

Τ.Ε.Ι. Πειραιά

Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων

Πτυχιακή Εργασία

ΙΟΥΝΙΟΣ 2005

ΘΕΜΑ:

**ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ
ΜΕΤΡΟ ΤΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ ΚΑΙ ΤΟΥ ΧΑΪΔΑΡΙΟΥ**

Εισηγητής: Γ.Κ. Βαρελίδης

Δρ. Αρχιτέκτων Μηχανικός-Πολεοδόμος Ε.Μ.Π.

Επιστημονικός Συνεργάτης Τ.Ε.Ι. Πειραιά

Σπουδαστική Ομάδα: ΖΕΡΔΕΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΚΑΡΑΜΗΤΣΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Κεφάλαιο Α. Εισαγωγή

- A1. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ
- A2. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
- A3. ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΜΕ ΥΠΑΡΧΟΝ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΕΡΓΑ
- A4. ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ
- A5. ΣΤΑΘΜΟΣ ΧΑΙΔΑΡΙΟΥ
- A6. ΓΕΝΙΚΕΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΕΤΡΟ
- A7. Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Κεφάλαιο Β. Ανάλυση υφισταμένης κατάστασης του Δ. Αιγάλεω

- B1.1 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ & ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ – ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ
- B1.2. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ - ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ
- B1.3 ΕΚΤΑΣΗ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ
- B2. ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΟΥ Γ.Π.Σ. ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ
- B3.1. ΟΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ
- B3.2. ΤΥΠΟΛΟΓΙΟ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ
- B3.3. ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ
- B3.4. ΑΞΙΕΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ
- B3.5. ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΗΜΟΥ
- B4.1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΝ ΠΛΗΘΥΣΜΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ
- B4.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ
- B4.3. ΒΑΣΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΖΗΤΟΥΜΕΝΑ
- B.5. ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
- B5.1 .ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
- B5.2 ΧΡΗΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
- B5.3 ΧΡΗΣΕΙΣ ΙΣΟΓΕΙΩΝ
- B5.4. ΧΡΗΣΕΙΣ ΟΡΟΦΩΝ
- B6.1. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ - ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ
- B.6.2 ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ
- B.7 ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΓΗΣ
- B7.1. ΥΨΗ ΚΤΙΡΙΩΝ
- B7.2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ
- B7.3 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
- B7.4 ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
- B7.5.1 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
- B.7.5.2.ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΕΚΤΟΣ ΟΔΟΥ
- B.7.6. ΡΟΕΣ ΠΙΕΣΩΝ
- B.8. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΞΙΕΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ
- B.9. ΔΙΑΓΝΩΣΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
- B9.1 ΧΡΗΣΕΙΣ & ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
- B9.2 ΒΑΣΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ & ΖΗΤΟΥΜΕΝΑ
- B9.3 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

Κεφάλαιο Γ. Το μετρό και οι επιπτώσεις του

- Γ1.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ (με γνώμονα τις επιπτώσεις του)
- Γ1.2 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ (με γνώμονα τις επιπτώσεις του)
- Γ2. ΟΙ ΝΕΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΟΙ ΧΩΡΟΙ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ
- Γ.3 Η ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ
 - Γ3.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ
 - Γ3.2. ΕΙΔΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ
 - Γ3.3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Κεφάλαιο Δ. Πρόταση προσαρμογής της περιοχής

- Δ.1 ΣΥΝΔΕΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ
 - Δ1.1 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
 - Δ1.2 ΠΑΡΩΝ ΣΤΑΔΙΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΤΑΘΜΩΝ ΜΕΤΡΟ
- Δ2.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ - ΧΡΗΣΕΙΣ
 - Δ2.2.ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ - ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ
- Δ.3 ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
 - Δ3.1. ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΙΕΡΑ ΟΔΟ
 - Δ3.2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΑ ΤΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
 - Δ3.3 ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
 - Δ3.4 ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ
 - Δ3.4.1 ΔΙΚΤΥΟ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΠΕΖΩΝ
- Δ.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Φωτογραφικό υλικό

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.

Εισαγωγή

**ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ**

A1. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το όρος Αιγάλεω (υψόμ. 460μ.) , το νοτιότερο τμήμα της Πάρνηθας στα δυτικά των Αθηνών έδωσε το όνομα στην περιοχή του σημερινού Δήμου Αιγάλεω.

Ο Ηρόδοτος αναφέρει πως από το όρος Αιγάλεω ο Ξέρξης παρακολούθησε τη ναυμαχία της Σαλαμίνας (480π.χ.).

Η λέξη Αιγάλεω προέρχεται από το « αίγες » = κύματα και « λάας » = λίθος, βράχος. Σημαίνει δηλαδή το βράχο πάνω στον οποίο σκάζουν τα κύματα.

Η περιοχή που ανήκει σήμερα στο Δήμο Αιγάλεω τέμνεται από την αρχαιότερη οδό του κόσμου , 2,5 χιλιετίες πορεία πολιτισμού την Ιερά Οδό. Η Ιερά Οδός έχει μήκος 22 χιλιόμετρα , ξεκινά από το νεκροταφείο του Κεραμικού, εκεί που υπήρχε η ιερά πύλη και καταλήγει στην Ελευσίνα (στο ιερό της Δήμητρας). Αυτή την οδό ακολουθούσε η πομπή των Μεγάλων Ελευσίνιων. Η χάραξη της οδού έγινε με σκοπό την επικοινωνία της Ακρόπολης με τους δήμους της Αττικής και ακολούθησε τα φυσικά περάσματα και τη μορφολογία του εδάφους. Η πορεία της ήταν συνδεδεμένη με τον Ηριδανό ποταμό που κατέβαινε από το Λυκαβηττό και ακολουθώντας το βόρειο κράσπεδο της Πνύκας κατέληγε στον Κηφισό. Εξυπηρετούσε εκτός από την Ελευσίνα, όλο το Θριάσιο Πεδίο και συνέδεε την Αττική με την Πελοπόννησο και την υπόλοιπη Ελλάδα.

Μέσα στην περιοχή του Δήμου Αιγάλεω στο έκτο χιλιόμετρο της Ιεράς Οδού διέρχεται ο δεύτερος βραχίονας του Κηφισού ποταμού που στην αρχαιότητα ήταν στολισμένος με αγάλματα, ιερά, μνημεία και ναούς. Στην πεδιάδα του Κηφισού βρισκόταν από την αρχαιότητα έως τον 20ο αιώνα οι εξοχικές κατοικίες , τα λιόδενδρα και τα περιβόλια των Αθηναίων. Μια έκταση 9.000 στρεμμάτων γνωστή με την ονομασία « Ελαιώνας ». Μέρος του Αττικού Ελαιώνα, του γνωστού τόπου συνάντησης και συζήτησης του Σωκράτη και του Πλάτωνα αποτελεί σήμερα τμήμα του Δήμου Αιγάλεω.

Η πόλη του Αιγάλεω κατοικήθηκε μαζικό για πρώτη φορά το 1922 από πρόσφυγες της Μικράς Ασίας. Το 1934 με διάταγμα οι γύρω οικισμοί αποτέλεσαν την κοινότητα των « Νέων Κυδωνιών » μέχρι το 1941 όποτε έγινε και Δήμος. Στην περίοδο της Γερμανικής Κατοχής οι κάτοικοι συμμετείχαν ενεργά στην αντίσταση με αποκορύφωμα τη Μάχη του Κηφισού το 1944 που κατέληξε σε ολοκαύτωμα.

A2. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Το πρώτο παγκοσμίως δίκτυο METPO (Metropolitan Transportation), αυτό του Λονδίνου, χρονολογείται από το 1863 ενώ αρκετές ευρωπαϊκές πρωτεύουσες καθώς και πόλεις τις Ιαπωνίας, του Καναδά, της Αμερικής και της Αυστραλίας ακολούθησαν εδώ και πολλές δεκαετίες το βρετανικό αυτό πρότυπο μαζικής διακίνησης των αστών μέσα στις γιγαντουπόλεις.

Στην Ελλάδα, για πρώτη φορά το 1979 και μάλιστα στα πλαίσια εκπόνησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου «Αθηνά 2000», τέθηκε το ερώτημα στους μελετητές εάν η Αθηνά χρειάζεται METPO - κατά πόσο δηλαδή ένα μέσο τέτοιου είδους θα εξυπηρετούσε τους στόχους που είχαν τεθεί για τη ρύθμιση του χώρου. Η απάντηση που δόθηκε ήταν τουλάχιστον θετική. Θεωρήθηκε ότι η κατασκευή δικτύου METPO - εκτός φυσικά του ότι θα διευκόλυνε τις αστικές μετακινήσεις - θα αποτελούσε ένα από τα κατ' εξοχήν εργαλεία συστήματος δομικών παρεμβάσεων που η εφαρμογή τους κατά προτεραιότητα θα χρησίμευε ως έναυσμα για την αντιστροφή των σημερινών τάσεων και τον σταδιακό μετασχηματισμό της χωροταξικής και πολεοδομικής διάρθρωσης της Πρωτεύουσας.

Παρόλα αυτά, το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας του 1983 που συνόδευσε τον Ν. 1515/85 και συντονίζει μέχρι σήμερα την ανάπτυξη της Πρωτεύουσας δεν περιελάμβανε στην πολιτική του δίκτυο METPO.

Ωστόσο, από την μια πλευρά η διόγκωση της πόλης, η ανεπάρκεια των δρόμων, και από την άλλη πλευρά η κοινή λογική μαζί με την εμπειρία από το εξωτερικό, οδήγησαν τελικά στην σύσταση ανώνυμης τεχνικής εταιρίας της

Αττικό Μέτρο με σκοπό την υλοποίηση του ΜΕΤΡΟ της Αθήνας και θεσμικό υπόβαθρο την τροποποίηση του Ν.1515 που αφορά στο ΡΣΑ, το 1991.

Παράλληλα, η διαπίστωση ότι το ΜΕΤΡΟ είναι ένα μεγάλο τεχνικό έργο το οποίο θα επηρεάσει όλο το Λεκανοπέδιο και ιδιαίτερα τις περιοχές οι οποίες φιλοξενούν τους σταθμούς όχι μόνο όσον αφορά την κυκλοφοριακή αλλά και την οικονομική την κοινωνική και κατ' επέκταση πολεοδομική οργάνωση, οδήγησε στην δημιουργία ενός πλαισίου που προωθεί τον επανασχεδιασμό των εμπλεκόμενων περιοχών.

Αποτέλεσμα λοιπόν της ανάγκης για σχεδιασμό γύρω από τους σταθμούς ΜΕΤΡΟ είναι η απόφαση της 11.01.1996 της Εκτελεστικής Επιτροπής του Οργανισμού Αθηνάς που εισηγείται τις « Αρχές Σχεδιασμού στις περιοχές γύρω από τους σταθμούς του ΜΕΤΡΟ ».

Οι γενικές αρχές που λήφθηκαν υπόψη είναι:

- α Επανασχεδιασμός της αστικής δομής διατηρώντας στο κέντρο τις επιτελικές λειτουργίες, με παράλληλη πρόβλεψη νέων , μικρότερης σημασίας κέντρων στη βάση μιας πολυκεντρικής πολεοδομικής διάρθρωσης.
- α Ενθάρρυνση των μικτών χρήσεων όπου θα περιλαμβάνονται : κατοικία, δευτερογενής τομέας με χαμηλές περιβαλλοντικές επιπτώσεις και τριτογενής τομέας.
- α Ανάκτηση των μικρών αποστάσεων από τους πεζούς, ενθαρρύνοντας μέσω του πολεοδομικού σχεδιασμού και της κατάλληλης χωροθέτησης των λειτουργιών εντός του αστικού ιστού, την ανάπτυξη δικτύων πεζόδρομων.

Με βάση τις παραπάνω αρχές και σύμφωνα με την απόφαση :

α) Εκπονείται Πιλοτικό Πρόγραμμα στον σταθμό της Δάφνης και γίνεται κατηγοριοποίηση των υφισταμένων και προβλεπόμενων σταθμών ΜΕΤΡΟ αναφορικά με τις Αρχές Σχεδιασμού.

β) Εγκρίνεται η άμεση ανάθεση μελετών χρήσεως γης, τροποποίησης ρυμοτομικού σχεδίου, και κυκλοφοριακής οργάνωσης, σε κάθε Δήμο που πρόκειται να υποδεχθεί Σταθμό ΜΕΤΡΟ. Οι αναθέσεις αυτές προβλέπεται να προωθηθούν από το ΥΠΕΧΩΔΕ και τον Οργανισμό Αθηνάς, με

επιτροπές επίβλεψης μέλη του ΩΑ, του ΥΠΕΧΩΔΕ, της ΑΝ και του αντιστοίχου Δήμου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το (β) σκέλος της απόφασης παραμένει ανενεργό μέχρι σήμερα παρόλο που έχουν ήδη κατασκευαστεί 2 γραμμές ΜΕΤΡΟ στο Λεκανοπέδιο. Παρατηρείται δηλαδή ότι παρά την σπουδαιότητα του αλλά και την θεσμική κατοχύρωση αυτής, το ΜΕΤΡΟ αντιμετωπίζεται ως κοινό τεχνικό έργο.

Αντίθετα, στο υπερδομημένο περιβάλλον της σύγχρονης Αθήνας το οποίο έχει άμεση ανάγκη επαναπροσδιορισμού, οι σταθμοί του ΜΕΤΡΟ μπορούν να αποτελέσουν σημεία αναφοράς της πόλης, πυρήνες ανάπτυξης της συνοικίας, μοχλοί οικονομικής ανάπτυξης και κέντρα προβολής της φυσιογνωμίας της. Όλα αυτά υπό την συνθήκη του κατάλληλου πολεοδομικού – κυκλοφοριακού σχεδιασμού, απόρροια ειδικού θεσμικού πλαισίου, το οποίο θα δρα πριν ακόμα την εγκατάσταση του σταθμού. Διαφορετικά, το αναπτυξιακό αυτό εργαλείο δύναται να συμβάλλει στην μεγαλύτερη υποβάθμιση του αστικού χώρου, αφήνοντας ανεξέλεγκτη

τη δράση της κερδοσκοπίας με αποτέλεσμα η πόλη να μεταβάλλεται όπως δυστυχώς συμβαίνει, με βάση τους νόμους του ιδιωτικού συμφέροντος και κατ' επέκταση της ελεύθερης αγοράς.

A3. ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΜΕ ΥΠΑΡΧΟΝ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΕΡΓΑ

Το μετρό, ως το βαρύτερο αστικό μέσο μαζικής μεταφοράς, κατέχει τη σημαντικότερη θέση στο ιεραρχημένο δίκτυο και αποτελεί τον σκελετό του συστήματος Δημοσίων Μεταφορικών Συστημάτων. Το δίκτυο του μετρό, σύμφωνα με τον υφιστάμενο προγραμματισμό, αποτελείται από 3 γραμμές, που καλύπτουν ακτινικά ως προς το κέντρο όλο το Λεκανοπέδιο, μέχρι την Κηφισιά στο βορά, το Σταυρό Αγίας Παρασκευής στα βορειοανατολικά, τη Γλυφάδα στα νότια, τον Πειραιά στα νοτιοδυτικά, τη Νίκαια, τον Κορυδαλλό, το Χαϊδάρι και το Περιστέρι στα δυτικά. Ακόμη ένας κλάδος του μετρό εκτείνεται ανατολικά εκτός Λεκανοπεδίου στα Μεσόγεια προσφέροντας ειδική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Σύμφωνα με τη ΜΑΜ, το συνολικό μήκος του δικτύου των γραμμών του μετρό το έτος 2020 θα έχει μήκος περί τα 106μ., 83 σταθμούς, εκ των οποίων οι 7 θα είναι σταθμοί ανταπόκρισης μεταξύ γραμμών ή κλάδων του δικτύου μετρό, ενώ 16 θα είναι σταθμοί ανταπόκρισης με τα υπόλοιπα μέσα σταθερής τροχιάς.

Η γραμμή 1 του ΗΣΑΠ πρόκειται να διαθέτει αναβαθμισμένα χαρακτηριστικά, ώστε να είναι πλήρως συμβατή και να λειτουργεί στο ίδιο επίπεδο εξυπηρέτησης με τις υπόλοιπες γραμμές, με μέση λειτουργική ταχύτητα 34χλμ/ώρα, ελάχιστη χρονοαπόσταση 90 δευτερόλεπτα και συρμούς των 6 βαγονιών.

Ακόμα, η γραμμή πρόκειται να αποκτήσει δύο νέους σταθμούς, το σταθμό «Λαμπράκη» στο κέντρο του Πειραιά, μεταξύ των σταθμών «Πειραιά» και «Φαλήρου», και το σταθμό «Νεραντζιώτισσα» στην τομή της γραμμής με την Αττική Οδό, με κατάλληλη υποδομή που να ευνοεί τις μετεπιβιβάσεις μεταξύ μετρό και προαστιακού σιδηρόδρομου.

Η γραμμή 2, Σεπόλια - Δάφνη, πρόκειται να επεκταθεί προς δυσμάς στο Περιστερί μέχρι τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Θηβών και κατόπιν να συνεχίσει προς Πετρούπολη. Στο άλλο άκρο πρόκειται να επεκταθεί από τη Δάφνη μέχρι το σταθμό «Αλ. Παναγούλης» και στη συνέχεια να συνεχίσει υπερυψωμένο στη μεσαία νησίδα της Λεωφ. Βουλιαγμένης και να φτάσει μέχρι τη Γλυφάδα. Στην ίδια γραμμή πρόκειται να αναπτυχθεί ένας νέος κλάδος από το σταθμό «Πανεπιστήμιο» μέσω Εξαρχείων, Δικαστηρίων Ευελπίδων και Κυψέλης μέχρι το Γαλάτσι.

Η αρχική γραμμή 3, Πεντάγωνο - Μοναστηράκι, τμήμα της οποίας αποτελεί το υπό μελέτη έργο, πρόκειται να επεκταθεί προς δυσμάς από το «Μοναστηράκι» μέχρι το Χαϊδάρι επί της Ιεράς Οδού και στη συνέχεια προς νότο παρέχοντας τη δυνατότητα διπλής σύνδεσης των ενδιάμεσων περιοχών Αγίας Βαρβάρας, Κορυδαλλού και Νίκαιας με τα αστικά κέντρα του Πειραιά και της Αθήνας. Στο άλλο άκρο η γραμμή πρόκειται να επεκταθεί από το σταθμό «Εθνική Άμυνα» προς βορά, μέσω της Λεωφ. Μεσογείων μέχρι το Νομισματοκοπείο, συνεχίζει κατά μήκος της νέας Λεωφ. Δουκίσσης Πλακεντίας προς το σταθμό «Σταυρό», όπου προβλέπεται η δυνατότητα οργανωμένης μετεπιβίβασης προς το μετρό.

Η γραμμή θα επεκταθεί επίγεια επί της Αττικής Οδού και συνεχίζει επί της ελεύθερης λεωφόρου Σταυρού - Ραφήνας μέχρι το αεροδρόμιο κάνοντας χρήση της γραμμής του προαστιακού σιδηρόδρομου. Η επέκταση από το σταθμό «Σταυρό» μέχρι το αεροδρόμιο πρόκειται να λειτουργεί με υψηλότερες ταχύτητες από το υπόλοιπο δίκτυο, ώστε η εξυπηρέτηση του αεροδρομίου να είναι υψηλού επιπέδου και να έχει χαρακτήρα εξπρές.

Τέλος, στη γραμμή 3 πρόκειται να αναπτυχθεί ένας νέος κλάδος από το σταθμό «Πανόρμου», στον άξονα της Λ. Κηφισίας, με σύνδεση με τον προαστιακό σιδηρόδρομο στο ύψος της διασταύρωσης της Λ. Κηφισίας με την Αττική Οδό και τερματικό σταθμό στον υφιστάμενο σταθμό της γραμμής 1 (ΗΣΑΠ) «Μαρούσι».

Στο πλαίσιο της ΜΑΜ, αναλύθηκε η σχέση του δικτύου του μετρό με το Δίκτυο των υπολοίπων Μεταφορικών Συστημάτων. Το μετρό ως αστικό συγκοινωνιακό μέσο μεγάλης χωρητικότητας αποτελεί το σκελετό του δικτύου μεταφορικών συστημάτων. Το τραμ ως ελαφρύτερο μέσο σταθερής τροχιάς

καλύπτει δευτερεύοντες συγκοινωνιακούς διαδρόμους συγκριτικά με αυτούς που καλύπτει το μετρό. Οι λεωφορειακές γραμμές διεισδύουν στις περιοχές που δεν εξυπηρετούνται άμεσα από τα μέσα σταθερής τροχιάς και είτε λειτουργούν ως τροφοδοτικές γραμμές, είτε καλύπτουν αποκλειστικά μικρότερους συγκοινωνιακούς άξονες, όπου δεν δικαιολογείται η λειτουργία μετρό ή τραμ. Ο προαστιακός σιδηρόδρομος συμπληρωματικά, παρέχει τη δυνατότητα σύνδεσης των κοινοτήτων και των περιφερειακών περιοχών του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτεύουσας και του Νομού Αττικής με τις κεντρικές περιοχές της Αθήνας και του Πειραιά.

Παράλληλα, τα υπόλοιπα συστήματα και κυρίως τα αστικά ή προαστιακού χαρακτήρα λεωφορεία λειτουργούν συνδυασμένα και για την τροφοδότησης των βαρύτερων σιδηροδρομικών μέσων μεγάλης χωρητικότητας (μετρό, προαστιακός σιδηρόδρομος). Αυτό ισχύει σε όλες τις ενδιάμεσες διαβαθμίσεις των δημοσίων μέσων, δηλαδή στο τραμ, στα μέσα ημισταθερής τροχιάς (τρόλλευ) και στις λεωφορειακές γραμμές κορμού και είναι ανάλογο με τις ανάγκες των δικτύων που πρέπει να καλυφθούν.

Επιπρόσθετα, συμπληρωματικά λειτουργούν τα δημόσια και τα ιδιωτικά μέσα μετακίνησης, γεγονός που ευνοείται με τη δημιουργία κατάλληλα χωροθετημένων σταθμών μετεπιβίβασης και στάθμευσης (περί τους 30) που επιτρέπουν και υποβοηθούν την ανταλλαγή μετακινήσεων μεταξύ των ιδιωτικών μέσων μετακίνησης και των δημοσίων, καθώς και μεταξύ των λεωφορειακών γραμμών και των μέσων σταθερής τροχιάς.

Τέλος, με την ολοκλήρωση του δικτύου μεταφορικών συστημάτων εξασφαλίζεται και η ανταπόκριση των μέσων σταθερής τροχιάς με τα υπεραστικά δίκτυα μεταφορών με τις κάτωθι συνδέσεις:

- της γραμμής 3 του μετρό και του προαστιακού σιδηρόδρομου με το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος»,
- των γραμμών 1 (ΗΣΑΠ) και 3 του μετρό και της γραμμής του τραμ «Πειραιάς - Κερατσίνι - Σαλαμίνα» με το Σιδηροδρομικό Σταθμό «Πειραιάς»,
- της γραμμής 2 του μετρό με το Σιδηροδρομικό Σταθμό «Αθήνας»,
- της γραμμής 3 του μετρό με το Σιδηροδρομικό Σταθμό «Βοτανικός»,
- της γραμμής 3 του μετρό με τον Κεντρικό Σταθμό Υπεραστικών Λεωφορείων στον Αγ. Σάββα,
- των γραμμών 1 (ΗΣΑΠ) και 3 του μετρό, της γραμμής του τραμ «Πειραιάς - Κερατσίνι - Σαλαμίνα» και του προαστιακού σιδηρόδρομου με το λιμάνι του Πειραιά,
- του προαστιακού σιδηρόδρομου με το λιμάνι του Λαυρίου,
- της γραμμής 3 του μετρό προς Α/Δ «Ελ. Βενιζέλος» με μετεπιβίβαση στο Σταθμό «Πικερμίου για τη σύνδεση με το λιμάνι της Ραφήνας.

Από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει η ύψιστη σκοπιμότητα της ολοκλήρωσης του δικτύου του μετρό και κατά συνέπεια και του υπό μελέτη τμήματος, για την ολοκλήρωση και τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της πρωτεύουσας. Όπως αναφέρθηκε το μετρό αποτελεί το σκελετό του δικτύου των μεταφορικών συστημάτων, ενώ παράλληλα η συμπληρωματικότητά του με τα υπεραστικά δίκτυα μεταφορών (σύνδεση με

σιδηροδρομικούς σταθμούς, λιμάνια, αεροδρόμιο) συμβάλλει στην αποφόρτιση του αστικού και προαστιακού δικτύου μεταφορών από τις υπερτοπικές μετακινήσεις.

A4.ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ

Με την έγκριση των σχετικών πιστώσεων το 1994 για την προώθηση μελετών για επεκτάσεις του δικτύου, αποφασίστηκε η προώθηση ενός Προγράμματος Επεκτάσεων Α' γενιάς των Γραμμών 2 & 3.

Ο Σταθμός Αιγάλεω Βρίσκεται στη Δυτική Επέκταση της Γραμμής 3 ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ - ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ. Τα πρώτα 13 χλμ. με 14 σταθμούς (1 διπλός) στα τμήματα ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ - ΣΥΝΤΑΓΜΑ της Γραμμής 3 τέθηκαν σε λειτουργία τον Ιανουάριο του 2000. Το τελευταίο εναπομείναν τμήμα του Βασικού Έργου, το τμήμα ΣΥΝΤΑΓΜΑ - ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ με 1,4 χμ σήραγγας και ένα σταθμό (ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ) παραδόθηκε σε λειτουργία τον Απρίλιο του 2003.

Όσον αφορά τη Δυτική επέκταση της Γραμμής 3 η περικοπή του σταθμού "Κεραμεικός" από το Κυρίως Έργο που έγινε τον Ιανουάριο του 1998, οδήγησε σε αναθεώρηση της χάραξης, που αποφασίστηκε για την αποφυγή και της ελάχιστης υποψίας βλάβης στα αρχαιολογικά ευρήματα της περιοχής του Κεραμεικού. Αυτή οδήγησε στη μετατόπιση του ομώνυμου σταθμού και στη μετονομασία του σε ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ, από τη διασταύρωση Πειραιώς-Ιεράς Οδού στο χώρο μεταξύ των παλαιών εγκαταστάσεων φωταερίου (Γκάζι) και της λεωφόρου Κωνσταντινουπόλεως. Στη συνέχεια, η Γραμμή επιστρέφει πίσω στην αρχική της χάραξη, στην Ιερά Οδό, περνώντας κάτω από το Βοτανικό Κήπο. Μετά τον ΒΟΤΑΝΙΚΟ οι επόμενοι σταθμοί προβλέπονται στις ακόλουθες θέσεις: Σταθμός ΑΓΙΟΣ ΣΑΒΒΑΣ στη διασταύρωση της Ιεράς Οδού με την οδό Αγ. Αννης-Μαρκόνι (κοντά στο παραδοσιακό εκκλησάκι του Αγ. Σάββα) και τέλος, Σταθμός ΑΙΓΑΛΕΩ στην πλατεία Εσταυρωμένου του Αιγάλεω. Το μήκος της επέκτασης από το τέλος του επίσταθμου Μοναστηρακίου (πλ. Αγ. Ασωμάτων) μέχρι το τέλος του επίσταθμου Αιγάλεω (οδός Θηβών) έχει οριστεί στα 4,3 χλμ. με τρεις σταθμούς, ο πρώτος ανοιχτού ορύγματος (Βοτανικός) και οι δυο επόμενοι (Αγ. Σάββας, Αιγάλεω) υπόγειας εκσκαφής. Ο αναμενόμενος αριθμός επιβατών ημερησίως σύμφωνα με τη ΜΑΜ είναι 110.000 επιβάτες.

Η σύμβαση προβλέπει την κατασκευή της σήραγγας με παραδοσιακές μεθόδους, αλλά με δεδομένο ότι ο ανάδοχος των έργων μετέχει και στα έργα της επέκτασης προς το Σταυρό, δεν αποκλείεται να χρησιμοποιηθεί μετροπόντικας, πιθανότατα η "Αθηνά", η οποία έως τώρα κινείται με ικανοποιητικούς ρυθμούς. Τα έργα Πολιτικού Μηχανικού της κατασκευής των τριών σταθμών και της διάνοιξης της σήραγγας έχει αναλάβει η Κοινοπραξία ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε. - IMPREGILO

Οι εργασίες στο σταθμό «ΑΙΓΑΛΕΩ» του Μέτρο ξεκίνησαν το 2002 και αναμένεται να ολοκληρωθούν το 2007. Την διεξαγωγή τους, δυσχεραίνουν τα αρχαιολογικά ευρήματα κάτω από τον άξονα της Ιεράς Οδού.

Ο σταθμός χωροθετείται στην κεντρική πλατεία του Εσταυρωμένου, στην καρδιά του εμπορικού κέντρου του Δήμου. Περικλείεται από τις οδούς : Ιερά Οδός, Νικ. Πλαστήρα, Σμύρνης και Δημαρχείου .

Τα σημεία εισόδου - εξόδου του σταθμού είναι δυο :

1. Επί της Νικ. Πλαστήρα και πάνω στην πλατεία
2. Στη συμβολή των οδών Ιερά και Παπαναστασίου

Α5.ΣΤΑΘΜΟΣ ΧΑΙΔΑΡΙΟΥ

Ο Σταθμός Χαιδαρι Βρίσκεται στη Δυτική Επέκταση της Γραμμής 3 ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ – ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ. Αναμένεται να υλοποιηθεί στη β' φάση του δικτύου από το σταθμο Αιγαλεω προς τον Πειραιά με ενδιάμεσους σταθμούς στο Χαϊδάρι, την Αγ. Βαρβάρα, τον Κορυδαλλό, τη Νίκαια και τα Ταμπύρια.

Τα έργα κατασκευής δεν έχουν ξεκινήσει ακόμα και αναμένεται να ξεκινήσουν μέσα στον επόμενο χρόνο.

Συμφωνα με την μελετη ο σταθμος χωροθετειτε σε οικοπεδο που περικλειεται από τις οδούς Ιερά Οδός, Κρήνης, Κατσαρού και Αγ. Μαρίνας.

A6.ΓΕΝΙΚΕΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΕΤΡΟ

Το ΜΕΤΡΟ δεν είναι απλώς ένα τολμηρό και πολυδάπανο τεχνικό έργο που αφορά στον αστικό συγκοινωνιακό σχεδιασμό. Όπως και οι μεγάλες οδικές αρτηρίες έτσι και το δίκτυο του ΜΕΤΡΟ, αν και υπόγειο, παρεμβαίνει ποικιλοτρόπως στον αστικό χώρο και προκαλεί μεταβολές τόσο στα συγκοινωνιακά όσο και στα πολεοδομικά, κοινωνικό-οικονομικά, αναπτυξιακά και περιβαλλοντικά δεδομένα του γύρω χώρου.

Για παράδειγμα στο Λονδίνο, το πρώτο δίκτυο ΜΕΤΡΟ (μτφ. tube=σωλήνας) δημιουργήθηκε, αφενός για κοινωνικούς λόγους - για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα του υπερπληθυσμού μέσω της αποκέντρωσης – και αφετέρου για οικονομικούς, αναπτυξιακούς λόγους - η κυβέρνηση ενθάρρυνε την απελευθέρωση χώρου σε κεντρικότερες περιοχές ώστε να καταληφθεί από εμπορικές χρήσεις (πολιτική χρήσεων γης). Κατά συνέπεια, ασκήθηκε πίεση για την μεταφορά της χρήσης κατοικίας σε λιγότερο κεντρικές περιοχές και στις κεντρικότερες περιοχές εγκαταστάθηκαν περισσότερο εμπορικές χρήσεις. Εκεί λοιπόν που μέχρι πρότινος υπήρχε μικρή διάκριση μεταξύ των διαφόρων χρήσεων, το Λονδίνο άρχισε να παίρνει πιο αναγνωρίσιμη μορφή, περισσότερο παραγωγική, με περισσότερο «ζωνοποιημένες» χρήσεις εμπορίου, βιομηχανίας, κατοικίας.

Παρατηρείται ότι η πολυεπίπεδη αυτή βελτίωση στην πόλη του Λονδίνου επήλθε «αυθόρμητα», στην ουσία προέκυψε έμμεσα και επιθυμητά, χωρίς την χρήση μέτρων πολεοδομικών είτε άλλων τα οποία καθορίστηκαν αργότερα και σύμφωνα με την τάση σχεδιασμού της εποχής, παρά με τη δράση ενός μόνο συγκοινωνιακού μέσου.

Η αρχή λοιπόν έγινε με το δίκτυο του Λονδίνου που «δίδαξε» τις Ευρωπαϊκές και Ιαπωνικές πόλεις , οι οποίες μετά από τον πόλεμο και την πυρηνική θηριωδία αντίστοιχα, βρίσκονταν σε περίοδο ανοικοδόμησης. Σε αντίθεση με τις τελευταίες, οι πόλεις των Ηνωμένων Πολιτειών κατασκεύαζαν αυτοκινητόδρομους υπέρ της ιδιωτικής μετακίνησης με αποτέλεσμα μέχρι σήμερα (σε κάποιες περιοχές) το έντονο κυκλοφοριακό και περιβαλλοντικό πρόβλημα και το έλλειμμα αστικού χώρου. Χαρακτηριστικό είναι το παρακάτω απόσπασμα από την εισήγηση “Planning Land Use and Transportation for Manhattan’s far west midtown area”: «είναι κοινή λογική ότι αν φτιαχτούν νέοι αυτοκινητόδρομοι και πλατύτεροι δρόμοι, θα έλκουν μεγαλύτερους κυκλοφοριακούς φόρτους. Αν θεωρηθεί ότι θα φτιαχτούν και περισσότεροι χώροι στάθμευσης τότε ο πειρασμός της οδήγησης θα γίνει ακαταμάχητος. Η υπερβολική και επιθετική οδήγηση ενθαρρύνονται μόνο από τη διαπλάτυνση και τη συνεχώς αυξανόμενη ικανότητα των δρόμων. Αυτή η προσέγγιση του σχεδιασμού έχει αποδειχτεί καταστροφική για τη βιωσιμότητα των περισσότερων πόλεων των Ην. Πολιτειών από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα μέχρι σήμερα, δεν θα θέλαμε να το δούμε την εφαρμογή αυτής της προσέγγισης στο Μανχάταν».

Μέσα από την αναγνώριση των μακροπρόθεσμων μεταβολών που επέφεραν όλα τα δίκτυα METPO που διαρθρώθηκαν κάτω από πολλές μεγαλουπόλεις, στον επιφανειακό αστικό χώρο, μελετήθηκαν οι εκάστοτε συνθήκες προ και μετά την εγκατάσταση των σταθμών, και έγιναν και συγκριτικές, μεταξύ των διάφορων σταθμών, παρατηρήσεις.

Εμπειρίες από τον Καναδά, την Αμερική αλλά και την Ευρώπη και την Ασία μεταφέρουν βασικά μαθήματα σε σχέση με την πιθανή επίδραση της εγκατάστασης σταθμού METPO και τη μορφή μα και εξέλιξη του αστικού τοπίου. Γνωστοί ερευνητές που ασχολήθηκαν με το θέμα του μεταφορικού μοντέλου του αστικού υπόγειου σιδηρόδρομου και των χρήσεων γης, όπως οι Robert Cervero και Tomas de la Bura συμφωνούν στις παρακάτω θέσεις :

1. Το METPO, περισσότερο αναδιανέμει την ανάπτυξη παρά τη δημιουργεί

Το METPO επηρεάζει την κατανομή , όχι το μέγεθος, της ανάπτυξης μέσα σε μια περιοχή. Διοχετεύει την ανάπτυξη εκεί που ήδη υπάρχει, συχνά

στρέφοντας την από το ένα πρότυπο ανάπτυξης - παρόδια κατά μήκος σημαντικών οδικών αξόνων - στο άλλο - ανάπτυξη γύρω από το σταθμό του ΜΕΤΡΟ.

2. Προϋπόθεση είναι μια υγιής τοπική οικονομία

Για να έχει η εγκατάσταση του σταθμού ΜΕΤΡΟ θετική επίδραση, πρέπει να προϋπάρχει ανάπτυξη ώστε αυτή να καναλοποιηθεί. Ανεξάρτητα με το πόσο καλός σχεδιασμός έχει προηγηθεί σε σχέση με τη δημιουργία του σταθμού ή ποσά χρήματα έχουν σπαταληθεί για την εφαρμογή αυτού, η διέλευση του ΜΕΤΡΟ θα έχει αμελητέα επίδραση στις χρήσεις γης σε περιοχές με αδύναμες τοπικές οικονομίες.

3. Οι επιδράσεις στις χρήσεις γης είναι μέγιστες όταν η διέλευση του ΜΕΤΡΟ συμβαίνει μόλις πριν από άνοδο των ρυθμών της τοπικής ανάπτυξης

Η εμπειρία διδάσκει ότι η χρονική συγκυρία της εγκατάστασης σταθμού ΜΕΤΡΟ σε μια περιοχή είναι πολύ κρίσιμη παράμετρος. Σημειώνεται ότι ο Homer Hoyt (αστικός κοινωνιολόγος) παρατήρησε μισό αιώνα πριν ότι « η αστική μορφή είναι σε μεγάλο βαθμό προϊόν του κυρίαρχου συστήματος μεταφορών κατά την περίοδο που η πόλη βρισκόταν στην καλύτερη περίοδο ανάπτυξης ».

4. Οι σταθμοί ΜΕΤΡΟ μπορούν να ενδυναμώσουν τους κεντρικούς πυρήνες

Έχει παρατηρηθεί σε πολλές περιοχές. Ενώ μπορεί να υπάρχει πτώση στην αγορά εργασίας και το λιανικό εμπόριο, που συνήθως περιλαμβάνουν τα κέντρα των Δήμων, ακόμα και κατά την εγκαινίαση σταθμών ΜΕΤΡΟ σε αυτά, η πτώση θα ήταν πολύ μεγαλύτερη στην περίπτωση που δεν υλοποιούνταν ο σταθμός.

5. Το ΜΕΤΡΟ ενισχύει τις τάσεις αποκέντρωσης

Βελτιώνοντας την πρόσβαση μέσα σε μια μεγάλη περιοχή ενθαρρύνεται η προαστιοποίηση σε έναν βαθμό.

6. Ο σχεδιασμός, εν όψη της διέλευσης ΜΕΤΡΟ, και η εφαρμογή του - πριν την εγκατάσταση του σταθμού - είναι απαραίτητα ώστε η αποκεντρωμένη ανάπτυξη να πάρει τη μορφή υπόκεντρων

Αν η αποκεντρωμένη ανάπτυξη παίρνει μια πολυκεντρική μορφή, αυτό εξαρτάται από το βαθμό της εφαρμογής των προτάσεων του επανασχεδιασμού της περιοχής στην οποία δημιουργείται ο σταθμός. Όπως φαίνεται και στο

παρακάτω γράφημα, κάτω από τις κατάλληλες συνθήκες και με δεδομένες αρκετές δεσμεύσεις δημόσιων πόρων, η διέλευση του ΜΕΤΡΟ από ένα Δήμο μπορεί, όχι μόνο να ενδυναμώσει το Κέντρο του Δήμου αλλά και να προκαλέσει την ανάπτυξη επιλεγμένων τοπικών κέντρων. Ενώ το ΜΕΤΡΟ συνεισφέρει στην οικονομική άνθιση, μπορεί να βοηθήσει και έτσι ώστε να οργανωθεί πιο αποτελεσματικά οποιαδήποτε πολεοδομική ανάπτυξη συμβαίνει μέσα σε παραδοσιακές, ήδη δομημένες περιοχές.

7. Σχεδιαστικά Μέτρα που αποδεδειγμένα έχουν θετική επίδραση στην αλλαγή των χρήσεων γης, προ της εγκατάστασης σταθμού ΜΕΤΡΟ στην περιοχή

Τέτοια είναι:

- α) Ζώνες με αυξημένους συντελεστές δόμησης
- β) Διαθεσιμότητα στη γύρω περιοχή κενών χωρών
- γ) Υποστήριξη προς τους κάτοικους που κάνουν αλλαγές προς τις επιθυμητές χρήσεις γης στην ιδιοκτησία τους
- δ) Φιλόξενο αστικό τοπίο (σε όρους αισθητικής, ευκολίας πεζής μετακίνησης, υγιών γειτονιών)
- ε) Συμπληρωματικές βελτιώσεις της δημόσιας εικόνας και λειτουργίας όπως η αναβάθμιση των χωρών πράσινου και των πεζοδρομιών
- ζ) Προνοήσει για συμπληρωματικές υποδομές, όπως η εξεύρεση χωρών για Park and Ride, Bike and Ride

A7. Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Μέχρι σήμερα, 3 έτη μόλις από την δημιουργία του πρώτου τμήματος του ΜΕΤΡΟ της Αθηνάς δεν έχει γίνει αποτίμηση της επιρροής του νέου αυτού μέσου στην γενικότερη μορφή του αστικού συστήματος - και πράγματι είναι νωρίς να τέτοιες παρατηρήσεις οι οποίες πιθανόν να γίνουν ορατές μετά από 10 και 15 χρόνια, ανάλογα με τον ρυθμό ανάπτυξης.

Ωστόσο, η συγγενής προς το ΜΕΤΡΟ υπάρχουσα μεταφορική υποδομή του Ηλεκτρικού Σιδηρόδρομου μπορεί να μας δώσει στοιχεία σχετικό με την

επίδραση παρόμοιων τεχνικών έργων στην αστική εικόνα της Πρωτεύουσας κατά το παρελθόν. Τα στοιχεία αυτά παρέχονται στη μελέτη του Ι. Τζουβαδάκη με τίτλο «Οι εμπορικές χρήσεις γης γύρω από τον αστικό σιδηρόδρομο της Αθήνας».

Το συμπέρασμα της μελέτης ήταν ότι γύρω από τους σταθμούς του ΗΣΑΠ – με ελάχιστες εξαιρέσεις - αναπτύσσονταν μικρής κλίμακας εμπόριο που λόγω διαφοράς τάξης μεγέθους ξεχώριζε από εκείνο που γιγαντώνονταν κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων.

Παρατηρείται λοιπόν ότι από το 1955 (που τελείωσαν οι εργασίες κατασκευής) έως το 1992 (που έγινε η μελέτη), αυτό το μεγάλης κλίμακας συγκοινωνιακό έργο - που συγγενεύει με το υπόγειο ΜΕΤΡΟ - δεν επέφερε εμπορικές-αναπτυξιακές αλλαγές όπως θα αναμένονταν στους χώρους γύρω από τους σταθμούς του. Την ανάπτυξη «έκλεψαν» οι μεγάλοι οδικοί άξονες. Επισημαίνεται όμως ότι ο Ηλεκτρικός σιδηρόδρομος δεν έχει ικανοποιητική δικτύωση και δεν παρουσιάζει ιδιαίτερα στοιχεία συνδυασμένων μεταφορών.

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.

Ανάλυση υφισταμένης
κατάστασης του
Δ. Αιγάλεω

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

- Οι δυο υπό μελέτη σταθμοί (Αιγάλεω-Χαϊδάρι) ανήκουν χωροταξικά στα όρια του Δήμου Αιγάλεω και η μελέτη που ακολουθεί είναι κοινή και για τους δυο σταθμούς.

B1.1 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ & ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ - ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ

Ο Δήμος Αιγάλεω ανήκει στην Χωροταξική Υποενοτητα του Λεκανοπεδίου της Αθήνας σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1515/85 για το « Ρυθμιστικό Σχέδιο και την Προστασία του Περιβάλλοντος της Αθήνας».

Γεωγραφικά, το Αιγάλεω εμπίπτει στο Διαμέρισμα της Δυτικής Αττικής, του ομώνυμου Νομού. Διοικητικά, ο Δήμος ανήκει στη Νομαρχία Αθηνών, της Περιφέρειας της Αττικής. Φυσιονομικά, ανήκει στη Δυτική Αθήνα και μάλιστα συγκαταλέγεται μεταξύ των 9 Δήμων που υποστηρίζει ο Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δυτικής Αθηνάς (Α.Σ.Δ.Α.) που συγκροτήθηκε το 1989 βάσει του Ν. 1416/84.

Από άποψη διοικητικών εξυπηρετήσεων θεωρητικά είναι αυτόνομος, ενώ μαζί με το Περιστέρι και τους Αγ. Αναργύρους χαρακτηρίζεται και αποτελεί περιοχή Κέντρου Υπερτοπικής Σημασίας (ΡΣΑ '85). Ωστόσο λόγω ελλείψεων οργάνωσης ως κέντρου και λόγω του ακτινικού οδικού δικτύου με κέντρο την Αθήνα, ο Δήμος Αιγάλεω έχει σχέση και εξάρτηση από το κέντρο της Αθήνας.

Επιπλέον ανήκει στους Δήμους του πρώτου περιφερειακού μετώπου που συνορεύουν με το Δήμο της Αθήνας. Απέχει από το κέντρο της Αθήνας μόλις 6 χλμ.

Τα όρια του Δήμου Αιγάλεω καθορίζονται ως εξής:

- Βορειοδυτικά από το Δήμο Χαϊδαρίου
- Βορειοανατολικά από το Δήμο Περιστερίου
- Νότια από τους Δήμους Αγ. Ιωάννη Ρέντη και Ταύρου (σε μικρό

μέτωπο)

- Νοτιοδυτικά από το Δήμο Νικαίας (σε μικρό μέτωπο)
- Ανατολικά από το Δήμο Αθηναίων (παρεμβάλλεται ο Ελαιώνας και
- όχι οικιστική περιοχή) Δυτικά από το Δήμο Αγ. Βαρβάρας

B1.2. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ - ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ ΚΑΙ ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ

Ο Δήμος Αιγάλεω, σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της απογραφής της ΕΣΥΕ για το έτος 2001 αριθμεί 74.046 κάτοικους, πραγματικό πληθυσμό, και 27.135 νοικοκυριά δηλαδή 2,7 άτομα ανά νοικοκυριό, ενώ σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της απογραφής του 1991 μετρήθηκαν 78.563 άτομα σε σύνολο 26.487 νοικοκυριών που ισοδυναμεί ανά μονάδα νοικοκυριού με 2,9 άτομα ανά νοικοκυριό.

Εκτός από τα μεγέθη του πληθυσμού ενδιαφέρον παρουσιάζει η εικόνα των νοικοκυριών του Δήμου Αιγάλεω γιατί ενώ ο πληθυσμός μειώνεται, ο αριθμός των νοικοκυριών αυξάνεται. Για παράδειγμα ενώ το 1981 καταμετρήθηκαν 25.410 νοικοκυριά, το 1991 ήσαν 26.487 και το 2001 ανήλθαν στα 27.135 νοικοκυριά.

Έπειτα, παράλληλα με τη μείωση του πληθυσμού παρατηρείται και μείωση των ατόμων ανά μονάδα νοικοκυριού. Αντίστοιχα, για το 1981 ισοδυναμούσαν 3,2 άτομα/ νοικοκυριό, για το 1991 ισοδυναμούσαν 2,9 άτομα /νοικοκυριό και για το 2001 αντιστοιχούν 2,7 άτομα / νοικοκυριό.

Οι παραπάνω τάσεις ωστόσο αποτελούν γενικευμένο φαινόμενο των κοινωνιών του δυτικού κόσμου.

Αριθμητικά και συσχετίστηκα, ο πληθυσμός του Δήμου Αιγάλεω σύμφωνα με τις απογραφές της ΕΣΥΕ παρουσιάζει την παρακάτω εικόνα :

Έτος Απογραφής	1961	1971	1981	1991	2001
Πληθυσμός Αιγάλεω	57.840	79.961	81.906	78.563	74.046
<i>Μέση αύξηση δεκαετίας</i>		+38,24%	+2,4%	-4.1%	-5.74%
Πληθυσμός Γ.ΕΑΣΔΑ	236.985	373.800	450.567	477,328	482.039
<i>Μέση αύξηση δεκαετίας</i>		+57,73%	+20,53%	+5,93%	+0.98%
Πληθυσμός Περ.Πρωτ.	1.852.709	2.540.241	3.027.331	3.096.775	3.192.606
<i>Μέση αύξηση δεκαετίας</i>		+37,1%	+19,2%	+2,3%	+3,9%

Γενικότερα παρατηρείται ότι το Αιγάλεω συγκαταλέγεται στους Δήμους εκείνους που δεν δέχονται - με την έννοια της ελκτικότητας - πλέον πληθυσμό. Ρόλο σε αυτό παίζει η αποβιομηχανοποίηση της Αττικής και ειδικότερα στην περίπτωση η υποβάθμιση της μεταποίησης και του δευτερογενή τομέα στον Ελαιώνα.

Με βάση τα επίσημα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας, το 2001, ο πραγματικός πληθυσμός του Δήμου Αιγάλεω υπολογίζεται σε 74.046 κάτοικους αναφέροντας πτώση της τάξης του 5,74% από την αντίστοιχη του 1991. Τα παραπάνω στοιχεία δίνουν την επίσημη προσέγγιση της πραγματικότητας.

Ωστόσο, σύμφωνα με τα στατιστικά δελτία καταναλωτών της ΔΕΗ και έτος αναφοράς το 1989 ο πληθυσμός του Δήμου ήταν 107.715 κάτοικοι (ενώ καταμετρήθηκαν κατά την απογραφή του 1991, 79.560 κάτοικοι). Δηλαδή 28.155, η διάφορα μεταξύ των δυο παραπάνω καταγραφών (η περίοδος καταγραφής διαφωνεί μόλις 2 έτη), είναι ο αριθμός των ετεροδημοτών αλλά και των αδήλωτων και παράνομων προσφύγων ή μεταναστών. Το σημαντικό αυτό πλήθος αλλοιώνει το πραγματικό πληθυσμιακό μέγεθος του Δήμου με σημαντικές επιπτώσεις στη λειτουργία και το σχεδιασμό του.

Σήμερα, συνεκτιμώντας τις απογραφές, τα στοιχεία της ΔΕΗ αλλά και ανεξάρτητες επιμέρους έρευνες, οι αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου εκτιμούν ότι στην πόλη κατοικούν γύρω στους 120.000 κάτοικους και η μέση καθαρή πυκνότητα είναι 225 κατ/Ha.

Η παραπάνω αναφορά σκοπό έχει να εκθέσει την αποχή που μπορούν να έχουν τα στοιχεία της επίσημης απογραφής από την πραγματικότητα. Παρά ταύτα η εργασία θα πορευθεί με τα επίσημα στοιχεία γιατί δεν είναι εφικτό να ελεγχθεί η αξιοπιστία των ανωθι εκτιμήσεων.

B1.3 ΕΚΤΑΣΗ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ

Ολόκληρη η έκταση που καταλαμβάνει ο Δήμος Αιγάλεω είναι 650 Ha, από τα οποία η νομοθετημένη έκταση καλύπτει πλέον και τα 650Ha μετά την

τελευταία ένταξη, το έτος 2002, στο εγκεκριμένο σχέδιο 8Ha της περιοχής μεταξύ των Λ. Θηβών, Λυκαβηττού και Οριζομύλων (Γούλα).

Η συνολική έκταση του Δήμου Αιγάλεω τέμνεται από τον Κηφισό ποταμό και την επ' αυτόν Λεωφόρο Κηφισού (τμήμα της Εθνικής Οδού) με κατεύθυνση από βορειοανατολικά έως νοτιοδυτικά. Με τον τρόπο αυτό διαχωρίζεται από τον κύριο όγκο του Δήμου που αποτελεί κυρίως την οικιστική του περιοχή, η βιομηχανική περιοχή του Ελαιώνα. Το τμήμα αυτό του Ελαιώνα που ανήκει διοικητικά στο Αιγάλεω ανέρχεται σε 112 Ha, και δεν εξετάζεται στα πλαίσια αυτής της εργασίας (με διαχειριστική αρχή τον Ο.Α).

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αιγάλεω όπως ισχύει σήμερα (ΕΚ 205/88) , ο πολεοδομικός ιστός του Δήμου χωρίζεται:

- σε 4 συνοικίες (τα τεταρτημόρια που προκύπτουν κατά την χιάσει της Ιεράς Οδού με τη Λ.Θηβων)
- σε 15 πολεοδομικές ενότητες - γειτονές

Η οριοθέτηση έγινε αφού λήφθηκαν υπόψη :

- αντικειμενικοί παράγοντες όπως, τα διοικητικά όρια των Δήμων, φυσικά και τεχνητά φράγματα (ρέματα, αδόμητες εκτός σχεδίου περιοχές μη αστικής χρήσης, μεγάλα πάρκα κτλ, και άξονες με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο)
- πολεοδομικοί παράγοντες που αφορούν στην εξασφάλιση μεγεθών για τη λειτουργικότητα και συνοχή κάθε γειτονιάς αλλά και στην ομογένεια του πολεοδομικού χαρακτήρα και των προβλημάτων κάθε γειτονιάς
- πληθυσμιακά στοιχεία των πολεοδομικών ενοτήτων.

Στα πλαίσια αυτά και την εποχή που εγκρίθηκε η μελέτη του Γ.Π.Σ. του Αιγάλεω (1988) τα μεγέθη των Πολεοδομικών Ενοτήτων καθορίστηκαν, αναφορικά με τον πληθυσμό, από 600-7.800 κάτοικους με μέσο όρο 3.300 κάτοικους. Όσον αφορά στην έκταση τα μεγέθη των γειτονιών κυμάνθηκαν από 8 - 37Ha με μέση τιμή 16Ha.

Στα διοικητικά όρια του Δήμου και εκτός των 15 Πολεοδομικών Ενοτήτων ανήκουν επίσης οι περιοχές:

- περιοχή Ντοϊτς, έκτασης 1,6Ha
- περιοχή της Αμστελ, το κτήμα Πάχι και η περιοχή ΤΕΙ Πειραιά, έκτασης 18Ha
- το Άλσος του Αιγάλεω - Μπαρουταδικο (περιλαμβάνει και τα ΤΕΙ Αθήνας,
- ΙΕΚ και αθλητικές εγκαταστάσεις), έκτασης 15 Ha
- Το τμήμα του Ελαιώνα μεταξύ της Λ. Κηφισού, Ιεράς Οδού, Αγίας Αννης και Πέτρου Ράλλη, έκτασης 112 Ha

Ο οικιστικός ιστός του Δήμου διαχωρίζεται εμφανώς λόγω πυκνοδόμησης από τις παραπάνω εκτάσεις. Διαθέτει έκταση 503Ha και αποτελείται από 910 οικοδομικά τετράγωνα.

B2.ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΟΥ Γ.Π.Σ. ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ

Η τελευταία τροποποίηση του ΓΠΣ (ΦΕΚ 240/16-03-88), που εισηγείται επαναπροσδιορισμό των χρήσεων γης και τον χαρακτηρισμό του κέντρου του Δήμου ως πολεοδομικό κέντρο, επικεντρώνεται στα παρακάτω σημεία :

α) Χρήσεις γης

- Καθορισμός χρήσεων Γενικής Κατοικίας σαν την κύρια χρήση στον πολεοδομικό ιστό του Αιγάλεω - με διαφοροποίηση της ωστόσο από τα τοπικά κέντρα (συνοικίας και γειτονιάς) - με περιορισμό των χρήσεων γης στις περιοχές κατοικίας περισσότερο αυστηρό από ότι προβλέπεται στη γενική κατοικία. Έτσι ώστε να αποφευχθούν οι οχλήσεις των περιοχών κατοικίας και να ενισχυθούν τα πολεοδομικά κέντρα.
- Καθορισμός χρήσεων Πολεοδομικού Κέντρου Δήμου ώστε να διαφυλαχθούν τα κέντρα συνοικίας και γειτονιάς από κεντρικές λειτουργίες

ευρύτερης ακτινοβολίας που πρέπει να χωροθετούνται σε κέντρα ανώτερης κλίμακας.

Τα ποσοστά ανά χρήση στο Δήμο Αιγάλεω έτσι όπως θεσμοθετήθηκαν με το ΓΠΣ έχουν ως εξής :

- Γενική Κατοικία 42,12% της έκτασης του Δήμου
- Ανά Γειτονιά κατά μέσο όρο το 15% προτείνονται κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι

Έγινε προσπάθεια οι ανάγκες κάθε γειτονιάς να καλυφθούν στα δικά της όρια και όπου αυτό δεν ήταν εφικτό οι ανάγκες καλύπτονταν σε επίπεδο συνοικίας. Ανάγκες όπως το πράσινο και ο αθλητισμός καλύπτονται, λόγω έλλειψης Ελευθερών χωρών, κατά κανόνα σε επίπεδο πόλης.

- Πολεοδομικό Κέντρο 3,13%
- Τοπικά Κέντρα 3,85%
- Εκπαίδευση Υπερτοπικής Σημασίας 1,92%

β) Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

Χαρακτηρίζονται: Ελεύθεροι, ταχείες Λεωφόροι : Κηφισού (Εθνική Οδός) και Αθηνών(Καβάλας)

Πρωτεύουσες Οδικές Αρτηρίες : Θηβών και Πέτρου Ράλλη

Δευτερεύουσες Οδικές Αρτηρίες : Ιερά Οδός (προτείνεται τμήμα της για πεζοδρόμηση), Άγιας Άννας, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Ορφέως, Μίνως

Η Οδός Θηβών χαρακτηρίζεται Άξονας Δικτύου Αστικών Δημόσιων Συγκοινωνιών και διαμπερής κυκλοφορίας, (ενδεχόμενα στο μέλλον με μέσο σταθερής τροχιάς)

Προβλέπεται επέκταση της Γραμμής 3 του ΜΕΤΡΟ μέχρι το Αιγάλεω με χάραξη κατά μήκος της Ιεράς Οδού, 3 σταθμών

B3.1. ΟΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ

Η έννοια των χρήσεων γης αναφέρεται στη συγκεκριμένη δραστηριότητα που ασκείται πάνω στη γη, αλλιώς στο σκοπό για τον οποίο η γη χρησιμοποιείται. Με τον τρόπο αυτό μπορεί η γη να εξεταστεί από πολλές διαφορετικές απόψεις - από την αυστηρά οικονομική άποψη μέχρι την ευρύτερη άποψη ότι η γη χρησιμοποιείται για να προάγει την ευημερία του κοινωνικού συνόλου ή να εξυπηρετεί όλο το φάσμα των αναγκών, προσδοκιών και επιθυμητών τρόπων ζωής μιας κοινωνίας.

Στην περίπτωση του Δήμου Αιγάλεω οι χρήσεις γης αντικατοπτρίζουν κατ'αρχην τον τρόπο και τις συνθήκες ανάπτυξης. Το σημαντικότερο πρόβλημα που ειδικά εντοπίζεται είναι η ύπαρξη αλληλοσυγκρουόμενων χρήσεων γης (λόγω και της θεσμοθέτησης γενικής κατοικίας), γεγονός που υποβαθμίζει και τον τρόπο λειτουργίας των χρήσεων αλλά και την ποιότητα ζωής.

Αναλυτικά η κατάσταση των χρήσεων γης στο Δήμο Αιγάλεω έχει ως εξής:

1. Κατοικία

Η χρήση κατοικίας (σε συνθήκες θεσμοθετημένης γενικής κατοικίας) αποτελεί την κυρίαρχη χρήση και καλύπτει μια συνεχή επιφάνεια μέσα στον οικιστικό ιστό.

Σήμερα και παρά το θεσμικό πλαίσιο, λειτουργεί ως γενική κατοικία στις κεντρικές περιοχές του Δήμου και στα μέτωπα των βασικών οδικών αξόνων ενώ στον υπόλοιπο οικιστικό ιστό λειτουργεί κυρίως σαν αμιγή κατοικία.

2. Εμπόριο

Η χρήση εμπορίου με την έννοια κυρίως του λιανικού και εξειδικευμένου εμπορίου βρίσκεται συγκεντρωμένο στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου, στην κεντρική του περιοχή και παράλληλα έχει αναπτυχθεί στα μέτωπα κατά μήκος οδικών αξόνων με αυξημένη διερχόμενη κυκλοφορία.

Σε περιορισμένη κλίμακα εμφανίζεται διάσπαρτο μέσα στον οικιστικό ιστό και όπου αυτό συμβαίνει αφορά το εμπόριο εξυπηρέτησης της κατοικίας.

Στην περίπτωση της γραμμικής του ανάπτυξης κατά μήκος οδικών αξόνων καλύπτει ανάγκες σε επίπεδο συνοικίας.

Το επίσης γραμμικά συγκεντρωμένο στην κεντρική περιοχή μπορεί να χαρακτηριστεί υπερτοπικό εφόσον εξυπηρετεί τον ίδιο το Δήμο, τους γειτονικούς (Αγ. Βαρβάρα , Χαϊδάρι) αλλά και περιοχές εκτός Λεκανοπέδιου (Θριάσιο, Μέγαρο). Στο ίδιο τμήμα της πόλης είναι συγκεντρωμένες εν είδη εμπορίου και προσωπικές εξυπηρετήσεις καθώς και χρήσεις αναψυχής.

Χρήση χονδρεμπορίου εμφανίζεται κυρίως κατά μήκος των υπερτοπικών αξόνων κυκλοφορίας (Λ. Θηβών , Λ. Αθηνών, Λ. Κηφισού) και συναντάται ελάχιστη επί της Ιεράς Οδού.

Επιπλέον, εν είδη εμπορίου εντοπίζονται οχλούσες ειδικές εξυπηρετήσεις - βενζινάδικα και συνεργεία αυτοκινήτων - γραμμικά εγκατεστημένες στη Λ. Αθηνών, διάσπαρτες στη Λ. Θηβών ενώ επί του δυτικού μετώπου της Ιεράς Οδού (τμήμα από Θηβών έως Χαϊδάρι).

3. Διοίκηση — Εξυπηρετήσεις

Οι χρήσεις, διοίκησης και εξυπηρετήσεων, εμφανίζονται ισχυρές στο Δήμο Αιγάλεω αφού λειτουργεί και ως έδρα του Διαμερίσματος Δυτικής Αττικής. Ο τομέας των εξυπηρετήσεων λειτουργεί κυρίως σε τοπικό επίπεδο, ενώ εκείνος των διοικητικών - κρατικών λειτουργιών λειτουργεί σε υπερτοπικό επίπεδο, λόγω της ύπαρξης και νομαρχιακών εξυπηρετήσεων.

Στην περίπτωση της διοίκησης δεν υφίσταται κάποιο συγκεντρωμένο διοικητικό κέντρο. Οι οποίες λειτουργίες, είναι διάσπαρτες σήμερα σε μέτωπα βασικών οδικών αξόνων και έχουν απομακρυνθεί από το εμπορικό κέντρο του Δήμου.

Στην περίπτωση των εξυπηρετήσεων, εμφανίζεται μια συγκέντρωση στο εμπορικό κέντρο του Δήμου, ωστόσο είναι έντονος και ο χαρακτήρας της διασποράς στα μέτωπα τυχαίων συλλεκτήριων αξόνων.

4. Μεταποίηση

Η χρήση μεταποίησης βιομηχανικών εγκαταστάσεων εμφανίζεται στην περιφέρεια των διοικητικών ορίων του δήμου με αποκορύφωμα την περιοχή του Ελαιώνα.

Η χρήση μεταποίησης βιοτεχνικών εγκαταστάσεων, στην πλειοψηφία τους μικρού μεγέθους, είναι διάσπαρτη μέσα στον οικιστικό ιστό παρόλο που έχουν διαπιστωθεί τάσεις αποσυμφόρεσης. Για την ιστορία, η σοβαρότερη συγκέντρωση σε άμεση γειτνίαση με τον οικιστικό ιστό βρισκονταν στο νοτιοδυτικό τμήμα του Δήμου (περιοχή «Γούλα», τότε εκτός σχεδίου), το οποίο εντάχθηκε το 2002 στο Σχέδιο Πόλης με απομάκρυνση των οχλουσων χρήσεων.

5. Κοινωνική Υποδομή

- **Εκπαίδευση**

Αναφορικά με την προσχολική, τη βασική 9-τάξια και μέση εκπαίδευση που είναι μεν άτακτα χωροθετημένη, γενικά εμφανίζεται καλύπτουσα τις ανάγκες στο Δήμο Αιγάλεω και μάλιστα σήμερα όλα τα εκπαιδευτήρια λειτουργούν μόνο πρωινή βάρδια λόγω της κατασκευής καινούργιων εγκαταστάσεων και τη σταθεροποίηση του πληθυσμού 4-18 ετών.

Στο Δήμο Αιγάλεω είναι εγκατεστημένες συσπειρωμένα, λειτουργίες τριτοβάθμιας και επαγγελματικής εκπαίδευσης. Πρόκειται για τα ΤΕΙ Αθηνών (εγκατεστημένα στο βορειοδυτικό τμήμα του Άλσους Μπαρουτάδικο) και τα ΤΕΙ Πειραιά (εγκατεστημένα στο νοτιοδυτικό τμήμα του Δήμου).

Στο κεντρικό ανατολικό τμήμα του Άλσους Αιγάλεω είναι εγκατεστημένες Σχολές Τεχνικής Κατάρτισης του ΟΑΕΔ.

- **Πρόνοια**

Συνίσταται, σε βρεφονηπιακούς σταθμούς, οι οποίοι παρουσιάζουν ελλείψεις για την εξυπηρέτηση τοπικού επιπέδου, καθώς και σε δυο ΚΑΠΗ και υγειονομική υπηρεσία του ΙΚΑ, εξυπηρετήσεις επίσης τοπικού επιπέδου.

- **Περίθαλψη**

Εντοπίζονται ένα κέντρο υγείας του ΙΚΑ νομαρχιακής εξυπηρέτησης και δύο ιδιωτικές κλινικές.

- **Αθλητισμός**

Εκτός από τους περιορισμένους διάσπαρτους, μικρούς αθλητικούς χώρους που απευθύνονται στο επίπεδο της γειτονιάς και τους χώρους άθλησης των σχολείων (όπου υπάρχει αρκετός χώρος), ο Δήμος Αιγάλεω διαθέτει για τις ανάγκες μαζικού αθλητισμού : ένα Δημοτικό Στάδιο με γήπεδο ποδοσφαίρου, ένα ανοικτό κολυμβητήριο, ένα γήπεδο καλαθοσφαίρισης και σειρά αθλητικών εγκαταστάσεων, μέσα στο Άλσος Αιγάλεω, περιορισμένης κλίμακας. Σε υπερτοπικό επίπεδο, εγκατεστημένο επίσης στο Άλσος, λειτουργεί Εθνικό Αθλητικό Κέντρο που ανήκει στη Γεν.Γραμ.Αθλητ.

- **Πολιτισμός**

Υπάρχει το Πολιτιστικό Κέντρο του Δήμου «Γιάννης Ρίτσος», στην κεντρική περιοχή του δήμου, που περιλαμβάνει Δημοτική Βιβλιοθήκη και Αίθουσα εκδηλώσεων. Γενικότερα όμως οι πολιτιστικές εγκαταστάσεις είναι πολύ περιορισμένες και συνίστανται σε : τέσσερις κινηματογράφους και μικρές αίθουσες πολιτιστικών συλλόγων.

- **Ελεύθεροι Κοινόχρηστοι Χώροι - Πράσινο**

Μέσα στον οικιστικό ιστό ο περισσευούμενος ανοικοδόμητος χώρος έχει μετατραπεί σε τσιμεντένιες πλατειές. Μεγάλοι σχετικά χώροι βρίσκονται γύρω από ναούς , ενώ σε αυτή την κατηγορία κατατάσσονται και προκύπτουσες νησίδες κυκλοφοριακών αξόνων.

Ζωτικός ελεύθερος κοινόχρηστος χώρος - πράσινο αποτελεί το Άλσος Αιγάλεω, μετά την ανάπτυξη προ δετίας, που όμως περιορίζεται αισθητά λόγω των αναγκών σε χώρους εκπαίδευσης και αθλητισμού. Επίσης, ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο χώρος του κτήματος Μερκατη, που αποτελεί εν δυνάμει πόλο πράσινου.

B.3.2. ΤΥΠΟΛΟΓΙΟ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

Τυπολογικά εξετάζοντας την κατοικία, στο Δήμο Αιγάλεω, διαπιστώνεται ότι χαρακτηρίζεται από «λαϊκές» μονοκατοικίες ή διπλοκατοικίες και «λαϊκές» πολυκατοικίες. Γεγονός που ανταποκρίνεται καθ'όλα με το κοινωνικοοικονομικό γίνεσθαι των κατοίκων. Έτσι, η «λαϊκή» μονοκατοικία παράγεται σχεδόν πάντα με σκοπό τη στέγαση των ιδιοκτητών της. Στην περίπτωση της διπλοκατοικίας, η παραγωγή της, εκτός από το σκοπό της αυτοστεγασης έχει και επενδυτική αξία. Συνήθως λοιπόν, ο δεύτερος όροφος κτίζεται αργότερα σαν αποτέλεσμα κάποιου αποθέματος.

Τα οικόπεδα που φέρουν τις παραπάνω κατοικίες διαθέτουν συχνά τις ελάχιστες διαστάσεις που απαιτούνται από το Γ.Ο.Κ , αν όχι οικοδομούνται κατά παρέκκλιση.

Οι λαϊκές πολυκατοικίες, αποτελούν πολυώροφες, συχνά φτηνές κατασκευές και παρουσιάζονται σε περιοχές που η αγοραστική αξία της γης είναι μικρή και έχουν σκοπό την κερδοσκοπική εκμετάλλευση του οικοπέδου. Επιπλέον οι λαϊκές πολυκατοικίες προέρχονται και σαν αποτέλεσμα αντιπαροχής. Ωστόσο στην περίπτωση του Αιγάλεω, όπως άλλωστε και γενικότερα στη Δυτική Αττική, οι πολυκατοικίες αυτές προέκυψαν από διαδοχικές επεκτάσεις καθ' ύψος μόνο ή διπλοκατοικιών.

Σε μικρή κλίμακα συναντάται, με αυξανόμενους ρυθμούς, η «αστική» πολυκατοικία που είναι μια ενδιάμεση κατάσταση μεταξύ της λαϊκής και της πολυτελούς πολυκατοικίας. Ο χαρακτηρισμός αστική έχει κοινωνικό περιεχόμενο και παράγεται από επιχειρηματικούς φορείς και αφορά κατ' αποκλειστικότητα την αντιπαροχή.

Οι περιπτώσεις κατοικίας οργανωμένης δόμησης στο Δήμο Αιγάλεω, δηλαδή τα συγκροτήματα προσφυγικών και εργατικών πολυκατοικιών, παρουσιάζουν τα παρακάτω χαρακτηριστικά :

- Αρκετά ικανοποιητική διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου (αποστάσεις κτιρίων, φωτισμός, αερισμός, κοινόχρηστοι χώροι)
- Μέτρια έως κακή κατάσταση εξυπηρητήσεων μέσα στο κτιριακό κέλυφος (ανεπαρκείς εσωτερικοί χώροι)

- Απαρχαιωμένη και κακοσυντηρημένη κατασκευή (υλικά, δεσμοί)

Εξάλλου, το ποσοστό της στο σύνολο του δομημένου περιβάλλοντος είναι πολύ μικρό και δεν παίζει καθοριστικό ρόλο. Αντίθετα η χωροθέτησή της σε ενδιαφέροντα και σχετικά κεντρικά σημεία του Δήμου προσδίδει στους πυρήνες αυτούς έναν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στο χαρακτήρα των περιοχών τους, ως αμιγή κατοικία.

Ιδιαίτερη κατηγορία αποτελούν τμήματα του Δήμου που φέρονται να φιλοξενούν τους νέο-πρόσφυγες. Οι κατοικίες τις οποίες επινοικιάζουν είναι εξαθλιωμένες, από τις παλαιότερες και φτηνότερες στο Δήμο, με ιδιοκτήτες χωρίς κεφαλαίο προς ανοικοδομήσει νέων κατοικιών, γεγονός που συντηρεί την παρακμιακή εικόνα που συνθέτουν.

Το αποτέλεσμα του χωρικού ορισμού της οργανωμένης δόμησης που συντελέστηκε σαράντα περίπου χρόνια πριν, αλλά και των ευρύτερων γειτονιών που φιλοξενούν τους σύγχρονους πρόσφυγες σε συνδυασμό συνιστούν αρκετά υποβαθμισμένες οικιστικά περιοχές του Δήμου οι οποίες εντοπίζονται στον παρακάτω πίνακα :

ΠΕΡΙΟΧΗ

ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΔΗΜΟ : Νοτιοανατολικά

ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ:
Θεσσαλονίκης, Μάκρης,
Σαμοθρακής, Γρ. Κυδωνιών

ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΔΗΜΟ : Κεντρικά

ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ : Λ. Θηβών,
Αλσατων, Γρ. Κυδωνιών, Ρ. Φεραίου

ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΔΗΜΟ : Ανατολικά

ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ : Λ. Κηφισού,
Ιεράς Οδού, Κύπρου, Κοραή

ΕΙΔΟΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ-

ΚΑΤΟΙΚΟΙ

Εργατικές κατοικίες

Σήμερα επινοικιάζονται φτηνά σε
παντός είδους μετανάστες

Παλαιές μόνο-διπλοκατοικίες

Μετανάστες από τη δεκαετία του '80
(συνθήκη Ελλάς - Πακιστάν) που έχουν
ενταχθεί πλήρως και εργάζονται στην
περιοχή του Σκαραμαγκά

ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΔΗΜΟ : Νοτιοδυτικά

ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ : Αποστ.Παυλου,
Αγ. Βασιλείου, Λακωνίας,
Εθν.Αντιστασεως, Νέστορος,
Δημοκρατίας Κορυδαλλού

Παλαιές μόνο-διπλοκατοικίες

Παλιννοστούντες Ρωσσοποντιοι ΠΟΥ
έχουν ενταχθεί

ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΔΗΜΟ : Βορειοανατολικά

ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ : Λ.Θηβων,
Παλαιάς Καβάλας, Μυριοφυτου,
Κολοκοτρώνη, Νικ. Πλαστήρα

Προβληματική οικιστικά και κοινωνικά
περιοχή και πιάτσα αγοράς εργασίας
Μεσοανατολιτες από Πακιστάν και Ιράκ
μεγάλης κινητικότητας

ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΔΗΜΟ : βορειοδυτικά

ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ : Έβρου,
Εδέσσης, Επίδαύρου

Παλαιά προσφυγικά

Σήμερα επινοικιάζονται και απο
Μεσοανατολιτες

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

B3.3.ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ

Η συνολική περιοχή του Δήμου Αιγάλεω οργανώνεται μέσω 33 διαφορετικών περιπτώσεων όρων δόμησης οι οποίες κατά τεκμήριο συνοδεύονται από παρεκκλίσεις. Σε αυτές περιέχονται και οι ειδικοί όροι ανά ζώνες και χρήσεις που αφορούν την περιοχή του Ελαιώνα.

Η κατάτμηση της γης (μέγεθος οικοπέδου) στην οικιστική περιοχή είναι πολύ μικρή και κυμαίνεται από 250 έως 112,5 τ.μ. ενώ στον πυρήνα των προσφυγικών εντοπίζεται μικρότερη και από 100 τ.μ.

Εξαίρεση αποτελούν:

- A) Η περιοχή του Ελαιώνα με αρτιότητα οικοπέδων στα 1500 m²
- B) Η περιοχή Αγ. Σπυρίδωνα - Αναγέννηση με αρτιότητα 750 m²
- Γ) Το μέτωπο της Λ. Αθηνών και η προέκταση της με αρτιότητα 750 m² και 1000 m²

Οι ισχύοντες συντελεστές δόμησης, με εξαίρεση την περιοχή του Ελαιώνα, κυμαίνονται από 1,2 έως 1,8. Εξαίρεση επίσης αποτελεί η περιοχή Ντοιτς με Σ.Δ 0,8. Σε γενική παρατήρηση, αριθμητικά και σε έκταση, υπερισχύει ο Σ.Δ 1,6, ενώ ο στατιστικά μέσος Σ.Δ είναι 1,4.

Η επιτρεπόμενη κάλυψη κυμαίνεται ανά περίπτωση αρτιότητας και τομέα από 30% έως 70%. Στον ιστό της οικιστικής περιοχής υπερισχύει η κάλυψη κατά 70%.

Η στατιστικά μέση θεσμοθετημένη κάλυψη είναι 56,7%. Το ισχύον θεσμοθετημένο, κατά περιοχές οικοδομικό σύστημα εναλλάσσεται από συνεχές σε πανταχόθεν ελεύθερο, υπερισχύοντας το συνεχές.

Την υψηλότερη εκμετάλλευση γηπέδων παρουσιάζει η περιοχή Εργατικών Πολυκατοικιών (ανατολικά του Δημοτικού Σταδίου) εξαιτίας της ισχύος ειδικών όρων, το νότιο τμήμα της κεντρικής περιοχής (Πλατεία Εσταυρωμένου) και η περιοχή Αναγέννηση, όπου όμως δε γίνεται υπέρβαση του Σ.Δ 1,6.

Ασθενέστερη εξάντληση παρουσιάζει η περιοχή στα βόρεια της Ιεράς Οδού, τμήμα της περιοχής από Λ. Θηβών έως την Λ. Κηπουπόλεως, η περιοχή Προύσης και το δυτικό τμήμα της περιοχής Λιούμη.

Ο μέσος υλοποιημένος Σ.Δ υπολογίζεται ότι πλησιάζει το 1,4.

Ο μέσος ορός ορόφων είναι 2,5 όροφοι, στοιχείο που προκύπτει από στατιστικά δελτία οικοδομικής δραστηριότητας ΥΠΕΧΩΔΕ (δεκαετία του '90).

B3.4. ΑΞΙΕΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ

Η εξίσωση : **Ακίνητο = Γη + Εργασία + Κεφαλαίο + Επιχειρηματικότητα**, περιγράφει με μαθηματικό τρόπο την έννοια του ακινήτου η οποία περιλαμβάνει στοιχεία φυσικά και άφθαρτα (τη γη) , οικονομικά και κοινωνικά που υπόκεινται στο χρόνο και τις συνθήκες (βελτιώσεις επί αυτής με σκοπό τη στέγαση, την οικονομική εκμετάλλευση, κ.τ.λ.) αλλά και προσωπικά (την ιδιοκτησία, την κληρονομιά).

Οι αξίες των ακινήτων δίνουν την οικονομική διάσταση στον χώρο και μεταβάλλονται με το χρόνο υπό την επήρεια πολλών παραγόντων οι οποίοι δρουν σε διάφορους τομείς και επίπεδα.

Στο επίπεδο του Δήμου Αιγάλεω οι αξίες των ακινήτων κυμαίνονται σε σχέση κυρίως με:

A) τη Ροή Ανάπτυξης του Δήμου

- κατανομή πληθυσμού και δραστηριοτήτων
- δίκτυα υποδομής, μεγάλα τεχνικά έργα και υπηρεσίες
- επενδύσεις επί των ακινήτων
- διαφοροποιήσεις περιοχών
- σχεδιασμό και δυνατότητες παρέμβασης

B)τα Χαρακτηριστικά του Δήμου

- πολεοδομικά στοιχεία
- φυσιογνωμία του Δήμου
- χαρακτηριστικά θέσης
- επιθυμητά χαρακτηριστικά

αλλά και σε σχέση με την γενικότερη κατάσταση της χώρας που εκφράζεται συνήθως μέσα από την πολιτική (οικονομική, αναπτυξιακή, χωροταξική) της κυβέρνησης, τους οικονομικούς δείκτες (π.χ. πληθωρισμός), την φορολογία των ακινήτων κ.α.

- **Αντικειμενικές Αξίες Ακινήτων**

Οι αντικειμενικές αξίες των ακινήτων προσδιορίζονται από το Υπουργείο Οικονομικών με σκοπό την φορολογία τους που είναι μέρος της δημοσιονομικής πολιτικής. Έτσι η αντικειμενική αξία ανά τ.μ² κάθε ακινήτου προσδιορίζεται από τη θέση του σε επίπεδο τιμής ζώνης ή περιοχής και είναι ανεξάρτητη από τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του ακινήτου ή του νομικού καθεστώτος που το διέπει.

Ενδεικτικά για το Δήμο Αιγάλεω ισχύουν τα εξής :

Έτος	1995	1998	2001
Min. Ευρω/ τ.μ.	337	440	528
Max. Ευρω/ τ.μ.	514	646	851

Αν και δεν έχουν αποπληθωριστεί οι παραπάνω τιμές, είναι φανερό η μεγάλη αύξηση της Max αντικειμενικής αξίας για το 2001 σε σχέση με το 1998 (205 Ευρω.) ενώ η αντίστοιχη μεταβολή κατά την περίοδο 1995 - 1998 ήταν σχεδόν υποδιπλασία. Η μεταβολή αυτή της Max αντικειμενικής αξίας - ενώ οι υπόλοιπες μεταβολές ανά τριετία ακολουθούν φυσιολογική αύξηση - επιβεβαιώνει την τάση για αναβάθμιση περιοχής μέσα στο Δήμο.

Όσον αφορά στις πλήρεις λίστες με τις αντικειμενικές αξίες του Υπ. Οικ. και μεταξύ των ετών 1998 - 2001 οι μεγαλύτερες αυξήσεις του Συντελεστή Εμπορικότητας (> 0,3) είναι οι εξής:

-**Τμήμα Λ. Θηβών** από Ιερά Οδό έως Κωνσταντινουπόλεως, Σ.Ε = από 3,5 - 3,8

-**Τμήμα Ιεράς Οδού** από Ραιδεστού - Μυριοφυτου έως Ελλησπόντου Περγάμου, Σ.Ε.= από 2,9 - 3,3

-**Τμήμα Ιεράς Οδού** από Ελλησπόντου - Περγάμου έως Λ.Θηβων, Σ.Ε.= από 3,8 - 4,3 , που είναι και ο μεγαλύτερος Σ.Ε μέσα στον Δήμο

-**Τμήμα Ιεράς Οδού** από Λ.Θηβων έως Δαρδανελλίων- 25^{ης} Μαρτίου, Σ.Ε.= από 3,2 - 3,6

-**Τμήμα Μ. Μπότσαρη** από Λ.Θηβων έως Παπαναστασιου, Σ.Ε.= από 1,7 - 2,5 που είναι και η μεγαλύτερη αύξηση μέσα στο Δήμο

-**Τμήμα Πανόρμου** από Ιερά Οδό έως Σμύρνης, Σ.Ε.= από 2,0 - 2,3

-**Τμήμα Παπαναστασιου** από Μ. Μπότσαρη έως Ιερά Οδό, Σ.Ε.= από 2,1 - 2,4

Σημειώνεται ότι κατά το 1995 οι Σ.Ε ήταν έως και 0,5 μονάδες υψηλότεροι από αυτούς του 1998. Το 2001 οι Σ.Ε «κέρδισαν» αυτή την πτώση του 1998 εν όψη του έργου του ΜΕΤΡΟ.

B3.5. ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΗΜΟΥ

- Το Αιγάλεω συγκαταλέγεται στους παλαιότερους δήμους της χώρας
- Διοικητικό και εμπορικό κέντρο, το Αιγάλεω θεσμοθετημένα αποτελεί Υπερτοπικό Κέντρο εξυπηρετήσεων για το σύνολο των Δήμων της Δυτικής Αθήνας
- Εμφανίζει όχι μόνο μεγάλη διασπορά χρήσεων αλλά και μεγάλη διασπορά κέντρων τα οποία εξακολουθούν να αναπτύσσονται
- Ο Δήμος χωρίζεται α) στο οικιστικό του τμήμα το οποίο τέμνεται σε 4 περίπου ίσα τμήματα από δυο σημαντικούς, σε επίπεδο Πρωτεύουσας, οδικούς άξονες, την Ιερά Οδό και τη Λ. Θηβών και β) στην βιομηχανική περιοχή τμήματος του Ελαιώνα η οποία αποκόπτεται από τον κυρίως Δήμο ισχυρά λόγω της Λ. Κηφισού που μεσολαβεί Έτσι προκύπτουν έντονα προβλήματα υποβάθμισης, κυρίως περιβαλλοντικής στα οποία συνεισφέρει η άμεση και έμμεση γειτνίαση

του Δήμου α) με την ευρύτερη περιοχή του Ελαιώνα και β) το Θριασιο Πεδίο

- Διαθέτει ελλειπείς ελεύθερους χώρους αλλά και κοινωνικό εξοπλισμό, ανάλογα με τον πληθυσμό και τη βαρύτητα της πόλης, και παρουσιάζει και προβλήματα στις τεχνικές υποδομές
- Παρουσιάζει μια συγκέντρωση εμπορίου, σε μεγάλο βαθμό ανώμαλο, το οποίο είναι διάσπαρτο και σε ένα βαθμό υπερβαίνει το επιθυμητό και αναγκαίο μέτρο. Σε ανάπτυγμα, το εμπόριο καταλαμβάνει 200 περίπου στρέμματα που είναι σε μεγάλο μέρος χονδρεμπόριο
- Άμεσα συγκοινωνιακά συνδέεται ο Δήμος με το Κέντρο και τον Πειραιά. Συνδέεται όμως χαλαρά με τους υπόλοιπους δήμους της Δ. Αττικής γεγονός που μαζί με την ελλιπή οργάνωση του κέντρου του, μειώνει την Υπερτοπική του σημασία
- Η διαμπερής κυκλοφορία μέσα στο οικιστικό τμήμα του Δήμου έλκει πολλά βαρέα οχήματα (λόγω θέσης και γειτνίασης με δευτερογενείς πόλεις) με αποτέλεσμα και την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τον «τεμαχισμό» του Δήμου
- Η έλλειψη αισθητικής στην γενικότερη εικόνα του αστικού τοπίου

Β.4.1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΝ ΠΛΗΘΥΣΜΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ

- Σταθεροποίηση πληθυσμού (μετά από πτωτικές τάσεις)
- Με βάση τα επίσημα στοιχεία της ΕΣΥΕ για το έτος απογραφής 1991 εκτιμάται μια μέση μικτή πυκνότητα 147,8 κατ/Ha, ενώ μέση καθαρή 295,7 κατ/Ha
- Υψηλό ποσοστό νέων, υψηλό ποσοστό παραγωγικών ομάδων, μικρός δείκτης γήρανσης, υγιή ηλικιακή πυραμίδα
- Ύπαρξη ειδικών ομάδων πληθυσμού (παλιννοστούντες, πρόσφυγες, αλλοδαποί), ποσοστό των οποίων εμφανίζεται ως υψηλής κινητικότητας

- Στις συνθήκες διαμονής συναντώνται κατά πλειοψηφία νοικοκυριά με 4 μέλη και 4 δωμάτια
- Χαμηλό μορφωτικό επίπεδο πληθυσμού (42% έχουν λάβει τη βασική εκπαίδευση)
- Υψηλός δείκτης ανεργίας ιδιαίτερα στους νέους
- Χαμηλό ποσοστό οικονομικά ενεργών γυναικών
- Η θέση στο επάγγελμα, της συντριπτική πλειοψηφία των δημοτών, είναι μισθωτοί ενώ οι περισσότεροι απασχολούνται στη μεταποίηση, ακολουθούν οι υπηρεσίες και την τρίτη θέση καταλαμβάνει το εμπόριο
- Χαμηλό ποσοστό αυτοαπασχολησης
- Ο δευτερογενής τομέας είναι ο πρώτος τομέας της οικονομίας του Δήμου και πολύ κοντά σε αυτόν βρίσκεται ο τριτογενής (με αυξητικές τάσεις)

B4.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ

- Κυρίαρχη χρήση είναι η κατοικία (εξαίρεση αποτελεί η περιοχή του Ελαιώνα)
- Ο μέσος επιτρεπόμενος συντελεστής δόμησης σήμερα είναι 1,6, ο οποίος εμφανίζει σοβαρά αποθέματα για την εξάντληση του σε αντίθεση με την πραγματοποιημένη κάλυψη η οποία έχει μάλλον εξαντληθεί
- Ο στατιστικά μέσος συντελεστής δόμησης είναι 1,4 και υπολογίζεται ότι περίπου στα ίδια επίπεδα κυμαίνεται και ο υλοποιημένος μέσος συντελεστής
- Ο μέσος αριθμός ορόφων είναι 2,5
- Η κατάτμηση της γης είναι πολύ μικρή
- Το Πολεοδομικό Κέντρο του Δήμου χαρακτηρίζεται Υπερτοπικό ωστόσο είναι μη οργανωμένο όποτε βρίσκεται υπό την κάλυψη του Μητροπολιτικού Κέντρου της Αθήνας
- Εμφανίζει όχι μόνο μεγάλη διασπορά χρήσεων αλλά και μεγάλη διασπορά κέντρων τα οποία εξακολουθούν να αναπτύσσονται

- Οι κοινόχρηστοι χώροι είναι μικροί και διάσπαρτοι (με εξαίρεση το Δημοτικό Άλσος)
- Ασύμβατη χρήση οικιστικών ζωνών παρά μεγάλους οδικούς άξονες
- Σημειακά ιδιαίτερα υποβαθμισμένες περιοχές κατοικίας
- Μη ισόρροπη κατανομή πληθυσμού στην έκταση του Δήμου

B4.3. ΒΑΣΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΖΗΤΟΥΜΕΝΑ

Οι παραπάνω διαπιστώσεις οριοθετούν και το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα λυθούν τα προβλήματα του Δήμου του Αιγάλεω, το οποίο διαρθρώνεται παρακάτω :

- Η έλλειψη σχεδιασμού και εκσυγχρονισμού των υποδομών
- Η αναβάθμιση προστασία και «θωράκιση» των περιοχών κατοικίας
- Ο σχεδιασμός των κέντρων - Τοπικών και Πολεοδομικού - η οριοθέτηση, οργάνωση, και ο καθορισμός του ρόλου και του τρόπου ανάπτυξης τους έτσι ώστε να ενταχθούν στην κλίμακα την οργάνωση και την επιδιωκόμενη ανάπτυξη της πόλης
- Η αναδιευθετηση του οδικού δικτύου
- Η εξοικονόμηση νέων κοινόχρηστων και Ελευθερών χωρών και η οργάνωση τους έτσι ώστε να ενταχθούν λειτουργικά στον σχεδιασμό του αστικού ιστού
- Η ανασυγκρότηση του πολεοδομικού ιστού και η περιβαλλοντική και μορφολογική αναβάθμιση του
- Η εφαρμογή χρήσεων γης στη μικροκλιμακα της γειτονιάς σε συνδυασμό με την οργάνωση του αστικού χώρου έτσι ώστε το αστικό περιβάλλον να αποκτήσει δομή
- Η σύνδεση του αστικού χώρου με ελεύθερους κοινόχρηστους χώρους - πράσινο σε συνδυασμό με τις ανάγκες και εντάσσοντας τους στις ευρύτερες ανάγκες της περιοχής
- Η τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας
- Η βελτίωση της καθημερινής ποιότητας ζωής των κατοίκων και χρηστών της περιοχής και η αισθητική αναβάθμιση της τελευταίας

B.5. ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

- **Ο σταθμός του Αιγάλεω** είναι υπογείος κατά μήκος της Ιεράς Οδού στο οικοδομικό τετράγωνο 674. Η περιοχή εργασίας του Σταθμού Αιγάλεω ανήκει εξ'ολοκλήρου στα διοικητικά όρια του Δήμου Αιγάλεω και μάλιστα ταυτίζεται σχεδόν με το εμπορικό κέντρο του Δήμου.

Οι εργασίες στο σταθμό «ΑΙΓΑΛΕΩ» του Μέτρου ξεκίνησαν το 2002 και αναμένεται να ολοκληρωθούν το 2007. Την διεξαγωγή τους, δυσχεραίνουν τα αρχαιολογικά ευρήματα κάτω από τον άξονα της Ιεράς Οδού.

Ο σταθμός χωροθετείται στην κεντρική πλατεία του Εσταυρωμένου, στην καρδιά του εμπορικού κέντρου του Δήμου. Περικλείεται από τις οδούς : Ιερά Οδός, Νικ. Πλαστήρα, Σμύρνης και Δημαρχείου .

Τα σημεία εισόδου - εξόδου του σταθμού είναι δυο :

3. Επί της Νικ. Πλαστήρα και πάνω στην πλατεία
4. Στη συμβολή των οδών Ιερά και Παπαναστασίου.

- **Ο σταθμός του Χαϊδαρίου** είναι υπόγειος και χωροθετημένος σε οικοπέδο που έχει πρόσωπο στην Ιερά Οδό, απέναντι ακριβώς από το Δημαρχείο του Αιγάλεω, στο οικοδομικό τετράγωνο 750 ή 128 και περικλείεται από τις οδούς Ιερά Οδός , Κρήνης ,Κατσαρού και Αγ. Μαρίνας.

Περιλαμβάνει :

- οικοπεδική έκταση \cong 3520 τετ.μετρα με ένα βενζινάδικο επί της Ιεράς Οδού και μια μάντρα οικοδομικών υλικών στο εσωτερικό του οικοπέδου με είσοδο από την οδό της Αγ. Μαρίνας
- Κατοικίες κατά μήκος της οδού Κατσαρού
- Ζώνη πράσινου κατά μήκος της οδού Κρήνης. Η οδός Κρήνης μετά την οδό Κατσαρού γίνεται αδιέξοδο και έτσι η κυκλοφορία σε αυτή είναι ελάχιστη.

B5.1 .ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Τα όρια της περιοχής εργασίας καθορίστηκαν, όχι αυστηρά, σε μια ακτίνα 250 μέτρων από τους σταθμούς του ΜΕΤΡΟ και ορίστηκαν έτσι αφού λήφθηκαν υπόψη αθροιστικά τα στοιχεία:

- α) Η απόσταση άμεσης εξυπηρέτησης των πεζών.
- β) Η διαμορφωμένη κατάσταση από άποψη χρήσεων γης στην περιοχή.
- γ) Οι τάσεις ανάπτυξης στην περιοχή όπως καταγράφονται αλλά και όπως περιγράφονται από το ΓΠΣ.
- δ) Οι υφιστάμενοι κυκλοφοριακοί άξονες.
- ε) Η θέση των σταθμών κατά μήκος της Ιεράς Οδού.

Η λογική με την οποία επιλέχθηκε η περιοχή εργασίας - δηλαδή πού αναμένεται να εμφανιστούν οι μεγαλύτερες και καταλυτικότερες επιδράσεις των Σταθμών αναλύεται παρακάτω :

α) Πρωταρχικό κριτήριο για την χωροθέτηση της περιοχής εργασίας είναι η **απόσταση άμεσης και έμμεσης εξυπηρέτησης πεζών** που υπολογίζεται σαν κύκλος με ακτίνα 250μ.-500μ. Αυτό προκύπτει από την ίδια τη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ που μεταφέρει πεζούς και οριοθετεί μια πρώτη περιοχή που θα δεχτεί παρεμβάσεις προκείμενου να εξυπηρετήσει τους επιπλέον πεζούς μέσα στον Δήμο.

β) Η διαμορφωμένη κατάσταση από άποψη χρήσεων στα όρια της κυκλικής περιοχής που χονδρικώς οριοθέτησε η απόσταση άμεσης εξυπηρέτησης πεζών. Εκεί ακολουθήθηκε το σχήμα που προέκυψε από χρήσεις όπως το εμπόριο, η διοίκηση και η αναψυχή που συγκεντρώνουν τους περισσότερους χρήστες, τοπικούς ή υπερτοπικούς με αποτέλεσμα ο παραπάνω κύκλος να μετασχηματίζεται σε παραλληλόγραμμο.

γ) Οι υφιστάμενοι κυκλοφοριακοί άξονες όπως η Ιερά Οδός, που ούτως ή άλλως τμήμα της περιέχεται στο παραπάνω ορθογώνιο σχήμα, είναι βασικός άξονας και συνδέει τη Δυτική Αττική με το Μητροπολιτικό κέντρο. Ωστόσο δεν θα μπορούσαν να μην περιέχονται στην περιοχή μελέτης ο μόνος διαδημοτικός άξονας της Δυτικής Αττικής η Λ. Θηβών που τη συνδέει και με τον Πειραιά, αλλά και η Λ. Με. Αλεξάνδρου που συνδέεται με Κορυδαλλό και Αγ. Βαρβάρα. Οι άξονες αυτοί που παρουσιάζουν έντονη παρόδια ανάπτυξη μπορούν να ενταχθούν σε μια διευρυμένη προς τα δυτικά περιοχή μελέτης.

δ) Οι τάσεις ανάπτυξης στη περιοχή όπως καταγράφονται με κριτήρια ποιοτικά αλλά και μέσα από τις αξίες γης, παγιώνουν τα όρια που περιγράφονται παραπάνω.

ε) Οι τάσεις ανάπτυξης στην περιοχή όπως καταγράφονται από το Γ.Π.Σ. Σύμφωνα με το τελευταίο η περιοχή μελέτης είναι βασικό υποσύνολο του θεσμοθετημένου Πολεοδομικού κέντρου, με αποτέλεσμα και τη θεσμική κάλυψη προς την ανάπτυξη.

B.5.2 ΧΡΗΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας και τον έλεγχο των χρήσεων χρησιμοποιήθηκαν τα χαρτογραφικά υπόβαθρα (ενημερωμένες - από αεροφ/φίες-πινακίδες του Γ.Π.Σ κλίμακας 1:1000) μελέτης του 1997 που είχε αναθέσει ο Δήμος Αιγάλεω.

Με βάση λοιπόν τα στοιχεία των αποτελεσμάτων της εργασίας απογραφής συγκεντρώθηκαν συνολικά 21 διαφορετικές χρήσεις γης (ισογείων), ενώ εγκατεστημένες σε ορόφους 11 διαφορετικές χρήσεις.

Σύμφωνα με μετρήσεις επί των ψηφιοποιημένων - ενημερωμένων υποβάθρων, από τη συνολική έκταση της μελετωμένης περιοχής κατανέμονται ως εξής οι γενικές χρήσεις : το 39%. αποτελούν οι ελεύθεροι, κοινόχρηστοι χώροι (δρόμοι, πλατειές, πεζοδρομία, πεζόδρομοικ.τ.λ) και το υπόλοιπο 61%. αποδίδονται στην όποια εκμετάλλευση γης. Σε αυτά. περιλαμβάνονται και οι υπάρχοντες ακάλυπτοι χώροι των ιδιοκτησιών (σημειώνεται ότι χρήσεις όπως οι

αποθήκες και το χονδρεμπόριο καταλαμβάνουν το σύνολο της οικοπεδικής έκτασης των ιδιοκτησιών που είναι εγκατεστημένες) ενώ η καθαρή έκταση ισόγειας εκμετάλλευσης ανέρχεται σε ποσοστό 55,23%. Πολύ κοντά στο ποσοστό αυτό κυμαίνεται η πραγματοποιημένη κάλυψη της περιοχής

Όσον αφορά στο σύνολο της δομημένης επιφάνειας στην περιοχή εργασίας, αυτό καλυπτει το 91% της περιοχής εργασίας.

Στη συνολική επιφάνεια του δομημένου χώρου και στο σύνολο ισογείων και ορόφων, επικρατέστερη χρήση αποδεικνύεται η κατοικία σε ποσοστό 34,20% παρά το γεγονός ότι η περιοχή μελέτης εντάσσεται στο Εμπορικό Κέντρο του Δήμου. Ακολουθεί το λιανικό εμπόριο με ποσοστό 18,53% και τέλος οι υπηρεσίες με ποσοστό 7,18%. Οι υπόλοιπες χρήσεις σε σύνολα εκμετάλλευσης βρίσκονται σε ιδιαίτερα χαμηλό ποσοστό, κάτω του 1,38%.

Το γεγονός ότι στο σύνολο του δομημένου χώρου (ισόγεια και όροφοι) κυρίαρχη χρήση μέσα στην καρδιά του εμπορικού κέντρου του Δήμου είναι η κατοικία και όχι το εμπόριο, καταδεικνύει αφενός την λειτουργία της θεσμοθετημένης χρήσης «γενική κατοικία» και αφετέρου την δυνατότητα για περαιτέρω εμπορική ανάπτυξη του Δήμου.

B.5.3 ΧΡΗΣΕΙΣ ΙΣΟΓΕΙΩΝ

Στις χρήσεις ισογείων, όπως ήταν αναμενόμενο, κυρίαρχη χρήση αναδεικνύεται το λιανικό εμπόριο σε ανάπτυγμα 52,57στρ. και ποσοστό 25,15%. Δεύτερη κατά σειρά μεγέθους χρήση είναι η κατοικία που ανέρχεται σε 34,44στρ. και ποσοστό 16,48%. Ακολουθούν οι υπηρεσίες που καταλαμβάνουν 7,98στρ. και ποσοστό 3,81%. Τέταρτο κατά σειρά μέγεθος στο σύνολο των ισόγειων χρήσεων εμφανίζεται η αναψυχή κατοικίας.

Οι τέσσερις παραπάνω χρήσεις δίνουν χονδρικά την εικόνα της περιοχής εργασίας που έχει εμπορικό χαρακτήρα, δεν πρόκειται όμως για ένα αυστηρά ορισμένο εμπορικό κέντρο εφόσον τη δεύτερη θέση κατά σειρά μεγέθους καταλαμβάνει η χρήση ισόγειου κατοικίας.

Παρατηρείται επίσης ότι το μέγεθος της χρήσης υπηρεσίες (ιδιωτικός τομέας) είναι σχεδόν τετραπλάσιο από αυτό της χρήσης διοίκηση (δημόσιος τομέας). Επιπλέον οι οχλούσες χρήσεις όπως η βιοτεχνία, τα συνεργεία, οι αποθήκες, το χονδρεμπόριο εμφανίζονται σε ποσοστό 6,31%, σχετικά υψηλό, αντίθετα με αυτό που συμβαίνει στο ποσοστό των κοινωφελών χωρών και των παιδικών χαρών (1,64%). Επιπρόσθετα σημειώνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του χώρου πράσινου όπως μετράται στην περιοχή μελέτης, καταλαμβάνει κομμάτι του Δημοτικού Άλσους. Αυτό σημαίνει ότι δεν πρόκειται για ομοιόμορφα κατανομημένο αστικό πράσινο και ότι το υψηλό αυτό ποσοστό οφείλεται σε έναν από τους μεγαλύτερους πνεύμονες της Δυτικής Αττικής. Παρακάτω τίθεται η ποσοστιαία αναλογία των 21 χρήσεων γης (ισογείων) κατά φθίνουσα σειρά.

	ΕΙΔΟΣ ΧΡΗΣΗΣ ΓΗΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ	ΣΤΡΕΜΜΑΤΑ
1	ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	52,57
2	ΚΑΤΟΙΚΙΑ	34,44
3	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	7,98
4	ΑΝΑΨΥΧΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	3,76
5	ΟΙΚΟΠΕΔΑ	2,44
6	ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ	2,43
7	ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	1,56
8	ΑΠΟΘΗΚΕΣ	1,35
9	ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	1,14
10	ΝΑΟΙ	1,06
11	ΔΙΟΙΚΗΣΗ	1,03
12	ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ	0,97
13	ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ	0,90
14	ΑΝΑΨΥΧΗ ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΗ	0,64
15	ΒΕΝΖΙΝΑΔΙΚΑ	0,23
16	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	0,12
	ΣΥΝΟΛΟ	208,95
17	ΠΡΑΣΙΝΟ - ΠΛΑΤΕΙΕΣ	46,08

18	ΠΑΙΔΙΚΕΣ ΧΑΡΕΣ	0,50
19	ΔΡΟΜΟΙ	95,23
20	ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ	5,81
	ΣΥΝΟΛΟ	147,62
21	ΑΚΑΛΥΠΤΟΙ (εσωτερικά Ο.Τ)	21,69
	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	378,26

B5.4. ΧΡΗΣΕΙΣ ΟΡΟΦΩΝ

Η έκταση εκμετάλλευσης σε ορόφους ανέρχεται στα 88,71 στρ.. Κυρίαρχη χρήση αποτελεί η κατοικία κατέχοντας 67,35στρ. και σε 75,92% ποσοστό. Δεύτερη κατά μέγεθος εμφανίζεται η χρήση των υπηρεσιών που καταλαμβάνουν 13,39στρ. και ποσοστό 15,09% και τρίτο εμφανίζεται το λιανικό εμπόριο σε πολύ μικρό ανάπτυγμα μόλις 2,60στρ., ποσοστό 2,93%. Οι υπόλοιπες χρήσεις συναντώνται σε ποσοστό πολύ χαμηλό με ανώτατο όριο τη διοίκηση κατέχοντας 1,87στρ. και ποσοστό 2,10%.

Παρακάτω τίθεται η ποσοστιαία των 11 χρήσεων ορόφων κατά φθίνουσα σειρά.

	ΕΙΔΟΣ ΧΡΗΣΗΣ ΓΗΣ ΟΡΟΦΟΥ	ΣΤΡΕΜΜΑΤΑ
1	ΚΑΤΟΙΚΙΑ	67,35
2	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	13,39
3	ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	2,60
4	ΔΙΟΙΚΗΣΗ	1,87
5	ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	0,95
6	ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ	0,90
7	ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	0,86
8	ΑΝΑΨΥΧΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	0,35
9	ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ	0,21
10	ΑΝΑΨΥΧΗ ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΗ	0,14
11	ΑΠΟΘΗΚΕΣ	0,04
	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	88,71

B6.1. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ - ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ

Ταυτόχρονα με την απογραφή των χρήσεων γης και ορόφων, έγινε και απογραφή κατάστασης κτιρίων στην περιοχή εργασίας.

Από τα κτίρια αυτά τα περισσότερα βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Αρκετά βρίσκονται σε μέτρια κατάσταση ,ενώ ένα μικρό ποσοστό κτιρίων είναι σε πολύ κακή κατάσταση.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις η μεγάλη πλειοψηφία των κτιρίων αυτών οικοδομήθηκε κατά την περίοδο 1940 - 1980.

Τα παραπάνω δίνουν μια συνολική εικόνα ικανοποιητικής κατάστασης κτιριακού όγκου στην περιοχή μελέτης.

Σημειώνεται ότι αρκετά οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής μελέτης έχουν σε ικανό ποσοστό τους συμπληρώσει τη διαδικασία παραγωγής του αστικού ιστού. Υπάρχουν όμως και αλλά - η πλειοψηφία από αυτό βρίσκεται στην καρδιά του εμπορικού κέντρου της περιοχής - όπου η μεταλλαγή των παλαιών σε νέα κτίρια έχει σταματήσει από πολλά χρόνια. Αποτέλεσμα είναι να υπάρχει αναρχία στη μορφή του αστικού ιστού αλλά και στα ύψη των οικοδομικών όγκων.

Επιπλέον, εύκολα παρατηρήθηκε ότι αυτό που αναδεικνύεται δεν είναι η σχετικά προσεγμένη πρόσοψη του κτιρίου, αλλά η μεσοτοιχία του που προβάλλεται λόγω του διαφορετικού ύψους των εκατέρωθεν κτισμάτων

Οι προσόψεις των κτιρίων - οι οποίες κατά πολλούς δεν ανήκουν στο κτίριο (στον ιδιοκτήτη) αλλά στην ίδια την πόλη (στον πολίτη) - στο πλέον εμπορικό τμήμα της περιοχής μελέτης κατακλύζονται από διαφημιστικές επιγραφές και άλλες για αυτό το σκοπό κατασκευές.

B.6.2 ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ

Οι ιδιωτικοί ελεύθεροι χώροι εκπροσωπούνται από μικρές πρασιές που συχνά περικυκλώνουν το κτίριο στο περισσότερο οικιστικό τμήμα της περιοχής μελέτης. Πρόκειται στη μεγάλη πλειοψηφία τους για αδιαμόρφωτους χώρους ενώ κάποιοι από αυτούς στεγάζουν ιδιωτικά γκαράζ.

Οι ακάλυπτοι χώροι που βρίσκονται στο εσωτερικό των οικοδομικών τετράγωνων, είναι συχνά εξαθλιωμένοι και εκεί βρίσκει κανείς εγκαταλελειμμένα κτίσματα, μπάζα και σκουπίδια.

Όσον αφορά τους δημόσιους ελεύθερους χώρους στην περιοχή εργασίας παρατηρήθηκαν τα εξής:

Δρόμοι : Το οδόστρωμα ιδιαίτερα στα λιγότερο κεντρικά του τμήματα έχει υποστεί φθορές και φέρει λακκούβες. Ο φωτισμός στα ίδια τμήματα χαρακτηρίζεται ημιεπαρκής.

Πλατείες - Πράσινο : Αποκλειστικό χώρο πρασίνου, με την εξαίρεση ενός δημοτικού αναψυκτήριου και ενός πολιτιστικού αμφιθεάτρου, είναι το τμήμα του Άλσους του Δήμου που έγκειται στην περιοχή εργασίας. Πρόκειται για πρόσφατα διαμορφωμένο χώρο με ενδιαφέροντα τοποσημεία, λιθόστρωτες διαδρομές, παγκάκια, αίθρια και φροντισμένο πράσινο. Εκεί εξυπηρετείται η ανάγκη για αναψυχή ξεκούραση και επικοινωνία. Οι πλατειές περιοχής μελέτης, του Εσταυρωμένου, της Ύψωσης Τίμιου Σταυρού και της Ελευθερίας, εκ των οποίων οι 2 πρώτες καταλαμβάνουν από ένα οικοδομικό τετράγωνο και η μια είναι συνέχεια της άλλης, έχουν ελάχιστο πράσινο και δεν είναι ιδιαίτερης αισθητικής. Εξυπηρετούν την στάση για αναψυχή και επικοινωνία μόνο μέσω των παράνομων τραπεζοκαθισμάτων που βρίσκονται πάνω στην πλατεία του Τίμιου Σταυρού επί της Δημαρχείου. Οι υπόλοιποι κοινόχρηστοι χώροι που εμφανίζονται κυρίως στις «μύτες» γωνιακών οικοδομικών τετράγωνων εξυπηρετούν και αυτοί κυρίως τη διέλευση και τυγχάνουν επίσης φτωχής έως αδιάφορης αισθητικής.

Πεζοδρόμια - Πεζόδρομοι : Στην περιοχή μελέτης εντοπίστηκαν λίγα πεζοδρόμια πλάτους 60εκ., τα περισσότερα είχαν πλάτος από 60εκ. έως 2.00μ. ενώ τα πεζοδρόμια εκατέρωθεν της Ιεράς Οδού και της Λ,θηβων βρέθηκαν με πλάτος από 2.00μ. έως 6.00μ. Επίσης παρατηρήθηκε ότι κυρίως τα λιγότερο κεντρικά πεζοδρόμια φέρουν φθορές. Επιπλέον, συχνά, οι κολώνες σήμανσης, φωτισμού, τα δέντρα, τοποθετούνται άτακτα, μη ομαδοποιημένα στα πεζοδρόμια και δυσχεραίνουν τη διέλευση των πεζών, ιδιαίτερα σε αυτά με τα μικρά πλάτη. Η διέλευση των πεζών ιδιαίτερα παρά την Θηβών (τμήμα προς Πειραιά) και την Ιερά Οδό (τμήμα προς Ελευσίνα) δυσκολεύεται από την ύπαρξη «εκτεταμένων» περιπτέρων που είναι πολύ κοντά μεταξύ τους καθώς και την παράνομη στάθμευση). Όσον αφορά τους 5 νέους πεζόδρομους, αυτοί σχηματίζουν δίκτυο κοινόχρηστων χωρών που «πλέκεται» κάθετα στην Ιερά Οδό. Έχουν μέσο πλάτος 8μ., είναι λιθόστρωτοι, φέρουν παγκάκια, πράσινο και έχουν επαρκή φωτισμό και ήπια αισθητική. Εξυπηρετούν κυρίως τη διέλευση αλλά και τη στάση.

Παιδικές Χαρές : Βρίσκονται 2 συνολικά παιδικές χαρές στην περιοχή μελέτης οι οποίες καταλαμβάνουν πολύ μικρή έκταση, έχουν παλαιό εξοπλισμό και δεδομένης της κεντρικότητας των θέσεων τους δεν προφυλάσσονται αρκετά.

Γενικότερη διαπίστωση επί της ποσότητας των κοινόχρηστων χώρων είναι ότι αυτοί είναι μάλλον επαρκείς σε σχέση με το σύνολο της περιοχής μελέτης. Ωστόσο, η κατανομή τους στο χώρο είναι ακραία εφόσον υπάρχει κάπου μεγάλη συγκέντρωση κοινόχρηστων χωρών (πλατειές, Μπαρουτάδικο) χωρίς να υφίσταται ιεραρχημένη κατανομή και δικτύωση τους σε όλη την έκταση της περιοχής εργασίας.

B.7 ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΓΗΣ

B7.1. ΥΨΗ ΚΤΙΡΙΩΝ

Σύμφωνα με την πραγματοποιημένη απογραφή στην περιοχή εργασίας, ο κυριως ογκος των κτηριων αποτελείται από τριώροφα και διώροφα κτίσματα. Έπονται τα μονώροφα κτίσματα ενώ ελαχιστα είναι ανω των τριων οροφων. Τα παραπάνω οδηγούν στο συμπέρασμα ότι στην περιοχή μελέτης κυριαρχούν οι μέτριοι και χαμηλοί όγκοι κτιρίων, αφού οι τρεις επικρατέστερες κατηγορίες με μικρές αποκλίσεις μεταξύ τους, είναι τα μονώροφα, διώροφα και τριώροφα κτίρια.

B7.2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

Οι υφιστάμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι οι οποίοι μετρήθηκαν τον Ιούνιο του 2003, μετρήθηκαν για λογαριασμό του Δήμου Αιγάλεω στα πλαίσια της «Μελέτης διερεύνησης επιπτώσεων από την εφαρμογή μέτρων απαγόρευσης της κίνησης βαρέων οχημάτων επί της Ιεράς Οδού». Οι μετρημένοι ωριαίοι φόρτοι αιχμής πρωινοί, μεσημβρινοί, απογευματινοί, καθώς και οι στρέφουσες στους κόμβους της περιοχής εργασίας κινήσεις μιας τυπικής ημέρας, φαίνονται στον χάρτη B7. Οι τάσεις που προκύπτουν όσον αφορά την κυκλοφορία είναι οι εξής :

- Διαπιστωμένα κατά τις ώρες αιχμής υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση στην Ιερά Οδό και στη Λ. Θηβών
- Γενικά, περισσότεροι χρήστες της Ιεράς Οδού (καθ'ολες τις αιχμές) κατευθύνονται προς το Κέντρο. Όμοια, περισσότεροι χρήστες της Λ. Θηβών κατευθύνονται προς Πειραιά.
- Από τις συλλεκτήριες, Δημαρχείου και Κερασούντος, μόνο κατά την πρωινή αιχμή αυξάνεται ο φόρτος στην Ιερά Οδό. Συμπληρωματικά, κυρίως η Πλαστήρα, κατά την μεσημβρινή και απογευματινή αιχμή, απορροφά περίπου το

6% του φόρτου της Ιεράς Οδού. Σημειώνεται ότι η Πλαστήρα δέχεται φόρτο εκτός από το κοντινό ρεύμα της Ιεράς Οδού, και από την Στεφ. Σαράφη και από το ρεύμα της Ιεράς προς Κέντρο.

- Η Στεφ. Σαρόφη κυρίως αλλά και η Ραιδεστού τροφοδοτούν το ρεύμα της Ιεράς Οδού προς Κέντρο και μάλιστα κατά την απογευματινή αιχμή ο φόρτος στην Ιερά σχεδόν διπλασιάζεται.

- Η Μεγ. Αλεξάνδρου συνεισφέρει στο φόρτο της Ιεράς Οδού κυρίως στο ρεύμα προς Κέντρο.

B7.3 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Στην περιοχή μελέτης οι βασικές αρτηρίες είναι η Ιερά Οδός (δευτερεύουσα αρτηρία) και η Λ. Θηβών (πρωτεύουσα αρτηρία). Η κάθε μια φέρει 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση και διαχωριστική νησίδα.

Στην ίδια περιοχή συναντούμε 4 κόμβους : Ιερά Οδό - Λ. Θηβών, Πλαστήρα - Ιερά Οδό - Στεφ. Σαράφη, Δημαρχείου - Ιερά Οδό - Παπαναστασιου, Μεγ. Αλεξάνδρου - Ιερά Οδό. Σύμφωνα με μελέτη της στάθμης εξυπηρέτησης των παραπάνω κόμβων η εξυπηρέτηση στον κόμβο πολλών κινήσεων Ιεράς Οδού - Θηβών είναι ιδιαίτερα χαμηλή, γεγονός που καθιστά την κυκλοφορία προβληματική. Πιο συγκεκριμένα διαπιστώθηκε στάθμη εξυπηρέτησης P που σημαίνει ότι οι καθυστερήσεις των οχημάτων υπερβαίνουν τα 405β<:/όχημα και ο λόγος των κυκλοφοριακών φόρτων προς την κυκλοφοριακή ικανότητα των προσβάσεων υπερβαίνει το 1 που σημαίνει ότι οι προσβάσεις αυτών των κόμβων φορτίζονται από κυκλοφορία μεγαλύτερης της ικανότητας τους.

Όσον αφορά τη σύνθεση της κυκλοφορίας παρατηρήθηκαν ποσοστά βαρέων οχημάτων επί των βασικών αξόνων που φτάνουν έως και το 24% και καταδεικνύουν πόσο βεβαρημένη είναι η κυκλοφορία στους άξονες αυτούς.

B7.4 ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η σημασία των δημόσιων συγκοινωνιών στην ποιότητα ζωής της πόλης είναι πλέον αναγνωρισμένη. Ωστόσο τα λεωφορεία της ΕΑΣ που εξυπηρετούν τον Δήμο Αιγάλεω έρχονται να προστεθούν στην ήδη διαμορφωμένη βεβαρημένη κυκλοφοριακή κατάσταση λόγω μειωμένου επιπέδου εξυπηρέτησης (όπως όλο το σημερινό σύστημα μαζικών συγκοινωνιών της Πρωτεύουσας) δηλαδή άτακτα δρομολόγια τα οποία σταματούν τα μεσάνυκτα, μικρό δίκτυο κάλυψης κ.α.

Η περιοχή εργασίας διατρέχεται από 17 κυκλοφοριακές γραμμές και περιλαμβάνει 11 στάσεις. Σύμφωνα με στοιχεία μελέτης στον παρακάτω πίνακα φαίνονται τα ποσοστά του πληθυσμού του Δήμου Αιγάλεω που εξυπηρετούνται ή όχι από τις αστικές συγκοινωνίες.

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ (ΠΡΟΣ/ΑΠΟ)	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	%ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ	%ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙΤΑΙ
ΑΘΗΝΑ	55.235	70,3	29,7
ΠΕΙΡΑΙΑ	43.633	55,5	44,5
ΑΛΛΟΙ ΔΗΜΟΙ	29.327	37,3	62,7

Γίνεται φανερό ότι η κάλυψη δεν είναι ικανοποιητική. Καλό σχετικά επίπεδο προσφέρει το δίκτυο για μετακινήσεις από και προς Αθηνά, ο περίπου μισός πληθυσμός που μετακινείται από και προς Πειραιά δεν είναι ικανοποιημένος και όσον αφορά τις διαδημοτικές μετακινήσεις, αυτές εξυπηρετούν μόνο το 1/3 των χρηστών.

B7.5.1 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Έγινε πρόσφατη απογραφή στάθμευσης στα πλαίσια μελέτης του Δήμου Αιγάλεω με τη «Μέθοδο της καταγραφής πινακίδων κυκλοφορίας από κινούμενο παρατηρητή», δηλαδή της καταγραφής των πινακίδων

κυκλοφορίας των οχημάτων που σταθμεύουν σε κάθε πλευρά οικοδομικού τετράγωνου, μέσα στην περιοχή εργασίας, ανά μίση ώρα, για 14 ώρες (07.00 - 21.30).

Τα αποτελέσματα της ερευνάς φαίνονται - ανά οδό - στον πίνακα που ακολουθεί και περιλαμβάνουν τις οδούς από Λ. Θηβών έως Λ. Κηφισού μέσα στην περιοχή μελέτης.

Για την κατανόηση του πίνακα διευκρινίζονται τα εξής :

Πρωινή Παρουσία : Οχήματα που καταγράφηκαν στην διαδρομή 07.30-08.00 και που αναχώρησαν κατά τη διάρκεια της μέτρησης. Σε μεγάλο ποσοστό αντιπροσωπεύουν οχήματα κατοίκων.

Βραδινή Παρουσία : Οχήματα που αφίχθηκαν στην περιοχή και δεν αναχώρησαν μέχρι το τέλος της απογραφής. Περιλαμβάνουν οχήματα κατοίκων αλλά και στάθμευση με σκοπό την αναψυχή.

Επισκέπτες : Οχήματα που ήρθαν και έφυγαν κατά τη διάρκεια της απογραφής.

Σύνολο οχημάτων : Περιλαμβάνει λογικά και τα οχήματα που δεν μετακινήθηκαν καθόλου κατά τη διάρκεια της καταγραφής κατοίκων. Ανέρχονται σε 81 για όλη την περιοχή.

ΟΔΟΣ	Πρωινή Παρουσία	Βραδινή Παρουσία	Επισκέπτες	Σύνολο Οχημάτων	Δείκτης Εναλλαγής	Μέση Διάρκεια Παραμον	Μέγιστη Συσσώρευση	Περίοδος Μέγιστης Συσσώρευσης
Μοσχονησίων	6	44	168	218	4,0	2,5	54	12.30
Ελλησπόντου	31	45	87	167	3,0	3,7	56	20.30
Περγάμου	16	48	96	164	3,1	3,5	53	19.30-20.00
Δωδεκανήσου	33	48	95	182	3,0	3,8	60	18.30-20.00
Κερασούντος	17	43	123	185	3,7	3,1	50	11.30,12.30, 21.00
Στεφ. Σαράφη	20	41	163	224	4,4	2,4	51	19.30
Γρ. Κυδωνίων	21	44	107	178	3,1	3,4	57	18.30
Καποδιστρίου	12	26	58	98	3,4	3,6	29	11.30-19.30- 21.00
Δημαρχείου	20	45	175	240	4,8	2,3	50	18.30-19.00

Σμύρνης	47	89	334	472	4,3	2,8	109	11.30,19.30
Μυριοφύτου	48	60	156	275	3,2	3,6	86	11.30-12.00,20.30
Μ. Μπότσαρη	70	102	205	382	3,3	3,6	116	20.30
Μαγνησίας	17	17	56	101	2,7	4,4	37	13.30
Κωνοτ/πολεως	50	105	241	399	3,4	3,4	119	20.30
Πλαστήρα	15	37	180	233	4,5	2,4	52	12.30-13.00,20.30
Ρήγα Φεραίου	48	82	115	253	2,6	3,8	97	20.00-20.30
Παπανοστασίου	29	43	143	218	3,7	2,9	59	11.30-12.00,19.30
Απαλειας	12	17	43	85	2,6	4,6	33	19.30
ΣΥΝΟΛΟ	512	936	2545	4074	3,5	3,2	1168	19.30

Από τον παραπάνω πίνακα συμπεραίνουμε τα εξής :

- Οι οδοί Μοσχονησίων, Στεφ. Σαράφη, Δημαρχείου, Σμύρνης, Πλαστήρα έχουν δείκτη εναλλαγής στάθμευσης πάνω από 4 και συνεπώς εξυπηρετούν σχεδόν αποκλειστικά κίνηση επισκεπτών.

- Οι περισσότερες οδοί έχουν μικτή χρήση, δηλαδή υπάρχει, σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, στάθμευση κατοίκων και επισκεπτών.

- Μέγιστη συσσώρευση παρατηρείται συνήθως το βράδυ που τα οχήματα των επισκεπτών προστίθενται σε αυτά των κατοίκων που έχουν επιστρέψει.

Σημειώνεται ότι στη ίδια περιοχή καταγράφηκαν και πολλές παραβιάσεις του ΚΟΚ (π.χ απαγόρευση στάθμευσης σε απόσταση 12μ. από 5ΤΟΡ κ.α) λόγω αυξημένης ζήτησης εξαιτίας των ελκτικών χρήσεων της περιοχής.

Β.7.5.2. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΕΚΤΟΣ ΟΔΟΥ

Όσον αφορά τη στάθμευση εκτός οδού, ο Δήμος Αιγάλεω έχει καταταγεί, με Προεδρικό Διάταγμα (ΦΕΚ Δ' 164/11-04-1991), στη Γ ζώνη της Ευρύτερης Περιοχής της Πρωτεύουσας. Εκεί προβλέπεται στις περιπτώσεις νέων οικοδομών με χρήση κατοικία, 1 θέση / 180τ.μ. ή 1 θέση / διαμέρισμα ή κατοικία άνω των 50τ.μ.

Ιδιαίτερα σημαντική θεωρείται ότι είναι η εφαρμογή των διατάξεων της νομοθεσίας αυτής στα ειδικά κτίρια, τόσο όσον αφορά στην πρόσφορα θέσεων στάθμευσης στα Ι.Χ, όσο και στην πρόσφορα για στάθμευση μεγάλων οχημάτων (φόρτο-εκφόρτωση εμπορευμάτων).

Παρατηρείται ότι στάθμευση εκτός οδού στην περιοχή μελέτης είναι ελάχιστη και περιστασιακή όσον αφορά τις κατοικίες και ανύπαρκτη όσον αφορά τις ειδικές χρήσεις. Για παράδειγμα το νέο Hondos Centre 5-οροφο πολυκατάστημα που εγκαινιάστηκε στην Σμύρνης και Δημαρχείου δεν διαθέτει Parking

B.7.6. ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ

Η απεικόνιση των ροών των πεζών στην περιοχή μελέτης συνιστά πολυκρηπριακή αντιμετώπιση αφού σχετίζεται με :

- τις ροές των οχημάτων και τη στάθμευση τους
- τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των διαδρόμων μετακίνησης
- τον σκοπό μετακίνησης των πεζών που είναι άμεση συνάρτηση των υπάρχουσων χρήσεων (δημόσιες υπηρεσίες, εξυπηρετήσεις κ.τ.λ.)
- τα σημεία πρόσβασης στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (λεωφορεία, σταθμοί ΜΕΤΡΟ κ.τ.λ.)

Ο τρόπος που αντιμετωπίστηκε η απεικόνιση των πεζοροών στο Δήμο Αιγάλεω είναι με βάση τα προηγούμενα επιμέρους στοιχεία (χρήσεων, κυκλοφοριακά, στάθμευση κ.α.) και κυρίως με πολυήμερη επιτόπια παρατήρηση.

Είναι προφανές ότι επί των πεζοδρομιών των εμπορικών δρόμων - ιδιαίτερα εκείνων με υπερτοπικό χαρακτήρα συγκεντρώνονται οι μεγαλύτεροι φόρτοι πεζών. Έτσι στην περιοχή μελέτης τους μεγαλύτερους φόρτους συγκεντρώνουν η Ιερά Οδός και η Λ. Θηβών. Πέρα από τον εμπορικό τους χαρακτήρα - αναπτυγμένο εμπόριο ρούχων και νοικοκυριού καθώς και ένα εμπορικό κέντρο (Θηβών και Δαρδανελίων) - υπάρχουν 8 τράπεζες, Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, Ο.Τ.Ε., κατάστημα Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, Ι.Κ.Α., ιατρεία, φροντιστήρια ξένων γλωσσών, σχολές, καφετερίες, πόλος έλξης των μετακινήσεων είναι και το Άλσος Μπαρουταδικό, και επιπλέον εκεί βρίσκονται

όλες σχεδόν οι στάσεις των λεωφορείων. Τα πεζοδρόμια εμφανίζουν ικανοποιητικά πλάτη σε σχέση με το γεγονός ότι φέρουν βιτρίνες (μετράται ππτή.πλάτος 4,00μ) και η διέλευση είναι μέτρια εφόσον σε κάποια σημεία τα περρίπτερα και οι πινακίδες σήμανσης εμποδίζουν.

Δευτέρες σε φόρτους πεζών είναι οι οδοί Πλαστήρα και Στεφ. Σαράφη, Δημαρχείου και Σμύρνης. Οι οδοί αυτοί φέρουν τα παρόδια χαρακτηριστικά των παραπάνω αρτηριών και έχουν τους υψηλότερους δείκτες εναλλαγής στάθμευσης άρα και μετακίνησης κατοχών Ι.Χ. Επιπλέον «αγκαλιάζουν» την κεντρική πλατεία του Εσταυρωμένου και έχουν κάποια ισχυρά σημεία γένεσης πεζή μετακινήσεων όπως το Hondos Center (Σμύρνης) και το supermarket Μαρινόπουλος (Πλαστήρα). Στα πεζοδρομια σημειακά δυσχεραίνεται η μετακίνηση κυρίως λόγω παράνομης στάθμευσης και κακοτεχνιών.

Τρίτοι σε φόρτους πεζών εμφανίζονται οι πεζόδρομοι οι οποίοι είναι κάθετοι στην Ιερά Οδό και παράλληλοι στη Λ. Θηβών, καθώς και ο δρόμος ήπιας κυκλοφορίας, Μάρκου Μπότσαρη. Εκεί βρίσκονται εμπορικά καταστήματα, καφετερίες με τραπεζοκαθίσματα έξω, και υπηρεσίες στους ορόφους. Υπάρχει και ένα μικρό εμπορικό κέντρο (Μοσχονησίων). Παρατηρείται ότι οι πεζόδρομοι βόρεια της Ιεράς Οδού (Χρ. Σμύρνης, Μοσχονησίων, Κερασούντος) έχουν μεγαλύτερη κυκλοφορία από εκείνους νότια (Μάκρης, Γρ. Κυδωνιών). Η οδός Δαρδανελίων ανήκει στην ίδια κατηγορία αφού διατρέχει ανατολικά το Άλσος Αιγάλεω, που είναι πόλος έλξης πεζών.

Οι υπόλοιποι δρόμοι παρουσιάζουν λιγότερες μετακινήσεις πεζών αφού κυρίαρχη χρήση της περιοχής είναι η κατοικία (δεν δέχεται πολλούς επισκέπτες), ενώ συνυπάρχουν λίγο εμπόριο και συγκυριακά η βιοτεχνική δραστηριότητα. Η κατάσταση των πεζοδρομιών σε κάποιους δρόμους δεν ευνοεί τη διέλευση λόγω πλάτους και εμποδίων (κολώνες).

Παρατηρείται δε ότι η διέλευση των πεζών «απειλείται» κατά τις διαβάσεις κυρίως των δρόμων Ιεράς-Θηβών και Ιεράς-Δημαρχείου όπου έχουν συμβεί και τα περισσότερα δυστυχήματα.

Όσον αφορά τη κατανομή της ροής των πεζών φαίνεται ότι αυτή είναι εντονότερη στο βόρειο τμήμα που χωρίζει η Ιερά Οδός στην περιοχή μελέτης, μεταξύ Ιεράς Οδού και Κωνσταντινουπόλεως.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις οι μέσοι φόρτοι στις ροές των πεζών στην περιοχή μελέτης ανέρχονται σε περίπου 13 άτομα/λεπτο και προς τις δυο κατευθύνσεις. Οι φόρτοι αυτοί κρίνονται ικανοποιητικοί εφόσον η διέλευση δε γίνεται με ιδιαίτερες δυσκολίες και χρονοτριβές και το πλάτος των πεζοδρομιών καλύπτει σε γενικές γραμμές τη ζήτηση.

B.8. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΞΙΕΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ

Το μεγαλύτερο κομμάτι της περιοχής μελέτης ανήκει στη Ζώνη Α του πίνακα Αντίκ. Αξιών για το 2001 και τιμάται στα 792 Ε/τ.μ.. Η Γραμμική Ζώνη Β της Δαρδανελίων είναι η υψηλότερη με 851 Ε/τ.μ. (έχει όμως χαμηλό Σ.Ε) ενώ το τμήμα μεταξύ Λ. Θηβών - Μ. Αλεξάνδρου - Ιεράς Οδού ανήκει στη ζώνη Β και τιμάται στα 763 Ε/τ.μ.

B.9. ΔΙΑΓΝΩΣΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Σύμφωνα με την ανάλυση που προηγήθηκε, το προφίλ της περιοχής, όσον αφορά τα χαρακτηριστικά σημεία της προκύπτει ακολούθως :

B9.1 ΧΡΗΣΕΙΣ & ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

- Γενική κυρίαρχη χρήση στην περιοχή μελέτης είναι η κατοικία
- Στις χρήσεις ισογείων κυρίαρχη χρήση αναδεικνύεται το λιανικό εμπόριο
- Στις χρήσεις ορόφων κυρίαρχη χρήση αποτελεί η κατοικία
- Η αναλογία ιδιωτικών και κοινόχρηστων συνολικών χωρών είναι 61% και 39% αντίστοιχα
- Η αναλογία δομημένων και ακάλυπτων συνολικών ιδιωτικών χωρών είναι 91% και 9% αντίστοιχα
- Η ποσοστιαία κατανομή των βασικών χρήσεων στο σύνολο της δομημένης επιφάνειας της περιοχής μελέτης είναι 34,20% κατοικία, 18,53% εμπόριο, 7,18 υπηρεσίες και 40,09 οι λοιπές χρήσεις
- Το ποσοστό των κοινωφελών χωρών μέσα στην περιοχή είναι πολύ περιορισμένο

- Το ποσοστό των οχλούσων χρήσεων (διάσπαρτες μέσα στις κατοικίες) είναι ικανό ώστε να δικαιολογεί σύγκρουση χρήσεων
- Η κατάσταση των κτισμάτων κρίνεται ικανοποιητική
- Επικρατούν οι μέτριοι και χαμηλοί κτιριακοί όγκοι
- Η μορφή του αστικού ιστού είναι διαταραγμένη καθώς αυτό που αναδεικνύεται είναι η μεσοτοιχία του κτιρίου που προβάλλεται λόγω του διαφορετικού ύψους των εκατέρωθεν κτισμάτων
- Οι ακάλυπτοι χώροι που βρίσκονται στο εσωτερικό των οικοδομικών τετράγωνων είναι συχνά εξαθλιωμένοι
- Το μεγαλύτερο ποσοστό των κοινόχρηστων χωρών καλύπτουν συνολικά οι δρόμοι, οι 5 πεζόδρομοι της περιοχής και τα πεζοδρόμια
- Τα πεζοδρόμια της περιοχής έχουν ικανοποιητικό πλάτος και οι πεζοδρόμοι συναρτούν ικανοποιητικό δίκτυο διέλευσης πεζών
- Οι πλατείες και το πράσινο συναντώνται σε ποσοστό 31,22% του συνόλου των κοινόχρηστων χωρών ωστόσο συγκεντρωμένο τοπικά
- Οι κοινόχρηστοι χώροι δεν χαρακτηρίζονται καλοσχεδιασμένοι, καλοδιατηρημένοι και με ιδιαίτερο αισθητικό ενδιαφέρον
- Οι προσόψεις των κτιρίων παρά τις κεντρικές αρτηρίες κατακλύζονται από διαφημιστικές επιγραφές
- Σύμφωνα με την πιλοτική μελέτη εκτιμάται ότι η αξία γης καθώς και τα ενοίκια γραφείων και καταστημάτων αυξάνονται από 10% - 100% άνω του πληθωρισμού

Πολοδομικά Στοιχεία

- Το σύστημα δόμησης σύμφωνα με το οποίο αναπτύχθηκε το 95% της περιοχής είναι το συνεχές και η μέγιστη θεσμοθετημένη κάλυψη οικοπέδου είναι 70%
- Ο γενικός μέσος υλοποιημένος συντελεστής δόμησης όπως μετρήθηκε είναι ίσος περίπου με 1,5
- Η πραγματοποιημένη μέση κάλυψη αγγίζει το 93,99%
- Η μέση έκταση ανά οικοδομικό τετράγωνο ανέρχεται σε 3,9 στρ/ο.τ.

- Ο αριθμός των κτιρίων ανά οικοδομικό τετράγωνο είναι $873/57 = 15,3$ κτιρ./ο.τ.
 - Αναλογούν κατά μέσο όρο 0,25στρ. (ή $250\mu.^2$) ανά ιδιοκτησία δηλαδή ο δείκτης μέσης πυκνοδομησης αποδίδει 4κτιρ./στρ
 - Τα περισσότερα οικοδομικά τετράγωνα έχουν μικρό σχετικά βαθμό εξάντλησης που κυμαίνεται από 81% - 93% του θεσμοθετημένου συντελεστή δόμησης

Κυκλοφοριακά Στοιχεία

- Αντιστοιχούν 308 Ι.Χ./1000κατοίκους
- Κατά τις ώρες αιχμής υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση στην Ιερά Οδό και στη Λ. Θηβών
- Περισσότεροι χρήστες της Ιεράς Οδού (καθ'όλες τις αιχμές) κατευθύνονται προς το Κέντρο
- Η Μεγ. Αλεξάνδρου συνεισφέρει στο φόρτο της Ιεράς Οδού κυρίως στο ρεύμα προς Κέντρο
- Το επίπεδο εξυπηρέτησης στον κόμβο πολλών κινήσεων, Ιεράς Οδού - Λ. Θηβών, είναι ιδιαίτερα χαμηλό
- Τα ποσοστά βαρέων οχημάτων επί των βασικών αξόνων φτάνουν έως και το 24% της συνολικής κυκλοφορίας
- Η κάλυψη, όσον αφορά στη δικτύωση των Μ.Μ.Μ (λεωφορείων), δεν είναι ικανοποιητική παρά μόνο για τις μετακινήσεις από και προς Κέντρο
- Υπάρχει αυξημένη ζήτηση θέσεων parking και καταγράφονται πολλές παραβιάσεις του Κ.Ο.Κ.
- Η στάθμευση εκτός οδού στην περιοχή μελέτης είναι ελάχιστη
- Στη διασταύρωση της Ιεράς Οδού με την Δημαρχείου διαχρονικά καταγράφονται οι υψηλότεροι δείκτες ατυχημάτων
- Υπάρχει σημαντική αύξηση των ατυχημάτων με σχετική μείωση του ποσοστού των θανατηφόρων

Οι μέσοι φόρτοι στις ροές των πεζών ανέρχονται σε περίπου 13 άτομα/λεπτό και προς τις δυο κατευθύνσεις και η διέλευση είναι ικανοποιητική όχι δυσχερής

Μέγιστους φόρτους πεζών συγκεντρώνουν η Ιερά Οδός και η Λ. Θηβών και ακολουθούν οι οδοί Πλαστήρα και Στεφ. Σαράφη, Δημαρχείου και Σμύρνης. Η ροή των πεζών συνολικά είναι εντονότερη στο βόρειο τμήμα που χωρίζει η Ιερά Οδός στην περιοχή

Οικονομικά Στοιχεία

Οι οικονομικές χρήσεις εντείνονται καθώς πλησιάζουν περισσότερο την Ιερά Οδό και τη Λ. Θηβών με μέγιστο το σημείο συνάντησης των δυο αρτηριών

Στο μεγαλύτερο κομμάτι της περιοχής η αντικειμενική αξία φτάνει τα 792 Ε/τ.μ. ή 270.000δρχ/τ.μ. ενώ ο μέγιστος Σ.Ε αφορά το τμήμα της Ιεράς Οδού μεταξύ των οδών Μυριοφύτου - Ελλησπόντου

Όσον αφορά στις αγοραίες αξίες υπάρχει υπεροχή της βόρειας πλευράς της Ιεράς Οδού

B9.2 ΒΑΣΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ & ΖΗΤΟΥΜΕΝΑ

Προκύπτει ότι **το δομικό περιβάλλον της περιοχής μελέτης είναι μάλλον επιβαρημένο** με τρόπο τέτοιο που ορίζει το υψηλό ποσοστό πραγματοποιημένης κάλυψης οικοπέδου σε συνδυασμό με τη μικρή κατάτμηση της γης παρα τα περιθώρια εξάντλησης του συντελεστή δόμησης. Για την συνεκτικότερη δυνατή ανάπτυξη είναι σκόπιμη μια τοπική ένταση στη δόμηση προκείμενου να περιοριστεί η έκταση της σε καθορισμένο τμήμα με παράλληλα ποιοτικά και οικονομικά οφέλη.

Αρκετά οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής μελέτης έχουν σε ικανό ποσοστό τους συμπληρώσει τη διαδικασία παραγωγής του αστικού ιστού.

Υπάρχουν όμως και αλλά όπου η μεταλλαγή των παλαιών σε νέα κτίρια έχει σταματήσει από πολλά χρόνια. Αποτέλεσμα είναι να **υπάρχει αναρχία στη μορφή του αστικού ιστού αλλά και στα ύψη των οικοδομικών όγκων καθώς και εγκλωβισμένος/ αδρανής χώρος στο εσωτερικό των οικοδομικών τετράγωνων**, αναρχία η οποία γίνεται ηπιότερη με βάση το παραπάνω μοντέλο της συνεκτικής ανάπτυξης.

Το γεγονός του μικρού βαθμού εξάντλησης στο κατ'εξρχην εμπορικό τμήμα της περιοχής μελέτης σε συνδυασμό με την σχετική παλαιότητα των κτιρίων και τον μικρό αριθμό ορόφων υποδεικνύει ότι **υπήρξε διατήρηση παρά ανάπτυξη ή εκσυγχρονισμός των εμπορικών καταστημάτων στην περιοχή, δηλαδή δεν συνέτρεξε ιδιαίτερη οικονομική άνθιση**. Το ίδιο επιβεβαιώνει και η κυρίαρχη χρήση στην περιοχή που είναι η κατοικία.

Το ικανοποιητικό ποσοστό των κοινόχρηστων χώρων χρειάζεται περαιτέρω ενίσχυση και δικτύωση αντίθετα στην συγκεντρωτική κατανομή τους (2 πλατειές σε γειτονικά Ο.Τ. στο μέσο της περιοχής και το Άλσος στο βορειοδυτικό άκρο της, ενώ ενδιάμεσα ελάχιστοι και μικροί τέτοιοι χώροι).

Επιπλέον οι κοινόχρηστοι αλλά και οι ιδιωτικοί χώροι (προσόψεις κτιρίων, πρασιές) έχουν άμεση ανάγκη προσθήκης πράσινου αλλά και «αισθητικής επέμβασης» έτσι ώστε η περιοχή να γίνει πιο ελκυστική, πιο «περιβαλλοντικός ορθή» και να τονώσει το κοινό αίσθημα - στοιχεία βασικό για την βιώσιμη ανάπτυξη.

Η περιβαλλοντική εξυγίανση είναι αντικειμενικά βασικό ζητούμενο εξαιτίας και της κυκλοφοριακής συμφορεσης αλλά και της έντονης ζήτησης θέσεων parking που δημιουργούν πλεόνασμα καυσαερίου και θορύβου στην περιοχή.

Οι αυξημένοι φόρτοι επί της Ιεράς Οδού σε συνδυασμό με το χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης, το μεγάλο αριθμό ατυχημάτων, την περιβαλλοντική υποβάθμιση και την διάσπαση της συνοχής της περιοχής οδηγούν στη λογική της θέσπισης μέτρων για την μείωση της πρόσβασης Ι.Χ σε τμήμα της Ιεράς Οδού. Χαρακτηριστικό είναι ότι η βόρεια πρόσοψη της Ιεράς Οδού είναι πιο ανεπτυγμένη από τη νότια.

Η ανεπάρκεια των Μ.Μ.Μ όσον αφορά την πρόσβαση στον Πειραιά και την υπόλοιπη Δυτική Αθηνά **συντέλεσε στον κοινωνικό και οικονομικό**

«αποκλεισμό» της περιοχής. Αντίθετα, η καλή σύνδεση με τα ίδια Μέσα ως προς το Κέντρο της Αθηνάς στέρησε έως ένα βαθμό την περιοχή από την υπερτοπική της διάσταση εφόσον αυτή επισκιάζονταν από το Μητροπολιτικό Κέντρο.

B9.3 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

Οι αναπτυξιακές δυνατότητες της περιοχής απορρέουν κυρίως από τη δημιουργία των νέων Σταθμών ΜΕΤΡΟ και ταυτίζονται με την κοινωνική, αισθητική, περιβαλλοντική, κυκλοφοριακή, πολεοδομική και οικονομική αναβάθμιση.

Οι δυνατότητες ανάπτυξης οφείλονται αφενός στην σχετική ελαστικότητα και δεκτικότητα της περιοχής σε παρεμβάσεις και αφετέρου στην ανάγκη για παρεμβάσεις..

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ



ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ.

**ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΚΑΙ ΟΙ
ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ**

Γ1.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ (με γνώμονα ΤΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ)

1. Στον χρήστη → βελτίωση ποιότητας ζωής

- Θεωρείται το πιο γρήγορο/ ασφαλές και αξιόπιστο μέσο μεταφοράς
- Δίνει στον αστό τη δυνατότητα επιλογής μέσου μεταφοράς καθώς αυξάνει την ανταγωνιστικότητα των μέσων αυτών
- Συμβάλλει στο σχηματισμό κοινωνικής συνείδησης καθώς αποτελεί τόπο καθημερινής επαφής των πολιτών
- Ενθαρρύνει πιο βιώσιμες και σε επαφή με την πόλη και τον συνάνθρωπο πρακτικές όπως το περπάτημα, το ποδήλατο ή τα MMM σαν τρόπο μετακίνησης
- Συνκλίνει τις κοινωνικές ανισότητες μέσα στο λεκανοπέδιο μέσω της αύξησης της προσπελασιμότητας

2. Στην κυκλοφορία → βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών

- Ανταγωνίζεται και αποθαρρύνει την ιδιαίτερα αυξημένη κατοχή και χρήση Ι.Χ., η οποία έχει ως αποτέλεσμα τους δυσανάλογους σε σχέση με την αρχική ικανότητα του δρόμου φόρτους και συνεπώς το μειωμένο επίπεδο εξυπηρέτησης, με προεκτάσεις ψυχολογικές, περιβαλλοντικές, οικονομικές
- Προϋποθέτει τον επαναπροσδιορισμό του γενικότερου συστήματος μεταφορών, γεγονός που επιφέρει βελτιώσεις

3. Στην πολεοδομία → ευκαιρίες επανασχεδιασμού και αναβάθμισης

- Προσφέρει - με την ευκαιρία αυτής της μεγάλης κλίμακας επέμβασης για τη δημιουργία του Σταθμού - την αναθεώρηση των πολεοδομικών παραμέτρων και εισαγάγει την πρακτική της ανάπλασης και του εξωραϊσμού των χώρων γύρω από τους σταθμούς

- Δεν καταλαμβάνει μέρος του «πολυτίμου» αστικού χώρου εφόσον είναι υπόγειο
- Δεν αποκόπτει γειτνιάζουσες περιοχές όπως ο δρόμος και συμβάλει στην οικονομία του αστικού χώρου που θεωρείται πολύτιμος
- Αποδυναμώνει την ταινιακή - παρόδια ανάπτυξη που έχει κατηγορηθεί για την παραμόρφωση του δομικού περιβάλλοντος
- Προσφέρει μοναδική ευκαιρία για να αναδυθούν αρχαιολογικοί θησαυροί και να αναδειχτεί η φυσιογνωμία της πόλης και οι πολίτες να αποκτήσουν συλλογική συνείδηση

4. Στο περιβάλλον → βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών

- Δεν παράγει ρύπους χάρις τις ηλεκτροκίνητες αμαξοστοιχίες
- Αναβαθμίζει έμμεσα το αυξημένο επίπεδο ρύπανσης στο αστικό περιβάλλον με τη μείωση της χρήσης Ι.Χ. και την τάση για ανάπτυξη των γύρω του Σταθμού χώρων
- Συμβάλλει στην ενεργειακή οικονομία εφόσον δεν καταναλώνεται πετρέλαιο και δεν απαιτείται μεγάλη ποσότητα ενέργειας εφόσον οι τριβές μεταξύ της επαφής τροχού και σιδηροτροχιάς - μέταλλο με μέταλλο - είναι μικρές

5. Στην οικονομία → αναπτυξιακές τάσεις

- Έλκει επενδυτικές δραστηριότητες λόγω της αύξησης της κίνησης των πεζών στους χώρους των σταθμών
- Αυξάνει τις αξίες γης
- Μειώνει την ανεργία
- Παρουσιάζει μικρό λειτουργικό κόστος - από την πλευρά της κρατικής επένδυσης - εφόσον δεν καταναλώνει πετρέλαιο.

Γ1.2 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ (με γνώμονα ΤΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ)

1. Στην κυκλοφορία → ανάγκη για συμπληρωματικά μέσα

- Διαθέτει 1 βαθμό ελευθέριας κατά την κίνηση (η αμαξοστοιχία κινείται μόνο πάνω στις ράγες)/ συνεπώς χρειάζεται συμπληρωματικά συστήματα μεταφορών για την υποστήριξη της λειτουργικότητας του
- Δεν υπάρχει η δυνατότητα πολύ συχνών στάσεων, για λόγους οικονομικούς και ενεργειακούς, με αποτέλεσμα να ενισχύεται η παραπάνω θέση για τα συμπληρωματικά μέσα

2. Στην πολεοδομία → ανάγκη για έλεγχο

- Εντείνεται η δράση του ιδιωτικού συμφέροντος με αποτέλεσμα την υπέρβαση του υπάρχοντος πολεοδομικού σχεδιασμού όσον αφορά τους όρους δόμησης αλλά και τις θεσμοθετημένες χρήσεις

3. Στο περιβάλλον → ανάγκη για προστασία

- Η υπερσυσσώρευση λειτουργιών, προκαλεί εντατικές συνθήκες δομικές και κυκλοφοριακές με αποτέλεσμα την περιβαλλοντική υποβάθμιση

3. Στην οικονομία → ανάγκη για μακροπρόθεσμο σχεδιασμό

- Έχει εξαιρετικά υψηλό κόστος κατασκευής, άρα απαγορεύεται εκτός από ένα υψηλό επίπεδο οικονομίας ή θεσμών και μακροπρόθεσμο σχεδιασμό διότι τυχών λάθη είναι δύσκολα αναστρέψιμα και το μέσο καταλήγει μη ανταποδοτικό

Γ2. ΟΙ ΝΕΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΟΙ ΧΩΡΟΙ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΡΟ

Παρατηρείται διεθνώς η τάση κατάργησης του ρεύματος του Μοντερνισμού με χαρακτηριστικά την υπερδόμηση, τη συμφόρηση, την μεγάλη κλίμακα και την ταχύτητα (Μεταπολις). Αντίθετα, παρατηρείται η αναβίωση του εύματος της Νέας Αστικοποίησης που υποστηρίζει μια πιο συντηρητική ανάπτυξη, με συμπαγείς, μικρής κλίμακας, βιώσιμες πόλεις, και οι διάφορες παραλλαγές του ρεύματος αυτού.

Προς αυτή την κατεύθυνση συνέβαλλε και η στρατηγική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης που εξέδωσε το «Πράσινο Βιβλίο» για το αστικό περιβάλλον το 1990 όπου δίνονται γενικές κατευθύνσεις αρχών αστικού σχεδιασμού, και τελευταία, το 19% το «νέο Πράσινο Βιβλίο» με τίτλο «Δίκτυο των Πολιτών». Κεντρικός πυρήνας του Βιβλίου αυτού είναι η προώθηση των συλλογικών μετακινήσεων με τα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας και στόχος είναι η μετάβαση του Χρήστη Ι.Χ στη Δημόσια συγκοινωνία όπου και περιλαμβάνονται και πολεοδομικές κατευθύνσεις όπου η πολιτική χρήσεων γης γίνεται εργαλείο για την μείωση των μετακινήσεων και την ενθάρρυνση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας.

Υπό το παραπάνω γενικότερο πρίσμα αλλά και με την αναγνώριση της στενής σχέσης αλληλεπίδρασης των συγκοινωνιακών και πολεοδομικών συνθηκών προκύπτουν οι εξής γενικές κατευθύνσεις, όσον αφορά στην οργάνωση του χώρου γύρω από Σταθμούς ΜΕΤΡΟ :

* Δίνεται έμφαση στον εμπορικό χαρακτήρα γύρω από τους σταθμούς και ευκαιρία αύξησης των εκεί πυκνοτήτων έτσι ώστε να χωροθετηθούν κύριες λειτουργίες ομαδοποιημένα με στόχο την «τακτοποίηση» του χώρου, την εξασφάλιση των κατάλληλων υποδομών και τελικά την οικονομική ανάπτυξη

* Δεν συνίσταται ο αυστηρός διαχωρισμός μέσα στην πόλη των χρήσεων αλλά η προώθηση των μικτών χρήσεων (όχι όμως συγκρουόμενων) έτσι ώστε η κλίμακα ανάπτυξης να είναι μικρή και τα δημιουργημένα κέντρα και υπόκεντρα να

«αναγεννηθούν» από την επίδραση του Σταθμού, γεγονός που εξασφαλίζει αυτάρκεια και λειτουργικότητα στην πόλη, ανάγκη διάνυσης μικρών αποστάσεων (πεζή, με ποδήλατο), και περιορίζουν τις έξω από αυτή μετακινήσεις αλλά και εγγυώνται την διατήρηση των κατοίκων μέσα σε αυτά τα κέντρα έτσι ώστε οι συνθήκες να παραμένουν ανθρώπινες

* Συνίσταται η προώθηση των δικτύων πεζών και ποδηλατών και ο περιορισμός του οδικού δικτύου γύρω από το Σταθμό. Σε αυτά τα πλαίσια προτείνονται η εξεύρεση κοινόχρηστων χωρών και η πολιτική της ανάπλασης αυτών με πυρήνα το ασπκό πράσινο

* Δίνεται έμφαση στην πολιτική των συνδυασμένων μεταφορών

Δεν συνίσταται η δημιουργία χωρών στάθμευσης, ιδιαίτερα μέσα στην περιοχή άμεσης επιρροής του Σταθμού η οποία προωθεί τη χρήση Ι.Χ., παρά μόνο στην περίπτωση που ο σταθμός είναι τερματικός

Γ.3 Η ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Γ3.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η δεύτερη Μελέτη Smith (1973) επιβεβαίωσε την ανάγκη κατασκευής του Μετρό, τη στιγμή που η αύξηση των συντελεστών δομήσεως οδήγησε σε αύξηση της πυκνότητας κατοικίας και εμπορικής δραστηριότητας, και επομένως της ζήτησης για μετακινήσεις. Οι δυσκολίες που προέκυψαν στη ζωή της πόλης απ' αυτή την πύκνωση, καθώς και η αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧΕ αυτοκινήτων, εξώθησε τον πληθυσμό προς τα προάστια, πράγμα που οδήγησε στην επιμήκυνση της μέσης ημερησίας μετακίνησης. Αυτοί οι παράγοντες συνέβαλαν στην αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης με ακόμα ταχύτερους ρυθμούς. Επιπλέον, είναι φανερό η δυσανάλογη αύξηση του ποσοστού του πληθυσμού στην Περιφέρεια σε σχέση με τη μεταβολή του ποσοστού πληθυσμού στο Κέντρο. Σήμερα, όχι μόνο η σχέση των πληθυσμών Περιφέρειας - Κέντρων είναι πολύ διαφορετική απ' ότι στο παρελθόν (υπέρ της Περιφέρειας)/ αλλά και η απασχόληση έχει σημαντικά αυξηθεί στην Περιφέρεια. Σ' αυτό συντέλεσε η μεγάλη αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧΕ αυτοκινήτου (σχεδόν στο 1 όχημα ανά

τέσσερις κατοίκους το 1996 - στοιχεία Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό), με συνέπεια τη δημιουργία δυσχερειών πρόσβασης και στάθμευσης στο κέντρο, και αντίστοιχη ευχέρεια μετακινήσεως στην περιφέρεια. Σήμερα δηλαδή παρατηρείται σημαντικό ποσοστό ενδοπεριφερειακών μετακινήσεων σε σχέση με το παρελθόν, όταν η ροή της κυκλοφορίας ήταν αποκλειστικά ακτινική. Αντίστοιχα, η συγκέντρωση μετακινήσεων και δραστηριοτήτων που υπήρχε στο κέντρο της Αθήνας έπαψε να είναι πλέον τόσο έντονη.

Αποδεδειγμένα, ένα Δίκτυο Μετρό δεν μπορεί να είναι αποτελεσματικό αν λειτουργεί χωρίς ένα ολοκληρωμένο Σχέδιο Μεταφορών στόχος του οποίου θα είναι η αναβάθμιση του ρόλου και της αποτελεσματικότητας των Δημοσίων Συγκοινωνιών γενικότερα. Είναι γνωστό ότι για τα μεταφορικά συστήματα μιας μητροπολιτικής περιοχής ισχύει η λογική των "συγκοινωνούντων δοχείων" και οι όποιες επεμβάσεις γίνονται σε ένα μεταφορικό σύστημα είναι δυνατόν να έχουν σημαντική επίδραση στα υπόλοιπα.

Το ΜΕΤΡΟ της Αθήνας είναι ένα από τα μεγαλύτερα έργα στην ιστορία της Ελλάδας αλλά και ένα από τα μεγαλύτερα που τώρα εκτελούνται στην Ευρώπη. Τη σημασία του τονίζει το γεγονός ότι το ΜΕΤΡΟ είναι από τα λίγα έργα που έχουν λάβει τόσο σημαντική υποστήριξη από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Γ3.2. ΕΙΔΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Με τις δύο γραμμές του ΜΕΤΡΟ μετακινούνται περίπου 470.000 επιβάτες ημερησίως. Από μετρήσεις και υπολογισμούς της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ η λειτουργία του ΜΕΤΡΟ μείωσε κατά 70.000 τα Ι.Χ. αυτοκίνητα που εισέρχονται στο κέντρο της πόλης ή ισοδύναμα μείωσε την κίνηση με Ι.Χ. κατά 335.000 οχηματοχιλιόμετρα ημερησίως. Λόγω του ΜΕΤΡΟ, οι ρύποι από τα οχήματα μειώθηκαν 8% κατά μέσον όρο.

Κατά τη διάρκεια κατασκευής των έργων του ΜΕΤΡΟ, η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ σχεδίασε, μελέτησε και υλοποίησε παρεμβάσεις ανάπλασης και διαμόρφωσης πολλών σημείων στο Δήμο της Αθήνας αλλά και σε άλλους Δήμους κατά μήκος της διαδρομής των γραμμών του ΜΕΤΡΟ, προσφέροντας ένα νέο καλαίσθητο

περιβάλλον γύρω από τους Σταθμούς αλλά και σε παρακείμενα σημεία των Σταθμών του ΜΕΤΡΟ

Συνεπώς σημαντική είναι η επίδραση του ΜΕΤΡΟ στη βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών, στη μείωση των μετακινήσεων με Ι.Χ. και στην κυκλοφοριακή ανακούφιση κυρίως στο κέντρο της Αθήνας με αποτέλεσμα τη βελτίωση του περιβάλλοντος και ιδιαίτερα τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στο Λεκανοπέδιο.

Γ3.3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η εκτίμηση των επιπτώσεων στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον στην περιοχή του Δήμου Αιγάλεω από τη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ έγινε στα πλαίσια της «Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Έργου του ΜΕΤΡΟ» και περιέχεται στη Μ.Α.Μ. Βασίζεται δε στην παραδοχή του «αισιόδοξου σεναρίου» με χρονικό ορίζοντα το 2015 και σε σχέση με το βαθμό ανάπτυξης της μέχρι τότε προβλεπόμενης συγκοινωνιακής υποδομής. Τα βασικότερα σημεία αυτής της μελέτης παρουσιάζονται παρακάτω:

- **Επιπτώσεις στην Ατμοσφαιρική Ρύπανση**

Οι εκπομπές όλων των ατμοσφαιρικών ρύπων αναμένεται να σημειώσουν σημαντική πτώση, το 2015 σε σχέση με το 1991, η οποία είναι ιδιαίτερα σημαντική για το SO_2 και το PM_{10} .

Αυτό οφείλεται κυρίως στη βαθμιαία αντικατάσταση των αυτοκίνητων παλαιότερης τεχνολογίας από αλλά καταλυτικής τεχνολογίας. Σύμφωνα όμως με τα υπάρχοντα, η συμβολή του ΜΕΤΡΟ στη μείωση των οχηματοχιλιομετρων στο Λεκανοπέδιο της Αθηνάς θα είναι της τάξης του 5,4% για το 2015 και ανάλογη θα είναι και η μείωση του συνόλου των εκπεμπόμενων φορτίων ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Επίσης προκύπτει ότι από ένα προτεινόμενο σύστημα στάθμευσης και επιβίβασης (parking), όλοι οι ατμοσφαιρικοί ρύποι θα παρουσιάσουν σημαντική αύξηση που κυμαίνεται από 10% έως 200-300% αναλόγως του ρύπου.

Αντίστοιχα λοιπόν με το προτεινόμενο σύστημα στάθμευσης στην περιοχή του Αιγάλεω θα διακυμανθεί και το επίπεδο ατμοσφαιρικών ρύπων.

- **Επιπτώσεις στο Ακουστικό Περιβάλλον**

Η λειτουργία του ΜΕΤΡΟ θα επιφέρει αλλαγές στον κυκλοφοριακό φόρτο, οι οποίες όμως από μόνες τους δεν μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τη στάθμη κυκλοφοριακού θορύβου, εφόσον κάτι τέτοιο θα απαιτούσε τουλάχιστον το διπλασιασμό ή υποδιπλασιασμό του φόρτου ανά οδικό τμήμα.

Εάν όμως συντρέχουν και άλλες μεταβολές όπως η ταχύτητα και η σύνθεση της κυκλοφορίας, τότε είναι δυνατόν να επηρεαστούν σημαντικά οι βασικές στάθμες κυκλοφοριακού θορύβου στις οδούς γύρω από τον σταθμό του ΜΕΤΡΟ του Αιγάλεω.

- **Επιπτώσεις Δονήσεων**

Σύμφωνα με τη μελέτη της ΑΝ, οι επιπτώσεις από το εδαφομεταφερομένο θόρυβο και τις δονήσεις κατά τη λειτουργία του έργου αναμένεται να μην είναι αξιόλογες πέραν της ζώνης των 40-50μ. εκατέρωθεν της γραμμής του ΜΕΤΡΟ.

- **Επιπτώσεις στο Αστικό Τοπίο**

Οι παράγοντες που επηρεάζουν τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της εικόνας του αστικού τοπίου σε σχέση με το σταθμό του ΜΕΤΡΟ είναι:

- η αναπροσαρμογή ή όχι του αστικού σχεδιασμού κυρίως προ της εγκατάστασης του σταθμού και η εφαρμογή του
- η δυναμική που υπάρχει στη μεταλλαγή των χρήσεων
- οι αναπτυξιακές δυνατότητες που υπάρχουν στην περιοχή

Οι επιπτώσεις από τη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ αναμένεται να χρειαστούν αρκετό χρόνο για να μεταλλάξουν τον αστικό χώρο και επομένως το αστικό τοπίο. Αναμένεται όμως να είναι θετικές στην περίπτωση που υπάρξουν και εφαρμοστούν προτάσεις πολεοδομικής προσαρμογής του Δήμου του Αιγάλεω μέσα από το θεσμικό πλαίσιο που παρέχει η απόφαση του Ο.Α περί ανάπτυξης των χωρών γύρω από τους σταθμούς ΜΕΤΡΟ, με το εργαλείο του πολεοδομικού σχεδιασμού της ΖΕΑ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ.

Πρόταση προσαρμογής
της περιοχής

Δ.1 ΣΥΝΔΕΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Δ1.1 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κύριος σκοπός της είναι η έγκαιρη παρέμβαση για την πολεοδομική, περιβαλλοντική και κοινωνικο οικονομική αναβάθμιση της περιοχής καθώς επίσης και η αύξηση της ελκυστικότητας της που θα οδηγήσουν στην οικονομική ανάπτυξη και βιωσιμότητα της.

Ειδικότερα οι στόχοι της μελέτης είναι:

- **Καθορισμός χρήσεων γης** στις περιοχές των σταθμών του ΜΕΤΡΟ, λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθύνσεις του γενικότερου πολεοδομικού σχεδιασμού (ΡΣΑ, ΓΠΣ) καθώς και τις αναμενόμενες και επιθυμητές - σύμφωνα με τον παραπάνω σκοπό - τάσεις ανάπτυξης της περιοχής
- **Αναπροσαρμογή όρων δόμησης**
- **Χρησιμοποίηση πολεοδομικών μηχανισμών** (ενεργά οικοδομικά τετράγωνα, μεταφορά Σ.Δ. κ.λ.π)
- **Αναπλάσεις περιοχών** ανάλογα με τη σημαντικότητα τους
- Καθορισμός των απαιτούμενων κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών ρυθμίσεων ώστε να εξασφαλίζεται :
 - ορθολογικότερη **ιεραρχήσει και βελτιστοποίηση του οδικού δικτύου**
 - **δημιουργία των αναγκαίων χωρών στάθμευσης** τόσο για τους κάτοικους όσο και για τους χρηστές του ΜΕΤΡΟ
 - **λειτουργικό δίκτυο πεζών** από και προς τους σταθμούς
 - **λειτουργικό δίκτυο ποδηλάτων** από και προς τους σταθμούς

Βασικός στόχος της εργασίας είναι να προτείνει την καλύτερη δυνατή διαχείριση των μέσων που διατίθενται από την πολεοδομική νομοθεσία και τις αρχές της πολεοδομικής επιστήμης.

Δ1.2 ΠΑΡΩΝ ΣΤΑΔΙΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΤΑΘΜΩΝ ΜΕΤΡΟ

- Σύμφωνα με την μελέτη της Α.Μ. ο Σταθμός Μετρό στο Αιγάλεω χωροθετείται στην πλατεία Εσταυρωμένου, στο Ο.Τ. 674. Εκεί θα βρίσκεται το κεντρικό σημείο εισόδου - εξόδου από και προς το Σταθμό.

Κατασκευάζεται όμως και δεύτερο σημείο εισόδου - εξόδου στο απέναντι Ο.Τ. 627, έτσι ώστε να παρακάμπτεται υπογείως η Ιερά Οδός. Η χωροθέτηση της δεύτερης εισόδου γίνεται στη γωνία Ιεράς Οδού και Παπαναστασίου και επειδή κριθηκε ανεπαρκής ο χώρος έγινε διαπλάτυνση του πεζοδρομίου κατά 3μ.

Επιπλέον χώρος στο Άλσος (στη συμβολή των οδών Δαρδανελίων και Ιερά) και ο χώρος της πλατειάς Ελευθερίας, έχουν μετατραπεί σε εργοτάξια του ΜΕΤΡΟ, για να εξυπηρετήσουν ανάγκες εξαερισμού αυτού.

- Σύμφωνα με τη μελέτη της Α.Μ. ο σταθμός του Χαϊδαρίου χωροθετείται στο οικοδομικό τετράγωνο 750 ή 128 .

Η μελέτη του σταθμού έχει ολοκληρωθεί ενώ οι εργασίες αναμένεται να ξεκινήσουν το 2006.

Υπενθυμίζεται ότι οι εργασίες για τη σύνδεση του Δήμου Αιγάλεω με το δίκτυο του Μετρό αναμένεται τελικά να ολοκληρωθούν το 2007. Μέχρι το 2010 τουλάχιστον, ο Σταθμός του Αιγάλεω θα είναι προσωρινά τερματικός, μέχρι την εκκίνηση της Β' Φάσης των επεκτάσεων του Μέτρο της Γραμμής 3. Η Β' φάση περιλαμβάνει τους σταθμούς Χαϊδάρη, Αγ. Βαρβάρα, Κορυδαλλό, Νίκαια, Ταμπούρια με τελικό προορισμό τον Πειραιά.

Δ2.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ - ΧΡΗΣΕΙΣ

Για την προστασία και βελτίωση των πολεοδομικών-λειτουργικών συνθηκών στην περιοχή των σταθμων του ΜΕΤΡΟ, στην οποία αναμένεται να

αυξηθεί η κυκλοφορία πεζών, οχημάτων αλλά και να ενταθούν οι άμεσα οικονομικές κυρίως χρήσεις γης - και παρουσιάζει τα εξής βασικά χαρακτηριστικά:

- **γραμμικά ανεπτυγμένο παραδοσιακό κέντρο** (κατά μήκος κυρίως της Ιεράς Οδού και της Λ. Θηβών)
- **διάσπαρτες και αλληλοσυγκρουόμενες χρήσεις γης**
- **ανυπαρξία οργανωμένων πόλων ανάπτυξης υπερτοπικών λειτουργιών**
- **χωρίς κατάλληλη ιεράρχηση υποβαθμισμένο βασικό κυκλοφοριακό ιστό που καθιστά το ίδιο το παραδοσιακό κέντρο υποβαθμισμένο και μικρής εμβέλειας**

Προτείνεται μοντέλο ανάπτυξης που στόχο έχει:

- **τη διατήρηση των βασικών χαρακτηριστικών στις χρήσεις της περιοχής** που είναι σαφώς κεντρικές με την εξασφάλιση όμως παράλληλα και της χρήσης Κατοικίας που αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την διατήρηση της συνοχής και λειτουργικότητας του αστικού ιστού
- **την οργάνωση ενός ευρύτερου Πολεοδομικού Κέντρου** που θα εξυπηρετήσει τόσο τις τοπικές όσο και τις υπερτοπικές ανάγκες που αναμένεται να αυξηθούν. Με τη λήψη παράλληλων κανονιστικών μέτρων στοχεύετε η σταδιακή αποδυνάμωση του γραμμικού μοντέλου ανάπτυξης εμπορικών δραστηριοτήτων
- **τη διατήρηση των χρήσεων γενικής κατοικίας** στην υπόλοιπη περιοχή με μέτρα έλεγχου και περιορισμού χρήσεων μη επιθυμητών (συνεργεία κ.τ.λ) που πιθανών «έλκονται» από τους Σταθμούς ΜΕΤΡΟ και προκαλούν περιβαλλοντική

υποβάθμιση και υποβάθμιση της ποιότητας ζωής

Βάσει των παραπάνω προτείνονται δυο βασικές κατηγορίες χρήσεων γης στην περιοχή, όπως φαίνεται στον χάρτη Π 1, και σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 3 του από 23/2/87 Π. Δ/τος (ΦΕΚ 166Δ/87)

I. Χρήσεις Πολεοδομικών Κέντρων Κεντρικών Λειτουργιών όπως :

1. Κατοικία
2. Τουριστικές εγκαταστάσεις
3. Εμπορικά καταστήματα
4. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
5. Διοίκηση
6. Εστιατόρια
7. Αναψυκτήρια
8. Κέντρα διασκέδασης αναψυχής
9. Χώροι συνάθροισης κοινού
- ΙΟ. Πολιτιστικές εγκαταστάσεις
11. Κτίρια εκπαίδευσης
- 12.Θρησκευτικοί χώροι
13. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
14. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
- 15.Κτίρια γήπεδα στάθμευσης
16. Πρατήρια βενζίνης
17. Αθλητικές εγκαταστάσεις
18. Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
19. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς

II. Χρήσεις Γενικής Κατοικίας

1. Κατοικία
2. Τουριστικές εγκαταστάσεις (έως 100 κλίνες και ξενώνες)
3. Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα)
4. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί

5. Κτίρια εκπαίδευσης
6. Εστιατόρια
7. Αναψυκτήρια
8. Θρησκευτικοί χώροι
9. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
10. Πρατήρια βενζίνης
- 11.Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
- 12.Αθλητικές εγκαταστάσεις
- 13.Κτίρια γήπεδα στάθμευσης
- 14.Πολιτιστικές εγκαταστάσεις

Επιβάλλονται οι εξής περιορισμοί για τις άνω χρήσεις Γενικής Κατοικίας

- Εμπορικά καταστήματα : ως υπεραγορές και πολυκαταστήματα νοούνται ενιαίοι χώροι άνω των 500τ.μ.
 - Επαγγελματικά εργαστήρια : δεν επιτρέπεται η ίδρυση νέου μηχανουργείου, βαφείου, φανοποιείου, συνεργείου αυτοκίνητων και εργαστηρίου επεξεργασίας εύφλεκτων υλών
 - Υφιστάμενες χρήσεις οι οποίες απαγορεύονται με τις παρούσες ρυθμίσεις απομακρύνονται εντός πενταετίας.
- την πιθανή εγκατάσταση νέων χρήσεων κεντρικών λειτουργιών γύρω από τους Σταθμούς ΜΕΤΡΟ (γραφεία, διοίκηση, καταστήματα κ.α.).Διευκρινίζεται ότι η δυνατότητα αύξησης που προσφέρεται με τη μεταφορά του συντελεστή δόμησης είναι α) περιορισμένη ως προς τις χρήσεις και β) δυνητική εφόσον τη ζητήσει κάποιος ιδιοκτήτης.

- **Ποσοστό κάλυψης**

Η ανάλυση που προηγήθηκε στην περιοχή έδειξε - σε αντίθεση με τον σ.δ. - τα πολύ υψηλά ποσοστά κάλυψης. Προτείνεται ο καθορισμός του ποσοστού κάλυψης να πέσει στο 60% του οικοπέδου προκειμένου να αυξηθεί ο ελεύθερος ακάλυπτος χώρος στο επίπεδο των ισογείων και να διευκολυνθεί η ενοποίηση ακάλυπτων χωρών που θα συνδυαστούν με το δίκτυο πεζόδρομων και κοινόχρηστων χωρών.

Στα Ο.Τ. με ποσοστό κάλυψης μικρότερο του 60% αυτό διατηρείται (τα δυτικότερα της περιοχής).

Δ2.2.ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ - ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ

Η αισθητική του δημόσιου χώρου θεωρείται σημαντικό στοιχείο ανάπτυξης και ποιότητας ζωής και λείπει συχνά από το ελληνικά αστικά κέντρα τα οποία έχουν μεγάλη ανάγκη αισθητικής αναβάθμισης. Προς την κατεύθυνση αυτή προτείνονται τα παρακάτω μέτρα :

1. Προτείνεται εντός τακτής προθεσμίας (π.χ. τριετία) η φύτευση των ακάλυπτων χωρών των οικοπέδων κατά το ποσοστό που ορίζουν οι διατάξεις του Κτιριοδομικού κανονισμού, και για καλύτερο αποτέλεσμα παράλληλα ο καλλωπισμός και η διαμόρφωση των κτιρίων που έχουν πρόσοψη σε κοινόχρηστο χώρο (αποξηλώσεις διαφημίσεων, χρωματισμός προσόψεων)

2. Προτείνεται η χρήση κεντρικής κεραίας τηλεόρασης κατά ενότητες Ο.Τ. και υπογειοποίηση των δικτύων ΔΕΗ και ΟΤΕ

3. Προτείνεται εντός τακτής προθεσμίας (π.χ. τριετία) με φροντίδα των ΑΤΑ να γίνουν εξωραϊστικές παρεμβάσεις στον υπαίθριο χώρο δηλαδή στα πεζοδρομία, τις διαβάσεις πεζών καθώς και στους κοινόχρηστους χώρους (εξοπλισμός, φύτευση, φωτισμός)

4. Προτείνονται εικαστικές παρεμβάσεις και τοποσημα στους κοινόχρηστους χώρους που αποτελούν στοιχεία οπτικού ενδιαφέροντος και προκαλούν το ενδιαφέρον σε αντίθεση με τις υφισταμένες παρεμβάσεις που θυμίζουν «σχολικό προαύλιο»

5. Προτείνεται η καταβολή «Τέλους Κυκλοφορίας και Περιβάλλοντος» από τις μεγάλες επιχειρήσεις προς το Δήμο. Κάτι αντίστοιχο εφάρμοσε ο Ολυμπιακός Δήμος Αμαρουσίου και διενεργεί με το αντίτιμο αυτό επιπλέον έργα κυκλοφορίας και στάθμευσης που καθίστανται αναγκαία από τη λειτουργία αυτών των επιχειρήσεων (κτίρια με δείκτη επιβάρυνσης).

Δ.3 ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Δ3.1. ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΙΕΡΑ ΟΔΟ

Όσον αφορά τον σημαντικό άξονα του δήμου, την Ιερά Οδό (που εμπίπτει στην δικαιοδοσία του ΥΠΕΧΩΔΕ), η οποία συνδέει το Αιγάλεω με το Κέντρο και συστήνει το «γραμμικό πυρήνα» της γένεσης των περισσότερων μετακινήσεων, προτείνονται, για το τμήμα της από την Λ. Θηβών έως τη Λ. Κηφισού :

1. Η μείωση του πλάτους του οδοστρώματος υπέρ του πλάτους του πεζοδρομίου κατά 2μ. εκατέρωθεν των δυο κινήσεων, έτσι ώστε να δημιουργείται μια λωρίδα ανά κατεύθυνση.

2. Η διαπλάτυνση της ενδιάμεσης νησίδας έτσι ώστε να προκύψει ο κατάλληλος χώρος για τη δημιουργία του «ίχνους» της αρχαίας Ιεράς Οδού (με τη μορφή κόκκινης παχιάς γραμμής) που αναδεικνύει τη χαμένη ιστορική σημασία της οδού και προσδίδει ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό στο χώρο.

3. Η εφαρμογή συντονισμένης σηματοδότησης (σύστημα συσχετισμένης διάδοξης φάσεων σε ομάδα διαδοχικών κόμβων) ώστε το κινούμενο όχημα ακολουθώντας μια τυπική ταχύτητα φτάνοντας σε κάθε κόμβο να συναντά

πράσινο, γεγονός που αποσκοπεί και στον έλεγχο της ταχύτητας των οχημάτων που είναι ο απώτερος στόχος της πρότασης αυτής και επιχειρεί να μειώσει το όριο ταχύτητας.

4. Η απαγόρευση της διέλευσης βαρέων οχημάτων, με κατάλληλη σηματοδότηση και συνεχή έλεγχο, τα οποία προτιμούν την Ιερά Οδό από και προς την περιοχή του Ελαιώνα αλλά και κατά τη διαδρομή Λ.Κηφισου με Λ. Αθηνών έτσι ώστε να κινούνται περιφερειακά.

4. Η απαγόρευση χωροθετησης parking εντός του εκατέρωθεν αστικού περιβάλλοντος του τμήματος αυτού της Ιεράς Οδού

Η πρόταση αυτή αποβλέπει στα εξής :

- Την αναγνώριση της Ιεράς Οδού ως αρχαιολογικό στοιχείο της περιοχής και την έκθεση των ευρημάτων - που βγήκαν στην επιφάνεια κατά την εκτέλεση των έργων της Α.Μ.- κατά μήκος της, με σκοπό την πολιτιστική και αισθητική αναβάθμιση της περιοχής καθώς και τη σφυρηλάτηση της κοινωνικής συνοχής
- Τη μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας του δρόμου που συνδέει άμεσα τον Δήμο με το Μητροπολιτικό Κέντρο και ευθύνεται για την γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος της οδού αλλά και την έντονη κυκλοφοριακή δυσχέρεια, έτσι ώστε να προσελκύει υποδιπλασιους φόρτους και συνεπώς να λειτουργήσει υπέρ της κυκλοφοριακής, περιβαλλοντικής αλλά και οικονομικής αναβάθμισης της περιοχής.
- Την απόκτηση δυναμικότερου σχήματος ανάπτυξης του Δήμου και μεγαλύτερης συνοχής εφόσον η Ιερά Οδός (και η Λ.θηβων) διχοτομεί την περιοχή (αποκοπή) σε δυο με ελαφρώς διαφορετικά χαρακτηριστικά και δυσχερή μεταξύ τους πρόσβαση
- Την έμμεση υπόδειξη ενός λειτουργικότερου μοντέλου μετακίνησης που περιλαμβάνει μετεπιβίβαση από το Σταθμό σε όχημα, ΜΜΜ, ποδήλατο, πεζή, το οποίο μόλις πρόσφατα διαμορφώνεται στη χώρα μας μέσω της δημιουργίας δικτύου ΜΕΤΡΟ. Έτσι αντιμετωπίζονται τα καθημερινά προβλήματα χρόνου μετακίνησης (με το «πλάγιο» κόστος της παραγωγικής υποβάθμισης) και περιβαλλοντικής επιβάρυνσης που προκύπτουν από τη ραγδαία

αύξηση του αριθμού των Ι.Χ και την επόμενη μείωση της λειτουργικής απόδοσης των δρόμων

Δ3.2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΑ ΤΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Προτείνονται:

- Η μεταφορά των στάσεων που βρίσκονται στο τμήμα Ιεράς Οδού μεταξύ Λ. Θηβών και Μυριοφυτου από τα Ο.Τ. 658 και 600, στα Ο.Τ. 674 και 627 όπου βρίσκονται οι προσβάσεις στο Σταθμό ΜΕΤΡΟ έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συμπληρωματικότητα των ΜΜΜ μέσω της εύκολης μετεπιβίβασης
- Η κατάργηση της γραμμής 891 που συνδέει το Δήμο με το Σταθμό ΜΕΤΡΟ Σεπόλια
- Η εξαγορά στόλου Mini-bus (συχνά δρομολόγια και δυνατότητα ελιγμών και σε τοπικές οδούς) από το Δήμο ώστε να συνδέονται ακτινικά όλες οι πολεοδομικές ενότητες με το Σταθμό Μέτρο. Σκόπιμο είναι τα οχήματα αυτά να διέρχονται και από τους οργανωμένους χώρους στάθμευσης, όπου αυτοί προταθούν

Δ3.3 ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Σχετικά με τη σταθμευση, προτείνεται η εξασφάλιση νέου περιορισμένου χώρου στάθμευσης μέσα στην περιοχή έμμεσης επιρροής του Σταθμού, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η αυξημένη προσέλευση Ι.Χ. με σκοπό τη μετεπιβίβαση στο ΜΕΤΡΟ. Η παρέμβαση αυτή προτείνεται διότι ο Σταθμός του Αιγάλεω θα είναι προσωρινά τερματικός και απαιτεί προσθετές υποδομές.

Με βάση τα παραπάνω προτείνονται:

1. Η υλοποίηση της «Μελέτης κατασκευής υπόγειου parking κάτω από το Άλσος Μπαρουταδικο» που εκπόνησε το 2003 ο ΑΣΔΑ. Σημειώνεται ότι η είσοδος του Άλσους απέχει από το Σταθμό 450 περίπου μέτρα και εμπίπτει στη ζώνη έμμεσης επιρροής του. Η μελέτη συστήνει την κατασκευή υπόγειου parking χωρητικότητας 200 θέσεων (20τ.μ. ανά Ι.Χ. δηλαδή 4000τ.μ. ή 4στρ.) σε κατάλληλη έκταση κάτω από το Άλσος (μέρος του βρίσκεται κάτω από το τμήμα

του Άλσους στην περιοχή μελέτης) που επιλέχθηκε έτσι ώστε να μην προκαλέσει καταστροφές στην υπέργεια χλωρίδα ούτε να επιβαρύνει περιβαλλοντικά τη γύρω περιοχή (σύμφωνα με αντίστοιχη περιβαλλοντική μελέτη). Η συνύπαρξη της χλωρίδας του Άλσους με το υπόγειο parking σε διαφορετικά επίπεδα, συστήνει ένα ισορροπημένο «σύστημα» παραγωγής ρύπων (οχήματα) και κατανάλωσης ρύπων (φυτά).

2. Η μίσθωση οικοπέδων και η διαμόρφωση τους από το Δήμο σε προσωρινούς χώρους στάθμευσης, στα δυτικά και νότια όρια του, όπου υπάρχουν και τέτοιοι χώροι διαθέσιμοι. Δεδομένου ότι για ικανό διάστημα ο Σταθμός Αιγάλεω θα είναι τερματικός και αναμένεται υψηλή ζήτηση από Χρήστες που προέρχονται κυρίως από περιοχές δυτικότερα του Αιγάλεω όπως Ασπρόπυργος, Ελευσίνα, Μάνδρα, Χαϊδάρι, Δασός, Αγ. Βαρβάρα αλλά και νοτιότερα όπως Αγ. Ιωάννης Ρέντης αλλά και Πειραιάς.

3. Σύνδεση όλων των μαζικών χωρών στάθμευσης με δίκτυο mini-bus από και προς το σταθμό.

4. Η οικονομία χώρου σε κάθε parking που δημιουργείται για την διάθεση και διαφύλαξη ποδηλατών.

5. Η αύξηση της προσφοράς στάθμευσης εκτός οδού , μακροπρόθεσμα με ενέργειες σε θεσμικό επίπεδο που συνίσταται στην ένταξη του Δήμου στην Α' Ζώνη (1 θέση ανά 100τ.μ. ή 1 θέση ανά διαμέρισμα) αντί της Γ' Ζώνης (1 θέση ανά 180τ.μ. ή 1 θέση ανά διαμέρισμα) στην οποία ανήκει τώρα. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η εφαρμογή των διατάξεων της νομοθεσίας αυτής για τα ειδικά κτίρια.

6. Η εγκατάσταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης γύρω από τις δυο κεντρικές πλατειές (όπου επιτρέπεται), κατά μήκος της οδού Σμύρνης, στα τμήματα Πλαστήρα και Περγάμου από Σμύρνης έως Ιερά Οδό, καθώς και στα τμήματα των οδών Δωδεκανήσου, Σαράφη, Παπαναστασιου και Ελλησπόντου από την Μ. Μπότσαρη έως την Ιερά Οδό, που είναι ένα μέτρο εκτροπής από την κεντρική περιοχή αλλά και οικονομικής αποδοτικότητας.

7. Ο καθορισμός της περιβάλλουσας των παραπάνω τμημάτων περιοχής ως περιοχή αποκλειστικής στάθμευσης των κατοίκων, άλλο ένα μέτρο εκτροπής από την κεντρική περιοχή.

8. Σύστημα Διαχειρίσεις της Στάθμευσης και Πληροφόρηση μέσω πινάκων μεταβλητών μηνυμάτων τοποθετημένων πάνω σε κύριους οδικούς που πληροφορούν για την ύπαρξη κενών θέσεων, την κοστολόγηση της στάθμευσης κ.α

Δ3.4 ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

Δ3.4.1 ΔΙΚΤΥΟ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΠΕΖΩΝ

Σύμφωνα με την ανάλυση που προηγήθηκε διαπιστώθηκε ότι η διέλευση των πεζών από και προς την περιοχή δε γίνεται με ιδιαίτερες δυσκολίες και χρονοτριβές και το πλάτος των πεζοδρομιών καλύπτει την παρούσα ζήτηση. Πράγματι, η «Ιπποδάμεια» μορφή του δικτύου περιλαμβάνει τις συντομότερες διαδρομές μεταξύ των κυρίων πόλων έλξης μετακινήσεων (Άλσος, Σταθμοί ΜΕΤΡΟ, στάσεις λεωφορείων), η επιφάνεια κίνησης είναι ομαλή και επιπλέον διατίθεται δίκτυο πεζόδρομων και προτείνονται και ενοποίηση κοινόχρηστων χωρών και εσωτερικά δίκτυα μετακίνησης πεζών.

Τα παραπάνω είναι αναγκαία αλλά όχι και ικανή συνθήκη για την ύπαρξη δικτύου υποδομής πεζών. Επιμέρους ζητούμενα όσον αφορά τη ύπαρξη τέτοιου δικτύου αντιμετωπίζονται ως εξής :

1. Εμπόδια στην μετακίνηση : η πρόταση της αισθητικής αναβάθμισης αναμένεται να μειώσει τα εμπόδια στην μετακίνηση, όπως άτακτα τοποθετημένες κολώνες φωτισμού και σήμανσης, δένδρα, περίπτερα, κάδοι κ.α. ενώ η πρόταση για την στάθμευση αναμένεται να μειώσει την παράνομη στάθμευση πάνω στα πεζοδρομία των αυτοκίνητων και κυρίως των μηχανών
2. Ασφάλεια και περιβαλλοντική και αισθητική ποιότητα : η πρόταση για τον διαπλάτυνση των πεζοδρομιών της Ιεράς Οδού και η μείωση της κυκλοφοριακής της ικανότητας σε συνδυασμό με την πολιτική στάθμευσης αναμένεται να μειώσει την διέλευση Ι.Χ από την περιοχή και έτσι να αναβαθμίσει το επίπεδο ασφάλειας

και περιβάλλοντος (θόρυβος, ρύπανση). Η βελτίωση του τελευταίου αναμένεται και από την πρόταση δενδροφυτεύσης των κοινόχρηστων και ακάλυπτων χωρών. Η αισθητική αναβάθμιση είναι αποτέλεσμα της περιβαλλοντικής αναβάθμισης αλλά και των βελτιώσεων στους κοινόχρηστους χώρους και στις προσόψεις των κτιρίων

3. Διαβάσεις - κόμβοι : επειδή η μετακίνηση των πεζών περιλαμβάνει και τους δρόμους προτείνεται σειρά έργων και βελτιώσεων στο δίκτυο όπως κατάλληλη διαμόρφωση κόμβων με ράμπες και έντονες διαγραμμίσεις στο οδόστρωμα κ.α

Δ.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα εργασία ασχολήθηκε, τόσο με την φυσιογνωμία του Δήμου Αιγάλεω (Α' Φάση) που εξειδικεύτηκε στην περιοχή του Κέντρου του (Β' Φάση), όσο και με την επίδραση της εγκατάστασης εκεί Σταθμού ΜΕΤΡΟ (Γ Φάση). Στην τελική Φάση της εργασίας έγινε απόπειρα συνδυασμού της δυναμικής του ΜΕΤΡΟ και της δυναμικής της περιοχής, προκειμένου να διατυπωθούν προτάσεις ενσωμάτωσης του Σταθμού Μέτρο στον αστικό χώρο της περιοχής, με τρόπο τέτοιο ώστε, να αξιοποιηθούν οι ευκαιρίες που φέρει το μεγάλο αυτό τεχνικό έργο και να αναβαθμιστεί η περιοχή.

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την εκπόνηση της εργασίας είναι τα εξής:

- > **Η φυσιογνωμία του Δήμου Αιγάλεω είναι προβληματική με βάση τα** εξής δεδομένα : **αποκοπή** (εξαιτίας του φράγματος της Εθνικής Οδού και του «βιομηχανικού» Ελαιώνα), **κοινωνικός αποκλεισμός** (χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης, υψηλή ανεργία, χαμηλά εισοδήματα, μετανάστες), **περιβαλλοντική υποβάθμιση** (Ελαιώνας, Θριασιο, Ιερό Οδός και Λ. Θηβών), **πολεοδομική υποβάθμιση** (συγκρουόμενες χρήσεις, έλλειψη πράσινου, μεγάλη κάλυψη, έλλειψη αισθητικής)

- > **Η περιοχή εργασίας**, που περιέχεται στο Υπερτοπικό Κέντρο του Δήμου, συγκεντρώνει τα **παραπάνω χαρακτηριστικά**, και **δεν έχει φτάσει στο επιθυμητό επίπεδο ανάπτυξης** (έλλειψη οργάνωσης ως κέντρου, διχοτόμηση από τις δυο αρτηρίες) έτσι ώστε να καλύπτει τον υπερτοπικό της ρόλο. Ωστόσο **παρουσιάζει πλεονεκτήματα** (μη εξαντλημένοι σ.δ., ικανοποιητικά πεζοδρόμια, Δημοτικό Άλσος) και αρκετές **δυνατότητες βελτίωσης**
- > Η εμπειρία από το εξωτερικό σχετικά με **την επίδραση Σταθμού ΜΕΤΡΟ στους γύρω χώρους** «διδάσκει» την **ανάγκη για πολεοδομικό σχεδιασμό προ** της εγκατάστασης του Σταθμού σε μια περιοχή, προκειμένου να ελεγχθεί η μεταβολή του αστικού χώρου προς την κατεύθυνση της πολεοδομικής εξυγίανσης και όχι του ιδιωτικού συμφέροντος
- > Η απόφαση του Ο.Α, για την έγκριση Πιλοτικής Μελέτης με θέμα, την ανάπτυξη των χώρων γύρω από τους Σταθμούς ΜΕΤΡΟ χρονολογείται από το 1996 και έχει εκπονηθεί μόνο για το Σταθμό της Δάφνης χωρίς να έχει ποτέ υλοποιηθεί. Είναι φανερό λοιπόν η **αδυναμία του σχεδιασμού στην Ελλάδα** (έλλειψη συντονισμού φορέων, πολυνομία, αδύναμο θεσμικό πλαίσιο, ιδιαίτερη σχέση του Έλληνα με την ιδιοκτησία) με αποτέλεσμα η **σπάνια αυτή ευκαιρία αναστροφής των δυσμενών τάσεων στο αστικό περιβάλλον της Αθήνας να μένει ανεκμετάλλευτη**
- > **Η πρόταση πολεοδομικών - κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στην περιοχή εργασίας** έγινε με βάση την Πιλοτική Μελέτη του Ο.Α., όχι όμως υπό το πρίσμα της ανάπτυξης αλλά αυτό της εξυγίανσης η οποία θεωρείται ότι θα προκαλέσει μια περισσότερο ελεγχόμενη ανάπτυξη. Η πρόταση συντάσσεται με το πολεοδομικό ρεύμα του New Urbanism και προωθεί **την οργάνωση της πόλης σε κέντρα και απόκεντρα, τις μικτές χρήσεις, την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, τις μικρές κλίμακες και την ποιοτική αναβάθμιση του αστικού χώρου (δίκτυα πεζών, ποδηλατών, αστικό πράσινο, αισθητική)**

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ο.Α., ΥΠΕΧΩΔΕ, Α.Μ. (1997) « Μελέτη Ανάπτυξης των Χώρων γύρω από τους Σταθμούς του ΜΕΤΡΟ - Σταθμός Δάφνης », Α.Μ.-ΥΣΓΜ-0005
2. Δήμος Αιγάλεω (1997) « Μελέτη Χρήσεων γης - Αναβάθμιση και Οργάνωση Εμπορικού Κέντρου Δ. Αιγάλεω »
3. Δήμος Αιγάλεω (1988) Γ.Π.Σ.
4. « Ο Νέος Οικιστικός Νόμος », Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ,
5. Α.Ι.Αραβαντινός (1997) « Πολεοδομικός Σχεδιασμός - για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου »
6. Δήμος Αιγάλεω (1997) « Οργάνωση Κυκλοφορίας και Στάθμευσης Δ. Αιγάλεω »
7. Α.Μ. (1996) « Μελέτη Ανάπτυξης ΜΕΤΡΟ »
8. Α.Μ. (2003) « Μελέτη διερεύνησης επιπτώσεων από την εφαρμογή μέτρων απαγόρευσης κίνησης βαρέων οχημάτων επί της Ιεράς Οδού », Α.Μ. Τ5Α-259/03
9. Ρ. Κλουτσινωτη (1987) « Το ΜΕΤΡΟ της Αθήνας ως στοιχείο αναβάθμισης της ποιότητας του χώρου », Εισήγηση, Τεχνικά Χρονικά, τεύχος 4/90, 5/90
10. Πανελλήνιο Συνέδριο Οδοποιίας (1995) « Χρήσεις γης και οδικά δίκτυα », Πρακτικά, Τόμος 1, ΤΕΕ

ΠΗΓΕΣ

1. Δήμος Αιγάλεω - Τεχνικές Υπηρεσίες
2. Αττικό Μετρό
3. Εθνική Στατιστική Υπηρεσία
4. Βιβλιοθήκη του ΤΕΕ
5. Κτηματομεσιτική Εταιρεία « HABITAT »

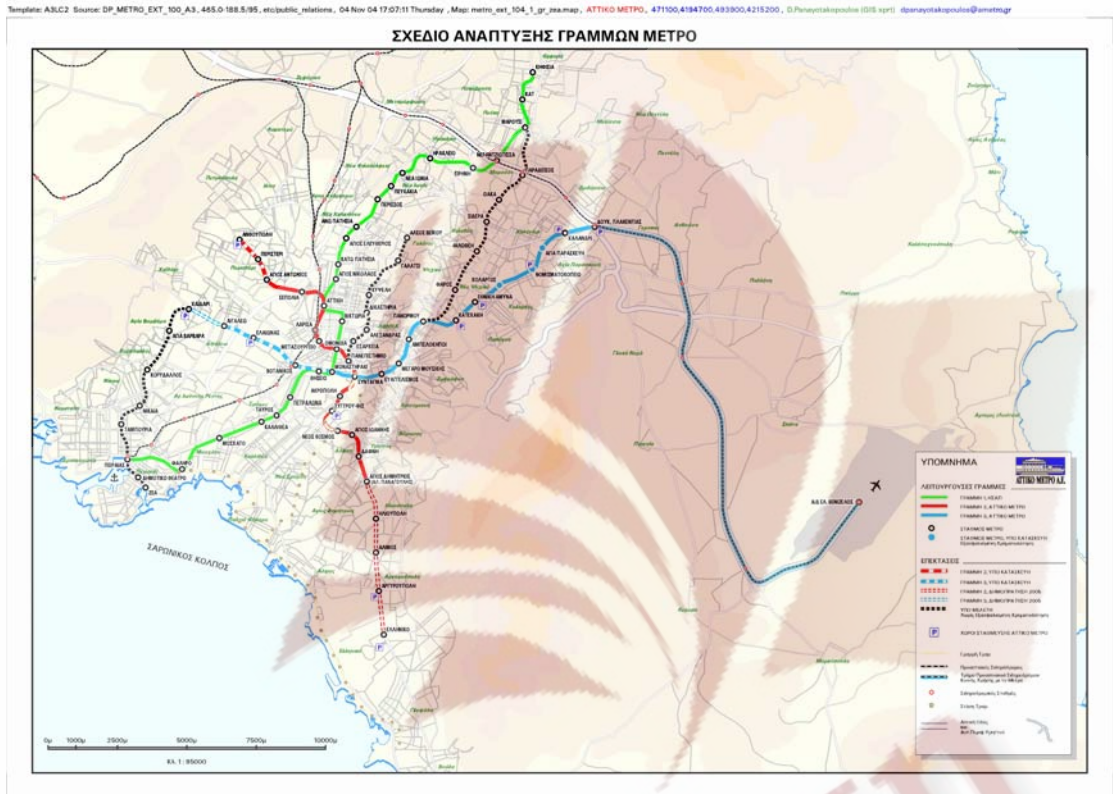
INTERNET

1. www.minenv.gr
2. www.statistics.gr
3. www.tee.gr
4. www.kedke.gr
5. www.ypes.gr
6. www.ametro.gr
7. www.egaleo.gr
8. www.google.com.gr
9. www.in.gr

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

Φωτογραφικό υλικό

Σχέδιο ανάπτυξης γραμμών μετρό



Σταθμός Μετρό Αγάλεο



