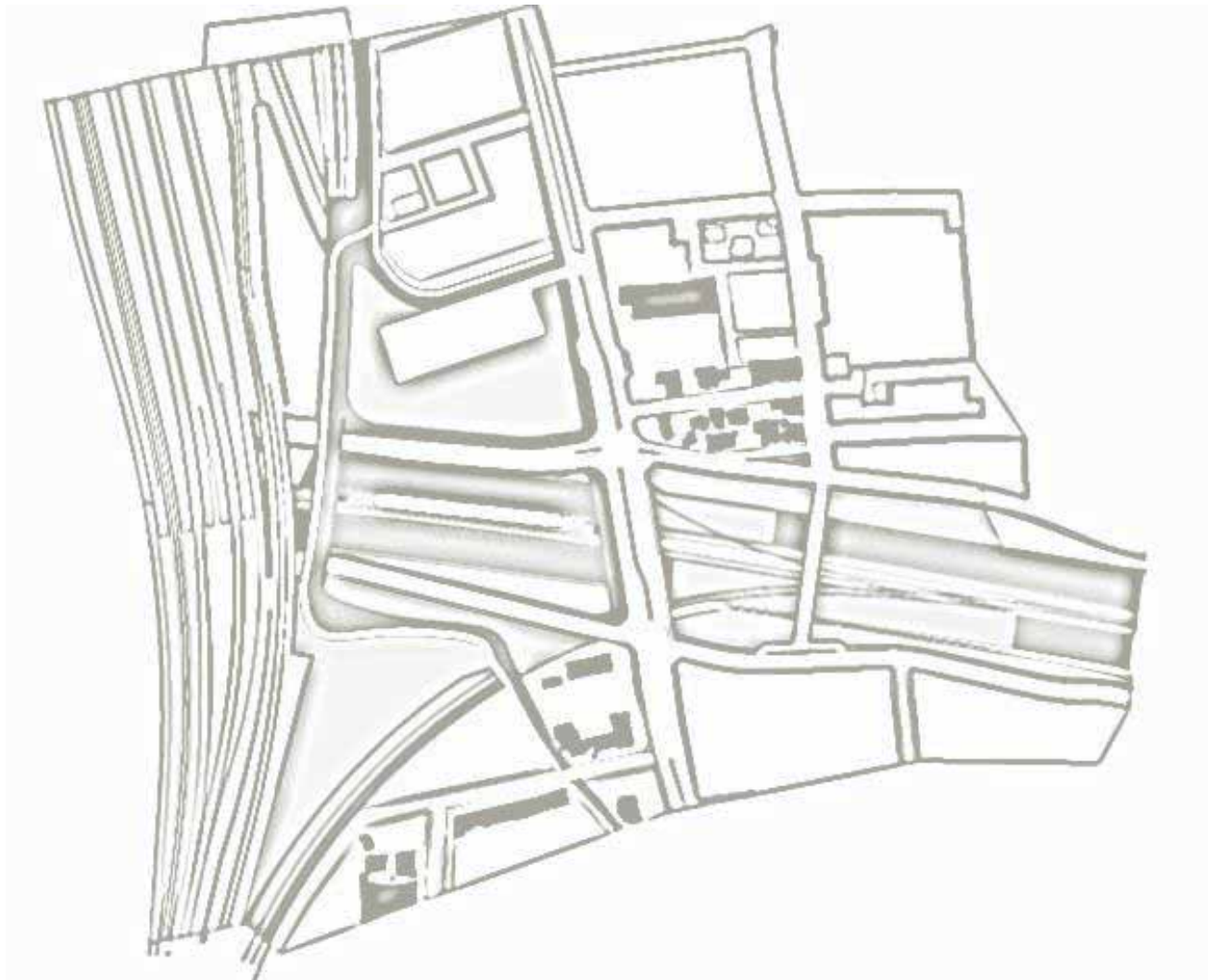


Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
ΔΠΜΣ Πολεοδομία – Χωροταξία
Ακαδ. έτος 2010-2011



*Προσεγγίσεις του εφαρμοσμένου σχεδιασμού στην Ελλάδα
Διδ. ομάδα: Σερράος Κ., Κλαμπατσέα Ε., Γεωργακόπουλος Ν., Μπαλαμπανίδης Δ.*

Βιώσιμη κινητικότητα στον Δ. Αχαρνών

Καραμπίνη Ζωή
Τζήκα-Κωστοπούλου Δανάη
Χανή Αναστασία
Χασάπη Διονυσία

Εικόνα εξωφύλλου:

Λεπτομέρεια διαμόρφωσης του Σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών

Πηγή: ΕΜΠ

Επεξεργασία: Καραμπίνη, Τζήκα, Χανή, Χασάπη, 2011

Περίληψη

Η παρούσα εργασία αφορά την ανάλυση, μελέτη και πρόταση της εφαρμογής των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο Αχαρνών, τόσο στο σύνολο του δήμου όσο και χωρικά εντοπισμένα στην περιοχή του Σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών (Σ.Κ.Α.). Έτσι, παρουσιάζονται κάποια βασικά στοιχεία για τη βιώσιμη κινητικότητα που χρησιμοποιήθηκαν ως βάση για τις προτεινόμενες επεμβάσεις και κατόπιν πραγματοποιείται ανάλυση της περιοχής μελέτης υπό τόσο σε επίπεδο θεσμικό όσο και σε επίπεδο της υπάρχουσας κατάστασης, ενώ μέσω του εργαλείου της ανάλυσης SWOT αξιολογείται η κατάσταση αυτή. Παρουσιάζονται τα εναλλακτικά σενάρια βιώσιμης κινητικότητας για το σύνολο του Δήμου Αχαρνών και τελικά προτείνονται οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις στην περιοχή του Σ.Κ.Α.. Τέλος, παρουσιάζονται συνοπτικά τα συμπεράσματα που εξήχθησαν καθώς και οι προβληματισμοί που απασχόλησαν την ομάδα εργασίας.

Λέξεις κλειδιά: βιώσιμη κινητικότητα, Δήμος Αχαρνών, Σ.Κ.Α.

Abstract

This paper involves analysis, design and proposed implementation of the principles of sustainable mobility in the municipality of Acharnes, spatially localized in the Acharnes Railway Centre (S.K.A.). Thus, some key elements for sustainable mobility that were used as basis and an analysis of the study area are presented, while the tool of SWOT analysis is used. Three different scenarios of sustainable mobility for the entire municipality are presented and finally specific interventions in the area of the SKA are proposed. Finally the conclusions are presented and some open questions for the future are possessed.

Key-words: sustainable mobility, municipality of Acharnes, S.K.A.

Πίνακας περιεχομένων

1. Εισαγωγή	5
1.1 Περί βιώσιμης κινητικότητας	5
2. Ανάλυση της περιοχής μελέτης: Δήμος Αχαρνών	7
2.1 Συγκοινωνιολογική ανάλυση των επιμέρους περιοχών του Δήμου	7
2.2 Πολιτικές σε μητροπολιτικό και τοπικό επίπεδο	14
3. Ανάλυση SWOT.....	20
4. Θεματική εξειδίκευση: Εναλλακτικά Σενάρια	24
4.1 Άξονες Παρέμβασης	24
4.2 Μηδενικό Σενάριο (Τάσεις)	25
4.3 Ήπιο Σενάριο	27
4.4 Ριζοσπαστικό Σενάριο	30
4.5 Κριτήρια και αξιολόγηση σεναρίων	33
4.6 Παρεμβάσεις που επιλέγονται	36
5. Χωρική εξειδίκευση: Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ)	38
5.1 Μια διαφορετική διάταξη του λεωφορειακού δικτύου	39
5.2 Προτεινόμενο δίκτυο στο Δ. Αχαρνών	40
5.3 Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών (Σ.Κ.Α.)	43
6. Συμπεράσματα	51
Βιβλιογραφία.....	52

1. Εισαγωγή

Η παρούσα εργασία αφορά την ανάλυση, τη μελέτη και την πρόταση της εφαρμογής των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο Αχαρνών, τόσο στο σύνολό του όσο και χωρικά εντοπισμένα στην περιοχή του Σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών (Σ.Κ.Α.). Έτσι, στο παρόν εισαγωγικό κεφάλαιο παρουσιάζονται κάποια βασικά στοιχεία για τη βιώσιμη κινητικότητα που χρησιμοποιήθηκαν ως βάση για τις προτεινόμενες επεμβάσεις. Στο δεύτερο κεφάλαιο πραγματοποιείται ανάλυση της περιοχής μελέτης τόσο σε επίπεδο θεσμικό όσο και στο επίπεδο της υπάρχουσας κατάστασης ενώ στο τρίτο κεφάλαιο, μέσω του εργαλείου της ανάλυσης SWOT, αξιολογείται η κατάσταση αυτή. Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα εναλλακτικά σενάρια βιώσιμης κινητικότητας για το σύνολο του Δήμου Αχαρνών και στο πέμπτο κεφάλαιο προτείνονται οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις στο Σ.Κ.Α. Τέλος, στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζονται συνοπτικά τα συμπεράσματα που εξήχθησαν καθώς και προβληματισμοί που απασχόλησαν την ομάδα εργασίας.

1.1 Περί βιώσιμης κινητικότητας

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα της σύγχρονης ελληνικής πόλης είναι η διαχείριση της κινητικότητας αφού τόσο από πολεοδομικής και περιβαλλοντικής πλευράς όσο και από την άποψη της βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων αποτελεί κύριο παράγοντα. Άλλωστε, οι συγκοινωνίες πρέπει να αντιμετωπίζονται σαν δημόσιο αγαθό που αποτελεί κριτήριο για την αξιοπρεπή διαβίωση μέσα στα αστικά κέντρα και, ταυτόχρονα, ο δημόσιος χαρακτήρας τους να άρει τους οποιουσδήποτε κοινωνικούς ή γεωγραφικούς αποκλεισμούς (Βλαστός, χ.η.).

Σε αυτά τα πλαίσια αναπτύσσεται και η γενική φιλοσοφία της βιώσιμης κινητικότητας που προάγει μια πόλη φιλική προς τον κάτοικο-χρήστη, τόσο με πολεοδομικά όσο και με περιβαλλοντικά κριτήρια. Κύριος άξονάς της είναι η μετακίνηση με δημόσια Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, με ποδήλατο ή με πεζή μετακίνηση αλλά και ο σχεδιασμός που την περιλαμβάνει και την ευνοεί. Κάτι τέτοιο εμποδίζεται από την έντονη παρουσία του αυτοκινήτου στις πόλεις, και δη στις ελληνικές, και τα μεγάλα έργα που προωθούν τη χρήση του έχοντας σαν αποτέλεσμα την υποβάθμιση του δημόσιου χώρου, την αυξανόμενη ρύπανση και τα κυκλοφοριακά προβλήματα των σύγχρονων μεγαλουπόλεων.

Η βιώσιμη κινητικότητα προάγει τον μετασχηματισμό του αστικού τοπίου και των κυκλοφοριακών υποδομών του με τέτοιο τρόπο ώστε να αποτελούν ένα τοπίο ήπιο, υγιές και ασφαλές (Βλαστός, 2006) και με προτεραιότητα την επαναφορά τους στην ανθρώπινη κλίμακα. Πράγματι, στις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις, και λόγω του εντεινόμενου κορεσμού, ο σχεδιασμός δίνει έμφαση στο περπάτημα και στο ποδήλατο ως δύο από τις μοντέρνες συνιστώσες της βιώσιμης κινητικότητας αλλά

και ενός άρτιου δικτύου μεταφορών και μετακινήσεων, αποτελεσματικών και αξιόπιστων (Βλαστός, 2009). Αν επιτευχθεί η αποδέσμευση από το αυτοκίνητο αλλά και την παρόδια στάθμευση τα οφέλη θα είναι πολλά: ο δημόσιος χώρος θα αποδοθεί και πάλι στους χρήστες του, η πόλη θα ξαναγίνει ελκυστική και ασφαλής για πεζούς και ποδηλάτες.

Στην ελληνική πραγματικότητα είναι δεδομένο ότι η κατάσταση όσον αφορά στην κινητικότητα είναι πολύ επιβαρυσμένη αφού εδώ και δεκαετίες το αυτοκίνητο είναι το κυρίαρχο μέσο μεταφοράς. Εκτός της υπαίθρου, όπου το αυτοκίνητο είναι δυστυχώς αναγκαίο λόγω της μεγάλης έλλειψης μέσων μεταφοράς, στα μεγάλα αστικά κέντρα η χρήση της ιδιωτικής μετακίνησης προωθήθηκε σημαντικά και αυξάνεται λόγω της αναποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφορών. Δεν θα είχε νόημα, όμως, να αναλυθεί περισσότερο η υπάρχουσα κατάσταση αλλά οι εναλλακτικές λύσεις που θα μπορούσαν να τη βελτιώσουν στα πλαίσια της βιώσιμης κινητικότητας.

Επομένως, όπως αναφέρει και ο καθηγητής Βλαστός Θ. (2009) «τα μεγάλα στοιχεία για την ελληνική πόλη εντοπίζονται κυρίως στα εξής σημεία:

1. Συγκράτηση των πολεοδομικών επεκτάσεων
2. Μείωση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων
3. Αποφόρτιση των δρόμων από τη στάθμευση
4. Δημιουργία αποκλειστικής και εκτεταμένης υποδομής για δημόσια συγκοινωνία, περπάτημα και ποδήλατο
5. Εφαρμογή επιτυχημένων ευρωπαϊκών παραδειγμάτων».

Όπως όμως γίνεται αντιληπτό, για να επιτευχθούν όλα τα παραπάνω απαιτείται πολιτική βούληση και διάθεση οικονομικών πόρων σε έργα τέτοιας ποιότητας. Ταυτόχρονα, ο σχεδιασμός πρέπει να εμπλέκει και τους χρήστες του. Επιπλέον, οι νέες τεχνολογίες βοηθούν στην αρτιότητα, στη συνέπεια και στην ενημέρωση των χρηστών, στοιχεία που πρέπει να διαθέτουν τα σύγχρονα δίκτυα Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Τέλος, μεγάλη σημασία έχουν για την κινητικότητα οι συνδυασμένες μεταφορές, δηλαδή η εξάρτηση των μέσων και η τροφοδότηση του ενός από το άλλο. Αυτό επιτυγχάνεται με την κατάλληλη επιλογή του μέσου για κάθε χωρική ενότητα, βάσει των χαρακτηριστικών της και των ξεχωριστών αναγκών της, με συμπληρωματικότητα όλων των δικτύων καθώς και με ενιαία τιμολόγηση που παρέχει ευελιξία στους χρήστες.

2. Ανάλυση της περιοχής μελέτης: Δήμος Αχαρνών

Ο Δήμος Αχαρνών είναι ένας ευρύς και πολυπληθής Δήμος της Αττικής, ο οποίος μετά την πρόσφατη μεταρρύθμιση του Καλλικράτη, περιλαμβάνει τις Αχαρνές και τους Θρακομακεδόνες και έχει πολλά ιδιαίτερα πολεοδομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά. Στην παρούσα εργασία ο Δήμος εξετάζεται από την οπτική της βιώσιμης κινητικότητας, καθώς, λόγω της κεντροβαρικής του θέσης στο Λεκανοπέδιο, αποτελεί συγκοινωνιακό και μεταφορικό κόμβο ολόκληρης της Αττικής και των γειτονικών Νομών. Στο κεφάλαιο αυτό εντοπίζονται τα σημαντικότερα σημεία που πρέπει να ληφθούν υπόψη στις χωρικές επεμβάσεις που θα προταθούν, τόσο σε μητροπολιτικό όσο και σε τοπικό επίπεδο εντός του Δήμου. Επομένως, όσον αφορά στην υπερτοπική διαχείριση του Δήμου και τις πολιτικές που προωθούνται, στην ενότητα 2.1 επιχειρείται η ανάλυση της συγκοινωνιολογικής κατάστασης των επιμέρους περιοχών του Δήμου. Στην ενότητα 2.2 επιλέχθηκαν προς ανάλυση κυρίως οι στρατηγικοί στόχοι του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας το οποίο βρίσκεται σε διαβούλευση και αποτελεί τον πιο πρόσφατο σχεδιασμό που αφορά το Δήμο Αχαρνών. Τέλος διατρέχονται οι προβλέψεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου.

2.1 Συγκοινωνιολογική ανάλυση των επιμέρους περιοχών του Δήμου

Η δομή και η λειτουργία του μεταφορικού δικτύου του Δήμου Αχαρνών παρουσιάζει έντονα προβλήματα ενώ υπάρχουν στοιχεία που θα μπορούσαν να συνεισφέρουν στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής παραμένουν αναξιοποίητα. Η ετερογένεια που υπάρχει στο Δήμο και ο μη συνεκτικός ιστός εντείνουν ακόμα περισσότερο τη δυσλειτουργία της περιοχής. Για αυτό το λόγο και επειδή ακριβώς υπάρχουν περιοχές με διαφορετικά χαρακτηριστικά και ανάγκες, σε πρώτη φάση, εντοπίστηκαν τα κύρια προβλήματα των επιμέρους περιοχών.

Ο Δήμος χωρίστηκε σε 7 υποπεριοχές όπως φαίνεται στον **χάρτη 1**:

I. Στην κεντρική περιοχή που περιλαμβάνει το κέντρο του Δήμου μέχρι και την ευρύτερη περιοχή του Σ.Κ.Α.

II. Στην νότια περιοχή, η οποία βρίσκεται νότια της Αττικής οδού

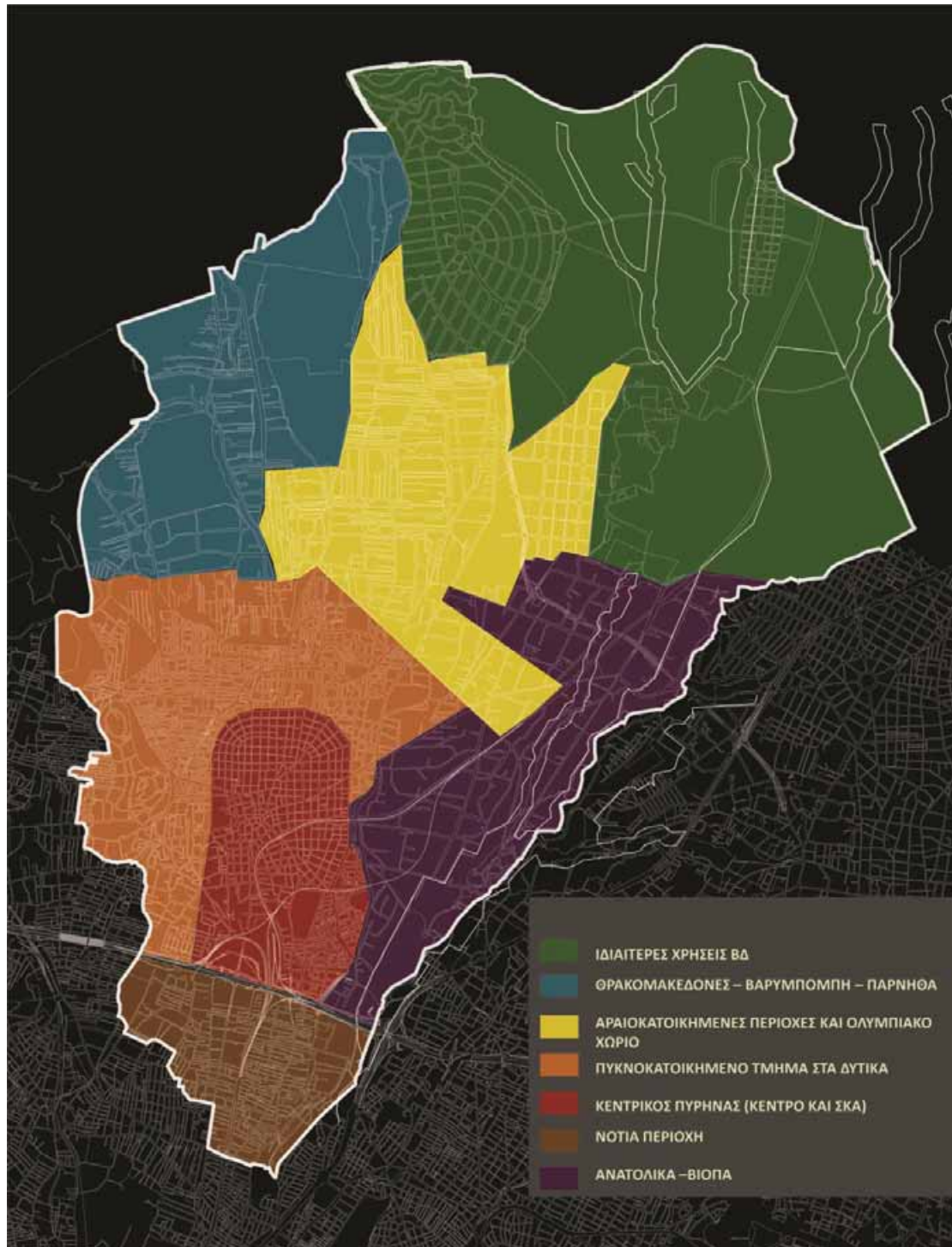
III. Στην ευρύτερη περιοχή της Πάρνηθας, τους Θρακομακεδόνες και στη Βαρυμπόμπη.

IV. Στη βορειανατολική περιοχή, όπου βρίσκεται το Ολυμπιακό Χωριό, η οποία είναι ιδιαίτερα αραιοκατοικημένη.

V. Στη δυτική περιοχή με σχεδόν αποκλειστικά κατοικία.

VI. Στη βορειοδυτική περιοχή με ιδιαίτερες χρήσεις, όπου βρίσκονται οι εγκαταστάσεις της ΔΕΗ, ΕΥΔΑΠ κ.α.

VII. Στην ανατολική βιομηχανική περιοχή.



Χάρτης 1 Διαχωρισμός των επιμέρους περιοχών του Δήμου ανάλογα με τα διαφορετικά χαρακτηριστικά τους, βοηθητική για την περαιτέρω ανάλυσή του. Πηγή: ΕΜΠ, Προσωπική επεξεργασία

Συνολικά το δίκτυο μεταφορών και το οδικό δίκτυο του Δήμου είναι πολύ δυσλειτουργικό. Παρατηρείται παντελής έλλειψη ιεράρχησης του οδικού δικτύου (βλ. χάρτη 3), οι τεχνικές υποδομές δεν είναι σε καλή κατάσταση, η σύνδεση μεταξύ των περιοχών του Δήμου κρίνεται ανεπαρκής και δεν υπάρχει μέριμνα για την πεζή

μετακίνηση. Η οργάνωση των ΜΜΜ είναι ιδιαίτερος προβληματική κυρίως γιατί μια τεράστια έκταση καλύπτεται αποκλειστικά με λεωφορεία των οποίων τα δρομολόγια επικαλύπτονται σε μεγάλο βαθμό αφήνοντας ολόκληρες υποπεριοχές ακάλυπτες. Βέβαια κάθε υποπεριοχή παρουσιάζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τα παραπάνω προβλήματα δεν εμφανίζονται με την ίδια ένταση. Πιο συγκεκριμένα:

Στην κεντρική περιοχή εμφανίζεται έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση η οποία επιδεινώνεται από το γεγονός ότι δεν υπάρχει ιεράρχηση του δικτύου και από το ότι ο δακτύλιος δεν ολοκληρώνεται με αποτέλεσμα πολλές κινήσεις να γίνονται μέσα από αυτή. Επίσης παρατηρείται έντονη κίνηση βαρέων οχημάτων. Η υλικοτεχνική υποδομή δεν είναι σε καλή κατάσταση ενώ παρατηρούνται έντονα προβλήματα στάθμευσης. Ένα όμως από τα εντονότερα προβλήματα αποτελεί η διχοτόμηση της περιοχής από τη σιδηροδρομική γραμμή. Η εναλλακτική μετακίνηση είναι εξαιρετικά δύσκολη αφού είναι έντονη η έλλειψη πεζοδρομίων - διαβάσεων - ποδηλατοδρόμων – πεζοδρόμων. Όσον αφορά στην περιοχή του Σ.Κ.Α., οι γραμμές και τα μεγάλα οδικά έργα αποκόπτουν τις επιμέρους περιοχές του Δήμου, απουσιάζουν οι συνδέσεις μεταξύ λεωφορείων και προαστιακού και οι μεταβάσεις προς και μεταξύ των σταθμών του προαστιακού είναι ιδιαίτερα δύσκολες.

Το νότιο κομμάτι του Δήμου είναι αποκομμένο λόγω της Αττικής οδού και του προαστιακού. Η σύνδεση με τον υπόλοιπο Δήμο είναι δυσχερής και δεν υπάρχουν ούτε οι κατάλληλες υποδομές ούτε το απαιτούμενο μεταφορικό σύστημα που θα αποκαταστήσει τη σύνδεση. Επίσης λόγω των μεγάλων οδικών αξόνων και λόγω του προαστιακού είναι έντονη η περιβαλλοντική και ηχητική επιβάρυνση ενώ παράλληλα περιπλέκονται οι τοπικές κινήσεις με τις υπερτοπικές γεγονός που δημιουργεί συμφόρηση.

Όσον αφορά στους Θρακομακεδόνες –Βαρυμπόμπη- Πάρνηθα, αυτό που παρατηρείται είναι η κακή σύνδεση των περιοχών αυτών με ΜΜΜ γεγονός που ενθαρρύνει τη χρήση ΙΧ. Επίσης, η προσέγγιση της Πάρνηθας με άλλο τρόπο πέρα από ΙΧ είναι ιδιαίτερος δύσκολη αφού ούτε ειδικά διαμορφωμένοι οδοί για περπάτημα και ποδήλατο υπάρχουν ούτε είναι καλή η σύνδεσή της μέσω ΜΜΜ.

Στα βορειοδυτικά, όπου βρίσκεται το Ολυμπιακό χωρίο, η περιοχή είναι ιδιαίτερος αραιοκατοικημένη. Το ανεπαρκές δίκτυο συγκοινωνιών επιβαρύνει τα χαρακτηριστικά μιας μη συνεκτικής περιοχής. Παρουσιάζεται δηλαδή κακή σύνδεση με ΜΜΜ, τα λεωφορεία δεν επαρκούν, ενώ είναι δύσκολο να προσεγγιστούν μέσα σταθερής τροχιάς. Έτσι, η σύνδεση με το κέντρο του Δήμου και με άλλους όμορους Δήμους αφήνει ελάχιστες διεξόδους πέρα από τη χρήση του ΙΧ. Επιπλέον, την περιοχή αποκόπτουν και οι μεγάλες λεωφόροι που τη διαπερνούν.

Στα δυτικά του Δήμου, η περιοχή είναι πυκνοκατοικημένη. Παρόλα αυτά, η σύνδεση με ΜΜΜ είναι ελλιπής όσον αφορά και τη συχνότητα των δρομολογίων αλλά και το εύρος της περιοχής που καλύπτουν. Ακόμα πιο προβληματική είναι οι κατάσταση σχετικά με τις εγκάρσιες συνδέσεις μεταξύ των περιοχών του Δήμου.

Παρατηρείται πρόβλημα στάθμευσης και, όπως και στο σύνολο του δήμου, δεν υπάρχουν υποδομές για πεζούς και ποδήλατα.

Στην περιοχή όπου βρίσκονται οι ιδιαίτερες χρήσεις όπως ΔΕΗ και ΕΥΔΑΠ, αν και αποτελούν πόλους έλξης μετακινήσεων (λόγω πχ θέσεων εργασίας), δεν έχουν καλή σύνδεση με ΜΜΜ ούτε τις ώρες αιχμής (πρωινές και μεσημεριανές) ενώ έλκουν την κίνηση βαρέων οχημάτων που διαπερνούν το Δήμο, γεγονός που δυσχεραίνει τις μετακινήσεις. Ομοίως και στην ανατολική βιομηχανική περιοχή η έλλειψη καλής σύνδεσης με ΜΜΜ, η κίνηση βαρέων οχημάτων αλλά και οι μεγάλες απροσπέλαστες εκτάσεις δημιουργούν επιπρόσθετα προβλήματα τα οποία χρήζουν αντιμετώπισης. Όλα τα παραπάνω ενισχύονται και από την ενδεικτική φωτογραφική τεκμηρίωση που ακολουθεί.



Εικ. 1 και 2 Οι άρτιες υποδομές του Σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών (ΣΚΑ) που κινδυνεύουν να μείνουν αναξιοποίητες. Πηγή: Προσωπικό αρχείο



Εικ. 3 και 4 Η κίνηση πεζών είναι ιδιαίτερος δυσχερής λόγω της ελλιπούς κάθετης και οριζόντιας σήμανσης αλλά και της άναρχης κίνησης των οχημάτων. Πηγή: Προσωπικό αρχείο



Εικ. 4 και 5 Το πρόβλημα στάθμευσης στο Δήμο είναι ιδιαίτερος εμφανές. Πηγή: Προσωπικό αρχείο



Εικ. 6, 7 και 8 Οι πεζοί και οι ποδηλάτες αντιμετωπίζουν καθημερινά το πρόβλημα της έλλειψης πεζοδρομιών και υποδομών. Πηγή: Προσωπικό αρχείο



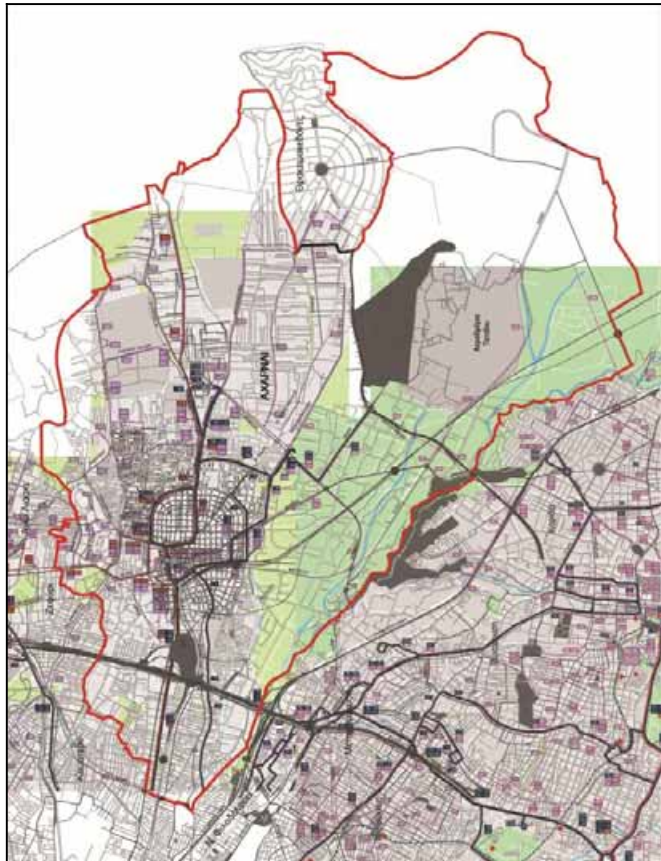
Εικ. 9,10 Η ύπαρξη σιδηροδρομικής γραμμής που διέρχεται από κεντρικές περιοχές του Δήμου καθώς και η Αττική Οδός αποκόπτουν τμήματα του Δήμου. Πηγή: Προσωπικό αρχείο



Εικ. 11 Η κίνηση βαρέων οχημάτων από το Κέντρο του Δήμου προκαλεί κυκλοφοριακή και περιβαλλοντική επιβάρυνση. Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Το υπάρχον συγκοινωνιακό δίκτυο στο Δήμο Αχαρνών βασίζεται στις λεωφορειακές γραμμές. Πρόκειται κυρίως για γραμμές κορμού που ακολουθούν το ακτινικό δίκτυο των βασικών αρτηριών. Όπως ήδη έχει αναφερθεί, το σύνολο των συγκοινωνιακών συνδέσεων παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα. Η ακτινική μορφή του συγκοινωνιακού δικτύου, που οφείλεται στην αντίστοιχη μορφή του οδικού δικτύου, καλύπτει μόνο τους κεντρικούς οδικούς άξονες με αποτέλεσμα οι συνδέσεις μεταξύ περιοχών του Δήμου να είναι ελάχιστες ως μηδενικές. Οι γραμμές κορμού 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 και η πρόσβαση σε μέσα σταθερής τροχιάς είναι δύσκολη. Σε πολλές περιπτώσεις, μάλιστα, οι γραμμές κορμού καλύπτουν και κάποιες τοπικές κινήσεις γεγονός που αυξάνει τις χρονοαποστάσεις. Σε τοπικό επίπεδο, το πρόβλημα εντοπίζεται στο εύρος κάλυψης των περιοχών του Δήμου. Συγκεκριμένα, η λειτουργία των βασικών γραμμών κορμού (Α10, Β10, Γ9, Χ40, Χ41) είναι ανεπαρκής γεγονός που αυξάνει τη λειτουργική απόσταση του Δήμου από το κέντρο της Αθήνας (Μιχαντάς κ.α., 2010).

Παρατηρώντας τα υφιστάμενα δρομολόγια γίνεται σαφές ότι μόνο η βορειοδυτική περιοχή και το κέντρο καλύπτεται ενώ πολλές περιοχές έχουν μηδενική σύνδεση με συγκοινωνιακά μέσα. Παρόλο που στην περιοχή είναι εγκαταστημένος ο σταθμός του Προαστιακού (Σ.Κ.Α.), δεν υπάρχει κανένας συνδυασμός με το υπάρχον συγκοινωνιακό δίκτυο για να είναι εφικτή η μετεπιβίβαση. Οι στάσεις του προαστιακού είναι δυσπρόσιτες, οι στάσεις μεταξύ των μέσων απομακρυσμένες (λεωφορεία και προαστιακός) και τα δρομολόγια δεν συγχρονίζονται. Επίσης, δεν έχει εκμεταλλευτεί καθόλου το γεγονός της ύπαρξης σταθμών ΗΣΑΠ σε κοντινούς δήμους.



Χάρτης 2 Το πυκνό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών του Δήμου καθίσταται αναποτελεσματικό χωρίς τον κατάλληλο σχεδιασμό. Πηγή: ΟΑΣΑ, Προσωπική επεξεργασία,



Εικ.12 Το δίκτυο του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, με βασικό κόμβο το ΣΚΑ. Πηγή: ΕΜΠ

Όσον αφορά στο σιδηροδρομικό δίκτυο που διατρέχει το Δήμο, διέρχονται οι γραμμές προς Θεσσαλονίκη και Πελοπόννησο καθώς και ο προαστιακός σιδηρόδρομος προς Χαλκίδα-Θήβα και Κόρινθο-Κιάτο. Στο Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών (Σ.Κ.Α.) διασυνδέεται η σιδηροδρομική γραμμή προς βορρά με τη γραμμή προς δύση υλοποιώντας το σιδηροδρομικό ΠΑΘΕ, ενώ στα όρια του Δήμου λειτουργούν δύο σταθμοί του ΟΣΕ (Μιχαντάς, 2010).

Τέλος, το βασικό οδικό δίκτυο του Δήμου απεικονίζεται στο **χάρτη 3** και κατηγοριοποιείται σε εθνικό, πρωτεύον και δευτερεύον. Πλησίον του Δήμου διέρχεται η Εθνική Οδός Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης (στο ανατολικό τμήμα) και η Αττική Οδός (στο νότιο τμήμα). Η διέλευση της Αττικής Οδού αποκόπτει πλήρως ένα μικρό αλλά σημαντικό τμήμα του Δήμου.

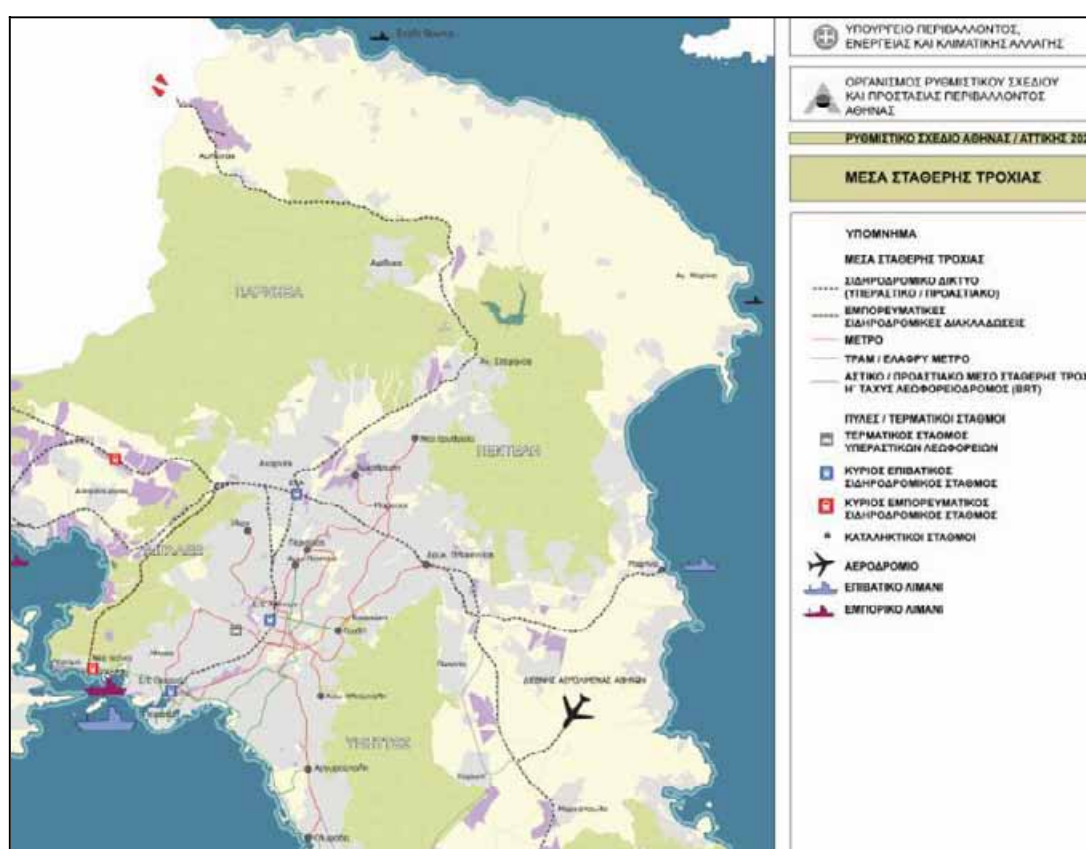


Χάρτης 3 Το οδικό δίκτυο του Δ. Αχαρνών. Οι μεγάλες οδικές αρτηρίες δημιουργούν προβλήματα συνδέσεων στις επιμέρους περιοχές του Δήμου. Πηγή: ΕΜΠ, Προσωπική επεξεργασία, 2011

2.2 Πολιτικές σε μητροπολιτικό και τοπικό επίπεδο

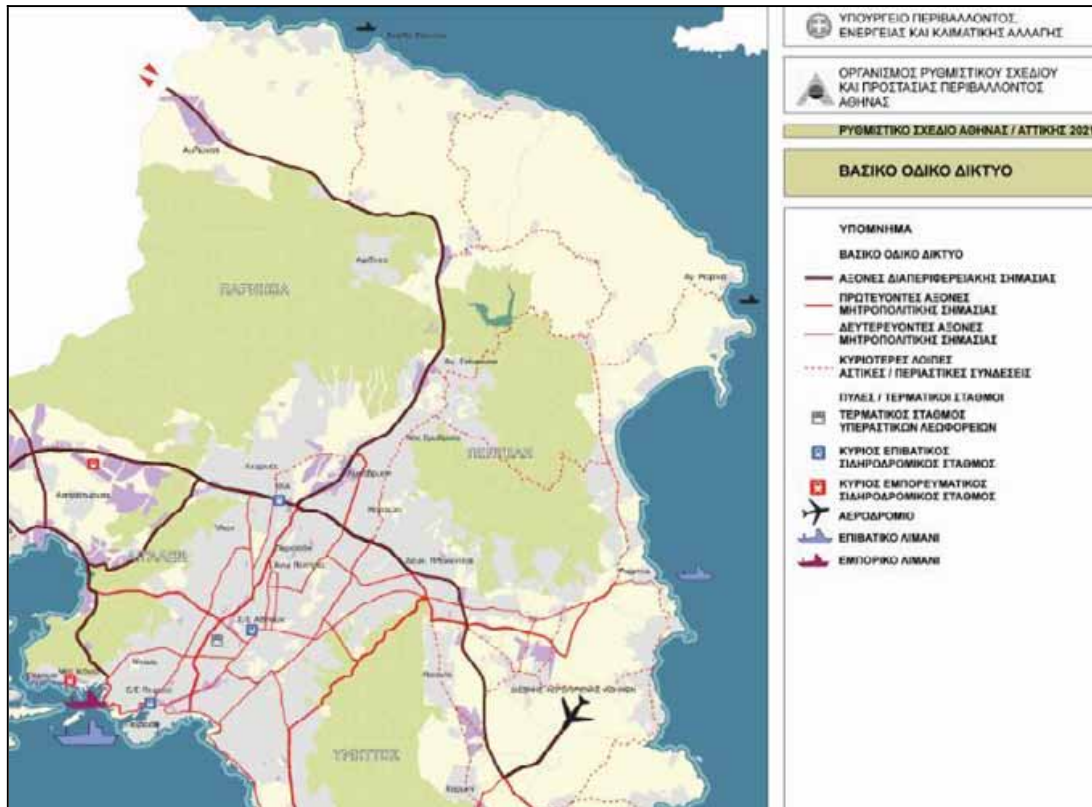
Ο Δήμος Αχαρνών έχει συμπεριληφθεί σε αρκετά στρατηγικά σχέδια λόγω της θέσης του στο Λεκανοπέδιο. Ωστόσο, η πιο πρόσφατη αναφορά για το Δήμο γίνεται στο νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής 2021, του οποίου το Σχέδιο Νόμου έχει προσφάτως κατατεθεί προς διαβούλευση. Πιο συγκεκριμένα, στα πλαίσια προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας και άρα των Μέσων Σταθερής Τροχιάς, το Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών χαρακτηρίζεται ως Κύριος Επιβατικός Σιδηροδρομικός Σταθμός και ταυτόχρονα πύλη εισόδου και εξόδου στο Λεκανοπέδιο (αρθ. 28, παρ.1), σχεδιασμός που φαίνεται και στον παρακάτω χάρτη

(**χάρτης 4**) που συνοδεύει το κείμενο του Ρυθμιστικού. Ο σχεδιασμός αυτός δεν φαίνεται να απέχει πολύ από την υπάρχουσα κατάσταση, γεγονός που τον καθιστά υλοποιήσιμο καθώς ήδη από την περιοχή διέρχονται κεντρικές επιβατικές και εμπορευματικές σιδηροδρομικές γραμμές προς όλη την Ελλάδα. Επιπλέον, όσον αφορά στο μητροπολιτικό επίπεδο, το Σ.Κ.Α. αποτελεί κεντρικό κόμβο του δικτύου του Προαστιακού Σιδηροδρόμου (αρθ.29, παρ.6) και τμήμα του «Πρωτεύοντος Δικτύου Μητροπολιτικής Εξυπηρέτησης». Επιπλέον, όπως θα ήταν αναμενόμενο, το Σ.Κ.Α. προτείνεται να αποτελέσει Συγκοινωνιακό Κέντρο Πρωτεύοντος και Δευτερεύοντος Συγκοινωνιακού δικτύου και κόμβος μετεπιβίβασης σε υπεραστικά μέσα (αρθ.30, παρ.3).



Χάρτης 4 Το προτεινόμενο μητροπολιτικό δίκτυο Μέσων Σταθερής Τροχιάς από το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας. Πηγή: ΟΡΣΑ, 2011

Ταυτόχρονα, όσον αφορά στο βασικό οδικό δίκτυο, ο Δήμος Αχαρνών και το Σ.Κ.Α. περιλαμβάνονται επίσης έντονα στους στρατηγικούς σχεδιασμούς του Ρυθμιστικού, όπως φαίνεται και στον παρακάτω χάρτη (**χάρτης 5**). Πιο συγκεκριμένα, ο Δήμος διατρέχεται από όλους του τύπους αξόνων του βασικού οδικού δικτύου (άρθ.31, παρ.1), που θα παρέχουν και πρόσβαση στα Μέσα Σταθερής Τροχιάς στο Σ.Κ.Α.



Χάρτης 5 Το προτεινόμενο οδικό δίκτυο από το νέο Ρυθμιστικό. Ο σχεδιασμός περιλαμβάνει έντονα το Δήμο Αχαρνών. Σχέδιο της Αθήνας. Πηγή: ΟΡΣΑ, 2011



Χάρτης 6 Το μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών του Ρυθμιστικού περιλαμβάνει για πρώτη φορά το Δήμο Αχαρνών. Πηγή: ΟΡΣΑ, 2011

Τέλος, για πρώτη φορά, προτείνεται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο ένα εκτεταμένο Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων που διέρχεται και από το Δήμο Αχαρνών (αρθ. 33, παρ.3) και φτάνει μέχρι τους πρόποδες της Πάρνηθας, όπως φαίνεται και στον παρακάτω χάρτη (**χάρτης 6**). Στόχος του δικτύου αυτού είναι να προωθήσει τις μετακινήσεις με ποδήλατο, τη σύνδεση του κεντρικού αυτού δικτύου με τα τοπικά δίκτυα γειτονιάς αλλά και τη σύνδεση με τα μέσα Σταθερής Τροχιάς.

Οι προοπτικές που ανοίγονται για το Δήμο Αχαρνών από το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας είναι υπό συζήτηση. Όσον αφορά στο σχεδιασμό για τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς, οι ήδη υπάρχουσες υποδομές τον καθιστούν υλοποιήσιμο όπως επίσης συμβαίνει και με τους βασικούς οδικούς άξονες που ήδη διατρέχουν το Δήμο. Διακύβευμα όμως αποτελεί αν η αξιοποίηση των υποδομών αυτών θα είναι άρτια καθώς και το αν θα πραγματοποιηθούν οι αναγκαίες επεκτάσεις που απαιτούνται. Όσον αφορά στη χρήση του ποδηλάτου, η κατάσταση κρίνεται δυσμενέστερη καθώς δεν υπάρχουν τέτοιου είδους υποδομές σε κανένα σημείο του Λεκανοπεδίου ενώ μέχρι σήμερα τέτοιου είδους στρατηγικές κρίνονταν ήσσονος σημασίας και δεν πραγματοποιούνταν.

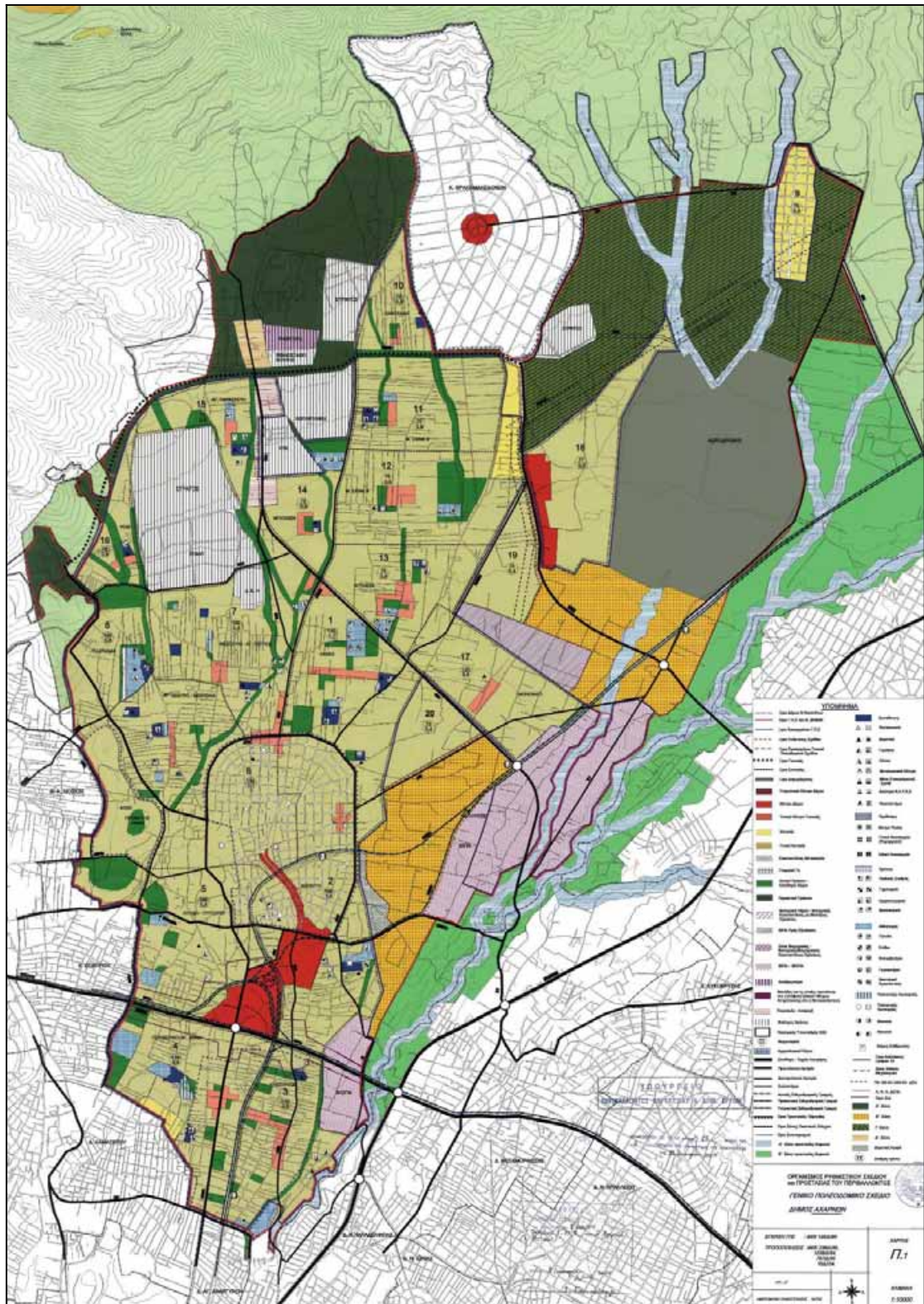
Η περιοχή του Σ.Κ.Α. φαίνεται ότι αποτελεί τη χωρική ενότητα – κλειδί του Δήμου για το νέο Ρυθμιστικό ωστόσο δεν αναφέρονται λεπτομέρειες για τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά που θα λάβει ως τμήμα του σχεδιασμού αυτού. Γενικά θα ήταν θεμιτή η αξιοποίηση του χώρου του Σ.Κ.Α. και των υποδομών του για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας αλλά υπάρχει ο κίνδυνος υπερδιόγκωσης ή εμπορευματοποίησης του χώρου αυτού και τελικά εξέλιξής του σε τόπο ανταγωνιστικό προς τον υπόλοιπο Δήμο.

Είναι προφανές, ωστόσο, ότι επειδή το Ρυθμιστικό Σχέδιο αφορά το μητροπολιτικό επίπεδο η υλοποίηση και τήρησή του εξαρτάται από μία πληθώρα παραγόντων που δεν αφορούν τόσο το Δήμο Αχαρνών όσο τις κεντρικές πολιτικές αποφάσεις που θα καθορίσουν το μέλλον της Αθήνας. Πολύ περισσότερο, στη συγκεκριμένη περίοδο της οξυμμένης οικονομικής κρίσης, που η δημόσια γη εκποιείται βάσει και της νέας νομοθεσίας του Μεσοπρόθεσμου Προγράμματος, το Ρυθμιστικό Σχέδιο ενδεχομένως να υποστεί αλλαγές ή καθολικές ανατροπές ώστε να εξυπηρετήσει διαφορετικά συμφέροντα. Ειδικά στον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας η κατάσταση είναι ακόμα πιο δυσμενής αφού και εδώ θα εμπλακεί το ιδιωτικό συμφέρον και άρα η πίεση θα ασκείται προς την κατεύθυνση αύξησης της ανταγωνιστικότητας και όχι των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας. Από πολεοδομικής άποψης, ο καθορισμός του Δήμου Αχαρνών ως πύλη στο Λεκανοπέδιο αλλά και ως κόμβο υπεραστικής και ενδεχομένως διευρωπαϊκής εμβέλειας είναι πιθανό να επιφέρει μια σειρά χωρικών αλλαγών. Οι θετικές αλλαγές πρέπει να αξιοποιηθούν ενώ οι αρνητικές θα πρέπει να ανακοπούν μέσω του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου και των κατάλληλων παρεμβάσεων.

Πράγματι, ο Δήμος Αχαρνών διαθέτει Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του οποίου ο σχεδιασμός και η ανάλυση χρησιμοποιήθηκαν στην παρούσα εργασία. Όπως

φαίνεται και στον παρακάτω χάρτη (χάρτης 7), το ΓΠΣ προβλέπει για το Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών τη μετατροπή του σε κέντρο του Δήμου, μαζί με ένα σημαντικό τμήμα του υπάρχοντος «παραδοσιακού» κέντρου, αλλά και με το γειτονικό στρατόπεδο που υπάρχει στην περιοχή του Σ.Κ.Α. Ταυτόχρονα, σε συγκοινωνιακό επίπεδο προτείνει ιεράρχηση των αρτηριών που διέρχονται από την περιοχή, κάτι που κρίνεται απαραίτητο, καθώς και την ολοκλήρωση του δακτυλίου γύρω από το κέντρο του Δήμου. Επιπλέον προβλέπει τη διέλευση της προαστιακής γραμμής διαμέσου της κεντρικής περιοχής του Δήμου και τη διέλευση της υπεραστικής εκτός αυτής της περιοχής.

Πολλές από τις προτάσεις που περιλαμβάνονται στο ΓΠΣ απαντούν στα προβλήματα που εντοπίστηκαν και παραπάνω στο Δήμο Αχαρνών. Ωστόσο όταν αυτό δεν γίνεται με πιο συγκεκριμένο και λεπτομερή τρόπο αφήνει περιθώρια για αλλαγές και παρερμηνείες. Κάτι τέτοιο συμβαίνει με την περίπτωση του Σ.Κ.Α. που, αν και λόγω του προαστιακού σιδηροδρόμου προωθεί τη βιώσιμη κινητικότητα και ενδεχομένως να ωφελήσει το δίκτυο μετακινήσεων του Δήμου και του Λεκανοπεδίου, προκύπτει το ερώτημα για το ποιες χωρικές επιδράσεις θα έχει στην περιοχή και ποιες χρήσεις θα εγκατασταθούν στην περιοχή. Πράγματι, χωρίς τον κατάλληλο σχεδιασμό, ενδεχομένως να αποτελέσει ακόμα μια υπερτοπική λειτουργία που θα χωροθετηθεί στο Δήμο Αχαρνών (Γεωργακόπουλος, 2007). Θα ήταν αναγκαίο επίσης να προβλέπονται από το ΓΠΣ τρόποι οι οποίοι θα στόχευαν στην άρση των χωρικών διαχωρισμών που επιβάλλουν οι μεγάλοι οδικοί άξονες που διατρέχουν το Δήμο όπως και οι σιδηροδρομικές γραμμές.



Χάρτης 7 Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δ. Αχαρνών. Πηγή: Δήμος Αχαρνών, 2011

3. Ανάλυση SWOT

Προκειμένου να αναλυθεί η υπάρχουσα κατάσταση του Δήμου Αχαρνών και να προκύψει μια ολοκληρωμένη πρόταση όσον αφορά στη βιώσιμη κινητικότητα, επιλέχθηκε το εργαλείο της ανάλυσης SWOT. Η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης είναι από τα σημαντικότερα τμήματα μιας μελέτης αφού καθορίζει τις κατευθύνσεις και το περιεχόμενο των προτάσεων. Η κρίση του μελετητή πρέπει να είναι ακριβής και όσο το δυνατόν κοντά στην πραγματικότητα όπως την βιώνουν οι κάτοικοι και εν γένει οι χρήστες του χώρου.

Για όλους τους παραπάνω λόγους θα χρησιμοποιηθεί η μέθοδος της ανάλυσης SWOT, η οποία αποτελεί ένα μεθοδολογικό εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού, με το οποίο προσδιορίζονται και στη συνέχεια καταγράφονται τα βασικά συμπεράσματα που προκύπτουν από την αξιολόγηση του εξωτερικού και εσωτερικού περιβάλλοντος. Αυτό γίνεται προκειμένου να επιτευχθεί ένας στόχος χωρικού σχεδιασμού, όπως στην περίπτωση που εξετάζεται, όπου το εξωτερικό και το εσωτερικό περιβάλλον έχουν ιδιαίτερη σημασία. Προσδιορίζονται και αξιοποιούνται τα δυνατά σημεία και οι μελλοντικές ευκαιρίες ενώ με κατάλληλα διορθωτικά μέτρα και παρεμβάσεις δύναται να ξεπεραστούν τα μειονεκτήματα και να γίνει αποτελεσματική διαχείριση των απειλών.



Το αρκτικόλεξο προκύπτει από τα αρχικά των λέξεων: Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats, τα περιεχόμενα των οποίων παρουσιάζονται συνοπτικά σε έναν πίνακα όπως αυτός που ακολουθεί (πίνακας 1). Ο απώτερος στόχος της ανάλυσης, η οποία εφαρμόζεται συνήθως στα πρώτα στάδια του σχεδιασμού, είναι να αποτελέσει ένα συνεκτικό πλαίσιο λήψης αποφάσεων και ταυτόχρονης ανάληψης δράσεων. Η ανάλυση SWOT επιτρέπει στον μελετητή να διακρίνει άμεσα τα στοιχεία που

αφορούν την περιοχή που εξετάζει και στον αποδέκτη της μελέτης να λάβει μια ορθολογική απόφαση. Αν και η ανάλυση αυτή δεν αποτελεί πλήρη μελέτη του υπό εξέταση θέματος, ωστόσο το πλεονέκτημά της είναι ότι αναδεικνύει τη σχέση του εφαρμοζόμενου έργου με την περιοχή και το περιβάλλον υλοποίησης. Τέλος, η μέθοδος αυτή έχει εφαρμοστεί και συνεχίζει να εφαρμόζεται σε πολλές περιπτώσεις χωρικού αναπτυξιακού σχεδιασμού τόσο στο εξωτερικό όσο και στην Ελλάδα.

Αρχικά, επομένως, διαπιστώνονται τα **ισχυρά σημεία** του Δήμου Αχαρνών όσον αφορά στη βιώσιμη κινητικότητα. Η ύπαρξη του Σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών (Σ.Κ.Α.) προσφέρει άμεση σύνδεση του Δήμου με το υπόλοιπο Λεκανοπέδιο, καθώς αποτελεί υπερτοπικό κόμβο μεταφορών και μετακινήσεων. Επιπλέον, αποτελεί υποδομή για τα μέσα μαζικής μεταφοράς και άρα έναν από

τους βασικούς πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας. Η στρατηγική θέση του Δήμου στο Λεκανοπέδιο ενισχύεται και από τους μεγάλους οδικούς άξονες που τον διατρέχουν όπως η Αττική Οδός και η Εθνική Οδός. Εντός της κεντρικής περιοχής του Δήμου ως ισχυρά σημεία θεωρούνται η ύπαρξη του περιφερειακού δακτυλίου του Κέντρου, στοιχείο που βοηθά όσο είναι δυνατό στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της περιοχής και δεν επιτρέπει την εγκάρσια κίνηση βαρέων οχημάτων εντός του Κέντρου. Οι ήπιες κλίσεις και οι μικρές αποστάσεις που συναντώνται στην κεντρική περιοχή ευνοούν επίσης τη βιώσιμη κινητικότητα καθότι διευκολύνουν τις μετακινήσεις πεζών και ποδηλάτων. Τέλος, το ευρύ δίκτυο αστικών λεωφορείων που διατρέχει ολόκληρο το Δήμο και τον συνδέει με το κέντρο της Αθήνας συμπεριλαμβάνεται στα ισχυρά σημεία.

Ωστόσο, εντοπίστηκαν και αρκετές **αδυναμίες** εντός περιοχών του Δήμου που δυσχεραίνουν τις συνθήκες που απαιτούνται για την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας. Η μη ιεράρχηση του τοπικού οδικού δικτύου προκαλεί κακή εγκάρσια σύνδεση των επιμέρους περιοχών του Δήμου, υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους και κίνηση βαρέων οχημάτων σε περιοχές κατοικίας αλλά ταυτόχρονα η ύπαρξη μεγάλων λεωφόρων κατακερματίζει τον αστικό ιστό. Όσον αφορά στο Σ.Κ.Α. και στα Μέσα Σταθερής Τροχιάς, οι κυριότερες αδυναμίες εντοπίζονται αρχικά στο γεγονός ότι ορισμένοι σταθμοί προαστιακού σιδηροδρόμου δεν λειτουργούν παρά την ολοκλήρωσή τους. Είναι επίσης ελλιπής η σύνδεση των επιμέρους περιοχών του Δήμου με τα μέσα σταθερής τροχιάς όπως ο προαστιακός σιδηρόδρομος ή ο ΗΣΑΠ (για παράδειγμα, το Ολυμπιακό χωριό θα μπορούσε να συνδέεται καλύτερα με τη γραμμή του ΗΣΑΠ αλλά επειδή αυτό δε συμβαίνει η μετακίνηση με ΙΧ αποτελεί τη μοναδική λύση για τους κατοίκους). Επιπλέον οι γραμμές του προαστιακού προκαλούν διαχωρισμό του νοτίου τμήματος με τον υπόλοιπο Δήμο. Η πλήρης αποκοπή του τμήματος αυτού προκαλείται όμως, κυρίως, από την Αττική και την Εθνική Οδό που ταυτόχρονα αποτελούν και πηγή ισχυρής περιβαλλοντικής και ηχητικής επιβάρυνσης χωρίς να υπάρχουν πολλά περιθώρια βελτίωσης πλέον. Όσον αφορά στις λεωφορειακές συνδέσεις, χαρακτηρίζονται από αραιή συχνότητα δρομολογίων και μεγάλο μήκος διαδρομής ενώ το δίκτυο τους κρίνεται αναποτελεσματικό λόγω και της ακτινικής σύνδεσης με το κέντρο της Αθήνας (λόγω μεγάλου μήκους διαδρομής και αδυναμίας πρόβλεψης της συχνότητας των γραμμών κορμού). Τέλος, εντός του Κέντρου του Δήμου παρατηρείται ελλιπής σύνδεσή του με τις βορειοδυτικές περιοχές με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς ενώ δυσχερής χαρακτηρίζεται η μετακίνηση πεζών λόγω ανεπαρκών πεζοδρομίων και πεζοδρόμων. Στις κεντρικές περιοχές του Δήμου εντοπίζεται μεγάλο πρόβλημα στάθμευσης ενώ η ύπαρξη του δακτυλίου ενδεχομένως να περιόρισε την ανάπτυξη κοινόχρηστων χώρων στο παρελθόν. Ταυτόχρονα όμως το γεγονός ότι συνδέεται με άξονα υπερτοπικής χρήσης στα νότια, δημιουργεί προβλήματα συμφόρησης. Κλείνοντας, η σιδηροδρομική γραμμή δημιουργεί αποκοπή εντός του κέντρου, προκαλώντας έντονα προβλήματα προσπέλασης.

Οι **ευκαιρίες** που προκύπτουν από το εξωτερικό περιβάλλον εντοπίζονται στα εξής σημεία. Πρώτον, το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας ορίζει τον Δ. Αχαρνών ως υπερτοπικό και διαδημοτικό κέντρο αλλά και πόλο ενδοπεριφερειακής εμβέλειας ενώ σημαντικό σημείο ανάπτυξης είναι η ύπαρξη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Αχαρνών. Η κομβική θέση του Δήμου στο Λεκανοπέδιο προσφέρει μεγάλες δυνατότητες συγκοινωνιακών συνδέσεων (υπερτοπικοί οδικοί άξονες και σιδηροδρομικές γραμμές) με ταυτόχρονη αξιοποίηση των υπαρχουσών υποδομών του Σ.Κ.Α. Σημαντική κρίνεται η ύπαρξη μέσων σταθερής τροχιάς που παρέχουν δυνατότητα ισότιμης ενσωμάτωσης του Δήμου στον οικιστικό ιστό του Λεκανοπεδίου, με μέσα που ευνοούν τη βιώσιμη κινητικότητα, ενώ προσφέρεται και η δυνατότητα δημιουργίας ενός οδικού δικτύου αρθρωμένο στον κορμό της σιδηροδρομικής γραμμής. Τέλος, σημαντικές ευκαιρίες θα προκύψουν από την αξιοποίηση του φυσικού περιβάλλοντος και των κενών εκτάσεων του Δήμου.

Ωστόσο είναι σημαντικό να επισημανθούν και οι **απειλές** που θα τροχοπεδήσουν την ανάπτυξη του Δήμου στον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας. Είναι προφανές ότι η οικονομική κρίση και η έλλειψη πολιτικής βούλησης για έργα που προάγουν τέτοιου είδους κινητικότητα είναι βασικό προβληματικό σημείο. Επιπλέον, η πρόσφατη μεταρρύθμιση και εφαρμογή του Καλλικράτη οδήγησε σε διόγκωση της έκτασης του Δήμου και εμπλοκή διαφορετικών πολιτικών και οικονομικών συμφερόντων. Όσον αφορά στην περιοχή του Σ.Κ.Α., αναμένεται ενδεχόμενη αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου της περιοχής και περιβαλλοντική επιβάρυνση αν η ανάπτυξη δεν συνδυαστεί με τα κατάλληλα έργα. Ακόμη, απειλή αποτελεί και η έλξη ασυμβίβαστων χρήσεων στην περιοχή καθώς και η ενδεχόμενη αύξηση των αξιών γης, με τις ανάλογες συνέπειες. Απειλή που αφορά ολόκληρο το Λεκανοπέδιο άρα και το Δήμο Αχαρνών είναι η μετατροπή δασικών εκτάσεων σε αστικές περιοχές και η αυθαίρετη δόμηση καθώς και η μη άρτια λειτουργία του δικτύου του προαστιακού σιδηροδρόμου. Τέλος, όσον αφορά στη διοίκηση, η εμπλοκή πολλών συναρμόδιων φορέων στο σχεδιασμό και η επικάλυψη των αρμοδιοτήτων τους όπως και η μη συμμετοχή των κατοίκων στη λήψη αποφάσεων συχνά αποτελούν την αιτία για ελλιπή ή καθόλου σχεδιασμό εντός του Δήμου.

Ο πίνακας της **ανάλυσης SWOT**, όπως προέκυψε από τη μελέτη όλων των δεδομένων στοιχείων και χαρτών καθώς και από επισκέψεις στην περιοχή, παρουσιάζεται παρακάτω. Προκειμένου να γίνει ακόμα πιο αντιληπτή η κατάσταση τα θετικά και τα αρνητικά σημεία του εσωτερικού περιβάλλοντος ομαδοποιήθηκαν ανά κατηγορία ή ανά περιοχή στην οποία αναφέρονται.

	θετικά στοιχεία	αρνητικά στοιχεία
εσωτερικό περιβάλλον	<p>ισχυρά σημεία</p> <p>ΣΚΑ: -Άμεση σύνδεση του Δήμου με το Λεκανοπέδιο -Υπερτοπικός κόμβος -Υπαρξη 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: -Υπαρξη περιφερειακού δακτυλίου -Ήπιες κλίσεις και μικρές αποστάσεις που ευνοούν τη μετακίνηση πεζών και ποδηλάτων -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 ορισμένων 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</p> <p>Δακτύλιος: η ύπαρξη του περιορίσει τους κοινόχρηστους χώρους ενώ η σύνδεση του με άξονα υπερτοπικής χρήσης στα νότια δημιουργεί προβλήματα συμφόρησης</p> <p>-Η σιδηροδρομική γραμμή δημιουργεί αποκοπή εντός του κέντρου</p>
	<p>ευκαιρίες</p> <p>-Δυνατότητα συγκοινωνιακών συνδέσεων (υπερτοπικοί οδικοί άξονες και σιδηροδρομικές γραμμές), με ταυτόχρονη αξιοποίηση του ΣΚΑ</p> <p>- Υπαρξη 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>

Πίνακας 1 Ανάλυση SWOT για τη βιώσιμη κινητικότητα στο Δήμο Αχαρνών

4. Θεματική εξειδίκευση: Εναλλακτικά σενάρια

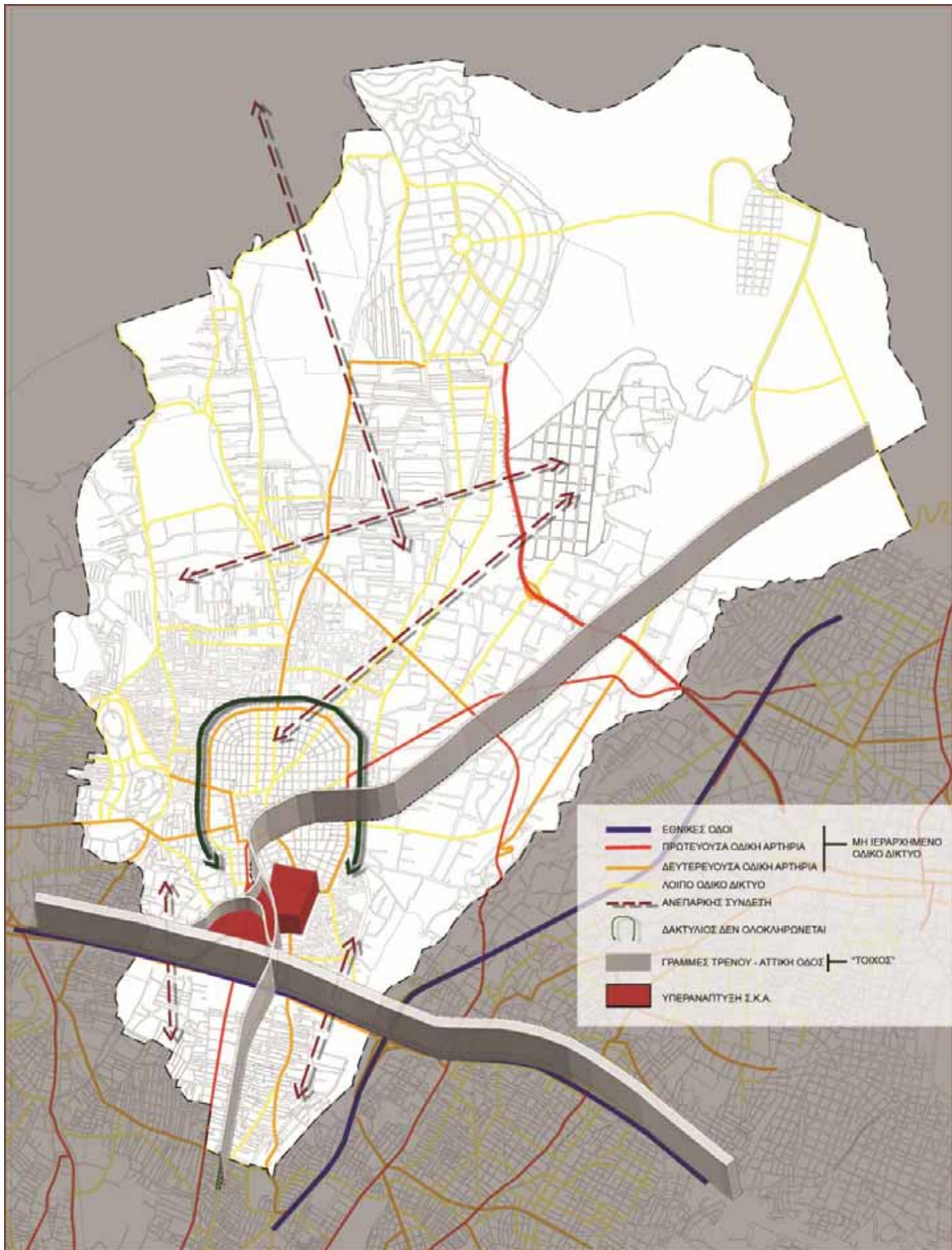
4.1 Άξονες Παρέμβασης

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν μπορεί να είναι τυχαίες και μεμονωμένες αλλά οφείλουν να εντάσσονται σε ένα αδιάσπαστο πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό, τόσο σε σχέση με επιμέρους θεματικές ενότητες (δημόσιος χώρος, χρήσεις γης, πολιτισμός) όσο και με τη σύνδεση του Δ. Αχαρνών με το Λεκανοπέδιο Αττικής. Επίσης, κύριος άξονας πρέπει να είναι η ενίσχυση των πυλώνων της βιώσιμης κινητικότητας, δηλαδή των πεζών, του ποδηλάτου και των ΜΜΜ. Οι επιχειρούμενες παρεμβάσεις πρέπει να συνάδουν με την προστασία του περιβάλλοντος. Για την καλύτερη εφαρμογή των προτεινόμενων παρεμβάσεων που θα απαντούν όσο γίνεται περισσότερο στις ανάγκες των κατοίκων πρέπει να προηγείται συμμετοχικός σχεδιασμός, όπου θα συμμετέχουν πέρα από τους επίσημους φορείς και επιστήμονες και οι άμεσα ενδιαφερόμενοι.

Παρακάτω αναλύονται τρεις διαφορετικές περιπτώσεις σεναρίων. Το πρώτο είναι το μηδενικό σενάριο, δηλαδή οι τάσεις που διαφαίνονται στην περιοχή αν δεν υπάρξει καμία παρέμβαση. Σε δεύτερη φάση παρουσιάζεται το ήπιο σενάριο το οποίο αρκείται σε μικρής κλίμακας παρεμβάσεις οι οποίες συνήθως αφορούν τις βελτιώσεις των υπαρχόντων υποδομών. Τέλος, παρουσιάζεται το ριζοσπαστικό σενάριο το οποίο προβλέπει παρεμβάσεις μεγαλύτερης κλίμακας και καθοριστικής σημασίας για τη φυσιογνωμία της περιοχής παράλληλα με τη ριζική βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης. Βέβαια, σε αυτή την περίπτωση το κόστος είναι αρκετά μεγαλύτερο.

4.2 Μηδενικό Σενάριο (Τάσεις)

Θεωρώντας ότι κανενός τύπου παρέμβαση δεν θα δρομολογηθεί στην περιοχή, το επίπεδο των μετακινήσεων θα παραμείνει υποβαθμισμένο. Τα ΜΜΜ δεν θα εξυπηρετούν τους κατοίκους αφού τα δρομολόγια των λεωφορείων παραμένουν αραιά και η πρόσβαση σε μέσα σταθερής τροχιάς δύσκολη. Αναμένεται, λοιπόν, όλο και πιο έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση με περαιτέρω πρόβλημα στάθμευσης ενώ παράλληλα δεν θα υπάρχουν οι υποδομές για πεζούς και ποδήλατα, γεγονός που μειώνει και την οδική ασφάλεια για τις δύο προαναφερθείσες μετακινήσεις. Θα είναι δύσκολη η επικοινωνία μεταξύ των περιοχών του δήμου, ο οποίος θα παραμένει ουσιαστικά αποκομμένος από τον ορεινό όγκο της Πάρνηθας. Επίσης, με τη συνεχή χρήση ΙΧ και λόγω των βαρέων οχημάτων, αναμένεται περαιτέρω επιβάρυνση του περιβάλλοντος, με αυξημένους ρύπους. Επίσης, αν τα έργα στο Σ.Κ.Α. παραμείνουν ανολοκλήρωτα προβλέπεται υποβάθμιση του δημόσιου χώρου που προκαλούν τα εν λόγω έργα. Ελλοχεύει ακόμα ο κίνδυνος η περιοχή του Σ.Κ.Α. να ολοκληρωθεί χωρίς όμως να λαμβάνει υπ' όψη τις ανάγκες των κατοίκων και να αποτελέσει μόνο ένα έργο υπερτοπικής σημασίας, δηλαδή να μην εξυπηρετεί ουσιαστικά τις αναγκαίες μετακινήσεις των κατοίκων προς όμορους δήμους και το κέντρο της Αθήνας και να χωροθετηθούν χρήσεις που δεν συνάδουν με την τοπική κοινωνία. Ακόμα, αν δεν υπάρξει ενιαίος σχεδιασμός για την περιοχή που θα λαμβάνει υπ' όψη όλες τις παραμέτρους μπορεί να υπάρξει ανεξέλεγκτη επέκταση, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, ή/και ερήμωση περιοχών καθώς και να ενισχυθεί ακόμα περισσότερο η άνιση χωρική ανάπτυξη.



Χάρτης 8 Χαρτογραφική απεικόνιση του μηδενικού σεναρίου. Πηγή: ΕΜΠ, Προσωπική επεξεργασία 2011

4.3 Ήπιο Σενάριο

Οι προτάσεις παρέμβασης στο ήπιο σενάριο έχουν χωριστεί σε τέσσερις κατηγορίες: παρεμβάσεις που αφορούν κατά κύριο λόγο στους α) πεζούς β) ποδήλατα γ) μέσα μαζικής μεταφοράς και δ) οδικούς άξονες και ΙΧ. Κάθε προτεινόμενη παρέμβαση αντιστοιχίζεται με την περιοχή εφαρμογής της. Έτσι για κάθε κατηγορία προτείνεται:

_Πεζοί:

- Στον κεντρικό πυρήνα του δήμου η δημιουργία πεζοδρομίων και διαπλατύνσεις όπου κρίνεται απαραίτητο καθώς και επέκταση των ήδη υπαρχόντων πεζοδρόμων σημειακά.
- Κυρίως στον κεντρικό πυρήνα του Δήμου η δημιουργία ισόπεδων διαβάσεων πεζών με οριζόντια και κάθετη σήμανση και φωτεινή σηματοδότηση.
- Στις περιοχές όπου υπάρχουν μεγάλοι λεωφόροι διαβάσεις πεζών με φωτεινή σηματοδότηση.
- Στις περιοχές κατοικίας, ο εφησυχασμός της κυκλοφορίας των ΙΧ με σήμανση και άλλες υποδομές για πεζούς.
- Στη γραμμή του τρένου που διέρχεται από τον κεντρικό πυρήνα, η δημιουργία περισσότερων πεζογεφυρών και φυλασσόμενων ισόπεδων διαβάσεων με σηματοδότηση.
- Στο σύνολο του Δήμου, η αντικατάσταση της υλικοτεχνικής υποδομής (πεζοδρόμια, σηματοδότηση κ.α.).

_Ποδήλατα:

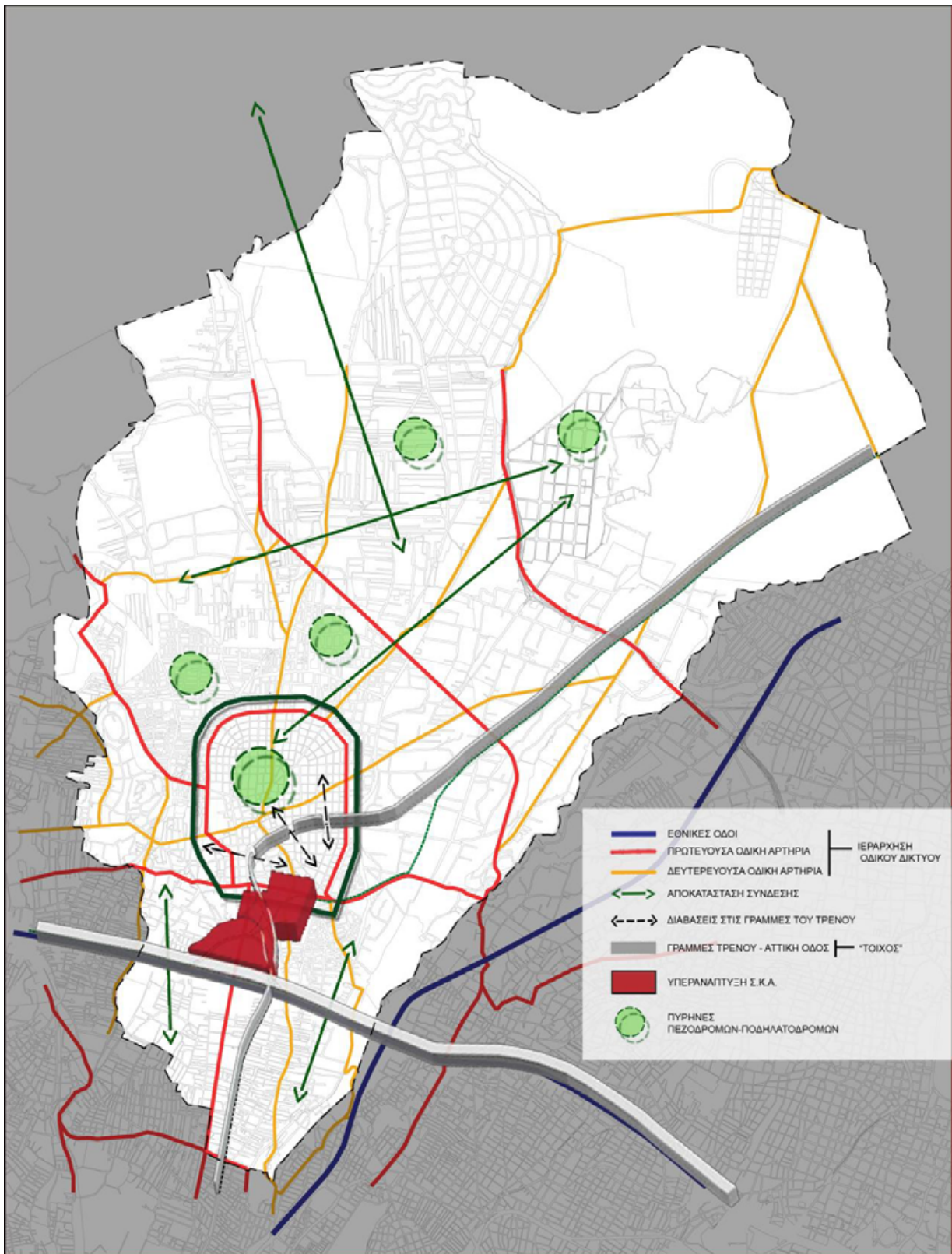
- Εντός του κεντρικού δακτυλίου η δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων.
- Στις κεντρικές λεωφόρους, εντός των προτεινόμενων λεωφορειολωρίδων, η δημιουργία ποδηλατοδρόμων.
- Στη βόρεια περιοχή (Θρακομακεδόνες – Βαρυμπόμπη – Πάρνηθα) συνδέσεις προς την Πάρνηθα και σύνδεση με το τελεφερίκ.

_Μέσα Μαζικής Μεταφοράς:

- Στο σύνολο του Δήμου σύστημα συνδυασμένων μεταφορών: Δημοτική συγκοινωνία που να εξυπηρετεί όλες τις εγκάρσιες μετακινήσεις του Δήμου και να εισέρχεται στον κεντρικό πυρήνα αντικαθιστώντας τα δυσκίνητα αστικά λεωφορεία. Πολλά λεωφορεία θα έχουν τερματικό σταθμό στο Σ.Κ.Α.
- Στο σύνολο του Δήμου η αναδιάρθρωση των αστικών λεωφορειακών γραμμών ώστε να συνδυάζονται με τα μέσα σταθερής τροχιάς που υπάρχουν στην περιοχή.

_Οδικοί άξονες και ΙΧ:

- Στο σύνολο του Δήμου η χωροθέτηση χώρων στάθμευσης στους σταθμούς των μέσων σταθερής τροχιάς (σύστημα park η ride).
- Στο σύνολο του Δήμου η ιεράρχηση του οδικού δικτύου με δημιουργία ενός ευρύτερου δακτυλίου, βασισμένο σε υπάρχουσες χαράξεις.
- Στον κεντρικό πυρήνα του δήμου η ολοκλήρωση δακτυλίου του κεντρικού πυρήνα και απαγόρευση διέλευσης βαρέων οχημάτων εντός της περιοχής αυτής, εκτός από συγκεκριμένες ώρες φορτοεκφόρτωσης.
- Στον κεντρικό πυρήνα του δήμου η δημιουργία μικρού δακτυλίου, ο οποίος θα περικλείει την περιοχή του αμιγούς πεζοδρόμου.
- Στον κεντρικό πυρήνα του δήμου η εγκατάσταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και η χωροθέτηση χώρων στάθμευσης.
- Στις λεωφόρους ταχείας κυκλοφορίας, η τοποθέτηση ηχοπετασμάτων όπου απαιτείται ή/και η διαμόρφωση με φυτεύσεις των αποκομμένων χώρων, τόσο για αισθητικούς όσο και για ακουστικούς λόγους.
- Στην περιοχή του Σ.Κ.Α. η προσεκτική επιλογή χωροθετούμενων χρήσεων γης με σημαντική αναλογία πρασίνου και ελεύθερων χώρων.
- Στην περιοχή του Σ.Κ.Α. η πύκνωση των δρομολογίων του προαστιακού με παράλληλη βελτίωση των συνδέσεων μεταξύ των επιμέρους μέσων.



Χάρτης 9 Χαρτογραφική απεικόνιση του ήπιου σεναρίου. Πηγή: ΕΜΠ, Προσωπική επεξεργασία 2011

4.4 Ριζοσπαστικό Σενάριο

Οι προτάσεις παρέμβασης στο ριζοσπαστικό σενάριο έχουν χωριστεί και αυτές, κατά παρόμοιο τρόπο με το ήπιο, σε τέσσερις κατηγορίες: παρεμβάσεις που αφορούν κατά κύριο λόγο στους α) πεζούς β) ποδήλατα γ) μέσα μαζικής μεταφοράς και δ) οδικούς άξονες και ΙΧ. Κάθε προτεινόμενη παρέμβαση αντιστοιχίζεται με την περιοχή εφαρμογής της. Έτσι λοιπόν, πέρα από τα μέτρα που ειπώθηκαν στο ήπιο σενάριο, όπως βελτίωση υλικοτεχνικών υποδομών, διαβάσεις κ.α., προτείνεται:

_Πεζοί:

- Στον κεντρικό πυρήνα και στις περιοχές αμιγούς κατοικίας η δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου πεζοδρόμων.
- Στις περιοχές κατοικίας ο εφησυχασμός της κυκλοφορίας των ΙΧ με περαιτέρω παρεμβάσεις από ότι στο ήπιο σενάριο.
- Στη βόρεια περιοχή: Θρακομακεδόνες – Βαρυμπόμπη – Πάρνηθα, η δημιουργία πεζοδρόμων αναψυχής προς την Πάρνηθα.

_Ποδήλατα:

- Στη βόρεια περιοχή: Θρακομακεδόνες – Βαρυμπόμπη – Πάρνηθα, η δημιουργία ποδηλατοδρόμου αναψυχής προς την Πάρνηθα.
- Στο σύνολο του Δήμου, η δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων.

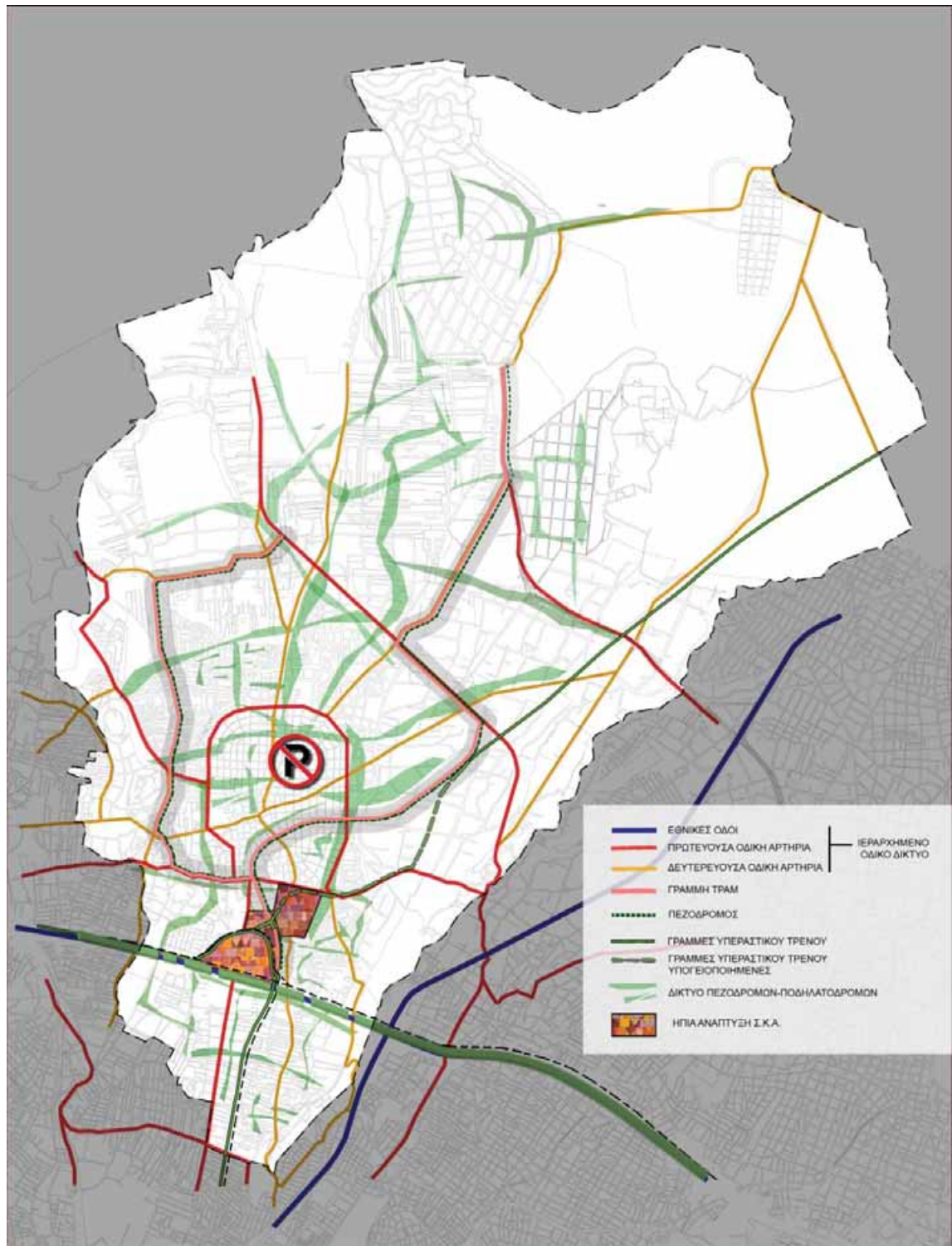
_Μέσα Μαζικής Μεταφοράς:

- Στον κεντρικό πυρήνα η υπογειοποίηση της νέας γραμμής τρένου που προβλέπει το Γ.Π.Σ. και της υπάρχουσας ώστε να καταργηθεί η τελευταία, η οποία τέμνει το κέντρο του Δήμου.
- Στο σύνολο του δήμου, η ανάπλαση του χώρου της σιδηροδρομικής γραμμής ή/και με χρήση της υπάρχουσας υποδομής ώστε να διέλθει τραμ που θα συνδέει το κέντρο του Δήμου με το Σ.Κ.Α. αλλά και τις υπόλοιπες περιοχές του Δήμου μέσω των μεγάλων λεωφόρων (αντικαθιστώντας κάποιες γραμμές λεωφορείων).
- Στο σύνολο του δήμου, η τοποθέτηση προηγμένης τεχνολογικά υλικοτεχνικής υποδομής σε στάσεις ΜΜΜ.
- Στην περιοχή του Σ.Κ.Α. η σύνδεση με την Πάρνηθα μέσω γραμμών express.
- Στην περιοχή του Σ.Κ.Α. η ανάδειξη του χώρου του ΣΚΑ σαν δημόσιο χώρο με χαρακτήρα τοπικού αλλά και υπερτοπικού κέντρου, με ελεύθερη πρόσβαση σε όλους, με κατάλληλες χρήσεις γης δίνοντας έμφαση σε χώρους πρασίνου, αθλητισμού και πολιτισμού.
- Στην περιοχή του Σ.Κ.Α. η μετατόπιση της προβλεπόμενης χάραξης της γραμμής Γ5 του Μετρό ώστε να φτάσει στο Σ.Κ.Α. το οποίο σχεδιάζεται να γίνει συγκοινωνιακό κέντρο.

- Η πλήρης αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών σε ευθυγράμμιση με τις παραπάνω προτάσεις για την καλύτερη και ταχύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων.

Οδικό άξονες και ΙΧ:

- Στον κεντρικό πυρήνα της περιοχή, η αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης με κατάλληλες υλικοτεχνικές υποδομές.
- Στον κεντρικό πυρήνα της περιοχής η απαγόρευση της στάθμευσης στο πιο κεντρικό του κομμάτι με εξαίρεση τους μόνιμους κατοίκους και τους ανθρώπους με αναπηρικά προβλήματα.
- Κυρίως όσον αφορά στις περιοχές: Θρακομακεδόνες – Βαρυμπόμπη – Πάρνηθα, η ανάσχεση της αυθαίρετης δόμησης στο Δήμο προκειμένου να μη δημιουργούνται λανθάνουσες ανάγκες για μεταφορές και άρα χρήση του ΙΧ.
- Στο νότιο τμήμα, νότια της Αττικής οδού, η αξιοποίηση και η βελτίωση των υπάρχουσών συνδέσεων με τον υπόλοιπο Δήμο.



Χάρτης 10 Χαρτογραφική απεικόνιση του ριζοσπαστικού σεναρίου. Πηγή: ΕΜΠ, Προσωπική επεξεργασία 2011

4.5 Κριτήρια και αξιολόγηση σεναρίων

Τα δύο παραπάνω σενάρια αξιολογήθηκαν με βάση κάποια κριτήρια τα οποία θεωρήθηκαν κομβικά για τον εντοπισμό των βέλτιστων παρεμβάσεων. Το πρώτο κριτήριο αφορά τις μετακινήσεις. Κρίνεται δηλαδή σε ποιο βαθμό είναι προσβάσιμο το δίκτυο μεταφορών από το σύνολο των κατοίκων, ποιά είναι η αποτελεσματικότητα του δικτύου (π.χ. σταθερά δρομολόγια, συχνότητα δρομολογίων, μεταφορική ικανότητα) και ποιό είναι το κόστος της μετακίνησης. Το δεύτερο αφορά τις επιπτώσεις ή μη που θα έχει κάθε παρέμβαση στο περιβάλλον. Το τρίτο αφορά το κόστος κατασκευής. Το τέταρτο συνυπολογίζει σε ποιο βαθμό η παρέμβαση μπορεί να είναι αποδεκτή από τους κατοίκους. Για παράδειγμα, ένα μεγάλο έργο μπορεί από τη μία να αναμορφώνει ριζικά την αναμόρφωση της φυσιογνωμίας της περιοχής και να βελτιώνει μακροπρόθεσμα κατά πολύ τις μετακινήσεις και εν γένει την καθημερινότητα, αλλά από την άλλη να απαιτεί κάποιο έμμεσο κόστος από τους κατοίκους το οποίο δεν είναι εύκολο να γίνει αποδεκτό (πχ μεγάλης χρονικής διάρκειας έργα, απαιτούμενες απαλλοτριώσεις κ.α.). Τέλος, λήφθηκε υπόψη το ΓΠΣ αφού θεωρήθηκε ότι οι προτάσεις που περιλαμβάνονται και σε αυτό είναι πιο εύκολα εφαρμόσιμες.

Η αξιολόγηση των δύο σεναρίων έγινε σε πίνακα όπου στις κάθετες στήλες εμφανίζονται οι προβλεπόμενες παρεμβάσεις και στις οριζόντιες γραμμές τα κριτήρια αξιολόγησης. Τα αποτελέσματα των επιμέρους αξιολογήσεων φαίνονται με τα εξής σύμβολα:

-  Αρνητικό
-  Διευκολύνει λίγο
-  Μέτριο
-  Διευκολύνει αρκετά
-  Πολύ θετικό
-  Αδιάφορο

Προτεινόμενες παρεμβάσεις	ΚΡΙΤΗΡΙΑ							
	ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ			ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	ΑΠΟΔΟΧΗ ΑΠΟ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ	ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΑΠΟ ΓΠΣ	
	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙ ΚΟΙΤΗΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ	ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ					
ΠΕΖΟΙ	δημοργία πεδερμάτων και διαπλατύνσεις όπου κρίνεται απαραίτητο, επέκταση πεδερμάτων σηματοδότη	▲	■	●	▲	▲	■	■
	δημοργία ισοπέδων διαβάσεων πεζών με οριζόντια και κάθετη σημείωση, και φυτεψή σηματοδότηση	■	▲	●	●	▲	■	■
	εφρηγοαυός της κυκλοφορίας των ΙΧ	▲	●	●	●	▲	■	■
	ιαβάσεις πεζών με σηματοδότηση	■	▲	●	●	▲	■	■
	δημοργία περισσότερων παγγεφύρων και φυλοαομένων ισοπέδων διαβάσεων με σηματοδότηση	▲	▲	●	●	▲	■	■
ΠΟΔΗΛΑΤΟ	δημοργία οικότων ποδηλατοδρόμων εντός του κεντρικού οακτιλίου αλλά και στις κεντρικές λεωφόρους εντός των προτεινόμενων λεωφορειαυών	■	■	▲	■	●	■	■
	ιανοδός προς την πάρκινγκ, ούνοση με το ταλεφάκι	■	■	●	■	▲	■	■
MMM	δημητική ουνκοινωνία που να εδνηρεται όλες τις εγκάρσιες μετακινήρες του δήμου και να εαοαγεται στον κεντρικό πυρήνα, αντικαθιστώντας τα ουνκίρηρα οατικά λεωφορεία και η οποία θα προμηθεί στο ΣΚΑ, με ουνγρονισμό των μέσων	■	■	▲	▲	●	■	■
ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΚΑΙ ΙΧ	χωροθέτηση χάρων στάθμευσης στους σταθμούς μέσω σταθερός τραυός (ουστημα park n ride)	▲	▲	●	●	●	▲	■
	εναοάφρηση των οατικών λεωφορειαυών γραμμών ώοια να ουνοάφρηονται με τα μέσα ουσθερής τραυής που ούαφρηον ουν παρηα]	■	■	▲	▲	●	▲	■
	εράσηση οδικού δικτύου με δημοργία ευρότερου οακτιλίου σε ύαφρηοτες γραδές	■	■	●	●	●	▲	▲
	οικολήρωση οακτιλίου του κεντρικού πυρήνα και απαγόρευση οάληυσης βαρέων οχημάτων εντός της παρηαγής αυτής, εκτός από ουνγεκρημένες ύρες φορτοεφρόρηυσης	■	■	●	▲	●	▲	■
	δημοργία μικρού οακτιλίου, ο οποίος θα παρηαλεί την παρηαγή των μικρούς πεδερδών	▲	▲	●	●	●	▲	■
	τύπημα ελεγγύητης στάθμευσης και χωροθέτηση χάρων στάθμευσης	▲	●	●	●	▲	▲	■
	ηοπηαόματα όπου απαιτείται ή/και οιαμόφρηση με φυτεψές των αποκοπηόμενων χάρων, τόσο για οιαθητικούς όσο και για οκουστικούς λόγους	■	■	■	■	●	■	■
	προσκτηή επιλογή χωροετοιόμενων χάρων γης με σηματοπητή αναλογία πρασίνου και ελαύτερων χάρων, πέννηση οραοιολογική προσπατική, βελτίωση των ουνοδώνων των σταμύρους μέσω	■	■	■	■	●	■	●

Πίνακας 2 Αξιολόγηση του ήπιου σεναρίου

		ΚΡΙΤΗΡΙΑ						
		ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ			ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	ΑΠΟΔΟΧΗ ΑΠΟ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ	ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΑΠΟ ΓΠΣ
		ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΔΙΚΤΥΩΝ	ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ				
	Προτεινόμενες παρεμβάσεις							
ΠΕΖΟΙ	Ολοκληρωμένο δίκτυο πεζοδρόμων στον κεντρικό πυρήνα αλλά και σε περιοχές αμειψούς κατοικίας	■	■	■	■	●	■	■
	Πεζόδρομοι αναψυχής και ποδηλατόδρομοι προς την Πάρηθα	■	■	●	■	▲	■	■
ΠΟΔΗΛΑΤΑ	Ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων	■	■	■	■	●	▲	■
ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΚΑΙ ΙΧ	Αντιμετώπιση παράνομης στάθμευσης με κατάλληλα υλικοτεχνικές υποδομές	■	▲	■	▲	●	▲	■
	Απαγόρευση στάθμευσης στον κεντρικό πυρήνα με εξαίρεση τους μόνιμους κατοίκους και τους αμειψούς	■	▲	■	▲	■	●	■
	Ανάσχεση της αυθαιρέτης δόμησης στο Δήμο, προκειμένου να μη δημιουργούνται λαθάνουσες ανάγκες για μεταφορές και άρα χρήση ΙΧ	■	■	▲	■	■	●	■
	Αξιοποίηση των υπαρχουσών συνδέσεων του νέτου ομίματος με τον υπόλοιπο Δήμο	■	■	▲	■	●	■	■
MMM	Μετατόπιση της προβλεπόμενης χάραξης της γραμμής Γ5 του Μετρό, ώστε να φτάσει στο ΣΚΑ	■	■	■	■	●	■	■
	Υιοποίηση της νέας γραμμής τρένου που προβλέπει το ΓΠΣ, σε συνδυασμό με τη γραμμή του προαστιακού, ώστε να καταργηθεί η υπάρχουσα αδηροδρομική γραμμή που τέμνει το κέντρο του Δήμου	■	■	■	▲	●	■	■
	Ανάπλαση του χώρου της αδηροδρομικής γραμμής ή/και με χρήση της υπάρχουσας υποδομής ώστε να διέλθει τραμ που θα συνδέει το κέντρο του Δήμου με το ΣΚΑ, αλλά και τις υπάλοιπες περιοχές του Δήμου, μέσω των μεγάλων Λεωφόρων (αντικαθιστώντας κάποιες γραμμές λεωφορείων)	■	■	■	■	●	■	■
	Προηγμένη τεχνολογικά υλικοτεχνική υποδομή (σε στάσεις MMM)	■	■	■	■	▲	■	■
	Σύνδεση με γήφυρα με γραμμές άνω από το ΣΚΑ	■	■	■	▲	■	▲	■
	Ανάδειξη του χώρου του ΣΚΑ σαν δημόσιο χώρο με χαρακτηριστικά τοπικά αλλά και υπερτοπικού κέντρου, με ελεύθερη πρόσβαση σε όλους, με κατάλληλες χρήσεις γης με έμφαση σε χώρους πρασίνου, αθλητισμού και πολιτισμού (πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής)	■	■	■	■	●	■	●

Πίνακας 3 Αξιολόγηση του ριζοσπαστικού σεναρίου

4.6 Παρεμβάσεις που επιλέγονται

Με βάση την αξιολόγηση των σεναρίων, η γενική κατεύθυνση των παρεμβάσεων που επιλέγονται **βασίζονται στο ριζοσπαστικό σενάριο**. Δεδομένου ότι σε μεγάλο βαθμό υπάρχουν οι υποδομές (Σ.Κ.Α., υπάρχουσα σιδηροδρομική γραμμή που προτείνεται η γραμμή τραμ, κ.ά.), η υιοθέτηση του βασικού κορμού του ριζοσπαστικού σεναρίου, σε συνδυασμό με τις κατάλληλες πολιτικές, θα επέφερε μεγάλο κοινωνικό όφελος σε σχέση με το κόστος που απαιτείται. Ταυτόχρονα, αν ο βασικός κορμός της πρότασης ήταν το ήπιο σενάριο, θα ελλόχευε ο κίνδυνος της παγίωσης ενός μεταβατικού σταδίου.

Για να μπορέσουν λοιπόν οι μετακινήσεις στην περιοχή να είναι λειτουργικές απαιτείται αναδιάταξη του μεταφορικού και οδικού δικτύου. Με βάση τα παραπάνω, προτείνεται στους κόμβους, και ιδιαίτερα όσον αφορά στις πυκνοκατοικημένες περιοχές και το κέντρο, η δημιουργία επιπρόσθετων διαβάσεων και η βελτίωση της σηματοδότησης για πεζούς. Οι παρεμβάσεις αυτές είναι αναγκαίες, μικρού κόστους και κάνουν πιο άνετη και ασφαλή την πεζή μετακίνηση. Η βελτίωση των υλικοτεχνικών υποδομών κρίνεται αναγκαία, όπως για παράδειγμα διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, ιδιαίτερα σε σημεία όπου υπάρχουν υψηλής κυκλοφορίας οδοί και τα πεζοδρόμια είναι σχεδόν ανύπαρκτα. Για την καλύτερη πρόσβαση στην Πάρνηθα προτείνεται η διαμόρφωση άξονα περιπάτου και ποδηλατοδρόμου. Δεδομένου ότι ήδη υπάρχουν οι υποδομές, η κατάλληλη διαμόρφωση με μικρό κόστος θα συνδέσει τους κατοίκους του Δήμου με το φυσικό περιβάλλον της περιοχής χωρίς να απαιτείται για την προσέγγισή του η χρήση ΙΧ. Το να δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο δίκτυο πεζοδρόμων στο σύνολο του Δήμου κρίνεται δύσκολο αφού κάτι τέτοιο για να είναι λειτουργικό και αποδεκτό προϋποθέτει την πλήρη αναδιάταξη του συνολικού οδικού δικτύου και δικτύου μεταφορών. Για τον παραπάνω λόγο, προτείνεται η δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων με προτεραιότητα στον κεντρικό πυρήνα του Δήμου και σε άξονες που συνδέουν χώρους πρασίνου. Όσον αφορά στα βαρέα οχήματα, πρέπει να καθοριστούν οι ώρες που θα διέρχονται από την περιοχή και να περιοριστεί η κίνησή τους διαμέσου συγκριμένων οδών. Προτείνεται η λειτουργία τραμ διπλής γραμμής, με μικρή ταχύτητα, στην περιοχή. Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται να χρησιμοποιηθεί η ήδη υπάρχουσα γραμμή τρένου και να επεκταθεί ως τους Θρακομακεδόνες. Μπορεί να πρόκειται για ένα μεγάλο σχετικά έργο όμως το κόστος και οι παρεμβάσεις στην περιοχή περιορίζονται κατά πολύ αν χρησιμοποιηθεί για ένα μεγάλο μέρος της διαδρομής η υπάρχουσα γραμμή. Επίσης, τα οφέλη θα είναι πολύπλευρα αφού από τη μία θα βελτιωθούν οι μετακινήσεις εντός του δήμου (μεγάλη μεταφορική ικανότητα, συγκριμένη συχνότητα δρομολογίων κ.α.) και από την άλλη δεν θα διχοτομείται η περιοχή (λαμβάνοντας υπόψη ότι το τραμ θα είναι χαμηλής ταχύτητας αλλά, έχοντας προτεραιότητα, θα είναι εύκολη η εγκάρσια κίνηση πεζών).

Όσον αφορά στον κεντρικό πυρήνα, προτείνεται η ελεγχόμενη είσοδος ΙΧ στην περιοχή. Δεν είναι δυνατή η πλήρης απαγόρευση αφού θα προκαλέσει αντιδράσεις και ενδεχομένως να δυσκολέψει και τις μετακινήσεις αν δεν υλοποιηθούν πρώτα άλλα έργα που έχουν να κάνουν με τις μεταφορές. Σε αυτή την κατεύθυνση θα συμβάλλει η ολοκλήρωση του δακτυλίου (χρησιμοποιώντας την οδό Μάρνης) γύρω από το κέντρο έτσι ώστε να γίνονται μόνο οι απαιτούμενες μετακινήσεις στο εσωτερικό του.

Όσον αφορά την υπό διαμόρφωση περιοχή του Σ.Κ.Α., προτείνεται η κατάλληλη διαμόρφωση των σταθμών του ώστε να είναι εύκολα προσιτοί από τους πεζούς και να είναι κοντά σε στάσεις λεωφορείων και τραμ για να επιτευχθούν οι συνδυασμένες μετακινήσεις. Επίσης, προτείνεται η ανάδειξη του χώρου του Σ.Κ.Α. σε δημόσιο χώρο με χαρακτήρα τοπικού αλλά και υπερτοπικού κέντρου, με ελεύθερη πρόσβαση σε όλους και με κατάλληλες χρήσεις γης.

5. Χωρική εξειδίκευση: Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ)

Η παρούσα εργασία επικεντρώνει την πρότασή της στην περιοχή του Σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών (Σ.Κ.Α.) για μία πληθώρα λόγων που καθιστούν το σημείο αυτό πολύ σημαντικό για τη βιώσιμη κινητικότητα στο Δήμο Αχαρνών αλλά και σε ολόκληρο το Λεκανοπέδιο. Το γεγονός δε ότι το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας αλλά και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου αναφέρονται εκτενώς στον κόμβο του Σ.Κ.Α. ενισχύουν την άποψη αυτή όπως επίσης και η αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων που παρουσιάστηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο,

Ο χώρος αυτός είναι ευρύς αλλά παραμένει ουσιαστικά αναξιοποίητος μέχρι σήμερα μολονότι διαθέτει τις υποδομές και τις δυνατότητες να προσφέρει στο Δήμο, αν τεθεί υπό το πλαίσιο του κατάλληλου σχεδιασμού. Πιο συγκεκριμένα, το Σ.Κ.Α. παραμένει ανεκμετάλλευτο σαν κόμβος μετεπιβίβασης: Η νέα στάση του προαστιακού συνδέεται μόνο με μία γραμμή λεωφορείου και αξιοποιείται με δυσκολία. Δεν ευνοείται η προσέγγισή του από τους πεζούς και δεν συνδέεται με τη στάση του υπεραστικού σιδηροδρόμου. Η περιοχή του Σ.Κ.Α. παραμένει αναξιοποίητη παρά την κεντρική θέση που κατέχει στο Δήμο Αχαρνών, τόσο ως προς τις χρήσεις γης όσο και ως μεταφορικός κόμβος του Δήμου και του Λεκανοπεδίου. Ταυτόχρονα, αποτελεί πρόκληση ο τρόπος με τον οποίο θα ενταχθούν οι υπερτοπικές υποδομές και χρήσεις στον αστικό ιστό, όπως ομοίως και ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να γίνει η σύνδεση των χωρικών ενοτήτων που διασπούν τέτοιας κλίμακας συγκοινωνιακά έργα.

Η επιλογή της περιοχής παρέμβασης βασίστηκε όμως και σε μία σημαντική διαπίστωση: Ο υπερτοπικός χαρακτήρας του υπάρχοντος σχεδιασμού στο Σ.Κ.Α. τόσο σε συγκοινωνιακές και μεταφορικές υποδομές όσο και σε επίπεδο χρήσεων γης, υποσκελίζει τις προτεραιότητες σε τοπικό επίπεδο, εντός του Δήμου Αχαρνών. Οι προτεραιότητες αυτές είναι απαραίτητες καθώς ο συγκεκριμένος Δήμος έχει ελλείψεις όσον αφορά στη βιώσιμη κινητικότητα αλλά και στο επίπεδο της ποιότητας του αστικού χώρου. Στόχος της παρούσας εργασίας, επομένως, είναι η μετατροπή του Σ.Κ.Α. και σε τοπικής σημασίας κόμβο τόσο από πολεοδομικής όσο και από μεταφορικής άποψης, με κύριο άξονα την απαίτηση ενιαίου πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Επιδιώκεται άρα η λειτουργική του ένταξη στο Δήμο Αχαρνών βάσει των παρακάτω κατευθύνσεων:

1. Ενίσχυση του τοπικού χαρακτήρα της περιοχής μέσω:

- Δημιουργίας κατάλληλων δικτύων κινητικότητας με προτεραιότητα στα ΜΜΜ, στο ποδήλατο και στους πεζούς, με ταυτόχρονη αναδιάρθρωση του υπάρχοντος συγκοινωνιακού δικτύου.
- Χωροθέτησης χώρων πρασίνου προκειμένου στην περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής αλλά και στην έλξη νέων χρηστών.

- Χωροθέτησης οικιστικών ενοτήτων προκειμένου η περιοχή να μην απονεκρώνεται συγκεκριμένες ώρες της ημέρας.
 - Χωροθέτησης κατάλληλων χρήσεων γης, κεντρικών αλλά συμπληρωματικών με τις χρήσεις γης του παραδοσιακού κέντρου του Δήμου, συμβατών με τη φυσιογνωμία της ευρύτερης περιοχής και ενισχυτικών προς τις τοπικές παραγωγικές δραστηριότητες.
2. Διατήρηση και του υπερτοπικού χαρακτήρα με διαμόρφωση κατάλληλων μεταφορικών συνδέσεων και με χωροθέτηση ορισμένων υπερτοπικών δραστηριοτήτων.

Τέλος, είναι προφανές βάσει των παραπάνω ότι για να λειτουργήσει μια τέτοια προοπτική για το Σ.Κ.Α. απαιτείται συνολική αναδιάρθρωση των δικτύων κινητικότητας στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου (ενδεχομένως και του Λεκανοπεδίου). Η παρέμβαση στην περιοχή δεν θα μπορούσε να στοιχειοθετηθεί χωρίς μια πρόταση για ολόκληρο το Δήμο που θα αξιοποιεί το Σ.Κ.Α. και το εντάσσει σημαντικά στο κοινωνικό σχεδιασμό.

5.1 Μια διαφορετική διάταξη του λεωφορειακού δικτύου

Στο επίπεδο ολόκληρης της Αθήνας οι λεωφορειακές γραμμές έχουν διαμορφωθεί ως εξής: από μεγάλες αρτηρίες διέρχονται πολλές γραμμές οι οποίες στην συνέχεια στρέφονται στην ενδοχώρα της αρτηρίας. Η εξέλιξη αυτού του συστήματος ακολούθησε την πολεοδομική εξέλιξη της Αθήνας και δημιουργήθηκε ένα ακτινωτό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών. Κάποια στιγμή έγινε προσπάθεια δημιουργίας γραμμών κορμού. Το σχήμα αυτού του αναδιαρθρωμένου δικτύου, που είναι ιεραρχικά δομημένο στη βάση των γραμμών κορμού, συγκροτείται από τις κύριες γραμμές κορμού που συνδέουν με πολύ πυκνά δρομολόγια τα κέντρα της περιφέρειας με τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά, χρησιμοποιώντας βασικές οδικές αρτηρίες που εξοπλίζονται με λεωφορειολωρίδες. Από τις δευτερεύουσες γραμμές κορμού που συνδέουν μεταξύ τους, με πυκνά δρομολόγια, τα περιφερειακά πολεοδομικά κέντρα και τις τοπικές γραμμές που σαρώνουν τις περιοχές κατοικίας και τις συνδέουν με τα πλησιέστερα περιφερειακά κέντρα. Τέλος από τις διαδημοτικές γραμμές, οι οποίες συνδέουν κέντρα γειτονικών δήμων. Το σχήμα κατά το οποίο οι γραμμές κορμού θα συγκλίνουν με άλλες τοπικές γραμμές ως γενική σύλληψη μπορεί να είναι σωστό, στην εφαρμογή του όμως απέτυχε, όχι μόνο για τεχνικούς λόγους αλλά και για λόγους χάραξης (Σαρηγιάννης, 2004).

Για να μπορέσουν όμως οι δημόσιες συγκοινωνίες να είναι λειτουργικές και ανταγωνιστικές ως προς το αυτοκίνητο απαιτείται μια άλλη διάταξη δικτύου, η οποία θα στηρίζεται στη συνεργασία των γραμμών, που χωρίζονται σε τροφοδοτικές και κύριες, αλλά και συνολικά όλων των μέσων. Προϋποθέτει

μετεπιβιβάσεις, οι οποίες για να είναι αποδεκτές πρέπει να καταναλώνουν ελάχιστο χρόνο. Είναι επομένως απαραίτητο να υπάρχουν πυκνά δρομολόγια και ένα υψηλό επίπεδο συντονισμού.

Το μεταφορικό σύστημα μπορεί να διαταχθεί ως εξής (Σαρηγιάννης, 2004): Τα μικρότερης μεταφορικής ικανότητας μέσα τροφοδοτούν τα μεγαλύτερης (μίνι λεωφορεία, τα μεγαλύτερα και τα τρόλεϊ, και αυτά με τη σειρά τους το τραμ ή το μετρό). Κάθε περιοχή πρέπει να έχει την τοπική της συγκοινωνία και παράλληλα να τροφοδοτείται με βαρέα μέσα περιμετρικά. Οι διαδρομές των μικρότερων οφείλουν να είναι συντομότερες ενώ των ισχυρότερων να καλύπτουν μεγαλύτερες αποστάσεις, με εξασφαλισμένη την μεγαλύτερη εμπορική ταχύτητα. Τα μικρά μέσα πρέπει να διανύουν διαδρομές που οδηγούν σε μικρό χρονικό διάστημα στο ισχυρό μέσο. Οι διαδρομές αυτές είναι κατά κανόνα κυκλικές δύο κατευθύνσεων και δεν πρέπει να διέρχονται σε μεγάλο τμήμα τους από κεντρικές αρτηρίες. Αντί αυτού πρέπει να τις διασχίζουν κάθετα και το συνολικό μήκος των γραμμών δεν θα πρέπει να ξεπερνά τα 6-7 χιλιόμετρα απόσταση. Τα οχήματα τοπικής γραμμής πρέπει να είναι μικρού μεγέθους, 40-50 θέσεων το πολύ. Ο χρόνος αναμονής στα τοπικά μέσα δεν πρέπει να ξεπερνάει τα 3-5 λεπτά, ενώ ο μέγιστος χρόνος προσέγγισης στο ισχυρότερο μέσο δεν πρέπει να ξεπερνάει τα 10 λεπτά. Οι μετεπιβιβάσεις πρέπει να είναι το πολύ 2 και 3 μόνο όταν από μεσαίο μέσο πάμε σε ισχυρότερο ή στην περίπτωση ανταποκρίσεων του μετρό, ΗΣΑΠ κ.α. Ο χρόνος διαδρομής των ισχυρών μέσων δεν πρέπει να είναι πάνω από 40 λεπτά απόσταση από το κέντρο (εξαρτάται βέβαια από πόσο απομακρυσμένη είναι η κάθε περιοχή). Η γραμμή κορμού πρέπει να έχει μεγάλη συχνότητα (3'), λίγες στάσεις και μεγάλη ταχύτητα.

Ο συνολικός χρόνος διαδρομής, συμπεριλαμβανομένου των αναμονών για επιβίβαση και μετεπιβίβαση, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 50 με 55 λεπτά και αυτό σε εξαιρετικές περιπτώσεις απομακρυσμένων περιοχών. Όσον αφορά στην τοπική συγκοινωνία, οι αποστάσεις των στάσεων είναι ανάλογες της πυκνότητας της περιοχής. Κατά κανόνα στις τοπικές γραμμές οι στάσεις είναι πυκνότερες και στα ισχυρά μέσα αραιότερες. Συνήθως οι στάσεις τοπικής συγκοινωνίας τοποθετούνται κάθε 300 μέτρα (προσέγγιση το πολύ σε 150 μέτρα δηλαδή 5 λεπτά). Οι στάσεις των ταχέων μέσων μπορεί να αραιώσουν ανάλογα με την ύπαρξη ή όχι ζήτησης.

Η διάταξη κατ' αυτόν τον τρόπο του δικτύου μπορεί να κοστίζει περισσότερο (περισσότερα οχήματα, περισσότερο προσωπικό, μεγαλύτερο κόστος συντήρησης, μειώνεται παρόλο αυτά το κόστος από τα καύσιμα) είναι όμως πιο λειτουργικό για την πόλη και μπορεί να απομακρύνει τους κατοίκους από τη χρήση του ΙΧ.

5.2 Προτεινόμενο δίκτυο στο Δ. Αχαρνών

Σύμφωνα με τα παραπάνω, προτείνεται να δημιουργηθεί ένα βασικό ιεραρχημένο δίκτυο γραμμών κορμού τις οποίες θα τροφοδοτούν οι τοπικές γραμμές χαμηλότερης δυναμικότητας γρήγορα και αξιόπιστα. Τις γραμμές κορμού καλό θα ήταν να αποτελούν τα μέσα σταθερής τροχιάς (δηλαδή εντός του δήμου το

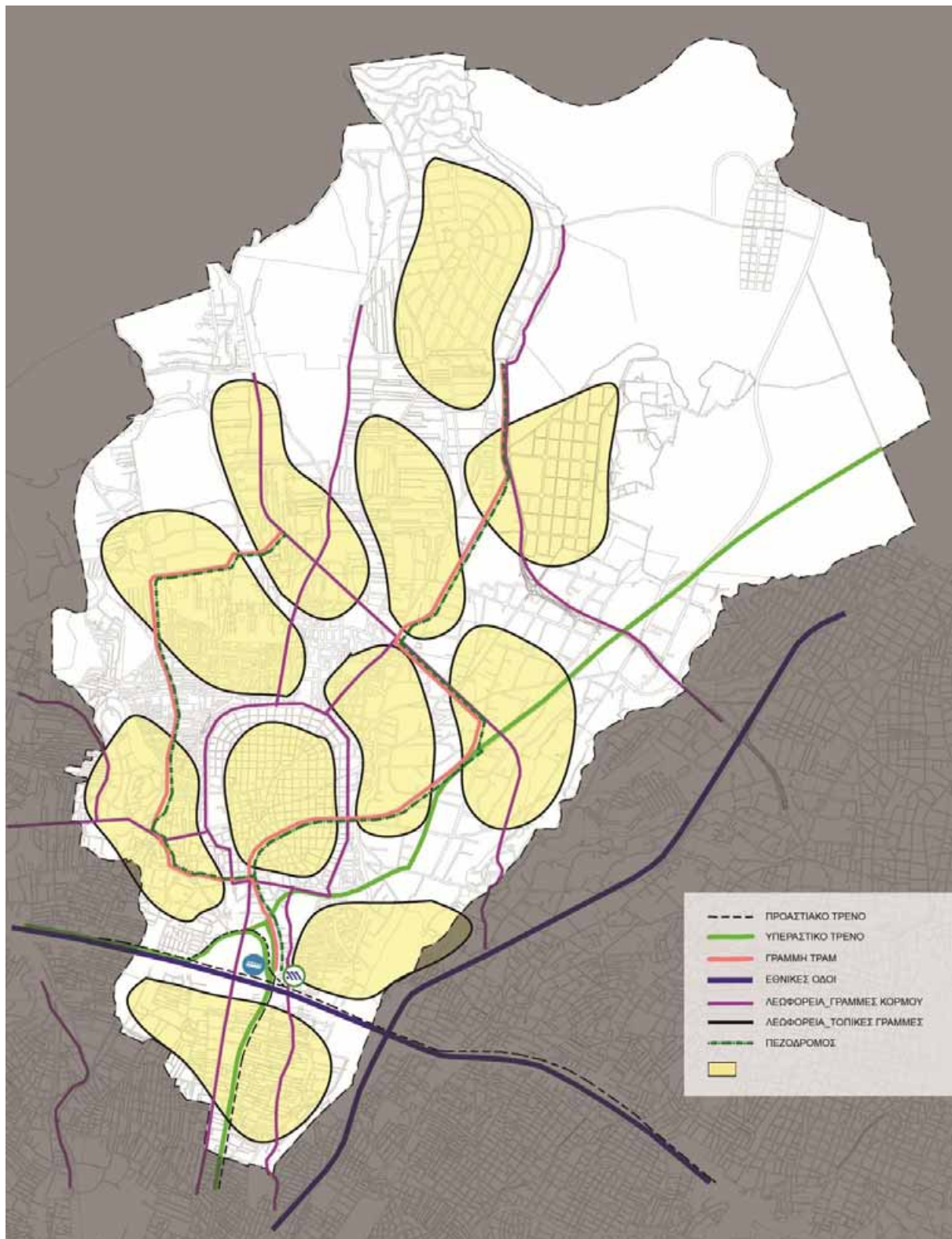
τραμ και για διαδημοτικές κινήσεις ο προαστιακός) της Αθήνας. Το ζητούμενο, βέβαια, είναι ότι μέσω προαστιακού για τις μετακινήσεις απαιτούνται αρκετές μετεπιβιβάσεις. Γι' αυτό το λόγο και για να είναι οι μετεπιβιβάσεις ανεκτές, θα πρέπει να υπάρχει πολύ καλός συντονισμός μεταξύ των λεωφορείων και του προαστιακού. Επίσης, σε πρώτη φάση, προτείνεται να διατηρηθούν κάποιες γραμμές κορμού που συνδέουν το κέντρο των Αχαρνών με το κέντρο της Αθήνας. Σε αυτή την περίπτωση όμως θα πρέπει τα δρομολόγια να είναι πιο συχνά, οι στάσεις αραιότερες και να μην εμπλέκονται κεντρικές κινήσεις με τοπικές, έτσι ώστε να μειώνεται χρόνος αναμονής και διαδρομής. Ακόμα, προτείνεται να παραμείνουν οι υφιστάμενες γραμμές κορμού που συνδέουν το δήμο με σταθμούς ΗΣΑΠ σε άλλους δήμους (Κηφισιά, Πατήσια), με την προϋπόθεση οι διαδρομές να είναι express και να υπάρχει ο κατάλληλος συντονισμός μεταξύ των μέσων. Απαραίτητη είναι η αλλαγή βέβαια της υλικοτεχνικής υποδομής και η πρόβλεψη για λεωφορειολωρίδες στις κεντρικές αρτηρίες.

Για τις τοπικές κινήσεις προτείνονται 11 τοπικές κυκλικές γραμμές με μικρά λεωφορεία. Οι γραμμές αυτές καλύπτουν ουσιαστικά όλη το Δήμο, θα τροφοδοτούν τις γραμμές κορμού και τα μέσα σταθερής τροχιάς. Τέλος, οι στάσεις θα βρίσκονται σε εύλογη απόσταση έτσι ώστε να είναι προσιτές από πεζούς και ποδήλατα. Ουσιαστικά προτείνεται ένα ιεραρχημένο δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών, το οποίο θα αποτελείται από τις 11 τοπικές γραμμές, οι οποίες θα τροφοδοτούν το τραμ και κάποιες λεωφορειακές γραμμές κορμούς για μετακινήσεις εντός του δήμου. Τέλος, θα υπάρχει τερματικός σταθμός του τραμ και των λεωφορείων στην περιοχή του Σ.Κ.Α., με εύκολη πρόσβαση στον σταθμό του προαστιακού ο οποίος εξασφαλίζει ταχύτερη και σταθερότερη μετακίνηση.

Όσον αφορά στα μέσα σταθερής τροχιάς, προτείνονται δύο γραμμές τραμ που δημιουργούν σχεδόν ένα δακτύλιο μέσα στο δήμο, όπως φαίνεται και στον παρακάτω χάρτη. Οι γραμμές του τραμ επιλέχθηκε να είναι δύο χωριστές και όχι να ολοκληρώνονται σε δακτύλιο, ως ένα πρώτο σημαντικό βήμα προς τη βιώσιμη κινητικότητα και ταυτόχρονα πιο οικονομικό. Στην περίπτωση που κάποια στιγμή ένα βαρύ μέσο σταθερής τροχιάς έφτανε στο Σ.Κ.Α. ο δακτύλιος του τραμ θα ολοκληρωνόταν και οι γραμμές κορμού δεν θα ήταν πλέον απαραίτητες.

Πιο συγκεκριμένα το τραμ ξεκινάει και σταματάει στο Σ.Κ.Α. όπου προβλέπεται και σταθμός μετεπιβίβασης, οι γραμμές διέρχονται δυτικά από πυκνοκατοικημένες περιοχές που δεν έχουν πρόσβαση σε ΜΜΜ και από τις αποκομμένες ανατολικές περιοχές που το συγκοινωνιακό δίκτυο είναι σχεδόν ανύπαρκτο. Αξιοποιείται η ήδη υπάρχουσα γραμμή του σιδηρόδρομου κι έτσι αποκαθίσταται η σύνδεση των περιοχών του κέντρου και αναβαθμίζεται ο δημόσιος χώρος. Έπειτα, στο σημείο συμβολής της υπάρχουσας γραμμής και της οδού Φιλαδελφείας, η γραμμή διαχωρίζεται και κατευθύνεται προς τα ανατολικά και φτάνει μέχρι το Ολυμπιακό Χωριό και τους Θρακομακεδόνες, ενώ προς τα δυτικά διασχίζει την πυκνοκατοικημένη περιοχή και φτάνει μέχρι τα βορειοδυτικά με τις

ιδιαίτερες χρήσεις. Παράλληλα στις γραμμές, προτείνεται ποδηλατόδρομος και διαδρομές περπάτου.



Χάρτης 11 Χαρτογραφική απεικόνιση του συγκοινωνιακού δικτύου. Πηγή: ΕΜΠ, Προσωπική επεξεργασία 2011

5.3 Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών (Σ.Κ.Α.)

Η συνολική αναδιάρθρωση του συγκοινωνιακού δικτύου του Δήμου με την πρόταση για ένταξη Μέσων Μαζικής Μεταφοράς που ενισχύουν τη βιώσιμη κινητικότητα, πραγματοποιήθηκε προκειμένου στην αρτιότερη παρέμβαση στο Σ.Κ.Α., η οποία παρουσιάζεται στην παρούσα ενότητα. Παρακάτω αναλύονται ανά κατηγορία, οι παρεμβάσεις που προτείνονται για την περιοχή του ΣΚΑ (χάρτης 12)

Μέσα σταθερής τροχιάς

- Υπογειοποίηση της νέας σιδηροδρομικής γραμμής σύμφωνα με το ΓΠΣ: Οι υπεραστικές συνδέσεις προς Β. Ελλάδα στρέφονται μετά το Σ.Κ.Α. ανατολικά και ακολουθούν νέα χάραξη (το πρώτο της τμήμα σε σήραγγα) που παρακάμπει το κέντρο της πόλης και συγκλίνει με την υφιστάμενη χάραξη περίπου στην οδό Καραμανλή. Οι γραμμές που συνδέουν το νέο αυτό διάδρομο με τον διάδρομο της Πελοποννήσου επιτρέπουν την απευθείας υπεραστική ή προαστιακή σύνδεση Β. Ελλάδας – Πελοποννήσου. (ΓΠΣ, στο Γεωργακόπουλος, 2006)
- Γραμμή τραμ: Η υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή, η οποία κατά το ΓΠΣ θα υποβιβαστεί σε χαμηλότερη στάθμη και θα διέρχεται ο προαστιακός προς Β. Ελλάδα, προτείνεται να μετατραπεί σε άξονα του τραμ. Δεδομένου ότι το τοπικό τραμ δεν αναπτύσσει μεγάλες ταχύτητες και είναι φιλικό προς την κίνηση πεζών και με την κατάλληλη διαμόρφωση μπορεί να αποτελέσει στοιχεία συνοχής των επιμέρους περιοχών, δεν απαιτείται η υποβάθμιση της γραμμής. Παράλληλα στην γραμμή του τραμ προτείνεται η δημιουργία πεζόδρομου και ποδηλατοδρόμου. Έτσι υπεισέρχεται ένα μέσο φιλικό στο περιβάλλον, το οποίο εξυπηρετεί τους κατοίκους, χωρίς να δημιουργεί εμπόδια στη διαδοχή των χρήσεων αλλά και χωρίς να αποτελεί ένα αυστηρό και διαχωριστικό όριο στον αστικό ιστό.
- Κόμβοι μετεπιβίβασης: Με άξονα την αποτελεσματικότερη και ταχύτερη μετακίνηση των κατοίκων της περιοχής απαιτείται ένα συνδυασμένο δίκτυο μεταφορών. Σε αυτή την κατεύθυνση οι λεωφορειακές γραμμές, το τραμ και ο προαστιακός πρέπει να συντονίζονται ως προς τα δρομολογία τους. Επίσης, είναι κομβικό να υπάρχουν προσιτοί και σε ανεκτή απόσταση μεταξύ τους σταθμοί των επιμέρους μέσων, οι οποίοι θα λειτουργούν ως κόμβοι μετεπιβίβασης. Όπως φαίνεται και στον χάρτη, δημιουργούνται δύο σημαντικοί κόμβοι μετεπιβίβασης. Ο πρώτος (βλ. χάρτη νούμερο 1) συνδέει τα λεωφορεία κορμού που κάνουν στάση επί της οδού Μπόσδα με το τραμ. Ο δεύτερος βασικός κόμβος μετεπιβίβασης γίνεται στο βόρειο τμήμα της

Αττικής Οδού (βλ. χάρτη νούμερο 3), όπου τα λεωφορεία κορμού συνδέονται από τη Λεωφόρο Δημοκρατίας (βλ. χάρτη νούμερο 4) με το τραμ, η αφετηρία του οποίου βρίσκεται λίγο βορειότερα (βλ. χάρτη νούμερο 2), και τον προαστιακό που βρίσκεται σε χαμηλότερη στάθμη, αλλά και με τα λεωφορεία που διέρχονται από την Φιλαδέλφεια.

Οδικό δίκτυο

- Η οδός Μπόσδα: Όπως διατυπώνει και το ΓΠΣ, κομβικό κομμάτι της πρότασης αποτελεί η επέκταση της οδού Μπόσδα ώστε να ολοκληρωθεί ο δακτύλιος του κέντρου του Δήμου. Η οδός Μπόσδα θα αποτελεί έτσι τον βασικότερο άξονα οριζόντιας προσπέλασης του κέντρου Μενιδίου και θα συνδέεται ανατολικά με την Τατοΐου και δυτικά με βασική αρτηρία των άνω Λιοσίων. Ταυτόχρονα, η αντικατάσταση της χάραξης των γραμμών του τρένου με τον προτεινόμενο πεζόδρομο απαλείφουν τις όποιες δυσκολίες των ανισόπεδων κόμβων.
- Η οδός Λεωφόρος Δημοκρατίας (ή Αθηνών). Η χάραξη της οδού, η οποία αποτελεί τη βασική είσοδο από το κέντρο της Αθήνας στο συγκρότημα του Σ.Κ.Α. και του Δήμου Αχαρνών, προτείνεται να αλλάξει τόσο σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση όσο και με την πρόταση του ΓΠΣ. Το σημείο παρέμβασης αφορά στο βόρειο τμήμα της και συγκεκριμένα την αλλαγή όδευσης, μέσω Θ. Βαρελά, ώστε να συναντά με ορθολογικότερο τρόπο τον δακτύλιο της Αριστοτέλους. Με τον τρόπο αυτό κρίνεται ότι θα αποσυμφωριστεί η κίνηση στο βασικό κέντρο του Μενιδίου αποφεύγοντας ταυτόχρονα κόμβους μεγάλων οδικών αξόνων.
- Η οδός Αφροδίτης: Η τροποποίηση αφορά στην οδό Αφροδίτης, η οποία, σύμφωνα με την τροποποίηση του ΓΠΣ, διανοίγεται και διασταυρώνεται με την Λεωφόρο Δημοκρατίας και αφού διασχίσει ανισόπεδα τις σιδηροδρομικές γραμμές, φτάνει ως την οδό Μπόσδα. Συγκεκριμένα, προτείνεται η επέκταση της χάραξης στα δυτικά, με στόχο να συλλέγει τις κάθετες κινήσεις σε ένα πιο ορθολογικά γεωμετρικό δίκτυο, ενώ η συμβολή της με τον πεζόδρομο στην οδό Κωνσταντινουπόλεως γίνεται πλέον ισόπεδα. Η διάνοιξή της συμβάλλει στη δυνατότητα αξιοποίησης του βόρειου τμήματος του Σ.Κ.Α. καθώς και στην αποσυμφόρηση των υφιστάμενων οδικών αξόνων και κυρίως της οδού Μπόσδα.

- Η οδός Φιλαδελφείας: Δεδομένου ότι η οδός Κωνσταντινουπόλεως πεζοδρομείται είναι αναγκαία η διαπλάτυνση της οδού Φιλαδελφείας προκειμένου να εξυπηρετήσει το ανατολικό κομμάτι της περιοχής.
- Η οδός Μόρνου. Επίσης προτείνεται η διάνοιξη της οδού Μόρνου στο Πύργουθι προκειμένου να αποτελέσει βασική αρτηρία σύνδεσης με τα Ανω Λιόσια

Χρήσεις και κτιριακές εγκαταστάσεις:

Δεδομένου ότι το σύστημα μεταφορών και το σύνολο των ροών δημιουργεί τις προϋποθέσεις προσβασιμότητας σε επιμέρους περιοχές, καθορίζοντας πολλές φορές το είδος της χωρικής ανάπτυξης, είναι αναγκαία η στοιχειοθέτηση μιας πρότασης σε επίπεδο χρήσεων εντός και γύρω από το ΣΚΑ. Τα κριτήρια τα οποία διαπερνούν τη συγκεκριμένη πρόταση αφορούν κυρίως τις προβλέψεις για την εξέλιξη της περιοχής και εδράζονται πάνω στα προβλήματα της υφιστάμενης κατάστασης. Λαμβάνοντας λοιπόν υπόψη το ΓΠΣ, κρίνεται ότι το μέγεθος της έκτασης που δίνεται για υπερτοπικές χρήσεις ενδεχομένως να αποτρέψει την ήπια γειτνίαση του Σ.Κ.Α. με το βασικό κέντρο και τη γύρω περιοχή κατοικίας με κίνδυνο τη μονολειτουργική και ανεξέλεγκτη ανάπτυξη της περιοχής αλλά και την εκτίναξη των τιμών γης. Ένα δεύτερο κριτήριο πάνω στο οποίο προτείνονται οι παρακάτω παρεμβάσεις αφορούν στη διαπίστωση ότι η χωροθέτηση ενός υπερτοπικού σιδηροδρομικού κέντρου αναβαθμίζει το πρόβλημα της ηχητικής και περιβαλλοντικής ρύπανσης και παράλληλα δημιουργεί τις προϋποθέσεις απονέκρωσης της περιοχής. Με βάση λοιπόν τα παραπάνω, αλλά και όλα τα προηγούμενα στοιχεία (swot, σενάρια, κτλ) παρατίθενται οι παρακάτω κομβικές παρεμβάσεις:

- Σημαντικό κομμάτι της πρότασης αποτελεί η χωροθέτηση μιας ζώνης κατοικίας, σε συνέχεια του πολεοδομικού ιστού, από τα δυτικά στα ανατολικά. Η κατοικία κρίνεται ως ένας από τους «εγγυητές» της καθημερινής αναζωογόνησης της περιοχής και των καθημερινών κινήσεων και πόλος έλξης του τοπικού εμπορίου. Προϋπόθεση ταυτόχρονα αποτελούν οι ζώνες πρασίνου τόσο στο βόρειο όσο και στο νότιο τμήμα, προκειμένου να εξασφαλιστούν καλύτερες συνθήκες για την κατοικία.
- Ένα μεγάλο τμήμα της περιοχής αποδίδεται στις ανάγκες του ίδιου του Σ.Κ.Α. με στόχο να καλύψει την αυξημένη ανάγκη χώρου για τις αφετηρίες λεωφορείων, βαγονιών, σταθμών, και άλλων κτιριακών εγκαταστάσεων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

- Στο βορειοανατολικό τμήμα του Σ.Κ.Α. τοποθετούνται κεντρικές χρήσεις με κυρίαρχο τον τριτογενή τομέα, χωρίς να αποκλείονται χρήσεις υπερτοπικού ενδιαφέροντος, με την προϋπόθεση να μην είναι ανταγωνιστικές με το παραδοσιακό κέντρο και να απευθύνονται στις τοπικές ανάγκες. Συγκεκριμένα προτείνονται χώροι στάθμευσης, πρατήρια βενζίνης, αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα, γραφεία, εγκαταστάσεις ΔΕΗ , ΟΤΕ, δημόσιες υπηρεσίες και χώροι πολιτισμού.
- Αναγκαίο και σημαντικό στοιχείο για την περιοχή του Σ.Κ.Α. αποτελεί η μέγιστη κάλυψή της με χώρους πράσινου. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το Σ.Κ.Α. είναι έντονα διαχωρισμένο από τον αστικό ιστό, χωροθετούνται ζώνες πρασίνου που λειτουργούν ως μεταβατικοί τόποι όσον αφορά στην όχληση, στις αντικρουόμενες χρήσεις γης και στη λιγότερη δυνατή ορατότητα προς τις υποδομές του. Ταυτόχρονα δημιουργείται ένα δίκτυο πράσινου που μπορεί να αποτελεί τον αναγκαίο για τους κατοίκους ελεύθερο δημόσιο χώρο και θα ξεκινάει από τα δυτικά προς τα ανατολικά και θα καταλήγει στο πρώην στρατόπεδο Παπαστάθη.

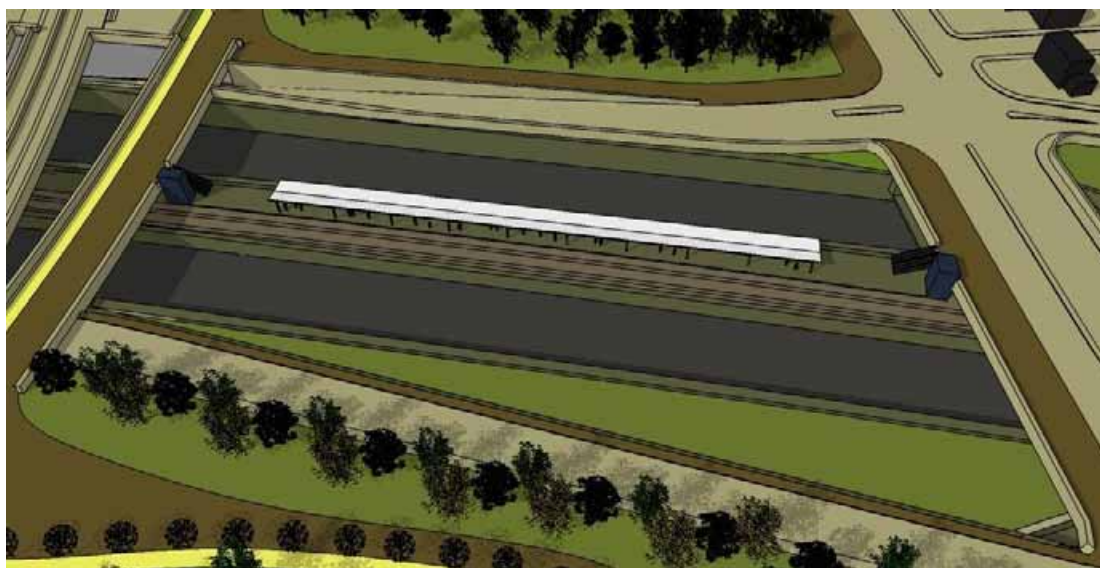
Στα πλαίσια της μελέτης κρίνεται αναγκαία η εστίαση σε ένα κομβικό σημείο της περιοχής του Σ.Κ.Α. και συγκεκριμένα ανατολικά των γραμμών που βρίσκονται παράλληλα με την οδό Κωνσταντινουπόλεως (βλ. **χάρτη 13 και εικ. 13**). Δεδομένου ότι ο άξονας της οδού Κωνσταντινουπόλεως αποδίδεται στην προσπέλαση του τραμ, με αφετηρία πάνω από το βόρειο όριο της Αττικής οδού, απελευθερώνεται ως χώρος η πρώτη γέφυρα που καταλάμβαναν οι γραμμές του τρένου. Σε αυτά τα πλαίσια, προτείνεται η επέκταση του πεζοδρόμου στη γέφυρα, ενώνοντας έτσι το βόρειο με το νότιο κομμάτι του Δήμου για τους πεζούς και τους ποδηλάτες. (εικ. 17). Η νέα πεζογέφυρα μπορεί έτσι να παραλαμβάνει τους πεζούς από τον σταθμό του προαστιακού που βρίσκεται σε χαμηλότερη στάθμη παράλληλα με την Αττική οδό (εικ. 15 και 16). Όσον αφορά τις υφιστάμενες υποδομές (κλιμακοστάσιο και ανελκυστήρας) (εικ. 17) για τη μετάβαση από τον προαστιακό στην ανισόπεδη γέφυρα της οδού Φιλαδελφείας προτείνεται η εκπόνηση τεχνικών έργων με σκοπό την επέκταση του πεζοδρομίου για την καλύτερη και ασφαλέστερη προσπελασιμότητα των πεζών (εικ 18). Τέλος, όπως φαίνεται και στο χάρτη, προτείνεται η ενίσχυση του πρασίνου τόσο στο βόρειο όσο και στο νότιο τμήμα προκειμένου να λειτουργήσουν ως πνεύμονες για την ευρύτερη περιοχή. Ως εκ τούτου, στο νότιο κομμάτι πρασίνου επιβάλλεται η εκτεταμένη δεντροφύτευση χωρίς συμπληρωματικές χρήσεις (εικ 19) ενώ στο βόρειο κομμάτι πρασίνου, το οποίο πλέον καλύπτει τις γραμμές του τρένου, χωροθετούνται θέσεις πάρκινγκ προκειμένου να συμβάλλει στο σύνολο των μετεπιβιβάσεων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.



Εικ. 13: (Αριστερά) η υπάρχουσα κατάσταση και (δεξιά) η περιοχή σύμφωνα με τις παρεμβάσεις που προτείνονται



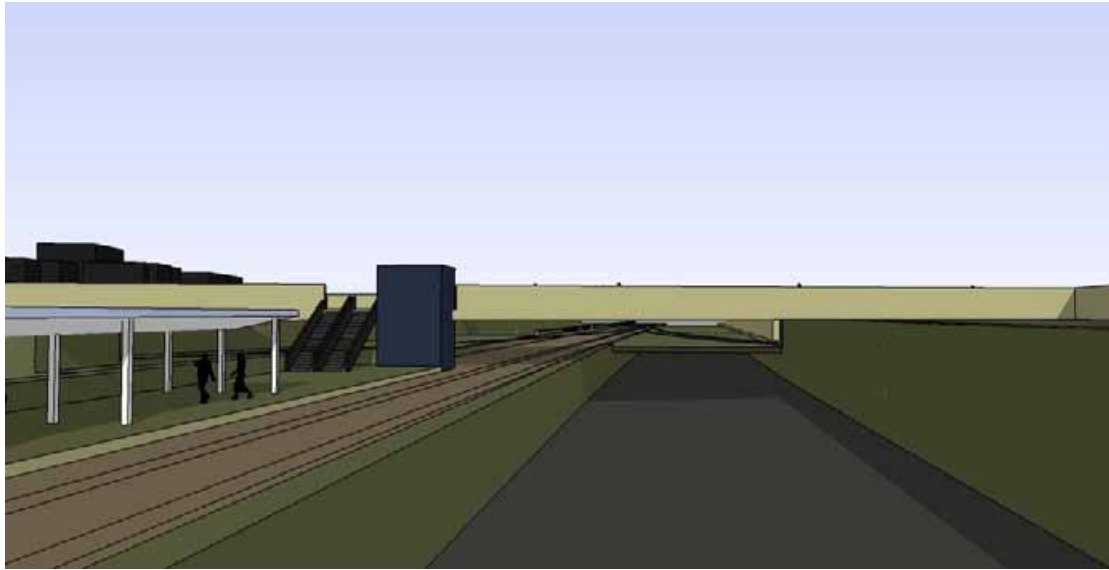
Εικ. 14: Νότια άποψη της πεζογέφυρας. Διακρίνεται ο ποδηλατόδρομος παράλληλα με τον άξονα των πεζών και στο βάθος το νότιο όριο της Αττικής Οδού.



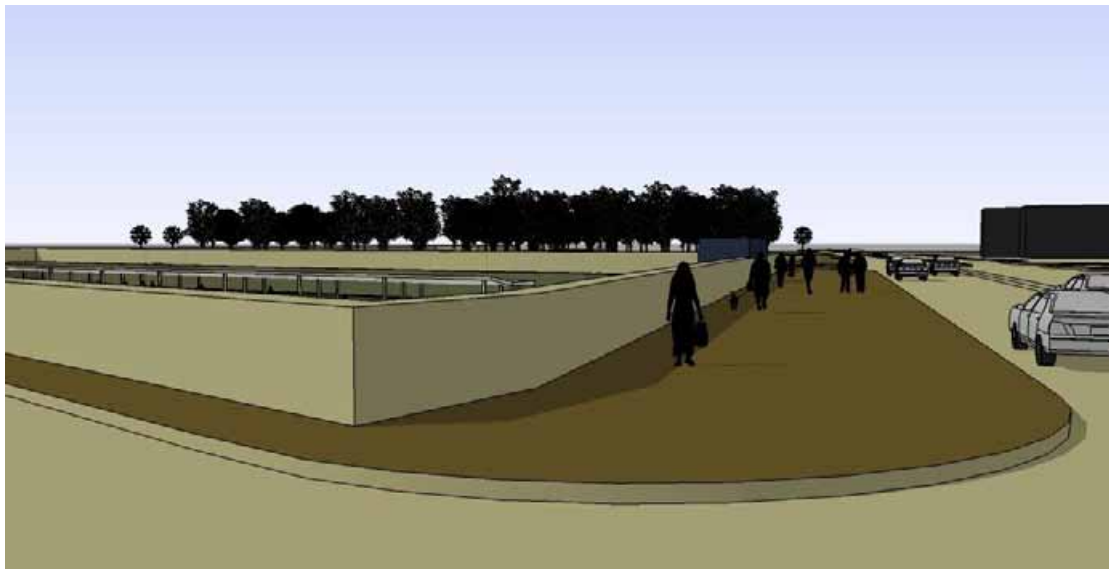
Εικ. 15 : Γενική άποψη του σταθμού του προαστιακού. Δεξιά διακρίνεται το υπάρχον κλιμακοστάσιο που παραλαμβάνει τους μετεπιβάτες του προαστιακού και αριστερά το νέο κλιμακοστάσιο που οδηγεί στην πεζογέφυρα.



Εικ. 16 : Λεπτομέρεια του σταθμού και των γραμμών του προαστιακού



Εικ. 17: Λεπτομέρεια του σταθμού του προαστιακού. Διακρίνονται οι υφιστάμενες υποδομές (κλιμακοστάσιο και ανελκυστήρας) και οι διαφορετικές στάθμες των αξόνων: σε χαμηλότερη στάθμη βρίσκεται η Αττική οδός, ψηλότερα οι γραμμές του προαστιακού και πάνω η στάθμη της γέφυρας.



Εικ. 18 : Λεπτομέρεια της επέκτασης του πεζοδρομίου μετά την εκπόνηση των απαραίτητων τεχνικών έργων.



Εικ. 19 : Γενική νοτιοανατολική άποψη του νότιου τμήματος πρασίνου. Διακρίνεται η υποβαθμισμένη γραμμή του τρένου προς αεροδρόμιο

6. Συμπεράσματα

Η παρούσα εργασία πραγματοποιήθηκε στην περίοδο της έντονης οικονομικής κρίσης γεγονός που επηρεάζει όλα τα επίπεδα της ζωής στην πόλη και προφανώς το χωρικό σχεδιασμό. Ο προσανατολισμός των πολεοδομικών επεμβάσεων αλλάζει άρδην καθώς ο αστικός χώρος μετατρέπεται σε πεδίο κερδοφορίας με το πρόσχημα της αντιμετώπισης αυτής της κρίσης. Πράγματι, όλα όσα προβλέπονται από το Μνημόνιο και από μια σειρά άλλων νόμων που αφορούν στον πολεοδομικό σχεδιασμό συγκλίνουν προς αυτή την κατεύθυνση. Επομένως, σε πρώτη προτεραιότητα προβάλλονται έργα που θα ωφελήσουν τη νέα αυτή πραγματικότητα που απαιτεί ανταγωνιστικότητα και υψηλά επιχειρηματικά οφέλη σε βάρος της ποιότητας του αστικού χώρου και απεμπολώντας τις ανάγκες των χρηστών του.

Είναι προφανές ότι η κατάσταση αυτή επηρεάζει σαφώς και το μεταφορικό και συγκοινωνιακό δίκτυο της πόλης. Οι δημόσιες συγκοινωνίες κινδυνεύουν να χάσουν το δημόσιο χαρακτήρα τους αφού ιδιωτικοποιούνται προκειμένου να «εξυγιανθούν». Ήδη, όμως, και πριν την ιδιωτικοποίηση τους τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς του Λεκανοπεδίου έχουν απολέσει προ πολλού την αξιοπιστία τους και την αποτελεσματικότητά τους ενώ τα κόμιστρα έχουν αυξηθεί την τελευταία διετία υπερβολικά. Γίνεται αντιληπτό ότι η βιώσιμη κινητικότητα απέχει μακράν από την ελληνική πραγματικότητα και οποιαδήποτε προσπάθεια για την υλοποίηση των αρχών της πέφτει στο κενό καθώς δεν ανταποκρίνεται στα οικονομικά και μόνο κριτήρια που τίθενται.

Ο Δήμος Αχαρνών και ιδιαίτερα το Σιδηροδρομικό Σχέδιο Αχαρνών αποτελεί κεντροβαρικό σημείο για τις μεταφορές και τις μετακινήσεις του Λεκανοπεδίου αν και έχει μείνει αναξιοποίητο για μεγάλο χρονικό διάστημα. Ο μεγαλύτερος κίνδυνος που αντιμετωπίζει είναι να μείνει στην ίδια κατάσταση λόγω του κόστους που θα επέφεραν οι όποιες παρεμβάσεις. Εξίσου επικίνδυνο όμως θα ήταν να μετατραπεί σε έναν υπερτοπικού ενδιαφέροντος κόμβο με αποκλειστικά εμπορικές χρήσεις και ογκώδη συγκοινωνιακά έργα χωρίς συγκεκριμένο πολεοδομικό σχεδιασμό. Κάτι τέτοιο θα είχε σαν αποτέλεσμα την περαιτέρω υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού χώρου και τη διόγκωση των υπαρχόντων προβλημάτων του Δήμου και των κατοίκων του.

Συμπερασματικά, η κινητικότητα προκειμένου να είναι βιώσιμη δεν θα πρέπει να εξαρτάται μόνο από οικονομικές παραμέτρους αλλά και από κοινωνικά κριτήρια καθώς οι μεταφορές οφείλουν να αποτελούν δημόσιο αγαθό. Επιπλέον, κρίνεται πολύ σημαντική η επίτευξη του συμμετοχικού σχεδιασμού μεταξύ των κατοίκων – χρηστών του χώρου και των ενδιαφερόμενων φορέων (π.χ. μέσω ημερίδων ή ηλεκτρονικής ενημέρωσης) γιατί έτσι θα προκύψουν οι αρτιότερες λύσεις. Από την άλλη μεριά, στην περίοδο που διανύουμε ίσως τη μοναδική λύση αποτελεί η πρόθεση των ίδιων των κατοίκων να διεκδικήσουν το δικαίωμά τους στο δημόσιο χώρο.

Βιβλιογραφία

- Βλαστός Θ., 2009, *Πρόταση Πολιτικής για το Αστικό Περιβάλλον, Μεταφορές: Προς ένα νέο πολιτισμό για τις αστικές μετακινήσεις*, διαθέσιμο στο courses.arch.ntua.gr/fsr/127587/Protasi_politikis_ast_per.pdf, τελευταία επίσκεψη 03/11/2011
- Βλαστός Θ., 2006, *Μεταφορές και αειφορία, Δυνατότητες, Κατευθύνσεις και Προοπτικές*, Επισκόπηση και αξιολόγηση της βιώσιμης κινητικότητας στην Ελλάδα, διαθέσιμο στο http://www.cres.gr/kape/publications/pdf/treatise/10_Vlastos.pdf, τελευταία επίσκεψη 03/11/2011
- Βλαστός Θ., χωρίς ημερομηνία, *Βιώσιμη Κινητικότητα και Κοινωνικές Προκλήσεις*, <http://panepistimioupezodromos.gr/sites/panepistimioupezodromos.gr/files/material/Viosimi.pdf>, τελευταία επίσκεψη 03/11/2011
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Αχαρνών, διαθέσιμο στο <http://courses.arch.ntua.gr/View.aspx?i=126417>, τελευταία επίσκεψη 7/09/2011
- Γεωργακόπουλος Ν., 2007, *Χωρική Ανάπτυξη, Χρήσεις Γης και Σύστημα Μεταφορών, Η Περίπτωση του Δήμου και του Συγκοινωνιακού Κέντρου Αχαρνών (ΣΚΑ)*, διαθέσιμο στο <http://courses.arch.ntua.gr/View.aspx?i=126417>, τελευταία επίσκεψη 7/09/2011
- Γεωργακόπουλος Ν., 2006, Σ.Κ.Α. – Το Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών, Μεταφορικά Συστήματα Πόλεων, διαθέσιμο στο <http://courses.arch.ntua.gr/View.aspx?i=126417>, τελευταία επίσκεψη 7/09/2011
- Ερευνητικό Πρόγραμμα, 2001, *Διερεύνηση Πολεοδομικών – Κοινωνικών Παραμέτρων στο Δήμο Αχαρνών και Διατύπωση Κατευθύνσεων Στρατηγικού Σχεδιασμού για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη*, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Τμ. Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Τομέας Πολεοδομίας & Χωροταξίας, ΕΜΠ
- Μελέτη γεωμετρικής διάταξης του σιδηροδρομικού δικτύου και χωροθέτησης λοιπών εγκαταστάσεων, συμπράττοντα γραφεία: ΔΡΟΜΟΣ Α.Ε.Μ., ΟΜ.Ε.Τ.Ε. Α.Ε., ΚΑΣΤΩΡ Ε.Π.Ε., ειδικοί σύμβουλοι: CYRIL H.P. BORDIER, N. DERBYSHIRE DESIGN ASSOCIATES, υπεύθυνος μελέτης: Κ.Ζέκκος, 1999
- Πολεοδομική Μελέτη Περιοχής «Πύργουθι» Αχαρνών «Για Την Υποβοήθηση Της Δ/Νσης Έργου Νί στον Συντονισμό και Προετοιμασία των Πολεοδομικών Ρυθμίσεων της Ευρύτερης Περιοχής Σ.Κ.Α.» Α' Στάδιο
- Μιχαντάς Α., Πατσούμας Γ., Τζίμας Α., 2010, *Δήμος Αχαρνών, Σενάριο Βιώσιμης Κινητικότητας*, διαθέσιμο στο <http://courses.arch.ntua.gr/View.aspx?i=126417>, τελευταία επίσκεψη 7/09/2011
- Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνα-Αττική 2021, 2011, διαθέσιμο στο <http://www.organismosathinas.gr/Default.aspx?id=24>, τελευταία επίσκεψη 3/11/2011
- Σαρηγιάννης Γ., 2004, *Μεταφορικό Σύστημα Ολοκληρωμένης Συνεργασίας στην Αθήνα*, Σημειώσεις του μαθήματος Μεταφορικά Συστήματα Πόλεων-Εφαρμογές στο ΔΠΜΣ Πολεοδομία-Χωροταξία του ΕΜΠ