



ΝΕΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

Το μοντέλο ανάπτυξης της Αττικής έως το 2021

Μετά από 25 χρόνια, παρουσιάστηκε το νέο ρυθμιστικό σχέδιο για την Αττική, το οποίο δίνει έμφαση στον περιορισμό της εκτός σχεδίου δόμησης. Η πρόταση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/Αττικής 2021 παρουσιάστηκε από τον υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Γ. Παπακωνσταντίνου, και τον αναπληρωτή υπουργό ΠΕΚΑ, Ν. Σηφονάκη. Το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας τέθηκε έως την 1η Νοεμβρίου σε διαβούλευση, ώστε να διαμορφωθεί το οριστικό κείμενο του Νομοσχεδίου, που προβλέπεται να κατατεθεί στη Βουλή για ψήφιση πριν από

το τέλος του έτους.

Το νέο Ρυθμιστικό προωθεί το μοντέλο της συνεκτικής πόλης, με έμφαση στην ανάδειξη του πολιτιστικού και τουριστικού προφίλ της πόλης. Η Αθήνα και ο Πειραιάς αντιμετωπίζονται ως ένα ενιαίο σύνολο και προωθείται η στροφή της πόλης προς τη θάλασσα, αναδεικνύοντας το θαλάσσιο μέτωπό της.

Προκειμένου να αποφευχθεί το φαινόμενο της αστικής διάχυσης, προβλέπει τη μείωση των επεκτάσεων της Αττικής Οδού και την κατάργηση της σήραγγας, που συνδέει τα Μεσόγεια με την παραλιακή Ποσειδώνος, ενώ παράλληλα δίνει έμφαση στα μέσα σταθερής τροχιάς και στην υλο-

ποίηση της γραμμής 4 του Μετρό, που ξεκινάει από τον Περισσό.

Στο πλαίσιο αυτό προωθείται και ο περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης και η σταδιακή κατάργηση των παρεκκλίσεων. Επιπλέον, προβλέπεται η προστασία της αγροτικής γης της Αττικής, προκειμένου να αποφευχθεί η αλλαγή χρήσεων και να αντιμετωπιστούν οι ισχυρές οικιστικές πιέσεις, που οδηγούν στη συρρικνωσή της.

Δίνεται ιδιαίτερο βάρος στην ανακίνηση γης και οικοδομής στην Αθήνα, δηλαδή, στην επανάχρηση κτιρίων και αστικές αναπλάσεις μέσω της θεσμοθέτησης ειδικών εργαλείων, τα οποία θα

Επιμέλεια: **ΝΙΚΟΣ ΠΕΡΠΕΡΑΣ**



Οι βασικοί πυλώνες και οι άξονες προτεραιότητας

Όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση του ΥΠΕΚΑ, ο ορίζοντας αναφοράς του Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αττικής εκτείνεται σε μια δεκαετία, ώστε να μη δεσμεύσει ή υποθηκεύσει επιλογές της κοινωνίας του μέλλοντος.

Συνιστά πραγματική τομή για τα τρέχοντα ζητήματα και τις άμεσες προοπτικές εξέλιξης του χώρου της πρωτεύουσας και επιχειρεί να δώσει ένα ρεαλιστικό όραμα με προοπτική, βιώσιμη κατεύθυνση και διέξοδο στην οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική κρίση.

Οι βασικοί πυλώνες του συνολικού πλέγματος των στρατηγικών και πολιτικών που προωθούνται είναι οι εξής:

- **Περιβάλλον**, ως σημαντικός πόρος για όλους, για το μέλλον της κοινωνίας και ως άξονας για τη βιώσιμη ανάπτυξη.
- **Παραγωγή**, ως προϋπόθεση και βασικός μοχλός οικονομικής

και κοινωνικής βιωσιμότητας.

• **Πολιτισμός**, ως έννοια που διαπερνά και περιέχει όλες τις επιμέρους εκφράσεις και συνιστώσες της κοινωνίας.

• **Κοινωνική συνοχή**, ως κατεξοχήν ζητούμενο σε περιόδους μετάβασης/κρίσης.

• **Αστική αναζωογόνηση**, με ολοκληρωμένες παρεμβάσεις και αστικές αναπλάσεις, ως μέσο για την εξασφάλιση συνεκτικής αστικής δομής, την αναβάθμιση της πόλης, τη μείωση του οικολογικού αποτυπώματος, αλλά και την ενεργοποίηση της οικοδομικής δραστηριότητας, με στρόφη προς περιβαλλοντικά φιλικές και ενεργειακά αποδοτικές κατευθύνσεις.

Οι άξονες προτεραιότητας του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας είναι:

1. Προβολή της πολιτιστικής ταυτότητας: «Η Αθήνα - Μεσογειακή Πρωτεύουσα» με την ανάδειξη του πολιτισμού ως έννοιας που διαπερνά και εμπεριέχει όλες

τις επιμέρους εκφράσεις και συνιστώσες της κοινωνίας, καθώς και την ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου, συστατικού στοιχείου της πολιτιστικής και παραγωγικής/οικονομικής φυσιογνωμίας της Αθήνας ως Μεσογειακής Πρωτεύουσας.

Ο πολιτισμός ως έννοια πολυδιάστατη, με έμφαση στη διαχρονική διάσταση και τη σύγχρονη καινοτομική παραγωγή, συνδυαζόμενος με το θαλάσσιο μέτωπο, ανάγεται σε βασική συνιστώσα για τη συνολική και σε βάθος χωρική, οικονομική και κοινωνική ανασυγκρότηση της Αθήνας/Αττικής και την προβολή του διεθνούς ρόλου της.

2. Έμφαση στις πολιτικές κοινωνικής συνοχής: Βελτίωση και ισόρροπη κατανομή του συστήματος αστικών υποδομών. Η ενίσχυση των χωρικών προϋποθέσεων για την αποφυγή και άμβλυνση των φαινομένων κοινωνικού αποκλεισμού και πόλωσης αποτελεί βασική παράμετρο της αστικής α-

δρομολογηθούν για την αγορά δικαιωμάτων γης. Βάσει αυτού του σχεδίου, προβλέπεται η παροχή οικονομικών και όχι πολεοδομικών κινήτρων για την επιστροφή των κατοίκων στο κέντρο.

Σε ό,τι αφορά το παραλιακό μέτωπο, ο αναπληρωτής υπουργός ΠΕΚΑ, Ν. Σηφουνάκης, τόνισε ότι «αθροιστικά, από το παλαιό αεροδρόμιο του Ελληνικού έως το ΣΕΦ, δημιουργείται χώρος πρασίνου 4,5 χιλιάδων στρεμμάτων». Οι προβλέψεις του υπουργείου σχετικά με την αξιοποίηση του παλαιού αεροδρομίου δημιουργούν, σύμφωνα με τον υπουργό Γ. Παπακωνσταντίνου, τις προϋποθέσεις, ώστε να καλυφθούν οι απαιτήσεις των δυνάμει επενδυτών.

«Το όραμα για το άμεσο μέλλον της Αθήνας διαμορφώνει» η πρόταση του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας-Αττικής 2021 «και υπό το πρίσμα της κρίσιμης οικονομικής συγκυρίας και των δεδομένων της κλιματικής αλλαγής οφείλει να ορίσει με βιώσιμο τρόπο την κατεύθυνση για την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη», τόνισε κατά την παρουσίαση του νέου Ρυθμιστικού, ο υπουργός Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Γ. Παπακωνσταντίνου. Διευκρίνισε, παράλληλα, ότι η πρόταση δεν υποδεικνύει ακριβώς τις δράσεις και τα έργα, αλλά αποτελεί το πλαίσιο το οποίο καθοδηγεί το πώς θα πρέπει να αντιμετωπιστούν τα μεγάλα ζητήματα της πόλης και της ευρύτερης περιοχής της.





ναζωογόνησης και διακύβευμα όλων των πολιτικών.

3. Ανασυγκρότηση του παραγωγικού ιστού, με τη διατήρηση και ενίσχυση της γεωργικής παραγωγής, προβολή των τοπικών προϊόντων και του δυναμισμού της αγοράς της πρωτεύουσας, την αναδιάρθρωση/ανασυγκρότηση του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα παραγωγής, με έμφαση στη στήριξη της έρευνας, τη δημιουργία εξειδικευμένων υποδομών, τη στροφή του κατασκευαστικού τομέα σε έργα αναπλάσεων με μεθόδους φιλικές προς το περιβάλλον και την απασχόληση νέων ηλικιών, την ενίσχυση επιτελικών υπηρεσιών του τριτογενούς τομέα κατά προτεραιότητα στους προσδιορισμένους Αναπτυξιακούς Πόλους, την υποστήριξη της σύγχρονης πολιτιστικής παραγωγής και δημιουργικών μεταποιητικών δραστηριοτήτων.

4. Ενδυνάμωση και αναδιανομή των πόρων αστικής ανάπτυξης. Άσκηση πολιτικής γης και άντληση πόρων από την αύξηση των αξιών των ακινήτων λόγω έργων και παρεμβάσεων, για διάχυση του οφέλους που προκαλείται, με στόχο τη συνολική βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος. Η αστική ανασυγκρότηση υποστηρίζεται και από τις προσόδους που δημιουργεί.

5. Σταδιακός περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης, με την επανεξέταση/αυστηροποίηση των υφιστάμενων νομικών ρυθμίσεων δόμησης, την προώθηση δυνατοτήτων εναλλακτικών χρήσεων στην εκτός σχεδίου γη, κυρίως στον γεωργικό τομέα, την ενσωμάτωση στο κόστος τής εκτός σχεδίου οικοδόμησης της επιβάρυνσης που αυτή επιφέρει σε αστικές υποδομές και περιβάλλον, μέσω της θέσπισης αντισταθμιστικών οφελών και ενίσχυση του Πράσινου Ταμείου.

6. Ολοκλήρωση «Πράσινων τόνων» και «Οικολογικών διαδρόμων», με αποκατάσταση της φυσικής συνέχειας των ορεινών όγκων, περιβαλλοντικά σημαντικών χώρων και τοπιών, καθώς και αστικών γραμμικών χώρων ευνοϊκών για την ανάπτυξη φύτευσης. Η περιβαλλοντική αναβάθμιση και ο φυσικός εμπλουτισμός ανάγονται σε βασικό άξονα της αστικής αναζωογόνησης.

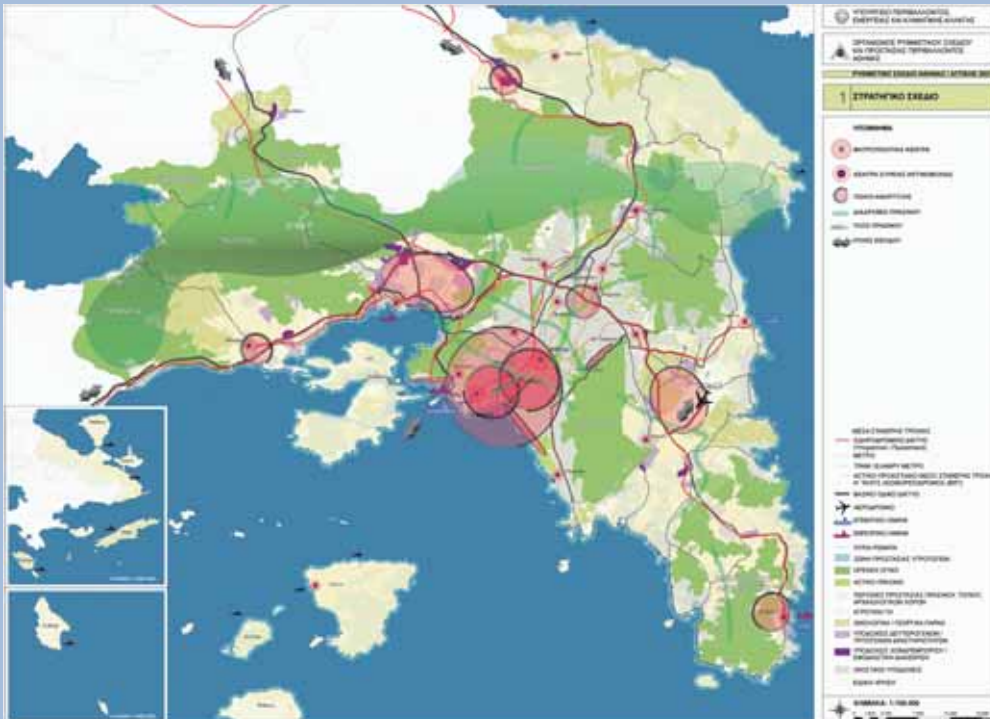
7. Αστική αναζωογόνηση, με ανακύκλωση γης και οικοδομής. Ανάπτυξη ενός πολύπλευρου πλέγματος παρεμβάσεων μητροπολιτικής εμβέλειας και αναπλάσεων μικρής/τοπικής κλίμακας για την ανασυγκρότηση του υφιστάμενου αστικού ιστού και του δημόσιου χώρου, με προτεραιότητα σε περιοχές που είτε χαρακτηρίζονται από έντονα εντοπισμένα προβλήματα, είτε έχουν στρατηγική θέση στην αστική δομή και

μπορούν να λειτουργήσουν ως εστίες βελτίωσης ευρύτερων ζωνών.

8. Τόνωση της κεντρικότητας της πόλης, με την ενδυνάμωση της πολυλειτουργικότητας των επιμέρους κέντρων, με χρήσεις για ευρύ φάσμα ομάδων διαφορετικής ηλικιακής, οικονομικής και πολιτισμικής ταυτότητας, την προώθηση πολιτικών για την οργάνωση των κεντρικών περιοχών σε δίκτυο, με ενίσχυση της προσβασιμότητας με Μέσα Σταθερής Τροχιάς και την ανάδειξη της πολυλειτουργικής και κοινωνικά πολυσυλλεκτικής φυσιογνωμίας των συζυγών μητροπολιτικών κέντρων Αθήνας και Πειραιά. Παρεμβάσεις αναζωογόνησης, με αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και επανάχρηση του κενού κτιριακού αποθέματος για δραστηριότητες παραγωγής, πολιτισμού και κατοικίας.

9. Ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας, με την αύξηση της προσπελασιμότητας όλων των περιοχών, με έμφαση στα Μέσα Σταθερής Τροχιάς και την προσιτή σε όλους δημόσια συγκοινωνία προς τόνωση της κεντρικότητας, περιβαλλοντική προστασία και αποφυγή/άμβλυση φαινομένων κοινωνικού αποκλεισμού και πόλωσης. Ενίσχυση των ήπιων μέσων μετακίνησης, όπως το ποδήλατο και το περπάτημα.

10. Στροφή προς το θαλάσσιο μέτωπο. Προώθηση πολιτικών που έχουν ήδη δρομολογηθεί και επεξεργασία νέων για την προστασία, το άνοιγμα, την αναβάθμιση και την προβολή των ιδιαίτερων περιοχών και τοπιών του θαλάσσιου μετώπου. Το θαλάσσιο μέτωπο προσεγγίζεται συγχρόνως ως συστατικό στοιχείο της φυσιογνωμίας της Αθήνας/Αττικής - Μεσογειακής



Ενίσχυση των μέσων σταθερής τροχιάς

Πρωτεύουσας, αναντικατάστατος περιβαλλοντικός πόρος σε κίνδυνο λόγω κλιματικής αλλαγής, προνομιακός τόπος για πολλαπλές δραστηριότητες και διεξόδους καθημερινότητας των κατοίκων, χωρίς εντατικές χρήσεις και με τόνωση του δημόσιου χαρακτήρα του.

11. Βελτίωση του συστήματος χωρικού σχεδιασμού και διακυβέρνησης. Η επίτευξη των στόχων και αξόνων προτεραιότητας που διατυπώνονται στο πλαίσιο του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/Αττικής 2021, συνδέεται άρρηκτα με τη βελτίωση της εσωτερικής συνοχής και αποτελεσματικότητας του συστήματος χωρικού σχεδιασμού, την προώθηση δομών διακυβέρνησης που θα διασφαλίζουν οριζόντιες συνεργασίες μεταξύ φορέων Περιφερειακής και Τοπικής Αυτοδιοίκησης, καθώς και φορέων άσκησης επιμέρους θεματικών πολιτικών, την επιχειρησιακή διάσταση του σχεδιασμού μέσω προγραμματισμού δράσεων, σύνδεσής τους με τις πηγές χρηματοδότησης, προώθησης διαδικασιών και κριτηρίων που θα τις αξιολογούν και θα δίνουν τη δυνατότητα αναπροσαρμογών των επιμέρους πολιτικών.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας/Αττικής 2021, όπως σημειώνει το ΥΠΕΚΑ, έχει να αντιμετωπίσει στο επόμενο διάστημα την κοινοποίησή του και τη ζύμωση με την κοινωνία μέσω εντατικών διαδικασιών διαβούλευσης. Για το σκοπό αυτό ανασυστάθηκε βάσει του σχετικού άρθρου του **Ν. 1561/1985** το Συμβούλιο Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, το οποίο συμμετέχει στη διαμόρφωση των στόχων και των πολιτικών, στην παρακολούθηση της εφαρμογής τους, καθώς επίσης και στη διατύπωση των αναγκών αναθεωρήσεων και τροποποιήσεων. Μέσα από μια διευρυσμένη διαδικασία διαβούλευσης, αναμένεται να οριστικοποιηθεί η πρόταση και να διασφαλιστεί η πραγματική βιωσιμότητα του νέου Ρυθμιστικού.



Το νέο Ρυθμιστικό δίνει έμφαση στα μέσα σταθερής τροχιάς και προβλέπει νέες γραμμές μετρό, τραμ και προαστιακού. Μέσα στην επόμενη δεκαετία φιλοδοξεί να αυξήσει κατά 20% το επιβατικό κοινό μέσω νέων έργων.

Ειδικότερα, ανατρέπει τα μέχρι σήμερα σχέδια επέκτασης των νέων αυτοκινητόδρομων στα Μεσόγεια και στις σήραγγες στον Υμηττό. Στο νέο Ρυθμιστικό προβλέπεται μόνο επέκταση της Περιφερειακής Υμηττού προς τα νότια, μέχρι τη λεωφόρο Βουλιαγμένης και όχι ως την παραλιακή.

Το νέο Ρυθμιστικό δεν προβλέπει, επίσης, την υποθαλάσσια σύνδεση του Περάματος με τη Σαλαμίνα, ενώ δίνει έμφαση στο νέο αυτοκινητόδρομο Ελευσίνα - Θήβα - Υλίκη, που θα συντομεύσει τη σύνδεση της νότιας με τη βόρεια Ελλάδα κατά 30 λεπτά και θα απαλλάξει το οδικό δίκτυο της Αττικής (Αττική Οδός, Λεωφόροι Καβάλας και Κηφισού) από τα διερχόμενα φορτηγά.

Όσον αφορά το μετρό, η νέα Γραμμή 4 έχει υπο-

στεί σημαντικές βελτιώσεις και θα ξεκινά από τον Περισσό, ώστε να εξασφαλίζεται η σύνδεση με τον Ηλεκτρικό. Θα περνά από πυκνοδομημένες γειτονίες στο Γαλάτσι, την Κυψέλη και τα Εξάρχεια, για να φτάσει στο σταθμό Πανεπιστήμιο και να συνεχίσει μέσω Κολωνακίου στον Ευαγγελισμό, όπου προστίθεται νέος κλάδος προς Καισαριανή - Βύρωνα και ενδεχομένως Υμηττό και Πανεπιστημιούπολη. Η κυρίως γραμμή θα συνεχίζει προς Κατεχάκη και μέσω της λεωφόρου Κηφισίας θα καταλήγει στο Μαρούσι.

Για τον Προαστιακό προβλέπονται διακλαδώσεις της υπάρχουσας γραμμής προς Λαύριο και Ραφήνα, που θα εξελιχθούν σε βασικά λιμάνια για τα δρομολόγια του Αιγαίου, ενώ σχετικά με το τραμ, οι βασικότερες επεκτάσεις θα φέρουν τις γραμμές ως τα Πατήσια, αλλά κυρίως στον Πειραιά και στην παραλιακή ακτογραμμή, που σήμερα σταματά στη Βούλα. Επίσης, προβλέπει τη νέα γραμμή τραμ από το Σταθμό Λαρίσης έως την Πλατεία Παίδων στου Γουδή.



Προτάσεις για την πολεοδομική ανασυγκρότηση

Το κεφάλαιο με τις πολιτικές πολεοδομικής ανασυγκρότησης του νέου Ρυθμιστικού, περιλαμβάνει:

- Ενίσχυση του κέντρου της Αθήνας και του Πειραιά, που αναδεικνύονται ως οι δύο μητροπολιτικοί πόλοι ανάπτυξης της Αττικής. Ο Γ. Παπακωνσταντίνου ανακοίνωσε ότι θα προωθηθεί τροπολογία για τη θεσμοθέτηση των γνωστών κινήτρων για την ανάπτυξη της κατοικίας στην περιοχή Γεράνι, καθώς και τα μέτρα που αφορούν την ενότητα Κεραμεικού - Μεταξουργείου. Από την επιτυχία τους θα εξαρτηθεί η επέκτασή τους και σε άλλες υποβαθμισμένες περιοχές.

- Επιβολή τέλους υπερτιμήματος για ακίνητα σε περιοχές που γίνονται μεγάλες δημόσιες παρεμβάσεις, όπως αστικές αναπλάσεις, επεκτάσεις του Μετρό, κλπ. Είναι ένα μέτρο, που έχει ανακοινωθεί από παλιά, όταν ξεκίνησε η πρώτη πεζοδρόμηση στη Βουκουρεστίου, αλλά δεν είχε εφαρμοστεί, λόγω πολιτικού κόστους. Σήμερα, επαναφέρεται ως ένα είδος επιστροφής της υπεραξίας του ακινήτου, που προήλθε από δημόσιο πρόγραμμα.

- Επανεξέταση όλων των προβλεπόμενων εντάξεων στο σχέδιο, αφού θεωρείται ότι η πολεοδομημένη γη και τα αδιάθετα ακίνητα επαρκούν για την κάλυψη των μελλοντικών αναγκών του πληθυσμού, που προβλέπεται να σταθεροποιηθεί στα σημερινά επίπεδα. Επιπλέον, τονίζεται ότι οι συνεχείς επεκτάσεις των σχεδίων πόλεων δεν αποτελούν φθηνή λύση, αφού απαιτούν μεγάλες επενδύσεις για υποδομές.

- Άμεση κατάργηση των παρεκκλίσεων που επιτρέπουν σήμερα, σε ένα μεγάλο μέρος της Αττικής, την έκδοση οικοδομικής άδειας σε γήπεδα κάτω των 4 στρεμμάτων, φτάνοντας σε ειδικές περιπτώσεις ως τα 750 τετραγωνικά. Με την ψήφιση του Ρυθμιστικού, θα απαιτούνται τουλάχιστον 4 στρέμματα, με την προϋπόθεση ότι το οικόπεδο υπήρχε πριν από το 2011. Για τα νεότερα, θα απαιτούνται 20 στρέμματα. Η νέα ρύθμιση αφορά τη Βορειο-Ανατολική Αττική, τη Δυτική Αττική και τη νησιά, που ανήκουν στην περιφέρεια Αττικής και στην ουσία αποτελεί επέκταση του αυστηρού θεσμικού πλαισίου, που ισχύει εδώ και χρόνια σε πολλές περιοχές, όπως τα Μεσόγεια, η Λαυρεωτική, κλπ.



- Πρόβλεψη για πρόσθετες εισφορές των ιδιοκτητών σε γη και χρήμα, που διαθέτουν ακίνητα σε περιοχές που εντάχθηκαν στο σχέδιο με χρήση παραθεριστικής κατοικίας, αλλά σήμερα έχουν εξελιχθεί σε ζώνες πρώτης κατοικίας και δε διαθέτουν αποθέματα για κοινωνικές εξυπηρετήσεις. Αναφέρθηκε ενδεικτικά το Πόρτο Ράφτη.

- Αναθεώρηση του θεσμικού πλαισίου για την εγκατάσταση παραγωγικών μονάδων, ακόμη και σε περιοχές του κέντρου, όπως είναι ο Ελαιώνας. Στην περιοχή του Ελαιώνα ειδικότερα προβλέπεται επιστημονικό και τεχνολογικό πάρκο, με κύριο προσανατολισμό στους τομείς τροφίμων, γεωργίας και βιοτεχνολογίας σε δικτύωση με το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο και τα ΤΕΙ.

- Ανάσχεση των εμπορικών κέντρων, που προβλέπεται ότι θα εκπονούν ειδικές μελέτες περιβαλλοντικών και κυκλοφοριακών επιπτώσεων, εφόσον έχουν επιφάνεια άνω των 5.000 τετραγωνικών. Στο πλαίσιο προγραμμάτων αστικής ανασυγκρότησης θα μπορούν να χωροθετούνται, πάντοτε εντός του αστικού ιστού, αλλά, εκτός των ήδη διαμορφωμένων πολεοδομικών κέντρων, σε υποβαθμισμένες περιοχές όπου θα λειτουργούν ως καταλύτης για την αναβάθμισή τους, με απαραίτητη προϋπόθεση την εξυπηρέτησή τους από μέσα σταθερής τροχιάς. Αντίθετα, προβλέπονται ενισχύσεις για τη δημιουργία μικρών αγορών, που θα ειδικεύονται σε συγκε-

κριμένους τομείς, π.χ. εμπόριο μπαχαρικών στο Γεράνι.

- Προστασία της αγροτικής γης, που έχει διασωθεί από την οικοπεδοποίηση, με θεσμοθέτηση των γεωργικών πάρκων, όπου προβλέπονται κίνητρα για τη στήριξη τοπικών προϊόντων.

- Ανάπτυξη των «πράσινων» μορφών ενέργειας, με έμφαση στα φωτοβολταϊκά. Η εγκατάσταση φωτοβολταϊκών συστημάτων θα επιτρέπεται σε νόμιμα υφιστάμενα κτίρια και στέγαστρα, εντός και εκτός εγκεκριμένων σχεδίων, με την προϋπόθεση ότι η χρήση των εγκαταστάσεων αυτών επιτρέπεται από τις κείμενες πολεοδομικές διατάξεις. Προτείνεται, επιπλέον, η δυνατότητα εγκατάστασης σε οικόπεδα εντός ή εκτός σχεδίου, τα οποία βρίσκονται μέσα σε επιχειρηματικές ζώνες και σε εμπορευματικά πάρκα, καθώς και σε εγκαταστάσεις αεροδρομίων και μεγάλων σιδηροδρομικών σταθμών, λιμανιών και γενικά επί εγκαταστάσεων συγκοινωνιακών υποδομών.

Δε θα επιτρέπεται στις ζώνες προστασίας ορεινών όγκων, ρεμάτων και ευαίσθητων περιοχών, στις δασικές εκτάσεις και στη γεωργική γη Α' προτεραιότητας. Προβλέπει, επίσης, και τη χωροθέτηση αιολικών πάρκων στους ορεινούς όγκους Πάστρας, Πάνειου, Λαυρεωτικού Ολύμπου και σε τμήμα της Μερέντας, που δεν προκαλεί προβλήματα στο αεροδρόμιο.