

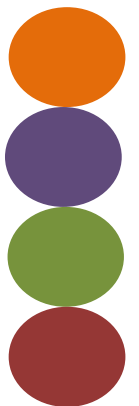


Προσεγγίσεις του εφαρμοσμένου σχεδιασμού στην Ελλάδα

Διδ. ομάδα: Σερράος Κ., Κλαμπατσέα Ε., Γεωργακόπουλος Ν., Μπαλαμπανίδης Δ.

Βιώσιμη κινητικότητα στο Δήμο Αχαρνών

Καραμπίνη Ζωή
Τζήκα-Κωστοπούλου Δανάη
Χανή Αναστασία
Χασάπη Διονυσία



ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗΣ



Πολιτικές για το Δ. Αχαρνών-Ανάλυση SWOT



Βιώσιμη κινητικότητα: Εναλλακτικά σενάρια



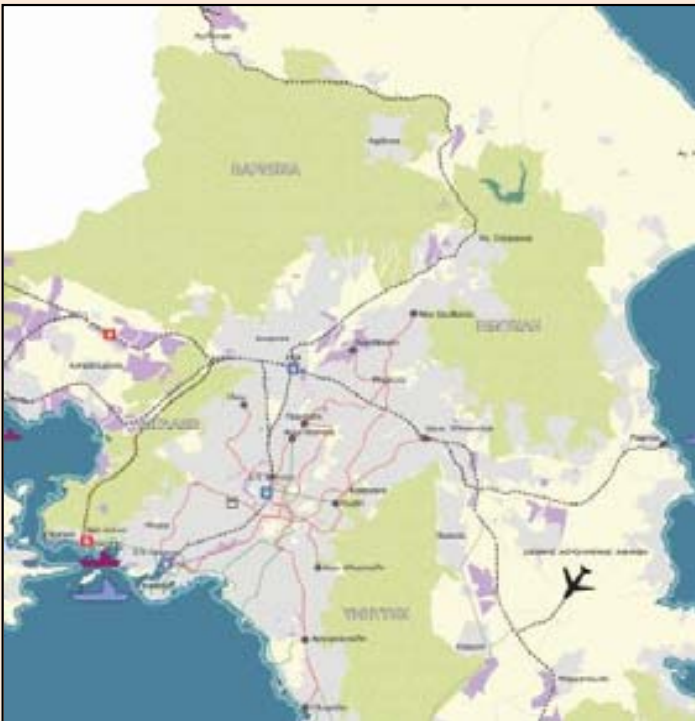
Χωρική εξειδίκευση: Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ)



Συμπεράσματα



Ανάλυση
υφιστάμενης
κατάστασης



Ρυθμιστικό
Σχέδιο Αθήνας



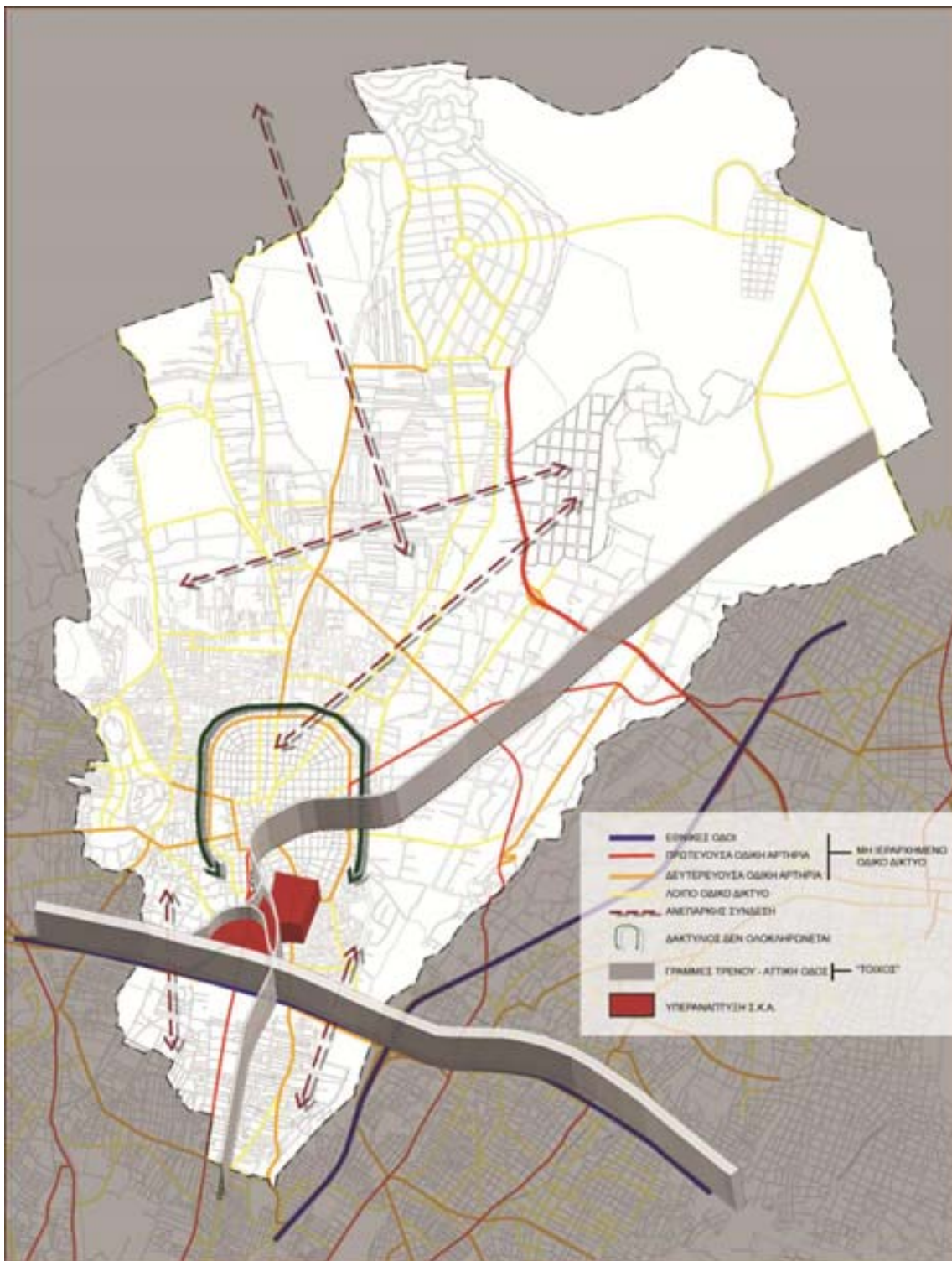
	θετικά στοιχεία	αρνητικά στοιχεία
εσωτερικό περιβάλλον	<p>ισχυρά σημεία</p> <p>ΣΚΑ: Άμεση σύνδεση του Δήμου με το Λεκανοπέδιο Υπερτοπικός κόμβος Ύπαρξη μέσων μαζικής μεταφοράς, βασικού πυλώνα της βιώσιμης κινητικότητας</p> <p>Μεγάλοι οδικοί άξονες (Αττική Οδός και Εθνική Οδός): Στρατηγική θέση του Δήμου στο Λεκανοπέδιο</p> <p>Κέντρο: Ύπαρξη περιφερειακού δακτυλίου Ήπιες κλίσεις και μικρές αποστάσεις που ευνοούν τη μετακίνηση πεζών και ποδηλάτων</p> <p>Πολλές γραμμές αστικών λεωφορείων που συνδέουν το κέντρο του Δήμου με το κέντρο της Αθήνας</p>	<p>αδυναμίες</p> <p>Μη ιεραρχημένο τοπικό οδικό δίκτυο: Κακή εγκάρσια σύνδεση των επιμέρους περιοχών του Δήμου Υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι και κίνηση βαρέων οχημάτων Κατακερματισμός του αστικού ιστού από μεγάλες λεωφόρους</p> <p>ΣΚΑ – Μέσα σταθερής τροχιάς : Μη λειτουργία των υπάρχοντων σταθμών προαστιακού παρά την ολοκλήρωσή τους Ελλιπής σύνδεση των περιοχών του Δήμου προς τα μέσα σταθερής τροχιάς όπως ο προαστιακός ή ο ΗΣΑΠ (π.χ. Ολυμπιακό χωριό) Οι γραμμές του προαστιακού αποκόπτουν το νότιο τμήμα του Δήμου</p> <p>Αττική και Εθνική οδός: Αποκόπτουν πλήρως το νότιο τμήμα του Δήμου Αποτελούν πηγή ισχυρής περιβαλλοντικής και ηχητικής επιβάρυνσης</p> <p>Λεωφορειακές συνδέσεις: Αραιή συχνότητα δρομολογίων Μεγάλο μήκος διαδρομής Αναποτελεσματικό δίκτυο λόγω και της ακτινικής σύνδεσης με το κέντρο της Αθήνας</p> <p>Κέντρο: Ελλιπής σύνδεση του κέντρου, μέσω ΜΜΜ, με τις βορειοδυτικές περιοχές του Δήμου Δυσχερής μετακίνηση πεζών λόγω ανεπαρκών πεζοδρομίων και πεζοδρόμων Πρόβλημα στάθμευσης Δακτύλιος: η ύπαρξη του περιόρισε τους κοινόχρηστους χώρους ενώ η σύνδεση του με άξονα υπερτοπικής χρήσης στα νότια δημιουργεί προβλήματα συμφόρησης Η σιδηροδρομική γραμμή δημιουργεί αποκοπή εντός του κέντρου</p>
εξωτερικό περιβάλλον	<p>ευκαιρίες</p> <p>Δυνατότητα συγκοινωνιακών συνδέσεων (υπερτοπικοί οδικοί άξονες και σιδηροδρομικές γραμμές), με ταυτόχρονη αξιοποίηση του ΣΚΑ</p> <p>Ύπαρξη μέσων σταθερής τροχιάς: δυνατότητα ισότιμης ενσωμάτωσης του Δήμου στον οικιστικό ιστό του λεκανοπεδίου, με μέσα που ευνοούν τη βιώσιμη κινητικότητα</p> <p>Το ΡΣΑ ορίζει τον Δ. Αχαρνών ως έναν από τους τέσσερις δορυφορικούς πόλους της πρωτεύουσας</p> <p>Δυνατότητα δημιουργίας ενός οδικού δικτύου αρθρωμένο στον κορμό της σιδηροδρομικής γραμμής</p> <p>Αξιοποίηση φυσικού περιβάλλοντος και κενών εκτάσεων</p>	<p>απειλές</p> <p>Η οικονομική κρίση και η έλλειψη πολιτικής βούλησης για έργα που προάγουν τη βιώσιμη κινητικότητα</p> <p>Εφαρμογή του Καλλικράτη: διόγκωση της έκτασης του Δήμου και εμπλοκή διαφορετικών πολιτικών και οικονομικών συμφερόντων</p> <p>Υπερτοπικός χαρακτήρας του ΣΚΑ: ενδεχόμενη αύξηση του κυκλοφοριακών φόρτων της περιοχής και περιβαλλοντική επιβάρυνση, χωρίς συνδυασμό με τα κατάλληλα έργα. Έλξη ασυμβίβαστων χρήσεων στην περιοχή και ενδεχόμενη αύξηση των αξιών γης με τις ανάλογες συνέπειες</p> <p>Μετατροπή δασικών εκτάσεων σε αστικές περιοχές και αυθαίρετη δόμηση</p> <p>Το «ναυάγιο» του προαστιακού σιδηροδρόμου στο λεκανοπέδιο της Αττικής</p> <p>Εμπλοκή στο σχεδιασμό πολλών συναρμόδιων φορέων με επικάλυψη των αρμοδιοτήτων τους</p> <p>Μη συμμετοχή των κατοίκων στη λήψη αποφάσεων (π.χ. κάτοικοι του Ολυμπιακού χωριού)</p>

Ανάλυση
SWOT



1. Αδιάσπαστος πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός, τόσο σε σχέση με επιμέρους θεματικές ενότητες (δημόσιος χώρος, χρήσεις γης, πολιτισμός), όσο και με τη σύνδεση του Δ. Αχαρνών με το Λεκανοπέδιο Αττικής
2. Ενίσχυση πυλώνων βιώσιμης κινητικότητας: πεζοί, ποδήλατο, MMM
3. Προστασία φυσικού περιβάλλοντος
4. Προώθηση συμμετοχικού σχεδιασμού

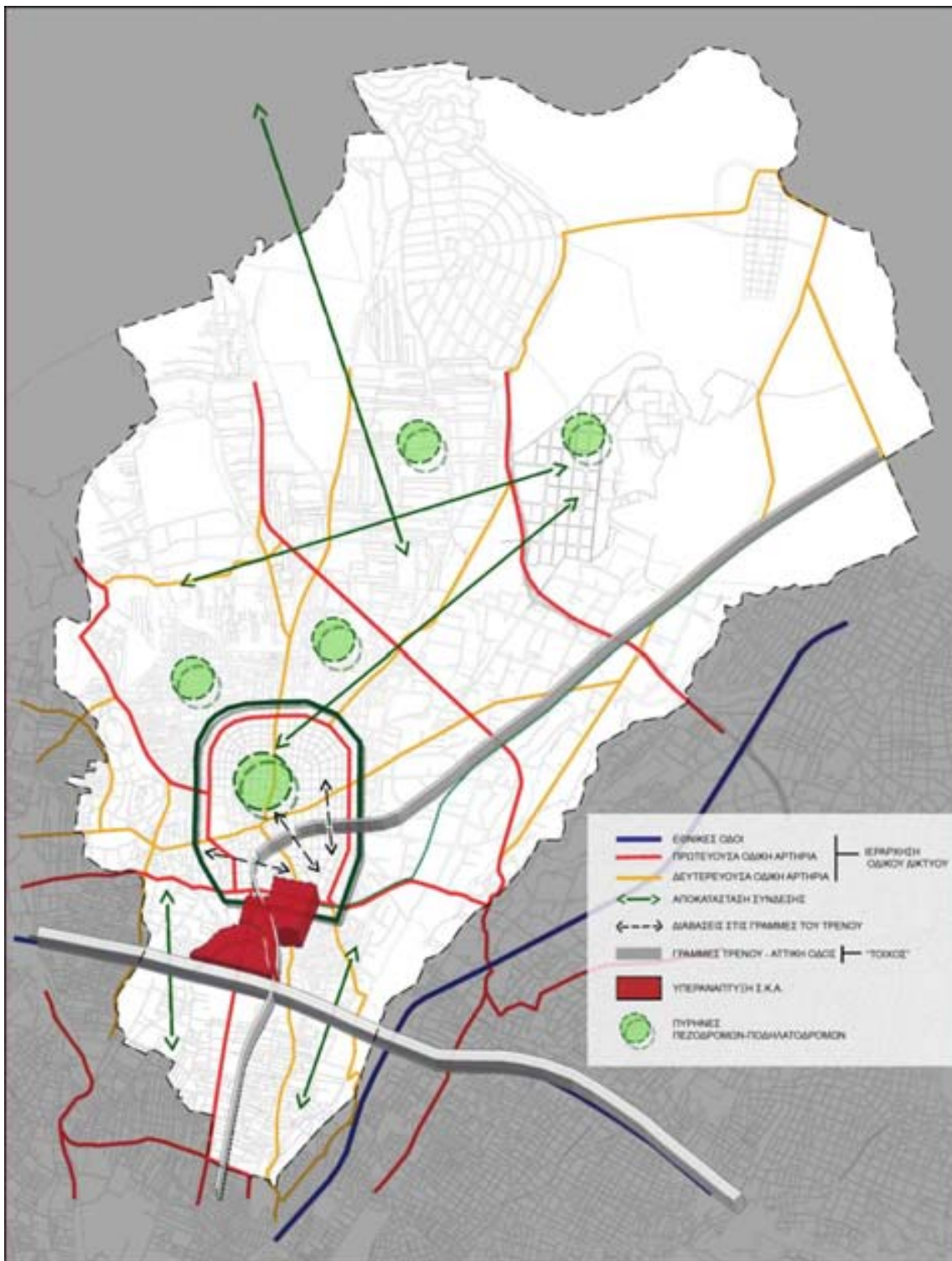




ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΧΑΡΝΩΝ

1. Μη ιεραρχημένο οδικό δίκτυο
2. Περαιτέρω περιβαλλοντική επιβάρυνση, αυξημένοι ρύποι
3. Κυκλοφοριακή συμφόρηση
4. Υποβάθμιση ποιότητας ζωής
5. Περαιτέρω πρόβλημα στάθμευσης
6. Έλλειψη εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, εκτός του ΙΧ
7. Άνιση χωρική ανάπτυξη
8. Απομόνωση περιοχών
9. Μείωση οδικής ασφάλειας πεζών και ποδηλάτων
10. Υποβάθμιση του δημόσιου χώρου ανολοκλήρων έργων (βλ. ΣΚΑ)

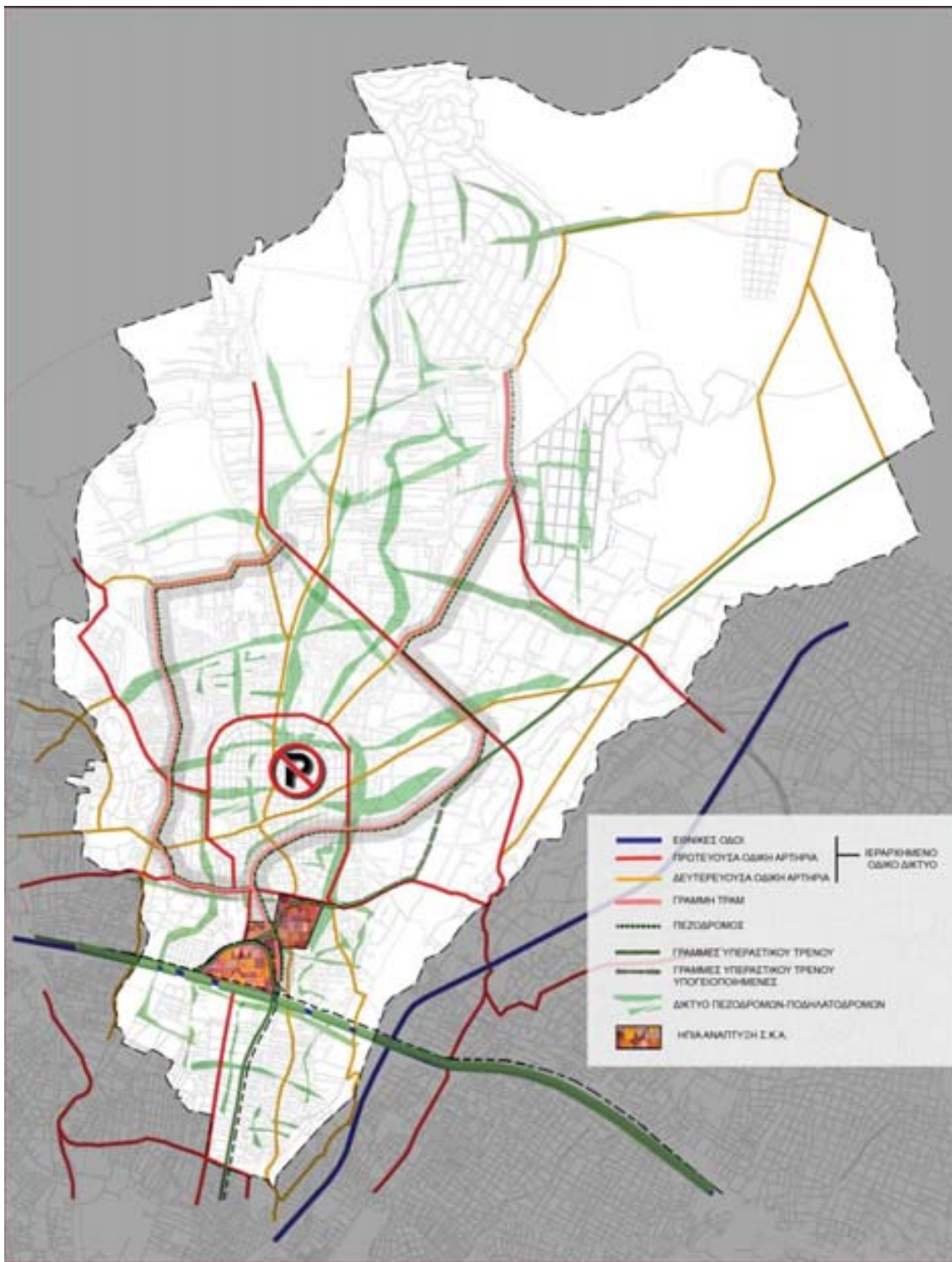




ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ

1. Ιεράρχηση οδικού δικτύου με μικρές παρεμβάσεις
2. Ολοκλήρωση δακτυλίου γύρω από τον κεντρικό πυρήνα
3. Αποκατάσταση σύνδεσης περιοχών μέσω βελτίωσης των τεχνικών υποδομών και του μεταφορικού συστήματος
4. Αναδιάρθρωση των αστικών λεωφορειακών γραμμών ώστε να συνδυάζονται με τα μέσα σταθερής τροχιάς που υπάρχουν στην περιοχή
5. Σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης
6. Βελτίωση υποδομής για πεζούς και ποδήλατα
7. Προσεκτική επιλογή χωροθετούμενων χρήσεων γης, με σημαντική αναλογία πρασίνου και ελεύθερων χώρων
8. Πύκνωση δρομολογίων προαστιακού





ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ

1. Υπογειοποίηση της νέας γραμμής τρένου που προβλέπει το ΓΠΣ, σε συνδυασμό με τη γραμμή του προαστιακού
2. Πλήρη αναδιάρθρωση του συγκοινωνιακού δικτύου και πρόβλεψη για γραμμή τραμ
3. Απαγόρευση στάθμευσης στον κεντρικό πυρήνα
4. Ολοκληρωμένο δίκτυο πεζοδρόμων στον κεντρικό πυρήνα αλλά και σε περιοχές αμιγούς κατοικίας και ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων
5. Ανάδειξη του χώρου του ΣΚΑ σαν δημόσιο χώρο με χαρακτήρα τοπικού αλλά και υπερτοπικού κέντρου
6. Ανάσχεση της αυθαίρετης δόμησης στο Δήμο



ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

ΣΕΝΑΡΙΑ



ΚΡΙΤΗΡΙΑ

1. Μετακινήσεις:
 - α. προσβασιμότητα δικτύων,
 - β. αποτελεσματικότητα δικτύων
 - γ. κόστος μετακίνησης
2. Περιβάλλον
3. Κόστος κατασκευής
4. Αποδοχή από κατοίκους
5. Πρόβλεψη από το ΓΠΣ

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ



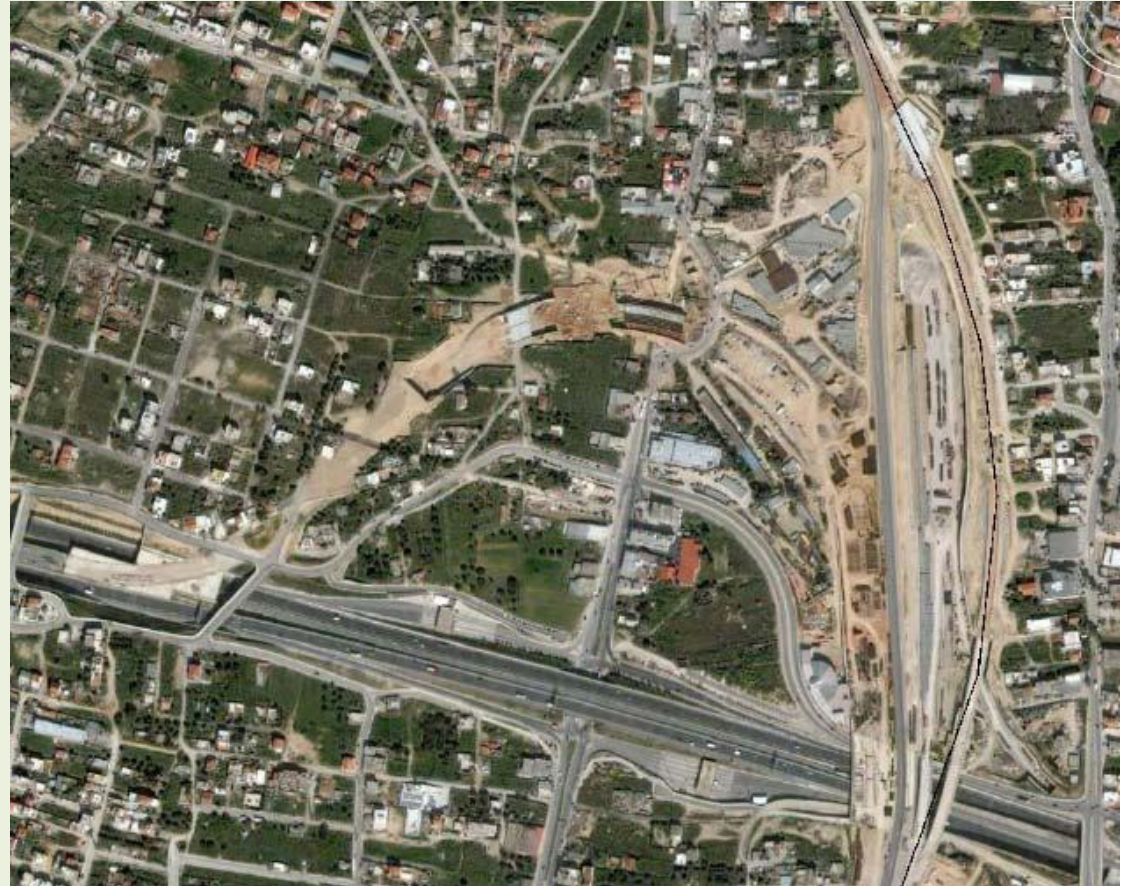
ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

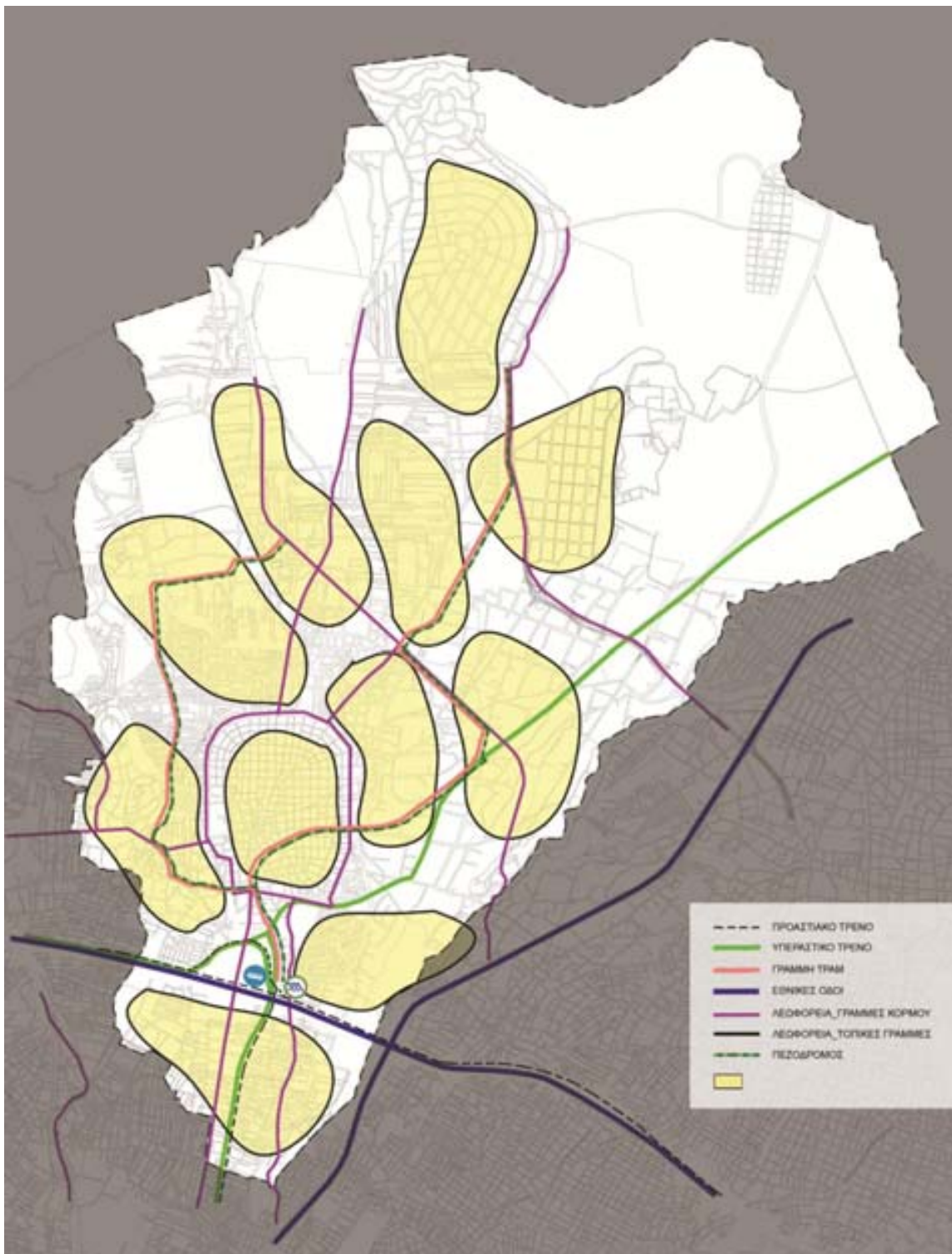


Κύρια κατεύθυνση:

Ενίσχυση του τοπικού χαρακτήρα
της περιοχής,
χωρίς να αποκλείονται χρήσεις
υπερτοπικού ενδιαφέροντος

Ένταξη σε ένα ευρύτερο δίκτυο
συνδυασμένων μεταφορών





Βασικό ιεραρχημένου δίκτυο γραμμών κορμού, το οποίο τροφοδοτούν οι τοπικές γραμμές χαμηλότερης δυναμικότητας

Διατήρηση βασικών γραμμών κορμού γρήγορης σύνδεσης με το κέντρο της Αθήνας και με βόρεια προάστια

11 τοπικές κυκλικές γραμμές που θα καλύπτουν όλες τις περιοχές του Δήμου, με συχνές στάσεις και δρομολόγια

Δημιουργία 2 γραμμών τραμ, που θα λειτουργούν ως συλλεκτήριες, σε άμεση σύνδεση με το ΣΚΑ





- ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ
 - === ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΡΕΝΟΥ
 - ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
 - ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
 - ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
 - ΧΡΗΣΕΙΣ Σ.Κ.Α.
 - ΚΟΙΝΟΦΕΛΕΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
 - ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
 - ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΡΑΜ
 - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
 - ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
 - PARKING
- 1 ΚΟΜΒΟΣ ΜΠΟΣΔΑ_σύνδεση κεντροεξωτερικών γραμμών κορμού με τραμ.
 - 2 ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΤΡΑΜ_χρησιμοποίηση του ήδη υπάρχοντος σταθμού τρένου.
 - 3 ΚΟΜΒΟΣ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ_διαμόρφωση χώρου και σύνδεση του σταθμού προαστιακού με το τραμ.
 - 4 ΚΟΜΒΟΣ Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ_σύνδεση κεντροεξωτερικών γραμμών κορμού με κτίριο 3.
 - 5 ΥΠΟΓΕΙΟΠΟΙΗΣΗ γραμμών υπραστιακού τρένου
 - 6 Λ. ΚΟΝΙΤ/ΛΕΩΣ_μετατροπή σε δόμο τραμ και πεζόδρομο







ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

- 1. **Ο σχεδιασμός δεν μπορεί να παραμένει ανεπηρέαστος από την ευρύτερη οικονομική-πολιτική κρίση**
 - _ Προτεραιότητα αποτελούν τα έργα που απαιτούν ανταγωνιστικότητα σε βάρος της ποιότητας του αστικού χώρου και των αναγκών των χρηστών του
 - _ Οι δημόσιες συγκοινωνίες κινδυνεύουν να χάσουν το δημόσιο χαρακτήρα τους
 2. **Το Σιδηροδρομικό Σχέδιο Αχαρνών αποτελεί κεντροβαρικό σημείο για τις μεταφορές και τις μετακινήσεις του Λεκανοπεδίου, με τον κίνδυνο:**
 - _ Να μείνει στην ίδια κατάσταση λόγω του κόστους που θα επέφεραν οι όποιες παρεμβάσεις
 - _ Να μετατραπεί σε έναν αποκλειστικά υπερτοπικού ενδιαφέροντος κόμβο
 3. **Η βιώσιμη κινητικότητα δεν θα πρέπει να βασίζεται μόνο σε οικονομικές παραμέτρους αλλά και κυρίως σε κοινωνικά κριτήρια**
 4. **Απαραίτητος κρίνεται ο συμμετοχικός σχεδιασμός**

