



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ



**ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΔΗΜΗΤΡΑ Ξ. ΤΣΩΡΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : (ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ)

ΜΕΛΕΤΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΓΡΙΛΕΖΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ



ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2009

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ : ΤΣΩΡΗ ΔΗΜΗΤΡΑ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : (ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ)

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
ΑΓΡΙΑΕΖΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ

*Ευχαριστώ θερμά όσους συνεργάστηκαν για την σύνταξη
αυτής της εργασίας και κυρίως τον καθηγητή Γ. Μ. Σαρηγιάννη .
Ειδικές ευχαριστίες στους φίλους και συγγενείς για την πολύτιμη
βοήθειά τους αλλά κυρίως για την συμπαράστασή τους ...*

ΑΘΗΝΑ , ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2009

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	σελ.
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ	3
1. Εισαγωγή	3
1.1.1. Πολεοδομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της Αττικής	3
1.1.2. Ιστορικά στοιχεία για την περιοχή του Δήμου Αχαρνών	9
1.1.2.1. Ολυμπιακός Δήμος Αχαρνών	10
1.2. Κοινωνικό-οικονομική εξέλιξη	10
1.2.1. Πληθυσμιακά στοιχεία	10
1.2.2. Κοινωνικά στοιχεία	12
1.2.3. Οικονομικά στοιχεία	16
1.2.3.1. Παραγωγή και επιχειρηματικότητα	16
1.2.4. Πολεοδομικά στοιχεία	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	20
2.1. Εισαγωγή	20
2.2. Ορισμός της περιοχής μελέτης	20
2.3. Σύνδεση με την ευρύτερη περιοχή	21
2.4. Ανάλυση περιοχής μελέτης	22
2.4.1. Χάρτης χρήσεων γης	27
2.5. Το θεσμικό πλαίσιο και η εφαρμογή του	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ	31
3.1 Εισαγωγή	31
3.2. Στόχοι και κριτήρια μελέτης	33
3.3. Πολεοδομικές επεμβάσεις	36
3.4. Κυκλοφοριακές επεμβάσεις	37
3.4.1. Ρύθμιση της κυκλοφορίας των οχημάτων	37
3.4.2. Ρύθμιση της κυκλοφορίας των πεζών	41
3.4.3. Μελέτη στάθμευσης	42
3.4.4. Μέσα μαζικής μεταφοράς	45
3.5. Συμπεράσματα	47
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗΣ ΚΥΨΕΛΗΣ	48
4.1. Διαμόρφωση κυψελών	48
4.2. Διαστάσεις και λοιπές παράμετροι σχεδιασμού των οδών	48
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	54
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1. Συνολικός πληθυσμός και ενεργός πληθυσμός στο Δήμο Αχαρνών	7
Πίνακας 2. Συνολικός πληθυσμός Δήμου Αχαρνών 1961, 1971, 1981, 1991. Απόλυτα μεγέθη και ποσοστιαία μεταβολή	11
Πίνακας 3. Κατανομή πληθυσμού Δήμου Αχαρνών & Υπόλοιπου Ν. Αττικής ανά φύλο, 1991. Απόλυτα μεγέθη και εκατοστιαία αναλογία	11
Πίνακας 4. Κατανομή πληθυσμού Δήμου Αχαρνών & Υπόλοιπο Ν. Αττικής σε μεγάλες ομάδες ηλικίας, 1991. Απόλυτα μεγέθη και εκατοστιαία αναλογία	12
Πίνακας 5. Κατανομή πληθυσμού Δήμου Αχαρνών & Υπόλοιπο Ν. Αττικής ανά φύλο, 1981. Απόλυτα μεγέθη και εκατοστιαία αναλογία	13
Πίνακας 6. Είδος απασχόλησης των κατοίκων του Δήμου Αχαρνών βάσει στοιχείων της απογραφής ΕΣΥΕ 1991	14
Πίνακας 7. Επιφάνεια (σε εκτάρια) των επιμέρους χρήσεων γης στο Δήμο Αχαρνών, με βάση την κατηγοριοποίηση της μελέτης χρήσεων γης του ΜΕΤΡΟ	19
Πίνακας 8. Μικτό εμβαδόν ορόφων κτιρίων σε χιλ. τ.μ. στις αντίστοιχες λεπτομερειακές χρήσεις γης του Δήμου Αχαρνών.	20
Πίνακας 9. Κατανομή κοινωνικής υποδομής	36
Πίνακας 10. Πολεοδομικά πρότυπα και ανάγκες σε γη για κοινωνική υποδομή (σε επίπεδο πόλης)	36
Πίνακας 11. Ποσοστό % νοικοκυριών με ή χωρίς Ι.Χ.	43
Πίνακας 12. Απαιτούμενες θέσεις στάθμευσης για διάφορες χρήσεις γης	44
Πίνακας 13. Λεωφορειακές Γραμμές του Δήμου Αχαρνών	45
Πίνακας 14. Εκτιμώμενο πλάτος για σταθερά εμπόδια	49
Πίνακας 15. Διαστάσεις θέσεων και διαδρόμων στάθμευσης για άνετη ή περιορισμένη είσοδο/έξοδο επιβατικών αυτοκινήτων	51

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΣΧΕΔΙΩΝ-ΧΑΡΤΩΝ

Σχέδιο 1. Χάρτης χρήσεων γης - Καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης	
Σχέδιο 2. Πρόταση ανάπλασης	
Σχέδιο 3. Χάρτης αποτύπωσης λεπτομερειών σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	
Σχέδιο 4. Χάρτης αποτύπωσης λεπτομερειών σε οδό ήπιας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με ανεξάρτητο πεζοδρόμο	
Σχέδιο 5. Χάρτης αποτύπωσης λεπτομερειών σε παρκοπεζόδρομο	
Σχέδιο 6. Χάρτης αποτύπωσης λεπτομερειών σε διασταύρωση οδού ήπιας κυκλοφορίας με παρκοπεζόδρομο	

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το αντικείμενο της παρούσας εργασίας συνθέτουν δύο βασικές ενότητες : η πολεοδομική ανάλυση και η πρόταση ανάπτυξης για την περιοχή «Αγριλέζα» του Δήμου Αχαρνών. Σαν αναπόσπαστο κομμάτι του πολεοδομικού ιστού της Αττικής , η περιοχή μας, επηρεάζεται από την εξελικτική πορεία της, και δεν μπορούμε παρά να τη συνδέσουμε με κάποια ιστορικά στοιχεία που την αφορούν. Ένα ακόμα απαραίτητο στοιχείο της ανάλυσης κρίνεται η διερεύνηση της ευρύτερης περιοχής, η οποία περιλαμβάνει τον κοινωνικό - οικονομικό χαρακτήρα της, το πλέγμα σχέσεων πόλης και ευρύτερης περιοχής, και τη σημερινή χρήση εδάφους της. Παράλληλα με την πολεοδομική ανάλυση εντοπίζονται οι τάσεις και τα προβλήματα που την χαρακτηρίζουν, και διεξάγονται συμπεράσματα για τις ανάγκες ανάπτυξης της περιοχής. Σε ό,τι αφορά το σκέλος της ανάπτυξης, με γνώμονα τον πολεοδομικό χαρακτήρα που προβλέπει η Πολιτεία για την περιοχή , επιλέγονται οι στόχοι και τα κριτήρια της μελέτης με σκοπό την εξαγωγή μιας ολοκληρωμένης πρότασης. Τελικά, τα μέρη που συνθέτουν την παρούσα μελέτη είναι πέντε :

1. ιστορική αναδρομή και διερεύνηση ευρύτερης περιοχής, δηλαδή πληθυσμιακά στοιχεία, οικονομικά στοιχεία, σημερινή χρήση εδάφους
2. πολεοδομική ανάλυση της περιοχής μελέτης,
3. αξιολόγηση της ανάλυσης, στην οποία αναφέρονται συμπεράσματα για την υπάρχουσα κατάσταση, προβλήματα
4. εντοπισμός πολεοδομικών παραμέτρων που ορίζει το Κράτος για την ανάπτυξη στην περιοχή μελέτης
5. στόχοι και πρόταση ανάπτυξης, που ενδεικτικά περιλαμβάνουν κυκλοφοριακές επεμβάσεις , σύνδεση προτεινόμενων κοινωνικών λειτουργιών με διαμόρφωση ενιαίου δικτύου πεζοδρόμων, διαχείριση στάθμευσης, σχέδια

Οι στόχοι της εργασίας αυτής προσανατολίζονται στη μορφοποίηση και διατύπωση ιδεών σχετικά με τις δυνατότητες που θα μπορούσε να έχει ο δημόσιος τομέας (κράτος, Ο.Τ.Α. κ.τ.λ.) να παρέμβει αποτελεσματικά για την αναβάθμιση του αστικού χώρου, τόσο με την πραγματοποίηση έργων για τη βελτίωση του υφιστάμενου δυναμικού ως προς την οργάνωση του δημόσιου χώρου και των κοινωνικών λειτουργιών όσο και σαν καθοδηγητής της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ

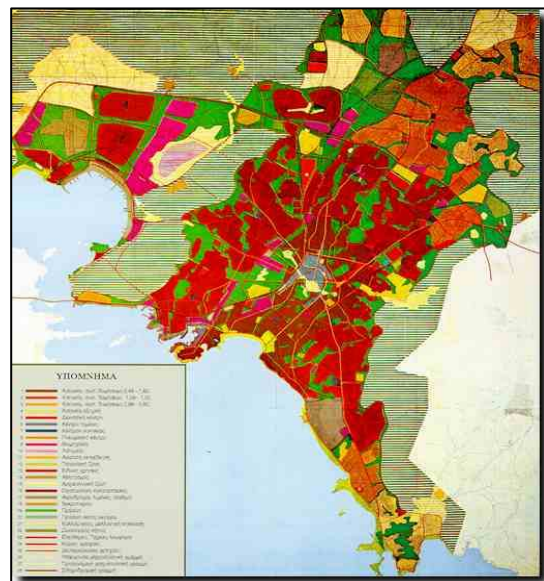
1.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1.1. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Οι ευρωπαϊκές πόλεις έχουν εκσυγχρονισθεί με έργα ανάπλασης των θαλασσίων και παραποτάμιων μετώπων, πολιτισμικής και οικονομικής αξιοποίησης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς τους, με πολιτικές μαζικής ανάπλασης περιοχών και κίνητρα απόσυρσης υποβαθμισμένων οικιστικών συνόλων, προϊόντα αποτελεσματικής τοπικής αυτοδιοίκησης.

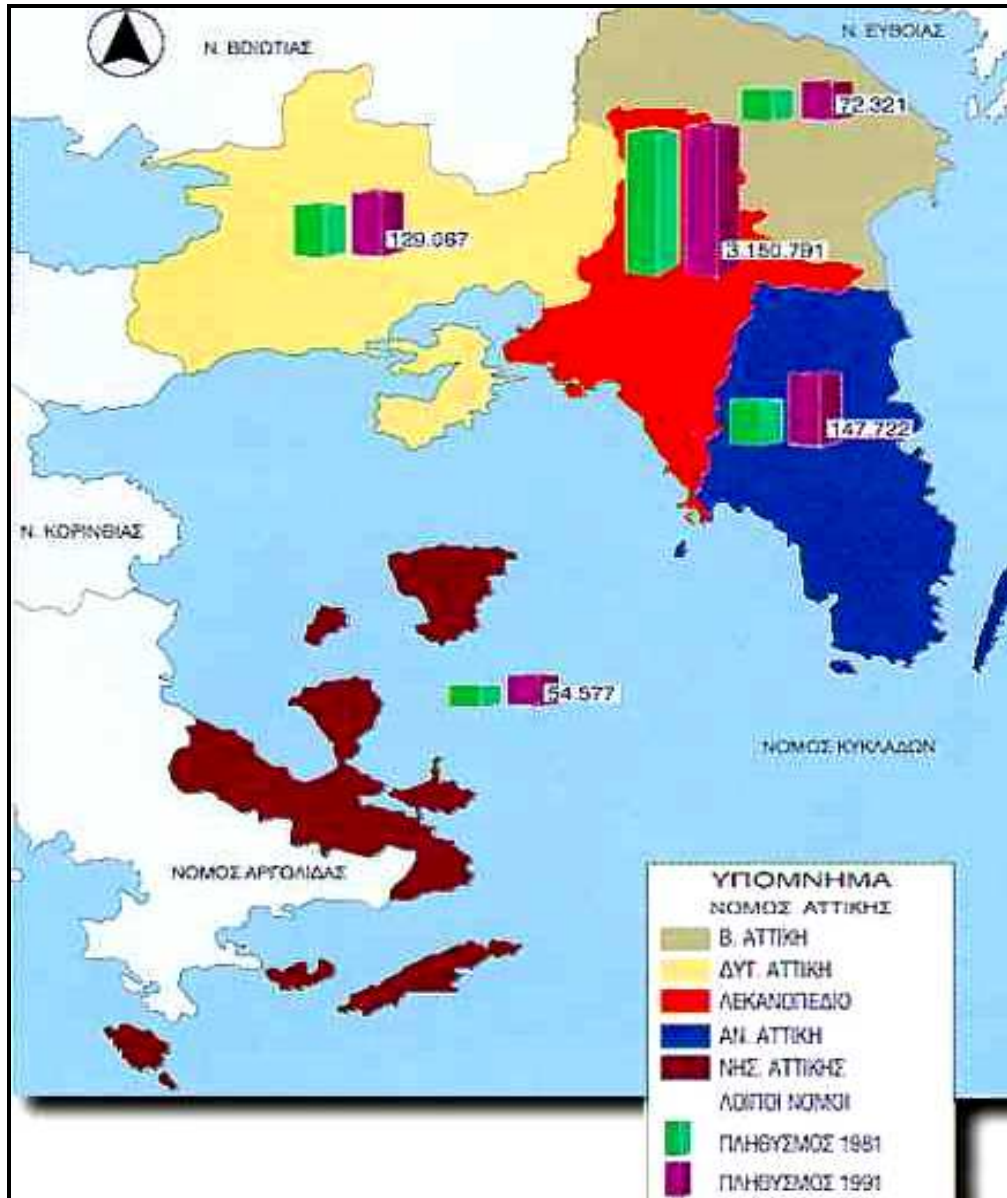
Η Αθήνα σήμερα αποτελεί μια σύγχρονη μητρόπολη με μοναδικά φυσικά, αισθητικά και πολιτιστικά πλεονεκτήματα, που σηματοδοτούν και προβάλλουν την αρχαία, αλλά και τη νεότερη ιστορία της. Ταυτόχρονα αποτελεί κέντρο οικονομικό - επιχειρησιακό, με ταχύτατη πορεία συνολικής ανασυγκρότησης, σε λογική βιώσιμης ανάπτυξης, με αυτόνομη φυσιογνωμία και σημαντικό ρόλο, χαρακτηριστικά που στη σημερινή εποχή επιτρέπουν να ενταχθεί ισότιμα στο δίκτυο των μητροπολιτικών περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Μεσογείου και του παγκόσμιου πανοράματος των μεγάλων πόλεων.

Η Αθήνα είναι ταυτόχρονα πόλη σύμβολο και πόλη των αντιθέσεων. «Πόλη Ιστορική» κτισμένη στον τόπο όπου μεγαλούργησε το αρχαίο ελληνικό πνεύμα αλλά και «Νέα Πόλη», που αναπτύσσεται μετά τον καθορισμό της ως πρωτεύουσας της Ελλάδος το 1833. Είχε τότε μόνο 12.000 κατοίκους. Το 1853 έχει ακόμα 36.000 κατοίκους, το 1900 φτάνει τις 300.000 και στις παραμονές του



Εικ.1. Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών (1965)

Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου περίπου 1 εκατ. κατοίκους. Η ξαφνική αστικοποίηση που την έκανε να φτάσει τα 3,5 εκατομμύρια το 1991 οφείλεται αφ' ενός στην εσωτερική μετακίνηση του πληθυσμού της χώρας και αφ' ετέρου στην άφιξη των Ελλήνων της Μικράς Ασίας το 1922.



Εικ.2. ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1981, 1991

Ιδιαίτερα μετά το 1950, κατά τη φάση συνολικής μεταπολεμικής ανασυγκρότησης της χώρας, η Αθήνα με σημαντικούς ρυθμούς οικονομικής και δημογραφικής αύξησης και με αιχμή τη συγκέντρωση της σύγχρονης για εκείνη την εποχή βιομηχανίας, γρήγορα μεταβλήθηκε σε τόπο προτίμησης του αγροτικού πληθυσμού που συνέρεε για λόγους ευκαιριών απασχόλησης, καλύτερων συνθηκών

διαβίωσης, οργανωμένων υποδομών και κοινωνικού εξοπλισμού. Η διαχρονική εξέλιξη της Αθήνας συμπυκνώνει τα χαρακτηριστικά της σημερινής Ελλάδος.

Στις αρχές της δεκαετίας του '90 συγκεντρώνει το 34,3% του ελληνικού πληθυσμού (πληθυσμός 1991: 3.522.769 κάτοικοι), παρ' ότι η έκτασή της (380.810 Ηα) δεν υπερβαίνει το 2,8% της συνολικής επιφάνειας της χώρας. Οι δημογραφικοί ρυθμοί δείχνουν ότι έχει ανακοπεί το κύμα του αστικού συγκεντρωτισμού, ως απόρροια και των μέτρων συστηματικής πολιτικής περιφερειακής ανάπτυξης (μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής πληθυσμού για την περίοδο 1981-91:0,45%, κατώτερος του εθνικού μέσου όρου που είναι 0,52%).

Η σύνθεση της απασχόλησης χαρακτηρίζεται από τη συντριπτική υπεροχή του τριτογενή τομέα, γεγονός που αντανακλά τις σύγχρονες αλλαγές στη δομή της παραγωγής κατά τα πρότυπα των μητροπόλεων του αναπτυγμένου κόσμου, στη φάση περάσματος από τις οικονομίες της μεταποίησης στις οικονομίες των υπηρεσιών. Το περιφερειακό προϊόν είναι ανώτερο του εθνικού μέσου όρου που κατανέμεται 2,3% στον πρωτογενή τομέα, 27,6% στο δευτερογενή και 70,1% στον τριτογενή, ο οποίος αντιπροσωπεύει το 45% του εθνικού συνόλου.

Ανάλογη με την οικονομική και δημογραφική ανάπτυξη της πόλης, υπήρξε και η οικιστική της εξέλιξη. Μέχρι το 1922 η επέκταση της Πρωτεύουσας ήταν ομόκεντρη, γύρω από τα δύο κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά. Από τότε και μετά εμφανίστηκαν δύο τάσεις απορρόφησης του αστικού συγκεντρωτισμού:

- Η τάση αύξησης των πυκνοτήτων στις κεντρικές περιοχές με διαδοχική θεσμοθέτηση διαρκώς αυξανόμενων Συντελεστών Δόμησης.
- Η τάση εποικισμού των προαστίων με τη μορφή δορυφόρων οικισμών, αυθαίρετης κύρια δόμησης σε πρώτη φάση που σταδιακά συνενώθηκαν.

Έτσι δημιουργήθηκε το Πολεοδομικό Συγκρότημα του Λεκανοπεδίου, το οποίο συνέχισε να αστικοποιείται έντονα μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του '80, οπότε ανακόπηκε οριστικά ο αστικός συγκεντρωτισμός από την υπόλοιπη χώρα και άρχισε μια πιο ισόρροπη κατανομή του πληθυσμού. Το Λεκανοπέδιο είναι ήδη στάσιμο δημογραφικά, με συμπτώματα μείωσης των μεγεθών, το μικρό δε πληθυσμιακό πλεόνασμα που προκύπτει από τη φυσική αύξηση σε συνδυασμό με τις εσωτερικές

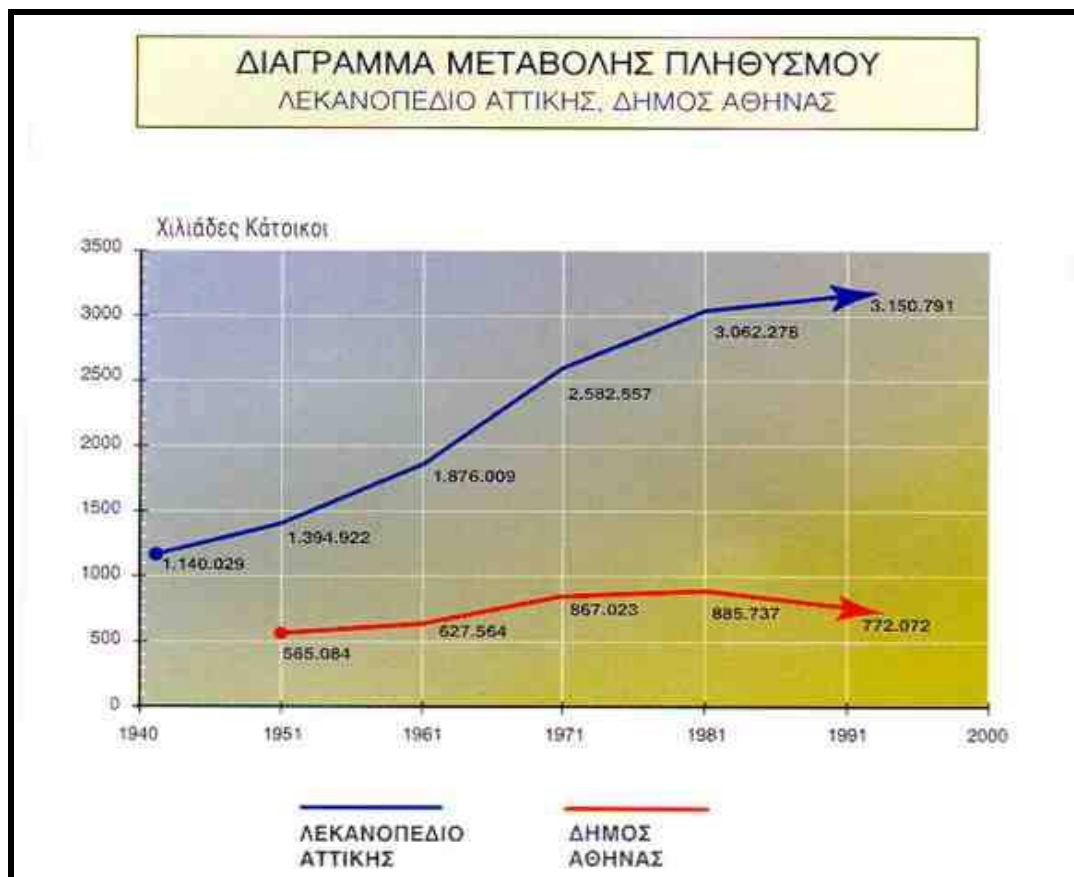
μετακινήσεις, τείνει να ενισχύσει τους περιαστικούς οικισμούς της ενδοχώρας, ορισμένοι από τους οποίους εξελίσσονται σε μικρές πόλεις με αυτόνομο παραγωγικό δυναμικό.

Οι πιο σημαντικές οικιστικές επεκτάσεις της Πρωτεύουσας έγιναν σε 4 περιόδους: Στα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 1930, στο διάστημα 1958 - 1962, στο διάστημα 1968 - 1972 και στο διάστημα 1983 - 1994 με την Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης, που αποτέλεσε μια γιγάντια επιχείρηση αναγνώρισης της πραγματικής πόλης με ένταξη στο σχέδιο πόλης εκτεταμένων περιοχών με αυθαίρετη δόμηση, παρέχοντας ταυτόχρονα και τον αναγκαίο κοινωνικό εξοπλισμό και κοινόχρηστους χώρους.

Έχουν γίνει διαδοχικές προσεγγίσεις στο σχεδιασμό της Πόλης και κάθε εποχή έχει δώσει το δικό της περιεχόμενο στην έννοια του Ρυθμιστικού Σχεδίου Ανάπτυξης . Ολοκληρωμένος σχεδιασμός για την Πόλη θεσμοθετείται για πρώτη φορά με το Νόμο 1515/85 για το « Ρυθμιστικό Σχέδιο και το Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος της Ευρύτερης Περιοχής της Αθήνας», με τον οποίο θεσμοθετήθηκε το καθοδηγητικό πλαίσιο με στόχους πολιτικής, κατευθύνσεις και μέτρα, για την ανάπτυξη της Αττικής και ιδρύθηκε ο Οργανισμός Αθήνας, ως φορέας αρμόδιος για την εξειδίκευση και το συντονισμό της υλοποίησης του ρυθμιστικού σχεδίου.

Οι στόχοι του Ρυθμιστικού Σχεδίου στη λεπτομερέστερη κλίμακα φυσικού σχεδιασμού υλοποιούνται με τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια που εγκρίνονται για κάθε δήμο, τις Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου που αφορούν στο σύνολο της εκτός σχεδίου περιαστικής ενδοχώρας του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, τις Πολεοδομικές Μελέτες Επέκτασης και Αναθεώρησης των εγκεκριμένων σχεδίων και τα ειδικά σχέδια ποιοτικών παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας που αποτελούν προγράμματα αναπλάσεων δομικού χαρακτήρα στην Μητροπολιτική Περιφέρεια της Αθήνας.

Διάγραμμα 1. Μεταβολή Πληθυσμού



Πίνακας 1. Συνολικός πληθυσμός και ενεργός πληθυσμός στο Δήμο Αχαρνών

ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ	%
ΑΠΟΓΡΑΦΗ 1981	13.807	
ΑΠΟΓΡΑΦΗ 1991	22.693	
ΜΕΤΑΒΟΛΗ (81 - 91)	8.886	64,4%
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1981	41.038	
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991	61.352	

Πηγή: ΕΣΥΕ, 1981, 1991

Με τον πολυεπίπεδο αναπτυξιακό, ρυθμιστικό, περιβαλλοντικό και πολεοδομικό σχεδιασμό που έχει εφαρμοστεί την τελευταία δεκαετία στο σύνολο της έκτασης της Περιφέρειας και μέσα από τα προγράμματα δράσης του Οργανισμού της Αθήνας, έχει ήδη αρχίσει η εξυγίανση και ανάπλαση του Πολεοδομικού ιστού του Μητροπολιτικού Συγκροτήματος του Λεκανοπεδίου και η προστασία και ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων της περιαστικής ζώνης.

Τα κύρια, κατά τον ΟΟΣΑ, κριτήρια της ανταγωνιστικότητας που συνιστούν μια βιώσιμη πόλη συνοψίζονται σε ένα συνδυασμό παραγόντων όπως η προσιτή στέγη για τους κατοίκους και τις επιχειρήσεις, η αποτελεσματική διοίκηση, οι ποιοτικές υπηρεσίες παιδείας και υγείας, οι χώροι αναψυχής και ελεύθερου χρόνου, τα συστήματα μαζικών μεταφορών. Είναι προφανές ότι οι επιδόσεις των ελληνικών πόλεων και κυρίως του Αττικού Λεκανοπεδίου είναι χαμηλές σε όλα σχεδόν τα κριτήρια, πλην ίσως αυτού των μεταφορών που μας κληροδότησαν οι Ολυμπιακοί αγώνες (μετρό, τραμ, προαστιακός, Αττική Οδός, αεροδρόμια).

- Οι προτάσεις που βλέπουν το φως της δημοσιότητας και αφορούν την πολεοδομική εξέλιξη της Αττικής συγκλίνουν σε τρία κύρια στοιχεία:
 - Ανάπλαση του πυκνοδομημένου κέντρου.
 - Περιορισμός των επεκτάσεων και της δόμησης στην περιφέρεια.
 - Βελτίωση και επέκταση των μεταφορικών υποδομών και ριζική μείωση του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Η αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων λύσεων απαιτεί όμως μια καινοτόμο προσέγγιση για τη διοίκηση και διαχείριση του αστικού περιβάλλοντος ώστε να προκύψουν σημαντικά οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη στα εμπλεκόμενα μέρη - κάτοικοι, διοίκηση και επενδυτικοί μηχανισμοί. Το σχέδιο της ανάπλασης της Αθήνας θα κριθεί όπως όλες οι μεταρρυθμίσεις από τη συναίνεση, τη σύμπραξη και τη συμμετοχή.

Το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο για να λειτουργήσει θα πρέπει να υιοθετηθεί από τους κατοίκους, τη διοίκηση αλλά και από την επενδυτική κοινότητα.

1.1.2. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ

Ο Δήμος Αχαρνών βρίσκεται στη βορειοδυτική πλευρά του λεκανοπεδίου Αττικής σε απόσταση 20χλμ. από το κέντρο των Αθηνών, στους πρόποδες του Όρους Πάρνηθα.

Οι Αχαρνές είναι ένας από τους ιστορικότερους Δήμους διότι εμφανίζεται ως συγκροτημένος δήμος από τον 6ο αιώνα π.Χ. όπου υπάχθηκε στην Οινηίδα φυλή, μια από τις δέκα φυλές της Αθηναϊκής Δημοκρατίας. Σήμερα ο Δήμος Αχαρνών καταλαμβάνει έκταση περίπου 148.000 στρέμματα ενώ ο πληθυσμός του ανέρχεται σε περίπου 120.000 κατοίκους.



Οι Αχαρνές είναι περιοχή που κατοικείται συνεχώς από τα προϊστορικά χρόνια. Οι πολιτισμοί διαδέχονταν ο ένας τον άλλο αφήνοντας τα ίχνη τους. Σήμερα είμαστε μάρτυρες της αποκάλυψης των ιχνών των προγόνων μας, μένοντας απλώς παρατηρητές μιας αποκάλυψης. Ο τρόπος που διαχειριζόμαστε την ιστορία του τόπου είναι αυτός που τον κάνει ζωντανό, φορέα στη διαμόρφωση τοπικής συνείδησης.

Η σπουδαιότητα του Δήμου κατά την αρχαιότητα είναι γνωστή, περισσότερο από τα κείμενα του περιηγητή Πausανία, από το Θουκυδίδη, από τον Αριστοφάνη αλλά και από τα ίδια τα ευρήματα που έχουν έρθει στο φως κατά καιρούς. Στην αρχαιότητα ο Δήμος είχε τη μεγαλύτερη έκταση στην πόλη-κράτος της Αθήνας και ήταν το προπύργιο του λεκανοπεδίου προς το βορρά.

Ο Aldo Rossi, αρχιτέκτων, ισχυρίζεται ότι η πόλη οφείλει να αναπτύσσεται και να αποκτά συνείδηση και μνήμη. Αυτό επιτυγχάνεται μόνο όταν το παρελθόν βιώνεται εν μέρει ως παρόν, δηλαδή όταν το παρελθόν είναι μέρος της καθημερινότητας μας.

Το Μενίδι παρά την πληθυσμιακή υπερανάπτυξη υστερεί στην ύπαρξη υποδομών πολιτισμού. Οι Αχαρνές, λόγω των πολλών κοινωνικών αντιθέσεων και την άρρυθμη οικιστική ανάπτυξη, έχουν ανάγκη από την ποιότητα ζωής.

1.1.2.1. ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ

Οι Αχαρνές είναι ένας από τους σημαντικότερους δήμους σε σχέση με τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Μέσα στα διοικητικά όρια των Αχαρνών κατασκευάζεται το Ολυμπιακό Χωριό, που χωροθετήθηκε στα όρια του Λεκανοπεδίου, περίπου 4χλμ Β. Α. του κέντρου του Μενιδίου, στην περιοχή «Λεκάνες», στους πρόποδες της Πάρνηθας. Είναι τμήμα του Δημοσιογραφικού Χωριού και σ' αυτό υπάρχει η Ολυμπιακή πίστα της ορεινής Ποδηλασίας, ενώ υπάρχουν πολλά κλειστά γυμναστήρια, Δημοτικά γήπεδα Ποδοσφαίρου καθώς και Δημοτικό Σκοπευτήριο.

Παράλληλα με τα ολυμπιακά έργα, αποπερατώνονται και τα μεγάλα οδικά και συγκοινωνιακά έργα (Αττική οδός, Σιδηροδρομικό κέντρο Αχαρνών, Λεωφόρος Κύμης), τα οποία μετατρέπουν τις Αχαρνές σε κόμβο σε σχέση με το Λεκανοπέδιο Αττικής.

1.2. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

1.2.1. ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο Δήμος Αχαρνών κατέχει σημαντικό τμήμα του Νομού Αττικής τόσο από πλευράς εκτάσεως όσο και από πλευράς πληθυσμού. Η έκταση είναι 146.406 στρέμματα και ο πληθυσμός βάσει προσωρινών στοιχείων της απογραφής πληθυσμού / κατοίκων του 1991, ανέρχεται σε 61.352 άτομα. Ωστόσο, οι μόνιμοι κάτοικοι του Δήμου είναι πολύ περισσότεροι. Ο πληθυσμός του Δήμου υπολογίζεται σήμερα σε 120.000. Ενδεικτικό στοιχείο είναι το γεγονός ότι σύμφωνα με στοιχεία της ΔΕΗ και του Δήμου, υπάρχουν περίπου 35.000 νοικοκυριά. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι μεταξύ των ετών 1961 - 1991, η αύξηση του πληθυσμού ήταν 263,9% έναντι 71,2% του πληθυσμού του Νομού Αττικής (πηγή: Απογραφές ΕΣΥΕ).

ΠΙΝΑΚΑΣ 2. Συνολικός πληθυσμός Δήμου Αχαρνών 1961, 1971, 1981, 1991. Απόλυτα μεγέθη και ποσοστιαία μεταβολή.

ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ				
	1961	1971	1981	1991
Πληθυσμός	16.506	28.083	41.038	61.352
Απόλυτη Μεταβολή		+11.577	+12.985	+20.284
% Μεταβολή		+70,1	+49,8	+45,8

Πηγή: ΕΣΥΕ, 1961, 1971, 1981, 1991

ΠΙΝΑΚΑΣ 3. Κατανομή πληθυσμού Δήμου Αχαρνών & Υπόλοιπου Ν. Αττικής ανά φύλο, 1991. Απόλυτα μεγέθη και εκατοστιαία αναλογία.

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΝΔΡΕΣ		ΓΥΝΑΙΚΕΣ		ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ	
	ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ		ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ	%	ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ	
ΑΧΑΡΝΩΝ	30.744	0,1	30.608	49,9	61.352	100
ΥΠΟΛΟΙΠΟ *Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	228.832	0,8	221.653	49,2	450.485	100

Πηγή: ΕΣΥΕ, 1991

ΠΙΝΑΚΑΣ 4. Κατανομή πληθυσμού Δήμου Αχαρνών & Υπόλοιπο Ν. Αττικής σε μεγάλες ομάδες ηλικίας, 1991. Απόλυτα μεγέθη και εκατοστιαία αναλογία

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΟΜΑΔΕΣ ΗΛΙΚΙΑΣ										ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ	
	0-4	%	5-19	%	20-44	%	45-64	%	>65	%	ΑΡΙΘΜΗΤ ΙΚΑ	
ΑΧΑΡΝΩΝ	4.224	7	16.495	27	23.490	38	12.505	20	4.638	8	61.352	100
ΥΠΟΛΟΙΠΟ Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	24.92	6	104.11	23	1605.4	36	111.34	25	49.556	11	450.485	100

Πηγή: ΕΣΥΕ,1991

1.2.2. ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η κοινωνική σύνθεση του Δήμου Αχαρνών συγκροτείται από πολλές διαφορετικές πληθυσμιακές ομάδες. Υπάρχουν οι παλαιοί Μενιδιάτες (Αρβανίτες), που κατοικούν κατά πλειοψηφία στο «Παλιό Μενίδι», οι εσωτερικοί μετανάστες που ήρθαν στην Αθήνα μετά τον πόλεμο, οι Έλληνες Ρομά (Τσιγγάνοι), που συγκεντρώνονται στην περιοχή που συνορεύει με το Ζεφύρι, οι Ελληνοπόντιοι πρόσφυγες, που έχουν καταλάβει την περιοχή Β.Δ. του κεντρικού τμήματος, αυθαίρετοι οικιστές καθώς και νέοι οικιστές υψηλών εισοδημάτων στην Κοινότητα Θρακομακεδόνων

Πρέπει να επισημανθεί ότι ο Δήμος Αχαρνών δέχεται ανέκαθεν κυρίως χαμηλά οικονομικά στρώματα, γενικά εργάτες και χειρώνακτες. Σήμερα το πρόβλημα είναι εντονότερο, μετά την αθρόα εισροή των παλιννοστούντων από τις πρώην Σοβιετικές Δημοκρατίες και τη μόνιμη εγκατάσταση των τσιγγάνων σε παράγκες. Η ανεργία παρουσιάζει εκρηκτικές αυξητικές τάσεις, με άμεσες συνέπειες στην κοινωνική συμπεριφορά των κατοίκων

ΠΙΝΑΚΑΣ 5. Κατανομή πληθυσμού Δήμου Αχαρνών & Υπόλοιπο Ν. Αττικής ανά φύλο, 1981. Απόλυτα μεγέθη και εκατοστιαία αναλογία

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΟΜΑΔΕΣ ΗΛΙΚΙΑΣ										ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ	
	0-4	%	5-19	%	20-44	%	45-64	%	65+	%	ΑΡΙΘ ΜΗΤΙ ΚΑ	%
ΑΧΑΡΝΩΝ	4.164	10	10.832	26	15.561	38	7.377	18	3.104	8	41.038	100
ΥΠΟΛΟΙΠΟ Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ	28.376	8	84.809	25	116.094	34	76.707	22	35.859	10	341.883	100

Πηγή: ΕΣΥΕ, 1981

Είναι αξιοσημείωτο ότι η πληθυσμιακή αύξηση στο Δήμο συνεχίζεται με σημαντικούς ρυθμούς, γεγονός που οφείλεται σε μια σειρά παραγόντων όπως:

- Η εγκατάσταση σημαντικού αριθμού Παλινοστούντων Ποντίων από χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης καθώς και ομογενών Βορειοηπειρωτών, επαναπατρισθέντων πολιτικών προσφύγων, παλινοστούντων από χώρες της Δυτικής Ευρώπης κ.α. (ο αριθμός των παλινοστούντων στην περιοχή υπολογίζεται σε 40.000 περίπου άτομα).

- Τα έργα που προγραμματίζονται εν όψει της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, καθώς και τα αναπτυξιακά έργα της περιοχής, τα οποία θα προσφέρουν αρκετές θέσεις εργασίας.

Συγκεκριμένα, δυναμικό παρόν στην περιοχή, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια έχουν οι παλινοστούντες Έλληνες από τον Πόντο. Πρωτοέκαναν την εμφάνισή τους ήδη από το 1965 οπότε εγκαταστάθηκαν οι πρώτοι παλινοστήσαντες από την τότε

Σοβιετική Ένωση. Ο μεγάλος όγκος όμως εγκαταστάθηκε μετά το 1989 με το ρεύμα παλιννόστησης από την Σοβιετική Ένωση, έτσι ώστε σήμερα να έχουν φτάσει στα Άνω Λιόσια τις 650 οικογένειες (γύρω στα 2500 άτομα). Άλλωστε, γενικότερα το Θριάσιο, αποτελώντας για μία ακόμα φορά δικλείδα ασφαλείας για το λεκανοπέδιο, έχει υποδεχτεί μέχρι σήμερα γύρω στους 70000 Πόντιους (Μενίδι, Ασπρόπυργος, Ελευσίνα), την πλειοψηφία δηλαδή όσων κατευθύνθηκαν στη Νότιο Ελλάδα.

Ο συνολικός αριθμός των Ποντίων στην ευρύτερη περιοχή του Θριασίου και στο Μενίδι, Ασπρόπυργο και Λιόσια, κατά την εκτίμηση των ίδιων των συλλογικών τους φορέων, ανέρχεται σε 70000. Οι λόγοι της τόσο μεγάλης συγκέντρωσής τους ήταν κυρίως το σχετικά χαμηλό κόστος της γης, σε συνδυασμό με κάποιες δυνατότητες περιστασιακής απασχόλησης, τουλάχιστον αρχικά. Βασικό παράγοντα απετέλεσαν και οι συγγενείς και φίλοι που είχαν εγκατασταθεί προγενέστερα στην περιοχή.

Έχουν υψηλό δείκτη μορφωτικού επιπέδου και σύμφωνα με έρευνα του Δήμου περίπου το 40% των ανδρών / αρχηγών οικογενειών έχουν πτυχίο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Το ίδιο συμβαίνει και με το 25% των γυναικών. Αρκετοί έχουν και μεταπτυχιακές σπουδές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6. Είδος απασχόλησης των κατοίκων του Δήμου Αχαρνών βάσει στοιχείων της απογραφής ΕΣΥΕ 1991

ΤΟΜΕΙΣ	Αριθμός απασχολουμένων	%
Γεωργία, κτηνοτροφία, θήρα και δασοκομία.	622	2,7%
Ορυχεία και λατομεία.	34	0,1%
Μεταποιητικές βιομηχανίες.	5.097	22,5%
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου και νερού.	130	0,6%
Κατασκευές.	3.340	14,7%
Εμπόριο, επισκευές, ξενοδοχεία και εστιατόρια.	3.661	16,1%
Μεταφορές, αποθήκευση και επικοινωνίες.	1.699	7,5%
Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί.	233	1,0%

Λοιπές Υπηρεσίες.	4.041	17,8%
"Νέοι".	1.014	4,5%
Δεν δήλωσαν κλάδο οικονομικής δραστηριότητας.	2.822	12,4%
ΣΥΝΟΛΟ	22.693	100%

Απασχολούνται κυρίως ως ημερομίσθιοι σε τεχνικά επαγγέλματα (οικοδόμοι, τεχνίτες κλπ), κυρίως στις κατασκευές, αλλά και στην καθαριότητα. Παρουσιάζουν πολύ υψηλότερη ειδίκευση και τυπικά προσόντα σε σχέση με τις απαιτήσεις των εργασιών στις οποίες απασχολούνται. Σύμφωνα με την παραπάνω έρευνα του Δήμου, στις χώρες προέλευσής τους εξασκούσαν πολύ πιο εξειδικευμένα επαγγέλματα και υψηλότερων απαιτήσεων σε σύγκριση με τα σημερινά.

Σε ότι αφορά τη στέγαση, το 45% διαθέτει ήδη ιδιόκτητο σπίτι. Και σε αυτόν τον τομέα επωφελήθηκαν από την πολιτική του Δήμου που εκούσια «παρέβλεπε» κάποια αυθαίρετα όσο και από κάποιες γενικότερες διατάξεις που τους επέτρεπε τη σύνδεσή τους με τα δίκτυα ύδρευσης ηλεκτροδότησης κ.α.

Προσβλέπουν και αυτοί στην αναβάθμιση και θεωρούν τον εαυτό τους ενεργό παράγοντα στην ανάπτυξη της περιοχής. Η εικόνα που έχουν για τον εαυτό τους ταυτίζεται σε μεγάλο βαθμό με την εικόνα που έχουν οι υπόλοιπες ομάδες (εκτός από τους Τσιγγάνους) αλλά και φορείς της περιοχής, ότι πρόκειται δηλαδή για ένα δυναμικό και ανερχόμενο τμήμα του πληθυσμού που μπορεί να προσφέρει αλλά και να ωφεληθεί ιδιαίτερα από την αναβάθμιση της περιοχής, γιατί θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας για τις οποίες πληρούν τις προϋποθέσεις.

Παράλληλα τίθεται έντονα το ζήτημα της κοινωνικής συνοχής, που προκύπτει από την ύπαρξη διαφορετικών ομάδων πληθυσμού, οι οποίες εκτός των άλλων εμφανίζουν διαφορετικές πρακτικές στο επίπεδο εκμετάλλευσης - κατάληψης γης και στις συνθήκες κατοίκησης και οργάνωσης της καθημερινής ζωής. Διαφορετικές αντίστοιχα είναι και οι αντιλήψεις τους για αυτό που εννοούν ως ποιότητα ζωής και οι προσδοκίες τους για την "αναβάθμιση" του αστικού περιβάλλοντος

1.2.3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Οι κοινωνικές διαφοροποιήσεις εκφράζονται και στην οικονομική ζωή της περιοχής, όπως η διαμόρφωση και η έκφραση της ζήτησης αγαθών και υπηρεσιών, που προσδιορίζει, εν μέρει, την προσφορά και κατά συνέπεια την επιχειρηματικότητα.

Η αλληλεπίδραση των πολιτιστικών και κοινωνικών προτύπων του γηγενούς πληθυσμού με τους νέους εποίκους, δημιουργεί τις προϋποθέσεις εξαστισμού, χωρίς τον στοιχειωδέστερο προγραμματισμό. Το επίπεδο εκπαίδευσης και εισοδημάτων είναι από τα χαμηλότερα που παρατηρούνται στο λεκανοπέδιο της Αττικής. Ενδεικτικό είναι ότι η μεγάλη πλειοψηφία των ελεύθερων επαγγελματιών (γιατροί, δικηγόροι, μηχανικοί κ.λπ.) που δραστηριοποιούνται στην περιοχή του Δήμου, δεν προέρχεται από τους ντόπιους κατοίκους. Παράλληλα με τα προβλήματα του αστικού ιστού τίθεται έντονα το ζήτημα της κοινωνικής συνοχής, που προκύπτει από την ύπαρξη διαφορετικών ομάδων πληθυσμού, οι οποίες εκτός των άλλων εμφανίζουν διαφορετικές πρακτικές στο επίπεδο εκμετάλλευσης - κατάληψης γης και στις συνθήκες κατοίκησης και οργάνωσης της καθημερινής ζωής. Διαφορετικές αντίστοιχα είναι και οι αντιλήψεις τους για αυτό που εννοούν ως ποιότητα ζωής και οι προσδοκίες τους για την "αναβάθμιση" του αστικού περιβάλλοντος

1.2.3.1. ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Ο Δήμος Αχαρνών αποτελεί σε επίπεδο λεκανοπεδίου έναν από τους πόλους εγκατάστασης παραγωγικών μονάδων του δευτερογενή τομέα αλλά και γενικότερα χρήσεων που συνδέονται με αυτόν όπως το χονδρεμπόριο και οι αποθήκες - εκθετήρια εταιρειών. Το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού του Δήμου απασχολείται σε βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες (συμπεριλαμβανομένων και αυτών που απασχολούνται σε μονάδες που βρίσκονται εκτός της περιοχής του Δήμου). Το χαμηλό ποσοστό Α.Ε. υποδηλώνει χαμηλό αναπτυξιακό ρυθμό για το σύνολο των επιχειρήσεων και συναρτάται και με το ότι δεν έχουν πραγματοποιηθεί επενδύσεις υψηλής τεχνολογίας (εκσυγχρονισμού και εξοπλισμού).

Η υψηλή συγκέντρωση μεταποιητικών μονάδων στην περιοχή αποτελεί ένα από τα βασικά της χαρακτηριστικά. Είναι πράγματι διαπιστωμένο ότι η περιοχή του Δήμου Αχαρνών αποτελεί πόλο έλξης μεταποιητικών μονάδων.

Η σχετικά φθηνή γη, η ανυπαρξία ελέγχου στις χρήσεις της γης (το μεγαλύτερο μέρος των εκτάσεων βρίσκεται εκτός σχεδίου πόλεως), ευνοεί την εγκατάσταση μεταποιητικών μονάδων. Παρά την εκτεταμένη εγκατάσταση μεταποιητικών επιχειρήσεων στην περιοχή, οι μονάδες είναι κατά κανόνα μικρού και μεσαίου μεγέθους με χαμηλό τεχνολογικό εξοπλισμό. Το γεγονός του χαμηλού τεχνολογικού επιπέδου των μονάδων σχετίζεται σ' ένα βαθμό με τη γενικότερη υπανάπτυξη του δικτύου παροχής υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων στην περιοχή του Δήμου.

Οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη περιοχή Μενιδίου και όμορων Δήμων φτάνουν κατά προσέγγιση, και σύμφωνα με το αρχείο της Νομαρχίας Ανατολικής Αττικής, τις 2.700. Απ' αυτές οι 2.300 (περίπου) είναι ΜΜΕ (ατομικές επιχειρήσεις) και οι υπόλοιπες 400 Α.Ε.

Τη μεγαλύτερη μερίδα της πίτας της αγοράς (με ποσοστό 59%) κατέχουν οι επιχειρήσεις των κλάδων που ασχολούνται με Μεταλλικές κατασκευές, Πλαστικά & Χημικά υλικά, Ξυλουργικές δραστηριότητες και Υφαντήρια.

Η εκτίμηση των συμβούλων του ΚΕΤΑ Αττικής είναι ότι έχουν επισκεφθεί περίπου το 28% των επιχειρήσεων αυτών.

Είναι γεγονός, πως η επισκεψιμότητα των επιχειρηματιών ή οποιουδήποτε ενδιαφερόμενου (επιχειρηματία και μη) στην αντένα Μενιδίου, παρόλο την προβολή του ΚΕΤΑ από μερίδα του τοπικού τύπου κατά το ξεκίνημά του στη περιοχή, ήταν και είναι περιορισμένη (σχεδόν μηδαμινή).

Συγκεκριμένα από την τοπική αγορά ενδιαφέρον υπήρξε για τα προγράμματα του εμπορικού τομέα 2.11.1 & των υπηρεσιών 2.11.2, καθώς και του 2.7.1 που αφορά τις μεταποιητικές επιχειρήσεις.

1.2.4. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στο Δήμο Αχαρνών διακρίνουμε τις εξής περιοχές:

- **Μεγάλες εκτάσεις ιδιαιτέρων χρήσεων.** Στο Δήμο Αχαρνών υφίστανται σήμερα μεγάλες εκτάσεις που παραμένουν εκτός αναπτυξιακών διαδικασιών που σχετίζονται με τη γη, καθώς καταλαμβάνονται από ιδιαίτερες χρήσεις. Τέτοιες είναι οι εγκαταστάσεις των κοινωφελών οργανισμών (ΔΕΗ, ΕΥΔΑΠ), τα στρατόπεδα και η περιοχή της Αμυγδαλέζας (δημοτική έκταση με ιδιαίτερο καθεστώς νομής).

- **Την ευρύτερη περιοχή εγκατάστασης του Ολυμπιακού Χωριού.** Πρόκειται για μια περιοχή, κύριο χαρακτηριστικό της οποίας είναι το γεγονός ότι, θα υποστεί ολοκληρωτική μεταβολή του σημερινού της χαρακτήρα με μια και μόνο ενέργεια κεντρικού προγραμματισμού, στην εγκατάσταση και μετά-ολυμπιακή χρήση του Ολυμπιακού χωριού.

- **Περιοχές με χαρακτήρα περιαστικού φυσικού πρασίνου.** Μ' αυτό τον όρο αναφερόμαστε στον ορεινό όγκο της Πάρνηθας και τις εκτάσεις που διατηρούν έως σήμερα τον φυσικό τους χαρακτήρα στις υπώρειές του, στην παρόχθια ζώνη του Κηφισού αλλά και σε διακριτές χωρικές ενότητες στο εσωτερικό του αστικού ιστού.

- **Περιοχή αστικού κέντρου.** Για τις ανάγκες των κεντρικών, εμπορικών και διοικητικών λειτουργιών της, η περιοχή του Δήμου Αχαρνών εκμεταλλεύεται τον κεντρικό πυρήνα του Δήμου, οδός Αριστοτέλους και Πάρνηθος και δημιουργεί μια νέα κεντρικότητα κατά μήκος της λεωφόρου Καραμανλή, η οποία όμως είναι χαρακτηριστικό δείγμα της γραμμικής ανάπτυξης κατά μήκος των εισόδων της πόλης που εκμεταλλεύεται τις κατάλληλες χρήσεις (εμπόριο, βιοτεχνία, τουρισμός κλπ). Είναι ένας ακόμη τρόπος με τον οποίο έγινε και στην περίπτωση του δήμου Αχαρνών η μετάβαση από την οικιστικά οριοθετημένη πόλη (Κεντρικό Μενίδι –πυρήνας του Δήμου) στην αποδιοργανωμένη «διάχυτη πόλη».

Ακόμα παρατηρείται ότι υπάρχει τάση εξάπλωσης του αστικού ιστού προς το Θριάσιο πεδίο, την Πάρνηθα και κατά μήκος της Εθνικής οδού προς τη Βοιωτία (άποψη που διατυπώθηκε στα πλαίσια του Ρυθμιστικού σχεδίου της Αθήνας 80-81).

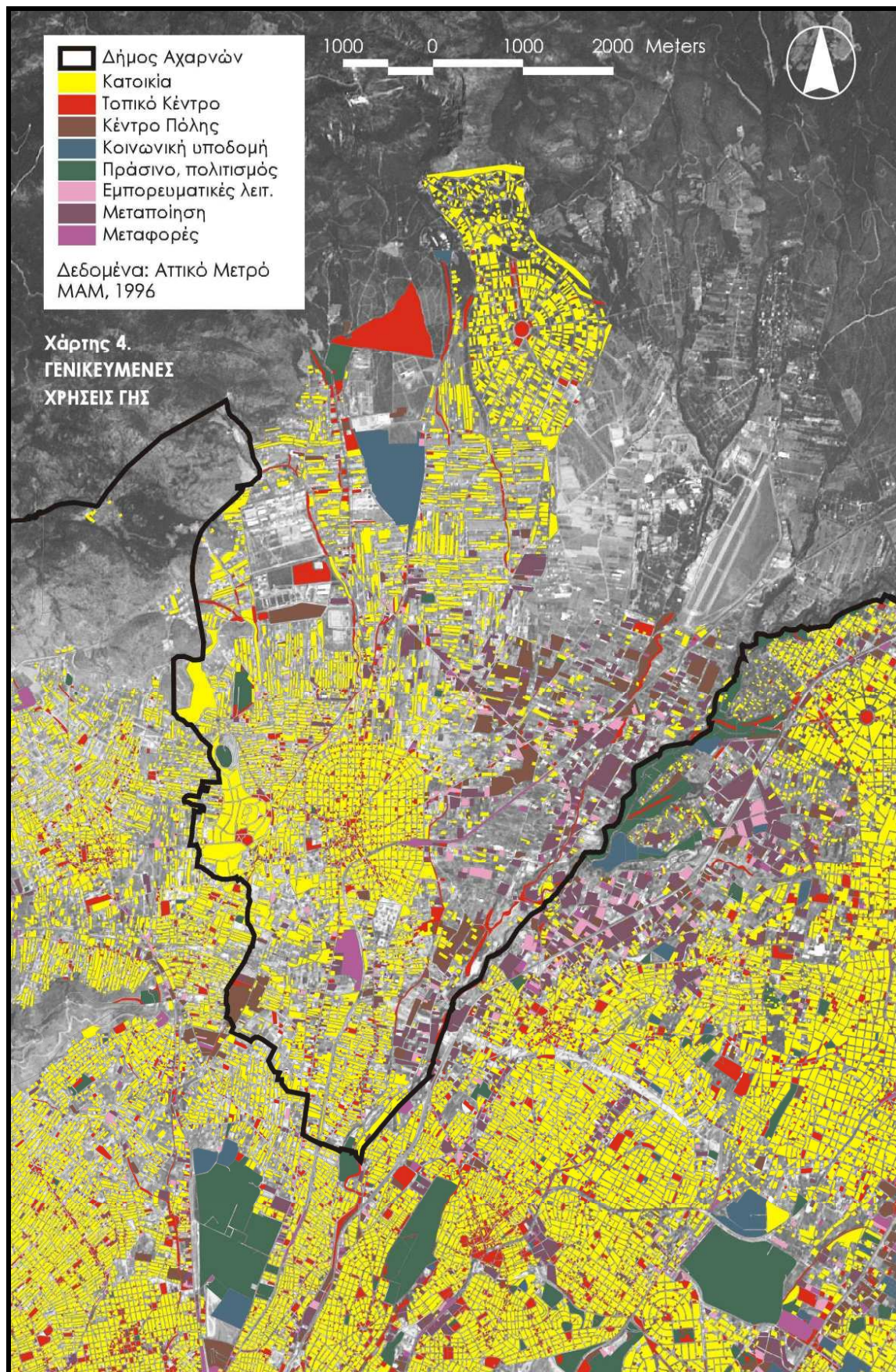
ΠΙΝΑΚΑΣ 7. Επιφάνεια (σε εκτάρια) των επιμέρους χρήσεων γης στο Δήμο Αχαρνών, με βάση την κατηγοριοποίηση της μελέτης χρήσεων γης του ΜΕΤΡΟ(Απογραφή ΜΕΤΡΟ 1996)

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ	%
ΚΑΤΟΙΚΙΑ	610,98	2,336
ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΟΠΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ	151,07	0,578
ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ	139,35	0,533
ΙΔΡΥΜΑΤΑ	54,92	0,210
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	24,94	0,095
ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ, ΑΠΟΘΗΚΕΣ	37,42	0,143
ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ	179,91	0,688
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	26,36	0,101
ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	1487,32	5,687
ΜΗ ΑΣΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	23439,06	89,629
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ	26151,33	100

ΠΙΝΑΚΑΣ 8. Μικτό εμβαδόν ορόφων κτιρίων σε χιλ. τ.μ. στις αντίστοιχες λεπτομερειακές χρήσεις γης του Δήμου Αχαρνών. (ΜΕΤΡΟ 1996)

	ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ	%
ΚΑΤΟΙΚΙΑ	4224014	60,29
ΚΕΝΤΡ. ΛΕΙΤ. ΤΟΠΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ	520041	7,42
ΚΕΝΤΡΟ ΛΕΙΤ. ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ	259698	3,71
ΙΔΡΥΜΑΤΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ	318485	4,55
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	8930	0,13
ΕΜΠΟΡΕΥΜ. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	119300	1,70
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗΣ	884315	12,62
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	76964	1,10
ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	568104	8,11
ΜΗ ΑΣΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	25943	0,37
ΣΥΝΟΛΟ	7005794	100

Εικ 3. Χάρτης Γενικευμένων Χρήσεων Γης , Πηγή ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ 1996



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

2.1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Δήμος Αχαρνών βρίσκεται στη βορειοδυτική πλευρά του λεκανοπεδίου Αττικής σε απόσταση 20χλμ. από το κέντρο των Αθηνών, στους πρόποδες του Όρους Πάρνηθα. Η διοικητική περιφέρειά του οριοθετείται:

Προς Βορρά:

από το δήμο Αυλώνος και την Κοινότητα Μαλακάσας

Προς Ανατολάς:

από τις Κοινότητες: Αφιδνών (Κιούρκων), Αγ. Στέφανου, Κρυονερίου, Εκάλης και τους Δήμους: Νέας Ερυθραίας, Κηφισιάς και Μεταμόρφωσης

Προς Νότο:

από τους Δήμους: Αγίων Αναργύρων και Καματερού

Δυτικά:

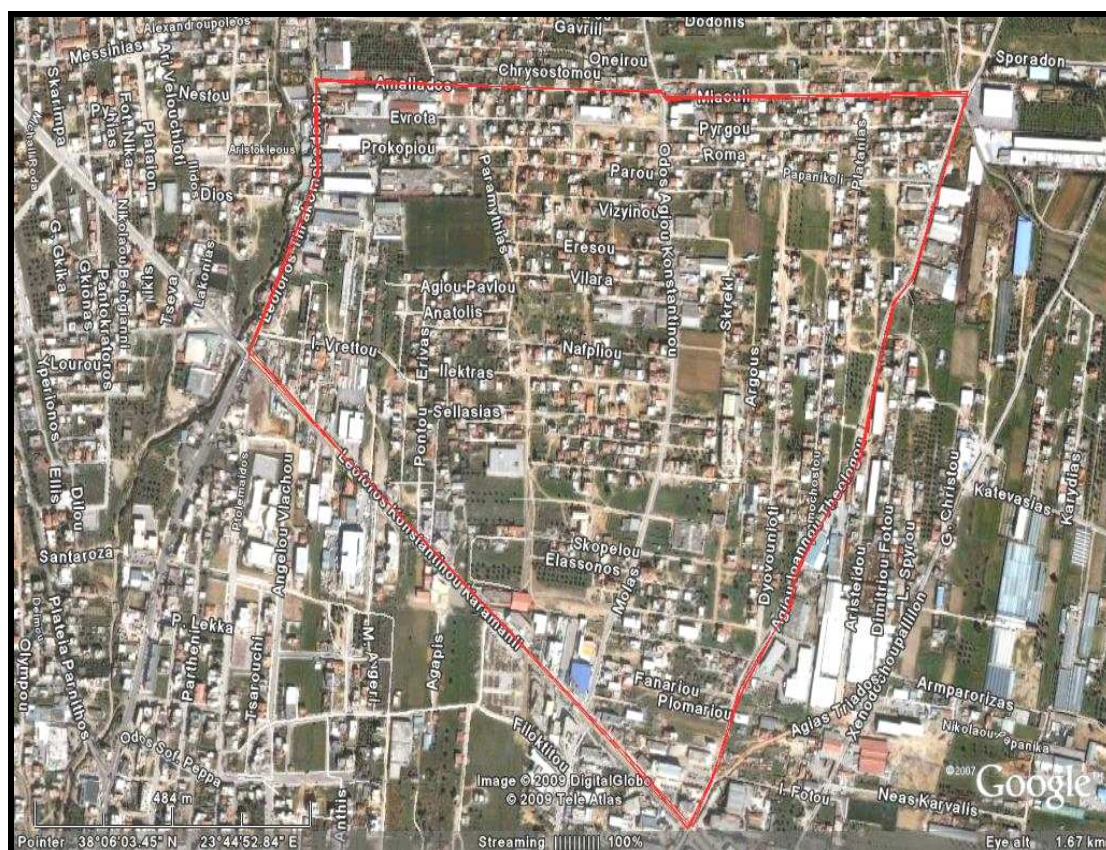
από τους Δήμους: Ζεφυρίου, Άνω Λιοσίων και Φυλής

2.2. ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία επικεντρώνεται στην περιοχή που περιβάλλεται από τα όρια :

- Της Λεωφόρου Καραμανλή
- Της Λεωφόρου Θρακομακεδόνων
- Της οδού Αμαλιάδος
- Της Λεωφόρου Θρακομακεδόνων

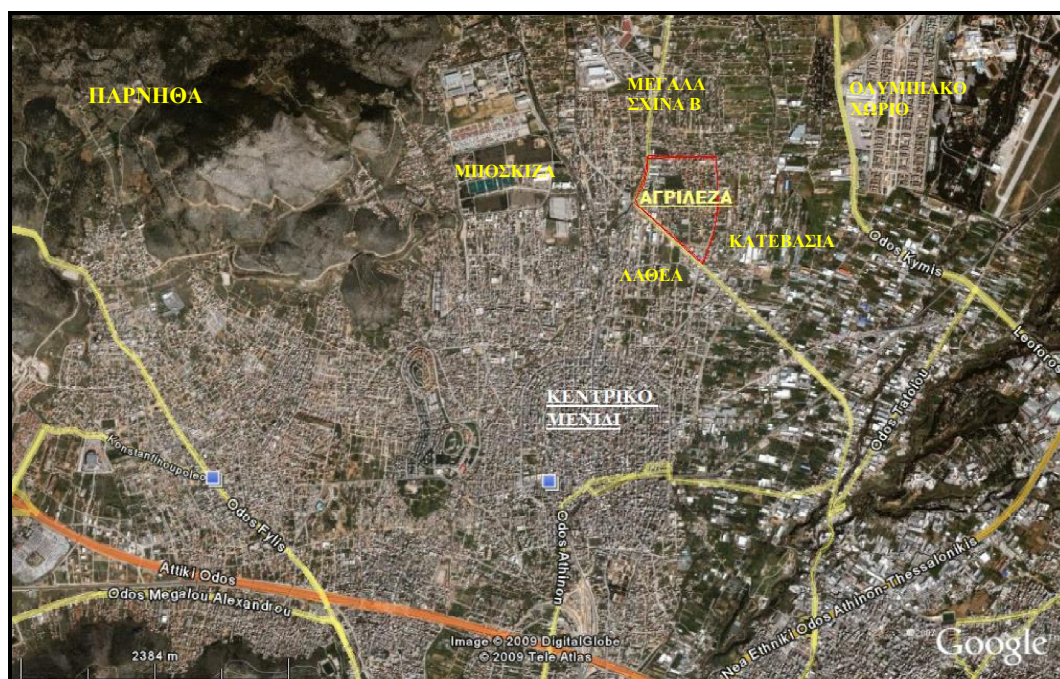
Το εμβαδόν της περιοχής μελέτης ορίζεται στα 880 664 μ²



Εικ 4. Ορισμός περιοχής μελέτης

2. 3. ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Στην υφιστάμενη πολεοδομική συγκρότηση του Δήμου Αχαρνών , ένας περιορισμένος πολεοδομικός πυρήνας με πυκνό αστικό ιστό περιβάλλεται από διακριτές οικιστικές ενότητες που διατηρούν χαλαρή έως μηδενική σχέση μεταξύ τους, ή και με το κέντρο του Μενιδίου . Μια από αυτές είναι και η περιοχή μελέτης που χαρακτηρίζεται από την ονομασία « Αγριλέζα» και συνδέεται με το Κεντρικό Μενίδι μέσω της Λεωφόρου Θρακομακεδόνων ενώ συνορεύει με τις περιοχές «Μπόσκιζα» (δυτικά), «Λαθέα» (νότια), «Μεγάλα Σχοίνα Β» (βόρεια) και «Κατεβασία» (ανατολικά). Βορειοανατολικά της περιοχής μελέτης βρίσκονται οι εγκαταστάσεις του Ολυμπιακού χωριού και τέλος ο κεντρικός οδικός άξονας της Λεωφόρου Καραμανλή οδηγεί προς την Εθνική Οδό Αθηνών - Λαμίας συνδέοντας έτσι την «Αγριλέζα» με την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας.



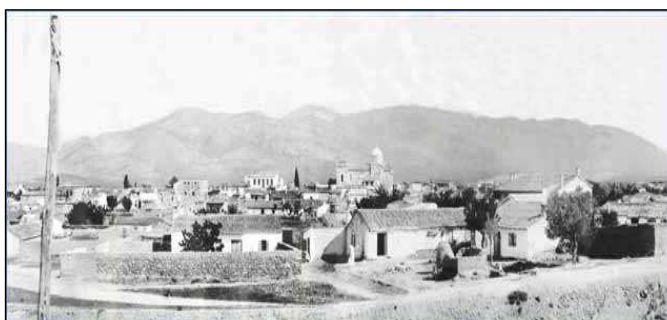
Εικ 5. Αεροφωτογραφία ευρύτερης περιοχής Μενιδίου και εντοπισμός περιοχής Αγριλέζας

2.4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Με εξαίρεση την περιοχή του Κεντρικού Μενιδίου, ο Δήμος Αχαρνών χωρίζεται σε διάφορες οικιστικές ενότητες, που παρά τις επιμέρους διαφοροποιήσεις παρουσιάζουν κοινά γενικά χαρακτηριστικά. Οι περιοχές αυτές εποικίστηκαν μέσω της αυθαίρετης δόμησης σε πρώην αγροτικές εκτάσεις.

Ο δήμος Αχαρνών γνώρισε από τη δεκαετία του 60 ως τις μέρες μας μια συγκυριακή οικιστική ανάπτυξη χωρίς σχεδιασμό. Η ανάπτυξη αυτή είχε καταρχήν το χαρακτήρα της επείγουσας αυτοστέγασης σε περιοχές εκτός σχεδίου με χαμηλές τιμές γης. Χαρακτηριστικά αυτής της διαδικασίας ήταν η παράνομη και χωρίς πρόβλεψη κατάτμηση γης και η αυθαίρετη δόμηση.

Η αρχική δομή του οδικού δικτύου (αγροτικοί δρόμοι) υπάκουε σε κατατμήσεις της γης σε μακρόστενες ιδιοκτησίες, γεωμετρικό σχήμα που με τη σειρά του σχετιζόταν με το είδος



Εικ 6. Το παλιό Μενίδι

και την τεχνική οργάνωση των καλλιεργειών . Οι ιδιοκτησίες αυτές ονομάζονταν «λαχειδία» καθώς περνούσαν στους κληρονόμους των αρχικών ιδιοκτητών με κλήρο. Σε περιοχές που κατά την πώληση αγροτεμαχίων σε εσωτερικούς μετανάστες για την κατασκευή (αυθαίρετης) κατοικίας, είχε προβλεφθεί η διάνοιξη εγκάρσιων δρόμων, τα οικοδομικά τετράγωνα είναι πυκνά και ο οικιστικός ιστός αρκετά πυκνός. Στις υπόλοιπες περιοχές , όπου δεν έχουν διανοιχθεί εγκάρσιοι δρόμοι , η δομή του οδικού δικτύου και κατ' επέκταση του υφιστάμενου οικιστικού ιστού , ακολουθεί τα χνάρια της οργάνωσης των αγροτικών κατατιμήσεων. Σ' αυτές τις περιπτώσεις έχουμε αντίστοιχα και μικρές πυκνότητες στο κτισμένο περιβάλλον.

Στη διαδικασία της αυθόρμητης αστικοποίησης , πέρα από την εμπλοκή των ίδιων των οικιστών και των κυκλωμάτων που αναπτύχθηκαν γύρω από την εκμετάλλευση της γης , σημαντικός ήταν ο ρόλος του κράτους , που προκειμένου να μην επωμισθεί το κοινωνικό κόστος , την ευνόησε . Παράλληλα , η καθυστέρηση ολοκλήρωσης και τελικά η ελλιπής εφαρμογή των ρυμοτομικών σχεδίων επί του εδάφους , ευνοούσε τα διαπλεγμένα συμφέροντα.

Σήμερα ο Δήμος γνωρίζει μια έντονη και αναπτυξιακή κινητικότητα όμως τα προβλήματα και οι δυσλειτουργίες του υφιστάμενου αστικού ιστού δεν παύουν να υφίστανται.

Η περιοχή μελέτης αποτελεί μια από τις αραιοδομημένες και μη συνεκτικές περιοχές κατοικίας , με ασαφή οργάνωση και διαβάθμιση κεντρικών λειτουργιών και εκτός



Εικ 7, 8, 9. Εμπορικές χρήσεις επί της οδού Καραμανλή



Εικ 10. Εμπορικές χρήσεις στη διασταύρωση των οδών Καραμανλή και Θρακομακεδόνων



Εικ 11. Αγροτικές δραστηριότητες



Εικ 12. Μεταλλική αποθήκη χονδρεμπορίου

σχεδίου αυθαίρετη και νόμιμη δόμηση δίνοντας την εικόνα διάσπαρτης έκτακτης αστικοποίησης . Ιστορικοί λόγοι και διαδικασίες σηματοδοτούν αυτή την εικόνα και την επιβαρύνουν με προβλήματα όσον αφορά τις τεχνικές υποδομές καθώς και στο επίπεδο των κοινόχρηστων ελεύθερων χώρων και κοινωνικών υποδομών.

Σ' αυτό το πλέγμα συνυφάνεται κι ένας παραγωγικός ιστός που περιλαμβάνει βιομηχανικές - βιοτεχνικές λειτουργίες και αποθήκες χονδρεμπορίου που εδρεύουν συχνά σε μεταλλικές κατασκευές, μάντρες υλικών, υπερτοπική αναψυχή αλλά και αγροτικές δραστηριότητες..

Παρατηρείται έλλειψη σε εγκαταστάσεις κοινωνικής υποδομής όπως σχολεία, πάρκα, πλατείες, εκκλησίες ενώ η ύπαρξη του Αθλητικού Κέντρου της ΑΕΚ αποτελεί τη μοναδική ένδειξη αθλητικής δραστηριότητας.



Εικ 13. Προπονητήριο ΑΕΚ

Η ανάμειξη στο χώρο των λειτουργιών αυτών εντείνει την αταξία στην πόλη, ενώ κατά περίπτωση δημιουργεί και πραγματικά προβλήματα ασυμβατότητας χρήσεων και αναπτυξιακών προοπτικών.

Σε επίπεδο κατοικίας ως επί το πλείστον , παρατηρούμε, είτε ισόγεια και μονώροφα κτίσματα που κτίστηκαν κατά τη χρονική περίοδο 1950-1980, σε σχετικά καλή κατάσταση αλλά που σε πολλές περιπτώσεις υστερούν όχι μόνο από λειτουργική άποψη του χώρου αλλά και από άποψη κατασκευής (πχ. λυόμενες κατασκευές , τσίγκινες στέγες , αποθήκες από τσιμεντόλιθο κ . α .), είτε νεόκτιστα κτίρια (κατόπιν του 1980) με 1 ή 2 ορόφους καλής κατάστασης και κατασκευής.



Εικ 14, 15. Παλαιότερες κατοικίες στην Αγριλέζα που υστερούν από άποψη κατασκευής και κατάστασης



Εικ. 16, 17. Κατοικίες κατασκευασμένες μετά τη δεκαετία '80 σε καλή κατάσταση

Τα προβλήματα δομής του οικιστικού ιστού και η έλλειψη τοπικών κέντρων αποδιοργανώνει συνολικά τις οικιστικές ενότητες στερώντας τους σε λειτουργικό επίπεδο τη στοιχειώδη αυτονομία και σε συμβολικό την αίσθηση τοπικής ταυτότητας. Έτσι σε ενότητες με μικρή οικιστική πυκνότητα επικρατεί περισσότερο

ένας χαρακτήρας ημιαστικών – ημιαγροτικών περιοχών. Όταν τώρα στη δυσμενή αυτή εικόνα έρχεται να προστεθεί και το πρόβλημα της έλλειψης τεχνικών υποδομών, αλλά και πολλές φορές αυτό της ποιότητας της κατοικίας του νοικοκυριού, στοιχειοθετείται, σε μεγάλο βαθμό, η έννοια της υποβάθμισης για την οποία μιλάνε συχνά οι ίδιοι οι κάτοικοι.

Το οδικό δίκτυο φαίνεται να είναι ανεπαρκές τόσο από άποψη μήκους όσο και ποιότητας. Όπως και σε άλλες νεοενασσύμενες περιοχές στο Σχέδιο Πόλεως, τα προβλήματα του οδικού δικτύου αναφέρονται από τις καθυστερήσεις στις



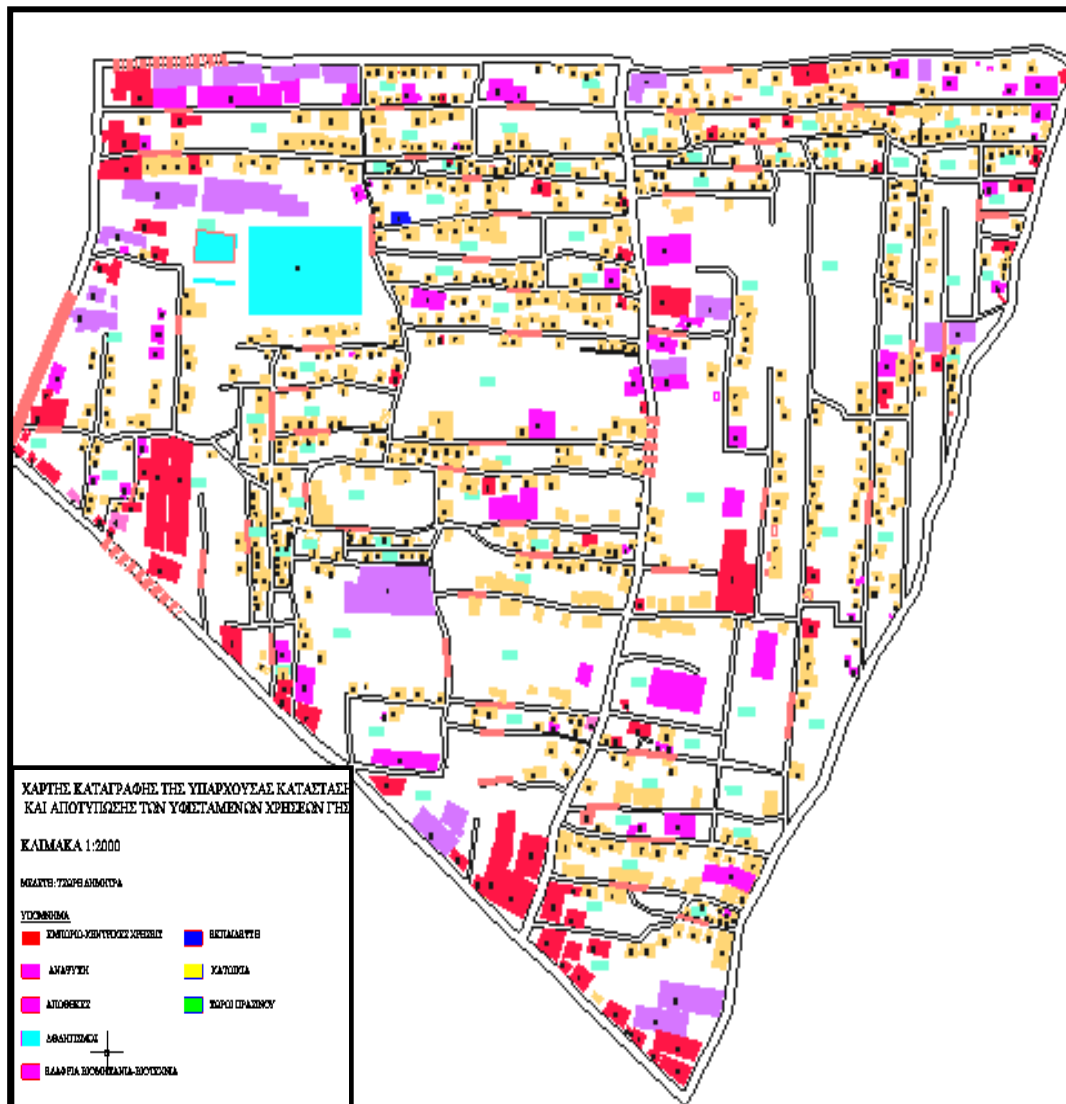
Εικ 18. Ανύπαρκτο πεζοδρόμιο επί της οδού Καραμανλή



Εικ. 19. Η οδός Προκοπίου στρωμένη με χαλίκι

ρυμοτομήσεις και τις ασφαλτοστρώσεις, ενώ έχει δοθεί ελάχιστη προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών εφόσον η παρουσία πεζοδρομίων ή διαβάσεων είναι σπάνια. Η έλλειψη πόρων αποτελεί τον σημαντικότερο ίσως παράγοντα στο οποίο οφείλονται οι καθυστερήσεις σε έργα υποδομής όπως οι ασφαλτοστρώσεις και η επούλωση λάκκων του οδοστρώματος. Για το λόγο αυτό πρέπει να γίνει μια συστηματική καταγραφή και ιεράρχηση των προβλημάτων του οδικού δικτύου, καθώς και ένα χρονοδιάγραμμα έργων για την επίλυση του κάθε προβλήματος. Σε ό,τι αφορά την επικινδυνότητα του οδικού δικτύου, οι Λεωφόροι Καραμανλή και Θρακομακεδόνων χαρακτηρίζονται από υψηλή επικινδυνότητα και συχνότητα ατυχημάτων.

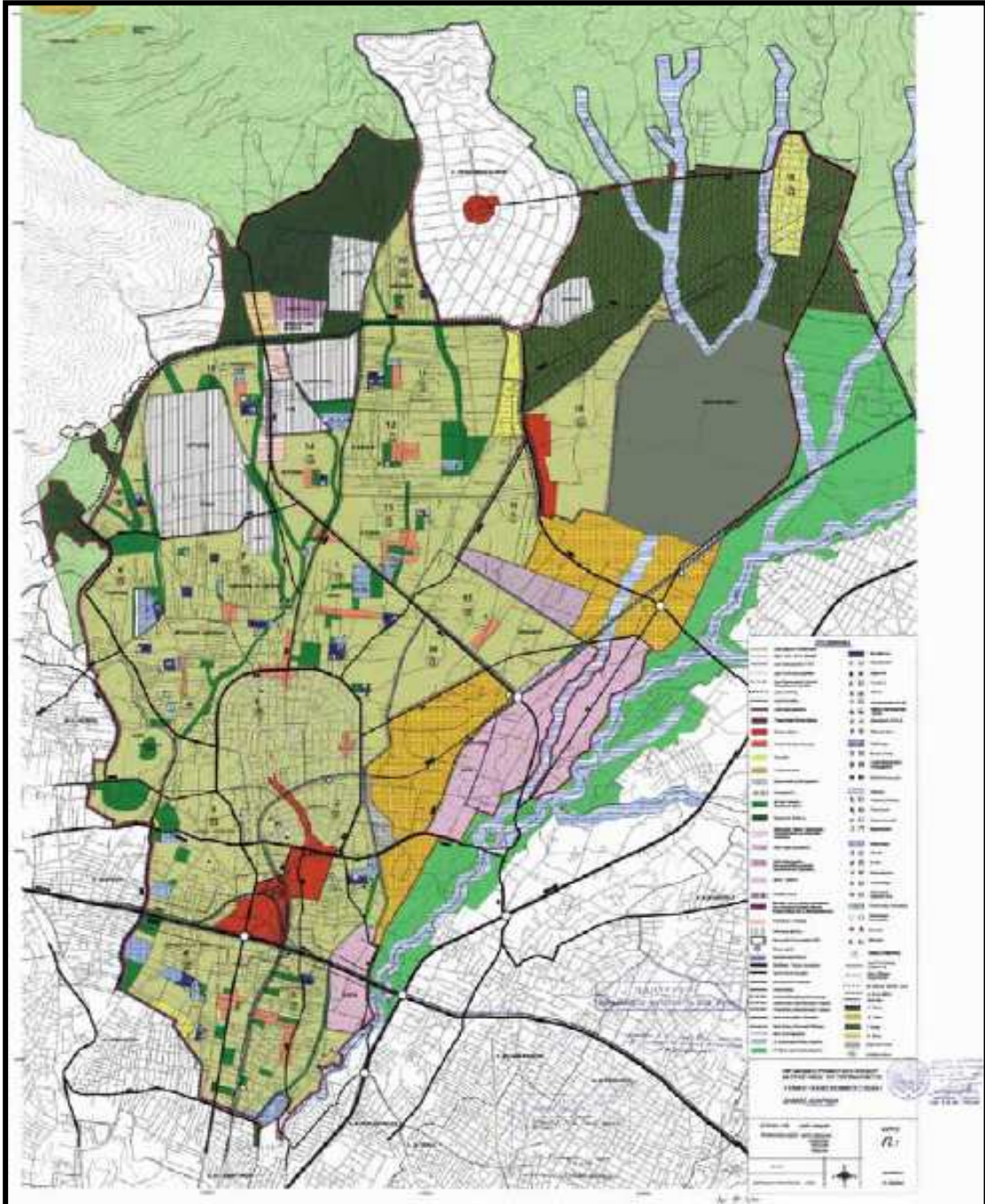
2.4.1.ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ



Εικ 20. Χάρτης καταγραφής υπάρχουσας κατάστασης και αποτύπωσης των υφιστάμενων χρήσεων γης

2.5. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ

Οι διαφοροποιήσεις στις επιμέρους οικιστικές ενότητες σχετίζονται τόσο με τις διαφορετικές αποκρυσταλλώσεις λόγω της διαδικασίας σχηματισμού τους, όσο και με τις τάσεις εξέλιξης και τις προοπτικές ρύθμισης του χώρου. Από την πλευρά



Εικ 21. Χρήσεις γης με βάση το εγκεκριμένο
Γενικό Πολεοδομικό σχέδιο του Δήμου Αχαρνών

της Πολιτείας, η πρώτη ουσιαστική παρέμβαση έγινε με την έγκριση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Αχαρνών με βάση την υπουργική απόφαση 54299/2272 (ΠΕΧΩΔΕ) της 8/22.4.92. Το Γ. Π. Σ. για την περιοχή «Αγριλέζα», που εγκρίνεται μέσω του ΦΕΚ 1118/Δ/19-9-1996, ορίζει τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων, χώρων πρασίνου, αθλητικών εγκαταστάσεων, εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, πλατειάς, παιδικής χαράς, Κέντρου Αποκατάστασης Ηλικιωμένων (ΚΑΠΗ) και πολιτιστικού κέντρου. Ακόμα, προβλέπει συντελεστή δόμησης ίσο με 0.60 και προσδιορίζει τα ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου και λοιπούς όρους και περιορισμούς δόμησης των οικοπέδων. Τέλος, στους οικοδομήσιμους χώρους που χαρακτηρίζονται ως Π Κ επιτρέπει τη χρήση πολεοδομικού κέντρου όπως αυτή ορίζεται στο Αρθ-4 του ΠΔ/23-2-87 (ΦΕΚ-166/Δ) ενώ στις υπόλοιπες επιτρέπει τη χρήση γενικής κατοικίας .

Η ένταξη στο Σχέδιο , πέρα από τη νομιμοποίηση της υφιστάμενης κατάστασης και τη διευκόλυνση στη συνέχεια των διαδικασιών αστικοποίησης , δεν επέφερε σημαντικές αλλαγές στην προβληματική δομή των οικιστικών συγκεντρώσεων. Σημαντικός παράγοντας , υπεύθυνος για τις δυσλειτουργίες που παρουσιάζει σήμερα ο πολεοδομικός ιστός , είναι η μη ενεργοποίηση των νόμων Ν.947/1979 και Ν.1337/1983 , με τους οποίους θα μπορούσε να οργανωθεί αποτελεσματικότερα ο οικιστικός ιστός και να εφοδιαστεί με κοινόχρηστους χώρους , χώρους πρασίνου κλπ. Αντίστοιχα προβλήματα εντοπίζονται στην καθυστέρηση ολοκλήρωσης και σχετικά στην ελλειπή εφαρμογή επί του εδάφους των «πράξεων εφαρμογής». Έτσι, σε πολλές περιπτώσεις αναγνωρίζεται ακόμα και σήμερα η προϋπάρχουσα δομή της οργάνωσης του αγροτικού χώρου . Το στοιχείο αυτό σε συνδυασμό με άλλα χαρακτηριστικά (μορφολογία και μεγέθη στο κτισμένο περιβάλλον , ύπαρξη φυσικής βλάστησης ή απομεινάρια αγροτικής παραγωγής κλπ) προσδίδει μια ιδιότυπη ταυτότητα και εφοδιάζει το χώρο με ποιοτικά χαρακτηριστικά. Από την άλλη , η ίδια αυτή οργάνωση δημιουργεί σημαντικές ελλείψεις και δυσλειτουργίες στον αστικό ιστό.

Συγκεκριμένα , η οργάνωση αυτή του χώρου οδηγεί σε προβλήματα

- δομής του οικιστικού ιστού και του οδικού δικτύου ,

- σε ελλείψεις χώρων κοινωνικής υποδομής και ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων και
- στην απουσία τοπικών κέντρων με την αντίστοιχη οργάνωση και τις χρήσεις επιπέδου γειτονιάς που θα μπορούσαν να προσελκύσουν.

Σήμερα, 20 χρόνια μετά την έγκριση της πολεοδομικής μελέτης , η ενδεδειγμένη λύση για την αναβάθμιση της περιοχής και τη «βιώσιμη» οικιστική ανάπτυξή της , θα ήταν η μελέτη ανάπλασης , μελέτη που αναφέρεται σε περιοχές εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οριοθετημένων οικισμών, στις οποίες διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος, που δεν μπορούν αν αντιμετωπισθούν μόνο με τις συνήθεις διαδικασίες αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων και περιορισμών δόμησης.

Θεωρείται αναγκαία, λοιπόν, μια ολοκληρωμένη πολεοδομική παρέμβαση στην περιοχή μελέτης, που θα λαμβάνει υπόψη της το χαρακτήρα του διαθέσιμου δυναμικού της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

3.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην Ελλάδα, ο όρος «ανάπλαση» χρησιμοποιείται με εντεινόμενο ρυθμό τα τελευταία χρόνια για να χαρακτηρίσει την ανάγκη παρέμβασης και άμβλυνσης των προβλημάτων της πόλης και των περιοχών κατοικίας.

Ανάπλαση και όχι επέκταση είναι η λύση που προτείνεται, σύμφωνα με τους ειδικούς, στο οικιστικό κομφούζιο της Ελλάδας, και ιδίως της Αττικής. Αντίθετα με τις εξαγγελίες για επικείμενη επέκταση των ορίων της πόλης που χαϊδεύουν τα αυτιά πολιτών και εργολάβων, το πρόβλημα θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί με αναβάθμιση των υφιστάμενων οικιστικών περιοχών, στις οποίες άλλωστε υπάρχουν οι βασικές υποδομές.

Έχει πια συνειδητοποιηθεί ότι τα πολεοδομικά προβλήματα και η ανάγκη για αναπλάσεις οφείλονται στον τρόπο που επεκτείνεται η πόλη και αναπτύσσεται η οικοδόμηση: η έλλειψη προγράμματος, σχεδίου ή μιας προοπτικής με χρονικό ορίζοντα για τις πόλεις, χαρακτηρίζουν την πολεοδομική εξέλιξη στην Ελλάδα. Η παραγωγή του χτισμένου περιβάλλοντος στις ιδιαίτερες συνθήκες της χώρας δεν ήταν μια ομαλή διαδικασία, αλλά αντίθετα έφερε μαζί της την πληθώρα των προβλημάτων. Από όλους αυτούς τους παράγοντες διαφαίνεται η ανάγκη για βελτίωση του υπάρχοντος προβληματικού κτιριακού όγκου και του υποβαθμισμένου πολεοδομικού περιβάλλοντος μέσω προγραμμάτων εξυγίανσης, ανάπλασης. Τα προγράμματα αυτά δεν θέτουν μόνο οικονομικούς στόχους (όπως αύξηση της αξίας και του χρόνου ζωής των κτισμάτων, αύξηση της αποδοτικότητας μέσω υψηλότερων ενοικίων για τους ιδιοκτήτες, κ.ά.), αλλά στόχους κυρίως κοινωνικούς (όπως βελτίωση των συνθηκών στέγασης των μεσαίων και χαμηλών εισοδημάτων, εξασφάλιση τεχνικής και κοινωνικής υποδομής).

Αναφορικά στους οικονομικούς στόχους, σημαντική πλευρά του θέματος των αναπλάσεων, που δεν έχει ως τώρα συνειδητοποιηθεί αρκετά ούτε αποτελεί ουσιαστικό στοιχείο στον όλο προβληματισμό, αποτελεί το γεγονός ότι σε κάθε περιοχή υπάρχουν διάφορες κατηγορίες ενδιαφερομένων, με συμφέροντα συχνά αποκλίνοντα ή αντίθετα. Είναι γνωστό από τη διεθνή εμπειρία ότι, σε γενικές γραμμές, «ανάπλαση/αναβάθμιση» μιας περιοχής σημαίνει άνοδο της τιμής της γης και σταδιακή αντικατάσταση του πληθυσμού μέσα από τους μηχανισμούς της αγοράς. Επομένως, ο γενικός στόχος «βελτίωση» των συνθηκών ζωής σε μια περιοχή μπορεί να σημαίνει αυτόματα «επιδείνωση» των συνθηκών ζωής για τους τωρινούς κατοίκους της. Η ως τώρα εμπειρία δείχνει ότι το ζήτημα αυτό δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί ριζικά και μονοσήμαντα. Το ζήτημα, όμως, της τιμής των ακινήτων και των ομάδων, που τα συμφέροντα τους σχετίζονται με αυτή, πρέπει να αποτελούν βασικό άξονα της προβληματικής των αναπλάσεων.

Στις μέρες μας ακολουθούνται κυρίως προγράμματα ανάπλασης, των οποίων η κεντρική ιδέα συνίσταται στη διατήρηση της υπάρχουσας πολεοδομικής και κτιριακής δομής, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων ιστορικής μνήμης. Αυτά αφορούν μικρής κλίμακας περιοχές-γειτονιές και περιλαμβάνουν επεμβάσεις τόσο σε κοινόχρηστους χώρους, σε ακάλυπτους χώρους, σε δρόμους γειτονιάς, όσο και σε κτίρια που τα διατηρούν όμως στην αρχική μορφή.

Συνεπώς, οι κατευθύνσεις οικονομικής ανάπτυξης, τα κοινωνικά χαρακτηριστικά των κατοίκων, το πολιτιστικό και κοινωνικό πλαίσιο, η μορφή αστικού ιστού και κτιρίων μιας περιοχής, αλλά και η οργάνωση των φορέων σχεδιασμού και ελέγχου, είναι στοιχεία που το καθένα χωριστά και όλα μαζί καθορίζουν το σχεδιασμό και τη μορφή της ανάπλασης.

3.2..ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Οι πρωτεύοντες στόχοι, που αφορούν στην αναβάθμιση της περιοχής :

- Η αντιμετώπιση των ελλείψεων της περιοχής σε κοινόχρηστους χώρους, χώρους πρασίνου και χώρους κυκλοφορίας πεζών μέσα από το υφιστάμενο ανενεργό δυναμικό
- Ρύθμιση της κυκλοφορίας και στάθμευσης αυτοκινήτων, στο σύνολο της περιοχής και στα επιμέρους τμήματά της.

Η διαδικασία επίτευξης αυτών των στόχων προϋποθέτει τη μελέτη των δυνατοτήτων :

- αξιοποίησης του λανθάνοντος διαθέσιμου δυναμικού σε επίπεδο Ο.Τ., κτιρίων και δωματίων σε σχέση με τους ιδιωτικούς ή δημόσιους κοινόχρηστους χώρους, καθώς και ενεργοποίησής του με δευτερεύουσες χρήσεις. Το λανθάνον αυτό δυναμικό αποτελείται από τους ιδιωτικούς ακάλυπτους χώρους και τους δρόμους, τα αδόμητα οικόπεδα και τα εγκαταλελειμμένα κτίσματα και τα οικόπεδά τους.
- αξιοποίησης των αδιαμόρφωτων χώρων, ώστε να διαρθρωθεί ένα δίκτυο κοινόχρηστων υπαίθριων χώρων.
- εφαρμογής τοπικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για την επίλυση του κυκλοφοριακού και δημιουργίας θέσεων στάθμευσης που, με τη σειρά τους, θα επιτρέψουν την υλοποίηση του πλέγματος δημόσιων-υπαίθριων χώρων
- ενίσχυσης της κοινωνικής ζωής στο εσωτερικό της περιοχής μελέτης και του εμπλουτισμού της με τον αναγκαίο εξοπλισμό.

Επεμβατικά μέτρα για την αναβάθμιση της παρόδιας ζώνης είναι :

- Αισθητικές παρεμβάσεις στα κτίρια και εξωραϊστικές παρεμβάσεις στον υπαίθριο χώρο. Η ενοποίηση των ακάλυπτων χώρων των οικοπέδων για τη δημιουργία κοινόχρηστου χώρου για το Ο.Τ.
- Η αυστηρή μονοδρόμηση και πεζοδρόμηση για τη δημιουργία κυκλοφοριακών κυψελών που, έμμεσα, θεωρείται ότι ενισχύουν τη συγκρότηση μικρών πολεοδομικών ενοτήτων (γειτονιών).
- Η δημιουργία χώρων, που το μέγεθός τους να επιτρέπει ταυτόχρονη εξυπηρέτηση πολλαπλών χρήσεων γειτονιάς, πάρκο γειτονιάς και παιδική χαρά ή γήπεδο για νέους,
- Η συνάρτηση των χρήσεων κοινωνικού χαρακτήρα και εκπαίδευσης από το προτεινόμενο δίκτυο πεζοδρόμων. Σκοπός είναι η κατά το δυνατόν πιο ακίνδυνη και ευχάριστη πρόσβαση και, επομένως, η καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των χώρων,

Σε επίπεδο οδού, οι κυκλοφοριακές επεμβάσεις καθορίζονται από τις παρακάτω αρχές:

- Καθορισμός κατάλληλου δικτύου κύριων οδών, που να εξυπηρετεί κατά τον καλύτερο τρόπο τις ανάγκες των μετακινήσεων των κατοίκων.
- Καθορισμός της λειτουργικής κατηγορίας μιας κύριας οδού (αρτηρίες και συλλεκτήριες) με βάση κανόνες και όρους, που θα έχουν επίσημα θεσμοθετηθεί και εξασφάλιση της ποιότητας κυκλοφορίας (συγκεκριμένος φόρτος κυκλοφορίας με αντίστοιχες ταχύτητες κ. λ .π.) που αντιστοιχεί σε κάθε μία κατηγορία οδού.

- Περιορισμός της εισόδου-εξόδου των αυτοκινήτων και της διαμπερούς κυκλοφορίας, στόχος που θα ικανοποιηθεί με τη δημιουργία πεζοδρόμων , μονοδρομήσεων και κυψελών.
- Επιβολή κανόνων στάσης και στάθμευσης επιβατικών και βαρέων οχημάτων, πρόβλεψη ειδικών χώρων φορτοεκφόρτωσης εντός ή εκτός της Ρυμοτομικής Γραμμής.
- Βελτίωση περιβαλλοντικών όρων (μείωση ρύπων και αλλοιώσεων κ.λ.π.).
- Αύξηση της ασφάλειας των πεζών και των οχημάτων με κατασκευαστικό διαχωρισμό της κυκλοφορίας τους και άλλα μέσα.
- Βελτίωση των παρόδιων συνθηκών παραμονής και εγκάρσιας κίνησης των πεζών.

Διαμόρφωση δικτύου πεζοδρόμων και κυψέλες:

Οι πεζοδρομήσεις αποτελούν ένα σημαντικό μέσο απόκτησης ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου και δίνουν δυνατότητες άρθρωσης ενός δικτύου δημόσιων υπαίθριων χώρων, καθώς και σύνδεσης με μικρούς υπαίθριους χώρους, όπως πλατείες και πλατώματα. Επιπλέον, μπορούν να βοηθήσουν σε αποδέσμευση της κυκλοφορίας πεζών της περιοχής από τους άξονες που την περιβάλλουν ασφυκτικά. Προς αποφυγή δραστηκής μείωσης του δυναμικού θέσεων στάθμευσης προτείνεται εκτός από το κύριο δίκτυο πεζοδρόμων ,συνιστάται η δημιουργία παρκοπεζοδρόμων που συνδυάζουν την ομαλή κίνηση των πεζών αλλά και τη στάθμευση των κατοίκων της οδού .

Το μοντέλο που υιοθετείται για την ανάπτυξη ενός σχεδίου ανάπλασης που θα εμπεριέχει τα ανωτέρω στοιχεία και θα εκπληρώνει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τους στόχους, προϋποθέτει τη δημιουργία μέσα στην περιοχή κατοικίας ενοτήτων που θα λειτουργούν αυτόνομα ως γειτονιές, δηλαδή κυψέλες.

3.3. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ

ΓΕΙΤΟΝΙΑ	13. ΑΓΡΙΛΕΖΑ	
Εκταση (στρ) Πληθυσμός	750 3.750	
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ: ΝΗΠΙΑΓΓ.	2x1200	2,4
ΔΗΜΟΤΙΚΑ	2x3600	7,2
ΓΥΜΝ.-ΛΥΚ	1x4200	6,7
	1x2500	
ΠΡΟΝΟΙΑ: Β/Ν	1x1500 : 1,5	
ΚΑΤΗ	1x800 : 0,8	
ΠΝΕΥΜ.ΚΕΝΤΡΟ	1x2500 : 2,5	
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	1x1000	5,6
	7x 500	
ΕΛ. ΧΩΡΟΙ: Π.Χ.-Πλατείες	11,0	
Πράσινο.- Πάρκο	28,0	

Οι ανάγκες σε θέματα κοινωνικού εξοπλισμού κρίνεται ότι έχουν καλυφθεί σύμφωνα με τα προβλεπόμενα του σχεδίου πόλης το οποίο ορίζει σχολικές εγκαταστάσεις για όλες τις εκπαιδευτικές βαθμίδες (β/νηπιακός σταθμός, 2 νηπιαγωγεία, δημοτικό , γυμνάσιο , λύκειο), αθλητικές εγκαταστάσεις, χώρους πρασίνου , πλατείες και παιδικές χαρές ενώ το δικαίωμα των κατοίκων σε πολιτισμική παιδεία θα καλυφθεί από το πολιτισμικό κέντρο.

Πιν 9. Κατανομή κοινωνικής υποδομής

ΧΡΗΣΗ	ΣΤΑΘΕΡΟΤΥΠΟ m2 /κατ.	Σύν. Γης απαιτούμ.	Υπάρχουσα κατάσταση	Αναγκαία νέα γη	Παρατηρήσεις	
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ:	Νηπιαγωγείο	0.4	2.8	35,84 Ha	5.0	30,84
	Δημοτικό	1.2				
	Γυμνάσιο Λύκειο					
ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ:	Κέντρο Υγείας	0.1	1,28	0	1,28	3 μονάδες x 4 στρ. στο σύνολο του Δήμου
ΠΡΟΝΟΙΑ:	Βρεφ. Σταθμός	0.4	5,12	0,3	4,82	
	ΚΑΤΗ	0.15	1,92	0	1,92	
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ:	ΠΥΡΗΝΑΣ	1.5	19,2	5,0	14,2	6 μονάδες x 32 στρ. στο σύνολο του Δήμου
	ΟΛΙΚΑ	1.0	12,8	0,5	12,3	
ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ	Παιδικές χαρές	0.5	7.0	89,6	5.0	84,6
	Πλατεία	1.5				
	Πράσινο	1.0				
	Πάρκο	4.0				
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ:	(Πνευμ. Κέντρα	0.5	6,4	0,3	6,1	
ΙΕΡΟΙ ΝΑΟΙ:		0.4	5,12	5,12	0	
ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ:		1.0	12,8	6,4	6,4	2 μονάδες στο σύνολο του Δήμου
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ:	Εμπόριο	1	12,8			Η ωφέλιμη επιφάνεια περιλαμβάνεται στο Σ.Δ.
	Γραφεία- Υπηρεσίες	1	12,8			
	Διοίκηση (κρατική)	0.25	2,56	0,2	2,36	

Πιν 10. Πολεοδομικά πρότυπα και ανάγκες σε γη για κοινωνική υποδομή (σε επίπεδο πόλης)

3.4. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ

Η πολιτική ανάπλασης από την πλευρά της κυκλοφορίας έγκειται, όπως έχει αναφερθεί, στη δημιουργία κυψελών (με κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, με κατάλληλη διαμόρφωση των οδικών αξόνων ως συλλεκτήριους, ήπιας κυκλοφορίας, τοπικούς, πεζοδρόμους και παρκοπεζοδρόμους) εντός των οποίων απαγορεύονται οι διαμπερείς κινήσεις οχημάτων και παραχωρείται «προτεραιότητα» στους πεζούς.

3.4.1. ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Η κατάταξη έγινε με βάση το σκοπό που εξυπηρετεί κάθε οδός (λειτουργική ιεράρχηση αστικών οδών). Σύμφωνα με αυτό το σύστημα ιεράρχησης, οι οδοί κατατάσσονται στις ακόλουθες τέσσερις βασικές κατηγορίες :

1. *Κύριες Αρτηρίες (arterial streets)*. Προορίζονται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλές ταχύτητες. Στις μεγάλες αστικές περιοχές, όπως η Αθήνα, εξυπηρετούν κυρίως εσωτερικές αστικές μετακινήσεις μεγάλου μήκους (π.χ. μεταξύ περιοχών κατοικίας στα προάστια και του κέντρου της πόλης). Οι αρτηρίες αυτές συνδέονται μεταξύ τους και με τις υπεραστικές αρτηρίες που



Εικ 22. Η Λεωφ. Καραμανλή χαρακτηρίζεται ήδη ως κύρια αρτηρία

φτάνουν στην πόλη, ώστε να αποτελέσουν ένα ολοκληρωμένο οδικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Εξυπηρετούν υπεραστικές και προαστιακές λεωφορειακές γραμμές. Στην κατηγορία αυτή ανήκει η λεωφόρος Καραμανλή.

2. Δευτερεύουσες Αρτηρίες.

Οι αρτηρίες αυτές συνδέονται με το σύστημα των κύριων αρτηριών, το οποίο και συμπληρώνουν. Εξυπηρετούν μετακινήσεις μέσου μήκους με κάπως χαμηλότερα πρότυπα από ότι οι κύριες αρτηρίες. Από τις δευτερεύουσες αρτηρίες είναι δυνατό να περνούν τοπικές λεωφορειακές



Εικ 23. Η Λεωφ. Θρακομακεδόνων ως δευτερεύουσα αρτηρία

γραμμές ή τα ακραία τμήματα υπεραστικών ή προαστιακών λεωφορειακών γραμμών. Δεν πρέπει να διασχίζουν τις γειτονιές της πόλης. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι οδοί Θρακομακεδόνων, Αγ. Ιωάννου Θεολόγου .

3. Συλλεκτήριες Οδοί (*collector streets*). Αυτές διαφέρουν από τις δευτερεύουσες αρτηρίες, γιατί μπαίνουν μέσα στις γειτονιές και κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες στον τελικό τους προορισμό, που μπορεί να έχει πρόσβαση στην συλλεκτήρια οδό ή σε μια τοπική οδό. Αντίστροφα συλλέγουν τις μετακινήσεις από τις τοπικές οδούς και τις διοχετεύουν στο σύστημα των αρτηριών. Οι συλλεκτήριες οδοί εξυπηρετούν τόσο την πρόσβαση όσο και τις τοπικές μετακινήσεις μέσα στις γειτονιές κατοικίας και τις εμπορικές και βιομηχανικές περιοχές

4. Τοπικές Οδοί (*local streets*). Χρησιμοποιούνται κυρίως για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης. Προσφέρουν το χαμηλότερο επίπεδο κινητικότητας και συνήθως δεν εξυπηρετούν λεωφορειακές γραμμές. Χαμηλές ταχύτητες

είναι επιθυμητές γι' αυτή την κατηγορία των οδών, όπου ο πεζός έχει προτεραιότητα και γενικά επιδιώκεται η αποθάρρυνση της χρησιμοποίησης τους για διαμπερείς κινήσεις. Σ' αυτή την κατηγορία ανήκουν οι λοιποί δρόμοι της περιοχής .

Τα υφιστάμενα δίκτυα, που κατά κανόνα δεν ακολουθούν τις παραπάνω αρχές, επιτρέπουν τη χρήση των συλλεκτήριων και τοπικών οδών ως αρτηριών, όταν οι τελευταίες κορεσθούν, δημιουργώντας σημαντικές διαμπερείς κινήσεις μέσα από περιοχές κατοικίας και άλλες ευαίσθητες περιοχές, με όλες τις δυσμενείς συνέπειες από άποψη ασφάλειας, διάσπασης, ρύπανσης και γενικότερης υποβάθμισης του περιβάλλοντος. Σκοπό, λοιπόν, μιας κυκλοφοριακής εξυγίανσης θα πρέπει να αποτελεί η ιδανική διάταξη των οδών, έτσι ώστε να επιτρέπεται η σωστή χρήση κάθε κατηγορίας για κίνηση ή πρόσβαση.

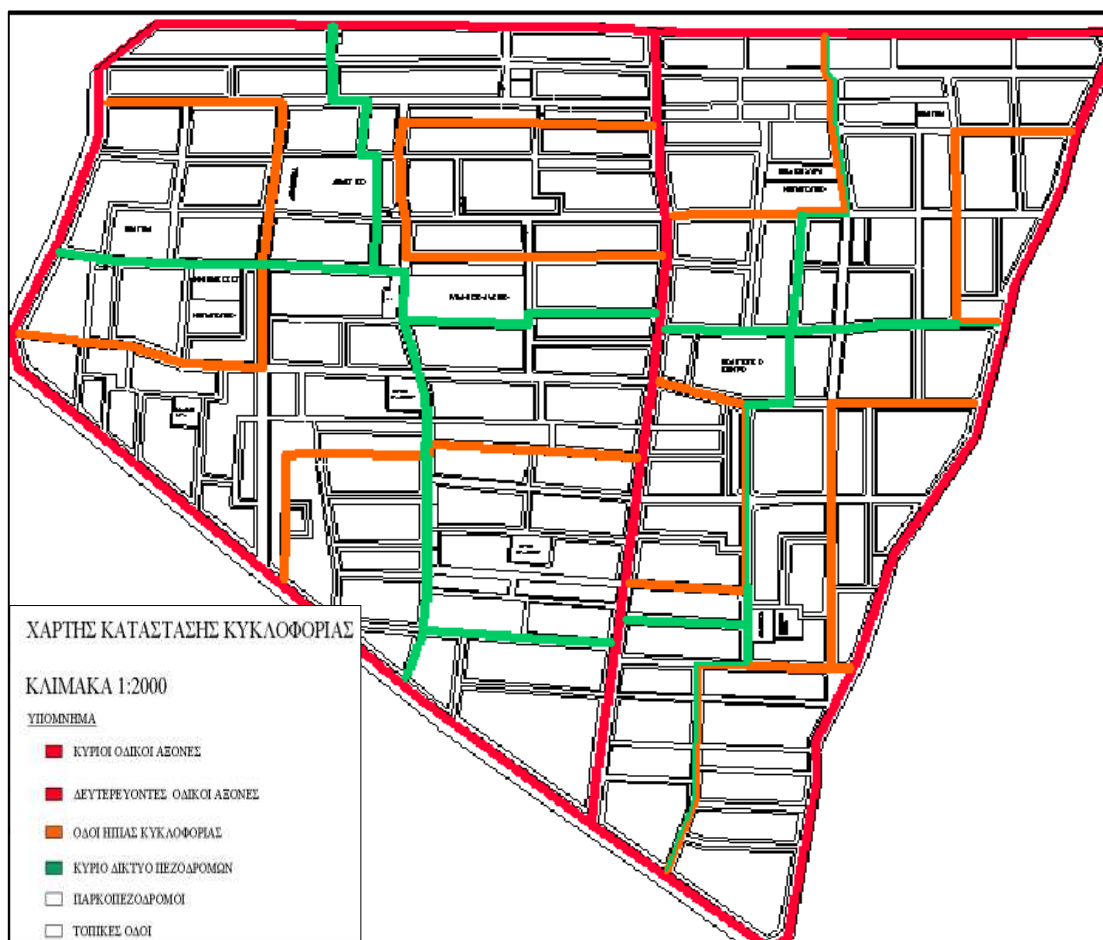
Με γνώμονα τα παραπάνω βασιζόμενοι πάντα στο νέο σχέδιο πόλης , για την περιοχή μελέτης επιλέγονται ως κύριες οδοί οι Καραμανλή, Θρακομακεδόνων, Αγ. Ιωάννου Θεολόγου και Αμαλιάδος αλλά και η οδός Αγ. Κωνσταντίνου (Μόλας) που χωρίζει την υπό ανάλυση περιοχή σε 2 κυψέλες εκατέρωθεν της . Για τη διαμόρφωση των κυψελών χαρακτηρίζονται ως συλλεκτήριες τμήματα διαφόρων οδών, σχηματίζοντας έτσι οκτώ θύλακες, όπως φαίνεται στο σχέδιο που ακολουθεί. Οι υπόλοιποι δρόμοι διαμορφώνονται ως τοπικοί , πεζόδρομοι και παρκοπεζόδρομοι, μη ενθαρρύνοντας με αυτό τον τρόπο την κυκλοφορία οχημάτων εντός των κυψελών παρά μόνο από τους κατοίκους τους.

Προς την ίδια κατεύθυνση παρατηρούμε ότι βρίσκονται και οι ενέργειες του Δήμου εφόσον ήδη στην τελική τους ευθεία βρίσκονται τα έργα διαπλάτυνσης της Λεωφόρου Καραμανλή, καθώς τα συνεργεία της Δημοτικής Επιχείρησης Τεχνικών Έργων του Δήμου Αχαρνών (ΔΕΤΕΔΑ) ξεκίνησαν την ασφαλιτόστρωση.

Όσον αφορά στο χαρακτήρα των δρόμων, η αναδιάταξη των κινήσεων επαναπροσδιορίζεται ανάλογα με το ρόλο τους. Δηλαδή, αντίθετα με τη σημερινή

ισοπεδωτική εικόνα, διαχωρίζονται με σαφήνεια οι συλλεκτήριοι από τους τοπικούς δρόμους. Ο διαχωρισμός αυτός δεν μπορεί να γίνει με διαφοροποίηση του πλάτους των δρόμων, που είναι δεδομένο και τις περισσότερες φορές ίδιο, άσχετα με το χαρακτήρα τους. Γι' αυτό προτείνονται για τους τοπικούς δρόμους διαμορφώσεις τέτοιες που να αποθαρρύνουν την είσοδο σε αυτούς, όπως ελάχιστο οδόστρωμα για κίνηση, κλειστές στροφές και μη δυνατότητα εύκολης επιστροφής στο ίδιο σημείο. Έτσι επιτυγχάνεται αναβάθμιση του περιβάλλοντος κατοικίας και σε ορισμένες περιπτώσεις, όπου το πλάτος του δρόμου το επιτρέπει, αύξηση των θέσεων στάθμευσης με διατάξεις των θέσεων σε «ψαροκόκκαλο». Με την ίδια λογική των τοπικών δρόμων, αλλά στην ακραία της μορφή, τμήματα των πεζόδρομων διαμορφώνονται ουσιαστικά ως παρκοπεζόδρομοι.

Σχέδιο 2. Χάρτης κατάστασης κυκλοφορίας στην πρόταση ανάπλασης



ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΓΡΙΛΕΖΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ
 ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ : ΤΣΩΡΗ Δ., ΜΠΟΥΚΗ Α. ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : (ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ Γ.)

3.4.2. ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ

Μέτρα βελτίωσης της κυκλοφορίας των πεζών, η οποία και θεωρείται εξέχουσα σημασίας στην πρόταση ανάπλασης της περιοχής, περιλαμβάνουν πεζόδρομους για την αποκλειστική χρήση των πεζών, ισόπεδες διαβάσεις, ρυθμιζόμενες ή όχι με φώτα κυκλοφορίας, διαπλατύνσεις υφιστάμενων πεζοδρομίων ή απομάκρυνση εμποδίων από αυτά (περίπτερα, τηλεφωνικοί θάλαμοι, ταχυδρομικά κουτιά, στόμια πυρκαγιάς κ.λ.π.), κάλυψη για προστασία από βροχή, φωτισμό, κ.ά.

Τα μέτρα βελτίωσης της κυκλοφορίας των πεζών αποβλέπουν κυρίως στην αύξηση της ασφάλειας και έχουν ιδιαίτερη σημασία στη χώρα μας, όπου ο δείκτης ατυχημάτων πεζών είναι πολύ υψηλός (οι θάνατοι πεζών αποτελούν περίπου το 30% των θανάτων από οδικά ατυχήματα), ενώ το 25% περίπου των ατυχημάτων με θύματα έχουν θύμα πεζό. Εξάλλου έχει βρεθεί σε πρόσφατη έρευνα ότι η επικινδυνότητα ενός αστικού χώρου για τους πεζούς συσχετίζεται άμεσα με τον τρόπο με τον οποίο είναι δομημένος και οργανωμένος ο αστικός χώρος και πιο συγκεκριμένα από τα στοιχεία:

- 1) Υπάρχουσα υποδομή για την κίνηση πεζών και οχημάτων (οδοί, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια κ.ά.).
- 2) Χωροθέτηση των βασικών λειτουργιών ενός αστικού χώρου με έμφαση στις ειδικές χρήσεις γης που είναι βασικοί πόλοι έλξης πεζών.
- 3) Προσπελασιμότητα στις διάφορες χρήσεις γης με άλλα μέσα εκτός των Ι.Χ. αυτοκινήτων και κυρίως με Δημόσιες Συγκοινωνίες.

Επιπλέον, η δημιουργία ενός πλέγματος ροής πεζών που εξασφαλίζει την άνετη, ασφαλή, και ευχάριστη μετακίνηση πεζών αποτρέπει τη χρήση των αυτοκινήτων για μικρές διαδρομές σε μια κεντρική περιοχή. Ιδιαίτερη περίπτωση αποτελεί η πεζοδρόμηση των τοπικών οδών, οι οποίες με αυτό τον τρόπο μετατρέπονται σε ‘‘παιδότοπους’’ και γενικότερα κοινόχρηστους κοινοτικούς χώρους, προστατευμένους από τη διέλευση των

αυτοκινήτων, οι οποίοι δημιουργούν ένα καλύτερο περιβάλλον για τη γειτονιά. Στους χώρους αυτούς επιτρέπεται μόνο η διέλευση των αυτοκινήτων που εξυπηρετούν τους παρόδιους (απορριμματοφόρα, νοσοκομειακά, κ.λ.π.). Ορισμένες φορές, όταν το πλάτος επαρκεί, επιτρέπεται και η στάθμευση ολίγων αυτοκινήτων σε προκαθορισμένες θέσεις.

Το δίκτυο των κυρίων πεζοδρόμων, όπου απαγορεύεται η διέλευση οχημάτων ή όπου η κίνηση των πεζών είναι τελείως διαχωρισμένη από τη διέλευση οχημάτων, διαφαίνεται σχέδιο 1 που προηγήθηκε.

Με αυτές τις πεζοδρομήσεις επιτυγχάνεται η σύνδεση των εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων με τους χώρους πρασίνου, τις αθλητικές εγκαταστάσεις και το πολιτιστικό κέντρο της περιοχής, παρέχοντας ασφαλή κίνηση των μαθητών, ενώ ακόμα εξασφαλίζεται η ασφαλής μετάβαση των πεζών προς το εμπορικό και διοικητικό κέντρο που βρίσκεται επί των οδών Θρακομακεδόνων και Καραμανλή. Ακόμα βοηθητικό ρόλο έχουν οι παρκοπεζόδρομοι που διαμορφώνονται στις τοπικές οδούς και συνδέονται με το κύριο δίκτυο πεζοδρόμων.

3.4.3. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Η περιοχή δεν διαθέτει ιδιαίτερα πυκνή δόμηση κ επομένων δεν τίθεται ιδιαίτερο θέμα στάθμευσης των αυτοκινήτων. Ωστόσο, επειδή πρόκειται για μια αναπτυσσόμενη περιοχή, επειδή οι ανάγκες κάθε οικογένειας σε ολοένα κ μεγαλύτερο αριθμό αυτοκινήτων αυξάνονται και συμμεριζόμενοι το γεγονός ότι δεν υπάρχουν Μ.Μ.Μ. σταθερής τροχιάς σε κοντινή απόσταση που να συνδέουν την περιοχή με το κέντρο της Αθήνας, οφείλουμε να προβλέψουμε επαρκές θέσεις στάθμευσης για κατοίκους και επισκέπτες.

Επιλέγονται επομένως, δεδομένου ότι υπάρχει επαρκές πλάτος δρόμου, θέσεις στάθμευσης παράλληλες με την κίνηση των οχημάτων και όπου το επιτρέπει η γεωμετρία της οδού, σχεδιάζονται και θέσεις στάθμευσης με διάταξη της μορφής «ψαροκόκκαλου».

Πίνακας 11. Ποσοστό % νοικοκυριών με ή χωρίς Ι.Χ.

Χωρική ενότητα	Χωρίς Ι.Χ.	1 Ι.Χ.	2+Ι.Χ.	Ι.Χ. ανά νοικοκυριό
ΑΤΤΙΚΗ	39	51	10	0,71

Ο έντονα εμπορικός χαρακτήρας των οδών Καραμανλή και Θρακομακεδόνων και λιγότερο της οδού Αγ. Κωνσταντίνου (Μόλας), παρά τους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης των καταστημάτων είναι δυνατόν να προσελκύει κόσμο που σταθμεύει στο εσωτερικό της περιοχής τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων και υπηρεσιών. Για το λόγο αυτό προβλέπεται η δημιουργία παρκοπεζοδρόμων σε οδούς κάθετα στους δυο αυτούς εμπορικούς άξονες.

Οι εγκεκριμένες διαστάσεις των θέσεων στάθμευσης είναι για την περίπτωση στάθμευσης παρά το κράσπεδο : 5m x 2m, και για την περίπτωση στάθμευσης υπό γωνία 45° : βάθος από άκρη διαδρόμου 3,95 m, πλάτος θέσης 2,50 m και μήκος μετώπου οδού για στάθμευση 3,54 m. Σε δρόμους μικρού πλάτους αλλά για λίγα μόνο μέτρα καταργείται εντελώς η στάθμευση κατά μήκος τους, ώστε τουλάχιστον να εξυπηρετείται ικανοποιητικά η κίνηση πεζών και τροχοφόρων

Πίνακας 12. Απαιτούμενες θέσεις στάθμευσης για διάφορες χρήσεις γης

ΧΡΗΣΗΣ ΓΗΣ (Πηγή:)	ΕΛΛΑΔΑ ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ (1)		ΑΘΗΝΑ ΕΡΕΥΝΑ ΕΜΠ (5.1)	ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΞΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ		ΗΠΑ (3.9)
	ΑΘΗΝΑ (1.13)	ΛΟΙΠΕΣ ΠΟΛΕΙΣ (1.14)		ΓΕΡΜΑΝΙΑ (3.9)	Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ (3.9)	
Κατοικία	100-200μ ²	100-250μ ²	1 κατοικία (3)	0.5-1 κατοικία	0.5 κατοικία	
Γραφεία, Καταστήματα	50-80μ ²	50-80μ ²	50μ ² (4)	20-40μ ²	70μ ²	30μ ²
Υπεραγορές, Πολυκαταστήματα	20μ ²	20-40μ ²	10μ ²	10-50μ ²	25μ ²	20μ ²
Εσπατόρια, Ζαχαροπλαστέια, Χρήσεις Αναψυχής	40μ ²	40-80μ ²	6μ ²	4-12μ ²	3 θέσεις	30μ ²
Κέντρα Διάσκευσης	20μ ²	20-60μ ²	7μ ²	-	-	-
Θέατρα, Κινηματογράφοι	50μ ²	50-100μ ²	10 θέσεις	5 θέσεις	10 θέσεις	4 θέσεις
Νοσοκομεία, Κλινικές	6 κλίνες	6-13μ ²	1-4 κλίνες	2-4 κλίνες	1/4 δωμάτιο	1-2 κλίνες
Ασύλα	15 κλίνες	15-25μ ²	10 κλίνες	6-10 κλίνες	4 δωμάτιο	3 κλίνες
Παιδικό Στάθμοι, Εκπαιδευτήρια Στοιχειώδους και Μέσης Εκπαίδευσης	οιθ. διδ.	0.33-1/οιθ. διδ.	5φαιτητές (2)	0.03-0.07/οιθ. διδ.	καθηγητή	καθ.+εργ.
Ανώτερα, Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα	100μ ²	100-150μ ²		2-4 φοιτητές	6 φοιτητές	4 μαθητές κατά περίπτωση
Γυμναστήρια, Γήπεδα	200μ ² χώρων άθλησης και 15 θέσεις θεατών	200-250μ ² χώρων άθλησης και 15-25 θέσεις θεατών	250μ ² χώρων άθλησης και 15 θέσεις θεατών	ανάλογα με είδος	200μ ² χώρων άθλησης και 40 θέσεις θεατών	48θέσεις θεατών
Συnergεία Αυτοκινήτων	20μ ²	30-70μ ²		6 θέσεις	-	-
Βιομηχανίες, Βιοτεχνίες	80μ ²	100-150μ ²	4 εργ.	στόθμευσης ανά θέση επισκευής	24-7.4 εργ. και 80μ ²	2εργ.βάρδιας αιχμής
Αποθήκες	80μ ²	200-300μ ²	50μ ² (5)	50-70μ ²	70μ ²	2 εργ.
Ξενοδοχεία, Τουριστικές Εγκαταστάσεις	20 κλίνες	5-10 κλίνες		80-100μ ²	δωμάτιο	δωμάτιο

(1) η διαφοροποίηση των τιμών εξαρτάται από την εξεταζόμενη περιοχή της Αθήνας ή πόλη αντίστοιχα.

(2) επιπλέον 1θ δίκυκλου / 30 φοιτ.

(3) Πανω από 50μ².

(4) Τουλάχιστον μια θέση ανά αυτοτελή χώρο γραφείων ή καταστήματος.

(5) Συμπεριλαμβάνονται και υπαίθριος, χώρος αποθήκευσης.

3.4.4. ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, συμβάλλουν στο να πραγματοποιηθεί αποσυμφόριση των οδικών κεντρικών αξόνων από τα ιδιωτικά οχήματα. Η επιλογή του κατάλληλου μέσου ή συνδυασμού δύο ή περισσότερων μέσων είναι δυνατόν να προσφέρει τις βέλτιστες συνθήκες μετακίνησης και μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας και των επιπτώσεων στο περιβάλλον.

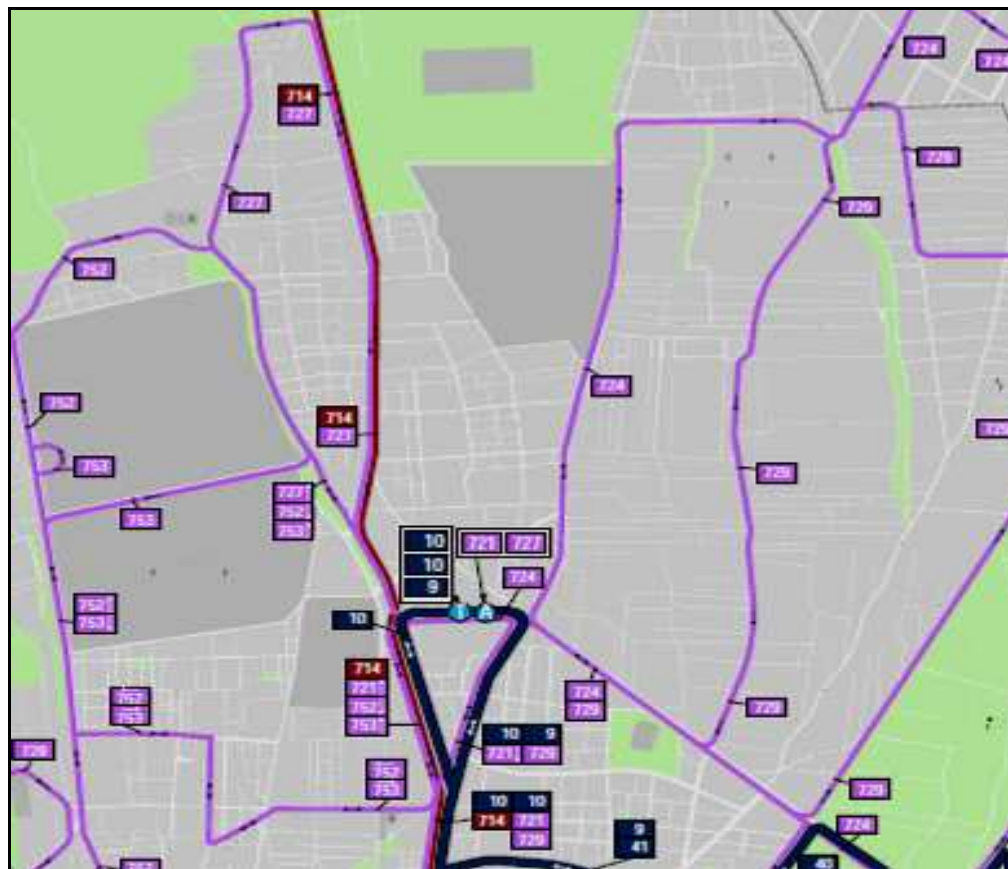
Τα Μ.Μ.Μ. παρουσιάζουν το βασικό πλεονέκτημα της μεγάλης χωρητικότητας, άρα μικρού απαιτούμενου χώρου ανά μεταφερόμενο επιβάτη για την ανάπτυξη των δικτύων τους και των τερματικών εγκαταστάσεων. Επιπλέον παρουσιάζουν τη μικρότερη κατανάλωση ενέργειας ανά μεταφερόμενο επιβάτη ή μονάδα φορτίου και προκαλούν τις πιο περιορισμένες περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Τα επιβατικά οχήματα παρουσιάζουν βέβαια το βασικό πλεονέκτημα της ευελιξίας στις διαδρομές τους και δίνουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης από πόρτα σε πόρτα. Τέλος οι μετακινήσεις με ανθρώπινη ενέργεια (ποδήλατο, πεζή) γνωστές και ως πράσινες μεταφορές ή ήπιες μεταφορές (green transport, soft transport) αποτελούν τον πιο φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μετακίνησης για μικρές αποστάσεις και ενδείκνυται στην περιοχή, κυρίως πεζή.

Η βελτίωση και προνομακή μεταχείρισή τους αποτελεί ίσως την κατηγορία εκείνη των μέτρων Διαχείρισης της Κυκλοφορίας που μπορεί να

Πιν 13. Γραμμές Λεωφορείων στο Δήμο Αχαρνών

Γραμμές Κορμού	
❖	A10 Αθήνα – Αχαρναί
–	B10 Αθήνα – Αχαρναί (μέσω Αριστοτέλους)
–	Γ09 Κόκκινος Μύλος – Αχαρναί (συνεργάζεται με το τρόλεϊ 006 Αθήνα - Κόκκινος Μύλος)
Διαδημοτικές Γραμμές	
–	711 Άνω Λιόσια – Εργ. Πολυκατοικίες Μενιδίου
–	712 Άνω Λιόσια – Δροσούπολη - Εργ. Πολυκατοικίες Μενιδίου
❖	724 Θρακομακεδόνες – Αχαρναί – Νέα Ιωνία
–	714 Πλ. Βάθη – Πάρνηθα
–	721 Αχαρναί – Κηφισιά
–	733 Αχαρναί Αμαξοστάσιο Άνω Λιοσίων
–	735 Ζεφύρι – Σταθμός Κάτω Πατησίων
–	878 Αχαρναί – Ελευσίνα
Τοπικές Γραμμές	
–	537 Αχαρναί – Βαρυμπόμπη
–	727 Αχαρναί – Μεσονύχι
–	728 Αχαρναί Πλάτωνας
❖	729 Αχαρναί – Αγ. Κων/ντίνος
–	742 Αχαρναί – Μονομάτι
–	748 Αχαρναί – Αγ. Ιωάννης
–	752 Αχαρναί – Αγ. Ιωάννης – Αγ. Πέτρος
–	753 Αχαρναί – Αγ. Πέτρος - Αγ. Ιωάννης

Εικ 24. Λεωφορειακές γραμμές που διέρχονται από την περιοχή μελέτης (Χάρτης Ο.Α.Σ.Α.)



έχει τα πιο ευεργετικά αποτελέσματα τόσο για την καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων συστημάτων μεταφορών, όσο και για τη βελτίωση των αρνητικών επιπτώσεων από την εκτεταμένη χρησιμοποίηση των επιβατικών αυτοκινήτων Ι.Χ.

Η βελτίωση των μαζικών μεταφορών θα πρέπει να στοχεύσει, μαζί με τα άλλα μέτρα αποθάρρυνσης της χρήσης των επιβατικών αυτοκινήτων Ι.Χ, στη σταθεροποίηση καταρχήν και την αύξηση αργότερα της χρήσης των Μ.Μ.Μ.

Σε ό,τι αφορά την περιοχή μελέτης τα Μ.Μ.Μ. που την εξυπηρετούν είναι οι λεωφορειακές γραμμές 724 Θρακομακεδόνες – Αχαρναί – Νέα Ιωνία , 729 Αχαρναί – Αγ. Κων/ντίνος και Α10 Αθήνα – Αχαρναί.. Κρίνεται απαραίτητη η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων αυτών αλλά ενίσχυση του δικτύου των λεωφορειακών γραμμών που διέπουν την περιοχή έτσι ώστε να εξυπηρετούνται οι καθημερινές ανάγκες των πολιτών για μετακίνηση προς το κέντρο και τις γύρω περιοχές.

Ακόμα ο Δήμος Αχαρνών υστερεί σε Μ.Μ.Μ. σταθερής τροχιάς που, σε συνδυασμό με κατάλληλη μελέτη στάθμευσης περί τον σταθμό, θα μπορούσαν να παραλάβουν το μεγαλύτερο όγκο της κίνησης και να συνδέσουν εύκολα και γρήγορα την περιοχή με το κέντρο της Αθήνας.

Προς αυτή την κατεύθυνση, η εξυπηρέτηση των κατοίκων της Βορειοανατολικής Αττικής πραγματοποιείται από τα δρομολόγια του ΟΣΕ (γραμμή Αθήνα – Χαλκίδα).

Ωστόσο η γραμμή αυτή δεν διαθέτει τις υποδομές που χρειάζονται, την ταχύτητα και την απαιτούμενη συχνότητα δρομολογίων που απαιτεί η σημερινή καθημερινότητα των πολιτών.



Εικ 25. Γραμμή του Ο.Σ.Ε.

Ικανοποιητική εξυπηρέτηση όσον αφορά στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, εκτός από βελτίωση της κυκλοφορίας, μπορεί να οδηγήσει και σε μικρότερη ζήτηση στάθμευσης, τόσο για τους κατοίκους, όσο και για τους επισκέπτες.

3.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα μελέτη ανάπλασης αφορά τη βελτίωση του περιβάλλοντα χώρου κίνησης και δράσης των πεζών, την οριοθέτηση της κυκλοφορίας των οχημάτων, τη διαχείριση της στάθμευσης αυτών και την αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης των Μ.Μ.Μ., μειώνοντας επομένως το ποσοστό και το δείκτη ατυχημάτων, ενώ παράλληλα βασισόμενη στις προβλεπόμενες από το σχέδιο πόλης πολεοδομικές επεμβάσεις, αποσκοπεί στην δημιουργία μιας περιοχής αμιγούς κατοικίας που θα συνδυάζεται με μια περιοχή πολεοδομικού κέντρου, αμβλύνοντας τις κοινωνικές διαφορές.

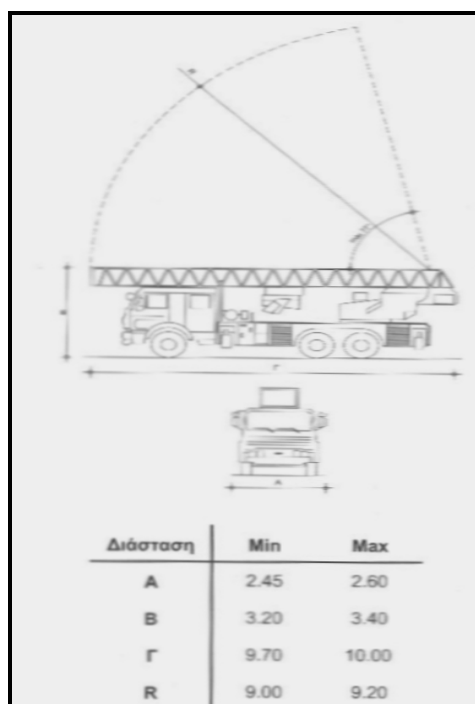
Οι παραπάνω παράγοντες εξυγίανσης και ανάπλασης της κυκλοφορίας καθώς και οι πολεοδομικές συνιστώσες ανάπτυξης της περιοχής, δεν είναι δυνατόν να λειτουργήσουν καθένα ξεχωριστά παρά μόνο σαν ένα ενιαίο σύστημα, με διάφορες παραμέτρους που αλληλεπιδρούν στοχεύοντας στην αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των πολιτών της Αγριλέζας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗΣ ΚΥΨΕΛΗΣ

4.1. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΥΨΕΛΩΝ

Η περιοχή μελέτης χωρίζεται σε 2 κυψέλες , όπως αναφέρθηκε παραπάνω, όπου η πρώτη οριοθετείται από τις οδούς Καραμανλή , Θρακομακεδόνων , Αμαλιάδος και Αγ. Κωνσταντίνου ενώ η δεύτερη από τις οδούς Θρακομακεδόνων, Καραμανλή , Αμαλιάδος και Αγ. Ιωαν. Θεολόγου. Μέσα στις κυψέλες αυτές η κυκλοφορία διοχετεύεται μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας που σχηματίζουν όσο το δυνατόν κλειστές διαδρομές .

4.2. ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΗΣ ΟΔΩΝ



Εικ. 26. Ακραίες διαστάσεις μέγιστου ιδεατού οχήματος

Συγκεκριμένα , για τη διατομή του οδοστρώματος επιλέγεται πλάτος 3 μέτρα, αρκετό για την διέλευση του μέγιστου ιδεατού οχήματος για τις ανάγκες της περιοχής (πυροσβεστικό όχημα) καθώς και για την πραγματοποίηση ελιγμού για στάθμευση. Ακόμα οι ενδεικτικές διαστάσεις του αυτοκινήτου είναι 4,5μ. x 1,8μ.

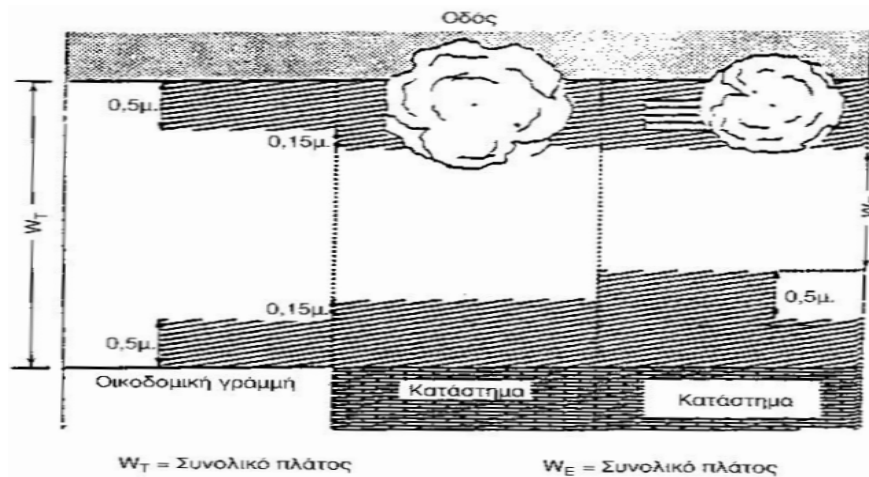
Η κίνηση των πεζών πραγματοποιείται στο υπόλοιπο τμήμα της οδού, με πλάτος τουλάχιστον 1,50 m, δημιουργία χώρων στάσης πεζών με καθιστικά, πράσινο και οριοθέτηση των θέσεων στάθμευσης. Το εκτιμώμενο πλάτος και η απόσταση από το κράσπεδο για τα σταθερά εμπόδια όσον αφορά στον εξοπλισμό των οδών, καθώς και η διάταξη των θέσεων στάθμευσης παρατίθενται στους πίνακες και τα σχήματα που ακολουθούν.

Πίνακας 14. Εκτιμώμενο πλάτος για σταθερά εμπόδια

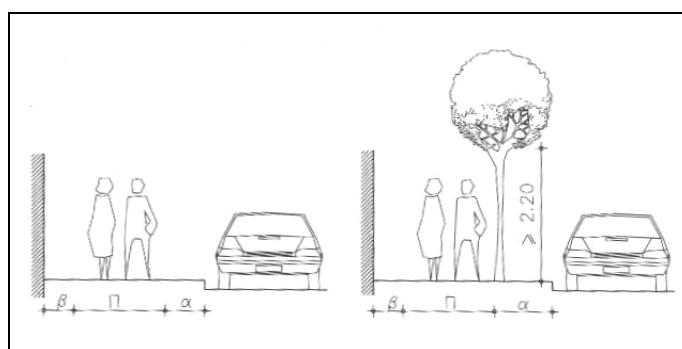
ΕΜΠΟΔΙΟ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ
Στύλοι φαναριών	0,75-1,00
Στύλοι και κουτιά	0,90-1,20
Κουτιά συναγερμού	0,75-1,00
Πυροσβεστικοί	0,75-0,90
Πινακίδες ρύθμισης	0,60-0,75
Παρκόμετρα	0,60
Ταχυδρομικά κουτιά	0,95-1,10
Τηλεφωνικοί θάλαμοι	1,20
Κάδοι απορριμμάτων	0,90
Παγκάκια	1,50
ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	
Δέντρα	0,60-1,20
Ζαρντινιέρες φυτών	1,50
ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	
Πάγκος εφημερίδων	1,20-3,90
Περίπτερα	Μεταβλητό
Διαφημιστικά	Μεταβλητό
Εκθέματα	Μεταβλητό
Υπαίθριο καφενείο	Μεταβλητό
ΠΡΟΕΞΟΧΕΣ ΚΤΙΡΙΩΝ	
Κολώνες	0,75-0,90
Βεράντες εισόδου	0,60-1,80
Πόρτες υπογείων	1,50-2,10
Κατακόρυφοι σωλήνες	0,30
Στύλοι για τέντες	0,75
Αποβάθρες φορτηγών	Μεταβλητό

Είσοδος/έξοδος χώρου	Μεταβλητό
Πλευρές οδήγησης	Μεταβλητό

Εικ 27. Συνολικό και χρησιμοποιούμενο πλάτος πεζοδρομίου



Εικ. 28. Προτεινόμενες διαστάσεις συνοδευτικών πεζοδρόμων



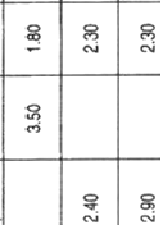
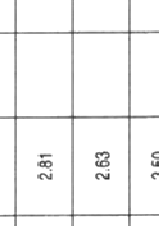
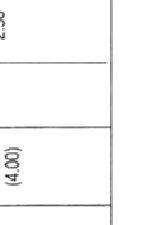
Σύμφωνα με το διπλανό σχήμα ως ελάχιστο λειτουργικό πλάτος πρωτεύοντος συνοδευτικού πεζοδρόμου (πεζοδρόμιο) ορίζονται τα $(1,50+a+\beta)$ μ., εφόσον υπάρχει σταθερή κατακόρυφη επιφάνεια στη μία πλευρά (π.χ. τοίχος). Αν στο κατάστρωμα της παράπλευρης οδού πραγματοποιείται ροή τροχοφόρων από 30 έως 60 χλμ/ώρα, τότε $a=0,50$ μ. το λιγότερο, ενώ για ταχύτητες μεγαλύτερες των 60 χλμ/ώρα $a \geq 0,75$ μ. Επίσης, στην περίπτωση που υπάρχουν σταθερά αντικείμενα, όπως σήματα κυκλοφορίας, κολώνες, προθήκες από βιτρίνες, τηλεφωνικά κουτιά, προεξοχές κτισμάτων, εισοδοί υπογείων, ράμπες γκαράζ, τότε υπολογίζεται προσαύξηση του a από 0,50μ. έως 1,00μ., ενώ σε περίπτωση εμπορικής χρήσης, π.χ.

για βιτρίνες καταστημάτων, όπου ο φόρτος πλησιάζει τα 30 άτομα/λεπτό, τότε ο συντελεστής β προσαυξάνεται κατά 0,50μ. έως 0,70 μ

Πιν . 15 Διαστάσεις θέσεων και διαδρόμων στάθμευσης για άνωτη ή περιορισμένη είσοδο/έξοδο επιβατικών αυτοκινήτων

Είδος Στάθμευσης	Κοινά Στοιχεία		Ανετη είσοδος/έξοδος		Περιορισμένη είσοδος/έξοδος ⁽¹⁾		
	Γωνία στάθμευσης (βαθμοί μοίρας) φ	Βάθος από άκρη διαδρόμου εφεδρικής κυκλοφορίας u [m]	Πλάτος θέσης b [m]	Μήκος μετώπου οδού για στάθμευση l [m]	Πλάτος θέσης b [m]	Μήκος μετώπου οδού για στάθμευση l [m]	Πλάτος διαδρόμου για στάθμευση g [m]
Παράλληλη στάθμευση	0		2,00	5,75	1,80	5,25	3,50
	50	4,15 (3,95)	2,50	3,54	2,30	3,25	2,60 (2,50)
	45°						
	60	4,45 (4,20)	2,50	3,09	2,30	2,84	3,30 (3,00)
	54°						
Στάθμευση υπό γωνιά	70	4,60 (4,30)	2,50	2,81	2,30	2,58	4,30 (3,50)
	63°						
	80	4,60 (4,30)	2,50	2,63	2,30	2,42	5,40 (4,10)
	72°						
	90	4,50 (4,20)	2,50	2,50	2,30	2,33	6,60 ⁽²⁾ (4,80)
Κάθετη στάθμευση	100	4,30 (4,00)	2,50	2,50	2,30	2,30	7,70 ⁽²⁾ (5,50)
	90°						
Στάθμευση σε ομάδες	100	4,30 (4,00)	2,50	7,90	2,30	7,40 (6,65)	5,00 (4,50)
	90°						

Επιπλέον 0,70 (0,50)

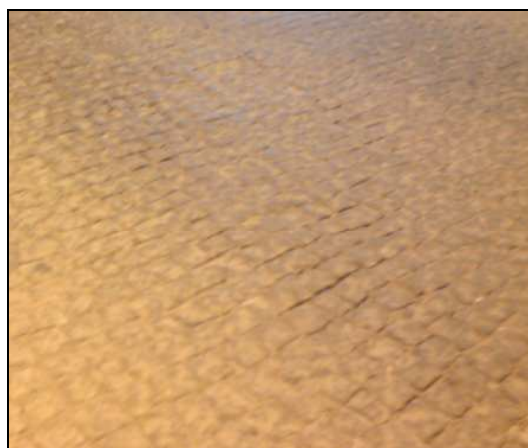




⁽¹⁾ Μόνο για περιορισμένο αριθμό κινήσεων
⁽²⁾ Μόνο για περίπτωση υφιστάμενης οδού.
 () Οι τιμές σε παρένθεση μπορεί να χρησιμοποιηθούν όταν:
 - υπάρχει ελλείψιμο χώρου
 - προβλεπεται χρήση από μεσοίου και μικρού μεγέθους αυτοκίνητα και σπορδικά από μεγάλα.

Δοκιμαστική διαγράμμιση και οδηγηση μπορεί να βοηθήσουν σε εξαιρετικές περιπτώσεις

Σε ότι αφορά τη μελέτη των θέσεων στάθμευσης κ με γνώμονα τον παραπάνω πίνακα, επιλέγεται διάδρομος ελιγμών πλάτους 3,5μ. Ακόμα στις θέσεις στάθμευσης παρά το κράσπεδο αφήνεται ένα επιπλέον περιθώριο της τάξης του μισού μέτρου (0,5μ.), το οποίο δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την κίνηση των τροχοφόρων, μιας και κατασκευάζεται ως εσοχή του συνοδευτικού πεζοδρόμου. Ταυτόχρονα συμβάλλει στην ασφαλέστερη είσοδο-έξοδο των επιβατών από τα σταθμευμένα οχήματα.

Τα πεζοδρόμια έχουν ύψος 20 cm και επιστρώνονται με τσιμεντόπλακες πάχους τουλάχιστον 5 εκ. και διαστάσεων 50x50 εκ. ή 25x50 εκ., οι οποίες είναι υδατοπερατές και έχουν αντιολισθητική επιφάνεια, προσφέροντας με αυτό τον τρόπο ασφάλεια στον πεζό. Οι πεζόδρομοι και παρκοπεζόδρομοι αντίστοιχα επιστρώνονται με φυσικούς λίθους και τεχνητούς κυβόλιθους, οι οποίοι εδράζονται σε υπόστρωμα από χαλίκι 3Α, πάχους 10-30 εκ., ανάλογα με την κυκλοφορία, επάνω σε πολύ καλά συμπιεσμένο χώμα.



Εικ. 26. Επίστρωση δαπέδου παρκοπεζοδρόμου με φυσικούς κυβόλιθους

Απαραίτητη είναι η μέριμνα για τα άτομα με κινητικές δυσκολίες ή δυσκολίες όρασης. Για το λόγο αυτό, τοποθετούνται Ράμπες πρόσβασης σε κάθε κόμβο, καθώς και ειδική πλακόστρωση (πλακίδια ανώμαλης υφής διαστάσεων 25x50 εκ.) για την όδευση ατόμων με προβλήματα όρασης. Διαχωριστικά όπως δέντρα, θάμνοι, ζαρντινιέρες κολωνάκια ή κάγκελα τοποθετούνται στην άκρη του πεζοδρομίου έτσι ώστε να αποτρέψουν τη στάθμευση των τροχοφόρων στο πεζοδρόμιο.

Επιπλέον ο επαρκής φωτισμός είναι απαραίτητος και για αισθητικούς λόγους αλλά και κυρίως για την ασφάλεια πεζών και αυτοκινήτων από κακοποιά στοιχεία.

Για την εξασφάλιση της καθαριότητας τοποθετούνται τόσο κάδοι απορριμμάτων μικρής όσο και μεγάλης χωρητικότητας, κατά μήκος των οδών και πεζοδρόμων της περιοχής μελέτης. Οι κάδοι μεγάλης χωρητικότητας σε πλευρά δρόμου, όπου επιτρέπεται η στάθμευση οχημάτων, τοποθετούνται στη ζώνη στάθμευσης και η θέση τους οριοθετείται με κατάλληλη διαμόρφωση του πεζοδρομίου. Ακόμα ελήφθη υπόψη ότι η στάση – στάθμευση απαγορεύεται σε απόσταση μικρότερη των 5 μ. από τις διαβάσεις πεζών ή πάνω σε αυτές και σε απόσταση ίση με 5 μ. από την τομή οικοδομικών γραμμών ή νοητών προεκτάσεων.

Στους κόμβους οι διαβάσεις πεζών είναι σχεδιασμένες με γραμμές παράλληλες με την κίνηση των οχημάτων τέτοιες ώστε το διάστημα μεταξύ των ραβδώσεων πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσο με το πλάτος των γραμμών και όχι μεγαλύτερο από το διπλάσιό του. Το πλάτος μιας τέτοιας γραμμής και ενός κενού μαζί είναι 60 εκ. για αυτές των οδών εντός της περιοχής ενώ για αυτές των αρτηριών είναι μεγαλύτερο.

Σαν ελάχιστο πλάτος της διαβάσεως, συνιστάται από τις ελληνικές προδιαγραφές για τις οδούς με όριο ταχύτητας μέχρι 60 χλμ ανά ώρα, τα 2.5 μέτρα.

Τέλος διακρίνεται στο σχέδιο της κυψέλης ότι η διέλευση μέσα από αυτή είναι πολύ περιορισμένη, καθώς οι κινήσεις εντός επιτρέπονται μόνο περιμετρικά ενός οικοδομικού τετραγώνου, συνεπώς άσκοπη είσοδος οδηγεί σε άμεση έξοδο από αυτή.

Ακολουθούν τα σχέδια ανάπλασης για την συγκεκριμένη κυψέλη, στα οποία φαίνονται λεπτομερώς η διάταξη των θέσεων στάθμευσης, των στοιχείων εξοπλισμού των οδών καθώς και η διαμόρφωση των κόμβων.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Έχει πλέον συνειδητοποιηθεί ότι τα πολεοδομικά προβλήματα και η ανάγκη για αναπλάσεις οφείλονται στον τρόπο που επεκτείνεται η πόλη και αναπτύσσεται η οικοδόμηση: η έλλειψη προγράμματος, σχεδίου ή μιας προοπτικής με χρονικό ορίζοντα για τις πόλεις, χαρακτηρίζουν την πολεοδομική εξέλιξη στην Ελλάδα. Οι οδικοί άξονες σχεδιάζονται χωρίς ταυτόχρονη θεσμική εξασφάλιση της λειτουργικής κατηγορίας τους. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός κατά κανόνα δεν προωθείται ταυτόχρονα και συντονισμένα, ώστε να εξασφαλίζει τις προϋποθέσεις καλής λειτουργίας πόλης και οδού. Οι χρήσεις γης διαμορφώθηκαν ανάλογα με τις ήδη διαμορφωμένες καταστάσεις γραμμικής ανάπτυξης κατά μήκος βασικών αρτηριών.

Η άρρυθμη οικιστική ανάπτυξη του Δήμου μας οδήγησε να αναζητήσουμε τα αίτια αναλύοντας την πληθυσμιακή ανάπτυξη και κοινωνική σύνθεση της ευρύτερης περιοχής. Η κατάτμηση γης, η έλλειψη αστικού σχεδιασμού και η αυθαίρετη δόμηση ήταν τα στοιχεία που έδρασαν ως τροχοπέδη στην εφαρμογή του νομικού πλαισίου. Ωστόσο, η αρμονική ενσωμάτωση των διαφόρων κοινωνικών ομάδων και η βελτίωση του επιπέδου ζωής τους μέσω της ενίσχυσης του κοινωνικού εξοπλισμού, οφείλει να αποτελεί αντικείμενο της κρατικής κοινωνικής πολιτικής για θέματα ανάπτυξης.

Η έως τώρα πολεοδομική πολιτική βασίζεται σε δύο στοιχεία :

1. στην παραδοχή ότι το ιδιωτικό συμφέρον στην πόλη είναι ισχυρό και απαραβίαστο και ότι η επένδυση στον αστικό χώρο δεν επιδέχεται περιορισμούς και
2. στην αποδοχή του Ι.Χ. ως κύριου μεταφορικού μέσου και στην συνέχεια την εναρμόνιση όλης της πολεοδομικής, μεταφορικής, οικονομικής και κυκλοφοριακής πολιτικής στην εξυπηρέτηση του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Η προτεινόμενη ανάπτυξη της περιοχής σε επίπεδο πολεοδομικού ιστού θα αναβάθμιζε την ποιότητα ζωής, δίνοντας στην ανάπτυξη «βιώσιμο» χαρακτήρα . Μέσω των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, δίνεται προτεραιότητα στην ανθρώπινη και κοινωνική διάσταση της πόλης, ευνοείται η κίνηση των πεζών και η

χρήση των Μ.Μ.Μ., διαχωρίζονται οι χρήσεις γης και δίνεται στους κατοίκους την αίσθηση της «γειτονιάς». Επιδιώχθηκε η πρόταση αυτή να είναι όσο το δυνατόν πιο οικονομική για την πολιτεία, αλλά ακόμα περισσότερο για τους κατοίκους της περιοχής, έτσι ώστε να μην είναι απαγορευτική η εφαρμογή της. Όσα στοιχεία θεωρήθηκαν αξιόλογα και ικανά να βοηθήσουν στη βελτίωση της εικόνας της - μετά την ανάπλαση - περιοχής διατηρήθηκαν ενώ για τα υπόλοιπα προτείνονται λύσεις όσο το δυνατόν πιο εφικτές.

Αν και η πείρα του κόσμου όμως από τις αναπλάσεις είναι περιορισμένη και αποσπασματική, το γεγονός ότι η περιοχή συνεχίζει να βρίσκεται σε περίοδο ανάπτυξης, σε αντίθεση με άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές, δίνει μια αίσθηση αισιοδοξίας, ότι το στοίχημα δεν έχει ακόμα χαθεί. Με την ενεργοποίηση του κρατικού μηχανισμού αλλά και των τοπικών φορέων, την εφαρμογή του νομικού πλαισίου και έχοντας ως γνώμονα τον ανθρώπινο παράγοντα, θα μπορούσε η «Αγριλέζα» να αποτελέσει πρότυπο οικιστικής ανάπτυξης και «βιώσιμου» περιβάλλοντος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- (1) Αραβαντινός Α. «ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, ΓΙΑ ΜΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ», Εκδόσεις «Συμμετρία», Αθήνα, 1997
 - (2) Ι.Φρατζεσκάκης, Μ.Πιτσιάβα- Λατινοπούλου, Δ.Τσαμπούλας, «ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ», Εκδόσεις «Παπασωτηρίου», 1997
 - (3) Ι.Μ.Φρατζεσκάκης, Ι.Κ.Γκόλια, «ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ», Εκδόσεις «Παπασωτηρίου», 1994
 - (4) Ι. Φρατζεσκάκης, Μ. Πιτσιάβα- Λατινοπούλου, Δ. Τσαμπούλας «ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ», Εκδόσεις «Παπασωτηρίου», 2002
 - (5) Ι.Μ. Φρατζεσκάκης, Γ.Α. Γιαννόπουλος «ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ», Τόμος 1, Γ' Έκδοση, Εκδόσεις «Παρατηρητής»
 - (6) Δ. Γεωργούλης «ΚΕΙΜΕΝΑ ΣΤΗ ΘΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ», Εκδόσεις «Παπαζήση»
 - (7) Γεώργιος Μ. Σαρηγιάννης «ΑΘΗΝΑ 1830-2000, ΕΞΕΛΙΞΗ-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ-ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ», Εκδόσεις «Συμμετρία», 2000
 - (8) Τοπικές εφημερίδες "ΕΛΠΙΔΑ", "ΝΕΟΙ ΣΤΟΧΟΙ" "ΑΧΑΡΝΑΙΚΑ ΝΕΑ"
 - (9) Εισήγηση Ο.Ρ.Σ.Α. «ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ Γ. Π. Σ. ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ»
 - (10) Τροποποίηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ. Π. Σ.) του Δήμου Αχαρνών. Απόφαση 366/04. ΦΕΚ- 13/Δ/19-1-2004
 - (11) Απογραφή Ε.Σ.Υ.Ε. 1981, 1991
-

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- (12) Δήμος Αχαρνών – Ε.Μ.Π., Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος.- Ερευνητικό πρόγραμμα: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΧΑΡΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΜΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ. 2001
- (13) Γεωργακόπουλος Νικόλαος - Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών - ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΜΕΛΕΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ (Συγκριτική Αξιολόγηση)
- (14) Αναγνωστόπουλος Αθανάσιος, Δρυδάκη Μαρία, Μπέκος Ιωάννης, Χριστοφιλάκη Σοφία - ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΧΑΡΝΩΝ
- (15) Martin Baldwin-Edwards, Συνδιευθυντής, Παρατηρητήριο Μετανάστευσης στη Μεσόγειο UEHR, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα - Η ΕΝΤΑΞΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ: ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΜΕΤΡΗΣΗΣ
- (16) Σοφία Καραμπέκιου, Αναστασία Φούντα - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΤΩ ΠΑΤΗΣΙΩΝ
- (17) Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Αχαρνών - ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ Δ.Ο.Ε.(ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2007)

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

- www.acharnes.gr
 - www.acharnet.gr
 - www.oasa.gr
 - www.minenv.gr
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δόμα	Σοφίτα	Πιλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου		
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο	Όροφοι
ΑΜΑΛΙΑΔΟΣ	1268	1				+	+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		2				+	+												Κατοικία	Κατοικία
		3	+				+			+							+		Κατοικία	
		4					+			+						+			Κατοικία	
		5			+		+			+						+			Κατοικία	Κατοικία
		6					+												Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		7					+			+						+			Κατοικία	Κατοικία
		8					+			+						+			Κατοικία	Κατοικία
ΕΥΡΩΤΑ		9					+			+							+		Κατοικία	
		10				+	+			+						+			Επαγγελμ. Χώρος	Επαγγελμ. Χώρος
		11				+	+			+						+			Κατοικία	Κατοικία
		12				+	+			+						+			Κατοικία	
		13																	Αποθήκη	
		14				+	+												Υπό κατασκευή (στα τούβλα)	
		15				+	+			+							+		Κατοικία	
		16	+			+	+									+				
	2803	1			+			+		+						+			Κατοικία	Κατοικία
		2			+			+											Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		3				+	+												Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		4					+			+						+			Κατοικία	Κατοικία
		5	+				+			+	+						+		Κατοικία	Κατοικία
ΕΥΡΩΤΑ		6	+			+	+			+						+			Υπό κατασκευή	Επαγγελμ. Χώρος
		7																	Αποθήκη (Μεταλλική)	
		8																	Αποθήκη (Μεταλλική)	
ΑΜΑΛΙΑΔΟΣ	108	1		+			+			+							+		Κατοικία	
		2		+			+			+								+	Κατοικία	Κατοικία
		3					+			+									Κατοικία	
		4				+	+			+									Κατοικία	
		5																	Βιοτεχνία (μεταλλική κατασκευή)	
		6																	Αποθήκη	
		7																	Υπό ανέγερση	
		8					+			+						+			Κατοικία	

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δόμα	Σοφίτα	Πιλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου		
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο	Όροφοι
		9				+	+			+			+			+			Κατοικία	
		10					+				+								Κατοικία	
		11					+						+					+	Κατοικία	
		12																	Μάντρα	
		13				+	+			+			+					+	Κατοικία	
		14				+													Κατοικία	
		15	+				+			+			+					+	Κατοικία	
		16					+			+				+				+	Εγκαταλελειμένο	
		17																	Υφάσματα Επίπλων	
ΠΥΡΓΟΥ	108	18						+		+			+					+	Κατοικία	Κατοικία
		19					+			+			+					+	Κατοικία	
		20	+		+		+			+			+			+			Κατοικία	
		21					+				+		+					+	Κατοικία	
		22					+			+			+					+	Κατοικία	
		23					+			+				+				+	Κατοικία	
		24					+			+			+					+	Κατοικία	
		25			+			+		+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		26					+			+			+					+	Κατοικία	Κατοικία
		27					+				+		+					+	Κατοικία	
		28																	Κατοικία(Τροχοβίλα)	
		29					+			+				+				+	Κατοικία	
		30					+			+				+				+	Κατοικία	
		31				+	+			+			+			+			Κατοικία	
		32																	Αποθήκη(μεταλλική)	
		33																	Αποθήκες	
ΠΥΡΓΟΥ	2846	1																	Αποθήκη	
		2																	Υπό κατασκευή	
		3					+			+			+			+			Κατοικία	
		4					+				+		+				+		Κατοικία	
		5					+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		6					+			+			+			+			Κατοικία	
		7					+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		8					+			+			+				+		Κατοικία	
		9					+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δόμα	Σοφίτα	Πιλοτή	Αριθμός ορόφων				Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο	Όροφοι
		10				+	+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		11				+	+			+			+			+			Κατοικία	
		12					+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		13				+	+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		14				+	+			+			+			+			Mini Market	Κατοικία
		15				+	+			+			+			+			Κατοικία	
		16					+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		17					+			+			+				+		Κατοικία	
		18					+			+			+				+		Κατοικία	
		19					+			+			+				+		Κατοικία	
		20					+			+			+				+		Κατοικία	
		21					+			+			+			+			Επαγγελματικός χώρος	Κατοικία
		22				+	+			+			+			+			Κατοικία	
		23					+			+			+			+			Επαγγελματικός χώρος	Κατοικία
		24					+			+			+				+		Κατοικία	
ΑΡΚΑΔΙΟΥ		25											+						τροχοβίλα	
		26				+	+				+		+				+		Κατοικία	
		27					+				+		+				+		Κατοικία	
		28					+				+		+				+		Κατοικία	
		29				+	+			+			+			+			Κατοικία	
		30					+			+			+			+			Κατοικία	
		31				+	+			+			+				+		Κατοικία	
		32	+				+			+			+				+		Κατοικία	Κατοικία
		33					+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		34					+				+		+				+		Κατοικία	
		35																	Αποθήκη	
		36					+			+			+				+		Κατοικία	Κατοικία
		37					+			+				+			+		Εμπόριο (Ελαστικά)	Κατοικία
		38					+			+				+			+		Κατοικία	
		39					+			+				+			+		Κατοικία	
		40					+			+				+		+			Κατοικία	
		41						+		+					+		+		Κατοικία	Υπό Κατασκευή
		42					+			+						+			Κατοικία	
		43				+	+			+			+			+			Υπό Κατασκευή (Επαγ.Χώρος)	Υπό Κατασκευή

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δώμα	Σοφίτα	Πυλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο
		44				+		+		+					+			Κατοικία	
		45					+			+					+	+		Κατοικία	Υπό Κατασκευή
		46				+	+			+					+			Κατοικία	
		47						+								+		Υπό Κατασκευή	Υπό Κατασκευή
	2847	1					+			+					+			Κατοικία	Κατοικία
ΑΡΚΑΔΙΟΥ		2					+				+					+		Κατοικία(Αποθήκη , Γκαράζ)	
		3				+	+			+						+		Κατοικία(Γκαράζ)	
		4					+			+						+		Κατοικία	
ΕΥΡΩΤΑ	1079	1																Αποθήκες μεταλλικές	
		2																Κτηματομεσιτικό (Τροχोβίλα)	
ΕΥΡΩΤΑ	1264	1				+		+							+			Υπό κατασκευή (Σοβάτισμα)	Υπό κατασκευή (Σοβάτισμα)
		2					+			+						+		Κατοικία	
		3				+	+			+					+			Κατοικία	Κατοικία
		4					+			+			+		+			Κατοικία	
		5					+			+					+			Κατοικία	
		6				+	+											Υπό κατασκευή (Τούβλα)	Υπό κατασκευή (Τούβλα)
		7						+										Εμπορικός Χώρος	Εμπορικός Χώρος
		8																Υπό ανέγερση	
		9					+			+					+			Εμπόριο Ζαχ/κής	
		10					+											Αποθήκη Θέρμανσης	
		11					+			+					+			Κατοικία (Γκαράζ)	Κατοικία
		12					+			+						+		Κατοικία	Κατοικία
		13					+			+						+		Κατοικία	Κατοικία
		14					+			+						+		Κατοικία	
		15					+			+			+			+		Κατοικία	Κατοικία
		16					+				+					+		Κατοικία	
		17					+			+						+		Κατοικία	Κατοικία
		18				+	+			+						+		Κατοικία	
ΚΑΝΑΡΗ		19						+		+					+			Κατοικία	Κατοικία
		20					+			+					+			Κατοικία	Κατοικία

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δώμα	Σοφίτα	Πιλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερωψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο
		21						+		+				+				Κατοικία	Κατοικία
		22					+			+					+			Κατοικία	
		23				+	+			+					+			Κατοικία	Κατοικία
		24					+			+					+			Κατοικία	
		25					+			+					+			Κατοικία	
		26					+			+					+			Αποθήκη	
		27					+			+					+			Κατοικία	
		28				+	+											Κατοικία	Υπό Κατασκευή
ΒΙΖΥΗΝΟΥ	2808 άνω	1																Mini Market	
		2	+			+	+			+				+				Κατοικία	Κατοικία
ΜΟΛΑΣ		3						+		+				+				Κατοικία(Με γκαράζ)	Κατοικία
ΠΛΟΥΤΑΡΧΟΥ		4					+	+		+				+				Κατοικία	Κατοικία
ΒΙΖΥΗΝΟΥ	2808 κάτω	3					+			+			+		+			Κατοικία	
		4					+			+					+			Εξωραίστικός Σύλλογος	
		5					+			+					+			Κατοικία	Κατοικία
		6								+					+			Αποθήκη	
		7					+			+					+			Κατοικία	
ΕΡΕΣΣΟΥ	2809	1					+			+				+				Κατοικία	Κατοικία
		2					+			+				+				Κατοικία	Υπό κατασκευή
		3					+			+					+			Κατοικία	
		4					+			+				+				Κατοικία	
		5					+			+			+		+			Εγκαταλελειμμενο	
		6				+	+			+				+	+			Κατοικία	Κατοικία
		7					+			+				+	+			Κατοικία	
		8					+			+				+	+			Κατοικία	
		9					+			+				+	+			Κατοικία	
		10					+			+				+	+			Κατοικία	
		11				+	+			+				+	+			Κατοικία	
		12				+	+			+				+	+			Κατοικία	
ΠΛΟΥΤΑΡΧΟΥ		13					+											Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		14				+	+											Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		15					+											Υπό κατασκευή	

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δώμα	Σοφίτα	Πυλωτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο
		16						+										Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		17				+	+			+						+		Κατοικία	
		18					+					+				+		Κατοικία	
ΕΡΕΣΣΟΥ	1261	1					+			+		+				+		Εμπορικός Χώρος(Κηνύγι,Ψάρεμα)	
		2					+			+		+				+		Κατοικία	
		3					+			+		+				+		Κατοικία	
		4					+			+		+				+		Κατοικία	
		5					+			+		+				+		Κατοικία	
		6				+				+		+		+				Κατοικία	
		7				(Γκαραζ)		+										Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		8					+			+		+				+		Κατοικία	
		9					+			+		+				+		Κατοικία	Κατοικία
		10					+			+		+		+				Κατοικία (Μεγάλος Κήπος)	Κατοικία
		11										+				+		Αποθήκη(Τσίγγοι, Ξύλα)	
		12					+			+		+				+		Κατοικία	Κατοικία
ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ Ή ΒΗΛΑΡΑ	1261	13					+			+		+				+		Κατοικία	
		14					+			+		+				+		Κατοικία	
		15					+			+		+				+		Κατοικία	
		16					+			+		+		+				Κατοικία	
		17				+		+		+		+		+				Κατοικία	Κατοικία
		18			+		+			+		+		+				Κατοικία	Κατοικία
		19					+			+		+				+		Κατοικία	Κατοικία
		20																Κατοικία(Υπό ανέγερση)	Κατοικία(Υπό ανέγερση)
		21				+		+										Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		22						+				+		+				Κατοικία	Κατοικία
		23					+			+		+		+				Κατοικία	Κατοικία
ΜΟΛΑΣ		24					+			+		+				+		Κατοικία	
ΝΑΥΠΛΙΟΥ	1260	1				+	+			+		+				+		Κατοικία	Κατοικία
		2						+		+		+		+				Κατοικία	Κατοικία
		3				+	+			+		+				+		Κατοικία	Κατοικία

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δόμα	Σοφίτα	Πιλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου		
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο	Όροφοι
		4											+						Αποθήκη Μεταλλική	
		5											+						Κατοικία	
		6																	Κατοικία	
		7																	Κατοικία	
ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ Ή ΒΗΛΑΡΑ	1260	8														+			Κατοικία	Κατοικία
		9					+	+										+	Mini Market	
		10					+	+									+		Κατοικία	Κατοικία
		11						+											Κατοικία	Κατοικία
		12							+										Κατοικία	Κατοικία
		13	+					+											Κατοικία	
		14						+											Κατοικία	Κατοικία
		15						+											Κατοικία	
		16							+								+		Κατοικία(Κήπος)	
ΜΟΛΑΣ		17							+										Κατοικία	Κατοικία
		18							+										Αποθήκη Εμπορίου	
		19	+						+										Κατοικία	Κατοικία
ΝΑΥΠΛΙΟΥ	1259	1							+										Κατοικία	Κατοικία
		2	+						+										Κατοικία	
		3							+										Κατοικία	
		4					+	+											Κατοικία	
		5	+					+											Υπό κατασκευή	
		6						+											Κατοικία	
		7																	Υπό ανέγερση	
		8	+					+											Υπό κατασκευή	
		9						+											Κατοικία	
		10							+										Κατοικία	Κατοικία
		11																	Τροχόβιλα	
ΗΛΕΚΤΡΑΣ	1259	12					+	+											Κατοικία	
		13		+			+	+											Κατοικία	
		14						+											Κατοικία	Κατοικία
		15						+											Κατοικία	Κατοικία
		16						+											Κατοικία	
		17						+											Κατοικία	

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δόμα	Σοφίτα	Πυλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο
		18					+				+			+				Κατοικία	
		19					+				+			+				Κατοικία	Κατοικία
		20					+				+			+				Κατοικία	
		21					+				+						+	Κατοικία	
ΜΟΛΑΣ		22					+				+						+	Κατοικία	Υπό κατασκευή
		22a					+				+						+	Κατοικία	
		23				+	+				+			+				Κατοικία	Κατοικία
		24					+				+						+	Κατοικία	
ΗΛΕΚΤΡΑΣ	1255	1					+				+						+	Κατοικία	
		2				+	+				+			+				Κατοικία	Κατοικία
		3				+	+											Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		4					+				+						+	Κατοικία	
		5					+				+			+				Κατοικία	Κατοικία
		6					+				+						+	Κατοικία	
		7					+				+			+				Κατοικία	
		8					+				+						+	Κατοικία	
ΑΛ. ΠΑΛΛΗ	3999	1	+			+	+											Υπό κατασκευή	
		2					+				+			+				Κατοικία	
		3					+				+							Κατοικία	
ΑΛ. ΠΑΛΛΗ	2991	1					+				+							Κατοικία	Κατοικία
		2					+				+							Κατοικία	
		3	+				+				+							Κατοικία	
		4					+				+							Κατοικία	Κατοικία(Ρετιρέ)
ΞΑΝΘΙΠΠΗΣ	2991	5				+	+				+			+				Κατοικία	Κατοικία
		6						+										Υπό κατασκευή	
		7					+				+							Κατοικία	
		8											+					Κατοικία (Δωμάτιο)	
		9					+				+							Κατοικία	
		10					+				+			+				Κατοικία	
ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ Ή ΒΗΛΑΡΑ	2991	11																Αποθήκες Εργοστασίου	
		12					+				+							Εργοστάσιο Χαρτοκιβωτίων	Εργοστάσιο Χαρτοκιβωτίων

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δώμα	Σοφίτα	Πυλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου		
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο	Όροφοι
(50)	2991	13					+			+			+			+			Κατοικία	
		14					+			+			+				+		Κατοικία	Κατοικία
		15					+					+					+		Κατοικία(Λυόμενο)	
		16					+					+					+		Κατοικία	
		17					+			+			+				+		Κατοικία	
		18					+			+			+				+		Κατοικία	
		19				+	+			+			+				+		Κατοικία	
		20				+	+			+			+			+			Κατοικία	
		21																	Μάνδρα	
		22					+				+					+			Κατοικία	
		23					+			+			+			+			Κατοικία	
		24				+	+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		25					+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		26					+			+			+				+		Κατοικία	
		27				+	+			+			+			+			Κατοικία	
		28					+			+			+			+			Κατοικία	
		29					+				+		+			+			Κατοικία	
		30					+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
ΜΟΛΑΣ	2991	31		+		+	+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		32					+												Αποθήκη Σ/Μ Alimenta	
		33					+						+				+		Εμπόριο Plexiglass	
		34	+		+		+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		35	+			+	+			+			+			+			Κατοικία	
		36					+			+			+			+			Κατοικία	
		37						+		+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		38					+			+			+			+			Κατοικία	Υπό κατασκευή
		39					+				+						+		Κατοικία (Δομάτιο)	
		40					+												Εγκαταλελειμμένο	
		41	+			+	+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		42				+	+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		43					+			+							+		Κατοικία	
		44				+	+			+			+			+			Κατοικία	
		45				+	+				+					+			Κατοικία	
		46			+		+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δόμα	Σοφίτα	Πυλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο
ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ Ή ΒΗΛΑΡΑ	2992	1					+			+					+			Εργοστάσιο Χαρτικών	Εργοστάσιο Χαρτικών
	2992	2																Υπό ανέγερση	
ΙΠΠΟΔΑΜΕΙΑΣ		3					+			+					+			Κατοικία	
		4					+											Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
(50)		5					+			+				+				Κατοικία	
ΑΡΓΟΥΣ		6																Εργοστάσιο Διακοσμ . Επιπλοπ.	
ΜΟΛΑΣ		7					+			+			+		+			Εργοστάσιο Χαρτοκιβωτίων	
		8																Αποθήκη Εμπορίου	
		9	+				+			+					+			Κατοικία	Κατοικία
		10					+			+					+			Κατοικία	
		11					+			+					+			Ψιλικά -Τσιγάρα	
	2987	1					+			+					+			Κατοικία	Κατοικία
		2				+	+											Υπό κατασκευή	
ΚΥΝΟΥΡΙΑΣ	114	1																Μικρό εργοστάσιο (Μεταλλική κατασκευή)	
		2				+	+											Εμπορικός χώρος (Υπό κατασκευή)	Εμπορικός χώρος (Υπό κατασκευή)
		3					+											Αποθήκη εργοστασίου με τσίγγους	
		4					+			+					+			Κατοικία	
		5					+											Κατοικία(Μη κατοικήσιμο προ το παρον)	Κατοικία
		6					+			+					+			Κατοικία	
		7					+			+					+			Κατοικία	
		8					+								+			Κατοικία	
ΠΛΑΤΑΝΙΑΣ		9																Υπό ανέγερση	
		10					+			+					+			Κατοικία	
		11					+			+					+			Κατοικία	Κατοικία
		12					+			+				+				Κατοικία	
		13					+				+				+			Κατοικία	
		14					+			+					+			Κατοικία(Λυόμενο)	

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δόμα	Σοφίτα	Πυλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο
		15					+			+			+					Κατοικία	Κατοικία
		16			+		+			+			+					Κατοικία	
		17			+		+			+			+					Κατοικία	Κατοικία
ΚΡΙΝΩΝ	2850	1					+			+			+		+			Κατοικία	
		2					+			+			+					Κατοικία	
		3					+			+			+					Εμπόριο Βενζίνης	
		4				+	+			+			+		+			Κατοικία	
		5					+					+	+					Κατοικία	
		6					+			+			+					Κατοικία	
		7				+	+											Υπό κατασκευή	
ΚΡΙΝΩΝ	2851	1																Μάντρα	
ΑΓ.Ι.ΘΕΟΛΟΓΟΥ		2																Μάντρα με ξύλα	
		3					+				+		+					Κατοικία	
ΚΡΙΝΩΝ	115	1					+				+		+					Κατοικία	
		2																Εξειδικευμένο service αυτ/των	
		3					+			+			+		+			Κατοικία	Κατοικία
		4					+			+			+					Κατοικία και αποθήκη	
		5					+				+		+					Κατοικία	
		6																Αποθήκη (Από Αλουμινιο)	
ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΥ	2990	1					+			+			+					Κατοικία	
		2					+			+			+					Κατοικία	
		3		+			+			+			+		+			Κατοικία	Κατοικία
		4				+	+			+			+		+			Κατοικία	Κατοικία
		5						+		+			+		+			Κατοικία	Υπό κατασκευή
		6					+			+			+					Κατοικία	
		7					+			+			+		+			Κατοικία	Κατοικία
ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΥ	2988	1				+	+			+			+					Κατοικία	
		2					+				+		+					Κατοικία	
		3					+				+		+					Κατοικία	
		4						+		+			+		+			Κατοικία	Κατοικία
		5					+			+			+					Κατοικία	
		6					+				+		+					Κατοικία	

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δόμα	Σοφίτα	Πιλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου			
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο	Όροφοι	
		7					+			+			+				+			Κατοικία	
		8					+			+			+				+			Κατοικία	
		9		+			+			+			+					+		Κατοικία	Κατοικία
		10					+				+		+					+		Κατοικία	
		11					+				+		+					+		Κατοικία (Παράγκα)	
		12					+			+			+					+		Κατοικία	
		13																		Αποθήκη	
		14					+			+			+				+			Κατοικία	
ΔΥΟΒΟΥΝΙΩΤΟΥ		15					+													Εγκαταλελειμένο	
		16					+													Μεταλλική κατασκευή (Υπό κατασκευή)	
		17					+			+			+					+		Κατοικία	
		17a					+			+			+					+		Κατοικία	
		18				+	+			+			+				+			Κατοικία	Κατοικία
		18a				+				+			+				+			Κατοικία	
		19					+			+			+					+		Κατοικία	
		20					+			+			+					+		Κατοικία	
		21					+			+			+					+		Κατοικία	
		22					+			+			+				+			Κατοικία	Κατοικία
		23		+			+			+			+				+	+		Κατοικία	
		24					+			+			+				+			Κατοικία	
ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΥ	2985	1																		Αποθήκη (Creta Paper)	
ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΥ		2																		Αποθήκη(Τσίγγινη)	
ΔΥΟΒΟΥΝΙΩΤΟΥ		3					+			+			+				+			Κατοικία	Κατοικία
		4					+			+			+				+			Κατοικία	Υπό Κατασκευή
		5					+			+			+				+			Κατοικία	Κατοικία
		6					+			+			+				+			Κατοικία	Κατοικία
		7					+			+			+				+			Κατοικία	
		8						+		+			+				+			Mini Market	Κατοικία
ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΥ	2987	1α					+			+			+				+	+		Κατοικία	Κατοικία
		2α					+			+			+				+			Κατοικία	Κατοικία
		3				+	+			+			+				+			Κατοικία	

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δόμα	Σοφίτα	Πυλοτή	Αριθμός ορόφων				Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο	Όροφοι
		4				+	+			+			+			+			Κατοικία	
		5					+			+			+				+		Κατοικία	
		6				+	+			+			+			+			Κατοικία	
		7				+	+			+			+				+		Κατοικία	
		8					+				+			+			+		Κατοικία	
		9																	Αποθήκη	
		10																	Αποθήκη-Εμπόριο Χρώματα	
		11					+			+				+			+		Κατοικία	
		12					+			+			+				+		Κατοικία	
		13				+	+			+			+				+		Κατοικία	Κατοικία
		14				+	+			+			+				+		Κατοικία	Κατοικία
		15					+			+			+		+				Κατοικία	Κατοικία
		16					+				+		+			+			Κατοικία	
		17					+				+		+			+			Κατοικία	
		18					+			+			+		+				Κατοικία	Κατοικία
		19					+			+			+			+			Κατοικία	
		20					+				+		+			+			Κατοικία	
ΠΛΑΤΑΝΙΑΣ		20α				+	+												Υπό Κατασκευή (Τούβλα)	Υπό Κατασκευή (Τούβλα)
		21																	Δωμάτιο Λυόμενο	
		22				+	+			+			+				+		Κατοικία	
		23					+			+			+				+		Κατοικία	
		24				+	+							+					Κατοικία	Κατοικία
		25								+			+				+		Κατοικία	
		26			+			+		+			+		+				Κατοικία	Κατοικία
		27				+	+												Υπό Ανέγερση	Υπό Ανέγερση
		28					+			+			+				+		Κατοικία	
ΑΓ.Ι.ΘΕΟΛΟΓΟΥ		29					+			+			+				+		Κατοικία	
ΑΓ.Ι.ΘΕΟΛΟΓΟΥ	1370	1	+				+			+			+				+		Κατοικία	Κατοικία
		2																	Αποθήκες με ξύλα	
		3					+			+			+				+		Κατοικία	
ΜΟΛΑΣ		4					+			+			+				+		Κατοικία	

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δόμα	Σοφίτα	Πιλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερωψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο
ΡΩΜΙΟΣΥΝΗΣ		5					+			+				+				Κατοικία	
		6					+			+				+				Κατοικία	
		7					+			+				+				Κατοικία	
		8					+				+			+				Κατοικία	
		9					+					+		+				Κατοικία	
		10					+			+				+				Κατοικία	
		11					+			+				+				Κατοικία	
		12																Αποθήκη - Κοτέτσι	
	3002	8					+			+				+				Κατοικία	Κατοικία
ΑΓ.Ι.ΘΕΟΛΟΓΟΥ		9																Εργοστάσιο American Snack	
		10																Αποθήκη εμπορίου κεραμιδιών κεραμοσκεπών	
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ		11					+			+				+				Εμπόριο Φωτιστικά	Εμπόριο Φωτιστικά
		12					+			+				+				Φρουταγορά	
		13					+			+				+				Κατάστημα (Bargain)	Κατάστημα (Bargain)
		14					+				+			+				Φούρνος	Κατοικία
		15					+				+			+				Εμπόριο Αγροτεμάχια	
		16					+			+				+				Αγγειοπλαστείο	
		17					+			+				+				Κατοικία	
		18					+			+				+				Εργοστάσιο Πλεκτών	Εργοστάσιο Πλεκτών
		19									+			+				Εμπόριο (Δεν λειτουργεί πλέον)	
		20	+				+											Εισαγωγική (Υπό κατασκευή)	Εισαγωγική (Υπό κατασκευή)
ΦΩΚΙΔΟΣ	2999	1	+				+				+							Κατοικία	Κατοικία
		2						+										Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		3					+			+				+				Κατοικία	Κατοικία
		3α						+		+				+				Κατοικία	Κατοικία
		4					+			+				+				Εμπόριο(Κέντρο Βολβου)	Εμπόριο(Κέντρο Βολβου)

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δόμα	Σοφίτα	Πιλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ	2999	5					+			+			+					Εμπόριο Βενζίνης	
		6					+			+			+					Εμπόριο Quality Cars	
		7						+			+			+				Εμπόριο Επιπλα Φωτ/κά	
		8						+			+				+			Φυτόριο	
		9							+				+			+		Εμπόριο (Δημητρέσης)	
ΦΩΚΙΔΟΣ	1367	10					+			+			+		+		Εμπόριο Ξυλείας		
		1				+	+			+			+				Κατοικία		
		2																Αποθήκη	
ΠΑΡΑΜΥΘΙΑΣ (5)		3					+										Κατοικία (Υπό κατασκευή)	Κατοικία (Υπό κατασκευή)	
		3α						+			+			+			Κατοικία	Κατοικία	
ΜΟΛΑΣ		4					+			+			+			+	Κατοικία	Κατοικία	
		5					+			+			+		+		Κατοικία	Κατοικία	
ΣΚΟΠΕΛΟΥ		6	+				+										Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή	
		7					+				+			+		+	Εγκατελειμμένο		
ΗΛΕΚΤΡΑΣ	1258	8				+	+			+			+		+		Κατοικία	Κατοικία	
		9					+			+			+		+		Κατοικία	Κατοικία	
		10					+			+			+		+		Κατοικία	Κατοικία	
		1					+			+			+		+		Κατοικία	Κατοικία	
		2				+	+			+			+		+		Κατοικία	Κατοικία	
ΜΟΛΑΣ	ΠΑΡΑΜΥΘΙΑΣ	3					+			+			+		+		Κατοικία	Κατοικία	
		4					+			+			+		+		Κατοικία	Κατοικία	
		5				+	+										Επαγγελματικός χώρος	Κατοικία	
		6				+	+			+			+				Υπό κατασκευή		
		7					+			+			+				Κατοικία (Λυόμενο)	Κατοικία	
ΗΛΕΚΤΡΑΣ	1254	8					+			+			+		+		Κατοικία	Κατοικία	
		1				+				+			+		+		Κατοικία	Κατοικία	
		2					+			+			+		+		Κατοικία	Κατοικία	
		3					+			+			+		+		Κατοικία	Κατοικία	
		4				+	+			+			+		+		Κατοικία	Κατοικία	
ΗΛΕΚΤΡΑΣ	2810	5		+			+			+		+		+		+	Κατοικία	Κατοικία	
		6					+				+		+		+		Κατοικία	Κατοικία	
		7				+	+			+			+		+		Κατοικία	Κατοικία	
		1					+	+			+		+		+		Κατοικία	Κατοικία	

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δώμα	Σοφίτα	Πυλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο
ΣΚΟΠΕΛΟΥ Κ1	1369	1					+											Λυόμενο Κατοικία	
		2					+						+					Κατοικία	
		3					+						+					Κατοικία	
		1α						+					+		+			Κατοικία	Κατοικία
		2α			+			+					+		+			Κατοικία	Κατοικία
		3α					+						+		+			Κατοικία	
ΜΟΛΑΣ	1369	4						+					+		+			Κατοικία	Κατοικία
		5											+		+			Εμπόριο Κρύσταλλα Καθρέπτες	
ΡΩΜΙΟΣΥΝΗΣ		6					+						+		+			Κατοικία	
		7					+						+		+			Κατοικία	
		8					+											Αποθήκη	
		9					+											Αποθήκη	
		10					+				+				+			Κατοικία	
		11					+											Μεταλλική Αποθήκη	
ΣΚΟΠΕΛΟΥ Κ1	2998	1						+					+		+			Κατοικία	Κατοικία
		2						+					+		+			Επαγγελμα.χώρος	Κατοικία
		3																Αποθήκη μικρή (Τσιμεντόλιθοι)	
		4																Αποθήκη μικρή (Τσιμεντόλιθοι)	
ΣΚΟΠΕΛΟΥ 2		5						+			+				+			Εμπόριο	Εμπόριο
		6		+		+	+											Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		7					+				+				+			Εμπόριο (Εκτός Λειτουργίας)	
		8					+					+			+			Κατοικία (Τροχobίλα)	
		9					+						+		+			Κατοικία(Τσιμεντόλιθοι)	
		10																Μάντρα	
		11				+	+								+			Κατοικία	
		12					+								+			Κατοικία	
		13					+				+				+			Κατοικία	
		14																Κατοικία (Τροχobίλα)	
		15						+						+				Κατοικία	Κατοικία
		16					+							+				Κατοικία	

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δόμα	Σοφίτα	Πυλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο
		17					+											Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		18					+			+						+		Κατοικία	
ΠΛΩΜΑΡΙΟΥ	3001	1					+			+						+		Ευλουργικά	
ΜΟΛΑΣ		2																Εργοστάσιο Υπό κατασκευή	
		3						+		+				+				Κατοικία	Κατοικία
		4					+				+					+		Κατοικία	
		5				+	+											Επαγγελματικός χώρος (Υπό κατασκευή)	Επαγγελματικός χώρος (Υπό κατασκευή)
ΠΛΩΜΑΡΙΟΥ	1371	1					+			+				+		+		Κατοικία	
		2					+			+				+		+		Κατοικία	
		3					+			+				+		+		Κατοικία	
		4					+				+					+		Κατοικία	
		5					+				+					+		Κατοικία	
		6					+			+						+		Κατοικία	
		7					+											Αποθήκη	
		8					+				+					+		Κατοικία	
		9					+			+						+		Κατοικία	Κατοικία
ΠΛΩΜΑΡΙΟΥ	3002	1					+											Μεταλλικό εργοστάσιο	
		2					+			+						+		Κατοικία	
		3					+			+						+		Κατοικία	
		4					+			+						+		Κατοικία	
		5				+	+											Υπό κατασκευή	
		6					+			+						+		Κατοικία	
		7					+							+		+		Κατοικία	Κατοικία
ΜΟΛΑΣ	2807	1					+											Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		2						+		+						+		Super Market ΠΟΝΤΟΣ	Κατοικία
		3					+			+						+		Κατοικία	
ΠΑΡΟΥ		4					+			+						+		Κατοικία	
		5					+			+						+		Κατοικία	
		6					+			+						+		Εμπόριο(Συνεργείο)	
		7					+			+						+		Κατοικία	
		8				+	+			+				+				Κατοικία	

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δόμα	Σοφίτα	Πυλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου		
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο	Όροφοι
		9					+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		10					+			+			+						Κατοικία	
		11					+			+			+				+		Κατοικία	
		12				+	+			+			+				+		Κατοικία	Κατοικία
		13					+					+		+	+				Κατοικία(ακομα στα τούβλα)	Υπό κατασκευή
		14					+												Υπό κατασκευή	
ΠΛΟΥΤΑΡΧΟΥ		15				+	+			+									Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		16					+			+			+				+		Κατοικία	
		17				+	+			+			+					+	Κατοικία	
		18				+		+		+			+		+				Κατοικία	Κατοικία
		19				+	+			+			+		+				Κατοικία	Υπό κατασκευή
		20					+			+			+		+				Φροντιστήριο Αγγλικών	Κατοικία
		21					+			+			+			+			Κατοικία	
		22				+	+			+			+		+				Κατοικία	Κατοικία
		23																	Αποθήκη με ξύλλα	
ΜΟΛΑΣ	1257	1						+		+			+			+			Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
ΙΠΠΟΔΑΜΕΙΑΣ		2										+		+			+		Αποθήκη	
		3				+	+								+				Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		4				+	+							+					Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		5					+			+			+			+			Κατοικία	
		6				+	+							+		+			Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		7					+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		8					+								+				Κατοικία	Κατοικία
		9					+			+			+		+				Κατοικία	
ΜΟΛΑΣ	1365	1						+		+			+		+				Κατοικία	Κατοικία
ΙΠΠΟΔΑΜΕΙΑΣ		2					+			+			+		+				Κατοικία	Κατοικία
		3				+		+											Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		4				+		+											Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		5	+			+	+												Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		6	+				+			+			+		+				Κατοικία	
		7					+			+					+		+		Κατοικία	
		8						+											Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		9						+											Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δόμα	Σοφίτα	Πυλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο
		10					+											Υπό κατασκευή	
ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝ ΩΝ	1247	1					+				+				+			Ιχθυοπωλείο	
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ		2					+				+				+			Εμπόριο	
		3					+				+				+			Εμπόριο Καλαμωτές	
		4					+				+				+			Fast Food	
3		5					+			+			+					Αρτοποιείο	Κατοικία
ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝ ΩΝ	2811	1					+				+				+			Εμπόριο (Δομικά Μονωτικά Υλικά)	
		2					+				+				+			Pet Shop	
		3					+				+				+			Αποθήκη (ΕΤΑΝ Κεραμίδια)	
		4					+			+					+			Χρώματα αυτ/των Λειαντικά	Χρώματα αυτ/των Λειαντικά
		5					+				+				+			Βιοτεχνία	
		6					+				+			+				PPG Πρατήριο	
3		7					+				+				+			Κατοικία	
		8					+				+				+			Κατοικία	
		9					+				+				+			Κατοικία	
ΒΡΕΤΤΟΥ		9α					+				+				+			Κατοικία	
3		10					+				+				+			Κατοικία	
		11					+				+				+			Κατοικία	
		12					+				+			+				Κατοικία	Κατοικία
		13					+				+			+				Κατοικία	
		14					+				+			+				Κατοικία	Κατοικία
ΒΡΕΤΤΟΥ		15					+				+				+			Εμπορικός χώρος	Κατοικία
ΒΡΕΤΤΟΥ		16					+				+				+			Κατοικία	Κατοικία
ΖΙΝΗ		17					+				+			+				Κατοικία	
		18					+				+				+			Κατοικία	
		19					+				+				+			Αποθήκες	Αποθήκες
		19α					+				+				+			Αποθήκες	
		19β					+				+				+			Αποθήκες	
ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝ ΩΝ	2810	1					+				+				+			PPG Autocol	PPG Autocol
		2					+				+				+			Εμπόριο	

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δώμα	Σοφίτα	Πυλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου		
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο	Όροφοι
		3					+			+			+			+			Εξυπνες Κάρτες ΑΕΒΕ	Εξυπνες Κάρτες ΑΕΒΕ
		4					+				+		+				+		Είδη Υγιεινής	
		5				+	+			+			+			+			Υπό Ανέγερση	
		6					+			+			+				+		Κατοικία	
		7					+			+			+				+		Κατοικία	Κατοικία
		8					+			+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		9					+			+			+			+			Κατοικία	
		10					+			+			+			+			Κατοικία	
		11					+			+			+				+		Εμπόριο (Χρώματα)	Εμπόριο (Χρώματα)
		12					+				+		+				+		Κατοικία	
ΠΡΟΚΟΠΙΟΥ		13					+				+		+				+		Εμπόριο(θέρμανση)	
		14					+			+			+				+		Κατοικία (Γκαράζ)	
		15					+												Υπό κατασκευή	
		16					+			+			+				+		Κατοικία	Κατοικία
		17																	Μάντρα (είδη υγιεινής)	
		18					+				+		+				+		Κατοικία	
		19					+			+			+				+		Κατοικία	
		20				+		+											Υπό κατασκευή	Υπό κατασκευή
		21					+			+			+				+		Κατοικία	
		22					+			+			+				+		Κατοικία	
		23					+			+			+				+		Κατοικία	
		24						+		+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		25						+		+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		26					+												Αποθήκη ΟΤΕ	
		27																	Προπονητήριο ΑΕΚ	
		28					+			+			+				+		Κατοικία	
		29					+			+			+				+		Κατοικία	
ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ		30					+			+			+				+		Κατοικία	
		31					+			+			+				+		Κατοικία	
		32					+			+			+				+		Κατοικία(Γκαράζ)	Κατοικία
		33					+			+			+			+			Κατοικία	
		34					+			+			+				+		Κατοικία	
		35					+				+		+				+		Κατοικία	

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δόμα	Σοφίτα	Πυλοτή	Αριθμός ορόφων				Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερωψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο	Όροφοι
		36				+	+												Υπό κατασκευή	
		37					+						+				+		Κατοικία	
		38					+						+			+			Κατοικία	
		39				+	+						+				+		Κατοικία	
		40					+							+			+		Δωμάτιο	
		41				+	+							+			+		Κατοικία	Κατοικία
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ	2980	1						+					+				+		Εμπόριο (Παράβαλος)	
		2						+											Αποθήκη (μάνδρα)	
		3						+											Υπό κατασκευή	
		4						+						+			+		Κατοικία	
		5						+											Υπό κατασκευή	
		6						+					+				+		Κατοικία	Κατοικία
		7						+					+				+		Κατοικία	
		8						+					+			+			Κατοικία	
		9						+		+			+			+			Κατοικία	Κατοικία
		10						+					+				+		Εργοστάσιο	
ΣΚΟΠΕΛΟΥ		11		+				+					+				+		Κατοικία	Κατοικία
		12						+					+				+		Κατοικία	
		13						+					+			+			Κατοικία	
		14						+					+				+		Τσίγγινο Δωμάτιο	
		15						+					+				+		Κατοικία	
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ	2981	1						+					+				+		Δημητριάδης	
		2																	Υπό κατασκευή	
ΠΟΝΤΟΥ		3																	Αποθήκη	
		4						+											Υπό Κατασκευή	Υπό Κατασκευή
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ	1250	1						+					+			+			Εμπόριο Επίπλων	
		1α						+					+			+			Εγκατελειμμένο	
		2						+					+				+		Εκθεσιακό Κέντο	
		3						+					+				+		Fast Food	
		4						+					+				+		Παιδότοπος από Εκθεσιακό	
		5						+						+			+		Κατοικία	Κατοικία
		6																	Συνεργείο Αυτ/των	
		7						+						+			+		Κατοικία	

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δώμα	Σοφίτα	Πυλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο
		8					+			+					+			Εμπόριο Συστήματα Αλουμινίου	
		9					+				+				+			Αποθήκη (Λυόμενη)	
		10					+			+					+			Εκθεσιακό Κέντο	
		11					+			+					+			Εκθεσιακό Κέντο	
		12					+			+					+			Κατοικία	
		13					+			+					+			Κατοικία	
		14																Υπό Κατασκευή	
	1248	1					+			+					+			Εμπόριο(πλακάκια)	
ΛΗΘΗΣ		2					+				+				+			Αποθήκη	
		3					+											Υπό Κατασκευή	Υπό Κατασκευή
		4					+			+					+			Κατοικία	
		5	+			+	+			+				+	+			Κατοικία	Κατοικία
		6					+			+					+			Αποθήκη	
		7					+			+					+			Κατοικία	
		8				+	+			+					+			Μεταφορές	Κατοικία
ΠΟΝΤΟΥ	1252	1					+			+					+			Κατοικία	
		2				+	+			+					+			Κατοικία	
		3					+			+					+			Κατοικία και αποθήκη	
		4					+			+					+			Κατοικία	Κατοικία
		5						+										Υπό κατασκευή	
		6					+			+					+			Κατοικία	Κατοικία
		7					+			+					+			Κατοικία	
		8					+			+					+			Κατοικία	Κατοικία
		9					+			+					+			Κατοικία	
		10					+			+					+			Κατοικία	
		11					+											Υπό κατασκευή	
ΠΑΡΟΥ	1266	1				+	+			+					+			Κατοικία	
		2					+			+					+			Κατοικία	
		3					+			+					+			Κατοικία	Κατοικία
		4				+		+		+					+			Κατοικία	
		5						+		+					+			Κατοικία	Κατοικία
		6					+			+					+			Κατοικία	Κατοικία
		7					+			+					+			Κατοικία	

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δόμα	Σοφίτα	Πιλοτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο
		8					+			+					+			Κατοικία	
ΠΑΡΟΥ	2805	1					+											Υπό κατασκευή(και αποθήκη)	Υπό κατασκευή
		2				+	+				+							Κατοικία	
ΚΑΝΑΡΗ		3					+			+								Κατοικία	
		4					+					+						Κατοικία	
		5					+			+								Εμπόριο(μίνι μάρκετ)	
		6					+			+								Κατοικία	
		7					+			+								Κατοικία	
		8																Υπό κατασκευή	
ΠΑΡΟΥ	2806	1	+			+	+			+				+				Κατοικία	Κατοικία
		2				+	+											Υπό κατασκευή	
		3						+		+					+			Κατοικία	Κατοικία
		4					+											Υπό κατασκευή	
ΧΩΡΙΣ ΟΝΟΜΑ	2979	1					+			+							+	Κατοικία	
		2					+			+							+	Κατοικία	
		3					+				+						+	Κατοικία	
		4					+				+						+	Κατοικία	
		5					+				+						+	Κατοικία	
		6					+			+							+	Κατοικία	
		7					+			+							+	Κατοικία	
ΤΗΝΟΥ		8					+			+							+	Κατοικία	Κατοικία
		9					+			+							+	Κατοικία	
		10					+			+							+	Κατοικία	
		11					+			+							+	Κατοικία	
		12					+				+						+	Κατοικία	
		13					+				+						+	Κατοικία	
		14					+				+						+	Κατοικία	
		15					+				+						+	Κατοικία	
		16					+			+							+	Κατοικία	
		17					+			+							+	Κατοικία	
40	2977	1					+			+							+	Κατοικία	
		2					+			+							+	Κατοικία	
		3					+			+							+	Κατοικία	

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δόμα	Σοφίτα	Πυλωτή	Αριθμός ορόφων			Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο
		4					+				+				+			Κατοικία	
		5					+				+				+			Κατοικία	
40	2978	1		+		+	+			+			+					Κατοικία	
		2					+			+								Κατοικία	
		3					+			+								Κατοικία	
		4					+				+							Κατοικία	
		5	+				+			+				+				Κατοικία	Κατοικία
		6				+	+			+				+				Κατοικία	
		7						+		+				+				Κατοικία	Κατοικία
ΣΚΟΠΕΛΟΥ	1366	1					+			+				+				Κατοικία	
		2					+				+				+			Κατοικία (παράγκα)	
		3					+			+					+			Κατοικία	Κατοικία
ΣΚΟΠΕΛΟΥ	2982	1					+			+					+			Κατοικία	
		2					+			+				+				Αποθήκη μικρή	
		3																Μεταλλικές Αποθήκες	
ΑΡΚΑΔΙΟΥ	1354	1				+		+		+				+				Κατοικία	Κατοικία
		2						+		+				+				Κατοικία	Κατοικία
		3					+			+					+			Κατοικία	Κατοικία
		4					+			+					+			Κατοικία	
ΑΡΚΑΔΙΟΥ	111	1						+		+				+				Κατοικία	Κατοικία
		2					+			+					+			Κατοικία	
		3					+				+				+			Κατοικία	
		4					+			+				+				Κατοικία	
		5					+			+				+				Επαγ.Χώρος (Γκαράζ)	
		6				+	+			+				+				Κατοικία	
		7				+	+			+					+			Κατοικία	
		8					+			+				+				Κατοικία(Γκαράζ)	Κατοικία
		9						+		+				+				Κατοικία	Κατοικία
	2804	1						+		+				+				Κατοικία	Κατοικία
		2				+		+		+				+				Κατοικία	Κατοικία
		3		+		+	+			+					+			Κατοικία	Κατοικία
		4					+			+					+			Κατοικία	
		5						+		+					+			Κατοικία	Κατοικία
ΠΑΡΑΜΥΘΙΑΣ	2812	1	+				+			+				+				Κατοικία	Κατοικία

Οδός	Οικοδομικό Τετράγωνο	Αριθμός κτιρίου	Δώμα	Σοφίτα	Πιλοτή	Αριθμός ορόφων				Κατασκευή			Κατάσταση			Χρονική περίοδος κατασκευής κτιρίου			Χρήσεις ή προορισμός χρήσεων κτιρίου	
						Υπερωψ. Υπόγειο	1 έως 2	3 έως 4	5 και άνω	Καλή	Μέτρια	Κακή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Νέο (1990 και μετά)	Μέσο (1950 - 1980)	Παλιό (Πριν το 1940)	Ισόγειο	Όροφοι
		2					+			+			+		+				Εμπορικός Χώρος	
		3				+	+			+				+					Κατοικία	
		4				+	+			+			+						Κατοικία	
		5					+			+					+				Κατοικία	Κατοικία
		6				+	+			+				+					Κατοικία	
		7				+	+			+				+					Κατοικία	
		8					+			+						+			Κατοικία	
		9					+			+				+					Κατοικία	
		10					+			+						+			Κατοικία (με αποθήκη)	Κατοικία
		11		+			+			+						+			Κατοικία	
		12			+			+		+				+					Κατοικία	Κατοικία
		13					+			+						+			Κατοικία	Κατοικία
		14					+			+						+			Κατοικία	
ΠΑΡΑΜΥΘΙΑΣ	2813	1				+	+			+			+		+				Κατοικία	Κατοικία
		2						+		+				+					Κατοικία	Κατοικία
		3				+	+			+				+					Κατοικία	Κατοικία
		4					+			+						+			Κατοικία	Κατοικία
		5																	Υπό Ανέγερση	
		6					+				+					+			Κατοικία	
		7					+			+			+			+			Κατοικία	
		8																	Υπό Ανέγερση	