

μάθημα: **ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΟΥ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Υπεύθυνοι: Κ. Σερράος, Ρ. Κλαμπατσέα
Σύμβουλος: Ν. Γεωργακόπουλος

Βιώσιμη Κινητικότητα στο Δήμο Αχαρνών

Βάσιλα Αλεξάνδρα, Πλατυπόδη Μαριάννα

Περιεχόμενα

| | | |
|-----|--|----|
| 1. | Πρόλογος..... | 3 |
| 2. | Αρχές Βιώσιμης Κινητικότητας..... | 4 |
| 3. | Η αναγκαιότητα της Βιώσιμης Κινητικότητας..... | 5 |
| | Εφαρμογή στο Δήμο Αχαρνών | |
| 4. | Ανάλυση στο μεταφορικό σύστημα..... | 7 |
| 5. | Προβλήματα και αδυναμίες..... | 9 |
| 6. | Ανάλυση SWOT..... | 10 |
| 7. | Εναλλακτικά Σενάρια | |
| | 7.1 Μηδενικό Σενάριο (Τάσεις)..... | 16 |
| | 7.2 Ήπιο Σενάριο..... | 17 |
| | 7.3 Ριζοσπαστικό Σενάριο..... | 18 |
| 8. | Κριτήρια και αξιολόγηση Σεναρίων..... | 20 |
| 9. | Πλαίσιο χωρικής εξειδίκευση: Λεωφόρος Καραμανλή..... | 21 |
| 10. | Επίλογος..... | 25 |
| 11. | Βιβλιογραφία..... | 26 |

Πρόλογος

Η κινητικότητα είναι ένα βασικό στοιχείο της υπόστασης της πόλεων το οποίο υποτιμάμε. Οι μετακινήσεις είναι μια βασική συνιστώσα που διαφοροποιείται λόγω της εξάπλωσης των αστικών συγκεντρώσεων. Οι επιπτώσεις από την αλόγιστη και υπέρμετρη χρήση του ιδιωτικού μέσου μεταφοράς, του αυτοκινήτου, είναι αρκετά δυσμενείς για την πόλη αλλά και τον ίδιο τον κάτοικο, που ζει και δραστηριοποιείται σε αυτή. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι καθημερινό φαινόμενο, τα οδικά ατυχήματα αυξάνονται, οι εκπεμπόμενοι ρύποι πολλαπλασιάζονται κ.α. Αυτές είναι λίγες μόνο από τις προαναφερθείσες επιπτώσεις. Καθώς οι αποστάσεις μεταξύ προαστιακών περιοχών και κέντρου μεγαλώνουν η δημόσια συγκοινωνία αδυνατεί να καλύψει την έκταση των πόλεων στο σύνολο της, έτσι η εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο γίνεται όλο και μεγαλύτερη.

Η δημιουργία συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας αποτελεί το νέο στόχο που πρέπει να πετύχουν οι πόλεις, προκειμένου η μηχανοκίνηση να υποκατασταθεί από τη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα. Αυτός ο νέος σχεδιασμός των μετακινήσεων, του αστικού και του εξωαστικού χώρου πρέπει να χαρακτηρίζεται από την συμμετοχή των πολιτών στο σχεδιασμό, το συντονισμό των πολιτικών μεταξύ των διαφόρων αστικών παραμέτρων, των διαφόρων βαθμών αυτοδιοίκησης, των γειτονικών γεωγραφικά δήμων και περιφερειών και τη συνεργασία ομάδων επιστημόνων διαφορετικών ειδικοτήτων.

Η παρούσα εργασία επιχειρεί να μελετήσει τις προοπτικές για ένα νέο σχεδιασμό που θα ενθαρρύνει την βιώσιμη κινητικότητα και θα μετατρέψει την πόλη ως μια οντότητα βιώσιμη, κοινωνικά δίκαιη, με αναγνώσιμη ταυτότητα και ιστορία και πιο φιλική περιβαλλοντικά.



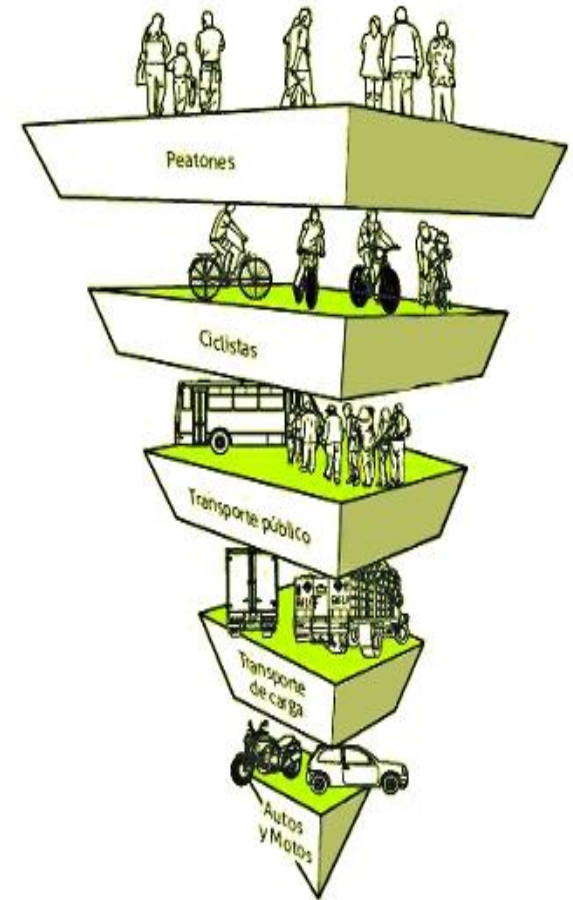
Αρχές Βιώσιμης Κινητικότητας

Προτεραιότητα στην κίνηση του πεζού και ποδηλάτη όπως παρουσιάζεται και στην πυραμίδα στο διπλανό σχήμα η προτεραιότητα δίνεται στον πεζό και ακολουθούν οι ποδηλάτες και έπειτα όλα τα τροχοφόρα οχήματα. Αυτή η κίνηση αποτελεί τον θεμέλιο λίθο της βιώσιμης κινητικότητας καθώς επαναφέρει μια ποιότητα ζωής στην καθημερινότητα των πολιτών, αναβαθμίζει το δημόσιο χώρο εκτός από τα φυσικά πλεονεκτήματα όπως η μείωση των ρύπων και των πόρων έχει δραστική επίδραση και στην κοινωνική ζωή.

Κοινωνική δικαιοσύνη στις αστικές μετακινήσεις. Απομακρύνοντας τα σταθμευμένα οχήματα, ορίζοντας διαδρομές για την κίνηση του πεζού και του ποδηλάτη αποδίδεται ο δημόσιος χώρος στους πολίτες και όχι στα αυτοκίνητα όπως ισχύει σήμερα απαιτείται όμως και η αναβάθμιση του μεταφορικού δικτύου.

Προτεραιότητα στους φυσικούς τρόπους μετακίνησης. Ενθάρρυνση του περπατήματος, τις χρήσης ποδηλάτου αλλά για την καλύτερη κάλυψη των αποστάσεων προώθηση του συνδυασμού μετακινήσεων μέσω της παροχής αξιόπιστα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς.

Αναβάθμιση του οδικού περιβάλλοντος της πόλης. Ο δημόσιος χώρος πρέπει να ακτινοβολεί πολιτισμό (Παράδειγμα αποτελεί στην Αθήνα από την πρόσφατη προβολή της Ακρόπολης και των αρχαιολογικών χώρων μέσα από τη δημιουργία του δικτύου πεζών: Διονυσίου Αεροπαγίτου, Αποστόλου Παύλου κλπ. Που αναβάθμισε συνολικά την περιοχή).



Η αναγκαιότητα της βιώσιμης κινητικότητας

Ο κοινωνικός ιστός είναι αυτός που συνδέει τους ανθρώπους και μεταξύ τους αλλά και με το περιβάλλοντα χώρο. Οι άνθρωποι είναι εκείνοι που μέσω των διαπροσωπικών σχέσεων θα εγγυηθούν να τηρηθεί ο πεζόδρομος χωρίς αυτοκίνητα, οι διαβάσεις να μην αποτελούν χώρους στάθμευσής. Όσο η κατάσταση θα παραμένει ως έχει τόσο τα προβλήματα θα γιγαντώνονται και οι επιπτώσεις θα είναι σε πολλαπλά επίπεδα. Η εξέλιξη του νέφους ίσως αποτελεί και την ιστορική εξέλιξη της παράδοσης της εξουσίας στο αυτοκίνητο θυσιάζοντας ελευθέρους χώρους αλλά και την ποιότητα ζωής. Χάνοντάς πολύ χρόνο μέσα σε ένα σχεδόν σταματημένο αυτοκίνητο ή σε ένα λεωφορείο που χρειάζεται πολλαπλό χρόνο για την κάλυψη της διαδρομής λόγω της αναμονής του και του κυκλοφοριακού φόρτου που επικρατεί χωρίς να προσμετράμε την επίδραση που έχει στην διάθεση και την υγεία μας μια τέτοια καθημερινότητα. Η ατμοσφαιρική ρύπανσή δημιουργείτε λόγω των αυτοκινήτων σε πολύ μεγάλο βαθμό και από πολύ νωρίς είχε γίνει γνωστό ότι σκοτώνει. Όταν το 1952 ένα περιστατικό «νέφους» που κράτησε τέσσερις μέρες οδήγησε σε πρόωρο θάνατο 4.000 ανθρώπους δίνοντας το όνομά του ως νέφος τύπου Λονδίνου. Το νέφος αλλάζει με την τεχνολογία καθώς δεν περιέχει τα ίδια συστατικά όπως του Λονδίνου που οφείλονταν σε άλλη τεχνολογία και είχε κύριο συστατικό το θείο. Σήμερα έχει ονομαστεί φωτοχημικό (από τους λεγόμενους φωτοχημικούς ρύπους όπως τα οξειδία του αζώτου και το όζον). Στην Αθήνα το πρόβλημα υπάρχει και πλέον κλείνει σαράντα χρόνια ζωής δηλαδή μια ολόκληρη γενιά γεννήθηκε και μεγάλωσε με αυτό. Οι ποιο άμεσα σε κίνδυνο είναι τα παιδιά, άτομα με άσθμα ή που πάσχουν από ασθένειες του αναπνευστικού ή καρδιακές παθήσεις, ηλικιωμένοι καθώς και έγκυρες και τα έμβρυα τους.

Προϋπόθεση της βιώσιμης κινητικότητας αποτελεί η ύπαρξη ενός μεταφορικού συστήματος που να μην εμποδίζει τη ζωή στην πόλη, να μην εκπέμπει ρύπους, θερμότητα και θόρυβο σε συνδυασμό με άλλα περιβαλλοντικά στοιχεία προκυμμένου να απορροφούν τις εκπομπές.

Οι μεταφορές στην πόλη πρέπει να διέπονται από τρεις γενικές αρχές:

1_ **Οι μεταφορές στην πόλη αποτελούν κοινωνικό δικαίωμα** και δεν μπορούν να αντιμετωπίζονται με οικονομικά κριτήρια της ελεύθερης αγοράς όπως και άλλες κοινωνικές λειτουργίες (όπως η παιδεία).

2_ **Οι συγκοινωνίες πρέπει να είναι δημόσιες** (προκύπτει ως άμεση συνέπεια του 1) πολλά παραδείγματα έχουν δείξει ότι μετά από ιδιωτικοποιήσεις έχει απαξιωθεί το τροχαίο υλικό τους την υποδομή θέτοντας σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιβατών.

3_ **Οι μεταφορές πρέπει να εντάσσονται σε πλαίσια βιώσιμης ανάπτυξης** ως εκ τούτου να περιοριστεί η χρήση του ΙΧ και να αντικατασταθεί από τα Μαζικά Μέσα Μεταφοράς. Έχοντας ως στόχο την απορρόφηση του μεγαλύτερου ποσοστού καθημερινών μετακινήσεων όπως τις κίνησης από και προς την εργασία.

Ακόμη προϋπόθεση για μια επιτυχημένη συγκοινωνία είναι:

πυκνότητα δρομολογίων στο χώρο και στο χρόνο,
ταχύτητα, άνεση, ασφάλεια, αξιοπιστία δρομολογίων,
ενιαίο εισιτήριο και φθηνό.

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: Δήμος Αχαρνών. Για την συγκεκριμένη μελέτης περίπτωσης, γίνεται αρχικά μια βιβλιογραφική ανασκόπηση και μια αναλυτική παρουσίαση των χαρακτηριστικών του νησιού και στη συνέχεια της υφιστάμενης κατάστασης, με γνώμονα πάντα την κυκλοφορία των οχημάτων και τα σχετικά προβλήματα που απορρέουν από αυτή. Ο σχεδιασμός αυτός θα αμβλύνει τις επιπτώσεις από την κακή κυκλοφορία μέσα στο δήμο και θα περιλαμβάνει ανακατάταξη του οδικού δικτύου με πεζοδρομήσεις, διαδρομές ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας καθώς και πράσινες διαδρομές.

Ανάλυση στο μεταφορικό σύστημα του Δ. Αχαρνών

1) Η κυκλοφορία και το οδικό δίκτυο

Ο τομέας της μεταφορικής και οδικής υποδομής χαρακτηρίζονται από λειτουργική ανεπάρκεια. Κατ'αρχήν, η ακτινική διάταξη στο κέντρο του Μενιδίου δεν ανταποκρίνεται στις μεταφορικές ανάγκες του κέντρου και προκαλεί μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους και διαμπερείς ροές στο εσωτερικό του. Έτσι, οι κυριότερες αρτηρίες έχουν μέτρια λειτουργικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά, ικανά για διαχείριση μέτριας κυκλοφορίας και όχι για τη διαχείριση της σημερινής πυκνής κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων που συνδέεται με τη συγκέντρωση βιομηχανικών και βιοτεχνικών χρήσεων.

Η υψηλότερη κατηγορία οδού πρόσβασης στην περιοχή είναι η Εθνική Οδός Αθήνας – Θεσ/νίκης, καθώς και η Αττική Οδός που ενώνει το Δήμο με όλο σχεδόν το λεκανοπέδιο Αττικής. Σημαντικές οδοί ακόμα είναι επίσης η Λεωφόρος Καραμανλή, η Τατοΐου, η Πάρνηθος και η Λεωφόρος Κύμης. Η χάραξη των οδικών αξόνων έχει ακτινικό χαρακτήρα, συγκλίνουν κινούμενοι προς το νότο και αποκλίνουν κινούμενοι προς βορρά.

Γενικά σε ελάχιστες περιοχές έχει εφαρμοστεί ρυμοτομικό σχέδιο, έτσι εξηγείται γιατί πολλοί δρόμοι δεν έχουν ολοκληρωθεί ως προς τη διαμπερατότητα της χάραξής τους. Επιπλέον, για τον ίδιο λόγο οι περισσότεροι δρόμοι του τοπικού οδικού δικτύου φαίνεται να έχουν διανοιχτεί με κριτήριο τη στενά τοπική εξυπηρέτηση πρόσβασης στις εκατέρωθεν ιδιοκτησίες, νόμιμες ή μη. Στις πιο πυκνοδομημένες περιοχές και ιδιαίτερα στο Παλιό Μενίδι υπάρχει ήδη έντονο πρόβλημα κυκλοφορίας και ιδιαίτερα στάθμευσης.



2) Μέσα μαζικής μεταφοράς

Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Δήμου Αχαρνών γίνεται σήμερα αποκλειστικά με λεωφορεία που συνεργάζονται για μετεπιβίβαση από τους σταθμούς του ΗΣΑΠ στα Κάτω Πατήσια, τη Νέα Ιωνία, την Κηφισιά και την Ομόνοια. Πέρα από τις τυπικά αστικές συγκοινωνίες, σημαντικό συγκοινωνιακό ρόλο παίζουν και οι υφιστάμενες σιδηροδρομικές γραμμές με τους δύο σταθμούς στο κέντρο του Μενιδίου και τη Δεκέλεια. Σε επίπεδο πόλης, το Μενίδι συνδέεται στη νοτιοανατολική του διεύθυνση με την Αθήνα μέσω των Δήμων Φιλαδέλφειας και Αγ. Αναργύρων, στη δυτική του διεύθυνση με Ζεφύρι, Άνω Λιόσια και Ελευσίνα και στην ανατολική του με Κηφισιά.

Το σύνολο των συγκοινωνιακών συνδέσεων παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα, τόσο ως προς τις γραμμές κορμούς, όσο και σε τοπικό επίπεδο. Συγκεκριμένα, οι γραμμές – κορμοί καλούνται να καλύψουν μεγάλες αποστάσεις από την αφετηρία ως το τέρμα τους σε οδικούς άξονες με έντονη κίνηση, ενώ τα δρομολόγια δεν έχουν επαρκή συχνότητα. Σε τοπικό επίπεδο το πρόβλημα εντοπίζεται στο εύρος κάλυψης των περιοχών του Δήμου. Η ακτινική μορφή του συγκοινωνιακού δικτύου που οφείλεται στην αντίστοιχη μορφή του οδικού δικτύου καλύπτει μόνο τους κεντρικούς οδικούς άξονες.

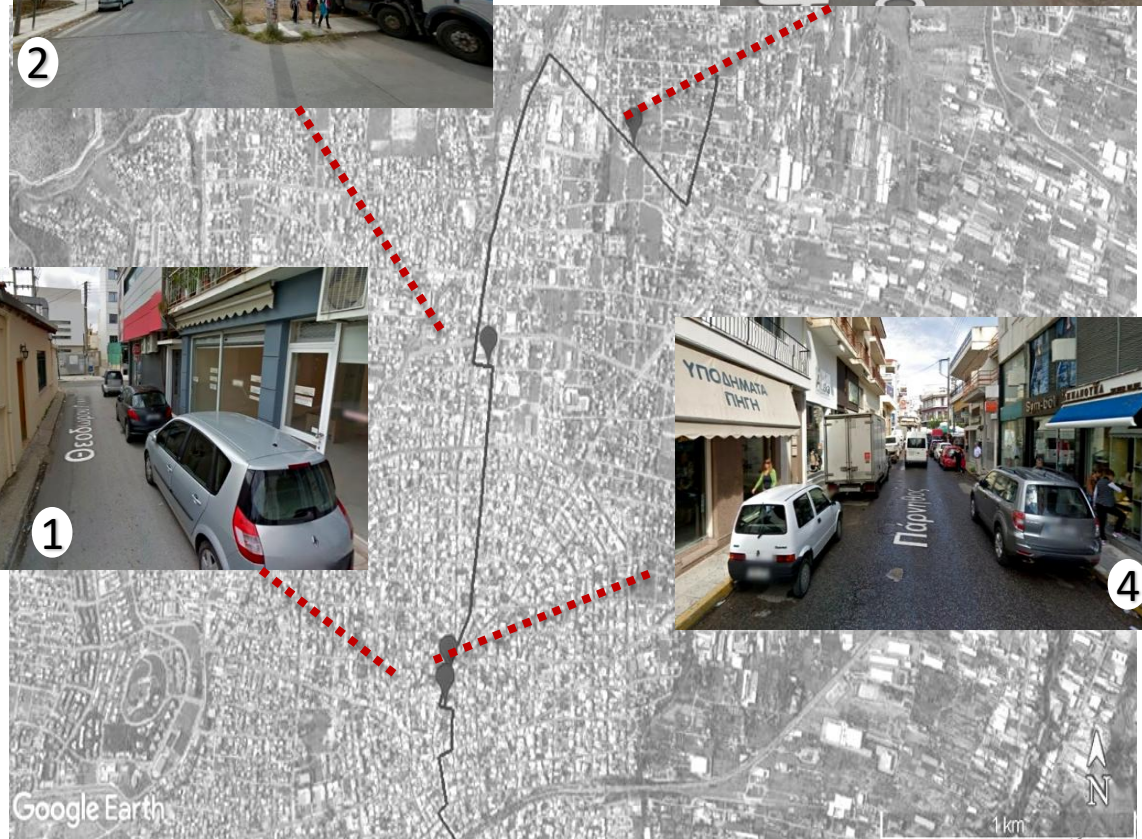
Σε θεσμικό επίπεδο η μόνη αναφορά σε θέματα συγκοινωνίας αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο. Όπου το Μενίδι έρχεται στο κέντρο των προγραμματισμένων έργων αναβάθμισης της λειτουργικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου, αφού έχει χωροθετηθεί σε αυτό το Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ), ο μεγαλύτερος κόμβος του εθνικού δικτύου, όπου συναντώνται οι υπεραστικές και οι προαστιακές γραμμές, καθώς και το αστικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Η εξασφάλιση αστικής και προαστιακής σύνδεσης του Μενιδίου με τα περιφερειακά κέντρα του νομού Αττικής, το αεροδρόμιο των Σπάτων, αλλά και το αστικό σιδηροδρομικό δίκτυο και το μετρό της πρωτεύουσας, δίνει στην περιοχή μια πραγματική ευκαιρία ανάπτυξης)



Προβλήματα και αδυναμίες

Σε μια πρώτη ανίχνευση της περιοχής διαπιστώθηκαν προβλήματα που σχετίζονται γύρω από το θέμα της κινητικότητας, ενδεικτικά όπως από αποτυπώνονται και στις διπλανές φωτογραφίες ξεχωρίζουν οι κυκλοφοριακές δυσκολίες, οι στενοί δρόμοι (εικόνα πρώτη) που κάνουν δύσκολη την κίνηση του πεζού στο κέντρο του Μενιδίου, έντονη η κίνηση των βαρέων οχημάτων σε κατοικημένες περιοχές χωρίς κανένα περιορισμό με αποτέλεσμα να διέρχονται και σε κοντινές αποστάσεις από σχολικές μονάδες όπως στην δεύτερη εικόνα θέτοντας σε κίνδυνο την μετακίνηση των μαθητών, τα προβλήματα παρατηρούνται και σε πολυσύχναστους εμπορικούς δρόμους όπως στην Λεωφόρο Καραμανλή που αποτελεί ένα γραμμικό κέντρο με διαμπερή κυκλοφορία και υπερ φορτωμένη με έλλειψη βασικών στοιχείων αστικού εξοπλισμού όπως η διαγράμμιση αλλά και η έλλειψη πεζοδρομίου καθιστώντας αδύνατη την κίνηση πεζού (εικόνα 3). Σε κεντρικές περιοχές παρατηρείτε έντονη η παρόδια στάθμευση συρρικνώνοντας τον χώρο για την κίνηση του πεζού μη επιτρέποντας σε ειδικές ομάδες πληθυσμού (πχ. Καρότσια) να κινηθούν (εικόνα 4).



SWOT Ανάλυση

Η μέθοδος ανάλυσης SWOT αποτελεί ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού για την καλύτερη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης διερευνώντας τα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες που προέρχονται από το εσωτερικό περιβάλλον σε συνδυασμό με την αναζήτηση και εξέταση των μελλοντικών ευκαιριών και απειλών. Η μέθοδος SWOT είναι ιδιαίτερα χρήσιμη για την ποιοτική αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης όπου αξιοποιεί την υπάρχουσα πληροφορία και παρέχει το πλαίσιο ανάλυσης για τη λήψη μιας απόφασης. Έχει στενή σχέση αλληλεπίδρασης με το στάδιο της δόμησης των σεναρίων - σχέση ανάδρασης.

Λαμβάνει υπόψη:

- τα χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης, “εσωτερικό περιβάλλον”
- τα χαρακτηριστικά του ευρύτερου περιβάλλοντος, “εξωτερικό περιβάλλον”

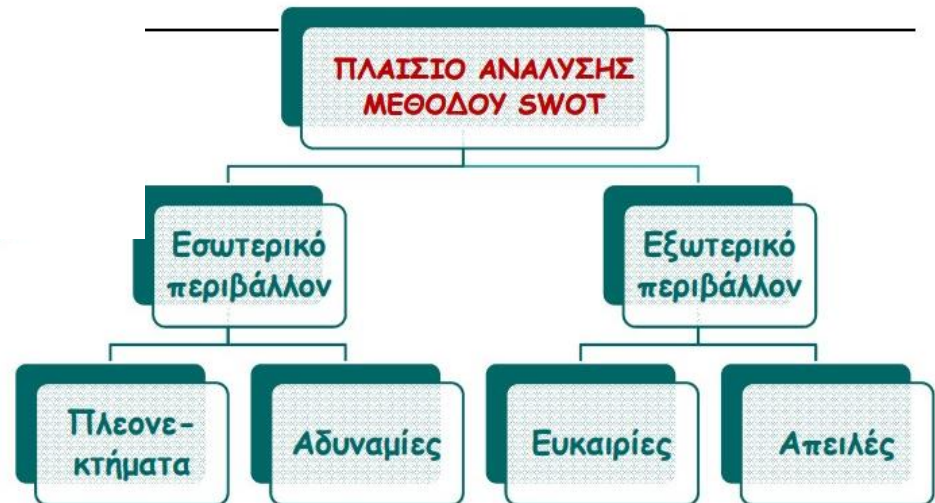
Άξονες παρέμβασης

Με στόχο την κατηγοριοποίηση της μελέτης επιλέχθηκαν συγκεκριμένοι άξονες μελέτης

1. Δημόσια Συγκοινωνία
2. Υποδομές και μεταφορικές ανάγκες
3. Προστασία περιβάλλοντος και αναψυχή στη φύση
4. Κάτοικοι και κοινωνική συνοχή
5. Κέντρα
6. Θεσμικό πλαίσιο

Για κάθε άξονα θα αναζητηθούν τα δυνατά και αδύνατα σημεία, οι ευκαιρίες αλλά και οι κίνδυνοι

ΜΕΘΟΔΟΣ SWOT



| ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (S) | ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ (W) | ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (O) | ΑΠΕΙΛΕΣ (T) | |
|---|---|--|---|----------------------------|
| <ol style="list-style-type: none">1. Προαστιακός σιδηρόδρομος, ένταξη δήμου στον αστικό ιστό της Αττικής2. Επάρκεια χώρου για λωρίδες βιώσιμης μετακίνησης | <ol style="list-style-type: none">1. Κακή σύνδεση στις επιμέρους περιοχές2. Ελλιπές δίκτυο αστικών λεωφορείων3. Σιδηροδρομική γραμμή δημιουργεί αποκοπή εντός του δήμου | <ol style="list-style-type: none">1. Οικονομική κρίση, στροφή σε εναλλακτικές μορφές μετακίνησης | <ol style="list-style-type: none">1. Κίνδυνος απαξίωσης και μην χρήσης της Δ.Σ από τους κατοίκους | Δημόσια Συγκοινωνία |
| <ol style="list-style-type: none">1. Χρηματοδότηση δήμου για εκπόνηση ΣΒΑΚ2. ΡΣΑ μεριμνά για ΒΚ εντός δήμου (διέλευση μητροπολιτικού δικτύου ποδηλατόδρομων) | <ol style="list-style-type: none">1. Καλλικρατικός νόμος: διόγκωση δήμου, κοινωνικές ασυνέχειες2. Τεχνοκρατικός επίσημος λόγος, μη εμπλοκή κοινωνικών ομάδων στο σχεδιασμό | <ol style="list-style-type: none">1. Θεσμοθέτηση προδιαγραφών για ΣΒΑΚ και εφαρμογή τους | <ol style="list-style-type: none">1. Μη εφαρμογή θεσμικού πλαισίου | Θεσμικό Πλαίσιο |

| ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (S) | ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ (W) | ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (O) | ΑΠΕΙΛΕΣ (T) | |
|---|--|---|---|--|
| 1. ΣΚΑ, Αττική και Εθνική Οδός | 1. Διχοτόμηση δήμου και αποκλεισμός περιοχών εξαιτίας των μεγάλων αρτηριών (κατακερματισμός αστικού ιστού) | 1. Η υπερτοπική οδική σύνδεση επιφέρει μείωση χρόνου πρόσβασης στο δήμο | 1. Υπερτοπικές δραστηριότητες στο δήμο, αποκλεισμός χαρακτήρα τοπικότητας | |
| 2. Στρατηγική θέση του δήμου λόγω των μεγάλων οδικών αξόνων | 2. Αποκλειστική η χρήση ΙΧ σε Θρακομακεδόνες-Βαρυμπόμπη | 2. Γειτνίαση με μεγάλους άξονες ευκαιρία για βιομηχανία στη μεταφορά εμπορευμάτων | 2. Περαιτέρω αύξηση χρήσης ΙΧ | |
| 3. Καλή επικοινωνία με όλο το λεκανοπέδιο | 3. Ακατάλληλα ή ανεπαρκή πεζοδρόμια , δύσκολη κίνηση πεζού | 3. ΣΚΑ: Συγκοινωνιακός κόμβος και δυνατότητες αξιοποίησης του | 3. Μη βελτίωση συγκοινωνίας και πεζοδρομίων | |
| | 4. Αυτοκινητόδρομοι - πόλη εξαρτώμενη από το ΙΧ | 4. Επάρκεια χώρου για ανάπτυξη δικτύου ποδηλατόδρομων | | |
| | | 5. Δακτύλιος κέντρου για κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση και δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου πεζοδρόμων | | |

| ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (S) | ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ (W) | ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (O) | ΑΠΕΙΛΕΣ (T) |
|-------------------|---------------|---------------|-------------|
|-------------------|---------------|---------------|-------------|

1. Περιοχές φυσικού κάλλους (Πάρνηθα, Κηφισός, εθνικός δρυμός ανοιχτά ρέματα)

2. Περιοχές πολιτιστικού ενδιαφέροντος (αρχαιολογικοί χώροι, Τατόι)

1. Μη διαχείριση του δάσους

2. Μετατροπή δασικών εκτάσεων σε αστικές περιοχές

3. Συγκρούσεις σε ζώνες οικολογικής σημασίας με αυθαίρετη δόμηση

4. Κίνηση βαρέων οχημάτων (ρύπανση και ηχητική επιβάρυνση)

5. Λανθάνον κτηριακό δυναμικό και εγκατάλειψη κτηριακών εγκαταστάσεων σε περιοχές φυσικού κάλλους

1. Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων για δημιουργία πάρκων, περιπατητικών και πολιτιστικών διαδρομών

2. Ανάδειξη Πάρνηθας-Ρεμάτων

3. Σύνδεση της Πάρνηθας με το πάρκο Τρίτση μέσα από νησίδες πρασίνου

4. Σύνδεση των αρχαιολογικών χώρων (θολωτός τάφος, αρχαίο θέατρο) για περαιτέρω ανάδειξή τους

1. Μείωση απορρόφησης λόγω δόμησης και παράλληλα αύξηση του κινδύνου πλημμύρας και πυρκαγιάς

2. Συρρίκνωση δασικών εκτάσεων, ηχορύπανση, δημιουργία νέφους

| ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (S) | ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ (W) | ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (O) | ΑΠΕΙΛΕΣ (T) | |
|--|--|--|---|-----------------|
| <ol style="list-style-type: none">Διευρυμένος παραγωγικός ιστός, πολυπολιτισμικότητα | <ol style="list-style-type: none">Περιθωριοποίηση και απομόνωσηΧαμηλό μορφωτικό επίπεδοΜεγάλες ταξικές διαφορές | <ol style="list-style-type: none">Προγράμματα κοινωνικής συνοχήςΝέες θέσεις εργασίες στις βιομηχανικές ζώνες του Δήμου (επειδή είναι θεσμοθετημένες μπορούν να προσελκύσουν νέες επιχειρήσεις) | <ol style="list-style-type: none">Αύξηση ξενοφοβίαςΆμβλυνση οικονομικής ψαλίδαςΑύξηση εγκληματικότηταςΠεραιτέρω υποβάθμιση της δημόσιας υγείας | Κάτοικοι |
| <ol style="list-style-type: none">Ευδιάκριτα και συνεκτικά κέντρα (Μενίδι, Θρακομακεδόνες)Ύπαρξη πεζόδρομων, εμπορικών χρήσεων στα κέντρα | <ol style="list-style-type: none">Διάχυτες περιοχές κατοικίας - πόλεις υπνωτήριαΔιαμπερείς κινήσεις, μη παραγωγικό κέντρο | <ol style="list-style-type: none">Δημιουργία περιφερικών κέντρων και αναβάθμιση των υπαρχόντων | <ol style="list-style-type: none">Έλξη εμπορικών κέντρων τύπου mall, συρρίκνωση μικρομεσαίου εμπορίου | Κέντρα |

Συνδυάζοντας εναλλακτικές προτάσεις για κάθε άξονα παρέμβασής που μελετήθηκε στα πλαίσια της SWOT ανάλυσης διαμορφώθηκε ο διπλανός πίνακας. Στην συνέχεια αξιολογήθηκε η κάθε μια πρόταση ανάλογα με τον βαθμό δυσκολίας που απαιτεί για την υλοποίηση της στην περιοχή κρίνοντας την σημερινή κατάσταση.

Διαμορφώντας με αυτό τον τρόπο τρεις διακριτές ομάδες συγκροτώντας τρία σενάρια παρέμβασής.

Με γκρι χρώμα αποτυπώνεται το σενάριο τάσεων, στην περίπτωση καμίας παρέμβασης στην σημερινή κατάσταση επιτρέποντας στις υπάρχων τάσεις να επιφέρουν δυσμενέστερες συνέπειες. Αξιολογώντας αυτό το σενάριο προκύπτει το κόστος της μη παρέμβασης στο χώρο αλλά και στην κοινωνία. Επιλέγοντας μέσω των πακέτων λύσεων μικρών παρεμβάσεων συγκροτείτε το Ήπιο σενάριο. Στη συνέχεια στοχεύοντας στην πλήρη εφαρμογή της βιώσιμης κινητικότητας ομαδοποιώντας ποιο παρεμβατικές προτάσεις διαμορφώθηκε το Σενάριο ριζοσπαστικής παρέμβασης όπως αποτυπώνεται με μπλε χρώμα.

Σενάριο τάσεων

Ήπιο σενάριο

Ριζοσπαστικό σενάριο

| Συνδυασμός Εναλλακτικών Λύσεων | | | | | | |
|--|---|--|--|--|--|---|
| Δημόσια συγκοινωνία | Καμία παρέμβαση (πιθανή μείωση δρομολογίων) | Αύξηση των Δρομολογίων | Τοποθέτηση πινακίδων τηλεματικής και αστικός εξοπλισμός στις στάσεις | Επανασχεδιασμός Γραμμών για καλύτερη κάλυψη των αναγκών | Σχεδιασμός γραμμής αποκλειστικής λωρίδας κίνησης για καλύτερη σύνδεση των περιοχών | |
| Υποδομές | Καμία Μεταβολή | Ολοκλήρωση ΣΚΑ ως υπερτοπικός πόλος | Σύνδεση ΣΚΑ Με επιμέρους περιοχές | Απομάκρυνση Βαρέων οχημάτων στο Πέταλο και ιεράρχηση Δικτιού Κυκλοφορίας | Περιορισμός Παρόδιας Στάθμευσης | Δακτύλιος γύρω από το πέταλο |
| Φυσικό και Πολιτιστικό Περιβάλλον | Φύτευσή Για αναβάθμιση Δημόσιου χώρου | Ενθάρρυνση Κίνησης Με εναλλακτικά μέσα | Παραθέματα Διαδρομή Ποδηλάτου και πεζού | Διαδρομές mountain bike και σύνδεση του με ΜΜΜ και πάρκο Τρίτση | Τουριστική Έλξη λόγω Ανάδειξης Της περιοχής | Δικτύωση αρχαιολογικών χώρων και μουσείων ως πολιτιστική διαδρομή |
| Κάτοικοι | Ανάπτυξη κέντρων γειτονιάς εμπλουτισμός δραστηριοτήτων | Πεζοδρομώσεις γύρω από σχολεία και αθλητικά κέντρα για ασφαλή κίνηση πεζών | Ασφαλή κίνηση Ποδηλάτου | Φωτισμός δρόμων | Εμπλουτισμός δραστηριοτήτων Στα σχολεία και τους αθλητικούς χώρους | Μη παρέμβαση= κοινωνική απομόνωση |
| Κέντρα | Εξάπλωση γραμμικών κέντρων στους κύριους οδικούς άξονες | Ρύθμιση Κυκλοφορίας Στο κέντρο | Πεζοδρόμηση πετάλου | Λεωφορολουρίδες Και ποδηλατοδρόμους | Ορισμός περιοχών και ήπια κυκλοφορία (Θύλακες και όχι διαμπερή ροή) | |

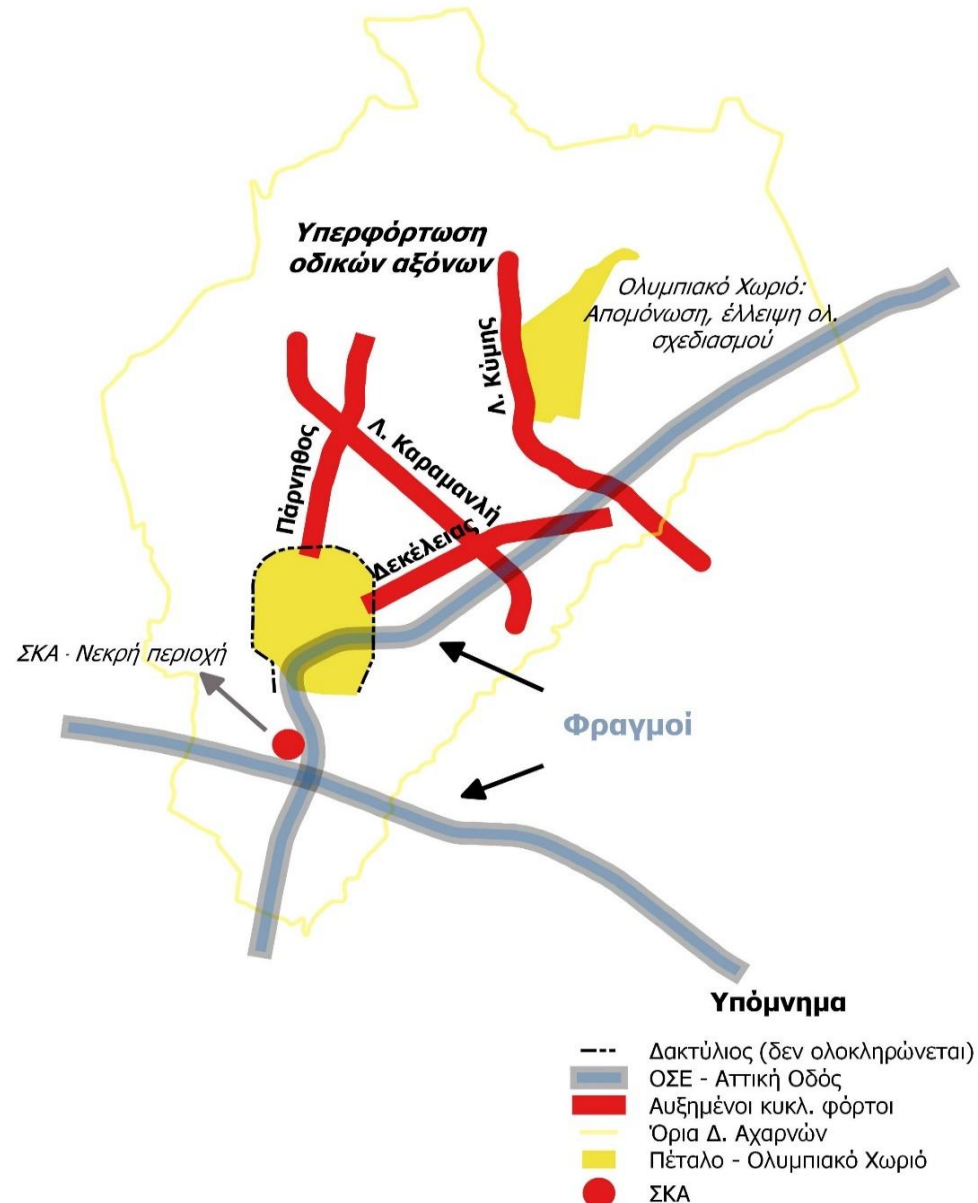
Μηδενικό Σενάριο: Τάσεις στο δήμο Αχαρνών

Στόχος του μηδενικού σεναρίου είναι η αποτύπωση των τάσεων όπως διαμορφώνονται στο Δήμο αν δεν υπάρξει καμία παρέμβαση πολιτικής. Όπως παρουσιάζεται στο χάρτη με κόκκινο χρώμα οι κυκλοφοριακοί άξονες με μεγάλους φόρτους, δημιουργώντας φραγμούς στο χώρο. Με δεδομένο την σημερινή κατάσταση στις δημόσιες συγκοινωνίες δεν θα καλύπτουν τις ανάγκες των κατοίκων σε συνδυασμό με την μη αξιοποίηση του σιδηροδρομικού κόμβου στο ΣΚΑ θα επιδεινώνει την σημερινή κατάσταση καθιστώντας κακή την συνδεσιμότητα των περιοχών και το σύστημα δυσλειτουργικό αφού δεν θα εξυπηρετούν τους κατοίκους.

Η συγκέντρωση όλων των δραστηριοτήτων στο κεντρικό Μενίδι όπως εμφανίζεται με κίτρινο χρώμα στο χάρτη και γραμμικά σε κεντρικούς οδικούς άξονες όπως η Λ. Καραμανλή προκαλεί μεγάλες συγκεντρώσεις δημιουργώντας νεκρές περιοχές όπως η περιοχή του Ολυμπιακού Χωριού λόγω της μη ύπαρξης τοπικών κέντρων γειτονίας. Επιφέροντας κοινωνική απομόνωση με πολύ πιθανή την όξυνση της εγκληματικότητας και τη μη ύπαρξη της κοινωνικής συνοχής

Αξιολόγηση:

Αξιολογώντας αυτή το σενάριο είναι πολύ μεγάλος ο κίνδυνος ατυχημάτων λόγω αυξημένης χρήσης τροχοφόρων και της άναρχης κυκλοφορίας με αυξημένες ταχύτητες στους μεγάλους δρόμους ακόμα και εντός οικιστικών περιοχών. Έτσι ένας δρόμος αντί να συνδέει προκαλεί οικιστικές ασυνέχειες δημιουργώντας αστικά κενά. Η μη ύπαρξη κέντρων γειτονίας αλλά και συνοχής μεταξύ των κάτοικων οξύνοντας προβλήματα παραβατικότητας και εγκληματικότητας.



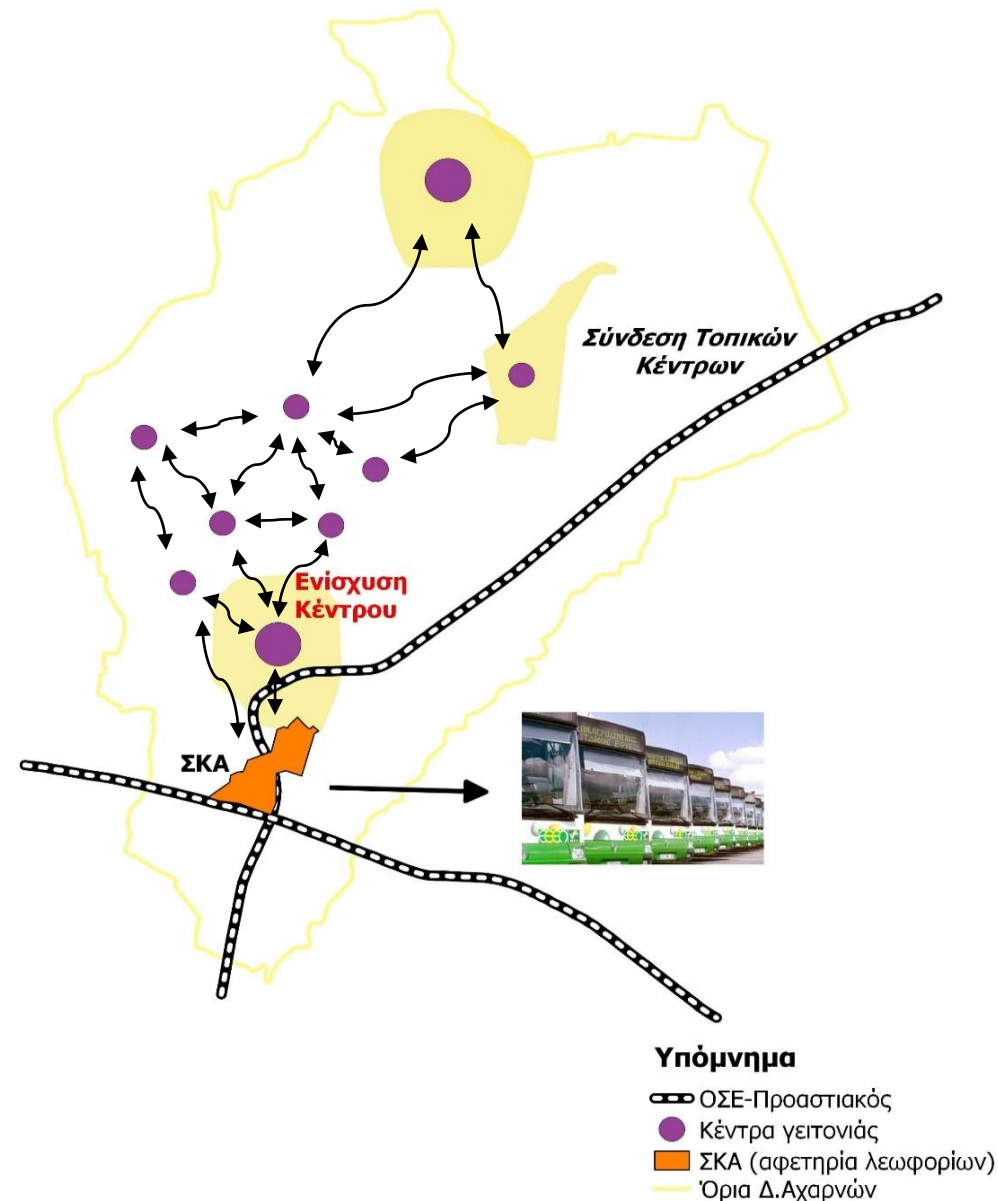
Ήπιο σενάριο:

Σημειακές παρεμβάσεις στο χώρο

Στο σενάριο που γίνονται ήπιες παρεμβάσεις προτείνεται η αναδιάρθρωση των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών με στόχο την πύκνωση στο χώρο και το χρόνο και την λειτουργία τους συνδυαστικά με τις σιδηροδρομικές γραμμές έχοντας ως αφετηρία το ΣΚΑ. Αύξηση των δρομολογίων του τρένου και προαστιακού σιδηρόδρομου αναδεικνύοντας το ΣΚΑ σε κυκλοφοριακό κόμβο σε συνδυασμό με την αφετηρία λεωφορειακών γραμμών από εκεί και σύνδεση τους με κέντρα γειτονίας. Με εμπλουτισμό δραστηριοτήτων στα τοπικά κέντρα όπως φαίνονται οι μοβ κύκλοι στο χάρτη. Απομακρύνοντας βαρέα οχήματα από τα κέντρα γειτονίας με στόχο την δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας μέσω της ιεράρχησης του οδικού δικτύου. Ταυτόχρονα το κέντρο του Μενιδίου λόγω της καλύτερης προσβασιμότητας του με της περιοχές του Δήμου ενισχύεται με αύξηση των εμπορικών δραστηριοτήτων και ρύθμισης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης δίνοντας προτεραιότητα στον πεζό.

Αξιολόγηση:

Με μικρό κόστος αναμένονται πολλαπλάσια οφέλη. Συγκρίνοντας το σενάριο με την σημερινή κατάσταση η δημιουργία κέντρων γειτονίας φαντάζει ουτοπική επειδή προσδίδει πολλαπλά οφέλη πρέπει να αξιολογηθούν οι μικρές παρεμβάσεις. Επίσης δυσκολία στην υλοποίηση θα υπάρχει και στην αναδιάρθρωση των λεωφορείων λόγω των ελλείψεων και των δυσκολιών στην υλοποίηση εντός του ΟΑΣΑ. Με την παρέμβαση και σε αυτή την περίπτωση με την αύξηση της χρήσεις μετακινήσεις με τα λεωφορεία θα έχει και ο ΟΑΣΑ κέρδος και η τοπική κοινωνία καθώς θα περιοριστεί η χρήση του ΙΧ.



Ριζοσπαστικό σενάριο

Στο ριζοσπαστικό σενάριο προτείνονται πολιτικές για την πλήρη εφαρμογή της βιώσιμης κινητικότητας.

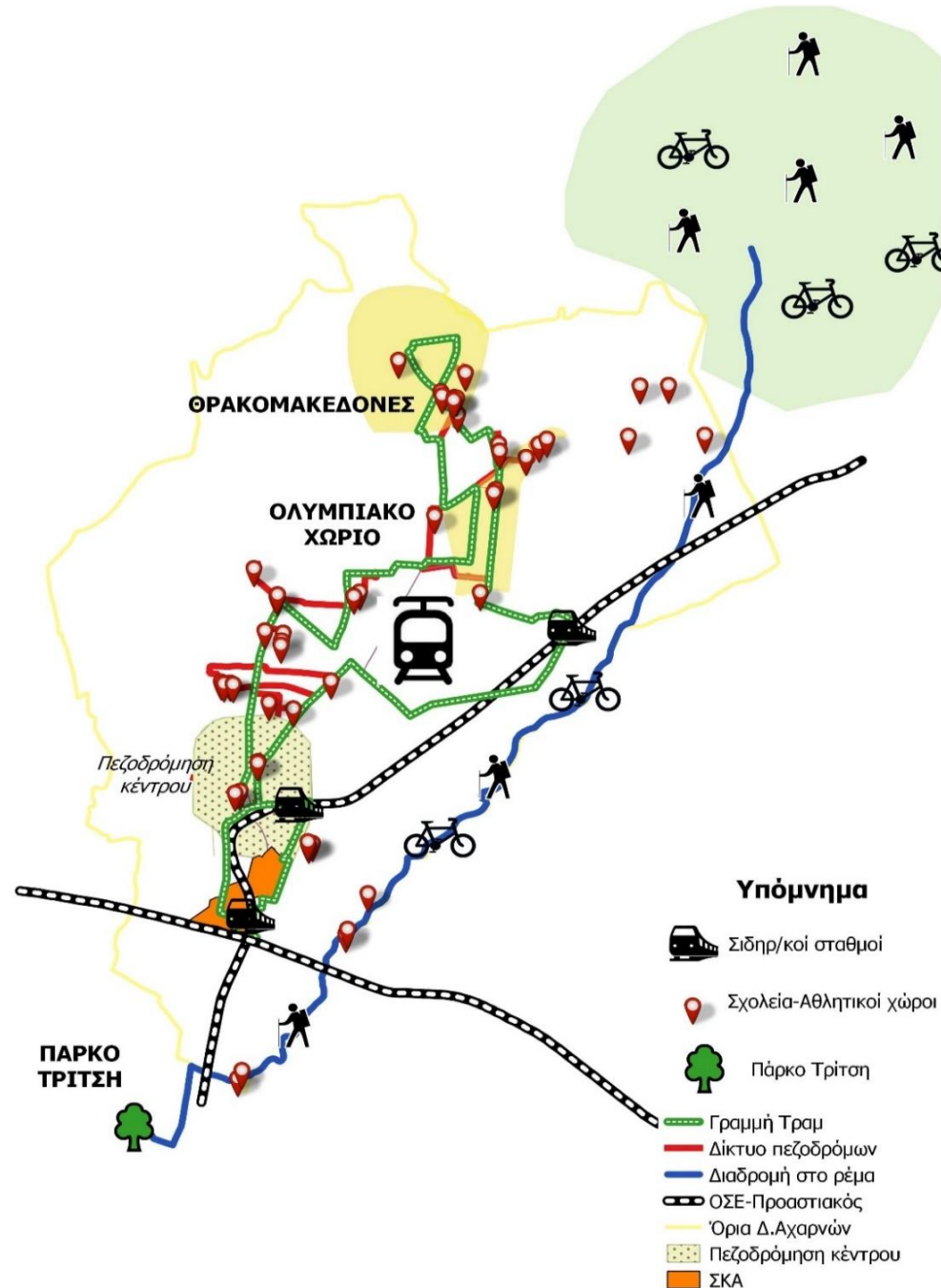
Ως ένα μεγάλο κίνητρο στην μη χρήση ΙΧ προτείνεται γραμμή Τραμ κυκλικής διαδρομής, η οποία έχει ως εξής: ΣΚΑ- κέντρο Μενιδίου- Ολυμπιακό χωριό – Θρακομακεδόνες με ενδιάμεσες στάσεις στους σταθμούς Αχαρνών και Δικέλλιας διατρέχοντας και υφιστάμενους εμπορικούς δρόμους όπως η λεωφόρος Καραμανλή σε συνδυασμό με την πεζοδρόμηση του πετάλου και δικτιού πεζοδρόμων που θα δικτυωνεί αθλητικούς χώρους και σχολεία παρέχοντας ασφάλεια στην κίνηση των μαθητών. Με αυτό τον τρόπο στοχεύουμε στις συνδυασμένες μετακινήσεις (περπάτημα, ποδήλατο, ΜΜΜ) και στο περιορισμό της χρήσης ΙΧ.

Όπως παρατηρούμε και στο χάρτη για την ανάδειξη του φυσικού πλούτου δημιουργείτε μια διαδρομή άθλησης που θα είναι παραρεμάτια συνδέοντας το πάρκο Τρίτση με την Πάρνηθα και τις διαδρομές ορεινής ποδηλασίας που είδη υφίστανται. Παράλληλα για την ανάδειξη του κέντρου και την απόδοση του στους κατοίκους πεζοδρομείτε λόγο των μικρών πλατών τον δρόμων.

Αξιολόγηση:

Κρίσιμο για την υλοποίηση του σεναρίου είναι η ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας προκειμένου να υλοποιούν συνδυασμένες μετακινήσεις. Μέσω της ενημέρωσης και της κατανόησης του οφέλους για την ποιότητα ζωής τους αλλά και το σεβασμό στο περιβάλλον είναι πιθανότερη η στροφή τους σε εναλλακτικά μέσα μετακίνησής.

Το κόστος υλοποίησης ενώ αναμένεται υψηλό μπορεί να δράσει θετικά μέσω της ανάδειξης της περιοχής και την προσέλκυση δραστηριοτήτων καθώς και επισκεπτών.



Επιλογή μέσου Τραμ

Πιο αναλυτικά για το τραμ, επιλέχθηκε αυτό να διατελεί το δρομολόγιο **Σκα-Μενίδι-Ολυμπιακό Χωριό-Θρακομακεδόνες**. Το τραμ σταματάει και ξεκινάει από το ΣΚΑ, όπου προβλέπεται και σταθμός μετεπιβίβασης και οι γραμμές διέρχονται δυτικά από πυκνοκατοικημένες περιοχές που δεν έχουν πρόσβαση σε ΜΜΜ και το συγκοινωνιακό δίκτυο είναι ανύπαρκτο. Έπειτα, συνεχίζει εκτός του κέντρου του Μενιδίου και κατευθύνεται ανατολικά, διαπερνά την λεωφόρο Καραμανλή και φτάνει εντός του Ολυμπιακού Χωριού. Συνεχίζει την πορεία του βόρεια, μέχρι την κεντρική πλατεία των Θρακομακεδόνων και επιστρέφει με τον ίδιο τρόπο στο ΣΚΑ, μιας και πρόκειται για μια κυκλική διαδρομή.

Το τραμ που επιλέγουμε είναι μικρό το πολύ 20 θέσεων, επιλέγοντας πολλά στην κυκλική διαδρομή με στόχο πύκνωση στο χρόνο και το χώρο δημιουργώντας αξιοπιστία στο χρήστη.

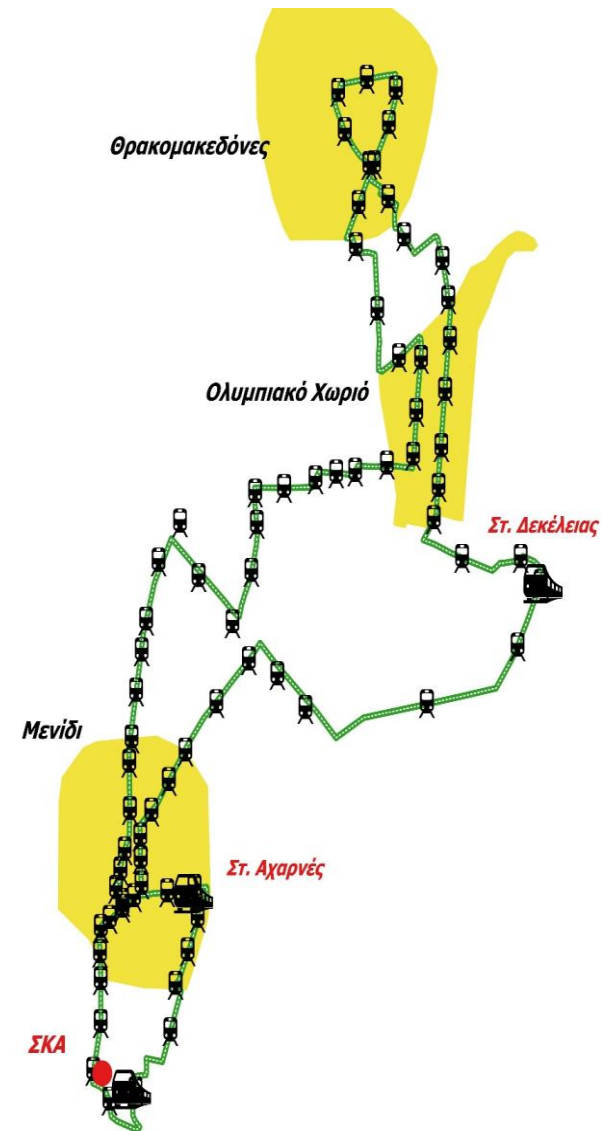
Ως ομάδα θεωρούμε ότι είναι στρατηγικού χαρακτήρα ως κινήτρου για την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών του Δήμου αλλά και την καλύτερη σύνδεση με περιοχές όπως το Ολυμπιακό χωριό που αυτή την στιγμή είναι αποκομμένο.

Έχει μεγάλο χρόνο ζωής με μικρό κόστος συντήρησης και επιτυχημένα συνδυάζεται με κίνηση πεζού και ποδηλάτη.

Ακόμη λόγω του χαμηλού ύψους είναι εύκολη η πρόσβαση σε καρότσια και παιδιά. Οι στάσεις όπως φαίνεται και στο χάρτη είναι πυκνές σε περιοχές κατοικίας και εμπορικότητας για την διευκόλυνση του επιβατικού κοινού.

































Προτεινόμενη διαδρομή - δρομολόγιο



Αξιολόγηση σεναρίων

Κλίμακα μέτρησης  /  / 

Αξιολογώντας τα σενάρια που προηγήθηκαν με γνώμονα τις κατευθύνσεις που δόθηκαν από την ερευνητική ομάδα όπως η άρση των φραγμών που δημιουργούν χωρικές ασυνέχειες για δημιουργία ελευθέρια στην κίνηση και ενοποίηση του χώρου. Για την εφαρμογή της βιώσιμης κινητικότητας τίθεται ως στόχος οι συνδυασμένες μετακινήσεις συνδυάζοντας τα μέσα μαζικής μεταφοράς με το ποδήλατο και το περπάτημα. Κάτι τέτοιο θα είναι εφικτό μόνο μέσα από μεγάλα κίνητρα στις μεταφορές όπως είναι η τοποθέτηση τραμ στην κυκλική διαδρομή. Σε συνέχεια αυτού του στόχου είναι η ασφάλεια μετακίνησης ως πεζός ή ποδηλάτης καθώς σε καμία άλλη περίπτωση δεν θα επιλεγεί η μη χρήση αυτοκινήτου. Αξιολογώντας τα πλεονεκτήματα τις περιοχές όπως είναι ο φυσικός και πολιτιστικός πλούτος που διαθέτει δόθηκε έμφαση καθώς μια τέτοια κίνηση θα αυξήσει τους επισκέπτες στην περιοχή δίνοντας μια ώθηση ανάπτυξης. Τέλος, αλλά με μεγάλη βαρύτητα είναι η ενοποίηση του χώρου και η κοινωνική συνοχή που λόγω προβλημάτων που ειδή αντιμετωπίζει ο δήμος πρέπει να τεθούν σε πρώτη προτεραιότητα είναι όμως σύνθετα που η κάθε μια κατεύθυνσή μόνη της δεν μπορεί να υλοποιηθεί μόνο μέσα από ολοκληρωμένες στρατηγικές θα δοθούν αποτελέσματα. Γνωρίζοντας ότι η κάθε παρέμβασή μπορεί να αποτύχει αν δεν υπάρξει το πλαίσιο υποστήριξης επιλέγουμε το ριζοσπαστικό ως μια ολοκληρωμένη βιώσιμη κινητικότητα που καλύπτει τις προτεραιότητες που τέθηκαν όπως η χωρική και κοινωνική συνοχή, η ασφάλεια του πεζού.

| Κατευθύνσεις | Ήπιο | | Ριζοσπαστικό | | Προτεραιότητα |
|---|---|---|---|---|---|
| | Χρόνος υλοποίησής | Οικονομική δαπάνη | Χρόνος υλοποίησής | Οικονομική δαπάνη | |
| Άρση φραγμών για ελευθέρια κίνησης |  |  |  |  |  |
| Συνδυασμένες μεταφορές κίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία) |  |  |  |  |  |
| Ασφαλή κίνηση πεζού, Ποδηλάτη |  |  |  |  |  |
| Ανάδειξη φυσικού-πολιτιστικού περιβάλλοντος |  |  |  |  |  |
| Ενοποιήσει του χώρου |  |  |  |  |  |
| Κοινωνική συνοχή |  |  |  |  |  |

Πλαίσιο πρότασης χωρικής εξειδίκευσης

Παρατηρώντας τις χωρικές ασυνέχειες και θέτοντας σε πρώτη προτεραιότητα την ασφάλεια και την ποιότητα ζωής των κατοίκων με έμφαση σε ευπαθή ομάδες όπως τα παιδιά. Επιλέξαμε μια κεντρική περιοχή του δήμου θεωρώντας ότι θα επηρεάσει και τους γύρω κατοίκους δρώντας πολλαπλασιαστικά.

Καταλήγοντας στην επιλογή η χωρική εξειδίκευση, στοχεύει να ολοκληρώσει τις αρχικές κατευθύνσεις αλλά και την σύνδεση του κέντρου Μενιδίου με το Ολυμπιακό χωριό, επιλέγοντας την μεταξύ τους περιοχή όπως αποτυπώνεται στη διπλανή εικόνα.

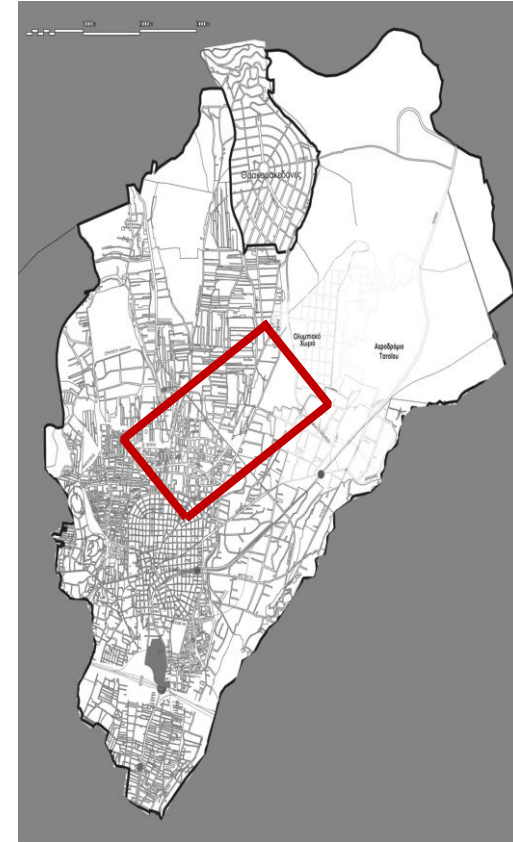
Για την επίτευξη του παραπάνω στόχου και την ενίσχυση της κίνησης συνδυασμένων μετακινήσεων προτείνεται η χάραξη μιας κυκλικής διαδρομής και ενός δικτύου πεζοδρόμων ενοποιώντας τα κέντρα με τα σχολεία και τους χώρους άθλησης επιδιώκοντας στην ασφάλη αλλά και βιώσιμη κίνηση μαθητών και αθλητών.

Στόχοι:

_Βελτίωση συνδεσιμότητας των απομακρυσμένων περιοχών (Ολ. Χωριό – Θρακομακεδόνες) με όρους βιώσιμης κινητικότητας

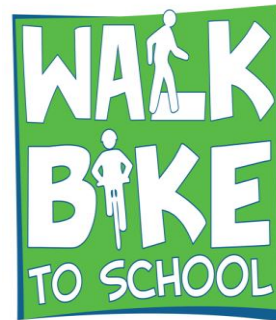
_Ασφαλή μετακίνηση μαθητών

_Εφαρμογή συνδυασμένων βιώσιμων μέσων (περπάτημα, δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο)



Παρατηρώντας το πλήθος αθλητικών χώρων που βρίσκονται εντός σχολικών μονάδων αλλά και στην περιοχή προτείνουμε την αναβάθμιση τους και ανάπτυξη προγραμμάτων για την προώθηση του αθλητισμού σε συνεργασία με την Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, χωρίς κάποια οικονομική επιβάρυνση για τους γονείς επιφέροντας με αυτό τον τρόπο κοινωνική συνοχή καθώς κανένα παιδί ή νέος δεν θα αποκλείεται, επιδιώκοντας την ενασχόληση των παιδιών με τον ερασιτεχνικό αθλητισμό.

Όπως και την μετακίνηση με ποδήλατο μέσα από το δίκτυο ποδηλατοδρόμων από και προς τις σχολικές μονάδες εκπαιδεύοντας τους μαθητές στη σωστή κυκλοφοριακή αγωγή.



Σχολεία - αθλητικοί χώροι στην περιοχή
Πηγή: Google Earth



Ο δημόσιος χώρος που δημιουργείται μετά την απομάκρυνση των ΙΧ, για να λειτουργήσει θα εμπλουτιστεί με κατασκευές όπως τις διπλανές εικόνας. Μέσα από κατασκευές με αδρανή υλικά που δεν μπορούν να κλαπούν θα εμπλουτισμού το χώρο μετατρέποντας τον σε εστίες παιχνιδιού.

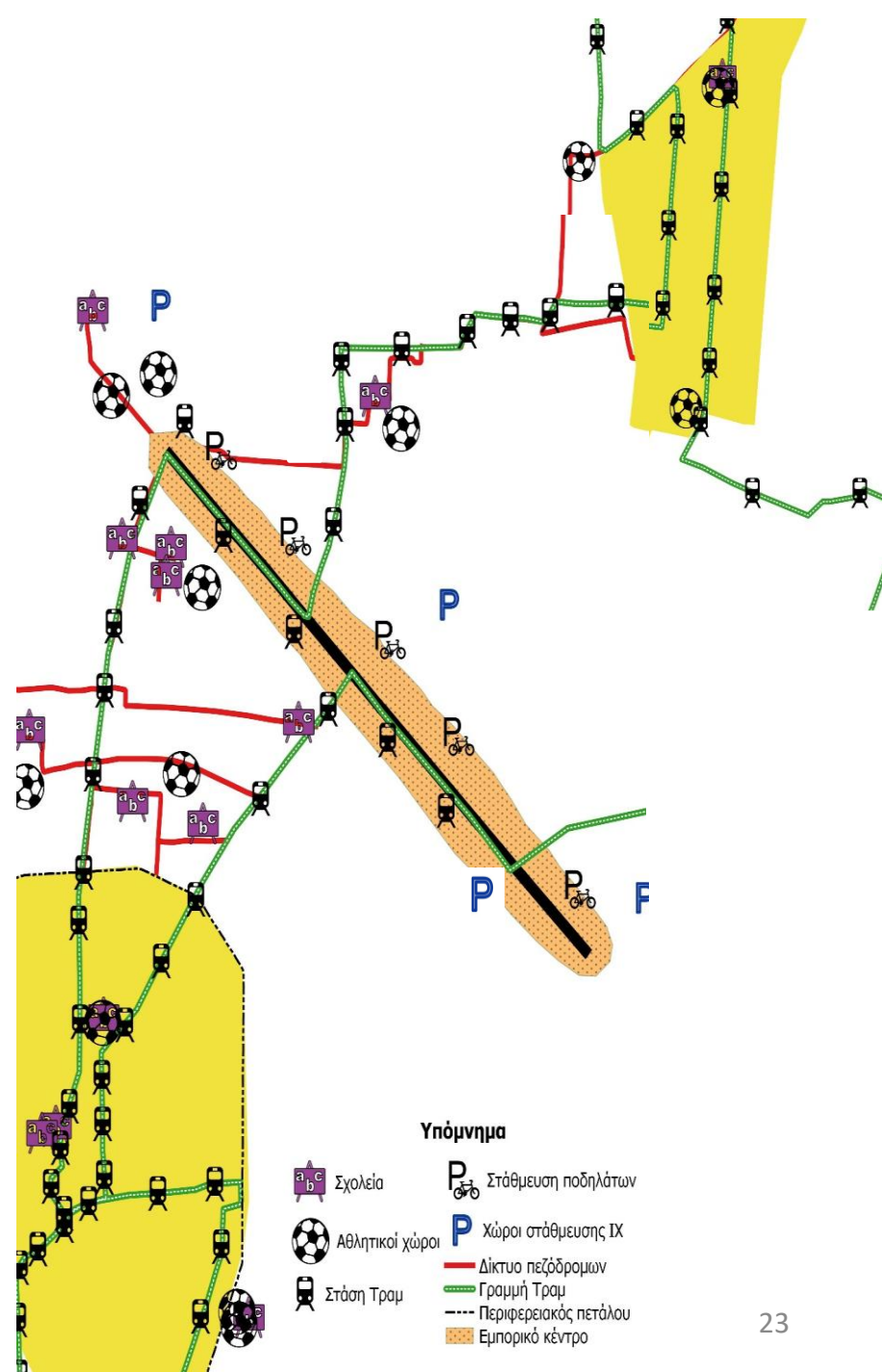


Foto von Egon, Amsterdam Playground.

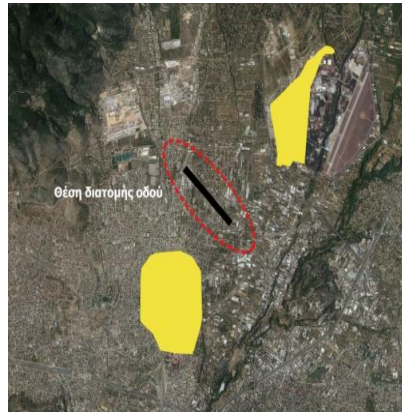
Όπως αποτυπώνεται και στον χάρτη σε κεντρικά σημεία θα προστεθούν μεταλλικά σπείράλ όπως τις φωτογραφίας προκειμένου να χρησιμοποιηθούν ως παρκινγκ ποδηλάτων.



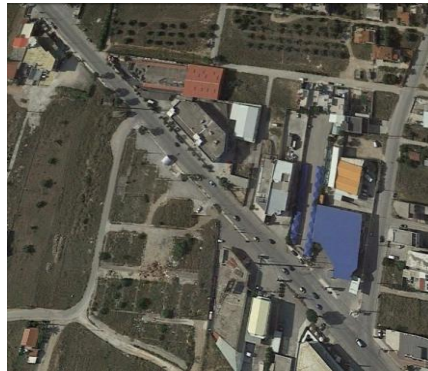
Στο χάρτη παρατηρούμε την εμπορική ζωή στη λεωφόρο Καραμανλή όπως και την ανάπτυξη ως κέντρα του ολυμπιακού χωριού και του πετάλου βελτιώνοντας την πρόσβαση αναμένεται ότι θα εμπλουτιστεί με δραστηριότητες η οποία θα αυξηθεί λόγω της πεζοδρόμησης και τις διέλευσης τραμ επίσης στις περιοχές που θα περνάει το τραμ όπως και ο πεζόδρομος θα βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων. Οι κινήσεις αυτές έχοντας σαν δεδομένο την μη χρήση ΙΧ θα έχουν πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα, καλλιεργώντας μια άλλη νοοτροπία δίνοντας προτεραιότητα στο πεζό και τον ποδηλάτη συνολικά και στις γύρω περιοχές.



Ενδεικτικές εικόνες της σημερινής κατάστασης του δρόμου, όπως προ αναφέρθηκε αποτελεί ένα γραμμικό κέντρο, χωρίς την ύπαρξη πεζοδρομίου σε μεγάλο μήκος με διαμπερή κίνηση των οχημάτων. Αυτή η εικόνα λειτουργεί εις βάρος του κοινωνικού ιστού αποκόβοντας περιοχές καθώς όλος ο χώρος ανήκει στα αυτοκίνητα.



Με την πρόταση μας στο κύριο εμπορικό κομμάτι διακόπτεται η κίνηση τροχοφόρων οχημάτων.

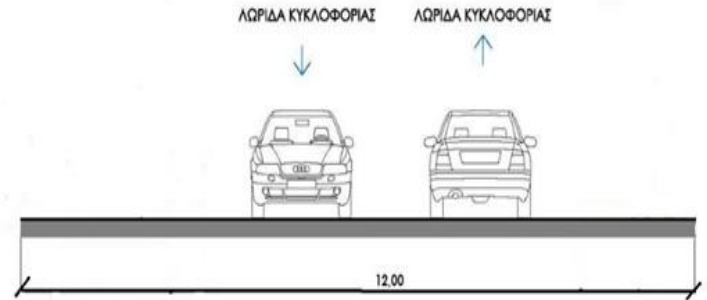


Πιο συγκεκριμένα, η πρόταση ανάπλασης του οδικού άξονα που περιλαμβάνει λωρίδα αποκλειστικής κίνησης τραμ 2 μέτρων, πεζόδρομο 3 μέτρων, ζώνη πρασίνου 1 μέτρου, αμφίδρομο ποδηλατοδρόμο 3 μέτρων και πεζοδρόμιο 1.5 μέτρων και στις δύο πλευρές.

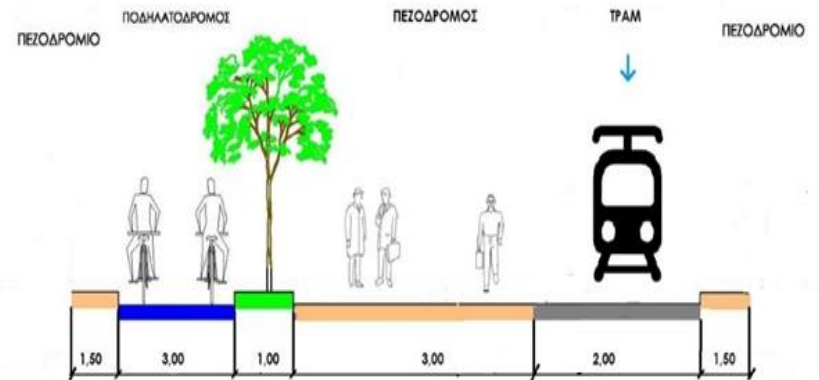


Δίνοντας έμφαση στην αίσθηση ασφάλειας του πεζοί και του ποδηλάτη με στόχο την οικειοποίηση των διαδρομών.

ενδεικτική τυπική διατομή: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ



ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΠΡΟΤΑΣΗ

Επίλογος

Σκοπός των προτεινόμενων αλλαγών είναι να διαμορφωθούν οι συνθήκες εκείνες που κα ενθαρρύνουν τους κατοίκους να περπατούν όσο το δυνατό περισσότερο. Για να επιτευχτεί αυτό η περιοχή πρέπει να είναι αναγνώσιμη και αυτό καθίσταται δυνατό με έναν ορθολογικό και ιεραρχημένο σχεδιασμό του οδικό δικτύου. Οι πεζοδρομήσεις, η αναδιάρθρωση των λεωφορειακών συνδέσεων και η επιλογή ενός μέσου τραμ θα φέρουν την επίτευξη του στόχου της μείωσης των μετακινήσεων με αυτοκίνητο στο σύνολο της πόλης, αποτελούν παρεμβάσεις που οδηγούν σε ένα περιβάλλον ασφαλέστερο του σημερινού. Η άφιξη των ποδηλατών στους δρόμους αποδεικνύουν ότι οι συνθήκες ασφάλειας βελτιώθηκαν.

Όσοι έχουν εικόνα του δήμου Αχαρνών εύκολα εντοπίζουν την ανυπαρξία σχεδιασμού σε πολλαπλά επίπεδα όχι μόνο σε επίπεδο πολεοδομίας και αστικού σχεδιασμού. Σίγουρα τα προβλήματα είναι πολλά και πολλές φορές φαντάζουν άλυτα. Ακριβώς για τον λόγο αυτό οι τοπικοί άρχοντες αλλά πρωτίστως οι κάτοικοι του δήμου θα πρέπει να αναγνωρίσουν πέρα από τις αδυναμίες, τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του τόπου τους που μπορούν, μαζί ακόμα και με τις αδυναμίες της περιοχής, να μετατραπούν με θέληση και όραμα σε μοναδικές ευκαιρίες ανάπτυξης. Η σωστή εφαρμογή των προτεινόμενων προτάσεων θα επιφέρει θετικά αποτελέσματα και εν τέλει, θα αλλάξει ριζικά το επίπεδο διαβίωσης των κατοίκων του νησιού αλλά και του τουριστικού σκηνικού.

Βιβλιογραφία

- Αραβαντινός, 2007. *Πολεοδομικός Σχεδιασμός, για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. Αθήνα: Συμμετρία.
- Βλαστός, Θ., 2004. *Η ανθρώπινη κλίμακα στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό στην εποχή της παγκοσμιοποίησης των μεταφορών*. Αθήνα : Οικοτροποία.
- Βλαστός, Θ. (2005). Γεωγραφία των Μεταφορών. Διδακτικές σημειώσεις μαθήματος "Γεωγραφία των Μεταφορών", Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, ΕΜΠ . Αθήνα
- Βλαστός, Θ., & Μηλάκης, Δ. (2006). Πολεοδομία vs Μεταφορές :από την απόκλιση στη σύγκλιση. Αθήνα.
- Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών / Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας - ΣΑΤΜ / Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού, ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΕΣΠΕΡΙΔΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ, 16.5.2018, Ωνάσιος Βιβλιοθήκη, Αθήνα
- Τσέτσης Σ. 2013. Πράσινες Μετακινήσεις στην Πόλη. Αθήνα , Εκδόσεις Παπασωτηρίου.
- Σαρηγιάννης, Γ., (2013). Μεταφορές στην Πόλη. Αθήνα: Διδακτικές Σημειώσεις στο ΔΠΜΣ "Πολεοδομία-Χωροταξία» , Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, ΕΜΠ