

Παραδοτέο Π.1.α. “Ανάλυση
Υφιστάμενης Κατάστασης -
Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης”



ENERES CPM
ENERGY CONSULTANTS

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΔΗΜΟΥ

Ονοματεπώνυμο	Ρόλος στην Ομάδα Εργασίας
Τζεμπελίκος Δημήτριος	ΠΕ Μηχανικών, Μηχανολόγων Μηχανικών, Ηλεκτρολόγων Μηχανικών Μηχανολόγων – Ηλεκτρολόγων Μηχανικών, με βαθμό Α΄
Σφυρής Δημήτριος	ΠΕ Μηχανικών, Μηχανολόγων Μηχανικών, Ηλεκτρολόγων Μηχανικών Μηχανολόγων – Ηλεκτρολόγων Μηχανικών, με βαθμό Α΄
Σβώλος Χαράλαμπος	ΠΕ Μηχανικών, Μηχανολόγων Μηχανικών, Ηλεκτρολόγων Μηχανικών Μηχανολόγων – Ηλεκτρολόγων Μηχανικών, με βαθμό Α΄

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ ΑΝΑΔΟΧΟΥ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΦΗΟ

Ονοματεπώνυμο	Ρόλος στην Ομάδα Έργου	Αρμοδιότητες / Καθήκοντα
Θωμάς Φιλίππου	Μηχανολόγος Μηχανικός – Υπεύθυνος Ομάδας Έργου	Υπεύθυνος Ομάδας έργου – Υπεύθυνος ποιότητας
Δημήτριος Ζάρρας	Μηχανολόγος Μηχανικός – ενεργειακός ελεγκτής Γ΄ τάξης	Μέλος ομάδας έργου
Σάββας Λουιζίδης	Μηχανολόγος Μηχανικός – ενεργειακός ελεγκτής Γ΄ τάξης	Μέλος ομάδας έργου
Βασιλεία Παπαθανασοπούλου	Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός – Αναπληρώτρια Υπεύθυνη Έργου – Μέλος Ομάδας Έργου	Αναπληρωτής υπεύθυνος ομάδας έργου
Στέργιος Στόγιος	Οικονομολόγος - Μέλος Ομάδας Έργου	Μέλος ομάδας έργου

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΦΗΟ

Το Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) συντάσσεται για την κάλυψη των αναγκών φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων που προβλέπεται να κυκλοφορούν/σταθμεύουν στο Δήμο, με χρονικό ορίζοντα πενταετίας.

Η Μεθοδολογία του Σ.Φ.Η.Ο. περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

- **Στάδιο 1:** Ανάλυση και χαρτογράφηση της υφιστάμενης κατάστασης (π.χ. πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά, υφιστάμενοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης, θέσεις στάθμευσης ταξί/ τουριστικών λεωφορείων/ ΑμεΑ/ οχημάτων τροφοδοσίας & Διερεύνηση σεναρίων χωροθέτησης σταθμών φόρτισης και θέσεων στάθμευσης Ηλεκτρικών Οχημάτων και τεκμηρίωση της βέλτιστης χωροθέτησης αυτών)
- **Στάδιο 2:** Συμμετοχικές διαδικασίες - διαβούλευση
- **Στάδιο 3:** Ολοκλήρωση – εφαρμογή του Σ.Φ.Η.Ο. (π.χ. χρονικός προγραμματισμός, δυνατότητες χρηματοδότησης, πολιτική κινήτρων, προδιαγραφές)

Η σύμβαση για την Παροχή Υπηρεσιών Τεχνικής Υποστήριξης για την εκπόνηση σχεδίου φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) Δήμου Αιγάλεω η οποία χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο, αποτελείται από τα παρακάτω παραδοτέα:

- Π.1α: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης
- Π.1β: Χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο και Σενάρια ανάπτυξης δικτύου σημείων επαναφόρτισης Η/Ο
- Π.2: Έκθεση Διαβούλευσης
- Π.3: Ολοκλήρωση Φακέλου - Εφαρμογή Σχεδίου

Το συγκεκριμένο Παραδοτέο αφορά το:

- **Π.1α: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης**

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα Εικόνων	4
Περιεχόμενα Πινάκων	4
Ακρώνυμα	5
1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	6
1.1 Φορέας Εκπόνησης & Περιοχή παρέμβασης	6
1.2 Ανάλυση υφιστάμενων/εκπονούμενων Σχεδίων & Μελετών	6
1.2.1 Μεθοδολογία ανάλυσης και χρήσης συλλεγόμενων δεδομένων	6
1.2.2 Σε ευρωπαϊκό επίπεδο.....	7
1.2.3 Σε εθνικό επίπεδο	10
1.2.4 Σε περιφερειακό επίπεδο	13
1.2.5 Τοπικός σχεδιασμός.....	15
1.3 Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά Περιοχής.....	15
1.3.1 Δημογραφικά στοιχεία	15
1.3.2 Στοιχεία για την ιδιοκτησία οχήματος.....	18
1.3.3 Στοιχεία για την ιδιοκτησία οχήματος και την πρόσβαση σε ιδιωτική θέση στάθμευσης	18
1.3.4 Χρήσεις γης	19
1.3.5 Υφιστάμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο	25
1.4 Κυκλοφοριακά Χαρακτηριστικά Περιοχής	26
1.4.1 Στόλος οχημάτων	26
1.4.2 Δίκτυα μεταφορών	27
1.4.3 Κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά.....	30
1.4.4 Στάθμευση	30
2. ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.....	32
2.1 Δημογραφικά στοιχεία	32
2.1.1 Χαρτογραφική απεικόνιση Δήμου και οικισμών.....	32
2.1.2 Χαρτογραφική απεικόνιση πληθυσμού.....	35
2.2 Πολεοδομικά στοιχεία.....	36
2.3 Καταγραφή του οδικού δικτύου.....	44
2.4 Μέσα μεταφοράς.....	46
Αναφορές.....	49

Περιεχόμενα Εικόνων

Εικόνα 1: Κατάσταση ασχολίας στις γυναίκες.....	16
Εικόνα 2: Κατάσταση ασχολίας στους άνδρες	17
Εικόνα 3: Θεσμοθετημένες χρήσεις γης Δήμου Αιγάλεω (Πηγή: Δήμος Αιγάλεω)	21
Εικόνα 4: Υφιστάμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων την περιοχή του Δήμου Αιγάλεω (Πηγή: plugshare)	26
Εικόνα 5: Θέση Δήμου Αιγάλεω	32
Εικόνα 6: Οικισμοί	33
Εικόνα 7: Γειτονιές Δήμου Αιγάλεω	34
Εικόνα 8: Οικοδομικά τετράγωνα Δήμου Αιγάλεω	35
Εικόνα 9: Μέση πληθυσμιακή πυκνότητα στον Δήμο Αιγάλεω	36
Εικόνα 10: Συντελεστής δόμησης	37
Εικόνα 11: Συντελεστής κάλυψης.....	38
Εικόνα 12: Χρήσεις γης στον Δήμο Αιγάλεω σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο	39
Εικόνα 13: Χρήσεις γης στην περιοχή του Ελαιώνα	40
Εικόνα 14: Σημεία με χρήση γης "Εκπαίδευση"	41
Εικόνα 15: Σημεία με χρήση γης "Υγεία"	41
Εικόνα 16: Σημεία με χρήση "Δημόσιες Υπηρεσίες"	42
Εικόνα 17: Αθλητικές εγκαταστάσεις	43
Εικόνα 18: Σημειακές χρήσεις γης και σημεία ενδιαφέροντος στον Δήμο Αιγάλεω	44
Εικόνα 19: Ιεράρχηση οδικού δικτύου Δήμου Αιγάλεω.....	45
Εικόνα 20: Υφιστάμενοι ποδηλατόδρομοι στον Δήμο Αιγάλεω	46
Εικόνα 21: Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.....	47
Εικόνα 22: Πιάτσες Ταξί.....	48

Περιεχόμενα Πινάκων

Πίνακας 1: Παράγοντες που αξιολογούνται για την επιλογή των σημείων χωροθέτησης.....	7
Πίνακας 2: Στόχοι για όρια εκπομπών CO ₂ των ελαφρών οχημάτων όπως καθορίστηκαν στο νέο νομικό πλαίσιο.....	9
Πίνακας 3: Ο ελάχιστος στόχος για καθαρά ελαφρά οχήματα ορίστηκε για την Ελλάδα	9
Πίνακας 4: Ανώτατα όρια μέσων εκπομπών CO ₂ στις ταξινομήσεις καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων.	11
Πίνακας 5: Μόνιμος πληθυσμός στον Δήμο Αιγάλεω (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 1991-2011).....	16
Πίνακας 6: Μόνιμος πληθυσμός, κατά φύλο και κατάσταση ασχολίας (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).....	16
Πίνακας 7: Επίπεδο εκπαίδευσης πληθυσμού (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)	18
Πίνακας 8: Στοιχεία για την ιδιοκτησία οχήματος (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).....	18
Πίνακας 9: Νοικοκυριά κατά θέσεις στάθμευσης (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)	19
Πίνακας 10: Κυκλοφορούντα οχήματα σε επίπεδο χώρας και στην Περιφέρεια Αττικής (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2020).....	26
Πίνακας 11: Γραμμές αστικής συγκοινωνίας που εξυπηρετούν τον Δήμο Αιγάλεω	28
Πίνακας 12: Μέγιστοι κυκλοφοριακοί φόρτοι στον Δήμο Αιγάλεω (ΣΒΑΚ, 2021).....	30
Πίνακας 13: Πιάτσες ταξί στον Δήμο Αιγάλεω	47

Ακρώνυμα

ESCO: Εταιρείες Ενεργειακών Υπηρεσιών

Ε.Ε.: Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΣΕΚ: Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα

ΠΧΠ: Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου

V2G: Vehicle to Grid

ΑΔΜΗΕ: Ανεξάρτητος Διαχειριστής Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας

ΑΠΕ: Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας

ΔΕΔΔΗΕ: Διαχειριστής Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας

ΦΔΣ: Φορέας Διεκπεραίωσης Συναλλαγών

ΕΛΣΤΑΤ: Ελληνική Στατιστική Αρχή

ΜΣ: Μετασχηματιστής

Ο/Η: Ηλεκτρικό Όχημα

ΦΕΥΦΗΟ: Φορέας Εκμετάλλευσης Υποδομών Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

ΠΥΗ: Πάροχος Υπηρεσιών Ηλεκτροκίνησης

ΡΑΕ: Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας

ΥΠΥΜΕ: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

ΦΒ: Φωτοβολταϊκό

1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

1.1 Φορέας Εκπόνησης & Περιοχή παρέμβασης

Ο Δήμος Αιγάλεω αποτελεί τον φορέα εκπόνησης ενώ και η περιοχή παρέμβασης του παρόντος Σχεδίου εκτείνεται στα γεωγραφικά όριά του. Ο Δήμος Αιγάλεω είναι Δήμος της Περιφέρειας Αττικής, του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Αθηνών και πιο συγκεκριμένα ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα του Δυτικού Τομέα Αθηνών και έχει έδρα του το Αιγάλεω. Η συνολική έκταση του Δήμου είναι 6,45 τ.χλμ και ο πληθυσμός του 69.946 κάτοικοι σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Συνορεύει ανατολικά με τον Δήμο Αθηναίων, βορειοανατολικά με τον Δήμο Περιστερίου, βορειο-δυτικά με τον Δήμο Χαϊδαρίου, δυτικά με τον Δήμο Αγ. Βαρβάρας, νότια-νοτιοδυτικά με τον Δήμο Νίκαιας – Αγ. Ιωάννου Ρέντη και νοτιο-ανατολικά με τον Δήμο Μοσχάτου - Ταύρου.

Αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους και πιο κεντρικούς Δήμους της Δυτικής Αθήνας. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως στον Δήμο Αιγάλεω έχουν την έδρα τους οι 2 από τις 4 Πανεπιστημιούπολεις του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής. Η Πανεπιστημιούπολη Άλσους Αιγάλεω έχει αναπτυχθεί σε χώρο του τέως Πυριτιδοποιείου μεταξύ των οδών Αγίου Σπυρίδωνος και Δημητσάνης εντός του Άλσους Αιγάλεω, ενώ η Πανεπιστημιούπολη Αρχαίου Ελαιώνα στην περιοχή που ονομαζόταν από τους παλαιότερους κατοίκους Κτήμα Λεβίδα, μεταξύ των οδών Θηβών και Πέτρου Ράλλη στην περιοχή του Αρχαίου Ελαιώνα. Επιπλέον, στο κέντρο του Δήμου δεσπόζει το Άλσος «Μπαρουτάδικο» με χώρους εκπαίδευσης, άθλησης και το δημοτικό θέατρο «Αλέξης Μινωτής».

Επίσης, οι τρεις σταθμοί μετρό (Ελαιώνας, Αιγάλεω και Αγ. Μαρίνα) σε συνδυασμό με το δυνατό εμπορικό κέντρο κάνουν το Δήμο Αιγάλεω εύκολα επισκέψιμο και ελκυστικό στη διαμονή του. Επιπλέον, τον Δήμο Αιγάλεω διασχίζουν πέντε μεγάλες οδικές αρτηρίες και συγκεκριμένα οι Λεωφόροι Κηφισού, Αθηνών, Θηβών, Πέτρου Ράλλη και η Ιερά Οδός.

Η μικρή απόσταση του Δήμου Αιγάλεω από το κέντρο της Αθήνας (5 χλμ.) συμβάλλει στην υπαρξη έντονων σχέσεων εξάρτησης από το διοικητικό και οικονομικό κέντρο της Αθήνας. Ωστόσο, ο Δήμος Αιγάλεω διαθέτει σημαντικούς εν δυνάμει πόλους έλξης μητροπολιτικής εμβέλειας, όπως αναφέρθηκαν παραπάνω, δηλαδή το Πανεπιστήμιο Δυτ. Αττικής, το Άλσος Αιγάλεω (Μπαρουτάδικο), η περιοχή του Ελαιώνα, οι τρεις σταθμοί μετρό, η Ιερά οδός, οι πρωτεύουσες αρτηρίες κυκλοφορίας Θηβών και Πέτρου Ράλλη και οι κύριες Εθνικές αρτηρίες Εθν.Οδός Αθηνών – Θεσσαλονίκης και Εθν. Οδός Αθηνών – Πατρών που βρίσκονται εντός του Δήμου ή γειτνιάζουν με αυτόν.

1.2 Ανάλυση υφιστάμενων/εκπονούμενων Σχεδίων & Μελετών

1.2.1 Μεθοδολογία ανάλυσης και χρήσης συλλεγόμενων δεδομένων

Σκοπός της ενέργειας είναι να συγκεντρωθεί, να αξιολογηθεί, και να αξιοποιηθεί το σύνολο των σχετικών μελετών και των θεσμικών κειμένων που αφορούν στην περιοχή παρέμβασης.

Αναλυτικότερα, η συγκέντρωση των στοιχείων αποσκοπεί στην καταγραφή των υφιστάμενων δεδομένων για την περιοχή παρέμβασης, ώστε να εντοπιστούν τυχόν αδυναμίες/εμπόδια και ευκαιρίες που θα πρέπει να ληφθούν εξ' αρχής υπόψη για την κατάρτιση και υλοποίηση του Σ.Φ.Η.Ο. καθώς και μελλοντικά σε κάθε αναθεώρηση του.

Στον παρακάτω πίνακα αναγράφονται τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη και αξιολογούνται για την επιλογή των προτεινόμενων σημείων χωροθέτησης.

Πίνακας 1: Παράγοντες που αξιολογούνται για την επιλογή των σημείων χωροθέτησης

Δεδομένα που αξιολογούνται					
Πολεοδομικές παρεμβάσεις	Ελέλιξη περιοχής	Οργάνωση των χρήσεων γης	Κυκλοφοριακά στοιχεία	Μέτρα κινητικότητας	Περιβαλλοντικοί στόχοι
Μελέτες ανάπλασης	Πληθυσμιακά στοιχεία	Πολεοδομική-Χωροταξική ανάπτυξη	Σύνθεση κυκλοφορίας	Υποδομές μετακίνησης για πεζούς	Μείωση ρύπων και εκπομπών από τον κλάδο των μεταφορών
Αλλαγές χρήσεων	Εισοδήματα	Περιοχές κατοικίες	Δεδομένα προσφοράς στάθμευσης	Υποδομές για ποδήλατα	Μείωση στην κατανάλωση ενέργειας
	Ιδιοκτησίες Ι.Χ.	Πόλοι έλξης μετακινήσεων	Ειδικές θέσεις στάθμευσης	Μ.Μ.Μ.	Αναβάθμιση του δημόσιου και ιδιωτικού στόλου οχημάτων
	Σύνθεση στόλου Ι.Χ.	Περιοχές θέσεων εργασίες	Τιμολογιακή πολιτική	Διαχείριση στάθμευσης	
			Μήκος και χωροθέτηση υποδομών Μ.Μ.Μ.	Νέες υποδομές	
				Ευαισθητοποίηση	

Στη συνέχεια αναλύονται τα κείμενα υπερκείμενου και τοπικού σχεδιασμού.

1.2.2 Σε ευρωπαϊκό επίπεδο

Ως αποτέλεσμα αυτών των περιβαλλοντικών, οικονομικών και άλλων οφελών που προσφέρουν τα Η/Ο, η ηλεκτροκίνηση έχει καταστεί ζωτικό μέρος της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) για την επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών της (μείωση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου 40% από τα επίπεδα του 1990 έως το 2030 και 60% έως το 2050). Έτσι, η Ένωση προωθεί την ηλεκτροκίνηση μέσω πολιτικών που αποσκοπούν στην ενσωμάτωση των Η/Ο. Πιο συγκεκριμένα, τον Νοέμβριο του 2017, η Επιτροπή παρουσίασε ένα πακέτο «καθαρών» μεταφορών, το οποίο αποτελείται από νομοθετικές προτάσεις καθώς και από μη νομοθετικά μέτρα που παρουσιάζονται σε ένα σχέδιο δράσης εναλλακτικών καυσίμων και μια επικοινωνιακή στρατηγική για να παρουσιάσει τα οφέλη των μεταφορών χαμηλών εκπομπών.

Το πακέτο περιλάμβανε νομοθετική πρόταση σχετικά με τα όρια εκπομπών CO₂ για νέα αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (φορτηγά). Ακόμα, έθεσε νέους στόχους για τις μέσες εκπομπές CO₂ των νέων επιβατικών αυτοκινήτων και φορτηγών στο στόλο της ΕΕ (σε σύγκριση με τα αντίστοιχα όριά τους το 2021):

- 15 % χαμηλότερες εκπομπές το 2025
- 30 % χαμηλότερες εκπομπές το 2030

- 95g CO₂/km για αυτοκίνητα, 147g CO₂/km για φορτηγά.

Η πρόταση περιλάμβανε επίσης έναν ειδικό μηχανισμό κινήτρων για τα αυτοκίνητα με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές ρύπων, προκειμένου να επιταχυνθεί η ενσωμάτωσή τους στο συνολικό στόλο.

Η Ε.Ε. μάλιστα προχωράει σε αναθεώρηση των στόχων της, με τους νέους στόχους να αποτυπώνονται στην πρόταση που έχει καταθέσει και ονομάζεται “Fitfor 55” πακέτο. Στην πρόταση αυτή, περιλαμβάνονται πιο φιλόδοξοι στόχοι για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, ενδεικτικά αναφέροντας το στόχο για μείωση κατά 55% από τα επίπεδα του 1990 έως το 2030.

Η μετάβαση της Ε.Ε. προς την εδραίωση της ηλεκτροκίνησης καθορίζεται από μια σειρά κατευθυντήριων γραμμών που προσαρμόζονται στην εθνική νομοθεσία κάθε κράτους μέλους.

- **Οδηγία 2014/94/ΕΕ**

Η Οδηγία αυτή θεσπίζει κοινό πλαίσιο μέτρων για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην ΕΕ. Η Οδηγία ορίζει ελάχιστες προδιαγραφές για τη δημιουργία των σχετικών υποδομών. Σύμφωνα με την οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία μέσω του νόμου 4439/2016, κάθε κράτος μέλος θεσπίζει εθνικό πλαίσιο πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς όσον αφορά τα ηλεκτρικά οχήματα και ανάπτυξη της σχετικών υποδομών. Ειδικά για την τροφοδοσία των Η/Ο με ηλεκτρική ενέργεια, η χώρα μας πρέπει να διασφαλίσει ότι υπάρχει ικανός αριθμός σημείων επαναφόρτισης για το κοινό, εντός αστικών/περιαστικών και άλλων κατοικημένων περιοχών.

Σκοπός της οδηγίας είναι να ενθαρρύνει κάθε κράτος μέλος να καταρτίσει μια στρατηγική ηλεκτροκίνησης, βάσει των ακόλουθων αρχών:

- Ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, λαμβάνοντας υπόψη, κατά περίπτωση, τη διασυνοριακή συνέχεια.
- Διασφάλιση ότι έχουν τεθεί σε εφαρμογή ορισμένα δημοσίως προσβάσιμα σημεία φόρτισης, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν να κυκλοφορούν τουλάχιστον σε αστικούς/προαστιακούς οικισμούς και σε άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές και, κατά περίπτωση, εντός των οδικών δικτύων που καθορίζονται από τα Κράτη Μέλη. Ο αριθμός αυτών των σημείων επαναφόρτισης καθορίζεται λαμβάνοντας υπόψη, τις εκτιμήσεις για την απορρόφηση των Η/Ο, όπως αναφέρεται στα εκάστοτε εθνικά πλαίσια πολιτικής, καθώς και τις βέλτιστες πρακτικές και συστάσεις που εκδίδει η Επιτροπή.
- Η χρήση έξυπνων συστημάτων μέτρησης ηλεκτρικής ενέργειας (smartmeters) σε δημόσια σημεία φόρτισης.
- Μέτρα που μπορούν να προωθήσουν την ανάπτυξη υποδομής εναλλακτικών καυσίμων σε δημόσιες συγκοινωνίες.

- **Οδηγία 2019/1161/ΕΕ(τροποποίηση της Οδηγίας 2009/33/ΕΚ)**

Η οδηγία 2019/1161, η οποία έχει ενσωματωθεί στην ελληνική νομοθεσία με το ν.4710/20, άρθρα 33 έως 39, και η οποία τροποποιεί την Οδηγία 2009/33, επιβάλλει την υποχρέωση στα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ και ορισμένων ρύπων, όταν προμηθεύονται ορισμένα οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Ένωσης για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.

Στην συγκεκριμένη ευρωπαϊκή οδηγία δίνονται συγκεκριμένοι στόχοι προμηθειών για την Ελλάδα, ως κράτος μέλος της ΕΕ, σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα τα οποία αποτελούν εκτός των άλλων και τη βάση για την αξιολόγηση του όγκου των οχημάτων καθαρής ενέργειας στο μέλλον.

Οι πίνακες 2 και 3 παρουσιάζουν τους στόχους που έχουν τεθεί για τις εκπομπές CO₂ και τις πωλήσεις καθαρών ελαφρών οχημάτων.

Πίνακας 2: Στόχοι για όρια εκπομπών CO₂ των ελαφρών οχημάτων όπως καθορίστηκαν στο νέο νομικό πλαίσιο

Κατηγορία οχήματος	Μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2025		Μέχρι 1 Ιανουαρίου 2026	
	CO ₂ (g/km)	RDE εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων ως ποσοστό των ορίων εκπομπών	CO ₂ (g/km)	RDE εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων ως ποσοστό των ορίων εκπομπών
M1	50	80%	0	-
M2	50	80%	0	-
N1	50	80%	0	-

Πίνακας 3: Ο ελάχιστος στόχος για καθαρά ελαφρά οχήματα ορίστηκε για την Ελλάδα

	Μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2025	Μέχρι 1 Ιανουαρίου 2026
Ελλάδα	25.3%	25.3%

• Οδηγία 2018/844/ΕΕ

Η Οδηγία 2018/844, η οποία έχει ενσωματωθεί (στο σκέλος που αφορά τις υποδομές φόρτισης Η/Ο) στην ελληνική νομοθεσία με το ν.4710/20, άρθρα 21 έως 24, αναφέρει πως η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει δεσμευθεί να αναπτύξει ένα βιώσιμο, ανταγωνιστικό, ασφαλές και απαλλαγμένο από ανθρακούχες εκπομπές ενεργειακό σύστημα.

Μέσω της συγκεκριμένης οδηγίας η Ένωση δεσμεύεται να αναπτύξει ένα βιώσιμο, ανταγωνιστικό, ασφαλές και απαλλαγμένο από ανθρακούχες εκπομπές ενεργειακό σύστημα, έως το 2050. Για να επιτύχουν τον εν λόγω στόχο, τα κράτη μέλη και οι επενδυτές χρειάζονται μέτρα τα οποία να στοχεύουν στην επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και την απαλλαγή έως το 2050 του κτιριακού δυναμικού από ανθρακούχες εκπομπές, οι οποίες ευθύνονται για περίπου 36 % του συνόλου των εκπομπών CO₂ της Ένωσης. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιδιώξουν μια οικονομικά αποδοτική ισορροπία μεταξύ της απαλλαγής του ενεργειακού εφοδιασμού από ανθρακούχες εκπομπές και της μείωσης της τελικής κατανάλωσης ενέργειας.

Η Οδηγία αναφέρει πως οι οικοδομικοί κώδικες, μπορούν να αξιοποιηθούν αποτελεσματικά για τη θέσπιση στοχευμένων απαιτήσεων που στηρίζουν την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης στους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων σε κτίρια που προορίζονται για κατοικίες και για άλλες χρήσεις. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προβλέψουν μέτρα για την απλούστευση της εγκατάστασης υποδομών επαναφόρτισης με σκοπό την αντιμετώπιση εμποδίων, όπως τα διαφορετικά κίνητρα και τα διοικητικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν μεμονωμένοι ιδιοκτήτες όταν επιθυμούν να εγκαταστήσουν ένα σημείο επαναφόρτισης στον δικό τους χώρο στάθμευσης.

Πιο συγκεκριμένα, τα κτίρια μπορούν να αξιοποιηθούν για την ανάπτυξη της αναγκαίας υποδομής για την έξυπνη φόρτιση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Επίσης, οι οικοδομικοί κώδικες μπορούν να αξιοποιηθούν αποτελεσματικά για τη θέσπιση στοχευμένων απαιτήσεων που στηρίζουν την

ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης στους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων σε κτίρια που προορίζονται για κατοικίες και για άλλες χρήσεις. Έτσι, τα κράτη μέλη οφείλουν να προβλέψουν μέτρα για την απλούστευση της εγκατάστασης υποδομών επαναφόρτισης με σκοπό την αντιμετώπιση εμποδίων, όπως τα διαφορετικά κίνητρα και τα διοικητικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν μεμονωμένοι ιδιοκτήτες όταν επιθυμούν να εγκαταστήσουν ένα σημείο επαναφόρτισης στον δικό τους χώρο στάθμευσης. Κατά τη θέσπιση απαιτήσεων για την ηλεκτροκίνηση στην εθνική νομοθεσία, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις πιθανές διαφορετικές συνθήκες, όπως η κυριότητα των κτιρίων και των παρακείμενων χώρων στάθμευσης, οι δημόσιοι χώροι στάθμευσης που βρίσκονται εντός κτιρίων και τέλος η χρήση των κτιρίων αυτών (για κατοικίες ή/και άλλες χρήσεις). Όσον αφορά τα νέα μη προοριζόμενα για κατοικία κτίρια καθώς και τα μη προοριζόμενα για κατοικία κτίρια που υφίστανται ανακαίνιση μεγάλης κλίμακας με περισσότερες των 10 θέσεις στάθμευσης εντός αυτών, πρέπει να εξασφαλίζεται η εγκατάσταση τουλάχιστον ενός σημείου επαναφόρτισης σε αυτά καθώς και υποδομής καλωδίωσης για τη σύνδεση σημείου επαναφόρτισης για τουλάχιστον μία θέση στάθμευσης ανά πέντε. Όσον αφορά τα νέα κτίρια κατοικιών καθώς και τα κτίρια κατοικιών που υφίστανται ανακαίνιση μεγάλης κλίμακας, με περισσότερες των 10 θέσεων στάθμευσης, πρέπει να εξασφαλίζεται η εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης για κάθε θέση στάθμευσης με σκοπό την εγκατάσταση σημείου επαναφόρτισης μελλοντικά.

1.2.3 Σε εθνικό επίπεδο

- **Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ)**

Το ΕΣΕΚ αποτελεί το βασικό εργαλείο για τη διαμόρφωση της εθνικής πολιτικής για την Ενέργεια και το Κλίμα για την επόμενη δεκαετία, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αλλά και τους στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε.

Κύριος στόχος του ΕΣΕΚ είναι ο σχεδιασμός, προγραμματισμός και η υλοποίηση των κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά αποδοτικότερων μέτρων πολιτικής για την επίτευξη των μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων εθνικών ενεργειακών και κλιματικών στόχων.

Ηλεκτροκίνηση /Στόχοι και επιδιώξεις

Όσον αφορά την ηλεκτροκίνηση, η προώθησή της, αποτελεί μία από τις βασικές προτεραιότητες του ΕΣΕΚ και συμπεριλαμβάνεται στην διάσταση των:

- Κλιματική αλλαγή, εκπομπές απορροφήσεις αερίων του θερμοκηπίου
 - ΠΠ.1.3 : Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα των μεταφορών
- Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας ΑΠΕ
 - ΠΠ2.11: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης
- Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης
 - ΠΠ3.7: Πλαίσιο αντικατάστασης ρυπογόνων επιβατικών και φορτηγών οχημάτων
- Ασφάλεια Ενεργειακού Εφοδιασμού
 - ΠΠ4.4: Προώθηση συστημάτων παροχής ευελιξίας, συστημάτων αποθήκευσης και απόκρισης της ζήτησης και διασφάλιση της επάρκειας ισχύος της χώρας
- Έρευνα καινοτομία και ανταγωνιστικότητα
 - ΠΠ6.5: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών στις μεταφορές
 - ΠΠ6.6: Ανάπτυξη καινοτόμων εφαρμογών αποθήκευσης ενέργειας

Με τους κυριότερους στόχους να συνοψίζονται στο να ανέλθει το μερίδιο των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις κατά το έτος στο 30% και το συνολικό μερίδιο των ΑΠΕ στην τελική κατανάλωση ενέργεια για τις μεταφορές να ανέλθει στο 19% μέχρι το 2030.

Στη συνέχεια παρατίθενται τα προβλεπόμενα στοιχεία σε επίπεδο στόχων και επιδιώξεων.

ΑΠΕ στις μεταφορές και προώθηση της Ηλεκτροκίνησης

Προβλέπεται η ολοκλήρωση του θεσμικού πλαισίου για τη λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης, καθώς και η ανάπτυξη των απαιτούμενων υποδομών για την περαιτέρω προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Παράλληλα κρίσιμη κρίνεται η ανάγκη για παροχή αποτελεσματικής ενημέρωσης προς τους καταναλωτές σχετικά με τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης.

Ο τομέας των μεταφορών ευθύνεται για μεγάλο μέρος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης καθώς είναι υπεύθυνος για το ένα τέταρτο των εκπομπών CO₂, κατά συνέπεια γίνεται αντιληπτός ο καταλυτικός ρόλος που καλούνται να διαδραματίσουν τα οχήματα χαμηλών ή μηδενικών ρύπων στην αντιμετώπιση του φαινομένου.

Ως εκ τούτου, η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί βασικό στόχο πολιτικής, ο οποίος προϋποθέτει την ολοκλήρωση του σχετικού κανονιστικού πλαισίου και τον προγραμματισμό ανάπτυξης των απαραίτητων ενεργειακών υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

Πίνακας 4: Ανώτατα όρια μέσων εκπομπών CO₂ στις ταξινομήσεις καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων.

2020	Μέγιστες μέσες εκπομπές CO ₂ 95 gr/km
2021	Μείωση της μέσης τιμής εκπομπών CO ₂ κάτω από τα 95 gr/km
2025	Μείωση κατά 15% σε σχέση με το 2021
2030	Μείωση κατά 37,5% σε σχέση με το 2021

Η χάραξη της εθνικής πολιτικής προώθησης της ηλεκτροκίνησης και η εξειδίκευσή της πραγματοποιείται σε πέντε διαφορετικές κατευθύνσεις:

1. Τη διεύρυνση της «αγοραστικής βάσης» της Ελληνικής Αγοράς, μέσω της διαφοροποίησης της καταναλωτικής ταυτότητας (προφίλ).
2. Την αντικατάσταση παλαιότερων οχημάτων με «καθαρά» οχήματα plug-in υβριδικής και αμιγώς ηλεκτρικής τεχνολογίας.
3. Την αύξηση του υφιστάμενου 0,33% μεριδίου των ηλεκτρικών οχημάτων στην ελληνική αγορά σε τουλάχιστον 8,7% επί των νέων ταξινομήσεων εντός χρονικού διαστήματος 5 ετών (2020-2024).
4. Την ανάπτυξη νέου «περιβάλλοντος χρήσης» τόσο από πλευράς υποδομών όσο και παροχών (κινήτρων).
5. Την ενημέρωση του κοινού μέσω της προώθησης επικοινωνιακών προγραμμάτων.

Για την εκτίμηση διεξόδου της ηλεκτροκίνησης στην ελληνική αγορά καταρτίστηκαν δυο διαφορετικά σενάρια:

- Σενάριο Α (Σενάριο Αναφοράς): Σύμφωνα με το σενάριο εξέλιξης των ταξινομήσεων κατ' έτος και εκτιμήσεις της αγοράς, το ποσοστό διεξόδου ηλεκτρικών οχημάτων θα ανέρχεται σε 24,1% επί των νέων ταξινομήσεων το έτος 2030.
- Σενάριο Β (Σενάριο Εμπροσθοβαρές με οικονομική ανάπτυξη και αυξημένα μέτρα πολιτικής): Σύμφωνα με το σενάριο εξέλιξης των ταξινομήσεων κατ' έτος και με στόχο την επίτευξη του φιλόδοξου στόχου με οικονομική ανάπτυξη και αυξημένα μέτρα πολιτικής έως το έτος 2030, το ποσοστό διεξόδου των ηλεκτρικών οχημάτων το έτος 2030 ανέρχεται σε 30% επί των νέων ταξινομήσεων.

- **Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας**

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα, εκπονήθηκε το 2017 και αφορά όλα τα μέσα μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, εναέριες και διατροφικές μεταφορές/εφοδιαστική αλυσίδα) για έναν μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα 20 ετών (2017-2037).

Τα βασικά συμπεράσματα του Σχεδίου αυτού αναφέρονται στον πολύ παλαιό στόλο επιβατικών οχημάτων (λεωφορεία και ΙΧΕ) και στη σχεδόν μηδενική παρουσία υβριδικών και ηλεκτρικών οχημάτων σε αυτόν. Επίσης αναδεικνύουν την ηλεκτροκίνηση στον τομέα των μεταφορών ως παράγοντα διασφάλισης περιβαλλοντικής βιωσιμότητας. Τέλος προωθούν την ανάπτυξη σχεδίου για την εγκατάσταση δημόσιων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

- **Νόμος 4710/2020 για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης**

Το νομικό πλαίσιο που θέτει τις βάσεις για την ανάπτυξη του τομέα της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα στηρίζεται στο νόμο υπ' αριθμόν 4710/23.07.2020. Καθορίζει συγκεκριμένους στόχους για τα όρια CO₂ ορισμένων κατηγοριών οχημάτων και για την προμήθεια ελαφρών οχημάτων σε εθνικό επίπεδο. Αυτοί οι στόχοι αποτελούν μέρος του Εθνικού Σχεδίου Ενέργειας και Κλίματος (ΕΣΕΚ, 2019), το οποίο στοχεύει σε 30% διείσδυση των πωλήσεων Η/Ο έως το 2030. Οι στόχοι αναφέρονται στα οχήματα του δημόσιου τομέα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων των περιφερειακών και τοπικών αρχών και παρουσιάζονται στο παρακάτω πίνακες.

Προκειμένου να υποστηριχθεί η απορρόφηση των Η/Ο στην Ελλάδα, το νέο νομικό πλαίσιο παρέχει κίνητρα στους οδηγούς και σε άλλες οντότητες, τα οποία θα βοηθήσουν στην αύξηση της διείσδυσης των Η/Ο στην αγορά. Αυτά τα κίνητρα περιλαμβάνουν φορολογικές απαλλαγές, επιδοτήσεις για Η/Ο, καθώς και περιβαλλοντικά τέλη για παλιά και ρυπογόνα οχήματα. Πιο συγκεκριμένα, οι επιχειρήσεις που αγοράζουν επιβατικά οχήματα μηδενικών εκπομπών δικαιούνται φορολογικά οφέλη, τα οποία είναι σημαντικότερα στην περίπτωση των αμιγώς Η/Ο και για επιχειρήσεις που εδρεύουν σε νησιά. Επιπλέον, οι επιχειρήσεις που εγκαθιστούν δημοσίου προσβάσιμα σημεία φόρτισης δικαιούνται φορολογικά οφέλη, τα οποία είναι ισχυρότερα σε περίπτωση που η επιχείρηση βρίσκεται στους Δήμους των Νήσων. Για παράδειγμα, για τη μίσθωση ενός εταιρικού Η/Ο έως και 40.000 € (χωρίς ΦΠΑ), η εταιρεία έχει έκπτωση ακαθάριστου εισοδήματος 50%. Επίσης, για έξοδα που σχετίζονται με την αγορά/εγκατάσταση/λειτουργία ενός σημείου φόρτισης, μια εταιρεία έχει έκπτωση ακαθάριστου εισοδήματος 50% εάν το σημείο φόρτισης είναι προσβάσιμο στο κοινό και 30% εάν το σημείο φόρτισης προορίζεται μόνο για χρήση των εργαζομένων.

Παράλληλα με τα κίνητρα που αναφέρονται προκειμένου να αυξηθεί η διείσδυση των Η/Ο στην χώρα στον νόμο αναφέρονται και χωροταξικές ρυθμίσεις με σκοπό να ενισχυθούν/αναπτυχθούν οι υποδομές δημοσίων ή μη σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. Οι Δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, οι μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί Δήμοι, οι Δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και οι μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί Δήμοι, σύμφωνα με το άρθρο 2Α του ν. 3852/2010 εκπονούν υποχρεωτικά Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.), με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίου προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων.

Επιπρόσθετα, όσον αφορά τα νέα κτίρια απαιτείται στην ηλεκτρολογική μελέτη να περιλαμβάνεται η εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης, ώστε στις θέσεις στάθμευσης, όπως αυτές προκύπτουν από την οικοδομική άδεια, να μπορούν να εγκατασταθούν σημεία επαναφόρτισης Η/Ο. Σε υφιστάμενα κτίρια, τα οποία είχαν υποχρέωση πρόβλεψης θέσεων στάθμευσης, δύναται να εγκαθίσταται νέα υποδομή καλωδίωσης σε κοινόχρηστους ή και κοινόκτητους χώρους, για την τοποθέτηση ξεχωριστής κοινόχρηστης παροχής, η οποία επιτρέπει την τοποθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο.

1.2.4 Σε περιφερειακό επίπεδο

1.2.4.1 Θέση και ρόλος της περιφέρειας στο διεθνή, ευρωπαϊκό και εθνικό χώρο

Η Περιφέρεια Αττικής έχει έδρα την Αθήνα, βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα της χώρας και ειδικότερα στο νοτιοανατολικό τμήμα της Περιφέρειας της Στερεάς Ελλάδας. Έχει έκταση 3.808 km² και καλύπτει σχεδόν το 3% της συνολικής έκτασης της χώρας.

Η Περιφέρεια Αττικής περιλαμβάνει τις παρακάτω οκτώ (8) Περιφερειακές Ενότητες (ΠΕ):

1. Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών
2. Π.Ε. Βορείου Τομέα Αθηνών
3. Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών
4. Π.Ε. Νοτίου Τομέα Αθηνών
5. Π.Ε. Ανατολικής Αττικής
6. Π.Ε. Δυτικής Αττικής
7. Π.Ε. Πειραιώς
8. Π.Ε. Νήσων

Ο μόνιμος πληθυσμός της Περιφέρειας Αττικής το 2011 ανερχόταν σε 3.828.434 κατοίκους αυξημένος κατά 1,7% περίπου σε σχέση με την απογραφή του 2001. Αν και κατέχει χωρικά μόλις το 2,9% της επικράτειας του ελλαδικού χώρου, η Περιφέρεια Αττικής συγκεντρώνει το 35,4% του συνολικού μόνιμου πληθυσμού της χώρας λόγω του Μητροπολιτικού της χαρακτήρα. Αναφορικά με τον τομέα όπου βρίσκεται ο Δήμος Αιγάλεω, δηλαδή της Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών, το 2011 ο μόνιμος πληθυσμός ήταν 489.675.

Σήμερα, οι μητροπολιτικές περιφέρειες, όπως είναι η Περιφέρεια Αττικής, λειτουργούν ως «μοχλοί» ανάπτυξης και βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας για όλη τη χώρα. Σε αυτό το πλαίσιο, η Περιφέρεια Αττικής έχει σημαντική θέση ως προς την κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού της οικονομίας, της αναδιάρθρωσης του παραγωγικού ιστού, της προώθησης της τεχνολογίας και της καινοτομίας και γενικότερα στη βελτίωση του διεθνούς ρόλου της Ελλάδας.

Απ' την άλλη, η κρίση που πλήττει τα τελευταία χρόνια την Ελλάδα, επηρεάζει και την Περιφέρεια, την οικονομική και την κοινωνική της συνοχή, υποβαθμίζοντας συνεχώς τη σχετική θέση και τις αντίστοιχες προοπτικές στο σύστημα των ευρωπαϊκών και διεθνών μητροπόλεων.

Στο γενικότερο χώρο της Μεσογείου, η Αττική διαθέτει τη δυναμική ώστε να γίνει η σημαντικότερη Ευρωπαϊκή Μητρόπολη. Παρόλα αυτά, σταδιακά η θέση της εμφανίζει κάποια υποχώρηση στην κατάταξη των Ευρωπαϊκών Πόλεων ως προς την ελκυστικότητά της για να προσελκύσει επενδύσεις σε οικονομικές δραστηριότητες που θεωρούνται καίριας σημασίας για την ανάπτυξη, όπως η λειτουργία επιχειρήσεων που παράγουν διεθνώς ανταγωνιστικά προϊόντα υψηλής προστιθέμενης αξίας, προσέλκυση περιφερειακών γραφείων μεγάλων πολυεθνικών επιχειρήσεων, τουριστική κίνηση καθ' όλη την διάρκεια του χρόνου κ.ά. Βάσει του Στρατηγικού Σχεδίου της Περιφέρειας Αττικής, ένα κρίσιμο ζήτημα για την αναστροφή αυτής της πορείας και παράλληλα την ενίσχυση του διεθνούς της ρόλου αποτελεί η χωρικά στοχευμένη εξειδίκευση σε σχέση με τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα μέσω των ακόλουθων πολιτικών:

1. της διατήρησης του ρόλου των κέντρων Αθήνας και Πειραιά, ως κέντρων επιτελικών και διοικητικών υπηρεσιών
2. της χωρικής αναδιάρθρωσης των παραγωγικών κλάδων με κατεύθυνση την ανάπτυξη δυναμικών, υπερεθνικής σημασίας, κλάδων σε στρατηγικούς τομείς

3. του εκσυγχρονισμού των υφιστάμενων δραστηριοτήτων
4. της διατήρηση της ισορροπίας της παραγωγικής βάσης και της αντιμετώπιση της ανεργίας
5. της ενίσχυσης της βιομηχανίας και της επιχειρηματικότητας με παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος και επιδίωξη οργάνωσης των επιχειρήσεων σε συστάδες ομοειδών ή καισυμπληρωματικών (clusters)
6. της αύξησης της ελκυστικότητας της Αθήνας-Αττικής ως τουριστικού προορισμού με διεθνή ακτινοβολία
7. της υποστήριξης του χονδρεμπορίου και του διαμετακομιστικού εμπορίου, με προώθηση συνδυασμένων μεταφορών και οργάνωση εμπορευματικών πάρκων παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής διαχείρισης (logistics)
8. της αξιοποίησης και εντατικοποίησης της χρήσης των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων και άλλων αθλητικών υποδομών
9. της αξιοποίησης αστικών κενών
10. της ανάπτυξης του κλάδου υγείας, πρόνοιας και περίθαλψης,
11. του ελέγχου της αδόμητης γης, με ταυτόχρονη διαφύλαξη της γεωργικής γης, της βιοποικιλότητας και του αγροτικού τοπίου.

1.2.4.2 Βασικές κατευθύνσεις της Περιφέρειας Αττικής

Στρατηγικός στόχος της Περιφέρειας Αττικής σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας –Αττικής (ΦΕΚ 156/Α/1.8.2014) είναι η προώθηση της ισόρροπης οικονομικής ανάπτυξης και η ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας-Αττικής, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, η αύξηση της παραγωγής και της απασχόλησης σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων.

Οι στρατηγικοί στόχοι του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας / Αττικής 2021, σύμφωνα με τον Ν. 4277/2014, προσδιορίζονται στις παρακάτω τρεις ενότητες στόχων:

- Ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη και ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας – Αττικής, βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, αύξηση της παραγωγής και της απασχόλησης σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων.
- Βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, εξοικονόμηση πόρων, αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, εξισορρόπηση στην κατανομή των πόρων και των ωφελειών από την ανάπτυξη.

Ειδικότερα η Περιφέρεια Αττικής επιδιώκει να φέρει στο προσκήνιο τους πολίτες της Αττικής ως το επίκεντρο της παραγωγικής δραστηριότητας και να καταστεί η Αττική φυτώριο για τη νεανική, καινοτόμο, συνεργατική και υγιή επιχειρηματικότητα και τη νεανική πολιτιστική δημιουργία. Ονομαστικά, τίθενται οι παρακάτω στόχοι:

- Συνεργασία με όλους τους φορείς της οικονομίας με ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση της κοινωνικής οικονομίας
- Στήριξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων
- Έμφαση στην γνώση, την καινοτομία και την ποιότητα προϊόντων και υπηρεσιών
- Ενίσχυση των τριών τομέων δράσης της Στρατηγικής Έξυπνης Εξειδίκευσης (Δημιουργική Οικονομία, Γαλάζια Οικονομία, Βιώσιμη, Οικονομία των Αναγκών)
- Προώθηση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας-Ενεργειακή αναβάθμιση υποδομών
- Αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της Αττικής
- Βιώσιμη διαχείριση των Φυσικών Πόρων της Αττικής

Η Περιφέρεια Αττικής δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας, μικροκινητικότητας και προστασίας του περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο αυτό η ηλεκτροκίνηση αποτελεί βασικό πυλώνα του στρατηγικού σχεδιασμού της Περιφέρειας. Στα πρώτα αποτελέσματα της υλοποίησης του στρατηγικού σχεδιασμού μέσω του προγράμματος «Περιφέρεια Αττικής – ηλεκτροκίνηση 2021» περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων οι παρακάτω δράσεις:

- Στο Μητροπολιτικό Πάρκο περιβαλλοντικής εκπαίδευσης «Αντώνης Τρίτσης» έχουν εγκατασταθεί οι πρώτοι ταχυφορτιστές, ενώ το πρώτο αμιγώς ηλεκτρικό αυτοκίνητο κυκλοφορεί για την εξυπηρέτηση των αναγκών του πάρκου.
- Έχει δρομολογηθεί η διαγωνιστική διαδικασία με στόχο τη δημιουργία ενός πράσινου στόλου 40 νέων αμιγώς ηλεκτροκίνητων οχημάτων τα οποία θα αντικαταστήσουν το μεγαλύτερο μέρος των ρυπογόνων και ασύμφωνων από θέματα συντήρησης οχημάτων που διαθέτει η Περιφέρεια.
- Διαμορφώνεται ένα σύγχρονο δίκτυο φορτιστών στο κεντρικό οδικό δίκτυο της Αττικής και σε υπηρεσίες που βρίσκονται σε κομβικά σημεία με εύκολη πρόσβαση για τους πολίτες της Αττικής.
- Δημιουργείται τμήμα Ηλεκτροκίνησης στην αρμόδια Διεύθυνση που εποπτεύει και συντηρεί το οδικό δίκτυο.
- Δρομολογείται η εκπαίδευση των οδηγών, των υπαλλήλων και των στελεχών της Περιφέρειας στην οικολογική και ασφαλή οδήγηση όπως αυτή εκφράζεται μέσω της ηλεκτροκίνησης

1.2.5 Τοπικός σχεδιασμός

Ο Δήμος Αιγάλεω βρίσκεται στην δυτική περιοχή του πολεοδομικού συγκροτήματος των Αθηνών και έχει αναπτυχθεί εκατέρωθεν της Ιεράς Οδού.

Το Αιγάλεω διασχίζεται από τον ποταμό Κηφισό, ο οποίος σήμερα βρίσκεται κάτω από τον Αυτοκινητόδρομο Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων. Το καλύτερα διατηρημένο ίχνος της αρχαίας Ιεράς Οδού, βρίσκεται στην κεντρική πλατεία της πόλης (πλατεία Ελ. Βενιζέλου) και η γέφυρα του αρχαίου Κηφισού έχει αναδειχθεί στη στάση Μετρό «Ελαιώνας».

1.3 Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά Περιοχής

1.3.1 Δημογραφικά στοιχεία

Ο πληθυσμός του Δήμου Αιγάλεω σύμφωνα με τα οριστικά στοιχεία της απογραφής του 2011 ανέρχεται σε 69.946 κατοίκους (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011). Ο πληθυσμός αυτός αποτελεί το 14,3% του πληθυσμού της Περιφερειακής Ενότητας του Δυτικού Τομέα Αθηνών και το 1,8% του συνολικού πληθυσμού της Περιφέρειας Αττικής. Ο Δήμος Αιγάλεω είναι μια ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη περιοχή (~10.800 άτομα ανά τετρ. χλμ.).

Η περιοχή κατοικήθηκε μαζικά για πρώτη φορά την περίοδο 1922-1928 από πρόσφυγες της Μικράς Ασίας. Στη συνέχεια τη δεκαετία του '50 δέχθηκε μεγάλο κύμα εσωτερικής μετανάστευσης. Τις δεκαετίες '60 και '70 αποτέλεσε τόπο εγκατάστασης του πρώτου κύματος Πόντιων Παλιννοστούντων από τα Ανατολικά κράτη και βιομηχανικών εργατών από την επαρχία, λόγω κυρίως της λειτουργίας στην ευρύτερη περιοχή, μεγάλων βιομηχανικών μονάδων. Τη δεκαετία του '80 εγκαταστάθηκαν στο Δήμο ξένοι μετανάστες κυρίως Ιρακινοί και Πακιστανοί και τη δεκαετία του '90 εκ νέου Πόντιοι από την Πρώην Σοβιετική Ένωση κυρίως, αλλά και Βορειοηπειρώτες και Αλβανοί (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Αιγάλεω, 2015-2019). Κατά τη χρονική περίοδο 1991-2011, παρά την εγκατάσταση αρκετών μεταναστών, οι εξελίξεις στο επίπεδο του πληθυσμού είναι αρνητικές για την περιοχή, σε σχέση με την Περιφέρεια Αττικής στην οποία εντάσσεται. Συγκεκριμένα, στον Δήμο Αιγάλεω παρουσιάστηκε μείωση του πληθυσμού 5,7% και 5,5% για τις

δεκαετίες 1991-2001 και 2001-2011 αντίστοιχα. Αντιθέτως, στην Περιφέρεια Αττικής παρουσιάστηκε αύξηση 6,8% και 1,8% για τις δεκαετίες 1991-2001 και 2001-2011 αντίστοιχα.

Πίνακας 5: Μόνιμος πληθυσμός στον Δήμο Αιγάλεω (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 1991-2011)

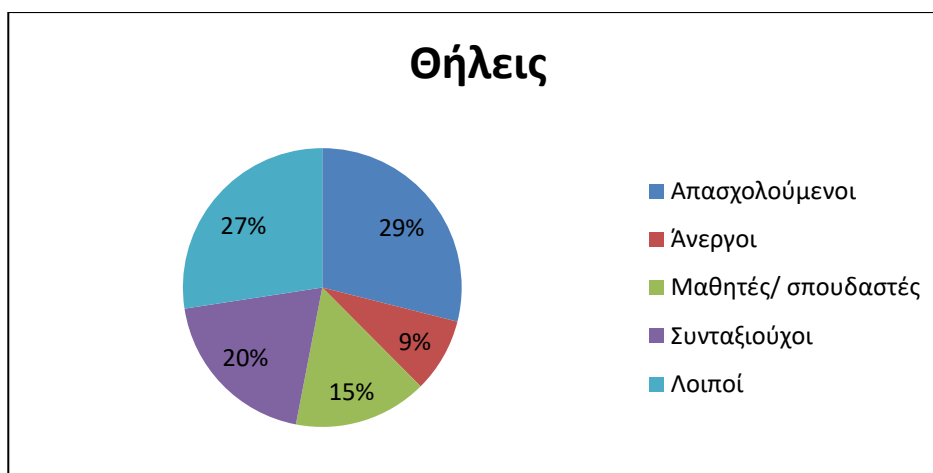
Μόνιμος πληθυσμός					
	1991	2001	Μεταβολή 1991-2001	2011	Μεταβολή 2001-2011
Δήμος Αιγάλεω	78.563	74.046	-5,7%	69.946	-5,5%
Περιφέρεια Αττικής	3.523.407	3.761.810	6,8%	3.828.434	1,8%
Ελλάδα	10.259.900	10.964.020	6,9%	10.816.286	-1,3%

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται ο διαχωρισμός του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου ανάλογα με το φύλο και την ενασχόληση (οικονομικά ενεργοί/ μη ενεργοί). Το μεγαλύτερο ποσοστό τόσο των αντρών όσο και των γυναικών είναι απασχολούμενοι.

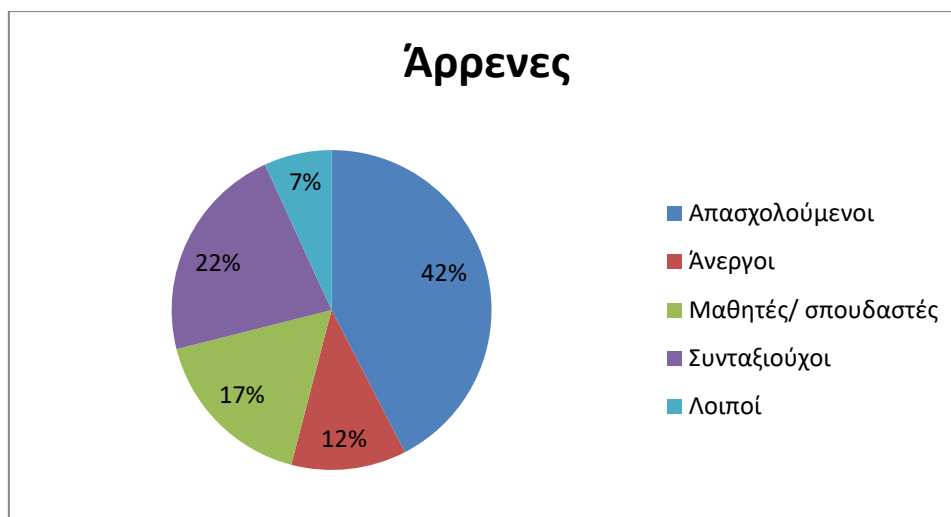
Πίνακας 6: Μόνιμος πληθυσμός, κατά φύλο και κατάσταση ασχολίας (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)

	Οικονομικά ενεργοί			Οικονομικά μη ενεργοί			Λοιποί
	Σύνολο	Απασχολούμενοι	Άνεργοι	Σύνολο	Μαθητές/ σπουδαστές	Συνταξιούχοι	
Δήμος Αιγάλεω	31.877	24.825	7.052	38.069	11.351	14.537	12.181
Άρρενες	18.387	14.427	3.960	15.621	5.781	7.514	2.326
Θήλεις	13.490	10.398	3.092	22.448	5.570	7.023	9.855

Τα παραπάνω στοιχεία παρουσιάζονται στα επόμενα διαγράμματα, όπου φαίνεται το ποσοστό της κάθε κατηγορίας απασχολούμενου ανά φύλο στο σύνολο του Δήμου.



Εικόνα 1: Κατάσταση ασχολίας στις γυναίκες



Εικόνα 2: Κατάσταση ασχολίας στους άνδρες

Αξιοσημείωτο είναι επίσης ότι μόνο το 27% των απασχολούμενων του Δήμου Αιγάλεω εργάζονται στον Δήμο αυτόν (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).

Γενικά στον Δήμο Αιγάλεω παρατηρείται κυριαρχία του εμπορικού κλάδου, τόσο από πλευράς επιχειρήσεων όσο και απασχόλησης, με δεύτερο τον κλάδο των υπηρεσιών και τρίτον αυτόν της μεταποίησης. Στην περιοχή καταγράφεται σημαντικός αριθμός μικρών τοπικών επιχειρήσεων. Με ποσοστό περίπου 80% καταγράφονται οι ατομικές επιχειρήσεις και ακολουθούν οι Ο.Ε. με 10% περίπου και οι Α.Ε. με 6,2%, ενώ τέλος με πολύ μικρότερα ποσοστά εμφανίζονται και οι Ε.Π.Ε. και οι Ε.Ε (κάτω από 2,5%). Οι επιχειρήσεις αυτές δραστηριοποιούνται σε διάφορους επαγγελματικούς κλάδους όπως μεταποίηση, υπηρεσίες, εμπόριο κλπ. Η πλειοψηφία των επιχειρήσεων αυτών δραστηριοποιούνται κατά κανόνα στον εμπορικό τομέα (ένδυση, γενικό εμπόριο, λοιπές εμπορικές δραστηριότητες) και είναι αρκετά μικρές, αφού σχεδόν οι μισές είναι μονομελείς και το ένα τρίτο διμελείς, ενώ σπάνια απασχολούνται πάνω από πέντε άτομα σε κάθε επιχείρηση (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Αιγάλεω, 2015-2019).

Όσον αφορά το μορφωτικό επίπεδο του πληθυσμού, σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, το ποσοστό των ατόμων με ανώτατη και ανώτερη εκπαίδευση στην περιοχή μελέτης είναι σχετικά χαμηλό, 15%, ενώ το 33.1% του πληθυσμού είναι πτυχιούχοι μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ή απόφοιτοι Λυκείου. Το 38% ανήκει σε περιπτώσεις όπως απόφοιτοι δημοτικού, άτομα που γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση και άτομα γεννηθέντα μετά το 2005.

Πίνακας 7: Επίπεδο εκπαίδευσης πληθυσμού (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)

Επίπεδο εκπαίδευσης πληθυσμού				
	Κάτοχοι διδακτορικού ή μεταπτυχιακού τίτλου / Πτυχιούχοι Παν/μίου - Πολυτεχνείου, ΑΤΕΙ, ΑΣΠΑΙΤΕ, ανώτερων επαγγελματικών και ισοτίμων σχολών	Πτυχιούχοι μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (ΙΕΚ, Κολέγια κλπ.) / Απόφοιτοι Λυκείου (Γενικού, Εκκλησιαστικού, Επαγγελματικού κλπ.)	Απόφοιτοι τριταξίου Γυμνασίου και πτυχιούχοι Επαγγελματικών Σχολών	Άλλη περίπτωση
Πλήθος	10.472	23.131	9.757	26.586
Ποσοστό επί του συνόλου του πληθυσμού	15.0%	33.1%	13.9%	38.0%

1.3.2 Στοιχεία για την ιδιοκτησία οχήματος

Σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού (2011) διαχωρίστηκαν τα νοικοκυριά του Δήμου κατά αριθμό αυτοκινήτων. Όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα, **η πλειοψηφία των νοικοκυριών του Δήμου διαθέτουν 1 αυτοκίνητο.**

Πίνακας 8: Στοιχεία για την ιδιοκτησία οχήματος (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)

Σύνολο νοικοκυριών	Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων		
	0 αυτοκίνητα	1 τουλάχιστον αυτοκίνητο	2+ αυτοκίνητα
28.503	10.260	13.231	5.012
Ποσοστό επί του συνόλου	36%	46%	18%

1.3.3 Στοιχεία για την ιδιοκτησία οχήματος και την πρόσβαση σε ιδιωτική θέση στάθμευσης

Σύμφωνα με την απογραφή Πληθυσμού (2011) όσον αφορά την κατηγοριοποίηση των νοικοκυριών κατά αριθμό θέσεων σταθμευσης που έχουν στη διάθεσή τους, το 83,7% των νοικοκυριών δεν διαθέτουν ιδιωτική θέση στάθμευσης.

Πίνακας 9: Νοικοκυριά κατά θέσεις στάθμευσης (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)

Σύνολο νοικοκυριών	Νοικοκυριά κατά θέσεις στάθμευσης	
	0 θέσεις στάθμευσης	1+ θέσεις στάθμευσης
28.503	23.874	4.629
Ποσοστό επί του συνόλου	83.7%	16.3%

1.3.4 Χρήσεις γης

Ο Δήμος Αιγιάλεω έχει αμιγώς αστικό χαρακτήρα και αποτελείται από έναν οικισμό. Σημαντικές χρήσεις που καταγράφονται εντός του Δήμου, πέρα της οικιστικής χρήσης, συνιστούν το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής καθώς και το άλσος 'Αιγιάλεω' – «Μπαρουτάδικο», που έχει έκταση 135 στρεμ., βρίσκεται στο εσωτερικό του αστικού ιστού και μάλιστα σε κομβική θέση, και περιλαμβάνει δραστηριότητες αθλητισμού, αναψυχής και πολιτισμού.

Ωστόσο, στα διοικητικά του όρια ο Δήμος περιλαμβάνει ένα σημαντικό τμήμα του Ελαιώνα, ο οποίος συνιστά μία τελείως ιδιαίτερη κατάσταση οργάνωσης και λειτουργίας χρήσεων γης. Στην περιοχή του Ελαιώνα είναι χωροθετημένες χρήσεις που σχετίζονται με τη βιομηχανία και τις διάφορες βιοτεχνικές και βιομηχανικές μονάδες, οι οποίες σε συνδυασμό με την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση που προέρχεται κυρίως από τις βασικές οδικές αρτηρίες που διασχίζουν το Δήμο (Ιερά Οδός, Θηβών, Καβάλας), αλλά και την έλλειψη αστικού πρασίνου, υποβαθμίζουν την ποιότητα και την εικόνα του αστικού περιβάλλοντος. Πιο συγκεκριμένα στην περιοχή του Ελαιώνα, με έκταση 9.000 στρέμματα συνυπάρχουν κατοικίες (σε πολύ μικρό ποσοστό) με μονάδες οικονομικών δραστηριοτήτων με πολλούς εργαζομένους. Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Αιγιάλεω (2015-2019), η αναλογία χρήσεων γης στην περιοχή του Ελαιώνα διαμορφώνεται 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 πλαίσιο του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αττικής, 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 (ΣΒΑΚ, 2021). Ειδικότερα για την περιοχή του Ελαιώνα υπάρχουν οι εξής προτάσεις σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Αιγάλεω (2015-2019):

- Στο τμήμα του Ελαιώνα Π.Ράλλη – Λ. Κηφισού – Ι. Οδού – Αγ. Άννης, την ανάπτυξη του προβλεπόμενου από του ΡΣΑ «Επιστημονικού και Τεχνολογικού Πάρκου Καινοτομίας», διότι στο τμήμα λειτουργούν η ΔΕΗ και το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής, ενώ έχουν χωροθετηθεί ο Σταθμός Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων και ο Κεντρικός Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων. Το «Επιστημονικό και Τεχνολογικό Πάρκο Καινοτομίας», μπορεί να περιλαμβάνει επιδεικτικό χώρο νέων καινοτομικών εφαρμογών (ΑΠΕ, Τεχνολογίες Οχημάτων, «Εξυπνες» Τεχνολογίες διαχείρισης κτιρίων, Πράσινα υλικά κατασκευών κλπ.) και για εκπαιδευτική χρήση και για την εξοικείωση των πολιτών στον τομέα της έρευνας και των νέων τεχνολογιών.
- Διατήρηση και ανάδειξη του μοναδικού χώρου στο Ελαιώνα που διασώζεται μέχρι σήμερα σε χώρο «Πάρκο Ελιάς»
- Στο τμήμα του Ελαιώνα Ι.Οδό – Μαρκόνι – Λ. Κηφισού – Λ. Αθηνών, χωροθέτηση χρήσεων Εκπαίδευσης, Φοιτητικής Στέγης, Ακαδημαϊκής Βιβλιοθήκης και γενικότερα μετατροπή των χρήσεων σε χώρους άθλησης, πολιτισμού, αναψυχής και κατοικίας

Σύμφωνα με το **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο** (ΓΠΣ) του Δήμου Αιγάλεω εγκρίθηκε με την υπ. αριθμ. 14968/471/1-2-88 (Δ'205) απόφαση και περιλαμβάνει: Α. Την πολεοδομική οργάνωση του Δήμου. Β. Την λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος. Γ. Τις προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής.

Με την **τροποποίηση Γ.Π.Σ. Δήμου Αιγάλεω (11-7-1991 / Δ' 434)** στην περιοχή του Ελαιώνα καθορίζεται χρήση ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση. Η ζώνη αυτή περιλαμβάνει εκτάσεις των δήμων Αθηναίων και Αιγάλεω κατά μήκος της Ιεράς Οδού και σε βάθος ενός οικοδομικού τετραγώνου εκατέρωθεν αυτής. Στη ζώνη αυτή επιτρέπονται οι χρήσεις:

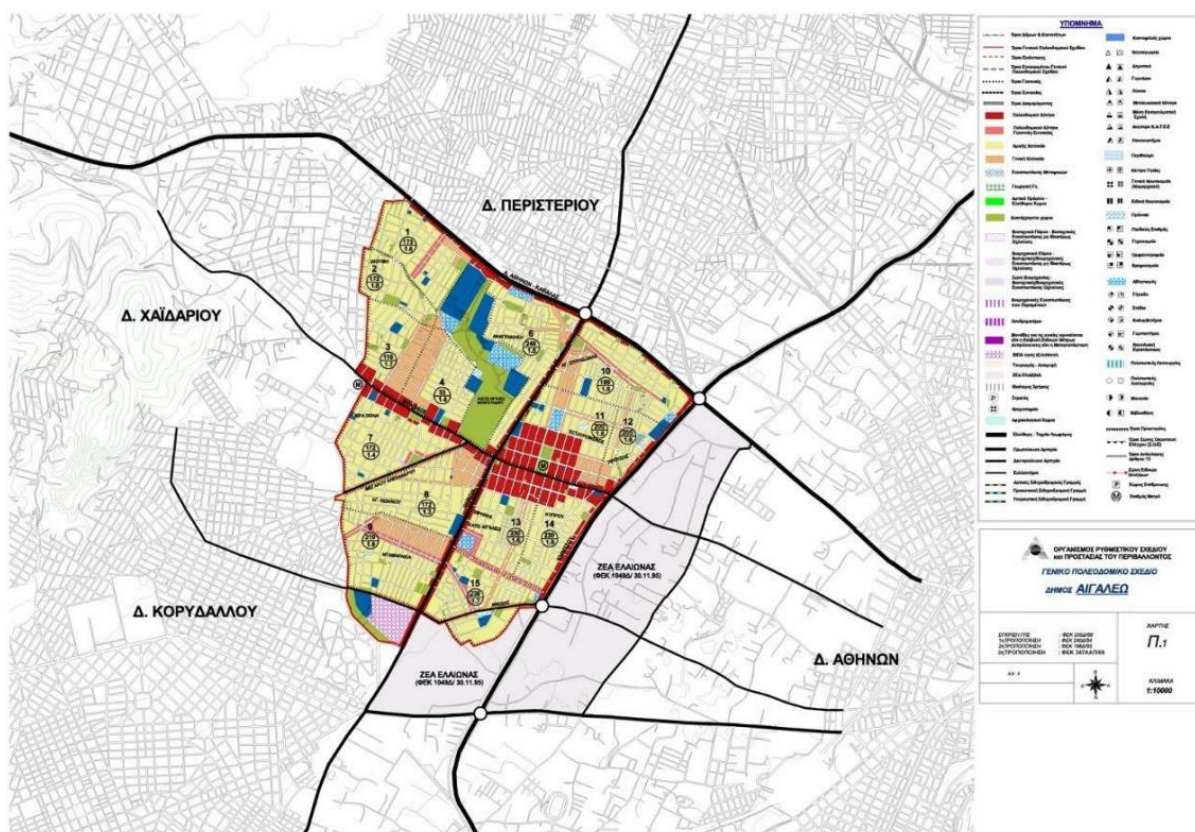
- Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι – πράσινο
- Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
- Διοίκηση
- Εστιατόρια, αναψυκτήρια
- Χώροι συνάθροισης κοινού
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης μόνο για τα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο και επί άλλων 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.

Με την **τροποποίηση Γ.Π.Σ. Δήμου Αιγάλεω (16-3-1994 / Δ' 240)** έγινε προσδιορισμός των χρήσεων γης και ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Στο κέντρο του Δήμου επιτρέπονται οι χρήσεις πολεοδομικού κέντρου σύμφωνα με το άρθρο 4 του από 23-7-1987 Π. Δ/τος (Δ' 166) εκτός από τα κέντρα διασκέδασης, εμπορικές εκθέσεις και εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών. Επί πλέον των ανωτέρω, στην περιοχή πολεοδομικού κέντρου επιτρέπεται η χωροθέτηση γραφείων τελετών.

Στους βασικούς οδικούς άξονες Λεωφόρος Αθηνών, Κηφισσού, Πέτρου Ράλλη και Θηβών μέχρι Ρυζομύλων, επιτρέπονται οι χρήσεις γενικής κατοικίας σύμφωνα με το άρθρο 3 του ίδιου ως άνω Π. Δ/τος και επί πλέον κέντρα διασκέδασης και εμπορικές εκθέσεις. Στους βασικούς οδικούς άξονες Ιεράς Οδού και Μεγ. Αλεξάνδρου επιτρέπονται οι χρήσεις γενικής κατοικίας σύμφωνα με το άρθρο 3 του ίδιου ως άνω Π. Δ/τος. Στους βασικούς οδικούς άξονες επιτρέπονται πρατήρια βενζίνης και γραφεία τελετών. Στην υπόλοιπη περιοχή επιτρέπεται η χρήση γενικής κατοικίας σύμφωνα με το άρθρο 3 του από 23-2-1987 Π. Δ/τος (Δ' 166).

Με την τροποποίηση ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω (1995) εγκρίθηκε η χωροθέτηση Δημαρχείου και ελευθέρων χώρων –αστικού πρασίνου στο χώρο του Μπαρουτάδικου, όπως αναψυκτήρια, πολιτιστικά κτίρια και πολιτιστικές εγκαταστάσεις. Επίσης, με το ΦΕΚ 1049/Δ/30.11.95, εγκρίθηκε η πολεοδομική μελέτη αναθεώρησης και επέκτασης τμημάτων του Δήμου Αθηναίων, Αγ. Ι. Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου (Ζώνη Ελεγχόμενης Ανάπτυξης Ελαιώνα).

Με την τροποποίηση ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω (2009) (ΦΕΚ 347ΑΑΠ/09) έγινε καθορισμός χρήσεων γης στις περιοχές του Δήμου καθώς και καθορισμός κοινωφελών χώρων, χώρων αθλητισμού, πρόνοιας και κοινοχρήστων χώρων. Επιπλέον, καθορίστηκαν στην περιοχή « ΓΙΟΥΛΑ » χρήσεις ΒΙΠΑ- ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση.



Εικόνα 3: Θεσμοθετημένες χρήσεις γης Δήμου Αιγάλεω (Πηγή: Δήμος Αιγάλεω)

1.3.4.1 Κοινωνικές υποδομές & σημεία ενδιαφέροντος

Στον Δήμο λειτουργούν δομές που αφορούν την εκπαίδευση, την υγεία, την κοινωνική προστασία και τον πολιτισμό- σημεία ενδιαφέροντος.

Όσον αφορά τον τομέα της εκπαίδευσης, σε επίπεδο πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης λειτουργούν 23 νηπιαγωγεία και 1 ειδικό νηπιαγωγείο και 20 δημοτικά σχολεία, εκ των οποίων 3 είναι ειδικά. Στο

επίπεδο της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, λειτουργούν 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. Σε επίπεδο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης λειτουργεί το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής.

Πιο αναλυτικά, στον Δήμο λειτουργούν τα εξής σχολεία:

Νηπιαγωγεία Δήμου Αιγάλεω:

- 1° Μαγνησίας 42 & Σμύρνης 58, 12242, Εσταυρωμένος
- 2° Γρηγορίου Κυδωνιών 30, 12241, Πλησίον Δ/νσης
- 3° Σουλίου & Πελοποννήσου 1, 12243, Μπαρουτάδικο
- 4° Βελεστίνου 28, 12244, Κέντρο
- 5° Δάφνης & Π. Καβάλας, 12243, Άγιος Σπυρίδωνας
- 6° Ηρακλείτου 54, 12243, Σύκαρης
- 7° Παπανικολή 14, 12242, Τροχαία
- 8° Πελοποννήσου & Κοζάνης, 12243, Μπαρουτάδικο
- 9° Αγίου Βασιλείου & Ιασίου 23, 12244, Γιούλα
- 11° Ζήνωνος & Προμηθέως 1, 12241, Άγιος Ελευθέριος
- 12° Αγ. Μαρίνης 15 & Παπαρρηγοπούλου. 12244, Άγια Μαρίνα
- 13° Περγάμου & Κολοκοτρώνη, 12242, Εσταυρωμένος
- 14° Θηβών & Ιερολοχιτών 1, 12244, Έναντι Γηπέδου
- 15° Ολυμπίας & Κορίνθου (προσ. Βαρδουσίων 38), 12243, Μπαρουτάδικο
- 16° Παπούλα 76, 12244, Λοιμωδών
- 17° Αγίου Γεωργίου 22α και Ευρυτανίας, 12243, ΤΕΙ
- 20° Ρ.Φεραίου & Καποδιστρίου, 12241, Πρώην Ιδιωτ.Βαϊτσας
- 22° Σερίφου & Ξάνθης, 12243, Αγία Τριάδα
- 24° Χαλεπά & Γκύζη, 12241, Σκλαβενίτης
- 27° Αγ. Μαρίνης 15 & Παπαρρηγοπούλου, 12351, Αγία Μαρίνα
- 28° Ολυμπίας & Κορίνθου (προσωρ. Βαρδουσίων 38), 12243, Μπαρουτάδικο
- 29° Πελοποννήσου & Κοζάνης, 12243, Μπαρουτάδικο
- 30° Κραναού & Μνησικλέους, 12243, Λιούμη
- ΕΙΔ. Ορυζομύλων και Ιασίου (αδιέξοδο), 12244, Jumbo

Δημοτικά Σχολεία Δήμου Αιγάλεω:

- 1° Περγάμου & Μιαούλη, 12242, Όπισθεν Εσταυρωμένου
- 2° Γρηγορίου Κυδωνιών 30, 12241, Πλατεία Ειρήνης
- 3° Θηβών & Ιερολοχιτών 1, 12244, Έναντι Γηπέδου
- 4° Περγάμου & Κολοκοτρώνη, 12242, Όπισθεν Εσταυρωμένου
- 5° Σερίφου & Ξάνθης, 12243, Λιούμη
- 6° Παπανικολή 14 Α', 12242, Άγιος Γεώργιος
- 7° Πελοποννήσου 5, 12243, Όπισθεν ΤΕΙ
- 8° Θηβών & Κουντουριώτου, 12242, Έναντι Ταχυδρομείου
- 9° Σαλαμίνος 10, 12244, Πλατεία Δαβάκη
- 10° Θηβών 341, 12244, Έναντι Γηπέδου
- 11° Ζήνωνος & Προμηθέως, 12241, Άγιος Ελευθέριος
- 12° Ορυζομύλων 15, 12244, Εργοστάσιο Γιούλα
- 13° Αγίου Γεωργίου 21, 12243, Άνωθεν ΤΕΙ
- 14° Σαλαμίνος & Αιγίνης 8, 12244, Ιεράπολις

17° Ολυμπίας & Κορίνθου, 12243, Μπαρουτάδικο
19° Αγίου Σπυρίδωνος & Μηλιώνη, 12243, ΤΕΙ
20° Βορείου Ηπείρου & Μάκρης, 12241, Σκλαβενίτης
ΕΙΔ Ολυμπίας & Κορίνθου, 12243, Μπαρουτάδικο
ΕΙΔ Ορυζομύλων & Ιασίου (αυτισμού), 12244, Εργοστάσιο Γιούλα
ΕΙΔ Ορυζομύλων & Ιασίου (κινητικών προβλημάτων), 12244, Εργοστάσιο Γιούλα

Γυμνάσια Δήμου Αιγάλεω:

1° Μοσχονησίων 23, 12242, Μεταστέγαση Παπανικολή και Κουντουριώτου
2° Μυκηνών και Κορίνθου, 12243
3° Κύπρου 1, 12241
4° Σουλίου 35, 12243
5° Ορυζομύλων 17, 12244
6° Σουλίου & Χανίων, 12243
7° Θηβών 250, 12241
9° Ιερά Οδός και Ψαρών 4, 12244
ΕΣΠΕΡΙΝΟ Μοσχονησίων 23, 12242
ΕΙΔΙΚΟ ΕΠΑΓΓ. ΓΥΜΝ. & ΛΥΚ Μίνως & Προόδου 1, 12241

Λύκεια Δήμου Αιγάλεω:

1° Παπανικολή 14, 12242
3° Αγίου Βασιλείου & Λακωνίας 52, 12244
4° Ιερά Οδός 306, 12243
5° Σουλίου 35, 12243
6° Μίνως & Προόδου 1, 12241
ΕΣΠΕΡΙΝΟ Μοσχονησίων 23, 12242
1° ΕΠΑΛ Πέτρου Ράλλη και Θηβών, 12241
2° ΕΠΑΛ Πέτρου Ράλλη και Θηβών, 12241
ΕΣΠ. ΕΠΑΛ Πέτρου Ράλλη και Θηβών, 12241
ΕΙΔΙΚΟ ΕΠΑΓΓ. ΓΥΜΝ. & ΛΥΚ Μίνως & Προόδου 1, 12241

Επίσης, στον Δήμο υπάρχει Δημοτική Τράπεζα Αίματος. Επιπλέον, λειτουργούν 6 ΚΑΠΗ για τη φροντίδα της τρίτης ηλικίας και βρεφονηπιακοί σταθμοί για τη φύλαξη των βρεφών.

Παιδικοί- βρεφονηπιακοί Σταθμοί

Νηπιακός Ευαγγελίστρια "Ράπτη" Κερασούντος & Σμύρνης
6ος Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός, Ευαγγελίστρια "Μορμόλης", Ευαγγελίστριας 4
8ος Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός "Νίνα Βενέτη" Μίνως και Προμηθέως
9ος Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός "Εθνικής Αντιστάσεως", Εθνικής Αντιστάσεως & Ιασίου
11ος Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός "Αναγέννηση" Αναγεννήσεως & Δωρίου
12ος Δημοτικός Βρεφικός Σταθμός "Μέριμνα", Ιερά Οδός 40 & Εκκλησιών
1ος Δημοτικός Παιδικός Σταθμός "Κουντουριώτου", Ναυάρχου Κουντουριώτη 16
4ος Δημοτικός Παιδικός Σταθμός "Πλαστήρα" Παστήρα 40 & Μιαούλη
10ος Δημοτικός Παιδικός Σταθμός "Μπουμπουλίνας", Αγίας Βαρβάρας & Μπουμπουλίνας

Κέντρα Απασχόλησης Ηλικιωμένων (ΚΑΠΗ)

- 1ο ΚΑΠΗ, Θηβών & Μοσχονησίων
- 2ο ΚΑΠΗ, Θεσσαλονίκης & Καποδιστρίου
- 3ο ΚΑΠΗ, Δελφών & Τομπάζη
- 4ο ΚΑΠΗ, Κεφαλληνίας 30
- 5ο ΚΑΠΗ, Παπαρηγοπούλου & Ταυγέτου
- 6ο ΚΑΠΗ, Μεσολογγίου 3

Όσον αφορά τις υποδομές υγείας που λειτουργούν στον Δήμο, πέρα από φαρμακεία και ιδιωτικά ιατρεία λειτουργούν δημοτικά ιατρεία (Μ. Μπότσαρη 63). Τα δημοτικά ιατρεία παρέχουν καθημερινή κοινωνική φροντίδα σε όλο τον πληθυσμό, καθημερινή ιατρική φροντίδα και εβδομαδιαίες ιατρικές εξετάσεις σε άνεργους, άπορους, ανασφάλιστους και ειδικές ευαίσθητες πληθυσμιακές ομάδες. Επιπλέον, λειτουργούν οι μονάδες του ΕΟΠΥΥ/ ΠΕΔΥ και τα κέντρα υγείας. Οι βασικότερες κλινικές- κέντρα υγείας που λειτουργούν στον Δήμο Αιγάλεω είναι οι εξής:

- Βουγιουκλάκειο- Γενική Κλινική Δυτικής Αττικής
- Κλινική Αγία Ειρήνη
- Κλινική Τίμιος Σταυρός
- Κέντρο Υγείας Αιγάλεω

Στον τομέα της κοινωνικής προστασίας και πρόνοιας στον Δήμο λειτουργεί κοινωνικό παντοπωλείο (Μιλτιάδου 4, Πλ. Δαβάκη) και αλληλέγγυο φροντιστήριο (Ιερά οδός 306). Επίσης στο Δήμο Αιγάλεω λειτουργούν οι εξής δημόσιες υπηρεσίες:

- Αστυνομικό Τμήμα
- ΚΕΠ Δήμου Αιγάλεω
- Δημαρχείο Αιγάλεω
- Πολεοδομία Αιγάλεω
- ΔΟΥ Αιγάλεω
- Διεύθυνση καθαριότητας Δήμου
- Διεύθυνση Δασών Δυτικής Αττικής
- ΕΦΚΑ
- ΙΚΑ Αιγάλεω
- Διεύθυνση πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης Γ' Αθήνας

Ο Δήμος διαθέτει αξιόλογες αθλητικές υποδομές εντός των σχολείων που διαθέτει αλλά και εκτός σχολείων. Αξιόλογες αθλητικές υποδομές εκτός σχολείων είναι οι εξής:

- Δημοτικό στάδιο "Σταύρος Μαυροθαλασσίτης".
- Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο (ΔΑΚ) στο Άλσος Αιγάλεω.
- Δημοτικό Κολυμβητήριο και Κλειστό Γυμναστήριο.
- Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο "Εδέσσης".
- Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο "Λοιμωδών".
- Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο "Αγ. Ελευθερίου".
- Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο "Ορυζομύλων".
- Γήπεδα ποδοσφαίρου 5x5 στην οδό Λυκαβηττού και Θηβών.
- Γήπεδα ποδοσφαίρου 5x5, μπάσκετ, τένις στην οδό Παπανικολή.
- Αθλητικό Κέντρο στο χώρο του 6ου ΓΕΛ.
- Πίστα αναρρίχησης στο Άλσος Αιγάλεω.

- Πίστα Πατινάζ δίπλα στο Άλσος Αιγάλεω.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις εντός του άλσους Αιγάλεω

Στο Δήμο υπάρχουν επίσης αρκετά σημεία ενδιαφέροντος, τα σημαντικότερα από τα οποία είναι τα εξής:

- Κέντρο Κοινότητας Δήμου Αιγάλεω
- Δημοτικό Θέατρο «Αλέξης Μινωτής»,
- Πνευματικό Κέντρο «Γιάννης Ρίτσος»
- Ελληνικό Μολύβι - Γ. Βρανά
- Εικαστικό Εργαστήρι
- Άλσος Αιγάλεω
- Φιλαρμονική Δήμου Αιγάλεω
- Δημοτική Βιβλιοθήκη
- Χώρος του παλαιού θερινού κινηματογράφου TITAN
- Πνευματικό κέντρο «Γρηγόρης Λαμπράκης»
- Μουσείο Μικρασιατικού Πολιτισμού
- Ιστορικό Λαογραφικό Οικομυσείο Αιγάλεω
- βιομηχανικές στοές του πρώην «Μπαρουτάδικου» ως Μουσείο Βιομηχανικού Πολιτισμού
- Υποστατικά στο κτήμα Μερκάτη ως Πάρκο Ελαιών
- Βυζαντινός Ι. Ναός του «Άγιου Ιωάννη»

Άλλες περιοχές ενδιαφέροντος αποτελούν η Παλαιά και Νέα Αγορά, ο Φάρος Ψυχικού, τα Τουρκοβούνια και η Παραρεμάτια ζώνη.

1.3.5 Υφιστάμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο

Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν μερικά υφιστάμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, όπως φαίνεται και στην ψηφιακή εφαρμογή **plugshare** που εμφανίζει όλα τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία φόρτισης στην Ελλάδα και ανά τον κόσμο, συγκεντρώνοντας πληροφορίες από τους χρήστες ηλεκτρικών οχημάτων (crowdsourcing). Πιο συγκεκριμένα, στον Δήμο Αιγάλεω υπάρχουν οι εξής σταθμοί φόρτισης:

- Λεωφ, Αθηνών 423, 1 x 22kW, Gruppo Cucine
- Μαρκόνι 3, 2 διεπαφές, Mr France
- Λεωφ. Κηφισού 59, 2 διεπαφές, Ελαστικά Τσιάκαλος,
- Λεωφ. Κηφισού 94 , 4 φορτιστές 2x22kW, ΑΒ σουπερμάρκετ,
- Σαλαμινίας 10, 2 διεπαφές, Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής
- Ιερά οδός 309 , 1x 22kW, Ελαστικά Οικονόμου



Εικόνα 4: Υφιστάμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων την περιοχή του Δήμου Αιγάλεω (Πηγή: plugshare)

1.4 Κυκλοφοριακά Χαρακτηριστικά Περιοχής

1.4.1 Στόλος οχημάτων

Σύμφωνα με στοιχεία από την ΕΛΣΤΑΤ στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται ο στόλος οχημάτων στην Περιφερειακή Αττικής αλλά και συνολικά στην Ελλάδα το έτος 2020.

Πίνακας 10: Κυκλοφορούντα οχήματα σε επίπεδο χώρας και στην Περιφέρεια Αττικής (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2020)

	Επιβατικά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Μοτοσυκλέτες
Ελλάδα	5.492.176	1.373.727	26.539	1.637.608
Περιφέρεια Αττικής	3.042.008	294.559	12.282	715.468

Για τα οχήματα που κυκλοφορούν στο Δήμο Αιγάλεω δεν υπάρχουν ακριβή στοιχεία.

1.4.2 Δίκτυα μεταφορών

1.4.2.1 Οδικό δίκτυο

Το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου στο Δήμο Αιγάλεω ανέρχεται στα 150,4 χμ. (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Αιγάλεω, 2015-2019). Πρόκειται για αστικό ασφαλτοστρωμένο δίκτυο σχεδόν στο σύνολό του (99%). Σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αιγάλεω συμπεριλαμβανομένου των τροποποιήσεών του, η ιεράρχηση του βασικού οδικού δικτύου είναι η εξής:

- Ελεύθεροι ταχείες Λεωφόροι: Κηφισού (Εθνική Οδός) και Αθηνών (Καβάλας).
- Πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες: Θηβών και Πέτρου Ράλλη.
- Δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες: Ορφέως, Μίνως, Ιερά Οδός, Αγίας Άννας και Μεγάλου Αλεξάνδρου.

Η Λεωφόρος Θηβών χαρακτηρίζεται επίσης ως άξονας δικτύου αστικών δημόσιων συγκοινωνιών.

Στο Δήμο Αιγάλεω και μέσα από τον πολεοδομικό ιστό περνάει η Λεωφόρος Θηβών, η οποία χωρίζει τον Δήμο στα δύο κατά τον άξονα Βορρά – Νότου. Αντίστοιχα, η Ιερά Οδός τον χωρίζει κατά τον άξονα Ανατολής – Δύσης, δημιουργώντας με αυτόν τον τρόπο 4 συνοικίες. 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).

Από τις παραπάνω αρτηρίες η λεωφόρος Αθηνών έχει χαρακτηριστικά ταχείας λεωφόρου με ελάχιστη διατομή 2*4 λωρίδες, η Κηφισού, έχει χαρακτηριστικά ελεύθερης λεωφόρου με ελάχιστη διατομή 2*3 λωρίδες, ενώ η Θηβών και η Ιερά Οδός διαθέτουν τα τυπικά χαρακτηριστικά των βασικών διαδημοτικών αρτηριών με 2*2 λειτουργικές λωρίδες.

Το παραπάνω οδικό δίκτυο, εξασφαλίζει ικανοποιητική σύνδεση του Δήμου Αιγάλεω με την Δυτική Αθήνα και την υπόλοιπη Αττική. Ωστόσο, κρίνεται απαραίτητη η βελτίωση κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών συνθηκών κατά κύριο λόγο στους οδικούς άξονες Αθηνών (Καβάλας), Θηβών και Ιεράς Οδού.

Επιπλέον, λόγω των επεκτάσεων του ρυμοτομικού σχεδίου χωρίς καθορισμένο πρόγραμμα, ως συλλεκτρίες τοπικές οδοί χρησιμοποιούνται ζεύγη μονοδρόμων και διαδρομών αποτελούμενων από περισσότερων του ενός αξόνων.

Από το σύνολο του οδικού δικτύου, 71 περίπου χλμ. είναι μονόδρομοι (47%), 70,4 χλμ. διπλής κατευθύνσεως (47%) και 9 περίπου χλμ. πεζόδρομοι (6%) (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Αιγάλεω, 2015-2019).

Επιπλέον, στην περιοχή του Ελαιώνα έχουν προταθεί προς έγκριση και ένταξη οι εξής πεζοδρομήσεις (Κυκλοφοριακή Μελέτη του Δήμου Αιγάλεω, 2020):

- Το τμήμα της οδού Χρυσοστόμου Σμύρνης, από Ιερά Οδό έως οδό Σμύρνης, μεταξύ των Ο.Τ. 652 και Ο.Τ. 654
- Το τμήμα της οδού Μοσχονησίων, από την Ιερά Οδό έως την οδό Σμύρνης μεταξύ των Ο.Τ. 654 και Ο.Τ. 658
- Το τμήμα της οδού Πανόρμου, από την Ιερά Οδό έως την οδό Σμύρνης μεταξύ των Ο.Τ. 658 και Ο.Τ. 665

- Το τμήμα της οδού Μάκρης, από την Ιερά Οδό έως την οδό Μ. Μπότσαρη, μεταξύ των Ο.Τ. 590 και Ο.Τ. 599
- Το τμήμα της οδού Γρ. Κυδωνίων, από την Ιερά Οδό έως την οδό Μ. Μπότσαρη, μεταξύ των Ο.Τ. 600 και Ο.Τ. 610
- Το τμήμα της οδού Λάρνακος, από την οδό Ρήγα Φεραίου έως την οδό Αμμοχώστου, μεταξύ των Ο.Τ. 190 και Ο.Τ. 191

Επίσης, σύμφωνα με την Κυκλοφοριακή Μελέτη του Δήμου Αιγάλεω (2020) έχει προταθεί η μετατροπή σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας των παρακάτω οδικών τμημάτων:

- Τμήματος της οδού Δωδεκανήσου από την Ιερά Οδό έως την οδό Μ. Μπότσαρη, μεταξύ των Ο.Τ. 610 και Ο.Τ. 611
- Του υπολειπόμενου τμήματος της οδού Μ. Μπότσαρη, από την οδό Σαράφη έως τη Λεωφόρο Κηφισού

1.4.2.2 Μέσα μεταφοράς

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.

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. Σε αυτό το υπερτοπικό σύστημα εντάσσεται η Γραμμή 3 του Μετρό με ημερήσια επιβατική κίνηση στο σταθμό του Αιγάλεω περίπου 30.000 επιβάτες, ήτοι το 4,4% του συνόλου των επιβιβάσεων του Μετρό της Αθήνας. Κατόπιν της επέκτασης της Γραμμής 3 του Μετρό προς την Αγία Μαρίνα, ο Δήμος Αιγάλεω εξυπηρετείται από 3 σταθμούς μετρό.

Σύμφωνα με το διαδημοτικό σύστημα λειτουργούν δύο 2 διαδημοτικές γραμμές, η 891 (Αιγάλεω – Περιστέρι – Πλατεία Αττικής) που συνδέει τον Δήμο Αιγάλεω με τον Δήμο Περιστερίου, 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.

Πιο αναλυτικά οι γραμμές αστικής συγκοινωνίας, τόσο του υπερτοπικού όσο και του διαδημοτικού συστήματος, παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 11: Γραμμές αστικής συγκοινωνίας που εξυπηρετούν τον Δήμο Αιγάλεω

α/α	Αρίθμηση/ όνομα γραμμής	Τύπος
1	027 - ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ - ΟΡΦΕΩΣ	Λεωφορείο
2	027 - ΟΡΦΕΩΣ - ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ	Λεωφορείο
3	892 - ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ - ΧΑΪΔΑΡΙ - ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ - ΙΛΙΟΝ	Λεωφορείο
4	21 - ΝΙΚΑΙΑ - Π. ΡΑΛΛΗ - ΟΜΟΝΟΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	Τρόλλεϋ
5	420 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ (ΜΕΣΩ ΚΗΦΙΣΟΥ)	Λεωφορείο
6	420 - ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΜΕΣΩ ΚΗΦΙΣΟΥ)	Λεωφορείο
7	703 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ - ΑΓ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (ΜΕΣΩ ΘΗΒΩΝ)	Λεωφορείο
8	876 - ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΣΤ. ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	Λεωφορείο
9	703 - ΑΓ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ - ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΜΕΣΩ ΘΗΒΩΝ)	Λεωφορείο
10	750 - ΑΤΤΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ - ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ - ΝΙΚΑΙΑ	Λεωφορείο
11	750 - ΝΙΚΑΙΑ - ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ - ΑΤΤΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ	Λεωφορείο
12	806 - ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ - ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	Λεωφορείο
13	801 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΛΑΣΚΑ	Λεωφορείο

14	803 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΔΑΣΟΣ ΧΑΪΔΑΡΙΟΥ	Λεωφορείο
15	803 - ΔΑΣΟΣ ΧΑΪΔΑΡΙΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Λεωφορείο
16	831 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΑΛΕΩ	Λεωφορείο
17	807 - ΑΝΩ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ - ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	Λεωφορείο
18	811 - ΧΑΪΔΑΡΙ - ΣΤ. ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	Λεωφορείο
19	813 - ΑΒΕΡΩΦ - ΠΡΟΥΣΣΗΣ	Λεωφορείο
20	813 - ΠΡΟΥΣΣΗΣ - ΑΒΕΡΩΦ	Λεωφορείο
21	831 - ΑΙΓΑΛΕΩ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Λεωφορείο
22	836 - ΠΛ. ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ - ΠΑΛΑΣΚΑ	Λεωφορείο
23	820 - ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ - ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	Λεωφορείο
24	829 - ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΤ.ΑΙΓΑΛΕΩ-ΤΕΙ ΑΘΗΝΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	Λεωφορείο
25	830 - ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	Λεωφορείο
26	836 - ΠΑΛΑΣΚΑ - ΠΛ. ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ	Λεωφορείο
27	837 - ΑΝΩ ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ - ΣΤ. ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	Λεωφορείο
28	845 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ (ΜΕΣΩ ΘΗΒΩΝ)	Λεωφορείο
29	845 - ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΜΕΣΩ ΘΗΒΩΝ)	Λεωφορείο
30	866 - ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ - ΣΤ. ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	Λεωφορείο
31	852 - ΝΕΑΠΟΛΗ - ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	Λεωφορείο
32	856 - ΔΑΦΝΗ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΑΙΓΑΛΕΩ	Λεωφορείο
33	856 - ΑΙΓΑΛΕΩ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΔΑΦΝΗ	Λεωφορείο
34	865 - ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ ΒΟΤΑΝΙΚΟΥ - ΜΑΝΔΡΑ	Λεωφορείο
35	891 - ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ - ΑΙΓΑΛΕΩ - ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ - ΣΤΑΘ. ΑΤΤΙΚΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	Λεωφορείο
36	892 - ΙΛΙΟΝ - ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ - ΧΑΪΔΑΡΙ - ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ	Λεωφορείο
37	A15 - ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ - ΔΑΣΟΣ	Λεωφορείο
38	A15 - ΔΑΣΟΣ - ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ	Λεωφορείο
39	B15 - ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ - ΠΑΛΑΤΑΚΙ	Λεωφορείο
40	B15 - ΠΑΛΑΤΑΚΙ - ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ	Λεωφορείο
41	B18 - ΟΜΟΝΟΙΑ - ΠΕΡΑΜΑ (ΜΕΣΩ ΠΕΤΡΟΥ ΡΑΛΛΗ)	Λεωφορείο
42	B18 - ΠΕΡΑΜΑ - ΟΜΟΝΟΙΑ (ΜΕΣΩ ΠΕΤΡΟΥ ΡΑΛΛΗ)	Λεωφορείο
43	Γ18 - ΟΜΟΝΟΙΑ - ΠΕΡΑΜΑ (ΜΕΣΩ ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ)	Λεωφορείο
44	Γ18 - ΠΕΡΑΜΑ - ΟΜΟΝΟΙΑ (ΜΕΣΩ ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ)	Λεωφορείο

Το σύστημα Δημοτικής Συγκοινωνίας λειτουργεί συμπληρωματικά με τις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, εκτελώντας τοπικά δρομολόγια και εξυπηρετώντας τις ενδοδημοτικές μετακινήσεις προς τις εκπαιδευτικές, κοινωφελείς, πολιτιστικές, αθλητικές εγκαταστάσεις της πόλης.

Γενικά το δίκτυο μέσων μεταφοράς καλύπτει ικανοποιητικά τον Δήμο. Ωστόσο, υφιστάμενα κυκλοφοριακά πρόβληματα εμποδίζουν την εύρυθμη λειτουργία τους. Αδιαμφισβήτητα, η γραμμή 3 του μετρό αποτελεί την ευκολότερη και πιο αξιόπιστη πρόσβαση για τον Δήμο Αιγάλεω, αλλά και γενικότερα για τα δυτικά προάστια, προς το κέντρο της Αθήνας και το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος.

Αξιοσημείωτο είναι επίσης ότι στο Σταθμό μετρό Αγίας Μαρίνας υπάρχει χώρος στάθμευσης επί πληρωμή, τον οποίο διαχειρίζεται ιδιωτική εταιρεία. Ο χώρος αυτός αποτελείται από 6 επίπεδα και έχει δυναμικότητα στάθμευσης 383 οχημάτων. Η είσοδος και η έξοδος των οχημάτων γίνεται από την οδό Κρήνης. Ο Χώρος Στάθμευσης του σταθμού «Αγία Μαρίνα» λειτουργεί Δευτέρα – Πέμπτη 05:15 – 01:00 της επομένης και Παρασκευή -Σάββατο 05:15 - 03:00 της επομένης, ενώ Κυριακές και αργίες παραμένει κλειστός.

1.4.3 Κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά

Ο κυκλοφοριακός φόρτος έχει αυξηθεί σημαντικά από τις διαμπερείς κινήσεις εντός των ορίων του Δήμου από και προς τις βασικές αρτηρίες υπερτοπικής σημασίας (Κηφισού, Θηβών, Ιερά Οδός, Καβάλας). Οι αρτηρίες αυτές εξυπηρετούν συνδέσεις με τη Δυτική Αθήνα αλλά και την υπόλοιπη Αττική αλλά δημιουργούν αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στον Δήμο Αιγάλεω (ατμοσφαιρική ρύπανση, ηχορύπανση, αισθητική υποβάθμιση αστικού περιβάλλοντος, επιβάρυνση της κυκλοφορίας κ.λ.π.).

Η πλειοψηφία των μετακινήσεων που προέρχονται εκτός του Δήμου, αφορούν τους Δήμους Περιστερίου, Χαϊδαρίου, Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Πειραιά. Οι υπόλοιποι Δήμοι συνεισφέρουν σε μικρότερο βαθμό στο πρόβλημα μετακινήσεων του Δήμου Αιγάλεω (ΣΒΑΚ, 2021).

Σύμφωνα με το ΣΒΑΚ (2021) οι μέγιστοι κυκλοφοριακοί φόρτοι που παρατηρούνται στον Δήμο Αιγάλεω παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 12: Μέγιστοι κυκλοφοριακοί φόρτοι στον Δήμο Αιγάλεω (ΣΒΑΚ, 2021)

Κόμβος	Μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ/ώρα)	Χρονικό διάστημα μέγιστου κυκλοφοριακού φόρτου
Ιερά οδός και Θηβών	3.787	8:15-9:15
Δημοκρατίας και Κορυδαλλού	338	8:00-9:00
Νέστου και Μεγάλου Αλεξάνδρου	1.450	8:45-9:45
Βορείου Ηπείρου, Δημοκρατίας και Θηβών	2.639	8:30-9:30
Ιερά οδός και Αγ. Μαρίνας	2.103	8:15-9:15
Δημοκρατίας και Δημοσθένους	356	8:00-10:00
Ιερολοχιτών και Δουβουνιώτου	121	8:00-10:00
Ιερά οδός και Μεγάλου Αλεξάνδρου	2.816	9:00-10:00

1.4.4 Στάθμευση

Σημειώνεται πως η στάθμευση στο Δήμο Αιγάλεω εξυπηρετείται κύρια παρά την οδό, αφού υπάρχει έλλειψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης. Επιπλέον, το 83,7% των νοικοκυριών δεν διαθέτουν ιδιωτική θέση στάθμευσης (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2011). Κατά συνέπεια συχνά η ζήτηση είναι μεγαλύτερη από την προσφορά παρόδων θέσεων στάθμευσης, με αποτέλεσμα την παράνομη στάθμευση. Το πρόβλημα γίνεται πιο έντονο λόγω ελλειπών αστυνόμευσης και ανεξέλεγκτης τροφοδοσίας παρόδων 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 κατελημμένες από σταθμευμένα αυτοκίνητα.

Η ζήτηση είναι αρκετά υψηλότερη από την προσφορά, με αποκορύφωμα το μήμα 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 σημείο αυτό. Σύμφωνα με το ΣΒΑΚ (2021) 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.

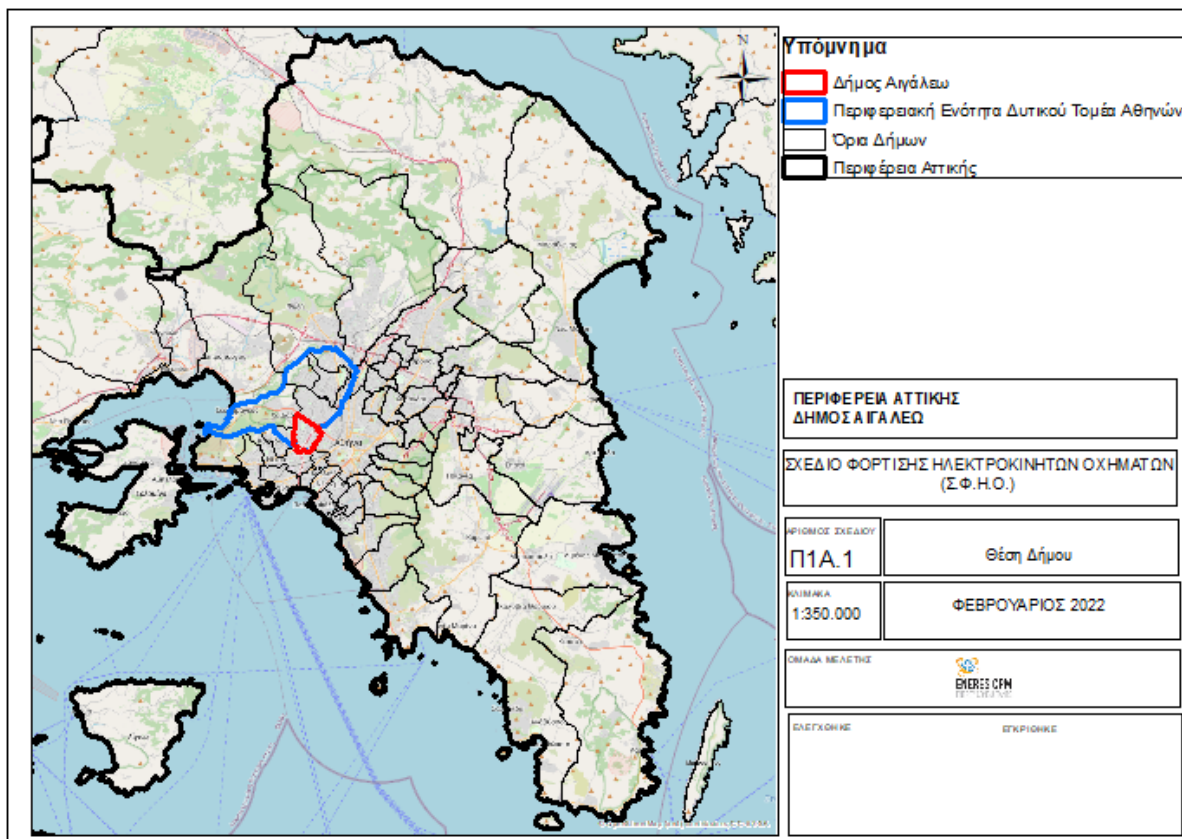
Η παράνομη στάθμευση μειώνει την κυκλοφοριακή ικανότητα του οδικού δικτύου και επιδεινώνει τα κυκλοφοριακά πρόβλήματα που υπάρχουν στον Δήμο.

2. ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

2.1 Δημογραφικά στοιχεία

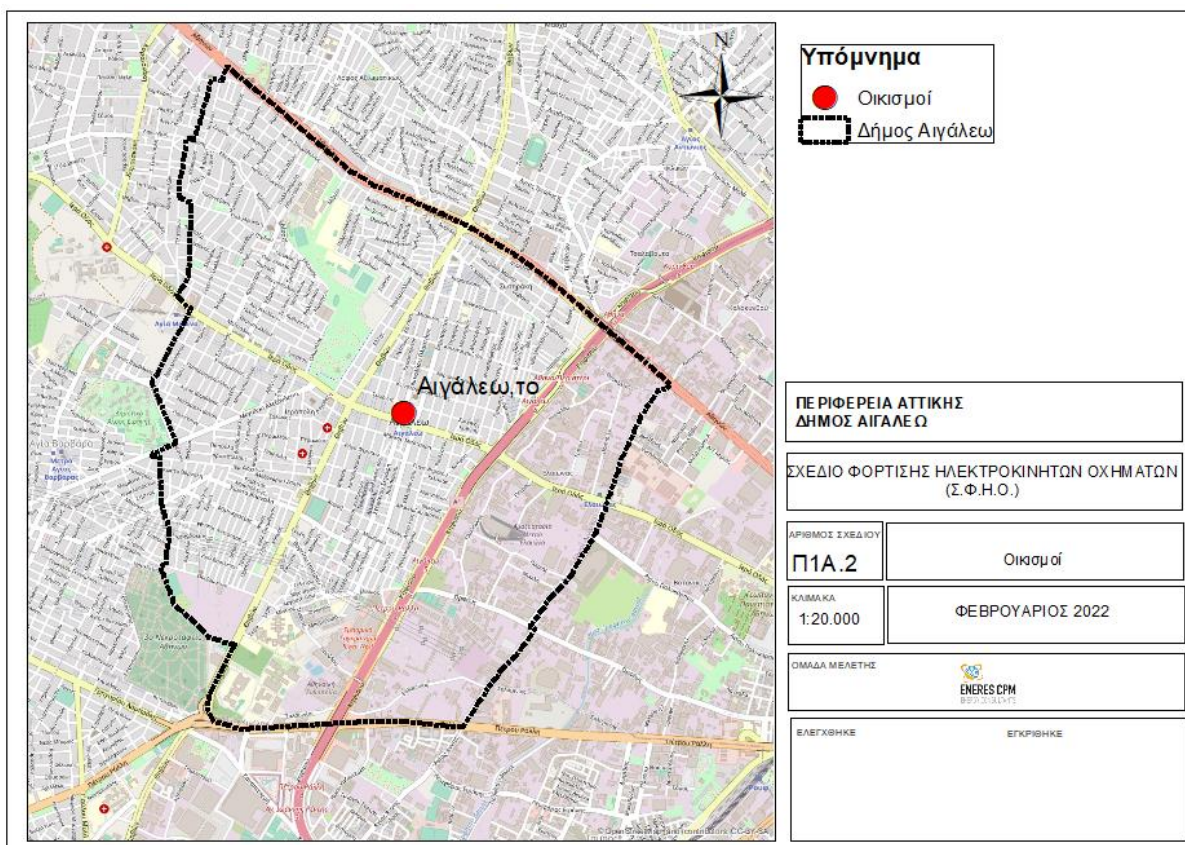
2.1.1 Χαρτογραφική απεικόνιση Δήμου και οικισμών

Στον παρακάτω χάρτη απεικονίζεται η θέση του Δήμου Αιγάλεω στην Περιφέρεια Αττικής και πιο συγκεκριμένα στην Περιφερειακή Ενότητα του Δυτικού Τομέα Αθηνών.



Εικόνα 5:Θέση Δήμου Αιγάλεω

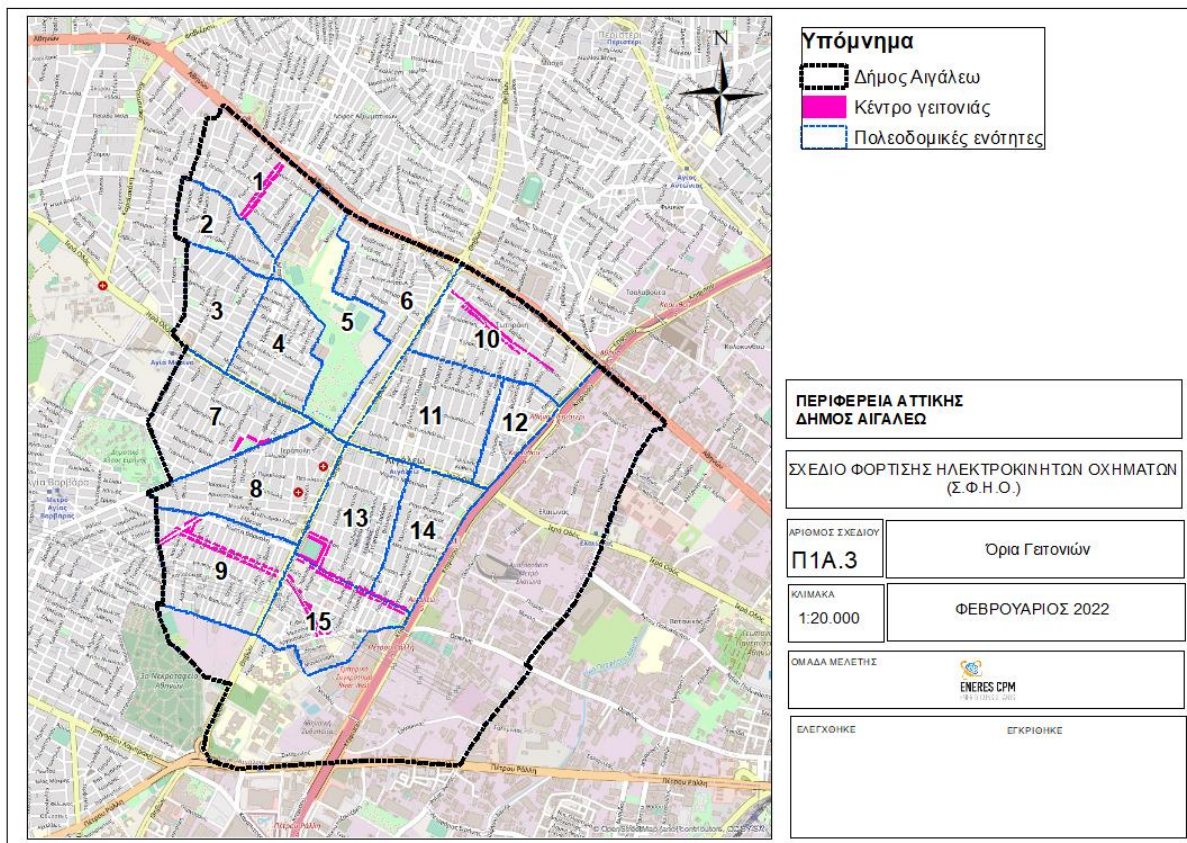
Ο Δήμος Αιγάλεω αποτελείται από έναν οικισμό όπως φαίνεται στον παρακάτω χάρτη.



Εικόνα 6: Οικισμοί

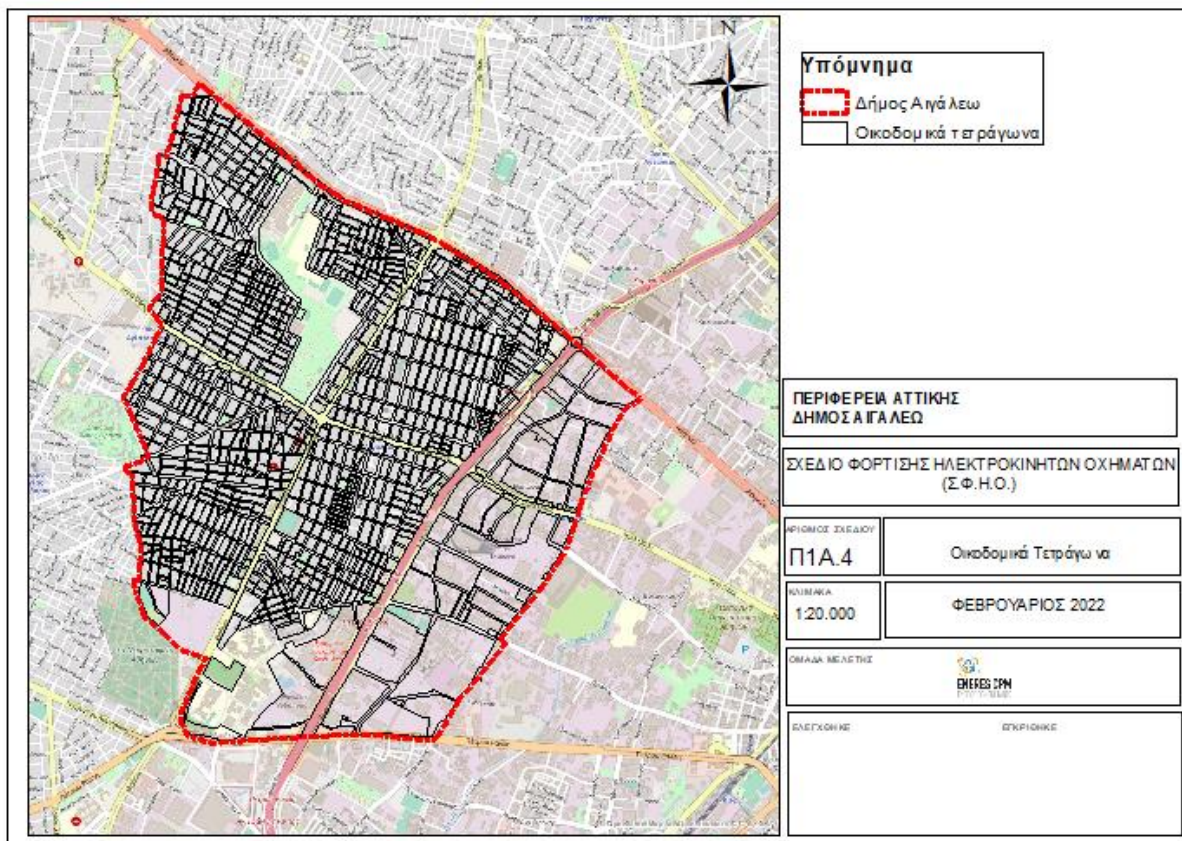
Η Λεωφόρος Θηβών χωρίζει τον Δήμο Αιγάλεω στα δύο κατά τον άξονα Βορρά – Νότου. Αντίστοιχα, η Ιερά Οδός τον χωρίζει κατά τον άξονα Ανατολής – Δύσης. Οι δύο αυτοί άξονες δημιουργούν τέσσερις (4) συνοικίες οι οποίες αποτελούνται από δεκαπέντε (15) πολεοδομικές ενότητες – γειτονιές. Αυτές είναι οι εξής:

1. Βόρειο – Δυτική (1), με 6 γειτονιές
2. Βόρειο – Ανατολική (3), με 3 γειτονιές
3. Νότιο – Δυτική (2), με 3 γειτονιές
4. Νότιο – Ανατολική (4), με 3 γειτονιές



Εικόνα 7: Γειτονιές Δήμου Αιγάλεω

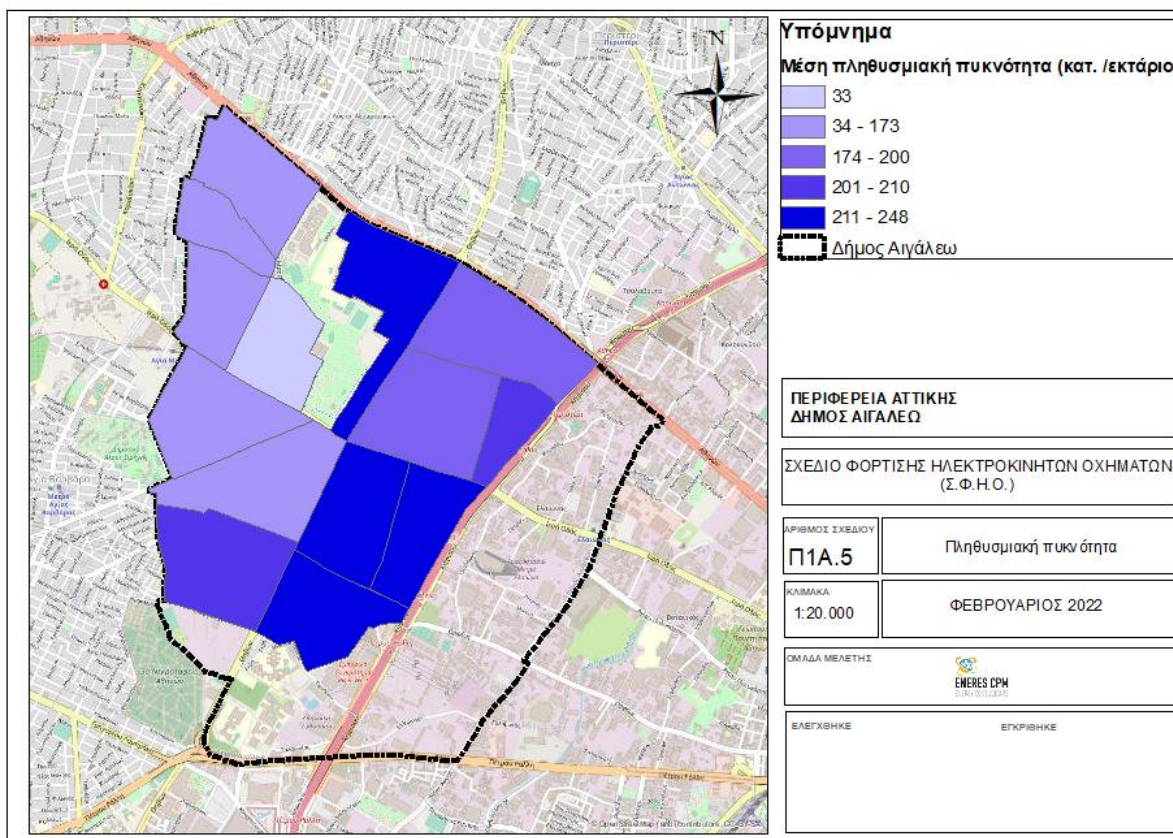
Στον παρακάτω χάρτη απεικονίζονται τα οικοδομικά τετράγωνα του Δήμου Αιγάλεω.



Εικόνα 8: Οικοδομικά τετράγωνα Δήμου Αιγάλεω

2.1.2 Χαρτογραφική απεικόνιση πληθυσμού

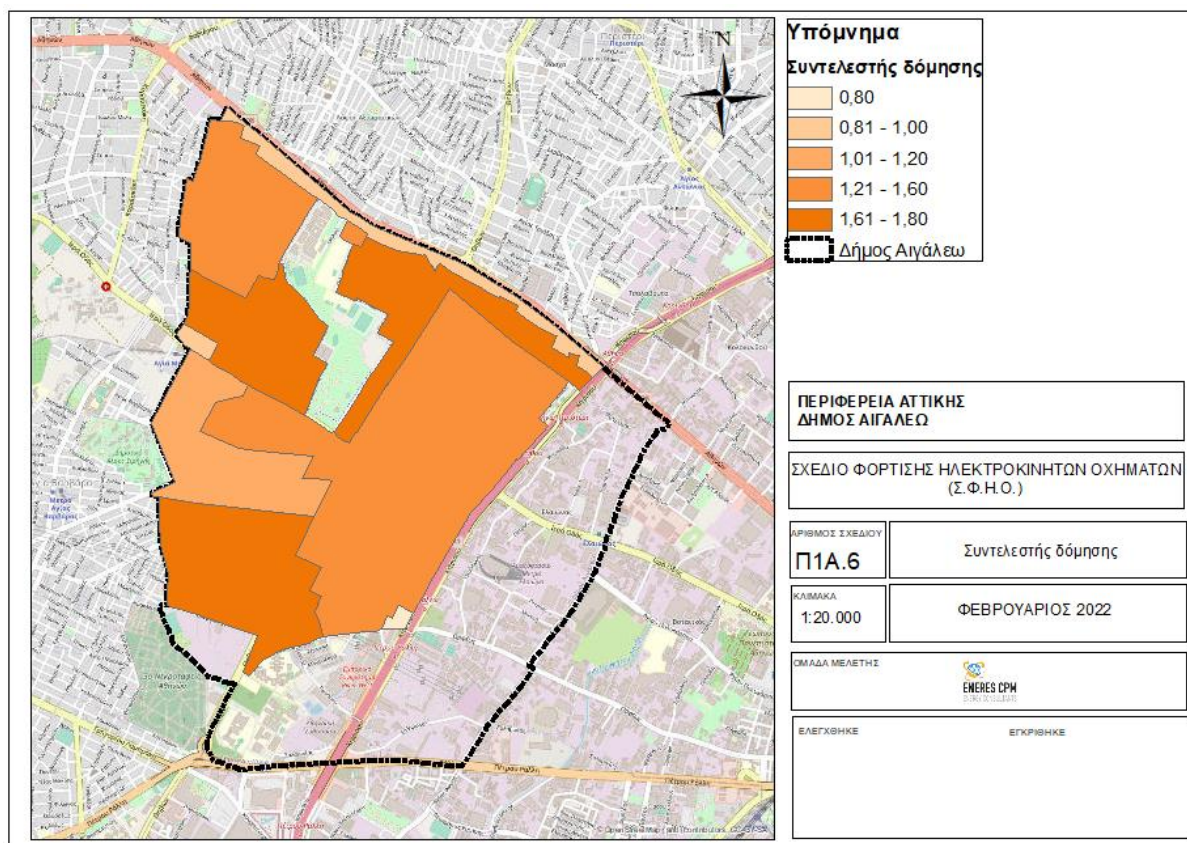
Στον παρακάτω χάρτη απεικονίζεται η μέση πληθυσμιακή πυκνότητα ανά πολεοδομική ενότητα/ γειτονιά του Δήμου Αιγάλεω. Από την απεικόνιση αυτή έχουν εξαιρεθεί οι περιοχές του Άλσους Αιγάλεω και του Ελαιώνα. Η μεγαλύτερη πληθυσμιακή πυκνότητα εντοπίζεται μεταξύ της Λεωφ. Θηβών και της Λεωφ. Κηφισού.



Εικόνα 9: Μέση πληθυσμιακή πυκνότητα στον Δήμο Αιγάλεω

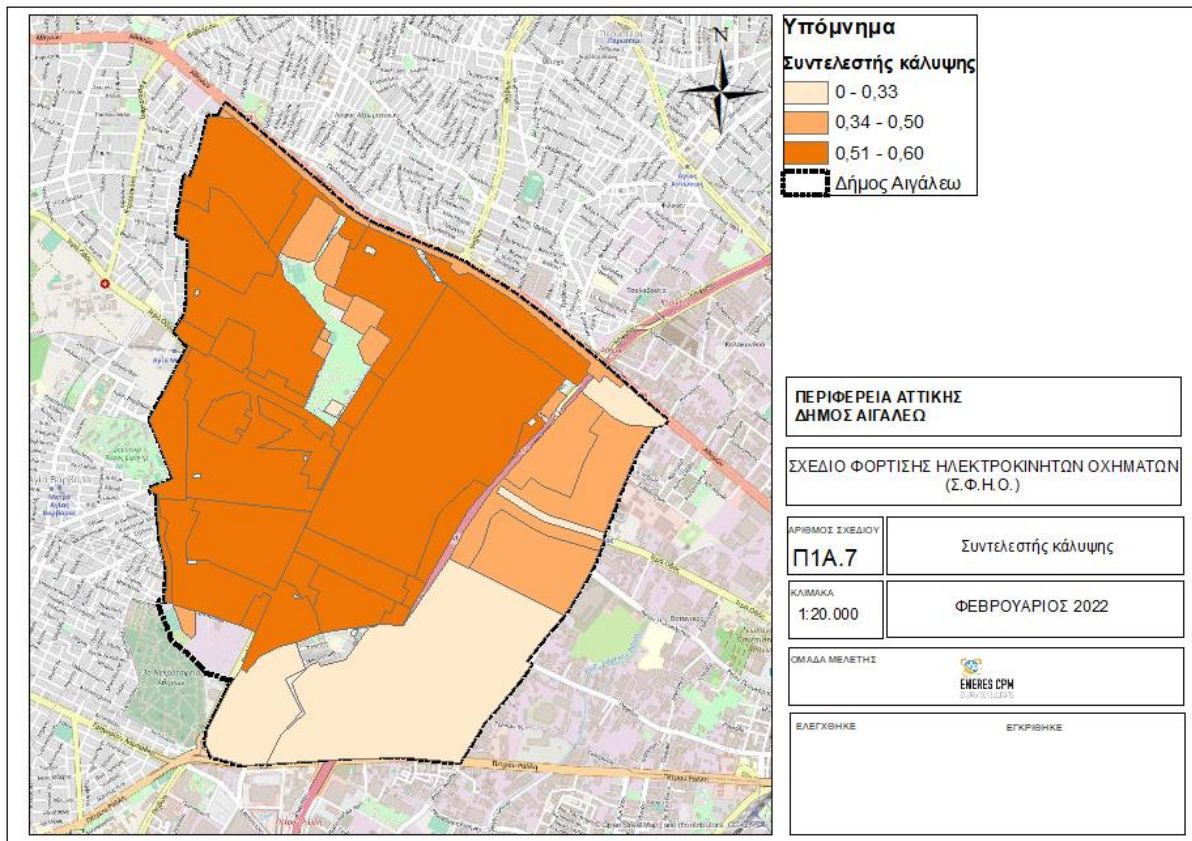
2.2 Πολεοδομικά στοιχεία

Στην ενότητα αυτή γίνεται αναφορά στους όρους δόμησης και τις χρήσεις γης του Δήμου Αιγάλεω. Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζεται ο συντελεστής δόμησης στον Δήμο Αιγάλεω. Από την απεικόνιση αυτή έχουν εξαιρεθεί οι περιοχές του Άλσους Αιγάλεω και του Ελαιώνα. Οι περιοχές με τον μεγαλύτερο συντελεστή δόμησης βρίσκονται γύρω από το άλσος Αιγάλεω και νοτιοδυτικά εκατέρωθεν της Λεωφ. Θηβών.



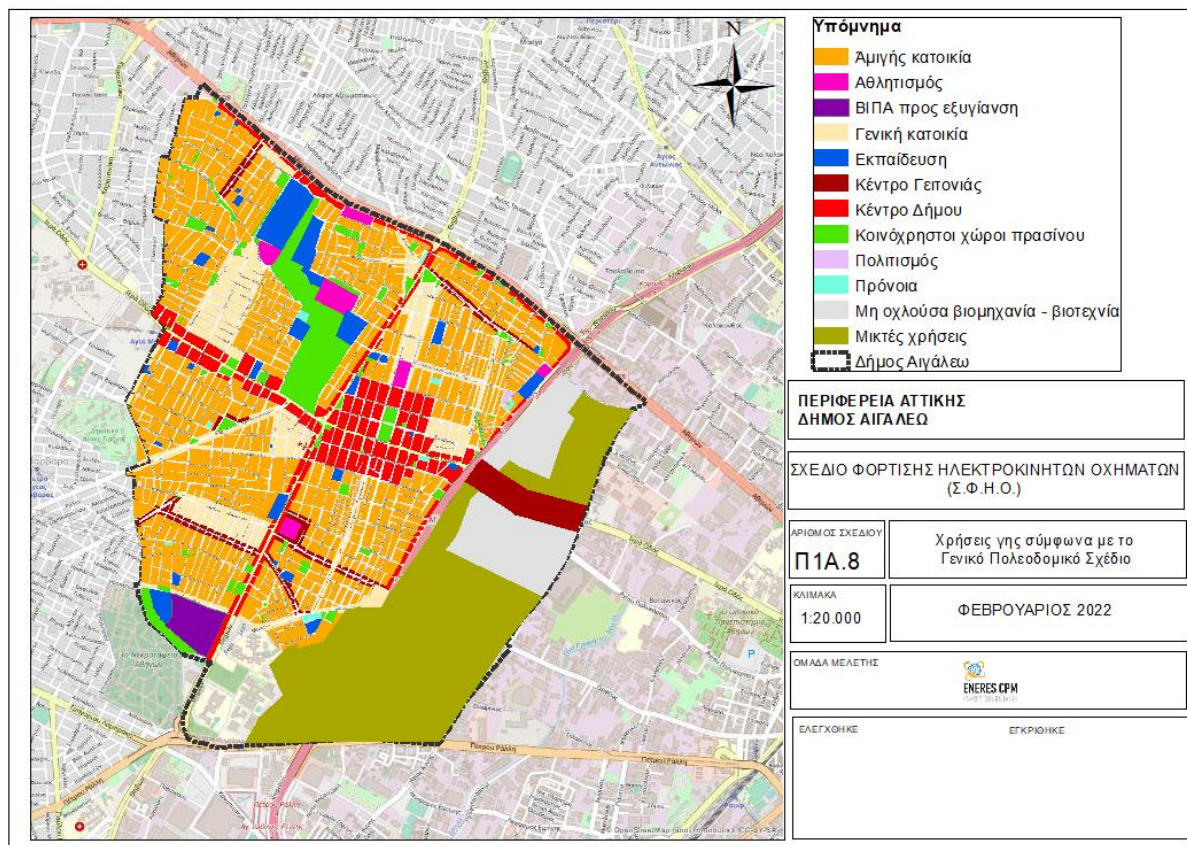
Εικόνα 10: Συντελεστής δόμησης

Στον επόμενο χάρτη απεικονίζεται ο συντελεστής κάλυψης στον Δήμο Αιγάλεω. Ο συντελεστής κάλυψης δεν παρουσιάζει μεγάλες διαφοροποιήσεις. Στην περιοχή του Ελαιώνα ο συντελεστής κάλυψης μπορεί να διαφοροποιηθεί υπό προϋποθέσεις, όπως ανάλογα με τη χρήση γης και το εμβαδόν του οικοπέδου.



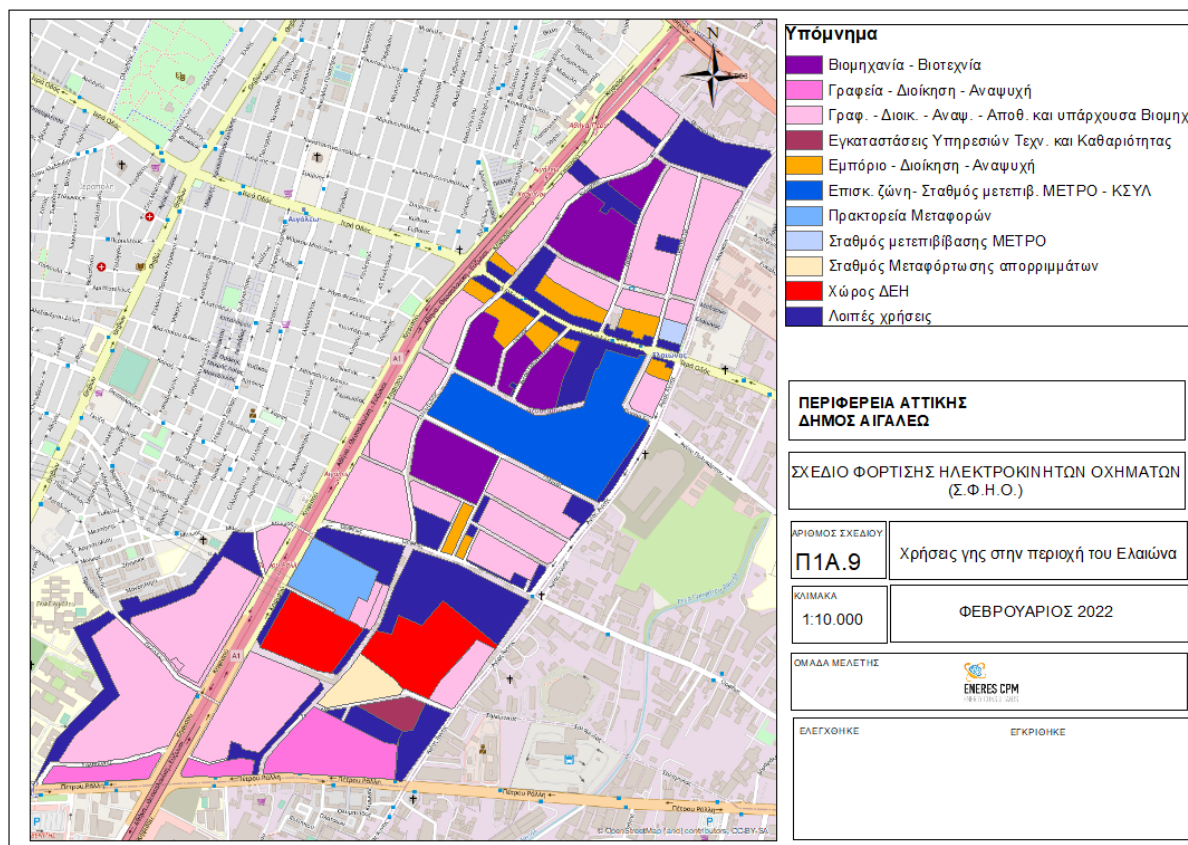
Εικόνα 11:Συντελεστής κάλυψης

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης για τον Δήμο Αιγάλεω σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Κύρια χρήση γης είναι αυτή της αμιγούς κατοικίας. Ωστόσο, σε αρκετά σημεία επιτρέπεται η χρήση γης γενικής κατοικίας. Στην περιοχή του Ελαιώνα επιτρέπονται μικτές χρήσεις, αλλά σε ένα μεγάλο τμήμα του επιτρέπεται η μη οχλούσα βιοτεχνία-βιομηχανία. Οι κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου συγκεντρώνονται κατά κύριο λόγο στο «Άλσος Αιγάλεω», ενώ επιτρέπονται σε λίγα ακόμα σημεία διάσπαρτα μέσα στο Δήμο. Επιπλέον, η χρήση γης «Εκπαίδευση» υπάρχει στο Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής και σε μερικά σημεία ακόμα. Άλλες χρήσεις που επιτρέπονται αλλά σε μικρότερο βαθμό είναι ο αθλητισμός, η πρόνοια, ο πολιτισμός, ΒΙΠΑ προς εξυγίανση και η περιοχή πολεοδομικού κέντρου/ κέντρου γειτονιάς. Νοτιοδυτικά φαίνεται χωρίς χρωματισμό.



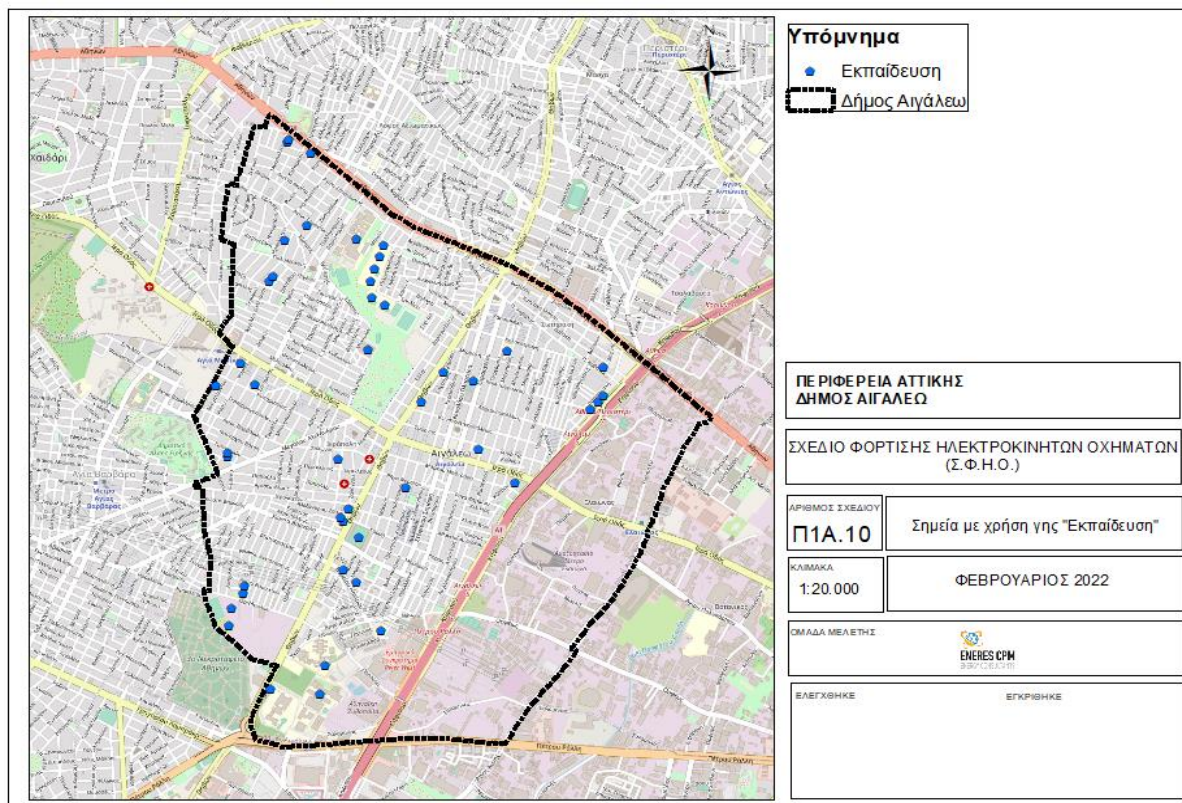
Εικόνα 12: Χρήσεις γης στον Δήμο Αιγάλεω σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

Με το ΦΕΚ 1049/Δ/30.11.95, εγκρίθηκε η πολεοδομική μελέτη αναθεώρησης και επέκτασης τμημάτων του Δήμου Αθηναίων, Αγ. Ι. Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου (περιοχή Ελαιώνα). Πιο αναλυτικά, οι χρήσεις γης στην περιοχή του Ελαιώνα παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη. Χαρακτηριστικές χρήσεις είναι αυτές της ζώνης του μετρό, του Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων (ΚΣΥΛ), του Σταθμού Μεταφόρτωσης Απορριμάτων (ΣΜΑ) και των εγκαταστάσεων της ΔΕΗ.

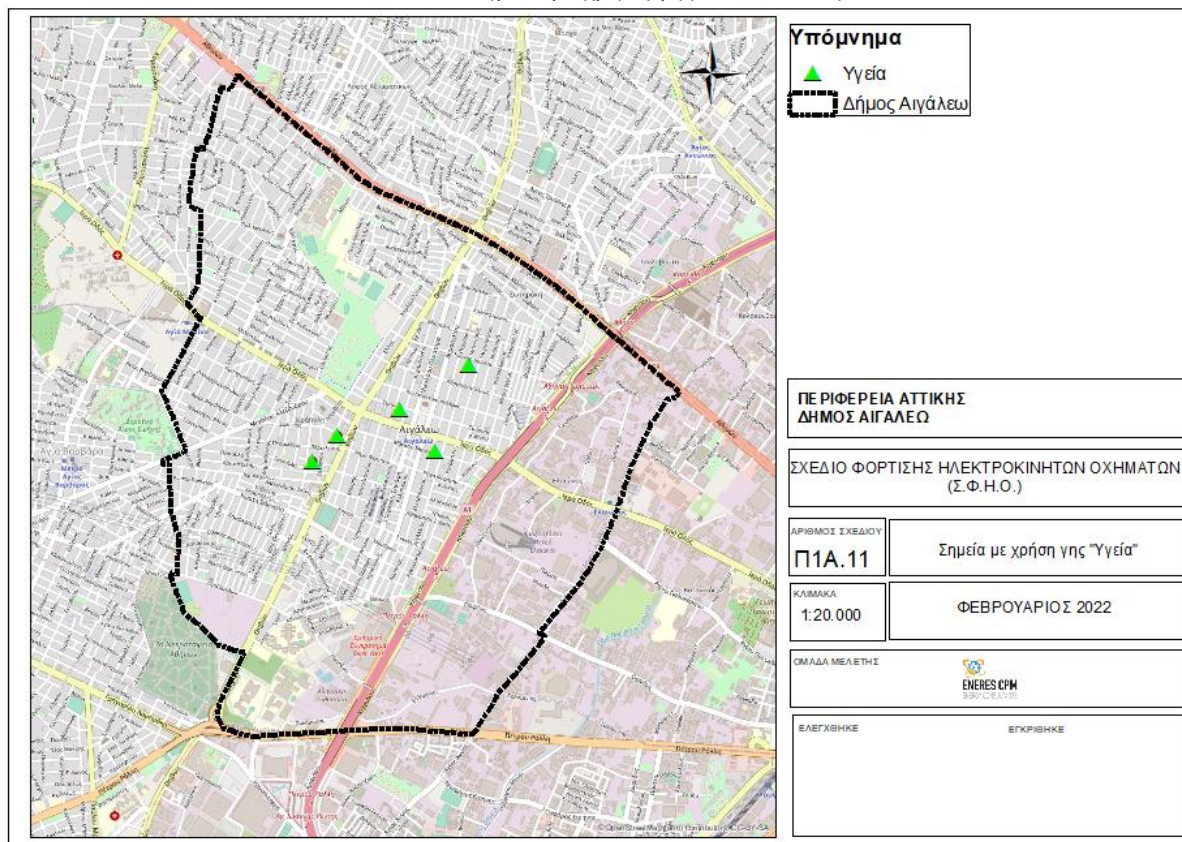


Εικόνα 13: Χρήσεις γης στην περιοχή του Ελαιώνα

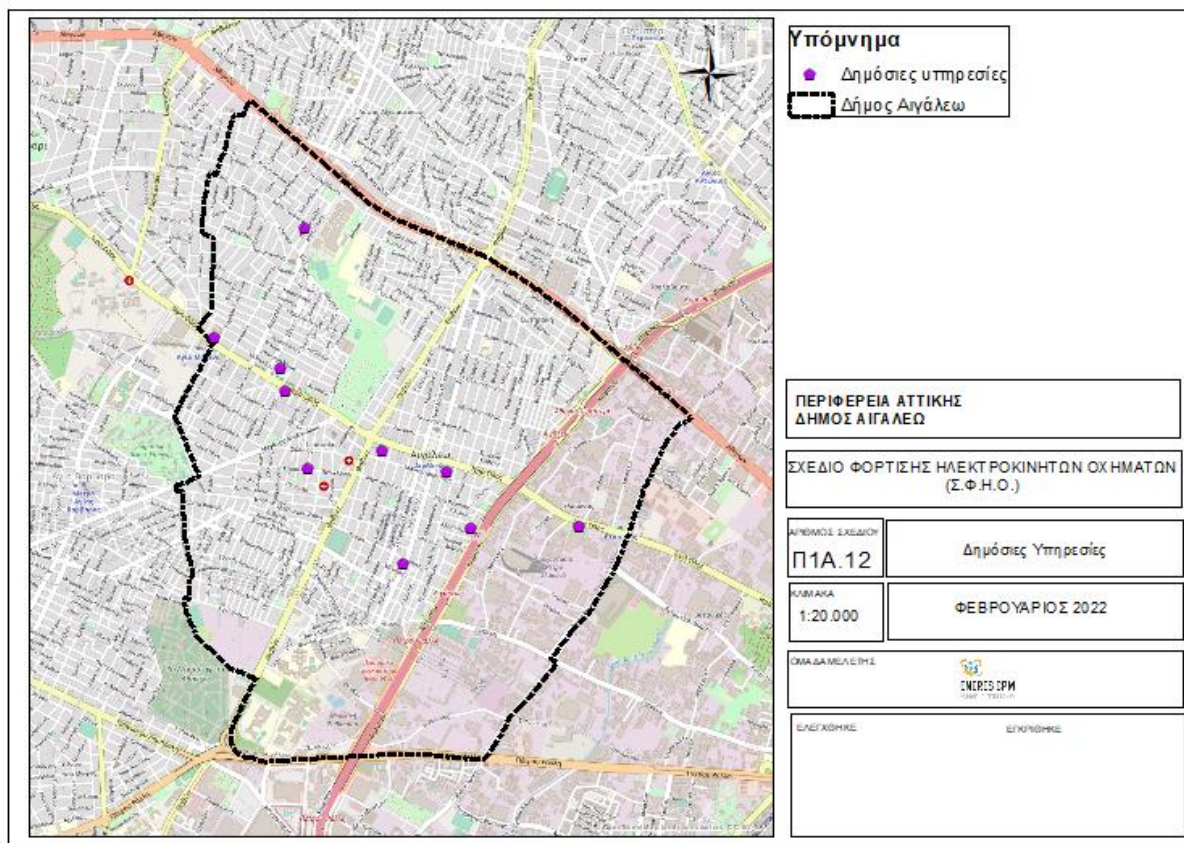
Στους επόμενους χάρτες απεικονίζεται σημειακές υφιστάμενες χρήσεις γης όπως εκπαίδευση, υγεία, δημόσιες υπηρεσίες και άλλα σημεία ενδιαφέροντος που περιλαμβάνουν χρήσεις αθλητισμού, πολιτισμού, κοινόχρηστων/ κοινοφελών χώρων, κ.α.



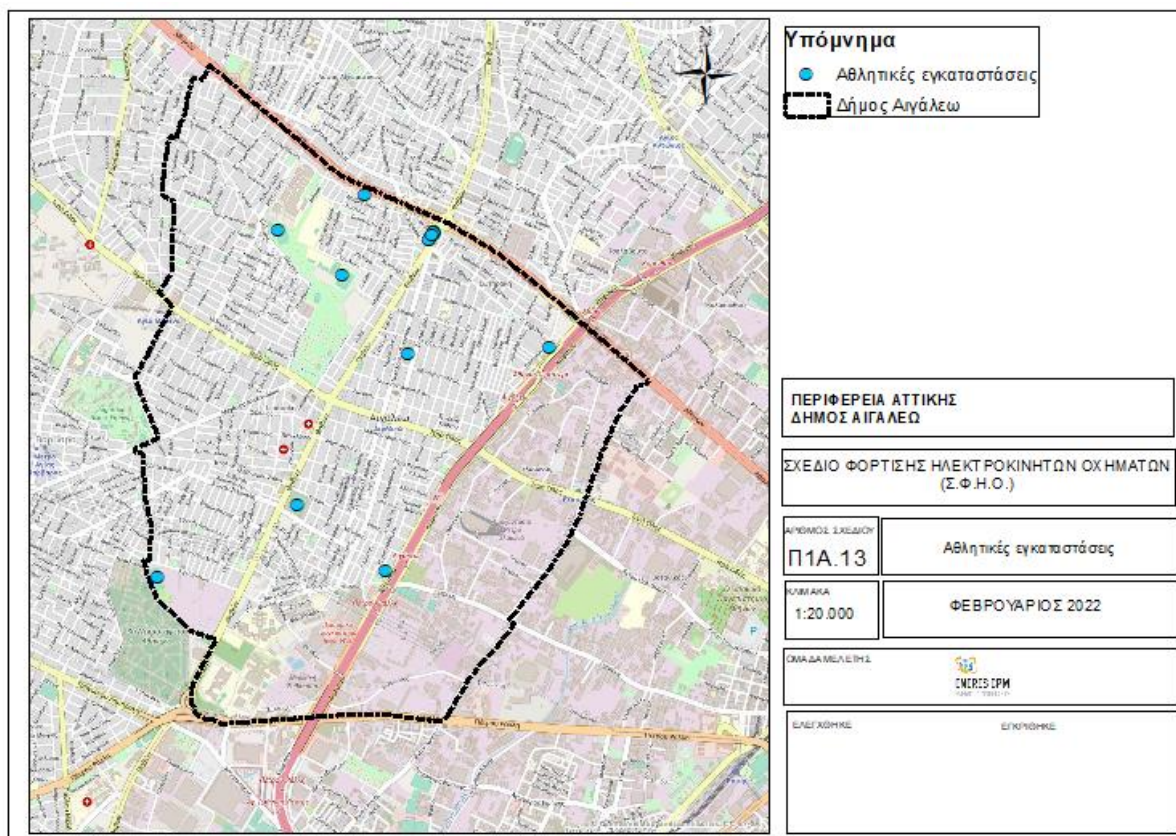
Εικόνα 14: Σημεία με χρήση γης "Εκπαίδευση"



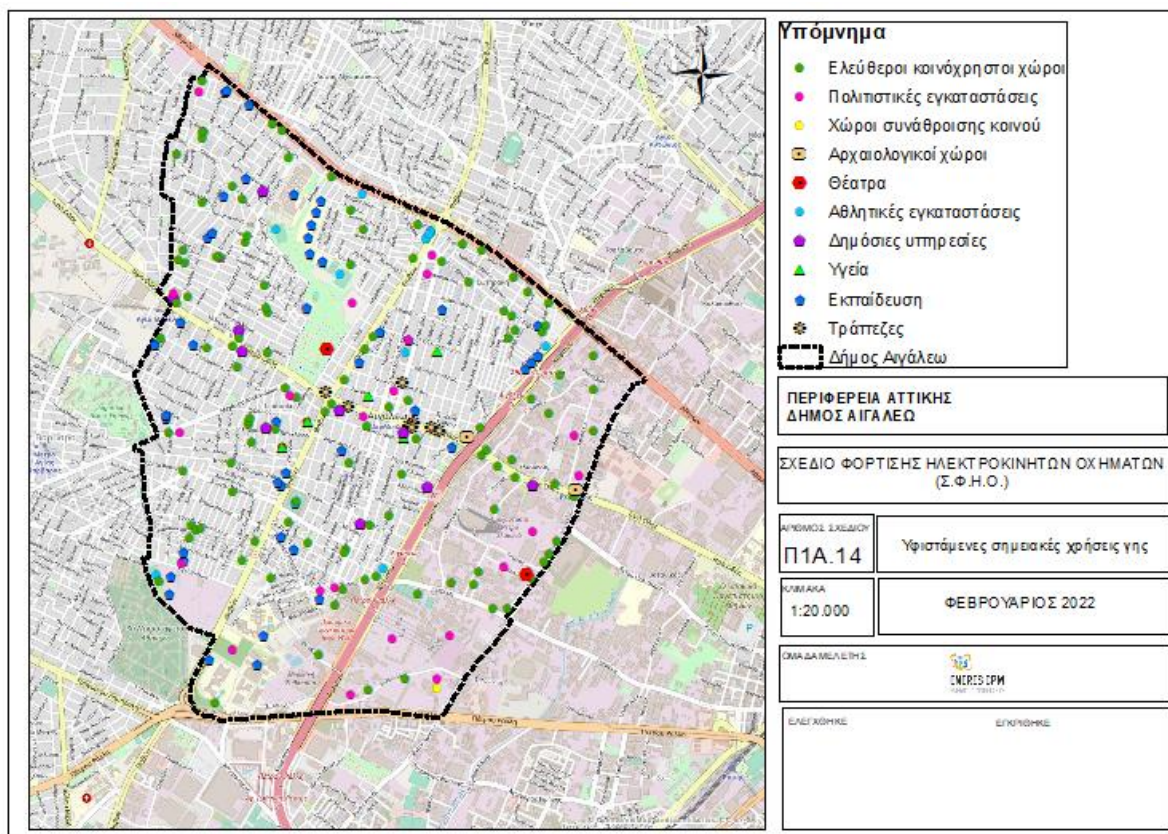
Εικόνα 15: Σημεία με χρήση γης "Υγεία"



Εικόνα 16: Σημεία με χρήση "Δημόσιες Υπηρεσίες"



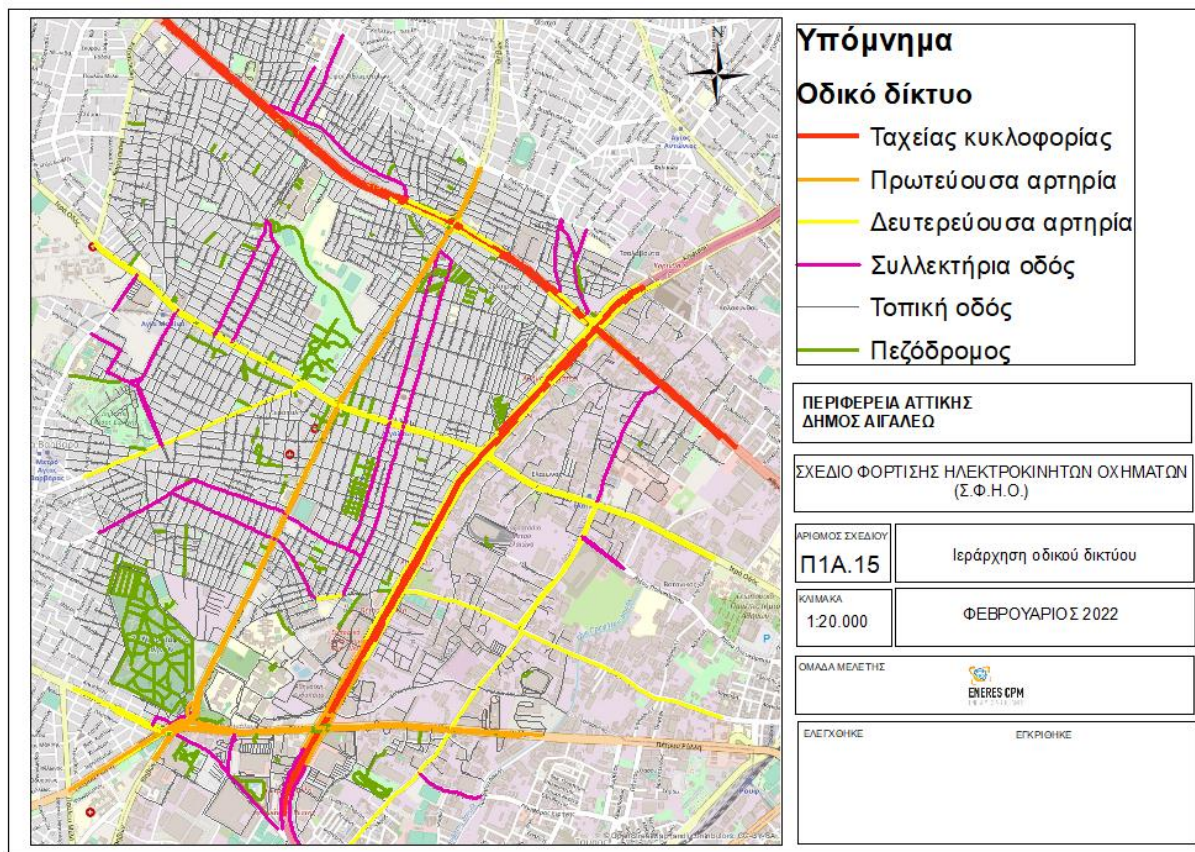
Εικόνα 17: Αθλητικές εγκαταστάσεις



Εικόνα 18: Σημειακές χρήσεις γης και σημεία ενδιαφέροντος στον Δήμο Αιγάλεω

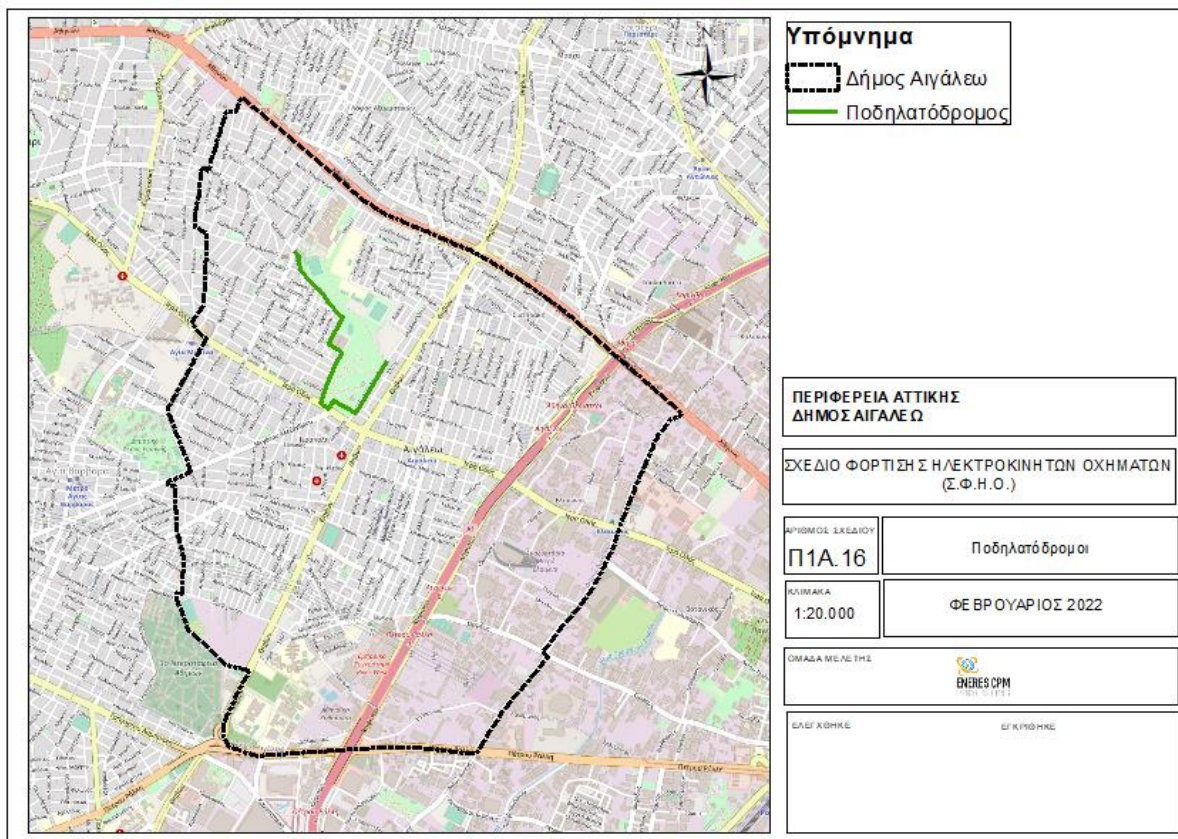
2.3 Καταγραφή του οδικού δικτύου

Ο παρακάτω χάρτης απεικονίζει το οδικό δίκτυο του Δήμου, το οποίο εκτός από τις ελεύθερες ταχείες Λεωφόρους Κηφισού (Εθνική Οδός) και Αθηνών (Καβάλας), πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες Θηβών και Πέτρου Ράλλη και δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες όπως Ορφέως, Μίνως, Ιερά Οδός, Αγίας Άννας και Μεγάλου Αλεξάνδρου, διαθέτει πλειάδα συλλεκτήριων οδών, όπως Κορυτσάς, Έβρου, Κορυδαλλού, Κώστα Βάρναλη, Δημοκρατίας, Στέφανου Σαράφη, Παπαναστασίου, τοπικών οδών και ένα δίκτυο πεζοδρόμων.



Εικόνα 19: Ιεράρχηση οδικού δικτύου Δήμου Αιγάλεω

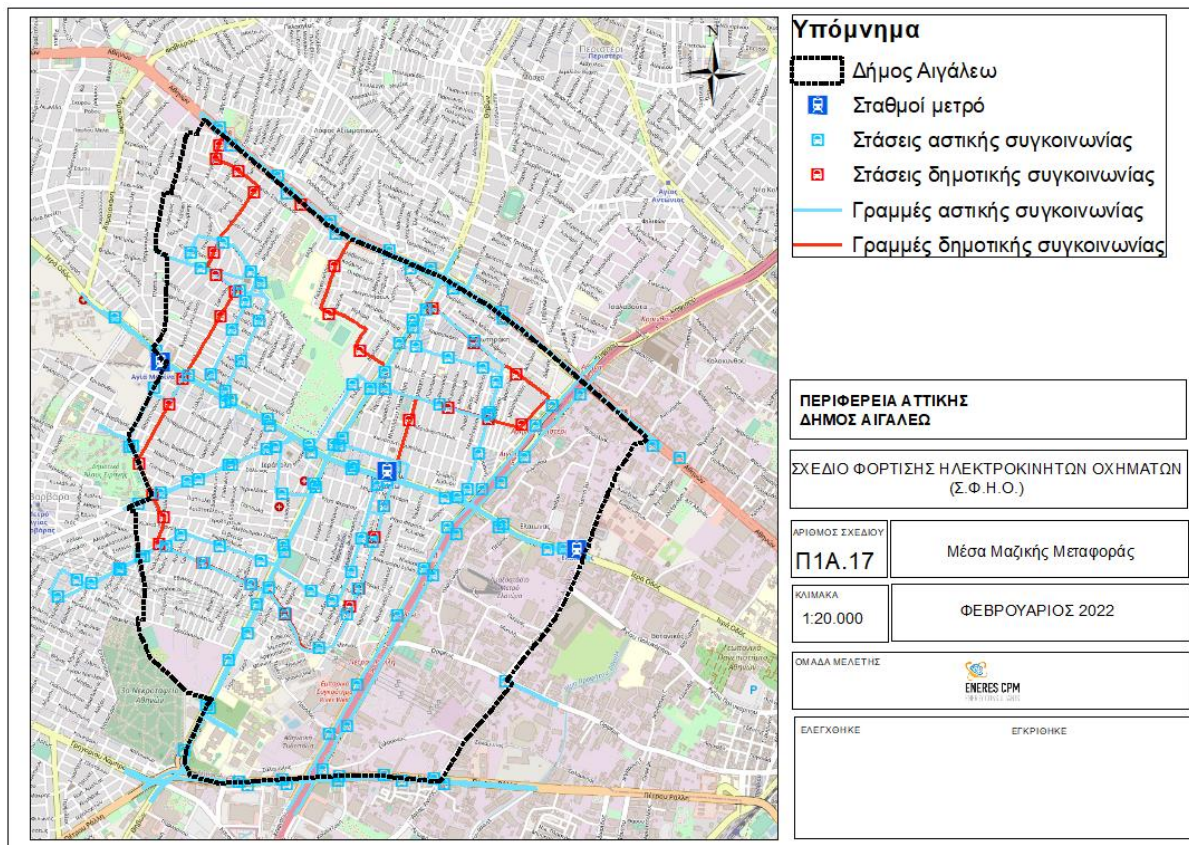
Ο μοναδικός ποδηλατοδρόμος, μήκους 1 χλμ. περίπου, είναι στην οδό Εδέσσης εφαπτόμενος στο άλσος. Βρίσκεται περιμετρικά του Άλσους Αιγάλεω και τερματίζει στο Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής.



Εικόνα 20: Υφιστάμενοι ποδηλατόδρομοι στον Δήμο Αιγάλεω

2.4 Μέσα μεταφοράς

Όπως φαίνεται στον παρακάτω χάρτη, στον Δήμο Αιγάλεω οι κάτοικοι μπορούν να εξυπηρετηθούν για τις μετακινήσεις τους με τα μέσα μαζικής μεταφοράς και πιο συγκεκριμένα με μετρό, αστική συγκοινωνία και δημοτική συγκοινωνία.

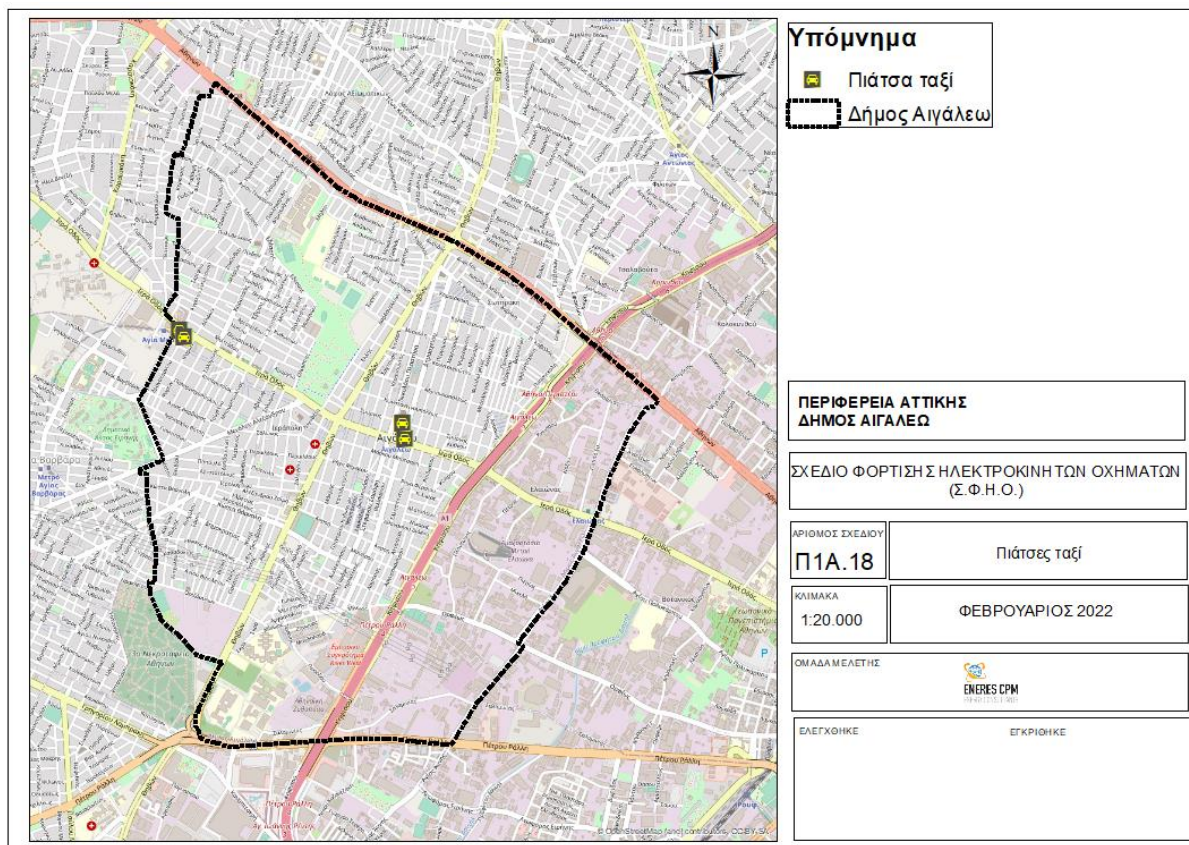


Εικόνα 21: Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Επιπλέον, το ταξί είναι μια εναλλακτική λύση για τις μετακινήσεις τους. Οι πιάτσες ταξί που υπάρχουν στο Δήμο Αιγάλεω αποτυπώνονται στον παρακάτω πίνακα και χάρτη.

Πίνακας 13: Πιάτσες ταξί στον Δήμο Αιγάλεω

ΘΕΣΗ –ΟΔΟΣ	ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ		ΜΗΚΟΣ / ΑΡ. ΘΕΣΕΩΝ
ΣΜΥΡΝΗΣ	Ν.ΠΛΑΣΤΗΡΑ	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ	50 μ (10 θέσεις)
ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ	ΣΜΥΡΝΗΣ	ΙΕΡΑ ΟΔΟΣ	50 μ (10 θέσεις)
ΙΕΡΑ ΟΔΟΣ	Αγίας Μαρίνας	Δραγατσανίου	30,0 μ.(6 θέσεις)
ΔΡΑΓΑΤΣΑΝΙΟΥ	Ιεράς Οδού	Κατσαρού	40,0 μ.(8 θέσεις)



Εικόνα 22: Πιάτσες Ταξί

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, σημαντικό μελλοντικό έργο υποδομών αποτελεί ο μελλοντικός Κεντρικός Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων (ΚΣΥΛ) που θα κατασκευαστεί στην περιοχή του Ελαιώνα.

Αναφορές

ΕΣΕΚ, 2019. Εθνικό Σχέδιο Ενέργειας και Κλίματος, 2019

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Αιγιάλεω, 2015-2019. Στρατηγικό Σχέδιο, Μάρτιος 2015

ΕΛ.ΣΤΑΤ., 1991. Ελληνική Στατιστική Αρχή. Απογραφή πληθυσμού 1991

ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2001. Ελληνική Στατιστική Αρχή. Απογραφή πληθυσμού 2001

ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011. Ελληνική Στατιστική Αρχή. Απογραφή πληθυσμού 2011

Κυκλοφοριακή Μελέτη (2020). Μ. Παρασκευόπουλος & Συνεργάτες Σύμβουλοι Μηχανικοί Ε. Ε. Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για την υλοποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου στην περιοχή «Ελαιώνα» καθώς και τοπικές επεμβάσεις στον οικιστικό ιστό. Δεκέμβριος, 2020.

ΣΒΑΚ, 2021. Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για τη σύνταξη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αιγιάλεω Παραδοτέο Β. Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης, Εντοπισμός, Ιεράρχηση Προβλημάτων και Καθορισμός Στόχων. Οκτώβριος 2021. Diadikasia Business Consulting SA

<https://www.plugshare.com/>