

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο Δήμος Βριλησίων προωθεί τη διενέργεια μελέτης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) για τη θέσπιση ενός νέου χωροταξικού σχεδίου, το οποίο αφορά τα διοικητικά του όρια και είναι αναγκαίο για την ένταξη του τόσο στο χωροταξικό σχεδιασμό του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας και της ευρύτερης περιοχής της Αττικής, όσο και σε αυτόν της χώρας.

Ο καθορισμός των χρήσεων γης αποτελεί την πρώτη προτεραιότητα του χωροταξικού σχεδίου για το σύνολο της έκτασης του Δήμου Βριλησίων συμπεριλαμβάνοντας τους περιορισμούς και τις κατευθύνσεις όλων των πολεοδομικών ρυθμίσεων για τον ορίζοντα σχεδιασμού που είναι το έτος 2026. Παρόλο που η θεσμοθέτησή του χωροταξικού αυτού σχεδίου δεν αναλύει τις ρυθμίσεις πολεοδομικής φύσεως, με άλλα λόγια τις ρυθμίσεις οι οποίες επεμβαίνουν στο ιδιοκτησιακό καθεστώς, το σχέδιο αφού θεσπιστεί, θα καθορίζει κατά απόλυτη τιμή τους γενικούς όρους, τα μεγέθη και το πλαίσιο στο οποίο θα συντελεστούν όλες οι ρυθμίσεις.

Ωστόσο, η τροποποίηση του ΓΠΣ θεσμικά μπορεί να μην διενεργηθεί άμεσα αλλά μετά από πέντε χρόνια. Επομένως ο συγκεκριμένος χωροταξικός σχεδιασμός του Δήμου Βριλησίων θα πρέπει να θεωρηθεί ότι θα ισχύσει για ολόκληρη την προγραμματική περίοδο. Άρα, για το λόγο αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει προβλέψεις για όλη την περίοδο ισχύος του, διαθέτοντας ευελιξία προσαρμογής, τουλάχιστον για τις βασικές προτάσεις και ρυθμιστικά μέτρα, τα οποία θα θεσμοθετηθούν, δεσμεύοντας τις Διοικητικές Αρχές του Δήμου αλλά και τους ιδιώτες που κατοικούν και δραστηριοποιούνται στην περιοχή των Βριλησίων.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο Δήμος Βριλησσιών αποτελεί ένα από τα Βόρεια Προάστεια, το οποίο μέχρι σήμερα παρέχει υψηλή ποιότητα ζωής στους κατοίκους του. Παρόλα αυτά, η πληθώρα ιδιωτικών χρήσεων της γης διογκώνουν την κυκλοφορία μέσα στην πόλη με συνέπεια να δημιουργούνται κυκλοφοριακές θρομβώσεις. Επίσης, η έλλειψη σε αμιγή και γενική κατοικία παρόλο που ο πληθυσμός αυξάνεται ραγδαία ανά έτος, έχει ως συνέπεια να παρεμποδίζεται η δυνατότητα κατοίκησης νέων οικογενειών και ατόμων στο άμεσο μέλλον. Για τους παραπάνω λόγους θα πρέπει να βρεθούν τρόποι με τους οποίους η παροχετευτικότητα του κυκλοφοριακού δικτύου να μην παρεμποδίζεται, καθώς και οι χρήσεις άμεσης ανάγκης και καθημερινής εξυπηρέτησης του Δήμου να εξειδικευθούν.

Επομένως, απαιτείται να λάβουν χώρα παρεμβάσεις και κατά τόπους τροποποιήσεις οι οποίες προκύπτουν από τη μελέτη του ισχύοντος ΓΠΣ του Δήμου Βριλησσιών. Πιο συγκεκριμένα, μετά από ανάλυση του πολεοδομικού καθεστώτος της περιοχής σε σχέση με το ευρύ φάσμα των αλληλοεξαρτήσεων και της επιρροής της αναλύονται τα διαχρονικά κοινωνικο-οικονομικά της στοιχεία ώστε να καθοριστούν πλήρως τα χωρικά προβλήματα του Δήμου και τα οποία αφορούν:

- Το μεταφορικό δίκτυο του Δήμου Βριλησσιών, όπου αναλύεται το πρόβλημα της έλλειψης θέσεων στάθμευσης, καθώς και η λύση που προτείνεται μέσω των εναλλακτικών ειδών μεταφοράς πέρα από τη χρήση ΙΧ, δηλαδή μέσω της πεζοπορίας, των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και της χρήσης ποδηλάτου.
- Τις 9 οικιστικές ζώνες του Δήμου Βριλησσιών, αναλύοντας τις παρελθοντικές (από το 1995) και τις σημερινές αξίες των ακινήτων του Δήμου (αντικειμενικές και εμπορικές) και προβλέποντας τη μελλοντική τους τάση.
- Τέλος, τους μεσο-μακροπρόθεσμους στόχους της νέας μελέτης ΓΠΣ για το Δήμο μέσω 3 εναλλακτικών σεναρίων εξέλιξης του, τα οποία αξιολογούνται σύμφωνα με πολεοδομικά και χωροταξικά κριτήρια όπως η αναγκαιότητα νέων χρήσεων γης και προτείνεται ένα νέο, το οποίο εστιάζει ακόμη περισσότερο στα ζητήματα που αφορούν

τις χρήσεις γης, τις αξίες ακινήτων και τις αναγκαίες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο Δήμο Βριλησίων προτείνοντας εφικτές λύσεις χωρίς δυσβάσταχτη οικονομική επιβάρυνση.

ABSTRACT

The Municipality of Vrilissia represents one of the Northern Suburbs, which up to this day provides high quality of life to his residents. Nevertheless, the abundance of private land uses exaggerate the circulation within the city so that circulatory accumulations are created. Also, the lack of immiscible and general residence even when the population is immensely increased per year leads to the obstruction of the residential potential of new families and individuals in the foreseeable future. For the aforementioned reasons, ways must be found in order for the channelling of the circulatory network not to be impeded, as well as for the urgent land uses and those of the Municipality's daily services to be specialized.

Consequently, it is required that interventions and local modifications take place which result from the study of the current General Urban Plan (GUP) of the Vrilissia Municipality. More specifically, after the analysis of the region's urban status concerning the wide spectrum of its interdependences and influence, its diachronic socio-economic elements are analyzed so that the Municipality's spatial problems are fully determined which regard:

- The transportation network of the Municipality of Vrilissia, where the problem of the parking shortage is analyzed, as well as the solution that is proposed via the alternative types of transport beyond the use of privately-owned cars, that is via walking, the Means of Mass Transport and the use of bicycle.
- The 9 residential areas of the Municipality of Vrilissia, analyzing past (since 1995) and the current values of the Municipality's land market real estates (documentary and commercial) and forecasting their future tendency.
- Concluding, the medium-and-long-term objectives of the new study of GUP for the Municipality via 3 alternative development scenarios, which are evaluated according to urban and land-planning criteria like the necessity of new land uses and a new one is proposed that focuses still more upon the issues concerning land uses, the values of real estates and the essential circulatory interventions within the Municipality of Vrilissia

proposing feasible solutions without unbearable economic encumbrance.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία με τίτλο ‘Επιλογή σεναρίου εξέλιξης του Δήμου βριλησσιών ως παράγοντα συσχέτισης χρήσεων γης και αξιών ακινήτων σύμφωνα με το νέο ΓΠΣ’ έχει ως αντικείμενο την αξιολόγηση του Νέου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Βριλησσιών με απώτερο στόχο τη δημιουργία προτάσεων πάνω σε θέματα χρήσεων γης και αξιών ακινήτων όπως έχουν πρόσφατα διαμορφωθεί στο Δήμο.

Παρά την θεαματική αύξηση του πληθυσμού και των οικιστικών δραστηριοτήτων όπου δεν επιβεβαιώνεται καμία παλαιότερη πρόβλεψη, ο Δήμος Βριλησσιών κατάφερε να διατηρήσει υψηλή ποιότητα ζωής, ακόμη και αν συγκριθεί με άλλους προαστιακούς δήμους της ευρύτερης περιοχής του. Παρόλα αυτά, η γειτνίασή του με σημαντικούς και ιδιαίτερα βεβαρημένους άξονες κυκλοφορίας όπως είναι η Λεωφόρος Πεντέλης, η Λεωφόρος Αναπαύσεως και η Λεωφόρος Ηρακλείτου, καθώς και με περιοχές όπου εγκαθίσταται και λειτουργεί μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων προκαλεί ισχυρές πιέσεις και επιβαρύνσεις, ενώ παράλληλα συνεχίζεται η έντονη οικοδομική δραστηριότητα εντός των ορίων του.

Η Δημοτική Αρχή, έχοντας πλήρη επίγνωση των δυσχερειών, αλλά και των δυνατοτήτων και ευκαιριών του Δήμου, έχει ως όραμα την διατήρηση και περαιτέρω βελτίωση της υψηλής ποιότητας ζωής των Βριλησσιών μέσα από την διαφύλαξη και αναβάθμιση των περιβαλλοντικών πόρων αλλά και κατάλληλες πολεοδομικές και κυκλοφοριακές παρεμβάσεις. Μέσα από την ενθάρρυνση της κυκλοφορίας με τα Μέσα Μαζικών Μεταφορών και ιδιαίτερα της Δημοτικής Συγκοινωνίας αλλά και της χρήσης του ποδηλάτου, της υλοποίησης εκτεταμένων πεζοδρομήσεων και κατασκευής ποδηλατοδρόμων, μέσα από την διαμόρφωση θελκτικών χώρων κοινωνικής συνεύρεσης και αναψυχής, ο Δήμος Βριλησσιών προωθεί ένα μοντέλο λειτουργίας της πόλης που περιορίζει τις περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις και ενθαρρύνει έναν ηπιότερο και κοινωνικότερο τρόπο ζωής.

Ωστόσο, για να πραγματοποιηθεί το όραμα του Δήμου, θα πρέπει να κινητοποιηθούν ενεργά και συστηματικά όλες οι δυνατότητες και οι πόροι του. Επιπρόσθετα, επιβάλλεται ζήλος και από την πλευρά των πολιτών σε ατομικό αλλά και σε συλλογικό επίπεδο. Το μακρόπνοο στρατηγικό σχέδιο προς την κατεύθυνση υλοποίησης του δημοτικού οράματος εξαρτάται από τις αρχές εκείνες, οι οποίες λειτουργούν και ως μέτρο για τις δράσεις που υλοποιούνται. Για παράδειγμα, γίνεται διάλογος για τις εξής αρχές (Δήμος Βριλησίων, Δημόσια Διαβούλευση, 2008, σελ.28):

- Αειφόρος ανάπτυξη του δήμου με έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος.
- Παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας σύμφωνα με την αρχή της μεγιστοποίησης της κοινωνικής και της οικονομικής αποδοτικότητας των διαθέσιμων πόρων.
- Σταθερή και επικοδομητική συνεργασία του δήμου με τους κοινωνικούς, πολιτιστικούς και επιχειρηματικούς φορείς της περιοχής του.
- Λειτουργική και διαφανής διαχείριση της περιουσίας του δήμου.
- Πρόληψη για τη συστηματική αντιμετώπιση των σύγχρονων κοινωνικών προβλημάτων.
- Διαφύλαξη και προώθηση της κοινωνικών δομών.
- Ενεργή συμμετοχή της πλειοψηφίας των δημοτών στα τοπικά θέματα.
- Αξιοποίηση σύγχρονων τεχνολογιών και ήπιων μορφών ενέργειας με γνώμονα την εξοικονόμησή της.

Για την αξιολόγηση των παραπάνω θεμάτων η Διπλωματική αυτή έχει οργανωθεί ως εξής:

- Στο Κεφάλαιο 2 μελετάται το ισχύον ΓΠΣ του Δήμου Βριλησίων και αναλύεται η ανάγκη αναθεώρησής του.
- Στο Κεφάλαιο 3 αναλύεται το πολεοδομικό καθεστώς της περιοχής μελέτης σε σχέση με την ευρεία περιοχή των αλληλοεξαρτήσεων και της επιρροής της. Ταυτόχρονα γίνεται οριοθέτηση της περιοχής μελέτης και αναλύονται τα κοινωνικο-οικονομικά της στοιχεία. Επιπλέον μέσω των ενδογενών δραστηριοτήτων του Δήμου γίνεται προσπάθεια σύνδεσής του με τους όμορους Δήμους. Τέλος, γίνεται μια προσπάθεια οριοθέτησης των

χωρικών προβλημάτων του Δήμου Βριλησίων.

- Στο Κεφάλαιο 4 περιγράφεται το μεταφορικό δίκτυο του Δήμου Βριλησίων, το οποίο περιλαμβάνει την ιεράρχιση του οδικού δικτύου, την ανάλυση του θέματος έλλειψης θέσεων στάθμευσης, καθώς και τα εναλλακτικά είδη μεταφορών εκτός αυτοκινήτου όπως η Δημόσια Συγκοινωνία, η πεζοπορία και το ποδήλατο.
- Στο Κεφάλαιο 5 παρουσιάζονται οι υφιστάμενοι όροι δόμησης ανά Πολεοδομική Ενότητα του Δήμου Βριλησίων.
- Στο Κεφάλαιο 6 περιγράφονται οι αξίες ακινήτων στο Δήμο Βριλησίων. Αναλύονται οι εννέα οικιστικές του ζώνες, καθώς και οι αντικειμενικές αξίες των ακινήτων (από το 1995 έως και σήμερα), καθώς και η Κτηματαγορά του Νομού Αττικής για το έτος 2008 παρουσιάζοντας τις εμπορικές αξίες των ιδιοκτησιών του Δήμου σε συνάρτηση με όλους τους υπόλοιπους Δήμους των Βορείων Προαστείων.
- Στο Κεφάλαιο 7 παρουσιάζονται οι στρατηγικοί στόχοι της νέας μελέτης ΓΠΣ για το Δήμο Βριλησίων, καθώς και τα τρία εναλλακτικά σενάρια εξέλιξης του. Ακόμη, γίνεται προσπάθεια αξιολόγησης των παραπάνω σεναρίων με κριτήρια επτά θεματικές ενότητες, οι οποίες μεταξύ άλλων περιλαμβάνουν χρήσεις γης και όρους δόμησης του Δήμου σε συνάρτηση με τις χωροταξικές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στο Δήμο αλλά και τους βασικούς άξονες κυκλοφορίας.
- Στο Κεφάλαιο 8 προτείνεται από την ερευνήτρια ένα νέο σενάριο, το οποίο δίνει το δικό του στίγμα εξέλιξης, προωθώντας τις κύριες θετικές παρεμβάσεις καθενός από τα τρία εναλλακτικά σενάρια και εστιάζοντας σε θέματα χρήσεων γης, αξιών ακινήτων και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (ποδηλατόδρομοι) για το Δήμο Βριλησίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΙΣΧΥΟΝ ΓΠΣ ΔΗΜΟΥ ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΗ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ

2.1 Ιστορικό Αναθεώρησης ΓΠΣ Δ. Βριλησσιών

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) του Δήμου Βριλησσιών καθορίζει χρήσεις και περιοχές προστασίας στο σύνολο των διοικητικών του ορίων σύμφωνα με τον Οικιστικό Νόμο 2508/97, καθώς και τα όρια και τις κατευθύνσεις που θα διέπουν όλες τις πολεοδομικές ρυθμίσεις για τον ορίζοντα σχεδιασμού που είναι το έτος 2026. Επιπρόσθετα, με την Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου υπ' αρ. 211/ 2004, ο Δήμος Βριλησσιών αποφασίζει την τροποποίηση του ΓΠΣ ώστε να επαναπροσδιοριστούν οι αναγκες του Δήμου σε κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, να καθοριστούν οι χρήσεις στο σύνολο των διοικητικών ορίων που αφορούν το Περιαστικό Δάσος, τον Κρασά και τα δημοτικά ακίνητα, να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα σχετικά με τις χρήσεις γης στις εντός σχεδίου περιοχές και τέλος, να διερευνηθούν οι αναπτυξιακές δυνατότητες του Δήμου σε επίπεδο καθορισμού ζώνης υποδοχής συντελεστή δόμησης.

Το Ιστορικό περιλαμβάνει τις εξής φάσεις: Το έτος 1986 λαμβάνει χώρα έγκριση ΓΠΣ για πληθυσμό 10.000 κατοίκων σύμφωνα με το ΦΕΚ 1135Δ/86. Το έτος 1987 (ΦΕΚ 536Δ/87) γίνεται αποδεκτή η πρώτη τροποποίηση ΓΠΣ, για αύξηση του συντελεστή δόμησης στο Πάτημα από 0.60 σε 0.80 ενώ το 1992 με τη δεύτερη τροποποίηση ΓΠΣ (ΦΕΚ 13Δ/93) καθορίζονται οι χρήσεις στο σύνολο του εγκεκριμένου ή προς έγκριση σχεδίου και συγκεκριμένα στο βασικό οδικό δίκτυο του Δήμου. Σήμερα, ο Δήμος Βριλησσιών βρίσκεται σε φάση νέας τροποποίησης του ΓΠΣ.

Οι προβλεπόμενες ρυθμίσεις του αρχικού ΓΠΣ του Δήμου Βριλησσιών (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1) συνοπτικά ήταν (Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.5):

- Η πολεοδομική οργάνωση της τότε κοινότητας, για πληθυσμιακό μέγεθος 10.000

κατοίκων για την επόμενη πενταετία (δηλαδή μέχρι το έτος 1991), με τη δημιουργία πέντε πολεοδομικών ενοτήτων (Π.Ε.).

- Οι Π.Ε. 1,2,3 και 5 ήταν ήδη ενταγμένες στο σχέδιο πόλης με μικρή εξαίρεση το "Κάτω Πάτημα", στα όρια με την Αττική οδό. Ως μέσος σ.δ. καθοριζόταν 1,00 για τις Π.Ε.1,2 και 3 και 0,80 για την Π.Ε. 5 και για την 4, στην οποία θα επεκτεινόταν το σχέδιο πόλης, σ.δ. 0,60. Ειδικά για την Π.Ε. 4 (Πάτημα) έγινε τροποποίηση του ΓΠΣ με την Υπουργική Απόφαση 33727/1686/3-6-87(ΦΕΚ 536Δ'/87) και ο συντελεστής δόμησης αυξήθηκε από 0,60 σε 0,80.
- Για όλη την έκταση της κοινότητας καθοριζόταν η "γενική χρήση κατοικίας", χωρίς να διακρίνεται σε αμιγή ή γενική, σύμφωνα με το Π.Δ/μα χρήσεων γης 81/80, με εξαίρεση τα πολεοδομικά κέντρα που προβλεπόταν ανά πολεοδομική ενότητα.
- Το 1992, όταν η Κοινότητα είχε ήδη γίνει Δήμος (από το 1990), τροποποιήθηκε το ΓΠΣ με την Υπουργική Απόφαση 95891/7094/25-11-92 (ΦΕΚ 131Δ' /22-1-93), μόνο ως προς τις χρήσεις γης και την συμπλήρωση στον χάρτη του βασικού οδικού δικτύου. Η περιοχή κατοικίας εξειδικεύεται πλέον σ' όλη την υπόλοιπη περιοχή (εκτός δηλαδή των πολεοδομικών κέντρων) στα πλαίσια του ισχύοντος από το 1987 νέου Προεδρικού Διατάγματος (ΦΕΚ 166Δ'/87) ως γενική και αμιγής κατοικία.. Συγκεκριμένα γενική κατοικία καθορίζεται στα ακίνητα τα έχοντα πρόσωπο επί των αξόνων Αττικής οδού, Λεωφόρου Πεντέλης μέχρι την οδό Βορείου Ηπείρου και Αναπαύσεως, απαγορευμένης της συνένωσής τους κατά την έννοια του βάρους από την 22-1- 93 (ημέρα δημοσίευσης του νέου ΓΠΣ)
- Ειδικά σ' όλο το μήκος της Λεωφόρου Πεντέλης το νέο ΓΠΣ επιτρέπει υπό όρους, που έχουν σχέση με την εξασφάλιση των απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης τουλάχιστον εντός του ιδίου Ο.Τ, και την χρήση πολυκαταστημάτων. Περιέλαβε δηλαδή μέσα στην περιοχή της Γενικής Κατοικίας και χρήση επιτρεπόμενη μέσα στα Πολεοδομικά Κέντρα, πράγμα που δεν επιτρέπεται πλέον, σύμφωνα με την νομολογία του ΣΤΕ, την οποία εφαρμόζει και το Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής.
- Στα Π.Κ. που καθορίζει το νέο ΓΠΣ επιτρέπονται οι χρήσεις του άρθρου 4 του Προεδρικού Διατάγματος χρήσεων γης (ΦΕΚ166/87).

- Σε όλη την υπόλοιπη περιοχή καθορίζεται η χρήση Αμιγούς κατοικίας
- Το βασικό οδικό δίκτυο καθορίζεται και ιεραρχείται ως εξής:
 - η Αττική οδός ως ελεύθερα ταχεία λεωφόρος,
 - η Λεωφόρος Πεντέλης ως πρωτεύουσα αρτηρία και
 - η Αγίου Αντωνίου ως δευτερεύουσα αρτηρία.

2.2 Αναγκαιότητα Τροποποίησης ΓΠΣ Δ. Βριλησίων

Ωστόσο, η αναγκαιότητα τροποποίησης του ΓΠΣ οφείλεται στους παράγοντες που ακολουθούν. Καταρχήν, τα πληθυσμιακά δεδομένα που αφορούν το Δήμο Βριλησίων ανατρέπονται και πλέον απαιτείται νέα θεώρηση των πραγμάτων μιας και ο κοινόχρηστος και κοινωφελής εξοπλισμός δεν επαρκεί τροποποιώντας το 2004 τα σταθερότυπα για τον καθορισμό του. Επιπλέον, αναπτυξιακά και κατασκευαστικά έργα μετατοπίζουν το ενδιαφέρον των κατοίκων των γύρω περιοχών αυξάνοντας την ελκυστικότητα της πόλης. Ακολουθώντας τη γραμμή όλων των Δήμων της χώρας επεκτείνοντας δηλαδή τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια στο σύνολο των διοικητικών ορίων τους, έτσι και ο Δήμος Βριλησίων προσαρμόζει το ΓΠΣ του στο νέο οικιστικό νόμο 2508/97, περί βιώσιμης ανάπτυξης (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2). Θα πρέπει να αναφερθεί πως το ΓΠΣ συντάσσεται σύμφωνα με τον νόμο 2508/97 για τη βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη, όπως συμπληρώθηκε με τον χωροταξικό νόμο 2742/99 και διαφέρει ριζικά από αυτό που προέβλεπε ο μεταβατικός νόμος 1337/83 (Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.3), σύμφωνα με το οποίο συντάχθηκε το ΓΠΣ του Δήμου Βριλησίων το έτος 1986 και οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις του, μιας και επιδιώκει την εισαγωγή των στοιχείων της αναπτυξιακής διαδικασίας του Δήμου και αναφέρεται στην συμπεκνωμένη εμπειρία όλων των προηγούμενων προγραμμάτων τοπικής ανάπτυξης.

Σε αυτό το θέμα θα πρέπει να αναφερθεί ότι καθοριστικός παράγοντας τροποποίησης θεωρείται η μη ταύτιση απόψεων και η δημιουργία αντιφάσεων μεταξύ του ΓΠΣ Βριλησίων και των διαταγμάτων ή Αποφάσεων Νομάρχης, ως προς τις χρήσεις γης. Επιπλέον, το ΓΠΣ Βριλησίων υποστηρίζει τη διατύπωση ενός τοπικού χωροταξικού πλαισίου στο επίπεδο του Δήμου που θα

εντάσσεται στο ισχύον θεσμοθετημένο χωροταξικό πλαίσιο, καθιστώντας εγκυρη τη συμμετοχή θεσμικών και άλλων φορέων στην διατύπωση των στόχων για τις ρυθμίσεις χωροταξικού και πολεοδομικού ενδιαφέροντος. Θα πρέπει στο σημείο αυτό να τονιστεί πως αν και η διαδικασία αφορά γνωμοδοτική πρόταση του Δήμου στην Κεντρική Διοίκηση, η διαδικασία διεξάγεται από τον Δήμο. Καθορίζονται επίσης, οι χρήσεις γης και οι όροι ανάπτυξης δραστηριοτήτων σε όλη την έκταση των διοικητικών ορίων του Δήμου, δηλαδή εντός και εκτός των θεσμοθετημένων οικιστικών περιοχών όπως και προσδιορίζονται οι όροι οι οποίοι εξασφαλίζουν τη βιώσιμη και αειφόρο ανάπτυξη στη συγκεκριμένη χωρική ενότητα. Καταλήγοντας, το ΓΠΣ απαιτεί την εύρεση ισορροπίας μεταξύ των πιέσεων στις οποίες υποβάλλεται η περιοχή σχετικά τόσο με τις αντοχές της όσο και με τις αναπτυξιακές προοπτικές αλλά και τις δεσμεύσεις προορισμών του χώρου.

Η μελέτη ΓΠΣ του Δήμου Βριλησίων αποσκοπεί στη διατύπωση εναλλακτικών προβλέψεων και προτάσεων χωρικής ανάπτυξης της περιοχής του Δήμου, καθώς και στην επιλογή του πλέον εφικτού και επιθυμητού προτύπου ανάπτυξης, στο πλαίσιο των κατευθύνσεων του σχεδιασμού της Περιφέρειας και της Ελλάδας. Τελικός σκοπός της όλης διαδικασίας είναι η αποδοχή του σχεδίου από τον Δήμο με συναίνεση των δημοτών και η θέσπισή του από τους αρμόδιους φορείς της Πολιτείας. Στη διαδικασία αυτή πρωτεύοντα ρόλο έχει η μελετητική ομάδα, η οποία συμβουλεύει το Δήμο ώστε αυτός να γνωμοδοτήσει στα ανώτερα διοικητικά επίπεδα, παρουσιάζοντας ένα σχέδιο που εκπληρώνει τις ανάγκες των κατοίκων και προσαρμόζεται ακολουθώντας τη γενικότερη χωροταξική πολιτική της Περιφέρειας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ – ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

1.1 Η περιοχή μελέτης σε σχέση με την ευρεία περιοχή των αλληλοεξαρτήσεων και της επιρροής της

Τα Βριλήσσια είναι περιοχή αμιγούς κατοικίας, με τοπικές εξυπηρετήσεις και εμπορικές χρήσεις που αναπτύσσονται κυρίως αμφίπλευρα του οδικού άξονα της Λ. Πεντέλης (αλλά και κατά μήκος της Λεωφόρου Αναπαύσεως και του βόρειου παράπλευρου της Αττικής Οδού). Ο Δήμος διαθέτει σημαντικούς χώρους κοινοχρήστου πρασίνου (ρεματιά, Περιαστικό Δάσος Βριλησίων). Το περιβάλλον και η ποιότητα ζωής παραμένουν από τα καλύτερα του λεκανοπεδίου, με αποτέλεσμα να προσελκύεται νέος πληθυσμός υψηλού, κατά κανόνα, εισοδηματικού επιπέδου.

Ο Δήμος Βριλησίων εντάσσεται στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή Αθηνών-Πειραιώς και επηρεάζεται άμεσα από τα περιβαλλοντικά, πολεοδομικά, κυκλοφοριακά και κοινωνικο-οικονομικά προβλήματα και εξελίξεις αυτής της ευρύτερης περιοχής. Οι δραστηριότητες των κατοίκων του (εργασία, αναψυχή, κάλυψη αναγκών για υπηρεσίες κ.ά.) αναπτύσσονται σε μια ευρύτερη περιφέρεια. Επιπλέον, μια σειρά από προβλήματα, όπως η διαχείριση των απορριμμάτων, δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπιστούν εξ ολοκλήρου αποκλειστικά από το Δήμο Βριλησίων (Δήμος Βριλησίων, Δημόσια Διαβούλευση, 2008, σελ.6).

Τα πολεοδομικά σταθερότυπα του Δήμου Βριλησίων με τα οποία καθορίζονται οι ανάγκες σε κοινωφελείς και κοινόχρηστους χώρους τροποποιούνται σύμφωνα με την υπ' αριθμόν 10788 Υπουργική Απόφαση που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 285Δ/ 5-3-04. Η τροποποίηση του ΓΠΣ αφορά τους λόγους αυτούς ώστε να συνυπολογιστούν τα νέα πληθυσμιακά δεδομένα καθώς και ο νέος ρόλος της πόλης.

Ο Δήμος Βριλησίων καταλαμβάνει σχετικά κεντρική γεωγραφική θέση στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας και στο Λεκανοπέδιο, συγκεντρώνοντας ταυτόχρονα:

- Παραδοσιακές λειτουργίες προαστίου δηλαδή κατοικία.
- Λειτουργίες κέντρου με σημαντικό αριθμό επιχειρήσεων που συγκεντρώνεται κατά μήκος των υπερτοπικής σημασίας οδικών αξόνων.
- Δραστηριότητες (εμπορικές και διοικητικές) που συνδέονται με νέα οικιστική ανάπτυξη, όπου παρατηρείται σημαντική οικοδομική δραστηριότητα, αλλά και τάση εγκατάστασης επιχειρήσεων συγκεκριμένων κλάδων.

Η σημασία του Δήμου σε τοπικό επίπεδο αλλά και σε ευρύτερο επίπεδο Αθήνας, Αττικής και Χώρας όπως και σε διεθνές επίπεδο, συνδέεται άμεσα με τη σημασία της ίδιας της Αθήνας, τις κατευθύνσεις και τον ρόλο που αυτή στοχεύει να αναλάβει ως ένα υπερεθνικής σημασίας κέντρο υπηρεσιών. Ωστόσο παρότι στο Δήμο Βριλησίων δεν παρατηρούνται στοιχεία που να συνδέουν το Δήμο με την εικόνα της Αθήνας με το σημαντικό ιστορικό παρελθόν της, η προοπτική του Δήμου αναφέρεται και στηρίζεται σε στοιχεία του παρόντος και του μέλλοντος. Η συσχέτιση του Δήμου με τον ευρύτερο χώρο σε όλα τα επίπεδα συνδέεται σε πρώτο στάδιο με την ικανότητα και τη χωρητικότητα που διαθέτει να φιλοξενεί νέους κατοίκους και επιχειρήσεις διασφαλίζοντας ταυτόχρονα ποιότητα ζωής για τους κατοίκους και λειτουργικότητα και αναπτυξιακή δυναμική για τις επιχειρήσεις. Συνεπάγεται επομένως ότι οι επιχειρήσεις που λειτουργούν σήμερα στο Δήμο, όπως και αυτές που θα εγκατασταθούν εδώ θα πρέπει να είναι συμβατές με τον επιδιωκόμενο χαρακτήρα του.

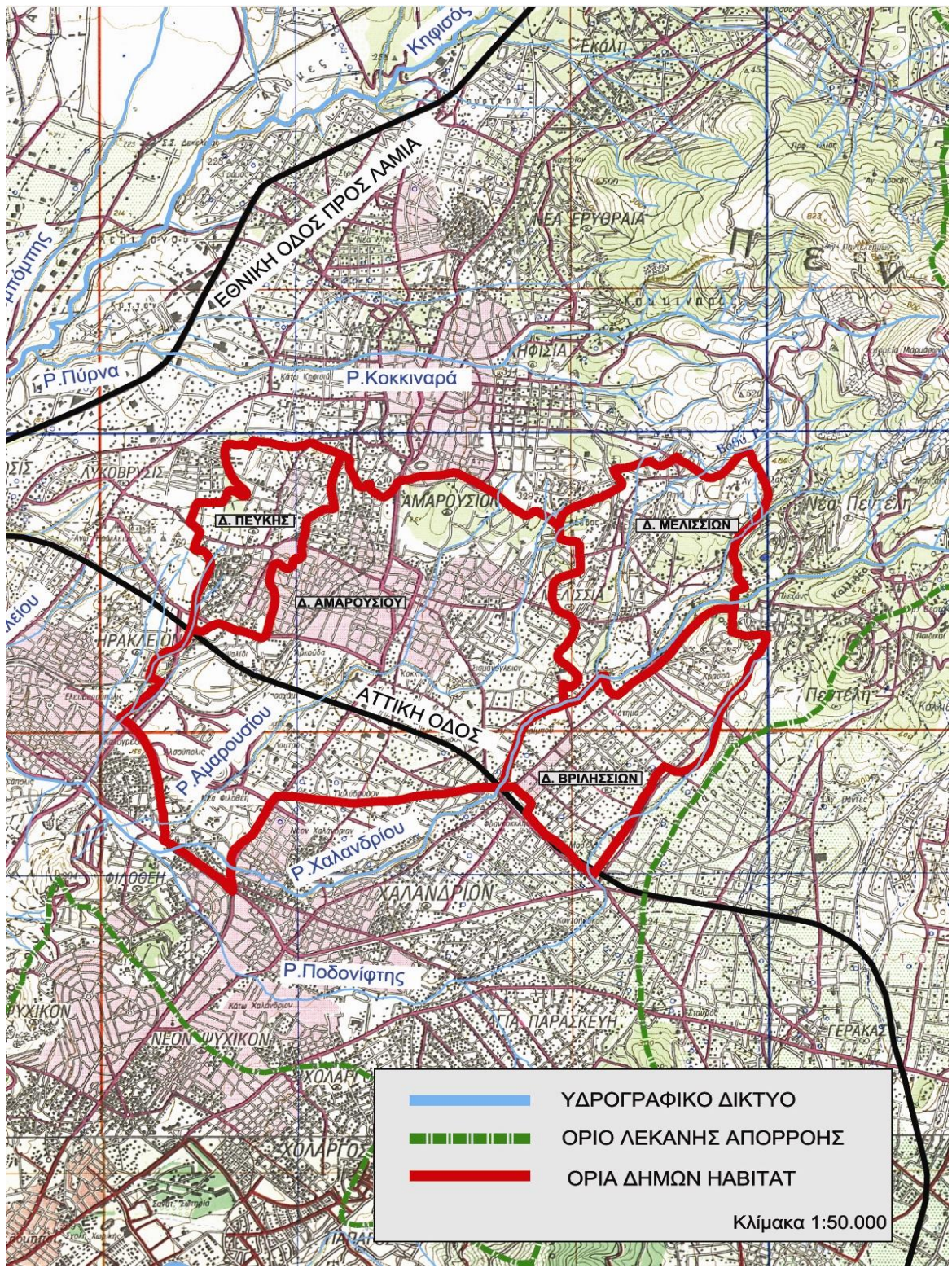
1..1.1 Οριοθέτηση της περιοχής μελέτης

Ο Δήμος Βριλησίων υπάγεται στην Περιφέρεια Αττικής και ανήκει διοικητικά στην Νομαρχία Αθηνών (Βορειοανατολικός Τομέας). Σύμφωνα με ερευνητικό πρόγραμμα το οποίο έλαβε χώρα στο χώρο του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.10) ο Δήμος κατατάσσεται στην ενότητα «Βόρειο Λεκανοπέδιο» και στην υποενότητα «ΟΤΑ κατά μήκος του άξονα Πεντέλης» μαζί με την Ν. Πεντέλη, και Π. Πεντέλη, τα Μελίσσια και το Χαλάνδρι. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1515/85 για το "Ρυθμιστικό Σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας του περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας" υπάγεται στην Χωροταξική Υποενότητα του Λεκανοπεδίου που έχει κέντρο την Αθήνα. Η γεωγραφική του θέση χαρακτηρίζεται από την τοποθέτησή του στους πρόποδες το ορεινού όγκου της Πεντέλης που αποτελεί έναν από τους τελευταίους πνεύμονες πρασίνο της Αττικής.

Ο Δήμος Βριλησίων καταλαμβάνει έκταση 3.856 στρέμματα και έχει πληθυσμό σύμφωνα με την τελευταία πληθυσμιακή απογραφή της ΕΣΥΕ το 2001 τους 25.582 κατοίκους ενώ η πυκνότητα δόμησης είναι 6.634 κάτοικοι ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο (Πηγή: <http://el.wikipedia.org/wiki/Βριλήσσια>). Ο Δήμος Βριλησίων συνορεύει νότια με το Δήμο Χαλανδρίου (με φραγμό την Αττική οδό). Ανατολικά συνορεύει με τους Δήμους Χαλανδρίου και Γέρακα και δυτικά συνορεύει με τους Δήμους Αμαρουσίου (με φυσικό φραγμό το ρέμα Πεντέλης - Χαλανδρίου) και Μελισσίων ενώ βόρεια με την κοινότητα Ν. Πεντέλης, με φυσικό φραγμό την Πεντέλη (Χάρτης 3.1).

3.1.2 Περιγραφή της περιοχής μελέτης

Ο Δήμος Βριλησίων είναι ένας παραδοσιακά προαστιακός Δήμος του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας. Τα τελευταία χρόνια ο Δήμος βρίσκεται σε μια μεταβατική διαδικασία αλλαγής της ταυτότητάς του καθώς έχουν αρχίσει και συγκεντρώνονται στο Δήμο και στην ευρύτερη περιοχή, σημαντικές υπερτοπικές λειτουργίες περισσότερο του επιχειρηματικού τομέα της οικονομίας. Από άποψη διοικητικών εξυπηρετήσεων, ο Δήμος υπάγεται στις Νομαρχιακές Υπηρεσίες του Ανατολικού Τομέα της Νομαρχίας Αθηνών (Πολεοδομία Αγίας Παρασκευής) και τις Κεντρικές Υπηρεσίες της Αθήνας. Από πλευράς εμπορικών λειτουργιών, ο Δήμος εξυπηρετείται κυρίως από την τοπική αγορά και από τις εμπορικές χρήσεις της Λεωφόρου Πεντέλης και της οδού Αναπαύσεως, δευτερευόντως από το Χαλάνδρι και το Κέντρο της Αθήνας. Από άποψη Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων-Αναψυχής, πέραν των τοπικών ο Δήμος έχει σχέση με τα Βόρεια Προάστια και με το Κέντρο της Αθήνας. Από την σύνθεση όλων των ισχυόντων ΓΠΣ των ομόρων ΟΤΑ, όπως τα χορηγεί επίσημα ο Οργανισμός της Αθήνας, προκύπτουν οι εξής διαπιστώσεις: Λόγω της γεωγραφικής του θέσης και των χρήσεων γης που έχουν καθοριστεί από τα Γ.Π.Σ. των ομόρων ΟΤΑ αλλά και των πολλαπλών δραστηριοτήτων (Δημόσιου και ιδιωτικού τομέα) και εξυπηρετήσεων που βρίσκονται σ' αυτούς ο Δήμος Βριλησίων υφίσταται πολλές κυκλοφοριακές επιβαρύνσεις απ' όλες τις κατευθύνσεις. Συγκεκριμένα Ανατολικά (Γέρακας, Παλλήνη και Ανθούσα), Δυτικά (Μαρούσι, Πεύκη), από Βορρά (Μελίσσια, Πεντέλη, Κηφισιά) και από Νότο (Χαλάνδρι, Αγία Παρασκευή). Επίσης εκτελούνται δρομολόγια από και προς τα μεγάλα νοσοκομεία που βρίσκονται στην περιοχή όπως το Σισμανόγλειο, το Φλέμινγκ και το ΠΙΚΠΑ (Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.10).



Χάρ
της
3.1:
Απε
κόν
ισ η

του Δήμου Βριλησίων και της ευρύτερης περιοχής (Πηγή: Δήμος Βριλησίων, Δημόσια Διαβούλευση, 2008, σελ.7).

1..2 Ιστορική παρουσίαση – Ανάλυση της περιοχής μελέτης

3.2.1 Οικονομία και απασχόληση

Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός του Δήμου Βριλησίων είναι, σύμφωνα με την απογραφή ΕΣΥΕ 2001, τα 12.256 άτομα, δηλαδή ποσοστό 48% επί του συνόλου (Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.13). Η διάρθρωση της απασχόλησης φαίνεται στους Πίνακες 3.1 και 3.2:

	Κλάδος οικονομικής δραστηριότητας	Πληθυσμός	Ποσοστό
1	Γεωργία, κτηνοτροφία, θήρα και δασοκομία, αλιεία	59	0,48%
2	Ορυχεία και λατομεία	9	0,07%
3	Μεταποιητικές βιομηχανίες	1.171	9,55%
4	Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος φυσικού αερίου και νερού	100	0,81%
5	Κατασκευές	556	4,53%
6	Χονδρικό και Λιανικό Εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων κλπ	1.904	15,53%
7	Ξενοδοχεία και εστιατόρια	331	2,70%
8	Μεταφορές, αποθήκευση και επικοινωνίες	846	6,90%
9	Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας	2.214	18,06%
10	Δημόσια Διοίκηση και Άμυνα Υποχρεωτική Κοινωνική Ασφάλιση	1.134	9,25%
11	Εκπαίδευση	1.211	9,88%
12	Υγεία και Κοινωνική Μέριμνα	1.064	8,68%
13	Λοιπές Υπηρεσίες	643	5,25%
14	Μη δυνάμενοι να καταταγούν κατά κλάδο	1.014	8,27%
	ΣΥΝΟΛΟ	12.256	100%

Πίνακας 3.1: Πληθυσμός Δ. Βριλησίων ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας (Πηγή: Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.14).

Είδος απασχόλησης	Πληθυσμός	Ποσοστό
Εργοδότες	1.692	13,80%
Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	1.343	10,96%
Μισθωτοί	8.733	71,42%
Συμβοηθούντα και μη αμειβόμενα μέλη	142	1,15%
Δε δήλωσαν επάγγελμα και νέοι	326	2,66%
Σύνολο	12.256	100%

Πίνακας 3.2: Πληθυσμός Δ. Βριλησίων ανά είδος απασχόλησης (Πηγή: Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.13).

Από τους παραπάνω πίνακες προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού (85%) απασχολείται στον τριτογενή τομέα με τους ενδιάμεσους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς διαχείρισης ακίνητης περιουσίας να καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μερίδιο (18%) ακολουθούμενοι από το χονδρικό και λιανικό εμπόριο (15.5%).
- Το μεγαλύτερο ποσοστό (71,42%) των απασχολουμένων είναι μισθωτοί ενώ αυτοί που δουλεύουν για δικό τους λογαριασμό (ελεύθερο επάγγελμα) πλησιάζουν το 11%.

3.2.2 Ενδογενείς αναπτυξιακές δυνατότητες – Σύνδεση Βριλησίων με όμορους Δήμους

Ο Δήμος Βριλησίων διασχίζεται από την Λεωφόρο Πεντέλης και την οδό Αναπαύσεως και εφάπτεται στον άξονα της Αττικής οδού. Σε μικρή απόσταση διέρχεται ο νέος άξονας της Λεωφόρου Ηρακλείτου, επέκταση της Λεωφόρου Δουκίσσης Πλακεντίας, που μετά την πλήρη διάνοιξη και σύνδεσή του με την οδό Αναπαύσεως ελάττωσε την διερχόμενη διαμπερή κίνηση, μειώνοντας την ταχύτητα ροής μέσω των οδών Αγίου Αντωνίου, Μπακογιάννη και Λ. Πεντέλης

(Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.14).

Από την άλλη πλευρά, τα νέα οδικά έργα, η Αττική Οδός, το Αεροδρόμιο Σπάτων καθώς και η Περιφερειακή Υμηττού, εξυπηρετούν ταχύτατα τις προσβάσεις των κατοίκων από και προς τα Βριλήσσια. Στο νοτιο-ανατολικό άκρο του Δήμου έχει χωροθετηθεί ο Σταθμός “Δουκίσσης Πλακεντίας” του μετρό ενώ στο νοτιο-δυτικό άκρο λειτουργεί ο Σταθμός του προαστιακού σιδηρόδρομου “Σταθμός Πεντέλης” (Πηγή: http://el.wikipedia.org/wiki/Σιδηροδρομικός_Σταθμός_Δουκίσσης_Πλακεντίας).



Εικόνα 3.1: Εσωτερικό μέρος του Σταθμού Δουκίσσης Πλακεντίας του Αττικό Μετρό. (Πηγή: http://el.wikipedia.org/wiki/Αρχείο:Φωτογραφία_στ.jpg).

Πιο συγκεκριμένα, ο Σταθμός Δουκίσσης Πλακεντίας του Μετρό της Αθήνας βρίσκεται επί της Γραμμής 3 από τις 28 Ιουλίου 2004. Είναι υπόγειος, διαθέτει δύο πλευρικές αποβάθρες, αμαξοστάσιο και καθίσταται προσβάσιμος από 4 εισόδους. Συγκεκριμένα, η είσοδος "Δουκίσσης Πλακεντίας προς Αθήνα" τοποθετείται στην κάθοδο της Λεωφόρου Ηρακλείου - Δουκίσσης Πλακεντίας που παρέχει πρόσβαση καθοδικά προς το κέντρο του Χαλανδρίου και την Αθήνα. Βρίσκεται στη βορειοδυτική πλευρά του σταθμού, στα σύνορα με τα Βριλήσσια και πλησίον της δημοτικής τους συγκοινωνίας (επί της γειτονικής οδού Αττικής-Τενέδου-Αγίου Αντωνίου), στην υψηλή επιφάνεια του κόμβου. Στην κάθοδο αυτή διέρχονται τα τοπικά λεωφορεία του ΟΑΣΑ προς Χαλάνδρι (403, 412, 423, 447). Η δεύτερη είσοδος "Δουκίσσης Πλακεντίας προς Βριλήσσια" τοποθετείται στην άνοδο της Λεωφόρου Δουκίσσης Πλακεντίας - Ηρακλείου προς το Πάτημα Χαλανδρίου-Γέρακα στα βορειοανατολικά. Από τη λωρίδα αυτή ανέρχονται τα τοπικά λεωφορεία που ανεβαίνουν προς Πάτημα, Πεντέλη ή στρίβουν στα δυτικά προς Βριλήσσια και Μελίτσια. Στις δύο αυτές εξόδους γίνεται μη συστηματικά και διέλευση οχημάτων ταξί.

Η τρίτη έξοδος "Γαρυττού" βρίσκεται στη νοτιοδυτική χαμηλή επιφάνεια, πλησίον της Αγίας Παρασκευής (οδός Γαρυττού στη συνοικία "Κοντόπευκο"). Εκεί υπάρχει λίγο πιο απόμακρα (οδός Δερβενακίων) ανταπόκριση με το τοπικό λεωφορείο 406 που παρέχει πρόσβαση στην Πλατεία της Αγίας Παρασκευής στη Λεωφόρο Μεσογείων. Η τέταρτη έξοδος με τις ενδείξεις "Λεωφορεία-Parking-Taxi" στα νοτιοανατολικά οδηγεί στο Λεωφορειοσταθμό του ΟΑΣΑ με πληθώρα λεωφορείων προς τα γειτονικά προάστια και την Ανατολική Αττική (π.χ. 306 και 307 προς Γέρακα, Γλυκά Νερά, 407 προς Λ. Μεσογείων και Νέα Ζωή Αγ. Παρασκευής, λοιπά προς Παλλήνη, Σπάτα και Λούτσα). Επίσης, σε μια πιο απόμακρη στάση επί της Λεωφόρου Παναγούλη (παραπλεύρως της Αττικής Οδού) βρίσκονται και ενισχυτικά λεωφορεία προς Βριλήσσια, Μελίτσια και Σιμανόγλειο. Στο σημείο αυτό βρίσκεται και το parking για τα ΙΧ των επιβατών του Μετρό. Τέλος, στα μείον κατατάσσεται το ότι δεν υπάρχει αφετηρία ταξί.

Ο σταθμός Δουκίσσης Πλακεντίας είναι τερματικός για ορισμένους συρμούς της γραμμής 3 του Αττικού Μετρό, ενώ άλλοι συρμοί συνεχίζουν τη διαδρομή τους προς τον Διεθνή Αερολιμένα

Αθηνών, μέσω των γραμμών του Προαστιακού Σιδηροδρόμου. Η μετάβαση αυτών των συρμών μεταξύ των δύο δικτύων επιτυγχάνεται μέσω συνδετήριας σήραγγας διπλής γραμμής αμέσως μετά τον σταθμό Δουκίσσης Πλακεντίας. Η σύνδεση του μετρό με τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο λειτουργεί από τις 30 Ιουλίου 2004, ενώ τις προηγούμενες 2 ημέρες όλοι οι συρμοί χρησιμοποιούσαν τον σταθμό Δουκίσσης Πλακεντίας ως τερματικό.

Ο Σταθμός Δουκίσσης Πλακεντίας" του Προαστιακού Σιδηροδρόμου βρίσκεται επί της γραμμής Συγκοινωνιακού Κέντρου Αχαρνών - Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, οποίος εγκαινιάστηκε στις 30 Ιουλίου του 2004, λίγο πριν την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας. Τοποθετείται στο τέρμα της Λεωφόρου Δουκίσσης Πλακεντίας και στην έναρξη της Λεωφόρου Ηρακλείου στο Χαλάνδρι, στη σύζευξη των διοικητικών ορίων των τριών δήμων και στο υψηλότερο επίπεδο του κόμβου, ενώ διαθέτει κεντρική αποβάθρα και γραμμή εναπόθεσης αμαξοστοιχιών.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει επίσης να γίνει αναφορά και για το κομβικό σημείο στο οποίο τοποθετείται ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Δουκίσσης Πλακεντίας", ο οποίος είναι συγκρότημα δύο σιδηροδρομικών σταθμών στα όρια των Δήμων Χαλανδρίου, Βριλησσιών και Αγίας Παρασκευής στο ανατολικό άκρο της πόλης των Αθηνών και βρίσκεται στα διοικητικά όρια του Δήμου Χαλανδρίου κοντά στον οικισμό Πάτημα. Προσφέρει στους επιβάτες δυνατότητα μετεπιβίβασης μεταξύ του Αττικού Μετρό και του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, χώρο στάθμευσης των ΙΧ αυτοκινήτων, διέλευση ταξί και τοπικών λεωφορείων, καθώς και κομβικό λεωφορειοσταθμό του ΟΑΣΑ για πρόσβαση στα βορειοανατολικά προάστια της Αθήνας, τη βόρεια μεσογαία και την Ανατολική Αττική. Αποτελεί επίσης τον οδικό κόμβο του αυτοκινητοδρόμου της Αττικής Οδού και του αυτοκινητοδρόμου της Περιφερειακής Υμηττού. Επιπλέον καθίσταται προσβάσιμος κατά τις εργάσιμες ημέρες από τη Δημοτική Συγκοινωνία Χαλανδρίου τις πρωινές ώρες, καθώς και από τη Δημοτική Συγκοινωνία Βριλησσιών.

Ο Προαστιακός Σταθμός Πεντέλης (Εικόνα 3.2) βρίσκεται στη Λεωφόρο Πεντέλης, έχει δύο εξόδους στα δύο ρεύματα κυκλοφορίας της, εξυπηρετεί σχετικά μικρό αριθμό επιβατών και εξυπηρετεί προς δύο κατευθύνσεις (Αεροδρόμιο - Κόρινθος).



Εικόνα 3.2: Σταθμός Πεντέλης Προαστιακού Σιδηροδρόμου (Πηγή: http://el.wikipedia.org/wiki/Αρχείο:Φωτογραφία_στ.jpg).

Με άλλα λόγια, η θέση του Δήμου στο κυκλοφοριακό δίκτυο της περιοχής, όπως έχει διαμορφωθεί τελευταία, με τα μεγάλα συγκοινωνιακά έργα, αποτελεί κίνητρο για προσέλκυση νέων επιχειρήσεων όπως γραφεία και καταστήματα ιδιαίτερα στις περιοχές που γειτνιάζουν με τις εξυπηρετήσεις αυτές.

Μειονέκτημα είναι η σαφής επιβάρυνση από πλευράς κυκλοφορίας και ρύπανσης. Ωστόσο, στα θετικά συγκαταλέγονται η σχέση του Δήμου των Βριλησίων με τον ορεινό όγκο της Πεντέλης αλλά και με το ρέμα Πεντέλης – Χαλανδρίου, καθώς και το ρέμα του Βριλησίου, όπου

προσφέρονται οι δυνατότητες περιβαλλοντικής ανάδειξης του ως πόλου περιαστικής δασικής αναψυχής.

3.2.3 Ποιότητα ζωής Δ. Βριλησίων

Η ποιότητα ζωής σε μία περιοχή με σύνθετη ανάπτυξη όπως ο Δήμος Βριλησίων εξαρτάται πρώτα από όλα από το αστικό και το περιαστικό φυσικό του περιβάλλον. Ιδιαίτερα το περιαστικό φυσικό περιβάλλον του Δήμου έχει διατηρηθεί σε υψηλό επίπεδο. Επιπρόσθετα, η τεχνική και κοινωνική του υποδομή, όπως θα αναπτυχθεί στη συνέχεια, καθώς και η ποιότητα του οικιστικού περιβάλλοντος βρίσκονται σε καλό επίπεδο.

Πιο συγκεκριμένα, το "Πάρκο της Αττικής οδού" δημιουργήθηκε το 2004 με τη διέλευση της Αττικής Οδού, στα σύνορα των Δήμων Χαλανδρίου-Βριλησίων και βρίσκεται στην οροφή της λεωφόρου με σκοπό να αποτρέψει τη διχοτόμηση στις γειτονιές και τη διαμερή κυκλοφορία ανάμεσα στους 2 δήμους, όπως συνέβη σε άλλες περιοχές από τις οποίες πέρασε η Αττική Οδός (Πηγή: http://el.wikipedia.org/wiki/Αττικό_Πάρκο_Βριλησίων). Το πάρκο συγκεκριμένα βρίσκεται πίσω από τη στάση Πεντέλης του Προαστικού και δε διαθέτει ιδιαίτερα πλούσια βλάστηση καθώς το έδαφος από κάτω είναι κούφιο, αλλά είναι μια έκταση μεγάλη που χρησιμοποιείται από τους δημότες για ποικίλες δραστηριότητες. Είναι σημείο συνάντησης, περιπάτου, ποδηλασίας καθώς συνδέεται με τον ποδηλατόδρομο Χαλανδρίου στην οδό Ολύμπου, παιχνιδιού για τις οικογένειες, ενώ φιλοξενεί και εκδηλώσεις των δήμων (ανθοκομική έκθεση Βριλησίων). Λόγω της γειτνιάσής του με το διαδημοτικό γήπεδο Χαλανδρίου, το οποίο εντοπίζεται στον οικιστικό ιστό των Βριλησίων και οφείλει την ονομασία του σε πρώην δήμαρχο του Χαλανδρίου, τον Νίκο Πέρκιζα, συμπεριλαμβάνει το γήπεδο και το κλειστό γυμναστήριο του Χαλανδρίου και χρησιμοποιείται για ήπιες αθλητικές δραστηριότητες όπως καλαθοσφαίριση, στίβος και κολύμβηση).

Ωστόσο, το εντός σχεδίου τμήμα της περιοχής μελέτης έχει οικοδομηθεί και οικοδομείται

ραγδαία τα τελευταία χρόνια, επομένως αρχίζει να παρουσιάζει τα προβλήματα που συναντώνται στις αστικές περιοχές και έχει να κάνει με έντονη κυκλοφοριακή επιβάρυνση, και κατά συνέπεια, προβλήματα στάθμευσης, θόρυβο, ρύπανση και ελάττωση του πρασίνου ανά κάτοικο.

Τα προβλήματα εντείνονται από την άμεση εξάντληση του μέγιστου επιτρεπόμενου συντελεστή δόμησης στα μεγάλα κυρίως οικόπεδα που είναι ελκυστικά για εκμετάλευση μέσω αντιπαροχής με την οποία επιδιώκεται η υπερεκμετάλευση των δυνατοτήτων δόμησης που παρέχει ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός (υπόγεια ή ισόγεια γκαράζ και μετατροπή τους σε χώρους κατοικίας, κλείσιμο ημιυπαιθρίων ή κατασκευή σοφίτας) Οι διαμορφώσεις των κοινόχρηστων χώρων (πλατειών, πάρκων) είναι σε καλό επίπεδο, με εξαίρεση τη ζώνη του ρέματος νότια της Σισμανογλείου, που δεν έχει ακόμη διαμορφωθεί και πλήθος πεζοδρομίων στα οποία γίνονται ανεξέλεγκτες φυτεύσεις δένδρων και θάμνων. Κατά αυτό τον τρόπο δυσχεραίνονται οι μετακινήσεις των πεζών, σε συνδυασμό με τα αυτοκίνητα που σταθμεύουν πάνω στα πεζοδρόμια στους εμπορικούς δρόμους ως επί τω πλείστων (Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.15).

1.3 Πληθυσμιακά στοιχεία

3.3.1 Γενικά Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Ο πληθυσμός του Δήμου Βριλησίων ανέρχεται σε 25.582 κατοίκους (σύμφωνα με την απογραφή του 2001 της ΕΣΥΕ). Η πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου από το 1951 μέχρι το 2001 παρουσιάζεται στον Πίνακα 3.3.

Έτη	1951	1961	1971	1981	1991	2001
Πληθυσμός	825	2.352	3.841	7.587	16.571	25.582
Ρυθμός μεταβολής		185%	63,3%	97,5%	118,4%	54,38%

Πίνακας 3.3: Πληθυσμός Δ. Βριλησίων ανά δεκαετία (Πηγή: Γεωργούλα *et al.*, 2004, *Τροποποίηση ΓΠΣ*, σελ.13).

Από τον πίνακα αυτό συνάγεται ότι η πληθυσμιακή αύξηση του Δήμου είναι ραγδαία. Συγκεκριμένα, κατά το χρονικό διάστημα 1951-2001 έχει τριακονταπλασιασθεί, ενώ μέσα στην τελευταία τριακονταετία 1971-2001 έχει επταπλασιαστεί. Βάσει των μετρητών ύδρευσης που διαθέτει ο Δήμος, ο τεκμαιρόμενος πληθυσμός για το έτος 2004 ανέρχεται σε 40.312 κατοίκους.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι ο προβλεπόμενος από το ΓΠΣ του έτους 1986 πληθυσμός για το έτος 1991, βάσει του οποίου οργανώθηκε η πόλη, θα ήταν 10.000 κάτοικοι, ενώ κατά την απογραφή του 1991 ο πληθυσμός διαπιστώθηκε ότι ήταν 16.571 κάτοικοι, δηλαδή η αστοχία της πρόβλεψης για την πενταετία 1986-1991 άγγιξε το 65%. Με την τελευταία δε απογραφή του έτους 2001, η υπέρβαση των προβλέψεων του ΓΠΣ είναι 25.582/10.000, δηλαδή 256%.

3.3.2 Πληθυσμιακά στοιχεία Δ.Βριλησίων ανά ΠΕ

Σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ η εντός σχεδίου περιοχή διακρίνεται σε πέντε πολεοδομικές ενότητες (Γεωργούλα *et al.*, 2004, *Τροποποίηση ΓΠΣ*, σελ.33).

Στον Πίνακα 3.4 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα πληθυσμιακά στοιχεία του Δήμου Βριλησίων ανά Πολεοδομική Ενότητα αλλά και συνολικά με πρόσφατα στοιχεία και πρόβλεψη έως και το έτος 2026.

Πληθυσμός	1η Π.Ε.	2η Π.Ε.	3η Π.Ε.	4η Π.Ε.	5η Π.Ε.	Σύνολο Δήμου
ΕΣΥΕ 2001	3.256	9.916	6.522	3.607	2.558	25.859
Τεκμαρτός σημερινός με βάση τα ρολόγια της ύδρευσης	4.956	14.917	9.975	6.109	4.407	40.364
Τεκμαρτός με βάση τον σ.δ. (δείκτης κατοίκησης 45 τ.μ./ άτομο)	5.465	17.474	11.263	8.568	6.125	48.895
Τεκμαρτός με βάση τον σ.δ. (δείκτης κατοίκησης 45 τ.μ./ άτομο) και με συντελεστή κορεσμού 0.85	4.645	14.853	9.573	7.283	5.207	41.561
Τεκμαρτός με βάση τον σ.δ. (δείκτης κατοίκησης 35 τ.μ./ άτομο)	7.027	22.467	14.481	11.016	7.876	62.867
Τεκμαρτός με βάση τον σ.δ. (δείκτης κατοίκησης 35 τ.μ./ άτομο) και με συντελεστή κορεσμού 0.85	5.973	19.097	12.309	9.364	6.695	53.438
Τεκμαρτός με βάση τον σ.δ.	8.783	28.083	18.101	13.769	9.845	78.581

(δείκτης κατοίκησης 28 τ.μ./ άτομο)						
Τεκμαρτός με βάση τον σ.δ. (δείκτης κατοίκησης 28 τ.μ./ άτομο) και με συντελεστή κορεσμού 0.85	7.465	23.870	15.386	11.706	8.368	66.795
Πληθυσμός χωρητικότητας του σχεδίου = d. E. λ					400x342,83 x 0.50 =	68.566
Προβλεπόμενος έτος 2016 (ρυθμός αύξησης 10ετίας 35% σε σχέση με τον τεκμαρτό σημερινό πληθυσμό)	6.690	20.003	13.332	8.247	5.949	54.221
Προβλεπόμενος έτος 2026 (ρυθμός αύξησης 10ετίας 20% σε σχέση με τον τεκμαρτό πληθυσμό του 2016)*	8.028	24.004	15.998	9.896	7.139	65.055

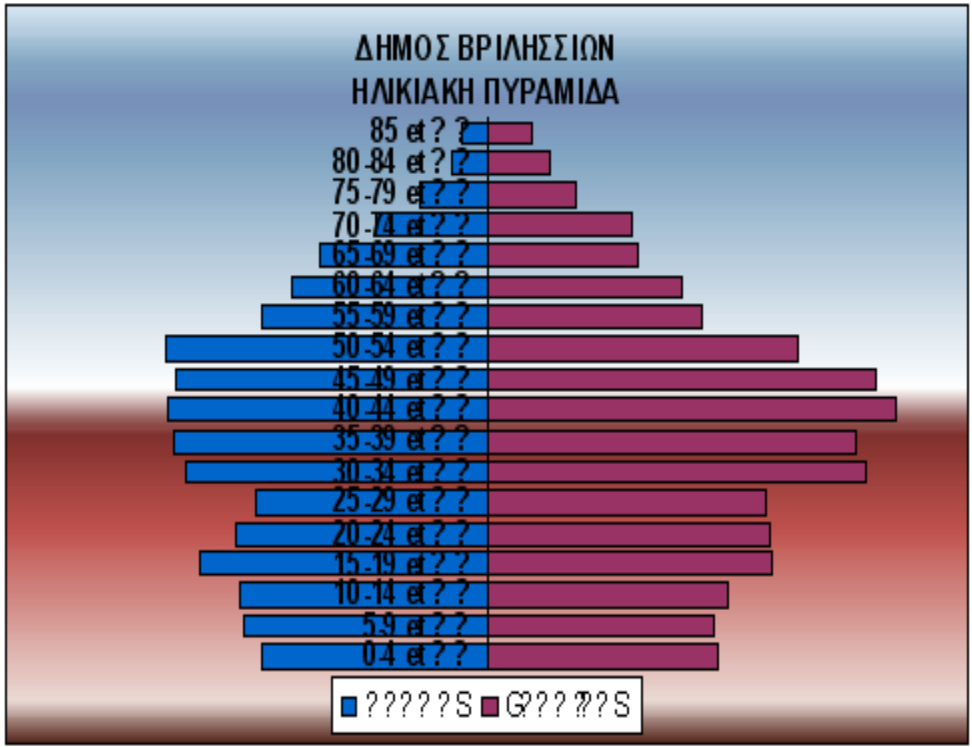
Πίνακας 3.4: Πληθυσμός Δ. Βριλησίων (σημερινός και προβλεπόμενος) ανά Π.Ε. και συνολικά (Πηγή: Γεωργούλα *et al.*, 2004, *Τροποποίηση ΓΠΣ*, σελ.68).

* Ο πληθυσμός της γραμμής αυτής υλοποιείται με δείκτη κατοικησιμότητας τα 28,75 τ.μ./ άτομο.

3.3.3 Ηλικιακά στοιχεία και επίπεδο εκπαίδευσης κατοίκων Δ.Βριλησίων

Συγκρίνοντας τα στοιχεία μεταξύ των απογραφών των ετών 1991 και 2001 (ΕΣΥΕ) καταγράφεται αύξηση του πραγματικού πληθυσμού κατά 9.011 άτομα (από 16.571 το 1991 σε

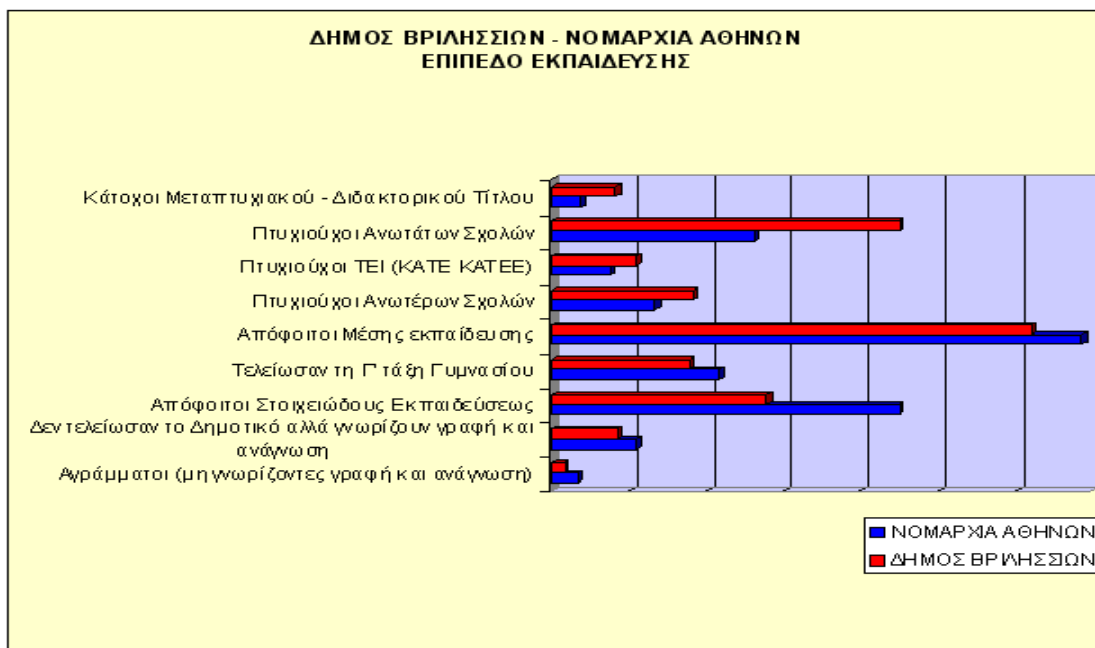
25.582 το 2001), η οποία αντιστοιχεί σε ποσοστιαία αύξηση κατά 54,38% καθώς τα Βριλήσσια προτιμούνται για κατοικία μεσαίων και άνω εισοδηματικά στρωμάτων του πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής της πρωτεύουσας (Πηγή: Δήμος Βριλησίων, Δημόσια Διαβούλευση, 2008, σελ.10). Ωστόσο, στην ηλικιακή πυραμίδα είναι εμφανείς και εδώ οι τάσεις για δημογραφική γήρανση (Εικόνα 3.1).



Εικόνα 3.3: Ηλικιακή πυραμίδα Δ. Βριλησίων (Πηγή: Δήμος Βριλησίων, Δημόσια Διαβούλευση, 2008, σελ.10).

Συνεπώς απαιτούνται, τόσο μέτρα ενίσχυσης της οικογένειας όσο και επέκταση της φροντίδας για τους ηλικιωμένους. Επίσης, σύμφωνα με την απογραφή του 2001, στο Δήμο Βριλησίων κατοικούσαν 1.244 αλλοδαποί, οι οποίοι αντιστοιχούν στο 4,68% του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου. Η μεγαλύτερη ομάδα είναι οι αλλοδαποί αλβανικής ιθαγένειας (28,3%), ενώ ιδιαίτερα θετική για τη δημογραφία του δήμου είναι η ηλικιακή σύνθεση του αλλοδαπού πληθυσμού.

Το εκπαιδευτικό επίπεδο του συνολικού πληθυσμού των Βριλησίων είναι, στο σύνολό του, ιδιαίτερα υψηλό, συγκρινόμενο με το αντίστοιχο της Νομαρχίας Αθηνών με ποσοστό 41,16% για τους κατοίκους, οι οποίοι κατέχουν ανώτερη ή ανώτατη εκπαίδευση έναντι του αντίστοιχου ποσοστού 25,28% για τη Νομαρχία Αθηνών (Δήμος Βριλησίων, Δημόσια Διαβούλευση, 2008, σελ.12). Παρόλα αυτά, παρατηρείται ένας σημαντικός αριθμός πολιτών που έχει μέτριο επίπεδο εκπαίδευσης (Εικόνα 3.2).



Εικόνα 3.4: Επίπεδο εκπαίδευσης στο Δ. Βριλησίων (Πηγή: Δήμος Βριλησίων, Δημόσια Διαβούλευση, 2008, σελ.12).

1..4 Γενική πολεοδομική διάρθρωση Δ.Βριλησίων

3.4.1 Χρήσεις γης εκτός σχεδίου και αναπτυξιακοί περιορισμοί

Όσον αφορά τη χωρική οργάνωση και πολεοδομία του Δήμου Βριλησίων, θα πρέπει να αναφερθεί ότι επί συνολικής έκτασης 3.716 στρεμμάτων, ο πολεοδομικός ιστός που αποτελεί αντικείμενο του ισχύοντος ΓΠΣ ανέρχεται σε 3.429,77 στρέμματα. Η έκταση αυτή αποτελεί το σύνολο των υφιστάμενων 5 Πολεοδομικών Ενοτήτων, ενώ τα υπόλοιπα 286,23 στρέμματα συμπίπτουν με την έκταση εκτός ΓΠΣ του Περιαστικού Δάσους Βριλησίων και Κρασσά (152,93 και 133,30 στρέμματα αντίστοιχα), ενώ δεν έχει υπολογισθεί η έκταση του ρέματος

Πολυδρόσου Βριλησίων που υπολογίζεται σε 177,08 στρέμματα (Δήμος Βριλησίων, Δημόσια Διαβούλευση, 2008, σελ.8).

Ο Δήμος Βριλησίων όπως έχει ήδη αναφερθεί χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα υψηλή ποιότητα ζωής, την οποία επιδιώκει να βελτιώσει ακόμη περισσότερο. Ταυτόχρονα, ο Δήμος βρίσκεται στη διαδικασία τόσο εκπόνησης Προγράμματος Τοπικής Ανάπτυξης στο πλαίσιο του *Habitat Agenda*, όσο και εκπόνησης Τροποποίησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου.

Σχετικά με τις θεσμοθετημένες και υπάρχουσες αναπτυγμένες χρήσεις γης, οι περιορισμοί εντοπίζονται στα εξής σημεία (Δήμος Βριλησίων, Δημόσια Διαβούλευση, 2008, σελ.8):

- Όσον αφορά το Περιαστικό Δάσος Βριλησίων (βόρεια όρια με Πεντέλη), δεν έχει τελεσιδικήσει η πράξη χαρακτηρισμού του σύμφωνα με το Άρθρο 14 του Ν. 998/79.
- Στην περιοχή Κρασσάς, με μερικό δασικό χαρακτήρα καταρχήν προσδιοριζόμενη από το ισχύον ΓΠΣ ως Άλσος και με εποικιστική αυθαίρετη δόμηση στο τμήμα που προήλθε από παραχώρηση για αγροτική αποκατάσταση σε ιδιώτες.
- Στο ρέμα Βριλησίου, που χρήζει ανάπλασης στο δημόσιο εύρος του, αλλά και διασφάλιση συνθηκών προστασίας, όπως στο αντίστοιχο ρέμα Χαλανδρίου – Βριλησίων (Πολύδροσου), καθ' όσον αφορά στις ιδιοκτησίες που εφάπτονται της περιοχής του ρέματος.
- Στο χώρο αστικού πρασίνου, πάρκο «Μαρία Κάλλας» (πρώην Ναυτική Βάση Βριλησίων), όπου χωροθετήθηκε Κέντρο Διανομής της ΔΕΗ, που τελικά ακυρώθηκε από το Συμβούλιο Επικρατείας).
- Στο τμήμα που εμπίπτει στη ζώνη Α' του προστατευόμενου φυσικού σχηματισμού του ρέματος Χαλανδρίου – Βριλησίων (Πολυδρόσου). Για το ρέμα αυτό απαιτούνται μελέτες και σχετικές αδειοδοτήσεις, αλλά και εξεύρεση πόρων με ενέργειες τόσο του Δήμου Βριλησίων όσο και όλων των όμορων Δήμων. Επιπλέον, η μη διάνοιξη του

παραρεμάτιου πεζόδρομου, δημιουργεί προβλήματα στην συνέχεια του οικιστικού ιστού και δυσκολία στην πρόσβαση στις ιδιοκτησίες, ενώ συχνά αποτελεί χώρο ανεξέλεγκτης απόρριψης κάθε είδους αποβλήτων.

3.4.2 Το Πρόγραμμα Habitat Agenda

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθούν τα εξής σχετικά με το πρόγραμμα *Habitat Agenda* (Αρβανιτάκη 2005, σελ.9):

- Αποτελεί ένα παγκόσμιο πρόγραμμα δράσης του ΟΗΕ για τους Βιώσιμους Ανθρώπινους Οικισμούς με τη συμμετοχή του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.
- Στα πλαίσια του *Habitat II*, κυκλοφορεί απ το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, οδηγός προς τους ΟΤΑ με τον οποίο καλούνται να εφαρμόσουν την πολιτική για τους βιώσιμους οικισμούς ενώ ειδικότερα για τις αναπλάσεις, οι ΟΤΑ παροτρύνονται να αναλάβουν πρωτοβουλίες «για το σχεδιασμό και υλοποίηση προγραμμάτων αναπλάσεων στα πλαίσια των νέων θεσμών που εισήγαγε ο οικιστικός νόμος Ν.2508/97.
- Στη συνέχεια οι δήμοι κλήθηκαν να υποβάλουν προτάσεις για χρηματοδότηση δράσεων βιώσιμης ανάπτυξης, με την παράλληλη υποχρέωση κατάρτισης ενός Ολοκληρωμένου Πλάνου βιώσιμης Ανάπτυξης στο οποίο να εντάσσονται οι επιμέρους δράσεις, το οποίο έχει μεγάλη επικάλυψη με το ΓΠΣ του Ν 2508/97, στοιχείο που υπογραμμίζει την αναγκαιότητα να προωθείται η συνέργια μεταξύ του πιο πάνω προγράμματος και του προγράμματος εκπόνησης μελετών του Ν.2508/97, τόσο από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής που χρηματοδοτεί όσο και από τους Δήμους που καλούνται να υλοποιήσουν τις αντίστοιχες δράσεις.

3.4.3 Ιστορικό ένταξης περιοχών στο ΡΣ Δ.Βριλησσιών και κύριες χρήσεις γης ανα ΠΕ

Μέχρι σήμερα, σύμφωνα με το ιστορικό των διαδοχικών εντάξεων στο σχέδιο έχουν συμβεί τα εξής στο Δήμο Βριλησίων (Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.33):

- Το 1935 με το ΦΕΚ 257Α/10-6-35 ο συνοικισμός Βριλησίων, από Πεντέλης μέχρι Θερμοπυλών και Πίνδου, έκτασης 670 στρεμμάτων, εντάχθηκε σε ρυμοτομικό σχέδιο. Οι περιοχές αυτές φαίνονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7 (Χάρτης των Υφιστάμενων Όρων Δόμησης) και αφορούν τις περιοχές Π-I και Π-II.
- Στις 17-9-59 το ρυμοτομικό σχέδιο επεκτάθηκε από την οδό Πίνδου μέχρι την οδό Πάρνηθος. Δηλαδή εντάχθηκαν και οι περιοχές ΚΟ-I και ΚΟ-II όπως φαίνονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7 (Χάρτης των Υφιστάμενων Όρων Δόμησης).
- Το 1969 εντάχθηκε στο σχέδιο η περιοχή μεταξύ Λεωφόρου Πεντέλης και ρέματος Πεντέλης-Χαλανδρίου, δηλαδή εντάχθηκαν στο σχέδιο οι περιοχές όπως φαίνονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7 (Χάρτης των Υφιστάμενων Όρων Δόμησης) δηλαδή η παραρεμάτιος ζώνη Β' και Μπλε περιοχή (ΦΕΚ 659Δ/69) από τις οποίες η Παραρεμάτιος Ζώνη Β τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 682Δ/90 που αφορά πιο αυστηρές χρήσεις για λόγους προστασίας του Ρέματος Βριλησίου.
- Το 1974 εντάχθηκε στο σχέδιο η περιοχή από Θερμοπυλών έως Αγίου Αντωνίου και από Παρνασσού έως Ολύμπου δηλαδή αφορά την Περιοχή Κ όπως φαίνεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7 (Χάρτης των Υφιστάμενων Όρων Δόμησης) σύμφωνα με το ΦΕΚ 238Δ/74.
- Το 1986 εντάχθηκαν στο σχέδιο οι περιοχές Πάτημα και Άνω Πάτημα ΦΕΚ 859Δ/87 όπως φαίνονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7 (Χάρτης των Υφιστάμενων Όρων Δόμησης).
- Το 1999 εντάχθηκε στο σχέδιο η περιοχή του Κάτω Πατήματος όπως φαίνεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7 (Χάρτης των Υφιστάμενων Όρων Δόμησης) σύμφωνα με το ΦΕΚ 209Δ/99.

Επίσης, όπως έχει ήδη αναφερθεί, σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ η εντός σχεδίου περιοχή

διακρίνεται σε πέντε πολεοδομικές ενότητες ενώ σε γενικότερο πλαίσιο για το σύνολο του Δήμου οι κύριες χρήσεις των πολεοδομικών ενοτήτων φαίνονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3 και είναι οι εξής (Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.33):

- *Κατοικία.* Η κατάσταση των κτισμάτων είναι πολύ καλή σ' όλη την εντός σχεδίου περιοχή. Υποβαθμισμένη περιοχή κατοικίας συνιστούν τα αυθαίρετα κτίσματα στην περιοχή του ρέματος Βριλησίου (Κρασιά).
- *Εμπορικές Χρήσεις/ Επαγγελματικά Εργαστήρια.* Εμπορικές χρήσεις έχουν αναπτυχθεί κυρίως κατά μήκος της Λεωφόρου Πεντέλης, της οδού Σισμανογλείου και της οδού Αναπαύσεως, στα οικοπέδα με πρόσωπο στους άξονες αυτούς, μη επιτρεπομένης της συνένωσης. Επίσης εμπορικές συγκεντρώσεις αναπτύχθηκαν στα τοπικά κέντρα , γύρω από την Πλατεία Ελευθερίας, γύρω από την Πλατεία Αναλήψεως, στην οδό Κύπρου και Θερμοπυλών, στην οδό Κισσάβου και στο τοπικό κέντρο του Άνω Πατήματος. Στην περιοχή του Δήμου υπάρχουν λίγα επαγγελματικά εργαστήρια, κυρίως κατά μήκος της οδού Αναπαύσεως.
- *Διοίκηση.* Το Δημαρχείο λειτουργεί σε ιδιόκτητο κτίριο σε περιοχή χρήσης αμιγούς κατοικίας. Το Αστυνομικό Τμήμα λειτουργεί επί της οδού Κονίτσης, το ΙΚΑ επί της Λεωφόρου Πεντέλης, το ΚΕΠ στην οδό Σισμανογλείου, παράρτημα του ΚΕΠ στην διασταύρωση των οδών Μ. Αλεξάνδρου και Αθανασίου Διάκου και το Ταχυδρομείο στην Πλατεία Ελευθερίας.

1..5 Οριοθέτηση των χωρικών προβλημάτων της πόλης

Γενικά, τα Βριλήσσια χαρακτηρίζονται ως μια από τις πλέον «νοικοκυρεμένες», πολεοδομικά και αισθητικά, περιοχές του λεκανοπεδίου. Τα σημαντικότερα προβλήματα που εντοπίζονται από τον έλεγχο του πολεοδομικού ιστού, είναι (Δήμος Βριλησίων, Δημόσια Διαβούλευση,

2008, σελ.9):

- Η περιορισμένης κλίμακας – σημειακά εξάπλωση της αναψυχής (κέντρα διασκέδασης) στο Τοπικό Κέντρο της παραδοσιακής γειτονιάς της πόλης (πλατεία Αναλήψεως),
- Η μη ανάπτυξη των Πολεοδομικών Κέντρων στις καθοριζόμενες θέσεις από το ΓΠΣ και, ασφαλώς,
- Το έλλειμμα των Ελεύθερων Κοινόχρηστων και Κοινοφελών χώρων, το οποίο δεν εμφανίζεται ως σοβαρό με βάση τον απογραφέντα πληθυσμό, αλλά αναδεικνύεται σαφώς αν υπολογιστεί ο πραγματικός διαμένων πληθυσμός και αναμένεται να επιδεινωθεί με την αναμενόμενη αύξηση πληθυσμού.

Θα πρέπει να αναφερθεί στο σημείο αυτό ότι και για τα τρία παραπάνω θέματα υπάρχουν δυνατότητες ελέγχου και περιορισμού του προβλήματος. Ήδη προς αυτήν την κατεύθυνση ενεργεί ο Δήμος με την τρέχουσα μελέτη Τροποποίησης ΓΠΣ. Από την άλλη πλευρά, το έλλειμμα κοινοφελών και κοινόχρηστων χώρων μπορεί να αντιμετωπισθεί με την σοβαρή «εφεδρεία γης» της περιοχής Κρασάς, έκτασης 133,3 στρέμματα και του Περιαστικού Δάσους Βριλησίων, έκτασης 152,93 στρέμματα, η οποία μπορεί να προσφέρει ακόμη και διπλασιασμό του ποσοστού των ελεύθερων χώρων – από 9,41% σήμερα σε 18,75%.

1..5.1 Φυσικό Περιβάλλον Δ. Βριλησίων

Σύμφωνα με το Ν.1650 /86, υπό καθεστώς προστασίας βρίσκονται τόσο το ρέμα Πολυδρόσου (Πεντέλης - Χαλανδρίου), όσο και η παραρεμάτια περιοχή του. Συγκεκριμένα με το Π.Δ. 9-8-95 όπως δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 659/Δ/6-9-95, χαρακτηρίστηκε το χειμαρικό ρέμα Πεντέλης – Χαλανδρίου ως προστατευόμενο τοπίο και καθορίστηκαν τα όρια ζωνών προστασίας αυτού με επιβολή όρων απαγορεύσεων και περιορισμών εντός αυτών. Τμήμα αυτού του χειμαρικού ρέματος διέρχεται στις παρυφές του Δήμου και αποτελεί το όριο με τους γειτονικούς δήμους Αμαρουσίου και Χαλανδρίου.

Πιο συγκεκριμένα, θεσμοθετήθηκε ζώνη Α μέσα στην κοίτη και τα πρανή του ρέματος μέχρι την ρυμοτομική γραμμή του εν επαφή οικοδομήσιμου χώρου που χαρακτηρίστηκε “προστατευόμενος φυσικός σχηματισμός” και ζώνη Β στην οποία περιλαμβάνονται τα πρώτα οικοδομικά τετράγωνα που έχουν πρόσωπο στην ρεματιά (ζώνη Α) που χαρακτηρίστηκε "προστατευόμενο αστικό τοπίο". Οι περιοχές προστασίας έχουν περιορισμούς και απαγορεύσεις που με πολύ αναλυτική περιγραφή αναφέρονται στο σχετικό διάταγμα που βρίσκεται στο παράρτημα της παρούσας. Η Α' ζώνη προστασίας που διοικητικά ανήκει στο Δήμο Βριλησίων, από την κοίτη μέχρι το πρόσωπο των πρώτων παραρεμάτων Ο.Τ., καταλαμβάνει έκταση 60,529 στρέμματα ενώ η ζώνη Β' καταλαμβάνει έκταση 116,563 στρέμματα. Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. μέσω του ευρωπαϊκού προγράμματος LIFE με μελέτη και επίβλεψη από την Δ.Ε.Ε.Α.Π. (Διεύθυνση Ειδικών Έργων Αναβάθμισης Περιοχών) χρηματοδότησε και υλοποίησε υποδειγματικά με την συνεργασία του Δήμου Βριλησίων πιλοτικό πρόγραμμα αναμόρφωσης και ανάπλασης της παραρεμάτιας περιοχής μεταξύ της οδού Σισμανογλείου και της οδού Μυκηνών. Η έκταση που διαμορφώθηκε υλοποιώντας τους όρους και τους περιορισμούς του Προεδρικού Διατάγματος προστασίας για την ζώνη Α' είναι 13,678 στρέμματα και βρίσκεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4.

Η υπόλοιπη περιοχή της ζώνης Α' έχει έκταση 46,851 στρέμματα. και δεν έχει ακόμη ενταχθεί σε αντίστοιχο πρόγραμμα ανάπλασης και διαμόρφωσης μετά την αποζημίωση βεβαίως των ιδιοκτησιών που ρυμοτομούνται καθώς και των κτισμάτων που βρίσκονται πάνω σε αυτές.

Καταρχήν, θα πρέπει να σημειωθεί στο σημείο αυτό ότι το πρανές του ρέματος έχει παραχωρηθεί στο Δήμο από τη Νομαρχία Ανατολικής Αττικής το έτος 1985 ως “κοινόχρηστη έκταση” της διανομής 1950 του αγροκτήματος Γέρακα. Για τον ακριβή υπολογισμό των επιφανειών που πρέπει να αποζημιωθούν λαμβανομένου υπόψη του ακριβούς προσδιορισμού της παραπάνω δημοτικής έκτασης πρέπει να συνταχθεί πράξη αναλογισμού αποζημίωσης σε

όλη την παραρεμάτια ζώνη Α'. Σύμφωνα με το άρθρο 6 του Π.Δ. προστασίας (ΦΕΚ 659/Δ/95) μέχρι τη σύσταση του ειδικού φορέα διαχείρισης ως τέτοιος φορέας διαχείρισης των μελετών και των έργων διαμόρφωσης ορίζεται η ΔΕΕΑΠ (Διεύθυνση Ειδικών Έργων Αναβάθμισης Περιοχών) του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής. Μέχρι σήμερα δεν έχει συσταθεί ο φορέας διαχείρισης και εξακολουθεί την αρμοδιότητα να την έχει η ΔΕΕΑΠ.

1.5.2 Αξιόλογα οικοσυστήματα και φυσικά τοπία

Ως αξιόλογα οικοσυστήματα και φυσικά τοπία καταγράφονται το Περιαστικό δάσος Βριλησσιών (περιοχή Αγίου Θεοκλήτου), η περιοχή Κρασά, το ρέμα Βριλησσού, η πρώην Ναυτική Βάση και η περιοχή του ΤΥΠΕΤ, τα οποία τοπονύμια και φαίνονται στο Χάρτη 3.2.



Χάρτης 3.2: Απεικόνιση των οικοσυστημάτων και των φυσικών τοπίων του Δήμου Βριλησίων (Πηγή: http://el.wikipedia.org/wiki/Αρχείο:Χάρτης_Βριλησίων_στ.jpg).



Εικόνα 3.5 Απεικόνιση του Πολιτιστικού Πάρκου ΤΥΠΕΤ του Δήμου Βριλησίων (Πηγή: http://el.wikipedia.org/wiki/Αρχείο:Φωτογραφία_στ.jpg).

1..5.3 Χώρος αστικού πρασίνου: Πάρκο ‘Μαρία Κάλλας’ – πρώην Ναυτική Βάση

Σύμφωνα με το πρώτο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Βριλησσιών και την Υπουργική Απόφαση 71869/3127/24-10-1986 όπως δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 1135/Δ/25-11-86, ο στρατιωτικός χώρος της Ναυτικής βάσης, ο οποίος απαλλοτριώθηκε για τη συγκεκριμένη στρατιωτική χρήση από το Ελληνικό Δημόσιο το 1958 (ΦΕΚ 78/Α/16-5-58) και με το Προεδρικό Διάταγμα 456/83 (ΦΕΚ 172/Α/83) είχε χαρακτηριστεί Ναυτικό οχυρό, υπήχθη σε πολεοδομική ρύθμιση χαρακτηριζόμενο στο κείμενο σαν "Αθλητικές εγκαταστάσεις πυρήνας Α" και ως "χώρος αστικού πρασίνου". Οι αθλητικές εγκαταστάσεις πυρήνα Α περιλαμβάνουν τις εξής δραστηριότητες: γήπεδο στίβου, ποδοσφαίρου, γήπεδα μικτής χρήσης αθλοπαιδιών, αποδυτήρια, βοηθητικούς χώρους και κερκίδες.

Με την πολεοδομική μελέτη ένταξης στο σχέδιο πόλης της περιοχής Πάτημα (Πολεοδομική Ενότητα 4), με το Π.Δ. 11-8-87 (ΦΕΚ 859/Δ/8-9-87), ο χώρος χαρακτηρίζεται ως χώρος "κοινοτικών αθλητικών εγκαταστάσεων κοινοχρήστου πρασίνου" με όρους δόμησης για αθλητικές εγκαταστάσεις: κάλυψη 40%, σ.δ. = 0,40, μέγιστο ύψος = 11 μ. και καθορισμό περιγραμμάτων κτιρίων (Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.21).

Λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004, οι χωροθετήσεις που έλαβαν χώρα διευθετήθηκαν με το Νόμο 2947/01, άρθρο 3 όπου χωροθετήθηκε εντός της Ναυτικής Βάσης το Κέντρο Διανομής 10 της ΔΕΗ, ενώ με το άρθρο 21 παρ. 3 του ίδιου Νόμου, όπως τροποποιήθηκε και επαναδιατυπώθηκε με το άρθρο 82 παρ. 11 του Νόμου 3057/02, χωροθετήθηκε "η ανέγερση δημοτικού χώρου στάθμευσης, δημόσιου θερινού κινηματογράφου" και δίδεται η εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (πρώην ΠΕΧΩΔΕ), Εθνικής Άμυνας και Πολιτισμού με κοινή απόφασή τους να τροποποιήσουν το εγκεκριμένο σχέδιο και να καθορίσουν όρους και περιορισμούς δόμησης και τυχόν ειδικότερες χρήσεις γης και τη γενική διάταξη των εγκαταστάσεων του κέντρου διανομής της ΔΕΗ.

Με την 7069/17-2-2003 (ΦΕΚ 158/Δ/26-2-2003) κοινή απόφαση Υπουργών Περιβάλλοντος,

Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (πρώην ΠΕΧΩΔΕ), Εθνικής Άμυνας και Πολιτισμού γίνεται η τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Βριλησίων στη θέση "Ναυτικό Οχυρό" και καθορίζονται σε αυτό:

- Κέντρο διανομής ηλεκτρικής ενέργειας (ΚΔΗΕ) 150/20 KV,
- Δημοτικός χώρος στάθμευσης,
- Δημοτικός θερινός κινηματογράφος σε σχέδιο κλίμακας 1:1000 και σε απόσπασμα χάρτη 1:5000 με τους εξής όρους δόμησης: για το χώρο ΚΔΗΕ: κάλυψη 40%, δόμηση 0,40, μέγιστο ύψος 6,70, μέγιστος όγκος κτιρίου 7.500 κ.μ. Για το Δημοτικό χώρο στάθμευσης και θερινού κινηματογράφου κάλυψη 30% (70% για τον υπόγειο χώρο στάθμευσης), σ.δ 0,30, μέγιστο ύψος 8 μ. Καθορίζεται πρασιά 5 μ. και καταργούνται τα περιγράμματα των κτιρίων στο υπόλοιπο τμήμα το Ο.Τ. 334 (415) και καθορίζονται κάλυψη 30%, σ.δ.= 0,30.

Σύμφωνα με την 3144/04 απόφαση της ολομέλειας του ΣτΕ η παραπάνω απόφαση 7069/17-2 2003 ακυρώθηκε στο σύνολό της για τους εξής λόγους:

- Με τη ρύθμιση αυτή τροποποιήθηκε ουσιαστικά το ΓΠΣ του Δήμου Βριλησίων και επιδεινώθηκε επί το δυσμενέστερο το οικιστικό περιβάλλον και οι όροι διαβίωσης των κατοίκων, όπως είχαν διαμορφωθεί με το προϊσχύον πολεοδομικό καθεστώς, γιατί επήλθε μεταβολή της χρήσης από χώρο πρασίνου και αθλητικών εγκαταστάσεων σε χώρο στάθμευσης, θερινού κινηματογράφου, Κέντρου Διανομής της ΔΕΗ και άλλων χρήσεων εκτός από χρήσεις πρασίνου.
- Δεν έγινε επίκληση *“ . . . ειδικού πολεοδομικού λόγου ο οποίος συνδυαζόμενος τυχόν με στάθμιση και άλλων μη αμιγώς πολεοδομικών αναγκών θα καθιστούσε ενδεχομένως, μετά από εκτίμηση των επιπτώσεων στο οικιστικό περιβάλλον, επιτρεπτές συνταγματικά τις συγκεκριμένες δυσμενείς για το περιβάλλον ρυθμίσεις”*.
- Είναι αντισυνταγματικές οι νομοθετικές ρυθμίσεις χωροθέτησης των χρήσεων αυτών σύμφωνα με τα : άρθρο 3 παρ. 1 παρ. 10 και άρθρο 21 παρ. 3 του Ν. 2947/01 και άρθρο

82 παρ. 11 του Ν. 3057/01.

Με βάση τα παραπάνω, από πολεοδομική άποψη ισχύουν οι προβλέψεις του αρχικού ΓΠΣ Βριλησσιών δηλαδή χώρος αστικού πρασίνου καθώς και οι καθορισμένες με το Π.Δ. ένταξης στο σχέδιο πόλης της περιοχής Πατήματος (ΦΕΚ 859/Δ/8-9-87) αθλητικές εγκαταστάσεις. Σύμφωνα δε με το ισχύον διάταγμα χρήσεων γης (Π.Δ. 23-2-87, ΦΕΚ 166/Δ/87) άρθρο 9, στην κατηγορία ελεύθεροι χώροι - αστικό πράσινο επιτρέπονται:

- Αναψυκτήρια.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις.
- Χώροι συνάθροισης κοινού που γενικά καλύπτουν τις ανάγκες και τις επιλογές του Δήμου Βριλησσιών.

Η τροποποίηση των χρήσεων γης προέρχεται από τον καθαρισμό τους τόσο σε επίπεδο ΓΠΣ όσο και σε επίπεδο τροποποίησης του σχεδίου, επομένως σε πρώτη φάση πρέπει να ληφθούν υπόψη οι νέες καταστάσεις που έχουν διαμορφωθεί και αφορούν (Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.23):

- Καταρχήν, το ήδη κατασκευασμένο κέντρο διανομής της ΔΕΗ, το οποίο καλύπτει τις ενεργειακές ανάγκες ολόκληρης της ευρύτερης περιοχής συμπεριλαμβανομένου και του Δήμου Βριλησσιών. Χρήζει ανάγκης να τεκμηριωθεί ως χρήση μέσω του Δήμου Βριλησσιών, ο οποίος κινεί την διαδικασία αναθεώρησης του ΓΠΣ όπως και τα στοιχεία τεκμηρίωσης να συνοδεύονται από τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων που διαθέτει η ΔΕΗ προκειμένου να αξιολογηθούν και να ενσωματωθούν στην μελέτη, ώστε η οποιαδήποτε μελλοντική ρύθμιση να διαθέτει επαρκή τεκμηρίωση.
- Η κατάργηση με Προεδρικό Διάταγμα του Ναυτικού Οχυρού και παραχωρήθηκε ήδη η έκταση στο Δήμο Βριλησσιών.

- Οι ανάγκες σε κοινωνικό εξοπλισμό όπως θα προκύψουν από το επόμενο στάδιο ανάλυσης της μελέτης αναθεώρησης του ΓΠΣ Βριλησίων.

1.5.4 Επικρατούσες χρήσεις γης εκτός σχεδίου Δ.Βριλησίων

Τα διοικητικά όρια του Δήμου Βριλησίων καταλαμβάνουν συνολική έκταση 3.716 στρέμματα εκ των οποίων 3.369,50 στρέμματα είναι ενταγμένα στο σχέδιο και 346,50 στρέμματα είναι εκτός σχεδίου. Οι εκτός σχεδίου εκτάσεις φαίνονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5 και όπως έχει ήδη αναφερθεί είναι το Περιαστικό Δάσος Βριλησίων, η Περιοχή Κρασά και η Ζώνη Α ρέματος Πεντέλης – Χαλανδρίου.

Για τις εκτός σχεδίου περιοχές του Δήμου οι επικρατούσες χρήσεις αναλύονται στις παρακάτω (Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.26):

- Δασική Έκταση είναι το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής, δηλαδή έκταση 142,1 στρέμματα ή ποσοστό 93%, η έκταση έχει καταχωρηθεί στο Ελληνικό Δημόσιο.
- Στο Δήμο Βριλησίων έχει καταγραφεί έκταση περίπου 2,1 στρεμμάτων δίπλα στο Δημοτικό Θέατρο “Αλίκη Βουγιουκλάκη” (πρώην Νταμάρι). Ιδιωτικές εκτάσεις έχουν καταγραφεί μόνο επί της Λ. Πεντέλης, όπου και οι ταβέρνες - ουζερί (Νησιώτισσα -Αιγαίο) συνολικής έκτασης περίπου 8,8 στρέμματα.
- Για την περιοχή πρώην Κρασά, η έκταση συνολικά είναι 133,30 στρέμματα και ορίζεται ανατολικά με το ρέμα του Βριλησίου, Δυτικά με την οδό Καλαβρύτων, Βόρεια με το διοικητικό όριο με την κοινότητα Παλαιάς Πεντέλης. Σύμφωνα με την 2030/2000 πράξη χαρακτηρισμού του Δασαρχείου Πεντέλης 60,4 στρέμματα είναι αγροτικές εκτάσεις για τις ποίες η πράξη έχει τελεσιδικήσει ενώ η πόλυκτη έκταση δηλ. 72,9 στρέμματα είναι δασική έκταση που δεν έχει ακόμα τελεσιδικήσει λόγω προσφυγών από ιδιώτες και τον Δήμο Βριλησίων. Στο χάρτη του Παραρτήματος 5 παρατηρούνται από το υπόβαθρο

υφιστάμενες χρήσεις (κυρίως κατοικίες), οι οποίες αποτελούν αυθαίρετες κατασκευές και πολλές από αυτές βρίσκονται μέσα στο χαρακτηρισμένο δασικό χώρο.

- Για την περιοχή του ρέματος Πεντέλης - Χαλανδρίου θεσμοθετήθηκε Ζώνη Α μέσα στην κοίτη και τα πρανή του ρέματος μέχρι την ρυμοτομική γραμμή του εν επαφή οικοδομήσιμου χώρου που χαρακτηρίστηκε “προστατευόμενος φυσικός σχηματισμός.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΔΗΜΟΥ ΒΡΙΑΛΗΣΣΙΩΝ

4.1 Το πρόβλημα της στάθμευσης

Το θέμα της στάθμευσης απασχολεί όλο και περισσότερο τους κατοίκους του Δήμου μιας και δημιουργούνται θρομβώσεις σε οδούς υπερτοπικής κυρίως στάθμευσης από χρήστες του μετρό των γειτονικών δήμων και συγκεκριμένα γύρω από το σταθμό Μετρό Δουκίσσης Πλακεντίας σε περιοχές μάλιστα αμιγούς κατοικίας. Ομοίως, προβλήματα στάθμευσης αλλά διαφορετικού χαρακτήρα υφίστανται και στη Λ. Πεντέλης συμπεριλαμβανομένων των καθέτων προς αυτήν δρόμων, λόγω της συνεχούς συσσώρευσης διαφορετικών εμπορικών χρήσεων όπως είναι οι τράπεζες και τα κέντρα αναψυχής.

Η ίδια κατάσταση επικρατεί και περίξ της πλατείας Αναλήψεως ιδίως μετά την ενοποίηση και πεζοδρόμηση της (Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.28). Έτσι, σε αυτές τις περιπτώσεις τα προβλήματα στάθμευσης μπορούν να αντιμετωπιστούν με διαχειριστικά μέσα, δηλαδή μετακινήσεις σε συνδυασμό με την ενθάρρυνση της χρήσης του ποδηλάτου και με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφερθεί ότι στις περιοχές κατοικίας το παραπάνω φαινόμενο δεν είναι τόσο έντονο ακόμη και οι ανάγκες καλύπτονται από τις θέσεις εκτός οδού που έχουν κατασκευαστεί αλλά και με παρόδια στάθμευση.

Σίγουρα στο άμεσο μέλλον και λόγω της ραγδαίας αύξησης του πληθυσμού, θα προκύψουν προβλήματα στις περιοχές αυτές. Ένας ακόμη λόγος που ενισχύει το παραπάνω θα είναι και η εκρηκτική αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ αυτοκινήτων. Στην παρούσα φάση ο προσδιορισμός νέων συντελεστών εξασφάλισης θέσεων στάθμευσης εκτός οδού για τον Δήμο, δεν εντάσσεται στα πλαίσια του ΓΠΣ, θα πρέπει όμως να θεωρηθεί ως σημαντικό επικουρικό στοιχείο στην υλοποίηση του Χωροταξικού Σχεδίου, ιδίως όσον αφορά τις ειδικές χρήσεις, μιας και θα καθορίσει ή όχι την εγκατάστασή τους.

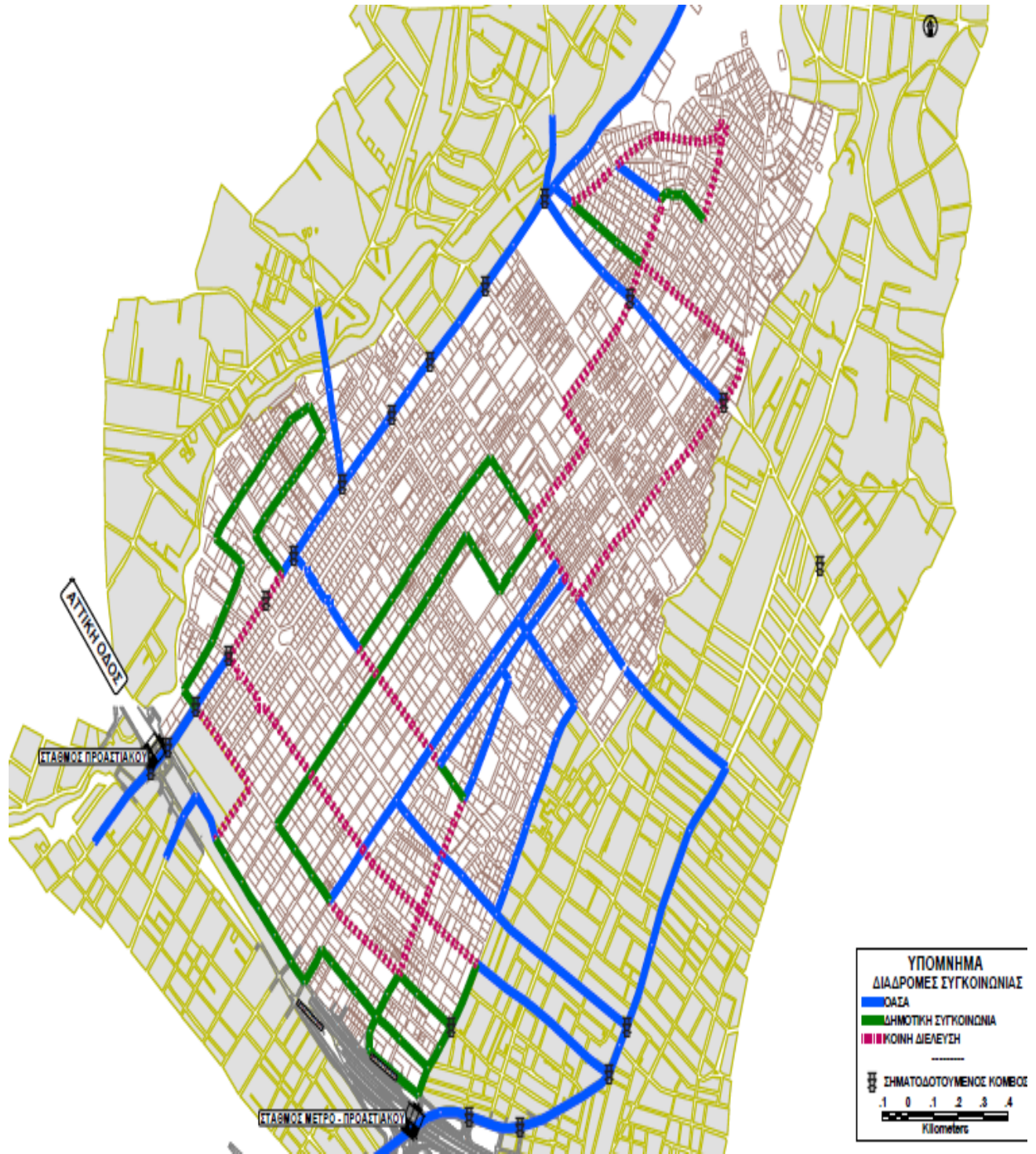
Ωστόσο, από την άλλη πλευρά, η ανάπτυξη εμπορικών χρήσεων κατά μήκος των οδών του πρωτεύοντος δικτύου (Λ. Πεντέλης και Αναπαύσεως) είναι ένα θέμα τεράστιας για το Δήμο σημασίας μιας και μπορεί να θεωρείται ως μια διαμορφωμένη κατάσταση μη αναστρέψιμη αλλά είναι αντιμετωπίσιμη από τώρα και στο εξής, αρκεί να γίνει προσπάθεια ώστε να εξασφαλιστεί η όσο το δυνατόν λειτουργική ακεραιότητα αυτών των οδών με νέα λήψη μέτρων ακόμη και θέσπισης νέων χρήσεων γης.

4.2 Μεταφορές και Δημόσια Συγκοινωνία

Η λειτουργία των σταθμών Μετρό και Προαστιακού (Δουκίσσης Πλακεντίας) και του σταθμού προαστιακού Λ. Πεντέλης αποτελεί ισχυρό κόμβο καθημερινής μετακίνησης για χιλιάδες πολίτες. Η εναλλακτική λύση που προσφέρουν στις μαζικές μετακινήσεις το Μετρό και ο Προαστιακός, έχουν αυξήσει σημαντικά την προσπελασιμότητα του Δήμου από και προς το μεγαλύτερο μέρος της Πρωτεύουσας. Θεωρείται όμως βέβαιο πως η ύπαρξη μεγάλων νοσοκομειακών μονάδων στα όρια του Δήμου (Σισμανόγλειο, Φλέμινγκ, ΠΙΚΠΑ Πεντέλης) μαζί με τις ανάγκες των εργαζομένων και των επισκεπτών θα δημιουργήσουν μελλοντικά μεγάλη επιβάρυνση στους δρόμους προσπέλασης προς αυτά εφόσον δεν μειωθεί η ανάγκη χρήσης του αυτοκινήτου στις μετακινήσεις με ταυτόχρονη ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Επιπρόσθετα, οι μελλοντικές επεκτάσεις του Μετρό και η αναβάθμιση του προαστιακού θα αυξήσουν ακόμα περισσότερο την ελκυστικότητα του Δήμου. Οι εξελίξεις αυτές με τη σειρά τους προκαλούν προβλήματα όπως είναι η παρόδια στάθμευση στην περιοχή των σταθμών για μετεπιβίβαση. Το θέμα αυτό θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με παρέμβαση διαχειριστικού χαρακτήρα όπως έχει ήδη αναφερθεί και στις προηγούμενες παραγράφους, όπως τη δρομολόγηση τροφοδοτικών λεωφορείων από και προς τους σταθμούς.

Προληπτικά ο Δήμος έχει ήδη προχωρήσει στη λειτουργία δημοτικής συγκοινωνίας και ο ΟΑΣΑ στην αναδιάρθρωση των γραμμών του. Παρατηρώντας τον *Χάρτη 4.1*, φαίνονται τα οδικά τμήματα από όπου διέρχεται η δημόσια συγκοινωνία. Η αυξημένη προσπελασιμότητα των περιοχών που περιβάλλουν τους σταθμούς, τόσο με Δημόσια Συγκοινωνία, όσο και οδική (Αττική Οδός), αναμένεται να προσελκύσει χρήσεις υψηλής προσπελασιμότητας.

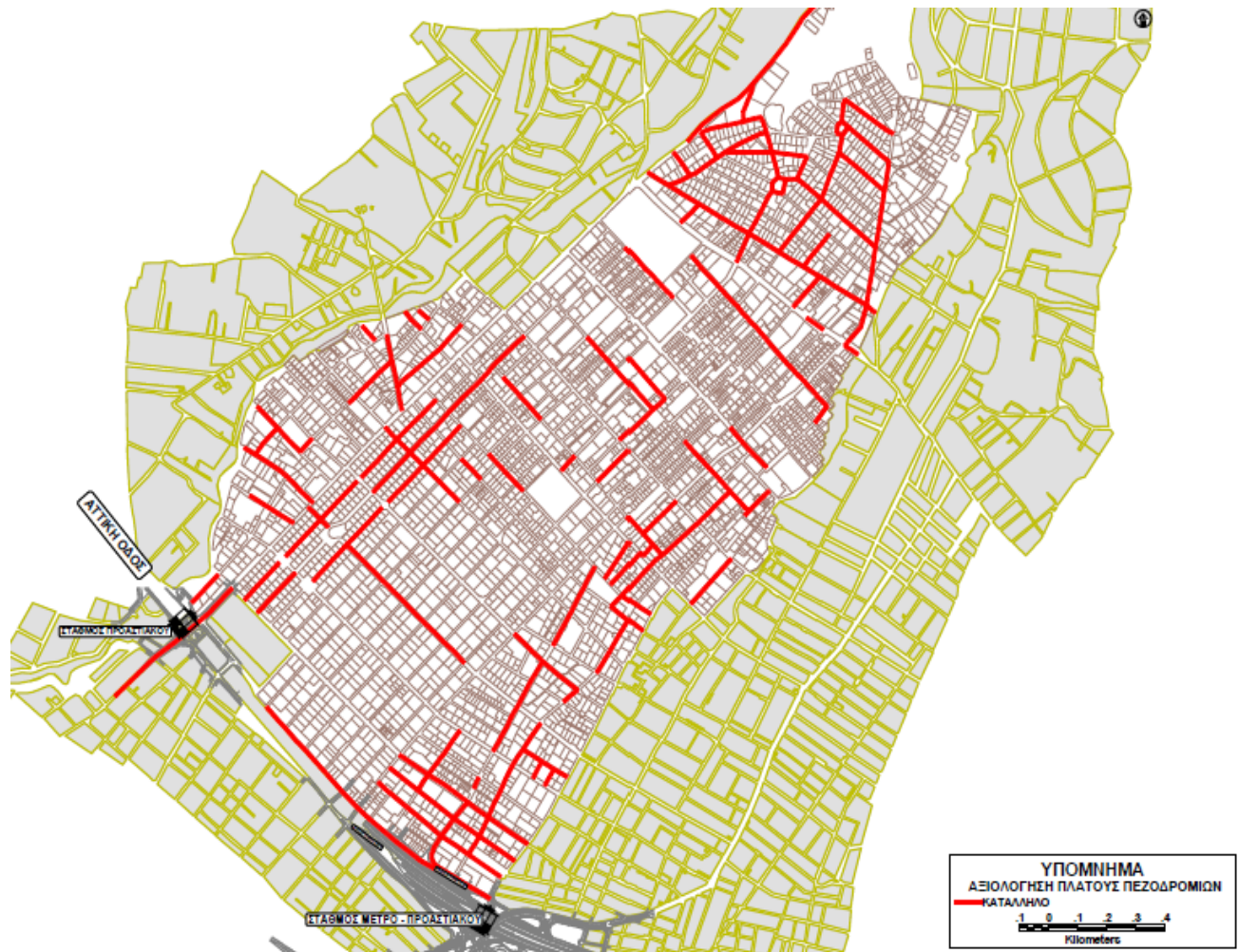


Χάρτης 4.1: Οδικά τμήματα Δημόσιας Συγκοινωνίας Δ. Βριλησίων (Πηγή: Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.26).

4.3 Μεταφορές με άλλα Δίκτυα (Πεζοί – Ποδήλατα)

4.3.1 Δίκτυα Κίνησης Πεζών

Ακολουθώντας, παρατηρώντας τον *Χάρτη 4.2*, αξιολογούνται τα υφιστάμενα πλάτη πεζοδρομίων σε σχέση με τα πρότυπα της Υπουργικής Απόφασης 10788. Όπως φαίνεται από το σχήμα υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός οδών όπου τα πρότυπα δεν τηρούνται και ο οδικός χώρος θα πρέπει να μοιράζεται μεταξύ οχημάτων και πεζών. Είναι χαρακτηριστικό ότι στην Λ. Πεντέλης, όπου έχουν συγκεντρωθεί εμπορικές χρήσεις το πλάτος πεζοδρομίου υπολείπεται σημαντικά των 4 μ (Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.30). που προβλέπεται από την Υπουργική Απόφαση. Στην περίπτωση αυτή όμως συνυπολογίζονται και οι πρασιές των κτιρίων χωρίς αυτές να αποτελούν μία ενιαία επιφάνεια. Το πρόβλημα αυτό μπορεί να εντοπιστεί εφόσον ενοποιηθούν οι πρασιές με τα πεζοδρόμια.



Χάρτης 4.2: Υφιστάμενα πλάτη πεζοδρομίων Δ. Βριλησίων (Πηγή: Γεωργούλα et al., 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.26).

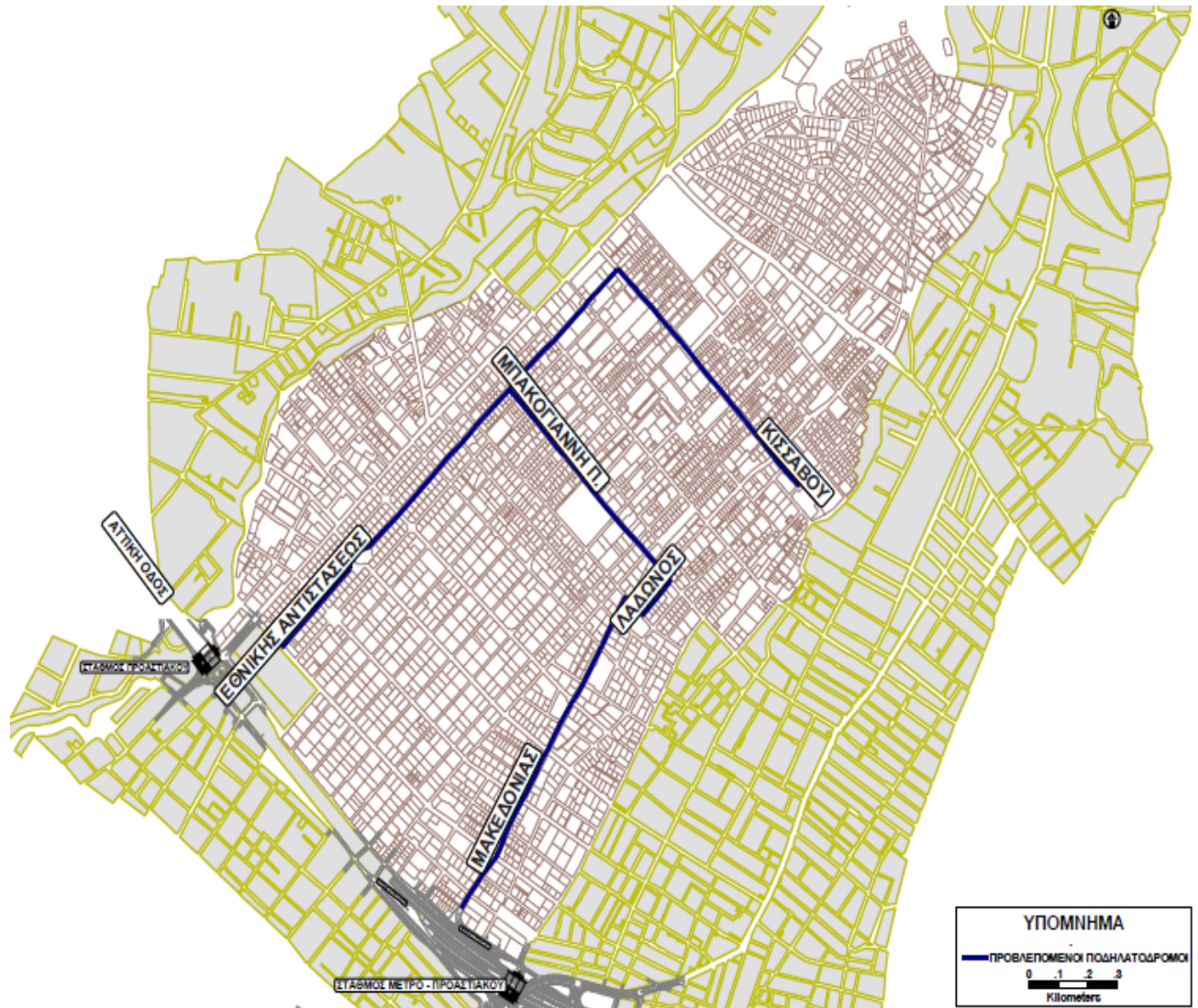
4.3.2 Δίκτυα Κίνησης Ποδηλάτων

Ο αριθμός ατόμων που κάνουν ποδήλατο στη χώρα μας είναι κατά πολύ μικρότερος απ ότι σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες (Ολλανδία, Γαλλία, Μεγάλη Βρετανία). Δικαιολογίες δεν υπάρχουν μιας και οι ημέρες κατά τις οποίες ο καιρός είναι απαγορευτικός στη χώρα μας είναι ελάχιστες. Αντιθέτως, στις βόρειες χώρες, όπου οι καιρικές συνθήκες είναι συχνά ακραίες (θερμοκρασία υπό το μηδέν, έντονη βροχόπτωση, χαλάζι) οι άνθρωποι χρησιμοποιούν το ποδήλατο χειμώνα-καλοκαίρι εις βάρος του αυτοκινήτου. Σε βάθος χρόνου θα ήταν λογικό ότι το ποδήλατο θα πρέπει να κινείται στο σύνολο του οδικού δικτύου ως ισότιμος χρήστης μαζί με τα μηχανοκίνητα οχήματα αρκεί να παρθούν μέτρα τα οποία να δίνουν κίνητρα στο μέσο χρήστη.

Για παράδειγμα, σε αστικές περιοχές, όπως το κέντρο του Δήμου Βριλησσιών, αρκεί να αναλογιστεί κανείς ότι τα ποδήλατα δεν πληρώνουν φόρους, ούτε βενζίνη και τέλη κυκλοφορίας παρά μόνο ένα απλό service και μάλιστα με λίγα χρήματα και πόσα χρήματα αντίστοιχα απαιτούνται για ένα service για ένα αυτοκίνητο. Σύμφωνα με μετρήσεις, το ποδήλατο είναι κατά δύο φορές γρηγορότερο από ότι το αυτοκίνητο σε ώρες αιχμής, ενώ μπορούμε να παρκάρουμε το ποδήλατο οπουδήποτε αφού σε μια θέση στάθμευσης ενός αυτοκινήτου μπορούμε να παρκάρουμε 20 ποδήλατα (Πηγή: <http://8848m.wordpress.com/2007/07/11/podilato-2/>). Τέλος, το ποδήλατο δεν ρυπαίνει ούτε προκαλεί θόρυβο, έτσι 6.5 χιλιόμετρα με ποδήλατο κρατούν 5.6 kg σε ρύπους αέρα που επιβαρύνουν την ατμόσφαιρα όταν κινούμαστε με ΙΧ.

Ανάλογα με τη μορφολογία της πόλης αναμένεται και η εφικτότητα σχεδιασμού ποδηλατόδρομων. Για παράδειγμα, λόγω των προβλημάτων κλίσεων στο τμήμα του Δήμου βόρεια της οδού Αναπαύσεως δεν υπάρχει λειτουργικότητα χρήσης και άρα οι ποδηλατόδρομοι είναι δύσκολο να υλοποιηθούν. Έτσι, ο Δήμος έχει προχωρήσει στην επιλογή οδικών τμημάτων στα οποία θα διαμορφωθεί σε πρώτη φάση ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων στις οδούς Μπακογιάννη από Λάδωνος μέχρι Εθνικής Αντιστάσεως, Εθνικής Αντιστάσεως από Κισάβου μέχρι 25ης Μαρτίου, Κισάβου από Ολυμπιονικών μέχρι Εθνικής Αντιστάσεως και κατά μήκος

των οδών Λάδωνος και Μακεδονίας (Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.30). Ήδη μάλιστα κατασκευάστηκε και παραδόθηκε το τμήμα του ποδηλατοδρόμου της οδού Μπακογιάννη από Λάδωνος μέχρι Λυκαβηττού (Χάρτης 4.3).



Χάρτης 4.3: Δίκτυο προτεινόμενων ποδηλατόδρομων Δ. Βριλησίων (Πηγή: Γεωργούλα *et al.*, 2004, *Τροποποίηση ΓΠΣ*, σελ.26).

4.4 Αξιολόγηση προβλημάτων πολεοδομικής δομής

Στον αντίποδα των πλεονεκτημάτων που προαναφέρθηκαν εντοπίζονται τα παρακάτω προβλήματα σε συνδυασμό με τα θεσμοθετημένα πολεοδομικά σταθερότυπα (Υπουργική απόφαση 10788/2004 ΦΕΚ 285/Δ/2004) και για τον σημερινό (40.312 κάτοικοι) και για τον μελλοντικό πληθυσμό της εικοσαετίας (65.000 κάτοικοι):

Λόγω της ραγδαίας πληθυσμιακής αύξησης, που προαναφέρθηκε και παρόλα τα κοινωφελή και κοινόχρηστα έργα, που υλοποιούνται στον Δήμο με ταχύτατους ρυθμούς, οι ανάγκες σε κοινωφελή και κοινόχρηστο εξοπλισμό για τον σημερινό πληθυσμό είναι μεγάλες. Ακολουθεί ο συγκεντρωτικός Πίνακας 4.1 για το σύνολο του Δήμου.

Α/Α	Χρήσεις Περιοχής	Χρήστες - κάτοικοι	Σταθερότυπο ανά χρήστη			Απαιτούμενη κοιν. υποδομή			Αξιοποιούμενη υπάρχουσα κοιν. υποδομή (στρ. μονάδες)	Αναγκαία νέα κοιν. υποδομή (στρ. μονάδες)		
			Από	(τ.μ./κάτοικο)		Από	(στρ. μονάδες)					
1.	Διοίκηση	40312	Από	0.1	έως	1.0	Από	4.03	έως	40.31	11.31	-7.28
2.	Εκπαίδευση											
2.1.	Νηπιαγωγείο	40312x2% = 806.24	Από	15	έως	24.0	Από	12.09	έως	19.35		
2.2.	Δημοτικό	40312x10% = 4031.20	Από	7	έως	11.0	Από	28.22	έως	44.34		
								40.31		63.69	27.39	12.92
2.3.	Γυμνάσιο-Λύκειο	40312x9% = 3628.08	Από	7	έως	11.0	Από	25.40	έως	39.91	16.38	9.02
2.4.	Βρεφονηπιακοί Σταθμοί	40312x2% = 806.24	Από	8.0	έως	8.0	Από	6.45	έως	6.45	5.20	1.25
3.	Αθλητισμός	40312	Από		έως		Από	140.00	έως	140.00	24.56	115.44
4.	Πολιτιστικές λειτουργίες	40312	Από	0.1	έως	0.1	Από	4.03	έως	4.03	3.12	0.91
5.	Ελεύθεροι χώροι Π.Ε.	40312	Από	2.5	έως	2.5	Από	100.78	έως	100.78	113.64	-12.86
6.	Ελεύθεροι χώροι πόλης	40312	Από	5.5	έως	5.5	Από	221.72	έως	221.72	234.90	-13.18
	ΣΥΝΟΛΟ							542.72		616.89	436.50	106.22

Πίνακας 4.1: Ανάγκες σε κοινωφελή και κοινόχρηστο εξοπλισμό Δ. Βριλησίων (Γεωργούλα et al., 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ. 53).

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθούν τα εξής:

- Στους ελεύθερους χώρους πολεοδομικής ενότητας περιλαμβάνεται και ο ελεύθερος χώρος της ναυτικής βάσης με εμβαδό τα 48,34 στρέμματα.
- Στους ελεύθερους χώρους πόλης περιλαμβάνονται η Ζώνη Α ρέματος με εμβαδό τα 60,53 στρέμματα, το Περιαστικό Δάσος Βριλησίων με εμβαδό τα 153,05 στρέμματα, δημοτικές και δημόσιες εκτάσεις περιοχής Κρασά με εμβαδό τα 9 στρέμματα, καθώς και το Πάρκο της Αττικής Οδού με εμβαδό τα 12,32 στρέμματα.

Η λεωφόρος Πεντέλης, που διασχίζει τον Δήμο, αφενός λόγω της υπερτοπικής κυκλοφορίας μιας και αποτελεί κύρια πρόσβαση για τους δήμους Παλαιάς, Νέας Πεντέλης και Μελισσίων καθώς και για τους δήμους Νέας Μάκρης και Μαραθώνα, αφετέρου λόγω της ανάπτυξης σημαντικότερης γραμμικής εμπορικής δραστηριότητας καθόλο το μήκος της, παρουσιάζει συμπτώματα κορεσμού και προκαλεί διάσπαση της συνοχής του οικιστικού ιστού. Είναι απαραίτητο, επομένως, να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για ανάλυση του προβλήματος. Η διαπλάτυνση του οδοστρώματος, έργο υπό εξέλιξη σήμερα, θα δώσει προσωρινή βελτίωση στην κυκλοφορία, ταυτόχρονα όμως θα συγκεντρώσει μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο και πιθανά εντονότερες χρήσεις, με κίνδυνο η κατάσταση στο μέλλον να είναι πολύ δυσμενέστερη της σημερινής.

Τα μεγάλα κυκλοφοριακά έργα που προαναφέρθηκαν και τα οποία αποτελούν αναπτυξιακά πλεονεκτήματα για τον Δήμο Βριλησίων, αποτελούν ταυτόχρονα και κίνδυνο να έχουν δυσμενή από περιβαλλοντική άποψη αποτελέσματα για τον Δήμο, λόγω προσέλευσης χρήσεων υπερτοπικών που θα επιβαρύνουν την περιοχή, λόγω αύξησης υπερτοπικής κυκλοφορίας όσο και λόγω της δημιουργίας μεγάλων αναγκών στάθμευσης για τους κατοίκους των όμορων δήμων που θα χρησιμοποιήσουν τους σταθμούς Δουκίσσης Πλακεντίας και του προαστιακού σιδηρόδρομου. Τα αποτελέσματα αυτού του προβλήματος είναι ήδη ορατά σε ευρύτερη περιοχή του Δήμου Βριλησίων, γύρω από τον σταθμό Δουκίσσης Πλακεντίας και θα γίνουν ορατά και στην περιοχή του σταθμού του προαστιακού σιδηροδρόμου, μόλις αυτός λειτουργήσει καθώς:

- Η μη ολοκλήρωση μέχρι σήμερα του δικτύου ομβρίων προκαλεί έντονα πλημμυρικά

φαινόμενα σε μεγάλη έκταση του Δήμου.

- Το Δημαρχείο λειτουργεί σε χώρο αμιγούς κατοικίας και είναι ανεπαρκές σε χώρους, τόσο για σήμερα, όσο και κυρίως για την μελλοντική ανάπτυξη του Δήμου. Βέβαια, πάνω σε αυτό το θέμα συζητείται το σχέδιο «Καλλικράτης», το οποίο προβλέπει την συγχώνευση των υπάρχουσων νομαρχιών σε 13 περιφέρειες, με αιρετούς περιφερειάρχες, και μείωση των δήμων από 1.034 σε μόλις 370. Το σχέδιο αυτό προβλέπει τη μετατροπή των νομαρχιών σε διαμερίσματα των περιφερειών καθώς και την εκλογή των περιφερειακών συμβούλων με τοπική αναφορά στις παλαιές νομαρχίες. Σύμφωνα με τις ρυθμίσεις που έχουν τεθεί σε δημόσια διαβούλευση:

- Στη θέση των 76 Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου που σήμερα αποτελούν τις Νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις δημιουργούνται αιρετές περιφέρειες σε αριθμό ανάλογο των 13 κρατικών σημερινών περιφερειών (καταργούνται οι νομαρχίες).

- Ταυτόχρονα, τα περίπου 6.000 Νομικά Πρόσωπα και Δημοτικές Επιχειρήσεις των Δήμων μειώνονται σε λιγότερα από 2.000, καταργούνται δηλαδή περίπου 4.000.

- Επίσης, θεμελιώνονται έως 7 Γενικές Διοικήσεις που αντικαθιστούν τις 13 κρατικές περιφέρειες ως τις αποκεντρωμένες κρατικές οντότητες την ύπαρξη των οποίων επιβάλει το Σύνταγμα.

- Θα υπάρξει πρόβλεψη για την κατανομή των πόρων με γεωγραφικά, οικονομικά και πληθυσμιακά κριτήρια.

- Οι πόροι της τοπικής αυτοδιοίκησης θα συνδεθούν με το ΦΠΑ για την καταπολέμηση της φοροδιαφυγής.

- Προβλέπεται αλλαγή του τρόπου ελέγχου των πόρων, θα υπάρξει υποχρεωτική ανάρτηση των διοικητικών αποφάσεων στο Διαδίκτυο, ενώ θα συσταθεί αυτοτελής υπηρεσία ελέγχου των ΟΤΑ.

- Κονδύλια ύψους 650 εκατ. ευρώ από το ΕΣΠΑ αναθεωρούνται και προσαρμόζονται για να στηριχθεί η αλλαγή αυτή αλλά και να προσληφθεί το απαραίτητο επιστημονικό

προσωπικό (νομικοί, οικονομολόγοι και μηχανικοί), οι οποίοι θα στελεχώσουν την τοπική αυτοδιοίκηση υπό τον όρο ότι τα νέα στελέχη - επιστήμονες θα παραμένουν επί μία δεκαετία τουλάχιστον στους δήμους στους οποίους και θα εργάζονται.

- Θα δημιουργηθούν ηλεκτρονικά δημοτικά ΚΕΠ, θα αρχίσει να αξιοποιείται η «έξυπνη» κάρτα δημότη, ενώ οι δήμοι θα εξοπλιστούν με ΑΤΜ τα οποία θα συνδεδεμένα με το ηλεκτρονικό ΚΕΠ και θα παρέχουν υπηρεσίες στους πολίτες 24 ώρες το 24ωρο επί 365 μ έ ρ ε ς .

- Προβλέπεται διοικητική «βοήθεια στο σπίτι» για τους δημότες που δεν μπορούν να έχουν πρόσβαση στις δημοτικές υπηρεσίες και θα θεσμοθετηθεί ο «δημοτικός ανταποκριτής», δηλαδή υπάλληλος που θα εξυπηρετεί τους κατοίκους με αξιοποίηση και των νέων τεχνολογιών.

- Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι οι Δημόσιες και Δημοτικές εκτάσεις δεν έχουν χαρακτηριστεί σαν κοινόχρηστος και κοινωφελής εξοπλισμός για την κάλυψη των αναγκών του Δήμου.
- Τέλος, οι κατευθύνσεις τόσο του αρχικού ΓΠΣ, όσο και των μεταγενέστερων τροποποιήσεών του, όσον αφορά την θέση και τις χρήσεις του πολεοδομικού κέντρου του Δήμου και των τοπικών πολεοδομικών κέντρων καθώς και τις χρήσεις του λοιπού αστικού ιστού δεν έχουν υλοποιηθεί σε σημαντικό βαθμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΙ ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ ΑΝΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ Δ.ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ

Όπως φαίνεται και στο χάρτη του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 8, οι συντελεστές δόμησης ανά πολεοδομική ενότητα είναι οι εξής:

- **Περιοχή Πάτημα**

Διατάγματα	ΦΕΚ 859Δ/87	
Αρτιότητα	Εμβαδόν (Ε)	Ε = 1000 τ.μ.
	Πρόσωπο (Π)	Π = 20 μ.
Παρέκκλιση (προ ΦΕΚ 297Δ/98)	Εμβαδόν (Ε)	Ε = 150 τ.μ.
	Πρόσωπο (Π)	Π = 8 μ.
Συντελεστής Δόμησης	Σ.Δ.. = 0.80	
Κάλυψη	Κ = 40%	
Ύψος	Υ = 8.60 μ. + 2 μ. Στέγη (Όχι ΡΙΛΟΤΙΣ)	
Παρατηρήσεις	ΕΠΑΕ για τα έχοντα πρόσωψη στις οδούς Πεντέλης και Αναπαύσεως.	

Πίνακας 5.1: Υφιστάμενοι Όροι Δόμησης ΠΕ 'Πάτημα Βριλησσιών' (Πηγή: Πολεοδομία Ανατολικού Τομέα Νομαρχίας Αθηνών).

- **Περιοχή Άνω Πάτημα**

Διατάγματα	ΦΕΚ 682Δ/90	
Αρτιότητα	Εμβαδόν (Ε)	Όπως διενεργήθηκε η Διανομή
	Πρόσωπο (Π)	Όπως διενεργήθηκε η Διανομή
Παρέκκλιση (προ ΦΕΚ 297Δ/98)	Εμβαδόν (Ε)	-
	Πρόσωπο (Π)	-

Συντελεστής Δόμησης	Σ.Δ.. = 0.80
Κάλυψη	K = 40%
Ύψος	Υ = 11 μ. + 1 μ. (PILOTIS)
Παρατηρήσεις	Προ ΓΟΚ/85 Κάλυψη Άρθρο 76 ΓΟΚ/73

Πίνακας 5.2: Υφιστάμενοι Όροι Δόμησης ΠΕ ‘Άνω Πάτημα Βριλησσιών’. (Πηγή: Πολεοδομία Ανατολικού Τομέα Νομαρχίας Αθηνών).

- **Περιοχή Κάτω Πάτημα**

Διατάγματα	30/03/99 ΦΕΚ 209Δ/99	
Αρτιότητα	Εμβαδόν (Ε)	E = 200 τ.μ.
	Πρόσωπο (Π)	Π = 10 μ.
Παρέκκλιση (προ ΦΕΚ 297Δ/98)	Εμβαδόν (Ε)	-
	Πρόσωπο (Π)	-
Συντελεστής Δόμησης	Σ.Δ.. = 0.80	
Κάλυψη	K = 50%	
Ύψος	Υ = 8.60 μ. + 2 μ. Σκεπή (max κλίση 30%). ή + 1 μ. Στηθαίο και Δεξαμενή.	
Παρατηρήσεις	-	

Πίνακας 5.3: Υφιστάμενοι Όροι Δόμησης ΠΕ ‘Κάτω Πάτημα Βριλησσιών’. (Πηγή: Πολεοδομία Ανατολικού Τομέα Νομαρχίας Αθηνών).

- **Περιοχή Π-Ι**

Διατάγματα	17/10/53 ΦΕΚ 309Α/53 ΦΕΚ 682Δ/90
-------------------	--

Αρτιότητα	Εμβαδόν (Ε)	Ε = 400 τ.μ.
	Πρόσωπο (Π)	Π = 13 μ.
Παρέκκλιση (προ ΦΕΚ 297Δ/98)	Εμβαδόν (Ε)	-
	Πρόσωπο (Π)	-
Συντελεστής Δόμησης	Σ.Δ.. = 1.00	
Κάλυψη	Κ = 40%	
Ύψος	Υ = 14 μ. + 1 μ. (PILOTIS).	
Παρατηρήσεις	Πανταχόθεν Ελεύθερο.	

Πίνακας 5.4: Υφιστάμενοι Όροι Δόμησης ΠΕ 'Π-Ι' Δ.Βριλησίων. (Πηγή: Πολεοδομία Ανατολικού Τομέα Νομαρχίας Αθηνών).

- **Περιοχή Π-ΙΙ**

Διατάγματα	17/10/53 ΦΕΚ 309Α/53 ΦΕΚ 682Δ/90	
Αρτιότητα	Εμβαδόν (Ε)	Ε = 900 τ.μ.
	Πρόσωπο (Π)	Π = 16 μ.
Παρέκκλιση (προ ΦΕΚ 297Δ/98)	Εμβαδόν (Ε)	Ε = 400 τ.μ.
	Πρόσωπο (Π)	Π = 13 μ.
Συντελεστής Δόμησης	Σ.Δ.. = 1.00	
Κάλυψη	Κ = 40%	
Ύψος	Υ = 14 μ. + 1 μ. (PILOTIS).	
Παρατηρήσεις	-	

Πίνακας 5.5: Υφιστάμενοι Όροι Δόμησης ΠΕ 'Π-ΙΙ' Δ.Βριλησίων. (Πηγή: Πολεοδομία Ανατολικού Τομέα Νομαρχίας Αθηνών).

- **Περιοχή Κ**

Διατάγματα	12/09/74 ΦΕΚ 238Δ/4-10-74	
Αρτιότητα	Εμβαδόν (Ε)	Ε = 600 τ.μ.
	Πρόσωπο (Π)	Π = 20 μ.
Παρέκκλιση (προ ΦΕΚ 297Δ/98)	Εμβαδόν (Ε)	Ε = 400 τ.μ.
	Πρόσωπο (Π)	Π = 15 μ.
Συντελεστής Δόμησης	Σ.Δ.. = 1.00	
Κάλυψη	Κ = 40%	
Ύψος	Υ = 14 μ. + 1 μ. (PILOTIS).	
Παρατηρήσεις	Προ ΓΟΚ/85 Πανταχόθεν Ελεύθερο.	

Πίνακας 5.6: Υφιστάμενοι Όροι Δόμησης ΠΕ 'Κ' Δ.Βριλησσιών. (Πηγή: Πολεοδομία Ανατολικού Τομέα Νομαρχίας Αθηνών).

- **Περιοχή ΚΟ-Ι**

Διατάγματα	17/03/59	
Αρτιότητα	Εμβαδόν (Ε)	Ε = 400 τ.μ.
	Πρόσωπο (Π)	Π = 13 μ.
Παρέκκλιση (προ ΦΕΚ 297Δ/98)	Εμβαδόν (Ε)	-
	Πρόσωπο (Π)	-
Συντελεστής Δόμησης	Σ.Δ.. = 1.00	
Κάλυψη	Κ = 40%	
Ύψος	Υ = 14 μ. + 1 μ. (PILOTIS).	
Παρατηρήσεις	-	

Πίνακας 5.7: Υφιστάμενοι Όροι Δόμησης ΠΕ 'ΚΟ-Ι' Δ.Βριλησσιών. (Πηγή: Πολεοδομία Ανατολικού Τομέα Νομαρχίας Αθηνών).

- **Περιοχή ΚΟ-II**

Διατάγματα	17/03/59	
Αρτιότητα	Εμβαδόν (Ε)	Ε = 1000 τ.μ.
	Πρόσωπο (Π)	Π = 16 μ.
Παρέκκλιση (προ ΦΕΚ 297Δ/98)	Εμβαδόν (Ε)	Ε = 400 τ.μ.
	Πρόσωπο (Π)	Π = 13 μ.
Συντελεστής Δόμησης	Σ.Δ.. = 1.00	
Κάλυψη	Κ = 40%	
Ύψος	Υ = 14 μ. + 1 μ. (PILOTIS).	
Παρατηρήσεις	Πανταχόθεν Ελεύθερο.	

Πίνακας 5.8: Υφιστάμενοι Όροι Δόμησης ΠΕ 'ΚΟ-II' Δ.Βριλησσιών. (Πηγή: Πολεοδομία Ανατολικού Τομέα Νομαρχίας Αθηνών).

- **Περιοχή ΜΠΛΕ**

Διατάγματα	17/04/69 ΦΕΚ 659Δ/95	
Αρτιότητα	Εμβαδόν (Ε)	Ε = 550 τ.μ.
	Πρόσωπο (Π)	Π = 14 μ.
Παρέκκλιση (προ ΦΕΚ 297Δ/98)	Εμβαδόν (Ε)	Ε = 200 τ.μ.
	Πρόσωπο (Π)	Π = 10 μ.
Συντελεστής Δόμησης	Σ.Δ.. = 1.00	
Κάλυψη	Κ = 40%	
Ύψος	Υ = 14 μ. + 1 μ. (PILOTIS).	
Παρατηρήσεις	ΦΕΚ 423Δ/4-5-94 Ο.Τ. 79β, 79γ Σ.Δ.. =0.80, Υ = 10 μ.	

Πίνακας 5.9: Υφιστάμενοι Όροι Δόμησης ΠΕ 'Μ' Δ.Βριλησίων. (Πηγή: Πολεοδομία Ανατολικού Τομέα Νομαρχίας Αθηνών).

• **Περιοχή Παραρεμάτιος Ζώνη Β**

Διατάγματα	ΦΕΚ 659Δ/95	
Αρτιότητα	Εμβαδόν (Ε)	E = 550 τ.μ.
	Πρόσωπο (Π)	Π = 14 μ.
Παρέκκλιση (προ ΦΕΚ 297Δ/98)	Εμβαδόν (Ε)	E = 200 τ.μ.
	Πρόσωπο (Π)	Π = 10 μ.
Συντελεστής Δόμησης	Σ.Δ.. = 1.00	Σ.Δ.. = 0.80
	E = ≤ 300 τ.μ.	E = > 300 τ.μ.
Κάλυψη	K = 40%	
Ύψος	Υ = 11 μ.	
Παρατηρήσεις	-	

Πίνακας 5.10: Υφιστάμενοι Όροι Δόμησης ΠΕ 'Παραρεμάτιου Ζώνης Β' Δ.Βριλησίων. (Πηγή: Πολεοδομία Ανατολικού Τομέα Νομαρχίας Αθηνών).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΑΞΙΕΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ Δ. ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ

6.1 Αντικειμενικές αξίες ακινήτων ανά ζώνη Δ. Βριλησίων

6.1.1 Περιγραφή Ζωνών Αντικειμενικών Αξιών στο Δ. Βριλησίων

Ο Δήμος Βριλησίων χωρίζεται σε εννέα ζώνες (Πηγή: <http://vrilissiaki.webnode.com/real-estate/>):

- Η Α ζώνη περιλαμβάνει το ιστορικό κέντρο των Βριλησίων και περικλείεται από τις εξής οδούς: Πεντέλης – Μπακογιάννη – Σαλαμίνας – Αττικής – Λεωνιδίου και 25ης Μαρτίου.
- Η Β γραμμική ζώνη αναπτύχθηκε μετά τη διέλευση της Αττικής Οδού στα μέχρι τότε κλειστά σύνορα με το Χαλάνδρι, μπροστά από το Αττικό Πάρκο που δημιουργήθηκε και περιλαμβάνει το κομμάτι από την οδό Λεωνιδίου μέχρι την οδό Σαλαμίνας.
- Η Γ ζώνη περιλαμβάνει κυρίως την ανατολική πλευρά του δήμου στα σύνορα με το Πάτημα Χαλανδρίου και περικλείεται από τις εξής οδούς: Πεντέλης – Ολύμπου – Εύρου – Μπακογιάννη – Αγ. Αντωνίου – Ψαρών – Σαλαμίνας.
- Η Δ γραμμική ζώνη Αττικής Οδού περιλαμβάνει τρεις επιφάνειες: το εμπορικό τμήμα της Λεωφόρου Πεντέλης έως το όριο του σχεδίου πόλεως, από Αττικής μέχρι Πηλέως και από την οδό Διομήδους μέχρι Πάριδος.
- Η Ε γραμμική περιλαμβάνει την παραρεμάτια γραμμή από την οδό Ομήρου μέχρι Σισμανογλείου και από την οδό Ολύμπου μέχρι Παπαφλέσσα.
- Η ΣΤ περιλαμβάνει τη δυτική επίσης ιστορική γειτονιά των Βριλησίων που αναπτύχθηκε στα δυτικά της Λεωφόρου Πεντέλης και πλησίον της Σισμανογλείου και συγκεκριμένα η επιφάνεια μεταξύ των οδών: Ανώνυμος 1 – Μυκηνών (Σκύρου) – Πεντέλης – Αττικής – Όριο Σχεδίου πόλεως και Ανώνυμου 1).
- Στη Ζ ζώνη περιλαμβάνονται τα Άνω Βριλήσσια και το Πάτημα Βριλησίων. Η Ζ περικλείεται από τις οδούς: Πεντέλης – Παπαφλέσσα – Σολωμού – Καλαβρύτων – Βορείου Ηπείρου – Βριλησσού – Νέστου – Ιππολύτης – Αμαζόνων και Ολύμπου.

- Οι ζώνες Η και Η1 γραμμική αναπτύχθηκαν με τη λειτουργία του Σταθμού του Μετρό της Πλακεντίας και αν και άνυδρες περιοχές, σημείωσαν απότομη αύξηση τιμών, ενώ τοποθετούνται στο νοτιοανατολικό άκρο του δήμου. Συγκεκριμένα η Η περιλαμβάνει τη νότια ζώνη Ψαρών-Κρήτης και συγκεκριμένα περικλείεται από τις οδούς: Σαλαμίνας – Ψαρών – Αγ. Αντωνίου και Τενέδου ενώ η Η1 τη γραμμική ζώνη Αττικής-Τενέδου από την οδό Σαλαμίνας μέχρι την οδό Αγ. Αντωνίου.

Οι εννέα ζώνες φαίνονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.

6.1.2 Αντικειμενικές αξίες στο Δ. Βριλησίων και διαχρονική τους εξέλιξη

Αναλυτικά, στον Πίνακα 3.6 παρουσιάζονται οι αντικειμενικές αξίες των ακινήτων στο Δήμο Βριλησίων ανά ζώνη και ανά περίοδο ξεκινώντας από τον Οκτώβριο του 2005 και φτάνοντας στη σημερινή εποχή.

ΖΩΝΗ										
ΗΜ/ΝΙΑ	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z	H	H1	
02-10-1995 έως 31-12-1997	704.32	704.32	645.63	645.63	616.29	616.29	572.27	-	-	
01-01-1998 έως 05-03-2001	880.41	851.06	792.37	792.37	733.68	733.68	704.33	-	-	
06-03-2001 έως 31-12-2005	1291	1291	1115	1115	1027	1027	997	1115	1115	
01-01-2006 έως 31-12-2007	1700	1700	1500	1500	1450	1400	1300	1500	1500	
01-01-2008 έως σήμερα	2050	2050	1800	1800	1750	1700	1550	1800	1800	

Πίνακας 6.1: Αντικειμενικές αξίες ακινήτων (σε Ευρώ/ τ.μ.) ανά ζώνη στο Δ. Βριλησίων (Πηγή: Υπουργείο Οικονομικών – Παράρτημα Χαλανδρίου, 2010).

Συμπερασματικά από τον παραπάνω Πίνακα μπορούν να διατυπωθούν τα εξής:

A). Οι ζώνες A και B έχουν τις υψηλότερες αντικειμενικές αξίες μιας και η πρώτη περιλαμβάνει το κέντρο της πόλης ενώ η δεύτερη παρουσίασε μεγάλη ζήτηση με την ολοκλήρωση της

Αττικής Οδού. Οι αντικειμενικές αξίες που χαρακτηρίζουν τις δύο αυτές ζώνες εξελίχθηκαν γραμμικά και ισόποσα από τον Οκτώβριο του 1995 μέχρι και σήμερα με τη μόνη εξαίρεση να καταγράφεται το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου 1998 – Μάρτιο 2001 όπου για τη ζώνη Α η αντικειμενική αξία ανερχόταν στα 880.41 Ευρώ/ τ.μ. ενώ για τη ζώνη Β η αντίστοιχη τιμή ήταν στα 851.06 Ευρώ/ τ.μ.

Β). Ρυθμοί μεταβολής αντικειμενικών αξιών ανά ζώνη και περίοδο.

- Ο ρυθμός αύξησης της αντικειμενικής αξίας για τη ζώνη Α είναι ανά περίοδο:
 - 02/10/1995 έως 05/03/2001: 25%
 - 01/01/1998 έως 31/12/2005: **46.64%**
 - 06/03/2001 έως 31/12/2007: 31.68%
 - 01/01/2006 έως Σήμερα: 20.59%
- Ο ρυθμός αύξησης της αντικειμενικής αξίας για τη ζώνη Β είναι ανά περίοδο:
 - 02/10/1995 έως 05/03/2001: 20.83%
 - 01/01/1998 έως 31/12/2005: **51.69%**
 - 06/03/2001 έως 31/12/2007: 31.68%
 - 01/01/2006 έως Σήμερα: 20.59%
- Ο ρυθμός αύξησης της αντικειμενικής αξίας για τις ζώνες Γ και Δ είναι ανά περίοδο:
 - 02/10/1995 έως 05/03/2001: 12.97%
 - 01/01/1998 έως 31/12/2005: **40.72%**
 - 06/03/2001 έως 31/12/2007: 34.53%
 - 01/01/2006 έως Σήμερα: 20%
- Ο ρυθμός αύξησης της αντικειμενικής αξίας για τις ζώνες Ε και ΣΤ είναι ανά περίοδο:
 - 02/10/1995 έως 05/03/2001: 19.05%
 - 01/01/1998 έως 31/12/2005: **39.98%**
 - 06/03/2001 έως 31/12/2007: 36.32%
 - 01/01/2006 έως Σήμερα: 21.43%
- Ο ρυθμός αύξησης της αντικειμενικής αξίας για τη ζώνη Ζ είναι ανά περίοδο:
 - 02/10/1995 έως 05/03/2001: 33.58%

- 01/01/1998 έως 31/12/2005: **41.55%**
- 06/03/2001 έως 31/12/2007: 30.39%
- 01/01/2006 έως Σήμερα: 19.23%

Παρατηρούμε ότι τα μεγαλύτερα ποσοστά διαπιστώνονται μέχρι τα τέλη του 2005 (40.72%) το οποίο ακολουθείται από μείωση σταθερά μέχρι και σήμερα λόγω της οικονομικής κρίσης.

Γ). Οι ζώνες Η και Η1 ακολουθούν το ρυθμό των ζωνών Γ και Δ με την αντικειμενική τους αξία σήμερα να φτάνει τα 1800 Ευρώ/ τ.μ. διαθέσιμα στοιχεία έως και τις 5 Μαρτίου 2001 δεν υπάρχουν.

Δ). Η Ζ ζώνη που αποτελείται από τα Άνω Βριλήσσια και το Πάτημα Βριλησίων παρουσιάζει τις χαμηλότερες αντικειμενικές αξίες στο Δήμο με πιο πρόσφατη τιμή τα 1550 Ευρώ/ τ.μ.

6.2 Εμπορικές αξίες ακινήτων Δ. Βριλησίων

6.2.1 Κτηματαγορά Νομού Αττικής έτους 2008

Γενικά στοιχεία για το έτος 2008 όσον αφορά το Νομό Αττικής προκύπτουν από την έκθεση του Τμήματος Real Estate της Eurobank(2009) όπου παρουσιάζονται οι εξής τάσεις:

- Αισθητή μείωση της ζήτησης και του όγκου συναλλαγών σε σχέση με το 2007.
- Μείωση της ιδιωτικής οικοδομικής δραστηριότητας για την Αττική και για την περίοδο Ιανουαρίου – Νοεμβρίου των ετών 2007 και 2008 κατά 24,2% του αριθμού αδειών και κατά 25,4% του συνόλου της επιφανείας σύμφωνα με την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος.

- Επιβράδυνση του ρυθμού της πιστωτικής επέκτασης στον οικιστικό τομέα (το Δεκέμβριο του 2008 μειώθηκε στο 11,4% έναντι 21,9% τον αντίστοιχο μήνα του 2007 σύμφωνα την Τράπεζα της Ελλάδος).
- Υιοθέτηση αυστηρότερων κριτηρίων και όρων χρηματοδότησης από τις Τράπεζες και αύξηση των αντίστοιχων επιτοκίων δανεισμού.
- Υπερπροσφορά νεόδμητων κατοικιών (το απόθεμα για την ευρύτερη περιοχή της Αττικής εκτιμάται από 150.000 - 200.000).
- Υποχώρηση των ζητούμενων τιμών κατοικιών στις αγγελίες.
- Η οικονομική κρίση έπληξε περισσότερο περιοχές αναπτυσσόμενες στις οποίες καταγράφηκαν απότομες άνοδοι τιμών στο πρόσφατο παρελθόν.
- Επιπρόσθετα, η οικονομική κρίση έπληξε λιγότερο τα οικιστικά ακίνητα σε σχέση με τα επαγγελματικά
- Από το Σεπτέμβριο του 2008 και μέχρι το τέλος του έτους η αγορά ήταν παγωμένη και χαρακτηρίστηκε από έλλειψη πράξεων.

6.2.2 Χαρακτηριστικά Δ. Βριλησίων

Ο Δήμος Βριλησίων παρουσιάζει τα εξής χαρακτηριστικά (Πλέσσας, 2008) όσον αφορά τα πλεονεκτήματα κατοίκησης:

- Εγγύτητα στο κέντρο της Αθήνας.
- Κατασκευή δύο σταθμών Metro (Χαλάνδρι & Δουκίσσης Πλακεντίας).
- Άμεση πρόσβαση στη Λ. Κηφισίας.
- Προσέλκυση υπονήφινων αγοραστών (Target Group): Μεσαίου και Υψηλού Εισοδήματος μιας και ο τύπος κατοικιών είναι διαμερίσματα και μεζονέτες με μέσο μέγεθος ενδιαφέροντος:
 - από 70 έως 110 τ.μ όσον αφορά τα νεόδητα διαμερίσματα,
 - 100 έως 130τ.μ για τα παλαιά διαμερίσματα και
 - 180 έως 250τ.μ για τις μεζονέτες.

Από την άλλη πλευρά παρουσιάζονται και οι εξής περιορισμοί – μειονεκτήματα, καθώς:

- Δεν υπάρχει ιδιαίτερη κινητικότητα και αγοραστικό ενδιαφέρον.
- Η πλειονότητα των προσφερομένων νεόδμητων διαμερισμάτων είναι επιφανείας μεγαλύτερης των 90 τμ με συνέπεια αυτό σήμερα να αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα διότι διαμορφώνει την τελική τιμή σε απαγορευτικά επίπεδα
- Η πλειοψηφία των κατασκευαστών δεν διατίθεται να υποχωρήσει στις τιμές λόγω των εξής τριών λόγων:
 - υψηλού κατασκευαστικού κόστους,
 - έλλειψης διαθέσιμων οικοπέδων προς πώληση και
 - ακριβού κόστους γης.

6.2.3 Εμπορικές αξίες ακινήτων και οικοπέδων Δ. Βριλησίων

Για το έτος 2007 Δήμος Βριλησίων παρουσιάζει τις εξής εμπορικές αξίες ακινήτων (Πλέσσα, 2008):

- Για τα νεόδητα διαμερίσματα είναι από 2.600 έως 3.200 €/τ.μ.
- Για τα διαμερίσματα 20ετίας αλλά καλώς συντηρημένα είναι από 1.900 έως 2.450 €/τ.μ.

Ενώ οι αξίες οικοπέδων κυμαίνονται από:

- 900 έως 1.100 €/τ.μ.(περιοχή: Πάτημα με συντελεστή δόμησης 0,8) και από
- 1.000 έως 1.150 €/τ.μ. (περιοχή: Άνω Βριλήσσια με συντελεστή δόμησης 0,8).

Όσον αφορά το έτος 2008, οι αντίστοιχες εμπορικές τιμές είναι πιο υψηλές και συγκεκριμένα:

- Για τα νεόδητα διαμερίσματα είναι από 3.300 έως 3.900 €/τμ.

- Για τα διαμερίσματα 20ετίας αλλά καλώς συντηρημένα είναι από 2.400 έως 2.800 €/τμ.

Ακολουθεί συγκεντρωτικός πίνακας περιοχών Βορείων Προαστίων για τις ποσοτικές συγκρίσεις εμπορικών αξιών μεταξύ όμορων δήμων με φθίνουσα σειρά (Πηγή: Eurobank Real Estate, 2009).

Περιοχή	Νεόδμητα (€/τμ)	Παλιά (€/τμ)
Ψυχικό - Φιλοθέη	6500 - 9000	4000 - 6000
Κεφαλάρι	5000 - 7000	3500 - 4500
Πολιτεία	4000 - 6000	2800 - 3200
Ν. Ψυχικό	4000 - 4900	2500 - 3200
Παπάγου	3800 - 4500	2500 - 3200
Χολαργός	3300 - 4000	2300 - 2800
Βριλήσσια	3300 - 3900	2400 - 2800
Χαλάνδρι	3000 - 3500	2100 - 2900
Μαρούσι	2900 - 3300	1800 - 2100
Αγ. Παρασκευή	2900 - 3300	2000 - 2500
Νέα και Κάτω Κηφισιά	2800 - 3300	2000 - 2200

Πίνακας 6.2: Συγκεντρωτικός πίνακας περιοχών Βορείων Προαστίων Εμπορικών Αξιών (Πηγή: Eurobank Real Estate, 2009).

Σύμφωνα με τον παραπάνω Πίνακα παρατηρούμε τα εξής:

- Οι υψηλότερες εμπορικές αξίες όσον αφορά τα νεόδμητα αλλά και τις παλαιές κατοικίες παρουσιάζονται στις περιοχές Ψυχικό και Φιλοθέη με τιμές αντίστοιχα από 6.500 έως 9.000 €/τμ για τα πρώτα και από 4.000 έως 6.000 €/τμ για τις δεύτερες.
- Οι αντίστοιχες χαμηλότερες εμπορικές αξίες 2.800 έως 3.300 €/τμ (νεόδμητα διαμερίσματα) και 2.000 έως 2.200 €/τμ (παλαιές κατοικίες) και παρουσιάζονται στις περιοχές Νέα και Κάτω Κηφισιά.
- Το φάσμα των εμπορικών αξιών για τα νεόδμητα διαμερίσματα των Βορείων Προαστείων κυμαίνεται από 13.79% (Μαρούσι και Αγ. Παρασκευή) έως και 50% (Πολιτεία).

- Αντίστοιχα, το φάσμα των εμπορικών αξιών των Βορείων Προαστείων για τις παλαιές κατοικίες κυμαίνεται από 10% (Νέα και Κάτω Κηφισιά) έως 50% (Ψυχικό και Φιλοθέη).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΕΞΕΛΙΞΗΣ Δ. ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ

1..1 Στόχοι μελέτης τροποποίησης ΓΠΣ Δήμου Βριλησσιών

Σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής (ΡΣΑ), κύριες επιδιώξεις είναι οι εξής (Πηγή: http://www.minenv.gr/download/2009_neo_rithmistiko/Stratigiki_meleti_per_epip_sxediou_epika_iropoiiis_RSA.pdf):

- Η κοινωνικο-οικονομική ανασυγκρότηση των γειτονιών, η οποία συνιστά δομικής σημασίας παρέμβαση για την πολεοδομική οργάνωση των Δήμων, γίνεται κυρίως με τη δημιουργία βιώσιμων αναπτυξιακών ενοτήτων και τη συλλογική δραστηριοποίηση των ίδιων των κατοίκων της.
- Η χωροταξική δομή και οργάνωση των τομέων παραγωγής, αναστέλοντας την επέκταση κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος σημαντικών αξόνων κυκλοφορίας.
- Η βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσω της προστασίας του περιβάλλοντος και μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος ώστε να ληφθούν μέτρα που για όλες τις πηγές εκπομπής ρύπων, με κατασκευή απαραίτητων έργων υποδομής, παροχή κινήτρων, επιβολή τελών και διοικητικών ποινών.
- Εφαρμογή προδιαγραφών περιβαλλοντικού σχεδιασμού για τη βελτίωση και του αστικού περιβάλλοντος και την επίτευξη καλύτερων συνθηκών διαβίωσης για τους κατοίκους.
- Ο περιορισμός των αρνητικών επιπτώσεων του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος στο φυσικό περιβάλλον και αντιστρόφως.

Συγκεκριμένα για τα Βριλήσσια, ο Δήμος μέσω του Δημοτικού Συμβουλίου στοχεύει στα εξής (Γεωργούλα et al., 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.8):

- Στον επαναπροσδιορισμό των αναγκών σε κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους

βάσει του σημερινού πληθυσμού και της εξέλιξής του. Περιλαμβάνει επίσης την πολεοδομική, κοινωνική και λειτουργική τους αναδιοργάνωση και την περιβαλλοντική τους αναβάθμιση και οργάνωση του κέντρου κάθε γειτονιάς και δημιουργία ενιαίου δικτύου ροής πεζών, πράσινου, ελευθέρων χώρων, καθώς και χώρων κοινωνικού εξοπλισμού.

- Στον καθορισμό των χρήσεων στο σύνολο των διοικητικών ορίων του Δήμου π.χ. Περιαστικό Δάσος Βριλησίων, Κρασάς κ.λ.π.
- Στην καταγραφή των υφιστάμενων χρήσεων, πλην κατοικίας, σε υπόβαθρα του Κτηματολογίου (ομαδοποίηση, κατηγοριοποίηση), διαπίστωση προβλημάτων, προθέσεις του Δήμου για επανακαθορισμό των χρήσεων, άρση προβλημάτων που έχουν δημιουργηθεί από την σωρεία των αντιφατικών διατάξεων του μέχρι σήμερα θεσμικού πλαισίου (π.χ. τρία είδη αμιγούς κατοικίας, τέσσερα είδη γενικής κατοικίας, τρία είδη πολεοδομικών κέντρων, μέσα στα οποία δεν περιλαμβάνεται το σημερινό κέντρο της πλατείας Αναλήψεως).
- Στον καθορισμό χρήσεων για όλα τα ακίνητα ιδιοκτησίας του Δήμου.

1.2 Τα τρία εναλλακτικά σενάρια εξέλιξης Δ. Βριλησίων

Τα τρία βασικά σενάρια που αφορούν την εξέλιξη του Δήμου Βριλησίων μέχρι το χρονικό ορίζοντα του 2026 είναι (Γεωργούλα et al., 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.71):

1. Το «σενάριο τάσεων», ή «σενάριο μη παρέμβασης», το οποίο αποδέχεται τη δυναμική των τάσεων που επικρατούν στο Δήμο.
2. Το «παρεμβατικό σενάριο», το οποίο εστιάζει σε μια ολοκληρωμένη διαδικασία μεταβολής αντιλήψεων με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη, η οποία συνεπάγεται δυναμικές παρεμβάσεις.
3. Το «σενάριο ήπιας παρέμβασης» ή «ρεαλιστικό σενάριο».

Ωστόσο, τα παραπάνω σενάρια θα πρέπει να ικανοποιούν τα κριτήρια και τις προδιαγραφές που θεσπίζει ο Οικιστικός Νόμος 2508/97, ο οποίος έχει τίτλο «Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη των Πόλεων και Οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις» και έρχεται ως η συνέχεια και συμπλήρωση του Ν. 1337/83 με την φιλοδοξία, σύμφωνα με τον Αραβαντινό, να αποτελέσει ένα νέο ευέλικτο και αποτελεσματικό εργαλείο για την επέκταση, ανάπλαση και γενικότερα αναβάθμιση και προστασία των πόλεων και οικισμών της χώρας (Καραβία, 2006, σελ.15). Πιο συγκεκριμένα ο Οικιστικός Νόμος θέτει ένα γενικό πλαίσιο πολεοδομικών αρχών, κατευθύνσεων, όρων και διαδικασιών για τη μελλοντική οργάνωση και ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας, με σκοπό να συμβάλει αποφασιστικά στην αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος, καθώς και την εξασφάλιση και διατήρηση της βιωσιμότητας (αειφορίας) των πόλεων, των οικισμών και της ευρύτερης περιοχής τους. Επομένως αφού ακολουθήσει μία λεπτομερής εξέταση των στόχων και της εφικτότητας του κάθε σεναρίου, θα αξιολογηθούν σύμφωνα με το παραπάνω πλαίσιο του Οικιστικού Νόμου 2508/97.

7.2.1 Βασικές Αρχές του σεναρίου των τάσεων ή της μη παρέμβασης

Το σενάριο αυτό εστιάζει στην ανάπτυξη όλων των δυνατοτήτων για ιδιωτικές επενδύσεις στην περιοχή χωρίς δημόσιες και δημοτικές επενδύσεις και πρωτοβουλίες αντίστοιχης έκτασης χωρίς όμως να εξασφαλίζει την κάλυψη των αναγκών σε κοινόχρηστο και κοινωφελή εξοπλισμό. Επιδιώκει την κατεδάφιση των μονώροφων και διώροφων παλιών κατοικιών του Δήμου και προωθεί την ανοικοδόμηση πολυώροφων συγκροτημάτων κατοικιών και εμπορικών χρήσεων, όπου επιτρέπεται (Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.72).

7.2.2 Βασικές Αρχές του Παρεμβατικού Σεναρίου

Το παρεμβατικό σενάριο προωθεί τη λήψη μέτρων για τη διαφύλαξη του δασικού χαρακτήρα των περιοχών Κρασιά και Αγίου Θεοκλήτου, επιδιώκοντας ταυτόχρονα τη διατήρηση του χαρακτήρα αμιγούς κατοικίας των Βριλησίων, με αυστηρή εξειδίκευση των καταστημάτων εξυπηρέτησης των βασικών αναγκών. Επιπλέον, εστιάζει στην απομάκρυνση των επιβαρυντικών χρήσεων που λειτουργούν στους οδικούς άξονες και αξιολόγηση των επιτρεπόμενων χρήσεων με βάση τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των αξόνων και των

οικοπέδων. Επιδιώκει την ενίσχυση των τοπικών πολεοδομικών κέντρων, εκεί όπου έχουν διαμορφωθεί σήμερα, καθώς και την υλοποίηση του πολυλειτουργικού: διοικητικού, αθλητικού και πολιτιστικού κέντρου του Δήμου στο Ο.Τ.365.

Ανάμεσα στους στόχους του σεναρίου αυτού (Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.77) είναι και:

- Ο χαρακτηρισμός κατάλληλων εκτάσεων, που έχουν παραμείνει αδόμητες στην εντός σχεδίου περιοχή με κοινόχρηστες και κοινωφελείς λειτουργίες.
- Η μείωση των συντελεστών δόμησης, της κάλυψης και των μέγιστων υψών και επιβολή και έλεγχος των υποχρεωτικών θέσεων στάθμευσης και της υποχρεωτικής φύτευσης των ακαλύπτων χώρων στην περιοχή.
- Τα μέτρα και πολιτικές για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς και δομικές παρεμβάσεις για τη ασφαλή και άνετη μετακίνηση ποδηλάτων και πεζών.
- Η δέσμη κυκλοφοριακών μέτρων για την προστασία των περιοχών κατοικίας από τις διαμπερείς κινήσεις.
- Ο έλεγχος της στάθμευσης σε περιοχές υψηλής ζήτησης (μετρό, προαστιακός, Λεωφόρος Πεντέλης) μετά από ειδική μελέτη διαχείρισης.

7.2.3 Βασικές Αρχές του ρεαλιστικού σεναρίου ή ήπιας παρέμβασης

Το ρεαλιστικό σενάριο δίνει έμφαση σε μια πόλη πολυλειτουργική με εξυπηρέτηση κοινωνική και εμπορική για το ντόπιο πληθυσμό, περιορίζοντας όσο το δυνατό, τις υπερτοπικές χρήσεις, οι οποίες επιβαρύνουν την κυκλοφορία και την στάθμευση και ενισχύοντας τα κέντρα των πολεοδομικών ενοτήτων ώστε να καλύπτουν, σύμφωνα με τα πρότυπα, τις ανάγκες των κατοίκων με απώτερο στρατηγικό στόχο την μείωση των μετακινήσεων και την αύξηση της κοινωνικής συνοχής. Η υλοποίηση του στόχου αυτού περιλαμβάνει μέτρα και πολιτικές για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς και δομικές παρεμβάσεις για τη μετακίνηση

ποδηλάτων και πεζών, καθώς και κυκλοφοριακά μέτρα για την προστασία των περιοχών κατοικίας από τις διαμπερείς κινήσεις και τη στάθμευση σε περιοχές υψηλής ζήτησης όπως είναι το μετρό, ο προαστιακός και η Λεωφόρος Πεντέλης (Γεωργούλα et al., 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.84).

Επιγραμματικά οι θέσεις των τριών σεναρίων εξέλιξης του Δήμου Βριλησίων είναι οι εξής:

Το πρώτο που αναφέρεται ως σενάριο τάσεων, ή σενάριο μη παρέμβασης, αποδέχεται την επιρροή της δυναμικής των τάσεων που επικρατούν στην περιοχή μελέτης. Από την άλλη πλευρά, τα άλλα δύο σενάρια ανάπτυξης και ρύθμισης του χώρου, τα οποία μπορούν να χαρακτηρισθούν ως «σενάριο ήπιας παρέμβασης ή ρεαλιστικό» και «σενάριο έντονης παρέμβασης», εστιάζουν σε μια ολοκληρωμένη (integrated) διαδικασία μεταβολής αντιλήψεων προς την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης, η οποία συνεπάγεται δομικές παρεμβάσεις κλιμακούμενης έντασης.

Η διατύπωση των σεναρίων αφορά τις προβλέψεις για τις τάσεις και τις αναγκαίες παρεμβάσεις, μέσα στα πλαίσια του ΡΣΑ, ταυτόχρονα όμως μια μακροπρόθεσμη θεώρηση που εντάσσεται στους στόχους του Δήμου για το 2026. Η διαδικασία της μελέτης του ΓΠΣ θα πρέπει στο επίπεδο του Δήμου να αποτελέσει βάση προβληματισμού και διαμόρφωσης ενός συγκροτημένου «οράματος» που θα κινητοποιήσει νέες διαδικασίες για το μέλλον.

7.3 Αξιολόγηση σεναρίων σύμφωνα με τις θεματικές ενότητες Δ. Βριλησίων

Οι θεματικές ενότητες πάνω στις οποίες θα διενεργηθεί η αξιολόγηση των επιμέρους σεναρίων είναι οι εξής επτά (Γεωργούλα et al., 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.95):

- Οι χρήσεις γης και οι όροι δόμησης στην Αμιγή Κατοικία.
- Οι χρήσεις γης επί των βασικών αξόνων κυκλοφορίας του Δήμου.

- Τα Πολεοδομικά (τοπικά) Κέντρα σε επίπεδο ΠΕ.
- Το Πολεοδομικό Κέντρο σε επίπεδο Δήμου.
- Ο συνολικός Κοινόχρηστος και Κοινοφελής Εξοπλισμός για τις ανάγκες του Δήμου.
- Το οδικό δίκτυο, οι ποδηλατόδρομοι, οι πεζόδρομοι και οι χώροι στάθμευσης.
- Ο εξωαστικός χώρος.

Οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης παρουσιάζονται αναλυτικά στο χάρτη του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 8.

7.3.1 Συσχετισμός σεναρίων εξέλιξης και χρήσεων γης/ όρων δόμησης στην Αμιγή Κατοικία

Σε αυτή τη θεματική ενότητα το σενάριο τάσεων ή μη παρέμβασης μπορεί να αποβεί επιβαρυντικό όσον αφορά τις περιοχές αμιγούς κατοικίας καθώς οι καθημερινές ανάγκες των μελλοντικών ετών (χρονικός ορίζοντας το 2026) δεν μπορούν εύκολα να αποσαφηνιστούν. Επιπρόσθετα, όχι μόνο δεν διατηρούνται οι θεσμοθετημένοι όροι δόμησης, αλλά υπερβαίνονται κατά πολύ λόγω των αυθαίρετων κατασκευών.

Το παρεμβατικό σενάριο από την άλλη πλευρά δείχνει να έχει πολυποίκιλες απαιτήσεις από το Δήμο αφού επεμβαίνει ολοκληρωτικά στο περιεχόμενο της Αμιγούς κατοικίας με συνέπεια να το αποκόπτει από γραφεία και ιδιωτικούς φορείς εκπαίδευσης, αθλητισμού, υγείας και πρόνοιας. Επιπλέον επιδιώκει την εξειδίκευση των χρήσεων των εμπορικών καταστημάτων καθημερινών αναγκών και άμεσης εξυπηρέτησης με άμεσο μελλοντικό πρόβλημα τη χρεωκοπία των μικρομεσαίων επιχειρήσεων λόγω του περιορισμένου φάσματος δραστηριοτήτων. Ταυτόχρονα, στις Δημόσιες Εξυπηρετήσεις προτείνονται αυστηροί περιορισμοί κατασκευής και λειτουργίας ενώ στα ιδιωτικά κτίρια πρόσθετοι μορφολογικοί περιορισμοί. Η μείωση στους όρους δόμησης θα είναι μεγάλης κλίμακας και σχετικά απότομη.

Τέλος, το σενάριο ήπιας παρέμβασης (ή ρεαλιστικό σενάριο) επιδιώκει μεν την αποκοπή της Αμιγούς κατοικίας με συνέπεια να το αποκόπτει από γραφεία και ιδιωτικούς φορείς υγείας και πρόνοιας αλλά όχι και από δραστηριότητες εκπαίδευσης και αθλητισμού. Κι εδώ βέβαια επιδιώκεται η εξειδίκευση των χρήσεων των εμπορικών καταστημάτων καθημερινών αναγκών και άμεσης εξυπηρέτησης όπως και οι αυστηροί περιορισμοί κατασκευής και λειτουργίας. Η μείωση στους όρους δόμησης θα είναι κλιμακωτή και αναλόγως των πληθυσμιακών αλλαγών τα επόμενα έτη.

7.3.2 Συσχετισμός σεναρίων εξέλιξης και χρήσεων γης επί των βασικών αξόνων κυκλοφορίας

Το σενάριο τάσεων ή μη παρέμβασης προβλέπει σημαντικές μεταβολές στην υπάρχουσα κατάσταση προωθώντας εντατικοποίηση των Χρήσεων κατά μήκος της Αττικής οδού όπου θα αναπτυχθούν εμπορικές δραστηριότητες υπερτοπικού χαρακτήρα και μεγάλα κτίρια γραφείων ενώ κατά μήκος της Λεωφόρου Πεντέλης θα αναπτυχθούν ακόμη περισσότερα εστιατόρια, αναψυκτήρια, Τράπεζες, υπεραγορές και πολυκαταστήματα. Η οδός Αναπαύσεως προβλέπεται να συσσωρεύσει όλο και περισσότερα συνεργεία αυτοκινήτων, επαγγελματικά εργαστήρια και χώρους εκθέσεων με συνέπεια η πόλη ίσως να καταλήξει να μην είναι αξιοβίωτη.

Το παρεμβατικό σενάριο αξιολογεί τις χρήσεις γης με βάση τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των αξόνων και των οικοπέδων, επιδιώκοντας τη σταδιακή απομάκρυνση από τους οδικούς άξονες των χρήσεων αυτών που αντίκεινται στις παρούσες ρυθμίσεις και όσων δεν έχουν εξασφαλίσει πλήρως για τους χρήστες τους τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό θέσεων στάθμευσης, όπως προβλέπεται σήμερα από τις οικοδομικές τους άδειες, κάτι που βέβαια θα πυροδοτήσει αντιδράσεις από την κοινή γνώμη καθώς οι χώροι parking δεν είναι επαρκείς. Προτείνει επίσης, κατά μήκος της Λεωφόρου Πεντέλης και της Αττικής οδού, χρήση Αμιγούς κατοικίας και απομάκρυνση των επιβαρυντικών χρήσεων που λειτουργούν στους οδικούς άξονες όπως οι εμπορικές δραστηριότητες στην Αττική οδό και τα κέντρα αναψυχής στη Λ. Πεντέλης, εκτός του τμήματος κοντά τον Σταθμό της Δουκίσσης Πλακεντίας, όπου προτείνεται Γενική Κατοικία,

αποψλωμένη ξανά από χρήσεις επιβαρυντικές ενώ κατά μήκος της οδού Αναπαύσεως προτείνεται χρήση Γενικής Κατοικίας με κατάργηση των επιτρεπόμενων μέχρι σήμερα Επαγγελματικών Εργαστηρίων χαμηλής όχλησης. Τέλος, προβλέπονται πρόσθετοι περιοριστικοί όροι, όπως το μέγεθος εγκατάστασης και οι απαιτούμενοι χώροι στάθμευσης για την πλήρη αυτοτέλεια των επιτρεπόμενων χρήσεων.

Το ρεαλιστικό σενάριο διαφοροποιείται στο εξής σημείο σε σχέση με το παρεμβατικό: Δεν προτείνεται απομάκρυνση των ήδη εγκατεστημένων χρήσεων που αντίκεινται στις προτεινόμενες ρυθμίσεις, αλλά συστηματικός επανέλεγχος σχετικά με τη διάθεση των υποχρεωτικών, από τις οικοδομικές άδειες, θέσεων στάθμευσης, καθώς και η λήψη μέτρων στην περίπτωση που οι απαιτούμενες θέσεις δεν διατίθενται ενώ επιβάλλει αυστηρότερα μέτρα για υποχρεωτικές θέσεις στάθμευσης.

7.3.3 Συσχετισμός Σεναρίων Εξέλιξης και Χρήσεων Πολεοδομικών (τοπικών) Κέντρων σε επίπεδο ΠΕ

Σύμφωνα με το σενάριο τάσεων, στις πλατείες Αναλήψεως και Ελευθερίας θα εξαπλωθούν περαιτέρω οι λειτουργίες αναψυχής σε βάρος του Δημόσιου χώρου. Επίσης, το τοπικό πολεοδομικό κέντρο της οδού Κύπρου θα συνεχίσει να αναπτύσσεται σε περιοχή γειτνιάζουσα με τη θεσμοθετημένη ενώ στο πολεοδομικό κέντρο του Άνω Πατήματος προβλέπεται η διατήρηση και η ενίσχυση των εμπορικών χρήσεων και χρήσεων αναψυχής, γύρω κυρίως από την πλατεία και σε διαφορετική θέση από την θεσμοθετημένη. Τα παραπάνω τρία μέτρα προβλέπεται να επιβαρύνουν την περιοχή με εντονότερα προβλήματα στάθμευσης και κυκλοφορίας.

Αντιθέτως, το παρεμβατικό σενάριο και το ρεαλιστικό σενάριο προτείνουν τον περιορισμό της έκτασης των τοπικών κέντρων στην προβλεπόμενη από τα πρότυπα, ώστε να διαφυλαχθεί η περιοχή κατοικίας χωροθετώντας τα εκεί όπου έχουν διαμορφωθεί, σε συνδυασμό με κοινόχρηστες και κοινωφελείς λειτουργίες. Επιπλέον, προτάσσουν χρήσεις Γενικής Κατοικίας,

εξειδικευμένες σε κάθε τοπικό πολεοδομικό κέντρο, ανάλογα με τον ιδιαίτερο χαρακτήρα του, καθώς και συστηματικό επανέλεγχο σχετικά με τη διάθεση των υποχρεωτικών θέσεων στάθμευσης.

7.3.4 Συσχετισμός σεναρίων εξέλιξης και Χρήσεων Πολεοδομικού Κέντρου επιπέδου Δήμου

Το σενάριο τάσεων υποστηρίζει το ότι κεντρικές λειτουργίες του Δήμου θα συνεχίζουν να λειτουργούν όπως και σήμερα, παρότι οι ανάγκες του νέου μεγάλου Δήμου δεν θα μπορούν να καλυφτούν από το περιορισμένο κτίριο του σημερινού Δημαρχείου, το οποίο λειτουργεί σε περιοχή αμιγούς κατοικίας. Ακόμη, η μεταβολή του Ο.Τ. 365, όπου είναι θεσμοθετημένο το Διοικητικό Κέντρο του Δήμου, σε χώρο Αθλητικών εγκαταστάσεων και άλλων υπερτοπικών εκδηλώσεων ιδιωτικού κυρίως χαρακτήρα (δεξιώσεις), προβλέπεται να μην διαφοροποιηθεί άμεσα και μέχρι τη λήξη της μίσθωσής του χώρου. Γύρω από την περιοχή αυτή, σε συνδυασμό με το χώρο Πρασίνου της Ναυτικής Βάσης και λόγω της καλής σύνδεσης με τους βασικούς οδικούς άξονες Λ. Πεντέλης και Αναπαύσεως, προβλέπεται να αναπτυχθούν και άλλες εμπορικές χρήσεις καθημερινών αναγκών, που θα εξυπηρετήσουν την γύρω περιοχή της αμιγούς κατοικίας.

Από την άλλη πλευρά, το παρεμβατικό σενάριο προωθεί τη διερεύνηση τρόπων υλοποίησης του Κέντρου του Δήμου στο Ο.Τ.365, μετά τη λήξη του χρόνου ενοικίασης της έκτασης από το Δήμο στον ιδιώτη, γιατί ο χώρος αυτός είναι μοναδικός και αναντικατάστατος και δρομολογεί τη σύνταξη αρχιτεκτονικής μελέτης, στη βάση συγκεκριμένου κτιριολογικού προγράμματος που θα εγκρίνει ο Δήμος.

Τέλος, το ρεαλιστικό σενάριο προωθεί την παραμονή του χαρακτηρισμού του Ο.Τ.365 σαν Κέντρο Δήμου, με τις αντίστοιχες χρήσεις, και η υλοποίησή του να πραγματοποιηθεί μελλοντικά. Παράλληλα συζητά την αναζήτηση και αγορά κατάλληλου σε θέση και μέγεθος οικοπέδο, για την άμεση κατασκευή του Δημαρχείου, εκτός της έκτασης του Ο.Τ.365.

7.3.5 Συσχετισμός σεναρίων εξέλιξης και Κοινόχρηστος/ Κοινοφελής Εξοπλισμός

Σύμφωνα με το σενάριο τάσεων λόγω οικονομικών δυσκολιών θα κινδυνεύσει η εξασφάλιση των θεσμοθετημένων κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων οι οποίοι και θα μετατραπούν σε οικοδομήσιμους χώρους σε συμμόρφωση με δικαστικές αποφάσεις άρσεων απαλλοτρίωσης που θα εκδοθούν με πρωτοβουλία των ιδιοκτητών.

Το παρεμβατικό σενάριο θεωρεί πως ο κοινόχρηστος και κοινοφελής εξοπλισμός του Δήμου θα εξασφαλιστεί για να καλύψει πλήρως τις ανάγκες του σημερινού και του προβλεπόμενου μελλοντικού πληθυσμού με την κατάρτιση προγράμματος αποζημίωσης των δεσμευμένων κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων που δεν έχουν μέχρι σήμερα αποζημιωθεί. Ταυτόχρονα προωθεί τη χωροθέτηση και άμεση δέσμευση νέων αναγκαίων λειτουργιών κοινόχρηστου και κοινοφελούς χαρακτήρα μέσα στον ήδη διαμορφωμένο αστικό ιστό του Δήμου ενώ προτείνει σημαντική μείωση του συντελεστή δόμησης, ώστε να περιορισθεί η αναμενόμενη αύξηση του πληθυσμού και οι εξ' αυτού απορρέουσες ανάγκες, στην περίπτωση αδυναμίας εξασφάλισης του κοινόχρηστου και κοινοφελούς εξοπλισμού.

Το ρεαλιστικό σενάριο πιστεύει πως η συγκεκριμενοποίηση των άμεσων αναγκών του Δήμου σε κοινόχρηστο και κοινοφελή εξοπλισμό είναι απαραίτητη για τη βιωσιμότητά του. Επίσης, προωθεί την επιλογή των απαιτούμενων επιφανειών για τους απαραίτητους χώρους ανά Π.Ε. καθώς και τον προγραμματισμό του Δήμου για την δέσμευση και απόκτησή τους. Τέλος, υποστηρίζει τη μικρή και κλιμακωτή μείωση του συντελεστή δόμησης, για τη συγκράτηση της αύξησης του πληθυσμού.

7.3.6 Συσχετισμός σεναρίων εξέλιξης και οδικό δίκτυο/ ποδηλατόδρομοι/ πεζόδρομοι/

χώροι στάθμευσης

Το σενάριο τάσεων προτείνει την αύξηση σε κρίσιμο βαθμό της κυκλοφορίας και της ανάγκης χώρων στάθμευσης, με αντίστοιχη μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας του τοπικού και βασικού οδικού δικτύου όπως και τη σημαντική αύξηση των διαμπερών κινήσεων δια μέσου του αστικού ιστού με το μειονέκτημα ότι στις περιοχές αμιγούς κατοικίας, λόγω της αύξησης του δείκτη ιδιοκτησίας του αυτοκινήτου θα προκύψει πρόβλημα στην παράδια στάθμευση.

Το παρεμβατικό σενάριο προτείνει την άμεση υλοποίηση ενός σημαντικού δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων για την εξυπηρέτηση καθημερινών διαδρομών σε σχολεία, κοινωφελείς χρήσεις και αγορές. Ταυτόχρονα, ενισχύει τη δημοτική και διαδημοτική συγκοινωνία ενώ το τοπικό οδικό δίκτυο θα ιεραρχηθεί με τις νέες ρυθμίσεις που θα έχουν στόχο την αποθάρρυνση της διερχόμενης κυκλοφορίας.

Το ρεαλιστικό σενάριο συμφωνεί με το παρεμβατικό διατυπώνοντας επιπλέον και επιμέρους μέτρα (θεσμοθέτηση χρήσεων και επικουρικές ενέργειες).

7.3.7 Συσχετισμός σεναρίων εξέλιξης και εξωαστικού χώρου

Το σενάριο τάσεων είναι υπέρ του περιορισμού των δασικών εκτάσεων στην περιοχή του Κρασά, με αποχαρακτηρισμό τους ή πραγματική αλλοίωση του δασικού χαρακτήρα τους και δυστυχώς προωθεί την περαιτέρω καταπάτηση των δημόσιων και δημοτικών εκτάσεων, καθώς και την πιθανή αυθαίρετη ανοικοδόμησή τους. Επιπλέον είναι ορατοί οι κίνδυνοι: δικαστικής αναγνώρισης ιδιοκτησιών στο Περιαστικό Δάσος Βρίλησίων, η απώλεια της δυνατότητας διαχείρισης του δάσους από πλευράς του Δήμου αλλά και η καταστροφή του δασικού οικοσυστήματος με πυρκαγιές.

Το παρεμβατικό σενάριο προωθεί τη διαφύλαξη των περιοχών Κρασά και Αγ.Θεοκλήτου με το χαρακτηρισμό τους ως περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ), ή Αισθητικών Δασών, ώστε να παραμείνουν ως Πάρκα πόλης. Προωθεί την ανάκληση της προσφυγής του Δήμου ενάντια στον χαρακτηρισμό της περιοχής του Κρασά ως δασικής έκτασης και επίσπευση της διαδικασίας τελεσίδικου χαρακτηρισμού της και την ανάληψη της διαχείρισης του δάσους από το Δήμο. Ταυτόχρονα προωθεί την προστασία των εκτάσεων του Δήμου και του Δημοσίου από καταπατήσεις. Σημαντικό μέτρο επίσης θεωρείται η απόδοση σε κοινή χρήση των χαρακτηρισμένων ως κοινόχρηστων χώρων της ρεματιάς, με την αποζημίωση των ιδιοκτησιών αυτών καθώς και των κτισμάτων που βρίσκονται στην παραρεμάτια ζώνη, καθώς και η άμεση ανάπλαση στην υπόλοιπη παραρεμάτια περιοχή της ζώνης Α.

Και σε αυτή τη θεματική ενότητα το ρεαλιστικό σενάριο συμφωνεί με το παρεμβατικό προωθώντας δύο ακόμη μέτρα όπως είναι η χωροθέτηση ορισμένων χρήσεων κοινόχρηστου και κοινωφελούς χαρακτήρα σε δημόσιες και δημοτικές εκτάσεις του Κρασά για την εξυπηρέτηση των αναγκών, κυρίως της 5ης Π.Ε. χωρίς να αγνοείται ο Δήμος ως σύνολο αλλά και η διενέργεια έρευνας σε θέματα κινήτρων ώστε οι νυν καταπατητές να αποσυρθούν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

8.1 Επιλογή σεναρίου εξέλιξης Δ. Βριλησίων

Όπως αναφέρθηκε και στα προηγούμενα Κεφάλαια, τα κύρια εν ισχύ νομοθετήματα είναι καταρχήν ο Οικιστικός Νόμος 2508/97 που αφορά τον Πολεοδομικό Σχεδιασμό και τη βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και των οικισμών, καθώς και ο Ν.2742/1999, ο οποίος αποτελεί το θεσμικό πλαίσιο του ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού.

Πιο συγκεκριμένα, ο Οικιστικός Νόμος 2508/97 αποβλέπει στα εξής (Διμέλλη, 2009, σελ.7):

- Σε μια ομαλή οργάνωση της δομής του μη αστικού χώρου των "ανοικτών πόλεων" (οι οποίες ορίζονται ως “το σύνολο γειτονικών οικισμών του μη αστικού χώρου, καθένας από τους οποίους έχει πληθυσμό μέχρι 2.000 κατοίκους σύμφωνα με την εκάστοτε τελευταία απογραφή”), και την ανάδειξη της συνοχής του αστικού και περιαστικού χώρου.
- Στην εξασφάλιση της οικιστικής οργάνωσης των πόλεων και οικισμών με τον επιθυμητό συσχετισμό των οικιστικών παραμέτρων και της προστασία του περιβάλλοντος.
- Στην αναβάθμιση του περιβάλλοντος μέσω της ενεργοποίησης του πληθυσμού, της τεχνικής υποδομής, καθώς και τον έλεγχο χρήσεων σύμφωνα με τα πολεοδομικά κριτήρια καταλληλότητας.
- Στα κέντρα των πόλεων μέσω της προστασίας, ανάδειξης και περιβαλλοντικής τους αναβάθμισης, ακολουθούμενα από τους χώρους πρασίνου, καθώς και του περιαστικού χώρου.

Με άλλα λόγια, ο Οικιστικός Ν.2508/97 εισάγει την έννοια της ανάπλασης, διότι (Αρβανιτάκη

2005, σελ.2):

- μέχρι πριν την ψήφιση του οικιστικού αυτού νόμου, οι αναπλάσεις δεν υπήρχαν ως αυτόνομο εργαλείο,
- εισήγαγε ένα επιπλέον εργαλείο για μέσα στις πόλεις πέρα από τα γνωστά (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, Ρυθμιστικό Σχέδιο), συνιστώντας μελέτη στρατηγικού χαρακτήρα σε πολεοδομικό επίπεδο
- αλλά χωρίς να στερεί τη δυνατότητα ένταξής του στον ευρύτερο προγραμματισμό του κάθε Δήμου όπως αυτός απεικονίζεται στο αντίστοιχο ΓΠΣ / ΣΧΟΟΑΠ ή το Ρυθμιστικό Σχέδιο.

Επιπρόσθετα, σύμφωνα και με τις προαναφερθείσες αξιολογήσεις όσον αφορά τους επτά κύριους θεματικούς άξονες ανάλυσης, η έρευνα καταλήγει στα εξής συμπεράσματα:

Σε πρώτη φάση, διαπιστώνεται ότι τα παραπάνω τρία σενάρια εξέλιξης, αποτελούν μια πρώτη προσέγγιση του Δομικού Σχεδίου Χωρικής Οργάνωσης του Δήμου. Ωστόσο, θα πρέπει στο σημείο αυτό να τονιστεί ότι με τις υπάρχουσες τάσεις ραγδαίας ανοικοδόμησης, που συντελούν στην ταχύτατη αύξηση του πληθυσμού, ο οποίος προβλέπεται από 40.000 κατοίκους σήμερα να ανέλθει στις 55.000 την προσεχή εικοσαετία (Γεωργούλα *et al.*, 2004, Τροποποίηση ΓΠΣ, σελ.93), είναι αναγκαίες παρεμβάσεις, τέτοιες ώστε θα έχουν τη δυνατότητα να αξιοποιούν τα θετικά στοιχεία του Δήμου (ποιότητα ζωής, γειννίαση με περιαστικό δάσος, προστατευόμενες περιοχές) χωρίς να γίνεται κατάχρηση. Οι ιδέες για παρεμβάσεις ενισχύονται και από το γεγονός ότι πλέον διαφαίνεται ξεκάθαρα η εντατικοποίηση των χρήσεων γης επί των βασικών αξόνων κυκλοφορίας και ιδιαίτερα της γιγάντωσης των χρήσεων εστίασης και αναψυχής.

Επιπλέον με δεδομένη την ανεπάρκεια του κοινόχρηστου και κοινωφελούς εξοπλισμού για τον

σημερινό πληθυσμό, που περιγράφηκε, όπως και την πολύ μεγαλύτερη ανεπάρκεια του κοινόχρηστου και κοινωφελούς εξοπλισμού για τον προβλεπόμενο μελλοντικό πληθυσμό αλλά και τον αριθμό των αυτοκινήτων που επίσης αυξάνεται με ταχύτατους ρυθμούς και τα συνακόλουθα κυκλοφοριακά προβλήματα και τις ανάγκες στάθμευσης, κρίνεται σκόπιμο οι παρεμβάσεις που θα επιλεγούν σε κάθε τομέα της παρούσας μελέτης τροποποίησης του ΓΠΣ του Δήμου Βριλησίων να είναι τέτοιες ώστε καταρχήν να προστατεύσουν το Δήμο και να τον διαφυλάξουν μελλοντικά από κάθε άποψη, περιβαλλοντική, οικιστική και χρήσεων γης.

Τα τρία σενάρια επομένως, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραπάνω παραμέτρους (υπάρχουσα κατάσταση, μελλοντική πρόβλεψη και συμβατότητα/ εφικτότητα υλοποίησης με βάση τον Οικιστικό Νόμο Ν.2508/97) αξιολογούνται ως εξής:

Όσον αφορά το σενάριο τάσεων (ή μη παρέμβασης) το θετικό για το Δήμο Βριλησίων είναι ότι η εξέλιξη των τάσεων ανάπτυξης της περιοχής μελέτης γίνεται απολύτως σεβαστή καθώς σχετικά με τον αστικό χώρο και τις περιοχές αμιγούς κατοικίας διατηρούνται οι υπάρχοντες όροι δόμησης. Διαμορφώνεται με το σενάριο αυτό η αντίληψη πως ήδη ο Δήμος παρέχει υψηλό επίπεδο ζωής στους κατοίκους του και δεν επιβάλλονται περαιτέρω επεμβάσεις στη δομή του.

Από την άλλη πλευρά, η πραγματικότητα είναι διαφορετική καθώς ο πληθυσμός αυξάνεται ραγδαία και δημιουργούνται νέες και πιο απαιτητικές καθημερινές ανάγκες που αφορούν την εργασία, τη μετακίνηση και την ψυχαγωγία των κατοίκων του Δήμου. Οι λόγοι αφθονούν μιας και η διατήρηση των θεσμοθετημένων όρων δόμησης θα ενισχύσουν την αυθαίρετη δόμηση αλλά και το μή έλεγχο αυτής λόγω των μη εγκεκριμένων ή προβλεπόμενων παρεμβάσεων. Επιπρόσθετα, τα εμπορικά καταστήματα εντός των πολεοδομικών κέντρων επιπέδου πολεοδομικής ενότητας θα συνεχίζουν να αναπτύσσονται ανεξέλεγκτα, δημιουργώντας κυκλοφοριακές θρομβώσεις σε σημεία όπως οι Πλατείες Ελευθερίας και Αναλήψεως, καθώς και στη Λεωφόρο Πεντέλης ή την οδό Κύπρου.

Συμπερασματικά, το σενάριο τάσεων θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως χαμηλής εφικτότητας

μιας και οι λειτουργικές ανάγκες του Δήμου όπως η αμιγής κατοικία, οι χρήσεις γης επί των βασικών αξόνων κυκλοφορίας και οι προτάσεις σχετικά με τα πολεοδομικά κέντρα και τον εξωαστικό χώρο δεν θα μπορούν να ικανοποιηθούν. Επομένως το σενάριο αυτό στο σύνολό του θα απορριφθεί ως μη στρατηγικό ή ως μακροπρόθεσμα μη αποτελεσματικό.

Σχετικά με το δεύτερο σενάριο εξέλιξης, δηλαδή της έντονης παρέμβασης, αυτό εστιάζει στη σημαντική μείωση των όρων δόμησης για το Δήμο Βριλησίων, σε πλήρη αντίθεση με τη φιλοσοφία του σεναρίου τάσεων ή μη παρέμβασης. Ο στρατηγικός στόχος πίσω από το συγκεκριμένο μέτρο είναι σε πρώτη φάση ο μεσο-μακροπρόθεσμος περιορισμός της πληθυσμιακής αύξησης και ακολούθως η μείωση των αναγκών του Δήμου για κοινόχρηστο και κοινωφελή εξοπλισμό.

Το σενάριο αυτό προωθεί την αναγκαιότητα οργάνωσης και θέσπισης νέων προδιαγραφών σε θέματα αιχμής όπως η έλλειψη εξειδίκευσης χρήσεων των εμπορικών καταστημάτων, η έλλειψη θέσεων στάθμευσης σε κομβικά σημεία της πόλης αλλά και συνδυαστικά μέτρα όσον αφορά τη συνύπαρξη ιδιωτικών χρήσεων γης με κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους. Ωστόσο, η πληρότητα και η ικανοποιητική υλοποίηση των επιμέρους συνιστωσών του σεναρίου έντονης παρέμβασης απαιτεί πόρους, οι οποίοι τη δεδομένη χρονική συγκυρία δεν είναι διαθέσιμοι. Άρα, το σενάριο αυτό προτρέπει το Δήμο Βριλησίων σε δανεισμό λόγω των εξής θεμάτων που αναδύονται:

- Οι πολυποίκιλες απαιτήσεις του από το Δήμο καθιστούν καθολική την παρέμβαση στο περιεχόμενο της Αμιγούς κατοικίας με συνέπεια να το αποκόπτει από γραφεία και ιδιωτικούς φορείς.
- Επιδιώκει χωρίς σαφή λειτουργικά κριτήρια την εξειδίκευση των χρήσεων των εμπορικών καταστημάτων καθημερινών αναγκών και άμεσης εξυπηρέτησης με άμεσο μελλοντικό πρόβλημα τη χρεωκοπεία των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.
- Προβλέπει αυστηρά, και χωρίς προηγούμενο, περιοριστικά μέτρα όπως είναι η θέσπιση

προδιαγραφών για το μέγεθος εγκατάστασης και τους απαιτούμενους χώρους στάθμευσης για την πλήρη αυτοτέλεια των επιτρεπόμενων χρήσεων.

- Τέλος, είναι ορατός ο κίνδυνος να μην υπάρχει δυνατότητα ρύθμισης της νέας κατάστασης λόγω των αυστηρών και επώδυνων περιοριστικών μέτρων του σεναρίου. Άρα και αυτό το σενάριο θα απορριφθεί.

Καταλήγοντας, οι παραπάνω συνιστώσες του σεναρίου έντονης παρέμβασης κρίνονται ως αντι-οικονομικές.

Τέλος, το ρεαλιστικό ή σενάριο ήπιας παρέμβασης όσον αφορά την εξέλιξη του Δήμου Βριλησίων έχει από τη μία πλευρά το πλεονέκτημα της διαφύλαξης της χρήσης αμιγούς κατοικίας που είναι ένα ζητούμενο αλλά από την άλλη πλευρά παρουσιάζεται δεσμευτικό ως προς τη διαχείρισή του. Παράδειγμα αποτελεί ο περιορισμός της έκτασης των τοπικών κέντρων, σημείο της μελέτης που θα δημιουργούσε δυσχέρεια στη λειτουργία των υπηρεσιών που προσφέρει η πόλη.

Σύμφωνα με τον οικιστικό νόμο Ν.2508/97 και με την αξιολόγηση των επτά θεματικών αξόνων για κάθε ένα από τα τρία σενάρια του που έλαβε χώρα στο Κεφάλαιο 7, ο ερευνητής προτείνει ένα νέο σενάριο εξέλιξης για το Δήμο Βριλησίων, το οποίο ονομάζεται Προτεινόμενο Σενάριο Εξέλιξης Δ.Βριλησίων και αποτελείται από τις εξής κατευθύνσεις – δράσεις (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9):

- Αναγκαία μείωση στους όρους δόμησης, η οποία δεν θα είναι μόνο κλιμακωτή και αναλόγως των πληθυσμιακών αλλαγών τα επόμενα έτη για τη συγκράτηση της αύξησης του πληθυσμού αλλά και με διαφορετικό χρόνο έναρξης όπου εντοπίζονται περιπτώσεις που αφορούν έντονη πληθυσμιακή πυκνωση, εμπορική δραστηριότητα κ.α μιας και ο σκοπός του μέτρου αυτού είναι η ομαλή ένταξη των κτιρίων με νέες προδιαγραφές στο Δήμο.
- Να μην απομακρυνθούν μόνο οι ήδη εγκατεστημένες χρήσεις γης η οποίες είναι

καταρχάς βιώσιμες αλλά και για όσες απαιτείται μεγάλο κόστος για την απαλλοτριώσή τους.

- Να διαφυλάσσεται αναλλοίωτη η περιοχή κατοικίας μόνο σε περιοχές όπου θα είναι μελλοντικά επιζήμια η αύξηση ιδιωτικών δραστηριοτήτων που αφορά εμπόριο και παροχή υπηρεσιών τριτογενούς τομέα σε θέματα κυκλοφορίας και στάθμευσης.
- Να γίνει διάλογος για την αναζήτηση και αγορά κατάλληλου σε θέση και μέγεθος οικοπέδου, για την άμεση κατασκευή του Δημαρχείου, εκτός της έκτασης του Ο.Τ.365 μόνο αν υπάρχει η δυνατότητα συνδυασμού λειτουργικότητας αυτού και χαμηλού κόστους ενοικίασης και συντήρησης.
- Να εξεταστεί άμεσα η επιλογή των απαιτούμενων επιφανειών για τους απαραίτητους χώρους ανά πολεοδομική ενότητα, καθώς και ο προγραμματισμός του Δήμου για τη δέσμευση και απόκτησή τους εξαιρουμένων συγκεκριμένων τμημάτων ΟΤ στα οποία έχει επέλθει αναστολή χορήγησης οικοδομικών αδειών σύμφωνα με τα ΦΕΚ 22/ 23-01-09 και 349/ 22-07-09 ώστε να τα τμήματα αυτά να αξιοποιηθούν και να μη μείνουν ανενεργά.
- Να προταθεί η άμεση υλοποίηση σε πρώτη φάση στις κεντρικές αρτηρίες ενός λειτουργικού δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων για την εξυπηρέτηση καθημερινών διαδρομών σε σχολεία, κοινωφελείς χρήσεις και αγορές.
- Να ενισχυθούν οι συγκοινωνίες (δημοτική και διαδημοτική) και το τοπικό οδικό δίκτυο να ιεραρχηθεί με ρυθμίσεις τέτοιες που θα έχουν στόχο την αποθάρρυνση της διερχόμενης κυκλοφορίας.
- Να προταθεί κλιμακωτά η χωροθέτηση χρήσεων κοινόχρηστου και κοινωφελούς χαρακτήρα σε δημόσιες και δημοτικές εκτάσεις της περιοχής Κρασιά για την εξυπηρέτηση των αναγκών, κυρίως της 5ης Π.Ε χωρίς να αγνοείται ο Δήμος ως σύνολο.
- Να κινηθούν διαδικασίες επιστημονικής έρευνας πάνω σε θέματα κινήτρων ώστε οι νυν καταπατητές να αποσυρθούν και να δώσουν πνοή στις προστατευόμενες χρήσεις γης του

Δήμου.

8.2 Προτεινόμενο σενάριο και χρήσεις γης

Ο στρατηγικός στόχος του Προτεινόμενου Σεναρίου Εξέλιξης για το Δήμο Βριλησσιών είναι η βιωσιμη ανάπτυξη με δομικές παρεμβάσεις κλιμακωτής έντασης για το χρονικό ορίζοντα του 2026. Θα πρέπει όμως προτού προταθεί οποιαδήποτε νέα χρήση γης να ελέγχεται το ΟΤ βάσει του ΦΕΚ υπ' αριθμόν 349/22-07-2009 περί αναστολής χορήγησης οικοδομικών αδειών σε συγκεκριμένα τμήματα τους.

Συγκεκριμένα, τα ΟΤ με αριθμούς:

1Α, 22, 27, 29, 30, 32, 35, 39, 42, 44, 47, 48, 51, 53, 55, 56, 61, 78, 79Γ, 85, 86, 93, 96, 105, 111, 119, 137, 144, 159, 162, 171, 182, 183, 190, 197, 200, 206, 207, 209, 324, 601, 602, 605, 606, 609, 610, 614, 615, 617, 618, 623, και 635 έχουν τμήματα στα οποία έχουν ανασταλεί οι άδειες οικοδομής.

Ο λόγος που οι άδειες οικοδομής έχουν ανασταλεί είναι ότι τμήματα των παραπάνω ΟΤ έχουν προβλεφθεί από το ΓΠΣ για διάφορες χρήσεις γης που αφορούν εκπαίδευση, πρόνοια, αθλητισμό κ.α.

Αφού ελέγχθηκε το παραπάνω, προτείνονται οι εξής επιπλέον χρήσεις γης (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9):

- *Νέες θέσεις Parking:*
 - Στα ΟΤ 21 και 32 και συγκεκριμένα στο μη απαγορευμένο ή άκτιστο τμήμα των ΟΤ ώστε να αποφορτίζονται οι κεντρικές αρτηρίες του Δήμου Βριλησσιών και συγκεκριμένα της Οδού 25ης Μαρτίου.
 - Ομοίως για το ΟΤ 30 για εξυπηρέτηση της Οδού 28ης Οκτωβρίου.
 - Ομοίως για το ΟΤ 105 για εξυπηρέτηση των Οδών Ολύμπου και Μαινάλου.
 - Στα ΟΤ 27 και 130 για εξυπηρέτηση της Οδού Δ. Βερνάρδου.
 - Στο ΟΤ 48 και συγκεκριμένα στο μη απαγορευμένο ή άκτιστο τμήμα του ΟΤ για εξυπηρέτηση της Οδού Εθνικής Αντιστάσεως.
 - Στο ΟΤ 80 για εξυπηρέτηση της Οδού Τροίας.

- Στο ΟΤ 159 και συγκεκριμένα στο μη απαγορευμένο ή άκτιστο τμήμα για εξυπηρέτηση της Οδού Αλφειού.
 - Στο ΟΤ 409 για εξυπηρέτηση της Λεωφόρου Δ. Μητρόπουλου λόγω των γειτονικών ανοιχτών χώρων αθλητικών δραστηριοτήτων.
 - Στο ΟΤ 620 για την αποφόρτιση της Πλατείας 28ης Οκτωβρίου και των ποικίλων εμπορικών δραστηριοτήτων της.
- *Χώροι πρασίνου:*
 - Στο ΟΤ 419 για την ψυχαγωγία των πολιτών μεταξύ της Πλατείας 28ης Οκτωβρίου και των ποικίλων εμπορικών δραστηριοτήτων της.
 - Στο ΟΤ 433 μεταξύ των οδών Βορείου Ηπείρου και Ερμού.
- *Κοινόχρηστοι και κοινοφελείς χώροι:*
 - Στο ΟΤ 28 επί της Οδού Κύπρου.
 - Στο ΟΤ 349 επί της Οδού Κισσάβου.
 - Στο ΟΤ 441 επί των οδών Βορείου Ηπείρου και Φιλικής Εταιρίας.
- *Εμπόριο* (εξειδικευμένες χρήσεις όπως παροχής υπηρεσιών, κινητής τηλεφωνίας, τεχνολογικού εξοπλισμού για μηχανικούς κατασκευαστικού τομέα, εκδόσεις επιστημονικών συγγραμάτων, σχολές ορειβασίας κ.α.):
 - Στο ΟΤ 363 επί των οδών Κισσάβου και Αργυροκάστρου.
 - Στο ΟΤ 5 επί της Οδού Βορείου Ηπείρου.
 - Στο ΟΤ 614 και συγκεκριμένα στο μη απαγορευμένο ή άκτιστο τμήμα του ΟΤ επί της οδού Δερβενακίων.
 - Στο ΟΤ 312 επί των οδών Ξάνθης και Ολύμπου.
 - Στο ΟΤ 3 επί της Οδού Γράμμου.
 - Στο ΟΤ 184 επί της Οδού Μακεδονίας.
 - Δημοτικός κινηματογράφος στο ΟΤ 55 επί των Οδών Πίνδου και Πλαταιών.

8.3 Προτεινόμενο σενάριο και πρόβλεψη αξιών ακινήτων

Η κτηματαγορά ενός Νομού και συγκεκριμένα ενός πολύπλοκου και πολυδιάστατου Νομού όπως αυτός της Αττικής επηρεάζονται από πολλούς παράγοντες, οι οποίοι είναι (Ζεντέλης, 2001, σελ. 87-104):

- *Πολιτικοί* (αλλαγή κυβέρνησης, σύγκλιση ή απόκλιση απόψεων με Νομαρχία και Δήμους, θέματα διαχείρισης και πολιτικής γης όσον αφορά εφαρμογή νομοθετικών πλαισίων και ειδικών μέτρων).
- *Κοινωνικοί* (κοινωνικές δομές και ρυθμός μεταβολής αυτών, κοινωνική διαστρωμάτωση, ιδιοκτησιακό καθεστώς, πληθυσμιακά στοιχεία και διαχρονική μεταβολή αυτού).
- *Οικονομικοί* (γενική οικονομική κατάσταση, βαθμός ανάπτυξης τομέων της οικονομίας: πρωτογενής, δευτερογενής και τριτογενής, βιοτικό επίπεδο, επίπεδο ανεργίας, παραγωγικότητα, οικονομική σταθερότητα, φορολογία, κόστος κατασκευής, γαιοπρόσοδος).
- *Χωροταξικός σχεδιασμός* (χωροταξική ισορροπία, ανάπτυξη αστικού ιστού, βαθμός οργάνωσης αστικών κέντρων, υπηρεσίες σε εθνική κλίμακα).
- *Τεχνολογία* (διαχρονική τεχνική και τεχνολογική εξέλιξη, σύγχρονες μέθοδοι).
- *Ιστορικοί – Πολιτιστικοί Παράγοντες* (εγκατάσταση προσφύγων, αρχαιολογικά ευρήματα, ιστορικά τοπωνύμια).
- *Φυσικά χαρακτηριστικά* (Κλίμα, φυσική υποδομή: εδαφικές κλίσεις και βλάστηση, σεισμική δραστηριότητα, συχνότητα κατολισθήσεων, πλημμυρών κ.α. φυσικών καταστροφών).

Σε επίπεδο Δήμου, όσον αφορά την αξία των αστικών ακινήτων, θα πρέπει να αναφερθεί ότι θα

πρέπει να επιδιώκεται η εφαρμογή της βέλτιστης χρήσης (Ζεντέλης, 2001, σελ.125) ως μέτρο ανάπτυξης της ποιότητας ζωής σε μια περιοχή μιας και αυτή υποδεικνύει τη χρήση του ακινήτου, η οποία οδηγεί στη μέγιστη οικονομική απόδοση και άρα στη μέγιστη εμπορική του αξία. Ταυτόχρονα θα πρέπει η χρήση του ακινήτου να είναι εφικτή και σύμφωνη με το νόμο, καθώς και να αποδίδει οφέλη για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Οι δομικές παρεμβάσεις κλιμακούμενης έντασης που επιδιώκει το προτεινόμενο σενάριο μπορούν να αυξήσουν τη ζήτηση στο Δήμο Βριλησίων έτσι ώστε να ξεκινήσει σταδιακά η απορρόφηση του μεγάλου αποθέματος νεόδμητων κατοικιών. Κατ'αυτό τον τρόπο, οι αντικειμενικές και εμπορικές αξίες των ακινήτων θα είναι σταθερές έως ότου η ζήτηση σε νέα ακίνητα αντισταθμίσει την προσφορά του διαθέσιμου αποθέματος. Αυτό θα συμβεί τα αμέσως επόμενα 3 με 5 έτη όπου ο πληθυσμός θα έχει αυξηθεί και οι ανάγκες για στέγαση θα μεγαλώσουν. Οι τάσεις και οι αναγκαίες παρεμβάσεις μέσα στα πλαίσια του ΡΣΑ αλλά και σε επίπεδο Δήμου ενσωματώνει τον παραπάνω στρατηγικό στόχο για το 2026.

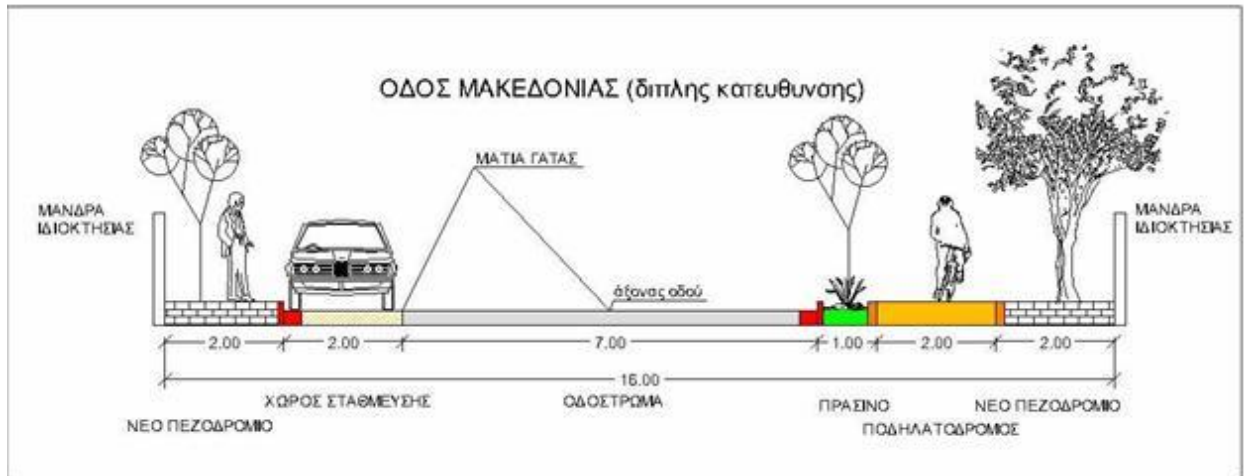
8.4 Προτεινόμενο σενάριο και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το προτεινόμενο σενάριο δίνει έμφαση σε ένα Δήμο πολυλειτουργικό με εξυπηρέτηση κοινωνική και εμπορική για τον ντόπιο πληθυσμό, περιορίζοντας όσο το δυνατό, τις υπερτοπικές χρήσεις, οι οποίες επιβαρύνουν την κυκλοφορία και την στάθμευση και ενισχύοντας τα κέντρα των πολεοδομικών ενοτήτων ώστε να καλύπτουν, σύμφωνα με τα πρότυπα, τις ανάγκες των κατοίκων με απώτερο στρατηγικό στόχο την μείωση των μετακινήσεων και την αύξηση της κοινωνικής συνοχής. Η υλοποίηση του στόχου αυτού περιλαμβάνει μέτρα και πολιτικές για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς και δομικές παρεμβάσεις για τη μετακίνηση ποδηλάτων και πεζών, καθώς και κυκλοφοριακά μέτρα για την προστασία των περιοχών κατοικίας από τις διαμπερείς κινήσεις και τη στάθμευση σε περιοχές υψηλής ζήτησης όπως είναι το μετρό, ο προαστιακός και η Λεωφόρος Πεντέλης.

Μία βασική στρατηγική που έχει τη δυνατότητα να ακολουθηθεί στο Δήμο Βριλησίων είναι ο

προσδιορισμός περιοχών στις οποίες θα παρθούν μέτρα για να συνυπάρξει και ένα διαφορετικό μέσο μεταφοράς απέναντι στο αυτοκίνητο. Το ποδήλατο και οι προτεινόμενοι ποδηλατόδρομοι (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 10) όχι μόνο δεν θα επηρεάσουν την οικονομική λειτουργία της πόλης αλλά θα την ενισχύσουν διότι θα καταστήσει το Δήμο ευκολότερα προσπελάσιμο. Σήμερα η προσπελασιμότητα είναι τυπικά ‘ελεύθερη’ αλλά η ελευθερία για το αυτοκίνητο συνεπάγεται εμπόδια για τους υπόλοιπους χρήστες, πεζούς ή ποδηλάτες. Επομένως, αν στο άμεσο μέλλον οριστικοποιηθεί τάξη στην κίνηση και τη στάθμευση του αυτοκινήτου που δεν θα περιορίζει την τροφοδοσία των καταστημάτων, τότε οι οικονομικές δραστηριότητες του Δήμου, που απευθύνονται στο σύνολο κατοίκων και επισκεπτών, εκ των οποίων μόνο η μειονότητα θα μπορεί να είναι χρήστες του αυτοκινήτου, θα εντατικοποιηθούν.

Το έργο δημιουργία ποδηλατόδρομου επικοινωνίας Βριλησίων – Χαλανδρίου – σταθμού Δουκίσσης Πλακεντίας και Σταθμού Προαστιακού Πεντέλης, αφορά τη δημιουργία ενός ποδηλατοδρόμου στον Δήμο Βριλησίων, διά μέσω καταλλήλων οδών, για την επικοινωνία των κατοίκων μεταξύ των Δήμων αλλά και για την πρόσβαση σε ένα σημαντικό σταθμό του Μετρό αλλά και την πρόσβαση σε κομβικά σημεία του Δήμου είτε με ποδήλατο είτε πεζά. Στην *Εικόνα 8.1* παρουσιάζεται μία χαρακτηριστική διατομή ποδηλατόδρομου, η οποία περιλαμβάνει κράσπεδο μεταξύ του άξονα κυκλοφορίας των οχημάτων με αυτόν των ποδηλάτων. Ο λόγος που επιλέγεται το κράσπεδο είναι για να αποφεύγεται η στάθμευση οχημάτων πάνω στον ποδηλατόδρομο. Επίσης, σε οδούς όπου το πλάτος τους είναι μικρότερο και δεν επιτρέπει και τα δύο ρεύματα κυκλοφορίας, προτείνεται μονοδρόμηση στις οδούς αυτές.

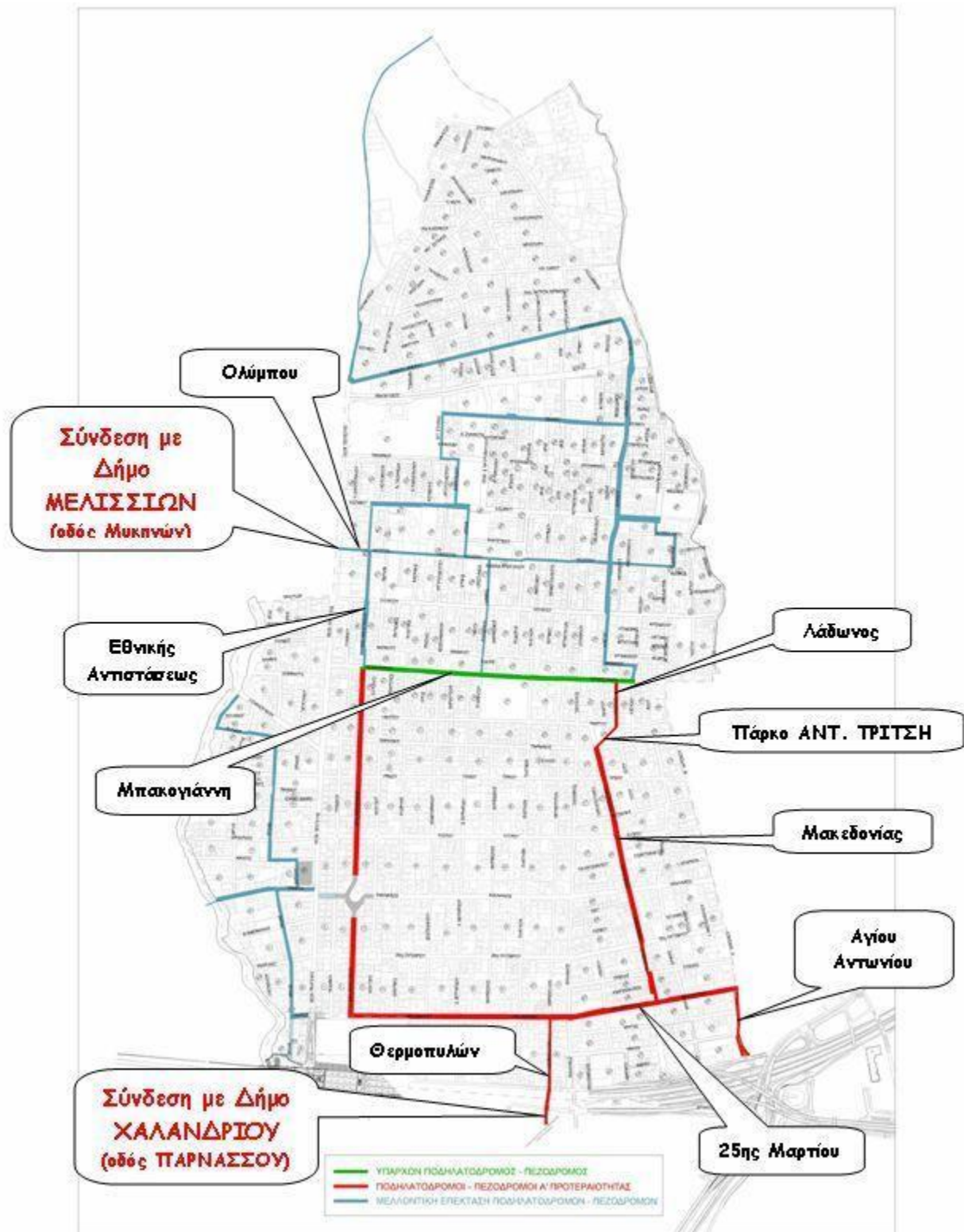


Εικόνα 8.1: Ποδηλατόδρομος επικοινωνίας Βριλησίων με Χαλάνδρι και Σταθμό ΜΕΤΡΟ Δουκίσσης Πλακεντίας (Πηγή: http://www.vrilissia.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=302).

Η διαδρομή που έχει επιλεγεί για την διαδημοτική επικοινωνία των Βριλησίων με τον όμορο Δήμο Χαλανδρίου περιλαμβάνει (Χάρτης 8.1):

- Την οδό Ολύμπου, από την Λεωφόρο Πεντέλης έως την οδό Εθνικής Αντιστάσεως.
- Την οδό Εθνικής Αντιστάσεως, από την οδό Ολύμπου έως την οδό Μπακογιάννη.
- Την οδό Λάδωνος, από την οδό Μπακογιάννη έως την οδό Υμηττού.
- Την διέλευση διά του πάρκου «Αντώνης Τρίτσης».
- Την οδό Μακεδονίας, από την οδό Πάρνηθος έως την οδό 25^{ης} Μαρτίου.
- Την οδό 25^{ης} Μαρτίου, από την οδό Μακεδονίας έως την οδό Αγίου Αντωνίου.
- Την οδό Αγίου Αντωνίου, από την οδό 25^{ης} Μαρτίου, έως την οδό Αττικής.
- Την οδό Αττικής, από την οδό Αγίου Αντωνίου, έως την Λεωφόρο Ηρακλείου.

- Την οδό 25ης Μαρτίου, από την οδό Μακεδονίας έως την οδό Θερμοπυλών.
- Την οδό Θερμοπυλών, από την οδό 25ης Μαρτίου, έως την Νοτία Παράπλευρο της Αττικής Οδού.



Χάρτης 8.1: Διαδρομή διαδημοτικής επικοινωνίας του Δ. Βριλησίων με τους όμορους Δήμους Μελισσίων και Χαλανδρίου (Πηγή: http://www.vrilissia.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=302).

Συνοπτικά το έργο δημιουργίας των ποδηλατοδρόμων για το Προτεινόμενο Σενάριο Εξέλιξης για το Δ.Βριλησίων περιλαμβάνει την εκτέλεση των παρακάτω εργασιών:

- Πλήρης αποξήλωση των υφιστάμενων κατασκευών από την πλευρά της οδού από όπου προβλέπεται η διέλευση του ποδηλατόδρομου ήτοι, πεζοδρόμια, κρασπεδόρειθρα, ασφαλτικά οδοστρώματα, αστικός εξοπλισμός (αποξήλωση στύλων μετά πινακίδων ονομασίας οδών και ρύθμισης κυκλοφορίας που θα φυλάσσονται στις αποθήκες του Δήμου) κ.λ.π., ούτως ώστε ο κατασκευαζόμενος ποδηλατόδρομος να ευρίσκεται σε πλήρη αρμονία με το εγγύς πεζοδρόμιο και τις διαμορφωμένες εισόδους των παρόδιων ιδιοκτησιών.
- Κατασκευή λωρίδος πλάτους 2.00 μ. από έγχρωμο ασφαλτοτάπητα, με χρήση «ψυχρών υλικών» για την αποκλειστική κίνηση ποδηλάτων και πεζών.
- Κατασκευή νέων πεζοδρομίων, μεταξύ ποδηλατόδρομου και παρόδιων ιδιοκτησιών (σε επαφή με τον ποδηλατόδρομο ο οποίος κατασκευάζεται στην ίδια στάθμη με τα νέα πεζοδρόμια), με έγχρωμες τσιμεντόπλακες από «ψυχρά υλικά», με την πρόβλεψη ραμπών για άτομα με κινητικά προβλήματα στις διασταυρώσεις.
- Κατασκευή παρτεριού πλάτους 50 – 100 εκατ. για την φύτευση υψηλών φυλλοβόλων δένδρων και θάμνων, οριοθετημένου από το οδόστρωμα κίνησης των αυτοκινήτων με κρασπεδόρειθρο, για την πλήρη προστασία των ποδηλατιστών και πεζών.
- Οριοθέτηση μίας λωρίδος κίνησης αυτοκινήτων, πλάτους 3.50 μ. (ανά κατεύθυνση στην περίπτωση οδών διπλής κατεύθυνσης) .
- Οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό, σύμφωνα με τα σχέδια της μελέτης, στις περιπτώσεις που το συνολικά διατιθέμενο εύρος της οδού το επιτρέπει (εύρος οδού άνω

των 12.00 μ.).

- Εγκατάσταση αυτόματου αρδευτικού συστήματος για την ανάπτυξη του νέου πρασίνου της οδού, σε όλες τις οδούς, πλην της οδού Ολύμπου. Το αρδευτικό σύστημα κάθε οδού συνδέεται είτε με το Δημοτικό δίκτυο ύδρευσης (με νέα παροχή), είτε με το εγγύς δημοτικό αρδευτικό δίκτυο.
- Οριζόντια (διαγραμμίσεις διαβάσεων και πορειών, τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος - «μάτια γάτας» για την οριοθέτηση των χώρων στάθμευσης) και κατακόρυφη (ρυθμιστικές πινακίδες της κυκλοφορίας) σήμανση των οδών.

Η «πράσινη» αυτή διαδρομή των υπό ανάπλαση οδών Ολύμπου (από Πεντέλης έως Εθνικής Αντιστάσεως), Εθνικής Αντιστάσεως (από Ολύμπου έως Μπακογιάννη), Λάδωνος (από Μπακογιάννη έως Υμηττού), τμήμα πάρκου «Αντώνη Τρίτση», Μακεδονίας (από Πάρνηθος έως 25^{ης} Μαρτίου), 25^{ης} Μαρτίου (από Μακεδονίας έως Αγίου Αντωνίου), Αγίου Αντωνίου (από 25^{ης} Μαρτίου έως την οδό Αττικής), Αττικής (από Αγίου Αντωνίου έως Λεωφόρο Ηρακλείτου), 25^{ης} Μαρτίου (από Μακεδονίας έως Θερμοπυλών), Θερμοπυλών (από 25^{ης} Μαρτίου έως την νότια παράπλευρο της Αττικής οδού), στην καρδιά του αστικού ιστού της πόλης των Βριλησίων, προβλέπεται να έχει μόνο θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην ζωή στην πόλη.

Το συνολικό μήκος της πορείας αυτής ανέρχεται σε 2,510 μέτρα και σε συνδυασμό με τον λειτουργούντα ήδη από το 2006 ποδηλατόδρομο της οδού Μπακογιάννη (μήκους 780 μέτρων), η συνολική «πράσινη» διαδρομή ποδηλάτου και πεζοπορίας, εντός του Δήμου Βριλησίων, ανέρχεται σε 3,290 μέτρα. Το μέγεθος λοιπόν της παρέμβασης αυτής του Δήμου Βριλησίων είναι ιδιαίτερα μικρό σε σύγκριση με το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου της πόλης που ανέρχεται σε περίπου 80 χιλιόμετρα (4.11 % του οδικού δικτύου της πόλης).

Για το λόγο αυτό, προτείνονται επιπλέον ποδηλατόδρομοι στις οδούς Ολύμπου – Ροδόπης – Κισσάβου – Μητροπούλου – Καλιανίου συνολικού μήκους 740 μέτρων. Ο λόγος που προβλέπεται η συγκεκριμένη διαδρομή είναι επειδή στην περιοχή επικρατούν ήπιες κλίσεις και περνά από το ΟΤ 365 το οποίο στο ΓΠΣ προτείνεται για χώρο κέντρου Διοίκησης Δήμου και

καταλήγει στη Ναυτική Βάση (Αλίκη Βουγιουκλάκη), όπου μελλοντικά θα μπορεί να γίνει χώρος πρασίνου και αναψυχής.

Επιπλέον προτείνεται η διαδρομή για ποδήλατο με στόχο να συνδεθεί με τον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο του Δήμου Χαλανδρίου στην οδό Ολύμπου ο οποίος καταλήγει στο κέντρο του Χαλανδρίου και στο Σταθμό Μετρό Χαλανδρίου μέσω του Πάρκου της Αττικής Οδού.

Τέλος, δεν προτείνονται ποδηλατόδρομοι για τις οδούς βόρεια της οδού Αναλήψεως διότι οι κλίσεις είναι απαγορευτικές (πολύ υψηλές) για την κίνηση των ποδηλάτων.

Οι οδοί διά των οποίων διέρχονται οι παραπάνω ποδηλατόδρομοι αφενός ότι είναι οδοί με δευτερεύουσα κυκλοφοριακή σημασία, αφετέρου, το πλάτος τους επιτρέπει την διαμόρφωση ενός ασφαλούς και λειτουργικού ποδηλατοδρόμου αντίστοιχων προδιαγραφών με τους ποδηλατόδρομους που υπάρχουν σε Καρδίτσα, Τρίκαλα και Λάρισα από τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004.

Επομένως, η ανάπλαση των οδών για την δημιουργία ποδηλατοδρόμου, αφορά στην ανακατασκευή των υφιστάμενων πεζοδρομίων και την κατάργηση τμημάτων χώρου στάθμευσης οχημάτων παρά το κράσπεδο των οδών, για την δημιουργία του ποδηλατόδρομου και της προστατευτικής νησίδας πρασίνου, χωρίς καμιά μείωση του οδοστρώματος κίνησης των οχημάτων και αυτό είναι το πλέον σημαντικό.

Κατά συνέπεια, στο προτεινόμενο σενάριο δεν επηρεάζεται η κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών (παραμένουν μονόδρομοι ή αμφίδρομοι), αφού οι παρεμβάσεις αφορούν μόνο τον χώρο που καταλαμβάνεται σήμερα για ελεύθερη στάθμευση παρά την οδό, που δεν καταργείται, αλλά περιορίζεται και οριοθετείται με στόχο την απόδοση κοινόχρηστου χώρου στάθμευσης στον πεζό (βελτίωση – διαπλάτυνση πεζοδρομίων) και στον ποδηλάτη (ποδηλατόδρομος).

Τέλος σημειώνεται ότι η προτεινόμενη ανάπλαση δεν επηρεάζει ούτε την κίνηση των μέσων μαζικών μεταφορών (λεωφορεία του ΟΑΣΑ και της Δημοτικής Συγκοινωνίας) αφού δεν μεταβάλλεται το εύρος κίνησης των οχημάτων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- Αρβανιτάκη Α. (2005), *Η Ανάπλαση στον Ν.2508/97 και λοιπές Αστικές Παρεμβάσεις, πρόκληση για νέες μορφές διακυβέρνησης σε κεντρικό και τοπικό επίπεδο*, Εισήγηση σε διημερίδα στην Κέρκυρα 8-9 Απριλίου.
- Γεωργούλα Α. – Ανάδοχος, Ράπτη Κ., Στουρνάρας Δ. – Συνεργάτες, Αντωνιάδης Μ., Σερραός Κ. και Τύλλης Α. – *Ειδικοί Επιστήμονες* (2004), *Μελέτη Τροποποίησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δ.Βριλησίων – Α Στάδιο*, Βριλήσσια.
- Δήμος Βριλησίων, Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών (2008), *Κείμενο Δημόσιας Διαβούλευσης για το Πρώτο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δ.Βριλησίων (2008-2010)*, Βριλήσσια, Μάρτιος.
- Δήμος Βριλησίων, Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών (2008), *Αναστολή Έκδοσης Οικοδομικών Αδειών (2008-2010)*, Βριλήσσια, Νοέμβριος.
- Διμέλλη, Δ. (2009), *Το Νομοθετικό Πλαίσιο του Πολεοδομικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα*, Σχολή Αρχιτεκτόνων, Πολυτεχνείο Κρήτης.
- Ζεντέλης Π. (2001), *Real Estate: Αξία. Εκτιμήσεις. Ανάπτυξη. Επενδύσεις. Διαχείριση*, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα, ISBN: 960-7510-74-7.
- Καραβία, Ε. Π. (2006), *Αστικές Αναπλάσεις Υποβαθμισμένων Περιοχών*, Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου, ΕΜΠ.
- Πλέσσα, Μ. (2008), *Η Αγορά Κατοικιών και Οικοπέδων το 2007 στα Διαμερίσματα του Δήμου Αθηναίων και τα Βόρεια Προάστια*, Ημερίδα ΕΛ.Ι.Ε. 21 Φεβρουαρίου 2009, Eurobank Property Services.
- Υπουργείο Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης (2010), *Αρχές Νομοθετικής Πρωτοβουλίας για τη Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης «Πρόγραμμα Καλλικράτης»*, Αθήνα, 10 Ιανουαρίου.

Συνέδριο Habitat Agenda για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη, Βριλήσσια 9 Δεκεμβρίου 2009.

Τράπεζα Eurobank, Τμήμα Real Estate (2009), *Αγορά Κατοικιών στα Διαμερίσματα του Δήμου Αθηναίων και τα Βόρεια Προάστια*, Ημερίδα ΕΛ.Ι.Ε. 21 Φεβρουαρίου 2009, Eurobank Property Services.

Υπηρεσία Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (1993), *Χάρτης Ισχύοντος ΓΠΣ*, Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών.

Υπουργείο Οικονομικών, Παράρτημα Χαλανδρίου (2010), *Αντικειμενικές αξίες ακινήτων*.

ΦΕΚ 349/ 22-07-2009, *Τεύχος Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων και Πολεοδομικών Θεμάτων*, Αριθμός Απόφασης 29842 περί αναστολής χορήγησης οικοδομικών αδειών σε τμήματα οικοδομικών τετραγώνων του εγκεκριμένου ρυμοτομικού Σχεδίου του Δήμου Βριλησίων Νομού Αττικής.

ΦΕΚ 22/ 23-01-2009, *Τεύχος Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων και Πολεοδομικών Θεμάτων*, Αριθμός Απόφασης 1089 περί αναστολής χορήγησης οικοδομικών αδειών σε τμήματα οικοδομικών τετραγώνων του εγκεκριμένου Ρυμοτομικού Σχεδίου του Δήμου Βριλησίων Νομού Αττικής.

ΦΕΚ 612/ 19-08-1998, *Τεύχος Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων και Πολεοδομικών Θεμάτων*, Τροποποίηση της 25731/ 21-10-1996 (ΦΕΚ 1299Δ/ 11-11-1996). Απόφαση Άρθρο 2 περί χρήσεων γης του Δήμου Βριλησίων Νομού Αττικής.

ΦΕΚ 1299/ 11-11-1996, *Τεύχος Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων και Πολεοδομικών Θεμάτων*, Αναθεώρηση χρήσεων γης του εγκεκριμένου Ρυμοτομικού Σχεδίου του Δήμου Βριλησίων Αττικής.

ΦΕΚ 859/ 08-09-1987, *Πολεοδομία – Διατάγματα*, Έγκριση Πολεοδομικής Μελέτης περιοχής «Πάτημα» της Κοινότητας Βριλησίων Αττικής και τροποποίηση του εγκεκριμένου Ρυμοτομικού Σχεδίου σε συνεχόμενη περιοχή.

ΦΕΚ 413/ 14-05-1987, *Πολεοδομία – Αποφάσεις*, Αναθεώρηση του Ρυμοτομικού Σχεδίου της

Κοινότητας Βριλησίων Αττικής.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

http://el.wikipedia.org/wiki/Αττικό_Πάρκο_Βριλησίων

http://el.wikipedia.org/wiki/Αρχείο:Χάρτης_Βριλησίων_στ.jpg

<http://el.wikipedia.org/wiki/Βριλήσσια>

http://el.wikipedia.org/wiki/Σιδηροδρομικός_Σταθμός_Δουκίσσης_Πλακεντίας

<http://estia.hua.gr:8080/dspace/bitstream/123456789/174/1/Ptychiaki25.pdf>

<http://8848m.wordpress.com/2007/07/11/podilato-2/>

<http://www.e-erevna.gr/portal/story.aspx?ID=24350>

<http://www.estatereview.gr/researches/117/article/142791/Article.aspx>

http://www.minenv.gr/download/2009_neo_rithmistiko/Stratigiki_meleti_per_epip_sxediou_epikairoiisis_RSA.pdf

http://www.survey.ntua.gr/main/labs/cadast/research/Publications/AUTH_2003_RealEstate.pdf

http://www.vrilissia.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=302

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1:
ΑΡΧΙΚΟ ΓΠΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2:
ΙΣΧΥΟΝ ΓΠΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3:
ΑΣΤΙΚΗ ΔΟΜΗ – ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ
Δ. ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4:
ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ Δ. ΒΡΙΑΛΗΣΣΙΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5:
ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ Δ. ΒΡΙΑΛΗΣΣΙΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6:
ΟΙΚΙΣΤΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ Δ. ΒΡΙΑΛΗΣΣΙΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7:
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΙ ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ ΑΝΑ ΠΕ Δ.ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8:
ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ Δ. ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9:
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΕΝΑΡΙΟ Δ. ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 10:
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ ΣΤΟ
Δ. ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ