ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία

«Η Επίδραση των Έργων Υποδομής στις Μετακινήσεις. Συγκριτική Ανάλυση Οκτώ Χαρακτηριστικών Δήμων της Αθήνας μεταξύ 1995 και 2006»

Εκπόνηση:

Δημήτρης Παπαδήμας

Επιβλέπων:

Θάνος Βλαστός, Καθηγητής ΕΜΠ

ΑΘΗΝΑ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2013

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ 7
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ 8
ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ 9
ΕΙΣΑΓΩΓΗ 10
1. ΓΕΝΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ 11
1.1 Κοινωνιολογική Προσέγγιση - Αναδρομή 11
1.2 Έργα Υποδομής 13
1.2.1 Αττικό Μετρό 13
1.2.2 Αττική Οδός 14
1.2.3 Προαστιακός Σιδηρόδρομος 15
1.2.4 Τραμ 17
2. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ 19
2.1 Μελέτη ΟΑΣΑ 1995 19
2.1.1 Προδιαγραφές έρευνας 19
2.1.2 Επεξεργασία 19
2.2 Μελέτη ΟΑΣΑ 2006 20
2.2.1 Προδιαγραφές έρευνας 20
2.2.2 Επεξεργασία 20
2.3 Σύγκριση Δεδομένων 21
2.4 Προβλήματα Κατά την Επεξεργασία 23
3. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΜΕΛΕΤΗΣ 24
3.1 Δήμος Αθηναίων 24
3.1.1 Η περιοχή - Αστικές παράμετροι 25
3.1.2 Σχολιασμός δεδομένων 26
3.2 Δήμος Περιστερίου 32
3.2.1 Η περιοχή - Αστικές παράμετροι 32
3.2.2 Σχολιασμός δεδομένων 33
3.3 Δήμος Γέρακα 38
3.3.1 Η περιοχή - Αστικές παράμετροι 38
3.3.2 Σχολιασμός δεδομένων 40
3.4 Δήμος Βριλησσίων 44

3.4.1 Η περιοχή - Αστικές παράμετροι 44
3.4.2 Σχολιασμός δεδομένων 46
3.5 Δήμος Γαλατσίου 51
3.5.1 Η περιοχή - Αστικές παράμετροι 51
3.5.2 Σχολιασμός δεδομένων 53
3.6 Δήμος Δάφνης 58
3.6.1 Η περιοχή - Αστικές παράμετροι 58
3.6.2 Σχολιασμός δεδομένων 59
3.7 Δήμος Κορυδαλλού 64
3.7.1 Η περιοχή - Αστικές παράμετροι 64
3.7.2 Σχολιασμός δεδομένων 65
3.8 Δήμος Κηφισιάς 69
3.8.1 Η περιοχή - Αστικές παράμετροι 69
3.8.2 Σχολιασμός δεδομένων 71
4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΣΚΕΨΕΙΣ 76
4.1 Δημόσια Συγκοινωνία Vs. Ιδιωτική Μετακίνηση 76
4.2 Μια Δεύτερη Ματιά στις Περιοχές Μελέτης 78
4.3 Βήματα στην Κατεύθυνση της Βιώσιμης Πόλης 79
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 82

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2-1: Οι πίνακες Π-Π που παρήχθησαν από την έρευνα του ΟΑΣΑ (1995). 20
Πίνακας 2-2: Οι πίνακες Π-Π που παρήχθησαν από την έρευνα του ΟΑΣΑ (2006). 21
Πίνακας 3-1:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Αθηναίων. 27
Πίνακας 3-2:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Αθηναίων. ..27
Πίνακας 3-3:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Περιστερίου....34
Πίνακας 3-4:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Περιστερίου. 34
Πίνακας 3-5:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Γέρακα.....40
Πίνακας 3-6:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Γέρακα.....40
Πίνακας 3-7:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Βριλησσίων. ...47
Πίνακας 3-8:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Βριλησσίων.47
Πίνακας 3-9:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Γαλατσίου. 53
Πίνακας 3-10:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Γαλατσίου.54
Πίνακας 3-11:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Δάφνης. 60
Πίνακας 3-12:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Δάφνης. 60
Πίνακας 3-13:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Κορυδαλλού. 65
Πίνακας 3-14:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Κορυδαλλού. 66
Πίνακας 3-15:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Κηφισιάς. 71
Πίνακας 3-16:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Κηφισιάς. .71
Πίνακας 4-1: Ποσοστά Προτίμησης Δημόσιων και Ιδιωτικών Μέσων Μεταφοράς ανά Δεκαετία.....76

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 3-1:Οι Δήμοι Μελέτης. 24
Χάρτης 3-2:Ο Δήμος Αθηναίων. 24
Χάρτης 3-3:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Αθηναίων για το έτος 1995. 29
Χάρτης 3-4:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Αθηναίων για το έτος 2006. 29
Χάρτης 3-5:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Αθηναίων για το έτος 1995. 30
Χάρτης 3-6:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Αθηναίων για το έτος 2006. 30
Χάρτης 3-7:Ο Δήμος Περιστερίου. 32
Χάρτης 3-8:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Περιστερίου για το έτος 1995. 35
Χάρτης 3-9:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Περιστερίου για το έτος 2006. 35
Χάρτης 3-10:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Περιστερίου για το έτος 1995. 35
Χάρτης 3-11:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Περιστερίου για το έτος 2006. 35
Χάρτης 3-12:Ο Δήμος Γέρακα. 38
Χάρτης 3-13:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Γέρακα για το έτος 1995. 41
Χάρτης 3-14:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Γέρακα για το έτος 2006. 41
Χάρτης 3-15:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Γέρακα για το έτος 1995. 41
Χάρτης 3-16:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Γέρακα για το έτος 2006. 41
Χάρτης 3-17:Ο Δήμος Βριλησσίων. 44
Χάρτης 3-18:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Βριλησσίων για το έτος 1995. 48
Χάρτης 3-19:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Βριλησσίων για το έτος 2006. 48
Χάρτης 3-20:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Βριλησσίων για το έτος 1995. 48
Χάρτης 3-21:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Βριλησσίων για το έτος 2006. 48
Χάρτης 3-22:Ο Δήμος Γαλατσίου. 51
Χάρτης 3-23:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Γαλατσίου για το έτος 1995. 55

Χάρτης 3-24:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Γαλατσίου για το έτος 2006. 55
Χάρτης 3-25:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Γαλατσίου για το έτος 1995. 55
Χάρτης 3-26:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Γαλατσίου για το έτος 2006. 55
Χάρτης 3-27:Ο Δήμος Δάφνης. 58
Χάρτης 3-28:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Δάφνης για το έτος 1995. 61
Χάρτης 3-29:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Δάφνης για το έτος 2006. 61
Χάρτης 3-30:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Δάφνης για το έτος 1995. 62
Χάρτης 3-31:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Δάφνης για το έτος 2006. 62
Χάρτης 3-32:Ο Δήμος Κορυδαλλού. 64
Χάρτης 3-33:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Κορυδαλλού για το έτος 1995. 67
Χάρτης 3-34:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Κορυδαλλού για το έτος 2006. 67
Χάρτης 3-35:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Κορυδαλλού για το έτος 1995. 67
Χάρτης 3-36:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Κορυδαλλού για το έτος 2006. 67
Χάρτης 3-37:Ο Δήμος Κηφισιάς. 69
Χάρτης 3-38:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Κηφισιάς για το έτος 1995. 73
Χάρτης 3-39:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Κηφισιάς για το έτος 2006. 73
Χάρτης 3-40:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Κηφισιάς για το έτος 1995. 73
Χάρτης 3-41:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Κηφισιάς για το έτος 2006. 73

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 3-1:Η Ποσοστιαία Προτίμηση των Μέσων Μεταφοράς στις Ενδοδημοτικές Μετακινήσεις του Δήμου Αθηναίων. 28
Διάγραμμα 3-2:Μετακινήσεις ανά Κάτοικο του Δήμου Αθηναίων. 31
Διάγραμμα 3-3:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Αφετηρία το Δήμο Περιστερίου. 36
Διάγραμμα 3-4:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Προορισμό το Δήμο Περιστερίου. 36
Διάγραμμα 3-5:Μετακινήσεις ανά Κάτοικο του Δήμου Περιστερίου. 38
Διάγραμμα 3-6:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Αφετηρία το Δήμο Γέρακα. 42
Διάγραμμα 3-7:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Προορισμό το Δήμο Γέρακα. 43
Διάγραμμα 3-8:Μετακινήσεις ανά Κάτοικο του Δήμου Γέρακα. 44
Διάγραμμα 3-9:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Αφετηρία το Δήμο Βριλησσίων. 49
Διάγραμμα 3-10:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Προορισμό το Δήμο Βριλησσίων. 49
Διάγραμμα 3-11:Μετακινήσεις ανά Κάτοικο του Δήμου Βριλησσίων. 50
Διάγραμμα 3-12:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Αφετηρία το Δήμο Γαλατσίου. 56
Διάγραμμα 3-13:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Προορισμό το Δήμο Γαλατσίου. 57
Διάγραμμα 3-14:Μετακινήσεις ανά Κάτοικο του Δήμου Γαλατσίου. 57
Διάγραμμα 3-15:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Αφετηρία το Δήμο Δάφνης. 63
Διάγραμμα 3-16:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Προορισμό το Δήμο Δάφνης. 63
Διάγραμμα 3-17:Μετακινήσεις ανά Κάτοικο του Δήμου Δάφνης. 64
Διάγραμμα 3-18:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Αφετηρία το Δήμο Κορυδαλλού. 68
Διάγραμμα 3-19:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Προορισμό το Δήμο Κορυδαλλού. 68
Διάγραμμα 3-20:Μετακινήσεις ανά Κάτοικο του Δήμου Κορυδαλλού. 69
Διάγραμμα 3-21:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Αφετηρία το Δήμο Κηφισιάς. 74
Διάγραμμα 3-22:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Προορισμό το Δήμο Κηφισιάς. 75
Διάγραμμα 3-23:Μετακινήσεις ανά Κάτοικο του Δήμου Κηφισιάς. 75
Διάγραμμα 4-1: Τα Ποσοστά των Μέσων Μεταφοράς Στην Περιοχή Εξυπηρέτησης Αστικών Συγκοινωνιών 77

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Στα μέσα της δεκαετίας του ’90 η χώρα ανέλαβε τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Τα έργα ανάπτυξης που είχαν δρομολογηθεί παλαιότερα επιταχύνθηκαν και η Αθήνα άλλαξε πρόσωπο μέσα σε λίγα χρόνια με δραστικές αλλαγές στον τρόπο μετακίνησης. Το Μετρό, το Τραμ και ο Προαστιακός είναι τα νέα μέσα σταθερής τροχιάς που δεν είχε η πρωτεύουσα και η Αττική Οδός ο περιφερειακός που της έλλειπε. Με τη βοήθεια πινάκων προέλευσης-προορισμού έγινε εφικτό να μελετηθεί η μεταβολή στις μετακινήσεις, όσον αφορά τον όγκο, το μέσο και τον προορισμό, πριν και μετά τα έργα υποδομής των Ολυμπιακών Αγώνων. Επελέγησαν οκτώ δήμοι της πρωτεύουσας, διαφορετικοί μεταξύ τους και αντιπροσωπευτικοί των περιπτώσεων που συναντώνται στο λεκανοπέδιο και η έρευνα εστιάστηκε στο πως κάθε έργο μεσολάβησε στη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας και των μετακινήσεων κάθε περιοχής, καθώς επίσης και το πώς επέδρασε η έλλειψη έργων και τι κενά εντοπίστηκαν. Τα συμπεράσματα για την διεύρυνση της χρήσης ΙΧ και τη “μάχη” μεταξύ ιδιωτικής και δημόσιας μετακίνησης παρουσιάζουν ενδιαφέρον και φανερώνουν τα βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν για να αποκτήσουμε μια βιώσιμη πόλη.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ	**KEY WORDS**
Μετακίνηση	Transport
Προορισμός	Destination
Μέσα Σταθερής Τροχιάς	Fixed Track Transport
ΙΧ	Private Vehicle
Δημόσια Συγκοινωνία	Public Transport
Βιωσιμότητα	Sustainability

PREFACE

During the mid ‘90s, Greece undertook the 2004 Olympic Games organization. Development projects that were programmed previously were accelerated and Athens altered its figure thus achieving drastic changes in the ways of transport. Urban and suburban railway and the tram added up to the new fixed track transport network the Greek capital didn’t have and Attica Road became the ring road that was missing. With the help of origin-destination tables we were able to study deeper the variation in transport, concerning it’s quantum, means and destination, before and after Olympic urban projects took place. Eight municipalities were chosen, differing each other though representative of any catchment area case in the Attica basin, and the survey was focused in the manner infrastructure influenced transport evolution, as well as how the lack of infrastructure affected every region and what gaps were spotted. Conclusions concerning the growing use of private vehicles and the “struggle” between public and private transport are of great interest and reveal what steps should be followed to achieve sustainability in the city.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Για την ολοκλήρωση αυτής της διπλωματικής βοήθησαν αρκετοί άνθρωποι, ο καθένας με τον τρόπο του, και μέσα σε λίγες γραμμές θα ήθελα να τους ευχαριστήσω.

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Θάνο Βλαστό, καθηγητή στη σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών ΕΜΠ, για τη συμβολή του στην επιλογή ενός τόσο ενδιαφέροντος θέματος, την καθοδήγηση και την πολύτιμη βοήθειά του όποτε τον χρειάστηκα.

Επίσης, ευχαριστώ τον κύριο Δημήτριο Μηλάκη, Δρ. Συγκοινωνιολόγο / Πολεοδόμο Μηχανικό για τα δεδομένα που μου παρείχε για λογαριασμό του ΕΜΠ, τον κύριο Α. Σιδέρη Προϊστάμενο Τμήματος Ανάπτυξης και Διαχείρισης Βάσης Δεδομένων του ΟΑΣΑ για τη χορήγηση δεδομένων και κυρίως την κυρία Ν. Ρήγου, υπεύθυνη της βιβλιοθήκης του ΟΑΣΑ, για την υποδειγματική συνεργασία και την ευγένεια της.

Φυσικά, τίποτα δε θα ήταν εφικτό, χωρίς τη στήριξη της οικογένειάς μου σε όλη τη διάρκεια των σπουδών μου και την οποία ευχαριστώ από καρδιάς.

Τέλος, ένα μεγάλο ευχαριστώ στη Δανάη για την πολύτιμη βοήθειά της στην εκπόνηση της διπλωματικής, αλλά και την υποστήριξή της όποτε χρειάστηκε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

ΕΘΕΛ	Εταιρεία Θερμικών Λεωφορείων
ΕΣΥΕ	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος
ΗΛΠΑΠ	Ηλεκτροκίνητα Λεωφορεία Πειραιώς Αθηνών Περιχώρων
ΗΣΑΠ	Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών Πειραιώς
ΙΧ	Ιδιωτικής Χρήσεως (Αυτοκίνητο)
ΚΤΕΛ	Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων
ΟΑΣ	Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών
ΟΑΣΑ	Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών
ΟΣΕ	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
ΣΕΦ	Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως
ΜΜΜ	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της παρούσης διπλωματικής εργασίας είναι οι διαφοροποιήσεις που παρατηρήθηκαν στις μετακινήσεις λόγω των έργων υποδομής (Αττικό Μετρό, Αττική Οδός, Τραμ, Προαστιακός Σιδηρόδρομος) και οι αλλαγές στη χρήση των μέσων μετακίνησης. Στόχος ήταν η σκιαγράφηση της κατάστασης που διαδέχθηκε τα Ολυμπιακά έργα, η ανάδειξη των μεταβολών και ο εντοπισμός επιπτώσεων. Μελετήθηκαν τα στοιχεία μετακινήσεων δύο διαδοχικών ερευνών του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών. Οι έρευνες έλαβαν χώρα με διαφορά μιας δεκαετίας, το 1995 και το 2006, ενώ τα στοιχεία που προσέφεραν, δηλαδή ο όγκος των μετακινήσεων από και προς τους δήμους του λεκανοπεδίου κατά τις δύο χρονικές περιόδους, υποβλήθηκαν σε συγκρίσεις, εστιάζοντας σε οκτώ δήμους του πολεοδομικού συγκροτήματος.

1. ΓΕΝΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

1.1 Κοινωνιολογική Προσέγγιση - Αναδρομή

Η περίοδος στην οποία αναφέρεται η μελέτη είναι ιδιαίτερα σημαντική όσον αφορά τις αλλαγές στη φυσιογνωμία της πρωτεύουσας και τον τρόπο ζωής του Αθηναίου. Οι υποδομές που εξετάζονται δημιουργήθηκαν στο σύνολό τους κατά τη διάρκεια αυτής της δεκαετίας. Τα περισσότερα από αυτά τα έργα είχαν προεξαγγελθεί και προηγουμένως αλλά για διάφορους λόγους δεν έφταναν σε πέρας. Η κρατική μηχανή ενεργοποιήθηκε τελικά τη δεκαετία του ’90 και ο λόγος δεν ήταν άλλος από την ανάληψη διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων. Αλλά ας τα πάρουμε από την αρχή.

Τον Σεπτέμβριο του 1990, στο Τόκυο, η Αθήνα ήταν υποψήφια πόλη για τους "χρυσούς" Ολυμπιακούς του 1996. Τότε δεν τα είχε καταφέρει και είχε ηττηθεί στον πέμπτο και τελευταίο γύρο από την Ατλάντα με διαφορά 16 ψήφων. Στην Αθήνα πήγανε χαμένες οι προετοιμασίες για πανηγυρισμούς και το κλίμα ήταν βαρύ.

Τον Σεπτέμβριο του 1997, στην Λοζάνη, η Αθήνα ήταν και πάλι υποψήφια πόλη. Αυτή τη φορά διεκδικούσε τους Ολυμπιακούς του 2004 και αντί για Ατλάντα, Τορόντο, Μελβούρνη και Μάντσεστερ είχε ως αντιπάλους Ρώμη, Κέιπ Τάουν, Στοκχόλμη και Μπουένος Άιρες. Αυτή την φορά όμως η Αθήνα κέρδισε την ψηφοφορία και έτσι έγινε η πόλη που θα διοργανώσει τους Ολυμπιακούς του 2004. Και η προετοιμασία για τους αγώνες, ταυτίστηκε με το αναπτυξιακό πλάνο της χώρας για τα επόμενα 10 χρόνια.

Οι πανηγυρισμοί για την ανάληψη συνοδεύτηκαν από έναν κατασκευαστικό οργασμό, κατά κύριο λόγο στο νομό Αττικής. Την εποχή της «αντιπαροχής» διαδεχόταν η δεκαετία των μεγάλων συγχρηματοδοτούμενων έργων. Η εξέλιξη αυτή επέφερε πολυδιάστατες αλλαγές στην ελληνική κοινωνία υπό μορφή ντόμινο. Ο κλάδος των υπηρεσιών κυριάρχησε σταδιακά και τομείς όπως η αγορά αυτοκινήτου πήραν «φωτιά», ενώ το κατά κεφαλήν ΑΕΠ από 12.200 ευρώ το 1995 εκτοξεύθηκε στα 19.100 το 2006 (πηγή: Eurostat). Ο «εθνικός στόχος» έθεσε σε λειτουργία τον μοχλό της ανάπτυξης και όταν πια το ΑΘΗΝΑ 2004 ήταν γεγονός, θα άφηνε πίσω του μια εντελώς διαφορετική πόλη.

Αξίζει, αρχικά, να σταθούμε στους στόχους πολεοδομικού ενδιαφέροντος, που τέθηκαν από την πολιτεία, τόσο στον φάκελο της υποψηφιότητας των αγώνων του 1996 όσο και στο ΑΘΗΝΑ 2004.

❖ *Αναπτυξιακοί Στόχοι*

Με τον όρο ανάπτυξη, εννοούμε κυρίως την οικονομική, μέσω της προσέλκυσης ενός νέου «κύματος» επιχειρηματικής δραστηριότητας και επενδύσεων στην πόλη (άμεσα) και σε ολόκληρη την χώρα (έμμεσα) του τριτογενούς κυρίως τομέα. Η νέα δυναμική της οικονομίας στην Αθήνα, είναι αυτή που θα την μετατρέψει σε «παγκόσμια πόλη». Η σημασία που δίνεται στη σύνδεση των αγώνων με την οικονομική ανάπτυξη φαίνεται και από το γεγονός πως ο νόμος που ψηφίζεται για να ρυθμίσει τα βασικά ζητήματα των Ολυμπιακών Αγώνων (Ν. 2730/1999) από το πρώτο κιόλας άρθρο αναφέρει πως «η τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004

στην Αθήνα συνιστά έργο μείζονος εθνικής σημασίας που προάγει την οικονομική ανάπτυξη και την διεθνή προβολή της χώρας…» και πως οι αγώνες αποβλέπουν «...στην ενίσχυση της ανταγωνιστικής παρουσίας της χώρας στο διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο….». Σημειώνεται ότι ο Ν. 2730/1999 υπό τον τίτλο «Σχεδιασμός, ολοκληρωμένη ανάπτυξη και εκτέλεση Ολυμπιακών Έργων και άλλες διατάξεις» επέβαλε ορισμένες σχετικές τροποποιήσεις στο Ν. 1515/85 περί Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας.

Παράλληλα η πόλη, μέσω των Αγώνων, έχει την δυνατότητα να αναβαθμίσει τις υποδομές της. Τα περισσότερα από τα δίκτυα του λεκανοπεδίου (επικοινωνιακά, κυκλοφοριακά κ.ά.) δυσλειτουργούν και η ουσιαστική αναβάθμισή τους είναι απαραίτητη και συνυφασμένη με την επιχειρηματική και οικονομική ανάπτυξη της πόλης.

Τέλος, το κτιριακό δυναμικό που αφήνουν πίσω τους οι Αγώνες είναι ιδιαίτερα πλούσιο. Έτσι, η Αθήνα αποκτά την δυνατότητα ανάπτυξης της παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών.

❖ *Στόχοι Αστικής Ανασυγκρότησης της Πρωτεύουσας*

Με τον όρο αστική ανασυγκρότηση εννοούμε τις ενέργειες για την αναβάθμιση των υποδομών της πόλης καθώς και τις ενέργειες που βελτιώνουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Πάνω σε αυτό το επιχείρημα, επένδυσαν πολύ οι διοργανωτές για να πείσουν τους κατοίκους της Αθήνας να «αγκαλιάσουν» τους αγώνες. Έγινε λόγος για πολλές αναπλάσεις και παρεμβάσεις στον αστικό ιστό που θα βελτίωναν την εικόνα της πόλης και την καθημερινότητα σε αυτήν.

Οι αναπλάσεις είναι ένα θέμα που σχετίζεται πολύ άμεσα και με την προβολή της πόλης ως τουριστικό προϊόν. Η Αθήνα προκειμένου να γίνει ένας ακόμη πιο θελκτικός τουριστικός προορισμός δεν μπορεί, μέσα στο διεθνές ανταγωνιστικό τουριστικό περιβάλλον, να επαναπαυθεί στον αρχαιολογικό της πλούτο. Πρέπει παράλληλα να αναπλάσει τον αστικό της ιστό με τρόπο που η πόλη να γίνει πιο φιλική και «ευανάγνωστη» για τους τουρίστες.

Και εδώ το ζήτημα της αναβάθμισης των κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών υποδομών είναι μεγάλης σημασίας.

❖ *Ζητήματα Καθημερινότητας και Ποιότητας Ζωής*

Ένας άλλος σημαντικός στόχος, ήταν η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Η υλοποίηση αυτού, στηρίχθηκε σε τρεις κυρίως άξονες :

- Από την μία έχουμε τις μεγάλες αθλητικές εγκαταστάσεις για τις οποίες δόθηκαν αμέτρητες υποσχέσεις δημιουργώντας στους πολίτες υψηλές προσδοκίες κυρίως για την ποιότητά τους αλλά και τη μετά-ολυμπιακή τους αποτελεσματικότητα.
- Από την άλλη, τα συγκοινωνιακά έργα τα οποία είτε είχαν προγραμματιστεί να υλοποιηθούν ανεξαρτήτως των αγώνων, χάρη στη διοργάνωση των οποίων όμως, επισπεύσθηκαν και έγιναν υψηλές προτεραιότητες στο κυβερνητικό έργο (π.χ. Αττική οδός, μετρό), είτε έγιναν εσπευσμένα επειδή περιλαμβάνονταν στον Φ.Υ. (π.χ. τραμ).
- Τέλος έχουμε το στόχο της αναβάθμισης των δημόσιων αστικών χώρων και του αστικού πρασίνου. Η αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο ήταν, πριν τους Αγώνες,

2,55 τετραγωνικά μέτρα και στόχος των διοργανωτών ήταν, μετά τους αγώνες η αναλογία αυτή να φτάσει το 4,5.

Εκ του αποτελέσματος κρίνεται ότι άλλοι στόχοι επετεύχθησαν και άλλοι όχι. Ο σχεδιασμός της πολιτείας προχώρησε εκείνη την περίοδο συναντώντας αρκετές δυσκολίες, ορισμένα project άλλαξαν χωροθέτηση, άλλα έργα παρακάμφθηκαν και δεν έγιναν ποτέ, γεγονός όμως παραμένει ότι 10 χρόνια αργότερα μιλούσαμε πλέον για μία διαφορετική Αθήνα.

Από συγκοινωνιακής πλευράς, τα έργα που κατασκευάστηκαν ήταν ίσως τα μόνα που έμειναν ζωντανή παρακαταθήκη από τη διοργάνωση των αγώνων.

1.2 Έργα Υποδομής

1.2.1 Αττικό Μετρό

Από τα μεγαλύτερα έργα υποδομής στην πρωτεύουσα τις τελευταίες δεκαετίες και με άμεση επιρροή στις καθημερινές μετακινήσεις. Σχεδιαζόταν για χρόνια, εξαγγελλόταν προεκλογικά επανειλημμένως, αλλά κι αυτό όπως και τα υπόλοιπα έργα υποδομής αποπερατώθηκε εν όψει ΑΘΗΝΑ 2004. Η ιστορία του μεγάλη.

Το καλοκαίρι του 1991 ιδρύεται με το Ν. 1955 η Ανώνυμη Εταιρεία "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ" με σκοπό τη μελέτη, κατασκευή, οργάνωση, διοίκηση, λειτουργία, εκμετάλλευση και ανάπτυξη του δικτύου του Μετρό στην περιοχή του Νομού Αττικής. Σε αυτό το πλαίσιο, δυο νέες Γραμμές Μετρό ξεκίνησαν να κατασκευάζονται στα τέλη του 1992.

Στα τέλη του 1993, ιδρύεται η Ανώνυμη Εταιρεία Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.) ως Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου και καθολικός διάδοχος του Ο.Α.Σ. και των αρμοδιοτήτων του. Το 1996, το καταστατικό του Ο.Α.Σ.Α. τροποποιείται και προσαρμόζεται στις διατάξεις του Ν. 2414 περί εκσυγχρονισμού των Αστικών Συγκοινωνιών.

Από το Δεκέμβριο του 1998 με τη δημοσίευση του Νόμου 2669 οι Αστικές Συγκοινωνίες της περιοχής Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων μπαίνουν σε νέα φάση. Ο σχεδιασμός, ο προγραμματισμός, η οργάνωση, ο συντονισμός, ο έλεγχος, και η παροχή του Συγκοινωνιακού Έργου όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς ανήκουν στον Ο.Α.Σ.Α., ενώ η εκτέλεση του Συγκοινωνιακού Έργου με λεωφορεία, τρόλεϊ, ηλεκτρικό σιδηρόδρομο στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. διενεργείται από τους συμβαλλόμενους με αυτόν (ΕΦΣΕ) Εκτελεστικούς Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου (Ε.ΘΕ.Λ. Α.Ε., Η.Λ.Π.Α.Π. Α.Ε., Η.Σ.Α.Π. Α.Ε.), οι οποίοι αποτελούν και τις θυγατρικές του εταιρείες.

Στο μεταξύ η κατασκευή των Γραμμών 2 και 3 του Μετρό Αθήνας εξελίσσεται κανονικά όλα αυτά τα χρόνια και τον Ιανουάριο του 2000 τίθεται σε λειτουργία το πρώτο τμήμα του έργου: η Γραμμή 2 «Σύνταγμα-Σεπόλια» και η Γραμμή 3, «Εθνική Άμυνα-Σύνταγμα», συνολικού μήκους 13 χλμ. με 14 Σταθμούς.

Τον Νοέμβριο του 2000 προστίθεται στο δίκτυο το τμήμα της Γραμμής 2 «Σύνταγμα-Δάφνη», μήκους 5 χλμ. με 5 νέους Σταθμούς, ενώ την ίδια χρονιά ιδρύεται η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ Α.Ε. (θυγατρική εταιρεία της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.) με σκοπό να διαχειριστεί τη λειτουργία του συστήματος.

Τον Απρίλιο του 2003 προστίθεται στο δίκτυο του Μετρό το τμήμα της Γραμμής 3 «Σύνταγμα-Μοναστηράκι» (1,5 χλμ. και ένας νέος Σταθμός) και το καλοκαίρι του 2004 παραδίδονται οι πρώτες επεκτάσεις του δικτύου:

Η Γραμμή 3 (Μοναστηράκι-Εθνική Άμυνα) επεκτείνεται υπογείως προς τα βόρεια (κατά 5,9 χλμ.) έως τον σταθμό Δουκίσσης Πλακεντίας και από εκεί οι νέοι συρμοί του Μετρό αναδύονται στην επιφάνεια και μέσω των Γραμμών του Προαστιακού Σιδηροδρόμου φθάνουν στον Σταθμό του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος".

Η Γραμμή 2 (Σεπόλια-Δάφνη) επεκτείνεται στα δυο της άκρα και το Μετρό πλέον φθάνει δυτικότερα στο σταθμό Άγιο Αντώνιο (Περιστέρι) και νοτιότερα στο σταθμό Άγιο Δημήτριο/Αλέκο Παναγούλη.

Οι γραμμές συνέχισαν ως είχαν για την περίοδο μελέτης. Σήμερα, οι δύο Γραμμές του Μετρό Αθήνας έχουν συνολικό μήκος 73,3 χλμ. (συμπεριλαμβανομένων των 20,7 χλμ. γραμμής του προαστιακού από τον σταθμό Δουκίσσης Πλακεντίας προς το Αεροδρόμιο) και διαθέτουν 36 σύγχρονους σταθμούς (συν 4 σταθμούς σε κοινή χρήση με τον Προαστιακό). Καθημερινά περίπου 855.000 επιβάτες εξυπηρετούνται από τις Γραμμές 2 και 3 του Μετρό, ενώ η Γραμμή 1 του ΗΣΑΠ (μήκους 25,6 χλμ. με 23 Σταθμούς) εξυπηρετεί αντίστοιχα 415.000 επιβάτες. Οι Αθηναίοι έχουν πλέον τη δυνατότητα να πραγματοποιούν "συνδυασμένες διαδρομές" εξοικονομώντας πολύτιμο χρόνο στις καθημερινές τους μετακινήσεις. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι με το Μετρό χρειάζονται μόλις 14 λεπτά για να καλυφθεί η απόσταση Σύνταγμα-Χαλάνδρι, ενώ με το αυτοκίνητο η ίδια απόσταση καλύπτεται σε 45 λεπτά σε ώρες αιχμής.

1.2.2 Αττική Οδός

Η Αττική Οδός είναι ένα πρωτοποριακό έργο που κατασκευάστηκε με τη μέθοδο της παραχώρησης και αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα συγχρηματοδοτούμενα οδικά έργα της Ευρώπης. Ανήκει στην πρώτη γενιά των συγχρηματοδοτούμενων έργων που δημοπρατήθηκαν στην Ελλάδα τη δεκαετία του΄90 και επί της ουσίας άνοιξε το δρόμο και έθεσε τις βάσεις για το μέλλον των συμβάσεων παραχώρησης, στην ελληνική επικράτεια αλλά και στην Ευρώπη γενικότερα.

Πρόκειται για έναν σύγχρονο αυτοκινητόδρομο μήκους 65 χλμ. Αποτελεί τον περιφερειακό δακτύλιο της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας και τη σπονδυλική στήλη του οδικού δικτύου ολόκληρου του νομού Αττικής. Πρόκειται για έναν αστικού τύπου αυτοκινητόδρομο, με 3 λωρίδες κυκλοφορίας και μια λωρίδα έκτακτης ανάγκης ανά κατεύθυνση. Στο μέσον της, σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο, κινείται ο προαστιακός σιδηρόδρομος. Αποτελεί έργο υποδομής μοναδικό, ακόμα και για τα ευρωπαϊκά δεδομένα, καθώς είναι ένας κλειστός αυτοκινητόδρομος με διόδια, που διασχίζει μια μητροπολιτική πρωτεύουσα με έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Ο αυτοκινητόδρομος της Αττικής Οδού αποτελεί το συνδετικό κρίκο του οδικού άξονα ΠΑΘΕ (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι) αφού συνδέει την Εθνική Οδό Αθηνών-Λαμίας με την Εθνική Οδό Αθηνών-Κορίνθου, παρακάμπτοντας το κέντρο της Αθήνας. Ως κλειστός αυτοκινητόδρομος έχει ελεγχόμενες προσβάσεις και αποτελείται από δύο κάθετα μεταξύ τους τμήματα:

- Την Ελεύθερη Λεωφόρο Ελευσίνας-Σταυρού-Σπάτων (Ε.Λ.Ε-Σ-Σ), μήκους περίπου 52 χλμ. και
- Τη Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού (Δ.Π.Λ.Υ), μήκους περίπου 13 χλμ

Η ανάγκη για την κατασκευή ενός αυτοκινητόδρομου που θα αποτελούσε τον περιφερειακό δακτύλιο της Αθήνας είχε γίνει εμφανής από τη δεκαετία του ΄60. Βασικοί στόχοι και τότε ήταν από τη μια πλευρά η διευκόλυνση της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο του Λεκανοπεδίου και από την άλλη η περιβαλλοντική ανακούφιση της περιοχής.

Αρχικά το έργο πήρε το όνομα "Λεωφόρος Ελευσίνας-Σταυρού", αλλά στη δεκαετία του '80 με τη χωροθέτηση του Αεροδρομίου "Ελευθέριος Βενιζέλος" στα Σπάτα, ο σχεδιαζόμενος τότε αυτοκινητόδρομος μετονομάστηκε σε Ελεύθερη Λεωφόρο Ελευσίνας - Σταυρού - Σπάτων (Ε.Λ.Ε-Σ-Σ). Αργότερα, τη δεκαετία του '90 εντάχθηκε στα σχέδια του περιφερειακού δακτυλίου και η Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού (Δ.Π.Λ.Υ).

Με την ενοποίηση των δύο παραπάνω αυτοκινητοδρόμων δημιουργήθηκε ένα ενιαίο έργο που ονομάστηκε "Αττική Οδός".

Το μέγεθος και οι ιδιαιτερότητες της κατασκευής καθώς και το ότι η Αττική Οδός θα διαπερνούσε κατοικημένες περιοχές και χώρους μεγάλης ιστορικής σημασίας συνέβαλαν στο να ταυτιστεί η υλοποίηση του έργου με δυσεπίλυτο γρίφο. Παρ' όλα αυτά, στα μέσα της δεκαετίας του '90, οι "ασκήσεις επί χάρτου" πήραν τη μορφή ενός ολοκληρωμένου σχεδίου και το έργο πλέον μπορούσε να προχωρήσει στη φάση της υλοποίησης.

Όταν η Αττική Οδός βρισκόταν στη φάση κατασκευής, οι αρμόδιοι Δημόσιοι Φορείς διαπίστωσαν την ανάγκη εκτέλεσης νέων πρόσθετων έργων. Τα έργα αυτά δεν αφορούσαν άμεσα τη λειτουργία της Αττικής Οδού, αλλά κρίθηκε απαραίτητο από το Ελληνικό Δημόσιο να εκτελεσθούν παράλληλα με την κατασκευή της, τόσο για λόγους ευκολότερης υλοποίησης όσο και για λόγους οικονομίας.

Πρόκειται για:

- Τμήματα του προαστιακού τρένου και τμήματα του Μετρό, ώστε να λειτουργήσει ο προαστιακός και το Μετρό πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες.
- Την κατασκευή των σηράγγων στον Υμηττό, μετά τις αποφάσεις του Συμβουλίου Επικρατείας και την κατασκευή των σκεπαστών τμημάτων στους Δήμους Ζεφυρίου, Αχαρνών, Μεταμόρφωσης, Ηρακλείου, Χαλανδρίου και Βριλησσίων μετά τις προσφυγές των κατοίκων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Το πλήθος των αντιπλημμυρικών Έργων από τα Μεσόγεια μέχρι την Ελευσίνα που θωράκισαν αντιπλημμυρικά όλο το νομό Αττικής.
- Ρυθμίσεις και διαπλατύνσεις στις προσβάσεις και στις εισόδους προς την Αττική Οδό.

1.2.3 Προαστιακός Σιδηρόδρομος

Ο προαστιακός σιδηρόδρομος της Αθήνας αποτελεί μια υπηρεσία σιδηροδρόμου που εξυπηρετεί αστικά, προαστιακά και περιφερειακά κέντρα στην Αττική και τους όμορους νομούς.

Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος μέχρι και λίγο πριν την έναρξη των Ολυμπιακών της Αθήνας του 2004 ήταν μια άγνωστη λέξη. Για τους περισσότερους Αθηναίους «κάτι έφτιαχνε» ο ΟΣΕ και δεν αποτελούσε σπουδαία είδηση για την καθημερινότητα τους. Ακόμα και μέχρι το 2008 που αναπροσαρμόστηκαν τα δρομολόγια ο Προαστιακός ήταν ένα ξένο και εχθρικό μέσο και τα τρένα εντός Αττικής πηγαινοέρχονταν άδεια. Σήμερα λειτουργούν 2 γραμμές :

- Αεροδρόμιο- Άνω Λιόσια με ανταπόκριση κάθε 15 λεπτά
- Πειραιάς -Κιάτο με ανταπόκριση κάθε μία ώρα.

Το μόνο ηλεκτροκινούμενο τμήμα είναι αυτό της γραμμής 1.

Η ιδέα του Προαστιακού Σιδηροδρόμου της Αττικής ξεκίνησε από την δημιουργία της Αττικής Οδού. Την δεκαετία του 1990 όλα τα μεγάλα έργα που υπάρχουν σήμερα στην πρωτεύουσα είτε σχεδιάζονταν είτε άρχιζαν να υλοποιούνται. Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος σύμφωνα με τις μελέτες μπορούσε με ένα πλήρες δίκτυο να μεταφέρει μέχρι και 250.000 επιβάτες καθημερινά.

Ο σχεδιασμός αποτελούνταν από την βασική γραμμή του ΟΣΕ Πειραιάς- Αθήνα και μέχρι την συμβολή της Αττικής Οδού. Από εκεί η διακλάδωση του μέσου θα γινόταν ακτινωτά μέσω του νέου οδικού άξονα, της Αττικής Οδού σε πολλές κατευθύνσεις.

Η δημοπράτηση του έργου έγινε κάτω από την πίεση της Οργανωτικής Επιτροπής της ΔΟΕ που το χαρακτήριζε ως ένα από τα πολύ σημαντικά έργα για την ομαλή λειτουργία της πόλης, άρα και των Ολυμπιακών Αγώνων. Οι γραμμές που εντέλει θα γίνονταν θα ήταν 2: Πειραιάς- Αθήνα-ΣΚΑ με διακλάδωση προς α) Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος και β) Κόρινθος και τα δύο μέσω του οδικού άξονα της Αττικής Οδού. Το Σ.Κ.Α είναι τα αρχικά του Συγκοινωνιακού Κέντρου Αχαρνών που θα ήταν ένας πολυκόμβος και σημείο διακλάδωσης όλων των γραμμών του Προαστιακού Σιδηρόδρομου.

Δυστυχώς εκεί φάνηκε πόσο ανώριμο μελετητικά ήταν το έργο αφού προχωρούσε με πολύ μικρά βήματα και δεκάδες προβλήματα. Φάνηκε η ανάγκη διαπλάτυνσης των γραμμών από 2 σε 4 στο τμήμα Αθήνα- ΣΚΑ. Αυτό ήταν αδύνατο να γίνει μέχρι τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Έτσι δόθηκε βάση στο τμήμα Αθήνα- Αεροδρόμιο, και όλο το υπόλοιπο έργο αποφασίστηκε να ολοκληρωθεί μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Στην ίδια μοίρα μπήκε και το τμήμα Αθήνα-Πειραιάς.

Έτσι λίγες μέρες πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας το νέο μέσο μετακίνησης έκανε τα πρώτα του δρομολόγια μεταξύ Αεροδρομίου και Αθήνας με λίγες ενδιάμεσες στάσεις. Μία από αυτές ήταν η Νερατζιώτισσα. Ο σταθμός αυτός έγινε τόπος ανταπόκρισης με τον ΗΣΑΠ που δημιουργούσε και εκείνος στο σημείο εκείνο σταθμό δίνοντας τη δυνατότητα εναλλαγής μέσου στους επιβάτες.

Εκεί λοιπόν είχε αρχικά σχεδιαστεί να γίνει ένας προηγμένης τεχνολογίας σταθμός δημιούργημα του διάσημου αρχιτέκτονα Σαντιάγκο Καλατράβα. Λόγω της έλλειψης χρόνου όμως εντέλει κατασκευάστηκε μέσα σε λίγους μήνες (από τον Απρίλιο μέχρι τον Αύγουστο του 2004) με τη μορφή του έχει σήμερα σαν «πρόχειρη» λύση.

Μετά τους Αγώνες της Αθήνας ο Προαστιακός δεν κατάφερε να μπει στη συνείδηση του κοινού και τα δρομολόγια πραγματοποιούνταν με άδεια τρένα. Όχι όμως και στο δρομολόγιο προς Κόρινθο. Από τις 27 Σεπτεμβρίου 2005 ο

Προαστιακός έφτασε στην Κόρινθο . Εκεί τα τρένα ήταν γεμάτα καθώς ο ΟΣΕ διέκοψε, δίδοντας τη γραμμή στην εταιρεία του Προαστιακού. Τα παράπονα πολλά καθώς τα τρένα δεν έφταναν να χωρέσουν όλο τον κόσμο. Σιγά σιγά τα δρομολόγια ομαλοποιήθηκαν και οι συρμοί μεγάλωσαν.

Η εταιρεία "Προαστιακός ΑΕ" ιδρύθηκε το 2003 ως θυγατρική εταιρεία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας για να εξυπηρετήσει τη λειτουργία του προαστιακού δικτύου στο μητροπολιτικό συγκρότημα της Αθήνας την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων. Το 2005 απορροφήθηκε από την εταιρεία "ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ", η οποία ήταν πλέον υπεύθυνη για την παροχή όλων των σιδηροδρομικών επιβατικών και εμπορικών μεταφορών. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ λειτουργεί από το 2008 ως ανεξάρτητη από τον ΟΣΕ εταιρεία, χρησιμοποιώντας ακόμη το έμβλημα του Προαστιακού.

1.2.4 Τραμ

Το Τραμ (τροχιόδρομος) της Αθήνας είναι ένα μεταφορικό μέσο σταθερής τροχιάς και η ιστορία του άρχισε το 1882 με ιππήλατους τροχιόδρομους. Μετά το 1908 το δίκτυο έγινε ηλεκτροκινούμενο και επεκτάθηκε αρκετά με 21 γραμμές. Η λειτουργία του τραμ σταμάτησε το 1960 (όταν τα τραμ αντικαταστάθηκαν με ηλεκτροκίνητα και θερμικά λεωφορεία) ενώ οι τρεις νέες γραμμές που υπάρχουν σήμερα άρχισαν τη λειτουργία τους λίγο πριν την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Σοβαρή πρόθεση επαναφοράς των τροχιοδρόμων και προετοιμασία νέων γραμμών εκδηλώθηκε επί υπουργίας – και αργότερα δημαρχίας – Αντώνη Τρίτση. Το δίκτυο της νέας γενιάς τροχιοδρόμων της Αθήνας, που τελικά υλοποιήθηκε, ακολούθησε τους σχεδιασμούς της Μελέτης Αναπτύξεως Μετρό και λειτούργησε από θυγατρική εταιρεία της Αττικό Μετρό, την Τραμ Α.Ε., από τον Ιούλιο του 2004 (παραμονές των Ολυμπιακών Αγώνων).

Το δίκτυο του τραμ συνδέει την κεντρική περιοχή της Αθήνας με το Παλαιό Φάληρο μέσω Νέας Σμύρνης και διακλαδίζεται κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου από τη μια πλευρά προς Άλιμο, Ελληνικό και Γλυφάδα και από την άλλη προς Φαληρικό Δέλτα και Νέο Φάληρο, καταλήγοντας προς το παρόν στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας.

Το συνολικό μήκος των γραμμών είναι 24,3 χιλιόμετρα, ενώ 2,2 ακόμα χιλιόμετρα γραμμής συνδέουν το δίκτυο με το Αμαξοστάσιο του τραμ στο Ελληνικό.

Το τραμ της Αθήνας έχει 47 στάσεις που απέχουν η μία από την άλλη κατά μέσο όρο 460 μέτρα. Ο χρόνος διαδρομής από ΣΕΦ ως Κολυμβητήριο (Γλυφάδα) είναι 32 περίπου λεπτά, από Σύνταγμα ως ΣΕΦ 43 περίπου λεπτά και από Σύνταγμα έως Κολυμβητήριο (Γλυφάδα) 55 περίπου λεπτά. Η μέση εμπορική ταχύτητα, συμπεριλαμβανομένων δηλαδή των στάσεων, ανέρχεται μέχρι και τα 26 χιλιόμετρα ανά ώρα και η συχνότητα των δρομολογίων είναι 7 περίπου λεπτά για τις ώρες αιχμής.

Κάθε ένα από τα έργα υποδομής επηρέασε, επενέβη και τελικά συνδιαμόρφωσε την πόλη που σήμερα παρατηρούμε. Σύμφωνα με τις μελέτες του ΟΑΣΑ τα έργα υποδομής που επέδρασαν αποφασιστικότερα στη διαμόρφωση των μετακινήσεων ήταν το Αττικό Μετρό και η Αττική Οδός. Το πρώτο είναι το καινούριο μέσο μεταφοράς στο Πολεοδομικό Συγκρότημα στο οποίο διοχετεύθηκε μεγάλος όγκος του

επιβατικού κοινού και το δεύτερο αποτελεί τον σύγχρονο δακτύλιο ταχείας κυκλοφορίας που έλλειπε από την πόλη. Για το λόγο αυτό μελετήθηκε και εκτενέστερα η επιρροή τους στις ροές μετακινήσεων.

2. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Όπως προαναφέρθηκε, η παρούσα εργασία στηρίζεται στη σύγκριση στοιχείων μετακινήσεων με κάθε μέσο ανάμεσα στο 1995 και το 2006. Τα στοιχεία προέκυψαν από δύο διαδοχικές μελέτες του ΟΑΣΑ με διαφορά μιας δεκαετίας και ήταν υπό μορφή πινάκων. Οι πίνακες που αρχικά είχαν δοθεί ήταν είτε συγκεντρωτικοί για όλα τα μέσα, είτε πίνακες κατανομών και άρα η δημιουργία εικόνας για τον αριθμό των μετακινούμενων σε ένα τυχαίο δρομολόγιο με συγκεκριμένο μέσο γινόταν δύσκολη. Αποφασίστηκε να δημιουργηθούν ξεχωριστοί πίνακες προέλευσης-προορισμού για κάθε μέσο για το 1995 και το 2006 για να καταστεί πιο αναλυτική η σύγκριση. Οι υπολογισμοί έγιναν μέσω του υπολογιστικού φύλλου Microsoft Excel.

2.1 Μελέτη ΟΑΣΑ 1995

2.1.1 Προδιαγραφές έρευνας

Η μελέτη διενεργήθηκε το 1995 και η ανάλυση των δεδομένων ανατέθηκε σε 4 ιδιωτικές εταιρίες. Η κάθε μία από αυτές εξέδωσε τις δικές της τεχνικές εκθέσεις. Δεν υπάρχουν, ωστόσο, πληροφορίες για το μέγεθος του δείγματος αλλά και το στατιστικό σφάλμα που προβλέπεται. Ως περιοχή μελέτης θεωρείται η περιοχή εξυπηρέτησης αστικών συγκοινωνιών (ΠΕΑΣ) και είναι χωρισμένη σε 83 δήμους. Με βάση αυτό τον διαχωρισμό ο κάθε δήμος απέκτησε κωδικό αριθμό και συντάχθηκαν οι πίνακες προέλευσης-προορισμού διαστάσεων 83x83.

2.1.2 Επεξεργασία

Τα στοιχεία που χορηγήθηκαν αφορούσαν τον αριθμό των μετακινούμενων από κάθε καποδιστριακό δήμο της Αττικής προς όλους. Έτσι ο κάθε δήμος αποτελούσε και αφετηρία και τελικό προορισμό. Τα δεδομένα της μελέτης ήταν:

- Ένας πίνακας κατανομών, δηλαδή ένας αναλυτικός πίνακας που αφορά το ποσοστό χρήσης κάθε μέσου μεταφοράς σε κάθε δήμο ξεχωριστά.
- Ένας πίνακας προέλευσης-προορισμού για τους χρήστες ΙΧ.
- Ένας πίνακας προέλευσης-προορισμού για τη χρήση Αστικών Συγκοινωνιών.
- Ένας συγκεντρωτικός πίνακας προέλευσης-προορισμού για μετακίνηση με όλα τα μέσα μεταφοράς.

Εφόσον στόχος ήταν να δημιουργηθεί ένας πίνακας προέλευσης-προορισμού για κάθε μέσο ξεχωριστά ακολουθήθηκαν οι εξής διαδικασίες:

Τα ποσοστά οδηγού ΙΧ και επιβάτη ΙΧ ανά περιοχή ήταν γνωστά από τον πρώτο πίνακα που αναφέρθηκε. Εκεί υπήρχαν ως ποσοστά χρήσης επί του συνόλου των μέσων. Αυτά απομονώθηκαν και με απλή μέθοδο των τριών μετατράπηκαν σε ποσοστά συμμετοχής μόνο στη χρήση ΙΧ. Τα ανηγμένα, πλέον, ποσοστά πολλαπλασιάστηκαν με τον πίνακα προέλευσης-προορισμού για τα ΙΧ και τελικά παρήχθησαν οι δύο πίνακες για τις αντίστοιχες κατηγορίες.

Ακολουθώντας την ίδια διαδικασία ανήχθησαν τα ποσοστά του Αστικού Λεωφορείου, του Τρόλεϊ και του ΗΣΑΠ, που αποτελούν τα τρία μέρη της Αστικής Συγκοινωνίας, σύμφωνα με τη μελέτη. Στη συνέχεια πολλαπλασιάστηκαν με τον

αντίστοιχο πίνακα προέλευσης-προορισμού για τις Αστικές Συγκοινωνίες με αποτέλεσμα τους πίνακες για το κάθε μέσο ξεχωριστά.

Κατόπιν, αφαιρέθηκαν από τον συνολικό πίνακα προέλευσης-προορισμού για όλα τα μέσα, ο πίνακας για τα ΙΧ και ο πίνακας για τις Αστικές Συγκοινωνίες. Με την προηγούμενη διαδικασία υπολογίστηκαν τα ανηγμένα ποσοστά συμμετοχής των εναπομενόντων μέσων μεταφοράς και με πολλαπλασιασμό στον καινούριο πίνακα προέκυψαν οι πίνακες προέλευσης-προορισμού για τα υπόλοιπα μέσα.

Οι πίνακες που τελικά δημιουργήθηκαν είναι:

Ιδιωτικά Μέσα	**Δημόσια Μέσα**
Δίκυκλες μηχανές (>50cc)	Αστικό Λεωφορείο
Οδηγός ΙΧ	Τρόλεϊ
Επιβάτης ΙΧ	ΗΣΑΠ
Ταξί (Επιβάτης)	ΚΤΕΛ
Ημιφορτηγό	ΟΣΕ
Φορτηγό	
Ιδιωτικό Λεωφορείο	

Πίνακας 2-1: Οι πίνακες Π-Π που παρήχθησαν από την έρευνα του ΟΑΣΑ (1995).

2.2 Μελέτη ΟΑΣΑ 2006

2.2.1 Προδιαγραφές έρευνας

Η μελέτη έλαβε χώρα από το Σεπτέμβρη του 2006 ως το Φεβρουάριο του 2007 για λογαριασμό του ΟΑΣΑ και η εκπόνηση ανατέθηκε σε 2 ιδιωτικές εταιρίες που συνεργάστηκαν μεταξύ τους. Ως περιοχή μελέτης ορίζεται το σύνολο του νομού Αττικής, ομοίως με το 1995, με την προσθήκη 34 νέων δήμων και κοινοτήτων στο υπόλοιπο Αττικής. Η κωδικοποίηση των γνωστών ήδη 83 δήμων παρέμεινε ως είχε και το 1995. Αυτό σημαίνει ότι οι πίνακες προέλευσης-προορισμού είχαν αυτή τη φορά διαστάσεις 122x122.

Το σχεδιασθέν μέγεθος δείγματος της έρευνας ήταν, σύμφωνα με τις προδιαγραφές της έρευνας, κατ' ελάχιστον 30.000 νοικοκυριά. Με βάση τα πληθυσμιακά στοιχεία το μέγιστο δειγματοληπτικό σφάλμα στο σύνολο της περιοχής έρευνας ανέρχεται σε: 0,56%. Το ποσοστό δειγματοληψίας της έρευνας ανέρχεται περίπου σε 2,3% του πληθυσμού έρευνας. Το επιτευχθέν μέγεθος του δείγματος είναι 30.239 νοικοκυριά.

2.2.2 Επεξεργασία

Τα στοιχεία της μελέτης του 2006 που χορηγήθηκαν αφορούσαν τις ημερήσιες μετακινήσεις για τα δημόσια και τα ιδιωτικά μέσα μετακίνησης. Συγκεκριμένα αποτελούνται από:

- Ένα συγκεντρωτικό πίνακα προέλευσης-προορισμού με όλα τα ιδιωτικά μέσα μετακίνησης.
- Ένα συγκεντρωτικό πίνακα προέλευσης-προορισμού με όλα τα δημόσια μέσα μετακίνησης.
- Έναν αναλυτικό πίνακα που αφορά το ποσοστό χρήσης κάθε μέσου μεταφοράς σε κάθε δήμο ξεχωριστά.

Οι πίνακες αυτοί προήλθαν από δειγματοληπτική έρευνα σε νοικοκυριά και είναι ανηγμένοι στον πληθυσμό της περιοχής μελέτης με έτος αναφοράς το 2006.

Επιπροσθέτως χορηγήθηκε πίνακας με τις κατανομές ανά δήμο σε κάθε μέσο, δηλαδή σε τι ποσοστό χρησιμοποιείται το κάθε μέσο μεταφοράς σε κάθε δήμο. Γνωρίζοντας ποια μέσα θεωρούνται ιδιωτικά και ποια δημόσια, υπολογίσθηκαν τα ποσοστά των επιμέρους δημόσιων μέσων στο σύνολο των δημόσιων και αντίστοιχα τα ποσοστά των ιδιωτικών, δεδομένου ότι είχαμε χωριστούς πίνακες προέλευσης-προορισμού για την κάθε κατηγορία μέσων.

Στη συνέχεια, πολλαπλασιάσθηκαν τα ανηγμένα ποσοστά κάθε μέσου σε κάθε περιοχή με τις τιμές μετακινήσεων του αντίστοιχου συγκεντρωτικού πίνακα. Έτσι παρήχθησαν οι επιμέρους πίνακες προέλευσης προορισμού για κάθε μέσο ξεχωριστά. Τελικά δημιουργήθηκαν πίνακες προέλευσης-προορισμού για τα παρακάτω μέσα:

Ιδιωτικά Μέσα	**Δημόσια Μέσα**
Δίκυκλες μηχανές (>50cc)	Αστικό Λεωφορείο
Οδηγός ΙΧ	Τρόλεϊ
Επιβάτης ΙΧ	ΗΣΑΠ
Ταξί (Επιβάτης)	ΚΤΕΛ
Ημιφορτηγό	Προαστιακός
Φορτηγό	Μετρό
Ιδιωτικό Λεωφορείο	Τραμ
	Δημοτική Συγκοινωνία

Πίνακας 2-2: Οι πίνακες Π-Π που παρήχθησαν από την έρευνα του ΟΑΣΑ (2006).

2.3 Σύγκριση Δεδομένων

Διαθέτοντας έναν πίνακα Π-Π για κάθε μέσο και στις δύο μελέτες έγινε εφικτή η άμεση σύγκριση μετακινήσεων. Δεδομένης της έκτασης των πινάκων, αποφασίστηκε να μελετηθούν προσεκτικότερα 8 περιπτώσεις περιοχών που να παρουσιάζουν διαφορές μεταξύ τους σε τομείς όπως ο πληθυσμός, η συνδεσιμότητα, η (μη) πρόσβαση σε έργα υποδομής, η απόσταση από το ιστορικό κέντρο, η φυσιογνωμία και άλλα.

Οι δήμοι που επελέγησαν να μελετηθούν εκτενέστερα είναι: Ο δήμος Αθηναίων, ο δήμος Βριλησσίων, ο δήμος Γαλατσίου, ο δήμος Γέρακα, ο δήμος Δάφνης, ο δήμος Κηφισιάς, ο δήμος Κορυδαλλού, ο δήμος Περιστερίου. Οι επιλογές αυτές στηρίχθηκαν στη σκέψη να καλυφθεί όσο το δυνατόν μεγαλύτερο φάσμα περιπτώσεων Αθηναϊκών περιοχών. Φυσικά κάθε περιοχή έχει τα δικά της αστικά χαρακτηριστικά ή γεωγραφικές ιδιαιτερότητες, παρ' όλα αυτά μπορεί να γίνει μία στοιχειώδης κατηγοριοποίηση.

Τα Βριλήσσια είναι τυπικό δείγμα περιοχής κατοικίας των βορείων προαστίων, που πλέον απολαμβάνει την ύπαρξη της Αττικής Οδού και του Μετρό, και έχει ενδιαφέρον να δούμε την ανάπτυξη και τις αλλαγές που έφεραν τα έργα υποδομής. Αντίθετα, ο δήμος Γαλατσίου, όμορος του δήμου Αθηναίων, ανήκει στις πυκνοκατοικημένες περιοχές κοντά στο κέντρο που δεν έτυχε να περάσει κάποιο συγκοινωνιακό έργο εντός των ορίων τους.

Ο Γέρακας αντιπροσωπεύει τις περιοχές που προήλθαν από το κύμα αστικής διάχυσης προς τα Μεσόγεια, με την πληθυσμιακή έκρηξη και κατασκευαστική άνοδο

που παρατηρήθηκε γραμμικά προς το νέο αεροδρόμιο εκατέρωθεν της Αττικής Οδού. Η Δάφνη, «συνδετικός κρίκος» ,από παλιά, μεταξύ κέντρου και νοτίων προαστίων ανήκει στις περιοχές που ευνοήθηκαν από τη δημιουργία Μετρό και μελετήθηκε κατά πόσο άλλαξε η φυσιογνωμία της.

Το ίδιο συμβαίνει και με το Περιστέρι, που όμως είναι σαφώς μεγαλύτερος δήμος με υπερτοπική σημασία για τα δυτικά. Από την άλλη ο Κορυδαλλός αποτέλεσε δείγμα πιο υποβαθμισμένων περιοχών που δεν φιλοξένησαν κανένα ολυμπιακό έργο, είτε αθλητικό είτε υποδομής. Η Κηφισιά επελέγη ως προάστιο-σύμβολο κοινωνικής καταξίωσης, με μεγάλη ιστορία και αρκετές δραστηριότητες, σε μεγάλη όμως απόσταση από το κέντρο και με σύνδεση ενός μέσου σταθερής τροχιάς (ΗΣΑΠ).

Τέλος, ο δήμος Αθηναίων, το κέντρο της πρωτεύουσας από όλες τις απόψεις και μεγαλύτερος δήμος της χώρας, περιλαμβάνει τα πάντα: έργα υποδομής, όλα τα μέσα μεταφοράς, προορισμό των περισσότερων μετακινούμενων, ποικιλία αστικών τοπίων και πολλά ακόμα που δεν θα επέτρεπαν να μην μελετηθούν περεταίρω τα συγκοινωνιακά του στοιχεία.

Για τους συγκεκριμένους δήμους απομονώθηκαν οι αντίστοιχες σειρές και στήλες των πινάκων Π-Π κάθε μέσου μεταφοράς και παρατέθηκαν σε ένα υπολογιστικό φύλλο Microsoft Excel. Εκεί δομήθηκαν δεκαπέντε ομάδες στηλών, μία για κάθε μέσο μεταφοράς, όπου τίθενται σε άμεση σύγκριση οι μετακινήσεις για το 1995 και το 2006. Συγκεκριμένα, πρόκειται για δώδεκα ομάδες τεσσάρων στηλών οι οποίες ανά δύο αναφέρονται στην κάθε χρονιά μελέτης. Η μία στήλη από τις δύο αναφέρει τον προορισμό και η άλλη την προέλευση από τον μελετώμενο δήμο. Οι υπόλοιπες τρείς ομάδες στηλών, οι οποίες αναφέρονται στο Μετρό, το Τραμ και τη Δημοτική Συγκοινωνία αποτελούνται από δύο στήλες καθώς αναφέρονται μόνο στη μελέτη του 2006. Αυτό είτε οφείλεται σε έλλειψη στοιχείων της μελέτης του ’95 (Δημοτική Συγκοινωνία) είτε αφορά μέσα που δεν υπήρχαν το 1995 (Μετρό, Τραμ).

Σημειώνεται, εδώ, ότι χάριν διευκόλυνσης της διαδικασίας ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος θεωρήθηκε συνέχεια των μετακινήσεων που καταχωρήθηκαν στον ΟΣΕ στη μελέτη του 1995 και επομένως τέθηκαν σε σύγκριση. Για τη διευκόλυνση της ανάγνωσης παρατέθηκε η λίστα των δήμων ονομαστικά στην αρχή κάθε φύλλου.

Σε αυτό το σημείο, ιεραρχήθηκαν οι παρατηρήσεις και απομονώθηκαν οι δέκα δήμοι που αποτελούσαν το δημοφιλέστερο προορισμό από τον εκάστοτε δήμο μελέτης ή την πολυπληθέστερη προέλευση μετακινούμενων καθημερινά. Με τη βοήθεια του προγράμματος ArcGIS δημιουργήθηκαν οι χάρτες των μετακινήσεων από και προς τους δήμους μελέτης. Τέλος, με τη βοήθεια του υπολογιστικού φύλλου Excel, χρησιμοποιώντας τα συγκριτικά δεδομένα, δημιουργήθηκαν γραφήματα με σκοπό την οπτικοποίηση των αλλαγών που συντελέστηκαν στις μετακινήσεις από το 1995 ως το 2006.

2.4 Προβλήματα Κατά την Επεξεργασία

Κατά τη διάρκεια της προσπάθειας που έγινε να αξιοποιηθούν τα δεδομένα κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο συναντήθηκαν δυσκολίες, απρόοπτα εμπόδια και ορισμένες φορές η έρευνα έφτασε σε αδιέξοδο.

Οι έρευνες που ήταν στην κατοχή του μελετητή αρχικά ήταν αυτή της Αττικό Μετρό (ΜΑΜ 1996) και η τελευταία χρονικά του ΟΑΣΑ (2006). Τα δεδομένα της πρώτης ήταν σε έντυπη, μόνο, μορφή και απαιτήθηκε το πέρασμα των πινάκων Π-Π σε φύλλο Excel χειροκίνητα. Κατά την επεξεργασία, όμως, της έρευνας διαπιστώθηκε ότι τα ταξίδια και οι μετακινήσεις δεν είχαν ληφθεί με τα ίδια κριτήρια στις δύο έρευνες και συνεπώς δεν ήταν δυνατό να υποβληθούν σε σύγκριση. Τα «ταξίδια» είναι ο όρος που χρησιμοποιεί ο ΟΑΣΑ για να περιγράψει την αλληλουχία μετακινήσεων που κάνει κάποιος για να μεταβεί από το σημείο αφετηρίας στον τελικό προορισμό του.

Πιο συγκεκριμένα, η ΜΑΜ στους πίνακες Π-Π υπολογίζει κάθε μετακίνηση και μετεπιβίβαση σαν ανεξάρτητη κίνηση και καταγράφεται στον πίνακα του μέσου που χρησιμοποιήθηκε. Αντιθέτως ο ΟΑΣΑ χρησιμοποιεί το ιδιότυπο σύστημα ιεράρχησης μέσων, που αναφέρθηκε στο προηγούμενο υποκεφάλαιο, και κατόπιν προχωρά στην καταγραφή του ταξιδιού λαμβάνοντας υπόψη μόνο την αφετηρία και τον τελικό προορισμό, χωρίς τις ενδιάμεσες στάσεις. Αποτέλεσμα ήταν να έχουμε πολύ περισσότερες ημερήσιες μετακινήσεις το 1996 και οι παρατηρήσεις να είναι ασύμβατες.

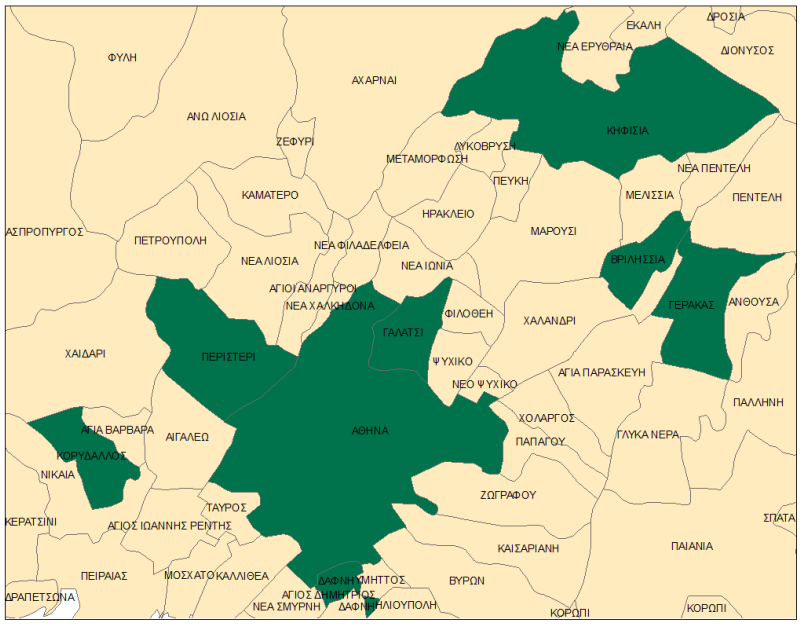
Για να μην μείνει στον αέρα η παρούσα μελέτη και γνωρίζοντας πως την ίδια χρονική περίοδο υπήρχε αντίστοιχη έρευνα του ΟΑΣΑ, αναζητήθηκε άμεσα η χορήγηση δεδομένων από τον οργανισμό, όπως και έγινε. Αφού επιβεβαιώθηκε η συμβατότητα των παρατηρήσεων ανάμεσα στις δύο έρευνες προχωρήσαμε στην επεξεργασία και σύγκριση των δεδομένων.

Από εκεί και έπειτα, ο ΟΑΣΑ ενημέρωσε πως στους αρχικούς Π-Π που χορηγήθηκαν δεν συμπεριλαμβανόταν η πεζή μετακίνηση και το ποδήλατο ούτε στα δημόσια μέσα ούτε στα ιδιωτικά. Αυτό σήμαινε επιπλέον αναγωγές καθώς τα ποσοστά στις χρήσεις μέσων ανά δήμο περιελάμβαναν τους ανωτέρω τρόπους μετακίνησης, οι Π-Π όμως όχι.

Επίσης, στα δεδομένα του 2006 όπου οι περιοχές είναι αυξημένες σε σχέση με το 1995, υπάρχουν δύο κοινότητες, αυτή των Σεληνίων (953) και αυτή του Αιαντείου (954) όπου δεν έχουμε ποσοστά από το δείγμα των 61.029 ταξιδιών και για αυτό εξαιρεθήκανε από τους πίνακες. Επιπροσθέτως, για τους δήμους Αιγάλεω (7), Καλλιθέας (24), Περιστέρι (42), και Αγ. Στεφάνου (50) τα στοιχεία των πρωτογενών Π-Π ήταν χωρισμένα σε ζώνες και απαιτήθηκε να γίνουν τα αθροίσματα και να αντικατασταθούν ως στοιχεία ενός ενιαίου δήμου για την κάθε περίπτωση.

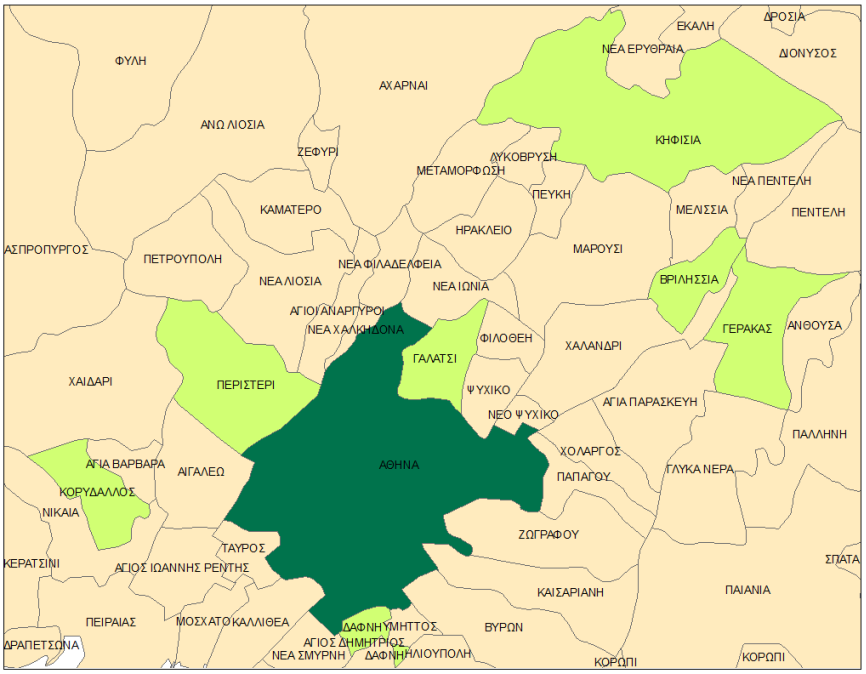
3. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Στο κεφάλαιο αυτό, περιγράφονται οι οχτώ δήμοι μελέτης ως προς τα γενικά χαρακτηριστικά τους και παρατίθενται οι σχετικοί πίνακες και χάρτες, ώστε να καταστούν πιο ευανάγνωστα τα συμπεράσματα που εξήχθησαν από τη συγκριτική έρευνα. Στον ακόλουθο χάρτη παρουσιάζονται οι περιοχές μελέτης.



Χάρτης 3-1:Οι Δήμοι Μελέτης.

3.1 Δήμος Αθηναίων



Χάρτης 3-2:Ο Δήμος Αθηναίων.

3.1.1 Η περιοχή - Αστικές παράμετροι

Ο Δήμος Αθηναίων είναι έδρα της πόλης των Αθηνών και εντοπίζεται στον Κεντρικό Τομέα του Αθηναϊκού Πεδίου στην Αττική. Είναι ο πολυπληθέστερος δήμος της Ελλάδος και βάσει της απογραφής του 2011 έχει μόνιμο πληθυσμό 655.780 κατοίκους. Περιλαμβάνει το ιστορικό κέντρο της Αθήνας και τις πέριξ αυτού συνοικίες και συναποτελείται από επτά δημοτικές κοινότητες, πρώην δημοτικά διαμερίσματα. Η έκταση του δήμου ανέρχεται σε 412 τ.χλμ. και η πυκνότητα σε 9,741 άτομα/τ.χλμ.

Η Αθήνα φημίζεται για τα ιστορικά της μνημεία, την οικονομική και πολιτική της δραστηριότητα, τον πολιτισμό, ενώ συνιστά δημοφιλή ευρωπαϊκό τουριστικό προορισμό καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Είναι η πόλη με τη μεγαλύτερη ιστορία της Ευρώπης, και μιας από τις μεγαλύτερες του κόσμου, αφού κατοικείται συνεχώς για πάνω από 3.000 χρόνια. Η πόλη κατάφερε να γίνει η ηγετική πόλη της Αρχαίας Ελλάδας στην πρώτη χιλιετία π.Χ., ενώ τα πολιτιστικά της επιτεύγματα κατά τη διάρκεια του 5ου αιώνα π.Χ. έθεσαν τα θεμέλια του δυτικού πολιτισμού.

Την περίοδο του Μεσαίωνα και της Βυζαντινής αυτοκρατορίας, η πόλη έπεσε σε παρακμή για να επανέλθει στο προσκήνιο κατά τη διάρκεια των Σταυροφοριών, επωφελούμενη κυρίως από το ιταλικό εμπόριο. Στη συνέχεια και αφού πέρασε μια περίοδο ύφεσης υπό την κατοχή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, η Αθήνα εμφανίζεται ξανά τον 19ο αιώνα ως η πρωτεύουσα του νέου ανεξάρτητου ελληνικού κράτους.

Αποτελεί δήμο του Ελληνικού κράτους από το 1833 οπότε και έγινε πρωτεύουσά του. Απέκτησε την οικιστική διάρθρωση που έχει σήμερα με το ΦΕΚ 80Δ/1988 όπου χωρίστηκε σε 7 διαμερίσματα, 38 συνοικίες και 129 πολεοδομικές ενότητες. Οι επτά δημοτικές κοινότητες, πρώην δημοτικά διαμερίσματα είναι οι εξής:

- Η πρώτη περιλαμβάνει το κέντρο των Αθηνών με το λεγόμενο εμπορικό τρίγωνο (Στάδιο - Ομόνοια - Πλάκα). Πληθυσμός σύμφωνα με την απογραφή του 2001: 97.570.
- Η δεύτερη περιλαμβάνει τις Ν.Α. συνοικίες, από Νέο Κόσμο μέχρι Στάδιο. Πληθυσμός σύμφωνα με την απογραφή του 2001: 110.069.
- Η τρίτη περιλαμβάνει τις νοτιοδυτικές συνοικίες (Αστεροσκοπείου, Πετραλώνων και Θησείου). Πληθυσμός σύμφωνα με την απογραφή του 2001: 48.305.
- Η τέταρτη περιλαμβάνει τις Δ. συνοικίες (Κολωνού, Ακαδημία Πλάτωνος, Βοτανικού, Προφ. Δανιήλ, Σεπόλια μέχρι Πατήσια). Πληθυσμός σύμφωνα με την απογραφή του 2001: 87.672.
- Η πέμπτη περιλαμβάνει τις Β.Δ. συνοικίες μέχρι τον Προμπονά. Πληθυσμός σύμφωνα με την απογραφή του 2001: 95.234.
- Η έκτη περιλαμβάνει τις βόρειες κεντρικές συνοικίες (Πατήσια, Κυψέλη). Πληθυσμός σύμφωνα με την απογραφή του 2001: 147.181.
- Η έβδομη περιλαμβάνει τις βορειοανατολικές συνοικίες (Αμπελόκηποι, Ερυθρός Σταυρός, Πολύγωνο κλπ). Πληθυσμός σύμφωνα με την απογραφή του 2001]]: 159.483.

Παρά την πληθώρα δραστηριοτήτων που εντοπίζονται, στις περισσότερες συνοικίες κύρια χρήση γης είναι η κατοικία. Ωστόσο, οι περιοχές που ανήκουν στο δήμο είναι τόσο πολλές και διαφορετικές μεταξύ τους που είναι δύσκολο να αποδοθεί η φυσιογνωμία της Αθήνας σε μία μικρή περιγραφή. Στον ίδιο δήμο εντοπίζονται τόσο συνοικίες χαμηλών κοινωνικών στρωμάτων όσο και περιοχές με τις μεγαλύτερες αξίες γης στη χώρα. Το τοπίο εναλλάσσεται από περιοχές αμιγούς κατοικίας σε cluster κάθε είδους δραστηριότητας. Κοινός τόπος είναι ότι απολαμβάνουν πολύ καλής σύνδεσης με μέσα μαζικής μεταφοράς όπως το λεωφορείο, ο Ηλεκτρικός, το Μετρό και το Τραμ.

Στο συγκοινωνιακό κομμάτι οι πρωτεύουσες αρτηρίες, δηλαδή η Βασιλίσσης Σοφίας, η Πειραιώς , η Μεσογείων, η Συγγρού, η Βασιλέως Κωνσταντίνου, η 28^{ης} Οκτωβρίου και η Αθηνών συνδέουν ακτινωτά το κέντρο με τα προάστια και πλαισιώνονται από αρκετές δευτερεύουσες και συλλεκτήριες. Μερικές από αυτές αποτελούν τα όρια του λεγόμενου «δακτυλίου» που εδώ και δεκαετίες λειτούργησε ως «μικρός περιφερειακός» του δήμου. Αρκετές είναι οι λεωφόροι που ακολούθησαν αρχαίες οδούς της Αττικής ενώ δεν απουσιάζουν και οι περιπτώσεις κεντρικών δρόμων που κατασκευάστηκαν πάνω από μπαζωμένα ρέματα.

Ο δήμος στεγάζει 19 από τους 36 σταθμούς Μετρό που υπάρχουν στην πρωτεύουσα και 10 από τους 24 σταθμούς Ηλεκτρικού. Από το Σύνταγμα ξεκινούν και οι δύο από τις τρεις γραμμές Τραμ προς τα νότια προάστια και στα όρια του δήμου υπάρχουν επτά στάσεις.

Το Σύνταγμα, η Ομόνοια, το Μοναστηράκι και η Αττική είναι κομβικής φύσεως σταθμοί καθώς συνδέουν τις γραμμές του Μετρό μεταξύ τους, το Μετρό με τον Ηλεκτρικό αλλά και το Μετρό με το Τραμ, ενώ σταθμός Πανεπιστήμιο βρίσκεται πλησίον της αφετηρίας πολυάριθμων γραμμών του ΟΑΣΑ.

Είναι εμφανές ότι το ιστορικό κέντρο και τα πολιτιστικά μνημεία καθόρισαν τη διαδρομή και το μέγεθος των οδών και λεωφόρων αλλά και την πορεία που ακολούθησε το Μετρό ή το Τραμ όταν σχεδιάζονταν για τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

3.1.2 Σχολιασμός δεδομένων

Η συντριπτική πλειοψηφία των μετακινήσεων που αφορούν την Αθήνα το 1995 είναι ενδοδημοτικές. Λογικό, αν αναλογιστεί κανείς ότι πρόκειται για τον μεγαλύτερο δήμο σε πληθυσμό και έκταση, που συγκεντρώνει μεγάλο μέρος των οικονομικών δραστηριοτήτων. Το ιστορικό κέντρο είναι εκεί, η πλειοψηφία των χώρων αποφάσεων επίσης, όπως η Βουλή, ο Άρειος Πάγος, πρεσβείες και άλλα. Προορισμός πολλών γραμμών λεωφορείων και τρόλεϊ, σίγουρα αποτελεί ξεχωριστή περίπτωση μελέτης από τους υπόλοιπους δήμους. Χαρακτηριστικό είναι ότι δεν υπάρχει διαδρομή που να περιλαμβάνει την Αθήνα, είτε ως προέλευση είτε ως προορισμό, και να έχει μηδενική μετακίνηση στην έρευνα.

Οι υπόλοιποι σημαντικοί προορισμοί ή προελεύσεις είναι μοιρασμένοι στο λεκανοπέδιο με τα ποσοστά επί των συνολικών μετακινήσεων να μην ξεπερνούν το 3,7% για την κάθε διαδρομή, τη στιγμή που οι ενδοδημοτικές αγγίζουν το 44%.

	1995			2006
Αθήνα	44,34%		**Αθήνα**	44,50%
Ζωγράφου	3,71%		**Περιστέρι**	3,72%
Καλλιθέα	2,90%		**Καλλιθέα**	3,33%
Περιστέρι	2,80%		**Πειραιάς**	3,30%
Πειραιάς	2,37%		**Ζωγράφου**	2,26%
Βύρωνας	2,17%		**Αιγάλεω**	2,03%
Γαλάτσι	2,04%		**Ίλιον**	1,76%
Ηλιούπολη	1,97%		**Χαλάνδρι**	1,76%
Νέα Σμύρνη	1,86%		**Νέα Σμύρνη**	1,71%
Μαρούσι	**1,81%**		**Μαρούσι**	1,69%

Πίνακας 3-1:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Αθηναίων.
Πηγή: ΟΑΣΑ

	1995			2006
Αθήνα	44,07%		**Αθήνα**	41,44%
Ζωγράφου	3,68%		**Περιστέρι**	3,69%
Καλλιθέα	2,92%		**Πειραιάς**	3,63%
Περιστέρι	2,83%		**Καλλιθέα**	3,20%
Πειραιάς	2,34%		**Ζωγράφου**	2,32%
Βύρωνας	2,16%		**Αιγάλεω**	1,98%
Γαλάτσι	2,13%		**Ίλιον**	1,83%
Ηλιούπολη	2,03%		**Νέα Σμύρνη**	1,75%
Νέα Σμύρνη	1,88%		**Χαλάνδρι**	1,68%
Χαλάνδρι	1,83%		**Μαρούσι**	1,60%

Πίνακας 3-2:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Αθηναίων.
Πηγή: ΟΑΣΑ

Το 2006 η εικόνα του δήμου είναι διαφορετική. Γίνεται φανερό από τους αριθμούς ότι οι προτιμήσεις στα μέσα διαφοροποιήθηκαν καθώς επίσης και οι προορισμοί/προελεύσεις. Η επιρροή των έργων υποδομής είναι εμφανέστερη από ότι σε οποιονδήποτε άλλο δήμο.

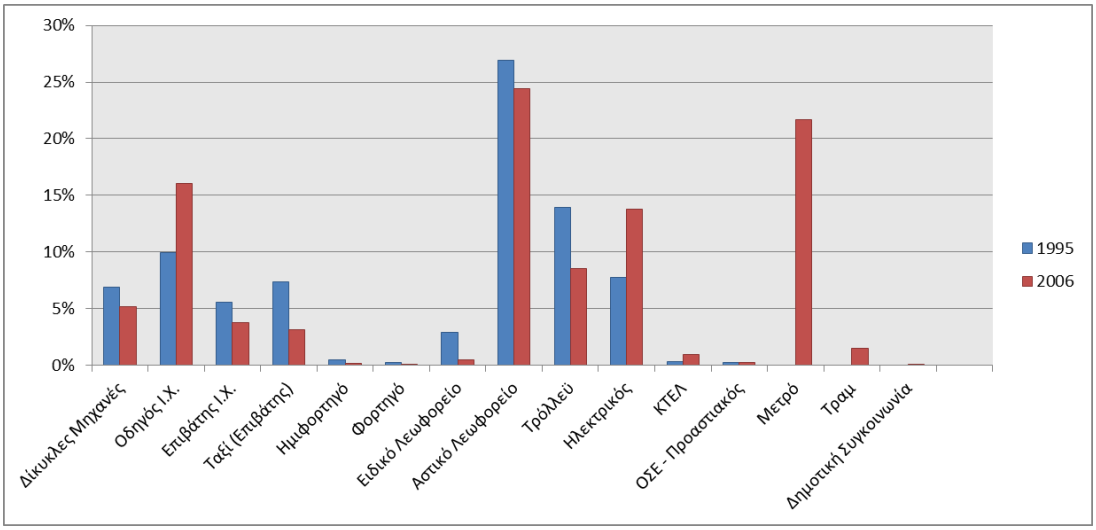
Συγκεκριμένα, το δημοφιλέστερο μέσο μετακίνησης εντός του δήμου αποδεικνύεται το Αστικό Λεωφορείο όπως και το 1995, παρά την ελαφρά μείωση του ποσοστού του. Σε αυτό συμβάλλει το γεγονός ότι το, μέχρι τότε, σχέδιο για τις γραμμές λεωφορείων του ΟΑΣΑ ήταν να συνδέεται το κέντρο με τους περιφερειακούς δήμους ακτινωτά. Αυτό συνεπάγεται ότι το κέντρο είναι προσβάσιμο από τις περισσότερες περιοχές απευθείας με λεωφορείο. Η Αστική Συγκοινωνία που το 1995 αποτελούσε «μονόδρομο», παραμένει ελκυστική 10 χρόνια αργότερα, παρά την ύπαρξη νέων τρόπων μετακίνησης.

Δεύτερο δημοφιλέστερο μέσο είναι το μετρό, με 22% προτίμησης για ενδοδημοτικές μετακινήσεις. Το νέο ΜΜΜ κάνει «ηχηρή» είσοδο στη ζωή και τη μετακίνηση του Αθηναίου, μεταφέροντας μισό εκατομμύριο ανθρώπους από και προς το κέντρο καθημερινά το 2006. Στόχος της κατασκευής του ήταν, εξαρχής, η αποφόρτιση του ιστορικού κέντρου από την καθημερινή συμφόρηση. Με έναν στους

πέντε να χρησιμοποιούν το μετρό θα περίμενε κανείς ότι αυτός ο στόχος επιτυγχάνεται.

Παρά το γεγονός ότι δύο δημόσια μέσα «σηκώνουν» τον μισό, σχεδόν, φόρτο μεταφοράς, και προς μεγάλη έκπληξη του μελετητή το ποσοστό των οδηγών ΙΧ εμφανίζει σημαντική αύξηση εντός του δήμου, με το αυτό των επιβατών ΙΧ την ίδια στιγμή να δείχνει πτώση. Αυτό μπορεί να μεταφραστεί σε αύξηση των «μοναχικών» οδηγών και μείωση των αυτοκινήτων που κινούνται πλήρη. Από τους δείκτες της ΕΣΥΕ και τη μελέτη του ΟΑΣΑ ήταν γνωστό ότι η κατοχή ΙΧ ανά νοικοκυριό αυξήθηκε στο ενδιάμεσο των δύο μελετών. Αυτό που προκύπτει από τους συγκριτικούς, πλέον, πίνακες είναι ότι ολοένα και περισσότεροι οδηγούν το ΙΧ τους μόνοι τους. Η δυνατότητα να αυτονομηθεί η μετακίνηση του ατόμου με ιδιωτικά μέσα αποκτάται από περισσότερους και στην πραγματικότητα είναι αυτή που μετριάζει την βελτίωση στην συμφορημένη εικόνα του κέντρου, που αναμενόταν να παρατηρηθεί.

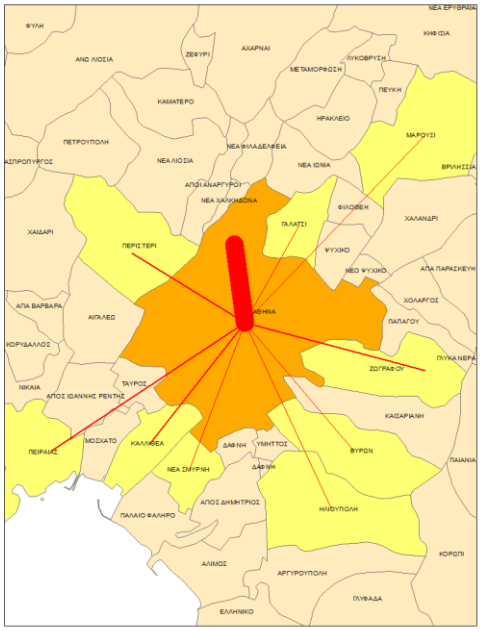
Σημαντική αύξηση εμφανίζει επίσης ο ΗΣΑΠ, έπειτα από την αναβάθμιση του δικτύου του. Οι περιοχές που διασχίζει στο δήμο Αθηναίων είναι από τις πλέον λαϊκές, με μεγάλο αριθμό κατοίκησης, στα χρόνια που μεσολάβησαν των δύο ερευνών, από μετανάστες που συνήθως δεν διαθέτουν ιδιωτικό μέσο μετακίνησης. Η πληθώρα των προορισμών σε συνδυασμό με τα προηγούμενα εξηγούν τους εκατόν δέκα χιλιάδες επιπλέον επιβάτες ημερησίως το 2006.



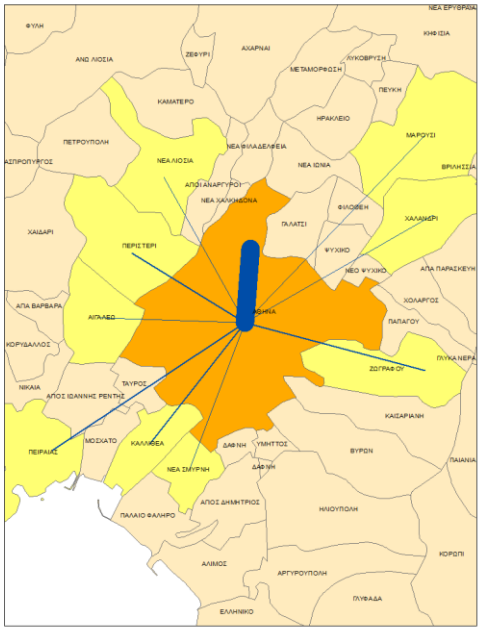
Διάγραμμα 3-1:Η Ποσοστιαία Προτίμηση των Μέσων Μεταφοράς στις Ενδοδημοτικές Μετακινήσεις του Δήμου Αθηναίων.
Πηγή: ΟΑΣΑ

Το τραμ, παρότι καινούριο, κινείται σε απρόσμενα χαμηλά επίπεδα προτίμησης. Μόλις 1,48% των Αθηναίων χρησιμοποιούν το μέσο ενδοδημοτικά, ενώ στο σύνολο των μετακινήσεων από και προς Αθήνα το ποσοστό κινείται λίγο κάτω από 3%. Σε αντίθεση με το μετρό, τα ποσοστά φανερώνουν ότι ο κόσμος δεν προτιμά αυτό το μέσο. Η σύνδεση με το παραλιακό μέτωπο και το συνεχές ωράριο δεν στάθηκαν αρκετά για να προσελκύσουν το κοινό. Οι αιτίες μπορούν να εντοπιστούν στην

χαμηλή, σχετικά, ταχύτητα του μέσου και ίσως στην επιλογή των περιοχών που συνδέθηκαν. Η νότια πτέρυγα του λεκανοπεδίου στην οποία κινείται το τραμ, συνδέθηκε παράλληλα με μετρό μέχρι τον Άγιο Δημήτριο και με αρκετές γραμμές λεωφορείων από τον τερματικό σταθμό και έπειτα. Από τους πίνακες προκύπτει η εικόνα ότι ο Αθηναίος προτιμά να κινηθεί σε εκείνες τις περιοχές με συνδυασμό μέσων όπως π.χ. μετρό –λεωφορείο ή και μόνο με λεωφορείο παρά με το τραμ. Ως παράδειγμα αυτού του φαινομένου θα αναφερθεί σε αυτό το σημείο το δρομολόγιο Αθήνα-Γλυφάδα. Το ποσοστό μετακίνησης με τραμ είναι 1,03% και η επιστροφή (Γλυφάδα-Αθήνα) 4,58%. Την ίδια στιγμή, αυτοί που προτιμούν το λεωφορείο ή τον συνδυασμό μετρό με κάποιο άλλο μέσο (λεωφορείο, ΙΧ, ταξί) αποτελούν το 32,21% στο Αθήνα-Γλυφάδα και το 42,66% στο Γλυφάδα-Αθήνα. Γίνεται φανερό, λοιπόν ότι ο μετακινούμενος προτιμά να μετεπιβιβαστεί συνδυάζοντας μέσα μεταφοράς ή να αντιμετωπίσει τη συμφόρηση της παραλιακής παρά να χρησιμοποιήσει το Τραμ που τον οδηγεί κατευθείαν στον προορισμό του.



Χάρτης 3-3:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Αθηναίων για το έτος 1995.



Χάρτης 3-4:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Αθηναίων για το έτος 2006.

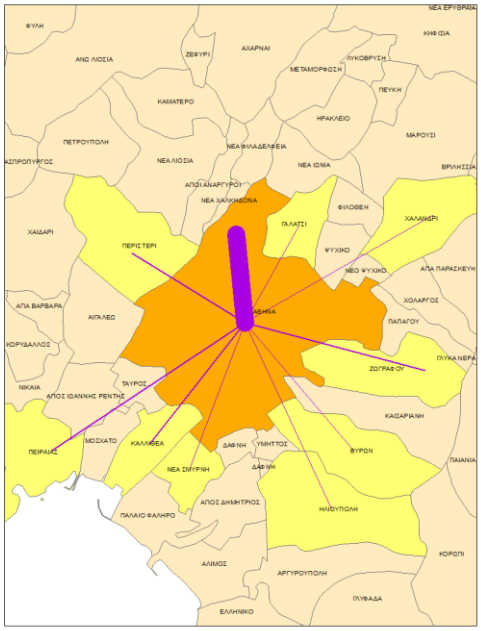
Πέρα από την προτίμηση μέσου, παρατηρείται διαφοροποίηση και στις ροές κυκλοφορίας. Στους δέκα δημοφιλέστερους προορισμούς, η πρώτη πεντάδα παραμένει ίδια με μικρές διαφοροποιήσεις στη σειρά. Τρείς νέοι προορισμοί εμφανίζονται δημοφιλείς το 2006.

Συγκεκριμένα, ο δήμος Αθηναίων εμφανίζεται να παράγει ροή 24% αυξημένη προς το Αιγάλεω σε σχέση με το 1995. Το γεγονός ότι παράλληλα ο πληθυσμός του δήμου Αιγάλεω εμφανίζει μείωση της τάξης του 5% (πηγή: ΕΣΥΕ-Απογραφές 1991, 2001) και δεδομένου ότι εντός της περιοχής εντοπίζονται τα Τεχνολογικά Ιδρύματα Αθηνών και Πειραιά, δημιουργεί την εικασία ότι πιθανότατα η ανάπτυξη των

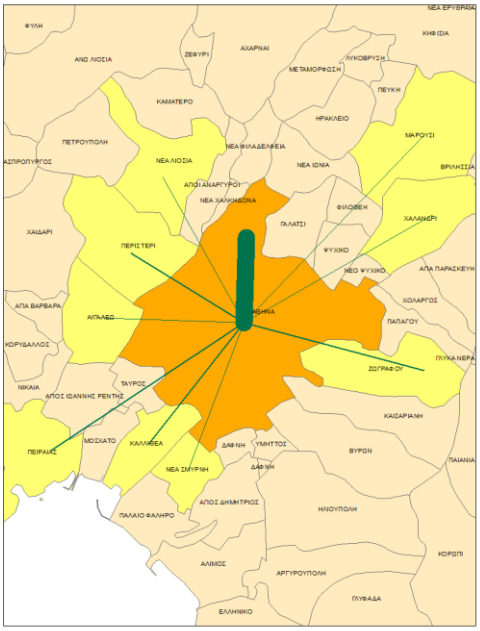
συγκοινωνιών ενθάρρυναν αρκετούς φοιτητές να αναζητήσουν στέγαση σε περιοχές εκτός Αιγάλεω και πλησίον του κέντρου.

Αξιοσημείωτη, επίσης, είναι και η αύξηση κατά 18% της κίνησης από Αθήνα προς Ίλιον. Παρουσιάζοντας αύξηση 6% στον πληθυσμό, ο δήμος Ιλίου αποτελεί τον έβδομο συχνότερο προορισμό από την Αθήνα. Περιοχή υποβαθμισμένη μέχρι πρότινος, οι χαμηλές αξίες γης ευνόησαν εκτός από την οικιστική ανάπτυξη και τις εμπορικές δραστηριότητες. Η ολοκλήρωση του πάρκου «Αντώνης Τρίτσης» το 2001 συγκαταλέγεται στις σημαντικές στιγμές του δήμου καθώς χαρακτηρίζεται έργο υπερτοπικής σημασίας.

Ο δήμος Ζωγράφου, πλησίον του κέντρου, με σημαντικές δραστηριότητες εντός των ορίων του αποτελεί σημαντικό προορισμό και προέλευση διαχρονικά για την Αθήνα. Παρουσιάζει ωστόσο σημαντική πτώση όπως φαίνεται και στους πίνακες. Οι μετακινήσεις Αθήνα-Ζωγράφου μειώνονται κατά 39,74% και Ζωγράφου-Αθήνα κατά 35,20% στις δύο μελέτες. Έτσι, από δεύτερος πιο σημαντικός προορισμός και προέλευση το 1995 είναι μόλις πέμπτος το 2006. Τα Πανεπιστήμια και το Πολυτεχνείο είναι ζωτικής σημασίας για το δήμο και τον καθιστούν πόλο έλξης για χιλιάδες ανθρώπους καθημερινά. Η πτώση που παρατηρήθηκε σε συνδυασμό με την οργιώδη ανοικοδόμηση της περιοχής παραπέμπει στο συμπέρασμα ότι αυξήθηκαν σημαντικά οι φοιτητές που διάλεξαν να κατοικήσουν εντός του δήμου που λαμβάνουν χώρο οι σπουδές τους. Η μικρή απόσταση από το κέντρο και η ανάπτυξη των μετακινήσεων ευνόησαν δηλαδή το αντίθετο φαινόμενο από αυτό που παρατηρήθηκε στο Αιγάλεω. Στη μια περίπτωση εμφανίστηκε «δύναμη έλξης» προς τον πυρήνα, ενώ στου Ζωγράφου μία αστική διάχυση σε μικρή ακτίνα.



Χάρτης 3-5:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Αθηναίων για το έτος 1995.



Χάρτης 3-6:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Αθηναίων για το έτος 2006.

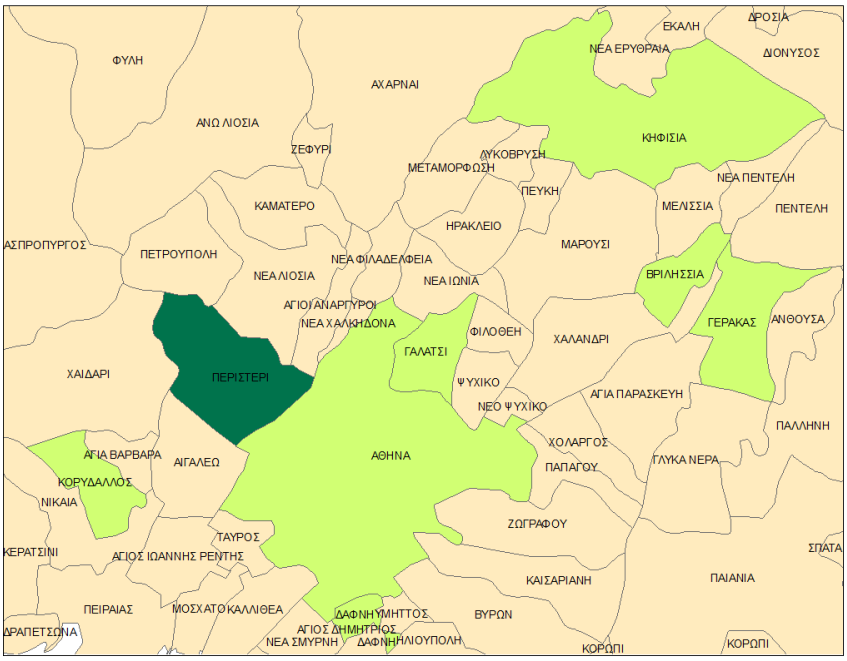
Η Αττική Οδός δεν διέρχεται από το δήμο Αθηναίων, ωστόσο η επιρροή της είναι αδιαμφισβήτητη. Το πολεοδομικό συγκρότημα απέκτησε έναν δακτύλιο νευραλγικής σημασίας, ο οποίος συνέβαλε αποφασιστικά στην αποφόρτιση του μεγαλύτερου δήμου της χώρας, τόσο κυκλοφοριακά όσο και πληθυσμιακά. Οι διαμπερείς ροές μειώθηκαν αισθητά και παρόλο που αυτό δεν γίνεται τόσο αισθητό στους συγκριτικούς πίνακες άλλαξαν τα δρομολόγια που ακολουθεί ο οδηγός. Δεν πρέπει να ξεχνάει κάποιος ότι η Αθήνα, λόγω έκτασης και τοποθεσίας εκτός από προορισμό αποτελεί και σημαντικό πέρασμα. Τα φορτηγά και ημιφορτηγά είναι μειωμένα σε σχέση με το 1995 ενώ τα ταξί που κινούνται από και προς το κέντρο έχουν σχεδόν υποδιπλασιαστεί τη συγκεκριμένη περίοδο.

Όσον αφορά τις διαδρομές Αφετηρία-Προορισμός και Προορισμός-Αφετηρία οι αριθμοί, όπως είναι λογικό, είναι κοντά. Δεν ταυτίζονται απόλυτα, αλλά κινούνται σε παρόμοια επίπεδα, και το ίδιο παρατηρείται στις μεταβολές τους ανάμεσα στις δύο μελέτες. Για την Αθήνα, οι δημοφιλείς προορισμοί αποτελούν και τις αντίστοιχα πιο συχνές προελεύσεις. Όποιος καινούριος δήμος εμφανίστηκε σαν προορισμός με μεγάλη προτίμηση το 2006 ταυτόχρονα αποτέλεσε και σημαντική προέλευση στον πίνακα.

Η διαφορές στους αριθμούς είναι αναμενόμενες σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας του ΟΑΣΑ. Συγκεκριμένα οι HB μετακινήσεις (Home Based) είναι λιγότερες από τις NHB (Non Home Based) και μάλιστα οι δεύτερες εμφανίζουν αύξηση το 2006. Με άλλα λόγια, όποτε κάποιος φεύγει από το σπίτι του (HB) είτε θα επιστρέψει σε αυτό, είτε θα μετακινηθεί προς άλλη κατεύθυνση παράγοντας έτσι από ένα και πάνω ταξίδια Non Home Based (NHB). Όταν το άτομο που μετακινείται κάνει κατά μέσο όρο 2,9 μετακινήσεις (2006) συνήθως αυτές που δεν έχουν αφετηρία την κατοικία υπερτερούν.

Διάγραμμα 3-2:Μετακινήσεις ανά Κάτοικο του Δήμου Αθηναίων.

3.2 Δήμος Περιστερίου



Χάρτης 3-7:Ο Δήμος Περιστερίου.

3.2.1 Η περιοχή - Αστικές παράμετροι

Η πόλη των 10.050 στρεμμάτων εκτείνεται 4,5 χιλιόμετρα βορειοδυτικά του κέντρου της πρωτεύουσας μέχρι τους πρόποδες του ορεινού όγκου του Ποικίλου, επέκτασης του Όρους Αιγάλεω. Συνορεύει με το δήμο Αθηναίων ανατολικά, με τους δήμους Πετρούπολης και Ιλίου βόρεια, το δήμο Αιγάλεω νότια και το δήμο Χαϊδαρίου δυτικά. Ο πληθυσμός της πόλης το 2001 ανέρχεται σε 137.918 κατοίκους (πυκνότητα 13.723 άτομα/ τ.χλμ) σημειώνοντας αύξηση 3,4% από την προηγούμενη απογραφή.

Στα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της πόλης συγκαταλέγεται η έντονη αστικοποίηση, η πυκνή δόμηση και η δημογραφική πολυφυλετικότητα. Είναι ο πρώτος Δήμος των δυτικών προαστίων που εξυπηρετείται από το Μετρό και έκτοτε γνωρίζει ολοένα και πιο ταχεία ανάπτυξη. Είναι από τις πιο δημοφιλείς οικιστικά και εμπορικά περιοχές του συγκροτήματος, με διαρκή ανοικοδόμηση. Στα μειονεκτήματα της πόλης συμπεριλαμβάνεται η έλλειψη ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, τα ποσοστά ανεργίας και κάποια προβλήματα ρυμοτομικού χαρακτήρα. Οι κάτοικοι τοποθετούνται μεταξύ των μικρομεσαίων εισοδηματικών στρωμάτων.

Η ιστορία του δήμου ξεκινάει από τους αρχαίους χρόνους, όπου αποτελούσε τμήμα της περιφέρειας του Αττικού δήμου Χολαργού. Μετά την απελευθέρωση, στα τέλη του 19ου αιώνα οι κάτοικοι του μικρού, τότε, οικισμού ασχολούνται με τη γεωργία και την κτηνοτροφία, ενώ χρησιμοποιούν τα σκουπίδια των Αθηνών ως λίπασμα για τα χωράφια τους και άλλοι επιλέγουν να χρησιμοποιούν κάρα για τη μεταφορά των σκουπιδιών. Η πληθυσμιακή άνοδος στην περιοχή εντοπίζεται έπειτα από τη

Μικρασιατική καταστροφή, όπου βρίσκουν καταφύγιο πολλοί από τους πρόσφυγες σε πρόχειρα παραπήγματα. Το 1930 το Περιστέρι εξακολουθεί να είναι ένας συνοικισμός με πολλά προβλήματα καθώς στερείται γενικού ρυμοτομικού σχεδιασμού και εξυπηρετείται μόνο από μια λεωφόρο (Παναγή Τσαλδάρη) που συνδέει την περιοχή μέσω της Λεωφόρου Κηφισού με την Αθήνα. Όσον αφορά τους οικισμούς που φτάνουν βορειοδυτικά στο βουνό απαρτίζονται από καλύβες μέσα στα χωράφια. Οι περιοχές που βρίσκονται κοντά στον Κηφισό στολίζονται από περιβόλια και κήπους όπως η "Κουνέα", "Νέα Κολοκυνθού", "Άγιος Ιωάννης Θεολόγος-Μπουρνάζι" και εντάσσονται στη σημερινή βιομηχανική ζώνη, ενώ αξιωματικοί του ελληνικού στρατού κτίζουν σπίτια επάνω στο λόφο. Εκείνη την περίοδο η Αθήνα στιγματίζεται από την ανάπτυξη των πολυκατοικιών.

Το 1930 το Περιστέρι εξακολουθεί να είναι ένας συνοικισμός με πολλά προβλήματα καθώς στερείται γενικού ρυμοτομικού σχεδιασμού καθώς εξυπηρετείται μόνο από μια λεωφόρο (Παναγή Τσαλδάρη) που συνδέει την περιοχή μέσω της Λεωφόρου Κηφισού με την Αθήνα. Όσον αφορά τους οικισμούς που φτάνουν βορειοδυτικά στο βουνό απαρτίζονται από καλύβες μέσα στα χωράφια. Οι περιοχές που βρίσκονται κοντά στον Κηφισό στολίζονται από περιβόλια και κήπους όπως η "Κουνέα", "Νέα Κολοκυνθού", "Άγιος Ιωάννης Θεολόγος-Μπουρνάζι" και εντάσσονται στη σημερινή βιομηχανική ζώνη, ενώ αξιωματικοί του ελληνικού στρατού κτίζουν σπίτια επάνω στο λόφο. Εκείνη την περίοδο η Αθήνα στιγματίζεται από την ανάπτυξη των πολυκατοικιών.

Το 1933 το Περιστέρι αποσπάται από το Δήμο αθηναίων και στις 18/01/1934 αναγνωρίζεται ως Δήμος, στον οποίο προσαρτώνται και οι όμοροι συνοικισμοί "Χρυσαλλίς", Άνω" και "Κάτω Γερμανικά", "Κτιστά", "Πόντιοι", "Αρμένιοι" μαζί με το παραδοσιακό Περιστέρι.

Με το ΦΕΚ 332Δ/1989 ο δήμος χωρίζεται σε 35 πολεοδομικές ενότητες (19 συνοικίες) με το μέσο συντελεστή δόμησης να κυμαίνεται από 1,2 έως 1,8. Ελεύθερη ταχεία λεωφόρος χαρακτηρίζεται η Εθνική Οδός, πρωτεύουσες αρτηρίες οι Θηβών, Λένορμαν – Τσαλδάρη – Αγ. Ιερόθεου και πέρα από έντεκα δευτερεύουσες οδούς όλες οι άλλες θεωρούνται συλλεκτήριες. Με την τροποποίηση του Πολεοδομικού Σχεδίου (ΦΕΚ 386ΑΑΠ/2008) οι δευτερεύουσες αρτηρίες μειώθηκαν σε πέντε. Το Πολεοδομικό Σχέδιο υπέστη ακόμα δύο φορές τροποποίηση, το ’92 και το ’96.

3.2.2 Σχολιασμός δεδομένων

Ο πλέον ανεπτυγμένος δήμος της δυτικής Αθήνας αύξησε τον πληθυσμό του κατά την περίοδο μελέτης (146.743 κάτοικοι το 2001, ΕΣΥΕ) . Είναι ο μεγαλύτερος δήμος εξ’ όσων συνορεύουν με το δήμο Αθηναίων και ο τρίτος μεγαλύτερος στο λεκανοπέδιο. Πολεοδομικά βρίσκεται σε κομβική θέση, βορειοδυτικά του κέντρου με μέτωπο στην Εθνική Οδό. Νότιο όριο με το δήμο Αιγάλεω είναι η λεωφόρος Αθηνών, έξοδος του λεκανοπεδίου προς Δυτική Αττική και Πελοπόννησο. Το δήμο διασχίζει επίσης η λεωφόρος Θηβών, παράλληλα με την Εθνική οδό και με σημαντική εμπορική δραστηριότητα.

	1995			2006
Περιστέρι	40,30%		**Αθήνα**	27,18%
Αθήνα	26,77%		**Περιστέρι**	15,52%
Ίλιον	4,69%		**Ίλιον**	5,18%
Αιγάλεω	3,81%		**Αιγάλεω**	4,80%
Πειραιάς	2,24%		**Πειραιάς**	4,69%
Πετρούπολη	1,97%		**Χαϊδάρι**	2,97%
Χαϊδάρι	1,62%		**Πετρούπολη**	2,76%
Άγιοι Ανάργυροι	1,09%		**Νίκαια**	2,39%
Ασπρόπυργος	1,07%		**Καλλιθέα**	2,25%
Νίκαια	1,01%		**Αχαρναί**	1,95%

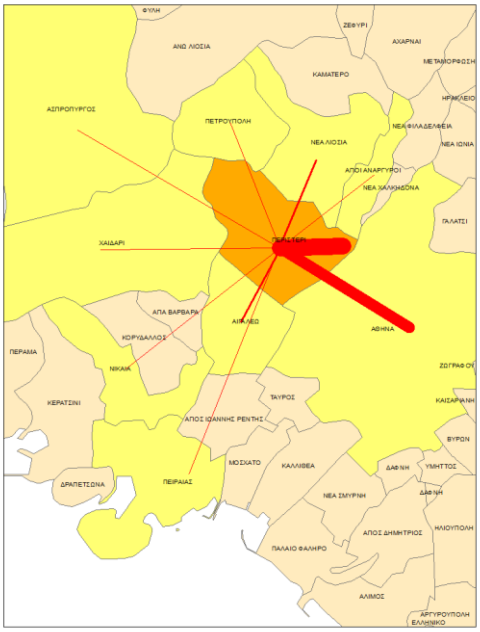
Πίνακας 3-3:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Περιστερίου.
Πηγή: ΟΑΣΑ

	1995			2006
Περιστέρι	40,77%		**Αθήνα**	24,60%
Αθήνα	26,62%		**Περιστέρι**	14,94%
Ίλιον	4,34%		**Ίλιον**	5,23%
Αιγάλεω	3,91%		**Πειραιάς**	4,72%
Πειραιάς	2,32%		**Αιγάλεω**	4,53%
Χαϊδάρι	1,72%		**Χαϊδάρι**	3,49%
Πετρούπολη	1,63%		**Πετρούπολη**	3,21%
Άγιοι Ανάργυροι	1,08%		**Νίκαια**	2,36%
Καλλιθέα	0,97%		**Καλλιθέα**	2,21%
Ασπρόπυργος	0,94%		**Αχαρναί**	2,17%

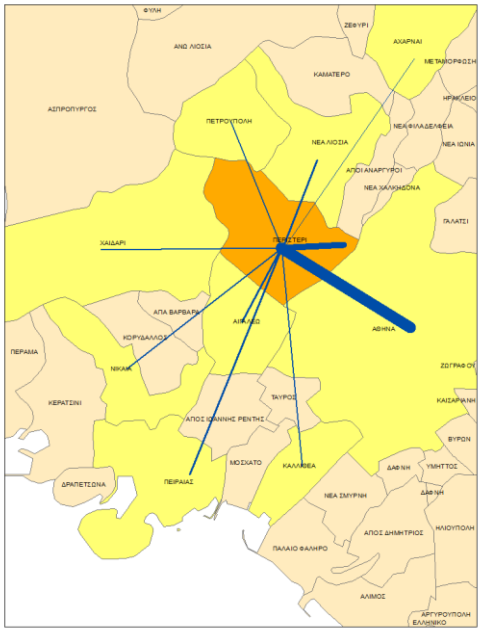
Πίνακας 3-4:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Περιστερίου.
Πηγή: ΟΑΣΑ

Παρατηρώντας τις δέκα σημαντικότερες μετακινήσεις από και προς το Περιστέρι γίνεται ευδιάκριτο ότι αφορούν, εκτός του κέντρου, στο σύνολό τους δήμους της δυτικής Αττικής. Οι περιοχές αυτές, που χωρίζονται από την Εθνική Οδό από το υπόλοιπο λεκανοπέδιο, ανέπτυξαν τους δικούς τους δεσμούς μέσα στον χρόνο. Γειτονιές λαϊκές, εκπροσωπώντας διαχρονικά χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα, αναπτύχθηκαν κατά μήκος του δυτικού άξονα με σχέσεις αλληλεξάρτησης όπως αποτυπώνεται και στους πίνακες. Όπου παρατηρείται μεταβολή δεν είναι τόσο στους προορισμούς/αφετηρίες όσο στον όγκο μετακίνησης και κατ' επέκταση στα ποσοστά.
Με μια πρώτη ματιά στους συγκριτικούς πίνακες παρατηρείται ότι οι μετακινήσεις προς την Αθήνα γνώρισαν αύξηση κοντά στο 50%. Σε αντίθεση με το 1995 όπου οι ενδοδημοτικές μετακινήσεις υπερισχύουν των υπολοίπων (42,27% επί του συνόλου), ο κύριος όγκος το 2006 μετακινείται από και προς την Αθήνα. Είναι χαρακτηριστικό ότι την ώρα που οι μετακινήσεις με αφετηρία την Αθήνα μειώνονται, για το Περιστέρι εμφανίζεται αύξηση στην παραγωγή μετακινήσεων από το κέντρο της τάξης του 35% και το 2006 είναι ο δεύτερος προορισμός μετά την ίδια την Αθήνα. Δημιουργείται, έτσι, μια σημαντική ροή κυκλοφορίας ικανή να αλλάξει σε βάθος χρόνου τη φυσιογνωμία της περιοχής. Το γεγονός ότι από το πέρας της τελευταίας

μελέτης (2006) μέχρι σήμερα εγκαινιάσθηκαν ακόμα δύο σταθμοί μετρό εντός του δήμου Περιστερίου δεν μπορεί να θεωρηθεί τυχαίο.

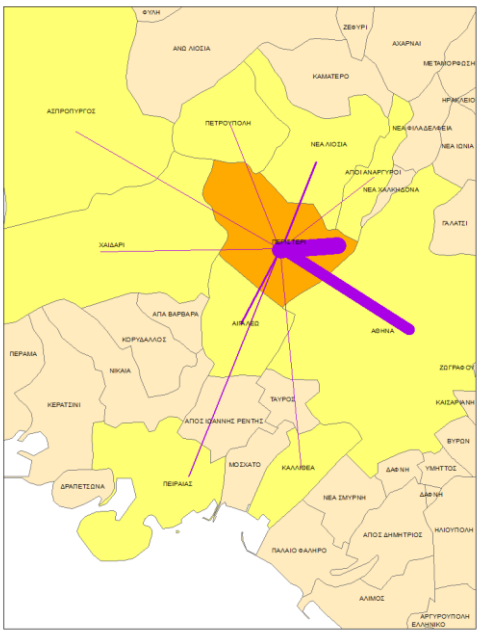


Χάρτης 3-8:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Περιστερίου για το έτος 1995.

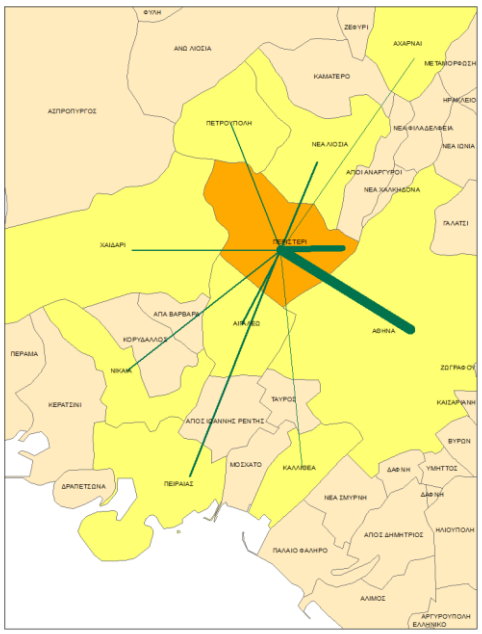


Χάρτης 3-9:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Περιστερίου για το έτος 2006.

Η ανάπτυξη των μετακινήσεων, σε πρώτη φάση φαίνεται να μην επηρεάζει δραστικά τον πληθυσμό του Περιστερίου καθώς η αύξηση είναι μικρής κλίμακας (3,4%). Δεδομένου ότι είναι από τους πρώτους δήμους που συνδέθηκαν με μετρό, φαίνεται ότι ο πληθυσμός κυρίως μετέφερε τις δραστηριότητες και όχι την κατοικία του.

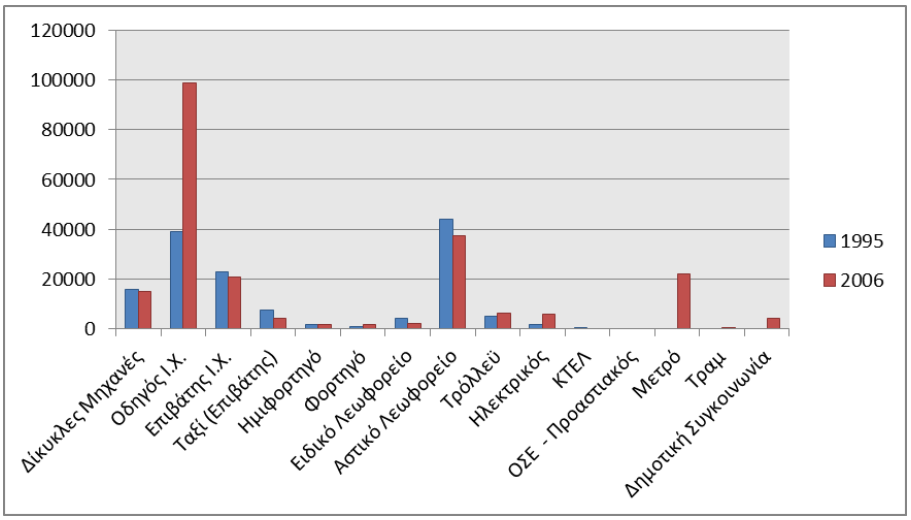


Χάρτης 3-10:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Περιστερίου για το έτος 1995.

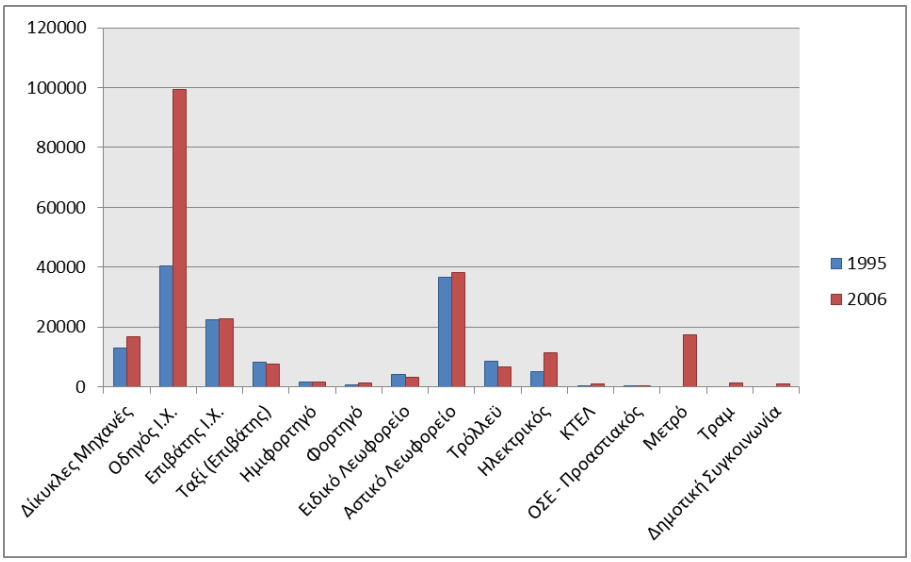


Χάρτης 3-11:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Περιστερίου για το έτος 2006.

Το σημείο που παρουσιάζει το περισσότερο ενδιαφέρον είναι η επιλογή των μέσων μετακίνησης. Το 1995 οριακά πρώτο στις προτιμήσεις των μετακινούμενων είναι το λεωφορείο και με μικρή διαφορά ακολουθεί ο οδηγός ΙΧ. Η εικόνα είναι τελείως διαφορετική το 2006. Όπως φαίνεται, τα ποσοστά των πολιτών που χρησιμοποιούν ΙΧ είναι συντριπτικά. Η αύξηση που παρατηρείται είναι 152% με αφετηρία και 146% με προορισμό το Περιστέρι, στο σύνολο των μετακινήσεων. Περίπου 100.000 οδηγοί φεύγουν καθημερινά με αυτοκίνητο προς κάθε κατεύθυνση και άλλοι τόσοι έχουν προορισμό την περιοχή. Αριθμός εξαιρετικά μεγάλος για τον τοπικό πληθυσμό. Την ίδια στιγμή, οι επιβάτες ΙΧ παραμένουν σε ίδια επίπεδα με το 1995, με ελαφριά μείωση. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με την γενικότερη εικόνα των επιβατών ΙΧ στις μελέτες, όπου εμφανίζουν σημαντική μείωση, και δείχνει το «λαϊκό» της περιοχής με τα πιο χαμηλά εισοδήματα που κρατά ισχυρούς κοινωνικούς δεσμούς. Δύο από τους βασικούς λόγους να παραμείνει το αυτοκίνητο γεμάτο.



Διάγραμμα 3-3:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Αφετηρία το Δήμο Περιστερίου. Πηγή: ΟΑΣΑ



Διάγραμμα 3-4:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Προορισμό το Δήμο Περιστερίου. Πηγή: ΟΑΣΑ

Στις 9 Αυγούστου 2004 εγκαινιάστηκε ο σταθμός του μετρό «Άγιος Αντώνιος», εντός του δήμου Περιστερίου. Μαζί με τον σταθμό εγκαινιάστηκε και ένα καινούριο κανάλι μετακίνησης που φιλοδοξούσε να «τρυπήσει» το «φράγμα» του Κηφισού, φυσικού ορίου ανάμεσα στο κέντρο και τη δυτική Αθήνα. Μπορεί οι αριθμοί να μαρτυρούν ότι ο στόχος επετεύχθη, όμως, παρά τις προσδοκίες ο κόσμος δεν «αγκάλιασε» το μετρό στην περιοχή όσο αναμενόταν μέχρι το 2006. Σαν μέσο, έρχεται τρίτο στην επιλογή των πολιτών με χαοτική διαφορά από το ΙΧ. Χαρακτηριστικό είναι ότι με προορισμό την Αθήνα, μετά βίας 9 χιλιάδες μετακινήσεις γίνονται με μετρό την ώρα που οι οδηγοί ξεπερνούν τις 20 χιλιάδες.

Το αστικό λεωφορείο, με μικρή πτώση, παραμένει σταθερός φορέας μετακίνησης στην περιοχή και σε συνδυασμό με την αλματώδη αύξηση των οδηγών αυτοκινήτου μπορεί να εξηγηθεί η όχι και τόσο σημαντική συγκέντρωση προτίμησης του μετρό. Από την άλλη, το μετρό, συνέδεσε το Περιστέρι σε κατεύθυνση διαφορετική από τις ήδη διαμορφωμένες ροές μετακινήσεων. Το λεωφορείο ως πιο ευέλικτο μέσο διατηρεί σε υψηλά επίπεδα την προτίμηση από το κοινό, ενώ εμφανίζει αύξηση στη χρήση του προς το δήμο και ταυτόχρονη μείωση με αφετηρία την περιοχή.

Στην μείωση των ταξί και αύξηση χρήσης του ΗΣΑΠ μπορεί να προστεθεί η μείωση στη δίκυκλη μετακίνηση. Με την κοινωνιολογική προσέγγιση του λαϊκού και «ατίθασου» της περιοχής θα αναμενόταν να παρατηρηθεί αύξηση στις μηχανές, ενώ αντιθέτως εμφανίζεται μία σχετική μείωση. Αυτό που ισχύει στην πραγματικότητα, όμως, είναι ότι από το 1995 ήταν ήδη αρκετά μεγάλα τα νούμερα στη χρήση των δίκυκλων μηχανών.

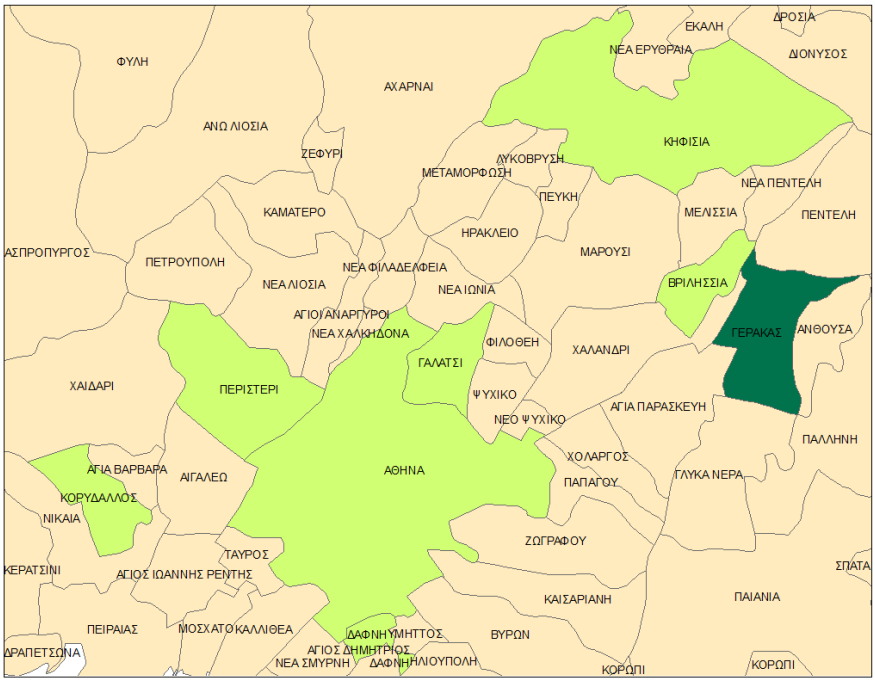
Μια παρατήρηση ενδεικτική για την άνοδο των τοπικών δεικτών ανάπτυξης είναι η σημαντική αύξηση στην κυκλοφορία φορτηγών (128% από, 64% προς Περιστέρι). Η εμπορική δραστηριότητα ήταν φυσικό να αυξηθεί αν και η αγορά της περιοχής ήταν ήδη ανεπτυγμένη. Η τοποθεσία του δήμου και το μέτωπο σε άξονες όπως η Εθνική Οδός και η Λεωφόρος Αθηνών συμβάλλουν σημαντικά σε αυτό.

Η Αττική οδός, παρόλο που απέχει αρκετά από τα όρια του δήμου, έχει συνεισφορά στο πως μεταβλήθηκαν οι μετακινήσεις. Δεν είναι λίγες οι περιοχές της ανατολικής Αττικής που είχαν μηδενικές μετακινήσεις το 1995 και το 2006 εμφάνισαν διαδραστικότητα με το Περιστέρι. Ενδεικτικός είναι ο πίνακας 2 όπου φαίνονται οι συγκριτικές μετακινήσεις από και προς τους δήμους εντός του αστικού ιστού που εφάπτονται της Αττικής οδού. Η αύξηση είναι εμφανής και όπως είναι λογικό η πλειοψηφία των μετακινήσεων είναι με ΙΧ.

Από γενικότερο κλίμα αύξησης χρήσης του αυτοκινήτου, δεν μπορούσαν να λείπουν οι δέκα σημαντικότεροι προορισμοί. Και εκεί, οι οδηγοί ΙΧ αυξάνονται το 2006 δυσανάλογα με τα υπόλοιπα μέσα. Οι λόγοι πολυποίκιλοι. Πέρα από την αύξηση ιδιοκτησίας ΙΧ ανά νοικοκυριό πάντως, πρέπει να σημειωθεί η απουσία σύνδεσης με δημόσια μέσα στις δυτικές περιοχές. Το μετρό αρκείται μόνο σε σύνδεση με το κέντρο ενώ οι γραμμές των λεωφορείων ελάχιστης αναβάθμισης έτυχαν πριν τους ολυμπιακούς.

Διάγραμμα 3-5:Μετακινήσεις ανά Κάτοικο του Δήμου Περιστερίου.

3.3 Δήμος Γέρακα



Χάρτης 3-12:Ο Δήμος Γέρακα.

3.3.1 Η περιοχή - Αστικές παράμετροι

Ο Γέρακας εντοπίζεται στην καρδιά της αττικής γης σε θέση πεδινή και υψόμετρο κέντρου γύρω στα 195 μέτρα. Περιβάλλεται από τις ορεινές απολήξεις του Πεντελικού στο βορά και του Υμηττού προς το νότο. Στα δυτικά συνδέεται με το λεκανοπέδιο των Αθηνών και στα ανατολικά με την πεδιάδα της Μεσογαίας. Βρίσκεται σε ακτίνα 12 χιλιομέτρων βορειοανατολικά των Αθηνών. Ανήκει στην περιφέρεια Ανατολικής Αττικής και περιβάλλεται από τους Δήμους Αγίας Παρασκευής, Χαλανδρίου και Βριλησσίων στα νότια και δυτικά, από τον ορεινό Δήμο Πεντέλης στα βόρεια, την Κοινότητα Ανθούσης στα ανατολικά, ενώ προς το

νότο συνορεύει με το Δήμο των Γλυκών Νερών. Αρχικά υπαγόταν γεωγραφικά εντός του λεκανοπεδίου αλλά με τις ανακατατάξεις των ορίων των περιαστικών δήμων μετατοπίστηκε ελαφρά προς ανατολάς στη Μεσογαία, χάνοντας εκτάσεις του Πατήματος, των Πεύκων και του Σταυρού και προσαρτώντας εκτάσεις της Μπαλάνας. Ουσιαστικά αποτελεί φυσική συνέχεια του λεκανοπεδίου, δεχόμενος κατοίκους κυρίως από την Αθήνα.

Από την Τουρκοκρατία η περιοχή αποτελεί τόπο βοσκής για Σαρακατσαναίους ποιμένες και ντόπιους ή Αρβανίτες καλλιεργητές και έως τη δεκαετία του ’60 παραμένει μη οικιστική. Στο τέλος της δεκαετίας ‘80 δίνεται η έγκριση για τη δημιουργία της κοινότητας Γέρακα. Την ίδια περίοδο που οι γειτονικές περιοχές Βριλησσίων, Χαλανδρίου και Αγίας Παρασκευής παρουσιάζουν πληθυσμιακή έκρηξη και οικιστική δημοφιλία, ο μάλλον άνυδρος και απόμακρος από την Αθήνα Γέρακας παραμένει αρκετά αραιοκατοικημένος. Μολαταύτα, μια δεκαετία αργότερα πληροί τα κριτήρια που απαιτούνται ώστε να αναγνωρισθεί ως Δήμος.

Μόνη οδός πρόσβασης στο Γέρακα αποτελεί η Λεωφόρος Μαραθώνος, που εκτείνεται κατά μήκος της αρχαίας μαραθώνιας διαδρομής, οδός στενή και με πολλά κυκλοφοριακά προβλήματα και μηδαμινή συγκοινωνιακή σύνδεση. Το 2004, στον πυρετό των ολυμπιακών αγώνων της Αθήνας πραγματοποιούνται σημαντικά συγκοινωνιακά έργα, καθώς ο Δήμος τοποθετείται στην ανατολική είσοδο του λεκανοπεδίου των Αθηνών και μόνη οδό διέλευσης προς το νέο Αεροδρόμιο στα Μεσόγεια. Με τη διέλευση δε της Αττικής Οδού και του Μετρό, άλλαξε άρδην χαρακτήρα από αρχικά αγροτική και παραθεριστική περιοχή, σε οικιστική. Τα έργα που πραγματοποιούνται στην περιοχή βγάζουν το Δήμο από την αφάνεια, τη στιγμή που τα ανατολικά άκρα του λεκανοπεδίου των Αθηνών έχουν καλυφθεί πλήρως οικιστικά.

Με το ΦΕΚ 514Δ/88 η, τότε, κοινότητα Γέρακα χωρίζεται σε πέντε πολεοδομικές ενότητες με μέσο συντελεστή δόμησης 0,8 για όλες τις γειτονιές. Ο διαχωρισμός αυτός διατηρείται στην αναδημοσίευση του ΦΕΚ 1189Δ/95 αλλά και στο ΦΕΚ 470Δ/99 όπου ο Γέρακας γίνεται πλέον δήμος της Αττικής. Ελεύθερες ταχείες λεωφόροι χαρακτηρίζονται οι Σταυρού-Ελευσίνας (Αττική Οδός) και Κλεισθένους, ενώ πρωτεύουσες αρτηρίες οι Λεωφόροι Σπάτων και Μαραθώνος. Ακόμα δέκα δευτερεύουσες αρτηρίες συμπληρώνουν την ιεράρχηση του οδικού δικτύου και οι υπόλοιπες οδοί είναι τοπικές.

Αξίζει σε αυτό το σημείο να σημειωθεί πως τα οδικά έργα που συντελέστηκαν στο δήμο την προ ολυμπιακή περίοδο ήταν ευρείας κλίμακας και εκτός από τη χάραξη της Αττικής Οδού, έγινε η χάραξη της περιφερειακής Λεωφόρου Πεντελικού, της Λεωφόρου Αναπαύσεως προς Βριλήσσια και αυτή των οδών Γαργηττού και Γέρακα-Αγίου Νεκταρίου, παράλληλα με τη χάραξη της οδού Ανθούσας. Μία ακόμα οδός που χαράσσεται περιμετρικά της Αγίας Παρασκευής είναι η Παναγούλη, ενώ μαζί με τη διαπλάτυνση της Λεωφόρου Μαραθώνος για τους ολυμπιακούς αγώνες χαράσσεται και αναπλάθεται η Λεωφόρος Σπάτων που συνδέει άμεσα το δήμο με τα Σπάτα.

3.3.2 Σχολιασμός δεδομένων

Πρόκειται για το πλέον χαρακτηριστικό παράδειγμα αστικής διάχυσης στην παρούσα εργασία. Στη μελέτη του 1995 ο νεοσύστατος, τότε, δήμος Γέρακα, εμφανίζει δύο κύριες τάσεις μετακίνησης. Μία προς Αθήνα και μία προς Αγία Παρασκευή. Αν σε αυτές αθροιστούν οι ενδοδημοτικές μετακινήσεις, ξεπερνούν το 50% των συνολικών μετακινήσεων της περιοχής. Στις υπόλοιπες περιοχές με ανεβασμένη διαδραστικότητα εντοπίζονται τρείς γειτονικοί, βορειοανατολικοί δήμοι (Μαρούσι, Χαλάνδρι, Παλλήνη), δύο δυτικοί (Αιγάλεω, Κορυδαλλός), η Αρτέμιδα και η Γλυφάδα. Σημειώνεται ότι οι προορισμοί και οι προελεύσεις που αναφέρθηκαν στο τέλος είναι τόσο αμελητέοι αριθμητικά που αγγίζουν τα όρια του τυχαίου αποτελέσματος. Συνεπώς, δεν είναι εύκολο να εντοπιστεί κάποιος προφανής λόγος για τις συγκεκριμένες παρατηρήσεις.

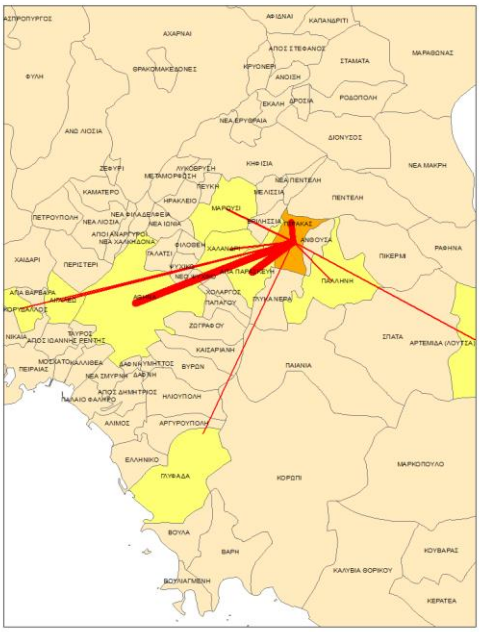
Το 2006 αρχίζει και αποκτά λογική η δομή των μετακινήσεων. Η προσπελασιμότητα που αποκτά η περιοχή, με την Αττική Οδό να διασχίζει τον δήμο και έναν πολύ-σταθμό μετρό και Προαστιακού στα σύνορα με Αγία Παρασκευή (σταθμός Δουκίσσης Πλακεντίας) αλλάζει επίπεδο. Ο πληθυσμός υπερδιπλασιάζεται και οι υποδομές επιδρούν εμφατικά στον τρόπο ζωής του κατοίκου. Μία ματιά στους πίνακες με τους δέκα σημαντικότερους προορισμούς επιβεβαιώνει τα παραπάνω.

	1995			**2006**
Αθήνα	18,27%		**Αθήνα**	11,80%
Αγία Παρασκευή	17,91%		**Αγία Παρασκευή**	8,38%
Γέρακας	14,99%		**Μαρούσι**	7,01%
Χαλάνδρι	5,15%		**Χαλάνδρι**	6,96%
Μαρούσι	4,99%		**Παλλήνη**	4,15%
Αιγάλεω	4,48%		**Μελίσσια**	3,48%
Γλυφάδα	3,65%		**Γέρακας**	3,44%
Άρτεμις	3,64%		**Βριλήσσια**	3,38%
Κορυδαλλός	3,35%		**Αχαρναί**	3,31%
Παλλήνη	3,35%		**Κηφισιά**	3,03%

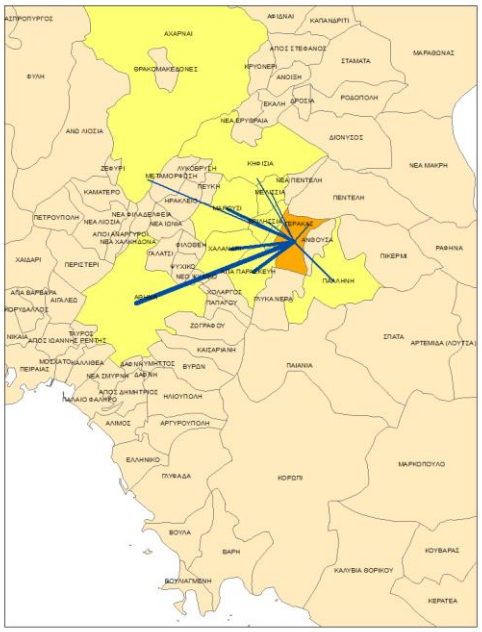
Πίνακας 3-5:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Γέρακα.
Πηγή: ΟΑΣΑ

	1995			**2006**
Αγία Παρασκευή	19,87%		**Αθήνα**	9,40%
Αθήνα	19,75%		**Χαλάνδρι**	8,32%
Γέρακας	15,09%		**Αγία Παρασκευή**	7,21%
Χαλάνδρι	5,78%		**Μαρούσι**	6,11%
Μαρούσι	3,76%		**Παλλήνη**	4,24%
Γλυφάδα	3,68%		**Γέρακας**	3,33%
Άρτεμις	3,66%		**Κορωπί**	3,25%
Κορυδαλλός	3,37%		**Βριλήσσια**	3,17%
Παλλήνη	3,28%		**Κηφισιά**	3,02%
Ζωγράφου	3,00%		**Μελίσσια**	2,56%

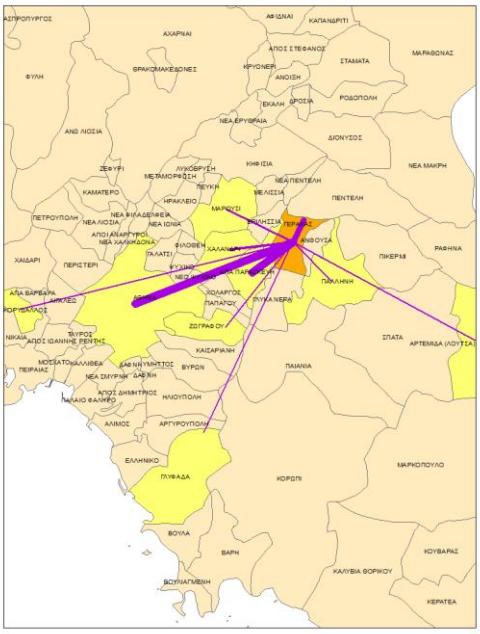
Πίνακας 3-6:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Γέρακα.
Πηγή: ΟΑΣΑ



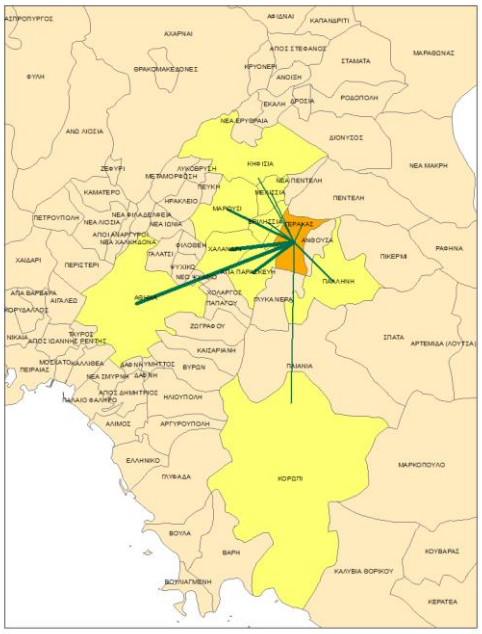
Χάρτης 3-13:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Γέρακα για το έτος 1995.



Χάρτης 3-14:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Γέρακα για το έτος 2006.



Χάρτης 3-15:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Γέρακα για το έτος 1995.



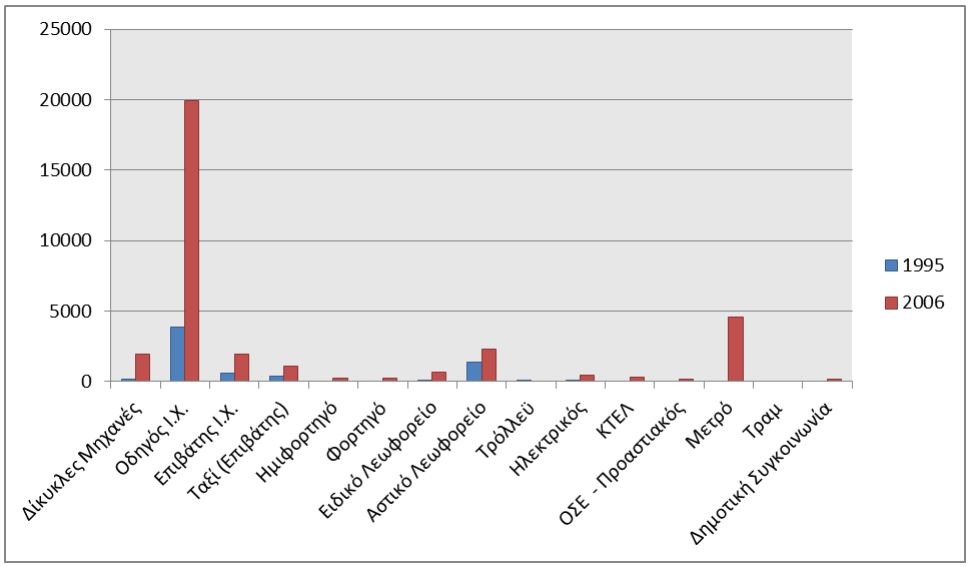
Χάρτης 3-16:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Γέρακα για το έτος 2006.

Σημαντικότερος προορισμός παραμένει η Αθήνα. Από εκεί και πέρα η βασική κίνηση εντοπίζεται πάνω στον άξονα της Αττικής Οδού. Η Αγία Παρασκευή, το

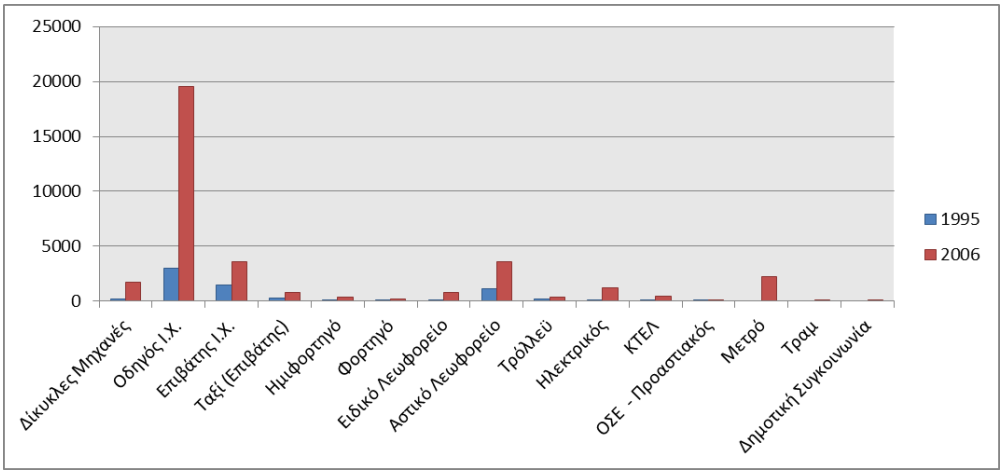
Μαρούσι, το Χαλάνδρι, η Παλλήνη, τα Μελίσσια, και τα Βριλήσσια είναι οι κύριοι αποδέκτες των μετακινήσεων που παράγει ο Γέρακας και παράλληλα τροφοδότες της περιοχής με μετακινούμενους που πιθανότατα επιστρέφουν σπίτι τους καθώς ο Γέρακας δεν παρουσιάζει έντονη εμπορική ή άλλου είδους δραστηριότητα.

Η Κηφισιά και οι Αχαρνές συμπληρώνουν τον πίνακα, με την πρώτη περίπτωση να αποτελεί πόλο έλξης για όλες τις βόρειες περιοχές ενώ τη δεύτερη να γνωρίζει αλματώδη αύξηση των εμπορικών δραστηριοτήτων τα τελευταία χρόνια εξαιτίας του μετώπου στην Εθνική Οδό. Οι ενδοδημοτικές μετακινήσεις από την τρίτη θέση το 1995 πέφτουν στην έβδομη το 2006, γεγονός που μαρτυρά τις σχεδόν μηδενικές δραστηριότητες εντός του δήμου και τον καθαρά οικιστικό του χαρακτήρα. Η εμπορική δραστηριότητα περιορίζεται πάνω στους μεγάλους οδικούς άξονες (Μαραθώνος, Εθνικής Αντιστάσεως), στο εσωτερικό του δήμου η κύρια χρήση γης είναι η κατοικία.

Η επιλογή του ΙΧ παρατηρείται και στις δύο μελέτες με ποσοστό περίπου 60%. Ως περιοχή αποκομμένη, προϊόν της τάσης για οικιστική επέκταση, η χρήση αυτοκινήτου ήταν αναμενόμενο να είναι αυξημένη. Ο κάτοικος του προαστίου είναι διαχρονικά εξαρτημένος από το δικό του όχημα, πολλώ δε μάλλον όταν η σύνδεση με δημόσια μέσα είναι από ελλιπής έως ανύπαρκτη. Ενδεικτική είναι η πορεία του δείκτη κατοχής ΙΧ ανά νοικοκυριό. Από 0,90 το 1995 αγγίζει το 1,75 το 2006 (πηγή: ΕΣΥΕ) και σε συνδυασμό με την εντυπωσιακή αύξηση πληθυσμού αποδεικνύει περίτρανα τον βαθμό εξάρτησης από το αυτοκίνητο στην περιοχή.



Διάγραμμα 3-6:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Αφετηρία το Δήμο Γέρακα. Πηγή: ΟΑΣΑ



Διάγραμμα 3-7:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Προορισμό το Δήμο Γέρακα.
Πηγή: ΟΑΣΑ

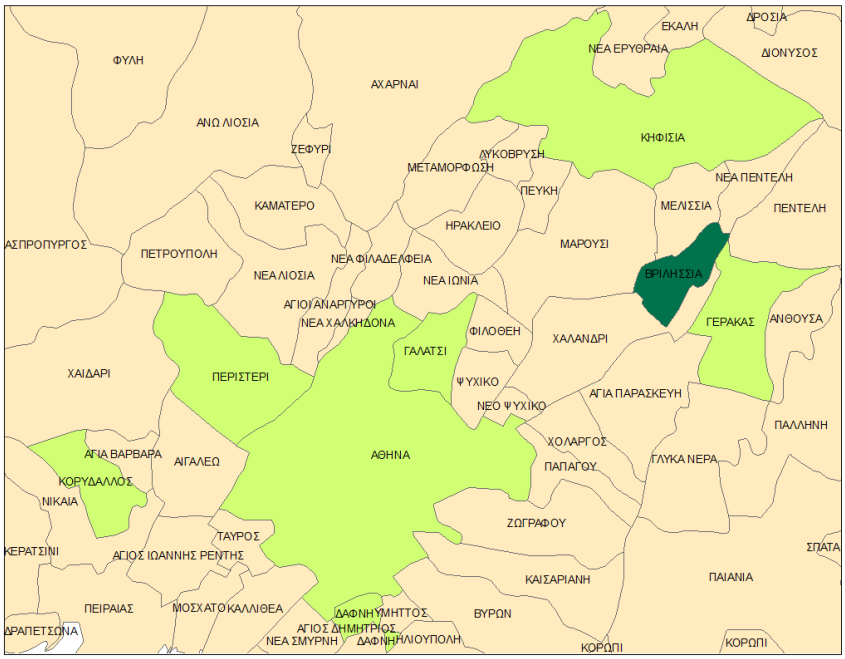
Το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων αποτελεί επιπλέον παράγοντα που πρέπει να προσμετρηθεί. Το σχετικά υψηλό εισόδημα συμβάλλει στην αυξημένη χρήση ΙΧ. Ως περιοχή αραιοκατοικημένη, με νεόδμητες κατοικίες ως επί το πλείστο, δεν αντιμετωπίζει πρόβλημα στάθμευσης. Αρκετές είναι οι μονοκατοικίες και για τις πολυκατοικίες προβλέπεται πιλοτή ή υπόγειος χώρος στάθμευσης. Με αυτό το πρόβλημα λυμένο, ο κάτοικος βρίσκει ένα ακόμα κίνητρο να χρησιμοποιεί αυτοκίνητο. Και εφόσον έχει την οικονομική δυνατότητα, γίνεται κάτοχος τουλάχιστον ενός ΙΧ. Για αυτό και προτιμά προορισμούς που, ως επί το πλείστο, δεν έχουν σύνδεση με δημόσια μέσα.

Αρκετά δημοφιλές μέσο το 2006, το μετρό, με τον Γέρακα ως αφετηρία εμφανίζει ποσοστό προτίμησης 13%. Αυτό μειώνεται στο 6,5% αν μελετηθεί η περιοχή ως προορισμός. Με άλλα λόγια ο κάτοικος διαλέγει πιο συχνά να μετακινηθεί προς άλλες περιοχές με μετρό (κυρίως προς Αθήνα) σε σχέση με τον επισκέπτη. Από την άλλη, το αντίστροφο φαινόμενο παρατηρείται στην αστική συγκοινωνία, όπου ο επισκέπτης θα την επιλέξει με μεγαλύτερα ποσοστά από τον κάτοικο, όπως επίσης παρατηρείται ότι τα αυτοκίνητα εισέρχονται πιο «γεμάτα» στον δήμο από ότι εξέρχονται. Συγκεκριμένα, τα ποσοστά του επιβαίνοντα σε ΙΧ είναι 5,65% και 10,2%, για προέλευση και προορισμό αντίστοιχα.

Στη συνολική εικόνα του δήμου παρατηρείται μια αλματώδης αύξηση των μετακινήσεων ανά κάτοικο. Όπως φαίνεται και στο σχετικό διάγραμμα, ο δείκτης υπερδιπλασιάζεται στο διάστημα που μεσολαβεί των δύο μελετών. Μπορεί ο πληθυσμός του δήμου να αυξήθηκε χωρίς όμως αυτό να δικαιολογεί το γεγονός ότι οι συνολικές μετακινήσεις τετραπλασιάστηκαν. Πόσο μάλλον για έναν δήμο που δεν φημίζεται για τη διασκέδαση ή κάποια άλλη δραστηριότητα που να παράγει μετακινήσεις. Κρίσιμο ρόλο παίζει η ισχυρή προτίμηση στο ΙΧ, που δίνει στον χρήστη το προνόμιο της αυτονομίας στην κίνηση, την ελευθερία να πηγαίνει όπου θέλει, όποτε αυτός το αποφασίσει. Την προτίμηση αυτή πριμοδοτεί η όλη δομή του Γέρακα που προσφέρει ευκολία στη στάθμευση, άμεση πρόσβαση στην Αττική Οδό και άλλες λεωφόρους υψηλής σημασίας για το Βορειοανατολικό λεκανοπέδιο και είναι εν τέλει αυτή που διαμορφώνει μέσα στο χρόνο τη φυσιογνωμία του δήμου.

Διάγραμμα 3-8:Μετακινήσεις ανά Κάτοικο του Δήμου Γέρακα.

3.4 Δήμος Βριλησσίων



Χάρτης 3-17:Ο Δήμος Βριλησσίων.

3.4.1 Η περιοχή - Αστικές παράμετροι

Τα Βριλήσσια εντοπίζονται στους νοτιοδυτικούς πρόποδες της Πεντέλης, απ' όπου πήραν την ονομασία τους, καθώς το Πεντελικό Όρος στην αρχαιότητα αποκαλείτο "Βριληττός". Σήμερα συνιστούν σύγχρονο και αστικοποιημένο βορειοανατολικό προάστιο του πολεοδομικού συγκροτήματος των Αθηνών.

Από το 1949 τα Βριλήσσια αποτελούν αυτόνομη διοικητική οντότητα, υπαγόμενη αρχικά στην Ανατολική Αττική, έπειτα από την απόσχισή τους από το Χαλάνδρι. Το 1990 συγκεντρώνουν 10.000 κατοίκους και προάγονται σε δήμο, ενώ σύντομα εντάσσονται στο αθηναϊκό συγκρότημα. Τα διοικητικά όρια του δήμου εκτείνονται από τη ρεματιά του Χαλανδρίου έως και τους πρώτους λόφους του Πεντελικού, σε

απόσταση 10,5 χιλιομέτρων βορειοανατολικά από το κέντρο των Αθηνών, 6 χιλιόμετρα βορειοδυτικά της Παλλήνης και 4,5 χιλιόμετρα νοτιοανατολικά της Κηφισιάς. Ο δήμος καταλαμβάνει 3.856 στρέμματα, από τα οποία το μεγαλύτερο μέρος αποτελεί οικιστική ζώνη, η οποία περιβάλλεται από ρέματα και πεντελικά δάση. Κατά την απογραφή του 2001, τα Βριλήσσια παρουσίαζαν πραγματικό πληθυσμό 25.582 κατοίκους, εμφανίζοντας μια πυκνότητα δόμησης 6.634 κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο. Η περιοχή πρωτοκατοικείται μαζικά το 1961, οπότε και τριπλασιάζεται ο πληθυσμός. Το δεύτερο κύμα μαζικού εποικισμού παρατηρείται κατά τη δεκαετία του '80 ενώ εντυπωσιακός είναι και ο ρυθμός ανοικοδόμησης της πόλης το 2007 μετά τα σημαντικά συγκοινωνιακά έργα που πραγματοποιούνται, της τάξης του 56,3% (ΕΣΥΕ).

Ο οικιστικός ιστός των Βριλησσίων εντοπίζεται γύρω από τη Λεωφόρο Πεντέλης και αναπτύσσεται πέριξ του οικιστικού πυρήνα της Αναλήψεως. Δυτικά της ανάληψης εκτείνεται η παραρεμάτια γειτονιά, ενώ ανατολικά η γειτονιά της Κύπρου. Βόρεια της Οδού Ολύμπου οικοδομούνται τα Άνω Βριλήσσια, ενώ το βορειότερο τμήμα τους, πέραν της Λεωφόρου Αναπαύσεως, είναι γνωστό ως Πάτημα. Στο νοτιοανατολικό τμήμα της πόλης προσαρτήθηκε και η ζώνη Δουκίσσης Πλακεντίας που παρέχει πρόσβαση προς τον ομώνυμο σταθμό του Μετρό.

Το πολεοδομικό σχέδιο (ΦΕΚ 1135Δ/86) των 3.529,50 στρεμμάτων διακρίνεται σε πέντε πολεοδομικές ενότητες. Οι χρήσεις γης που προβλέπονται είναι για κατοικία, για εμπορική χρήση και επαγγελματικούς χώρους, καθώς και για υποδοχή διοικητικών καταστημάτων. Το 3% της έκτασης καλύπτει κοινωφελείς ανάγκες. Οι κοινόχρηστοι χώροι ανέρχονται στο 18,18% και το οδικό δίκτυο στο 23,49% (σύνολο 41,67%).

Ο συντελεστής δόμησης της πόλης επιτρέπει τετραώροφες κυρίως πολυκατοικίες, ενώ στα βορειότερα του δήμου όπου η κλίση του εδάφους γίνεται πιο απότομη υπάρχουν κυρίως μονοκατοικίες, επαύλεις και σύγχρονα συγκροτήματα από μεζονέτες. Εξαίρεση αποτελεί η πυκνή σε ύψος δόμηση στο λόφο Πατήματος, λόγω των τρομακτικών οικιστικών πιέσεων και της θολής κατάστασης στο ιδιοκτησιακό καθεστώς της πεντελικής γης. Οι υψηλοί συντελεστές αφορούν την πόλη των Βριλησσίων και οι χαμηλοί τις βόρειες και παραρεμάτιες γειτονιές. Για μια περίοδο στα μέσα της δεκαετίας του '90, οπότε και καθίσταται η περιοχή δημοφιλής, ο συντελεστής δόμησης αλλάζει, δίνοντας το έναυσμα για την οικοδόμηση αρκετών πενταώροφων κτιρίων, όμως λίγο αργότερα επιστρέφει ο παλαιός. Στη γενική τους εικόνα παρουσιάζουν σχετικά υψηλούς συντελεστές δόμησης για τα δεδομένα των βορείων προαστίων, κάτι που φαίνεται και από τη σειρά που κατατάσσεται ο δήμος πληθυσμιακά.

Ιδιαίτερα ευνοϊκή είναι η αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο καθώς εντός του δήμου εντοπίζονται πολυάριθμες πλατείες, πάρκα και χώροι πρασίνου. Αν προστεθούν σε αυτά και οι φαρδιοί δρόμοι με το ιδιωτικό πράσινο που περιστοιχίζει τα οικήματα στο μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής, γίνεται αντιληπτό ότι πρόκειται για έναν από τους προνομιακούς δήμους του λεκανοπεδίου. Ευεργετικοί συνεπώς είναι οι λοιποί όροι ανάπτυξης που εμποδίζουν τη συμφόρηση στον οικιστικό ιστό (ρυμοτομία, ιδιωτικό πράσινο, απόσταση από πρόσοψη δρόμου κ.α.) Αυτό θα μπορούσε να δημιουργήσει

κινδύνους ανοικοδόμησης, καθώς στην πόλη είναι οικοδομημένες πολυάριθμες παλαιές μονοκατοικίες, όμως η οικιστική τάση προς τα Μεσόγεια (Γέρακα, Παλλήνη) εξισορρόπησε την κατάσταση.

Από συγκοινωνιακής πλευράς, οι βασικές αρτηρίες είναι η Λεωφόροι Πεντέλης και Ηρακλείτου (συνέχεια της Δ. Πλακεντίας, ανήκει στο Γέρακα στα όρια με Βριλήσσια) που περιβάλλουν παράλληλα το οικιστικό κομμάτι του δήμου στα δύο άκρα του, με αρκετές συλλεκτήριες οδούς να παρέχουν πρόσβαση στις γειτονιές, τέμνοντας τις αρτηρίες κάθετα ανά τακτά τμήματα. Η διασταύρωση των δύο με την Λεωφόρο Αναπαύσεως, αφενός συνδέει τις δύο συλλεκτήριες μεταξύ τους, αφετέρου συνιστούν τον οδικό δακτύλιο του δήμου που αποφόρτισε σημαντικά την περιοχή από τις διαμπερείς ροές. Η Λεωφόρος Πεντέλης, εκτός από πυρήνας εμπορικής δραστηριότητας, υπήρξε ιστορικά η βασική πορεία που παρείχε πρόσβαση στον οικισμό μέχρι πριν από μερικά χρόνια μέσω του Χαλανδρίου, επιβαρύνοντας υπερβολικά τον όμορο πλέον δήμο, μια οδός στενή και με πολλά κυκλοφοριακά προβλήματα.

Από την εποχή που η περιοχή ήταν ιδιαίτερα απομονωμένη και με αρκετά κακοσχεδιασμένες λεωφορειογραμμές, τα Βριλήσσια βρέθηκαν στο επίκεντρο έργων υποδομής για το «Αθήνα 2004». Λίγες εβδομάδες πριν την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων, στο ανατολικό τμήμα των συνόρων με το Χαλάνδρι, δημιουργείται ο κομβικός σταθμός του Μετρό Δουκίσσης Πλακεντίας της γραμμής 3 Σύνταγμα-Αεροδρόμιο και της ομώνυμης στάσης του Προαστιακού της γραμμής Αθήνα-Αεροδρόμιο.

Η κατασκευή της Αττικής Οδού θα επηρεάσει εξίσου τα Βριλήσσια, των οποίων θα αποτελέσει όριο δήμου με το Χαλάνδρι. Ο δήμος καθίσταται προσβάσιμος από τους κόμβους 12 "Λ.Πεντέλης" και 13 "Λ. Δουκίσσης Πλακεντίας" της Αττικής Οδού. Σε συνδυασμό με τις στάσεις Μετρό και Προαστιακού στον κόμβο 13, εξυπηρετούν την ανατολική είσοδο στο λεκανοπέδιο, καλύπτοντας τις ανάγκες μετακινήσεως της ευρύτερης περιοχής, ενώ καθίσταται ο σταθμός κομβική αφετηρία λεωφορειογραμμών που ενώνουν την Αθήνα με την Ανατολική Αττική, βοηθώντας στη συγκοινωνιακή αποσυμφόρηση του Σταυρού Αγίας Παρασκευής. Πλέον ο δήμος συνδέεται με το κέντρο των Αθηνών και τα Μεσόγεια.

3.4.2 Σχολιασμός δεδομένων

Η περιοχή παρουσίασε ραγδαία αύξηση πληθυσμού έπειτα από την αστικοποίηση των τελευταίων δεκαετιών. Οι κινήσεις με προέλευση από το δήμο ήταν περισσότερες από αυτές με προορισμό τα Βριλήσσια το 1995. Η εικόνα αντιστρέφεται το 2006, γεγονός που καταμαρτυρά ότι οι δραστηριότητες εντός δήμου εντάθηκαν.

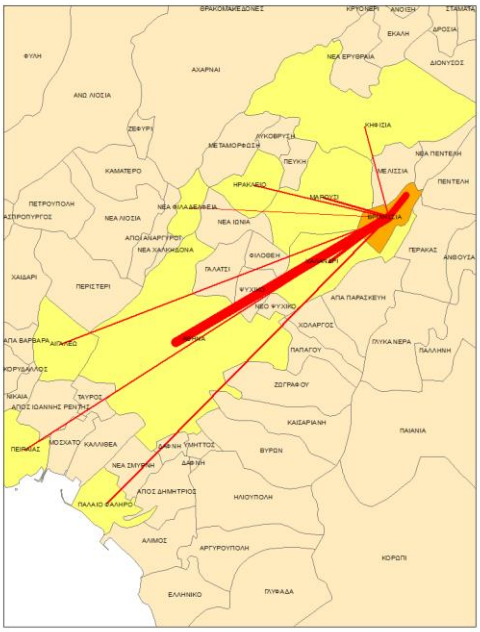
	1995			2006
Αθήνα	23,10%		**Αθήνα**	12,81%
Βριλήσσια	16,62%		**Μαρούσι**	9,05%
Χαλάνδρι	7,62%		**Χαλάνδρι**	8,53%
Μαρούσι	5,06%		**Αγία Παρασκευή**	6,85%
Παλαιό Φάληρο	3,93%		**Βριλήσσια**	5,60%
Πειραιάς	3,64%		**Μελίσσια**	4,50%
Ηράκλειο	3,23%		**Κηφισιά**	3,81%
Αιγάλεω	2,78%		**Γέρακας**	2,54%
Κηφισιά	2,71%		**Αχαρναί**	2,54%
Νέα Φιλαδέλφεια	1,74%		**Νέα Ιωνία**	2,46%

Πίνακας 3-7:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Βριλησσίων.
Πηγή: ΟΑΣΑ

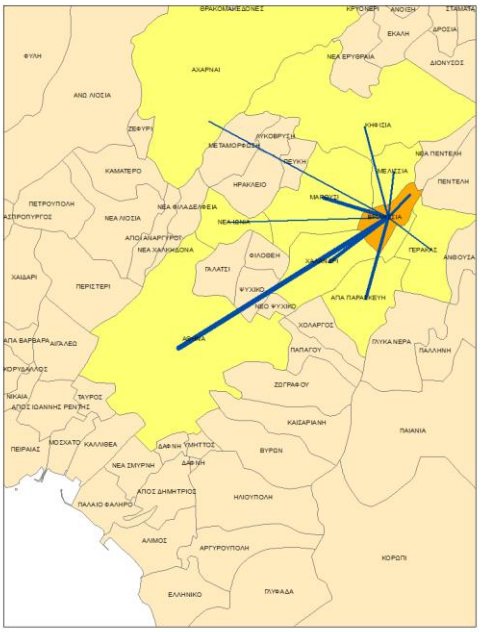
	1995			2006
Αθήνα	25,75%		**Αθήνα**	10,00%
Βριλήσσια	17,85%		**Μαρούσι**	8,32%
Χαλάνδρι	7,41%		**Χαλάνδρι**	7,21%
Μαρούσι	4,92%		**Αγία Παρασκευή**	5,83%
Πειραιάς	3,20%		**Βριλήσσια**	5,43%
Παλαιό Φάληρο	3,14%		**Μελίσσια**	4,40%
Αιγάλεω	2,95%		**Κηφισιά**	3,92%
Ηράκλειο	2,45%		**Αχαρναί**	3,82%
Κηφισιά	1,74%		**Παπάγου**	3,26%
Ταύρος	1,58%		**Γέρακας**	2,55%

Πίνακας 3-8:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Βριλησσίων.
Πηγή: ΟΑΣΑ

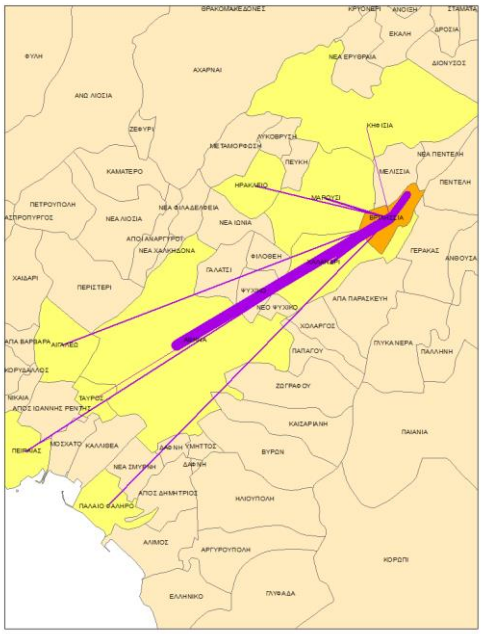
Οι προορισμοί/προελεύσεις, στην πρώτη χρονικά έρευνα, είναι μοιρασμένοι στο λεκανοπέδιο καθώς συναντώνται τόσο βόρειες (Χαλάνδρι, Μαρούσι, Ηράκλειο, Κηφισιά, Ν.Φιλαδέλφεια) όσο και νότιες (Π.Φάληρο) ή δυτικές περιοχές (Πειραιάς, Αιγάλεω). Κυρίαρχη ροή είναι κι εδώ η Αθήνα (23% προέλευση, 26% προορισμός), ενώ οι ενδοδημοτικές μετακινήσεις ακολουθούν. Οι βόρειες περιοχές βρίσκονται είτε σε κοντινή απόσταση είτε αποτελούν πόλο έλξης, με καλή αγορά και η σύνδεσή τους με τα Βριλήσσια μέσω αστικού λεωφορείου εξηγούν την συγκοινωνιακή αλληλεπίδραση. Το Π.Φάληρο αποτελεί σημαντική προέλευση/προορισμό από τη δεκαετία του ’70, όταν οι Βριλησσιώτες είχαν πρόσβαση στην Αθήνα με τη λεωφορειογραμμή που ανέβαινε από το Φάληρο στην Πεντέλη και τούμπαλιν μέσω Χαλανδρίου.



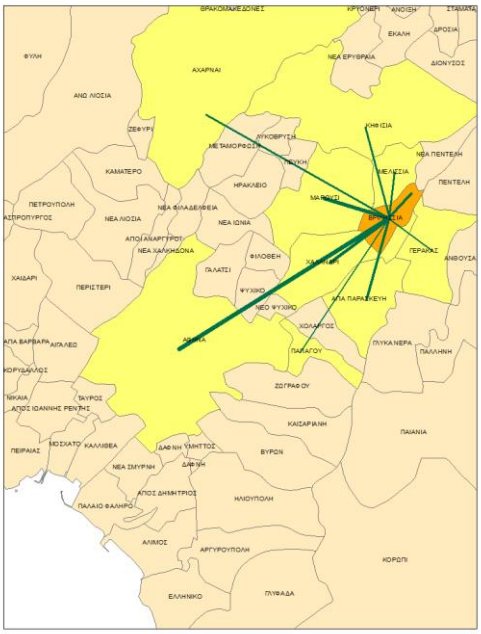
Χάρτης 3-18:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Βριλησσίων για το έτος 1995.



Χάρτης 3-19:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Βριλησσίων για το έτος 2006.



Χάρτης 3-20:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Βριλησσίων για το έτος 1995.

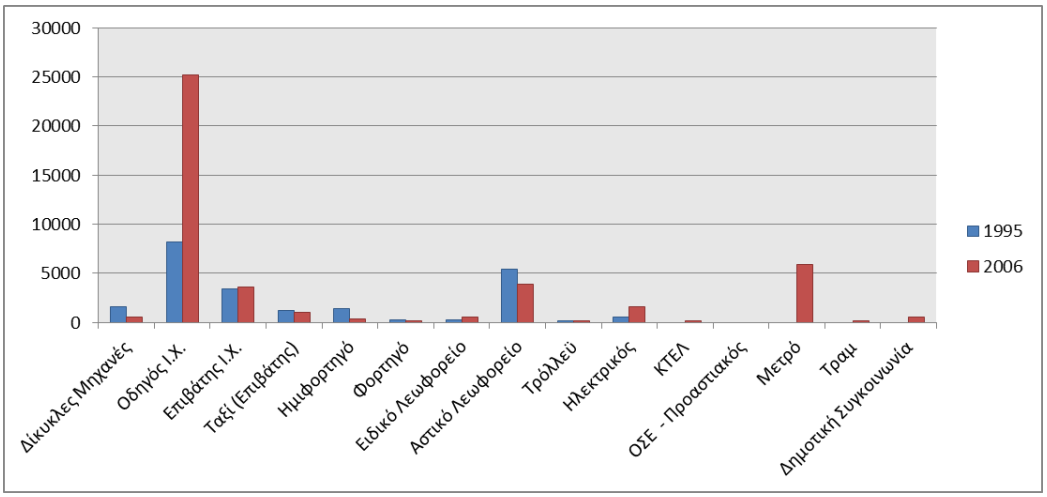


Χάρτης 3-21:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Βριλησσίων για το έτος 2006.

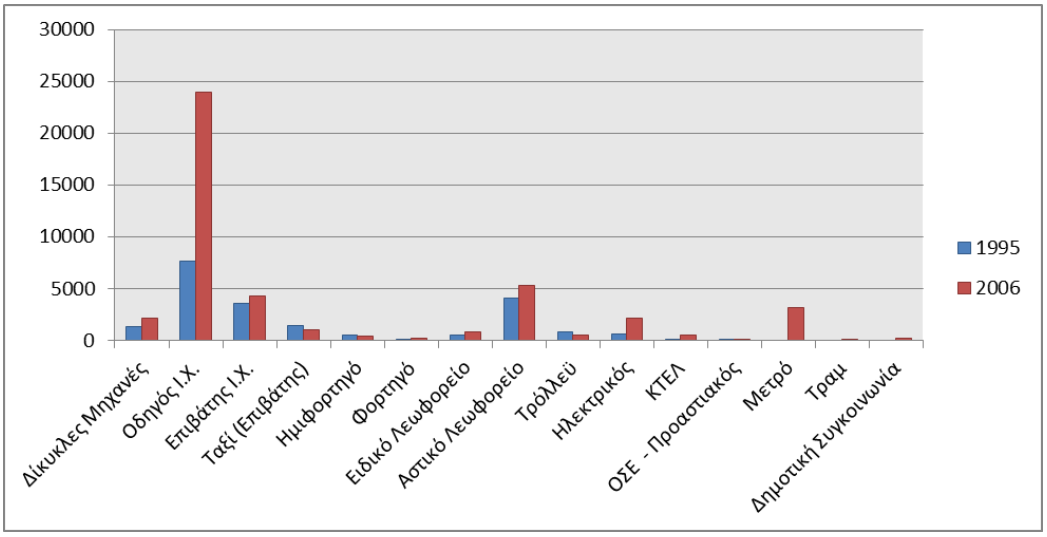
Τα αποτελέσματα της δεύτερης έρευνας δέκα χρόνια αργότερα, φανέρωσαν σημαντικές αλλαγές στις μετακινήσεις των κατοίκων. Η Αθήνα παραμένει σημαντικότερος προορισμός, με σταθερό κοινό αριθμητικά, όμως το ποσοστό μετακίνησης πέφτει αισθητά δεδομένης της αύξησης του πληθυσμού. Ραγδαία πέφτει

και το ποσοστό των ενδοδημοτικών μετακινήσεων, υπενθυμίζοντας πως μπορεί να αυξήθηκαν μερικώς οι δραστηριότητες, ωστόσο ο χαρακτήρας του δήμου παραμένει καθαρά οικιστικός. Οι υπόλοιποι σημαντικοί προορισμοί και προελεύσεις είναι στο σύνολό τους περιοχές του βόρειου τμήματος του λεκανοπεδίου. Από αυτές άλλες είναι όμορες, άλλες κέντρα δραστηριοτήτων, το σημείο σύνδεσής τους είναι ότι βρίσκονται όλες πάνω στον άξονα της Αττικής Οδού.

Ο ρόλος της Αττικής Οδού απεικονίζεται ακόμη γλαφυρότερα στην επιλογή μέσου μετακίνησης. Τα χρόνια που μεσολάβησαν των δύο μελετών οι οδηγοί ΙΧ υπερτριπλασιάστηκαν αριθμητικά. Λόγω της αύξησης πληθυσμού κρίνεται χρησιμότερο να επικεντρωθεί ο μελετητής στην εικόνα των ποσοστών. Κι εκεί, όμως, η εικόνα παραμένει ίδια με το ποσοστό των οδηγών ΙΧ να διπλασιάζεται αποδεικνύοντας εμφατικά την τάση για ολοένα αυξανόμενη χρήση αυτοκινήτου. Χωρίς να παραβλέπεται η δεδομένη εξάρτηση των κατοίκων προαστίου από το ΙΧ, είναι σημαντικό να προσμετρηθούν και οι κοινωνικοί και οικονομικοί παράγοντες.



Διάγραμμα 3-9:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Αφετηρία το Δήμο Βριλησσίων. Πηγή: ΟΑΣΑ



Διάγραμμα 3-10:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Προορισμό το Δήμο Βριλησσίων. Πηγή: ΟΑΣΑ

Τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας δείχνουν υψηλούς μορφωτικούς δείκτες σε σύγκριση με τους μέσους όρους της Νομαρχίας Αθηνών. Συγκεκριμένα, το 41,16% του πληθυσμού κατέχει ιδιαίτερα υψηλή μόρφωση σε σχέση με το μέσο όρο του 25,28% του πληθυσμού της Νομαρχίας Αθηνών (ανώτερη και ανώτατη εκπαίδευση). Το εισοδηματικό επίπεδο των κατοίκων χαρακτηρίζεται από μεσοαστικό έως αρκετά υψηλό, με αρκετή κοινωνική συνοχή, κάτι που φαίνεται και από τις μικρές αποκλίσεις μεταξύ χαμηλών και υψηλών αντικειμενικών και εμπορικών αξιών. Ως αποτέλεσμα των ανωτέρω, ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ ανά νοικοκυριό από 0,99 (1995) φτάνει το 1,67 (2006). Σε αυτό συμβάλλει και η φυσιογνωμία του δήμου με την αραιή σχετικά κατοίκηση με αρκετές μονοκατοικίες ή πολυκατοικίες που πληρούν προδιαγραφές στάθμευσης (υπόγειο παρκινγκ, πιλοτή).

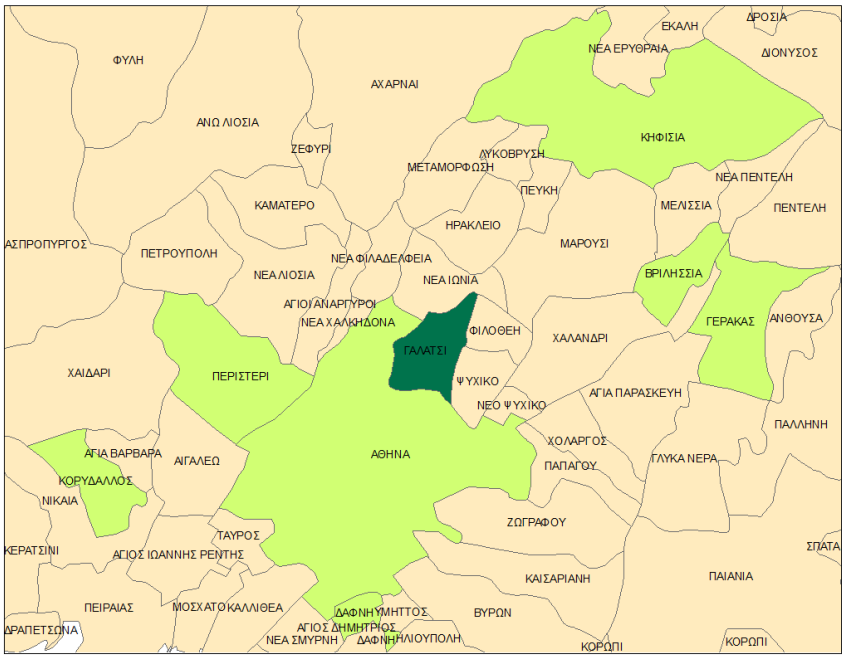
Το μετρό, το δεύτερο δημοφιλέστερο μέσο για όποιον ξεκινάει από Βριλήσσια, συγκεντρώνει 13,4% προτίμησης του κοινού ενώ αυτό πέφτει στο μισό για όσους έχουν προορισμό τον δήμο. Τα ποσοστά χαρακτηρίζονται χαμηλά αν λάβει κάποιος υπ' όψη την σχετικά καλή λεωφορειακή σύνδεση με τον σταθμό Δ. Πλακεντίας. Το ίδιο ισχύει και για τον Ηλεκτρικό, παρόλο που εμφανίζει αριθμητική και ποσοστιαία αύξηση, κινείται σε χαμηλά επίπεδα προτίμησης.

Το μέσο που εμφανίζει τη θεαματικότερη πτώση είναι το Αστικό Λεωφορείο, όπου το ποσοστό μειώνεται στο ένα τρίτο του 1995. Το ποσοστό του μέσου είναι ελαφρώς υψηλότερο για όσους κατευθύνονται προς τα Βριλήσσια αλλά και πάλι δεν ξεπερνά το 12%. Αυτό ενδεχομένως να οφείλεται και στην ιδιομορφία της έρευνας, να καταγράφεται η συνδυασμένη μετακίνηση μόνο στο ιεραρχικά ανώτερο μέσο. Και σε αυτή την περίπτωση, όμως, η δημόσια συγκοινωνία συνολικά (Αστικό Λεωφορείο, Μετρό, ΗΣΑΠ) κινείται σε ρηχά νερά για τη συνδεσιμότητα και τις υπηρεσίες που θα μπορούσε να προσφέρει με τέτοιες υποδομές.

Σαν δευτερεύουσες παρατηρήσεις θα μπορούσαν να σημειωθούν η πτώση στα ποσοστά του επιβάτη ΙΧ (κυρίως με αφετηρία τα Βριλήσσια), η ακόμη μεγαλύτερη πτώση στις δίκυκλες μηχανές αλλά και στα ημιφορτηγά και φορτηγά οχήματα.
Ο δείκτης μετακινήσεων ανά κάτοικο, παρόλο που ήταν σχετικά υψηλός (1,36 το 1995) αυξήθηκε κι άλλο, φτάνοντας τις 1,65 κατά μέσο όρο το 2006.

Διάγραμμα 3-11:Μετακινήσεις ανά Κάτοικο του Δήμου Βριλησσίων.

3.5 Δήμος Γαλατσίου



Χάρτης 3-22:Ο Δήμος Γαλατσίου.

3.5.1 Η περιοχή - Αστικές παράμετροι

Το Γαλάτσι είναι δήμος που ανήκει διοικητικά στην Περιφερειακή Ενότητα του Κεντρικού Τομέα Αθηνών. Το Γαλάτσι ξεδιπλώνεται στους πρόποδες του λόφου Τουρκοβούνια που είναι ο υψηλότερος της Αθήνας και είναι από τις περιοχές της πρωτεύουσας με το μεγαλύτερο ποσοστό πρασίνου αλλά και μία από τις πιο πυκνοκατοικημένες ταυτόχρονα. Συνορεύει βόρεια με τη Νέα Ιωνία, ανατολικά με την Φιλοθέη και το Παλαιό Ψυχικό, ενώ στα νότια και δυτικά βρίσκεται ο δήμος Αθηναίων. Καταλαμβάνει έκταση περίπου 4 τετραγωνικά χιλιόμετρα, με μέσο υψόμετρο στα 220 μέτρα, και βρίσκεται περίπου 7 χιλιόμετρα βόρεια από το κέντρο της Αθήνας.

Ως το 1850 η περιοχή ήταν ακατοίκητη, από εκεί και πέρα οι όποιες κατοικίες ανήκαν σε βοσκούς που ήθελαν να ξεκαλοκαιριάσουν τα κοπάδια τους και ήταν προσωρινές. Από το 1910 αρχίζει η εισροή Ναξιωτών και γίνεται σταδιακά περιοχή μόνιμης κατοικίας. Το 1925 το Γαλάτσι αποτελούσε εξοχική περιοχή της Αθήνας όπου μαζεύονταν πολλοί αριστοκράτες της πρωτεύουσας. Αργότερα παρατηρείται άνοδος του πληθυσμού με κατοίκους που προέρχονται από όλες τις περιοχές της Ελλάδας. Έχουν αρχίσει να δημιουργούνται τα πρώτα καταστήματα. Την περίοδο της Γερμανικής κατοχής στα Τουρκοβούνια κρύβονται πολλές αντιστασιακές οργανώσεις. Το 1954 το Γαλάτσι αποσχίζεται από τον δήμο Αθηναίων ως ομώνυμη κοινότητα, ενώ το 1963 έχοντας πλέον περίπου 14.000 κατοίκους γίνεται δήμος.

Η πληθυσμιακή εξέλιξη από εκεί και πέρα είναι ραγδαία με κορύφωση τις δεκαετίες της αντιπαροχής, δηλαδή ’70 και ’80. Το 1991 ο πραγματικός πληθυσμός του δήμου είναι 59.533 και το 2001, με 64.661 κατοίκους, είναι ο 6ος πιο

πυκνοκατοικημένος δήμος με 14.416,8 κατοίκους ανά τ.χλμ. Η συνολική έκταση του δήμου είναι 4.206 στρέμματα και αποτελείται από 7 Π.Ε., σύμφωνα με το νέο Γ.Π.Σ. και είναι προς εφαρμογή κυρίως για τους ανοιχτούς χώρους και χώρους κοινής χρήσης, μιας και πολεοδομικά η πόλη του Γαλατσίου έχει αγγίξει τα όρια της και δεν επεκτείνεται. Σύμφωνα με το ΦΕΚ 797Δ/91 οι Περιφερειακές Ενότητες του δήμου είναι: τα Περιβόλια, τα Καραγιαννέϊκα, τα Μενιδιάτικα, οι Ακτήμονες, η Λαμπρινή (ΠΕ5), η Λαμπρινή (ΠΕ6) και τα Κρητικά.

Οι συντελεστές δόμησης που προβλέπονται είναι ιδιαίτερα υψηλοί (2,15 κατά μέσο όρο) και στην κεντρική περιοχή Λαμπρινή φτάνει το 2,6. Αυτό δεν έμεινε ανεκμετάλλευτο από ιδιοκτήτες γης και κατασκευαστές με αποτέλεσμα να υπάρχουν σήμερα πολυώροφα κτίσματα ακόμα και κάτω από τον περιφερειακό Γαλατσίου.

Ωστόσο, ο δήμος χωρίζεται σε δύο τμήματα: τον πυκνό αστικό ιστό και τους ελεύθερους μη ανοικοδομήσιμους χώρους. Η μεγάλη έκταση των δεύτερων είναι που δημιουργεί το παράδοξο ενός δήμου που προσφέρει καλή αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο και ταυτόχρονα είναι από τους πιο πυκνοκατοικημένους της πρωτεύουσας. Συγκεκριμένα, ανάσα πρασίνου αποτελούν το Άλσος Βεΐκου, το Αττικό Άλσος και τα Τουρκοβούνια καθώς και άλλες αθλητικές εγκαταστάσεις όπως το κλειστό Γαλατσίου που είναι και η μοναδική παρακαταθήκη του «Αθήνα 2004» εντός Γαλατσίου. Το Άλσος Βεΐκου αποτελεί μια τεράστια έκταση πρασίνου και είναι ένας από τους μεγαλύτερους πνεύμονες της Αθήνας. Διαθέτει καφετέρια, παιδική χαρά, γήπεδα, θέατρο, θερινό κινηματογράφο και αποτελεί πόλο έλξης για πολλούς Αθηναίους τα σαββατοκύριακα. Τα Τουρκοβούνια και το Αττικό Άλσος που βρίσκεται σε αυτά, αποτελούν δημοφιλή προορισμό για τους Αθηναίους, εξαιτίας της θέας που προσφέρουν και για τις καφετέριες, εστιατόρια και τον κινηματογράφο αλλά και αθλητικό κέντρο.

Οι ενότητες βόρεια της Λ. Γαλατσίου (Πρωτοπαπαδάκη) είναι σχετικά ρυμοτομημένες, αντίθετα με τα Καραγιαννέϊκα που είναι χτισμένα άναρχα. Βασικές αρτηρίες είναι η Λ. Γαλατσίου και η Λ. Βεΐκου και σε συνδυασμό με τη Λ. Ηρακλείου και την Εθνικής Αντιστάσεως που ανήκουν στους δήμους Αθηναίων και Ν. Ιωνίας αντίστοιχα, συνθέτουν έναν οδικό δακτύλιο που αποτρέπει τους διερχόμενους από διαμπερείς ροές.

Ο δήμος Γαλατσίου παρά την μικρή του απόσταση από το Ολυμπιακό Συγκρότημα της Καλογρέζας, δεν απέκτησε κάποια ιδιαίτερη συγκοινωνιακή υποδομή προ ολυμπιακά, και έτσι από την επικράτειά του διέρχονται μόνο Αστικά Λεωφορεία και Τρόλεϊ. Πρόκειται για τις εξής οκτώ γραμμές:

- Λαμπρινή – Πλατεία Συντάγματος – Τζιτζιφιές (5)
- Λαμπρινή – Πλατεία Κάνιγγος – Νέο Ψυχικό (13)
- Σταθμός Μετρό «Κατεχάκη» – Σταθμός Μετρό «Πανόρμου» - Γαλάτσι – Κυψέλη (036)
- Χαλάνδρι – Γαλάτσι – Σταθμός ΗΣΑΠ «Άνω Πατήσια» (444)
- Γαλάτσι – Ακαδημία – Νεκροταφείο Ζωγράφου (608)
- Γουδή – Άνω Γαλάτσι (622)
- Άνω Γαλάτσι (ΙΚΑ) – Περιβόλια – Σταθμός ΗΣΑΠ «Άνω Πατήσια» (623)

- Άνω Γαλάτσι (ΙΚΑ) – Ακτημόνων – Σταθμός ΗΣΑΠ «Άνω Πατήσια» (624)

3.5.2 Σχολιασμός δεδομένων

Ο δήμος που παρουσιάζει την μεγαλύτερη διαδραστικότητα με το Γαλάτσι το 1995 είναι αυτός της Αθήνας και συγκεντρώνει περίπου το 50% των συνολικών μετακινήσεων από και προς τον δήμο μελέτης. Ποσοστό αναμενόμενο, αν αναλογιστεί κανείς ότι το Γαλάτσι είναι γεωγραφικά σχεδόν «περικυκλωμένο» από τον δήμο Αθηναίων και όλες οι γραμμές λεωφορείων διέρχονται ή καταλήγουν εκεί.

Οι ενδοδημοτικές μετακινήσεις είναι της τάξης του 13%, ενώ σχετική κινητικότητα παρατηρείται και προς τον όμορο δήμο της Ν. Ιωνίας. Οι υπόλοιποι προορισμοί εκπροσωπούνται με σχετικά χαμηλά ποσοστά παρ' όλα αυτά αποτυπώνεται η καλή σύνδεση του δήμου με τον Ηλεκτρικό καθώς τόσο οι προαναφερθέντες δήμοι όσο και το Μαρούσι, ο Πειραιάς και η Κηφισιά συνδέονται μέσω ΗΣΑΠ με το Γαλάτσι. Το ίδιο ισχύει και για την Καλλιθέα, αν και για το συγκεκριμένο δήμο υπάρχει και η γραμμή 5 του Τρόλεϊ.

Αφετηρία της γραμμής 608 του ΟΑΣΑ είναι το Γαλάτσι και σύμφωνα με τα στοιχεία είναι η γραμμή με τα περισσότερα λεωφορεία στο λεκανοπέδιο. Είναι επόμενο, λοιπόν, να παρατηρείται αλληλεπίδραση μεταξύ Γαλατσίου και Ζωγράφου ενώ τον πίνακα συμπληρώνουν δύο κοντινοί σχετικά, δυτικοί δήμοι, το Περιστέρι και το Αιγάλεω. Συμπτωματικά, οι δήμοι αυτοί είναι που έχουν στην έκτασή τους τα Ανώτερα και Τεχνολογικά Ιδρύματα της Αθήνας.

	1995			**2006**
Αθήνα	48,45%		**Αθήνα**	33,97%
Γαλάτσι	13,14%		**Γαλάτσι**	7,06%
Νέα Ιωνία	4,58%		**Νέα Ιωνία**	4,50%
Μαρούσι	4,07%		**Μαρούσι**	4,30%
Καλλιθέα	2,88%		**Χαλάνδρι**	3,42%
Αιγάλεω	2,36%		**Ίλιον**	3,04%
Πειραιάς	1,88%		**Περιστέρι**	2,93%
Ζωγράφου	1,80%		**Αχαρναί**	2,58%
Περιστέρι	1,63%		**Αγία Παρασκευή**	2,49%
Κηφισιά	1,41%		**Ηράκλειο**	2,45%

Πίνακας 3-9:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Γαλατσίου.
Πηγή: ΟΑΣΑ

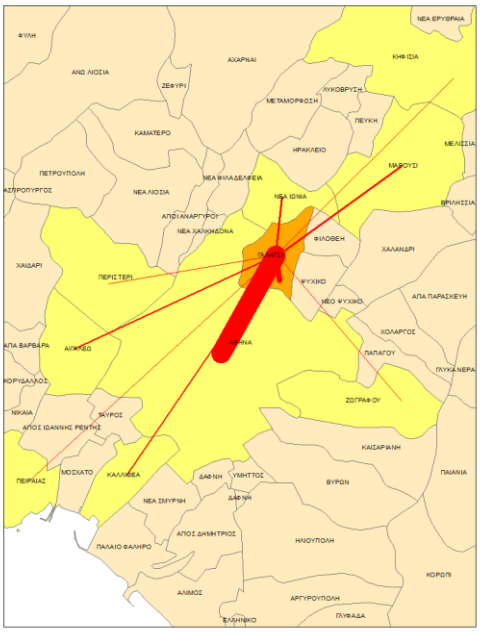
	1995			2006
Αθήνα	47,43%		**Αθήνα**	31,58%
Γαλάτσι	13,46%		**Γαλάτσι**	6,66%
Νέα Ιωνία	4,51%		**Νέα Ιωνία**	4,26%
Μαρούσι	3,43%		**Μαρούσι**	4,13%
Καλλιθέα	3,05%		**Χαλάνδρι**	3,47%
Αιγάλεω	2,50%		**Αχαρναί**	2,90%
Πειραιάς	2,37%		**Περιστέρι**	2,74%
Περιστέρι	1,65%		**Ηράκλειο**	2,65%
Ζωγράφου	1,49%		**Κηφισιά**	2,17%
Κηφισιά	1,43%		**Αγία Παρασκευή**	2,12%

Πίνακας 3-10:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Γαλατσίου.
Πηγή: ΟΑΣΑ

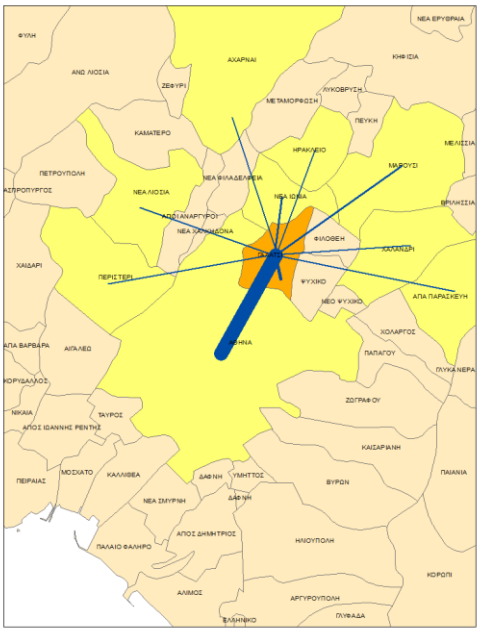
Το 2006 η πρώτη τετράδα παραμένει με την ίδια σειρά, διαφοροποιούνται ωστόσο τα ποσοστά. Οι μετακινήσεις από και προς Αθήνα κινούνται στο 30% και οι ενδοδημοτικές μειώνονται στο μισό του 1995. Οι μετακινήσεις προς Ν. Ιωνία και Μαρούσι παραμένουν σταθερές ενώ το Περιστέρι σταδιακά ανεβαίνει. Εντύπωση προκαλεί η απουσία των δήμων Καλλιθέας και Ζωγράφου που παρά την καλή τους απευθείας σύνδεση πέφτουν αισθητά, το ίδιο συμβαίνει και με τον Πειραιά και το Αιγάλεω.

Αντί αυτών, κάνουν την είσοδο τους στους πίνακες περιοχές που αναπτύχθηκαν προ ολυμπιακά και βρίσκονται σε μικρότερη απόσταση. Τη μεγαλύτερη άνοδο παρουσιάζει το Χαλάνδρι. Μαζί με τους δήμους Αχαρνών και Αγίας Παρασκευής αποτελούν σημαντική προέλευση και προορισμό το 2006. Το Χαλάνδρι αναπτύχθηκε αισθητά τα τελευταία χρόνια, και μαζί με την Αγία Παρασκευή αποτέλεσαν με τον καιρό πόλο έλξης για εμπόριο και διασκέδαση, ενώ οι θέσεις εργασίας σε αντιπροσωπίες, βιοτεχνίες και εργοστάσια πάνω στην Εθνική Οδό στο ύψος των Αχαρνών μπορούν να εξηγήσουν τις αλλαγές στις μετακινήσεις.

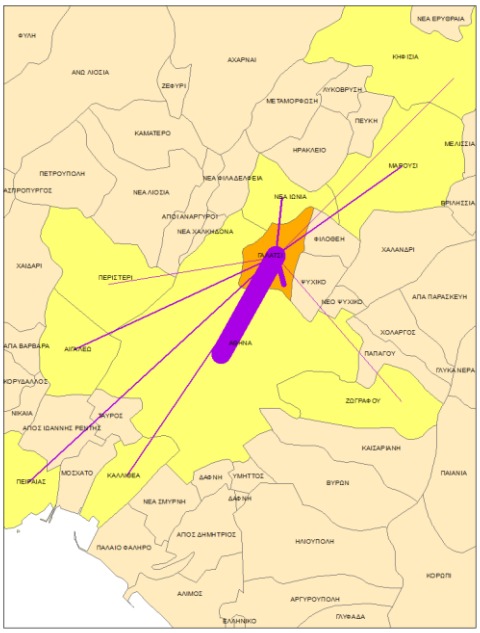
Ένας ακόμη γειτονικός δήμος που αρχίζει να εμφανίζει σημαντική αλληλεπίδραση με το Γαλάτσι στις μετακινήσεις είναι το Ηράκλειο, ενώ στους προορισμούς των Γαλατσιωτών εντοπίζεται το Ίλιον, περιοχή γειτονική, που αναπτύχθηκε τα τελευταία χρόνια της δεύτερης έρευνας.



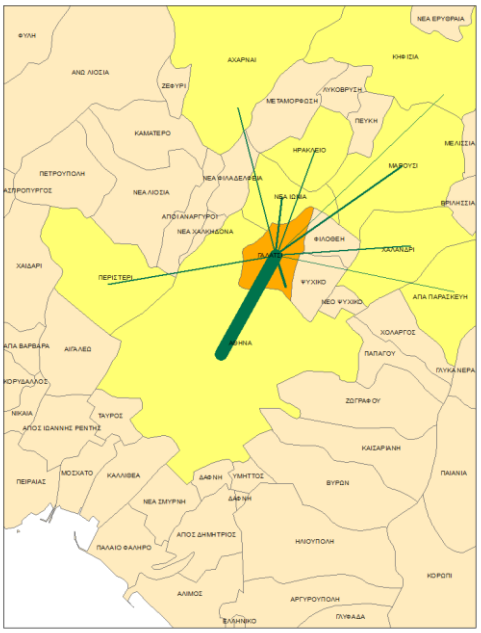
Χάρτης 3-23:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Γαλατσίου για το έτος 1995.



Χάρτης 3-24:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Γαλατσίου για το έτος 2006.



Χάρτης 3-25:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Γαλατσίου για το έτος 1995.



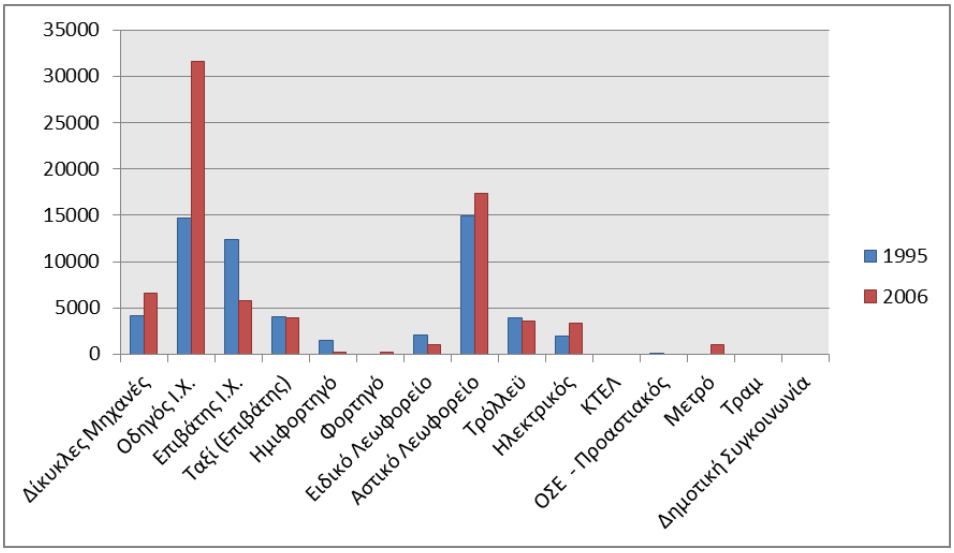
Χάρτης 3-26:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Γαλατσίου για το έτος 2006.

Στα μέσα μετακίνησης, το Γαλάτσι ακολουθεί την γενικότερη τάση ευρείας χρήσης ΙΧ. Οι οδηγοί σε δέκα χρόνια διπλασιάζονται αριθμητικά και ποσοστιαία. Η έλλειψη μέσου σταθερής τροχιάς στα όρια του δήμου αποτυπώνεται στις προτιμήσεις των κατοίκων. Η αύξηση αυτή έρχεται κόντρα στα αστικά χαρακτηριστικά του Γαλατσίου που δεν είναι τόσο ενθαρρυντικά για το αυτοκίνητο. Παρά το πυκνοκατοικημένο της

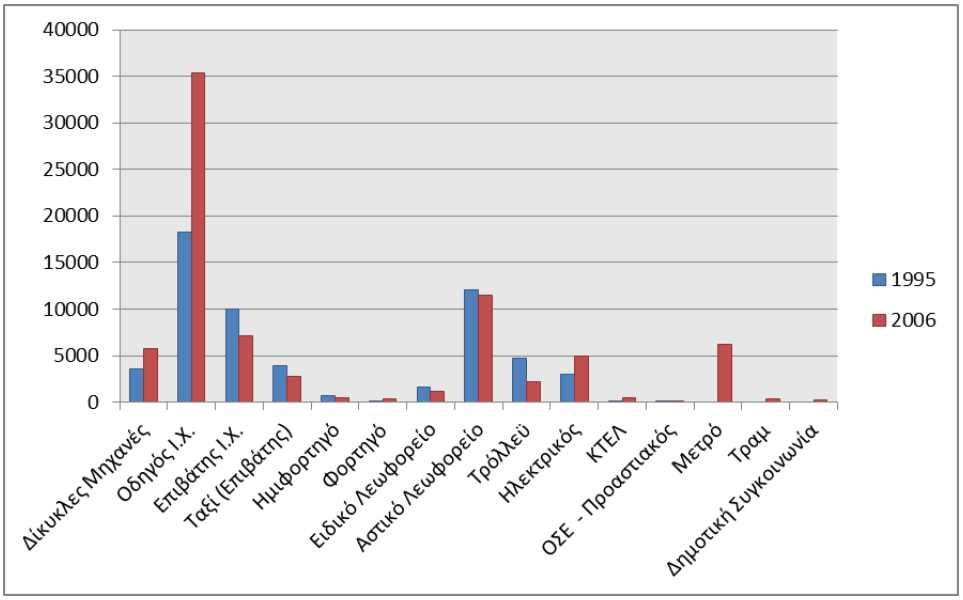
περιοχής, την έλλειψη χώρων στάθμευσης και την μικρή απόσταση από το -εύκολα προσβάσιμο με λεωφορείο- κέντρο, οι αριθμοί είναι εντυπωσιακοί.

Το Αστικό Λεωφορείο και το Τρόλεϊ, κυρίως με αφετηρία το Γαλάτσι, είναι τα μέσα που «σώζουν την παρτίδα» για τη δημόσια μετακίνηση και παρά τη μικρή τους ποσοστιαία πτώση κρατάνε αντίβαρο απέναντι στα ιδιωτικά μέσα. Είναι, άλλωστε, και τα μόνα μέσα που έχει άμεση πρόσβαση ο Γαλατσιώτης. Όσο για την μετεπιβίβαση, παίζει σημαντικό ρόλο το πόσο εύκολα μπορεί κάποιος να πάει από το Γαλάτσι στην Ακαδημία, μέρος συνάντησης για πολυάριθμες γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ.

Η ενέργεια της μετεπιβίβασης δεν γίνεται ιδιαίτερα αισθητή στα μέσα σταθερής τροχιάς. Εξαιρείται η περίπτωση του Μετρό με προορισμό τον δήμο όπου αγγίζει το 8%. Στις υπόλοιπες περιπτώσεις η κατάσταση είναι διαφορετική. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα του Μετρό όπου, με αφετηρία το Γαλάτσι συγκεντρώνει μόλις 1,4% της προτίμησης του κοινού. Αλλά και ο Ηλεκτρικός, παρά την συχνή σύνδεσή του με το Γαλάτσι και τη μικρή του άνοδο, παρουσιάζει απογοητευτικά ποσοστά.
Τα ιδιωτικά οχήματα που εισέρχονται στο δήμο είναι περισσότερα από αυτά που ξεκινούν από εκεί, ενώ τα ταξί μειώνονται στο μισό τους.



Διάγραμμα 3-12:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Αφετηρία το Δήμο Γαλατσίου.
Πηγή: ΟΑΣΑ

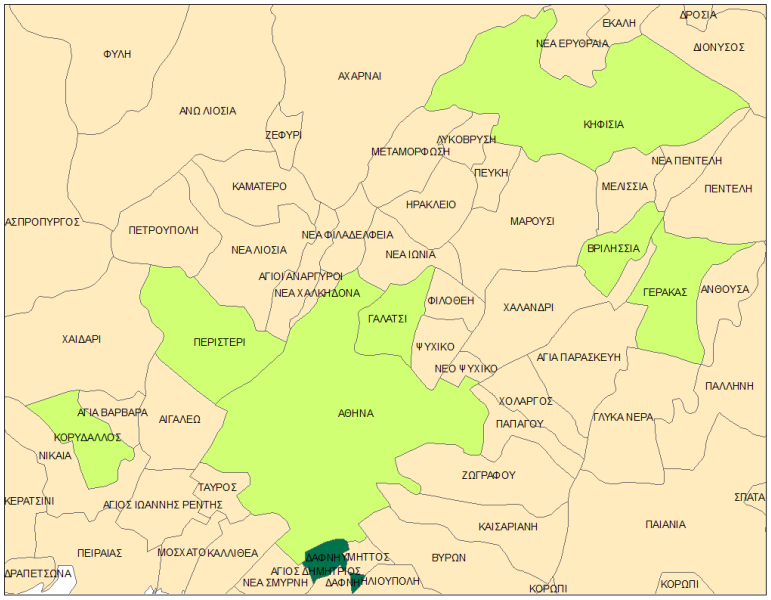


Διάγραμμα 3-13:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Προορισμό το Δήμο Γαλατσίου. Πηγή: ΟΑΣΑ

Το μόνο ενθαρρυντικό που είχε σημειωθεί το 1995 ήταν η μοιρασμένη μετακίνηση των επιβατών με οδηγούς ΙΧ. Στην διάρκεια των δύο ερευνών, όπως αναμενόταν, η κατάσταση αυτή άλλαξε και ο επιβάτης έγινε οδηγός, στέλνοντας τον δείκτη κατοχής ΙΧ ανά νοικοκυριό από 0,8 το 1995 στο 1,01 το 2006. Οι δείκτες μετακίνησης ανά κάτοικο ακολούθησαν παρόμοια μεταβολή όπως φαίνεται και στο διάγραμμα.

Διάγραμμα 3-14:Μετακινήσεις ανά Κάτοικο του Δήμου Γαλατσίου.

3.6 Δήμος Δάφνης



Χάρτης 3-27:Ο Δήμος Δάφνης.

3.6.1 Η περιοχή - Αστικές παράμετροι

Η Δάφνη, παλαιότερα "Κατσιπόδι", ήταν ένας σύγχρονος δήμος του πολεοδομικού συγκροτήματος των Αθηνών νότια του κέντρου της πρωτεύουσας. Συνορεύει με τον Υμηττό ανατολικά, την Ηλιούπολη νοτιοανατολικά, τον Αγ. Δημήτριο και τη Ν. Σμύρνη στα νότια. Είναι ένας από τους πιο μικρούς σε έκταση δήμους της Αττικής ενώ αποτελεί μία από τις πρώτες περιοχές που εξυπηρετήθηκαν από το συγκοινωνιακό δίκτυο του Μετρό στη νότια επέκταση.

Γεωγραφικά εντάσσεται στο ευρύτερο συγκρότημα των νοτίων προαστίων των Αθηνών, καθώς αποτελεί συγκοινωνιακό κόμβο λεωφορειογραμμών που εξυπηρετούν τις ανάγκες μετακίνησης έως τη Βάρκιζα και τη Σαρωνίδα (μαζί με το γειτονικό Άγιο Δημήτριο). Στα διοικητικά όρια της Δάφνης λειτουργεί και η Γυμναστική Ακαδημία Αθηνών (ΤΕΦΑΑ).

Το Κατσιπόδι (πρότερη ονομασία) αποτέλεσε παλαιότερα οικισμό της κοινότητας Μπραχαμίου. Το 1940 αριθμούσε 785 κατοίκους. Τον Μάρτιο του 1951 μετονομάστηκε στο σημερινό όνομα Δάφνη. Σημειώνεται ότι το Γυμνάσιο Δάφνης, από τα πρώτα της περιοχής, μέχρι και τη δεκαετία του 1960 κάλυπτε ανάγκες ευρύτερης περιοχής νοτιοανατολικών προαστίων, όπως της Ηλιούπολης, της Αργυρούπολης κ.ά. που παρέμεναν ακόμα κοινότητες.

Το 1925 επί δημαρχίας Σπ.Πάτση, αποσπάστηκε από τον δήμο Αθηναίων και με άλλους συνοικισμούς (Αγ. Βαρβάρα, Πικροδάφνης, Μπραχαμίου και Αγ.Κοσμά) αποτέλεσαν την κοινότητα Μπραχαμίου. Η γεωργοκτηνοτροφική αυτή περιοχή που ονομαζόταν Κατσιπόδι, ήταν η έδρα της Κοινότητας (Δ 16-12-1925, ΦΕΚ Α 48/1925). Ύστερα από διαδοχικές αποσπάσεις συνοικισμών από την κοινότητα Μπραχαμίου, το 1928 ο συνοικισμός (Κατσιπόδι) και η κοινότητα μετονομάστηκαν σε κοινότητα Αγίου Δημητρίου (Δ 19-7-1928 ΦΕΚ Α 156/1928). Οι κάτοικοι της

Κοινότητας το έτος αυτό ανέρχονται συνολικά στους 3710 και κατά συνοικισμούς : Κατσιπόδι 785, Άγιος Δημήτριος (Μπραχάμι) 1816, Σπαθάρι 299 και Σωρός 840.

Το 1940 η κοινότητα του Αγίου Δημητρίου έχει 14.608 κατοίκους και αναγνωρίζεται σε δήμο Αγίου Δημητρίου με το διάταγμα της 19-2-1942 και ΦΕΚ Α 22/1943. Το 1947 ο συνοικισμός Αγίου Δημητρίου (Μπραχάμι) αποσπάται από το δήμο Αγίου Δημητρίου και αποτελεί την κοινότητα Αγίου Δημητρίου με 4.600 κατοίκους. Στη συνέχεια, το 1951/53 ο δήμος Αγίου Δημητρίου μετονομάζεται σε δήμο Δάφνης συμπεριλαμβάνοντας εκτός του συνοικισμού Κατσιποδίου και τις συνοικίες Σωρού που βρίσκεται προς την περιοχή του δήμου Υμηττού και Σπαθάρι που περικλείεται από τους δήμους Υμηττού, Ηλιουπόλεως και Αγίου Δημητρίου που σήμερα ονομάζεται Χαραυγή.

Το 1951 ο δήμος Δάφνης είχε 17.342 κατοίκους, ενώ το 1961 ήταν ο τρίτος σε πυκνότητα δήμος της Ελλάδας με 23.747 κατοίκους. Παρατηρεί, λοιπόν, κανείς ότι η αύξηση του πληθυσμού στο δήμο Δάφνης υπήρξε ραγδαία στη δεκαετία 1950-60 και αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η περιοχή βρίσκεται κοντά στο κέντρο της Αθήνας, στη μεγάλη μετακίνηση πληθυσμού από την επαρχία προς αναζήτηση εργασίας και καλύτερων συνθηκών ζωής καθώς και στο ότι τα ενοίκια και η αγορά των οικοπέδων εδώ ήταν φθηνότερα, σε σύγκριση με άλλες περιοχές.

Από εκεί και πέρα ο πληθυσμός του δήμου έμεινε σταθερός πιθανότατα γιατί εξαντλήθηκαν τα περιθώρια ανοικοδόμησης. Το 1991 έχει 24.903 κάτοικους και δέκα χρόνια αργότερα 25.058, δηλαδή αύξηση μόλις 0,6%. Σύμφωνα με το ΦΕΚ 464Δ/88 χωρίστηκε σε έξι πολεοδομικές ενότητες και οι μέσοι συντελεστές δόμησης κυμαίνονται από 1,4 έως 2,4.

Τον δήμο διασχίζει το ανοδικό κομμάτι της Λ. Βουλιαγμένης και η Λ. Ηλιουπόλεως που στο ύψος της Χαραυγής ενώνονται και ως Λ. Βουλιαγμένης, με δύο πλέον ρεύματα κυκλοφορίας, συνδέουν τα νότια προάστια με το κέντρο, ενώ στα όρια του περνάει η Η. Ηλιού. Σημειώνεται, ότι πλησίον της Δάφνης βρίσκεται ο σταθμός μετρό «Αγ. Ιωάννης».

Ο Δήμος Δάφνης δεν υπάρχει πλέον αυτοτελώς, καθώς με το Πρόγραμμα «Καλλικράτης» έχει ενωθεί με το Δήμο Υμηττού και συναποτελούν το Δήμο Δάφνης-Υμηττού.

3.6.2 Σχολιασμός δεδομένων

Ακόμα μία περιοχή που την μεγαλύτερη αλληλεπίδραση την εμφανίζει με την Αθήνα. Το ένα τρίτο όσων εξέρχονται ή εισέρχονται στο δήμο, το 1995, είναι στη διαδρομή Δάφνη – Αθήνα. Το κέντρο βρίσκεται σε απόσταση αναπνοής από τον δήμο και η σύνδεσή του είναι τακτική. Από την άλλη, η Δάφνη αποτελεί πέρασμα προς τα νότια προάστια και πολλές λεωφορειογραμμές έχουν την αφετηρία τους εκεί.

	1995			2006
Αθήνα	30,33%		**Αθήνα**	33,05%
Άγιος Δημήτριος	13,92%		**Καλλιθέα**	6,29%
Δάφνη	11,87%		**Άγιος Δημήτριος**	5,00%
Ηλιούπολη	10,92%		**Νέα Σμύρνη**	4,88%
Καλλιθέα	3,15%		**Ηλιούπολη**	4,44%
Νέα Σμύρνη	3,13%		**Δάφνη**	4,40%
Γλυφάδα	2,86%		**Βύρωνας**	4,36%
Αργυρούπολη	2,48%		**Πειραιάς**	4,16%
Ελληνικό	2,44%		**Παλαιό Φάληρο**	3,36%
Υμηττός	1,77%		**Γλυφάδα**	2,85%

Πίνακας 3-11:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Δάφνης.
Πηγή: ΟΑΣΑ

	1995			2006
Αθήνα	29,55%		**Αθήνα**	24,80%
Άγιος Δημήτριος	13,89%		**Άγιος Δημήτριος**	8,42%
Δάφνη	12,02%		**Καλλιθέα**	5,50%
Ηλιούπολη	9,98%		**Βύρωνας**	5,35%
Νέα Σμύρνη	2,85%		**Νέα Σμύρνη**	4,94%
Πειραιάς	2,75%		**Ηλιούπολη**	4,77%
Ελληνικό	2,53%		**Πειραιάς**	4,33%
Αργυρούπολη	2,51%		**Δάφνη**	4,27%
Καλλιθέα	2,39%		**Γλυφάδα**	3,73%
Γλυφάδα	2,36%		**Παλαιό Φάληρο**	3,34%

Πίνακας 3-12:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Δάφνης.
Πηγή: ΟΑΣΑ

Αν εξαιρέσει κάποιος τον Υμηττό, οι υπόλοιποι δήμοι με σημαντικό αριθμό προορισμών και προελεύσεων είναι στον Νότιο Τομέα του πολεοδομικού συγκροτήματος. Εκτός από τον Άγ. Δημήτριο, την Ηλιούπολη και τη Ν. Σμύρνη που συνορεύουν, αυξημένη κίνηση παρατηρείται προς Καλλιθέα, Αργυρούπολη, Γλυφάδα που ανέκαθεν έλκυε κόσμο για ψώνια και διασκέδαση και φυσικά το Ελληνικό που εκείνα τα χρόνια φιλοξενούσε το Διεθνές Αεροδρόμιο της πρωτεύουσας. Στις μετακινήσεις με προορισμό τη Δάφνη εμφανίζεται και ο Πειραιάς που συνδέεται απευθείας με λεωφορείο.

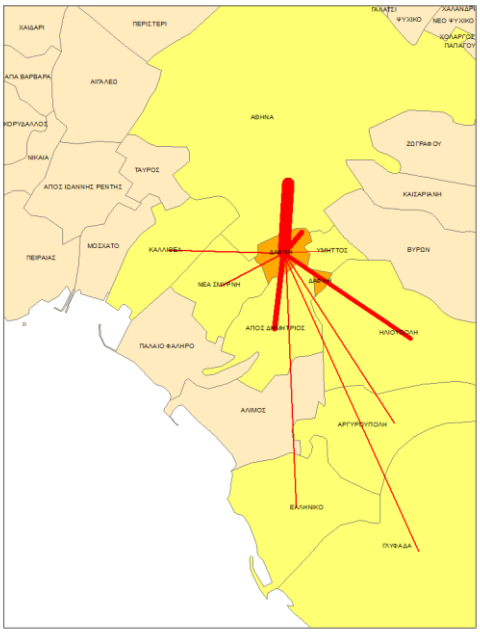
Το 2006 οι δήμοι αυξημένης αλληλεπίδρασης είναι σχεδόν οι ίδιοι, τα ποσοστά τους όμως έχουν μεταβληθεί. Η Αθήνα παραμένει δημοφιλέστερος προορισμός και μάλιστα το ποσοστό κίνησης είναι αυξημένο. Δεν ισχύει το ίδιο για τις προελεύσεις, όμως, καθώς η λειτουργία του μετρό υποβάθμισε το ρόλο των λεωφορείων που διέρχονται από τη Δάφνη με κατεύθυνση τα νότια προάστια και όπως φαίνεται οι συνδυασμοί νέων μέσων κάνουν τον δήμο λιγότερο κομβικό.

Οι μετακινήσεις από και προς Άγ. Δημήτριο και Ηλιούπολη εμφανίζουν μεγάλη πτώση. Ο, μέχρι πρότινος, τερματικός σταθμός «Άγιος Δημήτριος» της κόκκινης γραμμής του Μετρό βρίσκεται στα όρια των δύο δήμων, εξυπηρετεί άμεσα πλέον τις

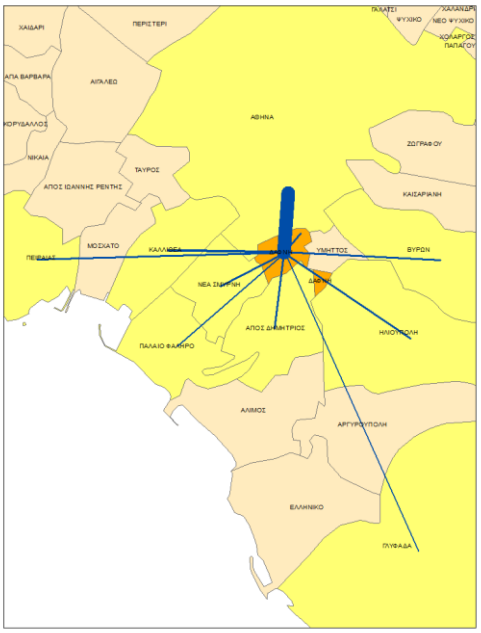
περιοχές αυτές και συγκέντρωσε μεγάλο μέρος του κοινού που χρησιμοποιεί συνδυασμό μέσων για να μεταβεί στα νότια προάστια.

Οι ενδοδημοτικές μετακινήσεις μέσα σε δέκα χρόνια υποτριπλασιάζονται και η εικασία για τον λόγο τον οποίο παρατηρείται τέτοια κατακόρυφη πτώση είναι ότι το μετρό διευκόλυνε μετακινήσεις προς περιοχές που προσφέρουν πληθώρα δραστηριοτήτων σε υψηλότερη ποιότητα περιβάλλοντος (π.χ. παραλιακή ζώνη) και αυτό λειτούργησε αρνητικά στην όχι τόσο ανεπτυγμένη, εμπορικά ή από άποψη διασκέδασης, περιοχή και κατ' επέκταση δημιούργησε «διαρροές» στην εσωτερική της κίνηση. Ακόμα και γύρω από το σταθμό του μετρό δεν παρουσιάστηκε ιδιαίτερη ανάπτυξη εμπορικά σε αντίθεση με άλλες περιοχές που σταδιακά μετέτρεψαν τον σταθμό τους σε πόλο έλξης δραστηριοτήτων.

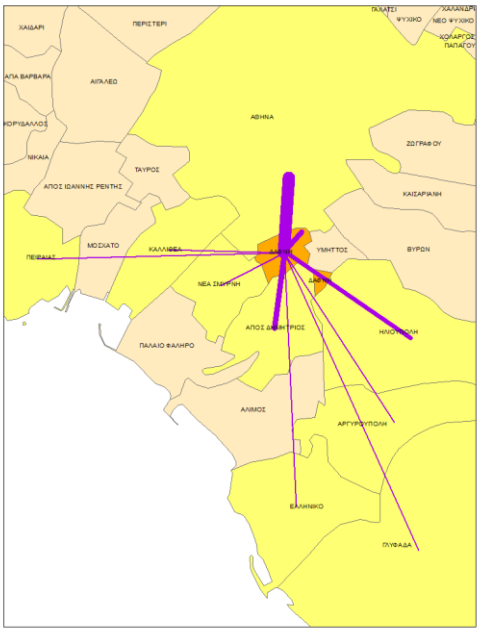
Ο δήμος που εμφανίζει σημαντική αύξηση στις μετακινήσεις από και προς τη Δάφνη είναι ο Βύρωνας. Η σύνδεση με λεωφορειογραμμή υπήρχε, αλλά από τη στιγμή που συνδέθηκε με σταθμό μετρό το επίπεδο προτίμησης αυξήθηκε θεαματικά. Ανάλογη αύξηση παρουσιάζει η Ν. Σμύρνη και το Π. Φάληρο, ακόμα δύο μεγάλες περιοχές που αναζητούν σύνδεση με γρήγορα μέσα σταθερής τροχιάς.



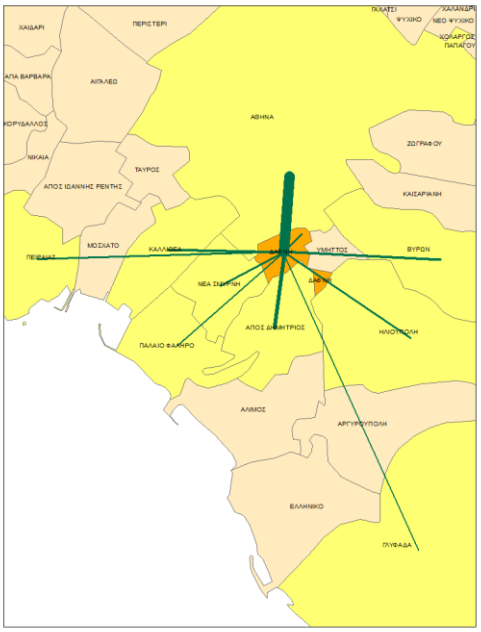
Χάρτης 3-28:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Δάφνης για το έτος 1995.



Χάρτης 3-29:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Δάφνης για το έτος 2006.



Χάρτης 3-30:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Δάφνης για το έτος 1995.



Χάρτης 3-31:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Δάφνης για το έτος 2006.

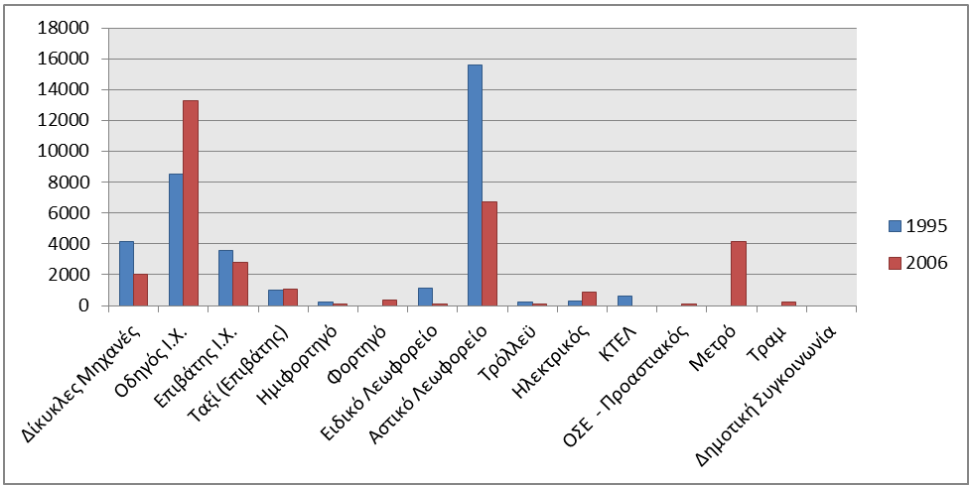
Στην επιλογή του μέσου μετακίνησης εντοπίζεται το εντυπωσιακό 44% προτίμησης στο Αστικό Λεωφορείο για όσους έχουν αφετηρία τη Δάφνη, που είναι και το προσφιλέστερο μέσο για το 1995. Η προτίμηση είναι μικρότερη για όσους κατευθύνονται στην περιοχή, αλλά ως αντιστάθμισμα εκεί εμφανίζεται ανεβασμένο το ποσοστό του Τρόλεϊ. Το αυτοκίνητο έρχεται δεύτερο με σχεδόν τη μισή προτίμηση ενώ σε υψηλά επίπεδα κινείται και ο επιβάτης ΙΧ που έχει σχεδόν ίδια ποσοστά με τη δίκυκλη μηχανή. Τα υπόλοιπα μέσα παρουσιάζουν αμελητέα νούμερα.

Η κατάσταση το 2006 αντιστρέφεται, με το λεωφορείο και το ΙΧ να «ανταλλάζουν» ποσοστά. Όπως και στους υπόλοιπους δήμους, έτσι κι εδώ η άνοδος του αυτοκινήτου είναι θεαματική, αγγίζοντας το 42%. Εξίσου θεαματική είναι η πτώση του Αστικού Λεωφορείου που μετριάζεται κάπως από την εμφάνιση προτίμησης 13% και 9% ,για προέλευση και προορισμό αντίστοιχα, του Μετρό. Επίσης εντοπίζεται μερική άνοδος του Ηλεκτρικού, ενώ οι επιβάτες ΙΧ, οι δίκυκλες μηχανές και το Τρόλεϊ πέφτουν.

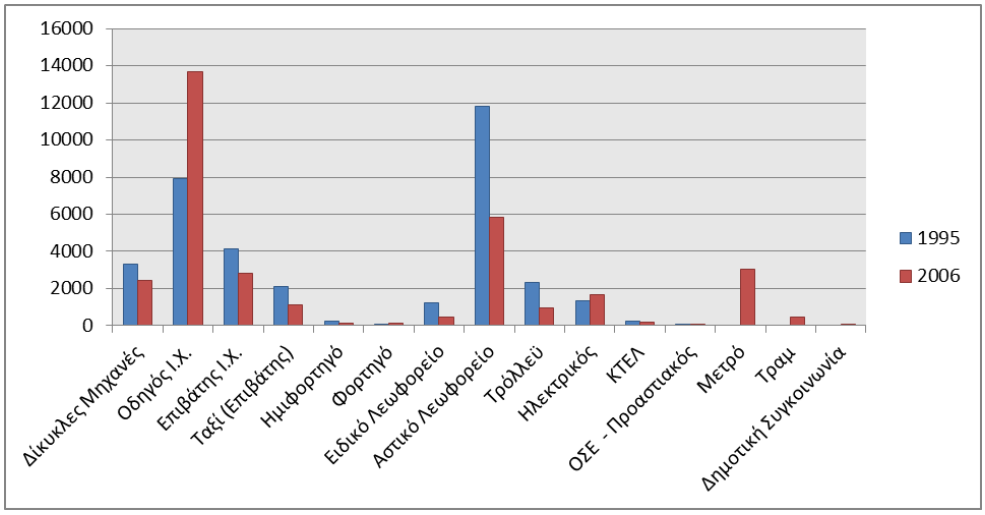
Σε σχέση με τις προηγούμενες περιοχές μελέτης, και παρά την σημαντική άνοδο, το ποσοστό χρήσης ΙΧ κινείται σε μέτρια επίπεδα. Συγκεκριμένα ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ ανά νοικοκυριό από 0,64 αυξάνεται σε 0,821 τη δεκαετία που μεσολαβεί. Όχι ιδιαίτερα υψηλός, αλλά ούτε και ευκαταφρόνητος για περιοχή με σύνδεση μετρό και αρκετών λεωφορείων.

Παρά την αύξηση στη χρήση μέσων σταθερής τροχιάς, η προτίμηση δεν κινείται σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα, αν αναλογιστεί κανείς ότι ένας σταθμός μετρό δημιουργήθηκε εντός του δήμου και ένας στα όρια με τον δήμο Αθηναίων. Το λεωφορείο μπορεί να έχασε μέρος της προτίμησης του κοινού αλλά και πάλι κινείται σε υψηλότερα επίπεδα από τα άλλα δημόσια μέσα. Η καλή σύνδεση της περιοχής με δεκαεννέα γραμμές Λεωφορείου και Τρόλεϊ δίνει την ευελιξία στον κάτοικο να

μετακινηθεί άμεσα στις νότιες περιοχές τις οποίες και φαίνεται να προτιμά. Στην πτώση του ποσοστού του, μπορεί να προσμετρηθεί η ιδιομορφία της έρευνας με την ιεραρχία των μέσων.



Διάγραμμα 3-15:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Αφετηρία το Δήμο Δάφνης.
Πηγή: ΟΑΣΑ

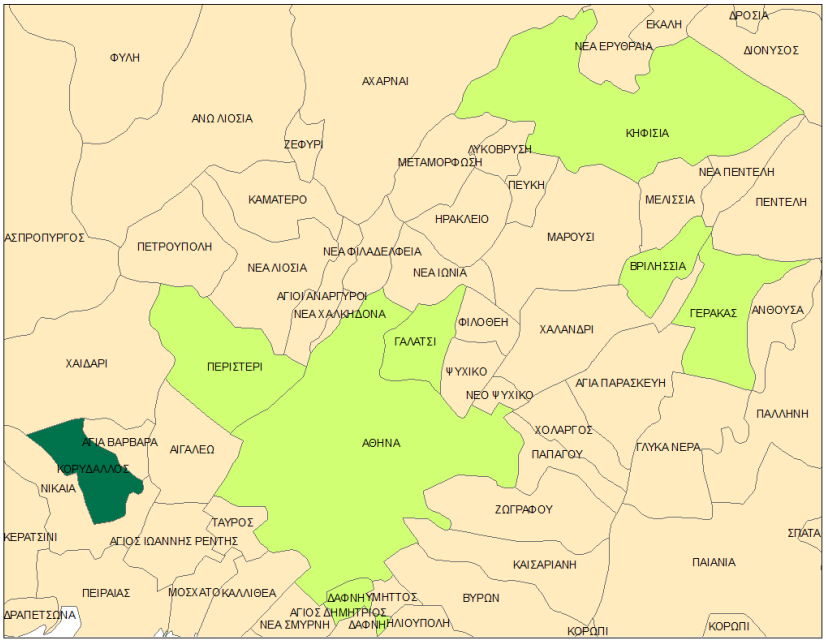


Διάγραμμα 3-16:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Προορισμό το Δήμο Δάφνης.
Πηγή: ΟΑΣΑ

Το στοιχείο που συναντάται για πρώτη φορά στην παρούσα εργασία είναι η πτώση του δείκτη μετακινήσεων ανά κάτοικο. Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα ο δείκτης ήταν ούτως ή άλλως χαμηλός σε σχέση με την υπόλοιπη Αθήνα το 1995. Η πτωτική τάση στις μετακινήσεις μαρτυρά ενδεχομένως υψηλό μέσο όρο στις ηλικίες των κατοίκων αλλά και έλλειψη δραστηριοτήτων στα όρια του δήμου.

Διάγραμμα 3-17:Μετακινήσεις ανά Κάτοικο του Δήμου Δάφνης.

3.7 Δήμος Κορυδαλλού



Χάρτης 3-32:Ο Δήμος Κορυδαλλού.

3.7.1 Η περιοχή - Αστικές παράμετροι

Ο Κορυδαλλός είναι προάστιο του Πειραιά και δήμος της περιφέρειας Αττικής, έχει έκταση 4,324 τετραγωνικά χιλιόμετρα, ενώ παλαιότερα ανήκε διοικητικά στη Δυτική Αττική. Συνορεύει δυτικά και νότια με τη Νίκαια, ανατολικά με την Αγία Βαρβάρα, ενώ βόρεια με το Χαϊδάρι, όπου υπάρχει και το μοναδικό δάσος στο Όρος Αιγάλεω. Βρίσκεται σε σημείο που είναι ο κόμβος της βιομηχανικής ζώνης της Αθήνας και του Πειραιά, νοτιοδυτικά του κέντρου και απέχει 8 χιλιόμετρα από αυτό.

Το 1923, η περιοχή πήρε ξανά το όνομα που είχε στην αρχαιότητα: Κορυδαλλός. Το 1928, 2.500 κάτοικοι ανέπτυξαν τους πρώτους οικισμούς. Το 1934 με προεδρικό διάταγμα ο Κορυδαλλός ανακηρύχθηκε αυτόνομη κοινότητα και το 1946 αναγνωρίστηκε σε δήμο. Από τότε, τα διοικητικά του όρια δεν έχουν μεταβληθεί,

καθώς τόσο το πρόγραμμα Καποδίστριας όσο και το πρόγραμμα Καλλικράτης δεν συνένωσαν τον Κορυδαλλό με γειτονικό δήμο. Η πόλη αναπτύχθηκε ραγδαία με το μεγάλο εσωτερικό μεταναστευτικό ρεύμα της πρώτης μεταπολεμικής δεκαετίας, για να πλησιάσει το 2001 τους 70.000 κατοίκους. Σε σύγκριση με την προηγούμενη απογραφή, όπου αριθμούσε 64.886, η αύξηση ήταν κοντά στο 9%.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 421Δ/89 ο Κορυδαλλός χωρίστηκε σε δέκα πολεοδομικές ενότητες – γειτονιές και ο μέσος συντελεστής δόμησης κυμαίνεται από 1,8 έως 2, με εξαίρεση την πέμπτη πολεοδομική ενότητα που έχει συντελεστή 1,4 και είναι σχετικά αραιοκατοικημένη. Πέρα από κάποιες θεμελιώδεις ρυθμίσεις που, παραδόξως, δεν είχαν μέχρι εκείνη τη στιγμή διεκπεραιωθεί (π.χ. δίκτυο αποχέτευσης ακαθάρτων – ομβρίων σε κεντρικά σημεία), εντύπωση προκαλεί η πρόβλεψη απομάκρυνσης των φυλακών, σημείο αναφοράς του Κορυδαλλού, από τότε. Υπάρχουν γειτονιές που εμφανίζουν καλή, σχετικά, γεωμετρία στη χάραξη οικοδομικών τετραγώνων, όμως στο σύνολο του δήμου η ρυμοτομία δεν θεωρείται ομοιόμορφη.

Οδικά, χαρακτηρίζονται ως κεντρικές αρτηρίες οι λεωφόροι Αθηνών και Λαμπράκη καθώς και η Ανατολική Περιφερειακή Αιγάλεω, ενώ η οδός Αθηνάς είναι η συλλεκτήρια με σύνδεση με την Πέτρου Ράλλη. Σε πολύ κοντινή, από τα όρια του δήμου, απόσταση βρίσκεται ο ανισόπεδος κόμβος Θηβών – Πέτρου Ράλλη – Λαμπράκη.

3.7.2 Σχολιασμός δεδομένων

Όπως και στην περίπτωση του Περιστερίου, ο Κορυδαλλός εμφανίζει την κύρια τάση μετακινήσεων των κατοίκων του, το 1995, προς τις δυτικές συνοικίες και τις περιοχές του Πειραιά. Η μόνη σημαντική προέλευση και προορισμός που ξεφεύγει γεωγραφικά είναι η Αθήνα, η οποία όμως αντιπροσωπεύει το 10% των μετακινήσεων, ποσοστό χαμηλό σε σχέση με περιοχές που μελετήθηκαν προηγουμένως. Ο Κορυδαλλός ως προάστιο του Πειραιά, αλληλεπιδρά κυρίως με τη «μητρόπολη», το κοντινό του κέντρο. Εκεί είναι το λιμάνι και οι υπηρεσίες, εκεί συγκεντρώνεται η εμπορική δραστηριότητα και με τον τερματικό σταθμό του ΗΣΑΠ αποτελεί πόλο έλξης για τον Νοτιοδυτικό τομέα της πρωτεύουσας.

	1995			**2006**
Πειραιάς	19,00%		**Αθήνα**	17,59%
Νίκαια	16,64%		**Πειραιάς**	11,23%
Κορυδαλλός	13,01%		**Νίκαια**	8,59%
Αθήνα	11,73%		**Κορυδαλλός**	8,32%
Αγία Βαρβάρα	8,39%		**Αιγάλεω**	5,63%
Αιγάλεω	4,37%		**Περιστέρι**	5,51%
Κερατσίνι	3,43%		**Κερατσίνι**	5,35%
Άγιος Ιωάννης Ρέντης	2,44%		**Καλλιθέα**	3,77%
Πέραμα	2,15%		**Χαϊδάρι**	3,49%
Χαϊδάρι	1,66%		**Νέα Σμύρνη**	2,33%

Πίνακας 3-13:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Κορυδαλλού.
Πηγή: ΟΑΣΑ

	1995			2006
Πειραιάς	19,08%		**Αθήνα**	15,73%
Νίκαια	17,11%		**Πειραιάς**	11,72%
Κορυδαλλός	13,64%		**Νίκαια**	8,34%
Αθήνα	11,43%		**Κορυδαλλός**	8,21%
Αγία Βαρβάρα	7,74%		**Κερατσίνι**	5,60%
Αιγάλεω	4,09%		**Αιγάλεω**	5,43%
Κερατσίνι	3,06%		**Περιστέρι**	4,73%
Άγιος Ιωάννης Ρέντης	2,35%		**Χαϊδάρι**	3,73%
Πέραμα	1,95%		**Καλλιθέα**	3,36%
Χαϊδάρι	1,93%		**Αγία Βαρβάρα**	2,08%

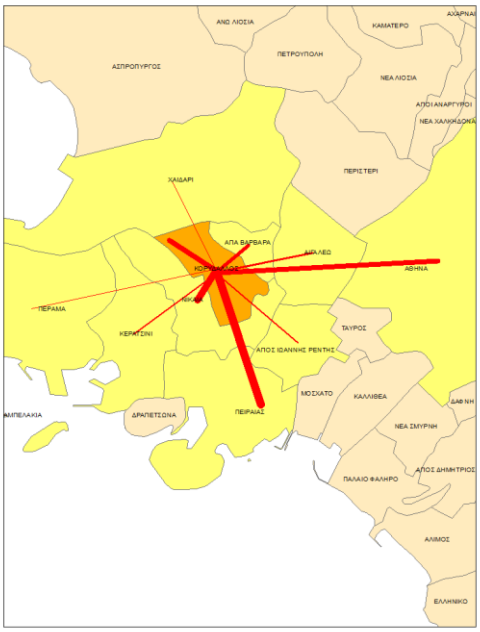
Πίνακας 3-14:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Κορυδαλλού.
Πηγή: ΟΑΣΑ

Η Νίκαια και η Αγ. Βαρβάρα, όμορες περιοχές, δείχνουν έντονη αλληλεπίδραση, ενώ δεν είναι μικρό το ποσοστό των ενδοδημοτικών μετακινήσεων. Οι υπόλοιπες προελεύσεις –προορισμοί, όπως φαίνεται και στο σχετικό πίνακα, είναι γειτονικές, πάνω στον νοτιοδυτικό άξονα, των ίδιων κοινωνικο-οικονομικών στρωμάτων και ομοίως «λαϊκές» με τον Κορυδαλλό.

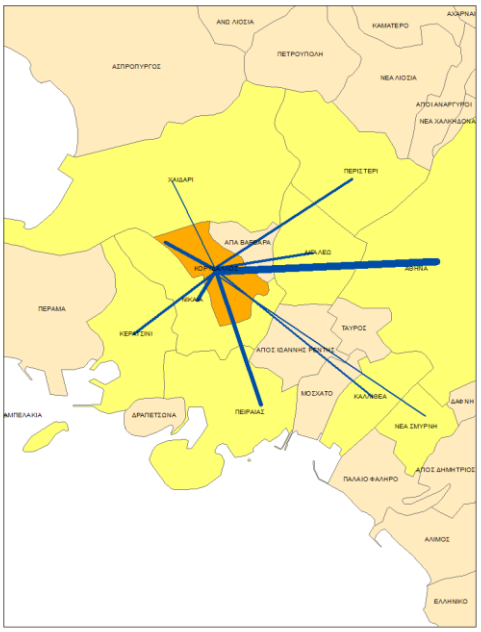
Οι δεσμοί των δυτικών περιοχών είναι εμφανείς και στη μελέτη του 2006, έχοντας υποστεί κάποια «χαλάρωση» όμως και μερικές διαφοροποιήσεις. Συγκεκριμένα, το Κερατσίνι, ίσως λόγω διεύρυνσης της αγοράς εργασίας, εμφανίζει σημαντική άνοδο. Το ίδιο συμβαίνει και με το Αιγάλεω που στεγάζει τα Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της πρωτεύουσας, αλλά και με το Χαϊδάρι το οποίο με τα χρόνια αναβαθμίστηκε σε «Κηφισιά των δυτικών προαστίων». Η Νίκαια παρέμεινε σταθερή, το ίδιο και οι ενδοδημοτικές μετακινήσεις, την ώρα που η Αγ. Βαρβάρα, ο Αγ. Ιωάννης Ρέντης και το Πέραμα δεν εμφανίζονται πια στη σχετική δεκάδα.

Ο Πειραιάς με τα χρόνια δείχνει να υποβαθμίζεται σαν κέντρο, τοπικά, και διακρίνεται μια μετατόπιση των μετακινούμενων προς το δρομολόγιο Κορυδαλλός – Αθήνα. Η ροή αυτή υπερδιπλασιάζει τον όγκο της και γίνεται η σημαντικότερη για τον Κορυδαλλό, ενώ στον αντίποδα τα ποσοστά μετακινήσεων από και προς τον Πειραιά έχουν πτωτική τάση.

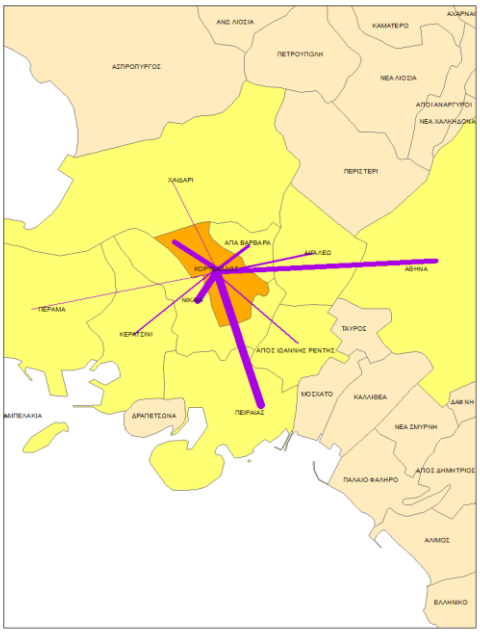
Το Περιστέρι, που δεν εμφανίζεται στον πίνακα του 1995, παρουσιάζει σημαντική διαδραστικότητα με τον Κορυδαλλό το 2006 και γίνεται φανερό ότι η δημιουργία μετρό εξυπηρέτησε μετακινούμενους από όλη τη δυτική πλευρά του πολεοδομικού συγκροτήματος. Η Καλλιθέα και η Ν. Σμύρνη είναι ακόμα δύο νότιες περιοχές που με τα χρόνια αύξησαν την αλληλεπίδρασή τους με τα προάστια του Πειραιά και του δυτικούς δήμους. Σημαντική παρατήρηση, οι δέκα δημοφιλέστεροι προορισμοί και αντίστοιχα προελεύσεις, ενώ το 1995 υπερέβαιναν το 80% των συνολικών μετακινήσεων, πέφτουν σε δέκα χρόνια κάτω από το 70% δείχνοντας ότι η ανάπτυξη των συγκοινωνιών και η αύξηση χρήσης ΙΧ προκάλεσε μία διασπορά στις ροές.



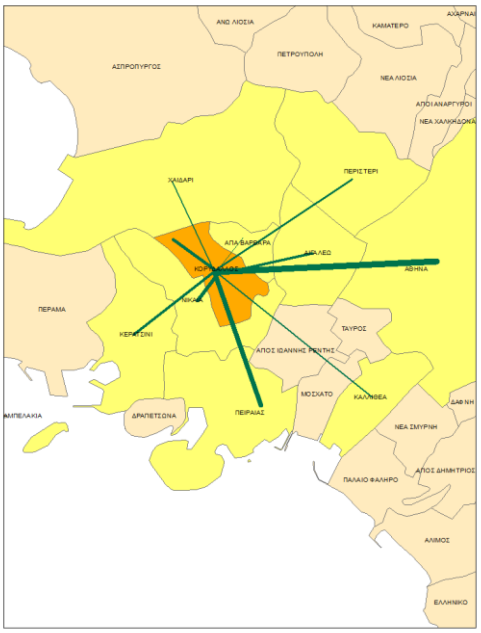
Χάρτης 3-33:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Κορυδαλλού για το έτος 1995.



Χάρτης 3-34:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Κορυδαλλού για το έτος 2006.



Χάρτης 3-35:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Κορυδαλλού για το έτος 1995.

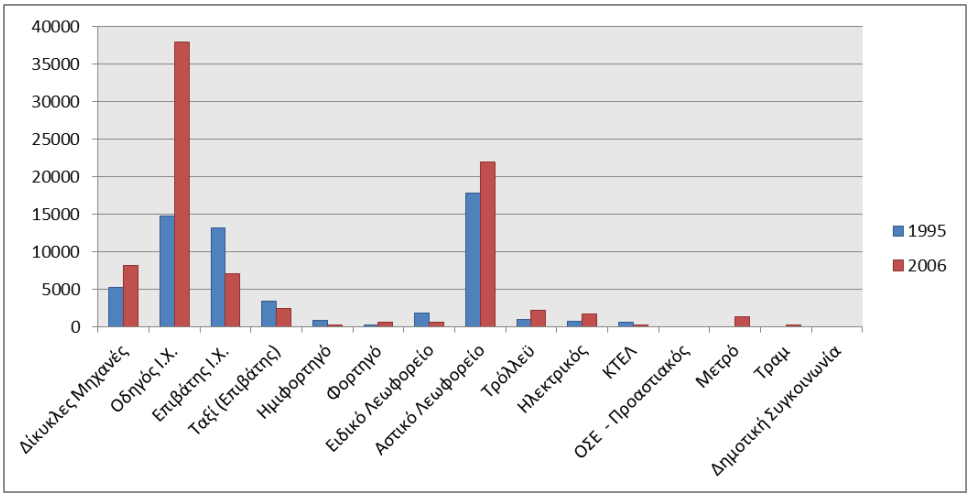


Χάρτης 3-36:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Κορυδαλλού για το έτος 2006.

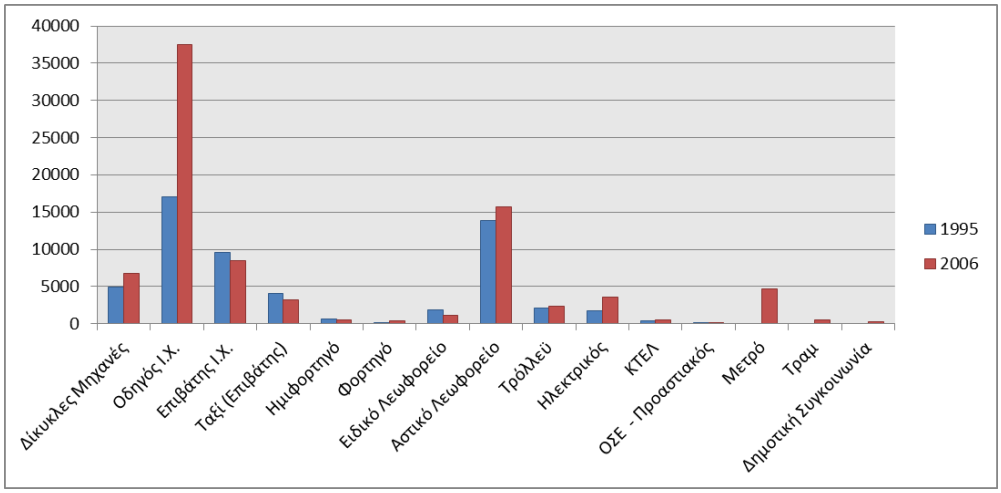
Όπως δείχνουν οι πίνακες, ως και τα μέσα της δεκαετίας του ’90 ο Κορυδαλλός διατηρούσε το «λαϊκό» στοιχείο των μέσων και χαμηλών κοινωνικών στρωμάτων, όπου το αυτοκίνητο δεν αποκτάται εύκολα και την μεγαλύτερη προτίμηση των μετακινούμενων συγκεντρώνει το αστικό λεωφορείο. Ενδεικτικό είναι ότι ο οδηγός

και ο επιβάτης ΙΧ έχουν σχεδόν τα ίδια νούμερα, δηλαδή δύσκολα εντοπίζεται αυτοκίνητο «άδειο», ενώ σημαντικά ποσοστά εμφανίζει και η δίκυκλη μετακίνηση.

Αντιθέτως, το 2006, ο επιβάτης «εξαφανίζεται» ή γίνεται κι εκείνος οδηγός και οι μετακινήσεις του ΙΧ διπλασιάζονται. Η κατοχή ΙΧ ανά νοικοκυριό, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, από 0,77 φτάνει στο 0,86 και οι δίκυκλες μηχανές παρέμειναν σταθερές καθώς το ποσοστό τους ήταν ήδη υψηλό.



Διάγραμμα 3-18:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Αφετηρία το Δήμο Κορυδαλλού. Πηγή: ΟΑΣΑ



Διάγραμμα 3-19:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Προορισμό το Δήμο Κορυδαλλού. Πηγή: ΟΑΣΑ

Η ευχάριστη έκπληξη στα στοιχεία της έρευνας είναι ότι αριθμητικά, οι μετακινήσεις με αστικό λεωφορείο, εμφάνισαν αύξηση. Αυτό δεν αποτυπώνεται στα ποσοστά, διότι ταυτόχρονα αυξήθηκαν και οι μετακινήσεις ανά κάτοικο, όμως κι αυτά παραμένουν υψηλά καθώς η περιοχή δεν είχε την τύχη να στεγάσει κάποιο από τα έργα υποδομής των Ολυμπιακών Αγώνων.

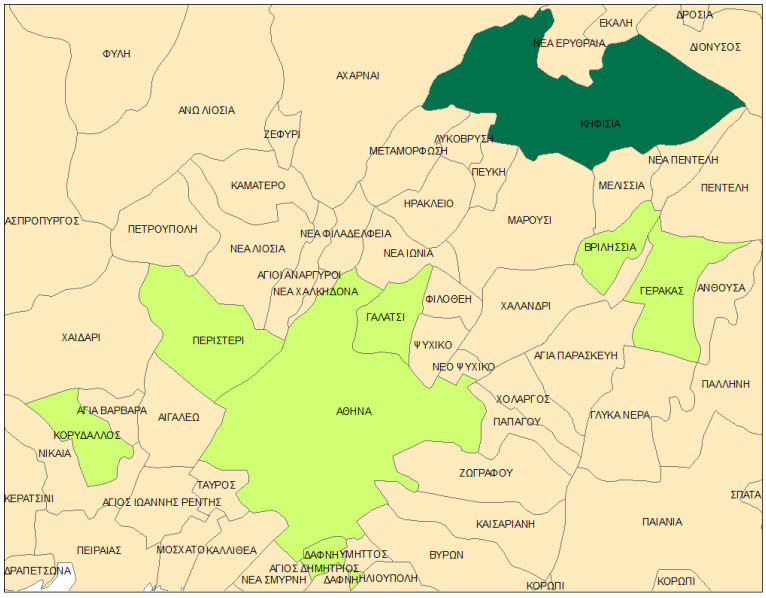
Η έλλειψη σταθμού μετρό προς τη νοτιοδυτική κατεύθυνση γίνεται εμφανής στα, πολύ χαμηλά, ποσοστά χρήσης του μέσου από τους Κορυδαλλιώτες. Μόλις 1,4% είναι με προέλευση από τον Κορυδαλλό ενώ αυτό βελτιώνεται κάπως όταν ο δήμος

είναι ο προορισμός και αγγίζει το 5,4%. Το ίδιο χαμηλά είναι τα ποσοστά προτίμησης και για τον ΗΣΑΠ παρ' όλο που διέρχεται από γειτονικές περιοχές.

Βγαίνει, λοιπόν, το συμπέρασμα πως παρά το γεγονός ότι το κέντρο έγινε ο πόλος έλξης των μετακινήσεων, η πρόσβαση γίνεται με αυτοκίνητο.

Διάγραμμα 3-20:Μετακινήσεις ανά Κάτοικο του Δήμου Κορυδαλλού.

3.8 Δήμος Κηφισιάς



Χάρτης 3-37:Ο Δήμος Κηφισιάς.

3.8.1 Η περιοχή - Αστικές παράμετροι

Η Κηφισιά εντοπίζεται ανάμεσα στους ορεινούς όγκους Πεντέλης και Πάρνηθας σε υψόμετρο κέντρου 280 μέτρων, οικοδομημένη σε πευκόφυτη πεδιάδα. Τα όρια του δήμου εκτείνονται από τις δασόφυτες ρεματιές του Κηφισού στα δυτικά μέχρι τους ορεινούς όγκους του Πεντελικού και τη ράχη του Κοκκιναρά στα ανατολικά. Τοποθετείται δε στο βόρειο άκρο του λεκανοπεδίου της Αττικής, 15 χιλιόμετρα

βορειοανατολικά των Αθηνών. Βρίσκεται δε μόλις 3 χιλιόμετρα βόρεια του μητροπολιτικού κέντρου του Αμαρουσίου και 5 χιλιόμετρο νότια του Αγ. Στεφάνου.

Έχει πληθυσμό 43.929 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2001, έκταση 25,937 τ.χλμ. και πυκνότητα πληθυσμού 1.694 άτομα ανά τ.χλμ. Συνορεύοντες με τη Κηφισιά δήμοι είναι προς βόρεια οι δήμοι Νέας Ερυθραίας, Εκάλης και Διονύσου προς ανατολικά ο δήμος Νέας Πεντέλης, προς νοτιοανατολικά ο δήμος Μελισσίων, προς νότια οι δήμοι Αμαρουσίου και Πεύκης, προς νοτιοδυτικά οι δήμοι Λυκόβρυσης και Μεταμόρφωσης και τέλος προς δυτικά ο δήμος Αχαρνών.

Η περιοχή είναι γνωστή για την εμπορική της αγορά, την άρτια ρυμοτομία, την ιδιαίτερη αρχιτεκτονική των σπιτιών και των καταστημάτων και την αγάπη των κατοίκων της για την ανθοκομία. Το εμπορικό κέντρο καλύπτεται από ένα εκτενές δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, ενώ ο δήμος εκτείνεται από την Πάρνηθα και τον Κηφισό ποταμό έως το Πεντελικό.

Ο δήμος καταλαμβάνει έκταση 25.937 στρεμμάτων, στα οποία έχουν θεσμοθετηθεί οικιστικές, δασικές, εμπορικές και βιομηχανικές ζώνες. Το κέντρο της πόλης εντοπίζεται στην καρδιά του δήμου επιδεικνύοντας μια πλούσια και πολυτελή αγορά, ενώ πέριξ τούτου εκτείνονται οι φιλήσυχοι συνοικισμοί, ορισμένοι από τους οποίους είναι η Νέα Κηφισιά, το Κεφαλάρι, η Πολιτεία και ο Κοκκιναράς.

Κατά την απογραφή του 2001, η Κηφισιά συγκεντρώνει 43.929 κατοίκους και εμφανίζει μια πυκνότητα δόμησης 1.694 κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο δόμησης. Παρά τις υψηλές αξίες γης και τους περιορισμούς στη δόμηση, η πληθυσμιακή εξέλιξη της πόλεως παρουσιάζει έντονες αυξητικές τάσεις με ποσοστά της τάξεως του 15% κατά την περίοδο μελέτης.

Με το ΦΕΚ 75Δ/91 ο δήμος χωρίζεται σε 13 πολεοδομικές ενότητες, με τον μέσο συντελεστή δόμησης να κυμαίνεται από 0,4 έως 0,7. Το πολεοδομικό σχέδιο υπέστη δύο τροποποιήσεις στη διάρκεια της ίδιας δεκαετίας (1108Δ/93 και 800Δ/99) συμπεριλαμβάνοντας ρυθμίσεις στην ιεράρχηση του οδικού δικτύου και προσθέτοντας ακόμα μία πολεοδομική ενότητα. Ελεύθεροι ταχείες λεωφόροι είναι η Εθνική Οδός και η λεωφόρος Κύμης και πρωτεύουσες αρτηρίες η λεωφόρος Κηφισίας και τμήμα της Αχαρνών προς Λυκόβρυση. Το δίκτυο ολοκληρώνεται με ένα πολυπληθές σύνολο δευτερευουσών αρτηριών και αρκετές συλλεκτήριες οδούς.

Η Κηφισιά γνωρίζει από τον 20ο κιόλας αιώνα απρόσκοπτη ανάπτυξη και αποτελεί το όνειρο των περισσοτέρων Αθηναίων ως οικιστικός προορισμός. Το τελευταίο διάστημα έχει επιβαρυνθεί πολύ από την εμπορική ανάπτυξη, όπως επίσης και από την επέκταση της οικιστικής ζώνης των Αθηνών πέραν των ορεινών όγκων που την καθιστούν πέρασμα με έντονο κυκλοφοριακό φόρτο. Η πόλη μέχρι και τα τέλη του 20ού αιώνα θεωρείτο προνομιούχος συγκοινωνιακά, καθώς εξυπηρετείτο από την Εθνική Οδό Αθηνών-Λαμίας, την κομβική Λεωφόρο Κηφισίας αλλά και τον ομώνυμο τερματικό σταθμό του Ηλεκτρικού "Κηφισιά". Παρά ταύτα σήμερα, με τον οικιστικό κορεσμό της πρωτεύουσας, τα συγκοινωνιακά αυτά μέσα έχουν σε μεγάλο βαθμό απαξιωθεί, με αποτέλεσμα να ακινητοποιούνται πολλές φορές οι μετακινήσεις στην πόλη.

Η Κηφισιά, πλέον, είναι έδρα του Καλλικρατικού Δήμου Κηφισιάς στο Βόρειο Τομέα του λεκανοπεδίου Αττικής μαζί με τη Νέα Ερυθραία και την Εκάλη.

3.8.2 Σχολιασμός δεδομένων

Στα μέσα της δεκαετίας ’90 η Κηφισιά αποτελούσε το προάστιο με τη μεγαλύτερη φήμη, άρτια αγορά και προορισμό για κοσμοπολίτικη διασκέδαση. Για το λόγο αυτό είχε ανέκαθεν ιδιαίτερη σχέση με το δήμο της Αθήνας και αυτό είναι ενδεικτικό στους πίνακες Π-Π. Οι περισσότερες μετακινήσεις εντοπίζονται στη διαδρομή Αθήνα-Κηφισιά και είναι της τάξης του 25% επί των συνολικών. Σε υψηλά ποσοστά κινούνται και οι ενδοδημοτικές μετακινήσεις (17%) ενώ οι υπόλοιπες περιοχές σημαντικής διαδραστικότητας είναι είτε όμορες είτε ανήκουν στον ευρύτερο βόρειο τομέα του πολεοδομικού συγκροτήματος. Εξαίρεση αποτελεί ο Πειραιάς που όμως έχει καλή σύνδεση από τότε καθώς βρίσκεται στην άλλη άκρη της γραμμής του ΗΣΑΠ. Η πολύχρονη σύνδεση της περιοχής μέσω του Ηλεκτρικού σιδηροδρόμου είναι εμφανής στις περιοχές έντονης διαδραστικότητας. Οι έξι από αυτές βρίσκονται πάνω στη γραμμή του Ηλεκτρικού (Αθήνα, Μαρούσι, Ηράκλειο, Νέα Ιωνία, Πειραιάς, Πεύκη).

	1995			**2006**
Αθήνα	24,74%		**Αθήνα**	12,51%
Κηφισιά	17,07%		**Κηφισιά**	10,98%
Μαρούσι	8,79%		**Μαρούσι**	9,10%
Νέα Ερυθραία	4,69%		**Αχαρναί**	7,08%
Ηράκλειο	2,79%		**Χαλάνδρι**	3,97%
Χαλάνδρι	2,36%		**Νέα Ιωνία**	2,97%
Νέα Ιωνία	2,28%		**Νέα Ερυθραία**	2,83%
Εκάλη	2,16%		**Μεταμόρφωση**	2,71%
Πειραιάς	2,03%		**Αγία Παρασκευή**	2,65%
Πεύκη	1,90%		**Ηράκλειο**	2,37%

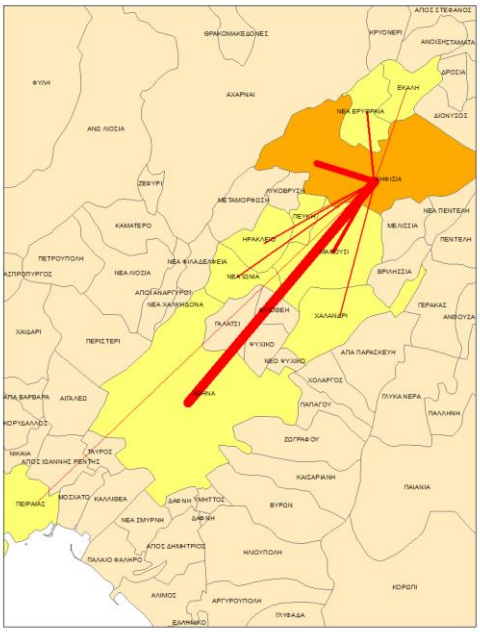
Πίνακας 3-15:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Κηφισιάς.
Πηγή: ΟΑΣΑ

	1995			**2006**
Αθήνα	24,62%		**Κηφισιά**	11,13%
Κηφισιά	16,97%		**Αθήνα**	10,41%
Μαρούσι	8,95%		**Μαρούσι**	8,41%
Νέα Ερυθραία	4,75%		**Αχαρναί**	7,04%
Χαλάνδρι	2,61%		**Χαλάνδρι**	3,53%
Ηράκλειο	2,50%		**Νέα Ερυθραία**	3,04%
Πειραιάς	2,15%		**Μεταμόρφωση**	2,68%
Νέα Ιωνία	2,01%		**Νέα Ιωνία**	2,41%
Εκάλη	1,90%		**Αγία Παρασκευή**	2,33%
Αχαρναί	1,88%		**Μελίσσια**	2,31%

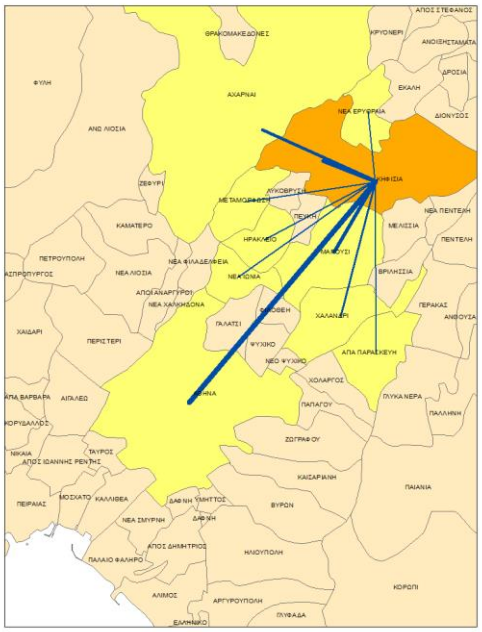
Πίνακας 3-16:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Κηφισιάς.
Πηγή: ΟΑΣΑ

Το 2006 δεν παρατηρούνται αλλαγές στη κατεύθυνση των ροών κυκλοφορίας όσο στον όγκο. Συγκεκριμένα, το ποσοστό μετακινήσεων από και προς Αθήνα μειώνεται στο μισό. Κάμψη παρουσιάζουν και οι ενδοδημοτικές μετακινήσεις, αυτές προς την Εκάλη και την Ερυθραία που έχουν καθαρά οικιστικό χαρακτήρα, το ίδιο και για τον Πειραιά. Οι υπόλοιποι δήμοι που παρουσίασαν ανάπτυξη στις δραστηριότητες εντός των ορίων τους ή έμειναν σταθεροί ή αύξησαν την αλληλεπίδραση τους με την Κηφισιά. Εντυπωσιακή άνοδος παρατηρείται στην κίνηση προς Αχαρνές, φαινόμενο που παρατηρήθηκε και σε άλλους δήμους κατά τη σύγκριση των δύο μελετών. Το γεγονός οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ο συγκεκριμένος δήμος στέγασε μεγάλο αριθμό θέσεων εργασίας προ ολυμπιακά, εκμεταλλευόμενος την κομβική τοποθεσία του στην είσοδο του λεκανοπεδίου από βορρά, το μέτωπο στην Εθνική Οδό, τη γειτνίαση με τα ακριβά προάστια του βόρειου τομέα και τις χαμηλές αξίες γης. Πολλές ήταν οι επιχειρήσεις που άνοιξαν γραφεία, οι βιοτεχνίες, οι αντιπροσωπίες και τα εργοστάσια που εγκαταστάθηκαν εκεί, ανεβάζοντας κατακόρυφα τις μετακινήσεις προς τα εκεί και καθιστώντας τις Αχαρνές νέο σημαντικό προορισμό στο βόρειο τομέα. Τέλος, αύξηση παρουσιάζουν και οι μετακινήσεις από και προς τη Μεταμόρφωση, καθώς ο κόμβος Αττικής Οδού με την Εθνική ευνόησε την περιοχή ποικιλοτρόπως.

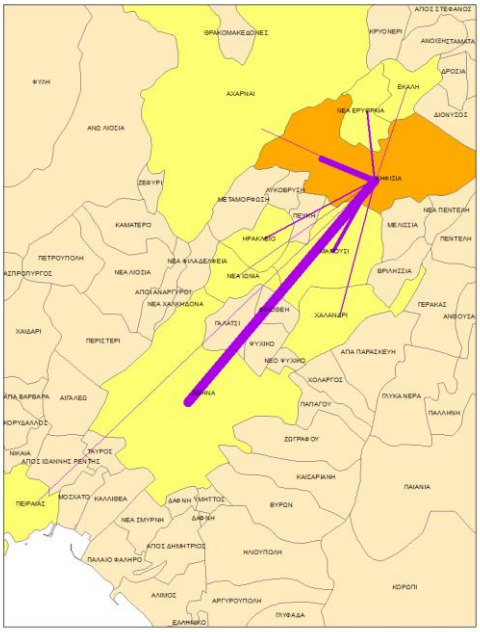
Σε γενικές γραμμές, οι μικρές σχετικά αλλαγές που παρατηρήθηκαν στην πάροδο της δεκαετίας φανερώνουν ότι η φυσιογνωμία της Κηφισιάς ήταν ήδη ολοκληρωμένη από τη δεκαετία του ’90. Οι προελεύσεις και οι προορισμοί παρέμειναν περίπου οι ίδιοι και ο όγκος ήταν το μόνο που μεταβλήθηκε αλλά ήταν και αναμενόμενο δεδομένης της πληθυσμιακής αύξησης. Η άνοδος των γειτονικών περιοχών εμπορικά αποτυπώνεται στην πτώση των αριθμών για την Κηφισιά ως προορισμό. Το 1995 οι προελεύσεις ήταν σαφώς λιγότερες από τους μετακινούμενους προς εκεί, ενώ το 2006 η κατάσταση αντιστράφηκε. Η διάχυση των δραστηριοτήτων επέφερε διάχυση και στις ροές καθώς οι δέκα δημοφιλέστερες μετακινήσεις το ’95 συγκέντρωναν άνω του 70% των συνολικών μετακινήσεων την ώρα που το 2006 το ποσοστό αυτό πέφτει κάτω από 60%. Μάλιστα, στον πίνακα με την Κηφισιά ως προορισμό το ποσοστό είναι 53%.



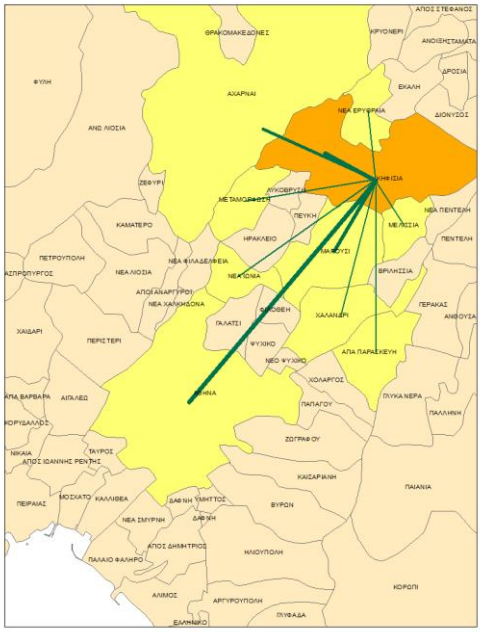
Χάρτης 3-38:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Κηφισιάς για το έτος 1995.



Χάρτης 3-39:Οι Σημαντικότεροι Προορισμοί με Αφετηρία το Δήμο Κηφισιάς για το έτος 2006.



Χάρτης 3-40:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Κηφισιάς για το έτος 1995.



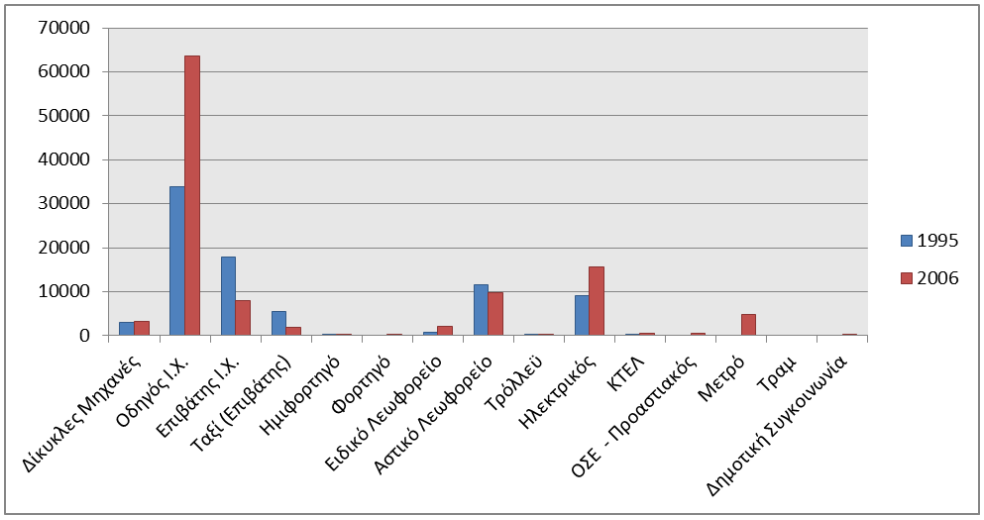
Χάρτης 3-41:Οι Σημαντικότερες Προελεύσεις με Προορισμό το Δήμο Κηφισιάς για το έτος 2006.

Οι κάτοικοι της Κηφισιάς, όπως και στα περισσότερα προάστια, έχουν ιδιαίτερη σχέση με το αυτοκίνητο. Η απόσταση από το κέντρο είναι μεγάλη και οι συγκοινωνίες μέχρι πριν κάποια χρόνια υπανάπτυκτες. Έτσι, το 1995, παρατηρούνται ασυνήθιστα υψηλά ποσοστά, επιπέδου 40%, στον οδηγό ΙΧ και η δεύτερη

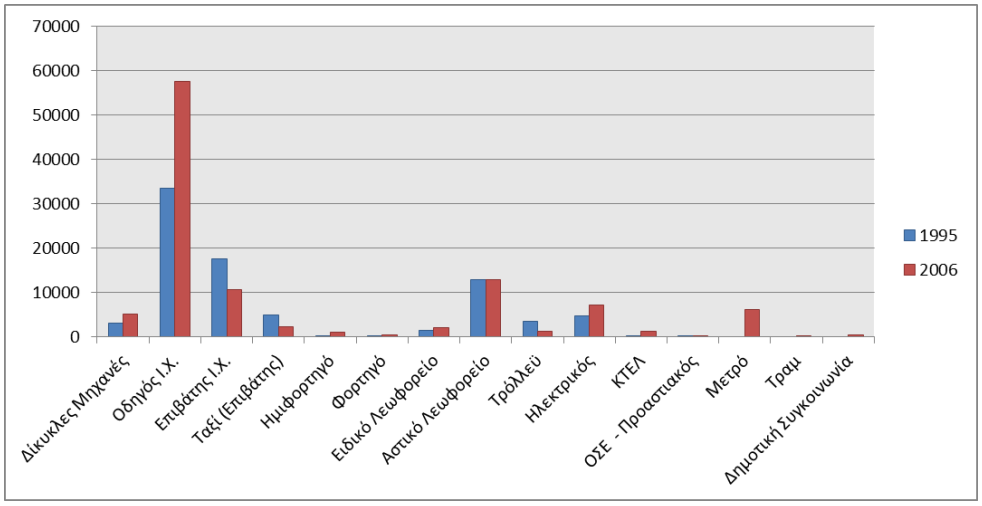
ογκωδέστερη κατηγορία μετακινούμενων είναι ο επιβάτης ΙΧ με επίσης υψηλά ποσοστά (20%). Ακολουθεί το Αστικό λεωφορείο με ποσοστό προτίμησης 15%, σε συνδυασμό με το Τρόλεϊ όταν η Κηφισιά είναι προορισμός (ποσοστό 4,3%). Ο ΗΣΑΠ χρησιμοποιείται περισσότερο από όσους φεύγουν από το δήμο (11%) παρά από όσους προσβαίνουν εκεί (5,7%). Σχετικά ανεβασμένο είναι και το ποσοστό του ταξί.

Το 2006 το αυτοκίνητο ανεβαίνει αισθητά στην προτίμηση του μετακινούμενου, αγγίζοντας το επίπεδο του 60%, αντιθέτως ο επιβάτης ΙΧ μειώνεται αρκετά χωρίς ωστόσο να εκμηδενίζεται, όπως έγινε σε προηγούμενες περιπτώσεις. Ο Ηλεκτρικός ανεβαίνει ποσοστιαία και ακόμα περισσότερο αριθμητικά ενώ το αστικό λεωφορείο παρά τις μικρές του απώλειες συγκρατεί σημαντικό κομμάτι της προτίμησης του κοινού.

Τα καινούρια μέσα μεταφοράς δεν έχουν συμμετοχή στις μετακινήσεις της περιοχής, πέραν του Μετρό, το οποίο κινείται σε επίπεδα προτίμησης 5% και πιθανολογείται ότι πιο συχνά προτιμάται μέσω σημείων σύνδεσης με τον Ηλεκτρικό και λιγότερο με πρόσβαση στον σταθμό Δ. Πλακεντίας που είναι και ο κοντινότερος. Παρ' όλα αυτά, σε ακόμη μια περιοχή, τα μέσα σταθερής τροχιάς δεν συγκεντρώνουν υψηλά ποσοστά προτίμησης παρά το γεγονός ότι στο κέντρο του δήμου στεγάζεται τερματικός σταθμός του Ηλεκτρικού εδώ και αρκετές δεκαετίες και θα αναμενόταν να υπάρχει μεγαλύτερο «δέσιμο» των κατοίκων με το συγκεκριμένο μέσο.



Διάγραμμα 3-21:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Αφετηρία το Δήμο Κηφισιάς.
Πηγή: ΟΑΣΑ



Διάγραμμα 3-22:Η Προτίμηση των Μέσων Μετακίνησης με Προορισμό το Δήμο Κηφισιάς. Πηγή: ΟΑΣΑ

Εδώ, τονίζεται η σημασία της υψηλής σχετικά κατοχής αυτοκινήτου ανά νοικοκυριό από το 1995 κιόλας (1,16) η οποία αυξήθηκε ακόμα περισσότερο ως το 2006 (1,57). Η περιοχή δεν έχει πρόβλημα στάθμευσης, ενώ το γεγονός ότι οι κάτοικοι είναι συνήθως υψηλών κοινωνικό-οικονομικών στρωμάτων και επομένως έχουν τη δυνατότητα να αποκτήσουν τουλάχιστον ένα αυτοκίνητο, αποτελεί κίνητρο στην ολοένα αυξανόμενη μετακίνηση με ΙΧ.

Αξιοσημείωτη, τέλος, είναι η πορεία του δείκτη μετακινήσεων ανά κάτοικο με βάση τις προελεύσεις που απεικονίζει την υψηλή κινητικότητα στους κατοίκους και επισκέπτες της περιοχής και δε θεωρείται τυχαίο ότι από παλιά η χρήση αυτοκινήτου ήταν εκτεταμένη.

Διάγραμμα 3-23:Μετακινήσεις ανά Κάτοικο του Δήμου Κηφισιάς.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΣΚΕΨΕΙΣ

Σε αυτό το κεφάλαιο, η επεξεργασία έχει τελειώσει και δίνεται πλέον η δυνατότητα να επισημανθούν κάποια συμπεράσματα που αφορούν το ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα. Μετά από ανάλυση των επιμέρους πινάκων και δεικτών, συντίθεται το μωσαϊκό των περιπτώσεων που εξετάσθηκαν με στόχο να βγει μία ολοκληρωμένη εικόνα για τις μετακινήσεις.

4.1 Δημόσια Συγκοινωνία Vs Ιδιωτική Μετακίνηση

Εξαρχής στόχος της διπλωματικής ήταν να γίνει κατανοητό, το πώς διαφοροποιήθηκαν οι προτιμήσεις του κοινού σε προορισμούς και τρόπους μετακίνησης. Οι πίνακες κάθε μέσου και κάθε περιοχής, βοήθησαν σε σημαντικό βαθμό στην σκιαγράφηση της κατάστασης σε δύο χρονικές περιόδους και της εξέλιξής της.

Τη δεκαετία μελέτης, παράλληλα με την άνοδο των εισοδημάτων, είχαμε αλματώδη άνοδο στις πωλήσεις αυτοκινήτων, ειδικά στο νομό Αττικής. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι μεταβολές που υπέστη το ισοζύγιο του ποσοστού μετακίνησης με ιδιωτικά και δημόσια μέσα τις τελευταίες δεκαετίες.

	Δημόσια Μέσα (Δημ. Συγκ. Και Ταξί) %	**Ιδιωτικά Μέσα Μεταφοράς %**
1955	99	3
1962	87	11
1973 (Smith)	65	35
1983 (ΟΑΣ)	51	49
1996 (ΜΑΜ)	42	58
2006 (ΟΑΣΑ)	42	58

Πίνακας 4-1: Ποσοστά Προτίμησης Δημόσιων και Ιδιωτικών Μέσων Μεταφοράς ανά Δεκαετία.

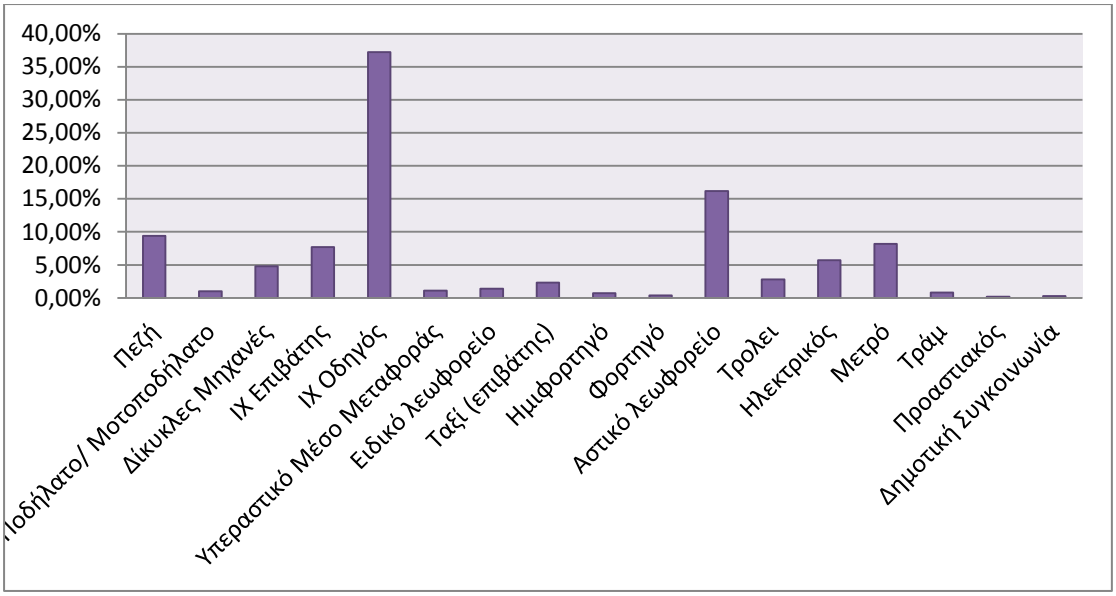
Πηγή: 'Σύγκριση Χρόνων Μετακίνησης Μεταξύ Δημόσιας Συγκοινωνίας και ΙΧ στη Μεταολυμπιακή Αθήνα', Βλαστός Θ., Αθανασόπουλος Κ., 2005.

Όπως φαίνεται, υπάρχει μία ξεκάθαρα πτωτική τάση όσο περνάνε τα χρόνια στην προτίμηση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Από την εποχή που σχεδόν όλες οι μετακινήσεις γινόντουσαν με δημόσια συγκοινωνία πολλά άλλαξαν. Η δεκαετία του '90 βρίσκει τη μετακίνηση με ΙΧ και τα υπόλοιπα ιδιωτικά μέσα πλέον να προηγείται. ***Ωστόσο η πτωτική πορεία της δημόσιας μετακίνησης δείχνει να ανακόπτεται την προ ολυμπιακή δεκαετία και το ποσοστό σταθεροποιείται.*** Από τη μία η αγορά αυτοκινήτου που βρίσκεται σε «οργασμό», από την άλλη τα έργα υποδομής που δίνουν την ευκαιρία σε μεγάλο μέρος πολιτών να ταξιδέψουν, όχι προς πάσα κατεύθυνση, αλλά σίγουρα προς μία μεγάλη γκάμα προορισμών.

Βλέποντας την πορεία των ποσοστών χρήσης ιδιωτικών μέσων θα περίμενε κάποιος να συνεχιστεί η ανοδική πορεία και το 2006. ***Η σταθεροποίηση που παρατηρείται***

είναι κυρίως προϊόν της ύπαρξης δικτύου μετρό και ευρύτερης αναβάθμισης της δημόσιας συγκοινωνίας και δευτερευόντως των αντικινήτρων στη χρήση ΙΧ στο κέντρο. Φυσικά, ο στόχος που είχε αρχικά τεθεί για έργα τέτοιας σημασίας δεν ήταν απλώς να αποτελέσουν «ανάχωμα» στην ολοένα αυξανόμενη χρήση αυτοκινήτου και μπορούμε να θεωρήσουμε ότι ακόμα δεν έχουν αποδώσει τα δέοντα. ***Ειδικά στα βόρεια και νότια προάστια, αν και συνδέθηκαν επαρκώς, τα δημόσια μέσα δεν φαίνονται να έχουν μπει στην κουλτούρα του κατοίκου.***

Η μόνη περίπτωση στην οποία τα αποτελέσματα είναι ορατά είναι ο δήμος της Αθήνας. Ο λόγος είναι απλός: ύπαρξη όλων των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας, καλή συνδεσιμότητα και έλλειψη χώρων στάθμευσης, που καθιστούν το αυτοκίνητο απαγορευτικό.



Διάγραμμα 4-1: Τα Ποσοστά των Μέσων Μεταφοράς Στην Περιοχή Εξυπηρέτησης Αστικών Συγκοινωνιών

Όχι, όμως ότι κι εκεί είναι ένας επίγειος παράδεισος. Από μελέτες του ΟΑΣΑ έχει προκύψει ότι σε σχέση με το μέσο όρων των ευρωπαϊκών πόλεων, στην Αθήνα έχουμε ***15% περισσότερη διάρκεια μετακίνησης με ΙΧ***, ενώ η ***διανυόμενη απόσταση με τα ΜΜΜ είναι κατά 26% μικρότερη***. Στα αρνητικά συγκαταλέγεται το κατά 57% μικρότερο μήκος λεωφορειολωρίδων ανά 1000 κάτοικους από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο (Πηγή: ΟΑΣΑ). Όλα αυτά έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου, τον κορεσμό του οδικού δικτύου και τη χαμηλή σχετικά μέση ταχύτητα των μέσων μεταφοράς, ιδιωτικών και δημόσιων (επιφανειακών).

Την περίοδο της έρευνας (1995-2006***) η αύξηση στις συνολικές μετακινήσεις είναι 29% ενώ οι μετακινήσεις ανά άτομο αυξάνονται κατά 60%. Οι μετακινήσεις με ΜΜΜ ακολουθούν την ανοδική πορεία παρουσιάζοντας αύξηση 48,7% αγγίζοντας το 0,88 ανά άτομο*** (Πηγή: ΟΑΣΑ). Ταυτόχρονα, όμως, ***ανέβηκε ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ κατά 51% σε μια δεκαετία, ποσοστό που φανερώνει την τάση για υπερχρήση του αυτοκινήτου.***

Από τα ερωτηματολόγια των ερευνών βγαίνει μία αρκετά βελτιωμένη εικόνα των μετακινούμενων για τη δημόσια συγκοινωνία σε σχέση με παλιότερα, χωρίς ωστόσο να είναι έτοιμοι να αποχωριστούν τα πλεονεκτήματα που προσφέρει η ανεξαρτησία του ιδιωτικού μέσου.

4.2 Μια Δεύτερη Ματιά στις Περιοχές Μελέτης

Οι δήμοι που μελετήθηκαν, επελέγησαν βάσει της γειτονίας τους με τα έργα συγκοινωνιακής υποδομής των Ολυμπιακών Αγώνων. Τα στοιχεία των πινάκων Π-Π αποκαλύπτουν πολλές λεπτομέρειες για το πώς μεταβλήθηκε η κινητικότητα εντός των δήμων, πώς εξελίχθηκε η σχέση μετακίνησης με γειτονικούς δήμους και με ποιες νέες περιοχές δημιουργήθηκαν σχέσεις αλληλεξάρτησης.

Μεγαλύτερη βαρύτητα δόθηκε στο βόρειο και ανατολικό κομμάτι του πολεοδομικού συγκροτήματος καθώς εκεί δόθηκε η μεγαλύτερη σημασία κατασκευαστικά από την πολιτεία. Η Αττική Οδός, ο Προαστιακός και το Μετρό αυτό τον άξονα διασχίζουν και εκεί συνδέονται μεταξύ τους ενώ ο ΗΣΑΠ και η Εθνική Οδός εξυπηρετούν τμήμα του ίδιου τομέα. Συνεπώς, τα Βριλήσσια, ο Γέρακας και η Κηφισιά ανήκουν στις περιοχές που καρπώνονται τα οφέλη από αυτά τα έργα. Περιοχές με κατοίκους κοινωνικό-οικονομικών στρωμάτων άνω του μέσου, σαν περιφερειακή ενότητα (Βόρειος Τομέας) εμφάνισαν πληθυσμιακή αύξηση 15% σε μια δεκαετία. Κανονικά θα έπρεπε να μελετηθούν μαζί με περιοχές του Ανατολικού Τομέα, με τις οποίες συνορεύουν και αλληλεπιδρούν εξίσου, και όπου η αστική διάχυση είναι ακόμα πιο εμφανής (40% αύξηση πληθυσμού).

Η εικόνα που βγαίνει είναι ότι δημιουργείται σταδιακά ένας πόλος εσωτερικών μετακινήσεων στο βορειοανατολικό τομέα της πρωτεύουσας. Οι περισσότερες περιοχές δείχνουν να χτίζουν σχέση αλληλεπίδρασης μεταξύ τους, πράγμα που φάνηκε τόσο στα Βριλήσσια όσο και στον Γέρακα. Πρόκειται για ένα «μπλοκ» δήμων που αυξάνει σταθερά τις μετακινήσεις εντός του την ώρα που οι μετακινήσεις προς το δήμο Αθηναίων με προέλευση αυτές τις περιοχές ελαττώνονται.

Στην περίπτωση του Μετρό το σκεπτικό της πολιτείας ήταν να συνδέσει πρώτα αυτές τις περιοχές με το κέντρο με σκοπό να αποσυμφορήσει την Κηφισίας , τη Μεσογείων και την Εθνική Οδό, εξυπηρετώντας τις ήδη υπάρχουσες ροές μετακινήσεων (κέντρο - βόρεια προάστια). Η Αττική Οδός θα λειτουργούσε σαν ευρύτερος δακτύλιος προστατεύοντας το κέντρο από διαμπερείς ροές. ***Όπως φαίνεται, τα έργα αυτά έδωσαν τη δυνατότητα ανεξαρτητοποίησης του βόρειου τμήματος καθώς οι περιοχές αναβαθμίστηκαν με τον καιρό, αναπτύχθηκαν οικιστικά και εμπορικά, πολλές επιχειρήσεις μετακόμισαν και η ανάγκη μετάβασης στο κέντρο μειώθηκε αισθητά. Ταυτόχρονα, οι ίδιες περιοχές αποτελούν πόλο έλξης για κατοίκους του κέντρου και όχι μόνο. Με λίγα λόγια, από την περιοχή φεύγουν ολοένα και λιγότεροι και εισέρχονται περισσότεροι.***

Ακόμα μια διαπίστωση από την ευρύτερη περιοχή είναι ότι στους δήμους που συνδέθηκαν με Αττική Οδό, Μετρό και Προαστιακό, η συμβολή της πρώτης στην

εξέλιξη των μετακινήσεων ήταν η σημαντικότερη. Αυτό φαίνεται κυρίως στο πως διαμορφώθηκαν οι προελεύσεις και οι προορισμοί του κάθε δήμου, όπου φαίνεται ξεκάθαρα ότι δημιουργήθηκαν ροές κυρίως πάνω στον άξονα της Αττικής Οδού και λιγότερο στου Μετρό. Την άποψη αυτή στηρίζει το γεγονός ότι στα ίδια προάστια η δημόσια συγκοινωνία έχει χαμηλή προτίμηση.

Παρά την αυξημένη ιδιοκτησία και χρήση ΙΧ, η υποδομή που εντοπίζεται στις περιοχές που προήλθαν από αστική διάχυση, με σωστή ιεράρχηση οδικού δικτύου, διαπλάτυνση οδών και λεωφόρων που λειτουργούν ως τοπικοί δακτύλιοι και ικανοποιητική σύνδεση με δημόσια συγκοινωνία, έχει ως αποτέλεσμα να εντοπίζονται γειτονιές – περιοχές ήπιας κυκλοφορίας εντός του ιστού, προστατευμένες από συγκοινωνιακό φόρτο και σε συνδυασμό με το πράσινο της «κηπούπολης» ανεβάζουν αισθητά το επίπεδο διαβίωσης για τον κάτοικο προσφέροντας άνεση για περπάτημα, ποδήλατο ή παιχνίδι.

Αντίστοιχη «συσπείρωση» με αυτή των βορείων προαστίων παρατηρήθηκε και στη δυτική Αθήνα. Από το 1995, τόσο στο Περιστέρι όσο και στον Κορυδαλλό, αλλά και στους υπόλοιπους δυτικούς δήμους οι σημαντικότεροι προορισμοί είναι οι γειτονικές περιοχές ως επί το πλείστο. Ωστόσο, δεν εντοπίζεται η γένεση κάποιας νέας ροής, καθώς δεν εντοπίζονται έργα υποδομής στην περιοχή, παρά μόνο η αναβάθμιση του δήμου Αθηναίων σε βασικό προορισμό μετακινήσεων. Αναδεικνύεται, δηλαδή, μια «εξωστρέφεια» στις μετακινήσεις σε αντίθεση με τα βόρεια και ανατολικά προάστια.

Αν υπάρχει ένας κοινός τόπος, δεν είναι άλλος από την αυξημένη κατοχή και χρήση ΙΧ. Από τη σύγκριση της έρευνας προκύπτει ότι αυτό έδρασε «φυγοκεντρικά» σε δήμους με λίγες δραστηριότητες εντός των ορίων τους, καθώς παρά την ανάπτυξη που γνώρισαν προ ολυμπιακά, οι ενδοδημοτικές τους μετακινήσεις μειώθηκαν. Με την βοήθεια του αυτοκινήτου, ο μετακινούμενος προτιμά να φύγει από τη γειτονιά του και να προσεγγίσει σημεία ευρύτερης συγκέντρωσης. Σε αυτό το μοτίβο, άλλωστε, κινήθηκε η διαμόρφωση των νέων αστικών τοπίων της πρωτεύουσας τα τελευταία χρόνια και η παρατήρηση αφορά την πλειοψηφία των μικρών δήμων του λεκανοπεδίου, είτε αυτοί είναι δυτικοί είτε βόρειοι.

4.3 Βήματα στην Κατεύθυνση της Βιώσιμης Πόλης

Η πόλη, με τις διαφοροποιήσεις της, τις εναλλαγές τοπίων, την ιστορία και τις κοιτίδες πολιτισμού έχει πολλά πρόσωπα που μπορεί να φανερώσει. Είναι ένας οργανισμός που ζει καθημερινά, εξελίσσεται και αναπτύσσεται ακολουθώντας τους ρυθμούς κατοίκων και επισκεπτών, σχέση που σίγουρα είναι αμφίδρομη. Η επίτευξη της βιωσιμότητας είναι διαχρονικός στόχος, που διαρκώς κυνηγάμε και ελάχιστες φορές αισθανόμαστε να τον αγγίζουμε. Για αυτό, καλό είναι η συντεταγμένη πολιτεία να θέτει τις κατάλληλες ερωτήσεις προτού προβεί στο σχεδιασμό και την επίλυση των πολεοδομικών προβλημάτων, αλλά και γενικότερα.

Θέλουμε τη διάχυση της πόλης; Θέλουμε οι υποδομές να φέρνουν την οικιστική ανάπτυξη ή το ανάποδο; Τα μεγάλα έργα διαμορφώνουν πόλεις, αναβαθμίζουν περιοχές, υποβαθμίζουν άλλες, επεμβαίνουν στη διαμόρφωση του αστικού τοπίου και

ρυθμίζουν ποιοι θα είναι οι «διάδρομοι» στους οποίους θα κινείται η πόλη. Η οποία πόλη, δεν είναι παντού η ίδια. Χρειάζεται τη σωστή αντιμετώπιση σε κάθε της κύτταρο που δεν είναι άλλο από τη γειτονιά.

Η άνιση μεταχείριση περιοχών γεννά περισσότερες ανισότητες, προκαλεί αίσθημα αδικίας και τροφοδοτεί κοινωνικές και οικονομικές ανομοιογένειες, που είναι ήδη αισθητές. Χωρίς σωστό σχεδιασμό ελλοχεύει ο κίνδυνος ένα έργο είτε να μη βοηθήσει είτε να προκαλέσει περισσότερα προβλήματα από όσα έλυσε. Σε περιβάλλον κρίσης κάθε πόρος είναι πολύτιμος και κάθε κίνηση πρέπει να είναι μελετημένη.

Από την άλλη η κρίση δεν γίνεται να αποτελέσει τροχοπέδη σε επενδύσεις στις υποδομές για το κράτος. Από την απλή μελέτη για ορθή ιεράρχηση του οδικού δικτύου μέχρι την διεύρυνση του δικτύου Μετρό, τα έργα είναι για τη διευκόλυνση των πολιτών και στις περισσότερες περιπτώσεις κυρίως των χαμηλότερων.

- Πιο συγκεκριμένα, είναι αισθητή η απουσία μέσων σταθερής τροχιάς σε φτωχές περιοχές όπως είναι οι δυτικές. Εκεί που πραγματικά υπάρχει ανάγκη για στιβαρή δημόσια συγκοινωνία, λείπει. Το κράτος πρέπει να επιμείνει στη σύνδεση κι άλλων περιοχών, όπως το Γαλάτσι ή του Ζωγράφου με υπόγειο σιδηρόδρομο, πυκνοκατοικημένες περιοχές με πληθώρα δραστηριοτήτων δηλαδή, διευρύνοντας έτσι τη ζώνη αποφόρτισης από το αυτοκίνητο.
- Από μόνο του αυτό, όμως, δεν αρκεί. Είναι αρκετές οι πολιτικές που πλαισιώνουν το δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς με επιτυχία στην Ευρώπη, ελάχιστα όμως έχουμε δει στη χώρα μας. Σταθμοί "park & ride", δηλαδή στάθμευση του ιδιωτικού μέσου και μετεπιβίβαση σε μέσο δημόσιας συγκοινωνίας για πρόσβαση στο κέντρο μπορούν να διευρύνουν το «προστατευμένο» από αυτοκίνητο μέρος της πόλης σε εντυπωσιακό βαθμό και ταυτόχρονα να αναβαθμίσουν μέσα όπως το τραμ και τον προαστιακό σιδηρόδρομο που έχουν συνεισφέρει ελάχιστα μέχρι στιγμής. Ειδικά για την περίπτωση του τραμ θα ήταν χρήσιμη κάποια επανεξέταση στην πορεία που ακολουθεί, την ταχύτητα που πιάνει ή ότι άλλο θα έκανε το μέσο ελκυστικότερο τώρα που θα έχει επικαλυπτόμενη ζώνη εξυπηρέτησης με το πιο απρόσωπο αλλά αρκετά ταχύτερο Μετρό.
- Το λεωφορείο, που μέχρι στιγμής έχει σηκώσει το βάρος της δημόσιας συγκοινωνίας, είναι το πιο ολοκληρωμένο δημόσιο μέσο, ωστόσο ποτέ δεν παύει να είναι ευπρόσδεκτη μια νέα λεωφορειογραμμή, εφόσον κρίνεται χρήσιμη. Πλέον, όμως, το λεωφορείο μπορεί και πρέπει να αναλάβει ρόλο συμπληρωματικό στα μέσα σταθερής τροχιάς και το μοτίβο της ακτινικής σύνδεσης του κέντρου με όλες τις περιοχές να ξεπεραστεί σταδιακά.
- Μεγάλης σημασίας είναι και η αξιοποίηση του Προαστιακού σιδηροδρόμου, έργο που μέχρι στιγμής κινήθηκε σε ρηχά νερά στις προτιμήσεις του κοινού. Στην ουσία έχουμε ένα τραίνο εν είδει περιφερειακού που μένει αχρησιμοποίητο και η πολιτεία δεν κάνει κάτι για αυτό. Ίσως η καλύτερη σύνδεση με λεωφορεία να έδινε ώθηση στο μέσο.
- Ένας νέος μητροπολιτικός φορέας δημόσιων συγκοινωνιών που να αφουγκράζεται τις ανάγκες, να έχει την αρμοδιότητα και τους πόρους να

επεμβαίνει και να συντονίζει μεταξύ τους τα μέσα μεταφοράς θα έπρεπε να είναι από τις πρώτες κινήσεις της πολιτείας.

Προσεγγίζοντας το θέμα ρεαλιστικά, αντιλαμβανόμαστε ότι δεν υπάρχει κάποιο «μαγικό κουμπί» που να εξαφανίζει το αυτοκίνητο. Παρά τις προβληματικές καταστάσεις με τις οποίες μας φέρνει αντιμέτωπους, παραμένει σημαντική και ζωντανή παράμετρος στις πόλεις των ανθρώπων. Ο περιορισμός στη χρήση του είναι ευχής έργο και στο όνομα της κρίσης ίσως αντικρύσουμε έναν απροσδόκητο σύμμαχο. Η πολιτική των αντικινήτρων που ακολουθήθηκε τόσα χρόνια, στο ιστορικό κέντρο κυρίως, απέδωσε εν μέρει και δεν έχουμε φτάσει ακόμα σε σημείο κοινωνικής ωριμότητας ώστε να ισχυριστούμε πως δεν μας χρειάζονται. ***Στόχος, ωστόσο, είναι να ξεπεραστεί η λογική «τιμωρίας» και να καλλιεργηθεί στο ευρύ κοινό μία κουλτούρα μετακινήσεων που να απορρίπτει την αλόγιστη χρήση ΙΧ και να είναι φιλική προς τα δημόσια μέσα , το ποδήλατο και το βάδισμα.***

Τα οφέλη που έχουμε να αποκομίσουμε πολλά. Η δυσκολία στο να τα καταφέρουμε δεδομένη. Ίσως, όμως, το να γίνει κάποια στιγμή η μετακίνηση σε αυτή την πόλη ευχαρίστηση να μην είναι μόνο στη φαντασιακή σφαίρα μερικών ονειροπόλων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αραβαντινός Αθανάσιος (2007), *Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για Μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου,* Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.

Βλαστός Θάνος, *Ελεγείο του Αστικού Συμπαγούς*, Περιβάλλον και Δίκαιο, Τεύχος 3, Έτος 2012, σελ. 435-448.

Βλαστός Αθανάσιος, Μηλάκης Δημήτρης (2011), *Πολεοδομία vs Μεταφορές: Από την Απόκλιση στη Σύγκλιση,* Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα.

Βλαστός Θάνος, Αθανασόπουλος Κωνσταντίνος, *Σύγκριση χρόνων μετακίνησης μεταξύ δημόσιας συγκοινωνίας και Ι.Χ. στη μεταολυμπιακή Αθήνα*, Τεχνικά Χρονικά, Επιστημονική Έκδοση ΤΕΕ, Τεύχος 2-3 2005

Βλαστός Θάνος, 'Σε αναζήτηση της κληρονομιάς των Ολυμπιακών Αγώνων', ''Δαίμων της Οικολογίας'', μηνιαίο περιοδικό της εφημερίδας Κυριακάτικη Αυγή, τεύχος 39, Ιούλιος 2004, σελ. 9-10.

Πολύζος Ι., Βλαστός, Θ., Γεωργακόπουλος, Τ., Καλαντζοπούλου, Μ., Κλουτσινιώτη, Ο., Μαντουβάλου, Μ., Μαυρίδου, Μ., Μπελαβίλας, Ν., Πολυχρονόπουλος, Δ., Τσακαλία., Λ., 'Πολεοδομική και Περιβαλλοντική διάσταση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Εναλλακτικές Προτάσεις Χωροθέτησης', ''Ενημερωτικό Δελτίο του ΤΕΕ'', τεύχος 1994, 9 Μαρτίου 1998, σελ. 102-107

Βλαστός, Θ., 'Επικίνδυνες επιλογές και αδιέξοδοι κατευθύνσεις της πολιτικής υπέρ των συγκοινωνιακών μετασχηματισμών κλίμακας στην πρωτεύουσα και την περιφέρειά της', ''Πυρφόρος'' - Διμηνιαία Έκδοση του Ε.Μ.Π., τεύχος 8-9, Ιούλιος - Οκτώβριος 1993, σελ 17-19.

Βλαστός, Θ., 'Μεταφορές και κοινωνικό περιβάλλον', "4 ΤΡΟΧΟΙ", τεύχος 273, Ιούνιος 1993, 186-190 (έχει δημοσιευτεί και στα Πρακτικά Συνεδρίου του Συλλ. Ελλ. Συγκοινωνιολόγων).

Διαλεισμάς Ξενοφώντας, 'Ζητήματα Πολεοδομικού Προγραμματισμού στην Αθήνα των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας του 2004'. Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Δ.Π.Θ. Επιβλέπων καθηγητής Γιώργος Πατρίκιος, Ιούλιος 2007.

Βλαστός Θάνος, 'Πολεοδομία, κινητικότητα και οι κοινωνικές τους παράμετροι: σχόλια ως προς τη σχέση του κατοίκου με τον τόπο' , Φιλελεύθερη Έμφαση, Ινστ. Καραμανλή, Καλοκαίρι 2011.

Γιαννής Γιώργος, 'Πολιτική για Βιώσιμη Κινητικότητα στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας'

ΟΑΣΑ, «Μελέτη Προέλευσης-Προορισμού Μετακινήσεων», 2007

ΠΗΓΕΣ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ

Ελληνική Στατιστική Αρχή , http://www.statistics.gr

Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών , http://www.oasa.gr

Portal Υποδομών στην Ελλάδα, http://ypodomes.blogspot.gr

Αττική Οδός , http://www.aodos.gr

Το Ελληνικό Portal για την Αρχιτεκτονική , http://www.greekarchitects.gr

Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε. , http://www.stasy.gr

Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων , http://www.yme.gr

Αττικό Μετρό , http://www.ametro.gr

Βικιπαίδεια, η Ελεύθερη Εγκυκλοπαίδεια , http://en.Wikipedia.org

Ευρωπαϊκή Στατιστική Αρχή , http://www.eurostat.com

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Περιβάλλοντος Αθήνας , http://www.organismosathinas.gr

Υπουργείο Εσωτερικών , http//:www.ypes.gr

Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας , http//:www.smu.gr