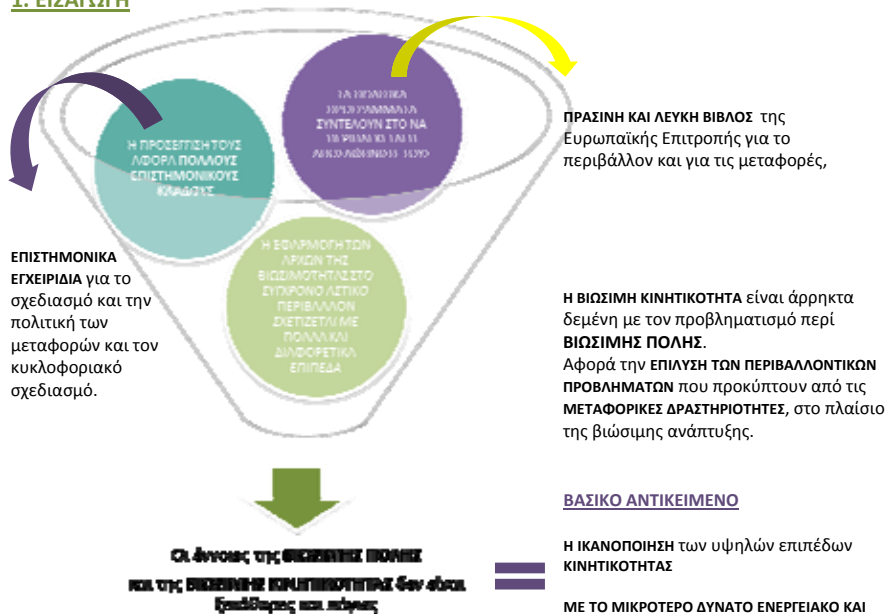


1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ



1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

ΠΟΛΛΕΣ **ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ** ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, που απαιτούν **ΠΟΛΛΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ**:

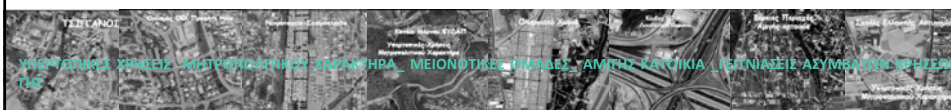
ΗΠΙΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ με στόχο τη διευκόλυνση της κίνησης των πεζών και των ποδηλάτων.

ΝΕΕΣ ΚΑΘΑΡΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ οχημάτων,
ΝΕΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (π.χ. τρένα υψηλών ταχυτήτων).
ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.
ΚΑΙΝΟΤΟΜΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗΝ ΑΠΕΞΑΡΤΗΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΟΙΚΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΙΧ:
CAR SHARING / CAR POOLING / CAR FREE HOUSING

ΝΕΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ (προκαλούν οικονομικά οφέλη λόγω της μείωσης της ρύπανσης, της αποσυμφόρησης, και της μείωσης του χρόνου μετακίνησης).

ΣΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ, πολεοδομικές πολιτικές που στοχεύουν στο μοντέλο της **ΣΥΜΠΑΓΟΥΣ ΠΟΛΗΣ**

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ- για το δήμο Αχαρνών



1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ- ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΑΧΑΡΝΩΝ- Υποδομές και μεταφορικές ανάγκες

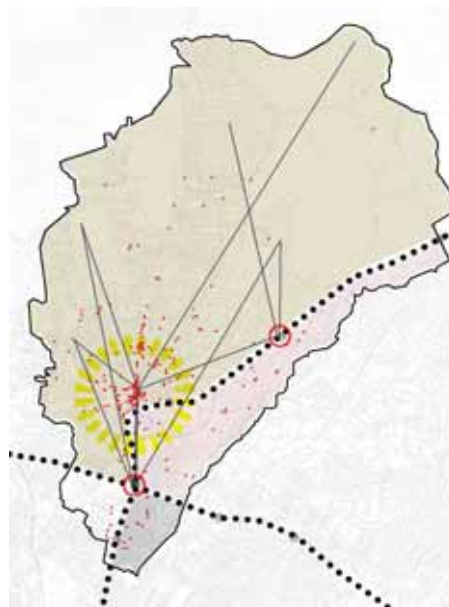
ΚΑΤΟΙΚΙΑ (ανάγκες μετακίνησης για εργασία οι οποίες πραγματοποιούνται με: **Μ.Μ.Μ** Προαστιακός (προβλήματα του ΣΚΑ/ προβλήματα χάραξης του μέσου)
Λεωφορειακές γραμμές -Α10, Β10, Γ9, Χ40, Χ41 (θέματα αξιοπιστίας)

Ι.Χ Αυτοκίνητο φόρτιση Λεωφόρου Δημοκρατίας και της Εθνικής Οδού

ΕΜΠΟΡΙΟ υπεροπτικός χαρακτήρας εξυπηρέτηση με **Ι.Χ** συμφόρηση σε δρόμους με δραστηριότητα αυτού του τύπου (π.χ Καραμανλή)

ΑΝΑΨΥΧΗ. Πάρνηθα υπεροπτικός πόλος αναψυχής και εξυπηρετείται αποκλειστικά με **το Ι.Χ.**

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΒΙΠΑ -οχήματα βαρέως τύπου -μέσω της Εθνικής Οδού.

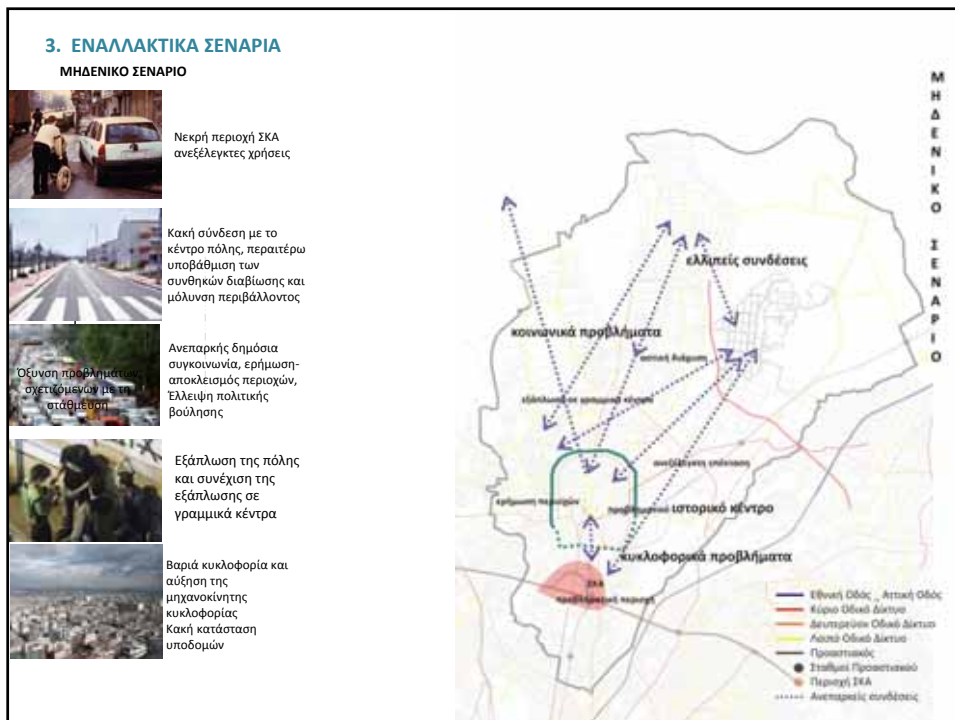


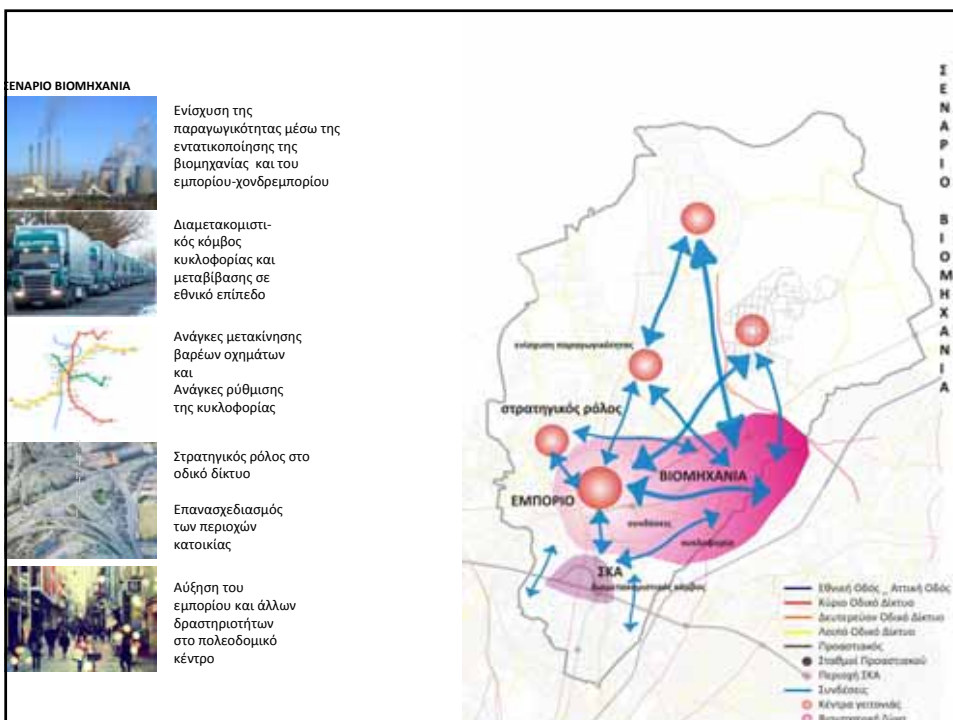
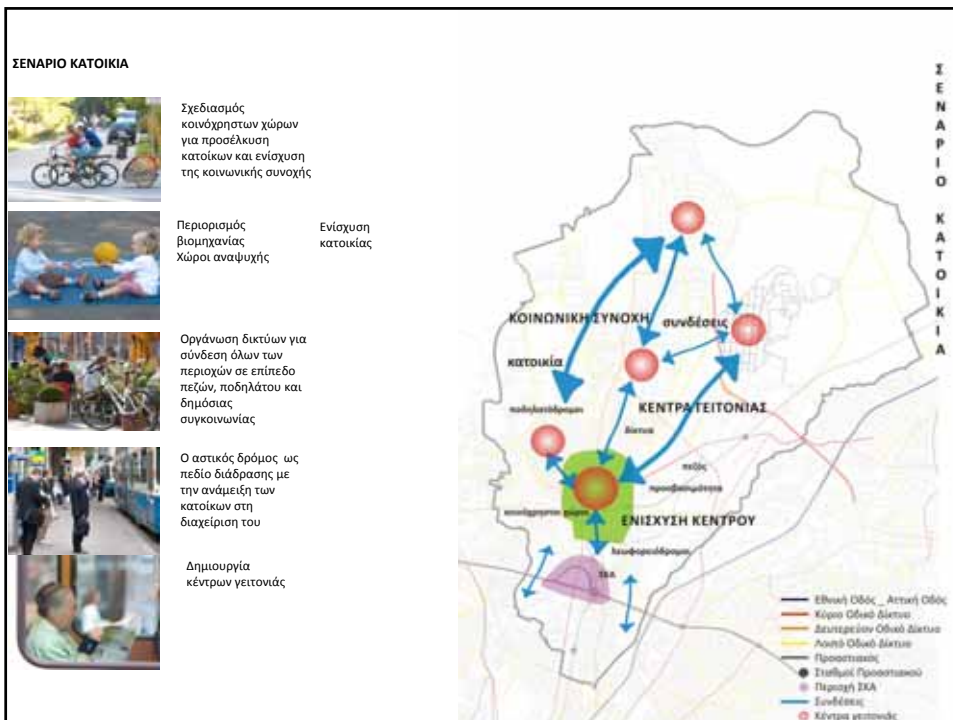
- ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

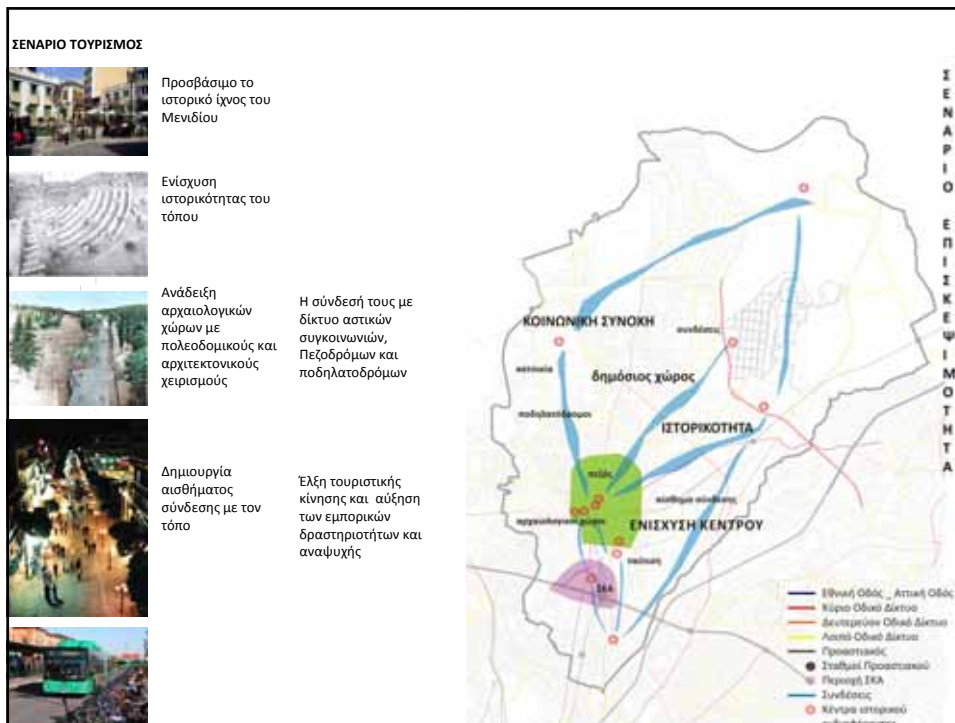
ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ									
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΙΕΡΑΡΧΙΚΗ	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ – ΠΑΙΔΕΙΑ	Σ.Κ.Α	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΡΙΣΗ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ-ΔΟΜΗ	ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
Μεγάλες αστικές λεωφόροι και αυτοκινητόδρομοι κατακεραματίζουν τον αστικό ιστό και επιτρέπουν υψηλές ταχύτητες κίνησης-εμποδίζοντας την απρόσκοπτη και ασφαλή κίνηση του πεζού.	Οι αναγκαστικές περιοχές στα δρομολόγια των Α.Σ. δημιουργούν κακή εικόνα για τα μέσα και υποβιβάζουν το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών.	Κακή οδήγηκη συμπεριφορά αυξάνει την επικινδυνότητα της κυκλοφορίας με εναλλακτικούς τρόπους (σε συνδυασμό με την κακή ποιότητα υποδομών, εγκληματικότητα).	Κακή σύνδεση του ΣΚΑ με τις υπόλοιπες περιοχές του δήμου.	Οι μεγάλες αποστάσεις μεταξύ κάποιων περιοχών του δήμου και του κέντρου (μονοκεντρική δομή) κάνει δύσκολη τη μετακίνηση με εναλλακτικά μέσα (περπατήματα, ποδήλατο) για κάλυψη καθημερινών αναγκών.	Υπερ-Συγκέντρωση ειδικών χρήσεων που δεν έχουν αναφορά στο δήμο, δημιουργούν αυξημένες ανάγκες διαδημοτικής συγκοινωνίας.	Η κακή οικονομική κατάσταση του δήμου δεν αφήνει περιθώριο για διαρθρωτικές αλλαγές.	Ο Δήμος περιβάλλεται από κάποια ευαίσθητα οικοσυστήματα.	Έκκεντρη θέση ως προς το κέντρο βάρους του Λεκανοπεδίου.	Δεν υπάρχει κάποια κανονιστική βάση για τη βιώσιμη κινητικότητα.
Πρόβλημα στάθμευσης στις πυκνοκατοικημένες περιοχές του δήμου-παράνομη στάθμευση.		Τα υψηλά ποσοστά χαμηλού μορφωτικού επιπέδου (απογραφή 2001) και μειονοτικών ομάδων λειτουργεί ως τροχοπέδη στη διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας.	Μειωμένη λειτουργικότητα του ΣΚΑ ως σταθμού μεταβίβασης.		Συγκέντρωση μεταποιητικών μονάδων αλλά και χονδρεμπορίου και αποθηκών-εκθετηρίων εταιρειών. Υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι και κίνηση βαρέων οχημάτων σε κεντρικούς άξονες.	Η διαφύλαξη των ευαίσθητων οικοσυστημάτων και της αγροτικής γης δεν είναι η προτεραιότητα του δήμου δεδομένης μάλατα της οικονομικής κατάστασης που πλήττει τη χώρα αλλά και το δήμο Αχαρνών συγκεκριμένα.	Η ακτινική ανάπτυξη του δήμου υπερφορτίζει το κέντρο με μετακινήσεις.	Η διαχυσή κοινωχρηστών λειτουργιών αποτελέει τροχοπέδη για τη συγκρότηση κέντρων γειτονιάς και νέων μετακινήσεις.	
		Χαμηλό ενδιαφέρον των κατοίκων για τα κοινά- μικρή συμμετοχή στο σχεδιασμό οδηγούν σε κακή ανταπόκριση σχεδιαστικών απαντήσεων και πραγματικών αναγκών των δημοτών και των επισκεπτών του δήμου.							

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ									
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΙΕΡΑΡΧΙΚΗ	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ – ΠΑΙΔΕΙΑ	Σ.Κ.Α	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΡΙΣΗ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ-ΔΟΜΗ/ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ	ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
Γενική αναβάθμιση των υποδομών σε όλο το Λεκανοπέδιο.	Η εξέλιξη της τεχνολογίας /δια-δραστικά συστήματα στις Δ.Σ.	Ευαίσθητοποίηση για τη σημασία του σχεδιασμού της βιώσιμης /γενικότερη βελτίωση του συγκοινωνιακού δικτύου.	Η γενική βελτίωση του συγκοινωνιακού δικτύου σε επίπεδο Λεκανοπεδίου και η δυνατότητα περαιτέρω αξιοποίησης του ΣΚΑ.	Το πυκνοδομημένο κέντρο σε συνδυασμό με τη μικρή του έκταση /ιδανικό πεδίο εφαρμογής μιας λογικής που περιλαμβάνει τη συνεκτική πόλη και υποστηρίζει βιώσιμες μορφές κινητικότητας.	Η σωστή κατανόηση των χρήσεων στο χώρο μπορεί να συμβάλει στη χωρική, περιβαλλοντική και κοινωνική ισορροπία.	Αυξανόμενο κόστος της ανεξάρτητης – ατομικής μηχανοκίνητης μετακίνησης (ταξί , πετρέλαιο) στρέφουν στα Μ.Μ.Ε και το ποδήλατο.	Η προστασία του περιβάλλοντος παρέχει ευκαιρίες για τη βιώσιμη ανάπτυξη του Δήμου.	Δικτύωση γειτονιών- κέντρων δημιουργία νέων γειτονιών.	Ευρωπαϊκή στροφή προς καινοτόμες, βιώσιμες λύσεις και μεταφορικά έργα.
		Η διάδοση του INTERNET μπορεί να συνεισφέρει στην ενημέρωση των πολιτών.	Η μεγάλη πληθυσμιακή δύναμη του δήμου) σε συνδυασμό με τις αυξημένες ανάγκες σύνδεσης του ΣΚΑ με το κέντρο της Αθήνας δημιουργούν ευνοϊκές συνθήκες λειτουργίας της δημόσιας συγκοινωνίας.				Υπαρξη μεγάλων αδόμητων εκτάσεων (στρατοπέδα, κτλ) εντός αστικού πυρήνα.		Τάση εναρμόνισης των σχεδιαστικών επιπέδων σε διοικητικό ακόμα και σε εθνικό.

ΑΠΕΙΛΕΣ									
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΠΑΙΔΕΙΑ	Σ.Κ.Α	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ Σ ΜΟΡΦΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΡΙΣΗ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ- ΔΟΜΗ/ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ	ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
Ανάγκη διαφρωτικών αλλαγών σε μεγάλη έκταση του λεκανοπεδίου	Η συνεχής μείωση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών (φαύλος κύκλος των μετακινήσεων) οδηγεί στην αύξηση της μετακίνησης με Ι.Χ.	Οι προαναταλασμένες προς το ΙΚ συμπεριφορές των παλαιότερων γενεών	Το ΣΚΑ ως συστημικός κόμβος μετεπιβίβασης από τη χαράξη του παρουσιάζει αδυναμίες.	Έλλειψη συνεργασίας με γειτονικούς δήμους/ συγκρότηση δικτύων	Χωροθέτηση χρήσεων δευτερογενούς τομέα σε βάρος της κατοικίας και του φυσικού περιβάλλοντος	Η μείωση των δημοτικών, εθνικών και κοινοτικών πόρων	Η εγκατάσταση ρυπαρών υπερτοπικών δραστηριοτήτων στο Δήμο αποδυναμώνει τους σχεδιασμούς για τη βιώσιμη κινητικότητα	Η αποκεντρωμένη δομή κύριων λειτουργιών-εγκαταστάσεων μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένη αυτοκίνηση	Ο νασιός Καλλικρατικός δήμος αποτελεί διοικητική και όχι ουσιαστική συνένωση
		Έλλειψη πολιτικής βούλησης				Ο Δήμος Αχαρνών είναι δήμος δορυφόρος των Αθηνών και ως εκ τούτου δεν αποτελεί εθνική προτεραιότητα		Υπάρχει ρίσκο παραμείλησης των αραιοκατοικημένων περιοχών - Τα ανταγωνιστικά πολεοδομικά κέντρα των γειτονικών περιοχών δημιουργούν νέες ανάγκες μετακινήσεων εκτός του Δήμου.	Το νέο θεσμικό πλαίσιο σχεδιασμού διευκολύνει, παρακαμψη διαδικασιών κοινωνικής διαβούλευσης και θεσμικών περιβαλλοντικών ής προστασίας)







Value Analysis		ΜΗΑΕΝΙΚΟ	1 ^ο ΣΕΝΑΡΙΟ: ΚΑΤΟΙΚΙΑ			2 ^ο ΣΕΝΑΡΙΟ: ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ			3 ^ο ΣΕΝΑΡΙΟ: ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ		
			ΒΑΡΥΤΗΤΑ	Ήπια	Ριζοσπαστικό	ΒΑΡΥΤΗΤΑ	Ήπια	Ριζοσπαστικό	ΒΑΡΥΤΗΤΑ	Ήπια	Ριζοσπαστικό
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ-ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ (ΧΡΟΝΟΣ)	1	2	3	4	3	4	5	2	2	4
	ΧΡΗΣΗ Ι.Χ. (ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ- ΚΟΣΤΟΣ)	1	3	3	5	2	3	4	2	3	4
	ΥΠΟΔΟΜΕΣ-ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ	1	1	2	4	3	4	5	2	2	4
	ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	1	2	2	4	3	4	5	3	3	5
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	ΔΙΚΤΥΑΚΟΤΗΤΑ	1	3	4	5	3	3	5	3	3	5
	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ	1	3	4	5	3	2	4	3	3	5
	ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΚΟΣΤΟΣ-ΧΡΟΝΟΣ)	1	3	4	5	3	2	4	3	3	5
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	ΠΕΖΟΣ	1	3	4	5	2	2	3	3	4	5
	ΠΟΔΗΛΑΤΟ	1	3	3	5	2	1	2	3	3	5
ΚΑΤΟΙΚΟΣ	ΑΣΦΑΛΕΙΑ	1	3	3	4	1	1	2	2	2	4
	ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ	1	3	2	4	1	1	1	3	2	4
	ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ	1	3	3	5	2	1	3	2	2	3
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	1	2	3	5	1	1	1	2	2	4
	ΡΥΠΑΝΣΗ	1	3	3	5	1	1	1	2	2	4
	ΕΓΓΥΗΤΑ ΜΕ ΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ-ΕΠΛΑΦΗ	1	2	3	5	1	1	2	3	3	4
ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ	ΩΦΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ- ΠΟΙΟΤΗΤΑ	1	2	2	3	1	1	2	3	4	5
	ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	1	3	3	5	2	1	2	2	2	3
	ΣΥΝΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ	1	3	3	4	2	2	3	3	2	3
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ	1	1	1	2	1	1	1	3	3	5
	ΠΑΙΔΕΙΑ- ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΤΗΤΑ	1	3	3	5	1	1	1	3	3	5
	ΠΟΛΟΣ ΕΛΕΞΗΣ	1	1	2	2	3	3	5	3	2	4
ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	ΠΟΙΚΙΛΙΑ ΧΡΗΣΕΩΝ- ΚΑΛΥΨΗ ΑΝΑΓΚΩΝ	1	3	2	4	2	1	2	2	2	3
	ΚΡΙΣΗ- ΝΕΕΣ ΘΕΣΕΙΣ- ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ	1	1	1	2	3	3	5	2	2	3
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	5	3	4	2	3	3	1	3	3	1
	ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΑΠΟ ΙΣΧΥΟΝΤΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥΣ	5	1	3	1	1	1	1	1	1	1
ΑΠΟΔΟΧΗ ΚΑΤΟΙΚΩΝ	5	3	4	3	1	2	1	3	3	2	
ΣΥΝΟΛΟ		38	63	191	266	51	117	168	66	175	262

(ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΣΕΝΑΡΙΟΥ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ)

1Α ΗΠΙΟ ΚΑΤΟΙΚΙΑ

- Ορισμός **λεωφορειολωρίδων και ποδηλατοδρόμων** όπου αυτό είναι εφικτό.
- Αποκλεισμός περιοχών από την **κίνηση βαρέων οχημάτων**.
- **Ενίσχυση των υποδομών** όπου είναι εφικτό
- Περιορισμός **παρόδιας στάθμευσης**

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ-ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ

- Δημόσια συγκοινωνία που **να συνδέει τα επιμέρους κέντρα γειτονιάς** με το εμπορικό-διοικητικό-ιστορικό κέντρο του Μενιδίου
- **Προσβασιμότητα** των μέσων μεταφοράς και του οδικού δικτύου

ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

- **Κέντρα** για χρήση εναλλακτικών μέσων (push methods)
- βελτίωση των **συνθηκών** για το περπάτημα και το ποδήλατο
- Φύτευση/ τεχνητό τείχος για διαχωρισμό πεζών και αυτοκινήτων/ ασφάλεια

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ

ΚΑΤΟΙΚΟΣ

- **Κέντρα γειτονιάς/ ορισμός περιοχών ήπιας κυκλοφορίας**

ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

1Β ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΚΑΤΟΙΚΙΑ

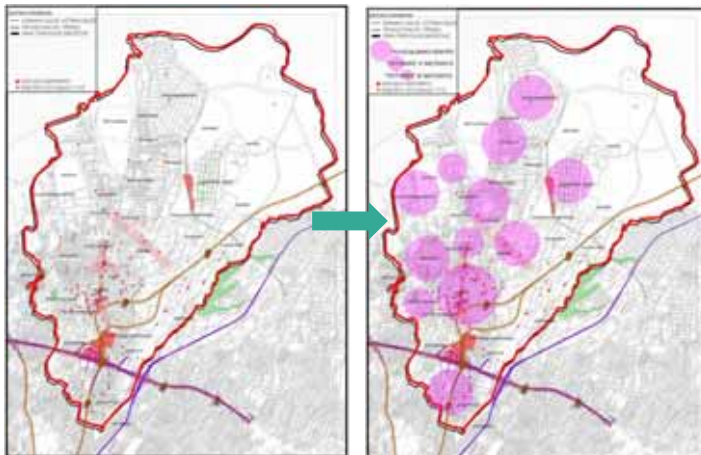
- **Ιεράρχηση οδικού δικτύου**
- Συλλεκτρικές οδοί + μικροί δακτύλιοι στις περιοχές αμιγούς κατοικίας -μεγάλης πυκνότητας- προκειμένου να περιοριστεί στο ελάχιστο η κίνηση του αυτοκινήτου.
- **Αποκλεισμός βαρέων οχημάτων** στα κέντρα γειτονιάς.
- **Εξάλειψη παρόδιας στάθμευσης- δημόσια parking** με κατάλληλη χωροθέτηση ώστε να μειωθεί στο ελάχιστο η ελκυστικότητα της ιδιωτικής μετακίνησης με Ι.Χ και αντίστοιχα
- **Εφησυχασμός κυκλοφορίας** στο πολεοδομικό κέντρο

- **Επανασχεδιασμός του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας** ώστε να συνδέει τα επιμέρους κέντρα γειτονιάς μεταξύ τους και με το πολεοδομικό κέντρο- πυκνό δίκτυο (συσχέτιση με μέσα σταθερής τροχιάς)
- **Σύνδεση με ΣΚΑ με επιμέρους περιοχές (Δ.Σ)**
- Σχεδιασμός και θεσμοθέτηση **αποκλειστικής λεωφορειολωρίδας**
- **Park and ride στο ΣΚΑ**
- **Έξυπνα συστήματα**- δια-δραστικά στις Δ.Σ

- **Κέντρα γειτονιάς απαλλαγμένα από το αυτοκίνητο** βελτίωση των συνθηκών για το περπάτημα και το ποδήλατο
- Συνδυασμός Δ.Σ+ ποδηλάτων+ στάθμευσης
- **Διαμόρφωση προσβάσεων** στο ΣΚΑ.
- **Σύνδεση κέντρου με ΣΚΑ** (αποκλειστικοί ποδηλατόδρομοι- πεζόδρομοι)

- **Δραστηκή αναβάθμιση υποδομών** (κοινωνικών και αστικού τύπου)
- **Εκπαίδευση –επικοινωνιακά μέσα-** ενημέρωση πολιτών για ευαισθητοποίηση

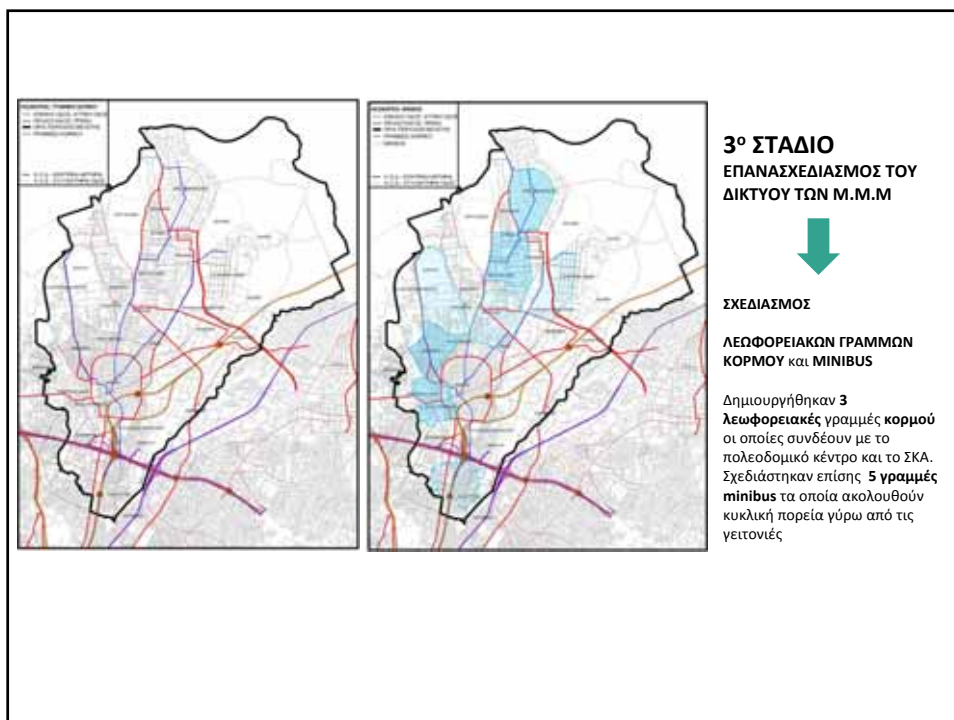
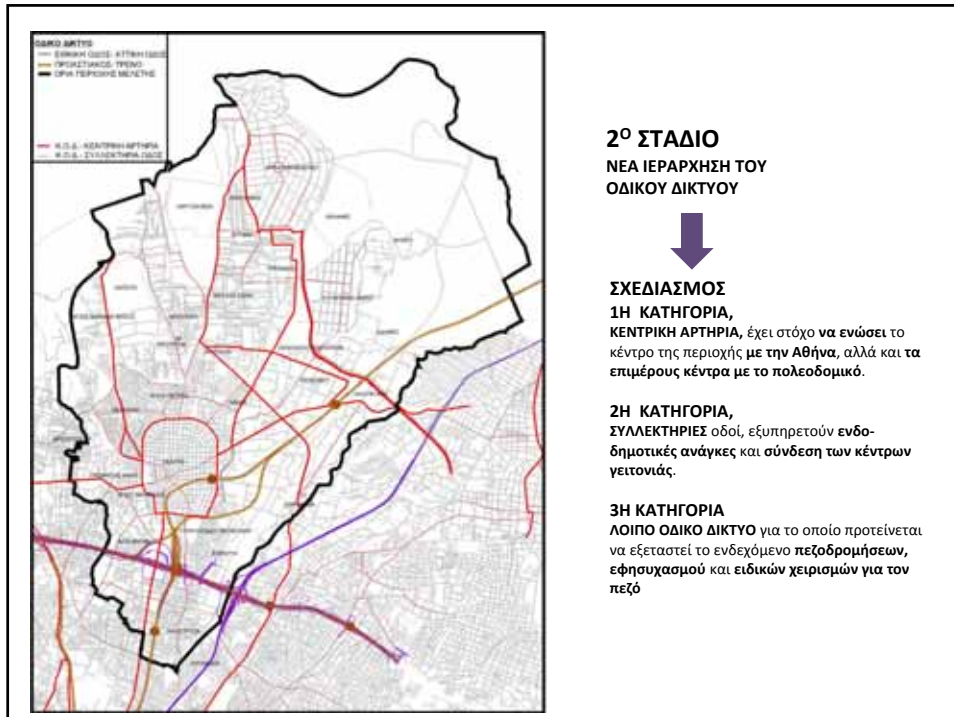
4. Η ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ



1^ο ΣΤΑΔΙΟ
ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΩΝ
ΚΑΙ ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΜΕ ΤΟ
ΟΔΙΚΟ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ
ΔΙΚΤΥΟ



ΤΥΠΟΛΟΓΗΣΗ ΚΕΝΤΡΩΝ
ΠΟΛΗΣ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗΝ
ΕΝΤΑΣΗ



4^ο ΣΤΑΔΙΟ
ΧΩΡΙΚΗ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ



Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ

- ΠΥΚΝΟΣ ΙΣΤΟΣ / ΧΑΜΗΛΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ
- Επικρατούσα χρήση η ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΧΩΡΟΥΣ
- ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ χώρων ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ και
- ΑΠΟΘΕΜΑ ΑΔΟΜΗΤΩΝ ΧΩΡΩΝ (δημόσιοι και ιδιωτικοί).



ΜΕΣΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ 1,1 και ΜΕΣΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ 135 ΚΑΤΟΙΚΟΙ ανά εκτάριο

ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΞΑΡΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

ΚΑΙ ΚΑΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΑΥΤΟ

ΧΩΡΙΚΗ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ



ΣΤΑΔΙΟ 1^ο ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

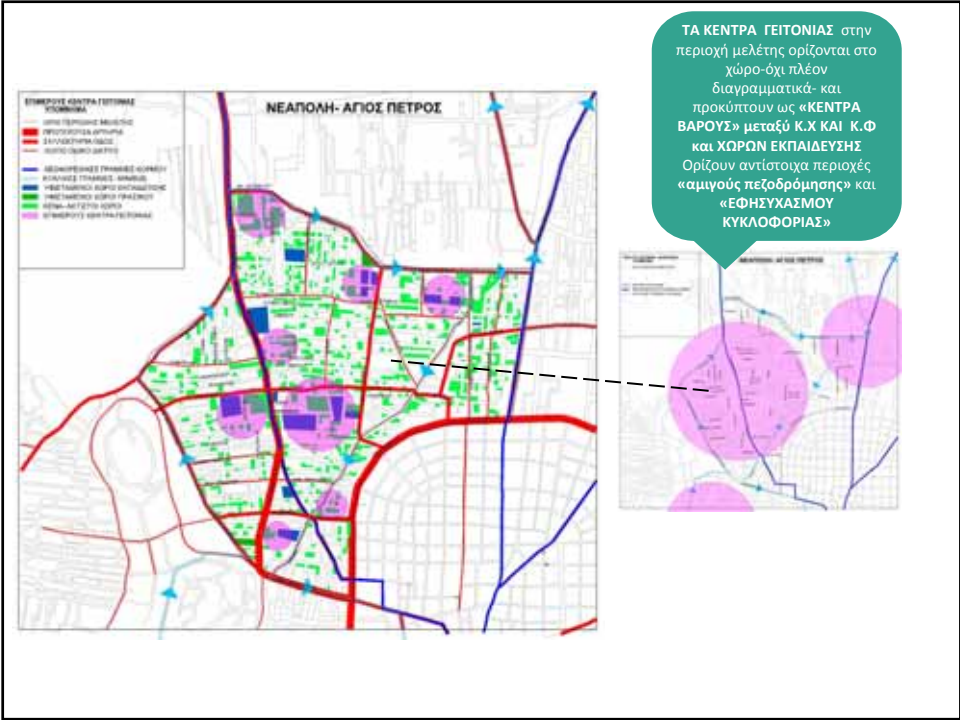
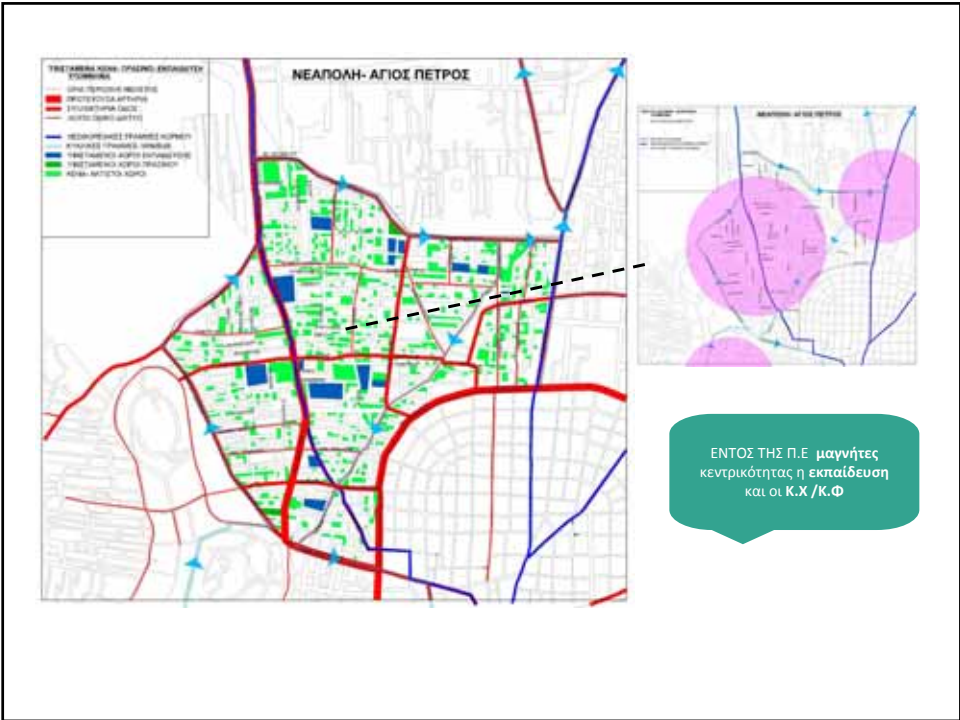
ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΕΣ, ΛΑΝΘΑΝΟΝ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

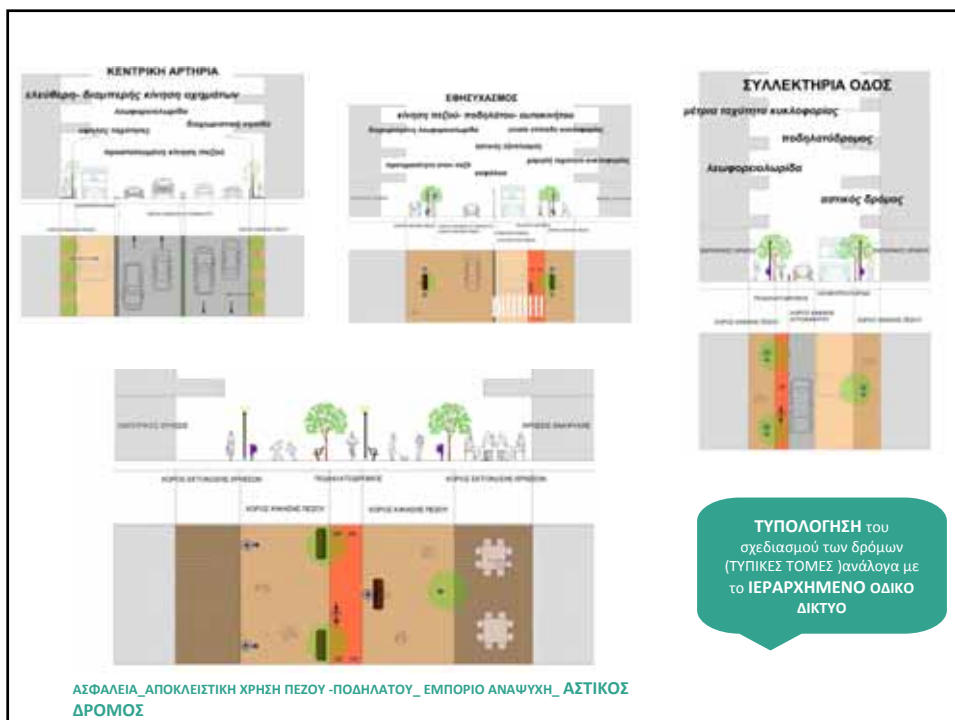
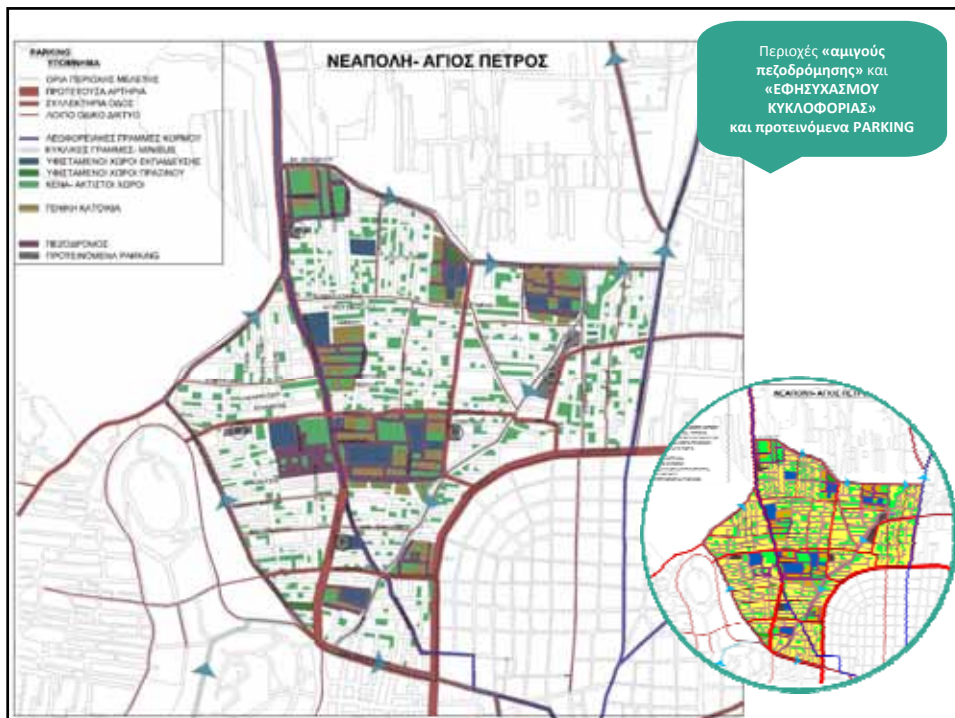
ΣΤΑΔΙΟ 2^ο ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ - ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ των ΝΕΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ



ΣΤΑΔΙΟ 3^ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ







5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

εξετάστηκαν 3 ΓΕΝΙΚΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ τα οποία αξιολογήθηκαν με βάση ένα αξιακό σύστημα προσαρμοσμένο στις ιδιαιτερότητες και τα χαρακτηριστικά της περιοχής και βασισμένο στις αρχές για τη ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ των ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ.



ΣΦΑΙΡΙΚΟΣ τρόπο προσέγγισης αλλά όχι αφαιρετικός και **ΙΣΟΠΕΔΩΤΙΚΟΣ** του κυκλοφοριακού προβλήματος και του σχεδιασμού των μεταφορών ΣΤΙΣ ΑΧΑΡΝΕΣ



ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ όπως αυτό εκδηλώνεται στις Αχαρνές λαμβάνεται υπόψη και αντιμετωπίζεται με ΣΕΒΑΣΜΟ

ΝΕΕΣ κεντρικότητες και πόλοι ενδιαφέροντος ΑΛΛΑ και γειτνιάσεις και συμπληρωματικότητες

Οι ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ως παράμετρος για τη βιώσιμη κινητικότητα χωρίς να απασχολούν το σχεδιαστικό κομμάτι της μελέτης μας.

ΠΡΟΤΑΣΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ

η κλίμακα σχεδιασμού να μην είναι η μακροσκοπική κλίμακα μιας ολόκληρης αστικής περιοχής. Αντίθετα, ο σχεδιασμός να έχει ως βάση τον τοπικό δρόμο και τις συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας που πρέπει να επικρατούν σ' αυτόν. Να βασίζεται όμως και να συνδέεται με ένα συνεκτικό σχεδιασμό -τεράρχηση του οδικού δικτύου και των Μ.Μ.Μ



ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΜΕ ΙΧ / ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

κοινωνική **πολυσυλλεκτικότητα** δε βρήκε χώρο εκτόνωσης

κατέληξε να ΔΡΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ αποσυνδεόμενη από την **κεντρική συγκρότηση του δήμου**.



αντιθέσεις και ασυνέχειες,
ορίζονται όπως είδαμε από το οδικό δίκτυο και
αποτυπώνονται στο χώρο.

ΟΜΩΣ

Η κατακλείδα δεν μπορεί να αποδέχεται την αδυναμία του σχεδιασμού να ανατρέψει τις υπάρχουσες αστοχίες «αν η κοινωνία δε λάβει τα μέτρα της».

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ ΟΛΩΝ είναι η **συμφωνία** του σχεδιασμού –αναγκών των πολιτών και του δήμου (και φυσικά η ύπαρξη εφικτών και τοπο-κεντρικών στρατηγικών στόχων)



**ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΕΣ
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ
ΚΑΙ
ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗΣΗ**