Στάση . **Κ**ίνηση . **Α**ναμονή

_ *νέος σιδηροδρομικός σταθμός*

Ουρανία Ανδρεοπούλου

Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ
διπλωματική εργασία

σπουδάστρια
ανδρεοπούλου ουρανία

επιβλέποντες
εφεσίου ειρήνη
μωραΐτης κων/νος

σύμβουλος
κλαμπατσέα ρένα

ιούλιος 2015

Ευχαριστώ θερμά τους :

_ τους καθηγητές μου για την καθοδήγησή τους

_τους γονείς και τις αδερφές μου
για την κατανόηση και την στήριξη τους

_τους φίλους μου για την έμπρακτη βοήθεια
και υποστήριξη

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ *9*

Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ *11*

Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ *15*

ΛΟΓΟΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ *21*

Ο ΔΗΜΟΣ ΤΩΝ ΑΧΑΡΝΩΝ

_ όρια δήμου και ιστορική εξέλιξη *25*

_ φυσικό υπόβαθρο και στατιστικά στοιχεία *27*

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ

_ χρήσεις γης .....

_ οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο .....

_ ελεύθεροι χώροι πρασίνου .....

ΤΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΧΑΡΝΩΝ

_ υπάρχουσα κατάσταση *35*

_ προτινόμενη πρόταση ανάπλασης *39*

ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ *43*

ΣΧΕΔΙΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ

_ προτινόμενες πολεοδομικές παρεμβάσεις *48*

_ master plan *51*

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΣΥΝΘΕΤΙΚΗ ΙΔΕΑ *53*

ΚΤΙΡΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ *57*

ΣΧΕΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

_ κατόψεις *62*

_ όψεις / τομές *66*

ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ *70*

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ *82*

The Happy Highwayman
Cafe Cheteris
CRAVEN
BOOKING OFFICES

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο σιδηροδρομικός σταθμός,κτίριο δημόσιο,με τις ρίζες του στην Βιομηχανική Επανάσταση,αντιπροσωπεύει απ΄τη μία,μια επιβλητική αρχιτεκτονική ενός αστικού μνημείου και από την άλλη,μια αρχιτεκτονική συνδεδεμένη με τον τεχνολογικό κόσμο της μηχανής.Είναι ο χώρος όπου η έννοια του ταξιδιού επαναπροσδιορίζεται και η ατμόσφαιρα αυτού αποκτά μορφή.Όλη η αίγλη,η σπουδαιότητα και η προβολή του μηχανολογικού θαύματος του τρένου συγκεντρώνεται στον σιδηροδρομικό σταθμό.

Η αέναη κίνηση του τρένου,η στάση,ο προορισμός,η φυγή,η ασφάλεια και η ανασφάλεια του αποχωρισμού αποτυπώνονται στον σταθμό και δίνουν μια ιδιαίτερη αίσθηση στον χώρο και στον χρόνο.Οι σταθμοί αποτελούν την **καρδιά του σιδηροδρόμου**,τα σημεία άφιξης και αναχώρησης,τα «κέντρα ελέγχου» της έντασης και της ροής της κυκλοφορίας.Λειτουργούν ως αστικές πύλες και αποτελούν έναν από τους πιο σημαντικούς κτιριακούς τύπους του αστικού ιστού.Είναι από τα λίγα δημόσια κτίρια της Βιομηχανικής Επανάστασης,που αντικατοπτρίζουν παραπάνω από έναν αιώνα ιστορίας,μεταλλαγών και κοινωνικών διακυμάνσεων.

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η δημιουργία ενός σιδηροδρομικού σταθμού-κέντρου,σε μια στρατηγική θέση της Αττικής,στις Αχαρνές. Το **Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ)**,επιλέγεται ως περιοχή μελέτης,καθώς αποτελεί ένα κόμβο σιδηροδρομικών κινήσεων για όλο το λεκανοπέδιο, χωρίς όμως να παρέχει τις κατάλληλες υποδομές και προϋποθέσεις για να μπορεί να ανταπεξέλθει στον ρόλο του.Η εργασία δεν περιορίζεται ωστόσο μόνο στην δημιουργία μιας κτιριακής υποδομής που θα καλύπτει τις ανάγκες του σιδηροδρομικού σταθμού αλλά και σε μια ευρύτερη διαδικασία ανάπλασης της περιοχής για την εξασφάλιση της λειτουργικότητας του σταθμού ,την ενίσχυση του ρόλου του ως συγκοινωνιακό κόμβο και την ταυτόχρονη αναβάθμιση του άμεσου αστικού περιβάλλοντός του.Με τον τρόπο αυτόν επιχειρείται η ανάδειξη του σταθμού σε ένα πολυλειτουργικό κέντρο και σε ένα **σύμβολο για την πόλη των Αχαρνών.**

«Αγκυροβολημένος στις ρίζες της Βιομηχανικής Επανάστασης,χτισμένος με βάση τις αρχές κατάκτησης εδάφους και κέρδους,στηριζόμενος στη βασική ανάγκη της μεταφοράς αγαθών και ανθρώπων και στην ειρηνική ένωση των εθνών,ο σταθμός αποτελεί έναν σύχρονο Πύργο της Βαβέλ»

Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ

Η«γένεση»τωνσιδηροδρομικώνμεταφορώνπροκύπτειαπόταν«συνεργασία»τηςνέαςτεχνολογίαςτωνσιδηρώνκατασκευώνκαιτηςεπαναστατικήςτεχνολογίαςτωνατμομηχανών. Από αυτή τη «συνεργασία» προκύπτει ο νέος κτιριακός τύπος του σταθμού,ένας χώρος μεγάλης κλίμακας,πολυπλοκότητας λειτουργιών και κατασκευαστικής υλοποίησης. Ο σιδηροδρομικός σταθμός καθ'όλη την ιστορία του βρίσκεται στο επίκεντρο των γεγονότων και των εξελίξεων και αποτελεί τον καθρέφτη της οικονομικής, πολιτικής και τεχνολογικήςισχύοςκάθεχώραςαπότηναρχήτηςεμφάνισήςτουμέχρικαισήμερα.Αποτελείέναναμικρόκοσμοτηςβιομηχανικήςκαιμεταβιομηχανικήςκοινωνίας,έναν δημόσιοχώρο στον οποίο όλα τα κοινωνικά στρώματα διασταυρώνονται και συνδιαλέγονται. Ο σταθμός εκφράζει τις φιλοδοξίες και τα επιτεύγματα της κάθε εποχής και ταυτόχρονα ταυτίζεται στουποσυνείδητοτωνανθρώπωνμεέναχώροσυναισθηματικάφορτισμένο,κλικτόποσυνυφασμένομεαναμνήσεις,τόποσυναντήσεωνκαιαποχωρισμώνμεαγαπημέναπρόσωπα.

Δύο θεμελιώδη στοιχεία χαρακτηρίζουν κάθε σιδηροδρομικό σταθμό.Το κτίριο των επιβατών και το υπόστεγο που καλύπτει τις αποβάθρες.
Και τα δύο αποτελούν έμπνευση και πρόκληση για τους καλλιτέχνες που σπεύδουν να τα απεικονίσουν.Οι όψεις και ο εσωτερικός χώρος του κτιρίου αλλά κυρίως ο σχεδιασμός και η κατασκευή του υπόστεγου ακολουθούν σχεδόν πάντα το αρχιτεκτονικό στυλ της εκάστοτε εποχής.

Οι όψεις χαρακτηρίζονται από ειλικρίνεια και εκφράζουν τη λειτουργία,τα υλικά και την κατασκευαστική λογική του κτιρίου. Και ενώ ο σταθμός αρχίζει να αποτελεί ξανά ένα από τα πιο ισχυρά δημόσια κτίρια,με τον σιδηρόδρομο να «αναγεννάται» δειλά-δειλά, το αποτελειωτικό χτύπημα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου σαρώνει στο πέρασμά του ολόκληρες πόλεις με τις υποδομές τους.Έτσι,κάθε προοδευτική διαδικασία σιδηροδρομικών δικτύων και σταθμών διακόπτεται με λίγες εξαιρέσεις.Μετά τον Β'ΠΠ,επιτυγχάνεται ανάκαμψη στον σιδηροδρομικό τομέα,ωστόσο η πρόοδος είναι μάλλον αργή και δεν παρουσιάζει θεαματικές επιτυχίες μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του '80. Από την δεκαετία του '90 και έπειτα,οι σιδηροδρομικές μεταφορές «απογειώνονται»,με τα τρένα υψηλών ταχυτήτων να μηδενίζουν τις αποστάσεις και τις αναπλάσεις σταθμών να αποτελούν έργα ιδιαίτερης σημασίας.

Σε ότι αφορά την **ιστορία του ελληνικού σιδηροδρόμου** και των σταθμών του,αυτή αρχίζει να δημιουργείται πολύ αργότερα από την υπόλοιπη Ευρώπη.
Η ανακάλυψη και διάδοση του σιδηροδρόμου στις ευρωπαϊκές χώρες συνέπεσε χρονικά με τις μεγάλες ανακατατάξεις στην κοινωνική δομή και τις παραγωγικές σχέσεις και φυσικά ήταν αποτέλεσμα της μεγάλης **βιομηχανικής έκρηξης**

Έτσι,**τα πρώτα χρόνια** αρχίζουν να καθιερώνονται τυπολογίες και λεξιλόγιο με σκοπό να αποδοθούν και να εκφρασθούν η λειτουργία, η μορφή και η αισθητική των σταθμών.Τα απλά σε μορφή και κατασκευή πρώτα κτίρια δινουν σταδιακά τη θέση τους σε επιβλητικούς και λαμπρούς από άποψη αισθητικής χώρους,που αντικατοπτρίζουν την οικονομική ευρωστία της εκάστοτε χώρας.Οι πρώτοι σταθμοί χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερη αισθητική,διαφάνεια και κατακορυφότητα.

Βέβαια,μέχρι την έναρξη του Α'Παγκοσμίου Πολέμου,τα μεγέθη,οι αναλογίες και η κλίμακα των κτιρίων αρχίζουν να γιγαντώνονται. Μεγάλοι εσωτερικοί χώροι με επιβλητικά ανοίγματα και πλούσιο διάκοσμο κυριαρχούν πλέον,με έντονη την οριζοντιότητα πια και την αίσθηση της συμπαγούς μάζας.Το στέγαστρο αρχίζει να εκλείπει σταδιακά με τον χώρο των γραμμών να ενσωματώνεται στον όγκο του κτιρίου.

Μετά το πέρας του Α'Παγκοσμίου Πολέμου και τις καταστροφικές συνέπειες που αυτός επέφερε σε όλα τα επίπεδα ο σιδηρόδρομος οπισθοδρομεί.Ταυτόχρονα,η εμφάνιση του αυτοκινήτου στις αρχές του 20ου αιώνα και του αεροπλάνου στη συνέχεια,συμβάλλουν με τη σειρά τους στη υποτίμηση της μετακίνησης με το τρένο και στην μερική υποβάθμιση των σιδηροδρομικών σταθμών.

Ωστόσο,**το μοντέρνο κινήμα** λίγο αργότερα,με την καθιέρωση μιας νέας αρχιτεκτονικής τάσης βασισμένης στον ορθολογισμό,«παραδίδει» κάποια σπουδαία κτίρια σταθμών,στα οποία η μορφή ξεκάθαρα ικανοποιεί την λειτουργία.Οι μοντέρνοι αυτοί σταθμοί,υπακούωντας στην αισθητική ενός νέου δομικού υλικού,του οπλισμένου σκυροδέματος,σε συνδυασμό με τις νέες τεχνολογίες διαφοροποιούνται από αυτούς

Η **πρώτη ατμομηχανή**, κατασκευασμένη από τον George Stephenson

1829

1830

Ο σιδηροδρομικός σταθμός Crown Street στην Liverpool ήταν **ο πρώτος τερματικός σταθμός** που κατασκευάστηκε

Δύο θεμελιώδη στοιχεία χαρακτηρίζουν κάθε σταθμό,το **κτίριο** των επιβατών και το **υπόστεγο** που καλύπτε τις αποβάθρες.

1835

1835

Στον αρχικό σταθμό Euston Station στο Λονδίνο,ενδιαφέρον παρουσιάζει η στοά που στήθηκε στην είσοδο του και αποτελεί το μεγαλύτερο πρόπυλο δωρικού ρυθμού που κατασκευάστηκε ποτέ (22 μέτρα)

Τρένο της σιδηροδρομικής γραμμής New Haven & Hartford της Νέας Υόρκης

1860

1857

Η σιδηροδρομική ιδέα μεταφυτεύεται στην ελληνική πραγματικότητα.Ξένοι και Έλληνες επιχειρηματίες προτείνουν την κατασκευή του **σιδηροδρόμου Αθηνών-Πειραιώς**

Κατασκευάζεται ο **σταθμός Πελοποννήσου**,γνωστός και ως "κτίριο του Τσίλερ", κτίριο νεοκλασικό με art nouveau στοιχεια.

1884

1863

Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί ξεπερνούν την αμηχανία του πρώτου καιρού και διανύουν την πιο λαμπρή περίοδο από άποψη αισθητικής.

Τα κτίρια είναι επιβλητικά και αντικατοπτρίζουν το μεγαλείο της κάθε χώρας.

Τα μεγέθη και η κλίμακα των κτιρίων φτάνουν σε επίπεδο **γιγαντισμού**.
Παρατηρούνται μεγάλοι ενιαίοι εσωτερικοί χώροι με επιβλητικά ανοίγματα και πλούσιο διάκοσμο.

1900

1925

Η μεγάλη ανάπτυξη της βιομηχανίας καθιστά δυνατή τη μαζική παραγωγή του αυτοκινήτου και ταυτόχρονα μειώνει την τιμή της αγοράς του,με αποτέλεσμα να είναι διαθέσιμο σε όλους.Έτσι,αρχίζει σταδιακά να υποκαθιστά το σιδηρόδρομο σε μικρού μήκους επιβατικές διαδρομές.

Κάθε προοδευτική διαδικασία σιδηροδρομικών δικτύων και σταθμών διακόπτεται με ελάχιστες εξαιρέσεις με την έναρξη του Β'Παγκοσμίου Πολέμου

1940

1947

Οι νέοι σταθμοί χαρακτηρίζονται από επιπεδότητα,διαφάνεια και διείσδυση.Σημαντικό στοιχείο που τους χαρακτηρίζει είναι η ειλικρίνεια,δηλαδή η ανταπόκριση του εσωτερικού στο εξωτερικό. Κύριο υλικό που χρησιμοποιείται είναι το οπλισμένο σκυρόδεμα

Ο σιδηροδρομικός σταθμός Βόλου βρίσκεται στο λιμάνι της πόλης και άνοιξε το 1960

1960

1965

Τα νέα **τρένα υψηλών ταχυτήτων** είναι από τις σημαντικές καινοτομίες στη μετακίνηση επιβατών στην Ευρώπη.
Προσφέρουν ακρίβεια,άνεση και ταχύτητα μεταφοράς

Τα σύγχρονα κτίρια είναι εκφραστικά,δυναμικά,λειτουργικά,με υψηλής τεχνολογίας αισθητική

1990

1994-2005

Οι σημερινοί σταθμοί δεν είναι απλά ένας χώρος αναμονής του ταξιδιώτη.Αποτελούν **κόμβους κοινωνικής ζωής** συνδυάζοντας τη μετακίνηση του επιβατικού κοινού με χρήσεις οικονομικού και πολιτιστικού χαρακτήρα. Χαρακτηριστικό το παράδειγμα της Euralille,στη Λίλλη της Γαλλίας

Οι σταθμοί των νεώτερων χρόνων χαρακτηρίζονται ως "ναοί της τεχνολογίας" και "παλάτια της σύγχρονης βιομηχανίας"

2005-2013

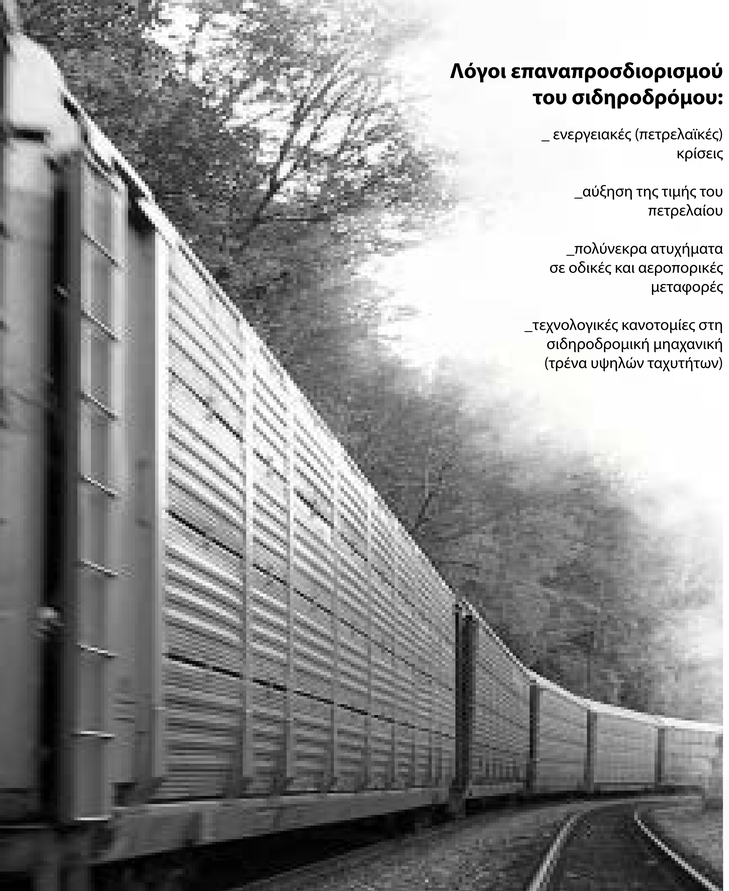
2006

Τα τελευταία χρόνια επιχειρείται μια σειρά **αναπλάσεων** σε ότι αφορά τους σταθμούς που αναβαθμίζουν,τόσο τα ίδια τα κτίρια,όσο και το ευρύτερο αστικό περιβάλλον τους

Η διαχείριση του χώρου πάνω από τις σιδηροτροχιές αποτελεί επέμβαση ανάπλασης,ώστε να γεφυρώνεται το αδιάσπαστο όριο που αυτές δημιουργούν

...2016

Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΣΕ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ



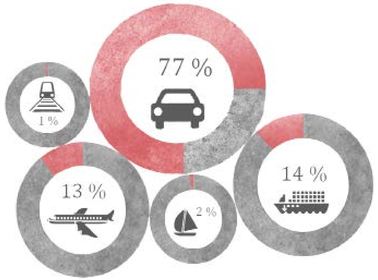
Λόγοι επαναπροσδιορισμού του σιδηροδρόμου:

_ ενεργειακές (πετρελαϊκές) κρίσεις

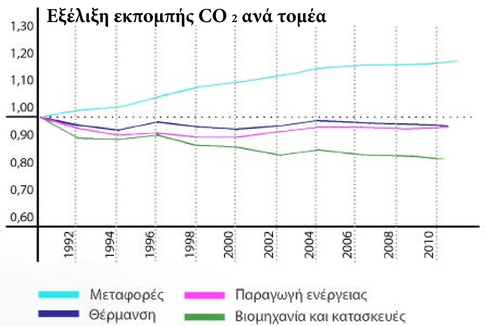
_αύξηση της τιμής του πετρελαίου

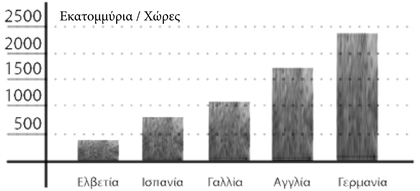
_πολύνεκρα ατυχήματα σε οδικές και αεροπορικές μεταφορές

_τεχνολογικές καινοτομίες στη σιδηροδρομική μηχανική (τρένα υψηλών ταχυτήτων)

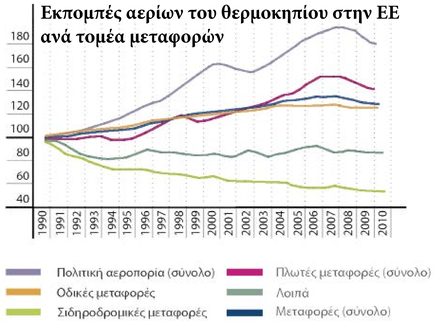


Ποσοστά εκπομπής διοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα ανά τομέα





Ποσοστό χρήσης σιδηροδρόμου έναντι άλλων μέσων μεταφοράς



_Τα οδικά μέσα μεταφορών,με **16%** συμμετοχή στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο,έχουν **78%** συμμετοχή στην παγκόσμια κατανάλωση ενέργειας,ενώ το τρένο, με **17%**συμμετοχή στο μεταφορικό έργο,συμμετέχει στο **3%** της παγκόσμιας κατανάλωσης ενέργειας

_Από **6 έως 10** περίπου **φορές περισσότερη ενέργεια** καταναλώνεται για να μετακινηθεί ένας επιβάτης σε ένα χιλιόμετρο απόσταση με το Ι.Χ αυτοκίνητο σε σύγκριση με το τρένο. Για την μεταφορά ενός τόνου φορτίου σε ένα χιλιόμετρο απόσταση δαπανάται από **1 έως 11** περίπου **φορές περισσότερη ενέργεια** με το φορτηγό αυτοκίνητο σε σύγκριση με το τρένο.

Τα οφέλη των σιδηροδρομικών σταθμών φαίνεται να αναγνωρίζονται από όλα τα ανεπτυγμένα κράτη,με τον σιδηρόδρομο να επανακτά το χαμένο έδαφος στις μεταφορές της σύγχρονης εποχής. Οι λόγοι είναι πολλοί.Οι απανωτές ενεργειακές (πετρελαϊκές) κρίσεις, η χωρίς προηγούμενο αύξηση της τιμής του πετρελαίου,τα αυξανόμενα πολύνεκρα ατυχήματα στις οδικές και αεροπορικές μεταφορές σε συνδυασμό με τις σπουδαίες τεχνολογικές καινοτομίες στη σιδηροδρομική μηχανική έχουν αρχίσει να ανατρέπουν την μέχρι τώρα εικόνα του σιδηρόδρομου στη συνείδηση του επιβατικού-και όχι μόνο-κοινού.Η ανανεωτική αυτή τάση ενισχύεται ακόμη περισσότερο από μια πληθώρα πλεονεκτημάτων που παρουσιάζει ο σιδηρόδρομος σε σχέση με την ιδιωμετακίνηση ή τη μετακίνηση με το αεροπλάνο.Η σημαντικά μικρότερη κατανάλωση καυσίμων,το χαμηλότερο λειτουργικό κόστος,η ελάχιστη έως μηδενική ρύπανση της ατμόσφαιρας,αλλά και τα πολύ λιγότερα ατυχήματα που προκαλούνται από τη μετακίνηση με το τρένο είναι μόνο μερικά από αυτά.

Επίσης,ο χώρος που καταλαμβάνει ο ταξιδιώτης προσφέρει άνεση,ικανή για μελέτη,δουλειά,ακόμη και επαγγελματικές συναντήσεις,καθώς και την άνεση ενός μη διακοπτώμενου ταξιδιού. Ωστόσο,ίσως ο πιο σημαντικός λόγος που ο επαναπροσδιορισμός του σιδηροδρόμου απασχολεί πλέον όλες τις αναπτυσσόμενες χώρες είναι γιατί το τρένο ενώνει κέντρα πόλεων. Οι ίδιοι οι σιδηρόδρομοι καταλήγουν σε σταθμούς που βρίσκονται κοντά στον πυρήνα των πόλεων,γεγονός που τους καθιστά σημαντικότατα σημεία συνάντησης και αστικές πύλες για το επιβατικό κοινό με προφανή οφέλη.Σε συνδυασμό με τις μεγάλες ταχύτητες που αναπτύσσουν πλέον τα τρένα,φθάνουν στο σημείο να ανταγωνίζονται το αεροπλάνο σε ότι αφορά την ταχύτητα μετάβασης.

Ο σιδηροδρομικός σταθμός της Πάτρας

Ο ηλεκτροκινητήρας κλίνν σταθμός Πελοποννήσου

Αναπτυγμένες σιδηροδρομικές γραμμές στην Πειραιά

Η Ελληνική πραγματικότητα :

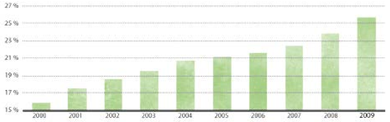
_ Το 40 % της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας προέρχεται από τις μεταφορές ενώ στην Ευρωπαϊκή Ένωση το ποσοστό ανέρχεται στο 31%

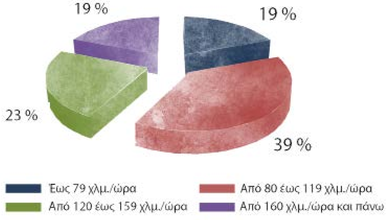
_ Οι εκπομπές CO2 που προέρχονται από τον κλάδο των μεταφορών αυξήθηκαν στην Ελλάδα κατά 46 % μεταξύ 1990-2005,ενώ αντίστοιχα οι αυξήσεις σε Γερμανία και Φινλανδία ανέρχονται σε 1% και 8 %

_ Το ποσοστό χρήσης των μέσων σταθερής τροχιάς για επιβατικές μεταφορές ανέρχεται στην Ελλάδα στο 2 % ,ενώ ο μέσος ευρωπαϊκός όρος είναι 7 %

_ Η χώρα μας έρχεται πρώτη στην Ευρώπη σε χρήση αυτοκινήτου,με 7 μετακινήσεις την εβδομάδα έναντι 4 των Γάλλων,Ιταλών,Ισπανών.

ΤΟ ΜΕΡΙΔΙΟ ΤΩΝ ΣΙΔΙΡ/ΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΥΨΗΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ Ε.Ε

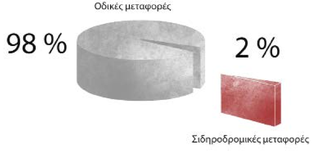




Ο σιδηρόδρομος και οι υποδομές του στη χώρα μας,παρουσιάζουν εικόνα υποβάθμισης έως και εγκατάλειψης και φυσικά δεν ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες του επιβατικού κοινού.Η κατάργηση πολλών γραμμών του σιδηροδρομικού δικτύου,λόγω αδυναμίας συντήρησής τους ή λόγω της μη προτίμησής τους από το επιβατικό κοινό,έχει ουσιαστικά αποκόψει την πρόσβαση του μεγαλύτερου μέρους της Ελλάδας στο τρένο.

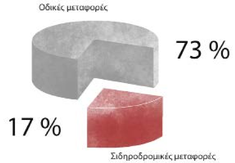
Ο ελληνικός χώρος δεν παύει να θυμίζει ένα τεράστιο σιδηροδρομικό εργοτάξιο.Πάρα πολλές σιδηροδρομικές γραμμές καταργούνται και άλλες αναστέλουν επ'άπειρον τη λειτουργία τους,λόγω ανακατασκευών. Ουσιαστικά,σιδηροδρομικά η Ελλάδα εξυπηρετείται από το δίκτυο που ενώνει την Αθήνα με την Λάρισα,τον Βόλο και την Θεσσαλονίκη και τις διακλαδώσεις αυτού.

Στην Ελλάδα ...



≠

...Στην Ευρώπη



Στην Ευρώπη των τελευταίων χρόνων παρατηρείται επάνοδος του σιδηροδρόμου στον τομέα των μεταφορών οι σταθμοί μεταβάλλουν και προσαρμόζουν το χαρακτήρα τους σύμφωνα με τα νέα δεδομένα. Βιώνουν μια δεύτερη αναγέννηση με τους έντονους ρυθμούς κατασκευής νέων και τις αποκαταστάσεις ήδη υπαρχόντων να ταυτίζονται με το νέο πνεύμα της εποχής.

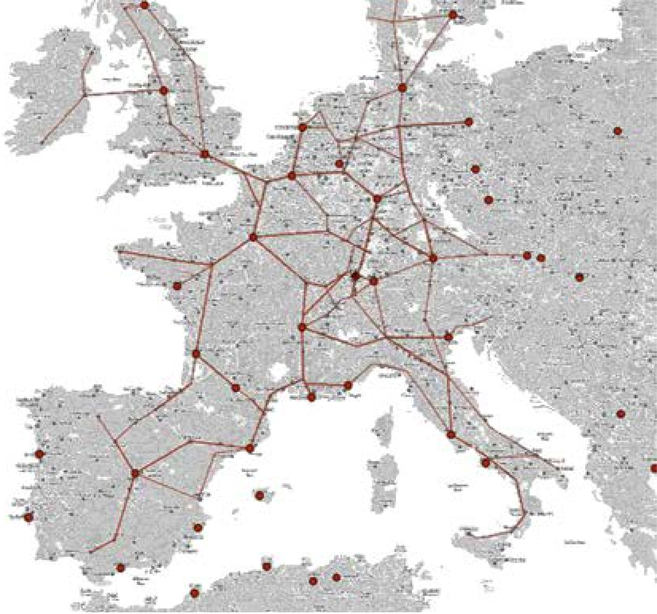
Έτσι,από το 1990 και σήμερα παρατηρείται ένα αυξανόμενο ενδιαφέρον για τις σιδηροδρομικές μεταφορές κυρίως στην Ευρώπη.Ο Αναπτυξιακός Σχεδιασμός κάθε κράτους αρχίζει να στρέφεται προς τη βελτίωση των σιδηροδρομικών δικτύων και υποδομών που τόσο είχαν παραμεληθεί τα προηγούμενα χρόνια,αφού οι δημόσιες επενδύσεις είχαν στραφεί προς την οδοποιία.

Με τον σιδηρόδρομο να βρίσκεται στο επίκεντρο,οι σιδηροδρομικοί σταθμοί δεν μένουν σαφώς ανεπηρέαστοι.Τα σύγχρονα κτίρια είναι εκφραστικά,δυναμικά, με άρτια λειτουργικότητα και πλαστικότητα και υψηλής τεχνολογίας αισθητική.

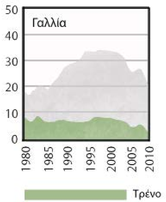
Ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός της Σλουπάρδας

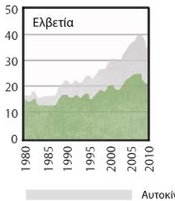
Το "Lille-project" Euralille, στην Γαλλία

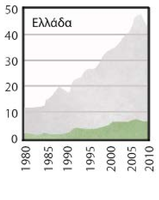
Ο σταθμός King's Cross στο Λονδίνο



Οι σημερινοί σταθμοί δεν είναι απλά ένας χώρος αναμονής του ταξιδιώτη.Αποτελούν κόμβους κοινωνικής ζωής,καθώς εκτός της βασικής τους λειτουργίας-τη στάση και τη μετακίνηση του επιβατικού κοινού-ενσωματώνουν και πολλές χρήσεις οικονομικού και πολιτιστικού χαρακτήρα. Έχουν πλέον εξελιχθεί σε πολυλειτουργικά κέντρα επιχειρήσεων,αναψυχής και εμπορίου. Οι λειτουργίες αυτές προσπαθούν να συνδυαστούν με την πρωταρχική λειτουργία του σταθμού,αυτή του συγκοινωνιακού κόμβου και να αποτελέσουν μαγνήτες οικονομικών δραστηριοτήτων.



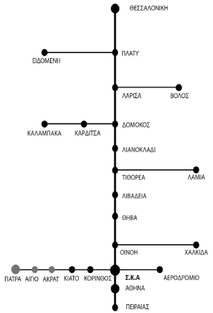


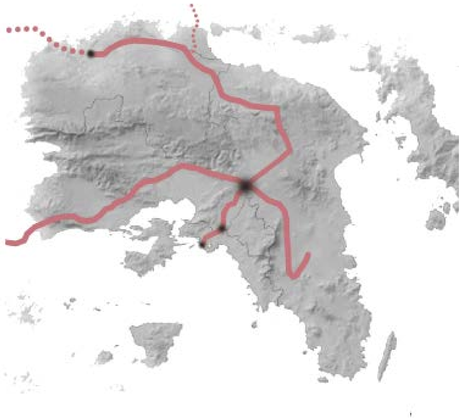


Τρένο

Αυτοκίνητο

ΛΟΓΟΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ





Το ΣΚΑ αποτελεί τον σημαντικότερο σιδηροδρομικό κόμβο της χώρας, μιας και συνδέει την πρωτεύουσα με την Θεσσαλονίκη και τη βόρεια Ελλάδα,καθώς και με την Πελοπόννησο (προσεχώς και με την Πάτρα).

Επομένως, η δημιουργία ενός σιδηροδρομικού σταθμού, ενόςισχυρούσυμβόλουγιατηνπόληκρίνεταιπερισσότερο από επιτακτική!

Στο Σ.Κ.Α συναντιώνται οι σιδηροδρομικές γραμμές που συνδέουντηνπρωτεύσουσαμεάλλαδύομεγάλααστικάκέντρα της Ελλάδας,την Θεσσαλονίκη και την Πάτρα,που αποτελούν μαζί με τον Πειραιά τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας . ΤοΣ.Κ.Αδιαθέτειτοσημαντικόπλεονέκτηματηςδιασταύρωσης των 3 γραμμών του προαστιακού σιδηροδρόμου :

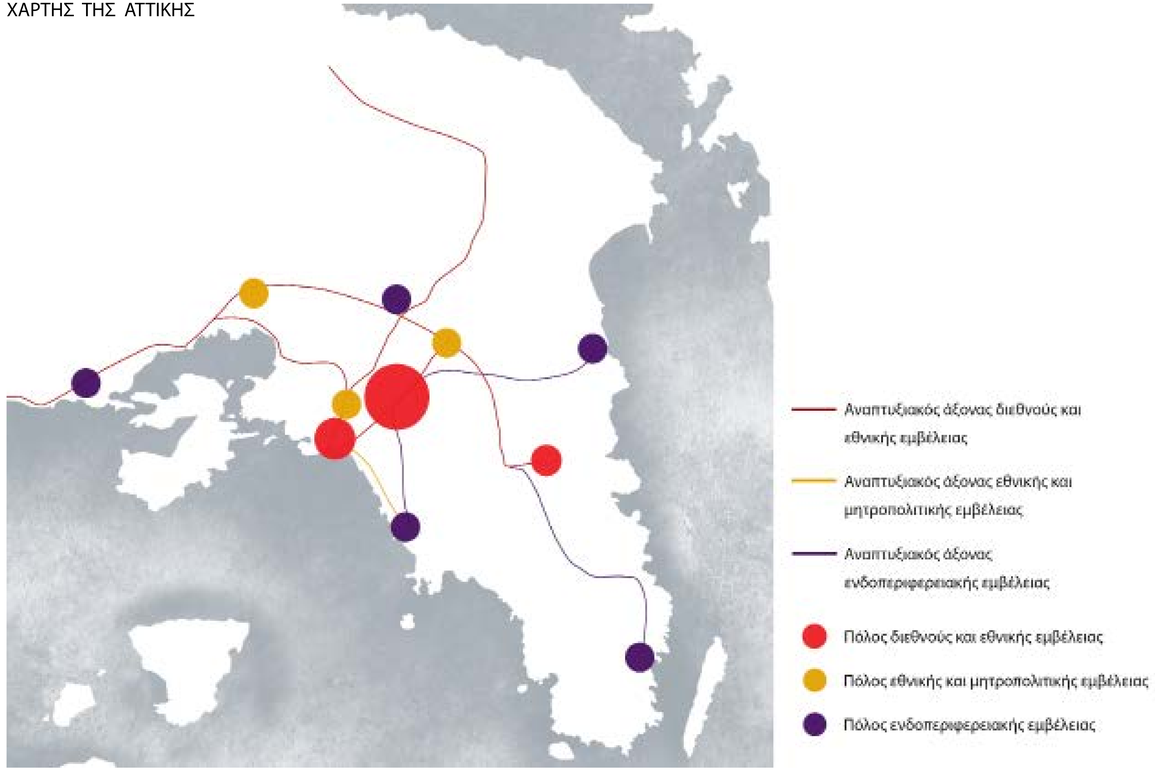
Αθήνα - Χαλκίδα
Αθήνα - ΣΚΑ - Αεροδρόμιο
Αθήνα - ΣΚΑ - Κόρινθος.

Το ΣΚΑ θα αποτελέσει το μεγαλύτερο σιδηροδρομικό κόμβο σε εθνικό επίπεδο. Ο σχεδιασμός του συνδέεται άμεσα με τη δημιουργία του προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου που θα συνδέει την πρωτεύουσα με τα γειτονικά αστικά κέντρα, καθώς και τον εκσυγχρονισμό του υπεραστικού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας μας.

Η χωροθέτησή του έγινε σε συμφωνία με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών, ενώ το έργο έχει περιληφθεί και στο ΓΠΣ του δήμου Αχαρνών. Η ενίσχυση των σιδηροδρομικών μεταφορών και ιδιαίτερα του προαστιακού τρένου το διαφοροποιεί ποιοτικά, καθώς υπό τις κατάλληλες προϋποθέσεις μπορεί να αποτελέσει σημαντικό εργαλείο για την ενίσχυση της αστικής ταυτότητας της περιοχής.

Κύριο σημείο του σχεδιασμού του έργου συνιστά η κατασκευή ενός κεντρικού σταθμού μετεπιβίβασης στο χώρο ιδιοκτησίας του Ελληνικού Δημοσίου. Η εξάρτησή του, όμως, από τα έργα της αναβάθμισης του εθνικού δικτύου, εντείνει την δυσκολία χρονικού προγραμματισμού του έργου που το χαρακτηρίζει εξαρχής αυξημένος βαθμός πολυπλοκότητας.

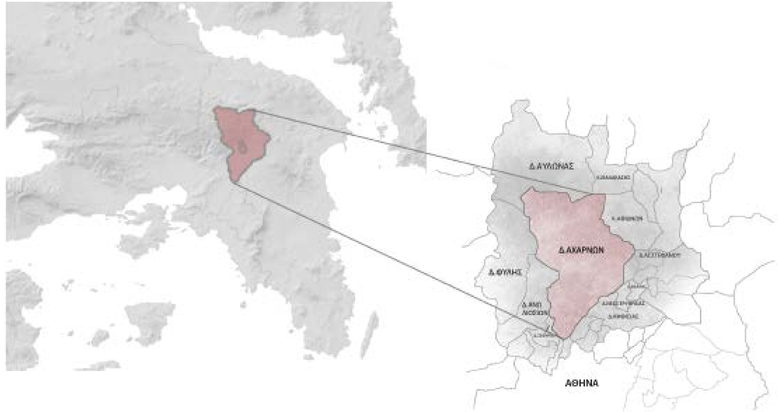
ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ



Ο ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ

_ ιστορική εξέλιξη και στατιστικά στοιχεία
_ φυσικό υπόβαθρο και στατιστικά στοιχεία

_ Οι Αχαρνές



Πληθσμός : 80,121 κάτοικοι

Έκταση : 149.03 τ.χλμ

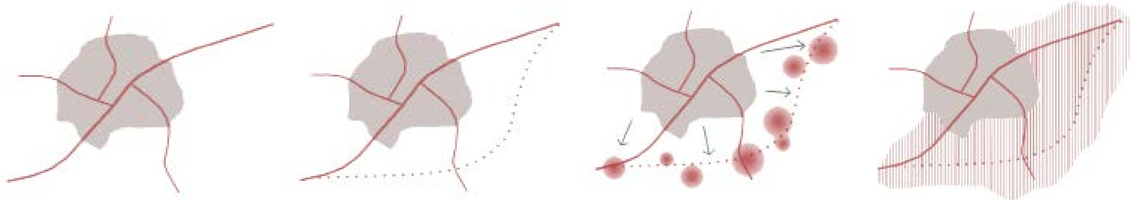
Γεωγραφική θέση : Βόρειο τμήμα Λεκανοπεδίου

Διοικητικά υπάγεται : Νομαρχία Ανατολικής Αττικής

ΡΣΑ : Ανήκει στο Πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας/εντάσσεται στη χωροταξική υποενότητα του Λεκανοπεδίου /αποτελεί ένα από τα 4 δορυφορικά κέντρα της Αττικής

Η ονομασία Αχαρναί πιθανό να προέρχεται από το όνομα κάποιου ήρωα ή από τοπική επωνυμία.
Φαίνεται πολύ λογικό, επίσης, η ονομασία να προκύπτει από τη λέξη αχάρνα και αχάρνις (η) άχαρνος, αχαρνώς (ο), που είναι ένα είδος μεγάλου σχετικά ψαριού, ο γνωστός ροφός. Η εύφορη και παραγωγική πεδιάδα των Αχαρνών μπορεί πολύ καλά να παρομοιαστεί με το παχύ αυτό ψάρι.

Ο Δήμος Αχαρνών αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους δήμους της Αττικής με έκταση περίπου 150.000 στρ. και απέχει περίπου 10 χλμ από τηνΑθήνα. Αναπτύσσεται στους νότιους πρόποδες της Πάρνηθας και οριοθετείται προς Βορρά από το δήμο Αυλώνος και την Κοινότητα Μαλακάσας, Ανατολικά από τις Κοινότητες Αφιδνών (Κιούρκων), Αγ. Στέφανου, Κρυονερίου, Εκάλης και τουςΔήμους Νέας Ερυθραίας, Κηφισιάς και Μεταμόρφωσης, προς Νότο από τους Δήμους Αγίων Αναργύρων και Καματερού και Δυτικά από τους Δήμους Ζεφυρίου, Άνω Λιοσίων και Φυλής. Κατέχει στρατηγική θέση στην Αττική ,στην διασταύρωση των φυσικών γεωμορφολογικών συνδέσεων του λεκανοπεδίου με το Θριάσιο πεδίο και την Βοιωτία. Το βόρειο τμήμα της διοικητικής περιφέρειας του δήμου καταλαμβάνεται από τον ορεινό όγκο της Πάρνηθας και το νότιο τμήμα από τον οικιστικό ιστό της πόλης,δύο στοιχεία που διαμορφώνουν την ταυτότητα του δήμου Αχαρνών.Επίσης,σημαντικό στοιχείο του χαρακτήρα της περιοχής, το οποίο είναι και το ανατολικό όριο της, αποτελεί ο ποταμός Κηφισός, καθώς και τα πολλά σε αριθμό ρέματα που υπάρχουν στην περιοχή, η οποία αποτελεί βασικό αποδέκτη των υδάτων της Πάρνηθας. Το μεγαλύτερο ποσοστό της έκτασης του Δήμου καταλαμβάνεται από δασικές εκτάσεις, λόγω του εθνικού δρυμού της Πάρνηθας,μέρος του οποίου περιλαμβάνεται στα διοικητικά όρια του δήμου.



Προϋφιστάμενη κατάσταση : Η διέλευση των οχημάτων πραγματοποιείται μέσα από τον οικισμό

Ο νέος παρακαμπτήριος παραλαμβάνει πλέον την υπερτοπική κυκλοφορία.Το εσωτερικό του οικισμού αποσυμφορείται

Η πόλη αρχίζει να "ξεχειλίζει" προς τον παρακαμπτήριο

Ο παρακαμπτήριος έχει πλέον μετατραπεί σε αστική οδό

Οι Αχαρνές εμφανίζονται ως συγκροτημένος δήμος από τον 6ο αιώνα π.Χ. Η ύπαρξη του αρχαίου δήμου είναι γνωστή από αρκετές ιστορικές πηγές και επιβεβαιώνεται από ευρήματα, τα σημαντικότερα των οποίων είναι ο Θολωτός Μυκηναϊκός Τάφος στον Κόκκινο Μύλο, ο Τάφος του φιλοσόφου Σοφοκλή στους πρόποδες της Πάρνηθας, η Στήλη με τον όρκο των Αθηναίων εφήβων και το αρχαίο θέατρο του 4ου αιώνα π.Χ. Από τα ρωμαϊκά χρόνια και για μεγάλο χρονικό διάστημα, δεν υπάρχουν πηγές που να αναφέρουν την κατάσταση των Αχαρνών. Αργότερα, κατά τον 15ο - 16ο αιώνα μ.Χ. γίνεται μαζική εγκατάσταση Αρβανιτών σε δύο κύματα, λόγω της μείωσης του πληθυσμού από ληστρικές επιδρομές. Τον προηγούμενο αιώνα, ο πληθυσμός αρχίζει να αυξάνεται ραγδαία, λόγω της εσωτερικής μετανάστευσης, της εγκατάστασης των Ποντίων, των Τσιγγάνων, καθώς και τη μετανάστευση από χώρες του Ανατολικού μπλοκ, Αλβανία και Ασιατικές χώρες.

Οι μόνες συνδέσεις της πόλης με την υπόλοιπη Αθήνα ήταν η Λεωφόρος Αθηνών, Λεωφόρος Δημοκρατίας σήμερα που οδηγούσε στις Τρείς Γέφυρες και η, μικρότερης σημασίας Οδός Φιλαδελφείας που συνέδεε την πόλη με τη Νέα Φιλαδέλφεια.Προς Βορρά υπήρχε η παλιά Εθνική Οδός Χαλκίδας που συνέδεε και τα Ανάκτορα του Τατοΐου με την Αθήνα. Η σιδηροδρομική Γραμμή Λαρίσης του ΣΕΚ είχε ένα μικρό σταθμό στις Αχαρνές και ένα άλλο στη Δεκέλεια όπου και το Στρατιωτικό Αεροδρόμιο Τατοΐου και η Αεροπορική Βάση της Δεκέλειας.Κατά τη δεκαετία του '50 κατασκευάστηκε η Νέα Εθνική Οδός Αθηνών Λαμίας και αρχές της δεκαετίας του '60 η τότε νέα οδός της Πάρνηθας για να συνδέσει τον νέο οικισμό των Μακεδόνων και Θρακών, τις τουριστικές εγκαταστάσεις της Πάρνηθας (Ξενοδοχεία ΞΕΝΙΑ, ΜΟΝΠΑΡΝΕΣ και το αντίστοιχο καζίνο) καθώς επίσης και τις εγκαταστάσεις ραντάρ και τηλεπικοινωνιών.

Νεολιθικά χρόνια

Οι πρώτες ενδείξεις για την ανάπτυξη του αρχαίου δήμου Αχαρνών στην περιοχή

Ανασκαφές τάφων σε πολλά σημεία του δήμου

Γεωμετρικά χρόνια

Κλασικοί χρόνοι

Ο μεγαλύτερος αρχαίος δήμος μετά την Αθήνα,διέθετε μεγάλο αριθμό οπλιτών και ιππέων. Πλήθος ευρημάτων αυτήν την εποχή,όπως νεκροταφεία,τμήματα οδικών δικτύων και ελάχιστα

Σώζονται αρκετά κατάλοιπα τάφων,κατοικιών,αγροτικών εγκαταστάσεων ,λουτρών

Ρωμαϊκά χρόνια

Βυζαντινά χρόνια

Σπουδαία περιοχή από στρατιωτικής άποψης με μια πληθώρα οχυρώσεων,αλλά και μεγάλες αγροικίες

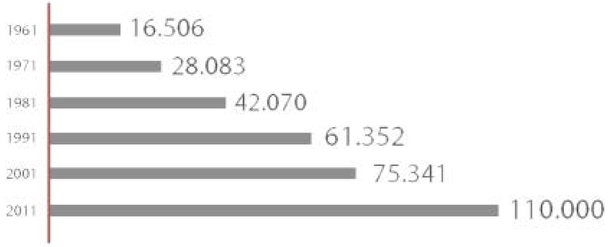
Οι Αχαρνές ήταν το κυριότερο οικιστικό και οικονομικό κέντρο μετά την πόλη της Αθήνας την περίοδο αυτή.

Τουρκοκρατία

20ος-21ος αιώνας

Η πρώτη κοινότητα ιδρύθηκε το 1835 σύμφωνα με Βασιλικό Διάταγμα και συστάθηκε από γηγενείς κατοίκους.Έπειτα,ενισχύθηκε και από Αρβανίτες,Κρητικούς,Βορειοηπειρώτες και άλλους οικονομικούς μετανάστες.

Πληθυσμός Δήμου Αχαρνών
Πηγή : Απογραφή ΕΣΥΕ

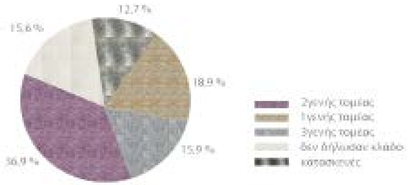


Η παραγωγική δομή στα όρια του Δήμου Αχαρνών στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στη **βιομηχανία – βιοτεχνία.** Η δραστηριότητα του πρωτογενή τομέα στην περιοχή του Δήμου είναι περιορισμένη και τείνει προς εγκατάλειψη, ενώ οι δραστηριότητες του τριτογενή τομέα περιορίζονται στην εξυπηρέτηση των τοπικών αναγκών κα ι της βιομηχανίας. Ο Δήμος Αχαρνών αποτελεί έναν από τους **πόλους εγκατάστασης μονάδων του Β'γενή τομέα παραγωγής** στο Λεκανοπέδιο, αλλά και γενικότερα χρήσεων που συνδέονται με αυτόν (χονδρεμπόριο, αποθήκες). Η υψηλή συγκέντρωση των μεταποιητικών μονάδων οφείλεται στη γεωγραφική θέση του Δήμου και ιδιαίτερα των εκτός σχεδίου εκτάσεων, στη δυνατότητα πρόσβασης στην Αθήνα, τους δυτικούς δήμους της Αττικής και ταβόρεια προάστια, στην εγγύτητα με τοεθνικό δίκτυο που εξασφαλίζει όλα τα πλεονεκτήματα επικοινωνίας με την υπόλοιπη χώρα, στη σχετικά φθηνή γη και στην ανυπαρξία ελέγχου στις χρήσεις γης (το μεγαλύτερο τμήμα των εκτάσεων της μεταποίησης βρίσκεται εκτός σχεδίου πόλεως).

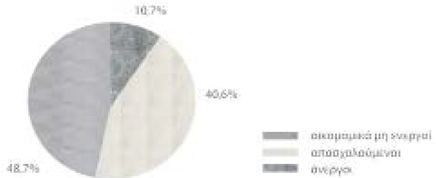
Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός του Δήμου, κατά τη δεκαετία 1981-1991, αυξήθηκε κατά 64,4% ποσοστό υψηλότερο από αυτό που σημειώθηκε στο υπόλοιπο του Ν. Αττικής (46,3%) . Η αύξηση της καταμετρημένης ανεργίας ως ποσοστό του οικονομικά ενεργού πληθυσμού από 8,5% το 1981, φθάνει σε 11,0% το 1991 και δείχνει τη γενικότερη κρίση της αγοράς εργασίας και την αδυναμία της να προσφέρει θέσεις απασχόλησης. Η κατάσταση επιδεινώνεται με τον καταστρεπτικό σεισμό του 1999 που προκάλεσε σημαντικές ζημιές στον παραγωγικό ιστό. Με την αθρόα εισροή των παλιννοστούντων η ανεργία παρουσιάζει εκρηκτικά αυξητικές διαστάσεις με άμεσες συνέπειες στην κοινωνική συμπεριφορά των κατοίκων.

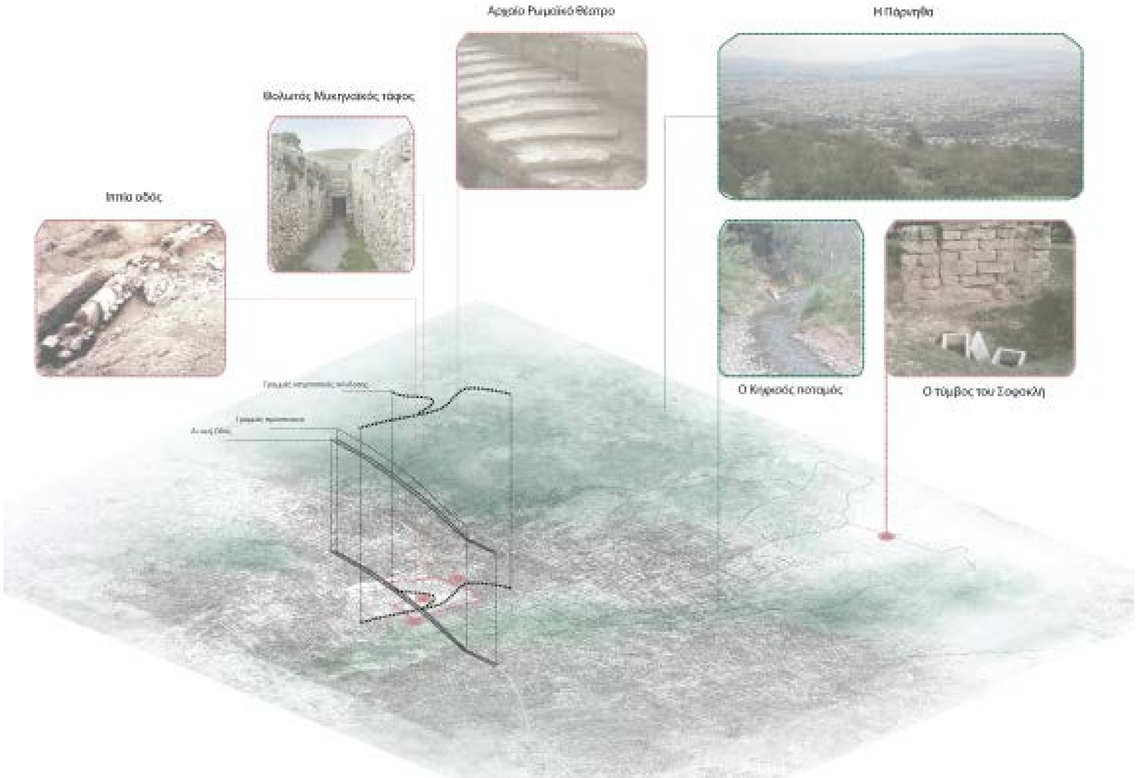
Ο Δήμος Αχαρνών δέχεται πληθυσμό χαμηλών κυρίως οικονομικών στρωμάτων και όπως αναφέρθηκε αποτέλεσε και εξακολουθεί να αποτελεί κέντρο υποδοχής μεγάλου μεταναστευτικού ρεύματος (εσωτερικό, Πόντιοι, παλιννοστούντες από τις πρώην Σοβιετικές Δημοκρατίες, τσιγγάνοι). Η συγκατοίκηση πολλών διαφορετικών πληθυσμιακών ομάδων στα όρια του Δήμου είναι καθοριστικός προσδιοριστικός παράγοντας της κοινωνικής ανάπτυξης της περιοχής.

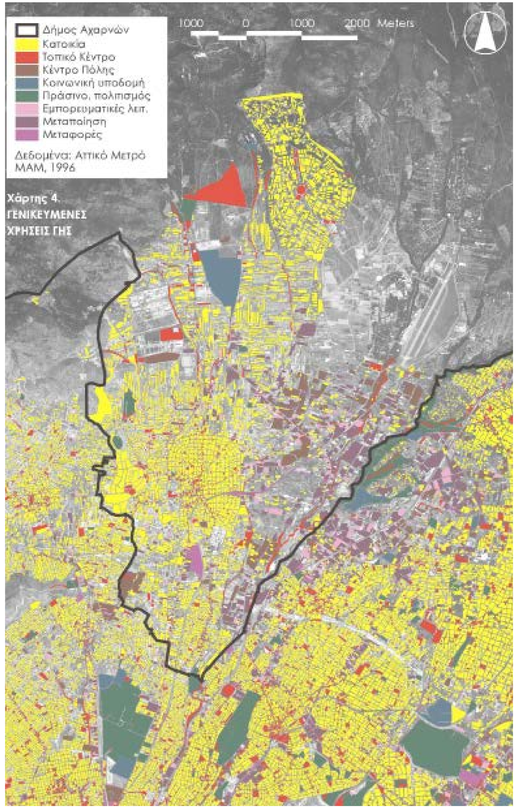
Τομεακή διάρθρωση απασχόλησης πληθυσμού Δήμου Αχαρνών
Πηγή : ΕΣΥΕ



Οικονομικά ενεργός πληθυσμός δήμου Αχαρνών
Πηγή: Απογραφή ΕΣΥΕ







Χάρτης 4.
ΓΕΝΙΚΕΥΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

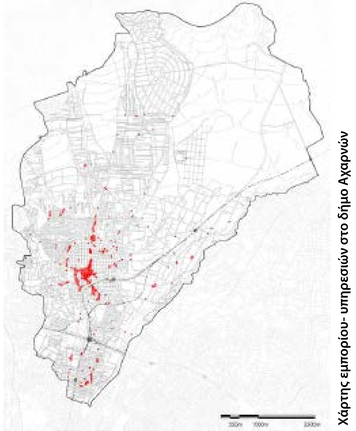
Το μεγαλύτερο ποσοστό της έκτασης του Δήμου καταλαμβάνεται από δασικές εκτάσεις,λόγω του εθνικού δρυμού της Πάρνηθας,μέρος του οποίου περιλαμβάνεται στα διοικητικά όρια του δήμου.Από την ανάλυση του αστικού ιστού προκύπτει ότι η κύρια χρήση γης στο Δήμο Αχαρνών είναι η κατοικία.Οι οικιστικές ενότητες του δήμου χαρακτηρίζονται από ανομοιομορφία που οφείλεται από την μια πλευρά στην κοινωνική συνύπαρξη διαφορετικών πληθυσμιακών ομάδων,οικονομικών στρωμάτων και εθνικοτήτων,και από την άλλη,στην μίξη παραγωγικών δραστηριοτήτων πέραν της κατοικίας που έχουν συγκεκριμένη δομή και οργάνωση στο χώρο Το πολεοδομικό κέντρο είναι το πιο πυκνοδομημένο ενώ ο υπόλοιπος οικιστικός ιστός εμφανίζει προβληματική οργάνωση λόγω αυθαίρετης και εκτός σχεδίου δόμησης.Τα δύο κύριαοικιστικάκέντραείναιοιστορικόςπυκνοδομημένοςαστικόςπλέονιστόςτουκεντρικούΜενιδίου και ο πυρήνας της κοινότητας των Θρακομακεδόνων,στις νότιες παρυφές της Πάρνηθας ,ο οποίος διαθέτει λιγοστές κεντρικές εξυπηρετήσεις και χαμηλής πυκνότητας δόμηση.

Ο δήμος Αχαρνών αποτελεί πόλο εγκατάστασης μονάδων δευτερογενούς τομέα παραγωγής αλλά και χρήσεων που συνδέονται με αυτόν(χονδρεμπόριο,αποθήκες,εκθετ ήρια).Οι μεταποιητικές μονάδες που αποτελούν το πιο δυναμικό παραγωγικό τμήμα αλλά εξαιτίας της διάσπαρτης χωροθέτησης δημιουργεί δυσλειτουργίες στο εσωτερικό του αστικού ιστού.Οι περισσότερες μεταποιητικές δραστηριότητες είναι είναι εκτός σχεδίου και γειτνιάζουν με τον Κηφισό και την Εθνική οδό,ενώ πολλές από τις μονάδες τριτογενούς τομέα βρίσκονται κατά μήκος των Λ.Καραμανλή και Λ.Δεκελείας.Στο εσωτερικό του δήμου υπάρχουνσυγκεντρώσειςβιομηχανιών,βιοτεχνιώνκαιχονδρεμπορίουδιάσπαρτεςστοχώρο.

Υπηρεσίες λιανικού εμπορίου για την εξυπηρέτηση των γειτονιών βρίσκονται στο Παλαιό κέντρο,γεγονόςπουδυσχεραίνειτουςκατοίκουςάλλωνοικιστικώνενοτήτωνπουαναγκάζονται σε καθημερινές μεγάλες μετακινήσεις για την εξασφάλιση των βασικών αναγκών.Ιδιαίτερο πρόβλημα εντοπίζεται στο Ολυμπιακό χωριό που στερείται τοπικών λειτουργιών .

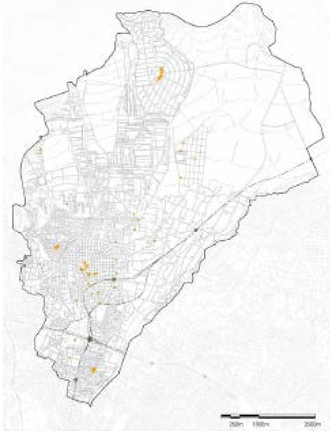
Σημαντική επισήμανση είναι η ύπαρξη υπερτοπικής σημασίας χρήσεων εστίασης-αναψυχής στους πρόποδες της Πάρνηθας και συγκεκριμένα επί της οδού Πάρνηθος που οδηγεί και στο Καζίνο.Αυτή η γραμμική ανάπτυξη πολυχώρων-εστιατορίων παρουσιάζει επεκτατικές διαθέσεις σε βάρος των κατώτερων ορίων του δασικού δρυμού.

Μεγάλες εκτάσεις του δήμου καλύπτονται από ειδικές χρήσεις υπερτοπικής σημασίας (αεροδρόμιο Τατοιου, στρατόπεδα Καποτά –Παπαστράτη-Αμυγδαλέζας, Σχολή Αστυφυλάκων, Εγκαταστάσεις ΕΥΔΑΠ, Σταθμός υψηλής τάσης ΔΕΗ, αποθήκες ΟΤΕ, Κεντρική Ανθαγορά, ΒΙΟΠΑ-ΒΙΠΑ, Ολυμπιακό χωριό, συγκοινωνιακό κέντρο ΣΚΑ, καζίνο Mont Parnes), οι οποίες δυσχεραίνουν την σύνδεση των οικιστικών πυρήνων, δημιουργώντας διακριτές πολεοδομικές ενότητες αστικού ιστού με κύρια χαρακτηριστικά την αραιή και διάσπαρτη αυθαίρετη δόμηση ,άρα και την ασαφή οργάνωση και διαβάθμιση των κεντρικών λειτουργιών.

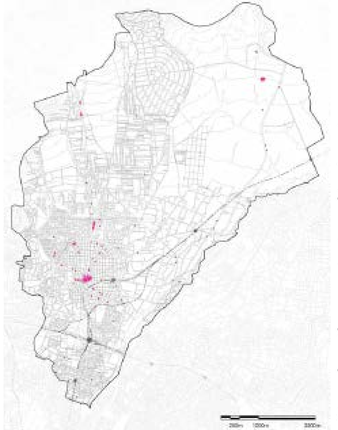


Χάρτης εμπορίου- υπηρεσιών στο δήμο Αχαρνών

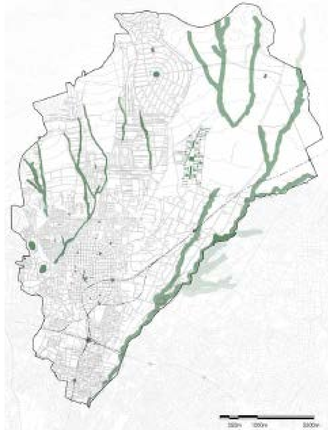
Χάρτης διαδρομών συγκοινωνιακών μέσων στο δήμο Αχαρνών



Χάρτης δημοτικών-κοινοτικών υπηρεσιών στο δήμο Αχαρνών



Χάρτης διασκέδασης-αναψυχής στο δήμο Αχαρνών



Χάρτης δημόσιων ελεύθερων χώρων στο δήμο Αχαρνών

Χάρτης σημείων ενδιαφέροντος στο δήμο Αχαρνών

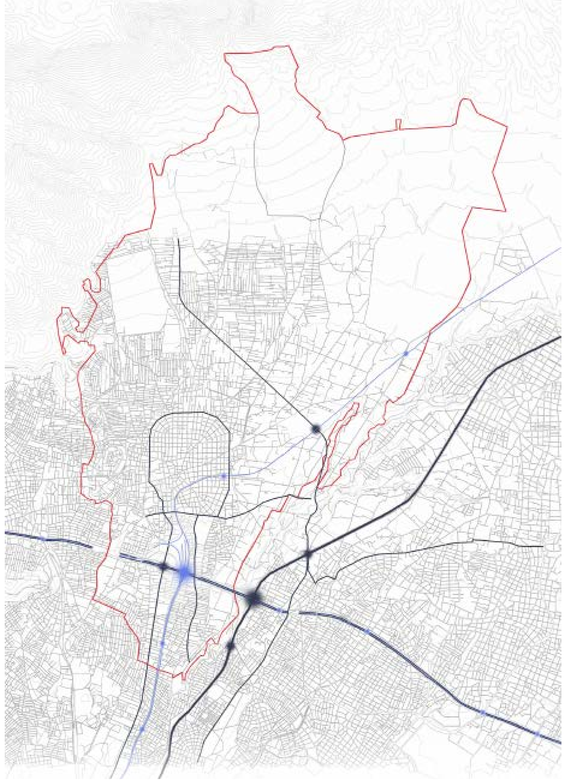
Ήδη από τη δεκαετία του ‘60,ο Δήμος Αχαρνών γνώρισε μια συγκυριακή αστικοποίηση χωρίς σχεδιασμό.Η απουσία κρατικής παρέμβασης στην οικιστική ανάπτυξη και η ελλιπής εφαρμογή των ρυμοτομικών σχεδίων ευνόησε την εμφάνιση φαινομένων,όπως η κατάτμηση και καταπάτηση της γης και η αυθαίρετη δόμηση.Τα πάγια αυτά χαρακτηριστικά της οικιστικής ανάπτυξης στον Δήμο,σε συνδυασμό με τη μεταγενέστερη έντονη πληθυσμιακή αύξηση και την ,χωρίς πρόβλεψη,ενσωμάτωση στον παραγωγικό ιστό βιομηχανικών και βιοτεχνικών λειτουργιών διαμόρφωσαν σε μεγάλο βαθμό την υφιστάμενη κατάσταση του πολεοδομικού ιστού.

Προχωρώντας σε μια αναγνώριση της υφιστάμενης κατάστασης στο Δήμο Αχαρνών με κριτήριο τα κέντρα πόλης,διαπιστώνεται κατ’αρχήν ένας περιορισμένος πολεοδομικός πυρήνας με πυκνό ιστό που περιβάλλεται από διακριτές οικιστικές ενότητες ,οι οποίες διατηρούν χαλαρή έως μηδενική σχέση,τόσο μεταξύ τους όσο και με το κεντρικό Μενίδι.Ο πυρήνας του Δήμου -το κεντρικό Μενίδι- αποτελεί το πιο πυκνοδομημένο τμήμα και συγκεντρώνει στο σύστημα των κεντρικών πλατειών με το μικρό δίκτυο πεζοδρόμων ,τον κύριο όγκο λιανικού εμπορίου,υπηρεσιών και αναψυχής.Αναπτυσσόμενη εμπορική δραστηριότητα-κυριώς χονδρεμπόριο και διοικητικά γραφεία επιχειρήσεων-εμφανίζεται και στα μέτωπα του περιμετρικού δακτυλίου της Αριστοτέλους,με συνέπεια την εμφάνιση περιορισμένων γραμμικών κεντρικοτήτων.

Οι οικιστικές ενότητες εκτός του κεντρικού Μενιδίου,παρά τις μεταξύ τους διαφοροποιήσεις,παρουσιάζουν κάποια κοινά γενικά χαρακτηριστικά : αραιοδομημένες και μη συνεκτικές περιοχές κατοικίας,ασαφής οργάνωση και διαβάθμιση κεντρικών λειτουργιών και εκτός σχεδίου αυθαίρετη και νόμιμη δόμηση δίνουν της εικόνα διάσπαρτης εκτατικής αστικοποίησης.Μικρές εμπορικές χρήσεις και διοικητικές υπηρεσίες βρίσκονται διάσπαρτες στον ιστό,διαμορφώνοντας κατά τόπους ασθενείς κεντρικότητες.Διακριτό χαρακτήρα παρουσιάζουν οι οικιστικές ενότητες των Θρακομακεδόνων,της Βαρυμπόμπης, και του Ολυμπιακού χωριού που έχουν κυρίαρχη χρήση την “αμιγή κατοικία”.

Πέρα από τις παραπάνω κύριες οικιστικές ενότητες στον Δήμο Αχαρνών,εντοπίζονται ορισμένα ειδικά χωρικά χαρακτηριστικά που διατρέχουν περισσότερες από μία χωρικές ενότητες.Συγκεκριμένα,ειδικές χρήσεις υπερτοπικής σημασίας (αεροδρόμιο Τατοϊου,στρατόπεδα,σταθμός υψηλής τάσης ΔΕΗ,γραμμές υψηλές τάσης ΔΕΗ,Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών,ΕΥΔΑΠ,Κεντρική Ανθαγορά Ελλάδας,Σχολές Αστυνομίας,ΒΙΟΠΑ,ΒΙΠΑ,βασικό εθνικό οδικό δίκτυο,αποθήκες ΟΤΕ κλπ) συγκεντρώσεις βιομηχανικών-βιοτεχνικών χρήσεων και στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος πολυδιασπούν το χώρο,δημιουργώντας κενά και ασυνέχειες στον αστικό ιστό.

Χάρτης οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου στο δήμο Αχαρνών



Ο Δήμος Αχαρνών γνώρισε από τη δεκαετία του ‘60 έως τις μέρες μας μια συγκυριακή οικιστική ανάπτυξη χωρίς σχεδιασμό. Το οικιστικό περιβάλλον είναι ανομοιογενές ως προς την ποιότητα και το πρότυπο ανάπτυξης. Υπάρχουν αναμεμειγμένες ανοργάνωτα και χωρίς σχέδιο διάφορες ανθρωπογενείς δραστηριότητες, και συμπεριλαμβάνονται περιοχές με σοβαρά πολεοδομικά προβλήματα.

Η υφιστάμενη εικόνα του Δήμου παραπέμπει στα τυπικά χαρακτηριστικά των περιαστικών ζωνών των μητροπολιτικών συγκροτημάτων στη χώρα μας που διαμορφώνονται υπό την επίδραση των δυνάμεων της αγοράς, των ανεπαρκών δημόσιων επενδύσεων σε υποδομές και της αποτυχίας των κανονιστικών ρυθμίσεων του χωρικού σχεδιασμού. Οι σημαντικότερες ελλείψεις στο επίπεδο της τεχνικής υποδομής παρουσιάζονται στον τομέα των οδικών υποδομών , ενώ η έλλειψη κοινόχρηστων ελεύθερων χώρων, υποδομών υγείας – πρόνοιας, σχολικών κτιρίων, αθλητικών εγκαταστάσεων, πολιτιστικών υποδομών, αποτελούν σημαντικά προβλήματα στο Δήμο. Οι επιπτώσεις του σεισμού οδήγησαν στη ραγδαία επιδείνωση των παραπάνω προβλημάτων.

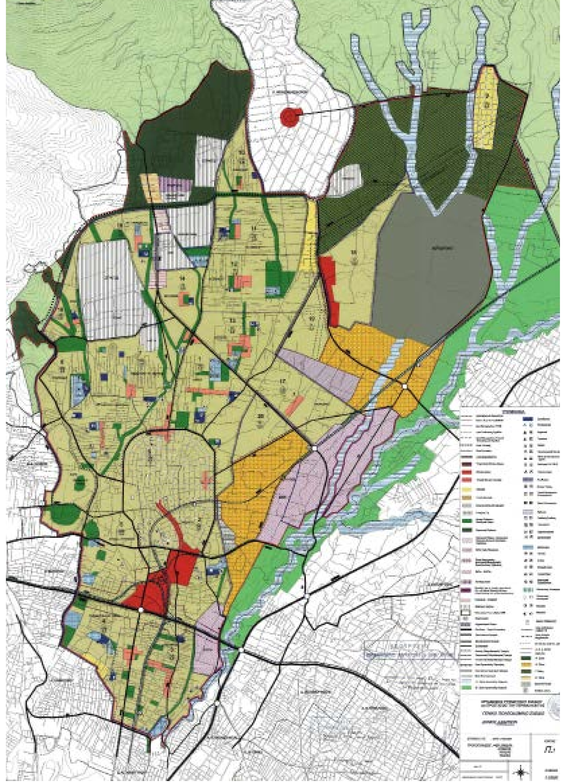
Η περιοχή σήμερα δε διαθέτει μητροπολιτικές οικονομικές δραστηριότητες με την έννοια της ύπαρξης μεγάλων μονάδων ή λειτουργιών. Συνολικά οι διάσπαρτα χωροθετημένες βιομηχανικές δραστηριότητες έχουν υπερτοπική εμβέλεια που σε μεμονωμένες ίσως περιπτώσεις θα μπορούσαν να χαρακτηρισθούν ως μητροπολιτικές.. Η χωροθέτηση των έργων (Ολυμπιακό Χωριό, ενίσχυση της υποδομής των μεταφορών) δημιουργεί αλλαγή στις κεντρικότητες του Δήμου, μεταβάλλει τις υφιστάμενες χωρικές συσχετίσεις στο εσωτερικό του και προκαλεί την αλλαγή του ρόλου του Δήμου σε επίπεδο Λεκανοπεδίου. Ο Δήμος Αχαρνών παύει να είναι ένας περιφερειακός Δήμος και μετατρέπεται σε πύλη της Πρωτεύουσας.

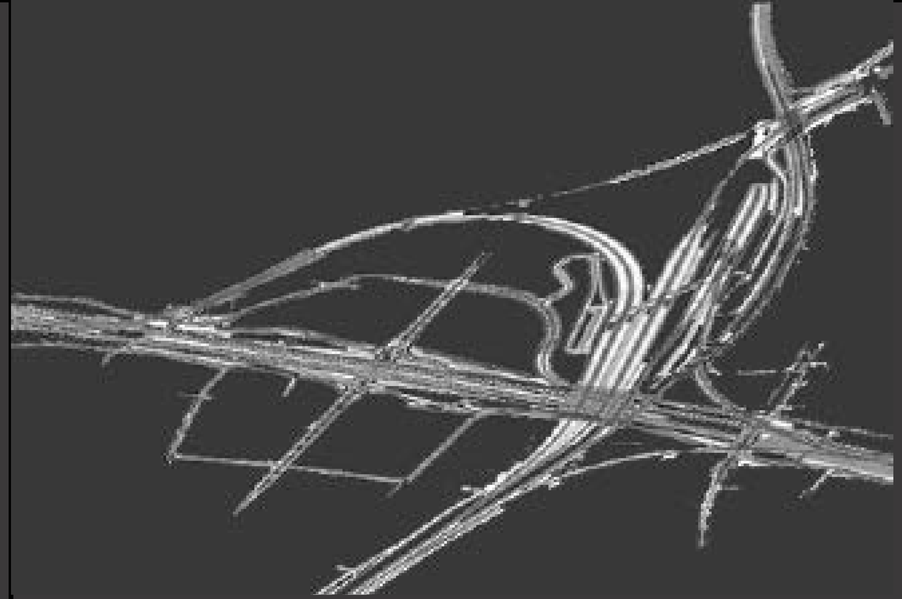
Αυτό το στοιχείο διαμορφώνει ισχυρά πλεονεκτήματα για την περιοχή ως τόπο εγκατάστασης μιας μεγάλης ποικιλίας λειτουργιών. Ταυτόχρονα μεταβάλλεται η σχέση κεντρικών και περιφερειακών οικιστικών ενοτήτων και δημιουργούνται νέες αστικές συγκεντρώσεις.

Το οδικό δίκτυο

Τα κυριότερα προβλήματα κυκλοφορίας αναφέρονται σε βασικούς δρόμους του οδικού δικτύου και πιο συγκεκριμένα στις οδούς Δεκελείας, Φιλαδελφείας και Δημοκρατίας, η οποία παραλαμβάνει μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο λόγω του κόμβου της Αττικής οδού. Το κυκλοφοριακό πρόβλημα του δήμου εντείνει η έλλειψη δημοτικής συγκοινωνίας, η οποία οδηγεί σε μοναδική λύση τη μετακίνηση με Ι.Χ. Ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα είναι η διέλευση βαρέων οχημάτων από περιοχές κατοικίας, αλλά και από κεντρικές περιοχές του δήμου.

Χάρτης οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου στο δήμο Αχαρνών





ΤΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΧΑΡΝΩΝ

_ υπάρχουσα κατάσταση

_ προτινόμενη πρόταση ανάπλασης

Αττική οδός και προαστιακός σιδηρόδρομος

Κέντρο ελέγχου δικτύων του σιδηροδρόμου

Ο σταθμός του **προαστιακόυ** σιδηροδρόμου

Ο σταθμός του **υπεραστικού** σιδηροδρόμου

Το ΣΚΑ προορίζεται να αποτελέσει το μεγαλύτερο σιδηροδρομικό κόμβο σε εθνικό επίπεδο.Ο σχεδιασμός του συνδέεται άμεσα με τη δημιουργία του προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου που συνδέει την πρωτεύουσα με τα γειτονικά αστικά κέντρα,καθώς και με τον εκσυγχρονισμό του υπεραστικού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας.Η χωροθέτηση του έγινε σε θέση κομβική ως προς την δεδομένη υποδομή του σιδηροδρομικού αλλά και του οδικού δικτύου και σε συμφωνία με τον Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών,που ορίζει το δήμο Αχαρνών ως έναν από τους τέσσερις δορυφορικούς πόλους της πρωτεύουσας.Ο σχεδιασμός του έργου περιλαμβάνει την κατασκευή ενός κεντρικού σταθμού μετεπιβίβασης στο χώρο ιδιοκτησίας του Ελληνικού Δημοσίου (πρώην Τελωνείο),την αναβάθμιση υφιστάμενων σιδηροδρομικών διαδρομών και την διάνοιξη νέων που θα συνδέουν το ΣΚΑ με το εθνικό δίκτυο,την ααβάθμιση του τοπικού οδικού δικτύου για την προσπέλασή του και τη δημιουργία τριών νέων τοπικών σιδηροδρομικών σταθμών για τις προαστιακές συνδέσεις.Σημαντικό είναι να επισημανθεί η στενή σχέση που έχει το ΣΚΑ με την Αττική οδό,καθώς αυτή αποτελεί τη βασική οδική του πρόσβαση,ενώ μέσα στον άξονα της έχει τοποθετηθεί η προαστιακή σιδηροδρομική σύνδεση ανατολικής-δυτικής Αττικής που συνδέεται με το ΣΚΑ

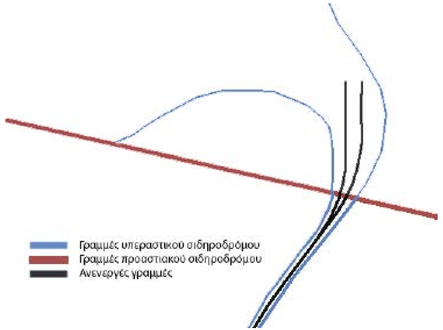
Η υφιστάμενη γραμμή που ξεκινά από τον σταθμό Λαρίσης αναβαθμίζεται σε τετραπλό διάδρομο τον οποίο ακολουθούν όλες οι αμαξοστοιχίες έως το νέο σταθμό του Σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών.Λίγο πριν ο διάδρομος διασταυρωθεί ανισόπεδα με την Αττική οδό και εισέλθει στο ΣΚΑ,εκτρέπεται προς τα ανατολικά μια γραμμή και συνδέεται με τον σιδηροδρομικό διάδρομο στον άξονα της Αττικής οδού προκειμένου να εξυπηρετεί την απευθείας σύνδεση express Αθήνας-αεροδρομίου,σύνδεση που είχε την απόλυτη προτεραιότητα στον προγραμματισμό του έργου.
Οι γραμμές που εξυπηρετούν τις προαστικές όσο και τις υπερτοπικές συνδέσεις προς Πελοπόννησο στρέφονται από το ΣΚΑ προς δυτικά και αφού διασχίσουν την περιοχή του Πύργουθι εισέρχονται στον άξονα της Αττικής οδού. Οι υπεραστικές συνδέσεις προς Β.Ελλάδα στρέφονται μετά το ΣΚΑ ανατολικά και ακολουθούν νέα χάραξη που παρακάμπτει το κέντρο της πόλης και συγκλίνει με την υφιστάμενη χάραξη περίπου στην οδό Καραμανλή.Οι γραμμές που συνδέουν το νέο αυτό διάδρομο με τον διάδρομο της Πελοποννήσου επιτρέπουν την απευθείας υπεραστική ή προαστιακή σύνδεση Β.Ελλάδας - Πελοποννήσου .

Οι προαστιακές συνδέσεις προς Β. Αττική ακολουθούν την υφιστάμενη χάραξη η οποία ανακατασκευάζεται σε χαμηλότερη στάθμη.Δημιουργείται ένας νέος σταθμός στο ύψος της οδού Φιλαδελφείας και ένας δεύτερος στο ύψος της οδού Καραμανλή,ενώ ο υφιστάμενος σταθμός Αχαρνών καταργείται.Η ταπείνωση της υφιστάμενης γραμμής από το ΣΚΑ έως την οδό Αριστοτέλους αποτελεί μια σημαντική προοπτική για την ανάπλαση του κέντρου της πόλης το οποίο μέχρι σήμερα διχοτομεί.Τέλος,ανατολικά του ΣΚΑ διαμορφώνεται ένας διάδρομος παλινδρόμησης που εισέρχεται στην Αττική οδό και εξυπηρετεί εκείνες τις συνδέσεις προς το αεροδρόμιο που σταθμεύουν και στο ΣΚΑ.
Το δίκτυο ολοκληρώνει η απευθείας σύνδεση Μεσογείων-Θριασίου με πρόβλεψη στάσης νότια του ΣΚΑ,επί της Αττικής οδού,της οποίας την χάραξη ακολουθεί.

Έτσι αναλυτικά θα πραγματοποιούνται οι εξής συνδέσεις :

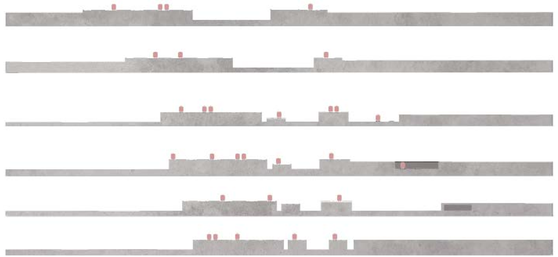
Π1 προαστιακή σύνδεση Πειραιά-Αθήνας-Αχαρνών-Αγίου Στεφάνου
Π2 προαστιακό τρένο Μεσογείων
Π3 προαστιακοό τρένο Πειραιά-Αθήνας-Β.Αττικής-Χαλκίδας-Θήβας
Π4 προαστιακό τρένο Πειραιά-Αθήνας-Κορίνθου-Λουτρακίου
Π5 προαστιακό τρένο Δ.Αττικής : Πειραιά-Αθήνας-Ελευσίνας/Μεγάρων
Π6 προαστιακό τρένο Κορίνθου-ΣΚΑ-Χαλκίδας
Π7 προαστιακό τρένο Μεσόγεια-Θριάσιο-Μεγαρίδα
Υ1 υπεραστικό επιβατικό Πειραιά-Αθήνας-Θεσσαλονίκης-Β.Ελλάδας
Υ2 υπεραστικό επιβατικό Πειραιά-Αθήνας-Πελοποννήσου
Υ3 υπεραστικό επιβατικό Θεσσαλονίκης -ΣΚΑ-Πάτρας
Ε1/Ε2/Ε3 εμπορικές που διελαύνουν χωρίς να σταθμεύουν ή παρακάμπτουν το ΣΚΑ

Από τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι η σύνδεση των Αχαρνών τόσο με το κέντρο
της Αθήνας όσο και με πολλές άλλες πόλεις της χώρας θα είναι προνομιακή,καθιστώντας
την περιοχή ελκυστικότερη,τόσο ως περιοχή κατοικίας όσο και ως επιχειρηματικό ή παραγωγικό κέντρο.



Η περιοχή που οριοθετείται στον διπλανό χάρτη αποτελεί περιοχή ΖΕΑ (Ζώνη Ελεγχόμενης Ανάπτυξης).
Ειδικότερα στις ΖΕΑ που καθορίζονται κοντά σε μεγάλα συγκοινωνιακά έργα επιτρέπεται από τη δημοσίευση των προεδρικών διαταμάτων στην εφημερίδα της κυβέρνησης,η αναγκαστική απαλλοτρίωση λόγω δημόσιας ωφελείας,των ακινήτων που εμπίπτουν στη ΖΕΑ,για τη δημιουργία ειδικών έργων και εγκαταστάσεων τα οποία απαιτούνται για την καλύτερη και αποδοτικότερη εκμετάλλευση και λειτουργία των συγκοινωνιακών αυτών έργων και την επίτευξη των σκοπών που επιδιώκονται με αυτά,καθώς και των ακινήτων για τη δημιουργία περιαστικού πρασίνου.

Τομές εγκάρσια στις σιδηροδρομικές γραμμές



Το οδικό δίκτυο γύρω από την περιοχή του Σ.Κ.Α

Η λεωφόρος Δημοκρατίας (ή Αθηνών). Η οδός αυτή είναι η βασική είσοδος της πόλης από την Αττική οδό και από αυτήν γίνεται η βασική είσοδος στο συγκρότημα του ΣΚΑ.

Η οδός Αφροδίτης που επίσης διανοίγεται μέσα στο Πύργουθι διασταυρώνεται με τη Λεωφόρο Δημοκρατίας και αφου διασχίσει ανισόπεδα τις σιδηροδρομικές γραμμές,φτάνει στενεύοντας ως την οδό Μπόσδα.Η διάνοιξή της δημιουργεί τη δυνατότητα αξιοποιήσης του βόρειο τμήματος του ΣΚΑ,του οποίου αποτελεί τη βασική οδική πρόσβαση.

Η οδός Κωνσταντινουπόλεως.Όπως αναφέρει η δεύτερη φάση του έργου όταν αυτό ολοκληρωθεί ,η μετατόπιση των υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών δυτικότερα μέσα στο χώρο του ΣΚΑ,για το διάστημα από την Αττική οδό μέχρι την οδό Μπόσδα,γίνεται ένας φαρδύς δρόμος στο ανατολικό όριο του ΣΚΑ,από όπου προβλέπεται κυρίως η είσοδος στους χώρους στάθμευσης.

Ο βόρειος παράπλευρος της Αττικής οδού αποτελεί το νότιο όριο του ΣΚΑ και ολοκληρώνει το δακτύλιο που δημιουργείται γύρω από το συγκρότημα.

Η οδός Μπόσδα διασταυρώνεται ανισόπεδα με τις σιδηροδρομικές γραμμές και έτσι γίνεται βασική εγκάρσια σύνδεση των δύο βασικών παράλληλων προς τις γραμμές αρτηριών,της Φιλαδελφείας και της Αχαρνών.Αποτελεί τον βασικό άξονα προσπέλασης του ΣΚΑ από το κεντρικό Μενίδι και τις υπόλοιπες περιοχές βορειοανατολικά του Μενιδίου και συνδέεται ανατολικά με την Τατοϊου και δυτικά με βασική αρτηρία των άνω Λιοσίων.

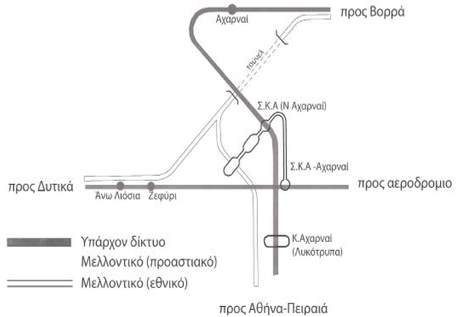
Η οδός Φιλαδελφείας συνδέεται με το ΣΚΑ με εγκάρσιους δρόμους διοχετεύοντας την κίνηση στην οδό Κωνσταντινουπόλεως.Αποτελεί μια σημαντική οδική αρτηρία για το κέντρο του Μενιδίου,και συνδέει την περιοχή του ΣΚΑ με το δημοτικό κέντρο και το δημαρχείο των Αχαρνών.

Οι χρήσεις γης γύρω από την περιοχή του Σ.Κ.Α

Οιοικιστικέςενότητεςπουγειτνιάζουνμετηνπεριοχήτου Σ.Κ.Α,παράτις μεταξύ τους διαφοροποιήσεις,παρουσιάζουν κάποια κοινά γενικάχαρακτηριστικά: αραιοδομημένες καιμη συνεκτικές περιοχές κατοικίας,ασαφής οργάνωση καιεκτός σχεδίου αυθαίρετη καινόμιμη δόμηση δίνουν της εικόνα διάσπαρτης εκτατικής αστικοποίησης. **Μικρές εμπορικές χρήσεις και αποθήκες** ολοκληρώνουν την εικόνα που παρουσιάζουν τα μέτωπα της οδού Φιλαδελφείας,της βασικής οδικής αρτηρίας που συνδέει την περιοχή του Σ.Κ.Α με το δημοτικό κέντρο του Μενιδίου ,αλλά και με το κέντρο της Αθήνας.

Φωτογραφίες από τα μέτωπα της οδού Φιλαδελφείας

Προτινόμενη πρόταση ανάπλασης

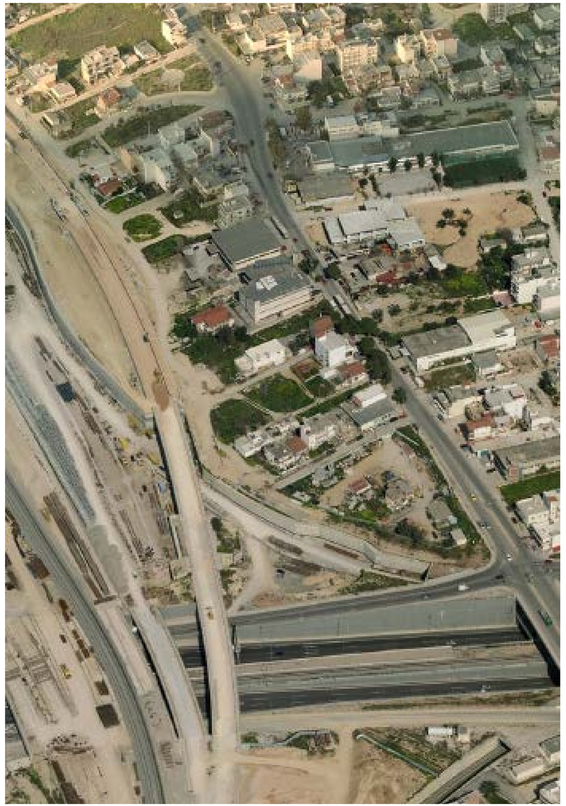


Στο συγκρότημα του ΣΚΑ προτείνονται από τη μελέτη οι παρακάτω χρήσεις :

- σταθμοί και εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς και ταξί
- ξενοδοχείο
- εστιατόρια και αναψυκτήρια
- εμπορικά καταστήματα
- γραφεία,τράπεζες,ασφάλειες
- χώροι στάθμευσης
- πρατήρια βενζίνης
- εγκαταστάσεις ΔΕΗ,ΟΤΕ
- πράσινο
- αφετηρίες λεωφορείων

Η επιλογή των λειτουργιών αυτών έγινε στα πλαίσια της γενικής πρόθεσης να αποτελέσει το ΣΚΑ έναν πόλο ανάπτυξης του τριτογενούς τομέα που θα ενεργοποιήσει τη λειτουργία του,χαρακτηρισμένου από το Ρυθμιστικό Σχέδιο,υπερτοπικού κέντρου πόλης στο παρακείμενο στρατόπεδο και γενικότερα να τονώσει την επιχειρηματική αλλά και την παραγωγική δραστηριότητα στην περιοχή.

ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ



Λόγοι επιλογής της συγκεκριμένης περιοχής :

- Γειτνίαση με τις γραμμες του υπεραστικου τρενου / Άμεση σύνδεση με το προαστιακό τρένο

- Κοντινή απόσταση από το κέντρο του Μενιδίου , και άμεση οδική σύνδεση μέσω της οδού Φιλαδελφείας

- Καλή οδική πρόσβαση
- Σχετικά άμεση προσβασιμότητα με άλλα ΜΜΜ

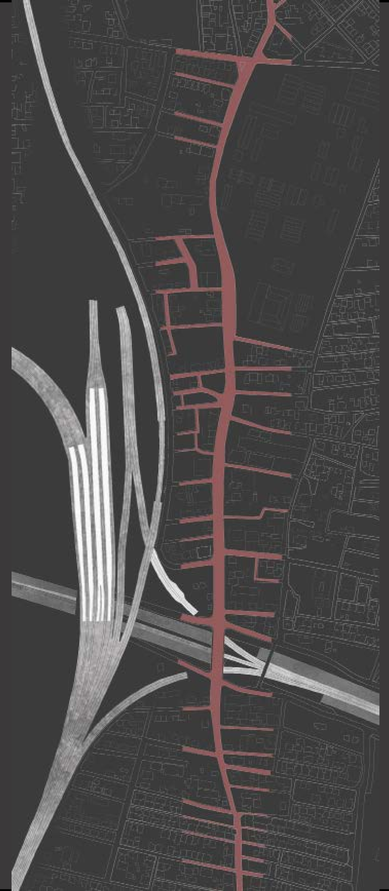
Αεροφωτογραφία από την περιοχή μελέτης
Φωτογραφίες από τον επιλεγμένο χώρο τοποθέτησης του σταθμού

Το ζητούμενο στην επιλογή της περιοχής- "οικοπέδου" ήταν από την αρχή να εξασφαλίζει στο κτίριο του σταθμού μια θέση μέσα στην ευρύτερη περιοχή του Σ.Κ.Α που να εξασφαλίζει την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των επιβατών και γενικά των χρηστών του κτιρίου.
Για αυτή τη συνθήκη βασική προϋπόθεση υπήρξε η επιλεγμένη περιοχή να γετνιάζει με τις σιδηροδρομικές γραμμές του υπεραστικού τρένου και να πλησιάζει όσο το δυνατόν περισσότερο τις γραμμές του προαστιακού.

Ακόμη, σημαντικό θεωρήθηκε η περιοχή να είναι εύκολα προσβάσιμη τόσο οδικά όσο και από τους πεζούς για να εξασφαλίζεται η γρήγορη και εύκολη είσοδος στον ευρύτερο χώρο του σιδηροδρομικού σταθμού.

Στοπαραπάνωκριτήριοέρχεταιναπροστεθεί και η ανάγκη ο σταθμός τους τρένου να βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από το κέντρο της πόλης ,καθώς είναι ένα από τα πλεονεκτήματα του τρένου ως μέσο μεταφοράς να συνδέει κέντρα πόλεων. Επίσης,με αυτόν τον τρόπο διευκολύνεται πολύ η διοχέτευση της ροής του επιβατικού κοινού τόσο στο δήμο των Αχαρνών,όσο και στην ίδια την πρωτεύουσα γενικά.

Τέλος, αναγκαίο κρίθηκε και το γεγονός ο σταθμός να βρίσκεται σε μια άμεση σχέση με στάσεις/σταθμούς όσο το δυνατόν περισσότερων μέσων μαζικής μεταφοράς ,ώστε να εξασφαλίζεται μια βασική συνθήκη των σύγχρονων μεταφορών ,που είναι οι **συνδυασμένες μεταφορές.**



ΣΧΕΔΙΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ

_ προτινόμενες πολεοδομικές παρεμβάσεις

_ master plan

Ανάλυση της οδού Φιλαδελφείας

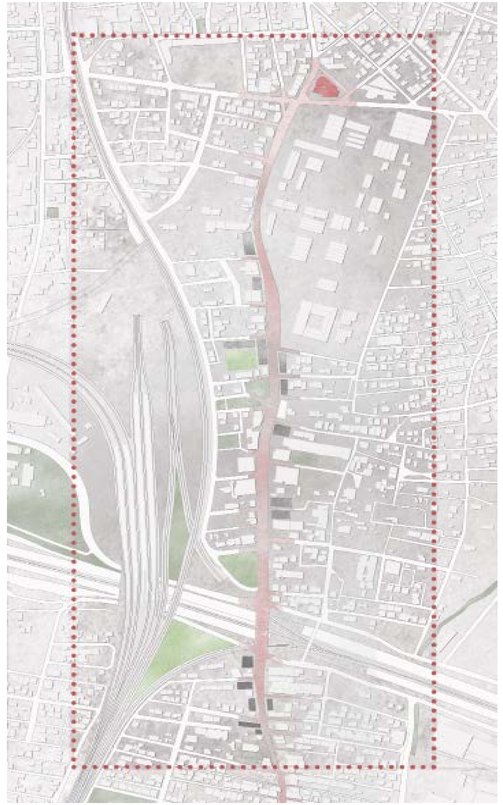
Οι σύγχρονοι σιδηροδρομικοί σταθμοί έχουν πλέον εξελιχθεί σε **πολυλειτουργικά κέντρα** επιχειρήσεων,αναψυχής και εμπορίου.
Οι λειτουργίες αυτές προσπαθούν να συνδυαστούν με την πρωταρχική λειτουργία του σταθμού, αυτή του συγκοινωνιακού κόμβου και να αποτελέσουν **μαγνήτες οικονομικών δραστηριοτήτων.**

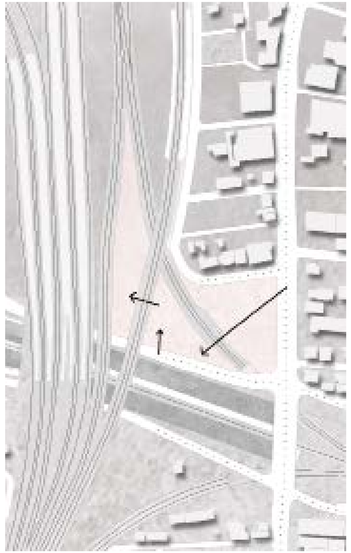
Στα πλαίσια αυτής της παρατήρησης και στην προσπάθεια να δοθεί μια ολοκληρωμένη λύση και πρόταση για την παρούσα διπλωματική εργασία, λήφθηκαν υπ' όψιν πιθανά μελλοντικά σενάρια ανάπτυξης που θα μπορούσαν να λάβουν χώρα στην εν λόγω περιοχή. Ένα από αυτά και αυτό που προτείνεται και ως πιθανή εξέλιξη του ευρύτερου σχεδιασμού παρουσιάζεται στον χάρτη δίπλα.

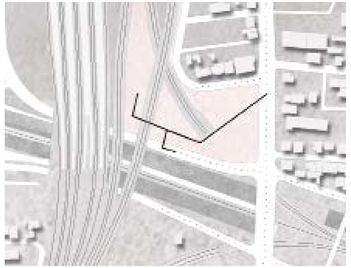
Σύμφωνα λοιπόν με το προτινόμενο σενάριο, η οδός Φιλαδελφείας θα μπορούσε να μετατραπει σταδιακά σε έναν κεντρικό εμπορικό δρόμο για το Μενίδι που να συγκεντρώνει δραστηριότητες βιοτεχνίας εμπορίου και αναψυχής . Αυτές οι δρασητριότητες θα μπορούσαν να τονώσουν τον χαρακτήρα μιας τόσο κεντρικής οδικής αρτηρίας και να αναβαθμίσει την εικόνα του δημοτικού κέντρου των Αχαρνών και την ίδια την περιοχή του Σ.Κ.Α.

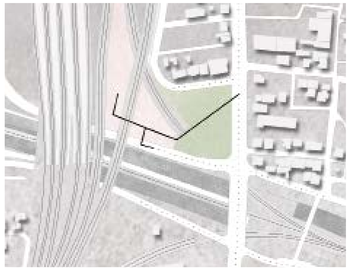
Έτσι,**στο χάρτη αριστερά** εντοπίζονται ορισμένα αστικά κενά κατά μήκος της οδού Φιλαδελφείας ,που θα μπορούσαν να αποτελέσουν χώρους δημιουργίας των χρήσεων που προαναφέρθηκαν και να δημιουργήσουν έτσι μια πιο συνεκτική εικόνα στον δρόμο αυτό και να του προσδώσουν έναν χαρακτήρα (εμπορικό εν προκειμένω).

Στο χάρτη δεξιά,επιχειρείται μια πιο σχεδιασμένη εικόνα(χωρίς όμως αυτή να αποτελεί ουσιαστική πρόταση) για το πως θα μπορούσε να αποδοθεί όλο αυτό το σενάριο που αναλύεται.





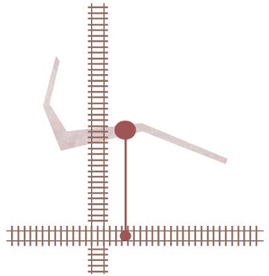




Δημιουργία **πράσινου χώρου** τόσο για τους χρήστες του σταθμού,όσο και για τους κατοίκους.

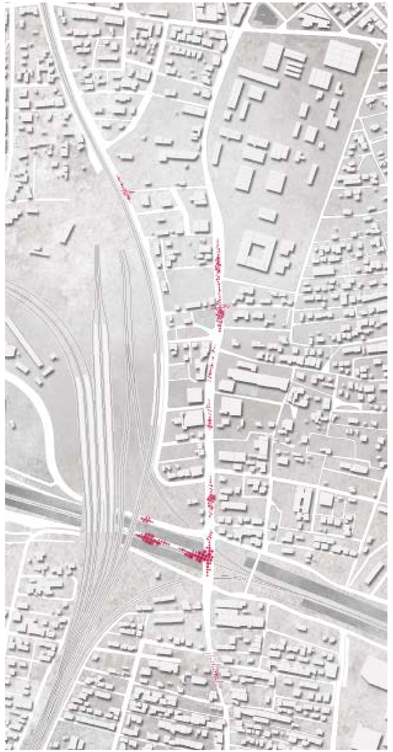
Προσπάθεια **οριοθέτησης του χάους** που προκαλείται από τις πολλές σιδηροδρομικές γραμμές

Εξυγίανση των **σκληρών ορίων** που αυτές δημιουργούν και προσπάθεια ενοποίησης των επιλεγμένων **ελλειμματικών χώρων**.

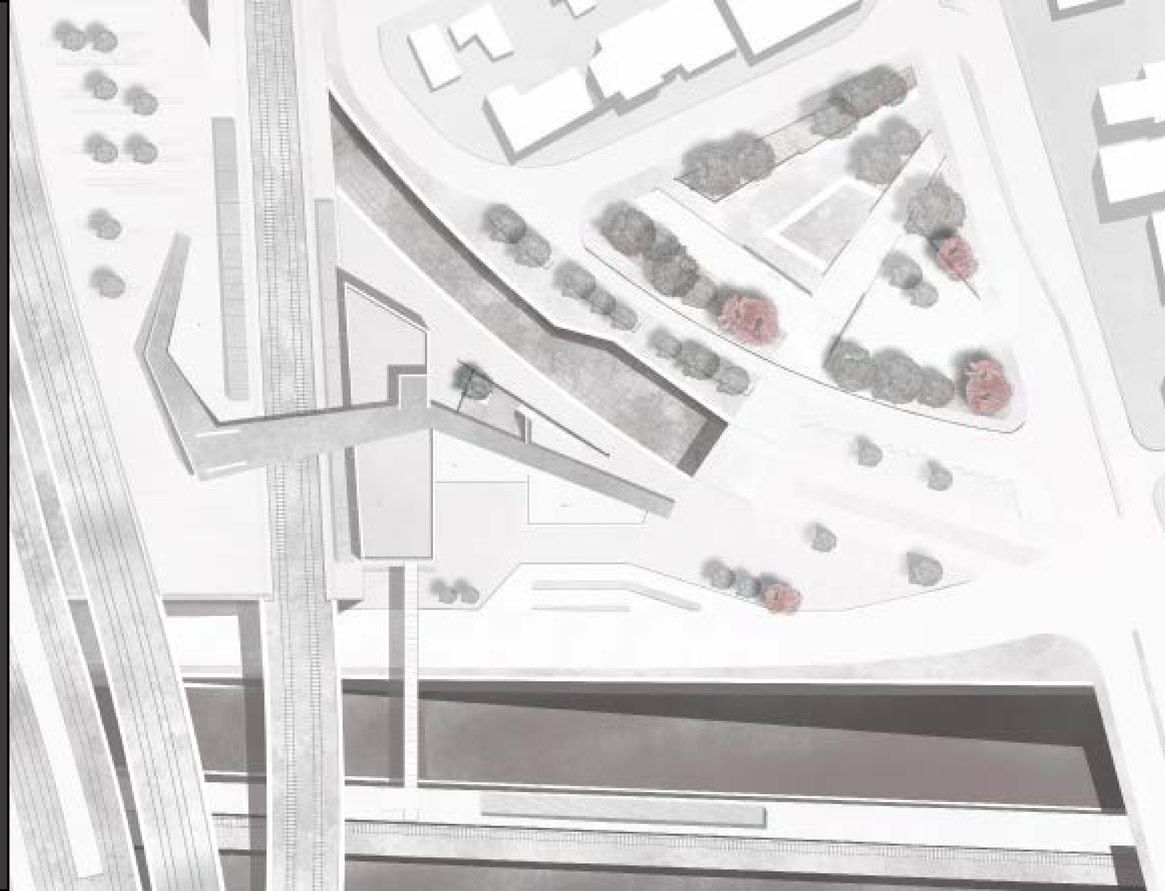


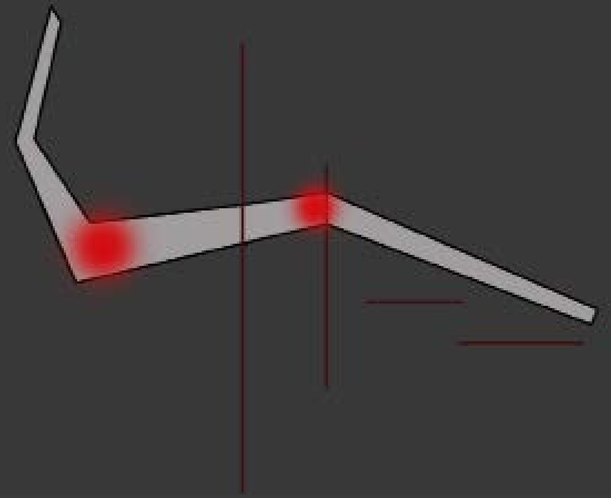
Προσπάθεια **ενοποίησης των δύο σταθμών** (του προαστιακού και υπεραστικού τρένου) για τη δημιουργία ενός πραγματικού **σιδηροδρομικού κόμβου.**

Διαγραμματικός χάρτης με τις πιθανές ροές κινήσεων των χρηστών



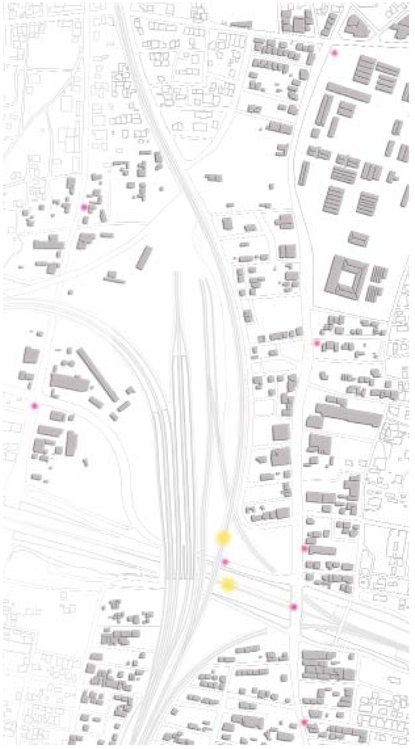
ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ ΤΕΛΙΚΗΣ ΙΔΕΑΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1/500



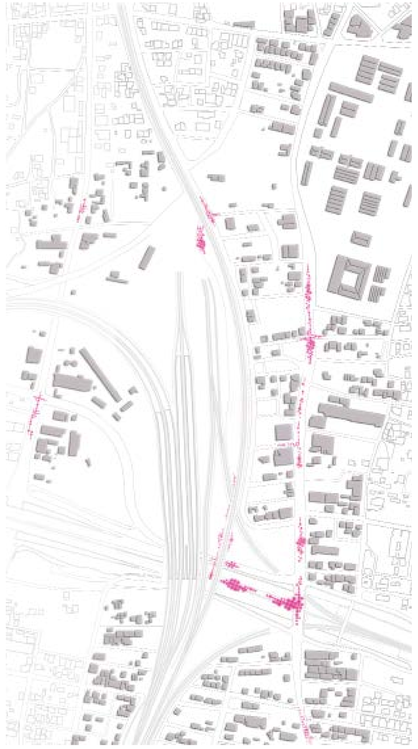


ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΣΥΝΘΕΤΙΚΗ ΙΔΕΑ

Διαγραμματικός χάρτης με τις στάσεις των ΜΜΜ στην περιοχή



Διαγραμματικός χάρτης με τις ροές κινήσεων των χρηστών των ΜΜΜ

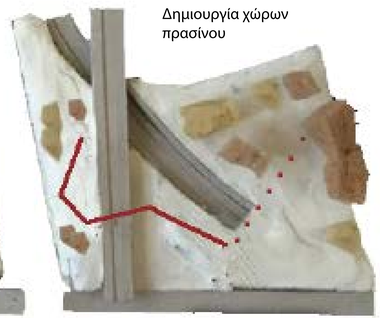


Για να ξεκινήσει η συνθετική διαδικασία του κτιρίου του σταθμού,μελετήθηκαν οι ροές κινήσεων που εμφανίζονται στην περιοχή με βάση το πως χρησιμοποιούνται τα μέσα μαζικής μεταφοράς .Για έναν σιδηροδρομικό σταθμό ,η κίνηση και κινητικότητα είναι χαρακτηριστικές έννοιες και συνθήκες που θα πρέπει να ικανοποιούνται.

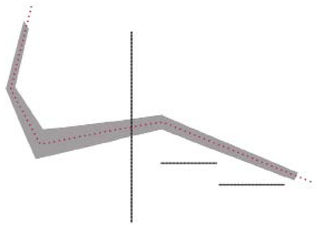
Έτσι,η συνθετική διαδικασία εστιάζει στον τρόπο που θα μπορέσει να διαχειριστεί σωστά όλη αυτή την **κινητικότητα** και να την διοχετεύσει τόσο στο κτίριο του σταθμού,στην ευρύτερη περιοχή του και στον χώρο των αποβαθρών.

Οργανωτικό στοιχείο λοιπόν είναι μια πορεία κίνησης (όπως φαίνεται στα διαγράμματα δεξιά) που ξεκινά από τον χώρο γύρω από τον σταθμό ,αφού έχει συλλέξει πλήθος χρηστών μέσα από τον χώρο πρασίνου που δημιουργείται στην περιοχή.Στη συνέχεια, αυτή η πορεία εμφανίζει ελαφρά κλίση ώστε σταδιακά να ανυψωθεί και να περάσει πάνω από τις σιδηροτροχιές,ώστε να ξανακατηφορίσει λίγο αργότερα και να καταλήξει στο επίπεδο των αποβαθρών.Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζεται και η **γεφύρωση** των δύο σιδηροδρομικών γραμμών,και η είσοδος στον κύριο χώρο του σταθμού.

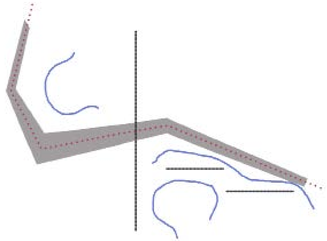
Διαγραμματικά μακετάκια με την πορεία της συνθετικής διαδικασίας



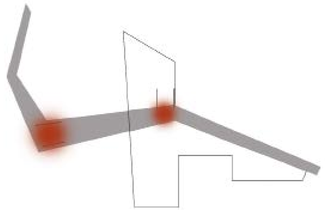
Πορεία διαχείρισης και διοχέτευσης ροών



Διάγραμμα κινήσεων



Ροή και κόμβος



ΚΤΙΡΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

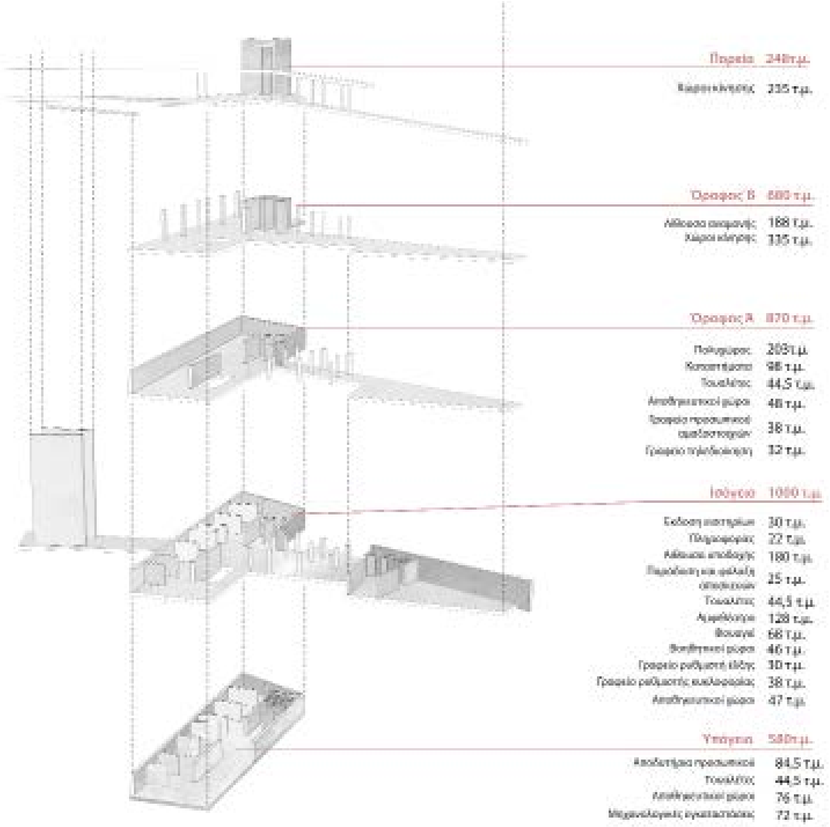
Αυτή η στάθμη αποτελεί την βασική πορεία κίνησης του σταθμού ,που μεταφέρει το επιβατικό κοινό από το ισόγειο στις αποβάθρες των τρένων.

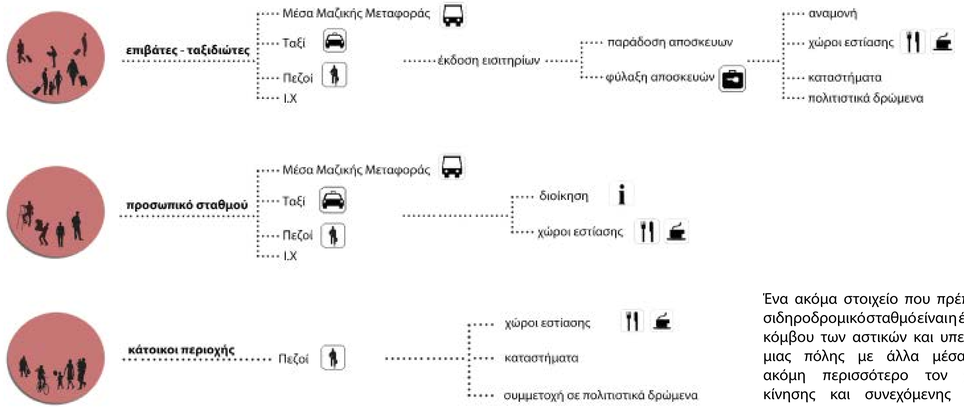
Η **δεύτερη στάθμη** αποτελεί κυρίως τον μεταβατικό χώρο των επιβατών από τις αποβάθρες στο κτίριο.Ταυτόχρονα,σε αυτόν τον χώρο συναντάμε και την αίθουσα αναμονής του σταθμού,μαζί με ένα cafe.

Η **πρώτη στάθμη** διαθέτει μια σειρά από μικροκαταστήματα,όπως internet cafe,βιβλιοπωλείο,ψιλικατζίδικο και ανθοπωλείο.Επίσης , διατίθεται και ένα πολυχώρος για τη φιλοξενία παροδικών εκθέσεων,και bazaar.

Το **ισόγειο** του κτιρίου φιλοξενεί όλες τις διοικητικές υπηρεσίες που αφορούν στον σταθμό,καθώς και χώροι έκδοσης εισιτηρίων,φύλαξης αποσκευών και πληροφοριών. Ακόμη το ισόγειο διαθέτει και μια μικρή αίθουσα αμφιθέατρου για διάφορες εκδηλώσεις και διαλέξεις.

Στο **υπόγειο** βρίσκονται όλοι οι βοηθητικοί χώροι του κτιρίου,μαζί με αποθηκευτικούς χώρους και τα αποδητήρια του προσωπικού του σταθμού.





Ένα ακόμα στοιχείο που πρέπει να χαρακτηρίζει έναν σιδηροδρομικό σταθμό είναι η έννοια του συγκοινωνιακού κόμβου των αστικών και υπεραστικών μετακινήσεων μιας πόλης με άλλα μέσα μεταφοράς,εντείνοντας ακόμη περισσότερο τον χαρακτήρα διαμπερούς κίνησης και συνεχόμενης ροής μέσα σε αυτόν.

Ο σύγχρονος σιδηροδρομικός σταθμός είναι ένα μέρος που χρησιμοποείται από ένα **ετερόκλητο πλήθος ανθρώπων**.Είναι ένας χώρος όπου οι πορείες τουριστών,κατοίκων,εμπόρων,οδηγών,και επισκεπτών διασταυρώνται,με τον καθένα να ζει στον δικό του ρυθμό και να διαδραματίζει ένα ιδιαίτερο ρόλο.Ανάγεται σε **μικρογραφία μιας πόλης** και συγκεντρώνει πολλές από τις λειτουργίες,τα προβλήματα και τα πλεονεκτήματα του αστικού συνόλου.

Η ροή ενός μεγάλου πλήθους κόσμου καθημερινά στους σταθμούς,τους προσδίδει τα χαρακτηριστικά μια μεγάλης «αστικής πλατείας»,και αποτελεί συνάμα ένα εργαλείο οικονομικού,κοινωνικού και πολιτιστικού συγκεντρωτισμού.Οι σημερινοί σταθμοί δεν είναι απλά ένας χώρος αναμονής του ταξιδιώτη.Αποτελούν κόμβους κοινωνικής ζωής,καθώς εκτός της βασικής τους λειτουργίας-τη στάση και τη μετακίνηση του επιβατικού κοινού-ενσωματώνουν και πολλές χρήσεις οικονομικού και πολιτιστικού χαρακτήρα.

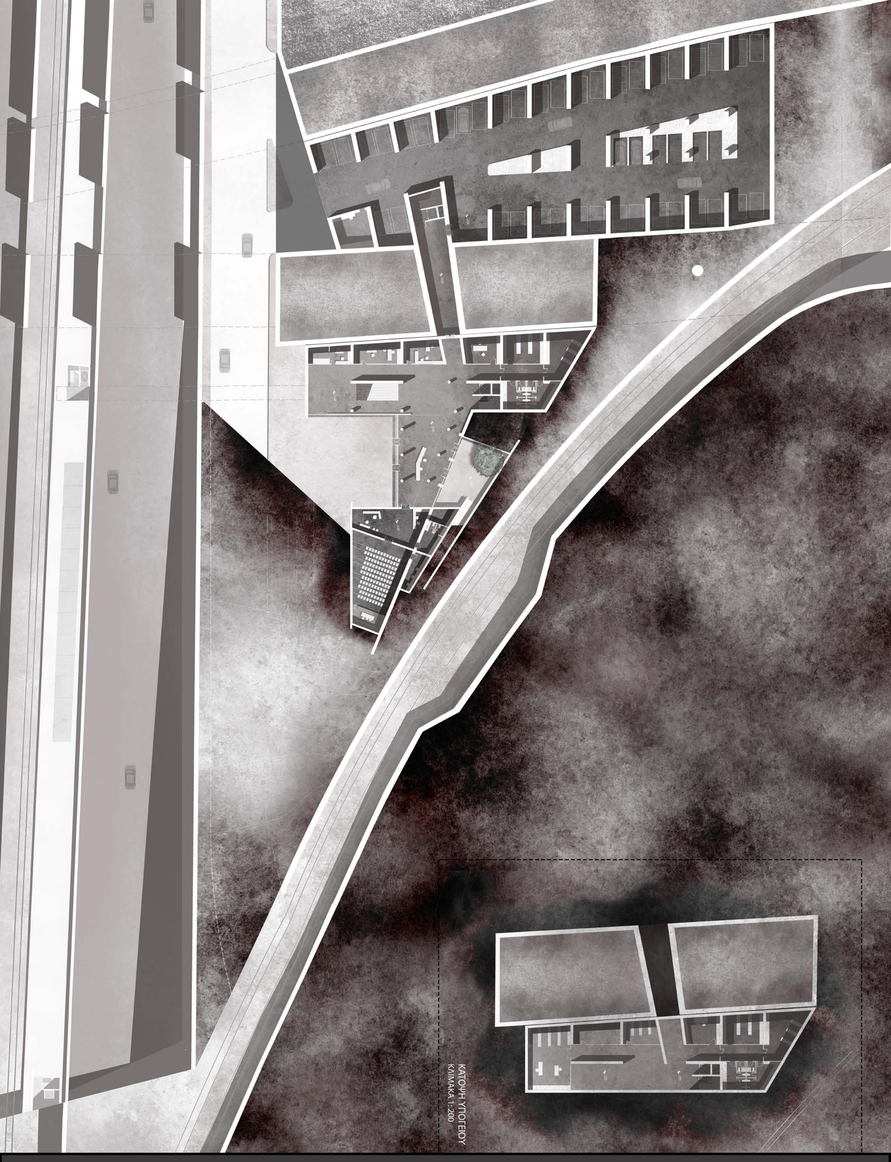
Έτσι,στο βασικό κτίριο του σταθμού προστίθενται χρήσεις,εμπορικών καταστημάτων,τραπεζών, ακόμα και ταχυδρομείων.Η αίθουσα αναμονής συνδυάζεται με εστιατόρια και καφετέρειες καιάλλα μικρά καταστήματα,ενώ στους ορόφους στεγάζονται γραφεία και διοικητικές υπηρεσίες.

Η αρχιτεκτονική της ***αναμονής***

ΣΧΕΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

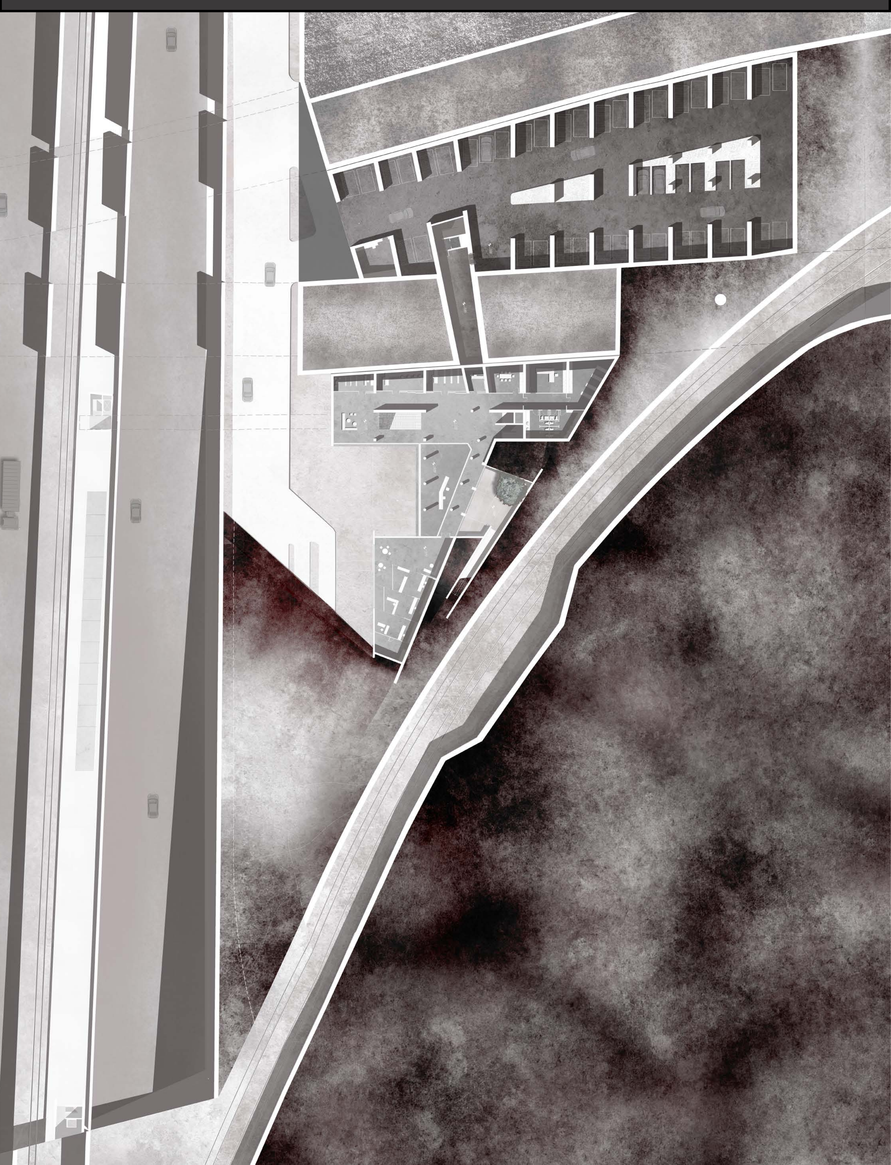
_ κατόψεις

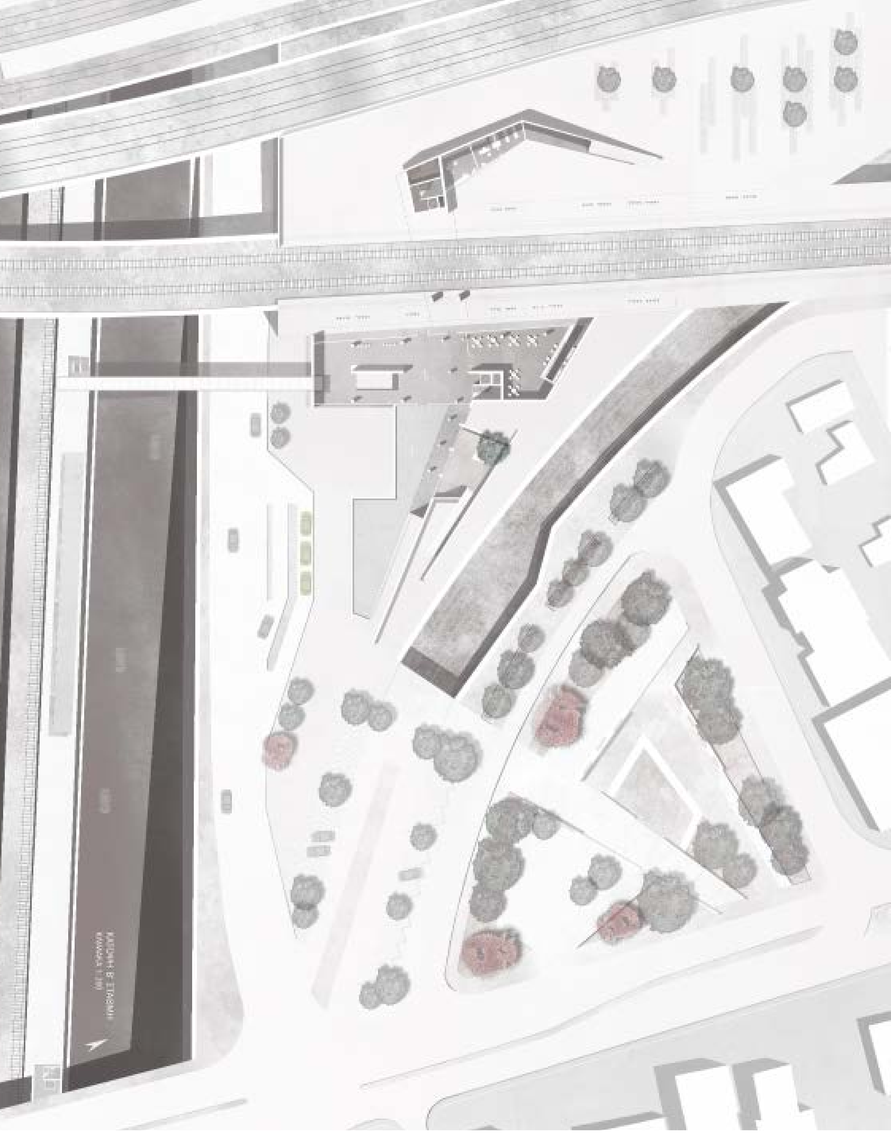
_ όψεις



ΚΑΤΟΨΗ ΥΠΟΓΕΙΟΥ / ΚΑΤΟΨΗ ΙΣΟΓΕΙΟΥ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1/200

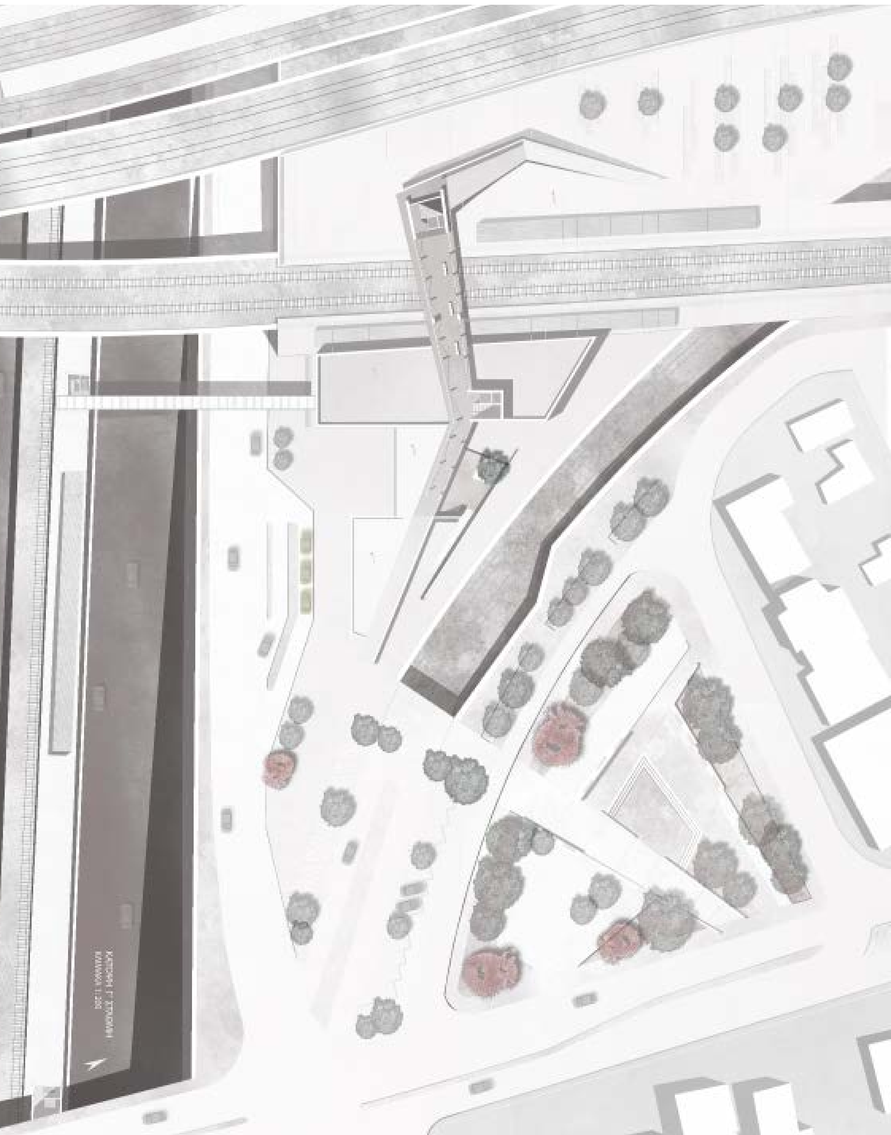
ΚΑΤΟΨΗ Α' ΣΤΑΘΜΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1/200

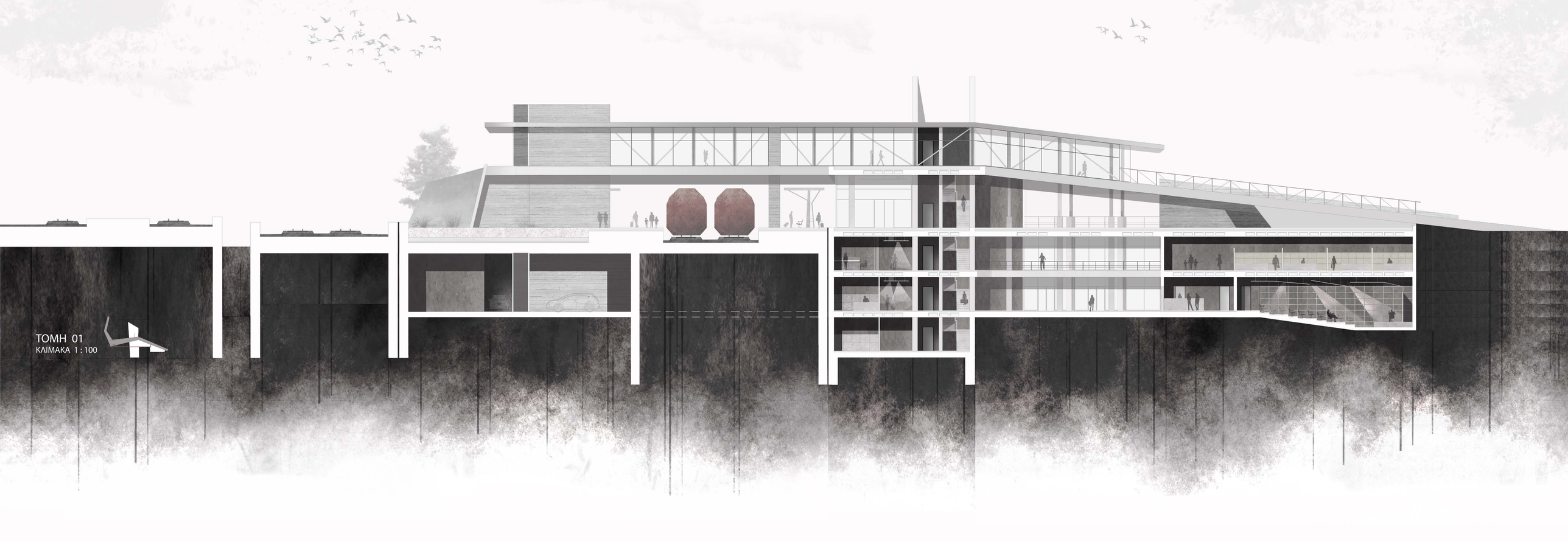




ΚΑΤΟΨΗ Β' ΣΤΑΘΜΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1/200

ΚΑΤΟΨΗ Γ' ΣΤΑΘΜΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1/200

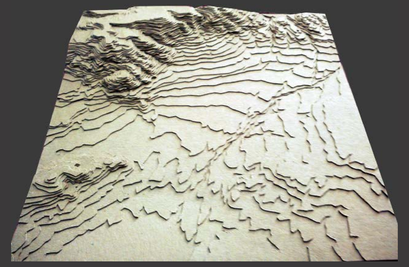



ΤΟΜΗ 01
ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 100

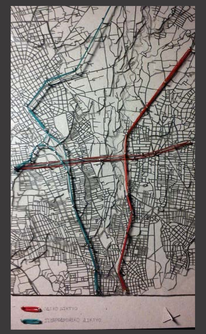
TOMH 02
КАМАКА 1:150

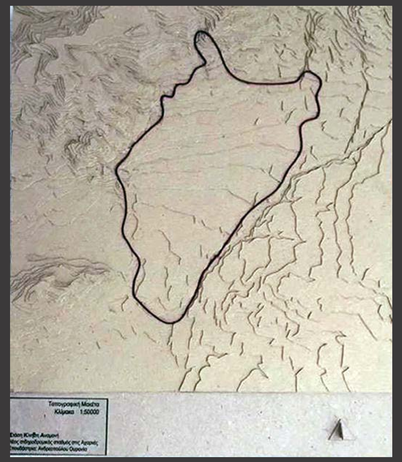
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΟΨΗ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:100

ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

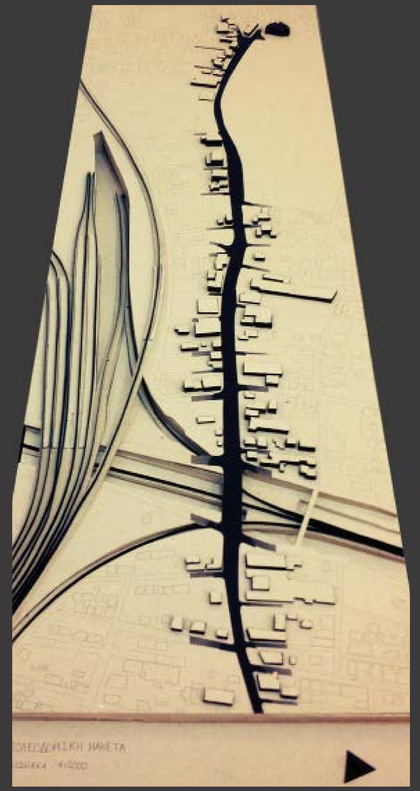


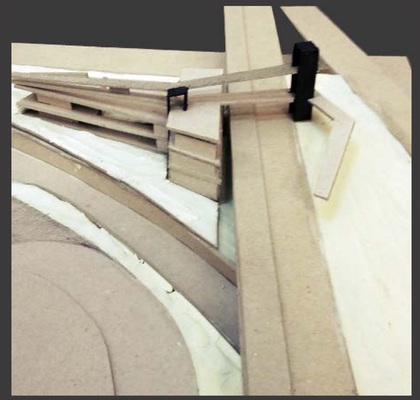
α ν ά λ υ σ η

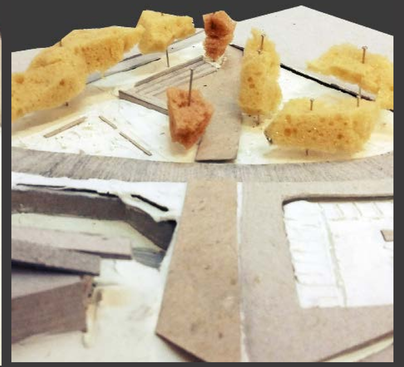




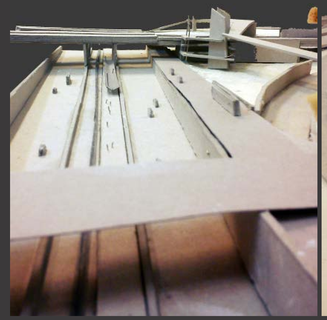
Αριστερά: Τοπογραφικές μακέτες της ευρύτερης περιοχής γύρω από τον Δήμο Αχαρνών, στις οποίες τονίζονται τα διοικητικά και φυσικά όρια του Μενιδίου (κλίμακα : 1/20000).
Πάνω : Διαγραμματικά μακετάκια που απεικονίζουν τις σκληρές χαράξεις του οδικού και του σιδηροδρομικού δικτύου που διασχίζουν τον Δήμο των Αχαρνών. (κλίμακα 1/5000).
Κάτω : Μακετάκια που απεικονίζουν τις φυσικές και τις τεχνητές ροές της περιοχής
Δίπλα αριστερά : Πολεοδομική μακέτα της ευρύτερης περιοχής του Σ.Κ.Α (κλίμακα : 1/1000) .
Δίπλα δεξιά : Πολεοδομική μακέτα που παρουσιάζει την οδό Φιλαδελφείας, τη βασική οδική αρτηρία που γειτνιάζει με την περιοχή του Σ.Κ.Α (κλίμακα : 1/2000).

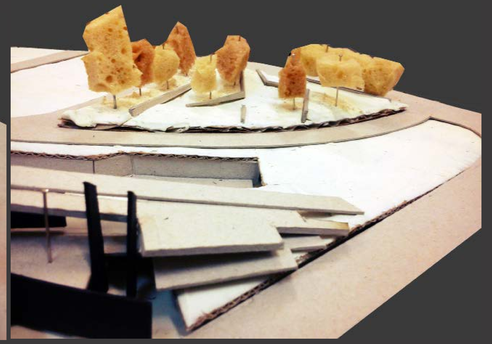






Μακέτες εργασίας για την συνθετική ιδέα του κτιρίου και του χώρου πρασίνου που γειτνιάζει σε αυτό (κλίμακα : 1/500).

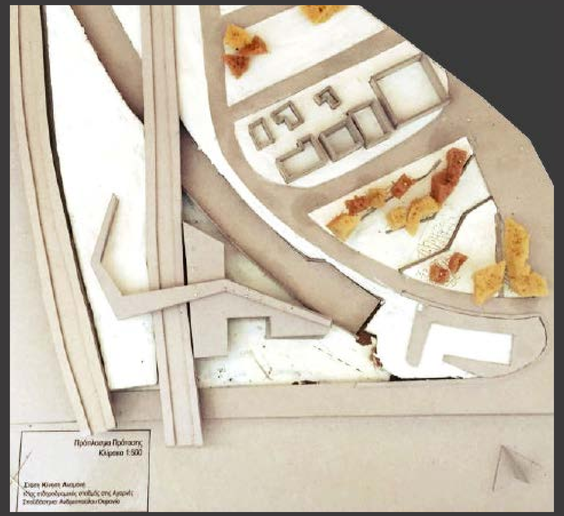




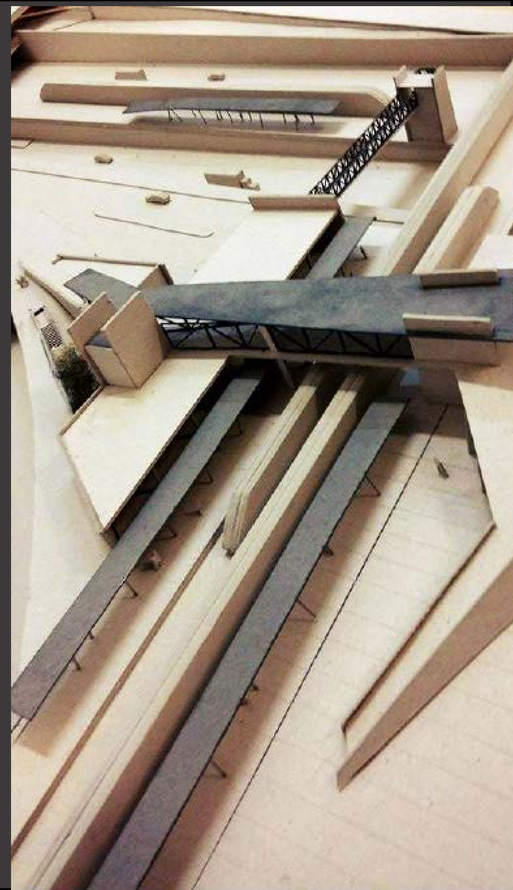
Συνθετική ιδέα

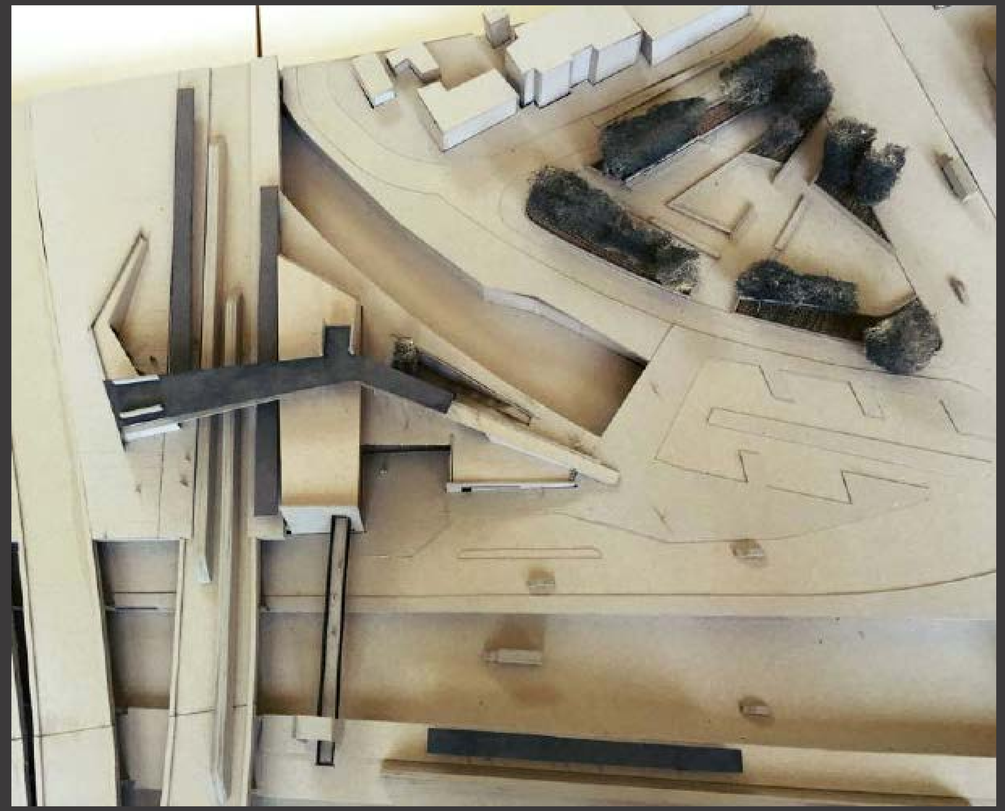
Μακέτες εργασίας για την συνθετική ιδέα του κτιρίου (κλίμακα : 1/500).

Δημιουργία μιας **ολοκληρωμένης πορείας** από και προς το σταθμό που θα ενοποιεί όλη την επιλεγμένη προς επίλυση περιοχή και ταυτόχρονα δεν θα χρησιμοποιείται μόνο για μια απλή μετάβαση,αλλά και για έναν κανονικό **περίπατο** έξω μέσα και πάνω από το κτίριο του σταθμού.
Προσπάθεια βελτίωσης της ευρύτερης περιοχής του σταθμού με τη δημιουργία ενός **χώρου πρασίνου**,αλλά και δημιουργίας ενός ελεύθερου κοινόχρηστου χώρου για ολόκληρο το δημοτικό κέντρο του Μενιδίου.



τελική μακέτα





ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΗΓΕΣ

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ Ε.Μ.Π :" Διερεύνηση πολεοδομικών - κοινωνικών παραμέτρων στο Δήμο Αχαρνών και διατύπωση κατευθύνσεων στρατηγικού σχεδιασμού για μια βιώσιμη ανάπτυξη" , Ε.Μ.Π -Τμ.Αρχιτεκτόνων Μηχανικών - Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας -Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος

ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ , ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ-ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ , ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ : ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ , ΜΑΘΗΜΑ : Μεταφορικά Συστήματα Πόλεων / Χειμερινό εξάμηνο 2006-07, Επιμέλεια : Γεωργακόπουλος Νικόλαος

ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ , ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ-ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ , ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ : ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ , ΜΑΘΗΜΑ : Προσεγγίσεις του εφαρμοσμένου αστικού σχεδιασμού στην Ελλάδα / Εαρινό εξάμηνο 2008-09 ,Επιμέλεια : Γεωργακόπουλος Νικόλαος

ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ **:" ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΤΟΥ 2004"**,
Πληροφόρηση/Επιμόρφωση -ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ (ΠΕ.ΤΑ) ΑΕ

ΧΑΡΤΗΣ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ Γ.Π.Σ ΑΧΑΡΝΩΝ , Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Περιβάλλοντος Αθήνας

Διαδικτυακό υλικό

www.acharnes.gr , Δήμος Αχαρνών / Municipality of Acharnes

www.acharnes-news.gr

www.xo.gr

www.ploigos.gr

Ευχαριστώ πολύ !

[redacted]