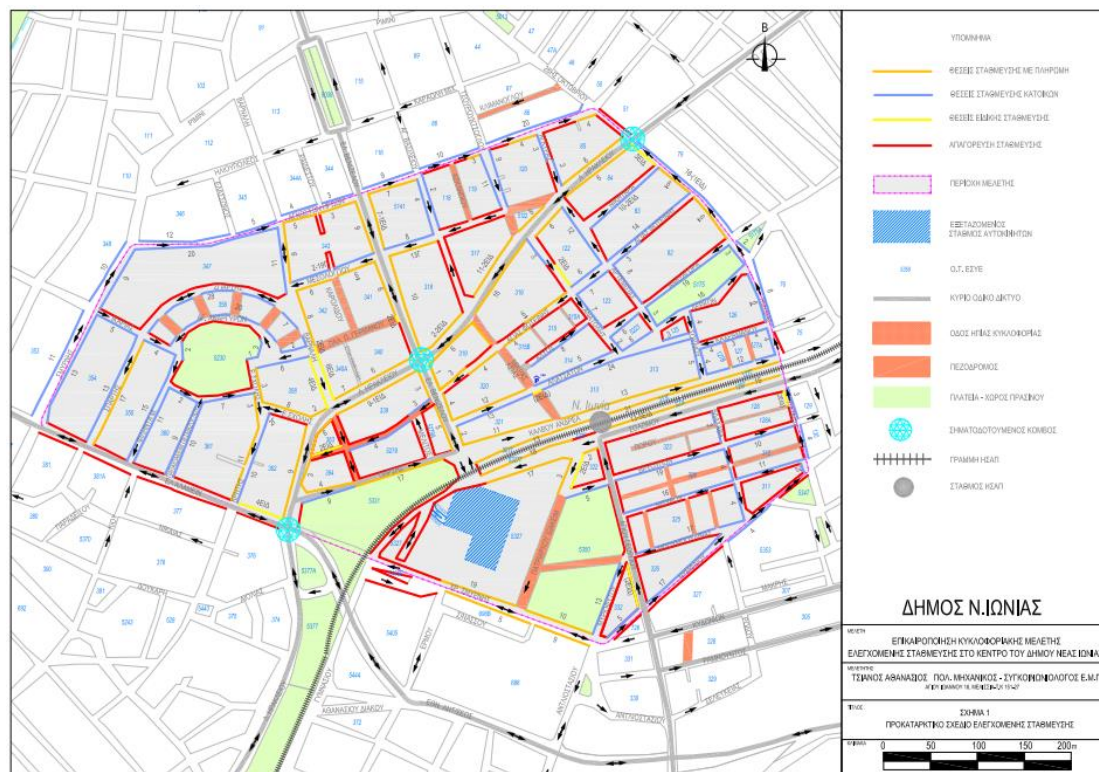
- χωροθέτηση της ελεγχόμενης στάθμευσης κατά κατηγορία χρηστών (επισκέπτες, κάτοικοι, ειδικές θέσεις, κλπ)
- τιμολόγιο στάθμευσης και τρόποι είσπραξης των τελών
- περιορισμοί στη διάρκεια στάθμευσης

Επιπλέον, το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, σχεδιάζεται πάντα ως στοιχείο του γενικότερου κυκλοφοριακού συστήματος της περιοχής και συμπληρωματικά προς τη λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς, των αναγκών φορτοεκφόρτωσης και της απρόσκοπτης ροής της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών.

Ένα σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης δεν πρέπει να έχει ποτέ και αυτό θα πρέπει να γίνει σαφές στους πολίτες εισπρακτικό στόχο. Ο στόχος είναι η σωστή διαχείριση των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να διασφαλίζεται κατά τον καλύτερο τρόπο, η στάθμευση των κατοίκων της περιοχής και η εξυπηρέτηση όσο το δυνατόν περισσότερων επισκεπτών.

Τα άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑΜΕΑ) που το αυτοκίνητό τους φέρει το σχετικό ειδικό σήμα προτείνεται να μπορούν να σταθμεύουν σε όλες τις θέσεις (κατοίκων & επισκεπτών) δωρεάν.

Με το προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης το 60% των θέσεων προορίζεται για την αποκλειστική στάθμευση των κατοίκων και το υπόλοιπο 40% για τη στάθμευση των επισκεπτών.

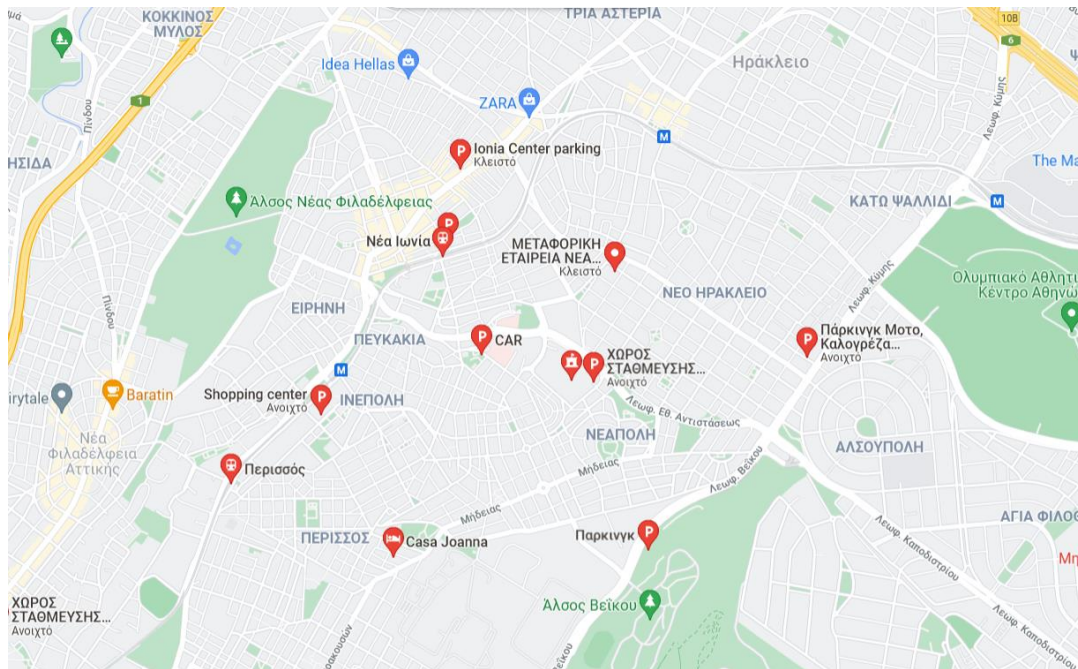


Εικόνα 13: Γραμμή 2: Προτεινόμενο Σχέδιο Στάθμευσης Νέας Ιωνίας

(Πηγή: Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο Κέντρο του Δήμου Νέας Ιωνίας, 2013)

Υφιστάμενοι στεγασμένοι/υπαίθριοι χώροι στάθμευσης

Έπειτα από αναζήτηση των κατάλληλων χαρτογραφικών δεδομένων στο openstreetmaps και στο google maps, παρακάτω παρατίθεται χάρτης στον οποίον εντοπίζονται οι υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης στο Δήμο Νέας Ιωνίας.



Εικόνα 14: Θέσεις Στάθμευσης Νέας Ιωνίας
(Πηγή: Googlemaps, 2021)

Πιάτσες TAXI

Εντός του Δήμου σύμφωνα με δεδομένα του Δήμου οι θεσμοθετημένες πιάτσες ταξί είναι οι παρακάτω:

- ΗΣΑΠ Νέας Ιωνίας
- Αγίας Όλγας
- Ελ. Βενιζέλου (στη συμβολή με Παλαιών Πατρών Γερμανού)
- Αβέρωφ (ΗΣΑΠ Περισσού)
- 28^{ης} Οκτωβρίου (Από Αγνώστων Ηρώων έως Ηρακλείου)

Θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων

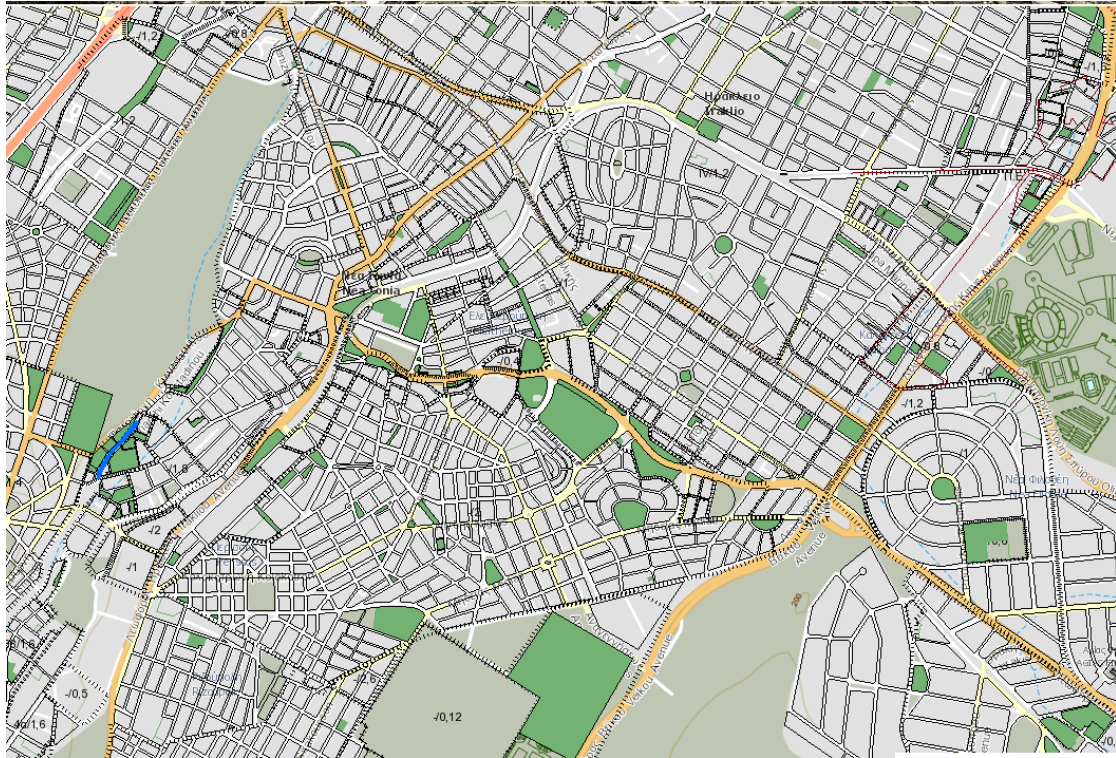
Έπειτα από αναζήτηση στο διαδίκτυο δεν βρέθηκαν πληροφορίες οι οποίες να επιβεβαιώνουν την ύπαρξη θέσεων στάθμευσης για τα τουριστικά Λεωφορεία της περιοχής ούτε για τα αστικά/υπεραστικά ΚΤΕΛ.

Στάθμευση σε δημοτικά κτίρια/εγκαταστάσεις

Προς το παρόν δεν έχουν εντοπιστεί ειδικά διαμορφωμένες θέσεις στάθμευσης σε δημοτικά κτίρια και εγκαταστάσεις.

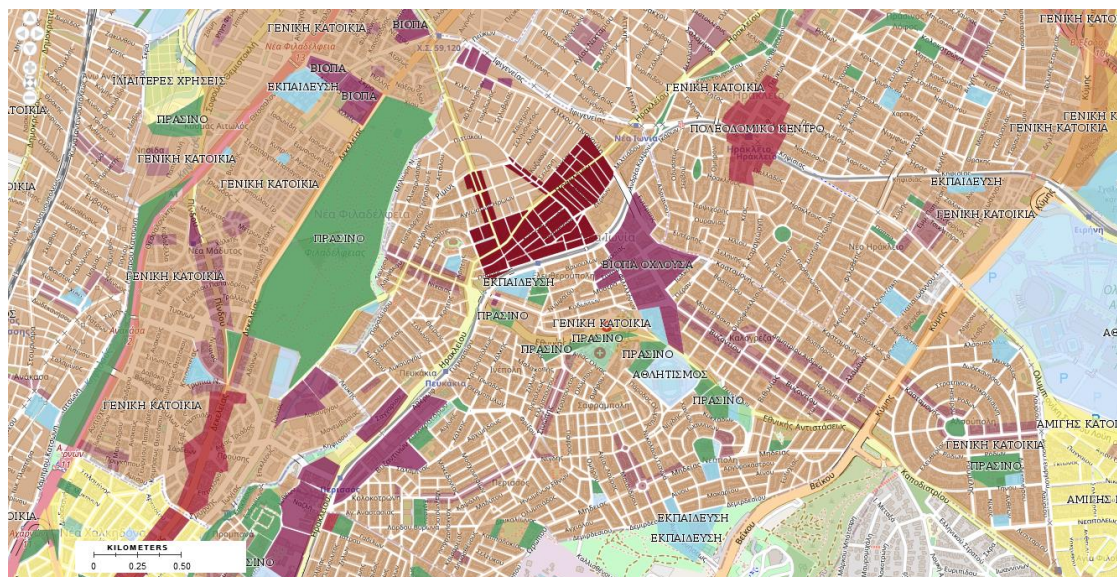
Α.6 ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΥΠΟΒΑΘΡΩΝ

Από την Πύλη γεωχωρικών δεδομένων του ΥΠΕΝ και την επίσημη ιστοσελίδα του e-pleodomia στους παρακάτω χάρτες απεικονίζεται το τοπογραφικό υπόβαθρο της περιοχής μελέτης μαζί με τα υπάρχοντα Οικοδομικά τετράγωνα. Αντλήθηκαν δεδομένα και από την εφαρμογή του openstreetmap.



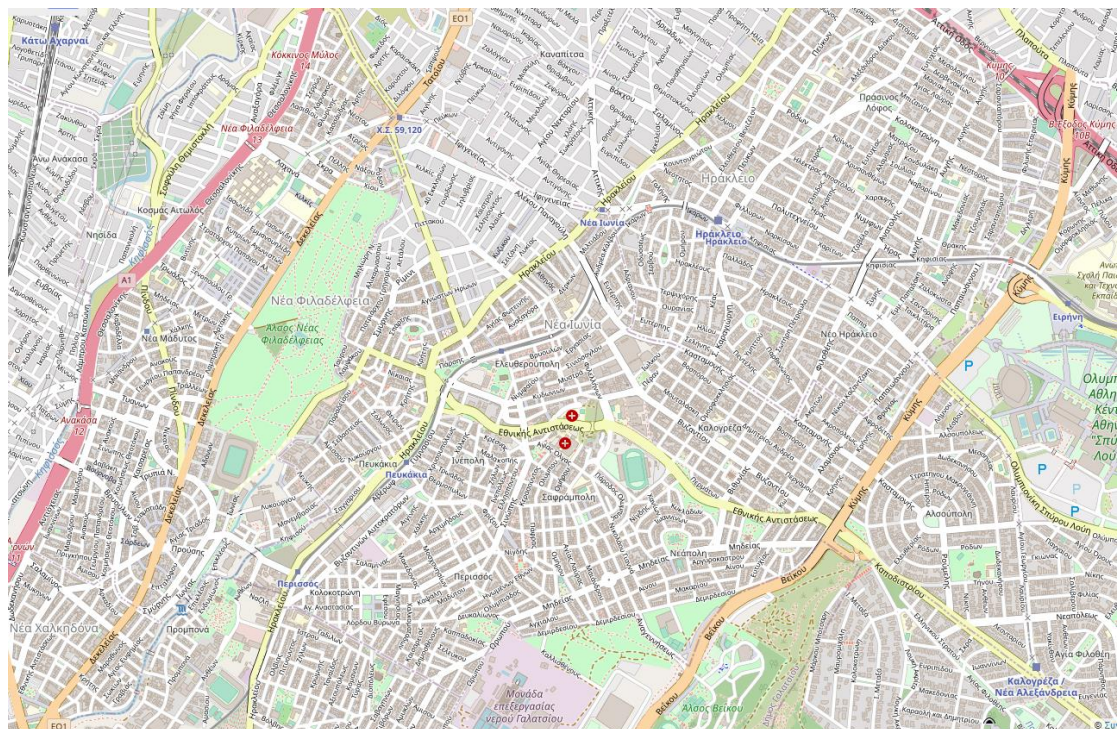
Χάρτης 4 Τοπογραφικό Υπόβαθρο Νέας Ιωνίας

Πηγή: e-pleodomia.gr



Χάρτης 5 Τοπογραφικό Υπόβαθρο Νέας Ιωνίας

Πηγή: <http://msa.ypeka.gr>



Χάρτης 6 Τοπογραφικό Υπόβαθρο Νέας Ιωνίας

Πηγή: [openstreetmap](http://openstreetmap.org)

Α.7 ΣΥΛΛΟΓΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ Η ΕΚΠΟΝΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ, ΜΕΛΕΤΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ, ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΩΝ

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενα κεφάλαια είναι σε διαδικασία εκπόνησης ή έρευνας χρηματοδότησης οι μελέτες:

1. «Επικαιροποιημένη Κυκλοφοριακή Μελέτη Δήμου Νέας Ιωνίας». Πιο συγκεκριμένα ο Δήμος έκρινε αναγκαία τη βελτίωση της κυκλοφοριακής λειτουργίας, της εξυπηρέτησης και της ασφάλειας των πεζών και άλλων ευάλωτων χρηστών του δικτύου, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε κρίσιμα σημεία του δικτύου, τον επανέλεγχο της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης και της Φωτεινής Σηματοδότησης, την ολοκληρωμένη διαχείριση του καθεστώτος στάθμευσης κατοίκων και επισκεπτών, την εισαγωγή της χρήσης του ποδηλάτου και των αντίστοιχων υποδομών και την βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου των ΜΜΜ και της Δημοτικής Συγκοινωνίας. Η Τεχνική Υπηρεσία συνέταξε την 07/2021 μελέτη, με τίτλο «Σύνταξη επικαιροποιημένης Κυκλοφοριακής Μελέτης Δήμου Νέας Ιωνίας», προϋπολογισμού 74.375,17€ (συμπεριλαμβανομένων απρόβλεπτων, και Φ.Π.Α. 24%), η οποία αφορά στην συλλογή και αξιολόγηση παλαιότερων σχετικών μελετών, στην εκπόνηση όλων των απαραίτητων μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων και στην απογραφή της υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης, με στόχο την διαμόρφωση μιας άρτιας κυκλοφοριακής μελέτης σύμφωνης με τις σύγχρονες ανάγκες της πόλης. Με την υπ' αριθμ. 250/06.07.2021 απόφαση της Οικονομικής επιτροπής εγκρίθηκε η διακήρυξη του Έργου.

2. Υποβλήθηκε αίτηση χρηματοδότησης της πράξης «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΕΙΣΟΔΩΝ ΠΟΛΗΣ, ΑΞΟΝΑ ΟΔΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ & ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΧΩΡΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΠΕΡΙΣΣΟΥ» στα πλαίσια της πρόσκλησης ΑΤ09 του Προγράμματος «ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ» του Υπουργείου Εσωτερικών». Η πρόταση αφορά στην ωρίμανση μελετών για αναπλάσεις περιοχών του Δήμου Νέας Ιωνίας, συνολικού προϋπολογισμού 620.000 €.

3. Επικαιροποίηση μελέτης: Σχεδιασμός Διαδρομής Ποδηλάτου από ΟΑΚΑ έως ΗΣΑΠ Ιωνίας (φάση Α).

Το αντικείμενο αφορά την επικαιροποίηση της μελέτης με τίτλο «Μελέτη για τον σχεδιασμό διαδρομής ποδηλάτου κατά μήκος της Λεωφ. Εθνικής Αντιστάσεως». Η περιοχή μελέτης αφορά επεμβάσεις σε συνολικό μήκος 3,5 χιλιομέτρων, με την διαδρομή να ξεκινάει από τον ΗΣΑΠ της Νέας Ιωνίας στην οδό Διονύσιου Σολωμού η οποία ανήκει στο Μητροπολιτικό δίκτυο Ποδηλάτου Πειραιάς- Κηφισιάς και να καταλήγει στην οδό Αγίου Γεωργίου Λαυρίου, η οποία ανήκει στο προτεινόμενο ποδηλατόδρομο από τον ΟΡΣΑ. Επίσης αφορά την ανάπλαση δύο χώρων πρασίνου, περίπου τεσσάρων στρεμμάτων. Θα εξεταστούν οι προτεινόμενες επεμβάσεις στις οδούς, ενώ η οποιαδήποτε τροποποίηση θα είναι σύμφωνα με το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο της περιοχής και με τις Τεχνικές Οδηγίες για υποδομές ποδηλάτων.

Η μελέτη θα αφορά τις παρακάτω οδούς:

- Οδός Εμμανουήλ Παππά
- Οδός Βότση
- Οδός Κυδωνίων
- Οδός Ραμνούντος
- Οδός Αντλιοστασίου
- Οδός Χρυσοστόμου Σμύρνης
- Λεωφόρος Εθνικής Αντιστάσεως (αφορά παρέμβαση στη πράσινη νησίδα)
- Οδός Αλαμάνας(από ε. Αντίστασης ως Βυζαντίου)
- Οδός Βυζαντίου(από Αλαμάνας εως Κρήνης)
- Οδός Κρήνης (από Βυζαντίου εως Περγάμου)
- Οδός Περγάμου (από Κρήνης εως Δωδεκανήσου)
- Οδός Δωδεκανήσου
- Οδός Ελευθερίας

Στη Ν. Ιωνία τα επόμενα χρόνια το ποδήλατο, αν ακολουθηθεί μια βιώσιμη πολιτική, θα είναι ένα μέσο με το οποίο θα γίνονται μετακινήσεις που θα καλύπτουν την πόλη στο μεγαλύτερο μέρος της. Οι αποστάσεις εξάλλου είναι μικρές.

- Οι εσωτερικές των γειτονιών μετακινήσεις. Αυτές θα γίνονται κάτω από ήπιες συνθήκες, χωρίς την ανάγκη κάποιας ειδικής υποδομής, μαζί με το αυτοκίνητο.
- Οι μετακινήσεις στην κεντρική περιοχή. Στην κεντρική περιοχή θα πρέπει να αποκατασταθούν τα πεζοδρόμια και να απελευθερωθεί ο δημόσιος χώρος, που σήμερα είναι γεμάτος εμπόδια και έχει καταληφθεί από την παράνομη

στάθμευση. Παράλληλα θα πρέπει να κερδηθεί χώρος εις βάρος της στάθμευσης παρά το κράσπεδο.

- Οι μετακινήσεις μεταξύ των γειτονιών και του κέντρου. Αυτές θα γίνονται με ποδήλατο και οι μακρινότερες με τη δημόσια συγκοινωνία και το αυτοκίνητο. Θα μπορούσαν ωστόσο και οι τελευταίες να γίνονται συνδυασμένα με δημόσια συγκοινωνία και ποδήλατο.

Οι διαδρομές του ποδηλάτου συνδέουν εκείνες τις χρήσεις γης, που αποτελούν ισχυρούς πόλους έλξης. Ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί σε κεντρικές λειτουργίες αλλά και σε χώρους αναψυχής, όπως σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες, αθλητικές εγκαταστάσεις, πάρκα, πλατείες, εμπόριο κ.λπ. Η πρόσβασή τους πρέπει να γίνεται εύκολα και ευχάριστα διότι:

- αντιστοιχούν στο μεγαλύτερο ποσοστό των προελεύσεων των κατοίκων και επισκεπτών,
- αποτελούν ισχυρά σημεία της πόλης, που επηρεάζουν θετικά και αναδεικνύουν τον περιβάλλοντα χώρο τους και παράλληλα συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων
- οι χρήσεις εκείνες, που εξυπηρετούν νεαρά άτομα (εκπαίδευση, αθλητικές εγκαταστάσεις, χώροι ψυχαγωγίας κ.λπ.) θα αξίζει να συνδεθούν με δίκτυα πεζού και ποδηλάτου, ώστε η πρόσβασή τους να γίνεται με άνεση και ασφάλεια.

Στόχος της δημιουργίας υποδομής για το ποδήλατο είναι να συνδέσει τις παραπάνω χρήσεις μεταξύ τους και να συμβάλει στην αναβάθμισή τους.

4. Υποβλήθηκε αίτηση χρηματοδότησης της πράξης «ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ» στα πλαίσια της πρόσκλησης ΑΤ06 του Προγράμματος «ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ» ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ». Η πρόταση αφορά στην αστική ανάπλαση της περιοχής της αγοράς του Δήμου Νέας Ιωνίας και ειδικότερα στην περιοχή μεταξύ των γραμμών του ΗΣΑΠ και την οδό Ηρακλείου από Εθνικής Αντιστάσεως έως Ελευθέριου Βενιζέλου. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις του επερχόμενου έργου αφορούν έκταση συνολικά περίπου 22 στρεμμάτων με σκοπό την βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής της αγοράς, την υιοθέτηση των αρχών βιοκλιματικού σχεδιασμού, τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και οδικής ασφάλειας καθώς και τη

δημιουργία καλύτερων υποδομών για τη βαδισιμότητα και τη χρήση ποδηλάτου, μέσα από την ανάπτυξη σχετικών δράσεων.

Ειδικότερα, το επερχόμενο έργο περιλαμβάνει παρεμβάσεις βασισμένες στις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού, όπως:

- Βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας και οδικής ασφάλειας, μέσω μείωσης της ταχύτητας των διερχόμενων οχημάτων, ανασχεδιασμός των διασταυρώσεων, κατάλληλη σήμανση, υπερύψωση τμημάτων), και περιορισμού κίνησης αυτοκινήτου.
- Διεύρυνση χώρου πεζής μετακίνησης και ποδηλάτου.
- Προσαρμογές δικτύων ΟΚΩ σε όλο το μήκος των παρεμβάσεων, ήτοι προσαρμογή υφιστάμενου αγωγού και φρεατίων ομβρίων και υπογειοποίηση των καλωδίων ηλεκτρισμού και τηλεφωνίας.
- Αναβάθμιση φωτισμού και αντικατάσταση υφιστάμενων φωτιστικών σωμάτων.
- Διεύρυνση των χώρων φύτευσης και πρασίνου.
- Αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, κολωνάκια, σχάρες, βυθιζόμενοι κάδοι συλλογής απορριμμάτων σε διακριτά ρεύματα κλπ).

5. Στα πλαίσια του Άξονα Προτεραιότητας «Αστική Αναζωογόνηση 2020», ο Δήμος Νέας Ιωνίας έχει υποβάλλει πρόταση για χρηματοδότηση του έργου «Ανάπλαση κοινοχρήστων χώρων και πλατειών στην περιοχή της Καλογρέζας Δήμου Νέας Ιωνίας» συνολικού προϋπολογισμού 980.400 €. Η πρόταση βρίσκεται σε φάση αξιολόγησης από το Πράσινο Ταμείο. Στα πλαίσια του ανωτέρω προγράμματος ο Δήμος μας αιτήθηκε την χρηματοδότηση της ανάπλασης κοινοχρήστων χώρων και πλατειών στην περιοχή της Καλογρέζας και συγκεκριμένα των πλατειών Αναπήρων και Μουταλάσκη στην Καλογρέζα. Οι πλατείες αυτές, πρόκειται να ανακατασκευαστούν στα πλαίσια μιας ολοκληρωμένης αναδιαμόρφωσης, όπου σε οριοθετημένο τμήμα τους, θα εξακολουθούν να αναπτύσσονται με μια διαφοροποίηση ως προς την υφιστάμενη χάραξη, παιδικές χαρές. Η πλατεία Αναπήρων στο ΟΤ 221 περικλείεται από τις οδούς Αναπήρων (πεζόδρομος), Ανδρέα Δημητρίου, Βοσπόρου και Αλαμάνας και έχει εμβαδόν 2.650 m² ενώ η πλατεία Μουταλάσκη στο ΟΤ 192Α περικλείεται από τις οδούς Μουταλάσκη και Κων/πόλεως και έχει εμβαδόν 2.550 m².

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β - ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

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

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

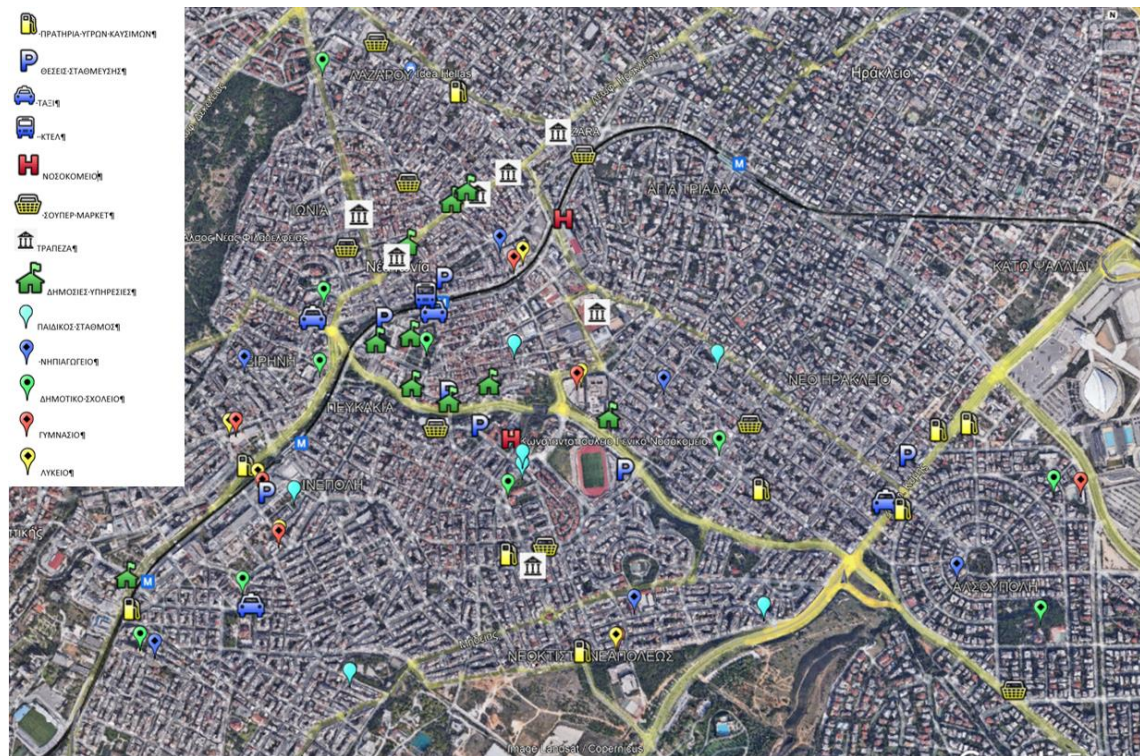
β) οι εκτιμώμενες / καταγεγραμμένες νόμιμα προσφερόμενες θέσεις παρόδιας στάθμευσης ΙΧ οχημάτων (ελεύθερης και ελεγχόμενης στάθμευσης), λεωφορείων, ταξί, θέσεων τροφοδοσίας, θέσεων ΑμεΑ κ.τ.λ., καθώς και δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

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

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

Β.1 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΧΑΡΤΩΝ

Για τη δημιουργία των χαρτών, αντλήθηκαν δεδομένα από ποικίλες πηγές δεδομένων. Για την υφιστάμενη κατάσταση αντλήθηκαν πληροφορίες από το Δήμο, ανοιχτές πηγές δεδομένων και καταγραφές.



Εικόνα 16: Θέσεις στάθμευσης, πρατήρια καυσίμων, πιάτσα Ταξι, Κτελ, Δημόσιες Υπηρεσίες και Σχολεία Δήμου Νέας Ιωνίας

(Πηγή: ιδία επεξεργασία δεδομένων από openstreetmap)