

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΟΥ ΔΗΜΟΥ
ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ - ΠΕΥΚΗΣ**

ΨΥΧΑΡΑΚΗΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΣΙΟΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ**

Αθήνα, Οκτώβριος 2011



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

**ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
ΤΟΥ ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ -
ΠΕΥΚΗΣ**

Διπλωματική Εργασία

Ψυχάρακης Ευστράτιος

Επιβλέπων Καθηγητής

Σιόλας Άγγελος

Επιτροπή

Κουτσόπουλος Κ.

Σιόλας Α.

Σαγιάς Ι.

*...Όσο ψηλά και αν ανεβείς σε τούτη τη ζωή σου,
να μη ξεχνάς πως τα φτερά στα δώσαν οι γονείς σου...*

Μέσα από την εργασία αυτή, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους ανθρώπους που με βοήθησαν σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της. Καταρχήν, ευχαριστώ πολύ τον κ. Σιώλα Άγγελο για τη συνεργασία και την εμπιστοσύνη που μου έδειξε. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Μπακογιάννη Ευθύμιο, για την άριστη συνεργασία που είχαμε και για την ηθική υποστήριξή του. Ένα μεγάλο ευχαριστώ οφείλω στους γονείς μου Γιάννη και Νεκταρία και τις αδερφές μου Αντιγόνη και Μαρία για την υποστήριξη τους σε όλες μου τις προσπάθειες και τις αποφάσεις. Ένα πολύ μεγάλο ευχαριστώ στη Ναταλία για την υπομονή της και τη βοήθειά της στην εκπόνηση της εργασίας αυτής αλλά και στις σπουδές μου γενικότερα. Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους φίλους και συμφοιτητές μου για όλα αυτά τα υπέροχα χρόνια που περάσαμε.

Σας ευχαριστώ όλους,
Στρατής

Περίληψη

Στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η μελέτη των περιβαλλοντικών και κυκλοφοριακών στοιχείων του νεοσυσταθέντα δήμου Λυκόβρυσης - Πεύκης. Η έντονη οικιστική ανάπτυξη της περιοχής, καθώς και ο ελλειπής κυκλοφοριακός σχεδιασμός δημιουργεί αρκετά προβλήματα στους κατοίκους και τους επισκέπτες του δήμου. Μέσα από την μελέτη αυτή θα εντοπιστούν λύσεις για την μετατροπή του δήμου σε βιώσιμη περιοχή. Βασικότερη αλλαγή θα είναι η στροφή των κατοίκων σε εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης (πρώθηση του ποδηλάτου και της πεζοπορίας).

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται γενικότερη αναφορά στην περιοχή μελέτης, στους στόχους της εργασίας και στην μεθοδολογική προσέγγιση που θα ακολουθηθεί για την εύρεση λύσεων για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο δήμος.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση του υπό μελέτη δήμου, όσον αφορά τα δημογραφικά στοιχεία, τα στοιχεία της απασχόλησης, τους πόλους έλξης και τα κυκλοφοριακά στοιχεία. Επιπλέον γίνεται αναφορά στην ευρύτερη περιοχή, και τους δήμους που επηρεάζουν και επηρεάζονται από το δήμο Λυκόβρυσης - Πεύκης.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης του δήμου, όσον αφορά τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά στοιχεία. Επίσης παρατίθενται τα σημαντικότερα προβλήματα που χρήζουν άμεσης επίλυσης.

Στο τέταρτο κεφάλαιο προτείνονται οι άξονες επίλυσης των κυκλοφοριακών προβλημάτων και τα μέτρα που μπορούν να παρθούν για την μετατροπή του δήμου σε κυκλοφοριακά υγιή περιοχή.

Στο πέμπτο κεφάλαιο αναλύεται ο προτεινόμενος πολεοδομικός σχεδιασμός και τα περιθώρια που έχει ο δήμος για περαιτέρω ανάπτυξη.

Στο έκτο κεφάλαιο δίνονται τα συμπεράσματα της εργασίας και γίνεται αξιολόγηση των παρεμβάσεων.

Στο τέλος της εργασίας παρατίθενται χάρτες που παρουσιάζουν αναλυτικά την υπάρχουσα κατάσταση του δήμου αλλά και τις προτάσεις της εργασίας. Η επεξεργασία των χαρτών έγινε με το σχεδιαστικό πρόγραμμα AUTOCAD 2008.

Abstract

The aim of this thesis is to study the environmental and traffic data of the municipality Likovrisi - Pefki. The intense urban development in the region and the missing traffic planning creates several problems for residents and visitors of the municipality. Through the study we will identify solutions for the transformation of the municipality into viable area. The most important change is the move of residents to alternative modes of travel (the promotion of cycling and walking).

The first chapter is a general reference to the study area, the goals of work and the applied methodology for finding solutions to problems facing the municipality.

The second chapter analyzes the municipality under study, with respect to demographics, employment data, the attractions, and traffic information. Furthermore reference is made to the region, and municipalities affect and affected by Likovrisi – Pefki.

The third chapter analyzes the current situation of the municipality on the urban and traffic information. Also lists the main problems requiring urgent solutions.

The fourth chapter proposes axes solving traffic problems and the measures can be taken to transform the municipality in healthy circulatory region.

The fifth section analyzes the proposed urban planning and the municipality's future development.

The sixth section gives the conclusions of the work and evaluating the interventions.

At the end of the thesis, detailed maps show the current status of the municipality and the suggestions made. The design and processing of maps was done with the design program AutoCAD 2008.

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ - ΠΕΥΚΗΣ	
1.1	Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	3
1.2	ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	4
1.3	ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	5
2.	ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	7
2.1	ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ	7
2.2	ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	7
2.2.1	Ιστορικά Στοιχεία Πεύκης	7
2.2.2	Ιστορικά στοιχεία Λυκόβρυσης	8
2.3	ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	11
2.3.1	Πληθυσμός Πεύκης - Λυκόβρυσης	11
2.4	ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	13
2.5	ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	27
2.6	ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ	28
2.6.1	Σημεία Ενδιαφέροντος Πεύκης	28
2.6.2	Σημεία Ενδιαφέροντος Λυκόβρυσης	31
2.7	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	33
2.8	ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	37
3.	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΗΜΟΥ ΠΕΥΚΗΣ-ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ	43
3.1	ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	43
3.2	ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	49
3.3	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ - ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	51
3.4	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ – ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	55
3.5	ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΜΠΡΕΣΙΑ	57
4.	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	60
4.1	ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	60
4.2	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	62
4.3	ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ	66
5.	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	68
6.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ	73
	ΕΠΙΛΟΓΟΣ	76
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	77

Διαγράμματα:

Διάγραμμα 2-1 Ηλικιακή κατανομή πληθυσμού δήμου Λυκόβρυσης.....	13
Διάγραμμα 2-2 Ηλικιακή κατανομή πληθυσμού δήμου Πεύκης.....	13
Διάγραμμα 2-3 Επίπεδο εκπαίδευσης δήμου Λυκόβρυσης – Πεύκης. Απογραφή 1991.....	15
Διάγραμμα 2-4 Επίπεδο εκπαίδευσης δήμου Λυκόβρυσης – Πεύκης. Απογραφή 2001.....	16
Διάγραμμα 2-5 Οικονομική Δραστηριότητα πληθυσμού ανά κλάδο για το δήμο Λυκόβρυσης, 1991.	18
Διάγραμμα 2-6 Οικονομική Δραστηριότητα πληθυσμού ανά κλάδο για το δήμο Λυκόβρυσης, 2001.	18
Διάγραμμα 2-7 Οικονομική Δραστηριότητα πληθυσμού ανά κλάδο για το δήμο Πεύκης, 1991.....	19
Διάγραμμα 2-8 Οικονομική Δραστηριότητα πληθυσμού ανά κλάδο για το δήμο Πεύκης, 2001.....	19
Διάγραμμα 2-9 Διάγραμμα οικονομικά ενεργού.....	25
Διάγραμμα 2-10 Διάγραμμα οικονομικά ενεργού πληθυσμού δήμος Λυκόβρυσης,2001,Πηγή: ΕΣΥΕ	25
Διάγραμμα 2-11 Διάγραμμα οικονομικά ενεργού πληθυσμού δήμος Πεύκης,1991, Πηγή: ΕΣΥΕ	25
Διάγραμμα 2-12 Διάγραμμα οικονομικά ενεργού πληθυσμού δήμος Πεύκης,2001, Πηγή: ΕΣΥΕ	25
Διάγραμμα 2-13 Οικονομικά ενεργός πληθυσμός ανά φύλο και ομάδες ηλικιών, δήμος Λυκόβρυσης,2001.	26
Διάγραμμα 2-14 Οικονομικά ενεργός πληθυσμός ανά φύλο και ομάδες ηλικιών, δήμος Πεύκης,2001.....	26

Πίνακες:

Πίνακας 2-1 Πραγματικός πληθυσμός κατά τα έτη 1991, 2001 και 2011, Πηγή: ΕΣΥΕ	12
Πίνακας 2-2 Επίπεδο Εκπαίδευσης Δήμου Λυκόβρυσης – Πεύκης, Πηγή: ΕΣΥΕ.....	14
Πίνακας 2-3 Οικονομική Δραστηριότητα πληθυσμού δήμων Λυκόβρυσης και Πεύκης, Πηγή: ΕΣΥΕ	20
Πίνακας 2-4 Οικονομικά ενεργός-μη ενεργός πληθυσμός, Πηγή: ΕΣΥΕ.....	23
Πίνακας 3-1 Χρήση Κτιρίων, δήμος Πεύκης, 2000, Πηγή: ΕΣΥΕ.....	46
Πίνακας 3-2 Κατάταξη κτιρίων ανάλογα με το πλήθος των ορόφων, δήμος Πεύκης, 2000, .	46
Πίνακας 3-3 Κατάταξη κτιρίων σύμφωνα με τη περίοδο κατασκευής.....	47
Πίνακας 3-4 Χρήση Κτιρίων, δήμος Λυκόβρυσης, 2000.	48
Πίνακας 3-5 Κατάταξη κτιρίων ανάλογα με το πλήθος των ορόφων, δήμος Πεύκης, 2000. .	49

1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ - ΠΕΥΚΗΣ

1.1 Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο δήμος Λυκόβρυσης-Πεύκης ανήκει στο βόρειο τομέα της περιφέρειας Αττικής. Η σύσταση του δήμου υλοποιήθηκε κατ' εφαρμογή του σχεδίου «Καλλικράτης», του Ν.3852 το 2010, και προέκυψε από τη συνένωση των προηγούμενων καποδιστριακών δήμων Λυκόβρυσης και Πεύκης. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 ο δήμος Λυκόβρυσης – Πεύκης έχει 31290 κατοίκους. Η έκταση του νέου καλλικράτειου δήμου είναι 3,84 τ.χλμ.. Όσον αφορά τα γεωγραφικά όρια της περιοχής μελέτης, συνορεύει νοτιοανατολικά με το δήμο Αμαρουσίου, ανατολικά και βόρεια με το δήμο Κηφισιάς, δυτικά με το δήμο Μεταμόρφωσης και νοτιοδυτικά με το δήμο Νέου Ηρακλείου.



Εικόνα 1-1 Δήμος Λυκόβρυσης – Πεύκης - Ευρύτερη περιοχή
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

1.2 ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο εντοπισμός των προβλημάτων και η ανάδειξη των δυνατοτήτων ανάπτυξης της περιοχής, οδήγησε στη διατύπωση δύο θεμελιακών στόχων, συμπληρωματικών και αλληλεξαρτημένων που είναι:

- Η αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων και η αναζωογόνηση της περιοχής.
- Η προστασία και ανάδειξη του περιβάλλοντος.

Η παρούσα εργασία στοχεύει κυρίως στη διατύπωση προτάσεων τόσο ήπιων όσο και έντονων κανονιστικών παρεμβάσεων με γνώμονα τα προβλήματα της περιοχής μελέτης. Η πραγματοποίηση των θεμελιακών στόχων στηρίχθηκε από επί μέρους άξονες-στόχους-παρέμβασης που προώθησαν συνδυαστικά τόσο την αντιμετώπιση των ελλείψεων, όσο και την ενίσχυση των πλεονεκτημάτων της περιοχής.

Οι επιμέρους στόχοι είναι:

- Η βελτίωση της λειτουργικότητας της περιοχής μέσα από παρεμβάσεις στη δομή των χρήσεων και των δικτύων.
- Η βελτίωση του κυκλοφοριακού συστήματος του αστικού ιστού του δήμου. Συγκεκριμένα θα πραγματοποιηθεί μια σωστή ιεράρχιση του οδικού δικτύου δημιουργώντας δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, πεζόδρομους και διαπλατύνσεις οδικών αξόνων.
- Η βελτίωση της σύνδεσης των δύο καποδιστριακών δήμων μεταξύ τους αλλά και με την ευρύτερη περιοχή.
- Η προσέλκυση των κατοίκων για την χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (πόδια, ποδήλατο, Μ.Μ.Μ.), με τη δημιουργία δικτύου πεζόδρομων και ποδηλατόδρομων. Θα προταθούν διαπλατύνσεις πεζοδρομίων και θα αναβαθμιστεί ο ρόλος της δημόσιας συγκοινωνίας και θα εξασφαλιστεί η οδική ασφάλεια.
- Η προστασία των κέντρων του δήμου από την κυκλοφορία.

- Ο ενιαίος πολεοδομικός σχεδιασμός, η ομαλή δηλαδή μετάβαση ανάμεσα στις χρήσεις γης στο εσωτερικό του δήμου. Θα δημιουργηθούν και θα αναβαθμιστούν πάρκα, άλση, πλατείες και αθλητικές εγκαταστάσεις σε κάθε γειτονιά του δήμου. Θα επαναπροσδιοριστεί ο ρόλος της γειτονιάς.
- Η ομοιογένεια του δήμου λόγω της πρόσφατης σύστασής του.
- Η ανάδειξη της ταυτότητας και της ιδιαιτερότητας της περιοχής με σύγχρονο τρόπο αξιοποιώντας στοιχεία του βιομηχανικού περιβάλλοντος.
- Η μετάβαση των δημόσιων και δημοτικών εγκαταστάσεων σε πράσινα κτίρια με εγκατάσταση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

1.3 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Οι βασικές κατευθύνσεις που ακολουθούνται στη παρούσα εργασία είναι:

- *«Συνάρτηση του σχεδιασμού με το κοινωνικοοικονομικό και πολιτικό γίνεσθαι.*
- *Ο σχεδιασμός εμπεριέχει σώμα γνώσης, προϋποθέτει κρίση και δεν είναι απλά «εκτελεστικό όργανο».*
- *Σύνδεση του πολεοδομικού σχεδιασμού με τον χωροταξικό σχεδιασμό.*
- *Ισορροπη εξυπηρέτηση της ανάπτυξης και της ποιότητας ζωής.*
- *Εξισορροπητικός διαχωρισμός, ορθολογική γειτνίαση αστικών χρήσεων.*
- *Επεκτάσεις μόνο όταν δικαιολογούνται από τον σχεδιασμό και με τη μορφή συμπαγών ενοτήτων.*
- *Ιστορία και πολιτιστική κληρονομιά, σημαντικά διατηρητέα στοιχεία για την πόλη και την ταυτότητά της.*
- *Η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, συμβολή στην ανάπτυξη και την αειφορία στην πόλη.*
- *Οι μεταφορές σε συνδυασμό με τον πολεοδομικό σχεδιασμό, σημαντική συνιστώσα της αναβάθμισης της πόλης.*
- *Ο εκσυγχρονισμός των δικτύων υποδομών, προϋπόθεση ανταγωνιστικότητας και ποιοτικής βελτίωσης της πόλης».*

Αραβαντινός, 2007

Η σχεδίαση και επεξεργασία των χαρτών έγινε με το σχεδιαστικό πρόγραμμα AutoCAD 2008.

Στο επόμενο κεφάλαιο παρουσιάζεται η ανάλυση της περιοχής μελέτης, με σκοπό να σκιαγραφηθεί το προφίλ του δήμου. Δηλαδή αναλύονται πληθυσμιακά, κοινωνικά, οικονομικά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά που αφορούν στο δήμο Λυκόβρυσης - Πεύκης.

2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ

Ο νεοσυσταθής δήμος Λυκόβρυσης-Πεύκης δημιουργήθηκε το 2010 κατ' εφαρμογή του σχεδίου «Καλλικράτης», γι' αυτό το λόγο τόσο οι αναλύσεις του πληθυσμού όσο και τα ιστορικά στοιχεία παρατίθενται χωριστά για τους καποδιστριακούς δήμους Πεύκης και Λυκόβρυσης.

2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

2.2.1 Ιστορικά Στοιχεία Πεύκης

Ένας από τους 12 Δήμους στην αρχαία Αθήνα ήταν ο Δήμος των Αθμονέων, το σημερινό Μαρούσι. Στον Δήμο αυτό βρίσκονταν η περιοχή της σημερινής Πεύκης. Οι Αθμονείς απόγονοι του μυθικού βασιλιά Κέκροπα είχαν ως βασικές ασχολίες την γεωργία, την κτηνοτροφία και την αγγειοπλαστική. Τα προϊόντα από τις ασχολίες αυτές τα πουλούσαν στην αγορά της Αθήνας. Στην περιοχή που σήμερα βρίσκεται η Πεύκη υπήρχαν βοσκότοποι. Οι αρχαίοι κτηνοτρόφοι μάζευαν γάλα και έφτιαχναν τυρί εξαιρετικής ποιότητας.

Ο Θεόδωρος Μαγκαφάς ήταν μάγιστρος (έπαρχος) στην Μικρά Ασία την εποχή του Βυζαντίου. Κατά πάσα πιθανότητα οι απόγονοι του έφθασαν στην τότε τουρκοκρατούμενη Ελλάδα (16ος αιώνας) και εγκαταστάθηκαν στην Αττική. Οι αγάδες την Αθήνας παραχώρησαν στους Μαγκαφάδες βακούφια (μεγάλες εκτάσεις προς εκμετάλλευση) στην βορειοδυτική Αττική. Στις εκτάσεις αυτές περιλαμβάνονταν η περιοχή της σημερινής Πεύκης.

Όταν ιδρύθηκε το Ελληνικό Κράτος και ανέβηκε στον θρόνο ο Όθωνας, οι εκτάσεις αυτές δόθηκαν σε Βαυαρούς ακόλουθους της αυλής του βασιλιά. Παράλληλα στην περιοχή υπήρχαν στάνες Ελλήνων κτηνοτρόφων. Το όνομα «Μαγκουφάνα» προέρχεται και ετυμολογικά από την παραφθορά του ονόματος της βυζαντινής οικογένειας Μαγκαφά. Μία άλλη εκδοχή είναι εκείνη που ξεκίνησε το

1843 όταν ο ευρισκόμενος στην Αθήνα περιηγητής Ραούλ Μαλέρμπ διέδιδε κατά την άποψή του ότι τελικά το όνομα προήλθε από κάποια «Μαγκούφα Άννα» η οποία κατοίκησε στην περιοχή μόνη της πιθανόν κωφή και άρρωστη από φυματίωση προκειμένου να θεραπευθεί. Όπου και τελικά τα κατάφερε και επέζησε στην περιοχή μέχρι τον θάνατό της. Ακόμα και ο μακαρίτης Σωτήρης Πασσαλής αναφερόταν σε επιτύμβια πλάκα, της «Άννας της Μαγκούφας» που βρίσκονταν μέσα στο κτήμα Αργύρη.

Οι πρώτοι Μικρασιάτες πρόσφυγες ξεριζωμένοι από τις εστίες τους έφθασαν στο Μαρούσι το 1922 κι εγκαταστάθηκαν στην περιοχή του παλαιού Δημαρχείου. Ορισμένοι ανέβηκαν στην Πεύκη και χτίστηκαν τα πρώτα πλινθόκτιστα σπιτάκια μέσα στο δάσος εκεί που και σήμερα υπάρχει ο συνοικισμός στην Άνω Πεύκη. Το 1950 προσδιορίζεται η Κοινότητα Μαγκουφάνας από όμορες κοινότητες. Το 1960 δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως το Διάταγμα της μετονομασίας της Μαγκουφάνας σε Πεύκη. Την ίδια εποχή ολοκληρώνεται η ηλεκτροδότηση της πόλης και οι αστικές συγκοινωνίες πληθαίνουν. Ήδη από το 1960 - 1961 υπήρχε αίτηση με υπογραφές κατοίκων για την δημιουργία σταθμού του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου στην περιοχή του Νοσοκομείου Κ.Α.Τ. Ολοκληρώνεται η υδροδότηση της πόλης.

Ιδρύεται το πρώτο Γυμνάσιο και Λύκειο της περιοχής με την διεύθυνση του Σμαράγδειου Εκπαιδευτήριου. Το 1982 η Πεύκη γίνεται δήμος με πρώτο δήμαρχο τον ιατρό Αντώνη Κυδωνάκη που παρέμεινε για 12 χρόνια. Τον διαδέχτηκε το 1995 ο πολιτικός μηχανικός Παύλος Καμάρας που παρέμεινε και αυτός για 12 χρόνια. Από το 2007, δήμαρχος Πεύκης είναι ο δημοσιογράφος Γιάννης Θεοδωρακόπουλος.

2.2.2 Ιστορικά στοιχεία Λυκόβρυσης

Η περιοχή που πρωτοκατοικήθηκε στις εύφορες εκτάσεις πιο έξω από την πόλη της Κηφισιάς αποκαλείτο από τους πρώτους κατοίκους "Γλυκόβρυσις", όπως αναφέρεται και σε χάρτη του 1924. Η λαϊκή παράδοση αναφέρει πως στο ναΐσκο της Αγίας Βαρβάρας υπήρχε ένας μεγάλος πλάτανος από τον κορμό του οποίου πήγαζε νερό. Σύμφωνα με την ίδια παράδοση λύκοι και τσακάλια κατέβαιναν από

τα άγρια δάση του Κηφισού στην περιοχή για να ξεδιψάσουν. Έτσι προέκυψε η ονομασία του Δήμου "Λυκόβρυση" από τα συνθετικά "Λύκος" και "Βρύση". Εξάλλου επρόκειτο για μια απόμακρη περιοχή προικισμένη με υδάτινο πλούτο, με πληθώρα πλινθόκτιστων στερνών για το πότισμα των χωραφιών και το πλύσιμο των λαχανικών.

Οι πρώτες οικογένειες που κατοικούν στην περιοχή έρχονται στα πρώτα χρόνια του 20ού αιώνα από την Άνδρο και τη Νάξο μετά τις κακουχίες που βιώνουν κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι κάτοικοι συγκεντρώνονται γύρω από το ναΐσκο της Αγίας Βαρβάρας, η οικοδόμηση του οποίου ανάγεται στο 17ο αιώνα μΧ..

Το πρώτο όμως μεγάλο πληθυσμιακό κύμα καταφθάνει το 1922 από πρόσφυγες της Μικράς Ασίας που λαμβάνουν από το ελληνικό κράτος κλήρους γης στα περίχωρα των Αθηνών και της Κηφισιάς. Άλλες οικογένειες εγκαθίστανται στις γειτονιές περιοχές των Ποδαράδων, του Ποδονίφτη και στις Κουκουβάουνες. Οι κάτοικοι αξιοποιούν το εύφορο έδαφος της περιοχής και ασχολούνται με τη γεωργία. Το φιλήσυχο αττικό χωριό καλύπτεται από όμορφα περβόλια, πλούσια σε κερασιές, αμπέλια, συκιές, φιστικιές και άλλα καλλιεργήσιμα είδη. Καθίσταται δε προσβάσιμο από το παραρεμάτιο μονοπάτι της σημερινής οδού Σοφοκλή Βενιζέλου που καταλήγει στην πλατεία με τα επιβλητικά πλατάνια. Τις γειτονιές στολίζουν μικρές στέρνες που χρησιμοποιούνται για το πότισμα των περιβολιών και το πλύσιμο των λαχανικών, ενώ οι μικροί κάτοικοι τις μετατρέπουν σε πισίνες.

Το 1949 ο μικρός οικισμός της Γλυκοβρύσεως αποσπάται από τις Κουκουβάουνες Αττικής και αναγνωρίζεται ως αυτόνομη "Κοινότητα Λυκόβρυσης" της Ανατολικής Αττικής, συγκεντρώνοντας μόλις 300 κατοίκους. Πρώτος πρόεδρος της κοινότητας ορίζεται ο Αθανάσιος Βιτζηλέος. Το 1950 περίπου οικοδομείται ο πρώτος οργανωμένος Ναός Ζωοδόχου Πηγής κοντά στο πευκόφυτο Ρέμα της Πύρνας όπου είναι εγκατεστημένος και ο μικρός ναΐσκος του Αγίου Σπυρίδωνος.

Στα χρόνια που ακολουθούν, οι φιλήσυχοι κάτοικοι εργάζονται όλες τις εποχές του χρόνου στα χωράφια τους, ενώ τα καλοκαίρια συγκεντρώνονται στην κεντρική Πλατεία Πλατάνων όπου γίνονται θερινές κινηματογραφικές προβολές. Οι μικροί κάτοικοι διανύουν μεγάλες αποστάσεις με τα πόδια έως το δημοτικό σχολείο στις

Κουκουβάουνες, ενώ αργότερα οι μαθητές στεγάζονται σε οίκημα της Οδού Βενιζέλου. Το 1960 οικοδομείται αισίως το υποτυπώδες πλινθόκτιστο τμήμα του Δημοτικού Σχολείου της περιοχής. Στα τέλη της δεκαετίας οικοδομείται ο Πύργος του Υδραγωγείου που χρησιμοποιείται για την ύδρευση της κοινότητας. Από τις γεωτρήσεις που γίνονται στο πλούσιο σε νερό έδαφος, το υδροδοτικό φορτίο διοχετευόταν με αντλίες προς τα κάτω, φθάνοντας στους κατοίκους.

Κατά τη δεκαετία του '70 καταφθάνουν στη Λυκόβρυση κάτοικοι προερχόμενοι από τη Θράκη και τον Έβρο που γίνονται ευπρόσδεκτοι από τους λιγιστούς κατοίκους. Την ίδια περίοδο ιδρύεται στην περιοχή το Ινστιτούτο Αμπέλου Αττικής, με πλούσιο φυτωριακό υλικό. Από το 1974 έως και το 1977 εξακολουθεί η περιοχή να προσελκύει κατοίκους και επισκέπτες στο θερινό της κινηματογράφο, αλλά ο ανταγωνισμός με την προσφιλή τηλεόραση που ανθεί εκείνη την περίοδο οδηγεί σταδιακά στην απαξίωση και το κλείσιμο του κινηματογράφου.

Στα χρόνια που ακολουθούν, μετά και τη χάραξη της Εθνικής Οδού Αθηνών-Λαμίας στην παραποτάμια ζώνη του Κηφισού, καταφθάνουν στην ευρύτερη περιοχή χειρωνάκτες εργάτες προκειμένου να εργαστούν στη βιομηχανική ζώνη αμφίπλευρα του αυτοκινητοδρόμου. Το 1984 το Ηλιακό Χωριό οικοδομείται στο ιστορικό κτήμα του Γ. Αργύρη, κοντά στις αγροτικές εκτάσεις της Μαγκουφάνας και υπάγεται στα διοικητικά όρια του νεοσύστατου Δήμου Πεύκης. Το 1985 αποφασίζεται η παύση της υδροδότησης από το τοπικό σύστημα ύδρευσης και η σύνδεση της Λυκόβρυσης με την ύδρευση των Αθηνών. Οι κάτοικοι δραστηριοποιούνται στις μεγάλες εταιρίες που εγκαθίστανται, όπως η ELCO, Βενέτης, Agrino, ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ κ.α. που ρίχνουν τα ποσοστά ανεργίας κατά τη μετάβαση από την αγροτική στη βιομηχανική ανάπτυξη.

Στα προσεχή έτη, μετά τη συγκέντρωση πληθυσμού από τις μεγάλες πόλεις και τα χωριά της Ελλάδος στην Αθήνα και την ανάπτυξη του συγκροτήματος των γειτονικών βορείων προαστίων, η Λυκόβρυση μένει στάσιμη σε θέματα υποδομών, με το πολεοδομικό και ρυμοτομικό σχέδιο να παραμένουν ημιτελή. Σε αντίθεση με γειτονικές περιοχές στα ανατολικά που μεταβαίνουν στην εποχή της ανάπτυξης του

τριτογενούς τομέα, στη Λυκόβρυση παραμένουν τα μαρμαράδικα, οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις και αρκετά κατακερματισμένα χωράφια. Το γεγονός αυτό καθίσταται ανασταλτικός παράγοντας στην προσέλευση νέου πληθυσμού, παρά τα φιλόξενα αισθήματα των λιγοστών βιοπαλαιστών κατοίκων.

Το 1994, η μικρή πόλη αναγνωρίζεται ως "Δήμος Λυκόβρυσης" της Νομαρχίας Αθηνών, συγκεντρώνοντας γύρω στις 6.500 κατοίκους. Λίγους μήνες αργότερα συνταράσσεται από το διεγερμένο ρήγμα της Πάρνηθας που παρά ταύτα δεν προκαλεί ζημιές στις μικρές και χαμηλές μονοκατοικίες της περιοχής. Ένα μικρό πληθυσμιακό κύμα κατεβαίνει από τις περιοχές που επλήγησαν προς τη Νέα Φιλαδέλφεια, τη Νέα Χαλκηδόνα και τη Λυκόβρυση. Στα χρόνια που ακολουθούν καθίσταται επίσης χώρος υποδοχής χειρωνακτών οικογενειάρχων από τις γειτονικές αναπτυσσόμενες ευρωπαϊκές χώρες μαζί με τη Μεταμόρφωση, τις Αχαρνές και τη Νέα Ιωνία. και κατά την απογραφή του 2001 συγκεντρώνει γύρω στους 8.116 κατοίκους.

2.3 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

2.3.1 Πληθυσμός Πεύκης - Λυκόβρυσης

Σύμφωνα με την ΕΣΥΕ και την απογραφή του 1991 και 2001 είναι διαθέσιμα στοιχεία και πληροφορίες για τους «καποδιστριακούς» δήμους Πεύκης και Λυκόβρυσης. Η απογραφή του 2011 πραγματοποιήθηκε πριν λίγους μήνες, γι' αυτό το μόνο στοιχείο που είναι διαθέσιμο είναι ο συνολικός πληθυσμός του δήμου Λυκόβρυσης – Πεύκης.

Στην απογραφή του 2011 ο πραγματικός πληθυσμός της Λυκόβρυσης – Πεύκης φτάνει τους 31290 κατοίκους. Στην απογραφή του 2001 ο πραγματικός πληθυσμός του δήμου Πεύκης άγγιζε τους 20984 κατοίκους ενώ ο δήμος Λυκόβρυσης τους 8426 κατοίκους. Με βάση την απογραφή του 1991, η Πεύκη είχε 18359 κατοίκους και η Λυκόβρυση 6028. Συγκεντρώνοντας τα στοιχεία, ο πληθυσμός του δήμου Πεύκης – Λυκόβρυσης το 1991 έφτανε τους 24387, το 2001

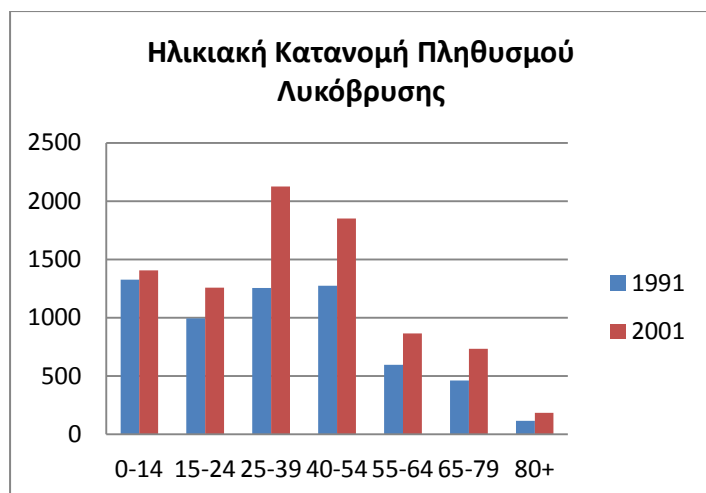
τους 29410 και το 2011 τους 31290 κατοίκους. Τα ποσοστά αύξησης του πληθυσμού φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Η αύξηση του πληθυσμού μπορεί να οφείλεται σε πολλούς λόγους. Σε μεγάλο ποσοστό οφείλεται στην εσωτερική μετανάστευση. Συνήθως η εσωτερική μετανάστευση οφείλεται τόσο σε άνοδο του βιοτικού επιπέδου των τελευταίων γενεών με αποτέλεσμα να αναζητούν καλύτερες συνθήκες ζωής σε περιοχές που έχουν χαμηλότερη πληθυσμιακή πυκνότητα όσο και σε άτομα που προέρχονται κυρίως από την επαρχία και μετακινούνται για λόγους ανεύρεσης εργασίας. Η τάση αυτή ενισχύθηκε αρχικά από μεγάλες επιχειρήσεις με τόπο εγκατάστασης τη περιοχή μελέτης με αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στη συνέχεια, ο κορεσμός της Αθήνας δηλαδή η τάση των κατοίκων της να μετακομίσουν σε κάποιο προάστιο τέλος, το ωραίο φυσικό περιβάλλον που προσφέρουν η Λυκόβρυση και η Πεύκη.

Πίνακας 2-1 Πραγματικός πληθυσμός κατά τα έτη 1991, 2001 και 2011, Πηγή: ΕΣΥΕ

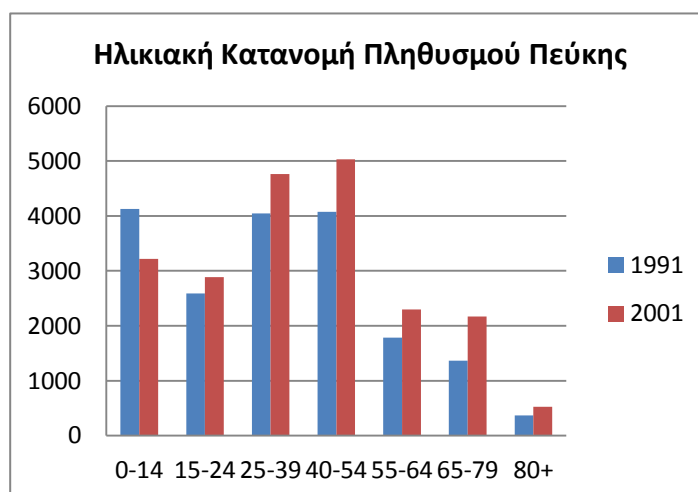
	Πεύκη	Λυκόβρυση	Λυκόβρυση - Πεύκη	Μεταβολή Πληθυσμού
1991	18359	6028	24387	
2001	20984	8426	29410	+20,60%
2011			31290	+6,39%

Από τα παρακάτω διαγράμματα παρατηρείται έντονα η αύξηση του ενεργού οικονομικά πληθυσμού (ηλικίες 25- 54), που δικαιολογείται από τη μαζική εγκατάσταση, ιδιαίτερα στην περιοχή της Λυκόβρυσης, Βιομηχανιών, Βιοτεχνιών και άλλων υπηρεσιών.



Διάγραμμα 2-1 Ηλικιακή κατανομή πληθυσμού δήμου Λυκόβρυσης

Πηγή: ΕΣΥΕ



Διάγραμμα 2-2 Ηλικιακή κατανομή πληθυσμού δήμου Πεύκης

Πηγή: ΕΣΥΕ

2.4 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Επίπεδο Εκπαίδευσης

Το επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων του δήμου Λυκόβρυσης - Πεύκης αποτελεί ένα βασικό χαρακτηριστικό του πληθυσμού του δήμου καθώς

αντικατοπτρίζει εν μέρει το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων. Τα στοιχεία που παρατίθενται είναι από τις απογραφές της ΕΣΥΕ για τα έτη 1991 και 2001 και αφορούν τον πραγματικό πληθυσμό.

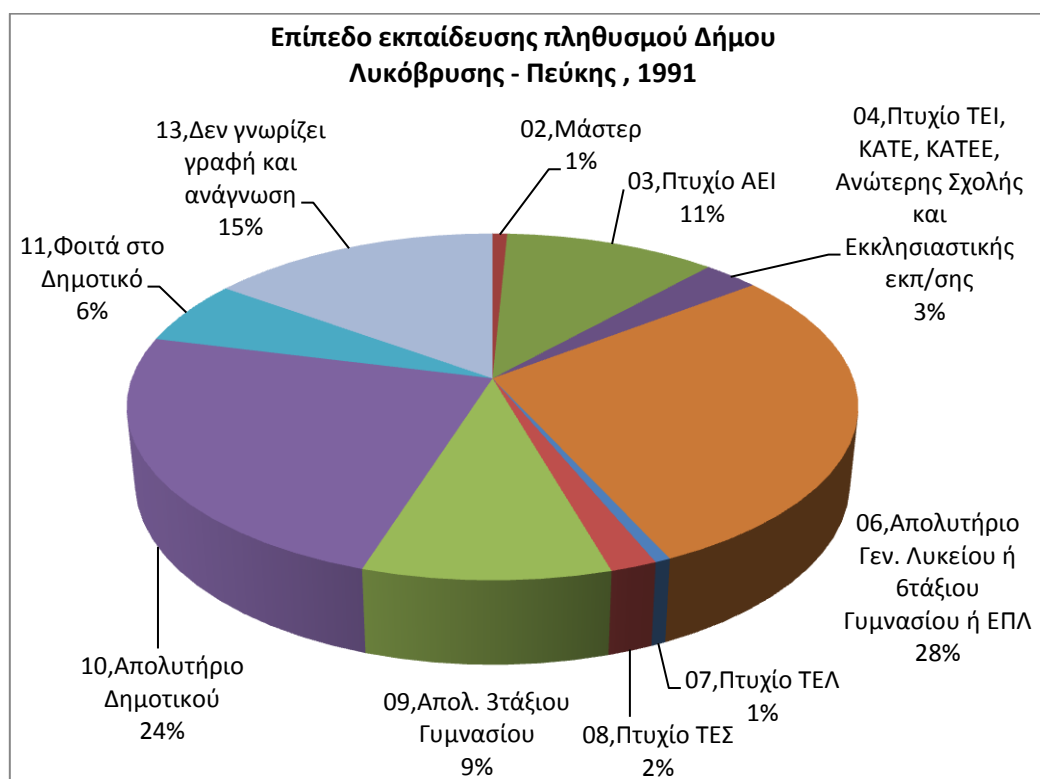
Με βάση τα στοιχεία το 2001 για το δήμο Λυκόβρυσης - Πεύκης πλειοψηφούσαν τα άτομα που ήταν απόφοιτοι μέσης εκπαίδευσης (λύκειο) με ποσοστό 27% (έναντι 28% του 1991). Επίσης έχει αυξηθεί ο αριθμός των αποφοίτων στην τριτοβάθμια εκπαίδευση κατά πολύ (από 11% το 1991 σε 17% το 2001), ενώ έχει μειωθεί το 2001 σε σχέση με το 1991 το ποσοστό των αγραμμάτων (το 2001 μόλις το 2% του πληθυσμού έναντι 15% το 1991). Το ποσοστό του πληθυσμού με επίπεδο εκπαίδευσης όχι πέραν του δημοτικού το 2001 ανέρχεται στο 17%, σαφώς μειωμένο από το 24% που σημείωνε το 1991.

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν είναι πως οι νέες γενιές σε αντίθεση με τις παλιές λόγω της υποχρεωτικής εννεαετούς εκπαίδευσης καθώς επίσης και λόγω της τάσης για ανώτερες και ανώτατες σπουδές συμβάλλουν στη γενικότερη αναβάθμιση του μορφωτικού επιπέδου του δήμου. Στη συνέχεια παρατίθενται πίνακας με τα στοιχεία που αφορούν το επίπεδο εκπαίδευσης του δήμου και πίτες που οπτικοποιούν τα ποσοστά των κατηγοριών του εξεταζόμενου χαρακτηριστικού.

Πίνακας 2-2 Επίπεδο Εκπαίδευσης Δήμου Λυκόβρυσης – Πεύκης, Πηγή: ΕΣΥΕ

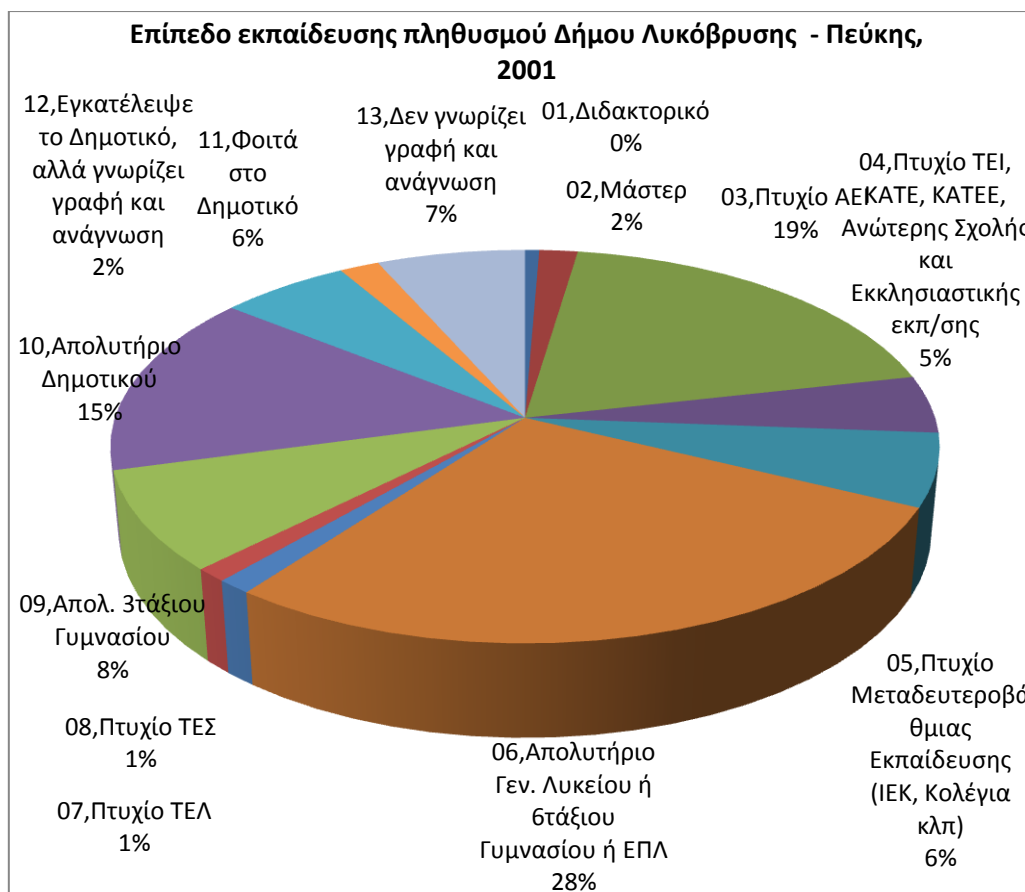
Επίπεδο εκπαίδευσης πληθυσμού Δήμου Λυκόβρυσης - Πεύκης, 1991, 2001		
Διδακτορικό		157
Μάστερ	185	431
Πτυχίο ΑΕΙ	2674	4929
Πτυχίο ΤΕΙ, ΚΑΤΕ, ΚΑΤΕΕ, Ανώτερης Σχολής και Εκκλησιαστικής εκπ/σης	701	1324
Πτυχίο Μεταδευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης (ΙΕΚ, Κολέγια κλπ)		1711
Απολυτήριο Γεν. Λυκείου ή βτάξιου Γυμνασίου ή ΕΠΛ	6961	8008
Πτυχίο ΤΕΛ	146	402
Πτυχίο ΤΕΣ	434	403

Απολ. 3τάξιου Γυμνασίου	2294	2584
Απολυτήριο Δημοτικού	5845	4950
Φοιτά στο Δημοτικό	1473	1728
Εγκατέλειψε το Δημοτικό, αλλά γνωρίζει γραφή και ανάγνωση		612
Δεν γνωρίζει γραφή και ανάγνωση	3674	2081



Διάγραμμα 2-3 Επίπεδο εκπαίδευσης δήμου Λυκόβρυσης – Πεύκης. Απογραφή 1991.

Πηγή: ΕΣΥΕ



Διάγραμμα 2-4 Επίπεδο εκπαίδευσης δήμου Λυκόβρυσης – Πεύκης. Απογραφή 2001.

Πηγή: ΕΣΥΕ

ΞΕΝΗ ΥΠΗΚΟΟΤΗΤΑ

Αμφότεροι οι Καποδιστριακοί δήμοι Πεύκης και Λυκόβρυσης δε σημειώνουν σημαντικά ποσοστά μεταναστών. Αυτό οφείλεται κυρίως στην εγκατάσταση που κοστίζει ακριβιά και τις υψηλές αντικειμενικές αξίες του δήμου. Ένας άλλος λόγος χαμηλής συγκέντρωσης μεταναστών στην περιοχή μελέτης είναι η ελλιπής και αραιή χρονικά αστική συγκοινωνία. Καθώς ο δήμος Πεύκης - Λυκόβρυσης δε διαθέτει κάποιο σταθμό Η.Σ.Α.Π. ή ΜΕΤΡΟ και τα αστικά λεωφορεία καλύπτουν συγκεκριμένη έκτασή του με αποτέλεσμα το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού να κινείται με ιδιωτικά μέσα μεταφοράς.

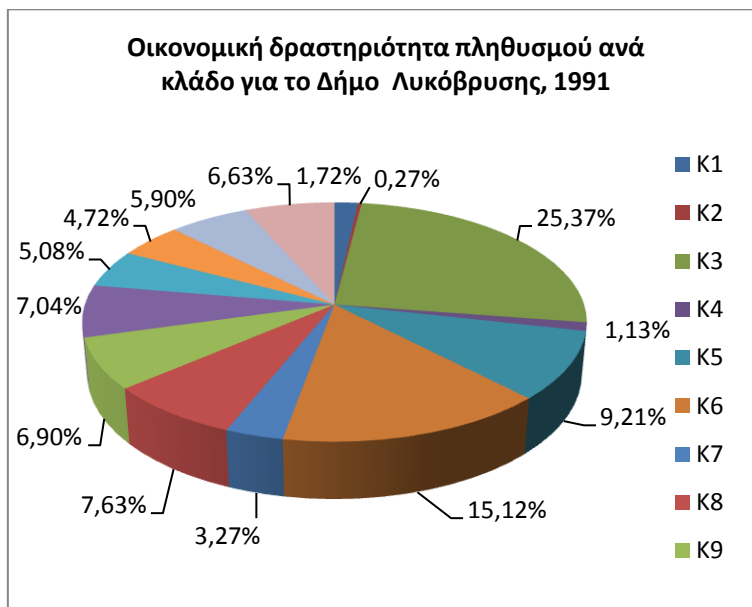
Σύμφωνα με την απογραφή του 2001 το ποσοστό των αλλοδαπών στο Δήμο Πεύκης ανέρχόταν στο 4,02% του πληθυσμού και στο Δήμο Λυκόβρυσης στο 6,33%.

Η αναλογία του ποσοστού αλλοδαπών του Δήμου Πεύκης προς το συνολικό ποσοστό αλλοδαπών της Ελλάδας είναι 0,58 και της Λυκόβρυσσης είναι 0,92. Η αναλογία δείχνει μια σχετική ομοιογένεια με το συνολικό ποσοστό αλλοδαπών της Ελλάδας για το δήμο Λυκόβρυσσης ενώ ο δήμος Πεύκης αποκλίνει αρκετά από το ποσοστό της Ελλάδας, γεγονός επιθυμητό. Στον καλλικράτειο Δήμο Λυκόβρυσσης – Πεύκης υπολογίζεται το ποσοστό αλλοδαπών στο 4,68% του συνολικού πληθυσμού.

Οικονομική δραστηριότητα πληθυσμού ανά κλάδους

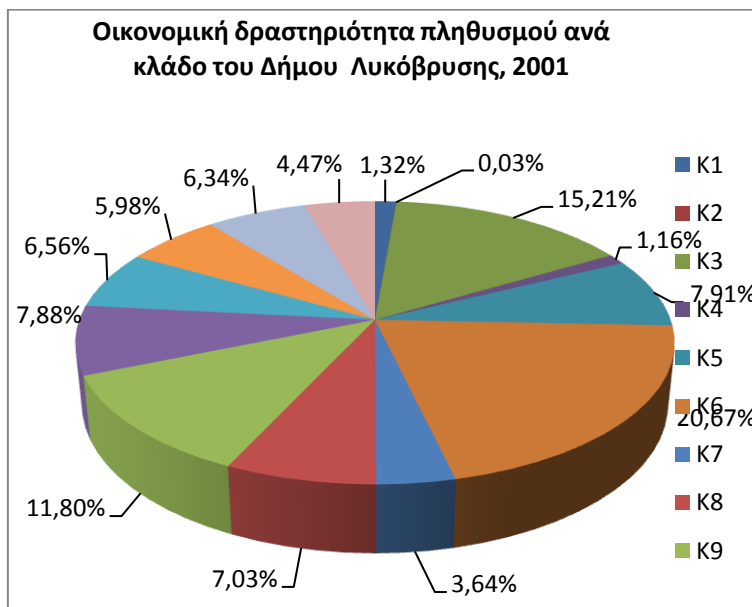
Στην παράγραφο αυτή παρατίθενται στοιχεία που αφορούν την οικονομική δραστηριότητα του πληθυσμού των καποδιστριακών δήμων Πεύκης και Λυκόβρυσσης ανά οικονομικό κλάδο για τα έτη 1991 και 2001. Τα στοιχεία αφορούν τον πραγματικό πληθυσμό. Τα στοιχεία δίνονται σε διαγράμματα σε μορφή πίτας για κάθε καποδιστριακό δήμο ξεχωριστά για κάθε έτος και στη συνέχεια δίνεται ένας πίνακας που εμπεριέχει όλα τα απαραίτητα στοιχεία. Οι κλάδοι δίνονται με την παρακάτω αρίθμηση:

1. Γεωργία κτηνοτροφία θήρα και δασοκομία, αλιεία
2. Ορυχεία και λατομεία
3. Μεταποιητικές βιομηχανίες
4. Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος φυσικού αερίου και νερού
5. Κατασκευές
6. Χονδρικό και λιανικό εμπόριο επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων μοτοσικλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης
7. Ξενοδοχεία και εστιατόρια
8. Μεταφορές αποθήκευση και επικοινωνίες
9. Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας
10. Δημόσια διοίκηση και άμυνα. Υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση
11. Εκπαίδευση
12. Υγεία και κοινωνική μέριμνα
13. Λοιπές υπηρεσίες
14. Νέοι, Μη δυνάμενοι να καταταγούν κατά κλάδο



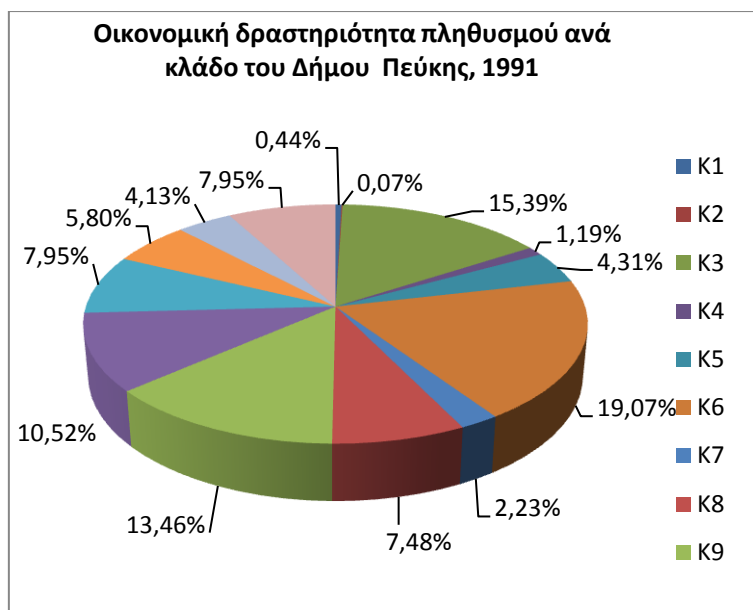
Διάγραμμα 2-5 Οικονομική Δραστηριότητα πληθυσμού ανά κλάδο για το δήμο Λυκόβρυσης, 1991.

Πηγή: ΕΣΥΕ



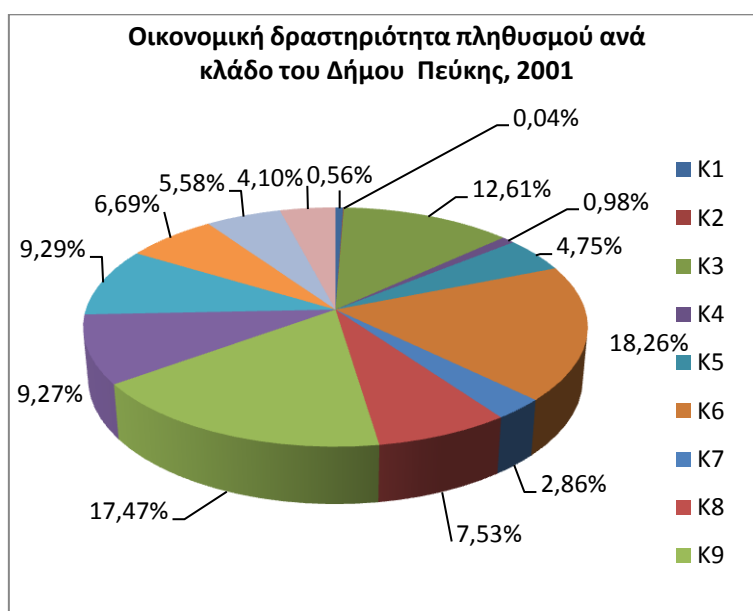
Διάγραμμα 2-6 Οικονομική Δραστηριότητα πληθυσμού ανά κλάδο για το δήμο Λυκόβρυσης, 2001.

Πηγή: ΕΣΥΕ



Διάγραμμα 2-7 Οικονομική Δραστηριότητα πληθυσμού ανά κλάδο για το δήμο Πεύκης, 1991.

Πηγή: ΕΣΥΕ



Διάγραμμα 2-8 Οικονομική Δραστηριότητα πληθυσμού ανά κλάδο για το δήμο Πεύκης, 2001.

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 2-3 Οικονομική Δραστηριότητα πληθυσμού δήμων Λυκόβρυσης και Πεύκης, Πηγή: ΕΣΥΕ

	Λυκόβρυση		Πεύκη	
	1991	2001	1991	2001
Γεωργία, κτηνοτροφία, θήρα, δασοκομία, αλιεία	38	48	30	50
Ορυχεία και λατομεία	6	1	5	4
Μεταποιητικές βιομηχανίες.	559	552	1051	1123
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου και νερού	25	42	81	87
Κατασκευές	203	287	294	423
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων, μοτοσυκλετών και ειδών ατομικής και οικιακής χρήσης	333	750	1302	1626
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	72	132	152	255
Μεταφορές, αποθήκευση και επικοινωνίες	168	255	511	671
Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας	152	428	919	1556
Δημόσια διοίκηση και άμυνα, υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	155	286	718	826
Εκπαίδευση	112	238	543	827
Υγεία και κοινωνική μέριμνα	104	217	396	596
Λοιπές υπηρεσίες	130	230	282	497
Νέοι, μη δυνάμενοι να καταταγούν σε κλάδο	146	162	543	365

Η οικονομική δραστηριότητα ανά κατηγορία οικονομικών συνδυάζεται σε αρκετά μεγάλο βαθμό το επίπεδο εκπαίδευσης του πληθυσμού του δήμου καθώς επίσης δίνει πληροφορίες για τη διάρθρωση της τοπικής απασχόλησης. Τα άτομα που απασχολούνται στον πρωτογενή τομέα (γεωργία, κτηνοτροφία, θήρα, δασοκομία, αλιεία, ορυχεία λατομεία) και στους δύο δήμους δεν ξεπερνούν το ποσοστό του 2%, γεγονός αναμενόμενο καθώς η εξεταζόμενος δήμος είναι αρκετά αστικός.

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 τόσο στη Λυκόβρυση όσο και στην Πεύκη εγκαθίστανται μεγάλες βιομηχανίες και βιοτεχνίες που ρίχνουν τα ποσοστά ανεργίας. Επίσης, η κατασκευή της Νέας Εθνικής Οδού Αθηνών-Λαμίας συγκεντρώνει χειρωνάκτες εργάτες, όπου εγκαθίστανται με τις οικογένειές τους στην περιοχή (ιδιαίτερα στη Λυκόβρυση). Τη δεκαετία όμως του 1990 πολλές επιχειρήσεις αλλάζουν έδρα, μεταφέρονται ενώ ταυτόχρονα οι χαμηλές αμοιβές των εργαζομένων, στρέφουν τους κατοίκους σε άλλες δραστηριότητες. Η παραπάνω διαπίστωση επιβεβαιώνεται από τα ποσοστά, καθώς το 1991 το ποσοστό του πληθυσμού της Πεύκης και της Λυκόβρυσης που εργάζεται σε μεταποιητικές βιομηχανίες αποτελεί το 15,39% και 25,37% αντίστοιχα, ενώ το 2001 έχουν μειωθεί στο 12,61% και 15,21%. Παρά την αξιοσημείωτη μείωση του ποσοστού, το σημερινό ποσοστό σε σχέση με την εικόνα της Ελλάδας δείχνει πως απασχολείται ένα σεβαστό μέρος των κατοίκων στον εν λόγω οικονομικό κλάδο.

Τα άτομα που απασχολούνται στον τριτογενή τομέα (εμπόριο, ξενοδοχεία, μεταφορές, χρηματοπιστωτικούς μηχανισμούς, δημόσια διοίκηση και άμυνα) αποτελούν τη μεγάλη πλειοψηφία των απασχολούμενων στους δύο καποδιστριακούς δήμους.

Ιδιαίτερα σημαντικός για την Πεύκη και τη Λυκόβρυση είναι ο κλάδος του εμπορίου που περιλαμβάνει κυρίως εμπορικά καταστήματα μικρής κλίμακας, που εξυπηρετούν τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής μελέτης, μεγαλύτερα εμπορικά καταστήματα όπως υπερκαταστήματα ειδών εστίασης, ένδυσης, ηλεκτρικών ειδών κλπ, με υπερτοπικό χαρακτήρα, καθώς και συνεργεία και καταστήματα με ανταλλακτικά αυτοκινήτων. Στον κλάδο του εμπορίου απασχολείται το 20,67% στη Λυκόβρυση και το 18,26% στην Πεύκη.

Αξιοσημείωτη αύξηση παρουσιάζει ο τομέας των εργαζομένων σε ενδιάμεσους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς και διαχείρισης ακίνητης περιουσίας στην Πεύκη και τη Λυκόβρυση. Το ποσοστό του πληθυσμού της Πεύκης που απασχολείται στον τομέα αυτό αγγίζει το 17,47% και το αντίστοιχο της Λυκόβρυσης το 11,8% (έναντι 13,46% και 6,9% αντίστοιχα το 1991). Οι ανάγκες της σημερινής κοινωνίας για όσο το δυνατόν περισσότερα δάνεια και οι περισσότερες συναλλαγές με τράπεζες έχουν οδηγήσει στη δημιουργία αναγκών για εργασία στον αντίστοιχο τομέα.

Τα ποσοστά των νέων-μη-δυνάμενων-να-καταταγούν-κατά-κλάδο είναι αισθητά μειωμένα και στους δύο καποδιστριακούς δήμους της περιοχής μελέτης. Το ποσοστό της κατηγορίας αυτής σύμφωνα με την ΕΣΥΕ το 2001 στην Πεύκη ανέρχεται στο 4,1% (έναντι 7,95% το 1991) και στη Λυκόβρυση στο 4,47% (έναντι 6,63% το 1991). Αυτό μπορεί να οφείλεται κυρίως σε δύο λόγους. Είτε υπήρξε αύξηση των θέσεων εργασίας σε μόνιμο επίπεδο, καθώς κάποια από τα άτομα που διατηρούσαν εποχιακές θέσεις εργασίας πιθανώς να έχουν αποκατασταθεί επαγγελματικά, είτε τα άτομα αυτά ανήκουν πλέον στην κατηγορία των ανέργων.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΚΑΙ ΜΗ ΕΝΕΡΓΟΣ

ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ

Σύμφωνα με τους ορισμούς της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος, ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός περιλαμβάνει δύο κατηγορίες:

- Απασχολούμενοι.

Διακρίνονται σε δύο υποκατηγορίες:

A. Άτομα ηλικίας άνω των 10 ετών, που δήλωσαν ότι εργάζονται με σκοπό το κέρδος ή για να πάρουν μία αμοιβή ή, ακόμη, ως άμισθοι βοηθοί στην οικογενειακή επιχείρηση ή τη γεωργική εκμετάλλευση, εφόσον εργάζονται καθημερινά σε αυτή, τουλάχιστον κατά το 1/3 του κανονικού ωραρίου ή άνω των 90 ημερών το χρόνο και επομένως εργάστηκαν την προηγούμενη εβδομάδα από αυτή της απογραφής περισσότερο από 15 ώρες.

B. Άτομα που δήλωσαν ότι εργάζονται, αλλά την προηγούμενη της απογραφής εβδομάδα, εργάστηκαν λιγότερο από 15 ώρες ή καθόλου (λόγω εποχικότητας, άδειας ή ασθένειας, καιρικών συνθηκών)

- Άνεργοι : Άτομα ηλικίας άνω των 10 ετών που δήλωσαν ότι ζητούν εργασία και ενεργούν προς την κατεύθυνση αυτή.

Διακρίνονται σε :

A. Άτομα που έχασαν την εργασία τους για οποιοδήποτε λόγο, και

B. Νέοι άνεργοι, δηλαδή άτομα που ζητούσαν για πρώτη φορά εργασία

• Ο οικονομικά μη ενεργός πληθυσμός διακρίνεται σε δύο κατηγορίες :

- Οικονομικά μη ενεργοί κατά τη συνήθη απασχόληση. Έτσι χαρακτηρίστηκαν οι νοικοκυρές που απασχολούνται με τα οικιακά, οι μαθητές και οι σπουδαστές που ασχολούνται μόνο με τις σπουδές τους, οι ηλικιωμένοι που αποσύρθηκαν από την εργασία τους, ακόμη και μία ημέρα πριν την απογραφή, λόγω συνταξιοδότησης, οι ανίκανοι για εργασία από αρρώστια ή αναπηρία, οι στρατευμένοι (κληρωτοί και έφεδροι), οι μαθητευόμενοι σε ξένες επιχειρήσεις που δεν αμείβονται με χρήμα ή είδος και οι φυλακισμένοι.

- Οικονομικά μη ενεργοί κατά τις συνθήκες της απασχόλησης τη δεκαετία προ απογραφής. Έτσι χαρακτηρίστηκαν, ανάλογα με τον αριθμό των ωρών που απασχολήθηκαν, όσοι εργάστηκαν λιγότερο από 10 ώρες , την προηγούμενη εβδομάδα από αυτή της απογραφής, και δήλωσαν παράλληλα, ότι δεν εργάζονται συνήθως, ούτε ζητούν εργασία.

Οι μεταβολές του οικονομικά ενεργού πληθυσμού από το 1991 στο 2001, τα ατομικά επαγγέλματα των κατοίκων και η ανεργία στην περιοχή μελέτης, είναι τα βασικά στοιχεία που εξετάζονται παρακάτω και μας βοηθούν να εξάγουμε επιπλέον συμπεράσματα για το οικονομική σύνθεση του πληθυσμού της περιοχής μας.

Πίνακας 2-4 Οικονομικά ενεργός-μη ενεργός πληθυσμός, Πηγή: ΕΣΥΕ

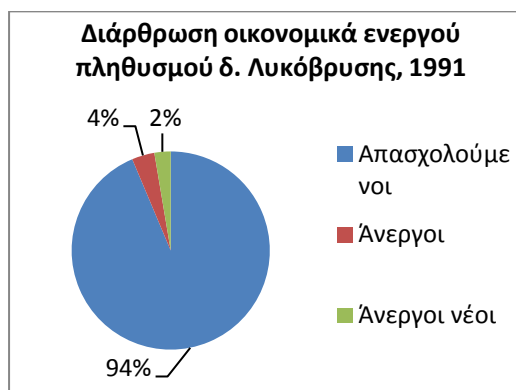
	Δήμος Πεύκης		Δήμος Λυκόβρυσης	
	1991	2001	1991	2001
Οικονομικώς ενεργός πληθυσμός	6988	9117	2300	2878
Οικονομικώς μη ενεργός πληθυσμός	8573	8786	3758	3466

Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός στην περιοχή, όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα, αυξήθηκε, με απόλυτη αύξηση στο δήμο Πεύκης 2129 άτομα και στο δήμο Λυκόβρυσης 578 άτομα, ενώ ο οικονομικά μη ενεργός πληθυσμός παρέμεινε στα ίδια επίπεδα για την Πεύκη και μειώθηκε για τη Λυκόβρυση. Μία παρατήρηση που αξίζει να επισημάνουμε είναι ότι η αύξηση του συνολικού πληθυσμού της Πεύκης ισούται με την αύξηση του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού. Σαφώς η αύξηση αυτή δε μπορεί να οφείλεται στη φυσική κίνηση του πληθυσμού – γεννήσεις και θανάτους - αλλά σε μια αλλαγή της σύνθεσης του πληθυσμού που επισημαίνεται με τις αλλαγές που προαναφέραμε, στον οικονομικά ενεργό και μη ενεργό πληθυσμό. Η βελτίωση του μορφωτικού επιπέδου του πληθυσμού ενίσχυσε αυτές τις τάσεις.

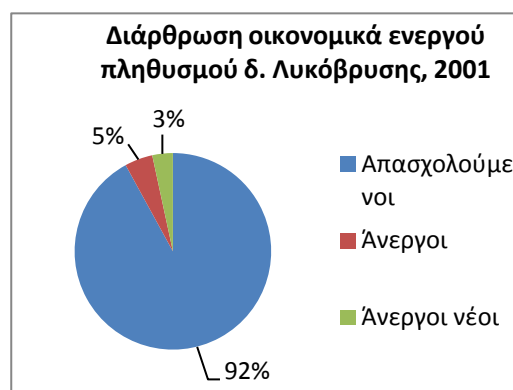
ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΣ ΕΝΕΡΓΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ -

ΑΝΕΡΓΙΑ

Το μεγαλύτερο ποσοστό του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού, όπως φαίνεται και από τα παρακάτω διαγράμματα της ΕΣΥΕ, είναι απασχολούμενοι σε ίσο ποσοστό για τη Λυκόβρυση και την Πεύκη 92% το 2001, ενώ το 1991 ήταν 94%. Οι νέοι άνεργοι σε απόλυτους αριθμούς είναι για τη Λυκόβρυση 61 για το 1991 και 127 για το 2001 ενώ για την Πεύκη 244 για το 1991 και 321 για το 2001. Ο απόλυτος αριθμός των ανέργων όμως που προκύπτει από τα παραπάνω στοιχεία, είναι πιθανό να μην αντικατοπτρίζει την πραγματική διάσταση της ανεργίας, καθώς ως απασχολούμενοι θεωρούνται και αυτοί που εργάζονται έστω και μία ώρα την εβδομάδα, ενώ ουσιαστικά δεν διαθέτουν μόνιμη και σταθερή εργασία.



Διάγραμμα 2-9 Διάγραμμα οικονομικά ενεργού πληθυσμού δήμος Λυκόβρυσης,1991, Πηγή: ΕΣΥΕ



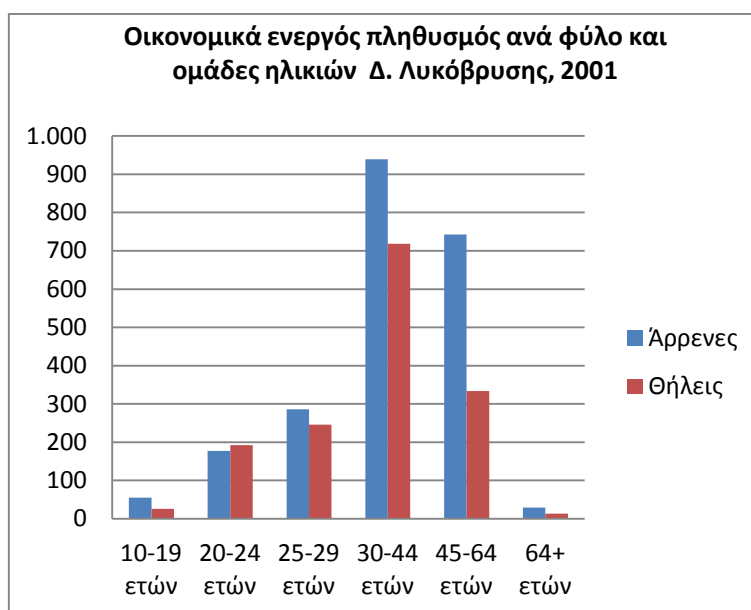
Διάγραμμα 2-10 Διάγραμμα οικονομικά ενεργού πληθυσμού δήμος Λυκόβρυσης,2001,Πηγή: ΕΣΥΕ



Διάγραμμα 2-11 Διάγραμμα οικονομικά ενεργού πληθυσμού δήμος Πεύκης,1991, Πηγή: ΕΣΥΕ

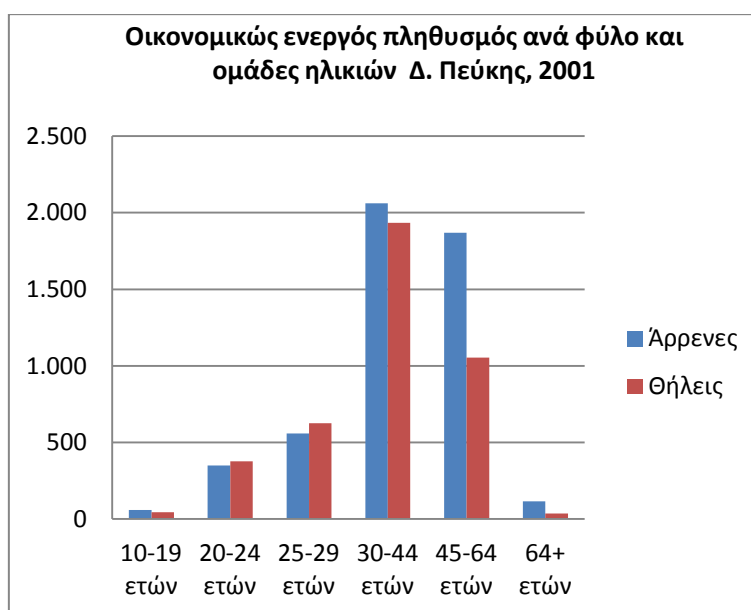


Διάγραμμα 2-12 Διάγραμμα οικονομικά ενεργού πληθυσμού δήμος Πεύκης,2001, Πηγή: ΕΣΥΕ



Διάγραμμα 2-13 Οικονομικά ενεργός πληθυσμός ανά φύλο και ομάδες ηλικιών, δήμος Λυκόβρυσης, 2001.

Πηγή: ΕΣΥΕ



Διάγραμμα 2-14 Οικονομικά ενεργός πληθυσμός ανά φύλο και ομάδες ηλικιών, δήμος Πεύκης, 2001.

Πηγή: ΕΣΥΕ

2.5 ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Οδικό Δίκτυο

Βασικές υποστηρικτικές οδοί για το δήμο Πεύκης – Λυκόβρυσης είναι η Αττική Οδός και η Εθνική Οδός Αθηνών – Λαμίας. Το τοπικό οδικό δίκτυο θα αναλυθεί στη συνέχεια.

Υποδομές Υγείας και Πρόνοιας

Οι υπηρεσίες πρόνοιας προς την τρίτη ηλικία που παρέχονται από το δήμο είναι η ύπαρξη τριών ΚΑΠΗ. Όσον αφορά τον τομέα της υγείας δεν υπάρχει Κέντρο Υγείας στο δήμο, ο οποίος διαθέτει μόνο δημοτικά πολυϊατρεία. Τα κοντινότερα νοσοκομεία στο δήμο είναι το Περιφερειακό Γενικό Νοσοκομείο Αττικής 'ΚΑΤ' στην Κηφισιά και το Ιατρικό Κέντρο Αθηνών στο Μαρούσι.

Υποδομές Εκπαίδευσης

Στο δήμο λειτουργούν εννιά νηπιαγωγεία και έξι δημοτικά σχολεία. Αναφορικά με τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση λειτουργούν τρία γυμνάσια και 3 Λύκεια. Επίσης στο δήμο λειτουργεί ειδικό σχολείο κωφών και βαρήκων και τρεις παιδικοί σταθμοί.

Υποδομές Πολιτισμού

Οι πολιτιστικές υποδομές του Δήμου περιλαμβάνουν πολιτιστικά, πνευματικά κέντρα, τη δημοτική βιβλιοθήκη και το δημοτικό θέατρο. Επίσης στο Δήμο δραστηριοποιούνται αρκετοί εξωραϊστικοί σύλλογοι ενώ λειτουργεί και η Κινηματογραφική Λέσχη που στόχο έχει τη συστηματική ενημέρωση των κατοίκων του δήμου σε θέματα κινηματογράφου και θεάτρου, σε ελληνικό και διεθνές επίπεδο, και τη μελέτη και την ανάδειξη της πολιτιστικής ιστορίας της Λυκόβρυσης και της Πεύκης.

Υποδομές Αθλητισμού

Οι υποδομές αθλητισμού που έχουν στη διάθεσή τους οι κάτοικοι του δήμου είναι οι ακόλουθες:

- Δημοτικό Γήπεδο ποδοσφαίρου
- Διαδημοτικό Γήπεδο ποδοσφαίρου Λυκόβρυσης Μεταμόρφωσης
- Δύο Γήπεδα Τένις
- Δύο 5 x 5 Γήπεδα
- Δύο ανοιχτά γήπεδα Γυμναστικής
- Τέσσερις αίθουσες Γυμναστικής (αεροβικής - ενόργανης)
- Δημοτικό κολυμβητήριο

2.6 ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

Ως πόλοι έλξης για τους κατοίκους μιας περιοχής θεωρούνται κάθε δημόσιο κτήριο (δημόσιες υπηρεσίες, σχολεία κ.α.), κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι (πάρκα, πλατείες, εκκλησίες κ.α.) καθώς και ορισμένα ιδιωτικά καταστήματα (τράπεζες, φαρμακεία κ.α.). Παρακάτω αναφέρονται οι χώροι αναψυχής χωριστά για την Πεύκη και τη Λυκόβρυση.

2.6.1 Σημεία Ενδιαφέροντος Πεύκης

• Εκπαίδευση

- 1^ο νηπιαγωγείο, Δαγκλή και Κουντουριώτου
- 2^ο νηπιαγωγείο, Μικράς Ασίας και Ιωαννίνων
- 3^ο νηπιαγωγείο, Κανάρη και Βουλγαροκτόνου
- 4^ο νηπιαγωγείο, Βρυούλων 27
- 5^ο νηπιαγωγείο, Καλύμνου και Κορίνθου
- 1^ο δημοτικό σχολείο, Ιωαννίνων 24 και Μικράς Ασίας
- 2^ο δημοτικό σχολείο, Ρήγα Φεραίου 17
- 3^ο δημοτικό σχολείο, Καλύμνου και Κορίνθου
- 4^ο δημοτικό σχολείο, Βουλγαροκτόνου και Κανάρη
- Ειδικό δημοτικό σχολείο κωφών και βαρुकών, Πλάτωνος 22 και Βουλγαροκτόνου
- 1^ο γυμνάσιο, Κοραή και Καζαντζάκη
- 2^ο γυμνάσιο, Κορίνθου και Καλύμνου

1^ο λύκειο, Λεωφόρος Ειρήνης 34

2^ο λύκειο, Βενιζέλου Ελευθερίου και Κορίνθου

• **Φαρμακεία**

Λ. Ειρήνης 18

Βύρωνος 19 & Χρυσ. Σμύρνης

Δωδεκανήσου 11

Βίτσι 14

Χρυσοστόμου Σμύρνης 49

Λεωφόρος Ειρήνης 3

Αγωνιστών 62

Λεωφ. Ειρήνης & Βενιζέλου 3

Χρυσ. Σμύρνης 18

Λ. Ειρήνης 18

Αγ. Παρασκευής 21

Κονίτσης 19

Λ. Ειρήνης 8

Λεωφόρος Δημοκρατίας 32

Λ. Ειρήνης 23-25

Πίνδου 11

Πίνδου 6

Χρυσ. Σμύρνης 60

Δημητρίου Χαϊμαντά 32

Πλ. Ηλιακού Χωριού

Λ. Ειρήνης & Δημοκρατίας 3

Αγωνιστών 13Α

Λ. Ειρήνης 57

Λ. Ειρήνης 40

Πίνδου & 25ης Μαρτίου

• Τράπεζες

ALPHA BANK, Λ. Ειρήνης 21
CITIBANK, Λ. Ειρήνης 28
EUROBANK, Λ. Ειρήνης 15
MARFIN EGNATIA BANK, Λ. Ειρήνης 43
MILLENIUM BANK, Λ. Ειρήνης 21 & Ελ. Βενιζέλου 1
ΑΓΡΟΤΙΚΗ, Λ. Ειρήνης 27
ΓΕΝΙΚΗ, Λ. Ειρήνης 18
ΕΘΝΙΚΗ, Λ. Ειρήνης 46
ΕΜΠΟΡΙΚΗ, Λ. Ειρήνης 14 & Νικ. Πλαστήρα
ΚΥΠΡΟΥ, Λ. Ειρήνης 37
ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Λ. Ειρήνης 11 & Χρ. Σμύρνης 1

• Δημοτικές υπηρεσίες

ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ, Ρ. Φεραίου 9
Α΄ ΚΑΠΗ, Π. Γρηγορίου Ε΄ 15, 210.8062702, 210.8022187
Β΄ ΚΑΠΗ, Ρ. Φεραίου 18, 210.6120567
Α΄ ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ, Βαλτετσίου & Βάρναλη, 210.8062833
Β΄ ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ, Κρήτης 4, 210.8029484
ΚΕΝΤΡΟ ΝΕΩΝ "ΕΚΚΕΝΤΡΟΝ", Πλάτωνος 22, 210.6145121
ΔΕΚΠΑ, Ρ. Φεραίου 9, 210.6129779
ΔΕΑΚΑ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΟΛΥΜΒΗΤΗΡΙΟ, Ελ. Βενιζέλου 15Α, 210.6140612
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ, Λ. Ειρήνης 17, 210.6128825
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ, 210.6122103
ΚΕΝΤΡΟ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ (ΚΕΠ), Λ. Ειρήνης 20, 210.6146500, 210.6146503
ΚΕΚ, Πλάτωνος 22, 210.8056151

• Προστασία του πολίτη

Αστυνομικό Τμήμα, Χρυσοστόμου Σμύρνης 29

• Περίθαλψη

Δημοτικό Πολυϊατρείο, Δημοκρατίας 8, 210.6122730, 210.6122732.

• Χώροι Πρασίνου

- Δάσος Κάσδαλη
- Δάσος Μορέλλα
- Άλσος Βαρβαρέσου
- Οικόπεδο Ο.Τ. 137 Άνω Πεύκης (Διεκδικούμενος χώρος)

Θα περιγραφούν αναλυτικά σε επόμενο κεφάλαιο

2.6.2 Σημεία Ενδιαφέροντος Λυκόβρυσης**• Εκπαίδευση**

- 1^ο νηπιαγωγείο, Αγίας Βαρβάρας 28
- 2^ο νηπιαγωγείο, Μπενίση 17 και Ξάνθης
- 3^ο νηπιαγωγείο, Μιαούλη και Αγίας Λαύρας
- 4^ο νηπιαγωγείο (ολοήμερο), Μπενίση 17 και Ξάνθης
- 1^ο δημοτικό σχολείο, Αγίας Βαρβάρας και Πολεμιστών
- 2^ο δημοτικό σχολείο, Αγίας Λαύρας και Ριμίνι
- Γυμνάσιο, Αγίου Γεωργίου 17 και Ανθέων
- Λύκειο, Κοττού 6

• Φαρμακεία

- Πλατεία Ηρώων 4
- Αγ. Βαρβάρας 27
- Σοφοκλή Βενιζέλου 50
- Αμαρουσίου 19
- Γ. Αργύρη & Μ. Λουντέμη
- Αμαρουσίου 25
- Ξάνθης 1 & Καραολή Δημητρίου

• Τράπεζες

EUROBANK, Σ. Βενιζέλου & Χαλκίδας 1

MARFIN EGNATIA BANK, 13ο χλμ. Ε.Ο. Αθηνών Λαμίας

ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Σοφ. Βενιζέλου 72 & Δημοκρατίας

• Δημοτικές υπηρεσίες

ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ, Αγίας Βαρβάρας 25

ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ, Αγ Βαρβάρας 25

ΚΕΠ, Αγ. Βαρβάρας 26

ΚΑΠΗ, Αγ. Βαρβάρας 16

ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ, Λέλας Καραγιάννη 21

ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ, Αγ Βαρβάρας 25 ΚΑΛΑΘΟΣΦΑΙΡΙΚΟΣ

ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΗΠΕΙΡΩΤΩΝ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ, Ν Πλαστήρα 32 Λυκόβρυση

• Προστασία του πολίτη

Αστυνομικό τμήμα, Κώστα Βάρναλη 57

• Περίθαλψη

Δημοτικά Πολυϊατρεία, Ρίμινι 10 - Τηλ: 210 2852945, Fax 210 2852945

• Χώροι Πράσινου

- Δάσος Αργύρη
- Δάσος Κάσδαγλη
- Πλατεία Ελευθερίας

2.7 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Υπερτοπικό Δίκτυο

Λίγο έξω από τα βορειοδυτικά όρια του δήμου Λυκόβρυσης – Πεύκης διέρχεται η Εθνική Οδός Αθηνών – Λαμίας που βρίσκεται στα όρια του δήμου με το δήμο Μεταμόρφωσης. Η εθνική οδός Αθηνών – Λαμίας αποτελεί κομμάτι του κεντρικού άξονα της χώρας (Π.Α.Θ.Ε.) που εξασφαλίζει άμεση πρόσβαση σε όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα της Ελλάδας (Πάτρα, Αθήνα, Λαμία, Λάρισα, Θεσσαλονίκη) με τα βόρεια και βορειοανατολικά σύνορα της χώρας, με τις υπό ανάπτυξη γειτονικές Βαλκανικές χώρες και με τις χώρες της Ευρώπης μέσω Ιταλίας από το λιμάνι της Πάτρας, συμβάλλοντας και διευκολύνοντας την ανάπτυξη σχέσεων με τις χώρες αυτές (πολιτιστικές, τουριστικές, οικονομικές) με εμφανή τα σημαντικά οφέλη για τη χώρα μας.

Επίσης ο δήμος εξυπηρετείται από την Αττική Οδό, που διέρχεται νότια από αυτόν. Η Αττική Οδός είναι ένα σύστημα αυτοκινητοδρόμων που διατρέχει την Αττική από την Ελευσίνα ως τα Σπάτα. Η έξοδος από την Αττική Οδό για το δήμο Λυκόβρυσης – Πεύκης είναι η έξοδος '10. Λεωφόρος Κύμης'.

Τοπικό Δίκτυο

Οι οδοί του τοπικού δικτύου διακρίνονται σε πρωτεύουσες αρτηρίες, δευτερεύουσες αρτηρίες, συλλεκτήριες οδούς και τοπικές οδούς. Οι κυριότεροι δρόμοι της περιοχής είναι η λεωφόροι Ειρήνης, Σοφοκλή Βενιζέλου, Αμαρουσίου, Αγίας Βαρβάρας και οι οδοί Γρηγορίου Λαμπράκη, Βύρωνος και Καραολή Δημητρίου. Το οδικό δίκτυο του δήμου θα περιγραφεί αναλυτικά σε επόμενο κεφάλαιο.

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Για την εξυπηρέτηση των κατοίκων του δήμου Λυκόβρυσης - Πεύκης ως προς τις μετακινήσεις τους εντός και εκτός του δήμου, ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας έχει δημιουργήσει έξι (6) λεωφορειακές γραμμές. Καθώς στο δήμο δεν υπάρχει κάποιος σταθμός ΜΕΤΡΟ, Ηλεκτρικού Σιδηρόδρομου ή Προαστιακού, οι περισσότερες γραμμές λεωφορείων συνδέονται με το δίκτυο των

παραπάνω μέσων. Για την περαιτέρω διευκόλυνση των κατοίκων, ο δήμος έχει στη διάθεσή του δύο Λεωφορεία στην Πεύκη και ένα στη Λυκόβρυση, που εξυπηρετούν πρωτίστως τη μεταφορά μαθητών από και προς τα σχολεία καθώς και τη μετάβαση πολιτών στις υπηρεσίες του Αμαρουσίου (ΙΚΑ, ΕΦΟΡΙΑ) και τους σταθμούς ΗΣΑΠ (ΚΑΤ, Κηφισιά, Μαρούσι) και προαστιακού (Νεραντζιώτισσα). Συγκεκριμένα οι λεωφορειακές γραμμές έχουν ως εξής:

Γραμμή 501 Πεύκη – Μαρούσι Α

Είναι κυκλική γραμμή με αφετηρία και τέρμα την Ελευθερίου Βενιζέλου. Συνδέει τη Λυκόβρυση και την Πεύκη με τη γραμμή του Ηλεκτρικού στη στάση Μαρούσι.

Οι δρόμοι τους οποίους διασχίζει είναι:

Ελ. Βενιζέλου – Μπότσαρη – Δημοκρατίας - Ν. Πλαστήρα -Ελ. Βενιζέλου – Βύρωνος – Ανδρόνικου - Αγ. Κωνσταντίνου - Λεωφ. Κηφισίας-Αριστοτέλους - Βασ. Όλγας – Κονδύλη - Βασ. Αλεξάνδρου – Άρεως – Πέλλης -Αγ. Παρασκευής – Αργυροκάστρου – Δάσους - Ελ. Βενιζέλου

Γραμμή 527 Πεύκη – Μαρούσι Β

Είναι κυκλική γραμμή με αφετηρία και τέρμα την Ελευθερίου Βενιζέλου. Καλύπτει περίπου την ίδια περιοχή με τη γραμμή 501, αλλά με διαφορετικές στάσεις.

Οι δρόμοι τους οποίους διασχίζει είναι:

Ελ. Βενιζέλου – Μπότσαρη – Δημοκρατίας – Αργυροκάστρου -Αγ. Παρασκευής – Πέλλης – Μιαούλη – Κωνσταντινουπόλεως - Ν. Πλαστήρα - Λεωφ. Ειρήνης – Περικλέους – Θεμιστοκλέους – Χαντζηαντωνίου - Λεωφ. Κηφισίας - Αγ. Κωνσταντίνου – Ανδρόνικου – Δωδεκανήσου - Χρ. Σμύρνης - Χρυσ. Σμύρνης – Δημοκρατίας – Δάσους - Ελ. Βενιζέλου

Γραμμή 541 Μεταμόρφωση – Σταθμός Αμαρουσίου

Είναι κυκλική γραμμή με αφετηρία και τέρμα την Οδό Κόττου στο δήμο Μεταμόρφωσης. Συνδέει τη Λυκόβρυση και την Πεύκη με τη γραμμή του

Ηλεκτρικού Σιδηρόδρομου στη στάση Μαρούσι. Επίσης συνδέεται με τον Προαστιακό στη στάση Μεταμόρφωση.

Οι δρόμοι τους οποίους διασχίζει είναι:

Κόττου – Τατοΐου – Παλ. Τατοΐου - Γ. Παπανδρέου - Σοφ. Βενιζέλου - Αγ. Βαρβάρας – Πολεμιστών – Αργύρη - Λεωφ. Αμαρουσίου - Λεωφ. Ειρήνης – Περικλέους – Θεμιστοκλέους – Χαντζηαντωνίου - Βασ. Σοφίας - Βασ. Όλγας – Περικλέους - Λεωφ. Ειρήνης - Λεωφ. Αμαρουσίου - Ν. Πλαστήρα - Γρ. Λαμπράκη - Σοφ. Βενιζέλου - Γ. Παπανδρέου – Πλαστήρα – Κόττου

Γραμμή 642 Νέα Ιωνία – Ηράκλειο - Πεύκη

Είναι κυκλική γραμμή με αφετηρία και τέρμα τη Ν. Ιωνία. Συνδέει τους γειτονικούς δήμους Νέα Ιωνία, Ηράκλειο και Πεύκη.

Οι δρόμοι τους οποίους διασχίζει είναι:

Μελ. Μερκούρη – Αττικής - Αγ. Νεκταρίου – Δρυάδων - Λεωφ. Ηρακλείου – Μαραθώνος – Πεύκων – Πλαπούτα – Βύρωνος – Δωδεκανήσου – Κονίτσης – Κορίνθου – Αγωνιστών – Πλαπούτα – Πεύκων - Λεωφ. Ηρακλείου – Δρυάδων - Αγ. Νεκταρίου – Ιφιγενείας - Λεωφ. Ηρακλείου - 28ης Οκτωβρίου - Ελ. Βενιζέλου - Λεωφ. Ηρακλείου - Μ. Μερκούρη

Γραμμή Α8 Πολυτεχνείο – Νέα Ιωνία – Μαρούσι

Η γραμμή Α8 συνδέει το δήμο Λυκόβρυσης – Πεύκης με το κέντρο της Αθήνας. Η αφετηρία της είναι το ΕΜΠ από την οδό Στουρνάρη και το τέρμα της στο Στάδιο ΟΑΚΑ. Επίσης διέρχεται από τις στάσεις Άνω Πατησίων, Περισσού, Πευκακίων, Αμαρουσίου του Ηλεκτρικού Σιδηρόδρομου. Ακόμη συνδέεται με τις στάσεις Ηρακλείου και Κηφισίας του Προαστιακού.

Οι δρόμοι τους οποίους διασχίζει είναι:

Αθήνα - Μαρούσι

Στουρνάρη – Πατησίων - Λεωφ. Ηρακλείου - Λεωφ. Αμαρουσίου - Λεωφ. Ειρήνης – Περικλέους – Θεμιστοκλέους – Χαντζηαντωνίου - Λεωφ. Κηφισίας - Δακ. Αττικής Οδού Λ. Κηφισίας - Λεωφ. Κηφισίας - Αμ. Αρτέμιδος - Εντός Ανατ. Τέρμ. Στ. ΟΑΚΑ

Μαρούσι – Αθήνα

Εντός Ανατολ. Τέρμ. Στ. ΟΑΚΑ - Αμ. Αρτέμιδος - Λεωφ. Κηφισίας - Αριστοτέλους - Βασ. Όλγας – Περικλέους - Λεωφ. Ειρήνης - Λεωφ. Αμαρουσίου - Λεωφ. Ηρακλείου - Αγ. Λαύρας – Πατησίων – Στουρνάρη

Γραμμή Β9 Χαλκοκονδύλη – Μεταμόρφωση – Ν. Κηφισιά

Η γραμμή Β9 συνδέει το δήμο Λυκόβρυσης – Πεύκης με το κέντρο της Αθήνας. Η αφετηρία της είναι στην οδό Χαλκοκονδύλη στην Αθήνα και το τέρμα της στον παράδρομο της Εθνικής Οδού Αθηνών Θεσσαλονίκης στη Νέα Κηφισιά. Επίσης διέρχεται από τις στάσεις Κάτω Πατησίων και Κηφισιάς του Ηλεκτρικού Σιδηρόδρομου. Ακόμη συνδέεται με τη στάση Μεταμόρφωσης του Προαστιακού.

Αθήνα – Νέα Κηφισιά

Χαλκοκονδύλη – Στουρνάρη – Αχαρνών - Αγ. Αναργύρων - Λεωφ. Δεκελείας – Τατοΐου - Γ. Παπανδρέου - Σοφ. Βενιζέλου – Αχαρνών – Τατοΐου – Όθωνος - Γ. Λύρα – Ελαιών - Πλ. Ελαιών - Παράδρομου Ε.Ο.Α.Θ.

Νέα Κηφισιά – Αθήνα

Παράδρομου Ε.Ο.Α.Θ. – Ελαιών - Γ. Λύρα – Φραγκοπούλου - Γ. Νικολάου – Τατοΐου – Όθωνος – Αχαρνών - Σοφ. Βενιζέλου - Γ. Παπανδρέου – Πλαστήρα – Γκινσοάτη – Ήβης – Δροσίνη – Τατοΐου - Λεωφ. Δεκελείας – Αχαρνών – Μάγερ - Χαλκοκονδύλη

Οι παραπάνω λεωφορειακές γραμμές παρουσιάζονται στο **χάρτη Χ4**

Δημοτική Συγκοινωνία:

Πεύκη

Άνω Πεύκη - Σταθμός ΗΣΑΠ Νερατζιώτισσας (1)

ΚΑΤ – Κωνσταντινουπόλεως - 25ης Μαρτίου – Αργυροκάστρου - Δάσους-Βενιζέλου - Ηλίου -Αιόλου - Καράγιωργα - Αγ.Βαρβάρας - Μ.Μπότσαρη- Δημοκρατίας - Πίνδου - ΚΑΤ - Κων/πόλεως -Πλαστήρα-Λ.Ειρήνης - Ελ. Βενιζέλου - Κορίνθου - Αγωνιστών – Βύρωνος - Σταθμός ΗΣΑΠ Νερατζιώτισσας

Σταθμός ΗΣΑΠ Νερατζιώτισσας - Άνω Πεύκη (2)

Σταθμός ΗΣΑΠ Νερατζιώτισσας –Ψαρρών - Βύρωνος(Φούρνος Βενέτη) – Ναούσης - Δωδεκανήσου - Κονίτσης-Χρ. Σμύρνης - Δαγκλή-Ελ. Βενιζέλου - Κορίνθου - Αγωνιστών -Βόλου-Αγωνιστών -Αποστολοπούλου - Λ. Ειρήνης - Δημοκρατίας – Πίνδου - ΚΑΤ (Άρεως & Μ. Ασίας)

Λυκόβρυση (κυκλική)

Δημοκρατίας – Αγίας Ειρήνης Χρυσοβαλάντου – Δημητσάνης – Χαλκίδος – Σοφοκλή Βενιζέλου – Καραολή Δημητρίου – Μπενίση – Εθνικής Αντιστάσεως – Παπαναστασίου – Ν. Πλαστήρα – Γρ. Λαμπράκη – Αγίας Βαρβάρας – Πολεμιστών-Μενελάου Λουντέμη – Γ. Σεφέρη – Κυπαρισίων – Μπότσαρη – Δημοκρατίας – Πίνδου – Άρεως – Κωνσταντινουπόλεως – 25^{ης} Μαρτίου – Αργυροκάστρου – Δάσους – Ελ. Βενιζέλου – Αγίας Παρασκευής – Δημοκρατίας

Τα δρομολόγια της δημοτικής συγκοινωνίας πραγματοποιούνται από Δευτέρα έως Παρασκευή από τις 5:30 μέχρι τις 22:30 ανά 1 ώρα και το Σάββατο από τις 8:00 μέχρι τις 15:00 ανά 1 ώρα.

Οι δημοτικές λεωφορειακές γραμμές παρουσιάζονται στο **χάρτη Χ5**.

2.8 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

«Για να παρουσιαστεί ολοκληρωμένη η διάρθρωση που θα ακολουθηθεί θα πρέπει να αναφερθεί η διερεύνηση της ευρύτερης περιοχής. Η ευρύτερη περιοχή είναι συνέχεια του δήμου, όπως και ο δήμος είναι αναπόσπαστο μέρος της. Απομονώνοντας τον οικισμό από το πλέγμα των σχέσεων με το ευρύτερο περιβάλλον του, διευκολύνεται η μελέτη του, αλλά συγχρόνως χάνουμε ένα μέρος από την πληροφορία που μας χρειάζεται για την κατανόησή του. Για να αντισταθμιστεί η απώλεια αυτή, πρέπει να γίνει επισκόπηση της ευρύτερης περιοχής του δήμου».

Αραβαντινός, 2007

Ο δήμος Λυκόβρυσης – Πεύκης, όπως προαναφέρθηκε, ανήκει στο βόρειο τομέα Αθηνών. Τα βόρεια προάστια των Αθηνών είναι συγκρότημα δήμων, κοινοτήτων και διάσπαρτων συνοικιών που αναπτύσσονται στη βόρεια και στη βορειοανατολική οικιστική τάση των Αθηνών, με κατεύθυνση προς τη βορειοανατολική Αττική. Οι δήμοι που απαρτίζουν το συγκρότημα αυτό είναι οι δήμοι Αγίας Παρασκευής, Αμαρουσίου, Βριλησίων, Ηρακλείου, Κηφισιάς, Λυκόβρυσης – Πεύκης, Μεταμορφώσεως, Νέας Ιωνίας, Παπάγου – Χολαργού, Πεντέλης, Φιλοθέης – Ψυχικού και Χαλανδρίου. Ιστορική έδρα των βορείων προαστίων είναι η πόλη της Κηφισιάς.

Παραδοσιακά προς τη βόρεια οικιστική τάση στρέφονται άτομα των ανώτερων εισοδηματικών στρωμάτων των Αθηνών και στη βορειοανατολική άτομα των μεσαίων προς τα ανώτερα. Τα τελευταία χρόνια, με τις εισοδηματικές ανακατανομές και τις εσωτερικές μεταναστεύσεις συνυπάρχουν ποικίλες εισοδηματικές τάξεις στο ευρύτερο συγκρότημα που δέχεται έντονες πιέσεις αστικοποίησης. Τις μεγαλύτερες πιέσεις αστικοποίησης δέχονται οι δήμοι που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από το Δήμο Αθηναίων, αλλά επεκτείνονται διαρκώς, με αποτέλεσμα να συνυπάρχουν τα ογκώδη αστικά συγκροτήματα με τις μεζονέτες και τις επαύλεις.

Τα βόρεια προάστια φημίζονται για την πληθώρα ελεύθερων χώρων, χώρων πρασίνου και τις προσπάθειες που καταβάλλονται για διατήρηση του φυσικού κάλλους, παρά τις έντονες πιέσεις αστικοποίησης που αγγίζουν πλέον τα αττικά βουνά. Στα ανατολικά εκτείνονται τα πευκοδάση του Υμηττού, στα βορειοανατολικά το πεντελικό τοπίο, στα βόρεια η Πάρνηθα και στα δυτικά οι λόφοι των Τουρκοβουνίων. Ορισμένες από τις πιο καλαίσθητες και συχνά επισκεπτόμενες πλατείες είναι η Πλατεία Πλατάνων στο Σταθμό της Κηφισιάς, η Πλατεία Πίνδου στο Σταθμό του Αμαρουσίου, η Πλατεία Δροσοπούλου στη Φιλοθέη, Αγίας Σοφίας στο Νέο Ψυχικό, Πλατεία Αγίου Νικολάου στο Χαλάνδρι, Αναλήψεως στα Βριλήσσια και πολλές άλλες. Μερικά μόλις από τα πιο γνωστά πάρκα και άλση είναι το ιστορικό Άλσος της Κηφισιάς που φιλοξενεί παραδοσιακά την Ανθοκομική Έκθεση της πόλης, το Δάσος Συγγρού στο Μαρούσι, πραγματικός πνεύμονας πρασίνου και αναψυχής,

καθώς και το Αττικό Πάρκο Βριλησίων για ποδηλασία και αθλοπαιδιές. Η Ρεματιά του Χαλανδρίου προτείνεται για μια γρήγορη εναλλαγή από το αστικό στο φυσικό τοπίο, ενώ το Δάσος της Πάρνηθας και της Πεντέλης προσελκύουν εκδρομείς όλο το χρόνο. Το Πάρκο Μαρία Κάλλας στα Βριλήσσια συγκεντρώνει κόσμο των βορειοανατολικών προαστίων, ενώ η πόλη των Μελισίων είναι γνωστή για τα πλούσια άλση της.

Οι Δήμοι του συγκροτήματος, λόγω της αρχικής οικοδομικής τους φιλοσοφίας για στέγαση σε απόμακρες, δασόφυτες και ήσυχες γειτονιές μακριά από την πόλη και το καυσαέριο είχαν εκ προθέσεως προβληματικές συγκοινωνίες και ενθάρρυναν την ευρεία χρήση του ΙΧ. Όταν άρχισαν να δημιουργούνται εστίες εργασίας, εμπορίου και στέγαση υπηρεσιών και να ελκύουν τη μεσοαστική τάξη, παρουσιάστηκε και η ανάγκη βελτίωσης των συγκοινωνιακών υποδομών. Έως τότε, το μόνο μέσο μαζικής μετακίνησης ήταν ο Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος που ξεκινούσε από την Κηφισιά και κατέληγε σε Αθήνα και Πειραιά με ενδιάμεσες στάσεις σε διάφορες περιοχές του συγκροτήματος. Όσον αφορά το Μετρό, μετά την ολοκλήρωση της γραμμής 3, που εξυπηρέτησε τα βορειοανατολικά προάστια και τα Μεσόγεια, δόθηκε το ερέθισμα και για άλλους Δήμους για πρόσβαση στους νέους σταθμούς. Ορισμένοι από αυτούς ήταν το Χαλάνδρι, τα Βριλήσσια, τα Μελίσσια και η Πεντέλη για το Σταθμό της Δουκίσσης Πλακεντίας. Ο Δήμος Χαλανδρίου, με την οικειοποίηση της λωρίδας του Πατήματος και με το επιχείρημα προστασίας του οικισμού από την διαμπερή κυκλοφορία απαγορεύει την πρόσβαση των οχημάτων των γειτονικών Δήμων και κάπως έτσι παγώνει το εγχείρημα των Μελισίων και της Πεντέλης. Αντιθέτως, το Μαρούσι και το Ν. Ηράκλειο επιτρέπουν την πρόσβαση των δημοτικών λεωφορείων Μεταμόρφωσης και Πεύκης στους σταθμούς τους. Με τις νέες επεκτάσεις του Προαστιακού Σιδηροδρόμου και του Ηλεκτρικού προς τη βορειοανατολική Αττική που έχει προγραμματιστεί για το 2013-2015, καθώς και η νέα κυκλική γραμμή 4 του Μετρό και τους 3 νέους σταθμούς της γραμμής 2 καθιερώνεται ένα ιδιαίτερος προνομιακό συγκοινωνιακό καθεστώς στο συγκρότημα.

Ένα άλλο κομμάτι της συγκοινωνίας καλύπτουν οι επιμέρους δημοτικές συγκοινωνίες. Πρώτος επιχειρεί ο Δήμος Αμαρουσίου το εγχείρημα της δημοτικής συγκοινωνίας λόγω των πολλών διάσπαρτων οικισμών, μετά από σχετικό κονδύλι

της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις αρχές του 2000. Το ίδιο κάνουν και οι Δήμοι Μεταμόρφωσης, Λυκόβρυσης - Πεύκης και Νέου Ηρακλείου για την πρόσβαση στον ηλεκτρικό. Το Μαρούσι συσκέπτεται συχνά με τη γειτονική Λυκόβρυση - Πεύκη προς επίλυση των συγκοινωνιακών τους προβλημάτων και προωθούν το εγχείρημα της Διαδημοτικής Συγκοινωνίας και προτείνουν τη μελλοντική επέκταση της γραμμής 4 από Γαλάτσι προς τα σύνορά τους. Επιπλέον, η δημοτική αρχή του Αμαρουσίου μελετά συχνά πρωτοβουλίες διαδημοτικής συγκοινωνίας στο ευρύτερο συγκρότημα. Τελικά το εγχείρημα ξεκινά με συμμετοχή των Δήμων Λυκόβρυσης - Πεύκης και Αμαρουσίου, με διέλευση επί της Λεωφόρου Ειρήνης προς ενίσχυση των λεωφορείων του ΟΑΣΑ. Αυτό αποτελεί και ένα πρώτο βήμα αναπτυξιακού προσανατολισμού της Λυκόβρυσης – Πεύκης προς τα βόρεια προάστια στα ανατολικά της.

Όσο αφορά το εμπορικό κομμάτι σε κάθε περιοχή υπάρχει ένας δρόμος με εμπορικά καταστήματα και υπηρεσίες που συγκεντρώνει πλήθος κόσμου από τον εκάστοτε δήμο αλλά και τους γειτονικούς. Μερικά τέτοια σημεία αναφέρονται παρακάτω.

- Οδός Κολοκοτρώνη: Ο πιο ακριβός εμπορικά δρόμος των βορείων προαστίων είναι η Οδός Κολοκοτρώνη που συνδέει την πόλη της Κηφισιάς με το Κεφαλάρι. Η οδός διασχίζει εμπορικούς πεζοδρόμους και καταλήγει στα πολυτελή εστιατόρια, καφέ και ξενοδοχεία του Κεφαλαρίου. Η αγορά της Κηφισιάς κατά κύριο λόγο απευθύνεται σε εκλεπτυσμένα γούστα και γεμάτες τσέπες.

- Φάρος Ψυχικού: Η είσοδος Φλύας στα βόρεια προάστια είναι ένα από τα πιο πολυσύχναστα σημεία από παλιά, ενώ στο Φάρο του Ψυχικού συγκεντρώνονται όλες οι εμπορικές υπηρεσίες των δήμων Παλαιού και Νέου Ψυχικού, με πληθώρα εκλεπτυσμένων καφέ και εστιατορίων να προσελκύουν κόσμο των Αθηνών.

- Λεωφόρος Κηφισιάς: Η κομβική λεωφόρος Κηφισιάς διαθέτει μια πολύ δραστήρια αγορά, από την περιοχή του Φάρου στο Ψυχικό και τις εργασιακές εστίες του Χαλανδρίου, μέχρι τα εκθεσιακά και εμπορικά κέντρα του Αμαρουσίου και την ακριβή αγορά της Κηφισιάς. Η Κηφισιάς διακλαδίζεται στον ομώνυμο κόμβο

στο ύψος του Παραδείσου στην καρδιά της ζώνης Β όπου δραστηριοποιούνται πλείστες επιχειρήσεις, κυρίως στον κλάδο υγείας και ασφάλισης.

- **Νεραντζιώτισσα:** Σε σημαντικό κόμβο αναδεικνύεται η φιλήσυχη περιοχή της Παναγιάς της Νερατζιώτισσας στο νοτιοδυτικό Μαρούσι, μετά τα συγκοινωνιακά έργα που πραγματοποιούνται, συνδέοντας τον Ηλεκτρικό με τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο. Κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες ανεγείρεται συγκρότημα και καταλύματα δημοσιογραφικού χωριού για να φιλοξενήσει η πόλη του Αμαρουσίου τους δημοσιογράφους που θα κληθούν να καλύψουν τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Το συγκρότημα της Νερατζιώτισσας μετατρέπεται στο εμπορικό κέντρο Mall, ενώ η Ήλιδα πωλεί τις κατοικίες μέσω του ΟΕΚ. Το πρώτο απευθύνεται στα μεσαία εισοδήματα, συγκεντρώνοντας πληθώρα κόσμου, ενώ αναγγέλλεται η πρόθεση κατασκευής Golden Mall, που θα απευθύνεται στα υψηλά εισοδήματα. Και ενώ οι μελέτες κατασκευής προχωρούν, απόφαση "καταπέλτης" του [ΣτΕ](#) κηρύττει παράνομους τους πολεοδομικούς όρους κατασκευής του Mall, που έρχονται σε αντίθεση με την ήπια και οικιστική δόμηση που προβλέπεται στη συγκεκριμένη περιοχή του Αμαρουσίου. Κατά κύρια ομολογία δε, προκάλεσε πλήγμα στα συνοικιακά καταστήματα του Αμαρουσίου.

- **Οδός Χαϊμαντά:** Ο πεζόδρομος του Χαλανδρίου φημίζεται για την υπερδραστήρια αγορά καθώς συνδυάζει με επιτυχία τις ποιοτικές υπηρεσίες για όλα τα γούστα και όλες τις τσέπες, με την ευχαρίστηση ενός περιπάτου στην καρδιά της πόλης. Εντός του πεζοδρόμου συγκεντρώνονται τα καταστήματα που απευθύνονται σε υψηλά εισοδήματα, περίξ αυτού τα εισοδήματα που στοχεύουν σε οικονομικά προϊόντα.

- **Οδός Ερμού:** Ο πεζόδρομος Αμαρουσίου έχει ταυτιστεί από παλιά με το χαρακτηριστικό σημείο συνάντησης των βορείων προαστίων από την εποχή της λειτουργίας του Σταθμού του Σιδηροδρόμου του Αμαρουσίου. Η πιο ακριβή οδός είναι η Οδός Ερμού, με προϊόντα που απευθύνονται σε όσους κάνουν αγορές με γνώμονα την οικονομία.

- **Νέο Ηράκλειο:** Η πλατεία του Νέου Ηρακλείου πλησίον του Σταθμού του Ηλεκτρικού φημίζεται για την πλούσια αγορά της και τα ποικίλα στέκια εστίασης περίξ της πλατείας και της Οδού Μαρίνου Αντύπα.

- **Λεωφόρος Μεσογείων:** Η λεωφόρος μεσογείων συγκεντρώνει πληθώρα επιχειρήσεων, κέντρων εστίασης και εμπορικών καταστημάτων, ενώ προβλέπεται να γίνει ένας συχνά επισκέψιμος δρόμος μετά τη λειτουργία των σταθμών του Μετρό.

- **Λεωφόρος Ειρήνης:** Η λεωφόρος Ειρήνης στην Πεύκη είναι ένας ιδιαίτερα δημοφιλής προορισμός για τους κατοίκους της πόλης, ενώ η διαδημοτική συγκοινωνία κάνει ακόμη πιο εύκολη την πρόσβαση. Έργα ανάπλασης στην περιοχή προσελκύουν το ενδιαφέρον των δημοτών, ενώ απευθύνεται στα μεσαία προς χαμηλά εισοδήματα. Επίσης ένας από τους κορεσμένους κυκλοφοριακά δρόμους του συγκροτήματος.

- **Κόμβος Δροσιάς:** Τα υπερβόρεια προάστια, λόγω των περιοριστικών κανόνων στην εμπορική ανάπτυξη, εξυπηρετούνται κατά το πλείστον από τον Κόμβο της Δροσιάς, όπου συγκεντρώνονται κέντρα εστίασης, φροντιστήρια και λοιπές δραστηριότητες, κυρίως εναλλακτικής διασκέδασης. Δειλά βήματα εμπορικής ανάπτυξης παρουσιάζουν επίσης η Άνοιξη και ο Άγιος Στέφανος.

3. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΗΜΟΥ ΠΕΥΚΗΣ-ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ

3.1 ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Ως χρήση γης εννοείται ο τρόπος που χρησιμοποιείται τμήμα εδάφους, κτίσματος ή ενός έργου υποδομής. Ο καθορισμός των χρήσεων γης στον πολεοδομικό σχεδιασμό έχει βασικό σκοπό να απεικονίσει πάνω σε σχέδιο τις χρήσεις των επιφανειών του οικισμού καθώς και να παρουσιάσει την κατανομή και την τοπολογική ένταξη των διαφόρων πολεοδομικών λειτουργιών στον χώρο.

Όπως παρουσιάζεται στο **χάρτη X1** (ο οποίος παρατίθεται σε παράρτημα) του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, οι κύριες χρήσεις γης στις δύο υπό μελέτη περιοχές είναι η κατοικία (αμιγής και γενική). Αναλύοντας την περιοχή παρατηρούμε ότι υπάρχει ομαλή μετάβαση και συνοχή μεταξύ των χρήσεων.

Οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης για την Πεύκη είναι:

1) **Κατοικία.** Οι περιοχές κατοικίας περιλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος της πόλης, και περικλείουν το κέντρο του δήμου. Ο δήμος έχει καθαρά οικιστικό χαρακτήρα. Αυτό φαίνεται από τον παρακάτω πίνακα. Παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των χρήσεων γης αποτελείται από κατοικίες. Σε μεγαλύτερο ποσοστό τα κτίρια είναι μονώροφες οικοδομές, μεγάλης ηλικίας που διατηρούνται σε καλή κατάσταση

2) **Γενική κατοικία.** Στην περιοχή εκτός από κατοικίες επιτρεπόμενες χρήσεις γης που παρουσιάζονται είναι: εμπορικά καταστήματα, γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κτίρια εκπαίδευσης, εστιατόρια, αναψυκτήρια, θρησκευτικοί χώροι, κτήρια κοινωνικής πρόνοιας, επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, αθλητικές εγκαταστάσεις και πολιτιστικά κτίρια. Οι περιοχές που εμφανίζεται η γενική κατοικία μας υποδεικνύουν τα τοπικά κέντρα γειτονιάς.

3) **Πολεοδομικό κέντρο.** Κατά μήκος της Λεωφόρου Ειρήνης εκτείνεται το κέντρο του Δήμου. Σε αυτό συγκεντρώνονται οι περισσότερες εμπορικές δραστηριότητες της πόλης αλλά και οι δημόσιες υπηρεσίες. Συγκεκριμένα συναντώνται οι εξής χρήσεις γης: κατοικία, εμπορικά καταστήματα, γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, αναψυκτήρια, χώροι συνάθροισης κοινού, Πολιτιστικά κτήρια, Θρησκευτικοί χώροι, κτίρια κοινωνικής πρόνοιας, επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης. Τα κτήρια είναι κυρίως διώροφα, και είναι παλιές κατασκευές, αναπαλαιωμένες ως επί το πλείστον.

4) **Αστικό πράσινο.** Όπως παρατηρούμε στο χάρτη, το μεγαλύτερο χώρο πρασίνου αποτελεί το δάσος Μορέλλα. Στο νότιο τμήμα του δήμου, βρίσκεται το δάσος Μορέλλα. Εκτείνεται σε 55,5 στρέμματα και περιβάλλεται από τις οδούς: Ρήγα Φεραίου, Ελευθερίου Βενιζέλου, Σωκράτους και Κορίνθου. Ο χώρος του δάσους ιδιοκτησιακά αποτελεί περιουσία του δήμου Λυκόβρυσης -Πεύκης στον οποίο περιήλθε από δωρεά της οικογένειας Μορέλλα - Κατσιμπαλη. Το δάσος Μορέλλα συνιστά κατ' ουσίαν ένα πευκοδάσος με αιωνόβια κατά το πλείστον πεύκα. Υπάρχουν πεύκα μεγαλύτερα των 100 ετών, πεύκα νεαρά 20-25 ετών, νεαρά 30 ετών και τέλος πεύκα μικρά 10 ετών διάσπαρτα σε διάφορες θέσεις. Η βλάστηση του αποτελείται αποκλειστικά από δένδρα χαλεπίου πεύκης και όπως προκύπτει από αεροφωτογραφία του έτους 1938, το δάσος Μορέλλα είχε από τότε το ίδιο περίγραμμα και περιβαλλόταν από αγρούς και αμπέλια. Η πυκνότητα της βλάστησης δεν είναι ομοιόμορφη σε όλη την έκταση του δάσους.

Ακολουθεί το δάσος Κάσδαλη το οποίο πριν τη συνένωση των δύο δήμων ανήκε το μισό στην Πεύκη και το άλλο μισό στη Λυκόβρυση. Βρίσκεται στη θέση «Μαγκουφάνα- Κάσδαγλη». Είναι δασική περιοχή, χαρακτηρισμένη από το Δασαρχείο Πεντέλης και διεκδικείται από ιδιώτες, οι οποίοι έχουν στην κατοχή τους τίτλους από μία παλιά διανομή. Κύριο χαρακτηριστικό του δάσους είναι ότι αποτελείται από αιωνόβια κατά το πλείστον πεύκα. Καλύπτεται από άγρια και ξυλώδη φυτά, τα οποία αποτελούν οργανική ενότητα. Συνέβαλε και συμβάλλει στη διατήρηση της φυσικής και βιολογικής ισορροπίας, εξυπηρετούσε και εξυπηρετεί την διαβίωση του ανθρώπου εντός του φυσικού περιβάλλοντος. Η βλάστηση του αποτελείται από χαλέπιο πεύκης και είναι υπόλειμμα ενιαίου φυσικού δάσους έκτασης 400στρ., το οποίο περικλειόταν από αγρούς και αμπέλια (Έκθεση Δασαρχείου Αττικής 1918). Μέχρι το 1919 παρήγαγε στρογγυλή ξυλεία. Εκτιμάται ότι ως το 1942 διέθετε υποόροφο θάμνων, ο οποίος καταστράφηκε λόγω θάμνευσης για καύσιμη ύλη, κυρίως κατά την περίοδο της Γερμανικής κατοχής. Από το 1936 έως το 1943 ρητινευόταν. Από το 1926 έως το 1943 υλοτομήθηκε μεγάλος αριθμός δέντρων. Το 1934 με σχετική διάταξη (108424/1934) κρίθηκε αναδασωτέο μαζί με τη μείζονα έκταση του λεκανοπεδίου Αθηνών. Σήμερα, υπάρχουν μεγάλα δένδρα ηλικίας άνω των 100 χρόνων, τα οποία έχουν φτάσει σε ηλικία ωριμότητας

και φέρουν ίχνη από παλιότερη ρητίneuση. Ορισμένα από αυτά είναι κακόμορφα. Το ύψος τους κυμαίνεται από 12 έως 17 μέτρα και έχουν ποικιλία διαμέτρων. Στο δάσος ζει μεγάλος αριθμός πουλιών (σπουργίτια, κοτσύφια, καρακάξες, περιστέρια κλπ), τα οποία το ομορφαίνουν με το κελάηδισμα και το πέταγμα τους. Το 1953 είχε παράνομα κατατμηθεί, οικοπεδοποιηθεί και πουληθεί σε μικροϊδιοκτήτες. Βρίσκεται εκτός σχεδίου πόλεως. Με βάση το Πλαίσιο Προγραμματικής Σύμβασης (που έχει υπογραφεί στις 22 Μαρτίου 2000 μεταξύ του Υπουργείου Γεωργίας και του Δήμου Πεύκης), ο Δήμος έχει τη δικαιοδοσία να προστατεύσει και να αναβαθμίσει το Δάσος Κάσδαγλη σε χώρο αναψυχής και περιπάτου.

Πρόσφατα πραγματοποιήθηκε ένα σοβαρό βήμα για τη θεσμική κατοχύρωση του δάσους Κάσδαγλη. Το Δασαρχείο Πεντέλης, τμήμα δασοπροστασίας, αποφάσισε να εκδώσει «πράξη χαρακτηρισμού» για ολόκληρο το δάσος Κάσδαγλη εμβαδού 133,5 στρεμμάτων. Τμήμα του δάσους, εμβαδού 114,5 στρεμμάτων, το χαρακτηρίζει «ως αναδασωτέα έκταση» και τμήμα του δάσους, εμβαδού 19 στρεμμάτων το χαρακτηρίζει «ως μη δασική έκταση».

Ανάσα πρασίνου στην περιοχή αποτελεί και το άλσος Βαρβαρέσου. Το άλσος Βαρβαρέσου συνιστά ένα πευκόφυτο χώρο πρασίνου στο Δήμο Πεύκης. Έχει έκταση 4.610 τμ. και περικλείεται από τις οδούς Π. Μελά, Βαλτετσίου, Κύπρου. Πρόσβαση στο χώρο μπορεί να έχει ο επισκέπτης από τις οδούς Π. Μελά και Κύπρου. Το άλσος διαθέτει παιδική χαρά και προσφέρεται ως χώρος αναψυχής και πολιτιστικών εκδηλώσεων.

Τέλος, ο προηγούμενος Δήμος Πεύκης και πλέον ο Δήμος Λυκόβρυσης – Πεύκης προσπαθεί να μετατρέψει σε χώρο πρασίνου το οικόπεδο που περικλείεται από τις οδούς: Κωνσταντινουπόλεως, Βουλγαροκτόνου, Πόντου και Αγ. Παρασκευής στην Άνω Πεύκη. Πρόκειται για οικόπεδο που βρίσκεται στο Ο.Τ 137 και φιλοξενεί σήμερα τους σεισμόπληκτους κατοίκους της πόλης. Εκτείνεται σε περίπου 6 στρέμματα και ανήκει σε ιδιώτη. Εμπλεκόμενοι φορείς είναι ο δήμος Πεύκης, ο ιδιώτης και το Δημόσιο, ενώ απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου το χαρακτηρίζει ως πλατεία.

Οι χώροι πρασίνου αποτελούν χώρους ελεύθερης γης που προστατεύονται από την αστικοποίηση, γι αυτό οι επιτρεπόμενες χρήσεις είναι μόνο μικρά αναψυκτήρια και αθλητικές εγκαταστάσεις, ό, τι δηλαδή δεν προσβάλλει την αισθητική και την ποιότητα του χώρου πρασίνου.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η κατανομή των κτιρίων στις χρήσεις.

Πίνακας 3-1 Χρήση Κτιρίων, δήμος Πεύκης, 2000, Πηγή: ΕΣΥΕ

Χρήση Κτιρίου, Πεύκη 2000	
Αποκλειστική χρήση - Εκκλησία / Μοναστήρι	3
Αποκλειστική χρήση - Εργοστάσιο / εργαστήριο	2
Αποκλειστική χρήση - Κατάστημα / γραφείο	24
Αποκλειστική χρήση – Κατοικία	1751
Αποκλειστική χρήση – Ξενοδοχείο	1
Αποκλειστική χρήση - Σταθμός αυτοκινήτων	1
Αποκλειστική χρήση - Σχολικό κτίριο	3
Αποκλειστική χρήση - Άλλη χρήση	30
Μικτή χρήση - Εκκλησία / Μοναστήρι - Κατοικία	1
Μικτή χρήση - Κατάστημα/γραφείο - Κατοικία	22
Μικτή χρήση - Κατοικία - Εργοστάσιο/Εργαστήριο	9
Μικτή χρήση - Κατοικία - Κατάστημα/γραφείο	137
Μικτή χρήση - Κατοικία - Σχολικό κτίριο	1
Μικτή χρήση - Κατοικία - Άλλη χρήση	64
Μικτή χρήση - Σχολικό κτίριο - Κατοικία	1
Μικτή χρήση - Άλλη χρήση - Κατοικία	6
Σύνολο	2056

Στον παρακάτω πίνακα καταγράφεται το πλήθος των κατοικιών ανάλογα με το πλήθος των ορόφων που έχει.

Πίνακας 3-2 Κατάταξη κτιρίων ανάλογα με το πλήθος των ορόφων, δήμος Πεύκης, 2000, Πηγή: ΕΣΥΕ

Αριθμός ορόφων, δήμος Πεύκης 2000	
0 όροφοι	1044
1 όροφος	884
2 όροφοι	570
3 όροφοι	504

4 όροφοι	660
5 όροφοι	418
6 όροφοι και άνω	32
Σύνολο	4112

Επίσης, δίνονται στοιχεία στο παρακάτω πίνακα που αφορούν στη περίοδο κατασκευής των κτιρίων για τους δήμους Λυκόβρυσης και Πεύκης.

Πίνακας 3-3 Κατάταξη κτιρίων σύμφωνα με τη περίοδο κατασκευής.

Πηγή: ΕΣΥΕ

Περίοδος Κατασκευής	ΔΗΜΟΣ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ	ΔΗΜΟΣ ΠΕΥΚΗΣ
Προ του 1919	3	1
1919-45	21	45
1946-60	250	195
1961-70	266	344
1971-80	290	476
1981-85	264	274
1986-90	186	317
1991-95	258	164
1996+	219	174
Δεν εφαρμόζεται	7	15
Υπό κατασκευή	59	51
Σύνολο	1823	2056

Οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης για τη Λυκόβρυση είναι:

1) **Κατοικία.** Όπως φαίνεται από τον παρακάτω πίνακα, στη μεγαλύτερη έκταση της Λυκόβρυσης εκτείνονται κατοικίες. Τα κτίρια στο μεγαλύτερο κομμάτι της περιοχής, είναι μονοκατοικίες, μοιρασμένες σε παλιές και καινούριες κατασκευές. Παρατηρούμε ότι κτίρια με 5 ορόφους και πάνω δεν υπάρχουν, κάνοντας τη Λυκόβρυση μία περιοχή ιδανική για κατοικία.

2) **Πολεοδομικό κέντρο.** Στα συγκεκριμένα οικοδομικά τετράγωνα συγκεντρώνονται όλες οι εμπορικές δραστηριότητες της περιοχής και οι δημόσιες υπηρεσίες. Όλες οι εσωτερικές μετακινήσεις των κατοίκων οδηγούν εκεί. Τα κτίρια είναι σχετικά νέες διώροφες και τριώροφες κατασκευές.

3) **Γενική κατοικία.** Κατά μήκος των οδών Σοφοκλή Βενιζέλου, Γ. Παπανδρέου, Βασιλέως Παύλου, Ειρήνης και Ελευθερίου Βενιζέλου παρουσιάζεται η συγκεκριμένη χρήση που περιλαμβάνει βιομηχανικές και Βιοτεχνικές Εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης, επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής και μέσης όχλησης, κτίρια και γήπεδα αποθήκευσης και στάθμευσης, πρατήρια βενζίνης, γραφεία, αναψυκτήρια, εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών, εγκαταστάσεις αγροτικών εκμεταλλεύσεων, εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου και εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων

4) **Βιοτεχνικές – βιομηχανικές εγκαταστάσεις.** Στη βορειοδυτική πλευρά της περιοχής απλώνεται το βιοτεχνικό πάρκο ενώ διάσπαρτες βρίσκονται διάφορες βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις όπως Αγετ-Ηρακλής, Βενέτης, Elco-Βαγιωνής, Σχιστήρια Αθηνών, Vodafone καθώς και άλλες μικρομεσαίες επιχειρήσεις,

5) **Αστικό πράσινο.** Όπως βλέπουμε στο χάρτη, οι χώροι πρασίνου της Λυκόβρυσης βρίσκονται στην ανατολική πλευρά, στα όρια με την Πεύκη. Ο μεγαλύτερος χώρος είναι το δάσος Κάσδαγλη, στο οποίο αναφερθήκαμε σε προηγούμενη παράγραφο, αφού απλώνεται ανάμεσα στην Πεύκη και τη Λυκόβρυση.

Ένας άλλος χώρος αστικού πρασίνου είναι η πλατεία Ελευθερίας. Η συγκεκριμένη πλατεία έχει έκταση 5,5 στρέμματα, περικλείεται από τις οδούς Ρίμινι- Υακίνθων- Μιαούλη- Αγίας Λαύρας και γειτνιάζει με το χώρο των σχολείων. Η πλατεία Ελευθερίας διαθέτει ένα ανοιχτό θέατρο για πολιτιστικές εκδηλώσεις, στο οποίο μεταξύ άλλων ανεβάζει παραστάσεις και η θεατρική ομάδα του Πνευματικού Κέντρου του Δήμου Λυκόβρυσης. Το 2005 κατασκευάστηκε μνημείο από τον καλλιτέχνη κ. Αληθινό με αποτέλεσμα να αναδειχθεί όλη η γύρω περιοχή.

Τέλος το δάσος Αργύρη που βρίσκεται στα ανατολικά του καποδιστριακού δήμου Λυκόβρυσης, αποτελεί και αυτό ανάσα πρασίνου στην περιοχή.

Πίνακας 3-4 Χρήση Κτιρίων, δήμος Λυκόβρυσης, 2000.

Πηγή: ΕΣΥΕ

Χρήση Κτιρίου, Λυκόβρυση 2000	
Αποκλειστική χρήση - Εκκλησία / Μοναστήρι	7
Αποκλειστική χρήση - Εργοστάσιο / εργαστήριο	55

Αποκλειστική χρήση - Κατάστημα / γραφείο	49
Αποκλειστική χρήση – Κατοικία	1473
Αποκλειστική χρήση - Σταθμός αυτοκινήτων	1
Αποκλειστική χρήση - Σχολικό κτίριο	5
Αποκλειστική χρήση - Άλλη χρήση	54
Μικτή χρήση - Εργοστάσιο/Εργαστήριο - κατάστημα/γραφείο	4
Μικτή χρήση - Εργοστάσιο/Εργαστήριο - Κατοικία	7
Μικτή χρήση - Κατάστημα/γραφείο - Κατοικία	50
Μικτή χρήση - Κατάστημα/γραφείο - Άλλη χρήση	2
Μικτή χρήση - Κατοικία - Εργοστάσιο/Εργαστήριο	10
Μικτή χρήση - Κατοικία - Κατάστημα/γραφείο	73
Μικτή χρήση - Κατοικία - Άλλη χρήση	16
Μικτή χρήση - Άλλη χρήση - Εργοστάσιο/Εργαστήριο	1
Μικτή χρήση - Άλλη χρήση - Κατάστημα/γραφείο	4
Μικτή χρήση - Άλλη χρήση - Κατοικία	12
Σύνολο	1823

Πίνακας 3-5 Κατάταξη κτιρίων ανάλογα με το πλήθος των ορόφων, δήμος Πεύκης, 2000.

Πηγή: ΕΣΥΕ

Όροφοι, Λυκόβρυση 2000	
0 όροφοι	1348
1 όροφος	1020
2 όροφοι	890
3 όροφοι	266
4 όροφοι	122
5 όροφοι	0
6 όροφοι και άνω	0
Σύνολο	3646

3.2 ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Η σημερινή εικόνα της περιοχής μελέτης διαφέρει από την θεσμοθετημένη. Σε όλη την έκταση του δήμου παρουσιάζονται αρκετές διαφορετικές χρήσεις γης από το Γ.Π.Σ.. Το φαινόμενο των διαφορετικών χρήσεων εμφανίζεται σε

μεμονωμένα οικοδομικά τετράγωνα και κυρίως σε κτίρια. Οι υπάρχουσες χρήσεις γης παρουσιάζονται στο **χάρτη X2** (ο οποίος παρατίθεται σε παράρτημα).

Για την περιοχή της Πεύκης οι υφιστάμενες χρήσεις γης είναι:

- Το δημαρχείο και το κολυμβητήριο αναφέρονται στο ΓΣΠ ως αστικό πράσινο.
- Κοινόχρηστοι χώροι, αστικό πράσινο, πέρα από τις θεσμοθετημένες θέσεις των ανοιχτών χώρων πρασίνου, σε όλη την έκταση της πόλης τοποθετούνται πλατείες και πάρκα.
- Άλλες ιδιαίτερες χρήσεις όπως: χώροι εκπαίδευσης, χώροι άθλησης, χώροι πολιτισμού, και χώροι στάθμευσης
- Το οικοδομικό τετράγωνο Ο.Τ. 65 έχει κατοικία, ενώ στο ΓΣΠ χαρακτηρίζεται χώρος αστικού πρασίνου.
- Δημόσιες και δημοτικές υπηρεσίες όπως ΚΑΠΗ και ΚΕΠ δεν επισημαίνονται στο Γ.Π.Σ.

Για την περιοχή της Λυκόβρυσης οι υφιστάμενες χρήσεις γης είναι:

- Τα οικοδομικά τετράγωνα Ο.Τ.159 και Ο.Τ.160 είναι χώρος αστικού πρασίνου
- Το οικοδομικό τετράγωνο Ο.Τ 141 έχει γήπεδο τένις
- Κοινόχρηστοι χώροι, αστικό πράσινο, πέρα από τις θεσμοθετημένες θέσεις των ανοιχτών χώρων πρασίνου, σε όλη την έκταση της πόλης τοποθετούνται πλατείες και πάρκα.
- Άλλες ιδιαίτερες χρήσεις όπως: χώροι εκπαίδευσης, χώροι άθλησης, χώροι πολιτισμού, και χώροι στάθμευσης.
- Δημόσιες και δημοτικές υπηρεσίες όπως ΚΑΠΗ και ΚΕΠ δεν επισημαίνονται στο Γ.Π.Σ.
- Βιομηχανίες χαμηλής όχλησης, έχουν κατασκευαστεί σε ορισμένα οικοδομικά τετράγωνα που περικλείονται από κατοικίες, και η θεσμοθετημένη χρήση τους ήταν κατοικία.
- Αδιάνοικτοι δρόμοι που απεικονίζονται διανοιγμένοι στο Γ.Π.Σ.

3.3 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ - ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Το οδικό δίκτυο του δήμου διακρίνεται σε υπεραστικό – υπερτοπικό και σε αστικό – τοπικό. Στη δεύτερη κατηγορία το δίκτυο χωρίζεται σε πρωτεύουσες αρτηρίες, δευτερεύουσες αρτηρίες, συλλεκτήριες οδοί και τοπικές.

Υπερτοπικό δίκτυο

Στο δήμο Λυκόβρυσης – Πεύκης δεν υπάρχει κάποιος δρόμος που να ανήκει στην κατηγορία αυτή. Στη συγκεκριμένη κατηγορία ανήκει η Εθνική Οδός Αθηνών – Λαμίας που βρίσκεται στα όρια του δήμου μας με το δήμο Μεταμόρφωσης. Η εθνική οδός Αθηνών – Λαμίας αποτελεί κομμάτι του κεντρικού άξονα της χώρας (Π.Α.Θ.Ε.) που εξασφαλίζει άμεση πρόσβαση σε όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα της Ελλάδας (Πάτρα, Αθήνα, Λαμία, Λάρισα, Θεσσαλονίκη) με τα βόρεια και βορειοανατολικά σύνορα της χώρας, με τις υπό ανάπτυξη γειτονικές Βαλκανικές χώρες και με τις χώρες της Ευρώπης μέσω Ιταλίας από το λιμάνι της Πάτρας, συμβάλλοντας και διευκολύνοντας την ανάπτυξη σχέσεων με τις χώρες αυτές (πολιτιστικές, τουριστικές, οικονομικές) με εμφανή τα σημαντικά οφέλη για τη χώρα μας.

Ένας άλλος δρόμος της κατηγορίας αυτής είναι η Αττική Οδός. Ο δήμος εξυπηρετείται από την Αττική Οδό, που διέρχεται νότια από αυτόν. Η Αττική Οδός είναι ένα σύστημα αυτοκινητοδρόμων που διατρέχει την Αττική από την Ελευσίνα ως τα Σπάτα. Η έξοδος από την Αττική Οδό για το δήμο Λυκόβρυσης – Πεύκης είναι η έξοδος '10. Λεωφόρος Κύμης'

Τοπικό δίκτυο

Οι ορισμοί των βαθμίδων της ιεράρχησης των οδικών αξόνων δίνονται ακολούθως:

Ως Πρωτεύουσα Αρτηρία ορίζεται η οδός που κατά το μήκος της υπάρχουν διασταυρώσεις ελεγχόμενες (κατά κανόνα με φωτεινούς σηματοδότες) και οι

προσβάσεις στις παρακείμενες ιδιοκτησίες περιορίζονται στο ελάχιστο. Εξυπηρετούν υπεραστικές μετακινήσεις που φτάνουν ή διέρχονται από την πόλη.

Ως Δευτερεύουσα Αρτηρία ορίζεται η οδός που εξυπηρετεί μέσου μήκους μετακινήσεις, και εδώ οι διασταυρώσεις είναι ελεγχόμενες και είναι δυνατόν να περνούν τοπικές λεωφορειακές γραμμές. Οι ταχύτητες είναι μικρότερες.

Ως συλλεκτήρια Οδός ορίζεται η οδός που συγκεντρώνει τις μετακινήσεις των τοπικών οδών για να διοχετεύσει στο δίκτυο των αρτηριών. Εξυπηρετούν μετακινήσεις μέσα στις γειτονιές. Οι ταχύτητες είναι ακόμα πιο περιορισμένες.

Ως Τοπική Οδός ορίζεται η οδός που χρησιμοποιείται για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις όπως κατοικίας, εμπορικές κ.α.

Οι πρωτεύουσες αρτηρίες του δήμου είναι:

Η Λεωφόρος Ειρήνης, που διασχίζει όλο το πολεοδομικό κέντρο της Πεύκης και συνδέει το δήμο με τους δήμους της Μεταμόρφωσης και του Αμαρουσίου . Είναι δρόμος αμφίδρομης κυκλοφορίας με διαχωριστική νησίδα και το πλάτος του αγγίζει τα 20 μέτρα. Χρησιμοποιείται κυρίως για μετακινήσεις από και προς στο πολεοδομικό κέντρο της Πεύκης.

Η Λεωφόρος Σοφοκλή Βενιζέλου, που διασχίζει όλο το πολεοδομικό κέντρο της Λυκόβρυσης και συνδέει το δήμο με τους δήμους της Μεταμόρφωσης και της Κηφισιάς. Είναι δρόμος αμφίδρομης κυκλοφορίας και το πλάτος κυμαίνεται στα 21-22 μέτρα. Χρησιμοποιείται κυρίως για μετακινήσεις από και προς στο πολεοδομικό κέντρο της Λυκόβρυσης.

Η λεωφόρος Αμαρουσίου που αποτελεί κατά το μήκος της το όριο μεταξύ των δήμων Πεύκης – Λυκόβρυσης και Ηρακλείου Αττικής. Είναι δρόμος αμφίδρομης κυκλοφορίας και το πλάτος του ποικίλει, ξεκινώντας από τα 10 μέτρα στο σημείο που ενώνεται με την Καραολή Δημητρίου και φτάνει τα 20 μέτρα όταν ενώνεται με τη λεωφόρο Ειρήνης.

Η Οδός Γρηγορίου Λαμπράκη, που ξεκινάει από το πολεοδομικό κέντρο της Λυκόβρυσης και φτάνει στο δήμο Ηρακλείου Αττικής. Είναι δρόμος αμφίδρομης κυκλοφορίας και το πλάτος κυμαίνεται γύρω στα 20 μέτρα.

Η Οδός Βύρωνος, που είναι ένα από τα όρια του δήμου με το Δήμο Αμαρουσίου. Η οδός Βύρωνος συνδέει την Πεύκη με την Αττική Οδό και μέσω της

Αγίου Κωνσταντίνου φτάνει στη λεωφόρο Κηφισίας. Είναι δρόμος αμφίδρομης κυκλοφορίας και το πλάτος του κατά μέσο όρο φτάνει τα 13 μέτρα.

Οι δευτερεύουσες αρτηρίες του δήμου είναι:

Η οδός Καραολή Δημητρίου, που αποτελεί όριο μεταξύ των δήμων Πεύκης – Λυκόβρυσης και Μεταμόρφωσης και συνδέει τη λεωφόρο Σοφοκλή Βενιζέλου με τη λεωφόρο Αμαρουσίου. Αμφίδρομης κυκλοφορίας δρόμος με πλάτος 12 μέτρα.

Η Λεωφόρος Αγίας Βαρβάρας, που ξεκινάει από το πολεοδομικό κέντρο της Λυκόβρυσης και διασχίζει σχεδόν όλο το κέντρο του δήμου Πεύκης – Λυκόβρυσης. Αμφίδρομης κυκλοφορίας δρόμος με πλάτος 16 μέτρα.

Οι συλλεκτήριες οδοί του δήμου είναι:

Χρυσοστόμου Σμύρνης
Ελευθερίου Βενιζέλου
Κορίνθου
Δημοκρατίας
Πλαστήρα
Μάρκου Μπότσαρη
Αργύρη
Δαβάκη
Βρούλων
25^{ης} Μαρτίου
Πόντου
Θησέως
Χαλκίδος
Πολεμιστών
Λάμπρου Κατσώνη
Αγίας Ειρήνης Χρυσοβαλάντου

Οι δρόμοι αυτοί έχουν μέσο πλάτος τα 8-10 μέτρα. Θεωρούνται συλλεκτήριες οδοί γιατί αποτελούν εξόδους των κύριων οδών και τις υποβοηθούν στην κυκλοφορία. Επιπλέον η διέλευση λεωφορείων και φορτηγών επηρεάζει την λειτουργία τους, οπότε δεν μπορούν να θεωρηθούν ως τοπικές οδοί ήπιας κυκλοφορίας.

Οι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας του δήμου είναι:

Ερμού
Αποστολοπούλου από Υψηλάντου έως Αϊδινίου

Δαγκλή από Τρύπα έως Κουντουριώτη
Βουλγαροκτόνου από Παύλου Μελά έως Μικράς Ασίας
Μικράς Ασίας
Αρτέμιδος
Αγίας Παρασκευής
Σπύρου Μουστακλή από Αφροδίτης έως Κωνσταντινουπόλεως
Σωκράτους
Εθνικής Αντιστάσεως
Κυπαρισσίων
Πλάτωνος
Ομήρου
Βαλτετσίου, Κύπρου, Βάρναλη
Χίου από λεωφόρου Σταυρού – Ελευσίνας έως Λαρίσης
Μεσολογγίου από λεωφόρου Σταυρού – Ελευσίνας έως Λαρίσης
Καραϊσκάκη από Πολεμιστών έως Αργύρη
Αγίου Γεωργίου από Σούτσου έως Αθανασίου Διάκου
Μπενίση από Καραολή Δημητρίου έως Διαπούλη
25ης Μαρτίου από Αργύρη έως Καραγιάννη
Τα τμήματα των δρόμων που περικλείουν τα σχολεία στο Ο.Τ35
Τα τμήματα των δρόμων που περικλείουν την παιδική χαρά στο Ο.Τ. 97

Οι δρόμοι αυτοί έχουν πλάτος μικρότερο των 8 μέτρων. Το χαρακτηριστικό των δρόμων αυτών είναι η τεθλασμένη χάραξη των κρασπέδων, ώστε ο διάδρομος κυκλοφορίας των οχημάτων να μην είναι ευθύγραμμος. Βέβαια σε αυτούς τους δρόμους δεν επιτρέπεται η διέλευση βαρέων οχημάτων επειδή διατηρούν στις περιοχές τον χαρακτήρα γειτονιάς και λόγω της δυσκολίας μετακίνησής τους σε αυτούς τους δρόμους. Επιπλέον οι χρήσεις γης που συναντώνται επί των οδών αυτών είναι μόνο κατοικία (με ελάχιστες εξαιρέσεις, όπως είναι χώροι εκπαίδευσης) οπότε ένας μεγαλύτερος οδικός άξονας θα επέφερε προβλήματα στις γειτονιές (θόρυβο, ρύπανση και επικινδυνότητα).

Πεζόδρομοι

Καλύμνου
Κω από Κορίνθου έως Ιωνίας
Πανουργιά
Οδός Πλατείας Ηρώων
Αδαμάντιου Κοραή

Το υπόλοιπο οδικό δίκτυο του δήμου αποτελείται από τους τοπικούς δρόμους. Οι περισσότεροι έχουν πλάτος μεταξύ 8-10 μέτρων. Άλλοι είναι

αμφίδρομης κυκλοφορίας και άλλοι είναι μονόδρομοι. Οι χρήσεις γης που συναντώνται επί των οδών αυτών ποικίλουν.

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου παρουσιάζεται στον **χάρτη X3** (ο οποίος παρατίθεται σε παράρτημα).

3.4 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ – ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Η περιοχή μελέτης συναντά αρκετά προβλήματα τα οποία σχετίζονται κυρίως με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό και λιγότερο με τον πολεοδομικό.

Με το πέρασμα του χρόνου η αστικοποίηση εξελίσσεται, οι ανθρώπινες ανάγκες διαφοροποιούνται, το παραγωγικό μοντέλο τροποποιείται, οι διαθέσιμοι πόροι μεταβάλλονται και συνακόλουθα οι πόλεις και τα αστικά κέντρα μεταλλάσσονται.

Το αποτέλεσμα των μεταλλαγών αυτών είναι να προκύπτουν συνεχώς ανάγκες είτε για περαιτέρω αστική ανάπτυξη και εγκαταστάσεις νέων κοινωνικών & τεχνικών υποδομών, που δεν είχαν προβλεφθεί στον αρχικό σχεδιασμό τους, είτε ανάγκες για διαφοροποίηση, αλλαγές χρήσεων, αναβάθμιση και ανασχεδιασμό του ήδη κτισμένου χώρου.

Ένα από τα καθημερινά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι του δήμου είναι το κυκλοφοριακό και τα προβλήματα στάθμευσης στο πολεοδομικό κέντρο της πόλης κατά της ώρες αιχμής. Σ' αυτό συμβάλλει η συνεχής χρήση του αυτοκινήτου από τους κατοίκους του δήμου λόγω επαγγελματικών και κοινωνικών μετακινήσεων, των κατοίκων από τους γύρω δήμους, λόγω επαγγελματικών χρήσεων στο δήμο (βιομηχανίες και άλλες επιχειρήσεις). Με την ανεξέλεγκτη χρήση του αυτοκινήτου, συσσωρεύονται οχήματα κυρίως στην κεντρική περιοχή, λόγω των πολλών εμπορικών καταστημάτων και της συγκέντρωσης των υπηρεσιών διοίκησης. Επίσης οι μικροί χώροι στάθμευσης σε συνδυασμό με την παράνομη στάθμευση κάνουν ακόμη πιο ασφυκτική την κίνηση στα πολεοδομικά κέντρα του δήμου. Ένα άλλο πρόβλημα εντοπίζεται σε κάποιες πρωτεύουσες αρτηρίες και συλλεκτήριες οδούς που δρουν τροφοδοτικά στις υπερτοπικές οδούς. Επειδή από τα όρια του

δήμου διέρχεται η Αττική Οδός και η Εθνική Οδός Αθηνών Λαμίας, κάτοικοι των γειτονικών δήμων χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο του δήμου για την πρόσβασή τους στις παραπάνω υπερτοπικές οδούς, δημιουργώντας έτσι επιβάρυνση και όχληση στην περιοχή. Η κατάχρηση των Ι.Χ. αυτοκινήτων επηρεάζει άμεσα και το περιβάλλον αφού δημιουργεί ηχορύπανση, ρύπανση του αέρα, η αισθητική υποβάθμιση κ.λπ.

Επειδή δεν υπάρχουν τοπικά κέντρα οι κάτοικοι, και για τις πιο απλές ανάγκες, χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο. Με τον υπάρχοντα, λοιπόν, σχεδιασμό των περιοχών (πολεοδομικά αλλά και κυκλοφοριακά), χάνεται από τις πόλεις η έννοια της γειτονιάς. Με την συγκέντρωση όλων των εμπορικών δραστηριοτήτων στα κέντρα του δήμου, και με τη συνεχή διέλευση οχημάτων σχεδόν απ' όλους τους δρόμους του δήμου, καταλήγει ο δήμος να μην έχει αυτόνομες, ήσυχες γειτονιές.

Σημαντικά προβλήματα αντιμετωπίζουν και οι πεζοί. Τα προβλήματα αυτά οφείλονται κυρίως στις περιορισμένες και όχι σταθερές διατομές των πεζοδρομίων (περίπου 1,5 μέτρα στην Πεύκη και 1 μέτρο στη Λυκόβρυση), στα φυσικά και τεχνητά εμπόδια που συναντούν κατά την κίνησή τους, όπως δέντρα και πινακίδες σήμανσης, στην παράνομη στάθμευση οχημάτων πάνω στα πεζοδρόμια και στις γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων που περιορίζουν την ορατότητα, στην έλλειψη φωτεινής σηματοδότησης εκεί όπου υπάρχουν πολλές διελεύσεις πεζών κλπ

Ένα σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι του δήμου Λυκόβρυσης – Πεύκης, είναι η ελλιπή περίθαλψη. Ο δήμος διαθέτει μόνο δημοτικά πολυϊατρεία, ενώ εξυπηρετείται από το παθολογικό νοσοκομείο Κηφισιάς. Ένα κέντρο υγείας αστικού τύπου είναι πλέον απαραίτητο στους κατοίκους του δήμου.

Η αστική και η δημοτική συγκοινωνία από την άλλη πρέπει να επισημανθεί ότι είναι αρκετά πυκνή, με έξι αστικές και τρεις λεωφορειακές γραμμές. Το σημείο που πρέπει να δοθεί έμφαση είναι η μεγάλη απόσταση μεταξύ δύο στάσεων σε διάφορα σημεία. Επίσης τόσο η αστική όσο και η δημοτική συγκοινωνία σχεδιάστηκαν για την Πεύκη και τη Λυκόβρυση όσο ήταν χωριστοί δήμοι, για το λόγο αυτό, τώρα που είναι ενιαίος δήμος πρέπει να αξιολογηθούν ξανά για το βέλτιστο αποτέλεσμα. Όσον αφορά την σύνδεση του δήμου με την Αθήνα, παρόλο που υπάρχουν δύο λεωφορειακές γραμμές, αυτές δεν καλύπτουν πλήρως τις ανάγκες του δήμου. Πάντως, το πιο σημαντικό πρόβλημα του δήμου, όσον αφορά

τη δημόσια συγκοινωνία είναι η έλλειψη σταθμού Μετρό ή Ηλεκτρικού Σιδηρόδρομου.

Ένα άλλο πρόβλημα του δήμου είναι οι ανεκμετάλλευτοι δημόσιοι χώροι. Ο δήμος διαθέτει πολλά οικόπεδα που έχουν προταθεί για ανάπτυξη, δεν έχει πραγματοποιηθεί όμως προς το παρόν. Το αποτέλεσμα είναι να μένουν απλά οικόπεδα που πολλές φορές εκμεταλλεύονται παράνομα από ιδιώτες.

Σε πολεοδομικό επίπεδο στα τελευταία εικοσιπέντε χρόνια, η οικονομική άνοδος οδήγησε και οδηγεί τις ελληνικές πόλεις σε φαινόμενα έντονης προαστιοποίησης τόσο πληθυσμού (σε αναζήτηση βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων και ελαχιστοποίησης των αρνητικών επιπτώσεων από την έντονη οπτική, ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση των πυκνοδομημένων κεντρικών αστικών περιοχών), όσο και επαγγελματικών λειτουργιών.

Όμως η οικιστική αυτή διάχυση στις ελληνικές πόλεις ακολούθησε μια άνιση και στρεβλή κατεύθυνση η οποία αντί να ελαχιστοποιήσει επέτεινε τα προβλήματα:

α) Από το '83 μέσω παλαιότερων και νεότερων ΓΠΣ διαπιστώθηκαν και προγραμματίστηκαν οι ανάγκες οργανωμένων επεκτάσεων των πόλεων στην περιφέρεια τους με οικιστικές μονάδες-οικισμούς χαμηλής αλλά όχι αραιής δόμησης ($\Sigma\Delta = 0,8$). Οι οργανωμένες αυτές επεκτάσεις δεν μπόρεσαν να θεσμοθετηθούν παρά μόνον εν μέρει, εξαιτίας σειράς απίστευτων γραφειοκρατικών εμπλοκών, του γενικότερου «μπλοκαρίσματος» και των εξαιρετικά αργών ρυθμών των πολεοδομήσεων όπως αναφέρεται λεπτομερέστερα στην συνέχεια.

β) Το ίδιο διάστημα το προαστιοποιούμενο περιβάλλον και οι επιχειρήσεις, μη βρίσκοντας πολεοδομημένη γη προς εγκατάσταση, χωροθετήθηκαν διάσπαρτα νόμιμα και αυθαίρετα κυρίως μέσω του μηχανισμού της εκτός σχεδίου δόμησης. Η δε διάσπαρτη χωροθέτηση με εκτός σχεδίου δόμηση -εκτός άλλων προβλημάτων- «καταναλίσκει» -όπως είναι φυσικό-, πολύ περισσότερη γη απ ότι οι οργανωμένες πολεοδομήσεις.

3.5 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΜΠΡΕΣΙΑ

Η Μπρέσια είναι μεσαίου μεγέθους πόλη που βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της Ιταλίας (περιφέρεια Λομβαρδίας) κοντά στο Μιλάνο. Καλύπτει συνολική έκταση

90 χλμ² και έχει πληθυσμό περίπου 200.000 άτομα. Το 10% των κατοίκων της πόλης μετακινείται με μη μηχανοκίνητα μέσα (ποδήλατο, περπάτημα) και το υπόλοιπο 90% κατανέμεται στο αυτοκίνητο (67%) και στη δημόσια συγκοινωνία (23%). Οι κυκλοφοριακές ροές συγκλίνουν προς το ιστορικό κέντρο, όπου παρουσιάζονται σημαντικά προβλήματα συμφόρησης. Ο δήμος επεδίωκε στο παρελθόν να κατασκευάσει χώρους στάθμευσης (επίγειους, υπόγειους και σε πολυώροφα κτήρια) σε κεντρικές περιοχές, έτσι ώστε να αντιμετωπίσει την συμφόρηση του κέντρου. Συνολικά κατασκευάστηκαν 6.000 επιφανειακές θέσεις στάθμευσης και 3.150 θέσεις σε πολυώροφα κτήρια. Ωστόσο, σήμερα έχει εγκαταλειφθεί αυτή η πολιτική. Το δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας αποτελείται από λεωφορεία, όπως κατά κανόνα συμβαίνει σε πόλεις ανάλογου μεγέθους. Η βασική στρατηγική είναι να αποκτήσει η πόλη συμπαγή δομή και βιώσιμο σύστημα μεταφορών, υπερβαίνοντας τα εμπόδια που το εθνικό θεσμικό πλαίσιο θέτει.

Οι στόχοι της πόλης είναι:

- εκτροπή των μετακινήσεων από το αυτοκίνητο στη δημόσια συγκοινωνία,
- μείωση των ρύπων και του θορύβου,
- συγκράτηση των επεκτάσεων για τη μείωση των μετακινήσεων με αυτοκίνητο,
- αναζωογόνηση του ιστορικού κέντρου και επανάχρηση εγκαταλελειμμένων περιοχών.

Πολιτικές:

- Κατασκευή δικτύου ποδηλάτου

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο προβλέπει την κατασκευή νέων λωρίδων ποδηλάτου, άλλων για τις καθημερινές μετακινήσεις και άλλων για αναψυχή.

- Αστικές αναπλάσεις

Το ενδιαφέρον επικεντρώνεται στις πλατείες και τους δρόμους του ιστορικού κέντρου. Ο στόχος είναι η αναβάθμισή τους. Προτεραιότητα αποτελεί η απομάκρυνση της στάθμευσης και η μείωση των κυκλοφοριακών φόρτων.

- Ζώνες περιορισμένης πρόσβασης

Οι ζώνες αυτές δημιουργούνται κυρίως στο ιστορικό κέντρο. Για τον έλεγχο της πρόσβασης χρησιμοποιούνται κάμερες, και ειδική αποτρεπτική τιμολογιακή πολιτική για τη στάθμευση.

Έργα και Ρυθμίσεις:

- METROBUS

Πρόκειται για ένα σύστημα σταθερής τροχιάς ανάλογο του μετρό, το οποίο όμως θα είναι μικρότερο σε μέγεθος, όσον αφορά στους σταθμούς και στα οχήματα. Θα μειωθεί έτσι το κόστος κατασκευής και λειτουργίας του συστήματος, καθώς η πόλη είναι μικρή. Με το METRO BUS επιδιώκεται η αναβάθμιση των υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας.

- LAM

Το πρόγραμμα LAM αφορά στη δρομολόγηση τριών οικολογικών λεωφορείων κατά τον άξονα βορρά-νότου. Στον άξονα αυτό τα λεωφορεία διαθέτουν αποκλειστική υποδομή (λεωφορειολωρίδες) και απόλυτη προτεραιότητα στις διασταυρώσεις. Το εισιτήριο με τις περιφερειακές λεωφορειακές γραμμές είναι ενιαίο και οι στάσεις είναι εφοδιασμένες με συστήματα πληροφόρησης των επιβατών, σχετικά με το χρόνο αναμονής. Ο στόχος είναι, τουλάχιστον για αυτόν τον άξονα, η εμπορική ταχύτητα της δημόσιας συγκοινωνίας να αυξηθεί από τα 17 στα 20 χλμ/ώρα ώστε να γίνει ανταγωνιστική του αυτοκινήτου.

4. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

4.1 ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Η ανάλυση των στοιχείων που έγινε στα προηγούμενα κεφάλαια, σε συνδυασμό με τον εντοπισμό των βασικότερων προβλημάτων που παρουσιάζονται στην περιοχή σήμερα, μας βοήθησε να αντιληφθούμε τη φυσιογνωμία του δήμου Λυκόβρυσης - Πεύκης. Ωστόσο, η αγωνία κατοίκων και πολιτείας για τις δυνατότητες εξέλιξης της περιοχής και τις προοπτικές που διαφαίνονται τα επόμενα χρόνια σε συνδυασμό και με τις σύγχρονες ανάγκες, επιτάσσει τη χάραξη αξόνων συγκεκριμένης πολιτικής για την αντιμετώπιση των προβλημάτων και την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής.

Ως Βιώσιμη Ανάπτυξη ορίζεται η ανάπτυξη η οποία ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των μελλοντικών γενεών για να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες. Στόχος της είναι μια καλύτερη ποιότητα ζωής για όλους τους πολίτες. (Πηγή: «Η ελληνική στρατηγική προς τη βιώσιμη ανάπτυξη», ΥΠΕΧΩΔΕ, Αθήνα 2002)

Βασικός πυρήνας αλλαγών θα είναι το κυκλοφοριακό. Η έλλειψη κυκλοφοριακού σχεδιασμού έχει σαν αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής και του αστικού περιβάλλοντος. Συνεπώς η κυκλοφοριακή οργάνωση του δήμου αποτελεί επιτακτική ανάγκη για την αναβάθμιση και αναζωογόνησή της. Μεγάλη σημασία έχει επίσης η προστασία της κεντρικής περιοχής από τις διαμπερείς ροές, ώστε το κέντρο να προσφέρει εύκολη πρόσβαση και ευχάριστες συνθήκες περιβάλλοντος.

Η προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο, πρέπει να δρομολογηθεί διότι αποτελεί μονόδρομο προς την προοπτική αναβάθμισης της ποιότητας ζωής στην πόλη και ανάπτυξης της οικονομίας της. Τα δίκτυα πεζού και ποδηλάτου θα πρέπει να συνδέονται με τις μεγάλης πολεοδομικής σημασίας χρήσεις, όπως πολιτισμικούς χώρους, χώρους αναψυχής, διοικητικές υπηρεσίες, χώρους πρασίνου, πλατείες, αθλητικές εγκαταστάσεις και σχολεία.

Η αναβάθμιση του εσωτερικού μικροπεριβάλλοντος του δήμου, με τη δημιουργία θυλάκων προστασίας από το αυτοκίνητο αποτελεί τη βάση της κυκλοφοριακής αναδιοργάνωσης της πόλης. Σε επίπεδο γειτονιάς οι δρόμοι θα πρέπει να μετατραπούν σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, για να αποτελούν τόπο παραμονής, βόλτας και παιχνιδιού, έτσι ώστε να αναπτυχθούν ανθρώπινες και πολιτισμένες συνθήκες ζωής. Η ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας, με θέσπιση περισσότερων δρομολογίων και αλλαγή των υπάρχουσων γραμμών, όπου αυτό είναι απαραίτητο, είναι ένα συνοδευτικό μέτρο που μαζί με τα δίκτυα πεζού και ποδηλάτου θα καταστήσει εφικτή τη μείωση των μετακινήσεων με αυτοκίνητο, κυρίως εκείνων που καλύπτουν μικρές διαδρομές. Ο στόχος είναι η αστική συγκοινωνία να γίνει ανταγωνιστική του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός του δήμου έγινε με άξονα τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη λειτουργία της πόλης. Στοιχείει ότι η χρήση του αυτοκινήτου μπορεί να συγκρατηθεί, βάζοντας σε μια τάξη τους δρόμους της πόλης, και στη θέση της απόλυτης αναρχίας που επικρατεί σήμερα να υπάρχει ήπια κυκλοφορία χωρίς προβλήματα. Σκοπός των προτεινόμενων αλλαγών είναι να διαμορφωθούν συνθήκες που θα ενθαρρύνουν τους κατοίκους να περπατούν όσο το δυνατό περισσότερο.

Η βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας αποτελεί βασικό στόχο του κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Οι πεζοδρομήσεις, οι διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων, η συστηματική μονοδρόμηση ολόκληρου του οδικού δικτύου, η μετατροπή της κεντρικής περιοχής σε περιοχή ήπιας κυκλοφορίας, όπως και των γειτονιών, και τελικά η επίτευξη του στόχου της μείωσης των μετακινήσεων με αυτοκίνητο στο σύνολο του δήμου, είναι παρεμβάσεις που εγκαθιστούν ένα περιβάλλον πολύ πιο ασφαλές από το σημερινό. Αν ενισχυθεί η παρουσία ποδηλατών στους δρόμους του δήμου αυτό θα σημαίνει ότι οι συνθήκες ασφάλειας βελτιώθηκαν.

Οι γειτονιές στην περίμετρο της κεντρικής περιοχής της πόλης θα πρέπει να προστατεύονται από τη διαμπερή διέλευση οχημάτων με τη λειτουργία των προτεινόμενων δακτυλίων. Δύο είναι οι βασικές προϋποθέσεις για την επιτυχή λειτουργία των δακτυλίων: α) ταχύτερη κίνηση του Ι.Χ αυτοκινήτου κατά μήκος της

περιμέτρου τους, σε σχέση με την ταχύτητα που θα μπορεί να επιτυγχάνει στους εσωτερικούς δρόμους και β) ύπαρξη στους εσωτερικούς δρόμους διαμορφώσεων περιορισμού των ταχυτήτων. Για την επίτευξη της πρώτης προϋπόθεσης κατά μήκος της περιμέτρου των προτεινόμενων δακτυλίων προτείνεται ορθολογική διαχείριση της στάθμευσης και καθορισμός των διατομών τους έτσι ώστε οι φόρτοι και οι ταχύτητες να μη ξεπερνούν τις αντοχές της πόλης. Τονίζεται επίσης ότι βασική προϋπόθεση για την σωστή λειτουργία των δακτυλίων είναι οι διασταυρώσεις με τους καθέτους δρόμους να σχεδιαστούν σωστά ώστε να παρέχουν προτεραιότητα στην περιμετρική κίνηση κατά μήκος τους.

Η προτεινόμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου επιβάλλεται να εξυπηρετήσει τις σημερινές ανάγκες μετακινήσεων κατοίκων και επισκεπτών αλλά και τις ανάγκες μετακινήσεων στο μέλλον. Αυτό επιτυγχάνεται διότι με τον προσδιορισμό των διατομών των οδοστρωμάτων ορίζονται μέγιστοι φόρτοι και κατά συνέπεια η οποιαδήποτε μελλοντική ζήτηση θα διοχετεύεται στη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα. Με τον περιορισμό των μετακινήσεων με αυτοκίνητο δεν θα πρέπει απαραίτητα να περιοριστεί και η κινητικότητα στην πόλη. Γι' αυτό τον λόγο βελτιώνονται και προωθούνται οι εναλλακτικές μετακινήσεις, δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα.

4.2 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Με βάση την έρευνα στο κυκλοφοριακό σχεδιασμό θα πρέπει να αναζητηθούν πολιτικές που συγχρόνως θα αναδεικνύουν, θα προστατεύουν και θα αποκαθιστούν την παραδοσιακή δομή της πόλης και την φυσιογνωμία της. Θα εξασφαλίζουν ήπιες κυκλοφοριακές συνθήκες στις περιοχές κατοικίας και στους δρόμους με χρήσεις περιορισμένης περιβαλλοντικής αντοχής. Οι μεγάλες ροές θα πρέπει να συγκεντρώνονται αποκλειστικά στις αρτηρίες, που θα διαθέτουν τα κατάλληλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Μέσω ενός δικτύου δακτυλίων η διαμπερής κίνηση θα απομακρυνθεί από το εσωτερικό των γειτονιών. Επίσης, με τη δημιουργία δικτύων για τον πεζό και τον ποδηλάτη θα αποκατασταθεί η χαμένη ενότητα. Με τα δίκτυα

αυτά ο πεζός και ο ποδηλάτης θα προσεγγίζει τις χρήσεις γης, που λόγω της ελκυστικότητάς τους συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων.

Παρεμβάσεις σε όλο το οδικό δίκτυο - Ιεράρχηση οδικού δικτύου

Η σημαντικότερες αλλαγές που προτείνεται να γίνουν στο οδικό δίκτυο είναι η ηπιοποίηση, μονοδρόμηση και πεζοδρόμηση των αξόνων. Το πρόβλημα εντοπίζεται κυρίως στη Λυκόβρυση που οι περισσότεροι δρόμοι είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας και επιτρέπεται η στάθμευση και από τις δύο πλευρές του δρόμου. Η κατάσταση αυτή επιφέρει πολλά προβλήματα στους κατοίκους. Για τον λόγο αυτό προτείνεται ένα πιο απλοποιημένο σύστημα κυκλοφορίας με την εφαρμογή ενός σχεδίου μονοδρομήσεων που θα αλλάξει ολοκληρωτικά τις ροές στο εσωτερικό του δήμου. Η κίνηση και ο φόβος ατυχημάτων θα μειωθεί στο ελάχιστο και επιπλέον ο θόρυβος και η ρύπανση της συνεχούς διέλευσης θα επανέλθουν σε φυσιολογικά επίπεδα. Σε ορισμένες περιπτώσεις (και σε συνδυασμό με τις ενέργειες που θα αναλυθούν παρακάτω) μπορεί το νέο σύστημα αυτό να αποτρέψει τη χρήση του αυτοκινήτου για τις μικρές, εντός πόλης μετακινήσεις. Με την μονοδρόμηση των μικρότερων, και ασήμαντων από άποψη χρήσεων γης κατά μήκος τους, δρόμων, επιστρέφει ο χαρακτήρας γειτονιάς σε διάφορα σημεία της πόλης.

Για την ομαλότερη λειτουργία του οδικού δικτύου και την προστασία του αστικού περιβάλλοντος αλλά και του χαρακτήρα της πόλης από τις επιπτώσεις της κυκλοφορίας, είναι απαραίτητη η ιεράρχηση του με το σύστημα που προτείνεται παρακάτω:

Πρωτεύουσες Αρτηρίες:

Λεωφόρος Ειρήνης
Λεωφόρος Σοφοκλή Βενιζέλου
Οδός Βύρωνος
Οδός Γρηγορίου Λαμπράκη
Λεωφόρος Αμαρουσίου

Δευτερεύουσες αρτηρίες:

Λεωφόρος Αγίας Βαρβάρας
Οδός Καραολή Δημητρίου (μονοδρομείται)

Συλλεκτήριες οδοί:

Χρυσοστόμου Σμύρνης
Ελευθερίου Βενιζέλου
Δημοκρατίας
Πλαστήρα
Μάρκου Μπότσαρη
Δαβάκη
Βρουύλων
25^{ης} Μαρτίου
Πόντου
Θησέως
Χαλκίδος
Πολεμιστών
Λάμπρου Κατσώνη
Αγίας Ειρήνης Χρυσοβαλάντου

Ήπιας κυκλοφορίας:

Κορίνθου
Ερμού
Αποστολοπούλου από Υψηλάντου έως Αϊδινίου
Δαγκλή από Τρύπα έως Κουντουριώτη
Βουλγαροκτόνου από Παύλου Μελά έως Μικράς Ασίας
Μικράς Ασίας
Αρτέμιδος
Αγίας Παρασκευής
Σπύρου Μουστακλή από Αφροδίτης έως Κωνσταντινουπόλεως
Σωκράτους
Πλάτωνος

Αργύρη
Καραϊσκάκη από Πολεμιστών έως Αργύρη
Αγίου Γεωργίου από Σούτσου έως Αθανασίου Διάκου
Μπενίση από Καραολή Δημητρίου έως Διαπούλη
25^{ης} Μαρτίου από Αργύρη έως Καραγιάννη
Οι δρόμοι που περικλείουν το Ο.Τ.9

Προτάσεις Στάθμευσης:

Η έλλειψη ικανού αριθμού θέσεων στάθμευσης οδηγεί πολλούς οδηγούς στην παρανομία, όπως έχει αναφερθεί στην ενότητα των προβλημάτων. Για την αντιμετώπισή της μπορεί να εφαρμοστεί μια σειρά από μέτρα, όπως:

α) Τοποθέτηση τεχνητών εμποδίων κατά μήκος πεζοδρομίων ή πλατειών, όπως κολωνάκια ή κιγκλιδώματα τύπου Π. Τα κολωνάκια είναι πιο καλαίσθητα, αλλά είναι και σχετικά εύθραυστα. Αντίθετα, τα κιγκλιδώματα είναι πιο σταθερά, αλλά ενδεχομένως να δημιουργούν προβλήματα πρόσβασης στους πεζούς, αν χρησιμοποιούνται εκτεταμένα.

β) Τοποθέτηση περισσότερων πινακίδων κάθετης σήμανσης, όπου χρειάζεται, οι οποίες θα απαγορεύουν τη στάση ή τη στάθμευση.

γ) Ενίσχυση της αστυνόμευσης και των ελέγχων για παράνομη στάθμευση. Η επιβολή αυστηρών προστίμων αποτελεί ισχυρό αποτρεπτικό μέσο, ειδικά για τους Έλληνες οδηγούς.

δ) Δημιουργία δικτύου ελεγχόμενης στάθμευσης στους κεντρικούς οδικούς άξονες και στα πολεοδομικά κέντρα του δήμου.

ε) Δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης που έχουν ήδη δρομολογηθεί στο Ο.Τ.9 της Λυκόβρυσσης και στην κεντρική πλατεία της Πεύκης.

Αστική και δημοτική Συγκοινωνία

Όπως αναφέραμε σε προηγούμενο κεφάλαιο το δίκτυο αστικής και δημοτικής συγκοινωνίας είναι πολύ ικανοποιητικό. Οι παρεμβάσεις που προτείνονται είναι:

Η δημιουργία ενός επαρκούς και αποτελεσματικού δικτύου είναι καθοριστική. Η κατάλληλη χωροθέτηση των στάσεων για την ενθάρρυνση της επιβίβασης στη δημόσια και δημοτική συγκοινωνία είναι το κλειδί για την επιτυχία μιας στρατηγικής προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας.

Η πύκνωση των γραμμών της δημοτικής συγκοινωνίας. Τα δρομολόγια είναι αρκετά αραιά αφού πραγματοποιούνται ανά μία ώρα. Προτείνεται η πραγματοποίηση των δρομολογίων κάθε μισή ώρα. Επίσης τα δρομολόγια της δημοτικής γραμμής που εξυπηρετούν τη Λυκόβρυση πραγματοποιούνται μέχρι τις τρεις το μεσημέρι. Προτείνεται να συνεχίζονται τα δρομολόγια μέχρι τις 9 το βράδυ, για να καλύπτει τις ανάγκες των κατοίκων καθ' όλη τη διάρκεια της μέρας.

Τέλος κρίνεται σκόπιμη η χωροθέτηση σταθμού του Μετρό, με την προοπτική ότι το επόμενο διάστημα θα γίνει επέκταση του Μετρό προς το δήμο Λυκόβρυσης – Πεύκης.

4.3 ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

Πεζόδρομοι:

Η πρόταση για τη δημιουργία ενός πλήρους δικτύου πεζόδρομων στηρίζεται κυρίως στο ότι η χωροθέτησή του πρέπει να είναι όσο το δυνατό πιο κεντροβαρική σε σχέση με την επιφάνεια του Δήμου ενώ παράλληλα πρέπει να εξασφαλίζει τη σύνδεση των κυριότερων υπαίθριων χώρων ανά πολεοδομική ενότητα.

Οι πεζόδρομοι που προτείνονται είναι:

Κω από Κορίνθου έως Ιωνίας
Πανουργιά
Βαλτετσίου, Κύπρου, Βάρναλη
Καλύμνου
Εθνικής Αντίστασης από λεωφόρο Ειρήνης μέχρι Μπότσαρη και από
Γρηγορίου Λαμπράκη έως Κωνσταντινουπόλεως
Πλάτωνος από Πλαστήρα έως Βουλγαροκτόνου
Κυπαρισσίων
Ομήρου
Λυκοβρύσεως από Σοφοκλή Βενιζέλου έως Γρηγορίου Λαμπράκη
Αγίας Βαρβάρας από Γρηγορίου Λαμπράκη έως Νικολάου Πλαστήρα
Αδαμάντιου Κοραή
Οδός Πλατείας Ηρώων

Τα τμήματα των δρόμων που περικλείουν την παιδική χαρά στο Ο.Τ. 97
Τα τμήματα των δρόμων που περικλείουν τα σχολεία στο Ο.Τ35

Η προτεινόμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου φαίνεται στο **χάρτη X6** (ο οποίος παρατίθεται στο παράρτημα).

Ποδηλατόδρομοι:

Απαραίτητη για το δήμο κρίνεται η κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμου. Το ποδήλατο είναι το πιο ήπιο μέσο μετακίνησης, το πιο φιλικό προς το περιβάλλον και το πιο οικονομικό. Η παρουσία του ποδηλάτου στην πόλη, ως μέσου μετακίνησης, είναι απόδειξη πολιτισμού και βελτίωσης της ποιότητας ζωής. Το μεγαλύτερο προσόν του είναι ότι εξασφαλίζει αυτονομία μετακίνησης. Επιπλέον κατά την κίνησή του ή κατά τη στάθμευσή του καταναλώνει ελάχιστο χώρο. Ο δήμος, ύστερα και από τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που προτείνονται ενδείκνυται για την κατασκευή ποδηλατοδρόμου. Στους περισσότερους άξονες περισεύει πλάτος δρόμου που μπορεί να αξιοποιηθεί πέρα από τον πεζό και για το ποδήλατο.

Για τους λόγους αυτούς προτείνεται η κατασκευή ενός δικτύου ποδηλατοδρόμου που θα καλύπτει όσο γίνεται καλύτερα την έκταση του δήμου. Ο ποδηλατόδρομος αυτός θα είναι μονής και διπλής κατεύθυνσης ανάλογα με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου που θα διέρχεται. Το δίκτυο του ποδηλατόδρομου συνδέει όλους τους χώρους πρασίνου και καλύπτει τη μεγαλύτερη έκταση του δήμου. Από το πλάτος του δρόμου θα εξαρτάται και το πλάτος του ποδηλατοδρόμου. Το δίκτυο θα διέρχεται από τους εξής δρόμους:

Ελ. Βενιζέλου – Δημοκρατίας- 25^{ης} Μαρτίου – Αργυροκάστρου – Δάσους – Ελ. Βενιζέλου (στην περιοχή του ηλιακού χωριού) – Αγίας Παρασκευής – Δημοκρατίας – Σοφοκλή Βενιζέλου – Γρηγορίου Λαμπράκη – Αμαρουσίου – Ειρήνης - Δαβάκη

Στο **χάρτη X7** (ο οποίος παρατίθεται στο παράρτημα) φαίνεται το δίκτυο του ποδηλατοδρόμου που προτείνεται.

5. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Ο προτεινόμενος πολεοδομικός σχεδιασμός της εργασίας αυτής θα περιλαμβάνει αλλαγές και προτάσεις στις λειτουργίες του δημόσιου τομέα όπως είναι το κοινόχρηστο πράσινο, οι αθλητικές εγκαταστάσεις και τα σχολικά κτίρια. Χαρακτηριστικό της ανάπλασης αυτής είναι ότι δε θίγονται τα ιδιωτικά ακίνητα και οι διαμορφωμένες από αυτά καταστάσεις, ενώ εξαντλεί το ενδιαφέρον της σε χώρους του δημοσίου ή του δήμου.

Η πρώτη σημαντική παρέμβαση αφορά στους χώρους πρασίνου του δήμου, την προστασία τους, τη διατήρησή τους και την ανάπλασή τους όπου επιβάλλεται. Το πιο σημαντικό πρόβλημα αντιμετωπίζει το δάσος Κάσδαγλη το οποίο 'υποφέρει' από αυθαίρετα σπίτια αυτοκίνητα, μπάζα και σκουπίδια. Πρέπει να τεθεί άμεσα σε εφαρμογή το σχέδιο αποκατάστασης κατοικούντων, ώστε το δάσος να αποδεσμευτεί από τις 'ιδιωτικές' περιουσίες, να καθαριστεί και στη συνέχεια να πραγματοποιηθούν αντιπυρικά, αντιδιαβρωτικά και αντιπλημμυρικά έργα. Το δάσος Αργύρη περιλαμβάνει δύο εργοστάσια τα οποία πρέπει να απομακρυνθούν και στη συνέχεια να ακολουθηθούν τα παραπάνω έργα. Όσον αφορά το δάσος Μορέλλα πρέπει να επισπευτεί η απένταξή του από εντός σε εκτός σχεδίου πόλεως, ώστε να αναλάβει πλήρως την περιβαλλοντολογική και κοινωνική του αξία και να επαναχαρακτηριστούν όλα τα αμφισβητούμενα τμήματά του ως δασική έκταση, ως μέρος του συνόλου του δάσους Μορέλλα.

Ένα μεγάλο τμήμα του προτεινόμενου πολεοδομικού σχεδιασμού αφορά στους κοινόχρηστους χώρους όπως πλατείες, άλση, πάρκα κ.α. αλλά και τους δημόσιους ή δημοτικούς χώρους που μένουν ανεκμετάλλευτοι. Η δημιουργία χώρων πρασίνου στα πλαίσια της πράσινης ανάπτυξης είναι επιτακτική. Πέρα από τους πεζοδρόμους και τα πεζοδρόμια που θα ανακατασκευαστούν και θα περιλαμβάνουν δέντρα και παρτέρια, απαραίτητα είναι τα πάρκα και οι χώροι πρασίνου που θα δώσουν ανάσα δροσιάς στο δήμο. Σε όλους τους δημόσιους χώρους θα κατασκευαστούν χώροι αναψυχής, πάρκα, παιδικές χαρές κα Ένα παράδειγμα αποτελεί το Ο.Τ.9 στη Λυκόβρυση που θα αναβαθμίσει ολόκληρο το

δήμο και θα περιλαμβάνει παιδικές χαρές, πισίνες, καφετέριες και ένα μεγάλο υπόγειο χώρο στάθμευσης.

Η μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης των κτιρίων είναι βασική προτεραιότητα των περισσότερων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με απώτερο σκοπό την συμπίεση της τιμής του πετρελαίου και την μείωση της εκπομπής CO₂. Ο ευρύτερος δημόσιος τομέας μπορεί να έχει υποδειγματικό ρόλο στην προώθηση της εξοικονόμησης και την ορθολογική χρήση της ενέργειας στον κτιριακό τομέα. Με απλές και σχετικά οικονομικές λύσεις μπορεί να μειωθεί σημαντικά η ετήσια κατανάλωση ενέργειας όλων των δημοτικών και δημόσιων κτιρίων. Ο δήμος Λυκόβρυσσης – Πεύκης έχει τη δυνατότητα να ακολουθήσει την ευρωπαϊκή οδηγία και να προσφέρει στους κατοίκους οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη. Τα ενεργειακά κτίρια αποτελούν πολύ σημαντική ανάπλαση στον εξεταζόμενο δήμο καθώς τα κτίρια έχουν επιπτώσεις στη ζωή των ανθρώπων και την οικονομική ευημερία του δήμου.

Έτσι λοιπόν παρατίθενται κάποιοι στόχοι για τα δημόσια και δημοτικά κτίρια:

- 1) Η ενεργειακή πιστοποίηση όλων των υφισταμένων κτιρίων του δημοσίου και του ευρύτερου δημοσίου τομέα και σαν πρώτο κριτήριο για την επιλογή του κτιρίου που θα στεγάσει μια δημόσια υπηρεσία, θα πρέπει να είναι η κατάταξη του σύμφωνα με το Δελτίο Ενεργειακής Ταυτότητας Κτιρίου (ΔΕΤΑ).
- 2) Θέσπιση ξεχωριστού κλιμακίου σε κάθε δημόσιο οργανισμό (επιθεωρητές ενέργειας) που:
 - Μελετά την ενεργειακή συμπεριφορά των κτιρίων
 - Πραγματοποιεί ελέγχους και θα προτείνει βελτιώσεις
 - Ανταμείβει τα λιγότερο ενεργοβόρα κτίρια (επιπλέον χρηματοδότηση, ηθικές και χρηματικές αμοιβές στους υπαλλήλους
- 3) Η τεχνολογική βελτίωση του κτιριακού κελύφους των κτιρίων.
- 4) Η τεχνολογική βελτίωση των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων.
- 5) Η εισαγωγή νέων ενεργειακών τεχνολογιών και καυσίμων.

6) Η στροφή σε λιγότερο ενεργοβόρα προϊόντα (π.χ. χρήση οικολογικών μονωτικών υλικών, ημικατεργασμένου χαρτιού για την παραγωγή τελικών προϊόντων κ.λπ.).

7) Η εντατική υποκατάσταση των συμβατικών καυσίμων, ιδιαίτερα στην παραγωγή ηλεκτρισμού, από τις ΑΠΕ.

Γίνεται εύκολα αντιληπτό πως οι παραπάνω προτάσεις δεν μπορούν να εφαρμοστούν σε όλα τα δημόσια κτίρια ή δεν είναι αποδοτικό. Ωστόσο μπορούν επιλεκτικά ανάλογα με τις ανάγκες του κάθε κτιρίου να υλοποιηθούν κάποιες ενέργειες. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας υπάρχουν επτά καθοριστικές παρεμβάσεις, οι οποίες κρίνονται πιο αποδοτικές σε ότι αφορά την ενεργειακή κατανάλωση αλλά και την οικονομική πλευρά.

1. Αντικατάσταση πετρελαίου με φυσικό αέριο ή υγραέριο και αναβάθμιση ή αντικατάσταση καυστήρων με καυστήρες διπλού καυσίμου καθώς και των παλαιών λεβήτων με νέους υψηλού βαθμού απόδοσης. (Εξοικονόμησης ενέργειας της τάξεως του 5% - 10%, εξοικονόμησης χρημάτων τ 20% - 30% και αποπληρωμή σε 1-5 έτη).

2. Εγκατάσταση Κεντρικών Ηλιακών Συστημάτων (κυρίως στα νοσοκομεία). Με την εφαρμογή αυτής της επέμβασης επιτυγχάνεται η 100% υποκατάσταση πετρελαίου ή του φυσικού αερίου με ηλιακή ενέργεια για τις ανάγκες του ζεστού νερού χρήσης (σε ποσοστό 70% του ζητούμενου φορτίου). Οι απλές περίοδοι αποπληρωμής κυμαίνονται μεταξύ 4 και 9 ετών.

3. Εγκατάσταση αυτοματισμών και κεντρικών συστημάτων αυτόματου ελέγχου (BMS). (εξοικονόμησης ενέργειας 10% - 20%, αποπληρωμή σε 2-5 έτη).

4. Αντικατάσταση λαμπτήρων πυρακτώσεως με οικονομικού τύπου (εξοικονόμησης ενέργειας 80%, αποπληρωμή σε 1-2 έτη).

5. Εγκατάσταση μονάδων Συμπαράγωγής Ηλεκτρισμού και Θερμότητας στα νοσοκομεία. Με την εφαρμογή αυτής της επέμβασης επιτυγχάνεται ένα

(εξοικονόμησης τελικής κατανάλωσης ενέργειας της τάξεως του 30% - 40%, -στους σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας-, εξοικονόμηση χρημάτων 25% - 35%, αποπληρωμή σε 4-7 έτη).6. Αντικατάσταση των παλαιών φωτιστικών σωμάτων και τοποθέτηση high frequency ballasts (HFB) στη θέση των συμβατικών. Με την εφαρμογή αυτής της επέμβασης επιτυγχάνεται ένα ποσοστό εξοικονόμησης ενέργειας της τάξεως του (εξοικονόμηση ενέργειας 40% - 50%, αποπληρωμή σε 3-16 έτη)

7. Αναβάθμιση Συστήματος Κλιματισμού. Στην περίπτωση αυτή προτείνεται η εγκατάσταση κεντρικού συστήματος κλιματισμού. Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνουμε καλύτερο έλεγχο και μικρότερη κατανάλωση από ότι στην εγκατάσταση πολλών αυτόνομων μονάδων (split).

Επίσης, τα δημόσια κτίρια έχουν το δικαίωμα να εγκαταστήσουν φωτοβολταϊκά συστήματα. Αυτό σημαίνει ότι δήμοι, δημοτικές επιχειρήσεις, σχολεία, νοσοκομεία, φιλανθρωπικά ιδρύματα κλπ μπορούν να επωφεληθούν από το συγκεκριμένο πρόγραμμα και να αποκτήσουν ένα πρόσθετο ετήσιο έσοδο ετησίως, αλλά και να συμβάλλουν στην προστασία του περιβάλλοντος. Υπάρχει η δυνατότητα τοποθέτησης των φωτοβολταϊκών συστημάτων εκτός από δώματα, στέγες και στέγαστρα βεράντας όπως μέχρι τώρα ίσχυε, στην πρόσοψη του κτηρίου, σε σκίαστρα αλλά και σε βοηθητικούς χώρους όπως είναι αποθήκες, χώροι στάθμευσης κλπ. Έτσι, προτείνεται η εγκατάσταση φωτοβολταϊκών συστημάτων σε όλα τα δημόσια κτίρια του δήμου Λυκόβρυσης-Πεύκης, όπως έχει ήδη εφαρμοστεί πιλοτικά σε αρκετά δημόσια κτίρια στην Αθήνα.

Στο κομμάτι που αφορά στις αθλητικές υποδομές πρέπει οι υπάρχουσες υποδομές του Δήμου να συντηρούνται (Στάδιο Πεύκης, Διαδημοτικό Γήπεδο Λυκόβρυσης – Μεταμόρφωσης, Κλειστά Γυμναστήρια Πεύκης, (Γυμναστήριο – Μπαλόνη), γήπεδα μπάσκετ ανοιχτά, γήπεδα τένις, κλειστός Πολυχώρος Λυκόβρυσης, Δημοτικό Γυμναστήριο με όργανα γυμναστικής στη Λυκόβρυση), δημοτική πισίνα Πεύκης. Η ανέγερση Κλειστού Γυμναστηρίου στη Λυκόβρυση, (η αποπεράτωση του ημιτελούς ή η κατασκευή νέου σε άλλο χώρο) κρίνονται απολύτως αναγκαίες.

Όσον αφορά τον τομέα της υγείας θα κατασκευαστεί αστικού τύπου Κέντρο Υγείας, που θα καλύπτει έκτακτα περιστατικά και την πρωτοβάθμια περίθαλψη και θα λύσει πολλά προβλήματα των κατοίκων του δήμου.

Στο βιοτεχνικό πάρκο Λυκόβρυσης, πλην των χρήσεων βιομηχανίας, βιοτεχνίας, αποθηκών, προτείνονται χρήσεις εμπορικές (πολεοδομικού κέντρου), οικιστικές, αθλητικές που θα συμβάλουν στην ανάπτυξη και την εξυγίανση της περιοχής. Η ένταξη εκτός σχεδίου περιοχών και η ένταξη στο σχέδιο του ΒΙΟΠΑ, εκτός της πολεοδομικής εξυγίανσης, θα εισφέρει και απαραίτητους πόρους στον υπερχρεωμένο Δήμο, ενώ θα δημιουργήσει εκατοντάδες θέσεις εργασίας.

Τέλος είναι αναγκαία η ένταξη των ελάχιστων εκτός σχεδίου χώρων, τακτοποίηση των συντελεστών δόμησης όπως προβλέπονται από το ΓΠΣ-Πεύκης (1993).

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ

Στα πλαίσια της εργασίας διαμορφώθηκαν, ύστερα από μελέτη της υπάρχουσας κατάστασης και των προβλημάτων της περιοχής μελέτης, προτάσεις αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών προβλημάτων στο οδικό δίκτυο του δήμου Λυκόβρυσης - Πεύκης. Βασικοί στόχοι των προτάσεων είναι η βελτίωση των συνθηκών ροής των οχημάτων, η διευκόλυνση της κίνησης των πεζών και των ποδηλάτων, η βελτίωση των μετακινήσεων με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Οι σημαντικότεροι πόλοι έλξης (χρήσεις γης εμπόριο και διοικητικές υπηρεσίες) είναι συγκεντρωμένοι και στα δύο πολεοδομικά κέντρα σε μικρή σχετικά έκταση, με αποτέλεσμα οι περιοχές αυτές να συγκεντρώνουν τον μεγαλύτερο όγκο μετακινήσεων από και προς αυτές. Εκτός των εκτάσεων αυτών είναι χωροθετημένες ως επί το πλείστον οι περιοχές κατοικίας και κατά συνέπεια δεν διαπιστώθηκαν σημαντικά προβλήματα. Είναι φανερό ότι απαιτείται αποσυμφόρηση των κέντρων του δήμου με κατάλληλη αξιοποίηση των υφιστάμενων οδικών τμημάτων.

Οι προτάσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων έχουν εφαρμογή στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο και συνδυάζονται με τις προτάσεις της πολεοδομικής μελέτης των πόλεων. Η ισχυροποίηση της λειτουργίας της κεντρικής περιοχής και των εμπορικών αξόνων, με τη θέσπιση ζωνών εμπορίου, θα επιτευχθεί με τη δημιουργία ολοκληρωμένων αξόνων σύνδεσης της περικεντρικής περιοχής με τα κέντρα μέσω πεζοδρόμων, βελτιωμένων πεζοδρομίων στο οδικό δίκτυο και κατασκευή δικτύου για το ποδήλατο.

Βασική πρόταση για την πολεοδομική οργάνωση του δήμου είναι η πιο ήπια μετάβαση από χρήση σε χρήση και οι ενιαίες χρήσεις σε κάθε τμήμα της πόλης. Επιπλέον απαραίτητη είναι η χωροθέτηση νέων χρήσεων γης όπως αναψυχής και αστικού πρασίνου για τις σημερινές και μελλοντικές ανάγκες του δήμου.

Ο πληθυσμός του δήμου, λόγω της γεωγραφικής θέσης της περιοχής, εκτιμάται ότι θα αυξηθεί. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται αύξηση της ζήτησης μετακινήσεων. Οι μετακινήσεις στα κέντρα θα εξυπηρετούνται ικανοποιητικά από το νέο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο, και παράλληλα τα κέντρα θα προστατεύονται με τα δίκτυα πεζοδρόμων που έχουν προταθεί. Στο σύνολό του το νέο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο θα εξυπηρετεί ικανοποιητικά τις μετακινήσεις οχημάτων, πεζών, ποδηλάτων αλλά και μετακινήσεων με τα Μ.Μ.Μ..

Για να είναι ασφαλές το οδικό περιβάλλον θα πρέπει να εξασφαλίζει μια αρμονική συνύπαρξη ανάμεσα στους διάφορους χρήστες του δρόμου, καταργώντας την απόλυτη κυριαρχία του αυτοκινήτου. Να διασφαλίζεται δηλαδή ένας οδικός χώρος ήπιος συνεχής, συνεκτικός για τον πεζό, τον ποδηλάτη, τα άτομα με ειδικές ανάγκες και το αυτοκίνητο.

Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που προτείνονται θα συμβάλλουν ουσιαστικά στην αύξηση του επιπέδου ασφάλειας για τους πεζούς και τα οχήματα και θα συντελέσουν ουσιαστικά στην καλύτερη ροή των οχημάτων αλλά και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της πεζής κυκλοφορίας, λόγω της δυνατότητας διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων, και της μείωσης των ταχυτήτων. Στο ίδιο αποτέλεσμα καθοριστικό ρόλο θα παίξει και η εφαρμογή του συστήματος ιεράρχησης του οδικού δικτύου, αφού με τον τρόπο αυτό θα επιτευχθεί η διοχέτευση της κυκλοφορίας στους κατάλληλους οδικούς άξονες χωρίς να επιβαρύνονται οι τοπικές οδοί από τη διερχόμενη κυκλοφορία.

Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στον σχεδιασμό των δικτύων για πεζούς και ποδηλάτες. Οι πεζοδρομήσεις που προτείνονται θα λειτουργούν θετικά και θα εξυπηρετούν τον πληθυσμό, αφού θα αποτελούν σημεία αναφοράς των πόλεων, ως οριοθετημένοι χώροι για ψυχαγωγία, αγορές και περίπατο προστατευμένοι από τις μεγάλες ροές αυτοκινήτων.

Απαραίτητο μέτρο μετά την εφαρμογή των πεζοδρομήσεων, των μονοδρομήσεων αλλά και των διαπλατυνήσεων των πεζοδρομίων είναι η δημιουργία χώρων στάθμευσης σε στρατηγικά σημεία των πόλεων σε συνδυασμό με την εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές. Με την υλοποίηση των

μέτρων αυτών θα μειωθεί η χρήση των αυτοκινήτων και παράλληλα θα προωθηθεί η χρήση ήπιων μέσων μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία).

Μέσα στα μέτρα για τους οδικούς άξονες κρίνονται απαραίτητες οι βελτιώσεις των δημόσιων συγκοινωνιών. Η βέλτιστη σύνδεση μεταξύ των διαφορετικών μέσων μεταφοράς για την ομαλή και χωρίς διακοπές μετακίνηση των επιβατών είναι πρωταρχικός παράγοντας για την χρήση των Μ.Μ.Μ..

Για την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στο εσωτερικό των πόλεων, απαιτούνται μεμονωμένες επεμβάσεις στους άξονες, όπως είναι διαπλατύνσεις αξόνων, εγκατάσταση της απαραίτητης ρυθμιστικής και πληροφοριακής σήμανσης, θωράκιση των πεζοδρομίων κ.λπ.

Τέλος, όσον αφορά τον παράγοντα περιβάλλον, οι προτεινόμενες αλλαγές θα επιφέρουν βελτίωση στην ατμόσφαιρα της περιοχής, μειώνοντας τις εκπομπές ρύπων από τα αυτοκίνητα αλλά και του επιπέδου θορύβων.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο δήμος Λυκόβρυσης – Πεύκης έχει όλα τα περιθώρια να εξελιχθεί σε ένα απόλυτα βιώσιμο δήμο. Έχει πλεονεκτήματα και ποιότητες που μπορούν να αξιοποιηθούν. Τα επόμενα χρόνια είναι βέβαιο ότι ο πληθυσμός του δήμου θα αυξηθεί αφού αποτελεί ένα προάστιο που είναι κοντά στην Αθήνα αλλά ταυτόχρονα αποτελεί ένα τόπο κατοικίας με υψηλό επίπεδο ζωής. Η αύξηση των αναγκών για μετακινήσεις κυρίως με μηχανοκίνητα μέσα θα αυξηθεί και πρέπει να θεσμοθετηθούν από σήμερα κανόνες για την ασφαλή τους κίνηση, αλλά και τη στάθμευσή τους. Ωστόσο η προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στον πεζό και τον ποδηλάτη. Αν γίνει αυτό ανοίγει μια μεγάλη αναπτυξιακή προοπτική για την περιοχή μελέτης. Πολλά θα εξαρτηθούν από τις πολιτικές που εφαρμοστούν απέναντι στην απειλή του αυτοκινήτου. Για να γίνουν εφικτές θα απαιτηθεί από τους κατοίκους συναίνεση και υπευθυνότητα. Το κοινωνικό στοίχημα είναι μεγάλο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αραβαντινός Α., «Πολοδομικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου», Αθήνα, Συμμετρία, 2007

Ανδρικοπούλου Ε., Γιαννάκου Α., Καύκαλας Γ., Πιτσιάβα – Λατινοπούλου Μ., «Πόλη και Πολοδομικές πρακτικές, για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη», Κριτική 2007

Σίολας Α, «Άνθρωπος και Χώρος», 2005

Χριστοδουλοπούλου Γεωργία, «Πολοδομικές και κυκλοφοριακές προοπτικές των δημοτικών ενοτήτων Μανδρας και Μαγούλας», διπλωματική εργασία, Ιούνιος 2011

Τεχνική υπηρεσία, «Μελέτη Κυκλοφοριακών Παρεμβάσεων στην περιοχή της Πεύκης, Απρίλιος 2004

Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., «Πολοδομία vs Μεταφορές», 2006

Γοσπονδίνη Α., Μπεριάτος Η., «Τα νέα αστικά τοπία, και η ελληνική πόλη», 2006

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

www.dimospefkis.gr

www.likovrisi.gr

www.statistics.gr

www.opengov.gr

www.amarysia.gr

www.wikipedia.org

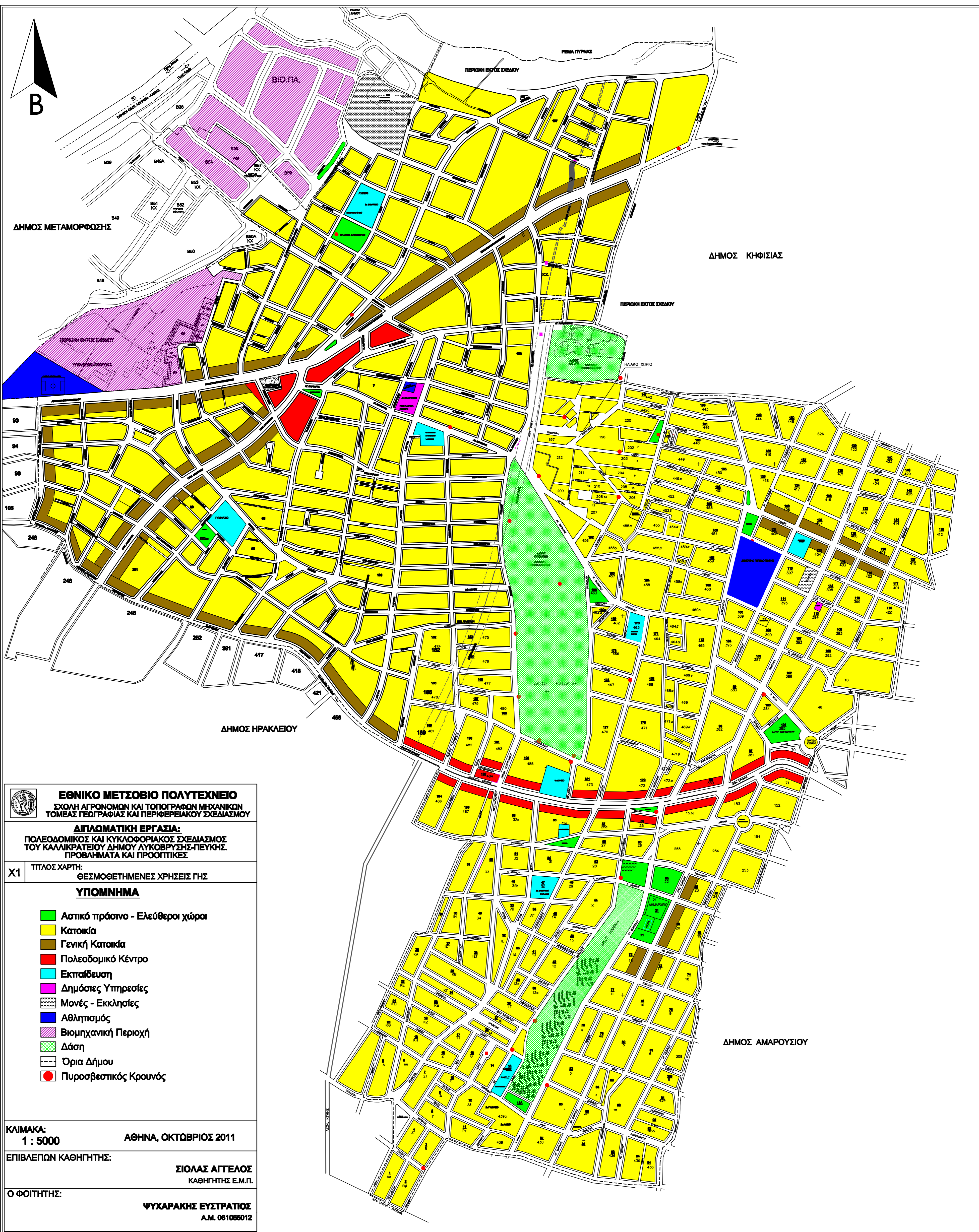
www.thessi.gr

www.oasa.gr

www.voreini.gr

www.attiko-prasino.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
 ΤΟΥ ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ-ΓΕΥΚΗΣ.
 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

X1 ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:
 ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

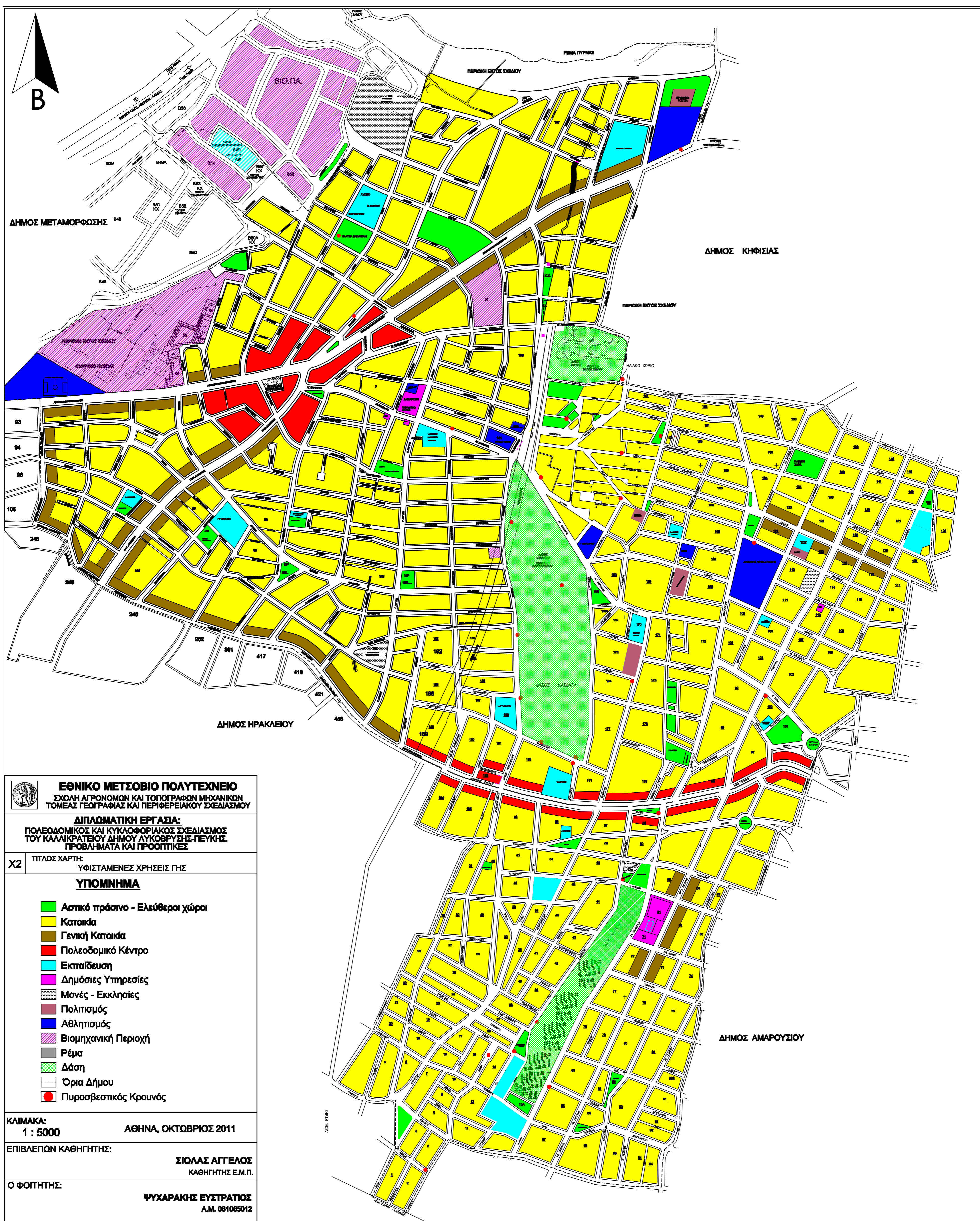
- Αστικό πράσινο - Ελεύθεροι χώροι
- Κατοικία
- Γενική Κατοικία
- Πολεοδομικό Κέντρο
- Εκπαίδευση
- Δημόσιες Υπηρεσίες
- Μονές - Εκκλησίες
- Αθλητισμός
- Βιομηχανική Περιοχή
- Δάση
- Όρια Δήμου
- Πυροσβεστικός Κρουός

ΚΛΙΜΑΚΑ:
 1 : 5000

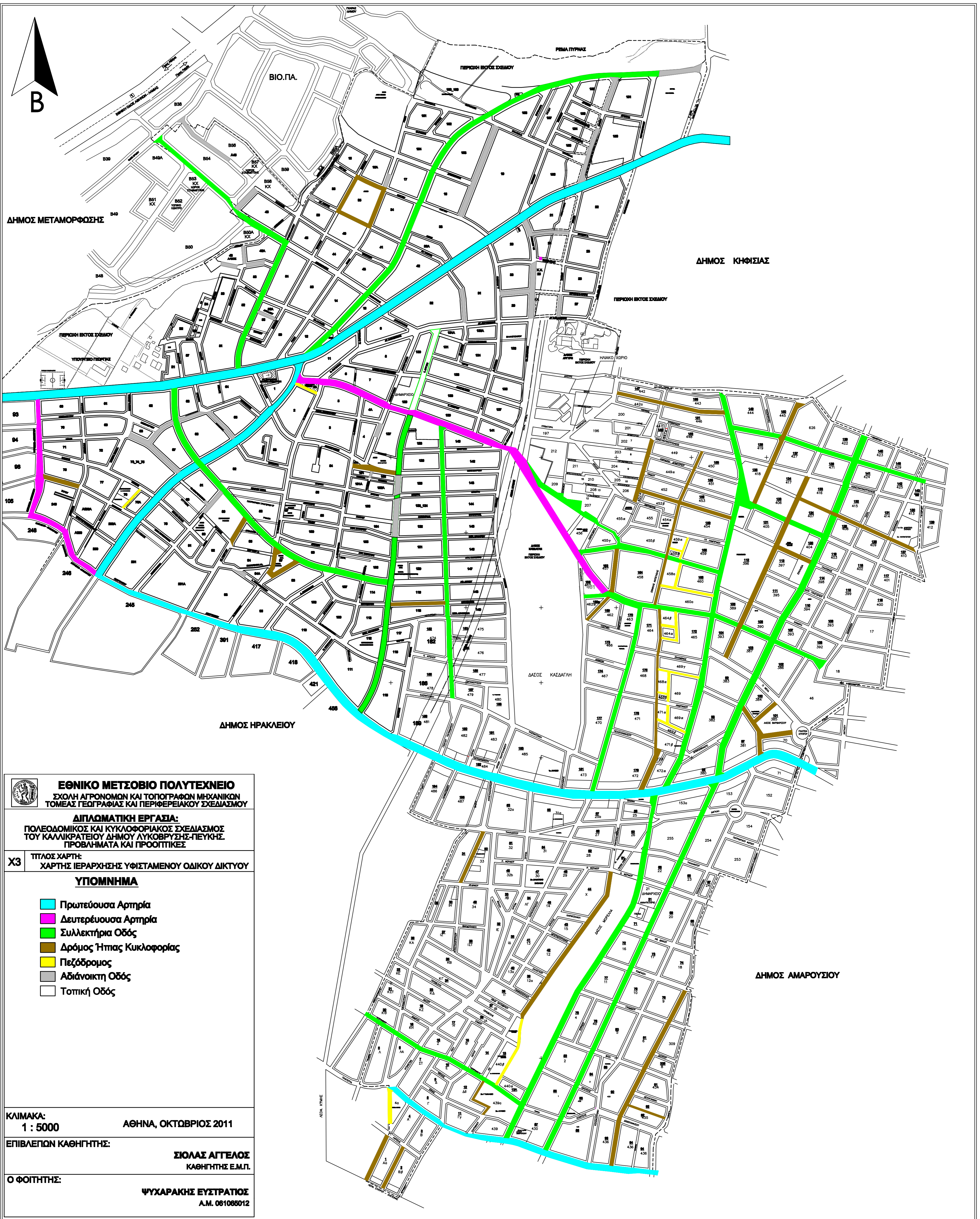
ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2011

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΣΙΟΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ
 ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Ε.Μ.Π.

Ο ΦΟΙΤΗΤΗΣ:
ΨΥΧΑΡΑΚΗΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ
 Α.Μ. 081066012



	ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ	
	ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΑΛΥΚΡΑΤΕΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΥΚΑΒΥΤΣΗΣ-ΠΕΥΚΗΣ. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ		
X2	ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗΣ: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	
ΥΠΟΜΝΗΜΑ		
	Αστικό πράσινο - Ελεύθεροι χώροι	
	Κατοικία	
	Γενική Κατοικία	
	Πολεοδομικό Κέντρο	
	Εκπαίδευση	
	Δημόσιες Υπηρεσίες	
	Μονές - Εκκλησίες	
	Πολιτισμός	
	Αθλητισμός	
	Βιομηχανική Περιοχή	
	Ρέμα	
	Δάση	
	Όρια Δήμου	
	Πυροσβεστικός Κρουσός	
ΚΛΙΜΑΚΑ: 1 : 5000	ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2011	
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:	ΣΙΟΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Ε.Μ.Π.	
Ο ΦΟΙΤΗΤΗΣ:	ΨΥΧΑΡΑΚΗΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Α.Μ. 081085012	



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
 ΤΟΥ ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ-ΠΕΥΚΗΣ.
 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Χ3 ΤΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ:
 ΧΑΡΤΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

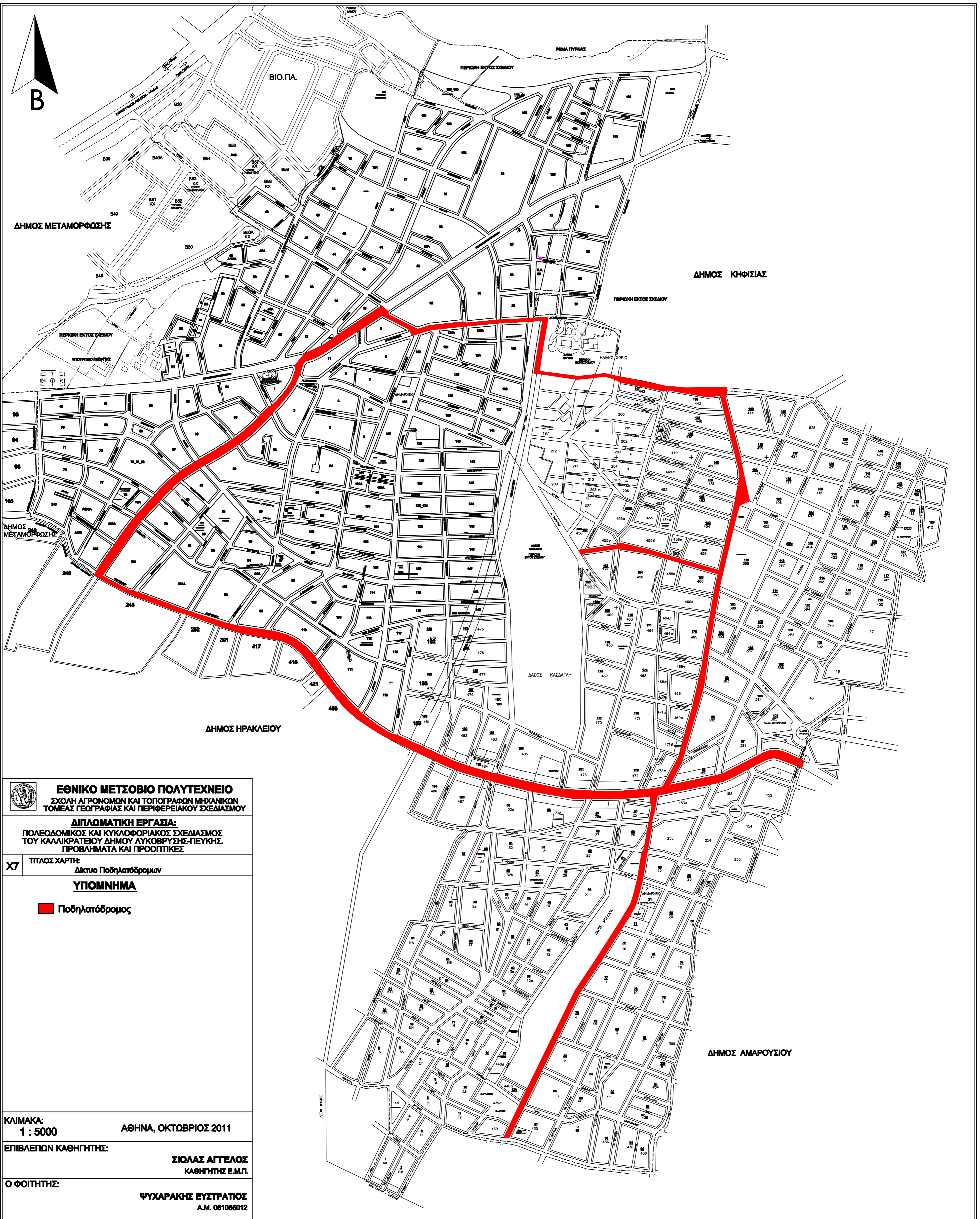
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια Οδός
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος
- Αδιάνοικτη Οδός
- Τοπική Οδός

ΚΛΙΜΑΚΑ:
 1 : 5000

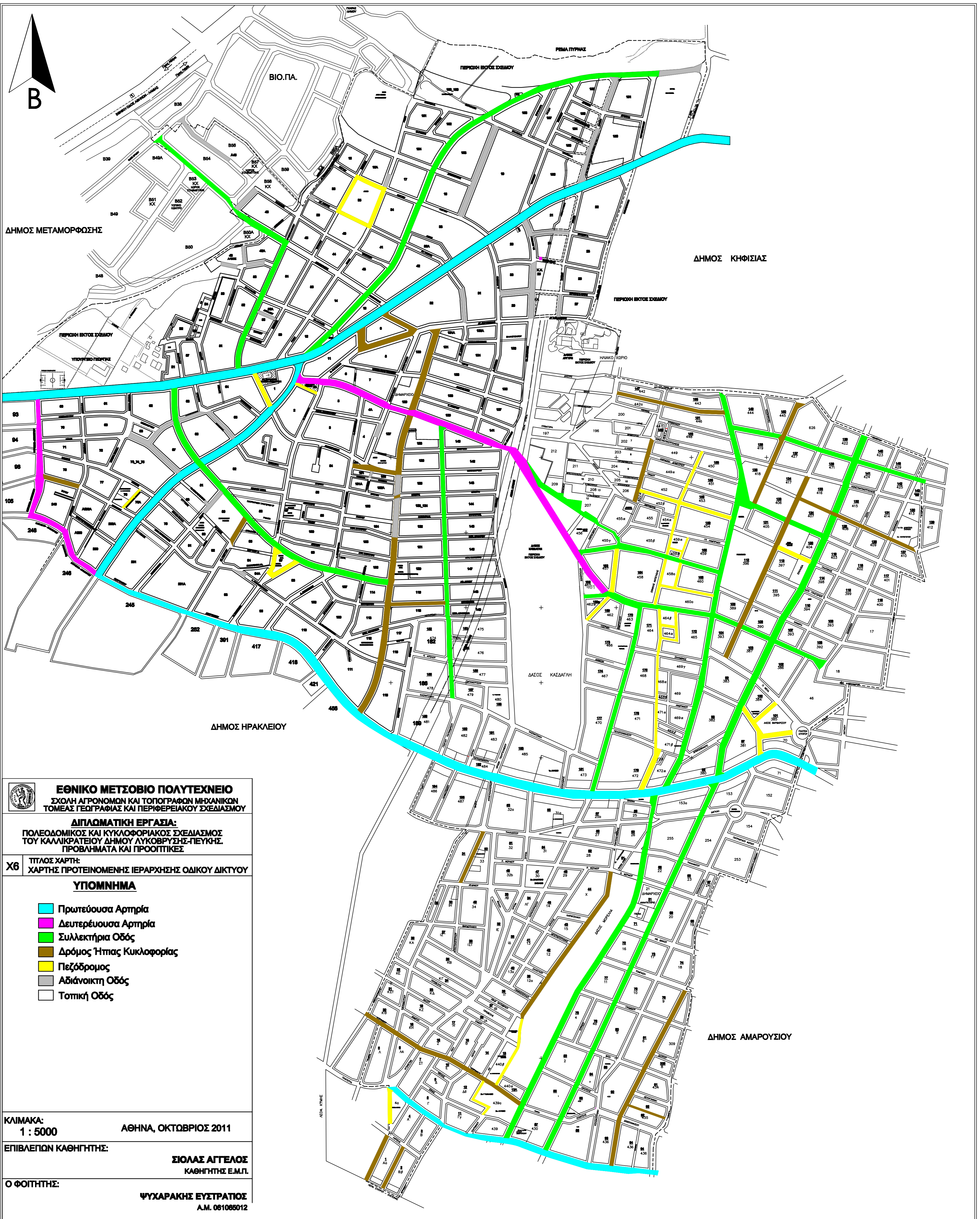
ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2011

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΣΙΟΥΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ
 ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Ε.Μ.Π.

Ο ΦΟΙΤΗΤΗΣ:
ΨΥΧΑΡΑΚΗΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ
 Α.Μ. 081066012



	ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
	ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ-ΓΕΥΚΗΣ. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ
X7	ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗΣ: Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων ΥΠΟΜΝΗΜΑ Ποδηλατοδρόμος
ΚΑΙΜΑΚΑ: 1 : 5000	ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2011
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:	ΣΙΟΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Ε.Μ.Π.
Ο ΦΟΙΤΗΤΗΣ:	ΨΥΧΑΡΑΚΗΣ ΕΥΣΤΡΑΤΟΣ Α.Μ. 081068012



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
 ΤΟΥ ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΕΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ-ΓΕΥΚΗΣ.
 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

X6 ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗΣ:
 ΧΑΡΤΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

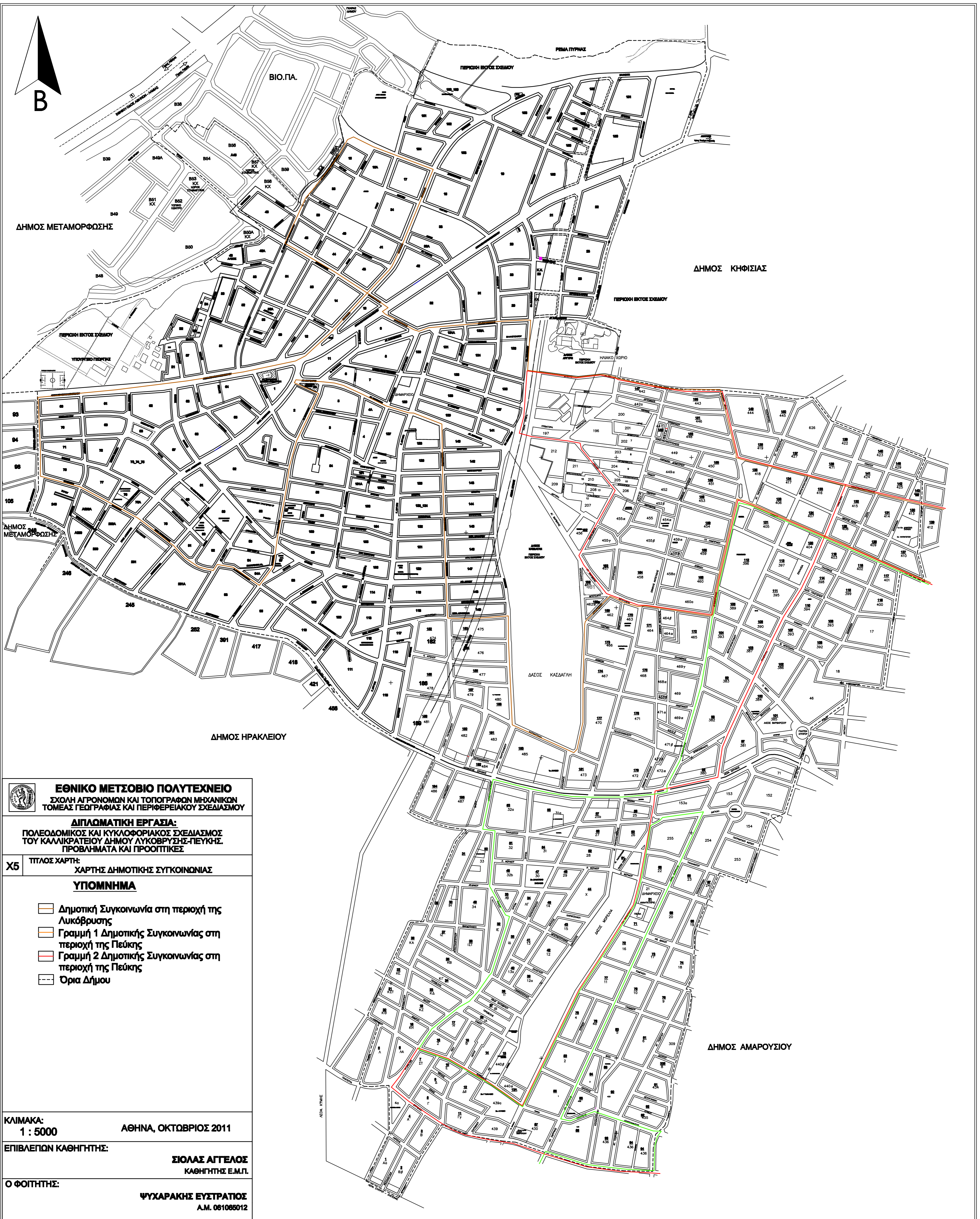
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια Οδός
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος
- Αδιάνοικτη Οδός
- Τοπική Οδός

ΚΛΙΜΑΚΑ:
 1 : 5000

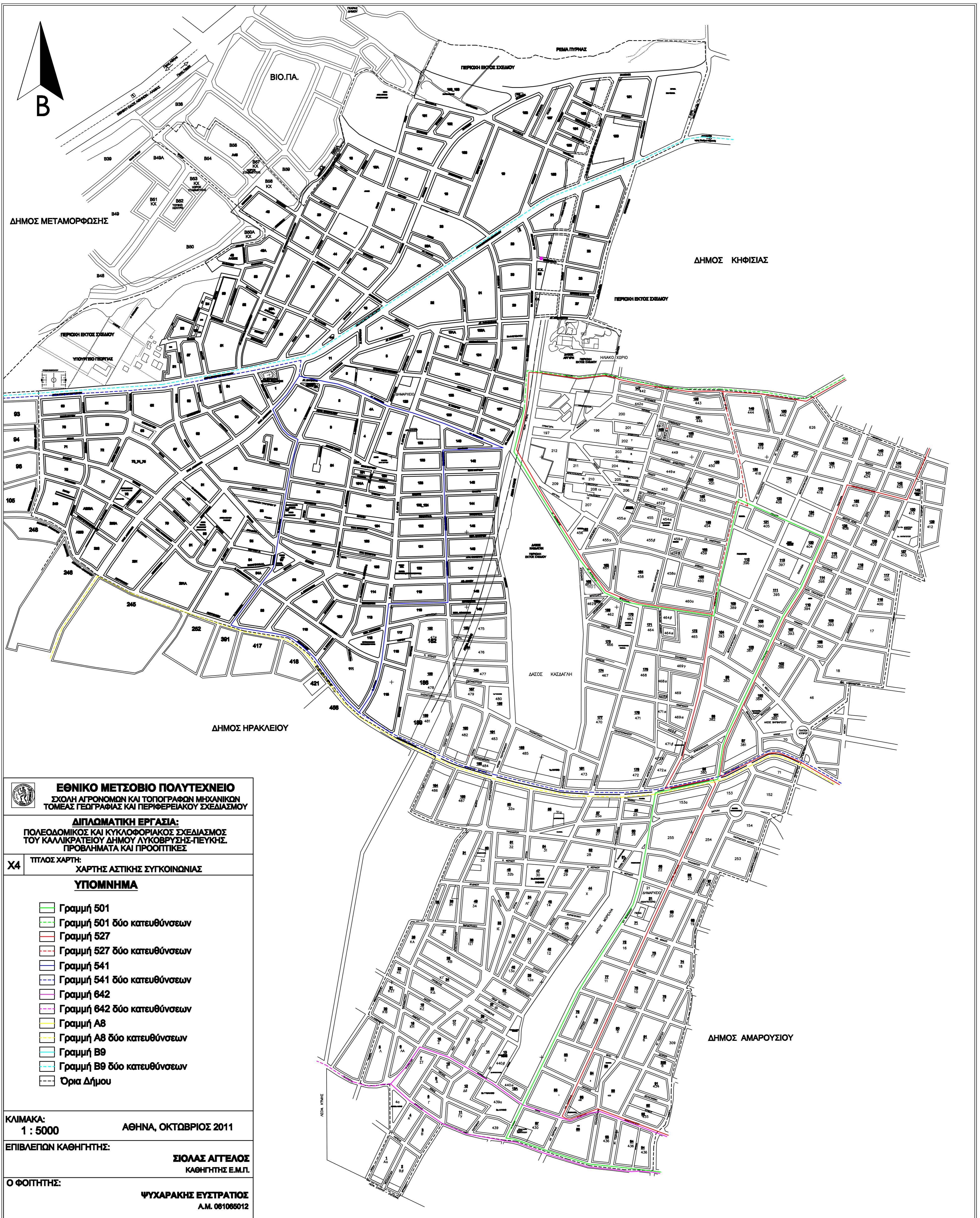
ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2011

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
 ΣΙΟΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ
 ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Ε.Μ.Π.

Ο ΦΟΙΤΗΤΗΣ:
 ΨΥΧΑΡΑΚΗΣ ΕΥΣΤΡΑΤΟΣ
 Α.Μ. 081068012



	ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
	ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΑΛΙΚΡΑΤΕΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΥΚΑΒΡΥΣΗΣ-ΠΕΥΚΗΣ. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ
Χ5	ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗΣ: ΧΑΡΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΥΠΟΜΝΗΜΑ
<ul style="list-style-type: none"> Δημοτική Συγκοινωνία στη περιοχή της Λυκάβρυσης Γραμμή 1 Δημοτικής Συγκοινωνίας στη περιοχή της Πεύκης Γραμμή 2 Δημοτικής Συγκοινωνίας στη περιοχή της Πεύκης Όρια Δήμου 	
ΚΑΙΜΑΚΑ: 1 : 5000	ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2011
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:	ΣΙΟΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Ε.Μ.Π.
Ο ΦΟΙΤΗΤΗΣ:	ΨΥΧΑΡΑΚΗΣ ΕΥΣΤΡΑΤΟΣ Α.Μ. 081068012



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
 ΤΟΥ ΚΑΛΙΚΡΑΤΕΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΥΚΟΒΥΡΣΗΣ-ΠΕΥΚΗΣ.
 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Χ4 ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗΣ:
 ΧΑΡΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Γραμμή 501
- Γραμμή 501 δύο κατευθύνσεων
- Γραμμή 527
- Γραμμή 527 δύο κατευθύνσεων
- Γραμμή 541
- Γραμμή 541 δύο κατευθύνσεων
- Γραμμή 642
- Γραμμή 642 δύο κατευθύνσεων
- Γραμμή Α8
- Γραμμή Α8 δύο κατευθύνσεων
- Γραμμή Β9
- Γραμμή Β9 δύο κατευθύνσεων
- Όρια Δήμου

ΚΑΙΜΑΚΑ:
 1 : 5000

ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2011

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΣΙΟΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ
 ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Ε.Μ.Π.

Ο ΦΟΙΤΗΤΗΣ:
ΨΥΧΑΡΑΚΗΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ
 Α.Μ. 081065012