

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΔΠΜΣ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ: Ρ. ΚΛΑΜΠΑΤΣΕΑ, Κ. ΣΕΡΡΑΟΣ
ΣΥΜΜΕΤΕΧΩΝ: Ν. ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

ΙΟΥΛΙΟΣ 2012



ΔΗΜΟΣ **α**ΧΑΡΝΩΝ
ΚΕΝΤΡΑ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Γιώργος Παπαθανασόπουλος
Λίνα Σαλίχου
Ηρώ Σκέντζου
Γιάννης Τσαγκίρης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος	2
Μεθοδολογία	3
Λίγα λόγια για τα κέντρα πόλης – θεωρητική προσέγγιση.....	4
Ανάλυση του Δήμου υπό το πρίσμα των κεντρικότητων.....	5
Κινητικότητα και δίκτυα μεταφορών.....	8
Ανάλυση SWOT.....	10
δυνατά σημεία.....	13
αδυναμίες.....	14
ευκαιρίες.....	17
Απειλές.....	18
Στρατηγικοί στόχοι.....	20
Εναλλακτικά σενάρια.....	22
σενάριο τάσεων – μηδενικό.....	23
σενάριο ήπιας επέμβασης.....	25
σενάριο έντονης παρέμβασης.....	27
ριζοσπαστικό σενάριο.....	29
Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων και επιλογή.....	31
Πίνακας αξιολόγησης.....	32
Χωρική εξειδίκευση: Αιτιολόγηση επιλογής Κεντρικού Μενιδίου - ΣΚΑ.....	35
Κυκλοφοριακές συνθήκες.....	37
Δίκτυο πεζοδρόμων – ποδηλατοδρόμων.....	39
Στάθμευση.....	41
Λεωφορειακές γραμμές.....	43
Περιγραφή πρότασης για Ιστορικό κέντρο – Παπαστάθη – ΣΚΑ.....	45
Στρατόπεδο Παπαστάθη.....	47
Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών.....	49
Βιβλιογραφία.....	51
Παράρτημα.....	52

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η εργασία αυτή καταπιάνεται με δύο βασικές πτυχές του αστικού σχεδιασμού: τις κεντρικότητες και τη βιώσιμη κινητικότητα. Μελέτη περίπτωσης είναι ο Δήμος Αχαρνών, ένα χωρικοκοινωνικό σύνολο που συγκεντρώνει ποιότητες και παθογένειες, συνθέσεις και αντιθέσεις με εξαιρετικό ενδιαφέρον τόσο σε σχέση με το πολεοδομικό συγκρότημα πρωτεύουσής όσο και συνολικά με τον ελληνικό χώρο. Η διαπίστωση αυτή καθιστά την περιοχή πεδίο-πρόκληση για τον σχεδιασμό των πολεοδομικών κέντρων καθώς και για την εφαρμογή προτάσεων αστικών μετακινήσεων με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, προκειμένου να ανταποκριθούν στις ιδιομορφίες και τις ιδιαιτερότητες του εν λόγω δήμου. Σκοπός είναι οι προτάσεις που υιοθετούνται από τη σπουδαστική ομάδα, αντλώντας στοιχεία γειωμένα στην πραγματικότητα, -τις πηγές, την έρευνα πεδίου- και αξιοποιώντας τα διαθέσιμα εργαλεία κατοχύρωσης του χωρικού σχεδιασμού, χωρίς όμως να αυτοπεριορίζονται από αυτά, να φέρουν και να εκφράζουν το όραμα μιας ζωντανής, συνεκτικής και βιώσιμης πόλης.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η διαδρομή που ακολουθήθηκε έχει σαν αφετηρία τη θεωρητική προσέγγιση των πολεοδομικών κέντρων. Κατόπιν, επιχειρείται η απεικόνιση της περιοχής μελέτης και η καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης μέσω πρωτογενών και δευτερογενών πηγών, βιβλιογραφίας και έρευνας πεδίου. Για την κωδικοποίηση των αναδεικνυόμενων ζητημάτων χρησιμοποιήθηκε το εργαλείο της SWOT analysis, στην οποία εξετάστηκαν συγκεκριμένοι θεματικοί άξονες μέσα από την αλληλεξάρτησή τους με τις κεντρικότητες και τη βιώσιμη κινητικότητα. Η ιεράρχηση των συμπερασμάτων της ανάλυσης οδήγησε στη σύνταξη στρατηγικών στόχων. Με βάση αυτούς, δημιουργήθηκαν τέσσερα εναλλακτικά σενάρια για την εξέλιξη της περιοχής. Μέσω μιας διαδικασίας αξιολόγησης με διαβαθμισμένα κριτήρια επιλέχθηκε ένα εξ αυτών, το οποίο αποτέλεσε και τον κατευθυντήριο άξονα για τις προτάσεις της χωρικής εξειδίκευσης.

ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΚΕΝΤΡΑ ΠΟΛΗΣ

Η έννοια της κεντρικότητας αποτελεί θεμελιώδες ζήτημα για την αστική ανάπτυξη, αφού καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο αυτή οργανώνεται και άπτεται άμεσα με όλες τις πτυχές του αστικού σχεδιασμού, όπως τις δραστηριότητες-χρήσεις γης και οικονομίας του χώρου, της ιστορικότητας, του δημόσιου χώρου, των περιβαλλοντικών παραμέτρων και τον σχεδιασμό των μετακινήσεων με αρχές βιώσιμης κινητικότητας.

Η σχέση της με τη γαιοπρόσοδο και τις μεταλλαγές στην παραγωγική διαδικασία, η ξεχωριστή της θέση στο χτίσιμο της σχέσης βάσης – εποικοδομήματος και ο ρόλος της ως πεδίο όσμωσης διαφορετικών κοινωνικών ομάδων, ταξικών, πολιτισμικών και έμφυλων ετεροτήτων, την καθιστούν προνομιακό τόπο πολλαπλότητας, συνάφειας και κοινωνικού πλούτου.

Υπάρχουν τρία μοντέλα οργάνωσης των κέντρων πόλης:

α) το μοντέλο μονοκεντρικής οργάνωσης που διαρθρώνεται με ομόκεντρους δακτυλίους προς τα έξω, σε προοδευτικές φάσεις, χωρίς κεντρική ανάπτυξη σε άλλο σημείο του χώρου, ούτε κέντρα γειτονιάς για τις εκάστοτε πολεοδομικές ενότητες της αστικής περιοχής,

β) το μοντέλο της αστικής διάχυσης, μια άκριτη φυγοκεντρική επέκταση του αστικού χώρου, με διάφορα μικρά κέντρα, διασπαρμένα χωρίς λογική σύνδεσης. Τα μικρότερα αυτά κέντρα αναπτύσσονται ανεξάρτητα μεταξύ τους, με διαφορετικό χαρακτήρα ή μέγεθος και χαρακτηρίζονται από ποικίλες λειτουργίες.

γ) το μοντέλο της πολυκεντρικής ανάπτυξης, που οργανώνει τα κέντρα πυραμιδοειδώς. Τα κέντρα εδώ έχουν ιεραρχημένο χαρακτήρα (μεγάλο αστικό κέντρο, μικρά κέντρα γειτονιάς) και συνδέονται μεταξύ τους με άμεσα με το κεντρικό οδικό δίκτυο.

Στο σύστημα αυτό επιτυγχάνεται μια «αποκέντρωση» εντός της πόλης ενώ σε πολλές περιπτώσεις γίνεται προσπάθεια να δημιουργηθούν αστικοαγροτικά συνεχή, οι λεγόμενες «μεταπόλεις» (ΣΠΕ/Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας/ΕΜΠ, 2000).

Στις σημερινές συνθήκες η μονοκεντρική ανάπτυξη δε μπορεί να απαντήσει ικανοποιητικά στους ρυθμούς και στις γεωγραφικές κλίμακες ανάπτυξης του αστικού χώρου, παρά μόνο σε περιορισμένα χωρικά μεγέθη. Από την άλλη, η αστική διάχυση είναι μια δυναμική διαδικασία αποκέντρωσης που αντιμετωπίζεται ως αρνητικό φαινόμενο ακριβώς, επειδή, όχι απλά δεν ελέγχει ή οργανώνει τις τάσεις επέκτασης αλλά τις ευνοεί. Η πολυκεντρικότητα αποτελεί μοντέλο βιώσιμης ανάπτυξης γιατί διαρθρώνει το οικιστικό δίκτυο και τις δυναμικές αποσυγκέντρωσης με τέτοιο τρόπο ώστε, αφ' ενός να αναιρεί τις δυσλειτουργίες της διάχυσης, αφ' ετέρου με την ανάδυση «μικρής κλίμακας» πολυκεντρικότητας να συνεπάγεται τελικά η ενίσχυση της μονοκεντρικότητας. Βέβαια, κρίσιμο ερώτημα είναι το κατά πόσο η αστική διάχυση μπορεί να οδηγήσει μέσω της αποσυγκεντρωμένης συγκέντρωσης στην πολυκεντρική ανάπτυξη ή αν η δεύτερη -ειδικά όταν είναι ενταγμένη στην ελληνική πραγματικότητα- αδυνατώντας να θεραπεύσει τα προβλήματα της διάχυσης λόγω και της αμφίδρομης σχέσης τους, αποτελεί μια λογική προφάσεων εν αμαρτίαις, γεγονός που υπογραμμίζει την ανάγκη επανεξέτασης των ερμηνευτικών συστημάτων και των θεωριών που χρησιμοποιούνται σε θέματα χωρικής ανάλυσης και ανάπτυξης, παράλληλα με το ρόλο του σχεδιασμού.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΩΝ

Ο Δήμος Αχαρνών είναι ο 4^{ος} δήμος στην περιφέρεια Αττικής και ο 12^{ος} στην Ελλάδα. Μετά τη συνένωση του με το Δήμο Θρακομακεδόνων με το σχέδιο Καλλικράτης το 2011, έχει έκταση 34,03τχλμ και 107.500 κατοίκους. Σύμφωνα με την τροποποίηση του ρυθμιστικού σχεδίου της Αθήνας ανήκει στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Πρωτεύουσας, εντάσσεται στη χωροταξική υποενοότητα του Λεκανοπεδίου με χαρακτηριστικά Δήμου υπερτοπικής σημασίας. Μαζί με το Χαϊδάρι, το Ελληνικό και το Μαρούσι αποτελεί ένα από τα τέσσερα δορυφορικά κέντρα του Λεκανοπεδίου.

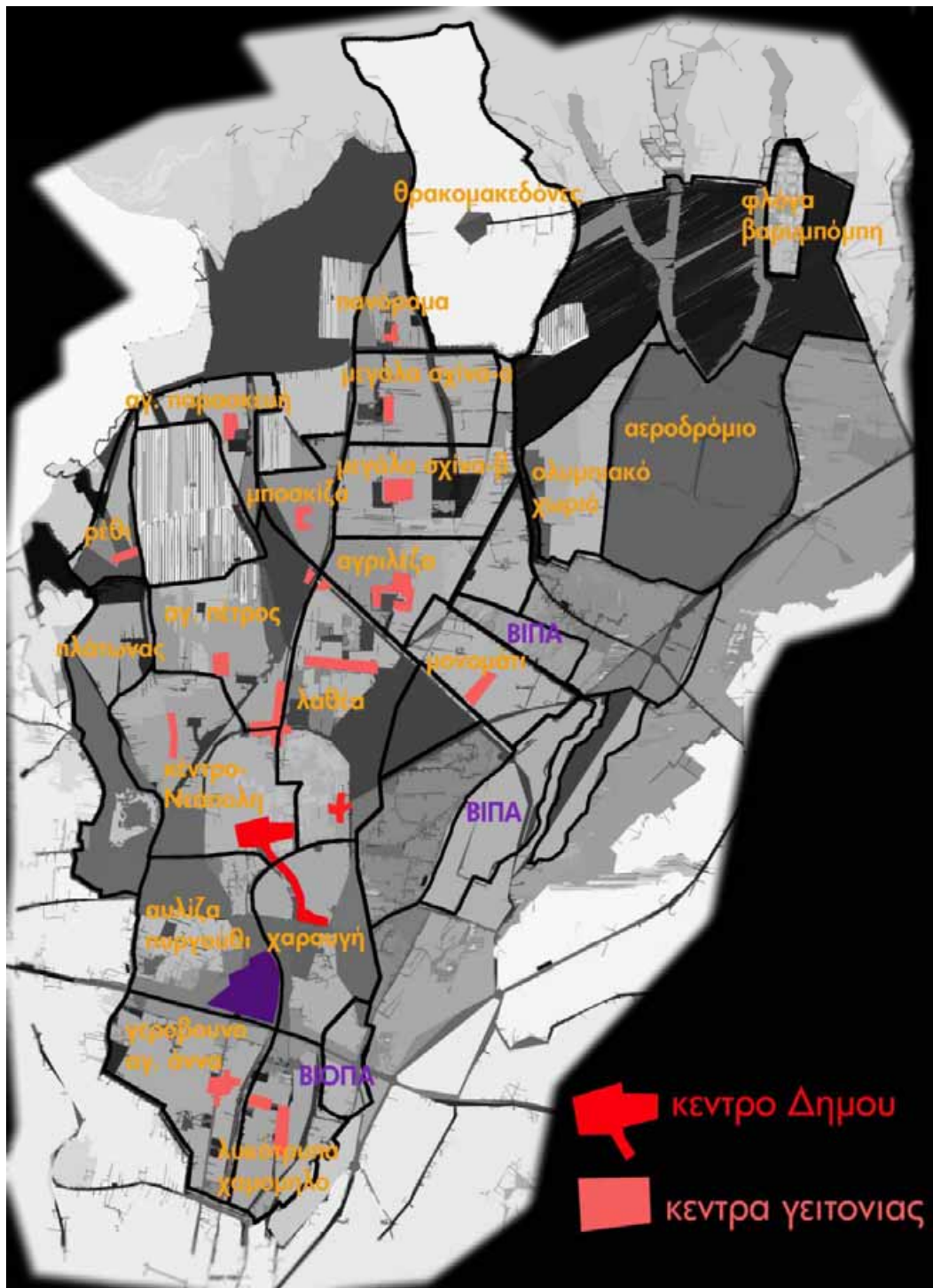
Η γεωγραφική θέση του Δήμου και η σχέση του με τον ορεινό όγκο της Πάρνηθας οι ιστορικές διαδικασίες οργάνωσης του ιστού και δημιουργίας των κοινωνικών υποκειμένων και οι σημερινές τάσεις ανάπτυξης είτε προέρχονται από εσωτερική δυναμική είτε από έξωθεν σχεδιασμό, συγκροτούν την ταυτότητα του δήμου. Η ταυτότητα αυτή συγκροτείται και από αντιφατικές έννοιες που εκφράζουν ταυτόχρονα ποιότητες, προβλήματα και προοπτικές, είτε αυτά αφορούν τα ζητήματα όπως οι δημότες και η δημοτική αρχή τα αντιλαμβάνονται και τα συσχετίζουν με την καθημερινότητα της πόλης, είτε την προς τα έξω εικόνα της, όπως αυτή εγγράφεται στη συλλογική αντίληψη (ΕΜΠ-Τμήμα Αρχιτεκτόνων-Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, 2000).

Το Μενίδι αναπτύχθηκε οικιστικά σε διαφορετικούς χρόνους και με διαφορετικούς τρόπους. Το «Παλιό Μενίδι» διαθέτει εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο από το 1933. Σήμερα αποτελεί το φυσικό, κεντροβαρικό και λειτουργικό κέντρο του Δήμου.

Σηματοδοτείται από την κεντρική πλατεία και συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό χρήσεων σε επίπεδο Δήμου, με τον κύριο όγκο λιανικού εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής. Η μέγιστη πυκνότητα αυτών των δραστηριοτήτων εντοπίζεται γύρω από την πλατεία με σταδιακή αραιώση όσο απομακρυνόμαστε από αυτήν. Οι περισσότερες διοικητικές λειτουργίες συγκεντρώνονται στο νότιο τμήμα του πετάλου, συμπεριλαμβανομένου και του Δημαρχείου.

Η δόμηση είναι πυκνή και τείνει να επιβαρυνθεί κι άλλο λόγω των νεόδμητων πολυκατοικιών, ωστόσο τα παλαιότερο κτηριακό απόθεμα που απαρτίζεται από μονώροφα και διώροφα κτίσματα, τη διαμορφώνει σε επιθυμητά επίπεδα, στα οποία θα μπορούσε να διατηρηθεί, με την προϋπόθεση μιας μελλοντικής μείωσης του συντελεστή δόμησης.

Τα κυριότερα προβλήματα του «Παλαιού Μενιδίου» εντοπίζονται στα θέματα οργάνωσης του οδικού δικτύου και της κυκλοφορίας καθώς και στα ζητήματα εξοπλισμού σε ελεύθερους χώρους και σε χώρους κοινωνικής υποδομής. Και τα δύο «κληρονομήθηκαν» από τη διαδικασία εφαρμογής του ρυμοτομικού του 1933: οι προϋπάρχοντες διαγώνιοι άξονες του αγροτικού οικισμού δε συνδέθηκαν ομαλά με την ιπποδάμεια χάραξη, και ορισμένες διανοίξεις δεν εφαρμόστηκαν. Επίσης, η γεωμετρικότητα που διακρίνει τη χάραξη δε συνεπάγεται και ορθολογικοποίηση της οικιστικής ανάπτυξης καθώς δεν υπήρξε πρόβλεψη για επαρκείς χώρους κοινωνικού εξοπλισμού, πολλώ δε μάλλον, για κοινόχρηστους ελεύθερους χώρους.



Οι οικιστικές ενότητες εκτός του κέντρου, εμφανίζουν διαφοροποιήσεις αναφορικά με τις χρήσεις γης, τις πρακτικές εγκατάστασης ατόμων, τις υφιστάμενες δεσμεύσεις του χώρου, τα λειτουργικά τους προβλήματα, τις τάσεις και τις προοπτικές εξέλιξης τους, ωστόσο, με εξαίρεση το Ολυμπιακό χωριό και τους Θρακομακεδόνες, η οργάνωση του οικιστικού ιστού παρουσιάζει κοινά γενικά χαρακτηριστικά τόσο στη διαδικασία συγκρότησης τους όσο και στις δυσλειτουργίες τους. Αυτό οφείλεται ως επί το πλείστον στις σταδιακές εντάξεις στο σχέδιο πόλης, πρώην περιοχών αυθαιρέτων. Η σημαντικότερη συνέπεια αυτής της διαδικασίας, είναι η σαφής έλλειψη χώρων κοινωνικής υποδομής και κοινόχρηστων υπαίθριων χώρων. Αυτό οδηγεί στον αδύναμο σχηματισμό κεντρικών τόπων, με τις λειτουργίες κέντρου γειτονιάς να διασπείρονται τυχαία και με τη σειρά τους να απαιτούν μεγάλες μετακινήσεις από τους κατοίκους για τις καθημερινές τους εξυπηρετήσεις. Συγχρόνως, αποδιοργανώνονται συνολικά οι οικιστικές ενότητες αφού τους αφαιρείται η δυνατότητα συγκρότησης ταυτότητας σε συμβολικό επίπεδο. Μία παράμετρος που συνδέεται με την ανεπάρκεια του κοινωνικού εξοπλισμού και των ελεύθερων χώρων στο κεντρικό Μενίδι και την αντιστοιχίας προέλευσης έλλειψη κεντρικότητων στις συνοικίες, αλλά και με τη δυνατότητα ανάσχεσης αυτού του προβλήματος είναι η ύπαρξη δεκαοκτώ στρατοπέδων στην επικράτεια του Δήμου. Πολλά από αυτά είναι σχεδόν παροπλισμένα και θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για την κάλυψη των αναγκών των κατοίκων, συνδέοντας λειτουργικά περιοχές και δραστηριότητες, αποκαθιστώντας έτσι τις ασυνέχειες του αστικού ιστού.

Στο σημείο αυτό, πρέπει να σημειωθεί ότι Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου προβλέπει τοπικά κέντρα γειτονιάς που άλλοτε συμπίπτουν με τα υφιστάμενα, έστω και με την τωρινή τους μορφή κι άλλοτε είναι απλά προτάσεις για τη χωροθέτηση τους. Σε κάθε περίπτωση και με όλα τα χαρακτηριστικά ανελαστικότητας που φέρει αυτό το εργαλείο σχεδιασμού, οι προτάσεις του παρέχουν το θεσμικό υπόβαθρο για τη δημιουργία και ανάπτυξη των τοπικών κέντρων.

Η παραπάνω εικόνα, δε σημαίνει ότι το Μενίδι έχει αποφύγει την ανάπτυξη ταινιακών κεντρικότητων επί των βασικών οδικών αξόνων. Αντιθέτως καλλιεργεί τις συνθήκες για εντατικές και συχνά αυθαίρετες παρόδιες χρήσεις που προϋποθέτουν τη χρήση Ι.Χ. και αποδυναμώνουν περαιτέρω τη συνεκτικότητα των συνοικιών.

Τέλος, η Αττική οδός, ο προαστιακός και κυρίως η χωροθέτηση του ΣΚΑ στον Δήμο Αχαρνών τον καθιστούν πύλη της Αθήνας και συγκοινωνιακό κόμβο, προσδίδοντας του μία δυναμική, η οποία προς το παρόν παραμένει αναξιοποίητη. Η 'no man's land' ζώνη γύρω από το ΣΚΑ δημιουργεί εικόνα εγκατάλειψης ενώ μπορεί να αποτελέσει τόπο εγκατάστασης μιας μεγάλης ποικιλίας λειτουργιών, διαμορφώνοντας ισχυρά πλεονεκτήματα για την περιοχή. Το ΓΠΣ προβλέπει κεντρικές λειτουργίες με έμφαση στις χρήσεις του εμπορίου.

Είναι προφανές, ότι οι τιμές γης θα αυξηθούν πολύ με τη δημιουργία γαιοπροσόδων και θα πρέπει να προβλεφθεί η ανακατανομή τους σε όφελος της πόλης.

Ταυτόχρονα, το κέντρο του δήμου θα μετατοπιστεί νοτιότερα, μεταβάλλοντας τη σχέση κεντρικών – περιφερειακών οικιστικών ενοτήτων, καθώς σπάει τη μονοκεντρικότητα που χαρακτηρίζει σήμερα την οργάνωση του ιστού και δημιουργεί ένα δυναμικό κεντρικό δίπολο. Η νέα αναπτυξιακή διαδικασία που προκύπτει πρέπει να έχει ως στόχο τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στον υφιστάμενο αστικό ιστό, με παρέμβαση και οργάνωση του χαρακτήρα και της έντασης των νέων λειτουργιών, την απόκτηση αντισταθμιστικού οφέλους για το Δήμο, την αναβάθμιση των περιοχών που εμπλέκονται σ' αυτή την προοπτική.

Το Μενίδι είναι ένας τόπος όπου συμπυκνώνονται μοναδικά αντιφάσεις, ευκαιρίες, δυναμικές, πολυπλοκότητες, εικόνες, δομές και διαδικασίες. Το σημείο τομής όλων αυτών, είτε πρόκειται για πραγματικά στοιχειοθετημένα δεδομένα είτε για φαντασιακές εγγραφές, είναι ότι σχηματίζουν μία εικόνα που αποπνέει την αίσθηση και την έννοια της υποβάθμισης. Η έννοια αυτή στη συνέχεια, με την αναπαραγωγή της σε πολλά επίπεδα, γίνεται το κυρίαρχο συνολικό χαρακτηριστικό που συνοδεύει και ανατροφοδοτεί την περιοχή. Η ανατροπή αυτής της νοητικής κατασκευής, που υποσκάπτει και τις δυνατότητες στρατηγικών για την ανασυγκρότηση του αστικού ιστού πρέπει να αποτελεί το κύριο μέλημα του σχεδιασμού για την περιοχή. Η διαμόρφωση ζωντανών, διαφοροποιημένων και ιεραρχημένων κεντρικών τόπων μπορεί να λειτουργήσει ως καταλύτης προς αυτή την κατεύθυνση.

ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ο Δήμος Αχαρνών παρότι αποτελεί έναν περιφερειακό δήμο της Αθήνας είναι πύλη εισόδου και εξόδου της πρωτεύουσας. Μέσα από το δήμο διέρχονται οδικοί άξονες εθνικής και ευρωπαϊκής σημασίας, η Εθνική Οδός Πάτρας – Αθηνών – Θεσσαλονίκης – Ευζώνων (ΠΑΘΕ), η Αττική Οδός (Ελευσίνα – Σπάτα), ενώ διέρχεται η γραμμή του υπεραστικού και προαστιακού σιδηροδρόμου. Επιπλέον η κατασκευή του Σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών (ΣΚΑ) και η πλήρης λειτουργία του δικτύου του Προαστιακού μελλοντικά μετατρέπουν το Μενίδι σε έναν από τους σημαντικότερους συγκοινωνιακούς κόμβους της Αθήνας. Οι συγκοινωνιακές υποδομές που κατασκευάστηκαν στην Αττική τα τελευταία χρόνια, κυρίως με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, δημιούργησαν στην περιοχή των Αχαρνών μια νέα δυναμική μεταβάλλοντας την σχέση του Δήμου με το Λεκανοπέδιο της Αθήνας.

Οι μεγάλοι **αυτοκινητόδρομοι** προσφέρουν στη θέση του Μενιδίου ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα, κυρίως για δραστηριότητες που απαιτούν καλή σύνδεση με τα δίκτυα μεταφορών όπως μεταφορικές εταιρίες, βιομηχανία και χονδρικό εμπόριο. Παρόλα αυτά οι άξονες αυτοί διαπερνούν την πόλη και διακόπτουν τον αστικό ιστό διασπώντας τη συνοχή της περιοχής. Η Εθνική Οδός αποτελεί φραγμό για τη σύνδεση με τις περιοχές στα ανατολικά, ενώ ο άξονας της Αττικής Οδού διαχωρίζει το Δήμο από το νοτιότερο τμήμα του.

Αντίστοιχα λειτουργεί και η **σιδηροδρομική γραμμή** του ΟΣΕ η οποία διέρχεται επίγεια ακόμα και μέσα από το κέντρο της πόλης. Το Μενίδι διαθέτει πλέον 3 σιδηροδρομικούς σταθμούς τους σταθμούς Αχαρνών, Δεκέλεια και τον νεώτερο εξ αυτών το ΣΚΑ που βρίσκεται κοντά στην Αττική

οδό, ενώ το επόμενο διάστημα αναμένεται να λειτουργήσει και ακόμη ένας σταθμός (Κάτω Αχαρναι) στη Λυκότρυπα. Η πόλη συνδέεται με το υπεραστικό σιδηροδρομικό δίκτυο καθώς και με τον προαστιακό σιδηρόδρομο της Αθήνας. Με την πλήρη λειτουργία του και την κατασκευή νέων σιδηροδρομικών υποδομών, το ΣΚΑ θα λειτουργήσει ως ο κεντρικός σιδηροδρομικός κόμβος της Αθήνας συνδέοντας το υπεραστικό και το τοπικό δίκτυο με τη Κόρινθο, τη Χαλκίδα, τη Θήβα, τα λιμάνια (Πειραιάς, Ραφήνα, Λαύριο), το αεροδρόμιο των Σπατών και το κέντρο της Αθήνας.

Εκτός από την σιδηροδρομική γραμμή ο Δήμος εξυπηρετείται συγκοινωνιακά από **λεωφορειακές γραμμές** του ΟΑΣΑ (βλ. Παράρτημα). Η πόλη συνδέεται απευθείας με το κέντρο της Αθήνας μέσω γραμμών κορμού, ενώ διαθέτει διαδημοτικές γραμμές που τη συνδέουν με τους δήμους της ευρύτερης περιοχής (Μεταμόρφωση, Κηφισιά, Ν.Φιλαδέλφεια, Αγ. Ανάργυροι, Ζεφύρι, Άνω Λιόσια, Ελευσίνα) καθώς και τοπικές γραμμές που εξυπηρετούν μετακινήσεις στο εσωτερικό της. Κατά το παρελθόν έχει λειτουργήσει και δημοτική συγκοινωνία (με 3 γραμμές), η οποία σήμερα έχει σταματήσει τη λειτουργία της κυρίως λόγω οικονομικής αδυναμίας του Δήμου.

Τα δρομολόγια τους έχουν γενικά μικρή συχνότητα, ενώ το δίκτυό τους που εξυπηρετεί την περιοχή έχει σημαντικές αδυναμίες. Οι γραμμές κορμού διανύουν μεγάλες αποστάσεις με αποτέλεσμα να μειώνεται η αξιοπιστία των δρομολογίων τους, ενώ οι τοπικές γραμμές δεν καλύπτουν επαρκώς το σύνολο των περιοχών του Δήμου και εξυπηρετούν μετακινήσεις κυρίως από και προς το κέντρο της πόλης.

Πολλές περιοχές όπως οι Θρακομακεδόνες, το Ολυμπιακό Χωριό και η Βαρυμπόμπη δεν διαθέτουν καλή σύνδεση με το κέντρο του Δήμου, με αποτέλεσμα να είναι κυρίαρχη η χρήση του ΙΧ για τις μετακινήσεις στην πόλη.

Το **κύριο οδικό δίκτυο** έχει κατά κύριο λόγο ακτινική μορφή πεζοδρόμων γύρω από την κεντρική πλατεία του Αγ. Βλάση, καθώς και κάποιοι πεζόδρομοι στην περιοχή του Δημαρχείου.

Ιδιαίτερης σημασίας για την ενότητα της περιοχής Κέντρου-ΣΚΑ είναι η σιδηροδρομική γραμμή η οποία την χωρίζει σε δύο τμήματα ενώ διασπά και το οδικό δίκτυο, με μόνες δυνατές προσβάσεις τόσο για τους πεζούς όσο και για τα οχήματα στην Φιλαδελφείας και στην Αριστοτέλους κοντά στο σταθμό του ΟΣΕ.

swot analysis

ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

S
T
R
E
N
G
T
H
S



ΤΟΜΕΙΣ

- γεωγραφική θέση
- ιστορικότητα
- οικιστική ανάπτυξη
- χρήσεις γης – παραγωγικές δραστηριότητες
- μεταφορές
- κοινωνικά – οικονομικά χαρακτηριστικά
- περιβάλλον

μέσα από το πρίσμα των **ΚΕΝΤΡΩΝ ΠΟΛΗΣ**
και της **ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**



threats

ANALYSE SWOT



Η μέθοδος SWOT (το αρκτικόλεξο προκύπτει από τα αρχικά των λέξεων Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) αποτελεί ένα μεθοδολογικό εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού, το οποίο βοηθά στον προσδιορισμό και την καταγραφή των βασικών συμπερασμάτων στα οποία κατέληξε η ομάδα μελέτης μετά την αξιολόγηση του εξωτερικού και εσωτερικού περιβάλλοντος. Πιο συγκεκριμένα προσδιορίζονται και γίνεται προσπάθεια αξιοποίησης των δυνατών σημείων (strengths) και των μελλοντικών ευκαιριών (opportunities) ενώ με την εφαρμογή των κατάλληλων παρεμβάσεων αντιμετωπίζονται οι σημερινές αδυναμίες (weaknesses) καθώς και οι μελλοντικές απειλές (threats) στην περιοχή. Από τα παραπάνω στοιχεία, τα δυνατά σημεία και οι σημερινές αδυναμίες προέρχονται από το εσωτερικό περιβάλλον της περιοχής μελέτης ενώ οι μελλοντικές ευκαιρίες και απειλές από το εξωτερικό. Όλα αυτά τα χαρακτηριστικά εντοπίστηκαν από την ομάδα μελέτης μετά από επιτόπιες επισκέψεις, έρευνα σε πρωτογενείς πηγές, μελέτη του υπάρχοντος υλικού για το Δήμο Αχαρνών και διαλογικές συζητήσεις μεταξύ των μελών της. Για την καλύτερη οργάνωση και αξιοποίηση αυτού του εργαλείου σχεδιασμού δημιουργήθηκαν έξι υποκατηγορίες (γεωγραφική θέση – ιστορικότητα, οικιστική ανάπτυξη, χρήσεις γης – παραγωγικές δραστηριότητες, μεταφορές, οικονομικά – κοινωνικά χαρακτηριστικά και φυσικό περιβάλλον) οι οποίες εξετάστηκαν κάτω από το πρίσμα της θεματικής εξειδίκευσης της ομάδας μελέτης, δηλαδή τα κέντρα πόλης και τη βιώσιμη κινητικότητα.

Strengths

- πύλη εισόδου στο λεκανοπέδιο Αττικής
- προνομιακός υποδοχέας κεντρικών λειτουργιών – υπερτοπικός πόλος ανάπτυξης
- μεγάλης αρχαιολογικής σημασίας μνημεία (θολωτός τάφος, Αδριάνειο υδραγωγείο κ.α.)
- 4ος Δήμος σε πληθυσμό στην Αττική (107.500/2011)
- επιθυμητή πυκνότητα στο κέντρο
- θεσμοθετημένη αγροτική γη (δυνατότητα ανάπτυξης πρωτογενούς τομέα)
- ύπαρξη Γ.Π.Σ.
- μίξη χρήσεων
- παραγωγικές μονάδες δευτερογενούς τομέα
- ΣΚΑ (Προαστιακός σιδηρόδρομος – συγκοινωνιακός κόμβος)
- ύπαρξη εσωτερικού δακτυλίου που περικλείει το (ιστορικό) κέντρο του Δήμου
- ήπιες κλίσεις εδάφους ευνοούν την πεζή μετακίνηση και το ποδήλατο
- δυνατότητα απασχόλησης τοπικού εργατικού δυναμικού εντός των ορίων του Δήμου στον πρωτογενή τομέα
- περιοχές φυσικού πλούτου (Πάρνηθα, Κηφισός, Τατόι)
- συγκριτικό πλεονέκτημα για χωροθέτηση δραστηριοτήτων αναψυχής με σεβασμό στο φυσικό περιβάλλον

- χαμηλή επισκεψιμότητα στους αρχαιολογικούς χώρους λόγω έλλειψης προβολής και ανάδειξης τους
- οικιστικοί θύλακες σε μεγάλη απόσταση με το κέντρο και μεταξύ τους με διάφορα χαρακτηριστικά (αραιή δόμηση, χαμηλή πυκνότητα σε πληθυσμό)
- περιοχές κατοικίας μη ομαλά ενταγμένες στον αστικό ιστό (π.χ. Ολυμπιακό Χωριό)
- διοικητική ένωση ανομοιογενών περιοχών (Καλλικράτης)
- αντικρουόμενες και ασύμβατες χρήσεις γης
- διείσδυση άλλων ασύμβατων χρήσεων (κατοικία, βιοτεχνία, αποθήκες) στις ΖΟΕ
- κάλυψη μεγάλων εκτάσεων με ειδικές χρήσεις που δημιουργούν αστικές ασυνέχειες (ΔΕΗ, ΕΥΔΑΠ)
- ύπαρξη γραμμικών κέντρων - εντατικές και αυθαίρετες παρόδιες χρήσεις
- ύπαρξη πληθώρας μονάδων logistics
- διάρρηξη αστικού ιστού από αυτοκινητόδρομους (Αττική οδός, Εθνική οδός) και σιδηροδρομική γραμμή
- υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι και κυκλοφορία βαρέων οχημάτων
- ελλειπίες ενδοδημοτικές συνδέσεις και συνδέσεις με τα ΜΣΤ
- αραιά δρομολόγια – μεγάλα μήκη διαδρομών (ακτινική σύνδεση με το κέντρο της Αθήνας)
- ύπαρξη γραμμικών κέντρων - εντατικές και αυθαίρετες παρόδιες χρήσεις
- έντονο πρόβλημα στάθμευσης – παράνομη στάθμευση στο πέταλο
- ανεπαρκή πεζοδρόμια και δίκτυο πεζοδρομίων
- οξυμμένες κοινωνικές σχέσεις – έλλειψη κοινωνικής συνοχής
- στρατόπεδο κράτησης μεταναστών - παγίωση ιδεολογιών μίσους
- ύπαρξη γκέτο με αυξημένη παραβατικότητα
- υποβάθμιση φυσικού περιβάλλοντος από την ύπαρξη αυτοκινητόδρομων (ηχορύπανση, ατμοσφαιρική ρύπανση κ.α.)

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

Τα δυνατά σημεία της περιοχής όσον αφορά στη γεωγραφική θέση και στην ιστορικότητα προκύπτουν κυρίως από τη θέση της στο βορειοδυτικό άκρο του Λεκανοπεδίου Αττικής για το οποίο και αποτελεί μια σημαντική πύλη εισόδου. Επίσης λειτουργεί σαν προνομιακός υποδοχέας κεντρικών λειτουργιών για ολόκληρη την ευρύτερη περιοχή και υπερτοπικός πόλος ανάπτυξης στη Δυτική Αττική. Τέλος στην περιοχή υπάρχουν σημαντικά μνημεία, όπως ο μυκηναϊκός θολωτός τάφος, το αρχαίο θέατρο, το αδριάνειο υδραγωγείο και άλλα.

Στον τομέα της οικιστικής ανάπτυξης παρατηρούμε ότι ο Δήμος Αχαρνών ξεχωρίζει ανάμεσα στους όμορους δήμους αλλά και γενικά στο Λεκανοπέδιο καθώς είναι ο τέταρτος μεγαλύτερος δήμος της Αττικής από άποψη πληθυσμού (με 107.500 κατοίκους σύμφωνα με τα ανεπίσημα στοιχεία της απογραφής του 2011). Ακόμα ένα δυνατό σημείο αποτελεί κατά την άποψη της ομάδας η επιθυμητή πυκνότητα κατοικίας που παρατηρείται σήμερα στο ιστορικό κέντρο (πέταλο).

Στην κατηγορία των χρήσεων γης και των παραγωγικών δραστηριοτήτων η θεσμοθετημένη αγροτική γη, η οποία παρέχει τη δυνατότητα ανάπτυξης ενός ισχυρού πρωτογενούς τομέα, όπως και η ύπαρξη ενός Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου αποτελούν σημαντικά δυνατά σημεία της περιοχής. Άλλα δυνατά σημεία είναι η εκτεταμένη μίξη χρήσεων που παρατηρείται στα όρια του Δήμου καθώς και η ύπαρξη πληθώρας παραγωγικών

μονάδων του δευτερογενούς τομέα.

Στον τομέα των μεταφορών δεσπόζει ανάμεσα στα άλλα δυνατά σημεία η ύπαρξη στην περιοχή του Σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών, το οποίο αποτελεί σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο υπερτοπικής σημασίας. Επίσης σημαντική είναι η ύπαρξη ενός σχεδόν ολοκληρωμένου εσωτερικού δακτυλίου που περικλείει το ιστορικό κέντρο του Δήμου. Τέλος οι ήπιες κλίσεις του εδάφους που παρατηρούνται στην περιοχή ευνοούν τις μετακινήσεις πεζή και με ποδήλατο.

Όσον αφορά στα κοινωνικά – οικονομικά χαρακτηριστικά δυνατό σημείο στο Δήμο Αχαρνών αποτελεί η δυνατότητα απασχόλησης του τοπικού εργατικού δυναμικού σε δραστηριότητες του πρωτογενούς τομέα εντός των ορίων του Δήμου.

Τέλος στην κατηγορία του φυσικού περιβάλλοντος η ύπαρξη περιοχών στα ανατολικά και δυτικά όρια του Δήμου οι οποίες είναι μεγάλου φυσικού κάλλους και πλούτου, όπως η Πάρνηθα, το Τατόι και ο Κηφισός, παρέχουν στην περιοχή μελέτης ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα για τη χωροθέτηση δραστηριοτήτων αναψυχής με σεβασμό στο φυσικό περιβάλλον.

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

Οι αδυναμίες ή αλλιώς τα προβλήματα του Δήμου Αχαρνών σήμερα είναι αρκετά και τα περισσότερα από αυτά οφείλονται κυρίως στη χρόνια εγκατάλειψη της περιοχής από την κεντρική πολιτική εξουσία. Έτσι στην περίπτωση της γεωγραφικής θέσης και της ιστορικότητας αναδεικνύουμε σαν σημαντικότερο πρόβλημα τη χαμηλή επισκεψιμότητα όλων των αρχαίων μνημείων που υπάρχουν στο Δήμο, άμεση συνέπεια της έλλειψης προβολής και ανάδειξής τους από το Υπουργείο Πολιτισμού και τις Εφορίες Αρχαιοτήτων.

Στον τομέα της οικιστικής ανάπτυξης, και πάντα σε συνδυασμό με τη θεματική μας εξειδίκευση (κέντρα πόλης – βιώσιμη κινητικότητα), παρατηρούμε ότι σημαντική αδυναμία της περιοχής μελέτης αποτελεί η ύπαρξη οικιστικών θυλάκων σε μεγάλη απόσταση από το κέντρο του Δήμου αλλά και μεταξύ τους οι οποίοι παρουσιάζουν έντονες διαφορές όσον αφορά σε χαρακτηριστικά όπως πυκνότητα δόμησης, πυκνότητα πληθυσμού και άλλα. Ακόμα σημειώνεται η ύπαρξη ολόκληρων περιοχών κατοικίας οι οποίες δεν είναι ομαλά ενταγμένες στον αστικό ιστό, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα το Ολυμπιακό Χωριό. Τέλος προβλήματα διαφόρων ειδών προκάλεσε στην περιοχή η διοικητική ένωση ανομοιογενών μεταξύ τους οικιστικών συνόλων που επιχειρήθηκε με τον Καλλικράτη.

Περνώντας στην κατηγορία των χρήσεων γης και των παραγωγικών δραστηριοτήτων βλέπουμε ότι σημαντικό πρόβλημα στην υφιστάμενη κατάσταση αποτελούν οι αντικρουόμενες και ασύμβατες μεταξύ τους χρήσεις γης που αναπτύσσονται σήμερα σε διάφορα σημεία του χώρου και ειδικότερα η διείσδυση στις Ζώνες Οικιστικού

Ελέγχου άλλων χρήσεων, όπως βιοτεχνίες και αποθήκες. Μεγάλο πρόβλημα της υπό εξέταση περιοχής είναι και η κάλυψη μεγάλων εκτάσεων γης από ειδικές χρήσεις όπως είναι οι εγκαταστάσεις της ΔΕΗ και της ΕΥΔΑΠ, οι οποίες δημιουργούν αστικές ασυνέχειες. Άλλη κομβική αδυναμία του Δήμου Αχαρνών σήμερα είναι η ύπαρξη και συνεχής επέκταση γραμμικών πολεοδομικών κέντρων πάνω στους μεγάλους οδικούς άξονες, στα οποία αναπτύσσονται πολυπληθείς, εντατικές και κατά κανόνα αυθαίρετες παρόδιες χρήσεις καθώς και η ύπαρξη πληθώρας μονάδων logistics.

Στον τομέα των μεταφορών το σημαντικότερο πρόβλημα κατά την άποψη της ομάδας μελέτης είναι η διάρρηξη του αστικού ιστού από δύο μεγάλους αυτοκινητόδρομους, την Αττική Οδό και την Εθνική Οδό, καθώς και από τη σιδηροδρομική γραμμή η οποία διέρχεται ουσιαστικά από το κέντρο του Δήμου. Αυτή η κατάσταση συνεπάγεται και τους υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους που παρατηρούνται σήμερα στην περιοχή καθώς και το μεγάλο ποσοστό κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων. Ακόμα εντοπίζεται και το χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης των χρηστών των δημοτικών συγκοινωνιών, που οφείλεται στις ελλείψεις ενδοδημοτικές συνδέσεις και συνδέσεις με τους σταθμούς των Μέσων Σταθερής Τροχιάς και στα αραιά δρομολόγια, τα οποία αποτελούν άμεση συνέπεια του ακτινικού τρόπου σύνδεσης με το κέντρο της Αθήνας με λεωφορειακές γραμμές μεγάλου μήκους και χαμηλής συχνότητας.

Έντονο είναι αυτή τη στιγμή και το πρόβλημα της στάθμευσης στο εμπορικό κέντρο, κάτι που οδηγεί σε εκτεταμένη παράνομη στάθμευση. Τέλος είναι εμφανής στο κέντρο τουλάχιστον του Δήμου η ανεπάρκεια στο πλάτος των πεζοδρομίων και στην έκταση του δικτύου των πεζοδρόμων.

Στην περίπτωση των οικονομικών – κοινωνικών χαρακτηριστικών του Δήμου αναγνωρίζουμε σαν κυρίαρχα προβλήματα τις οξυμμένες κοινωνικές σχέσεις και την επακόλουθη έλλειψη κοινωνικής συνοχής, την πρόσφατη δημιουργία του στρατοπέδου κράτησης μεταναστών που συντελεί στην παγίωση ιδεολογιών μίσους αλλά και τη ύπαρξη κάποιων περιοχών – γκέτο με αυξημένη παραβατικότητα.

Όσον αφορά στο φυσικό περιβάλλον ξεχωρίζουμε ανάμεσα στους πολλούς απειλητικούς παράγοντες της εποχής μας αυτόν που αναφέρεται στην υποβάθμισή του από την ύπαρξη αυτοκινητοδρόμων και την επακόλουθη ηχορύπανση, ατμοσφαιρική ρύπανση και άλλα.

opportunities

- αξιοποίηση – ανάδειξη των χώρων αρχαιολογικής σημασίας
- ευνοϊκό πεδίο άσκησης κεντρικής πολιτικής
- παύση λειτουργίας-αξιοποίηση στρατοπέδων για κοινωνικές χρήσεις – πράσινο
- πλήρης λειτουργία και αξιοποίηση του σκα – μετατροπή του Δήμου σε σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο
- αύξηση της τιμής της βενζίνης – στροφή του πληθυσμού στα ΜΜΜ
- αυξητική τάση της χρήσης ποδηλάτου
- δυνατότητα ενίσχυσης πρωτογενών και δευτερογενών δραστηριοτήτων του Δήμου
- δικτύωση περιαστικού πρασίνου λεκανοπεδίου
- οικολογική ευαισθητοποίηση του πληθυσμού



- χωροθέτηση χρήσεων ΝΙΜΒΥ που υπονομεύουν τον ελκτικό χαρακτήρα του κέντρου και οδηγούν στην περαιτέρω απαξίωση των αρχαιολογικών χώρων
- σεισμικότητα
- Ν. 4014/2011
- ενδεχόμενη έλξη νέων εμπορικών κέντρων τύπου mall λόγω της ύπαρξης ΣΚΑ – Αττικής οδού – Εθνικής οδού, με κίνδυνο τη συρρίκνωση του μικρομεσαίου εμπορίου
- συνεχιζόμενη έλλειψη έλεγχου χρήσεων γης (θεσμοθετημένες vs. εγκατεστημένες)
- χρήση των στρατοπέδων για χωροθέτηση λειτουργιών κοινωνικού αποκλεισμού
- συνεχείς αυξήσεις των τιμών των εισιτηρίων των ΜΜΜ
- έλξη μετακινήσεων με Ι.Χ. από και προς τα νέα εμπορικά κέντρα τύπου Mall που θα δημιουργηθούν λόγω ΣΚΑ – Αττικής οδού – Εθνικής οδού
- οικονομική κρίση – βίαιη φτωχοποίηση μεγάλου μέρους του πληθυσμού
- οικονομική κρίση – υποστελέχωση των τεχνικών υπηρεσιών του Δήμου – υποχρηματοδότηση των ΟΤΑ
- πιέσεις από ενδεχόμενη εγκατάσταση βιομηχανικών μονάδων που θα γειτνιάζουν με περιοχές φυσικού κάλλους
- ανεξέλεγκτη υπέρμετρη εκμετάλλευση του ορεινού όγκου της Πάρνηθας
- πιθανότητα επέκτασης ασύμβατων χρήσεων στην Πάρνηθα



ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

Οι μελλοντικές ευκαιρίες που ανοίγονται στον ορίζοντα για την περιοχή μελέτης είναι αποτέλεσμα των επιδράσεων του εξωτερικού περιβάλλοντος και άπτονται σε μεγάλο βαθμό της θεματικής μας εξειδίκευσης (κέντρα πόλης – βιώσιμη κινητικότητα). Πιο συγκεκριμένα, στην κατηγορία της γεωγραφικής θέσης και ιστορικότητας σημαντική ελπίδα ανάπτυξης δίνει η γειτνίαση με το Θριάσιο Πεδίο, το οποίο προβλέπεται στο άμεσο μέλλον να μετατραπεί σε κόμβο εμπορευματικών κυρίως μεταφορών. Μία ακόμη ευκαιρία αποτελεί η αξιοποίηση – ανάδειξη των πολλών χώρων ιστορικού ενδιαφέροντος που υπάρχουν στο Δήμο.

Στον τομέα της οικιστικής ανάπτυξης η ύπαρξη πολλών αδόμητων χώρων και ελεύθερων εκτάσεων διαμορφώνει ένα ευνοϊκό πεδίο άσκησης κεντρικής πολιτικής σχεδιασμού καθώς υπάρχουν χώροι που μπορούν να αξιοποιηθούν στο μελλοντικό σχεδιασμό.

Στις χρήσεις γης – παραγωγικές δραστηριότητες η σημαντικότερη ίσως προοπτική που ανοίγεται στο πεδίο του σχεδιασμού για το μέλλον είναι η παύση λειτουργίας όλων ή κάποιων από τα πολλά στρατόπεδα που υπάρχουν σήμερα στο Μενίδι και η αξιοποίησή τους τόσο για κοινωνικές χρήσεις όσο και για δημιουργία χώρων πρασίνου.

Περνώντας στις μεταφορές βλέπουμε ότι η πλήρης λειτουργία και αξιοποίηση του ΣΚΑ, η οποία αναμένεται να αρχίσει στο άμεσο μέλλον, θα ολοκληρώσει τη μετατροπή της περιοχής σε σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο. Μια ακόμα ευκαιρία μπορεί να προβλέψει από τη συνεχώς

επιδεινούμενη ενεργειακή κρίση η οποία αποτυπώνεται στις συνεχείς αυξήσεις της τιμής της βενζίνης. Αυτές οι αυξήσεις με τη σειρά τους θα οδηγήσουν αναγκαστικά στον περιορισμό της χρήσης του Ι.Χ. και στη στροφή των κατοίκων στις δημόσιες συγκοινωνίες. Τέλος ελπιδοφόρο σημάδι για το μέλλον αποτελεί και η αυξητική τάση που παρατηρείται πανελλαδικά στη χρήση του ποδηλάτου ως μέσου μεταφοράς.

Στα οικονομικά – κοινωνικά χαρακτηριστικά σημαντικό ρόλο ενδέχεται να παίξει η δυνατότητα που έχει ο Δήμος λόγω των χαρακτηριστικών του να ενισχύσει την πρωτογενή και δευτερογενή παραγωγή, σε συνδυασμό βέβαια πάντα με κεντρικές πολιτικές αποφάσεις που θα στρέψουν τις παραγωγικές δυνάμεις της χώρας προς αυτή την κατεύθυνση.

Κλείνοντας με τις μελλοντικές ευκαιρίες που παρουσιάζονται στο Δήμο Αχαρνών, πρέπει να σημειώσουμε ότι στον τομέα του φυσικού περιβάλλοντος θα δοθεί μεγάλη ενίσχυση με την ολοκλήρωση της δικτύωσης του περιαστικού πρασίνου του λεκανοπεδίου Αττικής η οποία έχει προγραμματιστεί για το μέλλον καθώς με την ολοένα και μεγαλύτερη οικολογική ευαισθητοποίηση του πληθυσμού η οποία παρατηρείται τόσο ανάμεσα στους κατοίκους της περιοχής όσο και γενικότερα.

ΑΠΕΙΛΕΣ

Οι απειλές που προβάλλουν για την περιοχή μελέτης μας έχουν τις ρίζες τους και αυτές σε πράξεις ή παραλείψεις της κεντρικής διοίκησης. Έτσι, όσον αφορά στη γεωγραφική θέση και στην ιστορικότητα του Δήμου, ένας ορατός κίνδυνος σχηματοποιείται στη χωροθέτηση και άλλων χρήσεων NIMBY (Not In My Back Yard) στην περιοχή, χρήσεις που θα οδηγήσουν στην περαιτέρω απαξίωση των διαφόρων αρχαιολογικών χώρων και θα υπονομεύσουν τον ελκτικό χαρακτήρα του κέντρου. Ένας ακόμα παράγοντας κινδύνου που δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να υποτιμηθεί είναι η υψηλή σεισμικότητα της περιοχής, λόγω της γειτνίασης με το ρήγμα της Πάρνηθας.

Στον τομέα της οικιστικής ανάπτυξης, η ύπαρξη αδόμητων χώρων που περιγράφηκε σαν ευκαιρία παραπάνω μπορεί κάλλιστα να λειτουργήσει και σαν απειλή, καθώς ανάλογα με τις αποφάσεις της κεντρικής εξουσίας μπορεί να υποβαθμίσουν το αστικό περιβάλλον με τυχόν χρήσεις που θα επιτραπεί να εγκατασταθούν στο χώρο. Άλλη μια απειλή στον τομέα αυτό αποτελεί η δυνατότητα νομιμοποίησης αυθαιρέτων που δόθηκε στους ιδιοκτήτες τους με το νόμο 4014/2011, επιβραβεύοντας έτσι ουσιαστικά το φαινόμενο της αστικής διάχυσης.

Στην κατηγορία των χρήσεων γης και των παραγωγικών δραστηριοτήτων αναγνωρίζουμε σαν σημαντικότερη απειλή την ενδεχόμενη έλξη νέων εμπορικών κέντρων τύπου mall λόγω της ύπαρξης του ΣΚΑ αλλά και της Αττικής και της Εθνικής οδού, μια διαδικασία που αν

ολοκληρωθεί θα έχει σαν αποτέλεσμα τη συρρίκνωση του μικρομεσαίου εμπορίου στο εμπορικό κέντρο του Δήμου. Μια ακόμα απειλή για το μέλλον προκύπτει από την πιθανότητα συνέχισης της σημερινής αδυναμίας ελέγχου των χρήσεων γης από τις Υπηρεσίες του Υ.ΠΕ.Κ.Α. η οποία έχει οδηγήσει σήμερα σε μεγάλη διαφοροποίηση των θεσμοθετημένων χρήσεων σε σχέση με τις πραγματικά εγκατεστημένες στην περιοχή. Τέλος, επίφοβη μελλοντική εξέλιξη είναι και η πιθανή χρησιμοποίηση κάποιων από τα στρατόπεδα που υπάρχουν σήμερα στο Δήμο για χωροθέτηση λειτουργιών κοινωνικού εξοπλισμού, όπως για παράδειγμα γίνεται σήμερα με την περίπτωση της Αμυγδαλέζας.

Στον τομέα των μεταφορών, σημαντική εξωτερική απειλή αποτελούν κατά τη γνώμη της ομάδας μελέτης οι συνεχείς αυξήσεις των τιμών των εισιτηρίων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, αυξήσεις που αν συνεχιστούν θα καταστήσουν τη χρήση τους ασύμφορη για τα λαϊκά στρώματα που αποτελούν τη συντριπτική πλειοψηφία των κατοίκων του Δήμου. Ακόμα μια απειλή συνίσταται και στον τομέα αυτών από την ανέγερση εμπορικών κέντρων τύπου mall λόγω της ύπαρξης του ΣΚΑ και της Αττικής αλλά και της Εθνικής Οδού, καθώς αυτά θα αποτελέσουν πόλο έλξης μετακινήσεων στην περιοχή, συντριπτικό ποσοστό των οποίων θα πραγματοποιείται με Ι.Χ. αυτοκίνητα.

Στα γενικότερα οικονομικά – κοινωνικά χαρακτηριστικά, η οικονομική κρίση και η διαχείρισή της μέχρι σήμερα από όλες τις κυβερνήσεις των τελευταίων ετών έχει οδηγήσει μέσω των πολιτικών εσωτερικής υποτίμησης που εφαρμόζονται στη βίαιη φτωχοποίηση μεγάλου μέρους του πληθυσμού, μια πορεία που δε φαίνεται να αντιστρέφεται στο άμεσο μέλλον και αποτελεί τη μεγαλύτερη απειλή για το μέλλον. Η οικονομική κρίση έχει φυσικά αρνητικό αντίκτυπο και στη χρηματοδότηση των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, η οποία έχει μειωθεί δραστικά, και έχει σαν αποτέλεσμα και την υποστελέχωση των τεχνικών υπηρεσιών του Δήμου.

Τέλος σε ότι αφορά το φυσικό περιβάλλον, μελλοντικές απειλές συνιστούν η ενδεχόμενη εγκατάσταση βιομηχανικών ομάδων που θα γειτνιάζουν με περιοχές φυσικού κάλλους (κυρίως κοντά στον Κηφισό) και η πιθανότητα ανεξέλεγκτης και υπέρμετρης εκμετάλλευσης της Πάρνηθας με σκοπό την αποκόμιση κέρδους από δραστηριότητες τουρισμού και αναψυχής, η οποία θα έχει σαν αποτέλεσμα την επέκταση των ασύμβατων χρήσεων που ήδη έχουν εμφανιστεί μέσα στα όρια του ορεινού αυτού όγκου.

Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης οδηγεί στο **συμπέρασμα** ότι η **αστική διάχυση** έχει λάβει πολύ μεγάλες διαστάσεις **διαλύοντας τη συνεκτικότητα** του δήμου. Σαν απάντηση σε αυτό το πρόβλημα προκρίνουμε:

ΚΕΝΤΡΑ ΠΟΛΗΣ

- Ανάδειξη και ισχυροποίηση του ιστορικού κέντρου, για την ενίσχυση της ποιότητας ζωής και των κεντρικών λειτουργιών
- Ενσωμάτωση σε αυτό της περιοχής του ΣΚΑ, με χωροθέτηση κοινωνικού εξοπλισμού, δημόσιων χώρων, πρασίνου και δραστηριοτήτων αναψυχής με σκοπό τη δημιουργία ενός κεντρικού διπόλου που θα εμπλουτίζει τις ελλείψεις του παραδοσιακού κέντρου
- Οργάνωση και τόνωση τοπικών κέντρων γειτονιών
- Παράλληλη ανάσχεση ανάπτυξης γραμμικών κέντρων



ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

- Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο παραδοσιακό κέντρο με σκοπό την ενίσχυση: πεζών, ποδηλάτου, δημόσιας συγκοινωνίας
- Στενή σύνδεση του κέντρου με την περιοχή του ΣΚΑ και ανάδειξη του τελευταίου σε «καρδιά» των δημοτικών μεταφορών
- Συντονισμός κυκλοφοριακού σχεδιασμού με τον υπόλοιπο πολεοδομικό σχεδιασμό (χρήσεις γης, δημόσιος χώρος, πολιτισμός)
- Αποθάρρυνση της εκτεταμένης χρήσης του Ι.Χ.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Η ανάλυση και επεξεργασία των παραπάνω στοιχείων οδήγησε την ομάδα εργασίας στη διαμόρφωση τεσσάρων διαφορετικών εναλλακτικών σεναρίων όσον αφορά στο μέλλον της περιοχής μελέτης, με έμφαση πάντα στις θεματικές κατηγορίες των κέντρων πόλης και της βιώσιμης κινητικότητας. Αυτά τα σενάρια διαμορφώθηκαν με βάση κάποιους στρατηγικούς στόχους οι οποίοι στην περίπτωση των κέντρων πόλης συμπυκνώνονται στους εξής:

- Την ανάδειξη και ισχυροποίηση του ιστορικού κέντρου, για την ενίσχυση της ποιότητας ζωής και των κεντρικών λειτουργιών. Αυτή η έμφαση στο κέντρο θα αποτυπωθεί στο χώρο με την επέκταση του δικτύου πεζοδρόμων στο εμπορικό κέντρο και με διάφορες συγκοινωνιακές παρεμβάσεις.
- Την ενσωμάτωση στο ιστορικό κέντρο της περιοχής του ΣΚΑ, με χωροθέτηση κοινωνικού εξοπλισμού, δημοσίων χώρων, πρασίνου και δραστηριοτήτων αναψυχής με σκοπό τη δημιουργία ενός κεντρικού διπόλου που θα εμπλουτίζει τις ελλείψεις του παραδοσιακού κέντρου.
- Την οργάνωση και τόνωση των τοπικών κέντρων των γειτονιών, τα οποία προβλέπονται στο ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο αλλά δεν επιτελούν σήμερα το ρόλο που τους έχει ανατεθεί από αυτό.
- Την παράλληλη ανάπτυξη γραμμικών κέντρων, όπως αυτό που ήδη τείνει να δημιουργηθεί στον άξονα της Λεωφόρου Καραμανλή.

Αντίστοιχα στον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας οι στρατηγικοί μας στόχοι είναι οι ακόλουθοι:

Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο παραδοσιακό κέντρο με σκοπό την ενίσχυση των πεζών, του ποδηλάτου και της

δημόσιας συγκοινωνίας. Συγκεκριμένα αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την επέκταση του υπάρχοντος δικτύου πεζοδρόμων, τη δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων και τη δρομολόγηση γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας.

Στενή σύνδεση του κέντρου με την περιοχή του ΣΚΑ και ανάδειξη του τελευταίου σε «καρδιά» των δημοτικών μεταφορών. Με αυτό τον τρόπο θα αξιοποιηθεί ο δημιουργούμενος συγκοινωνιακός κόμβος του ΣΚΑ και θα ενοποιηθεί ουσιαστικά με το υπάρχον κέντρο.

Συντονισμός κυκλοφοριακού σχεδιασμού με τον υπόλοιπο πολεοδομικό σχεδιασμό (χρήσεις γης, πολιτισμός, δημόσιος χώρος) για να μπορέσει ο πρώτος να αποδώσει τα μέγιστα. Αποθάρρυνση της εκτεταμένης χρήσης του Ι.Χ. τόσο στο ιστορικό κέντρο όσο και στο σύνολο του δήμου με σκοπό τον περιορισμό των αρνητικών συνεπειών που προκαλούνται από αυτή.

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ

Με σκοπό την επίτευξη των στρατηγικών στόχων διαμορφώθηκαν τέσσερα εναλλακτικά σενάρια και συγκεκριμένα:

- 1) Το σενάριο τάσεων (μηδενικό σενάριο).
- 2) Το σενάριο ήπιας επέμβασης.
- 3) Το σενάριο έντονης παρέμβασης.
- 4) Το ριζοσπαστικό σενάριο.

Το σενάριο τάσεων η αλλιώς μηδενικό σενάριο περιγράφει την επιδείνωση της υπάρχουσας προβληματικής κατάστασης στο Δήμο Αχαρνών στην περίπτωση που δεν πραγματοποιηθεί καμία επέμβαση με σκοπό τη βελτίωση των σημερινών συνθηκών. Το σενάριο ήπιας επέμβασης περιλαμβάνει μια σειρά από ενέργειες που με μικρό σχετικά κόστος θα έχουν θετικό αντίκτυπο στην υφιστάμενη κατάσταση, ενώ αντίστοιχα το σενάριο έντονης παρέμβασης προωθεί πιο τολμηρές και αποδοτικές λύσεις στα σημερινά προβλήματα. Τέλος, το ριζοσπαστικό σενάριο αποτελεί την έκφραση του οράματος της ομάδας μελέτης για το Δήμο αλλά η υλοποίησή του θα απαιτούσε τεράστιους πόρους. Στη συνέχεια θα παρουσιαστούν αναλυτικά οι προτάσεις που περιέχονται σε καθένα από αυτά τα σενάρια.

ΣΕΝΑΡΙΟ ΤΑΣΕΩΝ - ΜΗΔΕΝΙΚΟ

- Συνέχιση επέκτασης πόλης (χτίσιμο αδόμητων περιοχών)
- Αύξηση χρήσης Ι.Χ. και κυκλοφοριακών φόρτων
- Εξάπλωση γραμμικών κέντρων πάνω στις μεγάλες οδικές αρτηρίες
- Όξυνση του προβλήματος της στάθμευσης στο πολεοδομικό κέντρο
- Πιθανότητα μετατροπής του ΣΚΑ είτε σε «νεκρή περιοχή» είτε σε αρρύθμιστο υποδοχέα υπερτοπικών χρήσεων
- Υποβάθμιση ποιότητας ζωής – εγκατάλειψη κέντρου

ΣΕΝΑΡΙΟ ΤΑΣΕΩΝ (ΜΗΔΕΝΙΚΟ)

Στο σενάριο αυτό παίρνουμε σαν δεδομένο ότι δε θα αλλάξει τίποτα όσον αφορά στις ακολουθούμενες πολιτικές για το κέντρο της πόλης και τις μεταφορές. Στην περίπτωση αυτή θα έχουμε ραγδαία επιδείνωση των ήδη άσχημων συνθηκών κυκλοφορίας και ποιότητας ζωής στις κεντρικές αλλά και στις υπόλοιπες περιοχές του Δήμου. Μια από τις σημαντικότερες συνέπειες θα είναι η συνέχιση της επέκτασης της πόλης προς όλες τις κατευθύνσεις με τη μορφή της αστικής διάχυσης, καταλήγοντας στο χτίσιμο των λίγων αδόμητων περιοχών που έχουν απομείνει. Αυτή η επέκταση θα οδηγήσει με τη σειρά της νομοτελειακά στην αύξηση της χρήσης του Ι.Χ. και των κυκλοφοριακών φόρτων και στην εξάπλωση των γραμμικών κέντρων πάνω στις μεγάλες οδικές αρτηρίες που διατρέχουν το δήμο. Σε επίπεδο στάθμευσης τα προβλήματα που παρατηρούνται σήμερα στον κεντρικό τομέα της πόλης θα οξυνθούν σε σημαντικό βαθμό. Σε ότι αφορά στο ΣΚΑ ο κίνδυνος αν ακολουθηθεί αυτό το σενάριο είναι να μετατραπεί είτε σε νεκρή περιοχή είτε σε αρρυθμιστο υποδοχέα υπερτοπικών χρήσεων. Τέλος όλες αυτές οι παράμετροι θα οδηγήσουν αναγκαστικά στην περαιτέρω υποβάθμιση της ποιότητας ζωής στο κέντρο και την εγκατάλειψη – ερήμωσή του.

ΣΕΝΑΡΙΟ ΗΠΙΑΣ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ



- Επέκταση δικτύου πεζοδρομών στο εμπορικό κέντρο.
- Κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων μόνο στο κέντρο.
- Απαγόρευση οχλουσών χρήσεων ακόμα και αν η χωροθέτησή τους επιτρέπεται θεσμικά
- Ανάδειξη των ιστορικών και πολιτισμικών χώρων του κέντρου με κατακόρυφη σήμανση.
- Αναδιάρθρωση υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών ώστε να διέρχονται από τους σταθμούς ΜΣΤ.
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης ποδηλάτων στο ιστορικό κέντρο και στο ΣΚΑ

ΣΕΝΑΡΙΟ ΗΠΙΑΣ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ

Στο σενάριο αυτό προτείνονται κάποιες επεμβάσεις τόσο σε συγκοινωνιακό επίπεδο όσο και στο επίπεδο των κέντρων πόλης, οι οποίες θα είναι περιορισμένες και σχετικά οικονομικές. Οι κυριότερες από αυτές είναι η κατασκευή ενός δικτύου πεζοδρόμων στο εμπορικό κέντρο καθώς και ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων σε ολόκληρο το ιστορικό κέντρο («πέταλο»). Ακόμα στο σενάριο αυτό περιλαμβάνεται και η απαγόρευση οχλουσών χρήσεων ακόμα και αν αυτές επιτρέπονται θεσμικά (παραδείγματος χάριν στο ΓΠΣ). Μία ακόμα σημαντική παρέμβαση θα είναι η ανάδειξη των ιστορικών και των πολιτισμικών χώρων του κέντρου με κατακόρυφη σήμανση βοηθώντας έτσι στην αναγνωρισιμότητά και επισκεψιμότητά τους. Σημαντικό ρόλο στο σενάριο αυτό παίζει και η αναδιάρθρωση των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών έτσι ώστε οι διαδρομές τους να διέρχονται από τους σταθμούς των Μέσων Σταθερής Τροχιάς που υπάρχουν στο Δήμο. Τέλος προτείνεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης ποδηλάτων τόσο στο ιστορικό κέντρο όσο και στο ΣΚΑ για να καλυφθούν οι αυξημένες απαιτήσεις που θα προκύψουν από την επέκταση της χρήσης του συγκεκριμένου μεταφορικού μέσου.

ΣΕΝΑΡΙΟ ΕΝΤΟΝΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

- Δημιουργία εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων στο κέντρο
- Διαμόρφωση δρόμων ήπιας κυκλοφορίας στις περιοχές κατοικίας του κεντρικού πυρήνα.
- Χωροθέτηση στην περιοχή του ΣΚΑ χρήσεων αναψυχής, πρασίνου και πολιτισμού.
- Πολεοδομικές αναπλάσεις για την ανάδειξη του ιστορικού χαρακτήρα του παλαιού κέντρου.
- Απομάκρυνση και απαγόρευση οχλουσών χρήσεων ακόμα και αν η χωροθέτησή τους επιτρέπεται θεσμικά
- Σύνδεση της κεντρικής περιοχής με τις υπόλοιπες οικιστικές ενότητες και τους σταθμούς των ΜΣΤ με δημοτική συγκοινωνία και ποδηλατόδρομους.
- Αναδιάρθρωση των γραμμών του ΟΑΣΑ με μεταφορά των αφετηριών τους στο ΣΚΑ.
- Εισαγωγή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην κεντρική περιοχή με ταυτόχρονη κατασκευή υπαίθριων δημοτικών parking περιφερειακά του δακτυλίου.
- Κατασκευή νέων διαβάσεων υπεράνω της σιδηροδρομικής γραμμής που θα αποκαθιστούν την ενότητα κέντρου - ΣΚΑ

ΣΕΝΑΡΙΟ ΕΝΤΟΝΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Το σενάριο αυτό μοιάζει με το προηγούμενο αλλά περιλαμβάνει πιο τολμηρές προτάσεις τόσο στον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας όσο και σε αυτόν των κέντρων πόλης. Έτσι καταρχήν προτείνεται η δημιουργία ενός ακόμα πιο εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων στο κέντρο του Δήμου, καθώς και η διαμόρφωση οδών ήπιας κυκλοφορίας στις περιοχές του κεντρικού πυρήνα. Αυτή η διαμόρφωση θα ενισχυθεί και από την ταυτόχρονη μονοδρόμηση κάποιων δρόμων μέσα στο πέταλο και την συνεπακόλουθη δημιουργία βρόγχων κυκλοφορίας που θα αποτρέπουν τις διαμπερείς κινήσεις μέσα από αυτό. Ακόμα προβλέπεται η χωροθέτηση στο ΣΚΑ αλλά και στο στρατόπεδο Παπαστάθη χρήσεων αναψυχής, πρασίνου και πολιτισμού, όπως πάρκα, υπαίθριοι αθλητικοί χώροι, σχολείο, θερινό δημοτικό σινεμά και άλλα. Μια άλλη πρόταση που εμπεριέχεται σε αυτό το σενάριο είναι οι πολεοδομικές αναπλάσεις που θα αναδείξουν τον ιστορικό χαρακτήρα του κέντρου προσδίδοντας μια ιδιαίτερη φυσιογνωμία στην περιοχή. Επίσης προτείνεται η σύνδεση της κεντρικής περιοχής με τις υπόλοιπες οικιστικές ενότητες του Δήμου και τους σταθμούς των Μέσων Σταθερής Τροχιάς (τρένο, προαστιακός) με δημοτική συγκοινωνία αλλά και ποδηλατοδρόμους καθώς και η αναδιάρθρωση των υφιστάμενων λεωφορειακών με τη μεταφορά των αφετηριών τους στο ΣΚΑ. Η αποσυμφόρηση του κέντρου από την κίνηση και το παρκάρισμα ιδιωτικών αυτοκινήτων θα ενισχυθεί και από την καθιέρωση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην κεντρική περιοχή καθώς και από την κατασκευή υπαίθριων δημοτικών χώρων στάθμευσης περιμετρικά του δακτυλίου. Τέλος, μια από τις

πιο σημαντικές προτάσεις που περιλαμβάνονται σε αυτό το σενάριο είναι η αποκατάσταση της ενότητας κέντρου – ΣΚΑ με την κατασκευή δύο νέων διαβάσεων υπεράνω της σιδηροδρομικής γραμμής: Μία στο ύψος της οδού Μπόσδα που θα επιτρέπει την κίνηση Ι.Χ. και πεζών ολοκληρώνοντας έτσι το «πέταλο» γύρω από την κεντρική περιοχή επιτρέποντας την περιφερειακή κίνηση πάνω σε αυτό και άλλη μία που θα προορίζεται αποκλειστικά για την κίνηση πεζών και τοποθετείται στη νοητή ευθεία της εισόδου του στρατοπέδου Παπαστάθη, διευκολύνοντας την πρόσβαση σε αυτό και στις νέες χρήσεις που θα χωροθετηθούν εκεί.

ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ

- Μετατροπή του κέντρου σε "carfree" περιοχή με ταυτόχρονη ανάδειξη του σε πρότυπο κεντρικότητας, ιστορικότητας, κοινωνικής όσμωσης.
- Πλήρης αναδιοργάνωση λεωφορειακών γραμμών και υπογειοποίηση γραμμών ΟΣΕ.
- Κάλυψη της Απικής Οδού στο ύψος του ΣΚΑ και απόδοση της επιφάνειας που θα προκύψει στους κατοίκους.
- Αποκλειστική χωροθέτηση στην περιοχή του ΣΚΑ χρήσεων αναψυχής, πρασίνου και πολιτισμού.
- Άνθηση τοπικών κέντρων με εγκατάσταση σε αυτά κοινωφελών χρήσεων
- Μείωση στο ελάχιστο των απαιτούμενων μετακινήσεων
- Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων σε όλη την έκταση του δήμου.
- Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων στον κεντρικό πυρήνα και σε όλα τα τοπικά κέντρα.
- Δημιουργία δακτυλίων γύρω από τις γειτονιές και διαμόρφωση δρόμων ήπιας κυκλοφορίας στο εσωτερικό τους.

ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ

Ένα τέταρτο σενάριο περιλαμβάνει τις πιο ρηξικέλευθες προτάσεις της ομάδας μελέτης αλλά τυχόν εφαρμογή του θα απαιτούσε μεγάλους οικονομικούς πόρους σε σημείο που η υλοποίησή του καθίσταται σχεδόν απαγορευτική στην παρούσα οικονομική συγκυρία. Στο σενάριο αυτό προβλέπεται η απαγόρευση κίνησης αυτοκινήτων εντός του «πετάλου» και η μετατροπή του κέντρου σε πρότυπο κεντρικότητας, ιστορικότητας και κοινωνικής όσμωσης. Αυτή η πρόταση συνδυάζεται με τη μείωση στο ελάχιστο των απαιτούμενων μετακινήσεων, μείωση που θα προέλθει και από την άνθηση των τοπικών κέντρων γειτονιάς με την εγκατάσταση σε αυτά κοινωφελών χρήσεων. Ακόμα προτείνεται η διαμόρφωση δακτυλίων γύρω από την κάθε γειτονιά και η διαμόρφωση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας στο κέντρο τους. Επίσης η γραμμή του ΟΣΕ υπογειοποιείται στα σημεία που διασχίζει το κεντρικό Μενίδι αποκαθιστώντας έτσι την οικιστική ενότητα της περιοχής. Υπογειοποίηση προβλέπεται και για ένα τμήμα της Αττικής Οδού στο ύψος του ΣΚΑ, με παράλληλη απόδοση της επιφάνειας που θα προκύψει στους κατοίκους του Δήμου. Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων σε αυτή την περίπτωση απλώνεται σε ολόκληρη την επιφάνεια του Δήμου ενώ κατασκευάζεται και δίκτυο πεζοδρόμων σε όλα τα κέντρα γειτονιών. Τέλος στην περιοχή του ΣΚΑ θα έχουμε αποκλειστική χωροθέτηση χώρων πρασίνου, πολιτισμού και αναψυχής και πλήρη απαγόρευση των εμπορικών ή άλλων χρήσεων.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗ

Μετά τη διαμόρφωση των τεσσάρων αυτών εναλλακτικών σεναρίων η ομάδα μελέτης προχώρησε στη σύγκρισή τους και στην επιλογή του καταλληλότερου, πάντα κατά την άποψή μας βέβαια. Για να γίνει αυτή η επιλογή ακολουθήθηκε μια διαδικασία που εμπειρείχε την ποσοτικοποίηση της αξιολόγησης μέσω μιας μεθοδολογίας που βασίζεται στις αρχές της Ανάλυσης Αξίας (Value Analysis). Αρχικά επιλέχτηκαν τα κριτήρια αξιολόγησης, τα οποία κρίθηκαν από την ομάδα ως τα πιο σημαντικά για τη συγκεκριμένη περιοχή και για τους συγκεκριμένους τομείς (κέντρα πόλης-βιώσιμη κινητικότητα). Τα κριτήρια αυτά είναι τα εξής (με τυχαία σειρά και όχι με βαθμό σπουδαιότητας):

K1: Κυκλοφοριακή συμφόρηση στο κέντρο (A)

K2: Κυκλοφοριακή συμφόρηση στον υπόλοιπο Δήμο (B)

K3: Χρόνος και Κόστος Μετακίνησης (C)

K4: Στάθμευση (D)

K5: Συνεκτικότητα Αστικού Ιστού (E)

K6: Κόστος παρεμβάσεων (F)

K7: Ανάδειξη Ιστορικών – Πολιτιστικών Χώρων (G)

K8: Ρύπανση (H)

K9: Χώροι Πρασίνου (I)

K10: Ποιότητα Δομημένου Περιβάλλοντος (J)

K11: Κοινωνικός Εξοπλισμός (K)

Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό, σε κάθε κριτήριο αντιστοιχίστηκε και ένα γράμμα της αγγλικής αλφαβήτου (το K1 είναι ταυτόχρονα και το A, το K2 το B, κ.ο.κ.). Στη συνέχεια έγινε σύγκριση της σπουδαιότητας του καθενός από αυτά τα κριτήρια με τα υπόλοιπα, δηλαδή με άλλα λόγια ακολουθήθηκε μια διαδικασία που μας οδήγησε στην όσο το δυνατόν πιο ακριβή ποσοτική εκτίμηση της ειδικής

βαρύτητας του κάθε κριτηρίου. Για παράδειγμα, το κριτήριο K5: Συνεκτικότητα Αστικού Ιστού (E), υπερέχει κατά την άποψη της ομάδας σε σπουδαιότητα σε σχέση με έξι από τα υπόλοιπα (την Κυκλοφοριακή Συμφόρηση στον υπόλοιπο Δήμο, το Χρόνο και το Κόστος της Μετακίνησης, τη Στάθμευση, την Ανάδειξη Ιστορικών – Πολιτιστικών Χώρων, τους Χώρους Πρασίνου και την Ποιότητα του Δομημένου Περιβάλλοντος) αλλά υστερεί σε σχέση με τα υπόλοιπα τέσσερα (την Κυκλοφοριακή Συμφόρηση στο Κέντρο του Δήμου, το Κόστος Παρεμβάσεων, την Ρύπανση και τον Κοινωνικό Εξοπλισμό). Έτσι στα σημεία τομής του συγκεκριμένου κριτηρίου με τα έξι που υπερέχει τοποθετείται το αντίστοιχο αγγλικό γράμμα που το χαρακτηρίζει (στην περίπτωσή μας το «e») ενώ στα σημεία τομής του με τα τέσσερα που υστερεί τα αντίστοιχα αγγλικά γράμματα που χαρακτηρίζουν αυτά τα τέσσερα (στην περίπτωσή μας τα «a», «f», «h», «k»). Σε ένα άλλο παράδειγμα το κριτήριο K6: Κόστος Παρεμβάσεων (F) υπερέχει σε σπουδαιότητα όλων των υπολοίπων λόγω της δυσμενούς οικονομικής κατάστασης του Δήμου και της χώρας που αποτελεί πολύ σημαντικό - περιοριστικό - παράγοντα στη διαδικασία λήψης διαφόρων αποφάσεων. Αφού ολοκληρώθηκε αυτή η διαδικασία σύγκρισης της σπουδαιότητας καθενός από τα σενάρια σε σχέση με όλα τα υπόλοιπα τα αποτελέσματά της κωδικοποιήθηκαν στον παρακάτω πίνακα:

αξιολόγηση σεναρίων

ΚΡΙΤΗΡΙΑ

	Κ1. Κυκλοφοριακή συμφόρηση στο κέντρο										A	ΑΘΡΟΙΣΜΑ									
	Κ2. Κυκλοφοριακή Συμφόρηση στον υπόλοιπο δήμο										B		a								
	Κ3. Χρόνος και Κόστος Μετακίνησης										C		c	a							
	Κ4. Στάθμευση										D		d	d	a						
	Κ5. Συνεκτικότητα οπτικού ιστού										E		e	e	a						
	Κ6. Κόστος παρεμβάσεων										F		f	f	f	f					
	Κ7. Ανάδειξη Ιστορικών – Πολιτιστικών Χώρων										G		f	e	g	c	g	a			
	Κ8. Ρύπανση										H		h	f	h	h	h	h	a		
	Κ9. Χώροι Πρασίνου										I		i	g	f	e	i	c	b	i	
	Κ10. Ποιότητα Δομημένου Περιβάλλοντος										J		i	h	j	f	e	d	j	b	j
	Κ11. Κοινωνικός εξοικλιτισμός										K		k	k	h	k	f	k	d	k	k
Βαθμοί κριτηρίων	6	3	4	7	3	10	6	4	3	2	7	55									
Βάρος κριτηρίων	11	5	7	13	5	18	11	7	5	4	13	100									
Σενάριο Τάσεων	1	1	1	1	1	5	2	1	1	1	1	184									
Σενάριο Ήπιας Επέμβασης	2	3	2	2	3	4	2	2	3	2	3	265									
Σενάριο Έντονης Παρέμβασης	4	4	5	3	5	3	4	5	5	5	5	411									
Ριζοσπαστικό Σενάριο	5	5	5	4	5	1	5	2	5	4	5	389									

Στη σειρά «βαθμοί κριτηρίων» βλέπουμε για κάθε κριτήριο ξεχωριστά πόσες φορές υπερέχει σε σπουδαιότητα έναντι των υπολοίπων, με άλλα λόγια πόσες φορές εμφανίζεται στο μητρώο το μικρό αγγλικό γράμμα που το χαρακτηρίζει (για παράδειγμα, όπως είδαμε παραπάνω, το κριτήριο Κ5: Συνεκτικότητα Αστικού Ιστού (Ε) υπερέχει έναντι των έξι από τα υπόλοιπα δέκα κριτήρια και έτσι εμφανίζεται έξι φορές το γράμμα «ε» στο μητρώο ενώ το κριτήριο Κ6: Κόστος Παρεμβάσεων (F) υπερέχει έναντι και των δέκα υπολοίπων κριτηρίων και έτσι το γράμμα «f» εμφανίζεται δέκα φορές στο μητρώο). Στην αποκάτω ακριβώς σειρά του Πίνακα ανάγεται αυτή η ειδική βαρύτητα του καθενός από τα κριτήρια σε εκατοστιαία βάση (π.χ. για το Κ5 με τις έξι εμφανίσεις στα πενήντα πέντε συνολικά σημεία τομής το ποσοστό του διαμορφώνεται σε 11% ενώ για το Κ6 με τις δέκα εμφανίσεις σε 18%). Στη συνέχεια βαθμολογείται για κάθε ένα από τα τέσσερα προτεινόμενα σενάρια ξεχωριστά ο βαθμός ικανοποίησης του κάθε κριτηρίου σε μία κλίμακα από το ένα έως το πέντε (π.χ. το κριτήριο Κ10: Ποιότητα Δομημένου Περιβάλλοντος (J) παίρνει το βαθμό 1 στο σενάριο τάσεων, 2 στο σενάριο ήπιας επέμβασης, 4 στο σενάριο έντονης παρέμβασης και 5 στο ριζοσπαστικό σενάριο). Τέλος πολλαπλασιάζεται ο βαθμός που παίρνει το κάθε κριτήριο ανάλογα με το σενάριο με το ειδικό βάρος αυτού του κριτηρίου και προκύπτει ένας αριθμός για κάθε σενάριο. Αυτός ο αριθμός μας δείχνει ποιο σενάριο έχει τα μεγαλύτερα οφέλη και παρατηρούμε διαβάζοντας αυτή τη στήλη ότι το σενάριο τάσεων συγκεντρώνει τη χαμηλότερη βαθμολογία (κάτι αναμενόμενο από τη στιγμή που δεν περιέχει κάποια

πρόταση βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης), ενώ την υψηλότερη βαθμολογία τη συγκεντρώνει το σενάριο έντονης παρέμβασης, το οποίο ξεπερνά το ριζοσπαστικό σενάριο κυρίως λόγω του υψηλού κόστους υλοποίησης του τελευταίου. Μετά από αυτή τη διαδικασία λοιπόν, η ομάδα μελέτης αποφάσισε να προχωρήσει με το σενάριο έντονης παρέμβασης.

ΧΩΡΙΚΗ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ

ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΜΕΝΙΔΙ – ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΚΑ

ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

- Αναγνώριση και τόνωση της κεντρικότητας του διπόλου: ιστορικό κέντρο - ΣΚΑ
- Αποφυγή δημιουργίας υπερτοπικού αρρυθμιστου πόλου στο ΣΚΑ
- Αξιοποίηση του σημαντικού συγκοινωνιακού κόμβου του ΣΚΑ με την ενσωμάτωσή του στο προτεινόμενο κέντρο
- Ύπαρξη ελεύθερων χώρων στην ενδιάμεση περιοχή (κέντρο – ΣΚΑ) – δυνατότητα χωροθέτησης χρήσεων κοινωνικού εξοπλισμού, πρασίνου, ψυχαγωγίας, πολιτισμού, αθλητισμού
- Δυνατότητα δημιουργίας εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων – ποδηλατόδρομων στο ιστορικό κέντρο

ΧΩΡΙΚΗ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ

Αιτιολόγηση επιλογής Κεντρικού Μενιδίου - ΣΚΑ

Όπως αναγνωρίσαμε στην ανάλυση, ο Δήμος Αχαρνών γνώρισε τα τελευταία 50 χρόνια, συγκυριακή οικιστική ανάπτυξη χωρίς σχεδιασμό. Δεν υιοθετήθηκε ενιαίο πρότυπο ανάπτυξης με αποτέλεσμα το οικιστικό περιβάλλον να έχει ανομοιογενή χαρακτήρα, εμφανίζοντας μεγάλες διαφοροποιήσεις ως προς την ποιότητα του. Οι οικιστικές ενότητες γύρω από το κέντρο αποτελούν το υπόβαθρο που φιλοξενεί πάσης φύσης ανθρωπογενείς δραστηριότητες με ανοργάνωτη ανάμειξη και εικόνα διάσπαρτης εκτατικής αστικοποίησης, το Ολυμπιακό χωριό και οι Θρακομακεδόνες είναι υπνωτήρια, ενώ το Παλαιό Μενίδι διαθέτει ποιότητες που πρέπει να διατηρηθούν και ενισχυθούν.

Όσον αφορά τις οικιστικές ενότητες εκτός πετάλου, τα τοπικά κέντρα γειτονιάς θα αρθρώσουν και θα οργανώσουν την περιοχή, θα συμβάλλουν στην καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων, στον εξορθολογισμό των μετακινήσεων, στην οικονομική ανάπτυξη αλλά και στην τόνωση της συλλογικότητας, μέσω των λειτουργιών τους και του δημόσιου χώρου. Γι' αυτό πρέπει να μεριμνήσει η Δημοτική αρχή εντάσσοντάς το στις προτεραιότητες της. Σε μεγαλύτερη κλίμακα, η περιοχή που διαθέτει τις ποιότητες, τη δυναμική και τις δυνατότητες να αναβαθμιστεί δραστικά, με αποτελέσματα και υπεραξίες που αναλογικά θα καρπωθούν όλοι οι κάτοικοι είναι η περιοχή εντός του πετάλου σε συνδυασμό με τις εκτάσεις που περιβάλλουν το ΣΚΑ.

Η μίξη χρήσεων στο «Παλαιό Μενίδι» είναι η επιθυμητή και η υφιστάμενη εικόνα όσον αφορά την πυκνότητα του κτηριακού όγκου κρίνεται ικανοποιητική έως ελκυστική. Αν και αποτελεί το πιο πυκνοδομημένο τμήμα του δήμου,

υφίστανται κάποια αδόμετα οικόπεδα, που δημιουργούν ανοίγματα στον αστικό ιστό. Επιπλέον, η ανάμιξη τύπων κατοικιών όπως μονώροφα αγροτόσπιτα με άρθρωση διαφορετικών κτισμάτων και εσωτερικές αυλές, νεοκλασικές και μεσοπολεμικές μονοκατοικίες και πολυκατοικίες προσδίδει μορφολογική πολλαπλότητα στον ιστό. Σε συνδυασμό με τις αυλές με φροντισμένους κήπους που τα περισσότερα μονώροφα και δώροφα κτίσματα διαθέτουν, αναπληρώνεται μερικώς η έλλειψη δημόσιων χώρων και η περιοχή διαθέτει μια αστική ποιότητα που μετατρέπεται σε αστικό συντελεστή. Αυτό σημαίνει ότι με τις κατάλληλες παρεμβάσεις, ιδίως σε θέματα κοινωνικού εξοπλισμού, τα οφέλη θα είναι πολλαπλάσια των επεμβάσεων.

Η ύπαρξη ελεύθερων χώρων στην ενδιάμεση περιοχή κέντρου – ΣΚΑ, συμπεριλαμβανομένου και του στρατοπέδου Παπαστάθη, παρέχει τη δυνατότητα χωροθέτησης χρήσεων κοινωνικού εξοπλισμού, πρασίνου, ψυχαγωγίας, πολιτισμού, αθλητισμού, από την έλλειψη των οποίων πάσχει το Μενίδι. Με την αξιοποίηση του σημαντικού συγκοινωνιακού κόμβου του ΣΚΑ με την ενσωμάτωσή του στο προτεινόμενο δίπολο, θα αποφευχθεί συγχρόνως και η δημιουργία ενός αρρύθμιστου υπερτοπικού πόλου γύρω από τον Σταθμό του προαστιακού και του σιδηροδρομικού κέντρου. Παράλληλα, η υφιστάμενη χάραξη του οδικού δικτύου του ιστορικού κέντρου και οι κλίσεις του εδάφους ευνοούν τη δημιουργία εκτεταμένου δικτύου πεζοδρομών και ποδηλατοδρόμων σε αυτό. Οι δε ποδηλατόδρομοι μπορούν να επεκτείνονται και να διατρέχουν όλο το δίπολο συμβάλλοντας στη συνεκτικότητα του.



ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ



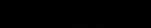
θύλακες ήπιας κυκλοφορίας



Απική οδός



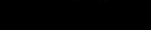
δακτύλιος πετάλου – διπλής κατεύθυνσης



μονόδρομοι



αμφίδρομοι



προαστιακός - ΟΣΕ



διαβάσεις

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις αφορούν κυρίως στην περιοχή του κεντρικού πυρήνα. Προωθείται η ολοκλήρωση του περιφερειακού δακτυλίου του παλαιού Μενιδίου με τη κατασκευή ανισόπεδης διάβασης στην Μπόσδα πάνω από την γραμμή του ΟΣΕ. Η παρέμβαση αυτή θα παίξει καθοριστικό ρόλο στη μείωση των διαμπερών κινήσεων μέσα από την κεντρική περιοχή. Ο ολοκληρωμένος πλέον δακτύλιος, αποτελούμενος από τις οδούς Αριστοτέλους, Βαρελά, Μπόσδα και Κύπρου θα λειτουργήσει ενιαία εκτρέποντας έξω από το ιστορικό κέντρο της πόλης την κυκλοφορία από και προς το ΣΚΑ, καθώς και τις λοιπές μετακινήσεις μέσα στην πόλη που μέχρι σήμερα λόγω του ακτινωτού οδικού δικτύου γίνονταν μέσω του κέντρου. Η νέα διάβαση οχημάτων και πεζών στο ύψος της Μπόσδα θα συνδέσει απευθείας τα δυτικά της περιοχής Κέντρου – ΣΚΑ με την περιοχή του Δημαρχείου και του στρατοπέδου Παπαστάθη, ενώ θα βοηθήσει την αναδιοργάνωση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας. Επιπλέον στην ίδια κατεύθυνση, στο εσωτερικό του πετάλου, δημιουργούνται βρόχοι κυκλοφορίας που εμποδίζουν την ύπαρξη διαμπερών ροών και δημιουργούν θύλακες ήπιας κυκλοφορίας στις περιοχές κατοικίας. Εφόσον το μεγαλύτερο τμήμα του εμπορικού κέντρου θα είναι πλέον πεζοδρομημένο και οι κύριοι άξονες που σήμερα συγκεντρώνουν επίσης πολλές εμπορικές δραστηριότητες και άλλες υπηρεσίες, οι θύλακες που δημιουργούνται θα είναι σχεδόν αμιγούς κατοικίας. Έτσι με τη ρύθμιση της κυκλοφορίας και μέσω κατάλληλων παρεμβάσεων (αδιέξοδα, παρκοπεζόδρομοι κ.α.) η χρήση των οδών στις περιοχές αυτές θα απευθύνεται σχεδόν αποκλειστικά στους

κατοίκους τους.

Μονοδρομούνται οι άξονες Αγίας Τριάδος με κατεύθυνση προς Πάρνηθος και η Δεκελείας προς Αριστοτέλους. Για την ολοκλήρωση των απαραίτητων βρόχων η οδός Ξενοφώντος μονοδρομείται ή αντιδρομείται κατά τμήματα, από Δ. Δέδε έως Δεκελείας γίνεται κάθοδος, ενώ από Κωνσταντινουπόλεως έως Δεκελείας άνοδος. Η Δ. Δέδε από Αριστοτέλους (δυτικά) μονοδρομείται με κατεύθυνση προς τα ανατολικά μέχρι την Π. Μελά, η οποία μονοδρομείται με κατεύθυνση προς Αριστοτέλους. Επιπλέον για τη λειτουργία των βρόχων καθώς και την κυκλοφορία των λεωφορειακών γραμμών εντός του δακτυλίου αντιδρομούνται τα τμήματα των οδών Βουλγαροκτόνου από Αγίου Κωνσταντίνου έως Δεκελείας και Κωνσταντινουπόλεως από Αριστοτέλους ως Βουλγαροκτόνου.

ΔΙΚΤΥΟ

ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ - ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ



- υφιστάμενοι πεζόδρομοι 
- ελεύθεροι/πράσινοι χώροι 
- πλατείες 
- γήπεδο Αχαρναϊκού 
- πεζόδρομοι 
- ποδηλατόδρομοι 
- προαστιακός - ΟΣΕ 
- Απική οδός 
- διαβάσεις 
- σταθμός 

ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ - ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ

Διευρύνεται σημαντικά το υπάρχον δίκτυο πεζοδρόμων στον κεντρικό πυρήνα. Δημιουργείται ένα σημαντικό δίκτυο που οριοθετείται από τις οδούς Παγκάλου, Σαλαμίνας, Λιοσίων, Βρεττού, Αγίου Κωνσταντίνου, Δημοσθένους και Λέκκα με εξαίρεση την οδό Π. Μελά. Η Δεκελείας η οποία συγκεντρώνει πολλές εμπορικές δραστηριότητες πεζοδρομείται μέχρι την οδό Ξενοφώντος. Με αυτό τον τρόπο ενσωματώνονται στο δίκτυο η πλατεία Καράβου, η Κοίμηση της Θεοτόκου και τμήματα των εμπορικών δρόμων Πάρνηθος και Δεκελείας.

Η κεντρική περιοχή συνδέεται, μέσω της σημερινής διάβασης της Φιλαδελφείας, με το γήπεδο του Αχαρναϊκού, την πλατεία Δημαρχείου και το χώρο του Παπαστάθη. Πεζοδρομούνται η δοώς Θηβαίου, όπου βρίσκεται η τοπική ΔΥΟ και παράρτημα του πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ η Πηγαδά ως τη Φιλαδελφείας.

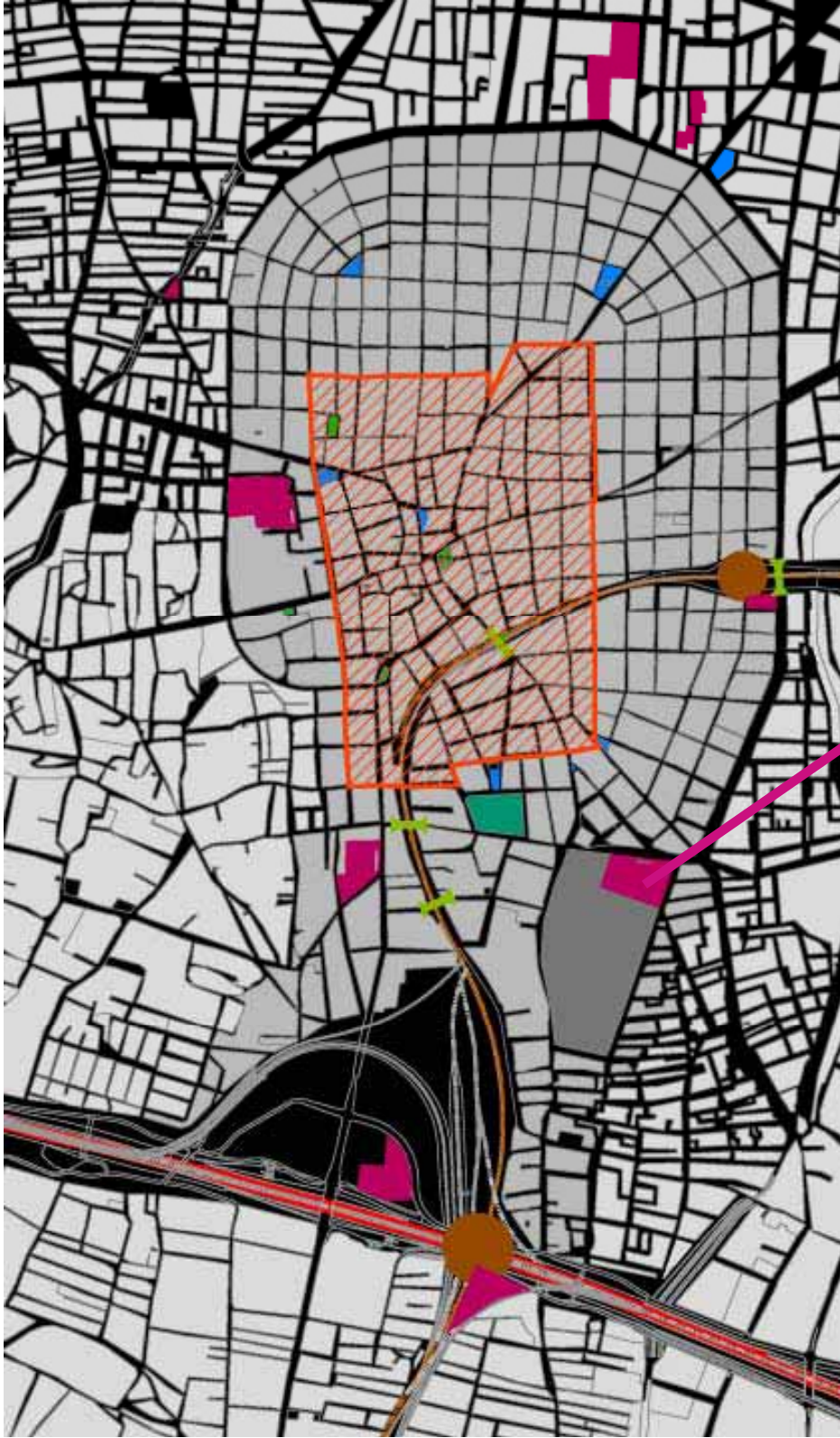
Πέρα από τη νέα διάβαση που δημιουργείται στη Μπόσδα, προτείνεται μια νέα πεζοδιάβαση (και αντίστοιχος πεζόδρομος) νοτιότερα για τη σύνδεση της περιοχής δυτικά της σιδηροδρομικής γραμμής με το χώρο του στρατοπέδου Παπαστάθη. Έτσι η σύνδεση των περιοχών εκατέρωθεν της σιδηροδρομικής γραμμής θα γίνεται σε τρία σημεία για τα οχήματα (Αριστοτέλους, Φιλαδελφείας, Μπόσδα) και σε τέσσερα για τους πεζούς (Αριστοτέλους και σταθμός ΟΣΕ, Φιλαδελφείας, Μπόσδα και ύψος Παπαστάθη).

Στα πλαίσια της πρότασής μας για ένα εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων στο σύνολο του δήμου, δημιουργούνται ποδηλατόδρομοι οι οποίοι συγκλίνουν μέσω κύριων οδικών αξόνων στο κέντρο. Εντός του δακτυλίου προτείνονται αμφίδρομοι ποδηλατόδρομοι στους άξονες Πάρνηθος,

Αγίας Τριάδος, Δεκελείας, Εθνικής Αντίστασης οι οποίοι συνεχίζουν επί των οδών του πεζοδρομημένου κέντρου. Ακόμα μέσω Οδυσσεώς και Κωνσταντινουπόλεως συνδέουν το κέντρο με το σταθμό του ΟΣΕ Αχαρνών, καθώς και μέσω των Θηβαίου - Πηγαδά και στη συνέχεια νοτιότερα στη Φιλαδελφείας με την πλατεία Δημαρχείου, το Παπαστάθη και το ΣΚΑ. Κατά αυτό τον τρόπο ευνοείται η χρήση του ποδηλάτου τόσο μεταξύ του κέντρου και των σταθμών των μέσων σταθερής τροχιάς (ΟΣΕ Αχαρνών, ΣΚΑ) αλλά και των υπόλοιπων περιοχών του Δήμου, όσο και του τμήματος νότια της σιδηροδρομικής γραμμής (Χαραυγή, Παπαστάθη, ΣΚΑ) με το παλαιό Μενίδι.

parkings +

ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης



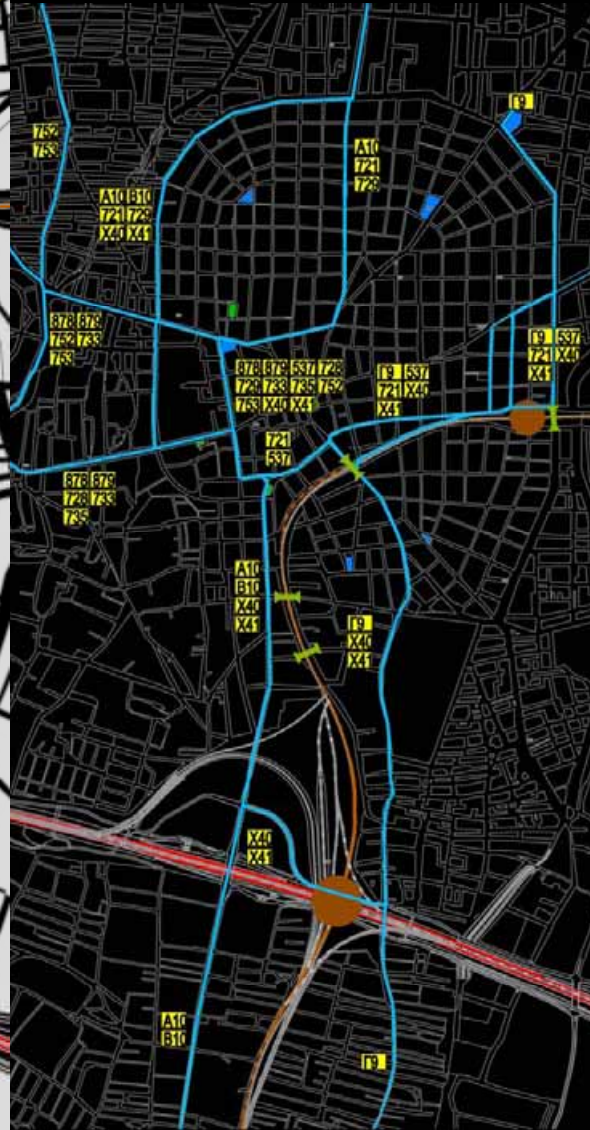
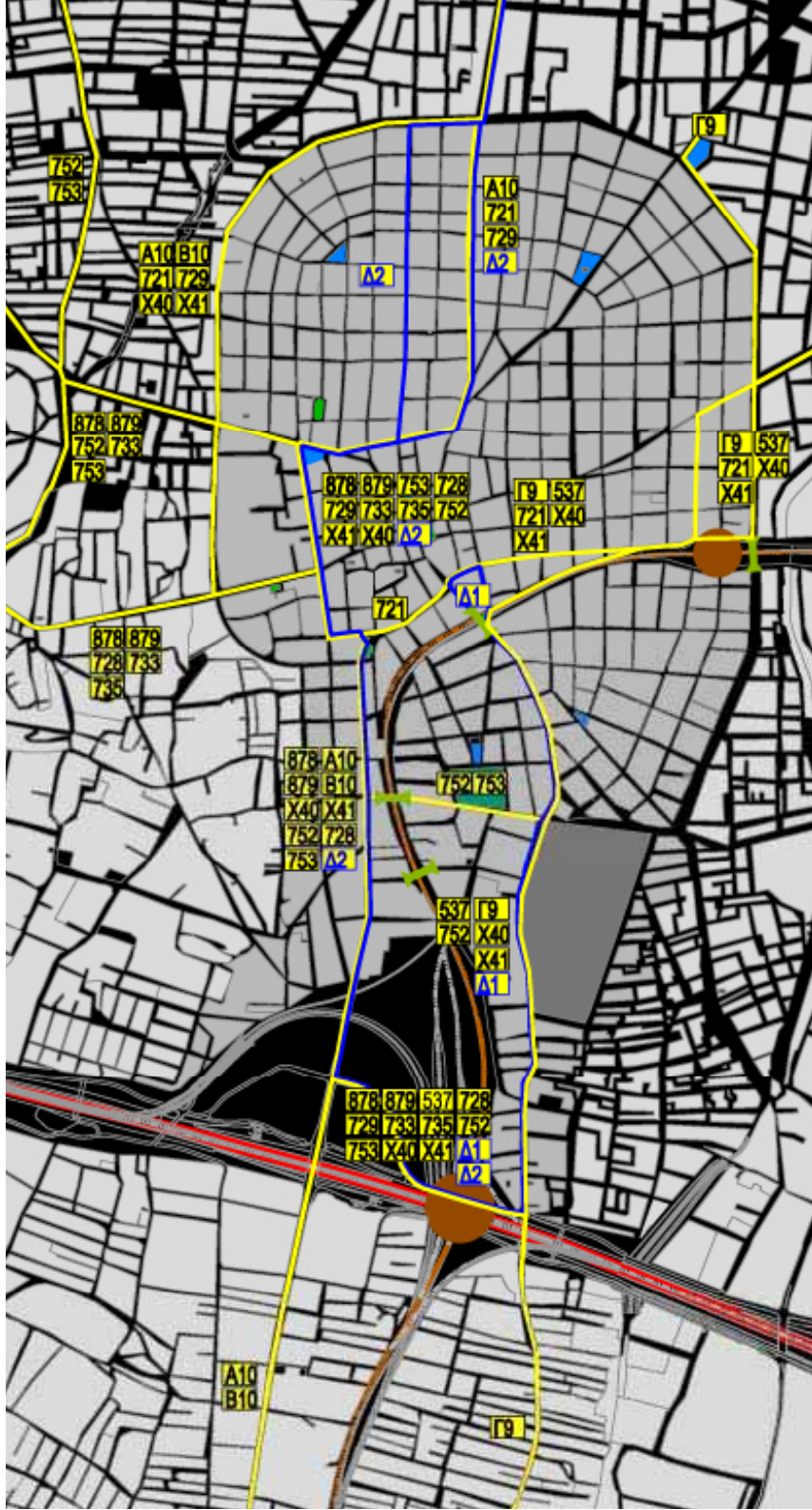
-  ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης
-  δημοτικά parking
-  προαστιακός - ΟΣΕ
-  Απική οδός
-  σταθμός



ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Το πρόβλημα της στάθμευσης αντιμετωπίζεται με τη δημιουργία Δημοτικών υπαίθριων πάρκινγκ περιμετρικά του δακτυλίου. Χωροθετούνται εντός και εκτός του πετάλου, σε αδόμητους σήμερα χώρους, όπως φαίνονται στο σχετικό χάρτη. Επιλέγονται θέσεις όπως στο Παπαστάθη για την εξυπηρέτηση των νέων δραστηριοτήτων που εντάσσονται στο χώρο, αλλά και του Δημαρχείου και του γηπέδου του Αχαρναϊκού. Επίσης απαραίτητοι θεωρούνται νέοι χώροι στάθμευσης κοντά στους σταθμούς των μέσων σταθερής τροχιάς. Στον σταθμό του ΟΣΕ Αχαρνών και γύρω από το ΣΚΑ στους ελεύθερους χώρους που υπάρχουν μεταξύ ΣΚΑ - Αττικής Οδού και την ανισόπεδη γέφυρα της Φιλαδελφείας. Ακόμα, στην περιοχή του παλιού Μενιδίου ορίζεται περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, γύρω από το πεζοδρομημένο κέντρο. Στόχος είναι η μείωση της χρήσης του ΙΧ για την πρόσβαση στο κέντρο και η βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών για πεζούς και οχήματα, η οποία επιβαρύνεται σημαντικά σήμερα από την ανεξέλεγκτη και παράνομη στάθμευση των οχημάτων γύρω από την κεντρική περιοχή. Για την εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής, προβλέπονται ειδικές θέσεις για Μόνιμους Κατοίκους. Η ζώνη ελεγχόμενης στάθμευσης οριοθετείται από τις οδούς Σαλαμίνας, Ναπολέοντος, Πάρνηθος, Μητρομάρα, Δ. Δέδε, Ξενοφώντος, Σκουφά, Βαρελά και Σαμαρίνας.

υφιστάμενες ΓΡΑΜΜΕΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ προτεινομενες



- υφιστάμενες γραμμές λεωφορείων
- προτεινόμενες γραμμές λεωφορείων
- πρ/νες δημ. γραμμές λεωφορείων
- σιδηρόδρομος - προαστιακός
- 753 όνομα γραμμής λεωφορείου
- Δ1 όνομα δημ. γραμμής λεωφορείου
- | διάβαση
- σταθμός

ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Προτείνεται η αναδιοργάνωση των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ και κρίνεται επιβεβλημένη η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων τους. Το ΣΚΑ, πέρα από συγκοινωνιακό κέντρο μητροπολιτικής σημασίας, γίνεται και συγκοινωνιακό κέντρο του Δήμου. Προβλέπεται ειδικός χώρος στην περιοχή του ΣΚΑ, όπου μεταφέρονται οι αφετηρίες όλων των τοπικών γραμμών, οι οποίες συνδέουν την περιοχή του ΣΚΑ με το ιστορικό κέντρο (μέσω Αθηνών ή Φιλαδελφείας) και τις υπόλοιπες περιοχές του δήμου. Έτσι η περιοχή μεταξύ Κέντρου και ΣΚΑ, η οποία έχει ενισχυθεί με τις νέες χρήσεις στο Παπαστάθη και συνδεθεί με το κέντρο με πεζόδρομο και ποδηλατόδρομο αποκτά επιπλέον λεωφορειακή σύνδεση με τον πυρήνα της πόλης και τις υπόλοιπες περιοχές του Δήμου αποτελώντας την καρδιά των δημοσίων συγκοινωνιών. Το ΣΚΑ θα λειτουργεί ως ο κύριος σταθμός μετεπιβίβασης για τις μετακινήσεις στο εσωτερικό του δήμου και στην ευρύτερη περιοχή.

Πέρα από τις κυκλικές λεωφορειακές γραμμές Χ40 και Χ41 (Ολυμπιακό Χωριό – ΣΚΑ – Αχαρναί – Ολυμπιακό χωριό) οι οποίες διέρχονται σήμερα από το ΣΚΑ, μεταφέρονται στο ΣΚΑ οι αφετηρίες των παρακάτω και οι διαδρομή τους μεταβάλλεται όπως αναφέρεται εδώ:

537 ΑΧΑΡΝΑΙ – ΒΑΡΥΜΠΟΜΠΗ:

Μέσω Λ. Φιλαδελφείας (άνοδος/κάθοδος)

728 ΑΧΑΡΝΑΙ – ΠΛΑΤΩΝΑΣ:

Μέσω Λ. Αθηνών (άνοδος/κάθοδος)

729 ΑΧΑΡΝΑΙ – ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ:

Μέσω Λ. Φιλαδελφείας (άνοδος/κάθοδος)

752 ΑΧΑΡΝΑΙ – ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ – ΑΓ. ΠΕΤΡΟΣ:

Λ.Φιλαδελφείας κάθοδος, Λ. Αθηνών άνοδος

753 ΑΧΑΡΝΑΙ – ΑΓ. ΠΕΤΡΟΣ – ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ:

Λ. Αθηνών κάθοδος, Λ. Φιλαδελφείας άνοδος

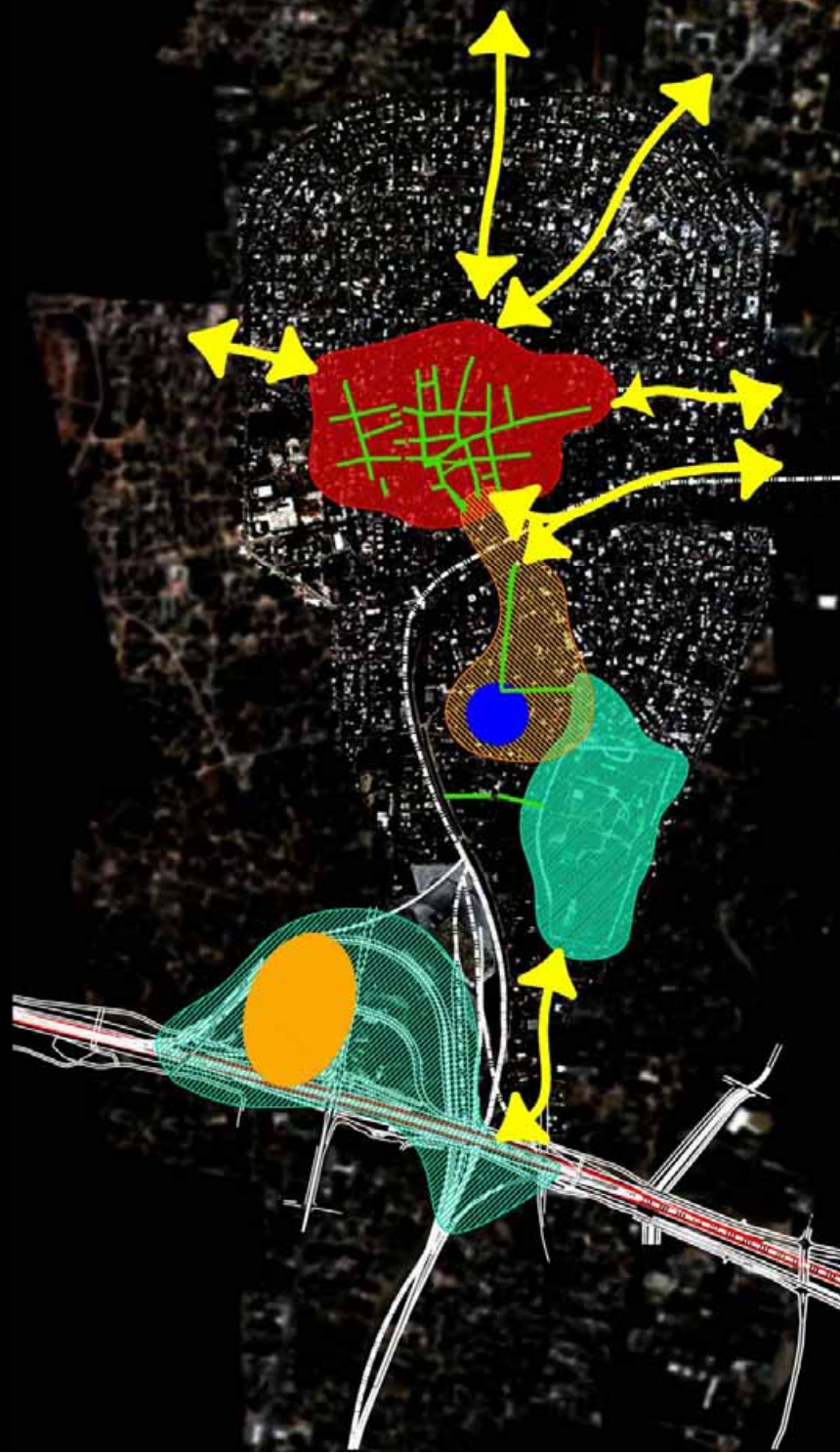
878 ΑΧΑΡΝΑΙ – ΕΛΕΥΣΙΝΑ:

Μέσω Λ. Αθηνών (άνοδος/κάθοδος)

879 ΑΧΑΡΝΑΙ – ΘΡΙΑΣΙΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ – ΕΛΕΥΣΙΝΑ:

Μέσω Λ. Αθηνών (άνοδος/κάθοδος)

Τέλος, θεωρείται απαραίτητη η επαναλειτουργία δημοτικής συγκοινωνίας, με μικρά λεωφορεία (miniibus) τα οποία θα πραγματοποιούν συχνά δρομολόγια, σε δύο γραμμές με αφετηρία το ΣΚΑ. Η πρώτη (Δ1) θα ενισχύσει περαιτέρω τη σύνδεση της περιοχής Κέντρου-ΣΚΑ, με τη διαδρομή ΣΚΑ - (Παπαστάθη) - Κέντρο (μέσω Φιλαδελφείας). Ενώ η δεύτερη (Δ2) θα συνδέσει την περιοχή των Θρακομακεδόνων - η οποία μετά τον Καλλικράτη αποτελεί μέρος του νέου Δήμου - απευθείας με το κέντρο του Μενιδίου και το ΣΚΑ, αλλά και με τις ενδιάμεσες περιοχές, στη διαδρομή Θρακομακεδόνων – Πάρνηθος – Αριστοτέλους – Ηρώων Πολυτεχνείου – Παγκάλου – Σαλαμίνας – Δ.Δέδε – Λ. Αθηνών – ΣΚΑ.



Κεντρικότητες

σύνδεση

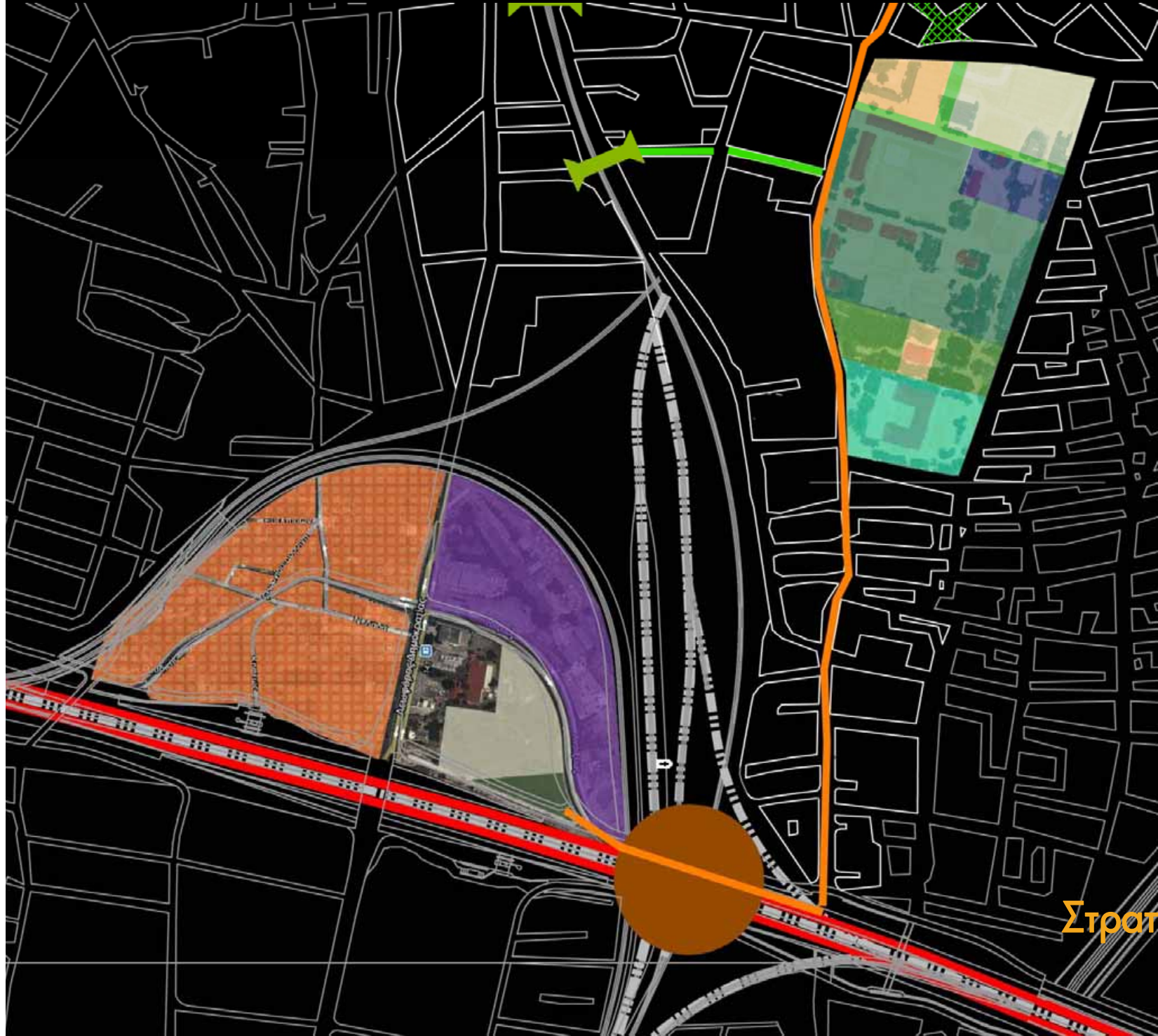
>> ιστορικού κέντρου

>> Παπαστάθη

>> ΣΚΑ

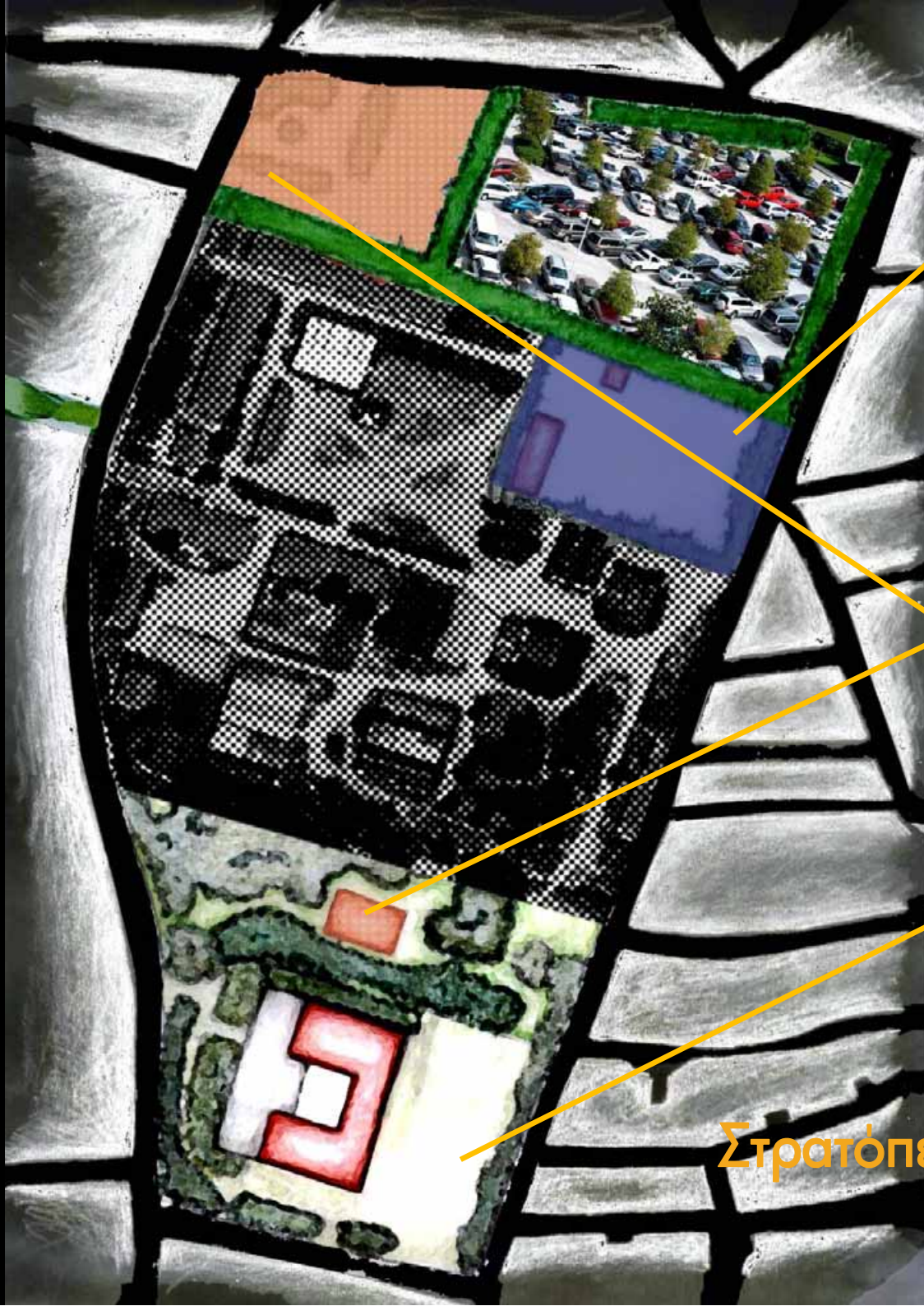
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΓΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ – ΠΑΠΑΣΤΑΘΗ - ΣΚΑ

Η έντονη πυκνότητα του κέντρου δημιουργεί αντίστοιχα αυξημένες ανάγκες για ελεύθερους χώρους και χώρους πρασίνου, που στην παρούσα φάση απουσιάζουν. Επιπλέον, αναγνωρίζεται η έλλειψη εξοπλισμού χώρων κοινωνικής υποδομής, αφού στην περιοχή λειτουργεί μόνο ένα ΚΑΠΗ και ένας παιδικός σταθμός. Επιπροσθέτως, αναγνωρίζεται η απουσία χώρων άθλησης, μιας και μόνη εξαίρεση αποτελεί το γήπεδο του Αχαρναϊκού, το οποίο όμως χρησιμοποιείται από επαγγελματική ομάδα, συνεπώς δεν προσφέρει δυνατότητες μαζικού αθλητισμού. Οι παραπάνω χρήσεις, σε συνδυασμό με χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής, αλλά και χώρους στάθμευσης, προτείνεται να χωροθετηθούν στην έκταση του στρατοπέδου Παπαστάθη προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες του κέντρου αλλά και της ευρύτερης περιοχής, αποτρέποντας παράλληλα τις αστικές ασυνέχειες που δημιουργεί η παρούσα χρήση (στρατόπεδο). Ταυτόχρονα, οι παρεμβάσεις αυτές θα προσφέρουν τη δυνατότητα της μετατροπής της έκτασης του στρατοπέδου, από απρόσιτη, ανένταχτη έκταση, που διασπά τον αστικό ιστό, σε αστικό συντελεστή για το κεντρικό Μενίδι και τις όμορες συνοικίες. Αντίστοιχα για το ΣΚΑ προτείνεται η πλήρης λειτουργία του και η αξιοποίησή του.



-  αναψυχή
-  parking
-  πράσινο
-  ΚΑΠΗ
-  αθλητικές εγκαταστάσεις
-  πολιτισμός
-  εμπόριο & αναψυχή
-  εγκαταστάσεις ΣΚΑ
-  Αφετηρία λεωφορίων & parking

Στρατόπεδο Παπαστάθη περιοχή ΣΚΑ



ΚΑΠΗ



αναψυχή



θερινός κινηματογράφος

Στρατόπεδο Παπαστάθης

ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ ΠΑΠΑΣΤΑΘΗ

Εστιάζοντας στην έκταση του στρατοπέδου Παπαστάθη, προτείνεται η διατήρηση κάποιων κτηρίων, καθώς και ο διαχωρισμός του σε ζώνες χρήσεων, με έντονη την παρουσία πράσινων ελεύθερων χώρων.

Έτσι, στη βόρεια πλευρά του, στο μέτωπο της Μπόσδα χωροθετούνται:

_στα δυτικά: χώρος αναψυχής, που έρχεται σε συνδιαλλαγή με τον ελεύθερο χώρο του Δημαρχείου, δημιουργώντας ταυτόχρονα μία πύλη εισόδου στην ευρύτερη έκταση (του στρατοπέδου), ενώ

_στα ανατολικά: ένας χώρος ελεύθερης στάθμευσης προς εξυπηρέτηση τόσο του κέντρου, όσο και των νέων χρήσεων. Λίγο νοτιότερα και σε άμεση σχέση με το χώρο στάθμευσης, προτείνεται η στέγαση ενός ΚΑΠΗ και η διαμόρφωση υπαίθριων χώρων και χώρων πρασίνου, για τη βέλτιστη εξυπηρέτησή του. Στον κεντρικό χώρο προτείνονται μια πληθώρα αθλητικών εγκαταστάσεων (skate park, τοίχος αναρρίχησης, ποδηλατικές διαδρομές, γήπεδο τένις, υπαίθρια όργανα γυμναστικής κ.α.) και ανοιχτών υπαίθριων, ελεύθερων χώρων, με έντονο το στοιχείο του πρασίνου, ανοιχτών προς το κοινό.

Στο νότιο κομμάτι της έκτασης διατηρούνται τα δύο ήδη υπάρχοντα κτήρια, ανακαινίζονται και επαναχρησιμοποιούνται. Στο μεγαλύτερο χωροθετούνται χρήσεις πολιτισμού, δίνοντας τη δυνατότητα στέγασης στις πολιτιστικές ομάδες της ευρύτερης περιοχής (θεατρική, φωτογραφίας, σκακιστών, ζωγραφικής, χορού κ.α.). Στον ελεύθερο χώρο που υπάρχει πίσω από το κτήριο προτείνεται η δημιουργία ενός υπαίθριου θερινού κινηματογράφου. Στο μικρότερο κτήριο λαμβάνουν χώρα χρήσεις αναψυχής και στον περιβάλλοντα χώρο διατηρείται η ήδη υπάρχουσα ψηλή φύτευση, δημιουργώντας ένα περιβάλλον άμεσης συνδιαλλαγής με τις γειτνιάζουσες χρήσεις πολιτισμού.

εγκαταστάσεις ΣΚΑ

αναψυχή

parking IX

αφετηρία λεωφορείων

περιοχή ΣΚΑ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΧΑΡΝΩΝ

Στην ευρύτερη έκταση της περιοχής του ΣΚΑ προτείνεται μια σειρά χρήσεων προς την βέλτιστη αξιοποίηση και ανάδειξη του, με βασικό άξονα την προστασία της περιοχής από την ενδεχόμενη αλόγιστη υπερεκμετάλλευση της ή την απαξίωσή της. Συνεπώς, στο δυτικό κομμάτι της περιοχής, προτείνεται η δημιουργία χώρων πρασίνου, ελεύθερων χώρων και μικρής κλίμακας εμπορικών χρήσεων σε συνδυασμό με ήπια αναψυχή. Οι παραπάνω χρήσεις θα λειτουργούν προς εξυπηρέτηση των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής, αλλά και των επιβατών του ΣΚΑ, ειδικότερα κατά τη διάρκεια των μετεπιβιβάσεων. Με τον ίδιο συλλογισμό, προτείνεται η μετεγκατάσταση της αφετηρίας των λεωφορείων της αστικής συγκοινωνίας, στο νοτιοανατολικό κομμάτι της περιοχής, ενισχύοντας έτσι τη χρήση των συνδυαζόμενων μεταφορών. Εν κατακλείδι, στο κεντρικό κομμάτι της έκτασης προτείνεται η δημιουργία χώρου ελεύθερης στάθμευσης με φύτευση, για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση όλων των νέων χρήσεων αλλά και του κεντρικού σταθμού του ΣΚΑ.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αραβαντινός Α., Δυναμικές και σχεδιασμός κέντρων στην πόλη των επόμενων δεκαετιών – προς συγκεντρωτικά ή αποκεντρωτικά σχήματα;, Δημοσιευμένο στο περιοδικό «Αειχώρος», τεύχος 1, Νοέμβριος 2002.
- Γεωργακόπουλος Ν., Παρουσίαση του Δ. Αχαρνών, Διάλεξη που πραγματοποιήθηκε στο μάθημα Προσεγγίσεις του Εφαρμοσμένου Αστικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα, ΕΜΠ, 2012, Αθήνα.
- Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος/ΕΜΠ, Δήμος Αχαρνών, Διερεύνηση Πολεοδομικών – Κοινωνικών παραμέτρων στο Δήμο Αχαρνών, Διατύπωση κατευθύνσεων στρατηγικού αστικού σχεδιασμού για μία βιώσιμη ανάπτυξη, πρώτη φάση, Ιούλιος 2000.
- Μαντουβάλου Μ., Κέντρο πόλης, κοινωνική και πολιτισμική ετερότητα, Προκλήσεις για την πολεοδομική σκέψη, Δημοσιευμένο στο περιοδικό «Μανδραγόρας», τεύχος 12-13, Μάιος-Σεπτέμβριος 1996, Αθήνα.
- Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών/Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας/ΕΜΠ, 2000, Πολεοδομική και κυκλοφοριακή κατάσταση «εισόδων πόλεων», η περίπτωση της ευρύτερης Αθήνας, εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα.
- Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών/Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας/ΕΜΠ, Χρήσεις Γης στο Κύριο Οδικό Δίκτυο, Δράσεις για την αντιμετώπιση της γραμμικής παρόδιας δόμησης, Εκδόσεις ΤΕΕ, 2001 Αθήνα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΟΔΣΑ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΔΗΜΟ ΑΧΑΡΝΩΝ

A10	ΠΛ. ΒΑΘΗ – ΑΧΑΡΝΑΙ
B10	ΠΛ. ΒΑΘΗ – ΑΧΑΡΝΑΙ (ΜΕΣΩ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ)
G9	ΧΑΛΚΟΚΟΝΔΥΛΗ – ΚΟΚΚΙΝΟΣ ΜΥΛΟΣ – ΑΧΑΡΝΑΙ
878	ΑΧΑΡΝΑΙ – ΕΛΕΥΣΙΝΑ
879	ΑΧΑΡΝΑΙ – ΘΡΙΑΣΙΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ
712	ΑΧΑΡΝΑΙ – ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΠΟΛΥΚΑΤΟΙΚΙΕΣ - Α. ΛΙΟΣΙΑ
721	ΑΧΑΡΝΑΙ – ΚΗΦΙΣΙΑ
724	ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝΕΣ – ΑΧΑΡΝΑΙ – Ν. ΙΩΝΙΑ
733	ΑΧΑΡΝΑΙ – ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ - Α. ΛΙΟΣΙΩΝ
735	ΖΕΦΥΡΙ – ΣΤ. ΚΑΤΩ ΠΑΤΗΣΙΩΝ
504	ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝΕΣ – ΚΗΦΙΣΙΑ
X40	ΟΛ. ΧΩΡΙΟ – ΣΚΑ – ΑΧΑΡΝΑΙ – ΟΛ. ΧΩΡΙΟ
X41	ΟΛ. ΧΩΡΙΟ – ΣΚΑ – ΑΧΑΡΝΑΙ – ΟΛ. ΧΩΡΙΟ
537	ΑΧΑΡΝΑΙ – ΒΑΡΥΜΠΟΜΠΗ
728	ΑΧΑΡΝΑΙ – ΠΛΑΤΩΝΑΣ
729	ΑΧΑΡΝΑΙ – ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
752	ΑΧΑΡΝΑΙ – ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ – ΑΓ. ΠΕΤΡΟΣ
753	ΑΧΑΡΝΑΙ – ΑΓ. ΠΕΤΡΟΣ – ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ

ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

ΟΔΟΣ (από/έως)	ΜΗΚΟΣ (m)
ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ (Πλ. Υψηλάντου - κέντρο)	330
ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ (Σακελλαρίου – Οδυσσέως)	50
ΟΔΥΣΣΕΩΣ (Αγ. Κωνσταντίνου – Λέκκα)	270
ΠΑΡΝΗΘΟΣ (Δεκελείας – Παγκάλου)	220
ΜΟΥΣΤΑΚΑΤΟΥ (Οδυσσέως – Μελά)	210
ΠΙΝΔΑΡΟΥ (Σαλαμίνας – Μελά)	160
ΘΟΥΚΙΔΙΔΟΥ	105
ΚΟΙΜ. ΘΕΟΤΟΚΟΥ	150
ΧΕΙΛΙΟΥ (Σαλαμίνας – Μελά)	160
ΗΡ.ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ (Παγκάλου – Μουστακάτου)	100
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ (Πάρνηθος – Μελά)	120
ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΟΥ (Δεκελείας – Αγ. Κωνσταντίνου)	140
ΘΗΒΑΙΟΥ	290
ΣΩΤ. ΠΗΓΑΔΑ (Θηβαίου – Φιλαδελφείας)	170

ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ

ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ (ΣΚΑ – Πηγαδά)
ΑΝΟΙΞΕΩΣ (Φιλαδελφείας – ΣΚΑ)
ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ (Ξενοφώντος – Αριστοτέλους)
ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ (Ξενοφώντος – Πάρνηθος)
ΠΑΡΝΗΘΟΣ (Δεκελείας – Αριστοτέλους)
ΑΓ. ΤΡΙΑΔΟΣ (Αριστοτέλους – Πάρνηθος)
ΧΕΙΛΙΟΥ (Π. Μελά – Κοιμ. Θεοτόκου)
ΚΟΙΜ. ΘΕΟΤΟΚΟΥ
ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ (Παπαφλέσσα – Αριστοτέλους)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ (Φιλαδελφείας – Αριστοτέλους)