



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ – ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

**ΜΑΘΗΜΑ: ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΑΔΑ**

**ΟΜΑΔΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ: ΒΑΣΗ ΑΥΓΗ, ΜΠΑΤΖΙΚΟΥ ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ,
ΠΑΠΑΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΤΡΙΣΕΥΓΕΝΗ, ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΗ ΣΟΦΙΑ**



**ΘΕΜΑ: ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ**

ΔΙΔΑΣΚΟΝΤΕΣ: Κ. ΣΕΡΡΑΟΣ, Ρ. ΚΛΑΜΠΑΤΣΕΑ

ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ: 2008-2009

ΚΕΦΑΛΑΙΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

2.1. ΓΕΝΙΚΑ

2.2. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

2.1.1. Προβλήματα Κυκλοφορίας

2.1.2. Προβλήματα Στάθμευσης

2.1.3. Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

2.1.4. Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών

2.3. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

2.4. ΠΟΛΟΙ ΕΛΞΗΣ

2.5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ – ΑΔΥΝΑΜΙΩΝ – ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ - ΑΠΕΙΛΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (SWOT ANALYSIS)

3. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

3.1. ΓΕΝΙΚΑ

3.2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

3.3. ΠΟΛΥΚΡΙΤΗΡΙΑΚΗ ΜΕΘΟΔΟΣ

3.3.1. Κριτήρια επιλογής βέλτιστου σεναρίου

3.3.2. Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων

4. ΣΕΝΑΡΙΟ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

4.1. ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

4.2. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

4.3. ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

4.3.1. Οδός Πάρνηθος εκτός δακτυλίου

4.3.2. Οδός Πάρνηθος εντός δακτυλίου

4.3.3. Οδός Αγίας Τριάδος (πράσινη διαδρομή)

4.3.4. Οδός Καποδιστρίου (πεζόδρομος)

5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ευρωπαϊκή πολιτική θέτει σαν στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα, που σημαίνει μετακινήσεις πιο ανθρώπινες και πολιτισμένες, εκτοπίζοντας το αυτοκίνητο. Οι αντιδράσεις είναι πολλές, αφού η εξάρτηση από αυτό είναι μεγάλη. Είναι και δικαιολογημένες, αφού εξασφαλίζει ταχύτητα και ασφάλεια. Αν και πολλοί θα προτιμούσαν το περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία, εφόσον οι πόλεις ήταν εξοπλισμένες με τα κατάλληλα δίκτυα, προς το παρόν εμποδίζουν την υλοποίησή τους, διότι θα άλλαζε συνήθειες και καθημερινές επιλογές.

Η κατάληψη των δρόμων, των πεζοδρομίων, των κοινόχρηστων χώρων και συνεπώς ολόκληρων των αδόμητων περιοχών του αστικού ιστού μεταφράζεται σα δικαίωμα κίνησης μέσα στην πόλη. Είναι μία αναφαίρετη ελευθερία του Έλληνα οδηγού. Η οδήγηση, το ελεύθερο παρκάρισμα, η ανυπακοή στους κανόνες οδικής κυκλοφορίας εκλαμβάνεται σαν παιχνίδι από τους Έλληνες, οι οποίοι δεν υπακούν σε κανόνες. Στην πόλη της Αθήνας το αυτοκίνητο μπορεί να πάει παντού, να κάνει όλες τις διαδρομές, να σταθμεύσει οπουδήποτε. Αυτή η δυνατότητα δεν οφείλεται μόνο στην ελλειπή κυκλοφοριακή οργάνωση των περισσότερων περιοχών αλλά και στη νοοτροπία και στην έλλειψη παιδείας για τον Έλληνα οδηγό και μετακινούμενο.

Η μετακίνηση με αυτοκίνητο δεν μας βγάζει από τη σφαίρα του ιδιωτικού όπως οι άλλες μετακινήσεις. Μας κλείνει όλο και περισσότερο στο κέλυφος μας. Ο χαρακτήρας της πόλης γίνεται ολοένα και πιο εσωστρεφής. Η υπερβολική χρήση του αυτοκινήτου, η ελλιπής εξυπηρέτηση των μέσων μαζικής μεταφοράς, τα μεγάλα οδικά έργα είναι λόγοι τους οποίους θεωρούμε υπαίτιους για την κυκλοφοριακή κατάσταση στην πόλη. Στις περισσότερες περιπτώσεις δεν μπορούμε να εξετάσουμε αυτούς τους λόγους μεμονωμένα αλλά συνδυαστικά. Αποτελούν έναν φαύλο κύκλο. Η άνεση του αυτοκινήτου, τα μίξερα μέσα μεταφοράς οδηγούν τον κόσμο στη συνεχή χρήση του οχήματός τους. Αυτός είναι και ο λόγος για την περιορισμένη δυσαρέσκεια για τα ελλιπή Μ.Μ.Μ, αλλά και για την ανάγκη για περαιτέρω μεγάλα οδικά έργα τα οποία δίνουν νέους χώρους στο αυτοκίνητο να κινείται πιο γρήγορα και με αυτό τον τρόπο να χρησιμοποιήσουν και άλλοι τα Ι.Χ. τους και να αφήνουν άλλα μέσα μεταφοράς.

Όπως είναι παραδεκτό στα κομμάτια της συμπαγούς πόλης, είναι πλήρως κατανοητό το όφελος των Μ.Μ.Μ., αλλά η άκρατη εξάπλωση των πολεοδομικών συγκροτημάτων, η έλλειψη πολεοδομικού σχεδιασμού και ο ιδιαίτερα καθυστερημένος συγκοινωνιακός σχεδιασμός έσπρωξε τον κόσμο στη χρήση του αυτοκινήτου ακόμα και για τις πιο μικρές ενδοδημοτικές αποστάσεις.

Επίσης, ο μεγάλος αριθμός ατυχημάτων και το συνεπαγόμενο κλίμα ανασφάλειας που εκτοπίζει από το δρόμο παιδιά, άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ηλικιωμένους, ακόμη και γυναίκες, η ρύπανση, ο θόρυβος και η παρὰμόρφωση του δημόσιου ανοικτού χώρου είναι προβλήματα που κατά ένα σημαντικό ποσοστό οφείλονται στο αυτοκίνητο. Είναι απολύτως φυσικό λοιπόν που αυτό το μέσο έχει αποτελέσει τον κύριο στόχο της εισπρατείας για τη βιώσιμη κινητικότητα. Οι πόλεις για να αποκτήσουν πρόσωπο πιο ανθρώπινο και πιο πολιτισμένο είναι αναγκασμένες, αν όχι να περιορίσουν την ιδιοκτησία του αυτοκινήτου, τουλάχιστον να μειώσουν την κυκλοφορία του αλλά και τη στάθμευσή του, ιδίως από τις πιο ευαίσθητες περιοχές, όπως τα ιστορικά κέντρα, οι γειτονιές, οι θέσεις των σχολείων, των κέντρων εμπορίου και αναψυχής κ.λπ.

Οι τεχνικές για τη μείωση της παρουσίας του αυτοκινήτου είναι πολλές: πεζοδρομήσεις, περιορισμοί στις ταχύτητες και στη στάθμευση, μείωση του διατιθέμενου πλάτους οδοστρώματος με κατασκευή λεωφορειολωρίδων και ποδηλατοδρόμων, ένταξη γραμμών τραμ, διαπλάτυνση πεζοδρομίων, αστικά διόδια, αύξηση του τέλους στάθμευσης κ.λπ. Ωστόσο έχει αποδειχτεί ότι τα μέτρα αυτά αποδίδουν κατά πολύ λιγότερο από τα επιδιωκόμενα, όταν επιβάλλονται σε κοινωνίες ανώριμες να συναινέσουν στην εφαρμογή τους.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο 'δακτύλιος' της Αθήνας, που οι περιβαλλοντικοί στόχοι του απέτυχαν λόγω της αγοράς δεύτερου αυτοκινήτου, των χιλιάδων αδειών εξαίρεσης που δόθηκαν σε κατοίκους, επαγγελματίες κ.λπ., της εντατικής χρήσης ταξί και μοτοσικλέτας και φυσικά της ανεπαρκούς αστυνόμευσης. Ως αποτέλεσμα της ανεπάρκειας του μέτρου μεταξύ 1985 και 1998 η μέση ταχύτητα των λεωφορείων μειώθηκε κατά 25 % και το μερίδιο γενικότερα της δημόσιας συγκοινωνίας κατά 20 % .

Από την άλλη ένα μέτρο απεχθές για την κοινωνία, όπως η τιμολόγηση της χρήσης του οδικού δικτύου από το αυτοκίνητο, έγινε δεκτό με περιορισμένες αντιδράσεις από την κοινωνία του Λονδίνου. Τα αστικά διόδια σε συνδυασμό με τα αυστηρά μέτρα αστυνόμευσης πέτυχαν σε όλη τη μητροπολιτική περιοχή της βρετανικής μεγαλόπολης ένα 4 % των μετακινήσεων να στραφεί από το ΙΧ στη δημόσια συγκοινωνία (δηλαδή περίπου 1 εκατομμύριο μετακινήσεις δε γίνονται πλέον με ΙΧ). Χάρη σε μία εκτεταμένη εκστρατεία συμμετοχής του κοινού επιτεύχθηκε πριν την εφαρμογή του μέτρου 40 % των κατοίκων να το υποστηρίζει.

Στο Στρασβούργο, πάλι χάρη σε μία προσεκτική κοινωνική διαβούλευση, επιτεύχθηκε πραγματική μεταμόρφωση του κέντρου της πόλης. Για την απομάκρυνση του ΙΧ από το κέντρο της πόλης χρησιμοποιήθηκαν κατασκευαστικές λύσεις, που περιορίσαν τις δυνατότητες κίνησης του ΙΧ σε περιορισμένες διαδρομές, οι οποίες οδηγούσαν σε χώρους στάθμευσης. Όλη η κεντρική περιοχή είναι πλέον μία πεζοδρομημένη ζώνη, που μπορούν να τη διασχίζουν μόνο οι 4 γραμμές τραμ που δημιουργήθηκαν, οι πεζοί και οι ποδηλάτες. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίστηκε ότι όλοι οι κάτοικοι απαρέγγλιτα θα μετακινούνται με φιλικά προς το περιβάλλον μέσα τουλάχιστον στο κέντρο της πόλης (Βλαστός κ.α. 2003).

Τα δίκτυα βιώσιμης κινητικότητας δεν έχουν μόνο κυκλοφοριακή πλευρά αλλά και κοινωνική καθώς προσπαθούν να αποδώσουν στον πεζό, στον ποδηλάτη, στα Μ.Μ.Μ. στις «μειονότητες» του δρόμου το μερίδιο που τους αναλογεί.

Η κίνηση έχει προτεραιότητα, ως προς τη στάθμευση του αυτοκινήτου. Στην περίπτωση του Μενιδίου τα πράγματα συμβαίνουν ανάποδα. Η στάθμευση γίνεται εμπόδιο στην κίνηση, και η στενότητα των δρόμων χρησιμοποιείται ως επιχείρημα για να δικαιολογηθούν αρνητικές στάσεις απέναντι στη δημιουργία δικτύων βιώσιμης κινητικότητας.

Όμως είναι πια σε όλους φανερό. Αυτή η πόλη δεν θα μπορέσει να συνεχίσει να λειτουργεί στηριγμένη στο ιδιωτικό αυτοκίνητο. Δεν έχει τον απαραίτητο χώρο. Είναι υποχρεωμένη να αποδεχτεί την πραγματικότητά της και να δώσει λύσεις που να ταιριάζουν στα δεδομένα της. Επειδή οι δρόμοι είναι στενοί, για αυτό ακριβώς πρέπει να στηριχτεί στη δημόσια συγκοινωνία, στο ποδήλατο και στο περπάτημα.

Με την εργασία αυτή γίνεται η προσπάθεια να σχεδιαστούν δίκτυα βιώσιμης κινητικότητας, τα οποία να διασφαλίζουν στο Δήμο Αχαρνών τη λειτουργικότητα αλλά και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής που του αρμόζει. Ως χωρική εξειδίκευση επιλέγεται η περιοχή του κέντρου του Δήμου, με το χαρακτηριστικό σχήμα πετάλου, η οποία αντιμετωπίζει τα μεγαλύτερα προβλήματα, αφού εκεί συγκεντρώνονται οι περισσότερες χρήσεις που προσελκύουν μετακινήσεις και κάνουν επιτακτική την ανάγκη μιας βιώσιμης παρέμβασης.

2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ¹

2.1. Γενικά

Ο Δήμος Αχαρνών την τελευταία δεκαετία έχει μεγαλώσει πολύ πληθυσμιακά και παραμένει σε έκταση ο μεγαλύτερος Δήμος του Λεκανοπεδίου. Όσον αφορά στο οδικό

¹ Τα στοιχεία έχουν ληφθεί από την μελέτη «Οργάνωση της Κυκλοφορίας και Στάθμευσης στο Δήμο Αχαρνών» και από την επιτόπια αυτοψία που πραγματοποιήσαμε στην περιοχή μελέτης.

δίκτυο και την κυκλοφορία, παρόλο που έχουν γίνει κάποιες προσπάθειες για την βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στο βασικό και τοπικό οδικό δίκτυο του Δήμου, αυτές ήταν αποσπασματικές με αποτέλεσμα να μην μπορέσουν να αποδώσουν. Η συνεχής αύξηση του αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων επιδεινώνει τα υφιστάμενα σήμερα κυκλοφοριακά προβλήματα, τα οποία θα πρέπει να αντιμετωπισθούν έγκαιρα.

Κατά την επίσκεψή μας στην περιοχή μελέτης και πιο συγκεκριμένα στο κομμάτι εντός του δακτυλίου, το οποίο αφορά την εργασία μας, καταγράφηκαν κάποιες γενικές παρατηρήσεις. Οι παρατηρήσεις αυτές έχουν να κάνουν με τη βιώσιμη κινητικότητα της περιοχής και πιο συγκεκριμένα σχετικά με την κυκλοφορία, τη στάθμευση, την αστική συγκοινωνία και πως επηρεάζουν (αρνητικά ή θετικά) τη ζωή των κατοίκων, αλλά και των επισκεπτών της περιοχής.

Το κέντρο (περιοχή δακτυλίου) είναι μια περιοχή που χαρακτηρίζεται από χρήσεις γενικής κατοικίας με κυρίαρχη τη χρήση του εμπορίου και των υπηρεσιών, ενώ υπάρχουν και κάποιες μικρές υποπεριοχές οι οποίες έχουν χρήση αμιγούς κατοικίας. Μια γενικότερη παρατήρηση όσον αφορά όλη την περιοχή του δακτυλίου είναι ότι κυριαρχεί η παράνομη στάθμευση. Η περιοχή θεωρείται προβληματική όσον αφορά αυτόν τον τομέα, αφού δε συναντήσαμε δρόμο που δεν εμφάνιζε αυτό το φαινόμενο. Άλλο χαρακτηριστικό της περιοχής είναι η μεγάλη κίνηση και ο συνωστισμός των αυτοκινήτων, κυρίως στους εμπορικούς δρόμους.



Χάρτης 1: Υφιστάμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου. Η περιοχή μελέτης εμφανίζεται με γκρι χρώμα. Πηγή: μελέτη «Οργάνωση της Κυκλοφορίας και Στάθμευσης στο Δήμο Αχαρνών» με

2.2. Προβλήματα

2.2.1. Προβλήματα Κυκλοφορίας

Ένα από τα βασικά αίτια των προβλημάτων κυκλοφορίας στο ευρύτερο οδικό δίκτυο του κέντρου, είναι οι Σιδηροδρομικές Γραμμές οι οποίες χωρίζουν το Δήμο σε δύο τμήματα και δεν επιτρέπουν την επικοινωνία μεταξύ τους, παρά μόνο σε δύο κόμβους, στην οδό Φιλαδέλφειας (άνω διάβαση) και στην οδό Αριστοτέλους (ισόπεδος κόμβος). Στα όρια της ευρύτερης κεντρικής περιοχής υφίστανται δύο «περιφερειακοί δακτύλιοι», ο εξωτερικός ο οποίος είναι ημιτελής διακόπτεται από τις Σιδηροδρομικές Γραμμές και ορίζεται από τις Μπόσδα – Κύπρου – Αριστοτέλους – Βαμβακάρη – Βαρελά και συμπληρώνεται σήμερα από τη Λ. Αθηνών – Φιλαδέλφειας Κων/πόλεως, και ο εσωτερικός που αποτελείται από τις Λ. Αθηνών - Φιλαδέλφειας – Κων/πόλεως – Οδυσσέως – Δεκελείας – Πάρνηθος – Παργιάλου – Σαλαμίνας – Δέδε. Για το λόγο αυτό ο εσωτερικός δακτύλιος υποκαθιστά σε ένα τμήμα του και τον εξωτερικό.

Η κυκλοφορία των οχημάτων δυσχεραίνεται επιπρόσθετα και από το πλάτος των οδών του βασικού και τοπικού οδικού δικτύου το οποίο εκτός από αυτές του ημιτελούς εξωτερικού δακτύλιου είναι μικρό, ενώ ανύπαρκτη σχεδόν είναι τα πεζοδρόμια που καταλαμβάνονται από παράνομη στάθμευση. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη δυσκολία κίνησης των οχημάτων και πεζών και γενικά την παρεμπόδιση της κυκλοφορίας.

Επίσης δεν έχουν εφαρμοστεί εκτεταμένες μονοδρομήσεις στο βασικό οδικό δίκτυο με αποτέλεσμα κάποιες οδοί σε τμήματα τους που διαδέχονται το ένα το άλλο να είναι μονόδρομοι, αμφίδρομοι και πάλι μονόδρομοι με αποτέλεσμα τη μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας και τη δημιουργία προβλημάτων ασφάλειας κυκλοφορίας (Δεκελείας, Αγ. Κων/νου, Παργιάλου, Ε. Αντιστάσεως).

Όσον αφορά στην ύπαρξη δικτύου πεζοδρόμων στην περιοχή μελέτης, έχει διαμορφωθεί ένα πολύ μικρό τμήμα στην αμιγώς κεντρική περιοχή του Δήμου που περικλείεται από τον εσωτερικό δακτύλιο καθώς επίσης και στην περιοχή δίπλα στο νέο Δημαρχείο, που όμως είναι αρκετά περιορισμένο.

2.2.2. Προβλήματα Στάθμευσης

Το πρόβλημα στάθμευσης είναι εντονότατο σε όλη την κεντρική περιοχή του Δήμου, όπου συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο ποσοστό εμπορικών χρήσεων, δημοσίων υπηρεσιών κλπ. Η ιδιαίτερα αυξημένη ζήτηση σε συνδυασμό με την περιορισμένη προσφορά, οδηγεί σε παράνομη στάθμευση. Το πρόβλημα εντείνεται κατά μήκος της οδού Αριστοτέλους, των δρόμων που περικλείουν τη κεντρική πλατεία (Αγ. Βλάση) και τον εσωτερικό δακτύλιο. Σημειώνεται ότι το έλλειμμα των θέσεων ξεπερνά τις 700, ενώ η κατάληψη των κρασπέδων για στάθμευση στην κεντρική περιοχή είναι ολοκληρωτική.

Στη συνέχεια παρατίθενται ορισμένες παρατηρήσεις κατά μήκος κάποιων επιλεγμένων οδών:

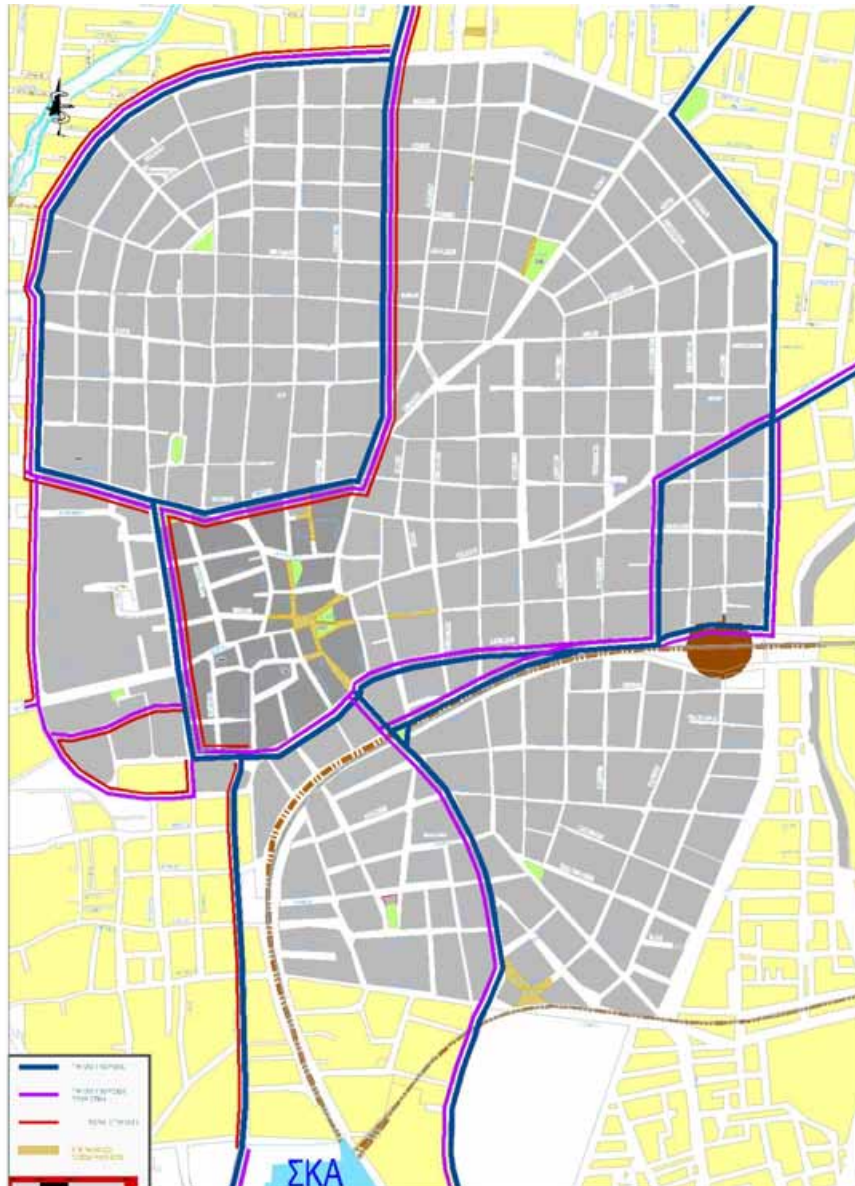
- Οδός Αριστοτέλους:
- Στενό πεζοδρόμιο από τη μια μεριά της οδού.
 - Χαμηλά σπίτια (έως 3 όροφοι)
 - Χρήσεις γενικής κατοικίας (αρκετά μεγάλο ποσοστό του εμπορίου και της αναψυχής)
 - Πυκνή στάθμευση εκατέρωθεν του δρόμου
 - Παράνομη στάθμευση (κατάληψη πεζοδρομίων από αυτοκίνητα)
- Οδός Πάρνηθος:
- Κυριαρχούν οι εμπορικές χρήσεις στα ισόγεια σχεδόν κατά αποκλειστικότητα, αλλά και οι υπηρεσίες.
 - Μεγάλη κίνηση από αυτοκίνητα.

- Αρχικά αριετά στενός ο δρόμος, στη συνέχεια φαρδαίνει και υπάρχει εκατέρωθεν παρόδια στάθμευση.
 - Παράνομη στάθμευση.
- Οδός Ανδρέα Παπανδρεού:
- Εμπορικός δρόμος.
 - Αριετά φαρδύς.
 - Μεγάλη κίνηση.
- Οδός Δημ. Δεδε:
- Χρήση αμιγούς κατοικίας.
 - Ελάχιστο πράσινο (σημαντικό σε σχέση με άλλες οδούς που είναι ανύπαρκτο).
- Οδός Παγκάλου:
- Εμπορικός δρόμος
 - Ανύπαρκτο πεζοδρόμιο από τη μια μεριά του δρόμου.
- Οδός Αγ. Τριάδος:
- Λίγες εμπορικές χρήσεις.
 - Μεγάλος δρόμος.
 - Μεγάλα πεζοδρόμια.
 - Υπάρχει μια πλατεία, στοιχείο σπάνιο, αφού η περιοχή έχει μεγάλη έλλειψη από ελεύθερους χώρους και χώρους εκτόνωσης των κατοίκων.
- Οδός Σπετσών και Π. Μελά:
- Δεν υπάρχει πλέον το πάρκο που φαίνεται στο χάρτη. Στη θέση του υπάρχει μια πολυκατοικία!!!

2.2.3. Μέσα μαζικής μεταφοράς

Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Δήμου Αχαρνών γίνεται σήμερα αποκλειστικά με λεωφορεία που συνεργάζονται για μετεπιβίβαση με ένα δρομολόγιο τρόλεϊ και 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 Δειλέια. 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.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι για ορισμένο διάστημα λειτούργησε δημοτική συγκοινωνία, η οποία όμως δεν είχε την αναμενόμενη ανταπόκριση, πιθανότατα λόγω προβλημάτων σχεδιασμού και έτσι σήμερα έχει διακοπεί η λειτουργία της γιατί κρίθηκε αντιοικονομική.



Χάρτης 2: Το υπάρχον δίκτυο του ΟΑΣΔ στην περιοχή μελέτης. Πηγή: Υπόβαθρο χάρτη του Δήμου με προσωπικές παρεμβάσεις σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΑΣΔ.

2.2.4. Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών

Τέλος αξίζει να αναφερθεί ότι σε κοντινή απόσταση από την κεντρική περιοχή του Δήμου, έχει χωροθετηθεί 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. Ο πρωταρχικός του σχεδιασμός συνδεόταν με τη δημιουργία προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου που θα συνδέει την πρωτεύουσα με τα γειτονικά αστικά κέντρα, καθώς και τον εισυγχρονισμό του υπεραστικού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας μας. Στην πορεία, όμως, η λειτουργία του έχει περιοριστεί μόνο σε κόμβο προαστιακού. Η ομαλή ένταξη του ΣΚΑ στο τοπικό πολεοδομικό περιβάλλον μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών και τη μείωση των προβλήματος της στάθμευσης.

2.3. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ



Εικόνα 1: Οδός Αριστοτέλους: Μεγάλο πλάτος οδοστρώματος και άναρχη στάθμευση κατά μήκος της οδού. Τα ήδη στενά πεζοδρόμια περιορίζονται ακόμη περισσότερο, καθώς τμήμα τους καλύπτεται από τα σταθμευμένα οχήματα. Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικόνα 2: Περιοχή γενικής κατοικίας. Τα σπίτια είναι διώροφα ή το πολύ τριώροφα, που στο ισόγειό τους συγκεντρώνονται χρήσεις εμπορίου (καταστήματα). Η οδός έχει αρκετά μεγάλο πλάτος, ενώ εκατέρωθεν αυτής παρατηρείται πυκνή και συχνά άναρχη στάθμευση (επί του πεζοδρομίου). Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικόνα 3: Οδός Αριστοτέλους: Η κίνηση των οχημάτων είναι ιδιαίτερα αυξημένη. Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικόνα 4: Κέντρο: Υπερσυγκέντρωση λειτουργιών και συμπύκνωση των χρήσεων γης (καταστήματα, δημόσιες υπηρεσίες, εργασία, ιατρεία, φαρμακεία, εκπαίδευση) σε μία περιοχή που δεν έχει τον απαιτούμενο χώρο: στενοί δρόμοι, ανάπαρκα πεζοδρόμια. Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικόνα 5: Τελείως διαφορετική εικόνα από την οδό Αριστοτέλους. Καμία υποδομή για τους πεζούς. Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικόνα 6: Στάθμευση παντού Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικόνα 7: Οι πεζοί αναγκάζονται να περπατούν στο δρόμο λόγω της ανεπάρκειας των πεζοδρομίων. Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικόνα 8: Οι πεζοί αναγκάζονται να περπατούν στο δρόμο λόγω της ανεπάρκειας των πεζοδρομίων. Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικόνα 9: Η πύκνωση των χρήσεων γης στο κέντρο πόλης προσελκύει το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται κυκλοφοριακά, κυρίως τις ώρες αιχμής. Η στάθμευση των οχημάτων γίνεται υπό γωνία, γεγονός που μειώνει την κυκλοφοριακή ικανότητα της οδού. Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικόνα 10: Κυκλοφοριακή συμφόρηση. Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικόνα 11: Χαοτική κατάσταση.... Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικόνα 12: Η οδός Πάρνηθος. Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικόνα 13: Παράνομη στάθμευση ταξί επί του πεζοδρομίου, μπροστά από την είσοδο δημοτικού σχολείου. Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικόνα 14: Η χρήση του ποδηλάτου στην υφιστάμενη κατάσταση είναι ιδιαίτερα περιορισμένη και δύσκολη αφού δεν υπάρχει καμία υποδομή. Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικόνα 15: Εδώ πρόκειται για περιοχή αμιγούς κατοικίας. Συναντάμε συνήθως πολυκατοικίες καλής ποιότητας και σχεδόν καθόλου μαγαζιά αλλά και ακόμα και εδώ η στάθμευση είναι κορεσμένη. Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικόνα 16: Στάθμευση πάνω σε πεζοδρόμιο. Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικόνα 17 και Εικόνα 18: Από τα ελάχιστα πάρκα της περιοχής του κέντρου. Πηγή: προσωπικό αρχείο



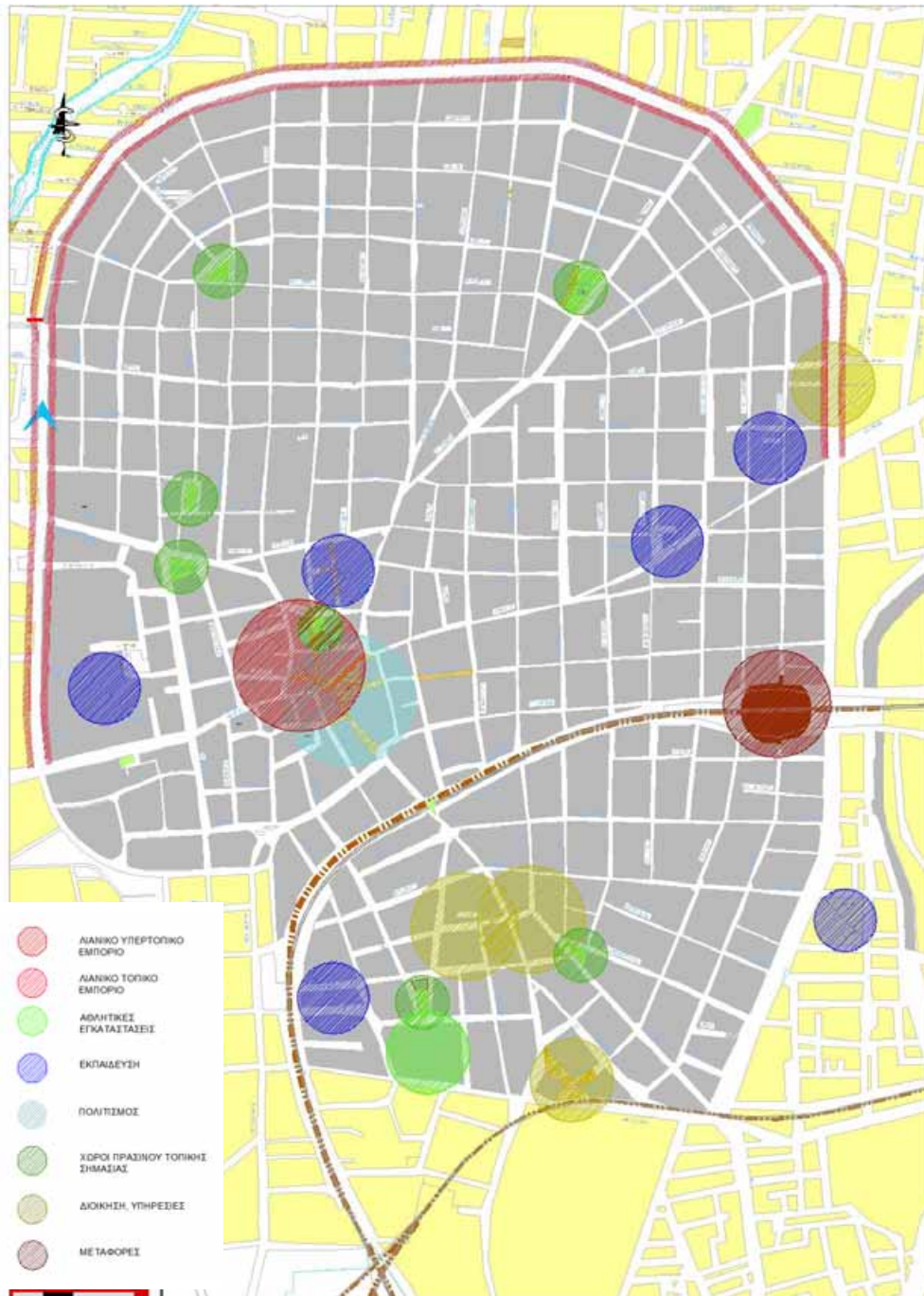
Εικόνα 19 και Εικόνα 20: Διαμορφωμένος χώρος στάθμευσης σε κοντινή απόσταση από τους εμπορικούς δρόμους που όμως είναι σχεδόν άδειος, πιθανότατα σαν συνέπεια του χαμηλού βιτωτικού και μορφωτικού επιπέδου των κατοίκων της περιοχής. Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικόνα 21 και Εικόνα 22: Η περιοχή του νέου Δημαρχείου – οδός Μπόσδα. Πηγή: προσωπικό αρχείο

2.4. ΠΟΛΟΙ ΕΛΞΗΣ

Πόλους έλξης της περιοχής θεωρούμε τις περιοχές οι οποίες είναι πιθανό να προσελκύσουν πολίτες. Εξυπηρετούν άλλες φορές σκοπούς ψυχαγωγίας και άλλες αποτελούν διοικητικά κέντρα. Οι σημαντικότεροι χώροι πρασίνου, το εμπορικό κέντρο της πόλης καθώς και φορείς πολιτισμού, αποτελούν για την περιοχή σημεία συγκέντρωσης κατοίκων. Βλέπουμε στην περιοχή μας πως σημαντικό πόλο έλξης αποτελεί η περιοχή που περιέχει πεζοδρομήσεις αφού εκεί συγκεντρώνονται οι δραστηριότητες του εμπορίου αλλά και το αρχαιολογικό - λαογραφικό μουσείο της πόλης, που γειτνιάζουν με αρκετά σχολεία της περιοχής. Αντίστοιχα στο νότιο κομμάτι της περιοχής μελέτης σχολεία, διοικητικές υπηρεσίες και το αθλητικό κέντρο συγκεντρώνονται στο νοτιότερο κομμάτι.



Χάρτης 3: Πόλοι έλξης. Πηγή: Υπόβαθρο χάρτη του Δήμου με προσωπικές παρεμβάσεις

2.5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ – ΑΔΥΝΑΜΙΩΝ – ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ - ΑΠΕΙΛΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (SWOT ANALYSIS)

Η ονομασία SWOT προέρχεται από τα αρχικά των λέξεων Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats και εφαρμόζεται συνήθως κατά τα πρώτα στάδια του σχεδιασμού. Βασικός στόχος είναι η ολοκληρωμένη διερεύνηση των πλεονεκτημάτων και αδυναμιών της περιοχής μελέτης, σε συνδυασμό με την ολοκληρωμένη διερεύνηση των ευκαιριών και των απειλών που μπορεί να προκύψουν για την προτεινόμενη παρέμβαση. Ο σκοπός αυτής της διαδικασίας, είναι η αποτελεσματική αξιοποίηση και ενίσχυση των αναπτυξιακών χαρακτηριστικών, και των ευκαιριών που προσφέρει η περιοχή με προσπάθειες εξάλειψης ή μείωσης των αδυναμιών και αντιμετώπισης των απειλών, ώστε να υπάρξει επιτυχής εφαρμογή της επιλεγμένης παρέμβασης.

<u>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</u>	<u>ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Υπεραστικό τρένο. Η ύπαρξη υπεραστικού τρένου επιτρέπει τη σύνδεση του δήμου με τους γύρω δήμους, αλλά και με μακρύτερα από αυτούς. • Γειτνίαση με Αττική οδό. Η περιοχή γειτνιάζει με ένα σημαντικό μεταφορικό έργο της χώρας. • Κοντά με την Εθνική οδό. Άλλο ένα μεταφορικό έργο που βρίσκεται κοντά στην περιοχή, σημαντικό για τη συνδεσιμότητα της με άλλες περιοχές της χώρας. • Αρκετά μικρή σε έκταση περιοχή - μικρές αποστάσεις. Οι κάτοικοι, αλλά και οι επισκέπτες της κεντρικής περιοχής του Δήμου, μπορούν να κάνουν τις δουλειές τους, χωρίς τη χρήση του αυτοκινήτου, αφού οι αποστάσεις δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλες και μπορούν να γίνουν με τα πόδια ή με ποδήλατο. • Η ύπαρξη του εξωτερικού δακτυλίου. Ο εξωτερικός δακτύλιος λειτουργεί σαν ένα είδος “περιφερειακής οδού”, όπου δεν αναγκάζει κάποιον που δεν έχει δουλεία στο κέντρο της πόλης να εισέλθει σε αυτό. • Ήπιες κλίσεις εδάφους. Οι μικρές αυτές κλίσεις ευνοούν τη χρήση λύσεων βιώσιμης κινητικότητας, όπως δίκτυο πεζοδρόμων, ποδηλατόδρομοι κλπ. 	<ul style="list-style-type: none"> • Σημαντικές ελλείψεις στον τομέα των μεταφορών. Δεν έχουν επαρκή συχνότητα, ούτε ικανοποιητικό εύρος κάλυψης όλων των περιοχών του Δήμου, αλλά καλύπτει μόνο τους βασικούς κεντρικούς οδικούς άξονες. • Έντονο το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης. Ισχύει σε όλους τους δρόμους του Δήμου, ενώ στο κέντρο είναι ίσως το κυρίαρχο στοιχείο, με συνέπειες το να εμποδίζεται η κίνηση των πεζών (στάθμευση πάνω στα πεζοδρόμια), της κυκλοφορίας (διπλοπαρκάρισμα) κλπ. • Στενοί δρόμοι. Υπάρχουν αρκετοί μέσα στο Δήμο, σχεδόν η πλειοψηφία, κάτι που δυσχεραίνει την κυκλοφορία, αφού στενοί δρόμοι δέχονται μεγάλο φόρτο κυκλοφορίας. • Στενά πεζοδρόμια. Συναντάται σε πολλούς δρόμους με φυσικό επακόλουθο τη δυσκολία της κίνησης των πεζών. • Κυκλοφοριακή συμφόρηση. Ένα έντονο φαινόμενο κυρίως στο κέντρο του Δήμου και στους κύριους οδικούς άξονες με εμπορικές και διοικητικές χρήσεις. • Έλλειψη ελεύθερων χώρων. Είναι ελάχιστοι και ανύπαρκτοι στο λειτουργικό κέντρο της πόλης. • Ακτινικό πολεοδομικό σύστημα. Ένα σύστημα που ξέρουμε ότι δυσχεραίνει και δεν ενδείκνυται για τα αυτοκίνητα. • Κακή ποιότητα οδικής υποδομής. Οι δρόμοι είναι γεμάτοι λακκούβες και κακοτεχνίες. • Χαμηλό μορφωτικό επίπεδο, ώστε να μπορούν να αφομοιωθούν οι έννοιες της βιώσιμης κινητικότητας και να πειστεί ο κόσμος να αφήσει το αυτοκίνητο. • Έλλειψη αστυνόμευσης για τη αποτροπή της παράνομης στάθμευσης και των κυκλοφοριακών παραβάσεων.

<u>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ</u>	<u>ΑΠΕΙΛΕΣ</u>
<ul style="list-style-type: none"> • ΣΚΑ - Προαστιακός. Η ένταξη του ΣΚΑ στο τοπικό πολεοδομικό περιβάλλον έχει σαν στόχο να αποφευχθούν ή να μειωθούν οι πιέσεις στο κυκλοφοριακό δίκτυο, τη στάθμευση και τις χρήσεις γης. • Προτεινόμενη γραμμή προαστιακού. Αναμένεται να μειώσει τις μετακινήσεις με Ι.Χ. και να δώσει νέες ευκαιρίες ανάπτυξης. • Δεν είναι απαραίτητη η χρήση του αυτοκινήτου για τις μετακινήσεις στο κέντρο. Οι αποστάσεις είναι μικρές και επιτρέπουν τη χρήση εναλλακτικών λύσεων για μετακίνηση. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ραγδαία αύξηση του πληθυσμού • Ηχητική και ατμοσφαιρική ρύπανση • Πυκνοδομημένο κέντρο. Το κέντρο του Δήμου παρουσιάζει μεγάλη πυκνότητα όσον αφορά το δομημένο χώρο, με πλήρη έλλειψη ελεύθερων χώρων και χώρων εκτόνωσης. • Έντονη ανάμειξη χρήσεων. Το κέντρο χαρακτηρίζεται από πολυλειτουργικότητα. • Έλλειψη κοινωνικής συνοχής από την ύπαρξη διαφορετικών ομάδων πληθυσμού, που δυσχεραίνει τις όποιες προσπάθειες για ανάπτυξη και αναβάθμιση της περιοχής. • Διέλευση βαρέων οχημάτων από κεντρικές περιοχές του Δήμου. Κάτι που επιβαρύνει την ήδη δύσκολη κατάσταση όσον αφορά το κυκλοφοριακό, που αποτελεί ένα έντονο πρόβλημα της περιοχής. • Εγκληματικότητα

3. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

3.1. ΓΕΝΙΚΑ

Κατά τη διαδικασία της μελέτης της περιοχής επέμβασης στο Δήμο Μενιδίου, με σκοπό τη διατύπωση πρότασης κρίνεται απαραίτητη η διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων και λύσεων. Τα εναλλακτικά σενάρια δεν είναι τίποτα άλλο από ολοκληρωμένες μελλοντικές προγραμματικές προβλέψεις του χώρου, που δείχνουν ποια θα είναι η εξέλιξή του, αν γίνουν κάποιες ενέργειες που θα υποδείξει ο μελετητής και θα υλοποιήσει ο φορέας ανάθεσης.

Ο ρόλος τους είναι να καλύπτουν ένα κατά το δυνατόν ευρύ φάσμα επιλογών πάνω στο αντικείμενο της μελέτης και να διαβαθμίζονται από τις πιο συντηρητικές έως τις πιο ριζοσπαστικές. Άλλωστε είναι κοινώς αποδεκτό ότι ιδανική λύση δεν υπάρχει, οπότε ο μελετητής καλείται να διαλέξει την καλύτερη δυνατή, γνωρίζοντας ότι η καθεμία από τις εναλλακτικές θα υπερέχει ή θα υστερεί σε κάποια σημεία σε σχέση με μία άλλη. Ένας άλλος λόγος για τον οποίο πρέπει να διατυπωθούν διάφορες εναλλακτικές λύσεις και σενάρια είναι ο παράγων αβεβαιότητα. Το μόνο σίγουρο σε κάποιον σχεδιασμό που αφορά το μέλλον, είναι η αβεβαιότητα αν το μέλλον θα είναι αυτό που έχει προβλέψει ο σχεδιαστής. Έστω κι αν μία λύση φαίνεται καλύτερη από άλλες, δεν μπορεί κανείς να εγγυηθεί πως αυτή η υπεροχή της θα διατηρηθεί και στο μέλλον.

3.2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

Τα σενάρια λοιπόν θα πρέπει να χαρακτηρίζονται από ευελιξία, έτσι ώστε να υπάρχει δυνατότητα αλλαγών σχεδόν σε κάθε στάδιο του σχεδιασμού και της υλοποίησης, καθώς και δυνατότητα επικαιροποιήσεων χωρίς να κινδυνεύει να καταρρεύσει όλο το σύστημα του σχεδιασμού.

Μηδενικό σενάριο

Ένα πρώτο σενάριο, και το πιο επικίνδυνο, είναι να μη γίνει καμία ενέργεια και να μη ληφθεί κανένα μέτρο. Ένα τέτοιο ενδεχόμενο μπορεί να επιφέρει την ανεξέλεγκτη επέκταση της πόλης με επακόλουθο την ερήμωση περιοχών, τον κορεσμό κάποιων άλλων και την πλήρη αποκοπή από το παρελθόν με όλες τις επιπτώσεις. Στον τομέα του περιβάλλοντος και των μεταφορών, δεδομένου ότι θα συνεχίσει η αύξηση των αυτοκινήτων, στο μέλλον ο δήμος θα αντιμετωπίσει ακόμα πιο σοβαρά προβλήματα ρύπανσης και κυκλοφοριακής συμφόρησης στο ήδη επιβαρυσμένο κέντρο του. Λόγω αυτών η ποιότητα ζωής συνεχώς θα υποβαθμίζεται η περιοχή δε θα αποτελεί πόλο έλξης και η κατάσταση μπορεί να γίνει κάποια στιγμή, μη αναστρέψιμη. Το επίπεδο κινδύνου σε αυτή την πρόταση είναι αριστά υψηλό, ενώ δεν προκαλεί καμιά θετική επίπτωση στην περιοχή που μελετάται.. Είναι προτιμότερο λοιπόν να γίνουν κάποιες ενέργειες που να προωθούν την εξέλιξη, την εξυγίανση και την ανάπτυξη της πόλης, παρά να αφεθεί το μέλλον στην τύχη.

Σενάριο ήπιων παρεμβάσεων

Το σενάριο αυτό προβλέπει ήπιες παρεμβάσεις με στόχο τον περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου. Πιο συγκεκριμένα, στην περιοχή του Παλαιού Μενιδίου προτείνονται κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για την ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων. Στο εμπορικό κέντρο της περιοχής θα γίνει μικρή επέκταση του υπάρχοντος, ανεπαρκούς δικτύου πεζοδρομίων. Προβλέπεται κατασκευή πεζοδρομίων αλλά και διαπλάτυνση των παλαιών αφού το πλάτος τους δεν είναι επαρκές. Επίσης θα υπάρξει διαχείριση και οργάνωση της στάθμευσης τόσο στο κέντρο όσο και στην περιοχή κατοικίας. Παράλληλα θα σχεδιαστεί συνολικό σύστημα αστικών συγκοινωνιών, ώστε να εξυπηρετείται όσο μεγαλύτερη επιφάνεια του Δήμου και όχι μόνο τους κύριους άξονες και θα καλύπτει τις ανάγκες των επιβατών. Πρόκειται για μια πρόταση που έχει ελάχιστους κινδύνους αναφορικά με την επίδραση στο περιβάλλον και την αποδοχή των κατοίκων, έχει μικρό σχετικά κόστος, αλλά όμως δεν επηρεάζει σημαντικά την βελτίωση της ποιότητας ζωής στην περιοχή και δεν εκπληρώνει ουσιαστικά το στόχο της βιώσιμης παρέμβασης και της αναλλακτικής μετακίνησης.

Σενάριο ολοκληρωμένης βιώσιμης παρέμβασης

Το σενάριο αυτό αποσκοπεί στη δραστηκή μείωση, αλλά όχι απαγόρευση, της χρήσης του αυτοκινήτου. Αυτό φυσικά δε σημαίνει κατ' ανάγκη μείωση των μετακινήσεων, αλλά τη δημιουργία εναλλακτικών τρόπων κίνησης, πιο ήπιων και φιλικών προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και τα μέσα μαζικής μεταφοράς (ΜΜΜ). Προτείνεται λοιπόν η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου – εκτεταμένου δικτύου πεζόδρομων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας που θα καλύπτει το σύνολο της κεντρικής περιοχής και θα συνδέει τους πόλους έλξης (πλατείες, χώρους πρασίνου κλπ). Παράλληλα θα σχεδιαστεί συνολικό σύστημα αστικών συγκοινωνιών, ώστε να εξυπηρετείται όσο μεγαλύτερη επιφάνεια του Δήμου και όχι μόνο τους κύριους άξονες και θα καλύπτει τις ανάγκες των επιβατών. Επιπλέον, θα σχεδιαστεί δίκτυο ποδηλατοδρόμων στην κεντρική περιοχή με πρόβλεψη για μελλοντική επέκτασή του σε ολόκληρο το δήμο. Η ανάγκη για στάθμευση θα καλύπτεται από χώρους στάθμευσης, οι οποίοι θα χωροθετηθούν σε κατάλληλα σημεία περιφερειακά του κέντρου και κοντά στο δακτύλιο. Εσωτερικά του δακτυλίου θα υπάρχει πρόβλεψη παρόδιας στάθμευσης αποκλειστικά και μόνο για τους κατοίκους της περιοχής και όχι για τους επισκέπτες. Πρόκειται για ένα σενάριο που καλύπτει όλους τους τρόπους βιώσιμης κινητικότητας, έχει λίγο μεγαλύτερο κίνδυνο αποδοχής από τους κατοίκους σε σχέση με το προηγούμενο σενάριο, γιατί τους ωθεί να εγκαταλείψουν τις παλιές τους συνήθειες μετακίνησης και να αλλάξουν νοοτροπία, έχει υψηλότερο κόστος, όμως οι θετικές επιδράσεις που θα έχει στην περιοχή που θα εφαρμοστεί, είναι μεγαλύτερες σε ότι αφορά στην μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, τη βελτίωση της όψης του αστικού τοπίου κλπ.

Carfree σενάριο

Είναι το πιο ριζοσπαστικό και ακραίο σενάριο με μετατροπή της κεντρικής περιοχής του δήμου σε μια carfree περιοχή. Δε θα επιτρέπεται δηλαδή η είσοδος αυτοκινήτου και το κέντρο θα είναι πλέον μια περιοχή με δίκτυα πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και μόνο κάποιες αστικές συγκοινωνίες θα μπορούν να εισέλθουν και να εξυπηρετούν τον κόσμο που δουλεύει, μένει ή επισκέπτεται την περιοχή. Ταυτόχρονα θα δημιουργηθούν περιφερειακά του κέντρου χώροι στάθμευσης που θα εξυπηρετούν ένα ορισμένο αριθμό αυτοκινήτων. Το σενάριο αυτό ενώ είναι το αποδοτικότερο όσον αφορά στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, κρύβει κινδύνους όσον αφορά στην αποδοχή των κατοίκων και στο επίπεδο εξυπηρέτησης τους μέσα στην περιοχή του κέντρου.

3.3. ΠΟΛΥΚΡΙΤΗΡΙΑΚΗ ΜΕΘΟΔΟΣ

3.3.1. Κριτήρια επιλογής βέλτιστου σεναρίου

Κυκλοφοριακό Κριτήριο: Κάθε σενάριο αξιολογείται σύμφωνα με το εάν επιδρά θετικά σε αυτούς τους προβληματικούς για την περιοχή τομείς, όπως είναι :

- ο χρόνος μετακίνησης
- το κόστος μετακίνησης και
- η κυκλοφοριακή συμφόρηση

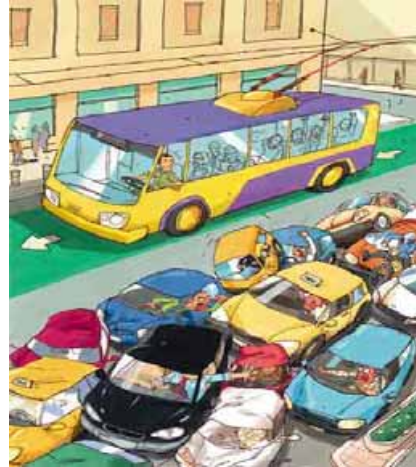


Περιβαλλοντικό Κριτήριο: Στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας εξετάζεται κατά πόσο κάθε σενάριο επηρεάζει το περιβάλλον ως προς :

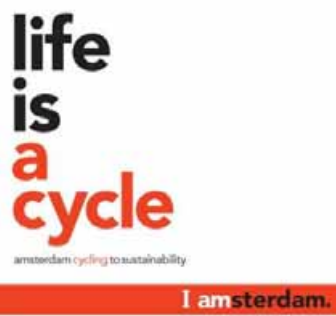
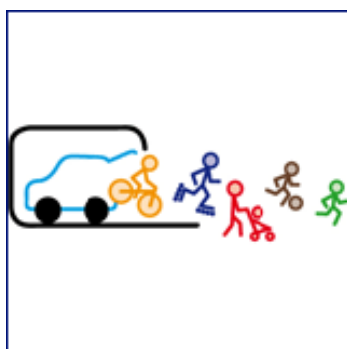
- την εκπομπή CO₂
- την κατανάλωση ενέργειας

Πολοδομικό Κριτήριο: Η ισχυροποίηση της περιοχής του Παλαιού Μενιδίου ως πόλου έλξης θα επιφέρει οφέλη στους εμπόρους αλλά και στους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής. Το πολεοδομικό κριτήριο καθορίζει το πόσο θα επηρεάσουν τα σενάρια την ανάπτυξη της περιοχής αλλά και την όψη του αστικού τοπίου.

Κοινωνικό Κριτήριο: Η βελτίωση της ποιότητας ζωής, η ασφάλεια των μετακινουμένων και η κοινωνική συνοχή αποτελούν τους άξονες σύμφωνα με τους οποίους το κάθε σενάριο διερευνάται εάν είναι κοινωνικά ωφέλιμο.



Αποδοχή Κατοίκων: Σε αρκετές περιπτώσεις ενώ οι κάτοικοι επιθυμούν τη βελτίωση του τρόπου ζωής και την ευκολία στη μετακίνηση είναι απρόθυμοι να αποδεχτούν κάποιες αλλαγές στις συνήθειες τους και στην αλλαγή νοοτροπίας.



3.3.2. Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων

		Μηδενικό Σενάριο	Σενάριο ήπιων παρεμβάσεων	Σενάριο ολοκληρωμένης βιώσιμης παρέμβασης	Carfree Σενάριο
Κυκλοφοριακό Κριτήριο	Κυκλοφοριακή Συμφόρηση	0	2	4	5
	Χρόνος Μετακίνησης	0	2	5	5
	Κόστος Μετακίνησης	0	2	4	5
Περιβάλλον	Εκπομπές CO ₂	0	2	4	5
	Κατανάλωση Ενέργειας	0	2	4	5
Πολεοδομικό Κριτήριο	Όψη Αστικού Χώρου	0	3	5	2
	Ισχυροποίηση Πόλου Έλξης	0	3	5	1
Κοινωνικό Κριτήριο	Ποιότητας Ζωής	0	3	5	5
	Ασφάλεια	0	2	4	5
	Κοινωνική Συνοχή	0	2	5	5
Αποδοχή Κατοίκων		2	4	3	0
Κόστος Κατασκευών		5	3	1	0
		7	30	49	43

Πίνακας 1: Βαθμολόγηση εναλλακτικών σεναρίων με βάση τα κριτήρια επιλογής. Η βαθμολόγηση ξεκινάει από 0 (το σενάριο με τη λιγότερη θετική επίδραση) και καταλήγει στο 5 (το σενάριο με τη μεγαλύτερη θετική επίδραση).

Το σενάριο λοιπόν που επιλέγεται τελικά είναι αυτό της ολοκληρωμένης βιώσιμης παρέμβασης που φαίνεται να έχει τη μεγαλύτερη θετική επίδραση στην περιοχή μελέτης και ανταποκρίνεται περισσότερο στην έννοια της βιώσιμης κινητικότητας.

4. ΣΕΝΑΡΙΟ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

4.1. ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Οι βασικές κατευθύνσεις των προτεινόμενων παρεμβάσεων είναι:

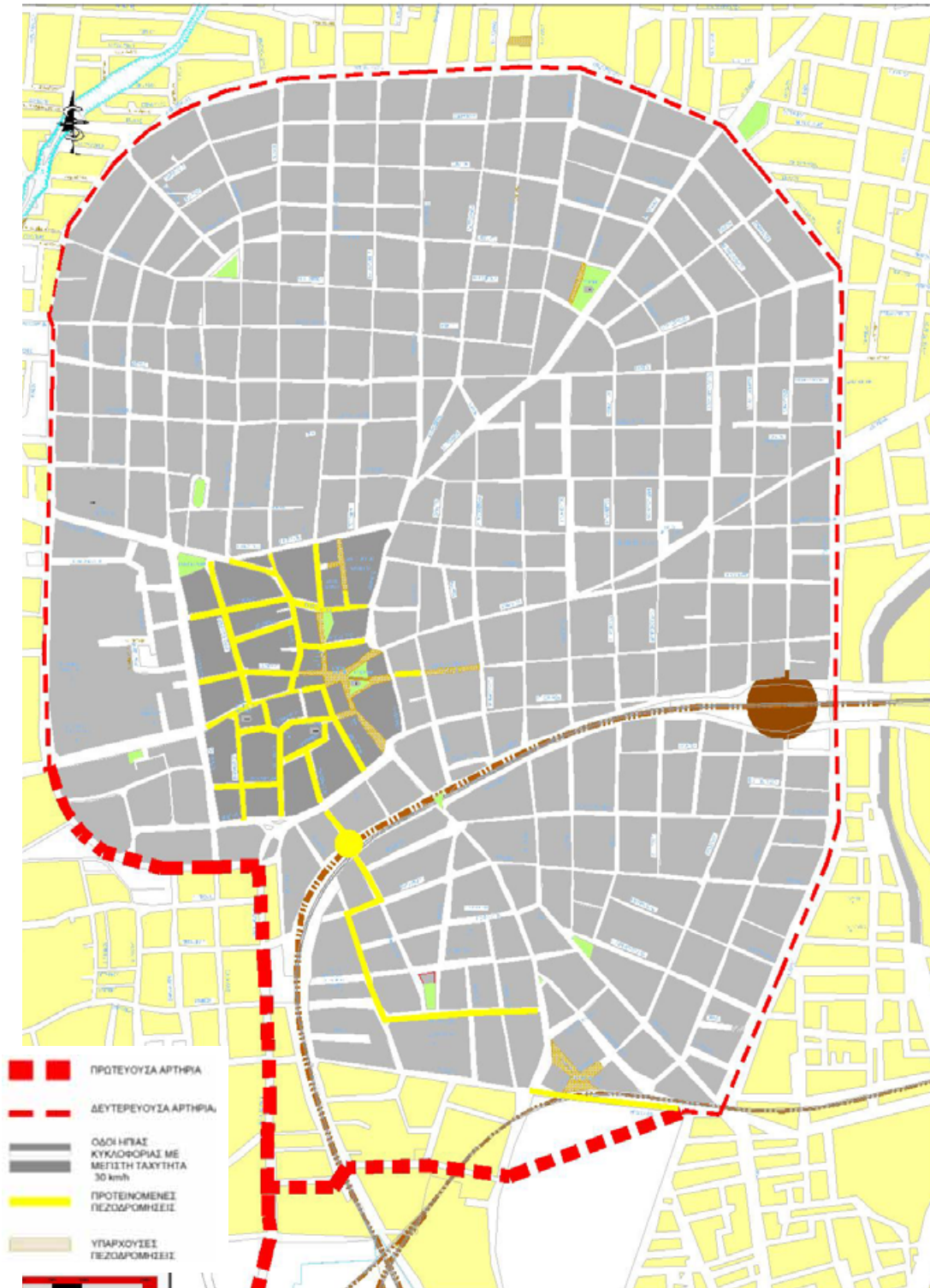
- ❖ Η εγκαθίδρυση ενός ιεραρχημένου οδικού δικτύου με στόχο την περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής με την ανακατανομή των φόρτων στο οδικό δίκτυο και τη σταδιακή παραχώρηση αστικού χώρου από το Ι.Χ. στον πεζό.
- ❖ Η δημιουργία δικτύου μονοδρομήσεων με στόχο τον σχηματισμό «κυψέλων» εσωτερικής κυκλοφορίας (loops) για την αποφυγή των διαμπερών κινήσεων, ώστε η κίνηση να διεξάγεται περιφερειακά, και μέσα στις περιοχές αυτές να εισέρχονται μόνο όσοι έχουν προορισμό σημεία αυτής της περιοχής (πχ, την κατοικία τους).
- ❖ Η δημιουργία περιοχής προστασίας στον κεντρικό εμπορικό πυρήνα (εμφανίζεται στο χάρτη με σκούρο γκρι χρώμα), με τη συμπλήρωση του υφιστάμενου δικτύου πεζοδρόμων και επέκταση του ώστε να καλύπτει το σύνολο της περιοχής και να συνδέει τις πλατείες, τους χώρους πρασίνου και τους σημαντικότερους πόλους έλξης (σχολεία, αθλητικοί χώροι, κλπ)
- ❖ Η δημιουργία πεζογέφυρας που να ενώνει οργανικά το πάνω με το κάτω τμήμα που τεμαχίζεται από τις σιδηροδρομικές γραμμές.
- ❖ Η αποθάρρυνση της χρήσης του Ι.Χ. και ταυτόχρονα ενθάρρυνση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης πιο ήπιων και πιο φιλικών προς το περιβάλλον με στόχο την αποσυμφόρηση του κέντρου και τη βιωσιμότητα στον τομέα των μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται η δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων που καλύπτουν όλη την περιοχή μελέτης και συνδέουν τον κεντρικό εμπορικό πυρήνα με τον εξωτερικό δακτύλιο και στη συνέχεια με άλλα σημεία ενδιαφέροντος του Δήμου.
- ❖ Ο χαρακτηρισμός ολόκληρου του οδικού δικτύου στην περιοχή του κέντρου (πέταλο), ως δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας, είτε με ειδική σήμανση (μέγιστη ταχύτητα 30 km/h), είτε με διαμορφώσεις τύπου woonerf.
- ❖ Η εκτροπή της οδού Μπόσδα μέσα από το στρατόπεδο και υπογειοποίηση κάτω από τις σιδηροδρομικές γραμμές στο νοτιοδυτικό τμήμα της περιοχής, ώστε οι οδοί Αριστοτέλους και Μπόσδα να λειτουργούν ως εξωτερικός περιφερειακός δακτύλιος.
- ❖ Η εφαρμογή σειράς κρίσιμων παρεμβάσεων αναφορικά με τα ζητήματα στάθμευσης στην κεντρική περιοχή, όπως η απαγόρευση της στάθμευσης παρά την οδό σε δρόμους περιορισμένου πλάτους και η δημιουργία πέντε νέων υπόγειων χώρων στάθμευσης περιμετρικά του εξωτερικού δακτυλίου για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών της περιοχής.
- ❖ Η ενίσχυση του ρόλου των αστικών συγκοινωνιών, για την απορρόφηση τμήματος των μετακινήσεων που γίνονται σήμερα με Ι.Χ., την βελτίωση των συνδέσεων των γειτονιών με την κεντρική περιοχή και την καλύτερη εξυπηρέτηση των κοινωνικά ευαίσθητων πολιτών (μαθητές, παιδιά, ηλικιωμένοι, ΑΜΕΑ, κλπ). Η ενίσχυση περιλαμβάνει τη δημιουργία δύο νέων γραμμών mini bus.

4.2. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Η πρόταση στοχεύει στη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου, άρα και των προβλημάτων που αυτό συνεπάγεται (κυκλοφοριακή συμφόρηση, ατμοσφαιρική ρύπανση κλπ). Αυτό δε σημαίνει κατ' ανάγκη μείωση των μετακινήσεων. Η ενίσχυση της πεζής μετακίνησης αποτελεί βασική επιδίωξη της παρούσας πρότασης, καθώς ο σχεδιασμός κατά τρόπο ώστε το μέγιστο δυνατό ποσοστό των μετακινήσεων να γίνεται με τα πόδια είναι ένας από τους μεγάλους στόχους για τη βιωσιμότητα της πόλης. Στις σημερινές πόλεις, η στρατηγική προσέλευσης πεζών στους δρόμους μεταφράζεται με βελτιώσεις στα πεζοδρόμια, διαπλατύνσεις, κατασκευές διαβάσεων κλπ, έτσι ώστε να δημιουργούνται μεγάλου μήκους «διάδρομοι» για τον πεζό, ανταγωνιστικοί άλλων μετακινήσεων.

Οι διαδρομές λοιπόν αυτές χωρίζονται σε πεζοδρόμους, σε ποδηλατοδρόμους και στις λεγόμενες πράσινες διαδρομές που αναλύονται παρακάτω, ενώ γίνεται χαρακτηρισμός ολόκληρου του οδικού δικτύου ως δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας μέσα στην περιοχή μελέτης (πέταλο). Επιλέγονται υλικά επίστρωσης κατάλληλα για την κίνηση του πεζού με παράλληλη βιοκλιματική δράση, όπως είναι οι ανοιχτόχρωμοι κυβόλιθοι, ενώ γίνονται ειδικές διαμορφώσεις για άτομα με κινητικά προβλήματα και προβλήματα όρασης.

Δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας: Οι δρόμοι αυτοί επιτρέπουν την κίνηση του αυτοκινήτου, όμως διασφαλίζουν την μείωση ταχύτητας, είτε με ειδική σήμανση, είτε με την καλύτερη κατανομή του χώρου μεταξύ του πεζού και των θέσεων στάθμευσης (διαμορφώσεις τύπου wooperf). Το wooperf έχει οφιοειδή κάτοψη που επιτυγχάνεται με την τοποθέτηση νησίδων πεζοδρομίου ή φύτευσης σε κατάλληλα σημεία ώστε να οριοθετούνται ξεκάθαρα οι χώροι στάθμευσης, να μην υπάρχει δυνατότητα υπέρβασης της ταχύτητας πάνω από 30 – 40 χλμ/ώρα και ο υπόλοιπος χώρος να αποδίδεται στον πεζό.

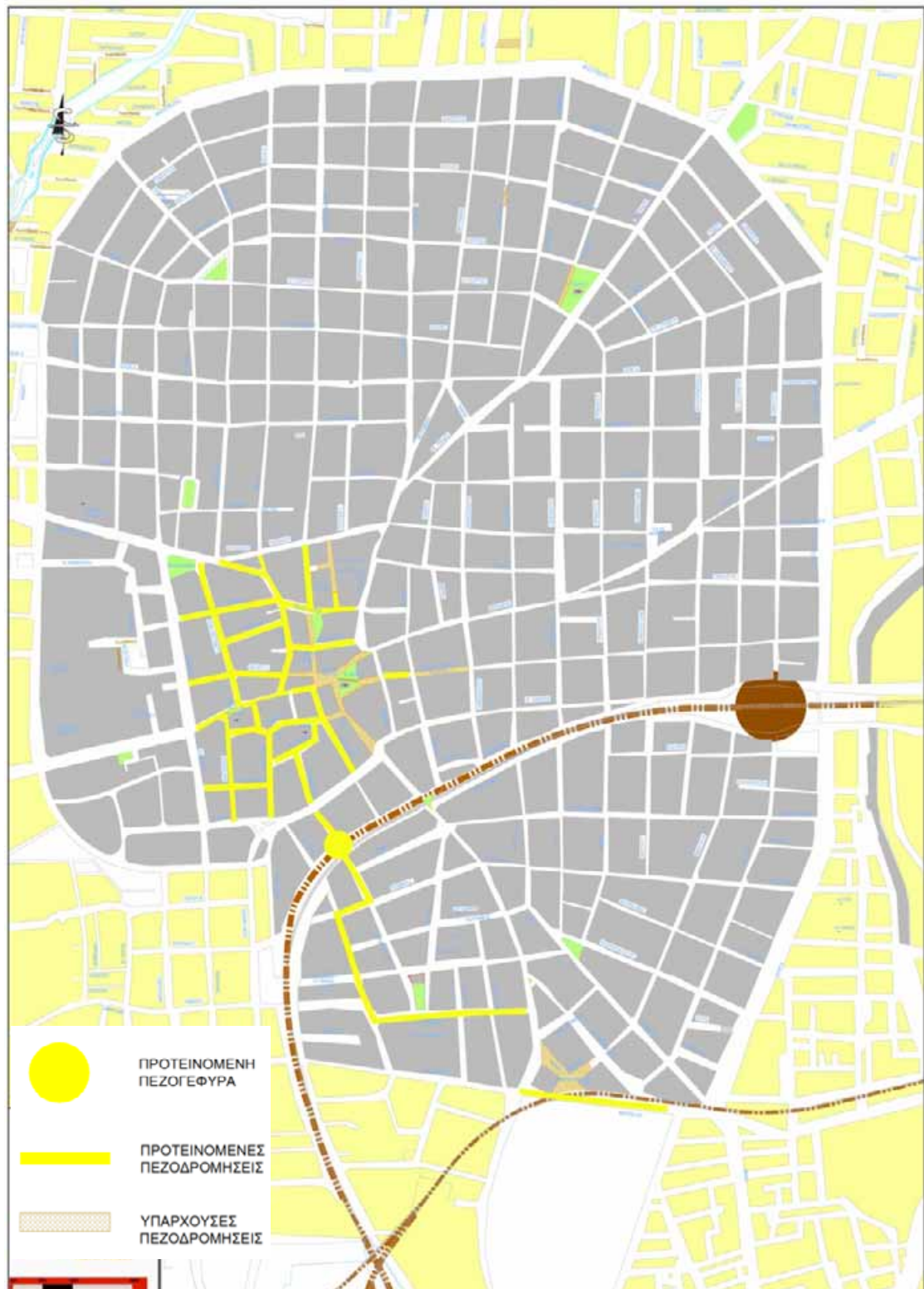


Χάρτης 4: Προτεινόμενη ιεράρχηση. Πηγή: Υπόβαθρο χάρτη του Δήμου με προσωπικές παρεμβάσεις.



Χάρτης 5: Προτεινόμενες μονοδρομήσεις. Πηγή: Υπόβαθρο χάρτη του Δήμου με προσωπικές παρεμβάσεις.

Πεζόδρομοι: Στην περίπτωση αυτή απαγορεύεται η διέλευση αυτοκινήτων και ολόκληρο το πλάτος του δρόμου αποδίδεται στους πεζούς και ποδηλάτες. Έτσι υπάρχει χώρος να γίνουν κατάλληλες διαμορφώσεις με φυτεμένα παρτέρια και παγκάκια και ο χώρος να γίνει πιο «ζωντανός» ενισχύοντας τη στάση και δίνοντας τη δυνατότητα για μια άνετη βόλτα χωρίς εμπόδια σε έναν ανθρώπινο χώρο. Η χωροθέτηση θα είναι τέτοια ώστε να υπάρχει δυνατότητα εισόδου σε οχήματα τροφοδοσία ή οχήματα ανάγκης όπως ασθενοφόρα κλπ.



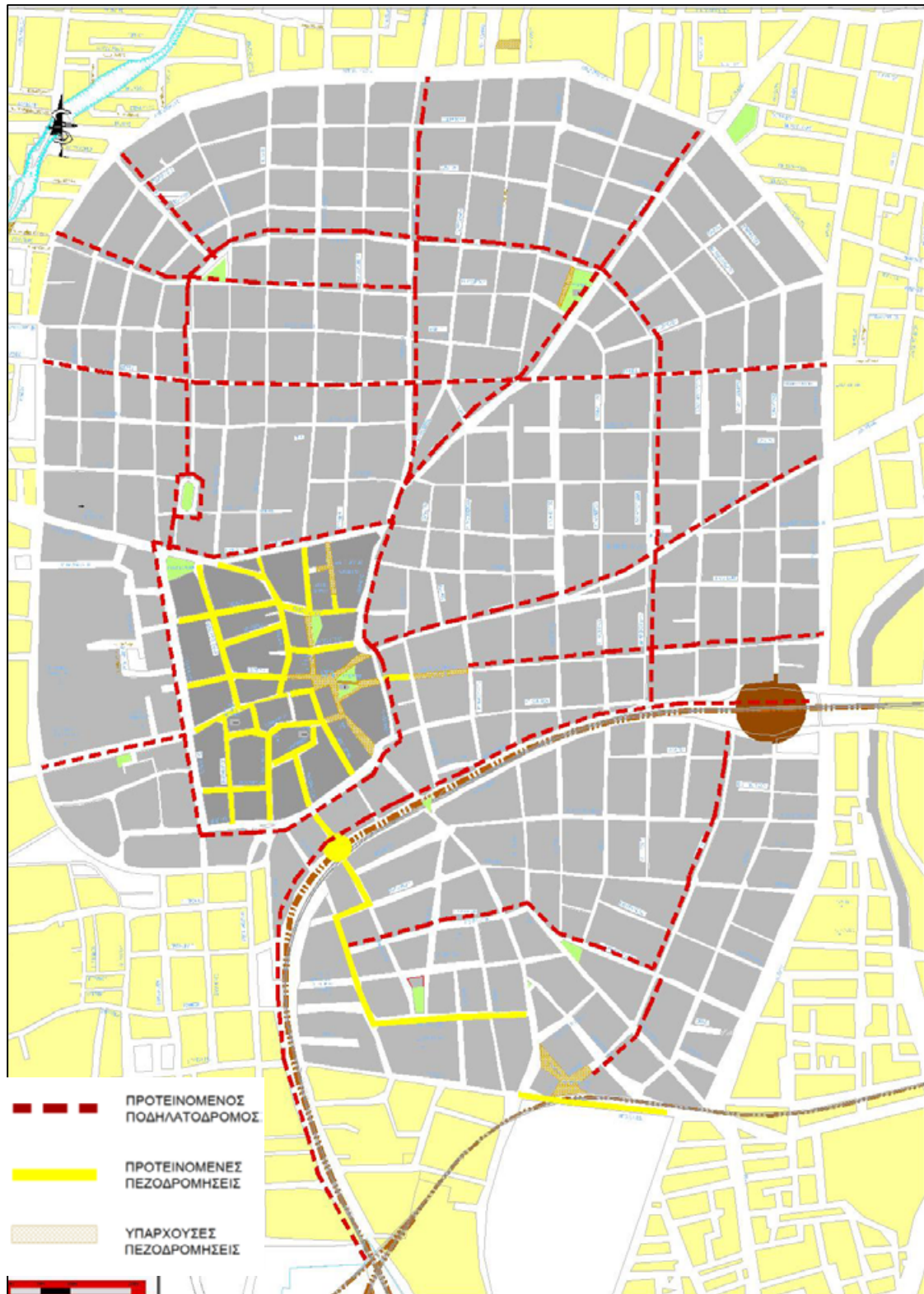
Χάρτης 6: Δίκτυο πεζοδρόμων. Πηγή: Υπόβαθρο χάρτη του Δήμου με προσωπικές παρεμβάσεις.

Ποδηλατόδρομοι: Το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων εκτείνεται σε όλη την περιοχή μελέτης. Το ποδήλατο, μετά το περπάτημα, αντιπροσωπεύει τον πιο 'αθώο' και ήπιο τρόπο μετακίνησης. Είναι αθόρυβο, δεν ρυπαίνει, δεν καταναλώνει χώρο και καύσιμα, είναι το λιγότερο επικίνδυνο μέσο απέναντι στον πεζό, αλλά και στον αναβάτη του.

Επίσης, ενθαρρύνει την ανάπτυξη και διατήρηση της κοινωνικής ζωής και συνοχής στις πόλεις. Οι χαμηλές ταχύτητες επιτρέπουν στους πολίτες να συναντούνται μεταξύ τους και να επικοινωνούν. Μπορούν να έχουν στενή επαφή με τις εξελίξεις στην πόλη και τις αλλαγές και τις ανάγκες της. Οι αλληλεπιδράσεις ανάμεσα στον αστικό χώρο και στους χρήστες του ποδηλάτου είναι άμεσες. Η αντίληψη είναι άμεση στα έργα και στις μεταβολές που συμβαίνουν στην πόλη.

Το ποδήλατο είναι ένα μέσον που βοηθάει στην κοινωνική ισότητα. Όλοι πάνω στο ποδήλατό τους είναι ίσοι: πλούσιοι ή φτωχοί, άνδρες ή γυναίκες, παιδιά ή ηλικιωμένοι μπορούν να αισθάνονται κάτοχοι και χρήστες του ίδιου μέσου. Δεν εκφράζει την οικονομική κατάσταση ούτε αποτελεί στοιχείο επίδειξης κοινωνικής ταυτότητας. Οι δρόμοι, οι ταχύτητες, οι αποστάσεις είναι ίσες για όλους. Είναι ένα μέσο που βασίζεται στην προσωπική προσπάθεια και όχι στα χρήματα που έχουν δοθεί για να αγοραστεί. Επιπλέον η χαμηλή ταχύτητα επιτρέπει την προσοχή και την πρόνοια προς τις ομάδες που είναι πιο αδύναμες. Το ποδήλατο προσφέρει μια ήπια προσιτή και οικονομική μορφή άσκησης κατάλληλη για όλες τις ηλικίες.

Τέλος οι συνθήκες που ευνοούν την κίνηση του ποδηλάτου ταυτίζονται με τις συνθήκες που θα χαρακτήριζαν τη βιώσιμη πόλη: μικρές ταχύτητες οχημάτων, καθαρός αέρας, χαμηλά επίπεδα θορύβου, όμορφο οδικό περιβάλλον, συστηματικά συντηρούμενο αστικό δάπεδο, επαρκής εξοπλισμός σήμανσης και πληροφόρησης. Πρόκειται για χαρακτηριστικά εκείνης της πόλης που για τη λειτουργία της θα δώσει μεγάλο ρόλο στις μεταφορές, στο περπάτημα και το ποδήλατο. Αυτοί οι τρεις τρόποι, αποτελούν πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας.



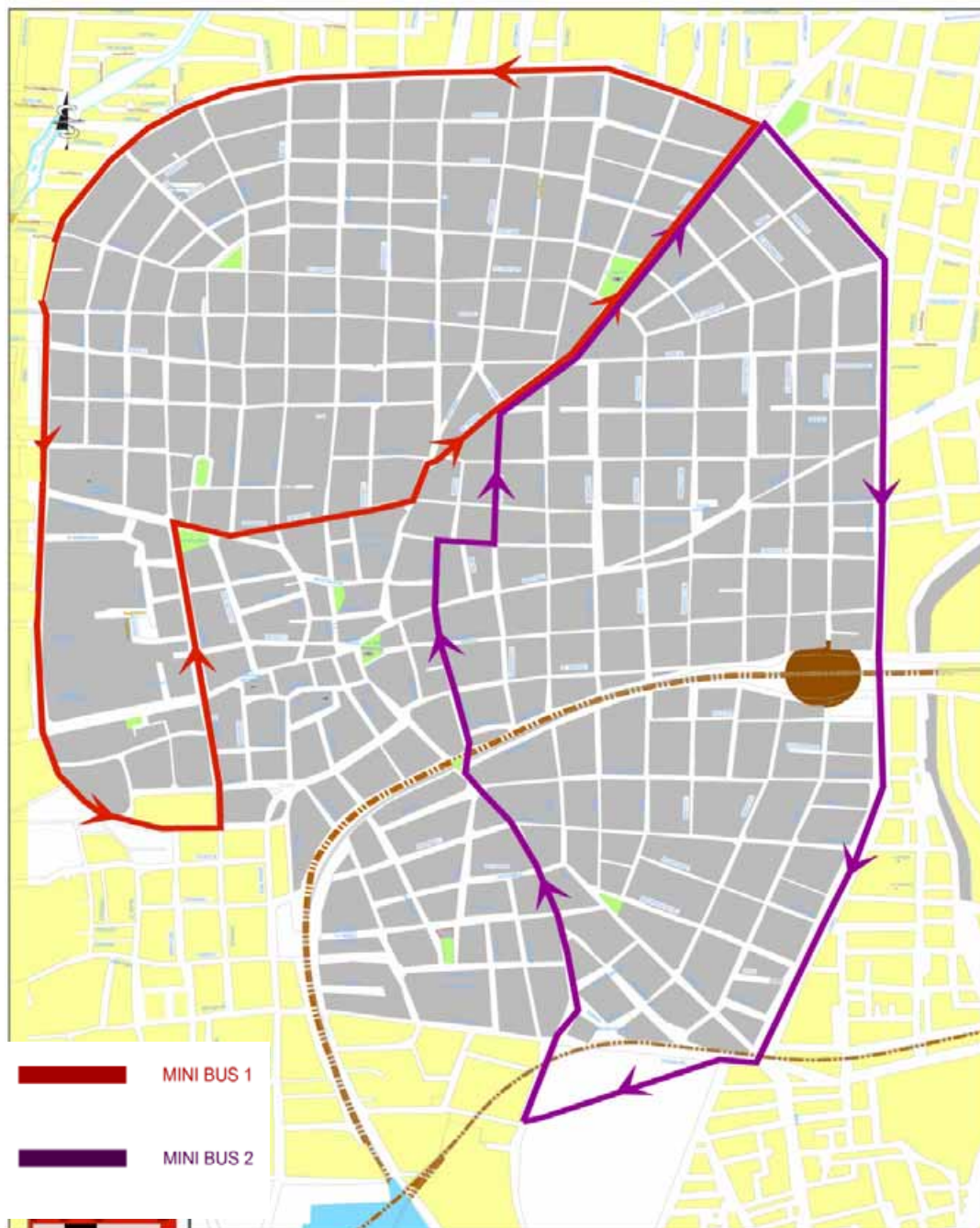
Χάρτης 7: Δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Πηγή: Υπόβαθρο χάρτη του Δήμου με προσωπικές παρεμβάσεις.

Πράσινες διαδρομές: Οι διαδρομές αυτές περιλαμβάνουν την διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, με ταυτόχρονη μείωση του πλάτους της λωρίδας κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στο ελάχιστο επιτρεπτό, χωρίς τη δυνατότητα στάθμευσης εκατέρωθεν του δρόμου και την προσθήκη ποδηλατοδρόμου. Το σύστημα συμπληρώνεται με φύτευση, ένα βασικό στοιχείο ποιότητας ζωής στην πόλη, κατάλληλη όμως ώστε να μην εμποδίζει την κίνηση των πεζών αλλά και να μην κρύβει τις βιτρίνες των καταστημάτων (όπου υπάρχουν), δηλαδή να μην προκαλεί τραυματισμούς (αγκάθια), όταν πρόκειται για δέντρα, να έχουν ελάχιστο ύψος 2,20 μέτρα, και να είναι φυλλοβόλα ώστε να ενισχύουν τα βιοκλιματικά χαρακτηριστικά το δρόμου (δροσιά το καλοκαίρι – ζέστη το χειμώνα).



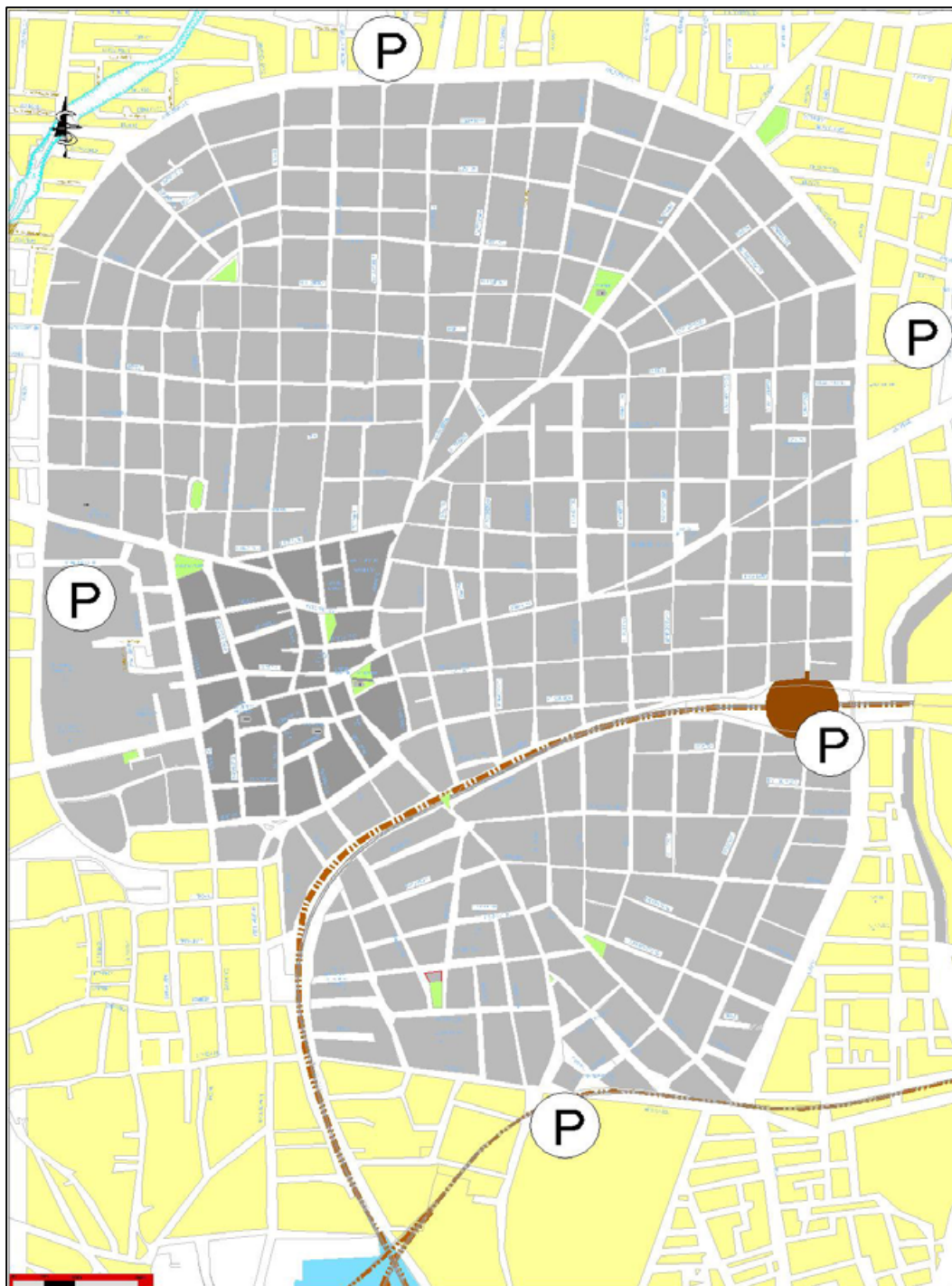
Χάρτης 8: Πράσινες διαδρομές. Πηγή: Υπόβαθρο χάρτη του Δήμου με προσωπικές παρεμβάσεις.

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς: Το σημαντικότερο κριτήριο σχεδιασμού των προτεινόμενων γραμμών είναι να ενισχυθούν οι προϋποθέσεις για αλλαγή προτίμησης μέσου μεταφοράς από το Ι.Χ. στο αστικό λεωφορείο για τις μετακινήσεις με προορισμό το κέντρο του Δήμου Μενιδίου. Προκειμένου όμως να γίνει κάτι τέτοιο εφικτό και να φέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα, θα πρέπει οι παρεμβάσεις να γίνουν παράλληλα με την προώθηση και την τόνωση της δημόσιας συγκοινωνίας. Απαιτείται λοιπόν η οργάνωση ενός ολοκληρωμένου δικτύου συγκοινωνίας με τακτικά δρομολόγια που θα εξυπηρετούν και θα καλύπτουν τις ανάγκες των κατοίκων και των επισκεπτών. Στα πλαίσια αυτά, εντάσσονται άλλωστε και οι δύο προτεινόμενες γραμμές mini-bus. Ο σχεδιασμός των προτεινόμενων νέων γραμμών, ώστε αυτές να καταστούν ελκυστικές και προσιτές για το κοινό, γίνεται με βάση τα ακόλουθα επιμέρους κριτήρια σχεδιασμού: πυκνότητα δρομολογίων στον χρόνο, πυκνότητα δρομολογίων στο χώρο, άνεση, αξιοπιστία και φθηνό κόστος.



Χάρτης 9: Προτεινόμενες διαδρομές MINI BUS. Πηγή: Υπόβαθρο χάρτη του Δήμου με προσωπικές παρεμβάσεις

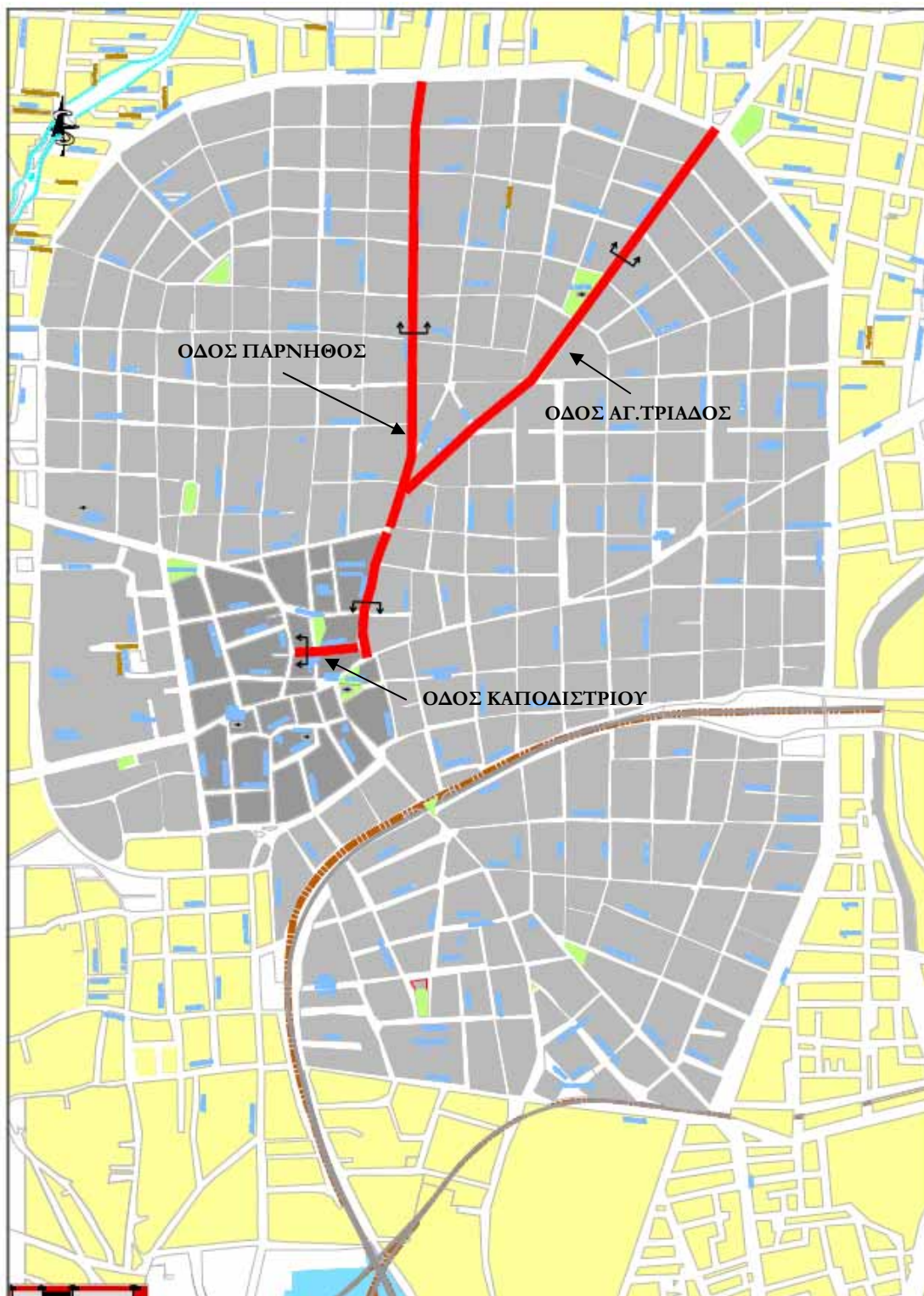
Χώροι στάθμευσης: Προτείνεται η δημιουργία πέντε νέων υπόγειων χώρων στάθμευσης, οι οποίοι, πρέπει να χωροθετηθούν σε σημεία του περιμετρικού εξωτερικού δακτυλίου, ώστε να απορροφούν μέρος της ζήτησης για στάθμευση και συνεπώς να περιοριστεί ο αριθμός των οχημάτων που εισρέουν στο κέντρο. Φυσικά, χώροι στάθμευσης δεν θα πρέπει να κατασκευάζονται στα κέντρα των πόλεων αλλά στην περιφέρεια αυτών, παρά μόνο σε περιπτώσεις όπου το πρόβλημα στάθμευσης των κατοίκων είναι πειστικό λόγω των μεγάλων πυκνοτήτων. Τότε και μόνο τότε, είναι σωστό να προβλέπεται η δημιουργία υπόγειων δημοτικών παρκινγκ που θα εξυπηρετεί αποκλειστικά τους κατοίκους της περιοχής και όχι τους εργαζόμενους ή τους επισκέπτες, ώστε να μη λειτουργήσουν σαν πόλοι έλξης και άλλων Ι.Χ. Η τακτική αυτή εφαρμόζεται στη Βιέννη.



Χάρτης 10: Θέσεις υπόγειων χώρων στάθμευσης. Πηγή: Υπόβαθρο χάρτη του Δήμου με προσωπικές παρεμβάσεις

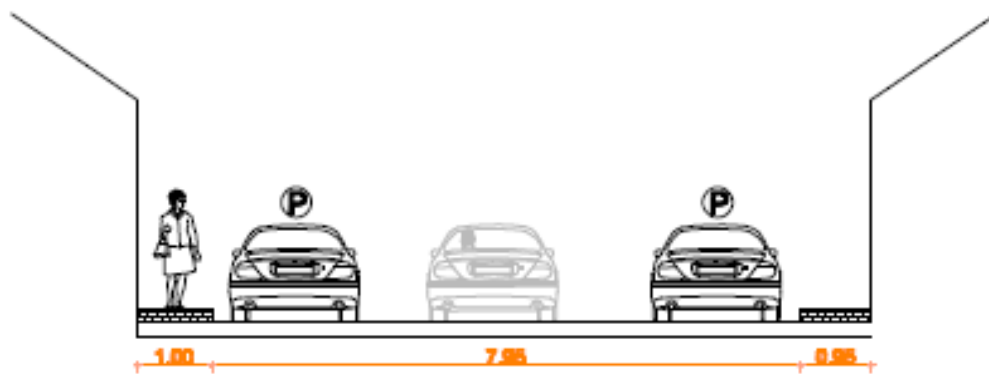
4.3. ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Στον ακόλουθο χάρτη απεικονίζονται οι δρόμοι που επιλέξαμε να παρουσιάσουμε σε αυτό το κεφάλαιο, ως ένα ενδεικτικό δείγμα αποτύπωσης των προτάσεων που αναλύθηκαν παραπάνω, σε επίπεδο διατομών και φωτορεαλισμού.

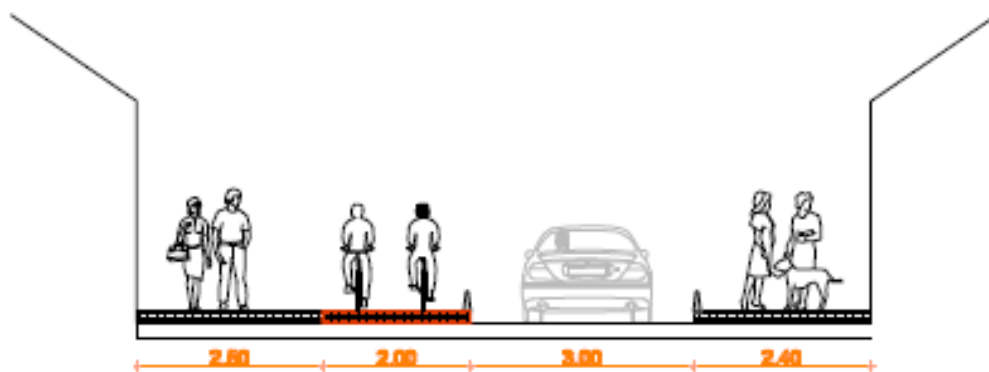


Χάρτης 11: Θέσεις επιλεγμένων δρόμων. Πηγή: Υπόβαθρο χάρτη του Δήμου με προσωπικές παρεμβάσεις

4.3.1. Οδός Πάρνηθος εκτός εσωτερικού δακτυλίου

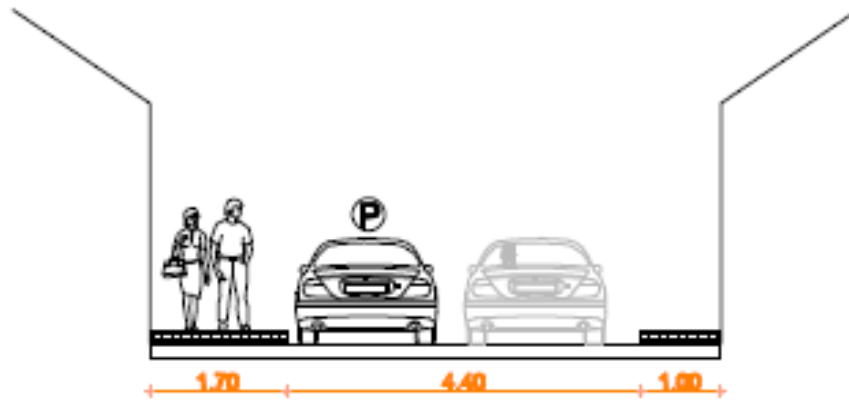


ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

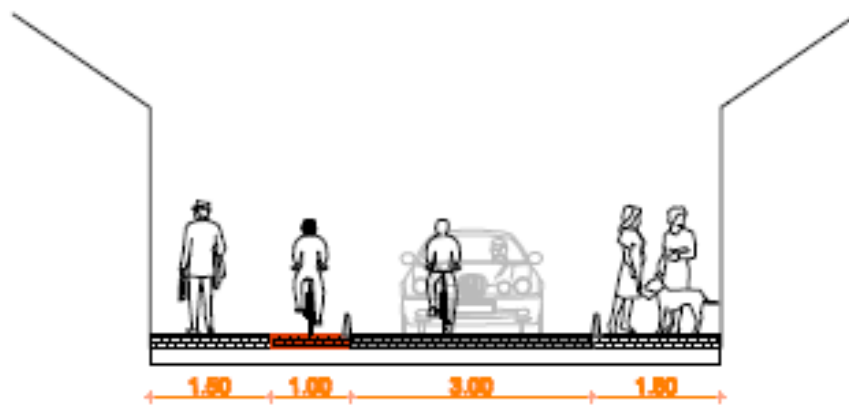


ΠΡΟΤΑΣΗ

4.3.2. Οδός Πάρνηθος εντός εσωτερικού δακτυλίου



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

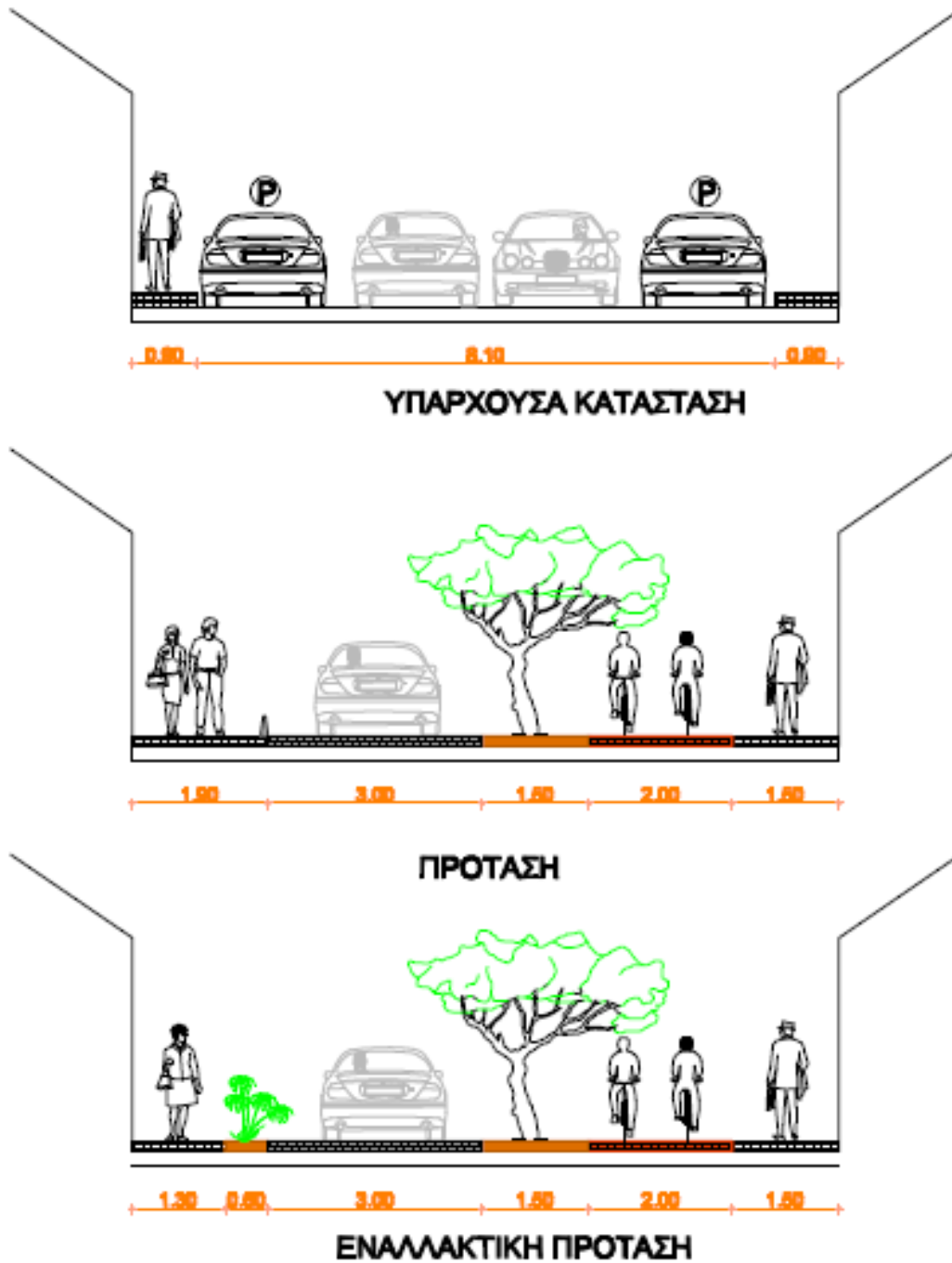


ΠΡΟΤΑΣΗ

(μετατροπή σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας με ανάμιξη του στα όμοια του πεζοδρομίου)



4.3.3. Οδός Αγίας Τριάδος (πράσινη διαδρομή)





4.3.4. Οδός Καποδιστρίου (πεζόδρομος)



4.10
0.50 0.45

ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



1.00 1.00 3.00

**ΠΡΟΤΑΣΗ
μετατροπή σε πεζόδρομο**



5. Επίλογος

Πόλεις που δημιουργήθηκαν πριν να εφευρεθεί το αυτοκίνητο δεν είναι δυνατόν να το ενσωματώσουν ομαλά. Η ένταξή του γίνεται αναπόφευκτα σε βάρος τρόπων μετακίνησης, όπως το ποδήλατο και το περπάτημα, που είναι αλληλένδετοι με τη μορφή, την κλίμακα και την αρχιτεκτονική του ιστού. Η ένταξή του ακυρώνει τις αισθητικές αξίες της πόλης.

Φυσικά, οι πόλεις είναι δυναμικοί οργανισμοί και προσαρμόζονται. Μπορούν να φιλοξενούν έναν αριθμό αυτοκινήτων χωρίς συνέπειες. Άλλωστε, τα αυτοκίνητα, ως οχήματα και ως υποδομή, μέχρις ενός ορίου, προσδίδουν μία δυναμική και εμπλουτίζουν την αισθητική του πολεοδομικού περιβάλλοντος. Πέραν αυτού του ορίου, τα υπόλοιπα αυτοκίνητα, που είναι και τα πιο πολλά, οι πόλεις δικαιούνται να τα απομακρύνουν. Αυτό είναι και το μεγάλο στοίχημα για την πόλη του 21^{ου} αιώνα. Αν επιτευχθεί, η πόλη θα αλλάξει μορφή.

Το καθεστώς λειτουργίας της πόλης, το ίδιο δυναμικής με σήμερα αλλά με λιγότερα αυτοκίνητα, είναι το καθεστώς που περιγράφει ο όρος βιώσιμη κινητικότητα. Η βιώσιμη κινητικότητα θα προσδώσει μια νέα αισθητική ταυτότητα στην πόλη, διότι βιώσιμη πόλη θα είναι μια πόλη ήπια, ανθρώπινη, ήσυχη, καθαρή και κυρίως ηθική απέναντι στο περιβάλλον.

Παρ' όλο που η βιώσιμη κινητικότητα στην ευρωπαϊκή πόλη προσεγγίζεται με μία δρομολογημένη ομαλή πορεία, στην Ελλάδα αν υπάρξει, θα επιτευχθεί με αλλαγή κατεύθυνσης και ανατροπή της νοοτροπίας όλων εκείνων που θεωρούν το αυτοκίνητο αναποδογυρισμένο. Στην Ελλάδα θα χρειαστούν ανατροπές για την υλοποίηση υποδομών σε συνθήκες ιδιαίτερα δύσκολες, όπου η λειτουργία του δικτύου συνεχώς επιβαρύνεται με μεγάλο αριθμό αυτοκινήτων, τα οποία κινούνται και σταθμεύουν καταπατώντας χώρους που δεν τους ανήκουν (αποκλειστικές λωρίδες δημόσιας συγκοινωνίας και πεζοδρόμια).

Με την υλοποίηση του συνόλου των παρεμβάσεων του προτεινόμενου σεναρίου, είναι γεγονός ότι η κυκλοφοριακή φυσιογνωμία του Μενιδίου θα διαφοροποιηθεί σημαντικά. Σε μεγάλο βαθμό θα συμβάλλει προφανώς στην ουσιαστική μείωση του συνολικού αριθμού των αυτοκινήτων που θα κινούνται εντός της κεντρικής περιοχής. Για το σκοπό αυτό, είναι αναγκαία η ιεράρχηση του οδικού δικτύου με τη δημιουργία δακτυλίου και την κατάταξη των οδών σε διάφορες κατηγορίες (ανάλογα με τις συνθήκες κυκλοφορίας που θα επικρατούν). Έτσι, η δημιουργία δακτυλίου θα αποτρέψει την είσοδο των αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης και θα ενθαρρύνει την πραγματοποίηση περιμετρικών, αυτού, μετακινήσεων, ώστε να προστατευτεί η κεντρική περιοχή της πόλης από μία σειρά διαμπερών ροών οχημάτων προς διάφορες κατευθύνσεις.

Είναι πολύ σημαντικό όμως, να τηρείται η ιεράρχηση του οδικού δικτύου από τους οδηγούς (οι οποίοι δυστυχώς δύσκολα πειθαρχούν), ώστε να επικρατεί ένα κοινωνικό περιβάλλον ευγένειας και πολιτισμού, όπου οι πολίτες ώριμα και συναινετικά θα διαχειρίζονται τον κορεσμένο χώρο της σύγχρονης πόλης προσέχοντας να μετακινούνται χωρίς να προκαλούν ή να απειλούν όσους μοιράζονται μαζί τους το δρόμο. Στην Ελλάδα, οι γνωστές παραμορφώσεις με τη χρήση τοπικών δρόμων από διαμπερείς ροές, οφείλονται στον κορεσμό, ο οποίος είναι αποτέλεσμα κυρίως της ελλειμματικής δημόσιας συγκοινωνίας.

Οι νέες κυκλοφοριακές συνθήκες, αποσκοπούν στη δημιουργία ιδανικών συνθηκών κίνησης, πιο άνετης και πιο ασφαλούς με την προώθηση άλλων τρόπων και μέσων μετακίνησης πιο ήπιων και πιο φιλικών προς το περιβάλλον και την κλίμακα της πόλης, όπως είναι το περπάτημα, το ποδήλατο ή η δημόσια συγκοινωνία.

Κάθε προσπάθεια οργάνωσης του περιβάλλοντα χώρου, θα πρέπει να έχει σα στόχο τον άνθρωπο, καθώς, τότε και μόνο τότε, προασπίζεται το κοινωνικό συμφέρον και οι άνθρωποι ζουν ισορροπημένα, χωρίς νοσηρά κοινωνικά φαινόμενα που αποθαρρύνουν και περιορίζουν τον προσωπικό τρόπο έκφρασης και δράσης. Η βιώσιμη και αειφόρος ανάπτυξη της πόλης είναι δυνατόν να προκύψει μέσα από μία συνεχή πορεία αλλαγών και

παρεμβάσεων, με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος.

Βασικός λοιπόν στόχος και προϋπόθεση για την επιτυχή υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων που αναλύθηκαν παραπάνω, είναι η αλλαγή της νοοτροπίας των πολιτών. Οι κάτοικοι στην πλειονότητα τους είναι αρνητικοί σε μέτρα που θα δυσκόλευαν τη χρήση του αυτοκινήτου, που θα περιόριζαν τις ελευθερίες στάθμευσης και που γενικά θα άλλαζαν τις καθημερινές τους συνήθειες. Είναι απαραίτητη λοιπόν η σωστή ενημέρωση για τις θετικές επιπτώσεις που θα έχουν οι παρεμβάσεις στην ποιότητα ζωής των κατοίκων και ότι η επίτευξη της αειφορίας θα πρέπει να καθοδηγεί κάθε έργο ανάπτυξης.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αττικό Μετρό (1996), *Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό*.
- Albrechts L. (2002) "*The Planning Community Reflects on Enhancing Public Involvement. Views from Academics and Reflective Practitioners*", *Planning Theory and Practice*, 3 (3): 331-47.
- Banister D. (2003) "*Critical pragmatism and congestion charging in London*", *International Social Science Journal*, 55 (2): 249-264.
- Bedford T., Clark J. and Harrison C. (2002), "Limits to new public participation practices in local land use planning", *Town Planning Review*, 73 (3): 311-31.
- Βλαστός, Θ. (1997), "Αθήνα. Φάκελος Βιωσιμότητα και Μεταφορές. Τεχνική ή Πολιτική προσέγγιση;" στα πρακτικά πανευρωπαϊκού συνεδρίου: Βιώσιμο Αστικό Περιβάλλον - Θεσμοί και Διαχείριση, Αθήνα: Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων: 87 – 94.
- Βλαστός Θ. (2003): *Μια διαφορετική δημόσια συγκοινωνία σε μια διαφορετική πόλη*, PRECO, DG REGIO, EU, Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων.
- Βλαστός Θ., Μπαρμπόπουλος Ν. και Αθανασόπουλος Κ. (2003) "*Συγκριτική Ανάλυση των Τραμ του Στρασβούργου και της Αθήνας: Πρώτα Συμπεράσματα για τις μελλοντικές Υλοποιήσεις στην Ελλάδα*" στο Διεθνές Συνέδριο Σύγχρονα Συστήματα Τραμ και Επιφανειακού Μετρό, 19-20/05, Πάτρα: Πανεπιστήμιο Πατρών.
- Βλαστός Θ., Μπαρμπόπουλος Ν. και Μηλάκης Δ. (2007): *Ποδήλατο. Οδηγός Σχεδιασμού και Αξιολόγησης Δικτύων*, Αθήνα: ΤΕΕ.
- Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., Αθανασόπουλος Κ., (2004α): «*Το ποδήλατο σε 17 ελληνικές πόλεις*», Οργανισμός Εκδόσεων Διδακτικών Βιβλίων, Αθήνα.
- Βλαστός, Θ., 'Η καταπολέμηση της ρύπανσης του αέρα – Η ευρωπαϊκή Οδηγία Πλαίσιο και η άτολμη μεταφορά της στην ελληνική νομοθεσία', "Περιβάλλον και Δίκαιο", τεύχος 15, 1/2001, σελ. 66-69.
- Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη, Τ., 'Η Αθήνα του 2020. Συγκοινωνιακά διλήμματα',
- Booth C. και Richardson T. (2001) "*Placing the public in integrated transport planning*", *Transport Policy*, 8 (2): 141-49.
- 'Οικοτοπία', Ιούλιος – Αύγουστος 1999, τεύχος 15, σελ. 53-55.
- Γιαννόπουλος, Γ.Α. (1980): "*Κυκλοφοριακή Θεώρηση της Δημιουργίας Πεζοδρόμων και Αξιολόγηση της Ελληνικής Εμπειρίας*", *Τεχνικά Χρονικά*, 1: 5-25.
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2007): *Πράσινο Βιβλίο – Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας*, Βρυξέλλες: COM (2007) 551 τελικό.
- Jenkins P., Kirk K. και Smith H. (2002): *Getting Involved in Planning. Perceptions of the wider public*, Edinburgh: Scottish Executive Social Research.
- Ploger J. (2001) "*Public participation and the art of governance*", *Environment and Planning B*, 28 (2): 219-41.
- TRANSPLUS (2002), *Review of current practices for promoting participation in the urban planning process*, D 5.1, <http://www.isis-it.com/transplus/doc/public.asp>.

- Παρασκευόπουλος Μ. (2006), «*Ανασύνταξη - Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης της πόλης του Αγρινίου*», Ελληνική Δημοκρατία, Περιφέρεια Δ. Ελλάδας, Νομός Αιτωλοακαρνανίας, Δήμος Αγρινίου
- Σαρηγιάννης Γ., (2006): «*Οι μεταφορές στην πόλη*», Σημειώσεις για το μάθημα «*Μεταφορικά συστήματα πόλεω*» του ΔΠΜΣ «*Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του χώρου*», Κατεύθυνση Β, Αθήνα.
- Συμπράκτονα Γραφεία Μελετών Ι. Μ. Φραντζεσκάκης και Α. Θεολογίτης, (2004): *Μελέτη «Οργάνωση της Κυκλοφορίας και Στάθμευσης στο Δήμο Αχαρνών»*