



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«Ο ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ ΥΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ
ΘΕΩΡΗΣΗ:**

ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ»



ΤΣΑΛΓΑΤΙΔΟΥ Χ. ΑΛΙΚΗ

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

ΑΘΗΝΑ, ΙΟΥΛΙΟΣ 2013



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

**Ο ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ ΥΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ:**

ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

της

ΑΛΙΚΗΣ ΤΣΑΛΓΑΤΙΔΟΥ

Φοιτήτρια της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών

Συμβουλευτική Επιτροπή: Α. Σιόλας

Θ. Βλαστός

Ι. Σαγιάς

Αθήνα, Ιούλιος 2013

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η ολοκλήρωση των σπουδών μου στη Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του Ε.Μ.Π. πραγματοποιείται με την παρούσα διπλωματική εργασία πάνω στην Πολεοδομική και Κυκλοφοριακή Απεικόνιση και Προοπτική Εξέλιξης του Δήμου Περιστερίου. Η ανάγκη για αλλαγή στην περιοχή μελέτης υπήρξε ο κινητήριος μοχλός για την εκπόνηση του παρόντος θέματος της εργασίας.

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή της διπλωματικής μου εργασίας κύριο Σιόλα για τη βοήθεια και συμβολή του κατά τη διάρκεια όλων των φοιτητικών μου χρόνων στη διαδικασία της μάθησης. Και φυσικά ένα ευχαριστώ στον κύριο Βλαστό και κύριο Σαγιά, μέλη της επιτροπής της παρουσίασης της διπλωματικής μου, για το σύνολο των γνώσεων που μου προσέφεραν όλα αυτά τα χρόνια. Ένα τεράστιο και θερμό ευχαριστώ στον κύριο Μπακογιάννη, ο οποίος με βοήθησε, καθοδήγησε, συμβούλευσε και ενθάρρυνε κατά τη διάρκεια ολόκληρης της διπλωματικής μου εργασίας και χωρίς τη συμβολή του δεν θα μπορούσα να τα είχα καταφέρει.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ οφείλω στην αγαπημένη και χαμογελαστή μου φίλη Έλενα, που πάντα έχει τον τρόπο να με στηρίζει και να με βοηθάει να προσπερνάω όσες δυσκολίες εμφανίζονται στο δρόμο μου, καθώς και την παιδική μου φίλη Παναγιώτα που με ενθαρρύνει και με συμβουλεύει με το δικό της μοναδικό τρόπο. Δεν θα μπορούσα βέβαια να μην ευχαριστήσω για την υποστήριξη, αγάπη και συμπαράστασή τους τις φίλες μου Ιωάννα, Λίτσα, Μαρίνα και Χρυσή, που τις γνώρισα σαν συμφοιτήτριές μου και τις αγάπησα ως φίλες μου και εύχομαι τα όμορφα που βιώσαμε μέχρι τώρα να είναι ακόμη περισσότερα στο μέλλον.

Και φυσικά ευχαριστώ όλους τους ανθρώπους και φίλους που γνώρισα τα τελευταία έξι χρόνια που είμαι στη σχολή και που ο καθένας ξεχωριστά μου χάρισαν μοναδικές αναμνήσεις και στιγμές. Πάντα θα τους ευγνωμονώ και πάντα θα τους θυμάμαι.

Ωστόσο το μεγαλύτερο και πιο θερμό ευχαριστώ το οφείλω στους γονείς μου, την αδερφή μου Πωλίνα και την οικογένεια μου για την αγάπη, υποστήριξη και καθοδήγησή τους. Τους ευχαριστώ μέσα από την καρδιά μου γιατί με διαμόρφωσαν ως προσωπικότητα και με έκαναν τον άνθρωπο που είμαι σήμερα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	15
ABSTRACT.....	19
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	22
1 Ο ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ: ΠΑΡΕΛΘΟΝ, ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝ.....	24
1.1 Ο Πολυδιάστατος Ρόλος του Αυτοκινήτου στη Διαμόρφωση της Σύγχρονης Πόλης.....	24
1.1.1 Η «ομορφιά» του αυτοκινήτου.....	25
1.1.2 Η πραγματική εικόνα του αυτοκινήτου και ο ρόλος του κυκλοφοριακού σχεδιασμού ως προς αυτό.....	25
1.1.3 Η επισκίαση της δημόσιας συγκοινωνίας, του ποδηλάτου και του περπατήματος από το αυτοκίνητο.....	27
1.1.4 Διαμόρφωση νέων κοινωνικών δεδομένων: η συμβολή του αυτοκινήτου σε αυτή.....	29
1.1.5 Περιβαλλοντικές επιπτώσεις του αυτοκινήτου.....	30
1.2 Πολεοδομική Ανάλυση της Σύγχρονης Ευρωπαϊκής Πόλης.....	33
1.2.1 Κύκλος διαμόρφωσης του σύγχρονου αστικού ιστού.....	33
1.2.2 Τα χωρικά μοντέλα των πόλεων στη σύγχρονη ιστορία της πολεοδομίας.....	34
1.2.3 Αστικοποίηση και προαστιοποίηση: η νέα πραγματικότητα των πόλεων	36
1.2.4 Η χωρική ανταγωνιστικότητα ως απόρροια της υφιστάμενης χωροταξικής πολιτικής.....	38
1.2.5 Η ασύνδετη σχέση μεταξύ πολεοδομίας και κυκλοφοριακού σχεδιασμού	39
1.3 Οδεύοντας Προς την Πόλη του Μέλλοντος: η Εφαρμογή των Αρχών της Αειφορίας στα Αστικά Κέντρα της Ευρώπης.....	40
1.3.1 Παράθεση κύριων ορισμών περί αστικής βιωσιμότητας.....	41
1.3.2 Κοινός στόχος όλων των αστικών σχεδιασμών: η δημιουργία βιώσιμης πόλης.....	43
1.3.3 Ευρωπαϊκές πολιτικές περί βιωσιμότητας.....	43

1.3.4	Παράγοντας επιτυχίας όλων των ευρωπαϊκών προγραμμάτων: η ενημέρωση και η διαδραστική συμμετοχή των πολιτών.....	45
1.3.5	Η αντιστροφή της φαινομενικά αδιάλλακτης κυκλοφορικά οργάνωσης	45
1.3.6	Ανοίγοντας το δρόμο προς τη βιώσιμη κινητικότητα	46
1.3.7	Ο ρόλος του αυτοκινήτου στη βιώσιμη πόλη του μέλλοντος	48
1.3.8	Η δημόσια συγκοινωνία ως αρωγός της βιώσιμης πόλης	53
1.3.9	Ποδήλατο και περπάτημα: κινητήριοι μοχλοί της βιώσιμης κινητικότητας	56
1.3.10	Προσπάθειες επίλυσης του προβλήματος της αυξανόμενης αστικοποίησης – προαστιοποίησης: νέες χωρικές δομές	58
1.3.11	Ο ρόλος των χρήσεων γης στη χωρική διάταξη της πόλης	60
1.3.12	Η ενέργεια ως κύριος συντελεστής στο μοντέλο της βιώσιμης πόλης .	62
1.3.13	Συνδυασμένη πολεοδομική και κυκλοφοριακή πολιτική	62
1.4	Παραδείγματα Ευρωπαϊκών Πόλεων με Προσανατολισμό στην Εδραίωση Συνθηκών Βιωσιμότητας	64
1.4.1	Gent στο Βέλγιο.....	64
1.4.2	Zagreb στην Κροατία.....	67
1.4.3	Odense στη Δανία	68
1.4.4	Helsinki στη Φινλανδία	69
1.4.5	Budapest στην Ουγγαρία.....	72
1.4.6	Parma στην Ιταλία	73
1.4.7	Zaragoza στην Ισπανία	74
1.4.8	Vitoria – Gasteiz στην Ισπανία	77
1.4.9	Donostia – San Sebastian στην Ισπανία	78
1.4.10	Ljubljana στη Σλοβενία	80
1.4.11	Porto στην Πορτογαλία.....	81
2	ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ: ΜΕΛΕΤΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	83
2.1	Γενικά Στοιχεία για τη Δυτική Αθήνα	83
2.1.1	Γεωγραφική θέση δυτικής Αθήνας.....	83

2.1.2	Έκταση δυτικής Αθήνας	84
2.1.3	Οριοθέτηση δυτικής Αθήνας από φυσικά και τεχνητά φράγματα	85
2.1.4	Πολεοδομική οργάνωση δυτικής Αθήνας	86
2.1.5	Κυκλοφοριακή οργάνωση δυτικής Αθήνας	89
2.2	Γενικά Χαρακτηριστικά Δήμου Περιστερίου	91
2.2.1	Γεωγραφική θέση δήμου Περιστερίου	92
2.2.2	Έκταση και μέγεθος δήμου Περιστερίου.....	94
2.2.3	Φυσικό περιβάλλον	94
2.2.4	Καταγραφή πληθυσμιακών – δημογραφικών στοιχείων.....	101
2.2.5	Ομοδημότες – ετεροδημότες – Αλλοδαποί.....	104
2.2.6	Εκπαιδευτικό επίπεδο	105
2.2.7	Οικονομία	107
2.2.8	Πολεοδομική οργάνωση του δήμου.....	112
2.2.9	Κυκλοφοριακή οργάνωση.....	133
3	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ.....	147
3.1	Πολεοδομική Οργάνωση.....	147
3.1.1	Γραμμικές και κεντρικές επιφάνειες εμπορίου	149
3.1.2	Οικονομικά κέντρα.....	151
3.1.3	Διοικητικό κέντρο	151
3.1.4	Αμιγής κατοικία.....	151
3.1.5	Ανοιχτοί-πράσινοι χώροι-αθλητικές εγκαταστάσεις	152
3.1.6	Πράσινες διαδρομές	152
3.1.7	Χώροι στάθμευσης-σημεία μετεπιβίβασης	153
3.1.8	Λοιπές εγκαταστάσεις.....	154
3.2	Κυκλοφοριακή Οργάνωση	155
3.2.1	Ιεράρχηση οδικού δικτύου και σχεδιασμός δακτυλίων	155
3.2.2	Οδοί ήπιας κυκλοφορίας.....	159

3.2.3	Δημόσια συγκοινωνία	160
3.2.4	Δίκτυο ποδηλατοδρόμων.....	162
3.2.5	Δίκτυο πεζών-πεζόδρομοι	165
3.2.6	Διατομές δρόμων.....	167
4	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	170
4.1	Γενικευμένη Ανασκόπηση της Πορείας της Μελέτης	170
4.2	Παρουσίαση των Κύριων Προβλημάτων στην Περιοχή Μελέτης.....	172
4.3	Στόχος Πρότασης	174
4.4	Επεκτεινόμενες Παρεμβάσεις στο Δήμο Περιστερίου	177
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	180

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1.1: Προβολικές αλλαγές των εκπομπών CO ₂ ανά τομέα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με έτος βάσης το 2010, λαμβάνοντας υπόψη τα πρόσθετα μέτρα	32
Διάγραμμα 1.2: Ποσοστό μετακινήσεων ανά μεταφορικό μέσο, πόλη και έτος.....	47
Διάγραμμα 1.3: Μέσα μεταφορά που χρησιμοποιούνται πρωταρχικώς για δουλειά και άθληση για το έτος 2009	47
Διάγραμμα 2.1: Κατανομή μόνιμου πληθυσμού του δήμου Περιστερίου μεταξύ διαφόρων ηλικιακών ομάδων.....	102
Διάγραμμα 2.2: Ποσοστιαία σύνθεση πραγματικού πληθυσμού σε επίπεδο χώρας, περιφέρειας και δήμου Περιστερίου για το έτος 2001	105
Διάγραμμα 2.3: Ποσοστιαία σύνθεση πραγματικού πληθυσμού δήμου Περιστερίου ανά εκπαιδευτικό επίπεδο (Απογραφή 2001)	106
Διάγραμμα 2.4: Εκπαιδευτικό επίπεδο πραγματικού πληθυσμού ανά ηλικία στο δήμο Περιστερίου το 2001.....	106
Διάγραμμα 2.5: Δείκτης δραστηριοποίησης δήμου Περιστερίου για το 2001	108
Διάγραμμα 2.6: Ποσοστιαία σύνθεση του ΟΕΠ ανά τομέα οικονομικής δραστηριότητας στο δήμο Περιστερίου (1991,2001).....	110

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2.1: Σύγκριση μέσων ετήσιων τιμών NO ₂ σε µg/m ³ ανά έτος με τις αντίστοιχες ενδεικτικές οριακές τιμές.....	100
Πίνακας 2.2: Κατανομή μόνιμου πληθυσμού βάσει ηλικιακών ομάδων για το αντρικό και γυναικείο φύλο.....	103
Πίνακας 2.3: Αριθμός μελών των νοικοκυριών και του μεγέθους τους για το σύνολο του μόνιμου πληθυσμού του δήμου Περιστερίου	104
Πίνακας 2.4: Ποσοστό ανεργίας ανά φύλο και ηλικιακή ομάδα το 2001 στο δήμο Περιστερίου	108
Πίνακας 2.5: Διάρθρωση ανά κλάδο παραγωγής στο δήμο Περιστερίου.....	110
Πίνακας 2.6: Συντελεστές δόμησης ανά πολεοδομική ενότητα στο δήμο Περιστερίου	124
Πίνακας 2.7: Εξέλιξη χαρακτηριστικών γνωρισμάτων οικοδόμησης του δήμου Περιστερίου	125
Πίνακας 2.8: Κόστος γης και κατοικίας στο δήμο Περιστερίου	126
Πίνακας 2.9: Εκπαιδευτικές υποδομές δήμου Περιστερίου	132

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1.1: Συνδυαστική μετακίνηση πολιτών με ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία στη Στουτγάρδη.....	28
Εικόνα 1.2: Πεζόδρομος στην Κοπενχάγη	28
Εικόνα 1.3: Πόλη του Άμστερνταμ	28
Εικόνα 1.4: Περιοχή Λιμανιού Αμβούργου	61
Εικόνα 1.5: Κέντρο του Όσλο.....	61
Εικόνα 1.6: Χάρτης ιεράρχησης οδικού δικτύου της Γάνδης.....	66
Εικόνα 1.7: Χάρτης δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας Γάνδης.....	67
Εικόνα 1.8: Χάρτης ποδηλατικού δικτύου Γάνδης.....	67
Εικόνα 1.9: Τρισδιάστατη απεικόνιση του ποταμού Sava	68
Εικόνα 1.10: Τελική πρόταση ανάπλασης του ποταμού Sava	68

Εικόνα 1.11: Τάσεις ανακούφισης οδικών αξόνων μετά το κλείσιμο των δυο κεντρικών δρόμων.....	69
Εικόνα 1.12: Χάρτης πρότασης – στόχου ποδηλατικού δικτύου του Ελσίνκι.....	70
Εικόνα 1.13: Χάρτης οδικού δικτύου του Ελσίνκι.....	71
Εικόνα 1.14: Χάρτης κατανομής χρήσεων γης του Ελσίνκι.....	71
Εικόνα 1.15: Χάρτης του Podmaniczky project.....	73
Εικόνα 1.16: Χάρτης σεναρίου πολεοδομικής και κυκλοφοριακής ανάπτυξης της πόλης Πάρμα.....	74
Εικόνα 1.17: Χάρτης δικτύου αρτηριών της Σαραγόσα βάσει του προγράμματος Plan de Movilidad Sostenible.....	75
Εικόνα 1.18: Χάρτης δικτύου λεωφορείων της Σαραγόσα βάσει του προγράμματος Plan de Movilidad Sostenible.....	76
Εικόνα 1.19: Χάρτης δικτύου ποδηλατοδρόμων της Σαραγόσα βάσει του προγράμματος Plan de Movilidad Sostenible.....	76
Εικόνα 1.20: Χάρτης δικτύου πεζών της πόλης VITORIA-GASTEIZ, βάσει του προγράμματος Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público.....	77
Εικόνα 1.21: Δίκτυο ποδηλατοδρόμων της πόλης VITORIA-GASTEIZ, βάσει του προγράμματος Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público.....	78
Εικόνα 1.22: Χάρτης στρατηγικού σχεδίου βιώσιμης ανάπτυξης της πόλης Donostia-San Sebastian.....	79
Εικόνα 1.23: Ποδηλατικές διαδρομές της πόλης Λιουμπλιάνα.....	81
Εικόνα 1.24: Χάρτης σχεδίου βιώσιμης κινητικότητας της πόλης Πόρτο.....	82
Εικόνα 2.1: Όρια και δήμοι εντός και όμορων των διοικητικών ορίων της Δυτικής Αθήνας.....	84
Εικόνα 2.2: Περιοχές εκτός σχεδίου πόλεως της Δυτικής Αθήνας.....	85
Εικόνα 2.3: Φυσικά και τεχνητά φράγματα Δυτικής Αθήνας.....	86
Εικόνα 2.4: Θέση και όμοροι δήμοι του Περιστερίου.....	92
Εικόνα 2.5: Φυσικά και τεχνητά όρια δήμου Περιστερίου.....	93
Εικόνα 2.6: Χάρτης Ποταμού Κηφισός.....	93
Εικόνα 2.7: Δίοδοι Ποικίλοι Όρους προς τους γεινιάζοντες δήμους.....	95
Εικόνα 2.8: Ποικίλο όρος.....	96
Εικόνα 2.9: Άλσος Περιστερίου.....	97

Εικόνα 2.10: Μεταλλικοί σχηματισμοί λεκανοπεδίου Αθηνών	99
Εικόνα 2.11: Χάρτης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Περιστερίου (2008)	118
Εικόνα 2.12: Χάρτης Πολεοδομικών ενοτήτων-συνοικιών-γειτονιών και μέσος συντελεστής δόμησης κάθε πολεοδομικής ενότητας δήμου Περιστερίου	119
Εικόνα 2.13: Χάρτης Γ.Π.Σ. περιοχής Ελαιώνα (1995)	122
Εικόνα 2.14: Συγκρότημα εργατικών κατοικιών κοντά στο σταθμό του μετρό Περιστερίου	129
Εικόνα 2.15: Εγκαταλελειμμένο κτίριο του εμπορικού κέντρου του Περιστερίου	130
Εικόνα 2.16: Νεόδμητο κτίριο κοντά στο μετρό Ανθούπολη	130
Εικόνα 2.17: Πάρκο κοντά στο σταθμό του μετρό της Ανθούπολης	131
Εικόνα 2.18: Πλατεία δημαρχείου Περιστερίου	131
Εικόνα 2.19: Αθλητικές εγκαταστάσεις	132
Εικόνα 2.20: Θέατρο Φοίνικα	133
Εικόνα 2.21: Η δευτερεύουσα αρτηρία Αγίου Βασιλείου	136
Εικόνα 2.22: Ο πεζόδρομος Βεάκη	137
Εικόνα 2.23: Λεωφόρος Θηβών σε ώρα αιχμής	138
Εικόνα 2.24: Ο πεζόδρομος Εθνικής Αντιστάσεως	139
Εικόνα 2.25: Πεζοδρόμιο επί της οδού Π. Τσαλδάρη	140
Εικόνα 2.26: Πεζοδρόμιο επί της οδού Θερμοπυλών	140
Εικόνα 2.27: Σταθμευμένα οχήματα επί της οδού Βεάκη	141
Εικόνα 2.28: Σταθμός μετρό Ανθούπολης Πηγή: Προσωπικό αρχείο	142
Εικόνα 2.29: Σταθμός μετρό Περιστερίου	142
Εικόνα 2.30: Σταθμός μετρό Αγίου Αντωνίου	143
Εικόνα 2.31: Χάρτης ποδηλατικού δικτύου Δυτικής Αθήνας	144
Εικόνα 2.32: Πρόταση μητροπολιτικού ποδηλατικού δικτύου Αθήνας	145

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η σύγχρονη πόλη αποτελεί μια πολυδιάστατη μονάδα στο χώρο, με επιρροές και τάσεις οι οποίες αντανακλώνται σε όλα τα επίπεδα και όχι μόνο καθαρά χωρικά. Η ενσωμάτωση του ανθρώπου εντός και στο ευρύτερο περιβάλλον των πόλεων συμβάλλει σε πρώτο και καθολικό βαθμό την πολυπλοκότητα της πόλης και των λειτουργιών της. Ο άνθρωπος είναι αυτός που καθορίζει την μορφή, τον ρόλο και τις δραστηριότητες που θα διαμορφώσουν την τελική εικόνα της πόλης. Ωστόσο η παραπάνω διαπίστωση διαμορφώνει ένα είδος περαιτέρω αλυσιδωτών αντιδράσεων στο αστικό κέντρο. Αυτό σημαίνει πως η πόλη και η δόμησή της ορίζει στη συνέχεια τις συνθήκες και το βιοτικό επίπεδο των ανθρώπων. Υπάρχει συνεπώς μια αλληλένδετη και αλληλοεξαρτούμενη σχέση μεταξύ ανθρωπογενούς και αστικού περιβάλλοντος, με αιτίες και συνέπειες οι οποίες προέρχονται από αμφότερες πλευρές. Πέρα όμως από τον άνθρωπο και το αστικό περιβάλλον, υπάρχουν πληθώρα άλλων παραγόντων που τελικά ορίζουν το πλαίσιο στο οποίο θα κινηθεί και θα διαπλαστεί η πόλη, έτσι όπως εμφανίζεται σήμερα στο χώρο: οικονομικοί, πολιτικοί, περιβαλλοντικού κλπ. Ο πολυπλοκότητα όλων αυτών των παραμέτρων που αναφέρθηκαν και συνδυάζοντάς τες αποδίδουν την χωρική μορφή του αστικού κέντρου σήμερα, με δυσδιάκριτα όρια μεταξύ τους.

Λαμβάνοντας υπόψη συνεπώς τα παραπάνω, η πόλη, και συγκεκριμένα η ευρωπαϊκή πόλη, έχει επιδεχθεί διαχρονικές αλλαγές σε όλα τα επίπεδα που την συνθέτουν, με αντίκρισμα σε πολεοδομικό, κυκλοφοριακό, περιβαλλοντικό, κοινωνικό κλπ. Η εισαγωγή του αυτοκινήτου στον αστικό χώρο, σε συνδυασμό με κοινωνικό-οικονομικές και πολιτικές αλλαγές που έλαβαν μέρος τα τελευταία χρόνια, η μετέπειτα αστικοποίηση και προαστιοποίηση και το κυκλοφοριακό χάος που καταγράφεται σε όλα σχεδόν τα αστικά κέντρα είναι μερικά από τα χαρακτηριστικά που διαθέτουν οι σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις. Ο πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός, έχοντας σχεδόν ανεξάρτητη δράση στον αστικό χώρο, υστερούν σε όραμα που να προσφέρει βιώσιμο μέλλον τόσο για τους κατοίκους που ήδη εδράζονται στις πόλεις όσο και για τις μελλοντικές γενιές. Οι προσπάθειες για βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων είναι μεμονωμένες και σπασμωδικές, ενώ η συνεργασία του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού τομέα είναι σε πολλές περιπτώσεις ανύπαρκτη, γεγονός που ενισχύει ακόμη περισσότερο το χάσμα μεταξύ της σημερινής φυσιογνωμίας των πόλεων από εκείνη που θα διαθέτει προδιαγραφές βιωσιμότητας σε όλες τις κατευθύνσεις.

Με γνώμονα τις παραπάνω γενικευμένες διαπιστώσεις επιχειρήθηκε, μέσω της παρούσας διπλωματικής, η πολεοδομική και κυκλοφοριακή αναβάθμιση του δήμου Περιστερίου. Στόχος της εργασίας αποτελεί η δημιουργία όλων των προδιαγραφών και προϋποθέσεων (πολεοδομικές, κυκλοφοριακές, κοινωνικές κλπ.) προκειμένου ο δήμος να μπορέσει να ξεφύγει από το αδιέξοδο που οδηγείται σε ότι αφορά την ποιότητα ζωής των κατοίκων και την μορφή, λειτουργικότητα και ποιότητα του ίδιου του αστικού περιβάλλοντος. Η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί τον κεντρικό άξονα γύρω από τον οποίο κινείται το σύνολο της λογικής της εργασίας, η οποία θα αντανακλάται τόσο σε πολεοδομικό όσο και κυκλοφοριακό επίπεδο.

Η πορεία η οποία ακολουθήθηκε κατά τη διαδικασία εκπόνησης της παρούσας εργασίας ξεκινάει από την περιγραφή και ανάλυση της σύγχρονης ευρωπαϊκής πόλης. Η εμπάθυνση των αιτιών που την οδήγησαν στην μορφή που διαθέτει σήμερα, καθώς και τα αποτελέσματα αυτών που συνθέτουν πλέον τα θεμέλιά της κρίνεται απαραίτητη προκειμένου να γίνει πιο κατανοητή η σύσταση και η λειτουργία της. Πέρα όμως από την αναδρομή των παραγόντων που την διαμόρφωσαν, επιχειρήθηκε και η προσέγγιση της βιωσιμότητας που πολλές ευρωπαϊκές πόλεις θέτουν ως στόχο της γενικότερης πολιτικής τους. Παραδείγματα πόλεων και δράσεων που αντανάκλουν την ανάγκη περί βιώσιμης ανάπτυξης αποτελούν την βάση πάνω στην οποία στηρίζεται η λογική της εργασίας και η οποία επιχειρεί να την υλοποιήσει και στον δήμο που μελετάται, λαμβάνοντας βέβαια υπόψη τις συνθήκες και τα δεδομένα που επικρατούν στον αστικό χώρο του Περιστερίου, και φυσικά όλες τις εξωτερικές και εσωτερικές επιρροές που διαμορφώνουν την εικόνα του αστικού κέντρου.

Η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και δομής του δήμου μελέτης αποτέλεσε το επόμενο βήμα της συνολικής διαδικασίας της διπλωματικής. Η καταγραφή των δεδομένων που ισχύουν στο δήμο (πληθυσμιακά, δημογραφικά, οικονομικά, κοινωνικά χαρακτηριστικά, γεωγραφική θέση δήμου, πολεοδομική και κυκλοφοριακή οργάνωση κλπ.) αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι για την μετέπειτα θεμελίωση των προτεινόμενων παρεμβάσεων εντός των ορίων του δήμου. Κάνοντας έναν γενικότερο απολογισμό των όσων ερευνήθηκαν κατά την υπάρχουσα κατάσταση, διαπιστώθηκε πως τα κύρια προβλήματα του δήμου εντοπίζονται κατά βάση στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό τομέα. Η μη οργανωμένη και ασφυκτική διάταξη των λειτουργιών (χρήσεων γης) και η απουσία συγκεκριμένων προδιαγραφών συστηματοποίησης (σε επίπεδο λειτουργικότητας) του οδικού δικτύου συνολικά αποτυπώνουν σχεδόν στο απόλυτο την αφιλόξενη εικόνα που παρουσιάζει σήμερα ο δήμος Περιστερίου. Σε όλο αυτό έρχεται να προστεθεί και η έλλειψη οποιασδήποτε πολιτικής παρέμβασης που να αφορά την ένταξη και ανάδειξη της βιώσιμης κινητικότητας στον συνολικό κυκλοφοριακό χάρτη (ποδηλατοδρόμοι, πεζοδρόμια κλπ.), εντείνοντας ακόμη περισσότερο την ήδη βεβαρημένη κατάσταση. Εν τέλει αυτό που προκύπτει από όλα τα παραπάνω είναι η απουσία οράματος και σχεδίου για βιώσιμη ανάπτυξη, και σε πολεοδομικό και σε κυκλοφοριακό επίπεδο, που να στηρίζει την ιδέα της βιωσιμότητας και να προσπαθεί να την εφαρμόσει και στη πράξη.

Η διαπίστωση καταγραφή των παραπάνω προβλημάτων έδωσε το απαραίτητο έναυσμα στην μετέπειτα πορεία της παρούσας εργασίας που είναι η παροχή λύσεων σε επίπεδο πολεοδομίας και κυκλοφορίας, μέσα στα πλαίσια συνεργασίας των δυο αυτών τομέων. Οι παρεμβάσεις που προτείνονται έχουν ως στόχο αφενός να αποδώσουν ένα βιωσιμότερο περιβάλλον ζωής στους κατοίκους του Περιστερίου μέσω μεταρρυθμίσεων σε επίπεδο πολεοδομικό (ανακατανομή χρήσεων γης, ενίσχυση πρασίνου κλπ.) όσο και κυκλοφοριακό (καθορισμός και ιεράρχηση δακτυλίων, ενίσχυση των δικτύων βιώσιμης κινητικότητας κλπ.). Όπως προαναφέρθηκε, ο στόχος αυτός διαθέτει χαρακτηριστικά που να ανταποκρίνονται και να βαδίζουν μαζί με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, κάτι που αντανάκλαται σε όλο το εύρος των μέτρων και παρεμβάσεων που επιχειρήθηκαν να υλοποιηθούν στην επιφάνεια αναφοράς.

Αυτό που τελικά προκύπτει από το σύνολο της εργασίας και την προσπάθεια που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια αυτής είναι πως το μέλλον των πόλεων και το μέλλον των κατοίκων της σε αυτές στρέφεται γύρω από την ανάγκη για βιώσιμες συνθήκες ζωής εντός των αστικών αυτών κέντρων. Πάνω σε αυτή την ανάγκη βασίζεται και η λογική της παρούσας εργασίας για τον δήμο Περιστερίου. Η περιοχή μελέτης, προκειμένου να βασιστεί σε ένα μέλλον αισιόδοξο ως προς την πορεία της στο χώρο και στο χρόνο, έχει ανάγκη από κίνητρα και σχέδια τα οποία να κινούνται προς την κατεύθυνση της αειφόρας ανάπτυξης, ξεκινώντας από τα βασικότερα θεμέλιά της που είναι η πολεοδομική και κυκλοφοριακή οργάνωση. Το αστικό και ανθρωπογενές περιβάλλον του πολεοδομικού συγκροτήματος μελέτης επιζητά αλλαγές, οι οποίες να οδεύουν προς τη βιωσιμότητα της πόλης συνολικά. Η ευρωπαϊκή πόλη του αύριο είναι μια πόλη φιλόξενη και λειτουργική που επιδιώκει βιώσιμους όρους ζωής. Η εικόνα αυτή δεν αποτελεί ουτοπία για την ελληνική πόλη, αντίθετα έχει υποχρέωση προς το μέλλον της και το μέλλον των κατοίκων της να αλλάξει και να στηριχτεί σε νέες βάσεις, περισσότερο βιώσιμες και περιβαλλοντικά ποιοτικές.

ABSTRACT

The city is a complex unit in the area, with influences and dispositions which are reflected in every aspect and not only in a spatial way. The integration of the human into the environment of the city contributes, first of all, to the complexity of the urban environment and its functions. The human being decides about the shape, the role and the operations of the city, which will configure its final image to the world. However, the above statement arises more issues about the city and its environment. The city responds to the changes and its form defines, consequently, the living of the people in the territories of the urban environment. That leads to the conclusion that there is a strong connection between human and urban environment with causes and effects which arise from both sides. Apart from the above, there are a lot of other factors that generate and form the image of the city: financial, political, environmental etc. The combination of all these factors provides the shape and the form of the city today, whereas the boundaries of each one is hard to recognize.

Taking into consideration all the above, the city has been affected from changes into time in every aspect, with effects in its urban development, mobility planning, environment, social standards etc. The intrusion of the car into the city, combined with social, economic and political changes that have been taken place in the past few years, the urbanization and suburbanization, as well as the traffic congestion, are some of the common features of European cities nowadays. The urban and traffic organization, acting almost apart from one and other, are lacking in vision and offer no sustainable future, not only to the current people, but also to the future generations. The efforts for sustainable development are few and the lack of collaboration between the two sections (urban development and traffic organization) enhances more the chasm between the current image of the cities and the one based on sustainable conditions.

After realizing the above problems of the city today in general, this thesis is aiming to urban and traffic reorganization of the municipality of Peristeri in Athens. The main goal of this assignment is the creation of all the necessary standards and requirements in order for people to escape from the deadlock they are heading to, as far as living conditions are concerned, but also for the quality and the functioning of the city. Urban development is the central axe of the thesis, which will be reflected in both urban and traffic organization.

The assignment starts by portraying and analyzing the European city of today. The reasons that have led to its current form, as well as all the effects, create its foundations, and by describing all the above it is easier to understand its composition function. Apart from the description of all the factors they have affected the form of the city, it is also been analyzed the efforts for sustainability of many European cities in their main political goals. These examples of cities and their actions around sustainable development are being carefully taken into consideration for the process of this assignment and the final measures that will be taken in the municipality of Peristeri, based of course on the current conditions and possibilities of the area.

The next step of this project is the description and analysis of the construction and form of Peristeri. By recording all the necessary information about the municipality (population, economic and social standards, current urban and traffic organization etc.) will help at the procedure of the proposing measures. The main problems that have been detected during the study were mostly in urban and traffic organization. The unorganized and suffocating form of the city and the dysfunctional traffic conditions and planning are describing the unpleasant image of the municipality of Peristeri today. And of course the lack of sustainable mobility plans is enhancing the uncomfortable situation. Perhaps the root of the problem is the absence of vision and plan for sustainable development, in both urban and traffic organization that would be based on the idea of sustainability and would try to implement it into the area.

The above problems have given the incentive to the current assignment to provide solutions in urban development and traffic reorganization. The measures that are being proposed aim to more sustainable living conditions for the people of Peristeri. The main features of the proposal and the measures in urban organization and mobility planning are based on the aspect of sustainable development.

In conclusion, after completing this thesis, the final inference is that the future of the cities and their citizens depends on the necessity for viable living conditions inside and outside the cities. And this is the main route on which the whole assignment for Peristeri is based on. In order for Peristeri to change, it is necessary to follow incentives and visions that are considered as sustainable, by starting from the basic areas of organization, and which is the urban development and the mobility planning. The urban and human environment aspire changes that will lead to viability. The European city of tomorrow is a city receptive and functional that aims for sustainability. This image is not considered as utopia for the Greek cities, on the contrary, it has the obligation for its future and the future of its citizens to alter its current conditions and lean on new basis, more viable and environmentally more acceptable.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο αστικός ιστός, έχοντας υποστεί τις διαχρονικές αλλαγές που αναπόφευκτα προήλθαν από την εξέλιξη της κοινωνίας και όλων των επακόλουθων που τη διαδέχθηκαν, έρχεται να αντιμετωπίσει την κατάσταση στην οποία έχει υπεισέρθει: εισροή μεγάλου όγκου πληθυσμών, ασφυκτική πολεοδομική οργάνωση, αυθαίρετη και μεγάλης έκτασης δόμηση, απουσία πρασίνου, κυκλοφοριακή συμφόρηση, κυριαρχία του αυτοκινήτου στο οδικό δίκτυο και αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Αυτά είναι μερικά από τα προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζει καθημερινά η πόλη και ο πληθυσμός της. Η πόλη του σήμερα μοιάζει απρόσωπη και κινδυνεύει να χάσει την ταυτότητά της και να μετατραπεί σε μεγαθήριο φιλοξενίας πληθυσμού και όχι κομμάτι του ανθρώπου στον οποίο απευθύνεται.

Η στροφή που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια σε πολλές χώρες, μεταξύ των οποίων και στην Ευρώπη, προς την διαμόρφωση βιώσιμων συνθηκών διαβίωσης εντός των αστικών κέντρων αποτυπώνει τη ανάγκη της σύγχρονης κοινωνίας για αλλαγές. Η αφετηρία της πολιτικής περί βιωσιμότητας τοποθετείται σε αρχικό και βασικό επίπεδο στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Η συνδυαστική παρέμβαση στους δυο αυτούς τομείς είναι το κλειδί για την τροπή της πορείας που μέχρι σήμερα ακολουθούν οι εκάστοτε αρμόδιες αρχές και η οποία θα στηρίζεται πλέον στις αρχές της αειφορίας σε όλα τα επίπεδα.

Η παρούσα διπλωματική πραγματεύεται την δυνατότητα εφαρμογής της παραπάνω φιλοσοφίας στα εγχώρια αστικά κέντρα και συγκεκριμένα στο δήμο Περιστερίου. Τελικός στόχος της εργασίας είναι ο εντοπισμός των κύριων προβλημάτων που μαστίζουν την περιοχή μελέτης σε πολεοδομικό και κυκλοφοριακό επίπεδο με κατάληξη την παράθεση μέτρων και παρεμβάσεων που να οδεύουν στο ευρύτερο ευρωπαϊκό όραμα για βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων.

1 Ο ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ: ΠΑΡΕΛΘΟΝ, ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝ

Πριν γίνει οποιαδήποτε ανάλυση, παρέμβαση, πρόταση σε επίπεδο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό στην περιοχή μελέτης που θα παρουσιαστεί σε επόμενα κεφάλαια, κρίνεται απαραίτητο να πραγματοποιηθεί προηγουμένως μια γενική και, σε πολλές περιπτώσεις, ειδική μελέτη της πορείας του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού στην Ευρώπη, με αφετηρία το παρελθόν και κατεύθυνση προς το μέλλον. Αυτό σημαίνει πως θα επιχειρηθεί να προσεγγιστεί το ζήτημα της σύγχρονης αστικής ανάπτυξης μέσω ανάλυσης του ρόλου που έπαιξαν καθοριστικοί παράγοντες στην διαμόρφωσή της στο παρελθόν ή ακόμη και στο παρόν. Μέσω αυτής της προσπάθειας θα μπορέσει να γίνει πιο κατανοητή και η ανάγκη της σύγχρονης κοινωνίας για αλλαγή του κατεστημένου τόσο στην πολεοδομία όσο και στην κυκλοφοριακή οργάνωση και να οριστεί ο νέος προσανατολισμός της που είναι η βιώσιμη ανάπτυξη.

Η διαδρομή που θα ακολουθηθεί σε αυτό το κεφάλαιο ξεκινάει με το διαχρονικό και ταυτόχρονα μεταβαλλόμενο ρόλο του αυτοκινήτου, λαμβάνοντας υπόψη παραμέτρους κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές, την γενικότερη επίδραση που είχε η χρήση του στους πολίτες, στο αστικό περιβάλλον και στα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Επιπλέον γίνεται προσπάθεια ανάλυσης και καταγραφής των μοντέλων και τάσεων που δημιουργήθηκαν κατά καιρούς στον τομέα της πολεοδομίας, προσέγγισης του ζητήματος της αστικοποίησης και της προαστιοποίησης, παράθεσης του ρόλου των χρήσεων γης και του κυκλοφοριακού σχεδιασμού στη διαμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος και των παραμέτρων που «θίγονται» από την σύγχρονη αστική οργάνωση.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι βασικές αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, δομής και κινητικότητας και ορισμένα ευρωπαϊκά προγράμματα περί βιωσιμότητας με στόχο την κατανόησή τους για τη συνέχεια. Ακολουθεί η περιγραφή μεταρρυθμίσεων, πολεοδομικών και κυκλοφοριακών, για την μετέπειτα υλοποίηση ενός άρτιου και βιώσιμου σχεδιασμού ευρωπαϊκών πόλεων στο μέλλον. Τέλος περιγράφονται κάποια παραδείγματα ευρωπαϊκών πόλεων που, είτε έχουν εφαρμόσει τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης εντός των αστικών τους επιφανειών, είτε πρόκειται να τις υλοποιήσουν στο μέλλον.

1.1 Ο Πολυδιάστατος Ρόλος του Αυτοκινήτου στη Διαμόρφωση της Σύγχρονης Πόλης

Το αυτοκίνητο υπήρξε μια καινοτομία που επηρέασε την κοινωνία σε σημαντικό βαθμό, αλλά δεν περιορίστηκε μόνο σε επίπεδο μετακίνησης. Η εισαγωγή του στην καθημερινότητα των ανθρώπων θα μπορούσε ίσως να χαρακτηριστεί και ως η αρχή μιας νέας εποχής για τα δεδομένα του κόσμου και ειδικότερα των αστικών κέντρων. Συνάμα με τα πλεονεκτήματα που διαθέτει και προσφέρει στους χρήστες του (αίσθηση της ελευθερίας, ταχύτητα, κοινωνική ανέλιξη), υπήρξαν πολλές πτυχές του που δημιουργήθηκαν στη συνέχεια και που είχαν πολύ μεγαλύτερο αντίκτυπο με αρνητικούς συντελεστές.

Η πολυπλοκότητα και η πολυδιάστατη φυσιογνωμία των προβλημάτων που συνόδευαν την είσοδο του αυτοκινήτου στην πόλη (κοινωνικοί διαχωρισμοί, αποκοπή αστικού πληθυσμού, υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος) αποδεικνύουν πως η αποτίμηση των επιδράσεων του αυτοκινήτου απαιτεί μια πολύπλευρη προσέγγιση και έναν προσεκτικότερο χειρισμό. Γίνεται κατανοητό λοιπόν, πως η μελέτη του αστικού χώρου σήμερα δεν μπορεί να επιτευχθεί αν προηγουμένως δεν μελετηθεί το αυτοκίνητο σε σχέση με τον άνθρωπο, την κοινωνία, τον αστικό χώρο, τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς και φυσικά το περιβάλλον.

1.1.1 Η «ομορφιά» του αυτοκινήτου

Η κοινωνία του σήμερα έχει συνδεθεί άρρηκτα με τις ανέσεις που παρέχει το αυτοκίνητο. Πρώτη και κύρια συνιστώσα της σχέσης μεταξύ κοινωνίας και αυτοκινήτου είναι η αίσθηση της ελευθερίας και η απουσία φόβου, που δίνει το δεύτερο στον εκάστοτε χρήστη του. Με τον όρο ελευθερία, νοείται η ανάγκη του ανθρώπου να σπάσει τους φραγμούς της ταχύτητας και να προσεγγίσει όσο γίνεται περισσότερο τον ίλιγγο της ασφάλτου που ενδεχομένως προκαλεί η αίσθησή της, ενώ η απουσία φόβου αντικατοπτρίζεται σε ζητήματα ασφάλειας στο δρόμο. Η βελτίωση των οδικών αξόνων και η εισαγωγή τεχνολογικά ανώτερων καινοτομιών στα μηχανοκίνητα μέσα δημιούργησε στους οδηγούς την αίσθηση της ασφάλειας στο δρόμο. Και αυτή ακριβώς η ασφάλεια οδήγησε τους χρήστες των αυτοκινήτων στη βεβιασμένη αντίληψη πως η μείωση του χρόνου μετακίνησης είναι σημαντικότερη από την ασφαλή οδήγηση (Kanellaidis, Golias και Zariforoulos, 1995). Το δίχως άλλο, αυτό που ενίσχυσε την επιρροή του αυτοκινήτου στο κοινωνικό σύνολο είναι ότι στηρίχτηκε στη δύναμη της άποψης πως η ταχύτητα καταρρίπτει το εμπόδιο του χωροχρόνου.

Η αβίαστη μετάβαση του ανθρώπου σε οποιοδήποτε γεωγραφικό μήκος και πλάτος του κόσμου επιθυμεί, του επιτρέπει να βιώσει σε όλη τη διάστασή του το προνόμιο της ταχύτητας που του χαρίζει το αυτοκίνητο. Τα μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς έφεραν τον άνθρωπο μπροστά σε νέες χρονικές σχέσεις με το χώρο. Και αυτό ακριβώς είναι που τον ωθεί στην επιλογή του αυτοκινήτου ως μέσο μεταφοράς του: η ουτοπία της απόλυτης ελευθερίας. «Με την ταχύτητα απομακρύνεται κανείς από το περιβάλλον του και κλείνεται στον εαυτό του. Για την αίσθηση του ίλιγγου θυσιάζονται όλες οι υπόλοιπες» (Βλαστός και Μηλάκης, 2006). Η απομόνωση είναι κατά κύριο λόγο αυτό που βιώνει ο χρήστης του αυτοκινήτου, τόσο σε σχέση με τους ανθρώπους όσο και με το περιβάλλον γύρω του. Ίσως σε αυτό το τελευταίο να συμβάλλει σημαντικά η αναπτυσσόμενη τεχνολογία των σύγχρονων οχημάτων, που απομακρύνει τον οδηγό από το ακουστικό του περιβάλλον (Corbett, 2001). Ωστόσο όλα συγκλίνουν στην ίδια κατεύθυνση: το αυτοκίνητο κατάφερε να κυριαρχήσει και να εδραιωθεί ως μέσο μεταφοράς στην σύγχρονη κοινωνία, με όλες βέβαια τις περαιτέρω συνέπειες της επιλογής του ως βασικό τρόπο μετακίνησης.

1.1.2 Η πραγματική εικόνα του αυτοκινήτου και ο ρόλος του κυκλοφοριακού σχεδιασμού ως προς αυτό

Η πραγματικότητα των ευρωπαϊκών πόλεων διαψεύδει κατηγορηματικά την ωραιοποιημένη κατάσταση που έχει δημιουργηθεί προς όφελος του αυτοκινήτου. Η

ελευθερία της κίνησης και ο απόλυτος ατομικός έλεγχος της ταχύτητας έχει αντικατασταθεί από περιορισμούς σε όλες τις διαστάσεις. Το αυτοκίνητο υπόκειται πλέον σε ιδιαίτερες χαμηλές ταχύτητες εντός των ορίων των αστικών επιφανειών, ενώ οι χρόνοι μετακίνησης ακολουθούν ομοίως πτωτικούς ρυθμούς. Η απόσταση μεταξύ των διαφόρων περιοχών των πόλεων έχει αυξηθεί σε υπερβολικό βαθμό, γεγονός που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αυξημένη διάδοση των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς (Μπαρμπόπουλος 2002). Και τα προβλήματα, σε ότι αφορά την σύγχρονη αστική κινητικότητα, δεν σταματούν εκεί. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα ατυχήματα, οι καθυστερήσεις, η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση, καθώς και οι βλάβες που σχετίζονται με τις υποδομές οδοποιίας είναι μερικές από τις δυσμενείς επιπτώσεις που σχετίζονται με την κυκλοφοριακή οργάνωση των πόλεων (Tygioropoulos και Antoniou, 2012).

Παρόλο που ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός εστίαζε, μέχρι πριν από μερικές δεκαετίες, σχεδόν αποκλειστικά στη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και τον πεζό, η εισαγωγή του αυτοκινήτου στις πόλεις ανέτρεψε άρδην την μέχρι τότε φιλοσοφία της συγκοινωνιακής οργάνωσης. Δεν μπόρεσε να θέσει φραγμούς στην ανεξέλεγκτη κυριαρχία του αυτοκινήτου στους δρόμους, το οποίο οδήγησε, με ρυθμούς σχεδόν γεωμετρικής προόδου, τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό να λειτουργεί με βάση τις απαιτήσεις του. Ταυτόχρονα, οι υπόλοιποι χρήστες δεν μπόρεσαν να παραμείνουν αλώβητοι από την κατακτητική νοοτροπία του αυτοκινήτου επί των δρόμων, περιορίζοντας προοδευτικά την εμφάνισή τους και σταδιακά αποσύροντάς τους παντελώς από τους δρόμους της πόλης (Βλαστός και Μηλάκης, 2006). Στόχος των περισσότερων κυκλοφοριακών σχεδιασμών μέχρι τώρα ήταν, κατά κύριο λόγο, η βελτίωση των οδικών αξόνων, που αποτελούσαν, από πολλές πολιτικές ευρωπαϊκών πόλεων, ιδανική προσέγγιση του προβλήματος. Προς τέρψη, κατά συνέπεια, του παραπάνω πολιτικού στόχου, η Ευρωπαϊκή Ένωση σε γενικές γραμμές προσάρμοζε, μέχρι πρότινος, το χρηματοδοτικό της έργο στην κατασκευή νέων οδικών αξόνων ή στη βελτίωση των υπαρχόντων, παραγκωνίζοντας σχεδόν απόλυτα την αναβάθμιση των υπολοίπων μέσων μεταφοράς, εκ των οποίων και τη δημόσια συγκοινωνία (Μπαρμπόπουλος 2002).

Ίσως η πιο αναίμακτη και ανώδυνη λύση που παρουσιάζεται σε πολλές πολιτικές σε σχέση με την περιβαλλοντική ευαισθησία, σε συνάρτηση με το αυτοκίνητο, είναι η εστίαση σε νέες τεχνολογικές βελτιώσεις των μηχανοκίνητων μέσων, με σκοπό την μείωση εκπομπής ρύπων. Ο κεντρικός άξονας, συνεπώς, κάθε μέτρου ως προς το ζήτημα της προστασίας του περιβάλλοντος (όπως διαπιστώνεται από τα όσα ειπώθηκαν μέχρι τώρα) στρέφεται σχεδόν σταθερά γύρω από το αυτοκίνητο και δεν μετατοπίζεται σε δράσεις πιο καινοτόμες και ανεξάρτητες από το συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς.

Τα αποτελέσματα ωστόσο δεν κατόρθωσαν να ξεφύγουν από την προδιαγεγραμμένη πορεία που θα έπαιρνε η κυκλοφοριακή οργάνωση: η καθολική εδραίωση του αυτοκινήτου, μαζί με την κυριαρχία του επί των δρόμων, είχε διασφαλίσει και κυρίαρχη θέση και στα προβλήματα που προκλήθηκαν σε αυτούς. Κατά τον Newman (1995) «οι θετικές επιπτώσεις αυτών των έργων υποσκελίζονται από την αύξηση των μετακινήσεων με ΙΧ που προκαλούν». Ο τελικός απολογισμός της καθολικής εισαγωγής του αυτοκινήτου στην κυκλοφοριακή οργάνωση της σύγχρονης κοινωνίας

είναι η ασύμβατη πλέον σχέση μεταξύ κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Στην ουσία, «ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός αποσπάρθηκε από τον πολεοδομικό σχεδιασμό, δηλαδή αποσπάρθηκε από την πόλη» (Βλαστός και Μηλάκης, 2006). Και αυτή ακριβώς η τελευταία πρόταση υποδεικνύει και την ρίζα των προβλημάτων που παρουσιάζονται στην πόλη του σήμερα.

1.1.3 Η επισκίαση της δημόσιας συγκοινωνίας, του ποδηλάτου και του περπατήματος από το αυτοκίνητο

Απόρροια της αναποτελεσματικότητας του σύγχρονου κυκλοφοριακού σχεδιασμού να «τιθασεύσει» το αυτοκίνητο, ήταν η επιβολή του στην καθημερινότητα των ανθρώπων και ταυτόχρονα η παραγκώνιση της δημόσιας συγκοινωνίας ως πρώτη επιλογή μετακίνησης. Η εξάρτηση από το αυτοκίνητο έγινε τόσο μεγάλη, που οδήγησε στην επικράτησή του και στην απαξίωση της δημόσιας συγκοινωνίας. Η μέχρι άλλοτε καθολική κυριαρχία της δημόσιας συγκοινωνίας στον τομέα των μετακινήσεων, έχασε έδαφος έναντι της ελκυστικής εικόνας που παρουσίαζε το αυτοκίνητο στους πολίτες, κυρίως των αστικών κέντρων. Σύμφωνα με τους Beirão και Cabral (2007), συχνά οι οδηγοί των αυτοκινήτων έχουν μια λανθασμένη αντίληψη σχετικά με την αποδοτικότητα των δημόσιων μέσων μεταφοράς. Συχνά η δημόσια συγκοινωνία ταυτίζεται στη συνείδηση του επιβατικού κοινού ως ένα σύστημα μεταφοράς αναποτελεσματικό, άβολο και δυσλειτουργικό, ακριβώς λόγω της επιρροής του αυτοκινήτου και των «ανέσεων» του προς τους ανθρώπους.

Πέρα όμως από αυτό, το αυτοκίνητο είχε τεράστια επίδραση και σε ότι αφορά το περπάτημα και το ποδήλατο. Ο σύγχρονος άνθρωπος στρέφεται στο αυτοκίνητο ακόμη και για τις πιο απλές ανάγκες για μετακινήσεις, ακόμη και αν δεν χαρακτηρίζονται από μεγάλες αποστάσεις. Το περπάτημα και το ποδήλατο αποτελούν τελευταία επιλογή για πολλές κοινωνίες και δεν εναρμονίζεται με την κυκλοφοριακή πραγματικότητα των πόλεων, στην οποία πρωταγωνιστής είναι το αυτοκίνητο. Μάλιστα, μελέτη έχει δείξει πως οι χρήστες ιδιωτικών μέσων μεταφοράς συχνά έχουν άγνοια σχετικά με τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (Horeni, Garling, Loukopoulos και Fujii, 2007). Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν τελικά ο δρόμος να μετατραπεί σε ένα αφιλόξενο περιβάλλον για τους πεζούς και τους ποδηλάτες, δίνοντας προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση του αυτοκινήτου.

Οι τρεις κομβικοί συντελεστές της βιώσιμης κινητικότητας (δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο και περπάτημα) κινδυνεύουν σήμερα να απομακρυνθούν από το αστικό περιβάλλον χάρη στην ευνοϊκή αντιμετώπιση του αυτοκινήτου από τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Αυτό δε σημαίνει πως δεν υπάρχουν πόλεις που προάγουν και βελτιώνουν συνεχώς το επίπεδο της βιώσιμης κινητικότητας στην τοπική κοινωνία τους.

Πολλές χώρες όπως είναι η Γερμανία, η Δανία και η Ολλανδία έχουν ιδιαίτερα υψηλή ευαισθητοποίηση σε ότι αφορά το ζήτημα της βιώσιμης κινητικότητας και οι πολίτες των αστικών τους κέντρων έχουν πλέον ταυτίσει την κυκλοφοριακή τους νοοτροπία με αυτή της δημόσιας συγκοινωνίας, του ποδηλάτου και του περπατήματος. Γενικά οι χώρες της Δυτικής Ευρώπης έχουν αντιληφθεί τα τελευταία χρόνια την σημασία των

βιώσιμων μέσων μεταφοράς και έχουν να επιδείξουν σημαντικό έργο πάνω στην εναλλακτική μετακίνηση.



Εικόνα 1.1: Συνδυαστική μετακίνηση πολιτών με ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία στη Στουτγάρδη

Πηγή: <http://www.stuttgart.de/>



Εικόνα 1.2: Πεζόδρομος στην Κοπενχάγη

Πηγή: <http://denmark.dk/>

Εικόνα 1.3: Πόλη του Άμστερνταμ

Πηγή: <http://www.iamsterdam.com>

Η βιώσιμη κινητικότητα αρχίζει να προωθείται και στην υπόλοιπη Ευρώπη με δράσεις και προγράμματα που στόχο έχουν την αλλαγή της πόλης. Χαρακτηριστικά είναι τα παραδείγματα της πόλης Αμπερντίν, που υπήρξε φετινή νικήτρια του

βραβείου βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και του Ζάγκρεμπ, που παρέλαβε το βραβείο της ευρωπαϊκής εβδομάδας κινητικότητας, για το 2012 αποδεικνύοντας την ευαισθησία των σύγχρονων πόλεων για μεταστροφή των κυκλοφοριακών τους δεδομένων.



Εικόνα 1.4: Δημόσια συγκοινωνία στην πόλη Ζάγκρεμπ

Πηγές: <http://www.energy-cities.eu> και <http://www.civitas-initiative.org/index.php?id=69>

Τα πολλαπλά παραδείγματα πόλεων με εμφανή στροφή στη βιώσιμη αστική κινητικότητα αντανακλά, κατά κύριο λόγο, τη συλλογική συνεργασία και πρωτοβουλία κρατικών φορέων, πολιτικών αρχών, αρμόδιων φορέων στον τομέα των μεταφορών, ερευνητών αλλά και ομάδων χρηστών, που όλοι μαζί αγωνίζονται για ένα καλύτερο αστικό περιβάλλον στο μέλλον (Tygiopoulos και Antoniou, 2012). Ωστόσο ο δρόμος προς βιώσιμες συνθήκες μετακίνησης, ακόμη και σε αυτές τις χώρες, είναι μεγάλος και απαιτεί περισσότερες προσπάθειες. Πολλές χώρες υστερούν κατά πολύ ακόμη σε όραμα και οργάνωση στο θέμα της βιώσιμης κινητικότητας και αυτό είναι ένα κομμάτι κρίσιμο για το μέλλον των πόλεων.

1.1.4 Διαμόρφωση νέων κοινωνικών δεδομένων: η συμβολή του αυτοκινήτου σε αυτή

Το αυτοκίνητο κατάφερε μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα να επιβληθεί στη συνείδηση του ανθρώπου ως βασικό μέσο μεταφοράς. Η επίδρασή του, όμως, στην κοινωνία δεν περιορίζεται μόνο σε επίπεδο απλής μετακίνησης. «Το αυτοκίνητο κατάφερε να διεισδύσει στην καθημερινότητα της κοινωνίας και να κυριαρχήσει έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς λόγω της ευελιξίας του στον χωρικό και χρονικό ορίζοντα. Η υποκειμενοποίηση του χώρου και του χρόνου ισοδυναμεί με υποκειμενοποίηση του αντικειμενικού. Ο καθένας γίνεται κύριος και δημιουργός της δικής του πραγματικότητας. Πρόκειται για μια παράξενη εκδοχή της αστικής δημοκρατίας» (Βλαστός και Μηλάκης, 2006). Λαμβάνοντας υπόψη τον ισχυρισμό περί ταύτισης του αυτοκινήτου με την επίτευξη της «αστικής δημοκρατίας», δόθηκε έναυσμα στο πρώτο να κατακτήσει τις διάφορες κοινωνικές ομάδες, και κυρίως τα μεσαία και χαμηλά στρώματα. «Η μαζική διάθεση των αυτοκινήτων θεωρήθηκε ως μια κίνηση “εκδημοκρατισμού” από την πλευρά των πολιτικών και των βιομηχάνων» (IBID).

Η πολιτική των περισσότερων ευρωπαϊκών χωρών, μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ευνοούσε την προώθηση του αυτοκινήτου στα πλαίσια εξυπηρέτησης οικονομικών κυρίως συμφερόντων προς τεράστιες βιομηχανίες, οδηγώντας την κοινωνία σε μια είδους εξάρτηση ως προς το αυτοκίνητο. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι η πιο άμεση και πιο ηχηρή ανταπόκριση ήρθε από τα μεσαία κοινωνικά στρώματα που επεδίωκαν, μεταπολεμικά, να εδραιωθούν στο υψηλό κοινωνικό προφίλ που προωθούσε η Ευρώπη τότε. Χρόνια πριν διατυπώθηκε από τον Γκόρτς Α. (1975) η άποψη πως: «στα πλαίσια αυτής της κοινωνικής καταξίωσης, το αυτοκίνητο αποτέλεσε ένα από τα μέσα για την “αστικοποίηση” της εργατικής τάξης».

Από την άλλη υπάρχει άρρηκτη σχέση μεταξύ εισοδήματος και αύξησης της χρήσης του αυτοκινήτου. Σύμφωνα με τους De Jong και Van de Riet (2008), το βασικότερο κριτήριο επιλογής του μέσου μεταφοράς γενικά, και της χρήσης του αυτοκινήτου ειδικότερα, είναι το διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών. Σίγουρα παίζει ρόλο η διαθεσιμότητα ιδιωτικών μέσων μεταφοράς (ιδιοκτησία αυτοκινήτων), μα η μελλοντική τους ανάπτυξη εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αύξηση του εισοδήματος.

Είναι μια πολύπλοκη θεώρηση των πραγμάτων που αναμειγνύει κοινωνική ανάγκη για καταξίωση, εισοδηματικά κριτήρια και συγχρόνως αποδέσμευση από την υφιστάμενη συνεκτικότητα του ιστορικού κέντρου της πόλης. Με αφορμή το τελευταίο, γίνεται κατανοητό γιατί αφέθηκε το αυτοκίνητο να καταστρέψει την πόλη. Σε μια προσπάθεια να απελευθερωθεί η σύγχρονη κοινωνία από τα στενά όρια των ιστορικών πόλεων, την οδήγησε ασυναίσθητα και στην καταστροφή της (Βλαστός και Μηλάκης, 2006). Αποτελεί το τίμημα που πλήρωσε η πόλη στα πλαίσια της φυσικής εκδήλωσης του κοινωνικού συνόλου για ισότιμους όρους μεταξύ των κοινωνικών στρωμάτων, σημαντική έκφραση της οποίας αποτελεί και το αυτοκίνητο.

1.1.5 Περιβαλλοντικές επιπτώσεις του αυτοκινήτου

Σε μια εποχή όπου η προστασία του περιβάλλοντος κρίνεται πλέον ζωτικής σημασίας, το αυτοκίνητο και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής και αλλαγής πολιτικής γραμμής από αυτή που ακολουθήθηκε μέχρι τώρα. Έχουν διεξαχθεί πολυάριθμες έρευνες που σχετίζονται με το περιβαλλοντικό αντίκρισμα της χρήσης του αυτοκινήτου και οι ενδείξεις δεν διαψεύδουν σε καμιά περίπτωση την αρνητική επίδρασή του, τόσο ως προς το ίδιο το περιβάλλον, όσο και ως προς τον άνθρωπο. Άμεσες επιπτώσεις της κυκλοφορίας των Ι.Χ. στο οδικό δίκτυο μιας χώρας γενικότερα, αλλά και εντός των αστικών επιφανειών ειδικότερα, είναι η ατμοσφαιρική ρύπανση και ο κυκλοφοριακός θόρυβος.

ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Η πόλη, ακριβώς λόγω των υψηλών πληθυσμιακών πυκνοτήτων, των πολλαπλών χρήσεων γης που φιλοξενεί και της ανοργάνωτης, πολλές φορές, κυκλοφοριακής και πολεοδομικής διαρρύθμισης, υποδέχεται έναν τεράστιο αριθμό οχημάτων σε καθημερινή βάση. Η συμφόρηση που προκαλείται από τα ίδια τα οχήματα, αλλά και η ύπαρξη πολλών από αυτών σε άσχημη κατάσταση, από άποψη παλαιότητας και

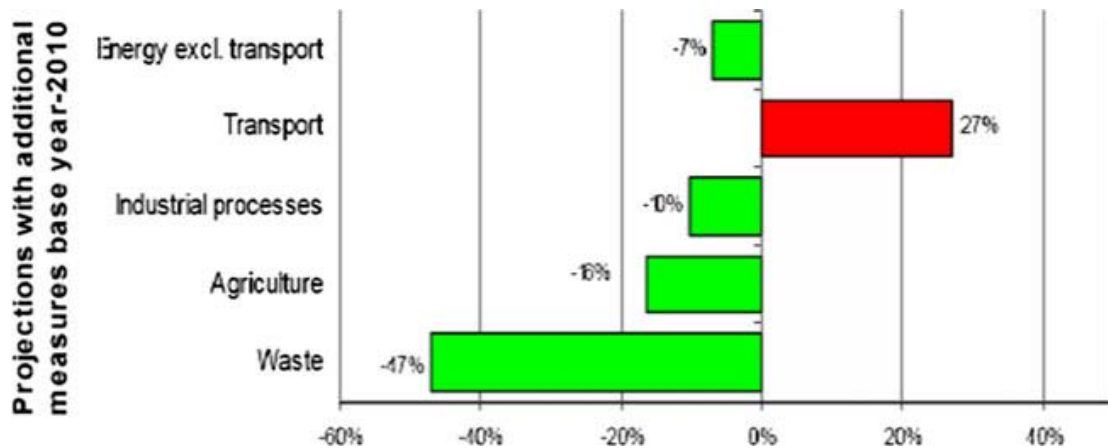
τεχνολογίας, επιβαρύνουν το αστικό περιβάλλον σε βαθμό σχεδόν μη αναστρέψιμο, αν δεν ληφθούν άμεσα τα απαραίτητα μέτρα.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, εντοπίζοντας τη σοβαρότητα του θέματος της περιβαλλοντικής ρύπανσης, και ειδικότερα τη συνεισφορά των μηχανοκίνητων μέσων σε αυτή, έθεσε σε τελευταία διάσκεψη (Μάρτιος 2011) τις κύριες γραμμές του Λευκού Βιβλίου σε ότι αφορά τον τομέα των μεταφορών. Αναγνωρίζοντας πως σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις το πρόβλημα της ρύπανσης έχει μετατραπεί σε άλυτο γρίφο, η νέα πολιτική της Βίβλου στοχεύει σε μείωση των εκπομπών άνθρακα, που προέρχονται από τα μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς, κατά 60% μέχρι το 2050 (European Commission, 2011).

Έρευνα που διεξήχθη από την European Environment Agency για το τέλος του έτους 2010, αναφέρει πως η συνεισφορά των μέσων μεταφοράς που χρησιμοποιούν το δρόμο (αυτοκίνητα, λεωφορεία κλπ.) στην ολική ατμοσφαιρική ρύπανση που προέρχεται από εκπομπή του NOx για τα 27 μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανέρχεται στο ποσοστό του 40%, ένα μέγεθος αξιοσημείωτο και συνάμα εξαιρετικά ανησυχητικό. Για το ίδιο έτος, μελέτη σχετικά με την προβολική αλλαγή των εκπομπών CO₂ σε διάφορους τομείς (όπως ενέργεια, βιομηχανία, μεταφορές, γεωργία και απορρίμματα), απέδειξε πως, ενώ σε όλους τους τομείς η προβολή της εκπομπής του συγκεκριμένου αερίου ήταν πτωτική, για τον τομέα των μεταφορών ήταν αυξητική, παρά τα μέτρα που πάρθηκαν μέχρι το έτος βάσης 2010 της μελέτης (Mamalis και Spentzas και Mamali, 2012). Τα αποτελέσματα αυτής της μελέτης παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 1.1 που ακολουθεί.

Από την άλλη, μόνο η χρήση βελτιωμένων τεχνολογιών στα οχήματα και η αύξηση της αποδοτικότητας των καυσίμων και των αυτοκινήτων δεν είναι αρκετά για να επιτευχθεί ένα περιβαλλοντικά βιώσιμο σύστημα μεταφορών, το οποίο απαιτείται για την σταθεροποίηση των επιπέδων του CO₂ στην ατμόσφαιρα στο μέλλον (Tight, Bristow, Pridmore, May, 2005). Δεδομένου, λοιπόν, ότι η κύρια μορφή μηχανοκίνητου μέσου που συναντάται στους δρόμους, κυρίως των πόλεων, είναι το αυτοκίνητο, η συμμετοχή του στην εκπομπή ρυπογόνων αερίων στην ατμόσφαιρα θεωρείται καθολική.

Είναι γεγονός πως έχουν γίνει προσπάθειες μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, όπως αποδεικνύουν και στοιχεία για τα έτη 2010 και 2011 (European Environment Agency, 2010). Σύμφωνα με την έρευνα αυτή, έχει μειωθεί σημαντικά το επίπεδο της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην Ευρωπαϊκή Ένωση μεταξύ των δύο αυτών ετών. Ωστόσο, όπως χαρακτηριστικά αναφέρει και ο Διευθύνων Σύμβουλος της European Environment Agency, Jacqueline MacGlade: «αν και τα νέα δεδομένα δείχνουν μια σχετικά εμφανή βελτίωση μεταξύ των ετών 2010 και 2011, παρόλα αυτά η Ευρώπη απαιτείται να δουλέψει σκληρά ώστε να μειώσει την ατμοσφαιρική ρύπανση. Οι εκπομπές αερίων από τα μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς συνεχίζουν να αποτελούν σημαντικό πρόβλημα, ιδίως σε μερικές πόλεις». Η European Commission κάνει λόγο για μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων ως απόρροια της γενικότερης κρίσης που υπάρχει στον ευρωπαϊκό χώρο και η οποία οδήγησε σε μείωση χρήσης του αυτοκινήτου. Προσθέτει ωστόσο πως το μεγαλύτερο επίτευγμα θα είναι η ελαχιστοποίηση της ρύπανσης ακόμη και σε περιόδους μεγάλης ανάπτυξης.



Διάγραμμα 1.1: Προβολικές αλλαγές των εκπομπών CO₂ ανά τομέα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με έτος βάσης το 2010, λαμβάνοντας υπόψη τα πρόσθετα μέτρα

Πηγή: Tsoskunoglou M (2010) Facing the climate change introduces a new era for the technological evolution of automobiles. Proceedings of Conference on Electric Vehicles and Ecological transportation, Hellenic Institute for Electric Vehicles, Kalamata/Greece, April 2010

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΘΟΡΥΒΟΣ

Οι αρνητικές επιπτώσεις της χρήσης του αυτοκινήτου δεν περιορίζονται μόνο στην ατμοσφαιρική ρύπανση. Ο κυκλοφοριακός θόρυβος είχε υποτιμηθεί σημαντικά τα προηγούμενα χρόνια και δεν αντιμετωπιζόταν ως τμήμα της γενικότερης πολιτικής για περιβαλλοντική προστασία. Πρωταρχικός στόχος των εκάστοτε χωρών ήταν η προστασία του περιβάλλοντος και ο περιορισμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ενώ ακολουθούσε η προστασία των υδάτινων πόρων (Aecherly, 1998). Ίσως το γεγονός ότι δεν είχε άμεσο αντίκρισμα στο περιβάλλον, να το καθιστούσε «αδιάφορο» πρόβλημα, αλλά οι πραγματικές διαστάσεις του τελικά επιβεβαίωσαν την σοβαρότητά του (Μπαρμπόπουλος, 2002).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση τα τελευταία χρόνια έχει επιστρατεύσει μέτρα τα οποία θα οδηγήσουν στην καταπολέμηση του μείζονος ζητήματος του θορύβου στις αστικές επιφάνειες. Σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποιήθηκε από την European Environment Agency (2010), πάνω από 100 εκατομμύρια άνθρωποι έχουν εκτεθεί σε σημαντικό επίπεδο κυκλοφοριακό θόρυβο που προέρχεται από μηχανοκίνητα μέσα που κινούνται σε μεγάλους οδικούς άξονες. Επιπλέον, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (World Health Organization) απέδειξε πως η εκτεταμένη έκθεση στον θόρυβο δημιουργεί και προβλήματα υγείας, υπολογίζοντας πως περισσότερα από 1 εκατομμύρια υγιών χρόνων χάνονται κάθε χρόνο στη δυτική Ευρώπη λόγω θορύβου (Babisch, Bäckman, Basner, 2011).

Ωστόσο ο θόρυβος δεν αποτελεί ενόχληση απλά και μόνο για τους πολίτες των εκάστοτε πόλεων, που βέβαια είναι οι κύριοι αποδέκτες των αρνητικών του επιπτώσεων. Εμβαθύνοντας περισσότερο σε αυτό το θέμα, προκύπτει πως πέρα από τον αστικό πληθυσμό, θίγεται άμεσα από τον θόρυβο και το γενικότερο οικοσύστημα εντός αλλά και εκτός των ορίων των πόλεων. Μεγάλοι

αυτοκινητόδρομοι διασχίζουν σχεδόν όλο το ηπειρωτικό κομμάτι κάθε χώρας, γεγονός που συμπερασματικά καταλήγει στη δημιουργία άβολων και ενοχλητικών συνθηκών διαβίωσης, τόσο των εγκάρσιων, ως προς τους οδικούς άξονες, πληθυσμών, όσο και της χλωρίδας και της πανίδας που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση.

Κάνοντας μια γενική ανασκόπηση των όσων αναφέρθηκαν παραπάνω, οι τεχνολογικές βελτιώσεις των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς (μια πολιτική που συνεχίζει να ακολουθείται από πολλές χώρες ως κεντρικός άξονας μεταβολής της περιβαλλοντικής ύφεσης που υφίσταται το αστικό, κυρίως, περιβάλλον) και η εισαγωγή «πράσινων οχημάτων» αποτελούν απλά μια επιφανειακή προσέγγιση της πραγματικής λύσης, που είναι ο περιορισμός του αυτοκινήτου. Είναι σημαντικό να στραφεί η σύγχρονη κοινωνία προς εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης, που να εναρμονίζονται με το αστικό περιβάλλον και τις ανάγκες των πολιτών του.

1.2 Πολεοδομική Ανάλυση της Σύγχρονης Ευρωπαϊκής Πόλης

Η πόλη του σήμερα διαφέρει κατά πολύ από την πόλη του χθες, τόσο στην ίδια τη δομή όσο και σε κλίμακα. Για να μπορέσει όμως να σχεδιαστεί μια πόλη του αύριο που να χαρακτηρίζεται από τις αρχές της αειφορίας, θεωρείται σημαντικό να μελετηθεί η πορεία των αστικών επιφανειών στην διάρκεια της σύγχρονης περιόδου. Είναι απαραίτητο να προσεγγιστεί το ζήτημα της αστικοποίησης και της προαστιοποίησης σφαιρικά και πολύπλευρα για να κατανοηθεί η φυσιογνωμία που απέκτησε η πόλη στην σύγχρονη εποχή και τις επιπτώσεις που επέφερε και στην ίδια την κοινωνία. Παράλληλα γίνεται προσπάθεια να ερμηνευτεί η στάση που ακολούθησε ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός ως προς το αυτοκίνητο, την κοινωνία και πολύ περισσότερο τον συνολικό πολεοδομικό σχεδιασμό.

Η ενότητα αυτή έχει ως στόχο να ερευνηθεί η πολεοδομία προκειμένου να μπορέσει να προκύψει μια ολοκληρωμένη αντίληψη του ζητήματος. Η μέχρι τώρα πολιτική που υιοθέτησε ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός σε βάρος των βιώσιμων τρόπων μετακίνησης και υπέρ του αυτοκινήτου (Ενότητες 1.1.2 και 1.1.3) συμπληρώνεται απόλυτα με την πολεοδομική οργάνωση των πόλεων και αντίστροφα, δεδομένου ότι οι δύο τομείς συνεργάζονται και αλληλοεπηρεάζονται εξίσου.

1.2.1 Κύκλος διαμόρφωσης του σύγχρονου αστικού ιστού

Προκειμένου να γίνει κατανοητή η εικόνα της πόλης, έτσι όπως έχει διαμορφωθεί σήμερα, κρίνεται αναγκαίο να πραγματοποιηθεί μια επεξηγηματική περιγραφή της διαδικασίας που συνετέλεσε σε αυτή. Πολλές πόλεις, κυρίως του ανεπτυγμένου κόσμου (μεταξύ αυτών και πολλές ευρωπαϊκές χώρες), έχουν υποστεί πολυάριθμες αλλαγές κατά τη διάρκεια του εικοστού αιώνα. Πολλοί αστικοί γεωγράφοι κάνουν λόγο για «4 κύκλους ζωής» σε ότι αφορά τη διαμόρφωση της σύγχρονης αστικής εικόνας (Van den Berg 1982, Λεοντίδου 1996).

Η Βιομηχανική Επανάσταση υπήρξε ορόσημο στην αλλαγή της φυσιογνωμίας των πόλεων. Αποτελεί τη χρονική αφετηρία για την εσωτερική μετανάστευση μεγάλου

πληθυσμού και την εγκατάστασή του στα μεγάλα αστικά κέντρα. Η αστικοποίηση που πραγματοποιήθηκε με ταχύτατους ρυθμούς ήταν η αρχή του κύκλου της αστικής ανάπτυξης (Λεοντίδου, 2005). Επιπλέον, η αστικοποίηση ενισχύθηκε και από την εισροή μεγάλου αγροτικού πληθυσμού, ο οποίος δεν είχε τη δυνατότητα να επιζήσει στην ύπαιθρο και στράφηκε προς μεγάλα αστικά κέντρα (Μπακογιάννης 2012). Το αστικό περιβάλλον αυτών των χωρικών επιφανειών, λοιπόν, χαρακτηρίζεται ως συνεκτικό και μικρό σε έκταση, ενώ είναι ιδιαίτερα υψηλή η πυκνότητά του. Επόμενο στάδιο αποτέλεσε εκείνο της προαστιστοποίησης, της απομάκρυνσης, δηλαδή, του πληθυσμού από το κέντρο της πόλης και της στροφής του έξω από τα στενά της όρια, κυρίως λόγω αδυναμίας του κέντρου των πόλεων να προσφέρουν αρκετές κατοικίες και δραστηριότητες για την κάλυψη των αναγκών όλων των πολιτών της (Gori, Nigro και Petrelli, 2012). Κατά τους Newman και Kenworthy (1996), η τάση αυτή πρόκειται για μια μεταφορά από την *πόλη των πεζών* (pedestrian cities) στην μοντέρνα *πόλη των μηχανοκίνητων μέσων* (automobile cities), ενώ ακολούθησε η αποαστικοποίηση, η φυγή δηλαδή μεγάλου αριθμού πολιτών από τις πόλεις και εγκατάστασή τους στην επαρχία (η αποαστικοποίηση συνδέθηκε στενά με τη δεκαετία του 70' και την πετρελαϊκή κρίση που παρατηρήθηκε, καθώς και με τα αποτελέσματα αυτής της κρίσης, όπως αποβιομηχάνιση, ανεργία κλπ.). Τελικό στάδιο του κύκλου αυτού, το οποίο συντελείται μέχρι σήμερα, είναι η επαναστικοποίηση. Στην ουσία αποτελεί μια επιστροφή των υψηλών, κυρίως, κοινωνικών ομάδων προς τα κέντρα των πόλεων, με άμεση συνέπεια την αύξηση του αστικού πληθυσμού (Λεοντίδου, 2005). Να τονιστεί βέβαια πως ο κύκλος της αστικής ανάπτυξης που προαναφέρθηκε, ισχύει κυρίως για χώρες της δυτικής Ευρώπης και την Αμερική, ενώ για τις πόλεις της Μεσογείου διακρίνονται μόνο τα στάδια της προαστιστοποίησης και της συνεχούς επαναστικοποίησης (Λεοντίδου, 1990).

1.2.2 Τα χωρικά μοντέλα των πόλεων στη σύγχρονη ιστορία της πολεοδομίας

Κάνοντας μια γενική ανασκόπηση της πολεοδομικής οργάνωσης των πόλεων, γίνεται σαφές πως από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα μέχρι σήμερα, η ευρωπαϊκή πολιτική, αναφορικά με τον πολεοδομικό σχεδιασμό, έχει μεταβληθεί άρδην. Στα πλαίσια ενός είδους “πειραματισμού” για την ανεύρεση της ιδανικής σχεδίασης της σύγχρονης ευρωπαϊκής πόλης, ο τομέας της πολεοδομικής σχεδίασης έχει προχωρήσει σε διαμόρφωση ποικίλων χωρικών δομών.

Η προ μοντέρνα ευρωπαϊκή πόλη των αρχών του 20^{ου} αιώνα χαρακτηριζόταν από μίξη χρήσεων γης και μονοπυρηνική χωρική δομή. Το γενικό προφίλ αυτής της δόμησης ήταν η συνδυασμένη συνύπαρξη κατοικίας με άλλες δραστηριότητες όπως εμπόριο, υπηρεσίες, κέντρα αναψυχής με σκοπό την αποτελεσματική εξυπηρέτηση των πολιτών του εκάστοτε αστικού κέντρου, ενώ το εμπορικό και διοικητικό κέντρο παρέμενε αρκετά ισχυρό σε ότι αφορούσε το σύνολο των δραστηριοτήτων που φιλοξενούσε (Γοσποδίνη, 2006). Μετά από αυτό, οι πόλεις άρχισαν να χωροθετούν τα κέντρα τους κατά μήκος των κύριων σιδηροδρομικών συστημάτων (transit oriented cities), ενώ από το 1940 και έπειτα, άρχισε η εποχή των automobile cities, με την εμφάνιση στην ουσία του αυτοκινήτου (Gori, Nigro και Petrelli, 2012).

Η εικόνα της πόλης άρχισε να μεταβάλλεται σημαντικά από τη δεκαετία του 50' και μετά όταν και άρχισαν να δημιουργούνται τα πρώτα προβλήματα της ασφυκτικής αστικοποίησης. Η πόλη άρχισε να επεκτείνεται άναρχα, χωρίς συγκεκριμένο σχεδιασμό, τόσο από άποψη κατοικίας, όσο και ευρύτερων δραστηριοτήτων, ενώ το οδικό δίκτυο άρχισε να ξεφεύγει από το κανονικοποιημένο σύστημα που υιοθετούσε μέχρι τότε και οι μεγάλοι χώροι μεταξύ των κτισμάτων οδήγησαν το αυτοκίνητο στο ρόλο του απόλυτου μέσου μετακίνησης (Gori, Nigro και Petrelli, 2012). Οι αρμόδιες αρχές του πολεοδομικού σχεδιασμού προχώρησαν σε διάφορες λύσεις προκειμένου να απαλλαγεί η πόλη από τα παραπάνω πρόβλημα. Ένα από αυτά υπήρξε και ο διαχωρισμός των χρήσεων γης κατά ζώνες (zoning), μοντέλο το οποίο εδραιώθηκε μέχρι και τη δεκαετία του 70' και οργάνωνε το χώρο με τρόπο ώστε οι χρήσεις να εγκαθίστανται σε συγκεκριμένες περιοχές τόσο στο εσωτερικό της πόλης όσο και στον περιαστικό χώρο (Γοσποδίνη, 2006).

Η υλοποίηση της πρότασης αυτής δεν απέφερε τα αναμενόμενα αποτελέσματα και κατακρίθηκε αρκετά από τις μεταμοντέρνες θεωρίες της αρχιτεκτονικής, κυρίως λόγω του φαινομένου της υπολειτουργίας ή/και ερήμωσης του δημόσιου υπαίθριου χώρου, γεγονός που οδήγησε και στην αναθεώρηση της υπάρχουσας δόμησης και προσαρμογή νέας εναλλακτικής προσέγγισης του ζητήματος (Γοσποδίνη, 2006). Από την άλλη, η παγκοσμιοποίηση που συντελείται στις αστικές επιφάνειες τα τελευταία 20 χρόνια περίπου, καταλαμβάνει κυριαρχική θέση στη διαμόρφωση των σύγχρονων πόλεων, αυξάνοντας έτσι την ανάγκη για έναν σχεδιασμό που θα προσανατολίζεται σε δημιουργία αστικών κέντρων εξαιρετικά ισχυρών στον οικονομικό, επιχειρηματικό, διοικητικό και πολιτιστικό τομέα (Greg, 2012).

Με αφετηρία την παραπάνω διαπίστωση οι πολεοδόμοι, κυρίως από τη δεκαετία του 90' και μετά, επιχείρησαν να επαναφέρουν την αρχική χωρική κατανομή των δραστηριοτήτων στις πόλεις και στα τοπικά τους κέντρα, αυτή τη φορά ωστόσο με ένα είδος οργανωμένης μίξης χρήσεων γης. Ως αποτέλεσμα αυτού, η νέα πραγματικότητα της μεταβιομηχανικής πόλης θα κινείται στην κατεύθυνση των επιλεκτικών χωρικών συγκεντρώσεων (clusters). Αυτό σημαίνει πως ολόκληρη η έκταση της πόλης θα καλύπτεται όσο το δυνατόν πιο άρτια από όλες τις απαραίτητες δραστηριότητες για την κάλυψη των αναγκών του συνόλου του πληθυσμού της, με οργανωμένες μικρές δομές χρήσεων. Απόρροια της παραπάνω πολεοδομικής δομής είναι η πρόταση δημιουργίας δυο γενικευμένων ειδών επιλεκτικών χωρικών συγκεντρώσεων, των clusters επιχειρήσεων παροχής οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιριών υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας, και των clusters πολιτιστικών βιομηχανιών και χώρων κατανάλωσης (Γοσποδίνη, 2006).

Οι πολεοδόμοι, σε μια προσπάθεια κατανόησης αυτών των χωρικών συγκεντρώσεων, επιχείρησαν να μελετήσουν χωρικές ενότητες ομοειδών δραστηριοτήτων που συγκεντρώνουν πόλους ψυχαγωγίας και διασκέδασης, καταστημάτων και χώρων εστίασης, αλλά και νέων τεχνολογιών, πολυμέσων, επικοινωνιών και πληροφορικής. Στόχος των ερευνητών ήταν η μελέτη των επιπτώσεων αυτών των δραστηριοτήτων στο μεταβιομηχανικό αστικό χώρο. Το συμπέρασμα που διεξήχθη από την έρευνα δείχνει πως η επιτυχία αυτού του μοντέλου εξαρτάται από την εκάστοτε χώρα και την στάση που κρατάει η κάθε πολιτική αρχή (Μπακογιάννης, 2012).

Ο μεταβιομηχανικός αστικός χώρος, στα πλαίσια των πολλών αλλαγών που υπέστη, υποδέχτηκε, εκτός των άλλων, και το μοντέλο των θεματικών κέντρων. Η ύπαρξή τους εντός του αστικού ιστού σηματοδοτεί τη διαμόρφωση μιας νέας φυσιογνωμίας στο αστικό τοπίο, με τη συνύπαρξη κλασικών παραδοσιακών αρχιτεκτονικών μορφών και καινοτόμων παγκοσμιοποιημένων μορφών, χαρακτηριστικό των μεταβιομηχανικών πόλεων (Μπακογιάννης, 2012). Κατά πόσο αυτά τα κέντρα είναι βιώσιμα ή όχι, εξαρτάται από πολλούς παράγοντες. Κατά τους Aitchison και Evans (2003), η βιωσιμότητά τους εξαρτάται από τη συναίνεση της τοπικής κοινωνίας και τον προσδιορισμό των στόχων τους σε σχέση με τις πραγματικές ανάγκες της. Αλλά πάνω από όλα προϋποθέτει την άρτια ενσωμάτωσή τους τόσο στις προϋπάρχουσες κοινωνικές δομές, όσο και στην ίδια την κοινωνία (Μπακογιάννης, 2012).

Τα τελευταία χρόνια στην ευρωπαϊκή πολιτική κρίνεται ως ιδανική πολεοδομική οργάνωση εκείνη της συμπαγούς πόλης. Η έννοια αυτή εισήχθη από την Πράσινη Βίβλο (European Commission, 1990), η οποία υποστήριξε πως: «οι στρατηγικές που υποστηρίζουν τις μικτές χρήσεις και την πυκνότερη ανάπτυξη έχουν περισσότερα αποτελέσματα στο να ζουν οι άνθρωποι κοντά στους τόπους εργασίας τους και στις υπηρεσίες που χρειάζονται για την καθημερινή ζωή τους».

Κατά βάση αποτελεί μια πιο ευκρινή και οργανωμένη χωροταξική πολιτική ως προς τις χρήσεις, πάντα προσαρμοσμένη στα δεδομένα της εκάστοτε χώρας και πόλης ειδικότερα. Άλλωστε, οι μέχρι σήμερα ενδείξεις συνηγορούν στο ότι στις πυκνότερες, περισσότερο συμπαγείς, μικτών χρήσεων και μεσαίου έως μεγάλου μεγέθους πόλεις, υπάρχει μεγαλύτερη πιθανότητα οι κάτοικοι να χρησιμοποιούν περισσότερο τη δημόσια συγκοινωνία και το περπάτημα και να πραγματοποιούν μικρότερου μήκους μετακινήσεις, όπως διατυπώθηκε από τους Hall και Marshall (2002). Και σε τελική ανάλυση αυτός είναι ο σκοπός της σύγχρονης προσέγγισης του σχεδιασμού: η στροφή της κοινωνίας προς την βιώσιμη κινητικότητα και την βιώσιμη ανάπτυξη μέσα από οργανωμένες διαδικασίες λήψης αποφάσεων ως προς την χωρική διαμόρφωση.

Η οργάνωση του χώρου είναι αυτή που δίνει τη δυνατότητα στον κάθε πολίτη να απολαμβάνει την διαμονή του και τη ζωή του σε αυτόν. Η αισθητική του χώρου είναι το στοιχείο που πρέπει να κερδίσει ο σύγχρονος σχεδιασμός προκειμένου να δημιουργήσει ένα ελκυστικό και βιώσιμο πρότυπο ζωής στην πόλη του σήμερα. Χαρακτηριστικά είναι τα λόγια του Manfredo Tafuri (1976): «ο σκοπός της τέχνης σήμερα δεν είναι να ομορφύνει τη ζωή αλλά να την οργανώσει... Η ίδια η οργάνωση είναι καθαυτή τέχνη».

1.2.3 Αστικοποίηση και προαστιοποίηση: η νέα πραγματικότητα των πόλεων

Οι χωρικές δομές και ο κύκλος της αστικής ανάπτυξης που περιγράφηκαν παραπάνω συνδέονται άμεσα με την αυξημένη αστικοποίηση, αρχικά, που συντελέστηκε σε πολλές πόλεις και στη συνέχεια με την προαστιοποίηση που παρατηρήθηκε στις περισσότερες από αυτές. Η αστικοποίηση και η μετέπειτα προαστιοποίηση αποτελούν τη νέα κληρονομιά των σύγχρονων πόλεων προς τις μελλοντικές γενιές. Η επέκταση των πόλεων (που αναπόφευκτα οδήγησε στη δημιουργία προαστίων σε μια προσπάθεια σπασμωδικής λύσης του προβλήματος

του υπερπληθυσμού των πόλεων) είναι κάτι παραπάνω από μια απλή περίπτωση εγκατάστασης πληθυσμού: υπάγεται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο ατομικής και κοινωνικής συμπεριφοράς. Αυτό σημαίνει πως τα καταναλωτικά πρότυπα, τα δίκτυα πληροφόρησης και οι κοινωνικές επαφές παύουν να περιορίζονται στα στενά όρια της γειτονιάς ή της εκτεταμένης οικογένειας των προβιομηχανικών χωριών, αλλά εντάσσονται πλέον στο νέο μοντέλο των αστικών επιφανειών (European Commission, 1990).

Η αδυναμία της πολιτείας να προσφέρει ένα συγκεκριμένο και ολοκληρωμένο πολεοδομικό σχεδιασμό, που θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του πληθυσμού της, οδήγησαν στην προαστιοποίηση και στην *αυθόρμητη αστικοποίηση* (Gramsci 1971, Leontidou 1990) (ένα φαινόμενο που παρατηρείται σε πολλές χώρες της Ευρώπης σήμερα) και δεν είναι τίποτα άλλο παρά μια εκδοχή αυθαίρετης δόμησης που υπάγεται στην ευρύτερη έννοια της προαστιοποίησης. Και στις δυο περιπτώσεις, το αποτέλεσμα είναι η δημιουργία πόλεων τεραστίων διαστάσεων με αδυναμία ελέγχου και χειρισμού τους. Οι αιτίες που συνέβαλλαν στο φαινόμενο της προαστιοποίησης είναι πολλές και εξαιρετικά πολύπλοκες.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

Ο ρόλος του κινητήριου μοχλού της προαστιοποίησης αναλαμβάνεται αρχικά από το αυτοκίνητο. Η μέχρι τώρα πολιτική υπέρ του αυτοκινήτου δεν μπορεί να μελετηθεί ανεξάρτητα από την ανεξέλεγκτη προαστιοποίηση που συντελέστηκε σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις. Είναι δύο φαινόμενα αλληλένδετα και αλληλοεξαρτούμενα. Η ευνοϊκή τάση υπέρ του αυτοκινήτου σε συνδυασμό με την αύξηση του πληθυσμού σε μεγάλα αστικά κέντρα οδήγησαν αναπόφευκτα στην άτακτη και ανοργάνωτη δόμηση. Μια δόμηση που είχε άμεση επιρροή σε πολλές πόλεις, οι οποίες, προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των ανθρώπων σε ότι αφορά τον χώρο, κατέληξαν στην εύκολη λύση της προαστιοποίησης. «Η πολεοδομία των επεκτάσεων στην περιφέρεια των πόλεων είναι αβίωτη χωρίς το αυτοκίνητο, ενώ παράλληλα, τα κέντρα των πόλεων γίνονται αβίωτα εξαιτίας του αυτοκινήτου» (Yves Martin).

Η ενεργή συμμετοχή του αυτοκινήτου στη διαμόρφωση ενός αστικού περιβάλλοντος εντελώς διαφοροποιημένο από αυτό που γνώριζαν οι παλαιότερες γενιές αποτελεί πλέον την νέα πραγματικότητα κάθε πολεοδομικού συγκροτήματος. Κανείς δεν αμφισβητεί το γεγονός ότι οι εποχές αλλάζουν, και φυσικά ο αστικός ιστός είναι αδύνατον να παραμείνει αποστασιοποιημένος από την τρέχουσα τάση της σύγχρονης κοινωνίας. Όμως το ζήτημα είναι κατά πόσο η πόλη διαθέτει τα κατάλληλα θεμέλια, και φυσικά την απαραίτητη οργάνωση, προκειμένου να δεχτεί τις αλλαγές που πραγματοποιούνται εντός και εκτός των ορίων της.

ΠΟΛΥΠΛΕΥΡΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

Προς μερική υπεράσπιση του αυτοκινήτου και αποφυγή υπερβολικά άδικου καταλογισμού ευθυνών, η προαστιοποίηση δεν προκλήθηκε μόνο από το ίδιο το αυτοκίνητο. Κατά τον Garner (1967), «οφείλεται στις οικονομικές και κοινωνικές ανακατατάξεις που οδήγησαν στην αύξησή του: αύξηση των εισοδημάτων, αύξηση του αριθμού των εργαζόμενων γυναικών, μικρότερα νοικοκυριά, λιγότερες ώρες εργασίας με αποτέλεσμα την αλλαγή τρόπων ζωής και προτιμήσεων στην κατοικία,

την ποιότητα ζωής και την αναψυχή. Υπό τις συνθήκες αυτές το φθινό Ι.Χ. και τα φθινά καύσιμα έκαναν τα χαμηλής πυκνότητας προάστια κατοικίας προσιτά και στα ευρύτερα μεσαία στρώματα». Συνεχίζει τον συλλογισμό του πάνω στο συγκεκριμένο ζήτημα αναφέροντας πως το Ι.Χ. «μείωσε τον παράγοντα απόσταση και άμβλυσε την ελαστικότητα των μεσαίων στρωμάτων σε σχέση με την επιλογή του τόπου εργασίας και κατοικίας, αλλά και σε σχέση με τις καθημερινές μετακινήσεις και τους προσπελάσιμους προορισμούς για την ικανοποίηση των αναγκών τους».

Στην προσπάθεια, συνεπώς, της κοινωνίας να ανελιχθεί, το αυτοκίνητο αποτέλεσε το έναυσμα για την ανοδική της πορεία και την προωθητική δύναμη που ενδεχομένως επιζητούσε προκειμένου να το πετύχει. Στην πραγματικότητα, όμως, συνετέλεσαν όλοι οι παραπάνω παράγοντες σε αυτό που σήμερα καλείται «ψευδαίσθηση κοινωνικής ισότητας» που ενδεχομένως είχαν ανάγκη οι άνθρωποι να βιώσουν με την απομάκρυνσή τους από τα όρια της πόλης. Τα προάστια αποτελούν ίσως ένα είδος απόδειξης της οικονομικής και κοινωνικής απελευθέρωσης που πέτυχαν τα χαμηλά και μεσαία στρώματα εντός της συνολικής αστικής κοινωνίας. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι ενώ τα τελευταία χρόνια παρατηρείται επιστροφή των ανώτερων κοινωνικών στρωμάτων προς το κέντρο των πόλεων, τα μεσαία στρώματα συνεχίζουν να κινούνται προς τα προάστια (European Commission, 1990).

Εμβασύνοντας λίγο παραπάνω στο ζήτημα της προαστιοποίησης και των γενικότερων αιτιών που οδήγησαν σε αυτή, προκύπτει το συμπέρασμα πως μια μονοδιάστατη προσέγγιση του ζητήματος θα ήταν εσφαλμένη και θα υστερούσε σε εμπειρισταμένη θεώρηση της σχέσης αιτίας-αποτελέσματος. Αυτό υπονοεί μια πιο πολύπλοκη σύνδεση μεταξύ της αστικής εξάπλωσης με τους παράγοντες που την ώθησαν και την ενθάρρυναν. Η διατύπωση της Γεραρδή Κ. περί του θέματος (1998), περιλαμβάνει όλο το πλαίσιο πάνω στο οποίο στηρίχτηκε η τάση αύξησης της αστικής κλίμακας: «Η εξάπλωση της αστικοποίησης στην Ευρώπη και η κυριαρχία των πόλεων νοείται σήμερα ως πρότυπο ατομικής και κοινωνικής συμπεριφοράς και νέος τρόπος ζωής, μέσα στην ομοιομορφία που έχουν επιβάλλει η σύγχρονη παραγωγή και τα συλλογικά μέσα κατανάλωσης, με τα καταναλωτικά συστήματα, τα πληροφοριακά δίκτυα και τις κοινωνικές σχέσεις που χαρακτηρίζουν τη σύγχρονη αστική πραγματικότητα».

Υποχρέωση της εκάστοτε ευρωπαϊκής χώρας στον πολεοδομικό σχεδιασμό της είναι να λάβει υπόψη διάφορες παραμέτρους που συμβάλλουν στην μελλοντική προβολή της χωρικής κατανομής της πόλης. Δεδομένου ότι η κάθε κοινωνία επηρεάζεται διαφορετικά από τους διάφορους συντελεστές που αναφέρθηκαν παραπάνω, γίνεται κατανοητό πως και η αντιμετώπιση του σχεδιασμού θα προσαρμόζεται στις απαιτήσεις της καθεμιάς ξεχωριστά.

1.2.4 Η χωρική ανταγωνιστικότητα ως απόρροια της υφιστάμενης χωροταξικής πολιτικής

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, οι ευρωπαϊκές πόλεις, στην προσπάθειά τους να λύσουν το πρόβλημα της αστικοποίησης με την εφαρμογή σχεδιασμών που κλίνουν κυρίως προς την πλευρά των προαστίων, δημιούργησαν παράλληλα και μια εντονότερη ρήξη μεταξύ των διαφόρων κοινωνικών στρωμάτων. Το τελευταίο γίνεται

πιο κατανοητό λαμβάνοντας υπόψη την σπασμωδική κίνηση της τότε πολιτείας να κατασκευάσει, οργανωμένα μεν, αλλά αδιαφορώντας για τις κοινωνικές επιπτώσεις που θα ακολουθούσαν δε, κοινωνικές κατοικίες για τις λιγότερο προνομιούχες κοινωνικές τάξεις. Αυτό καθαυτό το μέτρο αποτελεί δείγμα συντονισμένης κοινωνικής πολιτικής, το πρόβλημα ωστόσο έγκειται στο γεγονός της ίδιας της δόμησης: οι κοινωνικές κατοικίες τότε δομούνταν με βάση το μοντέλο της συμπαγούς πόλης. Και αυτό το μοντέλο εφαρμόστηκε και εφαρμόζεται μέχρι σήμερα σε πολλές χώρες για όλα τα χαμηλά κοινωνικά στρώματα, ανεξάρτητα πλέον από τις κοινωνικές κατοικίες αλλά γενικά στους τόπους κατοικίας αυτών των ομάδων, ενώ αποκλείστηκαν από αυτή την πολιτική οι μεσαίες και υψηλές κοινωνικές ομάδες, οι οποίες είχαν την επιλογή της εγκατάστασης στα αραιοκατοικημένα προάστια. Ο «κοινωνικός αποκλεισμός» που ενδεχομένως αντιμετωπίζουν τα χαμηλά κοινωνικά στρώματα είναι ίσως και το κοινό σημείο όλων των ευρωπαϊκών πόλεων: οι ομάδες χαμηλού εισοδήματος διαμένουν, με αυξανόμενους ρυθμούς, σε περιοχές «γκέτο» στο εσωτερικό των πόλεων (European Commission, 1990).

Το πρόβλημα, λοιπόν, της αστικοποίησης παρέμενε και διαιωνιζόταν με τα χρόνια γιατί υστερούσε σε ένα βασικό σημείο: ενόσω τα μεσαία και ανώτερα στρώματα πίεζαν και κατεύθυναν την αστική ανάπτυξη προς αραιοδομημένες περιοχές κατοικίας, το κράτος και οι δημόσιες αρχές εφαρμόζαν αντίθετες αρχές δόμησης για τους φτωχούς (Μπαρμπόπουλος, 2002). Η κοινωνική συνοχή τείνει σε πολλές περιπτώσεις να διαλυθεί, επιδεινώνοντας ακόμη περισσότερο την ήδη τεταμένη κατάσταση των πόλεων. Άμεση συνέπεια είναι η εκδήλωση ενός είδους χωρικής ανταγωνιστικότητας, μια νέα αστική πραγματικότητα την οποία καλείται η Ευρώπη να αντιμετωπίσει (Φουτάκης).

Πρόκειται για ένα καινούριο φαινόμενο, που αναδύεται μέσα από την κατανομή του αστικού πληθυσμού στο χώρο. Η εγκατάσταση των διαφόρων κοινωνικών στρωμάτων με άνισα κριτήρια (τα χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα παροτρύνονται από την πολιτεία να διαμένουν σε συμπαγείς συνοικίες σε αντίθεση με τα μεσαία και κυρίως τα υψηλά κοινωνικά στρώματα που στρέφονται κατά κύριο λόγο προς τα προάστια) μέσα στη χωρική ενότητα της πόλης οδηγεί αναπόφευκτα σε έναν φαύλο κύκλο γεωγραφικών, οικονομικών και κοινωνικών ανισοτήτων (ανεργία, περιθωριοποίηση, κοινωνικός αποκλεισμός, ρύπανση του περιβάλλοντος), με αφετηρία τους θύλακες, τις ζώνες και τις συνοικίες της εκάστοτε πόλης και οι οποίες επεκτείνονται και μεταξύ διαφορετικών πόλεων (Γετίμης). Η αρχή ίσως αυτών των προβλημάτων τοποθετείται στη βιομηχανική επανάσταση του 19ου και κυρίως 20ου αιώνα, η οποία ανέδειξε ορισμένες πόλεις ως «ειδήμονες» και άλλες απλά τις περιθωριοποίησε ή δεν μπόρεσαν να ενταχθούν δυναμικά στη νέα εποχή που άνοιξε η βιομηχανία (European Commission, 1990).

1.2.5 Η ασύνδετη σχέση μεταξύ πολεοδομίας και κυκλοφοριακού σχεδιασμού

Οι αλλαγές που επήλθαν στον τομέα της πολεοδομίας είχαν άμεση επιρροή και στην κυκλοφοριακή οργάνωση των εκάστοτε αστικών επιφανειών, μεταβάλλοντας την ποσότητα, αλλά και την ποιότητα του συστήματος μεταφορών: η συνεχής επέκταση των περιοχών κατοικίας (η δημιουργία προαστίων κατά κύριο λόγο) και των

δραστηριοτήτων (χρήσεων γης) είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση των αποστάσεων και τη χρήση ιδιωτικών μέσων μετακίνησης. Οι τυπικοί τρόποι μετακίνησης (και συχνά απλοί) αντικαταστάθηκαν από ένα περίπλοκο σύμπλεγμα μεταφορικών μέσων (trip chaining). Το αυτοκίνητο χρησιμοποιείται πολλές φορές ως μοναδικό μέσο μεταφοράς, ενώ η δημόσια συγκοινωνία απομακρύνεται συνεχώς από τον κυκλοφοριακό χάρτη των πόλεων. Απόρροια όλων αυτών είναι η δημιουργία αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων και μη βιώσιμων συνθηκών στο αστικό περιβάλλον (Gori, Nigro και Petrelli, 2012).

Όλα τα σχέδια που υλοποιήθηκαν μέχρι τώρα στις ευρωπαϊκές πόλεις κατάφεραν απλά να αναστείλουν την προδιαγεγραμμένη πορεία που θα ακολουθούσαν οι σύγχρονες κοινωνίες: μεγάλης κλίμακας πόλεις, με μικρές σχετικά πυκνότητες και χαοτικές συνθήκες διαβίωσης. Δεν μπόρεσαν επί της ουσίας να λύσουν επιτυχώς το πρόβλημα που ταλανίζει εδώ και δεκαετίες την σύγχρονη πόλη και δεν είναι άλλο από την βιώσιμη ανάπτυξή της. Ο ανοργάνωτος πολεοδομικός σχεδιασμός έρχεται να συναντήσει έναν κυκλοφοριακό σχεδιασμό δίχως όραμα και καινοτομία στον τρόπο διαχείρισης της κατάστασης. Αντίθετα συμπληρώνει και ενθαρρύνει την ανεξέλεγκτη δόμηση των πόλεων με την προώθηση του αυτοκινήτου. Η διάνοιξη νέων, βελτιωμένων οδικών αξόνων που θα εξυπηρετούν τον πληθυσμό των προαστίων, παράλληλα με τον παραγκωνισμό των δημόσιων μέσων μεταφοράς, δεν μπορεί παρά να διαιωνίζει την όλη διαδικασία επέκτασης των πόλεων. Στην ουσία το κύριο πρόβλημα είναι η μη συντονισμένη διαχείριση του προβλήματος τόσο από άποψη πολεοδομικού όσο και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Η βιώσιμη ανάπτυξη μιας πόλης απαιτεί και τις δύο αυτές παραμέτρους να λειτουργούν συμπληρωματικά και όχι ανταγωνιστικά. Και αυτό είναι και το καταλυτικό στοιχείο που θα βοηθήσει τις πολιτικές των ευρωπαϊκών χωρών να αντιμετωπίσουν το σύγχρονο πρόβλημα των πόλεων.

1.3 Οδεύοντας Προς την Πόλη του Μέλλοντος: η Εφαρμογή των Αρχών της Αειφορίας στα Αστικά Κέντρα της Ευρώπης

Λαμβάνοντας υπόψη τον κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό που υλοποιήθηκε μέχρι σήμερα στις πόλεις, η κοινή διαπίστωση των ευρωπαϊκών χωρών συγκλίνει προς τη βιώσιμη πόλη. Ο ορισμός των βασικών εννοιών της βιωσιμότητας στα αστικά κέντρα και η αναφορά ευρωπαϊκών προγραμμάτων που εστιάζουν στην βιώσιμη πόλη του μέλλοντος αποτελούν την αφετηρία της ενότητας που ακολουθεί.

Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε όλα τα επίπεδα (σε σχέση δηλαδή με το ίδιο το αυτοκίνητο και τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς όπως είναι η δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα και το ποδήλατο) δεν μπορούν να σταθούν στον σχεδιασμό των αστικών επιφανειών παρά μονάχα σε συνδυασμό με μεταβολές των πολεοδομικών δομών των πόλεων. Η εφαρμογή μέτρων που σχετίζονται και με τους δυο τομείς είναι ο καταλυτικός παράγοντας για την δημιουργία μιας βιώσιμης πόλης.

1.3.1 Παράθεση κύριων ορισμών περί αστικής βιωσιμότητας

Έχοντας συνειδητοποιήσει το αδιέξοδο που έχει επιφέρει ο μέχρι πρόσφατος σχεδιασμός των πόλεων (σε επίπεδο πολεοδομικό, κυκλοφοριακό κλπ.), η Ευρώπη προσπαθεί να αλλάξει την προδιαγεγραμμένη της πορεία και να εστιάσει στην διαμόρφωση μιας νέας πόλης, προσανατολισμένης σε βιώσιμες συνθήκες ζωής. Όμως, για αποφυγή παρερμηνειών, κρίνεται αναγκαίο να πραγματοποιηθεί μια υποτυπώδης προσέγγιση του ορισμού της βιωσιμότητας, δεδομένου ότι η βιωσιμότητα αφορά όλα τα επίπεδα λειτουργίας μιας πόλης (βιώσιμη ανάπτυξη, βιώσιμη κινητικότητα).

ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Όλα τα μέτρα και οράματα έχουν ως τελικό προορισμό τη βιώσιμη ανάπτυξη. Ίσως ο πιο διαδεδομένος ορισμός που έχει δοθεί σχετικά με τη βιώσιμη ανάπτυξη είναι εκείνος της Επιτροπής Brundtland (OECD 1996), σύμφωνα με τον οποίο «βιώσιμη ανάπτυξη είναι η ανάπτυξη που εξυπηρετεί τις ανάγκες των σημερινών γενεών, χωρίς να στερεί το δικαίωμα στις επόμενες γενεές να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες». Μια άλλη προσέγγιση του ορισμού της βιώσιμης ανάπτυξης προήλθε από τον Van Dieren (1995), ο οποίος θεωρεί πως: «βιώσιμη ανάπτυξη είναι αυτή που δίνει ταυτόχρονα λύση στα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα του σύγχρονου κόσμου. Αποτελεί το όραμα για ένα νέο μοντέλο ανάπτυξης, το οποίο εξασφαλίζει ταυτόχρονα τη βιωσιμότητα με όρους περιβαλλοντικούς, οικονομικούς και κοινωνικούς». Σε μια προσπάθεια ολοκληρωμένης προσέγγισης της βιωσιμότητας εν γένει, επιχειρήθηκε από το Δ. Ρόκκο να αποδοθεί σε αρχικό επίπεδο η έννοιά της, που είναι κατά τον ίδιο «η ικανότητα κράτησης, στήριξης, συγκράτησης, συντήρησης, διατήρησης, δυνάμωσης του «μέρους», στη διαδικασία ανταγωνισμού του προς τα άλλα «μέρη» της ίδιας ή και μιας ευρύτερης ενότητας «μερών», οι οποίες όμως σε καμιά περίπτωση δεν θα μπορούσαν να συγκροτήσουν «ολότητα», γιατί τότε θα αναιρείτο η πυρηνική τους δυναμική, δηλαδή η ανταγωνιστικότητα» (Ρόκος, 2001). Πέρα όμως από τους παραπάνω ορισμούς, έχουν γίνει διάφορες ακόμη προσπάθειες προσδιορισμού της βιωσιμότητας. Μια από αυτές λαμβάνει υπόψη τη χωρητικότητα των οικοσυστημάτων και τονίζει πως «η βιώσιμη ανάπτυξη βελτιώνει την ποιότητα ζωής εντός της διαθέσιμης χωρητικότητας των υποστηριζόμενων οικοσυστημάτων», ενώ το Παγκόσμιο Συμβούλιο Επιχειρηματικότητας για Βιώσιμη Ανάπτυξη (World Business Council for Sustainable Development WBCSD) πρότεινε την έννοια της οικο-αποδοτικότητας.

Τα παραπάνω συνοψίζονται, κατά μια έννοια, στον ορισμό της Αξιοβίωτης Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης, που αποτελεί μια προσπάθεια συνολικής αντίληψης των θεμάτων που προαναφέρθηκαν. Κατά τον Ρόκο (2001), Αξιοβίωτη Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη είναι «η ταυτόχρονα και διαχρονικά, σε πλανητικό, υπερεθνικό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, οικονομική, κοινωνική, πολιτική, πολιτισμική και τεχνική/τεχνολογική «ανάπτυξη», η οποία μπορεί να υπάρξει, μόνο όταν τελείται σε διαλεκτική αρμονία και με σεβασμό πάντα στον άνθρωπο τις προαιώνιες ευγενείς του αξίες και το «όλο» φυσικό και πολιτισμικό του περιβάλλον, στο οποίο αυτός εντάσσεται ειρηνικά και δημιουργικά ως αναπόσπαστο

και όχι κυρίαρχο μέρος του» (Ρόκος 1963, 1964, 1967, 1970, 1972, 1975, 1977, 1980, 1986, 1993, 1994, 1995, 1998, 2000).

Έχοντας ως γνώμονα όλα τα παραπάνω, γίνεται κατανοητό πως η πόλη δε αποτελεί απλά μια πυκνοκατοικημένη και τεράστιας κλίμακας χωρική επιφάνεια που φιλοξενεί δραστηριότητες και ανθρώπους, αλλά λειτουργεί με πολύπλοκους μηχανισμούς και έχει ως κύριο στοιχείο το άτομο. Αυτό σημαίνει πως οι συνθήκες ζωής σε ένα αστικό περιβάλλον δεν αρμόζουν να είναι απλά ανεκτές, αλλά κυρίως βιώσιμες. Ο άνθρωπος της πόλης έχει δικαίωμα να διαθέτει μια ζωή που θα του προσφέρει ταυτόχρονα άνεση, ασφάλεια και ευχαρίστηση. Για να μπορέσει να επιτευχθεί αυτό, η πόλη πρέπει να μεταλλαχθεί από άψυχο περιβάλλον, σε ένα ζωντανό και βιώσιμο οργανισμό. Πάνω σε αυτό στηρίζεται και η ιδέα της βιώσιμης ανάπτυξης. Είναι μια προσπάθεια που απαιτεί συντονισμό και όραμα και αποτελεί το νέο ιδανικό των πόλεων του μέλλοντος.

ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Η βιώσιμη ανάπτυξη δεν μπορεί να εφαρμοστεί χωρίς την ενεργή εισαγωγή της έννοιας της βιώσιμης κινητικότητας, όχι μόνο στα πλαίσια απλού σχεδιασμού αλλά κατά κύριο λόγο στη νοοτροπία του αστικού πληθυσμού. «Ο όρος “βιώσιμη κινητικότητα” έχει γίνει ο κεντρικός στόχος της κοινής πολιτικής των μεταφορών που στοχεύει στην ικανοποίηση της ζήτησης για κινητικότητα (από επιχειρήσεις και ανθρώπους), ενώ ταυτόχρονα αναγνωρίζει τα όρια κατανάλωσης των φυσικών πηγών και παραγωγής ρύπανσης λόγω των μεταφορικών λειτουργιών στο περιβάλλον» (Commission of the European Communities, 1997). Αυτή η θεωρητική προσέγγιση του όρου που προκύπτει μέσω της ευρωπαϊκής πολιτικής έρχεται σε αντίθεση με τις σύγχρονες πολιτικές και οικονομικές εξελίξεις, που στην ουσία ωθούν στην εντατικοποίηση των οδικών μεταφορών στις υπεραστικές μεταφορές, και στην αύξηση της ιδιοκτησίας και της χρήσης του ΙΧ στις ευρωπαϊκές πόλεις. Για το λόγο αυτό, υπάρχουν αντιθετικές απόψεις σήμερα για τον ορισμό της βιώσιμης κινητικότητας, καθώς ο όρος χρησιμοποιείται από διάφορους φορείς (Μπαρμπόπουλος, 2002). Ωστόσο η πραγματική έννοια της βιώσιμης κινητικότητας αφορά στην ανάγκη της κοινωνίας να στραφεί σε τρόπους μετακίνησης αρχικά εναλλακτικούς και φυσικά περισσότερο φιλικούς, τόσο ως προς το περιβάλλον όσο και ως προς τους ίδιους.

Κατά τον Zeitler, «η βιώσιμη κινητικότητα είναι κάθε μορφή ανθρώπινης κινητικότητας που ανταποκρίνεται στις διάφορες φυσικές (και κοινωνικές) προκλήσεις με το λιγότερο ρυπογόνο τρόπο». Προχωρώντας λίγο παραπάνω πάνω σε αυτό, η βιώσιμη κινητικότητα στηρίζει τις αρχές της τόσο στη δημόσια συγκοινωνία, όσο και σε μη μηχανοκίνητους τρόπους μετακίνησης (ποδήλατο, περπάτημα). Ο συνδυασμός όλων των μέσων μετακίνησης και ταυτόχρονα η συστηματική απομάκρυνση του αυτοκινήτου από τους οδικούς άξονες είναι η τέλεια συνταγή μιας πόλης που περιστρέφεται γύρω από τον άξονα της βιώσιμης κινητικότητας. Η μακρά περίοδος εδραίωσης του αυτοκινήτου στο συγκοινωνιακό χάρτη των αστικών κέντρων βρίσκεται υπό το καθεστώς αμφισβήτησης πλέον σχετικά με τα τελικά αποτελέσματα που έχει επιφέρει στον αστικό ορίζοντα. Και αυτό ακριβώς δίνει την απαραίτητη ώθηση στις αρμόδιες αρχές να καινοτομήσουν και να αποστασιοποιηθούν από το

κατεστημένο που έχει επιβάλλει το αυτοκίνητο και να κινηθούν σε ιδέες που στηρίζονται περισσότερο σε βιώσιμους τρόπους μετακίνησης.

1.3.2 Κοινός στόχος όλων των αστικών σχεδιασμών: η δημιουργία βιώσιμης πόλης

Αυτό που πηγάζει μέσα από την παραπάνω διαπίστωση είναι ότι η ποικιλομορφία των συστημάτων χωροταξικού και αστικού σχεδιασμού είναι μεγάλη σήμερα στην Ευρώπη. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει η Γεράρδη (1998) «όλα αντιμετωπίζουν την ανάγκη να προσαρμοστούν στους μετασχηματισμούς της οικονομικής δραστηριότητας, στα μέσα επικοινωνίας που οι τεχνολογικές αλλαγές προσφέρουν, στις νέες μεθόδους συμμετοχικού σχεδιασμού σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, στην ταχύτητα με την οποία αλλάζουν τα δεδομένα του χωρικού σχεδιασμού στην ενσωμάτωση της ιδιωτικής δραστηριότητας στις πολιτικές ρύθμισης των κρατικών αρχών, τέλος δε στις αρχές αειφορίας και βιώσιμης ανάπτυξης».

Έχοντας ως κεντρικό άξονα την πολύπλευρη διαχείριση της αστικοποίησης, είναι δυνατή και η βέλτιστη διαμόρφωση του πλάνου πάνω στο οποίο θα κινηθεί ο σχεδιασμός της νέας, βιώσιμης πόλης. Αποτελεί πλέον κοινή διαπίστωση ότι «μια καλά σχεδιασμένη και διαχειρισμένη πόλη μπορεί να μειώσει τις αποστάσεις ταξιδιού και την ενεργειακή χρήση, να είναι πολυπολιτισμική και να μην προκαλεί οξείες περιβαλλοντικές επιπτώσεις, να μειώσει τις πιέσεις στην αγροτική γη που συμβάλλουν στην εντατικοποίηση της αγροτικής καλλιέργειας, ενώ σε πολλές κοινωνίες, οι μεγάλες πληθυσμιακές συγκεντρώσεις μπορούν να δημιουργήσουν μια πλατιά λαϊκή κινητοποίηση ενάντια στην άμεση περιβαλλοντική υποβάθμιση» (Μπαρμπόπουλος, 2002).

Συμπληρωματικά με τα παραπάνω, πέρα από καθαρά πολεοδομικά χαρακτηριστικά, η σύγχρονη βιώσιμη πόλη έχει ανάγκη και από βιωσιμότητα στον τομέα των μεταφορών. Η εκάστοτε ερευνητική κοινότητα, που ασχολείται με την αστική κινητικότητα, έχει ως τελικό στόχο τη διευκόλυνση της κινητικότητας των μετακινουμένων και της δημόσιας συγκοινωνίας, την αποσυμφόρηση των οδικών αξόνων, τη μείωση των ατυχημάτων και τη δημιουργία, τελικά, ενός συστήματος αστικών συγκοινωνιών βιώσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον (Tyriopoulos και Antoniou, 2012).

1.3.3 Ευρωπαϊκές πολιτικές περί βιωσιμότητας

Σίγουρα η Ευρώπη έχει προχωρήσει τα τελευταία χρόνια σε σημαντικές αλλαγές σε ότι αφορά την πολεοδομική και κυκλοφοριακή της αναδιάρθρωση στα πλαίσια της βιώσιμης ανάπτυξης. Σημαντικός κινητήριος μοχλός αποτέλεσαν προγράμματα και διατάξεις από την ευρωπαϊκή ένωση που όριζαν τις γενικές αρχές και τις κυριότερες κατευθύνσεις προκειμένου η κάθε χώρα να θέσει στα εγχώριά της την νέα πολιτική γραμμή, προσαρμοσμένη πάντοτε στην νοοτροπία και τις συνθήκες που τη συνθέτουν στο σύνολό της. Επιδιώκοντας, λοιπόν, τη βιωσιμότητα των ευρωπαϊκών χωρών και κυρίως των αστικών κέντρων, έχουν δημιουργηθεί διάφορα προγράμματα με βλέψεις προς ένα βελτιωμένο μέλλον. Έτσι, έγιναν πολυάριθμες προτάσεις, οι οποίες τέθηκαν με προσανατολισμό τόσο σε μεσοπρόθεσμο όσο και σε

μακροπρόθεσμο χρονικό διάστημα, εν όψει των μεγάλων μεταβολών που στοχεύουν οι χώρες στις πόλεις τους.

Η Πράσινη και Λευκή Βίβλος επιδιώκουν να θέσουν τις βασικές αρχές αστικού σχεδιασμού σε όλα τα επίπεδα. Πολλές ευρωπαϊκές χώρες έχουν ως γνώμονα το σύνολο των διατάξεων που ορίζονται στις βίβλους αυτές και με προσαρμογές στα δικά τους δεδομένα προσανατολίζονται προς εναλλακτικές με βιώσιμους όρους. Η χωρική διάρθρωση της εκάστοτε χώρας, ο τομέας των μεταφορών, η οικονομική ανάπτυξη, η επιχειρηματικότητα είναι μερικές από τις παραμέτρους που οραματίζεται να αναπροσαρμόσει και να «νουθετήσει» η κάθε χώρα, προκειμένου να στηρίζονται στις αρχές της αστικής αειφορίας.

Σε ότι αφορά την Πράσινη Βίβλο, και την προσέγγιση των διατάξεων της στην αστική κινητικότητα (European Commission, 2007), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιχειρεί να αντιμετωπίσει τις κύριες προκλήσεις που τίθενται σήμερα σχετικά με αυτή και έτσι ορίζει το πεδίο δράσης της πάνω σε πέντε βασικά θέματα: Πόλεις Ελεύθερης Ροής, Πράσινες Πόλεις και Κωμοπόλεις, Έξυπνες Αστικές Συγκοινωνίες, Προσβάσιμες Αστικές Συγκοινωνίες και Ασφαλείς Αστικές Συγκοινωνίες. Σε σχέση με το αστικό περιβάλλον, συνέταξε για πρώτη φορά το 1990 ένα σύνολο διατάξεων για το αστικό περιβάλλον (European Commission, 1990). Στόχος του συγκεκριμένου προγράμματος ήταν η δημιουργία - ή επαναδημιουργία- των πόλεων, βασιζόμενες στο μοντέλο της συμπαγούς διάταξης, οι οποίες θα παρέχουν ένα ελκυστικό περιβάλλον προς τους κατοίκους τους, καθώς και τη μείωση της συνεισφοράς τους στην παγκόσμια περιβαλλοντική μόλυνση.

Η Λευκή Βίβλος, αναφορικά με τον τομέα των μεταφορών, επιχείρησε να δημιουργήσει ένα σύνολο διατάξεων με χρονικό ορίζοντα το έτος 2050 (European Commission, 2011), που θα οδηγήσουν τα αστικά κέντρα σε βιωσιμότερες συνθήκες μετακίνησης. Οι κύριοι άξονες του προγράμματος αυτού είναι η Δημιουργία μιας Ενιαίας Ευρωπαϊκής Περιοχής Μεταφοράς (για τη διευκόλυνση των μετακινουμένων και την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας), η Ασφάλεια, Ποιότητα και Προσπελασιμότητα των Μέσων Μεταφοράς, η Καινοτομία για το Μέλλον στην Τεχνολογία και στη Συμπεριφορά, οι Μοντέρνες Υποδομές, η Έξυπνη Κοστολόγηση και οι Χρηματοδοτήσεις.

Η Ευρώπη του σήμερα δεν περιορίζεται σε σταθερά προγράμματα αλλά σε μεταβλητές μεταρρυθμίσεις, ανάλογα με τις ανάγκες που παρουσιάζονται κάθε φορά στην κοινωνία. Ο προσανατολισμός των εκάστοτε προγραμμάτων ποικίλλουν προκειμένου να καλύψουν οποιαδήποτε πτυχή του αστικού περιβάλλοντος απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή. Προγράμματα όπως είναι η *Πολιτική Συνοχής 2014-2020*, που αποτελεί σύνολο προτάσεων που στοχεύουν στην καλλιέργεια ολοκληρωμένων αστικών πολιτικών που ενισχύουν τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη με σκοπό να ενδυναμωθεί ο ρόλος των πόλεων εντός του πλαισίου της πολιτικής συνοχής (European Commission, 2011) και η *Ευρώπη 2020*, που βασίζεται σε πρωτοβουλίες που στόχο έχουν την έξυπνη και βιώσιμη ανάπτυξη καθώς και την ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς στην Ευρωπαϊκή Ένωση (European Commission, 2010), έχουν διαταχθεί με πρωτοβουλία της ευρωπαϊκής επιτροπής και επιχειρούν να δώσουν τις

κατευθυντήριες γραμμές στις ευρωπαϊκές χώρες που εμπλέκονται σε αυτά προς την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης τους σε όλα τα επίπεδα.

1.3.4 Παράγοντας επιτυχίας όλων των ευρωπαϊκών προγραμμάτων: η ενημέρωση και η διαδραστική συμμετοχή των πολιτών

Όλες οι πολιτικές, τα προγράμματα και οι διατάξεις, πέρα από την πρωτοβουλία των πολιτικών αρχών, βασίζονται στην αποτελεσματικότητα των μέτρων, που θα ληφθούν σε κάθε πόλη, στην άρτια ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών της στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Αυτό σημαίνει πως η εκάστοτε πολιτική αρχή, γνωρίζοντας πως οι νέοι σχεδιασμοί των χωρικών επιφανειών επιλογής απευθύνονται πρώτα από όλα στους κατοίκους τους, πρέπει να θέτει ως αρχή των διαβουλεύσεων της περί των τελικών προτάσεων την πληροφόρηση του κοινού και την επιλογή της έκφρασης απόψεων. Πάνω σε αυτό το ζήτημα επιχειρεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με αρχή την Πράσινη Βίβλο (European Commission, 2007), να προχωρήσει στη δημιουργία όλων των απαραίτητων συνθηκών, προκειμένου να θεμελιωθεί στην κοινωνία μια νέα παιδεία περί αστικής κινητικότητας, σε συνδυασμό με ανάπτυξη της γνώσης και την συλλογή δεδομένων.

Η γνωστοποίηση των σχεδιασμών και η παροχή πληροφοριών για αυτά στο κοινό επιτρέπει στη συνέχεια και την παράθεση απόψεων, εναλλακτικών σεναρίων και πάνω από όλα το δικαίωμα συμμετοχής στα κοινά, στη διαμόρφωση των νέων συνθηκών ζωής με διαδραστικό χαρακτήρα. Αυτό είναι και το κίνητρο του έργου PLUME, το οποίο, για την βελτιστοποίηση των σχεδιασμών πολεοδομίας και κυκλοφορίας, στηρίζεται στη συμμετοχή ποικιλίας ενδιαφερόντων (από την ερευνητική κοινότητα μέχρι και τους τοπικούς εμπειρογνώμονες) στις πόλεις της Ευρώπης (Clifford, Blackledge, May, Jopson, Sessa, Haon, 2005). Η πολιτεία πρέπει να λειτουργεί δημοκρατικά και να λαμβάνει υπόψη τους πολίτες της προκειμένου, σε αρχικό στάδιο, να προκύψει μια ορθή πρόταση, και φυσικά, η εφαρμογή του τελικού σχεδιασμού να στεφθεί με απόλυτη επιτυχία.

1.3.5 Η αντιστροφή της φαινομενικά αδιάλλακτης κυκλοφοριακά οργάνωσης

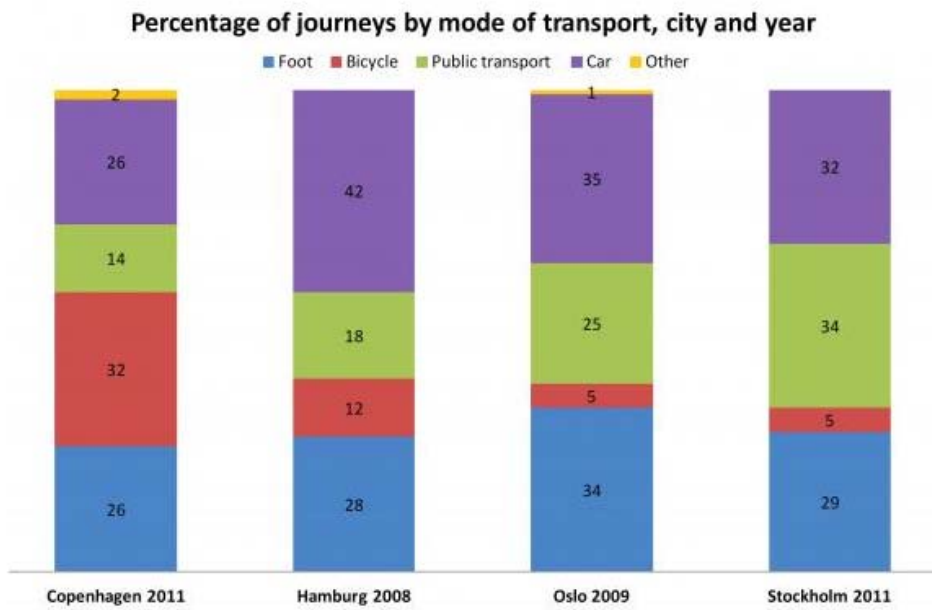
Σίγουρα το αυτοκίνητο έδρασε τα τελευταία χρόνια με τρόπο κυριαρχικό και δεσποτικό ως προς την επιλογή του μετακινούμενου. Η πολιτική που ακολουθήθηκε σχετικά με αυτό οδήγησε στα αντίστροφα αποτελέσματα από αυτά που αρχικώς είχαν οριστεί ως στόχοι του κυκλοφοριακού σχεδιασμού της κάθε πόλης. Και σε αυτό έρχεται να τεθεί ένα σημαντικό ερώτημα που θα συμβάλει καθοριστικά στην εξέλιξη αυτής της μέχρι τώρα αδιέξοδης πολιτικής που έχει θεσπιστεί γύρω από το αυτοκίνητο: πόσο διατεθειμένη είναι η σύγχρονη κοινωνία αρχικά να αντιμετωπίσει κατά πρόσωπο τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί λόγω του αυτοκινήτου και φυσικά κατά πόσο είναι πρόθυμη να προχωρήσει σε ένα μέλλον που δεν θα είναι πλέον δέσμια αυτού.

Το κλειδί σε αυτό βρίσκεται στα χέρια κάθε χώρας που, ξεχωριστά η καθεμιά μα και σε συνεργασία με τις υπόλοιπες, θα εστιάσει σε οράματα κυκλοφοριακού και

πολεοδομικού σχεδιασμού με γνώμονα τη βιωσιμότητα της εκάστοτε κοινωνίας. «Η πιο ελκυστική ευρωπαϊκή πόλη στον επόμενο αιώνα, θα είναι αυτή που θα έχει καλύτερες κυκλοφοριακές συνθήκες και ποιότητα περιβάλλοντος» (Μπαρμπόπουλος, 2002). Οι εποχές έχουν αλλάξει, τα δεδομένα έχουν μεταβληθεί και το ίδιο θα πρέπει να συμβεί και με την τωρινή νοοτροπία των περισσότερων χωρών παγκοσμίως. Η αρχή θα σημάνει με την μεταβολή του κυκλοφοριακού σχεδιασμού και την στροφή του σε βιώσιμες λύσεις μετακίνησης.

1.3.6 Ανοίγοντας το δρόμο προς τη βιώσιμη κινητικότητα

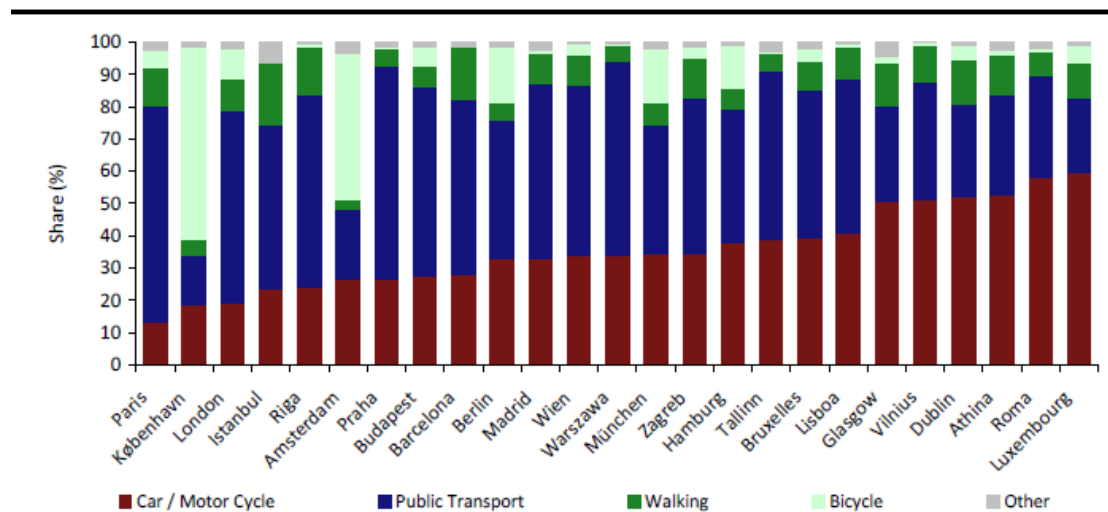
Δεδομένου της αδιέξοδης πορείας που χάραξε μέχρι σήμερα το αυτοκίνητο στη διαμόρφωση της εικόνας των πόλεων, γίνεται συνεχώς εντονότερη η ανάγκη για αλλαγή του τωρινού κυκλοφοριακού κατεστημένου. Κρίνεται σχεδόν επιτακτική η προσέγγιση μιας στρατηγικής που θα ξεφεύγει από τα στενά όρια που έχει θέσει το αυτοκίνητο, θα προσφέρει σταθερότερα θεμέλια για μια πόλη βιώσιμη και περιβαλλοντικά ανώτερη και θα προτείνει ευελιξία στον τρόπο μετακίνησης των σύγχρονων πολιτών. «Η καινοτομία αποτελεί βασικό παράγοντα που θα συμβάλλει στην επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας» (Tygriopoulos και Antoniou, 2012). Πάνω στο ζήτημα της καινοτομίας στον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας, η Γερμανία και η Σκανδιναβία έχουν να επιδείξουν αξιόλογο έργο. Ο κυκλοφοριακός τους σχεδιασμός βασίζεται στη δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα και το ποδήλατο (με οργανωμένα δίκτυα και σταθμούς μετεπιβίβασης), ενώ παρέχει ταυτόχρονα ταχύτητα και ασφάλεια, δυο συνιστώσες που απέτυχε το αυτοκίνητο να εφαρμόσει στους δρόμους των πόλεων. Μα πάνω από όλα δίνει τη δυνατότητα της επιλογής και όχι της μονόδρομης επιβολής του αυτοκινήτου. Το Διάγραμμα 1.2 που ακολουθεί, στα πλαίσια απεικόνισης της μεγάλης επίδρασης της βιώσιμης κινητικότητας στις χώρες που προαναφέρθηκαν, αποτυπώνει τον τρόπο και τα μέσα μετακίνησης που χρησιμοποιούν οι πολίτες της Κοπεγχάγης για το έτος 2011, του Αμβούργου για το 2008, του Όσλο για το 2009 και της Στοκχόλμης για το 2011. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι πάνω από 60% των καθημερινών μετακινήσεων σε κάθε πόλη γίνονται με περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία (Rodriguez, 2013). Το Διάγραμμα 1.3 καταγράφει την ποσοστιαία κατανομή των μέσων μεταφοράς που χρησιμοποιούνται στις ευρωπαϊκές πόλεις για λόγους εργασίας και άθλησης για το έτος 2009. Κάνοντας μια γενική ανασκόπηση αυτού, προκύπτει πως η δημόσια συγκοινωνία και το αυτοκίνητο κατέχουν κυρίαρχη θέση σε όλες τις πόλεις, με το Παρίσι να καταλαμβάνει την πρώτη θέση σε χρήση δημόσιας συγκοινωνίας (σε ποσοστό περίπου 65%), ενώ στον αντίποδα το αυτοκίνητο στο Λουξεμβούργο προπορεύεται έναντι των άλλων μέσων κατά 60%. Σημαντικό είναι και το ποσοστό σε όλες τις πόλεις εκείνων που προτιμούν το περπάτημα και το ποδήλατο για τις μετακινήσεις τους, με υψηλότερη χρήση ποδηλάτου να παρατηρείται στην Κοπεγχάγη σε ποσοστό περίπου 60% (UNECE Transport Division, 2011).



Διάγραμμα 1.2: Ποσοστό μετακινήσεων ανά μεταφορικό μέσο, πόλη και έτος

Πηγή: Copenhagen 2011: City of Copenhagen, Denmark. Traffic counts 2007-2011. TU-municipal report data period 2011. Hamburg 2008: City of Hamburg, Germany. Ministry of Economy, Transport and Innovation. Office of Transport and Road Research. January 3, 2013. Oslo 2009: City of Oslo, Norway. 2009 Norwegian National Travel Survey. Institute of Transport Economics. TØI rapport 1130/2011. And Stockholm 2011: City of Stockholm, Sweden. Transport Administration & Environment and Health Administration. January 2, 2013

Means of transport primarily used to go to work/training place in 2009



Sources: Eurostat

Διάγραμμα 1.3: Μέσα μεταφορά που χρησιμοποιούνται πρωταρχικώς για δουλειά και άθληση για το έτος 2009

Πηγή: Eurostat

Οι εκάστοτε χώρες θα πρέπει να αντιληφθούν σε βάθος τα προβλήματα που προκαλεί το αυτοκίνητο και η κατανόηση ότι η μέχρι τώρα εύνοια που του παρέχεται οδηγεί μονάχα σε τέλμα. Είναι αναγκαίο να στραφούν σε προτάσεις που θα βασίζονται στον περιορισμό του αυτοκινήτου και στην προώθηση της ιδέας της βιώσιμης κινητικότητας. Ωστόσο είναι εξίσου σημαντικό να εδραιωθεί στη συνείδηση των αρμόδιων αρχών πως η προσέλκυση του κοινού προς μετακινήσεις με οικολογικό χαρακτήρα δεν θα επιτευχθεί αυτόνομα. Αυτό σημαίνει πως ο καταλυτικός παράγοντας για μεταστροφή της συνήθειας των σύγχρονων κοινωνιών στο θέμα των μετακινήσεων είναι ο συνδυασμός των παραπάνω. Η βιώσιμη κινητικότητα δεν μπορεί να λειτουργήσει χωρίς την ταυτόχρονη απομάκρυνση του αυτοκινήτου από τους δρόμους σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερη κλίμακα μέσα στην πόλη. Πάνω σε αυτή τη λογική πρέπει να στηριχτούν οι αρμόδιες αρχές προκειμένου να φτάσουν στα επίπεδα βιώσιμης ανάπτυξης που επιθυμούν.

1.3.7 Ο ρόλος του αυτοκινήτου στη βιώσιμη πόλη του μέλλοντος

Οδεύοντας προς μια πόλη απαλλαγμένη από την κυριαρχία του αυτοκινήτου, τίθεται εύλογα το ερώτημα πως θα επιτευχθεί ο στόχος αυτός. Είναι αναμφισβήτητα μια ρηξικέλευθη πρόταση για αρκετές χώρες της Ευρώπης (σε αντίθεση με τις βόρειες χώρες όπου τις τελευταίες δεκαετίες είναι ιδιαίτερα αυξημένη η ευαισθησία σχετικά με τις αρνητικές περιβαλλοντικές, χωρικές, κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες της χρήσης του αυτοκινήτου στα αστικά κέντρα, χώρες της υπόλοιπης Ευρώπης, και μέσα σε αυτές συμπεριλαμβάνεται και η περίπτωση της Ελλάδας, υστερούν σε προοδευτικότητα πάνω στο ζήτημα αυτό ή άρχισαν τώρα να αλλάζουν πολιτική γραμμή ως προς αυτό). Αποτελεί όμως μια τακτική αναγκαία σε μια εποχή όπου η πόλη μετατρέπεται σε μεγαθήριο χωρίς οργάνωση και το αυτοκίνητο επιβαρύνει ακόμη περισσότερο τις ήδη δύσκολες συνθήκες αστικής διαβίωσης.

Στα πλαίσια δημιουργίας ενός αστικού περιβάλλοντος που θα διακατέχεται από τις αρχές της αειφορίας, το αυτοκίνητο καλείται να κατέχει όσο το δυνατόν μικρότερη θέση στο χάρτη του κυκλοφοριακού κατεστημένου. Με τον όρο βιώσιμη κινητικότητα, δεν συνεπάγεται μόνο αύξηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας, του ποδηλάτου και του περπατήματος και ενίσχυση της αποδοτικότητας των αυτοκινήτων. Για να επιτευχθεί πραγματική βιώσιμη κινητικότητα, απαιτείται μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου στο ελάχιστο δυνατό (Veloz, 2012). Η ολοκληρωτική απομάκρυνσή του από το κέντρο κάθε αστικής επιφάνειας είναι ένα βήμα καθοριστικό προς την κατεύθυνση που προαναφέρθηκε. Ωστόσο δεν πρέπει να περιορίζεται μόνο στην χωρική επιφάνεια του κέντρου. Η συντονισμένη και μαζική υιοθέτηση ενός κυκλοφοριακού σχεδιασμού με μειωμένη συμμετοχή του αυτοκινήτου είναι η καλύτερη προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Οι ευρωπαϊκές πόλεις καλούνται να επαναπροσδιορίσουν το ρόλο του αυτοκινήτου στο δρόμο και να θέσουν περιορισμούς και οργανωτικές ρυθμίσεις ως προς την χρήση του (Car Free Cities) (Βλαστός 1999).

Το αυτοκίνητο κατέχει κυρίαρχη θέση στο δρόμο, γεγονός που αναπόφευκτα οδηγεί τους άλλους χρήστες σε περιορισμένο έως και ανύπαρκτο δίκτυο μετακίνησης. Πάνω σε αυτό γίνονται πολλές προσπάθειες ώστε να δοθεί μεγαλύτερος χώρος στις δημόσιες συγκοινωνίες, στο ποδήλατο και στον πεζό και παράλληλα λιγότερος στο

αυτοκίνητο καθώς επίσης και ρυθμίσεις που θα προστατεύουν τις ευπαθείς ομάδες μετακινούμενων (ποδηλάτες και πεζοί). Η μείωση του αριθμού των αυτοκινήτων θα σημάνει και μια νέα αρχή για την πόλη. Αυτό δε σημαίνει πως ο αστικός χώρος θα είναι λιγότερο δραστήριος ή δυναμικός. Αντίθετα «λιγότερα αυτοκίνητα σημαίνει περιορισμός του κορεσμού και των καθυστερήσεων άρα πιο ξεκούραστες και πιο ευχάριστες μετακινήσεις, περισσότερες, αλλά με διαφορετικό τρόπο» (Βλαστός, 2011).

Μια παράμετρος που καλείται ο κλάδος της κυκλοφοριακής οργάνωσης να συμπεριλάβει, προκειμένου να πετύχει βιώσιμες συνθήκες στην πόλη, είναι η κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου. Η κατηγοριοποίηση αποτελεί τη βάση του κυκλοφοριακού σχεδιασμού, διότι με βάση αυτή κατανέμονται μεγάλες και μικρές ροές στην επιφάνεια της πόλης (Βλαστός και Μηλάκης, 2006). Στην ουσία αποτελεί κομβικό σημείο για τις ρυθμίσεις που θα ακολουθήσουν σχετικά με την μείωση της παρουσίας του αυτοκινήτου και την προώθηση των υπολοίπων μέσων μεταφοράς.

Σημαντικό να αναφερθεί σε αυτό το σημείο είναι ότι η κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου είναι ένα βήμα που έπεται της ανάλυσης των περιβαλλοντικών αντοχών της πόλης, κυρίως στο επίπεδο του αρτηριακού δικτύου. Το βήμα αυτό εστιάζεται στην κατανομή των φόρτων, εκείνων που τελικά θεωρεί αποδεκτούς η πόλη, στο συνολικό της δίκτυο. Μέσω της κατηγοριοποίησης απομακρύνονται οι υπερβάλλουσες κυκλοφοριακές πιέσεις διαδοχικά από το τοπικό δίκτυο των ασθενέστερων περιβαλλοντικά δρόμων, που είναι κατά κανόνα οι δρόμοι κατοικίας, προς ισχυρότερους, οι οποίοι κατηγοριοποιούνται σε διάφορες κλίμακες (Μπαμπόπουλος, 2001). Πρόκειται για μια κατηγοριοποίηση που δίνει συγκεκριμένη μορφή στην επιφάνεια της πόλης διότι στηρίζεται στη λογική των δακτυλίων, στην προφανή λογική (Βλαστός και Μηλάκης, 2006).

Όπως αναφέρει ο Αραβαντινός (2007) «η λογική του δακτυλίου έχει νόημα να εφαρμόζεται σε κάθε επίπεδο πολεοδομικής επιφάνειας, το οποίο δικαιούται προστασίας από διαμπερείς ροές. Μια ομάδα γειτονιών που εφάπτονται, συνθέτει μια πολεοδομική ενότητα που επίσης πρέπει να περιβάλλεται από ένα δακτύλιο. Ο δακτύλιος αυτός τοποθετείται ιεραρχικά στην τρίτη βαθμίδα (στην πρώτη είναι ο δρόμος γειτονιάς και στη δεύτερη ο δακτύλιος της γειτονιάς)». Η διάταξη δακτυλίων στον αστικό χώρο οριοθετεί κατά κάποιο τρόπο την εμφάνιση του αυτοκινήτου σε συγκεκριμένους οδικούς άξονες, δίνοντας ταυτόχρονα την ευκαιρία στα άλλα μέσα μετακίνησης να διεκδικήσουν τον χώρο που τους αξίζει στην πόλη. Και φυσικά «με ένα σύστημα δακτυλίων η γεωγραφία της πόλης θα αποκτήσει μορφή ή έστω μια δομή που θα την κάνει περισσότερο αναγνώσιμη» (Βλαστός και Μηλάκης, 2006). Οι δακτύλιοι λειτουργούν ως δίχτυ προστασίας της κάθε μεμονωμένης αλλά και συνολικής χωρικής επιφάνειας της πόλης από το αυτοκίνητο. Εμποδίζει την αυθαίρετη εισαγωγή του σε οποιοδήποτε χωρικό συγκρότημα και στην ουσία απαλλάσσει σε μεγάλο βαθμό την κοινωνία από την παρουσία του αυτοκινήτου.

Συμπληρωματικά της εφαρμογής του συστήματος των δακτυλίων στο αστικό πεδίο είναι ο σχεδιασμός δρόμων ήπιας κυκλοφορίας. «Η γειτονιά είναι το κύτταρο του πολεοδομικού οργανισμού» (Αραβαντινός, 2007). Και ακριβώς αυτό είναι το χωρικό στοιχείο που προσπαθεί να προστατεύσει η δημιουργία τέτοιων οδικών αξόνων. Η

κύρια φιλοσοφία του σχεδιασμού αυτού είναι η οριοθέτηση περιοχών (κυψέλες) ήπιας κυκλοφορίας με ανώτερο όριο ταχύτητας τα 30 χλμ./ώρα. Πολλές ευρωπαϊκές χώρες έχουν υιοθετήσει το σύστημα τέτοιων δρόμων σε αρκετά μεγάλες επιφάνειες, με σκοπό βέβαια να επεκταθεί και σε ακόμη μεγαλύτερη κλίμακα εντός των πόλεων. Το συγκεκριμένο όριο ταχύτητας κατοχυρώνει την ομαλή συνύπαρξη όλων των χρηστών των δρόμων, και όχι μόνο του αυτοκινήτου. Από την άλλη το αυτοκίνητο επιβάλλεται σε έναν μηχανισμό υποχρεωτικής «συμμόρφωσης» στους περιορισμούς που του θέτει ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός και δίνει χώρο και στους άλλους χρήστες, όπως τις δημόσιες συγκοινωνίες, το ποδήλατο και τους πεζούς (Αραβαντινός, 2007).

Ο περιορισμός μεγάλων οχημάτων από το οδικό δίκτυο εντός των αστικών επιφανειών (με ταυτόχρονη βέβαια απομάκρυνση των ειδικών χρήσεων γης όπως είναι η βιομηχανία και το χονδρεμπόριο) θα ανακουφίσει σημαντικά τον αυξημένο φόρτο που παρατηρείται σήμερα στην ευρωπαϊκή πόλη. Αποτελεί την αρχή μιας οργανωμένης κυκλοφοριακής ρύθμισης που, σε συνδυασμό με περιοριστικά μέτρα για την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, θα δώσει μεγαλύτερο χωρικό περιθώριο κίνησης τόσο στη δημόσια συγκοινωνία όσο και στο ποδήλατο και στον πεζό.

Πέρα όμως από τις καθαρά κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που προτείνονται σε σχέση με το αυτοκίνητο και τον περιορισμό του, γίνεται προσπάθεια ελαχιστοποίησης των χρηστών του στους δρόμους και με πολιτικές που στηρίζονται στην καινοτομία και στην εναλλακτική διαχείριση του ζητήματος. Ιδέες, που υιοθετήθηκαν από πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, όπως είναι το Car pooling, το Car Sharing και το Car Free Housing είναι μερικές από τις λύσεις που προτάθηκαν και εφαρμόστηκαν προκειμένου να μειωθεί στο ελάχιστο η χρήση του αυτοκινήτου εντός του αστικού ιστού.

A) Car Pooling

Το Car Pooling αποτελεί μια πρόσφατη ιδέα και επιδιώκει «την αύξηση της πληρότητας των ιδιωτικών αυτοκινήτων που χρησιμοποιούνται κυρίως από τους εργαζόμενους προς και από την εργασία τους» (Αραβαντινός, 2007). Αποτελεί μια πολιτική που στόχο έχει τη μείωση της ιδιοκτησίας νέων αυτοκινήτων ή τουλάχιστον την αποφόρτιση του οδικού δικτύου τόσο από την κυκλοφορία όσο και από τη στάθμευση (Βλαστός, 2011).

Βασική παράμετρος της ιδέας είναι ότι τα άτομα που θα μοιράζονται το αυτοκίνητο έχουν ως τελικό προορισμό τον ίδιο εργασιακό χώρο, ενώ η χρήση του οχήματος θα εναλλάσσεται σε καθημερινή βάση μεταξύ των επιβατών-συναδέλφων. Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία αυτού του εγχειρήματος είναι η αμελητέα απόσταση μεταξύ των κατοικιών των χρηστών του αυτοκινήτου σε σχέση με τον τελικό προορισμό. Αυτό διευκολύνει σε μεγάλο βαθμό τόσο τις μετακινήσεις μεταξύ των τόπων κατοικίας για την παραλαβή των επιβατών όσο και την ίδια την μετακίνηση προς την εργασία.

Το μοντέλο αυτό προωθήθηκε και εφαρμόστηκε σε σημαντικό βαθμό στην Αμερική, όπου οι αποστάσεις μεταξύ κατοικίας και εργασίας είναι δεκάδες χιλιόμετρα καθημερινά (Αραβαντινός, 2007). Όμως και η Ευρώπη έχει αντιληφθεί τα τελευταία χρόνια την θετική επιρροή του συγκεκριμένου σχεδίου στην γενικότερη κατανομή και

πυκνότητα των φόρτων και επιδιώκει να το εντάξει σε μεγαλύτερη κλίμακα στον κυκλοφοριακό της χάρτη. Μάλιστα αντίστοιχες προσπάθειες έχουν συντελεστεί και στην Αθήνα, ενώ από τον Ιούνιο του 2011 ξεκίνησε η εφαρμογή αυτή και για τους φοιτητές του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Το γενικό μοτίβο γύρω από το οποίο κινείται η συγκεκριμένη σχεδίαση αφορά σε όσους κατευθύνονται προς το Πολυτεχνείο και περνούν από τη στάση λεωφορείου επί της Κατεχάκη, να μοιράζονται το όχημά τους με άλλους που έχουν τον ίδιο προορισμό. Αποτελεί εξαιρετικά καινοτόμα ιδέα και επιδιώκει να εδραιωθεί και σε μεγαλύτερη χωρική κλίμακα.

Για τη διευκόλυνση των χρηστών ενός τέτοιου συστήματος έχει θεσπιστεί σε αρκετές χώρες μια λωρίδα αυτοκινητοδρόμου για αποκλειστική χρήση τέτοιων οχημάτων, ενώ απαιτείται και υψηλός βαθμός συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ των επιβατών προκειμένου να λειτουργούν με σταθερές οργανωτικές βάσεις. Προς την κατεύθυνση αυτή έχουν εισαχθεί νέες τεχνολογίες (GPS, τηλεματική κλπ.) προκειμένου ο κάθε μετακινούμενος να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή αν υπάρχει άλλος επιβάτης ή οδηγός στην πορεία στην οποία θέλει να κινηθεί (Μπαρμπόπουλος, 2002).

B) Car Sharing

Προς παρόμοια λογική μείωσης φόρτου επί των δρόμων κινείται και το Car Sharing. Πρόκειται για ένα σύστημα ενοικίασης οχημάτων από μη κερδοσκοπικά σωματεία (Rain Magazine, 1998) υπό την αιγίδα ενός πανευρωπαϊκού οργανισμού (European Car Sharing (ECS)). Η κεντρική φιλοσοφία αυτού του μηχανισμού στηρίζεται στην παροχή οχημάτων σε πυκνοκατοικημένες, κυρίως, περιοχές του κέντρου της εκάστοτε πόλης, για την εξυπηρέτηση των πολιτών. Στην ουσία προτείνεται τόσο σε κατοίκους αμιγώς του κέντρου όσο και εκείνων που ζουν εκτός των ορίων του, οι οποίοι θα μετακινούνται με τη δημόσια συγκοινωνία μέχρι ένα σημείο και μετά θα επιβιβάζονται σε αυτά τα οχήματα. Πρόκειται για ανθρώπους που ανήκουν στις κατηγορίες της «χαμηλής κινητικότητας» της Ευρώπης, που βλέπουν το Car Sharing σαν έναν φθινό και αποδοτικό τρόπο να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο (Brandshaw, 1996, The City of Edinburgh, 1998).

Το συγκεκριμένο σύστημα στηρίζεται στη συγκρότηση ενώσεων (Αραβαντινός, 2007). Τα μέλη αυτών των ενώσεων πληρώνουν μια εγγύηση και μια μηνιαία συνδρομή, ενώ υπάρχει και μηνιαίος λογαριασμός, το ύψος του οποίου κυμαίνεται ανάλογα με το χρόνο χρήσης των αυτοκινήτων. Οι επικείμενοι επιβάτες μπορούν να κάνουν κράτηση κάποιου οχήματος ύστερα από ενημέρωση του συστήματος μέσω τηλεφώνου ή διαδικτύου. Το πλεονέκτημα αυτής της εφαρμογής βρίσκεται στο γεγονός ότι τα οχήματα αυτά εδράζονται παντού στο χώρο για την άμεση και καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών τους.

Κεντρικός στόχος αυτού του μηχανισμού είναι η ελαχιστοποίηση του φόρτου στο κέντρο των πόλεων και η μείωση ιδιοκτησίας Ι.Χ. ή τουλάχιστον ο περιορισμός αύξησης της. Εκτός των άλλων, το «κοινόχρηστο αυτοκίνητο» αποτελεί μια εναλλακτική λύση απαλλαγμένη από το αυξανόμενο κόστος κατοχής ιδιωτικού οχήματος (Βλαστός, 2011). Αυτό που συμπεραίνεται από την όλη εφαρμογή είναι ότι, αντίθετα από το Car pooling, το Car Sharing ανταποκρίνεται περισσότερο στην

ευρωπαϊκή πραγματικότητα και με αυτόν τον τρόπο μπορεί να ενταχθεί αρτιότερα στη λειτουργία του συνολικού κυκλοφοριακού συστήματος μιας πόλης. Πρωτοπόρος αυτού του εγχειρήματος υπήρξε η Ελβετία το 1997. Το ίδιο σύστημα ακολούθησαν πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, ενώ η Αμερική το έχει υιοθετήσει σε μεγάλη κλίμακα σχεδόν σε όλες τις πολιτείες (Αραβαντινός, 2007).

Γ) Car Free Housing

Μια εξαιρετικά ρηξικέλευθη πρόταση που συνδυάζει πολεοδομική και κυκλοφοριακή καινοτομία είναι εκείνη του Car Free Housing. Αρχικά ο όρος αφορούσε περιοχές στις οποίες οι κάτοικοι δεν θα χρησιμοποιούσαν καθόλου το αυτοκίνητο ως μέσο μετακίνησής τους, ενώ η ίδρυσή τους θα γινόταν εκτός των κέντρων των πόλεων. Οι πολιτικές πολεοδομήσεων θέτουν με αυτόν τον τρόπο όρια στις ιδιοκτησίες αυτοκινήτων, μέσω μείωσης του κόστους κατοικίας με την απαλλαγή των κατασκευαστών μεγάλων οικοδομικών συγκροτημάτων από την υποχρέωση κατασκευής θέσεων στάθμευσης, ή καταβολής εισφοράς, υπό την προϋπόθεση συμβολαιογραφικής δέσμευσης των αγοραστών διαμερίσματος ότι δεν θα αποκτήσουν αυτοκίνητο (Βλαστός, 2011). Η ιδέα στηρίζεται κυρίως στην ύπαρξη ισχυρής δημόσιας συγκοινωνίας που θα υποστηρίζει το κυκλοφοριακό σύστημα αυτών των περιοχών και θα προάγει την εξυπηρέτησή τους τόσο για μετακινήσεις μέσα στις περιοχές αυτές όσο και σε γεινιάζουσες επιφάνειες. Το μοντέλο της απόλυτης αποχής από το αυτοκίνητο εισήχθη για πρώτη φορά στη Γερμανία και συγκεκριμένα στη Βρέμη, χωρίς όμως επιτυχία. Ακολούθησαν η Ολλανδία και η Αγγλία στις οποίες εφαρμόστηκε το εγχείρημα αυτό, περιοριζόταν ωστόσο σε μικρής έκτασης χωρικές επιφάνειες (Μπαρμπόπουλος, 2002).

Δεδομένου όμως των δυσκολιών υλοποίησης ενός τέτοιου σχεδιασμού και λόγω μη ενεργής συμμετοχής πάνω στο συγκεκριμένο μοντέλο, επιχειρήθηκε από κάποιες χώρες μια σχετική παραλλαγή του. Έτσι λοιπόν η νέα πολιτική σχεδιασμού που ακολουθήθηκε αφορούσε στη δημιουργία περιοχών κατοικίας στις οποίες θα υπάρχουν περιορισμοί στον αριθμό των αυτοκινήτων που θα διαθέτει ο κάθε κάτοικος, συγκεκριμένος αριθμός χώρων στάθμευσης ή ακόμη και υψηλά κόστη σε ότι αφορά τη στάθμευση (University of California Berkeley, 2012). Στην ουσία υιοθετείται η λογική των δρόμων ήπιας κυκλοφορίας σε εκτεταμένη κλίμακα, με σκοπό την προσομοίωση των περιοχών αυτών σε βιώσιμες κοινωνίες.

Ο γενικός απολογισμός που προκύπτει σχετικά με το Car Free Housing οδηγεί στο συμπέρασμα πως μια πολεοδόμηση τέτοιου είδους στο μέλλον (είτε περιοχών αυστηρής απαγόρευσης είτε μεγάλης κλίμακας περιοχές ήπιας κυκλοφορίας) θα δώσει και το απαραίτητο έναυσμα στις πόλεις του αύριο να ανταποκριθούν πιο θερμά στο κάλεσμα για βιώσιμη ανάπτυξη. Το Car Free Housing αποτελεί ένα πλάνο ιδανικής βιώσιμης πόλης, στην οποία το αυτοκίνητο θα έχει περιορισμένη ή ακόμη και ανύπαρκτη θέση στον κυκλοφοριακό χάρτη.

Όλα τα μέτρα που προαναφέρθηκαν έχουν ως κεντρική ιδέα την προώθηση μιας εναλλακτικής εικόνας της σύγχρονης πόλης, που θα διαθέτει βιωσιμότερους όρους ζωής, ενώ το αυτοκίνητο θα κατέχει συμπληρωματική και όχι κυρίαρχη θέση στον κυκλοφοριακό ορίζοντα. Αποτελούν όμως απλά την αρχή για μια δραστική αλλαγή

των τωρινών δεδομένων του κυκλοφοριακού κατεστημένου. Η περαιτέρω κινητοποίηση των αρμόδιων αρχών στο ζήτημα του περιορισμού του αυτοκινήτου εντός του αστικού ιστού θα δώσει το έναυσμα για τη δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών προς τη βιώσιμη κινητικότητα, μια παράμετρος κρίσιμη για την επιτυχία του εγχειρήματος της αστικής αειφορίας.

1.3.8 Η δημόσια συγκοινωνία ως αρωγός της βιώσιμης πόλης

Σε μια εποχή που η ανάγκη των αστικών πληθυσμών για βιώσιμες συνθήκες διαβίωσης είναι πλέον επιτακτική, το υπάρχον σύστημα μεταφορών, στηριζόμενο στα μηχανοκίνητα μέσα, δεν ανταποκρίνεται στο μοντέλο περί βιώσιμης πόλης. Η βιώσιμη κινητικότητα θεωρείται απαραίτητη αλλαγή του κυκλοφοριακού σκηνικού. Το αυτοκίνητο κατέχει πρωταγωνιστικό ρόλο στον τομέα των μεταφορών και ο απλός περιορισμός του δεν μπορεί να αποδώσει σε απόλυτο βαθμό την αναμενόμενη μεταβολή. Η ισχυροποίηση της δημόσιας συγκοινωνίας είναι η παράμετρος που θα σταθεροποιήσει την βιώσιμη κινητικότητα στη συνείδηση και στη νοοτροπία των πολιτών. Σε αυτή τη βάση λειτουργεί και η ευρωπαϊκή πολιτική, η οποία στρέφεται στην προσανατολισμένη στη δημόσια συγκοινωνία πόλη (Transit Oriented Development).

Η αρχική διαμόρφωση των αστικών χώρων είχε ως δομικό στοιχείο τη δημόσια συγκοινωνία (Αραβαντινός, 2007). Στόχος λοιπόν της σύγχρονης κυκλοφοριακής οργάνωσης είναι η ενεργή επαναφορά της δημόσιας συγκοινωνίας ως πρωταρχικό τρόπο μετακίνησης στις πόλεις και την εναπόθεσή τους στον αστικό χάρτη σε κυρίαρχη θέση και όχι συμπληρωματική που κατέχει μέχρι τώρα. Τα δημόσια μέσα μεταφοράς πρέπει να αποκτήσουν το χώρο και τη δυναμικότητα που τους αξίζει. «Η βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας είναι μία κρίσιμη προϋπόθεση για τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στις ευρωπαϊκές πόλεις, όπως και για την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας σε αυτές» (Μπαρμπόπουλος, 2002). Πέρα όμως από την κυκλοφοριακή αναβάθμιση των αστικών επιφανειών, η δημόσια συγκοινωνία μπορεί να επηρεάσει θετικά και την πολεοδομική οργάνωσή τους. Μπορεί να αποτελέσει το κλειδί αποσυμφόρησης των αστικών κέντρων, που το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν σήμερα, που είναι η έλλειψη χώρου. Συνεπώς η δημόσια συγκοινωνία θα λειτουργήσει θετικά σε ότι αφορά την εξοικονόμηση αστικού χώρου (Βλαστός, Παττακός, 1998).

Παρά το γεγονός ότι οι ευρωπαϊκές χώρες έχουν εξοπλιστεί σε σημαντικό βαθμό με δίκτυα σταθερής τροχιάς, η επιφανειακή δημόσια συγκοινωνία υστερεί σε ενεργή προσπελασιμότητα, αφενός, και σε ευοίωνες προοπτικές ενίσχυσής τους αφετέρου. Το αυτοκίνητο έχει καταλάβει σχεδόν αποκλειστικά το χώρο στους οδικούς άξονες, δίνοντας μηδενική προτεραιότητα στα δημόσια μέσα μεταφοράς (Μπαρμπόπουλος, 2002). Και πάνω σε αυτό γίνεται προσπάθεια προκειμένου η δημόσια συγκοινωνία να μην περιορίζεται μόνο σε υπόγεια, αλλά να αποκτήσει ξανά τον απαραίτητο χώρο στην επιφάνεια, κάτι που αναπόφευκτα θα μειώσει και την εμφάνιση του αυτοκινήτου σε αυτή.

Πολλές ευρωπαϊκές πόλεις έχουν αντιληφθεί τη σπουδαιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας στη μάχη για εδραίωση της βιώσιμης κινητικότητας στις χωρικές

επιφάνειες των πόλεων και πάνω σε αυτό εργάζονται οι νέες πολιτικές. Η γενικευμένη λογική που ακολουθείται σχετικά με την ενίσχυση της δημόσιας μεταφοράς κατευθύνεται σε κάποιους βασικούς άξονες. Συγκεκριμένα, κρίνεται απαραίτητη η προώθηση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς στην πόλη ακόμη και για μεγάλες αποστάσεις, με μετατροπή των περιφερειακών και τοπικών δικτύων σε ισχυρούς κόμβους μετεπιβίβασης, αύξηση της πυκνότητας και της μικτής διάταξης χρήσεων γης γύρω από σταθμούς, οργανωμένο σχεδιασμό συνδυασμένων μετακινήσεων για την ενίσχυση των μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς ως συμπληρωματικά μέσα της δημόσιας συγκοινωνίας και αύξηση των χώρων στάθμευσης κοντά σε σταθμούς που θα δίνουν τη δυνατότητα στους επικείμενους επιβάτες τη μετεπιβίβαση τους σε αυτούς από τα αυτοκίνητα (Βλαστός και Μηλάκης, 2006). Η πιο ανώδυνη σχετικά λύση επιφανειακής μετακίνησης (από άποψη κυκλοφοριακή και περιβαλλοντική) είναι εκείνη του τραμ. Η ενεργή επαναφορά δικτύων τραμ στην χωρική επιφάνεια των πόλεων δίνει νέα προοπτική στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό για βιώσιμη κινητικότητα. Προσφέρει τη δυνατότητα ανατροπής της εικόνας της υποβάθμισης στην πόλη και ταυτόχρονα ενθαρρύνει τη μετακίνηση σε γρήγορους και ασφαλείς ρυθμούς (Βλαστός, 2009). Δίνοντας τον απαραίτητο χώρο και προτεραιότητα στο συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς, το αστικό τοπίο αλλάζει, γίνεται φιλικότερο και ο επιβάτης έχει την ευκαιρία να έρθει σε επαφή με ιστορικά και πολιτιστικά στοιχεία της πόλης που ο δρόμος ίσως του στερεί. Τα παραπάνω αποτελούν μια μερική προσέγγιση μέτρων σχετικά με τη δημόσια συγκοινωνία, που όμως θεωρούνται σημαντικά για την νέα πορεία που ακολουθούν οι ευρωπαϊκές πόλεις προς τη βιώσιμη κινητικότητα.

Ίσως μια παράμετρος που παραβλέπεται συνειδητά στη σύγχρονη εποχή είναι εκείνη της κοινωνικής ισορροπίας που θα επιφέρει η ευρεία χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας σε σχέση με το αυτοκίνητο. Πάνω σε αυτό τοποθετήθηκε και ο Ribeiro (Ribeiro, 2007), διατυπώνοντας την άποψη πως «το σύστημα μαζικής μεταφοράς θεωρείται ως θετικό και από άποψη κοινωνικής βιωσιμότητας επειδή παρέχει μεγαλύτερη κινητικότητα σε άτομα που δεν έχουν πρόσβαση σε αυτοκίνητο».

Το αυτοκίνητο, ενώ από τη μια έδωσε τα εφόδια σε όλες τις κοινωνικές ομάδες να ξεχωρίσουν και να απελευθερωθούν από τα όρια των κοινωνικών διαχωρισμών, από την άλλη η ιδιοκτησία ενός μηχανοκίνητου μέσου συνεχίζει να μην είναι εφικτή για πολλούς ανθρώπους. Ενώ λοιπόν στη σύγχρονη εποχή το αυτοκίνητο ισοδυναμούσε με κοινωνική καταξίωση, οι μη έχοντες αυτό το «προνόμιο» κατά κάποιο τρόπο βίωναν το αίσθημα της περιθωριοποίησης, ακόμη και αν δεν υπήρχαν απτές ενδείξεις για κάτι τέτοιο. Λαμβάνοντας μάλιστα υπόψη ότι το αυτοκίνητο αποτέλεσε, και συνεχίζει να αποτελεί, κυρίαρχο μέσο μετακίνησης στα αστικά κέντρα, ο φαύλος κύκλος των κοινωνικών ανισοτήτων δεν μπόρεσε να περάσει επί της ουσίας στο παρελθόν. Ενώ λοιπόν η δημόσια συγκοινωνία θα μπορούσε να εξομαλύνει με αποδοτικό τρόπο αυτές τις ανισότητες, εντούτοις ο χειρισμός της από την πολιτεία ως μέσο μετακίνησης που θα απευθύνεται σε συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες, επιβαρύνει ακόμη περισσότερο την κοινωνική διαφοροποίηση. Απαιτείται, συνεπώς, αλλαγή της τωρινής φιλοσοφίας σχετικά με τη δημόσια συγκοινωνία, η οποία αντιμετωπίζεται σήμερα από την κρατική πολιτική ως υπηρεσία κοινωνικής πρόνοιας και όχι ισοδύναμο και ισότιμο μέσο μετακίνησης για όλους (Βλαστός, Παττακός, 1998).

Η δημόσια συγκοινωνία έχει τώρα την ευκαιρία να εξισορροπήσει την κατάσταση, δίνοντας ισότιμες δυνατότητες σε όλα τα κοινωνικά στρώματα. Η προσιτή και προσβάσιμη δημόσια συγκοινωνία κρίνεται, συνεπώς, σημαντική για την κοινωνική ένταξη των περιθωριοποιημένων ομάδων στην κοινωνία και κυρίως για τα χαμηλού εισοδήματος κοινωνικά στρώματα (UNECE Transport Division, 2011). Η δυναμική και βελτιωμένη εικόνα που καλείται να προβάλλει στους εν δυνάμει χρήστες της από τη μια «δελεάζει» τους ιδιοκτήτες των αυτοκινήτων να περιορίσουν τη χρήση τους και να στραφούν προς την βιωσιμότερη λύση των δημόσιων μέσων μεταφοράς και από την άλλη οι «αδύναμες» κοινωνικές ομάδες μπορούν συγχρόνως να ξεφύγουν από τα ταμπού του κοινωνικού διαχωρισμού και να εξυπηρετούν τις ανάγκες τους σε καλύτερο βαθμό. Η δημόσια συγκοινωνία στη νέα ευρωπαϊκή πολιτική δεν αποτελεί μια λύση των κατώτερων και μεσαίων κοινωνικών στρωμάτων, αλλά μια άρτια εναλλακτική για όλους.

Η ανάδειξη της δημόσιας συγκοινωνίας στον αστικό χώρο ως βασικό τρόπο μετακίνησης «ανοίγει το δρόμο στην προοπτική να οδηγηθεί η κοινωνία από την άναρχη πόλη του αυτοκινήτου σε μια πόλη κοινωνικά πιο ώριμη και συμπαγή, προσπελάσιμη και πιο δημοκρατική. Η περιβαλλοντικά και κοινωνικά βιώσιμη δημόσια συγκοινωνία είναι αναφαίρετο κοινωνικό αγαθό, δικαίωμα και στοιχείο πολιτισμού, πλάι σε εκείνα της παιδείας και της υγείας» (Βλαστός, 2009). Και ακριβώς σε αυτή τη γραμμή κινείται και η Ευρώπη, με τελικό στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα. Πόλεις όπως της Γερμανίας και της Σκανδιναβίας, έχουν αναπτύξει δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας που συνδυάζει την κυκλοφορία με λεωφορεία, τραμ, μετρό και τοπικά τρένα, το οποίο ενθαρρύνει τους κατοίκους τους για ασφαλείς, γρήγορες, βολικές και πάνω από όλα ευνοϊκότερες μετακινήσεις από το αυτοκίνητο (Rodriguez, 2013).

Η προώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας δεν επιδρά μόνο σε επίπεδο καθαρά κυκλοφοριακό και κοινωνικό, μα πάνω από όλα περιβαλλοντικό. Η εδραίωση ενός ισχυρού δικτύου επιφανειακής και υπόγειας δημόσιας μετακίνησης με παράλληλη μείωση του φόρτου που προέρχεται από την χρήση των αυτοκινήτων εξασφαλίζει ένα περιβάλλον απαλλαγμένο από ογκώδη μεγέθη ρύπων και προσφέρει συνθήκες φιλικότερες προς τα μη μηχανοκίνητα μέσα. Η εικόνα της ίδιας της πόλης αλλάζει, η ποιότητα του περιβάλλοντος οδεύει προς καλύτερες συνθήκες και ο επιβάτης έχει την ευκαιρία να απολαύσει ένα καθαρό και οργανωμένο πλαίσιο κίνησης, το οποίο δεν θα επιβαρύνεται από την αποπνικτική εμφάνιση του αυτοκινήτου. Τα ιστορικά και πολιτιστικά κέντρα των πόλεων χρίζουν προστασίας από το αυτοκίνητο και η λύση για την περιβαλλοντικά αξιόπιστη προσέγγισή τους, εκτός από τα μη μηχανοκίνητα μέσα, είναι η δημόσια συγκοινωνία.

Το περιβάλλον και η προστασία του είναι το πιο σύγχρονο πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει η κάθε χώρα και σημαντική είναι η συνεισφορά των δημόσιων μέσων μεταφοράς σε αυτό. Το αυτοκίνητο έχει αποδειχτεί πως δεν αποτελεί ιδανική λύση μετακίνησης από πολλές απόψεις και κυρίως περιβαλλοντικής. Έτσι λοιπόν η δημόσια συγκοινωνία αναλαμβάνει την υποχρέωση να δώσει την κατάλληλη εναλλακτική στο επιβατικό κοινό προκειμένου να αφήσει στο περιθώριο το αυτοκίνητο και να προσφέρει στο αστικό περιβάλλον, και κατά συνέπεια και στην κοινωνία ολόκληρη, τη χαμένη αξιοπρέπεια και ποιότητα.

1.3.9 Ποδήλατο και περπάτημα: κινητήριοι μοχλοί της βιώσιμης κινητικότητας

Η επιτυχία ή όχι ενός κυκλοφοριακού σχεδιασμού εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον ρόλο του ποδηλάτου και του πεζού στο οδικό δίκτυο. Η δημόσια συγκοινωνία, όσο τελειοποιημένη και αν χαρακτηρίζεται σε ένα αστικό περιβάλλον, δεν μπορεί να καλύψει απόλυτα όλες τις αποστάσεις και τις ενδεχόμενες μετακινήσεις (Μπαρμπόπουλος, 2002). Αυτό σημαίνει πως πάντα θα υπάρχουν αποστάσεις που θα διανύονται πεζές και οι μεγαλύτερες με ποδήλατο. Βάσει έρευνας που διεξήχθη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τη χρήση του ποδηλάτου στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Dekoster, Schollaert, 1999), προέκυψε πως το 30% των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται από αυτοκίνητα στην Ευρώπη, καλύπτουν αποστάσεις μικρότερες από 3 km και το 50% αποστάσεις μικρότερες των 5 km. Συνεπώς υπάρχει περιθώριο, το αυτοκίνητο να αντικατασταθεί για αυτές τις μετακινήσεις από βιωσιμότερους τρόπους μεταφοράς. Το ερώτημα ωστόσο έγκειται στο αν ο σύγχρονος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός δίνει περιθώρια σε αυτά τα μέσα να σταθεροποιηθούν και να προωθήσουν περαιτέρω την κίνησή τους εντός του αστικού ιστού χωρίς να αναγκάζονται να στρέφονται οι επιβάτες στο αυτοκίνητο λόγω ανοργάνωσης διαχείρισης του συγκεκριμένου τομέα.

Πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, όπως έχουν κατανοήσει τη σημασία αυτών των τρόπων μετακίνησης και προσπαθούν να την αφομοιώσουν σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερη κλίμακα στην κυκλοφοριακή συνείδηση των μετακινούμενων. Και ακριβώς αυτό θα καθορίσει τη συστηματική προσπάθεια της εκάστοτε κοινωνίας να συμπεριλάβει στη νοοτροπία της τη βιώσιμη κινητικότητα: η ασφαλής και διευρυμένη χρήση του ποδηλάτου και του περπατήματος σε όλη την έκταση των αστικών επιφανειών.

Η πολιτική που ακολουθείται σε κάθε πόλη σχετικά με το περπάτημα καθορίζει και το βαθμό ευαισθησίας της πολιτείας προς το ζήτημα της βιώσιμης κινητικότητας. Και δεν εννοείται μόνο ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός των δικτύων πεζών και η κατασκευαστική τους διάταξη. «Ο σχεδιασμός της κίνησης του πεζού είναι ένα πρόβλημα αρχιτεκτονικής, πρόβλημα κατασκευής και πρόβλημα οργάνωσης των ευρύτερων δικτύων της πόλης» (Αραβαντινός 2007). Αποτελεί μια πολύπλοκη, συνδυαστική, διαδικασία που ορίζεται από πολύπλευρους παράγοντες, οι οποίοι συνθέτουν την τελική φυσιογνωμία των δικτύων αυτών στο αστικό περιβάλλον. Πάνω από όλα όμως εξαρτάται από τον κάθε πολίτη και κατά πόσο είναι διατεθειμένος να αποδεδουλευτεί από το αυτοκίνητο και να προσανατολιστεί προς το περπάτημα.

Σημαντικό κίνητρο των πεζών να διοχετευτούν σε μεγαλύτερο βαθμό στο κυκλοφοριακό δίκτυο αποτελεί, σαφώς, η οργανωμένη σχεδίαση των δικτύων πεζοδρομίων και πεζόδρομων. Δεν αρκεί μόνο να απομακρυνθεί το αυτοκίνητο από τους δρόμους και να υπάρχει ισχυρό δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας. Η αίσθηση της ασφάλειας και η αισθητική των δικτύων κίνησης των πεζών βρίσκονται στις υψηλότερες θέσεις της ιεραρχίας αυτών των δικτύων. Στοιχεία όπως είναι το πλάτος των πεζοδρομίων, ο διαχωρισμός τους από τους εκάστοτε οδικούς άξονες, η συνδεσιμότητά τους με τα μέσα μεταφοράς και σημεία πολεοδομικού ενδιαφέροντος (ιστορικό κέντρο, πολιτιστικά σημεία ενδιαφέροντος κλπ.) που ορίζουν τα δίκτυα

ενοποίησης των πεζοδρομίων (Αραβαντινός 2007) είναι παράμετροι που θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη αυτού του τρόπου μετακίνησης.

Από την άλλη το ποδήλατο έρχεται να προσθέσει τη δική του σφραγίδα στην ολοκληρωμένη εικόνα που θα παρουσιάσει η πόλη στα πλαίσια της βιώσιμης κινητικότητας που οραματίζεται να εντάξει. «Μετά το περπάτημα, το ποδήλατο αντιπροσωπεύει τον πιο 'αθώο' και ήπιο τρόπο μετακίνησης... Ποδήλατο χρησιμοποιεί όποιος θέλει να είναι ευέλικτος όπως ο πεζός, αυτόνομος στις μετακινήσεις του, χωρίς να ζημιώνει το περιβάλλον, όποιος επιθυμεί να έχει επαφή με την πόλη και να απολαμβάνει τη μετακίνησή του» (Βλαστός, Μπαρμπόπουλος, Μπαλτάς, 2005).

Η στροφή προς το ποδήλατο στη σύγχρονη εποχή αποτελεί γεγονός σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις. Διευκολύνει τις μετακινήσεις των κατοίκων και χαρίζει το προνόμιο επαφής με τη φύση και το αστικό περιβάλλον γενικότερα. «Το ποδήλατο κάνει τη ζωή στην πόλη πιο ευχάριστη και ενθαρρύνει τον κάτοικο να παραμένει στους δημόσιους χώρους της» (Βλαστός, 2011). Αποτελεί ένα μέσο μετακίνησης φθινό, περιβαλλοντικά φιλικό και προάγει τη φυσική κατάσταση και υγεία, ενώ κάθε αστικός ιστός που ανέπτυξε υποδομές για το ποδήλατο αντιλήφθηκε σε μεγάλο ποσοστό την επιτυχία του έργου. Το ζήτημα ωστόσο είναι να μπορέσει να αποκτήσει δυναμικότερο ρόλο και να αποτελέσει αποφασιστική επιλογή των μετακινούμενων.

Η δημιουργία οργανωμένων δικτύων ποδηλατοδρόμων, η προτεραιότητά τους στους οδικούς άξονες και η απόκτηση χώρου εντός του δρόμου για την κίνησή του υπό συνθήκες απόλυτης ασφάλειας προσφέρουν όλα τα προαπαιτούμενα εφόδια στους επικείμενους ποδηλάτες να αποκτήσουν σταθερή θέση στον κυκλοφοριακό χάρτη των πόλεων. Πέρα όμως από αυτό, κρίνεται αναγκαίο η κοινωνία, και κυρίως οι χρήστες των αυτοκινήτων, να αντιμετωπίζουν το ποδήλατο με τον απαραίτητο σεβασμό προκειμένου αυτό να μπορέσει να εδραιωθεί και να προωθηθεί και στο υπόλοιπο κοινό.

Δεν είναι λίγοι εκείνοι που πιστεύουν πως ο τρόπος αντιμετώπισης του ποδηλάτου από την πολιτεία αποτελεί και απόδειξη της γενικότερης νοοτροπίας περί βιώσιμης ανάπτυξης των αστικών επιφανειών. «Το ποδήλατο ανήκει στις πολιτικές ανάπτυξης. Όταν ο πεζός μπορεί να κυκλοφορεί άνετα, ευχάριστα και με ασφάλεια γιατί η πόλη είναι ελκυστική και το αξίζει, τότε εμφανίζεται και ο ποδηλάτης. Η παρουσία του είναι ένα αλάνθαστο κριτήριο ποιότητας για το αστικό περιβάλλον» (Βλαστός, Μπαρμπόπουλος, Μπαλτάς, 2005).

Τα δύο αυτά μη μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς δίνουν την ευκαιρία σε όλους να μετακινούνται χωρίς περιορισμούς, απαγορεύσεις και μέτρα. Η αίσθηση της απόλυτης ελευθερίας κινήσεων, η δυνατότητα της επιλογής, είναι προνόμια που προσφέρονται απλόχερα και δεν οριοθετούνται από κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και οργανωμένους σχεδιασμούς. Υπάρχουν, συνεπώς, στην γενικότερη φιλοσοφία της σύγχρονης εποχής για λύσεις προσαρμοσμένες σε περιβαλλοντικές πολιτικές προστασίας, οικονομικής ανάπτυξης, κοινωνικής συνοχής και βιωσιμότητας των αστικών επιφανειών.

Αυτό που αναπόφευκτα προκύπτει από τα παραπάνω είναι η ανάγκη των σύγχρονων πόλεων να εστιάσουν στη βιώσιμη κινητικότητα. Όμως δεν αρκεί μόνο η ενδυνάμωση της δημόσιας συγκοινωνίας σε αυτό. Το ποδήλατο και το περπάτημα αποτελούν συνδυαστικοί κρίκοι εξαιρετικής σημασίας στην εξίσωση που καλείται να λύσει η κοινωνία προκειμένου να αποκτήσει βιώσιμες συνθήκες διαβίωσης τόσο για τους πολίτες της όσο και για το γενικότερο περιβάλλον της. Αποτελούν δυο εύκολους τρόπους συνεισφοράς προς την περιβαλλοντική βιωσιμότητα και ο καθένας μπορεί να ανταποκριθεί σε αυτό το κάλεσμα (Watson, 2012). Το στοίχημα λοιπόν που τίθεται στη σύγχρονη κοινωνία είναι να εντάξει το ποδήλατο και το περπάτημα στην καθημερινότητά της και να καταφέρει με αυτό τον τρόπο να ανοίξει το δρόμο για μια λειτουργική και πάνω από όλα αέναη βιώσιμη κινητικότητα.

1.3.10 Προσπάθειες επίλυσης του προβλήματος της αυξανόμενης αστικοποίησης – προαστιοποίησης: νέες χωρικές δομές

Η δημιουργία προαστίων σε μη οργανωμένο πλαίσιο ισοδυναμούσε με μη σχεδιασμένη κατανομή χρήσεων γης και έλλειψη πολλών σημαντικών δραστηριοτήτων, καθιστώντας αναπόφευκτα τα προάστια ως απλά “ησυχαστήρια”, με έλλειψη κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής, οπτική μονοτονία και χρονική απώλεια στην επικοινωνία του πληθυσμού (European Commission, 1990). Πολύ σύντομα ωστόσο έγινε κατανοητό πως η εφαρμογή ενός τέτοιου πλάνου δεν είχε τα αναμενόμενα αποτελέσματα, αλλά αντίθετα οι πόλεις εξακολουθούσαν να επεκτείνονται και να αυξάνονται οι δείκτες ιδιοκτησίας αυτοκινήτων. Είναι γεγονός πως η εξάπλωση των αστικών επιφανειών και η αλλαγή του τρόπου ζωής των κατοίκων τους έχει αποξενώσει τον όρο *πόλη* από την πραγματική της σημασία. Οι πόλεις της σύγχρονης εποχής δεν έχουν καμιά σχέση με εκείνες του 18^{ου} και 19^{ου} αιώνα, ωστόσο τα τελευταία χρόνια η επανάκτηση της ποιότητας ζωής στα αστικά κέντρα της Ευρώπης κρίνεται πλέον εξαιρετικής σημασίας (European Commission, 1990).

Αυτό έδωσε το κίνητρο σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, όπως την Αγγλία, να ακολουθήσουν έναν σχεδιασμό που εστίαζε στη δημιουργία νέων πόλεων και πόλεων δορυφόρων. Η λογική των νέων πόλεων ερμηνεύτηκε ως μια δυνατότητα αποσυμφόρησης των μεγαλουπόλεων και εγκατάσταση μεγάλου μέρους του πληθυσμού σε νέες, αυτόνομες κοινωνίες, που θα παρείχαν όλα τα αναγκαία εφόδια στους κατοίκους τους για μια ζωή αυτάρκη. Οι νέες πόλεις δεν θα περιορίζονταν μόνο στο ρόλο του παρόχου στεγαστικού χώρου, αλλά θα περιελάμβανε θέσεις εργασίας, αναψυχή και γενικά το σύνολο όλων εκείνων των δραστηριοτήτων και χρήσεων γης που συμβάλλουν καθοριστικά στη δημιουργία μιας πόλης βιώσιμης από όλες τις απόψεις (Μπαρμπόπουλος, 2002).

Από την άλλη, ένα εναλλακτικό μοντέλο πόλεων που συναντάται συχνά είναι εκείνο των πόλεων-δορυφόρων, που προέκυψαν από μια προσπάθεια ενίσχυσης των προαστίων των εκάστοτε πόλεων με χρήσεις γης που να εξυπηρετούν σχεδόν σε απόλυτο βαθμό την τοπική κοινωνία και να μπορέσουν να απαγκιστρωθούν από την εξαρτημένη σχέση με το κέντρο της πόλης. Πρόκειται στην ουσία για ένα μοντέλο

πολυκεντρικής πόλης, η δημιουργία δηλαδή τοπικών κέντρων γύρω από τη μητροπολιτική πόλη, τα οποία θα λειτουργούσαν σχεδόν αυτόνομα από άποψη δραστηριοτήτων και χρήσεων γης, ενώ θα συνδέονταν με το κέντρο της πόλης με ισχυρή δημόσια συγκοινωνία. Παράλληλα με όλα τα παραπάνω έγιναν προσπάθειες θέσπισης ορίων με την δημιουργία ζωνών πρασίνου που διαχώριζαν τις πόλεις από την ύπαιθρο (Μπαρμπόπουλος, 2002).

Σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, επιδιώχθηκε η ανακούφιση των μεγάλων πόλεων με μέτρα που αφορούσαν σε πιο συμπαγείς συνοικίες, με υψηλότερες πυκνότητες από τις ήδη υπάρχουσες, ώστε να μπορέσει να λυθεί εν μέρει το πρόβλημα της αλόγιστης αύξησης της χωρικής κλίμακας των πόλεων. Συνειδητοποιώντας η Ευρώπη τα προβλήματα που κληρονομήθηκαν μεταπολεμικά σχετικά με την ανοργάνωτη δόμηση και την αύξηση της ιδιοκτησίας αυτοκινήτου σε γενικό επίπεδο, έγιναν προσπάθειες μεταστροφής της υπάρχουσας κατάστασης με σχέδια που αποσκοπούσαν σε πόλεις με καλύτερες συνθήκες διαβίωσης. Προς αυτή την κατεύθυνση κινήθηκαν οι πολεοδομικές και κυκλοφορικές μελέτες. Πρωταρχικός στόχος είναι η δημιουργία βιώσιμων κοινοτήτων, οι οποίες θα παρέχουν σε κάθε πολίτη τους την ευκαιρία να απολαύσει μια ζωή υψηλής ποιότητας. Αυτό συνεπάγεται τη διαμόρφωση όλων των κατάλληλων συνθηκών που θα οδηγήσουν στη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντός τους, διευκόλυνση στην επιλογή κατοικίας και παροχή της δυνατότητας για περπάτημα, χρήση ποδηλάτου ή δημόσιας συγκοινωνίας, προκειμένου να καλύπτονται οι καθημερινές ανάγκες για μετακίνηση (Rodriguez, 2013).

Για πολλούς ερευνητές έγινε κατανοητό πως η λύση στο πρόβλημα της μεγάλης κλίμακας των περισσότερων σύγχρονων πόλεων είναι η προσαρμογή του μοντέλου της συμπαγούς ή της πολυκεντρικής πόλης στην τωρινή πραγματικότητα της εκάστοτε χωρικής επιφάνειας. Προωθήθηκε ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια (μεταξύ άλλων και σε διατάξεις του Πράσινου και Λευκού Βιβλίου) και δημιουργεί ένα εντελώς καινούριο πεδίο στον τομέα του πολεοδομικού σχεδιασμού. Ωστόσο δεν περιορίζεται μόνο σε επίπεδο καθαρά πολεοδομικής οργάνωσης. Αυτό σημαίνει ότι και από πλευράς κινητικότητας, η συμπαγής ή πολυκεντρική πόλη είναι σίγουρα συμφέρουσα, καθώς είναι μια πόλη που διευκολύνει τη μειωμένη χρήση του αυτοκινήτου. Ωστόσο, «για να είναι επιτεύξιμη, θα πρέπει να υπάρχει μια ισχυρή κοινωνική τάση υπέρ των υψηλών πυκνοτήτων και της ζωής σε πυκνοκατοικημένες περιοχές. Για να γίνει κοινωνικά αποδεκτή η υψηλή πυκνότητα, θα πρέπει οι πυκνοκατοικημένες περιοχές να είναι ελκυστικές για τους κατοίκους» (Μπαρμπόπουλος, 2002). Κεντρικός άξονας της εκάστοτε πολιτικής που ακολουθήθηκε σχετικά με τις αστικές επιφάνειες ήταν η ανακούφιση του κέντρου και των γειτονικών περιοχών αυτού σε μια πόλη, προκειμένου οι περιβαλλοντικές συνθήκες να βελτιωθούν και να μειωθεί σε μεγάλο βαθμό η προσπέλαση μεγάλου φόρτου αυτοκινήτων που καθημερινά έπληττε τις περιοχές αυτές (Μπαρμπόπουλος, 2002).

1.3.11 Ο ρόλος των χρήσεων γης στη χωρική διάταξη της πόλης

Οι πόλεις μεταβάλλονται συνεχώς, όχι μόνο σε επίπεδο χωρικής κλίμακας, αλλά και χρήσεων γης, ένας σημαντικός συντελεστής καθορισμού των ορίων και της φυσιογνωμίας των αστικών κέντρων. Πάνω στο ζήτημα αυτό τοποθετήθηκε και ο Μέλισσας (2010): «η δυναμική της μεταβολής των χρήσεων γης είναι κατά κύριο λόγο κοινωνικό και οικονομικό φαινόμενο. Οι χρήσεις γης δεν διαμορφώνονται με αναλλοίωτο περιεχόμενο, αλλά αποκτούν το νόημά τους και ερμηνεύονται ως τμήμα της κοινωνικής και της οικονομικής πραγματικότητας».

Όμως η μεταβολή των δραστηριοτήτων στο χώρο αποτελεί μέρος μιας πολύπλοκης σχέσης με πολλαπλούς συντελεστές που την διαμορφώνουν. Και ακριβώς αυτό είναι που προσπάθησε να προσεγγίσει και ο Λουκάκης (1995), επισημαίνοντας πως: «η χρήση του εδάφους δεν καθορίζεται μόνο από την ιστορικότητα του χώρου, αλλά καίρια είναι η δυναμική εξισορρόπηση ή όχι που εκφράζει εκάστοτε ο προσδιοριζόμενος χώρος, ο οποίος υποδέχεται τις κοινωνικές και οικονομικές ανάγκες και συνθήκες. Κατ' επέκταση, αυτή η δυναμική, με την οποία λειτουργεί και αναπτύσσεται η χρήση γης, συναρτάται με τις διαχρονικές μετακινήσεις ατόμων και μεταφορές, την παραγωγή προϊόντων και την παροχή υπηρεσιών και τον τρόπο διαμόρφωσης του αναπτυξιακού προτύπου γενικότερα».

Από την άλλη η ορθότερη ρύθμιση της χωρικής κατανομής των χρήσεων γης στο αστικό περιβάλλον, με κεντρικό άξονα την αειφορία του, έχει άμεση επίδραση και στην επιλογή του μέσου μετακίνησης των ανθρώπων. Τα παραδείγματα των πόλεων της Κοπεγχάγης, του Αμβούργο, του Όσλο και της Στοκχόλμης αποδεικνύουν τη δυναμική σχέση μεταξύ χρήσεων γης και κινητικότητας. Στις πόλεις αυτές το περπάτημα αποτελεί βασικό τρόπο μετακίνησης, γεγονός στο οποίο έχει συμβάλει η υψηλή πυκνότητα κατοικίας και η μίξη δραστηριοτήτων, τόσο σε κτίρια όσο και σε γειτονίες ολόκληρες, κυρίως στις κεντρικές περιοχές τους (Rodriguez, 2013). Σε αυτή τη λογική στηρίζεται και το μοντέλο της συμπαγούς πόλης: μικτές δραστηριότητες σε μεγάλες πυκνότητες οδηγεί σε λιγότερες μετακινήσεις γενικά και ειδικά με το αυτοκίνητο. Γενικά η ποικιλία των χωρικών δραστηριοτήτων αποτελεί θεμέλιο για την δημιουργία εκείνων των χωρικών προϋποθέσεων που ενθαρρύνουν την βιώσιμη κινητικότητα και απαλλάσσουν τον πληθυσμό από την κυριαρχική φύση που κατέχει το αυτοκίνητο στο κυκλοφοριακό κατεστημένο σήμερα (Βλαστός και Μηλάκης, 2006).



Εικόνα 1.4: Περιοχή Λιμανιού Αμβούργου

Πηγή:

http://www.ordemengenhieiros.pt/fotos/dossier_artigo/20120203_hschneider_19077347714f3bee82a3d8a.pdf



Εικόνα 1.5: Κέντρο του Όσλο

Πηγή:

http://www.ewu.edu/Documents/CBPA/NWTTAP/2011_Symposium/Presentations/MWU_Oslo_Sustainable_DickWinchell.pdf

Με βάση τον παραπάνω ισχυρισμό, κρίνεται εξαιρετικά αναγκαίος ο επαναπροσδιορισμός των μέχρι τώρα πολιτικών που αφορούν στην χωρική κατανομή των δραστηριοτήτων και η προσέγγιση μιας εναλλακτικής που θα βαδίζει στα χνάρια της βιώσιμης ανάπτυξης σε όλα τα επίπεδα από όλες τις χώρες παγκοσμίως. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι η επαναφορά λύσεων δανεισμένων από μορφές μικροκλίμακας της παραδοσιακής πόλης με ζητούμενο τη βιώσιμη κινητικότητα συναντάται σε πολλές ευρωπαϊκές και αμερικάνικες πόλεις (neotraditional design) (Aldous 1992, Calthrope 1993, McNally και Ryan 1993, Urban Task Force). Συμπερασματικά προκύπτει πως υπάρχουν δείγματα μεταβολής της τωρινής νοοτροπίας από αρκετές χώρες, μα ο δρόμος ακόμη είναι μεγάλος και απαιτεί συντονισμένη πολιτική σε ευρύτερο επίπεδο.

1.3.12 Η ενέργεια ως κύριος συντελεστής στο μοντέλο της βιώσιμης πόλης

Ένας βασικός παράγοντας που πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στους αστικούς σχεδιασμούς και στη διαχείριση του χώρου γενικότερα είναι το ζήτημα της ενέργειας. Σε μια εποχή όπου τα αποθέματα ενέργειας στερεύουν, γίνεται εκτεταμένη προσπάθεια στροφής των κοινωνιών ανά τον κόσμο στις εναλλακτικές μορφές ενέργειας αφενός, μα και στη μείωση της καταναλισκόμενης ενέργειας αφετέρου. Η διαφύλαξη του προνομίου της αστέρευτης ενέργειας προς τις μελλοντικές γενιές είναι το νέο πλάνο πάνω στο οποίο πρέπει να δουλέψουν οι αρμόδιες αρχές. «Εντάσσοντας, λοιπόν, αυτή την παράμετρο στον τρόπο διαχείρισης της χωρικής επιφάνειας, μπορεί να βοηθήσει αισθητά στην πραγματοποίηση του φιλόδοξου οράματος περί βιώσιμης ανάπτυξης. Αλλάζοντας το σχήμα, το μέγεθος, την πυκνότητα κατοικίας, το σχεδιασμό και τη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων στις πόλεις, προκύπτουν διαφοροποιήσεις στην ενεργειακή ζήτηση της τάξεως του 150%» (Haugton και Hunter, 1994).

Περαιτέρω έρευνες έχουν καταλήξει στο συμπέρασμα πως η πυκνότητα ενός αστικού κέντρου και η ενέργεια που καταναλώνεται από τους πολίτες της είναι κοινός παρονομαστής σε ότι αφορά την επίτευξη ή όχι της βιώσιμης ανάπτυξης. Διαπιστώθηκε, λοιπόν, μια ισχυρή αρνητική στατιστική συσχέτιση μεταξύ πυκνότητας κατοικίας και κατανάλωσης ενέργειας (κατά κεφαλή). Η συσχέτιση ήταν εκθετική για πυκνότητες κάτω από 30 ατ. / εκτ. και γραμμική για υψηλότερες. Με βάση αυτό υποστήριξαν ότι η στροφή σε συνεκτικές αστικές δομές θα οδηγούσε σε λιγότερες και μικρότερου μήκους μετακινήσεις με Ι.Χ. (Newman και Kenworth, 1993).

Οι πόλεις του αύριο έχουν υποχρέωση να λάβουν υπόψη, σε κάθε πτυχή των σχεδιασμών τους, τον παράγοντα ενέργεια. Αυτό σημαίνει πως θα πρέπει να αρχίσουν να αναπτύσσουν πλάνα που να στοχεύουν στη βελτίωση της λειτουργικότητας και της ορθής διαχείρισης όλων των τομέων, από την ατομική ενεργειακή κατανάλωση έως και την εξοικονόμηση ενέργειας σε μεταφορές ή σε επίπεδο κτιρίου.

1.3.13 Συνδυασμένη πολεοδομική και κυκλοφοριακή πολιτική

Αυτό που αξίζει να σημειωθεί, και που θα βοηθήσει στη μετέπειτα πορεία της υφιστάμενης έρευνας, είναι η κατανόηση του γεγονότος ότι το σύστημα μεταφορών είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την πολεοδομία και αντίστροφα. Έρευνα που διεξήχθη από τους Meurs και Haaijers (2001) έδειξε πως η κινητικότητα του κάθε ανθρώπου και η επιλογή του τρόπου μετακίνησής του συνδέονται άμεσα με τα χαρακτηριστικά του χωρικού περιβάλλοντος. Οι αστικές δομές, οι χρήσεις γης και το σύστημα μεταφορών αποτελούν συντελεστές της ίδιας εξίσωσης, δεδομένου ότι τα δίκτυα των οδικών αξόνων διαμορφώνουν τη διάταξη της δομής της πόλης και την κατανομή των χρήσεων στην χωρική επιφάνεια και τις μεταβάλλουν και αντίστροφα, το σύνολο των δραστηριοτήτων που εδράζονται και λειτουργούν στο χώρο επιδρούν αναλόγως και στο κυκλοφοριακό σύστημα (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου και Ζαχαράκη, 2004).

Συνέπεια των παραπάνω είναι η διαπίστωση πως η συνδυασμένη μελέτη αυτών των, θεωρητικά ασύνδετων, παραγόντων χωρικής διαμόρφωσης των πόλεων είναι απαραίτητη για την άρτια εμπάθυνση του προβλήματος και την μετέπειτα εύρεση της ιδανικής λύσης. Ωστόσο δεν πρέπει να παραβλέπεται το γεγονός ότι η κάθε περίπτωση πόλης διαφέρει, για αυτό και κρίνεται αναγκαία η ορθή αξιολόγηση της εκάστοτε μελετώμενης χωρικής ενότητας προκειμένου η τελική πρόταση να ανταποκρίνεται κατά το δυνατόν πιο ρεαλιστικά στα δεδομένα που ισχύουν για κάθε πόλη.

Ο σχετικός ευρωπαϊκός διάλογος, που κινείται στην κατεύθυνση των πολλαπλών χρήσεων και της αποφυγής του αυστηρού διαχωρισμού τους λαμβάνει υπόψη «την ιδιομορφία των πολεοδομικών πρακτικών και την ποικιλομορφία των πολιτικών κάθε χώρας, έτσι ώστε η εφαρμογή τους σε κάθε πόλη να επικεντρώνεται στην υλοποίηση των αρχών της αστικής αειφορίας και της κοινωνικής συνοχής» (Αγγελίδης, 2004). Συνεπώς, η εγκατάσταση των δραστηριοτήτων στο χώρο καθορίζεται κατά ένα μεγάλο βαθμό από την προσπελασιμότητα των δικτύων μεταφοράς ως προς αυτές, ενώ οι ανάγκες για μετακίνηση σχετίζονται με τη φύση της εκάστοτε χρήσης (Λαγόπουλος, 2003). Πάνω σε αυτό επιχειρεί το ευρωπαϊκό έργο TRANSPUS να κινηθεί, με στόχο την εφαρμογή των βέλτιστων πρακτικών για την ένταξη των μεταφορών και των σχεδίων χρήσεων γης και για πολιτικές προς την αειφορία. Για αυτό το σκοπό δημιουργήθηκε πλαίσιο για την ανάλυση της χρήσης γης και περιπτώσιολογικές μελέτες μεταφορών στην Ευρώπη (European Commission, 2002).

Και ακριβώς αυτό είναι το στοιχείο που θα δώσει την εκκίνηση του μελλοντικού σχεδιασμού μιας βιώσιμης πόλης: η σχέση μεταξύ πολεοδομικής δραστηριότητας και βιώσιμης κινητικότητας. Σχετική μελέτη που διεξήχθη για την Ρώμη (Gori, Nigro και Petrelli, 2012), τονίζει τη σημασία, το ρόλο και τις επιπτώσεις της διαδραστικής συνεργασίας μεταξύ χρήσεων γης και κυκλοφοριακής οργάνωσης. «Μια πολεοδομική λειτουργία υπόκειται σε περισσότερες θεμιτές ερμηνευτικές εκδοχές, με διαφορετικές, αντίστοιχα, επιπτώσεις στη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Ωστόσο, ερμηνευτικά αξιοποιήσιμη είναι μόνο εκείνη η θεώρηση της πολεοδομικής λειτουργίας, η οποία δε θα την απομονώνει, αλλά θα την εντάσσει μέσα στη χωρική νομοτέλεια, όπως η τελευταία ανταποκρίνεται στην ιστορική, οικονομική, κοινωνική και πολιτισμική της διάσταση. Σε διαφορετική περίπτωση, οι χρήσεις γης και η κυκλοφορία τελούν σε δυσαρμονία, με σημαντικά και ιδιαίτερα ορατά καθημερινά προβλήματα» (ΕΜΠ-Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, 1995).

Έτσι λοιπόν, ο κυριότερος παράγοντας προσδιορισμού του καταλληλότερου μοντέλου χρήσεων γης-δικτύων μεταφοράς είναι η αντικειμενική προεπισκόπηση του προβλήματος της εκάστοτε πόλης, με γνώμονα πάντα την άσκηση μιας πολιτικής υπέρ της βιώσιμης κοινωνίας που θα προάγει και θα ενθαρρύνει τα μέλη της να ανταποκριθούν θετικά στο κάλεσμα για βιώσιμη κινητικότητα. Κάθε σχεδιασμός που στοχεύει στην αειφορία της αστικής ζωής έχει χρέος καταρχάς στους πολίτες, και φυσικά στην ίδια την πόλη, να λειτουργεί σφαιρικά και όχι μονοδιάστατα. Αυτό συνεπάγεται πως πολεοδομία και μεταφορές συμβαδίζουν, δεν ανταγωνίζονται. Άλλωστε το πρόσφατο παρελθόν των αστικών κέντρων αποδεικνύει την ανάγκη για συνεργασία των δυο αυτών τομέων.

Προς αυτή την κατεύθυνση, συνεπώς, θα πρέπει να δημιουργούνται μέτρα και κανονισμοί εντός αλλά και εκτός των ορίων των αστικών κέντρων, ώστε η επίτευξη του παραπάνω στόχου να μην αποτελεί απλή ουτοπική προσέγγιση του προβλήματος. Μάλιστα πολλές ευρωπαϊκές πόλεις έχουν να επιδείξουν αξιόλογο έργο ως προς τον συντονισμό των εργασιών που αφορούν στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Όπως αναφέρουν ο Βλαστός και ο Μηλάκης (2006) «η ιεράρχηση του δικτύου, που σημαίνει αποφάσεις ως προς την κατανομή των φόρτων και τα μεγέθη των ταχυτήτων, οι περιορισμοί στην κίνηση των φορτηγών, η χωροθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, η οριοθέτηση μιας κεντρικής περιοχής προστασίας από το αυτοκίνητο, η χωροθέτηση περιοχών εφαρμογής πολιτικών στάθμευσης, η απόφαση ως προς τις θέσεις και τα μεγέθη των μεγάλων χώρων στάθμευσης, η χάραξη των γραμμών δημόσιας συγκοινωνίας, ο γεωμετρικός σχεδιασμός ειδικών υποδομών για τον πεζό και τον ποδηλάτη, η χάραξη υπόγειων και επιφανειακών δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας, η επιλογή των θέσεων στάσεων και σταθμών, η πολιτική χρήσεων γης, συντελεστών δόμησης και κάλυψης των οικοπέδων, ο καθορισμός των πυκνοτήτων, της κατανομής των χρήσεων γης και των τοπικών κέντρων, ο προσδιορισμός της περιβαλλοντικής χωρητικότητας συγκοινωνιακών υποδομών και επί μέρους τμημάτων της πόλης...είναι μερικά από τα παραδείγματα επιλογών που ανήκουν στη στρατηγική του συνδυασμένου κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού». Είναι αναμφισβήτητα μια δύσκολη και πολύπλοκη διαδικασία, που απαιτεί πάνω από όλα όραμα και οργάνωση. Έχοντας όλα αυτά υπόψη, μπορεί να υλοποιηθεί ένας ολοκληρωμένος και άρτιος σχεδιασμός των αστικών κέντρων, με βάση πάντα την επίτευξη της βιωσιμότητάς τους.

1.4 Παραδείγματα Ευρωπαϊκών Πόλεων με Προσανατολισμό στην Εδραίωση Συνθηκών Βιωσιμότητας

Πολλές ευρωπαϊκές πόλεις σήμερα έχουν να επιδείξουν σημαντικό έργο πάνω στο ζήτημα της βιώσιμης ανάπτυξης. Με γνώμονα τη δημιουργία ενός αστικού περιβάλλοντος που θα διακατέχεται από τις αρχές της αειφορίας, η Ευρώπη ανοίγει νέο δρόμο στις πόλεις της, οδηγώντας τις, με διάφορα προγράμματα, πιο κοντά στον βιώσιμο τρόπο ζωής και κίνησης.

Στόχος αυτής της ενότητας είναι η παράθεση ορισμένων απτών παραδειγμάτων ευρωπαϊκών πόλεων σήμερα που βρίσκονται στη διαδικασία σχεδιασμού ή και εφαρμογής μέτρων που θα βοηθήσουν στην υλοποίηση μια αστικής οργάνωσης που θα περιλαμβάνει βιώσιμους όρους διαβίωσης. Η επαφή με συγκεκριμένα παραδείγματα θα μπορέσει να αποτελέσει και το έναυσμα για προτεινόμενα μέτρα και στην περιοχή μελέτης που θα εξεταστεί στη συνέχεια των κεφαλαίων.

1.4.1 Gent στο Βέλγιο

Η πόλη της Γάνδης έχει πραγματοποιήσει πολλά σχέδια που αφορούν στην κινητικότητα από τα τέλη της δεκαετίας του 1980 και μετά με αυξανόμενη επιτυχία κυρίως λόγω της ικανότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης της πόλης να επικοινωνεί και να προωθεί στους εκάστοτε επενδυτές και πολίτες της σχεδιασμούς που

αποσκοπούν στην αναβάθμιση και βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας στην αστική επιφάνεια της Γάνδης. Αντιλαμβανόμενη από πολύ νωρίς, λοιπόν, την ανάγκη για στροφή της υποδομής της αστικής κινητικότητας σε τρόπους πιο βιώσιμους, η τοπική αυτοδιοίκηση της Γάνδης υπήρξε συνειδητοποιημένη ως προς τον συντονισμένο σχεδιασμό της κυκλοφοριακής της διαμόρφωσης, τονίζοντας πως η κινητικότητα δεν αποτελεί επιλογή αλλά υποχρέωση με σκοπό την εκπλήρωση των καθημερινών αναγκών των πολιτών.

Σημαντικά σημεία αναφοράς της πόλης είναι το λιμάνι και το πανεπιστήμιό της, γεγονός που αποτέλεσε την αιτία για ανάπτυξη ενός εκτεταμένου συστήματος μεταφορών για την εξυπηρέτηση των πολιτών και των τουριστών τόσο εντός των ορίων του κέντρου της πόλης όσο και των γύρω περιοχών της. Δεδομένου ότι ο πληθυσμός της πόλης ανέρχεται περίπου σε 243.000, οι ανάγκες για μετακίνηση από και προς το κέντρο της πόλης είναι ιδιαίτερα αυξημένες. Έτσι, κατασκευάστηκαν δυο μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι και ένας οδικός δακτύλιος περιμετρικά της πόλης για να μπορέσουν να εξυπηρετηθούν τα οχήματα. Ωστόσο αυτή ακριβώς η προσέγγιση της κυκλοφοριακής σχεδίασης δημιούργησε ένα ιστορικό κέντρο υπερβολικά κορεσμένο από τα αυτοκίνητα που μετακινούνταν καθημερινά μέχρι τη δεκαετία του 1980 περίπου.

Σε αυτή την εποχή ξεκίνησαν και οι πρώτοι οργανωμένοι σχεδιασμοί στον αστικό χώρο της Γάνδης με στόχο την βιώσιμη κινητικότητα. Προκειμένου λοιπόν να εφαρμόσει μια άρτια πολιτική πάνω στο ζήτημα αυτό, η πόλη συμμετείχε στον τομέα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Sustainable Urban Mobility Plans). Το 1987 οι τοπικές αρχές παρουσίασαν ένα σχέδιο που αποσκοπούσε στην αποσυμφόρηση του κέντρου. Για αυτό το σκοπό δημιουργήθηκε μια περιφερειακή οδός γύρω από το ιστορικό κέντρο της πόλης που οριοθετούσε στην ουσία την είσοδο των αυτοκινήτων, ενώ η πρόσβαση στο κέντρο πραγματοποιούνταν μόνο μέσω της δημόσιας συγκοινωνίας και των ποδηλάτων. Ωστόσο, ο σχεδιασμός αυτός δεν ήταν ιδιαίτερα γνωστός στο ευρύ κοινό και αποδοκιμάστηκε (κυρίως λόγω μη επαρκών συνοδευτικών μέτρων, όπως πολιτικές ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας, του ποδηλάτου, χώρων στάθμευσης αλλά και λόγω του γεγονότος ότι υπήρξε απλά ένας σχεδιασμός τοπικής κυκλοφοριακής μεταρρύθμισης και όχι ένα ολοκληρωμένο πλάνο κινητικότητας), με αποτέλεσμα να αποσυρθεί μετά από 6 μήνες λειτουργίας.

Το 1997 έγινε ακόμη μια προσπάθεια προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη. Στην ουσία υιοθετήθηκαν και πάλι τα ίδια περιοριστικά μέτρα όπως και το 1987, με τη διαφορά ότι αυτή τη φορά οι μεταρρυθμίσεις συνοδεύτηκαν και από ένα σύνολο παράπλευρων πολιτικών στελέχωσης του βασικού στόχου που τέθηκε. Έτσι λοιπόν επιχειρήθηκε μια γενικευμένη πολιτική με επιμέρους στόχους:

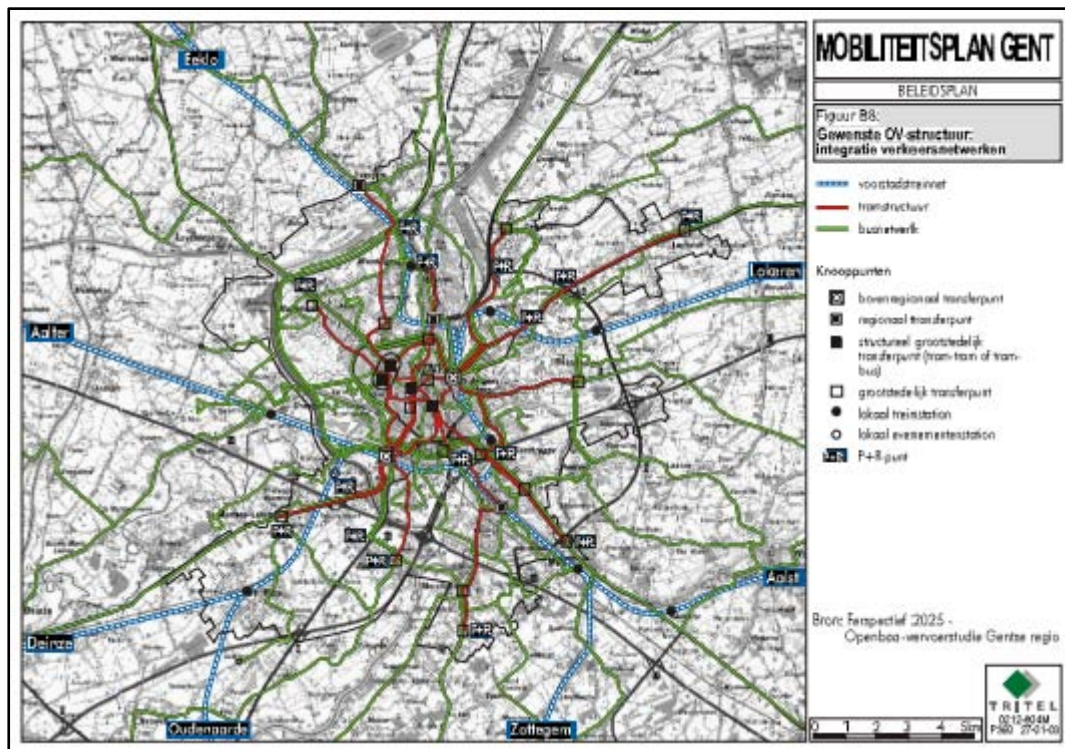
Την απομάκρυνση του αυτοκινήτου από το κέντρο. Τα μόνα μέσα μεταφοράς που επιτρεπόταν στο εσωτερικό του αστικού κέντρου ήταν η δημόσια συγκοινωνία και το ποδήλατο

- Την ολοκληρωμένη πολιτική προώθησης του ποδηλάτου

- Την αύξηση της συχνότητας και της κάλυψης των δημόσιων μέσων μεταφοράς
- Την κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης
- Την δημιουργία ενός δυναμικού συστήματος καθοδήγησης της στάθμευσης
- Και την ανάπλαση των δημόσιων χώρων

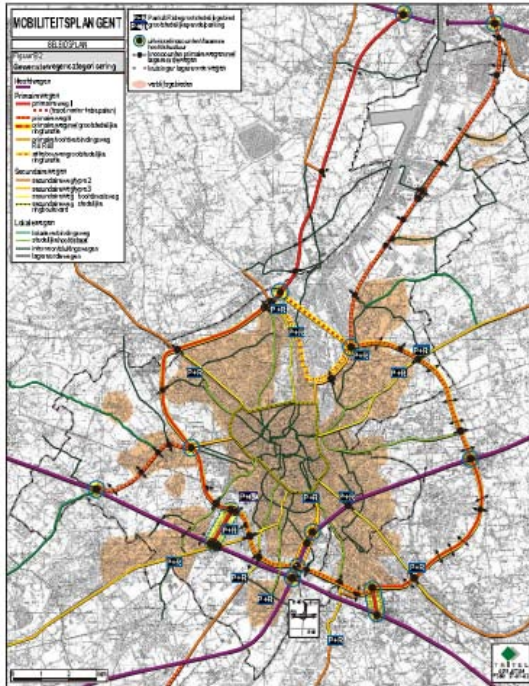
Η επιτυχία του συγκεκριμένου σχεδιασμού υπήρξε αδιαμφισβήτητη, ωστόσο και πάλι στο ιστορικό κέντρο της πόλης. Έτσι λοιπόν το 2003 έγινε προσπάθεια μιας πιο ολοκληρωμένης πολιτικής βιώσιμης κινητικότητας που θα αφορούσε το σύνολο της πόλης της Γάνδης. Λόγω της προσεκτικής αντιμετώπισης του θέματος και των πολλών στόχων που είχαν τεθεί, το έργο ξεκίνησε το 2007 και η ολοκλήρωση του σχεδιασμού κινητικότητας πραγματοποιήθηκε τελικά το 2011. Αποτέλεσμα της παραπάνω προσπάθειας για επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας για το σύνολο της πόλης ήταν η δημιουργία ενός άνετου και φιλικού αστικού περιβάλλοντος, με λιγότερα αυτοκίνητα και περισσότερη ζωτικότητα.

(ΠΗΓΗ: Peter Vansevenant, Director of Transport, Stad Gent, Sustainable Urban Mobility Plans)

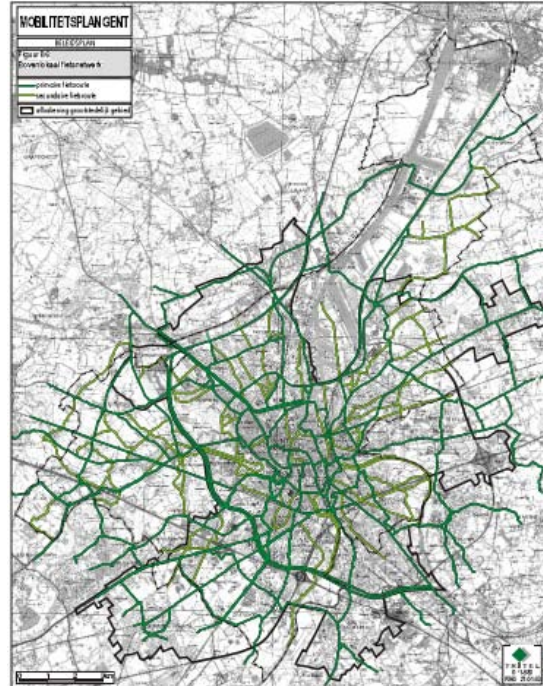


Εικόνα 1.6: Χάρτης ιεράρχησης οδικού δικτύου της Γάνδης

Πηγή: Stadt Gent, Dienst Mobiliteit, 2003



Εικόνα 1.7: Χάρτης δικτύου δημόσιας
συγκοινωνίας Γάνδης
Πηγή: Stadt Gent, Dienst Mobiliteit, 2003



Εικόνα 1.8: Χάρτης ποδηλατικού δικτύου
Γάνδης
Πηγή: Stadt Gent, Dienst Mobiliteit, 2003

1.4.2 Zagreb στην Κροατία

Μέσα από το πρόγραμμα CIVITAS ELAN η πόλη του Ζάγκρεμπ, (μαζί με τις πόλεις Λιουμπλιάνα (Σλοβενία), Γάνδη (Βέλγιο), Μπρνο (Τσεχία) και Πόρτο (Πορτογαλία) έχουν ενοποιηθεί με σκοπό την κινητοποίηση των πολιτών προς την κατεύθυνση της βιωσιμότητας στις μετακινήσεις, εξασφαλίζοντας έτσι υγεία και πρόσβαση σε όλους) επιχείρησε να εντάξει με δυναμικό τρόπο τη βιώσιμη κινητικότητα στην καθημερινότητα των πολιτών της.

Ο πληθυσμός της πόλης κυμαίνεται περίπου στις 689.000. Η συμμετοχή της στο συγκεκριμένο πρόγραμμα αποτέλεσε ισχυρό κίνητρο και αφορμή για τη μελέτη του νέου τερματικού σταθμού διατροπικών μεταφορών Sava-North. Ο σταθμός αυτός βρίσκεται στο νότιο τμήμα της πόλης, κοντά στον ποταμό Sava και αποτελεί κόμβο πολυμορφικών μέσων μεταφοράς. Αυτό σημαίνει πως υπάρχει δυνατότητα μετακίνησης μέσω σιδηροδρομικών γραμμών, τραμ, λεωφορείο, ποδήλατο και ταξί, προσφέροντας έτσι στην πόλη μια ευκαιρία για οικονομική και αστική ανάπτυξη. Μέσω λοιπόν αυτού του προγράμματος ευαισθητοποίησης των πολιτών έγινε προσπάθεια άρτιας προώθησης του παραπάνω έργου που θα υλοποιηθεί στο μέλλον στα πλαίσια του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

(ΠΗΓΗ: CIVITAS VANGUARD (2011), Sustainable Urban Mobility Plans)



Εικόνα 1.9: Τρισδιάστατη απεικόνιση του ποταμού Sava

Πηγή: www.archiprixcentraleurope.org



Εικόνα 1.10: Τελική πρόταση ανάπλασης του ποταμού Sava

Πηγή: www.archiprixcentraleurope.org

1.4.3 Odense στη Δανία

Η πόλη της Odense, με πληθυσμό περίπου 191.000, προχώρησε στον σχεδιασμό και υλοποίηση ενός έργου που αφορούσε στο κλείσιμο δυο κύριων οδικών της αρτηριών από την πόλη προς το λιμάνι της, που βρίσκεται στο βόριο τμήμα της. Παλαιότερες προσπάθειες απέτυχαν, ωστόσο οι τοπικές αρχές, με συντονισμένες αποφάσεις κατάφεραν να προωθήσουν και να κερδίσουν την τελική αποδοχή του κοινού. Να προστεθεί σε αυτό το σημείο πως το έργο εγκρίθηκε ομόφωνα από το συμβούλιο και αυτή τη στιγμή βρίσκεται ακόμη στη διαδικασία της κατασκευής.

Το 2006 λοιπόν το Δημοτικό Συμβούλιο της Odense πέρασε το συγκεκριμένο σχέδιο και το 2007 άρχισαν οι απαιτούμενες εργασίες. Το τελικό αποτέλεσμα άλλαξε όχι μόνο τις συνθήκες στους δρόμους και τα αυτοκίνητα, αλλά κυρίως τους ίδιους τους κατοίκους του αστικού κέντρου και την βελτίωση της ποιότητας ζωής τους. Σημαντικός παράγοντας που επηρέασε θετικά την κοινή γνώμη και την τελική αποδοχή του νέου μεταρρυθμιστικού έργου ήταν η συχνή και καλή πληροφόρηση σχετικά με όλες τις ενέργειες των τοπικών αρχών και την κινητοποίηση όλων των ομάδων (ποδηλάτες, ιδιοκτήτες αυτοκινήτων κλπ.) που χρησιμοποιούσαν τους οδικούς άξονες.

(ΠΗΓΗ: CIVITAS VANGUARD (2011), *Sustainable Urban Mobility Plans*)



Εικόνα 1.11: Τάσεις ανακούφισης οδικών αξόνων μετά το κλείσιμο των δυο κεντρικών δρόμων

Πηγή: Notat om den trafikale infrastruktur i Odense, www.odenseomvej.dk

1.4.4 Helsinki στη Φιλανδία

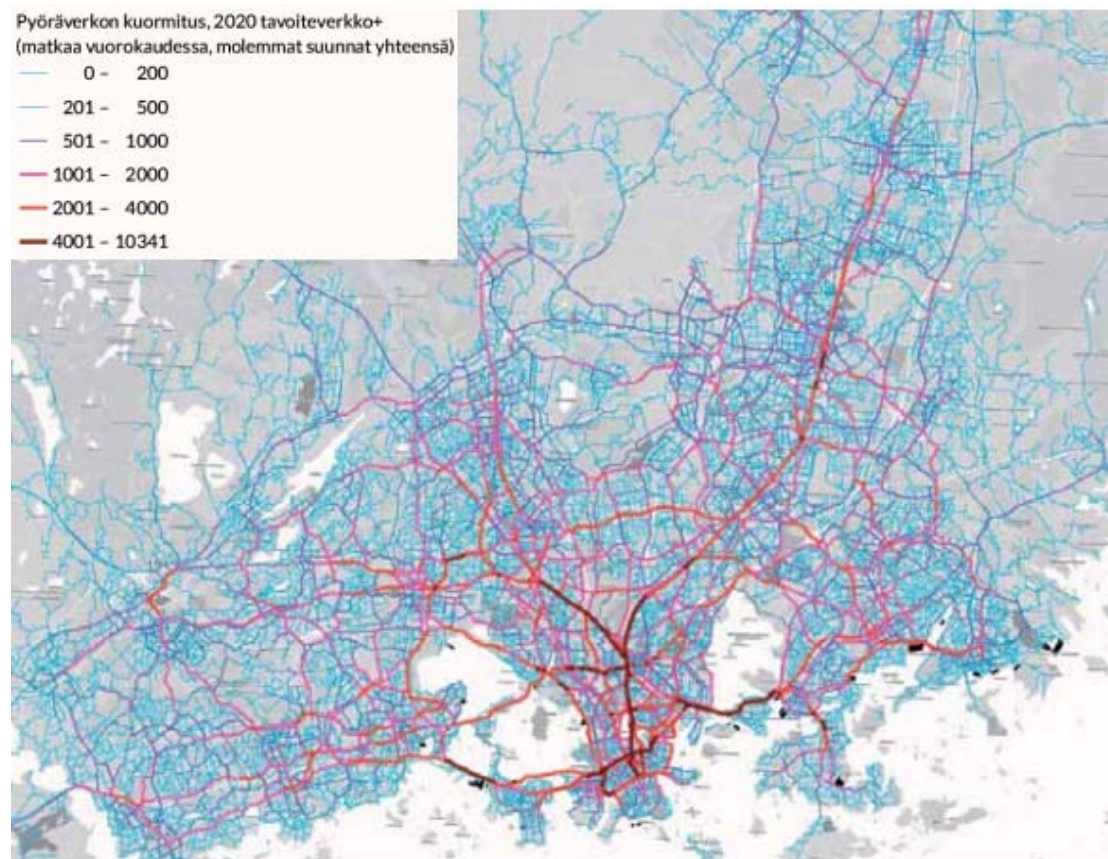
Ο Περιφερειακός Σχεδιασμός Συστημάτων Μεταφοράς στο Ελσίνκι (HLJ 2011) αποτελεί ένα μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχέδιο που συνδυάζει το σύστημα μεταφορών με τις χρήσεις γης, την κατανομή της κατοικίας και την συνεργασία του συστήματος μεταφορών μεταξύ των 14 δήμων της πόλης του Ελσίνκι. Πρωτεύων στόχος του σχεδιασμού είναι η διασφάλιση (οικονομική, κοινωνική κλπ.) όλων των απαραίτητων μέτρων προκειμένου να επιτευχθεί η περιφερειακή ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών στα επόμενα χρόνια.

Το Ελσίνκι αποτελεί την πρωτεύουσα της Δανίας και έχει πληθυσμό 600.000 περίπου. Αφετηρία του σχεδιασμού υπήρξε η ανάλυση και καταγραφή διαφόρων παραμέτρων στην υπάρχουσα κατάσταση (πληθυσμός, απασχόληση, έρευνες προορισμού-προέλευσης των αυτοκινήτων και των μέσων μαζικής μεταφοράς, έρευνα park and ride). Η έρευνα ωφελήθηκε κατά πολύ από μελέτη που προηγήθηκε στα έτη 2007-2008 και η οποία αφορούσε στην κυκλοφοριακή κλίμακα της πόλης. Πέρα όμως από την έρευνα της κυκλοφορίας, κατά την περίοδο 2008-2010 πραγματοποιήθηκαν και άλλες μελέτες που συνέβαλλαν σημαντικά στο έργο HLJ 2011. Οι έρευνες αυτές περιελάμβαναν μελέτες χρήσεων γης, σιδηροδρομικών

δικτύων, δημόσιας συγκοινωνίας, μελέτη για το περπάτημα και το ποδήλατο και πολλές ακόμη που αποτέλεσαν θεμέλιο στη μετέπειτα έρευνα.

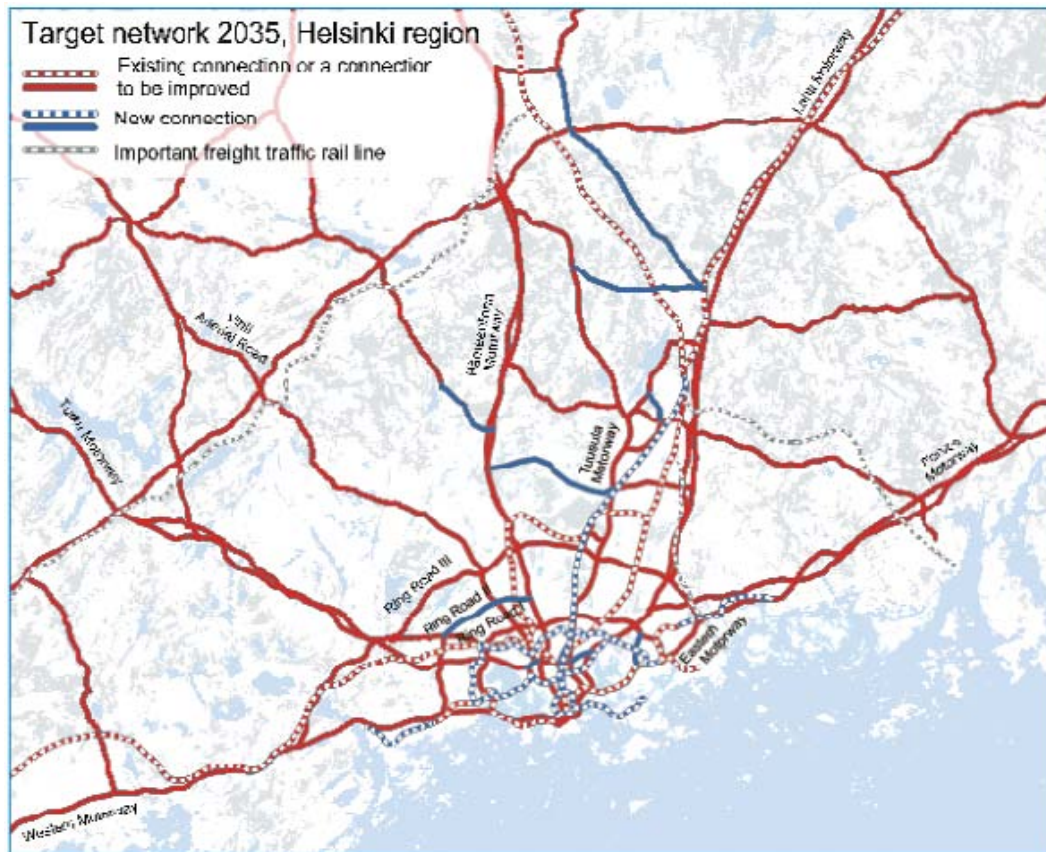
Οι βασικοί στόχοι που τέθηκαν στο στρατηγικό σχέδιο για την πόλη του Ελσίνκι εστίαζαν σε 5 διαφορετικούς τομείς: την οικονομική απόδοση, τη λειτουργικότητα, και την επίλυση προβλημάτων που το περιβάλλον, την κοινωνία και τις χρήσεις γης. Στην ουσία πρόκειται για ένα έργο που αποβλέπει στην εφαρμογή ενός μοντέλου βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Κύριο μέλημα του συγκεκριμένου σχεδιασμού είναι ο περιορισμός της εξάπλωσης των υπαρχόντων ορίων της πόλης, ώστε να υπάρχουν αυξημένες πιθανότητες τα μέτρα και οι ρυθμίσεις που θα επέλθουν μετά την υλοποίηση του έργου να λειτουργήσουν άρτια και να αφομοιωθούν αποτελεσματικά στον αστικό πληθυσμό.

(ΠΗΓΗ: *Mette Granberg and Johanna Vilkkuna, Helsinki Regional Transport Authority (HSL), Sustainable Urban Mobility Plans*)



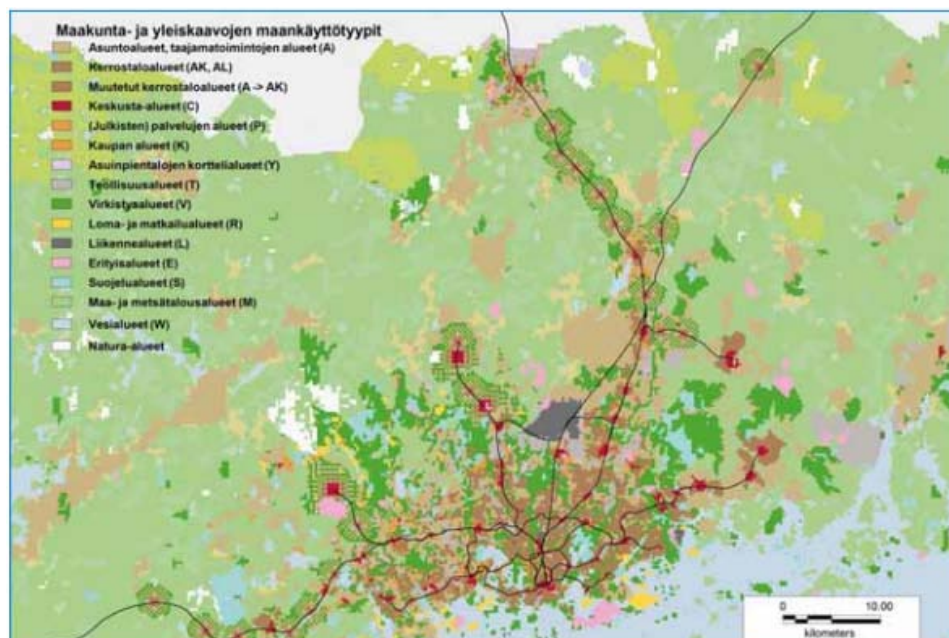
Εικόνα 1.12: Χάρτης πρότασης – στόχου ποδηλατικού δικτύου του Ελσίνκι

Πηγή: HLJ 2011, www.hsl.fi



Εικόνα 1.13: Χάρτης οδικού δικτύου του Ελσίνκι

Πηγή: HLJ 2011, www.hsl.fi



Εικόνα 1.14: Χάρτης κατανομής χρήσεων γης του Ελσίνκι

Πηγή: HLJ 2011, www.hsl.fi

1.4.5 Budapest στην Ουγγαρία

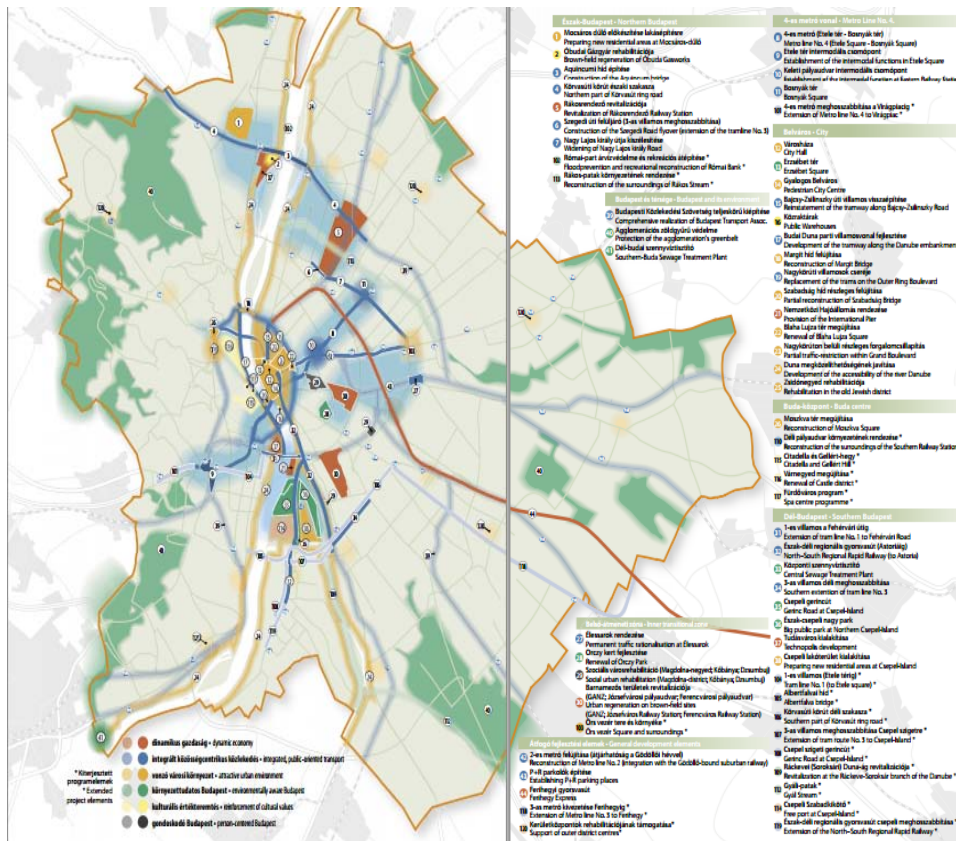
Η Βουδαπέστη αποτελεί πρωτεύουσα της Ουγγαρίας με 1.740.000 κατοίκους. Το 2007 ορίστηκε το πρόγραμμα «Καρδιά της Βουδαπέστης» με στόχο την μεταστροφή του κέντρου της πόλης προς τη βιωσιμότητα και την εφαρμογή του κυκλοφοριακού μοντέλου της ήπιας κυκλοφορίας σε μεγάλη κλίμακα. Η εφαρμογή του νέου μοντέλου αποσκοπούσε στην εισαγωγή της βιωσιμότητας στον τρόπο μετακίνησης του αστικού πληθυσμού και την χρήση μη μηχανοκίνητων μέσων ως κύριο τρόπο μετακίνησης. Σκοπός του προγράμματος ήταν, εκτός από τις κυκλοφοριακές μεταρρυθμίσεις, η ενίσχυση της εμπορικότητας του κέντρου και την βελτίωση της ποιότητας της ζωής των πολιτών.

Να σημειωθεί πως το παραπάνω πρόγραμμα αποτελεί προέκταση ενός ευρύτερου πλαισίου πολιτικής. Συγκεκριμένα το 2003 εγκρίθηκε το πρόγραμμα «Ενιαία Αστική Ανάπτυξη της πόλης της Βουδαπέστης» το οποίο έθετε το βασικό όραμα και όλους τους μακροπρόθεσμους στόχους για την ανάπτυξη της πόλης. Μετά από δυο χρόνια διαβουλεύσεων και μελέτης έγινε δεκτή η ενδιάμεση πολιτική του παραπάνω στρατηγικού σχεδίου, γνωστή και ως πολιτική Podmaniczky. Το σχέδιο αυτό επιχείρησε να δώσει τις κατευθυντήριες γραμμές της αστικής ανάπτυξης για την περίοδο 2005-2013.

Το πρόγραμμα αστικής ανάπτυξης της Βουδαπέστης περιλαμβάνει δυο ειδών «ενσωματώσεις» των έργων υποδομής στο αστικό κέντρο: την οριζόντια και την κάθετη. Η οριζόντια ενσωμάτωση αφορά στην κατασκευή δυο δημόσιων πλατειών, ενός δημόσιου κτιρίου και σε έναν άξονα ήπιας κυκλοφορίας, με τελικό στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα. Από την άλλη η κάθετη ενσωμάτωση σχετίζεται με διάφορες μορφές της κινητικότητας, άμεσες ή έμμεσες, και την εφαρμογή διαφόρων μέτρων με άξονα την κινητικότητα. Θέματα, δηλαδή, όπως είναι οι χώροι στάθμευσης, οι περιοχές πρασίνου, οι κοινωνικές αλλαγές και η ποιότητα του αέρα απαιτούν αναλυτική προσέγγιση ώστε η βιώσιμη κινητικότητα να εδραιωθεί πάνω σε σταθερά θεμέλια.

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα επιμέρους σχέδια κάτω από την γενική στρατηγική για αστική ανάπτυξη της Βουδαπέστης, υπήρχε ένας κοινός στόχος: προώθηση έργων υποδομής για την ενίσχυση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στο κέντρο της πόλης.

(ΠΗΓΗ: Gábor Heves, Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe, Sustainable Urban Mobility Plans)



Εικόνα 1.15: Χάρτης του Podmaniczky project

Πηγή: The Podmaniczky Programme 2005-2013, www.varosrehabilitacio.net

1.4.6 Parma στην Ιταλία

Η πόλη της Πάρμα βρίσκεται στην Ιταλία και έχει πληθυσμό περίπου 176.000. Το 2005 οι τοπικές αρχές της Πάρμα αποφάσισε να ξεκινήσει έναν ολοκληρωμένο αστικό σχεδιασμό που αφορούσε το σύστημα μεταφορών και τις χρήσεις γης. Στην ουσία πρόκειται για μια διαδικασία που περιελάμβανε ένα σχέδιο αστικής κινητικότητας, αστικής κυκλοφορίας και ένα χωροταξικό σχέδιο. Τα δυο πρώτα σχέδια συνδύαζαν προβλήματα που αφορούσαν στις διάφορες μορφές μεταφοράς και διάφορες υπηρεσίες που παρέχονταν από ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς, με ιδιαίτερη προσοχή στο περπάτημα, στο ποδήλατο και έμφαση σε άτομα με ειδικές ανάγκες ενώ ο συνδυασμός και των τριών σεναρίων αποσκοπούσε στη βελτίωση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών συνθηκών του συνολικού αστικού χώρου.

Μερικά από τα μέτρα που ορίστηκαν στα προτεινόμενα σχέδια είναι η κυκλοφοριακές ρυθμίσεις της χρήσης του αυτοκινήτου στο κέντρο της Πάρμας, η επέκταση του ελέγχου και των μέτρων ασφαλείας σε ευαίσθητες περιοχές της πόλης, η δημιουργία κυκλοφοριακών κυψελών ήπιας κυκλοφορίας, η προώθηση του ποδηλάτου και του περπατήματος ως τρόπους μετακίνησης, η ολοκλήρωση των έργων που αφορούν στη δημόσια συγκοινωνία και η εφαρμογή της προτεραιότητας των λεωφορείων στους οδικούς άξονες.

Η διαδικασία παράθεσης των τελικών προτάσεων έγινε μέσω σεναρίων, με σκοπό τόσο την καλύτερη ενημέρωση του κοινού, όσο και για την εύρεση της ιδανικότερης λύσης. Από την άλλη η φύση και ο χρονικός ορίζοντας εφαρμογής των εκάστοτε μέτρων διαφέρει (βραχυπρόθεσμος, μεσοπρόθεσμος ή μακροπρόθεσμος). Όλα ωστόσο προσανατολίζονται προς τη δημιουργία ενός αστικού περιβάλλοντος που θα διακατέχεται από τις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης ανάπτυξης.

(ΠΗΓΗ: TRT TRASPORTI E TERRITORIO, Simone Bosetti, Patrizia Malgieri, Cosimo Chiffi, *Sustainable Urban Mobility Plans*)



Εικόνα 1.16: Χάρτης σεναρίου πολεοδομικής και κυκλοφοριακής ανάπτυξης της πόλης Πάρμα

Πηγή: www.mobilityplans.eu

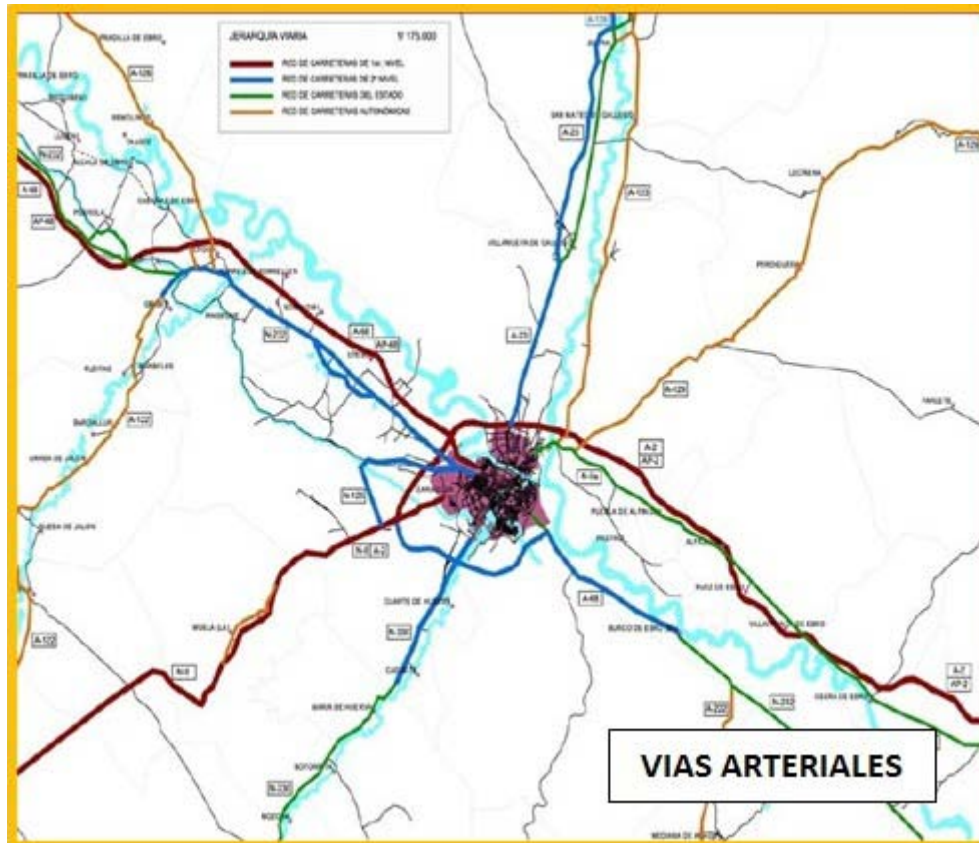
1.4.7 Zaragoza στην Ισπανία

Η πόλη της Σαραγόσα (ο πληθυσμός της οποίας ανέρχεται στους 678.000), μέσω του προγράμματος «Plan de Movilidad Sostenible», επιχειρεί να διαμορφώσει ένα σχέδιο κινητικότητας το οποίο θα οδεύει προς ένα βιώσιμο μέλλον του συστήματος μεταφορών της. Το αποτέλεσμα αυτού του προγράμματος ήταν ένα σχέδιο μεταφοράς που σέβεται το περιβάλλον, το αστικό τοπίο και την πολιτιστική κληρονομιά της πόλης, ενώ παράλληλα οι πολίτες της μετακινούνται με τρόπους πιο φιλικούς και βιώσιμους. Το όραμα της πρότασης ήταν η ενίσχυση της συνδυασμένης μετακίνησης, με αύξηση της προσπελασιμότητας του αστικού πληθυσμού στη δημόσια συγκοινωνία, αλλά και την χρήση μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς (ποδήλατο, περπάτημα) προκειμένου να πετύχει η πόλη καλύτερα επίπεδα βιωσιμότητας.

Το σχέδιο περιλαμβάνει δυο σενάρια που συγκροτούν την τελική δομή της πρότασης. Το πρώτο σενάριο αφορά στη δημιουργία ενός συστήματος μαζικής μεταφοράς που στοχεύει σε ένα βιώσιμο μέλλον (με ιδιαίτερη προσοχή στον προαστιακό σιδηρόδρομο και στο τραμ) και το δεύτερο αναφέρεται στους πεζόδρομους, στους σταθμούς διασυνδεδεμένων μετακινήσεων, στη διαχείριση των

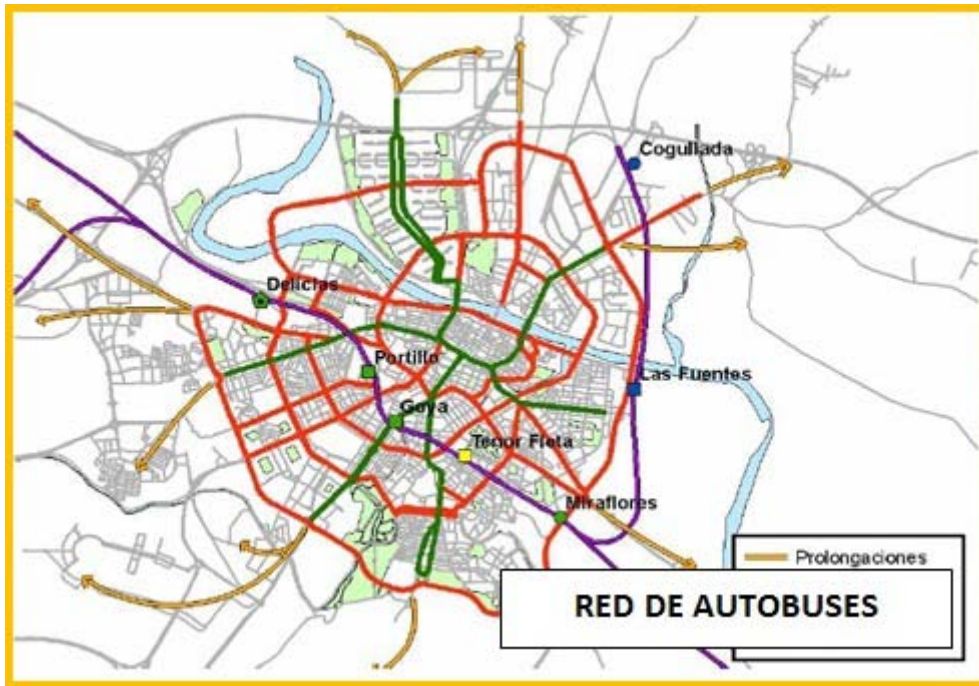
χώρων στάθμευσης, στην ποδηλασία και στην ποιότητα των υπηρεσιών. Πέρα όμως από αυτά τα γενικά μέτρα, τέθηκαν ως στόχοι για το έτος 2016 η εφαρμογή του μοντέλου της ήπιας κυκλοφορίας, «διαδρομές περπατήματος», λεωφορειολωρίδες, γραμμή τραμ και ένα συνεκτικό δίκτυο ποδηλατοδρόμου. Η υλοποίηση του συνόλου των πολιτικών που περιγράφηκαν παραπάνω στοχεύουν σε θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις και παροχή ενός άρτιου μοντέλου βιώσιμης κινητικότητας προς μίμηση.

(ΠΗΓΗ: Kerstin Burckhart, IET, Barcelona, Sustainable Urban Mobility Plans)



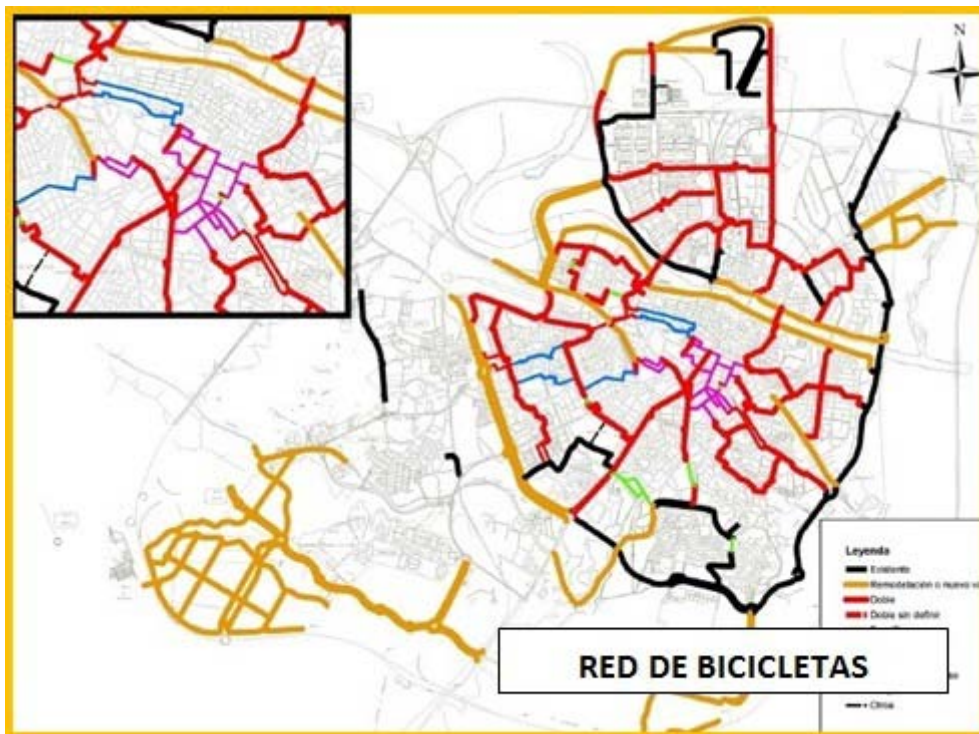
Εικόνα 1.17: Χάρτης δικτύου αρτηριών της Σαραγόσα βάσει του προγράμματος Plan de Movilidad Sostenible

Πηγή: estudiosurbanoambientales4.blogspot.gr



Εικόνα 1.18: Χάρτης δικτύου λεωφορείων της Σαραγόσα βάσει του προγράμματος Plan de Movilidad Sostenible

Πηγή: EL PLAN INTERMODAL DE TRANSPORTES: PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, EL CONSORCIO TRANSPORTES DE ZARAGOZA . EL PIT-PMS, www.transyt.upm.es



Εικόνα 1.19: Χάρτης δικτύου ποδηλατοδρόμων της Σαραγόσα βάσει του προγράμματος Plan de Movilidad Sostenible

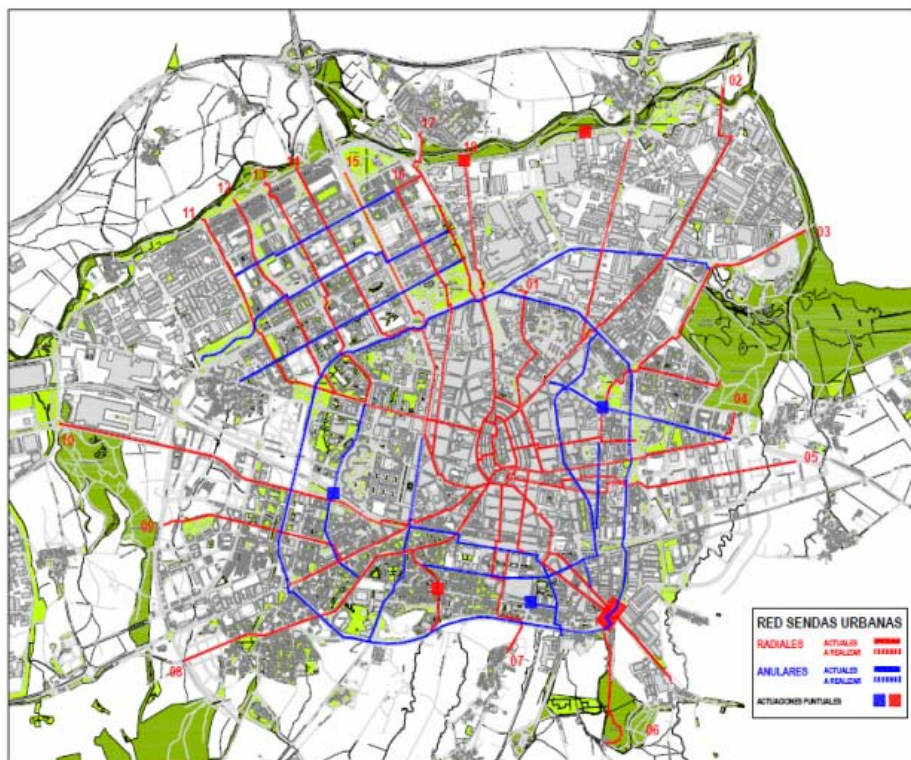
Πηγή: estudiosurbanoambientales4.blogspot.gr

1.4.8 Vitoria – Gasteiz στην Ισπανία

Η ισπανική πόλη Vitoria-Gasteiz φιλοξενεί περίπου 241.000 κατοίκους. Μέσω του προγράμματος «Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público» (Βιώσιμη Κινητικότητα και Πρόγραμμα Δημοσίων Χώρων) η πόλη Vitoria-Gasteiz προσπάθησε να αντιμετωπίσει προβλήματα που σχετίζονται με το σύστημα μεταφορών της, προκειμένου να φτάσει τους στόχους που τέθηκαν στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Vitoria-Gasteiz 2015. Τα μέτρα που ορίστηκαν δίνουν έμφαση στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, αλλά και την προώθηση της κοινωνικής συνοχής και του μοντέλου της συμπαγούς πόλης.

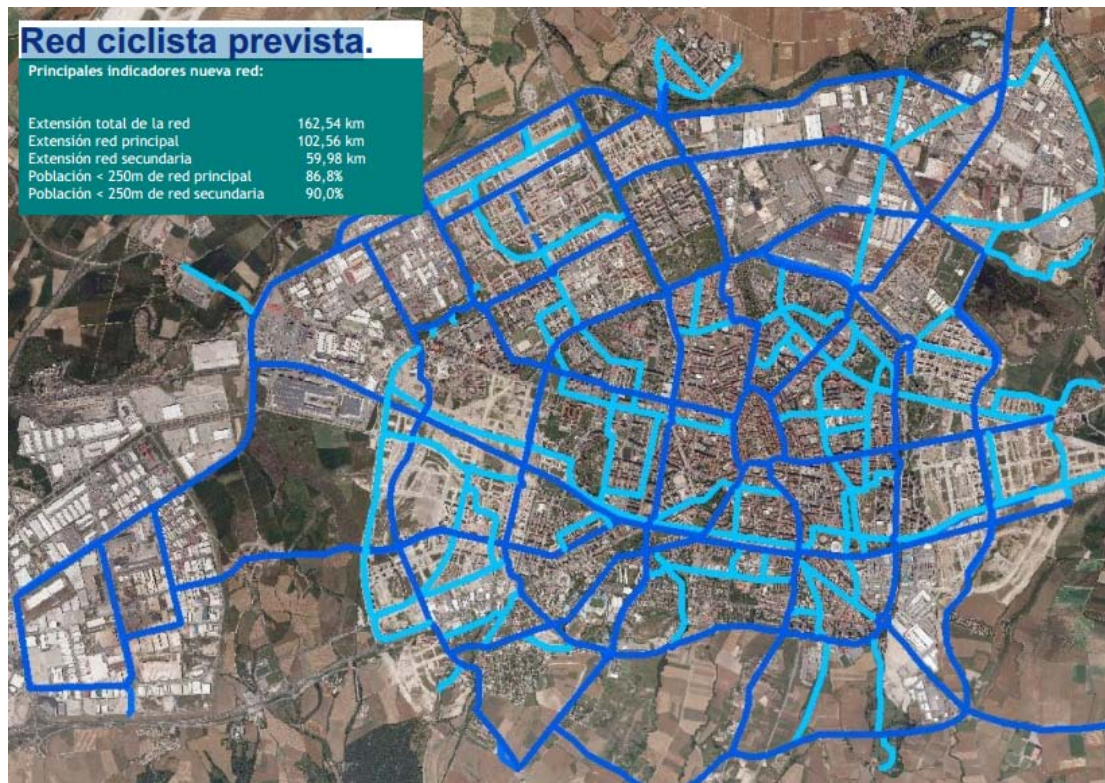
Για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή των εκάστοτε μέτρων, πραγματοποιήθηκαν έρευνες και μελέτες, οι οποίες ξεκίνησαν από το 2006 και τα τελικά πορίσματα ελήφθησαν υπόψη προκειμένου να μπορέσει να αποφασιστεί η εμβέλεια επιτυχίας ενός σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στην πόλη. Προκαταρκτικά στοιχεία που προέκυψαν από έρευνες κατά την χρονική περίοδο 2006-2010 έδειξαν αύξηση των χρηστών της δημόσιας συγκοινωνίας στον αστικό χώρο της Vitoria-Gasteiz κατά 43%. Αυτό δίνει θετικό έναυσμα για την εφαρμογή μέτρων που σχετίζονται με τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης.

(ΠΗΓΗ: Kerstin Burckhart, IET Barcelona, based on Vitoria-Gasteiz website, Sustainable Urban Mobility Plans)



Εικόνα 1.20: Χάρτης δικτύου πεζών της πόλης VITORIA-GASTEIZ, βάσει του προγράμματος Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público

Πηγή: CIVITAS, Juan Carlos Escudero Observatorio de Sostenibilidad de Vitoria-Gasteiz,
www.cleanairinstitute.org



Εικόνα 1.21: Δίκτυο ποδηλατοδρόμων της πόλης VITORIA-GASTEIZ, βάσει του προγράμματος Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público

Πηγή: CIVITAS, Alba Cañadas Mora Concejala de Medio Ambiente y Sostenibilidad,
Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, www.upv.es

1.4.9 Donostia – San Sebastian στην Ισπανία

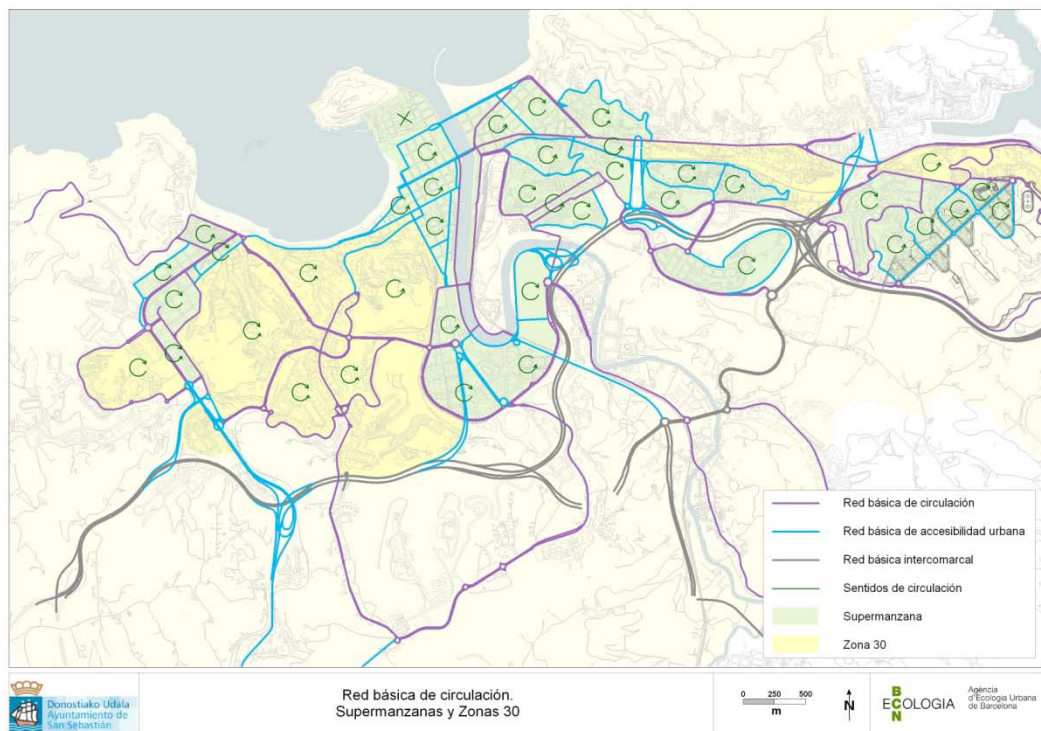
Η Ντονόστια-Σαν Σεμπασιάν αποτελεί έναν αστικό ιστό που φιλοξενεί περίπου 180.000 κατοίκους. Τα τελευταία 20 χρόνια η πόλη εφαρμόζει ολοκληρωμένες πολιτικές που προσανατολίζονται στους πεζούς, τους ποδηλάτες και τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Μέσω της μείωσης των χώρων στάθμευσης στους δρόμους και την διάθεση του δημόσιου χώρου στους πεζούς, η πόλη κατόρθωσε να γίνει ελκυστικότερη προς τους πολίτες της. Ένα σημαντικό επίτευγμα της πόλης που ακολουθήθηκε μέχρι τώρα είναι η δημιουργία ενός εκτεταμένου δικτύου πεζών στο μεγαλύτερο μέρος της αστικής επιφάνειας, δίνοντας τη δυνατότητα πρόσβασης σχεδόν στο σύνολο της πόλης από τους πεζούς. Πριν από το πρόγραμμα CIVITAS ARCHIMEDES, στο οποίο εντάχθηκε η πόλη, η Ντονόστια-Σαν Σεμπασιάν διέθετε ήδη ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων 28 km. Από την άλλη, ο δημόσιος φορέας μεταφορών DonostiaBus φιλοδοξεί να λάβει δέσμη μέτρων για την περαιτέρω αύξηση της υψηλής εξυπηρέτησης των λεωφορείων.

Σύμφωνα με έρευνα το 2002, οι αστικές διαδρομές των πολιτών πραγματοποιούνταν με τα πόδια σε ποσοστό 48%, ακολουθούσε το ιδιωτικό αυτοκίνητο σε ποσοστό

28%, η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας με 18% και το υπόλοιπο 6% περιελάμβανε άλλους τρόπους όπως την ποδηλασία. Η πρόοδος προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στη συμμετοχή όλων σε δημόσιες συζητήσεις περί κινητικότητας, γνωστές και ως Consejo de Asesor Movilidad.

Κύριο μέλημα της πόλης με την ένταξή της στο πρόγραμμα CIVITAS ARCHIMEDES 2008-2012 είναι η επέκταση της βιώσιμης αστικής στρατηγικής στις μεταφορές. Θεωρείται σημαντικό να διατηρηθεί το ποσοστό μετακίνησης μέσω περπατήματος και την αύξηση του ποσοστού της χρήσης ποδηλάτου κατά 30%. Προτίθεται λοιπόν η τοπική αυτοδιοίκηση να επεκτείνει τις υπάρχουσες υποδομές πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων, ενώ επιχειρεί να εισάγει ανελκυστήρες και κυλιόμενες κλίμακες για την ενθάρρυνση του περπατήματος και της ποδηλασίας στις ορεινές περιοχές. Περαιτέρω περιορισμός της εισόδου του αυτοκινήτου στο κέντρο αναμένεται να μειώσει την χρήση του κατά 10% από τις τελευταίες μετρήσεις του 2006, ενώ τα μέτρα που θα ληφθούν με την εφαρμογή του προγράμματος θα επιφέρει αύξηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας κατά 5%. Τέλος, με τον νέο σχεδιασμό των αστικών μεταφορών, η πόλη φιλοδοξεί να μειώσει τον αριθμό των ατυχημάτων και να περιορίσει τη χρήση ορυκτών καυσίμων στις δημόσιες συγκοινωνίες.

(ΠΗΓΗ: Formal Page of CIVITAS ELAN, Cleaner and Better Transportation in Cities)



Εικόνα 1.22: Χάρτης στρατηγικού σχεδίου βιώσιμης ανάπτυξης της πόλης Donostia-San Sebastian

Πηγή: Agencia d'Ecologia Urbana de Barcelona

1.4.10 **Ljubljana στη Σλοβενία**

Η Λιουμπλιάνα, πρωτεύουσα της Σλοβενίας, διαθέτει περίπου 275.000 πληθυσμό και είναι μια από τις μικρότερες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες. Ωστόσο, λόγω της κακής κατάστασης του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας και της αυξημένης χρήσης των αυτοκινήτων στους οδικούς άξονες της πόλης, το αστικό περιβάλλον της Λιουμπλιάνα είναι ιδιαίτερα υποβαθμισμένο και ποιοτικά χαμηλό.

Η πόλη αποτελεί εθνικό και περιφερειακό κέντρο πολιτισμού, εμπορίου και επιστήμης, γεγονός που αποδεικνύει τον μεγάλο αριθμό μετακινουμένων που φιλοξενεί σε καθημερινή βάση. Η μεγάλη συγκέντρωση δραστηριοτήτων και η υψηλή πυκνότητα πληθυσμού που εδράζει στο κέντρο της πόλης δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί από το υπάρχον σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας λόγω της ανεπάρκειας και της κακής ποιότητάς του. Μια θετική τάση που παρατηρείται στο αστικό κέντρο της πρωτεύουσας είναι πως αυξάνεται συνεχώς ο αριθμός των ανθρώπων που χρησιμοποιούν το ποδήλατο και το περπάτημα ως μέσο μετακίνησης. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι το 10% των μετακινήσεων γίνεται με ποδήλατο.

Όμως, παρά την προσπάθεια που γίνεται από τους πολίτες για χρήση μη μηχανοκίνητων μέσων, τα αυτοκίνητα συνεχίζουν να χρησιμοποιούνται κατά κόρον στο κέντρο και σε συνδυασμό με την μέτρια χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς, έχουν δημιουργήσει αισθητά προβλήματα θορύβου, ατμοσφαιρικής ρύπανσης και υψηλών επιπέδων συμφόρησης. Αυτός είναι και ένας σοβαρός λόγος που περίπου 300 άτομα κάθε χρόνο, που προέρχονται κυρίως από τα μεσαία κοινωνικά στρώματα, απομακρύνονται από το κέντρο και εγκαθίστανται στους γύρω δήμους.

Η πόλη, αντιλαμβανόμενη τα παραπάνω προβλήματα, εντάχθηκε στο πρόγραμμα CIVITAS ELAN 2008-2012 (το οποίο συγχρηματοδοτείται από την ευρωπαϊκή ένωση), με σκοπό την εύρεση λύσεων στο ζήτημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης και την μείωση των μετακινήσεων με αυτοκίνητο υπέρ των βιώσιμων μέσων μεταφοράς. Αποφάσισε, λοιπόν, να αντιστρέψει την αρνητική τάση που δημιουργείται στον τομέα των μεταφορών και να ενισχύσει την χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας, αποδυναμώνοντας ταυτόχρονα την χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Ταυτόχρονα, στα πλαίσια προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας, κρίθηκε απαραίτητο οι κοινόχρηστοι χώροι να διαμορφωθούν με τρόπο ευνοϊκότερο για το ποδήλατο, το περπάτημα και τη δημόσια συγκοινωνία.

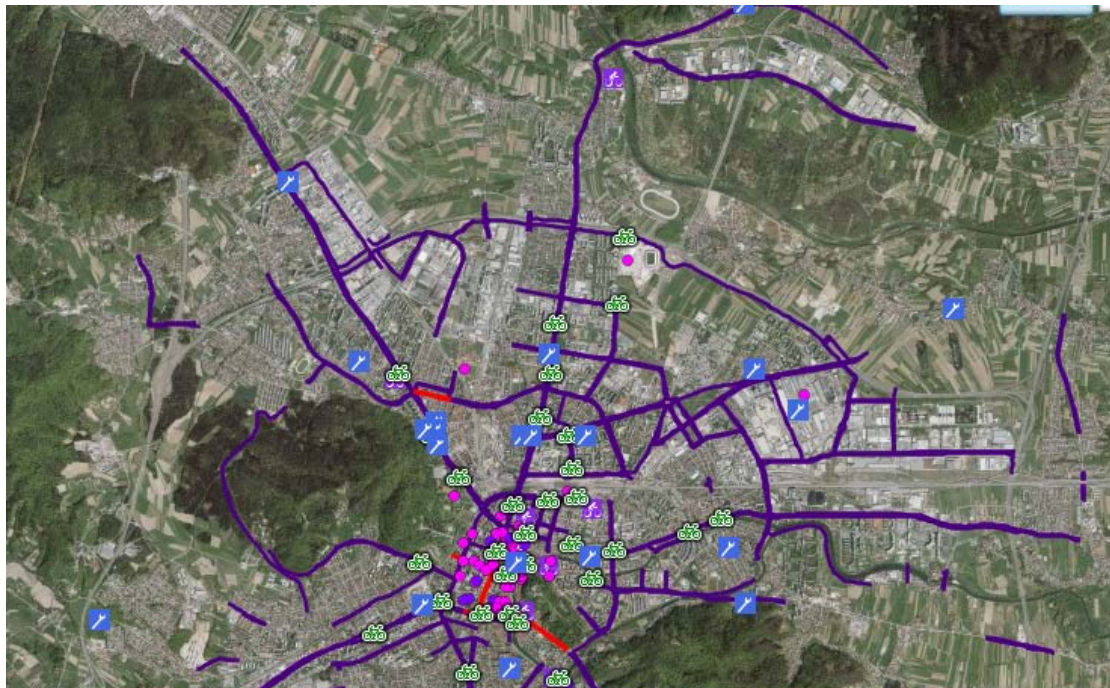
Μερικά από τα μέτρα που υιοθετήθηκαν από την πόλη είναι η αντικατάσταση των παλαιών λεωφορείων με νέα, που πληρούν τα πρότυπα εκπομπών Euro 5, η δημιουργία ενός συντονισμένου συστήματος παροχής πληροφοριών για τις αφίξεις των λεωφορείων σε πραγματικό χρόνο στις στάσεις, η χρήση κάμερας στα λεωφορεία με σκοπό την ασφάλεια των επιβατών, ενώ με το σύστημα πλοήγησης Galileo, η δημόσια συγκοινωνία θα αποκτήσει την απαιτούμενη προτεραιότητα προκειμένου να μειώσει τους χρόνους ταξιδιού. Επίσης εφαρμόστηκε στην πόλη η χρήση μιας ηλεκτρονικής κάρτας για τις τοπικές και εθνικές δημόσιες μεταφορές.

Από την άλλη, προκειμένου η Λιουμπλιάνα να προωθήσει στο μέγιστο τη χρήση του ποδηλάτου, προχώρησε σε επεκτάσεις πεζόδρομων, ενώ αύξησε τις ζώνες

μειωμένης ταχύτητας από 3 σε 11 εκτάρια. Επιπρόσθετα, έθεσε σε λειτουργία δυο ηλεκτρικά οχήματα «on demand», για την δωρεάν μεταφορά πολιτών πάνω στον πεζόδρομο και δημιούργησε πρόσθετες Park and Ride εγκαταστάσεις με 1.200 νέες θέσεις στάθμευσης.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, γίνεται σαφές πως κεντρικός στόχος της Λιουμπλιάνα με την εισαγωγή της στο πρόγραμμα CIVITAS ELAN είναι να μετατραπεί σε μια βιώσιμη, πράσινη πόλη που θα προσφέρει σε όλους τους πολίτες της συνθήκες διαβίωσης υψηλής ποιότητας.

(ΠΗΓΗ: Formal Page of CIVITAS ELAN, Cleaner and Better Transportation in Cities)



Εικόνα 1.23: Ποδηλατικές διαδρομές της πόλης Λιουμπλιάνα

Πηγή: CIVITAS, INTERACTIVE CYCLING MAP OF LJUBLJANA, 2010

1.4.11 Porto στην Πορτογαλία

Το Πόρτο είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Πορτογαλίας με πληθυσμό που ανέρχεται στους 263.000 περίπου. Τα τελευταία χρόνια παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση του επιπέδου συμφόρησης στην πόλη, κυρίως λόγω υπερβολικής κυκλοφορίας των ιδιωτικών αυτοκινήτων. Η διαπίστωση αυτή οδήγησε τις αρμόδιες αρχές να προβούν σε κινητοποιήσεις που θα βελτιώσουν το σύστημα της δημόσιας συγκοινωνίας και θα προσανατόλιζαν τους πολίτες σε τρόπους μετακινήσεις περισσότερο βιώσιμους.

Η τάση των ανθρώπων σήμερα να απομακρύνονται από το κέντρο του Πόρτο και να μετοικίζουν στα προάστια έχει δημιουργήσει ένα νέο κατεστημένο στον τομέα της κινητικότητας. Αυτό συντίθεται από μετακινήσεις με μεγαλύτερες αποστάσεις και χρόνους και φυσικά στην άναρχη δόμηση, με την τελευταία να έχει προκαλέσει τεράστια προβλήματα στην κεντρική είσοδο της πόλης και στα σημεία εξόδου της.

Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι το αυτοκίνητο αποτελεί την πρώτη επιλογή ως μέσου μετακίνησης για τους πολίτες σε ποσοστό 43%. Δεύτερο έρχεται το περπάτημα σε ποσοστό 32% και τρίτο η δημόσια συγκοινωνία με 25%.

Οι προγενέστερες πολιτικές που εφαρμόστηκαν στον τομέα των μεταφορών με σκοπό την επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων ήταν η επέκταση της δυναμικότητας των οδικών αξόνων. Όμως οι λύσεις αυτές αποτελούσαν απλά μια επιφανειακή προσέγγιση του προβλήματος, οδηγώντας σήμερα την πόλη στην ανάληψη δραστικότερων μέτρων κινητικότητας που στρέφονται κυρίως γύρω από τα δημόσια μέσα μεταφοράς. Αυτός ήταν και ο βασικότερος λόγος που η πόλη του Πόρτο εντάχθηκε στο πρόγραμμα CIVITAS ELAN 2008-2012: να εφαρμόσει στο έπακρο μέτρα βιώσιμης κινητικότητας που θα περιόριζαν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την χρήση του αυτοκινήτου.

Πρωταρχικός στόχος της τοπικής αυτοδιοίκησης είναι η ενημέρωση των πολιτών προκειμένου να έρθουν σε άμεση επαφή με τον προτεινόμενο σχεδιασμό και να στραφούν πιο ομαλά στη βιώσιμη κινητικότητα. Ήδη έχει οργανωθεί μια διαδικτυακή πλατφόρμα που βοηθά τους ανθρώπους στο θέμα του car pooling, ενώ γίνονται προτάσεις δημιουργίας πολυτροπικών σημείων μεταφοράς για την άρτια εξυπηρέτηση όλων των χρηστών. Τέλος, η διαχείριση του δημόσιου χώρου θα γίνει με τρόπο που να δημιουργήσει συνθήκες ελκυστικότερες για τη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας, του ποδηλάτου και του περπατήματος.

(ΠΗΓΗ: Formal Page of CIVITAS ELAN, Cleaner and Better Transportation in Cities)



Εικόνα 1.24:Χάρτης σχεδίου βιώσιμης κινητικότητας της πόλης Πόρτο

Πηγή: Soft Modes of Mobility A Proposal for the City of Porto EURAU'12

2 ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ: ΜΕΛΕΤΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Η περιοχή μελέτης πάνω στην οποία θα εστιάσει η παρούσα εργασία είναι εκείνη του δήμου Περιστερίου. Πριν όμως την παράθεση οποιωνδήποτε παρεμβάσεων σε σχέση με την πολεοδομική και κυκλοφοριακή οργάνωση της χωρικής ενότητας μελέτης, θα πρέπει να προηγηθεί η μελέτη και καταγραφή όλων των απαραίτητων δεδομένων που συνθέτουν την υπάρχουσα κατάσταση του δήμου. Στόχος, λοιπόν, του κεφαλαίου αυτού είναι η εμβάθυνση και κατανόηση της δομής του δήμου Περιστερίου σε θέματα γεωγραφικά, δημογραφικά, οικονομικά, κοινωνικά, περιβαλλοντικά, πολεοδομικά και κυκλοφοριακά προκειμένου να διεξαχθεί στη συνέχεια η ανάπτυξη του σε σωστές βάσεις. Η μελέτη της υπάρχουσας κατάστασης του δήμου Περιστερίου ακολουθεί την περιγραφή της ευρύτερης περιφερειακής ενότητας στην οποία ανήκει, δηλαδή της Δυτικής Αθήνας, η οποία προηγείται με σκοπό την ολοκληρωμένη προσέγγιση της περιοχής μελέτης.

2.1 Γενικά Στοιχεία για τη Δυτική Αθήνα

Πριν πραγματοποιηθεί εκτεταμένη περιγραφή του δήμου Περιστερίου, που αποτελεί και την περιοχή μελέτης της παρούσας διπλωματικής, κρίνεται αναγκαίο, για την άρτια και ολοκληρωμένη προσέγγιση του θέματος, να προηγηθεί μια περιληπτική εισαγωγή και περιγραφή της Περιφερειακής Ενότητας Δυτικής Αττικής, στην οποία ανήκει το Περιστέρι. Καταγράφοντας τα κύρια χαρακτηριστικά της περιφερειακής ενότητας της Δυτικής Αθήνας (γεωγραφική θέση, πολεοδομική και κυκλοφοριακή οργάνωση κλπ.) θα μπορέσει να γίνει σωστότερα αντιληπτός ο ρόλος και η σημερινή εικόνα του δήμου Περιστερίου, δεδομένου ότι αποτελεί χωρική υποενότητα μιας ευρύτερης.

2.1.1 Γεωγραφική θέση δυτικής Αθήνας

Η Δυτική Αθήνα αποτελεί μια χωροταξική υποενότητα του συνολικού πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας. Σε αυτήν περιλαμβάνονται 9 δήμοι (Αγία Βαρβάρα, Άγιοι Ανάργυροι, Αιγάλεω, Ζεφύρι, Ίλιον, Καματερό, Περιστέρι, Πετρούπολη και Χαϊδάρι), οι οποίοι ανήκουν στη Νομαρχία Αθηνών (εκτός από το Ζεφύρι που ανήκει στη Νομαρχία Δυτικής Αττικής μετά την εφαρμογή του νόμου Καλλικράτη). Η Δυτική Αθήνα χωρικά καλύπτει το Βόρειο και Βόρειο-Δυτικό τμήμα του Λεκανοπεδίου και συνορεύει:

- Βόρεια με τους δήμους Άνω Λιοσίων και Αχαρνών
- Νότια με τους δήμους Νίκαιας, Αγ. Ι. Ρέντη και σε ένα μικρό σημείο με το δήμο Ταύρου
- Ανατολικά με το δήμο Αθηνών
- Βόρειο-Ανατολικά με τους δήμους Ν. Χαλκηδόνας και Ν. Φιλαδέλφειας
- Βόρειο-Δυτικά με το δήμο Ασπροπύργου

- Δυτικά βρίσκεται ο κόλπος της Ελευσίνας και Νότιο-Δυτικά οι δήμοι Περάματος, Κερατσινίου και Νίκαιας

(ΠΗΓΗ: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Α.Σ.Δ.Α.-Ε.Ε.Τ.Α.Α. (2009-2012))

Η χωρική ενότητα της Δυτικής Αθήνας, μαζί με εκείνη του Πειραιά, συνιστούν το δυτικό τμήμα της πολεοδομικής ενότητας της Πρωτεύουσας της Αθήνας. Η επιφάνεια και η θέση της Δυτικής Αθήνας ως προς τον ευρύτερο χώρο φαίνεται και στην εικόνα που ακολουθεί (Εικόνα 1.1).



Εικόνα 2.1: Όρια και δήμοι εντός και όμορων των διοικητικών ορίων της Δυτικής Αθήνας

Πηγή: geodata.gov.gr

2.1.2 Έκταση δυτικής Αθήνας

Η συνολική έκταση της περιοχής ανέρχεται περίπου στα 7.005 Ha από τα 26.500 Ha που είναι η συνολική έκταση του Λεκανοπεδίου. Από τα 7.005 Ha, τα 3.791 Ha είναι η έκταση που περιλαμβάνεται στο εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλης (σε ποσοστό δηλαδή 54,1%). Τα υπόλοιπα 3.214 Ha βρίσκονται εκτός σχεδίου πόλεως (σε ποσοστό 45,8%), τα οποία αποτελούνται από το όρος Αιγάλεω (ειδικότερα η περιοχή του όρους που είναι εκτός σχεδίου καταλαμβάνει έκταση περίπου 1.710 Ha), τα στρατόπεδα ΚΕΒΟΠ, ΚΕΔΒ και 301 ΣΕΒ, καθώς και το Πάρκο Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης Πύργου Βασίλισσας ή διαφορετικά Πάρκο Τρίτση (Εικόνα 2.2).

Το σημαντικότερο μέρος της γεωγραφικής ενότητας της Δυτικής Αθήνας συνολικά καλύπτεται από το Όρος Αιγάλεω-Ποικίλο Όρος (σε ποσοστό 37,8%). Σήμερα αποτελεί έναν ελεύθερο χώρο του οποίου ο τρόπος διαχείρισης θα παίξει σημαντικό ρόλο στην αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού προβλήματος ολόκληρου του

Λεκανοπεδίου, ενώ παράλληλα θα βοηθήσει στην αναβάθμιση τόσο του φυσικού όσο και του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.

(ΠΗΓΗ: Πρόταση Δυτικής Αθήνας για το ΣΠΑ 2000-2006)



Εικόνα 2.2: Περιοχές εκτός σχεδίου πόλεως της Δυτικής Αθήνας

Πηγή: geodata.gov.gr

2.1.3 Οριοθέτηση δυτικής Αθήνας από φυσικά και τεχνητά φράγματα

Η οριοθέτηση της Δυτικής Αθήνας στο χώρο επιτυγχάνεται χάρη σε φυσικά αλλά και τεχνητά φράγματα που εν μέρει αποτελούν και τείχη για τον περιορισμό της ανεξέλεγκτης πολεοδομικής της επέκτασης (Εικόνα 2.3).

Ένα από τα φυσικά φράγματα της περιοχής αποτελεί το όρος Αιγάλεω, το οποίο εκτείνεται από βόρεια προς βόρειο-δυτικά μέχρι νότια προς νότιο-δυτικά και διαχωρίζει την Δυτική Αθήνα από την ευρύτερη περιοχή της Δυτικής Αττικής. Ο ποταμός του Κηφισού (ο οποίος έχει αντικατασταθεί πλέον από τη Λεωφόρο Κηφισού και η οποία καταλήγει στην Εθνική οδό Αθηνών-Θεσσαλονίκης) χωροθετείται ανατολικά της Δυτικής Αθήνας και στην ουσία τη χωρίζει από το μητροπολιτικό κέντρο της πρωτεύουσας.

Από την άλλη, τα τεχνητά φράγματα (που είναι στην πραγματικότητα οδικές αρτηρίες) της περιοχής είναι η Εθνική Οδός Αθηνών – Κορίνθου, η οποία ουσιαστικά διαχωρίζει στα δύο τη Δυτική Αθήνα, αποκόπτοντας το Αιγάλεω, την Αγία Βαρβάρα, τον Κορυδαλλό και τμήμα του Χαϊδαρίου από την υπόλοιπη Δυτική Αθήνα. Επίσης

είναι η Λεωφόρος Πέτρου Ράλλη, η οποία αποκόπτει τμήμα του Κορυδαλλού, ενώ από τις σιδηροδρομικές γραμμές, η μεν Αθηνών – Μακεδονίας διχάζει τους Αγίους Αναργύρους, η δε Αθηνών - Πελοποννήσου αποκόπτει τους δήμους Καματερού, Πετρούπολης και Ιλίου από το Πάρκο Αντώνη Τρίτση. Τέλος, ένας ιδιαίτερης σημασίας τεχνητός φραγμός είναι η Λεωφόρος Θηβών, με σημαντική υπερτοπική κίνηση, καθώς είναι ο μοναδικός δρόμος που συνδέει εγκάρσια τη Δυτική Αθήνα, και συγκεντρώνει υπερτοπικές χρήσεις που αναπτύσσονται κατά μήκος της.

(ΠΗΓΗ: Πρότυπα Καινοτόμα Σχέδια Ανάπτυξης: «Δυτική Αθήνα-Στις παρυφές της Μητρόπολης, στην πρωτοπορία της ανάπτυξης για τον πολίτη-Πράσινη πόλη, ανοιχτή για όλους», 2007)



Εικόνα 2.3: Φυσικά και τεχνητά φράγματα Δυτικής Αθήνας

Πηγή: geodata.gov.gr

2.1.4 Πολεοδομική οργάνωση δυτικής Αθήνας

Η πολεοδομική οργάνωση της Δυτικής Αθήνας αντανακλά σήμερα τις διαχρονικές επιλογές τόσο της πολιτείας όσο και των ίδιων των κατοίκων της για εγκατάσταση και κατοικία. Η εξέλιξη που υπέστη λόγω πληθυσμιακών ομάδων που κατά καιρούς εδράζονταν στα όρια της, οι επιλογές της πολιτείας να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις τους και η αδυναμία δημιουργίας ενός πολεοδομικού πλαισίου οργανωμένου και βιώσιμου αποτυπώνονται στα πολεοδομικά χαρακτηριστικά που παρουσιάζει η Δυτική Αθήνα. Η πολεοδομική εξέλιξη και η εδραίωση των πολεοδομικών

χαρακτηριστικών της Δυτικής Αθήνας στη σύγχρονη εποχή είναι το πεδίο μελέτης της ενότητας που ακολουθεί.

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Η Δυτική Αθήνα αντιπροσωπεύει μια σχετικά νέα κοινωνία, που δημιουργήθηκε από την υποδοχή «ξένων» προς την περιοχή πληθυσμών παρά από την εξέλιξη κάποιου ντόπιου στοιχείου:

- Το πρώτο κύμα περιλαμβάνει πρόσφυγες της Μικρασιατικής Καταστροφής, που εγκαταστάθηκαν κυρίως στις περιοχές του Περιστερίου, του Αιγάλεω, του Ίλιον και του Χαϊδαρίου.
- Το δεύτερο και πολύ σημαντικότερο, αριθμητικά, κύμα συμπίπτει με το φαινόμενο της εσωτερικής μετανάστευσης, το οποίο εντάθηκε κατά τη μεταπολεμική περίοδο και διατηρήθηκε υψηλό ως και τη δεκαετία του 1970.
- Το τρίτο και πιο πρόσφατο κύμα είναι αυτό που ακολούθησε τη διάλυση της πρώην Σοβιετικής Ένωσης περί το 1990, περιλαμβάνοντας οικονομικούς μετανάστες, δηλαδή παλιννοστούντες ομογενείς από εκείνες τις χώρες, ανθρώπους της ελληνικής μειονότητας της Αλβανίας, Αλβανούς μετανάστες, καθώς και πλήθος λοιπών μεταναστών, αλλά και προσφύγων από διάφορες χώρες.

(ΠΗΓΗ: Πρότυπα Καινοτόμα Σχέδια Ανάπτυξης: «Δυτική Αθήνα-Στις παρυφές της Μητρόπολης, στην πρωτοπορία της ανάπτυξης για τον πολίτη-Πράσινη πόλη, ανοιχτή για όλους», 2007)

Η υποδοχή αυτού του μεγάλου πληθυσμού στην περιοχή οδήγησε και στο οικιστικό ανάπτυγμα της Δυτικής Αθήνας και στην πολεοδομική της διαμόρφωση, που αντανακλάται μέχρι και σήμερα. Η οικιστική ανάπτυξη της Δυτικής Αθήνας τοποθετείται χωρικά στο δυτικό τμήμα της Αθήνας και κοντά στην παρακηφίσια βιομηχανική συγκέντρωση, την περιοχή του Ελαιώνα, καθώς και εκατέρωθεν των αυτοκινητόδρομων Αθηνών-Θεσσαλονίκης και Αθηνών-Πάτρας, με χρήσεις φτηνής κατοικίας για τα εργατικά στρώματα καθώς και βιομηχανικής-βιοτεχνικής δραστηριότητας, σε άναρχη μίξη μεταξύ τους για εκτεταμένα τμήματα της περιοχής. Κατά αυτόν τον τρόπο διαμορφώθηκε, ιστορικά, και ο χαρακτήρας της γενικότερης υποβάθμισης της περιοχής σε όλους τους τομείς, ορίζοντας με αυτόν τον τρόπο τόσο το χωρικό όσο και το κοινωνικό πλαίσιο της απομόνωσής της.

(ΠΗΓΗ: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Α.Σ.Δ.Α.-Ε.Ε.Τ.Α.Α. (2009-2012))

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Η περιοχή της Δυτικής Αθήνας επεκτάθηκε προς περιοχές του Βορρά και της Δύσης προκειμένου να ικανοποιήσει τις ανάγκες της για κατοικία κατά κύριο λόγο. Η επέκτασή της μεταφράστηκε ως διαδοχικές εντάξεις εκτεταμένων αυθαίρετων κτισμάτων, οι οποίες έφτασαν σήμερα έως τις παρυφές του όρους Αιγάλεω.

(ΠΗΓΗ: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Α.Σ.Δ.Α.-Ε.Ε.Τ.Α.Α. (2009-2012))

Η διαδοχική πολεοδομία των περιοχών αυθαίρετης δόμησης στη Δυτική Αθήνα υλοποιήθηκε κυρίως με βάση τις διατάξεις του ΝΔ '23, διατάξεις που ελάχιστα συνέβαλαν στην επίλυση των προβλημάτων του άναρχα αναπτυσσόμενου οικιστικού ιστού. Τα αρχικά ρυμοτομικά σχέδια, λόγω μη διάθεσης των αναγκαίων οικονομικών πόρων για απαλλοτριώσεις και εκτέλεση των αναγκαίων έργων κοινωνικής και τεχνικής υποδομής, σε πολλές περιπτώσεις έμεναν ανεφάρμοστα. Αποτέλεσμα ήταν οι σοβαρές ανεπάρκειες σε εξυπηρετήσεις και πράσινο στο σύνολο της Δυτικής Αθήνας, και η επίθεση σήμερα των καταπατητών στους ελάχιστους ελεύθερους χώρους.

Απόρροια της έλλειψης ρυθμιστικού σχεδιασμού ήταν η μείξη ασυμβίβαστων χρήσεων, με κυριότερη ασυμβατότητα εκείνη της συνύπαρξης βιομηχανιών με περιοχές κατοικίας, η ύπαρξη χρήσεων υπερτοπικής σημασίας, οι υψηλές οικιστικές πυκνότητες, η έλλειψη κοινωνικών εξυπηρετήσεων και ελεύθερων χώρων, οι ανεπάρκειες στις υποδομές και ιδιαίτερα στο σύστημα μαζικών μεταφορών και τελικά η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η ρύπανση της ατμόσφαιρας.

Το χρονικό ορόσημο που καθορίζει την αναπτυξιακή μετεξέλιξη της περιοχής προσδιορίζεται στο 1984 με την θέσπιση και εφαρμογή του Π.Δ. 84/84, που απαγορεύει πλέον τη βιομηχανική ανάπτυξη στην περιοχή της πρωτεύουσας, ως μέτρο ενός πλαισίου περιορισμού της ρύπανσης. Έτσι σηματοδοτείται η πορεία της αποβιομηχάνισής της. Η τάση αυτή διαμόρφωσε ένα σημαντικό αναπτυξιακό κενό για την περιοχή, αφού η απομάκρυνση της μεταποίησης δεν οδήγησε άμεσα σε υποκατάσταση από άλλη οικονομική δραστηριότητα, μιας και δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη είτε από το διάταγμα είτε από την πολιτεία για το αντίθετο.

(ΠΗΓΗ: Πρότυπα Καινοτόμα Σχέδια Ανάπτυξης: «Δυτική Αθήνα-Στις παρυφές της Μητρόπολης, στην πρωτοπορία της ανάπτυξης για τον πολίτη-Πράσινη πόλη, ανοιχτή για όλους», 2007)

Ως απόρροια των παραπάνω διαχρονικών πολιτικών επιλογών (σε ότι αφορά το σχεδιασμό και την εφαρμογή χωροταξικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων για την περιοχή της Δυτικής Αθήνας) είναι:

- Ο δυσμενής, διαχρονικά, τρόπος παραγωγής του δομημένου περιβάλλοντος
- Η μίξη χρήσεων γης, συχνά αλληλοσυγκρουόμενων μεταξύ τους
- Οι υψηλές οικιστικές πυκνότητες
- Η έλλειψη ελεύθερων χώρων μέσα στον οικιστικό ιστό
- Η δυνατότητα επίθεσης, ακόμη και σήμερα, των καταπατητών στους ελεύθερους χώρους, στις παρυφές, αλλά και στον κύριο όγκο του Αιγάλεω όρους
- Η έλλειψη κοινωνικού εξοπλισμού και υποδομών επιπέδου πόλης
- Η κακή διάπλαση του οικιστικού ιστού
- Η διάσπαση του οικιστικού ιστού από μεγάλους συγκοινωνιακούς άξονες

- Η ταχύτατη όξυνση της κυκλοφοριακής λειτουργίας
- Η ρύπανση της ατμόσφαιρας και του περιβάλλοντος από νέες πηγές που προστίθενται σε όσες από τις παλιές δεν εξαλείφθηκαν
- Η εμφάνιση χωρικών και κοινωνικών ανισοτήτων στο πλαίσιο της ίδιας της περιοχής της Δυτικής Αθήνας

Συνοψίζοντας τα δεδομένα που προαναφέρθηκαν παραπάνω προκύπτει πως η παρούσα χωρική δομή της Δυτικής Αθήνας διαμορφώθηκε διαχρονικά ως αποτέλεσμα των ιστορικών, παραγωγικών, κοινωνικών, πολιτιστικών και λοιπών εξελίξεων μέσα στην περιοχή, σε συσχέτιση με τις χωροταξικές εξελίξεις της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας. Κύριο χαρακτηριστικό της συνολικής πολεοδομικής ενότητας της Δυτικής Αθήνας είναι η σχετικά πρόσφατη (μεταπολεμικά στην ουσία) οικιστική της ανάπτυξη, με ταχύτατους ρυθμούς δόμησης και κατά κύριο λόγο αυθαίρετη, η οποία πραγματοποιήθηκε με άναρχο τρόπο και χωρίς προβλέψεις για τις αναγκαίες τεχνικές και κοινωνικές υποδομές. Ωστόσο παρατηρείται τα τελευταία χρόνια μια σταδιακή ένταξη στο σχέδιο πόλεως όλων των περιοχών πυκνής ή αραιής αυθαίρετης δόμησης, η οποία τείνει να αναδιαρθρώσει τον οικιστικό ιστό. Η αναδιάρθρωση αυτή, σε συνδυασμό με τη γενικότερη οικιστική ανάπτυξη, την ανάπτυξη των κεντρικών υποδομών (μετρό και προαστιακός) και των κεντρικών λειτουργιών, αναβαθμίζει τα χαρακτηριστικά και την εικόνα των περιοχών αυτών. Αυτό όμως δε σημαίνει πως δε συνεχίζουν να υπάρχουν θύλακες με ιδιαίτερα μειονεκτικά οικιστικά χαρακτηριστικά σε ορισμένους δήμους, ως απόρροια της αδράνειας της κεντρικής πολιτείας να επιλύσει όλα εκείνα τα προβλήματα που ορίζουν τη ρίζα της υποβάθμισης.

(ΠΗΓΗ: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Α.Σ.Δ.Α.-Ε.Ε.Τ.Α.Α. (2009-2012))

2.1.5 Κυκλοφοριακή οργάνωση δυτικής Αθήνας

Βασικό χαρακτηριστικό της Δυτικής Αθήνας, σε σχέση με το οδικό της δίκτυο, είναι η ύπαρξη των δυο Εθνικών Οδών (Αθηνών-Θεσσαλονίκης και Αθηνών-Κορίνθου), οι οποίες συνδέουν την πρωτεύουσα με την υπόλοιπη χώρα. Η Αττική Οδός αποτελεί έναν σημαντικό οδικό άξονα τόσο για τη Δυτική Αθήνα όσο και για το σύνολο της Αττικής. Το δυτικό τμήμα της οδεύει βόρεια της περιοχής της Δυτικής Αθήνας και περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τους ανισόπεδους κόμβους Αιγάλεω, Λιοσίων (Φυλής) και Αχαρνών. Ο ανισόπεδος κόμβος Αιγάλεω αποτελεί τη σύνδεση μεταξύ της Αττικής Οδού και της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Αιγάλεω, η οποία έχει κατεύθυνση βορρά-νότου και αναπτύσσεται στη δυτική πλευρά του Ποικίλου Όρους.

Το κύριο αρτηριακό οδικό δίκτυο της περιοχής αποτελούν οι παρακάτω άξονες:

- Λεωφόρος Θηβών: αποτελεί το μοναδικό διαδημοτικό άξονα επικοινωνίας με κατεύθυνση παράλληλη με τη λεωφόρο Κηφισού. Ξεκινώντας από τον Πειραιά και ακολουθώντας κατεύθυνση βορρά-νότου, διασχίζει τους δήμους Νίκαιας, Αγ. Ι. Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστέρη και καταλήγει στο δήμο Ίλιον
- Λεωφόρος Δημοκρατίας: σημαντικός οδικός άξονας που διατρέχει το δήμο των Αγίων Αναργύρων και τον διασυνδέει με το δήμο Αχαρνών

- Φυλής-Χασιάς: βασικός εγκάρσιος οδικός άξονας της περιοχής, σε άμεση σχέση με την Αττική Οδό, που ξεκινάει από το δήμο Αγίων Αναργύρων
- Πετρούπολεως-25^{ης} Μαρτίου: άξονας που συνδέει το Ίλιον με την Πετρούπολη και αποτελεί την κύρια πρόσβαση προς τη δεύτερη
- Α. Παπανδρέου-Αγ. Νικολάου: διασυνδέει το Ίλιον και το Καματερό, διασταυρούμενη ισόπεδα με τη Θηβών και με τη Λεωφόρο Κηφισού στον ανισόπεδο κόμβο «Τρεις Γέφυρες»
- Λ. Κωνσταντινουπόλεως με συνέχεια τη Δυρραχίου: πύλη εισόδου από Αθήνα προς Περιστερί και Ίλιον
- Παν. Τσαλδάρη με συνέχεια τη Λένορμαν: πύλη εισόδου προς Περιστερί από Αθήνα
- Ιερά Οδός: ιστορικού χαρακτήρα υπερτοπικός άξονας που διασυνδέει την περιοχή με το κέντρο της Αθήνας, έλκει δραστηριότητες εμπορίου και υπηρεσιών και επηρεάζεται καθοριστικά από την επέκταση του μετρό στο Αιγάλεω
- Γρ. Λαμπράκη και Π. Ράλλη: βασικοί οδικοί άξονες διασύνδεσης της περιοχής με Αθήνα και δήμους του Πειραιά

Σε ότι αφορά τη δημόσια συγκοινωνία που στελεχώνεται στη Δυτική Αθήνα, πέρα από τα επίγεια μέσα μεταφοράς (λεωφορεία και τρόλεϊ), η περιοχή διαθέτει και κάποιους σταθμούς μετρό για την εξυπηρέτηση των πολιτών της. Συγκεκριμένα, η Γραμμή 2 του μετρό, κατευθύνεται βόρειο-δυτικά από τον Άγιο Δημήτριο με τελικό προορισμό τον νέο σταθμό της Ανθούπολης, ο οποίος βρίσκεται κοντά στη συμβολή των οδικών αξόνων Τσαλδάρη και Θηβών, ενώ προγραμματίζεται και η διάνοιξη σταθμών στην Πετρούπολη και στους βορειότερους δήμους της ευρύτερης περιοχής. Η Γραμμή 3, στην παρούσα κατάσταση, διαθέτει σταθμό στην Πλατεία Εσταυρωμένου στο Αιγάλεω και καταλήγει στο αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος της Αθήνας, ενώ θα επεκταθεί στη συνέχεια προς Χαϊδάρι, Αγία Βαρβάρα και σταδιακά προς Κορυδαλλό, Νίκαια και Πειραιά.

Επιπρόσθετα, στην περιοχή λειτουργεί ο Αστικός και Προαστιακός σιδηρόδρομος, που εξυπηρετούν ανάγκες μετακίνησης σε άξονα βορρά-νότου, και ιδιαίτερα των δήμων Αγ. Αναργύρων, Καματερού και Ίλιον προς και από το κέντρο της πόλης (Σ.Σ. Αθήνας και Σ.Σ. Βοτανικού) και τον Πειραιά.

(ΠΗΓΗ: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Α.Σ.Δ.Α.-Ε.Ε.Τ.Α.Α. (2009-2012))

Το σύστημα μεταφορών της Δυτικής Αθήνας (ιδιωτικό και δημόσιο) παρουσιάζει αρκετές αδυναμίες στο σύνολο, κυρίως διότι το οδικό δίκτυο είναι αρκετά υποβαθμισμένο ποιοτικά. Οι μετακινήσεις των πολιτών πραγματοποιούνται κατά κύριο λόγο με το αυτοκίνητο, ενώ τα δημόσια μέσα μεταφοράς συχνά παραγκωνίζονται ως βέλτιστη λύση, παρά το γεγονός ότι έχουν γίνει σημαντικά βήματα αναβάθμισης του τομέα της δημόσιας συγκοινωνίας (κυρίως με την επέκταση γραμμών μετρό). Δεν έχει γίνει κάποια οργανωμένη και ολοκληρωμένη πρόβλεψη για

μετακίνηση με ποδήλατο και για περπάτημα, ενώ διαρρυθμίσεις για την ασφαλή και άνετη μετακίνηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες είναι ανύπαρκτες. Συνέπεια των παραπάνω είναι η όξυνση των κυκλοφοριακών προβλημάτων και η ρύπανση της ατμόσφαιρας.

Από την άλλη, η υπάρχουσα μορφή και τα χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου ολόκληρης της περιοχής αντικατοπτρίζουν τη σχέση εξάρτησης που έχει η Δυτική Αθήνα με το μητροπολιτικό κέντρο της. Η μορφή του δικτύου είναι ακτινωτή, με αρχή το κέντρο, το οποίο και προσελκύει τις περισσότερες μετακινήσεις καθημερινά. Παράλληλα, λόγω της διαμόρφωσης του οδικού δικτύου κατά αυτόν τον τρόπο, επιβαρύνεται από μεγάλο ποσοστό διαμπερών κινήσεων. Συμπληρωματικά σε αυτό, η ανεξέλεγκτη χωροθέτηση χρήσεων, συχνά υπερτοπικής σημασίας, κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων επιβαρύνει ακόμη περισσότερο την ήδη προβληματική κατάστασή τους. Κύριο χαρακτηριστικό του οδικού δικτύου είναι η έλλειψη εσωτερικής συνοχής των 9 ενότητων της Δυτικής Αθήνας, που συνθέτει τη συνολική εικόνα των καθημερινών μετακινήσεων των πολιτών, οι οποίοι στρέφονται προς το κέντρο της Αθήνας ή τον Πειραιά για την εξυπηρέτηση των αναγκών τους. Η κατεύθυνση στην οποία εξυπηρετείται σήμερα η Δυτική Αθήνα είναι βορράς-νότος, και αυτό επιτυγχάνεται από έναν μόνο άξονα, τη Λ. Θηβών, με αποτέλεσμα ο συγκεκριμένος οδικός άξονας να αντιμετωπίζει σήμερα έντονα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Ο τομέας της δημόσιας συγκοινωνίας, παρά τις βελτιώσεις που πραγματοποιούνται τα τελευταία χρόνια (ενίσχυση του υπάρχοντος στόλου με περισσότερα οχήματα, δημιουργία λεωφορειολωρίδων, επέκταση γραμμών Μετρό και Προαστιακού Σιδηρόδρομου) υστερεί ακόμη αρκετά τόσο σε ποιότητα όσο και δυναμικότητα επιβατικού κοινού. Το αυτοκίνητο συνεχίζει να κυριαρχεί στο δρόμο, απόδειξη του οποίου είναι και η υψηλή ιδιοκτησία Ι.Χ. στην περιοχή της Δυτικής Αθήνας (226 οχήματα/1000 κάτοικους). Επιβαρυντικός παράγοντας της άναρχης κυκλοφοριακής οργάνωσης της περιοχής είναι και η έλλειψη χώρων στάθμευσης, είτε είναι παρόδιοι είτε εκτός οδού.

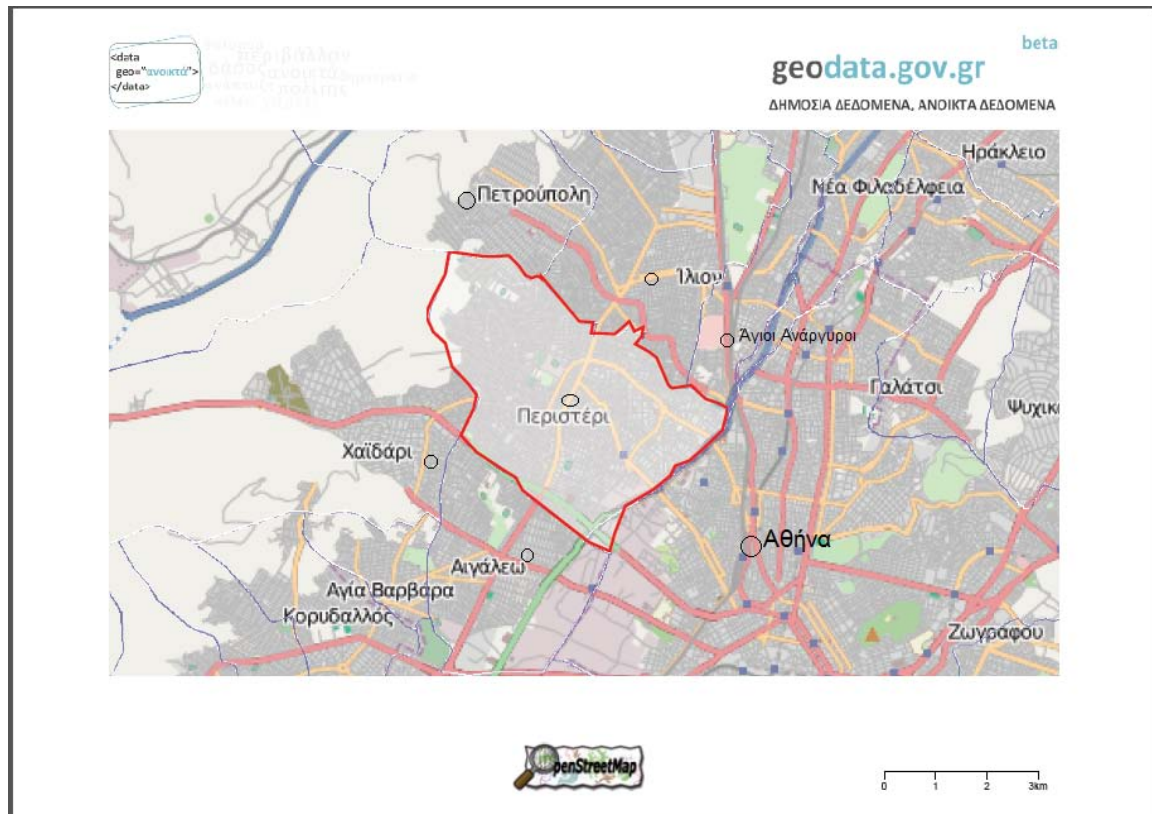
(ΠΗΓΗ: Πρόταση Δυτικής Αθήνας για το ΣΠΑ 2000-2006)

2.2 Γενικά Χαρακτηριστικά Δήμου Περιστερίου

Μετά τη σύντομη περιγραφή των γενικών χαρακτηριστικών της Δυτικής Αθήνας, ακολουθεί η εκτενέστερη περιγραφή του δήμου Περιστερίου, που αποτελεί περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας. Εμβαθύνοντας σε θέματα πληθυσμιακά, οικονομικά, υποδομές κλπ. που αφορούν στο δήμο, η κατεύθυνση που ακολουθείται στη συνέχεια καταλήγει στην περιγραφή της πολεοδομικής οργάνωσης, της κατανομής των χρήσεων γης και της κυκλοφοριακής οργάνωσης του Περιστερίου. Τα δεδομένα που περιλαμβάνονται στην ενότητα που ακολουθεί προέκυψαν τόσο από υφιστάμενες μελέτες από αρμόδιους οργανισμούς (πολεοδομία, τεχνική υπηρεσία, δημαρχείο, Α.Σ.Δ.Α. κλπ.) όσο και από επιτόπια παρατήρηση και έρευνα και θα αποτελέσουν αφετηρία και γνώμονα της μετέπειτα κυκλοφοριακής και πολεοδομικής ανάπλασης της περιοχής μελέτης.

2.2.1 Γεωγραφική θέση δήμου Περιστερίου

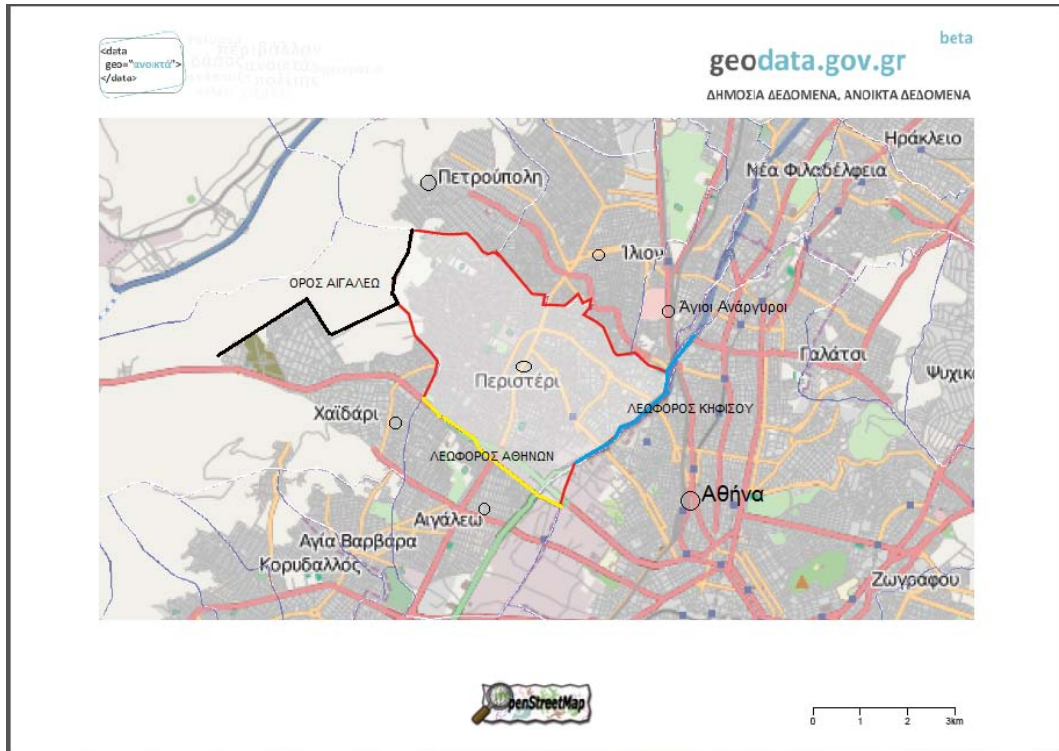
Ο Δήμος Περιστερίου ανήκει, όπως αναφέρθηκε και στην Ενότητα Εικόνα 2.1, στην υποενότητα της Δυτικής Αθήνας και χωροθετείται στο κέντρο περίπου αυτής. Συνορεύει με τους δήμους: Αθηνών, στο νότιο-ανατολικό τμήμα, Αιγάλεω και Χαϊδαρίου (όπου βρίσκεται και ο Ελαιώνας), νότιο-δυτικά του Περιστερίου, Πετρούπολης στο βόρειο-δυτικό τμήμα, Νέων Λιοσίων βόρεια του Περιστερίου και Αγίων Αναργύρων και Ίλιον στο βόρειο-ανατολικά τμήμα (Εικόνα 2.4).



Εικόνα 2.4: Θέση και όμοροι δήμοι του Περιστερίου

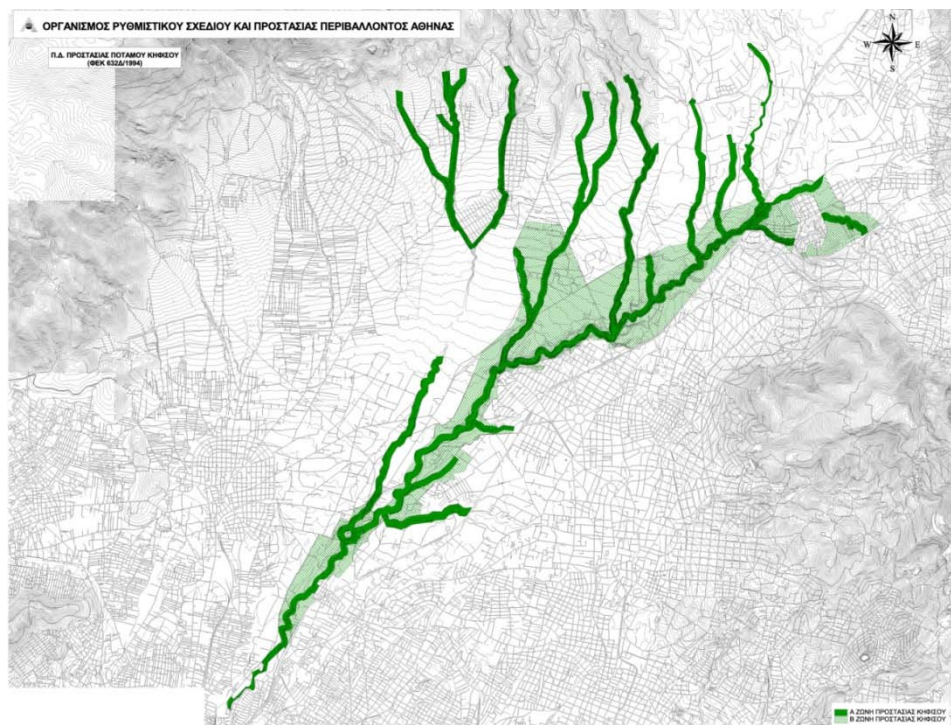
Πηγή: geodata.gov.gr

Τα όρια του δήμου σε σχέση με τους γεινιάζοντες δήμους καθορίζονται κατά κύριο λόγο από φυσικά και τεχνητά φράγματα. Συγκεκριμένα, δυτικά του δήμου Περιστερίου εκτείνεται το όρος Αιγάλεω-Ποικίλο, ανατολικά η λεωφόρος Κηφισού και η Εθνική Οδός Αθηνών-Θεσσαλονίκης (όπου υπήρχε ο ποταμός Κηφισός), ενώ νότια του δήμου βρίσκεται η λεωφόρος Αθηνών (Εικόνα 2.5 και Εικόνα 2.6).



Εικόνα 2.5: Φυσικά και τεχνητά όρια δήμου Περιστερίου

Πηγή: geodata.gov.gr



Εικόνα 2.6: Χάρτης Ποταμού Κηφισός

Πηγή: ΟΡΣΑ

2.2.2 Έκταση και μέγεθος δήμου Περιστερίου

Η έκταση του δήμου Περιστερίου εκτιμάται σήμερα στα 1.000 Ha, εκ των οποίων τα 977 Ha περίπου βρίσκονται εντός σχεδίου πόλεως. Σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. του 1985, από την εκτός σχεδίου πόλεως, σε ότι αφορά τον δήμο Περιστερίου, τα 8,5 Ha περίπου βρίσκονται στην κεντρική ζώνη του δήμου και ανήκουν στην Κτηματική Εταιρία του Δημοσίου (ΚΕΔ). Να σημειωθεί πως στο τμήμα αυτό υπήρχαν τα παλιά λιγνιτωρυχεία και στο οποίο βρίσκεται σήμερα το άλσος Αγ. Ιεροθέου. Οι υπόλοιπες περιοχές, που περιλαμβάνονται στο εκτός σχεδίου πόλεως, είναι καταλυμένες από λειτουργία της βιομηχανικής ζώνης του Ελαιώνα στο ανατολικό και νότιο-ανατολικό τμήμα του δήμου Περιστερίου (ΦΕΚ, Α.Α.Π. Αριθμός 35994, Αρ. Φύλλου 386, 1 Σεπτεμβρίου 2008).

Σύμφωνα με την τελευταία τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του δήμου Περιστερίου του 2008, δημιουργούνται 34 πολεοδομικές ενότητες και 19 συνοικίες εντός των ορίων του δήμου. Λεπτομερέστερη περιγραφή των εκάστοτε πολεοδομικών ενότητων και συνοικιών του δήμου Περιστερίου θα πραγματοποιηθεί σε επόμενο εδάφιο (Ενότητα 2.2.8).

2.2.3 Φυσικό περιβάλλον

Το φυσικό περιβάλλον της περιοχής μελέτης έχει εκτοπιστεί, κατά κύριο λόγο, από το αστικό δομημένο και το βιομηχανικό περιβάλλον. Η έλλειψη ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου εντός των ορίων του δήμου, λειτουργεί ως ένας από τους βασικότερους παράγοντες υποβάθμισης της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Σε μια προσπάθεια προσδιορισμού των ορίων του Περιστερίου, όπως αναφέρθηκε και στην Ενότητα 2.2.1, προέκυψε το συμπέρασμα πως δυτικά και ανατολικά της περιοχής χωροθετούνται σημεία φυσικού περιβάλλοντος, που λειτουργούν ταυτόχρονα και ως φυσικά όρια της περιοχής μελέτης, τα οποία είναι ένα τμήμα του όρους Αιγάλεω, το Ποικίλο Όρος δηλαδή, και ο Κηφισός Ποταμός αντίστοιχα.

ΦΥΣΙΚΟ ΤΟΠΙΟ

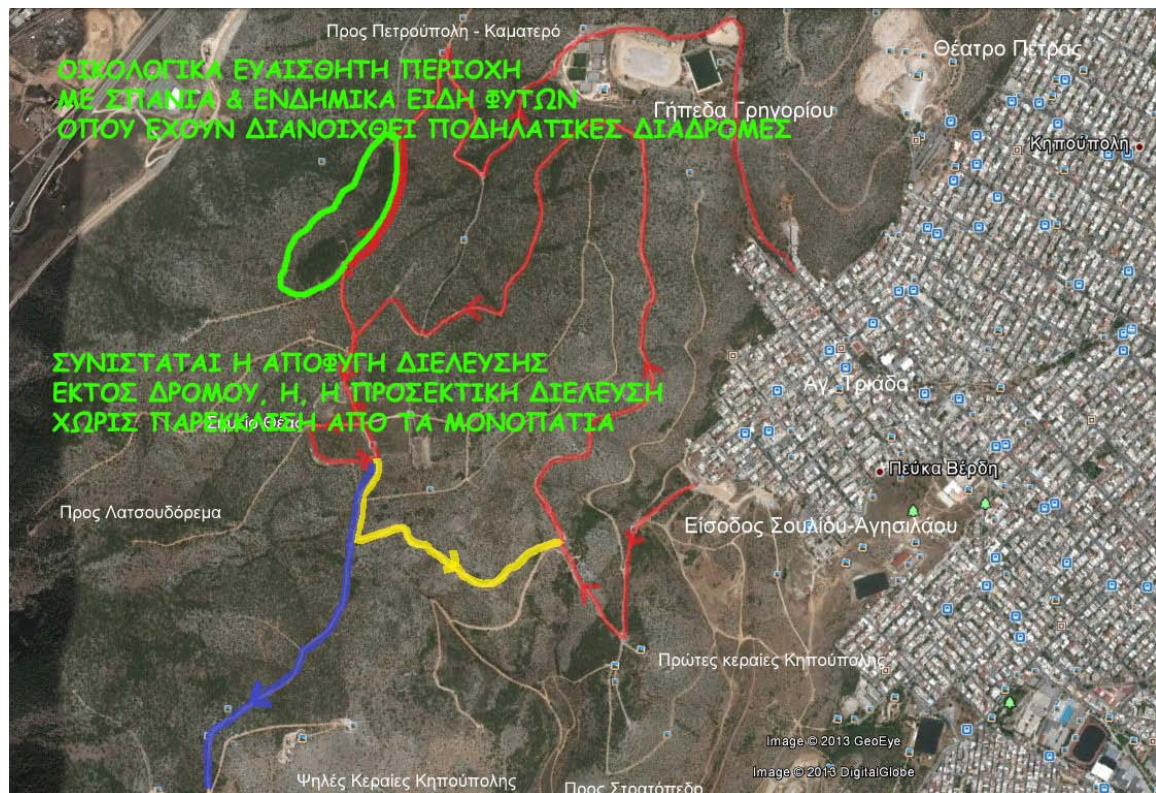
Το φυσικό τοπίο του δήμου έχει επαλειφθεί σχεδόν ολοκληρωτικά και τη θέση του έχει πάρει η αστική πολεοδόμηση, η οποία δημιούργησε ένα πυκνοδομημένο περιβάλλον με μέτριες και υψηλές πυκνότητες πληθυσμού και «αστικούς» συντελεστές δόμησης. Αποτέλεσμα της παραπάνω σύγχρονης αστικής πραγματικότητας είναι η απουσία αρκετών ελεύθερων και πράσινων χώρων και η διαμόρφωση ενός έντονα αστικοποιημένου περιβάλλοντος, με μόνη φυσική διέξοδο το Ποικίλο Όρος, που αποτελεί επέκταση του Αιγάλεω Όρους, καθώς και το Άλσος Περιστερίου, τα οποία θα αναλυθούν στη συνέχεια και στην ουσία αποτελούν και τα μοναδικά χαρακτηριζόμενα οικοσυστήματα της περιοχής του Περιστερίου.

Α) Ποικίλο Όρος

Το Ποικίλο Όρος βρίσκεται στο δυτικό τμήμα του λεκανοπεδίου Αθηνών και υπάγεται στην ευρύτερη έκταση του όρους Αιγάλεω. Οι δήμοι, οι οποίοι έχουν δημιουργηθεί κοντά στους πρόποδες του όρους και προς το οποίο έχουν διανοιχθεί δίοδοι για την

πρόσβαση των κατοίκων τους σε αυτό, είναι ο δήμος Χαϊδαρίου, Περιστερίου, Πετρούπολης, Ιλίου, Καματερού, άνω Λιοσίων και Ασπρόπυργου (

Εικόνα 2.7).



Εικόνα 2.7: Δίοδοι Ποικίλοι Όρους προς τους γεινιάζοντες δήμους

Πηγή: orospoikilo.blogspot.gr

Η συνολική έκταση υπολογίστηκε στα 28.000 στρέμματα περίπου, ενώ η βλάστησή του χαρακτηρίζεται ως πευκώδης και θαμνώδης. Η σημερινή διαμόρφωση του όρους, η οποία έχει προκύψει εν μέρει από έργα αναδασώσεων που έχουν πραγματοποιηθεί σε αυτό, χαρακτηρίζεται, κατά ένα μικρό μέρος, υψηλό πράσινο, ενώ το υπόλοιπο ως οικοσύστημα μεσογειακού τύπου (

Εικόνα 2.8).



Εικόνα 2.8: Ποικίλο όρος

Πηγή: orospoikilo.blogspot.gr

Το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα το βουνό είναι η ρύπανσή του από σκουπίδια και λύματα των όμορων δήμων. Πολλά τμήματα του βουνού, και κατά κύριο λόγο οι εισοδοί των δασικών δρόμων, έχουν μετατραπεί στην ουσία σε μεγάλες χωματερές, πρόβλημα το οποίο έχει ως αφετηρία την έλλειψη φύλαξης και προστασίας από αρμόδιες αρχές. Πέρα όμως από αυτό, η βασική αιτία αλλοίωσης της φυσιογνωμίας του Ποικίλου Όρους είναι τα έργα και οι χρήσεις γης που εδράζονται σε αυτό (παλιά λατομεία, δραστηριότητες ψυχαγωγίας υψηλής όχλησης, ανατολική περιφερειακή οδός) που επηρεάζουν αρνητικά το ανάγλυφο, την χλωρίδα, την πανίδα και το γενικότερο φυσικό περιβάλλον του οικοσυστήματος αυτού.

Β) Άλσος Περιστερίου

Το Άλσος Περιστερίου (Εικόνα 2.9) καταλαμβάνει συνολική έκταση περίπου 60 στρεμμάτων και εκτείνεται επί της οδού Αγ. Βασιλείου, κοντά στην καρδιά δηλαδή του δήμου Περιστερίου. Αποτελεί για το δήμο ένα οικοσύστημα εξαιρετικής σημασίας, ιδιαίτερα για τα χαρακτηριστικά είδη χλωρίδας της ελληνικής φύσεως που φιλοξενούνται εντός των ορίων του. Η τελική διαμόρφωση του χώρου του Άλσους προέκυψε ύστερα από τη σταδιακή αξιοποίηση και επέκταση δασυλλίου ευκαλύπτων που προϋπήρχε εκεί.



Εικόνα 2.9: Άσος Περιστερίου

Πηγή: www.attiko-prasino.gr

(ΠΗΓΗ: Α.Σ.Δ.Α., Επιχειρησιακό Περιστερίου (2007-2010). Υφιστάμενη Κατάσταση Εξωτερικού Περιβάλλοντος. Έρευνα Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας)

ΧΛΩΡΙΔΑ ΚΑΙ ΠΑΝΙΔΑ

Σε ότι αφορά τη χλωρίδα και την πανίδα της περιοχής μελέτης, τα πιο αξιόλογα δείγματα χωροθετούνται στο Ποικίλο Όρος, το οποίο αποτελεί τμήμα της περιοχής προστασίας του Όρους Αιγάλεω, που καλύπτεται από αντίστοιχο θεσμικό πλαίσιο, (Ν.2742/1999 ΦΕΚ 207/Α/07.10.1999), ωστόσο δε διέπεται από άλλα καθεστώτα προστασίας (RAMSAR, NATURA). Η χλωρίδα της ευρύτερης περιοχής του όρους Αιγάλεω περιλαμβάνει περίπου 1.000 διαφορετικά είδη, ενώ το Ποικίλο όρος φιλοξενεί περίπου 135 είδη χλωρίδας. Από άποψη πανίδας, το όρος Αιγάλεω χαρακτηρίζεται ως οικότοπος. Ωστόσο, οι έντονες οχλήσεις που προκαλούνται από τις ανθρώπινες δραστηριότητες εντός και κοντά των ορίων του όρους αποτελούν πηγή συνεχών διαταραχών τόσο για την καθαυτή πανίδα του όρους όσο και της ευρύτερης περιοχής, με συνέπεια τα ζωικά είδη να διαβιούν κάτω από συνθήκες εξαιρετικού κινδύνου.

Σε ότι αφορά τη χλωρίδα που συναντάται στο Άσος Περιστερίου, υπάρχουν περίπου 70 διαφορετικά είδη δέντρων και θάμνων. Πολλά από αυτά τα είδη αποτελούν τμήμα της ευρύτερης ελληνικής χλωρίδας και ανήκουν στα ξηροφυτικά μεσογειακά είδη.

(ΠΗΓΗ: Α.Σ.Δ.Α., Επιχειρησιακό Περιστερίου (2007-2010). Υφιστάμενη Κατάσταση Εξωτερικού Περιβάλλοντος. Έρευνα Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας)

ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Ύστερα από μελέτη της περιοχής, εντός των ορίων του δήμου Περιστερίου δεν υπάρχουν περιοχές που να καταγράφονται ως προστατευόμενες περιοχές NATURA 2000 ή RAMSAR. Ο νομός Αττικής στο σύνολό του περιλαμβάνει προστατευόμενες

περιοχές (Όρος Πάρνηθας, Εθνικός Δρυμός Πάρνηθας και Όρη Γεράνεια) που ωστόσο δεν βρίσκονται σε κοντινή εμβέλεια από την περιοχή μελέτης.

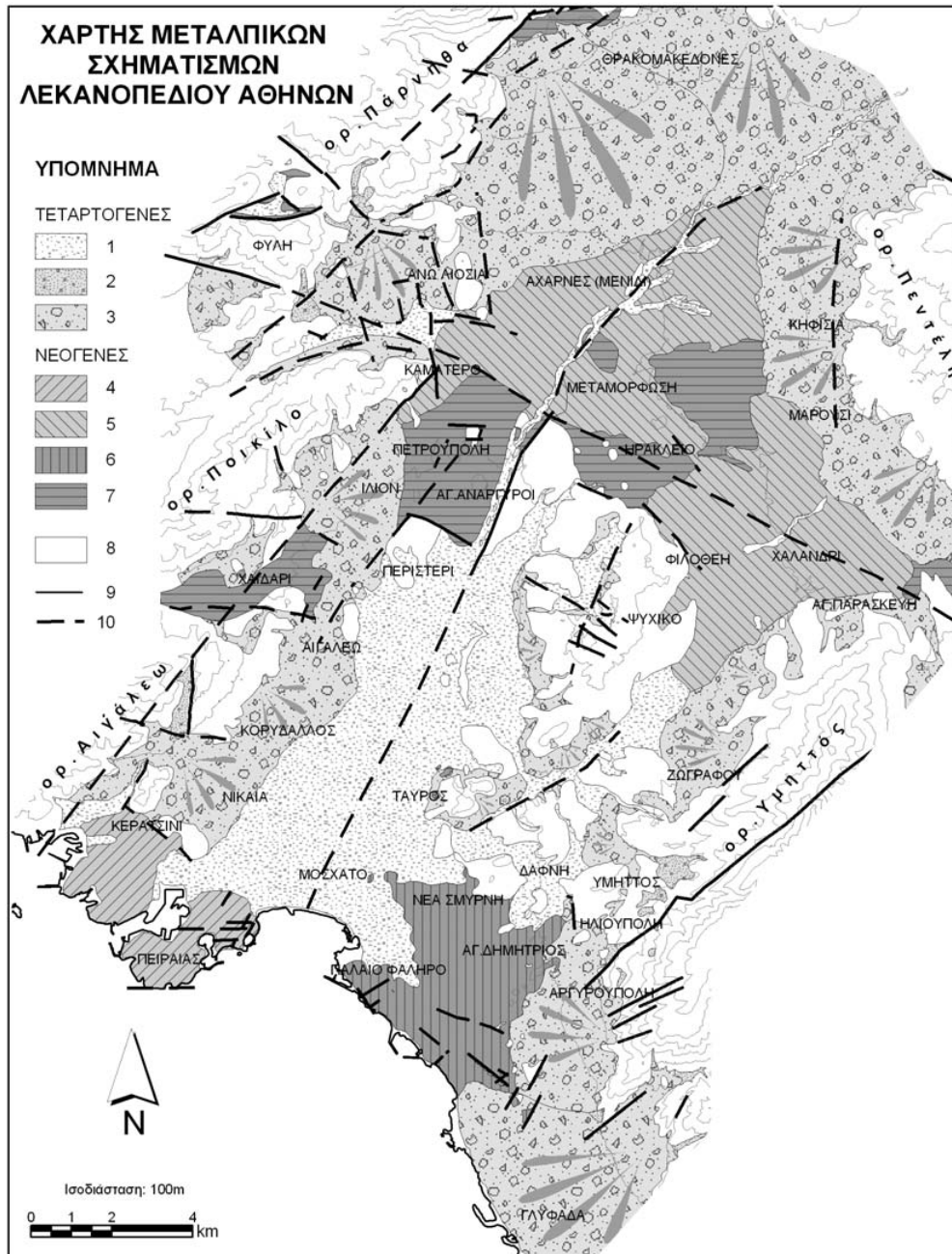
Αξίζει να αναφερθεί βέβαια πως αναφορικά με το όρος Αιγάλεω, και το Ποικίλο Όρος κατ'επέκταση, το Ρ.Σ.Α. προτείνει την προστασία του συνολικού ορεινού όγκου και την ανάδειξή του σε υπερτοπικό πόλο πρασίνου και αναψυχής για την χρήση των κατοίκων του αστικού λεκανοπεδίου, ενώ σύμφωνα με τελευταίες εξαγγελίες (Μάιος 2008) προβλέπεται να ανακηρυχθεί ως εθνικός δρυμός.

(ΠΗΓΗ: Α.Σ.Δ.Α., Επιχειρησιακό Περιστερίου (2007-2010). Υφιστάμενη Κατάσταση Εξωτερικού Περιβάλλοντος. Έρευνα Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας)

ΓΕΩΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Η γεωλογική διαμόρφωση της περιοχής του δήμου Περιστερίου περιλαμβάνει στο μεγαλύτερο μέρος της τεταρτογενείς σχηματισμούς από αλλούβια ή πλευρικά κορήματα και ριπίδια. Επίσης, έχουν καταγραφεί μικρές εμφανίσεις ανωμειοκαινικών ηπειρωτικών σχηματισμών, οι οποίες παρουσιάζονται κυρίως στις περιοχές Ανθούπολη και Άσπρα Χώματα. Ο χάρτης που ακολουθεί (

Εικόνα 2.10) απεικονίζει τους μεταλπικούς σχηματισμούς του λεκανοπεδίου Αθηνών, συμπεριλαμβανομένου και του Περιστερίου, όπου φαίνονται καθαρά τα γεωλογικά χαρακτηριστικά και το σύνολο των σχηματισμών της περιοχής μελέτης.



Εικόνα 2.10: Μεταλτικοί σχηματισμοί λεκανοπεδίου Αθηνών

Πηγή: Παπανικολάου Δ., Μπάση Ε-Κ., Κράνης Χ. και Δαναμός (2004), Επιχειρηματικό Σχέδιο Περιστερίου (2007-2010)

(Διευκρίνιση Υπομνήματος: 1. Αλλούβια, 2. Πλευρικά κορήματα, 3. Πλευρικά κορήματα και ριτίδια, 4. Πλειοκαινικοί θαλάσσιοι σχηματισμοί, 5. Πλειοκαινικοί ηπειρωτικοί σχηματισμοί, 6. Ανωμειοκαινικοί σχηματισμοί - παράκτιες και παράλιες φάσεις, 7. Ανωμειοκαινικοί ηπειρωτικοί σχηματισμοί, 8. Αλτικό υπόβαθρο, 9. Γεωλογικό όριο, 10. Ρήγμα και πιθανή προέκτασή του).

ΣΕΙΣΜΙΚΟΤΗΤΑ

Η περιοχή του Περιστερίου, όπως και γενικά ο νομός Αττικής, δεν χαρακτηρίζεται, από άποψη σεισμικότητας, επικίνδυνη. Η περιοχή μελέτης βρίσκεται στη ζώνη

σεισμικής επικινδυνότητας I, ενώ ποτέ δεν έχει αποτελέσει το επίκεντρο κάποιας σεισμικής δόνησης στο παρελθόν, παρά το γεγονός ότι κοντά σε αυτή, όπως και σε όλη την Αττική, υφίστανται ρήγματα. Ίσως αξίζει να σημειωθεί πως ο δήμος συνορεύει με περιοχές σεισμικής επικινδυνότητας II, όπως η περιοχή των Αγίων Αναργύρων.

Πάνω στο ζήτημα αυτό πρέπει να σημειωθεί και η διαμόρφωση του οικιστικού ιστού, η οποία αυξάνει, κατά κάποιο τρόπο, την τρωτότητα της ευρύτερης περιοχής. Από τη δεκαετία του 70 έως και σήμερα, η οικιστική ανάπτυξη απέκτησε τεράστιες διαστάσεις, χωρίς ελεύθερους χώρους, ενώ πολλές φορές καταλαμβάνονται και εκτάσεις οι οποίες χαρακτηρίζονται ως ακατάλληλες. Ο συνδυασμός της πυκνής ανάπτυξης του οικιστικού ιστού, της μεγάλης ποικιλίας χρήσεων που εδράζονται και των γενικότερων σύνθετων αστικών συνθηκών, έχουν οξύνει κατά πολύ το πρόβλημα της τρωτότητας ολόκληρης της μητροπολιτικής περιοχής.

ΠΗΓΕΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η κύρια πηγή ρύπανσης της ατμόσφαιρας για την Αττική, και για το Περιστέρι ειδικότερα, είναι η υπέρβαση των ορίων του όζοντος. Παράλληλα, οι τιμές του διοξειδίου του αζώτου (NO₂) βρίσκονται σε εξαιρετικά υψηλές θέσεις για το Περιστέρι, όπως επιβεβαιώνεται και από τον πίνακα που ακολουθεί (Πίνακας 2.1).

Πίνακας 2.1: Σύγκριση μέσων ετήσιων τιμών NO₂ σε μg/m³ ανά έτος με τις αντίστοιχες ενδεικτικές οριακές τιμές

Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, Επιχειρηματικό Σχέδιο Περιστερίου (2007-2010)

ΣΤΑΘΜΟΙ	2003 (ενδεικτική οριακή τιμή 54 μg/m ³)	2004 (ενδεικτική οριακή τιμή 52 μg/m ³)	2005 (ενδεικτική οριακή τιμή 50 μg/m ³)	2006 (ενδεικτική οριακή τιμή 48 μg/m ³)	2007 (ενδεικτική οριακή τιμή 46 μg/m ³)
ΠΑΤΗΣΙΩΝ	83	88	89	86	100
ΑΘΗΝΑΣ	61	64	62	61	67
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ	69	70	71	68	65
ΠΕΙΡΑΙΑΣ1	54	64	66	66	72
ΓΕΩΠΟΝΙΚΗ	47	50	48	45	43
ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ	44	49	41	41	41
ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ	46	43	45	44	43
ΜΑΡΟΥΣΙ	36	43	39	35	29
ΛΙΟΣΙΑ	35	42	38	36	35
ΛΥΚΟΒΡΥΣΗ	31	32	32	30	34
ΖΩΓΡΑΦΟΥ	22	19	20	19	17
ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝΕΣ	11	9	12	13	13

ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	19	22	23	23	22
ΕΛΕΥΣΙΝΑ	40	37	40	38	36
ΠΕΙΡΑΙΑΣ2	54	42	50	47	72
ΓΟΥΔΙ	45	41	45	44	42

Πέρα όμως από τα προβλήματα αμιγώς σχετιζόμενα με την ατμοσφαιρική ρύπανση, ο δήμος Περιστερίου αντιμετωπίζει ποικίλα περιβαλλοντικά προβλήματα που συνδέονται :

- με την ύπαρξη σημαντικού αριθμού βιομηχανικών και βιοτεχνικών μονάδων στην περιοχή μελέτης και με την απρογραμμάτιστη ανάπτυξη της περιοχής του Ελαιώνα την τελευταία εικοσαετία αλλά και την παράνομη χωροθέτηση μη επιτρεπόμενων χρήσεων γης, όπως αυτές προβλέπονται από το θεσμικό πλαίσιο
- με την κυκλοφορία αυτοκινήτων, ιδιαίτερα σε ώρες αιχμής που δημιουργείται έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα, όπως περιγράφεται στη συνέχεια
- με τη μη διευθέτηση και το μπάζωμα των ρεμάτων απορροής όμβριων υδάτων και την έλλειψη ανάλογων παρεμβάσεων που έχουν ως συνέπεια πλημμυρικά φαινόμενα ακόμα και με μέτριας έκτασης βροχοπτώσεις.
- με την έλλειψη σχεδιασμού ολοκληρωμένης πολιτικής χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας

(ΠΗΓΗ: Α.Σ.Δ.Α., *Επιχειρησιακό Περιστερίου (2007-2010). Υφιστάμενη Κατάσταση Εξωτερικού Περιβάλλοντος. Έρευνα Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας*)

Συμπερασματικά προκύπτει πως οι κύριες πηγές ρύπων προέρχονται από τον τομέα των βιομηχανιών-βιοτεχνιών και τις οδικές μεταφορές. Η βιομηχανική και βιοτεχνική δραστηριότητα, που είναι σχετικά έντονη στην περιοχή μελέτης ακόμη και τώρα που συντελείται αποβιομηχάνιση, αυξάνει τα επίπεδα τόσο της ηχορύπανσης, όσο και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Από την άλλη, οι οδικές μεταφορές, τόσο στις οδικές αρτηρίες της περιοχής όσο κυρίως στους εθνικούς κόμβους, ευθύνονται κατά πολύ για τα περιβαλλοντικά προβλήματα του Περιστερίου και δει των αερίων ρύπων που εκπέμπονται στην ατμόσφαιρα. Το μέγεθος και η ποσοτικοποίηση των εκπεμπόμενων ρύπων εξαρτάται από πολλές μεταβλητές. Από τη μια εξαρτάται από κυκλοφοριακά μεγέθη (κυκλοφοριακός φόρτος, ταχύτητα, σύνθεση κυκλοφορίας, μοντέλο οδήγησης), ενώ από την άλλη από μεταβλητές που σχετίζονται με τα ίδια τα οχήματα (κυβισμός, ηλικία του κινητήρα) και τις συνθήκες οδήγησης (φόρτιση κινητήρα, θερμοκρασία κλπ.). Τέλος, οι μεταφορές ευθύνονται κυρίως για τις υψηλότερες συνολικά εκπομπές CO, ενώ η βιομηχανική δραστηριότητα στην περιοχή προκαλεί τις μεγαλύτερες εκπομπές NOx, και CH4.

2.2.4 Καταγραφή πληθυσμιακών – δημογραφικών στοιχείων

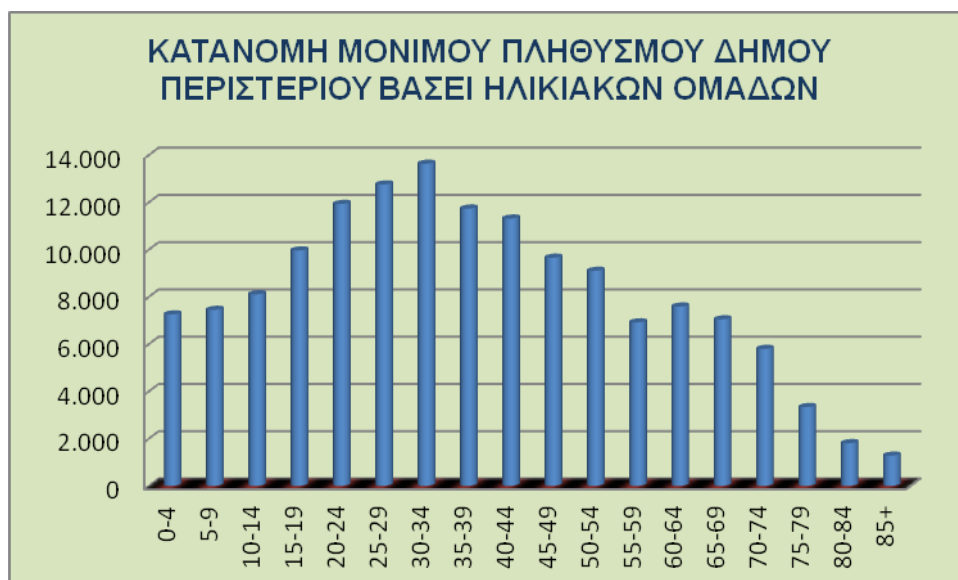
Ο δήμος Περιστερίου αποτελεί τον 4^ο μεγαλύτερο δήμο ολόκληρης της Ελλάδας. Βάσει της απογραφής που διεξήχθη το 2011 και των επίσημων αποτελεσμάτων που προέκυψαν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, ο πληθυσμός του Περιστερίου

ανέρχεται σήμερα στους 139.981 μόνιμους κατοίκους, ενώ η πυκνότητα του μόνιμου πληθυσμού ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο που καταγράφηκε για το ίδιο έτος υπολογίστηκε ότι είναι 13.928,46. Επιδιώκοντας μια σύγκριση του μόνιμου πληθυσμού μεταξύ των απογραφών 2001 και 2011, η προηγούμενη απογραφή καταμέτρησε πληθυσμό που ανερχόταν στους 146.743 μόνιμους κατοίκους. Αυτό σημαίνει πως υπήρξε αξιοσημείωτη μείωση του μόνιμου πληθυσμού μέσα σε μια δεκαετία, της τάξεως του -4,61% περίπου.

Σε αυτό το σημείο να σημειωθεί πως όλα τα δεδομένα και οι πληροφορίες που αφορούν σε στοιχεία δημογραφικά, οικονομικά κλπ. και που θα αναφερθούν στη συνέχεια έχουν ως βάση μετρήσεις και καταγραφές της προηγούμενης απογραφής, δηλαδή του 2001, λόγω μη επεξεργασίας και διεξαγωγής των αποτελεσμάτων της τελευταίας απογραφής από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία. Ωστόσο έγινε προσπάθεια αξιοποίησης πληροφοριών που δόθηκαν από αρμόδιες διοικητικές αρχές, προκειμένου να γίνει μια ποιοτική προσέγγιση της τωρινής κατάστασης, και η οποία θα περιγραφεί σε επόμενες ενότητες.

Σύμφωνα με στοιχεία από την απογραφή του 2001, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα (

Διάγραμμα 2.1), το οποίο περιγράφει την κατανομή του πληθυσμού για το σύνολο του δήμου Περιστερίου με βάση ηλικιακές ομάδες, χωρισμένες ανά 5ετία. Αυτό που προκύπτει από την ανάλυση είναι ότι γενικά δεν υπήρχαν μεγάλες αποκλίσεις μεταξύ των ηλικιακών ομάδων σε ότι αφορά το πλήθος που αριθμούσαν (η μέση τιμή τους κυμαινόταν μεταξύ 8.000-10.000), με εξαίρεση μια μικρή υπεροχή της ηλικιακής ομάδας των 30-34 ετών, η οποία αριθμούσε κοντά στις 14.000, και τους υπερήλικες (ηλικιακές ομάδες 80-84 και 85+ ετών) οι οποίοι αριθμούσαν λιγότερο από 2000 η κάθε ηλικιακή ομάδα.



Διάγραμμα 2.1: Κατανομή μόνιμου πληθυσμού του δήμου Περιστερίου μεταξύ διαφόρων ηλικιακών ομάδων

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία (Απογραφή 2001)

Επιπλέον, για τις ίδιες ηλικιακές ομάδες, έγινε κατανομή του πληθυσμού της καθεμιάς για το αντρικό και γυναικείο φύλο, η οποία περιγράφεται στον Πίνακα 2.2. Αυτό που αξίζει να αναφερθεί σχετικά με τα στοιχεία του, είναι το γεγονός ότι και τα δύο φύλα αριθμούσαν περίπου το ίδιο για όλες τις ηλικιακές ομάδες εκτός από τις δύο τελευταίες (80-84 και 85+ ετών), όπου το γυναικείο φύλο υπερείχε αρκετά σε σχέση με το αντρικό.

Πίνακας 2.2: Κατανομή μόνιμου πληθυσμού βάσει ηλικιακών ομάδων για το αντρικό και γυναικείο φύλο

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία (Απογραφή 2001)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΓΥΝΑΙΚΕΙΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΝΑ ΗΛΙΚΙΑΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ		
ΗΛΙΚΙΑΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΑΝΤΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ
0-4	3.722	3.538
5-9	3.903	3.550
10-14	4.135	3.976
15-19	4.966	5.002
20-24	6.005	5.930
25-29	6.584	6.174
30-34	6.949	6.688
35-39	5.800	5.941
40-44	5.610	5.708
45-49	4.828	4.831
50-54	4.599	4.506
55-59	3.423	3.499
60-64	3.478	4.114
65-69	3.213	3.837
70-74	2.457	3.344
75-79	1.491	1.847
80-84	751	1.061
85+	477	806

Τέλος, από στοιχεία της προηγούμενης απογραφής, προέκυψαν ο αριθμός των νοικοκυριών καθώς και των πυρηνικών οικογενειών που εδράζονταν στο δήμο Περιστερίου για το 2001. Έτσι λοιπόν τα νοικοκυριά τότε αριθμούσαν 49.075, ενώ οι πυρηνικές οικογένειες ανέρχονταν στις 39.145. Λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των νοικοκυριών, έγινε προσπάθεια καταγραφής του αριθμού των μελών των

νοικοκυριών και το αντίστοιχο μέγεθός τους, προκειμένου να πραγματοποιηθεί άρτια προσέγγιση των πληθυσμιακών-δημογραφικών χαρακτηριστικών του δήμου. Ο πίνακας που ακολουθεί (Πίνακας 2.3) περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αναφέρθηκαν παραπάνω. Οι οικογένειες με 2-4 μέλη κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα περίπου σε ότι αφορά το σύνολο των νοικοκυριών που τα περιλαμβάνει, ενώ ακολουθούν λίγο πιο κάτω τα νοικοκυριά με ένα μέλος. Τα νοικοκυριά με 5 μέλη και παραπάνω είναι ελάχιστα, αριθμώντας συνολικά σχεδόν 4.500 νοικοκυριά.

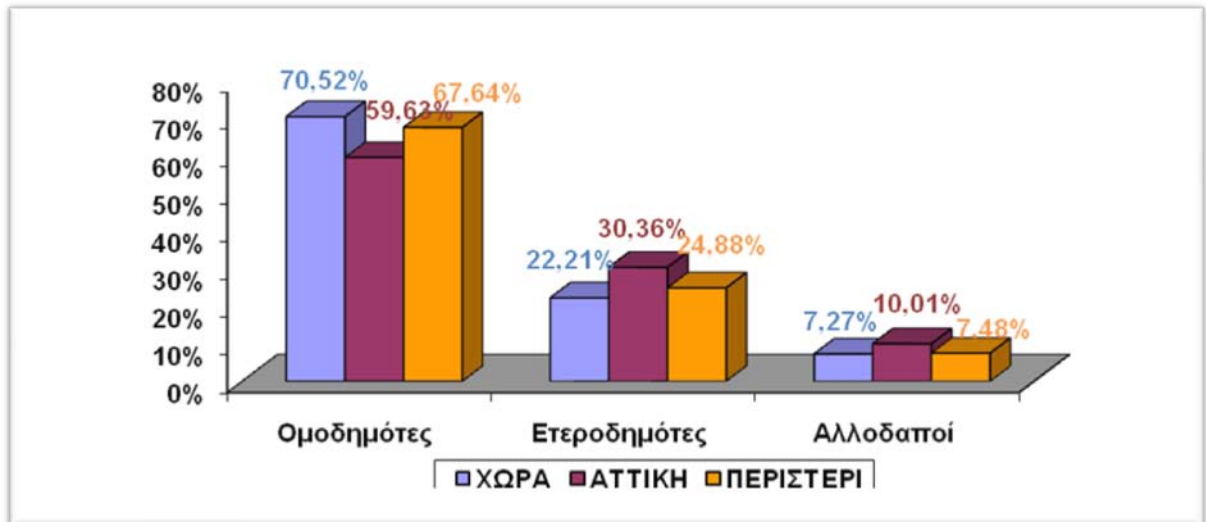
Πίνακας 2.3: Αριθμός μελών των νοικοκυριών και του μεγέθους τους για το σύνολο του μόνιμου πληθυσμού του δήμου Περιστερίου

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία (Απογραφή 2001)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΩΝ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ	
ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΛΩΝ	ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ
1 μέλος	8.803
2 μέλη	12.875
3 "	11.179
4 "	11.792
5 "	3.162
6 "	890
7 "	222
8 "	80
9 "	33
10 και άνω	39

2.2.5 Ομοδημότες – ετεροδημότες – Αλλοδαποί

Λαμβάνοντας υπόψη στοιχεία που προέκυψαν από την Ε.Σ.Υ.Ε. για το έτος 2001, προκύπτει πως στο δήμο Περιστερίου, το 67,64% επί του συνολικού πληθυσμού είναι ομοδημότες, το 24,88% είναι ετεροδημότες ενώ το υπόλοιπο 7,48% είναι αλλοδαποί που εδράζονται εντός των ορίων του δήμου.



Διάγραμμα 2.2: Ποσοστιαία σύνθεση πραγματικού πληθυσμού σε επίπεδο χώρας, περιφέρειας και δήμου Περιστερίου για το έτος 2001

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε. (Απογραφή 2001), Επιχειρηματικό Σχέδιο Περιστερίου (2007-2010)

Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα (Διάγραμμα 2.2), σε μια προσπάθεια αποτύπωσης της γενικότερης κατανομής των ομοδημοτών, ετεροδημοτών και αλλοδαπών σε επίπεδο χώρας, Αττικής και δήμου Περιστερίου, προκύπτει πως οι ομοδημότες για το Περιστερί προσεγγίζουν σχεδόν το αντίστοιχο ποσοστό ομοδημοτών για όλη τη χώρα. Η διαφορά του ποσοστού των ετεροδημοτών και αλλοδαπών για το Περιστερί σε σχέση με τα αντίστοιχα όλης της χώρας είναι ότι για την περιοχή μελέτης, τα ποσοστά είναι ελάχιστα πιο υψηλά από ότι ολόκληρης της Ελλάδας.

(ΠΗΓΗ: Επιχειρησιακό Περιστερίου (2007-2010). Υφιστάμενη Κατάσταση Εξωτερικού Περιβάλλοντος. Έρευνα Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας.)

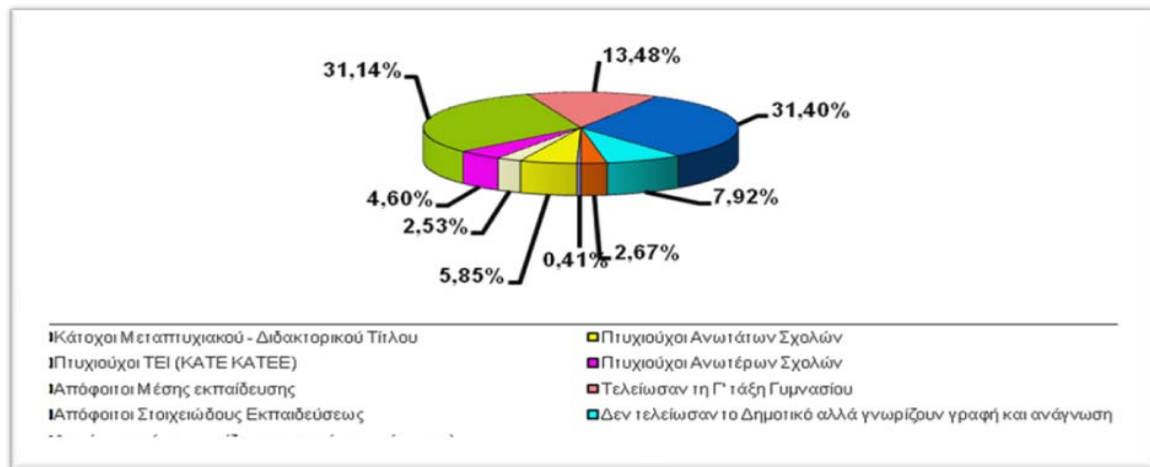
2.2.6 Εκπαιδευτικό επίπεδο

Αναφορικά με το επίπεδο μόρφωσης των κατοίκων του Περιστερίου, ο κύριος κορμός του δήμου Περιστερίου αποτελείται από άτομα στοιχειώδους και μέσης εκπαίδευσης, με ποσοστά 31,4% και 31,4% αντίστοιχα. Με ποσοστό 13,48% ακολουθούν εκείνοι που έχουν ολοκληρώσει και το Γυμνάσιο. Στην τέταρτη θέση βρίσκονται εκείνοι που δεν έχουν τελειώσει το δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση (σε ποσοστό 7,92%), ενώ τα μικρότερα ποσοστά κατέχουν οι υπόλοιπες κατηγορίες (πτυχιούχοι ανωτάτων σχολών με ποσοστό 5,85%, πτυχιούχοι ανωτέρων σχολών με ποσοστό 4,6%, αγράμματοι με ποσοστό 2,76%, πτυχιούχοι ΤΕΙ με ποσοστό 2,53% και κάτοχοι μεταπτυχιακού τίτλου με ποσοστό 0,41%). Τα στοιχεία που αναφέρθηκαν απεικονίζονται και σε διάγραμμα που ακολουθεί στη συνέχεια (

Διάγραμμα 2.3).

Ο γενικός απολογισμός που προκύπτει για το δήμο Περιστερίου είναι πως ο πληθυσμός του υστερεί σημαντικά σε επίπεδο μόρφωσης σε σχέση με άλλους δήμους τόσο της περιφέρειας όσο και ολόκληρης της χώρας. Μάλιστα, το ποσοστό

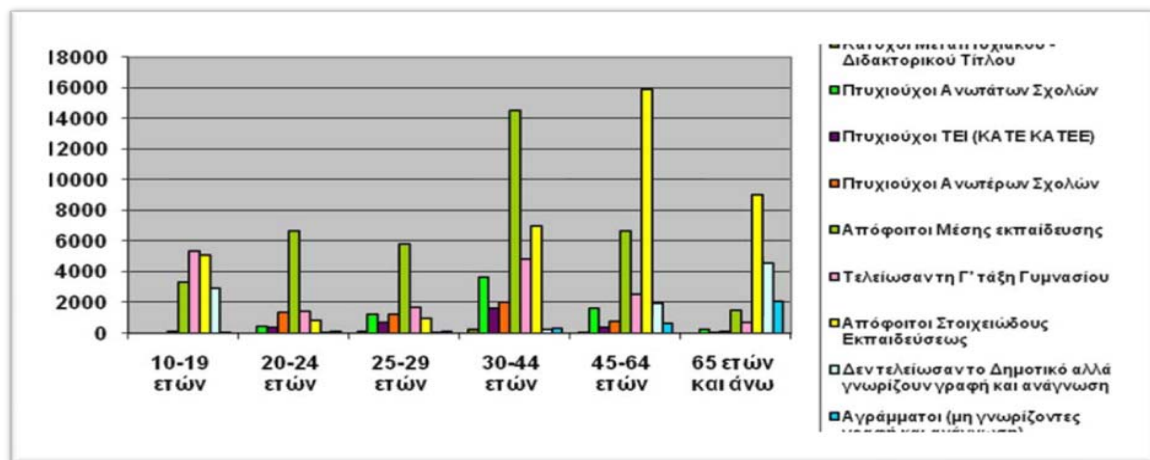
εκείνων που διαθέτουν μόνο στοιχειώδη εκπαίδευση είναι αρκετά υψηλό συγκρινόμενο με άλλες χωρικές ενότητες της χώρας.



Διάγραμμα 2.3: Ποσοστιαία σύνθεση πραγματικού πληθυσμού δήμου Περιστερίου ανά εκπαιδευτικό επίπεδο (Απογραφή 2001)

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε. (Απογραφή 2001), Επιχειρηματικό Σχέδιο Περιστερίου (2007-2010)

Το διάγραμμα που ακολουθεί (Διάγραμμα 2.4), παρουσιάζει το εκπαιδευτικό επίπεδο των κατοίκων της περιοχής μελέτης βάσει ηλικιακών ομάδων.



Διάγραμμα 2.4: Εκπαιδευτικό επίπεδο πραγματικού πληθυσμού ανά ηλικία στο δήμο Περιστερίου το 2001

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε. (Απογραφή 2001), Επιχειρηματικό Σχέδιο Περιστερίου (2007-2010)

Αναλύοντας τα στοιχεία που παρατίθενται στο παραπάνω διάγραμμα, γίνεται αντιληπτό πως η ηλικιακή ομάδα 65 ετών και πάνω συγκεντρώνει τα μεγαλύτερα ποσοστά του αγράμματο πληθυσμού ενώ η ηλικιακή ομάδα 10-19 κατέχει το μικρότερο ποσοστό. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει τη σταδιακή μείωση, μέσα στα επόμενα χρόνια, του ποσοστού των αγράμματων στο δήμο. Στην ηλικιακή ομάδα των 45-64 ετών υπερτερούν οι απόφοιτοι στοιχειώδους εκπαίδευσης, ακολουθούμενοι με διαφορά 29,95 ποσοστιαίων μονάδων από τους απόφοιτους μέσης εκπαίδευσης.

Στις ηλικίες μεταξύ 30-44 ετών, κυριαρχούν οι απόφοιτοι μέσης εκπαίδευσης. Τη δεύτερη θέση καταλαμβάνουν οι απόφοιτοι στοιχειώδους εκπαίδευσης, και έπονται οι απόφοιτοι της Γ' τάξης Γυμνασίου. Στις μικρές ηλικίες, οι απόφοιτοι στοιχειώδους εκπαίδευσης υπολείπονται ελαφρώς εκείνων που ολοκλήρωσαν τη φοίτηση στη Γ' τάξη Γυμνασίου. Οι ηλικιακές ομάδες των 20-24 και 25-29 ετών στη συντριπτική πλειοψηφία είναι απόφοιτοι της μέσης εκπαίδευσης. Η ηλικιακή ομάδα των 30-44 ετών είναι αυτή που διαθέτει τους περισσότερους πτυχιούχους ανώτερων και ανωτάτων σχολών. Τέλος, η δεύτερη ομάδα σε πτυχιούχους ανώτατων σχολών είναι αυτή των 45-64 ετών, ενώ δεύτερη σε πτυχιούχους ανώτερων σχολών είναι η ομάδα των 20-24 ετών.

Επιδιώκοντας μια πιο σφαιρική άποψη σχετικά με το επίπεδο μόρφωσης των κατοίκων του δήμου, διερωτήθηκαν σχετικά αρμόδια τμήματα στο δημαρχείο του Περιστερίου, τα οποία ανέφεραν πως το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού του Περιστερίου έχει ολοκληρώσει μέχρι και τη δευτεροβάθμια εκπαίδευσή του, ενώ εκείνοι που συνέχισαν τις σπουδές τους σε ανώτερο επίπεδο, ακολούθησαν τμήματα των ΤΕΙ κατά κύριο λόγο.

2.2.7 Οικονομία

Προκειμένου να πραγματοποιηθεί άρτια περιγραφή της τοπικής οικονομίας του δήμου Περιστερίου, κρίνεται σκόπιμο να γίνει αρχικά καταγραφή του δείκτη δραστηριοποίησης του δήμου. Έτσι λοιπόν, σύμφωνα με στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας (Ε.Σ.Υ.Ε.) που προέκυψαν από την απογραφή του 2001, δημιουργήθηκε το διάγραμμα που ακολουθεί (

Διάγραμμα 2.5), το οποίο παρουσιάζει συνολικά το δείκτη απασχόλησης για το δήμο Περιστερίου. Βάσει αυτού, από το σύνολο του απογραφέντος πληθυσμού που δήλωσε την οικονομική του κατάσταση (123.926 κάτοικοι), μόνο το 49,81% είναι οικονομικώς ενεργός και το υπόλοιπο 50,19% θεωρείται οικονομικά μη ενεργός (με τις γυναίκες να υπερέχουν σχεδόν σε διπλάσιο αριθμό από τους άντρες). Επιπλέον, από το συνολικό ποσοστό του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού, το 44,88% είναι απασχολούμενοι, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό (4,93%) θεωρούνται άνεργοι (και πάλι σε αυτή την κατηγορία οι γυναίκες που μαστίζονται από την ανεργία είναι πολύ περισσότερες από τους άντρες, ενώ ιδιαίτερα υψηλά είναι τα ποσοστά ανεργίας επί του συνολικού για τους νέους).



Διάγραμμα 2.5: Δείκτης δραστηριοποίησης δήμου Περιστερίου για το 2001

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε.

Η ανεργία αποτελεί ένα βασικό πρόβλημα για το δήμο Περιστερίου. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι μαστίζει κυρίως το γυναικείο φύλο και τις μικρότερες ηλικιακές ομάδες. Ο πίνακας πιο κάτω (Πίνακας 2.4) παρουσιάζει την εικόνα της ανεργίας του ΟΕΠ με βάση το φύλο και τις ηλικιακές ομάδες. Αποδεικνύεται λοιπόν πως η ηλικιακή ομάδα 10-19 κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό ανεργίας και για τα δύο φύλα, ενώ ακολουθεί η ηλικιακή ομάδα 20-24 με ποσοστό περίπου 21% και για τα δύο φύλα. Η διαφορά στα ποσοστά ανεργίας μεταξύ των δύο φύλων εντοπίζεται κατά κύριο λόγο στις υπόλοιπες ηλικιακές ομάδες, όπου η ποσοστιαία διαφορά κυμαίνεται από 3-5 μονάδες περίπου, με το γυναικείο φύλο να υπερτερεί έναντι του ανδρικού.

Πίνακας 2.4: Ποσοστό ανεργίας ανά φύλο και ηλικιακή ομάδα το 2001 στο δήμο Περιστερίου

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε., Επιχειρηματικό Σχέδιο Περιστερίου (2007-2010)

Ηλικιακή ομάδα	Σύνολο Ανέργων Ανδρών	Σύνολο Ανέργων Γυναικών	ΟΕΠ Ανδρών	ΟΕΠ Γυναικών	% Ανεργίας Ανδρών	% Ανεργίας Γυναικών
10-19	440	351	974	737	45,17%	47,63%
20-24	908	721	4.288	3.402	21,18%	21,19%
25-29	570	542	5.851	4.152	9,74%	13,05%
30-44	869	829	16.588	10.250	5,24%	8,09%
45-64	540	347	10.673	4.364	5,06%	7,95%

Ύστερα από ερωτηματολόγιο που δημιουργήθηκε στα πλαίσια της παρούσας εργασίας για την ανεργία στο Περιστερί, αρμόδια πρόσωπα του δημαρχείου του Περιστερίου παρατηρούν αύξηση της ανεργίας, ενώ μια παράμετρος εξαιρετικά σημαντική (ιδιαίτερα μετά την κρίση που πλήττει την χώρα) είναι η αύξηση του ορίου φτώχειας που μαστίζει πολλούς κατοίκους του δήμου.

Στη συνέχεια γίνεται προσπάθεια καταγραφής της υπάρχουσας κατάστασης σε ότι αφορά την κατανομή της απασχόλησης των δημοτών του Περιστερίου στους τρεις τομείς απασχόλησης. Οι πληροφορίες σχετικά με αυτή την κατανομή προκύπτουν από στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας για την απογραφή του 2001 και του Επιχειρηματικού Σχεδίου για το Περιστερί, ενώ πληροφορίες δίνονται και από αρμόδια τμήματα του δήμου Περιστερίου.

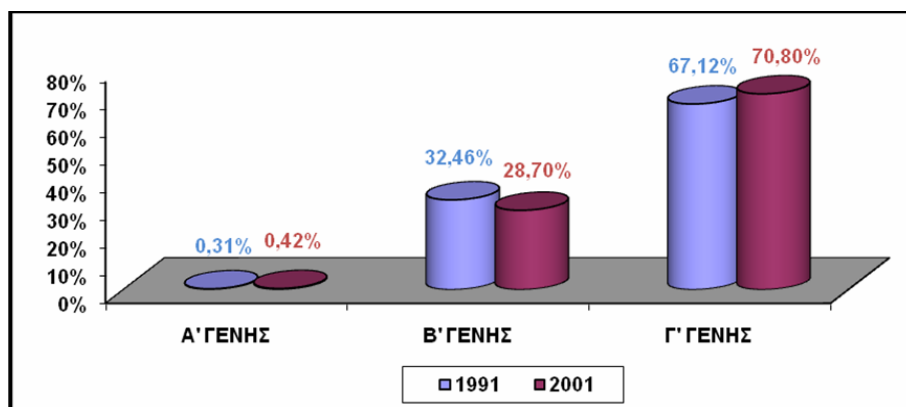
Το κύριο χαρακτηριστικό του δήμου Περιστερίου, όπως και ολόκληρης της Δυτικής Αθήνας, είναι η τριτογεννοποίηση του τομέα παραγωγής, φαινόμενο που ξεκίνησε από τη δεκαετία του 80' και απέκτησε μεγάλες διαστάσεις τα τελευταία χρόνια, με στροφή του εργατικού δυναμικού στον τριτογενή τομέα. Σύμφωνα με στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, σημειώθηκε αύξηση του αριθμού του Οικονομικά Ενεργού

Πληθυσμού (ΟΕΠ) στον τριτογενή τομέα μεταξύ των ετών 1991 και 2001, από 67,12% σε 70,8%, γεγονός που επιβεβαιώνει τη γενικότερη τάση του εργατικού δυναμικού προς τον τριτογενή τομέα.

Η κατανομή του ΟΕΠ στους τρεις τομείς απασχόλησης θεωρείται εξαιρετικά άνιση, με τον πρωτογενή τομέα να κατέχει αμελητέα ποσοστά απασχόλησης για το σύνολο του πληθυσμού, στη συνέχεια να ακολουθεί ο δευτερογενής με δυναμικό απασχόλησης λίγο πάνω από το ¼ του πληθυσμού του Περιστερίου και τον τριτογενή τομέα να κυριαρχεί έναντι των άλλων δυο. Συγκεκριμένα:

- Πρωτογενής Τομέας: Η εξειδίκευση του ΟΕΠ της περιοχής μελέτης είναι ανύπαρκτη, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό του πληθυσμού αυτού που απασχολείται στον τομέα είναι αμελητέο (σύμφωνα με την απογραφή του 2001 είναι 0,42% του συνολικού πληθυσμού). Αξίζει να αναφερθεί πως μεταξύ των ετών 1991 και 2001 σημειώθηκε αύξηση του ποσοστού απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα κατά 0,10%.
- Δευτερογενής Τομέας: Η συμμετοχή του ΟΕΠ του Περιστερίου στο συγκεκριμένο τομέα καταλαμβάνει ποσοστό 28,7% επί του συνολικού (σύμφωνα με την απογραφή του 2001), γεγονός που αποδεικνύει τη σημαντικότητα του ως τομέας δραστηριοποίησης του ΟΕΠ. Ωστόσο υπάρχει αξιοσημείωτη πτώση του ποσοστού απασχόλησης στον τομέα αυτό από το 1991 μέχρι το 2001, καθώς από 32,46% μειώθηκε στο 28,7%.
- Τριτογενής Τομέας: Πάνω στο συγκεκριμένο τομέα απασχόλησης εξειδικεύεται το μεγαλύτερο μέρος του ΟΕΠ του δήμου Περιστερίου. Η μεγάλη εισχώρηση εργατικού δυναμικού σε αυτόν δικαιολογείται από τη γενικότερη τάση τριτογενοποίησης της παραγωγικής διαδικασίας που συναντάται στη σύγχρονη εποχή. Αυτό σημαίνει πως, διαχρονικά, η απασχόληση στον τριτογενή τομέα στο Περιστερί έχει αυξητικές τάσεις, που μεταφράζεται με άνοδο από 67,12% το 1991 σε 70,8% το 2001.

Το διάγραμμα που ακολουθεί (Διάγραμμα 2.6) παρουσιάζει συνοπτικά τα ποσοστά απασχόλησης του ΟΕΠ του δήμου Περιστερίου στους τρεις τομείς δραστηριοποίησης για τα έτη 1991 και 2001, όπως περιγράφηκαν πιο πάνω.



Διάγραμμα 2.6: Ποσοστιαία σύνθεση του ΟΕΠ ανά τομέα οικονομικής δραστηριότητας στο δήμο Περιστερίου (1991,2001)

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε. (Απογραφή 2001), Επιχειρηματικό Σχέδιο Περιστερίου (2007-2010)

Περαιτέρω επεξεργασία των στοιχείων που δόθηκαν από την Ε.Σ.Υ.Ε από την απογραφή του 2001, προκύπτει πως η κλαδική εξειδίκευση του ΟΕΠ προβάλλεται κυρίως στους εξής κλάδους:

- Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή οχημάτων και μοτοσικλετών, είδη προσωπικής και οικιακής χρήσης (19,61% ως ποσοστό του συνόλου του ΟΕΠ το 2001)
- Μεταποιητικές βιομηχανίες (σε ποσοστό 19,31%) καθώς συνεχίζει να υφίσταται η παράδοση του ΟΕΠ στο συγκεκριμένο κλάδο
- Νέοι, μη δυνάμενοι να καταταγούν κατά κλάδο (σε ποσοστό 9,3%)
- Κατασκευές (σε ποσοστό 8,73%)
- Δημόσια διοίκηση και άμυνα, υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση (σε ποσοστό 8,57%)

Σε μια προσπάθεια καταγραφής της συγκέντρωσης των επιχειρήσεων εντός των ορίων του δήμου Περιστερίου, πραγματοποιήθηκε το 2003 (στα πλαίσια σύνταξης και διεκπεραίωσης του Επιχειρηματικού Σχεδίου του Δήμου Περιστερίου, συλλέχθηκαν στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε.) η διάρθρωση των επιχειρήσεων ανά κλάδο παραγωγής. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί στη συνέχεια (Πίνακας 2.5).

Πίνακας 2.5: Διάρθρωση ανά κλάδο παραγωγής στο δήμο Περιστερίου

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε. 2003, Επιχειρηματικό Σχέδιο Περιστερίου (2007-2010)

ΚΛΑΔΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣ ΕΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
Λιανικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο αυτοκινήτων οχημάτων και	2.854	24,02%

Ο ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ ΥΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ:
ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ

μοτοσυκλετών· επισκευή ειδών ατομικής και οικιακής χρήσης		
Κατασκευές	1.379	11,60%
Χονδρικό εμπόριο και εμπόριο με προμήθεια, εκτός από το εμπόριο αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών	1.291	10,86%
Άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες	1.103	9,28%
Εμπόριο, συντήρηση και επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών	644	5,42%
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	643	5,41%
Χερσαίες μεταφορές· Μεταφορές μέσω αγωγών	593	4,99%
Κατασκευή ειδών ένδυσης· κατεργασία και βαφή γουναρικών	393	3,31%
Κατασκευή μεταλλικών προϊόντων, με εξαίρεση τα μηχανήματα και τα είδη εξοπλισμού	349	2,94%
Άλλες δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών	332	2,79%
Κατασκευή επίπλων, λοιπές βιομηχανίες	325	2,73%
Βιομηχανία ξύλου και κατασκευή προϊόντων από ξύλο και φελλό, εκτός από τα έπιπλα· κατασκευή ειδών καλαθοποιίας και σπαρτοπλεκτικής	185	1,56%
Εκδόσεις, εκτυπώσεις και αναπαραγωγή προεγγεγραμμένων μέσων εγγραφής ήχου και εικόνας και μέσων πληροφορικής	182	1,53%
Κατασκευή μηχανημάτων και ειδών εξοπλισμού	179	1,51%
Ψυχαγωγικές, πολιτιστικές και αθλητικές δραστηριότητες	179	1,51%
Βιομηχανία τροφίμων και ποτών	172	1,45%
Κατεργασία και δέψη δέρματος, κατασκευή ειδών ταξιδιού (αποσκευών), τσαντών, ειδών σελλοποιίας, ειδών σαγματοποιίας και υποδημάτων	108	0,91%
Παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών υλών	107	0,90%
Βοηθητικές και συναφείς προς τις μεταφορές δραστηριότητες· δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων	87	0,73%
Πληροφορική και συναφείς δραστηριότητες	79	0,66%
Κατασκευή άλλων προϊόντων από μη μεταλλικά ορυκτά	64	0,54%
Εκπαίδευση	63	0,53%
Κατασκευή προϊόντων από ελαστικό (καουτσούκ) και πλαστικές ύλες	59	0,50%
Εκμίσθωση μηχανημάτων και εξοπλισμού χωρίς χειριστή, εκμίσθωση ειδών ατομικής και οικιακής χρήσης	50	0,42%
Κατασκευή ηλεκτρικών μηχανών και συσκευών	48	0,40%
Υγεία και κοινωνική μέριμνα	37	0,31%
Παραγωγή χαρτοπολτού, χαρτιού και προϊόντων από χαρτί	35	0,29%
Δραστηριότητες σχετικές με ακίνητη περιουσία	35	0,29%
Δραστηριότητες συναφείς με τις δραστηριότητες ενδιάμεσων	33	0,28%

χρηματοπιστωτικών οργανισμών		
Έρευνα και ανάπτυξη	30	0,25%
Ταχυδρομεία και τηλεπικοινωνίες	25	0,21%
Κατασκευή ιατρικών οργάνων, οργάνων ακριβείας και οπτικών οργάνων, κατασκευή ρολογιών κάθε είδους	16	0,13%
Παραγωγή χημικών ουσιών και προϊόντων	15	0,13%
Παραγωγή βασικών μετάλλων	13	0,11%
Δραστηριότητες οργανώσεων με μέλη	12	0,10%
Δημόσια διοίκηση και άμυνα υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	10	0,08%
Κατασκευή αυτοκινήτων οχημάτων· κατασκευή ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων	8	0,07%
Γεωργία, κτηνοτροφία, θήρα και συναφείς βοηθητικές δραστηριότητες	7	0,06%
Κατασκευή εξοπλισμού και συσκευών ραδιοφωνίας, τηλεόρασης και επικοινωνιών	7	0,06%
Διάθεση λυμάτων και απορριμμάτων· υγιεινή και παρόμοιες δραστηριότητες	6	0,05%
Υδάτινες μεταφορές	5	0,04%
Ασφαλίσεις και συνταξιοδοτικά ταμεία, εκτός από την υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	4	0,03%
Άλλες εξορυκτικές και λατομικές δραστηριότητες	3	0,03%
Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών	3	0,03%
Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, με εξαίρεση τις ασφαλιστικές εταιρείες και τα ταμεία συντάξεων	3	0,03%

Όπως φαίνονται και από τα στοιχεία που παρατίθενται στον πίνακα, τα υψηλότερα ποσοστά καταλαμβάνουν οι επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου (σε ποσοστό 24,02%), οι κατασκευές (11,60%) και οι επιχειρήσεις χονδρικού εμπορίου (10,86%), ενώ αντίθετα τις χαμηλότερες θέσεις κατέχουν επιχειρήσεις κυρίως του πρωτογενούς τομέα (όπως γεωργία, εξορυκτικές δραστηριότητες κλπ.) με ποσοστά μικρότερα του 0,06%. Ωστόσο αξίζει να σημειωθεί πως, δεδομένου της κρίσης, οι κλάδοι που έχουν σημειώσει σημαντική πτώση τζίρου και κατά συνέπεια αδρανοποιήθηκαν ή και πτώχευσαν, είναι εκείνοι της οικοδομής και του εμπορίου (σύμφωνα με αρμόδια τμήματα του δήμου). Μάλιστα η οικοδομή ήταν ο πρώτος κλάδος που υπέστη το μεγαλύτερο πλήγμα και στην ουσία έχουν σταματήσει οποιεσδήποτε εργασίες σε όλη την επιφάνεια του δήμου.

(ΠΗΓΗ: Επιχειρησιακό Περιστερίου (2007-2010). Υφιστάμενη Κατάσταση Εξωτερικού Περιβάλλοντος. Έρευνα Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας.)

2.2.8 Πολεοδομική οργάνωση του δήμου

Η εκτενής ενότητα που ακολουθεί έχει ως αντικείμενο μελέτης την πολεοδομική οργάνωση του Περιστερίου, καθώς και όλα τα σχετικά δεδομένα που ισχύουν για το σύνολο της περιοχής. Παράμετροι όπως η πολεοδομική εξέλιξη του δήμου, τα

προγενέστερα και το ισχύον Γ.Π.Σ. του Περιστερίου, όροι δόμησης, χρήσεις γης και υποδομές θα παρατεθούν στη συνέχεια με σκοπό την ολοκληρωμένη κατανόηση του πολεοδομικού μοντέλου που παρουσιάζει σήμερα το Περιστέρι, το οποίο προέκυψε ύστερα από πολιτικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές ζυμώσεις των τελευταίων δεκαετιών.

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

Προκειμένου να κατανοηθεί σε μεγαλύτερο βαθμό η τωρινή διαμόρφωση της συνολικής δημοτικής ενότητας του Περιστερίου, θεωρείται απαραίτητο να πραγματοποιηθεί μια σύντομη περιγραφή της εξέλιξης του δήμου. Στην ουσία μια ιστορική καταγραφή των αλλαγών που υπέστη τα τελευταία χρόνια και που τον οδήγησαν στη σημερινή του μορφή.

Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα αρχίζει να αναπτύσσεται η επαρχία των Αθηνών του νομού Αττικοβοιωτίας. Στα περίχωρα της Αθήνας (η οποία κηρύχτηκε δήμος της Ελλάδος το 1835) εντοπίζεται εκείνη την περίοδο ο μικρός οικισμός Περιστέρι, μεταξύ των άλλων 52 οικισμών που την περιβάλλουν. Μετά το διωγμό των Ελλήνων της Μικράς Ασίας από τους Τούρκους το 1922, η Αθήνα και τα περίχωρά της αναλαμβάνουν να φιλοξενήσουν τους πρόσφυγες, προσφέροντάς τους προσωρινό τόπο διαμονής και περίθαλψη. Σε αυτό ακριβώς το χρονικό σημείο στήνονται και τα πρώτα προσφυγικά καταλύματα, ενώ οι Αθηναίοι αρνούνταν, σε πολλές περιπτώσεις, την είσοδο των προσφυγικών ομάδων εντός των γειτονιών τους. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα πολλές επαρχιακές περιοχές της τότε Αθήνας, μεταξύ άλλων και το Περιστέρι, να μετατραπούν σε τόπους εγκατάστασης ορισμένων από αυτά τα προσφυγικά παραπήγματα, εκτινάσσοντας στα ύψη την πληθυσμιακή κατανομή στις περιοχές αυτές.

Το 1923, το τμήμα Στατιστικής του Υπουργείου Πρόνοιας, Υγείας και Αντιλήψεως, προκειμένου να συγκεντρώσει όλα τα απαραίτητα στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των προσφύγων, προχώρησε σε απογραφή μεταξύ άλλων και της περιοχής της επαρχίας των Αθηνών. Εκείνον το χρόνο δημιουργείται η Επιτροπή Αποκατάστασης των Προσφύγων (ΕΑΠ) με σκοπό τη διαχείριση δανείου που εγκρίνεται το 1923 από το εξωτερικό. Στόχος των επιχορηγούμενων δανείων είναι η δημιουργία παραγωγικών έργων και βιομηχανιών για την απασχόληση των προσφύγων.

Το Περιστέρι, μαζί με τους συνοικισμούς του Βύρωνα, της Καισαριανής, της Νέας Ιωνίας, της Κοκκινιάς, του Κορυδαλλού, του Αιγάλεω και της Νέας Χαλκηδόνας αποτελούν τους κύριους τόπους φιλοξενίας προσφύγων της Αθήνας και του Πειραιά, με μέση απόσταση αυτών από την οικοδομημένη πόλη στα 1-4 km. Οι οικισμοί αυτοί δεν εντάσσονται σε κάποιο σχέδιο οικοδομικής αποπεράτωσης από την ΕΑΠ και το κράτος.

Το 1933 το Περιστέρι αποσπάται διοικητικά από το δήμο Αθηναίων και στις 18/01/1934 γίνεται αυτόνομος δήμος, στον οποίο προσαρτώνται και οι όμοροι συνοικισμοί «Χρυσάλλης», « Άνω» και «Κάτω Γερμανικά», «Κτιστά», «Πόντιοι», «Αρμένιοι» μαζί με το παραδοσιακό Περιστέρι. Το 1940 κάποιοι από τους οικισμούς καταργούνται από το δήμο και η εναπομένουσα οντότητα, που αποτελεί πλέον το Περιστέρι, αποκόπτεται από την Αττικοβοιωτία και προσαρτάται στα διοικητικά όρια

της Αττικής, ενώ ακριβώς τότε ξεσπάει ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος, οπότε και διακόπτεται η συγκρότηση του δήμου.

Μετά το τέλος του πολέμου, πολλοί επαρχιώτες διώχνονται από τις τοπικές κοινωνίες τους (λόγω πολιτικής ταυτότητας) και αναζητούν πλέον οικονομική κατοικία κοντά στην Αθήνα. Το Περιστέρι, λοιπόν, προσφέρει πρόσφορο έδαφος μετεγκατάστασης αυτών των πληθυσμών λόγω των οικονομικών οικοπέδων που τους παρέχονται, γεγονός που σηματοδοτεί την έναρξη του δευτέρου μαζικού κύματος δόμησης από Θεσσαλούς, Ηπειρώτες, Πελοποννήσιους και Κρητικούς. Το 1949 οι συνοικισμοί «Ανθούπολις», «Άγιος Ιερόθεος» και «Άγιος Γεώργιος» αποσπώνται από την Κοινότητα Λιοσίων (Ίλιον) και προσαρτώνται στο Περιστέρι. Να σημειωθεί πως οι καταυλισμοί, που καταγράφονται εκείνη την περίοδο από το Υπουργείο Κρατικής Υγείας και Αντίληψης, ανέρχονται στους 120.

Το Περιστέρι, όπως και άλλοι δήμοι, πλήττεται από το πρόβλημα της δόμησης εκτός σχεδίου, μια κατάσταση αντίθετη από αυτή των κηπουπόλεων του λεκανοπεδίου. Το φαινόμενο αυτό συναντάται ιδιαίτερα συχνά στα Δυτικά Προάστια γενικά (όχι μόνο στο Περιστέρι) αλλά και στην περιοχή του Πειραιά. Η αυθαίρετη δόμηση αποτελεί το βασικό μοντέλο πολεοδόμησης αυτών των περιοχών, με κατακερματισμένα και εκτός σχεδίου μικρά οικόπεδα, τα οποία οικοδομούνται με ταχύτατους ρυθμούς.

Το 1951 ξεκινάει μια νέα εποχή στον τομέα της δόμησης, καθώς ιδρύεται το Σωματείο Κατάργησης Παράγκας Περιστερίου, το οποίο στοχεύει στην αντικατάσταση των προσφυγικών παραπηγμάτων από λαϊκές κατοικίες ή τη χορήγηση οικοπέδων, ώστε σε συνεργασία με άλλα σωματεία να μπορέσουν να πιέσουν το Υπουργείο Πρόνοιας να διανείμει 120-130 ακάλυπτα οικόπεδα της πόλης στην Παμπροσφυγική Ένωση για το μοίρασμά τους στους πρόσφυγες. Να αναφερθεί σε αυτό το σημείο πως μόνο το κέντρο του Περιστερίου εντάσσεται στο τότε σχέδιο πόλης, το οποίο συγκεντρώνει και την συνολική εμπορική δραστηριότητα του δήμου. Με το πέρασμα των χρόνων, ωστόσο και άλλες κεντρικές γειτονίες εντάσσονται στο σχέδιο πόλης, όπως το Μπουρνάζι και ακολουθούν και άλλες ορεινές συνοικίες. Μέχρι και το 1960, η περιοχή χαρακτηρίζεται κυρίως από χωράφια και κήπους που, στα επόμενα χρόνια, αντικαθίστανται από κατοικίες, βιομηχανίες, εργοστάσια και αποθήκες. Το 1970, εντάσσονται στο σχέδιο πόλης η Κηπούπολη και η Ανθούπολη, ενώ οι περισσότερες γειτονίες είναι άναρχα κτισμένες.

Η σημερινή εικόνα του Περιστερίου χαρακτηρίζεται από έντονη αστικοποίηση, πυκνή δόμηση (με εξαίρεση το σημερινό Δημοτικό Άλσος), και δημογραφική πολυφυλετικότητα. Αποτελεί στην ουσία μια συνέχιση της προγενέστερης πολεοδομικής του φυσιογνωμίας. Μια δόμηση άναρχη, αυθαίρετη και χωρίς σχεδιασμό. Ωστόσο, η δόμηση αυτή ήρθε ως επακόλουθο της αναζήτησης κατοικίας από μεγάλο αριθμό πληθυσμού, τάση που αντανάκλαται ακόμη και σε σχετικά πρόσφατη περίοδο. Η σύνδεση μεταξύ ανάγκης για κατοικία και αυθαίρετης δόμησης αποτυπώνεται και σε σχετική μελέτη: «Η ποσότητα των κατοικιών, ουσιαστικά καλύπτει τις σημερινές ανάγκες. Σε αυτό βέβαια έπαιξε ουσιαστικό ρόλο η διαδικασία της αυτοστέγασης και οι διαδοχικές εντάξεις εκτός σχεδίων περιοχών στο σχέδιο πόλεων»

(ΠΗΓΗ: Α.Σ.Δ.Α., *Ειδικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δ. Αθήνας (1994-1999). Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης*)

Το Περιστέρι αποτελεί μια από τις πιο δημοφιλείς οικιστικά και εμπορικά περιοχές του συγκροτήματος των δυτικών προαστίων, με διαρκή ανοικοδόμηση (τουλάχιστον πριν από την κρίση που επήλθε στη χώρα το 2009). Παρόλα αυτά όμως, η πόλη υστερεί σε σημαντικό βαθμό σε ελεύθερους χώρους και χώρους πρασίνου, ενώ υπάρχουν και κάποια προβλήματα ρυμοτομικού χαρακτήρα.

(ΠΗΓΗ: *Επιχειρησιακό Περιστερίου (2007-2010). Υφιστάμενη Κατάσταση Εξωτερικού Περιβάλλοντος. Έρευνα Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας.*)

ΠΛΑΙΣΙΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΟ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ

Προκειμένου να διεξαχθεί άρτια καταγραφή όλων των δεδομένων που σχετίζονται με την πολεοδομική οργάνωση του δήμου Περιστερίου, κρίνεται αναγκαίο να πραγματοποιηθεί μια κάποιου είδους πολεοδομική αναδρομή των σχετικών πλαισίων και γενικών πολεοδομικών σχεδίων που αφορούν στην περιοχή.

Στα πλαίσια υλοποίησης μιας συνεκτικής πολεοδομικής πολιτικής με βάση το νόμο Τρίτση 1337/1983, επιδιώχθηκε μια ολοκληρωμένη αντιμετώπιση των προβλημάτων, σε αντίθεση με την προγενέστερη περίοδο κατά την οποία ο σχεδιασμός είχε βασιστεί στις διατάξεις του ΝΔ 1923 και αφορούσε σε περιορισμένες οικιστικές επεκτάσεις Ο.Τ., που με τυχαίο τρόπο επαύξαναν το εγκεκριμένο σχέδιο χωρίς γενική εκτίμηση των αναγκών και χωρίς ένα γενικότερο σχεδιασμό των χρήσεων στο σύνολο της έκτασης των ΟΤΑ. Με βάση τις γενικές κατευθύνσεις που ορίζονται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (Ν. 1515/1985), καταρτίστηκαν τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια για όλους τους δήμους, με τα οποία προσδιορίστηκαν οι αναγκαίες οικιστικές επεκτάσεις, που συμπεριέλαβαν τις αυθαίρετες συγκεντρώσεις κτισμάτων, αλλά και αδόμητες περιοχές, με γνώμονα έναν προγραμματισμό δημογραφικών μεγεθών και αναγκών σε υποδομές. Επίσης καθορίστηκαν οι γενικές χρήσεις γης και τα προγράμματα έργων σε κοινωνική και τεχνική υποδομή. Στην ουσία οι πολεοδομικές μελέτες επέκτασης που εξετάστηκαν και εντάχθηκαν στα Γ.Π.Σ. συμπεριέλαβαν όλες τις περιοχές αυθαιρέτων, πρόβλεψη να αποκτήσουν σταδιακά τους αναγκαίους χώρους και τις εγκαταστάσεις του κοινωνικού εξοπλισμού, την τοπική τεχνική υποδομή και τους κοινόχρηστους χώρους. Σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας, ο δήμος Περιστερίου χαρακτηρίζεται ως δήμος υπερτοπικής σημασίας (στα πλαίσια δημιουργίας μιας πολυκεντρικής πόλης), το σύνολο του οποίου εξυπηρετείται από το λειτουργικό του κέντρο, ενώ λόγω της φύσης του αστικού περιβάλλοντος της Αθήνας και της σύνδεσης του δήμου με δύο βασικούς οδικούς άξονες, ο δήμος εξυπηρετεί γειτονικούς δήμους και γενικότερα μεγάλο τμήμα της περιοχής του μητροπολιτικού συγκροτήματος.

Να σημειωθεί σε αυτό το σημείο πως το θεσμικό πλαίσιο για την εκπόνηση και έγκριση του Γ.Π.Σ. είναι, εκτός από το Ν. 1337/1983, και ο Ν. 2508/1997, ο οποίος στην ουσία αποτελεί τροποποίηση και συμπλήρωση του αρχικού. Πέρα όμως από αυτούς τους νόμους, υπάρχουν μια σειρά άλλων διατάξεων που αφορούν σε φυσικές και αστικές περιοχές με ειδικό ρόλο και χαρακτηριστικά, όπως είναι, στην περίπτωση του Περιστερίου, ο Κηφισός, ο ορεινός όγκος Αιγάλεω και ο Ελαιώνας, τμήμα των

οποίων ανήκουν στα διοικητικά όρια του δήμου και οι οποίες θα περιγραφούν στη συνέχεια.

Σε ότι αφορά τα Γ.Π.Σ. που συντάχθηκαν για το δήμο Περιστερίου συνολικά, το πρώτο εγκρίθηκε με την απόφαση 28179/838/21.3.1989 (Δ' 382). Η πολεοδομική οργάνωση που ορίστηκε με τη συγκεκριμένη απόφαση για το Περιστερί αφορούσε σε προγραμματικό πληθυσμιακό μέγεθος 155.000 κατοίκων περίπου, ενώ τα κυριότερα σημεία του ήταν:

- Η επέκταση του υπάρχοντος σχεδίου σε εκτάσεις πυκνοδομημένες, αραιοδομημένες και αδόμητες, καθώς και η δημιουργία 35 πολεοδομικών ενοτήτων-γειτονιών (19 συνοικίες)
- Ο εκτεταμένος προσδιορισμός των χρήσεων γης
- Ο καθορισμός των ζωνών προστασίας, καθώς και την εκπόνηση ειδικής μελέτης για τη διαμόρφωση του ορεινού όγκου Αιγάλεω, τμήματα του οποίου ανήκουν στα διοικητικά όρια του δήμου Περιστερίου
- Οι προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής (οδικό δίκτυο, δίκτυο ύδρευσης, δίκτυο αποχέτευσης και δίκτυο τηλεπικοινωνιών)
- Ο χρονικός και οικονομικός προγραμματισμός των έργων για την ολοκλήρωση της εφαρμογής του Γ.Π.Σ.

Το παραπάνω Γ.Π.Σ. τροποποιήθηκε στη συνέχεια με την απόφαση 55862/2274/1992 (Δ' 432) και περιελάμβανε κάποιες αλλαγές:

- Σε χρήσεις γης
- Στο οδικό δίκτυο (σε αυτό το Γ.Π.Σ. γίνεται για πρώτη φορά και ιεράρχηση του οδικού δικτύου)
- Στο ρυμοτομικό σχέδιο του δήμου Περιστερίου

Η τρίτη και τελευταία τροποποίηση που υπέστη το Γ.Π.Σ του Περιστερίου εγκρίθηκε το 2008 με την απόφαση 386ΑΑΠ/2008. Οι βασικές παράμετροι που θίγονται στο τροποποιημένο Γ.Π.Σ. είναι:

- Η πολεοδομική οργάνωση του Δήμου Περιστερίου για προγραμματικό πληθυσμιακό μέγεθος 158.000 κατοίκων με την δημιουργία 34 πολεοδομικών ενοτήτων με μέση πυκνότητα που κυμαίνεται μεταξύ 70 κατοίκους μέχρι και 274 κατοίκους ανά τμ. και μέσο συντελεστή δόμησης που κυμαίνεται από 1,2 μέχρι 1,8.
- Η τροποποίηση και ο καθορισμός χρήσεων γης: γενικής κατοικίας, πολεοδομικών κέντρων, κέντρων κοινωνικών εξυπηρετήσεων, εμπορικών καταστημάτων, χώρων συνάθροισης κοινού, πολιτιστικών κέντρων, εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, αθλητικών εγκαταστάσεων, κλπ.
- Η δημιουργία χρήσης ελεύθερων χώρων αστικού πρασίνου.

- Ο καθορισμό και η δημιουργία χώρων ΒΙΠΑ προς εξυγίανση του αστικού περιβάλλοντος.
- Η αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος ενισχύοντας τα Μέσα Δημόσιας Συγκοινωνίας, όπως τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς και, κυρίως, του Μέτρο
- Η τροποποίηση και ιεράρχηση του οδικού δικτύου

Σε ότι αφορά τις χρήσεις γης που ορίζονται από το Γ.Π.Σ., οι γενικές δραστηριότητες που προβλέπονται για την περιοχή μελέτης είναι οι εξής:

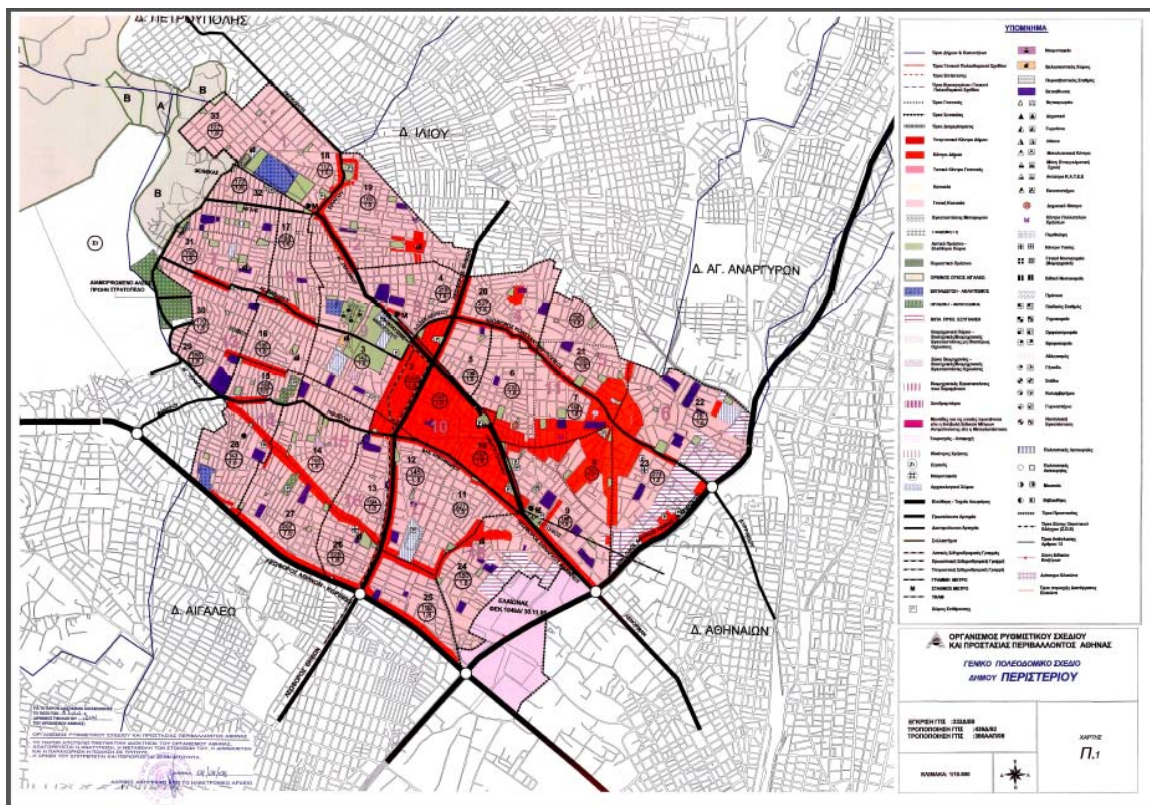
- Κυρίαρχη χρήση στο Δήμο είναι η γενική κατοικία, όπως αυτή καθορίζεται στο άρθρο 3 του από 23/2/87 ΠΔ/τος ΦΕΚ 166Δ/87 (Εξαιρούνται οι αποθήκες, όπως καθορίζονται στις διατάξεις του Ν. 2965/01)
- Το Υπερτοπικό κέντρο του Δήμου χωροθετείται στις Π.Ε. 1,2,3 και 10 στο τρίγωνο μεταξύ των οδών Τσαλδάρη, Δωδεκανήσου και Βασ. Αλεξάνδρου, με δυνατότητα επέκτασης του και στις ιδιοκτησίες ή στα Ο.Τ. που έχουν πρόσωπο επί των οδών αυτών. Το δυτικό όριο του υπερτοπικού πολεοδομικού κέντρου εκτείνεται και πέραν της οδού Δωδεκανήσου. Στόχος της νέας τροποποίησης του Γ.Π.Σ. αποτελεί η προώθηση παρεμβάσεων για την ανάπτυξη του Περιστερίου σε υπερτοπικό πόλο αναβαθμίζοντας την ελκυστικότητα του και αναδεικνύοντας την κεντρικότητα του σε συνάρτηση με τη λειτουργία των σταθμών του μετρό. Μάλιστα τμήμα του χώρου πρασίνου στη συμβολή των οδών Αναπαύσεως και Δωδεκανήσου που σήμερα είναι διαμορφωμένο με κτίσματα εκθεσιακών χώρων προτείνεται να συμπεριληφθεί στο υπερτοπικό κέντρο του Δήμου με χρήσεις πολεοδομικού κέντρου - αναψυχής. Ο χώρος πρασίνου μεταφέρεται στον όμορο χώρο του νεκροταφείου , το οποίο απομακρύνεται και μεταφέρεται στην θέση Ζαχαρίτσα (νέο διαδημοτικό νεκροταφείο των Δήμων Δυτικής Αττικής)
- Σε κάθε συνοικία, επίσης, λειτουργούν πολεοδομικά κέντρα κυρίως πάνω σε βασικούς άξονες κάθε συνοικίας
- Η βιομηχανική περιοχή υφίσταται τόσο στα όρια του Π.Δ/τος του Ελαιώνα (ΦΕΚ 1049/01) και ισχύουν τα όσα καθορίζονται με το ειδικό Π.Δ/γμα όσο και πέραν αυτής στη συνοικία Τσαλαβούτα. Το νέο Γ.Π.Σ. προτείνει η βιομηχανική περιοχή Τσαλαβούτα να χαρακτηριστεί ως ΒΙΠΑ. Προς εξυγίανση δηλαδή προτείνει την ύπαρξη χρήσεων βιομηχανικών , βιοτεχνιών χαμηλής και μέσης όχλησης. Στόχος της νέας αυτής ρύθμισης του Γ.Π.Σ. είναι η δυνατότητα εναλλακτικών χρήσεων γης, οι οποίες θα δώσουν τη δυνατότητα επανάχρησης των υφιστάμενων εγκαταστάσεων με πλέον αποδοτικές – κυρίως εμπορικές- χρήσεις
- Υφίσταται επίσης, καθορισμός χρήσεων γης Τουρισμού-Αναψυχής στην περιοχή γύρω από την πλατεία της 28ης Οκτωβρίου. Οι ίδιες χρήσεις προτείνεται να καθοριστούν και στα Ο.Τ. εκατέρωθεν των οδών Παρασκευοπούλου και του πεζοδρόμου Μ. Αλεξάνδρου, ενοποιώντας έτσι

την κυρίως περιοχή αναψυχής του Δήμου με το Υπερτοπικό κέντρο του Δήμου στο οποίο επίσης οι χρήσεις αναψυχής είναι συμβατές.

(ΠΗΓΗ: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Α.Σ.Δ.Α.-Ε.Ε.Τ.Α.Α. (2009-2012))

Ο αντίστοιχος χάρτης, έτσι όπως διαμορφώθηκε μετά την τροποποίηση, παρουσιάζεται στη συνέχεια (

Εικόνα 2.11). Κάνοντας, λοιπόν, μια γενική ανασκόπηση αυτού του χάρτη, ορίζονται καταρχάς τα όρια του δήμου, οι πολεοδομικές ενότητες-γειτονιών και οι συνοικίες καθώς και τα όρια αυτών, το οδικό δίκτυο με βάση την ιεράρχηση που πραγματοποιήθηκε (ως ελεύθερες-ταχείες λεωφόροι ορίζονται η εθνική οδός Αθηνών-Λαμίας και η λεωφόρος Αθηνών-Κορίνθου, ως πρωτεύουσες αρτηρίες η λεωφόρος Θηβών και η Εθνάρχου Μακαρίου-Π. Τσαλδάρη-Αναπαύσεως-Αγ. Ιεροθέου και ως δευτερεύουσες αρτηρίες οι Κωνσταντινουπόλεως-Δωδεκανήσου-Αγ. Βασιλείου, Βασιλέως Αλεξάνδρου-Πελασγίας-Φαβιέρου, Αγ. Τριάδος και Σικάγου-Περικλέους) καθώς και τα μέσα δημόσιας συγκοινωνίας σταθερής τροχιάς (γραμμή 2 του μετρό, τραμ κλπ.). Σε ότι αφορά τις χρήσεις γης που ορίζονται σύμφωνα με το Γ.Π.Σ., η γενική χρήση είναι αυτή της κατοικίας, ενώ παρατίθενται και χρήσεις τόσο σημειακές (όπως πολιτιστικά κέντρα, κοινωφελείς οργανισμοί, σχολεία κλπ.) όσο και επιφανειακά (όπως χώροι πρασίνου, το κέντρο του δήμου, τα στρατόπεδα κλπ.).



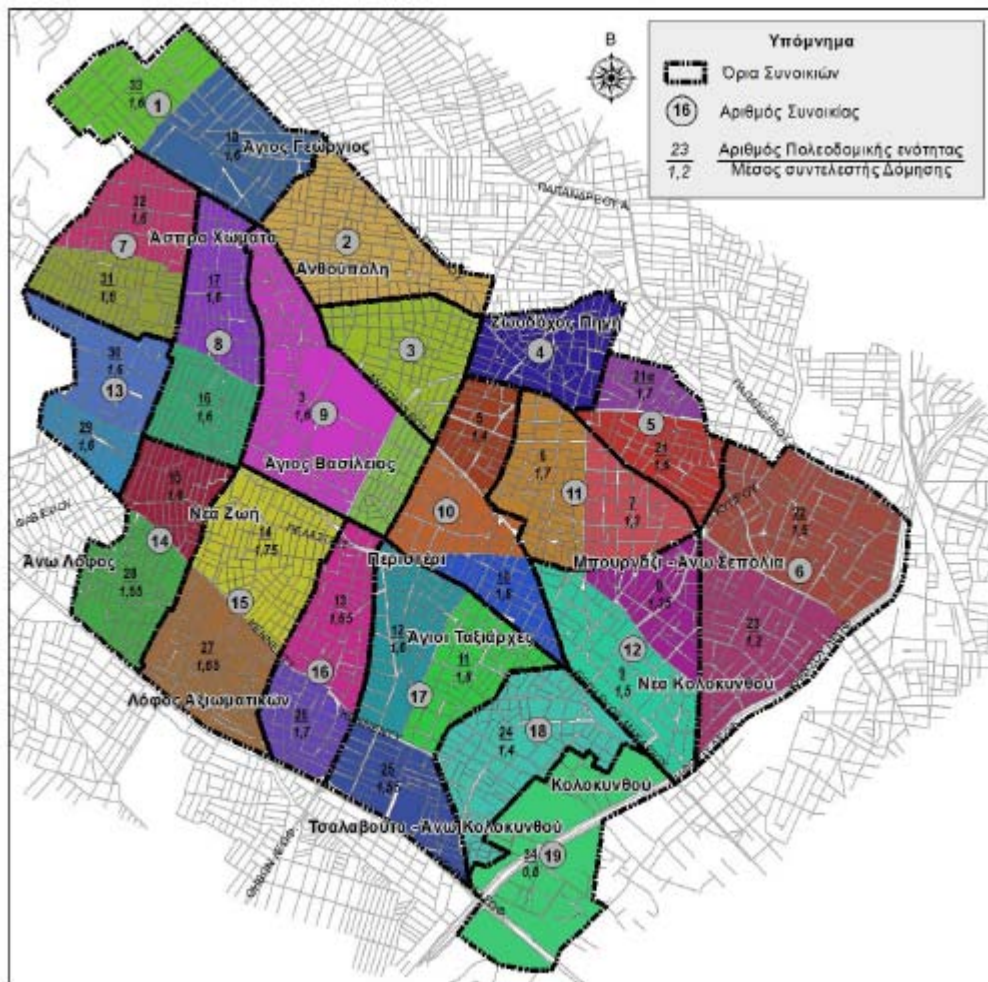
Εικόνα 2.11: Χάρτης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Περιστερίου (2008)

Πηγή: Εφημερίδα της Κυβερνήσεως

Να σημειωθεί σε αυτό το σημείο πως η εκτενής παράθεση όλων των αποφάσεων που αναρτήθηκαν στην εφημερίδα της κυβερνήσεως σχετικά με τα Γ.Π.Σ. του δήμου Περιστερίου βρίσκονται στο παράρτημα στο τέλος του τεύχους (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1).

Όπως προαναφέρθηκε και παραπάνω (Ενότητα 2.2.8), πριν να οριστεί ο δήμος Περιστερίου στην ενιαία χωρική δομή που παρουσιάζει σήμερα, πολλές πολεοδομικές ενότητες προσαρτήθηκαν στο Περιστερί σταδιακά και σε διαφορετικές χρονικές περιόδους, με αντίστοιχα διατάγματα. Η σημερινή μορφή του δήμου Περιστερίου και τα όρια των 19 συνοικιών και πολεοδομικών ενοτήτων που τον αποτελούν, παρουσιάζονται παρακάτω (

Εικόνα 2.12). Παρατηρώντας την οριοθέτηση των συνοικιών, προκύπτει πως η επιφάνειά τους έχει οριστεί βάσει κυρίως κεντρικών οδικών αξόνων. Αυτό σημαίνει πως στις περισσότερες περιπτώσεις, ως όρια των συνοικιών λειτουργούν μεγάλοι δρόμοι όπως η Π. Τσαλδάρη, η Αγίου Ιεροθέου, η Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως κλπ.



Εικόνα 2.12: Χάρτης Πολεοδομικών ενοτήτων-συνοικιών-γειτονιών και μέσος συντελεστής δόμησης κάθε πολεοδομικής ενότητας δήμου Περιστερίου

Πηγή: Κακάτση Ναταλία, Μεταπτυχιακή Εργασία 2012

Α) Ελαιώνας

Η συνολική έκταση της επιχειρηματικής-βιομηχανικής περιοχής του Ελαιώνα είναι 886 Ha και εκτείνεται κατά μήκος και δυτικά του Κηφισού. Διοικητικά, το σύνολο της περιοχής υπάγεται στους δήμους Αθηναίων, Α. Ι. Ρέντη, Ταύρου, Περιστερίου και Αιγάλεω. Διαχρονικά, η περιοχή αποτέλεσε σημείο νομοθετικών και πολεοδομικών παρεμβάσεων, οι οποίες ωστόσο δεν υλοποιήθηκαν, με αποτέλεσμα η σημερινή εικόνα του Ελαιώνα να είναι υποβαθμισμένη και πολεοδομικά ανοργάνωτη. Τα πιο πρόσφατα νομοθετήματα που επιχείρησαν να νομιμοποιήσουν ορισμένες από τις παρεμβάσεις είναι οι εξής:

- Το Π.Δ. 18.12.1990 (ΦΕΚ 709/Δ) «Καθορισμός Ζώνης Ελεγχόμενης Ανάπτυξης (ΖΕΑ) στην περιοχή του Ελαιώνα των δήμων Αθηναίων, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου»
- Την Απ. 84426/6465/1990 (ΦΕΚ729/Δ) «Τροποποίηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (Γ.Π.Σ.) των δήμων Αθηναίων, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου»
- Το από 30.11.1995 Π.Δ. (ΦΕΚ 1049/Δ/1995) «Έγκριση πολεοδομικής μελέτης αναθεώρησης και επέκτασης τμημάτων των δήμων Αθηναίων, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου»
- Την Απ. 67469/2327 (ΦΕΚ 1057/Δ/1996) «Τροποποίηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (Γ.Π.Σ.) των δήμων Αθηναίων, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου»
- Το Π.Δ. 205/02 (ΦΕΚ 187/Α/2002) «Ίδρυση Οργανισμού Ανάπτυξης και Διαχείρισης Ελαιώνα Αττικής»

Σύμφωνα λοιπόν με τις παραπάνω διατάξεις, ορίζονται οι προβλεπόμενες χρήσεις από την αναθεώρηση των Γ.Π.Σ., κυρίως για το τμήμα του Ελαιώνα που διοικητικά περιλαμβάνεται εντός των δήμων της δυτικής Αθήνας (Αιγάλεω και Περιστερί). Οι ζώνες χρήσεων που εφαρμόζονται στις διατάξεις είναι οι ακόλουθες:

- ΖΩΝΗ Α (Αιγάλεω, μικρό τμήμα στα όρια με το δήμο Αθηναίων επί της οδού Αγίας Άννης): Κατοικία, ξενοδοχεία και ξενώνες, εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση υπεραγορές και πολυκαταστήματα), γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί, κτίρια εκπαίδευσης, εστιατόρια, αναψυκτήρια, θρησκευτικοί χώροι, κτίρια κοινωνικής πρόνοιας, επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, κτίρια και γήπεδα στάθμευσης και πολιτιστικά κτίρια.
- ΖΩΝΗ Β (Αιγάλεω, Περιστερί): Βιομηχανικές-βιοτεχνικές εγκαταστάσεις μέσης και χαμηλής όχλησης, εμπορικά καταστήματα, γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί, διοίκηση, εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώροι συνάθροισης κοινού, κτίρια αποθήκευσης, κτίρια και γήπεδα στάθμευσης, πρατήρια βενζίνης, εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου, εγκαταστάσεις

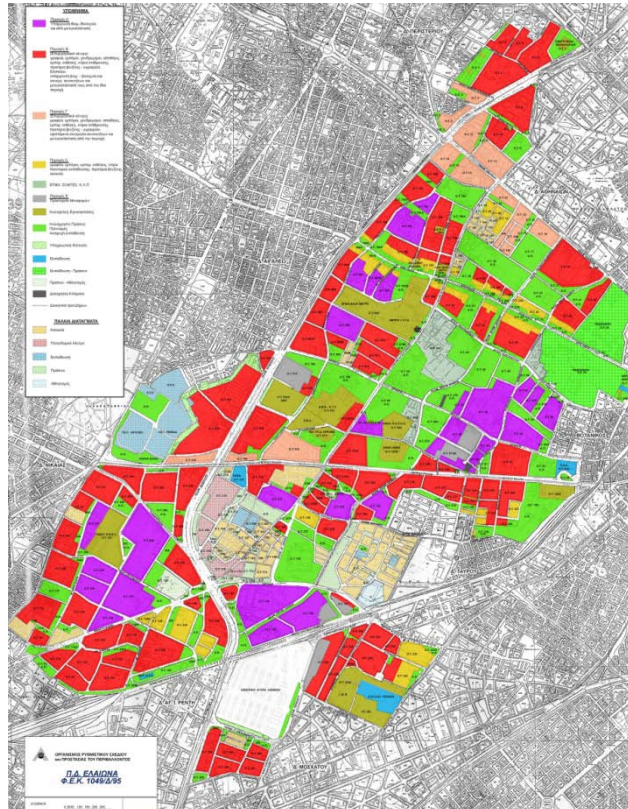
εμπορικών εκθέσεων, ελεύθεροι-κοινόχρηστοι χώροι-πράσινο, εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς.

- ΖΩΝΗ Γ (Αιγάλεω, Περιστερί): όπως οι χρήσεις της Ζώνης Β και επιπλέον κατοικία.
- ΖΩΝΗ Δ (Αιγάλεω κατά μήκος της Ιεράς Οδού): Ελεύθεροι-κοινόχρηστοι χώροι-πράσινο, πολιτιστικά κτίρια, γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί, διοίκηση, εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώροι συνάθροισης κοινού, κτίρια και γήπεδα στάθμευσης, κατοικία, πρατήρια βενζίνης.

(ΠΗΓΗ: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Α.Σ.Δ.Α.-Ε.Ε.Τ.Α.Α. (2009-2012))

Βάσει των παραπάνω που έχουν αναφερθεί, οι χρήσεις γης που έχουν καθοριστεί στην ουσία αναμορφώνουν την περιοχή του Ελαιώνα σε πάρκο τριτογενούς τομέα (χρήσεις γραφείων, χονδρεμπορίου, αποθηκών, εγκαταστάσεις ΜΜΜ κλπ.), καθώς και ζώνες με βασικό χαρακτήρα τις βιομηχανικές-βιοτεχνικές εγκαταστάσεις, με τις αναγκαίες συμπληρωματικές ειδικές χρήσεις (λιανικό και χονδρικό εμπόριο, εκθέσεις, αποθήκες κλπ.), ενώ εισάγεται και η χρήση της κατοικίας σε κάποιες ζώνες. Να τονιστεί σε αυτό το σημείο πως δεν έχουν προωθηθεί οι πράξεις εφαρμογής της περιοχής ώστε να μπορέσει να ξεκινήσει η ανάπτυξη, με αποτέλεσμα η περιοχή να συνεχίζει να είναι υποβαθμισμένη και δυσλειτουργική. Το Γ.Π.Σ. που αφορά στη συνολική περιοχή του Ελαιώνα σύμφωνα με το διάταγμα του 1995 παρουσιάζεται στη συνέχεια (

Εικόνα 2.13).



Εικόνα 2.13: Χάρτης Γ.Π.Σ. περιοχής Ελαιώνα (1995)

Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας

Β) Όρος Αιγάλεω (Ποικίλο Όρος)

Βάσει του νόμου Ν. 2742/1999 σχετικά με το όρος Αιγάλεω, καθορίστηκαν τα όρια της περιοχής, οι χρήσεις γης και οι όροι δόμησης, καθώς επίσης και οι ειδικές χρήσεις και οι όροι δόμησης ζωνών στην περιφέρεια του ορεινού όγκου, σε σύνολο έκτασης (ορεινού όγκου και ευρείας περιμέτρου) 1.710 Ha. Οι δήμοι στους οποίους διοικητικά ανήκει το όρος Αιγάλεω είναι του Κορυδαλλού, της Αγίας Βαρβάρας, του Χαϊδαρίου, του Περιστερίου, της Πετρούπολης, του Ίλιον και του Καματερού.

Σύμφωνα με το άρθρο 21 του παραπάνω νόμου, ορίζονται εντός των ορίων του ορεινού όγκου οι ζώνες προστασίας με στοιχεία Α, Α1, Β, Γ, Δ και Ζ (Ζ1, Ζ2, Ζ3), καθώς και οι ζώνες ειδικών χρήσεων, με στοιχεία Ε, Ε1, Ε2, Ε3, και Ε4. Έτσι λοιπόν οι χρήσεις γης που καθορίζονται για τον ορεινό όγκο και σε σχέση με τους δήμους οι οποίοι συνορεύουν με αυτόν είναι οι εξής:

- Ζώνη Α : Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως περιοχή απόλυτης προστασίας και αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος, στην οποία επιτρέπεται μόνο η εγκατάσταση υπαίθριων ή ημιυπαίθριων καθιστικών (περίπτερα αναψυχής).
- Ζώνη Β : Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως περιοχή περιαστικού πάρκου με λειτουργίες αναψυχής, αθλητισμού, ελεύθερου και οργανωμένου πρασίνου

και πολιτιστικών εκδηλώσεων. Ως κατηγορία χρήσεων περιαστικής αναψυχής, πολιτισμού, αθλητισμού και πράσινου προσφέρεται σε πολλαπλά σημεία του άμεσου περιαστικού χώρου των Δήμων Κορυδαλλού, Αγίας Βαρβάρας, Περιστερίου, Πετρούπολης, Ιλίου για σχεδιασμό και χωροθέτηση κατόπιν ειδικών μελετών περιαστικών λειτουργιών οι οποίες σε συνάρτηση με τις εισόδους – πύλες από και προς τον ορεινό όγκο μπορούν να ενταχθούν στο Ενιαίο Δίκτυο πρασίνου και κεντρικών λειτουργιών του αστικού και του περιαστικού χώρου της Δυτικής Αθήνας.

- Ζώνη Γ : Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως περιοχή προστασίας γεωργικής γης.
- Ζώνη Δ : Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως περιοχή του περιαστικού πάρκου της βορειοδυτικής πύλης της Αθήνας με λειτουργίες αναψυχής, παιδικής αναψυχής, αθλητισμού, ελεύθερου πρασίνου και πολιτιστικών εκδηλώσεων. Επίσης επιτρέπονται οι διαμορφώσεις του χώρου με αισθητικές επεμβάσεις που διευκολύνουν τη δημιουργία αδιάκοπης πορείας σύνδεσης του αστικού χώρου του Λεκανοπεδίου με το Ποικίλο Όρος και στη συνέχεια με την Πάρνηθα. Οι εγκαταστάσεις αυτές χωροθετούνται ύστερα από ειδική μελέτη που εγκρίνεται από τον ΟΡΣΑ μετά από γνώμη του Υπουργείου Γεωργίας.
- Ζώνη Ζ : Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως περιοχή του περιαστικού πάρκου της Δυτικής Πύλης της Αθήνας και περιλαμβάνει τρεις υποζώνες Z1, Z2 και Z3, ως εξής:
 - Υποζώνη Z1 : Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως περιοχή περιαστικού πάρκου με λειτουργίες αναψυχής, υπαίθριων πολιτιστικών εκδηλώσεων, ελεύθερου πρασίνου, εκπαιδευτικών κατασκηνώσεων χωρίς μόνιμες εγκαταστάσεις και χώρων αθλοπαιδιών μικρής κλίμακας, στην οποία επιτρέπεται η ανέγερση περιπτερών αναψυχής, περιπτερών ιστορικής και περιβαλλοντικής ενημέρωσης για την περιοχή, καθώς και αναψυκτήρια.
 - Υποζώνη Z2 : Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως περιοχή οργανωμένων τουριστικών κατασκηνώσεων και επιτρέπονται οι εντελώς απαραίτητες εγκαταστάσεις για τη λειτουργία τους σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ΕΟΤ.
 - Υποζώνη Z3 : Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως περιοχή Διομήδειου Βοτανικού Κήπου μέσα στην οποία επιτρέπεται η ανέγερση θερμοκηπίων, εργαστηρίων, χώρων ερευνών, μικρή ανταγορά, καθώς και συμπληρωματικές εγκαταστάσεις υποστηρικτικού χαρακτήρα.
- Ζώνες Ειδικών Χρήσεων : Όσες αφορούν τη Δυτική Αθήνα εμπίπτουν στα διοικητικά όρια του Δήμου Πετρούπολης ως Ζώνη Ε1 για το Νεκροταφείο Πετρούπολης.
- Επίσης καθορίζεται ως Ζώνη Η σε περιοχή των Δήμων Κορυδαλλού και Νίκαιας ως περιοχή ήπιας ανάπτυξης πρώτης κατοικίας με πυκνότητα που δεν θα υπερβαίνει τα 60 άτομα ανά Ha.

(ΠΗΓΗ: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Α.Σ.Δ.Α.-Ε.Ε.Τ.Α.Α. (2009-2012))

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΟΜΗΣΗΣ

Βάσει του νέου εγκεκριμένου σχεδίου (Γ.Π.Σ. 2008), ορίζονται οι συντελεστές δόμησης ανά πολεοδομική ενότητα για το σύνολο του δήμου Περιστερίου, οι οποίοι παραμένουν ίδιοι όπως και στο προηγούμενο σχέδιο, καθώς και ο μέσος συντελεστής δόμησης. Η διαμόρφωση των συντελεστών δόμησης κάθε πολεοδομικής ενότητας παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 2.6).

Πίνακας 2.6: Συντελεστές δόμησης ανά πολεοδομική ενότητα στο δήμο Περιστερίου

Πηγή: Δήμος Περιστερίου (2004), προτάσεις σημειακών παρεμβάσεων τροποποίησης Γ.Π.Σ., Επιχειρηματικό Σχέδιο Περιστερίου (2007-2010)

Π.Ε.	Μέσος Σ.Δ.	Π.Ε.	Μέσος Σ.Δ.
1	1,8	19	1,7
2	1,8	20	1,8
3	1,6	21	1,6
4	1,8	21 ^A	1,7
5	1,4	22	1,6
6	1,7	23	1,2
7	1,3	24	1,4
8	1,35	25	1,55
9	1,5	26	1,7
10	1,8	27	1,65
11	1,8	28	1,65
12	1,6	29	1,6
13	1,65	30	1,6
14	1,75	31	1,6
15	1,6	32	1,6
16	1,6	33	1,6
17	1,6	34	0,8
18	1,6		

(ΠΗΓΗ: Α.Σ.Δ.Α., Επιχειρησιακό Περιστερίου (2007-2010). Υφιστάμενη Κατάσταση Εξωτερικού Περιβάλλοντος. Έρευνα Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας)

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΙΚΟΔΟΜΗΣΗΣ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

Λαμβάνοντας υπόψη κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της οικοδόμησης που συναντώνται στην περιοχή μελέτης και τα οποία σχετίζονται με τον οικιστικό ιστό του δήμου, πραγματοποιείται απεικόνιση αυτών στον πίνακα που ακολουθεί (Πίνακας 2.7).

Πίνακας 2.7: Εξέλιξη χαρακτηριστικών γνωρισμάτων οικοδόμησης του δήμου Περιστερίου

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από στατιστικές σειρές οικοδόμησης 2000-2007, Ε.Σ.Υ.Ε.,
Επιχειρηματικό Σχέδιο Περιστερίου (2007-2010)

Χαρακτηριστικά οικοδόμησης/Έτος	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Σύνολο νέων οικοδομών	158	232	213	241	200	295	267	203
Σύνολο ορόφων	471	711	641	747	652	1.019	951	707
Μέσος αριθμός ορόφων	3,0	3,1	3,0	3,1	3,3	3,5	3,6	3,5
Σύνολο νέων κατοικιών	633	824	815	1.073	911	1.224	1.327	990
Νέες κατοικίες με 1-2 δωμάτια	26,22 %	30,70 %	27,24 %	38,96 %	38,64 %	36,85 %	41,67 %	43,84 %
Νέες κατοικίες με 3+δωμάτια	73,78 %	69,30 %	72,76 %	61,04 %	61,36 %	63,15 %	58,33 %	56,16 %

Βάσει του πίνακα, τα κύρια σημεία που αξίζουν να επισημανθούν είναι τα εξής:

- Το σύνολο των οροφών διαχρονικά στις νέες οικοδομές αυξάνεται αναδεικνύοντας τάση της ακίνητης αγοράς για κατοικίες άνω των 4 οροφών στην περιοχή μελέτης.
- Το ποσοστό των κατοικιών με τρία δωμάτια είναι σαφώς περισσότερο σε σχέση με τις κατοικίες με 2 δωμάτια, αν και διαχρονικά παρουσιάζεται μεγάλη αύξηση της κατασκευής γκαρσονιερών και δυαριών, φτάνοντας μέχρι και το 43,84% του συνόλου των νέων κατοικιών. Η αύξηση του ποσοστού των γκαρσονιερών και δυαριών θα πρέπει να συσχετιστεί με τη χωροθέτηση του Δήμου σε σημαντικά μέσα αστικής συγκοινωνίας (ΜΕΤΡΟ) και τις οικονομικές και εκπαιδευτικές δομές της περιοχής (βιομηχανίες, καταστήματα χονδρικού και λιανικού εμπορείου, ΤΕΙ Αθηνών), που σε συνάρτηση με το μέτριο κόστος διαβίωσης στην περιοχή, συνηγορούν στην επιλογή ως τόπο κατοικίας συγκεκριμένων πληθυσμιακών ομάδων (φοιτητές, αλλοδαποί).
- Ο μέσος όρος των ορόφων δεν ξεπερνάει τους 3-4 ορόφους, γεγονός που συναρτάται με τον μέτριο μέσο συντελεστή δόμησης που ισχύει για το σύνολο των πολεοδομικών ενοτήτων του Περιστερίου.

(ΠΗΓΗ: Α.Σ.Δ.Α., Επιχειρησιακό Περιστερίου (2007-2010). Υφιστάμενη Κατάσταση Εξωτερικού Περιβάλλοντος. Έρευνα Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας)

ΚΟΣΤΟΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

Το κόστος γης και κατοικίας στο δήμο Περιστερίου (λαμβάνοντας υπόψη τρέχουσες τιμές αγοράς και αντικειμενικές αξίες) είναι σχετικά μέτριες σε σχέση με άλλους όμορους δήμους. Συγκεκριμένα, οι αντικειμενικές αξίες ενός οικοπέδου κυμαίνονται, ανάλογα με τη ζώνη, από 850€ ανά τετραγωνικό μέτρο μέχρι και 1.300€, όταν ο γειτονικός δήμος Αιγάλεω διαθέτει αντικειμενικές αξίες οικοπέδου από 800€ έως 1.400€ ανά τετραγωνικό μέτρο και ο δήμος Πετρούπολεως από 1.050€ έως και 1.300€. Οι εμπορικές τιμές των νεόδμητων κατοικιών είναι σαφώς υψηλότερες και κυμαίνονται από 1.000€ έως και 2.500€ το τετραγωνικό μέτρο, ανάλογα πάντα με την περιοχή χωροθέτησής τους και τον περιβάλλοντα χώρο (Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, Αντικειμενικές Αξίες Ακινήτων 2007).

Ο πίνακας που παρουσιάζεται παρακάτω (Πίνακας 2.8) περιέχει τις ανώτερες και κατώτερες τρέχουσες τιμές αγοράς σε ότι αφορά τα οικόπεδα και τις κατοικίες του δήμου, καθώς και τις ανώτερες και κατώτερες αντικειμενικές αξίες ζώνης.

Πίνακας 2.8: Κόστος γης και κατοικίας στο δήμο Περιστερίου

Πηγή: Δήμος Περιστερίου, 2008, Επιχειρηματικό Σχέδιο Περιστερίου (2007-2010)

Τρέχουσες Τιμές Αγοράς (ανά τ.μ) σε ευρώ	
Κατοικίες, κατώτερη τιμή	1.000€
Κατοικίες, ανώτερη τιμή	2.500€
Οικόπεδα, κατώτερη τιμή	800€
Οικόπεδα, ανώτερη τιμή	1.500€
ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΞΙΕΣ (ανά τ.μ) σε ευρώ	
Ζώνης, κατώτερη	850€
Ζώνης, κατώτερη	1.300€
Γραμμική, ανώτερη	800€

(ΠΗΓΗ: Α.Σ.Δ.Α., Επιχειρησιακό Περιστερίου (2007-2010). Υφιστάμενη Κατάσταση Εξωτερικού Περιβάλλοντος. Έρευνα Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας)

ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Στην ενότητα αυτή καταγράφονται οι κυριότερες υποδομές που υποστηρίζουν την ομαλή λειτουργία του δήμου (ύδρευσης, αποχέτευσης κλπ.) και οι οποίες παρατίθενται λεπτομερέστερα παρακάτω.

Α) Ύδρευση-Αποχέτευση

Αναφορικά με το σύστημα ύδρευσης του δήμου Περιστερίου, οι ανάγκες των πολιτών του καλύπτονται εξ' ολοκλήρου από την ΕΥΔΑΠ. Γενικά η κατανάλωση νερού γίνεται

κυρίως για λόγους ύδρευσης και άρδευσης κοινόχρηστων χώρων. Στην περιοχή μελέτης δεν υπάρχουν καλλιέργειες και βοσκότοποι προκειμένου να καταναλώνεται νερό για αυτές τις δραστηριότητες, ενώ ιδιαίτερα έντονη είναι η βιομηχανική δραστηριότητα, γεγονός που υποδεικνύει και αρκετά υψηλή κατανάλωση νερού για την κάλυψη αναγκών αυτής της φύσεως. Αξίζει να σημειωθεί πως στην περιοχή δεν καταγράφονται φαινόμενα ρύπανσης και υπερεκμετάλλευσης των υδατικών πόρων από ανθρωπογενείς δραστηριότητες, όπως είναι η γεωργία και οι γεωτρήσεις, αφού τέτοιου είδους ανθρωπογενείς δραστηριότητες σχεδόν δεν υφίστανται εντός των ορίων του δήμου.

Σχετικά με το δίκτυο αποχέτευσης της περιοχής μελέτης, ο δήμος καλύπτεται πλήρως από αυτό σε ποσοστό 99%, ενώ μόλις το 1% των κατοικιών και των επιχειρήσεων δεν είναι συνδεδεμένο με το ευρύτερο δίκτυο αποχέτευσης. Προβλήματα στον τομέα της αποχέτευσης εντοπίζονται στο δίκτυο όμβριων υδάτων το οποίο είναι ελλιπές και μικρό σε σχέση με το μέγεθος του δήμου, γεγονός που οδηγεί σε προβληματική αντιπλημμυρική προστασία για ορισμένες περιοχές.

Β) Διαχείριση απορριμμάτων-ανακύκλωση

Ο δήμος Περιστερίου διαθέτει ολοκληρωμένο σύστημα αποκομιδής απορριμμάτων, τα οποία και καταλήγουν στον ΧΥΤΑ Φυλής. Παράλληλα, λειτουργεί και σύστημα ανακύκλωσης με κάδους σε όλο το δήμο, τα απορρίμματα των οποίων μεταφέρονται σε εργοστάσιο ανακύκλωσης στον Ασπρόπυργο. Στα πλαίσια ενημέρωσης των κατοίκων (και κυρίως των μαθητών) πάνω σε ζητήματα που σχετίζονται με το περιβάλλον, την καθαριότητα, την ανακύκλωση, την χρήση εναλλακτικών μορφών ενέργειας κλπ., λειτουργούν στο δήμο προγράμματα ενημέρωσης.

Γ) Ενεργειακά δίκτυα-Τηλεπικοινωνίες

Ο δήμος Περιστερίου καλύπτεται συνολικά από δίκτυο διανομής μέσης και χαμηλής τάσης ρεύματος. Να σημειωθεί πως μεγάλο ποσοστό νοικοκυριών αξιοποιεί, για την κάλυψη αναγκών τους σε ζεστό νερό, την ηλιακή ενέργεια. Σε ότι αφορά τις υπόλοιπες εναλλακτικές μορφές ενέργειας και την αξιοποίησή τους εντός των ορίων του δήμου, λειτουργεί δίκτυο αγωγών φυσικού αερίου σε σημαντικό αριθμό οδών της περιοχής.

Το τηλεπικοινωνιακό δίκτυο του Περιστερίου συνδέεται απ' ευθείας με το αστικό τηλεφωνικό δίκτυο Αθηνών – Πειραιά, ενώ παράλληλα η περιοχή καλύπτεται γεωγραφικά πλήρως και από τα ιδιωτικά δίκτυα κινητής τηλεφωνίας.

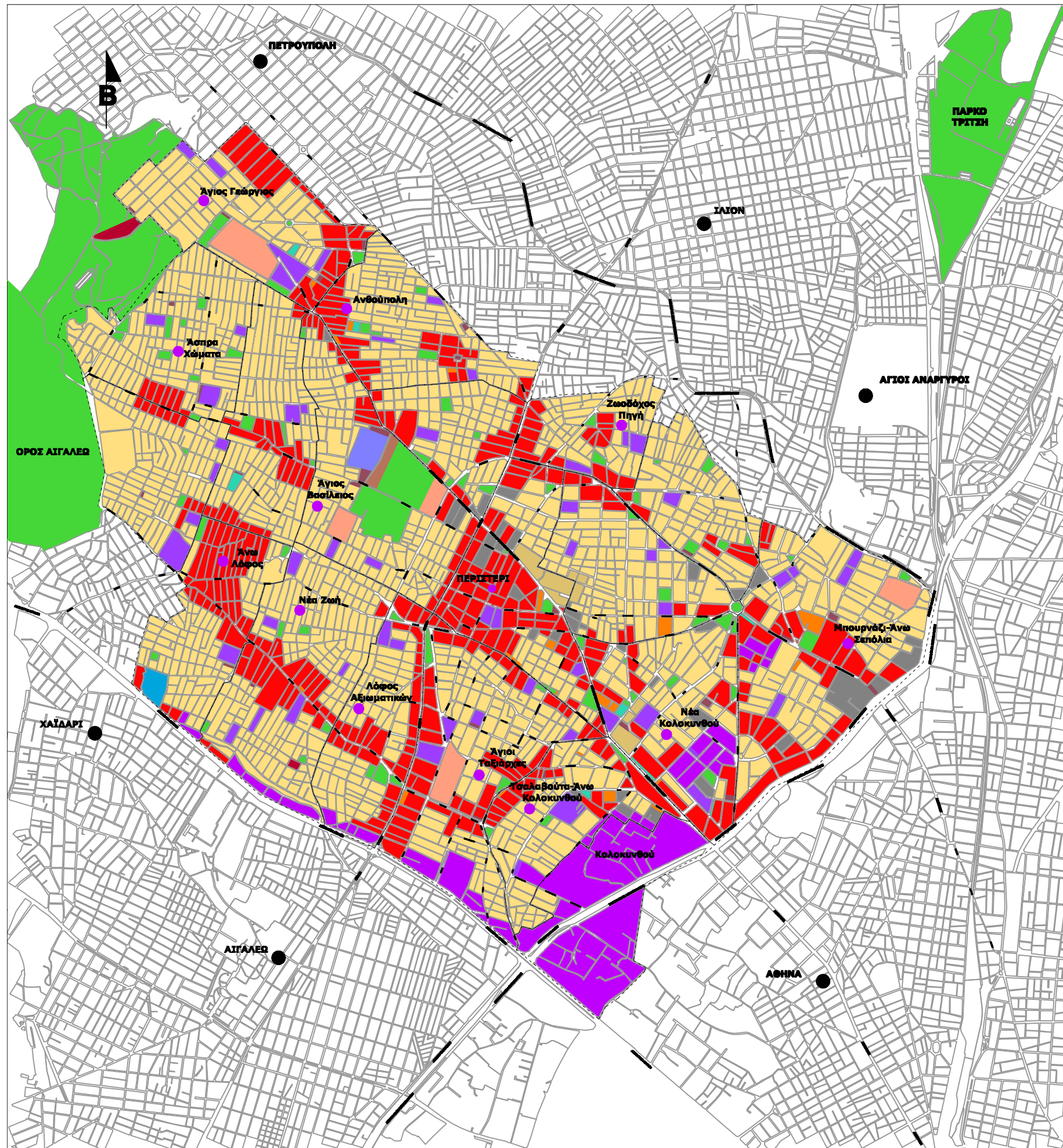
(ΠΗΓΗ: Α.Σ.Δ.Α., Επιχειρησιακό Περιστερίου (2007-2010). Υφιστάμενη Κατάσταση Εξωτερικού Περιβάλλοντος. Έρευνα Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας)

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ




















Η επιτόπια παρατήρηση που διεξήχθη και η σύγκριση αυτών με έρευνες και μελέτες του παρελθόντος συγκλίνουν στη διαπίστωση πως στο δήμο Περιστερίου κυριαρχούν οι μικτές χρήσεις γης οι οποίες δυσχεραίνουν την ομαλή λειτουργία ολόκληρης της πολεοδομικής επιφάνειας της περιοχής, τόσο σε επίπεδο καθαρά πολεοδομικό (υποβάθμιση της κατοικίας και της ευρύτερης ποιότητας ζωής των

κατοίκων) όσο και σε επίπεδο κυκλοφοριακό. Αυτό σημαίνει πως ο δήμος συγκεντρώνει δραστηριότητες υπερτοπικού χαρακτήρα, οι οποίες εξυπηρετούν και την ευρύτερη περιοχή (χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν το κέντρο εστίασης και αναψυχής στην περιοχή του Μπουρναζίου, το εμπορικό τρίγωνο του δήμου που περικλείεται μεταξύ των οδών Π.. Τσαλδάρη, Θηβών και Βασιλέως Αλεξάνδρου, η βιομηχανική-βιοτεχνική ζώνη του Ελαιώνα), με αποτέλεσμα τη μη άρτια λειτουργία όλου του πολεοδομικού συγκροτήματος. Σημαντικός ανασταλτικός παράγοντας αυτής της δυσλειτουργίας είναι η αυθαίρετη χωροθέτηση δραστηριοτήτων και η κυκλοφοριακή αναρχία που επικρατεί εντός των ορίων του δήμου. Ιδιαίτερα το νότιο-ανατολικό τμήμα του δήμου (επί της λεωφόρου Αθηνών και Κηφισού, καθώς και νότια της οδού Λένορμαν), στο οποίο φιλοξενούνται λειτουργίες του δευτερογενούς τομέα, καθιστούν το κομμάτι αυτό πόλο έλξης υπερτοπικών μετακινήσεων, επιβαρύνοντας ακόμη περισσότερο την ανοργάνωτη πολεοδόμηση που χαρακτηρίζει τον δήμο.

Η εικόνα που παρουσιάζουν σήμερα οι χρήσεις γης στο δήμο αποτελεί αντίκρισμα της γενικότερης νοοτροπίας που επικρατούσε στο δήμο τα προηγούμενα χρόνια και είναι αυτή της αυθαίρετης δόμησης με την ευρύτερη έννοια. Αυτό σημαίνει πως υπάρχουν διάσπαρτες χρήσεις τοπικού-γειτονικού χαρακτήρα σε όλη την επιφάνεια της περιοχής, οι οποίες αποκλίνουν κατά πολύ από προσπάθειες που πραγματοποιήθηκαν κατά καιρούς για οργάνωση της πολεοδομικής επιφάνειας του Περιστερίου. Η οργάνωση αυτή των χρήσεων αντικατοπτρίζεται και στους χάρτες των χρήσεων γης που υλοποιήθηκαν για τα ισόγεια και τους ορόφους των οικοδομικών τετραγώνων του Περιστερίου (Χάρτες 1 και 2) και οι οποίοι εμφανίζονται ως εικόνες στη συνέχεια, ενώ βρίσκονται και στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II. Παρατηρείται λοιπόν αυξημένη εμπορική δραστηριότητα κατά μήκος όλων των μεγάλων οδικών αξόνων (Θηβών, Π. Τσαλδάρη, Αναπαύσεως κλπ.) και η οποία ερμηνεύεται και ως κάλυψη των αναγκών των κατοίκων κάθε συνοικίας από το τοπικό εμπόριο. Αυτό σημαίνει πως σχεδόν σε κάθε συνοικία, η εμπορική δραστηριότητα της εντοπίζεται κατά μήκος μεγάλων οδικών αξόνων που τη διασχίζουν. Ωστόσο το κύριο εμπορικό κέντρο του δήμου εδράζεται στο εμπορικό τρίγωνο που αναφέρθηκε παραπάνω.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

	ΛΑΒΙΟΣ, ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΟΣ ΧΩΡΟΣ		ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
	ΑΝΟΙΧΤΟΣ-ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΧΩΡΟΣ		ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
	ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ		ΥΓΕΙΑ
	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ-ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ		ΚΑΤΟΙΚΙΑ
	CAMPING		ΕΜΠΟΡΙΟ
	ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ		ΥΠΗΡΕΣΙΑ
	ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ		ΔΗΜΟΣ
	ΕΡΓΑΤΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ		ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΣΥΝΟΡΙΑ
	ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ		ΟΡΙΑ ΔΗΜΟΥ
			ΟΡΙΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΣΥΝΟΡΙΑΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 Ο ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ ΥΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ:
 ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ

ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΙΣΟΓΕΙΩΝ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

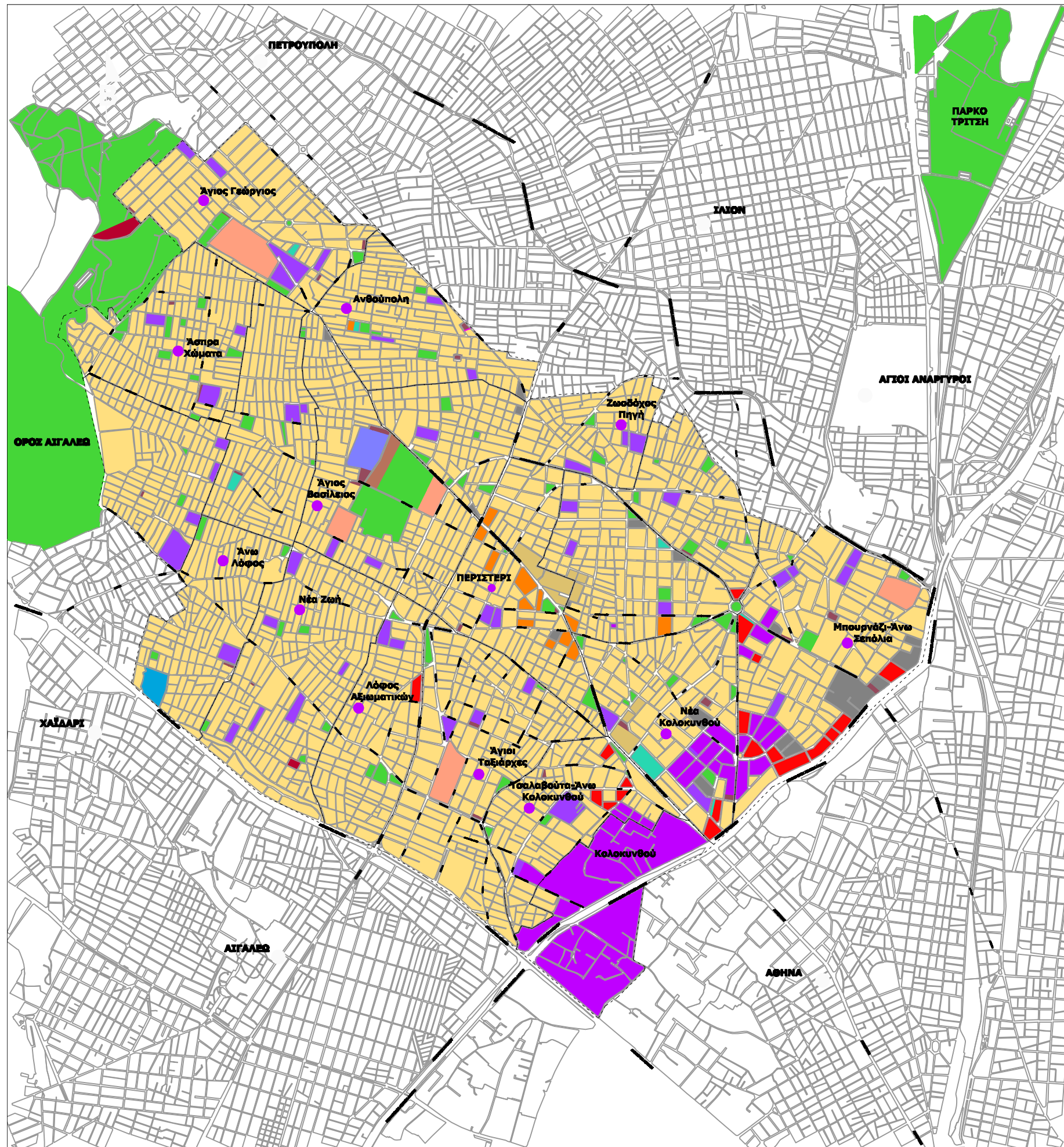
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: 1




















ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΙΟΥΛΙΟΣ 2013

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:10.000

ΑΛΙΚΗ ΤΣΑΛΓΑΤΙΔΟΥ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

	ΛΕΙΟΣ, ΕΦΚΑΤΑΒΛΕΠΜΕΝΟΣ ΧΩΡΟΣ		ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
	ΑΝΟΙΚΤΟΣ-ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΧΩΡΟΣ		ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
	ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ		ΥΓΕΙΑ
	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ-ΧΩΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ		ΚΑΤΟΙΚΙΑ
	CAMPING		ΕΜΠΟΡΙΟ
	ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ		ΥΠΗΡΕΣΙΑ
	ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ		ΔΗΜΟΣ
	ΕΡΓΑΤΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ		ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΣΥΝΟΙΚΙΑ
	ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ		ΟΡΙΑ ΔΗΜΟΥ
			ΟΡΙΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
Ο ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ ΥΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ:
ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ

ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΟΡΟΦΩΝ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: 2

ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΙΟΥΛΙΟΣ 2013

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:10.000

ΑΛΙΚΗ ΤΣΑΛΓΑΤΙΔΟΥ

Μια αξιοσημείωτη κατηγορία χρήσεων γης χωροθετείται στις λεωφόρους Αθηνών και Κηφισίας και είναι εκείνη της βιομηχανίας, η οποία ωστόσο, στα πλαίσια αποβιομηχάνισης που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια, τείνει να εκμηδενιστεί και στη θέση της υπάρχουν πολλές εγκαταλελειμμένες υποδομές, κυρίως κατά μήκος της λεωφόρου Κηφισού. Μια κατηγορία χρήσεων που αξίζει να αναφερθεί είναι εκείνη των εργατικών κατοικιών, οι οποίες εδράζονται κοντά στους σταθμούς του μετρό του Αγίου Αντωνίου και του Περιστερίου (Εικόνα 2.14). Η έκταση που καταλαμβάνουν είναι αρκετά μεγάλη, δεδομένου και της προϊστορίας του δήμου σχετικά με τους πρόσφυγες και την γενικότερη πληθυσμιακή του εξέλιξη. Η κατάσταση των ίδιων των κτιρίων είναι αρκετά υποβαθμισμένη, ωστόσο έχουν γίνει προσπάθειες βελτίωσης των συνθηκών διαβίωσης των ενοίκων με τη δημιουργία ανοιχτών-πράσινων χώρων εντός των οικοδομικών τετραγώνων που φιλοξενούν τις εργατικές κατοικίες, καθώς και χώροι που χρησιμεύουν ως χώροι στάθμευσης.



Εικόνα 2.14: Συγκρότημα εργατικών κατοικιών κοντά στο σταθμό του μετρό Περιστερίου

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Σε ότι αφορά τις υπόλοιπες χρήσεις, είναι αρκετά διάσπαρτες, χωρίς οργάνωση και σχεδιασμό. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός πως απουσιάζει οικονομικό κέντρο στο δήμο (γραφεία, υπηρεσίες, τράπεζες), αντίθετα χωροθετούνται αυθαίρετα στην επιφάνεια. Αξίζει βέβαια να αναφερθεί πως υπάρχουν αρκετά εγκαταλελειμμένα οικοδομήματα ακόμη και εντός του εμπορικού κέντρου του Περιστερίου, ενώ παρατηρείται μια σχετικά αυξημένη τάση ανοικοδόμησης κοντά στους σταθμούς των μετρό (κυρίως κοντά στους σταθμούς Ανθούπολη και Άγιος Αντώνιος). Η υπόλοιπη επιφάνεια μελέτης αποτελείται σχεδόν αποκλειστικά από κατοικία, όπως φαίνεται και στους δυο χάρτες. Να αναφερθεί πως η παράθεση των παραπάνω δραστηριοτήτων αφορά στον χάρτη των χρήσεων γης για τα ισόγεια. Στους ορόφους, η κύρια και σχεδόν κυριαρχική λειτουργία είναι εκείνη της κατοικίας, με ελάχιστες εξαιρέσεις οικοδομικών τετραγώνων (όπως συμβαίνει στην περίπτωση κάποιων επί της λεωφόρου Αθηνών και Κηφισού).



**Εικόνα 2.15: Εγκαταλελειμμένο κτίριο του
εμπορικού κέντρου του Περιστερίου**
Πηγή: Προσωπικό αρχείο



**Εικόνα 2.16: Νεόδμητο κτίριο κοντά στο
μετρό Ανθούπολη**
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Τέλος, οι κοινόχρηστοι χώροι στο σύνολο του δήμου είναι ελλιπείς έως και ανύπαρκτοι για το μέγεθός του. Με εξαίρεση ίσως το Ποικίλο Όρος βόριο-δυτικά του δήμου και το Άλσος Περιστερίου κοντά στο εμπορικό κέντρο του Περιστερίου και επί της οδού Αγίου Βασιλείου, οι υπόλοιποι ανοιχτοί χώροι (πλατείες, πάρκα, παιδικές χαρές κλπ) δεν μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες των κατοίκων για πράσινο. Το πρόβλημα εντοπίζεται καταρχάς στην επιφάνεια που καλύπτουν οι συγκεκριμένοι χώροι. Είναι ελάχιστοι σε σχέση με το μέγεθος της περιοχής μελέτης και διάσπαρτοι, με αποτέλεσμα να δημιουργείται ένα πολεοδομικό υπόβαθρο ασφυκτικό και μη βιώσιμο. Η πολεοδομική οργάνωση που είχε υλοποιηθεί τα προηγούμενα χρόνια, ακόμη και μετά την καθιέρωση των αυθαίρετων δομήσεων, δεν μπόρεσε να κατευθύνει τους άξονές της προς έναν βιώσιμο και πράσινο δήμο, ελκυστικό προς τους πολίτες της.



Εικόνα 2.17: Πάρκο κοντά στο σταθμό του μετρό της Ανθούπολης

Πηγή: Προσωπικό αρχείο



Εικόνα 2.18: Πλατεία δημαρχείου Περιστερίου

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Ακολουθεί στη συνέχεια λεπτομερής καταγραφή των ειδικών υποδομών που χωροθετούνται στο δήμο (υγείας, παιδείας κλπ.), εκτός των παραπάνω γενικών δραστηριοτήτων. Οι υποδομές αυτές, όπως και το σύνολο των χρήσεων γης που χωροθετούνται και λειτουργούν εντός των ορίων του δήμου, απεικονίζονται και στους χάρτες χρήσεων γης που δημιουργήθηκαν (Χάρτες 1 και 2).

A) Υγεία

Σε σχέση με την υγεία και τις εγκαταστάσεις που υπάρχουν στο Περιστερί για την κάλυψη ιατροφαρμακευτικών αναγκών των πολιτών, η νοσοκομειακή περίθαλψη παρέχεται στους δημότες από νοσοκομεία της Αθήνας καθώς και από το νέο Αττικό νοσοκομείο στο δήμο Χαϊδαρίου, καθότι δεν υπάρχει νοσοκομείο εντός των ορίων του δήμου. Η μόνη πρωτοβάθμια ιατρική περίθαλψη που καλύπτεται στο δήμο (εκτός ιδιωτικής περίθαλψης σε ιατρεία και την ιδιωτική κλινική ΙΑΤΡΙΚΟ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ) είναι από τα τμήματα ΙΚΑ που υπάρχουν στην περιοχή (συγκεκριμένα χωροθετούνται 4 τμήματα εντός των ορίων του δήμου).

B) Εκπαίδευση

Αναφορικά με τις εκπαιδευτικές υποδομές που εδράζονται στην περιοχή μελέτης, υπάρχουν συνολικά 19 βρεφονηπιακοί-παιδικοί σταθμοί, 53 νηπιαγωγεία, 46 δημοτικά, 22 γυμνάσια, 15 ενιαία λύκεια και 8 ΕΠΑΛ-ΣΕΚ. Η συνολική καταγραφή των σχολικών εγκαταστάσεων παρουσιάζονται στον Πίνακας 2.9.

Πίνακας 2.9: Εκπαιδευτικές υποδομές δήμου Περιστερίου

Πηγή: Δήμος Περιστερίου

ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ
Βρεφονηπιακοί - Παιδικοί Σταθμοί	19
Νηπιαγωγείο	53
Δημοτικό	46
Γυμνάσιο	22
Ενιαίο Λύκειο	15
ΕΠΑΛ - ΣΕΚ	8

Γ) Αθλητισμός

Ο δήμος Περιστερίου διαθέτει στο σύνολό του 6 γήπεδα και 3 αθλητικά κέντρα, με κυριότερο ίσως εκείνο του γηπέδου του Ατρόμητου.



Εικόνα 2.19: Αθλητικές εγκαταστάσεις

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Δ) Πολιτισμός

Από άποψη πολιτιστικών χώρων και εγκαταστάσεων, ο δήμος Περιστερίου διαθέτει 2 θέατρα εντός των διοικητικών του ορίων, ένα δημοτικό κινηματογράφο, ένα δημοτικό ωδείο και ένα κινηματογραφικό εργαστήριο. Ίσως εκείνος ο πολιτιστικός χώρος που

αξίζει να αναφερθεί είναι το θέατρο Φοίνικα βόρεια των ορίων του δήμου και το οποίο εδράζεται στους πρόποδες του Ποικίλου Όρους (Εικόνα 2.20).



Εικόνα 2.20: Θέατρο Φοίνικα

Πηγή: www.peristerinews.gr

Ε) Εξυπηρετήσεις δημόσιου τομέα

Το Περιστερί, σε επίπεδο εξυπηρέτησης δημόσιου τομέα, διαθέτει:

- Δυο αστυνομικά τμήματα
- Ένα τμήμα τροχαίας
- Έναν πυροσβεστικό σταθμό
- Υποκατάστημα της ΔΕΗ
- Υποκατάστημα ΟΤΕ
- Δυο υποκαταστήματα Εφορίας
- Δυο υποκαταστήματα ΕΛΤΑ
- Είκοσι υποκαταστήματα τραπεζών

2.2.9 Κυκλοφοριακή οργάνωση

Η ενότητα αυτή περιγράφει τον κυκλοφοριακό χάρτη του δήμου, τόσο του οδικού του δικτύου (ιεράρχηση, μονοδρομήσεις, πεζοδρόμια κλπ.) όσο και της δημόσιας συγκοινωνίας που εδράζεται και λειτουργεί προς εξυπηρέτηση των πολιτών. Πέρα όμως από αυτό, γίνεται προσπάθεια αποτίμησης της ύπαρξης ή όχι κατάλληλων υποδομών για την ανάδειξη και επέκταση της βιώσιμης κινητικότητας (υποδομές που αφορούν στο ποδήλατο και στον πεζό). Να αναφερθεί στο σημείο αυτό πως για λόγους οπτικοποίησης των παραπάνω κυκλοφοριακών δεδομένων του Περιστερίου, δημιουργήθηκαν χάρτες, οι οποίοι παρουσιάζονται στη συνέχεια, ενώ βρίσκονται και στο κανονικό τους μέγεθος στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

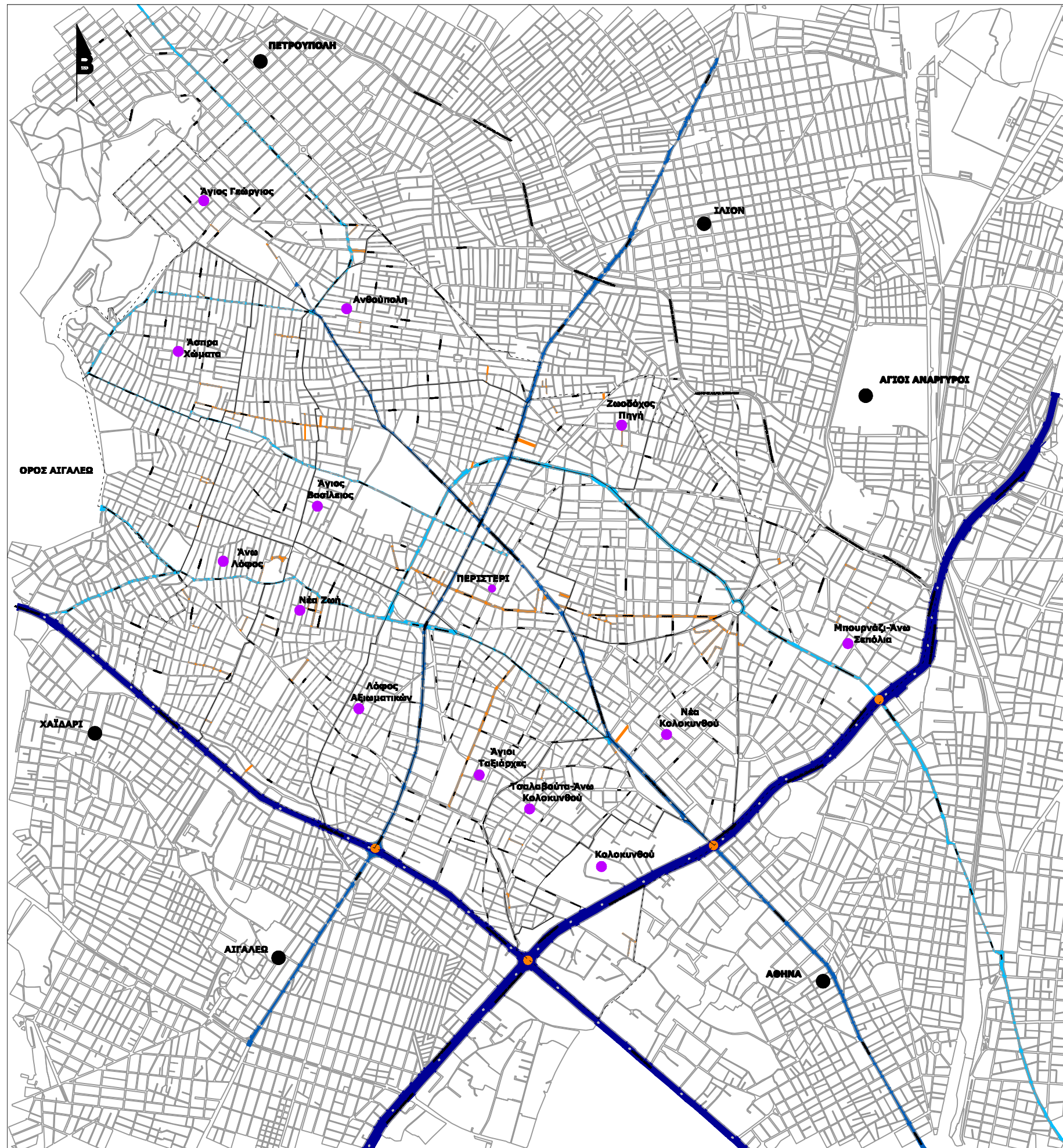
Βάσει της τελευταίας τροποποίησης που υπέστη το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Περιστερίου, πραγματοποιήθηκε επαναπροσδιορισμός της ιεράρχησης του οδικού δικτύου του δήμου. Η ιδιαιτερότητα του οδικού δικτύου του Περιστερίου έγκειται στο γεγονός ότι αποτελεί τμήμα της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, της περιφέρειας και ολόκληρης της χώρας, καθότι περιλαμβάνει εθνικές οδούς (Εθνική οδός Αθηνών-Λαμίας), λεωφόρους (Αθηνών-Κορίνθου, Θηβών) και αρτηρίες που συνδέουν το δήμο με τον όμορο γεωγραφικό χώρο. Σύμφωνα, λοιπόν, με την τροποποίηση της ιεράρχησης του οδικού δικτύου του Περιστερίου, η νέα πραγματικότητα για τους οδικούς άξονες έχουν ως εξής:

- Ταχείες Λεωφόρους
 - Εθνική Οδός Αθηνών – Λαμίας
 - Λεωφόρος Αθηνών – Κορίνθου

- Πρωτεύουσες αρτηρίες
 - Λεωφόρος Θηβών
 - Εθν. Μακαρίου-Π.Τσαλδάρη-Αναπαύσεως-Αγ. Ιερόθεου

- Δευτερεύουσες αρτηρίες
 - Κωνσταντινουπόλεως – Δωδεκανήσου – Αγ. Βασιλείου
 - Βασ. Αλεξάνδρου – Πελασγίας – Φαβιέρου
 - Αγ. Τριάδος
 - Σικάγου – Περικλέους
 - Αίγλης – Τεμπών

Να σημειωθεί σε αυτό το σημείο πως το σύνολο της διαμόρφωσης του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης (η ιεράρχηση των οδικών αξόνων, το δίκτυο των υπαρχόντων πεζοδρομήσεων, οι μονοδρομήσεις και γενικά η κυκλοφοριακή οργάνωση της περιοχής), αποτυπώνονται στον Χάρτη 3.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΕΛΕΥΘΕΡΗ-ΤΑΧΕΙΑ ΛΕΩΦΟΡΟΣ
- ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ
- ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ
- ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΣ
- ΑΜΦΙΔΡΟΜΗ ΠΟΡΕΙΑ
- ΜΟΝΟΔΡΟΜΗ ΠΟΡΕΙΑ
- ΑΝΣΟΠΕΔΟΣ ΚΟΜΒΟΣ
- ΔΗΜΟΣ
- ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΣΥΝΟΙΚΙΑ
- ΟΡΙΟ ΔΗΜΟΥ
- ΟΡΙΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 Ο ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ ΥΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ:
 ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ

ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: 3

ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΙΟΥΛΙΟΣ 2013

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:10.000

ΑΛΙΚΗ ΤΣΑΛΓΑΤΙΔΟΥ

Σημαντικό χαρακτηριστικό του οδικού δικτύου είναι η λεωφόρος Κηφισού, που στην ουσία κινείται παράλληλα της εθνικής οδού Αθηνών-Λαμίας. Η συγκεκριμένη λεωφόρος εκτείνεται σε μικρή απόσταση από τα όρια του δήμου, στο νοτιοανατολικό κομμάτι αυτού, ενώ χαρακτηρίζεται ως άξονας εθνικής σημασίας καθότι συνδέει κεντρικές περιοχές της Αθήνας με δυτικές γεωγραφικές ενότητες, καταλήγοντας κοντά στην περιοχή Αγ. Ιωάννη Ρέντη (Εικόνα 2.5).

Σε ότι αφορά την οδική συνδεσιμότητα του Περιστερίου με το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας, αυτή υλοποιείται μέσω των αξόνων Π. Τσαλδάρη - Εθνάρχου Μακαρίου και Κωνσταντινουπόλεως, οι οποίες καταλήγουν στη λεωφόρο Κηφισού και στη συνέχεια προς το κέντρο της Αθήνας μέσω των οδών Λένορμαν και Δυρραχίου αντίστοιχα. Πέρα όμως από αυτούς τους άξονες, η λεωφόρος Θηβών προσφέρει επίσης διέξοδο στους κατοίκους της περιοχής μελέτης προς το κέντρο της Αθήνας, με τελική πρόσβαση τη λεωφόρο Αθηνών, η οποία ανατολικά καταλήγει στο μητροπολιτικό κέντρο και δυτικά προς τους δήμους Αιγάλεω και Πειραιά.

Οι ανισόπεδοι κόμβοι που καταγράφονται εντός των ορίων του δήμου χωροθετούνται κατά μήκος της λεωφόρου Κηφισού και συγκεκριμένα στις διασταυρώσεις με τη λεωφόρο Αθηνών, με την Εθνάρχου Μακαρίου και με την Κωνσταντινουπόλεως, νότια της περιοχής, στη θέση Ροσινιόλ. Πέρα από αυτούς, ανισόπεδη διασταύρωση εντοπίζεται και μεταξύ των αξόνων Θηβών και της λεωφόρου Αθηνών.

Σε ότι αφορά τα γεωμετρικά και κατασκευαστικά χαρακτηριστικά των κύριων οδικών αξόνων που αναφέρθηκαν παραπάνω, πολλοί λίγοι πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις προκειμένου να δικαιολογούν την θέση που τους δόθηκε στην συνολική ιεράρχηση. Εκτός των ταχειών λεωφόρων (Εθνική οδός Αθηνών-Λαμίας και Λεωφόρος Αθηνών-Κορίνθου) που διαθέτουν σχετικά άρτια γεωμετρική και κατασκευαστική δομή, οι λοιπές κύριες ιεραρχήσεις (πρωτεύουσες και δευτερεύουσες αρτηρίες) δεν διαφέρουν πολύ σε σχέση με έναν απλό δρόμο. Με εξαίρεση κάποια τμήματα της Εθνάρχου Μακαρίου-Π. Τσαλδάρη και της λεωφόρου Θηβών, οι υπόλοιπες αρτηρίες υστερούν σε προδιαγραφές (ανεπαρκές πλάτος, κατασκευαστικές αστοχίες κλπ.) ώστε να μπορούν να αντεπεξέλθουν στις απαιτήσεις των χρηστών τους, δημιουργώντας προβλήματα καθυστέρησης, κυκλοφοριακής συμφόρησης και ασφάλειας. Σε συνδυασμό με το φτωχό (από γεωμετρικής και κατασκευαστικής απόψεως) οδικό δίκτυο που υποκαθιστά τις αρτηρίες και που διοχετεύουν τον κύριο όγκο των μετακινήσεων (στην ουσία οι συλλεκτήριοι άξονες), είναι φανερό πως η κυκλοφοριακή οργάνωση του δήμου παρουσιάζει ελαττωματική και δυσλειτουργική μορφή (

Εικόνα 2.21). Σαν συλλεκτήριοι θα μπορούσαν να οριστούν οι οδικοί άξονες που εξυπηρετούν λεωφορειακές γραμμές (όπως είναι η Σικάγου-Περικλέους και η Αγ. Τριάδος). Η επιλογή τους ως συλλεκτήριοι πραγματοποιήθηκε με κριτήριο τη σχετικά τεταμένη χάραξη και τη γενική κατεύθυνση τους προς τις εξόδους προς Αθήνα, χωρίς ευρύτερα κριτήρια πολεοδομικής δομής των οικισμών κλπ.



Εικόνα 2.21: Η δευτερεύουσα αρτηρία Αγίου Βασιλείου

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Κάνοντας μια γενική ανασκόπηση της χωρικής διάταξης των οδικών αξόνων, γίνεται κατανοητό πως οι κύριοι και συλλεκτήριοι άξονες χαρακτηρίζονται από ακτινωτή μορφή, με γενική διεύθυνση και σύγκλιση προς το κέντρο της Αθήνας, υποδηλώνοντας την καθολική εξάρτηση του δήμου με την μητρόπολη (τουλάχιστον σε επίπεδο κυκλοφοριακό). Εγκάρσιοι άξονες εντός του δήμου, που παρουσιάζουν αξιόλογα σχετικά χαρακτηριστικά, είναι η λεωφόρος Θηβών, η οποία κινείται παράλληλα της λεωφόρου Κηφισού. Η λεωφόρος Θηβών, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, αποτελεί το μοναδικό κύριο οδικό άξονα του Περιστερίου που συνδέει πολλές περιοχές της δυτικής Αθήνας μεταξύ τους και με γεωγραφικές ενότητες του νότου. Να σημειωθεί σε αυτό το σημείο πως η περιοχή μελέτης διαθέτει συνολική έκταση οδικού δικτύου που φτάνει περίπου τα 320 km.

Ο δήμος Περιστερίου υστερεί σε διαμόρφωση οδικών δακτυλίων. Οι μέχρι τώρα κυκλοφοριακές μελέτες που έχουν υλοποιηθεί για την περιοχή δεν έχουν συμπεριλάβει την προσαρμογή συντονισμένου σχεδιασμού δακτυλίων για το σύνολο του δήμου προκειμένου να βελτιώσει την υπάρχουσα κυκλοφοριακή δομή. Το οδικό δίκτυο κατανέμεται άναρχα στο χώρο, δημιουργώντας τεράστια προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης και καθυστερήσεων. Η απουσία των δακτυλίων συνοδεύεται και από απουσία δικτύου αξόνων ήπιας κυκλοφορίας, το οποίο θα μπορούσε να περιορίσει τη χρήση του αυτοκινήτου, και κατά συνέπεια των προβλημάτων που συνδέονται με αυτό. Με εξαίρεση ίσως την οδό Βεάκη εντός του εμπορικού κέντρου του Περιστερίου η οποία έχει διαμορφωθεί με τρόπο που να προάγει το όριο των 30 km/h (Εικόνα 2.22), οι υπόλοιποι τοπικοί και γειτονικοί άξονες δεν προστατεύονται από κάποια ανάλογη κυκλοφοριακή διάταξη. Λόγω ανικανότητας των κύριων δρόμων να συγκρατήσουν το μετακινούμενο επιβατικό κοινό στα όριά τους, δημιουργείται ένα κυκλοφοριακό κατεστημένο στο τοπικό δίκτυο που προσεγγίζει συχνά εκείνου των συλλεκτηρίων ή και των αρτηριών. Στα πλαίσια αποφόρτισης του συνολικού κυκλοφοριακού χάρτη, έχουν γίνει προσπάθειες εναλλασσόμενων μονοδρομήσεων στο μεγαλύτερο τμήμα του οδικού δικτύου της

περιοχής, που όμως δεν υποστηρίζεται τόσο από τους κύριους οδικούς άξονες, όσο και από την έλλειψη συντονισμένης πολιτικής σε επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας (δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο, περπάτημα).



Εικόνα 2.22: Ο πεζόδρομος Βεάκη

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Αξίζει σε αυτό το σημείο να αναφερθεί πως στο παρελθόν είχαν γίνει προσπάθειες εδραίωσης στο σύνολο της Δυτικής Αθήνας (και στο δήμο Περιστερίου κατά συνέπεια) ενός δικτύου *Πράσινων Διαδρομών* (ΑΠΠ SWANS 1997-2001). Οι γενικές αρχές σχεδιασμού αυτών των διαδρομών εντοπίζονται κυρίως στην προτεραιότητα που αποδίδουν στον πεζό, τον ποδηλάτη και τη δημόσια συγκοινωνία, και ταυτόχρονα τον περιορισμό του αυτοκινήτου, λαμβάνοντας πάντα υπόψη τα πολεοδομικά (κεντρικότητα, είδος και πυκνότητα παρόδιων χρήσεων γης), περιβαλλοντικά (βιοκλιματικές επιδόσεις ηλιασμού και αερισμού) και κυκλοφοριακά (ένταση κυκλοφορίας, καταλληλότητα κίνησης λεωφορείων) δεδομένα της εκάστοτε χωρικής ενότητας. Στόχος των παραπάνω επεμβάσεων ήταν η δημιουργία χώρων που θα ενθαρρύνουν την κίνηση των πεζών και του ποδηλάτου, με αύξηση της επιφάνειας και της ποιότητας πρασίνου και τη χρησιμοποίηση βιοκλιματικών ελίκων. Στο καθαρά κατασκευαστικό κομμάτι της μελέτης, οι παρεμβάσεις αποτελούνταν από τη δημιουργία αμιγώς πεζοδρόμων ή δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, με μείωση του πλάτους τους για τα οχήματα και αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων. Στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας τέθηκε σε εφαρμογή το σχέδιο για την οδό Βεάκη, που αναφέρθηκε παραπάνω, και το οποίο υλοποιήθηκε, ωστόσο για τους υπόλοιπους άξονες του Περιστερίου οι οποίοι προτάθηκαν για τις παραπάνω παρεμβάσεις, οι ενέργειες αλλαγής τους σταμάτησαν λόγω έλλειψης οικονομικών πόρων.

Εμβαθύνοντας παραπάνω στο ζήτημα της υπάρχουσας κυκλοφοριακής οργάνωσης και εστιάζοντας περισσότερο και σε επίπεδο πιο τοπικό, συμπεραίνεται πως η σημερινή δομή του οδικού δικτύου είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την πολεοδομική οργάνωση και την κατανομή των χρήσεων γης ολόκληρου του δήμου. Η ρυμοτομία της περιοχής μελέτης, η σύνδεσή του με τις δυο μεγάλες εισόδους στην Αττική (μέσω της εθνικής οδού Αθηνών-Λαμίας και της λεωφόρου Αθηνών-Κορίνθου), αλλά και η προσάρτηση τμήματος της περιοχής του Ελαιώνα εντός των διοικητικών ορίων του δήμου, συμβάλλουν συνολικά στη δημιουργία ανοργάνωτου δικτύου συλλεκτριών

οδών, με συνέπεια να παρατηρείται έντονος φόρτος στις κεντρικές οδούς υπερτοπικής προέλευσης. Ο φόρτος, ωστόσο, δεν συναντάται μόνο στο δίκτυο συλλεκτριών οδών αλλά και στο τοπικό οδικό δίκτυο, στο οποίο η συμφόρηση είναι ιδιαίτερα έντονη κυρίως σε ώρες αιχμής (

Εικόνα 2.23). Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της πλατείας Δέγλερη (στη συμβολή των οδών Αγ. Ιεροθέου και Σικάγου), στην ευρύτερη περιοχή της οποίας εκπονήθηκε κυκλοφοριακή μελέτη, όπου παρατηρούνται συνθήκες έντονου κορεσμού σε μεγάλες περιόδους μέσα στην ημέρα στις βασικές οδούς της περιοχής εγκάρσιων της πλατείας (Αναπαύσεως-Αγ. Ιεροθέου, Σικάγου κλπ.), με συνέπεια να δημιουργούνται μεγάλες καθυστερήσεις και αντίστοιχες ουρές αναμονής.



Εικόνα 2.23: Λεωφόρος Θηβών σε ώρα αιχμής

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Σε γενικές γραμμές, τα κύρια προβλήματα που εντοπίζονται στη μεταφορική υποδομή του δήμου Περιστερίου (σύμφωνα με τη «Μελέτη για τις σημειακές παρέμβασης και τροποποίησης του Γ.Π.Σ. (2004)» είναι:

- η έλλειψη αρτηριών και συλλεκτριών με κατάλληλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά
- η ανυπαρξία χώρων στάθμευσης εκτός των δρόμων
- και η κυκλοφοριακή αναρχία

Η πεζοδρόμηση εντός της περιοχής μελέτης είναι σχετικά μικρή σε σχέση με το μέγεθος του δήμου. Ωστόσο οι υπάρχοντες πεζόδρομοι χαρακτηρίζονται ως εξαιρετικής σημασίας κυρίως λόγω της γεωγραφικής τους θέσης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο πεζόδρομος Εθνικής Αντιστάσεως (

Εικόνα 2.24), ο οποίος εκτείνεται από το δημαρχείο της περιοχής μέχρι το Άλσος Περιστερίου, ο οποίος αποτελεί και τον κεντρικό άξονα του υπερτοπικού κέντρου. Άλλοι εγκεκριμένοι πεζόδρομοι του δήμου που χρίζουν προσοχής είναι:

- Μ. Αλεξάνδρου από πλατεία 28^{ης} Οκτωβρίου έως Δημαρχείο
- Αγ. Πολυκάρπου από άλσος έως Κέννεντυ
- Κρέσνας από Κέννεντυ έως Βασιλέως Αλεξάνδρου
- Ασκληπιού από το νεκροταφείο έως την οδό Ναούσης



Εικόνα 2.24: Ο πεζόδρομος Εθνικής Αντιστάσεως

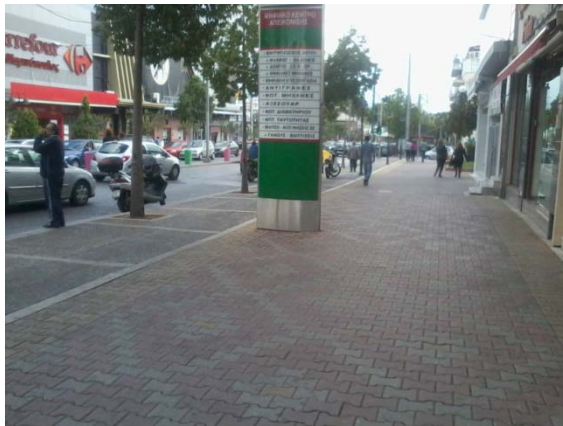
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Παρά τις παραπάνω προσπάθειες για εδραίωση ενός σημαντικού δικτύου πεζοδρομήσεων, υπάρχουν ακόμη πολλά περιθώρια επέκτασης, προκειμένου ο δήμος να μπορέσει να απαλλαγεί από το αυτοκίνητο και να στραφεί σε βιωσιμότερα μέσα μετακίνησης, και κυρίως το ποδήλατο και το περπάτημα.

Το δίκτυο πεζοδρομίων υστερεί σημαντικά, όχι μόνο σε επίπεδο χωρικής κατανομής, η οποία είναι ελλιπής ακόμη και κατά μήκος σημαντικών οδικών αξόνων, όσο κυρίως σε επίπεδο κατασκευαστικό (πλάτος, κατάσταση κλπ.), αποθαρρύνοντας τον πεζό σε πολλές περιπτώσεις να χρησιμοποιήσει το περπάτημα ως τρόπο μετακίνησης. Με εξαίρεση κάποια πεζοδρόμια τα οποία διαθέτουν όλες τις απαραίτητες αξιώσεις προκειμένου να φιλοξενήσουν με ασφάλεια και άνεση τους πεζούς (όπως για παράδειγμα το πεζοδρόμιο κατά μήκος της οδού Π. Τσαλδάρη (

Εικόνα 2.25), τα υπόλοιπα πληρούν ελάχιστες προϋποθέσεις για την μετακίνηση εκείνων που προτιμούν το περπάτημα (

Εικόνα 2.26). Κατά γενική ομολογία τα πεζοδρόμια έχουν μικρό έως και ανύπαρκτο πλάτος στο σύνολο του οδικού δικτύου, ενώ και σε επίπεδο καθαρά ποιοτικό, είναι υποβαθμισμένο καθώς δεν λειτουργεί καμία πολιτική συντήρησής του. Σε συνδυασμό βέβαια με τους ελάχιστους πεζόδρομους που χωροθετούνται εντός των ορίων του δήμου (σε σχέση πάντα με το μέγεθος του δήμου), η μετακίνηση των πεζών είναι περιορισμένη από όλες τις απόψεις, γεγονός που οδηγεί σε πολλές περιπτώσεις την χρήση του αυτοκινήτου ακόμη και για αποστάσεις αμελητέες.



**Εικόνα 2.25: Πεζοδρόμιο επί της οδού Π.
Τσαλδάρη**
Πηγή: Προσωπικό αρχείο



**Εικόνα 2.26: Πεζοδρόμιο επί της οδού
Θερμοπυλών**
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Ο δήμος Περιστερίου υστερεί σε σημαντικό βαθμό σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης. Λαμβάνοντας υπόψη την επιτόπια καταγραφή των χρήσεων γης και του δικτύου μετακίνησης και των μελετών που έχουν υλοποιηθεί για την περιοχή μελέτης, επιβεβαιώνεται η έλλειψη χώρων στάθμευσης που να εξυπηρετούν τους μετακινούμενους σε καθημερινή βάση. Στην ουσία η στάθμευση των οχημάτων γίνεται κατά μήκος των οδικών αξόνων, επιβαρύνοντας ακόμη περισσότερο την υπάρχουσα κυκλοφοριακή κωλυσιεργία, καθότι το πλάτος των περισσότερων δρόμων δεν ευνοεί την ταυτόχρονη φιλοξενία τόσο των κινητών όσο και των σταθμευμένων οχημάτων (

Εικόνα 2.27). Παρά το γεγονός ότι έχουν πραγματοποιηθεί μελέτες σχετικά με τη στάθμευση οχημάτων κοντά στους τρεις σταθμούς του μετρό που εδράζονται εντός των ορίων του δήμου και στην ουσία την διαμόρφωσή τους σε χώρους μετεπιβίβασης των μετακινουμένων από τα ιδιωτικά οχήματα στη δημόσια συγκοινωνία, οι τελικές εργασίες δεν συμπεριέλαβαν οργανωμένη κατασκευή χώρων στάθμευσης. Ακόμη και στο σταθμό του Αγίου Αντωνίου όπου υπάρχει κάποιος χώρος για στάθμευση, εντούτοις δεν μπορεί να καλύψει τον τεράστιο αριθμό οχημάτων που κυκλοφορούν καθημερινά. Συμπερασματικά προκύπτει λοιπόν πως υπάρχει αξιοσημείωτο κενό σε ότι αφορά τη στάθμευση και την χωρική κατανομή του, τόσο σε αυτούσιους χώρους όσο και επί των οδικών αξόνων (βάσει των υπάρχοντων υποδομών και διαμορφώσεων του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού).

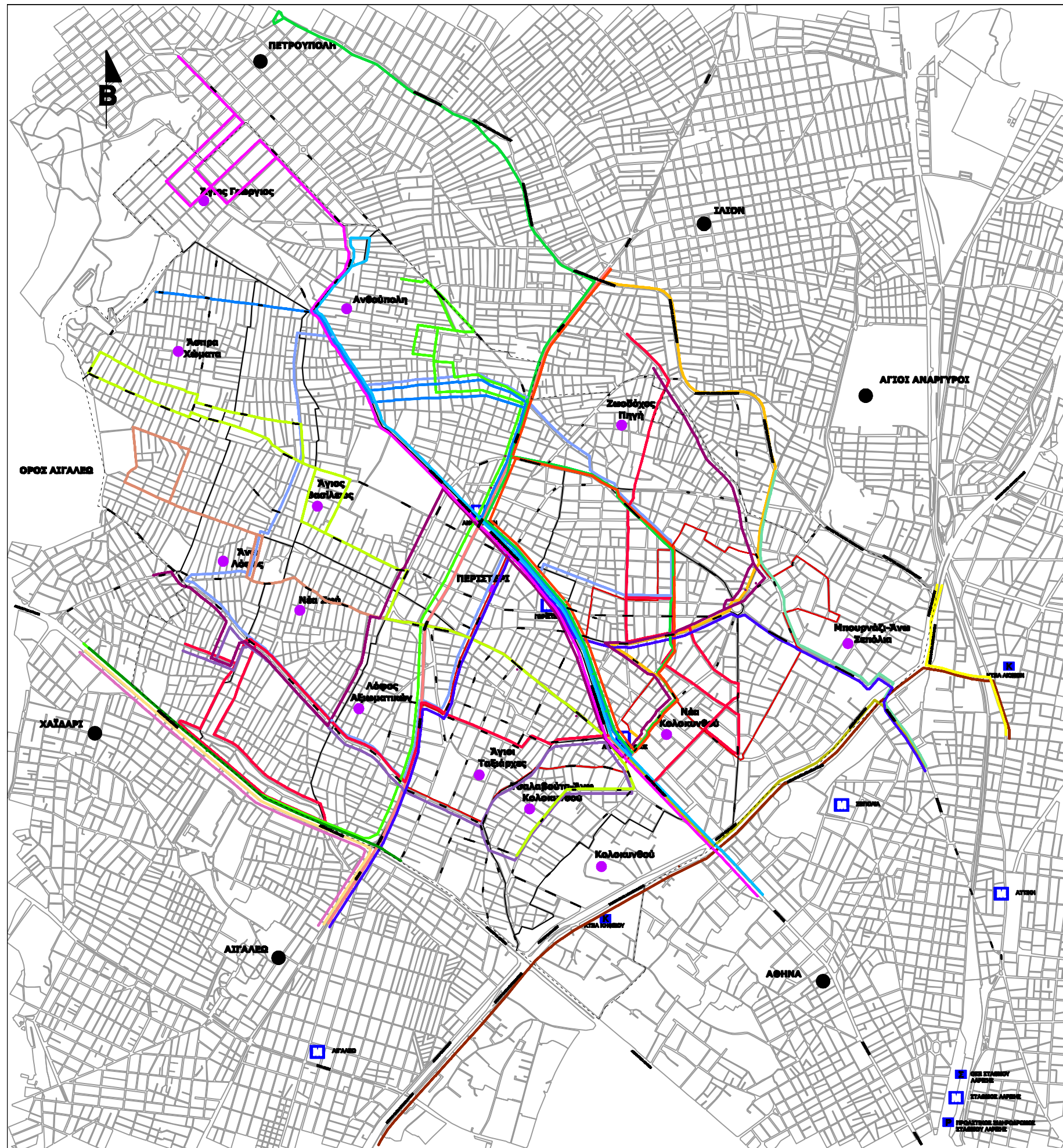


Εικόνα 2.27: Σταθμευμένα οχήματα επί της οδού Βεάκη

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

Η δημόσια συγκοινωνία του δήμου είναι ιδιαίτερα αναβαθμισμένη, σε μια προσπάθεια της τοπικής αυτοδιοίκησης να εξυπηρετήσει σε αρτιότερο βαθμό το επιβατικό κοινό. Μελετώντας την περιοχή ως προς το συγκοινωνιακό της δίκτυο, προέκυψε ο Χάρτης 4, στον οποίο απεικονίζονται όλα τα δημόσια μέσα μεταφοράς που βρίσκονται τόσο εντός των διοικητικών ορίων του Περιστερίου, όσο και σε γειτνιάζοντες πολεοδομικές ενότητες.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- | | | | |
|---|-----------------------------|-----|----------------------------|
| — | ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 100 | — | ΤΡΟΛΕΪ 24 |
| — | ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 400 | — | ΤΡΟΛΕΪ 25 |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 450 | — | ΤΡΟΛΕΪ 12 |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 700 | □ | ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΤΡΟ-ΚΑΠ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 700 | ■ | ΣΥΜΦΩΡΩΜΕΝΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 700 | ■ | ΠΡΟΣΤΙΑΚΟΣ ΣΥΜΦΩΡΩΜΟΣ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 701 | ■ | ΚΤΕΛ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 702 | • | ΔΙΑΜΟΣ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 700 | • | ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΣΥΝΟΡΙΑ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 700 | --- | ΟΡΙΑ ΔΗΜΟΥ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 801 | --- | ΟΡΙΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΣΥΝΟΡΙΑΣ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 802 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 803 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 804 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 801 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 802 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 803 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 804 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 805 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 806 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 807 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 808 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 809 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 810 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 811 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 812 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 813 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 814 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 815 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 816 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 817 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 818 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 819 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΟΓΡΑΜΜΗ 820 | | |

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
Ο ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ ΥΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ:
ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ

ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: 4

ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΙΟΥΛΙΟΣ 2013

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:10.000

ΑΛΙΚΗ ΤΣΑΛΓΑΤΙΔΟΥ

ΣΤΑΘΜΟΙ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ (ΜΕΤΡΟ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ)

Σημαντική κυκλοφοριακή υποδομή αποτελεί για το δήμο το δίκτυο σταθερής τροχιάς (μετρό) που κινείται εντός των ορίων του δήμου και καταλήγει στον Άγιο Δημήτριο. Πρόκειται για τη Γραμμή 2 του μετρό, η οποία περιλαμβάνει, στη συνολική πορεία της, τρεις σταθμούς εντός του δήμου (Ανθούπολη, Περιστέρι και Άγιος Αντώνιος), οι οποίοι έχουν χωροθετηθεί στο κέντρο του δήμου και συμβάλουν στην άνετη και γρήγορη μετακίνηση του εγχώριου επιβατικού κοινού. Συγκεκριμένα, ο σταθμός της Ανθούπολης (

Εικόνα 2.28) χωροθετείται στη συμβολή των οδικών αξόνων Π. Τσαλδάρη και Θηβών, του Περιστερίου (

Εικόνα 2.29) επί της οδού Π. Τσαλδάρη στο ύψος του δημαρχείου του Περιστερίου και του Αγίου Αντωνίου (

Εικόνα 2.30) επίσης επί της Π. Τσαλδάρη-Εθν. Μακαρίου, βορειότερα της λεωφόρου Κηφισού (Χάρτης 4) Μάλιστα πρόκειται να πραγματοποιηθεί επέκταση της συγκεκριμένης γραμμής, η οποία θα φτάνει έως την Πετρούπολη, με στόχο την αρτιότερη εξυπηρέτηση των πολιτών. Η συγκεκριμένη γραμμή συνδέει την περιοχή μελέτης με το κέντρο της Αθήνας και καταλήγει στον Άγιο Δημήτριο.



Εικόνα 2.28: Σταθμός μετρό Ανθούπολης
Πηγή: Προσωπικό αρχείο



Εικόνα 2.29: Σταθμός μετρό Περιστέρι
Πηγή: www.skyscrapercity.com



Εικόνα 2.30: Σταθμός μετρό Αγίου Αντωνίου

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εκτός της Γραμμής 2 του μετρό, στην οποία οι κάτοικοι του Περιστερίου έχουν άμεση πρόσβαση, σε κοντινή απόσταση από το νότιο-ανατολικό τμήμα των ορίων του Δήμου (επί της οδού Λιοσίων) υπάρχει ο σταθμός του μετρό Αττική, ο οποίος αποτελεί κομβικό σημείο μετεπιβίβασης μεταξύ της γραμμής 2 του μετρό και της γραμμής 1 του ΗΣΑΠ με κατεύθυνση προς Πειραιά και Κηφισιά. Παράλληλα, νότια του δήμου (επί της Ιεράς Οδού) χωροθετείται ο σταθμός του μετρό Αιγάλεω, ο οποίος παρέχει την απαραίτητη πρόσβαση προς το κέντρο της Αθήνας και τελικό προορισμό τα ανατολικά προάστια της πρωτεύουσας και το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος.

ΕΠΙΓΕΙΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Η επίγεια μετακίνηση με δημόσια συγκοινωνία στο δήμο Περιστερίου πραγματοποιείται με γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ, τα οποία κατανέμονται σχεδόν σε όλη την επιφάνεια της περιοχής, καθώς και με δύο γραμμές δημοτικών λεωφορείων. Η χωρική κατανομή των επίγειων μέσων μεταφοράς παρουσιάζονται στον Χάρτη 4. Η σύνδεση μεταξύ των διαφόρων συνοικιών του δήμου γίνεται κατά κύριο λόγο μέσω των επίγειων μέσων μεταφοράς, ενώ η πορεία πολλών περιλαμβάνουν και τους σταθμούς του μετρό, προκειμένου να υπάρχει σωστή και γρήγορη εξυπηρέτηση των πολιτών.

Συνολικά λοιπόν ο δήμος εξυπηρετείται από 20 γραμμές λεωφορείων και 3 γραμμές τρόλεϊ, καθώς και από 2 δημοτικές γραμμές λεωφορείων (η γραμμή 100 και 400), οι οποίες κινούνται τόσο περιμετρικά των ορίων του δήμου, όσο και ακτινικά, διασχίζοντας τις πολεοδομικές ενότητες εντός του Περιστερίου και καταλήγοντας τόσο στο μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας, όσο και στον Πειραιά και σε όμορους δήμους (Ίλιον, Πετρούπολη κλπ.).

Λαμβάνοντας υπόψη τις πορείες των λεωφορείων και τρόλεϊ εντός των ορίων του δήμου και σε σχέση με τους όμορους δήμους και το μητροπολιτικό κέντρο και την περιφερειακή ενότητα Πειραιά, διαπιστώνεται πως το συνολικό συγκοινωνιακό επίγειο δίκτυο δεν υστερεί σε συνδεσιμότητα με τους υπόλοιπους δήμους της Δυτικής Αθήνας σε επίπεδο λεωφορειακών γραμμών, με σε επίπεδο λειτουργικό (καθυστερήσεις δρομολογίων, μη σταθερές χρονικές περίοδοι διέλευσης των δημόσιων οχημάτων κλπ.) και ιδιαίτερα με εκείνους που δεν βρίσκονται σε άμεση χωρική γειννίαση με το Περιστέρι. Ενώ λοιπόν υπάρχει πλούσια επίγεια δικτύωση, εντούτοις υποβαθμίζεται σε λειτουργικό επίπεδο, καθότι δεν ευνοεί την συνδεσιμότητα μεταξύ των δήμων της δυτικής περιφέρειας. Πέρα όμως από αυτό, ακόμη και σε σχέση με το κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά προς τα οποία υπάρχει σχετικά άρτια συνδεσιμότητα με την επίγεια συγκοινωνία, εντούτοις παρατηρούνται καθυστερήσεις σε ότι αφορά την εξυπηρέτηση των πολιτών, γεγονός που οφείλεται στη μη στελέχωση αρκετών οχημάτων και μη σταθερών δρομολογίων που επιβαρύνουν το σύνολο της κυκλοφοριακής οργάνωσης σε συνδυασμό πάντα με τη συμφόρηση που παρατηρείται στο οδικό δίκτυο.

ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ

Σε μια προσπάθεια στροφής της Δυτικής Αθήνας προς τη βιώσιμη κινητικότητα, πραγματοποιούνται μελέτες σχετικά με το σχεδιασμό δικτύου ποδηλατοδρόμων το οποίο θα επηρεάσει άμεσα και την περιοχή μελέτης (μελέτη του 2008). Ο σχεδιασμός του δικτύου θα περιλαμβάνει δυτικές χωρικές ενότητες, ενώ θα συνδέει τις περιοχές Περιστέρι-Αιγάλεω-Αγ. Βαρβάρα-ΤΕΙ Πειραιά, το οποίο θα έχει συνολικό μήκος 6 km. Σύμφωνα με τη μελέτη, το δίκτυο θα περιλαμβάνει την περιοχή του ΤΕΙ Αθηνών και θα καταλήγει στην περιοχή του Άλσους Περιστερίου (Εικόνα 2.31).

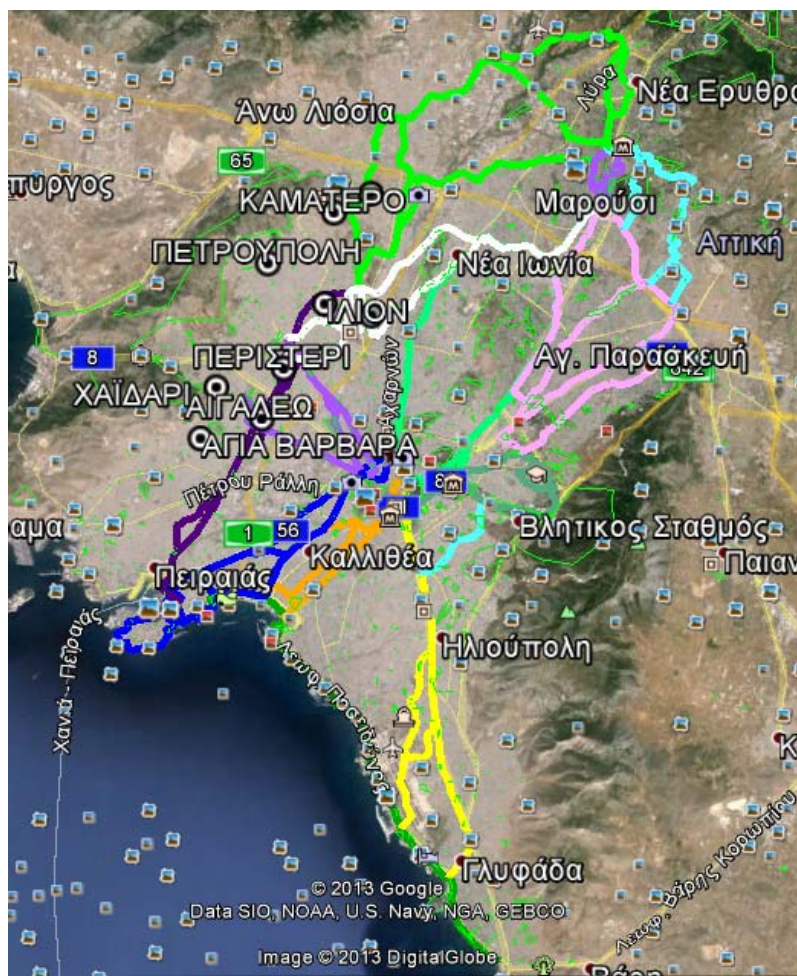


Εικόνα 2.31: Χάρτης ποδηλατικού δικτύου Δυτικής Αθήνας

Πηγή: ΥΜΕ 2008, Επιχειρηματικό Σχέδιο Περιστερίου (2007-2010)

Πέρα όμως από τη συγκεκριμένη μελέτη, η πιο πρόσφατη προσπάθεια σχεδιασμού ενός ευρύτερου δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα αφορά την Αθήνα στο σύνολό της προέκυψε από μελέτη της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ (2013) και η

οποία προσανατολίζεται σε ένα μητροπολιτικό ποδηλατικό δίκτυο (Εικόνα 2.32). Η συγκεκριμένη μελέτη περιλαμβάνει περιοχές τόσο της περιφέρειας Αθήνας όσο και Πειραιά. Αναφορικά με τα δυτικά προάστια, το ποδηλατικό δίκτυο που σχεδιάστηκε θα συνδέει την δυτική Αθήνα με τον Πειραιά αλλά και με το μητροπολιτικό κέντρο. Έτσι λοιπόν, η σύνδεση Πειραιά-Δυτικής Αθήνας θα πραγματοποιείται με την πορεία Εθνικής Αντιστάσεως από λιμάνι Πειραιά έως Ρετσίνα- Ρετσίνα (Θηβών)-25ης Μαρτίου έως Νίκαια-7ης Μαρτίου, Μπελογιάννη-Θηβών από Μπελογιάννη (Ρέντης) έως Χίου (Ανθούπολη Περιστερί)-Χίου-Διονυσίου-Πίνδου-Δαβάκη (σιδηροδρομική χάραξη από Ανθούπολη μέχρι Αγίους Αναργύρους), ενώ η σύνδεση με το μητροπολιτικό κέντρο θα υλοποιείται μέσω του δήμου Περιστερίου με την πορεία Κολοκυνθούς από Πειραιώς έως πλατεία Μεταουργείου-Λένορμαν – Εθνάρχου Μακαρίου (έως σταθμό μετρό Άγιος Αντώνιος), Βασιλέως Αλεξάνδρου έως Θηβών, Πατρών, Πελοπίδα έως Νοσοκομείο Αττικό.



Εικόνα 2.32: Πρόταση μητροπολιτικού ποδηλατικού δικτύου Αθήνας

Πηγή: Ε.Μ.Π., Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Η παραπάνω προσέγγιση της βιώσιμης κινητικότητας, τόσο για το σύνολο της Αθήνας όσο και για κάθε μεμονωμένη περιφερειακή ενότητα, (συμπεριλαμβανομένης και της περιοχής μελέτης) δηλώνει σαφή δείγματα αλλαγής νοοτροπίας που επιδιώκεται πλέον στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, ενώ στόχο έχει την εδραίωση ενός

συγκοινωνιακού δικτύου που θα απομακρύνεται συνεχώς από το αυτοκίνητο και θα στρέφεται σε βιωσιμότερους τρόπους μετακίνησης. Σχετικά με το δήμο Περιστερίου, οι παραπάνω μελέτες θα επηρεάσουν θετικά τον κυκλοφοριακό χάρτη της περιοχής, αποφορτίζοντάς τον από το ιδιωτικό όχημα και στρέφοντας το επιβατικό κοινό στο ποδήλατο και στη δημόσια συγκοινωνία, λαμβάνοντας υπόψη τη συνδεσιμότητα που επιδιώκεται από τους παραπάνω σχεδιασμούς μεταξύ του ποδηλατικού δικτύου και κεντρικών σταθμών του μετρό (όπως του Αγίου Αντωνίου).

ΔΙΚΤΥΟ TRAM

Οι προσπάθειες περί βιώσιμης κινητικότητας, στη δυτική Αθήνα εν γένει και στην περιοχή μελέτης ειδικότερα, επεκτείνονται και σε επίπεδο σχεδιασμού δικτύου τραμ το οποίο θα συνδέεται με το υπάρχον. Μελέτη που διεξήχθη από το Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος της σχολής των αρχιτεκτόνων μηχανικών ΕΜΠ, *Ολοκληρωμένο Δίκτυο Τραμ στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Αθηνών-Επεκτάσεις με Έτος Στόχο το 2010-2012 (ΑΘΗΝΑ 2002-2009)*, προτείνει την επέκταση του δικτύου τραμ, με σκοπό να συμπεριλάβει την περιφερειακή ενότητα του Πειραιά και της Δυτικής Αθήνας.

Βάσει της παραπάνω πρότασης, η επεκτεινόμενη γραμμή του τραμ θα έχει ως αφετηρία το σταθμό Πειραιά της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ και διανύοντας τις περιοχές του Κορυδαλλού και της Αγίας Βαρβάρας, θα φτάνει έως το κέντρο του δήμου Αιγάλεω, με τερματικό σημείο το σταθμό Αιγάλεω της Γραμμής 3 του μετρό. Η μετέπειτα πορεία της γραμμής τραμ θα είναι παράλληλη της λεωφόρου Θηβών, χρησιμοποιώντας παράπλευρες οδούς, με στόχο τη σύνδεσή του τελικά με το σταθμό Ανθούπολη της Γραμμής 2 του μετρό. Στη συνέχεια θα κινείται ανατολικά, διασχίζοντας το δήμο Περιστερίου και θα φτάνει μέχρι το δήμο Αγίων Αναργύρων, βόρεια του ανισόπεδου κόμβου «Τρεις Γέφυρες». Σε όλη την υπόλοιπη πορεία, η γραμμή του τραμ θα χρησιμοποιεί το διάδρομο της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών-Πελοποννήσου, η οποία καταργήθηκε λόγω ενοποίησης του σιδηροδρομικού διαδρόμου Πειραιά-Αθήνα-ΣΚΑ. Οι δήμοι που θα εξυπηρετούνται από την τελευταία πορεία είναι των Αγίων Αναργύρων, Ίλιον και Καματερού, ενώ η κατάληξη της γραμμής θα είναι ο σιδηροδρομικός σταθμός Άνω Λιοσίων, που χωροθετείται στον ανισόπεδο κόμβο Λιοσίων (Φυλής).

Ωστόσο, η πρόταση για τη συγκεκριμένη γραμμή τραμ δεν έχει προχωρήσει περαιτέρω εκτός από την ολοκλήρωση της μελέτης και στην ουσία δεν έχει γίνει καμία ενέργεια σχετικά με το μέλλον του έργου αυτού.

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ-ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ-ΚΤΕΛ

Σε ότι αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο και τον προαστιακό σιδηρόδρομο, η εξυπηρέτηση του δήμου πραγματοποιείται μέσω του σταθμού Λαρίσης, νοτιοανατολικά των ορίων του Περιστερίου, ο οποίος βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από τα όρια του δήμου και συμβάλει στην άρτια μετακίνηση του επιβατικού κοινού. Τέλος, αναφορικά με την εξυπηρέτηση των κατοίκων με υπεραστικά λεωφορεία, η χωροθέτηση των ΚΤΕΛ Λιοσίων βόρειο-ανατολικά και του Κηφισού νότια των ορίων του δήμου (Χάρτης 4), προσφέρει σημαντικό πλεονέκτημα σύνδεσης του δήμου με τον υπόλοιπο ηπειρωτικό κορμό της χώρας.

3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

Ύστερα από τη γενική ανασκόπηση που προηγήθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο σχετικά με την υπάρχουσα κατάσταση που ισχύει για την περιοχή του Περιστερίου συνολικά, και εφόσον διαπιστώθηκαν όλα τα προβλήματα που αφορούν τόσο σε πολεοδομικό όσο και κυκλοφοριακό επίπεδο, η συνέχεια της πορείας της παρούσας εργασίας είναι η παράθεση μιας ολοκληρωμένης πρότασης που θα περιλαμβάνει παρεμβάσεις πολεοδομικού και κυκλοφοριακού χαρακτήρα. Έχοντας ως γνώμονα τη λογική της αλληλεξαρτούμενης σχέσης μεταξύ πολεοδομίας και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, στόχος της πρότασης που ακολουθεί είναι η επίτευξη μιας άρτιας και συμπληρωματικής σχέσης μεταξύ των δύο αυτών τομέων που θα έχουν ως τελικό προορισμό και κατεύθυνση τη βιώσιμη ανάπτυξη του δήμου.

Να αναφερθεί πως για την κατανόηση των παρεμβάσεων και την χωρική τους κατανομή, δημιουργήθηκαν πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί χάρτες, οι οποίοι παρουσιάζονται ως εικόνες κατά την περιγραφή των προτεινόμενων μέτρων, ενώ το πραγματικό τους μέγεθος βρίσκεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II.

3.1 Πολεοδομική Οργάνωση

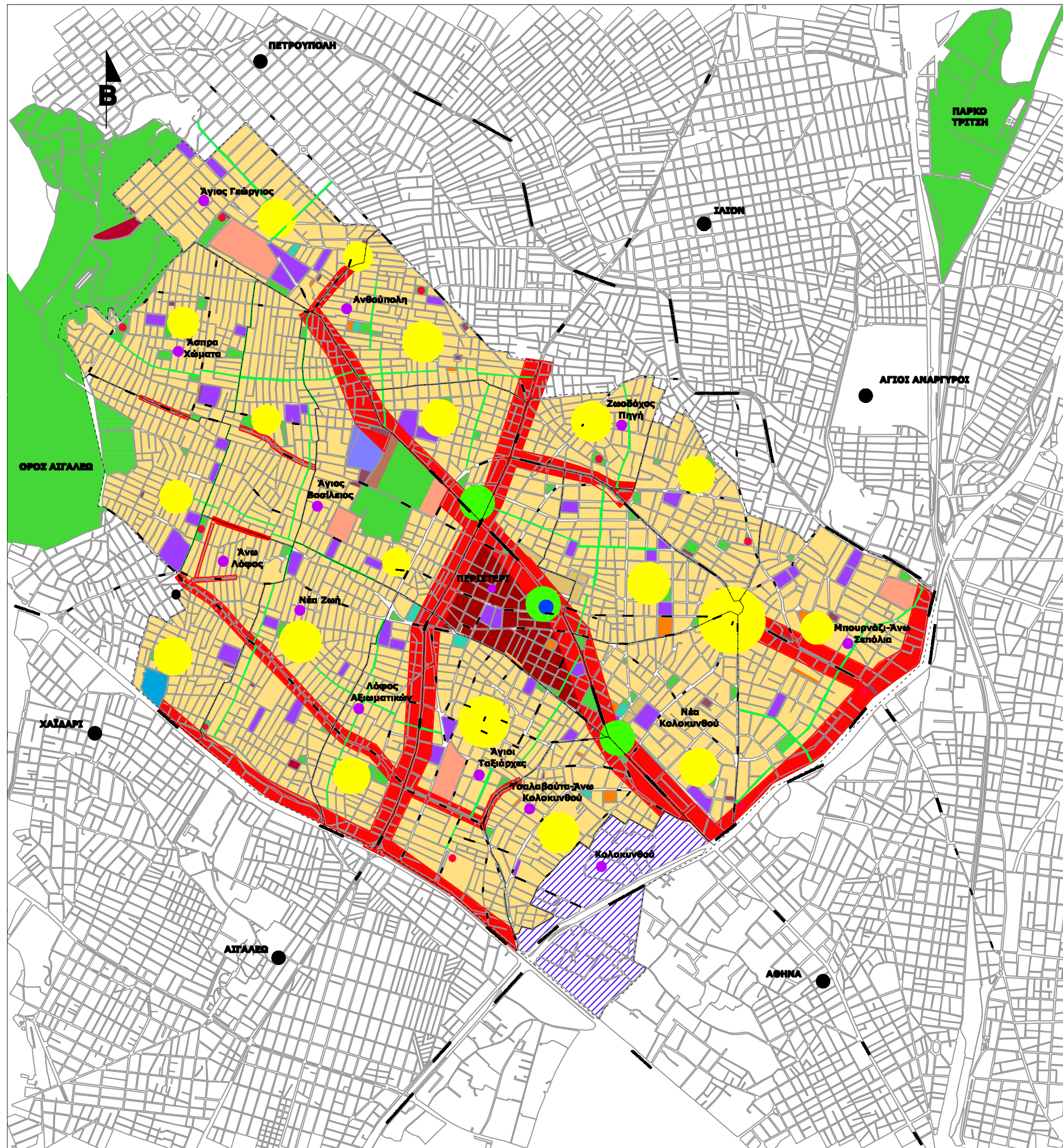
Οι παρεμβάσεις που θα υλοποιηθούν στα πλαίσια της πρότασης έχουν ως αφετηρία τον πολεοδομικό σχεδιασμό και την ανακατανομή των χρήσεων γης της περιοχής. Στόχος είναι η διαμόρφωση και χωροθέτηση των χρήσεων γης με τέτοιο τρόπο ώστε, σε συνδυασμό με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που θα αναλυθούν σε επόμενη ενότητα, να μπορούν να συμβαδίζουν με την γενική ιδέα της βιωσιμότητας.

Η πολεοδομική οργάνωση που προτείνεται για το δήμο Περιστερίου προέρχεται ύστερα από συστηματική μελέτη της υπάρχουσας κατανομής των χρήσεων γης στη χωρική ενότητα της περιοχής μελέτης, έτσι όπως προέκυψε και καταγράφηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο (Κεφάλαιο 2), καθώς και από το Γ.Π.Σ. του 2008 το οποίο εγκρίθηκε για το δήμο. Πέρα όμως από τις παραπάνω παραμέτρους, που είναι καθαρά πολεοδομικού-οργανωτικού χαρακτήρα της περιοχής, ελήφθησαν υπόψη και συντελεστές που σχετίζονται με καθαρά ποιοτικούς όρους και οι οποίοι θα οδηγήσουν, μετά την εφαρμογή τους στο πολεοδομικό συγκρότημα του Περιστερίου, σε βιωσιμότερες συνθήκες ζωής σε όλα τα επίπεδα.

Λαμβάνοντας υπόψη την κατανομή των χρήσεων γης που μελετήθηκε στην υπάρχουσα κατάσταση (Ενότητα 2.2.8) και κατά συνέπεια τους χάρτες ισογείων και ορόφων που προήλθαν από αυτή, σε αυτό το στάδιο της μελέτης γίνεται προσπάθεια διαμόρφωσης συνθηκών οργάνωσης που να διευκολύνουν την ανάγκη για βιωσιμότερους τρόπους ζωής για τους κατοίκους. Η εικόνα που παρουσίαζε η πολεοδομική οργάνωση του Περιστερίου χαρακτηρίζεται ως αυθαίρετη, υπό την έννοια ότι δεν υπήρχε συγκεκριμένο σχέδιο και πρόγραμμα. Οι χρήσεις γης κατανέμονται διάσπαρτα στο χώρο, δημιουργώντας επιβαρυντικές συνθήκες διαβίωσης για τους ίδιους τους κατοίκους και δυσχερείς όρους μεταφοράς για το επιβατικό κοινό.

Η πρώτη προσέγγιση που επιδιώχθηκε στην πρόταση και η οποία σχετίζεται με την πολεοδομική οργάνωση του δήμου είναι η δημιουργία μιας ομογενοποιημένης χωρικής οντότητας από άποψη χρήσεων γης. Αυτό σημαίνει πως στόχος της παρούσας εργασίας είναι η ανακατανομή των χρήσεων με τέτοιο τρόπο που να προσφέρει μια πιο λειτουργική πολεοδομική οργάνωση, που θα στηρίζεται σε μοντέλα οργάνωσης και αποφυγής διάσπαρτων δραστηριοτήτων στο χώρο. Στην ουσία προσφέρεται, μέσω της πρότασης, η δυνατότητα συστηματοποιημένης χωρικής διαμόρφωσης των χρήσεων βάσει πολεοδομικών αλλά και κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών. Η ευκρίνεια και η λειτουργικότητα της ανακατανομής των δραστηριοτήτων είναι οι πρωταρχικοί στόχοι αυτής της ενότητας. Η οπτικοποίηση των προτάσεων περί χρήσεων γης αποδίδεται σε έναν γενικό χάρτη χρήσεων γης που βρίσκεται στο κείμενο και στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.

Να τονιστεί σε αυτό το σημείο πως, λόγω των ειδικών πολεοδομικών νομοθεσιών που ορίζονται για την περιοχή του Ελαιώνα, και δεδομένου πως η περιοχή καλείται να μελετηθεί σε ενιαίο επίπεδο και όχι τμηματικά, κρίθηκε συνετό η χωρική επιφάνεια που βρίσκεται εντός των ορίων του δήμου Περιστερίου να μην αποτελέσει κομμάτι της συνολικής παρέμβασης που πραγματοποιείται στα πλαίσια της παρούσας εργασίας.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

	ΑΝΟΙΚΤΟ-ΓΡΑΣΙΝΟΣ ΧΩΡΟΣ		ΥΓΕΙΑ
	ΑΒΑΝΤΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ		ΚΑΤΩΦΛΑ
	ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΛΑΔΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΖΩΝΗ
	ΣΑΜΠΛΟ		ΥΠΗΡΕΣΙΑ
	ΒΗΡΟΚΕΥΤΗΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ		ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
	ΕΠΙΧΕΙΡΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ		ΓΡΑΣΙΝΗ ΔΙΑΦΩΜΗ
	ΕΓΓΛΩΤΤΗ ΚΑΤΩΦΛΑ		ΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
	ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ		ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
	ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΨΗΦΙΔΙΟ		ΔΙΔΟΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
	ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ		ΥΠΟΤΕΛΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ-ΧΩΡΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΩΣΗΣ
	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ		ΔΗΜΟΣ
			ΠΟΛΙΤΕΥΜΑΤΙΚΗ ΣΥΝΟΡΙΑ
			ΟΡΙΑ ΔΗΜΟΥ
			ΟΡΙΑ ΠΟΛΙΤΕΥΜΑΤΟΣ ΣΥΝΟΡΙΑΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
Ο ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ ΥΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ:
ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ

ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: 5

ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΙΟΥΛΙΟΣ 2013

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:10.000

ΑΛΙΚΗ ΤΣΑΛΓΑΤΙΔΟΥ

3.1.1 Γραμμικές και κεντρικές επιφάνειες εμπορίου

Αρχικά κρίθηκε σημαντικό να οριστούν οι κεντρικές και γραμμικές ζώνες εμπορικής δραστηριότητας στην περιοχή μελέτης. Η τελική επιλογή των περιοχών εμπορικής δραστηριότητας προέκυψε βάσει της κατανομής τους στην υπάρχουσα κατάσταση και του Γ.Π.Σ. του 2008. Η επιλογή και χωροθέτησή τους στην επιφάνεια μελέτης αποτελεί το αντικείμενο μελέτης της ενότητας που ακολουθεί.

ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ

Σε πρώτη φάση γίνεται καταγραφή των εμπορικών ζωνών που κατανέμονται σε όλη την επιφάνεια μελέτης. Λαμβάνοντας υπόψη την υπάρχουσα κατάσταση και το Γ.Π.Σ. του 2008 που προαναφέρθηκε, διατηρήθηκε η εμπορική δραστηριότητα κατά μήκος των πρωτευουσών αρτηριών (Θηβών, Εθνάρχου Μακαρίου-Τσαλδάρη-Αναπαύσεως-Αγίου Ιεροθέου) και των δευτερευουσών αρτηριών (Κωνσταντινουπόλεως, Αγίου Βασιλείου κλπ.), καθώς και των μεγάλων οδικών αξόνων όπως την Τζων Κέννεντυ, ενώ η βιομηχανική ζώνη των λεωφόρων Αθηνών και Κηφισού, λόγω των συνθηκών αποβιομηχάνισης που παρατηρήθηκε κατά την επιτόπια έρευνα, μετατρέπεται σε εμπορική ζώνη (Χάρτης 5). Η διατήρηση αυτών των εμπορικών ζωνών και στη διαδικασία της πρότασης αποφασίστηκε λαμβάνοντας υπόψη τόσο την ένταση των εμπορικών δραστηριοτήτων όσο και τη σημασία των οδικών αξόνων στην κυκλοφοριακή οργάνωση του δήμου, η οποία ενθαρρύνει την χωροθέτηση χρήσεων γης τέτοιας φύσεως. Στόχος της κατανομής των δραστηριοτήτων εμπορικού χαρακτήρα είναι η κάλυψη των αναγκών των κατοίκων, λαμβάνοντας υπόψη την παράμετρο απόσταση. Αυτό σημαίνει πως η μέση απόσταση της εκάστοτε συνοικίας, από τις 19 που είναι συνολικά, από κάποια ζώνη εμπορικού χαρακτήρα να είναι γύρω στα 500 m, μια απόσταση που εξυπηρετεί τη μετακίνηση των πολιτών με άνεση και αμεσότητα με τα πόδια και το ποδήλατο.

ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

Κρίσιμη παράμετρος της κατανομής της εμπορικής (και όχι μόνο) δραστηριότητας είναι η ανάδειξη και τόνωση του υπερτοπικού κέντρου του δήμου Περιστερίου ως κεντρική εμπορική ζώνη ολόκληρης της περιοχής μελέτης. Το κέντρο του Περιστερίου έχει ως στόχο, σε πρώτο επίπεδο, την κάλυψη αναγκών εμπορικού χαρακτήρα τόσο του εγγύς πληθυσμού, όσο και των κατοίκων όλων των πολεοδομικών ενοτήτων συνολικά. Η πρόσβαση του υπερτοπικού κέντρου πραγματοποιείται τόσο μέσω των οδικών αξόνων που το πλαισιώνουν, όσο και μέσω δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων-πεζόδρομων. Αναλυτικότερη περιγραφή της κυκλοφοριακής οργάνωσης γύρω και εντός του εμπορικού κέντρου του Περιστερίου θα παρουσιαστεί σε επόμενη ενότητα (Ενότητα 3.2).

Βάσει λοιπόν πολεοδομικής νομοθεσίας σχετικά με τις χρήσεις γης που φιλοξενούνται εντός του πολεοδομικού κέντρου της εκάστοτε πόλης (Αρθ-4 ΠΔ/23-2/6-3-87), το υπερτοπικό κέντρο του δήμου Περιστερίου θα περιλαμβάνει, εκτός της εμπορικής ζώνης, και:

- Κατοικία
- Εμπορικά καταστήματα

- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
- Διοίκηση
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Κέντρα διασκέδασης-αναψυχής
- Χώροι συνάθροισης κοινού
- Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις
- Κτίρια εκπαίδευσης
- Θρησκευτικοί χώροι
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
- Πρατήρια βενζίνης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
- Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών

Το σύνολο των λειτουργιών που εδράζονται, βάσει της πρότασης, στο υπερτοπικό κέντρο, έχει ως στόχο την δημιουργία ενός κεντρικού πόλου χρήσεων γης για ολόκληρη την επιφάνεια αναφοράς. Στην ουσία λειτουργεί ως μια χωρική μονάδα που αποδίδει την πολεοδομική επιφάνεια που μελετάται μια κεντρική δομή, με πυρήνα το υπερτοπικό κέντρο και τη διαμόρφωση στη συνέχεια των τοπικών κέντρων ως ένα είδος μικρών συνοικιών-δορυφόρων, δεδομένου της μεγάλης έκτασης του δήμου (εκτενέστερη περιγραφή των τοπικών κέντρων παρουσιάζεται στη συνέχεια).

ΤΟΠΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

Για την άρτια εξυπηρέτηση των πολιτών σε επίπεδο καθημερινότητας, και εδώ δεν αναφέρεται μόνο η εμπορική καθαρά δραστηριότητα, μα και οι ανάγκες ευρύτερου χαρακτήρα που απαιτούν αντίστοιχες λειτουργίες, γίνεται προσπάθεια ίδρυσης τοπικών κέντρων σε κάθε μια από τις 19 πολεοδομικές συνοικίες (με εξαίρεση την κεντρική πολεοδομική συνοικία η οποία περιλαμβάνει το υπερτοπικό κέντρο του Περιστερίου) (Χάρτης 5). Η ακτίνα αυτών των κέντρων είναι περίπου 200 m, όπως προκύπτει από μελέτη του Μπακογιάννη (2012) περί μεγέθους τοπικών κέντρων και στόχο έχουν την διευκόλυνση των κατοίκων των πολεοδομικών συνοικιών σε καθημερινό επίπεδο, ελαχιστοποιώντας ταυτόχρονα τις αποστάσεις για αναγκαστική μετακίνηση στο υπερτοπικό κέντρο. Και πάλι το βασικό κριτήριο στο οποίο στηρίχθηκε η οργάνωση και χωροθέτηση των τοπικών κέντρων είναι η απόσταση που διανύουν οι κάτοικοι των συνοικιών σε καθημερινό επίπεδο να μην υπερβαίνει τα 500 m. Στην ουσία τα τοπικά κέντρα αποτελούν τον συμπληρωματικό κρίκο των εμπορικών ζωνών, στις οποίες ενδεχομένως η απόσταση πρόσβασης να μην ανταποκρίνεται στο κριτήριο των 500 m που τέθηκε παραπάνω. Να σημειωθεί σε αυτό το σημείο πως το μεγαλύτερο τοπικό κέντρο χωροθετείται στην περιοχή του Μπουρναζίου (στα βορειοανατολικά όρια του δήμου) λόγω της σημασίας και της έντασης των λειτουργιών που εντοπίζονται στην ευρύτερη περιοχή (τόσο εμπορικής φύσεως όσο κυρίως σε εγκαταστάσεις αναψυχής, εστιατόρια κλπ.). Οι δραστηριότητες τις οποίες φιλοξενεί το κάθε τοπικό κέντρο είναι όμοιες με εκείνες που αναφέρθηκαν παραπάνω για το υπερτοπικό κέντρο της περιοχής μελέτης.

Η χωροθέτηση των τοπικών κέντρων περιμετρικά του δήμου και του υπερτοπικού κέντρου του συγκεκριμένα επιβεβαιώνει τη λογική που επιδιώκεται να ακολουθηθεί στην πρόταση σχετικά με τη δημιουργία ενός είδους κέντρων-δορυφόρων γύρω από το κεντρικό (όπως επισημάνθηκε και παραπάνω). Η έκταση του Περιστερίου δικαιολογεί και υποστηρίζει τη λειτουργία των τοπικών αυτών κέντρων για το σύνολο των πολεοδομικών συνοικιών, προκειμένου το υπερτοπικό κέντρο να μην δέχεται όλες τις ενδεχόμενες μετακινήσεις των πολιτών για την εξυπηρέτηση των αναγκών τους, μα να διοχετεύονται στα τοπικά κέντρα ως λύση στο ζήτημα των καθημερινών μετακινήσεων για λόγους εμπορίου, εργασίας, αναψυχής κλπ.

3.1.2 Οικονομικά κέντρα

Εκτός όμως της διευρυμένης εμπορικής ζώνης που καλύπτει το υπερτοπικό κέντρο, μεταξύ των οδών Τσαλδάρη-Βασιλέως Αλεξάνδρου-Θηβών, προτείνεται και η δημιουργία τριών αμιγών οικονομικών κέντρων κατά μήκος της οδού Τσαλδάρη και στην περιμετρική επιφάνεια των σταθμών του μετρό Άγιος Αντώνιος-Περιστερί-Ανθούπολη (Χάρτης 5). Οι δραστηριότητες που θα φιλοξενοούνται σε αυτά τα κέντρα είναι κυρίως υπηρεσίες, γραφεία και διοικητικές λειτουργίες. Στόχος της χωροθέτησης τους γύρω από μέσα σταθερής τροχιάς είναι η άμεση πρόσβαση των πολιτών στους συγκεκριμένους εργασιακούς χώρους μέσω της δημόσιας συγκοινωνίας, του ποδηλάτου και του περπατήματος και η αποφυγή χρήσης του αυτοκινήτου (σε ότι αφορά την κυκλοφοριακή οργάνωση σε όλα τα επίπεδα των περιοχών αυτών και της ευρύτερης χωρικής ενότητας, θα πραγματοποιηθεί εκτενέστερη περιγραφή σε επόμενη ενότητα). Στην ουσία τα τρία αυτά οικονομικά κέντρα που προτείνονται θα έχουν ως στόχο την ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας της περιοχής και την στελέχωση του τριτογενούς τομέα σε συμπαγείς επιφανειακές οντότητες (δεδομένου ότι στην περιοχή του Περιστερίου παρατηρείται έντονο το φαινόμενο της αποβιομηχάνισης και στροφή του πληθυσμού στον τριτογενή τομέα, όπως περιγράφηκε και στο Κεφάλαιο 2).

3.1.3 Διοικητικό κέντρο

Αντίστοιχα το διοικητικό κέντρο του δήμου (δημαρχείο) εντοπίζεται (όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο περιγραφής της υπάρχουσας κατάστασης κατανομής των χρήσεων γης) στο υπερτοπικό κέντρο του Περιστερίου, και συγκεκριμένα κοντά στον σταθμό του μετρό Περιστερί (Χάρτης 5). Προτείνεται λοιπόν η διατήρηση του συγκεκριμένου διοικητικού κέντρου στην περιοχή που χωροθετείται σήμερα χωρίς κάποια παρέμβαση, εντάσσοντάς το στην ουσία στο οικονομικό κέντρο που προτείνεται περιμετρικά του σταθμού αυτού.

3.1.4 Αμιγής κατοικία

Συμπληρωματικά με τα παραπάνω, ορίζεται στην πρόταση η δημιουργία αμιγούς κατοικίας και όχι γενικής (για αυτό το λόγο δημιουργήθηκαν και τα τοπικά κέντρα προκειμένου η περιοχή κατοικίας να αποσυμφορηθεί από τις υπερκείμενες μετακινήσεις των πολιτών αυθαίρετα στο χώρο). Όπως φαίνεται και στον Χάρτη 5, η κατοικία καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος της επιφάνειας μελέτης. Βάσει λοιπόν

της πολεοδομικής νομοθεσίας (Αρθ-2 ΠΔ/23-2/6-3-87), οι λειτουργίες οι οποίες ορίζονται ως νόμιμες εντός των περιοχών αμιγούς κατοικίας είναι:

- Κατοικία
- Εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής (παντοπωλείο, φαρμακείο, χαρτοπωλείο κλπ.)
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Κτίρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Θρησκευτικοί χώροι
- Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις)

3.1.5 Ανοιχτοί-πράσινοι χώροι-αθλητικές εγκαταστάσεις

Σε ότι αφορά τους ανοιχτούς-πράσινους χώρους καθώς και τις αθλητικές εγκαταστάσεις (που θεωρούνται κατά μια ευρύτερη έννοια χώροι πρασίνου), γίνεται αντιληπτό ήδη από την περιγραφή της υπάρχουσας κατάστασης της κατανομής των χρήσεων γης στο χώρο, πως οι ελεύθεροι χώροι που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για χώρους πράσινους είναι ελάχιστοι έως και ανύπαρκτοι. Με εξαίρεση το διαμορφωμένο άλσος που προτείνεται και βάσει του Γ.Π.Σ. του 2008 του δήμου Περιστερίου στην περιοχή πρώην στρατοπέδου βορειοδυτικά των ορίων του δήμου και ελάχιστα νότια του όρους Αιγάλεω και κάποια ελάχιστα οικοδομικά τετράγωνα με πρώην βιομηχανικές εγκαταστάσεις στην εγγύτερη περιοχή της λεωφόρου Κηφισού, η εύρεση χώρων για τη δημιουργία λειτουργιών τέτοιου χαρακτήρα που προάγουν την βιωσιμότητα του τρόπου ζωής των κατοίκων κρίθηκε εξαιρετικά δύσκολη. Στην ουσία οι κύριοι πόλοι πρασίνου που στηρίζουν τις βιώσιμες συνθήκες των κατοίκων της περιοχής είναι το όρος Αιγάλεω και το άλσος Περιστερίου (Χάρτης 5).

Όπως θα αναφερθεί και στη συνέχεια, όπου περιγράφεται η προτεινόμενη κυκλοφοριακή οργάνωση του δήμου, στόχος είναι η δημιουργία δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων τα οποία να πλαισιώνουν τους δύο παραπάνω πόλους πρασίνου από ολόκληρη την πολεοδομική επιφάνεια που μελετάται, προκειμένου ο κάθε πολίτης να μπορεί, χωρίς τη χρήση αυτοκινήτου, να τους προσεγγίζει. Επίσης, δεδομένου ότι κάθε ανοιχτός-πράσινος χώρος θεωρείται λειτουργικός και αξιοποιήσιμος όταν η πρόσβαση σε αυτόν είναι καθημερινή και πάνω από όλα εύκολη, γίνεται προσπάθεια διαμόρφωσης δικτύων βιώσιμης μετακίνησης που να διασχίζουν ή να προσεγγίζουν αυτούς τους χώρους με ασφάλεια, άνεση και ευκολία. Λόγω έλλειψης χώρου κατάλληλου για τη δημιουργία ανοιχτών-πράσινων χώρων, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, επιδιώκεται η διαμόρφωση πράσινων διαδρομών που θα λειτουργούν προς αυτή την κατεύθυνση και θα ενισχύσουν την «πράσινη» εικόνα της περιοχής μελέτης. Η αναλυτική περιγραφή των πράσινων διαδρομών θα υλοποιηθεί παρακάτω.

3.1.6 Πράσινες διαδρομές

Κατά την επιτόπια έρευνα και μελέτη της υπάρχουσας κατάστασης, εντοπίστηκαν ελάχιστοι ανοιχτοί-πράσινοι χώροι κατά μήκος ολόκληρης της χωρικής επιφάνειας

του Περιστερίου, ενώ παράλληλα δεν υπάρχουν πολλά περιθώρια ενίσχυσης της περιοχής με επιπλέον χώρους αυτής της κατηγορίας λόγω έλλειψης διαθέσιμων χώρων που να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις ενός τέτοιου εγχειρήματος. Προκειμένου να μεταβληθεί η τωρινή φυσιογνωμία των πολεοδομικών συνοικιών και να αναβαθμιστεί στον τομέα των ανοιχτών-πράσινων χώρων, προτείνονται, όπως ήδη αναφέρθηκε στην ίδια ενότητα, η δημιουργία πράσινων διαδρομών. Ο ρόλος αυτών στην πολεοδομική ενότητα του Περιστερίου είναι η διαμόρφωση προδιαγραφών που θα πλησιάζουν εκείνες των ανοιχτών-πράσινων χώρων, ως λύση στο πρόβλημα του χώρου.

Οι πράσινες διαδρομές αποτελούνται από οδικούς άξονες σε περιοχές γειτονιάς, στις οποίες η έλευση του αυτοκινήτου επιτρέπεται μόνο για εκείνους οι οποίοι διαθέτουν χώρο στάθμευσης εντός των κατοικιών που εκτείνονται κατά μήκος αυτών των δρόμων. Στόχος αυτών των διαδρομών αποτελεί από την μια η δημιουργία ελεύθερων χώρων που θα προσφέρουν ποιοτικότερη διαβίωση στους πολίτες και «ανάσα» από την πυκνή δόμηση που κυριαρχεί σήμερα, ενώ ταυτόχρονα αποκλείει σχεδόν σε απόλυτο βαθμό το αυτοκίνητο από αυτές και εφοδιάζει τους ποδηλάτες και τους πεζούς με όλο τον απαραίτητο χώρο για ελεύθερη και ασφαλή κίνηση.

Αρχικά επιχειρήθηκε να γίνει διευρυμένη χωροθέτηση αυτών των διαδρομών σε όλη την περιοχή μελέτης, προκειμένου να υπάρχει ισορροπία και πρόσβαση όσο γίνεται περισσότερων πολιτών σε αυτές. Επιπλέον επιδιώχθηκε η κατεύθυνση τους να είναι από βορρά προς νότο και από δύση προς ανατολή, προκειμένου να καλύψει σχεδόν ολόκληρη την χωρική επιφάνεια του δήμου (Χάρτης 5). Περαιτέρω κριτήρια (εκτός των υπολοίπων που αναφέρθηκαν παραπάνω) για την επιλογή των συγκεκριμένων οδικών αξόνων που θα περιληφθούν στο σύστημα των πράσινων οδών είναι : οι οδικοί άξονες να είναι χαμηλής όχλησης και στην ουσία οδοί που να ανήκουν στο τοπικό οδικό δίκτυο και σε περιοχές γειτονιάς, να είναι εύκολη η σύνδεσή τους με τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων, πεζών και πεζοδρόμων (όπως θα αναλυθεί και στη συνέχεια) καθώς και μεταξύ τους, βάσει συντονισμού και οργανωμένου σχεδιασμού. Να τονιστεί σε αυτό το σημείο πως προτεραιότητα εφαρμογής του δικτύου αυτού δόθηκε σε περιοχές που υστερούν σε ανοιχτούς-πράσινους χώρους, γεγονός που εξηγεί και την απουσία τέτοιων διαδρομών (με εξαίρεση ενός μικρού τμήματος) εντός του υπερτοπικού κέντρου και κοντά σε αυτό αφενός λόγω της εγγύτητάς του με το άλσος Περιστερίου και αφετέρου λόγω του δικτύου πεζοδρόμων που προτείνονται και αναλύονται στη συνέχεια.

3.1.7 Χώροι στάθμευσης-σημεία μετεπιβίβασης

Οι χώροι στάθμευσης οχημάτων, στα πλαίσια υλοποίησης μιας πολιτικής που θα κατευθύνεται σε βιώσιμες συνθήκες μετακίνησης και αποκλεισμού του αυτοκινήτου (όσο είναι εφικτό) από το κέντρο και το ευρύτερο οδικό δίκτυο της περιοχής, και φυσικά κυρίως εντός των περιοχών γειτονιάς, διαμορφώθηκαν περιμετρικά των ορίων του δήμου (Χάρτης 5). Λόγω έλλειψης χώρου (όπως αναφέρθηκε και παραπάνω), προτείνεται η δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης σε υπάρχοντες ανοιχτούς-πράσινους χώρους, με την προϋπόθεση την άμεση αποκατάστασή τους μετά το πέρας των εργασιών, καθώς και σε κάποιες πρώην βιομηχανικές εγκαταστάσεις επί των λεωφόρων Αθηνών και Κηφισού. Οι χώροι αυτοί θα

αποτελέσουν στην ουσία χώροι μετεπιβίβασης του επιβατικού κοινού από τα ιδιωτικά οχήματα στη δημόσια συγκοινωνία, η οποία σύνδεση θα πραγματοποιείται μέσω λεωφορείων, τα οποία θα έχουν κατά κύριο λόγο κατεύθυνση προς το υπερτοπικό κέντρο της περιοχής μελέτης και συγκεκριμένα τους σταθμούς σταθερής τροχιάς. Η παρέμβαση αυτή διαθέτει στην ουσία δυο παραμέτρους: από τη μια τον περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου και από την άλλη την ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας, του ποδηλάτου και του περπατήματος στον τομέα των μετακινήσεων. Η χρήση των δυο τελευταίων τρόπων μετακίνησης διασφαλίζεται από το δίκτυο ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων που δημιουργείται και πλαισιώνει και τους χώρους στάθμευσης με σκοπό την υλοποίηση του παραπάνω στόχου.

Πέρα όμως από τους χώρους στάθμευσης που δημιουργούνται περιμετρικά του δήμου, γίνεται προσπάθεια απομάκρυνσης του αυτοκινήτου κατά μήκος των οδικών αξόνων που χρησιμεύουν ως χώροι στάθμευσης στην παρούσα φάση και να προσανατολιστεί η στάθμευση σε πυλωτές και χώρους στάθμευσης στις πολυκατοικίες. Για το λόγο αυτό κρίνεται αναγκαίο να απαγορευθεί η στάθμευση επί των οδικών αξόνων και να περιοριστεί είτε στους χώρους στάθμευσης που προαναφέρθηκαν είτε στις ιδιωτικές κατοικίες. Απόρροια της παραπάνω παρέμβασης είναι η περιορισμένη χρήση του ιδιωτικού οχήματος και ταυτόχρονα η ανάδειξη της δημόσιας συγκοινωνίας, του ποδηλάτου και του περπατήματος, που αποτελεί άλλωστε και τον βασικό πυλώνα διαμόρφωσης βιώσιμων συνθηκών τόσο σε επίπεδο διαβίωσης, όσο κυρίως σε επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας.

3.1.8 Λοιπές εγκαταστάσεις

Σε ότι αφορά τις υπόλοιπες εγκαταστάσεις του δήμου (σχολεία, εγκαταστάσεις υγείας και εξυπηρέτησης κοινού), ύστερα από την μελέτη της υπάρχουσας κατάστασης, προκύπτει πως η παρέμβαση στους συγκεκριμένους τομείς δεν κρίνεται απαραίτητη. Εκτενέστερη περιγραφή της παραπάνω απόφασης παρουσιάζεται στη συνέχεια για κάθε τομέα ξεχωριστά.

ΣΧΟΛΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Σε ότι αφορά τις σχολικές εγκαταστάσεις που χωροθετούνται στην περιοχή του Περιστερίου και οι οποίες καταγράφηκαν κατά την υπάρχουσα κατάσταση, θεωρείται πως καλύπτουν σε σημαντικό βαθμό τις ανάγκες του πληθυσμού σε πρόσβαση σε κέντρο παιδείας. Επιπλέον, η κατανομή τους σε όλες τις πολεοδομικές συνοικίες του δήμου αποτελεί ένα ακόμη θετικό χαρακτηριστικό σε ότι αφορά την προσβασιμότητα των πολιτών σε εκπαιδευτικά ιδρύματα. Κρίνεται λοιπόν σκόπιμο να μην ενισχυθεί παραπάνω η περιοχή μελέτης με σχολικές εγκαταστάσεις, διατηρώντας στην ουσία τις υπάρχουσες.

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΥΓΕΙΑΣ

Αναφορικά με τις εγκαταστάσεις υγείας, παρά το γεγονός ότι δεν υπάρχουν νοσοκομεία εντός των ορίων του δήμου προκειμένου να εξυπηρετούνται οι ανάγκες των κατοίκων στον συγκεκριμένο τομέα, εντούτοις η λειτουργία του Αττικού νοσοκομείου στην περιοχή του Χαϊδαρίου, όμορου δήμου της περιοχής μελέτης, μπορεί να δημιουργήσει κατάλληλες προϋποθέσεις εξυπηρέτησης του πληθυσμού σε

θέματα υγείας. Η κατανομή των λοιπών κέντρων υγείας στο δήμο θεωρείται σχετικά ικανοποιητική, γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα πως παρέμβαση στον τομέα της υγείας και τις εγκαταστάσεις της δεν κρίνεται αναγκαία.

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ

Οι υπηρεσίες ευρύτερης εξυπηρέτησης κοινού (αστυνομικά τμήματα, πολεοδομία, τεχνική υπηρεσία, ΔΕΗ, ΟΤΕ κλπ.) κρίθηκαν επαρκείς και ομοιόμορφα κατανομημένες στο χώρο, συνεπώς δεν θεωρείται αναγκαία τόσο η μετακίνησή τους όσο και η ενίσχυση του συγκεκριμένου τομέα με επιπλέον εγκαταστάσεις. Μάλιστα οι περισσότερες υπηρεσίες αυτού του είδους εντοπίζονται αμφότερα εντός των ορίων του υπερτοπικού κέντρου, με συνέπεια αυτό να μετατρέπεται σε πολυλειτουργικό κέντρο, και στην ευρύτερη χωρική επιφάνεια, γεγονός που καλύπτει σε ικανοποιητικό βαθμό τις ανάγκες των πολιτών σε επίπεδο υπηρεσιών.

3.2 Κυκλοφοριακή Οργάνωση

Ένας από τους κύριους στόχους αυτής της εργασίας αποτελεί η δημιουργία ενός κυκλοφοριακού υποβάθρου που θα βασίζεται στη βιώσιμη κινητικότητα. Βέβαια η προσέγγιση της προτεινόμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης δεν κινείται ανεξάρτητα από την πολεοδομική οργάνωση που προηγήθηκε. Αυτό σημαίνει πως η βιώσιμη ανάπτυξη του δήμου (που αποτελεί και συνολική αντίληψη της παρούσας διπλωματικής και στόχος για την περιοχή μελέτης) μπορεί να θεωρηθεί επιτεύξιμη μόνο αν πραγματοποιηθεί συνδυαστικός σχεδιασμός του κυκλοφοριακού και πολεοδομικού κατεστημένου.

Οι ενότητες που ακολουθούν αναλύουν τις παρεμβάσεις που θα υλοποιηθούν σε ολόκληρη την περιοχή μελέτης σε επίπεδο κυκλοφοριακό. Αντικείμενο μελέτης θα αποτελέσει τόσο το ιδιωτικό αυτοκίνητο (δημιουργία δακτυλίων) όσο και των υπόλοιπων τρόπων μεταφοράς (δημόσια συγκοινωνία, ποδηλατοδρόμοι, κλπ.). Η συνολική προσέγγιση του ζητήματος αυτού, και σε συνδυασμό πάντα με τις παρεμβάσεις που προηγήθηκαν στον τομέα των χρήσεων γης, θα μπορούν να αποδώσουν ένα τελικό αποτέλεσμα που θα διέπεται από βιώσιμους όρους οργάνωσης του πολεοδομικού συγκροτήματος μελέτης. Να τονιστεί σε αυτό το σημείο πως το σύνολο των παρεμβάσεων στον κυκλοφοριακό τομέα παρουσιάζονται με μορφή εικόνων εντός του κειμένου και ως χάρτες στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.

3.2.1 Ιεράρχηση οδικού δικτύου και σχεδιασμός δακτυλίων

Η αρχική προσέγγιση της κυκλοφοριακής οργάνωσης που τίθεται στην παρούσα πρόταση είναι η δημιουργία και ιεράρχηση δακτυλίων. Το Περιστέρι υστερεί σε οργάνωση δακτυλίων, με συνέπεια οι μετακινήσεις να χαρακτηρίζονται από αναρχία δίχως ιεραρχημένη πορεία. Αποτέλεσμα της έλλειψης δακτυλίων είναι, εκτός της κυκλοφοριακής συμφόρησης και αύξησης του μέσου όρου μετακινήσεων, και η επιβάρυνση του τοπικού οδικού δικτύου-οδικού δικτύου γειτονιάς από μετακινήσεις που προορίζονται, υπό κανονικές συνθήκες, να απορροφώνται από ανώτερο ιεραρχικά οδικό δίκτυο. Προκειμένου λοιπόν να δημιουργηθεί ένας άρτιος και

λειτουργικός κυκλοφοριακός χάρτης που να βασίζεται στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, απαιτείται η δημιουργία δακτυλίων.

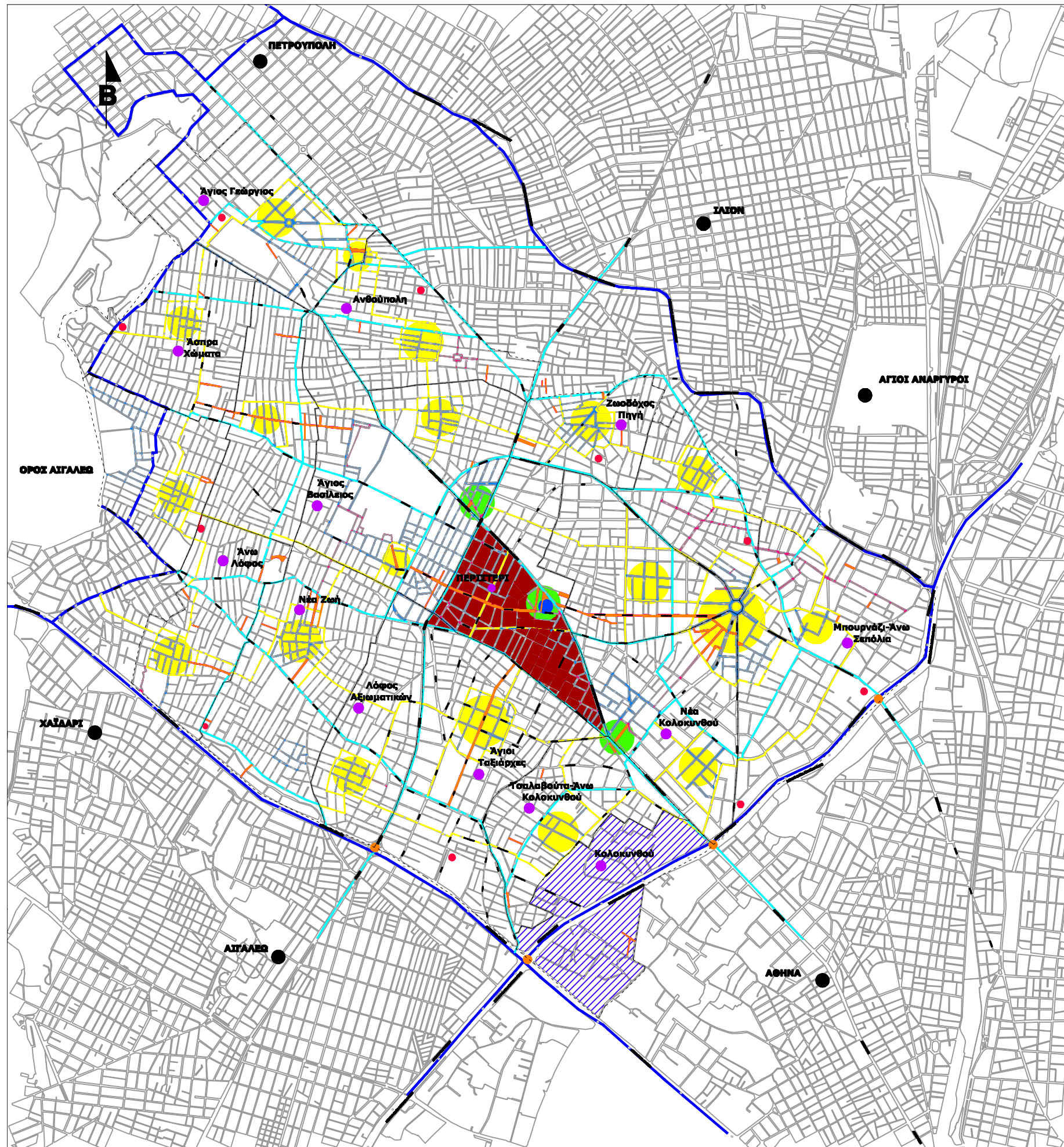
Ανάλογα με την θέση που καταλαμβάνει το εκάστοτε δίκτυο δακτυλίων στη συνολική ιεράρχηση που ακολουθεί, έχουν ληφθεί υπόψη κάποια κριτήρια βάσει των οποίων στηρίχτηκε η διαμόρφωση και κατηγοριοποίησή τους. Παράμετροι όπως το είδος του οδικού άξονα που περιλαμβάνεται σε κάθε κατηγορία δακτυλίων (λεωφόροι, πρωτεύουσες αρτηρίες κλπ.), το πλάτος των δρόμων, ο υπάρχων φόρτος και οι ταχύτητες που φιλοξενούνται σε καθημερινή βάση αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες σχετικά με την τελική επιλογή εκείνων των οδικών αξόνων που θα περιληφθούν στα δίκτυα δακτυλίων και σε ποια κατηγορία από όλες.

Βασικός άξονας της επιλογής είναι να μπορέσουν οι κατηγορίες των δακτυλίων αφενός να διαμορφώσουν ένα ευκρινές και λειτουργικό οδικό κατεστημένο και αφετέρου να προστατεύσουν τις περιοχές γειτονιάς από διαμπερείς, και όχι μόνο, μετακινήσεις. Από την άλλη γίνεται προσπάθεια δημιουργίας διευρυμένων δικτύων δακτυλίων ώστε να μπορέσουν να καλύψουν όλη την περιοχή μελέτης και ταυτόχρονα να μπορέσουν οι κάτοικοι να εξυπηρετούνται άρτια από αυτό σε καθημερινή βάση χωρίς τα ιδιωτικά αυτοκίνητα να εισέρχονται σε περιοχές κατοικίας. Στην ουσία γίνεται προσπάθεια περιορισμού του αυτοκινήτου και ελεγχόμενης μετακίνησής τους. Πέρα όμως από την ιεράρχηση αυτή καθαυτή επιχειρείται και η σύνδεση μεταξύ των διαφορετικών κατηγοριών δακτυλίων, ώστε η μετακίνηση των ιδιωτικών οχημάτων από το ένα επίπεδο δακτυλίων στο επόμενο να είναι σταδιακή και να ελαχιστοποιούνται οι απορροές οχημάτων σε περιοχές κατοικίας για την εξυπηρέτησή τους.

Όλες οι κατηγορίες δακτυλίων που υλοποιήθηκαν στα πλαίσια της πρότασης απεικονίζονται στον Χάρτη 6, ο οποίος παρουσιάζεται παρακάτω ως εικόνα και ως χάρτης στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II.

ΠΡΩΤΕΥΩΝ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ

Η πρώτη κατηγορία δακτυλίου που δημιουργήθηκε είχε ως στόχο τον «αποκλεισμό» της περιοχής από τους όμορους δήμους και τον περιορισμό των διαμπερών μετακινήσεων προς το εσωτερικό του πολεοδομικού συγκροτήματος του Περιστερίου. Η συγκεκριμένη κατηγορία (πρωτεύων δακτύλιος) στην ουσία περικλείει τα όρια σχεδόν του δήμου Περιστερίου, δημιουργώντας μια περιοχή προστασίας, σε πρώτο επίπεδο, από την γύρω επιφάνεια (Χάρτης 6). Οι οδικοί άξονες που χρησιμοποιήθηκαν ως τμήματα του δικτύου αυτού είναι η λεωφόρος Αθηνών και Κηφισού νότια και ανατολικά των ορίων του δήμου, ενώ βόρεια εντάχθηκε η λεωφόρος Παπανδρέου-Ανατολικής Ρωμυλίας (η συγκεκριμένη οδός χωροθετείται εκτός των ορίων του Περιστερίου και ανήκει στην ουσία εντός των διοικητικών ορίων των δήμων Ίλιον και Πετρούπολης, ωστόσο συνορεύει με την περιοχή μελέτης, καθιστώντας την κατάλληλη για την επιλογή της ως κομμάτι του πρωταρχικού δικτύου). Τέλος, για την ολοκληρωμένη διαμόρφωση της κατηγορίας αυτής, αξιοποιήθηκαν οδικοί άξονες δυτικά της περιοχής, από τους οποίους κάποιοι χαρακτηρίζονται ως δευτερεύουσες αρτηρίες (Αγίας Τριάδος, Φαβιέρου κλπ.) και άλλοι ως άξονες υψηλών φόρτων (Σουλίου, Μακρυγιάννη κλπ.). Και σε αυτή την



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

	ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΔΑΚΤΥΛΟΣ		ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
	ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΔΑΚΤΥΛΟΣ		ΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
	ΔΑΚΤΥΛΟΣ ΓΕΤΟΝΙΑΣ		ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
	ΟΔΟΣ ΗΨΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ		ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ		ΥΠΟΓΕΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ-ΧΩΡΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΑΔΟΣ
	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ		ΔΗΜΟΣ
	ΑΜΦΙΔΡΟΜΗ ΠΟΡΕΙΑ		ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ
	ΜΟΝΟΔΡΟΜΗ ΠΟΡΕΙΑ		ΟΡΙΑ ΔΗΜΟΥ
	ΑΝΤΙΣΤΡΕΦΟΣ ΚΟΜΒΟΣ		ΟΡΙΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
Ο ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ ΥΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ:
ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ

ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: 6

ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΙΟΥΛΙΟΣ 2013

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:10.000

ΑΛΙΚΗ ΤΣΑΛΓΑΤΙΔΟΥ

περίπτωση χρησιμοποιήθηκαν οδικοί άξονες οι οποίοι δεν ανήκουν όλοι εντός των διοικητικών ορίων του δήμου, ωστόσο διέθεταν χαρακτηριστικά που ανταποκρινόταν στις απαιτήσεις του πρωτεύοντος επιπέδου δακτυλίων.

Να αναφερθεί σε αυτό το σημείο πως οι οδικοί άξονες που εντάχθηκαν σε αυτό το επίπεδο ιεράρχησης δακτυλίων είναι καταρχάς λεωφόροι (Αθηνών, Κηφισού και Παπανδρέου), δευτερεύουσες αρτηρίες (Αγίας Τριάδος, Φαβιέρου κλπ.) οδικές αρτηρίες με άρτια γεωμετρικά χαρακτηριστικά και αξιόλογο πλάτος (προέκταση λεωφόρου Παπανδρέου που είναι η Ανατολικής Ρωμυλίας) καθώς και οδοί που αφενός διαθέτουν γεωμετρικά χαρακτηριστικά που να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του πρωταρχικού δικτύου δακτυλίων που προτείνεται και αφετέρου φιλοξενούν ήδη φόρτους που να δικαιολογούν την αναβάθμισή τους σε τμήμα πρωτεύοντος δακτυλίου (Σουλίου, Μακρυγιάννη κλπ.). Η ιεράρχηση που προήλθε σε πρώτο επίπεδο και αποτελεί τον πρωτεύοντα δακτύλιο της περιοχής μελέτης παρουσιάζεται συνολικά στον Χάρτη 6.

ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΔΙΚΤΥΟ ΔΑΚΤΥΛΙΩΝ

Το επόμενο στάδιο που ακολουθείται στη διαδικασία δημιουργίας κατηγοριών δακτυλίων είναι η στελέχωση του δεύτερου επιπέδου δικτύου δακτυλίων που πλαισιώνουν τον πρωτεύοντα (Χάρτης 6). Η κατηγορία αυτή στοχεύει αρχικά στην κάλυψη των εσωτερικών μετακινήσεων (εντός των ορίων του δήμου δηλαδή) σε όλες τις πολεοδομικές ενότητες από τις οποίες αποτελείται η περιοχή μελέτης. Η συγκεκριμένη κατηγορία υλοποιείται βάσει δυο παραγόντων: την εξυπηρέτηση μεταφοράς σε όλα τα χωρικά τμήματα του Περιστερίου και ταυτόχρονα την προστασία περιοχών γειτονιάς και κατοικίας από μετακινήσεις στο τοπικό τους οδικό δίκτυο. Η διαμόρφωση και λειτουργία τους συνδυάζει την εξυπηρέτηση του ιδιωτικού οχήματος, θέτοντας ωστόσο περιορισμένες επιλογές μετακίνησης στο εσωτερικό, προκειμένου να αποφορτιστεί το τοπικό δίκτυο και να ελεγχθεί η κυκλοφορία του αυτοκινήτου.

Για τον παραπάνω σκοπό, αξιοποιήθηκαν δρόμοι που εντάσσονται στην υφιστάμενη ιεράρχηση των οδικών αξόνων βάσει του Γ.Π.Σ. του 2008 (Θηβών, Εθνάρχου Μακαρίου-Αναπαύσεως-Αγίου Ιεροθέου, Αγίου Βασιλείου, Περικλέους κλπ.) καθώς και οδικοί άξονες οι οποίοι μπορεί να μην περιλαμβάνονται στην επίσημη κατηγοριοποίηση βάσει νομοθεσίας, ωστόσο διαθέτουν γεωμετρικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά (πλάτος, υψηλός υφιστάμενος φόρτος κλπ.) τα οποία ευνοούν την ανάδειξή τους σε κομμάτι του δευτερεύοντος δικτύου (Τζων Κέννεντυ, Φιλικών, 25^{ης} Μαρτίου κλπ.). Να τονιστεί πως οι παραπάνω δρόμοι επιλέχθηκαν, αφού βεβαιώθηκε από επιτόπια έρευνα ότι δεν αποτελούν άξονες γειτονιάς (με αποτέλεσμα η ένταξή τους στο δίκτυο να δημιουργήσει φόρτους που δεν προϋπήρχαν) και συνεπώς μπορούν να ανταποκριθούν στο ρόλο που προτείνεται.

Σε ότι αφορά την λειτουργικότητα και προσβασιμότητα των δακτυλίων αυτών, επιχειρήθηκε ο σχεδιασμός να διαφυλάσσει, εκτός των άλλων, και περιοχές ειδικής σημασίας όπως είναι το υπερτοπικό κέντρο του Περιστερίου, τα τοπικά κέντρα κάθε πολεοδομικής συνοικίας και χώρους ιδιαίτερης σημασίας (όρος Αιγάλεω, άλσος Περιστερίου κλπ.). Για το λόγο αυτό η οργάνωση της συγκεκριμένης κατηγορίας

δακτυλίων πραγματοποιήθηκε με τέτοιο τρόπο ώστε αυτές οι περιοχές να αποκλείονται από τη κίνηση των αυτοκινήτων εντός των ορίων τους, ή να γίνονται στα σύνορα αυτών.

Λαμβάνοντας υπόψη τη διαμόρφωση των δακτυλίων αυτής της κατηγορίας, όπως αυτή προτείνεται, το υπερτοπικό κέντρο του Περιστερίου περικλείεται από έναν δακτύλιο και στη συνέχεια οι υπόλοιποι δακτύλιοι έχουν ακτινική μορφή από και προς αυτό (με εξαίρεση τον δακτύλιο που περικλείει την περιοχή της πλατείας Μπουρναζίου και η οποία επίσης αποτελεί κατά κάποιο τρόπο πόλο έλευσης και διοχέτευσης των υπολοίπων δακτυλίων και τελικά σύνδεση με το υπερτοπικό κέντρο). Πέρα όμως από τη σύνδεση του υπερτοπικού κέντρου με την ευρύτερη περιοχή του Περιστερίου, έγινε προσπάθεια σύνδεσης και των περιφερειακών αυτών περιοχών μεταξύ τους. Χαρακτηριστικό λοιπόν είναι το παράδειγμα των οδών Κοτυλίου-Σικάγου-Καρυάτιδος-Τσακάλωφ-Ταινάρου-Τηλέμαχου, οι οποίες εκτείνονται ανατολικά της περιοχής μελέτης και σκοπό έχουν να εξυπηρετήσουν τον πληθυσμό εκείνης της περιοχής (Χάρτης 6).

ΤΟΠΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΔΑΚΤΥΛΙΩΝ

Τελευταία κατηγορία δικτύου δακτυλίων αποτελεί εκείνη των τοπικών δακτυλίων (Χάρτης 6). Στην ουσία η μετάβαση γίνεται από την προηγούμενη κατηγορία δακτυλίων προς αυτή και ο ρόλος τους στη συνολική κυκλοφοριακή οργάνωση είναι διπλός: σε πρώτο επίπεδο αποτελούν «φωλιές» προστασίας των τοπικών κέντρων και από την άλλη περιορίζουν την κίνηση των οχημάτων εντός των περιοχών κατοικίας-γειτονιάς, κατευθύνοντας τα οχήματα στην ουσία περιμετρικά των τοπικών κέντρων. Στην ουσία με αυτή την κατηγοριοποίηση επιδιώκεται η περιμετρική μετακίνηση των οχημάτων στα τοπικά κέντρα, που αποτελούν πόλους έλξης μετακινήσεων από τους κατοίκους της κάθε πολεοδομικής συνοικίας στην οποία ανήκουν, ενώ παράλληλα το τοπικό οδικό δίκτυο-γειτονιάς δεν θίγεται από εσωτερικές μετακινήσεις και η περιοχή κατοικίας διατηρεί τον χαρακτήρα της χωρίς τον φόρτο των αυτοκινήτων που στην υπάρχουσα κατάσταση κατανέμεται άναρχα στο χώρο. Επιπλέον, επιχειρήθηκε ο κάθε δακτύλιος (ο οποίος περικλείει τα τοπικά κέντρα της εκάστοτε πολεοδομικής ενότητας) να συνδέεται όχι μόνο με την ανώτερη κατηγορία δακτυλίων, μα και μεταξύ τους (όπου αυτό κρίθηκε εφικτό και δεν έθιγε την ευρύτερη περιοχή).

Η επιλογή των οδών που θα περιλαμβάνονται σε αυτό το επίπεδο δακτυλίων έγινε βάσει και πάλι των γεωμετρικών και κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών τους και την γεωγραφική τους θέση αναφορικά με τα τοπικά κέντρα. Και σε αυτή την περίπτωση, ο οδοί (ύστερα από έρευνα) διέθεταν κατάλληλα χαρακτηριστικά και υφιστάμενο φόρτο που επέτρεπαν την ένταξή τους στο συνολικό δίκτυο, χωρίς να επηρεάζεται αρνητικά η εγκάρσια περιοχή.

Ως τελευταίος σχολιασμός αναφορικά με τα δίκτυα των δακτυλίων στο σύνολό τους, οι περισσότεροι οδικοί άξονες διαθέτουν πλάτος αρκετό που να μπορεί να φιλοξενεί κυκλοφορία σε δυο αντίθετες κατευθύνσεις. Ωστόσο υπάρχουν οδοί (κυρίως στην κατώτερη κατηγορία δακτυλίων) οι οποίοι μπορούν να διαμορφωθούν μόνο για κίνηση μιας κατεύθυνσης. Έτσι λοιπόν επιχειρήθηκε για αυτές τις περιπτώσεις μια

κυκλοφοριακή οργάνωση και ρυθμίσεις που να θεωρούνται λειτουργικές και να μπορούν να ανταποκριθούν στο ρόλο τους χωρίς αστοχίες και ασυμβατότητες (δηλαδή οι πορείες μετακίνησης ορίζονται με τρόπο που να εφαρμόζονται άρτια και λειτουργικά στο συνολικό δίκτυο των δακτυλίων). Συνεπώς οι δύο ανώτερες κατηγορίες δακτυλίων περιλαμβάνουν οδούς διπλής κατεύθυνσης, ενώ οι δακτύλιοι γειτονιάς είναι μονόδρομοι με σύνδεση στην αμέσως ανώτερη κατηγορία δακτυλίων προκειμένου η κίνηση των οχημάτων να μπορεί να πραγματοποιείται χωρίς διακοπές και προβλήματα.

3.2.2 Οδοί ήπιας κυκλοφορίας

Λαμβάνοντας υπόψη περιοχές και λειτουργίες που χρίζουν προστασίας από την ανεξέλεγκτη κίνηση του αυτοκινήτου, τέθηκε σε εφαρμογή στην παρούσα πρόταση ένα δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας (Χάρτης 6). Εφόσον έχουν οριστεί όλα τα δίκτυα δακτυλίων τα οποία περιβάλλουν το δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας (απαραίτητη προϋπόθεση για να μπορέσει να υλοποιηθεί ένα άρτιο και λειτουργικό σύστημα τέτοιων δρόμων), διαμορφώνονται με αυτό τον τρόπο όλες οι κυψέλες κυκλοφορίας σε όλα τα επίπεδα του οδικού δικτύου, καθορίζοντας στη συνέχεια και την επιφάνεια στην οποία θα εφαρμοστεί το σύστημα των οδών ήπιας κυκλοφορίας. Οι δρόμοι αυτοί αποδίδουν στην ουσία τον ελάχιστο δυνατό χώρο στο αυτοκίνητο (πλάτος οδού 2,5-3 m), προσφέροντας τον εναπομείναντα χώρο στους πεζούς, τα ποδηλάτα και τα άτομα με ειδικές ανάγκες, ενώ προσφέρουν και την αίσθηση της ασφάλειας και της άνεσης στην κίνηση λόγω της μειωμένης ταχύτητας που ορίζεται στις συγκεκριμένες οδούς (μέγιστη ταχύτητα 30 km/h). Δεδομένου ότι η παρούσα πρόταση στηρίζεται στην ιδέα της απαγόρευσης της παρόδιας στάθμευσης, ο χώρος ο οποίος προκύπτει ύστερα από την καθιέρωση του παραπάνω συστήματος θεωρείται εξαιρετικά χρήσιμος και πάνω από όλα αρκετός για την ομαλή και ορθή μετακίνηση των ομάδων που αναφέρθηκαν πιο πάνω, δημιουργώντας βέβαια και ένα περιβάλλον μετακίνησης αισθητικά ανώτερου και ποιοτικά βελτιωμένου από την υπάρχουσα κατάσταση.

Σε ότι αφορά τη χωροθέτηση αυτού του δικτύου (λαμβάνοντας υπόψη πάντα τον περιβάλλοντα χώρο και τις δυνατότητες υποστήριξης ενός τέτοιου εγχειρήματος), επιλέχθηκαν ως περιοχές φιλοξενίας τους, σε πρώτο επίπεδο, οι επιφάνειες εντός των τοπικών κέντρων των πολεοδομικών συνοικιών του δήμου καθώς και η χωρική επιφάνεια εντός του υπερτοπικού κέντρου του Περιστερίου (Χάρτης 6). Ο λόγος που προτείνεται η ίδρυση οδών ήπιας κυκλοφορίας εντός των ορίων αυτών των κέντρων είναι αφενός ο περιορισμός της ίδιας της χρήσης του αυτοκινήτου και η μείωση του χώρου και της ταχύτητάς του (γεγονός που αυτόματα προσφέρει μεγαλύτερη ελευθερία κινήσεων και χώρου στους πεζούς, τους ποδηλάτες και των ατόμων με ειδικές ανάγκες), και αφετέρου η προστασία αυτών των περιοχών από το αυτοκίνητο, αυξάνοντας ποιοτικά τον περιβάλλοντα χώρο. Η τελευταία αυτή παράμετρος θα έχει άμεση θετική επίδραση όχι μόνο στους πολίτες εκείνους που κατοικούν εντός αυτών των περιοχών, μα και εκείνων που έχουν καθημερινή πρόσβαση σε αυτούς (εργασία, εμπόριο κλπ.). Η αισθητική και ποιοτική αναβάθμιση αυτών των περιοχών μπορεί να επιτευχθεί σε μεγάλο βαθμό και μέσω της εφαρμογής του δικτύου ήπιας κυκλοφορίας, παράμετρος που συμβάλει στον συνολικό στόχο της κυκλοφοριακής

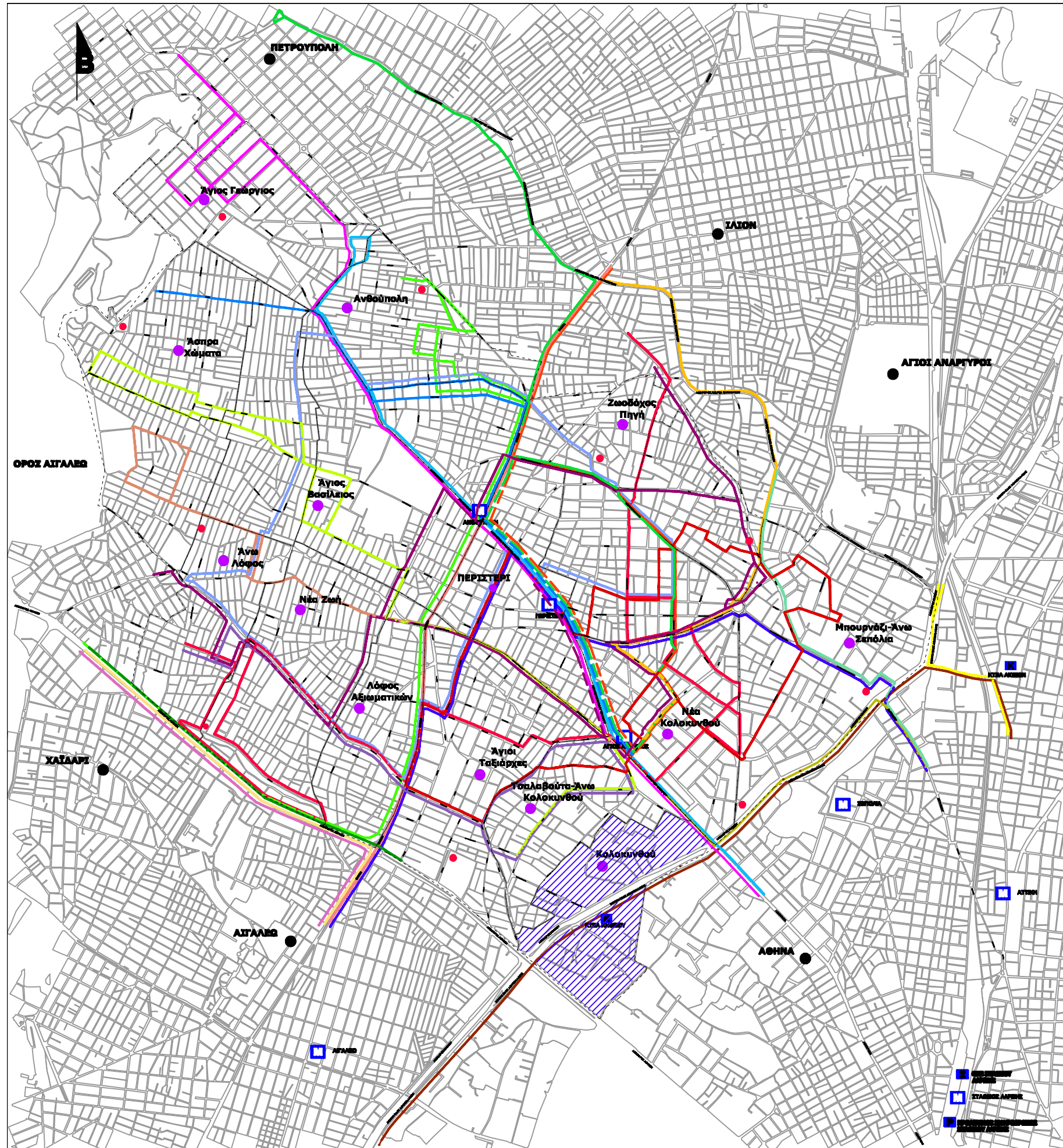
οργάνωσης του δήμου, που είναι η βιώσιμη κινητικότητα και εν γένει η βιώσιμη ανάπτυξη.

Εκτός όμως από την σύνθεση του δικτύου ήπιας κυκλοφορίας εντός των κέντρων των πολεοδομικών συνοικιών, γίνεται προσπάθεια επένδυσης τέτοιων δρόμων και στην περιφέρεια άλλων χώρων ιδιαίτερης σημασίας, με σκοπό την κατά το δυνατόν μεγαλύτερη προστασία τους από τα ιδιωτικά οχήματα. Έτσι λοιπόν σε χρήσεις όπως γύρω από τους σταθμούς σταθερής τροχιάς, το άλσος Περιστερίου και το όμορο γήπεδο, το διαμορφωμένο άλσος στην περιοχή του πρώην στρατοπέδου, την περιοχή του camping νοτιοδυτικά του δήμου, οι αθλητικές εγκαταστάσεις στην πολεοδομική ενότητα του Αγίου Γεωργίου (βόρεια του δήμου) και το θέατρο κοντά στη λεωφόρο Αθηνών, η διαμόρφωση των υπάρχοντων οδικών αξόνων που οριοθετούν τις δραστηριότητες αυτές σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας μπορούν να δώσουν τη δυνατότητα μείωσης της κίνησης του αυτοκινήτου και της ταχύτητάς του προκειμένου να αποδοθεί μεγαλύτερος χώρος στους πεζούς και στους ποδηλάτες. Η λογική της εφαρμογής αυτού του συστήματος δρόμων σε αυτούς τους χώρους στηρίζεται κατά κύριο λόγο στην αποσυμφόρηση των οδών που τους πλαισιώνουν και στην ενίσχυση του ποδηλάτου και του περπατήματος (οι δύο τελευταίες κατηγορίες μετακινουμένων εξυπηρετούνται με πυκνά δίκτυα ποδηλατοδρόμων και πεζών που διέρχονται από αυτούς και που θα αναλυθούν σε επόμενη ενότητα).

3.2.3 Δημόσια συγκοινωνία

Η δημόσια συγκοινωνία του δήμου, λαμβάνοντας υπόψη τη μελέτη της υπάρχουσας κατάστασης που διεξήχθη στο προηγούμενο κεφάλαιο, θεωρείται πως καλύπτει σε ικανοποιητικό βαθμό ολόκληρη την επιφάνεια μελέτης, συνδέοντάς την με σημαντικούς πόλους δραστηριοτήτων και. Τόσο οι σταθμοί σταθερής τροχιάς, όσο και το επίγειο σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας, διαθέτουν (σε ότι αφορά τις περιοχές εντός του δήμου) πυκνή δομή, που μπορεί να υποστηριχθεί και να ενισχυθεί παραπάνω από τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων και πεζών που μελετάται επίσης στην πρόταση και που παρατέθηκαν παραπάνω. Πόλοι ιδιαίτερης σημασίας όπως τα κέντρα, οι ανοιχτοί-πράσινοι χώροι κλπ. μπορούν να βασιστούν στη δημόσια συγκοινωνία προκειμένου να εξυπηρετηθεί ο πληθυσμός από και προς αυτούς τους πόλους δραστηριοτήτων, ενώ οι χώροι στάθμευσης που λειτουργούν στην ουσία ως σταθμοί μετεπιβίβασης από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα προς τη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα, μπορούν να τονώσουν ακόμη περισσότερο το ρόλο της βιώσιμης κινητικότητας συνολικά και ειδικά της δημόσιας συγκοινωνίας.

Λαμβάνοντας υπόψη την υπάρχουσα κατάσταση, εντοπίστηκαν κάποια προβλήματα στον τομέα της δημόσιας συγκοινωνίας, τα οποία για την αποτελεσματικότερη και ευκολότερη μετακίνηση των πολιτών, καλούνται στην παρούσα εργασία να επιλυθούν. Οι παρεμβάσεις που προτείνονται εστιάζονται κυρίως στην επίγεια δημόσια συγκοινωνία, δεδομένου πως οι σταθμοί σταθερής τροχιάς θεωρούνται πως καλύπτουν σε σχετικά άρτιο βαθμό την ανάγκη μετακίνησης των πολιτών τόσο ως προς τους όμορους δήμους του Περιστερίου, όσο και ως προς το κέντρο της Αθήνας και τον Πειραιά (Χάρτης 7).



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- | | | | |
|---|-------------------------------------|---|--|
| — | ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗ 400 | — | ΤΡΟΜΕΪΣ |
| — | ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗ 409 | — | ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ 748 ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗ 700 | — | ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΤΡΟΜΕΪΣ 24 ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗ 709 | — | ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ 882 ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗ 710 | — | ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΤΡΟ-ΜΕΛΠ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗ 721 | — | ΣΥΜΦΩΤΗΡΙΟΚΕΣ ΣΤΑΘΜΟΣ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗ 722 | — | ΠΡΟΒΛΕΤΙΚΕΣ ΣΥΜΦΩΤΗΡΙΟΚΕΣ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗ 748 | — | ΚΤΒΑ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗ 750 | — | ΥΠΟΓΕΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ-ΥΔΡΟΙ ΜΕΤΕΤΙΜΩΜΕΝΕΣ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗ 759 | — | ΔΗΜΟΣ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗ 801 | — | ΠΟΛΙΤΕΥΜΑΤΙΚΗ ΣΥΝΟΡΙΑ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗ 802 | — | ΟΡΙΑ ΔΗΜΟΥ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗ 805 | — | ΟΡΙΑ ΠΟΛΙΤΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΟΡΙΑΣ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗ 806 | — | ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΛΑΔΙΑ |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗ 807 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗ 813 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΕΣ 910, 916, 917, 918 | | |
| — | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗ 920 | | |
| — | ΤΡΟΜΕΪΣ 24 | | |
| — | ΤΡΟΜΕΪΣ 25 | | |

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
Ο ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ ΥΠΟ ΠΟΛΙΤΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ:
ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ

ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: 7

ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΙΟΥΛΙΟΣ 2013

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:10.000

ΑΛΙΚΗ ΤΣΑΛΓΑΤΙΔΟΥ

Επιδιώκοντας λοιπόν να αποσυμφορηθεί ο δρόμος που διατρέχει τους σταθμούς σταθερής τροχιάς, δηλαδή την Παναγή Τσαλδάρη, και να διαμορφωθεί μια ακτινωτή πορεία των λεωφορείων και τρόλεϊ από και προς τους σταθμούς του μετρό (βασίζοντας τον συλλογισμό στην ιδέα πως η δημόσια συγκοινωνία στο σύνολό της πρέπει να διαθέτει χαρακτήρα συμπληρωματικό κα όχι ανταγωνιστικό), πραγματοποιήθηκε μια είδους εκτροπή της πορείας ορισμένων λεωφορείων, ενώ παρέμειναν σταθερές οι πορείες του λεωφορείου Α13 και του τρόλεϊ 12 επί της συγκεκριμένης οδού για λόγους εξυπηρέτησης του πληθυσμού που διαμένει στις κεντρικές αυτές περιοχές.

Έτσι λοιπόν αρχικά έγινε αλλαγή της πορείας των τρόλεϊ 24 και 25, τα οποία μέχρι πρότινος διέρχονταν από την Παναγή Τσαλδάρη, και συνεπώς η πορεία τους έχει ως τερματικό σταθμό εκείνον του σταθμού του Αγίου Αντωνίου, με παράκαμψη των σταθμών του μετρό Ανθούπολης και Περιστερίου, στους οποίους έχουν πρόσβαση στην παρούσα φάση. Οι πορείες τους προς τις αφετηρίες γίνεται μέσω της διασταύρωσης Θηβών και λεωφόρου Κωνσταντινουπόλεως.

Επόμενη παρέμβαση πραγματοποιήθηκε για την λεωφορειακή γραμμή 892, το οποίο διασχίζει σήμερα ολόκληρη την Παναγή Τσαλδάρη. Το συγκεκριμένο λεωφορείο συνεχίζει να καταλήγει στους σταθμούς του μετρό Ανθούπολης και Αγίου Αντωνίου, ωστόσο η πορεία του από και προς αυτούς τους σταθμούς είναι πλέον περιμετρική και όχι εγκάρσια. Αυτό σημαίνει πως μετά τη διέλευση του σταθμού Ανθούπολης, το λεωφορείο συνεχίζει την πορεία του προς τον σταθμό Αγίου Αντωνίου μέσω Θηβών και λεωφόρου Κωνσταντινουπόλεως, ενώ μετά τον Άγιο Αντώνιο, συνεχίζει μέχρι τον τερματικό του σταθμό μέσω της οδού Πελασγίας.

Τελική ρύθμιση στη δημόσια συγκοινωνία αφορά στο λεωφορείο 748, το οποίο στην παρούσα φάση διέρχεται από όλους τους σταθμούς του μετρό (μέσω της Παναγή Τσαλδάρη), με τερματικό σταθμό κοντά στο σταθμό του Αγίου Αντωνίου. Με άξονα την λογική που ακολουθήθηκε για τις άλλες λεωφορειογραμμές των οποίων οι πορείες μεταβλήθηκαν, προτείνεται η αλλαγή του τερματικού σταθμού του λεωφορείου, που σημαίνει πως αντί του Αγίου Αντωνίου, ο τελικός προορισμός να είναι ο σταθμός του μετρό Ανθούπολη, με συνέχεια της πορείας του στην οδό Αναπαύσεως μέχρι την αφετηρία του.

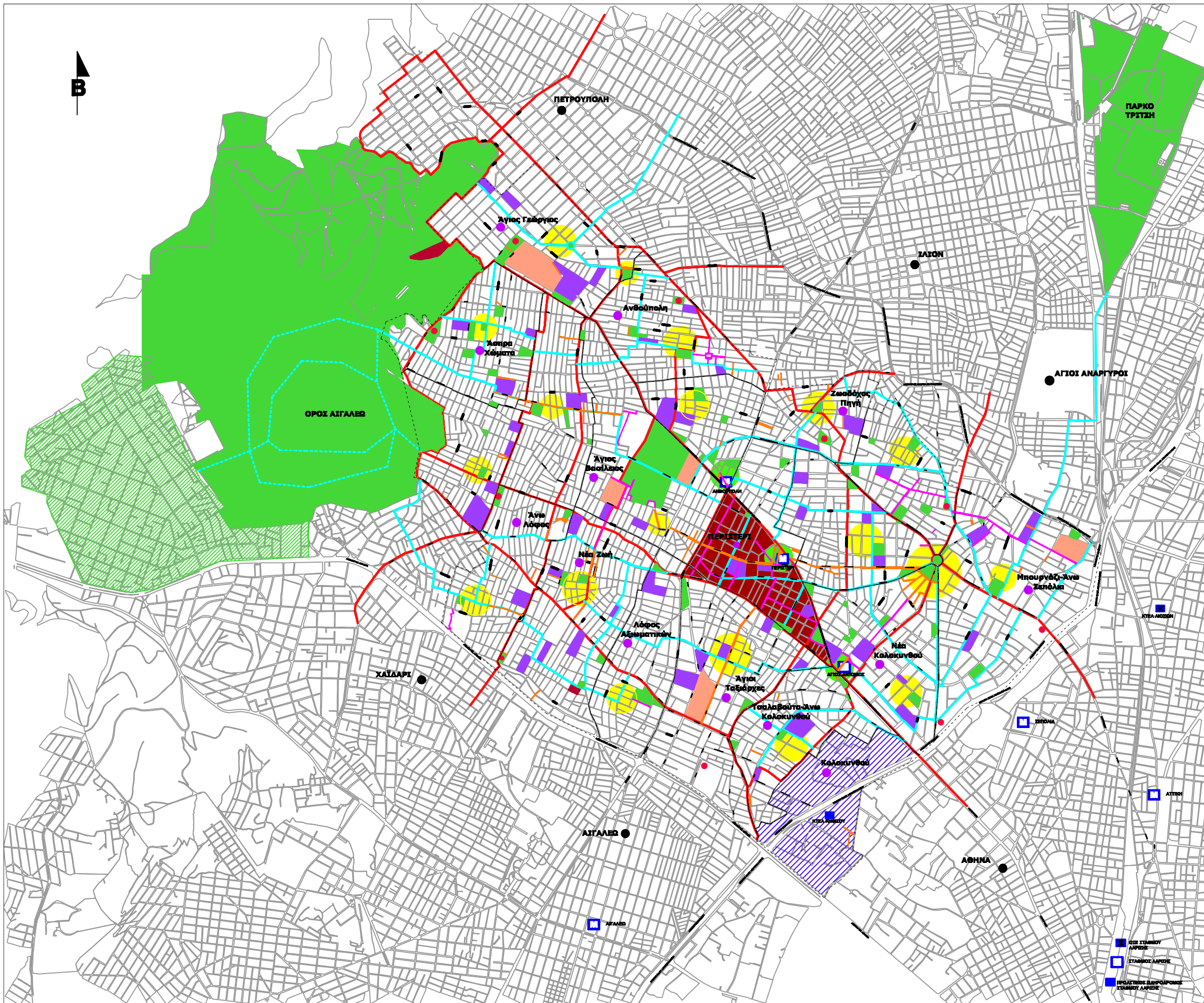
Προχωρώντας στο λειτουργικό κομμάτι της δημόσιας συγκοινωνίας και συγκεκριμένα της επίγειας, επισημάνθηκε και στην υπάρχουσα κατάσταση πως υστερεί σε επίπεδο εξυπηρέτησης λόγω μη συντονισμένου προγραμματισμού σε ότι αφορά την πορεία των επίγειων μέσων μεταφοράς. Αυτό σημαίνει πως οι υπάρχουσες λεωφορειογραμμές (σε συνδυασμό πάντα με τους σταθμούς σταθερής τροχιάς που λειτουργούν εντός του δήμου) μπορούν να προσφέρουν στους πολίτες του δήμου τη δυνατότητα μετακίνησης σε όμορους δήμους, το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας και τον Πειραιά, ωστόσο υπάρχει πρόβλημα σε ότι αφορά το επίπεδο εξυπηρέτησης των μετακινουμένων. Προτείνεται λοιπόν η στελέχωση περισσότερων οχημάτων που θα λειτουργούν σε αρτιότερο βαθμό από την υπάρχουσα κατάσταση (δεδομένου της μεγάλης ζήτησης που επικρατεί στον τομέα των μεταφορών και δει της δημόσιας μετακίνησης) καθώς και ο προγραμματισμός συχνότερων και πάνω από όλα σταθερότερων δρομολογίων, προκειμένου να αποτελέσει η δημόσια συγκοινωνία

προτεραιότητα στην επιλογή του τρόπου μετακίνησης των πολιτών και να δημιουργηθεί σχέση εμπιστοσύνης μεταξύ επιβατικού κοινού και δημόσιες μεταφορές στο σύνολο.

Η παρέμβαση στη δημόσια συγκοινωνία λοιπόν (αν και μικρή λόγω της ήδη λειτουργικής διαμόρφωσης της τουλάχιστον σε επίπεδο χωρικής κατανομής τους, διέλευσής τους από χρήσεις γης ιδιαίτερης σημασίας και συνδεσιμότητας όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς μεταξύ τους), σε συνδυασμό με το σύνολο των παρεμβάσεων της πρότασης (χρήσεις γης, δίκτυα βιώσιμης κινητικότητας, δακτύλιοι) μπορεί να προσφέρει μια εικόνα στον τομέα των μετακινήσεων που θα ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις της κοινωνίας για βιώσιμες συνθήκες διαβίωσης σε όλα τα επίπεδα. Ο δρόμος προς τη βιώσιμη κινητικότητα και της βιώσιμης ανάπτυξης γενικότερα θα ανοίξει μόνο με συντονισμένο πρόγραμμα σε όλο το φάσμα των τομέων που επηρεάζουν τη ζωή και τη μετακίνηση των πολιτών, ένας από τους οποίους είναι και η δημόσια συγκοινωνία.

3.2.4 Δίκτυο ποδηλατοδρόμων

Ένας από τους κεντρικούς άξονες προαγωγής και ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας εντός των ορίων του δήμου Περιστερίου είναι η δημιουργία προϋποθέσεων (κατασκευαστικών και ποιοτικών) για κίνηση του ποδηλάτου. Θεωρείται κρίσιμης σημασίας το ποδήλατο να αποκτήσει όχι μόνο το χώρο μα κυρίως την ασφάλεια και την άνεση να κυκλοφορεί στο συνολικό οδικό δίκτυο της περιοχής. Προτείνεται λοιπόν ο σχεδιασμός ενός πρωτεύοντος και ενός δευτερεύοντος δικτύου ποδηλατοδρόμων, με σκοπό την άρτια μετακίνηση και εξυπηρέτηση του ποδηλάτου σε όλο το εύρος της περιοχής μελέτης, με την δημιουργία αλληλοεξαρτούμενης σύνδεσης μεταξύ των δύο κατηγοριών δικτύου (Χάρτης 8).



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

	ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΩΝ		ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
	ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΩΝ		ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ
	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ		ΣΥΜΦΩΡΜΟΣΕΣ ΣΤΑΘΜΕΣ
	ΠΡΟΤΕΝΟΜΕΝΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ		ΠΡΟΔΕΙΧΝΟΜΕΝΟΣ ΣΥΜΦΩΡΜΟΣ
	ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΠΕΖΩΝ ΣΤΟ ΟΡΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ		ΚΤΕΔ
	ΔΑΣΟΣ ΧΑΪΔΑΡΙΟΥ		ΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
	ΑΝΟΚΤΟΣ-ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΧΩΡΟΣ		ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
	ΑΒΑΝΤΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ		ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
	ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΛΑΔΙΑ		ΥΠΕΡΤΟΠΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΧΩΡΟΙ ΜΕΤΕΠΕΒΑΣΗΣ
	ΕΡΓΑΣΜΕΥΤΙΚΟ ΙΚΡΥΜΑ		ΔΗΜΟΣ
	ΠΟΛΙΤΕΙΣ		ΠΟΛΥΒΟΔΟΜΗ ΣΥΜΒΑΣΗ
			ΟΡΙΑ ΔΗΜΟΥ
			ΟΡΙΑ ΠΟΛΥΒΟΔΟΜΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
Ο ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ ΥΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ:
ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ

ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗΣ: 8

ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΙΟΥΛΙΟΣ 2013

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:10.000

ΑΛΙΚΗ ΤΣΑΛΓΑΤΙΔΟΥ

ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ

Σε πρώτη φάση σχεδιάζεται το κύριο ποδηλατικό δίκτυο, το οποίο κινείται σχεδόν αποκλειστικά κατά μήκος κεντρικών οδικών αξόνων (Χάρτης 8). Η διάταξη του δικτύου αρχικά είναι περιμετρική των ορίων του δήμου, καλύπτοντας σχεδόν ολόκληρη την περιφέρεια μελέτης (με εξαίρεση τις λεωφόρους Αθηνών, Κηφισού και Ανδρέα Παπανδρέου οι οποίες δεν περιλαμβάνονται ως οδοί φιλοξενίας ποδηλατοδρόμων λόγω της φύσεως και της έντασης των φόρτων που παρατηρούνται σε αυτές καθώς και η σχεδόν ολόκληρη η Θηβών εκτός από το κομμάτι εγκάρσιο του υπερτοπικού κέντρου όπου οι δραστηριότητες που φιλοξενούνται ευνοούν την δημιουργία ποδηλατικού δικτύου). Η εσωτερική κατανομή του δικτύου περιλαμβάνει τέσσερις κύριες οριζόντιες διαδρομές ποδηλάτου (κατεύθυνση ανατολή-δύση) και έξι κατακόρυφες (κατεύθυνση βορρά-νότος). Ο τρόπος διαμόρφωσης του δικτύου έχει ως στόχο να συμπεριλάβει όλες τις πολεοδομικές συνοικίες που συνθέτουν τον δήμο και να δημιουργήσει συνδυαστικούς κρίκους μεταξύ των κύριων πόλων άφιξης και αναχώρησης επιβατικού κοινού. Αυτό σημαίνει πως περιοχές δραστηριοτήτων εξαιρετικής σημασίας, όπως είναι οι σταθμοί σταθερής τροχιάς, το υπερτοπικό κέντρο, το όρος Αιγάλεω, η περιοχή του Μπουρναζίου και το άλσος Περιστερίου, πλαισιώνονται και συνδέονται μεταξύ τους με το ποδηλατικό αυτό δίκτυο, προσφέροντας στους ποδηλάτες την δυνατότητα, σε πρώτο επίπεδο, εύκολης μετάβασης σε αυτές μέσω ενός σχετικά πυκνού δικτύου. Η σύνδεση του συγκεκριμένου δικτύου δεν περιορίζεται μόνο σε περιοχές ιδιαίτερης σημασίας, αλλά περνάει τα διοικητικά όρια του Περιστερίου, προσφέροντας δυνατότητες σύνδεσης της περιοχής μελέτης με όμορους δήμους (Πετρούπολης, Ίλιον, Χαϊδαρίου, Αιγάλεω) και με το κέντρο της Αθήνας.

Όπως αναφέρθηκε ήδη, το πρωτεύον δίκτυο ποδηλάτου ιδρύεται κατά μήκος μεγάλων οδικών αξόνων (κομμάτι της Θηβών, Εθνάρχου Μακαρίου-Τσαλδάρη-Αναπαύσεως-Αγίου Ιεροθέου, Αγίου Βασιλείου κλπ.) για λόγους διπλής σημασίας: αφενός γιατί οι οδικοί αυτοί άξονες διαθέτουν σε αρκετό βαθμό τα γεωμετρικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά προκειμένου να υποστηρίξουν μια τέτοια ενέργεια και αφετέρου, στα πλαίσια περιορισμού της χρήσης του αυτοκινήτου, η απόδοση χώρου από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα στο ποδήλατο θα μπορέσει να θέσει σταθερότερα θεμέλια κατεύθυνσης της κοινωνίας σε βιωσιμότερους τρόπους μετακίνησης. Συμπερασματικά προκύπτει πως το συγκεκριμένο δίκτυο αποτελεί την κεντρική διάταξη κίνησης του ποδηλάτου εντός των ορίων του δήμου, η οποία θα πλαισιωθεί στη συνέχεια από το δευτερεύον δίκτυο ποδηλατοδρόμων.

ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ

Προς ενίσχυση της προαναφερθείσας κατηγορίας ποδηλατοδρόμων, προτείνεται ο σχεδιασμός της δεύτερης κατηγορίας ποδηλατοδρόμων, που στηρίζει και συνδέει την ανώτερη κατηγορία (Χάρτης 8). Εδραιώνεται πλέον σε ένα πυκνότερο σύστημα ποδηλατοδρόμων, που καταλαμβάνει μεγαλύτερες περιοχές σε σχέση με την πρώτη κατηγορία και συνδέει σε αρτιότερο βαθμό τόσο τις πολεοδομικές συνοικίες μεταξύ τους, όσο και με τις χρήσεις γης που πλαισιώνονται από την πρώτη κατηγορία και που αναφέρθηκαν παραπάνω.

Οι οδικοί άξονες που περιλαμβάνονται σε αυτή την κατηγορία ποδηλατοδρόμων είναι κυρίως δρόμοι μέτριας έως χαμηλής όχλησης και τοπικοί οδοί-γειτονιάς, αποτυπώνοντας στην ουσία και την φύση του συγκεκριμένου ποδηλατικού συστήματος ως υποστηρικτικού στο κεντρικό. Ωστόσο να σημειωθεί πως η τελική επιλογή των δρόμων εκείνων που αποτελούν τμήμα του παραπάνω δικτύου βασίστηκε επίσης σε γεωμετρικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά, που σημαίνει πως επιδιώχθηκε οι οδοί αυτοί να διαθέτουν τις απαραίτητες προδιαγραφές πλάτους, ποιότητας κλπ., ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν στο ρόλο τους και στις απαιτήσεις της κοινωνίας για ομαλή και άνετη μετακίνηση με το ποδήλατο.

Επιχειρήθηκε, μέσω αυτού του δικτύου, να εδραιωθεί η εμφάνιση του ποδηλάτου εντός των τοπικών κέντρων της περιοχής, καθώς και κατά μήκος σχολικών εγκαταστάσεων, ανοιχτών-πράσινων χώρων, με πρόσβαση στο κύριο ποδηλατικό δίκτυο για λόγους συνδεσιμότητας με τις υπόλοιπες περιοχές. Αξιοσημείωτη παρέμβαση ποδηλατικού δικτύου αποτελεί η δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών εντός του όρους Αιγάλεω, οι οποίες καταλήγουν, μέσω του κύριου δικτύου, στις εγγύς περιοχές του δήμου, καθώς και στο δήμο Πετρούπολης, ενώ δυτικά καταλήγουν και συνδέουν το όρος Αιγάλεω με το δάσος Χαϊδαρίου. Αξίζει, επίσης, να αναφερθεί και η δημιουργία διόδου μεταξύ του Περιστερίου με το πάρκο Τρίτση, βορειοανατολικά των ορίων του δήμου, μέσω του δευτερεύοντος ποδηλατικού δικτύου (Χάρτης 8).

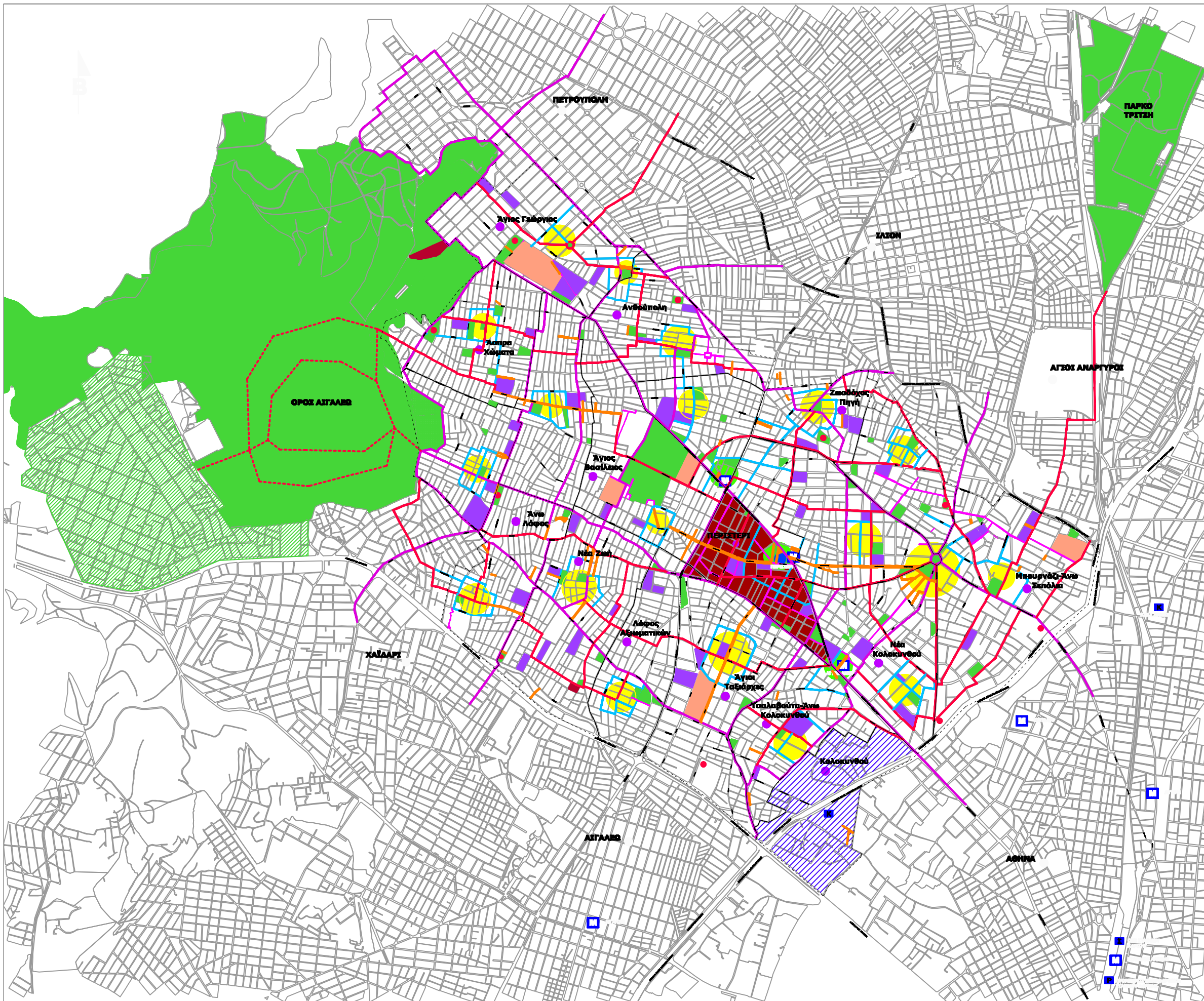
Να τονιστεί σε αυτό το σημείο πως το μέσο πλάτος των ποδηλατοδρόμων επιλέγεται να είναι 1 m, ο καθορισμός του οποίου (καθώς και αν θα περιλαμβάνονται μια ή δυο λωρίδες κίνησης) εξαρτάται από το υπάρχον πλάτος της οδικής αρτηρίας στην οποία φιλοξενείται καθώς και από το μέγεθος των φόρτων που παρατηρούνται στο εκάστοτε οδικό δίκτυο. Ως υποσημείωση να αναφερθεί σε αυτό το στάδιο πως σε κάποιες οδούς (όπως οι οδοί Ευγενίδου και Μυστριώτου που αποτελούν τμήμα του περιφερειακού δακτυλίου του Περιστερίου και διαθέτουν συνολικό πλάτος 9 m) στις οποίες δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί ταυτόχρονη χάραξη ποδηλατοδρόμου και πεζοδρομίου (αναλυτικότερη περιγραφή του δικτύου πεζών ακολουθεί στη συνέχεια), κρίνεται σκόπιμο να διοχετευτεί η κίνηση του ποδηλάτου σε αυτά τα κομμάτια των οδών παράλληλα με την κίνηση των πεζών, ορίζοντας κανόνες ασφαλείας και προτεραιοτήτων προκειμένου να διασφαλιστεί η άρτια μετακίνηση και των δυο ομάδων μετακινουμένων.

Συμπερασματικά προκύπτει πως ο συνδυασμός των παραπάνω δικτύων ποδηλάτου πραγματεύεται σε πρωταρχικό επίπεδο την ανάδειξη και ενίσχυση χρήσης του ποδηλάτου σε όλη την περιοχή μελέτης, τον περιορισμό της κίνησης του αυτοκινήτου και τη χάραξη ποδηλατοδρόμων κοντά σε περιοχές ιδιαίτερης σημασίας εντός των διοικητικών ορίων της χωρικής επιφάνειας που εξετάζεται αλλά και τη σύνδεση ολόκληρης της περιοχής με όμορες δημοτικές ενότητες, επιτυγχάνοντας με αυτόν τον τρόπο μια αλληλένδετη και άμεση σχέση μεταξύ των δήμων. Κρίνεται σημαντικό το ποδήλατο να αποκτήσει κυρίαρχο ρόλο στον τρόπο μετακίνησης των πολιτών της περιοχής, για αυτό και επιχειρήθηκε να διαμορφωθεί ένα συνολικά πυκνό δίκτυο ποδηλάτου, το οποίο θα μπορέσει να συναγωνιστεί το αυτοκίνητο με ίσους όρους και να καταξιώθει στον κυκλοφοριακό χάρτη ως ένα μέσο μετακίνησης βασικό σε

καθημερινό επίπεδο, ανοίγοντας το δρόμο προς μια κοινωνία του μέλλοντος στρεφόμενη στη βιώσιμη κινητικότητα.

3.2.5 Δίκτυο πεζών-πεζόδρομοι

Η βιώσιμη κινητικότητα που αποτελεί στόχο της κυκλοφοριακής οργάνωσης της περιοχής του Περιστερίου δεν θα μπορούσε να εξεταστεί ανεξάρτητα από την ίδρυση άρτιου δικτύου πεζών, που θα διευκολύνει την μετακίνηση της συγκεκριμένης ομάδας μετακινούμενων, αλλά και θα λειτουργεί και ως κινητήριο μοχλός ενίσχυσης αυτής με νέα μέλη που θα περιορίσουν την κίνηση του αυτοκινήτου και θα στραφούν στο περπάτημα ως άνετη και ασφαλή μετακίνηση σε καθημερινό επίπεδο. Το περπάτημα, σε συνδυασμό με το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία, αποτελεί την βασική γραμμή της πρότασης κυκλοφοριακών ρυθμίσεων της παρούσας εργασίας με βλέψεις προς τη βιωσιμότητα του τρόπου ζωής σε όλα τα επίπεδα. Το συνολικό δίκτυο πεζών που υλοποιήθηκε στην πρόταση παρουσιάζεται στον Χάρτη 9.



	ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΩΝ		ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
	ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΩΝ		ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΤΡΟΜΕΤΡ
	ΤΟΠΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΩΝ		ΣΥΜΦΟΡΟΜΩΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ		ΠΡΟΣΤΙΛΛΩΣ ΣΥΜΦΟΡΟΜΩΣ
	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ		ΚΤΕΛ
	ΔΙΑΡΡΩΜΗ ΠΕΖΩΝ ΣΤΟ ΟΡΟΣ ΛΙΓΛΙΩΣ		ΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
	ΛΑΣΟΣ ΧΑΛΔΑΡΩΝ		ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
	ΛΙΜΝΙΣΤΟΣ-ΓΡΑΣΙΝΟΣ ΧΩΡΟΣ		ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
	ΑΝΑΨΗΤΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ		ΥΠΟΤΕΛΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΧΩΡΩΝ ΜΕΤΕΠΙΒΑΣΕΩΣ
	ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΛΑΔΙΑ		ΑΘΗΝΕΣ
	ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ		ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
	ΠΟΛΙΤΕΙΟΣ		ΟΡΑ ΑΘΗΝΩΝ
			ΟΡΑ ΠΟΛΙΤΕΙΟΜΕΝΗΣ ΣΥΝΟΡΙΑΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
Ο ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ ΥΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ:
ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ

ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΠΕΖΩΝ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: 9

ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΙΟΥΛΙΟΣ 2013

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:10.000

ΑΛΙΚΗ ΤΣΑΛΓΑΤΙΔΟΥ

ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΩΝ

Όπως και στην περίπτωση των δικτύων ποδηλατοδρόμων, τα δίκτυα πεζών ορίζονται σε δυο κατηγορίες (πρωτεύον και δευτερεύον) ακριβώς με την ίδια λογική που ακολουθήθηκε και για την περίπτωση του ποδηλάτου. Η χάραξη των δύο δικτύων πεζών επιλέγεται ως παράλληλη εκείνης των δικτύων ποδηλάτου, καλύπτοντας ολόκληρη την περιοχή μελέτης σχεδόν στο απόλυτο, ενώ η σύνδεση περιοχών ιδιαίτερης σημασίας μεταξύ τους καθώς και με γειτονικούς δήμους είναι ο πρωταρχικός συντελεστής που καθορίζει την τελική μορφή που θα διαθέτουν τα δίκτυα πεζών (Χάρτης 9).

ΤΟΠΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΩΝ

Η διαφορά που επισημαίνεται σε ότι αφορά το δίκτυο πεζών σε σχέση με τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων έγκειται στο γεγονός ότι επιχειρήθηκε η δημιουργία ενός περισσότερο κεντροβαρικού συστήματος πεζοδρομίων. Αυτό σημαίνει πως υπάρχει μεγαλύτερη τάση κάλυψης κεντρικών περιοχών σε ολόκληρη την επιφάνεια του δήμου, με σκοπό την προαγωγή και ενίσχυση του περπατήματος ως τρόπο μετακίνησης των πολιτών. Για το λόγο αυτό δημιουργήθηκε ένα επιπλέον επίπεδο πεζοδρομίων που συνδέεται άμεσα με την αμέσως ανώτερη κατηγορία δικτύου πεζών και το οποίο διέρχεται κατά κύριο λόγο από όλα τα τοπικά κέντρα που προτείνονται, το υπερτοπικό κέντρο του Περιστερίου και γύρω από τους σταθμούς σταθερής τροχιάς (Χάρτης 9).

Η πρόταση του συγκεκριμένου δικτύου πεζών στοχεύει στην ποιοτική αναβάθμιση των δυο προηγούμενων δικτύων και την στελέχωση πεζοδρομίων που θα προάγουν την κίνηση των πεζών σε μεγαλύτερο βαθμό στους συγκεκριμένους πόλους συγκέντρωσης δραστηριοτήτων, ενώ παράλληλα αποτελούν και μια μεθοδευμένη τακτική περιορισμού του χώρου που θα καταλαμβάνεται από το αυτοκίνητο και θα αποδίδεται στην άρτια και ασφαλή μετακίνηση των πεζών. Προκειμένου να μπορέσει ο πεζός να κινείται με αυτόν τρόπο και να ικανοποιεί τις ανάγκες του για καθημερινή μετακίνηση (που θα πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο στους παραπάνω κεντρικούς τόπους), κρίνεται απαραίτητο να υπάρχουν και οι κατάλληλες υποδομές για να υλοποιηθεί αυτό. Συνεπώς η επιπλέον ενίσχυση των δικτύων πεζών με την τελευταία κατηγορία μπορεί να δώσει όλο τον χώρο που χρειάζεται ο πεζός να κινηθεί στον αστικό χώρο του Περιστερίου χωρίς διακοπές, με άνεση και ασφάλεια.

Σε ότι αφορά τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των πεζοδρομίων, το πλάτος τους θα κυμαίνεται μεταξύ 1-3 m (κατά κύριο λόγο) με διπλή λωρίδα κίνησης αντιδιαμετρικά των οδικών αξόνων στους οποίους θα προσαρτηθούν. Τα κριτήρια επιλογής του τελικού πλάτους των πεζοδρομίων εξαρτάται από το είδος και την κατηγορία του δρόμου, ενώ οι διαδρομές που ακολουθούνται στις τρεις κατηγορίες δικτύων επιλέχθηκαν βάσει των κριτηρίων που αναφέρθηκαν και στην περίπτωση των ποδηλατοδρόμων (γεωμετρικά χαρακτηριστικά δρόμων, φόρτος, περιοχές ιδιαίτερης σημασίας κλπ.). Ο βασικός στόχος ίδρυσης των δικτύων αυτών (όπως και των δικτύων ποδηλάτου) παραμένει η συστηματική μείωση χρήσης του αυτοκινήτου από το κυκλοφοριακό κατεστημένο και η σταδιακή απομάκρυνσή του σε σημαντικό βαθμό από μεγάλο κομμάτι του οδικού δικτύου.






Συμπληρωματικά με τα δίκτυα πεζών και όλες τις παραπάνω κυκλοφοριακές ρυθμίσεις όλων των μορφών εντάσσονται οι πεζόδρομοι οι οποίοι θα λειτουργούν παράλληλα και ως ανοιχτοί-πράσινοι χώροι. Το κύριο δίκτυο πεζόδρομων της πρότασης εντοπίζεται εντός του υπερτοπικού κέντρου του Περιστερίου και της περιοχής περιμετρικά της πλατείας Μπουρναζίου (Χάρτης 9), το οποίο συμπληρώνει τους ήδη υπάρχοντες πεζόδρομους που εντοπίστηκαν στη διαδικασία εξέτασης της υπάρχουσας κατάστασης. Λόγω της φύσης των δραστηριοτήτων που φιλοξενούνται σε αυτά τα κέντρα, κρίνεται συμβατό με την όλη λογική των καθημερινών μετακινήσεων, να τονωθεί σε μεγαλύτερο βαθμό το δίκτυο των πεζόδρομων εντός των ορίων τους που θα αναβαθμίσουν την μετακίνηση των πολιτών σε βιωσιμότερο επίπεδο σε σχέση με την υπάρχουσα κατάσταση. Το περπάτημα και το ποδήλατο θα μπορούν να κυριαρχούν σε αυτές τις περιοχές, αποκλείοντας ακόμη περισσότερο την χρήση του αυτοκινήτου σε μεγάλο τμήμα εντός των κέντρων.

Οι δρόμοι που επιλέχθηκαν να πεζοδρομηθούν είναι κυρίως δρόμοι χαμηλής όχλησης, οι οποίοι δεν μπορούν να δημιουργήσουν κυκλοφοριακές «ταραχές» μετά την κατάργηση κυκλοφορίας σε αυτούς, ενώ επιδιώχθηκε παράλληλα η κίνηση των οχημάτων να καλύπτεται από όμορους δρόμους, οι οποίοι θα απορροφήσουν άρτια τους εσωτερικούς φόρτους. Να τονιστεί σε αυτό το σημείο πως το δίκτυο των πεζόδρομων δεν διαμορφώθηκε αυθαίρετα, αντίθετα έγινε προσπάθεια σύνδεσης αυτού με το δίκτυο ποδηλάτου και πεζών, ώστε να αποτελούν τμήμα ενός ευρύτερου σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας.

3.2.6 Διατομές δρόμων

Τελικό στάδιο της πρότασης αποτελεί η δημιουργία κάποιων ενδεικτικών διατομών δρόμων, που θα φιλοξενήσουν το σύνολο των επιβατών του δήμου. Καταρχάς το πλάτος των εκάστοτε δρόμων προέκυψε ύστερα από επιτόπια μελέτη, προκειμένου να πραγματοποιηθεί σωστή καταγραφή των υπαρχόντων δεδομένων. Οι ενδεικτικές διατομές που προέκυψαν είναι στο σύνολό τους 6, οι οποίες εμφανίζονται ως εικόνα στο κείμενο και ως Χάρτης 10 στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

	ΠΛΑΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ
	ΠΛΑΤΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ
	ΠΛΑΤΟΣ ΓΕΣΟΔΡΟΜΙΟΥ
	ΒΟΗΘΗΤΙΚΗ ΛΩΡΙΔΑ ΓΙΑ ΕΞΟΔΟ ΑΠΟ ΛΕΩΦΟΡΟ
	ΜΗΣΙΔΑ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
Ο ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ ΥΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ:
ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ

ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΟΜΕΣ ΔΡΟΜΩΝ

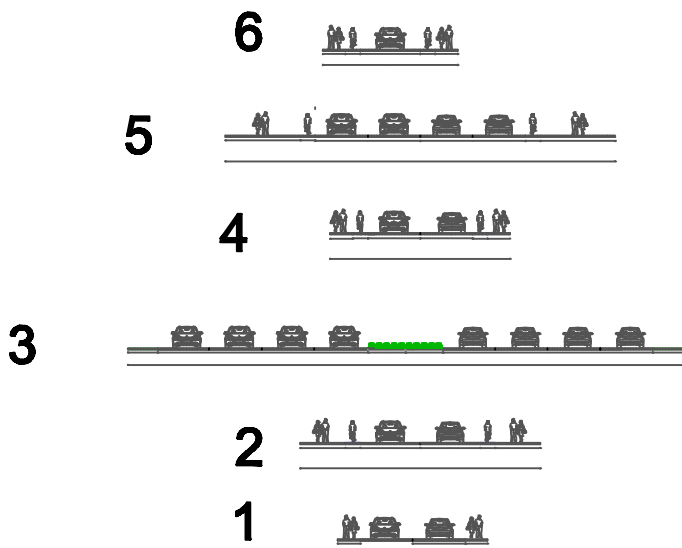
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: 10

ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΙΟΥΛΙΟΣ 2013

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:5.000

ΑΛΙΚΗ ΤΣΑΛΓΑΤΙΔΟΥ



Η μελέτη των διατομών αυτών αφορά τους δρόμους που περιλαμβάνονται στις διάφορες κατηγορίες δακτυλίων και οι οποίοι θα φιλοξενήσουν και τμήμα του δικτύου πεζών και ποδηλατοδρόμων. Οι υπόλοιποι δρόμοι του Περιστερίου ανάγονται, ανάλογα με το πλάτος και τον φόρτο του καθενός, σε μια από αυτές τις διατομές που δημιουργήθηκαν. Στην ουσία οι διατομές αποτελούν μια οπτική απεικόνιση των συνδυασμένων μέσων μεταφοράς που διατυπώθηκαν πιο πάνω, βάσει πάντα των κριτηρίων που παρατέθηκαν (είδος δρόμου, φόρτοι, υπάρχον πλάτος) και τα πλάτη που ορίστηκαν για κάθε μέσο (πλάτος ποδηλατοδρόμου, πεζοδρομίου κλπ.).

Αρχικά, σε ότι αφορά το πλάτος των οδών στον κύριο-περιφερειακό δακτύλιο, έγινε κατηγοριοποίησή τους βάσει της υπάρχουσας διατομής τους (ύστερα από μελέτη) και προέκυψαν τρεις διατομές με μέσο πλάτος 10 m (είναι οι μικρότεροι οδοί όπως η Σουλίου και η Μακρυγιάννη), 16 m (όπως η Αγία Τριάδος) και 37 m (όπως οι Λεωφόροι Αθηνών και Κηφισού). Αναφορικά με την πρώτη κατηγορία διατομών (των 10 m δηλαδή), θα φιλοξενεί συνολικά δύο λωρίδες διπλής κατεύθυνσης, πλάτους 3,5 m η καθεμιά, για οχήματα, ενώ τα υπόλοιπα 3 m που απομένουν θα κατανεμηθούν ως πεζοδρόμια του δικτύου πεζών που προτάθηκε, των 1,5 m πλάτους σε κάθε κατεύθυνση (Χάρτης 10-Διατομή 1). Στην επόμενη κατηγορία, λόγω μεγαλύτερης ευελιξίας από άποψη πλάτους, οι δρόμοι προτείνονται να διαθέτουν συνολικά 2 λωρίδες διπλής κατεύθυνσης με πλάτος ανά λωρίδα 4 m (εδώ το πλάτος του δρόμου είναι 4 m και όχι 3,5 m λόγω της θέσης που κατέχουν στο συνολικό δίκτυο και των φόρτων που θα φιλοξενούν και προκειμένου η κίνηση των οχημάτων να μην είναι δυσλειτουργική), πεζοδρόμια πλάτους 3 m σε κάθε κατεύθυνση και συνολικά δύο λωρίδες ποδηλατοδρόμων του 1 m πλάτους για κάθε κατεύθυνση (Χάρτης 10-Διατομή 2). Τέλος, η κατηγορία της διατομής των 37 m, αφορά τις λεωφόρους, στις οποίες φιλοξενούνται 4 λωρίδες κίνησης ανά κατεύθυνση, με πλάτος λωρίδας 3,5 m, μια νησίδα συνολικού πλάτους 5 m και δυο βοηθητικές λωρίδες για τις εξόδους από τις λεωφόρους με πλάτος 2 m σε κάθε κατεύθυνση (Χάρτης 10-Διατομή 3).

Σε ότι αφορά το δευτερεύον δίκτυο δακτυλίων, εντοπίστηκαν άξονες με μέσο πλάτος 12 m, 16 m και 26 m. Η πρώτη διατομή (σε δρόμους όπως η Κηπουπόλεως και η Αγίου Ιεροθέου), προτείνεται να περιλαμβάνει συνολικά δυο λωρίδες διπλής κατεύθυνσης, πλάτους 3,5 m η καθεμιά, ενώ παράλληλα προτείνεται η δημιουργία πεζοδρομίων πλάτους 1,5 m σε κάθε κατεύθυνση κίνησης, καθώς και ποδηλατοδρόμος πλάτους 1 m σε κάθε πλευρά του δρόμου (Χάρτης 10-Διατομή 4). Η επόμενη κατηγορία οδών που προέκυψε από τη μελέτη είναι δρόμοι πλάτους περίπου 16 m (όπως η Δωδεκανήσου, το κομμάτι της Θηβών εγκάρσια του υπερτοπικού κέντρου του Περιστερίου και η Σολωμού) και οι οποίες θα διαθέτουν διάταξη ίδια με εκείνη που προέκυψε στην αντίστοιχη κατηγορία δρόμων του περιφερειακού δακτυλίου (Χάρτης 10-Διατομή 2). Τελευταία κατηγορία διατομών του δευτερεύοντος δικτύου δακτυλίων περιλαμβάνει δρόμους των 26 m (όπως η Εθνάρχου Μακαρίου-Παναγή Τσαλδάρη), οι οποίοι θα περιλαμβάνουν από δύο λωρίδες κίνησης για κάθε κατεύθυνση πλάτους 3,5 m η κάθε λωρίδα, ενώ λόγω της εμπορικής δραστηριότητας που φιλοξενείται κατά μήκος των συγκεκριμένων αξόνων, προτείνεται η διατήρηση του πλάτους των πεζοδρομίων (όπως προέκυψε από επιτόπια μελέτη) στα 5 m ανά κατεύθυνση, ενώ προστίθεται και από μια λωρίδα ποδηλατοδρόμου σε κάθε κατεύθυνση πλάτους 1 m (Χάρτης 10-Διατομή 5).

Επιπλέον, σχετικά με το τοπικό δίκτυο δακτυλίων, οι άξονες που εντοπίζονται διαθέτουν μέσο πλάτος 9 m. Λόγω όμως των ρυθμίσεων που αναφέρθηκαν πιο πάνω σχετικά με την κατεύθυνση κίνησης των οχημάτων σε αυτούς τους δρόμους και επειδή προτείνεται η κίνηση να γίνεται μόνο σε μια κατεύθυνση, προτείνεται η δημιουργία πλάτους λωρίδας κίνησης των οχημάτων 4 m (για την άρτια κίνηση των οχημάτων), ενώ το υπόλοιπο πλάτος της διατομής προτείνεται να διατεθεί στους πεζούς συνολικού πλάτους 3 διπλής κατεύθυνσης, καθώς και 1 m λωρίδα ποδηλατοδρόμου σε κάθε πλευρά του δρόμου (Χάρτης 10-Διατομή 6).

Τέλος, το υπόλοιπο τοπικό οδικό δίκτυο διαθέτει δρόμους πλάτους 9-10 m συνήθως και μονής κατεύθυνσης, καθώς και κάποιους δρόμους διπλής κατεύθυνσης με συνολικό πλάτος 12-16 m. Η διάταξη των διατομών αυτών θα καθορίζεται κάθε φορά από το πλάτος, τους φόρτους και την θέση των οδικών αξόνων στον χώρο. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, η προσομοίωση των διατομών τους με τις ενδεδειγμένες θα επιλέγεται ανάλογα με τα κριτήρια που ορίζουν τον κάθε δρόμο (συνηθέστερες διατομές δηλαδή που θα καλύπτει το υπόλοιπο οδικό δίκτυο θα είναι οι Διατομές 1, 2, 4 και 6 (Χάρτης 10)).

4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το τελευταίο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας επιδιώκει τη γενική ανασκόπηση της πορείας που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση της μελέτης και την παράθεση των γενικών συμπερασμάτων σχετικά με όλα τα στάδια που διεξήχθησαν. Η λογική η οποία εφαρμόστηκε προκειμένου να καταλήξει η μελέτη στον τελικό της στόχο, που είναι οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στην περιοχή μελέτης αποτελεί κεντρικό άξονα του συγκεκριμένου κεφαλαίου.

4.1 Γενικευμένη Ανασκόπηση της Πορείας της Μελέτης

Αρχικό στάδιο της παρούσας μελέτης υπήρξε η προσέγγιση γενικών ορισμών, αρχών και συνθηκών που διαμορφώνονται στη σύγχρονη κοινωνία γενικά, και ειδικότερα στις σύγχρονες ευρωπαϊκές χώρες συνολικά, σε επίπεδο κυκλοφοριακό και πολεοδομικό. Η ανάλυση του διαχρονικού ρόλου του αυτοκινήτου στις σύγχρονες κοινωνίες, με χωρικό σημείο αναφοράς, ως παράδειγμα για την εδραίωση του συλλογισμού, στην ευρωπαϊκή πόλη, τα οφέλη που προσέφερε αλλά και τα αδιέξοδα στα οποία οδήγησε την κοινωνία ανοίγει την πόρτα σε γενικευμένη αντιμετώπιση και μελέτη της σύγχρονης κυκλοφοριακής οργάνωσης, την σχέση του ανθρώπου και του περιβάλλοντος χώρου με το αυτοκίνητο και την ανταγωνιστική σχέση μεταξύ ιδιωτικού οχήματος και των υπολοίπων τρόπων μετακίνησης (δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο, περπάτημα).

Από την άλλη, σε μια προσπάθεια άρτιας εμβάθυνσης, γίνεται καταγραφή της πολεοδομικής πραγματικότητας των ευρωπαϊκών πόλεων, έτσι όπως αυτή διαμορφώθηκε στην πορεία του χρόνου. Στην ουσία παρατίθεται η διαδικασία διαμόρφωσης του αστικού ιστού με την πάροδο των χρόνων, η αλματώδη αστικοποίηση που υπέστη ο αστικός χώρος και η μετέπειτα προαστισιοποίηση του ως λύση στο πρόβλημα του πληθυσμιακού (και όχι μόνο) κορεσμού που παρατηρήθηκε στην ευρωπαϊκή πόλη, η γενέτειρα όλων των δυσλειτουργιών που εντοπίζονται στην σύγχρονη αστική επιφάνεια, ενώ συνδυετικός κρίκος, σε σημαντικό βαθμό, όλων των παραπάνω πολεοδομικών αλληλουχιών και αλλαγών υπήρξε και το αυτοκίνητο.

Αυτό που προκύπτει, ύστερα από μελέτη και των δύο τομέων που αναφέρθηκαν παραπάνω και που συνθέτουν τα αστικά κέντρα στη σύγχρονη εποχή, είναι η απουσία συντονισμένου προγραμματισμού που να περιλαμβάνει τόσο τις κυκλοφοριακές όσο και τις πολεοδομικές ρυθμίσεις και παρεμβάσεις. Ο πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός, ενώ πρακτικά πρέπει να λειτουργούν βασιζόμενοι σε σχέσεις συμπληρωματικότητας, εντούτοις η σύγχρονη οργάνωση των κοινωνιών, σε πολλές περιπτώσεις, διαψεύδει το αίτημα για συνεργασία των δύο αυτών τομέων, λειτουργώντας ανεξάρτητα και συχνά ανταγωνιστικά. Απόρροια της ασύνδετης σχέσης μεταξύ των δυο αυτών πεδίων μελέτης είναι η διαμόρφωση ενός χαοτικού περιβάλλοντος εντός των πόλεων, που βασίζεται στην αναρχία και ενισχύει τις προϋποθέσεις για ασφυκτικές συνθήκες διαβίωσης σε επίπεδο καθημερινότητας και ζωής όσο και σε επίπεδο μετακίνησης.

Αντιλαμβανόμενες οι εκάστοτε διοικητικές αρχές την ανάγκη για στροφή της κοινωνίας των πόλεων στη βιώσιμη ανάπτυξη, η αρχή των αλλαγών υπήρξε η κυκλοφοριακή και πολεοδομική αναπροσαρμογή συνολικά και όχι ανεξάρτητα. Στόχος των πόλεων πλέον αποτελεί η επίτευξη βιώσιμων όρων στον τρόπο ζωής των πολιτών της προς όλες τις κατευθύνσεις, διαμορφώνοντας νομικές παρεμβάσεις και προγραμματιστικές πολιτικές υπέρ της βιώσιμης ανάπτυξης τόσο σε επίπεδο πολεοδομικό όσο και σε επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας. Η τελευταία παράμετρος της νέας πολιτικής των αρμόδιων αρχών δεν επιδιώκει απλά την ανάδειξη και ενίσχυση των βιώσιμων τρόπων μετακίνησης ως κυρίαρχη στον συνολικό κυκλοφοριακό χάρτη, μα βασίζεται και σε παρεμβάσεις που σκοπό έχουν τον περιορισμό και ελαχιστοποίηση της χρήσης του αυτοκινήτου. Η συνδυαστική πολιτική στον τομέα των μεταφορών και η ένταξη σε αυτή ενός βιωσιμότερου πολεοδομικού προτύπου με αντίστοιχες μεταρρυθμίσεις (διαμόρφωση νέων χωρικών δομών, ανακατανομή χρήσεων γης κλπ.) αποτελεί τη βάση του εγχειρήματος περί βιώσιμης ανάπτυξης και το στοίχημα που πρέπει να κερδίσει η ευρωπαϊκή κοινωνία προκειμένου να μπορέσει, σε αρχικό επίπεδο να επιβιώσει και να ξεφύγει από το αδιέξοδο στο οποίο οδηγείται, και φυσικά να μπορέσει να προσφέρει ένα μέλλον στους πολίτες της που να στηρίζεται στις αρχές της βιωσιμότητας.

Η ταυτόχρονη πολεοδομική και κυκλοφοριακή αναπροσαρμογή των πόλεων με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη υπήρξε ο κεντρικός γνώμονας της πολιτικής πολλών ευρωπαϊκών πόλεων, οι οποίες αποτελούν αξιόλογα πρότυπα βιώσιμου τρόπου ζωής και μεταφοράς. Η παρουσίαση και περιγραφή των πολιτικών που ακολουθήθηκαν σε επιλεγμένες ευρωπαϊκές πόλεις σε πολεοδομικό και κυκλοφοριακό επίπεδο διευκολύνει από τη μια την κατανόηση των προβλημάτων που αντιμετώπιζαν διαχρονικά και τα μέτρα που εφάρμοσαν στη συνέχεια προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της κοινωνίας για βιώσιμους όρους ζωής εντός του αστικού χώρου, ενώ από την άλλη αποτελούν και παράδειγμα προς άλλες χώρες να κινητοποιηθούν και να δημιουργήσουν νέες και αειφόρες συνθήκες διαβίωσης. Και φυσικά αποτελούν πρότυπα, πάνω στα οποία στηρίχτηκε η λογική των μέτρων και των παρεμβάσεων της παρούσας μελέτης για την περιοχή του δήμου Περιστερίου, η οποία υστερεί σε σημαντικό βαθμό σε οργανωμένη κυκλοφοριακή και πολεοδομική πολιτική η οποία να οδεύει στην αστική αειφορία.

Η συνέχεια της μελέτης αφορά πλέον στη χωρική ενότητα αναφοράς, το δήμο Περιστερίου. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη πως ανήκει διοικητικά εντός των ορίων της Δυτικής Αθήνας, κρίθηκε ορθό, σε πρώτο επίπεδο, η μελέτη της γενικευμένης πολεοδομικής και κυκλοφοριακής οργάνωσης που συνθέτει την εικόνα ολόκληρης της Δυτικής Αθήνας, δεδομένου πως η περιοχή μελέτης επηρεάζεται άμεσα και έμμεσα από τις όμορες δημοτικές αλληλεπιδράσεις στους δυο παραπάνω τομείς. Με αυτόν τον τρόπο γίνεται εύκολα αντιληπτή η εξαρτώμενη σχέση της συνολικής Δυτικής Αθήνας με τον δήμο Περιστερίου, που συνεπάγεται πως και τα προβλήματα που διέπουν την μια χωρική ενότητα έχει άμεση αντανάκλαση και στην άλλη.

Ο εντοπισμός και η παρουσίαση των συνολικών προβλημάτων που αφορούν στο δήμο Περιστερίου υπήρξε η μετέπειτα πορεία της εργασίας. Η μελέτη παραμέτρων που συνθέτουν την κοινωνία του Περιστερίου (πληθυσμιακών, οικονομικών, κοινωνικών κλπ.), καθώς και η καταγραφή της πολεοδομικής και κυκλοφοριακής

οργάνωσης του αστικού αυτού κέντρου, κάνοντας μια χρονική αναδρομή των συνθηκών και των αλλαγών που υπέστη το πολεοδομικό συγκρότημα του Περιστερίου και την σημασία του από άποψη χώρου, αποτέλεσε σημαντικό στάδιο, πάνω στο οποίο στηρίχτηκε η μετέπειτα διεξαγωγή της πρότασης. Στην ουσία η μελέτη της υπάρχουσας κατάστασης ανέδειξε τα προβλήματα και τις δυσλειτουργίες που χαρακτηρίζουν τον δήμο σε πολεοδομικό και κυκλοφοριακό επίπεδο και έδωσαν το κίνητρο για αναστροφή της τωρινής αδιέξοδης κατάστασης μέσω της πρότασης και των παρεμβάσεων της.

Τελευταίο και κρίσιμο στάδιο της μελέτης που προηγήθηκε υπήρξε η τελική πρόταση που παρουσιάστηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο. Με αφετηρία την υπάρχουσα κατάσταση και τα δεδομένα που την διαμορφώνουν, έγιναν αντιληπτές όλες οι ασυμβατότητες και οι αστοχίες που διέπουν τον αστικό ιστό σε πολεοδομικό και κυκλοφοριακό επίπεδο και με αυτόν τον τρόπο έγινε προσπάθεια αλλαγής της κατάστασης και την εύρεση λύσεων.

Οι παρεμβάσεις που προτείνονται έχουν ως κέντρο την πολεοδομική οργάνωση της συνολικής επιφάνειας του δήμου και συγκεκριμένα την ανακατανομή των χρήσεων γης. Ωστόσο η πολεοδομική αναπροσαρμογή δεν θα μπορούσε να διεξαχθεί ανεξάρτητα από την κυκλοφοριακή, για το λόγο αυτό ακολουθούν μέτρα και ρυθμίσεις που σχετίζονται με τον συνολικό κυκλοφοριακό χάρτη του Περιστερίου (διαμόρφωση και ιεράρχηση οδικών δακτυλίων, δικτύων ποδηλατοδρόμων και πεζών, παρεμβάσεις στη δημόσια συγκοινωνία κλπ.). Η μεθοδική και συνδεδεμένη πρόταση αλλαγών και στους δυο αυτούς τομείς έχει ως στόχο αρχικά την τόνωση της αλληλοεξαρτούμενης σχέσης μεταξύ τους και φυσικά την χάραξη μιας κοινής πορείας με τερματικό σταθμό την βιώσιμη ανάπτυξη.

4.2 Παρουσίαση των Κύριων Προβλημάτων στην Περιοχή Μελέτης

Κατά τη διαδικασία διεξαγωγής της μελέτης της υπάρχουσας κατάστασης, εντοπίστηκαν όλα τα προβλήματα που συνδέονται τόσο με την πολεοδομική διαμόρφωση της ενότητας του δήμου, όσο και με την κυκλοφοριακή οργάνωση. Γίνεται κατανοητό πως η ευθύνη των δυσλειτουργιών αυτών δεν επιβαρύνει μόνο τον έναν τομέα, αλλά τους δύο, ανεξάρτητα μα και σε συνδυασμό. Η κύρια πηγή του προβλήματος έγκειται στην απουσία συνεργασίας των δυο αυτών τομέων, γεγονός που αναπόφευκτα οδηγεί σε ένα κατεστημένο άναρχο και καθόλου λειτουργικό.

Έτσι λοιπόν, προκειμένου να πραγματοποιηθεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση και αντίληψη των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν κατά την υπάρχουσα κατάσταση για το δήμο Περιστερίου είναι:

- Απουσία οργανωμένου πολεοδομικού σχεδιασμού, ως απόρροια του μεγάλου ρεύματος προσφύγων και μεταναστών μέχρι σχετικά πρόσφατα και της αυθαίρετης δόμησης (η οποία αποτέλεσε ένα είδος ιδιωτικής υπόθεσης από κατοίκους της περιοχής, χωρίς πολιτικό και νομοθετικό υπόβαθρο για την λήψη αυτής της απόφασης)

- Αναρχη και πυκνή δόμηση, η οποία στην ουσία διαμορφώθηκε από τις διαχρονικά κοινωνικές και πολιτικές επιλογές. Συνέπεια της παραπάνω δόμησης είναι η δημιουργία ενός ασφυκτικού αστικού ιστού, χωρίς οργάνωση και όραμα, η οποία αντανακλά μια εικόνα δυσλειτουργικής και συχνά αδιέξοδης διαβίωσης.
- Ανάμειξη χρήσεων γης και διάσπαρτη κατανομή τους στο χώρο χωρίς συγκεκριμένο σχεδιασμό. Η έλλειψη κάποιου πλάνου που να αφορά στο σύνολο των δραστηριοτήτων και την χωρική τους αναφορά δημιουργεί συνθήκες χάους, χρήσεις γης των οποίων οι λειτουργίες δεν αρμόζουν και δεν συνάδουν με το συνολικό χαρακτήρα του δήμου, ενώ η διασπορά τους χωρίς εμφανή κεντρικές ή γραμμικές χωρικές κατανομές (και λαμβάνοντας υπόψη τις καθημερινές ανάγκες που γεννώνται στον εγχώριο πληθυσμό του Περιστερίου), δημιουργεί αόρατες συνθήκες διαβίωσης εντός περιοχών που κανονικά προορίζονται να λειτουργούν ως αμιγείς χωρικές ενότητες γειτονιάς και ενισχύει την παρουσία του αυτοκινήτου σε όλη την επιφάνεια μελέτης.
- Σημαντική έλλειψη ανοιχτών χώρων-χώρων πρασίνου ως συνέπεια της πυκνής δόμησης που χαρακτηρίζει το Περιστέρι. Το κύριο κίνητρο τόσο των ιδιωτών όσο και της πολιτείας ήταν η κάλυψη της ανάγκης για κατοικία, γεγονός που άφησε ελάχιστα περιθώρια διαμόρφωσης χώρων που να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της κοινωνίας για βιωσιμότερες συνθήκες ζωής και ανάσα από το ασφυκτικό περιβάλλον που επικρατεί σήμερα.
- Απουσία οργανωμένου κυκλοφοριακού σχεδιασμού, που αντανακλάται στην εικόνα συμφορήσεων και δυσλειτουργιών στον τομέα των μετακινήσεων. Η μη οργανωμένη διάταξη των οδικών αξόνων και η έλλειψη διαμόρφωσης και ιεράρχησης δακτυλίων, οδηγεί σε ένα κυκλοφοριακό κατεστημένο που διέπεται από αναρχία και αυθαίρετης διέλευσης του αυτοκινήτου σε όλη την επιφάνεια του δήμου, χωρίς ελεγχόμενη παρέμβαση. Η κίνηση του αυτοκινήτου ακόμη και σε περιοχές κατοικίας είναι σύνθητες φαινόμενο, το οποίο συνεπάγεται την δημιουργία καταστάσεων κωλυσιεργίας, χρονικών καθυστερήσεων και περιβαλλοντικής επιβάρυνσης σε όλα τα επίπεδα.
- Εντοπισμός έντονων διαμπερών μετακινήσεων εντός των ορίων του δήμου προς εξυπηρέτηση υπερτοπικών αναγκών που δεν συνάδουν με την φύση των μετακινήσεων που θα έπρεπε να πραγματοποιούνται στα σύνορα και εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος μελέτης. Αυτό σημαίνει πως λειτουργίες όπως είναι η βιομηχανία-βιοτεχνία, που ακόμη λειτουργεί κατά μήκος των λεωφόρων Αθηνών-Κηφισού, αποτελούν πόλους έλξης μετακινήσεων που δεν ανταποκρίνονται σε αστική περιοχή, δημιουργώντας επιπλέον προβλήματα στον τομέα των μεταφορών.
- Έλλειψη κατασκευαστικών προδιαγραφών για την υποστήριξη της κίνησης των ποδηλάτων, των πεζών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Κατά την επιτόπια έρευνα και την γενικότερη μελέτη των κυκλοφοριακών διατάξεων του Περιστερίου προέκυψε πως στο σύνολό της η περιοχή (με εξαίρεση κάποιες μεμονωμένες περιπτώσεις) υστερεί σε λειτουργικό δίκτυο πεζοδρομίων, σε πρώτο επίπεδο, ενώ απουσιάζουν παντελώς κατασκευές για την φιλοξενία του ποδηλάτου κατά μήκος των οδικών αξόνων. Η πραγματικότητα που σήμερα παρουσιάζει ο κυκλοφοριακός χάρτης του Περιστερίου είναι η

- κυριαρχία του αυτοκινήτου και ο παραγκωνισμός του ποδηλάτου και των πεζών.
- Δυσλειτουργική εξυπηρέτηση κοινού μέσω της δημόσιας συγκοινωνίας, κυρίως λόγω χρονικών καθυστερήσεων και μη άρτιας επάνδρωσης αρκετών οχημάτων για το σκοπό αυτό. Η μη εφαρμογή συντονισμένων δρομολογίων και η απουσία αρκετών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού δημιουργεί προβλήματα στις μετακινήσεις των πολιτών και στροφή τους στο αυτοκίνητο.
 - Ασύνδετη σχέση μεταξύ πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Οι εκάστοτε πολιτικές λειτουργούσαν έως τώρα σχεδόν απομονώνοντας τον έναν τομέα από τον άλλον, με αποτέλεσμα οι παρεμβάσεις και τα μέτρα να μην εφαρμόζουν αρμονικά εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος του Περιστερίου, δημιουργώντας ένα περιβάλλον αφιλόξενο και ασφυκτικό σε όλα τα επίπεδα.
 - Απουσία οράματος για βιώσιμη ανάπτυξη. Με εξαίρεση κάποιες σπασμωδικές ρυθμίσεις εντός της περιοχής μελέτης, συνολικά η μέχρι τώρα πολιτική που ακολουθήθηκε για το δήμο δεν εστίαζε σε παρεμβάσεις που να προσφέρουν εφόδια για εφαρμογή και ενίσχυση των αρχών της αειφορίας, τόσο σε επίπεδο πολεοδομικό όσο και κυκλοφοριακό. Ο σύγχρονος τρόπος ζωής των κατοίκων του Περιστερίου δεν πλησιάζει σε καμία περίπτωση συνθήκες βιωσιμότητας, ενώ είναι έντονη η έλλειψη προδιαγραφών για την ανάδειξη και καθιέρωση της βιώσιμης κινητικότητας ως αναπόσπαστο και βασικό κομμάτι της καθημερινότητας των κατοίκων στο κυκλοφοριακό κατεστημένο.

Προκύπτει λοιπόν, βάσει των κύριων προβλημάτων που παρουσιάστηκαν συνοπτικά παραπάνω και τα οποία καταγράφηκαν κατά τη μελέτη της υπάρχουσας κατάστασης πως ο δήμος Περιστερίου έχει ανάγκη από αλλαγές προς όλες τις κατευθύνσεις. Η πολεοδομική και κυκλοφοριακή του αναπροσαρμογή κρίνεται επιτακτική, δεδομένου της ιδιαίτερα επιβαρυντικής κατάστασης την οποία βιώνουν καθημερινά οι πολίτες της. Η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί στόχο πλέον για την τοπική κοινωνία του αστικού αυτού κέντρου η οποία θα επιτευχθεί με διαμόρφωση ενός οράματος που θα διέπεται από βιώσιμους όρους, ενώ παράλληλα θα ακολουθείται συντονισμένη συνεργασία μεταξύ του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, ώστε οι παρεμβάσεις που θα υλοποιηθούν να είναι εφαρμόσιμες και λειτουργικές. Σίγουρα τα προβλήματα που αντιμετωπίζει το Περιστερί στους δυο τομείς που προαναφέρθηκαν είναι αρκετά και σημαντικά. Ωστόσο υπάρχουν περιθώρια μεταστροφής της υπάρχουσας κατάστασης και εφαρμογής ενός βελτιωμένου σχεδίου που θα προσφέρει στους πολίτες βιωσιμότερους όρους ζωής.

4.3 Στόχος Πρότασης

Η πρόταση για πολεοδομική και κυκλοφοριακή αναβάθμιση του δήμου Περιστερίου προήλθε ύστερα από διεξοδική καταγραφή και μελέτη των υπάρχοντων προβλημάτων που συνθέτουν την φυσιογνωμία της περιοχής σήμερα. Ο κεντρικός άξονας γύρω από τον οποίο κινούνται το σύνολο των παρεμβάσεων που τέθηκαν στο στάδιο της πρότασης αφορά στην επίτευξη βιώσιμων συνθηκών της τοπικής

κοινωνίας. Με γνώμονα την αειφορία, επιδιώχθηκε η σχεδίαση και οργάνωση όλων των επιμέρους παραμέτρων που τελικά θα διαμορφώσουν ένα άρτιο και λειτουργικό πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σύστημα.

Επιχειρώντας, συνεπώς, να πραγματοποιηθεί μια συγκεντρωτική ανασκόπηση των βασικών στόχων που τέθηκαν και εφαρμόστηκαν και πρακτικά στην πρόταση, γίνεται φανερό πως η διαδικασία σύνταξης των τελικών παρεμβάσεων έχουν ως κοινό γνώρισμα τη βιώσιμη ανάπτυξη. Επομένως οι βασικοί στόχοι της πρότασης είναι οι ακόλουθοι:

- Ανακατανομή των χρήσεων γης. Η ευκρινής και συγκροτημένη προσαρμογή των χρήσεων γης σε κεντρικές και γραμμικές χωρικές επιφάνειες αποτελεί την αρχή των παρεμβάσεων σε επίπεδο πολεοδομικό. Η ανάδειξη του υπερτοπικού κέντρου, η δημιουργία τοπικών κέντρων με στόχο την μετατροπή των περιοχών κατοικίας από γενικές σε αμιγείς και η χωροθέτηση εμπορικών ζωνών κατά μήκος μεγάλων οδικών αξόνων είναι μερικά από τα μέτρα που ελήφθησαν κατά τη διαδικασία της πρότασης προκειμένου η συνολική κατανομή των χρήσεων να είναι περισσότερο οργανωμένη και συμπαγής.
- Αναβάθμιση πολεοδομικού κατεστημένου. Μέσω των αναπροσαρμογών των χρήσεων γης, τόσο σε επίπεδο χωρικό όσο και λειτουργικό, δίνει τη δυνατότητα στον εγχώριο πληθυσμό αφενός να εξυπηρετείται σε αρτιότερο βαθμό (χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η διαμόρφωση των τοπικών κέντρων που στοχεύουν στην κάλυψη καθημερινών αναγκών χωρίς απαραίτητα την μετακίνηση των κατοίκων στο υπερτοπικό κέντρο του Περιστερίου) και αφετέρου οι περιοχές κατοικίας να προστατεύσουν τον ρόλο τους και να αναδειχθούν σε περιοχές γειτονιάς, χωρίς να μεσολαβούν οι καθημερινές διελεύσεις οχημάτων από το τοπικό οδικό δίκτυο για λόγους διαφορετικούς της κατοικίας (όπως εμπόριο, εργασία, αναψυχή κλπ.).
- Ενίσχυση των ανοιχτών-πράσινων χώρων μέσω πράσινων διαδρομών και ανάδειξη των υπαρχόντων μέσω δικτύων βιώσιμης κινητικότητας. Λαμβάνοντας υπόψη την έλλειψη ελεύθερων χώρων, η πρόταση εστιάζει στην χωροθέτηση πράσινων διαδρομών κατά μήκος όλης της επιφάνειας αναφοράς, προκειμένου η περιοχή μελέτης να αποκτήσει περισσότερους ανοιχτούς-ελεύθερους χώρους, έστω και μέσω αυτών των διαδρομών. Από την άλλη η δημιουργία δικτύων ποδηλατοδρόμων και πεζών που θα διέρχονται από όλους αυτούς τους χώρους θα μπορούν να στηρίξουν την γενική ιδέα περί ανάδειξης και αξιοποίησής τους στο έπακρον. Πέρα όμως από τις καθαρά πολεοδομικές παραμέτρους που θίγονται μέσω αυτών των διαδρομών, επηρεάζεται και η κυκλοφοριακή διάταξη, καθώς η εισαγωγή τέτοιων οδικών αξόνων στην περιοχή μελέτης περιορίζει σημαντικά την έλευση του αυτοκινήτου από πολλές περιοχές γειτονιάς, προσφέροντας ταυτόχρονα και απεριόριστη σχεδόν ελευθερία κίνησης στον πεζό και τον ποδηλάτη.
- Κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου μέσω της καθιέρωσης και ιεράρχησης δακτυλίων. Δεδομένης της απουσίας οποιασδήποτε οργανωμένης διάταξης δακτυλίων στο πολεοδομικό συγκρότημα του Περιστερίου, επιχειρείται μέσω της πρότασης η δημιουργία τριών κατηγοριών

δακτυλίων προκειμένου η κίνηση του αυτοκινήτου περιφερειακά και εσωτερικά της επιφάνειας αναφοράς να επιτυγχάνεται ελεγχόμενα και περιορισμένα χωρικά. Το εγχείρημα αυτό αποσκοπεί σε δυο κατευθύνσεις: αρχικά το οδικό σύστημα να αποκτήσει συγκεκριμένη μορφή ως προς την πορεία που ακολουθεί το ιδιωτικό όχημα και στη συνέχεια την προστασία περιοχών κατοικίας (και όχι μόνο) από αυτό, χωρίς την ανεξέλεγκτη διέλευση των αυτοκινήτων από αυτές. Από την άλλη ο τρόπος διάταξης των δακτυλίων εντός και εκτός των ορίων του δήμου προσφέρει δυνατότητα σύνδεσης του Περιστερίου με τους όμορους δήμους, το μητροπολιτικό κέντρο και τον Πειραιά, ενώ παράλληλα προστατεύει την περιοχή από διαμπερείς μετακινήσεις μέσα στην πολεοδομική της δομή.

- Αναβάθμιση οδικού δικτύου με εισαγωγή και χάραξη δρόμων ήπιας κυκλοφορίας εντός των κεντρικών σημείων του δήμου. Η εσωτερική διάταξη σημαντικών σημείων αναφοράς, όπως το υπερτοπικό και τοπικό κέντρο, με δρόμους ήπιας κυκλοφορίας μπορεί να οδηγήσει σε προστασία των περιοχών αυτών από την εγκάρσια και μη ελεγχόμενη κίνηση του αυτοκινήτου, ενώ παράλληλα αφήνει χώρο κίνησης σε άλλες ομάδες μετακινουμένων, όπως τους ποδηλάτες, τους πεζούς και τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Ο περιορισμός του χώρου και της ταχύτητας του αυτοκινήτου προσφέρει οφέλη τόσο στην ομαλή λειτουργία των δραστηριοτήτων εντός των περιοχών αυτών όσο και στην μετακίνηση των κατοίκων.
- Απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης οχημάτων και δημιουργία περιφερειακών υπόγειων χώρων στάθμευσης. Σε μια προσπάθεια περιορισμού του αυτοκινήτου εντός των κεντρικών περιοχών και της μη ελεγχόμενης στάθμευσής τους κατά μήκος των οδικών αξόνων, προτείνεται η διαμόρφωση χώρων στάθμευσης περιφερειακά των ορίων του δήμου (η σύνδεση αυτών των χώρων με τη δημόσια συγκοινωνία και τα δίκτυα βιώσιμης κινητικότητας τους καθιστά στην ουσία χώρους μετεπιβίβασης) και παράλληλα η απαγόρευση στάθμευσης επί των οδών και στροφή τους στις ιδιωτικές κατοικίες και στους χώρους που διαμορφώνονται μέσω της πρότασης.
- Ενίσχυση του ρόλου της δημόσιας συγκοινωνίας. Η επίτευξη του παραπάνω στόχου πραγματοποιείται σε πρώτο επίπεδο μέσω παρεμβάσεων που έχουν ως στόχο την δημιουργία σχέσεων συμπληρωματικότητας μέσω της επίγειας δημόσιας συγκοινωνίας και των μέσων σταθερής τροχιάς, ενώ περαιτέρω προτείνεται η τόνωση της λειτουργικότητας του συστήματος επίγειας δημόσιας μετακίνησης με περισσότερα οχήματα, καθώς και συχνότερα και ακριβέστερα δρομολόγια, ώστε το επιβατικό κοινό να εξυπηρετείται σε μεγαλύτερο βαθμό.
- Προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Η χάραξη δικτύων ποδηλατοδρόμων και πεζών σε όλη την περιφέρεια μελέτης, καθώς και η σύνδεσή τους με σημαντικούς πόλους δραστηριοτήτων αποσκοπεί στην εδραίωση μιας λογικής σε επίπεδο κινητικότητας που δεν θα βασίζεται στο αυτοκίνητο, αντίθετα θα δίνει τη δυνατότητα στους κατοίκους να μετακινούνται με ποδήλατο ή περπάτημα. Από την άλλη η διέλευση αυτών των δικτύων από σταθμούς σταθερής τροχιάς και σημεία επίγειας δημόσιας συγκοινωνίας, καθιστά εφικτή την επίτευξη ενός άρτιου βιώσιμου κυκλοφοριακού χάρτη που

θα προσφέρει δυνατότητες καθιέρωσης των παραπάνω τρόπων μετακίνησης ως κυρίαρχους. Τέλος, η προσπάθεια σύνδεσης του δήμου Περιστερίου με τους όμορους αυτού μέσω των δικτύων βιώσιμης κινητικότητας δίνει περιθώρια ανάπτυξης ενός διευρυμένου και λειτουργικού δικτύου σε συνολικό επίπεδο, που δεν θα περιορίζεται μόνο εντός των ορίων του δήμου.

- Θεμελίωση των αρχών βιώσιμης ανάπτυξης σε επίπεδο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό. Το σύνολο των παρεμβάσεων που αναφέρθηκαν παραπάνω έχουν ως στόχο την καθιέρωση ενός κατεστημένου βιωσιμότητας για τον δήμο, που θα διαθέτει προεκτάσεις τόσο στον τομέα της πολεοδομίας, όσο και στην κυκλοφοριακή οργάνωση.

Κάνοντας απολογισμό του συνόλου των στόχων που τέθηκαν στα πλαίσια της πρότασης, γίνεται κατανοητό πως ο κεντρικός άξονας πάνω στον οποίο κινείται η κάθε παρέμβαση και το κάθε μέτρο, τόσο σε πολεοδομικό όσο και κυκλοφοριακό επίπεδο, είναι η αειφορία. Κάθε προσπάθεια βελτίωσης των παρόντων συνθηκών διαβίωσης έχουν ως τελικό αντίκρισμα την βιωσιμότητα. Η κοινωνία του σήμερα έχει ανάγκη από όραμα και σχεδιασμό που να βασίζεται και να στοχεύει σε ένα αστικό περιβάλλον ανθρώπινο και λειτουργικό, και η εκάστοτε πολιτεία έχει υποχρέωση να κινηθεί πάνω σε αυτή τη βάση. Σκοπός λοιπόν της πρότασης είναι η δημιουργία ενός τέτοιου οράματος, που θα έχει ταυτόχρονα ανθρωποκεντρικό και περιβαλλοντικό χαρακτήρα ενώ θα προσφέρει ένα μέλλον για τους κατοίκους και το αστικό κέντρο του δήμου Περιστερίου που θα στερεώνεται στις αρχές της βιωσιμότητας και της αειφορίας.

4.4 Επεκτεινόμενες Παρεμβάσεις στο Δήμο Περιστερίου

Το σύνολο των μέτρων και παρεμβάσεων που ελήφθησαν κατά τη διαδικασία της πρότασης διασφαλίζουν, σε αρχικό επίπεδο, την διαμόρφωση συνθηκών βιωσιμότερων από αυτές που ισχύουν στην παρούσα κατάσταση. Ωστόσο αυτό δεν σημαίνει πως δεν υπάρχουν περιθώρια περαιτέρω επέκτασης της λογικής των αλλαγών και καθιέρωση ευρύτερων και πιο εξειδικευμένων στόχων για το μέλλον. Η πορεία της μεταστροφής της υπάρχουσας κατάστασης στη βιώσιμη ανάπτυξη είναι διαχρονική και αέναη και επιδέχεται ποικίλες παρεμβάσεις και επεκτάσεις, προκειμένου η εικόνα που επιδιώκεται να υλοποιηθεί να πλησιάζει, κατά το δυνατόν, στην τελειότητα.

Με αφετηρία λοιπόν τις προτεινόμενες λύσεις σχετικά με την πολεοδομική και κυκλοφοριακή αναβάθμιση του δήμου Περιστερίου, οι μετέπειτα παρεμβάσεις μπορεί να αφορούν:

- Στην ενίσχυση των ανοιχτών-πράσινων χώρων. Αυτό σημαίνει πως στο μέλλον οι εκάστοτε πολιτικές να στοχεύσουν στην εύρεση (μέσω ίσως απαλλοτρίωσης) χώρων που να πληρούν όλες τις προϋποθέσεις για την διαμόρφωση χώρων τέτοιου είδους, προσφέροντας στους κατοίκους ολόκληρης της χωρικής επιφάνειας αναφοράς ένα βιωσιμότερο περιβάλλον και πάνω από όλα πρόσβαση σε περισσότερο χώρο πρασίνου.
- Αρτιότερη κυκλοφοριακή οργάνωση με στόχο την σύνδεση του δήμου με όμορους δήμους. Παρά το γεγονός ότι έγινε προσπάθεια καθιέρωσης ενός

συστήματος δίοδου (μέσω των δακτυλίων) του δήμου Περιστερίου προς τους γειτονικούς δήμους, εντούτοις το εγχείρημα αυτό δεν μπορεί να λειτουργήσει σωστά αν προηγουμένως δεν προηγηθεί η οργάνωση του οδικού δικτύου και στους όμορους δήμους και συνολικά στο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας. Το σύστημα των δακτυλίων και η ιεράρχηση του οδικού δικτύου δεν είναι υπόθεση μεμονωμένου δήμου, μα συνολικής κυκλοφοριακής πολιτικής. Συνεπώς η εδραίωση ενός γενικευμένου δικτύου δακτυλίων, τόσο περιμετρικά της περιοχής μελέτης, όσο και στο σύνολο της Αθήνας, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου να μπορεί το προτεινόμενο δίκτυο δακτυλίων που σχεδιάστηκε στην πρόταση για το δήμο Περιστερίου να εφαρμοστεί άρτια και πάνω από όλα λειτουργικά.

- Εφαρμογή αυστηρότερων μέτρων στην κίνηση του αυτοκινήτου και παροχή ρυθμίσεων για την ασφάλεια των ποδηλατών και των πεζών και την λειτουργικότερη κίνηση της δημόσιας συγκοινωνίας. Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός που προτείνεται καλείται να περιορίσει την ελευθερία του αυτοκινήτου εντός του οδικού δικτύου και να αποδώσει μεγαλύτερο χώρο και πάνω από όλα ασφάλεια στις ευαίσθητες ομάδες μετακίνησης και στη δημόσια συγκοινωνία. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και μέτρα που αφορούν στον χώρο επί των οδικών αξόνων, τα όρια ταχύτητας, το σύστημα των προτεραιοτήτων, τις κατασκευαστικές προδιαγραφές επί του οδοστρώματος για την άνετη και ασφαλή κίνηση όλων των ομάδων μεταφοράς, το πρόγραμμα σηματοδότησης είναι μερικές από τις παραμέτρους που πρέπει να λάβει υπόψη ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός με σκοπό την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού συνολικά. Με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνονται δυο στόχοι: ο έλεγχος της κίνησης του ιδιωτικού οχήματος και η ανάδειξη και ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας.
- Σχεδιασμός και εφαρμογή συστημάτων car sharing-car pooling. Η νέα ευρωπαϊκή τάση που παρατηρείται σήμερα σχετικά με τα προαναφερθέντα συστήματα μετακίνησης με ιδιωτικά οχήματα αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα πολιτικής και κοινωνικής κινητοποίησης στα πλαίσια περιορισμού της χρήσης του αυτοκινήτου εντός των αστικών κέντρων. Η οργάνωση παρόμοιων πολιτικών και για το δήμο Περιστερίου θα μπορούσε να στηρίξει την ευρύτερη προσπάθεια περί βιώσιμης ανάπτυξης. Η διαμόρφωση όλων των αναγκαίων προδιαγραφών προκειμένου να υποστηριχτούν και να λειτουργήσουν τα παραπάνω συστήματα αποτελεί σημαντικό κομμάτι και προέκταση των προτεινόμενων μέτρων σε σχέση με το αυτοκίνητο.
- Επέκταση δικτύων ποδηλατοδρόμων και πεζών εντός και εκτός των ορίων του δήμου. Η πρόταση που υλοποιήθηκε όρισε τα βασικά δίκτυα βιώσιμης κινητικότητας, υποστηρίζοντας τη γενική ιδέα περί αειφορίας στον τομέα των μεταφορών. Ωστόσο, υπάρχουν περαιτέρω δυνατότητες επέκτασης αυτών αρχικά εντός των ορίων του δήμου. Η μελέτη και ο σχεδιασμός ενός πυκνότερου και αρτιότερου συστήματος βιώσιμης κινητικότητας (όπως το σχέδιο του μητροπολιτικού δικτύου ποδηλατοδρόμων στην Αθήνα) που να καλύπτει μεγαλύτερο φάσμα δραστηριοτήτων και χωρικών σημείων αναφοράς αποτελεί στόχο μελλοντικό, εφόσον βέβαια έχουν εφαρμοστεί οι βασικές προδιαγραφές που τίθενται κατά τη διαδικασία της πρότασης. Πέρα όμως από τις πολιτικές επεκτάσεων εντός του δήμου Περιστερίου, κρίνεται

αναγκαίο να διαμορφωθεί μια γενικευμένη προσέγγιση της βιώσιμης κινητικότητας και συνολικά στο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας. Παρά το γεγονός ότι έχουν τεθεί οι βασικές συνδέσεις των δικτύων αυτών με όμορους δήμους, η ορθή λειτουργία τους εντός του δήμου μπορεί να επιτευχθεί μόνο αν υπάρχουν και προδιαγραφές εκτός των διοικητικών ορίων του Περιστερίου. Συνεπώς η θεμελίωση ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων στους όμορους δήμους με δυνατότητες σύνδεσης μεταξύ τους και με την περιοχή μελέτης δημιουργεί μια νέα κατεύθυνση στην οποία καλούνται να κινηθούν και οι υπόλοιπες διοικητικές ενότητες.

- Ενημέρωση κοινού περί βιώσιμης ανάπτυξης. Παραδείγματα που έρχονται από ευρωπαϊκές πόλεις αποδεικνύουν πως καμία αλλαγή δεν μπόρεσε να εδραιωθεί και να γίνει αποδεκτή χωρίς την συμβολή και ενημέρωση της κοινής γνώμης. Αυτό σημαίνει πως ακριβώς επειδή τα μέτρα και οι παρεμβάσεις έχουν ως άμεσο αποδέκτη τον άνθρωπο, η ενημέρωσή του πάνω σε ζητήματα βιωσιμότητας και η δημιουργία ενός κοινωνικού υποβάθρου που θα ανταποκριθεί θετικά στο κάλεσμα της σύγχρονης εποχής για βιώσιμο αστικό περιβάλλον, αποτελούν την βάση πάνω στην οποία θα στηριχτεί η οποιαδήποτε πολιτική απόφαση περί αλλαγών.

Βάσει των όσων αναφέρθηκαν παραπάνω γίνεται κατανοητό πως τα περιθώρια επέκτασης των παρεμβάσεων της πρότασης της παρούσας εργασίας είναι ανεξάντλητα. Ο πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός επιδέχονται μεταβολές σε άεναο χρόνο, γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα πως η διαδικασία εδραίωσης της βιώσιμης ανάπτυξης εντός αλλά και εκτός του αστικού ιστού του δήμου μελέτης είναι διαχρονική και πάντα διαπραγματεύσιμη ως προς το είδος και τον τρόπο προσέγγισης των προβλημάτων. Ο τελικός στόχος της αειφορίας κινείται πάνω σε μεγάλο δρόμο με πολλές αλλαγές και πάνω από όλα άπειρα ζητήματα προς λύση. Ωστόσο το όραμα περί βιωσιμότητας παραμένει σταθερό, κάτι που ενισχύει την δυναμικότητα των παρεμβάσεων που καλούνται να υλοποιηθούν συνολικά στο μέλλον.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Babisch W., Bäckman A., Basner M. (2011), *Burden of disease from environmental noise*. Bonn: WHO European Centre for Environment and Health.

Beirão G., Cabral JAS (2007), *Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study*. Transport Policy. Paper for European Transport Research.

Clifford S., Blackledge D., May T., Jopson A., Sessa C., Haon S. (2005), *Planning and Urban Mobility in Europe*. Final Report. Deliverable 11 of the project PLUME. European Commission 5th Framework Programme.

Corbett C. (2001), *Explanations for understanding in self-reported speeding behaviour*. Transp. Res F Traffic Policy Pract.

De Jong G., Van de Riet O. (2008), *The driving factors of passenger transport*. European Journal of Transport and Infrastructure Research. Paper for European Transport Research.

Dekoster J., Schollaert U, (1999), *Cycling: the way ahead for towns and cities*. European Commission, DG XI. Official Publications of the European Communities. Luxembourg.

European Commission, Council and Parliament (1990), *Green paper on the urban environment*. Brussels. Ανασύρθηκε από τον ιστότοπο <http://ec.europa.eu/> στις 24 Απριλίου 2013.

European Commission, (2002), *Assessment of Barriers and Solutions*. Deliverable 4.1 of the project TRANSPLUS (Transport Planning Land-Use and Sustainability). Consortium of the European project. Ανασύρθηκε από τον ιστότοπο <http://link.springer.com/> στις 17 Απριλίου 2013.

European Commission (2007), *Green Paper: Towards a new culture for urban mobility*. Publication of the European Commission, COM 551 final. Brussels. Ανασύρθηκε από τον ιστότοπο <http://ec.europa.eu/> στη 1 Απριλίου 2013.

European Commission (2011), *White Paper "Roadmap to a Single European Transport Area*. Ανασύρθηκε από τον ιστότοπο <http://eur-lex.europa.eu> στη 1 Απριλίου 2013.

Gori S., Nigro M., Petrelli M. (2012), *The impact of land use characteristics for sustainable mobility: the case study of Rome*. Paper for European Transport Research. Ανασύρθηκε από τον ιστότοπο <http://link.springer.com/> στις 17 Απριλίου 2013.

Greg C. (2012), *Strategic Planning for World Cities, How to address optimal city management with future scanning and strategic planning*. Ανασύρθηκε από τον

ιστότοπο <http://blog.mipimworld.com/2012/04/strategic-urban-planning-for-world-cities> στις 22 Απριλίου 2013.

Horeni O., Garling T., Loukopoulos P., Fujii S. (2007), *An experimental simulation of adaptations to increased car-use costs*. Transport Res F: Traffic Psychol. Behav. Paper for European Transport Research.

Kanellaidis G., Golias J., Zarifopoulos K. (1995), *A survey of drivers' attitudes towards speed limit violations*. J Saf Res. Ανασύρθηκε από τον ιστότοπο <http://link.springer.com/> στις 17 Απριλίου 2013.

Koroneos C.J., Rokos D., (2012) *Sustainable and Integrated Development—A Critical Analysis*.

Krautzberger M. (2001), *Nachhaltige Entwicklung und Stadtebaurechtsordnung*. UPR.

Mamalis A.G., Spentzas K.N., Mamali A.A. (2012), *The impact of automotive industry and its supply chain to climate change: Some techno-economic aspects*. Ανασύρθηκε από τον ιστότοπο <http://link.springer.com/> στις 17 Απριλίου 2013.

Meurs H., Haaijers R. (2001), *Spatial structure and mobility*. Transportation Research.

Newman P.W.G., Kenworthy J.R. (1996), *The land use-transport connection*. Land Use Pol 13.

Rodriguez L. (2013), *Making Our Communities More Liveable: Examples from Germany and Scandinavia* Tight M.R., Bristow A.L., Pridmore A., May A.D. (2005), *What is a sustainable level of CO2 emissions from transport activity in the UK in 2050?*. Ανασύρθηκε από τον ιστότοπο <http://sustainablecitiescollective.com> στις 22 Απριλίου 2013.

Tyrinopoulos Y., και Antoniou C. (2012), *Factors affecting modal choice in urban mobility*. Paper for European Transport Research. Ανασύρθηκε από τον ιστότοπο <http://link.springer.com/> στις 17 Απριλίου 2013.

Unece Transport Division (2011), *Transport for Sustainable Development in the ECE Region*. United Nations Economic Commission for Europe.

Veloz J. (2012), *Reducing Car Use to Encourage Sustainable Mobility*.

Watson M. (2012), *Cycling and Walking for Sustainability*. Ανασύρθηκε από τον ιστότοπο <http://www.sustainablestuff.co.uk/cyclingwalking.html> στις 25 Απριλίου 2013.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αγγελίδης Μ. (2004), *Αειφόρος ανάπτυξη των πόλεων στην Ευρώπη και στην Ελλάδα*.

Αραβαντινός Α. (2007), *Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. Ομότιμος Καθηγητής ΕΜΠ.

Α.Σ.Δ.Α., *Ειδικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δ. Αθήνας (1994-1999)*. Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Α.Σ.Δ.Α., *Πρόταση Δυτικής Αθήνας για το ΣΠΑ 2000-2006*. Αθήνα.

Α.Σ.Δ.Α., *Δυτική Αθήνα-Στις παρυφές της Μητρόπολης, στην πρωτοπορία της ανάπτυξης για τον πολίτη-Πράσινη πόλη, ανοιχτή για όλους*. Πρότυπα καινοτόμα σχέδια ανάπτυξης. Ιανουάριος, 2007.

Α.Σ.Δ.Α., *Επιχειρησιακό Περιστερίου (2007-2010)*. Υφιστάμενη Κατάσταση Εξωτερικού Περιβάλλοντος. Έρευνα Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας.

Α.Σ.Δ.Α., *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Α.Σ.Δ.Α.-Ε.Ε.Τ.Α.Α. (2009-2012)*. Αθήνα.

Α.Σ.Δ.Α., *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής (2012-2014)*.

Βλαστός Θ., Παττακός Κ. (1998), *Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Δήμων και Περιφερειών - Βραβεία σε Ευρωπαϊκές πόλεις για τη Δημόσια Συγκοινωνία τους*. Επιθεώρηση Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Ανασύρθηκε από τον ιστότοπο <http://www.smu.gr> στις 25 Απριλίου 2013.

Βλαστός Θ. (1999), *Προβλήματα κινητικότητας στις σύγχρονες πόλεις - Η ευρωπαϊκή εμπειρία*. Επίκουρος Καθηγητής ΕΜΠ.

Βλαστός Θ., Μπαρμπόπουλος Ν., Μπαλτάς Π. (2005), *Νομοθεσία και πολιτικές για την προώθηση του ποδηλάτου στην Ευρώπη. Οι παλινωδίες στην Ελλάδα*.

Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ. (2006), *Πολεοδομία VS Μεταφορές: Από την απόκλιση στη σύγκλιση*. Ανασύρθηκε από τον ιστότοπο <http://panepistimioupezodromos.gr/sites/panepistimioupezodromos.gr/files/material/Viosimi.pdf> στις 25 Απριλίου 2013.

Βλαστός Θ. (2009), *Πρόταση Πολιτικής για το Αστικό Περιβάλλον*.

Βλαστός Θ. (2011), *Βιώσιμη κινητικότητα και κοινωνικές προκλήσεις Κοινόχρηστο vs ιδιωτικό*.

Γεραρδή Κ. (1998), *Η Στρατηγική του σχεδιασμού για μια βιώσιμη ανάπτυξη της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας-Πλαίσιο κατευθύνσεων και προτεραιοτήτων*. Αθήνα.

Γετίμης Π., *Αστική ανάπτυξη και πολιτική*.

Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Η. (2006), *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*.

ΕΜΠ-Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών (2000), *Πολεοδομική και κυκλοφοριακή κατάσταση των «Εισόδων πόλεων»*. Η περίπτωση της ευρύτερης Αθήνας. Ερευνητικό πρόγραμμα ΠΕΝΕΔ '95. Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας.

Κακάτση Ν. (2012), *Διερεύνηση χωρικής εξέλιξης των χρήσεων γης στο δήμο Περιστερίου με τη χρήση της τεχνολογίας Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (ΓΣΠ)*. Μεταπτυχιακή εργασία. Πρόγραμμα Γεωπληροφορική, ΕΜΠ. Αθήνα, Οκτώβριος.

Λουκάκης Π. (1995), *Σχεδιασμός χρήσεων γης: Υποδομή και μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων*.

Μέλισσας Δ.Κ. (2010), *Οι χρήσεις γης και το γενικό πολεοδομικό σχέδιο. Παράρτημα με σχετικές αποφάσεις ΣΤΕ και Διοικητικών εφετείων, γνωμοδοτήσεις ΝΣΚ, ΟΡΣΑ και ΟΡΣΘ, πορίσματα συνηγόρου του πολίτη, εγκύκλιος ΥΠΕΧΩΔΕ*.

Μπακογιάννης Ε. (2012), *Επαναπροσέγγιση του πολεοδομικού σχηματισμού των Αστικών Αυτοδιοικητικών Μονάδων (ΑΑΜΟ) και διατύπωση ερευνητικής πρότασης με γνώμονα τον σχεδιασμό των αστικών λειτουργιών*. Διδακτορική Διατριβή. Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού, ΕΜΠ.

Μπαρμπόπουλος Ν. (2002), *Προς τη βιώσιμη κινητικότητα στην Ευρωπαϊκή πόλη-Αποτίμηση πολιτικών και προσέγγιση μεθοδολογίας σχεδιασμού αστικών μεταφορών*. Διδακτορική Διατριβή. Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού, ΕΜΠ.

Μπλανάς Κ. (2013), *Καλές πρακτικές για τον πολεοδομικό σχεδιασμό σε πόλεις της Ευρώπης. Μελέτη περίπτωσης στον δήμο Ιωαννίνων*. Διπλωματική εργασία. Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού, ΕΜΠ. Αθήνα, Μάρτιος.

Πισιάβα-Λατινοπούλου Μ., Ζαχαράκη Ε. (2004), *Σύστημα μεταφορών και χωρική ανάπτυξη: Θεωρητικές προσεγγίσεις και πολιτικές*.

Ρόκος Δ. (2001), *Από τη «Βιώσιμη ή Αειφόρο» στην Αξιοβίωτη Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη*. Καθηγητής Ε.Μ.Π. Μετσόβιο Κέντρο Διεπιστημονικής Έρευνας (ΜΕ.Κ.Δ.Ε.) του Ε.Μ.Π.

Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, *Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο-Νομός Αττικής-Δήμος/Κοινότητα Περιστερίου*. Αθήνα, 1985.

Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, *Αντικειμενικές Αξίες Ακινήτων 2007*. Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων.

ΦΕΚ, Δ. Αριθμός Φύλλου 332, 1 Ιουνίου 1989.

ΦΕΚ, Δ. Αριθμός Φύλλου 439, 12 Μαΐου 1992.

ΦΕΚ, Α.Α.Π. Αριθμός 35994, Αρ. Φύλλου 386, 1 Σεπτεμβρίου 2008.

ΦΕΚ, Δ. Αριθμός Φύλλου 1049, 30 Νοεμβρίου 1995.

Φουτάκης Δ., *Χωρική ανταγωνιστικότητα και περιφερειακές ανισότητες: νέες προσεγγίσεις και ερμηνείες*.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Sustainable Mobility:

<http://www.sustainable-mobility.org/resource-centre/month-issue/the-bicycle-king-of-sustainable-mobility.html> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 25 Απριλίου 2013.

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας:

<http://www.organismosathinas.gr/Default.aspx?id=24> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 2 Ιουνίου 2013.

Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δυτικής Αθήνας:

<http://home.asda.gr/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 8 Νοεμβρίου 2013.

Χάρτες Google:

<https://maps.google.com/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 29 Μαΐου 2013.

Δημόσια, ανοιχτά δεδομένα:

<http://geodata.gov.gr/maps/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 29 Μαΐου 2013.

Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής:

<http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=394> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 29 Μαΐου 2013.

Ευρωπαϊκό Συμβούλιο:

<http://ec.europa.eu> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 24 Απριλίου 2013.

Βιώσιμη κινητικότητα:

http://courses.arch.ntua.gr/el/proseggiseis_toy_efarmosmenoy_astikoy_sxediasmoy_sthn_ellada/ekpaideytiko_yliko/bivsimh_kinhtikohta.html Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 25 Απριλίου 2013.

Εργασίες ΕΜΠ:

<http://dspace.lib.ntua.gr/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 20 Μαΐου 2013.

European Environment Agency:

<http://www.eea.europa.eu> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 15 Μαΐου 2013.

University of California Berkeley, Transportation Sustainability Research Center:

<http://tsrc.berkeley.edu/CarsharingandCarfreeHousing> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 3 Απριλίου 2013.

Sustainable Urban Mobility Plans:

<http://www.mobilityplans.eu/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 20 Ιουνίου 2013.

Cleaner and better transport in cities:

<http://www.civitas-initiative.org/index.php?id=69> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 20 Ιουνίου 2013.

Urban Action:

<http://urbact.eu/en/our-projects> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 11 Απριλίου 2013.

City Population:

<http://www.citypopulation.de/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 10 Απριλίου 2013.

Sustainable Development Knowledge Platform:

<http://sustainabledevelopment.un.org/index.php?menu=1549> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 23 Απριλίου 2013.

Sustainable Development Survey:

http://www.ubc-environment.net/index.php/main:sd_survey Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 23 Απριλίου 2013.

Sustainable Cities:

<http://www.sustainablecities2013.com/publication/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 22 Απριλίου 2013.

Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ:

<http://www.smu.gr/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 25 Απριλίου 2013.

Sustainable Stuff:

<http://www.sustainablestuff.co.uk/cyclingwalking.html> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 25 Απριλίου 2013.

Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία:

<http://www.statistics.gr> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 6 Μαΐου 2013.

Δήμος Περιστερίου:

<http://www.peristeri.gr> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 30 Μαΐου 2013.

Helsinki Region Transport:

<http://www.hsl.fi/EN/HLJ2011/materials/Pages/default.aspx> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 31 Μαΐου 2013.

Ποικίλο Όρος:

<http://orospoikilo.blogspot.gr/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 28 Μαΐου 2013.

Αττικό Πράσινο:

<http://www.attiko-prasino.gr/default.aspx?tabid=302&language=el-gr> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 28 Μαΐου 2013.

Mobileteit in Gent (Μετακίνηση στη Γάνδη):

<http://www.mobiliteitgent.be/> Τελευταία επίσκεψη στις 31 Μαΐου 2013.

Μετακίνηση στην Odense:

<http://www.odenseomvej.dk/index/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 31 Μαΐου 2013.

Urban Development in Hungary:

<http://www.varosrehabilitacio.net/new/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 31 Μαΐου 2013.

Environmental Urban Studies in Spain:

<http://estudiosurbanoambientales4.blogspot.gr> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 31 Μαΐου 2013.

Center of Transport Research in Spain:

<http://www.transyt.upm.es/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 31 Μαΐου 2013.

Πανεπιστήμιο Βαλένθιας:

<http://www.upv.es/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 31 Μαΐου 2013.

Clean Air Institute (Portugal):

<http://www.cleanairinstitute.org/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 31 Μαΐου 2013.

Βόρειοι ποδηλάτες:

<http://boreioipodilates.wordpress.com/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 31 Μαΐου 2013.

Urban Development in Zagreb:

www.archiprixcentraleurope.org Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 31 Μαΐου 2013.

Ελληνικό Κτηματολόγιο:

<http://www.ktimanet.gr/wms/ktbasemap/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 25 Ιουνίου 2013.

Κατηγορίες και περιεχόμενα χρήσεων γης:

http://www.domiki.gr/kpn/text_2i/0_5.htm Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 25 Ιουνίου 2013.

Επίσημη ιστοσελίδα της Δανίας:

<http://denmark.dk/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 5 Ιουλίου 2013.

Επίσημη ιστοσελίδα της πόλης του Άμστερνταμ:

<http://www.iamsterdam.com> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 5 Ιουλίου 2013.

Επίσημη ιστοσελίδα Στουτγάρδης:

<http://www.stuttgart.de/> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 5 Ιουλίου 2013.

Ενεργειακές πόλεις:

<http://www.energy-cities.eu> Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 5 Ιουλίου 2013.

Sustainable development of HafenCity Hamburg

http://www.ordemengenheiros.pt/fotos/dossier_artigo/20120203_hschneider_19077347714f3bee82a3d8a.pdf Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 6 Ιουλίου 2013.

Sustainable City: Oslo:

http://www.ewu.edu/Documents/CBPA/NWTTAP/2011_Symposium/Presentations/MWU_Oslo_Sustainable_DickWinchell.pdf Τελευταία επίσκεψη ιστότοπου στις 6 Ιουλίου 2013.

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΦΕΚ ΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΩΝ Γ.Π.Σ. ΤΟΥ
ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ*

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΙ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΧΑΡΤΕΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ*