

ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Β

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ, ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ, ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2021

Diadikasia Business Consulting SA

DBC diadikasia

Περιεχόμενα

Εισαγωγή **8**

Δραστηριότητα 2.1: Αναζήτηση πέρα από όρια και ευθύνες **9**

Δραστηριότητα 2.2: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού **18**

Δραστηριότητα 2.3: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού **22**

Δραστηριότητα 2.4: Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λειτουργίες διαχείρισης **27**

Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών **39**

Φυσιογνωμία Περιοχής Παρέμβασης 39

Δημογραφικά Χαρακτηριστικά 40

Βασικά Πληθυσμιακά Στοιχεία – Μόνιμος Πληθυσμός και Πληθυσμιακή Πυκνότητα. 40

Πληθυσμιακή Κατανομή βάσει Ηλικιακής Διάρθρωσης και Φύλου 44

Φυσικό Περιβάλλον - Βασικά Περιβαλλοντικά Στοιχεία 49

Μορφολογία 49

Γεωλογία - Γεωλογικοί Σχηματισμοί και Γεωτεχνική της περιοχής 52

Κλιματολογικές Συνθήκες 54

Προστατευόμενες Περιοχές 59

Σημεία Ενδιαφέροντος, Τοπόσημα Και Σημαντικοί Πόλοι Έλξης Της Περιοχής Παρέμβασης 64

Ιστορικά Μνημεία και Αρχαιολογικοί Χώροι 64

Νεότερα Μνημεία και Χώροι Πολιτιστικού Ενδιαφέροντος 66

Πόλοι Ευρύτερου Υπερτοπικού Ενδιαφέροντος 67

Θέματα Χωρικής Ανάπτυξης και Πολεοδομικής Οργάνωσης 71

Οικιστική Ανάπτυξη – Γενικά Στοιχεία 71

Θεσμικό Πλαίσιο 71

Υφιστάμενες Χρήσεις Γης 77

Οδικό Δίκτυο 86

Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου 87

Πλάτος οδοστρώματος 88

Κατευθύνσεις οδικού δικτύου 90

Πλάτος πεζοδρομίων 91

Διαχείριση στάθμευσης 94

Καταγραφή νόμιμης και παράνομης στάθμευσης 95

Ζήτηση στάθμευσης 97

Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι 98

Δίκτυο πεζού και ποδηλάτη 101

Δίκτυο ποδηλάτου 101
Δίκτυο πεζόδρομων 101
Διαβάσεις πεζών 103
Ράμπες ΑμεΑ 104
Δίκτυο μεταφορών 106
Δημοτικό Σύστημα 106
Δίκτυο Ο.Α.Σ.Α. 106
Μέσα Σταθερής Τροχιάς – Μετρό 109
Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου 111
Κόμβος 1: Ιερά Οδός και Θηβών 113
Κόμβος 2: Δημοκρατίας και Κορυδαλλού 117
Κόμβος 3: Μεγάλου Αλεξάνδρου και Νέστου 121
Κόμβος 4: Δημοκρατίας, Βορείου Ηπείρου και Θηβών 125
Κόμβος 5: Ιερά Οδός και Αγίας Μαρίνας 129
Κόμβος 6: Ιωαννίνων και Ε.Ο. Τρικάλων-Παναγίας 133
Κόμβος 7: Ιερολοχιτών και Δουβουνιώτου 137
Κόμβος 8: Ιερά Οδός και Μεγάλου Αλεξάνδρου 141
Εντοπισμός ζητημάτων για Πεζούς- Ποδηλάτες- Ευάλωτους χρήστες – ΑΜΕΑ 146
Ερωτηματολόγια 147
Εντοπισμός ζητημάτων για διαχείριση κυκλοφορίας, οδική ασφάλεια, αστικές συγκοινωνίες, στάθμευση 148
Ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας στην Περιοχή Παρέμβασης 149
Ανάλυση SWOT 153
Αξιολόγηση κινητικότητας - Mobility Status 154
Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη Σεναρίων Κινητικότητας 159
Γενικά 159
Θεωρητικό Υπόβαθρο διατύπωσης σεναρίων 159
Διαβούλευση των σεναρίων με πολίτες και φορείς 161
Εργαλεία υποβοήθησης στη διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας 163
Τάσεις εξέλιξης 163
Πληθυσμιακή εξέλιξη 163
Οικονομία 163
Δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτων 164
Κατανάλωση Ενέργειας και Περιβαλλοντικό Αποτύπωμα 164
Ηλεκτρικά Αυτοκίνητα – Νέες Τεχνολογίες 165
Δόμηση Σεναρίων 166
Μηδενικό Σενάριο ή Σενάριο Τάσεων (Do Nothing) 166

Ήπιο Σενάριο 166
Ριζοσπαστικό Σενάριο 173

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1: Κατανομή εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Αιγάλεω ανά δήμο εργασίας. 12
Πίνακας 2: Κατανομή εργαζομένων που εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω ανά δήμο διαμονής. 13
Πίνακας 3: Σχέση επιρροής – ενδιαφέροντος 23
Πίνακας 4: Παρουσίαση εργαλείων συμμετοχής 25
Πίνακας 5: Πληθυσμιακή Εξέλιξη Μόνιμου Πληθυσμού Περιοχής Μελέτης και Ευρύτερης Περιοχής για τις Δεκαετίες 1991-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 1991, 2001, 2011) 40
Πίνακας 6: Πληθυσμιακή Πυκνότητα της Περιοχής Μελέτης, της Περιφέρειας Αττικής και της Χώρας για το έτος-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011). 41
Πίνακας 7: Πληθυσμιακή Πυκνότητα της Περιοχής Μελέτης και της Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών για το έτος-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011) 41
Πίνακας 8: Πληθυσμιακά Ποσοστά Δήμου Αιγάλεω για τα έτη 1991, 2001, 2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ.1991, 2001 και 2011) 42
Πίνακας 9: : Πληθυσμιακές Μεταβολές Μόνιμου Πληθυσμού σε επίπεδο Χώρας, Περιφέρειας Αττικής, Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών και Δ. Αιγάλεω (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 1991, 2001, 2011) 43
Πίνακας 10: Μέση Ηλικία Πληθυσμού Δήμου Αιγάλεω για το Έτος 2011 44
Πίνακας 11: Ηλικιακή Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Δήμου Αιγάλεω για τα Έτη 2001 και 2011 44
Πίνακας 12: Κατανομή Πληθυσμού βάσει Φύλου (2011) 45
Πίνακας 13: Φυσικό Ισοζύγιο Δήμου Αιγάλεω και Ευρύτερης Περιοχής για τα Έτη 2014-2019 46
Πίνακας 14: Ποσοστά νοικοκυριών κατά ιδιοκτησία αυτοκινήτων για την Περιοχή Μελέτης, την Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών, την Περιφέρεια Αττικής και το σύνολο της Χώρας για το Έτος 2011 47
Πίνακας 15: Ποσοστά νοικοκυριών κατά ιδιοκτησία θέσεων στάθμευσης για την Περιοχή Μελέτης, την Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών, την Περιφέρεια Αττικής και το σύνολο της Χώρας για το Έτος 2011 48
Πίνακας 16: Πίνακας ρύπων για τον τομέα των Μεταφορών, ... 63
Πίνακας 17: Εμβαδομέτρηση και ποσοστά Κατηγοριών Χρήσεων Γης 79
Πίνακας 18: Υποδομές Δημοσίων Δομών Πρωτοβάθμιας Δημοτικής Εκπαίδευσης. 81
Πίνακας 19: Υποδομές Δημοσίων Δομών Πρωτοβάθμιας Δημοτικής Εκπαίδευσης. 82
Πίνακας 20: Υποδομές Κοινωνικής Πρόνοιας 83
Πίνακας 21: Δομές Υγείας - Πρόνοιας 85
Πίνακας 22: Υποδομές Αθλητισμού 85
Πίνακας 23: Κατανομή πλάτους οδοστρώματος ως προς το συνολικό μήκος, Ιδία Επεξεργασία 89
Πίνακας 24: Κατηγοριοποίηση Πεζοδρομίων βάσει του πλάτους του 92
Πίνακας 25: Κατηγορίες Ποιοτικής Αξιολόγησης Πεζοδρομίων 93
Πίνακας 26: Κόμβοι με Φωτεινή Σηματοδότηση, Πηγή: OpenStreet Map, Ιδία Επεξεργασία 98
Πίνακας 27: Προβλήματα Κινητικότητας στο Δήμο 149
Πίνακας 28: Ανάλυση SWOT 153

Πίνακας 29: Mobility Status 156
Πίνακας 30: Σύνδεση προτεινόμενων μέτρων Σεναρίου Α με το Urban Transport RoadMaps 171
Πίνακας 31: Παράμετροι UTR Σεναρίου Α 172
Πίνακας 32: Σύνδεση προτεινόμενων μέτρων Ριζοσπαστικού Σεναρίου με το Urban Transport Roadmaps 179
Πίνακας 33: Παράμετροι UTR Σεναρίου Β 181

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1 - Διοικητικά όρια δήμου Αιγάλεω, κυριότεροι οδικοί άξονες και κυριότεροι πόλοι έλξης. Πηγή: Google Maps 10
Εικόνα 2: Κατανομή δήμου εργασίας των εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Αιγάλεω 15
Εικόνα 3: Κατανομή δήμου διαμονής ανθρώπων που εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω 15
Εικόνα 4: Θέση της Περιοχής Μελέτης στην Περιφέρεια Αττικής και την Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: https://geodata.gov.gr/) 39
Εικόνα 5: Πυκνότητα πληθυσμού Δ. Αιγάλεω σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (Πηγή πρωτογενών δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ) 43
Εικόνα 6: Η Πυραμίδα πληθυσμού του Δήμου Αιγάλεω, 2011, Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. – Επεξεργασία Ε.Κ.Κ.Ε. 45
Εικόνα 7: Κατανομή πληθυσμού Δήμου Αιγάλεω κατά φύλο και ηλικία, , Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. – Επεξεργασία Τσάμης-Μαντες 46
Εικόνα 8: Ψηφιακό Μοντέλου Υψομέτρου Ευρύτερης Περιοχής, Πηγή: Υποδομή Γεωχωρικών Πληροφοριών Υ.Π.ΕΝ. 50
Εικόνα 9: Χάρτης Υψομετρικών Ζωνών Ευρύτερης Περιοχής, Πηγή: Υποδομή Γεωχωρικών Πληροφοριών Υ.Π.ΕΝ. 50
Εικόνα 10: Χάρτης μορφολογικών κλίσεων της δυτικής Αθήνας με τα όρια των δήμων του ΑΣΔΑ, Πηγή: Β' φάση της «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», 2010. 51
Εικόνα 11: Σχετική Θέση Δήμου και Όρους Αιγάλεω – Ιδία Επεξεργασία 52
Εικόνα 12: Γεωλογικός – Τεκτονικός Χάρτης, Πηγή: Σημειώσεις Διαλέξεων «Τεχνικής Γεωλογίας ΙΙ», Λουπασάκης Κωνσταντίνος, 2013-2014 53
Εικόνα 13: Χάρτης ζωνών σεισμικής επικινδυνότητας εδαφών (τροποποιημένος από Παπανικολάου και άλλοι, 2002), Πηγή: «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», 2010 54
Εικόνα 14:Κλιματικές Ζώνες βάσει του ΚΕΝΑΚ (Πηγή: ΚΕΝΑΚ, 2010) 55
Εικόνα 15: Κλιματικές Περιοχές της Ελλάδας (Πηγή: https://www.monodomiki.gr/) .. 56
Εικόνα 16: Μέσος όρος θερμοκρασιών και βροχοπτώσεων, Πηγή: https://www.meteoblue.com/ 57
Εικόνα 17: Νεφελώδης, αίθριος και ημέρες βροχόπτωσης, Πηγή: https://www.meteoblue.com/ 57
Εικόνα 18: Διάγραμμα μέγιστων Θερμοκρασιών, Πηγή: https://www.meteoblue.com/ 58
Εικόνα 19: Μέση Ετήσια Θερμοκρασίας Δ. Αιγάλεω, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021 58

Εικόνα 20: Ύψος Ετήσιου Υετού Δ. Αιγάλεω, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021 59
Εικόνα 21: Υδρογραφικό δίκτυο της περιοχής μελέτης, Πηγή: Β' φάση της «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», 2010 60
Εικόνα 22: Καταναλώσεις Πετρελαίου κίνησης και Βενζίνης, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021 61
Εικόνα 23: Καταναλώσεις δημοτικών μεταφορών, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021 62
Εικόνα 24: Λεωφορειογραμμές και καταναλισκόμενα λίτρα λεωφορείων, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021 63
Εικόνα 25: Αριστερά: Τμήμα της αρχαίας Ιεράς Οδού, Σταθμός Μετρό Αιγάλεω, Δεξιά: Αρχαία Γέφυρα στον Κηφισό ποταμό (τμήμα της αρχαίας Ιεράς Οδού), Σταθμός Μετρό Ελαιώνας, Πηγή: Εφορεία Αρχαιοτήτων Δυτικής Αττικής https://www.efada.gr/ 65
Εικόνα 26: Εκθέματα σταθμού μετρό Αιγάλεω, Πηγή: http://odysseus.culture.gr/h/4/gh41.jsp?obj_id=20989 65
Εικόνα 27: Το λογότυπο του Ι.Λ.Ο.Α., Πηγή: http://iloaegaleo.blogspot.com/ 66
Εικόνα 28: Άλσος Μπαρουτάδικο, Πηγή: https://www.pesydap.gr/ 68
Εικόνα 29: Αναπαράσταση της πρότασης ανάπλασης του Ελαιώνα, Πηγή: https://www.protagon.gr/ 69
Εικόνα 30: Τροποποιήσεις Γ.Π.Σ. Δ. Αιγάλεω, Πηγή: Δήμος Αιγάλεω, Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών, Επεξεργασία: Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019) 73
Εικόνα 31: Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης Δ. Αιγάλεω, Πηγή: Δήμος Αιγάλεω 74
Εικόνα 32: Το Προεδρικό Διάταγμα του Ελαιώνα (ΦΕΚ 1049/Δ/1995). Πηγή: ΟΡΣΑ76
Εικόνα 33: Ποσοστά βασικών χρήσεων γης, Πηγή: ΕΣΥΕ – Επεξεργασία: Επιχειρησιακό Σχέδιο Δ. Αιγάλεω 2015-2019 77
Εικόνα 34: Στοιχεία Πολεοδομικής Οργάνωσης, Πηγή: ΕΣΥΕ – Επεξεργασία: Επιχειρησιακό Σχέδιο Δ. Αιγάλεω 2015-2019 78
Εικόνα 35: Καλύψεις Γης Corine Land Cover 2012, Πηγή: Copernicus Land Monitoring Service - https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover 78
Εικόνα 36: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης 1, Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: OpenStreetMap http://download.geofabrik.de/europe/greece.html - Ιδία Επεξεργασία 79
Εικόνα 37: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης 2, Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: OpenStreetMap http://download.geofabrik.de/europe/greece.html - Ιδία Επεξεργασία 80
Εικόνα 38: Μήκη κατηγοριών οδικού δικτύου, Πηγή: Αναπτυξιακή Μελέτη Δήμου Αιγάλεω 87
Εικόνα 39: Λειτουργική Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου, Πηγή: OpenStreet Map, Ιδία Επεξεργασία 88
Εικόνα 40: Πλάτος οδοστρώματος βασικών κατηγοριών ιεραρχημένου δικτύου Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία 90
Εικόνα 41: Πλάτος πεζοδρομίων Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία 92
Εικόνα 42: Ποιοτική αξιολόγηση πεζοδρομίων Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία 93
Εικόνα 43: Ένταση νόμιμης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα 96
Εικόνα 44: Ένταση παράνομης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα 96
Εικόνα 45: Ένταση ζήτησης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα 97
Εικόνα 46: Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων με συνύπαρξη ποδηλάτου επί της Μάρκου Μπότσαρη (Πηγή: Google Earth Pro) 101

Εικόνα 47: Μήκος και ποσοστά πεζοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας Δ. Αιγάλεω, Πηγή: Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019)..... 102
Εικόνα 48: Πεζόδρομοι επί των οδών Μοσχονησίων (αριστερά) και Αγίας Λαύρας (δεξιά), Πηγή: Google Earth Pro 102
Εικόνα 49: Δίκτυο Ήπιων Μορφών Μετακίνησης Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία ... 103
Εικόνα 50: Ύπαρξη και κατάσταση διαβάσεων Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία 104
Εικόνα 51: Ύπαρξη και κατάσταση ραμπών κίνησης Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία 105
Εικόνα 52: Γραμμή Δημοτικής Συγκοινωνίας Δ. Αιγάλεω..... 106
Εικόνα 53: Γραμμές λεωφορείων Ο.Α.Σ.Α. Δ. Αιγάλεω..... 108
Εικόνα 54: Ζώνη Επιρροής Δίκτυο ΟΑΣΑ..... 109
Εικόνα 55: Ζώνη Επιρροής Μετρό..... 110
Εικόνα 56: Θέσεις επιλεγμένων κόμβων..... 111
Εικόνα 57: Παρουσίαση μέγιστων ωριαίων φόρτων ανά κόμβο 112
Εικόνα 58: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 1.... 114
Εικόνα 59: Κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά οδικό τμήμα στον Κόμβο 1..... 117
Εικόνα 60: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 2.... 118
Εικόνα 61: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 2..... 121
Εικόνα 62: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 3.... 122
Εικόνα 63: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 3..... 125
Εικόνα 64: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 4.... 126
Εικόνα 65: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 4..... 129
Εικόνα 66: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 5.... 130
Εικόνα 67: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 5..... 133
Εικόνα 68: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 6.... 134
Εικόνα 69: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 6..... 137
Εικόνα 70: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 7.... 138
Εικόνα 71: Κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά οδικό τμήμα στον Κόμβο 7..... 141
Εικόνα 72: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 8.... 142
Εικόνα 73: Κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά οδικό τμήμα στον Κόμβο 8..... 145

Ευρετήριο Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Φυσικό Ισοζύγιο Δήμου Αιγάλεω και Ευρύτερης Περιοχής για τα Έτη 2014-2019 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2019)..... 47
Διάγραμμα 2: Κατανομή αστικού δικτύου..... 91
Διάγραμμα 3: Σύνθεση κυκλοφορίας όπως προέκυψε από τις καταγραφές κυκλοφοριακών ροών 112
Διάγραμμα 4: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 1 114
Διάγραμμα 5: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 1 115
Διάγραμμα 6: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 1..... 116
Διάγραμμα 7: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 2 118
Διάγραμμα 8: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 2 119
Διάγραμμα 9: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 2..... 120
Διάγραμμα 10: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 3 123
Διάγραμμα 11: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 3 123
Διάγραμμα 12: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 3..... 124
Διάγραμμα 13: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 4 126
Διάγραμμα 14: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 4 127
Διάγραμμα 15: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 4..... 128

Διάγραμμα 16: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 5 130
Διάγραμμα 17: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 5 131
Διάγραμμα 18: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 5..... 132
Διάγραμμα 19: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 6 134
Διάγραμμα 20: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 6 135
Διάγραμμα 21: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 6..... 136
Διάγραμμα 22: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 7 138
Διάγραμμα 23: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 7 139
Διάγραμμα 24: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 6..... 140
Διάγραμμα 25: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 8 142
Διάγραμμα 26: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 8 143
Διάγραμμα 27: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 8..... 144

Εισαγωγή

Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί μία από τις πιο σύγχρονες κατευθύνσεις της Ε.Ε. όσον αφορά στην οργάνωση του συστήματος μεταφορών και στην αντιμετώπιση των βασικών προβλημάτων των πόλεων. Η βιώσιμη κινητικότητα ουσιαστικά περιγράφει ένα σύστημα μεταφορών που ικανοποιεί τις ανάγκες μετακίνησης και ταυτόχρονα προασπίζει την περιβαλλοντική ακεραιότητα, την κοινωνική ισότητα και την οικονομική αποδοτικότητα. Προς αυτή την κατεύθυνση κινούνται τα «Σχεδία Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (ΣΒΑΚ), τα οποία παρέχουν μία ολοκληρωμένη στρατηγική για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας μέσα από τις αρχές του «ολοκληρωμένου σχεδιασμού», της «συμμετοχικής προσπάθειας» και της «αξιολόγησης».

Το ΣΒΑΚ διαφέρει από τις συμβατικές μελέτες, καθώς επικεντρώνεται στον άνθρωπο και στην αλλαγή της στάσης του απέναντι στην κινητικότητα, προωθώντας τα εναλλακτικά και φιλικά μέσα μεταφοράς. Παράλληλα εξετάζει το σύστημα μεταφορών ορίζοντας δράσεις κατά προτεραιότητα και μέτρα που εκτός από παρεμβάσεις στο πεδίο αφορούν και ρυθμίσεις και γεγονότα και δράσεις οργάνωσης και ευαισθητοποίησης.

Ο Δήμος Αιγάλεω αποφάσισε να αξιοποιήσει τις δυνατότητες των νέων κινήσεων του Ταμείου Ανάκαμψης και να κάνει κι αυτός ένα βήμα προς τη βιωσιμότητα της πόλης, δημιουργώντας πλέον ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (ΣΒΑΚ). Με αυτό σκοπεύει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και παράλληλα προς μία πιο φιλική προς το περιβάλλον καθημερινότητα.

Βασικός στόχος είναι ο εντοπισμός των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η πόλη και οι κάτοικοί της, μέσω της καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης βιώσιμης αστικής κινητικότητας εντός των ορίων του Δήμου, με απώτερο σκοπό την πρόταση ενδεδειγμένων και αποτελεσματικών λύσεων με αειφόρο και ανθρωποκεντρική προσέγγιση.

Τα βασικότερα προβλήματα της πόλης αφορούν την έλλειψη ισομερώς χωροθετημένων κοινόχρηστων λειτουργιών και οι μικρής επιφάνειας κοινόχρηστοι χώροι, η κυκλοφοριακή συμφόρηση λόγω του εμπορικού κέντρου υπερτοπικού χαρακτήρα της περιοχής, αλλά και η ανάπτυξη κεντρικών λειτουργιών (εμπόριο, υπηρεσίες, γραφεία κ.α.) γραμμικά γύρω από τους κύριους οδικούς άξονες, δημιουργώντας πλήθος προβλημάτων.

Τα σύγχρονα κυκλοφοριακά προβλήματα αφορούν στην αυξημένη παρουσία του ιδιωτικού αυτοκινήτου, στο μεγάλο βαθμό εξάρτησης του κύριου όγκου των μετακινούμενων από το ΙΧ, την απουσία ολοκληρωμένων υποδομών για τη βιώσιμη κινητικότητα, ήτοι το περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία και στη νοοτροπία των μετακινούμενων αναφορικά με βέλτιστη εξυπηρέτηση τους για μικρού μήκους μετακινήσεις.

Βασικό ζητούμενο της παρούσας Παροχής Υπηρεσίας είναι η υποστήριξη της Τ.Υ. στην εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Σύμφωνα με την από 30/06/2021 υπογεγραμμένη σύμβαση, ανατέθηκε από το Δήμο Αιγάλεω και τον εκπρόσωπό του Δήμαρχο κ. Ιωάννη Γκίκα στην εταιρεία DIADIKASIA BUSINESS CONSULTING A.E., η εκπόνηση της υπηρεσίας με τίτλο «ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ».

Δραστηριότητα 2.1: Αναζήτηση πέρα από όρια και ευθύνες

Χαρακτηριστικό των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που τα διαφοροποιούν από τις παραδοσιακές κυκλοφοριακές μελέτες είναι ότι τα όρια μελέτης δεν καθορίζονται από διοικητικές χωρικές διαιρέσεις ή διαιρέσεις στο πλαίσιο θεσμικών ευθυνών. Αντίθετα γίνεται προσπάθεια - χωρίς να ληφθούν υπ' όψη τέτοιοι περιορισμοί - να μελετηθεί η κινητικότητα που σχετίζεται με την εξεταζόμενη πόλη, να διερευνηθούν οι αφετηρίες και προορισμοί όλων των μετακινήσεων και να παρθούν κυκλοφοριακά μέτρα και να γίνουν ρυθμίσεις σε όλη την έκταση που επηρεάζει την κινητικότητα στη μελετώμενη πόλη. Η περιοχή αυτή ονομάζεται λειτουργική αστική περιοχή (functional urban area) και καθορίζει τα όρια μελέτης ανεξάρτητα εάν ανήκουν στην ευθύνη της τοπικής αυτοδιοίκησης που αναθέτει την εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Εάν ανήκουν στην ευθύνη άλλου φορέα προτείνεται η συνεργασία με το φορέα αυτό, ώστε να παρθούν μέτρα που θα αντιμετωπίσουν τα κυκλοφοριακά θέματα στη ρίζα τους.

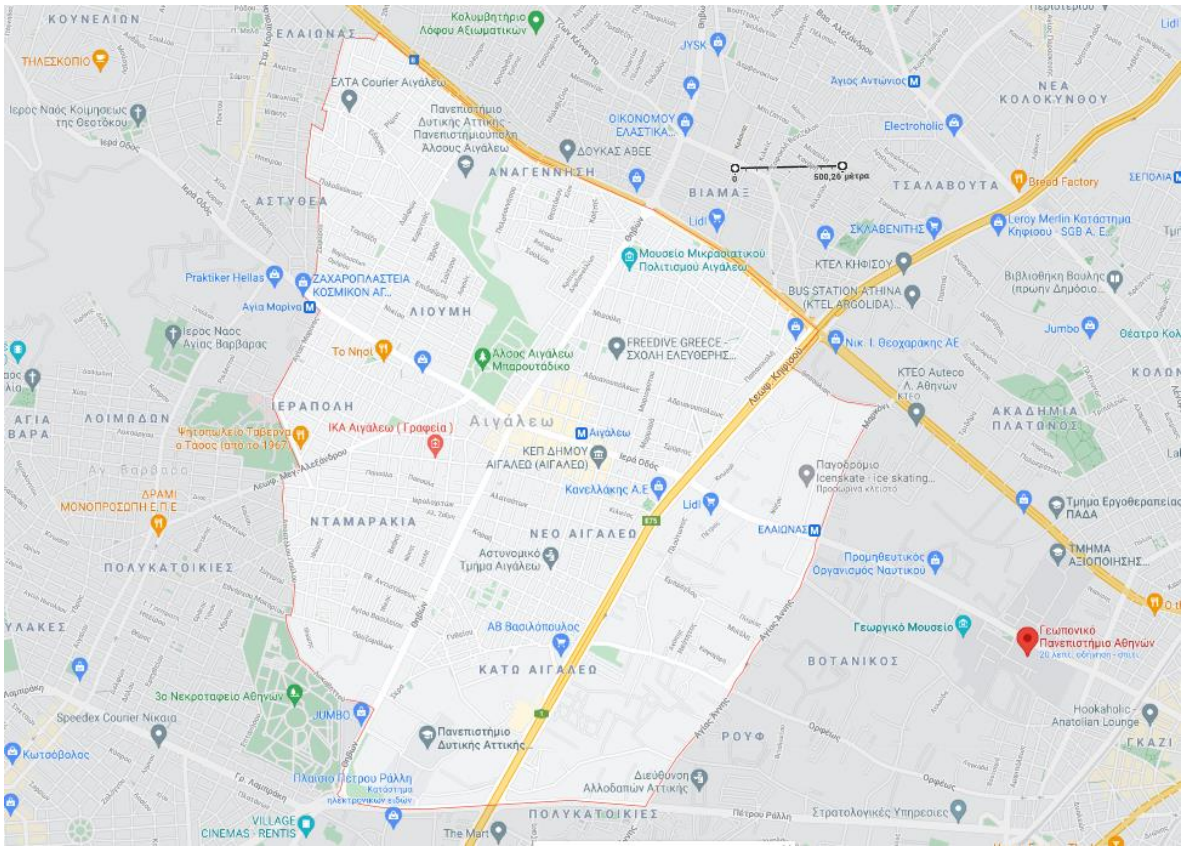
Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban-mobility/urban-mobility-actions/sustainable-urban_en): «*Ως ακρογωνιαίο λίθο της πολιτικής της για την αστική κινητικότητα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνιστά σθεναρά στις ευρωπαϊκές πόλεις όλων των μεγεθών να υιοθετήσουν την έννοια των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (SUMPs). Αυτές μπορούν να βελτιώσουν σημαντικά τη συνολική ποιότητα ζωής των κατοίκων αντιμετωπίζοντας μείζονες προκλήσεις, όπως η συμφόρηση, η ατμοσφαιρική/ηχορύπανση, η κλιματική αλλαγή, τα οδικά ατυχήματα, η αντιαισθητική στάθμευση στο δρόμο και η ενσωμάτωση νέων υπηρεσιών κινητικότητας.* ***Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (SUMP) εξετάζει ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή*** *(functional urban area) και προβλέπει συνεργασία σε διάφορους τομείς πολιτικής, σε διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης, με τους κατοίκους της περιοχής και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς.*»

Σύμφωνα με το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για την εκπόνηση ΣΒΑΚ (παράγραφος 2 άρθρου 2 Νόμου 4784/2021 - ΦΕΚ 40/Α/16.3.2021) ως «Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ» ορίζεται κατ' αρχάς περιοχή εντός των διοικητικών ορίων του φορέα εκπόνησης. Ως περιοχή παρέμβασης ορίζεται «*η περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα μέτρα του Σ.Β.Α.Κ.* ***εντός των ορίων της οποίας ο φορέας εκπόνησης ασκεί την κατά τόπον αρμοδιότητά του****. Η περιοχή παρέμβασης προσδιορίζεται κατά την προετοιμασία του Σ.Β.Α.Κ. και* ***μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων ενός ΟΤΑ α' ή β' βαθμού****,* ***όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας****. Σε αυτή την περίπτωση καταρτίζεται ενιαίο Σ.Β.Α.Κ. από τους ΟΤΑ α' βαθμού ή τους ΟΤΑ α' και β' βαθμού …*».

Ο δήμος Αιγάλεω ανήκει στη μητροπολιτική περιοχή της πρωτεύουσας, οπότε αναμένεται να έχει ισχυρές λειτουργικές σχέσεις με τη γύρω περιοχή και το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας. Η οριοθέτηση της περιοχής μελέτης γίνεται με τη βοήθεια της διερεύνησης των συσχετίσεων που υπάρχουν μεταξύ του δήμου Αλίμου και των γύρω περιοχών που δημιουργούν μετακινήσεις μεταξύ τους.

Τα διοικητικά όρια του δήμου Αιγάλεω φαίνονται στην Εικόνα 1.

Ο δήμος Αιγάλεω έχει στην περιοχή ευθύνης του το δυτικό τμήμα της βιομηχανικής / βιοτεχνικής περιοχής του Ελαιώνα δυτικά της οδού Αγίας Άννης και βόρεια της λεωφόρου Πέτρου Ράλλη και την οικιστική περιοχή που εκτείνεται από το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής νότια κοντά στο νεκροταφείο της Νίκαιας και την περιοχή χρήσεων αναψυχής (Village) του Ρέντη μέχρι βόρεια τη λεωφόρο Αθηνών που αποτελεί ένα διαμήκες φράγμα αποκόπτωντας το δήμο Αιγάλεω από το δήμο Περιστερίου. Νότια συνορεύει με το δήμο Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, δυτικά με την Αγία Βαρβάρα και το Χαϊδάρι, βόρεια με το Περιστέρι και ανατολικά με το δήμο Αθηναίων. Ο δήμος Αιγάλεω τέμνεται στην διεύθυνση βορρά-νότου από τη λεωφόρο Κηφισού, που αποτελεί έναν από τους πιο φορτισμένους οδικούς άξονες της Αττικής, ο οποίος είναι διαμορφωμένος ως αυτοκινητόδρομος, δηλαδή δεν επιτρέπεται η διάσχισή του από πεζούς και οχήματα παρά μόνο σε σημεία που υπάρχουν ανισόπεδοι κόμβοι. Παρ' όλα αυτά, το φράγμα που δημιουργεί η λεωφόρος Κηφισού δεν δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στην κίνηση των πεζών, αφού διέρχεται από τη βιομηχανική περιοχή του δήμου, όπου η κίνηση πεζών δεν είναι μεγάλη. Σημαντικότερο φράγμα είναι η λεωφόρος Θηβών που διασχίζει τις πυκνοδομημένες οικιστικές και εμπορικές περιοχές του δήμου. Ωστόσο οι ταχύτητες των οχημάτων στη λεωφόρο Θηβών είναι μικρές και τα σχετικά περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού αμβλύνουν την αποκοπή που δημιουργείται. Ανάλογο φράγμα αποτελεί και η Ιερά Οδός που ενώνει το κέντρο του δήμου με την Αθήνα, την Αγία Βαρβάρα και το Χαϊδάρι. Η κίνηση των αυτοκινήτων είναι σημαντική, ωστόσο οι ταχύτητες των οχημάτων εξαιτίας της συμφόρησης είναι μικρές και υπάρχουν αρκετά σημεία στα οποία ο πεζός μπορεί να διασχίσει την οδό με ασφάλεια.



Εικόνα 1 - Διοικητικά όρια δήμου Αιγάλεω, κυριότεροι οδικοί άξονες και κυριότεροι πόλοι έλξης. Πηγή: Google Maps

Χαρακτηριστικό του δήμου είναι ο μεγάλος χώρος πρασίνου που έχει δημιουργηθεί στην καρδιά του, το Μπαρουτάδικο που ενώνει το κέντρο της πόλης στην τομή των λεωφόρων Θηβών, Ιεράς Οδού και Μεγάλου Αλεξάνδρου με το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής βόρεια. Χαρακτηριστικό του άλσους είναι ότι σε κανένα σημείο δεν επιτρέπεται η διάσχισή του κάθετα από οχήματα, έχει δημιουργήσει δηλαδή στην καρδιά του δήμου μία περιοχή ελεύθερη από μηχανοκίνητη κίνηση, ελεύθερη από θόρυβο και ρύπους. Το «φράγμα» αυτό για τα αυτοκίνητα δημιουργεί εκτεταμένες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας εκατέρωθεν του άλσους, αφού δε μπορεί να γίνει καμία διαμπερής κίνηση των αυτοκινήτων. Περιμετρικά του άλσους έχει δημιουργηθεί και ποδηλατόδρομος. Το άλσος αναβαθμίζει σημαντικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων του δήμου.

Όπως φαίνεται από την εικόνα του δήμου υπάρχει σαφής ιεράρχιση του οδικού δικτύου με πρωτεύοντες άξονες (λεωφόρο Αθηνών, λεωφόρος Κηφισού) που συγκεντρώνουν τις διαμπερείς κινήσεις των οχημάτων και δευτερεύοντες άξονες (Θηβών, Ιερά Οδός, λεωφόρου Μεγάλου Αλεξάνδρου) που απορροφούν τις πιο τοπικές διαμπερείς κινήσεις. Αποτέλεσμα της σχετικά υψηλής πυκνότητας οδικών αξόνων είναι η προστασία των γειτονιών του δήμου από τη διαμπερή κυκλοφορία. Άλλωστε οι λεωφόροι Αθηνών και Κηφισού, αλλά και το άλσος Μπαρουτάδικο λειτουργούν ως φράγματα για την κίνηση των αυτοκινήτων με αποτέλεσμα η κίνησή τους να διοχετεύεται στους κύριους άξονες του δήμου που είναι οι μόνοι που επιτρέπουν διαμπερείς κινήσεις. Μειονέκτημα ωστόσο της ιεράρχησης που έχει εφαρμοστεί είναι ότι οι δευτερεύοντες άξονες είναι ακτινικοί και κατευθύνονται όλοι προς το κέντρο της πόλης σε αντίθεση με τους πρωτεύοντες άξονες που παρακάμπτουν τον οικιστικό ιστό. Με τον τρόπο αυτό οδηγείται σημαντική κυκλοφορία στην καρδιά της πόλης. Η ιεράρχηση αυτή αποθαρρύνει την επιλογή εναλλακτικών του αυτοκινήτου λύσεων για τη μετακίνηση προς το εμπορικό κέντρο του Αιγάλεω. Σημαντική υποδομή για το δήμο είναι το μετρό το οποίο εξασφαλίζει ένα ποιοτικό, γρήγορο, αξιόπιστο, εναλλακτικό του αυτοκινήτου τρόπο μετακίνησης από το Αιγάλεω προς τους γειτονικούς δήμους Αγίας Βαρβάρας, Νίκαιας, Κορυδαλλού, προς την Αθήνα και τον Πειραιά. Ο σταθμός του μετρό έχει χωροθετηθεί στο κέντρο του Αιγάλεω συμβάλλοντας στη ζωντάνια του κέντρου, στην ενίσχυση των δραστηριοτήτων σε αυτό και στη δημιουργία ιδιαίτερης ταυτότητας για το δήμο.

Γύρω από το δήμο, εκτός των ορίων του, έχουν δημιουργηθεί νέοι ισχυροί υπερτοπικοί πόλοι που προκαλούν μετακινήσεις με αφετηρία τις περιοχές κατοικίας του δήμου Αιγάλεω προς τις περιοχές αυτές. Ο σημαντικότερος χώρος είναι τα πάρκα αναψυχής που έχουν δημιουργηθεί νότια του δήμου εντός των ορίων του δήμου Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη) (Εμπορικό και Ψυχαγωγικό Κέντρο Village και το Allou Fun Park). Η ύπαρξη σημαντικών οδικών υποδομών και μέσων σταθερής τροχιάς ευνοούν την αναζήτηση εργασίας εκτός των ορίων του δήμου, καθώς οι χρόνοι μετακίνησης προς τους γειτονικούς δήμους είναι μικροί.

Ο κυριότερος υπερτοπικός εμπορικός, διοικητικός και πόλος αναψυχής που δεν βρίσκεται εντός των ορίων του δήμου είναι το κέντρο της Αθήνας, όπου κατευθύνεται η πλειονότητα των εργαζομένων που κατοικούν εντός του δήμου Αιγάλεω.

Έγινε προσπάθεια ακριβούς χαρτογράφησης των αλληλεπιδράσεων του δήμου Αιγάλεω με τις γειτονικές περιοχές. Για το σκοπό αυτό αξιοποιήθηκαν στοιχεία από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. του 2011 για το δήμο Αιγάλεω που καταγράφου τον τόπο εργασίας των κατοίκων. Την εποχή αυτή δε λειτουργούσε η γραμμή μετρό που συνέδεε το δήμο με τα νοτιοδυτικά προάστια (Αγία Βαρβάρα, Νίκαια, Κορυδαλλός), ωστόσο

υπήρχε η σύνδεση μετρό με το δήμο Αθηναίων και τα βορειοανατολικά προάστια της Αθήνας (Ψυχικό, Χολαργός, Χαλάνδρι, Αγία Παρασκευή, Γέρακας, Παλλήνη, Παιανία, Κορωπί και το Αεροδρόμιο).

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης των στοιχείων της ΕΛΛ.ΣΤΑΤ. φαίνονται στον παρακάτω πίνακα (δεν αναφέρονται μεμονωμένα οι δήμοι εργασίας στους οποίους μετακινούνται λιγότεροι από 200 εργαζόμενοι του δήμου Αιγάλεω). Όπως φαίνεται από τον πίνακα το 27,18 % των εργαζομένων του δήμου Αιγάλεω δε χρειάζεται να μετακινηθεί εκτός δήμου για εργασία. Είναι ένα υψηλό ποσοστό για τα δεδομένα του Λεκανοπεδίου της Αθήνας όπου οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ δήμων είναι σημαντικές. Οι ενδοδημοτικές μετακινήσεις αποτελούν τις μετακινήσεις στις οποίες κυρίως στοχεύουν οι πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας, καθώς έχουν μικρό μήκος και μπορούν να γίνονται πεζή ή με ποδήλατο. Ωσόσο δεν πρέπει να αγνοηθεί ότι το 70 % των κατοίκων του δήμου που είναι εργαζόμενοι πρέπει να μετακινηθούν εκτός των ορίων του δήμου. Πρέπει πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας να εφαρμοστούν και στους δήμους προς τους οποίους μετακινούνται οι εργαζόμενοι. Διότι εάν στον προορισμό του ο εργαζόμενος που κατοικεί στο δήμο Αιγάλεω δεν εξασφαλίζει ποιότητα μετακίνησης με εναλλακτικά του αυτοκινήτου μέσα, αναγκαστικά θα στραφεί προς το αυτοκίνητο για τη μετακίνηση του επιβαρύνοντας το περιβάλλον του δήμου στον οποίο ζει.

Πίνακας 1: Κατανομή εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Αιγάλεω ανά δήμο εργασίας.

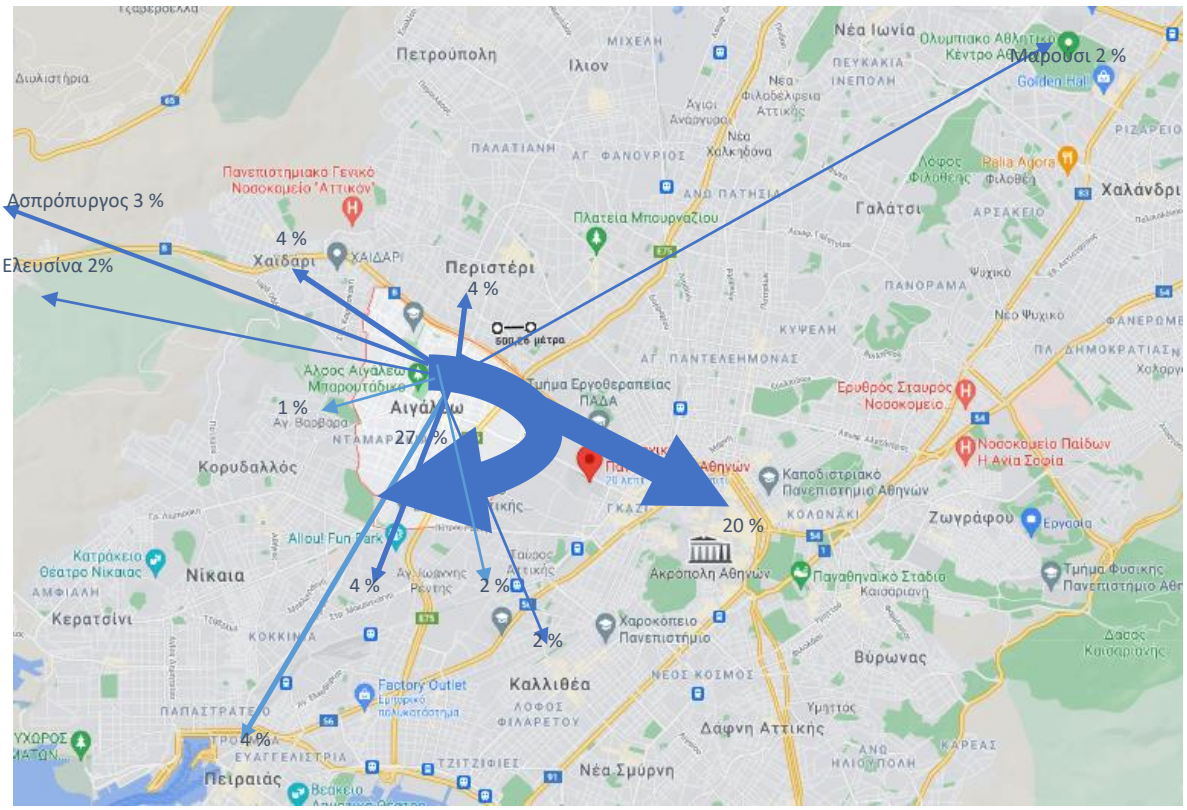
Δήμος Διαμονής	**Δήμος Εργασίας**	**Αριθμός εργαζομένων**	**Ποσοστό επί του συνόλου των εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Αιγάλεω (%)**
Αιγάλεω	Αιγάλεω	6748	27,18
Αιγάλεω	Αθηναίων	4890	19,70
Αιγάλεω	Πειραιώς	1113	4,48
Αιγάλεω	Περιστερίου	984	3,96
Αιγάλεω	Χαϊδαρίου	921	3,71
Αιγάλεω	Νίκαιας - Αγίου Ι. Ρέντη	897	3,61
Αιγάλεω	Ασπροπύργου	798	3,22
Αιγάλεω	Ελευσίνας	514	2,07
Αιγάλεω	Αμαρουσίου	482	1,94
Αιγάλεω	Μοσχάτου – Ταύρου	430	1,73
Αιγάλεω	Καλλιθέας	395	1,59
Αιγάλεω	Αγίας Βαρβάρας	271	1,09
Αιγάλεω	Αχαρνών	264	1,06
Αιγάλεω	Κηφισιάς	255	1,03
Αιγάλεω	Κορυδαλλού	229	0,92
Αιγάλεω	Μεταμορφώσεως	221	0,89

Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Βόρειου Τομέα Αθηνών (Χαλανδρίου, Αγίας Παρασκευής, Πεντέλης, Βριλησσίων, Ηρακλείου, Λυκόβρυσης-Πεύκης, Νέας Ιωνίας, Παπάγου – Χολαργου, Ψυχικού – Φιλοθέης)	829	3,34
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Ανατολικής Αττικής (Διονύσου, Κρωπίας, Λαυρεωτικής, Μαραθώνος, Μαρκοπούλου Μεσογαίας, Παιανίας, Παλλήνης, Ραφήνας-Πικερμίου, Σαρωνικού, Σπάτων-Αρτέμιδος, Ωρωπού, Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης)	827	3,33
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Νότιου Τομέα Αθηνών (Νέα Σμύρνη, Παλαιό Φάληρο, Άλιμος, Ελληνικό-Αργυρούπολη, Άγιος Δημήτριος, Γλυφάδα)	531	2,14
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Δυτικής Αττικής (Φυλής, Μάνδρας-Ειδυλλίας, Μεγαρέων, Κινέττας)	311	1,25
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι Κεντρικού Τομέα Αθηνών (Ζωγράφου, Γαλατσίου, Φιλαδέλφειας – Χαλκηδόνας, Βύρωνα, Δάφνης – Υμηττού, Ηλιούπολης, Καισαριανής)	304	1,23
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Δυτικού Τομέα Αθηνών (Ίλιον, Άγιοι Ανάργυροι – Καματερό, Πετρούπολη)	304	1,23
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Πειραιά (Κερατσινίου – Δραπετσώνας, Περάματος)	214	0,86
Αιγάλεω	ΠΕ Νήσων (Σαλαμίνα, Ύδρα, Αίγινα, Κύθηρα, Σπέτσες, Τροιζηνία)	203	0,82
Αιγάλεω	**Σύνολο Περιφέρειας Αττικής**	**22935**	**92,38**

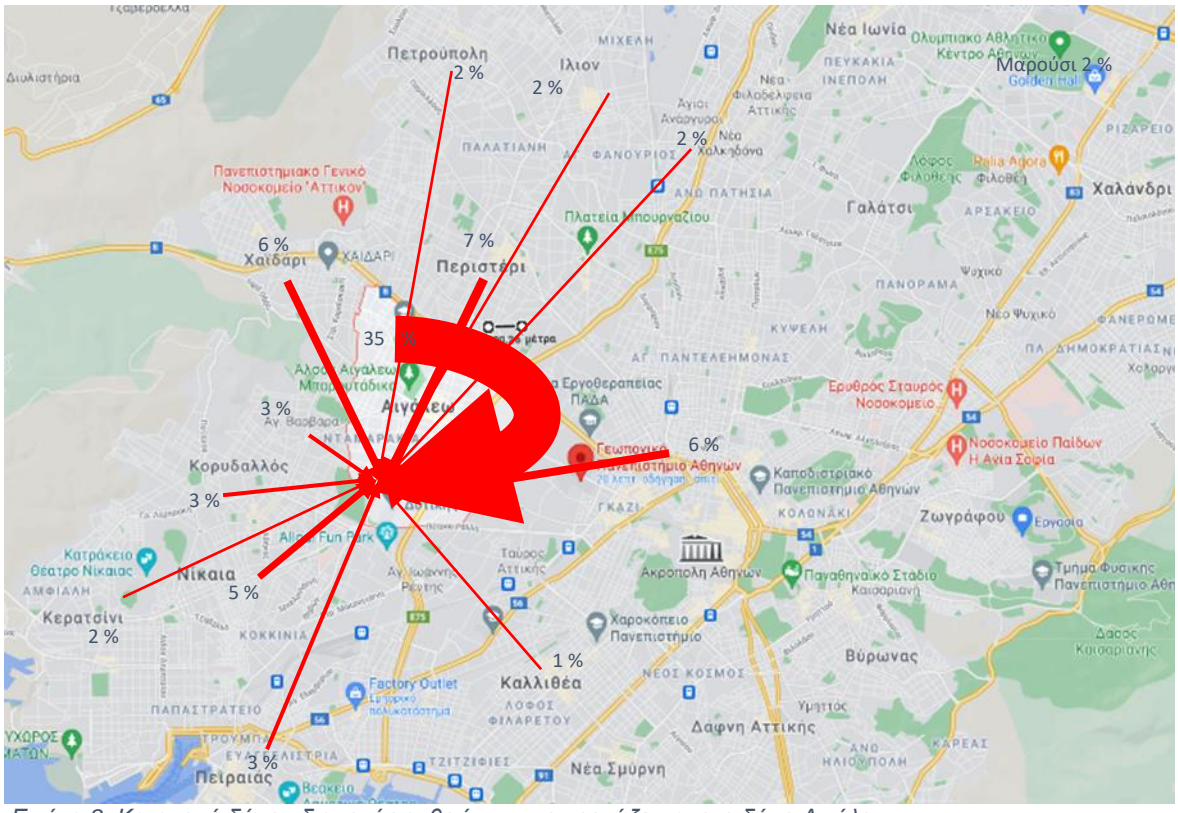
Πίνακας 2: Κατανομή εργαζομένων που εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω ανά δήμο διαμονής.

Δήμος Εργασίας	**Δήμος Διαμονής**	**Αριθμός εργαζομένων**	**Ποσοστό επί του συνόλου των εργαζομένων που εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω (%)**
Αιγάλεω	Αιγάλεω	6748	34,97
Αιγάλεω	Περιστερίου	1420	7,36

Αιγάλεω	Αθηναίων	1200	6,22
Αιγάλεω	Χαϊδαρίου	1155	5,98
Αιγάλεω	Νίκαιας - Αγίου Ι. Ρέντη	910	4,72
Αιγάλεω	Κορυδαλλού	568	2,94
Αιγάλεω	Αγίας Βαρβάρας	542	2,81
Αιγάλεω	Πειραιώς	527	2,73
Αιγάλεω	Πετρουπόλεως	459	2,38
Αιγάλεω	Ιλίου	429	2,22
Αιγάλεω	Κερατσινίου - Δραπετσώνας	384	1,99
Αιγάλεω	Αγίων Αναργύρων - Καματερού	303	1,57
Αιγάλεω	Καλλιθέας	276	1,43
Αιγάλεω	Αχαρνών	237	1,23
Αιγάλεω	ΠΕ Βόρειου Τομέα Αθηνών	1113	5,77
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Νότιου Τομέα Αθηνών (Μοσχάτο-Ταύρο, Νέα Σμύρνη, Παλαιό Φάληρο, Άλιμος, Ελληνικό-Αργυρούπολη, Άγιος Δημήτριος, Γλυφάδα)	1068	5,53
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι Κεντρικού Τομέα Αθηνών (Ζωγράφου, Γαλατσίου, Φιλαδέλφειας – Χαλκηδόνας, Βύρωνα, Δάφνης – Υμηττού, Ηλιούπολης, Καισαριανής)	666	3,45
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Ανατολικής Αττικής (Διονύσου, Κρωπίας, Λαυρεωτικής, Μαραθώνος, Μαρκοπούλου Μεσογαίας, Παιανίας, Παλλήνης, Ραφήνας-Πικερμίου, Σαρωνικού, Σπάτων-Αρτέμιδος, Ωρωπού, Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης)	528	2,74
Αιγάλεω	ΠΕ Δυτικής Αττικής	360	1,87
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Πειραιά (Περάματος)	109	0,56
Αιγάλεω	ΠΕ Νήσων	56	0,29
Αιγάλεω	**Σύνολο Περιφέρειας Αττικής**	**19058**	**98,76**



Εικόνα 2: Κατανομή δήμου εργασίας των εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Αιγάλεω



Εικόνα 3: Κατανομή δήμου διαμονής ανθρώπων που εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω

Αντίστοιχη είναι και η εικόνα των εργαζομένων που διαμένουν σε άλλες περιοχές και εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω, όπως φαίνεται στον δεύτερο πίνακα και στη δεύτερη εικόνα.

Η γεωγραφία των μετακινήσεων για εργασία αναλύθηκε διότι γι' αυτήν έχουμε τα πιο πρόσφατα στοιχεία (2011), τότε που είχε κατασκευαστεί η γραμμή μετρό. Αντίθετα στοιχεία συνολικά για τις μετακινήσεις έχουμε από το 2006, όταν δεν είχε επεκταθεί ακόμα η γραμμή 3 στο Αιγάλεω. Οι μετακινήσεις για εργασία αποτελούν και τις μετακινήσεις που είναι πιο ανελαστικές και η γεωγραφία τους είναι πιο δύσκολο να επηρεαστεί από την εφαρμογή πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας.

Εάν θεωρήσουμε ότι το ποδήλατο έχει εμβέλεια περίπου 7 χλμ., τότε προκύπτει ότι οι δήμοι Αιγάλεω, Πετρούπολης, Ιλίου, Περιστερίου, Χαϊδαρίου, Αθηναίων, Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Καλλιθέας, Μοσχάτου – Ταύρου, Πειραιώς, Κερατσινίου – Δραπετσώνας, Κορυδαλλού και Αγίας Βαρβάρας, δηλαδή οι δήμοι από τους οποίους προέρχεται περίπου το 75 % των εργαζομένων που δουλεύουν στο δήμο Αιγάλεω ή στους οποίους κατευθύνεται περίπου το 68 % των εργαζομένων που εκκινούν από το δήμο Αιγάλεω, βρίσκονται εντός εμβέλειας ποδηλάτου. Έχει λοιπόν κρίσιμη σημασία η διαδημοτική συνεργασία του Αιγάλεω με τους δήμους αυτούς, ώστε τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας να συντονιστούν στο ζήτημα της δημιουργίας ποδηλατικών δικτύων, ώστε να εξασφαλιστούν διαδημοτικές γραμμές για τους ποδηλάτες που θα δημιουργήσουν ασφαλείς συνθήκες για την κίνηση με ποδήλατο ή με άλλα μέσα μικροκινητικότητας (για παράδειγμα ηλεκτρικό πατίνι).

Όπως προκύπτει από τους πίνακες, η κινητικότητα στο δήμο Αιγάλεω επηρεάζεται – εκτός από το δήμο Αιγάλεω – κυρίως από τους παρακάτω δήμους:

α) Από το **δήμο Αθηναίων**, στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 20 % των εργαζομένων του δήμο Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται το 6 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω.

β) Από το **δήμο Περιστερίου** στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4 % των εργαζομένων του δήμου Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται περίπου το 7 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω.

γ) Από το **δήμο Χαϊδαρίου** στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4 % των εργαζομένων του δήμου Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται περίπου το 6 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω

δ) Από το **δήμο Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη** στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4 % των εργαζομένων του δήμου Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται περίπου το 5 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω

ε) Από το **δήμο Πειραιά**, στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4,5 % των εργαζομένων του δήμο Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται το 3 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω.

Οι υπόλοιποι δήμοι συνεισφέρουν σε μικρότερο βαθμό στο πρόβλημα μετακινήσεων του δήμου Αιγάλεω.

Οι δήμοι Αθηναίων, Πειραιά και Περιστερίου έχουν εκπονήσει Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Και οι τρεις αυτοί δήμοι έχουν παράλληλα ή πρόκειται να έχουν σύντομα ένα πλήρες δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς που καλύπτει ή θα καλύπτει με επάρκεια την επιφάνειά τους. Οπότε, εάν η εκπόνηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας εντός των ορίων του δήμου Αιγάλεω έχει ως στόχο

να κατευθύνει με αξιοπιστία, άνεση, ασφάλεια και ταχύτητα τους δημότες με εναλλακτικά του αυτοκινήτου μέσα στους σταθμούς του μετρό, τότε επιτυγχάνεται ενίσχυση της χρήσης μέσων συλλογικής μεταφοράς μεταξύ των δήμων αυτών χωρίς να απαιτείται διαδημοτική συνεργασία. Ο δήμος Αιγάλεω όμως πρέπει να μελετήσει τις προτάσεις των γειτονικών ΣΒΑΚ που αφορούν τη δημιουργία ποδηλατικών υποδομών, ώστε οι προτάσεις του ΣΒΑΚ Αιγάλεω να μην έρχονται σε σύγκρουση με αυτές των όμορων δήμων Περιστερίου και Αθηναίων.

Στους δήμους Χαϊδαρίου και Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι υπό εκπόνηση. Υπάρχουν κατά συνέπεια όλες οι προϋποθέσεις, ώστε να υπάρχει συνεργασία με τους δήμους αυτούς, ώστε τα δίκτυα βιώσιμης κινητικότητας που προβλέπονται στον ένα δήμο να έχουν συνέχεια στον άλλο δήμο.

Η προσπάθεια δημιουργίας συνθηκών επικοινωνίας και συντονισμού με τους δήμους που συνορεύουν με το Αιγάλεω, δηλαδή με τους δήμους Περιστερίου, Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αθηναίων, Χαϊδαρίου και Αγίας Βαρβάρας είναι δύσκολη, πρέπει όμως να δρομολογηθεί.

Συμπερασματικά για την περιοχή παρέμβασης:

1. Αυτή πρέπει κατ’ αρχήν να περιλαμβάνει το σύνολο της έκτασης του δήμου Αιγάλεω.
2. Σε συνεργασία με τους όμορους δήμους Χαϊδαρίου και Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη να προταθούν από κοινού υποδομές βιώσιμης κινητικότητας (δίκτυα ποδηλάτου, μέσων συλλογικής μεταφοράς) που θα εξασφαλίζουν συνέχεια των υποδομών από τον ένα δήμο στον άλλο, καθώς οι μετακινήσεις μεταξύ των δήμων Χαϊδαρίου, Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Αιγάλεω είναι σημαντικές
3. Καθώς έχουν ολοκληρωθεί τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στους όμορους δήμους Περιστερίου, Αθηναίων πρέπει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του δήμου Αιγάλεω να προσαρμοστεί στα σχέδια αυτά, ώστε οι υποδομές μεταξύ των δήμων να έχουν συνέχεια. Καθώς ο Πειραιάς, η Αθήνα και το Περιστέρι διαθέτουν ή πρόκειται να εγκαινιάσουν σύντομα ένα πλήρες δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς υψηλής απόδοσης, είναι επαρκές για την εξυπηρέτηση των αναγκών κινητικότητας μεταξύ των δήμων αυτών και του δήμου Αιγάλεω ο προσανατολισμός του ΣΒΑΚ Αιγάλεω στην κατεύθυνση της δημιουργίας ποιοτικών υποδομών βιώσιμης κινητικότητας για την πρόσβαση στο σταθμό μετρό Αιγάλεω, χωρίς δηλαδή να απαιτείται η επέκταση της περιοχής παρέμβασης εκτός των ορίων του δήμου.

Δραστηριότητα 2.2: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού

Τα Σχέδια Βιώσιμα Κινητικότητας διαφέρουν από τις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες καθώς θέτουν στο επίκεντρό τους τον άνθρωπο, έτσι όπως έχουν οριστεί από τις ευρωπαϊκές οδηγίες οι οποίες ενσωματώθηκαν στο Ν. 4599/2019 και αναθεωρήθηκαν με τον Ν.4784/2021.

Βασικό στοιχείο του ανθρωποκεντρικού σχεδιασμού είναι ότι, ταυτόχρονα με την προώθηση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία), αξιολογείται ο βαθμός επίδρασης του σχεδιασμού στην καθημερινότητα των ανθρώπων. Οι στόχοι που προτείνονται μέσα από τα ΣΒΑΚ έχουν πολυδιάστατο χαρακτήρα καθώς κάθε στόχος ενσωματώνεται σε όλες τις συνιστώσες της βιώσιμης ανάπτυξης (οικονομική, περιβαλλοντική, κοινωνική). Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και η βελτίωση της δημόσιας υγείας. Με τον τρόπο αυτό, είναι φανερή η διαφορά των κυκλοφοριακών μελετών οι οποίες έθεταν στόχους που προέβλεπαν τη διαχείριση της κυκλοφοριακής οργάνωσης χωρίς να δίνεται έμφαση στην κοινωνία και στο περιβάλλον. Τα ΣΒΑΚ αποτελούν ένα χρήσιμο εργαλείο για την Ελλάδα λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει καθώς υπάρχει ανάγκη μέτρα τα οποία συνδυάζουν εφικτότητα και αποτελεσματικότητα. Έτσι, ένας επιτυχημένος ολοκληρωμένος σχεδιασμός απαιτεί τον συντονισμό όλων των συνιστωσών της βιωσιμότητας στο πλαίσιο των υπερκείμενων σχεδιασμών.

Ως προς τον υπερκείμενο σχεδιασμό, σε αυτό κατατάσσονται το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2014 – 2020 (ΠΕΠ Αττικής), η Στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης Περιφέρειας Αττικής (RIS 3 ATTICA), το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, το Σχέδιο Δράσης Διαχείρισης Ενέργειας και Κλίματος και άλλα στρατηγικά σχέδια, όπως Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης και Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις, που έχουν εκπονηθεί ή εκπονούνται τα οποία στοχεύουν στην αειφόρο και βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής. Στη συνέχεια αναφέρονται περιγραμματικά κάποια βασικά στρατηγικά σχέδια για την περιοχή τα οποία θα πλαισιώσουν το σχεδιασμό για την βιώσιμη κινητικότητα και τις αντίστοιχες δράσεις.

Ο στόχος του **Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΠΕΠ) Αττικής 2014 – 2020** αναφέρεται στην έννοια της καινοτομίας, αλλά και της συμμετοχικότητας. Συγκεκριμένα, το όραμα για την Περιφέρεια είναι: «Η κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση της Αττικής, ως Περιφέρεια της Ευρώπης, με μοχλούς ανάπτυξης την πολιτιστική της ταυτότητα, τις τοπικές παραγωγικές δυνάμεις, την τεχνολογία και καινοτομία. Κεντρικό σημείο αναφοράς αποτελεί η ενεργοποίηση της κοινωνίας των πολιτών και η ενθάρρυνση της συμμετοχής τους στην ολοκληρωμένη και ισόρροπη ανάπτυξη της Αττικής». Στο ΠΕΠ τίθενται κάποιοι αρχικοί βασικοί στόχοι και αναλύονται στους υποστόχους τους. Μερικοί από τους σημαντικότερους που θα συμβάλλουν στο να δώσουν κατευθυντήριες γραμμές στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι :

- Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και άρση των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων (όπως παρεμβάσεις για την οδική ασφάλεια και την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων (π.χ. πεζογέφυρες) και συμπλήρωση οδικών δακτυλίων και κόμβων)
- Προώθηση της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων (με τη δημιουργία υποδομών και υλοποίηση δράσεων

για την πρόληψη πλημμυρικών συμβάντων, παρεμβάσεις αντιπλημμυρικής προστασίας κ.α.)

- Προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων (με την κατασκευή - ολοκλήρωση Εγκαταστάσεων Επεξεργασίας Λυμάτων Περιφέρειας, ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικής αναβάθμισης και αναζωογόνησης με επίκεντρο «υποβαθμισμένες» ή «ειδικές δυναμικού χαρακτήρα» περιοχές ή συνδυασμού αυτών κ.α.)
- Προώθηση της κοινωνικής ένταξης και καταπολέμηση της φτώχειας – ΕΚΤ (με ανάπτυξη δικτύου προστασίας υγείας του πληθυσμού στην Αττική, κέντρα δημιουργικής απασχόλησης για παιδιά και εφήβους με νοητική υστέρηση ή/και αναπηρίες, βρεφονηπιακούς σταθμούς ολοκληρωμένης φροντίδας κ.α.)

Η **Στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης Περιφέρειας Αττικής (RIS 3 ATTICA)** για την προγραμματική περίοδο 2014 – 2020 προωθεί την καινοτομία που ενισχύει τους οικονομικούς τομείς μιας περιοχής που παρουσιάζουν συγκριτικό πλεονέκτημα μέσα από μια στοχευμένη προσέγγιση. Βασικές κατευθύνσεις θεωρούνται :

- Η συμβολή στην ανάπτυξη και την απασχόληση εστιάζοντας στην αξιοποίηση των αποτελεσμάτων της έρευνας και στην ωρίμανση της αγοράς.
- Η διασφάλιση της συνεργασίας μεταξύ εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, επιχειρήσεων και άλλων εταίρων.
- Η ενίσχυση των δεξιοτήτων που απαιτούνται για την ανάπτυξη καινοτομιών και την επιχειρηματικότητα με την κατάλληλη εκπαίδευση και κατάρτιση.
- Η διαμόρφωση ενός συστήματος καινοτομίας με σαφώς καθορισμένες προτεραιότητες και ιεραρχήσεις λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες των χρηστών και το επίπεδο των διαθέσιμων πόρων.

Η ΠΣΕΕ στοχεύει στην ενίσχυση της καινοτομικής δραστηριότητας σε τρία πεδία εξειδίκευσης που αναδεικνύονται προνομιακοί και με σημαντικά παράθυρα ευκαιρίας για την Αττική:

- Δημιουργική οικονομία
- Γαλάζια οικονομία
- Βιώσιμη Οικονομία των Αναγκών, για την οποία υφίστανται ως τεχνολογικές προτεραιότητες η ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών και μεθόδων σε υπάρχοντα και νέα κτίρια και στο αστικό και δομημένο περιβάλλον (smart city, smart building, smart transport), αλλά και οι εφαρμογές ΤΠΕ για την ενίσχυση της προσπέλασης και της βιώσιμης λειτουργίας της πόλης

Στο **Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής (ΡΣΑ)** (ΦΕΚ 156/Α/1.8.2014) περιλαμβάνεται το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων, των μέτρων και των προγραμμάτων που προβλέπονται από το νόμο αυτό ως αναγκαίων για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Στους στρατηγικούς του στόχους περιλαμβάνεται η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και η βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, που εμπίπτουν στους άμεσους στόχους και του εν λόγω Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Για την επίτευξη αυτών τίθενται υποστόχοι όπως :

- Η επιδίωξη κάλυψης των οικιστικών αναγκών, κυρίως εντός της θεσμοθετημένης αστικής γης, με βάση την αρχή της συμπαγούς πόλης
- Η διαμόρφωση εντός του αστικού ιστού, δικτύου κοινόχρηστων χώρων πρασίνου για τη δημιουργία ευνοϊκών μικροκλιματικών συνθηκών.

- Η επιδίωξη ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας και της αειφορίας
- Η μείωση των αποστάσεων κατοικίας, εργασίας, κατανάλωσης και αναψυχής, με ανακατανομή των οικονομικών και κεντρικών λειτουργιών βάσει ενός ιεραρχημένου πλέγματος κέντρων σε όλη την έκταση της Περιφέρειας, με την αύξηση της προσπελασιμότητας από όλους, αλλά παράλληλα και με τη μείωση του συνολικού όγκου των μετακινήσεων και συνακόλουθα με τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης και των εκπεμπόμενων ρύπων

Σε ότι αφορά στις θεσμοθετημένες χρήσεις γης σημειώνεται ότι ο Δήμος Αιγάλεω διαθέτει **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.)** (ΦΕΚ 347ΑΑΠ/09) που καλύπτει όλο το Δήμο και περιλαμβάνει τόσο τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης, όσο και τους συντελεστές δόμησης. Κύρια παρατήρηση αναφορικά με το Γ.Π.Σ. του Δήμου Αιγάλεω είναι η θεσμοθετημένη ανάπτυξη της περιοχής γύρω από τον κεντρικό άξονα της Ιεράς Οδού, που όμως δημιουργεί προβλήματα στην καθημερινότητα των πολιτών του Δήμου σε ζητήματα που αναλύονται στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Επίσης η πόλη του Αιγάλεω διέθετε το δικό της **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τα έτη 2015-2019** (ΦΕΚ Β/2970/4-11-2014), το οποίο αποτελεί εργαλείο για την άσκηση του αναπτυξιακού και κοινωνικού του ρόλου. Όσον αφορά το όραμα που αναφέρεται στη Στρατηγική του Επιχειρησιακού Προγράμματος από τα βασικότερα πεδία παρέμβασης είναι οι κοινωνικές και αλληλέγγυες δομές, οι σχολικές, πολιτιστικές, αθλητικές, αναπτυξιακές υποδομές και δράσεις, παράλληλα με την απελευθέρωση, λειτουργία και την αισθητική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου.

Ύστερα από προτροπή και του Επιχειρησιακού Προγράμματος 2015-2019, ολοκληρώθηκε τον Αύγουστο του 2016 το **Τοπικό Σχέδιο Αποκεντρωμένης Διαχείρισης Αστικών Στερεών Αποβλήτων Δήμου Αιγάλεω** από την εταιρεία «ENVIROMETRICS ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΕΠΕ» σύμφωνα με την αριθμ. πρωτ. 8851/21-03-2016 σύμβαση και υπό την επίβλεψη και καθοδήγηση της Διεύθυνσης Καθαριότητας και Ανακύκλωσης του Δήμου Αιγάλεω. Το εν λόγω σχέδιο αφορά στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού διαχείρισης των αποβλήτων στο Αιγάλεω και περιλαμβάνει:

- Ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης παραγωγής και διαχείρισης των αστικών στερεών αποβλήτων στο Δήμο.
- Στην ενσωμάτωση των θεσμικών εξελίξεων στον τομέα της διαχείρισης των ΑΣΑ.
- Στην εξειδίκευση των εθνικών στόχων σχεδιασμού σε επίπεδο δήμου.
- Στην κατάρτιση προτάσεων και δράσεων για τη διαχείριση των επιμέρους ρευμάτων δημοτικών αποβλήτων, προωθώντας κατά προτεραιότητα την πρόληψη, την επαναχρησιμοποιήση και τη διαλογή στην πηγή.

Ειδικότερα, αναφορικά με την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των αναγκών του Δήμου Αιγάλεω αναφέρονται ως στόχοι :

- Η βελτίωση του επιπέδου καθαριότητας της πόλης και της ποιότητας ζωής των πολιτών
- Η μείωση κατά 10% ετησίως της μάζας των σύμμεικτων απορριμμάτων
- Η μείωση του κόστους διαχείρισης απορριμμάτων
- Ο εκσυγχρονισμός και η καλύτερη οργάνωση της υπηρεσίας καθαριότητας

Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι ο Δήμος Αιγάλεω διαθέτει επίσης από τον Ιούλιο του 2021 το δικό του **Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια και Κλίματος** (της αριθμ. πρωτ. 30808/23-12-2020 σύμβασης) το οποίο συμβάλλει θετικά στην εξακρίβωση του ενεργειακού αποτυπώματος της περιοχής. Βασικοί στόχοι των Συμφώνων των Δημάρχων για την Αειφόρο Ενέργεια και το Κλίμα (Στόχοι 2030) είναι :

- Προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή
- Ασφαλής, βιώσιμη και φθηνή ενέργεια
- Μετριασμός (τουλάχιστον 40 % μείωση εκπομπών έως το 2030)

Σύμφωνα με αυτό, οι ιδιωτικές μεταφορές, ο βιομηχανικός τομέας και ο οικιακός τομέας, αποτελούν τους πιο ρυπογόνους τομείς του Δήμου επιδρώντας αρνητικά στο περιβάλλον, με το πρώτο μεγαλύτερο ποσοστό να αφορά την ηλεκτρική ενέργεια και το δεύτερο το φυσικό αέριο. Αναφορικά με το ανθρακικό αποτύπωμα ενέργειας σε τόνους CO_2 eq (LCA), σχεδόν το ¼ αφορά τα δημοτικά κτίρια και τις εγκαταστάσεις και άλλο ¼ αφορά το βιομηχανικό τομέα.

Μέσω του παρόντος ΣΒΑΚ, θα γίνει προσπάθεια να συνδυαστούν οι κατευθύνσεις κάθε σχεδίου που αφορά την περιοχή, αλλά και να επιλυθούν οι όποιες μεταξύ τους διαφορές για την ολοκληρωμένη προσέγγιση. Ο τομέας της βιώσιμης κινητικότητας θα συμβάλλει σημαντικά στην εξωστρέφεια του Δήμου και στη διασύνδεση σημαντικών πόλων έλξης. Το πολιτιστικό απόθεμα της περιοχής αποτελεί ένα σημαντικό στοιχείο που πρέπει να αναδειχθεί και να είναι προσβάσιμο με έξυπνες και συλλογικές μετακινήσεις. Παράλληλα, το ΣΒΑΚ στοχεύει στη βελτίωση των οδικών συνδέσεων και στην ανάπτυξη υποδομών πολεοδομικού, περιβαλλοντικού και κυκλοφοριακού χαρακτήρα.

Η προσπάθεια ισόρροπης ανάπτυξης μεταξύ των πυλώνων της βιώσιμης ανάπτυξης (κοινωνία, οικονομία, περιβάλλον) μέσω των προτεινόμενων δράσεων και μέτρων θα συζητηθεί και θα συνδιαμορφωθεί σε συνεργασία με τους φορείς που απαρτίζουν το Δίκτυο των Φορέων αλλά και με τους κατοίκους του Δήμου μέσω των διαφόρων εργαλείων συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό (βλ. Δραστηριότητα 2.3)

Μέσω αυτής της δραστηριότητας, γίνεται προσπάθεια να διασφαλιστεί ότι υπάρχει συμβατότητα μεταξύ των υπερκείμενων και τοπικών σχεδιασμών με το ΣΒΑΚ. Στην αντίθετη περίπτωση, είναι απαραίτητο να προωθηθεί προς επικαιροποίηση το σύνολο των σχετικών σχεδίων και πολιτικών.

Δραστηριότητα 2.3: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού

Η παρούσα ενότητα ενσωματώνει τα απαραίτητα στοιχεία που σχετίζονται με τη δραστηριότητα 2.3 σύμφωνα με τον κύκλο εργασιών του ΣΒΑΚ κατά τις οδηγίες του ELTIS.

Η εμπλοκή του κοινού στο σχεδιασμό πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και στη λήψη αποφάσεων είναι ένα εξαιρετικά δύσκολο εγχείρημα.

Είναι εξαιρετικά σημαντική η εμπλοκή παραγόντων, όπως εκπροσώπων φορέων δημόσιας συγκοινωνίας, ιδιοκτητών γης και μεγάλων επιχειρήσεων στο κέντρο της εξεταζόμενης περιοχής, στελεχών δημόσιων φορέων υπερκείμενων του Δήμου, στελεχών περιφερειακών δημοτικών ενοτήτων, εκπροσώπων συλλόγων σχετικών με το περιβάλλον, τις μετακινήσεις και την ποιότητα ζωής στην πόλη, ενώσεων ποδηλατιστών, ΑΜΕΑ, κ.λπ.

Η συμμετοχή, η συνδιαμόρφωση και η εν τέλει αποδοχή από αυτούς των στόχων του ΣΒΑΚ θα διευκολύνει πολύ τους σχεδιασμούς και την υλοποίηση, διότι γνωρίζουν πολλά ως προς τη λειτουργία της πόλης και έχουν τη δυνατότητα να επηρεάσουν θετικά την κοινή γνώμη.

Η προετοιμασία των εργαλείων και των δράσεων συμμετοχής του κοινού είναι κρίσιμη για να εξασφαλιστεί μελλοντικά μόνιμη επικοινωνία του Δήμου με τους πολίτες και τους φορείς για μία συνεχή προσπάθεια για την αλλαγή της λειτουργίας των δημόσιων χώρων του Δήμου επ' ωφελεία της βιώσιμης κινητικότητας. Τα εργαλεία και οι δράσεις συμμετοχικού σχεδιασμού πραγματοποιούνται κατ' ουσίαν σε κάθε στάδιο υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Το σύνολο των δράσεων περιγράφεται παρακάτω ενώ παρουσιάζεται και σε συνοπτικό πίνακα στο πλαίσιο των οδηγιών ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.

Για την καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, οι πολίτες είναι αυτοί που θα δώσουν τις βασικές πληροφορίες για τη λειτουργία του Δήμου μέσω διάφορων εργαλείων crowdsourcing, τυπικών ερωτηματολογίων- που καταθέτουν τις συνήθειες των μετακινήσεων τους, τις απόψεις και τους προβληματισμούς τους για το θέμα των μεταφορών και μέσω των διαβουλεύσεων.

Σημειώνεται ότι το ΣΒΑΚ επιχειρεί να παρέχει λύσεις σε κοινωνικές ομάδες που πλήττονται από τον υφιστάμενο συγκοινωνιακό σχεδιασμό, οι οποίες κατά κανόνα εξαιρούνται και από τη λήψη αποφάσεων. Τέτοιες ομάδες είναι: οι μαθητές, τα άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ), οι ηλικιωμένοι, οι μετανάστες- πρόσφυγες, οι άποροι πολίτες και εν γένει οι πολίτες χαμηλών εισοδημάτων κ.α. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ αυτοί θα πρέπει να ερωτηθούν και οι απαντήσεις τους θα έχουν ξεχωριστή βαρύτητα κατά τη διαδικασία του σχεδιασμού των επιμέρους μέτρων και πολιτικών του σχεδίου.

Ως προς τους φορείς, είναι σημαντικό αυτοί να κατηγοριοποιηθούν ανάλογα με τον ρόλο τους στην κοινωνία και τα χαρακτηριστικά τους. Με τον τρόπο αυτό, γίνονται αντιληπτοί οι στόχοι του εκάστοτε φορέα και ο βαθμός που επηρεάζονται από την μελλοντική εφαρμογή του σχεδίου. Προκύπτει, λοιπόν, μια εικόνα των συγκρούσεων των συμφερόντων και των δυνατοτήτων συνεργασίας τόσο μεταξύ των φορέων όσο και της ομάδας εργασίας. Η σχέση ενδιαφέροντος – επιρροής αποτελεί το βασικότερο κριτήριο για την ταξινόμηση των φορέων. Ο παρακάτω πίνακας απεικονίζει τη σχέση επιρροής – ενδιαφέροντος για τους φορείς αναδεικνύοντας την ομάδα των φορέων που αποτελούν την πιο σημαντική «δύναμη» της κοινωνίας.

Πίνακας 3: Σχέση επιρροής – ενδιαφέροντος

	Χαμηλή επιρροή	**Υψηλή επιρροή**
Χαμηλό ενδιαφέρον	Χαμηλής προτεραιότητας ομάδα φορέων	Χρήσιμη ομάδα για τη δημιουργία αποφάσεων
Υψηλό ενδιαφέρον	Σημαντική ομάδα φορέων που πιθανόν να χρειάζεται ενδυνάμωση	Αποτελεί την πιο κρίσιμη ομάδα φορέων

Από τους φορείς που συμμετέχουν στο ΣΒΑΚ, αντίκτυπο από τις παρεμβάσεις θα έχουν οι φορείς που παράγουν μεταφορικό έργο, είτε με συμβατικά μέσα, είτε με εναλλακτικά μέσα, καθώς και κοινωνικοί σύλλογοι ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων που ασχολούνται με θέματα προσβασιμότητας. Επίσης, εμπορικοί σύλλογοι, όπως και σωματεία ταξί κατέχουν σημαντικό ρόλο στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Αυτοί οι φορείς επηρεάζουν άμεσα το σχεδιασμό καθώς επηρεάζονται τα συμφέροντά τους.

Απαραίτητη για την ανάπτυξη της συμμετοχικότητας στον σχεδιασμό, είναι η αξιοποίηση καινοτόμων εργαλείων, τα οποία παρέχονται από την επιστημονική βιβλιογραφία.

Τα **crowdsourcing** εργαλεία αποτελούν εφαρμογές όπου οι χρήστες έχουν τη δυνατότητα να αναρτήσουν στο διαδίκτυο πληροφορίες μέσω των κινητών τηλεφώνων τους. Οι πληροφορίες αυτές, όσον αφορά το ΣΒΑΚ, σχετίζονται με την ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος, με τα προβλήματα προσβασιμότητας που αντιμετωπίζουν, τις διαδρομές που συνηθίζουν να κάνουν εντός της πόλης, καθώς και ιδέες για την αναδιαμόρφωση της πόλης τους.

Τα **crowdsensing** εργαλεία, αποτελούν και αυτά εφαρμογές, όπως είναι το Google Traffic της Google Maps όπου συλλέγει πληροφορίες από τους μετακινούμενους (οι οποίοι έχουν δώσει τη συγκατάθεσή τους) και τις παρουσιάζει σε πραγματικό χρόνο.

Ένας επιπλέον τρόπος συλλογής πληροφοριών από τους κατοίκους είναι μέσω των ιστοσελίδων του Δήμου ή μέσω κοινωνικών δικτύων, όπου οι πολίτες μπορούν να έρθουν σε άμεση επαφή με την Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ και τη Δημοτική Αρχή που το εκπονεί.

Τα ερωτηματολόγια είναι ένας επίσης τρόπος για τη συλλογή πληροφοριών από τους κατοίκους ενός Δήμου. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ δημιουργούνται διαφορετικά ερωτηματολόγια, ένα για κάθε ομάδα- στόχο, απ' όπου και συλλέγονται οι αντίστοιχες πληροφορίες. Οι ομάδες στόχοι είναι οι Φορείς (όπως για παράδειγμα ΚΤΕΛ, ταξί, εμπορικός σύλλογος, ξενοδοχοϋπάλληλοι κλπ.), οι μαθητές (όπου οι μετακινήσεις αποτελούν ένα μεγάλο ποσοστό των συνολικών μετακινήσεων στο δήμο συγκεκριμένες ώρες της ημέρας, ενώ παράλληλα αποτελούν τους ορισμένους από τους πιο ευάλωτους χρήστες του οδικού χώρου που πρέπει να προστατευτούν), οι κάτοικοι του Δήμου αλλά και οι γονείς.. Στα ερωτηματολόγια ζητείται αρχικά να περιγραφούν οι συνήθειες των μετακινήσεων του κάθε ερωτώμενου και στη συνέχεια οι ανησυχίες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν κατά τις μεταφορές. Τέλος κάθε ερωτώμενος μπορεί μέσω του ερωτηματολογίου να καταθέσει τις προτάσεις του για τη βελτίωση των μετακινήσεων τους.

Κατά τη διαβούλευση φορείς και πολίτες ενημερώνονται για τις αρχές βιώσιμης κινητικότητας ώστε να κατανοήσουν τη διαφορά ενός ΣΒΑΚ από τον συμβατικό κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό και να μπορέσουν βάση καθημερινών

τους εμπειριών να καταθέσουν πιο στοχευμένα τους προβληματισμούς του σχετικά με τις μεταφορές.

Η Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ σε συνεργασία με τον Δήμο διοργανώνει μία συζήτηση, όπου για κάθε μία από τις προτάσεις ή προβληματισμούς προτείνονται λύσεις και καταγράφεται κατά πόσο θα είναι αποδεκτές από το κοινό.

Όλες τις παραπάνω πληροφορίες η Ομάδα Εργασίας τις συγκεντρώνει, τις επεξεργάζεται και τις αξιολογεί (κατά πόσο σχετίζεται η πληροφορία με το ΣΒΑΚ) και τις χρησιμοποιεί, μαζί με τα δεδομένα της υφιστάμενης κατάστασης (πχ γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου, χρήσεις γης) σαν βάση για να προτείνει τους σχεδιασμούς.

Σε κάθε βήμα του ΣΒΑΚ η ομάδα Εργασίας οφείλει να ενημερώσει το κοινό, είτε μέσω εκδηλώσεων όπως είναι οι διαβουλεύσεις, είτε μέσω ενημερωτικών δελτίων, αλλά και μέσω ιστοτόπου, αποκλειστικά για το ΣΒΑΚ.

Στον ιστότοπο αυτόν αυτό αναρτώνται αρχικά πληροφορίες για το τί είναι το ΣΒΑΚ, με επεξηγήσεις για το κάθε βήμα και τις υποχρεώσεις του Δήμου για αυτό. Κατά τις φάσεις του σχεδιασμού θα αναρτώνται τα εναλλακτικά σενάρια ώστε να ενημερώνονται οι πολίτες και να είναι προετοιμασμένοι για τις σχεδιαζόμενες διαβουλεύσεις, ώστε να μπορούν να συμμετέχουν στις συζητήσεις. Τέλος, στα τελευταία βήματα του ΣΒΑΚ θα αναρτηθεί το τελικό σχέδιο, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης αλλά και ο προϋπολογισμός των έργων για τη διαφάνεια του σχεδίου.

Σε κάθε βήμα του ΣΒΑΚ, οι φορείς που έχουν συνάψει σύμφωνο συνεργασίας οφείλουν να ενημερώνονται από την Ομάδα Εργασίας και να συζητούν όλα τα σενάρια του σχεδιασμού. Με το σύμφωνο συμμετοχής δεσμεύονται να παρέχουν στην Ομάδα Εργασίας ό,τι πληροφορίες απαιτούνται για το σχεδιασμό και να προωθούν τις διάφορες δράσεις που υλοποιούνται ώστε να αυξάνεται η συμμετοχή του κοινού.

Ειδικότερα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω, η Ο.Ε. ΣΒΑΚ με τη συμβολή του αναδόχου- συμβούλου ανάπτυξε την παρακάτω μεθοδολογία με συγκεκριμένα εργαλεία (βλ. πίνακα παρακάτω) για την ολοκληρωμένη συμμετοχή φορέων και πολιτών.

1. Ανάπτυξη ειδικής πλατφόρμας crowdsourcing για κατάθεση ιδεών- προτάσεων- σχολίων των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου Αιγάλεω.
2. Χρήση δεδομένων crowdsourcing όπου οι μετακινούμενοι στο Δήμο Αιγάλεω παραχωρούν σιωπηρά σε διεθνείς πλατφόρμες τύπου GoogleMaps, Traffic, Strava κ.α.
3. Ανάπτυξη ειδικής ιστοσελίδας παρουσίασης όλων των δεδομένων του ΣΒΑΚ ανά βήμα ανάπτυξης του.
4. Κατ’ ιδίαν συζητήσεις με φορείς, με μεμονωμένους κατοίκους, επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται αλλά και επισκέπτες.
5. Επιτόπιες αυτοψίες- παρατηρήσεις συμπροφοράς μετακινούμενων στο δήμο Αιγάλεω.
6. Ερωτηματολόγιο με ερωτήσεις για την περιοχή μελέτης που αφορούν:
    a) Κατοίκους του Δήμου Αιγάλεω
    b) Μαθητές του Δήμου Αιγάλεω

c) Γονείς των σχολείων του Δήμου Αιγάλεω

Ο Πίνακας 3 παρουσιάζει συνοπτικά τα εργαλεία συμμετοχής, τα οποία θα χρησιμοποιηθούν στο παρόν ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω, καθώς και ένα ενδεικτικό χρονολόγιο των επιμέρους φάσεων ενημέρωσης και εμπλοκής του κοινού στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

Οι διαδικασίες συμμετοχής που ανήκουν στην Α ομάδα αφορούν κυρίως την **πληροφόρηση** των κατοίκων σχετικά με την πρόοδο του ΣΒΑΚ.

Στην Β ομάδα δίνονται ορισμένοι **άμεσοι τρόποι επικοινωνίας** τόσο με το Δήμο Αιγάλεω, όσο και με την ομάδα εργασίας.

Η κατάθεση ερωτήσεων και σχολίων στις διευθύνσεις επικοινωνίας, οι οποίες αναγράφονται στον Πίνακα 3 σχετικά με την Γ ομάδα διαδικασιών, είναι ευπρόσδεκτη σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης ΣΒΑΚ. Σημειώνεται ότι προτιμάται η χρήση της **διαδικτυακής πλατφόρμας,** καθώς επιτρέπει ευκολότερη συγκέντρωση όλων των ερωτημάτων, προβληματισμών και προτάσεων σε ένα διαδικτυακό περιβάλλον εύκολο στη διαχείριση από το σύνολο των συνεργατών του ΣΒΑΚ. Παράλληλα με τη διαδικτυακή πλατφόρμα, θα πραγματοποιηθούν έρευνες ερωτηματολογίου, οι οποίες θα επιτρέψουν τη συγκέντρωση ποσοτικών δεδομένων και στατιστικών.

Κατά τις διαδικασίες της Δ ομάδας, θα δοθεί έμφαση σε **ειδικές ομάδες**, οι οποίες αναφέρθηκαν παραπάνω.

Τέλος, τα εργαλεία της Ε ομάδας αφορούν σε ευρύτερες πρακτικές **συμμετοχικού σχεδιασμού που θα εφαρμοστούν σε όλα τα στάδια ανάπτυξης του ΣΒΑΚ Αιγάλεω**.

Πίνακας 4: Παρουσίαση εργαλείων συμμετοχής

Διαδικασίες συμμετοχής	**Εργαλεία συμμετοχής**	**Χρονολόγιο (Timeplan)**
Α. Πληροφόρηση πολίτων σχετικά με το ΣΒΑΚ	Α1. Δελτία τύπου Δήμου Αιγάλεω https://www.aigaleo.gr/	Σύνταξη Δελτίου Τύπου για κάθε φάση του ΣΒΑΚ που αναπτύσσεται από την Ομάδα Εργασίας του Δήμου Αιγάλεω
	Α2. Ιστοσελίδα ενημέρωσης: http://aigaleo.sbak.gr/	Τακτική ενημέρωση σχετικά με τις φάσεις εξέλιξης του ΣΒΑΚ. Κοινοποίηση αποτελεσμάτων πριν και μετά την ολοκλήρωση της κάθε φάσης
Β. Επικοινωνία πολιτών με την ομάδα εργασίας και το Δήμο Αιγάλεω	Β1. Τηλ: 213.2044800 Τ. 213.2044801 Τ. 213.2044802 F. 210.5315669	Σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης του ΣΒΑΚ πλην των τελευταίων 2 μηνών
	Β2. email: egaleo@egaleo.gr	Σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης του ΣΒΑΚ

		πλην των τελευταίων 2 μηνών
	Γ2. Ερωτηματολόγιο προς τους κατοίκους	Σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της Α & Β Φάσης του ΣΒΑΚ
	Γ3. Ερωτηματολόγιο προς τους τοπικούς φορείς	Κατά τη διάρκεια εκπόνησης της Α & Β Φάσης του ΣΒΑΚ
	Γ4. Πλατφόρμα κατάθεσης προβλημάτων – ιδεών http://aigaleo.sbak.gr/	Σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της Α & Β Φάσης του ΣΒΑΚ
Δ. Κατάθεση απόψεων-προτάσεων-σχολίων ειδικών ομάδων	Δ1. Ερωτηματολόγια σε γονείς μαθητών των σχολείων του Δήμου	Σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της Α & Β Φάσης του ΣΒΑΚ
	Δ2. Κατ' ιδίαν ανώνυμες συνεντεύξεις και τηλεφωνικές συνομιλίες με ΑμεΑ, ομάδες άπορων πολιτών και ηλικιωμένων κ.α.	Σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της Α & Β Φάσης του ΣΒΑΚ
Ε. Συμμετοχικός σχεδιασμός	Ε1. Συναντήσεις διαβούλευσης με τοπικούς φορείς	Τακτικές συναντήσεις διαβούλευσης σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης ΣΒΑΚ πλην των τελευταίων 2 μηνών
	Ε2. Τεχνικές συναντήσεις εργασίας (working sessions) με ενδιαφερόμενους φορείς	Τακτικές τεχνικές συναντήσεις σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης ΣΒΑΚ πλην των τελευταίων 2 μηνών
	Ε3. Δημόσιες συναντήσεις συμμετοχικού σχεδιασμού	Τακτικές συναντήσεις διαβούλευσης σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης ΣΒΑΚ πλην των τελευταίων 2 μηνών

Δραστηριότητα 2.4: Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λειτουργίες διαχείρισης

Στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας **συντάσσεται Σχέδιο Διαχείρισης της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ** που συνοδεύεται από ειδικές Πινακίδες σχετικά με:

1. **Τη διαδικασία σχεδιασμού του ΣΒΑΚ,**
2. **Το πλαίσιο καθηκόντων και συντονισμού για τις επιμέρους δραστηριότητες**
3. **Τη στρατηγική διαχείρισης κινδύνων – αποφυγής σφαλμάτων και διασφάλισης ποιότητας.**

Οι παρακάτω πινακίδες αναπτύχθηκαν με συνεργασία της Ομάδας Εργασίας Δήμου Αιγάλεω, του αναδόχου – συμβούλου και των συμμετεχόντων φορέων και αποτελούν τα βασικά εργαλεία «καταρχήν παρακολούθησης» της πορείας του ΣΒΑΚ, τα οποία εξειδικεύονται περαιτέρω σε επόμενα βήματα – Σχέδιο Δράσης, Σχέδιο Αξιολόγησης και Παρακολούθησης ΣΒΑΚ.

Τα επιμέρους βήματα κατανεμήθηκαν σε τέσσερις φάσεις σχεδιασμού.

Στη **Φάση Α** πραγματοποιείται η προετοιμασία για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ. Συμπεριλαμβάνονται στάδια όπως η σύσταση της ομάδας εργασίας, ο ορισμός της έννοιας της βιώσιμης κινητικότητας, η συλλογή χρήσιμου υλικού για την ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και η δημιουργία πλατφόρμας επικοινωνίας και συμμέτοχης πολιτών και τοπικών φορέων.

Η **Φάση Β** αφορά κυρίως τον προσδιορισμό των στόχων, του οράματος και των μέτρων- παρεμβάσεων. Παράλληλα πραγματοποιείται και καταρχήν αξιολόγηση όλων αυτών των δράσεων.

Η εκπόνηση του σχεδίου εκτελείται στη **Φάση Γ**, μέσα από τη δημιουργία σχεδίων δράσης και παρακολούθησης, τον έλεγχο της ποιότητας του και την έγκριση του ΣΒΑΚ.

Η τελική **φάση Δ** σχετίζεται με την εφαρμογή του σχεδίου. Είναι αναγκαία η παρακολούθηση της προόδου και η συνεχής αναθεώρηση του ώστε να ανταποκρίνεται στις προκλήσεις του μέλλοντος. Σε αυτήν την προσπάθεια χρήσιμα πρόκειται να είναι τα ηλεκτρονικά εργαλεία, όπως για παράδειγμα: βάσεις δεδομένων και συστήματα γεωγραφικών πληροφοριών (GIS), τα οποία αναπτύσσονται ταυτόχρονα με τη σύνταξη του παρόντος ΣΒΑΚ. Η συνεχής ενημέρωση τους θα επιτρέψει τη σωστή παρακολούθηση των εξελίξεων.

Είναι φανερό ότι οι επόμενες πινακίδες αποτελούν όλες μαζί τον ΑΡΧΙΚΟ **οδικό χάρτη για την ανάπτυξη σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο Αιγάλεω**. Αυτές εκτυπώνονται και χρησιμοποιούνται στις συναντήσεις με τους τοπικούς φορείς και πολίτες προκειμένου τα επιμέρους βήματα και ο βαθμός/επιτυχία ολοκλήρωσης να συζητείται αναλυτικά.

Τέλος η πινακίδα που αναδεικνύει τους κινδύνους/ρίσκα αξιοποιείται και σαν χώρος έκφρασης σχολίων και παρατηρήσεων της Ομάδας Εργασίας και δύναται να εμπλουτίζεται σύμφωνα με τα όσα θα προκύπτουν κατά τη διάρκεια εκπόνησης όλων των φάσεων ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.

Οι πινακίδες χρησιμοποιούνται μόνο για τα αρχικά στάδια ανάπτυξης του ΣΒΑΚ. Με την ολοκλήρωση αφενός του Σχεδίου Δράσης και αφετέρου του Σχεδίου

Παρακολούθησης και Αξιολόγησης, τα νέα εργαλεία υποβοήθησης της Ο.Ε. θα είναι αυτά και όχι οι κάτωθι βοηθητικές πινακίδες.

Βήματα	**Εσωτερικές προθεσμίες σε μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης με τον ανάδοχο**	**Σημασία βημάτων (1-3)**	**Κατανομή ρόλων και αρμοδιότητες καθηκόντων**	**Ποσοστό ολοκλήρωσης μέχρι και την Β φάση ΣΒΑΚ (η οποία εκπονείται σήμερα)**
Φάση Α: Σωστή προετοιμασία				
Επιλογή ειδικού συμβούλου ΣΒΑΚ	0 μήνες	**3**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω	100%
Σύσταση Ομάδας Εργασίας (Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω)	1 μήνας	**3**	Πολιτική Αρχή και στελεχιακό δυναμικό – απόφαση Δημάρχου	100%
Γνωριμία με έννοιες ΣΒΑΚ και βασικό χρονοδιάγραμμα	0-1 μήνας	**2**	Αρμόδια στελέχη Δήμου Αιγάλεω	100%
Βασικά περιεχόμενα: ΤΙ είναι και ΤΙ ΔΕΝ είναι;	0-1 μήνας	**1**	Αρμόδια στελέχη Δήμου Αιγάλεω	100%
Εγγραφή στο δίκτυο CIVITAS – δέσμευση	1-3 μήνες	**2**	Ο.Ε Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Συλλογή χρήσιμου υλικού σχετικού με τη Βιώσιμη Κινητικότητα	0-1 μήνας	**2**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Αξιολόγηση σχετικών σχεδίων και πλαισίου	0-2 μήνες	**2**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Καθορισμός περιοχής παρέμβασης	0-1 μήνας	**2**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης και αυτό-αξιολόγηση με εργαλεία ΕΕ	0-3 μήνες	**3**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%

Αξιολόγηση – επιβεβαίωση διαθεσιμότητας στοιχείων και πόρων	0-1 μήνας	**2**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος (με τη συμβολή αρμοδίων)	100%
Εντοπισμός φορέων – τρόποι συμμετοχής – εμπλοκής	1 μήνας	**3**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Θεσμική σύσταση δικτύου φορέων	2 μήνες	**3**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Μελέτη υφιστάμενης κατάστασης – έρευνες – αυτοψίες – μετρήσεις κ.α.	1-3 μήνες	**3**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω, Εξωτερικός Σύμβουλος και τοπικοί φορείς μέσω του δικτύου	100%
Ιστοσελίδα ενημέρωσης (ανάπτυξη)	2 μήνες	**2**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Φάση Β: Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων				
Όραμα – σενάρια – προτεραιότητες – στόχοι	5 μήνες	**3**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	0%
Ενημέρωση – Δεύτερη διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	5 μήνες	**3**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω, Εξωτερικός Σύμβουλος, τοπικοί φορείς μέσω του δικτύου και κάτοικοι	0%
Διαμόρφωση πρώτων μέτρων και παρεμβάσεων	5 μήνες	**3**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω, Εξωτερικός Σύμβουλος και τοπικοί φορείς μέσω του δικτύου	0%
Συγκρίσεις – αξιολογήσεις – Τρίτη διαβούλευση	5 μήνες	**3**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	0%
Οριστικά μέτρα – πίνακας μέτρων ανά στόχο	5 μήνες	**3**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω, Εξωτερικός Σύμβουλος και τοπικοί φορείς μέσω του δικτύου	0%

Φάση Γ: Εκπόνηση Σχεδίου				
Σχέδιο δράσης – αρμοδιότητες – πόροι	9 μήνες	**3**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	0%
Σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης	9 μήνες	**3**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω Εξωτερικός Σύμβουλος και τοπικοί φορείς μέσω του δικτύου	0%
Έλεγχος ποιότητας	9 μήνες	**2**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και αρμόδιοι φορείς	0%
Έγκριση ΣΒΑΚ	9 μήνες	**3**	Θεσμικοί φορείς για την έγκριση (ΔΣ, Υπουργείο κ.λπ.)	0%
Ενημέρωση – Τέταρτη διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	9 μήνες	**3**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	0%
Φάση Δ: Εφαρμογή του Σχεδίου				
Εφαρμογή – έλεγχος και παρακολούθηση προόδου	12 μήνες	**3**	Αρμόδια υπηρεσία ανά μέτρο/παρέμβαση, Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και δίκτυο τοπικών φορέων	0%
Ενημέρωση – διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	12 μήνες	**3**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και δίκτυο τοπικών φορέων	0%
νέες προκλήσεις – νέα γεγονότα – αναθεώρηση	12 μήνες-5 έτη	**3**	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και δίκτυο τοπικών φορέων	0%
νέο … ΣΒΑΚ	5έτη-10έτη	**2**		0%

Βήματα	Αξιολόγηση ενδεχόμενου κινδύνου (0 – 10)	Διασφάλιση ποιότητας – τρόπος
Φάση Α: Προετοιμασία Σχεδίου		
Επιλογή ειδικού συμβούλου ΣΒΑΚ	Επιλογή συμβούλου αναδόχου: 8	• προσεκτική αξιολόγηση συμβούλων - εμπειρία - συνεργασίες- γνώση- εξειδίκευση
Σύσταση Ομάδας Εργασίας (Ο.Ε Δήμου Αιγάλεω)	Σύσταση Ο.Ε.: 5	• κατάλληλη επιλογή στελεχών - γνώση σε: έργα, προγράμματα, κυκλοφοριακά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά, ζητήματα ευαισθητοποίησης-ενημέρωσης, πληροφορικής - ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ - Υ.Επικοινωνίας, ΠΡΕΣΒΕΥΤΗΣ | • σαφής ρόλος συμβούλου: συνεργατική ανάπτυξη βημάτων ΜΕ την Ο.Ε. - ΟΧΙ μελετητής --> καθοδηγητής
Γνωριμία με έννοιες ΣΒΑΚ - βασικό χρονοδιάγραμμα	Γνωριμία με έννοιες: 0, Χρονοδιάγραμμα: 5	• εντοπισμός κατάλληλου υλικού εννοιών (βλ. Δ.1.1) • Χρονοδιάγραμμα (πόρων Πράσινου Ταμείου, πολιτικής βούλησης, δυνατοτήτων Δήμου Αιγάλεω, συνεργασία συμβούλου)
Βασικά περιεχόμενα – ΤΙ είναι – ΤΙ ΔΕΝ είναι	Αποσαφήνιση περιεχομένου, διαφορά με πολεοδομικές – κυκλοφοριακές μελέτες: 6	• εντοπισμός κατάλληλου υλικού εννοιών (βλ. Δ.1.1) • καταρχήν επικοινωνία με συμβούλους ΣΒΑΚ-ειδικούς στον τομέα της ΒΑΚ

		• παρακολούθηση εργαστηρίων • μελέτη σχετικής βιβλιογραφίας
Εγγραφή στο δίκτυο CIVITAS – δέσμευση	Εγγραφή: 3	• επικοινωνία ΠΡΙΝ το πρωτογενές αίτημα - επικοινωνία ΜΕΤΑ το αίτημα- παράλληλη εγγραφή στο δίκτυο CIVINET CY-EL - διερεύνηση δυνατότητας ανταλλαγής εμπειρίας μέσω ταξιδιών/ workshops προγραμμάτων
Συλλογή χρήσιμου υλικού σχετικού με τη ΒΚ	Συλλογή υλικού: 2	• συγκέντρωση σχεδίων- μελετών- διαγραμμάτων- προτεινόμενων παρεμβάσεων, ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ υλικού - προσοχή να αναβαθμίζεται σύμφωνα με τη Δραστηριότητα 8.1
Αξιολόγηση σχετικών σχεδίων και πλαισίου	Αξιολόγηση αντικτύπου – νομοθεσίας – ευθυνών: 5	• συμβολή αναδόχου στην Ο.Ε. • επιθεώρηση υπερκείμενου πλαισίου - δυνατότητες ενσωμάτωσης (βλ. Δ.1.2, Δ.2.1, Δ.2.2). • ΠΡΟΣΟΧΗ! Στα νέα δεδομένα- νέες οδηγίες- νέες νομοθεσίες σχετικά με τα ΣΒΑΚ (βλ. οδηγίες SUMP 2.0 - υπό διαμόρφωση) - προτείνεται συστηματική παρακολούθηση εξελίξεων
Καθορισμός περιοχής παρέμβασης	Π.Π.: 2	• αποσαφήνιση περιοχής παρέμβασης και περιοχής επιρροής με τη συμβολή αναδόχου • προσοχή στα μέτρα που αρμόδιος υλοποίησης ΔΕΝ είναι ο Δήμος (βλ. Περιφ. Αττικής)
Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης και αυτό-αξιολόγηση με εργαλεία ΕΕ	Αξιολόγηση: 6	• προσοχή στη μέθοδο αξιολόγησης (βλ. Δ.1.3)

		• καθοδήγηση συμβούλου • επανάληψη μετά τη Δ. 6.4, τη Δ.7.2, τη Δ.10.3 • επιλογή έξυπνου τρόπου αξιολόγησης μέσω Δ. Φορέων
Αξιολόγηση – επιβεβαίωση διαθεσιμότητας στοιχείων και πόρων	Έλεγχος διαθεσιμότητας: 2	• κατά τα οριζόμενα στη Δ.1.4 • προσοχή στον εντοπισμό σχετικών πόρων και στην έγκαιρη αντίληψη ελλείψεων προσωπικού
Εντοπισμός φορέων – τρόποι συμμετοχής – εμπλοκής	εντοπισμός: 1, μέθοδος συμμετοχής: 7, διατήρηση ενδιαφέροντος: 7	• αποφυγή χρήσης μόνο παραδοσιακών εργαλείων και ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών (βλ. Δ. 1.6 και Δ.2.2)- • εθελούσια συμμετοχή • καθολική ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΗ ενημέρωση (προετοιμασία Δ.11.2)
Θεσμική σύσταση δικτύου φορέων	Σύσταση: 7	• κατάλληλη ενημέρωση φορέων ΠΡΙΝ την πρόσκληση • αποσαφήνιση ρόλου τους • αποσαφήνιση έννοιας ΣΒΑΚ και ωφελειών • έμφαση σε λειτουργικό σχήμα χωρίς αγκυλώσεις εκπροσωπήσεων (βλ. Δ. 2.3)
Μελέτη υφιστάμενης κατάστασης – έρευνες – αυτοψίες – μετρήσεις κ.α.	Καταγραφή υφιστάμενης: 5	• σημαντικός ρόλος αναδόχου και συνεργασίας Ο.Ε. - Αναδόχου συμβούλου. • Έμφαση σε σύγχρονες και παραδοσιακές μεθόδους

		ανάλυσης - συγκέντρωσης δεδομένων. • ΠΡΟΣΟΧΗ: Δεν είναι μία κυκλοφοριακή μελέτη - δεν εστιάζουμε σε συλλογή μόνο Κ.Δ. • ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού (βλ. Δ. 3.1, Δ.3.2)
Ιστοσελίδα ενημέρωσης (ανάπτυξη)	Ιστοσελίδα: 3	• προσοχή στην ανάπτυξη εύληπτου - κατανοητού-συνοπτικού υλικού. • ΑΠΟΦΥΓΗ εξαντλητικών αναλύσεων. • ΠΡΟΣΟΧΗ στη συστηματική ενημέρωση υλικού και τη διάχυση σε λοιπά κανάλια επικοινωνίας
Φάση Β: Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων		
Όραμα – σενάρια – προτεραιότητες – στόχοι	όραμα: 1, προτεραιότητες-στόχοι: 5, σενάρια: 5	• έμφαση σε πραγματικές ανάγκες- σύγχρονους στόχους- εφικτές προτεραιότητες- συμβολή φορέων (βλ. Δ.4.1- 6.2) - ανάδειξη συγκριτικού πλεονεκτήματος σε όρους παραγωγικότητας. ποιοτική ανάλυση σεναρίων λόγω περιορισμένων πόρων. • Σημαντική συμβολή αναδόχου σε συνεργασία με την Ο.Ε. και καλών πρακτικών. • Παράλληλη αξιολόγηση ενδεικτικών δεικτών παρακολούθησης. Επιλογή ποιοτικών- ποσοτικών δεδομένων εύκολα αντιληπτών από φορείς-κατοίκους.

Ενημέρωση – Δεύτερη διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	Επικοινωνία: 3, συμμετοχή: 8	• ιδιαίτερη προσοχή στην ευρεία & αναλυτική ενημέρωση • έμφαση στη σημασία συμμετοχής- ιδιαιτερότητες συμμετεχόντων & αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα • έμφαση στο "κοινό"
Διαμόρφωση πρώτων μέτρων και παρεμβάσεων	Πρώτη προσέγγιση μέτρων: 3	• σημαντική συμβολή αναδόχου συμβούλου • προσοχή στα συμπεράσματα της Δ.3.1 και στις ανάγκες που προκύπτουν από τη Δ.4.1 και Δ.4.2
Συγκρίσεις – αξιολογήσεις – Τρίτη διαβούλευση	Αξιολόγηση και διαβούλευση: 6 Συμμετοχή: 8	• έμφαση στη σημασία συμμετοχής • διακριτοί ρόλοι Ο.Ε. - αναδόχου- Δικτύου Φορέων • προσοχή στην επάρκεια χρόνου διάδρασης
Οριστικά μέτρα – πίνακας μέτρων ανά στόχο	Οριστοκοποίηση: 6	• σημαντική συμβολή αναδόχου συμβούλου • προσοχή στην ενσωμάτωση των αποτελεσμάτων διαβούλευσης • Μέτρα εφικτά - μέτρα που συνδυαστικά επιτυγχάνουν τους στόχους (βλ. Δ. 5.1, Δ. 5.2, Δ. 6.3)
Φάση Γ – Εκπόνηση Σχεδίου		
Σχέδιο δράσης – αρμοδιότητες – πόροι	Ανάπτυξη σχεδίου: 8	• έμφαση σε εφικτότητα δράσεων στο προσδιορισμένο χρονοδιάγραμμα με τους διαθέσιμους πόρους • ιδιαίτερη συμβολή αναδόχου & Ο.Ε. για την

		ανάπτυξη σαφούς - εφικτού σχεδίου υλοποίησης (βλ. Δ. 7.2)
Σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης	Ανάπτυξη σχεδίου: 8	• προσοχή στα δοθέντα της Δ.5.2 και Δ. 6.4. κρίσιμη συμβολή της Ο.Ε. στο πλαίσιο αξιολόγησης • ανάπτυξη σύγχρονης και έξυπνης μεθοδολογίας με χρήση πολλαπλών παραδοσιακών και καινοτόμων εργαλείων (βλ. Δ.8.1)
Έλεγχος ποιότητας	Έλεγχος: 5	• θεωρείται ολοκληρωμένο σύμφωνα με εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία/ οδηγίες; • Συγκρίνεται με καλές πρακτικές πόλεων με ανάλογα χαρ/κα; • Επικοινωνία με αρμόδιους φορείς έγκρισης ΠΡΙΝ την έγκριση
Έγκριση ΣΒΑΚ	Έγκριση: 10	• προετοιμασία Ο.Ε. με ανάδοχο. • Επάρκεια ελέγχου ποιότητας. • Έμφαση στην επικοινωνία - ενημέρωση - ευαισθητοποίηση και στο ρόλο των φορέων
Ενημέρωση – Τέταρτη διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	επικοινωνία μετά: 6	• κατάλληλη ενημέρωση ΜΕΤΑ την έγκριση • διαδικασία επισφράγισης του κοινού οράματος. • Συστήνεται η αξιολόγηση καλών πρακτικών μεθοδολογίας της Δ. 9.3. αποφυγή επίσημων εκδηλώσεων - έμφαση σε κλίμα γιορτής

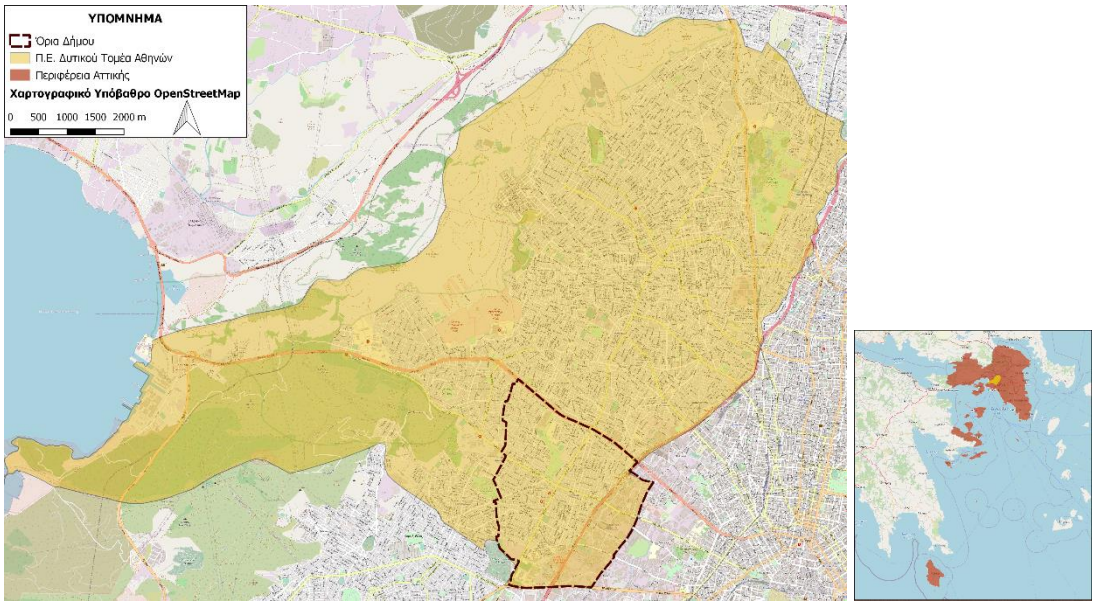
Φάση Δ – Εφαρμογή Σχεδίου		
Εφαρμογή – έλεγχος και παρακολούθηση προόδου	παρακολούθηση: 8	• επιλογή κατάλληλων διαδικασιών ολοκλήρωσης μέτρων, • σημαντικός ρόλος της ωρίμανσης επιμέρους μελετών από την Ο.Ε., • συμβολή εξωτερικών συμβούλων- μελετητών, • προσοχή στην τήρηση Σχεδίου (βλ. Δ.8.1) συμβολή εξωτερικού αναδόχου στη μεθοδολογία παρακολούθησης- σημαντική τήρηση χρονοδιαγραμμάτων στη σύνταξη εκθέσεων προόδου (βλ. περιγραφή Δ Φάσης)
Ενημέρωση – διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	Συνεχής ενημέρωση: 8	• συστηματική ενημέρωση για υλοποίηση έργων και πρόοδο επίτευξης δεικτών. • Επικοινωνία αστοχιών- προβλημάτων. • Διαρκής επικοινωνία στόχων ανά μέτρο εφαρμογής- ρόλος Ο.Ε.. • Προσοχή στην συν-διαχείριση της επικοινωνίας με Δίκτυο Φορέων
νέες προκλήσεις – νέα γεγονότα – αναθεώρηση	Αναθεώρηση: 8	• Ιδιαίτερη προσοχή στον εντοπισμό αστοχιών του Α’ ΣΒΑΚ και σε νέες προκλήσεις/ δυνατότητες – ρόλος Ο.Ε
Νέο ΣΒΑΚ	Νέο: 10	

Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών

Φυσιογνωμία Περιοχής Παρέμβασης

Ο Δήμος Αιγάλεω, που πήρε το όνομά του από το παρακείμενο όρος Αιγάλεω, ανήκει στη χωροταξική υποενότητα του Λεκανοπεδίου της Αθήνας. Διοικητικά, μετά τις αλλαγές του «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ», ανήκει στο Δυτικό Τομέα Αθηνών της Περιφέρειας Αττικής.

Έχει αναπτυχθεί εκατέρωθεν της αρχαίας Ιεράς Οδού και συνορεύει προς τα ανατολικά με το Δήμο Αθηναίων, βόρεια με τους δήμους Περιστερίου και Χαϊδαρίου, δυτικά με τους δήμους Νίκαιας - Αγίου Ιωάννου Ρέντη και Αγ. Βαρβάρας και νότια με το δήμο Μοσχάτου - Ταύρου.



*Εικόνα 4: Θέση της Περιοχής Μελέτης στην Περιφέρεια Αττικής και την Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών (**Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων**: https://geodata.gov.gr/)*

Έχει έκταση 6.450τετρ.χλμ., από τα οποία τα 4.400 στρέμματα είναι ενταγμένα στο σχέδιο πόλης, ενώ τα άλλα 2.200 -τα περισσότερα στο δυτικό τμήμα του Ελαιώνα- είναι εκτός σχεδίου. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 της ΕΛ.ΣΤΑΤ., ο πληθυσμός του υπολογίζεται στα 69.946 άτομα. Πρόκειται για μια ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη περιοχή, με 10.800 άτομα να αντιστοιχούν σε κάθε τετραγωνικό της χιλιόμετρο. Αξίζει, μάλιστα, να σημειωθεί ότι η αντιστοιχία αυτή είναι πολύ υψηλότερη τόσο από τον μέσο όρο της Περιφερειακής Ενότητας του Δυτικού Τομέα Αθηνών (7.303,53 άτομα ανά τετρ. Χλμ.) όσο και από τον εθνικό μέσο όρο (81.75 άτομα ανά τετρ. χλμ.)

Το Αιγάλεω αποτελεί έναν από τους κομβικούς Δήμους της γεωγραφικής ενότητας της Δυτικής Αθήνας αλλά και του ευρύτερου λεκανοπεδίου. Πρόκειται για έναν Δήμο που συνιστά σημαντικό κέντρο εξυπηρετήσεων, εμπορίου, αναψυχής, κοινωφελών υπηρεσιών και πολιτιστικών υποδομών. Το ένα τέταρτο του δήμου είναι βιομηχανική περιοχή ενώ στην περιοχή ιδιαίτερα αναπτυγμένος είναι ο κλάδος του λιανικού εμπορίου. Σημειώνεται ότι αν και ο εν λόγω κλάδος ενδυναμώθηκε αρκετά με την

λειτουργία του Σταθμού Αιγάλεω του Μετρό, οι ευρύτερες δυσμενείς κυκλοφοριακές και πολεοδομικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή αποτελούν περιοριστικό παράγοντα στην περαιτέρω ανάπτυξή του.

Καθοριστικό ρόλο για την διαμόρφωση του εμπορικού –και όχι μόνο- χαρακτήρα της περιοχής έχει η κομβική της θέση. Σημειώνεται ότι εκτός από την Ιερά Οδό, διαπερνούν τον Δήμο τέσσερις ακόμα μεγάλες οδικές αρτηρίες και πιο συγκεκριμένα οι Λεωφόροι Κηφισού, Αθηνών, Θηβών και Πέτρου Ράλλη. Το γεγονός αυτό προσέλκυσε το ενδιαφέρον των μεγάλων επιχειρηματιών και οδήγησε στην υλοποίηση μεγάλων εμπορικών επενδύσεων (IKEA, River West, Praktiker κ.λ.π..).τόσο εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου όσο και στην ευρύτερη περιοχή του. Τα εμπορικά αυτά κέντρα αποτελούν πλέον ορόσημα για την περιοχή αλλά και έναν σημαντικό υπερτοπικό πόλο έλξης. Αξίζει να αναφερθεί ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σταδιακή μετάλλαξη του χαρακτήρα του εμπορικού κέντρου, η οποία αποδεικνύεται από την ενίσχυση χρήσεων όπως είναι η εστίαση και η αναψυχή.

Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Βασικά Πληθυσμιακά Στοιχεία – Μόνιμος Πληθυσμός και Πληθυσμιακή Πυκνότητα

Στα 6.450 τετρ. χλμ. του Δήμου κατοικούν μόνιμα 69.946 άτομα σύμφωνα με την πληθυσμιακή απογραφή του 2011.

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζεται η συνολικότερη εικόνα του πληθυσμού για τα έτη 1991-2011 ώστε να δημιουργηθεί μια συνολικότερη εικόνα των τάσεων που παρουσιάστηκαν και να γίνουν αντιληπτές οι μεταβολές των ανώτερων χωρικών επιπέδων.

Πίνακας 5: Πληθυσμιακή Εξέλιξη Μόνιμου Πληθυσμού Περιοχής Μελέτης και Ευρύτερης Περιοχής για τις Δεκαετίες 1991-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 1991, 2001, 2011)

ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991-2011 - ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ				
	1991	**2001**		**2011**
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10259900	10934097	**ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ**	10816286
ΠΡΩΗΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	3523407	3894573	**ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ**	3828434
ΠΡΩΗΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΘΗΝΩΝ	1156650	2805262	**Π.Ε. ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ**	1029520
			Π.Ε. ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	592490
			Π.Ε. ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	**489675**
			Π.Ε. ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	529826
ΠΡΩΗΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	765196	386067	**Π.Ε. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**	502348
ΠΡΩΗΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	645108	149794	**Π.Ε. ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**	160927
ΠΡΩΗΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	956453	553450	**Π.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ**	448997
			Π.Ε. ΝΗΣΩΝ	74651

Πίνακας 6: Πληθυσμιακή Πυκνότητα της Περιοχής Μελέτης, της Περιφέρειας Αττικής και της Χώρας για το έτος-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)

	ΕΚΤΑΣΗ (km^2)	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2011	ΠΟΣΟΣΤΑ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ	ΠΟΣΟΣΤΑ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ (κατ/km^2)
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	131957	10816286			81,97
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	3808	3828434	35,40%		1005,37
Π.Ε. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	1513	502348	4,64%	13,12%	332,02
Π.Ε. ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	1004	160927	1,49%	4,20%	160,29
Π.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ	50,42	448997	4,15%	11,73%	8905,14
Π.Ε. ΝΗΣΩΝ	878,9	74651	0,69%	1,95%	84,94
Π.Ε. ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	87,4	1029520	9,52%	26,89%	11779,41
Π.Ε. ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	140,7	592490	5,48%	15,48%	4211,02
Π.Ε. ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	69,4	529826	4,90%	13,84%	7634,38
Π.Ε. ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	66,7	**489675**	4,53%	12,79%	**7341,45**
ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ	**6,45**	**69946**	**0,65%**	**1,83%**	**10844,34**

Πίνακας 7: Πληθυσμιακή Πυκνότητα της Περιοχής Μελέτης και της Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών για το έτος-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)

	ΕΚΤΑΣΗ (km^2)	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			Ποσοστά Στο σύνολο της Π.Ε. (2011)	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ 2011 (κατ/km^2)
		1991	2001	2011		
Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών (ΤΜΗΜΑ της πρώην νομαρχίας Αθηνών)	66,7	456747	476711	489675		7341,45
Δήμος Αγίας Βαρβάρας	2,42	28706	31354	26550	5,42%	10971,07
Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού	9,11	48149	35072	62529	12,77%	6863,78
Δήμος Αιγάλεω	**6,45**	**78563**	**77917**	**69946**	**14,28%**	**10844,34**
Δήμος Ιλίου (πρώην Λιοσίων)	9,453	78326	85572	84793	17,32%	8969,96
Δήμος Περιστερίου	10,05	137288	146743	139981	28,59%	13928,46
Δήμος Πετρούπολης	6,597	38278	51559	58979	12,04%	8940,28
Δήμος Χαϊδαρίου	22,66	47437	48494	46897	9,58%	2069,59

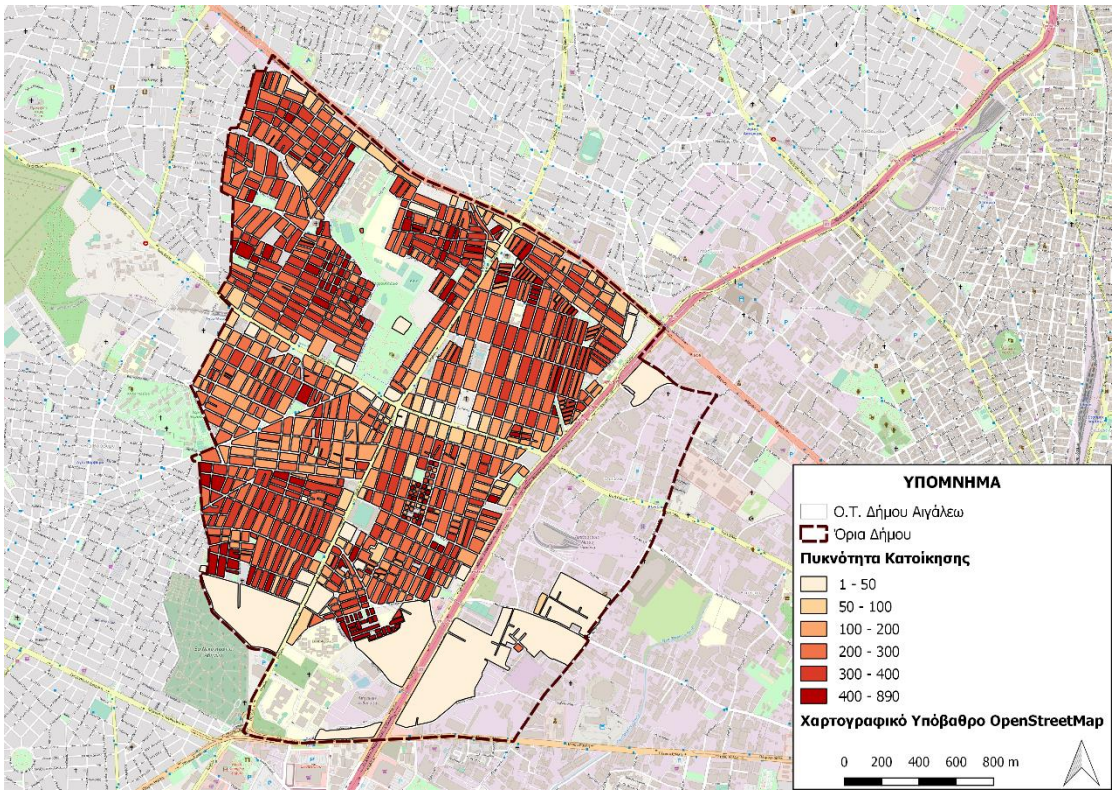
Πίνακας 8: Πληθυσμιακά Ποσοστά Δήμου Αιγάλεω για τα έτη 1991, 2001, 2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ.1991, 2001 και 2011)

Πληθυσμιακά Ποσοστά Δήμου			
	1991	**2001**	**2011**
Στο σύνολο της χώρας	0,77%	0,71%	0,65%
Στο σύνολο της Περιφέρειας	2,23%	2,00%	1,83%
Στο σύνολο της Π.Ε.	17,20%	16,34%	14,28%

Παρατηρώντας τα πληθυσμιακά δεδομένα της Περιφερειακής Ενότητας Δυτικού Τομέα Αθηνών, στην οποία εντάσσεται και ο Δήμος Αιγάλεω, φαίνεται ότι παρότι τα ποσοστά τόσο στο σύνολο της χώρας όσο και στο σύνολο της Περιφέρειας δεν είναι ιδιαίτερα υψηλά, παρουσιάζει μια από τις μεγαλύτερες πληθυσμιακές πυκνότητες της Περιφέρειας.

Αντίστοιχη εικόνα παρουσιάζει και ο Δήμος Αιγάλεω, ο οποίος αν και αποτελεί το 14,3% του πληθυσμού της Περιφερειακής Ενότητας του Δυτικού Τομέα Αθηνών και το 0,65% του συνολικού πληθυσμού της Χώρας, σημειώνει μια από τις μεγαλύτερες πληθυσμιακές πυκνότητες εντός της Περιφερειακής του Ενότητας. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται και στο Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω για τα έτη 2015-2019 το μέγεθος αυτό, υπερβαίνει κατά πολύ τον μέσο όρο της Περιφερειακής Ενότητας του Δυτικού Τομέα Αθηνών (7.303,53 άτομα ανά τετρ. χλμ), το αντίστοιχο μεγέθους της Περιφέρειας Αττικής (1.001,11) αλλά και τον αντίστοιχο εθνικό μέσο όρο (81,75 άτομα ανά τετρ. χλμ.).

Για την καλύτερη κατανόηση της περιοχής μελέτης κρίθηκε σκόπιμη η διερεύνηση της πυκνότητας κατοίκησης σε επίπεδο Οικοδομικών Τετραγώνων του Δήμου. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011, η οποία λήφθηκε υπόψη για την δημιουργία της παρακάτω απεικόνισης, επιβεβαιώνονται όσα έχουν ήδη αναφερθεί σχετικά με την πυκνότητα του πληθυσμού της περιοχής μελέτης. Φαίνεται, μάλιστα, ότι πρόκειται για έναν Δήμο ο οποίος στο μεγαλύτερο μέρος του είναι πυκνοκατοικημένος, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι η μέση τιμή πυκνότητας υπολογίζεται στα 268 άτομα/εκτάρια.



Εικόνα 5: Πυκνότητα πληθυσμού Δ. Αιγάλεω σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (Πηγή πρωτογενών δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ)

Από την παραπάνω απεικόνιση γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι εκατέρωθεν των βασικών οδικών αξόνων παρατηρούνται κυρίως μεσαίες τιμές πυκνότητας πληθυσμού, οι οποίες αυξάνονται προς τον πυρήνα των υπο περιοχών που αυτοί ορίζουν, σκιαγραφώντας με αυτόν τον τρόπο τις διάφορες γειτονιές του δήμου. Το γεγονός αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην συσσώρευση εμπορικών δραστηριοτήτων κατά μήκος των συγκεκριμένων δρόμων. Σε γενικές γραμμές, οι χαμηλότερες τιμές σημειώνονται στο νότιο και το ανατολικό κομμάτι, και κυρίως στην περιοχή του Ελαιώνα. Επιπλέον, αξίζει να τονιστεί ότι μεγάλος αριθμός κατοίκων φαίνεται να βρίσκεται συγκεντρωμένος περιμετρικά του Άλσους Μπαρουτάδικου και γενικότερα προς το βορειοανατολικό τμήμα της περιοχής.

Αναφορικά με τις πληθυσμιακές μεταβολές που συνοψίζονται στον πίνακα που ακολουθεί αξίζει να σημειωθεί ότι στο επίπεδο του Δήμου παρουσιάζεται μια διαρκώς πτωτική πορεία από το 1991 μέχρι το 2011, η οποία κορυφώθηκε το διάστημα 2001-2011 σημειώνοντας μείωση 10,23%. Η εικόνα αυτή δεν φαίνεται να ακολουθεί την αντίστοιχη των ανώτερων χωρικών επιπέδων όπου τόσο ο πληθυσμός της Αττικής όσο και οι διάφορες Περιφερειακές Ενότητες παρουσιάζουν είτε αύξηση είτε μικρότερη μείωση.

Πίνακας 9: : Πληθυσμιακές Μεταβολές Μόνιμου Πληθυσμού σε επίπεδο Χώρας, Περιφέρειας Αττικής, Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών και Δ. Αιγάλεω (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 1991, 2001, 2011)

ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ		
	1991	2001	2011	1991-2001	2001-2011	1991-2011
Σύνολο Χώρας	10.259.900	10934097	10816286	6,57%	-1,08%	5,42%
Περιφέρεια Αττικής	3523407	3894573	3828434	10,53%	-1,70%	8,66%

Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών	456747	476711	489675	4,37%	2,72%	7,21%
Δήμος Αιγάλεω	78563	77917	69946	-0,82%	-10,23%	-10,97%

Σύμφωνα, μάλιστα, με το Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω για τα έτη 2015-2019, η συνεχής αυτή μείωση του πληθυσμού αν και ενδεχομένως να σχετίζεται με την ευρύτερη υπογεννητικότητα και την μετακίνηση των μόνιμων κατοίκων σε άλλες περιοχές, φαίνεται να μην ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Πιο συγκεκριμένα, παρά την οποιαδήποτε μείωση των μόνιμων κατοίκων που αποτυπώνεται στα απογραφικά δεδομένα, ο πληθυσμός του Δήμου φαίνεται να διατηρείται σχετικά σταθερός ανά τα χρόνια. Το γεγονός αυτό σχετίζεται άμεσα με παράγοντες όπως οι μεγάλες μεταναστευτικές ροές των τελευταίων 30 ετών, η λειτουργία του Πανεπιστημιακού Ιδρύματος (Π.Α.Δ.Α.) που οδήγησε στην εγκατάσταση πολλών φοιτητών στον Δήμο, η λειτουργία του μετρό, η μεγάλη ανοικοδόμηση της τελευταίας 15ετίας κλπ.

Πληθυσμιακή Κατανομή βάσει Ηλικιακής Διάρθρωσης και Φύλου

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η μελέτη της μέσης ηλικίας του πληθυσμού αλλά και της ηλικιακής του κατανομής του. Παρατηρώντας τα δεδομένα που αφορούν την μέση ηλικία του πληθυσμού για το έτος 2011, προκύπτει ότι στον Δήμο Αιγάλεω καταγράφονται αρκετά υψηλότερες τιμές από τον αντίστοιχο δείκτη της Περιφέρειας Αττικής αλλά και των γειτονικών Δήμων. Μάλιστα, εστιάζοντας στην ευρύτερη περιοχή μελέτης -μέσω της σύγκρισης του Δήμου Αιγάλεω με τους γειτονικούς του- φαίνεται ότι σε αυτόν εντοπίζεται η δεύτερη μεγαλύτερη μέση ηλικία.

Πίνακας 10: Μέση Ηλικία Πληθυσμού Δήμου Αιγάλεω για το Έτος 2011

Μέση Ηλικία πληθυσμού - Συγκριτικά Αποτελέσματα	
ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	**Μέση ηλικία (έτη)**
Σύνολο Χώρας	41,9
Περιφέρεια Αττικής	41,3
Δήμος Αθηναίων	42,7
Δήμος Αιγάλεω	**42,1**
Δήμος Αγ. Βαρβάρας	40,08
Δήμος Περιστερίου	40,07
Δήμος Χαϊδαρίου	40,4

Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011

Από την μελέτη των ποσοστών των επιμέρους ηλικιακών ομάδων που εντοπίζονται στον Δήμο, παρουσιάζεται μια διαφορετική εικόνα από αυτή της μέσης ηλικίας που αναφέρθηκε παραπάνω. Πιο συγκεκριμένα, τόσο για το έτος 2001 όσο και για το 2011, η επικρατέστερη ηλικιακή ομάδα είναι αυτή των 20-29. Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι τα χαμηλότερα ποσοστά εντοπίζονται για όλο το χρονικό διάστημα αναφοράς στην ηλικιακή ομάδα 0-9 ετών.

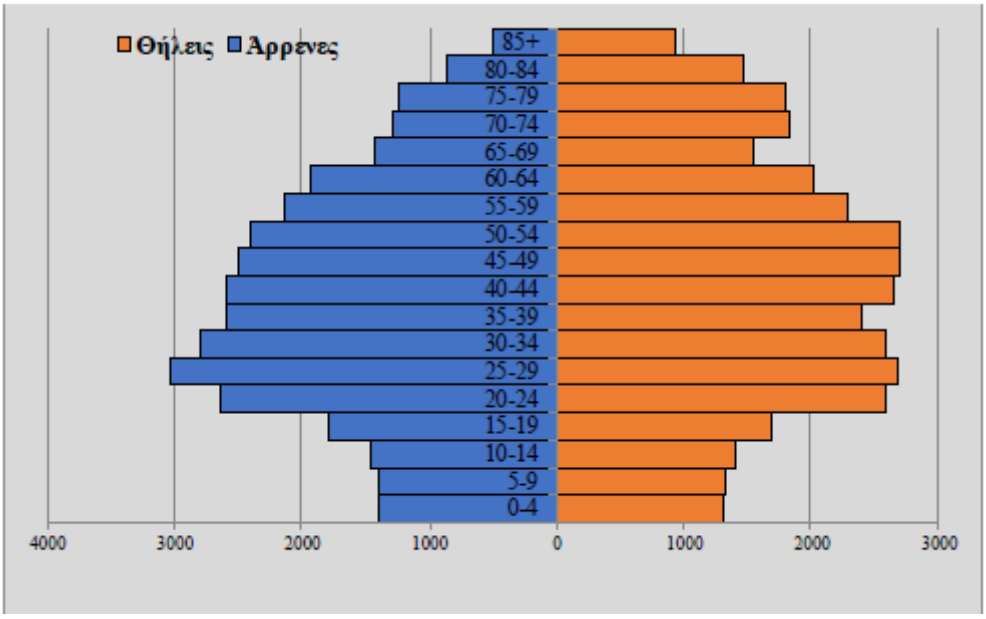
Πίνακας 11: Ηλικιακή Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Δήμου Αιγάλεω για τα Έτη 2001 και 2011

ΗΛΙΚΙΑΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	**ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ**			
	2001	**2001(%)**	**2011**	**2011(%)**

0-9	6.835	8,77%	5.440	7,78%
10-19	12.982	16,66%	6.345	9,07%
20-29	13.258	**17,02%**	10.948	**15,65%**
30-39	12.261	15,74%	10.382	14,84%
40-49	11.457	14,70%	10.437	14,92%
50-59	8.897	11,42%	9.536	13,63%
60-69	8.317	10,67%	6.930	9,91%
70+	7.467	9,58%	9.928	14,19%
ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ	**77.917**	100,00%	69.946	100,00%

Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2001 & 2011

Παρατηρώντας τους παραπάνω πίνακες, γίνεται αντιληπτό ότι ο πληθυσμός του Δήμου έχει πλέον εισέλθει στο στάδιο της δημογραφικής γήρανσης μιας και παρατηρείται μια αύξηση της αναλογίας των ηλικιωμένων (άνω των 65) και μια ταυτόχρονη μείωση των παιδιών (0-14 χρονών). Αυτό επιβεβαιώνεται και από την μελέτη του Ε.Κ.Κ.Ε. με τίτλο «Το Κοινωνικό προφίλ και οι συνθήκες διαβίωσης στο Δήμο Αιγάλεω», του Ιουνίου 2021 όπου υπογραμμίζεται ότι με βάση την τελευταία απογραφή οι ηλικιωμένοι συνιστούν μια σημαντική αναλογία στο σύνολο του πληθυσμού. Ταυτόχρονα, από την εν λόγω έρευνα αντούλνται αρκετές χρήσιμες πληροφορίες από την ηλικιακή πυραμίδα.



Εικόνα 6: Η Πυραμίδα πληθυσμού του Δήμου Αιγάλεω, 2011, Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. – Επεξεργασία Ε.Κ.Κ.Ε.

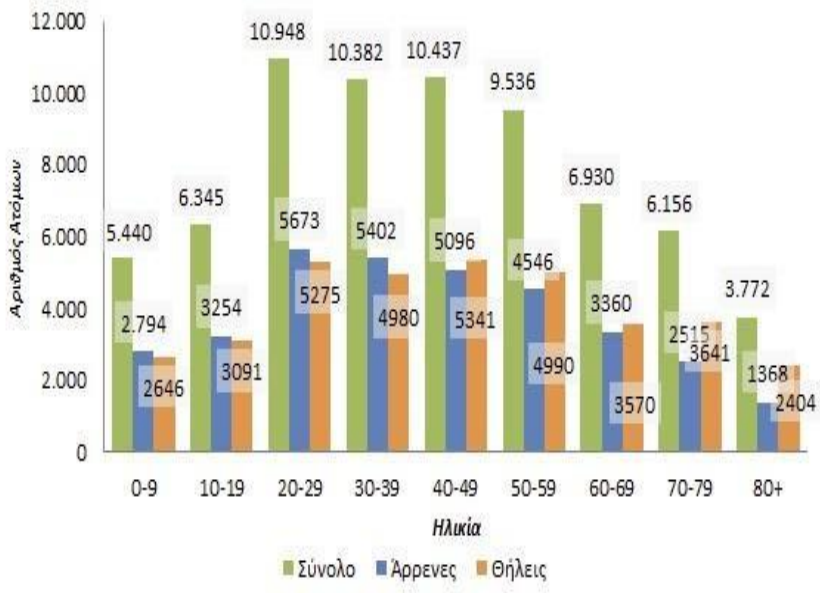
Πιο συγκεκριμένα, προκύπτει ότι αν και η πυραμίδα χαρακτηρίζεται από μια γήρανση της κορυφής, παρατηρείται μια τάση συρρίκνωσης στην περίπτωση των ηλικιακών ομάδων κάτω των 14 ετών, δηλαδή του παιδικού πληθυσμού. Συνεπώς, η μέση ηλικία του πληθυσμού αυξάνεται. Αξίζει, επιπλέον, να αναφερθεί ότι αντίστοιχες τάσεις παρατηρούνται και για το σύνολο της χώρας από την αντίστοιχη πυραμίδα.

Προχωρώντας με την διερεύνηση της φυλετικής κατανομής του πληθυσμού και εστιάζοντας στα τελευταία απογραφικά δεδομένα, παρατηρείται ότι σε όλα τα χωρικά επίπεδα μελέτης οι γυναίκες έχουν υψηλότερα ποσοστά συγκριτικά με στους άνδρες.

Πίνακας 12: Κατανομή Πληθυσμού βάσει Φύλου (2011)

2011				
ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	**ΆΡΡΕΝΕΣ**	**%**	**ΘΗΛΕΙΣ**	**%**
Σύνολο Χώρας	5.303.223	49,03%	5.513.063	50,97%
Περιφέρεια Αττικής	1.845.663	48,21%	1.982.771	51,79%
Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών	239.567	48,92%	250.108	51,08%
Δήμος Αιγάλεω	34.008	48,62%	35.938	51,38%

Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011



Εικόνα 7: Κατανομή πληθυσμού Δήμου Αιγάλεω κατά φύλο και ηλικία, , Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. – Επεξεργασία Τσάμης-Μαντες

Φυσική Κίνηση Πληθυσμού

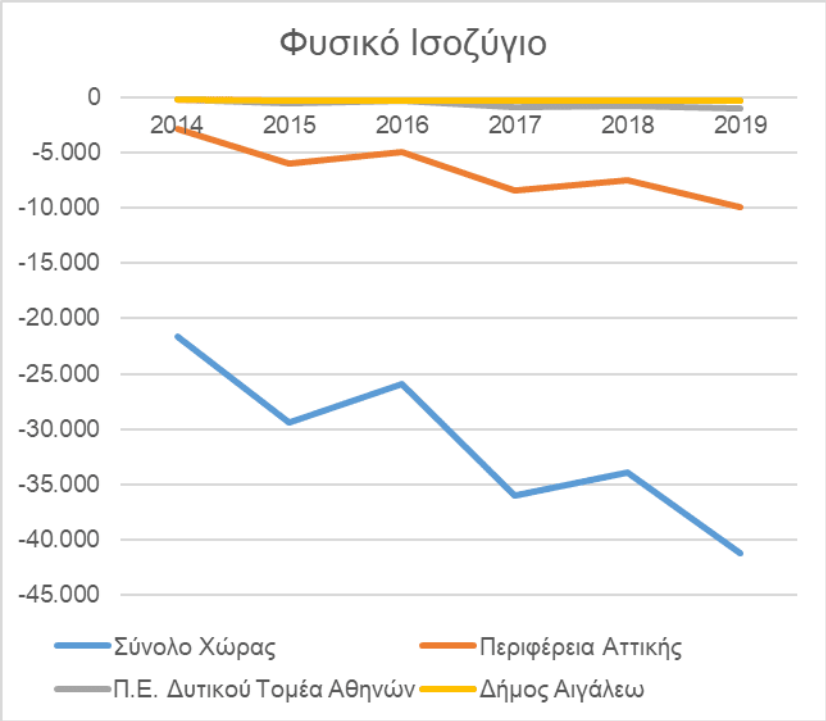
Για την καλύτερη κατανόηση του ηλικιακού προφίλ και συνεπώς του πληθυσμιακού δυναμικού του Δήμου, ιδιαίτερα κρίσιμη είναι η μελέτη του φυσικού του ισοζυγίου, όπως αυτό διαμορφώθηκε τα τελευταία χρόνια. Σημειώνεται ότι στην παρούσα διερεύνηση δεν λαμβάνεται υπόψη η μεταναστευτική κίνηση (δηλαδή το μεταναστευτικό ισοζύγιο - εισερχόμενες και εξερχόμενες ροές). Τελικά, με βάση τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για τις χρονιές 2014-2019, διαμορφώνεται ο παρακάτω πίνακας και το αντίστοιχο διάγραμμα:

Πίνακας 13: Φυσικό Ισοζύγιο Δήμου Αιγάλεω και Ευρύτερης Περιοχής για τα Έτη 2014-2019

Φυσικό Ισοζύγιο (Γεννήσεις - Θανάτοι)				
Έτη	**Σύνολο Χώρας**	**Περιφέρεια Αττικής**	**Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών**	**Δήμος Αιγάλεω**
2014	-21.591	-2.901	-219	-220

2015	-29.336	-5.949	-580	-270
2016	-25.890	-4.939	-357	-273
2017	-35.942	-8.374	-897	-341
2018	-33.856	-7.529	-773	-295
2019	-41.202	-9.920	-1.034	-333

Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2019



Διάγραμμα 1: Φυσικό Ισοζύγιο Δήμου Αιγάλεω και Ευρύτερης Περιοχής για τα Έτη 2014-2019 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2019)

Ποσοστά ιδιοκτησίας Ι.Χ. και θέσεων στάθμευσης

Στο σημείο αυτό, ιδιαίτερα χρήσιμη είναι η μελέτη των ποσοστών ιδιοκτησίας Ι.Χ. αλλά και θέσεων στάθμευσης ανά νοικοκυριό προκειμένου να δημιουργηθεί μια πληρέστερη εικόνα για το μεταφορικό σύστημα της περιοχής και τους τρόπους μετακίνησης των κατοίκων.

Πίνακας 14: Ποσοστά νοικοκυριών κατά ιδιοκτησία αυτοκινήτων για την Περιοχή Μελέτης, την Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών, την Περιφέρεια Αττικής και το σύνολο της Χώρας για το Έτος 2011

2011							
Χωρικό Επίπεδο	**Σύνολο νοικοκυριών**	**Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων**					
		0 αυτοκίνητα	**%**	**1 αυτοκίνητο**	**%**	**2 + αυτοκίνητα**	**%**
Σύνολο χώρας	4.134.540	1.255.683	30,37%	1.881.231	45,50%	997.626	24,13%
Περιφέρεια Αττικής	1.512.097	449.773	29,74%	697.500	46,13%	364.824	24,13%
Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών	184.972	51.882	28,05%	89.889	48,60%	43.201	23,36%

Δήμος Αιγάλεω	**28.503**	**10.260**	**36,00%**	**13.231**	**46,42%**	**5.012**	**17,58%**
Ποσοστά Δήμου στο σύνολο της χώρας	0,69%	0,82%		0,70%		0,50%	
Ποσοστά Δήμου στο σύνολο της Π.Ε.	15,41%	19,78%		14,72%		11,60%	

Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011

Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι τα νοικοκυριά με 1 Ι.Χ. στην διάθεσή τους συγκεντρώνουν τα υψηλότερα ποσοστά σε όλα τα χωρικά επίπεδα μελέτης και ειδικότερα σε ποσοστό της τάξης 40%. Ακολουθούν τα νοικοκυριά με 0 αυτοκίνητα, με τον Δήμο Αιγάλεω να συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό στην εν λόγω κατηγορία (36%) συγκριτικά με τα υπόλοιπα επίπεδα. Σε αυτό πιθανότατα έχει συμβάλλει αρκετά και η λειτουργία του σταθμού μετρό στην περιοχή από το 2007 και μετά, η οποία βελτίωσε σημαντικά την προσβασιμότητα της περιοχής μέσω των Μ.Μ.Μ., αλλάζοντας το πρόσωπο των Δημόσιων Μεταφορών.

Σειρά έχει η μελέτη των θέσεων στάθμευσης ανά νοικοκυριό, η οποία παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 15: Ποσοστά νοικοκυριών κατά ιδιοκτησία θέσεων στάθμευσης για την Περιοχή Μελέτης, την Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών, την Περιφέρεια Αττικής και το σύνολο της Χώρας για το Έτος 2011

Χωρικό Επίπεδο	**Σύνολο νοικοκυριών**	**Νοικοκυριά κατά θέσεις στάθμευσης**			
		0 θέσεις στάθμευσης	**%**	**1 + θέσεις στάθμευσης**	**%**
Σύνολο χώρας	4134540	2727304	65,96%	1407236	34,04%
Περιφέρεια Αττικής	1.512.097	963.422	63,71%	120.259	7,95%
Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών	184972	133319	72,08%	51653	27,92%
Δήμος Αιγάλεω	**28503**	**23874**	**83,76%**	**4629**	**16,24%**

Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011

Τα νοικοκυριά χωρίς καμία θέση στάθμευσης στην κατοχή τους επικρατούν σε όλα τα επίπεδα ανάλυσης, συγκεντρώνοντας αρκετά υψηλότερα ποσοστά από εκείνα με τουλάχιστον μια. Αξίζει να υπογραμμισθεί ότι στον Δήμο Αιγάλεω εντοπίζονται τα χαμηλότερα ποσοστά ιδιοκτησίας συγκριτικά με όλα τα υπόλοιπα επίπεδα.

Φυσικό Περιβάλλον - Βασικά Περιβαλλοντικά Στοιχεία

Το φυσικό περιβάλλον και η μορφολογία μιας περιοχής καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την δυνατότητα προσπέλασής της με βιώσιμα μέσα μετακίνησης, με αποτέλεσμα η διερεύνησή τους να αποτελεί πλέον αναπόσπαστο κομμάτι του σχεδιασμού. Χαρακτηριστικά του εδάφους της περιοχής, όπως το ανάγλυφο, αλλά και ευρύτερα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος επηρεάζουν την προσβασιμότητα αλλά και την ελκυστικότητά των μετακινήσεων, ιδίως για τους χρήστες μη μηχανοκίνητων μέσων όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες.

Στην κατεύθυνση σεβασμού και προστασίας του περιβάλλοντος αναφέρεται ότι ο Δήμος Αιγάλεω είναι ένας από τους Δήμους-Μέλη του Περιβαλλοντικού Συνδέσμου Δήμων Αθήνας - Πειραιά (ΠΕ.ΣΥ.Δ.Α.Π.), ο οποίος στοχεύει στην μελέτη των Διαδημοτικών προβλημάτων των περιοχών που καλύπτουν οι Δήμοι μέλη του, στην παροχή συμβουλών σε θέματα περιβάλλοντος και την εκπόνηση σχετικών μελετών, έργων και ερευνητικών προγραμμάτων.

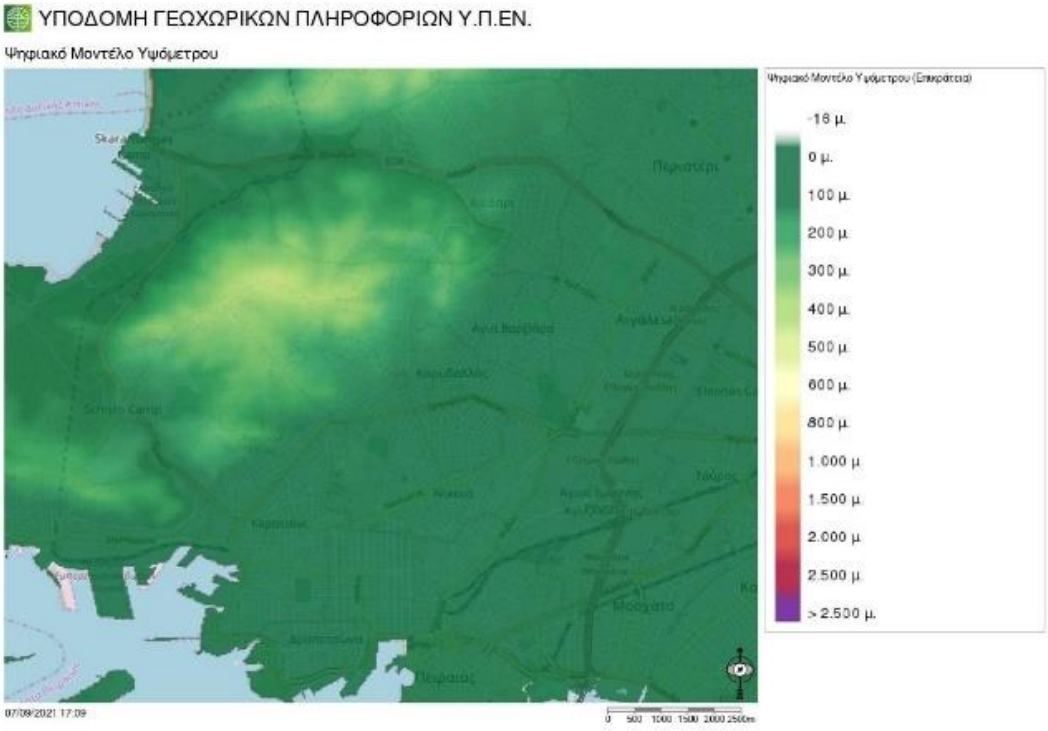
Σημειώνεται ότι για την ολοκλήρωση της διερεύνησης που ακολουθεί χρησιμοποιήθηκαν πληροφορίες που αφορούν την κλίση και τις υψομετρικές ζώνες συνδυαστικά με ένα ψηφιακό μοντέλο εδάφους, όπως αυτά παρέχονται από την Υποδομή Γεωχωρικών Πληροφοριών του Υ.Π.ΕΝ. αλλά και από σχετικές μελέτες.

Μορφολογία

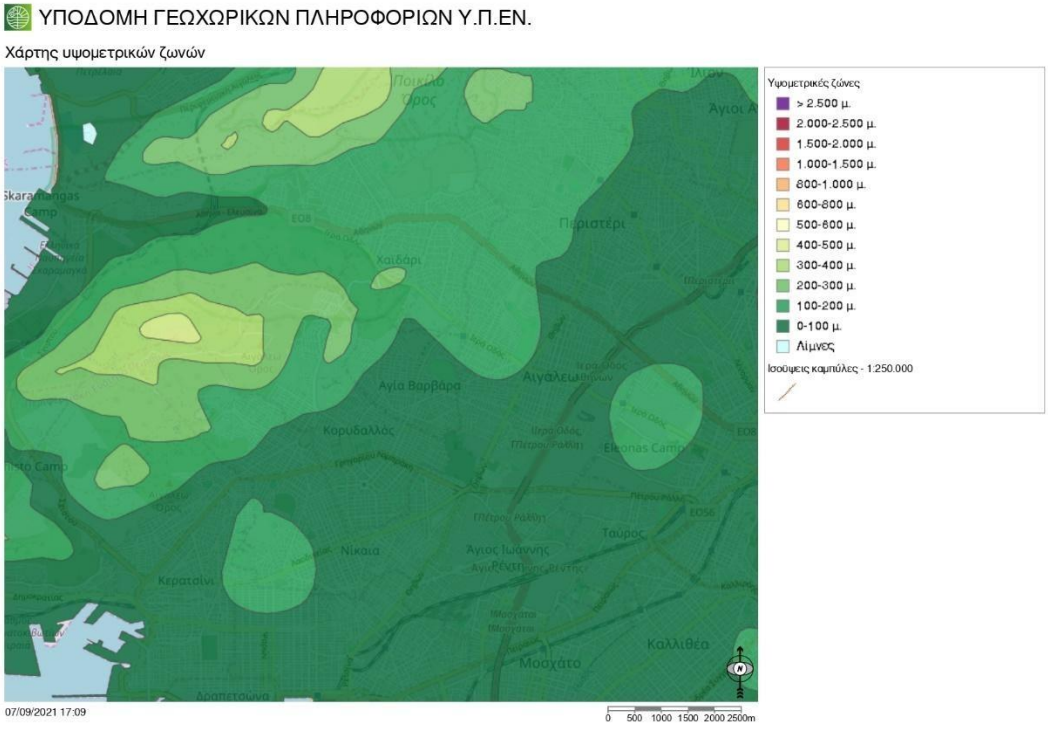
Στην περιοχή του δυτικού λεκανοπεδίου μπορούν να διακριθούν δύο κυρίαρχες ζώνες σύμφωνα με την Β’ φάση της «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», η επίπεδη ζώνη του δυτικού λεκανοπεδίου κι η ημιορεινή ζώνη του Αιγάλεω και του Ποικίλου. Οι δύο αυτοί ορεινοί όγκοι διαχωρίζονται φυσικογεωγραφικά από ένα στενό δίαυλο, ο οποίος ενώνει το λεκανοπέδιο της Αθήνας, με τον κόλπο της Ελευσίνας. Τα μεγαλύτερα υψόμετρα εντοπίζονται κατά μήκος του Αιγάλεω και του Ποικίλου, ενώ τα μικρότερα, κατά μήκος της παράκτιας ζώνης στην περιοχή του Σκαραμαγκά και κατά μήκος της κοίτης του Κηφισού ποταμού.

Αναφορικά με την Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών, οι Δήμοι Αγίας Βαρβάρας, Αιγάλεω, Περιστερίου, Ίλιον, Αγ. Αναργύρων και Ζεφυρίου, μπορούν να θεωρηθούν ως «πεδινοί» Δήμοι, σε αντίθεση με τον Κορυδαλλό, Χαϊδαρίου, Πετρουπόλεως και Καματερού, μεγάλα τμήματα των οποίων περιλαμβάνουν τις ανατολικές υπώρειες των δυτικών ορεινών όγκων του λεκανοπεδίου.

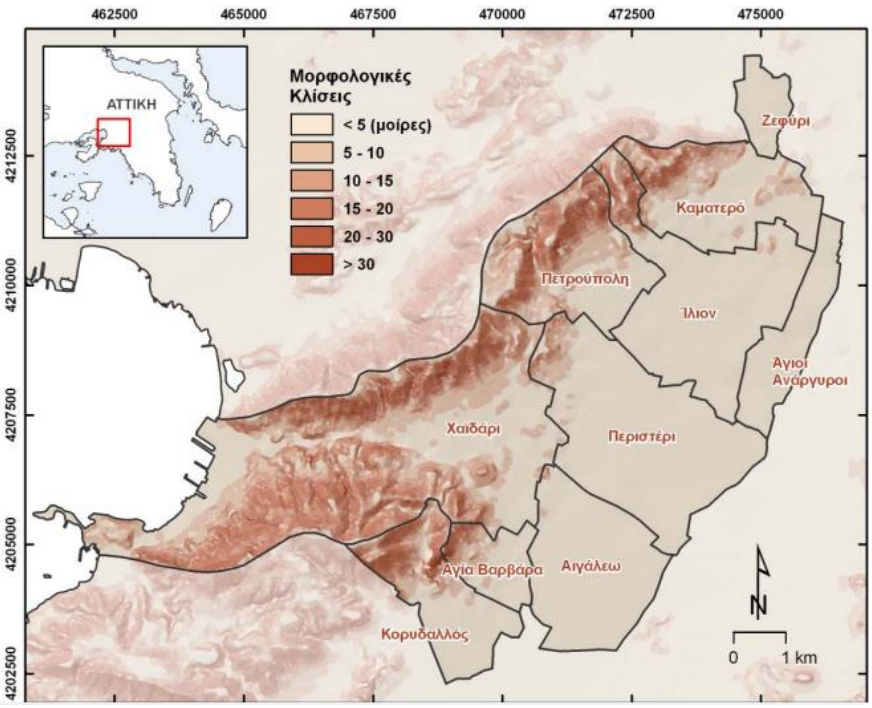
Ο Δήμος Αιγάλεω χαρακτηρίζεται από ένα ήπιο ανάγλυφο με μικρές κλίσεις ενώ βρίσκεται σε υψόμετρο περίπου 50μ.. Στο μεγαλύτερο μέρος του το έδαφος είναι σχετικά επίπεδο ενώ οι μεγαλύτερες υψομετρικές διαφορές καταγράφονται στο βορειοδυτικό του τμήμα, όπως φαίνεται και από τους χάρτες που ακολουθούν. Τα χαρακτηριστικά αυτά ευνοούν την χρήση βιώσιμων μέσων μετακίνησης και συμβάλλουν στην καλύτερη διαμόρφωση συνθηκών ενίσχυσης των μη μηχανοκίνητων μέσων στην περιοχή.



Εικόνα 8: Ψηφιακό Μοντέλου Υψομέτρου Ευρύτερης Περιοχής, Πηγή: Υποδομή Γεωχωρικών Πληροφοριών Υ.Π.ΕΝ.



Εικόνα 9: Χάρτης Υψομετρικών Ζωνών Ευρύτερης Περιοχής, Πηγή: Υποδομή Γεωχωρικών Πληροφοριών Υ.Π.ΕΝ.

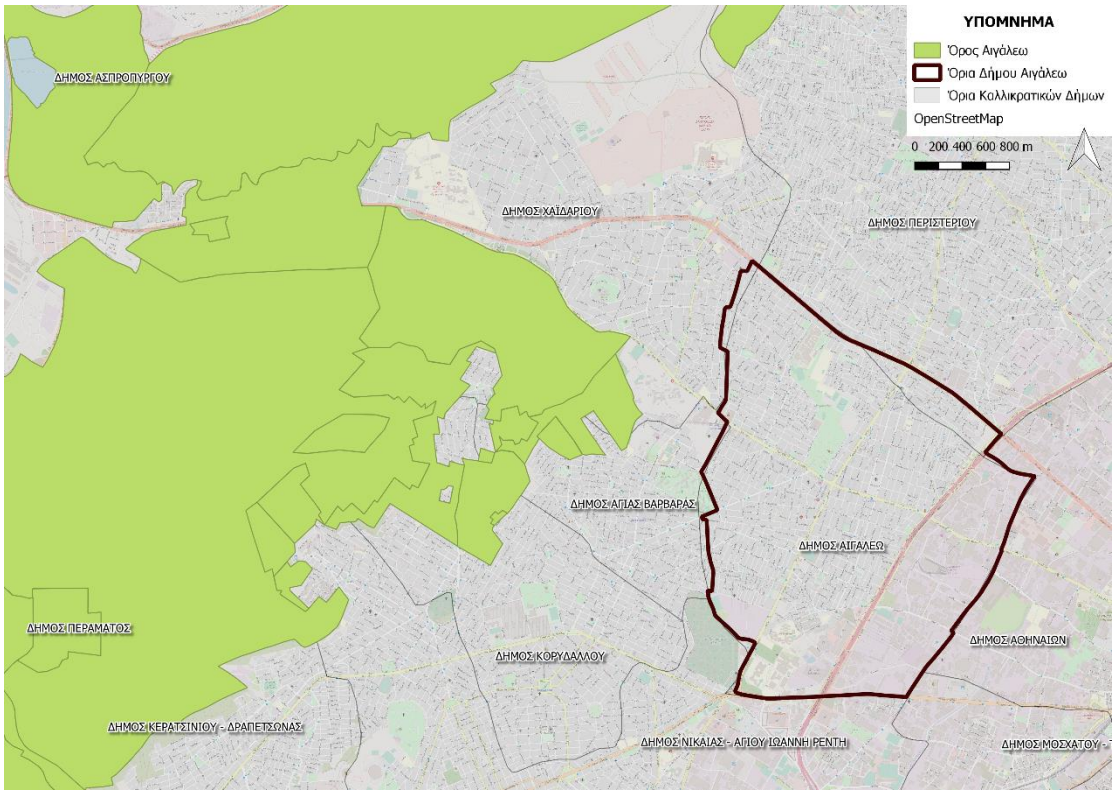


Εικόνα 10: Χάρτης μορφολογικών κλίσεων της δυτικής Αθήνας με τα όρια των δήμων του ΑΣΔΑ, Πηγή: Β' φάση της «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», 2010.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, παρατηρείται μια σταδιακή αύξηση του υψομέτρου στο βορειοδυτικό τμήμα της περιοχής μελέτης. Αυτή οφείλεται στην ύπαρξη του Όρους Αιγάλεω, το οποίο αν και δεν εντάσσεται χωρικά στον Δήμο, αναμφισβήτητα, τον επηρεάζει ποικιλοτρόπως.

Πλέον, το Ποικίλο Όρος – Όρος Αιγάλεω έχει κηρυχθεί ως προστατευόμενη ζώνη (Ν.2742/07.10.1999) αλλά και ως τόπος ιδιαίτερου φυσικού κάλλους (25683/27.3.1969) και γίνονται προσπάθειες ανάπλασής του μιας και αποτελεί έναν σημαντικό αλλά αρκετά υποβαθμισμένο χώρο περιαστικού πρασίνου. Σημειώνεται ότι οι περισσότεροι δήμοι της δυτικής περιοχής (Πέραμα, Κερατσίνι-Δραπετσώνα, Νίκαια-Ρέντης, Κορυδαλλός, Αγία Βαρβάρα, Αιγάλεω, Χαϊδάρι, Περιστέρι, Πετρούπολη, Άνω Λιόσια) είναι σε άμεση επαφή με το βουνό ενώ στην ευρύτερη περιοχή του ζουν περισσότερο από 1.500.000 κάτοικοι.

Η ανάπλασή του θα συμβάλλει στην βελτίωση του μικροκλίματος των όμορων Δήμων αλλά και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Πιο συγκεκριμένα, καθοριστικός θα είναι ο ρόλος της στην προστασία του περιβάλλοντος και του οικοσυστήματος αλλά και στη σύνδεσή τους με τους κατοίκους των όμορων δήμων αλλά και του λεκανοπεδίου Αττικής μέσω των κατάλληλων υποδομών άθλησης και αναψυχής. Μάλιστα, ο Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δυτικής Αθήνας (ΑΣΔΑ) έχει εκπονήσει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο δράσης για το όρος αυτό, το οποίο στοχεύει στην πλήρη ανάδειξη και αξιοποίησή του. Συνεπώς, τα οφέλη θα είναι πολλαπλά για το σύνολο των παραπάνω Δήμων, είτε αυτοί συνορεύουν άμεσα με αυτό είτε βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή του, όπως ο Δήμος Αιγάλεω.

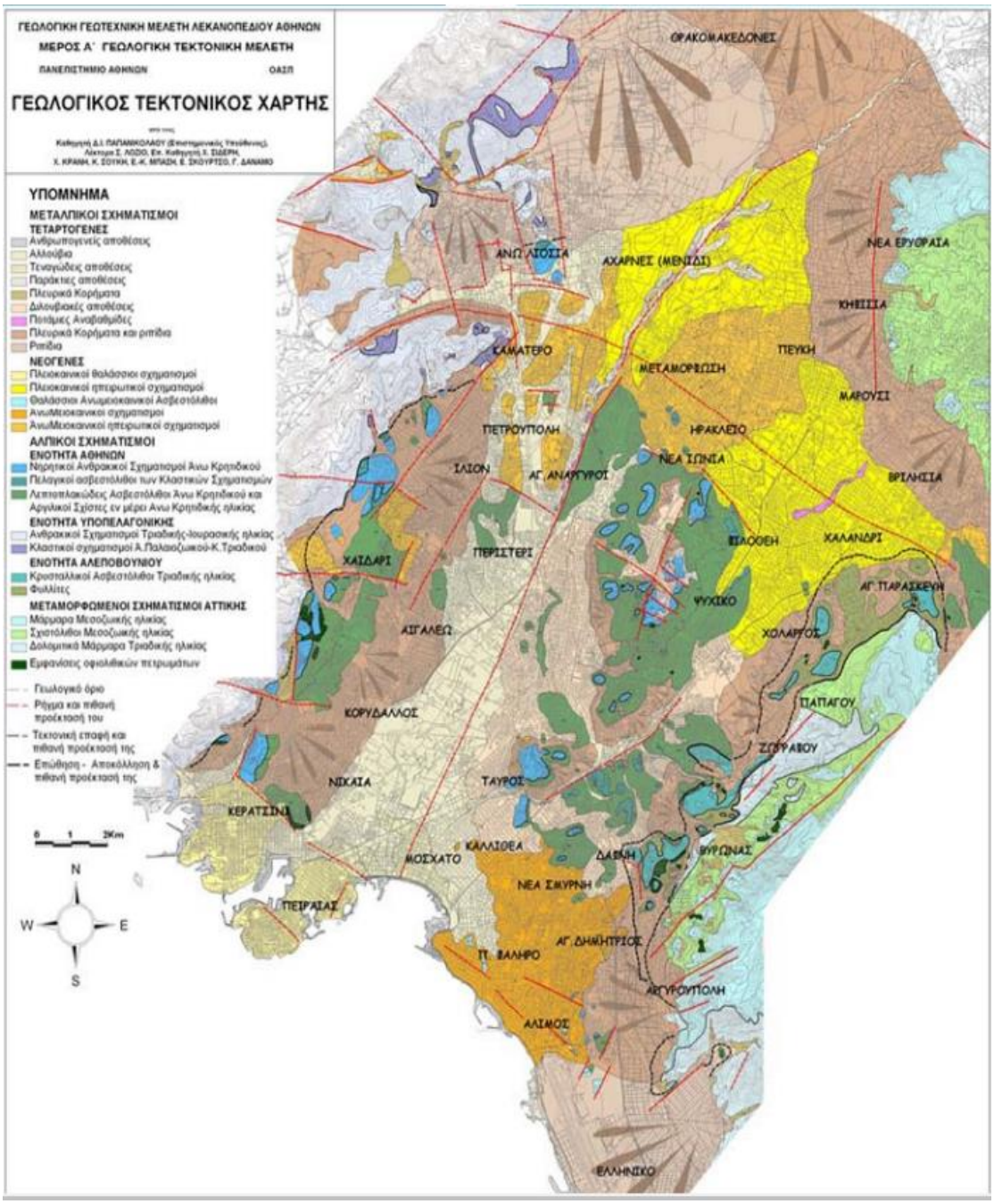


Εικόνα 11: Σχετική Θέση Δήμου και Όρους Αιγάλεω – Ιδία Επεξεργασία

Γεωλογία - Γεωλογικοί Σχηματισμοί και Γεωτεχνική της περιοχής

Η γεωλογική δομή των Δήμων που ανήκουν στην Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών διακρίνεται σε δύο είδη σχηματισμών, τους αλπικούς και τους μεταλπικούς. Οι πρώτοι εντοπίζονται στους ορεινούς όγκους και διακρίνονται σε δύο βασικές γεωτεκτονικές ενότητες: την Υποπελαγονική και το Αλλόχθονο ή αλλιώς ενότητα Αθηνών. Σημειώνεται ότι η Υποπελαγονική ενότητα εντοπίζεται στους ορεινούς όγκους του Ποικίλου όρους και του Αιγάλεω και αντιστοιχεί σε μη μεταμορφωμένα πετρώματα, κυρίως ανθρακικά και κλαστικά ιζηματογενή, ενώ η ενότητα Αθηνών δομεί σχεδόν στο σύνολο το εσωτερικό τμήμα του Λεκανοπεδίου των Αθηνών και αποτελείται από ιζηματογενή έως ημιμεταμορφωμένα πετρώματα.

Οι μεταλπικοί σχηματισμοί εντοπίζονται στις χαμηλά ταπεινωμένες περιοχές, φτάνοντας μέχρι τον υδροκρίτη του Κηφισού και διακρίνονται σε σχηματισμούς του Νεογενούς και του Τεταρτογενούς. Οι νεογενείς σχηματισμοί διαιρούνται σε θαλάσσιους, που εντοπίζονται στο νότιο τμήμα, και ηπειρωπικούς, που βρίσκονται στο βόρειο και κεντρικό τμήμα της περιοχής, και βρίσκονται στο μεγαλύτερό τους μέρος καλυμμένοι από τους νεότερους τεταρτογενείς. Οι τεταρτογενείς σχηματισμοί καλύπτουν ασύμφωνα τους υποκείμενους σχηματισμούς στο μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής, είτε πρόκειται για αλπικούς, είτε για σχηματισμούς του Νεογενούς. Διακρίνονται σε, αλλούβια, πλευρικά κορήματα και Πλειστοκαινικά (?) ριπίδια



Εικόνα 12: Γεωλογικός – Τεκτονικός Χάρτης, Πηγή: Σημειώσεις Διαλέξεων «Τεχνικής Γεωλογίας ΙΙ», Λουπασάκης Κωνσταντίνος, 2013-2014

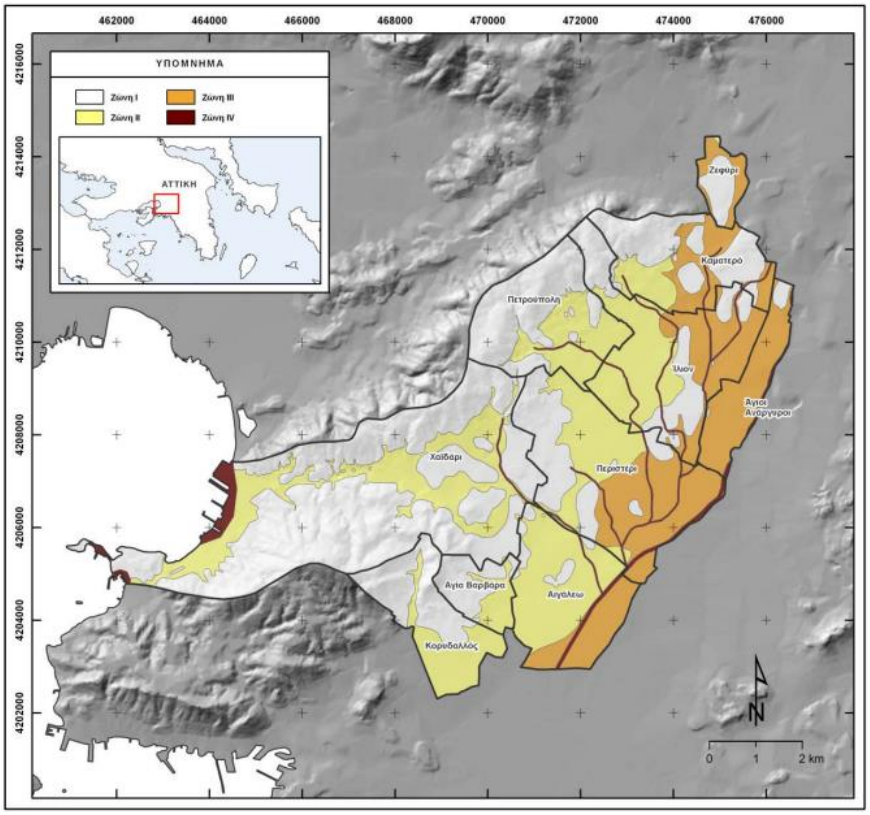
Η γεωτεχνική ταξινόμηση των γεωλογικών σχηματισμών, αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι στη μελέτη δυνητικών κινδύνων, που σχετίζονται με σεισμικά γεγονότα. Στο πλαίσιο της «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», του 2010 δημιουργήθηκε ο χάρτης ζωνών σεισμικής επικινδυνότητας εδαφών, στον οποίο διαχωρίζονται 4 βασικές κατηγορίες όπως παρουσιάζονται και στον χάρτη που ακολουθεί:

I. Βραχώδεις ή ημιβραχώδεις σχηματισμοί

II. Συνεκτικά ή πυκνά εδάφη

III. Εδάφη μέσης συνεκτικότητας ή μικρής πυκνότητας

IV. Κοίτες ποταμών και ρεμμάτων – πρόσφατες επιχωματώσεις



Εικόνα 13: Χάρτης ζωνών σεισμικής επικινδυνότητας εδαφών (τροποποιημένος από Παπανικολάου και άλλοι, 2002), Πηγή: «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», 2010

Σημειώνεται ότι οι ταξινομήσεις τέτοιου είδους σκοπεύουν στην παροχή γενικών κατευθύνσεων ως προς τη σεισμική προστασία. Επιπλέον, τα κριτήρια διαχωρισμού μιας αστικής περιοχής σε ζώνες δεν είναι ενιαία αλλά διαφοροποιούνται κατά περίπτωση προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι συγκεκριμένες γεωλογικές – γεωτεχνικές συνθήκες της κάθε περιοχής.

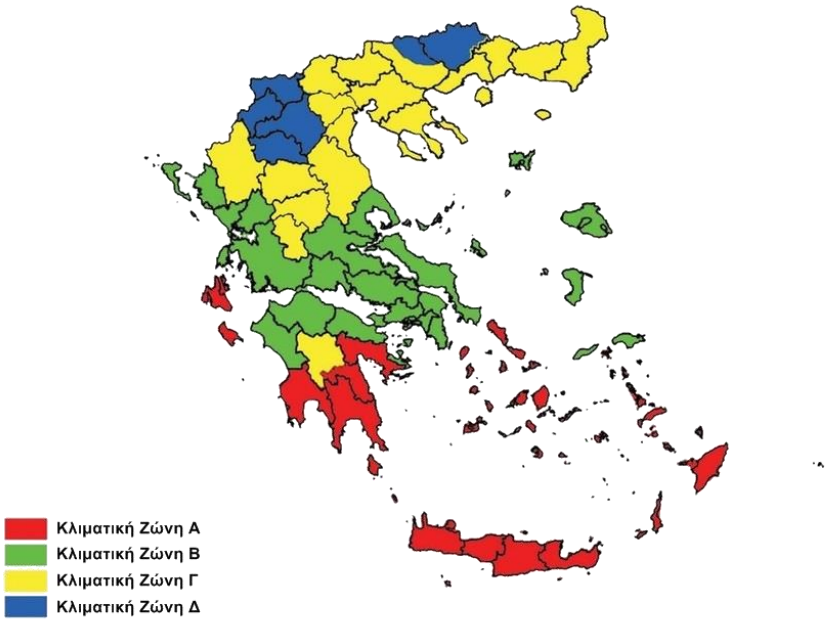
Εστιάζοντας στον Δήμο Αιγάλεω, αν και στην έκτασή του εντοπίζονται και οι 4 ζώνες σεισμικής επικινδυνότητας, είναι εμφανές ότι το μεγαλύτερο μέρος του εντάσσεται στην Ζώνη ΙΙ και ΙΙΙ. Ιδιαίτερη προσοχή χρήζουν τα τμήματα που εντάσσονται στην ζώνη IV, τα όρια της οποίας απεικονίζονται συμβολικά στον χάρτη μιας και εντάσσονται στην ζώνη Χ του ΕΑΚ (2000) και ο σαφής καθορισμός τους απαιτεί πληρέστερη έρευνα. Η ζώνη αυτή περιλαμβάνει περιοχές εντός ή παρά την κοίτη του Κηφισού ποταμού και των κυρίων ρεμάτων καθώς και περιοχές που έχουν επιχωματωθεί. Σε όλες τις περιοχές αυτές, είναι δυνατόν να αναπτυχθούν ιδιαίτερα δυσμενείς σεισμικές συνθήκες λόγω τοπογραφίας, πιθανής αστοχίας πρανών και ανεξέλεγκτης συμπεριφοράς των επιχωματώσεων.

Κλιματολογικές Συνθήκες

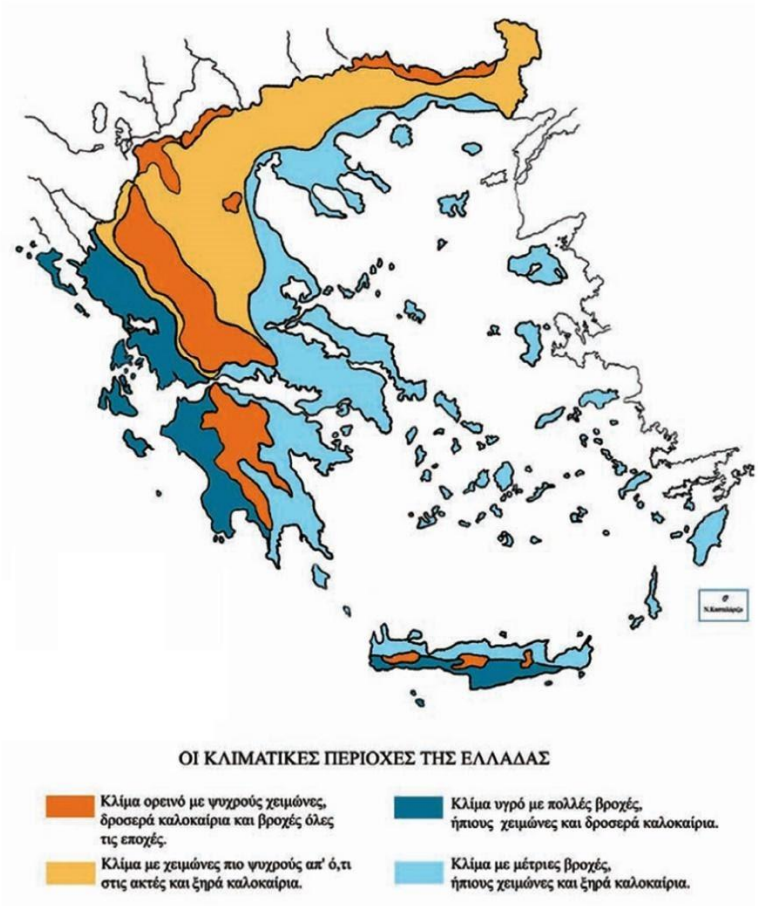
Η ελληνική επικράτεια είναι χωρισμένη σε τέσσερις κλιματολογικές ζώνες με βάση τις επικρατούσες συνθήκες κάθε περιοχής σύμφωνα με τον ισχύοντα "Κανονισμό Ενεργειακής Απόδοσης Κτιρίων - ΚΕΝΑΚ" (ΦΕΚ 407/Β/9-4-2010). Οι ζώνες αυτές κυμαίνονται από το Α έως το Δ με φθίνουσα τιμή και παρουσιάζονται παρακάτω. Σημειώνεται ότι οι περιοχές που βρίσκονται σε υψόμετρο άνω των 500μ. πρέπει να

εντάσσονται στην επόμενη ψυχρότερη κλιματική ζώνη από εκείνη στην οποία ανήκουν, ενώ από αυτή την ιδιαιτερότητα εξαιρούνται σαφώς οι ορεινές περιοχές της ζώνης Δ, καθώς αποτελεί την ψυχρότερη, βάσει κανονισμού.

ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	ΝΟΜΟΙ
ΖΩΝΗ Α	Ηρακλείου, Χανιών, Ρεθύμνου, Λασιθίου, Κυκλάδων, Δωδεκανήσου, Σάμου, Μεσσηνίας, Λακωνίας, Αργολίδας, Ζακύνθου, Κεφαλληνίας & Ιθάκης, Κύθηρα & νησιά Σαρωνικού (Αττικής), Αρκαδίας (πεδινή).
ΖΩΝΗ Β	Αττικής (εκτός Κυθήρων & νησιών Σαρωνικού), Κορινθίας, Ηλείας, Αχαΐας, Αιτωλοακαρνανίας, Φθιώτιδας, Φωκίδας, Βοιωτίας, Ευβοίας, Μαγνησίας, Λέσβου, Χίου, Κέρκυρας, Λευκάδας, Θεσπρωτίας, Πρέβεζας, Άρτας.
ΖΩΝΗ Γ	Αρκαδίας (ορεινή), Ευρυτανίας, Ιωαννίνων, Λάρισας, Καρδίτσας, Τρικάλων, Πιερίας, Ημαθίας, Πέλλας, Θεσσαλονίκης, Κιλκίς, Χαλκιδικής, Σερρών (εκτός ΒΑ τμήματος), Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης, Έβρου.
ΖΩΝΗ Δ	Γρεβενών, Κοζάνης, Καστοριάς, Φλώρινας, Σερρών (ΒΑ τμήμα), Δράμας.



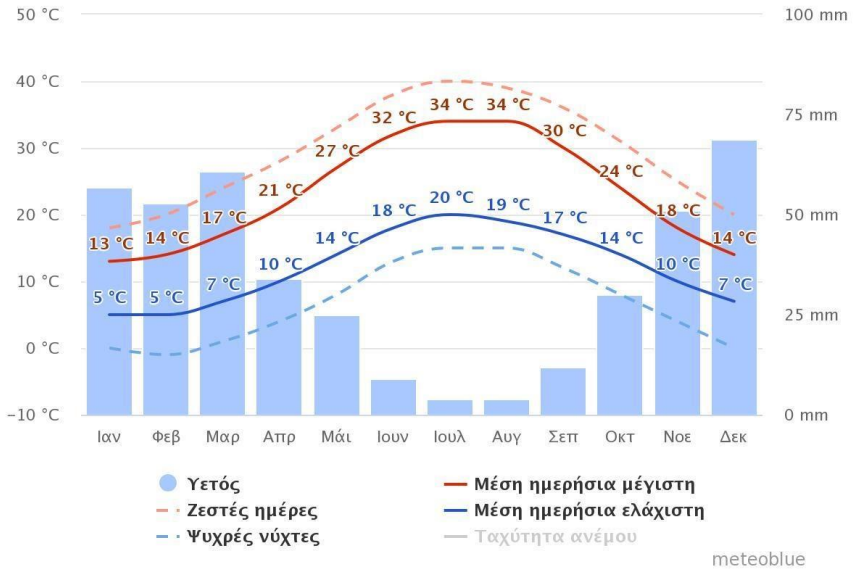
Εικόνα 14:Κλιματικές Ζώνες βάσει του ΚΕΝΑΚ (Πηγή: ΚΕΝΑΚ, 2010)



Εικόνα 15: Κλιματικές Περιοχές της Ελλάδας (Πηγή: https://www.monodomiki.gr/)

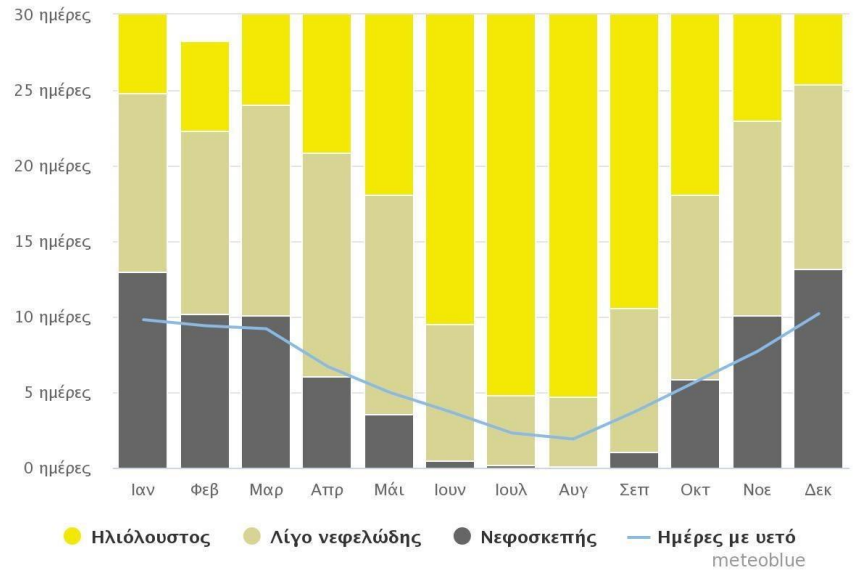
Πιο συγκεκριμένα, ο Δήμος Αιγάλεω ανήκει στην Κλιματική Ζώνη Β και το κλίμα του χαρακτηρίζεται ως εύκρατο, με ξηρό καλοκαίρι και ήπιο χειμώνα ενώ συνδυαστικά με τον χάρτη κλιματικών περιοχών γίνεται αντιληπτό ότι έχει μέτριες βροχοπτώσεις. Ακολουθούν ορισμένα σχετικά διαγράμματα για την καλύτερη κατανόηση των κλιματολογικών συνθηκών που επικρατούν στην περιοχή μελέτης.

Αρχικά, παρουσιάζεται το διάγραμμα με τους μέσους όρους θερμοκρασιών και βροχοπτώσεων. Σε αυτό, η «ημερήσια μέση μέγιστη" (συμπαγής κόκκινη γραμμή) δείχνει τη μέγιστη θερμοκρασία μιας μέσης ημέρας για κάθε μήνα για το Αιγάλεω και η "ημερήσια μέση ελάχιστη" (συμπαγής μπλε γραμμή) τη μέση ελάχιστη θερμοκρασία. Επιπλέον, οι ζεστές ημέρες και κρύες νύχτες (διακεκομμένες κόκκινες και μπλε γραμμές) δείχνουν τον μέσο όρο της πιο ζεστής μέρας και πιο κρύας νύχτας του κάθε μήνα για τα τελευταία 30 χρόνια.



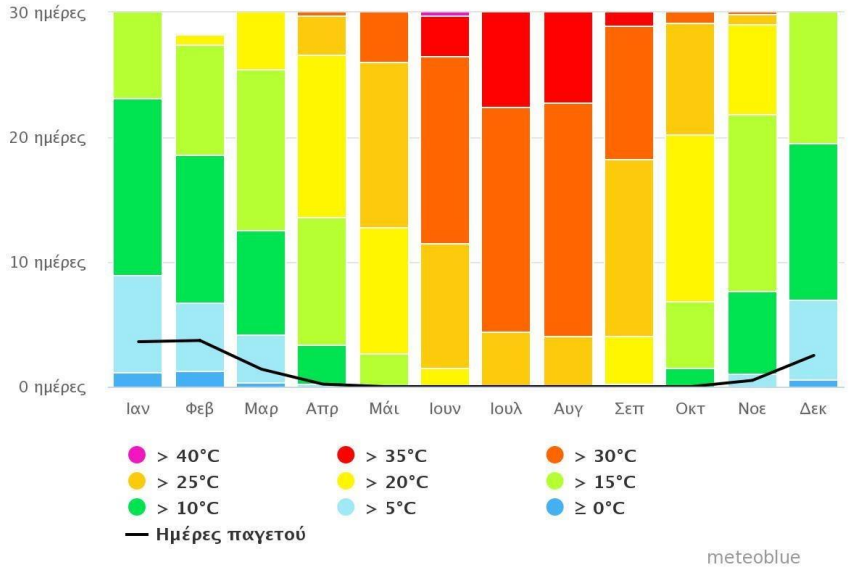
Εικόνα 16: Μέσος όρος θερμοκρασιών και βροχοπτώσεων, Πηγή: https://www.meteoblue.com/

Το επόμενο γράφημα δείχνει το μηνιαίο αριθμό ημερών με καιρό αίθριο, λίγο νεφελώδη, νεφοσκεπή και τις ημέρες με βροχή. Οι ημέρες με λιγότερο από 20% νεφοκάλυψη θεωρούνται ως αίθριες, με 20-80% νεφοκάλυψη ως νεφελώδεις και με περισσότερα από 80%, ως νεφοσκεπείς.



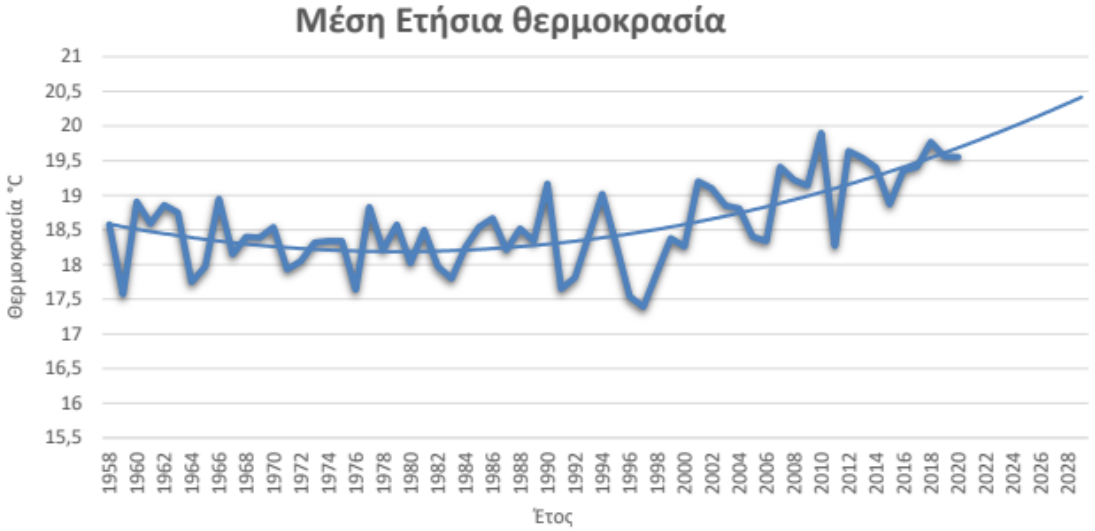
Εικόνα 17: Νεφελώδης, αίθριος και ημέρες βροχόπτωσης, Πηγή: https://www.meteoblue.com/

Επιπλέον, παρουσιάζεται το διάγραμμα μέγιστης θερμοκρασίας για το Αιγάλεω στο οποίο εμφανίζεται το πλήθος των ημερών ανά μήνα που επιτυγχάνονται οι αναγραφόμενες θερμοκρασίες.



Εικόνα 18: Διάγραμμα μέγιστων Θερμοκρασιών, Πηγή: https://www.meteoblue.com/

Η κυριαρχία των υψηλότερων και μέσων τιμών θερμοκρασίας στα παραπάνω διαγράμματα επιβεβαιώνει τον γενικό χαρακτηρισμό του κλίματος της περιοχής που προηγήθηκε. Λαμβάνοντας υπόψη την συνεχή διόγκωση της κλιματικής αλλαγής της εποχής, οι θερμοκρασίες αυτές αναμένεται να ανέβουν ακόμα περισσότερο, γεγονός που αποτυπώνεται και στην πρόβλεψη για την μελλοντική μεταβολή του κλίματος που υλοποιήθηκε στο πλαίσιο του Σχεδίου Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (Σ.Δ.Α.Ε.) του Δήμου. Για την πρόβλεψη αυτή χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα από την Ε.Μ.Υ. τα οποία απεικονίζονται στην παρακάτω εικόνα.



Εικόνα 19: Μέση Ετήσια Θερμοκρασίας Δ. Αιγάλεω, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021

Επιπλέον, μελετήθηκε και το ύψος του υετού, μιας και αποτελεί έναν σημαντικό δείκτη για την πρόβλεψη της μεταβολής του κλίματος και έχει μεγάλη επίδραση σε βασικούς τομείς δραστηριότητας του δήμου. Τελικά, προέκυψε η παρακάτω απεικόνιση:



Εικόνα 20: Ύψος Ετήσιου Υετού Δ. Αιγάλεω, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021

Από τα διαγράμματα που προηγήθηκαν προκύπτει ότι μέχρι το 2028 το κλίμα πρόκειται να γίνει θερμότερο ενώ τα ετήσια κατακρημνίσματα φαίνεται να παραμένουν σταθερά. Όπως τονίζεται και στο Σ.Δ.Α.Ε., η μέση θερμοκρασία από τους 19,41 °C (το έτος 2018) θα ανέλθει στους 20,4 °C (το έτος 2030), γεγονός που προβλέπεται να επηρεάσει σημαντικά την καθημερινότητα των κατοίκων. Άμεση συνέπεια θα είναι η αύξηση των ενεργειακών τους αναγκών -και συνεπώς του ανθρακικού αποτυπώματος του Δήμου Αιγάλεω- καθώς και η πρόκληση έντονων καιρικών φαινομένων.

Προστατευόμενες Περιοχές

Υδατικοί Πόροι

Σύμφωνα με την αποδελτοποίηση των εγγράφων των Δήμων της Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών που είχε υλοποιηθεί το 2007, τα καταγεγραμμένα έγγραφα του Δήμου Αιγάλεω είναι τα εξής:

Α) Ρέμα Χαϊδαρόρεμα, διευθετημένο

Β) Ρέμα Εδέσσης, διευθετημένο

Γ) Ρέμα Κατσαρού – Παπαφλέσσα – Β.Ηπείρου, διευθετημένο

Δ) Ρέμα Μίνωος, διευθετημένο

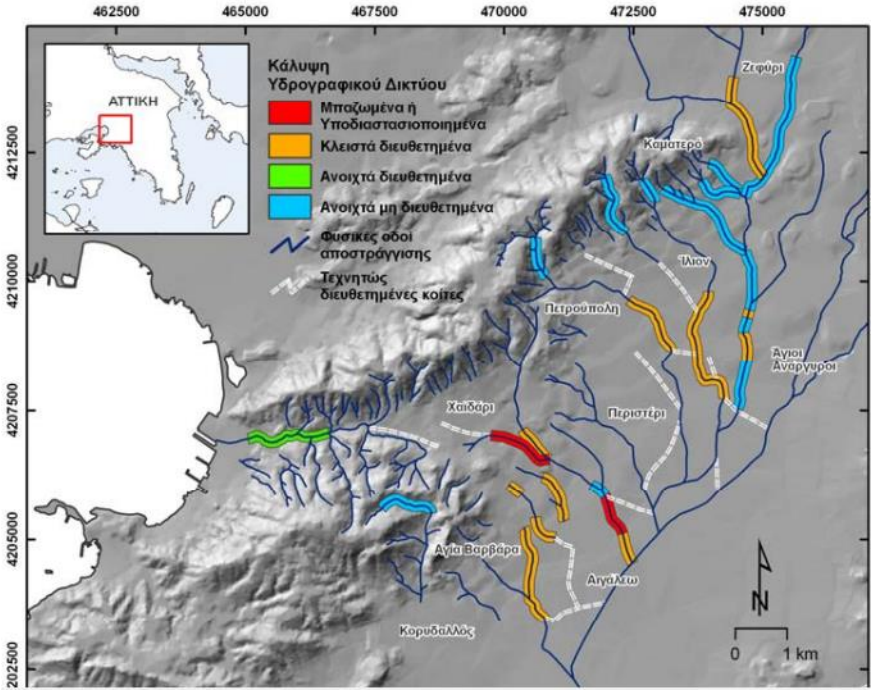
Ε) Ρέμα Νέστου – Αποστόλου Παύλου, διευθετημένο με προβλήματα κατάπτωσης των τοιχωμάτων του

Τον Δήμο διαπερνά επίσης ένας υδατινός πόρος υψίστης σημασίας, ο Κηφισός, ο οποίος πηγάζει από την Πάρνηθα και την Πεντέλη και προστατεύεται από το ΠΔ 632Δ/94. Ο ρόλος του είναι καθοριστικός για το περιβάλλον, την ανάπτυξη καθώς την αντιπλημμυρική προστασία τόσο του Δήμου όσο και της Περιφέρειας.

Σημειώνεται ότι στις αρχές της δεκαετίας του 2000, στο πλαίσιο των μεγάλων τεχνικών έργων εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας, ολοκληρώθηκε ο εγκιβωτισμός του Κηφισού σε μήκος 13 χιλιομέτρων. Το τεχνικό αυτό έργο εξυπηρετούσε στην διοχέτευση των νερών από το ύψος της Νέας Φιλαδέλφειας μέχρι τις εκβολές του στον Φαληρικό όρμο και ταυτόχρονα στην κατασκευή αυτοκινητόδρομου (τμήματος της Εθνικής Οδού Αθηνών - Λαμίας) πάνω από τον ποταμό. Με τον τρόπο αυτό δώθηκε μεν μια λύση στο ζήτημα των πλημμυρών, αλλά

είχε τεράστιες περιβαλλοντικές επιπτώσεις, καθώς αφάνισε την φυσική κοίτη και τα πρανή του ποταμού σε μεγάλο μέρος της συνολικής του διαδρομής και συνεπώς κατέστρεψε το οικοσύστημα που υπήρχε στο τμήμα αυτό.

Σύμφωνα με την Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) ΠΕΠ Αττικής για το 2014-2020, δέχεται τα ύδατα πλήθους ρεμάτων καθώς και μεγάλη ρύπανση από αστικά και βιομηχανικά απόβλητα. Ωστόσο, έχει διατηρήσει στο βόρειο, ανοικτό τμήμα του τον φυσικό του χαρακτήρα και η κατάστασή του είναι αναστρέψιμη. Συνεπώς, η προστασία και αποκατάστασή του θεωρείται στρατηγικής σημασίας. Στη συνέχεια καλύπτεται από την Εθνική οδό Αθηνών - Λαμίας, παραλαμβάνει τις υπερχειλίσεις του παντορροϊκού συστήματος της Αθήνας και τέλος εκβάλλει κάτω από την υπερυψωμένη παραλιακή λεωφόρο.



Εικόνα 21: Υδρογραφικό δίκτυο της περιοχής μελέτης, Πηγή: Β' φάση της «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», 2010

Παράγοντες Ρύπανσης - Περιβαλλοντικοί Κίνδυνοι - Οχλήσεις

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω για τα έτη 2015-2019, τόσο οι βιοτεχνικές και βιομηχανικές μονάδες (περιοχή Ελαιώνα, εργοστάσιο «Γιούλα» κ.λ.π.) που χωροθετήθηκαν στον Δήμο Αιγάλεω όσο και οι διάφορες άλλες χρήσεις που σχετίζονται άμεσα με αυτές, οδήγησαν σε μια σημαντική ασυμβατότητα χρήσεων εντός του. Οι χρήσεις αυτές, σε συνδυασμό με την έλλειψη αστικού πρασίνου και την λειτουργία των βασικών οδικών αρτηριών που διασχίζουν το Δήμο (Ιερά Οδός, Θηβών, Λ. Αθηνών, Λ. Κηφισού, Πέτρου Ράλλη) οδηγούν σε μεγάλες περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις, όπως είναι η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση, υποβαθμίζοντας την ποιότητας και την εικόνα του αστικού περιβάλλοντος. Η κατάσταση αυτή εντείνεται ακόμα περισσότερο από τις κεντρικές θερμάνσεις και την μεταφορά αερίων μαζών από το υπόλοιπο λεκανοπέδιο και από το Θριάσιο Πεδίο.

Συνεπώς, οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τρεις βασικές ομάδες ανάλογα με την πηγή προέλευσής τους, όπως παρουσιάζονται στην συνέχεια:

- Αυτές που σχετίζονται με την οδική κυκλοφορία: Λόγω των υψηλών φόρτων των μεγάλων οδικών αρτηριών, του πυκνού δευτερεύοντος οδικού δικτύου, της κίνησης βαρέων πετρελαιοκίνητων οχημάτων για τις εμπορικές μεταφορές και των κυκλοφοριακών συνθηκών που οδηγούν στην την άσκοπη λειτουργία του κινητήρα “εν στάσει” για μεγάλα διαστήματα
- Οι εκπομπές από την παραγωγική διαδικασία και τις βιομηχανικές καύσεις (βιομηχανική αέρια ρύπανση)
- Η αέρια ρύπανση από καύση για θέρμανση: κυρίως από τα συστήματα κεντρικής θέρμανσης με καυστήρα πετρελαίου

Η ηχορύπανση οφείλεται στις δύο πρώτες από τις παραπάνω πηγές ενώ γίνεται ακόμα πιο αισθητή λόγω του μικρού πλάτους των δρόμων στο εσωτερικό του Δήμου.

Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας

Από το Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (Σ.Δ.Α.Ε.) για τον Δήμο Αιγάλεω που εκπονήθηκε το 2021, συγκεντρώθηκαν τα στοιχεία κατανάλωσης ενέργειες για τον τομέα των μεταφορών και πιο συγκεκριμένα για τις δημόσιες, τις ιδιωτικές και τις δημοτικές μεταφορές.

Σημειώνεται ότι επιλέχθηκε ως έτος αναφοράς το 2018 μιας και για το συγκεκριμένο έτος υπάρχουν επαρκή στοιχεία για την ορθή αποτύπωση του ενεργειακού προφίλ του Δήμου σε μια περίοδο κανονικότητας. Πιο αναλυτικά:

- Καταναλώσεις Πετρελαίου κίνησης και Βενζίνης για το σύνολο των μεταφορών τόσο για τον Δήμο Αιγάλεω όσο και για το σύνολο της Αττικής.

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ (L)	ΒΕΝΖΙΝΗ (L)
Αττική	964.147.745	907.534.288
Αιγάλεω	17.615.107	16.580.772

Εικόνα 22: Καταναλώσεις Πετρελαίου κίνησης και Βενζίνης, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021

- Καταναλώσεις δημοτικών μεταφορών:

Στις δημοτικές μεταφορές συμπεριλαμβάνονται οι καταναλώσεις των δημοτικών οχημάτων (λεωφορεία, απορριμματοφόρα, φορτηγά και επιβατικά οχήματα)

ΜΗΝΕΣ	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (L)	ΒΕΝΖΙΝΗ (L)
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	17.038	2.125
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	15.490	1.744
ΜΑΡΤΙΟΣ	19.018	2.472
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	17.554	2.400
ΜΑΙΟΣ	19.228	2.712
ΙΟΥΝΙΟΣ	18.164	2.557
ΙΟΥΛΙΟΣ	19.319	3.042
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	14.233	2.281
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	17.512	2.753
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	20.231	2.225
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	19.027	2.553
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	18.943	2.139
ΣΥΝΟΛΟ	**215.762**	**29.009**

Εικόνα 23: Καταναλώσεις δημοτικών μεταφορών, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021

- Καταναλώσεις δημοτικών μεταφορών:

Ως δημόσιες θεωρούνται οι καταναλώσεις των λεωφορείων (Ο.Α.Σ.Α.) που διατρέχουν και εξυπηρετούν τον Δήμο, οι οποίες προέκυψαν με βάση τον συνολικό αριθμό χιλιομέτρων που αυτά διανύουν.

Για τον υπολογισμό των λίτρων, τα οποία καταναλώνονται στις δημόσιες μεταφορές, έγινε η παραδοχή σύμφωνα με την οποία καταναλώνεται 0.7278 λίτρα/ χλμ βάσει μιας ανάλυσης που βρίσκεται αναρτημένη στην ιστοσελίδα του Δήμου Δράμας.

ΑΡ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗΣ	ΧΛΜ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ	ΑΡ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΧΛΜ / ΗΜΕΡΑ	ΧΛΜ / ΕΤΟΣ
420	2,65	99	262,35	95.757
703	4,98	109	542,82	198.129
731	1,46	75	109,5	39.967
750	5,25	88	462	168.630
803	3,05	64	195,2	71.248
807	2,85	48	136,8	49..932
813	2,35	124	291,4	106.361
829	9,04	63	569,52	207.874
831	2,35	105	246,75	90.063
836	2,65	3	7,95	2.901
845	4,63	122	564,86	206.173
852	4,7	42	197,4	72.051
856	3,26	131	427,06	155.876
891	6,17	26	160,42	58.553
892	0,43	61	26,23	9.573
A15	2,46	211	519,06	189.456
B15	2,47	38	93,86	34.258
ΣΥΝΟΛΟ				**1.756.810**

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΧΛΜ	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (L)
1.756.810	1.278.606

Εικόνα 24: Λεωφορειογραμμές και καταναλισκόμενα λίτρα λεωφορείων, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021

Επιπλέον, στο Σ.Δ.Α.Ε. υπολογίστηκε η ποσότητα εκλυόμενων ρύπων με την χρήση δύο μεθόδων. Με τον τρόπο αυτό εκτιμάται το περιβαλλοντικό αντίκτυπο της ενεργειακής κατανάλωσης του Δήμου Αιγάλεω. Πιο συγκεκριμένα χρησιμοποιούνται:

-1η (βασική) μέθοδος IPCC: λαμβάνει υπόψιν τους ρύπους που εκλύονται κατά την χρήση του καυσίμου ή κατά την παραγωγή της Ηλεκτρικής Ενέργειας.

-2η μέθοδος LCA: βασίζεται σε ανάλυση του κύκλου ζωής και υπολογίζει και τους ρύπους που παράγονται σε όλες τις φάσεις του κύκλου ζωής του καυσίμου

Τελικά προκύπτει ο παρακάτω συσσωρευτικός πίνακας για τον τομέα των μεταφορών:

Πίνακας 16: Πίνακας ρύπων για τον τομέα των Μεταφορών,

ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ							
		Ηλεκτρική ενέργεια	Πετρέλαιο θέρμανσης	Πετρέλαιο κίνησης	Βενζίνη	Φυσικό Αέριο	Σύνολο
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ MWh	Δημόσιες	0	0	12.786		0	12786
	Ιδιωτικές	0	0	176.151	152.543	0	328694
	Δημοτικές	0	0	2.158	267	0	2425
	Σύνολο	0	0	191.095	152810	0	343905
ΑΝΘΡΑΚΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΕ tn CO2 eq (IPCC)	Δημόσιες	0	0	3.427	0	0	3427
	Ιδιωτικές	0	0	47.208	38.136	0	85344
	Δημοτικές	0	0	578	67	0	645
	Σύνολο	0	0	51.213	38203	0	89416
ΑΝΘΡΑΚΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΕ tn CO2 eq (LCA)	Δημόσιες	0	0	3.913	0	0	3.913
	Ιδιωτικές	0	0	53.902	47.899	0	101.801
	Δημοτικές	0	0	660	84	0	744
	Σύνολο	0	0	58.475	47983	0	106.458

Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021, Ιδία Επεξεργασία

Σημειώνεται ότι από τον παραπάνω πίνακα παραλείπονται οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας μιας και δεν εντοπίζονται αντίστοιχες μονάδες παραγωγής εντός του Δήμου. Επιπλέον, αξίζει να αναφερθεί ότι με βάσει το Σ.Δ.Α.Ε. του Δήμου υπολογίζεται ότι το συνολικό ανθρακικό αποτύπωμα του Δήμου ανέρχεται σε 402.431 tn CO2 eq, 17.889 από την διαχείριση απορριμμάτων και 384.541 από τις καταναλώσεις ενέργειας, με το μεγαλύτερο ποσοστό να προέρχεται από την καύση πετρελαίου κίνησης.

Σημεία Ενδιαφέροντος, Τοπόσημα Και Σημαντικοί Πόλοι Έλξης Της Περιοχής Παρέμβασης

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο Δήμος Αιγάλεω αποτελεί έναν από τους κομβικούς Δήμους της γεωγραφικής ενότητας της Δυτικής Αθήνας αλλά και του ευρύτερου λεκανοπεδίου, ενώ συνιστά σημαντικό κέντρο εξυπηρετήσεων, εμπορίου, αναψυχής, κοινωφελών υπηρεσιών και πολιτιστικών υποδομών. Σε αυτό εντοπίζονται μια πληθώρα σημείων ενδιαφέροντος όπως χώροι, λειτουργίες και οντότητες υπερτοπικής και μητροπολιτικής εμβέλειας που την μετατρέπουν σε σημαντικό πόλο έλξης.

Ιστορικά Μνημεία και Αρχαιολογικοί Χώροι

Η περιοχή μελέτης έχει, αναμφισβήτητα, μεγάλη ιστορική και αρχαιολογική αξία. Το Αιγάλεω είναι γνωστό ήδη από την αρχαιότητα, κυρίως λόγω του ομώνυμου όρους από το οποίο ο Ξέρξης παρακολούθησε την ιστορική Ναυμαχία της Σαλαμίνας αλλά και της αρχαίας Ιεράς Οδού, επί της οποίας λάμβανε χώρα η λατρευτική πομπή των Ελευσινίων Μυστηρίων. Αυτή ξεκινούσε από την Πύλη του Κεραμεικού και κατέληγε στον σημερινό αρχαιολογικό χώρο της Ελευσίνας (Ιερός ναός της Δήμητρας).

Η χάραξη – καθιέρωση της Ιεράς Οδού, σε συνάρτηση με την εξέλιξη των Ελευσίνιων Μυστηρίων, αποτέλεσαν έναν από τους κυριότερους λόγους ανάπτυξης των περιοχών κατά μήκος του δρόμου στα αρχαία χρόνια, γεγονός τεκμηριωμένο από τα πολυάριθμα παρόδια μνημεία που έχει εντοπίσει η αρχαιολογική σκαπάνη.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται και στο Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου, εκτός από τα ταφικά μνημεία που υπήρχαν καθ'όλο το μήκος της Ιεράς Οδού, υπήρχαν ακόμα μικρά ιερά και ναΐσκοι στις παρόδιες ζώνες για την ξεκούραση των οδοιπόρων. Στην περιοχή του Αιγάλεω, βρέθηκε επίσης ο ναός του Κυαμίτου καθώς και δύο μεγάλα παρόδια νεκροταφεία με εντυπωσιακά επιτύμβια μνημεία και κτερίσματα, τα οποία εντοπίζονται γύρω από την κεντρική πλατεία του Εσταυρωμένου και στο ύψος μεταξύ του ΟΤΕ Αιγάλεω και της πλατείας Δαβάκη.

Σημειώνεται ότι η Ιερά Οδός βρίσκεται στην ίδια θέση από την εποχή του Θησέως ενώ τα αρχαία ευρήματά της είτε είναι συγκεντρωμένα στο Αρχαιολογικό Μουσείο Αθηνών είτε παραμένουν θαμμένα κάτω από τον σημερινό οδικό άξονα. Τα τελευταία χρόνια με τις ανασκαφές που έγιναν για τις ανάγκες κατασκευής του Μετρό, ήρθαν στην επιφάνεια πολλά ευρήματα της εποχής, τα οποία πλέον εκτίθενται σε δημόσια θέα σε μια προσπάθεια ανάδειξης της ιστορικής διαδρομής της πόλης. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι οι προθήκες που βρίσκονται στον σταθμό ΜΕΤΡΟ Αιγάλεω για την ανάδειξη του Ίχνους της Ιεράς Οδού και στο σταθμό ΜΕΤΡΟ Ελαιώνας για την ανάδειξη τμήματος της Αρχαίας γέφυρας του Κηφισού που βρέθηκε όπως παρουσιάζονται στις παρακάτω εικόνες.



Εικόνα 25: Αριστερά: Τμήμα της αρχαίας Ιεράς Οδού, Σταθμός Μετρό Αιγάλεω, Δεξιά: Αρχαία Γέφυρα στον Κηφισό ποταμό (τμήμα της αρχαίας Ιεράς Οδού), Σταθμός Μετρό Ελαιώνας, Πηγή: Εφορεία Αρχαιοτήτων Δυτικής Αττικής https://www.efada.gr/

Σημειώνεται ότι προθήκες υπάρχουν και στο εσωτερικό των σταθμών. Πιο συγκεκριμένα, στον σταθμό Αιγάλεω, στον οποίο υπάρχουν συνολικά 17 προθήκες, παρουσιάζονται ευρήματα (πρωτότυπα αντικείμενα και αντίγραφα) από ανασκαφές που διεξήχθησαν κατά μήκος της πορείας της Ιεράς Οδού και σχετίζονται με διαφορετικές πτυχές και δραστηριότητες της ζωής στην αρχαιότητα σύμφωνα με τον Κόμβο «Οδυσσέα» του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού. Τα ευρήματα που παρουσιάζονται στην έκθεση χρονολογούνται από την Αρχαϊκή έως τη Ρωμαϊκή περίοδο.



Εικόνα 26: Εκθέματα σταθμού μετρό Αιγάλεω, Πηγή: http://odysseus.culture.gr/h/4/gh41.jsp?obj_id=20989

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Δήμος Αιγάλεω επιδιώκει τη δημιουργία τουριστικής πολιτιστικής διαδρομής με τη σύνδεση των ευρημάτων στους δύο σταθμούς Ελαιώνα – Αιγάλεω με πρόγραμμα την ανάδειξη νεότερων ιστορικών μνημείων της περιοχής, όπως η Βυζαντινή Εκκλησία στην περιοχή του Ελαιώνα και οι υπόγειες στοές του Πυριτιδοποιείου στο Άλσος Αιγάλεω.

Νεότερα Μνημεία και Χώροι Πολιτιστικού Ενδιαφέροντος

Ιδιαίτερη σημασία για τον Δήμο έχει και το Ιστορικό Λαογραφικό Οικομουσείο (Ι.Λ.Ο.Α.), το οποίο φιλοξενεί αντικείμενα από διάφορες περιοχές της Ελλάδας. Στεγάζεται σε δυο παλιές προσφυγικές κατοικίες και έχει συνολικά οκτώ κατάλληλα διαμορφωμένες αίθουσες στις οποίες εκτίθενται σπάνια αντικείμενα και οικοσκευές από την προσωπική συλλογή του ιδρυτή του Γιάννη Περράκη. Εκτός από τα πολύ ιδιαίτερα εκθέματα που φιλοξενούνται στο οικομουσείο, ξεχωριστή σημασία έχει και ο προαύλιος χώρος του, στον οποίο υπάρχει πλήρως διαμορφωμένος κήπος με σπάνια δένδρα, φυτά και λουλούδια, παραδοσιακό πηγάδι (πραγματική και όχι εικονική εγκατάσταση) και εργαλεία αγροτικής απασχόλησης. Το μουσείο, το οποίο είναι αποκλειστικά αυτοχρηματοδοτούμενο, διοργανώνει διάφορες εκδηλώσεις, συμμετέχει σε εκθέσεις, ενώ δέχεται προγραμματισμένες επισκέψεις για μαθητές σχολείων στο πλαίσιο των οποίων πραγματοποιείται ξενάγηση.



Εικόνα 27: Το λογότυπο του Ι.Λ.Ο.Α., Πηγή: http://iloaegaleo.blogspot.com/

Ταυτόχρονα, στο Αιγάλεω στεγάζονται το Μουσείο Μικρασιατικού Πολιτισμού που φιλοξενεί κοσμήματα, νομίσματα, χαλιά, υφαντά, φωτογραφίες κ.ά. από πολλές περιοχές της Μικράς Ασίας και το Ελληνικό Μουσείο Πληροφορικής.

Σημαντικός πόλο έλξης για τον Δήμο αποτελεί και «το Ελληνικό Μολύβι». Πρόκειται για έναν σύγχρονος χώρος πολιτισμού, ο οποίος βρίσκεται στο σημείο που λειτουργούσε άλλοτε το μοναδικό εργοστάσιο μολυβιών στην Ελλάδα, επί της Ιεράς Οδού. Ένα ακόμα χαρακτηριστικό τοπόσημο του Δήμου με μεγάλη συμβολή στον τομέα αυτό είναι το Πνευματικό Κέντρο «Γιάννης Ρίτσος», το οποίο στεγάζεται στο κτίριο του παλαιού δημαρχείου. Στον χώρο του λειτουργεί δανειστική βιβλιοθήκη και ένα κλειστό θέατρο, ενώ φιλοξενεί κατά τακτά διαστήματα διάφορες καλλιτεχνικές εκθέσεις και άλλες εκδηλώσεις (ομιλίες, παρουσιάσεις βιβλίων κλπ).

Ο ιστορικότερος θεσμός πολιτισμού στο Αιγάλεω είναι η Φιλαρμονική του Δήμου που ιδρύθηκε το 1955, η οποία συμμετέχει στις εκδηλώσεις για τις εθνικές και άλλες επετείους καθώς και κατά τις Θρησκευτικές λιτανείες. Επιπλέον, στην πόλη λειτουργούν δύο θεατρικές σκηνές στον χώρο που στεγαζόταν ο πρώην κινηματογράφος Βυζάντιον, η Δυτική όχθη και η «Ρένα Βλαχοπούλου», τις οποίες δημιούργησε ο καλλιτέχνης Χάρης Ρώμας. Στο θέατρο συστεγάζεται, επίσης, και η θεατρική σκηνή «Λάμπρος Κωνσταντάρας».

Σε γενικές γραμμές, στον Δήμο υπάρχει μια πληθώρα πολιτιστικών και περιβαλλοντολογικών συλλόγων (Ένωση Ποντίων Αιγάλεω, Πολιτιστικός Αθλητικός Σύλλογος Πρόοδος Λιούμη, Καλλιτεχνικός Πνευματικός Σύλλογος, Μορφωτική Εκδρομική Εστία, Μικρασιατών οι Νέες Κυδωνίες, Των Απανταχού Φλαμπουριωτών, ΞΕ.ΚΟΙΝ.Α.), οι οποίοι ενισχύουν τον πολιτιστικό χαρακτήρα και την δυναμική του. Αξίζει να αναφερθεί ότι τα τελευταία χρόνια διοργανώνεται μια σειρά δημοτικών εκδηλώσεων, μεταξύ των οποίων είναι η ετήσια Ανθοκομική έκθεση, η έκθεση Βιβλίου, η παρέλαση των καρναβαλιστών και φυσικά το φεστιβάλ πολιτιστικών

δρώμενων του καλοκαιριού υπό τον διακριτικό τίτλο «Πολιτιστική Διαδρομή» που οργανώνεται τα τελευταία 24 χρόνια στο Δημοτικό Θέατρο «Αλέξης Μινωτής».

Πόλοι Ευρύτερου Υπερτοπικού Ενδιαφέροντος

Άλσος Αιγάλεω ή «Μπαρουτάδικο»

Κεντρικό ρόλο στην ζωή της πόλης έχει το Άλσος Αιγάλεω ή «Μπαρουτάδικο», μια έκταση 135 στρεμμάτων που βρίσκεται σε μια κομβική θέση εντός του αστικού ιστού και η σημασία της είναι καθοριστική τόσο για τον Δήμο όσο και για την Δυτική Αθήνα ευρύτερα.

Σύμφωνα με τον Περιβαλλοντικό Σύνδεσμο Δήμων Αθήνας – Πειραιά (ΠΕ.ΣΥ.Δ.Α.Π.), στο χώρο του σημερινού άλσους Αιγάλεω και για εκατό περίπου χρόνια (από το 1874 έως και το 1965) βρίσκονταν οι εγκαταστάσεις της Εταιρείας Ελληνικού Πυριδιτοποιείου, το οποίο ήταν στην εποχή της ακμής του μια από τις μεγαλύτερες βιομηχανικές μονάδες της χώρας. Το 1970, το εργοστάσιο ανέστειλε οριστικά την λειτουργία του μετά από έντονες διαμαρτυρίες των κατοίκων για τα θανατηφόρα ατυχήματα που συνέβαιναν από εκρήξεις επικίνδυνων υλών που χρησιμοποιούνταν για την παρασκευή πυρομαχικών και η έκταση περιήλθε στο δημόσιο. Οι εγκαταστάσεις κατεδαφίστηκαν, με εξαίρεση την μεγάλη υψικάμινο που αποτελεί διατηρητέο κτίσμα και στέκει ακόμα στη μέση του άλσους και ενός υδροσυλλέκτη, και στην θέση τους φυτεύτηκαν συνολικά 40.000 δένδρα. Στο άλσος που δημιουργήθηκε κατασκευάστηκαν ανά τα χρόνια διάφορες εκπαιδευτικές (Πανεπιστημιούπολη Άλσους Αιγάλεω, Νηπιαγωγεία, Δημοτικά Σχολεία, Γυμνάσια και Λύκεια), εργατικές (ΟΑΕΔ, ΚΕΤΕΚ) και αθλητικές εγκαταστάσεις (ΔΑΚ Αιγάλεω, χώροι αθλοπαιδιών), χώροι εστίασης, όπως και το ανοιχτό θέατρο «Αλέξης Μινωτής» στο οποίο λαμβάνουν χώρα οι καλοκαιρινές εκδηλώσεις του Δήμου.

Αξίζει να αναφερθεί ότι στον χώρο του άλσους πραγματοποιούνται εορταστικές εκδηλώσεις και εκθέσεις όπως αυτή της Καθαράς Δευτέρας, εκθέσεις βιβλίου, ανθοκομική έκθεση και για πρώτη φορά έκθεση κρητικών προϊόντων. Επιπλέον, εντός του Άλσους εδρεύει ο τοπικός Πολιτιστικός – Περιβαλλοντικός Σύλλογος «Φίλοι του Πυριτιδοποιείου», ενώ ο χώρος φιλοξενεί και μια γλυπτική σύνθεση για την εθνική αντίσταση θυμίζει εκείνους που χάθηκαν στις 29 Σεπτεμβρίου 1944 κατά τη λεγόμενη «Μάχη του Μπαρουτάδικου».







Εικόνα 28: Άλσος Μπαρουτάδικο, Πηγή: https://www.pesydap.gr/

Συνεπώς, εκτός από την ιστορική του σημασία, το άλσος αποτελεί έναν χώρο βαρύνουσας σημασίας για την καθημερινότητα των κατοίκων τόσο του Δήμου όσο και της ευρύτερης περιοχής μιας και αποτελεί έναν βασικό πνεύμονα πρασίνου της Δυτικής Αθήνας. Συμβάλλει, λοιπόν, στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και του αστικού περιβάλλοντος γενικότερα, ενώ παρουσιάζει σημαντικές δυνατότητες αξιοποίησης και ενδυνάμωσης του ευεργετικού ρόλου του στην καθημερινότητα των πολιτών.

Ελαιώνας

Στον Δήμο Αιγάλεω εντάσσεται ένα μεγάλο κομμάτι του Ελαιώνα. Σημειώνεται ότι η έκταση του Ελαιώνα καλύπτει μια ευρύτερη περιοχή, που διοικητικά – χωροταξικά ανήκει σε περισσότερους Δήμους (Δ. Αιγάλεω, Δ. Περιστερίου, Δ. Αθήνας, Δ. Μοσχάτου - Ταύρου και Δ. Νίκαιας - Αγ. Ι. Ρέντη). Στο Αιγάλεω ανήκουν τα τελευταία τμήματα που διασώζουν φυσικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά του αρχαίου Αττικού Ελαιώνα (Κτήμα Μερκάτη).

Η συνοικία του Ελαιώνα μια είναι περιοχή της μεταβιομηχανικής εποχής, 9.000 στρεμμάτων, που θεωρείται απ' τις πιο υποβαθμισμένες ζώνες του δήμου Αθηναίων. Χαρακτηρίζεται από άναρχη δόμηση ενώ σε αυτή υπάρχουν πολλά εγκαταλελειμμένα κτίρια βιοτεχνιών, ορισμένες εν ενεργεία ρυπογόνες επιχειρήσεις, κενές ή αναξιοποίητες εκτάσεις ενώ οι κάτοικοι είναι πλέον ελάχιστοι.

Η αναβάθμιση και η ανάπλασή του έχει απασχολήσει πολλές φορές την Πολιτεία, ήδη από το 1947, με την πιο πρόσφατη να γίνεται στο πλαίσιο του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αττικής, με το οποίο η περιοχή αναμένεται να αναβαθμιστεί με την εγκατάσταση Μητροπολιτικών Λειτουργιών, όπως είναι ο νέος κεντρικός σταθμός των ΚΤΕΛ και το νέο συγκοινωνιακό κέντρο, τα αμαξοστάσια μετρό, τρόλεϊ και λεωφορείων, η Κεντρική Αγορά Αθηνών και ο σταθμός μεταφόρτωσης απορριμμάτων.

Όπως αναφέρεται και στην Στρατηγική Ανθεκτικότητας της Αθήνας για το 2030, τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει ρυθμίσεις που επιτρέπουν την εγκατάσταση ελαφριάς βιομηχανίας, εταιρειών διαχείρισης της διακίνησης εμπορευμάτων και βιοτεχνών. Τονίζεται ότι αν και συνολικά η συνοικία του Ελαιώνα διαθέτει σημαντικές ανοιχτές πράσινες εκτάσεις κατανεμημένες ανάμεσα στις διάφορες γειτονιές (αναγνωρισμένες από σχετικό Προεδρικό Διάταγμα), εξακολουθεί να υποχρησιμοποιείται εξαιτίας της έλλειψης βασικών υποδομών. Χαρακτηριστικά αναφέρονται η ανεπάρκεια των

οδικών υποδομών, του αποχετευτικού συστήματος αλλά και του ενδιαφέροντος από πλευρά πολιτικών και επενδυτών για την χρηματοδότηση των απαιτούμενων έργων.

Με τα έργα που προτείνονται στο πλαίσιό της, προβλέπεται η ολική αναζωογόνηση της συνοικίας και η πλήρη μεταμόρφωσή της σε ένα από τα πιο καινοτόμα και εντυπωσιακά σημεία της πόλης. Μάλιστα, ήδη από την ανακοίνωση της παρούσας πρότασης είχε επισημανθεί ότι πρόκειται να δημιουργηθεί ένας πνεύμονας πρασίνου στην περιοχή, ένα σύγχρονο πάρκο αναψυχής και ψυχαγωγίας για όλους τους κατοίκους των γειτονικών περιοχών, που όμως θα έχει έντονα υπερτοπικό χαρακτήρα.

Η παρέμβαση αυτή, που αφορά μια έκτασης 46 στρεμμάτων στο σύνολο, στοχεύει στην περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής, χαρίζοντας έναν χώρο πρασίνου και αναψυχής στους πολίτες. Φυσικά, υπάρχει πρόβλεψη για την διασύνδεση με τους χώρους πρασίνου της ευρύτερης περιοχής, όπως ο Βοτανικός Κήπος του Γεωπονικού Πανεπιστημίου Αθηνών και ο υφιστάμενος ελαιώνας εμβαδού 5,6 στρεμμάτων, ενώ σε κοντινή απόσταση βρίσκεται και το αρχαιολογικό πάρκο της Ακαδημίας Πλάτωνος, όπου προβλέπεται να γίνει και η επέκταση ενοποίησης κοινόχρηστων χώρων με τον αρχαιολογικό χώρο. Τέλος, τονίζεται ότι όλες οι διαμορφώσεις (αθλητικές, πολιτιστικές και ευρύτερα ψυχαγωγικές) θα είναι προσβάσιμες και σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα.



Εικόνα 29: Αναπαράσταση της πρότασης ανάπλασης του Ελαιώνα, Πηγή: https://www.protagon.gr/

Άλλα Τοπόσημα

Όπως έχει ήδη τονιστεί στα παραπάνω, η πόλη συνιστά έναν κόμβο αστικών και υπεραστικών μεταφορών βαρύνουσας σημασίας, αφού έρχεται σε επαφή με κεντρικούς κυκλοφοριακούς άξονες (π.χ.: Λεωφόρος Αθηνών, Πέτρου Ράλλη), υπερτοπικούς άξονες σύνδεσης των Δήμων της Δυτικής Αθήνας και του κέντρου του Πειραιά (Λεωφόρος Θηβών) καθώς και με εθνικές οδικές αρτηρίες (Εθνική Οδός Αθηνών – Θεσσαλονίκης, Εθνική Οδός Αθηνών – Πατρών). Ο ρόλος του Δήμου ως ένα υπερτοπικό κέντρο αστικών μεταφορών αναδεικνύεται και από την λειτουργία τριών σταθμών του Μετρό.

Στα όρια του Δήμου Αιγάλεω καταγράφεται σημαντικός αριθμός μικρών τοπικών επιχειρήσεων. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια, η ισχυρή αναπτυξιακή και εμπορική δυναμική της πόλης έχει λειτουργήσει και ως πόλος έλξης για μεγάλες επιχειρηματικές επενδύσεις, γεγονός που αποδεικνύεται από την εγκατάσταση μεγάλων εμπορικών κέντρων πολλαπλών χρήσεων αλλά και υποδομών αθλητισμού και αναψυχής εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου ή στα όρια αυτών. Ενδεικτικά αναφέρονται τα πολυκαταστήματα ΙΚΕΑ, Praktiker, Riverwest κ.α. αλλά και οι εγκαταστάσεις του Παγοδρομίου και του Λούνα Πάρκ Allou! Fun Park. Οι παραπάνω

εγκαταστάσεις είναι μείζονος σημασίας για τον Δήμο Αιγάλεω, μιας και αποτελούν μεγάλο κίνητρο επίσκεψης της περιοχής από μη δημότες.

Φυσικά, σημαντικός υπερτοπικός πόλος έλξης για την περιοχή είναι οι Σχολές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης που βρίσκονται σε αυτή, του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής (ΠΑ.Δ.Α.-Πρώην Τ.Ε.Ι.). Πιο συγκεκριμένα, οι εγκαταστάσεις του πρώην ΑΤΕΙ Αθήνας βρίσκονται εντός του άλσους 'Αιγάλεω' στο βόρειο τμήμα του κοντά στη λεωφόρο Αθηνών(Καβάλας) ενώ οι εγκαταστάσεις του πρώην ΑΤΕΙ Πειραιά βρίσκονται στα νότια του Δήμου στην οδό Πέτρου Ράλλη στα όρια με τον Δήμο Νίκαιας - Ρέντη.

Θέματα Χωρικής Ανάπτυξης και Πολεοδομικής Οργάνωσης

Οικιστική Ανάπτυξη – Γενικά Στοιχεία

Ο Δήμος Αιγάλεω αποτελείται από ένα Δημοτικό Διαμέρισμα το οποίο έχει αμιγώς αστικό χαρακτήρα με εξαίρεση το τμήμα του Ελαιώνα που βρίσκεται εντός των διοικητικών του ορίων, στον οποίο διαμορφώνεται μία τελείως ιδιαίτερη κατάσταση οργάνωσης και λειτουργίας χρήσεων γης. Οικιστικά, ξεκίνησε να αναπτύσσεται την περίοδο 1922-1935, όταν εμφανίστηκε η ανάγκη στέγασης του προσφυγικού πληθυσμού, η οποία οδήγησε στην δημιουργία συνοικισμών στις αδόμητες περιοχές της Αθήνας.

Ο αρχικός οικισμός, ο οποίος εντοπιζόταν στο σημερινό κέντρο του Δήμου, απέκτησε ρυμοτομικό σχέδιο το 1935 ενώ μόλις δύο χρόνια μετά ξεκίνησε η διαδικασία των διαδοχικών εγκρίσεων επέκτασης του σχεδίου πόλης. Σημειώνεται ότι η περιοχή αναπτύχθηκε οικιστικά με ραγδαίους ρυθμούς κατά την μεταπολεμική περίοδο, όταν η μαζική μετακίνηση πληθυσμού από την περιφέρεια στην πρωτεύουσα οδήγησε στην πυκνοκατοίκησή της. Αναφέρεται ότι, τόσο τα κοινωνικό-οικονομικά χαρακτηριστικά τους (χαμηλό επίπεδο επαγγελματικής εξειδίκευσης, μόρφωσης και εισοδήματος) όσο και η ύπαρξη συγκεκριμένων χρήσεων γης στην περιοχή(εκτεταμένες βιομηχανικές περιοχές, το Γ' Νεκροταφείο Αθηνών, οι γραμμές υψηλής τάσης και οι πυλώνες της ΔΕΗ) έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση του οικιστικού της χαρακτήρα. Κύρια στοιχεία του αποτελούν η εντατική κατάτμηση γης, το στενό οδικό δίκτυο, η χαμηλή ποιότητα στεγαστικού καταλύματος και οι ελλιπείς κοινόχρηστοι – κοινωφελείς χώροι και εγκαταστάσεις.

Αναμφισβήτητα, το Αιγάλεω αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους Δήμους τόσο σε επίπεδο Περιφερειακής Ενότητας όσο και για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής. Πρόκειται για ένα αστικό κέντρο που προσφέρει πληθώρα λειτουργικών εξυπηρετήσεων (εμπορίου, αναψυχής, κοινωφελών υπηρεσιών και πολιτιστικών υποδομών) ενώ οι ελλείψεις που σημειώνονται σε διάφορους τομείς παρέχονται από κοντινούς και όμορους Δήμους που εξυπηρετούν μια ευρύτερη ακτίνα επιρροής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο τομέας της Υγείας όπου παρότι εντός των ορίων του Δήμου δεν χωροθετείται κανένα Δημόσιο Νοσοκομείο, η περιοχή καλύπτεται από μονάδες που βρίσκονται σε γειτονικούς Δήμους.

Θεσμικό Πλαίσιο

Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής (ΡΣΑ)

Η αντικατάσταση του Ρυθμιστικού Σχεδίου του 1985 (Ν. 1515) έχει ξεκινήσει ήδη από το 2009 όταν ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας ανέλαβε την σύνταξη του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αττικής (ΡΣΑ). Πρόκειται για ένα νέο θεσμικό πλαίσιο το οποίο περιλαμβάνει «το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων, των μέτρων και των προγραμμάτων που προβλέπονται από το νόμο αυτό ως αναγκαίων για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης», όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω για τα έτη 2015-2019.

Πιο συγκεκριμένα, με βασικό άξονα την ολοκληρωμένη και βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής σε όλα τα χωρικά, οικονομικά και κοινωνικά επίπεδα, το νέο ΡΣΑ κινείται σε

τρεις βασικές κατευθύνσεις για την διατύπωση όλων των απαραίτητων στρατηγικών επιλογών και ρυθμίσεων που θα ενδυναμώσουν τον εθνικό αναπτυξιακό προγραμματισμό για την Αττική και κατ' επέκταση θα την θωρακίσουν σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές πλαίσιο. Οι κατευθύνσεις αυτές αφορούν την κοινωνικοοικονομική ανασυγκρότηση του χώρου, την χωροταξική διάρθρωση των προβλεπόμενων δραστηριοτήτων και φυσικά την προστασία, την βελτίωση και την ανάδειξη του περιβάλλοντος (φυσικού και αστικού) και των πολιτιστικών πόρων.

Οι γενικές κατευθύνσεις του ΡΣΑ που αφορούν το Αιγάλεω ως μια από τις Περιοχές Στρατηγικής Σημασίας, επικεντρώνονται στις εξής τρεις κατηγορίες-τομείς με βάση τους στόχους που έχουν τεθεί: Αναπτυξιακοί Πόλοι, Κέντρα / Περιοχές Εξισορρόπησης και Συνοχής, Περιοχές Περιβαλλοντικής Βιωσιμότητας. Το Αιγάλεω θεωρείται ένας από τους Αναπτυξιακούς Πόλους της Αττικής και εντάσσεται στις υποκατηγορίες:

-«Πόλοι Διεθνούς και Εθνικής Εμβέλειας», λόγω του Ελαιώνα και της Ιεράς Οδού

-«Κέντρα / Περιοχές Εξισορρόπησης και Συνοχής» ως ένα από τα «Δημοτικά Κέντρα περιοχών»

Στο πλαίσιο αυτό, στο ΡΣΑ περιγράφεται το σύνολο προτεραιοτήτων, προθέσεων και πολιτικών για την επόμενη περίοδο, οι οποίες πρέπει να μελετηθούν διεξοδικά για την πλήρη κατανόηση των επιπτώσεων στην πόλη του Αιγάλεω.

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) του Δήμου Αιγάλεω - Θεσμοθετημένες Χρήσεις

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αιγάλεω εγκρίθηκε με την υπ. αριθμ. 14968/471/1-2-88 (Δ΄205) απόφαση και αποτελεί το θεσμικό πλαίσιο οικιστικής ανάπτυξης της περιοχής. Περιλαμβάνει την πολεοδομική οργάνωση του Δήμου, τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος καθώς και τις προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής.

Πιο αναλυτικά, στο πλαίσιο της πολεοδομικής οργάνωσης δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην ανασυγκρότηση της γειτονιάς. Αυτή περιλαμβάνει την πολεοδομική, κοινωνική και λειτουργική αναδιοργάνωσή της αλλά και την περιβαλλοντική της αναβάθμιση με οργάνωση του κέντρου και δημιουργία ενιαίου δικτύου πεζοδρόμων. Στον Δήμο Αιγάλεω δημιουργούνται από την τομή της Ιεράς Οδού και της Λεωφόρου Θηβών τέσσερις συνοικίες, οι οποίες αποτελούνται από δεκαπέντε πολεοδομικές ενότητες – γειτονιές (Μέσος συντελεστής δόμησης 1,3-1,8).

Στην κατεύθυνση προστασίας του περιβάλλοντος θεσμοθετήθηκαν οι εξής ζώνες:

-Ζώνες Τοπίου (Διαμόρφωση των ορεινών όγκων Αιγάλεω – Κορυδαλλού σε πάρκο),

-Ζώνες μνημειακού και αρχαιολογικού περιεχομένου: Ζώνη Λ11 (κτήμα «Μερκάτη», τμήμα του Ελαιώνα) και Ζώνη Λ12 (δημιουργία αρχαιολογικού πάρκου στην Ιερά Οδό)

Αναφορικά με τα έργα και τις μελέτης δικτύων υποδομής, προβλέπονται κατά κύριο λόγο συγκοινωνιακά (μετατροπή εναέριων γραμμών ΜΤ,ΧΤ και Υ/Σ) και υδραυλικά (δίκτυα ομβρίων, διευθέτηση ρεμάτων) έργα για την ασφάλεια και την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Μέχρι σήμερα έχουν γίνει αρκετές τροποποιήσεις του (1991,1994,1995 και 2009), οι οποίες συνοψίζονται στην παρακάτω εικόνα:

ΠΔ 81/80	Περί ειδικών χρήσεων γης και ανωτάτων μεγεθών επιτρεπόμενης εκμεταλλεύσεως οικοδομήσιμων χώρων
ΦΕΚ 717Δ /85	Χρήσεις γης Ελαιώνα και όροι και περιορισμοί δόμησης
ΦΕΚ 205Δ /88	Έγκριση ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω (καθορισμός 15 γειτονιών στο Δήμο Αιγάλεω)
ΦΕΚ 662Δ /88	Τροποποίηση του πδ 12-12-85 (ΦΕΚ 717Δ/85)
ΦΕΚ 561/90	Πίνακας Βασικού Οδικού Δικτύου Αττικής
ΦΕΚ 701/90	Ορισμός Βασικού Οδικού Δικτύου Αττικής
ΦΕΚ 729Δ /90	Τροποποίηση ΓΠΣ Ελαιώνα
ΦΕΚ 434 /91	Τροποποίηση ΓΠΣ Ελαιώνα
ΦΕΚ 240 /94	Τροποποίηση ΓΠΣ Δ. Αιγάλεω (βασικοί οδικοί άξονες)
ΦΕΚ 196Δ /95	Τροποποίηση ΓΠΣ Δ. Αιγάλεω (χωροθέτηση Δημαρχείου – Αναψυκτηρίου)
ΦΕΚ 1049Δ /95	Έγκριση Πολεοδομικής Μελέτης Ελαιώνα (χρήσεις γης)
ΦΕΚ 742Δ /96	Έγκριση Πολεοδομικής Μελέτης Ελαιώνα
ΦΕΚ 347/ΑΑΠ/09	Τροποποίηση ΓΠΣ Δ. Αιγάλεω (Καθορισμός χρήσεων γη)

Εικόνα 30: Τροποποιήσεις Γ.Π.Σ. Δ. Αιγάλεω, Πηγή: Δήμος Αιγάλεω, Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών, Επεξεργασία: Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019)

Αξίζει να αναφερθεί ότι στην τροποποίηση του 1991 η οποία αφορούσε την αλλαγή χρήσεων στην περιοχή του «Ελαιώνα», καθορίστηκε η χρήση ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση με το άρθρο 5 του από 23-2-1987 Π.Δ. (Δ΄ 166), όπως τροποποιήθηκε με το από 8-12-1990 Π Δ. (Δ΄ 706)Π.Δ.. Ορίστηκαν τέσσερις ζώνες χρήσεων (Α,Β,Γ,Δ) στην περιοχή, ενώ το τμήμα που εντάσσεται στον Δ. Αιγάλεω αφορά στην Ζώνη 4, η οποία περιλαμβάνει εκτάσεις των Δ. Αθηνών και Αιγάλεω εκατέρωθεν της Ιεράς Οδού και σε βάθος ενός Ο.Τ..

Στην ζώνη Δ επιτράπηκαν οι εξής χρήσεις:

-Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι – πράσινο.

-Πολιτιστικά κτίρια - πολιτιστικές εγκαταστάσεις.

-Γραφεία, Τράπεζες, Ασφάλειες, Κοινωφελείς Οργανισμοί.

-Διοίκηση.

-Εστιατόρια, αναψυκτήρια.

-Χώροι συνάθροισης κοινού.

-Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης μόνο για τα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο και επί άλλων οδών εκτός της Ιεράς Οδού με την υποχρέωση να μην προβλέπουν τις εισόδους και εξόδους του επί της Ιεράς Οδού, αλλά επί των άλλων οδών στις οποίες «βλέπουν».

-Κατοικία.

-Πρατήρια βενζίνης

Η τροποποίηση του 1994, επικεντρωνόταν στον προσδιορισμό χρήσεων γης και την ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Αναφορικά με τις χρήσεις, επιτράπηκαν:

-Στο κέντρο του Δήμου οι χρήσεις πολεοδομικού κέντρου (άρθρο 4 του από 23-7-1987 Π. Δ/τος (Δ΄ 166)), εκτός από τα κέντρα διασκέδασης, εμπορικές εκθέσεις και εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών.

-Σε κάποιους βασικούς οδικούς άξονες οι χρήσεις γενικής κατοικίας και επί πλέον κέντρα διασκέδασης και εμπορικές εκθέσεις (Λ. Αθηνών, Λ. Κηφισού, Π. Ράλλη και Θηβών μέχρι Ορυζομύλων), σε άλλους χρήσεις γενικής κατοικίας (Ιερά Οδός, Μεγ. Αλεξάνδρου) και σε μερικές περιπτώσεις πρατήρια βενζίνης και γραφεία τελετών.

Σημειώνεται ότι για την υπόλοιπη περιοχή επιλέχθηκε η χρήση γενικής κατοικίας.

Όσων αφορά το βασικό οδικό δίκτυο, αυτό επανακαθορίστηκε ως εξής:

-Ελεύθεροι ταχείες Λεωφόροι: Κηφισού (Εθνική Οδός) και Αθηνών (Καβάλας).

-Πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες: Θηβών και Πέτρου Ράλλη.

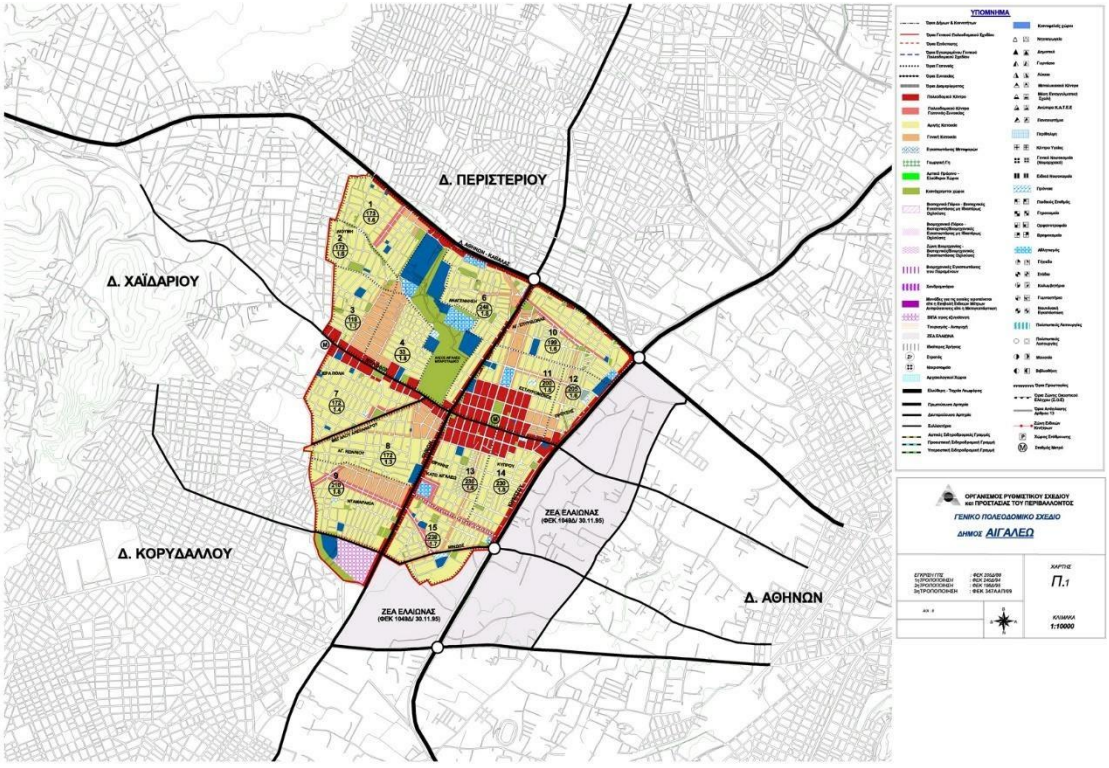
-Δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες: Ορφέως, Μίνωος, Ιερά Οδός, Αγίας Άννας και Μεγάλου Αλεξάνδρου.

Επιπλέον, χαρακτηρίστηκε η Λ. Θηβών ως άξονας δικτύου αστικών δημόσιων συγκοινωνιών και καθορίστηκαν τα απαιτούμενα έργα υποδομής για την επέκταση της γραμμής 3 του ΜΕΤΡΟ μέχρι το Αιγάλεω (χάραξη κατά μήκος τη Ιερά Οδού, δημιουργία τριών σταθμών και καθορισμός επισκευαστικής βάσης/αμαξοστασίου του ΜΕΤΡΟ στον Ελαιώνα).

Το 1995, η επόμενη τροποποίηση του Γ.Π.Σ. εστίαζε στη χωροθέτηση του Δημαρχείου και στην αξιοποίηση του χώρου του Μπαρουτάδικου με τον καθορισμό χρήσεων ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου(Αναψυκτήρια, Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις.)

Τέλος, το 2009 εγκρίθηκε η τελευταία τροποποίηση η οποία αφορούσε στον καθορισμό χρήσεων γης στις περιοχές του Δήμου καθώς και στο καθορισμό κοινωφελών χώρων, χώρων αθλητισμού, πρόνοιας και κοινοχρήστων χώρων. Με αυτήν καθορίστηκαν στην περιοχή «Γιουλα» χρήσεις ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση και ορίστηκαν μια σειρά μελετών προς έγκριση που απαιτούνται για την πολεοδόμηση της συγκεκριμένης περιοχής λόγω της ύπαρξης κοιμητηρίου σε απόσταση μικρότερη των 250μ.

Οι θεσμοθετημένες χρήσεις του Δ. Αιγάλεω σύμφωνα με το ισχύον Γ.Π.Σ. παρουσιάζονται στην παρακάτω εικόνα.



Εικόνα 31: Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης Δ. Αιγάλεω, Πηγή: Δήμος Αιγάλεω

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δόμησης για την περιοχή του Δήμου Αιγάλεω περιλαμβάνει 33 περιπτώσεις Όρων Δόμησης. Από αυτές, οι 21 συνοδεύονται από παρεκκλίσεις που σχετίζονται κυρίως με την αρτιότητα των οικοπέδων , ενώ υπάρχουν και ορισμένες που αφορούν την επιτρεπόμενη κάλυψη.

Σχετικά με την περιοχή του Ελαιώνα αναφέρεται ότι το Π.Δ. του 1995 (Δ 1049/20-09-1995) συμπληρώθηκε δύο φορές. Στην πολεοδομική ενότητα «Ελαιώνας» του Δήμου Αιγάλεω, οι αναλογίες χρήσεων γης επί της συνολικής επιφάνειας διαμορφώνονται ως εξής:

-Βιομηχανία – Βιοτεχνία : 36,2%

-Μεταφορές – Αποθήκευση – Επικοινωνία : 15,9%

-Ηλεκτρικό Ρεύμα – Φωταέριο : 11,1%

-Εκπαίδευση : 11,0%

-Αδιευκρίνιστο – Ερείπιο – Υπόστεγο : 10,9%

-Επισκευή αυτοκινήτων : 5,2%

-Χονδρεμπόριο : 2,2%

-Δημόσια Διοίκηση : 2,1%

-Κατοικία : 1,6%

-Βενζινάδικο : 0,9%

-Υπηρεσίες : 0,8%

-Πράσινο : 0,7%

-Κατασκευές (μάντρες υλικών) : 1,1%

Στο Π.Δ. του 1995 όσον αφορά στην περιοχή του Ελαιώνα στον Δήμο Αιγάλεω, προβλεπόταν η χωροθέτηση ειδικών χρήσεων στην κατηγορία «κοινωφελείς εγκαταστάσεις» (εγκαταστάσεις της ΔΕΗ, χωροθέτηση Επισκευαστικής Βάσης Μετρό και Σταθμού Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων). Με βάση την τροποποίηση του Π.Δ. το 1996, οι ποσοστιαίες αναλογίες χρήσεων γης στην περιοχή του Ελαιώνα διαμορφώνονται ως εξής:

-Περιοχές Α΄: αποκλειστικά βιομηχανία – βιοτεχνία (19% της ζώνης του «Ελαιώνα» στο Αιγάλεω)

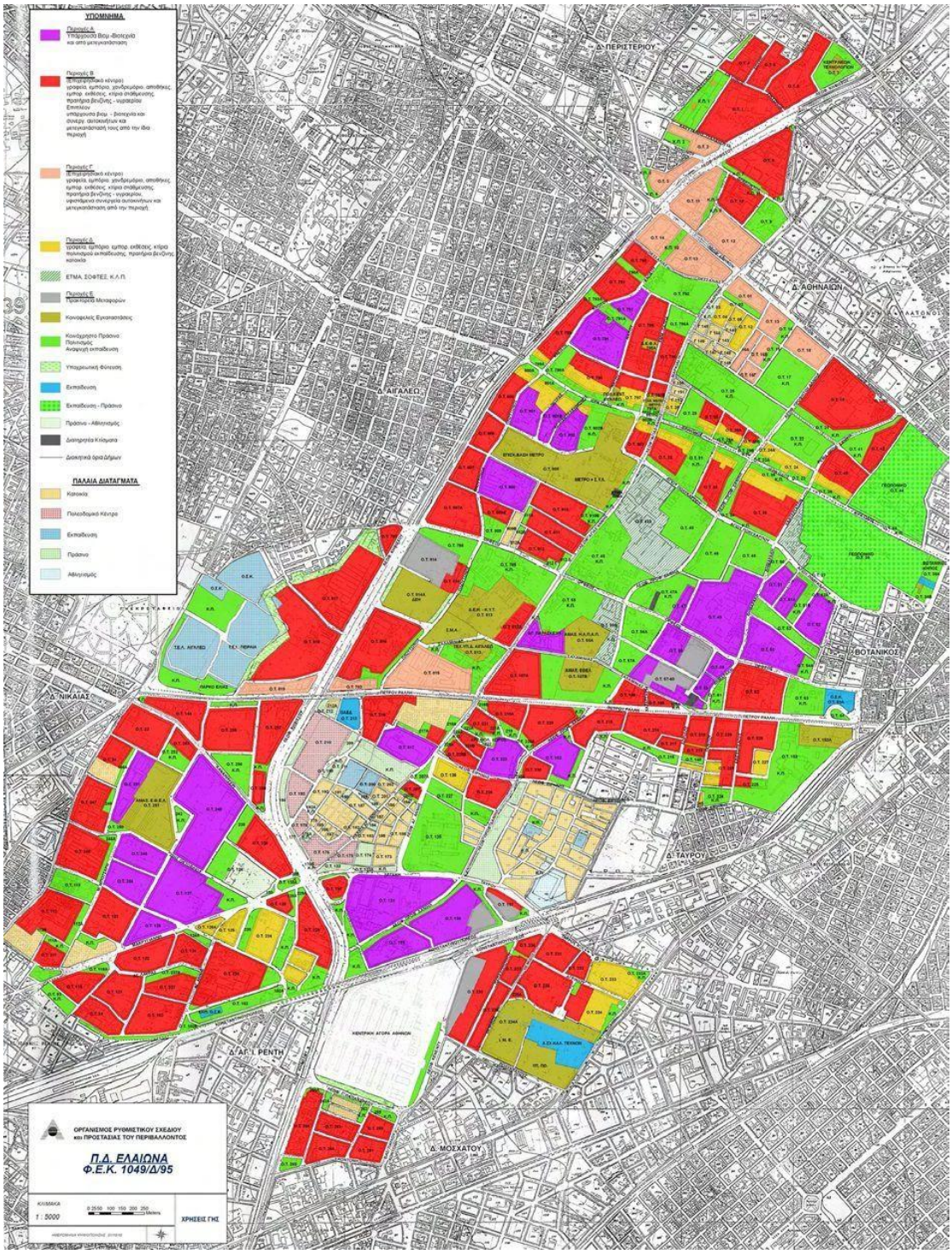
-Περιοχές Β΄: γραφεία, χονδρεμπόριο, αποθήκες, εμπορικές εκθέσεις, βιομηχανία – βιοτεχνία και συνεργεία (19,8%)

-Περιοχές Γ΄: όπως αυτές των περιοχών Β΄, πλην αποθηκών (6,7%)

-Περιοχές Δ΄: γραφεία, εμπόριο, πολιτισμός, εκπαίδευση, κατοικία, πρατήρια βενζίνης (2,9%)

-Περιοχή Ε΄: πρακτορεία μεταφορών (1,6%)

Οι περιοχές με χρήσεις εγκαταστάσεων Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας και Δημόσιων Μεταφορών («κοινωφελείς εγκαταστάσεις») αποτελούν το 11,6%. Τέλος, το κοινόχρηστο πράσινο, το οποίο συνήθως περιλαμβάνει και κτιριακές εγκαταστάσεις κοινωφελών λειτουργιών όπως η εκπαίδευση, αποτελεί το 29,8%. Ένα ποσοστό περίπου 10% αποτελεί το οδικό δίκτυο.



Εικόνα 32: Το Προεδρικό Διάταγμα του Ελαιώνα (ΦΕΚ 1049/Δ/1995). Πηγή: ΟΡΣΑ

Υφιστάμενες Χρήσεις Γης

Για την μελέτη των υφιστάμενων χρήσεων, αρχικά μελετήθηκε η αντίστοιχη ανάλυση που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του τελευταίου Επιχειρησιακού Σχεδίου για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019). Σε αυτό, χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα της ΕΣΥΕ 2001 τα οποία, όπως αναφέρεται, παραμένουν αμετάβλητα μέχρι σήμερα. Πιο αναλυτικά, δημιουργήθηκε ο παρακάτω πίνακας στον οποίο παρουσιάζονται οι βασικές χρήσεις γης ως ποσοστό της συνολικής έκτασης του Δήμου και οι μεταβολές κατά την περίοδο 1981-2001:

Βασικές χρήσεις γης			
Κατηγορία χρήσης	**1981**	**1991**	**2001**
Σύνολο εκτάσεων (σε στρεμ.)	6.200	6.500	6.500
α. Καλλιεργούμενες εκτάσεις	4,8%	4,6%	0,6%
β. Βοσκότοποι	0	0	0
γ. Δάση	0	0	0
δ. Νερά – Ποτάμια	1,6%	1,5%	1,5%
ε. Οικισμοί	93,5%	93,8%	97,8%
στ. Λοιπές εκτάσεις	0	0	0

Εικόνα 33: Ποσοστά βασικών χρήσεων γης, Πηγή: ΕΣΥΕ – Επεξεργασία: Επιχειρησιακό Σχέδιο Δ. Αιγάλεω 2015-2019

Εν συνεχεία, σε επίπεδο πολεοδομικής οργάνωσης ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η διερεύνηση των εκτάσεων της περιοχής μελέτης ως προς την αξιοποίησή τους για τις ανάγκες του Δήμου. Στο πλαίσιο αυτό, διαχωρίζονται σε οικοδομήσιμους, κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους. Ως οικοδομήσιμοι θεωρούνται οι χώροι εκείνοι που προορίζονται για οικοδόμηση ή ιδιωτική εκμετάλλευση ενώ ως κοινόχρηστοι εκείνοι που έχουν χαρακτηριστεί από το Δήμο ως τέτοιοι (συνήθως πλατείες ή πράσινοι χώροι), καθώς και το οδικό δίκτυο και το δίκτυο των πεζοδρομίων και των πεζοδρόμων. Τέλος ως κοινωφελείς ορίζονται οι εκτάσεις στις οποίες στεγάζονται χρήσεις κοινής ωφέλειας (εκκλησίες, Σχολεία όλων των βαθμίδων κλπ).

Με βάση την κατηγοριοποίηση αυτή υπολογίστηκε κατά την υλοποίηση του Επιχειρησιακού Σχεδίου για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019) ότι οι οικοδομήσιμοι χώροι καταλαμβάνουν τα τρία πέμπτα των συνολικών εκτάσεων της περιοχής μελέτης ενώ τα υπόλοιπα δύο πέμπτα είναι κοινόχρηστοι χώροι. Τέλος, οι κοινωφελείς χώροι αποτελούν μονάχα το 4% της περιοχής. Σημειώνεται ότι για τους παραπάνω υπολογισμούς έχουν ληφθεί υπόψη και οι εκτάσεις του Ελαιώνα που ανήκουν στον Δήμο, γεγονός που οδηγεί σε σημαντική αύξηση του ποσοστού των κοινόχρηστων εκτάσεων.

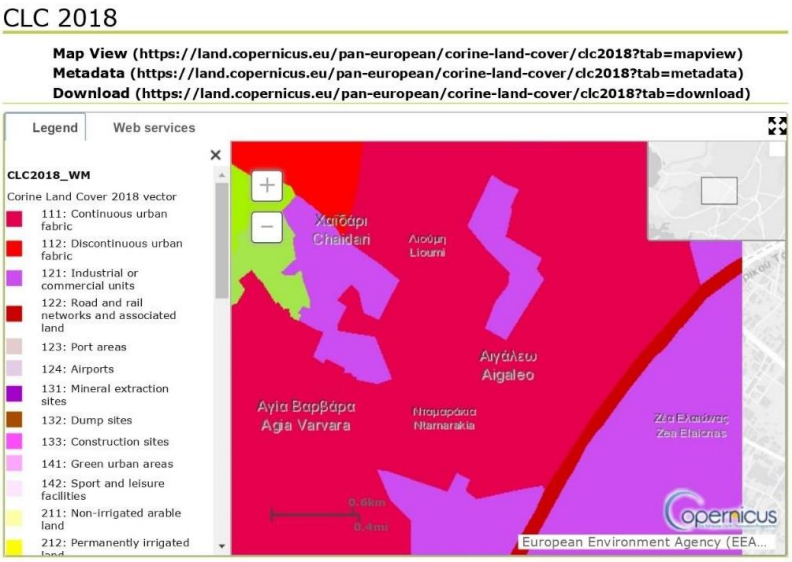
Αξίζει, λοιπόν, να τονιστεί ότι με τον τρόπο αυτό δημιουργείται μια λανθασμένη εικόνα για τον Δήμο, μιας και ο Ελαιώνας βρίσκεται επί της ουσίας αποκομμένος από τον υπόλοιπο αστικό ιστό, με αποτέλεσμα οι κάτοικοι να αδυνατούν πρακτικά να αξιοποιήσουν τους κοινόχρηστούς του χώρους. Ταυτόχρονα, αν ληφθεί υπόψη και η έκταση των κοινόχρηστων χώρων που αφορά κυκλοφοριακές υποδομές, γίνεται αντιληπτό ότι οι εναπομείναντες ελεύθεροι χώροι (ή χώροι αναψυχής) από τους οποίους οι κάτοικοι μπορούν να επωφεληθούν είναι ελάχιστοι στην πραγματικότητα. Αναφέρεται, μάλιστα, ότι το πρόβλημα είναι εντονότερο για τους κατοίκους των νότιων και βορειοανατολικών γειτονιών (ιδιαίτερα αυτές που βρίσκονται κάτω από την λεωφόρο Θηβών μέχρι την λεωφόρο Κηφισού), καθώς η πρόσβασή τους στον βασικό πνεύμονα πρασίνου του Δήμου, το Άλσος Μπαρουτάδικο, είναι αρκετά πιο δύσκολη.

Αναφορικά με τους κοινωφελείς χώρους, αν και το ποσοστό τους επί του συνόλου είναι σχετικά μικρό, μπορεί να θεωρηθεί και επαρκές. Τα παραπάνω παρουσιάζονται και στον πίνακα που ακολουθεί.

Πολεοδομική οργάνωση	ΣΥΝΟΛΟ ΟΤΑ
Α. Ανάλυση εντός σχεδίου εκτάσεων	
Σύνολο εντός σχεδίου εκτάσεων [στρεμ]	6.500
Οικοδομήσιμοι χώροι	58,2 %
Κοινόχρηστοι χώροι	36,8 %
Κοινωφελείς χώροι	4 %
Β. Ανάλυση κοινόχρηστων χώρων	
Χώροι κυκλοφορίας	56,79 %
Οργανωμένοι κοινόχρηστοι χώροι (συμπεριλαμβάνεται και το Αλσος Μπαρουτάδικο ως οργανωμένος κοινόχρηστος χώρος)	43,21 %

Εικόνα 34: Στοιχεία Πολεοδομικής Οργάνωσης, Πηγή: ΕΣΥΕ – Επεξεργασία: Επιχειρησιακό Σχέδιο Δ. Αιγάλεω 2015-2019

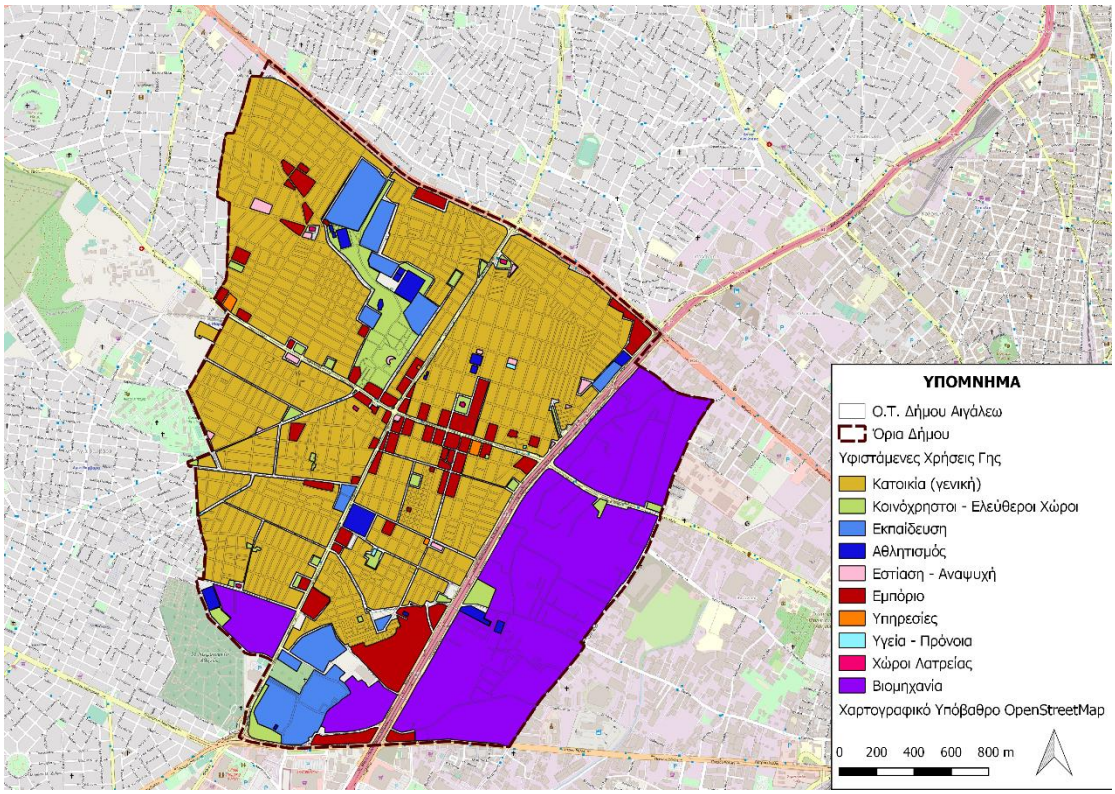
Επιπρόσθετα, για την μελέτη των καλύψεων γης που διαμορφώνουν το δομημένο και φυσικό περιβάλλον του Δήμου Αιγάλεω, χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα από το CORINE Land Cover (CLC) για το έτος 2018. Αυτά αποτυπώνονται στην εικόνα που ακολουθεί.



Εικόνα 35: Καλύψεις Γης Corine Land Cover 2012, Πηγή: Copernicus Land Monitoring Service - https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover

Σύμφωνα με την παραπάνω απεικόνιση, στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται δύο βασικές χρήσεις, επιβεβαιώνοντας τα όσα αναφέρθηκαν στην ανάλυση του οικιστικού χαρακτήρα του Δήμου που προηγήθηκε. Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται για αυτή του συνεχούς αστικού ιστού (111), που αφορά το μεγαλύτερο μέρος του Δήμου, και αυτή της Βιομηχανίας και του Εμπορίου (127) που αντιστοιχεί κυρίως στο τμήμα του Ελαιώνα.

Για την αναλυτικότερη παρουσίαση των βασικότερων υφιστάμενων χρήσεων γης δημιουργήθηκε ο παρακάτω χάρτης.



Εικόνα 36: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης 1, Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: OpenStreetMap http://download.geofabrik.de/europe/greece.html - Ιδία Επεξεργασία

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, σε γενικές γραμμές παρατηρούνται περιπτώσεις ασυμβατότητας χρήσεων, οι οποίες κατά κύριο λόγο οφείλονται στην χωροθέτηση βιομηχανικών και βιοτεχνικών μονάδων εντός των ορίων του Δήμου. Αν και σε επίπεδο γειτονιάς ή Ο.Τ. δεν παρατηρούνται ιδιαίτερες συγκρούσεις χρήσεων, η κατάσταση αλλάζει σε επίπεδο κτιρίων όπου συχνά οχλούσες βιοτεχνικές ή άλλες χρήσεις (πχ. φανοποιεία, καταστήματα ανταλλακτικών αυτοκινήτου κλπ.) συνυπάρχουν με την κατοικία.

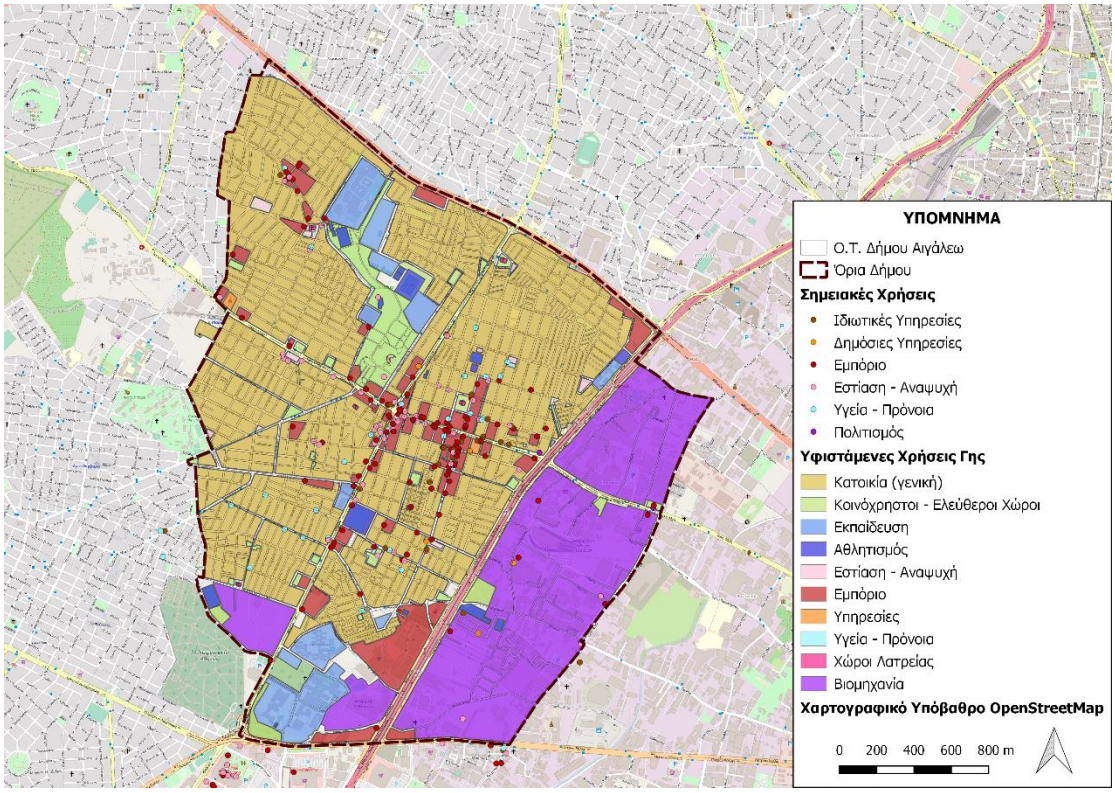
Η επικράτηση των χρήσεων της κατοικίας και της βιομηχανίας είναι εμφανής στην προηγούμενη απεικόνιση, ενώ υπολογίζεται ότι καταλαμβάνουν το 95,85% και 4,15%, αντίστοιχα, της συνολικής έκτασης του Δήμου. Ο εναπομείναν χώρος καταλαμβάνεται από τις υπόλοιπες χρήσεις ως εξής:

Πίνακας 17: Εμβαδομέτρηση και ποσοστά Κατηγοριών Χρήσεων Γης

Χρήση	Εμβαδόν (m^2)	Ποσοστό
Αθλητισμός	73678,6	6,64%
Εκπαίδευση	325813	29,35%
Εμπόριο	413729,77	37,27%
Εστίαση - Αναψυχή	22220,21	2,00%
Υγεία - Πρόνοια	2066,22	0,19%
Υπηρεσίες	9041,97	0,81%
Κοινόχρηστοι - Ελεύθεροι Χώροι	260366	23,46%
Χώροι Λατρείας	3142,42	0,28%

Όπως γίνεται αντιληπτό από τον πίνακα, η επικρατέστερη χρήση (χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η κατοικία και η βιομηχανία), είναι αυτή του εμπορίου ενώ ακολουθεί η εκπαίδευση και οι κοινόχρηστοι-ελεύθεροι χώροι.

Θεωρήθηκε χρήσιμο στην απεικόνιση που προηγήθηκε να προστεθούν κάποιες σημειακές χρήσεις προκειμένου να δημιουργηθεί μια πληρέστερη εικόνα του λειτουργικού προφίλ του Δήμου.



Εικόνα 37: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης 2, Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: OpenStreetMap http://download.geofabrik.de/europe/greece.html - Ιδία Επεξεργασία

Εμπορική Χρήση

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η εμπορική δραστηριότητα είναι μείζονος σημασίας για τον Δήμο Αιγάλεω. Όπως φαίνεται και στις παραπάνω απεικονίσεις, αυτή, αν και σε γενικές γραμμές υπάρχει διάσπαρτη σε όλη την έκτασή του, σε ορισμένα τμήματα εντοπίζεται με μεγαλύτερη πυκνότητα. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται μεγάλη ένταση της εμπορικής χρήσης κατά μήκος των κυριότερων οδικών αξόνων, όπως είναι η Θηβών και η Ιερά Οδός, αλλά και εκατέρωθεν βασικών συλλεκτήριων αρτηριών όπως η Μίνωος και η Δημαρχείου.

Αναφορικά με τις λαϊκές αγορές του Δήμου, αυτές λειτουργούν στις περιοχές:

Δευτέρα: Περιοχή Αναγέννησης (Οδός Οικονόμου ή Οδός Πελοποννήσου)

Τρίτη: Περιοχή Νταμαράκια (Οδός Εθνικής Αντιστάσεως ή Οδός Ιερολοχητών)

Παρασκευή: - Περιοχή Αιγάλεω Β (Οδός Αλστσατών ή Κοραή ή Αθανασίου Διάκου)

- Περιοχή Αιγάλεω Α (Οδός Κουντουριώτου ή Δημαρχείου & Δοξάτου)

- Περιοχή Λιούμη (Οδός Κυπαρισσίας ή Δελφών)

Εκπαίδευση

Αναφορικά με τις δομές Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης, στον Δήμο Αιγάλεω λειτουργούν 23 νηπιαγωγεία και 1 Ειδικό Νηπιαγωγείο στο φάσμα Αυτισμού, τα οποία λειτουργούν σε δημόσια κτίρια (συνήθως συστεγάζονται με δημοτικά σχολεία). Για την δημοτική εκπαίδευση, λειτουργούν 20 δημοτικά σχολεία εκ των οποίων τα τρία είναι Ειδικά σχολεία. Για τη στέγασή τους χρησιμοποιούνται εκτός από τα δημόσια κτήρια και ένα μισθωμένο. Σε γενικές γραμμές παρατηρούνται ελλείψεις τόσο στα ίδια στα κτήρια όσο και στον εξοπλισμό τους και υπάρχει ανάγκη εκσυγχρονισμού και ενεργειακής αναβάθμισης ιδιαίτερα των παλαιοτέρων εγκαταστάσεων προκειμένου να καλύψουν με επάρκεια τις σύγχρονες εκπαιδευτικές ανάγκες. Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι δημόσιες δομές πρωτοβάθμιες εκπαίδευσης:

Πίνακας 18: Υποδομές Δημοσίων Δομών Πρωτοβάθμιας Δημοτικής Εκπαίδευσης

Ονομασία Νηπιαγωγείου	Διεύθυνση	Τηλέφωνο
1ο Νηπιαγωγείο	Μαγνησίας 42 & Σμύρνης	2105904734
2ο & 20ο Νηπιαγωγείο	Γρηγορίου Κυδωνίων 30	2105692459
3ο Νηπιαγωγείο	Σουλίου 1 & Πελοποννήσου	2105986558
4ο Νηπιαγωγείο	Βελεστίνου 28	2105317827
5ο Νηπιαγωγείο	Δάφνης & Παλαιάς Καβάλας	2105987523
6ο Νηπιαγωγείο	Ηρακλείτου 54-56	2105313067
7ο Νηπιαγωγείο	Παπανικολή 14	2105317497
8ο & 29ο Νηπιαγωγείο	Πελοποννήσου & Κοζάνης	2105911427
9ο & 26ο Νηπιαγωγείο	Αγίου Βασιλείου 23 & Ιασίου	2105692733
11ο Νηπιαγωγείο	Ζήνωνος &, Προμηθέως	2105452616
12ο & 27ο Νηπιαγωγείο	Αγίας Μαρίνας 15	2105451144
13ο Νηπιαγωγείο	Περγάμου & Κολοκοτρών	2105988602
14ο Νηπιαγωγείο	Ιερολοχιτών 1 & Θηβών	2105440602
15ο & 28ο Νηπιαγωγείο	Ολυμπίας & Κορίνθου 1	2105314077
16ο Νηπιαγωγείο	Παπούλα Α. 76	2105444470
22ο Νηπιαγωγείο	Σερίφου & Ξάνθης	2105908400
17ο Νηπιαγωγείο - Φιλοξενείται στο 22ο Νηπιαγωγείο	Αγίου Γεωργίου 21	2105314090
24ο Νηπιαγωγείο	Χαλεπά & Γκύζη	2105698678
30ο Νηπιαγωγείο	Κραναού & Μνησικλέους	2105986657
Ειδικό Νηπιαγωγείο παιδιών στο φάσμα του αυτισμού	Ορυζομύλων & Ιασίου	2105621237

Ονομασία Δομής Δημοτικής Εκπαίδευσης	Διεύθυνση	Τηλέφωνο

1ο Δημοτικό (Νίκος Καββαδίας Μαραμπου)	Περγάμου & Μιαούλη Α.	2105989017
2ο Δημοτικό	Γρηγορίου Κυδωνιών 30	2105610474
3ο Δημοτικό	Ιερολοχιτών 1 & Θηβών	2105445174
4ο Δημοτικό	Περγάμου & Κολοκοτρώνη	2105982493
5ο & 16ο Δημοτικό	Σερίφου & Ξάνθης	2105981935
6ο Δημοτικό	Παπανικολή 14Α	2105981574
7ο Δημοτικό (Κωστής Παλαμάς)	Πελοποννήσου 5	2105982854
8ο Δημοτικό	Κουντουριώτου 14 & Θηβών	2105982757
9ο Δημοτικό	Σαλαμίνος 10	2105315835
10ο Δημοτικό	Θηβών 341	2105440815
11ο Δημοτικό	Προμηθέως 1 & Ζήνωνος	2105611233
12ο Δημοτικό	Ορυζομύλων 15	2105610436
13ο Δημοτικό	Αγίου Γεωργίου 21	2105987274
14ο Δημοτικό	Αιγίνης 8	2105448444
17ο Δημοτικό	Κορίνθου & Μυκηνών	2105900591
19ο Δημοτικό	Αγίου Σπυρίδωνος & Υπολοχαγού Μηλιώνη Γ.	2105902620
20ο Δημοτικό	Βορείου Ηπείρου & Μάκρης	2105612011
Ειδικό Δημοτικό για κινητικά προβλήματα	Ορυζομύλων & Ιασίου,	2105621203
Ειδικό Δημοτικό για αυτισμό, Ε.Ε.Ε.Ε.Κ.	Ορυζομύλων 13	2105619550
Ειδικό Δημοτικό	Πελοποννήσου 3	2105906750

Η δευτεροβάθμια εκπαίδευση εξυπηρετείται από 8 γυμνάσια (εκ των οποίων ένα εσπερινό), 2 Εργαστήρια Ειδικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης (διαδημοτικής εμβέλειας), 1 ΤΕΕ Ειδικής Αγωγής Α' Βαθμίδας, 6 λύκεια (εκ των οποίων ένα εσπερινό), 3 ΕΠΑΛ (εκ των οποίων ένα εσπερινό), 1 ΕΚ και 1 ΙΕΚ (Δημόσιο) το οποίο φιλοξενείται στις εγκαταστάσεις του 6ου ΓΕΛ Αιγάλεω. Ο πίνακας με τις αντίστοιχες υποδομές παρουσιάζεται παρακάτω:

Πίνακας 19: Υποδομές Δημοσίων Δομών Πρωτοβάθμιας Δημοτικής Εκπαίδευσης

Ονομασία Γυμνασίου	Διεύθυνση	Τηλέφωνο
1ο Γυμνάσιο	Μοσχονησίων 23	2105981694
2ο Γυμνάσιο	Μυκηνών & Κορίνθου	2105983661
3ο Γυμνάσιο	Κύπρου 1	2105319596
4ο Γυμνάσιο	Σουλίου 35	2105980220
5ο Γυμνάσιο	Ορυζόμυλων 17	2105699401
6ο Γυμνάσιο	Σουλίου & Χανίων	2105986202

7ο Γυμνάσιο, Κέντρο διαφοροδιάγνωσης διάγνωσης και υποστήριξης ειδικών εκπαιδευτικών αναγκών	Πάροδος Θηβών 250	2105692753
9ο Γυμνάσιο	Ψαρών 4 & Ιερά Οδός	2105981690
Ειδικό Επαγγελματικό Γυμνάσιο	Προόδου 1 & Μίνωος	2105447255
Εσπερινό Γυμνάσιο	Ιερά Οδός 306	2105902859

Ονομασία Λυκείου	Διεύθυνση	Τηλέφωνο
1ο Λύκειο	Παπανικολή 14	2105313099
3ο Λύκειο	Λακωνίας 52 & Αγίου Βασιλείου	2105694486
5ο Λύκειο	Σουλίου 35 & Πελοποννήσσου	2105982416
6ο Λύκειο, ΤΕΕ ειδικής αγωγής Α΄ βαθμίδας, Ε.Ε.Ε.Ε.Κ. μαθητών με προβλήματα όρασης και πολλαπλές αναπηρίες	Προόδου 1 & Μίνωος, Είσοδος από Πάροδος Θηβών 250	2105690186
1ο,2ο Ε.Π.Α.Λ. / 1ο Εσπερινό ΕΠΑΛ / 2ο Ε.Κ.	Θηβών & Ράλλη Πέτρου	2105699597 / 2105441215
Εσπερινό Λύκειο (Κοντά στο 1ο Γυμνάσιο)	Ιερά Οδός 306	2105902859

Όπως έχει ήδη αναφερθεί στο Αιγάλεω χωροθετούνται και δομές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης. Οι εγκαταστάσεις του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής (πρώην Α.Τ.Ε.Ι. Αθήνας και Α.Τ.Ε.Ι. Πειραιά) που ανήκουν στον Δήμο Αιγάλεω εντοπίζονται στο Άλσος Μπαρουτάδικο (Πανεπιστημιούπολη Άλσους Αιγάλεω, Οδός Αγ. Σπυρίδωνος) και στην περιοχή του Αρχαίου Ελαιώνα (Πανεπιστημιούπολη Αρχαίου Ελαιώνα, Π. Ράλλη & Θηβών 250)

Επιπρόσθετα, στον τομέα της εκπαίδευσης ιδιαίτερο ενδιαφέρον

Υποδομές Υγείας και Κοινωνικής Πρόνοιας

Για τον τομέα της Πρόνοιας – Υγείας, ο Δήμος διαθέτει βρεφονηπιακούς και παιδικούς σταθμούς,έξι Κέντρα Απασχόλησης Ηλικιωμένων (Κ.Α.Π.Η) και διάφορα κέντρα υποστήριξης που αφορούν είτε την στήριξη σε παιδιά και οικογένειες είτε σε ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες. Αυτά παρουσιάζονται παρακάτω:

Πίνακας 20: Υποδομές Κοινωνικής Πρόνοιας

Ονομασία Παιδικών / Βρεφονηπειακών Σταθμών	Διεύθυνση	Τηλέφωνο
Νηπιακός Ευαγγελίστρια "Ράπτη"	Κερασούντος και Σμύρνης	2105903531
6ος Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός Ευαγγελίστρια "Μορμόλης"	Ευαγγελίστριας 4	2105909742
8ος Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός "Νίνα Βενέτη"	Μίνωος και Προμηθέως	2105692359
9ος Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός "Εθνικής Αντιστάσεως"	Εθνικής Αντιστάσεως & Ιασίου	2105696292
11ος Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός "Αναγέννηση"	Αναγεννήσεως & Δωρίου	2105988418

12ος Δημοτικός Βρεφικος Σταθμος "Μέριμνα"	Ιρά Οδός 40 & Εκκλησιών	2105316622
1ος Δημοτικός Παιδικός Σταθμός "Κουντουριώτου'	Ναυάρχου Κουντουρώτη 16	2105981368
4ος Δημοτικός Παιδικός Σταθμός "Πλαστήρα"	Παστήρα 40 & Μιαούλη	2105907240
10ος Δημοτικός Παιδικός Σταθμός "Μπουμπουλίνας"	Αγίας Βαρβάρας & Μπουμπουλίνας	2105317444

Ονομασία Κέντρου Απασχολήσης Ηλικωμένων	Διεύθυνση	Τηλέφωνο
1ο ΚΑΠΗ	Θηβών & Μοσχονησίων	2105316317
2ο ΚΑΠΗ	Θεσσαλονίκης & Καποδιστρίου	2105693379
3ο ΚΑΠΗ	Δελφών & Τομπάζη	2105913722, 2105985672
4ο ΚΑΠΗ	Κεφαλληνίας 30	2105611260
5ο ΚΑΠΗ	Παπαρηγοπούλου & Ταϋγέτου	2105980611
6ο ΚΑΠΗ	Μεσολογγίου 3	2105900395

Στο Δήμο λειτουργεί η δομή του «Βοήθεια στο Σπίτι», η οποία απευθύνεται κυρίως σε ηλικιωμένους και άτομα με αναπηρίες, με στόχο να παραμείνουν ενταγμένοι στο κοινωνικό τους περιβάλλον και να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής τους. Προτεραιότητα δίνεται σε αυτούς που δεν εξυπηρετούνται πλήρως, που χρειάζονται ιδιαίτερη φροντίδα, σε άτομα που διαβιούν μόνα ή είναι εγκαταλελειμμένα και σ' αυτούς που δε διαθέτουν επαρκείς οικονομικούς πόρους.

Παράλληλα, λειτουργεί το Κέντρο Δια Βίου από το 2014 σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων (διά της Γενικής Γραμματείας Διά Βίου Μάθησης και του Ιδρύματος Νεολαίας και Διά Βίου Μάθησης). Σε αυτό υλοποιούνται εκπαιδευτικά προγράμματα Γενικής Εκπαίδευσης Ενηλίκων με εκπαιδευτικές δράσεις Εθνικής & Τοπικής Εμβέλειας ώστε να μπορούν οι κάτοικοι να ανταποκριθούν στις ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις της αγοράς. Επιπλέον, λειτουργούν κοινωνικά φροντιστήρια για οικογένειες που δεν αντέχουν οικονομικά τα έξοδα του φροντιστηρίου καθώς και κοινωνικό παντοπωλείο, το οποίο διανέμει δωρεάν τρόφιμα και άλλα είδη πρώτης ανάγκης σε άπορα άτομα.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, εντός των ορίων του Δήμου δεν λειτουργούν δημόσια Θεραπευτήρια ή Νοσοκομεία. Η κοντινότερη (χιλιομετρικά και χρονικά) δομή δημόσιας υγείας που εξυπηρετεί τους κατοίκους είναι αυτή του Γενικού Νοσοκομείου Δυτικής Αττικής – 'Αγ. Βαρβάρα' (πρώην Λοιμωδών), του ομώνυμου Δήμου, το οποίο έχει πλέον ενοποιηθεί οργανωτικά και λειτουργικά με το Γενικό Νοσοκομείο Δυτικής Αθήνας – 'Αττικόν, που βρίσκεται στο Δήμο Χαϊδαρίου. Επιπλέον, η περιοχή μπορεί να εξυπηρετηθεί και από το Γενικό Κρατικό Νίκαιας. Επιπρόσθετα, εντός των ορίων του Δήμου λειτουργεί ένα τμήμα του πρώην ΙΚΑ στην οδό Μαγνησίας που ονομάζεται ΕΟΠΠΥ, τρεις (3) ιδιωτικές κλινικές και αρκετά διαγνωστικά εργαστήρια.

Σημαντική πρωτοβουλία του Δήμου είναι η λειτουργία των Δημοτικών Ιατρείων, τα οποία προσφέρουν δωρεάν υπηρεσίες πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας για τις ευαίσθητες ομάδες του πληθυσμού (άποροι - ανασφάλιστοι), ενώ στοχεύουν και στην ανάπτυξη προληπτικών προγραμμάτων υγείας για όλους τους κατοίκους της

πόλης. Επιπλέον σημειώνεται ότι σε συνεργασία με το Σύλλογο εργαζομένων του Δήμου, λειτουργεί Δημοτική Τράπεζα Αίματος για όλους τους πολίτες. Αυτή, συνεργάζεται με το Κέντρο Αιμοδοσίας του Κρατικού Νοσοκομείου Νίκαιας και υλοποιεί δύο αιμοληψίες κάθε χρόνο. Ταυτόχρονα, εντός των ορίων του Δήμου βρίσκεται και το Κέντρο Πρόληψης Εξάρτησης & Αγωγής Υγείας «Άρηξις», μία Αστική μη Κερδοσκοπική Εταιρία που δημιουργήθηκε από τους Δήμους Αγίας Βαρβάρας, Αιγάλεω, Χαϊδαρίου, τον Οργανισμό Κατά των Ναρκωτικών (ΟΚΑΝΑ) και τη Νομαρχία Αθηνών. Αυτό, στελεχώνεται από επιστημονικό προσωπικό (Ψυχολόγους, Κοινωνική Λειτουργό, Κοινωνιολόγο, Κοινωνική Ανθρωπολόγο), ειδικευμένους σε θέματα εξάρτησης και αγωγής υγείας.

Οι παραπάνω δομές συνοψίζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 21: Δομές Υγείας - Πρόνοιας

Δομές Υγείας - Πρόνοιας	Διεύθυνση	Τηλέφωνο
Ιδιωτική Κλινική "Αγία Ειρήνη"	Αγίας Λαύρας 16 & Αρκαδίου	2105981260
Ιδιωτική Γενική Κλινική Δ. Αττικής "Βουγιουκλάκειο"	Σμύρνης 36	2105906613
Ιδιωτική Κλινική "Τίμιος Σταυρός"	Α. Παπούλα 18	2105695541
ΕΦΚΑ - Πρώην ΙΚΑ Αιγάλεω	Ιωαννίνων 40	2105386949
Δημοτικό Ιατρείο	Μπότσαρη Μάρκου 63	2105319741
Ίδρυμα Νεολαίας και Δια Βίου Μάθησης (ΙΝΕΔΙΒΙΜ)	Μίνωος & Προόδου 1	2105614394
Κοινωνικό Παντοπωλείο	Μιλτιάδου 4 (Πλ. Δαβάκη)	2132100781
Κοινωνικό (Αλληλέγγυο) Φροντιστήριο	Ιερά Οδός 306 (4ο Λύκειο)	2105902440 – 2105902859
Κέντρο πρόληψης της Εξάρτησης «ΑΡΗΞΙΣ»	Σμύρνης 28	2105313243

Αθλητισμός

Ιδιαίτερα σημαντική είναι η δράση του Δήμου και στον τομέα του Αθλητισμού. Οι βασικές αθλητικές εγκαταστάσεις και χώροι άθλησης εντός των ορίων του Δήμου παρουσιάζονται παρακάτω:

Πίνακας 22: Υποδομές Αθλητισμού

Υποδομές Αθλητισμού	Οδός
Δημοτικό στάδιο "Σταύρος Μαυροθαλασσίτης"	Θηβών 314
Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο (ΔΑΚ)	Άλσος Αιγάλεω Μπαρουτάδικο
Δημοτικό Κολυμβητήριο	Νικ. Πλαστήρα 51
Δημοτικό Κλειστό Γυμναστήριο ¨Σταύρος Βενέτης¨	Νικ. Πλαστήρα 20
Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο	Εδέσσης
Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο	Λοιμωδών
Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο	Αγίου Ελυθερίου

Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο	Ορυζομύλων
Γήπεδα ποδοσφαίρου 5x5	Λυκαβηττού & Θηβών
Γήπεδα ποδοσφαίρου 5x5, μπάσκετ, τένις	Παπανικολή
Αθλητικό Κέντρο	Προόδου 1 & Μίνωος (6ο ΓΕΛ)
Πίστα αναρρίχησης	Άλσος Αιγάλεω Μπαρουτάδικο
Πίστα Πατινάζ	δίπλα στο Άλσος Αιγάλεω Μπαρουτάδικο

Παράλληλα, καταγράφονται μικροί και διάσπαρτοι αθλητικοί χώροι, επιπέδου γειτονιάς, επίσης οι χώροι άθλησης (γήπεδα κ.λ.π.) που είναι εγκατεστημένοι στα Σχολεία, καθώς και μια σειρά ανοικτών αθλητικών εγκαταστάσεων μέσα στο Άλσος

Κοινόχρηστοι ελεύθεροι χώροι - Χώροι Αναψυχής - Πολιτισμός

Όπως έχει ήδη αναλυθεί στην ενότητα «Σημεία Ενδιαφέροντος, Τοπόσημα Και Σημαντικοί Πόλοι Έλξης Της Περιοχής Παρέμβασης», ο κύριος ελεύθερος χώρος στον οποίο συγκεντρώνονται και πολλές χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού είναι το Άλσος Μπαρουτάδικο. Στον χώρο αυτό υπάρχουν και λειτουργούν δύο (2) δημοτικά αναψυκτήρια, Ανοιχτό Δημοτικό Θέατρο, χώροι άθλησης και οργανωμένοι χώροι περιπάτου και αναψυχής. Εκτός του Άλσους, υπάρχει ακόμα το «Άλσος Λοιμωδών» στα σύνορα με την Αγία Βαρβάρα με χώρους άθλησης και περιπάτου καθώς και αρκετές πλατείες με παιδικές χαρές κλπ.

Οι χώροι πολιτισμού, δημόσιοι αλλά και ιδιωτικοί, περιγράφονται αναλυτικά στα προηγούμενα.

Δημόσιες / Δημοτικές Επιχειρήσεις και Υπηρεσίες

Οι κύριες δημοτικές υπηρεσίες της περιοχής είναι οι εξής:

Δημαρχείο Αιγάλεω, Ιερά Οδός 364,

Κέντρα Εξυπηρέτησης Πολιτών ΚΕΠ, Ελλησπόντου 7 & Μπότσαρη Μάρκου

Αστυνομικό Τμήμα Αιγάλεω, Κοραή 42 & Παπαναστασίου

Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού (Δ.Ε.Η.), Σμύρνης 29

Οδικό Δίκτυο

Καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση του λειτουργικού χαρακτήρα και ευρύτερα του προφίλ του Δήμου Αιγάλεω είχαν οι οδικές αρτηρίες οι οποίες τον διαπερνούν. Όπως έχει ήδη αναλυθεί στα παραπάνω, η περιοχή μελέτης κατέχει κομβική θέση, από συγκοινωνιακής άποψης, στη Δυτική Αττική μιας στο οδικό της δίκτυο εντάσσονται άξονες υπερτοπικού-μητροπολιτικού χαρακτήρα τόσο στην διεύθυνση Βορρά – Νότου όσο και στην Ανατολή – Δύση. Χαρακτηριστικά, αναφέρονται οι: Ιερά Οδός και οι Λεωφόροι Κηφισού, Αθηνών, Θηβών και Πέτρου Ράλλη.

Το οδικό δίκτυο διατρέχει πλήρως την αστική περιοχή (αστικό δίκτυο) και σχεδόν στο σύνολό του (99%) είναι ασφαλτοστρωμένο. Σημειώνεται ότι το συνολικό του μήκος

ανέρχεται στα 150,4 χλμ, ενώ η κατάστασή του ως προς την ποιότητα του οδοστρώματος, των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του, τα θέματα ασφάλειας κλπ. είναι σχετικά καλή.

Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

Η ιεράρχηση του δικτύου προσδιορίζεται, ουσιαστικά, από το είδος της εξυπηρέτησης που προσφέρει κάθε οδικό τμήμα. Για την περιοχή μελέτης, αυτή έχει θεσμοθετηθεί με βάση το ισχύον ΓΠΣ του Δήμου Αιγάλεω (ΦΕΚ 347ΑΑΠ/09). Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την ανάλυση που προηγείται στην ενότητα του θεσμικού πλαισίου, οι βασικότερες τροποποιήσεις αναφορικά με την ιεράρχηση του οδικού δικτύου έγιναν το 1994 (υπ' αριθμ. 5132 / 1013 / 16-2-1994 (Δ΄ 240) απόφαση), όπου πραγματοποιήθηκε ο επανακαθορισμός των βασικών αρτηριών του.

Σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση των Φραντζεσκάκη Ι.Μ. & Γιαννόπουλο Γ.Α. (Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική, Εκδόσεις: Επίκεντρο, 2005), εντός της περιοχής μελέτης συναντώνται, συνολικά, τέσσερις (5) κατηγορίες οδών:

Ελεύθερη –Ταχεία Λεωφόρος: Λ. Αθηνών (ελάχιστη διατομή 2*4 λωρίδες), Λ. Κηφισού (ελάχιστη διατομή 2*3 λωρίδες)

Πρωτεύουσες Αρτηρίες: Θηβών και Π.Ράλλη

Δευτερεύουσες Αρτηρίες: Ορφέως, Μίνωος, Ιερά Οδός, Αγίας Άννας και Μεγάλου Αλεξάνδρου.

Συλλεκτήριες Οδοί: Κορυτσάς, Έβρου, Κορυδαλλού, Κώστα Βάρναλη, Δημοκρατίας, Στέφανου Σαράφη, Παπαναστασίου

Τοπικές Οδοί: όλο το υπόλοιπο οδικό δίκτυο

Επί της ουσίας το βασικό οδικό δίκτυο του Δήμου δομείται γύρω από το σύστημα των αρτηριών:

-Κηφισού και Θηβών (κατεύθυνση Βορρά – Νότου).

-Αθηνών (Καβάλας), Ιεράς Οδού και Πέτρου Ράλλη (κατεύθυνση Ανατολή – Δύση)

Οι οποίες εξασφαλίζουν ικανοποιητική σύνδεση της περιοχής με την Δυτική Αθήνα και την υπόλοιπη Αττική.

Από την Αναπτυξιακή Μελέτη που είχε υλοποιηθεί στον Δήμο υπολογίστηκαν τα μήκη και τα ποσοστά κάθε κατηγορίας που περιλαμβάνεται στην λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, όπως παρουσιάζονται στην εικόνα που ακολουθεί.

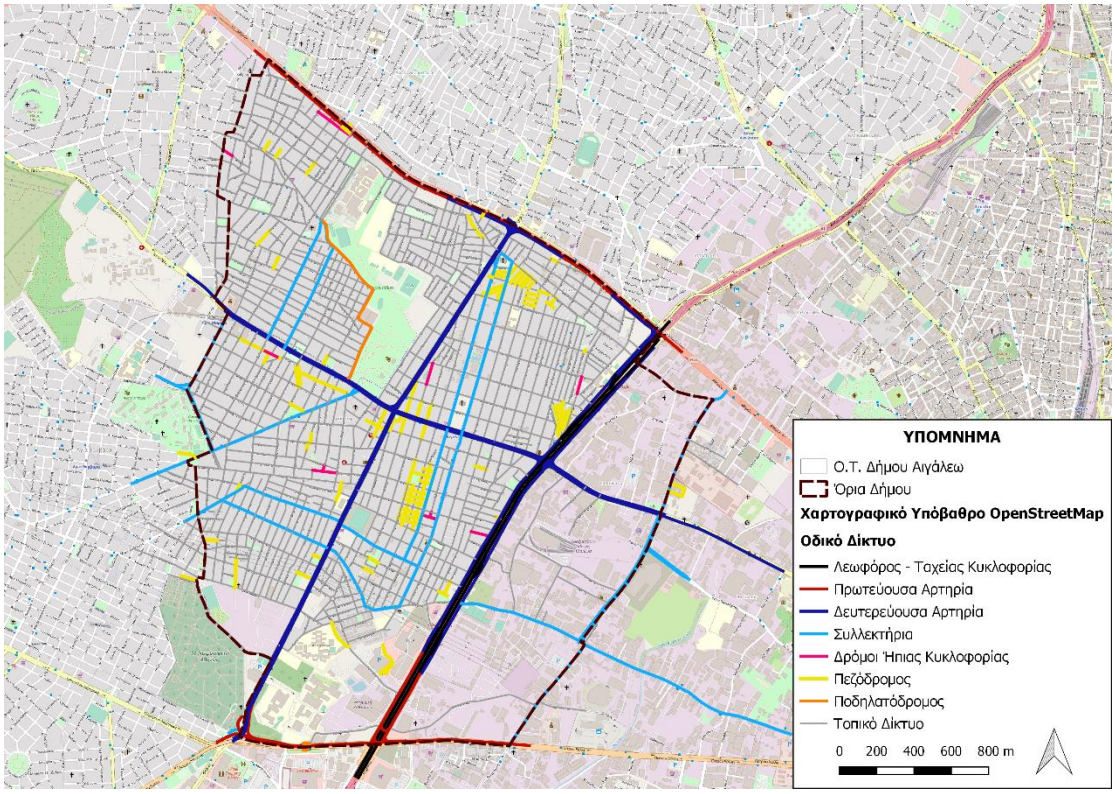
Μήκος οδικού δικτύου ανά κατηγορία		
Κατηγορία Οδών	**Μήκος (μέτρα)**	**% επί του συνόλου**
Ελεύθερη / Ταχεία Λεωφόρος	5,412	3.60%
Πρωτεύουσα Αρτηρία	6,938	4.61%
Δευτερεύουσα Αρτηρία	3,581	2.38%
Συλλεκτήρια Οδός	19,075	12.68%
Τοπική Οδός	106,418	70.75%
Πεζόδρομος	8,984	5.97%
ΣΥΝΟΛΟ	150,408	100.00%

Εικόνα 38: Μήκη κατηγοριών οδικού δικτύου, Πηγή: Αναπτυξιακή Μελέτη Δήμου Αιγάλεω

Σημειώνεται ότι ο Δήμος Αιγάλεω διαθέτει ένα εκτεταμένο οδικό δίκτυο, το οποίο λόγω των διαδοχικών απρογραμμάτιστων επεκτάσεων του ρυμοτομικού σχεδίου, παρουσιάζει σημαντικές ασυνέχειες που δεν επιτρέπουν την κανονική ιεράρχησή του σύμφωνα με τη δομή των πολεοδομικών ενοτήτων. Συνέπεια αυτού είναι η συχνή χρήση ζευγών μονόδρομων και διαδρομών αποτελούμενων από περισσότερων του ενός συνεχείς άξονες, σαν βασικών ή τοπικών συλλεκτήριων.

Όπως, χαρακτηριστικά, αναφέρεται και στο Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019), το εγκεκριμένο ρυμοτομικό δίκτυο έχει εφαρμοστεί σε ποσοστό περίπου 100%, (με εξαίρεση την περιοχή του Ελαιώνα), με αποτέλεσμα η δομή του τοπικού δικτύου να μην επιδέχεται τροποποιήσεις. Αξίζει να τονιστεί ότι από το σύνολο του οδικού δικτύου, 71 περίπου χλμ. είναι μονόδρομοι (47%), 70,4 χλμ. διπλής κατευθύνσεως (47%) και 9 περίπου χλμ. πεζόδρομοι (6%).

Στην συνέχεια ακολουθεί ο χάρτης της υφιστάμενης κατάστασης του οδικού δικτύου με βάση την λειτουργική του ιεράρχηση.



Εικόνα 39: Λειτουργική Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου, Πηγή: OpenStreet Map, Ιδία Επεξεργασία

Πλάτος οδοστρώματος

Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο κατά την μελέτη του οδικού δικτύου είναι η εστίαση στο πλάτος οδοστρώματος της περιοχής μελέτης, μιας και αυτό καθορίζει σε μεγάλο βαθμό το επίπεδο οδικής ασφάλειας της περιοχής. Φυσικά, αξίζει να σημειωθεί ότι εξίσου επικίνδυνο με το μικρό πλάτος οδοστρώματος είναι και το μεγαλύτερο από το απαιτούμενο μιας και δημιουργεί συνθήκες που ευνοούν την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων και συνεπώς αυξάνουν τις πιθανότητες τροχαίου συμβάντος.

Για την αναλυτικότερη μελέτη του πλάτος οδοστρώματος πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις των οδικών τμημάτων που ανήκουν στις κύριες κατηγορίες ιεράρχησης του

δικτύου (ταχείες οδοί, πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και συλλεκτήριες). Αυτές πραγματοποιήθηκαν σε περιβάλλον Gis με βάση δεδομένα που παρέχονται από την εφαρμογή Google Earth Pro. Μετά την ολοκλήρωση των καταγραφών, σειρά είχε η κατηγοριοποίησή τους σε 4 βασικές ομάδες τιμών πλάτους οδοστρώματος, το μήκος και το ποσοστό κάθε μιας ως συνάρτηση του συνολικού καταγεγραμμένου μήκους, φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί.

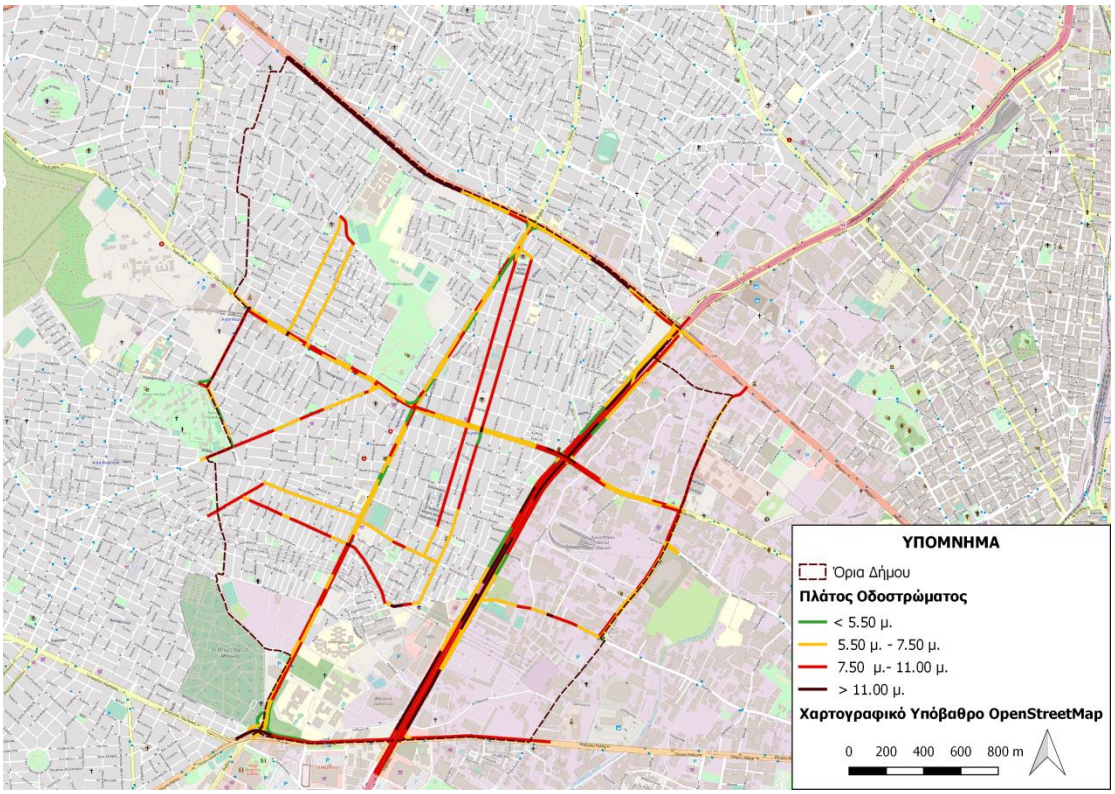
Πίνακας 23: Κατανομή πλάτους οδοστρώματος ως προς το συνολικό μήκος, Ιδία Επεξεργασία

Πλάτος Οδοστρώματος	Μήκος (m.)	Ποσοστό (%) επί του συνολικού καταγεγραμμένου μήκους ιεραρχημένου οδικού δικτύου
< 5.50 μ.	2.926,86	5,63%
5.50 - 7.50 μ.	22.003,00	42,35%
7.50 - 11.00 μ.	19.127,30	36,82%
> 11 μ.	5.961,25	11,47%

Από τον παραπάνω πίνακα γίνεται αντιληπτό ότι η πλειοψηφία των καταγεγραμμένων οδικών τμημάτων ανήκει στην δεύτερη κατηγορία τιμών (5,50-7,50 μ. πλάτους), ενώ ακολουθούν τα οδικά τμήματα που ανήκουν στην τρίτη κατηγορία (7.50 - 11.00 μ. πλάτους). Η ομάδα τιμών πλάτους που συναντάται λιγότερο στον Δήμο είναι η πρώτη, στην οποία ανήκουν τα οδικά τμήματα με το μικρότερο καταγεγραμμένο πλάτος.

Με βάση τα δεδομένα των καταγραφών υπολογίζεται ότι ο μέσος όρος του πλάτους οδοστρώματος σταθμισμένος με το μήκος του οδικού δικτύου είναι 8,12 μ. Αξιολογώντας περαιτέρω τα δεδομένα, γίνεται αντιληπτό ότι σε γενικές γραμμές το οδικό δίκτυο διαθέτει αποδεκτά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, δεδομένου ότι περίπου τα 80% διαθέτει πλάτος οδοστρώματος από 5.50 μ. έως 11.00 μ., ενώ τα οδικά τμήματα μεγάλου πλάτους οδοστρώματος καταλαμβάνουν λίγο παραπάνω από το 11% του δικτύου. Σημειώνεται ότι τα μικρότερα καταγεγραμμένα πλάτη οδοστρωμάτων (2,5μ.) εντοπίζονται στις βοηθητικές οδούς της Λεωφόρου Αθηνών και Κηφισού, ενώ τα μεγαλύτερα (18,50 μ.) επί της Λεωφόρου Αθηνών.

Στην συνέχεια παρουσιάζεται και η χαρτογραφική απεικόνιση των καταγεγραμμένων πλάτων οδοστρώματος στις κατηγορίες που προαναφέρθηκαν.



Εικόνα 40: Πλάτος οδοστρώματος βασικών κατηγοριών ιεραρχημένου δικτύου Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία

Κατευθύνσεις οδικού δικτύου

Από τα οδικά τμήματα που καταγράφηκαν, η ευρεία πλειοψηφία ήταν οδοί μονής κατεύθυνσης. Η ύπαρξη μονόδρομων σε έναν αστικό ιστό μπορεί να συμβάλλει, μαζί με άλλα μέτρα, στην μείωση της χρήσης ΙΧ αλλά και στην προώθηση της χρήσης ποδηλάτου λόγω των χαμηλών ταχυτήτων.

Πιο συγκεκριμένα, οι δρόμοι αυτοί είχαν συνολική έκταση 42,5χλμ. και καταλάμβαναν σχεδόν το 93% των καταγραφών. Το υπόλοιπο 7% που καταγράφηκαν ως αμφίδρομοι, αφορά μια έκταση περίπου 3,5χλμ, η οποία ανήκει κυρίως στην κατηγορία των συλλεκτήριων αρτηριών.



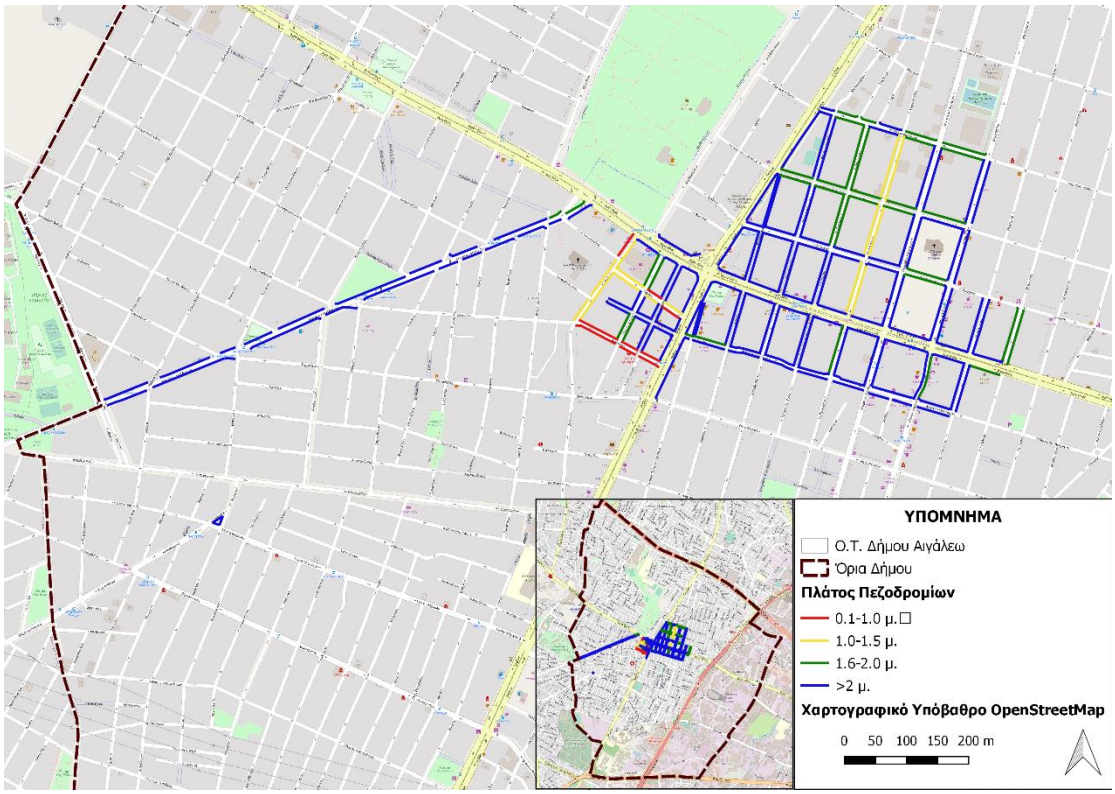
Διάγραμμα 2: Κατανομή αστικού δικτύου

Πλάτος πεζοδρομίων

Τα πεζοδρόμια αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την πεζή προσβασιμότητα μιας περιοχής. Χαρακτηριστικά τους όπως το πλάτος και η λειτουργική τους κατάσταση επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τα ποσοστά περπατήματος στην πόλη ενώ αποτελούν βασικά στοιχεία για την παροχή ίσων ευκαιριών μετακίνησης για όλες τις κοινωνικές ομάδες και δει για τις ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων. Μικρά πλάτη πεζοδρομίου που δεν πληρούν τις προδιαγραφές σύμφωνα με τη νομοθεσία (ελάχιστο πλάτος ελεύθερου πεζοδρομίου 1,50 μ. και 2,10 μ. μαζί με τη ζώνη αστικού εξοπλισμού) λειτουργούν αρνητικά στην προώθηση του περπατήματος και της βιώσιμης μετακίνησης για όλους. Για το λόγο αυτό κρίνεται απαραίτητο, γίνει καταγραφή του πλάτους ώστε να βρεθούν οι περιοχές αυτές στις οποίες υπάρχει έλλειψη των απαιτούμενων υποδομών.

Για την περιοχή μελέτης κρίθηκε απαραίτητη η καταγραφή των χαρακτηριστικών των πεζοδρομίων εντός του κεντρικού πυρήνα της πόλης, σε ένα τμήμα του Δήμου εκατέρωθεν ορισμένων βασικών οδικών αρτηριών. Στο σημείο αυτό αξίζει να τονιστεί ότι στην περιοχή καταγραφής συμπεριλήφθηκαν και οι κεντρικοί πεζόδρομοι του Δήμου, γεγονός που συνέβαλλε στην αύξηση των τμημάτων με ικανοποιητικά χαρακτηριστικά.

Για την καλύτερη κατανόηση των υποδομών πεζοδρομίων της περιοχής δημιουργήθηκαν τέσσερις κατηγορίες με βάση τα πλάτη που καταγράφηκαν: 0,1-1,0μ., 1,0-1,5μ., 1,6-2,0μ. και >2μ.. Όπως φαίνεται και στον χάρτη που ακολουθεί στο μεγαλύτερο μέρος των καταγραφών συναντώνται πεζοδρόμια ικανοποιητικού πλάτους, ενώ τα τμήματα του δικτύου με πεζοδρόμια μικρότερα του 1μ. είναι ελάχιστα. Ενθαρρυντικό είναι το γεγονός ότι δεν καταγράφηκαν τμήματα με απουσία πεζοδρομίου. Ταυτόχρονα, ιδιαίτερα σημαντική παρατήρηση είναι ότι εκατέρωθεν κεντρικών οδικών αξόνων, όπως η Θηβών, η Ιερά Οδός και η Μεγάλου Αλεξάνδρου -στις οποίες και εντοπίζεται η πλειοψηφία των μη οικιστικών χρήσεων-, τα πλάτη πεζοδρομίων ξεπερνούν τα 2μ., δημιουργώντας αρκετά ευνοϊκές συνθήκες για τους μετακινούμενους πεζή.



Εικόνα 41: Πλάτος πεζοδρομίων Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία

Για την αναλυτικότερη παρατήρηση των αποτελεσμάτων των καταγραφών δημιουργήθηκε ο παρακάτω πίνακας, από τον οποίο προκύπτει ότι λίγο λιγότερο από το 90% των καταγεγραμμένων πεζοδρομίων έχει πλάτος πεζοδρομίου που επιτρέπει την ελεύθερη κίνηση (>1.5μ.).

Πίνακας 24: Κατηγοριοποίηση Πεζοδρομίων βάσει του πλάτους του

Πλάτος Πεζοδρομίου	Μήκος (m.)	Ποσοστό (%) επί του συνολικού καταγεγραμμένου μήκους
0,1-1,0μ.	353,75	3,03%
1,0-1,5μ.	972,59	8,33%
1,6-2,0μ.	2.034,46	17,42%
> 2 μ.	8.218,17	70,37%

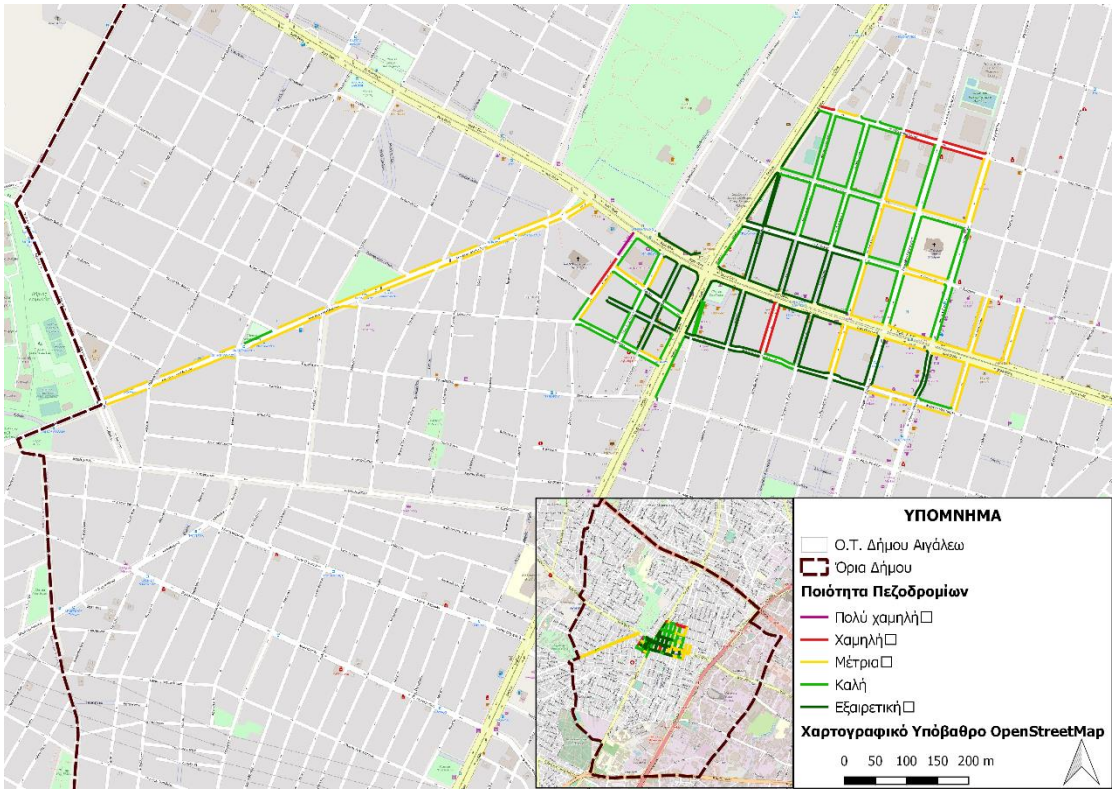
Επισημαίνεται ότι παρότι το πλάτος των πεζοδρομίων είναι βασική παράμετρος της προσβασιμότητας του αστικού δικτύου, δεν αρκεί μόνο αυτό για να την εξασφαλίσει. Καθοριστικό χαρακτηριστικό είναι και η λειτουργικότητά του, η οποία κρίνεται σε μεγάλο βαθμό από την κατάσταση στην οποία βρίσκεται το εκάστοτε πεζοδρόμιο. Τα εμπόδια που συνήθως εντοπίζονται, όπως η δεντροφύτευση και αστικός εξοπλισμός, σε συνδυασμό με το πλάτος οδοστρώματος και την κατάσταση των πλακών του πεζοδρομίου επηρεάζουν το ποσοστό των μετακινήσεων με τα πόδια από όλες τις κοινωνικές ομάδες με ιδιαίτερη έμφαση στις ευάλωτες ομάδες όπως είναι τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι τα ΑμεΑ.

Για τον λόγο αυτό, στο πλαίσιο των καταγραφών εντάχθηκε και η παρατήρηση της ποιότητας των πεζοδρομίων, για την αξιολόγηση της οποίας δημιουργήθηκαν πέντε κατηγορίες: πολύ χαμηλή, χαμηλή, μέτρια, καλή και εξαιρετική. Τα κριτήρια, τα οποία λήφθηκαν υπόψη για την εν λόγω αξιολόγηση αφορούσαν την ύπαρξη μόνιμων/μη μόνιμων εμποδίων στην κίνηση των πεζών και την ύπαρξη σημαντικών φθορών στις πλάκες των πεζοδρομίων. Τελικά, προέκυψαν τα παρακάτω δεδομένα, τα οποία επιβεβαιώνονται και από την αντίστοιχη χαρτογραφική απεικόνιση.

Πίνακας 25: Κατηγορίες Ποιοτικής Αξιολόγησης Πεζοδρομίων

Ποιότητα Πεζοδρομίου	Μήκος (m.)	Ποσοστό (%) επί του συνολικού καταγεγραμμένου μήκους
Πολύ χαμηλή	40,83	0,35%
Χαμηλή	495,44	4,24%
Μέτρια	3.674,72	31,47%
Καλή	3.814,43	32,66%
Εξαιρετική	3.507,95	30,04%

Παρατηρείται ότι χαμηλές ποιότητες πεζοδρομίων συναντώνται σε ποσοστό που δεν ξεπερνά το 5% των συνολικών καταγραφών, ενώ τα πεζοδρόμια που αξιολογήθηκαν στις δύο καλύτερες ποιοτικά κατηγορίες (καλή και εξαιρετική) καταλαμβάνουν περισσότερο από το 60% των τμημάτων που αξιολογήθηκαν.



Εικόνα 42: Ποιοτική αξιολόγηση πεζοδρομίων Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία

Παρατηρώντας και την απεικόνιση των παραπάνω δεδομένων, γίνεται αντιληπτό ότι τα πεζοδρόμια που ανήκουν στις καλύτερες ποιοτικά κατηγορίες εντοπίζονται κυρίως στην συμβολή της οδού Θηβών και της Ιεράς Οδού, ενώ όσο μεγαλώνει η απόσταση από το σημείο αυτό τόσο η καταγεγραμμένη ποιότητα μειώνεται. Σημειώνεται ότι πεζοδρόμια που εντάχθηκαν στην «χαμηλή» κατηγορία εντοπίζονται επί των οδών Αδριανουπόλεως και Καποδιστρίου, ενώ το μοναδικό τμήμα καταγραφών που χαρακτηρίστηκε ως «πολύ χαμηλής» ποιότητας βρίσκεται στην οδό Λογοθέτου.

Διαχείριση στάθμευσης

Εξίσου σημαντικό στοιχείο του οδικού περιβάλλοντος μιας πόλης είναι και η διαχείριση της στάθμευσης, η οποία υπό τους κατάλληλους όρους μπορεί να αναβαθμίσει αισθητά την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Στον Δήμο Αιγάλεω, η στάθμευση εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο παρά την οδό, αφού παρατηρείται έλλειψη οργανωμένων χώρων. Σημειώνεται ότι αν και υπάρχει αυξημένη ζήτηση, η οποία συχνά υπερκαλύπτει την προσφορά, δεν έχουν δημιουργηθεί συλλογικοί χώροι εκτός οδού.

Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά στο Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου, η κατάσταση επιβαρύνεται περαιτέρω λόγω της προτίμηση χρήσης ΙΧ αυτοκινήτου έναντι των ΜΜΜ και της έλλειψης πειθαρχίας των χρηστών του, σε συνδυασμό με την ελλιπή αστυνόμευση και την ανεξέλεγκτη τροφοδοσία των παρόδιων καταστημάτων. Συνέπεια αυτών είναι η συχνή εμφάνιση διπλής σειράς σταθμευμένων ΙΧ σε κεντρικά σημεία του αστικού ιστού, όπως η Πλατεία Εσταυρωμένου και η Πλατεία Δαβάκη, ενώ οι δύο πλευρές της Ιεράς Οδού και της Θηβών είναι μόνιμα κατειλημμένες από σταθμευμένα αυτοκίνητα.

Για την ολοκληρωμένη αποτύπωση της διαχείρισης της στάθμευσης στον Δήμο Αιγάλεω καταγράφηκε η υπάρχουσα κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση που αφορά στην απαγόρευση ή στον περιορισμό της στάσης και της στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων κατά μήκος των οδικών τμημάτων που λήφθηκαν υπόψη.

Αναφορικά με τη διαχείριση της στάθμευσης, παρατηρήθηκαν οι ακόλουθες περιπτώσεις στην περιοχή των καταγραφών:

-Απαγορεύεται η στάθμευση (P39): Θηβών, Σμύρνης

Ειδικές περιπτώσεις: Εξαιρούνται ασθενοφόρα/αναπηρικά (Αρκαδίου)

Ισχύς απαγόρευσης τις εργάσιμες μέρες και ώρες 7:00 - 15:00 (Λογοθέτου)

Δέσμευση θέσεων για οχήματα υπηρεσίας με ισχύ απαγόρευσης τις εργάσιμες μέρες και ώρες 7:30 - 16:00 (Μ. Μπότσαρη)

- Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση (P40): Ιερά Οδός, Μάρκου Μπότσαρη

Ειδικές περιπτώσεις: Δέσμευση θέσεων για οχήματα χρηματαποστολών με ισχύ απαγόρευσης τις εργάσιμες μέρες και ώρες (Καποδιστρίου)

- Απαγορεύεται η στάθμευση τους μονούς μήνες (P41). (Ελλήσποντου, Λογοθέτου)

- Απαγορεύεται η στάθμευση τους ζυγούς μήνες (P42). (Λογοθέτου)

Ειδικές περιπτώσεις: Δέσμευση θέσεων για οχήματα Κ.Ε.Π. (Ελλήσποντου)

- Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση βάσει ΚΟΚ (κυρίως για τμήματα του δρόμου στα οποία ενώ μεν απαγορεύεται, δεν υπάρχει κατάλληλη σήμανση).

-"Επιτρέπεται η στάθμευση των κατοίκων με άδεια" (Πεζόδρομος Αγίου Κωνσταντίνου και Αγίας Λαύρας)

-Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας Ρ-92 (Μ. Μπότσαρη)

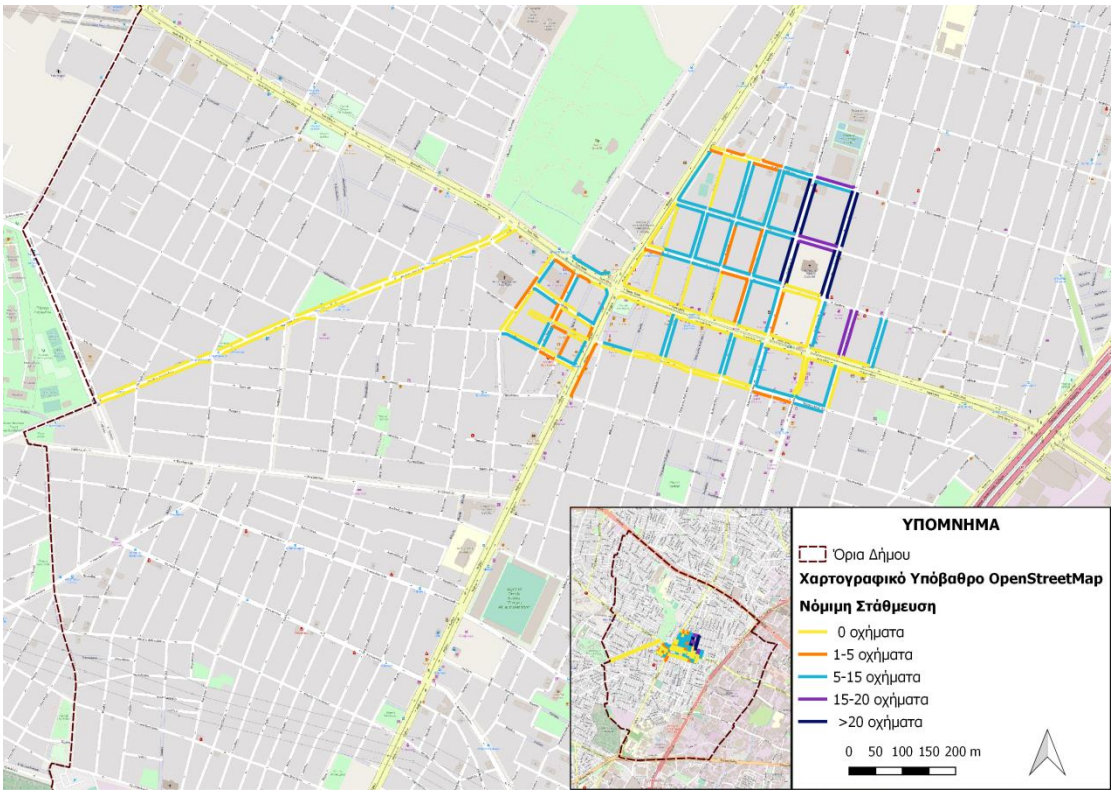
Επιπλέον, στο πλαίσιο διαχείρισης της στάθμευσης έχουν τοποθετηθεί από τον Δήμο ειδικά κολωνάκια από την μια πλευρά του δρόμου σε περιοχές όπου το πλάτος του οδοστρώματος είναι σχετικά περιορισμένο και η παράπλευρη στάθμευση εμπόδιζε την ροή οχημάτων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα από την περιοχή των καταγραφών αποτελούν οι οδοί Αρκαδίου και Ξάνθου.

Καταγραφή νόμιμης και παράνομης στάθμευσης

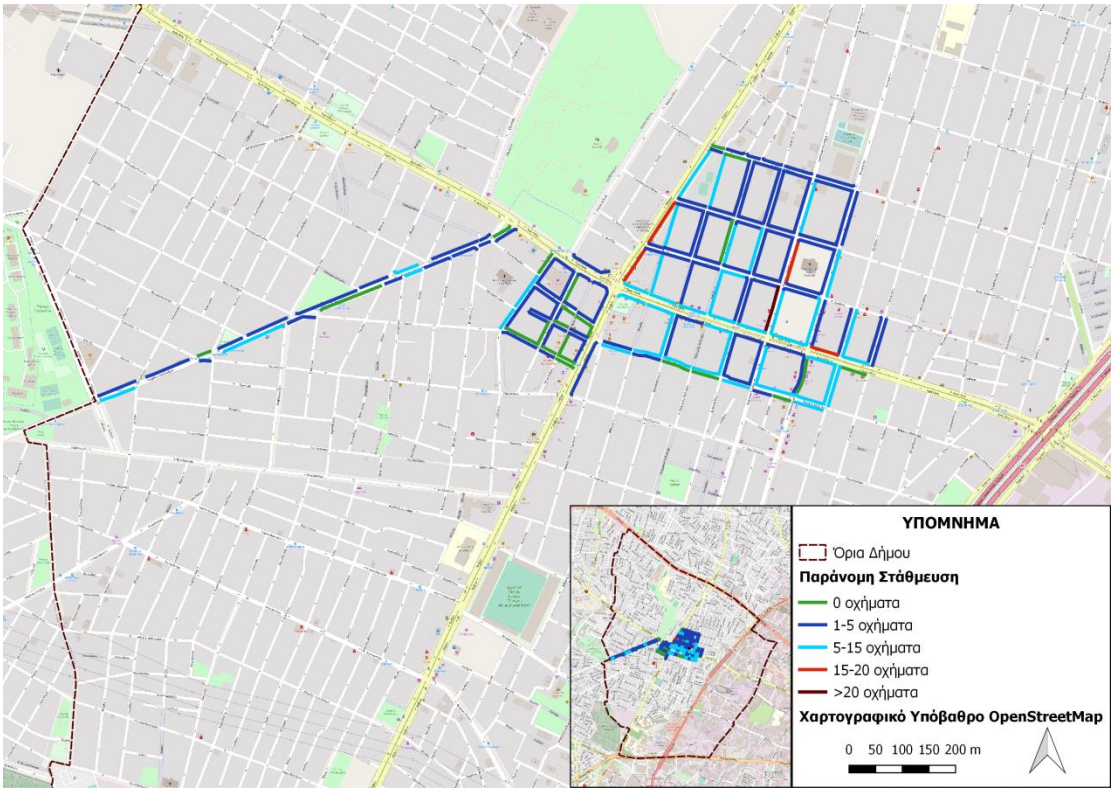
Στο πλαίσιο αξιολόγησης των συνθηκών στάθμευσης στην περιοχή, πραγματοποιήθηκαν οι καταγραφές παράνομης και νόμιμης στάθμευσης στις περιοχές ενδιαφέροντος του Δήμου Αιγάλεω, οι οποίες ταυτίζονταν με αυτές της μελέτης πεζοδρομίων. Συνολικά, καταγράφηκαν 860 νόμιμα σταθμευμένα οχήματα (53,15%) και 758 παράνομα (46,84%). Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των νόμιμα σταθμευμένων οχημάτων αφορούσε αυτοκίνητα, ενώ οι περισσότερες περιπτώσεις παράνομης στάθμευσης σημειώθηκαν από μηχανάκια. Το πλήθος των σταθμευμένων φορτηγών που καταγράφηκαν ήταν αμελητέο.

Σε γενικές γραμμές, οι παρανομίες που σημειώθηκαν αφορούσαν περιπτώσεις παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. για τις οποίες δεν υπάρχει κατάλληλη σήμανση. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η στάθμευση πάνω σε πεζοδρόμια ή σε απόσταση μικρότερη των 15μ. από το κέντρο της διασταυρώσεως. Επιπλέον, καταγράφηκαν αρκετές περιπτώσεις που αφορούσαν την στάθμευση οχημάτων στις εισόδους ιδιωτικών εκτάσεων (π.χ: είσοδοι ιδιόκτητων γκαράζ) ή σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Ταυτόχρονα, παρατηρήθηκαν παραβάσεις εντός πεζοδρόμων (οδοί Πανόρμου και Μοσχονησίων, Χρυσοστόμου Σμύρνης), ορισμένες από τις οποίες αφορούσαν οχήματα χωρίς άδεια κατοίκων (Πεζόδρομος Αγίου Κωνσταντίνου).

Στην συνέχεια παρουσιάζονται οι απεικονίσεις της καταγεγραμμένης στάθμευσης με κατηγορίες τιμών, βάσει της νομιμότητάς της (νόμιμα, παράνομα).



Εικόνα 43: Ένταση νόμιμης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα



Εικόνα 44: Ένταση παράνομης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα

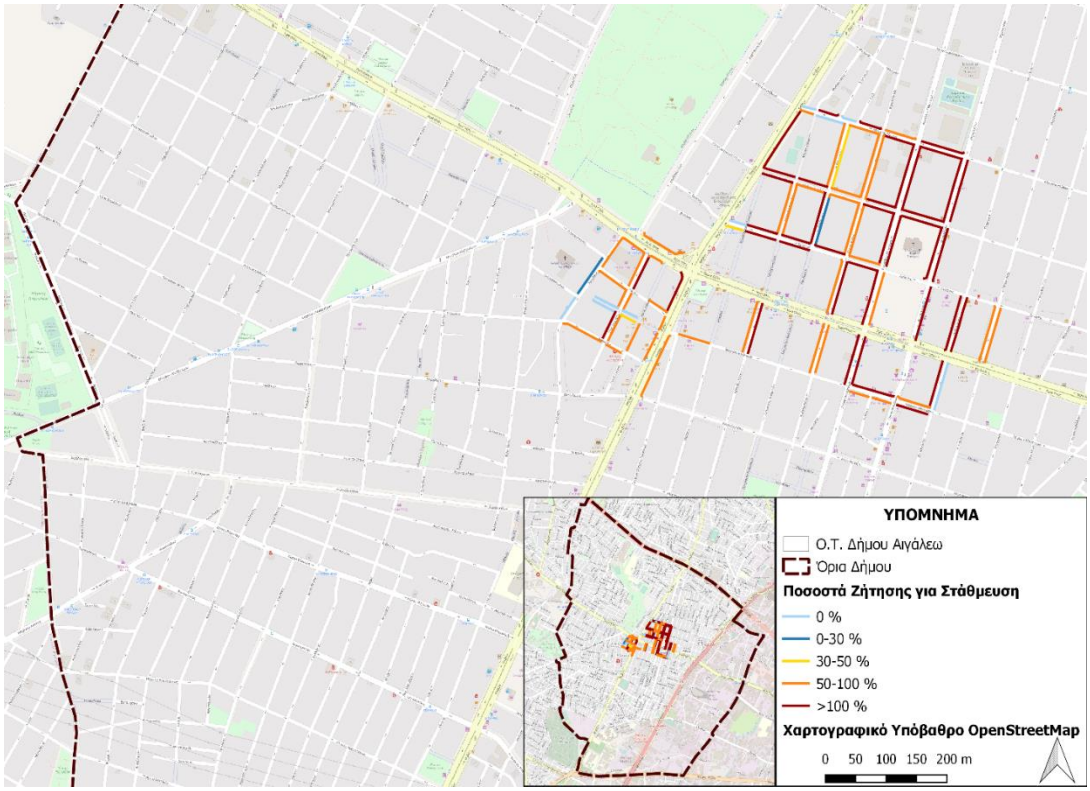
Όπως φαίνεται και από τις παραπάνω απεικονίσεις, τα περισσότερα παράνομα σταθμευμένα οχήματα εντοπίζονται επί της Ιεράς Οδού και της Θηβών, ενώ η μεγαλύτερη τιμή εντοπίζεται στην οδό Ν. Πλαστήρα. Αντιθέτως, τα περισσότερα

νομίμως σταθμευμένα οχήματα εντοπίζονται μεταξύ των οδών Αδριανουπόλεως, Κωνσταντινουπόλεως, Ν. Πλαστήρα και Δημαρχείου.

Ζήτηση στάθμευσης

Κατά την καταγραφή των νόμιμα και παράνομα σταθμευμένων οχημάτων, διενεργήθηκε επιπλέον μέτρηση των προσφερόμενων (νόμιμων) θέσεων στάθμευσης ανά οδικό τμήμα. Κατόπιν, υπολογίστηκε το ποσοστό κάλυψης των διαθέσιμων (προσφερόμενων) θέσεων από νόμιμα σταθμευμένα οχήματα, με σκοπό την εκτίμηση και την ποιοτική αξιολόγηση της έντασης της στάθμευσης.

Για την απεικόνιση της ζήτησης θέσεων στάθμευσης δημιουργήθηκαν πέντε ομάδες ποσοστών: 0%, 0-30%, 30-50%,50-100%, >100%. Σημειώνεται ότι τα τμήματα που ανήκουν στην τελευταία κατηγορία, η ζήτηση υπερβαίνει την προσφορά. Τα αποτελέσματα της εν λόγω ανάλυσης παρουσιάζονται στην παρακάτω απεικόνιση:



Εικόνα 45: Ένταση ζήτησης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα

Παρατηρώντας την παραπάνω απεικόνιση, γίνεται αντιληπτό ότι στο μεγαλύτερο μέρος της περιοχής καταγραφών, η ζήτηση είναι αρκετά υψηλότερη από την προσφορά, με αποκορύφωμα το τμήμα της οδού Ν. Πλαστήρα στο ύψος της πλατείας Εσταυρωμένου, όπως και ήταν αναμενόμενο. Η μεγάλη ένταση της ζήτησης στο σημείο αυτό οφείλεται τόσο στην ύπαρξη του Σταθμού Μετρό Αιγάλεω στο σημείο αλλά και στην πληθώρα μη οικιστικών χρήσεων και ευρύτερων δραστηριοτήτων που συγκεντρώνονται στο συγκεκριμένο σημείο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η οδός Μεγάλου Αλεξάνδρου δεν αποτυπώνεται στην απεικόνιση, γεγονός που οφείλεται στο καθεστώς απαγόρευσης της στάθμευσης που εφαρμόζεται.

Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι

Οι φωτεινοί σηματοδότες συμβάλλουν καθοριστικά στην ομαλή λειτουργία του δικτύου. Πιο συγκεκριμένα, ρυθμίζουν την κυκλοφορία και την συνύπαρξη οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων ενώ χρησιμοποιούνται συμπληρωματικά για την σήμανση και την προειδοποίηση για επικίνδυνα σημεία του δικτύου.

Φωτεινούς σηματοδότες, συναντάμε, κυρίως, σε ισόπεδους κόμβους με μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους, σε ισόπεδες διαβάσεις σιδηροδρόμων, σε διαβάσεις πολυσύχναστων δρόμων, όπου συγκεντρώνεται αυξημένος φόρτος πεζών κ.λπ. Σύμφωνα με τον ΚΟΚ, σε μία σηματοδοτούμενη διασταύρωση, όλοι οι χρήστες του οδικού δικτύου, υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις ενδείξεις των φωτεινών σηματοδοτών (εκτός αν η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται από τροχονόμο), οι οποίες υπερισχύουν έναντι οποιωνδήποτε πινακίδων προτεραιότητας που είναι τοποθετημένες πάνω στους σηματοδότες.

Υπολογίζεται ότι εντός των ορίων του Δήμου υπάρχουν 79 κόμβοι όπου η κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Οι συγκεκριμένοι κόμβοι εντοπίζονται κυρίως κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων του Δήμου και πιο αναλυτικά επί της Ιερά Οδού, της Θηβών, της Πέτρου Ράλλη, της Λ. Αθηνών και Κηφισού, της Μεγάλου Αλεξάνδρου και των κάθετών τους. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι εν λόγω κόμβοι:

Πίνακας 26: Κόμβοι με Φωτεινή Σηματοδότηση, Πηγή: OpenStreet Map, Ιδία Επεξεργασία

Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι Δ. Αιγάλεω	
Λεωφόρος Αθηνών	και Ηρακλείτου
	και Γοργοποτάμου
	και Δομοκού
	και Λεοφώρος Κηφισσού
Θηβών	και Λεωφόρος Αθηνών (δεξιά στροφή και ευθεία)
	και Μιαούλη
	και Πλαπούτα
	και Κανάρη
	και Κουντουριώτου
	και Μητέρας
	και Ιεράς Οδού, Δεξιά στροφή και ευθεία (άνοδος και κάθοδος)
	και Περικλέους
	και Ακροπόλεως
	και Θεσσαλονίκης
	και Δημοκρατίας
	και Βορείου Ηπείρου
	και Οριζόμυλων
	και Μουγκάνας
	και παράδρομος Π.Α.Δ.Α.

Ιερά Οδός	και Άγγελου Σικελιανού
	και Αγίας Μαρίνας
	και Δελφών
	και Ψαρών
	και Κορυτσάς
	και Σαλαμίνας
	και Έβρου
	και Μαυροκορδάτου
	και Γ.Σούτσου
	και Μπουμπουλίνας
	και Μεγάλου Αλεξάνδρου (άνοδος και κάθοδος)
	και Θηβών (άνοδος και κάθοδος)
	και Στέφανου Σαράφη
	και Νικολάου Πλαστήρα
	και Δημαρχείου
	και Παπαναστασίου
	και Λεωφόρος Κηφισού (άνοδος και κάθοδος: δεξιά στροφή και ευθεία)
	και Αγίας Άννης (άνοδος και κάθοδος)
Λεωφόρος Κηφισού	και Ιερά Οδός (άνοδος και κάθοδος όλες οι κινήσεις)
Κουντουριώτου	και Θηβών
Ιερά Οδός	και Θηβών (άνοδος και κάθοδος)
Περικλέους	και Θηβών
Ρήγα Φεραίου	και Θηβών
Κώστα Βάρναλη	και Θηβών
Βορείου Ηπείρου	και Θηβών
Μουγκάνας	και Θηβών
παράδρομος Π.Α.Δ.Α.	και Θηβών
Αγίας Μαρίνας	και Ιερά Οδός
Ψαρών	και Ιερά Οδός
Κορυτσάς	και Ιερά Οδός
Γ.Σούτσου	και Ιερά Οδός
Στέφανου Σαράφη	και Ιερά Οδός
Δημαρχείου	και Ιερά Οδός
Αγίας Άννης	και Ιερά Οδός

Μεγάλου Αλεξάνδρου	και Νέστου
	και Σόλωνος (ΣΤ. Λέλας Καραγιάννη)
	και Κίμωνος
	και Ιερά Οδός
Νέστου	και Μεγάλου Αλεξάνδρου (άνοδος και κάθοδος)

Δίκτυο πεζού και ποδηλάτη

Δίκτυο ποδηλάτου

Σύμφωνα με το τελευταίο Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου, αν και η χρήση ποδηλάτου είναι αρκετά διαδεδομένη, κυρίως στις νεαρές ηλικιακές ομάδες, δεν υπάρχουν διαμορφωμένοι χρηστικοί ποδηλατόδρομοι. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι, σε γενικές γραμμές, οι επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες αλλά και η ίδια η διαμόρφωση του οδικού δικτύου δεν επιτρέπει την κίνηση ποδηλάτου στην περιοχή με ασφάλεια.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να σημειωθεί ότι έχουν γίνει ορισμένες προσπάθειες για την ενίσχυση του ποδηλάτου ως μέσο μετακίνησης, όπως είναι αυτή στην οδό Μάρκου Μπότσαρη, η οποία έχει χαρακτηριστεί ως Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων με συνύπαρξη ποδηλάτου. Ωστόσο, όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα, ακόμα και εκεί η κίνηση του ποδηλάτου δυσχεραίνεται λόγω των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων.



Εικόνα 46: Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων με συνύπαρξη ποδηλάτου επί της Μάρκου Μπότσαρη (Πηγή: Google Earth Pro)

Ο μοναδικός ποδηλατοδρόμος, μήκους 1 χλμ. περίπου, είναι στην οδό Εδέσσης εφαπτόμενος στο άλσος. Δυστυχώς αυτή η διαδρομή δεν αξιοποιήθηκε ανάλογα (π.χ. επέκταση σε άλλες περιοχές, ενοποίηση αθλητικών χώρων πέριξ του Άλσους κ.λ.π..)

Δίκτυο πεζόδρομων

Το δίκτυο των πεζοδρόμων εξυπηρετεί σημαντικά τους κατοίκους και επισκέπτες μιας πόλης, τους παρέχει την απαραίτητη ασφάλεια έναντι των τροχοφόρων, δημιουργεί μια ευχάριστη εικόνα του αστικού περιβάλλοντος και συμβάλλει στην αύξηση της εμπορικότητας στους δρόμους αυτούς. Όμως, επειδή σε μια πόλη η πεζοδρόμηση δεν είναι παντού εφικτή, τον ρόλο της ασφάλειας και της κίνησης των πεζών στους πεζοδρόμους έρχεται να συμπληρώσει η ύπαρξη των πεζοδρομίων αλλά και των διαβάσεων σε σημαντικά κομβικά σημεία. Επιπλέον, στην κατεύθυνση της ασφάλειας των μετακινούμενων με μη μηχανοκίνητα μέσα, ιδιαίτερη είναι και η σημασία των Δρόμων Ήπιας Κυκλοφορίας. Αναφορικά με τους πεζόδρομους και

τους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας της περιοχής μελέτης, με βάση το πιο πρόσφατο Επιχειρησιακό Σχέδιο προκύπτουν τα παρακάτω στοιχεία:

Ήπιες μορφές κυκλοφορίας		
	Συνολικό Μήκος (χλμ.)	% στο αστικό δίκτυο
Μήκος πεζοδρόμων	8,984	5,97%
Μήκος δρόμων ήπιας κυκλοφορίας	0,279	0,2%

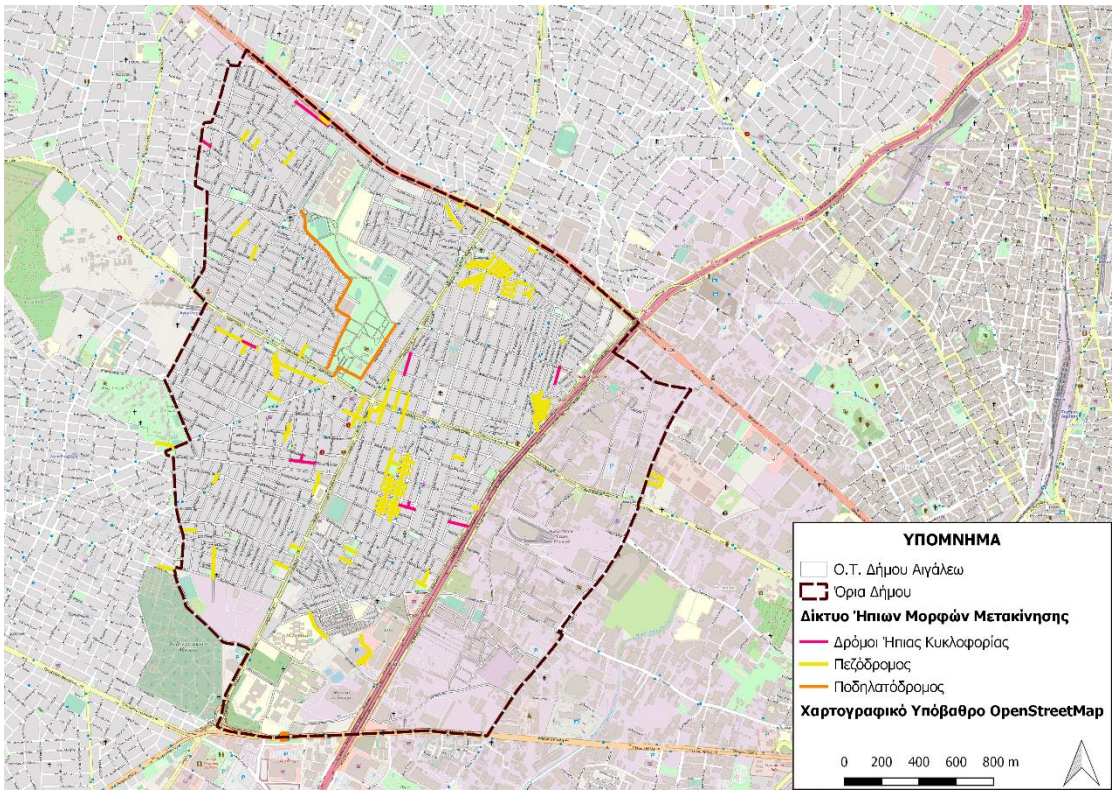
Εικόνα 47: Μήκος και ποσοστά πεζοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας Δ. Αιγάλεω, Πηγή: Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019)

Όπως έχει ήδη αναφερθεί στην μελέτη του οδικού δικτύου, στο Δήμο Αιγάλεω υπάρχουν αρκετοί πεζόδρομοι, οι οποίοι βρίσκονται διασκορπισμένοι σχεδόν σε όλη την έκτασή του. Κατά κύριο λόγο εντοπίζονται είτε γύρω από σχολικά συγκροτήματα, είτε εκατέρωθεν της Ιεράς Οδού (από Πλ. Εσταυρωμένου έως Λ. Θηβών), είτε τέλος ενοποιούν μικρούς κοινόχρηστους χώρους (π.χ. Εργ. Πολυκατοικίες, Προσφυγικοί οικισμοί κλπ.). Σύμφωνα και με τα παραπάνω, το συνολικό τους μήκος ανέρχεται περίπου στα 9χλμ., έκταση που αντιστοιχεί το 6% του συνολικού αστικού δικτύου. Σχετικά με τον αστικό εξοπλισμό των πεζοδρόμων, σημειώνεται ότι αυτός περιορίζεται συνήθως σε ορισμένα παγκάκια, κάδους απορριμμάτων και ορισμένα παρτέρια.



Εικόνα 48: Πεζόδρομοι επί των οδών Μοσχονησίων (αριστερά) και Αγίας Λαύρας (δεξιά), Πηγή: Google Earth Pro

Για την καλύτερη κατανόηση των υφιστάμενων δικτύων Ήπιων Μορφών Μετακίνησης δημιουργήθηκε ο χάρτης που ακολουθεί, στον οποίο παρουσιάζεται το σύνολό των πεζόδρομων, των ποδηλατόδρομων και των οδών ήπιας κυκλοφορίας του Δήμου Αιγάλεω.



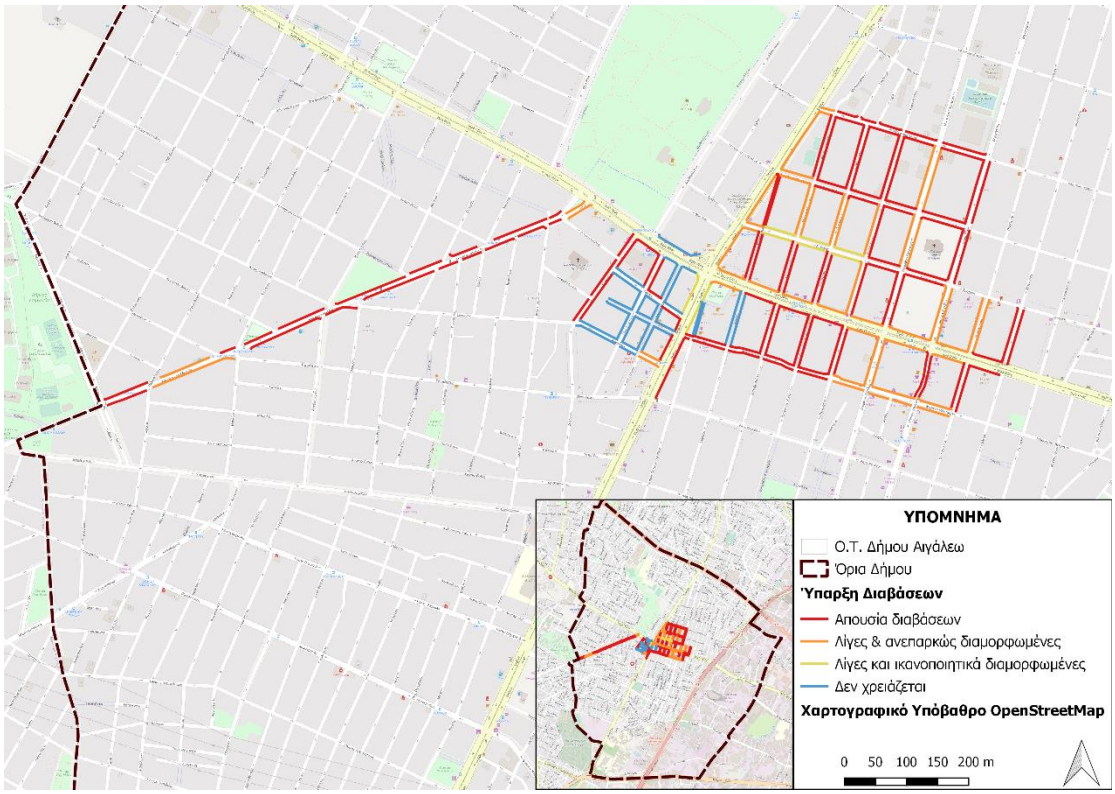
Εικόνα 49: Δίκτυο Ήπιων Μορφών Μετακίνησης Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία

Όπως γίνεται αντιληπτό, παρότι έχουν γίνει προσπάθειες για την ενίσχυση των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης, υπάρχουν ακόμα αρκετά περιθώρια βελτίωσης των υφιστάμενων δικτύων. Αναμφισβήτητα, στην πιο μειονεκτική θέση βρίσκεται το ποδήλατο, μιας και το υφιστάμενο δίκτυο είναι αρκετά περιορισμένο χωρικά και δεν επιτρέπει την ελεύθερη κίνηση τόσο εντός όσο και εκτός του Δήμου.

Διαβάσεις πεζών

Καθοριστικές για την ασφαλή μετακίνηση των κατοίκων και την προώθηση του περπατήματος είναι οι Διαβάσεις πεζών. Αυτές, αποτελούν τον συνδετικό κρίκο μεταξύ των υποδομών πεζών εκατέρωθεν των αξόνων των άλλων μέσων μεταφοράς διασφαλίζοντας την συνέχεια του δικτύου κίνησής τους.

Για την αναλυτικότερη μελέτη των διαβάσεων στην περιοχή μελέτης διενεργήθηκε η καταγραφή τους στο πλαίσιο αξιολόγησης των οδικών τμημάτων, η ανάλυση του οποίου έχει προηγηθεί. Για την καλύτερη περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης δημιουργήθηκαν διαφορετικές κατηγορίες με βάση την ύπαρξη και την κατάσταση των παρεχόμενων υποδομών διαβάσεων. Από αυτές, στην περιοχή μελέτης εντοπίστηκαν τέσσερις: απουσία διαβάσεων, ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές, ύπαρξη σε λίγες θέσεις / με μεγάλες αποκλίσεις από τις προδιαγραφές, ύπαρξη σύμφωνα με τις προδιαγραφές. Με βάση αυτές δημιουργήθηκε η παρακάτω απεικόνιση:



Εικόνα 50: Ύπαρξη και κατάσταση διαβάσεων Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία

Όπως φαίνεται από την παραπάνω εικόνα, η ευρεία πλειοψηφία των οδικών τμημάτων που καταγράφηκαν δεν έχουν καν διαβάσεις στις αιχμές τους ενώ ακολουθούν τα οδικά τμήματα για τα οποία οι διαβάσεις αν και υπάρχουν είναι ανεπαρκών διαμορφωμένες. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι στις κατηγορίες αυτές ανήκουν τα περισσότερα οδικά τμήματα επί της Ιεράς Οδού και της Μεγάλου Αλεξάνδρου, οι οποίες έχουν κομβικό ρόλο για την μετακίνηση εντός του Δήμου. Ταυτόχρονα, οι περιπτώσεις διαβάσεων οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί ως ικανοποιητικά διαμορφωμένες είναι αρκετά λίγες και εντοπίζονται επί της Οδού Σμύρνης. Τέλος, παρατηρούνται ορισμένα τμήματα του δικτύου καταγραφών στα οποία αναφέρεται ότι δεν χρειάζονται διαβάσεις. Τα τμήματα αυτά ανήκουν κυρίως σε δρόμους μεταξύ πεζοδρόμων ή σε περιοχές όπου οι κυκλοφοριακές συνθήκες δεν το επιβάλουν (μικροί δρόμοι στον πυρήνα γειτονιών).

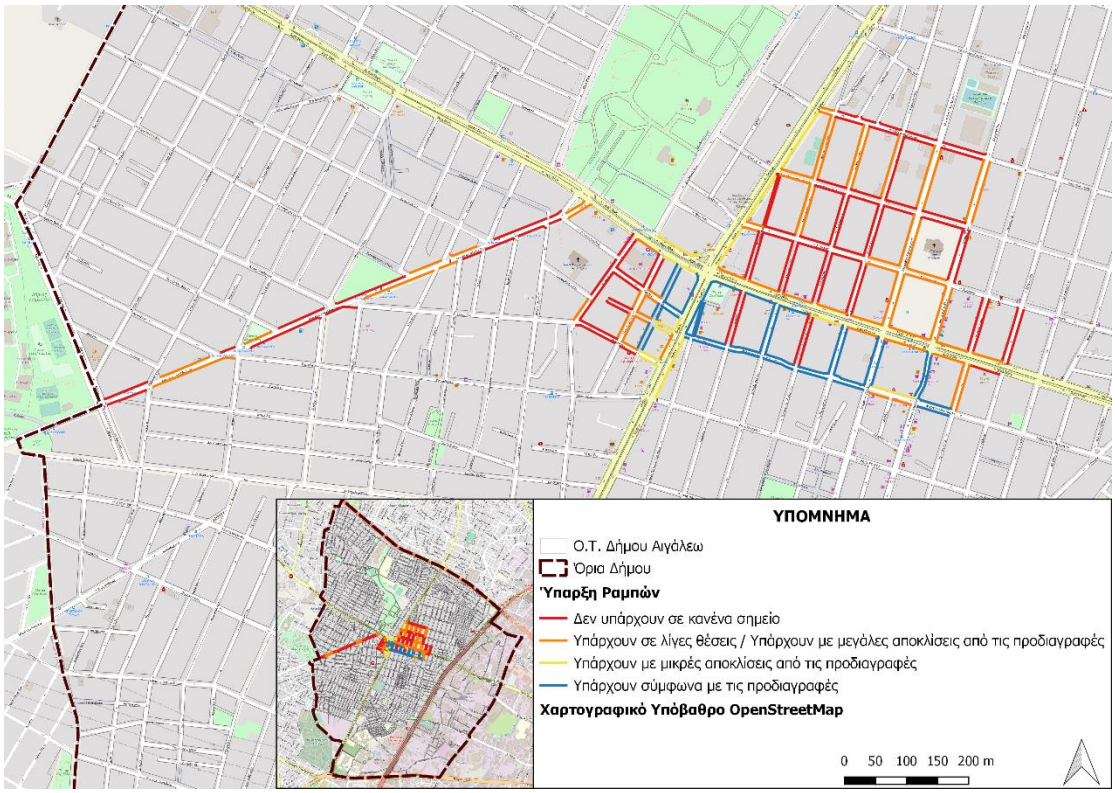
Ράμπες ΑμεΑ

Η προσπελασιμότητα μιας πόλης είναι μια συνιστώσα της βιώσιμης κινητικότητας την οποία πολλές ελληνικές πόλεις δεν την διαθέτουν, καθώς οι υποδομές για τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες είναι ανύπαρκτες. Μέσω του ΣΒΑΚ γίνεται προσπάθεια για την άρση των κοινωνικών αποκλεισμών στις μετακινήσεις έτσι ώστε να υπάρχει κοινωνική ισότητα και συνοχή.

Στο πλαίσιο αυτό έγινε η καταγραφή των διαθέσιμων ραμπών (ατόμων και αμαξιδίων) και της λειτουργικότητάς τους, καθώς είναι απαραίτητες για την κίνηση των ανθρώπων που ανήκουν στις ευάλωτες ομάδες μετακινούμενων.

Για την διερεύνηση των δεδομένων που προέκυψαν από την καταγραφή, η οποία αφορά τα τμήματα δικτύου που έχουν αναφερθεί στα προηγούμενα, δημιουργήθηκαν τέσσερις κατηγορίες. Οι κατηγορίες αυτές αφορούν τόσο την ύπαρξη όσο και την

καταλληλότητα των διαθέσιμων υποδομών και είναι οι εξής: Δεν υπάρχουν σε κανένα σημείο, υπάρχουν με μικρές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές, υπάρχουν σε λίγες θέσεις / υπάρχουν με μεγάλες αποκλίσεις από τις προδιαγραφές και υπάρχουν σύμφωνα με τις προδιαγραφές.



Εικόνα 51: Ύπαρξη και κατάσταση ραμπών κίνησης Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία

Όπως ήταν αναμενόμενο, στην μεγαλύτερη έκταση της περιοχής καταγραφών είτε δεν υπάρχουν καθόλου ράμπες είτε οι διαθέσιμες υποδομές είναι αρκετά ελλιπείς ακόμα και εκατέρων σημαντικών οδικών αρτηριών όπως είναι η Μεγάλου Αλεξάνδρου και η Ιερά Οδός.

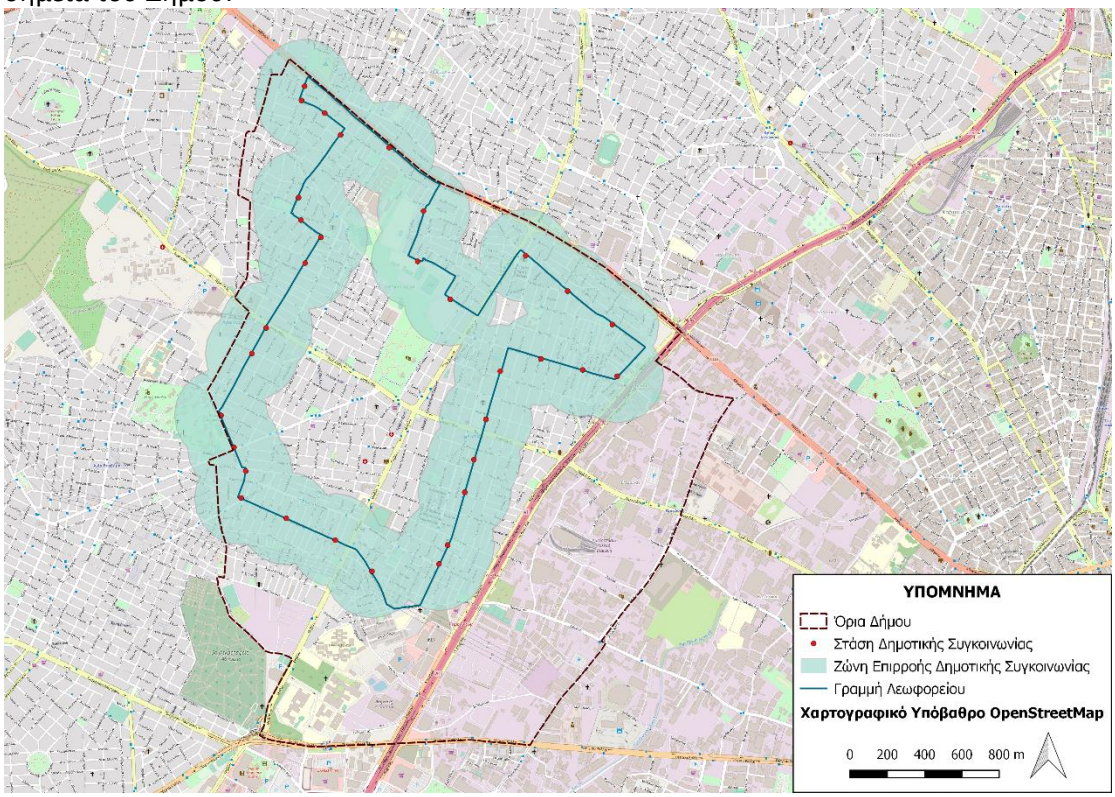
Ταυτόχρονα, θετικό είναι το γεγονός ότι κυρίως επί της Θηβών αλλά και επί της Ιεράς Οδού –σε εμφανώς μικρότερο βαθμό-, καταγράφηκαν οδικά τμήματα στα οποία οι υπάρχουσες ράμπες είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές. Αν και σε γενικές γραμμές η κατάσταση που παρουσιάζεται συνολικά είναι ευνοϊκότερη από αυτή των διαβάσεων σίγουρα απέχει αρκετά από την ιδανική.

Δίκτυο μεταφορών

Αναφορικά με τα μέσα μαζικής μεταφοράς σημειώνεται πως ο Δήμος Αιγάλεω εξυπηρετείται μέσω τριών βασικών συστημάτων συγκοινωνιακών συνδέσεων και ειδικότερα, το υπερτοπικό σύστημα, το διαδημοτικό σύστημα και το δημοτικό σύστημα. Υπολογίζεται ότι το σύστημα αυτό καλύπτει περίπου το 88% της συνολικής επιφάνειας του Δήμου.

Δημοτικό Σύστημα

Το σύστημα Δημοτικής Συγκοινωνίας είναι σχεδιασμένο με τρόπο συμπληρωματικό ως προς την εξυπηρέτηση του ΟΑΣΑ. Αυτή τη στιγμή εκτελεί τοπικά δρομολόγια και εξυπηρετεί κύρια τις ενδοδημοτικές μετακινήσεις σε εκπαιδευτικές, κοινωφελείς, πολιτιστικές, αθλητικές εγκαταστάσεις της πόλης, τις οποίες εξυπηρετεί κάνοντας στάση σε 32 κομβικά σημεία του Δήμου.



Εικόνα 52: Γραμμή Δημοτικής Συγκοινωνίας Δ. Αιγάλεω

Η ζώνη επιρροής προκύπτει περιμετρικά των στάσεων του ΟΑΣΑ με απόσταση 250 μέτρα η οποία σύμφωνα με βιβλιογραφικές έρευνες αποτελεί τη μέση απόσταση που είναι διατεθειμένος ένας μετακινούμενος να διανύσει ώστε να προσεγγίσει μια στάση λεωφορείου. Η κάλυψη του Δήμου από την δημοτική συγκοινωνία είναι αρκετά ικανοποιητική αφού ανέρχεται στο 48.54% της συνολικής του έκτασης, για ζώνη επιρροής 250 μέτρα. Αξίζει να αναφερθεί ότι ακάλυπτο παραμένει το κομμάτι του Ελαιώνα καθώς και ένας χώρος στο κεντρικό τμήμα του Δήμου, το οποίο όμως μπορεί να εξυπηρετηθεί από την αστική συγκοινωνία.

Δίκτυο Ο.Α.Σ.Α.

Το υπερτοπικό σύστημα διαθέτει πολυάριθμες γραμμές του ΟΑΣΑ, οι οποίες συνδέουν ακτινικά το Δήμο, με τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά καλύπτοντας

ικανοποιητικά σχεδόν το σύνολο του οικιστικού ιστού. Σημειώνεται ότι η περιοχή εξυπηρετείται συνολικά από 28 γραμμές του Ο.Α.Σ.Α., εκ των οποίων οι 3 είναι τρόλεϊ. Επίσης, εντός των ορίων του Δήμου εντοπίζονται 122 στάσεις (μαζί με τις στάσεις του Μετρό).

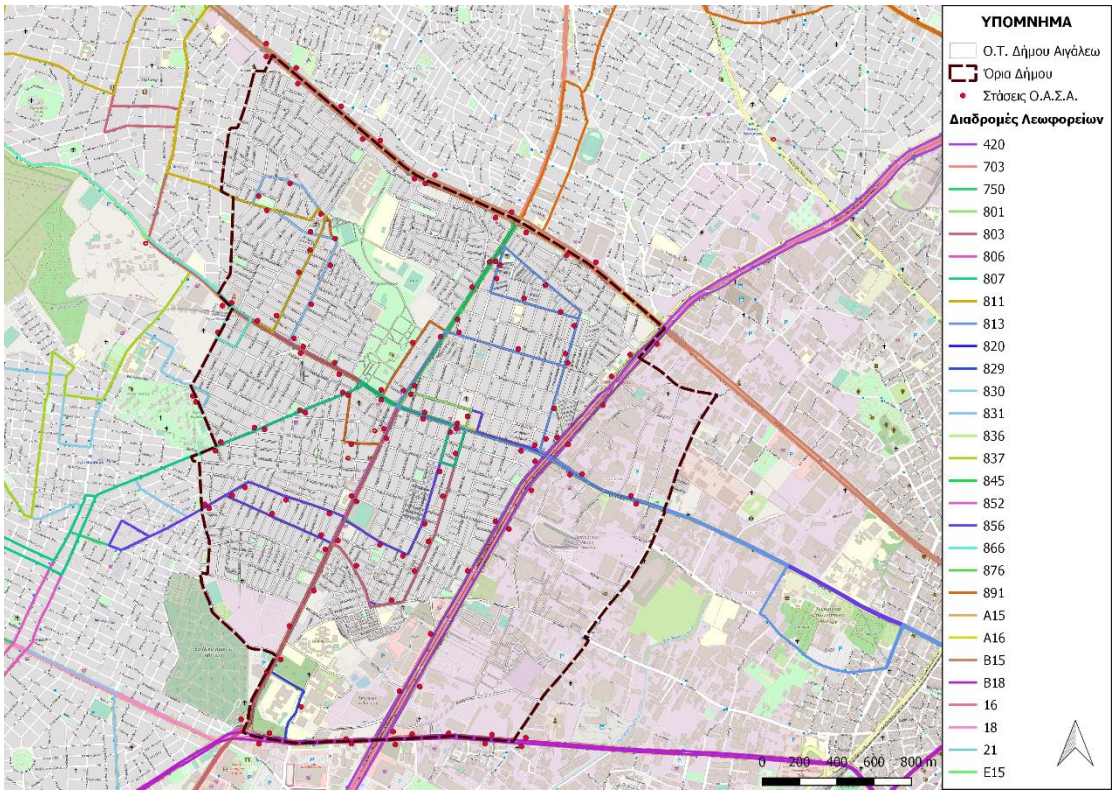
Ακολουθούν οι γραμμές Ο.Α.Σ.Α. που εξυπηρετούν το Αιγάλεω:

- 420 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ (ΜΕΣΩ ΚΗΦΙΣΟΥ)
- 703 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ – ΑΓ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (ΜΕΣΩ ΘΗΒΩΝ)
- 750 ΑΤΤΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ – ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ – ΝΙΚΑΙΑ
- 801 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΠΑΛΑΣΚΑ
- 803 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΔΑΣΟΣ ΧΑΪΔΑΡΙΟΥ
- 806 ΣΧΙΣΤΟ – ΚΑΡΑΒΑΣ – ΣΤ. ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 807 ΑΝΩ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ – ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 811 ΧΑΪΔΑΡΙ – ΣΤ. ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 813 ΑΒΕΡΩΦ – ΠΡΟΥΣΣΗΣ
- 820 ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ – ΣΤ.ΝΙΚΑΙΑ – ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 829 ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ – ΣΤ. ΑΙΓΑΛΕΩ – ΤΕΙ ΑΘΗΝΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 830 ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 831 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΑΙΓΑΛΕΩ
- 836 ΠΛ. ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ – ΠΑΛΑΣΚΑ
- 837 ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ – ΣΤ.ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑ – ΣΤ.ΑΓ.ΜΑΡΙΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 845 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΕΛΕΥΣΙΝΑ (ΜΕΣΩ ΘΗΒΩΝ)
- 852 ΝΕΑΠΟΛΗ – ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 856 ΑΙΓΑΛΕΩ – ΥΜΗΤΤΟΣ – ΔΑΦΝΗ
- 866 ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ – ΣΤ. ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ) ΚΤΕΛ
- 876 ΕΛΕΥΣΙΝΑ – ΣΤ. ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ) ΚΤΕΛ
- 891 ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ – ΑΙΓΑΛΕΩ – ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ – ΣΤΑΘ. ΑΤΤΙΚΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- Α15 ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ – ΔΑΣΟΣ
- Β15 ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ – ΠΑΛΑΤΑΚΙ
- Β18 ΟΜΟΝΟΙΑ - ΠΕΡΑΜΑ
- Ε15 ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ – ΤΕΙ ΑΘΗΝΩΝ (Σχολική)
- Τρόλεϊ 16 ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΕΝΤΗΣ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- Τρόλεϊ 18 ΜΟΥΣΕΙΟ – ΧΑΛΑΝΔΡΙ (ΜΕΣΩ ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ)
- Τρόλεϊ 21 ΝΙΚΑΙΑ – Π. ΡΑΛΛΗ – ΟΜΟΝΟΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)

Στο σύστημα αυτό εντάσσεται και το διαδημοτικό σύστημα, σύμφωνα με το οποίο λειτουργούν δύο 2 διαδημοτικές γραμμές, η 891 (Αιγάλεω – Περιστέρι – Πλατεία Αττικής) που συνδέει τον Δήμου με το Περιστέρι, και η 892 (Αγία Βαρβάρα – Αιγάλεω

– Χαϊδάρι – Περιστέρι – Ίλιον – Άγιοι Ανάργυροι), που συνδέει το δυτικό τομέα του οικιστικού ιστού με 5 από τους Δήμους της Δυτικής Αθήνας.

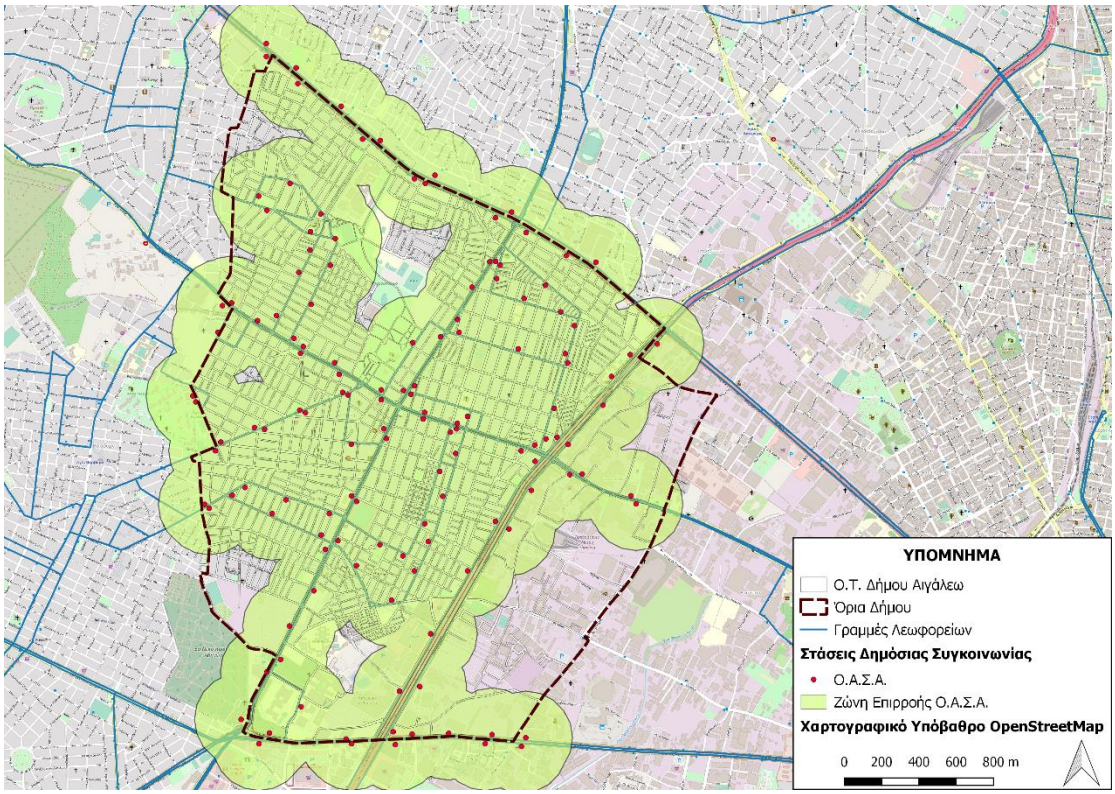
Στην απεικόνιση που ακολουθεί αποτυπώνονται οι γραμμές λεωφορείων Ο.Α.Σ.Α. που καλύπτουν την περιοχή μελέτης.



Εικόνα 53: Γραμμές λεωφορείων Ο.Α.Σ.Α. Δ. Αιγάλεω

Αξίζει να αναφερθεί ότι σύμφωνα με στοιχεία της Αναπτυξιακής Μελέτης Δήμου Αιγάλεω (2000), σε συνδυασμό με παλαιότερη έρευνα του ΟΑΣΑ, (Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας) σχετικά με τις καθημερινές μετακινήσεις εντός Π.Σ.Π. (Πολεοδομικό Συγκρότημα Πρωτευούσης) με τα μαζικά μέσα μεταφοράς (λεωφορεία), υποστηρίζεται ότι καθημερινά μετακινείται προς το Αιγάλεω από τους όμορους Δήμους το 20% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού που εργάζεται εκτός των Δήμων κατοικίας του. Ωστόσο, στο πλαίσιο αυτής της τεκμηρίωσης δεν μπορεί να υπολογιστεί το ποσοστό εργαζομένων που μετακινούνται με δικό τους μέσο, πολύ δε περισσότερο οι διερχόμενοι, καθώς και οι επισκέπτες για κάθε είδους δραστηριότητα από γειτονικές περιοχές (Θριάσιο, Μέγαρα). Με βάση τα παραπάνω, μπορεί να διατυπωθεί η υπόθεση ότι, σε καθημερινή βάση, οι διαμένοντες εκτός Δήμου και εργαζόμενοι εδώ, θα πρέπει να πλησιάζουν το 40% του πληθυσμού του Δήμου Αιγάλεω.

Ορίζοντας τα 250μ. ως ζώνη επιρροής, σύμφωνα με τα όσα αναφέρθηκαν στα προηγούμενα, προκύπτει ότι το δίκτυο ΟΑΣΑ είναι αρκετά πυκνό καθώς καλύπτει το 85,34% της συνολικής επιφάνειας του Δήμου. Όπως φαίνεται και από την απεικόνιση που ακολουθεί, το μοναδικό τμήμα του Δήμου που φαίνεται να μην καλύπτεται αρκετά στα ανατολικά, ανήκει στην περιοχή του Ελαιώνα. Το κενό που φαίνεται να δημιουργείται στο βόρειο τμήμα περιλαμβάνει στο μεγαλύτερο μέρος του το Άλσος Μπαρουτάδικο.



Εικόνα 54: Ζώνη Επιρροής Δίκτυο ΟΑΣΑ

Μέσα Σταθερής Τροχιάς – Μετρό

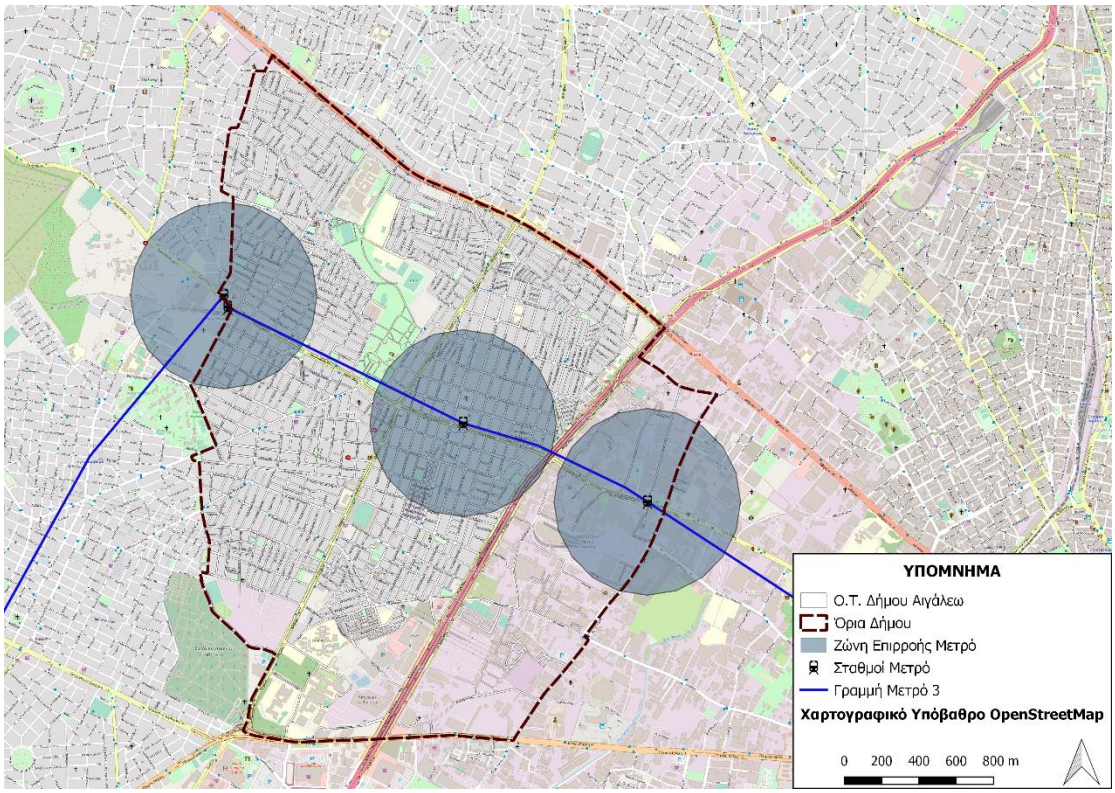
Στο υπερτοπικό σύστημα εντάσσεται η Γραμμή 3 του Μετρό (Αεροδρόμιο – Δ. Πλακεντίας – Νίκαια) με ημερήσια επιβατική κίνηση στο σταθμό του Αιγάλεω περίπου 30.000 επιβάτες. Η επέκταση της Γραμμής 3 από το Μοναστηράκι προς το Αιγάλεω και την Αγία Μαρίνα θεωρείται το σημαντικότερο συγκοινωνιακό έργο στα δυτικά προάστια της Πρωτεύουσας καθώς περιοχές αποκομμένες συγκοινωνιακά, με υψηλή κυκλοφοριακή κίνηση και σημαντική περιβαλλοντική επιβάρυνση συνδέονται απευθείας με το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Με την ολοκλήρωση της Γραμμής 3 του Μετρό (επέκταση στην Αγία Μαρίνα), ο Δήμος Αιγάλεω απέκτησε συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση από τις υψηλότερες στο Λεκανοπέδιο (3 σταθμοί Μετρό).

Σημειώνεται ότι η πλήρης λειτουργία της Γραμμής 3 συνοδεύτηκε από αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών προς την κατεύθυνση βελτίωσης της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, όπως έγινε και στις αντίστοιχες περιπτώσεις στους Δήμους Αθηναίων, Δάφνης, Χολαργού κ.ο.κ. με τη Γραμμή 2.

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου, οι επιβιβάσεις στον Σταθμό Αιγάλεω ανέρχονται στο 4,4% του συνόλου των επιβιβάσεων του Μετρό της Αθήνας, ήτοι περίπου 30.000 επιβιβάσεις ημερησίως.

Στη περίπτωση των μέσων σταθερής τροχιάς, η ζώνη επιρροής των σταθμών είναι 500 μέτρα καθώς ο μετακινούμενος είναι διατεθειμένος να περπατήσει αυτή την απόσταση ώστε να χρησιμοποιήσει αυτά τα μέσα. Υπολογίστηκε ότι ο Δήμος

εξυπηρετείται σε ποσοστό 24.63% από το μετρό, ποσοστό που θεωρείται ικανοποιητικό δεδομένης της ευρύτερης κατάστασης εξυπηρέτησης των υπόλοιπων Δήμων της χώρας.



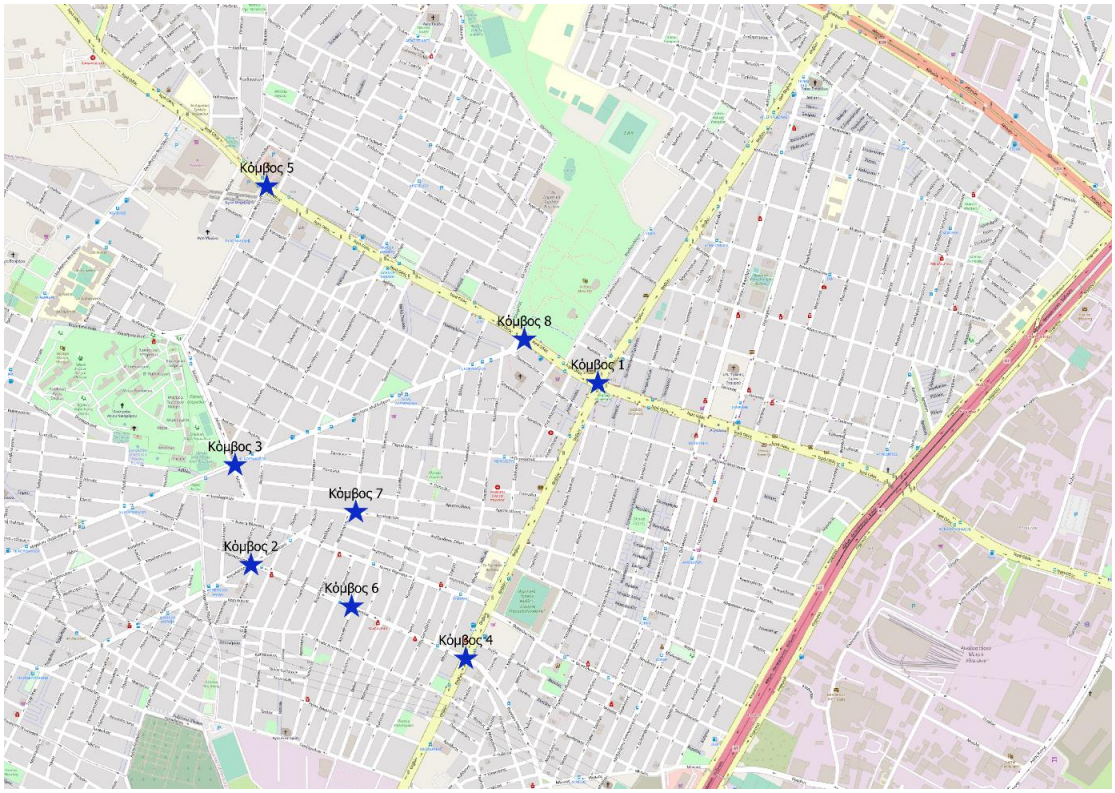
Εικόνα 55: Ζώνη Επιρροής Μετρό

Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου

Στο πλαίσιο της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης, την Τρίτη 5 και Τετάρτη 6 Οκτωβρίου 2021 κατά το χρονικά διαστήματα: 8:00-10:00 πραγματοποιήθηκαν καταγραφές κυκλοφοριακού ροών σε 8 επιλεγμένους κόμβους που βρίσκονται εντός της περιοχής Αιγάλεω. Σε αυτά τα χρονικά διαστήματα, τα οχήματα καταγράφηκαν ανά στρέφουσα κίνηση από 6 συνολικά φυσικούς παρατηρητές.

Η Εικόνα 56 παρουσιάζει τις θέσεις των 8 αυτών κόμβων, οι οποίοι είναι:

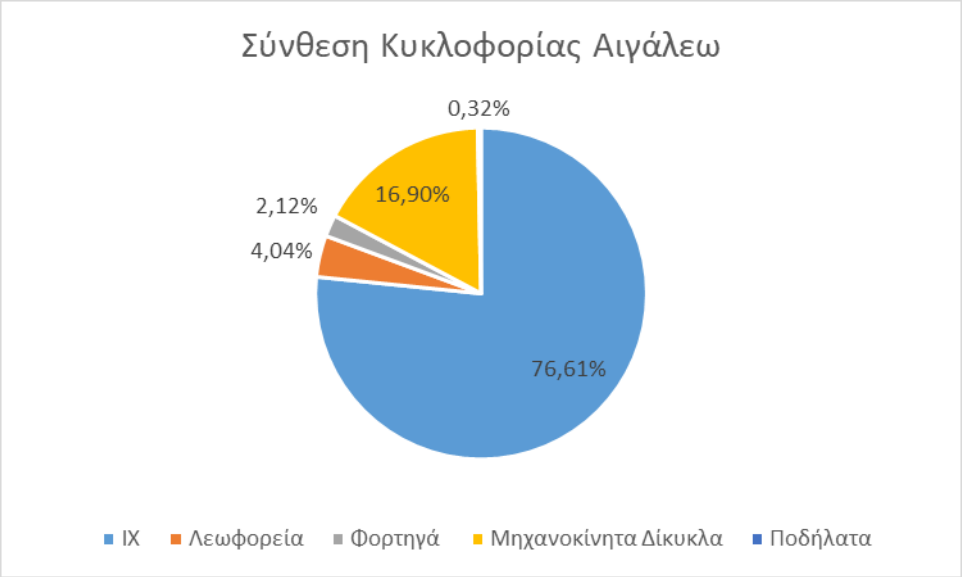
- Κόμβος 1: Ιερά Οδός και Θηβών
- Κόμβος 2: Δημοκρατίας και Κορυδαλλού
- Κόμβος 3: Νέστου και Μεγάλου Αλεξάνδρου
- Κόμβος 4: Βορείου Ηπείρου, Δημοκρατίας και Θηβών
- Κόμβος 5: Ιερά Οδός και Αγίας Μαρίνας
- Κόμβος 6: Δημοκρατίας και Δημοσθένους
- Κόμβος 7: Ιερολοχιτών και Δουβουνιώτου
- Κόμβος 8: Ιερά Οδός και Μεγάλου



Εικόνα 56: Θέσεις επιλεγμένων κόμβων

Τα οχήματα που παρατηρήθηκαν κατατάχθηκαν σε πέντε βασικές κατηγορίες ανάλογα με τον τύπο τους. Αυτές είναι: ΙΧ, φορτηγά, λεωφορεία, μηχανοκίνητα δίκυκλα και ποδήλατα. Συγκεντρώνοντας όλες τις καταγραφές από όλους τους κόμβους υπολογίστηκαν ποσοστά ανά κατηγορία οχήματος επί του συνολικού φόρτου. Το Διάγραμμα 3 παρουσιάζει διαγραμματικά τη σύνθεση της κυκλοφορίας στους δρόμους του Αιγάλεω. Όπως ήταν αναμενόμενο, το ποσοστό των ΙΧ αγγίζει το 76.61%, ενώ το ποσοστό των μηχανοκίνητων δίκυκλων είναι αρκετά μεγάλο και ίσο

με 16.90%. Τα βαρέα οχήματα, δηλαδή τα φορτηγά και τα λεωφορεία, καταγράφουν ένα μικρό ποσοστό 6.16%. Τέλος στους κόμβους του Αιγάλεω, το ποσοστό των ποδηλάτων είναι για τα ελληνικά δεδομένα σχετικά υψηλό, δηλαδή ίσο με 0.32%.



Διάγραμμα 3: Σύνθεση κυκλοφορίας όπως προέκυψε από τις καταγραφές κυκλοφοριακών ροών

Επίσης από τις καταγραφές ήταν δυνατό να υπολογιστούν οι μέγιστοι ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση και ανά κόμβο συνολικά. Οι φόρτοι αυτοί εκφράζονται σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων ανά ώρα (ΜΕΑ/h). Για την αναγωγή των τιμών φόρτου σε ΜΕΑ χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθοι συντελεστές αναγωγής: ΙΧ (αυτοκίνητα): 1 Μονάδα Επιβατικού Αυτοκινήτου, Φορτηγά: 3 ΜΕΑ, Λεωφορεία: 2 ΜΕΑ, Μηχανοκίνητα δίκυκλα: 0.5 ΜΕΑ, Ποδήλατα: 0.5 ΜΕΑ.



Εικόνα 57: Παρουσίαση μέγιστων ωριαίων φόρτων ανά κόμβο

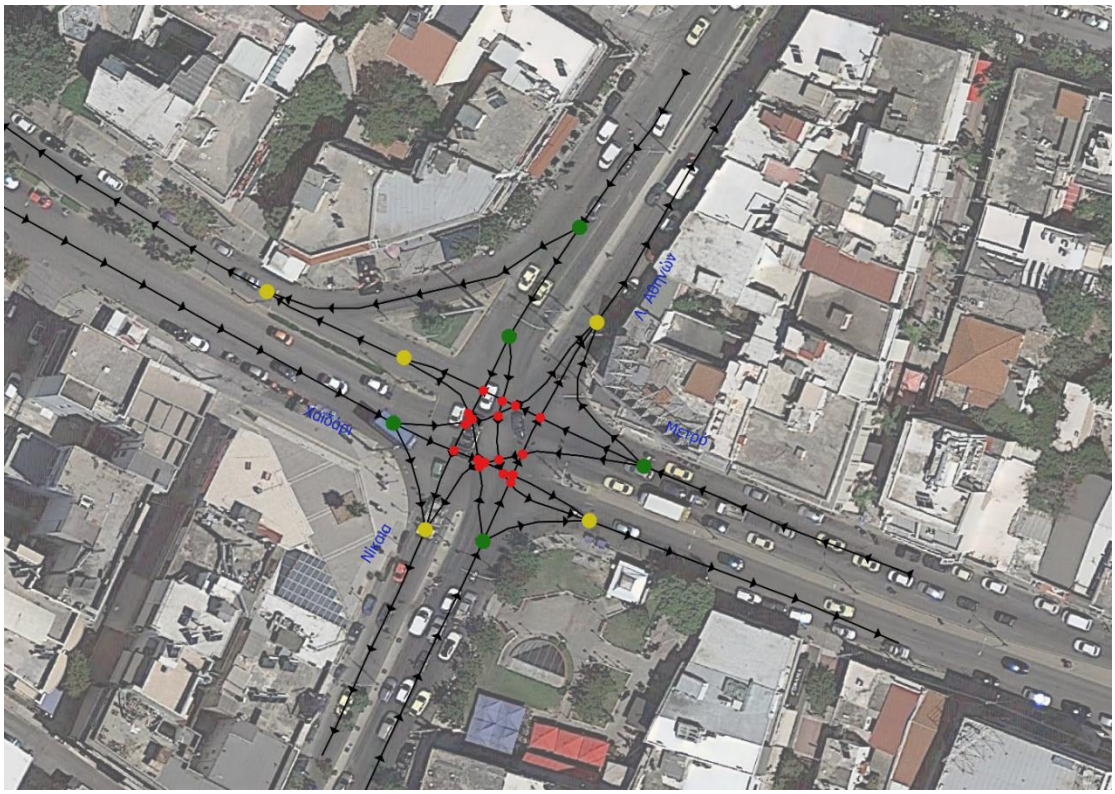
Όπως είναι φανερό στην Εικόνα 57 που παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κόμβο, οι υψηλότεροι φόρτοι καταγράφηκαν στους κόμβους που περιλαμβάνουν τις οδούς Ιερά Οδό και Θηβών, ενώ αντίθετα στους υπόλοιπους κόμβους που περιλαμβάνουν μικρούς μονόδρομους, παρατηρήθηκαν λίγο χαμηλότεροι φόρτοι.

Κόμβος 1: Ιερά Οδός και Θηβών

Ο Κόμβος 1 βρίσκεται στο σημείο τομής της Ιεράς Οδού και της Θηβών. Αποτελεί τον πιο κεντρικό και σημαντικό κόμβο στο Αιγάλεω. Ο Κόμβος 1 διαθέτει 8 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 12 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

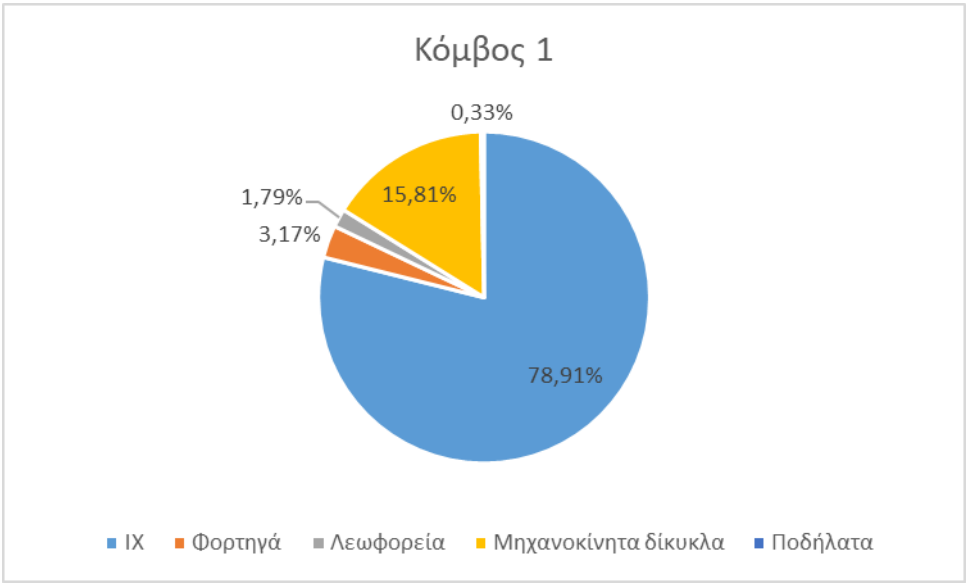
- Κίνηση 1Από Λ. Αθηνών προς Νίκαια
- Κίνηση 2: Από Λ. Αθηνών προς Χαϊδάρι
- Κίνηση 3: Από Λ. Αθηνών προς Μετρό Αιγάλεω
- Κίνηση 4: Από Νίκαια προς Λ. Αθηνών
- Κίνηση 5: Από Νίκαια προς Χαϊδάρι
- Κίνηση 6: Από Νίκαια προς Μετρό Αιγάλεω
- Κίνηση 7: Από Χαϊδάρι προς Μετρό Αιγάλεω
- Κίνηση 8: Από Χαϊδάρι προς Λ. Αθήνων
- Κίνηση 9: Από Χαϊδάρι προς Νίκαια
- Κίνηση 10: Από Μετρό Αιγάλεω προς Χαϊδάρι
- Κίνηση 11: Από Μετρό Αιγάλεω προς Λ. Αθηνών
- Κίνηση 12: Από Μετρό Αιγάλεω προς Νίκαια

Όπως φαίνεται στην Εικόνα 59, στον Κόμβο 1 υπάρχουν 5 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 5 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 17 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Και οι δύο οδοί του κόμβου είναι αμφίδρομες.



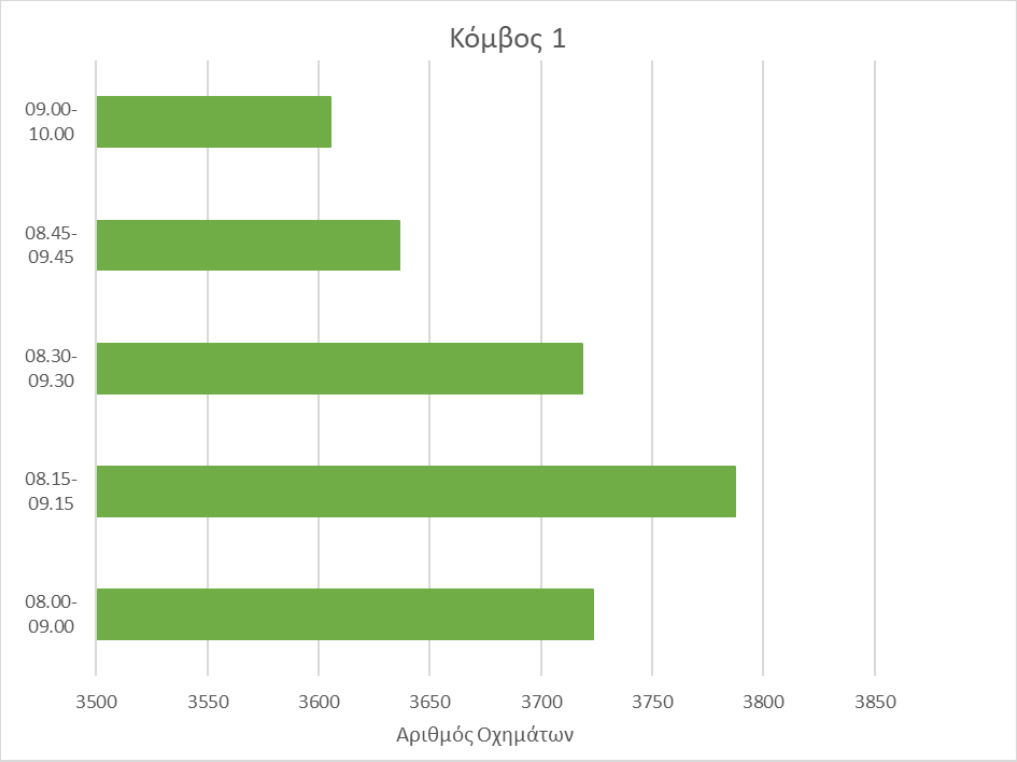
Εικόνα 58: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 1

Στο Διάγραμμα 5, παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (78.91%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με υψηλό ποσοστό ίσο με 15.81%. Το ποσοστό των φορτηγών παρατηρήθηκε ίσο με 3.17%, ενώ τα λεωφορεία (1.79%) και ποδήλατα (0.33%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



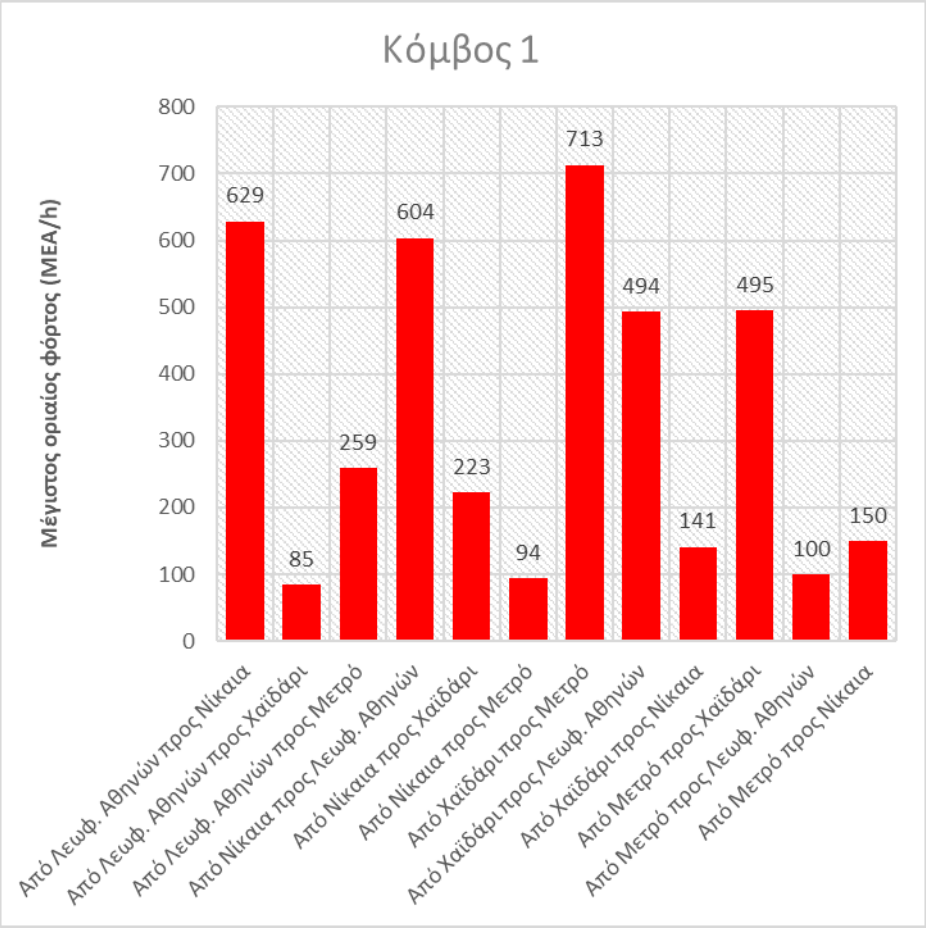
Διάγραμμα 4: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 1

Στον Κόμβο 1, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 8:15-9:15 με συνολικά 3787 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 5, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



Διάγραμμα 5: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 1

Το Διάγραμμα 7 παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Υψηλός ωριαίος φόρτος ίσος με 713 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην κίνηση 7: κατά μήκος της Ιεράς Οδού με κατεύθυνση προς το Σταθμό του Μετρό Αιγάλεω. Στο αντίθετο ρεύμα με κατεύθυνση προς Χαϊδάρι (κίνηση 10) ο μέγιστη τιμή του κυκλοφοριακού φόρτου βρέθηκε να είναι 495 ΜΕΑ την ώρα. Ο μέγιστος φόρτος για την κίνηση από την Λ. Αθηνών προς την Νίκαια (κατά μήκους της Θηβών) βρέθηκε 629 ΜΕΑ την ώρα ενώ για την αντίθετη κατεύθυνση 604 ΜΕΑ την ώρα. Σε παρόμοια επίπεδα κυμάνθηκε και ο κυκλοφοριακός φόρτος της στρέφουσας κίνησης από Ιερά Οδό (από Χαϊδάρι) προς την Θηβών (προς Λ. Αθηνών) με 494 ΜΕΑ την ώρα. Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά χαμηλότεροι.



Διάγραμμα 6: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 1

Η Εικόνα 60 απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε MEA/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τρίτη 5/10 8:15-9:15 το πρωί.



Εικόνα 59: Κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά οδικό τμήμα στον Κόμβο 1

Κόμβος 2: Δημοκρατίας και Κορυδαλλού

Ο Κόμβος 2 στο σημείο τομής των οδών Δημοκρατίας και Κορυδαλλού, ενώ επίσης υπολογίστηκε και η οδός Καλαμών. Ο Κόμβος 2 διαθέτει 6 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 6 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

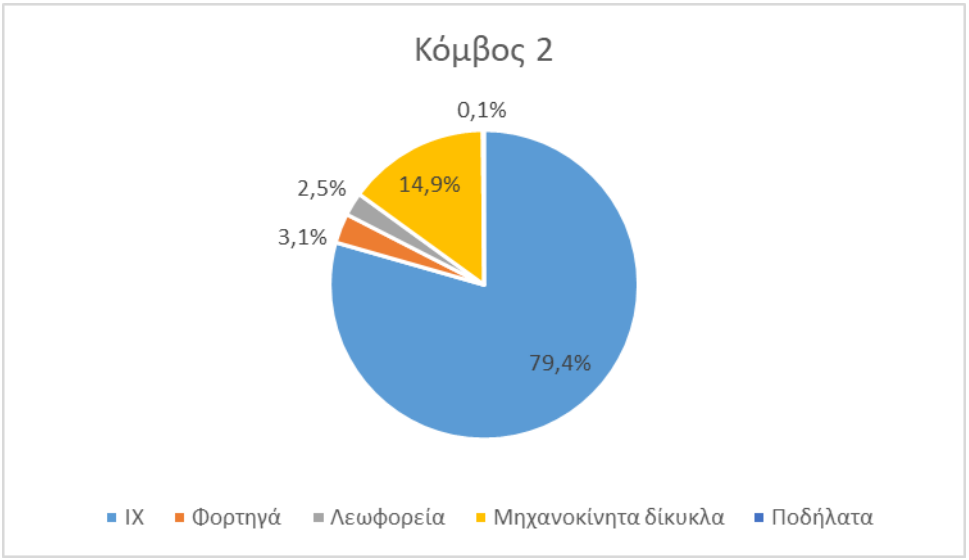
- Κίνηση 1: Από Κορυδαλλού (Πάρκο Απ. Παύλου) προς Δημοκρατίας (Μ. Αλεξάνδρου)
- Κίνηση 2: Από Κορυδαλλού (Πάρκο Απ. Παύλου) προς Κορυδαλλού (Κώστα Βαρνάλη)
- Κίνηση 3: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Καλαμών
- Κίνηση 4: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Δημοκρατίας (Μ. Αλεξάνδρου)
- Κίνηση 5: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Κορυδαλλού (Κώστα Βαρνάλη)
- Κίνηση 6: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Κορυδαλλού (Πάρκο Απ. Παύλου) μόνο για λεωφορεία

Όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα, στον Κόμβο 2 υπάρχουν 2 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 2 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 3 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Όλοι οι οδοί του κόμβου είναι μονόδρομοι εκτός από την οδό Κορυδαλλού για τα λεωφορεία στο ρεύμα προς το πάρκο.



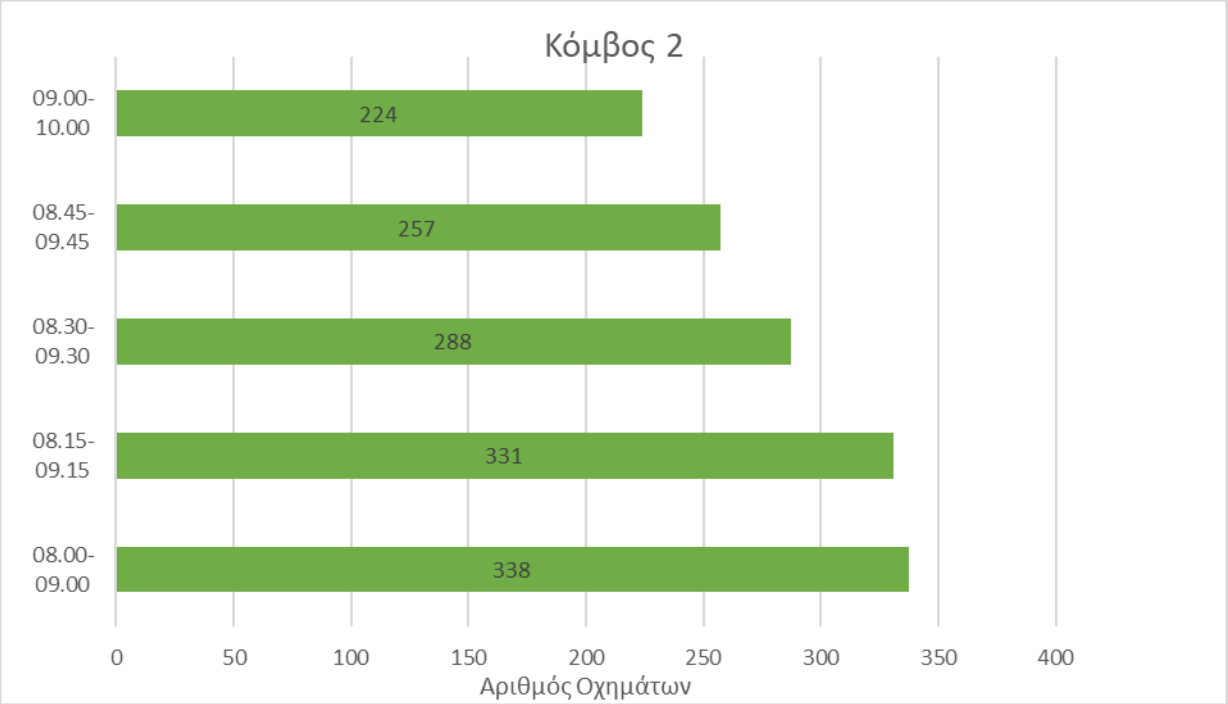
Εικόνα 60: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 2

Στο Διάγραμμα 8, παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (79.42%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με υψηλό ποσοστό ίσο με 14.99%. Τα ποσοστά των φορτηγών και των λεωφορείων ήταν χαμηλά και παρόμοια, 3,1% και 2,5% αντίστοιχα. Τα ποδήλατα (0.1%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



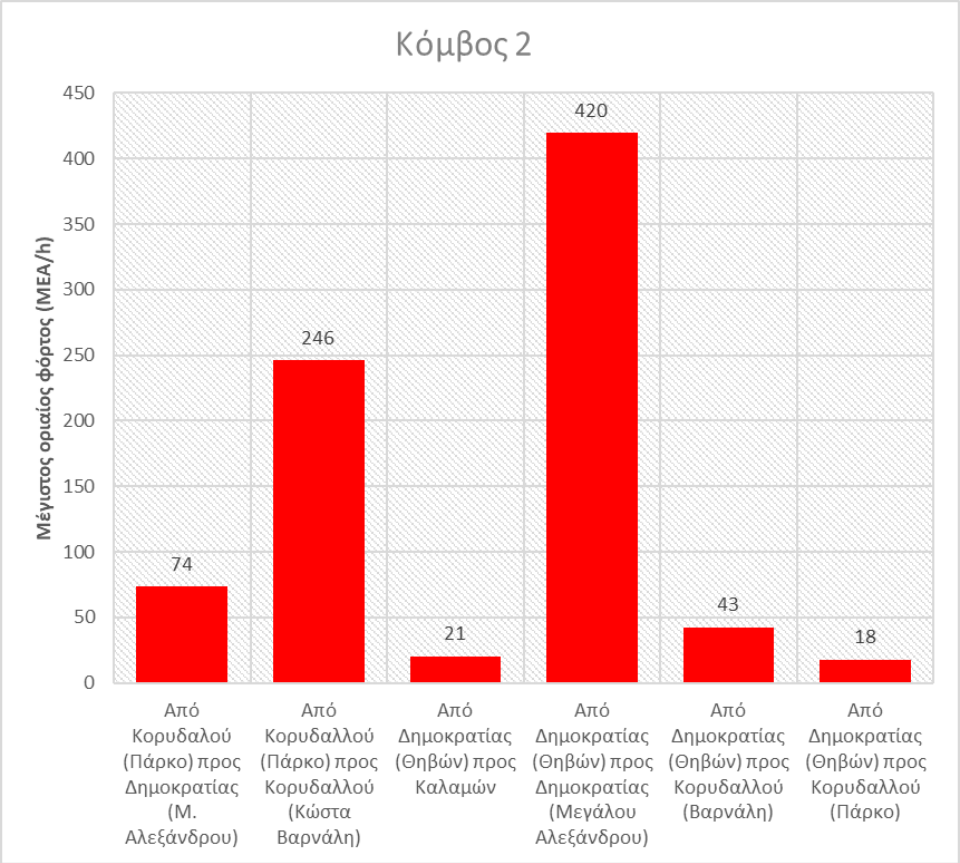
Διάγραμμα 7: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 2

Στον Κόμβο 2, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 8:00-9:00 με συνολικά 338 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 9, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



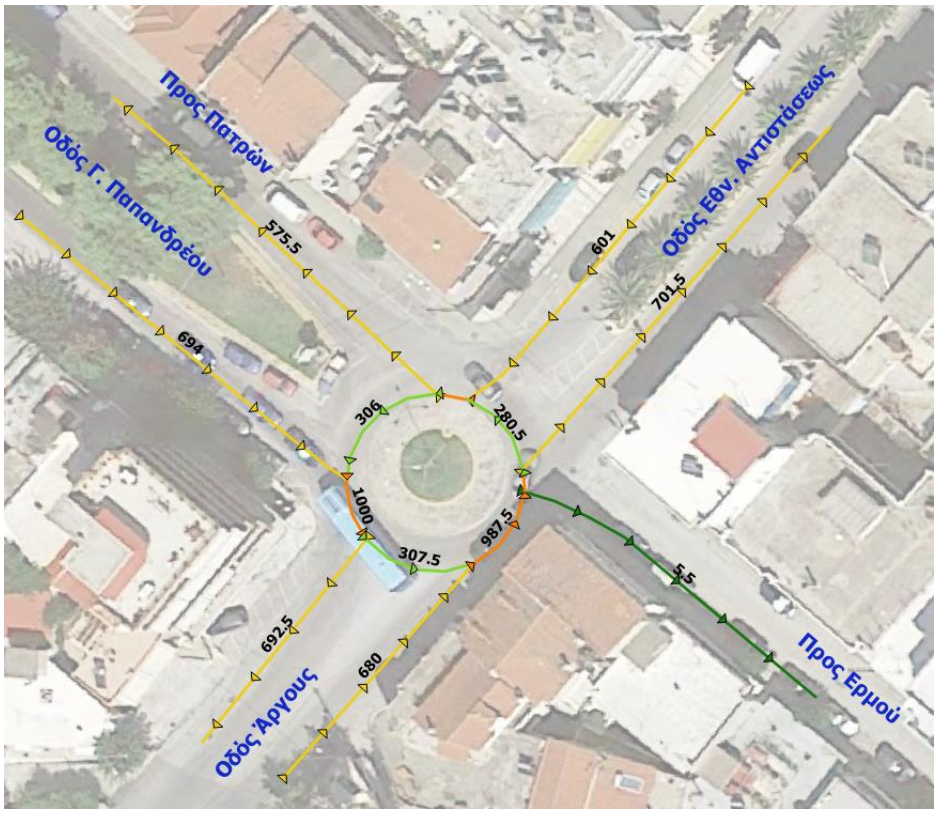
Διάγραμμα 8: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 2

Το Διάγραμμα 10 παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Σχετικά υψηλός ωριαίος φόρτος ίσος με 420 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην κίνηση 4: Κατά μήκος της οδού Δημοκρατίας με κατεύθυνση την οδό Μ. Αλεξάνδρου. Ο μέγιστος φόρτος για την κίνηση κατά μήκους της οδού Κορυδαλλού βρέθηκε 246 ΜΕΑ την ώρα. Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά αρκετά χαμηλότεροι.



Διάγραμμα 9: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 2

Η Εικόνα 62 απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τρίτη 5/10 8:00-9:00 το πρωί.



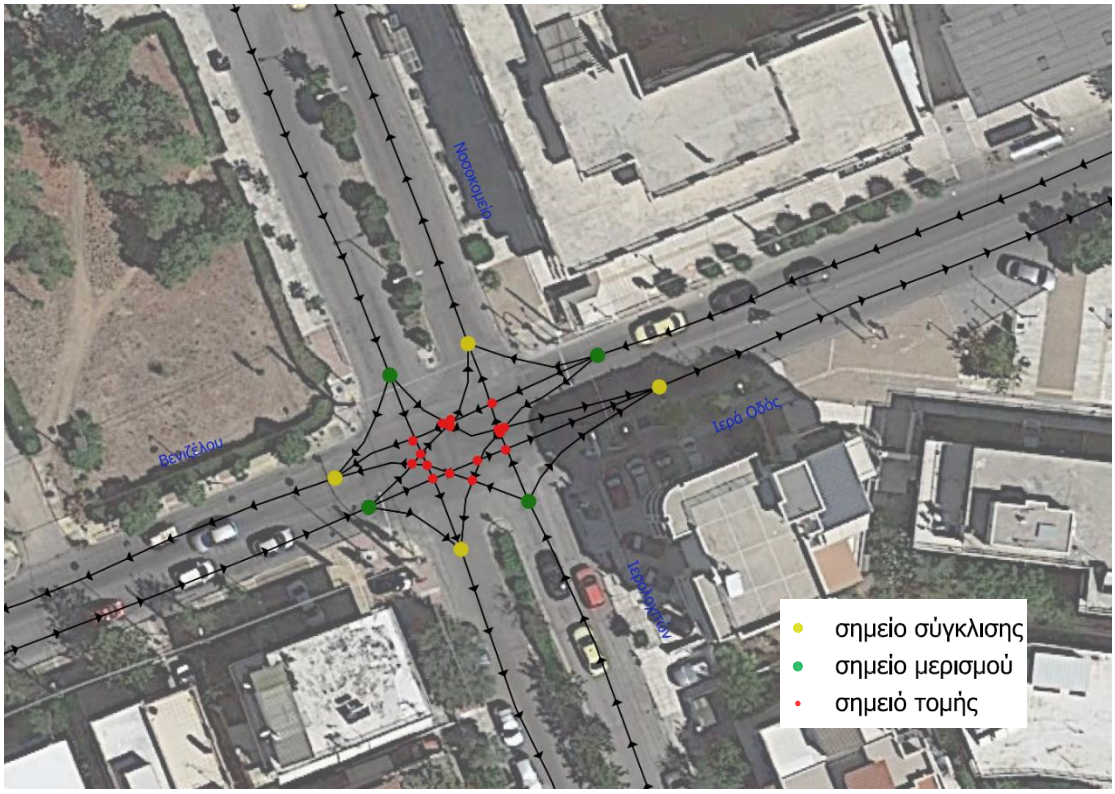
Εικόνα 61: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 2

Κόμβος 3: Μεγάλου Αλεξάνδρου και Νέστου

Ο Κόμβος 3 βρίσκεται στο σημείο τομής των οδών Μ. Αλεξάνδρου και Νέστου. Ο Κόμβος 3 διαθέτει 4 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 12 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

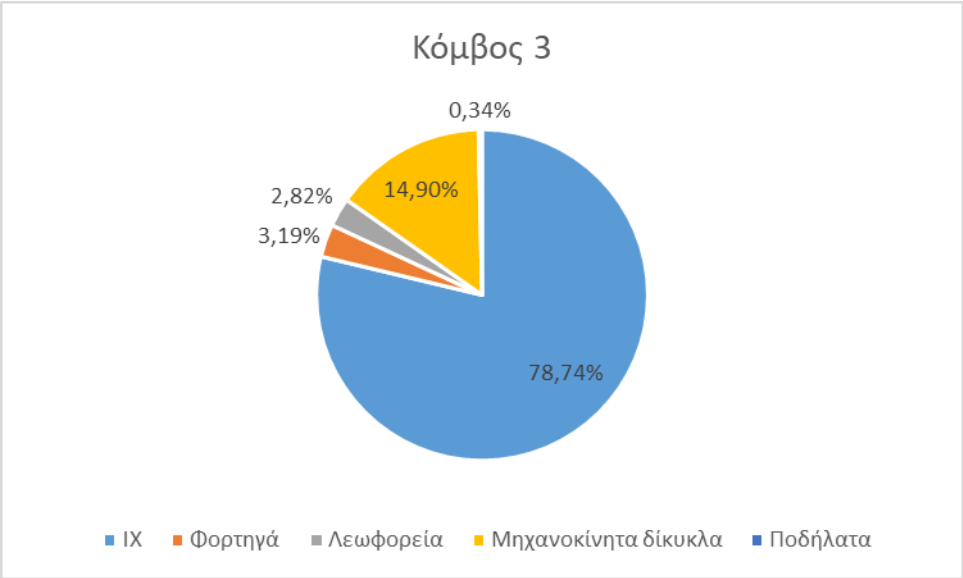
- Κίνηση 1: Από Νέστου (Ιερολοχιτών) προς Νέστου (Νοσοκομείο)
- Κίνηση 2: Από Νέστου (Ιερολοχιτών) προς Μ. Αλεξάνδρου (Βενιζέλου)
- Κίνηση 3: Από Νέστου (Ιερολοχιτών) προς Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό)
- Κίνηση 4: Από Νέστου (Νοσοκομείο) προς Νέστου (Ιερολοχιτών)
- Κίνηση 5: Από Νέστου (Νοσοκομείο) προς Μ. Αλεξάνδρου (Βενιζέλου)
- Κίνηση 6: Από Νέστου (Νοσοκομείο) προς Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό)
- Κίνηση 7: Από Μ. Αλεξάνδρου (Βενιζέλου) προς Νέστου (Ιερολοχιτών)
- Κίνηση 8: Από Μ. Αλεξάνδρου (Βενιζέλου) προς Νέστου (Νοσοκομείο)
- Κίνηση 9: Από Μ. Αλεξάνδρου (Βενιζέλου) προς Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό)
- Κίνηση 10: Από Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό) προς Νέστου (Ιερολοχιτών)
- Κίνηση 10: Από Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό) προς Νέστου (Νοσοκομείο)
- Κίνηση 10: Από Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό) Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό)

Όπως φαίνεται στην Εικόνα 63, στον Κόμβο 3 υπάρχουν 4 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 4 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 16 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Και οι δύο οδοί είναι αμφίδρομες.



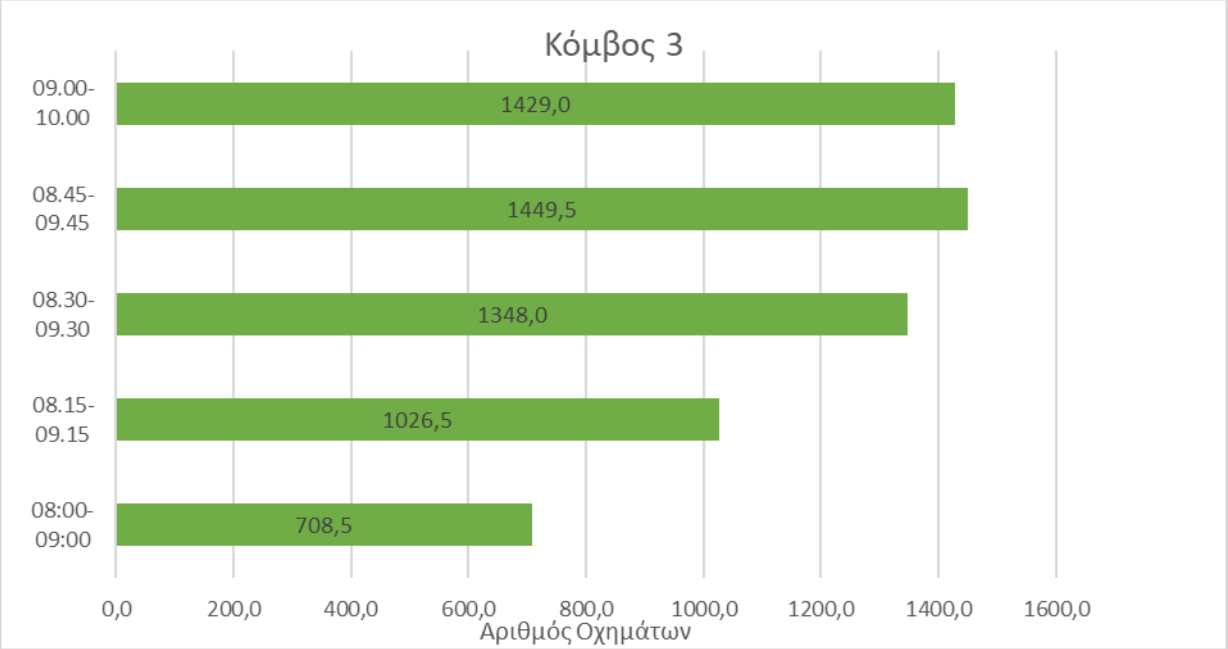
Εικόνα 62: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 3

Στο παρακάτω διάγραμμα, παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (78.74%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με υψηλό ποσοστό ίσο με 14.90%. Το ποσοστό των βαρεών οχημάτων (φορτηγά συν λεωφορεία) βρέθηκε χαμηλό, της τάξης του 6.01%, ενώ τα ποδήλατα (0.34%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



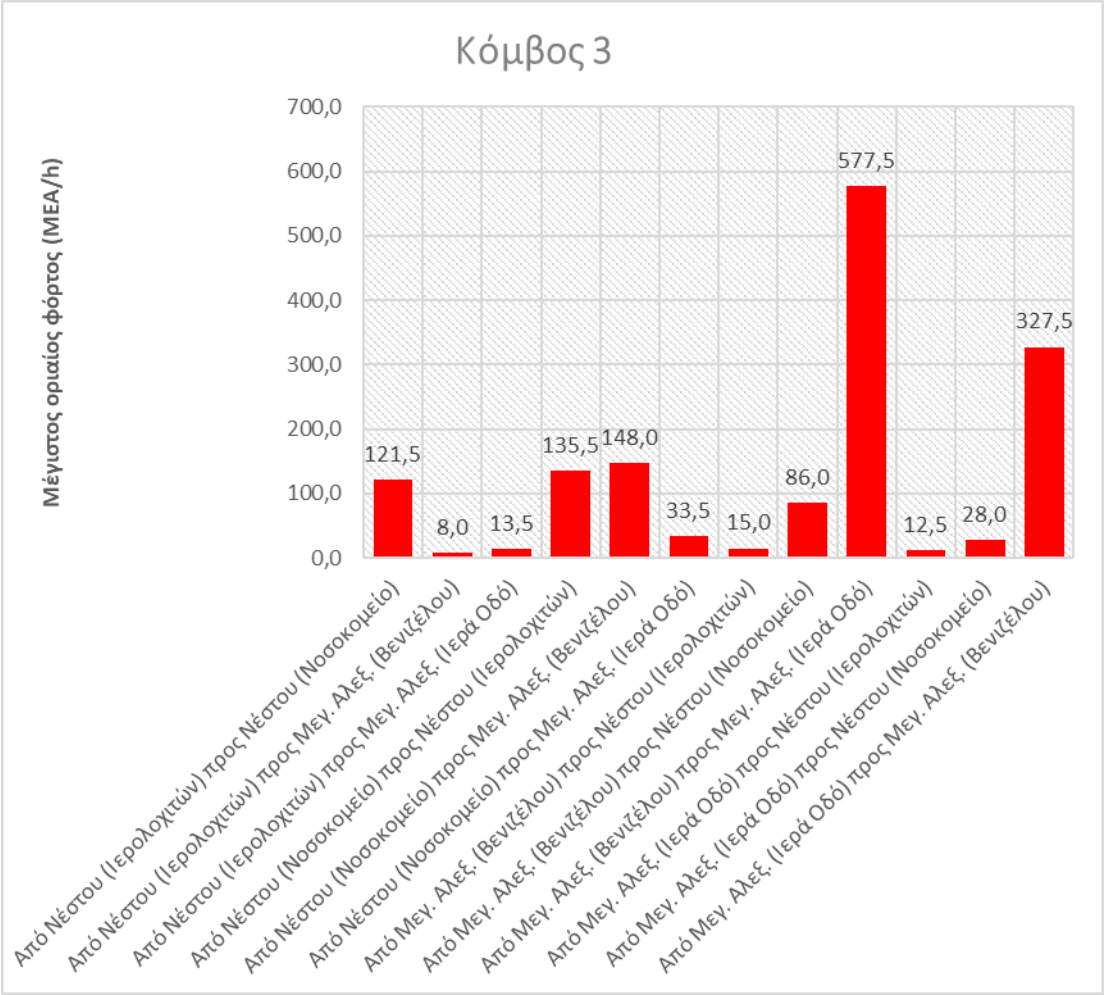
Διάγραμμα 10: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 3

Στον Κόμβο 3, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 8:45-9:45 με συνολικά 1449,5 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 12, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



Διάγραμμα 11: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 3

Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 577.5 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 9: Κατά μήκος της Μ. Αλεξάνδρου με κατεύθυνση προς Ιερά Οδό. Στο αντίθετο ρεύμα (Κίνηση 12) η μέγιστη τιμή του κυκλοφοριακού φόρτου βρέθηκε να είναι 327.5 ΜΕΑ την ώρα. Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά αρκετά χαμηλότεροι.



Διάγραμμα 12: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 3

Το διάγραμμα που ακολουθεί απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τρίτη 5/10 8:45-9:45 το πρωί.



Εικόνα 63: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 3

Κόμβος 4: Δημοκρατίας, Βορείου Ηπείρου και Θηβών

Ο Κόμβος 4 βρίσκεται στο σημείο τομής των οδών Βορείου Ηπείρου (που στην συνέχεια λέγεται Δημοκρατίας) και Θηβών. Ο Κόμβος 4 διαθέτει 6 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 7 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

- Κίνηση 1: Από Θηβών (Π. Ράλλη) προς Θηβών (Ιερά Οδός)
- Κίνηση 2: Από Θηβών (Π. Ράλλη) προς Δημοκρατίας
- Κίνηση 3: Από Θηβών (Ιερά Οδός) προς Θηβών (Π. Ράλλη)
- Κίνηση 4: Από Θηβών (Ιερά Οδός) προς Δημοκρατίας
- Κίνηση 5: Από Βορείου Ηπείρου προς Θηβών (Π. Ράλλη)
- Κίνηση 6: Από Βορείου Ηπείρου προς Θηβών (Ιερά Οδός)
- Κίνηση 7: Από Βορείου Ηπείρου προς Δημοκρατίας

Όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα, στον Κόμβο 4 υπάρχουν 3 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 3 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 5 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Η οδός Θηβών είναι αμφίδρομοι ενώ η Βορείου Ηπείρου/Δημοκρατίας μονόδρομος.



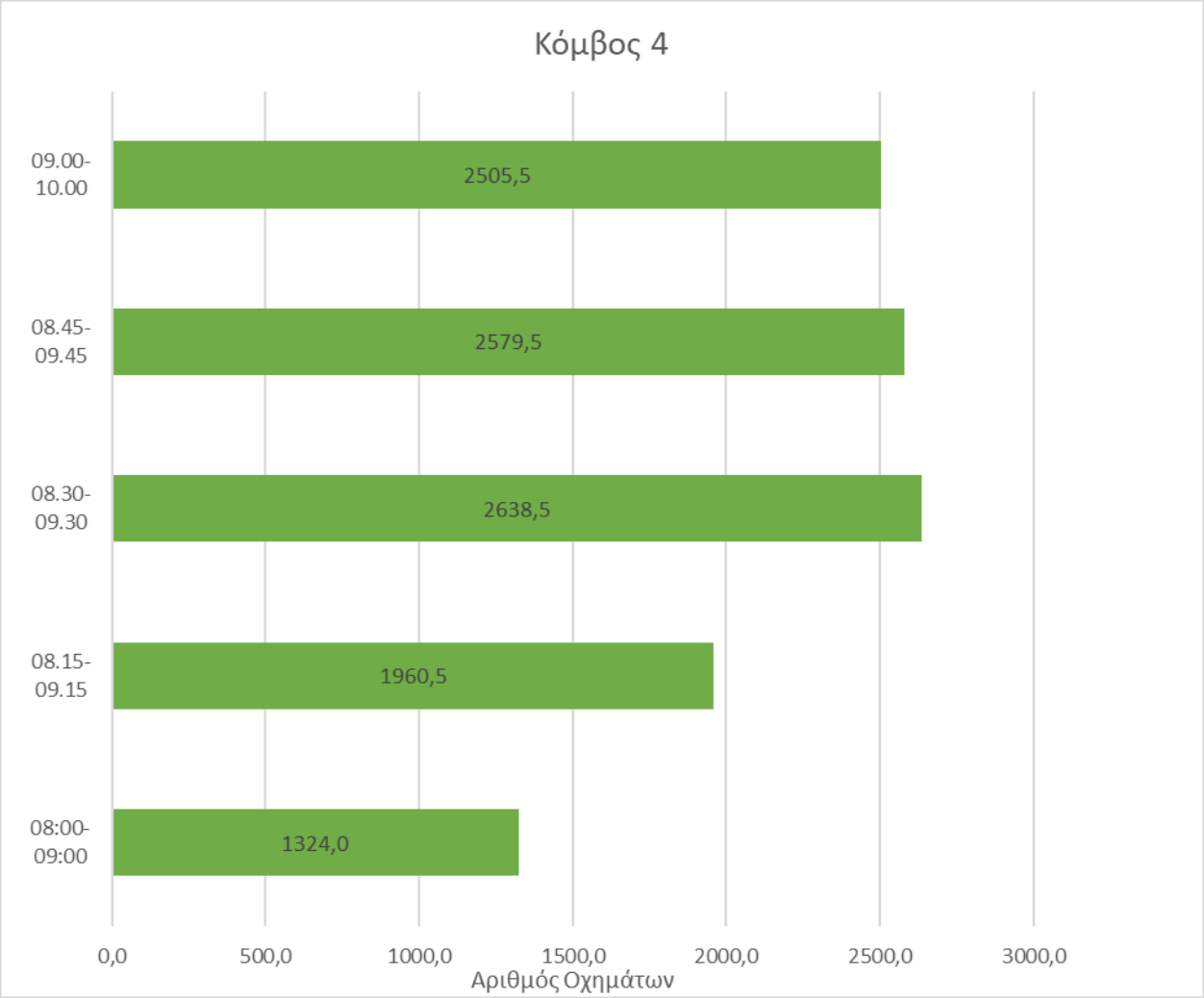
Εικόνα 64: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 4

Στο Διάγραμμα 14 παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (72.97%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με πολύ υψηλό ποσοστό ίσο με 20.07%. Το ποσοστό των βαρεών οχημάτων (φορτηγά συν λεωφορεία) βρέθηκε χαμηλό, της τάξης του 6.78%, ενώ τα ποδήλατα (0.18%) αποτέλεσαν και πάλι πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



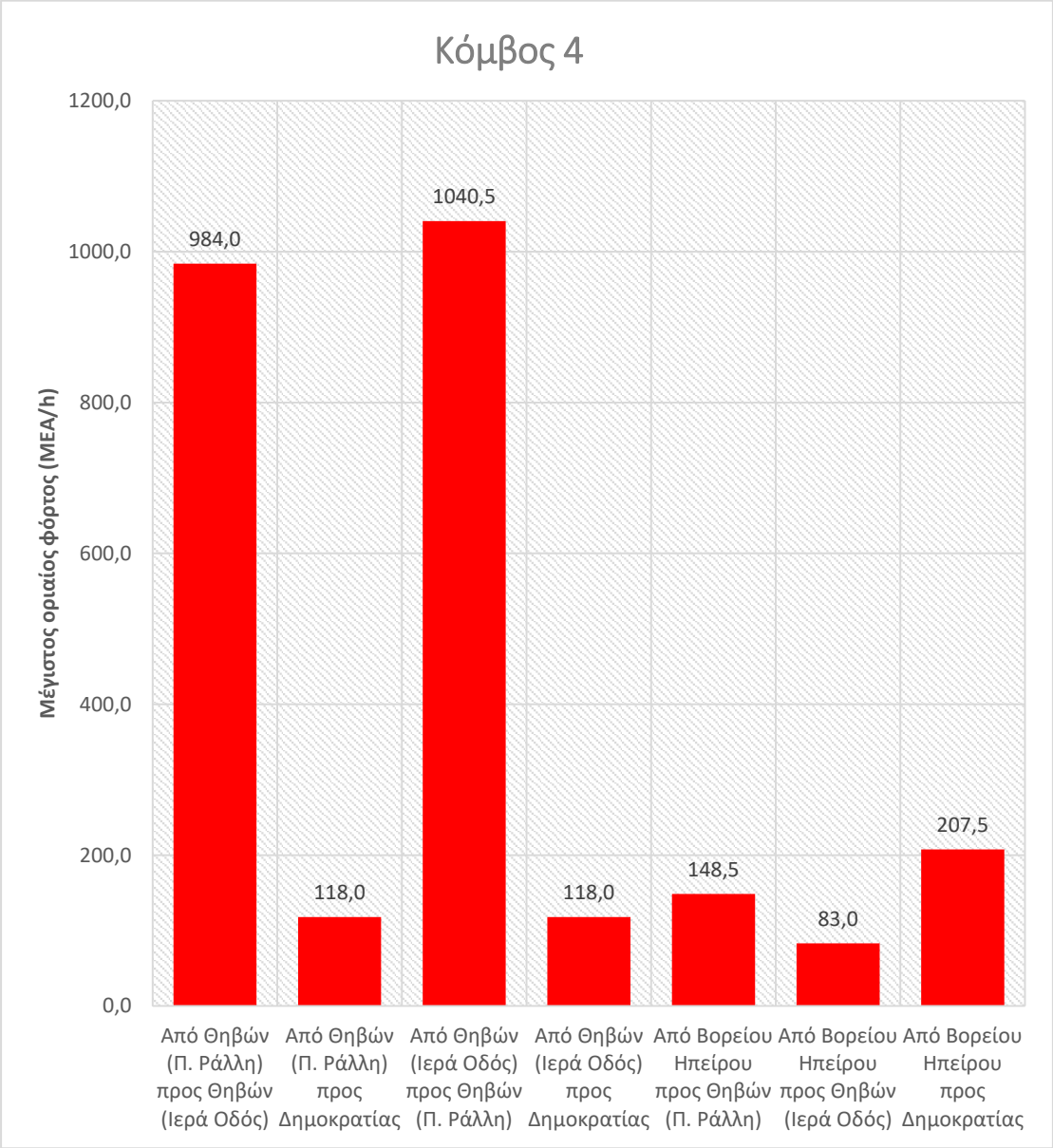
Διάγραμμα 13: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 4

Στον Κόμβο 4, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 8:30-9:30 με συνολικά 2638,5 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 15, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



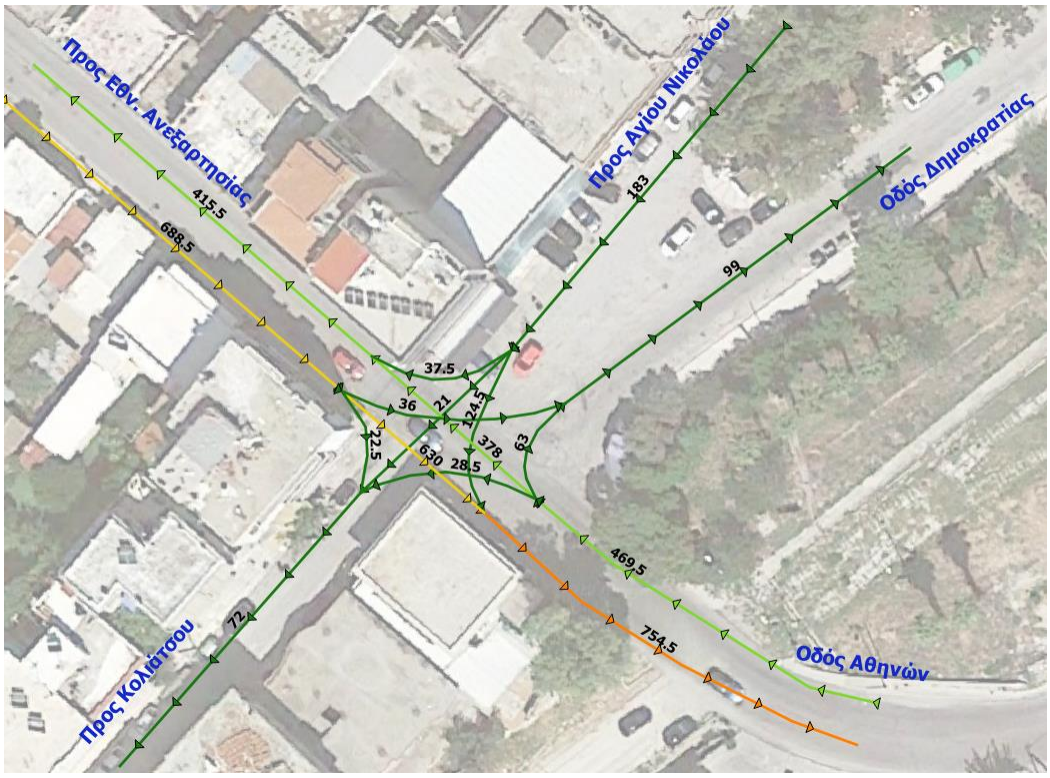
Διάγραμμα 14: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 4

Το Διάγραμμα 16 παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 1040,5 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 3: Κατά μήκος της Οδού Θηβών από Ιερά Οδό προς Π. Ράλλη. Στο αντίθετο ρεύμα (Κίνηση 1) η μέγιστη τιμή του κυκλοφοριακού φόρτου βρέθηκε να είναι 984 ΜΕΑ την ώρα. Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά αρκετά χαμηλότεροι.



Διάγραμμα 15: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 4

Το διάγραμμα που ακολουθεί απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τετάρτη 6/10 8:30-9:30 το πρωί.



Εικόνα 65: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 4

Κόμβος 5: Ιερά Οδός και Αγίας Μαρίνας

Ο Κόμβος 5 βρίσκεται στο σημείο τομής των οδών Αγίας Μαρίνας και Ιεράς Οδού. Ο Κόμβος 5 διαθέτει 6 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 6 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

- Κίνηση 1: Από Χαϊδάρι προς Αιγάλεω
- Κίνηση 2: Από Χαϊδάρι προς Αγίας Μαρίνας
- Κίνηση 3: Από Αιγάλεω προς Χαϊδάρι
- Κίνηση 4: Από Αιγάλεω προς Αγίας Μαρίνας
- Κίνηση 5: Από Αγίας Μαρίνας προς Χαϊδάρι
- Κίνηση 6: Από Αγίας Μαρίνας προς Αιγάλεω

Όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα, στον Κόμβο 5 υπάρχουν 3 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 3 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 3 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Όλες οι οδοί είναι αμφίδρομες.



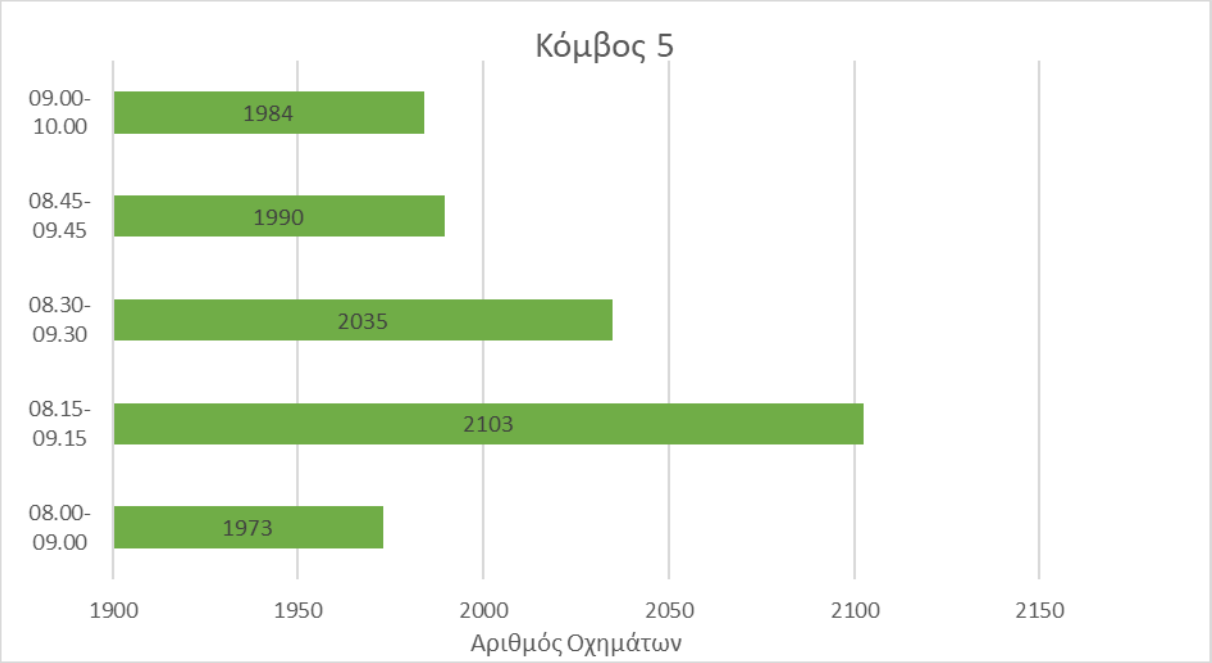
Εικόνα 66: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 5

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (79.73%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό ίσο με 12.68%. Το ποσοστό των βαρεών οχημάτων (φορτηγά συν λεωφορεία) βρέθηκε χαμηλό, της τάξης του 6.35%, ενώ τα ποδήλατα (0.24%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



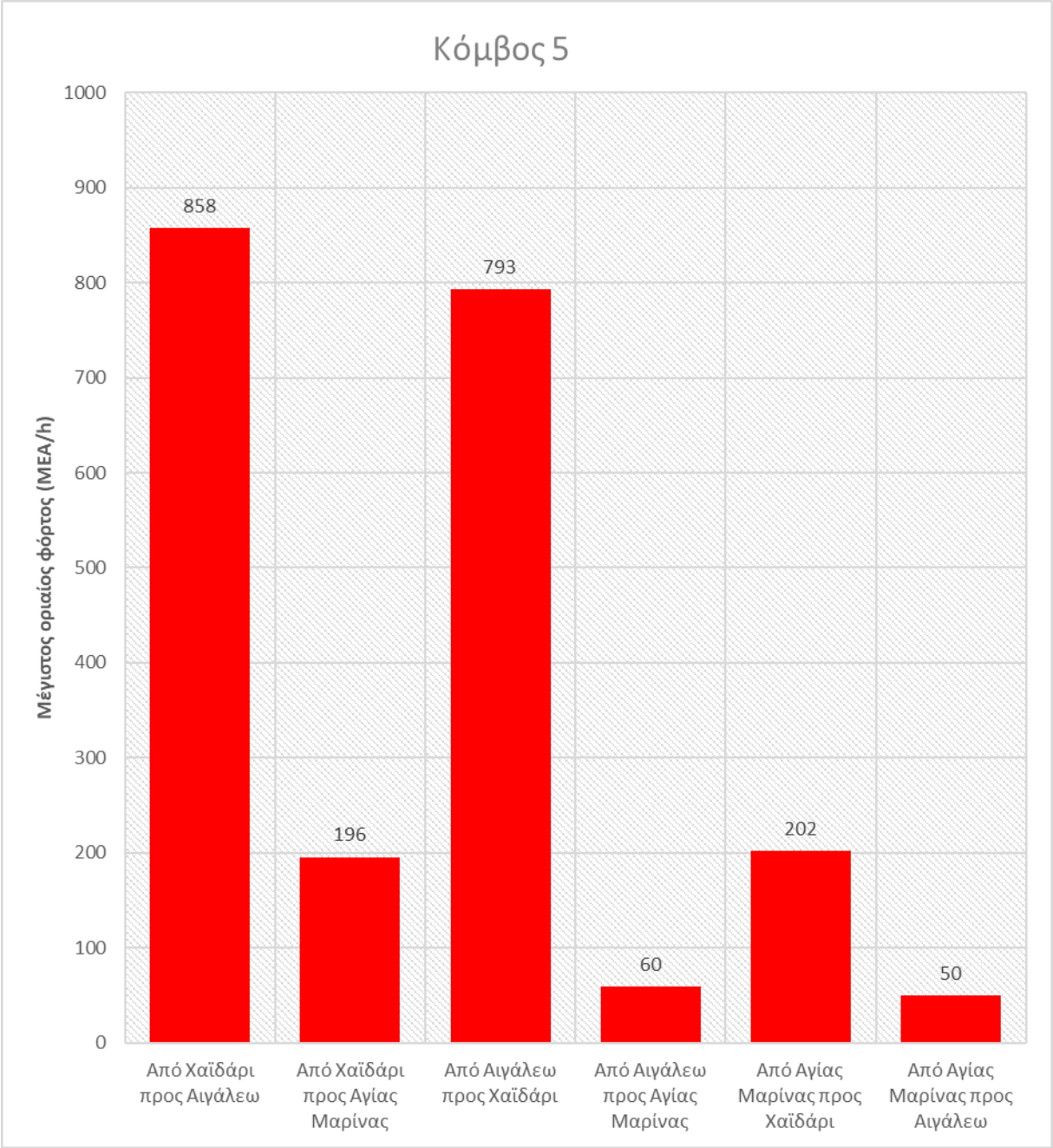
Διάγραμμα 16: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 5

Στον Κόμβο 5 ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 8:15-9:15 με συνολικά 2103 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 17, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



Διάγραμμα 17: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 5

Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 858 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 1: Κατά μήκος της Ιεράς Οδού από Χαϊδάρι προς Αιγάλεω. Στο αντίθετο ρεύμα (Κίνηση 3) η μέγιστη τιμή του κυκλοφοριακού φόρτου βρέθηκε να είναι 793 ΜΕΑ την ώρα. Ψηλοί φόρτοι, πάνω από 100 ΜΕΑ ην ώρα μετρήθηκαν και για τις κινήσεις 2 και 5. Αυτές οι κινήσεις αφορούν τις κινήσεις μεταξύ Αγίας Μαρίνας και Θηβών (Χαϊδάρι). Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά αρκετά χαμηλότεροι.



Διάγραμμα 18: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 5

Η παρακάτω εικόνα απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τετάρτη 6/10 8:15-9:15 το πρωί.



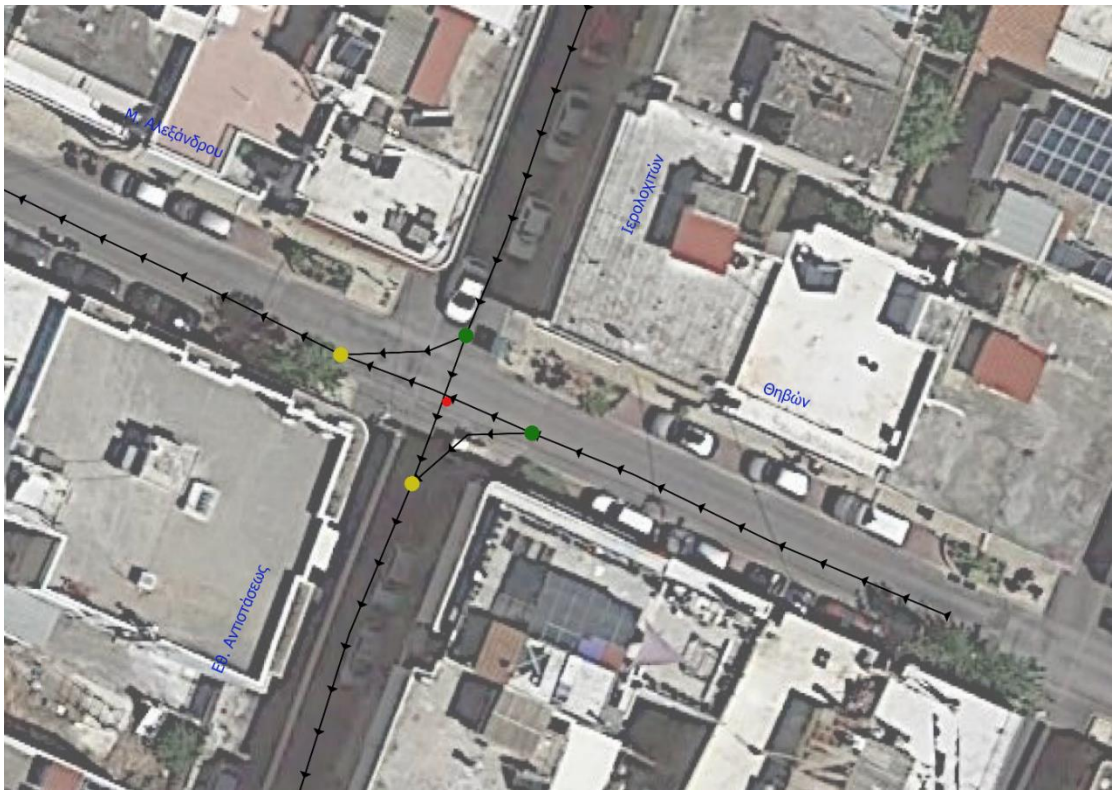
Εικόνα 67: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 5

Κόμβος 6: Ιωαννίνων και Ε.Ο. Τρικάλων-Παναγίας

Ο Κόμβος 6 αποτελεί το σημείο τομής των οδών Δημοκρατίας και Δημοσθένους. Ο Κόμβος 6 διαθέτει 4 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 4 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

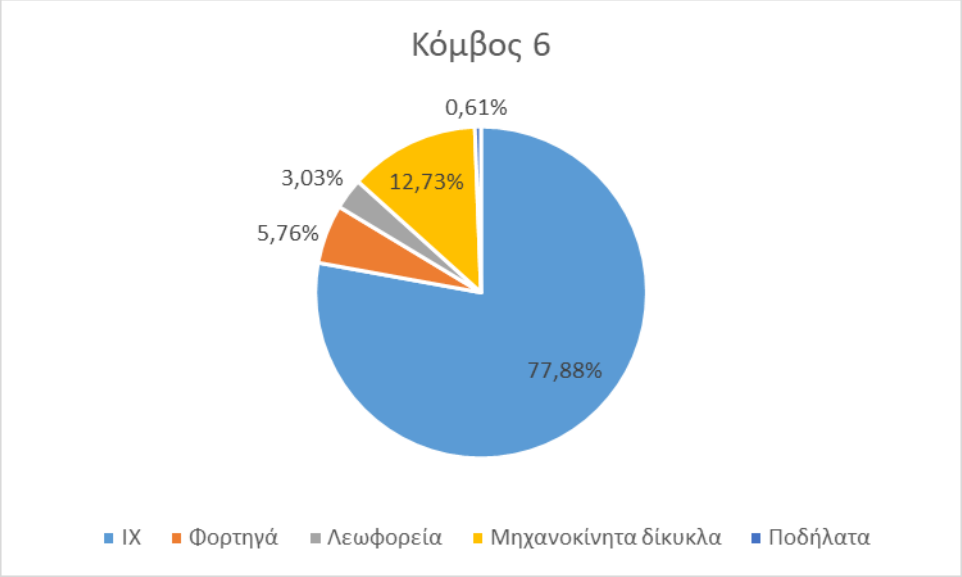
- Κίνηση 1: Από Δημοσθένους (Ιερολοχιτών) προς Δημοσθένους (Εθ. Αντιστάσεως)
- Κίνηση 2: Από Δημοσθένους (Ιερολοχιτών) προς Δημοκρατίας (Μ. Αλεξάνδρου)
- Κίνηση 3: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Δημοκρατίας (Μ. Αλεξάνδρου)
- Κίνηση 4: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Δημοκρατίας (Μ. Αλεξάνδρου)

Όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα, στον Κόμβο 6 υπάρχουν 2 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 2 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 1 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Όλες οι οδοί είναι μονόδρομοι.



Εικόνα 68: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 6

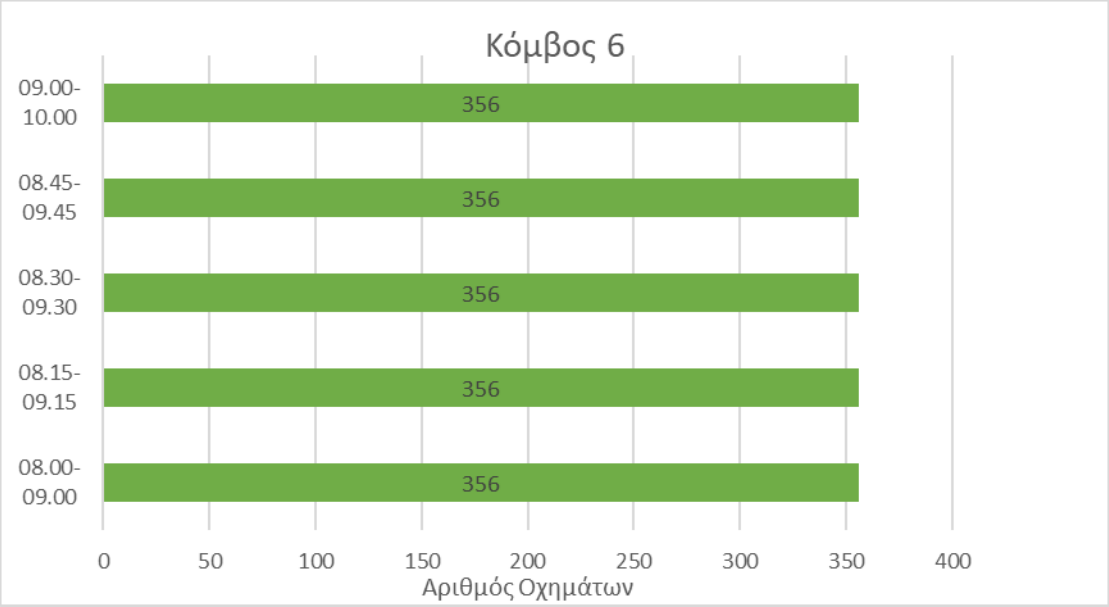
Στο παρακάτω διάγραμμα, παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (77.88%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλαμε ποσοστό ίσο με 12.73%. Το ποσοστό των φορτηγών βρέθηκε σχετικά χαμηλό, της τάξης του 5.76%. Παρομοίως και για τα λεωφορεία με ποσοστό 3.03%, ενώ τα ποδήλατα (0.61%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



Διάγραμμα 19: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 6

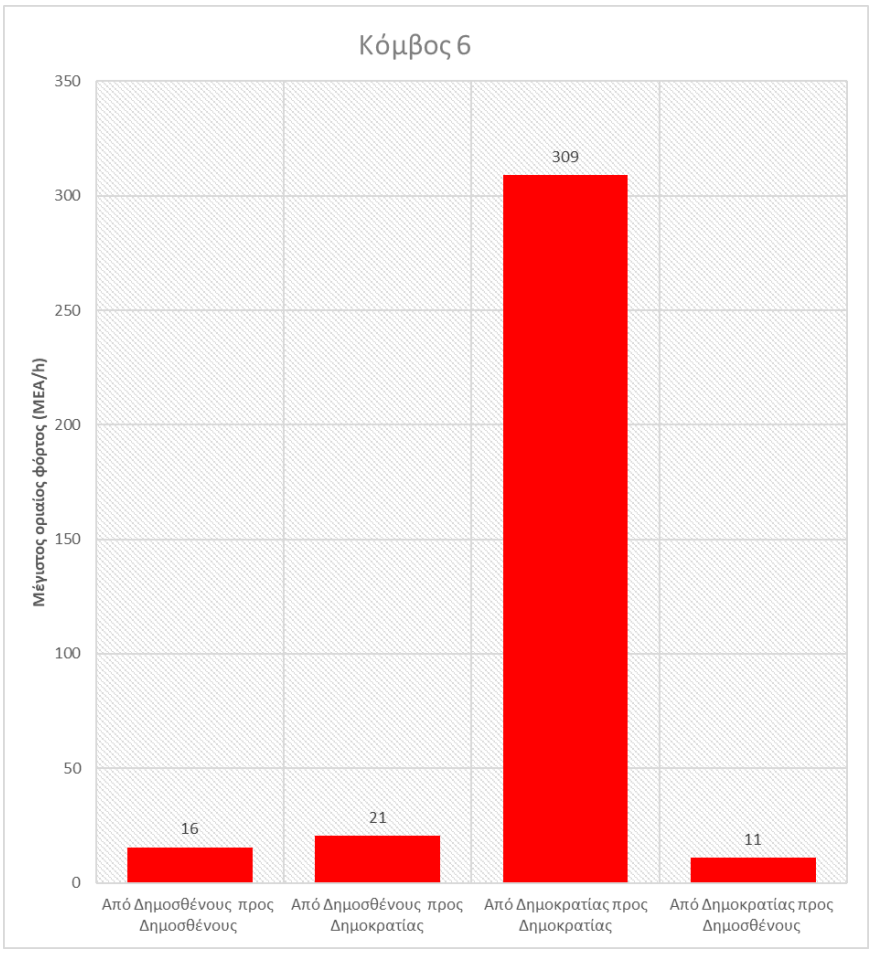
Στον Κόμβο 6 ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος ήταν ίσος και για τα 5 διαθέσιμα χρονικά διαστήματα και ίσος με 356 ΜΕΑ την ώρα. Στο Διάγραμμα 21,

παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



Διάγραμμα 20: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 6

Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 309 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 3: Κατά μήκος της οδού Δημοκρατίας. Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά αρκετά χαμηλότεροι, καθώς σε καμία περίπτωση δεν ξεπεράστηκαν τα 21 ΜΕΑ την ώρα.



Διάγραμμα 21: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 6

Η παρακάτω εικόνα απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τετάρτη 6/10 8:45-9:45 το πρωί.

.



Εικόνα 69: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 6

Κόμβος 7: Ιερολοχιτών και Δουβουνιώτου

Ο Κόμβος 7 αποτελεί το σημείο τομής των οδών Ιερολοχιτών και Δουβουνιώτου. Ο Κόμβος 7 διαθέτει 3 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 2 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

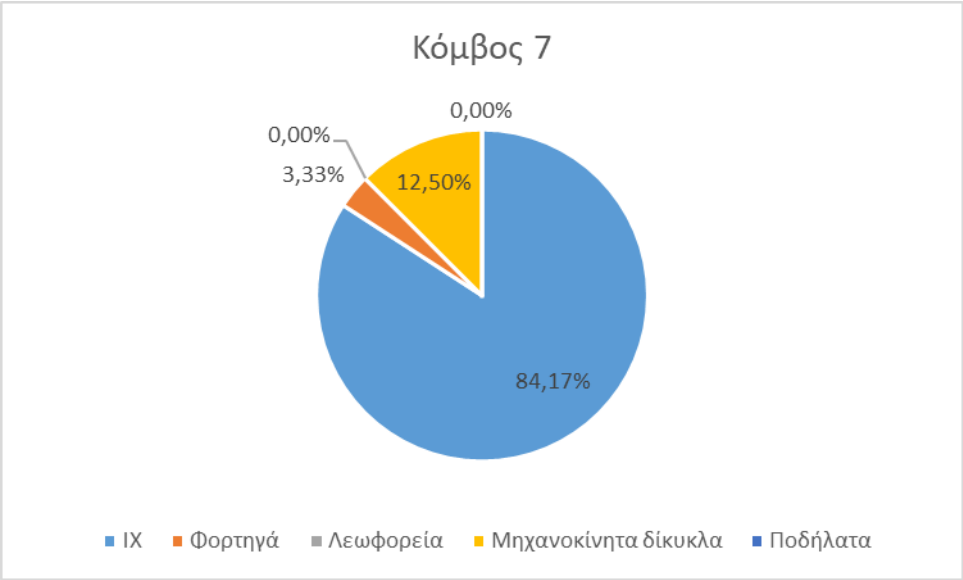
- Κίνηση 1: Από Ιερολοχιτών (Θηβών) προς Ιερολοχιτών (Μ. Αλεξάνδρου)
- Κίνηση 2: Από Δουβουνιώτου προς Ιερολοχιτών (Μ. Αλεξάνδρου)

Όπως φαίνεται παρακάτω, στον Κόμβο 7 δεν υπάρχουν σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), υπάρχει 1 σημείο σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και δεν υπάρχουν σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Όλες οι οδοί είναι μονόδρομοι.



Εικόνα 70: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 7

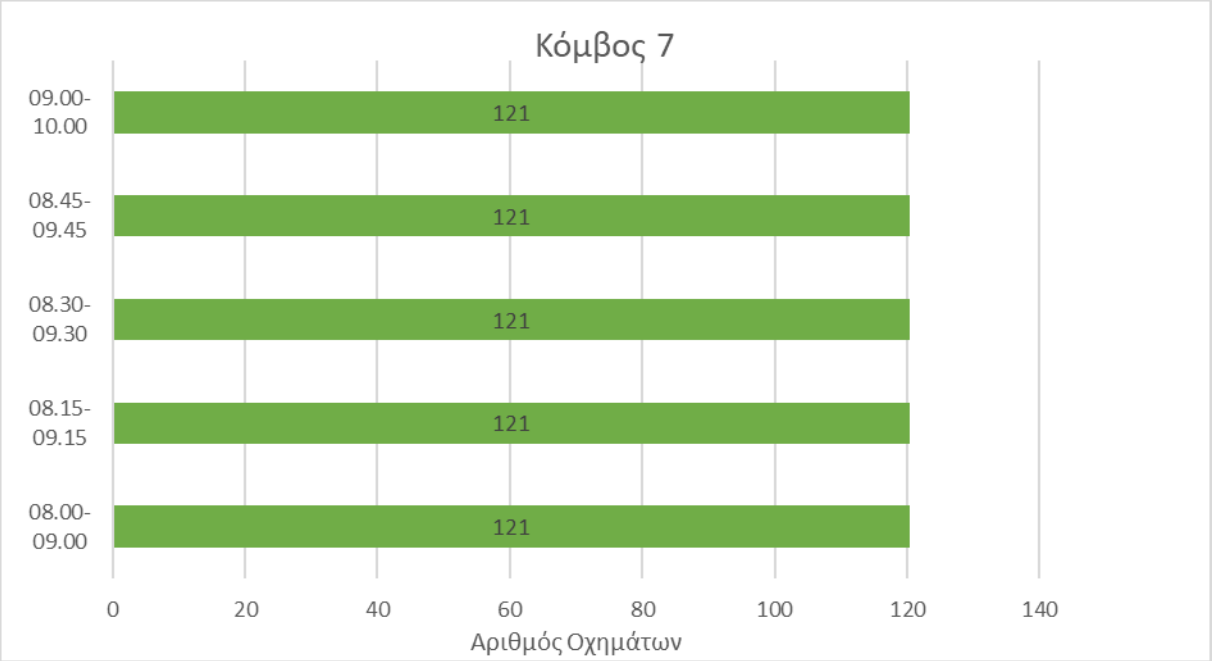
Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (84.17%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό ίσο με 12.50%. Το ποσοστό των φορτηγών βρέθηκε σχετικά χαμηλό, της τάξης του 3.33%. Λεωφορεία και ποδήλατα δεν παρατηρήθηκαν στον κόμβο και τους αντιστοιχεί μηδενικό ποσοστό.



Διάγραμμα 22: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 7

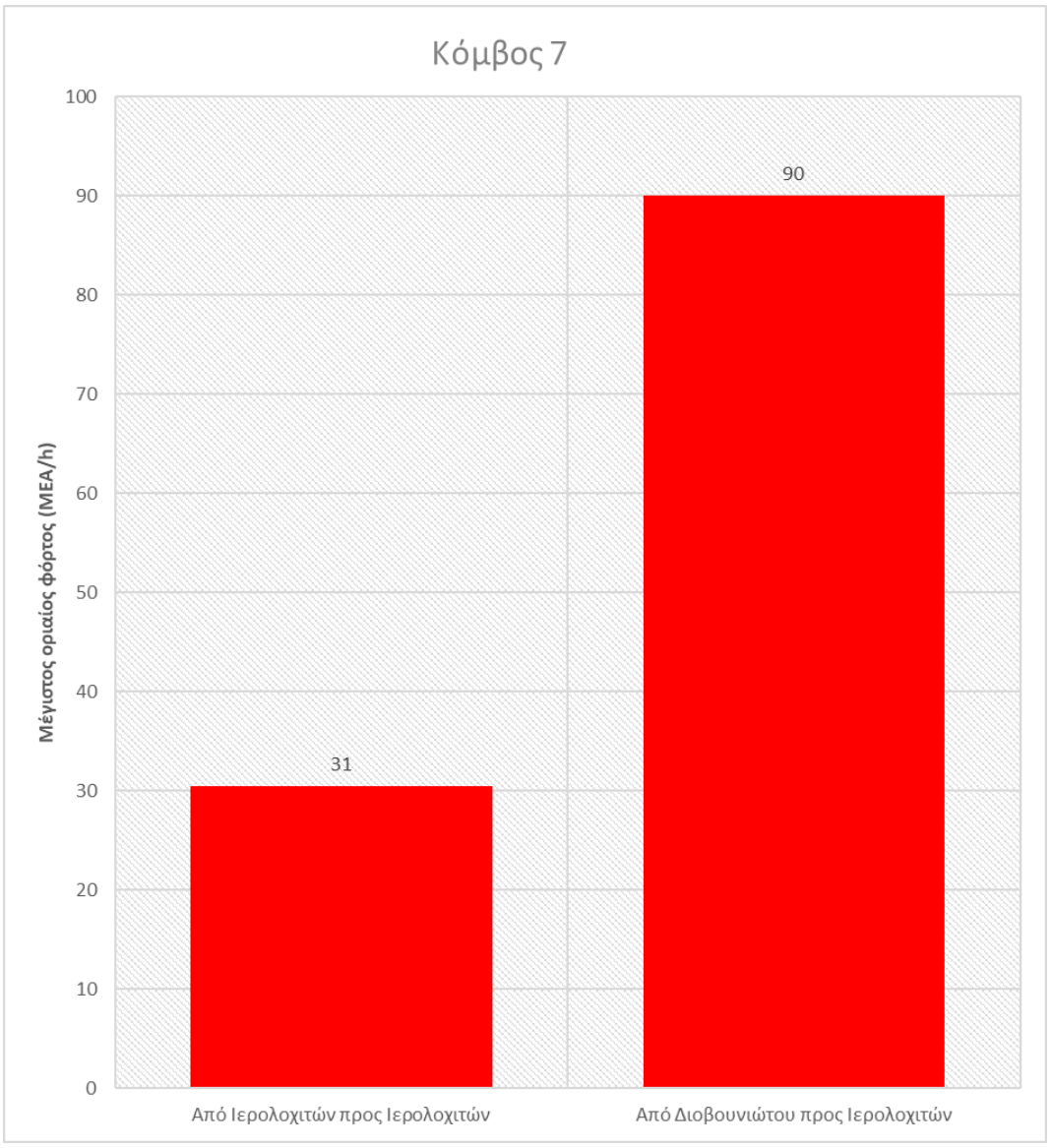
Στον Κόμβο 7, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος ήταν ίσος και για τα 5 διαθέσιμα χρονικά διαστήματα και ίσος με 121 ΜΕΑ την ώρα. Στο Διάγραμμα 23,

παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



Διάγραμμα 23: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 7

Στην συνέχεια παρουσιάζονται οι μέγιστοι ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 90 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 2: Στην στρέφουσα κίνηση από την οδό Δουβουνιώτου προς την οδό Ιερολοχιτών. Ο μέγιστος φόρτος για την κίνηση κατά μήκους της οδού Ιερολοχιτών ήταν 31 ΜΕΑ την ώρα.



Διάγραμμα 24: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 6

Η εικόνα που ακολουθεί απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τετάρτη 6/10 8:45-9:45 το πρωί.



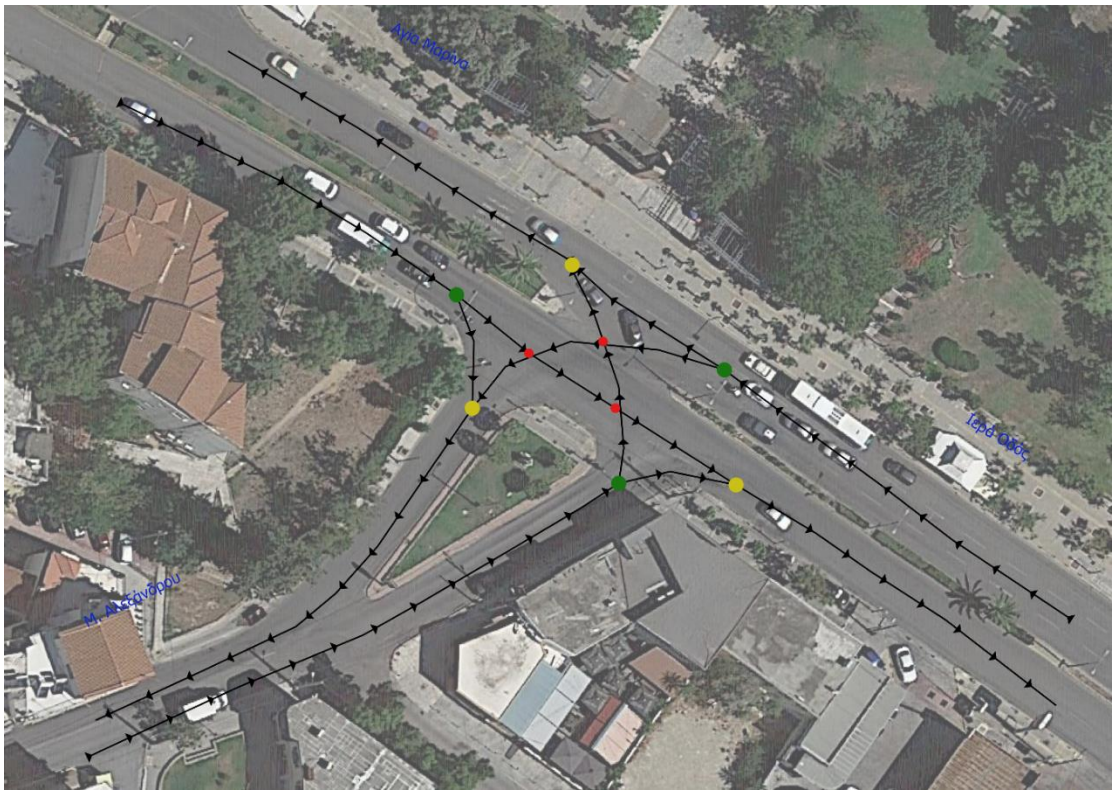
Εικόνα 71: Κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά οδικό τμήμα στον Κόμβο 7

Κόμβος 8: Ιερά Οδός και Μεγάλου Αλεξάνδρου

Ο Κόμβος 8 αποτελεί το σημείο τομής των οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου και Ιεράς Οδού. Ο Κόμβος 8 διαθέτει 6 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 6 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

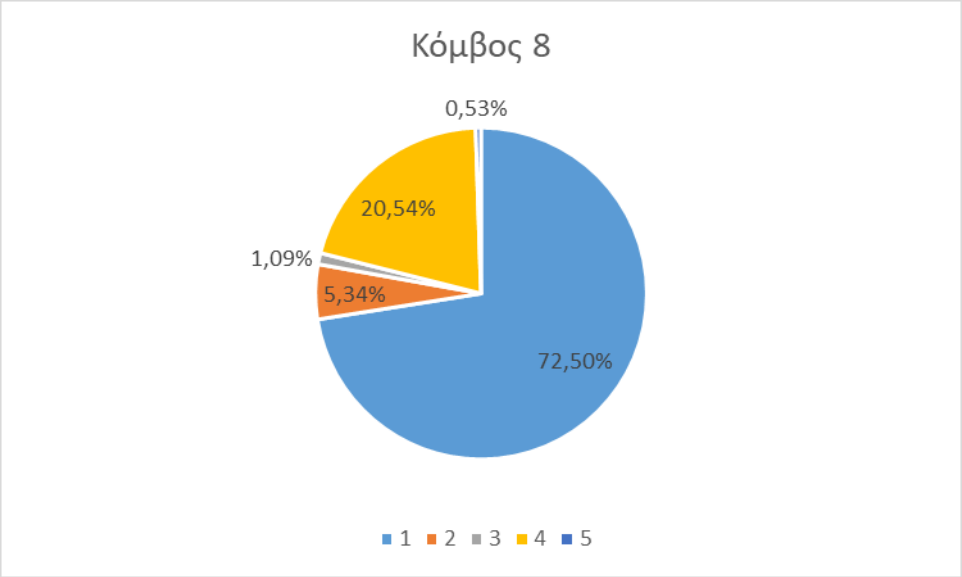
- Κίνηση 1: Από Ιερά Οδός (Θηβών) προς Ιερά Οδός (Αγία Μαρίνα)
- Κίνηση 2: Από Ιερά Οδός (Θηβών) προς Μ. Αλεξάνδρου
- Κίνηση 3: Από Ιερά Οδός (Αγία Μαρίνα) προς Ιερά Οδός (Θηβών)
- Κίνηση 4: Από Ιερά Οδός (Αγία Μαρίνα) προς Μ. Αλεξάνδρου
- Κίνηση 5: Από Μ. Αλεξάνδρου προς Ιερά Οδός (Θηβών)
- Κίνηση 6: Από Μ. Αλεξάνδρου Ιερά Οδός (Αγία Μαρίνα)

Όπως φαίνεται στην επόμενη εικόνα, στον Κόμβο 8 υπάρχουν 3 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 3 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 3 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Όλες οι οδοί είναι αμφίδρομοι.



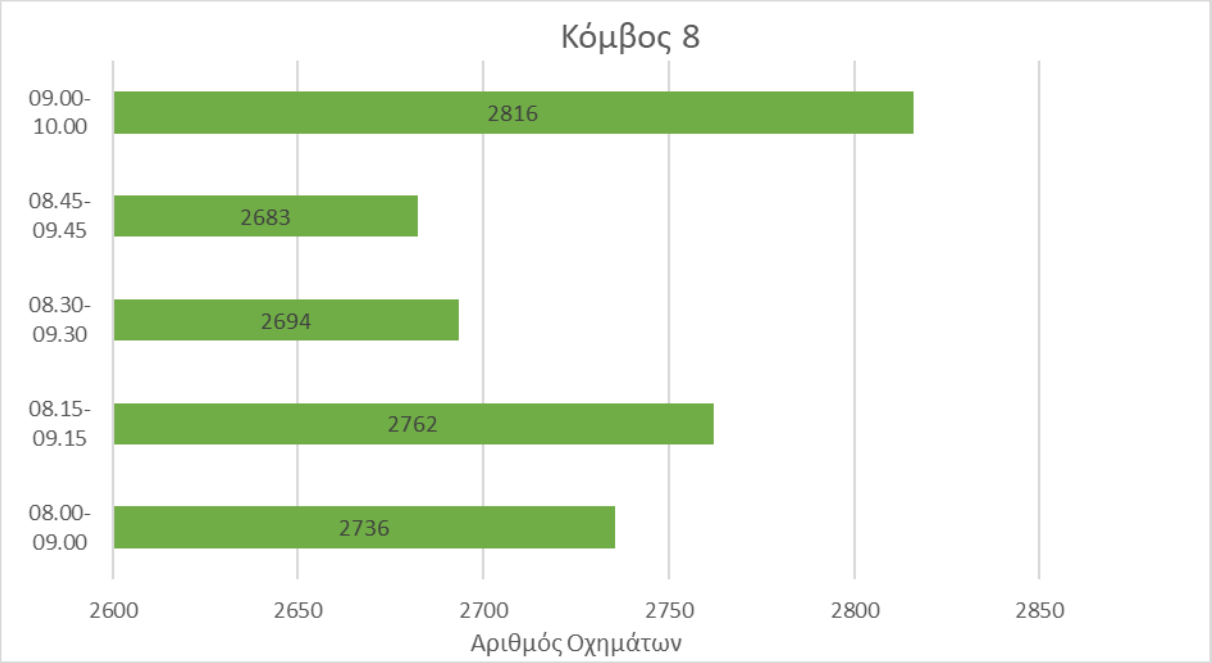
Εικόνα 72: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 8

Στο Διάγραμμα 25, παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου αλλά συγκριτικά χαμηλότερο σε σχέση με τους άλλους κόμβους (72.50%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με αρκετά ψηλό ποσοστό ίσο με 20.54%. Το ποσοστό των φορτηγών βρέθηκε σχετικά χαμηλό, της τάξης του 5.34%. Τα λεωφορεία ήταν ακόμα πιο κάτω με ποσοστό 1.09%, ενώ τα ποδήλατα (0.53%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



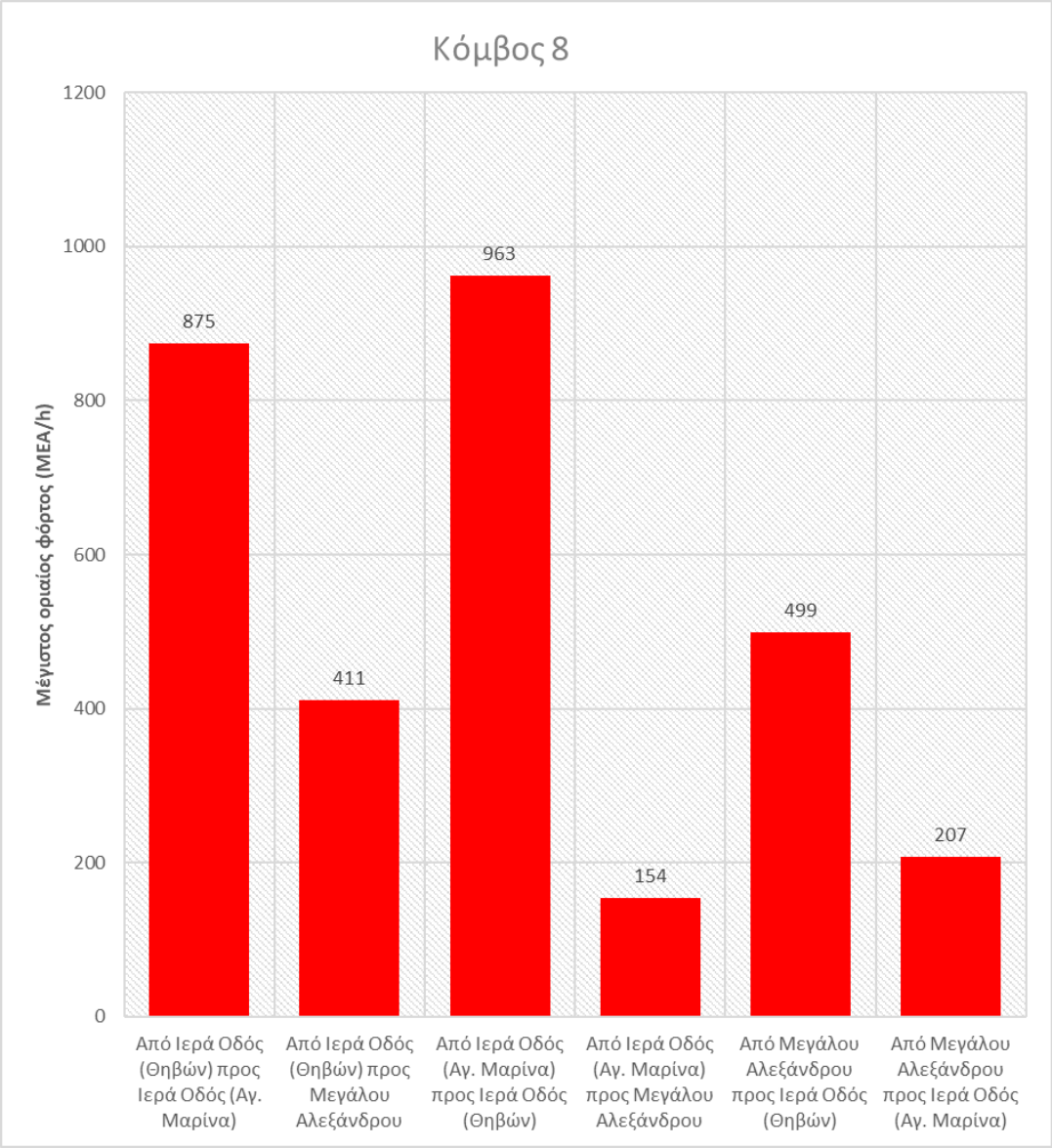
Διάγραμμα 25: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 8

Στον Κόμβο 8, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 9:00-10:00 με συνολικά 2816 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 26, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



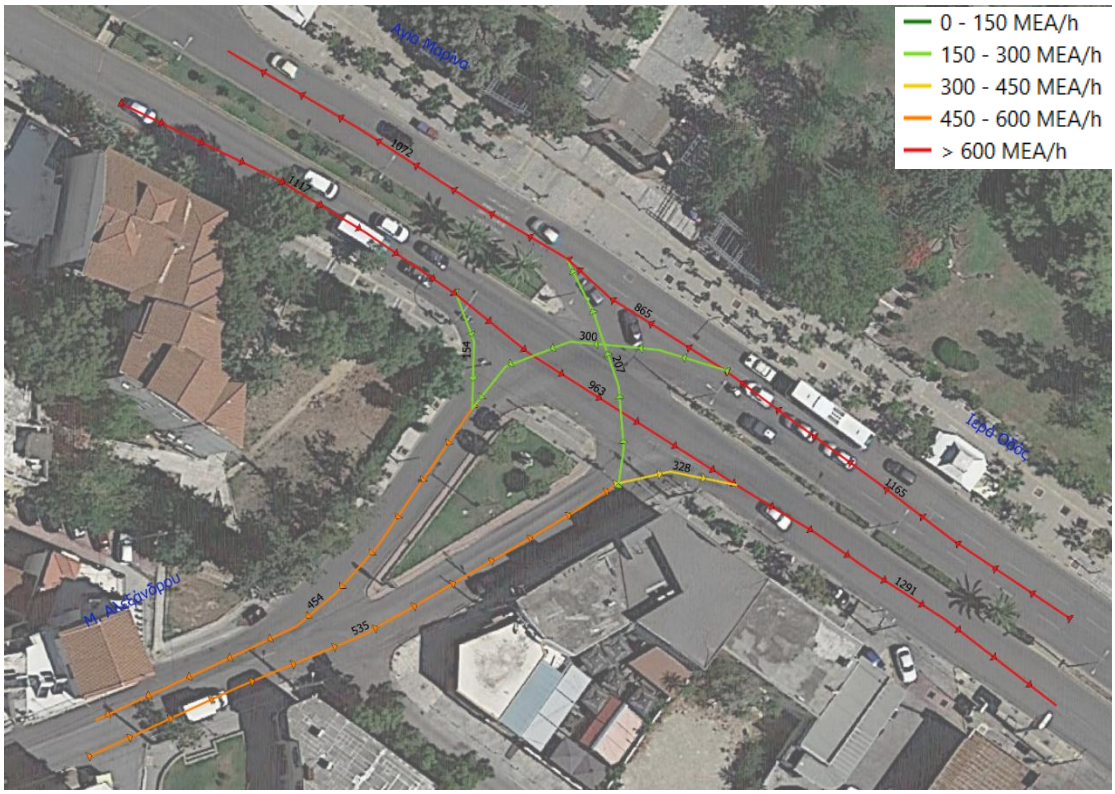
Διάγραμμα 26: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 8

Το Διάγραμμα 27 παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 963 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 3: Κατά μήκος της Ιεράς Οδού από την Αγία Μαρίνα προς την Θηβών. Στην αντίθετη κατεύθυνση (Κίνηση 1) ο αντίστοιχος φόρτος υπολογίστηκε ίσος με 875 ΜΕΑ την ώρα. Οι φόρτοι που περιλαμβάνουν τα σκέλη της Ιεράς Οδού (πλευρά από/προς Θηβών) και Μεγάλου Αλεξάνδρου βρέθηκαν να είναι 499 με κατεύθυνση την Ιερά Οδό και 411 με κατεύθυνση την Μ. Αλεξάνδρου. Οι φόρτοι για τις υπόλοιπες δύο κινήσεις ήταν ακόμα χαμηλότεροι καθώς δεν ξεπερνούν τα 207 ΜΕΑ την ώρα.



Διάγραμμα 27: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 8

Η Εικόνα 73 απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τρίτη 5/10 9:00-10:00 το πρωί.



Εικόνα 73: Κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά οδικό τμήμα στον Κόμβο 8

Εντοπισμός ζητημάτων για Πεζούς- Ποδηλάτες- Ευάλωτους χρήστες – ΑΜΕΑ

Τα τελευταία 11 χρόνια τέθηκαν προδιαγραφές για τον ελλαδικό χώρο που αφορούν στην κίνηση των ατόμων με αναπηρία στους κοινόχρηστους χώρους (ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009) και όριζαν ως ελάχιστο αποδεκτό πλάτος πεζοδρομίου, ελεύθερου εμποδίων για την κίνηση των πεζών, τα 1.5 m. Μέχρι το 2009, το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου ήταν ίσο με 0.6 m όπως προβλεπόταν από το άρθρο 24 του Κτιριοδομικού Κανονισμού (ΦΕΚ 59/Δ/3.2.89). Επίσης πριν το 2009 είχε προηγηθεί η υπουργική απόφαση, όπως δημοσιεύθηκε με το ΦΕΚ 285/Δ/5.3.2004 που ενέκρινε πολεοδομικά σταθερότυπα (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων και των Πολεοδομικών Μελετών, ο οποίος όρισε - για τον υπολογισμό του πλάτους μεταξύ ρυμοτομικών γραμμών - ως ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου τα 1,5 μέτρα. Η προδιαγραφή αυτή επηρέασε τις πολεοδομικές μελέτες που εγκρίθηκαν μετά το 2004, ωστόσο το μεγαλύτερο μέρος του αστικού χώρου είχε δομηθεί τότε.

Παράλληλα, ποτέ στην Ελλάδα, δεν υπήρξαν ολοκληρωμένες πολιτικές υπέρ του ποδηλάτου τόσο από τις τοπικές αυτοδιοικήσεις όσο και από τις κυβερνήσεις. Αποσπασματικά αναπτύχθηκαν ορισμένοι ποδηλατόδρομοι και σε ελάχιστες πόλεις παρατηρούνται σήμερα ολοκληρωμένα δίκτυα (π.χ. Καρδίτσα, Τρίκαλα) σε αντίθεση με τις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις, οι οποίες διαθέτουν δίκτυα ποδηλατόδρομων από την προηγούμενη κιόλας δεκαετία.

Χρειάζεται όμως, από το παρόν ΣΒΑΚ, να αναδειχθούν και να αναλυθούν τα προβλήματα διεξοδικά προκειμένου η ομάδα μελέτης να βρίσκεται σε θέση να αναπτύξει στρατηγικές και μέτρα βιώσιμης κινητικότητας τα οποία θα αναστρέψουν τη σημερινή πραγματικότητα. Τα ζήτημα κινητικότητας θα αναζητηθούν από την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης.

Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος στο Δήμο Αιγάλεω έχει περίπου 1 χλμ. του οδικού δικτύου εντοπίζεται στην οδό Εδέσσης ο οποίος εφάπτεται στο άλσος. Ταυτόχρονα, έχει χαρακτηριστεί ως δρόμος συνύπαρξης ποδηλάτων και αυτοκινήτων στην οδό Μάρκου Μπότσαρη.

Κύρια φράγματα κυκλοφορίας πεζών και ποδηλατών αποτελούν η Ιερά Οδός, η Θηβών, η Λεωφ. Αθηνών (η οποία αποτελεί όριο του Δήμου), η Πέτρου Ράλλη και η Λεωφ. Κηφισού. Αυτοί οι βασικοί άξονες έχουν υπερτοπικό χαρακτήρα και προσελκύουν ροές με κυριότερες τις διαμπερείς. Ειδικότερα, η Ιερά Οδός και η Θηβών, οι οποίες διασταυρώνονται κάθετα, αποκόπτουν τον αστικό ιστό με έντονο κυκλοφοριακό φόρτο κατά τη διάρκεια της ημέρας. Ταυτόχρονα, η Λεωφ. Κηφισού διαχωρίζει το Δήμο με την περιοχή του Ελαιώνα.

Κατά τις ώρες αιχμής οι φόρτοι κυκλοφορίας στις προαναφερθέντες οδούς είναι ιδιαίτερα υψηλοί, ενώ τις στιγμές, που η ροή μειώνεται, αυξάνονται οι ταχύτητες των οχημάτων και η διάσχιση τους σε σημεία, στα οποία δεν υπάρχει φωτεινός σηματοδότης είναι επικίνδυνη σε όλες τις ώρες της ημέρας. Επίσης, στους δρόμους αυτούς οι διαμπερείς ροές οχημάτων είναι σαφώς υψηλότερες σε σχέση με άλλους δρόμους του Δήμου. Γραμμικά της Λεωφ. Κηφισού υπάρχουν υπέργειες διαβάσεις πεζών σε δύο σημεία.

Η εξεταζόμενη περιοχή ως προς τα ζητήματα προσβασιμότητας ορίστηκε περιμετρικά του χώρου του σταθμού του μετρό και γραμμικά επί της οδού Μ. Αλεξάνδρου. Η πλειοψηφία των οδικών τμημάτων που καταγράφηκαν δεν έχουν

διαβάσεις στις αιχμές. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι στις κατηγορίες αυτές ανήκουν τα περισσότερα οδικά τμήματα επί της Ιεράς Οδού και της Μεγάλου Αλεξάνδρου, οι οποίες έχουν κομβικό ρόλο για την μετακίνηση εντός του Δήμου. Ταυτόχρονα, οι περιπτώσεις διαβάσεων οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί ως ικανοποιητικά διαμορφωμένες είναι αρκετά λίγες και εντοπίζονται επί της Οδού Σμύρνης.

Ως προς τις υποδομές για ράμπες ΑμεΑ, στη μεγαλύτερη έκταση της περιοχής δεν υπάρχουν καθόλου ράμπες είτε οι διαθέσιμες υποδομές είναι ελλιπείς ακόμα και σε βασικούς οδικούς άξονες όπως είναι η Μεγ. Αλεξάνδρου και Ιερά Οδού. Ωστόσο, τμηματικά επί της Θηβών και της Ιεράς Οδού καταγράφηκαν υπάρχουσες ράμπες οι οποίες πληρούν τις προδιαγραφές.

στο μεγαλύτερο μέρος των καταγραφών συναντώνται πεζοδρόμια ικανοποιητικού πλάτους, ενώ τα τμήματα του δικτύου με πεζοδρόμια μικρότερα του 1μ. είναι ελάχιστα. Ενθαρρυντικό είναι το γεγονός ότι δεν καταγράφηκαν τμήματα με απουσία πεζοδρομίου. Ταυτόχρονα, ιδιαίτερα σημαντική παρατήρηση είναι ότι εκατέρωθεν κεντρικών οδικών αξόνων, όπως η Θηβών, η Ιερά Οδός και η Μεγάλου Αλεξάνδρου -στις οποίες και εντοπίζεται η πλειοψηφία των μη οικιστικών χρήσεων-, τα πλάτη πεζοδρομίων ξεπερνούν τα 2μ., δημιουργώντας αρκετά ευνοϊκές συνθήκες για τους μετακινούμενους πεζή.

Ερωτηματολόγια

Στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ έχουν αναρτηθεί τα ηλεκτρονικά ερωτηματολόγια κατοίκων, φορέων και μαθητών – γονέων. Στη φάση αυτή, συνεχίζεται η διαδικασία συλλογής ερωτηματολογίων έτσι ώστε να επιτευχθεί αντιπροσωπευτικότερο δείγμα και η ανάλυση των ερωτηματολογίων θα ενσωματωθεί στο επόμενο παραδοτέο (ΠΕ3).

Εντοπισμός ζητημάτων για διαχείριση κυκλοφορίας, οδική ασφάλεια, αστικές συγκοινωνίες, στάθμευση

Είναι γεγονός ότι οι ελληνικές πόλεις αναπτύχθηκαν με τις αρχές του αυτοκινητοκεντρικού συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Οι παλιότερες πολιτικές είχαν ως στόχο την εξασφάλιση της γρήγορης μετάβασης με το αυτοκίνητο από το σπίτι στην εργασία και αντίστροφα και δεν είχαν προβλέψει σωστά τα προβλήματα, τα οποία εμφανίστηκαν μετά από την εφαρμογή τους, όπως για παράδειγμα η κυκλοφοριακή συμφόρηση, ο θόρυβος και η ατμοσφαιρική ρύπανση. Παράλληλα, τα συγκοινωνιακά μοντέλα που αξιοποιήθηκαν κατά τη φάση της ανάλυσης και του σχεδιασμού, ουδέποτε συνυπολόγισαν τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ του μεταφορικού συστήματος και των χρήσεων γης. Με βάση αυτούς τους ελλιπείς σχεδιασμούς το Αιγάλεω παραλαμβάνει, στους δρόμους του, σημαντικό όγκο μετακινήσεων που εκτελούνται καθημερινά.

Το σημαντικότερο κυκλοφοριακό πρόβλημα του Δήμου είναι **ο μεγάλος όγκος διαμπερών ροών από τις κεντρικές οδούς της περιοχής**, δηλαδή τη Θηβών, την Ιερά Οδό και τη Πέτρου Ράλλη, τη Λεωφόρο Κηφισού και τη Λεωφόρο Αθηνών. Το γεγονός αυτό οδηγεί και στην αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης εντός της περιοχής παρέμβασης και σε περαιτέρω ενίσχυση του φόρτου των παρακείμενων οδών, καθώς πολλοί οδηγοί αναγκάζονται να ακολουθήσουν εναλλακτικές διαδρομές.

Ένα ακόμη βασικό πρόβλημα που εντοπίστηκε στο δήμο αφορά στη στάθμευση**.**

Η έλλειψη πολιτικής στάθμευσης και αστυνόμευσης ευνοούν στην ύπαρξη φαινομένων παράνομης στάθμευσης. Η παράνομη στάθμευση εμποδίζει την άνετη και ασφαλή διέλευση των πεζών και κυρίως των ΑΜΕΑ, ενώ παράλληλα μειώνει αισθητά την προσπελασιμότητα και γενικότερα την κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών, δημιουργώντας καθυστερήσεις και μειώνοντας την αισθητική του αστικού χώρου.

Το δίκτυο του ΟΑΣΑ διαθέτει πληθώρα διαδρομών οι οποίες συνδέουν το Δήμο με τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά καλύπτοντας το 85,34% της επιφάνειάς του, ποσοστό αρκετά υψηλό. Υπάρχει ωστόσο, τμήμα της περιοχής του Ελαιώνα που δεν καλύπτεται από τη δημόσια συγκοινωνία έχοντα όμως υπόψη ότι πρόκειται για βιομηχανική περιοχή.

Ταυτόχρονα, ο Δήμος εξυπηρετείται και από γραμμές δημοτικής συγκοινωνίας η οποία εκτελεί τοπικά δρομολόγια και λειτουργεί με τρόπο συμπληρωματικό του δικτύου του ΟΑΣΑ. Η κάλυψη του Δήμου από την δημοτική συγκοινωνία είναι αρκετά ικανοποιητική αφού ανέρχεται στο 48.54% της συνολικής του έκτασης. Ωστόσο, είναι σημαντικό να γίνει αναδιαμόρφωση και εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών που προσφέρει ώστε να γίνει περισσότερο ανταγωνιστική και ελκυστική από τους κατοίκους.

Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο για την περιοχή μελέτης αποτελεί το γεγονός της ύπαρξης δικτύου μετρό και συγκεκριμένα της γραμμής 3 του μετρό, η οποία εντός της επόμενης 3ετίας αναμένεται να επεκταθεί έως τον Πειραιά. Η επέκταση αυτή αναμένεται να επηρεάσει την κινητικότητα του Δήμου και να περιορίσει όσο γίνεται περισσότερο τις διαμπερείς μετακινήσεις από και προς τον Πειραιά. Εντός ορίου, λειτουργούν τρεις σταθμοί μετρό οι οποίοι καλύπτουν περιοχή εξυπηρέτησης σε ποσοστό που ανέρχεται σε 24,63%.

Εντός των ορίων του Δήμου υπάρχουν 79 κόμβοι όπου η κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Οι συγκεκριμένοι κόμβοι εντοπίζονται κυρίως κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων του Δήμου και πιο αναλυτικά επί της Ιερά Οδού, της Θηβών, της Πέτρου Ράλλη, της Λ. Αθηνών και Κηφισού, της Μεγάλου Αλεξάνδρου και των κάθετών τους.

Ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας στην Περιοχή Παρέμβασης

Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται όλα τα προβλήματα κινητικότητας που καταγράφηκαν μέσω των διαβουλεύσεων και της ομάδας εργασίας στο δήμο Αιγάλεω κατηγοριοποιημένα, όπως αναλύθηκαν διεξοδικότερα.

Στην τελευταία στήλη γίνεται σύνδεση των προβλημάτων κινητικότητας με πολεοδομικά θέματα.

Πίνακας 27: Προβλήματα Κινητικότητας στο Δήμο

Πρόβλημα Κινητικότητας	Καταγράφηκε στις διαβουλεύσεις	Επιβεβαιώθηκε από ομάδα εργασίας	Πολεοδομικές Επιπτώσεις
ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ			
Ανεπαρκής αριθμός ασφαλών διαβάσεων	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Δημιουργείται ανασφάλεια κατά την κίνηση των πεζών.
Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομίων	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Όπως προηγουμένως
Μεγάλος φόρτος οχημάτων που δημιουργεί ζητήματα ασφάλειας στους πεζούς	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Όπως προηγουμένως και ανασφάλεια στην κίνηση των μαθητών προς τα σχολεία
Υψηλές ταχύτητες οχημάτων που δημιουργεί ζητήματα ασφάλειας στους πεζούς	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Όπως προηγουμένως
Παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων από σταθμευμένα οχήματα / εμπορεύματα / τραπεζοκαθίσματα που εμποδίζουν την προσπελασιμότητα των πεζοδρομίων.	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Όπως προηγουμένως
ΣΥΛΛΟΓΙΚΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ			
Αραιές συχνότητες λεωφορειακών γραμμών	ΟΧΙ	ΝΑΙ	Υψηλή χρήση αυτοκινήτου και μεγάλος χρόνος αναμονής στις στάσεις

ΠΟΔΗΛΑΤΟ			
Επέκταση των ποδηλατόδρομων και δημιουργία ενιαίου δικτύου	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Έλλειψη ενιαίου δικτύου ποδηλατόδρομου. Χαμηλή χρήση ποδηλάτου
Έλλειψη θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου	ΟΧΙ	ΝΑΙ	Χαμηλή χρήση ποδηλάτου
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ			
Ανυπαρξία Ανοιχτού Εμπορικού Κέντρου	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Όπως προηγουμένως και οικονομικές επιπτώσεις
Υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι γύρω από σχολεία	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Υποβάθμιση εκπαιδευτικού περιβάλλοντος, αυξημένη επικινδυνότητα κίνησης ευάλωτων χρηστών
Μεγάλος όγκος υπερτοπικών και διαμπερών ροών	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Κυκλοφοριακή συμφόρηση, θόρυβος, κακή ποιότητα αέρα
Χρήση τοπικών οδών για την αποφυγή κυκλοφοριακής συμφόρησης	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Αποθάρρυνση περπατήματος, θόρυβος.
Έλλειψη μέτρων για τον περιορισμό της κίνησης βαρέων οχημάτων	ΟΧΙ	ΝΑΙ	Θόρυβος, υποβάθμιση αστικού περιβάλλοντος
ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΙΧ			
Καθυστερήσεις λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Μείωση κινητικότητας, οικονομικές επιπτώσεις.
Έλλειψη ωραρίου τροφοδοσίας καταστημάτων	ΟΧΙ	ΝΑΙ	Ενίσχυση κυκλοφοριακής συμφόρησης

Στη συνέχεια όλα τα προβλήματα κινητικότητας ιεραρχήθηκαν με βάση τις παρακάτω αρχές:

α) Πιο σημαντικά προβλήματα κινητικότητας ιεραρχούνται αυτά που έχουν σχέση με το περιβάλλον της πόλης, καθώς ένα υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον έχει αντίκτυπο στις αξίες της γης, στις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης, στην ποιότητα

ζωής των κατοίκων, αλλά επιδρά αρνητικά και στη χρήση φιλικών στο περιβάλλον μέσων μετακίνησης.

β) Ως τα πιο σημαντικά προβλήματα που σχετίζονται αμιγώς με μέσα μετακίνησης ιεραρχήθηκαν αυτά που σχετίζονται με το περπάτημα, καθώς το περπάτημα αποτελεί τη βάση και για τη χρήση όλων των μέσων μετακίνησης, ενώ η ποιότητα του περπατήματος έχει πολεοδομικό αντίκτυπο, καθώς ένα αστικό περιβάλλον που ευνοεί το περπάτημα είναι και αυτό που είναι πιο ελκυστικό και έχει κατά συνέπεια μεγαλύτερες προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης.

γ) Στη συνέχεια ακολουθούν προβλήματα κινητικότητας που σχετίζονται με τα συλλογικά μέσα μετακίνησης που ιεραρχούνται ως πολύ σημαντικά.

δ) Τα προβλήματα χρήσης του ποδηλάτου ιεραρχήθηκαν ως τα τρίτα σημαντικότερα, καθώς υπάρχει πάντα ένα μερίδιο πληθυσμού που δε χρησιμοποιεί το ποδήλατο, σε αντίθεση με το περπάτημα και τα συλλογικά μέσα μετακίνησης που χρησιμοποιούνται από τους περισσότερους πολίτες.

ε) Ως τελευταία σε σημασία ιεραρχήθηκαν αυτά που σχετίζονται με την κίνηση του αυτοκινήτου, καθώς στόχος του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας είναι η μείωση της χρήσης του και η υποκατάσταση των μετακινήσεων με αυτοκίνητα με άλλα μέσα φιλικότερα στο περιβάλλον.

στ) Προβλήματα κινητικότητας για τα οποία ο δήμος δεν είναι σε θέση να επηρεάσει καθόλου απαλείφθηκαν.

ζ) Απαλείφθηκαν επίσης προβλήματα κινητικότητας που τέθηκαν στη διαβούλευση, αλλά δεν επιβεβαιώθηκαν από την ομάδα μελέτης.

η) Ως σημαντικότερα προβλήματα κινητικότητας σε κάθε επιμέρους κατηγορία ιεραρχήθηκαν αυτά που ο δήμος μπορεί ευκολότερα να παρέμβει καθώς έχει άμεση αρμοδιότητα και έχουν τις σημαντικότερες πολεοδομικές επιπτώσεις.

Η ιεράρχηση των προβλημάτων κινητικότητας με βάση τις παραπάνω αρχές παρουσιάζεται παρακάτω:

1. Μεγάλος όγκος υπερτοπικών και διαμπερών ροών
2. Χρήση τοπικών οδών για την αποφυγή κυκλοφοριακής συμφόρησης
3. Υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι γύρω από σχολεία
4. Έλλειψη μέτρων για τον περιορισμό της κίνησης των βαρέων οχημάτων
5. Παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων από σταθμευμένα οχήματα / εμπορεύματα / τραπεζοκαθίσματα που εμποδίζει την προσπελασιμότητα των πεζοδρομίων.
6. Ανεπαρκής αριθμός ασφαλών διαβάσεων πεζών
7. Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομίων
8. Υψηλές ταχύτητες οχημάτων που δημιουργούν ζητήματα ασφάλειας στους πεζούς και στο σύνολο των ευάλωτων χρηστών
9. Μεγάλος φόρτος οχημάτων που δημιουργεί ζητήματα ασφάλειας στους πεζούς
10. Αραιές συχνότητες λεωφορειακών γραμμών
11. Επέκταση των ποδηλατόδρομων και δημιουργία ενιαίου δικτύου

12. Έλλειψη θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων
13. Καθυστερήσεις λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης
14. Έλλειψη ωραρίου τροφοδοσίας καταστημάτων

Ανάλυση SWOT

Βάσει όλων των παραπάνω δεδομένων και της ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα για την υφιστάμενη λειτουργία του Δήμου. Η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης έγινε με την ανάλυση S.W.O.T τα αποτελέσματα της οποίας φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 28: Ανάλυση SWOT

S (Strengths)	W (Weaknesses)
• Ύπαρξη δικτύου ποδηλατοδρόμου • Εξυπηρέτηση περιοχής από 3 σταθμούς μετρό • αρκετά πυκνό δίκτυο Μ.Μ.Μ., μεγάλο ποσοστό κάλυψης της συνολικής επιφάνειας του Δήμου • Ύπαρξη σημαντικών χώρων πολιτισμού • Ύπαρξη υπερτοπικών πόλων έλξης (ΠΑ.Δ.Α., Εμπορικά κέντρα, Άλσος Μπαρουτάδικο) • Πεζοδρομημένοι οδοί στο κέντρο με υποδομές προσβασιμότητας για ΑμεΑ • Ύπαρξη υποδομών πεζοδρομίων με ικανοποιητικό πλάτος οδοστρώματος και υποδομών για ΑμεΑ σε κεντρικές περιοχές • Συμμετοχή του Δήμου στο Σύμφωνο Δημάρχων για την Ενέργεια και το Κλίμα για το 2030 • Άμεση σύνδεση με το κέντρο της Αθήνας μέσω οδών ταχείας κυκλοφορίας • Ύπαρξη 5 μεγάλων οδικών αρτηριών εντός των ορίων ή και περιμετρικά του Δήμου	• Ανομοιόμορφη κατανομή κοινόχρηστων χώρων/χώρων πρασίνου, δύσκολη πρόσβαση από το νοτιοανατολικό τμήμα του Δήμου λόγω της Λ. Θηβών, η οποία συνιστά ένα ιδιαίτερο τεχνητό φραγμό που χωρίζει τις ανατολικές με τις δυτικές γειτονιές του Δήμου • Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομιών εντός των γειτονιών, τα οποία συχνά δεν πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές • Ασυνέχεια υποδομών κίνησης (τμηματικοί πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι) • Ανεπάρκεια εξοπλισμών προσβασιμότητας και απουσία ενιαίου δικτύου εξυπηρέτησης ανθρώπων με κινητικές δυσκολίες • Παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων από στάθμευση η οποία εμποδίζει την κίνηση των πεζών και των ευάλωτων χρηστών • Έλλειψη υποδομών για ΑμεΑ σε μη κεντρικές αρτηρίες • Ανεπαρκής αριθμός διαβάσεων σε μη κεντρικές αρτηρίες • Απουσία σύνδεσης των κοινόχρηστων χώρων/ Έντονο πρόβλημα στάθμευσης • Απουσία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων • Έλλειψη οργανωμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης • Η ύπαρξη μεγάλων οδικών αρτηριών επιβαρύνει την

	κυκλοφοριακή κατάσταση του δικτύου και ενισχύει την επικίνδυνη οδήγηση των ΙΧ και τα προβλήματα ασφάλειας των πεζών
O (Opportunities)	**T (Threats)**
• Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση για έργα που αφορούν βιώσιμες και καινοτόμες μετακινήσεις • Έμφαση σε εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης (π.χ Λεωφορεία – on Demand, συλλογικά ταξί, κοινόχρηστα μέσα) • Ευρωπαϊκή και κρατική χρηματοδότηση για την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στην πόλη • Ευκαιρία χρηματοδότησης από την Περιφέρεια μέσω ΠΕΠ • Τριπλή Ανάπλαση Ελαιώνα (πολλαπλά περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά οφέλη) • Επέκταση της Γραμμής 3 του Μετρό • Άμεση υλοποίηση Σ.Β.Α.Κ. και Σ.Φ.Η.Ο.	• Έλλειψη κρατικών πόρων λόγω οικονομικής κρίσης • Μη επιθυμία του κοινού στη λήψη αποφάσεων στο σχεδιασμό • Παγκόσμια οικονομική κρίση που επηρεάζει όλους τους τομείς της ανάπτυξης • Πανδημία COVID -19 • Γραφειοκρατικές καθυστερήσεις για την επικαιροποίηση του θεσμικού πλαισίου σε κατεύθυνση της βελτίωσης της αστικής κινητικότητας, και ιδιαιτέρως της κινητικότητας των ευάλωτων κοινωνικώνομάδων • Ασυμφωνίες- ασυνέχειες μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων σχεδιασμού • Αντίδραση τοπικής κοινωνίας σε μέτρα περιορισμού μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ή στάθμευσης

Αξιολόγηση κινητικότητας - Mobility Status

Αναφορικά με την κινητικότητα, τα προβλήματα που έχουν εντοπιστεί επηρεάζουν την μετακίνηση των κατοίκων του Δήμου και ιδιαίτερα των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων, καθώς οι υποδομές δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες του.

Σε μεγάλο μέρος της πόλης εντοπίζονται πεζοδρόμια των οποίων το πλάτος δεν πληροί τις απαιτούμενες προδιαγραφές της νομοθεσίας με αποτέλεσμα η κίνηση των πεζών να περιορίζεται σημαντικά και να γίνεται επί του οδοστρώματος αυξάνοντας έτσι την πιθανότητα πρόκλησης τροχαίου συμβάντος. Ωστόσο, στο κέντρο της πόλης εντοπίζονται πεζοδρόμια με ικανοποιητικό πλάτος πεζοδρομίου, υποδομών για ευάλωτες κοινωνικές ομάδες και ποιότητας το οποίο σε συνδυασμό με το υφιστάμενο δίκτυο πεζόδρομων συμβάλλει σημαντικά στην αύξηση της πεζής μετακίνησης. Φυσικά, οι υποδομές αυτές επιδέχονται βελτίωση, η οποία είναι πρέπει να γίνει άμεσα –τουλάχιστον- στα νευραλγικά σημεία του Δήμου όπως είναι τα τμήματα του δικτύου εκατέρωθεν σημαντικών οδικών αρτηριών όπως η Ιερά Οδός και η Θηβών.

Ως προς το ποδήλατο, το Αιγάλεω θα μπορούσε να αναπτυχθεί σε μια πόλη με αυξημένη χρήση ποδηλάτου για τις μετακινήσεις καθώς διαθέτει αρκετά χαρακτηριστικά που συμβάλλουν στην διαμόρφωση των κατάλληλων συνθηκών. Οι ήπιες κλίσεις σε όλη την έκτασή του και το ιδιαίτερα πυκνό σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας, το οποίο θα μπορούσε να οδηγήσει στην δημιουργία κόμβων συνδυασμένων βιώσιμων μεταφορών, είναι μερικές από αυτές. Η ύπαρξη ποδηλατοδρόμων, αν και αρκετά ελλιπής, είναι μια σημαντική υποδομή για την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου. Ωστόσο, παρατηρούνται ελλείψεις και αποκοπή του δικτύου σε ορισμένα τμήματα, τα οποία μέσω του ΣΒΑΚ θα ληφθούν υπόψη για τη δημιουργίας μιας ενιαίας διαδρομής. Ως προς τις εναλλακτικές μετακινήσεις, ιδιαίτερα σημαντική θα ήταν η δημιουργία ενός κοινόχρηστου συστήματος ποδηλάτων, η οποία θα μπορούσε να λειτουργεί και σε συνεργασία με το ΠΑ.Δ.Α. για την εξυπηρέτηση των φοιτητών. Είναι σημαντικό να γίνονται καμπάνιες και ενημερώσεις για τη σωστή χρήση και προώθηση αυτών των μέσων τα οποία συμβάλλουν στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της πόλης και η συμβολή της πανεπιστημιακής κοινότητας θα ήταν ιδιαίτερα βοηθητική στην επίτευξή της.

Ως προς τη δημόσια συγκοινωνία, το Αιγάλεω εξυπηρετείται από μέσα σταθερής τροχιάς (Γραμμή 3 μετρό), από μια πληθώρα αστικών λεωφορειακών γραμμών Ο.Α.Σ.Α. καθώς και από σύστημα δημοτικής συγκοινωνίας. Αν και η παρεχόμενη κάλυψη του Δήμου από Μ.Μ.Μ. είναι αρκετά υψηλή, υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών. Οι μεγαλύτερες αδυναμίες σημειώνονται στο κεντρικό τμήμα της περιοχής και στο κομμάτι του Ελαιώνα, τα οποία δεν εξυπηρετούνται καθόλου από δημοτική συγκοινωνία, ενώ η εξυπηρέτηση από τα άλλα δύο μέσα δεν είναι αρκετά ικανοποιητική.

Τέλος, η μηχανοκίνητη κυκλοφορία, όπως είναι αναμενόμενο, εμφανίζεται σε συντριπτικό ποσοστό ως προς τα μέσα που χρησιμοποιούνται, γεγονός που επηρεάζει την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και του θορύβου. Σε συνδυασμό με την ύπαρξη μεγάλων συγκοινωνιακών κόμβων στην περιοχή και την διέλευση φορτηγών από κεντρικές αρτηρίες της πόλης, η ποιότητα ζωής υποβαθμίζεται. Ωστόσο, υπάρχουν οδοί ήπιας κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα ορισμένες οικιστικές περιοχές να μην δέχονται υψηλό φόρτο οχημάτων.

Ο παρακάτω πίνακας απεικονίζεται το MOBILITY STATUS της περιοχής.

Πίνακας 29: Mobility Status

	Κατανομή μέσου μετακίνησης	Ποιότητα υποδομών	Ασφάλεια	Περιβάλλον και υγεία	Ισότιμη προσβασιμότητα	Κατάσταση εφαρμογής των μέτρων	Συμπέρασμα
Περπάτημα	3,32%	Μέτρια	Μεγάλα πλάτη πεζοδρομίου εμφανίζονται στο κέντρο της πόλης. Υπάρχει σημαντικό ποσοστό απουσίας υποδομών στις υπόλοιπες περιοχές	Το υψηλό ποσοστό περπατήματος συμβάλλει στην βελτίωση της σωματικής υγείας και στην καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας	Μόνο στις κεντρικές αρτηρίες και σε κάποιους πεζόδρομους (από τμηματικές αναπλάσεις) υπάρχουν υποδομές για άτομα ΑμεΑ (ράμπες και όδευση τυφλών).	Καμία δραστηριότητα	Απαιτούνται μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της ισότιμης προσβασιμότητας
Ποδήλατο	0,28%	Χαμηλή	Οι υποδομές για το ποδήλατο εντοπίζονται στο ύψος του πεζοδρομίου σε παράλληλη κίνηση με το αυτοκίνητο αποτελώντας μια ασφαλή υποδομή. Οι διασταυρώσεις με το αυτοκίνητο χρήζουν βελτίωσης.	Σχετικά υψηλή χρήση που σε συνδυασμό με το ποσοστό του περπατήματος, επηρεάζει τον τρόπο ζωής	Το δίκτυο ποδηλάτου είναι ελλιπές και πολύ περιορισμένο χωρικά με αποτέλεσμα να μην εξασφαλίζει την συνεχή και ελεύθερη κίνηση των ποδηλατών εντός της περιοχής	Καμία δραστηριότητα	Περαιτέρω ανάπτυξη υποδομών για τη χρήση ποδηλάτου
Δημόσια	3,82%	Μέτρια	Αύξηση	Η χαμηλή χρήση	Υπάρχουν	Καμία	Βελτίωση της

συγκοινωνία			πιθανότητας πρόκλησης τροχαίων συμβάντων λόγω χρήσης ιδιωτικών οχημάτων και της ποιότητας υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας	της δημόσιας συγκοινωνίας οδηγεί στην αύξηση της χρήσης ΙΧ	προβλήματα προσβασιμότητας στις υφιστάμενες υποδομές και τον στόλο λεωφορείων	δραστηριότητα	ποιότητας των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας
Κοινόχρηστα οχήματα (shared mobility)	Δεν λειτουργεί σύστημα κοινόχρηστων οχημάτων	Δεν υπάρχει υποδομή	Η έλλειψη ενημέρωσης για τη χρήση κοινόχρηστων μέσων επηρεάζει αρνητικά την ασφάλεια των χρηστών	Επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τη χρήση ιδιωτικών μέσων μετακίνησης	Άτομα που δεν έχουν τη δυνατότητα για ιδιωτική μετακίνηση, αντιμετωπίζουν πρόβλημα	Καμία δραστηριότητα	Δημιουργία πιλοτικού συστήματος των κοινόχρηστων ποδηλάτων – αξιοποίηση υπερτοπικών πόλων
Μηχανοκίνητο δίκυκλο	15,72%	Μέτρια	Οι αδιαμόρφωτοι κόμβοι αποτελούν έναν παράγοντα που επιφέρει τροχαία συμβάντα.	Επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τη χρήση μηχανοκίνητου δικύκλου	Η παράνομη στάση και στάθμευση εμποδίζουν την κίνηση των κοινωνικών ομάδων, ευάλωτων και μη	Καμία δραστηριότητα	Εφαρμογή μέτρων για τη μείωση της χρήσης των ΙΧ, κυρίως εντός του κεντρικού πυρήνα της περιοχής
Αυτοκίνητο	75,01%	Μέτρια	Οι αδιαμόρφωτοι κόμβοι αποτελούν έναν παράγοντα που επιφέρει τροχαία	Επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τη χρήση αυτοκινήτου	Η παράνομη στάση και στάθμευση εμποδίζουν την κίνηση των	Καμία δραστηριότητα	Εφαρμογή μέτρων για τη μείωση της χρήσης των ΙΧ, δημιουργία περισσότερων

			συμβάντα.		κοινωνικών ομάδων, ευάλωτων και μη		δρόμων ήπιας κυκλοφορίας
Διασύνδεση μέσων μετακίνησης (multimodal trips)	Δεν υπάρχει διασύνδεση μέσων μετακίνησης	Δεν υπάρχει υποδομή	Αύξηση πιθανότητας πρόκλησης τροχαίων συμβάντων λόγω χρήσης ιδιωτικών οχημάτων	Η χαμηλή χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας και των εναλλακτικών μετακινήσεων οδηγεί σε αύξηση της χρήσης ΙΧ	Η ποιότητα του οδικού δικτύου διαφέρει εντός του Δήμου	Καμία δραστηριότητα	Ανάγκη για διασύνδεση των δημόσιων μεταφορών, κοινόχρηστων μέσων και του σταθμού του μετρό
Φορτηγά	1,85%	Μέτρια	Τα φορτηγά τροφοδοσίας επιβαρύνουν τον οικιστικό ιστό	Τα φορτηγά επιβαρύνουν το μικροκλίμα και αυξάνουν τα επίπεδα θορύβου εντός οικιστικού ιστού	Περισσότερος φόρτος εντοπίζεται στο κέντρο και τις μεγάλες οδικές αρτηρίες	Καμία δραστηριότητα	Ανάπτυξη σχεδίου για διαχείριση των φορτηγών και των ωρών τροφοδοσίας
Ανάλυση	Εξάρτηση από ιδιωτικά μηχανοκίνητα οχήματα αλλά υπάρχουν ενθαρρυντικά στοιχεία για τις ενεργές μετακινήσεις	Βελτίωση των υποδομών για περπάτημα και σύνδεσης του δικτύου ποδηλάτου	Βελτίωση της οδικής ασφάλειας	Ανάγκη λειτουργίας συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων και συνδυασμένων μετακινήσεων	Ανάγκη δημιουργίας εναλλακτικών μετακινήσεων	Ανάγκη για δράση κινητοποίησης της δημόσιας αρχής και των κατοίκων	

Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη Σεναρίων Κινητικότητας

Γενικά

Η έκθεση ανάπτυξης σεναρίων συστημάτων Κινητικότητας στο Δήμο Αιγάλεω αποτελεί ουσιαστική υποχρέωση της Ομάδας Εργασίας του Δήμου που απορρέει από τον κύκλο εκπόνησης των ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2013 και ανανέωση 10/2019).

Στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας ανάπτυξης των σεναρίων διαγιγνώσκονται τα σημερινά δεδομένα (βλ. Δραστηριότητα 3.1), αξιολογούνται οι ισχύουσες στρατηγικές του δήμου και περιγράφεται αρχικά η μελλοντική κατάσταση της περιοχής παρέμβασης, με την θεώρηση ότι δεν θα πραγματοποιηθούν παρεμβάσεις εκτός από όσες είχαν ήδη προγραμματιστεί έως την εκκίνηση διαδικασίας του ΣΒΑΚ. Στη συνέχεια, η πρόβλεψη της μελλοντικής κατάστασης της περιοχής παρέμβασης, γίνεται βάσει χωροταξικών-πολεοδομικών σχεδίων/μελετών, τα οποία έχουν εκπονηθεί από τον Δήμο, για εναλλακτικές καταστάσεις όπου προωθούνται διαφορετικές προτεραιότητες.

Στην παρούσα ενότητα αναλύεται αρχικά το θεωρητικό υπόβαθρο της δόμησης των σεναρίων και τα εργαλεία που κατά κανόνα χρησιμοποιούνται για τη δόμηση και ανάπτυξή τους.

Έπεται η ανάπτυξη των σεναρίων σύμφωνα με μία σειρά παραμέτρων που λαμβάνονται υπόψη με την υποβοήθηση αναγνωρισμένων εργαλείων ανάπτυξης, όπου παρουσιάζονται τρία (3) σενάρια: το μηδενικό ή σενάριο τάσεων (DO NOTHING), το ήπιο σενάριο (DO SOMETHING) και το ριζοσπαστικό σενάριο (DO EVERYTHING).

Θεωρητικό Υπόβαθρο διατύπωσης σεναρίων

Τι είναι ένα σενάριο κινητικότητας;

Σενάριο είναι η περιγραφή του συνόλου των μελλοντικών εξελίξεων που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των πιθανών επιπτώσεων των εξωτερικών παραγόντων (όπως είναι οι δημογραφικές και οικονομικές συνθήκες), καθώς και των στρατηγικών προτεραιοτήτων της πολιτικής.

Τα σενάρια βοηθούν στην καλύτερη κατανόηση των πιθανών επιπτώσεων των εξωτερικών παραγόντων που επηρεάζουν την αστική κινητικότητα (όπως η αλλαγή του κλίματος, η πληροφορική, η έλευση νέων καινοτομιών στις μετακινήσεις, η οικονομία και η ασφάλεια) σε συνδυασμό με εναλλακτικές προσεγγίσεις που τις επηρεάζουν. Η δημιουργία σεναρίων για διάφορες πιθανές μελλοντικές καταστάσεις επιτρέπει στους υπεύθυνους σχεδιασμού να αξιολογούν ανεξάρτητα τις συνέπειες των σημερινών τάσεων, των πιθανών κοινωνικών και τοπικών αλλαγών, καθώς και των εναλλακτικών στρατηγικών προτεραιοτήτων της πολιτικής. Εξετάζοντας τις επιπτώσεις αυτών των διαφορετικών σεναρίων, ενισχύεται η βάση για τη λήψη στρατηγικών αποφάσεων. Αυτή η βάση μπορεί να ενημερώσει και να εμπνεύσει την ανάπτυξη του οράματος και των προτεραιοτήτων και να βοηθήσει στον ορισμό ρεαλιστικών στόχων για στρατηγικούς δείκτες.

Ποιοι είναι οι στόχοι της διαμόρφωσης σεναρίων;

Οι στόχοι της ανάπτυξης σεναρίων κινητικότητας περιλαμβάνουν:

- Την κατανόηση των κινδύνων και των ευκαιριών που σχετίζονται με τις σημερινές τάσεις, αλλά και με τις πιθανές αλλαγές των καταστάσεων.
- Την ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων που ενημερώνουν σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις των διαφορετικών κατευθύνσεων της στρατηγικής πολιτικής.

- Τη δημιουργία μιας πραγματικής βάσης για την ερχόμενη ανάπτυξη του οράματος, των προτεραιοτήτων και των στόχων.

Ποιες δραστηριότητες περιλαμβάνουν;

Οι δραστηριότητες της φάσης αυτής περιλαμβάνουν:

- Την εξερεύνηση των πιθανών μελλοντικών εξελίξεων των εξωτερικών παραγόντων που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα (δηλαδή των παραγόντων που **δεν ελέγχονται άμεσα από την πόλη**, όπως η δημογραφία, η τιμή του πετρελαίου, οι οικονομικές συνθήκες, η κλιματική αλλαγή, η αλλαγή της τεχνολογίας ή του επιπέδου της πολιτικής υποστήριξης για την βιώσιμη κινητικότητα). Επιπλέον, την εξέταση των σύγχρονων τάσεων και των πιθανών αλλαγών που προβλέπονται από πρόσφατες αναφορές των εμπειρογνωμόνων. Την ανάλυση των τάσεων σε τυπικές πόλεις που προηγήθηκαν, και εξέταση για το τι πρόκειται να συμβεί αν οι καινοτομίες ψηφιακής κινητικότητας που ήταν διαθέσιμες εκεί θα ήταν διαθέσιμες και στην πόλη που εξετάζεται. Επιπρόσθετα, εξετάζονται οι λιγότερο πιθανές, αλλά εξαιρετικά αποδιοργανωτικές αλλαγές που θα μπορούσαν να επηρεάσουν σε μεγάλο βαθμό την κινητικότητα σε μια πόλη.

- Την ανάλυση των επιδράσεων των μελλοντικών εξωτερικών καταστάσεων στο τοπικό σύστημα μεταφορών. Αυτό περιλαμβάνει και τις επιπτώσεις των παγκόσμιων ή εθνικών αλλαγών (π.χ. τις νέες τεχνολογίες που καθιστούν δυνατή την κινητικότητα ως υπηρεσία (Mobility-as-a-Service), τα αυτόνομα οχήματα ή τα μέσα μικροκινητικότητας χωρίς σταθμό – ποδήλατα & πατίνια), καθώς και τις τοπικές τάσεις (π.χ. μια αύξηση ή μείωση του πληθυσμού επηρεάζει τον προϋπολογισμό της πόλης και την επιλογή της αστικής ανάπτυξης).

- Την ανάπτυξη διάφορων σεναρίων που περιγράφουν τις εναλλακτικές προτεραιότητες της πολιτικής και τις επιπτώσεις που θα έχουν σε στρατηγικό επίπεδο. Πρέπει να αναπτυχθούν τουλάχιστον τρία σενάρια:

    - Ένα σενάριο ανεπτυγμένο με συνηθισμένο τρόπο που περιγράφει την πρόβλεψη της ανάπτυξης εάν η τρέχουσα πολιτική κατεύθυνση **συνεχίσει ως έχει** και εφαρμοστούν μόνο τα μέτρα που έχουν ήδη προγραμματιστεί.

    - Εναλλακτικά σενάρια τα οποία περιγράφουν τις προβλεπόμενες εξελίξεις που προκύπτουν από τις διάφορες στρατηγικές προτεραιότητες της πολιτικής (π.χ. εστίαση στη δημόσια συγκοινωνία έναντι της εστίασης στην ενεργή κινητικότητα ή έναντι της εστίασης στα ηλεκτροκίνητα μέσα). Αυτά τα σενάρια δείχνουν τη συμβολή των διαφόρων κατευθύνσεων της πολιτικής και διευκρινίζουν που θα μπορούσε να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση. Συνίσταται να συμπεριληφθούν μόνο κατευθύνσεις βιώσιμης πολιτικής, καθώς το μηδενικό σενάριο επιτρέπει ήδη τη σύγκριση με ένα λιγότερο βιώσιμο σενάριο.

- Την χρήση των κατάλληλων τεχνικών δημιουργίας σεναρίων όπως η μοντελοποίηση ή η χρήση της καθαρά ποιοτικής ανάλυσης (βασίζεται στην κρίση των εμπειρογνωμόνων ή σε προηγούμενα αποτελέσματα πολιτικών στρατηγικών σε μια πόλη ή σε κάποιο παρόμοιο αστικό περιβάλλον) **ή συνδυασμός και των δύο**. Στην περίπτωση της μοντελοποίησης συνιστώνται μοντέλα στρατηγικού σχεδιασμού και

σχεδιαστικά μοντέλα τα οποία έχουν χαμηλό κόστος, γίνονται γρήγορα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν διαδραστικά. Τα λεπτομερή κυκλοφοριακά μοντέλα χρησιμοποιούνται συνήθως σε αυτό το στάδιο μόνα εάν είναι άμεσα διαθέσιμα χωρίς υψηλό κόστος, όπως προτρέπουν οι νέες οδηγίες εκπόνησης των ΣΒΑΚ (10/2019).

- Την αξιολόγηση των αλληλεξαρτήσεων μεταξύ των εξελίξεων σε διάφορους τομείς: Μεταφορές, χρήση γης, περιβάλλον, οικονομία κλπ. Προσδιορισμός των συνεργειών σε στρατηγικό επίπεδο, των δυνατοτήτων ολοκλήρωσης και των αρνητικών επιπτώσεων των τομεακών τάσεων. Αξιολόγηση της ευαισθησίας των σεναρίων σε σημαντικούς εξωτερικούς παράγοντες, λαμβάνοντας υπόψη την προηγούμενη ανάλυση των παραγόντων αυτών. Μια τέτοια αξιολόγηση βοηθά την ομάδα εργασίας να είναι προετοιμασμένη σε περίπτωση πιθανών αλλαγών στα αποτελέσματα και επιτρέπει να καταλάβουν ποια σενάρια θα είναι αποδεκτά μελλοντικά. Επίσης, τους βοηθάει να δείξουν τους περιορισμούς και τους κινδύνους της υπάρχουσας κατάστασης (μηδενικό σενάριο) εξηγώντας γιατί χρειάζονται οι αλλαγές για την προετοιμασία του μέλλοντος ακόμα και στην περίπτωση που οι περισσότεροι άνθρωποι είναι αυτή τη στιγμή ικανοποιημένοι.

- Τη συμμετοχή ενδιαφερόμενων μερών στη δημιουργία σεναρίων, για παράδειγμα στη συζήτηση σχετικά με τον αριθμό και τα σενάρια που θα αναπτυχθούν. Αυτό ενισχύει την οικειοποίηση και την αποδοχή της διαδικασίας ανάπτυξης του οράματος για την κινητικότητα (βλ. επόμενες ενότητες σχετικά).

Διαβούλευση των σεναρίων με πολίτες και φορείς

Η συζήτηση με τους πολίτες και τους φορείς των σεναρίων και των επιδράσεων τους είναι το πρώτο βήμα προκειμένου να γίνει ευρέως αποδεκτό το επερχόμενο όραμα της κινητικότητας. Η παρουσίαση των μελλοντικών ενδεχομένων και η συνεκτίμηση τους θα δημιουργήσουν μια κοινή λογική των επιλογών για το μέλλον του δήμου. Συμβάλλει επίσης στην ευαισθητοποίηση και στις ανταλλαγές απόψεων μεταξύ διάφορων πολιτικών και τομέων, στην **πολυπλοκότητα** των στρατηγικών αποφάσεων που πρέπει να ληφθούν και στους **κινδύνους** που αντιμετωπίζουν.

Ο στόχος είναι να συζητηθούν και να εργαστούν προς την κατεύθυνση μιας κοινής αντίληψης της οποίας τα σενάρια ή τα στοιχεία των σεναρίων είναι επιθυμητά. Η συμμετοχή των πολιτών και των ενδιαφερόμενων σε αυτό το στάδιο συντελεί στη δημιουργία μιας ευρείας αποδοχής των στόχων και των μέτρων που θα επιλεγούν αργότερα.

Οι κύριες δραστηριότητες για την επίτευξη του στόχου αυτού περιλαμβάνουν:

- Την παρουσίαση των σεναρίων και των αποτελεσμάτων τους στους βασικούς φορείς. Την ενθάρρυνση της συζήτησης σχετικά με τις εναλλακτικές στρατηγικές πολιτικές και τις επιπτώσεις τους. Οι πολίτες και οι φορείς, μέσα από τις διαβουλεύσεις, καλούνται να εκφράσουν τη γνώμη του για θέματα όπως:
    - Ποιες είναι οι ανάγκες αλλαγής που αποκαλύπτει το μηδενικό σενάριο;
    - Ποια από τις εναλλακτικές προτεραιότητες είναι επιθυμητή (πχ. Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας; Προώθηση του περπατήματος; Κλπ.)
    - Ποιο επίπεδο φιλοδοξίας απαιτείται για την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας στο μέλλον;

- Τις συζητήσεις για τις αλληλεξαρτήσεις των αλλαγών στον τομέα των μεταφορών/ πολεοδομίας/ περιβάλλοντος και σε άλλους τομείς. Πώς μπορούν να δημιουργηθούν συνέργειες και να αποφευχθούν τα αρνητικά αποτελέσματα; Εξέταση της ανθεκτικότητας του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών και της ανθεκτικότητας των διαφορετικών σεναρίων ενάντια στις μεταβαλλόμενες εξωτερικές συνθήκες.

- Την συζήτηση των σεναρίων με ανθρώπους από όλα τα μέρη της κοινωνίας. Σκοπός είναι να εμπλακούν ακόμα και οι ομάδες που συνήθως υπο-εκπροσωπούνται (hard-to-reach groups) όπως οι νέοι και οι ηλικιωμένοι, οι εθνικές μειονότητες, τα άτομα με χαμηλό ή πολύ υψηλό εισόδημα, οι μονογονεϊκές οικογένειες και τα άτομα με αναπηρίες. Τέτοιες μέθοδοι μπορεί να περιλαμβάνουν την τοποθέτηση χώρων πληροφόρησης σε διαφορετικά μέρη της πόλης (π.χ. σε πλατείες και σε δημόσια κτίρια), συλλέγοντας σχόλια σε πραγματικό χρόνο, τη χρήση των κοινωνικών μέσων δικτύωσης σε συνεργασία με διάφορους οργανισμούς που αντιπροσωπεύουν αυτές τις ομάδες (π.χ. νηπιαγωγεία, σχολεία, πολιτιστικές ενώσεις, συλλογικότητες μειονοτήτων, κέντρα απασχόλησης, ειδικές λέσχες κ.α.) και τη διεξαγωγή αντιπροσωπευτικών ερευνών σε διάφορες γλώσσες. Συγκρίνοντας τη δημογραφική σύνθεση των συμμετεχόντων στο διαδίκτυο με τον γενικό πληθυσμό της πόλης μπορούν να εντοπιστούν οι υπο-εκπροσωπούμενες ομάδες, οι οποίες έπειτα θα πρέπει να προσεγγιστούν.

Εργαλεία υποβοήθησης στη διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας

Τα σενάρια βοηθούν τους εμπλεκόμενους φορείς να κατανοήσουν καλύτερα τις πιθανές συνδυασμένες επιπτώσεις που θα έχουν τα μέτρα που συζητούνται και επιλέγονται σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Αναπτύσσοντας διάφορες μελλοντικές καταστάσεις, τους επιτρέπεται να αξιολογούν ανεξάρτητα τις συνέπειες των τρεχουσών τάσεων, τα μέτρα που έχουν ήδη προγραμματιστεί και τις νέες πολιτικές επιλογές. Η εξέταση των επιπτώσεων αυτών των διαφορετικών σεναρίων επιτρέπει τον ορισμό ρεαλιστικών στόχων για τους δείκτες αποτελεσμάτων.

Ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο που συστήνει ο ELTIS είναι το πρόγραμμα ***European Urban Transport Roadmaps***, το οποίο επιλέγεται για την αξιολόγηση των σεναρίων κινητικότητας στο Ναύπλιο. Αποτελεί ένα διαδικτυακό εργαλείο υποστήριξης πολιτικών το οποίο χρησιμοποιούν δεκάδες πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη για να δομήσουν σενάρια και να διερευνήσουν πολιτικές και μέτρα για την εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Χρησιμοποιώντας αυτό το εργαλείο, οι ευρωπαϊκές πόλεις μπορούν να διερευνήσουν και να προσδιορίσουν κατάλληλα βιώσιμα πακέτα μέτρων / πολιτικών για την ποσοτικοποίηση των μεταφορικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών επιπτώσεων αυτών των μέτρων και να εξετάσουν ένα οδικό χάρτη εφαρμογής (roadmap) του σεναρίου πολιτικής.

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, τα κυκλοφοριακά μοντέλα δύναται να χρησιμοποιηθούν σε αυτό το στάδιο μόνα εάν είναι άμεσα διαθέσιμα, καθώς η ανάπτυξή τους σε διαφορετική περίπτωση απαιτεί μεγάλο κόστος.

Τάσεις εξέλιξης

Πληθυσμιακή εξέλιξη

Σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ το έτος 2011, ο συνολικός πληθυσμός του Δήμου Αιγάλεω ανέρχεται σε 69.946 άτομα, τα οποία κατοικούν σε μια έκταση 6,450 τετρ. Χλμ. Συγκριτικά με το 2001 ο δήμος εμφανίζει αρνητική πληθυσμιακή μεταβολή, η οποία υπολογίζεται 10,23%. Σημειώνεται ότι αυτή η μείωση του πληθυσμού φαίνεται να ξεκινά ήδη από το 1991. Σε γενικές γραμμές είναι μια ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη περιοχή με 10.800 άτομα ανά τετρ. χλμ., μέγεθος πολύ υψηλότερο του μέσου όρου της Περιφερειακής Ενότητας του Δυτικού Τομέα Αθηνών.

Από την μελέτη των πληθυσμιακών δεδομένων του Δήμου προκύπτει ότι ο πληθυσμός του έχει πλέον εισέλθει στο στάδιο της δημογραφικής γήρανσης μιας και παρατηρείται μια αύξηση της αναλογίας των ηλικιωμένων (άνω των 65) και μια ταυτόχρονη μείωση των παιδιών (0-14 χρονών). Η μέση ηλικία των μόνιμων κατοίκων ανέρχεται στα 42,1 έτη, ενώ από την σύγκριση των ηλικιακών ομάδων χωρισμένων ανά δεκαετία ζωής, προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό έχει ηλικία μεταξύ 20 και 29 ετών.

Οικονομία

Σχετικά με τις εξελίξεις των βασικών οικονομικών μεγεθών στην ελληνική οικονομία, εκτιμήσεις για το ρυθμό μεταβολής του ΑΕΠ δείχνουν μεγέθυνση το 2021 κατά 2.0%. Η ανεργία αναμένεται να ανέλθει το 2021 δείχνει περίπου στο 14,0%. Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2019 και το 2018, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ στη χώρα το 2019 ανήλθε στις 17.107 ευρώ, αυξημένο κατά 2,16% σε σύγκριση με τις 16.745 ευρώ το 2018.

Στο Δυτικό Τομέα Αθηνών το κατά κεφαλήν ΑΕΠ είναι 11.646 ευρώ σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία του 2018, σημειώνοντας αύξηση κατά 2,10% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 ο πληθυσμός του Δήμου ανέρχεται σε 69.946 κατοίκους. Έδρα του Δήμου ορίστηκε να είναι το Αιγάλεω.

Δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτων

Στην ελληνικό χώρο, κυκλοφορούν 5.492.176 επιβατικά οχήματα (ΕΛΣΤΑΤ, 2020), εκ των οποίων τα 3.042.008 εντοπίζονται στην Περιφερειακή Αττικής. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε 508 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους σε όλη τη χώρα και περίπου σε **795 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους στην Αττική**. Σημειώνεται ότι ο συνολικός στόλος οχημάτων στους ελληνικούς δρόμους, παρουσίασε μείωση κατά την περίοδο της κρίσης (μείωση 2,1% την περίοδο 2010-2015), γεγονός που οφειλόταν και στη μεγάλη μείωση της αγοράς του αυτοκινήτου (συνολική μείωση 46% την περίοδο 2010-2015).

Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ανάκαμψη στην αγορά του αυτοκινήτου, καθώς οι πωλήσεις ξεπέρασαν τις 100.000 το 2018, γεγονός που είχε να συμβεί από το 2008, ενώ η ανοδική πορεία συνεχίζεται (με μία μικρή εξαίρεση το έτος 2020, όπου οι πωλήσεις μειώθηκαν). Ενδεικτικά, σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ, την περίοδο Ιανουαρίου-Μαΐου 2021 κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά 105.643 αυτοκίνητα (καινούρια ή μεταχειρισμένα εξωτερικού) έναντι 79.338 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2020, παρουσιάζοντας αύξηση 33,2%. Ειδικά στην περίπτωση της Αττικής, αναφέρεται πως κυκλοφόρησαν πρώτη φορά το την περίοδο Ιανουαρίου-Μαΐου 2021, 58.618 αυτοκίνητα, γεγονός που σημαίνει αύξηση 52,3% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2020.

Κατανάλωση Ενέργειας και Περιβαλλοντικό Αποτύπωμα

Η έγκριση της προσχώρησης του Δήμου στο «Σύμφωνο των Δημάρχων» αποδεικνύει τη δέσμευση του απέναντι στο πλαίσιο των υποχρεώσεων της ευρωπαϊκής πρωτοβουλίας για μείωση των εκπομπών CO2, εξοικονόμηση ενέργειας και προώθηση των ΑΠΕ. Μάλιστα, η ανάληψη πρωτοβουλίας για μακροχρόνιο σχεδιασμό και οικονομική βελτιστοποίηση της ενεργειακής πολιτικής, αποτελεί κομβική προτεραιότητα για το Δήμο Αιγάλεω.

Σημειώνεται ότι τα μέλη της κοινότητας ενδέχεται να βρίσκονται σε μια από τις τρεις παρακάτω καταστάσεις

I. Πολιτική απόφαση συμμετοχής

II. Το σχέδιο δράσης έχει υποβληθεί

III. Το σχέδιο δράσης βρίσκεται σε στάδιο παρακολούθησης

Ο Δήμος Αιγάλεω βρίσκεται στο δεύτερο στάδιο, δηλαδή έχει υποβάλλει το σχέδιο δράσης του. Οι δεσμεύσεις του Συμφώνου χωρίζονται στα εξής στάδια:

1. 2020, το εν λόγω στάδιο αφορά τον αρχικό στόχο, ο οποίος υιοθετήθηκε το 2008 και στοχεύει σε μείωση εκπομπών, το έτος 2020 τουλάχιστον 20% σε σχέση με το έτος αναφοράς

2. Adaptation, αυτό το στάδιο αφορά την δέσμευση των Δημάρχων να πάρουν πρωτοβουλίες, με σκοπό την μείωση του ενεργειακού αποτυπώματος του Δήμου και ξεκίνησε το 2014.

3. 2030 το τρίτο στάδιο, το οποίο αποτελεί συγχώνευση των άλλων δύο, αφορά τη μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου σε τουλάχιστον 40% το έτος 2030 και εμφανίστηκε για πρώτη φορά το 2015.

Από το Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (Σ.Δ.Α.Ε.) για τον Δήμο Αιγάλεω που εκπονήθηκε το 2021, συγκεντρώθηκαν τα στοιχεία κατανάλωσης ενέργειες για τον τομέα των μεταφορών και πιο συγκεκριμένα για τις δημόσιες, τις ιδιωτικές και τις δημοτικές μεταφορές. Σημειώνεται ότι επιλέχθηκε ως έτος αναφοράς το 2018 μιας και για το συγκεκριμένο έτος υπάρχουν επαρκή στοιχεία για την ορθή αποτύπωση του ενεργειακού προφίλ του Δήμου σε μια περίοδο κανονικότητας.

Επίσης τίθενται ορισμένοι σημαντικοί στόχοι οι οποίοι είναι οι κάτωθι:

- Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων
- Διαμόρφωση οικολογικής συνείδησης
- Συνεργασία σε θέματα περιβάλλοντος με όμορους δήμους
- Μακροπρόθεσμη εξοικονόμηση οικονομικών πόρων για τον Δήμο

Ηλεκτρικά Αυτοκίνητα – Νέες Τεχνολογίες

Η αυτοκινητοβιομηχανία κινείται πλέον ταχύτατα προς τη μαζική υιοθέτηση της ηλεκτροκίνησης, λόγω του ανερχόμενου ενδιαφέροντος των καταναλωτών, αλλά και λόγω της αυστηροποίησης του κανονιστικού πλαισίου για τις εκπομπές ρύπων και του περιορισμού των ντιζελοκίνητων οχημάτων στην Ευρώπη. Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι πλέον μια βιώσιμη επιλογή σε όλο και περισσότερες χώρες παγκοσμίως. Ενδεικτικά, σύμφωνα με έρευνες οι οποίες υποθέτουν ότι οι κυβερνητικές πολιτικές, η τεχνολογία και οι κοινωνικές προτιμήσεις θα συνεχίζουν να εξελίσσονται με προσφορότερο τρόπο και ταχύτητα σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, ο στόλος των ηλεκτρικών οχημάτων αναμένεται να φτάσει μέχρι το 2040 στα 350 εκατ. παγκοσμίως, εκ των οποίων τα 300 εκατ. θα είναι επιβατικά (σύμφωνα με έκθεση της BP Energy Outlook 2019).

Οι προβλέψεις σχετικά με τις πωλήσεις των ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι παραπάνω από αισιόδοξες, καθώς όλο και περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες δίνουν μεγάλη έμφαση στην παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την Bloomberg New Energy Finance (BNEF)[1] αναμένεται να είναι διαθέσιμα στην αγορά πάνω από 220 μοντέλα ηλεκτρικών αυτοκινήτων μέχρι το 2021.

Στην Ευρώπη, τα στοιχεία δηλώνουν ότι όλες οι ευρωπαϊκές χώρες δείχνουν μεγαλύτερη ετοιμότητα, σε σχέση με το παρελθόν, για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, παρόλο που ο ρυθμός βελτίωσης ποικίλλει σημαντικά σε όλη την Ευρώπη. Το κοινό φαίνεται να ενθαρρύνεται σχετικά με την αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς πέρσι οι πωλήσεις των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων BEVs κατέγραψαν την υψηλότερη επίδοσή τους στην Ευρώπη σημειώνοντας άλμα της τάξης του 47% το έτος 2018 σε σχέση με το 2017. Συγκεκριμένα, τη χρονιά εκείνη οι ταξινομήσεις των BEV ανήλθαν στις 132.800 μονάδες, ενώ το 2018 αυξήθηκαν στις 195.200 μονάδες. Συνολικά το έτος 2020 κυκλοφορούσαν στην Ευρώπη 1,7 εκατ. πλήρως ηλεκτρικά οχήματα.

Στην Ελλάδα, η ηλεκτροκίνηση βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο και αρκετά πίσω σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη, ωστόσο τα στοιχεία δείχνουν ότι ακολουθεί, αν και με αργό ρυθμό, βήματα προόδου. Συγκεκριμένα, το μερίδιο της αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων από 0,06%

[1] https://about.bnef.com/

το 2016, ανέβηκε στο 0,19% το 2017, για να φτάσει όπως αναφέρθηκε στο 0,3% το 2018, σε μια αγορά της τάξης των 110.000 αυτοκινήτων συνολικά[2].

Δόμηση Σεναρίων

Μηδενικό Σενάριο ή Σενάριο Τάσεων (Do Nothing)

Το μηδενικό σενάριο αποτυπώνει την εξέλιξη των τάσεων **αν δεν εφαρμοσθούν μέτρα και πολιτικές για τη στήριξη της βιώσιμης κινητικότητας**, και συνεχιστεί η υφιστάμενη πρακτική σε έργα και υποδομές.

Τα γενικά χαρακτηριστικά του μηδενικού σεναρίου είναι τα ακόλουθα:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- **Διατηρούνται τα προβλήματα στην κυκλοφοριακή οργάνωση, τη στάθμευση και γενικότερα τις μετακινήσεις για το σύνολο του δήμου.**
- Παραμένουν τα προβλήματα και οι αρνητικές επιπτώσεις που έχει επιφέρει η αύξηση του αριθμού των οχημάτων, η μειωμένη οδική ασφάλεια που οδηγεί σε τροχαία συμβάντα, η ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση, καθώς και η κατάληψη του δημόσιου χώρου από το ΙΧ.
- Παραμένουν τα προβλήματα προσβασιμότητας για τους πεζούς, τους ποδηλάτες και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα εξαιτίας του ανεπαρκούς πλάτους των πεζοδρομίων, της κακής τους ποιότητας, της έλλειψης ραμπών και οδεύσεων τυφλών και της έλλειψης υποδομών για ποδηλάτες.
- **Τα υπάρχοντα προβλήματα διαιωνίζονται και επεκτείνονται σε όλους τους τομείς της ζωής του Δήμου.**
- **Δεν επιτυγχάνονται οι «έξυπνοι» στόχοι που προτάθηκαν παραπάνω με τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για την περιοχή μελέτης.**

Ήπιο Σενάριο

Σε γενικό πλαίσιο, η Ελλάδα βρίσκεται (ακόμη) πίσω στον τομέα της προώθησης ήπιων μέσων μεταφοράς σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όμως μέσα από σημαντικές στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας οι οποίες αναπτύσσονται τα τελευταία έτη, αξίζει να αναφερθεί ότι οι Δήμοι μπορεί να επωφεληθούν σημαντικά. Στο πλαίσιο αυτό ο Δήμος Αιγάλεω μπορεί να εστιάσει στην ενίσχυση της μετακίνησης με ποδήλατο και περπάτημα και με αυτόν τον τρόπο να εκμεταλλευτεί τα έργα «πιλότους» που θα πραγματοποιηθούν στο εγγύς μέλλον και θα χρηματοδοτηθούν από ευρωπαϊκά και εθνικά προγράμματα.

Όπως και η ενεργή μετακίνηση, έτσι και η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί βασικό πυλώνα σχεδιασμού των ΣΒΑΚ.

Οι κύριες αρχές που ακολουθούνται στο σενάριο αυτό είναι:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).

[2] Πηγή: ΕΑΓΟ

- Προωθούνται παρεμβάσεις στο σύνολο των πεζοδρομίων για διαπλάτυνση τους και βελτίωση της ποιότητάς τους.
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
- Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων
- Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός του Δήμου.
- Δημιουργία δικτύου πράσινων/προσβάσιμων διαδρομών.
- Δημιουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων.
- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας.
- Ανανέωση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας (ΔΣ) με οχήματα καθαρής ενέργειας.
- Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της ΔΣ.
- Δημιουργία χώρων park n ride για μετεπιβίβαση στη ΔΣ.
- Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων.
- **Στόχος είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι στόχοι» που σχετίζονται με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και της ρύπανσης που αφορά στις μετακινήσεις, τη βελτίωση δημόσιας υγείας, τη βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση καθώς και την προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Επίσης, το σενάριο αποσκοπεί στην προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου, στην ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα και στην εξασφάλιση της λειτουργικότητας του συστήματος μεταφορών.**

Κατάλογος μέτρων

1) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο, ωστόσο διασφαλίζει με τους δεδομένους τους πόρους την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.

2) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (πύκνωση διαβάσεων, ράμπες ΑμεΑ, σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, κ.α.)

Η πύκνωση των διαβάσεων πεζών, ιδιαίτερα σε κεντρικούς άξονες, συμβάλλει στη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων και άρα στην αύξηση της ασφάλειας όλων των χρηστών του οδικού δικτύου και ιδιαίτερα των πιο ευάλωτων (πεζών, ποδηλατών κ.λπ.). Η τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ στα πεζοδρόμια, εξασφαλίζει την ομαλή κίνηση των ατόμων με αναπηρία στο οδικό περιβάλλον της περιοχής. Η μείωση του πλάτους της κυκλοφορίας μειώνει σημαντικά τις ταχύτητες των οχημάτων. Η απομάκρυνση της στάθμευσης παρά την οδό βελτιώνει την ορατότητα των πεζών και συμβάλλει επίσης σημαντικά στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οι κατασκευαστικές παρεμβάσεις / φυσικός σχεδιασμός είναι πιο δύσκολο να «αγνοηθούν» από τα οχήματα. Το κόστος υλοποίησης των συγκεκριμένων παρεμβάσεων είναι μικρό και η διαδικασία υλοποίησή τους μπορεί να έχει μικρές καθυστερήσεις ωστόσο τα οφέλη θα είναι σημαντικά για την βελτίωση της κινητικότητας του συνόλου των μετακινούμενων.

3) Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές)

Αποτελεί κρίσιμο μέτρο που συμβάλλει στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και στην προστασία ευάλωτων περιοχών, ιδίως αν εφαρμοστεί σε εκτεταμένη ζώνη, μέσω της μείωσης των διαμπερών ροών, καθώς επίσης και στην προώθηση της πεζή μετακίνησης. Αρκετά σημαντικό θα ήταν το μέτρο αυτό να εφαρμοστεί με τέτοιο τρόπο που να μπορεί να αξιοποιηθεί το υφιστάμενο δίκτυο πεζοδρόμων, στην κατεύθυνση δημιουργίας μιας ενιαίας διαδρομής αποκλειστικής κίνησης πεζών. Ωστόσο, είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής και η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο.

Βέβαια, σε ορισμένες περιπτώσεις μπορούν να εφαρμοστούν σε αρχικό στάδιο προσωρινές πεζοδρομήσεις. Η υλοποίηση του μέτρου επιτυγχάνεται με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως τοποθέτηση κινητών εμποδίων για την απαγόρευση της διέλευσης των οχημάτων. Συγχρόνως, η προσωρινή εφαρμογή του μέτρου συμβάλλει στην ευκολότερη αποδοχή από τους πολίτες.

4) Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων του Δήμου (μικτών ή/και διαχωρισμένων υποδομών)

Το ποδήλατο είναι καταλύτης οδικής ασφάλειας και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων (είτε αυτόνομα είτε ως τμήμα πράσινων διαδρομών) μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην προώθηση του ποδηλάτου αλλά και στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας γενικότερα. Οι λύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων ποικίλουν, καθώς μπορεί να αποτελούν είτε αποκλειστικές υποδομές είτε να μοιράζονται τον οδικό χώρο με άλλους χρήστες πχ αυτοκίνητα ή πεζούς. Σε κάθε περίπτωση η εισαγωγή του ποδηλάτου στην κυκλοφοριακή πραγματικότητα του Αιγάλεω θα είναι σημαντικός παράγοντας βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων αλλά και παράγοντας προσέλκυσης επισκεπτών από γειτονικούς οικισμούς.

5) Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων

Η εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε καίρια σημεία (πχ κέντρο πόλης, τοπικά κέντρα, πόλοι έλξης κτλ) μπορεί να βοηθήσει σημαντικά την χρήση του εν λόγω μέσου. Επίσης αποτελεί ένα μέτρο που έχει τη δυνατότητα να εφαρμοστεί εύκολα και είναι σχετικά οικονομικό.

6) Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου του Δήμου

Οι πράσινες διαδρομές αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, συμβάλλουν με αξιοσημείωτο τρόπο στην ανάδειξη κέντρων, γειτονιών και πόλων έλξης από τους οποίους διέρχονται.

7) Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Οι νέες τεχνολογίες επηρεάζουν άμεσα την καθημερινότητα και τις ζωές των κατοίκων γενικότερα. Μάλιστα, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ρόλο στον τομέα των μετακινήσεων. Επομένως, είναι σημαντικό μία περιοχή, η οποία επιθυμεί να επιτύχει ένα σημαντικό επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας, να αξιοποιήσει ορισμένα από αυτά τα εργαλεία. Η ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου από κατοίκους και επισκέπτες. Επίσης εμφανίζει καίρια σημασία για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές

διαδικασίες ωρίμανσης. Επίσης, το κόστος για τον Δήμο μπορεί να είναι σχετικά χαμηλό καθώς μπορεί η υλοποίησή του να χρηματοδοτηθεί από Ευρωπαϊκά προγράμματα που υποστηρίζουν δράσεις καινοτομίας ή γίνει αποκλειστικά από ιδιώτες.

8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας βοηθούν τόσο στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και στην ενίσχυση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στο δημόσιο χώρο της πόλης. Η δημιουργία περιοχών τέτοιου είδους περιοχών επιτυγχάνεται κυρίως με κυκλοφοριακά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη). Οι διαμπερείς ροές κατευθύνονται σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς. Είναι ένα μέτρο εφικτό και δεν αναμένεται να προκληθούν σημαντικές κοινωνικές αντιδράσεις, καθώς δεν εμποδίζεται η πρόσβαση των αυτοκινήτων, απλά αλλάζουν οι πορείες τους.

Στην περιοχή μελέτης έχει ήδη εφαρμοστεί το συγκεκριμένο κυκλοφοριακό καθεστώς σε ορισμένα οδικά τμήματα αλλά καλό θα ήταν να επεκταθεί σε περισσότερα.

9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων

Η ανάπλαση και η διαμόρφωση κεντρικών οδών στις πόλεις συνιστούν ένα δυναμικό μέτρο, το οποίο υπό τις κατάλληλες συνθήκες μπορεί να συνεισφέρει αισθητά στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Οι παρεμβάσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν ποικίλουν και διαφοροποιούνται ανάλογα με τη δυναμική και το κόστος τους. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αναπλάσεων είναι η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, η δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου, η εγκατάσταση λεωφορειολωρίδας, η μείωση του χώρου κυκλοφορίας των αυτοκινήτων (με κατάργηση ουσιαστικά νεκρού χώρου), η απαγόρευση στάθμευσης καθώς και πιο δυναμικά μέτρα όπως η μετατροπή του άξονα σε οδό ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομο. Μάλιστα, οι πεζοδρομήσεις κεντρικών οδών αποτελούν σε αρκετές περιπτώσεις αποτελεσματικό μέτρο για τη μείωση των διαμπερών ροών, ωστόσο είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής.

10) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει αύξηση των επιβατών στις αστικές συγκοινωνίες και κατ’ επέκταση θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου, θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος Αιγάλεω και ο ΟΑΣΑ. Επίσης, πέρα από την επέκταση ή τροποποίηση του δικτύου, θεωρείται ιδιαίτερα αναγκαία και η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων, η οποία θα συμβάλλει αναμφίβολα στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού από τα ΜΜΜ.

11) Αντικατάσταση στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (συμβατικά ή mini-buses)

Το κόστος για την αγορά νέων και ηλεκτρικών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας είναι σχετικά μεγάλο όπως επίσης μεγάλος είναι και ο χρόνος απόσβεσης μιας τέτοιου είδους επένδυσης. Ωστόσο υπάρχουν άμεσα οφέλη για το περιβάλλον αλλά και για το επίπεδο αποδοτικότητας της δημοτικής συγκοινωνίας στο Δήμο Αιγάλεω, τα οποία συνηγορούν στην υλοποίηση μιας τέτοιου είδους επένδυσης.

12) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας

Η δημόσια συγκοινωνία, οφείλει να αξιοποιήσει τις διαθέσιμες έξυπνες τεχνολογίες, προκειμένου να βελτιώσει αισθητά τις υπηρεσίες της προς τους πολίτες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής το οποίο θα ενημερώνει έγκαιρα και έγκυρα τους χρήστες για τα δρομολόγια, τις θέσεις και τον χρόνο άφιξης των λεωφορείων σε κάθε στάση, αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο σε μεγάλο βαθμό την αξιοπιστία της δημόσιας συγκοινωνίας στην περιοχή. Επίσης, θα είναι ιδιαίτερα ωφέλιμη η δημιουργία μιας σχετικής εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα, εύκολα προσβάσιμη και φιλική στον χρήστη, με σκοπό την εξυπηρέτηση του χρήστη κάθε δυνατή στιγμή.

Η ενσωμάτωση των νέων τεχνολογιών στο υπάρχον σύστημα, αποτελεί μία σταδιακή και απαιτητική διαδικασία, ωστόσο τα οφέλη που θα προσφέρει στο μεταφορικό σύστημα, καθιστούν το μέτρο αυτό, ένα σημαντικό τμήμα του ΣΒΑΚ Αιγάλεω.

13) Δημιουργία χώρων στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία (σταθμοί λεωφορείων με μεγάλο αριθμό διερχόμενων γραμμών)

Ο χώρος park n ride αποτελεί ένα ιδιαίτερο μέτρο για την αναβάθμιση της λειτουργίας των στάσεων της δημόσιας συγκοινωνίας (αστικών λεωφορείων) εντός του Δήμου, αλλά και της ευρύτερης γειτονιάς τους. Επίσης θα ενισχύσει σημαντικά την πολυτροπικότητα και κατ' επέκταση την προσπελασιμότητα της περιοχής.

14) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing)

Το car sharing είναι μια από τις μορφές της από κοινού χρήσης αυτοκινήτου, στην κατεύθυνση που χρησιμοποιούνται τα ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα αλλά για μικρό χρονικό διάστημα με αυτοματοποιημένο τρόπο. Με το car sharing το ίδιο αυτοκίνητο χρησιμοποιείται από αρκετούς ανθρώπους με τη σειρά σε διαφορετικό χρόνο, παρέχοντας στους χρήστες σχετικά μεγάλη ευελιξία (π.χ. τη δυνατότητα χρήσης οχήματος μόλις για λίγες ώρες). Τα οφέλη του car-sharing για μία περιοχή, τους κατοίκους και τους επισκέπτες της, ποικίλουν και άπτονται κάθε πτυχή της βιωσιμότητας (κοινωνική, περιβαλλοντική και οικονομική).

15) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand)

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει αύξηση των επιβατών στις αστικές συγκοινωνίες και θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος Αιγάλεω και ο ΟΑΣΑ. Ωστόσο, αν η επιβατική κίνηση των γραμμών δεν είναι ικανοποιητική, η εφαρμογή του μέτρου δεν θα αποτελεί οικονομικά συμφέρουσα λύση. Άρα, η λύση μιας on-demand (βασισμένη στη ζήτηση) διαχείρισης των διαδρομών της δημόσιας συγκοινωνίας, θα συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος της περιοχής.

16) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο

Η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων θα αποτελέσει ένα σημαντικό έργο υποδομής για την ενίσχυση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων. Το κόστος υλοποίησης θα επιβαρύνει τον Δήμο ή ιδιώτη, αλλά η χρήση του θα επιφέρει κέρδη στους ανωτέρω φορείς καθώς και στο περιβάλλον. Το μέτρο αυτό μπορεί να αποτελέσει συνδετήριο κρίκο με την εκπόνηση ΣΦΗΟ.

Πίνακας 30: Σύνδεση προτεινόμενων μέτρων Σεναρίου Α με το Urban Transport RoadMaps

Προτεινόμενα Μέτρα	**Μέτρα που εισάγονται στο Urban Transport Roadmaps- UTR**
7) Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (Bike sharing)
1) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	Δημιουργία δικτύου για Περπάτημα και Ποδήλατο (Walking and cycling network and facilities)
2) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (πύκνωση διαβάσεων, ράμπες ΑμεΑ, σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, κ.α.)	
3) Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές)	
4) Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων του Δήμου (μικτών ή/και διαχωρισμένων υποδομών)	
5) Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων	
6) Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου του Δήμου	
14) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing)	Σύστημα Κοινόχρηστων Οχημάτων (Car sharing
11) Αντικατάσταση στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (κανονικά ή mini-buses)	Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα «πράσινης ενέργειας» (Green Public fleets)
10) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας	Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας (Bus, trolley and tram network and facilities)
12) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας	
15) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand)	
13) Δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία	Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Park and ride)
8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Traffic calming measures)
9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων	Ελεγχόμενη πρόσβαση οχημάτων (Access regulation and road and parking space reallocation)
16) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο	Υποδομές φόρτισης οχημάτων (Green energy refuelling infrastructures)

Πίνακας 31: Παράμετροι UTR Σεναρίου Α

Μέτρο	**Παράμετροι που εισάγονται στο μοντέλο UTR**
Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (Bike Sharing)	Χρονιά υλοποίησης: 2023
	Περιοχή κάλυψης (αστική περιοχή): 10%
Σύστημα Κοινόχρηστων Οχημάτων (Car sharing)	Χρονιά υλοποίησης: 2023
	Συνδρομή: 20/έτος
Δημιουργία δικτύου για Περπάτημα και Ποδήλατο (Walking and cycling network and facilities)	Χρονιά υλοποίησης: 2023
	Περίοδος υλοποίησης: 10 έτη
	Μήκος διαδρομής: 40χλμ.
Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα «πράσινης ενέργειας» (Green Public fleets)	Χρονιά υλοποίησης: 2025
	Περίοδος υλοποίησης έργων: 5 χρόνια
	Στόχος μείωσης ρύπανσης και εκπομπών CO2
Υποδομές φόρτισης οχημάτων (Green energy refuelling infrastructures)	Περιοχή Κάλυψης: 20%
	Χρονιά υλοποίησης: 2023
Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας (Bus, trolley and tram network and facilities)	Χρονιά υλοποίησης: 2023
	Ενίσχυση συχνότητας δρομολογίων στο 100% των γραμμών
	Μήκος νέων γραμμών: 10χλμ.
Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Park and ride)	Χρονιά υλοποίησης: 2023
	Περίοδος υλοποίησης: 3 χρόνια
	Κόστος υλοποίησης: 250.000 ευρώ
Ελεγχόμενη πρόσβαση οχημάτων (Access regulation and road and parking space reallocation)	Χρονιά υλοποίησης: 2023
	Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 25%
Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Traffic	Χρονιά υλοποίησης: 2023

calming measures)	Περίοδος υλοποίησης: 10 έτη
	Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 50%

Ριζοσπαστικό Σενάριο

Το ριζοσπαστικό σενάριο συνδυάζει την ενίσχυση του ποδηλάτου, του περπατήματος, της δημόσιας συγκοινωνίας, των φιλικών προς το περιβάλλον καυσίμων και την οδική ασφάλεια, μέσα από παράλληλα μέτρα περιορισμού του όγκου και της ταχύτητας των ιδιωτικών οχημάτων.

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί πλέον βασικό στόχο πολιτικής της Ελλάδας. Στο πλαίσιο της πολιτικής αυτής έχουν ήδη θεσπιστεί οικονομικά κίνητρα με σκοπό την προώθηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Συγκεκριμένα, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας, τελών ταξινόμησης και φόρου πολυτέλειας. Τα υβριδικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από το 50% του προβλεπόμενου τέλους ταξινόμησης. Τέλος, όλα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα έχουν τη δυνατότητα κυκλοφορίας μέσα στο δακτύλιο του κέντρου της Αθήνας σύμφωνα με την υπουργική απόφαση 5592/Φ.911/16 (ΦΕΚ 3208 Β 2016).

Επιπλέον, εν ισχύ βρίσκεται η Κοινή Υπουργική Απόφαση (υπ' αριθμ. 42863/438, ΦΕΚ 2040/Β/4.6.2019) για τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων ανοίγοντας το δρόμο για την ηλεκτροκίνηση, με στόχο έως το 2030 τα ηλεκτρικά οχήματα να αποτελούν το 10% του συνόλου του στόλου, έχοντας συνεισφέρει στη μείωση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας από τα επιβατικά οχήματα κατά 9%. Η ΔΕΔΔΗΕ έχει ήδη προγραμματίσει την κατασκευή 100-150 σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων στα νησιά και 1.000-1.500 στην ηπειρωτική χώρα.

Οι βασικές αρχές που ακολουθούνται στο σενάριο αυτό είναι:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- Ισχύουν όλα όσα προτείνονται στο ήπιο σενάριο.
- Περιορισμός παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων.
- Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων.
- Δημιουργία οδικών δακτυλίων.
- Αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας.
- Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.
- Κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
- Δημιουργία χώρων park n ride για μετεπιβίβαση στη Δημόσια Συγκοινωνία.
- Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών.
- Προωθείται (σταδιακά) η ηλεκτροκίνηση και στα ιδιωτικά αυτοκίνητα.
- Επιβάλλεται η αλλαγή νοοτροπίας σχετικά με τις αστικές μετακινήσεις, ήτοι οι καθημερινές μετακινήσεις πραγματοποιούνται με περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια

συγκοινωνία (ή και άλλα εναλλακτικά μέσα μετακίνησης, πχ. Ηλεκτρικά πατίνια). Προϋπόθεση αποτελεί η κατασκευή - λειτουργία των σχετικών υποδομών.

- **Σκοπός είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι στόχοι» που σχετίζονται με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και της ρύπανσης που αφορά στις μετακινήσεις, τη βελτίωση δημόσιας υγείας, την προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου και τη βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση. Όλοι οι «έξυπνοι» στόχοι που προτείνονται για τον Δήμο πρόκειται να επιτευχθούν και μάλιστα σε μέγιστο βαθμό.**

Κατάλογος μέτρων

1) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο, ωστόσο διασφαλίζει με τους δεδομένους τους πόρους την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.

2) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (πύκνωση διαβάσεων, ράμπες ΑμεΑ, σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, κ.α.)

Η πύκνωση των διαβάσεων πεζών, ιδιαίτερα σε κεντρικούς άξονες, συμβάλλει στη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων και άρα στην αύξηση της ασφάλειας όλων των χρηστών του οδικού δικτύου και ιδιαίτερα των πιο ευάλωτων (πεζών, ποδηλατών κ.λπ.). Η τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ στα πεζοδρόμια, εξασφαλίζει την ομαλή κίνηση των ατόμων με αναπηρία στο οδικό περιβάλλον της περιοχής. Η μείωση του πλάτους της κυκλοφορίας μειώνει σημαντικά τις ταχύτητες των οχημάτων. Η απομάκρυνση της στάθμευσης παρά την οδό βελτιώνει την ορατότητα των πεζών και συμβάλλει επίσης σημαντικά στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οι κατασκευαστικές παρεμβάσεις είναι πιο δύσκολο να «αγνοηθούν» από τα οχήματα. Το κόστος υλοποίησης των συγκεκριμένων παρεμβάσεων είναι μικρό και η διαδικασία υλοποίησή τους μπορεί να έχει μικρές καθυστερήσεις ωστόσο τα οφέλη θα είναι σημαντικά για την βελτίωση της κινητικότητας.

3) Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές)

Αποτελεί κρίσιμο μέτρο που συμβάλλει στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και στην προστασία ευάλωτων περιοχών, ιδίως αν εφαρμοστεί σε εκτεταμένη ζώνη, μέσω της μείωσης των διαμπερών ροών, καθώς επίσης και στην προώθηση της πεζή μετακίνησης. Ωστόσο, είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής και η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο.

Βέβαια, σε ορισμένες περιπτώσεις μπορούν να εφαρμοστούν σε αρχικό στάδιο προσωρινές πεζοδρομήσεις. Η υλοποίηση του μέτρου επιτυγχάνεται με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως τοποθέτηση κινητών εμποδίων για την απαγόρευση της διέλευσης των οχημάτων. Συγχρόνως, η προσωρινή εφαρμογή του μέτρου συμβάλλει στην ευκολότερη αποδοχή από τους πολίτες.

4) Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων της πόλης (μικτών ή/και διαχωρισμένων υποδομών)

Το ποδήλατο είναι καταλύτης οδικής ασφάλειας και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων (είτε αυτόνομα είτε ως τμήμα πράσινων διαδρομών) μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην προώθηση του ποδηλάτου αλλά και στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας γενικότερα. Οι λύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων ποικίλουν, καθώς μπορεί να αποτελούν είτε αποκλειστικές υποδομές είτε να μοιράζονται τον οδικό χώρο με άλλους χρήστες πχ αυτοκίνητα ή πεζούς. Σε κάθε περίπτωση η εισαγωγή του ποδηλάτου στην κυκλοφοριακή πραγματικότητα του Δήμου θα είναι σημαντικός παράγοντας βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων αλλά και παράγοντας προσέλκυσης επισκεπτών από γειτονικούς οικισμούς.

5) Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων

Η εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε καίρια σημεία (πχ κέντρο πόλης, τοπικά κέντρα, πόλοι έλξης κτλ) μπορεί να βοηθήσει σημαντικά την χρήση του εν λόγω μέσου. Επίσης αποτελεί ένα μέτρο που έχει τη δυνατότητα να εφαρμοστεί εύκολα και είναι σχετικά οικονομικό.

6) Δημιουργία δικτύου πράσινων/προσβάσιμων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου πόλης

Οι πράσινες διαδρομές αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, συμβάλλουν με αξιοσημείωτο τρόπο στην ανάδειξη κέντρων, γειτονιών και πόλων έλξης από τις οποίες διέρχονται.

7) Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)

Οι νέες τεχνολογίες επηρεάζουν άμεσα την καθημερινότητα και τις ζωές των κατοίκων γενικότερα. Μάλιστα, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ρόλο στον τομέα των μετακινήσεων. Επομένως, είναι σημαντικό μία περιοχή, η οποία επιθυμεί να επιτύχει ένα σημαντικό επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας, να αξιοποιήσει ορισμένα από αυτά τα εργαλεία. Η ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου από κατοίκους και επισκέπτες. Επίσης εμφανίζει καίρια σημασία για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές διαδικασίες ωρίμανσης. Επίσης, το κόστος για τον Δήμο μπορεί να είναι σχετικά χαμηλό καθώς μπορεί η υλοποίησή του να χρηματοδοτηθεί από Ευρωπαϊκά προγράμματα που υποστηρίζουν δράσεις καινοτομίας ή γίνει αποκλειστικά από ιδιώτες.

8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας βοηθούν τόσο στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και στην ενίσχυση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στο δημόσιο χώρο της πόλης,. Η δημιουργία περιοχών τέτοιου είδους περιοχών επιτυγχάνεται κυρίως με κυκλοφοριακά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη). Οι διαμπερείς ροές κατευθύνονται σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς. Είναι ένα μέτρο εφικτό και δεν αναμένεται να προκληθούν σημαντικές κοινωνικές αντιδράσεις, καθώς δεν εμποδίζεται η πρόσβαση των αυτοκινήτων, απλά αλλάζουν οι πορείες τους.

9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων

Η ανάπλαση και η διαμόρφωση κεντρικών οδών στις πόλεις συνιστούν ένα δυναμικό μέτρο, το οποίο υπό τις κατάλληλες συνθήκες μπορεί να συνεισφέρει αισθητά στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Οι παρεμβάσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν ποικίλουν και διαφοροποιούνται ανάλογα με τη δυναμική και το κόστος τους. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αναπλάσεων είναι η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, η δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου, η εγκατάσταση λεωφορειολωρίδας, η μείωση του χώρου κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, η απαγόρευση στάθμευσης καθώς και πιο δυναμικά μέτρα όπως η μετατροπή του άξονα σε οδό ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομο. Μάλιστα, οι πεζοδρομήσεις κεντρικών οδών αποτελούν σε αρκετές περιπτώσεις αποτελεσματικό μέτρο για τη μείωση των διαμπερών ροών, ωστόσο είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής.

10) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει αύξηση των επιβατών στις αστικές συγκοινωνίες και κατ' επέκταση θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου, θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος Αιγάλεω και ο ΟΑΣΑ. Επίσης, πέρα από την επέκταση ή τροποποίηση του δικτύου, θεωρείται ιδιαίτερα αναγκαία και η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων, η οποία θα συμβάλλει αναμφίβολα στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού από τα ΜΜΜ.

11) Αντικατάσταση στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (συμβατικά ή mini-buses)

Το κόστος για την αγορά νέων και ηλεκτρικών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας είναι σχετικά μεγάλο όπως επίσης μεγάλος είναι και ο χρόνος απόσβεσης μιας τέτοιου είδους επένδυσης. Ωστόσο υπάρχουν άμεσα οφέλη για το περιβάλλον αλλά και για το επίπεδο αποδοτικότητας της δημοτικής συγκοινωνίας στο Δήμο, τα οποία συνηγορούν στην υλοποίηση μιας τέτοιου είδους επένδυσης.

12) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας

Η δημόσια συγκοινωνία (και η δημοτική), οφείλει να αξιοποιήσει τις διαθέσιμες έξυπνες τεχνολογίες, προκειμένου να βελτιώσει αισθητά τις υπηρεσίες της προς τους πολίτες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής το οποίο θα ενημερώνει έγκαιρα και έγκυρα τους χρήστες για τα δρομολόγια, τις θέσεις και τον χρόνο άφιξης των λεωφορείων σε κάθε στάση, αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο σε μεγάλο βαθμό την αξιοπιστία της δημόσιας συγκοινωνίας στην περιοχή. Επίσης, θα είναι ιδιαίτερα ωφέλιμη η δημιουργία μιας σχετικής εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα, εύκολα προσβάσιμη και φιλική στον χρήστη, με σκοπό την εξυπηρέτηση του χρήστη κάθε δυνατή στιγμή.

Η ενσωμάτωση των νέων τεχνολογιών στο υπάρχον σύστημα, αποτελεί μία σταδιακή και απαιτητική διαδικασία, ωστόσο τα οφέλη που θα προσφέρει στο μεταφορικό σύστημα, καθιστούν το μέτρο αυτό, ένα σημαντικό τμήμα του ΣΒΑΚ Αιγάλεω.

13) Δημιουργία χώρων στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία (σταθμοί λεωφορείων με μεγάλο αριθμό διερχόμενων γραμμών)

Ο χώρος park n ride αποτελεί ένα ιδιαίτερο μέτρο για την αναβάθμιση της λειτουργίας των στάσεων της δημόσιας συγκοινωνίας, αλλά και της ευρύτερης γειτονιάς τους. Επίσης θα ενισχύσει σημαντικά την πολυτροπικότητα και κατ' επέκταση την προσπελασιμότητα της περιοχής.

14) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing)

Το car sharing είναι μια από τις μορφές της από κοινού χρήσης αυτοκινήτου, όπως είναι για παράδειγμα το carpooling ή το ωτοστόπ. Με το car sharing το ίδιο αυτοκίνητο χρησιμοποιείται από αρκετούς ανθρώπους με τη σειρά σε διαφορετικό χρόνο, παρέχοντας στους χρήστες σχετικά μεγάλη ευελιξία (π.χ. τη δυνατότητα χρήσης οχήματος μόλις για λίγες ώρες). Τα οφέλη του car-sharing για μία περιοχή, τους κατοίκους και τους επισκέπτες της, ποικίλουν και άπτονται κάθε πτυχή της βιωσιμότητας (κοινωνική, περιβαλλοντική και οικονομική).

15) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand)

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει κατά βάση κέρδη στις αστικές συγκοινωνίες και θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος Αιγάλεω και ο ΟΑΣΑ. Ωστόσο, αν η επιβατική κίνηση των γραμμών δεν είναι ικανοποιητική, η εφαρμογή του μέτρου δεν θα αποτελεί οικονομικά συμφέρουσα λύση. Επομένως, η λύση μιας on-demand (βασισμένη στη ζήτηση) διαχείρισης των διαδρομών της δημόσιας συγκοινωνίας, θα συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος της περιοχής.

16) Περιορισμός παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο, ωστόσο διασφαλίζει με τους δεδομένους τους πόρους την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.

17) Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων.

Η εν λόγω σειρά μέτρων μπορεί να διαμορφώσει τις κατάλληλες συνθήκες για αποτροπή της παράνομης στάθμευσης. Σημειώνεται πως η εφαρμογή τους δεν απαιτεί αυξημένο χρόνο και είναι σχετικά οικονομική. Βέβαια, οφείλει να τονισθεί πως η ακριβής επιλογή του εκάστοτε μέτρο, πρέπει να λαμβάνει υπόψη της πολλαπλούς παράγοντες πχ χαρακτήρας οδού, ταχύτητα, νομοθετικό πλαίσιο επιτρεπόμενων εμποδίων κτλ.

18) Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου συνιστά θεμελιώδες ζήτημα του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Εστιάζοντας στα ΣΒΑΚ αξίζει να σημειωθεί πως αποτελεί απαραίτητο αλλά και οικονομικό μέτρο για την εφαρμογή του συνόλου των κανονιστικών, στρατηγικών και λοιπών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων. Μηδενικό κόστος για τη μελέτη καθώς πρόκειται για υλοποίηση των βασικών κατευθύνσεων του ΣΒΑΚ. Για την πλήρη επίτευξη του μέτρου αυτού, πρέπει να συνοδεύεται και από λοιπά μέτρα σχετιζόμενα με την ανάπτυξη δακτυλίου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτροπής της διαμπερούς ροής, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ.

19) Δημιουργία κυκλοφοριακών δακτυλίων για αποτροπή διαμπερούς κυκλοφορίας

Η δημιουργία κυκλοφοριακών δακτυλίων αποτελεί μία οικονομική λύση για πιο ορθολογική χρήση του οδικού δικτύου από τα οχήματα, αποσκοπώντας στη μείωση των διαμπερών ροών και την προστασία της κεντρικής περιοχής του Δήμου και των γειτονιών. Ωστόσο, η

εφαρμογή του μέτρου απαιτεί τη συνεργασία του Δήμου Αιγάλεω και την Περιφέρεια Αττικής και απαιτείται χρόνος για την εκπόνηση των μελετών και για τις διαδικασίες εγκρίσεων και υλοποίησης των παρεμβάσεων.

20) Μείωση ορίων ταχύτητας

Η μείωση των ορίων ταχύτητας αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό μέτρο για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Το εν λόγω μέτρο μπορεί να πραγματοποιηθεί εύκολα και γρήγορα ως κανονιστικό μέτρο, με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. Η μελέτη σήμανσης μπορεί να υλοποιηθεί από την Τ.Υ. του Δήμου Αιγάλεω.

21) Μονοδρόμηση οδικών τμημάτων για τη βελτίωση του υφιστάμενου επιπέδου κυκλοφορίας

Οι μονοδρομήσεις συνεισφέρουν σημαντικά στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας σε μια πόλη αλλά και αυξάνουν το επίπεδο ασφάλειας στις διασταυρώσεις. Επίσης, παρά το γεγονός ότι δεν εξασφαλίζουν το ίδιο αποτελεσματικά την επίτευξη συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας, συντελούν ωστόσο στη μείωση των διαμπερών ροών, εάν υπάρχουν εναλλακτικοί περιμετρικοί άξονες για την κίνηση των αυτοκινήτων. Επιπλέον η μονοδρόμηση απαιτεί λιγότερο χώρο για την κίνηση των οχημάτων, ο οποίος θα μπορεί να δοθεί στον πεζό και τον ποδηλάτη, με ή χωρίς επιπλέον υποδομές.

22) Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης

Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου της στάθμευσης μπορεί να συνεισφέρει στην αποσυμφόρηση κεντρικών οδών ή περιοχών γειτονιάς από ιδιωτικά οχήματα. Επίσης, μία ορθή και δίκαιη τιμολόγηση μπορεί να αποφέρει ορισμένα έσοδα στο Δήμο, τα οποία πρέπει να διοχετευθούν σε έργα και παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας. Τονίζεται πως η ελεγχόμενη στάθμευση πρέπει να συνδυαστεί και με τη δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης. Έτσι ο Δήμος θα παρουσιάσει στους κατοίκους και τους επισκέπτες ένα ενιαίο και οργανωμένο πλαίσιο διαχείρισης στάθμευσης, που θα αυξήσει σημαντικά τη λειτουργικότητα του συστήματος μεταφορών.

23) Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης για περιορισμό της στάθμευση επί της οδού

Η δημιουργία χώρων στάθμευσης περιφερειακά των οικισμών θα μειώσει τις μηχανοκίνητες μετακινήσεις στο εσωτερικό της πόλης. Το κόστος για την εξασφάλιση χώρων μπορεί να είναι μεγάλο, κυρίως λόγω απαλλοτριώσεων εκτάσεων και δευτερευόντως για την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών. Ωστόσο, η επένδυση αυτή, σε συνδυασμό μάλιστα με παρεμφερή έργα, μπορεί να βελτιώσει αισθητά το δημόσιο χώρο της πόλης αλλά και τις κυκλοφοριακές συνθήκες στο Δήμο.

24) Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων

Η ορθολογική οργάνωση ενός ωραρίου φορτοεκφορτώσεων μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας στην περιοχή.

25) Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας

Αποτελεί καθοριστικό μέτρο στην κατεύθυνση της «έξυπνης πόλης». Στηρίζεται σε πλατφόρμα, μέσω της οποίας παρέχεται η δυνατότητα εφαρμογής του μέτρου σε 24ωρη βάση και σε πραγματικό χρόνο. Η υλοποίησή του, ωστόσο, απαιτεί ένα δυναμικό συντονιστικό φορέα ο οποίος να επιβλέπει και να εφαρμόζει άρτια τη διαδικασία.

26) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο

Η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων θα αποτελέσει ένα σημαντικό έργο υποδομής για την ενίσχυση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων. Το κόστος υλοποίησης θα επιβαρύνει τον Δήμο ή ιδιώτη, αλλά η χρήση του θα επιφέρει κέρδη στους ανωτέρω φορείς καθώς και στο περιβάλλον. Το μέτρο αυτό μπορεί να αποτελέσει συνδετήριο κρίκο με την εκπόνηση ΣΦΗΟ.

27) Ενιαία τιμολόγηση χώρων στάθμευσης (park n ride), δημόσιας συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)

Η σύμπραξη των 3 φορέων (ΔΣ-ΚΤΕΛ, κοινόχρηστα ποδήλατα και χώροι στάθμευσης) μπορεί να ενισχύσει την χρήση του από κατοίκους και επισκέπτες. Παράλληλα η χρήση ενιαίου εισιτηρίου θα συμφέρει οικονομικά και τους ίδιους τους χρήστες που θα θεωρήσουν ένα τέτοιο σύστημα πιο ελκυστικό σε σχέση με την χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου στο εσωτερικό του Δήμου, όπου η εύρεση θέσεων στάθμευσης θα είναι συγκριτικά δύσκολη.

28) Διοργάνωση εργαστηρίων (workshops) συμμετοχικού σχεδιασμού

Η συμμετοχή των κατοίκων της περιοχής θα συνεισφέρει με αξιόλογο τρόπο στην εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ, αλλά και στην υιοθέτηση μιας νέας κουλτούρας μετακινήσεων. Επομένως η διοργάνωση εργαστηρίων συμμετοχικού σχεδιασμού θα προσφέρει αυτή τη δυνατότητα στο ενδιαφερόμενο κοινό, αυξάνοντας τις δυνατότητες ομαλής εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

29) Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών

Η συμμετοχή των κατοίκων και κυρίως των νέων ατόμων της περιοχής θα συνεισφέρει με κρίσιμο τρόπο στην εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ. Η ευαισθητοποίηση των πολιτών θα πρέπει να ξεκινάει από το σχολείο, ώστε να επιτευχθεί η υιοθέτηση μιας νέας κουλτούρας μετακινήσεων. Συνεπώς, η διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία είναι ιδιαιτέρως απαραίτητη για το ΣΒΑΚ.

30) Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ καθώς και δημιουργία ενημερωτικών εκδηλώσεων

Ένας σημαντικός παράγοντας για την επιτυχία των εφαρμοζόμενων μέτρων είναι η συνεχής ενημέρωση του κοινού, ώστε τα μέτρα να γίνονται πιο εύκολα αποδεκτά και να μην υπάρχουν καθυστερήσεις από ενστάσεις, καθώς επεξηγούνται τα οφέλη των παρεμβάσεων. Η συνεχής ενημέρωση του κοινού πραγματοποιείται εύκολα, γρήγορα και οικονομικά, με αναρτήσεις σε σχετικές ιστοσελίδες.

Πίνακας 32: Σύνδεση προτεινόμενων μέτρων Ριζοσπαστικού Σεναρίου με το Urban Transport Roadmaps

Προτεινόμενα μέτρα	**Μέτρα που εισάγονται στο Urban Transport Roadmaps- UTR**
28) Διοργάνωση εργαστηρίων (workshops) συμμετοχικού σχεδιασμού **29) Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών** **30) Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και δημιουργία ενημερωτικών εκδηλώσεων**	Ενημέρωση για τη βιώσιμη κινητικότητα (Sustainable travel information and promotion)
7) Εγκατάσταση συστήματος	Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (Bike

κοινόχρηστων ποδηλάτων	sharing)
14) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing)	Σύστημα Κοινόχρηστων Οχημάτων (Car Sharing)
26) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο	Υποδομές Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Green energy refuelling infrastructures)
11) Αντικατάσταση στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (κανονικά ή mini-buses)	Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα «πράσινης ενέργειας» (Green Public fleets)
10) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας **12) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας** **15) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand)**	Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας (Bus, trolley and tram network and facilities)
13) Δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία **23) Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης για περιορισμό της στάθμευση επί της οδού**	Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Park and ride)
1) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης **2) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (πύκνωση διαβάσεων, ράμπες ΑμεΑ, σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, κ.α.)** **3) Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές)** **4) Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων του Δήμου (μικτών και διαχωρισμένων υποδομών)** **5) Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων** **6) Δημιουργία δικτύου πράσινων/προσβάσιμων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου πόλης** **9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων**	Δημιουργία δικτύου για Περπάτημα και Ποδήλατο (Walking and cycling network and facilities)
22) Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης (Parking regulation/pricing)
27) Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Ενιαίο σύστημα εισιτηρίων (Public transport integrated ticketing and tariff schemes)
24) Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων **25) Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας**	Θεσμικό πλαίσιο για τις εμπορευματικές μεταφορές (Urban freight regulations)
16) Περιορισμός παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων	Ελεγχόμενη πρόσβαση οχημάτων (Access regulation and road and parking space

17) Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων. **18) Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου**	reallocation)
21) Μονοδρόμηση οδικών τμημάτων για τη βελτίωση του υφιστάμενου επιπέδου κυκλοφορίας	Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Traffic calming measures)
8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας **19) Δημιουργία κυκλοφοριακών δακτυλίων για αποτροπή διαμπερούς κυκλοφορίας** **20) Μείωση ορίων ταχύτητας**	Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Traffic calming measures)

Πίνακας 33: Παράμετροι UTR Σεναρίου Β

Μέτρο	**Παράμετροι που εισάγονται στο μοντέλο UTR**
Ενημέρωση για τη βιώσιμη κινητικότητα (Sustainable travel information and promotion)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Κόστος: 15€/κάτοικο
Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (Bike sharing)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Κόστος υλοποίησης: 1500/ποδήλατο Συνδρομή: 25/έτος Κάλυψη: 20% αστικής περιοχής
Σύστημα Κοινόχρηστων Οχημάτων (Car Sharing)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Συνδρομή: 20/έτος
Υποδομές Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Green energy refuelling infrastructures)	Περιοχή κάλυψης ηλεκτρικών φορτιστών: 50% Κόστος: 8000€/φορτιστή Χρονιά υλοποίησης: 2025
Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα «πράσινης ενέργειας» (Green Public fleets)	Χρονιά υλοποίησης: 2025 Περίοδος υλοποίησης έργων: 4 χρόνια Στόχος μείωσης ρύπανσης και εκπομπών CO2
Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας (Bus, trolley and tram network and facilities)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Ενίσχυση συχνότητας δρομολογίων στο 100% των γραμμών Μήκος νέων γραμμών: 10χλμ.
Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Park and ride)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Περίοδος υλοποίησης: 3 χρόνια
Δημιουργία δικτύου για Περπάτημα και Ποδήλατο (Walking and cycling network and facilities)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Περίοδος υλοποίησης έργων: 10 χρόνια Μήκος πράσινης διαδρομής: 80km
Σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης (Parking regulation/pricing)	Χρονιά υλοποίησης: 2024 Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 30%
Ενιαίο σύστημα εισιτηρίων (Public transport integrated ticketing and tariff schemes)	Χρονιά υλοποίησης: 2024 Κόστος υλοποίησης: 10€/κάτοικο Κόστος λειτουργίας: 16€/κάτοικο
Θεσμικό πλαίσιο για τις εμπορευματικές μεταφορές (Urban freight regulations)	Χρονιά υλοποίησης: 2023
Ελεγχόμενη πρόσβαση οχημάτων (Access regulation and road and parking space reallocation)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 50%

Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Traffic calming measures)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Περίοδος υλοποίησης: 10 έτη Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 70%