



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΔΠΜΣ: Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του χώρου  
Κατεύθυνση Β: Πολεοδομία – Χωροταξία

Μάθημα: Προσεγγίσεις του εφαρμοσμένου αστικού σχεδιασμού στην Ελλάδα  
Διδακτική Ομάδα: Κ. Σερράος, Ε. Κλαμπατέσα

## **Δήμος Αχαρνών**

### **Σενάριο Βιώσιμης Κινητικότητας**

*Αναστάσιος Μιχαντάς, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ  
Γεώργιος Πατσουμάς, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ  
Αναστάσιος Τζίμας, Ηλεκτρολόγος Μηχανικός & Μηχανικός Υπολογιστών ΕΜΠ*

Ιούνιος 2010

## Περιεχόμενα

1	Εισαγωγή.....	3
2	Ανάλυση.....	4
2.1	Κύριο Μεταφορικό Δίκτυο.....	4
2.1.1	Σιδηροδρομική γραμμή.....	4
2.1.2	ΠΑΘΕ.....	5
2.1.3	Αττική Οδός.....	7
2.1.4	Πρωτεύον οδικό δίκτυο.....	7
2.2	Μεταφορικές ανάγκες.....	8
2.3	Διαρθρωτικά χαρακτηριστικά και μεταφορικό δίκτυο.....	10
2.4	Ανάλυση SWOT.....	11
2.5	Προκλήσεις.....	12
2.5.1	Φυσικός χώρος.....	12
2.5.2	Συνδέσεις και κινήσεις.....	12
3	Πρόταση.....	13
3.1	Μέτωπο πόλης στον ορεινό όγκο της Πάρνηθας Οριοθέτηση.....	13
3.2	Δημιουργία άξονα χωρικής αναφοράς από το βουνό στο ποτάμι _Το πάρκο.....	17
3.2.1	Υδάτινες διαδρομές ανάμεσα στην πράσινη διαδρομή.....	19
3.2.2	Λειτουργία.....	21
3.3	Αποκατάσταση σύνδεσης Ανατολής – Δύσης.....	22
3.4	Παραποτάμια διαδρομή Κηφισού.....	25
3.5	Συγκοινωνιακές εξυπηρετήσεις.....	26
3.5.1	Προαστιακός σιδηρόδρομος.....	26
3.5.2	Λεωφορειακές γραμμές.....	27
3.6	Χωρική εξειδίκευση.....	28
3.7	Σύνθεση σεναρίων.....	31
4	Αντί επιλόγου.....	32

# 1 Εισαγωγή

Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας θα αναπτυχθεί ένα σενάριο βιώσιμης κινητικότητας που θα αφορά τα γεωγραφικά όρια του δήμου Αχαρνών

Σε πρώτο στάδιο αναλύονται μέχρι ενός σημείου το Κύριο Μεταφορικό Δίκτυο η Σιδηροδρομική γραμμή η ΠΑΘΕ η αττική οδός καθώς και το πρωτεύων οδικό δίκτυο. Ακολουθεί αναφορά στις μεταφορικές ανάγκες της περιοχής εντοπίζονται τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά και το μεταφορικό της δίκτυο ενώ μετά από την SWOT ανάλυση επισημαίνονται οι προκλήσεις που αφορούν τόσο τον φυσικό χώρο όσο και τις κινήσεις και συνδέσεις σε αυτόν.

Στο δεύτερο στάδιο παρουσιάζεται η πρόταση της βιώσιμης κινητικότητας, τόσο σε γενικό επίπεδο όσο και σε εστιασμένη χωρική εξειδίκευση.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι με την παρούσα πρόταση επαναπροσδιορίζεται, κατά κάποιο τρόπο **διευρύνεται**, ο όρος και τα ζητούμενα του όρου **βιώσιμη κινητικότητα**. Η πρόταση παρουσιάζει ένα βιώσιμο πλάνο – σχέδιο που αναβαθμίζει συνολικά την ποιότητα ζωής των δημοτών και θεμελιώνει ισχυρές προϋποθέσεις δημιουργίας δικτύου βιώσιμης κινητικότητας. Σκόπιμα λοιπόν σε κανένα σημείο δεν γίνεται λεπτομερής περιγραφή σε στάδιο εφαρμογής ( διαστάσεις δρόμου πεζοδρομίου πεζόδρομου) μιας αντίστοιχα μοντέλα έχουν χιλιοειπωθεί. Εξάλλου δεν αποτελεί πρόθεση η διαστασιολόγηση ακόμη ενός ποδηλατοδρόμου ή πεζοδρόμου. (Ποιος ο λόγος;)

Στόχος είναι η δημιουργία ριζοσπαστικής πρότασης, ένα πράσινο αστικό τραύμα <sup>1</sup>, που διαπερνά τον αστικό ιστό του δήμου Αχαρνών αντλώντας και μεταφέροντας στοιχεία και χωρικές ποιότητες από το πολυτιμότερο ίσως ορεινό όγκο της Αττικής, την Πάρνηθα .Με τον τρόπο αυτό η έννοια βιώσιμη κινητικότητα και η εφαρμογή της ξεπερνά τη σειρά αναπαραγωγή προδιαγραφών δομικών στοιχείων αστικού σχεδιασμού και ενσωματώνει στο λεξιλόγιο της πέρα από την κινητικότητα, αισθήσεις όπως η αφή η όσφρηση γιατί όχι και η γεύση, η γεύση της φύσης που ίσως σε κάποιους από μας πλέον διαφεύγει.

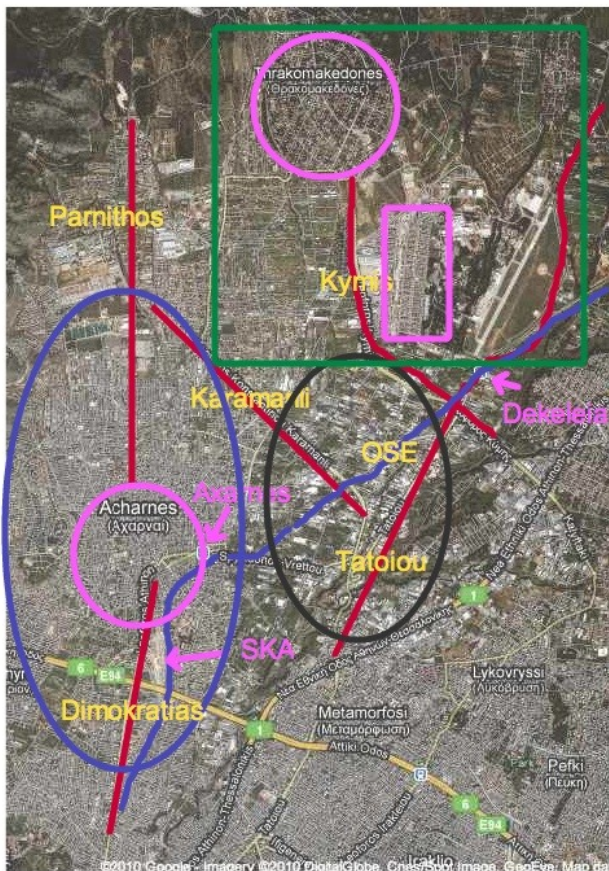
---

<sup>1</sup> στο μέλλον γιατί όχι και πολλαπλά..

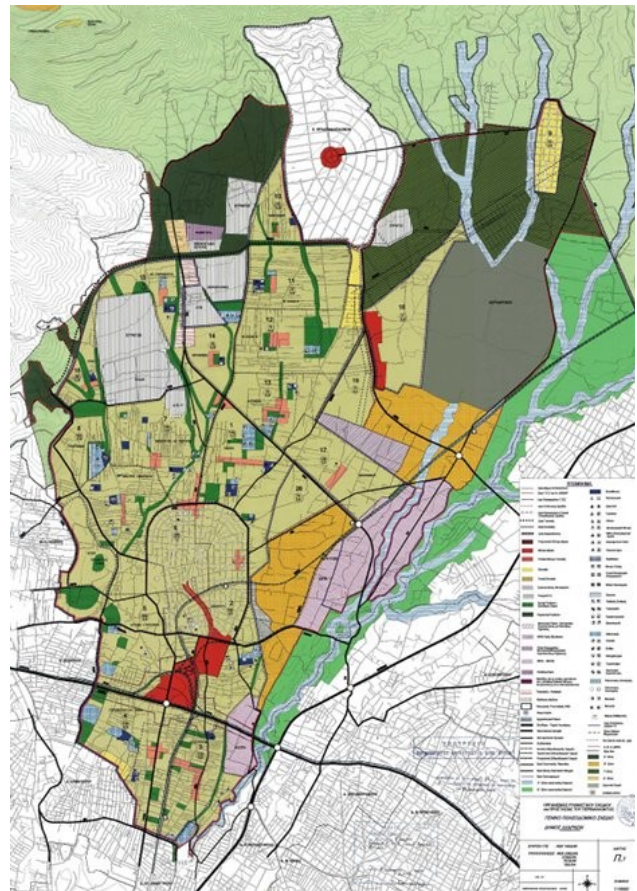
## 2 Ανάλυση

Ο Δήμος Αχαρνών στα ΒΔ του Λεκανοπέδιου Αθηνών, εδράζεται στις νότιες υπώρειες της Πάρνηθας, με το Κηφισό ποταμό να ορίζει το ανατολικό όριο του δήμου. Στα δυτικά του Δήμου, όπου οριοθετείται από τον αυχένα που σχηματίζει η Πάρνηθα με το Ποικίλο όρος, βρίσκονται οι Δήμοι των Άνω Λιοσίων, Ζεφυρίου, Καματερού και Φυλής. Γεωγραφικά η περιοχή του Δήμου Αχαρνών αναδεικνύεται σημαντικός μεταφορικός κόμβος, για τις κινήσεις από το Λεκανοπέδιο των Αθηνών προς το Θριάσιο Πεδίο, την Πελοπόννησο και τη Δυτική Ελλάδα, και για τις κινήσεις προς βορρά, Βοιωτία, Θεσσαλονίκη, Βόρεια Ελλάδα. Το χαρακτηριστικό αυτό αποτυπώνεται και στη χάραξη των μεταφορικών υποδομών εθνικής εμβέλειας - ΠΑΘΕ, ΟΣΕ, Αττική Οδός.

### 2.1 Κύριο Μεταφορικό Δίκτυο



Εικόνα 1: Διάθρωση κύριου μεταφορικού δικτύου Δήμου Αχαρνών.



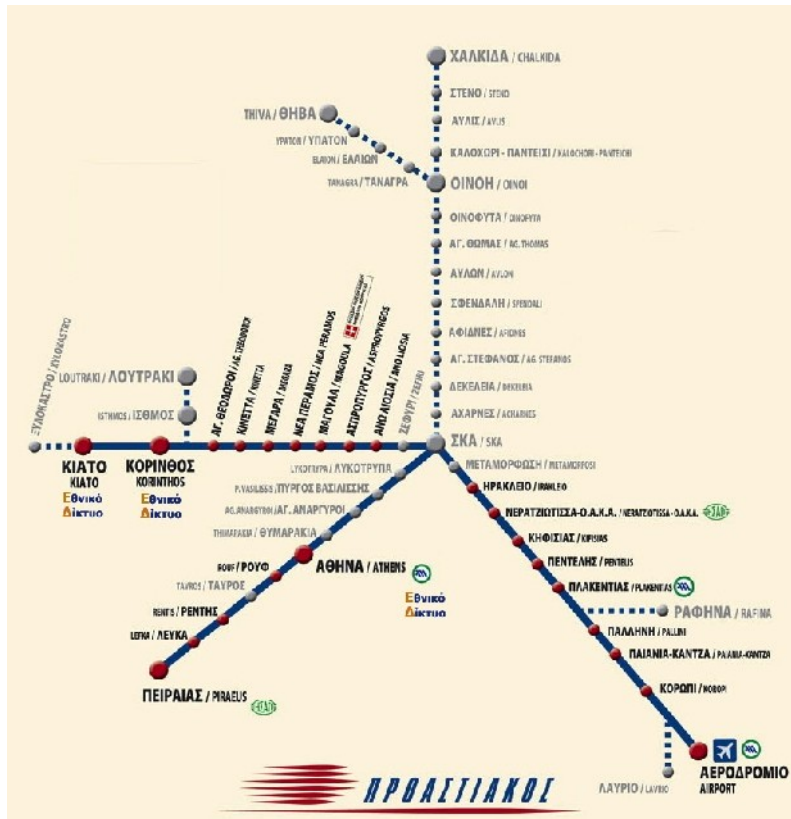
Εικόνα 2: ΓΠΣ Αχαρνών.

#### 2.1.1 Σιδηροδρομική γραμμή

Η σιδηροδρομική γραμμή προς Θεσσαλονίκη και Πελοπόννησο, όπως ο προαστιακός σιδηρόδρομος προς Χαλκίδα-Θήβα και Κόρινθο-Κιάτο, διέρχονται μέσα από το Δήμο Αχαρνών. Μάλιστα εντός του Δήμου έχει χωροθετηθεί και σιδηροδρομικό κόμβος (ΣΚΑ) που διασυνδέει τη σιδηροδρομική γραμμή προς βορρά με τη γραμμή προς δύση, υλοποιώντας το σιδηροδρομικό ΠΑΘΕ.

Πέρα από την κατασκευή του Σιδηροδρομικού Κόμβου Αχαρνών (ΣΚΑ), κόμβος εθνικής μεταφορικής εμβέλειας, στα όρια του δήμου λειτουργού ήδη δυο σταθμοί του ΟΣΕ, “Αχαρνές” στο κέντρο του Δήμου και “Δεκέλεια” στο βόρειο τμήμα του δήμου, στο αεροδρόμιο του Τατοΐου. Προβλέπεται δε, η κατασκευή δύο νέων σταθμών - “Λυκότρυπα”, στο νότιο τμήμα του Δήμου και

“Βόρειο Μενίδι”, στη συμβολή της Λεωφ. Καραμανλή με τη Λεωφ. Δεκέλειας.

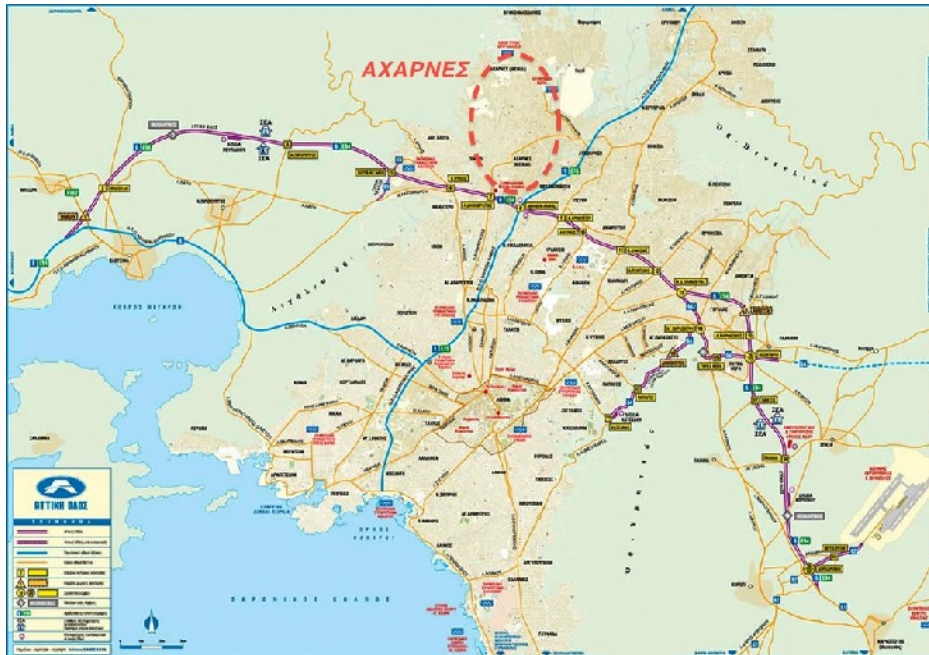


Εικόνα 3: Σχέδιο ανάπτυξης Προαστιακού Αθηνών, πηγή: Προαστιακός

Η κομβική σημασία των Αχαρνών για το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο είναι σημαντική υποθήκη για την ανάπτυξη της εποχής και μεταφέρει έναν περιφερειακό δήμο του Λεκανοπεδίου στο επίκεντρο των μεταφορών στην Αττική αλλά και σε ολόκληρη την χώρα. Δυστυχώς, όμως το σιδηροδρομικό δίκτυο καθώς διατρέχει το Δήμο, τον διαιρεί σε επιμέρους ενότητες μεταξύ των οποίων η κινήσεις δυσκολεύονται, δεδομένου ότι οι διαβάσεις είναι περιορισμένες.

### 2.1.2 ΠΑΘΕ

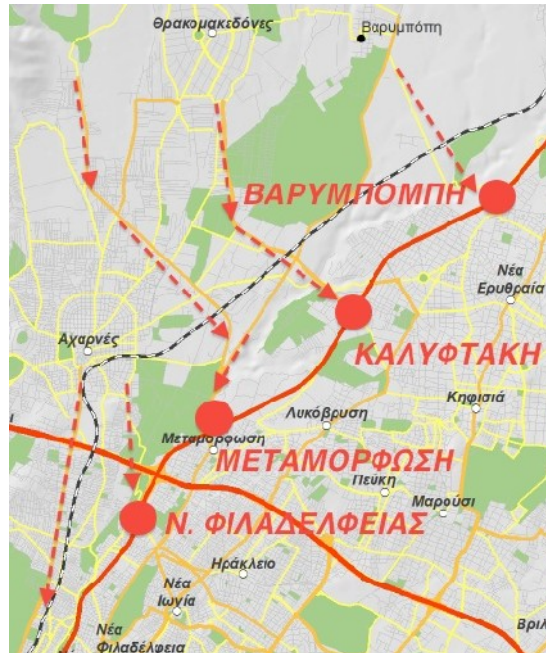
Ο εθνικός οδικός άξονας (Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων) διέρχεται κατά μήκος του ανατολικού διοικητικού ορίου του Δήμου, ακολουθώντας την κοίτη του Κηφισού ποταμού. Η γειννίαση με το οδικό άξονα ευνοεί τη μεταφορά αγαθών προς όλη τη χώρα και προσελκύει εγκαταστάσεις βιομηχανίας, εμπορίου (χονδρικού) και μεταφορών, συμβάλλοντας στην οικονομική ανάπτυξη του Δήμου. Αλλά και σε αυτή την περίπτωση το μεταφορικό δίκτυο (ΠΑΘΕ) μετατρέπεται σε φραγμό για τις μετακινήσεις προς τα ανατολικά. Τα δύο εμπόδια, η κοίτη του Κηφισού (φυσικό εμπόδιο) και η ΠΑΘΕ (ανθρωπογενές εμπόδιο), δημιουργούν μια “ταφρο” που αυξάνει την λειτουργική απόσταση του Δήμου από το υπόλοιπο Λεκανοπέδιο, ιδιαίτερα την απόσταση στον άξονα Ανατολή – Δύση.



Εικόνα 4: Αττική Οδός και ΠΑΘΕ, πηγή: Αττική Οδός

Η οδική επικοινωνία του Δήμου προς τα ΝΑ επιτυγχάνεται μέσω των ανισόπεδων κόμβων της ΠΑΘΕ:

- “Βαρυμπόμπη”, διασυνδέει την οδό Τατοΐου του Δήμου Κηφισιάς με τη οδό Νέας Ερυθραίας, εξυπηρετώντας τα βόρεια τμήματα του Δήμου Αχαρνών, Τατόι και Βαρυμπόμπη.
- “Καλυφτάκη”, είναι το σημείο τομής της Λεωφ. Κύμης με την ΠΑΘΕ. Η Λεωφ. Κύμης διακόπτεται στο Ν. Ηράκλειο και συνεχίζεται μετά τον κόμβο με την Εθνική, τερματίζοντας στα όρια των Θρακομακεδόνων. Εξυπηρετεί το Ολυμπιακό Χωριό και τους Θρακομακεδόνες.
- “Μεταμόρφωσης”, στο σημείο καταλήγει η οδός Τατοΐου. Εξυπηρετεί τις κινήσεις προς τη Λεωφ. Καραμανλή και Πάρνηθος, αλλά και τις κινήσεις βαρέων οχημάτων της ΒΙΟΠΑ-ΒΙΠΑ Αχαρνών.
- “Φιλαδέλφειας-Πίνδου”, διασυνδέει το ΝΑ τμήμα του δήμου με τη Ν. Φιλαδέλφεια (“Κόκκινος Μύλος”) και το σταθμό του ΗΣΑΠ “Πευκάκια”.



Εικόνα 5: Ανισόπεδοι κόμβοι της ΠΑΘΕ που εξυπηρετούν τις Αχαρνές.

### 2.1.3 Αττική Οδός

Η Αττική Οδός διέρχεται στο νότιο τμήμα του δήμου πλησίον του ιστορικού κέντρου στον άξονα Α-Δ. Ο Δήμος εξυπηρετείται από την έξοδο 7 της Αττικής οδού, που συμπίπτει και με το ΣΚΑ και τη Λεωφ. Δημοκρατίας. Παράλληλα, επιτείνει τις χωρικές διαιρέσεις του Δήμου, σε αυτή την περίπτωση διαφοροποιώντας την νότια περιοχή του Δήμου.

### 2.1.4 Πρωτεύον οδικό δίκτυο

Στο πρωτεύον οδικό δίκτυο αναγνωρίζονται δύο κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία αφορά τους οδικούς άξονες, Λεωφ. Δημοκρατίας, Πάρνηθος, Θρακομακεδόνων, Δεκέλειας, Φιλαδέλφειας και την οδό Τατοΐου, που ακολουθούν την ιστορική διαδρομή από το ιστορικό κέντρο της Αθήνας προς τις Αχαρνές, στον άξονα Β-Ν. Η χάραξη των οδικών αξόνων έχει ακτινικό χαρακτήρα, συγκλίνουν κινούμενοι προς το νότο και αποκλίνουν κινούμενοι προς βορρά. Η δεύτερη κατηγορία αφορά τους άξονες που κινούνται από ΒΔ προς ΝΑ, Λεωφ. Καραμανλή και Κύμης και καταλήγουν στην ΠΑΘΕ.

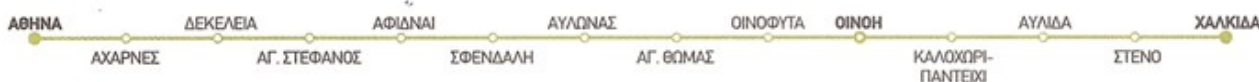
## 2.2 Μεταφορικές ανάγκες

Ο Δήμος Αχαρνών με τη μεγάλη του έκταση και το πολυσυλλεκτικό χαρακτήρα χρήσεων που φιλοξενεί καλείται να εξυπηρετήσει ταυτόχρονα πολλαπλές κατηγορίες μεταφορικών αναγκών με το μεταφορικό δίκτυο που έχει στη διάθεσή του. Η κατηγορίες μεταφορικών αναγκών οργανώνονται σύμφωνα με την κύρια χρήση που εξυπηρετούν ως εξής:

- Κατοικία. Αφορούν τις μεταφορικές ανάγκες των κατοίκων για τις μετακινήσεις προς το υπόλοιπο Λεκανοπέδιο για εργασία, υπηρεσίες υγείας, δημόσιες υπηρεσίες, εκπαίδευση,, αναψυχή κτλ. Οι μετακινήσεις αυτές πραγματοποιούνται με:
  - Μέσα Μαζικής Μεταφοράς:



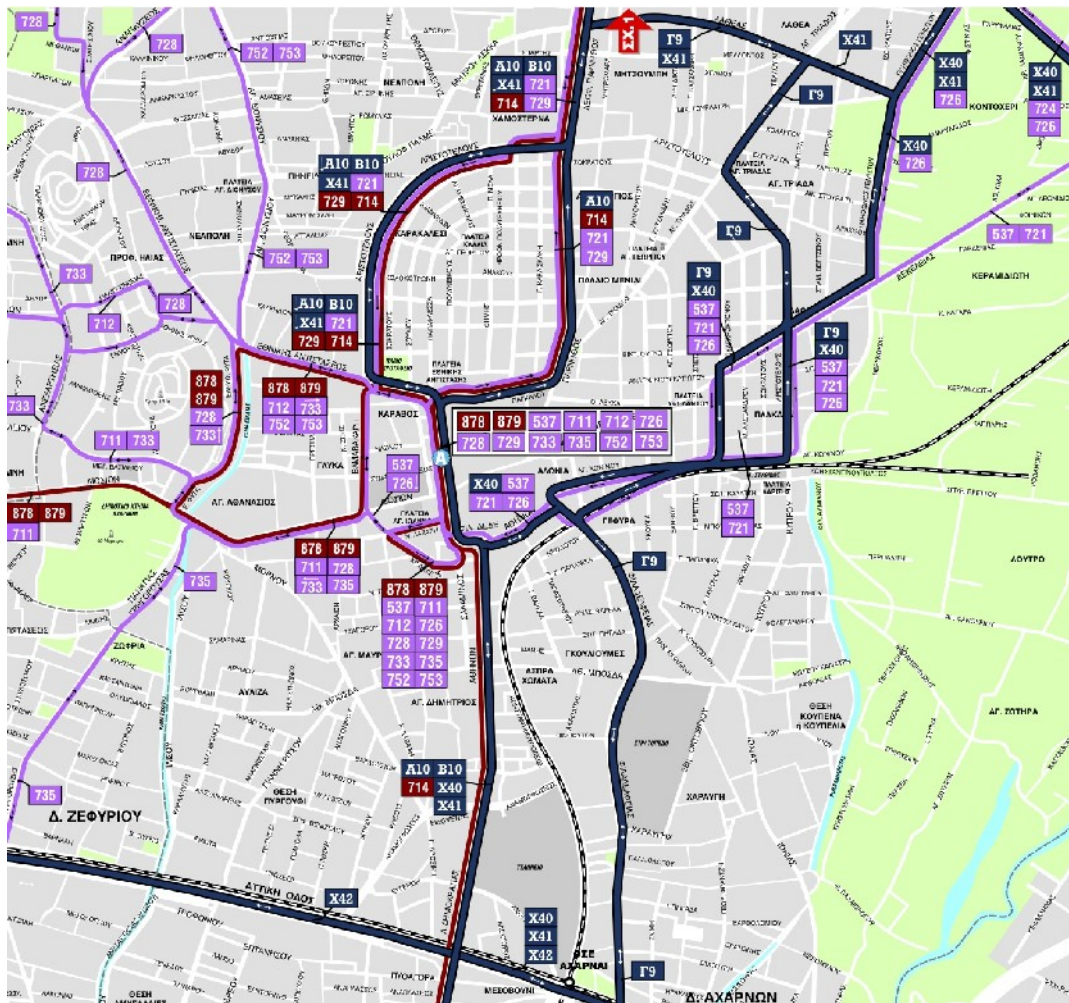
Εικόνα 6: Δίκτυο Προαστιακού σε λειτουργία, πηγή: Προαστιακός



Εικόνα 7: Γραμμή προαστιακού προς Χαλκίδα, πηγή: ΟΣΕ.

- Προαστιακός. Η λειτουργία του προαστιακού σιδηρόδρομου στη γραμμή προς Χαλκίδα είναι προβληματική, καθότι ο σταθμός “ΣΚΑ” δεν λειτουργεί. Η κίνηση από το σταθμό “Αχαρνές” προς το αεροδρόμιο Απαιτεί την μετεπιβίβαση στο σταθμό “Λαρίσης” (κέντρο της Αθήνας) στο μετρό με κατεύθυνση προς Σύνταγμα και μετά στη γραμμή για αεροδρόμιο ή διαφορετικά μετεπιβίβαση στη γραμμή της γραμμής του προαστιακού προς Κόρινθο και νέα μετεπιβίβαση στα Άνω Λιόσια στη γραμμή του προαστιακού για αεροδρόμιο. Οι σταθμοί “Αχαρνές” και “Δεκέλεια” βρίσκονται σε λειτουργία αλλά η συχνότητα των δρομολογίων είναι πολύ μικρή (ανά 1 ώρα) για να εξυπηρετήσουν αστικές μετακινήσεις. Ο σταθμός “Δεκέλειας” που βρίσκεται σε απόσταση 1 χλμ. από το Ολυμπιακό Χωριό δεν παρέχει εύκολη πρόσβαση στους κατοίκους, που δεν θέλουν να κάνουν χρήση του Ι.Χ.



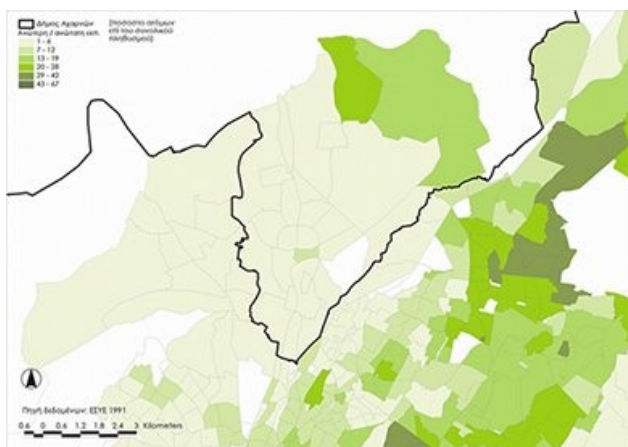


Εικόνα 8: Δίκτυο λεωφορειακών γραμμών στις Αχαρνές, πηγή: ΕΘΕΛ.

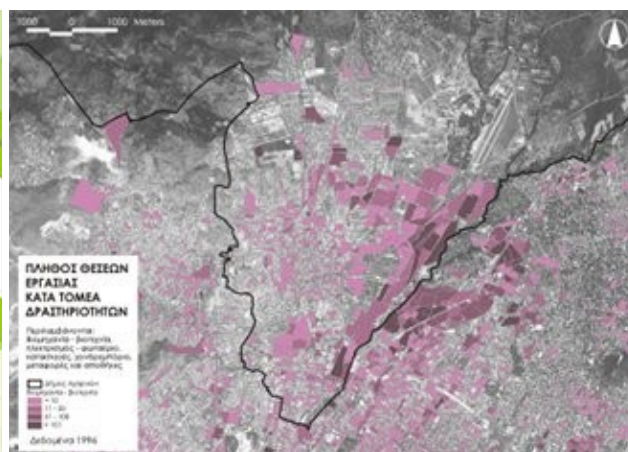
- Λεωφορειακές Γραμμές (ΕΘΕΛ). Οι γραμμές κορμού (Α10, Β10, Γ9, Χ40, Χ41) κινούνται για μεγάλη απόσταση σε άξονες με υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο με αποτέλεσμα ο χρόνος της διαδρομής να είναι μεγάλος και η ακρίβεια εκτέλεσης των δρομολογίων μηδαμινή, γεγονός που αυξάνει τη λειτουργική απόσταση του Δήμου από το κέντρο της Αθήνας.
  - Αυτοκίνητο, κάνοντας χρήση κυρίως της Λεωφ. Δημοκρατίας και της ΠΑΘΕ (Λεωφ. Κηφισού)
- Εμπόριο. Επί της Λεωφ. Καραμανλή αναπτύσσονται εμπορικές χρήσεις υπεροπτικού χαρακτήρα, ιδιαίτερα προϊόντα με μεγάλο όγκο και βάρος που απαιτούν τη χρήση Ι.Χ. για την προσέγγισή τους. Ταυτόχρονα με το κυκλοφοριακό φόρτο επιβαρύνουν τον άξονα λόγω της παράνομης συνήθως στάθμευσής τους.
- Αναψυχή. Η Πάρνηθα αποτελεί πόλο αναψυχής για όλο το Λεκανοπέδιο και ειδικά αργίες και Σαββατοκύριακα έλκει μεγάλο όγκο επισκεπτών που κινούνται με το Ι.Χ. κατά μήκος της Λεωφ/ Καραμανλή και στη συνέχεια επί της Λεωφ. Πάρνηθας, όπου και στο τελευταίο τμήμα της εμφανίζεται υψηλή συγκέντρωση καταστημάτων υπηρεσιών εστίασης (ψησταριές, ταβέρνες)
- Βιομηχανία. Η ΒΙΠΑ έχουν ανάγκη εξυπηρέτησης μεγάλου όγκου οχημάτων βαρέος τύπου , που εισέρχονται και εξέρχονται από το Δήμο μέσω της ΠΑΘΕ.

### 2.3 Διαρθρωτικά χαρακτηριστικά και μεταφορικό δίκτυο

Η ακτινική διαμόρφωση του οδικού δικτύου αυξάνει τη λειτουργική απόσταση μεταξύ των και δυτικών περιοχών του Δήμου. Ιδιαίτερα το ΒΑ τμήμα του δήμου - Ολυμπιακό Χωριό, Βαρυμπόμπη, πρόποδες Πάρνηθας, Θρακομακεδόνες - δεν συνδέονται με το πολεοδομικό κέντρο του δήμου. Οι Λεωφ. Κύμης και Καραμανλή παρακάμπτουν το ιστορικό κέντρο του δήμου διοχετεύοντας τις κυκλοφορίες των περιοχών αυτών προς την Εθνική οδό. Σε συνδυασμό με τα διαφοροποιημένα κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά των περιοχών αυτών σε σχέση με τον υπόλοιπο δήμο, αναπτύσσεται ένα δίπλολο, που θα μπορούσε να οδηγήσει σε εντονότερες κοινωνικές αντιθέσεις και αποσχιστικές τάσεις. Ήδη, σχεδόν ο μόνος συνδετικός ιστός των περιοχών αυτών με τον υπόλοιπο Δήμο, είναι τα διοικητικά όρια.



Εικόνα 9: Ποσοστό πληθυσμού με ανώτατη εκπαίδευση.



Εικόνα 10: Πλήθος θέσεων στη βιομηχανία.

Το τμήμα το Δήμου μεταξύ των σιδηροδρομικών γραμμών και της ΠΑΘΕ εμφανίζει το μεγαλύτερο βαθμό απομόνωσης από τον υπόλοιπο δήμο, γεγονός που λειτουργεί σε αυτή την περίπτωση ευεργετικά για το Δήμο καθώς εκεί εδράζονται η ΒΙΟΠΑ-ΒΙΠΑ Αχαρνών. Το μεταφορικό δίκτυο οριοθετεί την διάχυση των οχλουσών χρήσεων προστατεύοντας την ανάπτυξη ηπιότερων χρήσεων – κατοικία, γεωργία- στον υπόλοιπο δήμο. Η ΒΙΠΑ Αχαρνών εντάσσεται στην ευρύτερη ζώνη βιομηχανικών χρήσεων, που αναπτύσσεται εκατέρωθεν της ΠΑΘΕ στο ύψος της Μεταμόρφωσης, Λυκόβρυσης, Κηφισιάς, Κρυονερίου, Αγίου Στεφάνου και Αφιδνών.

Το δυτικό τμήμα του δήμου διαμορφώνεται στην "πίσω αυλή" του του πολεοδομικού συγκροτήματος Αθηνών, αποκτώντας τα κοινωνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των Δήμων που γειτνιάζει, Άνω Λιόσια και Φυλή. Η "πίσω αυλή" της μητρόπολης όπου βρίσκουν καταφύγιο η απόκληροι και χώρο απόθεσης των "ανεπιθύμητων".

## 2.4 Ανάλυση SWOT

Πλεονεκτήματα	Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μικρή έκταση ιστορικού κέντρου - μικρές αποστάσεις: δεν απαιτεί χρήση αυτοκινήτου</li> <li>• Ήπιες κλίσεις εδάφους: ευνοούν το ποδήλατο και τις πεζές μετακινήσεις</li> <li>• Ύπαρξη εξωτερικού δακτυλίου: επιτρέπει την παράκαμψη του κέντρου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Στενοί δρόμοι</li> <li>• Στενά έως ανύπαρκτα πεζοδρόμια</li> <li>• Κακή ποιότητα οδοστρώματος</li> <li>• Χαμηλό μορφωτικό επίπεδο</li> <li>• Πυκνοδομημένο κέντρο χωρίς σχεδιασμό</li> <li>• Έντονη μίξη χρήσεων</li> <li>• Έλλειψη κοινωνικής συνοχής, πολλές διαφορετικές ομάδες πληθυσμού</li> <li>• Ηχητική και ατμοσφαιρική ρύπανση</li> </ul>
Ευκαιρίες	Απειλές
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Υπεραστικό τρένο</li> <li>• Προαστιακός</li> <li>• ΣΚΑ</li> <li>• Αττική Οδός</li> <li>• Εθνική Οδός Αθηνών - Λαμίας</li> <li>• Γειτνίαση με Θρακομακεδόνες</li> <li>• Γειτνίαση με Κηφισιά και ΗΣΑΠ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Διέλευση βαρέων οχημάτων διαμέσου του Δήμου</li> <li>• Συγκέντρωση οχλουσών χρήσεων από το Λεκανοπέδιο Αθηνών</li> <li>• Εγκληματικότητα</li> <li>• Ραγδαία αύξηση πληθυσμού, μέσω της προσέλευσης των απόκληρων</li> <li>• Κίνδυνος γκετοποίησης συγκεκριμένων ομάδων πληθυσμού</li> </ul>

## **2.5 Προκλήσεις**

Ανάλυση της δομής και λειτουργίας του μεταφορικού δικτύου του Δήμου Αχαρνών αναδεικνύονται κάποια προβληματικά στοιχεία, ενώ παράλληλα αναγνωρίζονται σημαντικά στοιχεία που δεν έχουν αξιοποιηθεί όπως θα ήταν δυνατόν. Οπότε προσπαθώντας να αντιστρέψουμε την κατάσταση θέτουμε τα προβλήματα, ως προκλήσεις προς αντιμετώπιση. Όχι απλώς σαν δυσμενείς συνθήκες που πρέπει να ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό, αλλά τον προσανατολισμό του σχεδιασμού στο να υπερκεράσει τις προβληματικές καταστάσεις, που αναγνωρίζονται.

Η ανάγνωση των προβλημάτων γίνεται με μακροσκοπικό τρόπο και αναφέρονται στη συνολική δυσλειτουργία που παρουσιάζει ο δήμος. Από την εξέταση τους θα προκύψει η ανάγκη για συνολικό ανασχεδιασμό που θα επιδρά με δραστικό τρόπο στη φυσιογνωμία του δήμου, καθώς τα θέματα στα οποία θα σταθούμε έχουν να κάνουν με τα εγγενή χαρακτηριστικά του. Απαιτείται η ανακάλυψη μιας νέας φυσιογνωμίας παρά η διαχειριστική λογική μιας εξ ορισμού προβληματικής κατάστασης. Προς το σκοπό αυτό εξετάζονται οι παρακάτω βασικές θεματικές:

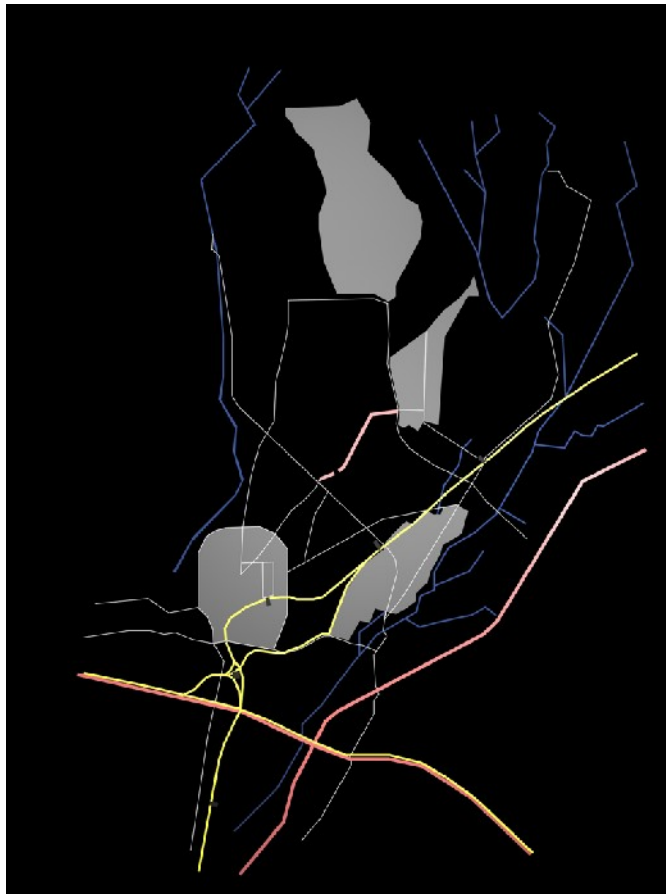
### **2.5.1 Φυσικός χώρος**

- Προβληματική σχέση Δήμου με άμεσο φυσικό χώρο [Πάρνηθα, Κηφισός] – ασαφές όριο.
- Διάσπαρτος φυσικός και ανθρωπογενής χώρος στον πυρήνα του Δήμο.
- Έλλειψη σημείων κοινοτυπίας του Δήμου – αστικοί πυκνωτές.
- Έλλειψη χαρακτηριστικών διαδρομών – έλλειψη βόλτας.

### **2.5.2 Συνδέσεις και κινήσεις**

- Προβληματική διασύνδεση των θυλάκων του Δήμου.
- Προβληματική κυκλοφορία και διαδρομές στην πόλη.
- Ένταση χρήσεων πάνω σε βασικούς κυκλοφοριακούς άξονες – λεωφ. Καραμανλή.
- Λεωφ. Καραμανλή: συγκρουσιακή αλληλεπίθεση μεταφορικών αναγκών.

### 3 Πρόταση



#### 3.1 Μέτωπο πόλης στον ορεινό όγκο της Πάρνηθας Οριοθέτηση

Ο Δήμος Αχαρνών έχει το μεγάλο προνόμιο να έχει στο βόρειο, βορειοδυτικό όριο του τον επιβλητικότερο ορεινό όγκο του λεκανοπεδίου, την Πάρνηθα. Έχει δηλαδή ένα ευρύτατο μέτωπο προς το βουνό το οποίο αποτελεί ένα εξαιρετικό φυσικό χώρο. Ωστόσο το μέτωπο αυτό δεν είναι σαφώς καθορισμένο. Η οριογραμμή του βουνού προκύπτει ουσιαστικά στα όρια της αστικής διάχυσης, ενώ βαθύτερα και αυτού του νοητού ορίου συναντάμε διάσπαρτες κατασκευές αυθαίρετες ή δημοσίων εξυπηρετήσεων που κατακερματίζουν την εικόνα του τοπίου στις παρυφές της πόλης.

Παράλληλα, η αστική ανάπτυξη που συμβαίνει εδώ στο σημείο της επαφής της πόλης με το βουνό, είναι σε μεγάλο βαθμό άμορφη. Ο χώρος στην επαφή με το φυσικό περιβάλλον δεν θεωρείται πλεονεκτικός, παρόλο που δεν παρουσιάζει ιδιαίτερο έλλειμμα αστικότητας, ειδικά σε σχέση με άλλες περιοχές του ευρύτατου δήμου διατηρώντας πάντα το συγκριτικό πλεονέκτημα

Είναι απαραίτητη λοιπόν για το δήμο Αχαρνών η αποκατάσταση του φυσικού ορίου με την Πάρνηθα καθώς και λειτουργική και αισθητική του αναμόρφωση.

Χρειάζεται σαφής οριοθέτηση της γραμμής πέρα από την οποία απαντάται μόνο το βουνό καθώς και η αντίστοιχη έσχατη ρυμοτομική της πόλης. Ο ενδιάμεσος χώρος, είναι χώρος ώσμωσης του φυσικού προς το ανθρωπογενές και ο τόπος απόλαυσης του βουνού στις παρυφές της πόλης. Θα μπορούσαμε να μιλάμε για ένα φυσικό όριο που περιγράφει την πόλη, με τον τρόπο που το νερό περιγράφει μια ακρογιαλιά.

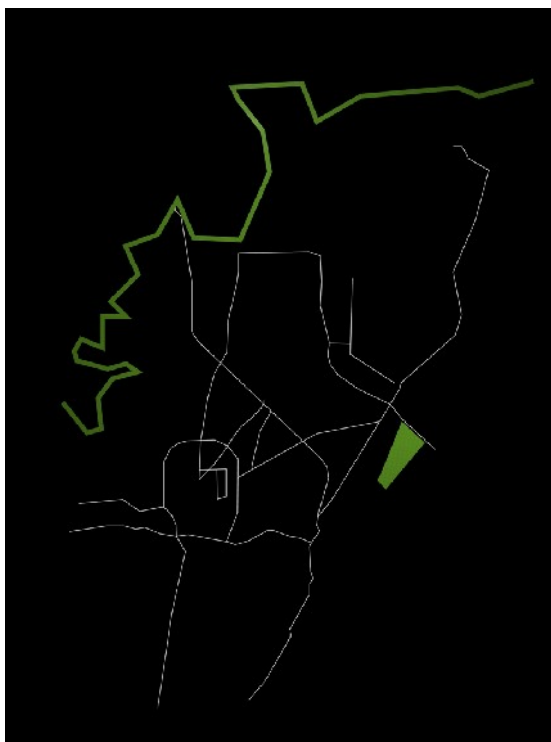
Υπό το πρίσμα αυτό (του ορισμού του ορίου) ο τόπος αυτός παύει να αποτελεί αμήχανη αφετηρία διάχυσης του οικοδομικού όγκου στο ταιπωρημένο ορεινό οικοσύστημα και μετατρέπεται σε μετωπική γραμμή εισροής του φυσικού στο κτισμένο προσδίδοντας προστιθέμενη αξία στα όρια της οίκησης λόγω της ευνοϊκής γειτνίασης με το βουνό.

Ο προσδιορισμός του ορίου της πόλης προς την Πάρνηθα, καθ' όλο το μήκος της βόρειας-βορειοδυτικής πλευράς του δήμου, ενοποιεί κατά μήκος του λειτουργικά και μορφολογικά τις διαφορετικές ενότητες της πόλης. ο χώρος αυτός λειτουργεί ως εξωτερική ραχοκοκαλιά του δήμου Αχαρνών.

Αποκτά δηλαδή ο δήμος σε εικονογραφικό επίπεδο, έναν χώρο αναφοράς ο οποίος έχει σαν βασικό συντελεστή τη σχέση με τον πολυσήμαντο χώρο της Πάρνηθας. Η σημασία της αναφοράς στο όριο με το βουνό είναι διττή.

Καταρχήν με τον τρόπο αυτό το Μενίδι αναγνωρίζει τον εξαιρετικό φυσικό χώρο στα όριά του αποκαθιστώντας τη σχέση με αυτόν, που τώρα είναι προβληματική και βαίνει εις βάρος του περιβάλλοντος και του τοπίου. Παράλληλα αποκτά ένα εξωτερικό επίπεδο οργάνωσης και αναφοράς στο οποίο μπορεί να βασιστεί η αναμόρφωση και ο σχεδιασμός του χαοτικού αστικού ιστού στην πλειονότητα του δήμου, ο οποίος ουσιαστικά αναπτύσσεται στη συνέχεια του φυσικού χώρου του βουνού, στους πρόποδες του.

Η συσχέτιση της μελλοντικής ανάπτυξης με την πράσινη ζώνη στα όρια του δήμου που θα δώσει εναύσματα για το σχεδιασμό με τη φύση στο περιβάλλον της πόλης είναι το ζητούμενο. Με όρους βιώσιμης κινητικότητας καθίσταται απαραίτητη η αξία μιας διαδρομής, μιας πορείας στη ζώνη αυτή, στο σημείο της ώσμωσης του φυσικού με το κτισμένο. Η δυνατότητα να περπατήσει και να μετακινηθεί ο κάτοικος και ο επισκέπτης στο φυσικό όριο του δήμου με έναν τρόπο αδιάλειπτο και συνεχή είναι μεγάλης αισθητικής και λειτουργικής αξίας. Καθίσταται ανεμπόδιστη η άμεση πρόσβαση στο βουνό, σε όλο το μήκος του ορίου, χωρίς τον ουσιαστικό αποκλεισμό που συμβαίνει τώρα και χωρίς να δημιουργείται η ανάγκη για πύλες εισόδου που ουσιαστικά θεσμοθετούν εστίες πίεσης του φυσικού περιβάλλοντος.



Με την οριοθέτηση λοιπόν της πράσινης ζώνης γύρω από την πόλη, από όπου ξεκινά το δάσος και το βουνό και με την χωροθέτηση μιας διαδρομής βιώσιμης κινητικότητας που θα εξασφαλίζει την ήπια διαδρομή κατά μήκος του ορίου και την ανεμπόδιστη πρόσβαση στην Πάρνηθα, αποκαθίσταται ο διάλογος μεταξύ του δήμου και του άμεσου φυσικού περιβάλλοντός του, που τώρα αγνοείται .

Παρόμοια, το αντιδιαμετρικό όριο του δήμου είναι ο Κηφισός. Σε μεγάλο βαθμό διατηρείται ο φυσικός χώρος μέχρι και τη διασταύρωση με την Αττική οδό. Το όριο του δήμου λοιπόν στο νότιο και νοτιοανατολικό τμήμα του είναι επίσης ένας πλεονεκτικός φυσικός χώρος ο οποίος τώρα

αγνοείται. Η ανάπτυξη του δήμου στο όριο αυτό με τις ως επί το πλείστον διάσπαρτες και τις βιοτεχνικές αποθηκευτικές χρήσεις καταδεικνύει την άγνοια της αξίας του φυσικού περιβάλλοντος στο σχεδιασμό του χώρου. Κατ' αντιστοιχία με όσα αναφέρθηκαν παραπάνω, αντίστοιχης σημασίας είναι και η θεώρηση του ορίου του Κηφισού ως ακτογραμμής-άξονα αναφοράς του αστικού περιβάλλοντος και ως συνολική απρόσκοπτη διαδρομή που εξυπηρετεί περισσότερο την ανάγκη του ανθρώπου για επαφή με τη φύση και την αισθητική απόλαυση-έννοιες άγνωστες για την πλειονότητα των κατοίκων του δήμου αλλά και του λεκανοπεδίου.



Συνοψίζοντας τα παραπάνω, οι δράσεις σχετικά με τα φυσικά όρια του δήμου έχουν ως σκοπό:

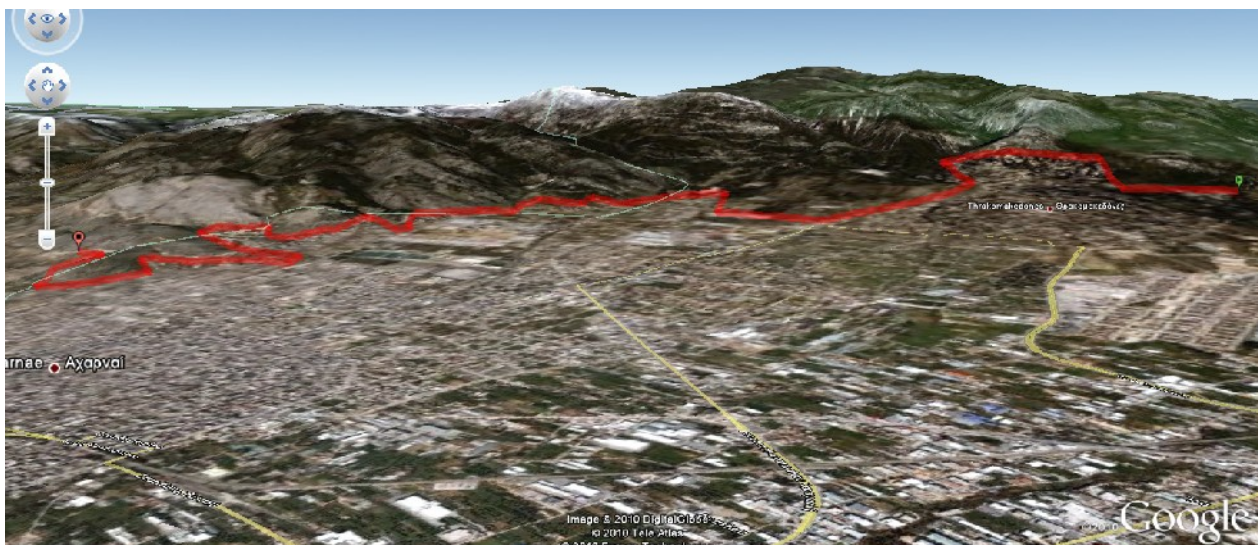
- Όριο της αστικής επέκτασης προς το βουνό και ταυτόχρονα
- Μέτωπο διάχυσης του περιεσπασμένου πρασίνου στην πόλη.
- Εξωτερική ραχοκοκαλιά ως συνεκτικός μηχανισμός σε εικονογραφικό επίπεδο.
- Πορεία στην άκρη της πόλης. Δημιουργία του μεγάλου περιφερειακού μονοπατιού.

Στην αρχή της θέσης λοιπόν περί της βιώσιμης κινητικότητας στο δήμο Αχαρνών, δεν μπορεί κανείς να μην σταθεί στα μοναδικά πλεονεκτήματα του περιβάλλοντος, το γεγονός ότι ο ευρύτερος δήμος συνορεύει με εμβληματικούς φυσικούς χώρους, την Πάρνηθα και τον Κηφισό, τους οποίους όμως αγνοεί παντελώς. Θεμελιώδης κρίνεται η αποκατάσταση αυτής της σχέσης, της πόλης με το φυσικό περιβάλλον στα όριά της. Η σχέση αυτή περιλαμβάνει την προστασία και την απόλαυση του φυσικού τοπίου, τη συμμετοχή του στην καθημερινότητα των κατοίκων μέσω της δυνατότητας άνετης πρόσβασης και περιήγησης σε αυτό, την ανακάλυψη μιας διαδρομής στο όριο, στον ενδιάμεσο χώρο, κατά μήκος όλου του ορίου του δήμου. Σε γενική θεώρηση της διαδρομής βέβαια είναι ευκαταίω αυτή να υλοποιείται κατά μήκος του ορίου του φυσικού χώρου, Πάρνηθας και Κηφισού, διατρέχοντας την Αττική.

Η συνέχεια της προβληματικής σε σχέση με τη βιώσιμη κινητικότητα στα πλαίσια του δήμου, έχει να κάνει με τα αστικά χαρακτηριστικά των Αχαρνών που παρουσιάζουν μια ιδιομορφία. Στα πλαίσια

της ευρύτερης περιοχής που καταλαμβάνει ο δήμος συναντάμε διακριτούς θύλακες, ουσιαστικά αποκομμένους μεταξύ τους, ιστορικό κέντρο, ολυμπιακό χωριό, γραμμικό εμπορικό κέντρο λεωφ. Καραμανλή, Θρακομακεδόνες, ενώ στο γεωμετρικό πυρήνα του δήμου παρατηρείται μεγάλη διάχυση του αστικού ιστού με την διάσπαρτη ανάμιξη φυσικού και κτισμένου χώρου. Απόρροια των παραπάνω αλλά και εγγενές φαινόμενο παθογένειας του αττικού αστικού τοπίου εν γένει είναι η έλλειψη ικανών και σαφών συνδέσεων μεταξύ τους. Η άναρχη ανάπτυξη του ενδιάμεσου αστικού χώρου στερεί τη δυνατότητα για χαρακτηριστικές διαδρομές, τα σημεία κοινοτυπίας του ιστορικού δήμου είναι χαμένα στο αστικό συνονθύλευμα.

Σε τελική θεώρηση αυτό που σε μεγάλο βαθμό λείπει από το δήμο και τους κατοίκους του, είναι μια περιοχή βόλτας, ένας χώρος αναφοράς, ένας τόπος πύκνωσης και διεύρυνσης της κοινωνικής επαφής και αλληλεπίδρασης. Πριν αρχίζουμε λοιπόν να εξετάζουμε πιθανές συνδέσεις και διαδρομές στα πλαίσια του υπάρχοντος ιστού, οφείλουμε να αναγνωρίσουμε την ελλειμματικότητα του στο βασικότερο θέμα της βιώσιμης κινητικότητας που δεν είναι άλλο από την ανάγκη για έναν χώρο βόλτας. Από τη στιγμή που αυτός δεν υπάρχει πρέπει να τον ανακαλύψουμε.



Το ορεινό περιαστικό μέτωπο

Έχοντας προτείνει την οριοθέτηση του φυσικού περιβάλλοντος στην περιφέρεια του δήμου και την απόδοση των γραμμικών διαδρομών στον ενδιάμεσο χώρο μεταξύ αστικού και φυσικού περιβάλλοντος, προκρίνεται η εφεύρεση μιας διαδρομής, ενός χώρου βόλτας, ο οποίος θα συνδέει τις φυσικές διαδρομές στην Πάρνηθα και τον Κηφισό.

Μιλάμε δηλαδή για ένα γραμμικό στοιχείο που αναπτύσσεται σε όλο το πλάτος του δήμου και μάλιστα στο κέντρο αυτού, στο μέσο της απόστασης από τους διακριτούς θύλακες, σε έναν χώρο που παρατηρείται η μέγιστη διάχυση του αστικού χώρου.

Προτείνεται η δημιουργία ενός εκτενούς πάρκου στο χώρο αυτό. Σχηματικά το πάρκο προκύπτει από μια μετακίνηση και ταυτόχρονη περιστροφή (*offset + rotate 90degrees*) τμήματος της αρχικής πρότασης της πράσινης ζώνης (*green belt*) που οριοθετεί το σύνορο του δήμου και αποσαφηνίζει πλήρως τι είναι πράσινο και τι όχι.<sup>2</sup>

Η αρχική πρόταση τη πράσινης ζώνης

1. αναδύεται και
2. μετατοπίζεται στο εσωτερικό του δήμου σχεδόν εφαπτομενικά της Καραμανλή (με κάποια μετατόπιση *offset*).

<sup>2</sup> Και λίγο πολεοδομική σύνθεση... (για άλλη μια αιτιολόγηση της θέσης του πάρκου): Για ευνόητους λόγους η "green belt" έλκεται προς το εσωτερικό του δήμου (προς το ιστορικό κέντρο θα μπορούσαμε να πούμε) διότι όσο προχωρούμε εσωτερικά του δήμου τόσο λιγότερο το ποσοστό οργανωμένου πράσινου τόσο μεγαλύτερη η ανάγκη δημιουργίας του για αυτό.



### 3.2 Δημιουργία άξονα χωρικής αναφοράς από το βουνό στο ποτάμι \_Το πάρκο

Οι βασικοί όροι σύνθεσης της παραπάνω πρότασης είναι οι κάτωθι:

- Ανάπτυξη Παράλληλα στην Καραμανλή, σε βάθος Ο.Τ.
- Στο κέντρο, στην τομή του χάους των συμβάντων της πόλης του Μενιδίου.
- Τόπος ώσμωσης, πρόκληση συναπαντήσεων, περατζάδα, περίπατος.
- Η βόλτα.
- Γραμμικό πάρκο με ψηλό πράσινο λειτουργεί και ως ηχητικό φράγμα μειώνοντας τον αστικό θόρυβο.
- Υδάτινη διαδρομή, που εκμεταλλεύεται την υψομετρική διαφορά του ρέματος Εσχατιάς – Κηφισού



Η βόλτα από το βουνό στο ποτάμι \_το πάρκο.

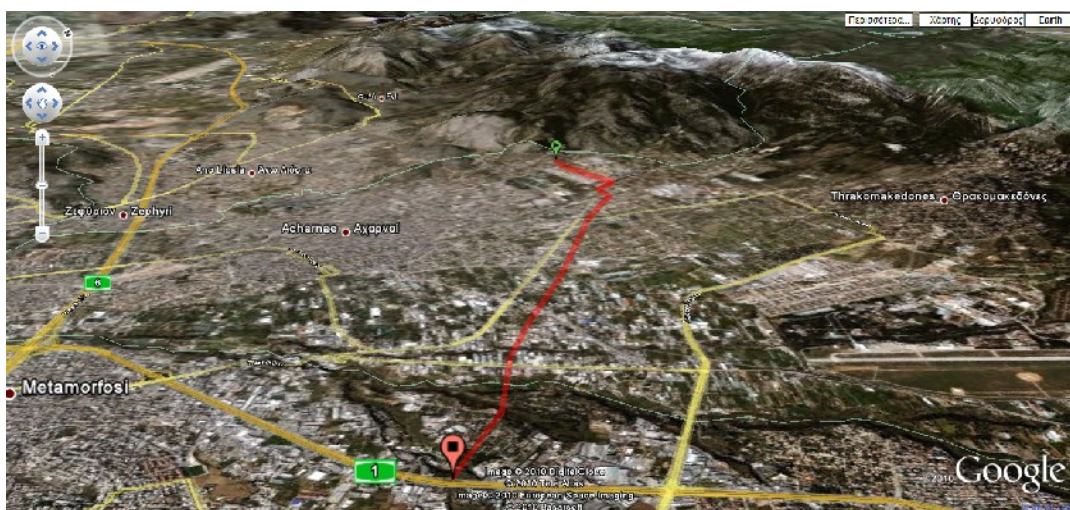
Η σύνδεση της Πάρνηθας με τον Κηφισό προτείνεται να γίνει με ένα γραμμικό πάρκο που εκμεταλλεύεται και τη διασπορά των πολλών αδόμητων και φυσικών χώρων στη διαδρομή αυτή. Η σχετική της θέση με τη λεωφόρο Καραμανλή είναι σε βάθος ενός Ο.Τ. σε οπισθοχώρηση από τον οδικό άξονα ο οποίος τώρα πραγματοποιεί την κάθετη λειτουργική σύνδεση μεταξύ Πάρνηθας και Κηφισού.

Ο άξονας της Καραμανλή χαρακτηρίζεται από τη συγκρουσιακή αλληλεπίθεση διαφορετικών μεταφορικών αναγκών. Πρόκειται για τη βασική διαδρομή των εποχούμενων προς την Πάρνηθα και τις δραστηριότητες αναψυχής και διασκέδασης που συμβαίνουν στο βόρειο άκρο της. Παράλληλα,

όπως αναγνωρίζεται και στο χωροταξικό σχέδιο του δήμου, είναι ένα αναπτυσσόμενο γραμμικό κέντρο με εμπορικές και άλλες χρήσεις που συμβαίνουν κατά μήκος του και συγκεντρώνουν ένα μεγάλο κυκλοφοριακό όγκο καθώς και τον αντίστοιχο φόρτο δραστηριοτήτων.

Η λογική προσέγγισης της βιώσιμης κινητικότητας δεν έχει να κάνει με την διατάραξη αυτής της λειτουργίας αλλά με την αποσαφήνισή της. Ο οδικός άξονας δεν εξετάζεται κυκλοφορικά και σε επίπεδο χρήσεων. Η χωροθέτηση του πάρκου παράλληλα αλλά σε ικανό βάθος από την Καραμανλή διαχωρίζει τη λειτουργική τους σχέση. Ξεκαθαρίζεται ο εμπορικός χαρακτήρας του άξονα και ο ψυχαγωγικός του πάρκου. Ταυτόχρονα δίδεται ο ικανός χώρος για την ανάπτυξη του γραμμικού κέντρου της Καραμανλή, που ουσιαστικά συμβαίνει επί της οδού, με την αποφόρτιση της προσπέλασης προς την Πάρνηθα με όρους βόλτας. Παράλληλα έχει ενδιαφέρον η ανάπτυξη που θα προκύψει στο οπίσθιο μέτωπο της λεωφόρου Καραμανλή προς το πάρκο.

Η συμπλήρωση του μελλοντικού γραμμικού κέντρου με λοιπές χρήσεις πολεοδομικού κέντρου οι οποίες θα έχουν όψη όχι προς τον πολύβουο άξονα αλλά προς το πάρκο και η συνάφεια με το φυσικό χώρο του τελευταίου είναι ενδιαφέρουσα σε πολεοδομικό επίπεδο. Επαυξάνει επίσης τη λειτουργικότητα του πάρκου και το καθιστά ενεργό στην πόλη καθ όλη τη διάρκεια της μέρας, το πρωί με τη δραστηριότητα του γραμμικού κέντρου, το απόγευμα με την αναψυχή που θα λαμβάνει χώρα, το βράδυ με πιθανές λειτουργίες αναψυχής στις υποδομές των κτιρίων της Καραμανλή με εκτόνωση στο πάρκο. Η χωροθέτηση του πάρκου δηλαδή σε συσχετισμό, αλλά σε ικανό βάθος από τον άξονα της Καραμανλή δημιουργεί έναν πολυδύναμο χώρο στο κέντρο του δήμου, ολοκληρώνει το γραμμικό κέντρο, αποσαφηνίζοντας και αποφορτίζοντας τις δραστηριότητές του και επαυξάνοντας τη λειτουργική του διάσταση. Τα θέματα της κινητικότητας σε ένα από τους πιο επιβαρημένους άξονες της πόλης, με σαφή τάση περαιτέρω επιβάρυνσης, ξεκαθαρίζονται από το ρόλο που καλείται να παίξει το πάρκο σε επαφή με το γραμμικό πολεοδομικό κέντρο, όχι όμως και με τον κυκλοφοριακό άξονα.



Η βόλτα από το βουνό στο ποτάμι \_το πάρκο

Ο ρόλος του πάρκου είναι και η βασική απάντηση στα θέματα της βιώσιμης κινητικότητας. Η χωροθέτηση του γίνεται βέβαια σε πολεοδομικό συσχετισμό με τα τεκταινόμενα στο δήμο και ολοκληρώνει την πολυπόθητη σύνδεση των φυσικών χώρων στα όρια της πόλης. Επιπλέον ισχυρό χαρακτηριστικό του είναι η εφεύρεση ενός τόπου βόλτας. Εξάλλου κύριος στόχος της βιώσιμης κινητικότητας αποτελεί η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και της ψυχικής υγείας τους σε ένα δύσμορφο αστικό περιβάλλον που καταστέλλει την κινητικότητα σε διαδρομές προς τις διάφορες δραστηριότητες. Δεν ενδιαφέρει τόσο η διευκόλυνση αυτών των αναπόφευκτων μετακινήσεων όσο η επίδοση ενός προορισμού απρόσκοπτης βόλτας, σε συνάφεια με το νέο κέντρο του δήμου και το φυσικό περιβάλλον, που σήμερα αποτελεί ίσως το πλέον δυσλειτουργικό κομμάτι του αχανούς δήμου.

Με το σχεδιασμό ενός πράσινου γραμμικού πάρκου διαμορφώνεται η απαραίτητη σύνδεση μεταξύ αστικού ιστού και υπαίθρου καθώς και επιμέρους συνδέσεις μεταξύ του αστικού ιστού και

νεοσύστατων πράσινων ανοιχτών χώρων. ένα είδος πράσινου αστικού βελονισμού . Στην ουσία υλοποιείται ένα εκτεταμένο δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας που από τη μια προσφέρει αναψυχή και ενισχύει τον περίπατο ενώ παράλληλα εκπληρώνει και τον μεταφορικό του ρόλο και σκοπό (ποδήλατο, βόδισμα).

Στα κομβικά σημεία του πράσινου αυτού δικτύου που συστήνουν, κατά κάποιον τρόπο, πράσινους δημόσιους χώρους, οι πολίτες συναντώνται, συνομιλούν, ψυχαγωγούνται. Με αφορμή τη δημιουργία του γραμμικού πάρκου ως πράσινη ραχοκοκαλιά του δήμου Μενιδίου αυξάνονται και η πιθανότητες μελλοντικά της επέκτασης του πράσινου δικτύου με το οποίο το φυσικό περιβάλλον της υπαίθρου θα διεισδύει αρμονικά στον αστικό ιστό της πόλης βελτιώνοντας σταδιακά την καθημερινότητα των πολιτών.

### 3.2.1 Υδάτινες διαδρομές ανάμεσα στην πράσινη διαδρομή



Άποψη του πάρκου με τις υδάτινες διαδρομές του

Πως όμως διατηρείται και πως εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα ενός τέτοιου πάρκου λαμβάνοντας υπόψη την μεγάλη έκταση πράσινης επιφάνειας και συνεπώς τις υψηλές ανάγκες για νερό;

Η διατήρηση και συντήρηση του πάρκου με μηχανικά μέσα είναι εφικτή από τη μια, ενεργοβόρα από την άλλη. Θα μπορούσε το πάρκο να καλύψει τις ανάγκες του για νερό με άλλον τρόπο πέραν του μηχανικού ποτίσματος; Η απάντηση μπορεί να δοθεί εντοπίζοντας - μελετώντας και επαναδημιουργώντας όπου αυτό είναι αναγκαίο και εφικτό το πλούσιο δίκτυο ρεμάτων της περιοχής.

Πολλά από αυτά τα ρέματα ξεκινούν ή τροφοδοτούνται από το ρέμα της Εσχατέας και εκβάλλουν στο βόρειο τμήμα του Κηφισού.

Το υδατικό δυναμικό της περιοχής είναι ήδη πλούσιο και ικανό να εισχωρήσει στο πράσινο πάρκο, με κατάλληλες και περιβαλλοντικά ήπιες παρεμβάσεις, τρέφοντας το κατά μια έννοια, και υπερκαλύπτοντας τις ανάγκες του σε νερό για πότισμα και άρδευση. (κάθε άνοιξη ειδικά όπου οι χείμαρροι της Πάρνηθας πολλαπλασιάζονται και τροφοδοτούν τα ρέματα με χιλιάδες κυβικά νερό). με τον τρόπο αυτό αξιοποιώντας τους υδατικούς πόρους της περιοχής επιτυγχάνεται η δημιουργία ενός βιώσιμου σεναρίου του γραμμικού πάρκου που επί της ουσίας θα αυτοσυντηρείται με τη χρήση ιδίων φυσικών πόρων.



Το υδατικό δίκτυο στην περιοχή επέμβασης.

Σε αντίθετη κατεύθυνση με τα μέχρι πρότινος σχέδια του υπουργείου περιβάλλοντος το 2007 (πρώην πεχωδε) που πρότειναν καθολική υπογειοποίηση του ρέματος εσχατέας<sup>3</sup> και δημιουργία πάρκου στην επιφάνεια, προτείνεται ανάδειξη (αποκάλυψη) του ρέματος με ταυτόχρονη αισθητική και περιβαλλοντική εξυγίανση και ανάπτυξη του. Μια τέτοια δράση θα λειτουργήσει υποστηρικτικά στη δημιουργία του προτεινομένου πάρκου – άξονα βιώσιμης κινητικότητας ενώ θα μπορούσε να σχηματοποιήσει κατά μια έννοια την βορειοδυτική αφετηρία του.

Υδάτινες διαδρομές με τη μορφή στενών και επιμηκών καναλιών εισέρχονται στην πράσινη περιοχή ασκώντας εξισορροπητική δράση στο νέο τοπίο<sup>4</sup>. Επιπλέον πέρα από λειτουργικά και αισθητικά οφέλη που παρέχει το δίκτυο των υδάτινων διαδρόμων η παρουσία του υδάτινου στοιχείου εμπλουτίζει την βιοποικιλότητα του πάρκου προσθέτοντας και το οικολογικό-περιβαλλοντικό όφελος στη λίστα.

Τέλος λαμβάνοντας υπόψη την υψομετρική διαφορά των υδάτων από τις πηγές του ρέματος (Εσχατέα) στους πρόποδες της Πάρνηθας ως την κατάληξη τους στον Κηφισό διαπιστώνουμε ότι είναι δυνατή η δημιουργία σταθερής και μόνιμης ροής κατά μήκος ολόκληρης της διαδρομής του προτεινόμενου γραμμικού πάρκου που κατά καιρούς ίσως γίνεται και ορμητική<sup>5</sup>. Η οργάνωση βέβαια και ο σχεδιασμός της πορείας και η σωστή διαχείριση του υδάτινου στοιχείου θα συμβάλει και στη δραστική μείωση των πλημμυρικών φαινομένων που συχνά συμβαίνουν στον οδικό άξονα της Καραμανλή καθώς και στο κέντρο του Μενιδίου μιας και το υδατικό φορτίο θα εκτονώνεται στη σχεδιασμένη του πλέον πορεία.

<sup>3</sup> <http://www.zefyri.net/Portal/eidiseis/arxeio-eidiseon/96-ypogio-rema-esxatias.html>

<sup>4</sup> Σε κάποια σημεία εφόσον ο όγκος του νερού αυξάνει επικίνδυνα θα μπορούσαν να δημιουργηθούν και λίμνες για εκτόνωση της ενέργειας των υδάτων

<sup>5</sup> Η αμέλεια όσον αφορά τη διαχείριση των υδατικών πόρων στο λεκανοπέδιο της Αττικής και ιδιαίτερα στην περιοχή του Μενιδίου επιφέρει αποτελέσματα που φαίνονται στις παρακάτω φωτογραφίες.



Εικόνα 11: Μενίδι Κέντρο, αποτέλεσμα μπαζωμένου Κηφισού



Εικόνα 12: Υπερχείλιση Κηφισού κοντά στη Λεωφ. Καραμανλή.

### 3.2.2 Λειτουργία

Η κυρίαρχη πρόθεση για τη βιώσιμη κινητικότητα στα πλαίσια του δήμου Αχαρνών ολοκληρώνεται με τις δύο βασικές χειρονομίες που περιγράψαμε παραπάνω. Ο καθορισμός των φυσικών διαδρομών στα όρια του δήμου, ενοποιείται με το γραμμικό πάρκο στον άξονα βορρά-νότου. Δημιουργείται κατά τον τρόπο αυτό ένα ικανό δίκτυο φυσικού χώρου που θεωρείται πως καλύπτει τη βασική ανάγκη για τη βόλτα και την περιήγηση στο δήμο. Ο ορισμός του δικτύου αυτού έχει όμως και έναν άλλο κρίσιμο ρόλο που έχει να κάνει με το δυνατότητα αντίληψης του δήμου. Αυτή τη στιγμή ο δήμος των Αχαρνών είναι ένα ανοργάνωτο χάος για τους κατοίκους και τους επισκέπτες. Δεν υπάρχουν σημεία αναφοράς και κοινοτυπίας, οι μετακινήσεις συμβαίνουν αυτόνομα και τυχαία ανάλογα με τις ανάγκες επίσκεψης ασύνδετων συγκεκριμένων τόπων μέσα στο δήμο, γεγονός που επιτείνει την εικόνα της σύγχυσης.

Το δίκτυο του πάρκου και των υδάτινων και φυσικών διαδρομών στα όρια είναι ένας σαφής ιστός στο πολεοδομικό χάος. Είναι ένας προορισμός με σαφή ρόλο και λειτουργία που οργανώνει την εικονογραφία του δήμου. Το πάρκο είναι ένα γραμμικό κέντρο αναφοράς για όλο το δήμο, βασικός προορισμός για την κάλυψη των αναγκών που προαναφέρθηκαν που πολλαπλασιάζει τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των διαφορετικών περιοχών που αναφέρονται σε αυτό..

Σε επίπεδο λοιπόν προσανατολισμού και συσχετισμού με το δίκτυο των φυσικών διαδρομών που προτείνονται ο δήμος αποκτά μια σαφή εικονογραφία, βασική για την αντιληπτική του δομή. Ο σχεδιασμός της δομής αυτής γίνεται με κοινωνικούς όρους στο φυσικό περιβάλλον και ως τέτοιος επαυξάνει τη λειτουργικότητά του. Ταυτόχρονα η δυνατότητα αντίληψης του χώρου ενισχύει τους τρόπους με τους οποίους συμβαίνει η κινητικότητα με όρους βιωσιμότητας. Είναι σαφές ότι η ευκολία και η απόλαυση της μετακίνησης –βασικοί όροι για τη βιώσιμη κινητικότητα- είναι άμεσα εξαρτημένες από την αντίληψη του χώρου που γίνεται η μετακίνηση καθώς και του προορισμού. Στους παραπάνω όρους, η συμβολή του δικτύου των φυσικών χώρων είναι καθοριστική.

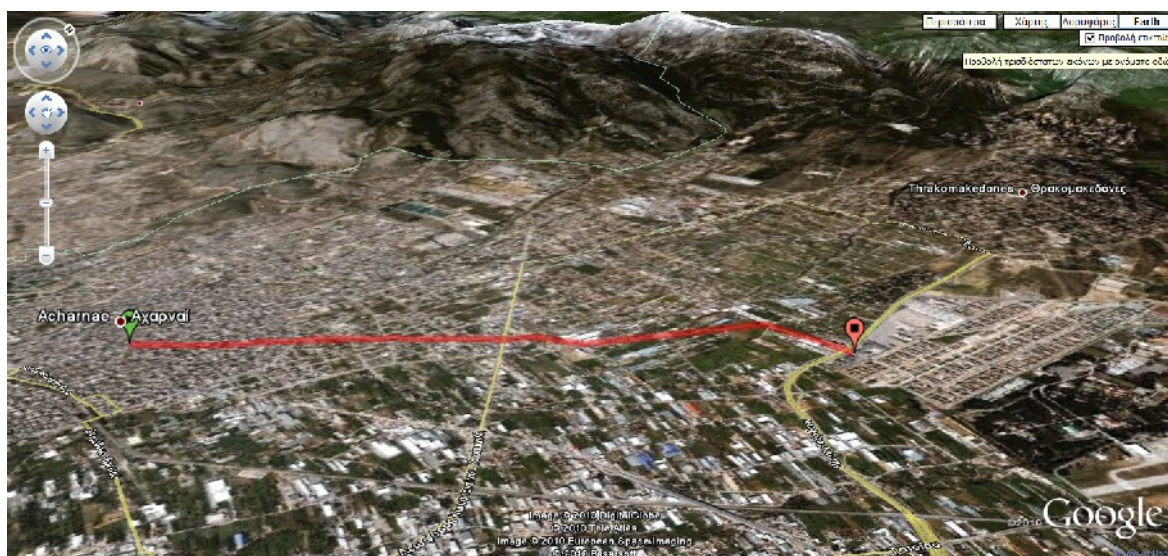
Ο συσχετισμός της περιήγησης στο δίκτυο που περιγράφουμε με τα βασικά πολεοδομικά χαρακτηριστικά του δήμου (φυσικός χώρος στα όρια, διάχυση αστικού ιστού στον πυρήνα του δήμου, θύλακες στην περιφέρεια αυτού, νέο γραμμικό κέντρο λεωφ. Καραμανλή) είναι δομικής σημασίας για τη λειτουργία του δικτύου. Στην βάση αυτού του συσχετισμού θεωρείται πως είναι η αποσαφήνιση της σχέσης των απομακρυσμένων οικιστικών θυλάκων στα όρια του δήμου, που συνοψίζεται στη σύνδεση του ιστορικού κέντρου του Μενιδίου με το ολυμπιακό χωριό. Η σύνδεση αυτή με το σχεδιασμό μιας διαδρομής βιώσιμης κινητικότητας είναι το ζητούμενο. Η χωρική εξειδίκευση μάλιστα της παρούσας εργασίας έχει να κάνει με τη μεγέθυνση στον κόμβο της διαδρομής αυτής με το γραμμικό πάρκο και τη λεωφόρο Καραμανλή, ακριβώς στο μέσον της.

### 3.3 Αποκατάσταση σύνδεσης Ανατολής – Δύσης

Πιο συγκεκριμένα μελετάται:

- Αγ.Τριάδας – Ξενοδοχοϋπαλλήλων – Επταλόφου
- Διαδρομή βιώσιμης κινητικότητας. Πεζός- ποδήλατο-αυτοκίνητο
- Συνδέει τον ιστορικό πυρήνα του Μενιδίου με το Ολυμπιακό Χωριό
- Μενίδι-Καραμανλή 1,8 km , Πάρκο, Καραμανλή-Ο.Χ. 1,8 km
- Κόμβος Αγ.Τριάδας – Καραμανλή

Η σύνδεση τώρα ιστορικού κέντρου και ολυμπιακού χωριού είναι προβληματική. Δεν υπάρχει ορισμένη διαδρομή, με τους οδικούς άξονες των λεωφ. Καραμανλή και Κύμης να τη διακόπτουν βάνουσα.



Ο άξονας βιώσιμης κινητικότητας \_κέντρο Μενιδίου – Ολυμπιακό Χωριό.



*Ο άξονας βιώσιμης κινητικότητας , κέντρο Μενιδίου – Ολυμπιακό Χωριό.*

Η παραπάνω διαδρομή που προτείνεται συμβαίνει στο υπάρχον οδικό δίκτυο, ο τρόπος όμως που γίνεται σαφώς δεν καλύπτει τα ποιοτικά-ποσοτικά χαρακτηριστικά της βιώσιμης κινητικότητας ενώ προκύπτει και το θέμα των κόμβων με τους οδικούς άξονες που προαναφέραμε.

Η επιλογή των οδών Αγ. Τριάδας και Ξενοδοχούπαλλήλων γίνεται με τη λογική ότι ορίζουν έναν άξονα που υλοποιεί σαφώς και κεντρικά την επιθυμητή σύνδεση. Στο μέσο του δήμου, συνδέει άμεσα τους αποκομμένους αστικούς θύλακες ενώ έχει τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά για το σχεδιασμό της κυκλοφορίας πεζού, ποδηλάτου και τροχοφόρων.

Ξεκινά από το κέντρο του Μενιδίου και φτάνει στην είσοδο του ολυμπιακού χωριού συναντώντας ακριβώς στο μέσον της το πάρκο, παράλληλα με τη λεωφόρο Καραμανλή. Υλοποιεί δηλαδή άμεσα την επιθυμητή σύνδεση, ενώ παράλληλα θεσμοθετεί τη συναπάντηση στο πάρκο και το νέο πολεοδομικό κέντρο. Καλύπτει δηλαδή με εμφατικό τρόπο και την κεντρική πρόσβαση στο πάρκο και το κέντρο από τους «απομακρυσμένους» αστικούς θύλακες.

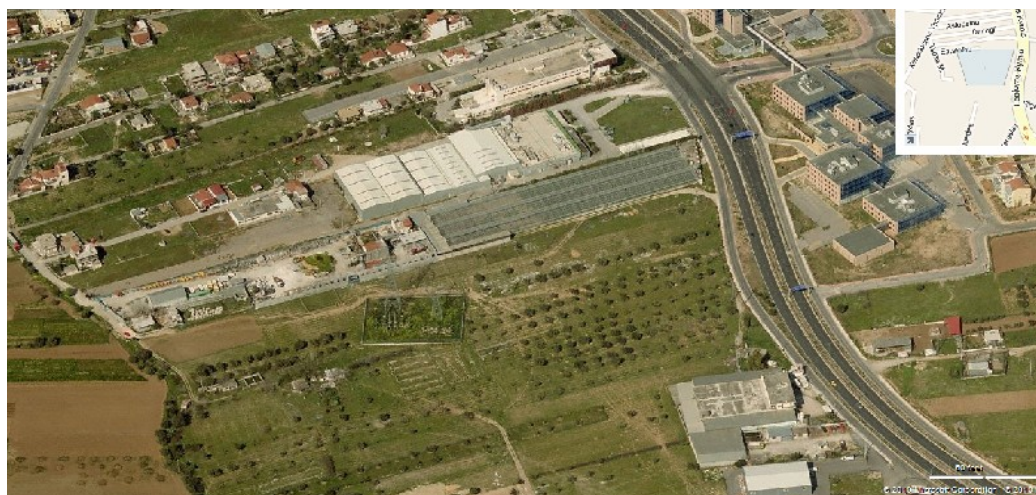
Ο τρόπος λειτουργίας του καθώς και ο τρόπος που γίνεται η διαχείριση των διασταυρώσεων με τους μεγάλους οδικούς άξονες είναι το πρότυπο και για τις υπόλοιπες δευτερεύουσες συνδέσεις που θα αναπτυχθούν αργότερα και θα εξυπηρετούν αντίστοιχους σκοπούς.



*Αγ. Τριάδας - Πάρνηθος, κέντρο Μενιδίου.*



*Ναός Αγ. Γεωργίου στο κέντρο του Μενιδίου.*



*Οδός Ξενοδοχοϋπαλλήλων συμβολή με την οδό Επταλόφου, είσοδος Ολυμπιακού Χωριού.*



### 3.4 Παραποτάμια διαδρομή Κηφισού

Ο Κηφισός ποταμός είναι ο έτερος πόλος του φυσικού χώρου της επικράτειας του Δήμου Αχαρνών. Το τμήμα που διατρέχει το Δήμο από τις πηγές του ως τη Νέα Φιλαδέλφεια, βρίσκεται σε σχετικά καλή κατάσταση ως προς τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά και την διατήρηση του φυσικού τοπίου.

Μια παραποτάμια διαδρομή θα μπορούσε να δημιουργήσει ένα εναλλακτικό πόλο αναψυχής, της Λεωφόρου Πάρνηθας, στα ανατολικά του Δήμου. Μια διαδρομή κατά μήκος της κοίτης του Κηφισού, θα μπορούσε να συνδέσει το τμήμα του ποταμού που διατηρεί τα φυσικά χαρακτηριστικά του, με τους αρχαιολογικούς χώρους της Δεκέλειας και του Τύμβου του Σοφοκλή και το δάσος στην περιοχή του Τατοΐου. Η διαδρομή θα μπορούσε να διαμορφωθεί ως ένα ευρύ μονοπάτι, χωρίς κάποιο υλικό διάστρωσης, κινούμενη όσο το δυνατό πιο κοντά στη ροή του νερού, ώστε το υδάτινο στοιχείο να γίνεται αντιληπτό με όλες τις αισθήσεις – όραση, ακοή, οσμή ακόμα και αφή. Η διαδρομή θα μπορούσε να κινείται παράλληλα και στις δύο όχθες της κοίτης και συχνά συνδέεται εγκάρσια με απλές ξύλινες αερογέφυρες. Η διαδρομή αυτή θα έχει ως σκοπό να εξυπηρετεί την κίνηση πεζών, που κάνουν τον περίπατό του, ποδηλάτες αλλά και ιππείς. Το άλογο και οι ιππείς, αναβάτες αλόγων, αποτέλεσαν από την αρχαιότητα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του Δήμου και σήμερα αποτελούν σύμβολο του Δήμου, ενώ στην περιοχή της Βαρυμπόμπη βρίσκονται εγκαταστημένοι πολλοί ιππικοί όμιλοι. Ιππικοί όμιλοι που θα μπορούσαν να προσφέρουν μια εναλλακτική πρόταση την κίνηση στο φυσικό τοπίο, καβάλα σε ένα άλογο ή επιβαίνοντας σε μία ιππήλατη άμαξα. Θα μπορούσε να αναπτυχθεί μια δράση αναψυχής ιδιαίτερη για όλο το Λεκανοπέδιο, που θα προσέλκυε πλήθος επισκεπτών για να αφήσουν το αυτοκίνητό τους και να κινηθούν φυσικά στη φύση.

Παράλληλα, η διαδρομή αυτή που δεν επιβαρύνει το φυσικό περιβάλλον, θα δημιουργούσε και μια ασπίδα προστασίας του Κηφισού από καταπατήσεις, απορρίψεις υλικών, απορριμμάτων και λυμάτων. Η διαδρομή η ίδια θέτει ένα όριο. Ένα όριο το οποίο θα επιτηρούν ακούσια οι επισκέπτες και περιπατητές, οι οποίοι θα είναι σε θέση να αντιληφθούν τις παράνομες πράξεις που μέχρι τώρα δεν μπορούσαν να δουν γιατί η πρόσβαση την κοίτη του ποταμού ήταν δυνατή μόνο σημειακά.

Η διαδρομή πλάι στον Κηφισό θα μπορούσε να συνδεθεί με τον προασιακό στο ύψος του σταθμού της “Δεκέλειας” αλλά και στο μελλοντικό σταθμό στη συμβολή της λεωφόρου Καραμανλή με τη Δεκέλεια και διαμέσου του Πάρκου να προσεγγίζουν ένα σημείο της διαδρομής. Μάλιστα θα μπορούσε ο σταθμός της Δεκέλειας να είναι η αφετηρία για το περίπατο πλάι στον Κηφισό και ο σταθμός επί της Καραμανλή να είναι το τερματισμός.



Εικόνα 13: Πηγές Κηφισού ποταμού.

### 3.5 Συγκοινωνιακές εξυπηρετήσεις

Ο Δήμος Αχαρνών όντας στην περιφέρεια της μητροπολιτικής περιοχής των Αθηνών έχει ανάγκη από ένα συνεπές και γρήγορο δίκτυο συγκοινωνιών. Το αυτοκίνητο δεν μπορεί να θεωρείται ως λύση για τη ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών των κατοίκων στο μέλλον. Η εξυπηρέτηση των μετακινήσεων με βάση τα MMM είναι η μόνη βιώσιμη διέξοδος και ο Δήμος Αχαρνών βρίσκεται στην ευχάριστη θέση να διαθέτει υποδομές μέσω σταθερής τροχιάς. Ο Προαστιακός σιδηρόδρομος θα πρέπει να είναι η βάση του συγκοινωνιακού δικτύου του Δήμου.



#### 3.5.1 Προαστιακός σιδηρόδρομος

Ο προαστιακός σιδηρόδρομος θα μπορούσε να εξυπηρετεί τις μετακινήσεις των κατοίκων τόσο προς το κέντρο της Αθήνας, κινούμενος στη γραμμή προς νότο, τα βόρεια προάστια της Αθήνας και τα Μεσόγεια, στη γραμμή προς ανατολικά και το Θριάσιο Πεδίο, στη γραμμή προς δυτικά. Μετακινήσεις που θα μπορούν να πραγματοποιούνται με μεγάλη ταχύτητα, ανεξάρτητη της κυκλοφοριακής συμφόρησης του οδικού δικτύου, με αξιοπιστία και με μικρό κόστος. Όπως έχει αναφερθεί, ο Δήμος διαθέτει δύο ενεργούς σταθμούς - “Αχαρνές” και “Δεκέλεια” - προβλέπεται να λειτουργήσει ο σταθμός “ΣΚΑ” και μελλοντικά να κατασκευαστούν δύο νέοι σταθμοί στη θέση “Λυκότρυπα” και “Βόρειο Μενίδι”, στη συμβολή της Λεωφ. Καραμανλή με τη Δεκέλειας.

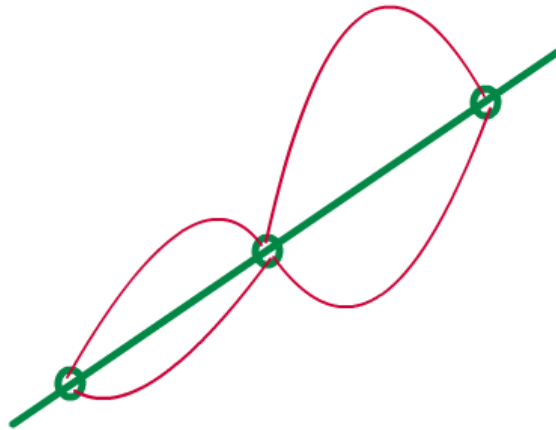
Ειδικότερα, ο σταθμός “Δεκέλεια” είναι σε θέση να εξυπηρετεί το Ολυμπιακό Χωριό. Η απόστασή του από αυτό δεν είναι μεγάλη – 1 χλμ. από την νότια πύλη, αλλά απαιτείται η διαμόρφωση μιας διαδρομής ασφαλούς και άνετης μετακίνησης τόσο για τους πεζούς όσο και για τους ποδηλάτες. Ένας ειδικός τύπος λεωφορειακής γραμμής, paratransit, θα μπορούσε να λειτουργήσει επικουρικά. Μια υπηρεσία paratransit, στα πρότυπα της υπηρεσίας TAXITER που λειτουργεί σε σιδηροδρομικούς σταθμούς της Γαλλίας, πραγματοποιεί δρομολόγια από και προς το σταθμό του προαστιακού στη Δεκέλεια, προς τοπικούς προορισμούς ανάλογα με τη ζήτηση. Η υπηρεσία λειτουργεί με μικρά λεωφορεία (mini van) που εκκινούν από το σταθμό μετά την άφιξη αμαξοστοιχίας και παραλαμβάνουν επιβάτες με προορισμό το σταθμό μετά από ειδοποίηση (π.χ. τηλεφωνική). Η υπηρεσία μοιάζει με υπηρεσίες μαζικού ραδιοταξί και παραδόξως στην Ελλάδα είναι διαθέσιμη ατύπως και παρανόμως από τους οδηγούς ταξί που εκτελούν πολλαπλές μισθώσεις και επιλέγοντας τους επιβάτες με βάση το προορισμό. Το προσόν της υπηρεσίας paratransit είναι ότι επιτυγχάνει μικρό χρόνο αναμονής, χωρίς να έχει υψηλή συχνότητα

δρομολογιών και συνεπώς δεν χρειάζεται μεγάλο πλήθος οχημάτων για την εξυπηρέτηση μεταβλητού μεταφορικού φόρτου. Οι κατοικίες περιοχές που θα εξυπηρετούσε η υπηρεσία para transit εμφανίζουν μεταφορικό φόρτο κατά τις ώρες αιχμής, όταν οι κάτοικοι μετακινούνται από και προς την εργασία τους.

### 3.5.2 Λεωφορειακές γραμμές

Οι λεωφορειακές γραμμές στο Δήμο Αχαρνών καλούνται να καλύψουν τις τοπικές εντός του Δήμου μετακινήσεις και να τροφοδοτούν το Προαστιακό. Πρέπει να πάψουν να αποτελούν το συγκοινωνιακό μηχανισμό μετακίνησης προς το κέντρο της Αθήνας, καθότι το επίπεδο εξυπηρέτησής τους δεν μπορεί να είναι επαρκώς ικανοποιητικό.

Η τοπική συγκοινωνία εντός των ορίων ενός τόσο μεγάλου σε έκταση δήμου, με τόσο έντονα διαφοροποιημένες πολεοδομικές ενότητες αποκτά χαρακτήρα “διαδημοτικής” συγκοινωνίας. Καλείται μέσω της εξυπηρέτησης των μετακινήσεων να φέρει κοντά τους κατοίκων των διαφορετικών πολεοδομικών ενότητων και να αμβλύνει τους κοινωνικούς διαχωρισμούς. Οι λεωφορειακές γραμμές θα πρέπει να έχουν μικρό μήκος διαδρομής και να εξυπηρετούνται από mini bus κινούμενα με υψηλή συχνότητα, ώστε να ικανοποιούν τους κατοίκους της περιοχής με το επίπεδο υπηρεσιών τους. Να αποτελούν επιλογή για όλους τους κατοίκους και όχι μόνη επιλογή για τους δέσμιους, αυτούς που δεν έχουν την εναλλακτική του αυτοκινήτου.



Εικόνα 14: Λεωφορειακές γραμμές (κόκκινο) που διασυνδέουν διαδοχικούς σταθμούς του προαστιακού (πράσινο). Ο συνδυασμός των “ημικυκλικών” διαδρομών δημιουργεί δακτυλίου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης.

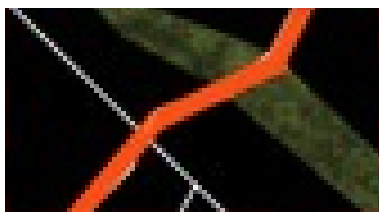
Οι διαδρομές των λεωφορείων θα πρέπει να έχουν αφετηρία και τερματισμό διαφορετικούς σταθμούς του προαστιακού, έτσι ώστε ο επιβάτης να χρειάζεται να διανύσει με το λεωφορείο το πολύ το ήμισυ της διαδρομής του λεωφορείου για να μετεπιβιβαστεί στον προαστιακό. Με αυτό τον τρόπο χωρίς να μειώνεται η περιοχή κάλυψης κάθε λεωφορειακής γραμμής, μειώνοντας το μήκος της, μειώνεται σημαντικά ο χρόνος από την στάση στην μετεπιβίβαση σε μέσο σταθερής τροχιάς. Παράδειγμα, μία λεωφορειακή γραμμή θα μπορούσε με αφετηρία το σταθμό “Αχαρνές” μέσω των Πάρνηθος, Θρακομακεδόνων, Κύμης (Ολυμπιακό Χωριό) να καταλήγει στο σταθμό “Δεκέλεια” και να επιστρέφει ανάλογα. Τα τοπικά δρομολόγια των λεωφορείων θα πρέπει να ακολουθούν δρομολόγια σε νοητά ημικύκλια, εκατέρωθεν της σιδηροδρομικής γραμμής, έτσι ώστε το συνδυασμός τους να δημιουργεί δακτυλίου συγκοινωνίας εντός του Δήμου Αχαρνών.

Τέλος, μια διαδημοτική λεωφορειακή γραμμή που θα συνέδεε το σταθμό του Προαστιακού σταθμό “Δεκέλεια” με το σταθμό του ΗΣΑΠ Κηφισιά θα έκλεινε άλλον ένα συγκοινωνιακό βρόχο και θα έφερνε το Δήμο των Αχαρνών πιο κοντά στους ανατολικούς του Δήμους, το εντοπιωμένο “Καλλικράτειο” Δήμο Κηφισιάς. Μια λεωφορειακή γραμμή που θα βοηθούσε τη γεφύρωση των δυτικών προαστίων με τα βόρεια και θα καλύπτεται μέρος το μετακινήσεων που αναπτύσσεται στα σύνορα των δύο Δήμων στο κόμβο της Λεωφ. Κύμης με την ΠΑΘΕ.

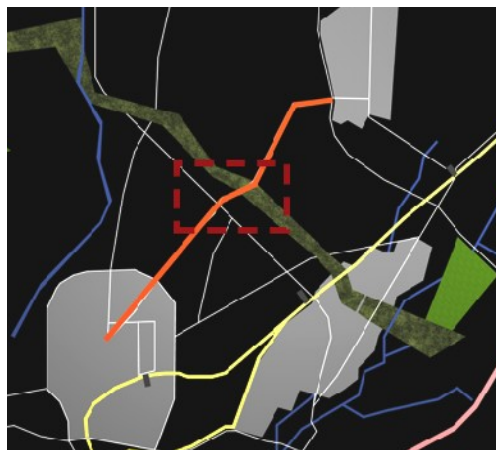
### 3.6 Χωρική εξειδίκευση

Για το σχεδιασμό του κόμβου με την οδό Καραμανλή και την είσοδο στο πάρκο τίθεται μια σειρά κριτηρίων.

Πρώτα από όλα καθίσταται σαφές ότι προτεραιότητα έχει ο πεζός και το ποδήλατο, η απρόσκοπτη κίνησή τους και η απόλαυση της διαδρομής.



Χωρική εξειδίκευση\_ θέση



Για το λόγο αυτό σχεδιάζεται μια γέφυρα, πεζού και ποδηλάτου, άνωθεν της λεωφ. Καραμανλή και του Ο.Τ. όπισθεν αυτής που καταλήγει με άνετο τρόπο στο πάρκο. Η γέφυρα παραλαμβάνει ποδηλάτες και πεζούς από την Αγ. Τριάδος και τους εναποθέτει στο πάρκο, στη διαδρομή βορρά-νότου, ανενόχλητους από τη διασταύρωση με τον κυκλοφοριακό φόρτο της λεωφ. Καραμανλή που υλοποιεί τη διαδρομή βορρά-νότου για τα τροχοφόρα. Από το πάρκο συνεχίζουν στην Ξενοδοχοῦπαλλήλων, ισόγεια μέχρι την επόμενη αντίστοιχη γέφυρα πάνω από τη λεωφ. Κύμης για την είσοδο στο ολυμπιακό χωριό. Τα οχήματα τώρα της Αγ.Τριάδος διασταυρώνονται ισόπεδα με τη λεωφ. Καραμανλή και μετά κινούνται κατωφερώς, στο πλάτος του Ο.Τ. όπισθεν της, Διασχίζουν υπόγεια το πλάτος του πάρκου και ανεβαίνουν με ράμπα στη Ξενοδοχοῦπαλλήλων και συνεχίζουν για τη διασταύρωση με την Κύμη.

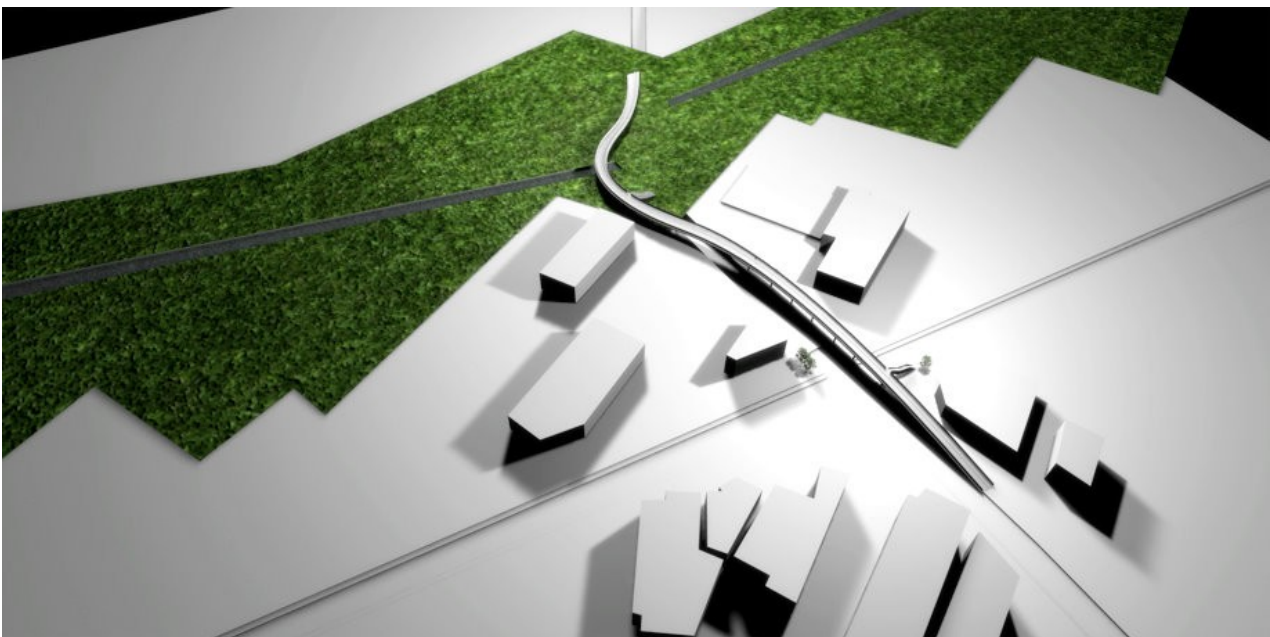


Κόμβος Αγ.Τριάδας - Λεωφ. Καραμανλή προς Βορρά.

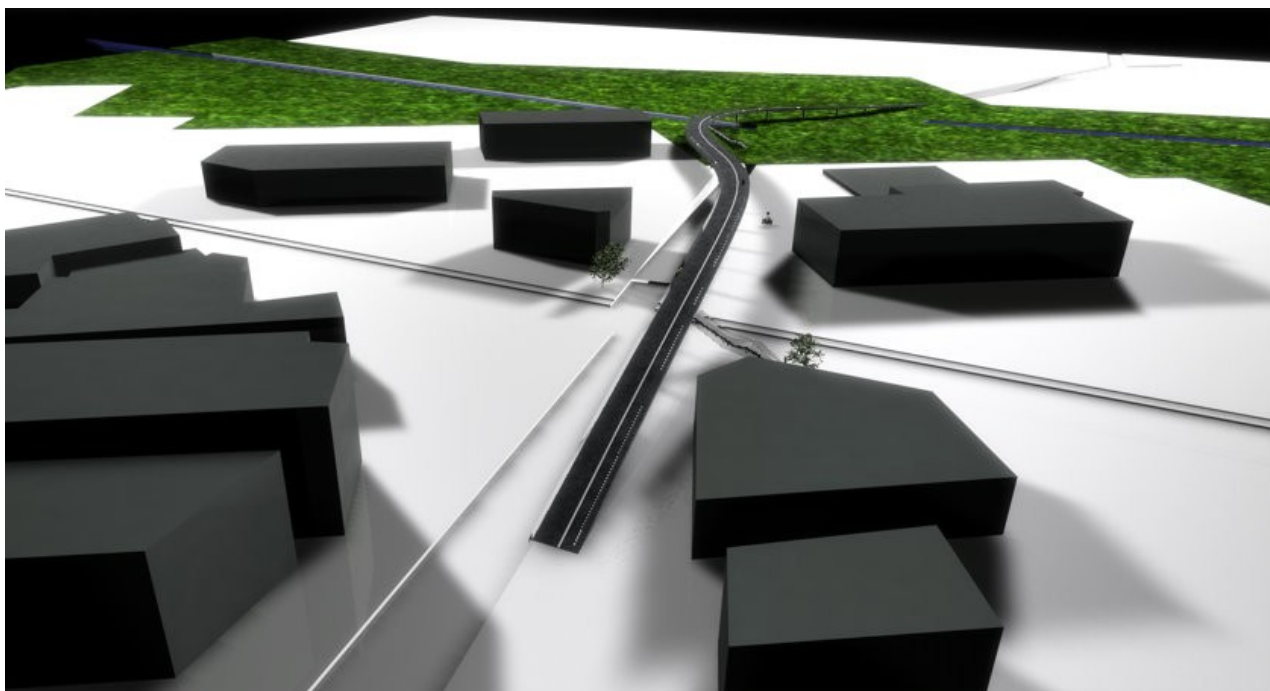


*Κόμβος Αγ. Τριάδας - Λεωφ. Καραμανλή προς Νότο.*

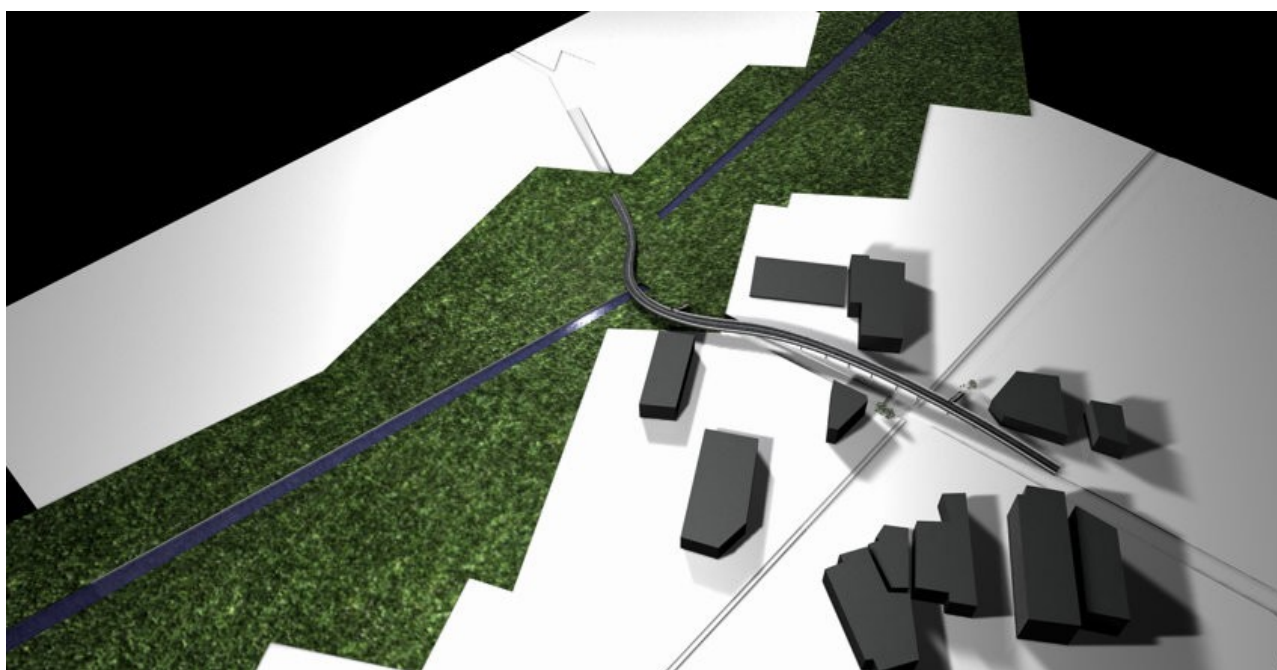
Από τα παραπάνω φαίνεται ότι απόλυτη προτεραιότητα έχει ο πεζός και το ποδήλατο, τόσο επί του σχεδιαζόμενου άξονα όσο και επί του πάρκου που υπερέχει της κίνησης των τροχοφόρων. Η ανάδειξη αυτή του φυσικού τρόπου μετακίνησης πιστεύουμε επαυξάνει τη λειτουργικότητα διαδρομής και πάρκου ως χώρου απόλαυσης και βόλτας. Σε κάθε περίπτωση η επαύξηση της έννοιας της βόλτας είναι το ζητούμενο και όχι η στείρα επίτευξη ικανοποίησης ενός κυκλοφοριακού φόρτου. Στο ρόλο αυτό επιφέρει και η αρχιτεκτονική υλοποίηση της γέφυρας που από μόνη της είναι ένα τοπόσημο και ένας προορισμός για βόλτα. Και ως τέτοιος, κρίνεται θετικά για τους σκοπούς της βιώσιμης κινητικότητας ότι προβάλλει την πεζοπορία και την ποδηλασία, στον συνολικό τρόπο λειτουργίας του κόμβου. Ο εικονογραφικός ρόλος της γέφυρας και η σημαντική της στη νέα βιώσιμη αντιληπτική δομή του δήμου είναι καθοριστικός. Η τελευταία θεωρείται ότι συμπληρώνεται ιδανικά από τον υλοποιούμενο άξονα βορρά νότου καθώς πλέον ο εποχούμενος, ο ποδηλάτης και ο πεζός έχει μια ξεκάθαρη βασική δομή στην οποία μπορεί να κινηθεί για να πραγματοποιήσει τις βασικές διαδρομές στο δήμο.



Τρισδιάστατες απεικονίσεις της πρότασης χωρικής εξειδίκευσης



Γέφυρα για πεζούς – ποδήλατα στο βάθος ... Πάρκο



Γέφυρα \_πάρκο \_γραμμικά υδάτινα στοιχεία.

Οι διαδρομές αυτές δεν υπήρχαν πριν, υλοποιούνται από το σχεδιασμό της βιώσιμης κινητικότητας, εφευρίσκοντας παράλληλα την έννοια του προορισμού, της βόλτας και της απόλαυσης στο προτεινόμενο δίκτυο φυσικών χώρων. Αχανής+άνρχος= Αχαρναί, όχι πια με την απόδοση στο χάρτη του πράσινου υδατογραφήματος της βιώσιμης κινητικότητας.

### 3.7 Σύθεση σεναρίων

Η πρόταση για επεμβάσεις στο Δήμο Αχαρνών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας έχει σπονδυλωτό χαρακτήρα. Κάθε “σπόνδυλος”, ενότητα (module) της πρότασης έχει την αυτοδυναμία και δυνατότητα αυθυπαρξίας (modularity), δεν υπάρχουν εξαρτήσεις (dependencies) μεταξύ των επιμέρους ενοτήτων της πρότασης. Κάθε ενότητα μπορεί να αναπτυχθεί αυτόνομα, αλλά σε κάθε περίπτωση οι συνέργειες που αναπτύσσονται αυξάνονται εκθετικά με την σταδιακή ένταξη του συνόλου των ενοτήτων. Στο πλαίσιο αυτό, η υλοποίηση κάποιων ενοτήτων είναι εφικτή άμεσα, ενώ άλλες απαιτούν πιο δραστικές επεμβάσεις και μπορούν να μετατοπιστούν χρονικά στο μέλλον.

Στην ομάδα των άμεσα υλοποιήσιμων ενοτήτων της πρότασης ανήκουν:

- Η νέα συγκοινωνιακή οργάνωση βασισμένη στον κορμό του προαστιακού και τους τοπικούς δακτυλίους λεωφορειακής εξυπηρέτησης.
- Η διαμόρφωση της Αγ. Τριάδας – Ξενοδοχοϋπαλλήλων σε άξονα βιώσιμης κινητικότητας.
- Η εκμετάλλευση των χειμάρρων της Πάρνηθας ρέματος της εσχατεας για δημιουργία υδάτινων στοιχείων στο πάρκο.
- Η παραποτάμια διαδρομή στον Κηφισό.
- Η ορεινή περιαστική διαδρομή.

Οι δύο τελευταίες μπορεί να είναι από πλευράς παρεμβάσεων μικρής κλίμακας, δημιουργία ενός “μεγάλου μονοπατιού”, αλλά μπορεί να αντιμετωπίζονται από τους δημότες ως ήσσονος σημασίας. Αντίθετα, όμως με την κοινή πεποίθηση, τα άμεσα οφέλη των δημοτών - περιβαλλοντικά και οικονομικά - θα είναι πολλαπλάσια της επένδυσης που απαιτείται.

Τέλος, η υλοποίηση του Πάρκου ίσως φαντάζει πιο δύσκολη έως ανέφικτη. Αλλά η σταδιακή δημιουργία χώρων πρασίνου στο νοητό άξονα του Πάρκου και η “συνένωση” των ιδιωτικών χώρων πρασίνου, μπορεί να φέρνουν χρόνο με το χρόνο το όνειρο πιο κοντά και τελικά να φτάσουμε σε ένα σημείο όπου η δημιουργία του Πάρκου, που θα ενώνει την Πάρνηθα με τον Κηφισό και το βόρειο με το νότιο τμήμα του Δήμου, δεν θα μοιάζει καθόλου ουτοπική.

Συνοψίζοντας, τα πολλαπλά σενάρια της πρότασης δεν προκύπτουν από διαφορετικές προτάσεις διαμορφώσεις του χώρου αλλά από τις διαφορετικές διατάξεις στο χρόνο της υλοποίησης των ίδιων διαμορφώσεων του χώρου. Η αποδέσμευση κατά το σχεδιασμό των επιμέρους ενοτήτων της πρότασης από τις μεταξύ τους εξαρτήσεις, απελευθερώνει την αλληλουχία υλοποίησης. Η πρόταση για τη βιώσιμη κινητικότητα είναι ελεύθερη “συντακτικών” περιορισμών.

## 4 Αντί επιλόγου...



Τι απομένει λοιπόν για να προχωρήσουμε στην υλοποίηση μιας τέτοιας πρότασης σχεδιασμού;

Όσοι έχουν εικόνα του δήμου Αχαρνών εύκολα εντοπίζουν την αυταρξία 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 εμπειρία βέβαια από το ελληνικό κράτος, που έχει τη μοναδική ικανότητα να μετατρέπει τα περισσότερα σημαντικά έργα ανάπτυξης σε χίμαιρες ή να τα ολοκληρώνει ως καρικατούρες, κάνει τον μέσο πολίτη – δημότη να δυσπιστεί. Μόνο όμως με αλλαγή νοοτροπίας που, όσο και αν μας βολεύει να το ξεχνάμε, ξεκινάει πάντα από ατομικό επίπεδο<sup>6</sup> μπορούμε να ελπίζουμε ότι κάτι θα αλλάξει.

Τα προβλήματα της πόλης του Μενιδίου οφείλουν να λυθούν με ριζοσπαστικό σχεδιασμό και προτάσεις, έστω και αν σε κάποιους συνεχίζουν και φαίνονται ουτοπικά, και σε καμία περίπτωση με αποσπασματικές καλλωπιστικού τύπου αδύναμες παρεμβάσεις .

Μια μέρα λοιπόν ο μέσος δημότης δε θα θέσει ως όρο απαράβατο πως οτι και να γίνει αυτός στο αυτοκίνητο του θα μπει ο κόσμος να χαλάσει, και θα πιστέψει οτι ο τόπος του παρουσιάζει ευκαιρίες ανάπτυξης αντίστοιχες με αυτές των ευρωπαϊκών χωρών (Ελβετία λόγω χάρη). Η μέρα αυτή θα είναι η αρχή της πραγματοποίησης και της εφαρμογής όλων όσων σχεδίων και μη, όλοι θέλουν και ποτέ δεν τα είδαν να εφαρμόζονται και να πραγματοποιούνται<sup>7</sup>

<sup>6</sup> και που στη συνέχεια θα επιφέρει σταδιακό μετασχηματισμό της όποιας δημοτικής αρχής η κεντρικής εξουσίας.

<sup>7</sup> ... και στο Μενίδι και οπουδήποτε αλλού



