



Ε.Μ.Π. ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Δ.Π.Μ.Σ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

**ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΟΥ
ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

**ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΔΗΜΟ
ΑΧΑΡΝΩΝ**



ΚΑΡΡΑ ΒΙΚΤΩΡΙΑ, ΣΙΑΡΚΟΥ ΘΩΜΑΪΣ, ΤΣΕΒΑ ΕΛΕΝΗ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ- ABSTRACT

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

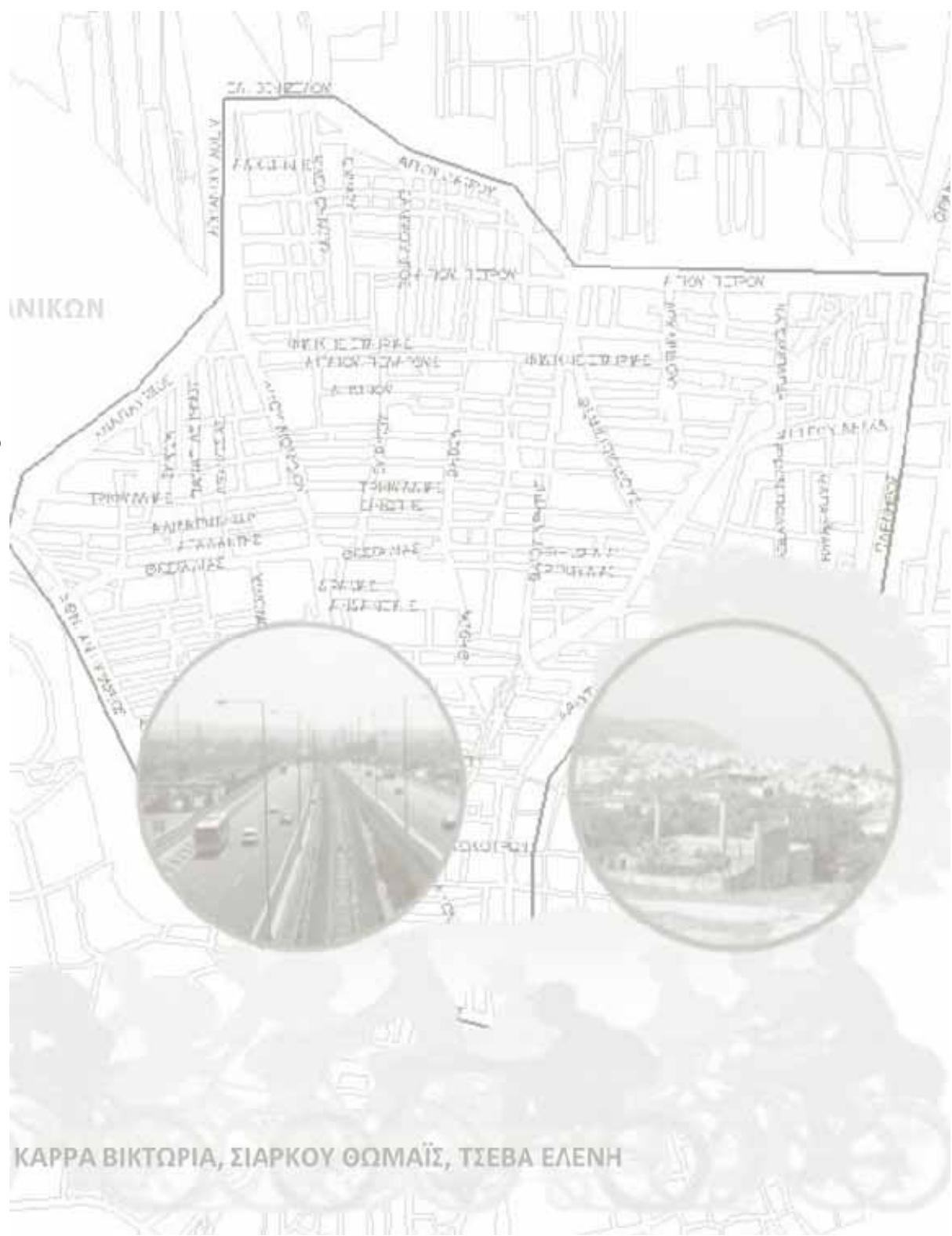
- 1.α. Περί βιώσιμης κινητικότητας
- 1.β. Βιώσιμη ανάπτυξη και βιώσιμη κινητικότητα
- 1.γ. Οι πολιτικές με στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα
- 1.δ. Γενικά για το δήμο Αχαρνών
 - 1.δ.i. Υποδομές και Μεταφορικές ανάγκες
 - 1.δ.ii. Διαρθρωτικά χαρακτηριστικά και μεταφορικό δίκτυο

2. SWOT- ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ

- 2.α. Πλεονεκτήματα
- 2.β. Αδυναμίες
- 2.γ. Ευκαιρίες
- 2.δ. Απειλές

3. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ

- 3.α. Μηδενικό
- 3.β. 1^ο Σενάριο: Κατοικία
 - 3.β.i. Στρατηγικοί στόχοι
 - 3.β.ii. Ήπιο σενάριο Κατοικίας
 - 3.β.iii. Ριζοσπαστικό σενάριο Κατοικίας
- 3.γ. 2^ο Σενάριο: Βιομηχανία
 - 3.γ.i. Στρατηγικοί στόχοι
 - 3.γ.ii. 1α: Ήπιο σενάριο Βιομηχανίας
 - 3.γ.iii. 1β: Ριζοσπαστικό σενάριο Βιομηχανίας
- 3.δ. 3^ο Σενάριο: Επισκεψιμότητα



3.δ.i. Στρατηγικοί στόχοι

3.δ.ii. 1α: Ήπιο σενάριο Επισκεψιμότητας

3.δ.iii. 1β: Ριζοσπαστικό σενάριο Επισκεψιμότητας

3.ε. Κριτήρια επιλογής βέλτιστου σεναρίου – Πίνακας ανάλυσης αξίας

4. Η ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ

4.α. Βασικές αρχές- στρατηγικοί στόχοι και μεθοδολογία

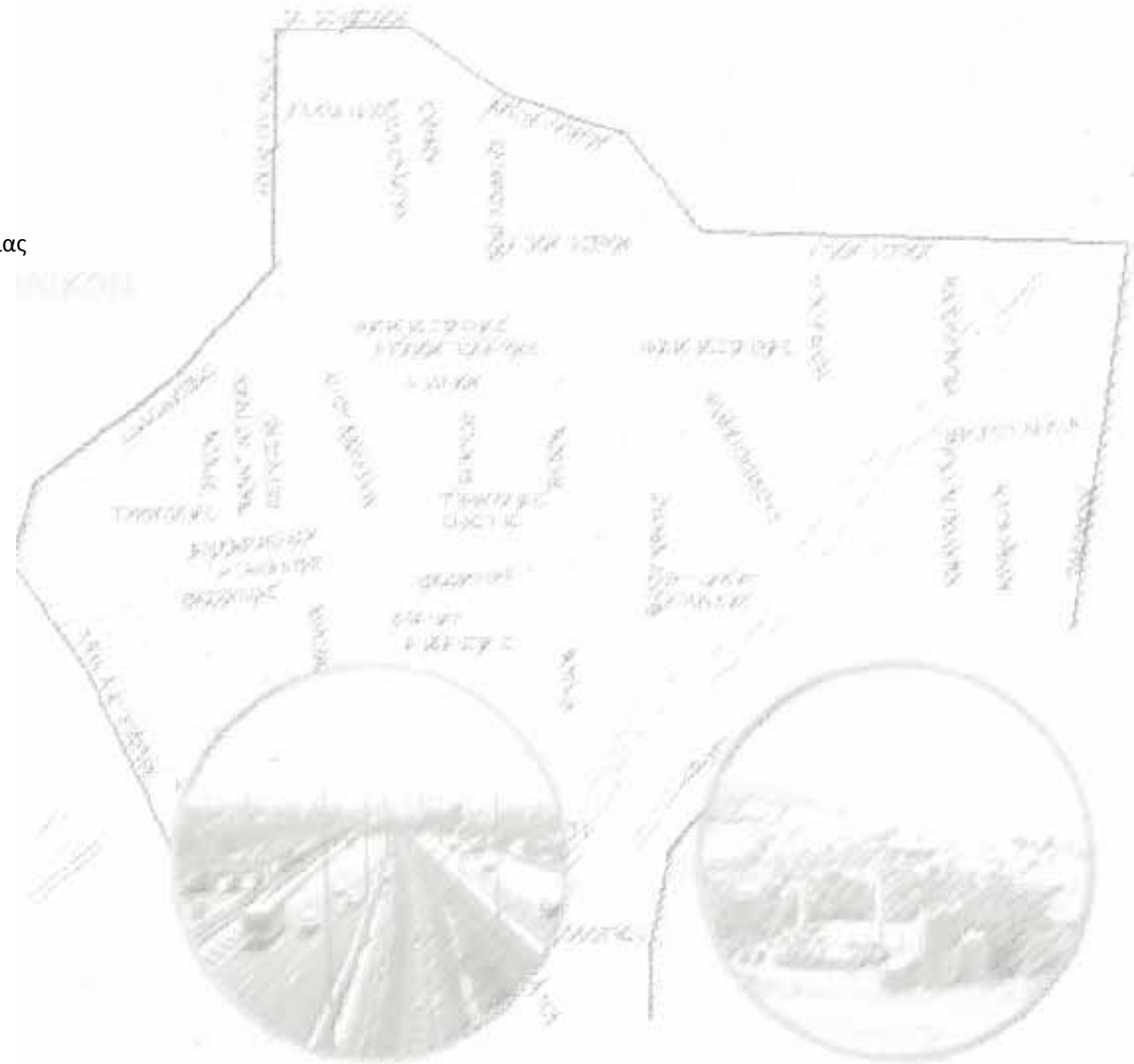
4.β. Ο Δήμος

4.γ. Χωρική εξειδίκευση- Η Νεάπολη

4.δ. Χαρακτηριστικές τομές- οπτικοποίηση της πρότασης

5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ



ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία αυτή πραγματεύεται τη **διαχείριση της κινητικότητας** στο **δήμο Αχαρνών**, τόσο στο σύνολο του Καλλικρατικού δήμου, όσο και σε χωρικά εντοπισμένη περιοχή όπου προτείνονται και σχεδιάζονται συγκεκριμένες παρεμβάσεις.

Η εργασία χωρίζεται στα στάδια της **μελέτης**, της **ανάλυσης** και της **πρότασης** εφαρμογής και κάνει χρήση των εξής **μεθοδολογικών εργαλείων** :

1. της **S.W.O.T ANALYSIS** η οποία χρησιμοποιείται για την εξαγωγή συμπερασμάτων για την **υφιστάμενη κατάσταση** και **το δυναμικό** της περιοχής, ταξινομώντας τα χαρακτηριστικά της σε **δυνατά, αδύναμα, ευκαιρίες** και **απειλές**
2. της **σύνταξης τριών εναλλακτικών σεναρίων** για την επέμβαση στην περιοχή, τα οποία αφορούν την ενθάρρυνση ανάπτυξης **τριών διαφορετικών κυρίαρχων χρήσεων γης** και παράλληλα τη διαχείριση της κινητικότητας που αυτά έλκουν. (Σημειώνεται ότι για κάθε ένα από αυτά τα σενάρια υπάρχουν υπο-σενάρια **ήπιας και ριζοσπαστικής επέμβασης** στην περιοχή.)
3. αξιολόγηση των εξής τριών διαφορετικών σεναρίων που συντάχθηκαν:
 1. **Το σενάριο διαφύλαξης της κατοικίας** και της ενθάρρυνσης της ανάπτυξης πολυκεντρικής δομής και κέντρων γειτονιάς,
 2. **Το σενάριο εντατικοποίησης της βιομηχανίας** και του χονδρεμπορίου και τέλος
 3. **Το σενάριο ανάδειξης του ιστορικού ίχνους** της περιοχής
 μέσω της **κατάρτισης ενός πίνακα Value Analysis-** αξιολόγησης δηλαδή επιμέρους παραμέτρων με τη βοήθεια **συντελεστών βαρύτητας** για το κάθε σενάριο και
4. **Την επιλογή του σεναρίου** με τη μεγαλύτερη βαθμολογία (σενάριο διαφύλαξης της κατοικίας και ενθάρρυνσης της ανάπτυξης πολυκεντρικής δομής και κέντρων γειτονιάς) και τέλος
5. **Τη συγκρότηση πρότασης** χωρικής και συγκοινωνιακής **αναδιάρθρωσης** συγκεκριμένης περιοχής του δήμου (Νεάπολη – Αγίου Πέτρου).

Στόχος της εργασίας είναι, πέρα από την πρόταση, να συμβάλει στον προβληματισμό σχετικά με τη διαχείριση της κινητικότητας και να δώσει **μια δόκιμη απάντηση** στα ζητήματα της αστικής εξάπλωσης. Προτείνει τελικά την «εκ των έσω τροφοδότηση» δηλαδή την **ενίσχυσης της αστικότητας, την ανάπτυξη ιστού δραστηριοτήτων και τελικά τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.**

Λέξεις κλειδιά: Βιώσιμη κινητικότητα, Δήμος Αχαρνών, χρήσεις γης και κέντρα πόλης

ABSTRACT

This paper discusses **mobility management in the Municipality of Acharnes**, both in **municipal scale** and in **a localized area** where specific **spatial interventions** are proposed and designed.

The work is divided into the stages of **study, analysis** and **implementation** of the proposals and makes use of the following **methodological tools**:

- A. **A SWOT ANALYSIS** which is used to draw conclusions concerning the current situation and potential of the region, ranking its characteristics as strong, weak or as opportunities and threats
- B. **The preparation and analysis of three alternative scenarios** for intervention in the region, each of them aiming to encourage the development of one different dominant land use as well as to manage the mobility that each one generates. (Note that for each of these scenarios listed above, sub-scenarios of **mild** and **radical** interventions where also planned.)
- C. The **Evaluation** of the following three scenarios:
 1. **A community and neighborhood orientated strategy** aiming at the preservation of housing, encouraging the growth of polycentric structure and neighborhood centers,
 2. The **industry and wholesale orientated scenario**, aiming at the intensification of those uses
 3. A scenario aiming to **relink the municipality with its historical footprint**

Using a Value Analysis table as a process of systematic evaluation of individual parameters using weighting factors for each scenario

- D. Selecting the scenario with the highest score (**community and neighborhood orientated scenario**) and finally
- E. The proposal which aims at the spatial and transportation restructuring in the localized area of Neapolis - St. Peter.

The aim of this paper is, beyond the proposal, to **contribute to the debate on mobility management** and to **provide answers to the issues of urban sprawl**. It concludes by finally proposing a "feedback from within project", focusing on **urbanity**, community **placemaking** process which improve the **quality of life**.

KEYWORDS: Sustainable mobility, Mobility management, Municipality of Acharnes, land uses, civic centers

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εργασία αυτή, αφορά το Δήμο Αχαρνών- μια περιοχή που αντιμετωπίζει πολλαπλές προκλήσεις και τραύματα και τοποθετείται σε μια εποχή που η ελαχιστοποίηση των πόρων αποδυναμώνει το σχεδιασμό σε πολλαπλά επίπεδα. Σε ένα τέτοιο πλέγμα συγκυριών, η ανάπτυξη του χώρου είναι πιο πιθανό να γίνει σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς.

Σε αυτό το πλαίσιο η ομάδα έπρεπε να πάρει κάποιες σημαντικές αποφάσεις:

Αφενός σε ό,τι αφορά το βαθμό που η οικονομική κρίση έπρεπε να προσδιορίσει την **έκταση και τις προτεραιότητες των χωρικών παρεμβάσεων** και

Αφετέρου σχετικά με τον προσδιορισμό της έννοιας του « **αναπτυξιακού κόμβου εθνικής εμβέλειας**» ως ρόλου που αποδίδεται στις Αχαρνές στα πλαίσια του ΡΣΑ (και της ανταποδοτικής αξίας αυτού του ρόλου).

Η συνειδητοποίηση όμως του ότι **η οικονομική κρίση μετουσιώνεται** σε κοινωνική κρίση, σε κρίση αξιών και αντίστοιχα σε περιβαλλοντική κρίση, **επέβαλε την τοποθέτηση των ερωτημάτων σε μια νέα βάση**: Η επαναξιολόγηση του τρόπου ζωής και ο επανακαθορισμός των αναγκών και προτεραιοτήτων στα πλαίσια ενός υγιούς δομημένου περιβάλλοντος είναι απαραίτητος, όπως είναι και η **επανεξέταση της σχέσης των κοινωνικών και των αστικών δομών με τις ανθρώπινες συνήθειες και αξίες**.

Κατά συνέπεια, η εργασία, πέρα από τη **διαχείριση των ροών** στα όρια του δήμου Αχαρνών και το **σχεδιασμό των συνδέσεων** με το κέντρο της Αθήνας και τους επιμέρους πόλους ενδιαφέροντος (ΑΤΤΙΚΗ οδός, Εθνική οδός, ΣΚΑ) επιλέγει να δει το θέμα της βιώσιμης κινητικότητας μέσα από το πρίσμα του **σχεδιασμού για την ανανέωση της πόλης, με πυρήνα και βασική προτεραιότητα τον άνθρωπο**. Έτσι, πραγματεύεται το θέμα της **ενίσχυσης της αστικότητας**, της ανάπτυξης κέντρων πόλης, της **ανάπτυξης ιστού δραστηριοτήτων** και **τελικά της βελτίωση της ποιότητας ζωής**.

Ως εκ τούτου, **σκοπός της ομάδας** είναι να καταλήξει σε **μια πρόταση που να εμποτίζεται από την πραγματικότητα χωρίς όμως να εγκλωβίζεται σε αυτή** (κατά συνέπεια ανακυκλώνοντας το πρόβλημα) αλλά **και να στηρίζεται σε ένα όραμα χωρικά προσδιορισμένο**.

1.α. ΠΕΡΙ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η εφαρμογή των αρχών της βιωσιμότητας στο επίπεδο της πόλης έχει γεννήσει την έννοια της βιώσιμης πόλης, η οποία αφορά στη μορφή, τις λειτουργίες, την κοινωνική και πολιτική ταυτότητα μιας πόλης που θα είναι βιώσιμη. Αντίστοιχα, η εφαρμογή των αρχών της βιωσιμότητας στον κλάδο των μεταφορών έχει οδηγήσει στην έννοια της βιώσιμης κινητικότητας, η οποία αναφέρεται σε μία αναθεώρηση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων σε αυτό τον κλάδο, ώστε οι μεταφορές να επιτελούνται βάσει των αρχών της βιωσιμότητας.

Οι έννοιες της βιώσιμης πόλης και της βιώσιμης κινητικότητας δεν είναι όμως ξεκάθαρες και πάγιες. Από τη μια το γεγονός ότι η προσέγγισή τους αφορά πολλούς επιστημονικούς κλάδους, καθένας από τους οποίους προσδιορίζει τις έννοιες μέσα από ξεχωριστό πρίσμα και από την άλλη η πολιτική χροιά που τους έχει αποδοθεί μέσα από τα πολιτικά προγράμματα συντελούν στο να περιπλέκεται η αποσαφήνισή τους. Είναι όμως σαφές ότι 1.η εφαρμογή των αρχών της βιωσιμότητας στο σύγχρονο αστικό περιβάλλον σχετίζεται με πολλά και διαφορετικά επίπεδα ότι 2.η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης έχει και μία σαφή πολιτική διάσταση και ότι 3. οι πόλεις ως κυρίαρχα κέντρα, στα οποία αναπτύσσονται, ελέγχονται και διευθύνονται οι ανθρώπινες δραστηριότητες και οι κοινωνικές συμπεριφορές που αντιτίθενται στις αρχές που θέτει η βιώσιμη ανάπτυξη έχουν ένα ρόλο καθοριστικό, στην διαδικασία επίτευξης της βιώσιμης ανάπτυξης.

1.β. ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Η παθολογία του αστικού χώρου ισχυροποιεί τους προβληματισμούς που η έννοια της βιωσιμότητας θέτει απέναντι στη σύγχρονη οικονομική ανάπτυξη, αναφορικά με τις επιπτώσεις της στο περιβάλλον και την κοινωνία. Η διαρκής αφαίμαξη των περιβαλλοντικών πόρων, η αυξημένη βιομηχανική παραγωγή και η κατανάλωση των υλικών αγαθών, η παραγωγή αέριων ρύπων και στερεών αποβλήτων αλλά και η συρρίκνωση του ελεύθερου αστικού χώρου, η κατάληψη των πόλεων από το αυτοκίνητο, η δίωξη του πεζού και του ποδηλάτη, όλα συντελούν στη μείωση της ποιότητας ζωής σε βραχύ ή λιγότερο βραχύ χρονικό ορίζοντα

Παρότι οι επιπτώσεις από τη μετακίνηση στις πόλεις με μη περιβαλλοντικά υπεύθυνους τρόπους μοιάζουν ηπιότερες από αυτές της βιομηχανίας, στην πραγματικότητα, τα πάντα είναι αλληλένδετα.

Έτσι, οι πολιτικές που έχουν ως στόχο τους την επίλυση των προβλημάτων που προκαλεί η κυκλοφορία στο αστικό περιβάλλον έχουν εξέχουσα θέση στη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Επιπλέον, στην αντιπαράθεση επιστημονικών απόψεων πάνω στο ζήτημα της μορφής της βιώσιμης πόλης, το μέγεθος της μείωσης των μετακινήσεων με Ι.Χ. αποτελεί ένα βασικό επιχείρημα υπέρ της κάθε προτεινόμενης μορφής. Η βιώσιμη κινητικότητα είναι άρρηκτα δεμένη με τον προβληματισμό περί βιώσιμης πόλης. Υφίσταται όμως και ως ανεξάρτητη έννοια, που αφορά στην επίλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που προκύπτουν από τις μεταφορικές δραστηριότητες, στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης.

Η έννοια της βιώσιμης κινητικότητας αναφέρεται στην **εφαρμογή των αρχών της βιωσιμότητας στον τομέα των μεταφορών και κυρίως των οδικών** καθώς οι επιπτώσεις των οδικών μεταφορών παγκοσμίως διαρκώς εντείνονται. Ως όρος αναφέρεται συχνά στα προγράμματα πολιτικής μεταφορών των δυτικών κρατών, στην Πράσινη και Λευκή Βίβλο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το περιβάλλον και για τις μεταφορές, καθώς και στα επιστημονικά εγχειρίδια που αφορούν στο σχεδιασμό και την πολιτική των μεταφορών και τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό.

Επίσης, αποτελεί τον κεντρικό στόχο της κοινής πολιτικής των μεταφορών στοχεύοντας στην ικανοποίηση της ζήτησης για κινητικότητα (από επιχειρήσεις και ανθρώπους) και ταυτόχρονα αναγνωρίζοντας τα όρια κατανάλωσης των φυσικών πηγών και παραγωγής ρύπανσης λόγω των μεταφορικών λειτουργιών στο περιβάλλον.

Βασικό αντικείμενο του πεδίου αυτού η ικανοποίηση των υψηλών επιπέδων κινητικότητας με το μικρότερο δυνατό ενεργειακό και περιβαλλοντικό κόστος -κάτι που τη συνδέει με τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Πιο συγκεκριμένα στοχεύει:

Στη στροφή προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς /Ενίσχυση του ρόλου τους στις χερσαίες μετακινήσεις-βελτίωση της παρεχόμενης υπηρεσίας

Στην ενίσχυση του ρόλου των μέσω σταθερής τροχιάς που διαθέτουν μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα (για παράδειγμα στις εμπορευματικές μεταφορές και στις υπεραστικές μετακινήσεις)

Προώθηση ενός ελκυστικού και εξυπηρετικού συστήματος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και Μετακινήσεων για τη μείωση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου και τη συνεισφορά στην κλιματική αλλαγή.

Στη μείωση της κυκλοφορίας ΙΧ και επανάκτηση του δρόμου από τον πεζό και τον ποδηλάτη.

1.γ. ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Οι διαφορετικοί ορισμοί της βιώσιμης κινητικότητας σε κάθε περίπτωση προέρχονται από μία συγκεκριμένη ιδεολογική σκοπιά. Λόγω των πολλών διαφορετικών προσεγγίσεων της βιώσιμης κινητικότητας, προτείνονται διάφορες πολιτικές, που θεωρείται ότι μειώνουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των οδικών μεταφορών, και επομένως εξυπηρετούν το στόχο της βιώσιμης κινητικότητας:

- **Ολοκληρωμένος μακροπρόθεσμος πολεοδομικός σχεδιασμός.**
- **Οι ήπιες παρεμβάσεις με στόχο τη διευκόλυνση της κίνησης των πεζών και των ποδηλάτων.**
- **Οι νέες καθαρές τεχνολογίες προώθησης των οχημάτων**, καθώς η τεχνολογική έρευνα για τη βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών των οχημάτων είναι συνεχής, τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Αμερική [βλ. σχετικά Wemmys N. 1996 (1.2.2.4)].
- **Οι επενδύσεις σε νέες σιδηροδρομικές γραμμές** (π.χ. τρένα υψηλών ταχυτήτων).
- **Οι πολιτικές αναβάθμισης της δημόσιας συγκοινωνίας στις πόλεις**, που συχνά συνοδεύονται από προτάσεις κατασκευής νέων αυτοκινητόδρομων.
- **Οι πολιτικές τιμολόγησης του τομέα των μεταφορών.**
- **Καινοτόμες πολιτικές με στόχο την απεξάρτηση του κατοίκου από το ΙΧ:** πολιτικές car sharing (συλλογική ιδιοκτησία ΙΧ), car pooling (συλλογική χρήση ΙΧ), car free housing (πολεοδόμηση για κατοίκους χωρίς αυτοκίνητα).
- **Οι νέοι αυτοκινητόδρομοι** (είτε αστικοί είτε υπεραστικοί) που προβάλλονται ως έργα που βελτιώνουν το περιβάλλον και προκαλούν οικονομικά οφέλη λόγω της μείωσης της ρύπανσης, της αποσυμφόρησης, και της μείωσης του χρόνου μετακίνησης.

Στο επίπεδο της πόλης, πολεοδομικές πολιτικές που στοχεύουν στο μοντέλο της συμπαγούς πόλης

Ποιες από αυτές τις πολιτικές εξυπηρετούν πράγματι το στόχο της βιώσιμης κινητικότητας;

Ποιες πολιτικές εντάσσονται σε μια ενιαία πολιτική μεταφορών με στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα στην πόλη;

Για να απαντηθούν αυτά τα ερωτήματα θα πρέπει να προσεγγιστεί εκ νέου η έννοια της βιώσιμης κινητικότητας στο επίπεδο της πόλης (δηλαδή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας). Για να προσεγγιστεί αυτή η έννοια, θα πρέπει εξ αρχής να τεθούν κάποιες θεωρητικές προϋποθέσεις, κάποια «αξιώματα» τα οποία θα πρέπει να θεωρηθεί ότι ισχύουν.

Η επίσκεψη στην περιοχή, επιβεβαίωσε το ότι οι σημερινές μετακινήσεις με ΙΧ υπερβαίνουν την «αντοχή» του τοπικού και του κύριου οδικού δικτύου του δήμου καθώς διαπιστώθηκε ότι υπάρχει μεγάλη κυκλοφοριακή συμφόρηση, κατάληψη του δημόσιου χώρου από παράνομη στάθμευση με τους πεζούς και τους ποδηλάτες να τελούν υπο δίωξη και τη δημόσια και αστική συγκοινωνία να μην επιτελεί το σκοπό της, αδυνατώντας να ανταποκριθεί στις ανάγκες των κατοίκων. Πρόκειται για μεγάλο πρόβλημα, που οφείλεται αφενός στα φτωχά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου:

Καθώς υπάρχουν κατά κύριο λόγο στενοί δρόμοι που τέμνουν περιοχές κατοικίες και κέντρα δήμων, και χρησιμοποιούνται από τη διαμπερή κυκλοφορία ελλείπει οδικών δακτυλίων και αφετέρου στην έλλειψη συγκροτημένου σχεδιασμού για την κινητικότητα που να διαπερνά όλα τα επίπεδα σχεδιασμού.

1.8. ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΑΧΑΡΝΩΝ

Ο δήμος Αχαρνών είναι ένας ιστορικός δήμος της Αθήνας, γνωστός από το Θουκυδίδη, ο οποίος είναι σήμερα ο τέταρτος μεγαλύτερος δήμος της περιφέρειας και βρίσκεται στα Β.Δ του λεκανοπεδίου Αττικής.

Γεωγραφικά ορίζεται από τις παρυφές της Πάρνηθας με το Ποικίλο όρος (βορειοδυτικό όριο) και Ανατολικά από τον Κηφισό ποταμό.

Συνορεύει με τους δήμους Άνω Λιοσίων, Ζεφυρίου, Καματερού, Κηφισιάς, Νέας Ερυθραίας, Αγίων Αναργύρων και Νέας Φιλαδέλφειας και μοιάζει να συγκεντρώνει γεωγραφικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά από όλους τους όμορους δήμους. Επιπλέον, το γεγονός ότι αποτέλεσε καταφύγιο για μειονοτικές ομάδες όπως Αρβανίτες, τσιγγάνοι, Ρωσοπόντιοι, εσωτερικοί μετανάστες αλλά και αργότερα το γεγονός ότι αποτέλεσε και αποτελεί έδρα εγκαταστάσεων στρατωνισμού και βιομηχανίας, του δίνει χαρακτηριστικά που συνθέτουν την εικόνα «της πίσω αυλής της Αθήνας»¹.

Από την άλλη όμως, αποτελεί σημαντικό μεταφορικό κόμβο, για τις κινήσεις από το Λεκανοπέδιο Αττικής προς το Θριάσιο Πεδίο, την Πελοπόννησο και τη Δυτική Ελλάδα, και για τις κινήσεις προς βορρά, Βοιωτία, Θεσσαλονίκη, Βόρεια Ελλάδα καθώς μεταφορικές υποδομές εθνικής εμβέλειας – Εθνική οδός, ΟΣΕ, Αττική Οδός συγκλίνουν στην περιοχή.

¹ Περιοδικό ΒΗMagazino, τεύχος 536, σελ. 26-31, 23/01/2011. Περισσότερα: <http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&ct=152&artId=382113&dt=02/02/2011#ixzz1EnhmgLeH>

Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, με περιβαλλοντικές προκλήσεις (Πάρνηθα, Κηφισός), χωρικές (κομβική λειτουργία) και κοινωνικές (πολυπολιτισμικότητα), η περιοχή του Μενιδίου συμπυκνώνει όλες τις παθογένειες και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ελληνική πόλη καθώς σε μια έκταση 3.808 km² κυριαρχούν οι αντιθέσεις.

Συγκεκριμένα, ο δήμος Αχαρνών, συγκέντρωσε επείγουσα αυτοστέγαση, φτηνή εκτός σχεδίου δόμηση, ασχεδίαστη κατάτμηση της γης, καταπάτησεις και αυθαίρετη

Δόμηση, εκτάσεις στρατωνισμού αλλά και κατοικίες υψηλότερα εισοδήματα, ένα συνεχώς απειλούμενο κομμάτι αγροτικής γης και βιομηχανία.

Όλα συμπυκνώνονται σε μια συγκυριακή- χωρίς σχεδιασμό -οικιστική ανάπτυξη, χαρακτηριστική της δεκαετίας του '60 στην οποία ο δήμος συγκροτήθηκε, που συνεχίζει όμως μέχρι και τις μέρες μας.²

1.δ. ι. Υποδομές και Μεταφορικές ανάγκες

Ο Δήμος Αχαρνών με τη μεγάλη του έκταση και το πολυσυλλεκτικό χαρακτήρα χρήσεων που φιλοξενεί καλείται να εξυπηρετήσει ταυτόχρονα πολλαπλές κατηγορίες μεταφορικών αναγκών με το μεταφορικό δίκτυο που έχει στη διάθεσή του. Οι βασικές ανάγκες μετακίνησης προκύπτουν από τις εξής χρήσεις στο δήμο:

- **ΤΗΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑ** (ανάγκες μετακίνησης προς το υπόλοιπο Λεκανοπέδιο για εργασία, υπηρεσίες υγείας, δημόσιες υπηρεσίες, εκπαίδευση, αναψυχή κτλ. Οι οποίες πραγματοποιούνται με:

Μ.Μ.Μ και συγκεκριμένα

με τον **Προαστιακό** που φαίνεται ότι με τις συχνότητες των δρομολογίων που έχει σήμερα αδυνατεί να εξυπηρετήσει αστικές μετακινήσεις και με το σταθμό του ΣΚΑ να υπολειτουργεί ως σταθμός μετεπιβίβασης

με τις **Λεωφορειακές γραμμές -Α10, Β10, Γ9, Χ40, Χ41-** που κινούνται για μεγάλη απόσταση σε άξονες με υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο και κατά συνέπεια αδυνατούν να είναι αξιόπιστα

με Ι.Χ Αυτοκίνητο, κάνοντας χρήση κυρίως της Λεωφόρου Δημοκρατίας και της Εθνικής Οδού.

- **ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ**, που αφορά εμπορικές χρήσεις υπεροπτικού χαρακτήρα που εξυπηρετούνται κυρίως με το Ι.Χ προκαλώντας συμφόρηση σε δρόμους με μεγάλη δραστηριότητα αυτού του τύπου (π.χ Καραμανλή)

² Γεωργακόπουλος Νικόλαος, Σχολιασμός Μελετών Πολεοδομικής Οργάνωσης Διαφορετικών Πολεοδομικών Ενοτήτων του Δήμου Αχαρνών (Συγκριτική Αξιολόγηση)./ΕΜΠ 2006

- **ΤΗΝ ΑΝΑΨΥΧΗ.** Που αφορά κυρίως το ρόλο της Πάρνηθας ως υπερτοπικού πόλου αναψυχής και εξυπηρετείται σχεδόν αποκλειστικά με το Ι.Χ
- **ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ** που αφορά την εξυπηρέτηση της Βιπα με οχήματα βαρέως τύπου που εισέρχονται και εξέρχονται από το Δήμο μέσω της Εθνικής Οδού.

1.δ.ii. Διαρθρωτικά χαρακτηριστικά και μεταφορικό δίκτυο

Ο δήμος Αχαρνών παρά την ιστορικότητα, την παραγωγική δομή του και το πληθυσμιακό δυναμικό που διαθέτει παραμένει δορυφόρος του κέντρου της Αθήνας, με την έννοια ότι συνεχίζει να είναι περιφερειακός δήμος άμεσα εξαρτημένος από το οικονομικό και διοικητικό κέντρο της χώρας. Η μικρή του απόσταση από αυτό Η δομή του οδικού δικτύου στο δήμο είναι κατά βάση ακτινική. Η δομή αυτή είναι γνωστό ότι αυξάνει τη λειτουργική απόσταση μεταξύ των και περιοχών του Δήμου ενώ παράλληλα φορτίζει το κέντρο με μετακινήσεις.

Σε σχέση με αυτά παρατηρούμε για παράδειγμα ότι το ΒΔ και ΒΑ τμήμα του δήμου - Ολυμπιακό Χωριό, Βαρυμπόμπη, πρόποδες Πάρνηθας, Θρακομακεδόνες - δεν συνδέονται με το πολεοδομικό κέντρο του δήμου.

Επίσης, η ύπαρξη αξόνων με μεγάλη φόρτιση και μεγάλες ταχύτητες (π.χ Κύμης και Καραμανλή)αλλά και η ύπαρξη των σιδηροδρομικών γραμμών αποκόπτουν τις περιοχές του δήμου μεταξύ τους δημιουργώντας χωρικές και κοινωνικές ασυνέχειες-δεδομένης και της πολύ-πολιτισμικότητας στην οποία έγινε αναφορά παραπάνω που εκ των πραγμάτων δημιουργεί πολώσεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού του φαινομένου πόλωσης αποτελεί το τμήμα μεταξύ των σιδηροδρομικών γραμμών και της Εθνικής Οδού το οποίο βέβαια λειτουργεί θετικά για το Δήμο καθότι εκεί εδράζονται η ΒΙΟΠΑ-ΒΙΠΑ Αχαρνών. Θα μπορούσε δηλαδή να πει κανείς ότι κατά περίπτωση, το μεταφορικό δίκτυο οριοθετεί την διάχυση των οχλουσών χρήσεων προστατεύοντας την ανάπτυξη ηπιότερων χρήσεων – κατοικία, γεωργία- στον υπόλοιπο δήμο.

SWOT- ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ

Για την καλύτερη **ανάλυση και μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου Αχαρνών** κρίνεται απαραίτητη η αξιολόγηση της μέσω του εργαλείου της **S.W.O.T**, η οποία εφαρμόζεται κατά κύριο λόγο στα πρώτα στάδια του σχεδιασμού, προκειμένου να προταθεί εν συνεχεία μια ολοκληρωμένη πρόταση όσον αφορά τη **βιώσιμη κινητικότητα των αστικών οικοσυστημάτων**. Η **S.W.O.T** ανάλυση είναι ένα **μεθοδολογικό εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού** που αφορά ουσιαστικά την κατάρτιση ενός πίνακα με στοιχεία καταχωρημένα σε στήλες ανάλογα με το αν έχουν θετική επίδραση πάνω σε ένα θέμα ή αρνητική, ή αν αποτελούν απειλές για την εξέλιξη του ή ευκαιρίες. Βασικός της **στόχος** είναι η ολοκληρωμένη διερεύνηση **των πλεονεκτημάτων και των αδυναμιών** που προέρχονται από το **εσωτερικό περιβάλλον** της περιοχής μελέτης σε συνδυασμό με τη συστηματική αναζήτηση και εξέταση των μελλοντικών **ευκαιριών και των απειλών** που εντοπίζονται στο **εξωτερικό**.

Πολύ συνοπτικά,

- **Ως Πλεονεκτήματα** (Θετικά, ενδογενή) καταχωρούνται οι θετικές ιδιότητες μιας περιοχής σε σχέση με το ευρύτερο χωρικό πλαίσιο που εντάσσεται
- **Ως Αδυναμίες** (Αρνητικά, ενδογενή) καταχωρούνται τα τοπικά θέματα ή χαρακτηριστικά που περιορίζουν τη θετική εξέλιξη ενός Δήμου ή μιας ευρύτερης περιοχής γενικότερα
- **Ως Ευκαιρίες** (Θετικά, ενδογενή και εξωγενή) καταχωρούνται οι τρόποι ή οι συγκυρίες που θα μπορούσαν να ισοσταθμίσουν τις αδυναμίες, όπως για παράδειγμα στρατηγικές πρωτοβουλίες και στοχευμένες ενέργειες
- **Ως Απειλές** (Αρνητικά, ενδογενή και εξωγενή) καταχωρούνται οι τάσεις που μπορεί να λειτουργήσουν ως εμπόδια για την περαιτέρω ανάπτυξη της περιοχής μελέτης

Η κατάρτιση της **S.W.O.T** αποτελεί μια σύνοψη αλλά και μια οργάνωση των στοιχείων της πόλης ως **μεθοδολογικό εργαλείο** και καθιστά δυνατή τη σύνταξη ενός **στρατηγικού πλάνου** που προβάλλει στο μέγιστο τα πλεονεκτήματα, περιορίζει τις αδυναμίες, εκμεταλλεύεται τις ευκαιρίες και μειώνει τη δυναμική των απειλών.

Για την καλύτερη οργάνωση και αξιοποίηση αυτού του εργαλείου σχεδιασμού δημιουργήθηκαν **δέκα υποκατηγορίες** (οδικό δίκτυο και ιεράρχηση, δημόσιες αστικές συγκοινωνίες, πληθυσμός – παιδεία, Σ.Κ.Α., εναλλακτικές μορφές μετακίνησης, χρήσεις γης, οικονομική κρίση, περιβάλλον, γεωγραφική θέση και θεσμικό πλαίσιο), οι οποίες εξεταστήκαν **υπό το πρίσμα της βιώσιμης κινητικότητας**.

	Το 72% του ενεργού πληθυσμού είναι σε ηλικία 15- 64 χρόνων ο οποίος δυνητικά είναι το « βασικό κοινό » των δημόσιων συγκοινωνιών								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

2.β. ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ	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 κατακερματίζουν τον αστικό ιστό και παράλληλα επιτρέπουν υψηλές ταχύτητες κίνησης-εμποδίζοντας την απρόσκοπτη και ασφαλή κίνηση του πεζού	Οι αναγκαστικές περικοπές στα δρομολόγια των Α.Σ. δημιουργούν κακή εικόνα για τα μέσα και υποβιβάζουν το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών.	Κακή οδηγική 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 (περπατημα, 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 την εφαρμογή μέτρων 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 μετεπιβίβασης.		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 μάλιστα της οικονομικής κατάστασης που πλήττει τη χώρα αλλά και το δήμο Αχαρνών συγκεκριμένα		Η ακτινική ανάπτυξη του δήμου υπερφορτίζει το κέντρο με μετακινήσεις	
		Χαμηλό ενδιαφέρον των κατοίκων για τα κοινά- μικρή συμμετοχή στο σχεδιασμό συνεπάγονται την κακή ανταπόκριση σχεδιαστικών απαντήσεων						Η διάχυση κοινόχρηστων λειτουργιών αποτελεί τροχοπέδη για τη συγκρότηση κέντρων γειτονιάς και γεννά	

2.γ. ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ	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 μπορεί να βοηθήσει στη δημιουργία ενός δια- δραστικού συστήματος στις Δ.Σ το οποίο θα προσαρμόζεται στην εκάστοτε ζήτηση και θα αποτελεί μέσο ενημέρωσης όπως και αποτελεσματικ ή μέθοδο ευφυσούς χρέωσης για τη διαχείριση της ζήτησης (ευφυή συστήματα μεταφοράς ITS)	Ευαισθητοποίηση για τη σημασία του σχεδιασμού της βιώσιμης κινητικότητας οδηγεί σε μια 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 αποτελεί ιδανικό πεδίο εφαρμογής μιας λογικής που περιλαμβάνει τη συνεκτική πόλη και υποστηρίζει βιώσιμες μορφές κινητικότητας	Η σωστή κατανομή των χρήσεων στο χώρο μπορεί να αμβλύνει τις αντιθέσεις και να συμβάλει στη χωρική, περιβαλλοντική και κοινωνική ισορροπία.	Αυξανόμενο κόστος της ανεξάρτητης – ατομικής μηχανοκίνητης μετακίνησης (ενέργεια, ταξί , πετρέλαιο) μπορούν να ωθήσουν τους ανθρώπους να χρησιμοποιήσουν τα Μ.Μ.Ε και το ποδήλατο.	Η προστασία του περιβάλλοντος παρέχει ευκαιρίες για τη βιώσιμη ανάπτυξη του Δήμου	Δικτύωση γειτονιών- Δημιουργία νέων κέντρων γειτονιάς	Ευρωπαϊκή στροφή προς καινοτόμες, βιώσιμες λύσεις και μεταφορικά έργα.
		Η διάδοση του INTERNET μπορεί να συνεισφέρει στην ενημέρωση των πολιτών					Υπαρξη μεγάλων αδόμητων εκτάσεων (στρατόπεδα, κτλ) και Κενά οικόπεδα εντός αστικού πυρήνα «δίνουν χώρο» για το σχεδιασμό γενικά και ειδικά για την ανάπτυξη κεντρικότητας και τη βιώσιμη		Τάση εναρμόνισης των σχεδιαστικών επιπέδων σε διοικητικό ακόμα και σε εθνικό επίπεδο- ΡΣΑ ορίζει τις Αχαρνές ως έναν από τους τέσσερις δορυφορικούς πόλους της πρωτεύουσας

							κινητικότητα		
--	--	--	--	--	--	--	--------------	--	--

2.6. ΑΠΕΙΛΕΣ

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΠΑΙΔΕΙΑ	Σ.Κ.Α	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΡΙΣΗ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ- ΔΟΜΗ/ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ	ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
<p>Ανάγκη διαρθρωτικών αλλαγών σε μεγάλη έκταση του λεκανοπεδίου- η οποιαδήποτε χωρικά εντοπισμένη παρέμβαση πιθανόν να αποβεί άτοπη και ανεπαρκής.</p>	<p>Η συνεχής μείωση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών (φαύλος κύκλος των μετακινήσεων) οδηγεί στην αύξηση της μετακίνησης με Ι.Χ.</p>	<p>Οι προσανατολισμένες προς το ΙΧ συμπεριφορές των παλαιότερων γενεών μπορούν να επιβραδύνουν την τάση προς αύξηση της χρήσης Μ.Μ.Μ</p>	<p>Το ΣΚΑ ως συγκοινωνιακός κόμβος μετεπιβίβασης ανήκει στο δίκτυο του προαστιακού που από τη χάραξή του παρουσιάζει αδυναμίες. Μεγάλο τμήμα της χάραξης αποδεικνύεται οικονομικά ασύμφορο. Έτσι η πιθανότητα αναβάθμισης των υποδομών σε μια τέτοια οικονομική συγκοιλία είναι ελάχιστες</p>	<p>Έλλειψη συνεργασίας με γειτονικούς δήμους/ συγκρότηση δικτύων</p>	<p>Χωροθέτηση χρήσεων δευτερογενούς τομέα σε βάρος της κατοικίας και του φυσικού περιβάλλοντος ιδιαίτερα στην παρούσα οικονομική συγκυρία και με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο.</p>	<p>Η μείωση των δημοτικών, εθνικών και κοινωτικών πόρων είναι απειλή για την αναβάθμιση των υποδομών και των Δ.Σ.</p>	<p>Η εγκατάσταση ρυπογόνων υπερτοπικών δραστηριοτήτων στο Δήμο αποδυναμώνει τους σχεδιασμούς για τη βιώσιμη κινητικότητα</p>	<p>Η αποκεντρωμένη δομή κύριων λειτουργιών- εγκαταστάσεων μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένη αυτοκίνηση</p>	<p>Ο δήμος Αχαρνών είναι δορυφόρος των Αθηνών και ως εκ τούτου δεν αποτελεί εθνική προτεραιότητα η αναβάθμιση των υποδομών του</p>
		<p>Έλλειψη πολιτικής βούλησης που θα προχωρήσει από την πρόταση στην εφαρμογή βιώσιμων πολεοδομικών προτάσεων.</p>						<p>Υπάρχει ρίσκο παραμέλησης των αραιοκατοικημένων περιοχών - όπου είναι οικονομικά ασύμφορη η επένδυση σε ένα δίκτυο τακτικών Δ.Σ</p>	<p>Ο ενιαίος Καλλικρατικός δήμος αποτελεί διοικητική και όχι ουσιαστική συνένωση περιοχών με διαφορετικά συμφέροντα που οδήγησε στην πληθυσμιακή διόγκωση του δήμου και στην αδυναμία απάντησης στις αυξημένες ανάγκες μετακίνησης.</p>
		<p>Το ανομοιογενές πληθυσμιακό μείγμα που συνθέτει το δήμο Αχαρνών οδηγεί σε έλλειψη κοινωνικής συνοχής.</p>						<p>Τα ανταγωνιστικά πολεοδομικά-εμπορικά κέντρα των γειτονικών περιοχών δημιουργούν νέες ανάγκες μετακινήσεων εκτός του Δήμου οι οποίες δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από μια δημόσια</p>	

								για δημόσια διαδημοτική συγκοινωνία λόγω της χαμηλής πυκνότητας των περιοχών.	Το νέο θεσμικό πλαίσιο σχεδιασμού διευκολύνει αμφιλεγόμενες και μεγάλης κλίμακας επενδύσεις (fast-track, περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις, παράκαμψη διαδικασιών κοινωνικής διαβούλευσης και θεσμών περιβαλλοντικής προστασίας)
--	--	--	--	--	--	--	--	---	--

2. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ

Μέσα από την ανάγνωση και μελέτη του Δήμου Αχαρνών πρόεκυψε η παρατήρηση σύμφωνα με την οποία **υφίστανται ποικίλα προβλήματα διαφορετικής εμβελείας στην περιοχή**, που δεν εστιάζονται μόνο στη μετακίνηση αλλά εντοπίζονται σε ένα ευρύτερο πεδίο δράσεων. Η άμεση και αναγκαία αντιμετώπιση τους συνέβαλε στο συμπέρασμα ότι *μια οποιαδήποτε παρέμβαση* δε θα ήταν εφικτό να αμβλύνει *όλα τα υπάρχοντα ζητήματα*, παρά μόνο αν βασιζόταν σε συγκεκριμένες κατευθύνσεις και αρχές. Είναι σαφές, ότι κάθε σχεδιασμός δίνει προτεραιότητα σε ένα ή περισσότερους παράγοντες, που θεωρεί σημαντικούς με βάση τα κριτήρια που θέτει.

Υπό το πρίσμα αυτό, προτείνονται **εναλλακτικά σενάρια**, που αποτελούν *ολοκληρωμένες μελλοντικές προγραμματικές προβλέψεις του χώρου* και παρουσιάζουν *διαφορετική στοχοθεσία*, ανάλογα με το πρόβλημα που επιδιώκουν να κατευνάσουν και τις ανάγκες που καλούνται να εξυπηρετήσουν στην εκάστοτε περίπτωση. Σκοπός τους είναι να καλύψουν όσο το δυνατόν ευρύτερο φάσμα επιλογών στην περιοχή μελέτης. Ωστόσο, δεδομένου ότι δε δύναται να υπάρξει μια ιδανική λύση είναι σαφές ότι κάθε ένα από τα αυτά θα υπερτερεί ή θα μειονεκτεί σε κάποια σημεία συγκριτικά με κάποιο άλλο. Οι διαφορετικές περιπτώσεις σεναρίων αναλύονται παρακάτω.

Αρχικά γίνεται μια παρουσίαση του **μηδενικού σεναρίου**, το οποίο αποτυπώνει τις μελλοντικές τάσεις και εξελίξεις που διαφαίνονται στο Δήμο, αν δεν υπάρξει καμία απολύτως αλλαγή ή παρέμβαση.

Εν συνεχεία, **το πρώτο σενάριο** ονομάζεται **‘Κατοικία’**, στο οποίο οι βασικοί άξονες προτεραιότητας αφορούν την κατοικία, τον πεζό, την κοινωνική συνοχή, τους κοινοχρήστους χώρους και τα δίκτυα.

Το δεύτερο σενάριο είναι η **‘Βιομηχανία’**, όπου δίνεται έμφαση στο βιομηχανικό τομέα, στις παραγωγικές δραστηριότητες και το εμπόριο, εντείνεται ο ρόλος του ως διαμετακομιστικός κόμβος και διαδραματίζει στρατηγικό ρολό στο οδικό δίκτυο.

ΜΗΔΕΝ ΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ



Η ελεητορική περιοχή ΣΚΑ αναμένεται να αντιμετωπίσει



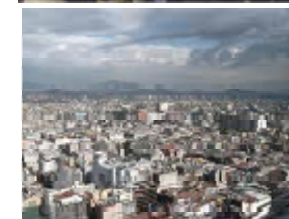
Κακή σύνδεση με το κέντρο πόλης, πτωχότερα υποδομικά έργα των συνθηκών διαβίωσης και μέλλουσα περιβάλλοντος



Ανεπαρκής δημόσια συγκοινωνία, ερήμωση-αποάνθρωπος κερμαίων, ελακτική πολιτική βελτίωσης



Εξάπλωση της πόλης και συνέχιση της εξάπλωσης σε γραμμικά κέντρα



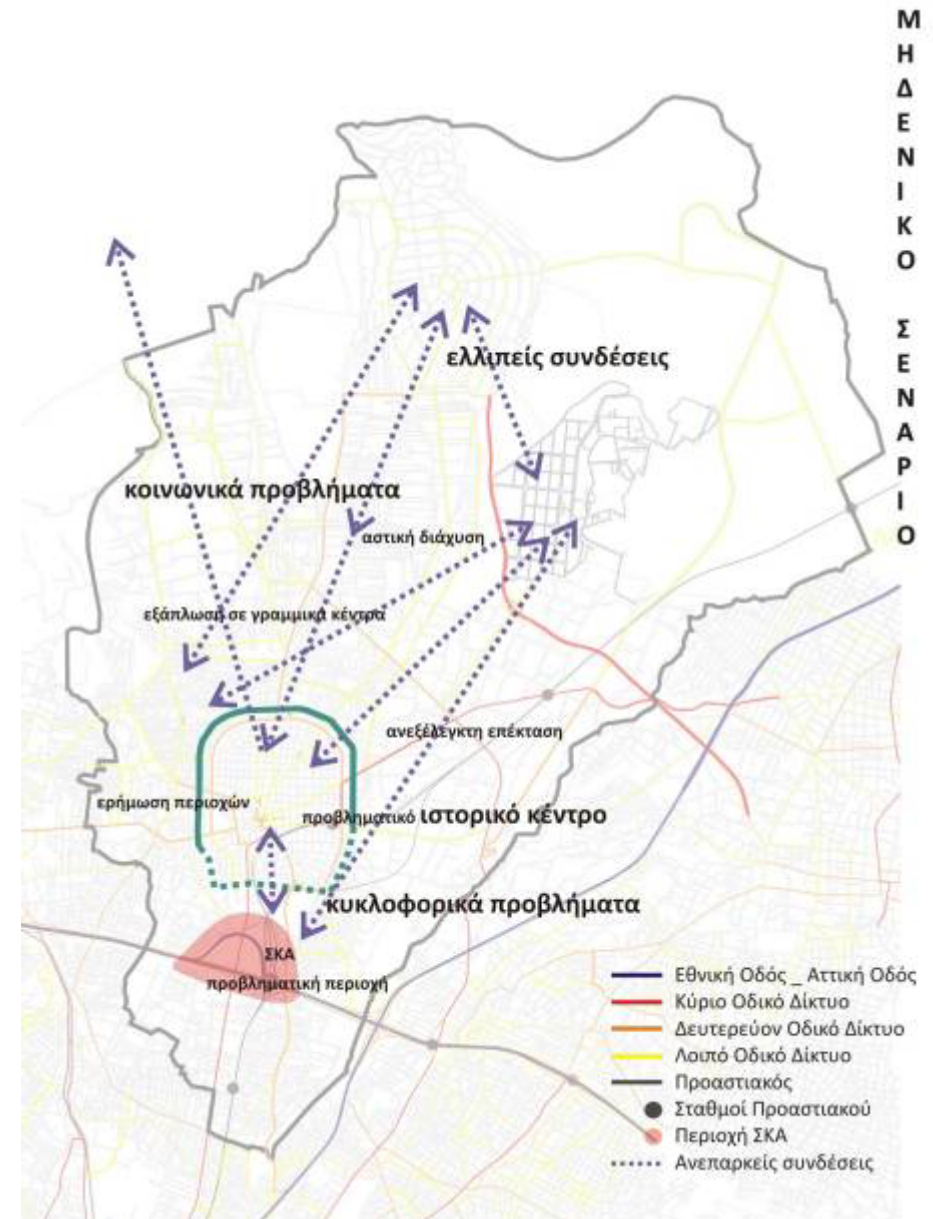
Ζαριά κυκλοφορία και πλήρη της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, κακή κατάσταση υποδομικών

Το τρίτο σενάριο έχει αποδοθεί με τον όρο 'Επισκεψιμότητα'. Συγκεκριμένα, τα βασικά σημεία του αποτελούν η ιστορικότητα, η ταυτότητα του τόπου, ο δημόσιος χώρος, η ανάδειξη φυσικών και αρχαιολογικών στοιχείων, καθώς και η κοινωνική συνοχή.

Σε κάθε σενάριο, αρχικά, περιγράφονται οι στρατηγικοί στόχοι με βάση τους οποίους διαμορφώθηκε και συνοδεύεται από ένα διαγραμματικό χάρτη βασικών προθέσεων. Ακολουθούν κάποιες συγκεκριμένες προτάσεις παρέμβασης για την επίτευξη αυτών των κατευθύνσεων, οι οποίες διαχωρίζονται σε ήπιο και ριζοσπαστικό επίπεδο για το καθένα ξεχωριστά. Οι μικρής κλίμακας παρεμβάσεις στοχεύουν κατά κύριο λόγο στις βελτιώσεις των υπάρχοντων υποδομών με θετικό αντίκτυπο στην υφιστάμενη κατάσταση, ενώ αντίστοιχα οι ριζοσπαστικές συμβάλλουν στη ριζική βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης και της γενικότερης φυσιογνωμίας της περιοχής, αυξάνοντας όμως αρκετά το κόστος υλοποίησής τους. Στο τέλος, κάθε σενάριο αξιολογείται βάσει των κριτηρίων που επικεντρώνεται και συγκρίνονται μεταξύ τους σε ένα πίνακα ανάλυσης άξιας (value analysis).

3.α. ΜΗΔΕΝΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ

Στο μηδενικό σενάριο θεωρείται σαν δεδομένο ότι κανενός τύπου παρέμβαση δε θα δρομολογηθεί και δε θα ληφθεί κανένα μέτρο όσον αφορά τις ακολουθούμενες πολιτικές για τις μεταφορές και τη βιώσιμη κινητικότητα γενικότερα. Ένα τέτοιο ενδεχόμενο μπορεί να επιφέρει τη ραγδαία επιδείνωση των ήδη αρνητικών υφιστάμενων συνθηκών όχι μόνο στην κυκλοφορία αλλά και στην ποιότητα της ζωής των κατοίκων του Δήμου Αχαρνών. Μια από τις σημαντικότερες επιπτώσεις αποτελεί η ανεξέλεγκτη επέκταση της πόλης με ενίσχυση της αστικής διάχυσης και έχοντας ως φυσικό επακόλουθο την ερήμωση περιοχών και τον κορεσμό ή την πλήρη αποκοπή κάποιων άλλων. Λόγω αυτής της επέκτασης θα ακολουθήσει αύξηση της χρήσης γης, καθώς και των κυκλοφοριακών



φόρτων εντείνοντας ιδιαίτερα τη χρήση του ΙΧ και θα παρατηρηθεί **συνέχιση της εξάπλωσης** της περιοχής μελέτης **σε γραμμικά κέντρα**

ΣΕΝΑΡΙΟ ΚΑΤΟΙΚΙΑ



Σχεδιασμός κοινόχρηστων χώρων για προσέλκυση κατοίκων και ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής



Περ.ορισμός βιομηχανίας Χώροι αναψυχής

Ενίσχυση κατοικιών



Οργάνωση δικτύων για σύνδεση όλων των περιοχών σε επίπεδο πεζών, ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας



Ο αστικός δρόμος ως πεδίο δράσης με την ανάμειξη των κατοίκων στη διαχείριση του



Δημιουργία κέντρων γειτονιάς

πάνω στις μεγάλες οδικές αρτηρίες που διατρέχουν το Δήμο. Συνεπακόλουθα, αναμένεται περαιτέρω **παρεμπόδιση της κυκλοφοριακής ροής** λόγω της **κακής κατάστασης των υποδομών και της κακής σχεδίασης των δικτύων** με την αύξηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και των βαρέων οχημάτων, σε συνδυασμό με την **όξυνση των προβλημάτων** σχετιζόμενων με τη **στάθμευση**. Τα ΜΜΕ είτε της αστικής είτε της δημοτικής συγκοινωνίας **θα εγκαταλειφτούν** σιγά σιγά και δε θα εξυπηρετούν τους κατοίκους, συμβάλλοντας στην **αύξηση των ήδη μεγάλων ποσοστών ιδιωτικής αυτοκίνησης** και στην **αποτροπή της χρήσης κάθε εναλλακτικού μέσου**. Η κακή κατ' επέκταση **σύνδεση με το κέντρο** πόλης λόγω ελλιπής συγκοινωνίας θα οδηγήσει στην ερήμωση και τον αποκλεισμό κάποιων περιοχών, ενώ συγχρόνως στον τομέα του περιβάλλοντος θα προκύψουν σοβαρά **προβλήματα ρύπανσης** στο ήδη επιβαρυσμένο και υποβαθμισμένο κέντρο. Η **ανάμειξη της κυκλοφορίας και η αδυναμία ιεράρχησης του οδικού δικτύου** σε συνδυασμό με την έλλειψη υποδομών για τους πεζούς και το ποδήλατο συντελεί αναπόφευκτα στην **επιδείνωση των συνθηκών ασφαλείας**. Ελλοχεύει, επίσης, ο κίνδυνος ότι **το Σκα δεν θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες των πολιτών**, το οποίο θεωρείται εν τέλει μια επένδυση που δεν απέδωσε όσο αναμενόταν και πιθανόν να μετατραπεί είτε σε νεκρή περιοχή είτε σε ένα υποδοχέα ανεξέλεγκτων και υποτροπικών χρήσεων που δε συνάδουν με την τοπική κοινωνία. Τέλος, είναι κατανοητό ότι η **έλλειψη πολιτικής βούλησης** μετατρέπει κάθε μελέτη και κάθε σχεδιασμό σε **σενάριο τάσεων** και συμβάλλει στην **περεταίρω υποβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης** και στην **άνιση χωρική ανάπτυξη** στο Δήμο

3.β.ι. 1^ο ΣΕΝΑΡΙΟ: ΚΑΤΟΙΚΙΑ

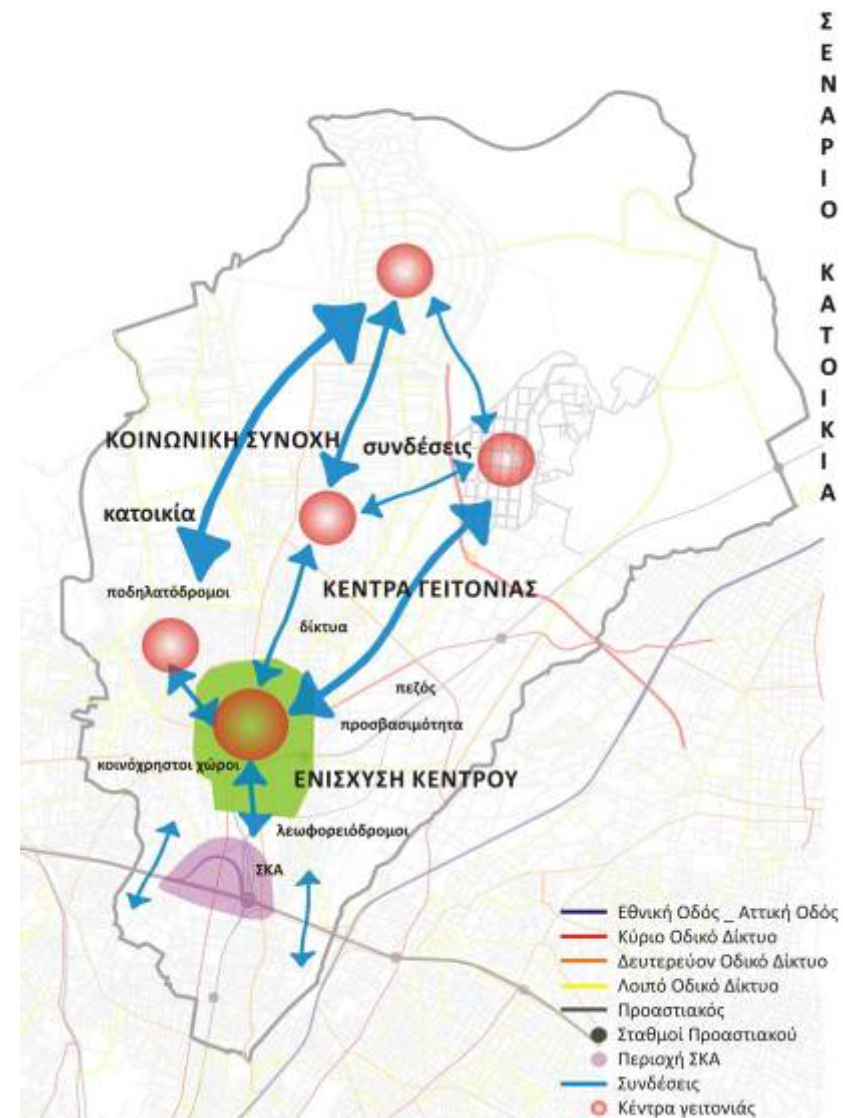
Κατοικία/ Πεζός/ Κοινόχρηστοι Χώροι/ Κοινωνική Συνοχή/ Δίκτυα

Η περιοχή μελέτης αφορά ένα μεγάλο δήμο τόσο χωρικά όσο και πληθυσμιακά, ο οποίος αποτελείται από ένα ετερόκλητο, **πολύ-πολιτισμικό μείγμα κατοίκων**, τους οποίους δε συνδέουν κοινωνικοί δεσμοί.

Σε ένα σενάριο όπου θα δινόταν έμφαση στα παραπάνω βασικά στοιχεία, είναι απαραίτητο να **ενισχυθεί η κατοικία ως κύρια χρήση**, σε συνδυασμό με **δημιουργία κέντρων γειτονιάς**. Ο **κοινόχρηστος χώρος** σε αυτή την περίπτωση θεωρείται μείζονος σημασίας, ώστε να προσελκύσει τον κάτοικο και να λειτουργήσει υπέρ της **κοινωνικής συνοχής**. Επαγωγικά, μεγάλη αξία αποκτούν τα **δίκτυα** που συμβάλλουν στη σύνδεση όλων των επιμέρους περιοχών μεταξύ τους σε επίπεδο πεζών ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας.

Στόχος είναι να ανακτηθεί **ο παραδοσιακός ρόλος του δρόμου**, που μπορεί να λειτουργήσει **ως πεδίο διάδρασης με την ανάμειξη των κατοίκων στη διαχείριση και προστασία του**. Βασικές κατευθυντήριες αρχές αποτελούν, επίσης, ο περιορισμός της βιομηχανίας και η δημιουργία κατάλληλων χώρων αναψυχής.

Ένα σενάριο το οποίο στοχεύει να ενισχύσει την κατοικία δεν μπορεί παρά να είναι ένα σενάριο που ανταποκρίνεται σε όλες τις ηλικιακές ομάδες και ιδίως στα παιδιά και τα ηλικιωμένα άτομα.



3.β.ii. 1α ΗΠΙΟ ΚΑΤΟΙΚΙΑ

- Δημιουργία κέντρων γειτονιάς και ορισμός περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
- Ορισμός λεωφορειολωρίδων και ποδηλατοδρόμων όπου αυτό είναι εφικτό
- Ενίσχυση των υποδομών όπου είναι εφικτό (σημειακά αλλά και στη λογική ενός δικτύου)
- Ενημέρωση των κατοίκων με σκοπό την ευαισθητοποίηση και τη δημιουργία κίνητρων για χρήση εναλλακτικών μέσων (push methods)
- Ενίσχυση δημόσιας συγκοινωνίας που να συνδέει τα επιμέρους κέντρα γειτονιάς με το εμπορικό-διοικητικό-ιστορικό κέντρο του Μενιδίου
- Περιορισμός παρόδιας στάθμευσης (ενδεχομένως αποκλεισμός σε σημεία)
- Αποκλεισμός περιοχών από την κίνηση βαρέων οχημάτων
- Τεχνητό τείχος με τη μορφή φύτευσης για το διαχωρισμό πεζών και αυτοκινήτων, ενισχύοντας το αίσθημα της ασφάλειας
- Προσβασιμότητα των μέσων μεταφοράς και του οδικού δικτύου από τις επιμέρους ομάδες: παιδιά, ηλικιωμένοι, γονείς με παιδικά καρότσια και ταυτόχρονη βελτίωση των συνθηκών για το περπάτημα και το ποδήλατο.
- Ενδεχομένως προγραμματισμένος αποκλεισμός συγκεκριμένων περιοχών από την κίνηση του αυτοκινήτου συγκεκριμένες ημέρες και ώρες (πχ περιοχές με σχολικά συγκροτήματα ή άλλες περιοχές όπου παίζουν παιδιά)

3.β.iii. 1β ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΚΑΤΟΙΚΙΑ

- Δραστική αναβάθμιση υποδομών.
- Δημιουργία κέντρων γειτονιάς απαλλαγμένα από το αυτοκίνητο (προτεραιότητα στον πεζό και το ποδήλατο σε συνδυασμό με ενίσχυση πρασίνου)
- Νέα συνολική ιεράρχηση του οδικού δικτύου

- Δημιουργία συλλεκτήριων οδών και μικρών δακτυλίων στις περιοχές αμιγούς κατοικίας –κυρίως με μεγάλη πυκνότητα-, προκειμένου να περιοριστεί στο ελάχιστο η κίνηση του αυτοκινήτου
- Αποκλεισμός βαρέων οχημάτων στα κέντρα γειτονιάς
- Επανασχεδιασμός του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας ώστε να συνδέει τα επιμέρους κέντρα γειτονιάς μεταξύ τους και με το πολεοδομικό κέντρο / Δημιουργείται ένα πυκνό δίκτυο που εμφανίζει άμεση συσχέτιση με τα μέσα σταθερής τροχιάς και το ΣΚΑ
- Σύνδεση του πολεοδομικού κέντρου με το ΣΚΑ (δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατοδρόμων - πεζόδρομων)
- Εξάλειψη παρόδιας στάθμευσης μέσω δημόσιων parking με κατάλληλη χωροθέτηση, ώστε να μειωθεί στο ελάχιστο η ελκυστικότητα της ιδιωτικής μετακίνησης με ΙΧ και αντίστοιχα η παρουσία του ΙΧ στις γειτονιές
- Εφησυχασμός της κυκλοφορίας στο πολεοδομικό κέντρο
- Εκπαίδευση και συνεχής ενημέρωση των πολιτών για ευαισθητοποίηση στα θέματα περί βιώσιμης κινητικότητας
- Έξυπνα διαδραστικά συστήματα στις Δ.Σ για την εύρυθμη λειτουργία τους
- Συνδυασμός Δ.Σ, ποδηλάτων και χώρων στάθμευσης
- Αναβάθμιση κοινωνικών υποδομών
- Σχεδιασμός και θεσμοθέτηση αποκλειστικής λεωφορειολωρίδας
- Διαμόρφωση προσβάσεων στο ΣΚΑ και Park and ride

3.γ.ι. 2° ΣΕΝΑΡΙΟ : ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Βιομηχανία- παραγωγικές δραστηριότητες- εμπόριο- διαμετακομιστικός κόμβος-στρατηγικός ρόλος στο οδικό δίκτυο

Σε αυτή το σενάριο ενισχύεται η *παραγωγικότητα και η αποδοτικότητα της γης*, μέσω της *εντατικοποίησης της βιομηχανίας αλλά και του εμπορίου-χονδρεμπορίου*.

Ένα τέτοιο μοντέλο ανάπτυξης αυξάνει τις **ανάγκες μετακίνησης των βαρέων οχημάτων**, με αποτέλεσμα να εντείνει τις **ανάγκες ρύθμισης της κυκλοφορίας** για τη διευκόλυνση των φορτοεκφορτώσεων, λαμβάνοντας υπόψη συγχρόνως και τις αυξημένες ανάγκες μεταφοράς ατόμων και προϊόντων (εργαζόμενοι και εμπορεύματα) σε συγκεκριμένες ημέρες και ώρες.

Για να μπορέσει ο δήμος Αχαρνών να αποτελέσει πόλο ανάπτυξης τέτοιων δραστηριοτήτων θα πρέπει να **δοθούν κίνητρα προς αυτή την κατεύθυνση**, μέσω ίσως θεσμικού πλαισίου για την εγκατάσταση τέτοιων χρήσεων (**pull methods**). Παράλληλα είναι σκόπιμο να **υπάρξουν έμμεσα ή άμεσα αντικίνητρα** για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων που έρχονται σε αντίθεση με την ανάπτυξη της βιομηχανίας (**push methods**).

Έμφαση, επίσης, δίνεται στο **πολεοδομικό κέντρο με αύξηση του εμπορίου**, καθώς και άλλων δραστηριοτήτων που διευκολύνουν την αποδοτικότητα αυτής της χρήσης (πχ αναψυχή). Οι χρήσεις αυτές απαιτούν την απόλυτη διευκόλυνση της κυκλοφορίας και της προσβασιμότητας για τους πεζούς, ενώ αντίστοιχα οι λειτουργίες του χονδρεμπορίου και της βιομηχανίας απαιτούν την απόλυτη προτεραιότητα της κίνησης των βαρέων οχημάτων.

Με την απαραίτητη βελτίωση των οδικών υποδομών, της δημόσιας συγκοινωνίας και της δικτύωσης των μέσων, ο **Δήμος Αχαρνών** θα μπορούσε να λειτουργήσει ως **διαμετακομιστικός κόμβος**, ενισχύοντας το ρόλο του και σε στρατηγικό επίπεδο: **ένας σημαντικός κόμβος κυκλοφορίας και μεταβίβασης σε εθνικό επίπεδο**.

ΣΕΝΑΡΙΟ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ



Ενίσχυση της παραγωγικότητας μέσω της εντατικοποίησης της βιομηχανίας και του εμπορίου-χονδρεμπορίου



Διαμετακομιστικός κόμβος κυκλοφορίας και μεταβίβασης σε εθνικό επίπεδο



Ανάγκες μετακίνησης βαρέων οχημάτων και Ανάγκες ρύθμισης της κυκλοφορίας



Στρατηγικός ρόλος στο οδικό δίκτυο

Επιπλοποιημένος των περιοχών κατοικίας

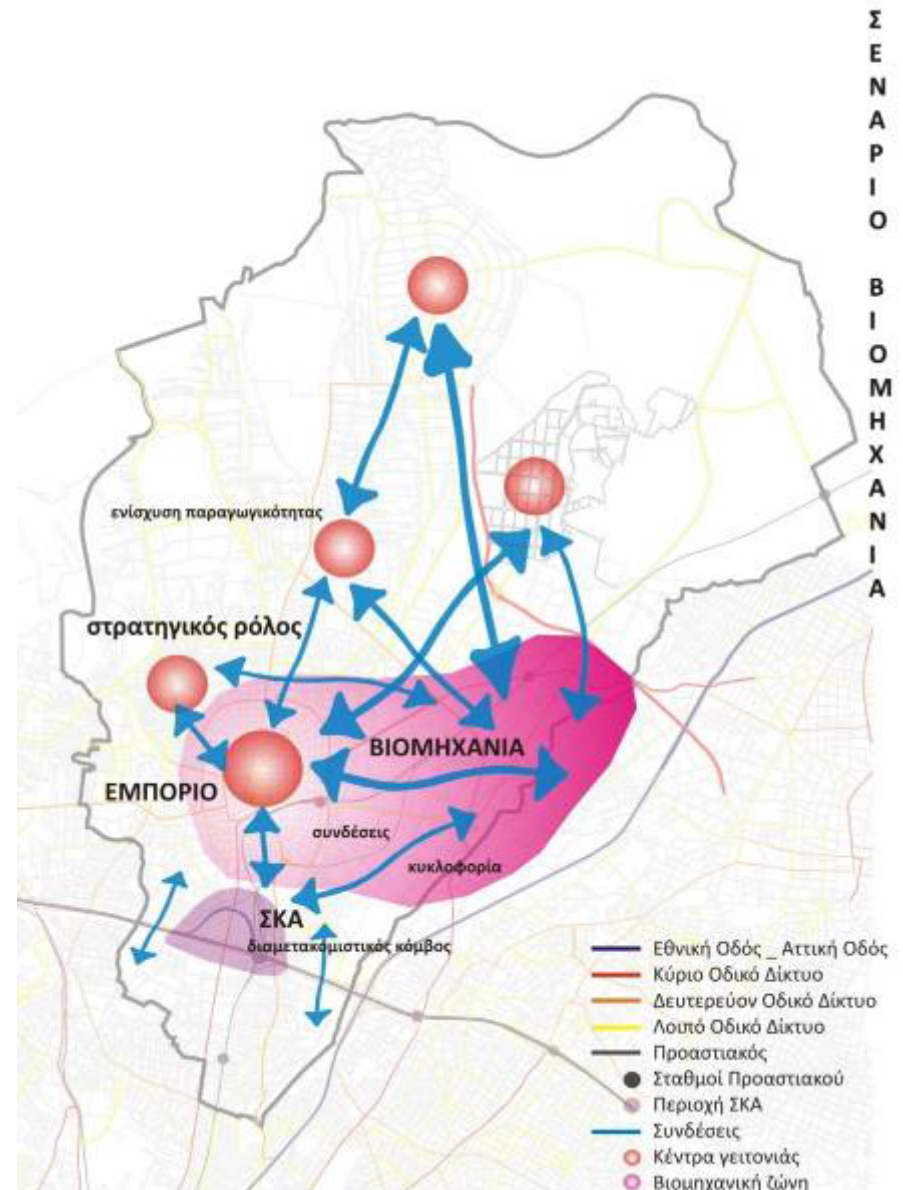


Αύξηση του εμπορίου και άλλων δραστηριοτήτων στο πολεοδομικό κέντρο

Οι περιοχές κατοικίας από την άλλη, ως *δευτερεύουσα προτεραιότητα* σε αυτό το σενάριο θα μπορούσαν να λειτουργήσουν σε ένα τέτοιο μοντέλο ανάπτυξης μόνο ως ενισχυτικές των άλλων δραστηριοτήτων. Η εύρυθμη λειτουργία τους προϋποθέτει το **επανασχεδιασμό των περιοχών κατοικίας** ως προς την πεζή κυκλοφορία και την ύπαρξη διαβαθμίσεων στη συνύπαρξη βιομηχανίας και κατοικίας.

3.γ.ii. 2^α ΗΠΙΟ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

- ➔ Αναβάθμιση οδικού δικτύου
- ➔ Ενίσχυση των υποδομών όπου είναι εφικτό για την κίνηση των βαρέων οχημάτων
- ➔ Εφησυχασμός κυκλοφορίας στο κέντρο
- ➔ Άμεση προσβασιμότητα των μέσων μεταφοράς και του οδικού δικτύου στις βιομηχανικές περιοχές
- ➔ Δημόσια συγκοινωνία που να συνδέει τις βιομηχανικές περιοχές με το ιστορικό κέντρο και αντίστοιχα σύνδεση του κέντρου με το ΣΚΑ
- ➔ Διαχωρισμός κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών και μείωση διαβάσεων σε κεντρικές αρτηρίες
- ➔ Ενδεχομένως, προγραμματισμένος αποκλεισμός περιοχών από την κίνηση πεζών
- ➔ Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης και δημιουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης



3.γ.iii. 2^β ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

- Ιεράρχηση οδικού δικτύου σε ένα συνολικό σχεδιασμό
- Ανάπτυξη ζωνών ενισχυμένων δραστηριοτήτων και αντίστοιχη ανάπτυξη υποδομών που να υποστηρίζει τις δραστηριότητες αυτές όπου αυτό είναι εφικτό
- Προσαρμογή των υποδομών στις ανάγκες κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων και των οχημάτων φορτοεκφόρτωσης κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό
- Δημιουργία και θεσμοθέτηση βιομηχανικών αλλά και εμπορικών πόλων και μεταξύ τους σύνδεση με Δημοτική συγκοινωνία (pull methods)
- Ενίσχυση ΣΚΑ ως διαμετακομιστικός κόμβος
- Επανασχεδιασμός του ΣΚΑ με στόχο τη βελτίωση της μετεπιβίβασης
- Αποφυγή κέντρου από βαρέα οχήματα, κίνηση κατά προτεραιότητα σε συγκεκριμένες ώρες των βαρέων οχημάτων
- Πεζοδρόμηση εμπορικού ιστορικού κέντρου και θεσμοθέτηση συγκεκριμένων εμπορικών χρήσεων κατά περιοχές, με στόχο την ανάπτυξη προϋποθέσεων για ένα εμπορικό κέντρο αστικού τύπου με τοπική και υπερτοπική σημασία
- Σύνδεση κέντρου γειτονιάς με ιστορικό κέντρο
- Ενίσχυση της Δ.Σ στις περιοχές κατοικίας, με απώτερο σκοπό την ενίσχυση της βιομηχανίας
- Ανισόπεδες διαβάσεις για τον πεζό, ώστε να πραγματοποιείται ανεμπόδιστη η κίνηση των μηχανοκίνητων σε δρόμους «πρώτης σημασίας»
- Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης στους άξονες κίνησης βαρέων οχημάτων
- Park and ride και parking
- Ύπαρξη μέτρων για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της βιομηχανίας στις παρυφές του δήμου

3.δ.ι. 3^ο ΣΕΝΑΡΙΟ: ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑ

Σε αυτήν την περίπτωση επιλέγεται να **ενισχυθεί** η διάσταση της **ιστορικότητας του τόπου**. Στόχος είναι να αποκαλυφθεί το ιστορικό ίχνος του Μενιδίου, προκειμένου να γίνει περισσότερο ορατό στο δημόσιο χώρο αλλά και προσβάσιμο τόσο στους κατοίκους όσο και στους επισκέπτες.

Με δεδομένο ότι **οι αρχαιολογικοί χώροι** στην υφιστάμενη κατάσταση είναι **ασύνδετοι μεταξύ τους**, ενώ μάλιστα πολλοί από αυτούς παραμένουν άγνωστοι στο ευρύ κοινό, προτείνεται η **ανάδειξή** τους με κατάλληλους πολεοδομικούς και αρχιτεκτονικούς χειρισμούς και η **σύνδεσή** τους με το δίκτυο αστικών συγκοινωνιών, πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων.

Συγκεκριμένα, επιδιώκεται η **ανάπτυξη των δικτύων των δημοτικών συγκοινωνιών** προς αυτή την κατεύθυνση, ώστε η χρήση τους να είναι περισσότερο φιλική ως προς τον κάτοικο και τον επισκέπτη, με ταυτόχρονη βελτίωση των ανταποκρίσεων με την Α.Σ.

Υπό αυτές τις συνθήκες, κρίνεται μεγάλης σημασίας η **αποκάλυψη του ιστορικού παλίμψηστου του Μενιδίου**, διότι πιστεύεται ότι κάτι τέτοιο θα **ενισχύσει την υπερηφάνεια και την ταύτιση των κατοίκων και των δημοτών για τον τόπο τους**, έχοντας άμεσο αντίκτυπο τη δημιουργία **αισθήματος σύνδεσης με τον τόπο τους** και αναπτύσσοντας ένα είδος **οικειότητας** με αυτόν. Η παρούσα τάση να απορρίπτονται οι δημότες τον τόπο τους έχει αρνητικές επιπτώσεις στην κοινωνική συνοχή και στην ανάπτυξη συνδέσμων μεταξύ τους, αλλά και στην οικειοποίηση από την πλευρά τους του δημόσιου χώρου, που φαίνεται να μην ανταποκρίνεται στις ανάγκες τους.

Η **ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας** (δημοτικής και αστικής) θα έχει ως άμεσο αποτέλεσμα και την **έλξη τουριστικής κίνησης** όπως και την **αύξηση των εμπορικών δραστηριοτήτων και αναψυχής**.

ΣΕΝΑΡΙΟ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑ



Προσβάσιμο το ιστορικό ίχνος του Μενιδίου



Ενίσχυση ιστορικότητας του τόπου



Ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων με πολεοδομικούς και αρχιτεκτονικούς χειρισμούς

Η σύνδεσή τους με έλικτες αστικών συγκοινωνιών, πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων



Δημιουργία αισθημάτων σύνδεσης με τον τόπο

Έλξη τουριστικής κίνησης και αύξηση των εμπορικών δραστηριοτήτων και αναψυχής

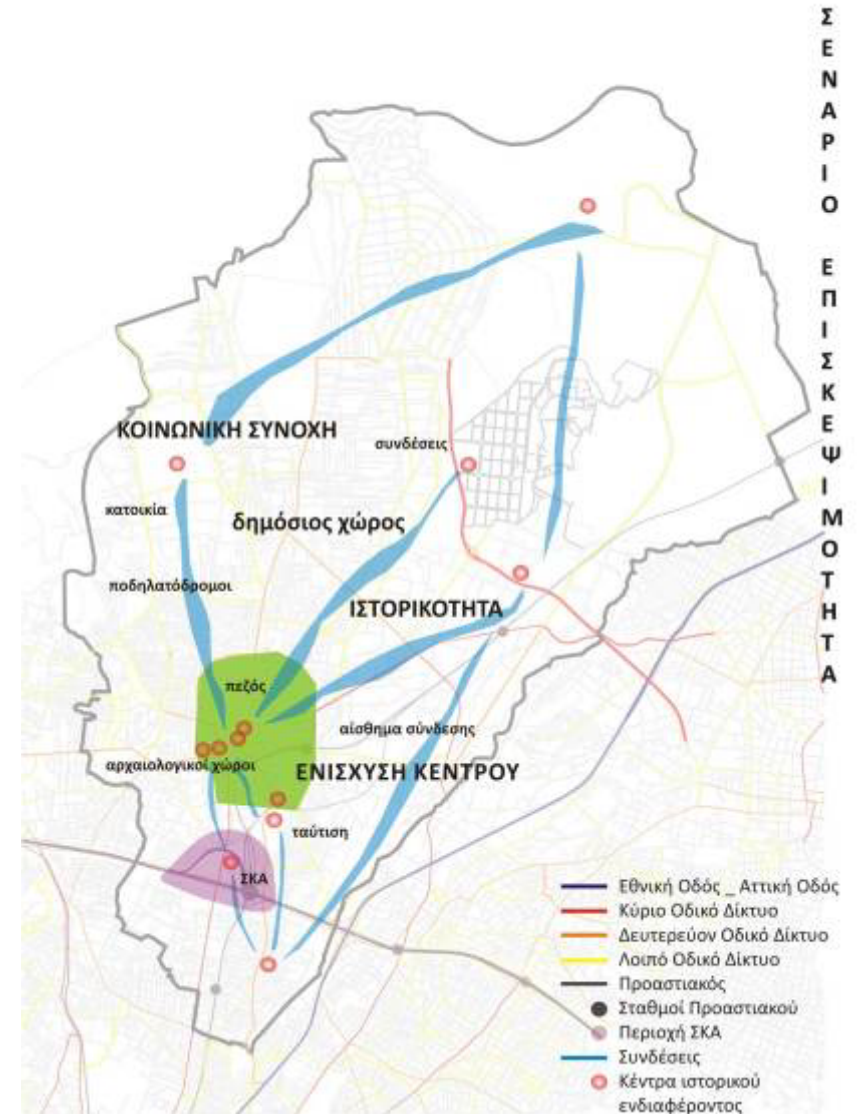


3.δ.ii. 3^α ΉΠΙΟ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑ

- ➔ Ανάδειξη ιστορικών τόπων όπου είναι εφικτό
- ➔ Σημειακές παρεμβάσεις αναβάθμισης και ανάδειξης των δημόσιων χώρων, συμβάλλοντας στην αισθητική αναβάθμιση των δρόμων
- ➔ Αναβάθμιση μετώπων στις κύριες οδικές αρτηρίες
- ➔ Δημιουργία δικτύων πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων με τις ελάχιστες δυνατές παρεμβάσεις
- ➔ Σύνδεση των επιμέρους πόλων με τη Δ.Σ και συμπληρωματικότητα των δρομολογίων της Δ.Σ με τα δρομολόγια των Α.Σ
- ➔ Σύνδεση του Σκα με τους πόλους ιστορικού ενδιαφέροντος
- ➔ Σύνδεση με την Πάρνηθα μέσω της Α.Σ. αλλά και της Δ.Σ

3.δ.iii. 3^β ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑ

- ➔ Αποκάλυψη του ιστορικού ίχνους και θέσπιση κέντρων συσχετισμένων με την ιστορία
- ➔ Νέα ιστορικά κέντρα ως δημόσιοι χώροι συνύπαρξης και αλληλεπίδρασης των ποικίλων ομάδων
- ➔ Σύνδεση των πόλων ιστορικού ενδιαφέροντος με δίκτυα Α.Σ και με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης
- ➔ Έμφαση στο δημόσιο χώρο και δημιουργία δικτύων πεζού, ποδηλάτου και πρασίνου
- ➔ Αναβάθμιση υποδομών
- ➔ Πεζοδρόμηση ιστορικού πολεοδομικού κέντρου
- ➔ Σύνδεση ιστορικού κέντρου με το κέντρο της Αθήνας



- ➔ Σημαντικός ρόλος των υποδομών του Σκα για σύνδεση με την υπόλοιπη Αττική και καλή σύνδεση με το κέντρο
- ➔ Ανάδειξη του ΣΚΑ ως υποτροπικού πόλου αναψυχής (σταθμός μετεπιβίβασης με δραστηριότητες αναψυχής και έλξη βοηθητικών χρήσεων)
- ➔ Σύνδεση με γραμμές express με την Πάρνηθα και με το ΣΚΑ
- ➔ Δημιουργία πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων αναψυχής προς Πάρνηθα
- ➔ Σεμινάρια και καμπάνιες ενημέρωσης των πολιτών σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα
- ➔ Έξυπνα διαδραστικά συστήματα στις στάσεις των Δ.Σ

3.ε. Κριτήρια επιλογής βέλτιστου σεναρίου – Πίνακας ανάλυσης αξίας

Μετά τη **διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων** επιχειρείται η **σύγκριση** μεταξύ τους, προκειμένου να γίνει ο **εντοπισμός των βέλτιστων παρεμβάσεων** με σκοπό την **επιλογή του καταλληλότερου**. Κατά συνέπεια, υλοποιήθηκε η **διαδικασία της αξιολόγησης μέσω μιας μεθοδολογίας** που βασίζεται στις **αρχές της Ανάλυσης Αξίας (Value Analysis)**. Κάθε σενάριο αξιολογείται σύμφωνα με βάση κάποια κριτήρια τα οποία αφορούν τις παρακάτω **κατηγορίες**: οδικό δίκτυο και μετακινήσεις, δημόσιες συγκοινωνίες, εναλλακτικές μορφές μετακίνησης, κάτοικος, περιβάλλον, αστικός χώρος, πολιτισμός, χρήσεις γης, οικονομία, θεσμικό πλαίσιο και αποδοχή κατοίκων.

Η **αξιολόγηση των σεναρίων** παρουσιάζεται στον παρακάτω **πίνακα ανάλυσης αξίας**. Συγκεκριμένα στη δεξιά στήλη εμφανίζονται τα σενάρια που είναι το μηδενικό σενάριο και τα σενάρια κατοικίας, βιομηχανίας και επισκεψιμότητας χωρισμένα το καθένα σε ήπιο και ριζοσπαστικό, με αποτέλεσμα να προκύπτουν **συνολικά επτά σενάρια**. Αντίστοιχα, στην αριστερή στήλη βρίσκονται τα κριτήρια που ανήκουν στις **δέκα** προαναφερθέντες **κατηγορίες**. Η κάθε γενική κατηγορία αποτελείται από κάποια **υποκριτήρια**, ο συνολικός αριθμός των οποίων ανάγεται σε **είκοσι πέντε**.

Στη συνέχεια τέθηκαν κάποιες **βαρύτητες** με τις οποίες αξιολογείται η σημασία του κάθε κριτηρίου σε κάθε ένα σενάριο. Οι τιμές της βαρύτητας κυμαίνονται από ένα **(1)** έως τρία **(3)**, όπου το 1 φανερώνει ότι η συμβολή του κριτηρίου στο

συγκεκριμένο σενάριο είναι μικρής σημασίας, το 2 μέτριας και το 3 μεγάλης. Η θέσπιση της βαρύτητας απορρέει από τους στρατηγικούς στόχους του κάθε σεναρίου.

Έπειτα, πραγματοποιείται **αξιολόγηση των συνεπειών** που θα επιφέρει η πραγματοποίηση του κάθε σεναρίου για το κάθε κριτήριο ξεχωριστά. Οι τιμές στην προκειμένη περίπτωση κυμαίνονται από ένα (1) έως πέντε (5), όπου το 1 πρεσβεύει τις αρνητικές επιπτώσεις, το 2 τις μέτριες προς κακές, το 3 τις μέτριες, το 4 τις μέτριες προς καλές και το 5 τις ιδανικές.

Μετά από την ολοκλήρωση αυτής της διαδικασίας δημιουργείται **ένα σύνολο**, το οποίο αποτελεί το άθροισμα των τιμών κάθε κριτηρίου σταθμισμένο με την αντίστοιχη βαρύτητα του κάθε κριτηρίου για το εκάστοτε σενάριο και το οποίο αντιπροσωπεύει **το βαθμό επίδρασης** των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην περιοχή μελέτης.

Συνεπώς, βάσει αυτής της **μεθοδολογίας** γίνεται κατανοητό ότι το χαμηλότερο άθροισμα αντιστοιχεί στις χειρότερες συνέπειες, που μπορεί να επιφέρει η υλοποίηση της συγκεκριμένης παρέμβασης στο Δήμο Αχαρνών, ενώ τα υψηλότερα αποτελέσματα αντιστοιχούν στις όσο το δυνατόν καλύτερες αποδόσεις μέσω των επεμβάσεων για την περιοχή.

Συμπληρώνοντας τις αντίστοιχες τιμές για την περιοχή μελέτης είναι εμφανές ότι **το μηδενικό σενάριο εμφανίζει τη χαμηλότερη βαθμολογία**, ενώ **το ριζοσπαστικό σενάριο της κατοικίας αλλά και της επισκεψιμότητας συγκεντρώνουν τις υψηλότερες βαθμολογίες** και φαίνεται να αποτελούν τις βέλτιστες προτάσεις επέμβασης σε αυτή. Παρουσιάζουν αρκετά μικρές διαφορές ως προς τα αποτελέσματα αξιολόγησης, αν και το ριζοσπαστικό της κατοικίας είναι ελάχιστα καλύτερο και ταυτόχρονα είναι **επικρατέστερο ως προς την αποδοχή των κατοίκων**, που θεωρείται ένα από τα πιο βασικά κριτήρια μείζονος σημασίας για την επίτευξη του σεναρίου.

Το σενάριο που επιλέγεται τελικά είναι το **ριζοσπαστικό της κατοικίας**, καθότι φαίνεται να έχει τα θετικότερα αποτελέσματα στο Δήμο Αχαρνών, με στόχο την ανάπτυξη της βιώσιμης κινητικότητας.

Value Analysis		ΜΗΔΕΝΙΚΟ	1 ^ο ΣΕΝΑΡΙΟ: ΚΑΤΟΙΚΙΑ			2 ^ο ΣΕΝΑΡΙΟ : ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ			3 ^ο ΣΕΝΑΡΙΟ: ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑ		
			ΒΑΡΥΤΗΤΑ	Ήπιο	Ριζοσπαστικό	ΒΑΡΥΤΗΤΑ	Ήπιο	Ριζοσπαστικό	ΒΑΡΥΤΗΤΑ	Ήπιο	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
	ΕΓΓΥΤΗΤΑ ΜΕ ΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ-ΕΠΑΦΗ	1	2	3	5	1	1	2	3	3	4
ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ	ΟΨΗ 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
ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	ΠΟΛΟΣ ΕΛΞΗΣ	1	1	2	2	3	3	5	3	2	4
	ΠΟΙΚΙΛΙΑ ΧΡΗΣΕΩΝ- ΚΑΛΥΨΗ ΑΝΑΓΚΩΝ	1	3	2	4	2	1	2	2	2	3
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΚΡΙΣΗ- ΝΕΕΣ ΘΕΣΕΙΣ- ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ	1	1	1	2	3	3	5	2	2	3
	ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	5	3	4	2	3	3	1	3	3	1
ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	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 αυτά 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

- Κίνητρα 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**
- Συλλεκτήριες οδοί+μικροί δακτύλιοι στις περιοχές αμειβούς 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 παλαιοδομικό κέντρο

- **Επανασχεδιασμός του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας** ώστε να συνδέει τα επιμέρους κέντρα γειτονιάς μεταξύ τους και με το παλαιοδομικό κέντρο- πυκνό δίκτυο (συσχέτιση με μέσα σταθερής τροχιάς)
- **Σύνδεση με ΣΚΑ με επιμέρους περιοχές (Δ.Σ)**
- Σχεδιασμός και θεσμοθέτηση **αποκλειστικής λεωφορειολωρίδας**
- **Park and ride** στα 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** στα ΣΚΑ.
- **Σύνδεση κέντρου με ΣΚΑ** (αποκλειστικά ποδηλατόδρομοι-πεζόδρομοι)

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

ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ

4.α. Βασικές αρχές και μεθοδολογία

Μετά τη διαδικασία της αξιολόγησης των εναλλακτικών σεναρίων, που προταθήκαν, μέσω της μεθοδολογίας που βασίζεται στις αρχές της Ανάλυσης Αξίας και αναλύθηκε πρωτύτερα επιλέγεται τελικά το ριζοσπαστικό σενάριο της κατοικίας.

Εν συντομία, οι στρατηγικοί στόχοι του αφορούν συνολικά το πολύ-πολιτισμικό μείγμα των κατοίκων του Δήμου Αχαρνών και αποσκοπούν στην επίτευξη της κοινωνικής συνοχής. Επιδιώκεται η ενίσχυση της κατοικίας ως κύρια χρήση σε συνδυασμό με τη δημιουργία κέντρων γειτονιάς, εστιάζοντας στο δημόσιο χώρο και τους κοινόχρηστους χώρους ως πεδίο αλληλεπίδρασης των ποικίλων πληθυσμιακών ομάδων, που συνυπάρχουν στα πλαίσια του Δήμου. Αποτελεί ένα σενάριο που εστιάζει κατά κύριο λόγο στον κάτοικο και τον πεζό και κατά συνέπεια, δίνεται μεγάλη έμφαση στη δημιουργία δικτύων, που συμβάλλουν στη σύνδεση όλων των επιμέρους περιοχών μεταξύ τους σε επίπεδο πεζών ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας.

Αντίστοιχα, οι προτάσεις παρέμβασης ενός τέτοιου σεναρίου οφείλουν να οργανωθούν με βάση ένα καθολικό σχεδιασμό, ικανό να αμβλύνει τα καίρια προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει, συμβάλλοντας δραστικά στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Υπό το πρίσμα αυτό, είναι αναγκαία μια νέα συνολική ιεράρχηση του οδικού δικτύου σε συνδυασμό με τη δραστική αναβάθμιση των υποδομών. Συνδυαστικά, προτείνεται η δημιουργία κέντρων γειτονιάς απαλλαγμένα από τα βαρέα οχήματα και το αυτοκίνητο, όπου μπορεί να είναι εφικτό, δίνοντας προτεραιότητα στον πεζό και το ποδήλατο και οργανώνοντας τους κοινόχρηστους χώρους. Σχηματίζεται, κατά αυτό τον τρόπο, ένα πυκνό δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας, που εμφανίζει άμεση συσχέτιση με τα μέσα σταθερής τροχιάς και το ΣΚΑ, ενώ συνδέει τα επιμέρους κέντρα γειτονιάς μεταξύ τους αλλά και με το πολεοδομικό κέντρο.

Στην προσπάθεια υλοποίησης του ριζοσπαστικού σεναρίου με τη μορφή συγκεκριμένων κατευθύνσεων και προτάσεων στην περιοχή μελέτης και συγκεκριμένα στο Δήμο Αχαρνών θεωρήθηκε σκόπιμο οι βασικές υποδομές μεταφορικής φύσεως, δηλαδή η Αττική Οδός, η Εθνική Οδός και το τρένο να αποτελέσουν τα μοναδικά υφιστάμενα στοιχεία του κυκλοφοριακού

χρήσεων, από όπου προτάθηκαν στη συνέχεια διαγραμματικά κάποια κέντρα γειτονιάς. **Η τυπολόγηση των κέντρων πόλης είναι ανάλογη με την ένταση**, που εμφανίζουν και μπορεί να χωριστεί σε **3 κατηγορίες**: το πολεοδομικό κέντρο, το κέντρο γειτονιάς με μεγάλη εμβέλεια και το κέντρο γειτονιάς με μικρότερη εμβέλεια, που δρά ως συμπληρωματικό του προηγούμενου.

Στην συνέχεια, έγινε ο απαραίτητος συσχετισμός των κέντρων με το οδικό και το συγκοινωνιακό δίκτυο, συντελώντας σε μια νέα κατηγοριοποίηση του. Η πρώτη κατηγορία περιέχει την **κεντρική αρτηρία**, που έχει στόχο **να ενώσει** το κέντρο της περιοχής με την **Αθήνα**, αλλά και τα **επιμέρους κέντρα με το πολεοδομικό**. Η δεύτερη κατηγορία, **οι συλλεκτήριες οδοί**, εξυπηρετούν τις **ενδοδημοτικές ανάγκες** και επιδιώκουν τη **σύνδεση των κέντρων γειτονιάς**. Η τρίτη και τελευταία κατηγορία είναι το **λοιπό οδικό δίκτυο**, για το οποίο προτείνεται να εξεταστεί **το ενδεχόμενο πεζοδρομήσεων, εφησυχασμού και ειδικών χειρισμών για τον πεζό**.

Τέλος, σχεδιάστηκαν **3 λεωφορειακές γραμμές κορμού**, οι οποίες εξυπηρετούν επιθυμίες μετακίνησης από και προς το πολεοδομικό κέντρο και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη σύνδεση με το ΣΚΑ. Το δίκτυο Μ.Μ.Μ. συμπληρώνεται και από **5 γραμμές minibus**, τα οποία ακολουθούν κυκλική πορεία γύρω από τις γειτονιές, έχουν μεγάλη συχνότητα και καλύπτουν ανάγκες μετακίνησης μέσα στα επιμέρους κέντρα, καλύπτοντας ουσιαστικά όλο το Δήμο. Επίσης, λειτουργούν **τροφοδοτικά ως προς τις γραμμές κορμού** γρήγορα και αξιόπιστα με τις στάσεις να τοποθετούνται σε εύλογη απόσταση, ώστε να είναι **προσιτές από τους πεζούς και τα ποδήλατα**. Οργανώνεται, συνεπώς, ένα ιεραρχημένο δίκτυο γραμμών κορμού οι οποίες αλληλοσυμπληρώνονται με τις τοπικές γραμμές χαμηλότερης δυναμικότητας, το οποίο στοχεύει στα όσο το δυνατόν συχνότερα δρομολόγια και στη μείωση στο ελάχιστο του χρόνου αναμονής και διαδρομής.

Χωρική εξειδίκευση

Ολοκληρώνοντας τις προτάσεις παρεμβάσεων στο σύνολο του Δήμου μέσα στα πλαίσια του **ριζοσπαστικού σεναρίου της κατοικίας**, επιχειρείται σε ένα επόμενο βήμα η εμβάθυνση σε αυτές μέσω της **χωρικής εξειδίκευσης**. Η περιοχή μελέτης που επιλέχθηκε είναι η **Νεάπολη – Άγιος Πέτρος**.

Η περιοχή **Νεάπολη – Άγιος Πέτρος** εμφανίζει ορισμένα έντονα προβλήματα, καθώς είναι **ένας αρκετά πυκνός ιστός**, που παρουσιάζει ωστόσο **χαμηλή αστική πυκνότητα**. Ο πυκνός οικιστικός ιστός και τα ιδιαίτερα μικρά οικοδομικά τετράγωνα οφείλονται κατά βάση στην υποδιαίρεση των αγροτεμαχίων κατά την πώληση τους σε εσωτερικούς μετανάστες και παλιννοστούντες, η οποία συμπληρώθηκε με τη μετέπειτα αυθαίρετη δόμηση. Η έλλειψη μηχανισμού ελέγχου της αθέμιτης

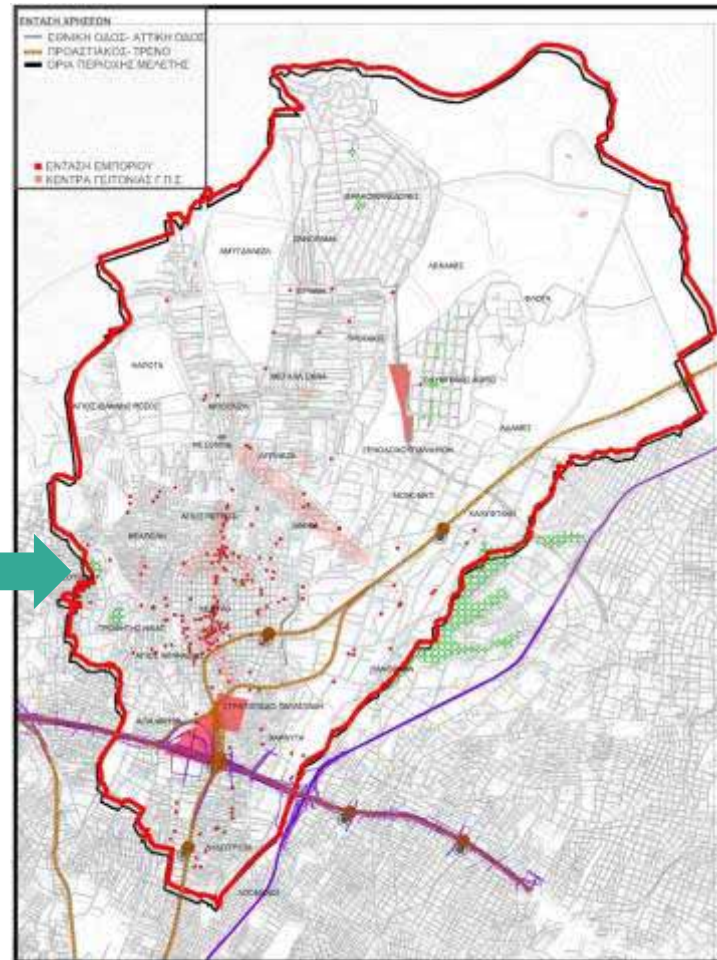
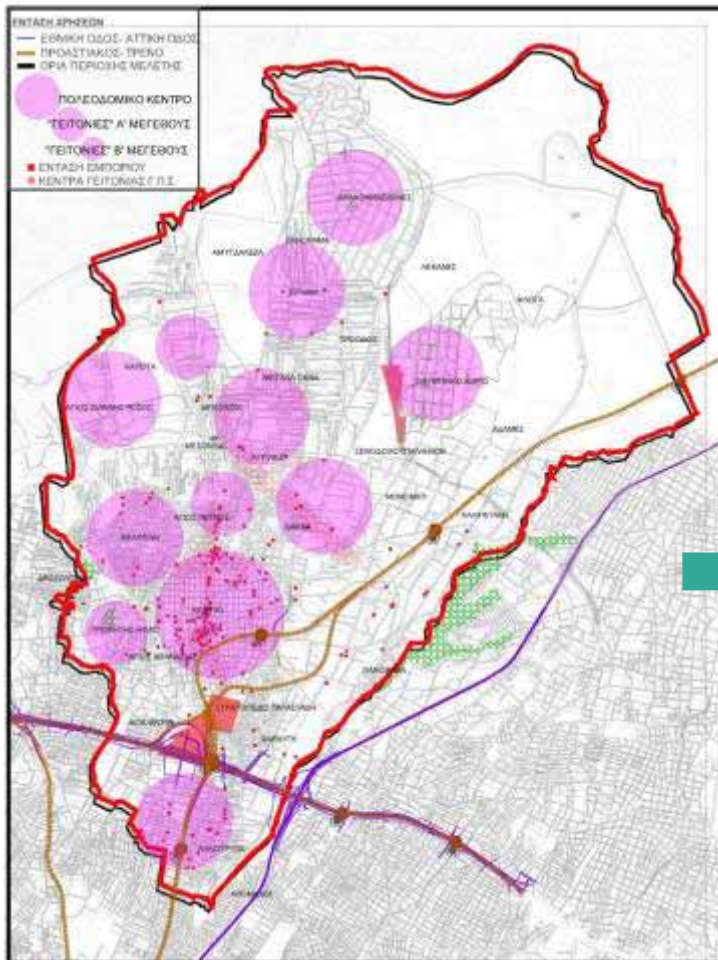
κερδοσκοπίας της γης και η ανεπάρκεια των οικοδομικών κανονισμών είχαν ως αποτέλεσμα την **έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και την αδυναμία δημιουργίας κεντρικότητων μέσα στα όρια της γειτονιάς**. Η επικρατούσα χρήση της περιοχής είναι η **κατοικία** σε συνδυασμό με πολλούς χώρους **εκπαίδευσης** και ένα μεγάλο **απόθεμα με αδόμητους χώρους** είτε δημόσιους είτε ιδιωτικούς. Εντούτοις, η **απουσία κεντρικών δημόσιων χώρων** δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στο εσωτερικό της. Παρατηρείται, επίσης, **απόλυτη εξάρτηση από το πολεοδομικό ιστορικό κέντρο**, αν και το **ανεπαρκές οδικό δίκτυο** και η **έλλειψη επαρκών συνδέσεων** είναι αρκετά ορατά. Ωστόσο, αξίζει να επισημανθεί ότι διαθέτει κάποια συγκριτικά πλεονεκτήματα, καθώς είναι μια **περιοχή χαμηλής αγροτικής παραγωγικότητας και γειτνιάζει άμεσα με το κέντρο**. Δεν αναμένονται, τέλος, σημαντικές και καθοριστικές αλλαγές από τους προωθούμενους σχεδιασμούς και άρα οποιαδήποτε βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μπορεί να προέλθει μελλοντικά μόνο από εξειδικευμένες παρεμβάσεις. Συμπερασματικά, τα ποικίλα προβλήματα και οι ιδιαιτερότητες της την καθιστούν περιοχή **ιδιαίτερου ενδιαφέροντος** από τη μια, αλλά από την άλλη παρατηρείται ότι **χρήζει άμεσης χωρικής παρέμβασης**.

Για το σχεδιασμό της πρότασης παρέμβασης αρχικά **προσδιορίστηκε η περιοχή μελέτης**. Στο εστιασμένο πλέον τμήμα καταγράφηκε η **ιεράρχηση του οδικού δικτύου και ο σχεδιασμός της αστικής συγκοινωνίας** με βάση τη συνολική παρέμβαση που προτάθηκε για το Δήμο Αχαρνών. Συνεπακόλουθα, με τον ίδιο τρόπο υλοποιήθηκε **ο εντοπισμός και η χωροθέτηση όλων των προτεινόμενων κέντρων γειτονιάς**, προκειμένου να παρατηρηθεί με ποια άλλα κέντρα γειτνιάζει πλην του ιστορικού.

Κατόπιν, ακολούθησε η **καταγραφή των αδόμητων και κενών χώρων** είτε δημοσίων είτε ιδιωτικών της περιοχής και των χώρων εκπαίδευσης. Από τον χάρτη αυτό προέκυψαν **τα επιμέρους νέα κέντρα γειτονιάς**, στα οποία οι ανωτέρω χρήσεις φαίνεται να λειτουργούν σαν μαγνήτες. Τα νέα αυτά κέντρα είναι **μικρότερης εμβέλειας** και ορίζονται ακριβώς από την εγγύτητα τους σε κενά και χώρους εκπαίδευσης. Πιο αναλυτικά, προσδιορίζονται πλέον συγκεκριμένα και όχι διαγραμματικά στο χώρο και προκύπτουν **ως 'κέντρα βάρους'** μεταξύ των κενών χώρων και των χώρων εκπαίδευσης.

Λαμβάνοντας υπόψη τη νέα κατηγορία κέντρων ορίζονται περιοχές **«αμιγούς πεζοδρόμησης» και «εφησυχασμού κυκλοφορίας»** μέσα στην περιοχή μελέτης. Ο **εφησυχασμός της κυκλοφορίας** επιδιώκει όχι μόνο τη μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων και της έντασης της αλλά και βελτίωση των δυνατοτήτων της χρήσης του δρόμου και της όψης του ως φυσικό επακόλουθο. Δημιουργούνται, συνεπώς, **χώροι αλληλεπίδρασης και συνύπαρξης**, που απευθύνονται **σε όλους τους κατοίκους** και κυρίως **στους πεζούς και τα παιδιά** και αναβαθμίζουν **την εικόνα της γειτονιάς**. Οι δρόμοι που συμπεριλαμβάνονται σε αυτά τα κέντρα πεζοδρομούνται, ενώ ως χρήση ορίζεται η **γενική κατοικία**. Η υπόλοιπη γειτονιά,

προτείνεται να χρησιμοποιείται μόνο ως **αμιγής κατοικία**, ενώ αντίστοιχα το υπόλοιπο οδικό δίκτυο που την περιβάλλει μετατρέπεται σε «εφησυχασμένους» **δρόμους ήπιας κλυκλοφορίας**. Τέλος, έχουν τοποθετηθεί κάποια πιθανά **parking** σε κενούς χώρους, προκειμένου να περιοριστεί στο ελάχιστο η χρήση του αυτοκινήτου. Ακολουθούν **διαγραμματικές κατόψεις και τομές** που περιγράφουν την **τυπολογία του σχεδιασμού αυτών των δρόμων και των περιοχών επέμβασης** ανάλογα με το **ιεραρχημένο οδικό δίκτυο**, καθώς και ενδεικτικά **collage** που μεταφέρουν μια γενικότερη αίσθηση των στόχων αυτών των παρεμβάσεων.

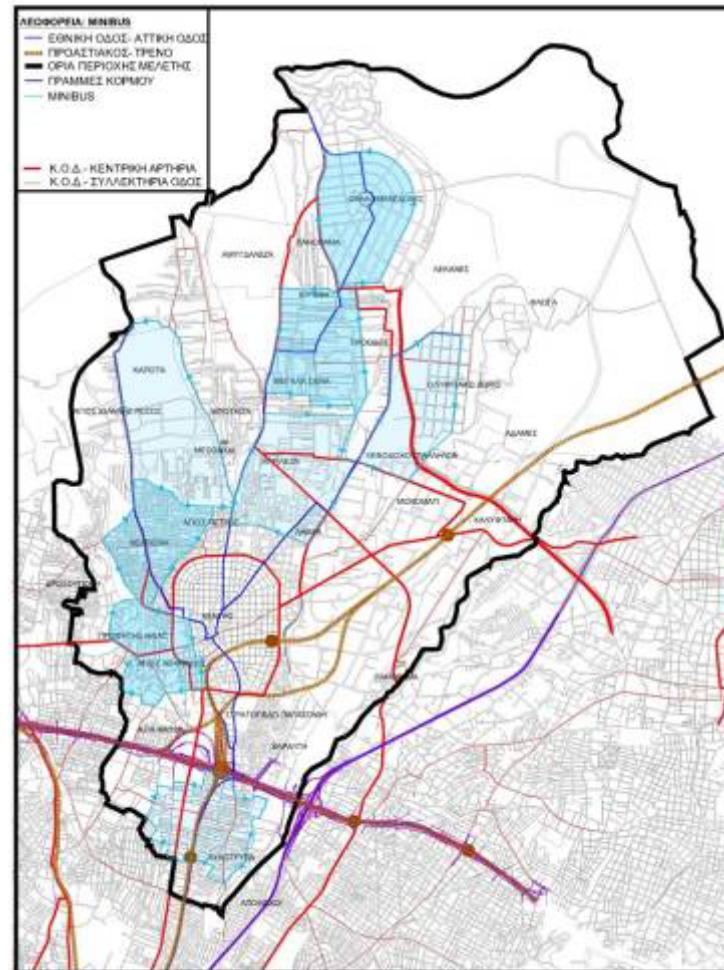
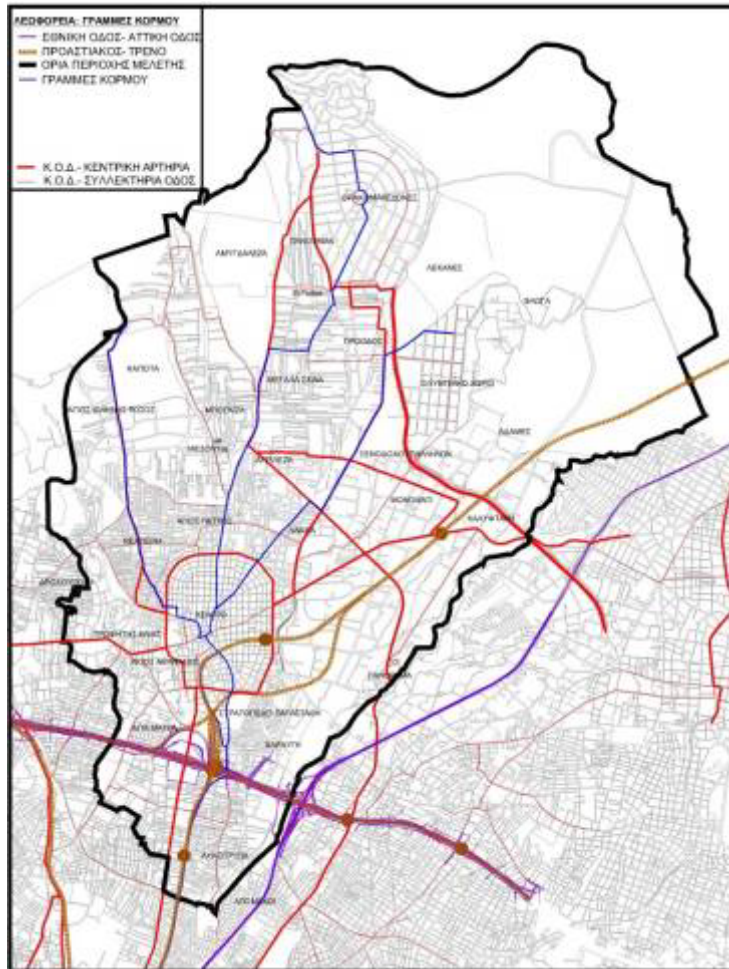


ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΗΜΟΥ

1^ο ΣΤΑΔΙΟ_
 ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ
 ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΩΝ
 ΚΑΙ ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΜΕ
 ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΚΑΙ
 ΣΥΣΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ



ΤΥΠΟΛΟΓΗΣΗ ΚΕΝΤΡΩΝ
 ΠΟΛΗΣ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗΝ
 ΕΝΤΑΣΗ



3^ο ΣΤΑΔΙΟ

ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΩΝ Μ.Μ.Μ



ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΚΟΡΜΟΥ και ΜΙΝΙΒΟΥΣ
 Δημιουργήθηκαν **3**
λεωφορειακές γραμμές κορμού
 οι οποίες συνδέουν με το
 πολεοδομικό κέντρο και το ΣΚΑ.
 Σχεδιάστηκαν επίσης **5 γραμμές**
minibus τα οποία ακολουθούν
 κυκλική πορεία γύρω από τις
 γειτονιές

4^ο ΣΤΑΔΙΟ

ΧΩΡΙΚΗ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ



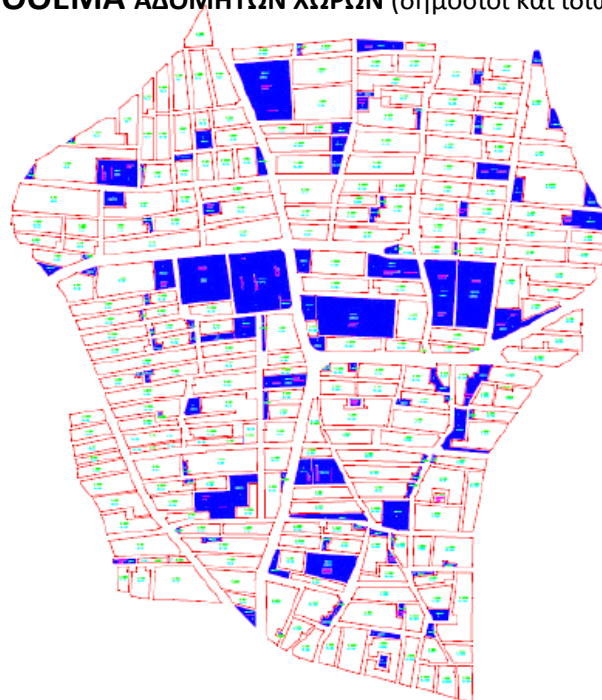
Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΝΕΑΠΟΛΗΣ-ΑΓΙΟΥ ΠΕΤΡΟΥ

ΠΥΚΝΟΣ ΙΣΤΟΣ/ ΧΑΜΗΛΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ,
Επικρατούσα χρήση η **ΚΑΤΟΙΚΙΑ**
Μεγάλη **ΕΛΛΕΙΨΗ ΣΕ ΔΗΜΟΣΙΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ**,
ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ χώρων **ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ** και
ΑΠΟΘΕΜΑ ΑΔΟΜΗΤΩΝ ΧΩΡΩΝ (δημόσιοι και ιδιωτικοί).



Η Ομάδα της Πρωτεύουσας (Γεγονότ 6) της Π.Ε. 6 στο συγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

ΜΕΣΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ 1,1
και **ΜΕΣΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ**
135 ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΑΝΑ ΕΚΤΑΡΙΟ

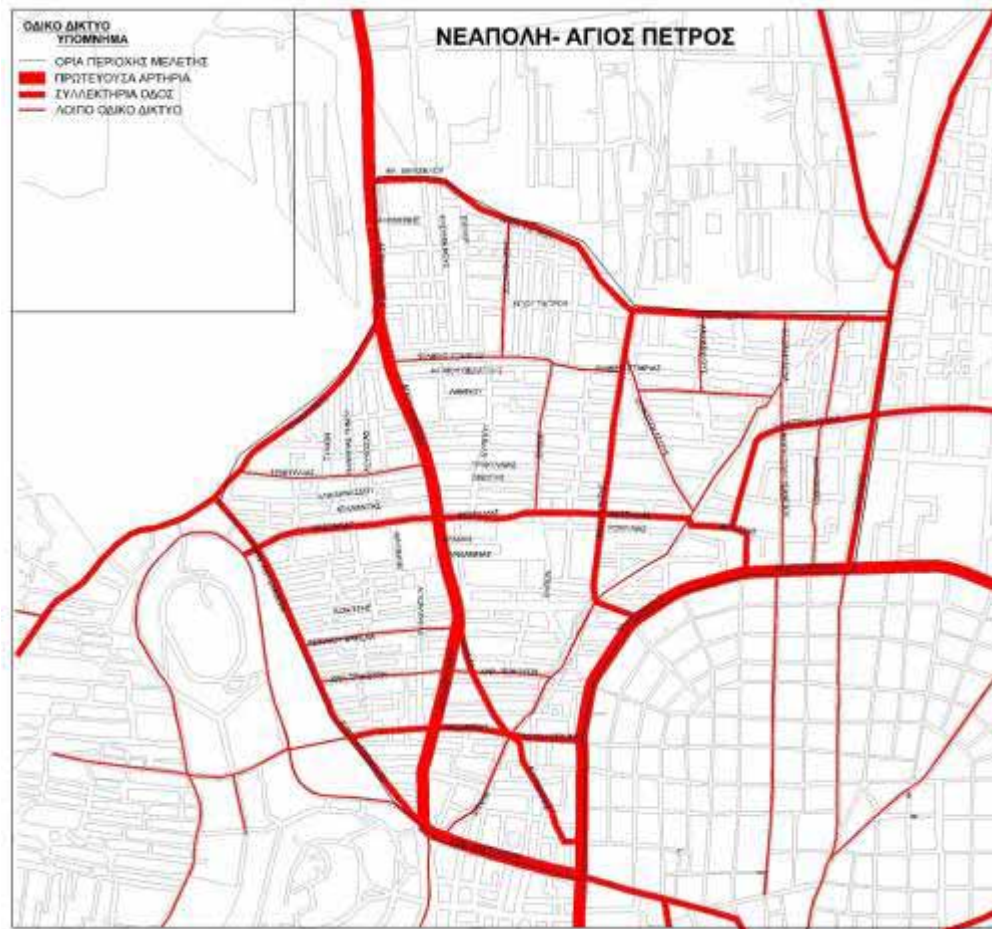


Εγκεκριμένη πολεοδομική μελέτη (κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι)



ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΞΑΡΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
ΚΑΙ ΚΑΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΑΥΤΟ

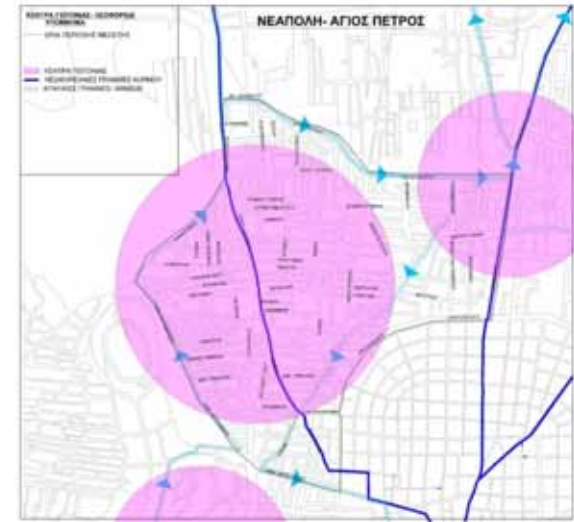
ΣΤΑΔΙΑ ΧΩΡΙΚΗΣ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ



ΣΤΑΔΙΟ 1^ο ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

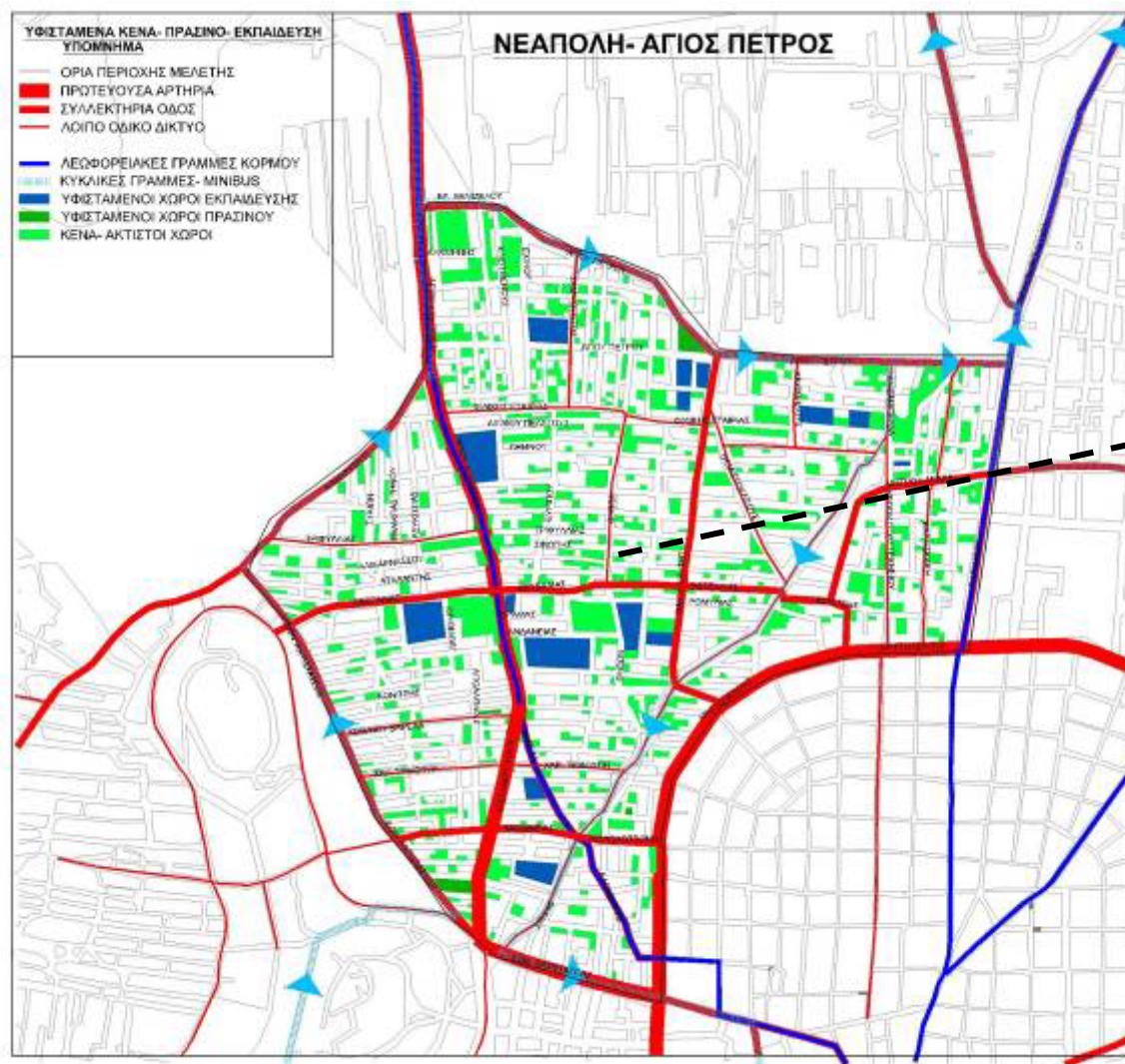
ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΕΣ, ΛΑΘΑΝΟΝ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

ΣΤΑΔΙΟ 2^ο ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ - ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ των ΝΕΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ

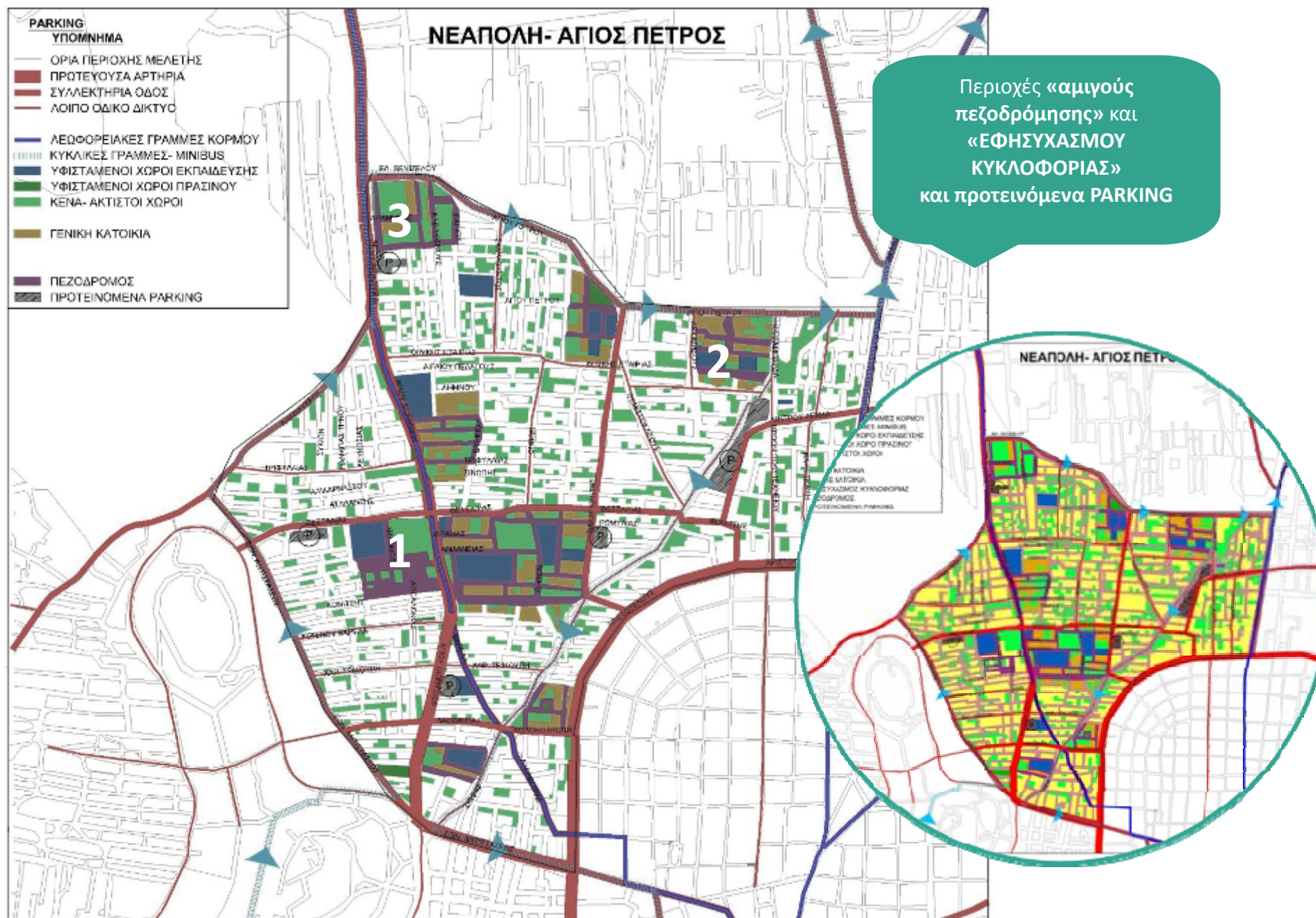


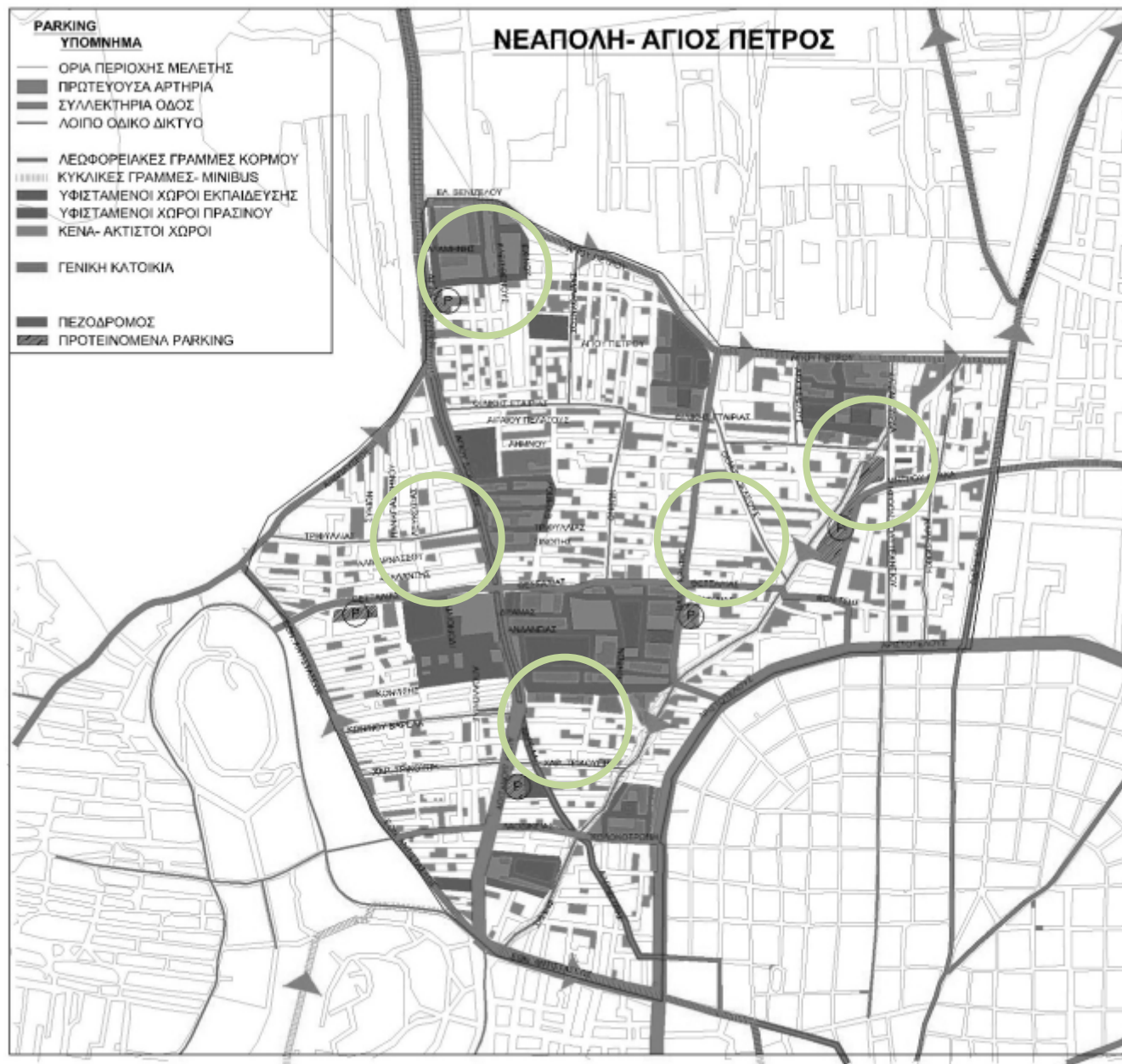
ΣΤΑΔΙΟ 3^ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ





ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ Π.Ε μαγνήτες
κεντρικότητας η εκπαίδευση
και οι Κ.Χ /Κ.Φ





ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ των χώρων
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

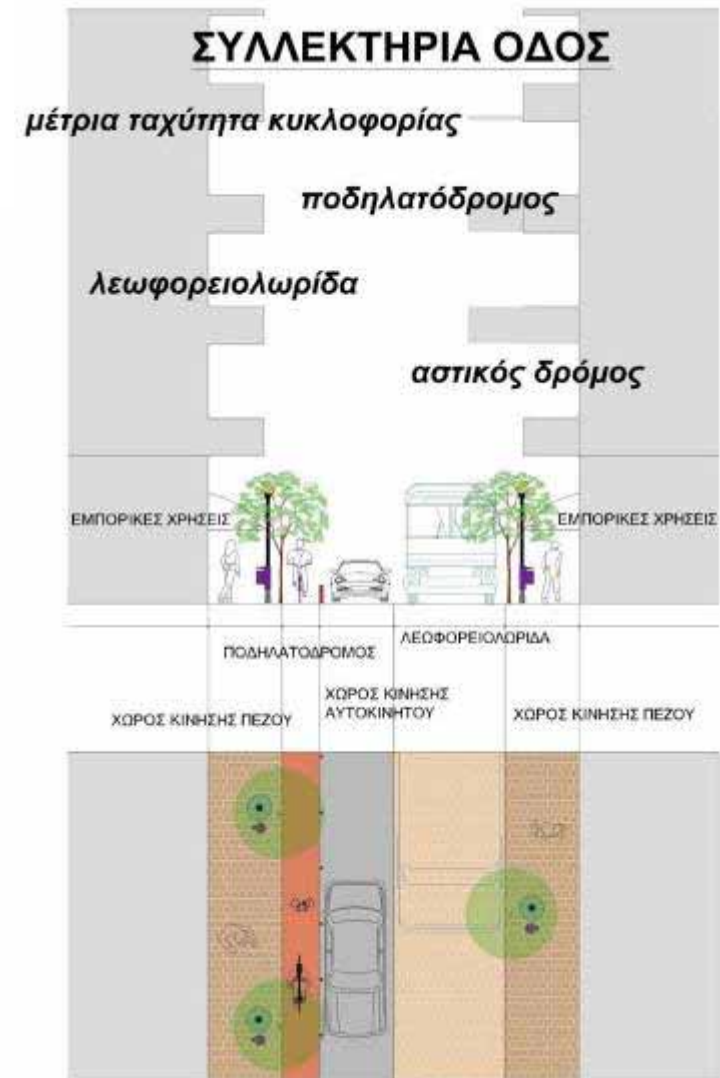
ΑΠΟΤΡΟΠΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ
ΤΗΣ Π.Ε



Südstadt (Tübingen, Germany)- χωροθέτηση
χώρων στάθμευσης στην περιφέρεια της Π.Ε για
ενθάρρυνση του περπατήματος και της χρήσης
των Μ.Μ.Μ

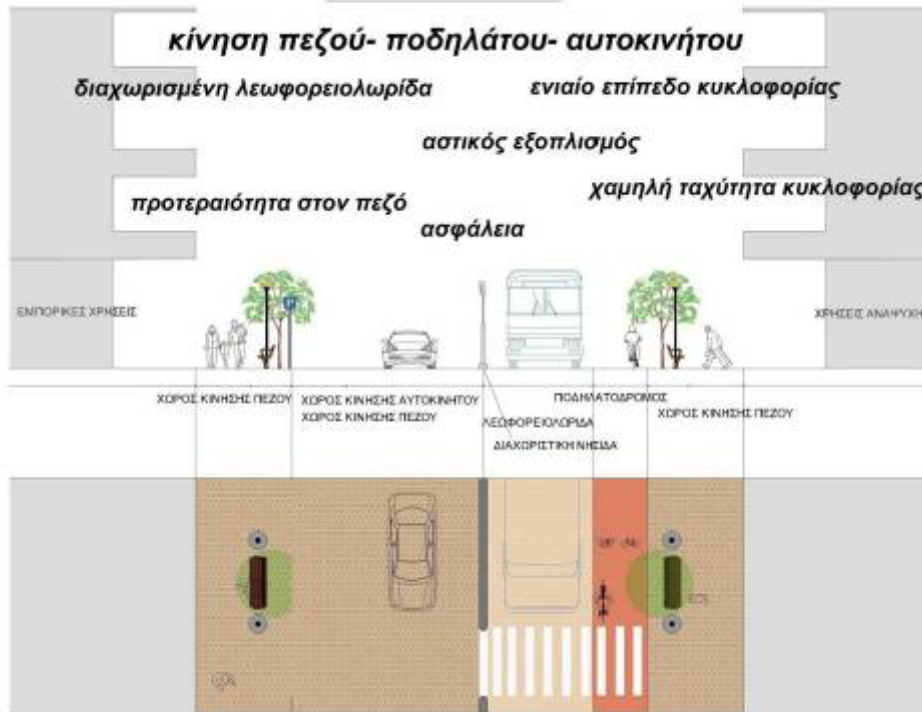
Πηγή: Transport Training Material (Διαθέσιμο στην
ιστοσελίδα Eltis.org)_ LAND USE AND MOBILITY
MANAGEMENT

ΤΥΠΟΛΟΓΗΣΗ του σχεδιασμού των δρόμων (ΤΥΠΙΚΕΣ ΤΟΜΕΣ) ανάλογα με το **ΙΕΡΑΡΧΗΜΕΝΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ-ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΡΤΗΡΙΑ/ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ**

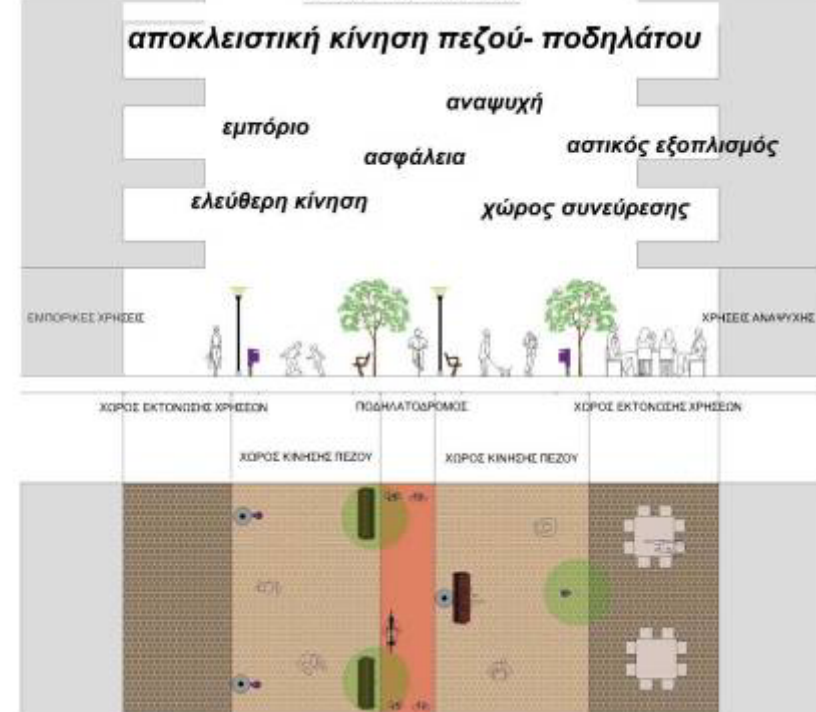


**ΤΥΠΟΛΟΓΗΣΗ
ΔΡΟΜΟΙ ΜΕ ΕΦΗΣΥΧΑΣΜΟ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ**

ΕΦΗΣΥΧΑΣΜΟΣ



ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ



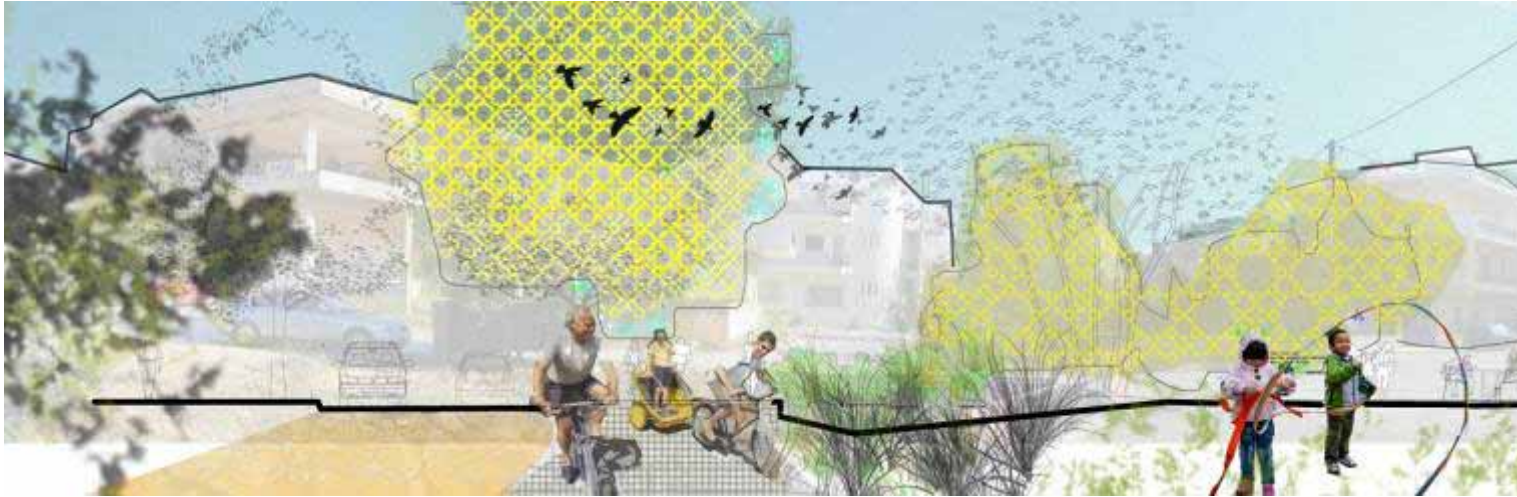


3. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Στα πλαίσια της εργασίας, εξετάστηκαν **3 γενικά εναλλακτικά σενάρια** τα οποία αξιολογήθηκαν με βάση ένα αξιακό σύστημα **προσαρμοσμένο στις ιδιαιτερότητες και τα χαρακτηριστικά της περιοχής και βασισμένο στις αρχές για τη βιωσιμότητα των αστικών οικοσυστημάτων**. Με τον τρόπο αυτό έγινε η επιλογή της πρωτεύουσας χρήσης στην οποία θα προσανατολιστεί η επέμβαση για τη βιώσιμη κινητικότητα, η οποία επιλογή δεν αποκλείει τη συνύπαρξη των χρήσεων που ήδη φιλοξενεί ο δήμος. Προτείνει όμως τον ιδιαίτερο χειρισμό των γειτνιάσεων υπέρ της κατοικίας.

Επιχειρήθηκε η προσέγγιση του κυκλοφοριακού προβλήματος και του σχεδιασμού των μεταφορών στις Αχαρνές να γίνει με **ένα σφαιρικό τρόπο** αλλά όχι **αφαιρετικό** και **ισοπεδωτικό**. Η ιδιαιτερότητα της ελληνικής πόλης και το αστικό φαινόμενο όπως αυτό εκδηλώνεται στις **Αχαρνές** λαμβάνεται υπόψη και αντιμετωπίζεται με σεβασμό. Σε αυτό το πλαίσιο η κυκλοφορία στην πόλη δεν αντιμετωπίζεται ως μία συνιστώσα ανεξάρτητη από το αστικό φαινόμενο αλλά ως άρρηκτα συνδεδεμένη με την παραγωγή, την κινητικότητα, την κοινωνία της πόλης, τον πολιτισμό, την διαδεδομένη ηθική.

Κατά συνέπεια, η προσέγγιση του προβλήματος των μεταφορών που επέλεξε η ομάδα βασίζεται στην παραδοχή ότι οι επεμβάσεις για τη βιώσιμη κινητικότητα προϋποθέτουν μια νέα **φιλοσοφία σχεδιασμού της πόλης** προσανατολισμένη στις αστικές μεταφορές η οποία να διαπερνά όλα τα επίπεδα του σχεδιασμού. Αυτό σημαίνει ότι αφενός πρέπει το πρόβλημα



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**

των μεταφορών να ειπωθεί σφαιρικά ώστε να λαμβάνει υπόψη τις γειτνιάσεις και τις συμπληρωματικότητες που αναπόφευκτα επηρεάζουν το πλέγμα των μετακινήσεων και αντίστοιχα να λειτουργεί στη βάση του σχεδιασμού για τις χρήσεις γης από τον οποίο θα προκύπτουν **οι κεντρικότητες και οι πόλοι ενδιαφέροντος**.

Με οποιονδήποτε άλλον τρόπο ο σχεδιασμός για τις μετακινήσεις θα είναι ένα ακόμα **σχεδιαστικό επίπεδο που προστίθεται στον πολεοδομικό σχεδιασμό**. Με αυτή τη λογική κανένα σχεδιαστικό επίπεδο δε θα μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικά ενώ αντίστοιχα οι καθημερινές μετακινήσεις θα αποκαλύπτουν την αποσπασματικότητα και τις χωρικές ασυνέχειες.

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** - ιεράρχηση του οδικού δικτύου και των **Μ.Μ.Μ**



ΚΟΙΝΗ ΣΥΝΙΣΤΑΜΕΝΗ



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

Στα πλαίσια της εργασίας, προτάθηκε **η κλίμακα σχεδιασμού** να μην είναι η μακροσκοπική κλίμακα μιας ολόκληρης αστικής περιοχής. Αντίθετα, ο σχεδιασμός είχε **ως βάση τον τοπικό δρόμο** και τις συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας που πρέπει να επικρατούν σ' αυτόν. Βασιζόταν όμως και συνδεόταν με ένα, κατά το δυνατό, συνεκτικό σχεδιασμό και ιεράρχηση του οδικού δικτύου και των Μ.Μ.Μ.

Η βασική φιλοσοφία της προσέγγισης σχεδιασμού που ακολουθήθηκε στόχευε κατ' αρχάς στην **απαραίτητη μείωση των μετακινήσεων με ΙΧ** και στην ανάλογη **ενίσχυση της προσφοράς του συστήματος μεταφορών** σε δημόσια συγκοινωνία, υποδομές για το περπάτημα και το ποδήλατο. Ακολουθήθηκε δηλαδή ένα σύστημα παροχής κινήτρων και προβολής αντικινήτρων για τη συνδυαστική χρήση Μ.Μ.Μ και εναλλακτικών μέσων και για τη χρήση του Ι.Χ αυτοκινήτου αντίστοιχα. (push and pull methods)

Εργαλείο της προτεινόμενης προσέγγισης του σχεδιασμού είναι ουσιαστικά **η ανασυγκρότηση της αστικής δομής στη βάση της** (με το σχεδιασμό νέων κέντρων γειτονιάς) και ακολούθως οι διαμορφώσεις οδικού χώρου υπέρ της δημόσιας συγκοινωνίας, του ποδηλάτου και του περπατήματος.

Οι **τεχνικές προκλήσεις** ως παράμετρος για τη βιώσιμη κινητικότητα, που αφορούν στο κοινωνιοπολιτικό κομμάτι των απαιτούμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων αλλά και στην εισαγωγή των τεχνολογικών εργαλείων που θα μπορούσαν να είναι κομμάτι της πολιτικής για τη βελτίωση της ποιότητας παροχής υπηρεσιών των ΜΜΜ λαμβάνονται υπόψη ως λειτουργικά χαρακτηριστικά ενός αποδοτικού συστήματος μεταφορών χωρίς να απασχολούν το σχεδιαστικό κομμάτι της μελέτης μας.

Για την εφαρμογή της όμως, πέρα από το σχεδιασμό επί χάρτου, απαιτεί και την άσκηση πολιτικών για τη διάδοση νέων **αστικών συμπεριφορών** και πάνω από όλα απαιτεί **πολιτική βούληση** και αντίστοιχα **κοινωνική συναίνεση**.

Ο χωρικός σχεδιασμός με τις νέες κεντρικότητες, την πρόβλεψη για ανάκτηση του παραδοσιακού ρόλου του δρόμου ως αστικού χώρου, μπορεί να παίξει κάποιο ρόλο ως εργαλείο επίτευξης της συνοχής και σε κοινωνικό επίπεδο- καταρχάς γεφυρώνοντας τις αντιθέσεις και αποκαθιστώντας τις ασυνέχειες.

Όπως έχει σχολιαστεί όμως γενικά, ο δήμος Αχαρνών, λειτουργεί στη βάση πολύ ουσιαστικών πολώσεων και περιχαράκωσεων - στο εσωτερικό ακόμα της γειτονιάς. Κάποιες φορές οι καταστάσεις αυτές ορίζονται όπως είδαμε από το οδικό δίκτυο και πάντα αποτυπώνονται ξεκάθαρα στο χώρο. Προκύπτουν όμως από μια κοινωνική **πολυσυλλεκτικότητα** που δε βρήκε χώρο εκτόνωσης και **κατέληξε να δρα εσωτερικά αποσυνδεδεμένη από την κεντρική συγκρότηση του δήμου**. Το

επακόλουθο όλων αυτών είναι η **μειωμένη συμμετοχή στα κοινά, η έλλειψη συναίνεσης που καταλήγει να γίνει συνενοχή** στα προβλήματα που μαστίζουν τον αστικό χώρο, **αποδυναμώνοντας το σχεδιασμό.**

Η κατακλείδα όμως σε αυτά δεν μπορεί και δεν πρέπει να είναι ένα ευχολόγιο το οποίο να αποδέχεται την αδυναμία του σχεδιασμού να ανατρέψει τις υπάρχουσες αστοχίες «αν η κοινωνία δε λάβει τα μέτρα της». Με αυτό τον τρόπο ο σχεδιασμός αποφεύγει να αναλάβει την ευθύνη για τη σημερινή κατάσταση.

Προϋπόθεση όλων είναι η συμφωνία του σχεδιασμού με τις ανάγκες των πολιτών και του δήμου— κάτι που απαιτεί συμμετοχικές διαδικασίες και αντίστοιχη πολιτική βούληση που να τις επιτρέπει. Αντίστοιχα, η ύπαρξη εφικτών και τοπο-κεντρικών στρατηγικών στόχων που να μην έρχονται σε ασυμφωνία με τα υπάρχοντα μέσα μπορούν να ενισχύσουν την εφικτότητα του σχεδιασμού αλλά την αποτελεσματικότητά του, το συντονισμό των δυνάμεων κτλ.

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



4. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., Σαγιάς Ι., Σερράος Κ., Βαφειάδης Β., Μουκούλης Π., 2009, *Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας, Τελική έκθεση Ερευνητικού προγράμματος Ε.Μ.Π., ΑΘΗΝΑ: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου & Προστασίας Περιβάλλοντος*
- Βλαστός Θ., (2007), *Αθήνα και δημόσια συγκοινωνία. Παρελθόν, παρόν και μέλλον*, εκδόσεις Μίλητος, Αθήνα

- Βλαστός, Θ., Αργυροπούλου, Αθ., (2003), *Η αποτυχία του προγράμματος ανάπλασης των κεντρικών αρτηριών της Αθήνας. Μια ακόμη χαμένη ευκαιρία των Ολυμπιακών αγώνων, 'Περιβάλλον και Δίκαιο'*

- Βλαστός Θ. (2003): *Μια διαφορετική δημόσια συγκοινωνία σε μια διαφορετική πόλη*, PRECO, DG REGIO, EU, Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων.

- Βλαστός Θ., Μπαρμπόπουλος Ν. και Μηλάκης Δ. (2007): *Ποδήλατο. Οδηγός Σχεδιασμού και Αξιολόγησης Δικτύων*, Αθήνα: ΤΕΕ.

- Γενική Γραμματεία Δημόσιων Έργων – Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας, (2001) , *Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) Τεύχος 4: Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ – ΚΑΟ)*, Αθήνα: Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας & Δημόσιων Έργων

- Γεωργακόπουλος Ν., (2006), *Σχολιασμός Μελετών Πολεοδομικής Οργάνωσης Διαφορετικών Πολεοδομικών Ενότητων του Δήμου Αχαρνών (Συγκριτική Αξιολόγηση).*/ΕΜΠ
- Γιαννόπουλος, Γ.Α. (1980): *Κυκλοφοριακή Θεώρηση της Δημιουργίας Πεζοδρόμων και Αξιολόγηση της Ελληνικής Εμπειρίας*, Τεχνικά Χρονικά

- Γιώτας Δ., (2008) , *Αχαρναϊκή Βιβλιογραφία*, Πολιτισμικός Σύλλογος «Αχαρναίς», Ιστορική και Λαογραφική Εταιρεία Αχαρνών, Αχαρναί
- Δήμος Αμαρουσίου – Εργαστήριο Αναβάθμισης Αστικού Τοπίου, Αναπλάσεις Δημόσιων Υπαίθριων Χώρων Κέντρου Αμαρουσίου, (2003), , *Μελέτη για Μαρούσι*, Αθήνα
- Ε.Μ.Π. Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, (1997), *Παρόδιες Χρήσεις Γης στο Κύριο Οδικό Δίκτυο - Μέρος Α': Το Πρόβλημα και Προκαταρκτικές Κατευθύνσεις*, Αθήνα: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π.
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2007): *Πράσινο Βιβλίο – Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας*, Βρυξέλλες: COM (2007) 551 τελικό.
- Μπαρμπόπουλος Νίκος, (2002) , *Προς τη βιώσιμη κινητικότητα στην Ευρωπαϊκή πόλη- Αποτίμηση πολιτικών και προσέγγιση μεθοδολογίας σχεδιασμού αστικών μεταφορών*, ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ, ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ, ΤΜΗΜΑ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ –ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
- Ο.Ρ.Σ.Α., (1997), Τροποποίηση Γ.Π.Σ. Δήμου Αχαρνών
- Παρασκευόπουλος Μ. (2006), «*Ανασύνταξη - Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης της πόλης του Αγρινίου*», Ελληνική Δημοκρατία, Περιφέρεια Δ. Ελλάδας, Νομός Αιτωλοακαρνανίας, Δήμος Αγρινίου
- Σαρηγιάννης Γ., (2012), ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ, ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ (ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΜΑΘΗΜΑΤΟΣ)
- Σαρηγιάννης Γ., (2012), Η ΑΘΗΝΑ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΣΥΣΤΗΜΑ 19ος – 20ος αιώνας, ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ (ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΜΑΘΗΜΑΤΟΣ)
- Σερράος, Κ., (2006) , *Εφησυχασμός Κυκλοφορίας στο Τοπικό Οδικό Δίκτυο: Κατευθύνσεις για το Σχεδιασμό, Διδακτικές σημειώσεις Ε.Μ.Π.*
- Συμπράττοντα Γραφεία Μελετών Ι. Μ. Φραντζεσκάκης και Α. Θεολογίτης, (2004):

Μελέτη «Οργάνωση της Κυκλοφορίας και Στάθμευσης στο Δήμο Αχαρνών»

- ΕΘΕΛ, (2002), *1952-2002. 50 χρόνια αστικά λεωφορεία σε κάθε γειτονιά*
- Booth C. και Richardson T. (2001) *Placing the public in integrated transport planning*, Transport Policy
- Kirby Ronald F., (2008), *Evaluating Alternative Scenarios for a Network of Variably Priced Highway Lanes in the Metropolitan Washington Region*, National Capital Region Transportation Planning Board
- Rupprecht Consult, European union- ELTISplus, (2011), *Sustainable Urban Mobility Plans, Guidelines Developing and implementing a sustainable urban mobility plan*
- Rupprecht Consult , European union- ELTISplus , (2012), *Sustainable Urban Mobility Plans, Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας- Σχεδιάζοντας για τους Ανθρώπους*
- Rye Tom, (2012), *Transport learning: training modules, Division of transport and roads*, Lund University, Sweden
- Vlastos, Th.,(1996), *Implementing restrictions, Athens - case study*, Selected proceedings -
Report from the Car Free Cities Conference 96 in Copenhagen
- Wilburg Smith and Associates, (1972), *Μελέτη κυκλοφορίας και μεταφορών περιοχής Αθηνών – Αττικής*, Τελική έκθεσις