

***Η Ανάπλαση των πλατειών
Ξενοφώντος και Ηρώων
των Δήμων
Σπάτων και Μαραθώνος***

Επιβλέπων Καθηγητής:

*κ. Μπιτσάνης Παναγιώτης,
MSc, Εργαστηριακός
Συνεργάτης*

Σπουδάστριες:

*Καλατζή Αγγελική
Σηφάκη Ελπίδα*

Περίληψη

Η παρούσα εργασία έχει ως θέμα τη μελέτη που πραγματοποιήθηκε το 2003-2004 για την ανάπλαση μίας κεντρικής πλατείας και δρόμου σε δύο διαφορετικούς δήμους, τον Δήμο Μαραθώνος και τον Δήμο Σπάτων.

Σκοπός της εργασίας και της έρευνας είναι να αναλυθεί τι εργασίες πραγματοποιήθηκαν, αν εφαρμόστηκαν όπως τα σχεδίασε η μελέτη και αν όλοι, δημότες και μη, είναι ικανοποιημένοι και εξυπηρετούνται καλύτερα μετά την ανάπλαση που έγινε.

Η εργασία έχει ως δομή, γενικά και ιστορικά στοιχεία από κάθε δήμο, την συγκοινωνιακή σύνδεση και προσβασιμότητα προς αυτές αλλά και μεταξύ των δύο δήμων. Περιλαμβάνει στοιχεί και φωτογραφικό υλικό για το πώς ήταν πριν την ανάπλαση η κάθε περιοχή και την οριοθέτησή τους. Επιπλέον αναλύονται όλες οι εργασίες που πραγματοποιήθηκαν σε πλατείες και στις λεωφόρους που είναι άμεσα συνδεδεμένοι με αυτές.

Χρησιμοποιήθηκε ένα ερωτηματολόγιο για τους δημότες του κάθε δήμου ώστε να ερευνηθεί το κατά πόσο είναι ικανοποιημένοι με τις αναπλάσεις. Αναλύονται τα αποτελέσματα για κάθε δήμο χωριστά, ακολουθούν τα συμπεράσματα και τέλος η σύγκριση των αποτελεσμάτων.

Περίληψη

Η παρούσα εργασία έχει ως θέμα τη μελέτη που πραγματοποιήθηκε το 2003-2004 για την ανάπλαση μίας κεντρικής πλατείας και δρόμου σε δύο διαφορετικούς δήμους, τον Δήμο Μαραθώνος και τον Δήμο Σπάτων.

Σκοπός της εργασίας και της έρευνας είναι να αναλυθεί τι εργασίες πραγματοποιήθηκαν, αν εφαρμόστηκαν όπως τα σχεδίασε η μελέτη και αν όλοι, δημότες και μη, είναι ικανοποιημένοι και εξυπηρετούνται καλύτερα μετά την ανάπλαση που έγινε.

Η εργασία έχει ως δομή, γενικά και ιστορικά στοιχεία από κάθε δήμο, την συγκοινωνιακή σύνδεση και προσβασιμότητα προς αυτές αλλά και μεταξύ των δύο δήμων. Περιλαμβάνει στοιχεί και φωτογραφικό υλικό για το πώς ήταν πριν την ανάπλαση η κάθε περιοχή και την οριοθέτησή τους. Επιπλέον αναλύονται όλες οι εργασίες που πραγματοποιήθηκαν σε πλατείες και στις λεωφόρους που είναι άμεσα συνδεδεμένοι με αυτές.

Χρησιμοποιήθηκε ένα ερωτηματολόγιο για τους δημότες του κάθε δήμου ώστε να ερευνηθεί το κατά πόσο είναι ικανοποιημένοι με τις αναπλάσεις. Αναλύονται τα αποτελέσματα για κάθε δήμο χωριστά. ακολουθούν τα συμπεράσματα και τέλος η σύγκριση των αποτελεσμάτων.

Αφιερωμένο στους
γονείς μας...

Αγγελική - Ελευθερία

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η Ανάπλαση των πλατειών Ξενοφώντος και Ηρώων των Δήμων
Σπάτων και Μαραθώνος αντίστοιχα.



Πίνακας Περιεχομένων

Τίτλος Πτυχιακής Εργασίας	i
Πίνακας Περιεχομένων	ii
Περιεχόμενα Σχεδίων	v
Περιεχόμενα Διαγραμμάτων	vi
Περιεχόμενα Εικόνων	ix
Ευχαριστίες	xi
Εισαγωγή	1
<u>ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ</u>	2
1 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ	3
1.1 Δήμος Μαραθώνος	4
1.1.1 Ιστορικά Στοιχεία	4
1.1.2 Γενικά Στοιχεία	6
1.1.3 Συγκοινωνιακή Σύνδεση και Προσβασιμότητα	7
1.2 Δήμος Σπάτων	9
1.2.1 Ιστορικά Στοιχεία	9
1.2.2 Γενικά Στοιχεία	10
1.2.3 Συγκοινωνιακή Σύνδεση και Προσβασιμότητα	11
2 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	
ΔΗΜΟΥ ΜΑΡΑΘΩΝΑ ΚΑΙ ΔΗΜΟΥ ΣΠΑΤΩΝ	13
2.1 Πλατεία Ηρώων και Λεωφόρος Μαραθώνος Αναγκαιότητα Ανάπλασης	14
2.1.1 Οριοθέτηση Περιοχής Πλατείας Ηρώων	15
2.1.2 Η εικόνα της πλατείας πριν την Ανάπλαση	16
2.1.3 Οριοθέτηση Περιοχής Λεωφόρου Μαραθώνος	17

2.1.4 Η εικόνα της λεωφόρου πριν την Ανάπλαση.....	17
2.2 Πλατεία Ξενοφώντος και Λεωφόρος Βασ.Παύλου Αναγκαιότητα Ανάπλασης.....	18
2.2.1 Οριοθέτηση Περιοχής Πλατείας Ξενοφώντος	19
2.2.2 Η εικόνα της πλατείας πριν την Ανάπλαση.....	20
2.2.3 Οριοθέτηση Περιοχής Λεωφόρου Βασ.Παύλου	20
2.2.4 Η εικόνα της λεωφόρου πριν την Ανάπλαση.....	21
3 ⁰ ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΠΛΑΤΕΙΩΝ	22
3.1 Πλατεία Ηρώων	23
3.1.1 Προβλεπόμενες Εργασίες.....	24
3.2 Πλατεία Ξενοφώντος.....	27
3.2.1 Προβλεπόμενες Εργασίες	30
3.3 Κοινές Εργασίες.....	34
3.3.1 Προβλεπόμενες Κοινές Προεργασίες.....	34
3.3.2 Προβλεπόμενες Κοινές Εργασίες.....	35
3.3.2.1 Τοποθέτηση Αστικού Εξοπλισμού.....	35
3.3.2.2 Επίστρωση Μαρμάρινων Δαπέδων.....	41
3.3.2.3 Φυτεύσεις Δένδρων-Φυτών	42
3.3.2.4 Εγκατάσταση Αυτόματου Ποτίσματος.....	43
3.3.2.5 Τοποθέτηση Χλοοτάπητα	44
3.3.2.6 Εγκατάσταση info-kiosks	45
3.3.2.7 Εγκατάσταση φωτισμού	46
4 ⁰ ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΛΕΩΦΟΡΩΝ	47
4.1 Λεωφόρος Μαραθώνος	48
4.1.1 Γενικές Προβλεπόμενες Εργασίες	49
4.2 Λεωφόρος Βασ.Παύλου.....	50
4.2.1 Γενικές Προβλεπόμενες Εργασίες	51
4.3 Κοινές Εργασίες.....	53
4.3.1 Ασφαλτικά Έργα.....	53

4.3.2 Διαγραμμίσεις και Σημάνσεις	54
4.3.3 Χρωματισμοί.....	55
4.3.4 Εγκατάσταση φωτισμού	55
<u>ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ</u>	56
5 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΜΑΡΑΘΩΝΑ	57
5.1 Στόχος Ερωτηματολογίου.....	58
5.2 Αποτελέσματα Ερωτηματολογίου Δήμου Μαραθώνα.....	59
5.2.1 Συμπεράσματα.....	72
6 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΣΠΑΤΩΝ.....	74
6.1 Δήμος Σπάτων.....	75
6.2.1 Συμπεράσματα	88
7 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ:ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ	90
7.1 Σύγκριση Αποτελεσμάτων.....	91
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	104

Περιεγόμενα Σχεδίων

Σχέδιο 2.1: Κάτοψη πλατείας Ηρώων Δήμου Μαραθώνα πριν την ανάπλαση 15

Σχέδιο 2.3: Κάτοψη πλατείας Ξενοφώντος Δήμου Σπάτων πριν την ανάπλαση 19

Περιεχόμενα Διαγραμμάτων

<u>Διάγραμμα 5.1:</u> Επάρκεια αστικού εξοπλισμού μετά τις αναπλάσεις στον Δήμο Μαραθώνα.....	60
<u>Διάγραμμα 5.2:</u> Πόσο λήφθηκαν υπόψη τα (Α.Μ.Ε.Α.) στο Δήμο Μαραθώνα	62
<u>Διάγραμμα 5.3:</u> Αποφυγή στάθμευσης σε πεζόδρομους στο Δήμο Μαραθώνα	63
<u>Διάγραμμα 5.4:</u> Επάρκεια και προστασία των πεζών από τα εμπόδια στάθμευσης στο Δήμο Μαραθώνα	64
<u>Διάγραμμα 5.5:</u> Συνδυασμός Αγορών με Αναψυχή των Πολιτών μετά τις Αναπλάσει	65
<u>Διάγραμμα 5.6.α:</u> Η Ανάπλαση Βελτίωσε την Εικόνα της Περιοχής;.....	67
<u>Διάγραμμα 5.6.β:</u> Λόγοι προτίμησης των περιοχών πριν τις αναπλάσεις στο Δήμο Μαραθώνα	68
<u>Διάγραμμα 5.6.γ:</u> Λόγοι προτίμησης των περιοχών μετά τις αναπλάσεις στο Δήμο Μαραθώνα	69
<u>Διάγραμμα 5.7:</u> Τι θα άλλαζαν οι πολίτες σε μία νέα ανάπλαση στο Δήμο Μαραθώνα.....	71
<u>Διάγραμμα 6.1:</u> Επάρκεια αστικού εξοπλισμού μετά τις αναπλάσεις στο Δήμο Σπάτων	76
<u>Διάγραμμα 6.2:</u> Πόσο λήφθηκαν υπόψη τα (Α.Μ.Ε.Α.) στο Δήμο Σπάτων	78
<u>Διάγραμμα 6.3:</u> Αποφυγή στάθμευσης σε πεζόδρομους στο Δήμο Σπάτων.....	79

<u>Διάγραμμα 6.4:</u> Επάρκεια και προστασία των πεζών από τα εμπόδια στάθμευσης στο Δήμο Σπάτων.....	80
<u>Διάγραμμα 6.5:</u> Συνδυασμός Αγορών με Αναψυχή των Πολιτών μετά τις Αναπλάσει	81
<u>Διάγραμμα 6.6.α:</u> Η Ανάπλαση Βελτίωσε την Εικόνα της Περιοχής;.....	83
<u>Διάγραμμα 6.6.β:</u> Λόγοι προτίμησης των περιοχών πριν τις αναπλάσεις στο Δήμο Σπάτων	84
<u>Διάγραμμα 6.6.γ:</u> Λόγοι προτίμησης των περιοχών μετά τις αναπλάσεις στο Δήμο Σπάτων	85
<u>Διάγραμμα 6.7:</u> Τι θα άλλαζαν οι πολίτες σε μία νέα ανάπλαση στο Δήμο Σπάτων	87
<u>Διάγραμμα 7.1:</u> Σύγκριση αστικού εξοπλισμού Μαραθώνα- Σπάτα.....	93
<u>Διάγραμμα 7.2:</u> Δήμος Σπάτων	
<u>Διάγραμμα 7.3:</u> Δήμος Μαραθώνα	
Αντίθεση στην επάρκεια του αστικού εξοπλισμού μεταξύ των δήμων.....	94
<u>Διάγραμμα 7.4.α:</u> Μη επάρκεια εξοπλισμού για τα Α.Μ.Ε.Α.	96
<u>Διάγραμμα 7.4.β:</u> Επάρκει εξοπλισμού για τα Α.Μ.Ε.Α.	96
<u>Διάγραμμα 7.5:</u> Σύγκριση των δύο δήμων στην αποτροπή των παράνομων σταθμεύσεων μετά τις αναπλάσεις	97
<u>Διάγραμμα 7.6.α:</u> Σύγκριση των δύο δήμων στην επάρκεια των εμποδίων στάθμευσης.....	99

<u>Διάγραμμα 7.6.β</u> : Σύγκριση των δύο δήμων στην προστασία των εμποδίων στάθμευσης.....	99
<u>Διάγραμμα 7.7</u> : Σύγκριση των δύο δήμων στον συνδυασμό των αγορών και της αναψυχής μετά τις αναπλάσεις.....	100
<u>Διάγραμμα 7.8</u> : Σύγκριση των δύο δήμων στις προτιμήσεις των πολιτών για τις περιοχές που έγιναν οι αναπλάσεις.....	101
<u>Διάγραμμα 7.9.α - 7.9.β</u> : Σύγκριση των δύο δήμων στις προτεραιότητες των πολιτών που θα ήθελαν να ληφθούν υπόψη σε περίπτωση μιας νέας ανάπλασης.....	103
<u>Διάγραμμα 7.10</u> : Μαραθώνα-Σπάτα Κοινή προτεραιότητα των πολιτών και στους δύο δήμους.....	104

Περιεγόμενα Εικόνων

<u>Εικόνα 1.1:</u> Δήμος Μαραθώνος.....	4
<u>Εικόνα 1.2:</u> Οδική σύνδεση Δήμων Μαραθώνα -Σπάτων	8
<u>Εικόνα 1.3:</u> Δήμος Σπάτων.....	9
<u>Εικόνα 2.2:</u> Πλατεία Ηρώων Δήμου Μαραθώνα πριν την ανάπλαση	16
<u>Εικόνα 3.1:</u> Πλατεία Ηρώων Δήμου Μαραθώνα μετά την ανάπλαση	23
<u>Εικόνα 3.2:</u> Ζώνη φύτευσης πλατείας Ηρώων Δήμου Μαραθώνα	26
<u>Εικόνα 3.3:</u> Πλατεία Ξενοφώντος Δήμου Σπάτων μετά την ανάπλαση	27
<u>Εικόνα 3.4:</u> Όργανα παιδικής χαράς πλατείας Ξενοφώντος Δήμου Σπάτων	32
<u>Εικόνα 3.5:</u> Κάδοι απορριμμάτων	35
<u>Εικόνα 3.6:</u> Καλαθάκια αχρήστων.....	36
<u>Εικόνα 3.7:</u> Καθίσματα-παγκάκια	37
<u>Εικόνα 3.8:</u> Εμπόδια στάθμευσης.....	37
<u>Εικόνα 3.9:</u> Φυτεύσεις.....	38
<u>Εικόνα 3.10.α:</u> Τηλεφωνικός Θάλαμος.....	39
<u>Εικόνα 3.10.β:</u> Μηχανή του Δρόμου	39

<u>Εικόνα 3.11:</u> Στάσεις αστικών και υπεραστικών λεωφορείων.....	40
<u>Εικόνα 4.1:</u> Λεωφόρος Μαραθώνος Δήμου Μαραθώνα μετά την ανάπλαση	48
<u>Εικόνα 4.2:</u> Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας παραπλεύρως κεντρικής πλατείας Ηρώων Δήμου Μαραθώνος	49
<u>Εικόνα 4.3:</u> Λεωφόρος Βας. Παύλου Δήμου Σπάτων μετά την ανάπλαση	50
<u>Εικόνα 4.4:</u> Πλάκες επίστρωσης πεζοδρομίων Δήμου Σπάτων και τα εμπόδια στάθμευσης που χρησιμοποιήθηκαν	51



Ευχαριστίες

Η παρούσα πτυχιακή εργασία πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια των υποχρεώσεων μας ως σπουδάστριες του Ανώτατου Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Καλαμάτας.

Ευχαριστούμε θερμά τον επιβλέπων καθηγητή μας κ. Παναγιώτη Μπιτσάνη MSc, Εργαστηριακό Συνεργάτη, που μας βοήθησε να ολοκληρώσουμε την πτυχιακή εργασία μας.

Επίσης όλους τους καθηγητές μας, που ο καθένας με το δικό του τρόπο μας βοήθησε κατά τη διάρκεια της φοίτησής μας.

Τέλος ένα μεγάλο ευχαριστώ στους Δήμους Μαραθώνα και Σπάτων για την παραχώρηση των στοιχείων των αναπλάσεων.

Κατερίνη Αγγελική

Σοφία Ελευθερία

Εισαγωγή

Η παρούσα εργασία έχει ως θέμα τη μελέτη που πραγματοποιήθηκε το 2003-2004 για την ανάπλαση μίας κεντρικής πλατείας και δρόμου σε δύο διαφορετικούς δήμους, τον Δήμο Μαραθώνος και τον Δήμο Σπάτων.

Σκοπός της εργασίας και της έρευνας είναι να αναλυθεί τι εργασίες πραγματοποιήθηκαν , αν εφαρμόστηκαν όπως τα σχεδίασε η μελέτη και αν όλοι, δημότες και μη, εξυπηρετούνται καλύτερα μετά την ανάπλαση που έγινε.

Η εργασία έχει ως δομή, γενικά και ιστορικά στοιχεία από κάθε δήμο, στοιχεία για την κατάσταση που βρίσκονταν πριν οι κεντρικές πλατείες και οι δρόμοι των δήμων, την οριοθέτηση των περιοχών που γίνεται η έρευνα και τους στόχους της κάθε ανάπλασης.

Τέλος χρησιμοποιήθηκε ένα ερωτηματολόγιο για τους δημότες του κάθε δήμου ώστε να ερευνηθεί το κατά πόσο είναι ικανοποιημένοι με τις αναπλάσεις.

Σημείωση: Λόγω προβλημάτων στις εκτυπώσεις ή μη αναγνωρίσιμης κάποια γραμματοσειρών υπάρχουν περιγράψεις σημειώσεως ή κάποια διαγράμματα είναι μικρά σε μέγεθος.

ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ

ΜΕΡΟΣ

1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ:

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ

1.1 Δήμος Μαραθώνος



Εικόνα 1.1: Δήμος Μαραθώνος

1.1.1 Ιστορικά Στοιχεία

Ο Μαραθώνας είναι μία αρχαία πόλη στην ανατολική πεδιάδα της Αττικής. Έγινε γνωστή από την κοσμοϊστορική μάχη που έγινε εκεί το Σεπτέμβριο του 490 π.Χ. μεταξύ Αθηναίων και Περσών. Η πόλη πήρε την ονομασία της από τον τοπικό ηρώα Μάραθο. Αργότερα ιδρύθηκαν στην περιοχή και οι πόλεις Προβάλινθος, Οινόη και Τρικόρυθος οι οποίες μαζί με το Μαραθώνα αποτέλεσαν την Τετράπολη της Αττικής.

Στην κοσμοϊστορική μάχη του Μαραθώνα, οι Αθηναίοι πολέμησαν με επικεφαλής το Μιλτιάδη και οι Πέρσες με επικεφαλής το Δάτη και τον Αρταφέρνη. Στη μάχη νίκησαν οι Αθηναίοι.

Οι περσικές δυνάμεις που έφταναν τις 60.000 άντρες, αφού κατέστρεψαν την Ερέτρια, αποβιβάστηκαν στον κόλπο του Μαραθώνα. Οι Αθηναίοι έστειλαν 10.000 άντρες και οι Πλαταιείς 1.000 (ήταν οι μόνοι που έστειλαν βοήθεια απαντώντας σε σχετική έκκληση των Αθηναίων, γιατί οι 2.000 Σπαρτιάτες έφτασαν την άλλη μέρα της μάχης). Στη μάχη αυτή, στην οποία συμπολέμησαν με τους Αθηναίους πρώτη φορά στην ελληνική ιστορία και οι δούλοι τους, έπεσαν πάνω από 6.000 Πέρσες και 192 μονάχα Έλληνες. Ανάμεσα σ' αυτούς και ο αδερφός του Αισχύλου Κυναίγειρος. Ο ίδιος άλλωστε ο ποιητής Αισχύλος είχε τραυματιστεί στη μάχη του Μαραθώνα. Μετά την ήττα τους οι Πέρσες έπλευσαν προς το Φάληρο με το σκοπό να κυριέψουν την απροστάτευτη Αθήνα. Οι Αθηναίοι όμως Μαραθωνομάχοι είχαν ήδη φτάσει εκεί και εμπόδισαν τους Πέρσες να πραγματοποιήσουν το σχέδιό τους.

Οι Αθηναίοι μετά τη νίκη τους στο Μαραθώνα γνώρισαν βαθύτερα και πλατύτερα τις δυνατότητές τους και δεν άργησαν να κάνουν την πόλη τους μεγάλη στρατιωτική δύναμη της εποχής. Η μάχη του Μαραθώνα εξάλλου αποτελεί ορόσημο στην ιστορία της ανθρωπότητας, γιατί αποτελεί την πρώτη αποφασιστική σύγκρουση μεταξύ ελληνικού και ασιατικού πολιτισμού.

Το σημαντικότερο σωζόμενο μνημείο της πεδιάδας του Μαραθώνα είναι ο Τύμβος των Μαραθωνομάχων, ο Σωρός, όπως τον ονομάζει ακόμη η λαϊκή παράδοση, ύψους 9 μ. και διαμέτρου 50 μ., που σκεπάζει τα οστά των 192 Αθηναίων, που έπεσαν στη μάχη του Μαραθώνα. Κάτω από το χώμα η ανασκαφική έρευνα έχει ανακαλύψει το τεφροφόρο στρώμα της πυράς με τα αποτεφρωμένα οστά. Μέσα στον Τύμβο βρέθηκαν και τα ίχνη του νεκρόδειπνου. Σύμφωνα με τα έθιμα, οι νικητές περισυνέλλεξαν τους νεκρούς από το πεδίο της μάχης, τους έθεσαν στην πυρά και παρακάθισαν σε δείπνο για να τιμήσουν την ανδρεία τους. Έξω από τον Τύμβο οι Αθηναίοι έφηβοι κατέθεταν κάθε χρόνο στεφάνους και προσέφεραν θυσίες στη μνήμη των νεκρών μαραθωνομάχων.

1.1.2 Γενικά Στοιχεία

Ο Δήμος Μαραθώνος συνολικής έκτασης 135.000 στρεμμάτων και με τον πληθυσμό του να ανέρχεται στις 14.000 κατοίκους ενώ κατά την θερινή περίοδο περίπου στις 30.000 (λόγω των παραθεριστών), βρίσκεται στα ΒΑ παράλια της Αττικής και απέχει 42 χλμ από την Αθήνα.

Περιλαμβάνει εκτός από την ομώνυμη μητροπολιτική πόλη, τους οικισμούς Άνω Σούλι, Καλέτζι, Κάτω Σούλι (Σχοινιά) και Παραλία Μαραθώνος.

Συνορεύει με το Δήμο Αγίου Στεφάνου, την κοινότητα Γραμματικού, τον Δήμο Νέας Μάκρης και ανήκει στη διοικητική περιφέρεια της Νομαρχίας Ανατολικής Αττικής.

Ο Μαραθώνας παρουσιάζει ένα εξαιρετικό φυσικό τοπίο. Πλούσιο πράσινο, εύφορο κάμπο και 12 χιλιόμετρα αμμώδους παραλίας στον ιστορικό όρμο του Μαραθώνα. Η φύση προίκισε πλούσια τον Μαραθώνα και είναι αξιοσημείωτη η ποικιλία των φυσικών καλλονών, όπως το φαράγγι της Οινόης και το μοναδικό πευκόδασος με κουκουναριές, ένα από τα τρία του είδους του που υπάρχουν στη χώρα μας, ενώ σε ολόκληρη τη Μεσόγειο δεν υπάρχουν περισσότερα από δέκα παρόμοια δάση και φυσικά τον υδροβιότοπο του Σχοινιά (Εθνικό Πάρκο).

Έχει τη μοναδική τεχνητή λίμνη της Αττικής (φράγμα Μαραθώνος), το μοναδικό – παγκόσμια- μαρμάρινο φράγμα εξ ολοκλήρου επενδυμένο από πεντελικό μάρμαρο, έχει μήκος 285 μ. και ύψος 54 μ, έχει χωρητικότητα 42.000.000 μ³ και έκταση 2,4 χλμ², σήμερα χρησιμοποιείται ως αποταμιευτήρας νερού.

Ο Μαραθώνας εκτός από τις φυσικές και τεχνητές ομορφιές, διαθέτει πλούσιο ιστορικό και πολιτιστικό παρελθόν.

Το όνομα του Μαραθώνα - μοναδικό τοπωνύμιο που φέρει Ολυμπιακό αγώνισμα, είναι γνωστό στα πέρατα της οικουμένης. Η γεωγραφική του θέση και το εύφορο έδαφος, έκαναν τον Μαραθώνα ιδανικό τόπο για την ανάπτυξη της ειρηνικής ανθρώπινης δραστηριότητας και τον ανέδειξαν σε σκαλοπάτι της Αττικής, για την υποδοχή του πολιτισμού από τους προϊστορικούς χρόνους. Κορυφαία στιγμή στην ιστορία του, η μάχη του 490 π.Χ., κατά την οποία οι Αθηναίοι υπέρμαχοι όλων των Ελλήνων δίδαξαν στους αιώνες το μεγάλο μάθημα για το πώς κερδίζεται η ελευθερία αποτρέποντας τον ανατολικό

δεσποτισμό και διασφαλίζοντας όχι μόνο τον Ελληνικό, αλλά και τον Ευρωπαϊκό πολιτισμό.

Επιπλέον ο Μαραθώνιος Δρόμος διαχρονικά έχει αναχθεί στη διεθνή συνείδηση ως σύμβολο της προσπάθειας του ανθρώπου για υπέρβαση των δυνατοτήτων του. Ιστορική και φυσική γενέτειρα του Μαραθωνίου υπήρξε ο Μαραθώνας, στον οποίο το ελληνικό ηρωικό πνεύμα αναμετρήθηκε νικηφόρα με το περσικό.

1.1.3 Συγκοινωνιακή Σύνδεση και Προσβασιμότητα

Συγκοινωνιακά εξυπηρετείται από το ΚΤΕΛ Αττικής που έχει αφετηρία στο Πεδίον του Άρεως (Αθήνα). Προσβάσεις από Λεωφόρο Μαραθώνος και Αττική οδό, από Λεωφόρο Διονύσου και Λεωφόρο Πεντέλης και από Λεωφόρο Λίμνης (μέσω Εθνικής οδού Αθηνών - Λαμίας).

Η πρόσβαση στο κέντρο της πόλης είναι εφικτή από τις περιφερειακές μαραθώνιες λεωφόρους που εκτείνονται περιμετρικά του πεντελικού όρους. Η μία ξεκινάει από το Μαραθώνα προς τα βορειοδυτικά, περνάει από τη λίμνη από την οποία πήρε και την ονομασία της (λίμνης Μαραθώνος), διέρχεται από τον Άγιο Στέφανο και την Άνοιξη και καταλήγει στη Θησέως στο ύψος της Εκάλης. Εισέρχεται στο λεκανοπέδιο Αθηνών από τα βόρεια προάστια και καταλήγει στην Κηφισίας (η οποία οδηγεί στην Αθήνα).

Η δεύτερη διαδρομή ξεκινάει νοτιοανατολικά του δήμου μέσα από την ομώνυμη λεωφόρο (Μαραθώνος), περνάει από τα Μεσόγεια και εισέρχεται στο λεκανοπέδιο από τα ανατολικά στο Γέρακα για να καταλήξει στη λεωφόρο Μεσογείων στην Αγία Παρασκευή.

Η δεύτερη αυτή διαδρομή είναι ο δρόμος που ενώνει τους δύο δήμους, τον Δήμο Μαραθώνος και τον Δήμο των Σπάτων, αφού η απόσταση των δύο δήμων είναι στα 23χλ. κατευθυνόμενοι προς Γέρακα. Στην κεντρική διασταύρωση του Πικερμίου στρίβοντας αριστερά βρίσκεται μετά των 2χλ. ο Δήμος των Σπάτων, όπως φαίνεται από την εικόνα 1.2.



Εικόνα 1.2: Οδική σύνδεση Δήμων Μαραθώνα - Σπάτων

1.2 Δήμος Σπάτων



Εικόνα 1.3: Δήμος Σπάτων

1.2.1 Ιστορικά Στοιχεία

Τα Σπάτα στην αρχαιότητα αποτελούσαν την αττική πόλη της Ερχιάς της Αιγηίδος φυλής που τοποθετείτε στη μεσόγεια χώρα, σύμφωνα με τη διοικητική διαίρεση του Κλεισθένους.

Σήμερα συνιστούν πόλη της Αττικής και έδρα του δορυφορικού οικιστικού συγκροτήματος της μεσόγειας. Η περιοχή εντοπίζεται στην καρδιά της πεδιάδας των

μεσογείων που οριοθετείτε από τους ορεινούς όγκους της Πεντέλης, του Υμηττού και της Μερέντας. Διοικητικά υπάγεται στη Νομαρχία Ανατολικής Αττικής, με πρωτεύουσα τη γειτονική Παλλήνη, ενώ επίνειο της είναι ο Δήμος Αρτέμιδος.

Ο σύγχρονος οικισμός των Σπάτων συγκροτείται σταδιακά από την εποχή της τουρκοκρατίας, ενώ αναγνωρίζεται ως κοινότητα της Αττικής το 1912. Το 1952 αναγνωρίζεται ως Δήμος Σπάτων-Λούτσας της Ανατολικής Αττικής. Η ονομασία της προέρχεται από το όνομα ενός Αρβανίτη φύλαρχου της περιοχής, του Μπουά Σπάτα, κάτι όχι ασυνήθιστο σε ονομασίες περιοχών της Αττικής. Τα Σπάτα θεωρούνται δε τόπος καταγωγής του Ξενοφώντος και του Κυθήρου.

1.2.2 Γενικά Στοιχεία

Ο Δήμος Σπάτων ιδρύθηκε το 1952. Προηγουμένως ήταν ένα από τα παλαιότερα χωριά των Μεσογείων υπαγόμενο, στον Δήμο Κρωπίας αρχικά, και αποσπάστηκε για να συγκροτήσει Κοινότητα το 1912. Στην καρδιά της πεδιάδας των Μεσογείων, η περιοχή από καθαρά γεωργική τα τελευταία χρόνια εξελίσσεται σε τόπο μόνιμης κατοικίας λόγω και της κατασκευής του Αεροδρομίου των Σπάτων. Έχει έκταση 60.000 στρέμματα και πληθυσμό 10.203 κατοίκους.

Το σήμα του Δήμου περιλαμβάνει τη σύνθεση της Βυζαντινής εκκλησίας των πολιούχων της πόλης Πέτρου και Παύλου και πλακιδίου από ελεφαντόδοντο μυκηναϊκής περιόδου που έχει βρεθεί σε ανασκαφές στην περιοχή και εικονίζει την πάλη του ταύρου και του λιονταριού. Στο σήμα γίνεται συνδυασμός δυο εποχών, της Χριστιανικής και της Προχριστιανικής.

Η πόλη των Σπάτων βρίσκεται στην Νοτιοανατολική Αττική μέσα στον άλλοτε πανέμορφο κάμπο των Μεσογείων, όπου η ευλογημένη ελιά και τα αμπέλια προσέφεραν στους κατοίκους και τους επισκέπτες μια εικόνα μεγάλης ομορφιάς, κυρίως όμως μετέδιδαν την ηρεμία και την καθαρότητα της σκέψης που μόνο η ύπαιθρος μπορεί να μεταδώσει στον άνθρωπο.

Η ανάγκη εγκατάστασης του νέου αεροδρομίου διατάραξε αυτήν την ηρεμία, την ισορροπία της φύσης και επομένως και την ζωή των κατοίκων των γύρω περιοχών. Ένα

μεγάλο έργο με όχι μόνο θετικές αλλά και αρνητικές επιπτώσεις για τη ζωή των κατοίκων της πόλης μας.

Τα Σπάτα είναι μια μικρή κωμόπολη, που μαζί με τους γύρω οικισμούς συγκεντρώνουν (σύμφωνα με την Στατιστική Υπηρεσία) 10.000 κατοίκους, αλλά σύμφωνα με τα πραγματικά στοιχεία 15.000 κατοίκους. Βρίσκεται 20χλμ. ΒΑ της Αθήνας και αν καμιά φορά η πρόσβαση προς αυτήν δυσκολεύει κάποιες δραστηριότητές μας, η αμεσότητα με την φύση κατά κάποιο τρόπο μας αποζημιώνει.

Συνορεύουν με τους Δήμους Παιανίας, Κορωπίου, Μαρκόπουλου, Αρτέμιδος, Ραφήνας, Παλλήνης και με την Κοινότητα Πικερμίου.

Τα Σπάτα σήμερα είναι μια αγροτική κωμόπολη με μεγάλη συνεισφορά σε αμπελουργικά προϊόντα. Στην περιοχή εδρεύουν πολλά οινοποιεία, παραδοσιακά και σύγχρονα. Το θρησκευτικό στοιχείο είναι έντονο, με πληθώρα μικρών αλλά και μεγαλοπρεπών ναών να δεσπόζουν σε κεντρικές γειτονιές ή απόμακρους οικισμούς. Η πόλη είναι γνωστή για τις εντυπωσιακές αθλητικές εγκαταστάσεις που συναντώνται στην είσοδο της πόλης επί της Λεωφόρου Σπάτων. Επιπλέον, τα Σπάτα έχουν καταστεί σημαντικός συγκοινωνιακός κόμβος λόγω της γεινιάσής τους με τον Αερολιμένα των Αθηνών.

1.2.3 Συγκοινωνιακή Σύνδεση και Προσβασιμότητα

Τα Σπάτα είναι οικοδομημένα στην καρδιά της πεδιάδας των μεσογείων και περιβάλλονται από γνωστές πόλεις της Ανατολικής Αττικής. Καθίστανται προσβάσιμα από την Αττική Οδό που ενώνει το λεκανοπέδιο των Αθηνών με την πεδιάδα των Μεσογείων μέχρι και το Αεροδρόμιο στα Σπάτα. Με τη Μεσόγεια συνδέονται με τον αυτοκινητόδρομο Σταυρού-Ραφήνας μέσω της Λεωφόρου Αγίου Δημητρίου που διέρχεται από τη Χριστούπολη. Ο αυτοκινητόδρομος καταλήγει στην Περιφερειακή Υμηττού προς τα ανατολικά προάστια των Αθηνών.

Με την πόλη της Παλλήνης, το Γέρακα, τα Γλυκά Νερά και την Ανθούσα στα βορειοδυτικά συνδέονται με τη Λεωφόρο Σπάτων, ενώ με το Πικέρμι στα βόρεια συνδέονται με τη Λεωφόρο Αγίου Χριστόφορου που καταλήγει στη Λεωφόρο Μαραθόνος

προς τη Ραφήνα στα βορειοδυτικά. Η Λεωφόρος Σπάτων διακλαδίζεται στην Οδό Βασιλέως Παύλου και την Οδό Δημάρχου Μπέκα που διασταυρώνονται με τη Λεωφόρο Καραμανλή προς την Αρτέμιδα στα ανατολικά. Με το Κορωπί και το Μαρκόπουλο στα νότια συνδέεται η πόλη με την επέκταση της Λεωφόρου Λαυρίου. Με την Παιανία συνδέεται στα δυτικά μέσω της Λεωφόρου Αγίου Θωμά που διασχίζει την Αττική Οδό.

2

0 ΚΕΦΑΛΑΙΟ:

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΔΗΜΟΥ ΜΑΡΑΘΩΝΑ και

ΔΗΜΟΥ ΣΠΑΤΩΝ

2.1 Πλατεία Ηρώων και Λεωφόρος Μαραθώνος

Αναγκαιότητα Ανάπλασης

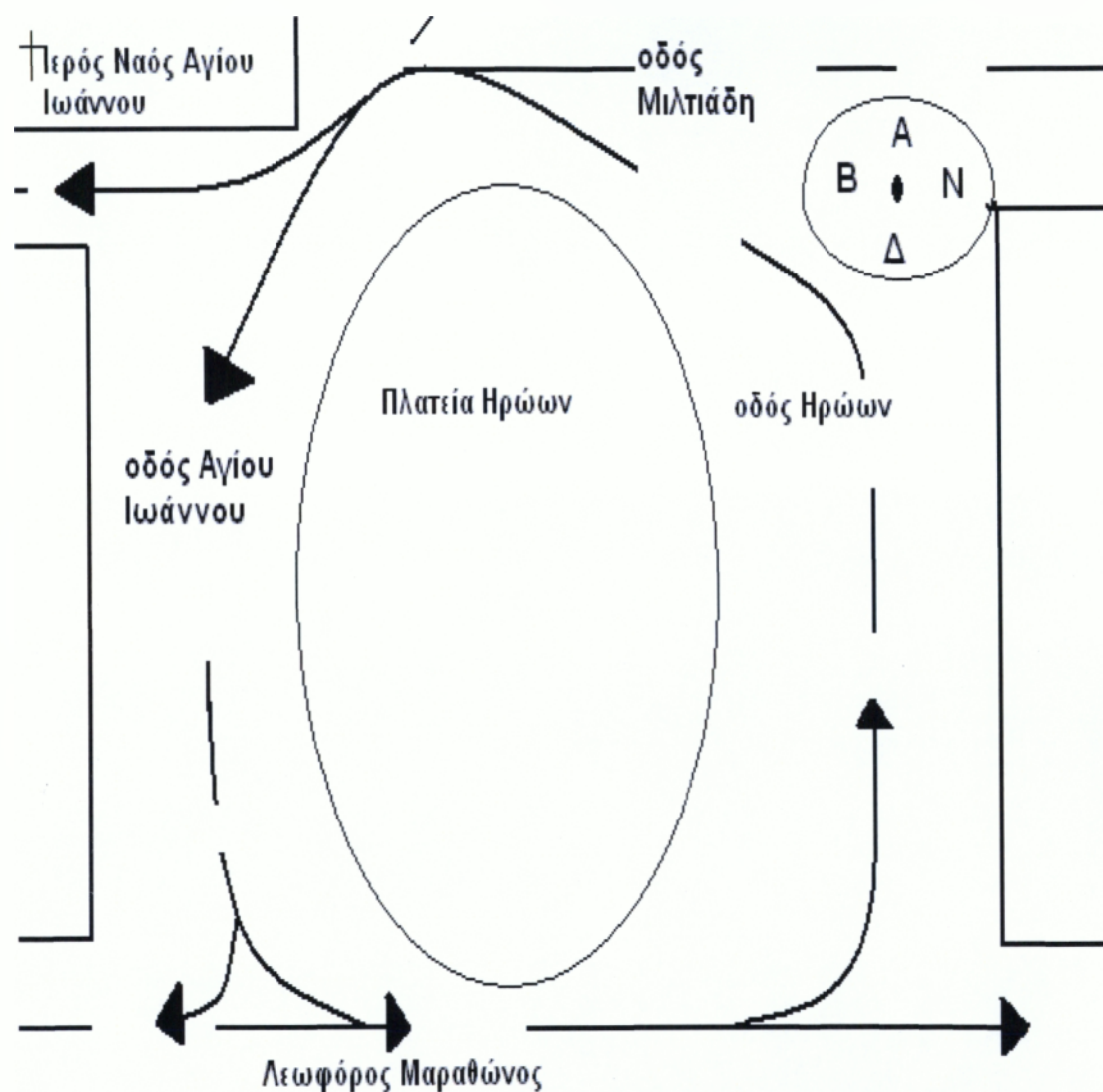
Η ανάπλαση της κεντρικής πλατείας Ηρώων του Δήμου Μαραθώνος και ενός κομματιού της λεωφόρου, το οποίο έχει άμεση σχέση με την πλατεία, αφού εφάπτονται, ήταν αναγκαία λόγω:

- ❖ η τελευταία ολοκληρωμένη μελέτη ανάπλασης των συγκεκριμένων περιοχών ήταν από το έτος 1981, στην οποία ανάπλαση αλλάχτηκαν μόνο οι πλάκες επίστρωσης των πεζοδρομίων και της πλατείας και έγινε η εγκατάσταση φωτισμού.
- ❖ μετά από 23 χρόνια χωρίς μία βασική μελέτη για την πραγματοποίηση έργου στην περιοχή οι ελλείψεις ήταν αρκετές όπως σε κάδους απορριμμάτων, σε φωτισμό, σε καθίσματα και στο μέγεθος των πεζοδρομίων.
- ❖ τα καθημερινά προβλήματα των πολιτών λόγω βασικών ελλείψεων όπως χώρων στάθμευσης, χώρων αναψυχής, πεζοδρομίων και πεζοδρομων, φωτισμού και άλλων δεν είχαν τέλος με αποτέλεσμα ατυχήματα και άλλου είδους καθημερινά προβλήματα.
- ❖ τέλος η ανάπλαση ήταν αναγκαία για βιοποριστικούς λόγους του δήμου αφού η οικονομία του στηρίζεται σε αρκετά μεγάλο ποσοστό στο τουρισμό καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, λόγω της ιστορίας του και των αρχαιολογικών ευρημάτων της γύρω περιοχής.

Βέβαια να σημειωθεί ότι σε τακτά χρονικά διαστήματα πραγματοποιούνταν έργα όπως διορθώσεις στην ασφαλτο της λεωφόρου Μαραθώνα, συντήρηση και φύτευση νέων δένδρων στις περιοχές, εγκατάσταση νέων στύλων φωτισμού κ.ά..

2.1.1 Οριοθέτηση Περιοχής Πλατείας Ηρώων

Σύμφωνα με την μελέτη και το σχέδιο 2.1 που ακολουθεί, βόρειο όριο της περιοχής ανάπτυξης της πλατείας ήταν η οδός Αγίου Ιωάννου, ανατολικά η οδός Μιλτιάδη, νότια η οδός Ηρώων και τέλος δυτικά η λεωφόρος Μαραθώνος, της οποίας η μελέτη ανάπτυξης ακολουθεί παρακάτω.



Σχέδιο 2.1: Κάτοψη Πλατείας Ηρώων Δήμου Μαραθώνα πριν την ανάπτυξη

2.1.2 Η εικόνα της πλατείας πριν την Ανάπλαση

Η κεντρική πλατεία του Μαραθώνα, η πλατεία Ηρώων, πριν την μελέτη και την εκπόνησή της το 2004 είχε σχήμα οβάλ, ήταν υπερυψωμένη ως προς το οδόστρωμα και επιπλέον σε κυκλική πορεία από αυτή υπήρχε δρόμος.

Αν και το μικρό μέγεθος της, η πλατεία είχε αρκετών ειδών δενδροφυτεύσεις, καθίσματα και αρκετό κενό χώρο στο κέντρο της με επιστρωμένες πλάκες σε γήινα χρώματα, όπως φαίνεται και στην εικόνα 2.2.



Εικόνα 2.2: Κεντρική πλατεία Μαραθώνα σε φωτογραφία του 2003. Στο βάθος διακρίνεται ο Μητροπολιτικός Ναός του Αγίου Ιωάννου.

Στο ανατολικό μέρος της πλατείας υπάρχει το μνημείο Ηρώων ενώ στο δυτικό μέρος της μία μαρμάρινη πλάκα που αναγράφεται πάνω της η χιλιομετρική απόσταση από το κεντρικό σημείο του Μαραθώνα έως το κεντρικό σημείο της Αθήνας, δηλαδή 42 χιλιόμετρα, προς τιμή του αγγελιοφόρου που έδωσε το χαρμόσυνο μήνυμα της νίκης των Ελλήνων κατά των Περσών και έτρεξε αυτή την θριαμβευτική πορεία. Επιπλέον υπάρχει μία ακόμα μαρμάρινη πλάκα προς τιμή του Σπύρου Λούη πρώτο νικητή Μαραθωνίου Δρόμου το 1896.

2.1.3 Οριοθέτηση Περιοχής Λεωφόρου Μαραθώνος

Σύμφωνα με την μελέτη του έργου ανάπλασης ενός κομματιού της λεωφόρου Μαραθώνος από τον αριθμό 132 έως 230, το οποίο διέρχεται από το κέντρο του δήμου και εφάπτεται της κεντρικής πλατείας, βόρειο όριο της είναι η κάθετος σε αυτήν οδό Γεωργίου Λένα και νότιο όριο της είναι η κάθετος σε αυτή οδό Αφειτηρίας Μαραθωνίου Δρόμου.

2.1.4 Η εικόνα της λεωφόρου πριν την Ανάπλαση

Η λεωφόρος Μαραθώνος, ο κεντρικότερος δρόμος του δήμου, πριν την ανάπλαση του 2004 υστερούσε σε πεζοδρόμια αφού σε πολλά σημεία, πεζοδρομία δεν υπήρχαν ή είχαν αντικατασταθεί από τους πολίτες σε χώρους στάθμευσης των οχημάτων τους.

Η διέλευση των πεζών ήταν δύσκολη αφού ούτε η κατάλληλη σηματοδότηση αλλά και οι διαβάσεις πεζών δεν υπήρχαν.

Επιπλέον ο φωτισμός ήταν ελάχιστος εξαιτίας της απομακρυσμένης τοποθέτησης των στύλων φωτισμού μεταξύ τους. Ο φωτισμός κατά κύριο λόγο γινόταν ή από την διέλευση των οχημάτων ή από τα γύρω κτίρια.

Επίσης οι κάθε είδους τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού, πινακίδες, φωτεινοί σηματοδότες, κάδοι απορριμμάτων, τηλεφωνικοί θάλαμοι, καθίσματα κ.ά. στα περισσότερα σημεία της λεωφόρου, είχαν καταστραφεί ολοσχερώς.

2.2 Πλατεία Ξενοφώντος και Λεωφόρος Βασ. Παύλου

Αναγκαιότητα Ανάπλασης

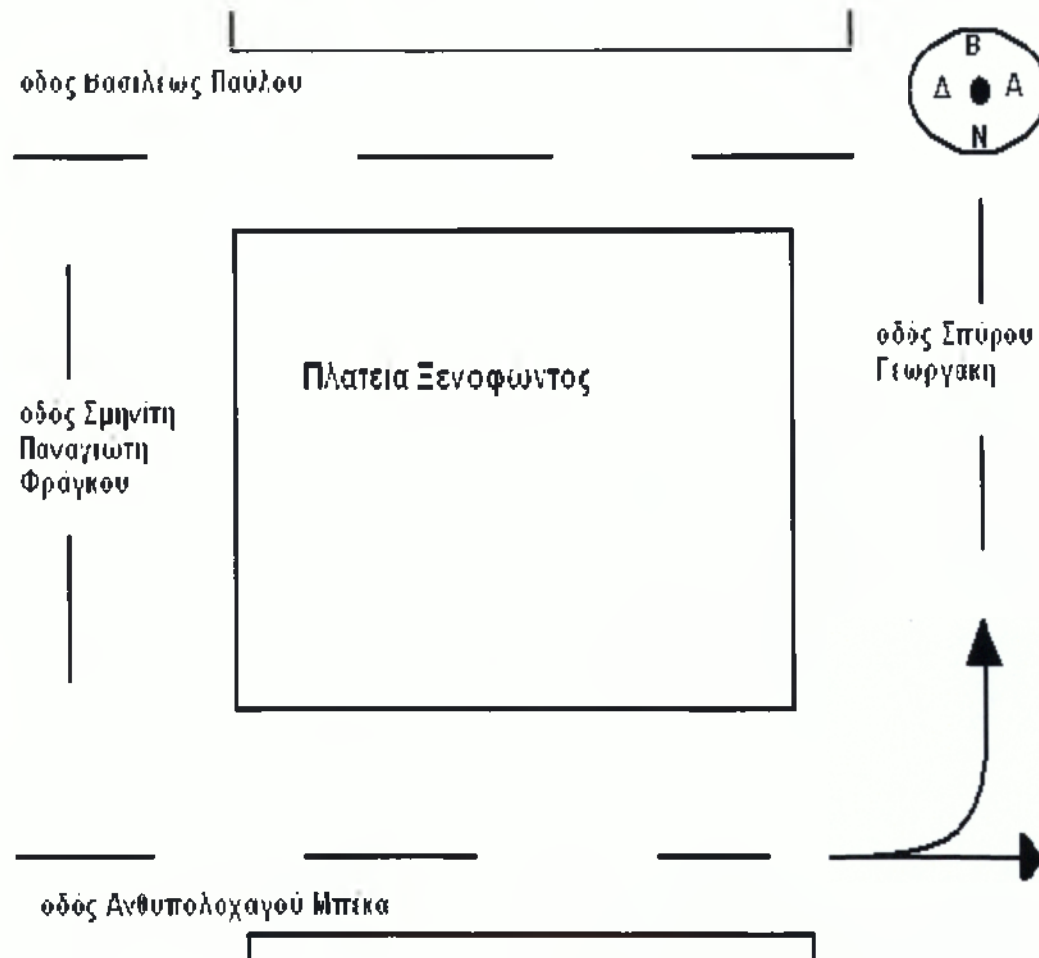
Ο δήμος Σπάτων είχε ανάγκη από μία ανάπλαση των κεντρικότερων πλατειών του και δρόμων, όπως είναι η πλατεία Ξενοφώντος και η λεωφόρος Βασ. Παύλου, αφού τα τελευταία χρόνια από καθαρά αγροτική περιοχή έχει γίνει αστική, κυρίως μετά τη δημιουργία του αεροδρομίου στην περιοχή.

Συγκεκριμένα η ανάπλαση ήταν αναγκαία λόγω:

- ❖ της ξαφνικής αύξησης του πληθυσμού στην ευρύτερη περιοχή του δήμου Σπάτων που είχε ως αποτέλεσμα την στέρηση ζωντανού δημόσιου αστικού περιβάλλοντος στο κέντρο του δήμου.
- ❖ της έλλειψης χώρων στάθμευσης σε σύγκριση με τον πληθυσμό του δήμου.
- ❖ όλοι οι πεζόδρομοι στερούνταν εμποδίων διέλευσης οχημάτων με αποτέλεσμα την μετατροπή τους σε κανονικούς δρόμους και όχι αποκλειστικά για τους πεζούς.
- ❖ οι κεντρικοί δρόμοι όπως η λεωφόρος Βασ. Παύλου στερούνταν σε πολλά σημεία φωτεινούς σηματοδότες με αποτέλεσμα τα συχνά τροχαία ατυχήματα-δυστυχήματα.
- ❖ στα περισσότερα σημεία της πλατείας και της λεωφόρου καθίσματα, κάδοι απορριμμάτων, τηλεφωνικοί θάλαμοι, πινακίδες σήμανσης κ.ά. είχαν καταστραφεί είτε από άτομα είτε με την πάροδο των χρόνων.
- ❖ τέλος, σαν παλαιός αγροτικός δήμος υπήρχαν αρκετές εκτάσεις πρασίνου στο κέντρο οι οποίες όμως ήταν δυσπρόσιτες, χωρίς φωτισμό και γενικά ποτέ δεν έρχιζαν της ανάλογης προσοχής από τους ειδικούς.

2.2.1 Οριοθέτηση Περιοχής Πλατείας Ξενοφώντος

Σύμφωνα με τη μελέτη βόρειο όριο της περιοχής της πλατείας ήταν η λεωφόρος Βασιλέως Παύλου, ανατολικό όριο η οδός Σπύρου Γεωργάκη, νότιο η οδός Ανθυπολοχαγού Μπέκα και τέλος δυτικό όριο η οδός Σμηνίτη Παναγιώτη Φράγκου όπως φαίνεται και στο σχέδιο 2.3 που ακολουθεί.



Σχέδιο 2.3: Κάτοψη πλατείας Ξενοφώντος Δήμου Σπάτων πριν την ανάπλαση

2.2.2 Η εικόνα της πλατείας πριν την Ανάπλαση

Πριν γίνει η ανάπλαση η πλατεία ήταν τετραγωνισμένη, χωρίς κανένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό. Στο κέντρο της είχε ένα μεγάλο σιντριβάνι το οποίο αισθητικά δεν άρμοζε για πλατεία αφού απλά ήταν τσιμεντένιο και κυκλικό χωρίς τον ανάλογο φωτισμό ή τις ανάλογες πλάκες στο εσωτερικό του ώστε να αναδειχτεί η ομορφιά του.

Όλη η πλατεία ήταν στρωμένη με τετράγωνες πλάκες του ίδιου χρώματος οι οποίες ήταν πολύ ψυχρές και μονότονες για μία πλατεία του μεγέθους της.

Αξιοσημείωτο είναι ότι περιμετρικά της δεν υπήρχαν κάποιου είδους καθιστικά ή παγκάκια για τους πολίτες ή τους επισκέπτες του δήμου παρά μόνο ένα μικρό σε ύψος τοιχίο όπου μπορούσε κάποιος να κάτσει.

Στις δύο γωνίες δυτικά της πλατείας υπήρχε ένα μικρό σημείο όπου ήταν φυτεμένα διαφόρων ειδών δέντρα και έτσι έδιναν λίγο χρώμα στη πλατεία. Στο σημείο αυτό δεν είχε τοποθετηθεί αυτόματο πότισμα με αποτέλεσμα την ύπαρξη κατά μήκος της πλατείας ροδέλες από λάστιχα ποτίσματος από την μία μεριά της πλατείας, όπου υπήρχε βρύση, έως την άλλη μεριά, όπου υπήρχε το σημείο με τα δέντρα ή διαφόρων άλλων ειδών φυτά.

Ο φωτισμός ήταν επαρκείς και αυτό όχι από την τοποθέτηση φωτιστικών επί της πλατείας αλλά λόγω της τοποθεσίας της πλατείας η οποία βρίσκεται επί της οδού Βασιλέως Παύλου που είναι ο κεντρικός δρόμος των Σπάτων και ο πιο φωταγωγημένος.

2.2.3 Οριοθέτηση Περιοχής Λεωφόρου Βασ. Παύλου

Σύμφωνα με την μελέτη ανάπλασης, η οριοθέτηση της περιοχής της λεωφόρου Βασ. Παύλου ήταν από τον αριθμό 56 έως 189. Συγκεκριμένα από την κάθετο σε αυτή οδό Αρτέμιδος στο βόρειο όριο της και η κάθετη οδός Σύρου στο νότιο όριο της.

2.2.4 Η εικόνα της λεωφόρου πριν την Ανάπλαση

Η οδός αυτή είναι η κεντρικότερη των Σπάτων και η πιο σημαντική αφού διασχίζει όλο τον δήμο από την είσοδο του μέχρι και την λεωφόρο που ξεκινάει η είσοδος στον γειτονικό δήμο της Αρτέμιδος.

Πριν τη μεγάλη ανάπλαση σε αυτόν το δρόμο το μόνο που επαρκούσε ήταν ο φωτισμός και αυτός όχι σε όλο το μήκος του αλλά στο κομμάτι που ήταν το κεντρικότερο και διέσχισε την κεντρική αγορά των Σπάτων και εφαπτόταν επί της πλατείας Ξενοφώντα. Όσο απομακρυνόσουν από το κεντρικό σημείο ο φωτισμός ήταν ελλιπής.

Το σημαντικότερο κομμάτι για τους πεζούς είναι τα πεζοδρόμια στα οποία σε πολλά σημεία οι πλάκες ήταν σπασμένες ή ξηλωμένες από πολίτες ή από τα συνεργεία του δήμου οι οποίοι λόγω εργασιών και επισκευών, για άλλα θέματα του δήμου, τις αφαιρούσαν για την διευκόλυνση τους, με αποτέλεσμα να μην αντικαθίστανται μετά το πέρας των εργασιών τους.

Επίσης οι πινακίδες με τις οδούς επί των δρόμων ήταν σχεδόν ανύπαρκτες, ένα σημείο το οποίο είναι εξίσου σημαντικό για πεζούς αλλά και για την διευκόλυνση των οδηγών.

3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ:

ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΠΛΑΤΕΙΩΝ

3.1 Πλατεία Ηρώων



Εικόνα 3.1: Πλατεία Ηρώων Δήμου Μαραθώνα μετά την ανάπλαση

Η μελέτη για την ανάπλαση στην συγκεκριμένη περιοχή του δήμου είχε σκοπό την τελική αναβάθμιση και αναμόρφωση της.

Η πλατεία βρίσκεται έμπροσθεν του Μητροπολιτικού Ναού Αγίου Ιωάννου επί της λεωφόρου Μαραθώνος και έχει έκτασή περίπου 800 μ².

Η ανακατασκευή, η βελτίωση και αναβάθμιση της πλατείας έγινε με αλλαγή χαράξεων για την ορθή οργάνωση των κινήσεων προς τον Ναό και τα γειτονικά κτίρια αλλά και την δημιουργία κεντρικού πυρήνα που θα περιλαμβάνει καθιστικά και σιντριβάνι.

Έγινε προσπάθεια τα υπάρχοντα δένδρα να ενταχθούν σε παρτέρια και ζώνες φύτευσης. Προβλέφθηκε επίσης η κατασκευή βρύσης στον χώρο που παλαιότερα δεν υπήρχε.

Επίσης προβλέφθηκε η κατασκευή ράμπας που οδηγεί στον Ναό μέσω της πλατείας, ώστε να είναι κατάλληλη είσοδος για Α.Μ.Ε.Α., προβλέφθηκε ακόμη η χωροθέτηση τηλεφωνικού θαλάμου, η τοποθέτηση διαφόρων πινακίδων σήμανσης κ.ά..

Επιπλέον η οδός Αγίου Ιωάννου παράλληλη της πλατείας αναδιαμορφώθηκε έτσι ώστε το ύψος της να γίνει ενιαίο με της πλατείας με αποτέλεσμα την κατάργηση της συγκεκριμένης οδούς και την μεγέθυνση της πλατείας έως το πεζοδρόμιο του πρώην δρόμου.

Ακόμα η δεύτερη οδός παράλληλη στη πλατεία, η οδός Ηρώων αναδιαμορφώθηκε επίσης, έτσι ώστε να δημιουργηθεί πεζόδρομος ακριβώς δίπλα από την κεντρική πλατεία και την κεντρική αγορά του Μαραθώνα.

Τα υλικά επιστρώσεων ήταν:

- ❖ λευκές μαρμάρινες πλάκες Καβάλας ή Αγίας Μαρίνας διαστάσεων: 40 x 40 x 3εκ
- ❖ γκρι μάρμαρο Αλιβερίου σε λωρίδες: 40εκ x 3εκ πάχους
- ❖ μεζ γρανιτικοί κυβόλιθοι διαστάσεων: 10 x 10 x 6εκ σε επιλεγμένη περιοχή σύμφωνα με το σχέδιο
- ❖ τσιμεντένιοι κυβόλιθοι PAVE 1 στον πεζόδρομο και στα πεζοδρόμια επί των οδών Ηρώων και Μαραθώνας, μέχρι την πλατεία Ηρώων.

3.1.1 Προβλεπόμενες Εργασίες

Η ανάπλαση της κεντρικής πλατείας του Μαραθώνα περιλάμβανε εργασίες όπως:

1. επίστρωση με κυβόλιθους: Οι τσιμεντένιοι κυβόλιθοι είναι συμπαγείς από μπετόν υψηλής αντοχής, έχουν πάχος 5 έως 6εκ, και είναι ορθογωνικοί τύπου PAVE 1.

Για την τοποθέτησή τους έγιναν κατά σειρά, οι παρακάτω εργασίες:

❖ Διάστρωση υπόβασης σε πάχος 1 0 εκ. περίπου από βαρύ θραυστό ασβεστολιθικό υλικό καλής ποιότητας, με μέγιστο μέγεθος 2 1/2εκ. περίπου και περιεχόμενο 10% (3Α).

❖ Το υπόστρωμα πατήθηκε και δονήθηκε.

❖ Μετά την υπόβαση, έγινε κατασκευή βάσης μπετόν C 12/15, πάχους 5 έως 10εκ. και πάνω από αυτή τοποθετήθηκε μια στρώση άμμου 5 εκ.

❖ Το δάπεδο με τα συμπαγή πλακίδια έπρεπε οπωσδήποτε να αρχίζει και να τελειώνει σε κράσπεδο ή άλλο στερεό εγκιβωτισμό (π.χ. όριο πλακόστρωσης). Ειδικά τεμάχια, με ίσια την πλευρά που εφάπτεται, είναι απαραίτητο να υπάρχουν έτοιμα ή μπορεί να κοπούν με δισκοπρίονο επί τόπου. Η τοποθέτηση των πλακιδίων έγινε εν ξηρό με απλή παράθεση στην υπόβαση.

2. νέα εγκατάσταση φωτισμού¹

3. τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού²

4. εργασίες αυτόματου ποτίσματος³

¹ ΒΛΕΠΕ ΣΕΛΙΔΑ 46

² ΒΛΕΠΕ ΣΕΛΙΔΑ 35

³ ΒΛΕΠΕ ΣΕΛΙΔΑ 43

5. υγρό στοιχείο (σιντριβάνι): δημιουργήθηκε στην νοτιοδυτική γωνία της νέας πλατείας σιντριβάνι το οποίο φωτίζεται εσωτερικά από αδιάβροχες λάμπες σε διάφορους χρωματισμούς.

6. διάφορων τύπων φυτεύσεις: τα παλιά δέντρα εντάχθηκαν σε νέες ζώνες φύτευσης και προστέθηκαν διάφορων ειδών φυτά είτε στις ζώνες αυτές είτε σε πήλινες ή ξύλινες γλάστρες όπως φαίνεται στην εικόνα 3.2.



Εικόνα 3.2: Ζώνη φύτευσης πλατείας Ηρώων του Δήμο Μαραθώνα

3.2 Πλατεία Ξενοφώντος



Εικόνα 3.3: Πλατεία Ξενοφώντος Δήμου Σπάτων μετά την ανάπλαση

Η πλατεία Ξενοφώντος βρίσκεται στο κέντρο των Σπάτων, μεταξύ των οδών Β. Παύλου, Σμηνίτη Φράγκου και Ανθυπολοχαγού Μπέκα. Έχει συνολική έκταση περίπου 1.500μ².

Η διαμορφωμένη κατάσταση της πλατείας πριν τα έργα, ως χώρος μικρών εκδηλώσεων με υπερυψωμένα καθιστικά και αμφιθεατρική κεντρική διάταξη, δεν ανταποκρινόταν στις λειτουργικές ανάγκες της πόλης.

Στην σύνταξη της μελέτης εφαρμογής έγινε προσπάθεια η τελική αρχιτεκτονική πρόταση να ανταποκρίνεται απόλυτα στα παρακάτω ιδιαίτερα λειτουργικά και αισθητικά χαρακτηριστικά όπως:

- ❖ την διατήρηση της προτεινόμενης ήπιας υψομετρικής κλίσης από την κεντρική οδό προς το άνω μέρος της πλατείας

- ❖ την πεζοδρόμηση και πλακόστρωση της περιμετρικής οδού Ανθυπολοχαγού Μπέκα, όπως άλλωστε προτείνεται στην αρχιτεκτονική μελέτη προσφοράς

- ❖ την πρόβλεψη λειτουργίας χώρου εκδηλώσεων σε ευέλικτη και ελεύθερη διάταξη χωρίς μόνιμες εγκαταστάσεις με αμφιθεατρική διάταξη

- ❖ στην ανάπτυξη του προβλεπόμενου πρασίνου σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερη έκταση

- ❖ στην δημιουργία καθιστικών και χώρων παιχνιδιού μικρής κλίμακας

- ❖ στην πρόβλεψη μικρών χώρων αναψυχής

Σύμφωνα με την πρόταση αναμορφώθηκε ο χώρος της πλατείας έτσι ώστε να αποκτήσει οικεία ανθρώπινη κλίμακα χωρίς μόνιμες κατασκευές μεγάλου μεγέθους. Η κάλυψη των λίων σε συχνότητα πολιτιστικών και άλλων εκδηλώσεων γίνεται με την κατασκευή μη μόνιμων εξεδρών και την τοποθέτηση καθισμάτων στον κεντρικό χώρο.

Η πλατεία αναπτύχθηκε υψομετρικά από την οδό Βασ. Παύλου προς την περιμετρική οδό Ανθ/γού Μπέκα, σε απόλυτη επαφή με το πραγματικό ανάγλυφο του φυσικού εδάφους (όχι σύμφωνα με την προηγούμενη κατάσταση).

Η διάταξη ακολουθεί τον διαγώνιο άξονα του χώρου κατά την φορά ΒΔ - ΝΑ, ώστε οπτικά να διευρύνεται το οπτικό πεδίο του περιπατητή από την ΝΑ γωνία της πλατείας προς το άνοιγμα στην διασταύρωση των οδών Βασ. Παύλου και Γεωργάκη.

Ο χώρος πρασίνου προβλέφθηκε να καταλάβει όσον το δυνατόν περισσότερο χώρο και έχει ενιαία συνεχόμενη κάλυψη με μικρά κενά για περάσματα πεζών. Στον κεντρικό χώρο της πλατείας διακρίνονται τρεις περιοχές - ξέφωτα στο καθένα από τα οποία προβλέφθηκε η φύτευση ενός πλατάνου. Σε αυτό το χώρο γίνεται η τοποθέτηση καθισμάτων σε περίπτωση εκδηλώσεων. Το περίγραμμα του χώρου πρασίνου είναι ρευστό και διαφέρει στα πλακόστρωτα έτσι ώστε να δίνει την εντύπωση ότι κυριαρχεί στον ευρύτερο χώρο.

Σε επιλεγμένες θέσεις τοποθετήθηκαν καθιστικά και γωνίες παιχνιδιού καθώς και μικρή παιδική χαρά.

Η οδός Ανθυπολοχαγού Μπέκα προβλέφθηκε να πεζοδρομηθεί και να ενσωματωθεί ο χώρος της στην πλατεία. Για λόγους εξυπηρέτησης των περιοίκων λήφθηκε μέριμνα έτσι ώστε να υπάρχει η δυνατότητα πρόσβασης οχημάτων ανάγκης ή και πρόσβασης σε εσωτερικούς χώρους στάθμευσης. Οι χώροι πρασίνου επεκτάθηκαν και εμπλουτίστηκαν με συμπληρωματική φύτευση.

Προβλέφθηκαν μικρής έκτασης χώροι για την τοποθέτηση τραπεζοκαθισμάτων για την εξυπηρέτηση των δημοτών από τα γειτονικά καταστήματα.

Τα υλικά επιστρώσεων στην πλατεία ήταν:

1. βοτσαλόπλακες διαστάσεων: 50 x 50εκ

και

2. λευκές μαρμάρινες πλάκες Καβάλας ή Αγίας Μαρίνας πλάτους 20 εκ ως αρμοί.

3.2.1 Προβλεπόμενες Εργασίες

Η ανάπλαση της κεντρικής πλατείας του Δήμου Σπάτων περιλάμβανε εργασίες όπως:

1. επίστρωση με βοτσαλόπλακες: επιστρώθηκαν επιλεγμένες επιφάνειες.

Τα υλικά ήταν:

- ❖ πλάκες πεζοδρομίου διαστάσεων 50 x 50 (τύπου τακάκι ή βοτσαλόπλακες) από τσιμέντο αδρής επιφάνειας σύμφωνα με τους Ελληνικούς Κανονισμούς απόχρωσης και μορφής σύμφωνα με τα σχέδια της μελέτης.
- ❖ τσιμεντοασβεστοκονίαμα των 350Kg τσιμέντου και 0.04m³ πολτού ασβέστη.
- ❖ τσιμεντοκονία με μαρμαρόσκονη και 600κιλά τσιμέντου λευκού στο κυβικό για πλάκες ανοικτού χρώματος (σχεδόν λευκού) ή με προσθήκη χρώματος τσιμέντου για χρωματιστές πλάκες (αρμολόγημα).

Η διαδικασία που ακολουθήθηκε ήταν η εξής:

- ❖ Διάστρωση κονιάματος σε πάχος 2εκ. και σε μικρή έκταση (μίας πλάκας).
- ❖ Τοποθέτηση των πλακών διαδοχικά επί του κονιάματος και κτύπημά τους με την λαβή του ματρακά ώστε να πάρουν την θέση που πρέπει και να μην έχουν κενά.
- ❖ Δημιουργία ευθύγραμμων αρμών πάχους 1 έως 1,5εκ. με τη βοήθεια ράμματος.

- ❖ Οι αρμοί καθαρίζονται σε βάθος 2εκ. όταν το κονίαμα πήξει αλλά προτού σκληρυνθεί για να αρμολογηθούν.
- ❖ Η πλακόστρωση και ιδιαίτερα οι αρμοί καθαρίζονται και διαβρέχονται και στη συνέχεια αρμολογούνται με ρευστό τσιμεντοκονίαμα.
- ❖ Η επιφάνεια των αρμών πιέζεται με κατάλληλο εργαλείο ώστε να έχει μεγάλη συνοχή και λειότητα χωρίς να είναι πιο χαμηλά από την επιφάνεια των πλακών.
- ❖ Προτού παραδοθεί η πλακόστρωση καθαρίζεται με άφθονο νερό και σαπούνι και στη συνέχεια ξεπλένεται.

2. φύτευσεις νέων δένδρων⁴

3. τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού⁵

4. ηλεκτρικές και υδραυλικές εγκαταστάσεις

5. όργανα παιδικής γαράς στην ζώνη αναυυής: Η παιδική χαρά χωροθετήθηκε στο ανατολικό άκρο του κοινόχρηστου χώρου, έχει περίφραξη στις τρεις πλευρές και είσοδο από την πλατεία.

⁴ΒΛΕΠΕ ΣΕΛΙΔΑ 42

⁵ΒΛΕΠΕ ΣΕΛΙΔΑ 35



Εικόνα 3.4: Όργανα παιδικής χαράς στη Πλατεία Ξενοφώντος

Στην παιδική χαρά τοποθετήθηκαν:

- ❖ 1 σκάμμα με άμμο
- ❖ 1 σύνθετο ξύλινο όργανο
- ❖ 2 κούνιες
- ❖ 1 τραμπάλα
- ❖ 2 τσουλήθρες και
- ❖ 1 μύλος παιδών

Προβλέφθηκε η επίστρωση με αργιλική άμμο στην βάση των οργάνων της παιδικής χαράς.

Η διαδικασία που ακολουθείτε είναι:

- ❖ Μετά την στρώση από γαρμπίλι και το κυλίνδρισμα της επιφάνειας ακολουθεί η στρώση μίγματος αργιλικής άμμου σε πάχος περίπου 10εκ.

- ❖ Το υλικό είναι λεπτόκοκκης διαβάθμισης και η μεν άμμος είναι άμμος κατάλληλη για κονιάματα, η δε άργιλος είναι καθαρή από προσμίξεις και ξένες ύλες.

- ❖ Η ανάμιξη γίνεται σε μπετονιέρα για την επίτευξη ομοιόμορφης χροιάς σε αναλογία 10%.

- ❖ Η διάστρωση γίνεται στην προβλεπόμενη επιφάνεια με μηχάνημα διάστρωσης και ακολουθεί διαβροχή και συμπύκνωση με οδοστρωτήρα σε επιφάνεια μεγαλύτερη από την τελικά επιθυμητή.

6. εργασίες αυτόματου ποτίσματος⁶

7. περιφράξεις: Η προβλεπόμενη περίφραξη του κοινόχρηστου χώρου (αθλοπαιδιών, παιδικής χαράς) προβλέφθηκε στο σχέδιο διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου και στα σχέδια λεπτομερειών. Τα κιγκλιδώματα περίφραξης κατασκευάστηκαν γενικά με πλαίσια από απλές στραντζαριστές διατομές που περικλείουν τυποποιημένο γαλβάνιζε πλέγμα που ήταν κατασκευασμένο με κατακόρυφη σχάρα από λάμες 25/3 και οριζόντια Φ6 περαστά.

Τα πλαίσια ήταν τυποποιημένα και τοποθετήθηκαν πάνω σε βάση τοιχίου μπετόν με μεταβλητό ύψος σύμφωνα με τα σχέδια. Ειδικές διαστάσεις πλάτους προκύπτουν μόνο στις γωνίες του χώρου.

Όπου προβλέπεται από τα σχέδια (παιδική χαρά, χώρος αθλοπαιδιών) κατασκευάστηκαν θύρες ανοιγόμενες ίδιας κατασκευής.

⁶ΒΛΕΠΕ ΣΕΛΙΔΑ 43

3.3 Κοινές Εργασίες

3.3.1 Προβλεπόμενες Κοινές Προεργασίες

Οι προβλεπόμενες προεργασίες που απαιτήθηκαν ήταν:

1. εκσκαφές: στο αντικείμενο της εργολαβίας περιλήφθηκαν εκσκαφές επί εδάφους γαιώδους ή ημιβραχώδους με την χρήση οποιουδήποτε μηχανικού ή μη μέσου, καθώς και η άντληση υδάτων που τυχόν προέκυπταν κατά τις γενικές ή ειδικές εκσκαφές επιπλέον προβλέφθηκαν εκσκαφές για τις βάσεις των θεμελίων και στο αναγκαίο βάθος για τη διαμόρφωση της υπόβασης των δαπέδων, αλλά και σε τοιχίο αντιστήριξης των υπαίθριων διαμορφώσεων.
2. κατεδαφίσεις- καθαίρεσεις: προβλέφθηκαν η κατεδάφιση και η καθαίρεση όλων των μόνιμων και μη μόνιμων κατασκευών που απαιτούνταν, σύμφωνα με τα σχέδια της μελέτης. επιδιώχθηκε να γίνει εφαρμογή των προβλεπόμενων ρυμοτομικών γραμμών με ρεαλιστικό τρόπο και σε βαθμό που δεν απαιτήθηκαν κατεδαφίσεις κτιρίων ή εκτεταμένες αποζημιώσεις λόγω ρυμοτομίας για να μην επιβαρυνθούν οι δύο δήμοι.
3. αποξηλώσεις: προβλέφθηκαν κάθε είδους αποξηλώσεις που απαιτήθηκαν κατά την κατασκευή.
4. επιχωμάτωσεις: περιλήφθηκαν εργασίες επιχωμάτωσης οι οποίες θα πραγματοποιούνταν με προϊόντα εκσκαφών και κατεδαφίσεων και θα τοποθετούνταν σε στρώσεις πάχους των 20εκ. έως το 95% της συμπίκνωσης του εδάφους.
5. συμπύκνωση: για την συμπύκνωση χρησιμοποιήθηκαν στατικοί ή δονητικοί οδοστρωτήρες, καθώς και μηχανήματα κρούσης.

3.3.2 Προβλεπόμενες Κοινές Εργασίες

3.3.2.1 Τοποθέτηση Αστικού Εξοπλισμού

Μία από τις κοινές εργασίες που πραγματοποιήθηκαν ήταν και η τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού, η οποία περιλαμβάνει την τοποθέτηση:

- ❖ κάδοι απορριμμάτων: στους δύο δήμους χρησιμοποιούνται δύο ειδών κάδοι συγκέντρωσης των οικιακών κ.ά. απορριμμάτων. Οι μπλε κάδοι για ανακυκλώσιμα απορρίμματα και οι πράσινοι στον δήμο των Σπάτων και δήμο Μαραθώνα για τα υπόλοιπα απορρίμματα. Οι δύο κάδοι τοποθετούνται σε ζεύγος σε κάθε γωνία οικοδομικού τετραγώνου σε ειδικές διαμορφωμένες θέσεις στα πεζοδρόμια.



Εικόνα 3.5: Κάδοι απορριμμάτων

- ❖ καλαθάκια αγρήστων: τοποθετήθηκαν και στους δύο δήμους αναρτημένα σε στύλους, χωρίς επηρεασμό των πεζών επί των πλατειών και η λειτουργία τους βασίζεται στην χρήση τσίγκινων δοχείων ή πλαστικών σακουλιών.



Εικόνα 3.6: Καλαθάκια αγρήστων

- ❖ καθίσματα-καθιστικά: στον δήμο Μαραθώνα τα καθίσματα επί της πλατείας είναι ένα τσιμεντένιο αμφιθέατρο με ξύλινες πλάκες και διάσπαρτα ξύλινα παγκάκια σε διάφορα σημεία της πλατείας, σε αντίθεση με τον δήμο Σπάτων που διατήρησαν την κλασική μορφή των καθισμάτων περιμετρικά της πλατείας. Και οι δύο δήμοι τοποθέτησαν καθιστικά στους χώρους με τις περισσότερες φυτεύσεις.



Εικόνα 3.7: Καθίσματα-παγκάκια

- ❖ στοιχεία διευθέτησης κυκλοφορίας: στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται τα εμπόδια στάθμευσης τα οποία τοποθετούνται στα σημεία για την αποτροπή παράνομης στάθμευσης ή κατάληψης του πεζοδρομίου



Εικόνα 3.8: Εμπόδια Στάθμευσης

- ❖ πινακίδες πληροφοριών και σημάνσεων: τοποθετήθηκαν όλες οι απαραίτητες πινακίδες και στις δύο πλατείες των δήμων (πληροφοριακές, κυκλοφορίας κ.ά.)
- ❖ φυτεύσεις: δημιουργήθηκαν νέες οργανωμένες ζώνες φύτευσης με διαφόρων ειδών δένδρα, τα οποία δεν θα δημιουργούν προβλήματα στους πεζούς με την μελλοντική ανάπτυξη τους. Φυτεύτηκαν επίσης, φυτά και άνθη και τοποθετήθηκε ειδικός χλοοτάπητας σύμφωνα με την μελέτη. Επιπλέον οι παλαιότερες ζώνες φυτεύσεων απλά αναδιαμορφώθηκαν ώστε να μη γίνει κάποια κοπή δένδρου.



Εικόνα 3.9: Φυτεύσεις

- ❖ τηλεφωνικοί θάλαμοι και μηχανές δρόμου: οι τηλεφωνικοί θάλαμοι τοποθετούνται από την τηλεφωνική εταιρία σε κουβούκλιο δικής της επιλογής. Τοποθετούνται σε σημεία που δεν εμποδίζουν την ελεύθερη όδευση των πεζών. Επιπλέον τοποθετούνται ψηφιακής ανάλυσης εικόνα σε σημείο μεγάλης διέλευσης πεζών και οχημάτων, μηχανήμα ανάλυσης, επεξήγησης και ενημέρωσης του κοινού για θέματα που αφορούν το δήμο.



Εικόνα 3.10.α: Τηλεφωνικός θάλαμος



Εικόνα 3.10.β: Μηχανή του δρόμου

- ❖ στάσεις αστικών-υπεραστικών συγκοινωνιών: σε όλες τις στάσεις έτσι όπως έχουν οριστεί από τους δήμους τοποθετήθηκαν στάσεις-κουβούκλια τα οποία έχουν το ρόλο προστασίας των πεζών από καιρικά φαινόμενα ή όλων των ειδών τα ατυχήματα και φέρουν τις πληροφορίες για το δίκτυο των συγκοινωνιών.



Εικόνα 3.11: Στάσεις αστικών και υπεραστικών λεωφορείων

3.3.2.2 Επίστρωση Μαρμάρινων Δαπέδων

Επίστρωση με πλάκες μαρμάρου στις πλατείες. Χρησιμοποιούνται τριών ειδών μάρμαρα:

1. στρώσεις με λευκό μάρμαρο Καβάλας ή
2. Αγίας Μαρίνας σε διαστάσεις: 40x40εκ πάχους 3εκ
3. γκρι μάρμαρο Αλιβερίου σε ζώνες πλάτους 40εκ.

Για να ολοκληρωθούν τα μαρμάρινα δάπεδα άλλα υλικά που χρειάστηκαν ήταν:

- ❖ ασβεστοκονίαμα 1:3 με προσθήκη 100κιλών τσιμέντου σε ένα κυβικό μέτρο έτοιμου κονιάματος (υπόστρωμα).
- ❖ μαρμαρόκολλα της ίδιας απόχρωσης με τις πλάκες για στοκάρισμα.

Η διαδικασία που ακολουθήθηκε ήταν η εξής:

- ❖ καθάρισμα της επιφάνειας του δαπέδου και βρέξιμό της.
- ❖ διάστρωση της άσβεστο-τσιμεντοκονίας προσεκτικά σε πάχος 2 cm και σε μικρή έκταση (μία πλάκα).
- ❖ τοποθέτηση στη συνέχεια των πλακών διαδοχικά επί του κονιάματος και κτύπημά τους με την λαβή του ματρακά για να πάρουν την θέση που πρέπει χωρίς κενά.

- ❖ δημιουργία ευθύγραμμων αρμών ομοιόμορφου πάχους 4mm με την βοήθεια ράμματος.

Η πλακόστρωση και ιδιαίτερα οι αρμοί καθαρίζονται ή διαβρέχονται πριν το αρμολόγημα που γίνεται με μαρμαρόκολλα αμέσως μετά την τοποθέτηση των πλακών. Στην εργασία κοπής και κατεργασίας των πλακών περιλαμβανόταν και η στίλβωση της επιφάνειας (νερόλουστρο).

3.3.2.3 Φυτεύσεις Δένδρων-Φυτών

Οι επιλογές των δένδρων και των φυτών που θα εντάσσονταν στις ζώνες φύτευσης των πλατειών έγιναν με τα παρακάτω κριτήρια:

- ❖ Την αντοχή τους στο μικρόκλιμα της κάθε περιοχής
- ❖ Το τελικό ύψος που θα αποκτήσουν με την πάροδο του χρόνου
- ❖ Την ανθοφορία τους, τόσο κατά το χρώμα όσο και κατά την εποχή
- ❖ Τις εδαφολογικές απαιτήσεις τους. Όξινα ή αλκαλικά εδάφη επηρεάζουν την ανάπτυξη των φυτών
- ❖ Την χρήση τους. Καλλωπιστικά ή καρποφόρα ή και τα δύο
- ❖ Την αντοχή τους σε ασθένειες ή παράσιτα
- ❖ Τον ελκυσμό εντόμων
- ❖ Το πλούσιο ή όχι φυλλώματος του
- ❖ Το εάν είναι αισθητή ή φυλλοβόλα

3.3.2.4 Εγκατάσταση Αυτόματου Ποτίσματος

Για το αυτόματο πότισμα χρειάστηκαν τα ακόλουθα εξαρτήματα-υλικά:

- ❖ Ο προγραμματιστής: Υπάρχουν οι προγραμματιστές μπαταρίας και οι προγραμματιστές ρεύματος. Οι προγραμματιστές μπαταρίας ελέγχουν συνήθως μια ηλεκτροβαλβίδα η οποία είναι συνδεδεμένη μαζί τους. Οι προγραμματιστές ρεύματος ελέγχουν περισσότερες από μια ηλεκτροβαλβίδα, οι οποίες τοποθετούνται σε φρεάτια. Τις εντολές, από τον προγραμματιστή προς τις ηλεκτροβαλβίδες, τις μεταφέρει με καλώδιο ΝΥΥ.
- ❖ Οι ηλεκτροβαλβίδες: Το μέγεθος τους είναι από 3/4" και μεγαλύτερες. Το πηνίο τους διεγείρεται με 24 V έτσι ώστε να αποφεύγονται κίνδυνοι από βραχυκυκλώματα.
- ❖ Τα φρεάτια ηλεκτροβαλβίδων: Είναι πλαστικά, με πράσινο καπάκι (για να μην διακρίνεται ανάμεσα στον χλοοτάπητα) στρογγυλά ή παραλληλόγραμμα, μιας η περισσότερων ηλεκτροβαλβίδων.
- ❖ Τους εκτοξευτές: Οι εκτοξευτές είναι πολλών ειδών έτσι ώστε να καλύπτουν όλες τις δυνατές περιπτώσεις (τόσο από πλευράς ωφέλιμης απόστασης όσο και από πλευράς γωνίας κάλυψης). Διακρίνονται σε υπόγειους και σε υπέργειους.
- ❖ Οι σωλήνες πολυαιθυλενίου: Υπάρχουν όλες οι διατομές από πολύ λεπτό (Φ4) έως πολύ χοντρό (Φ90). Χρησιμοποιήθηκαν επίσης οι σταλακτοφόροι σωλήνες σε Φ16, Φ20 και Φ25 που χρησιμοποιούνται για το πότισμα καλλωπιστικών θάμνων και δέντρων.
- ❖ Τα διαφόρων ειδών εξαρτήματα συνδεσμολογίας όπως :
τάφ - ρακορ - σύνδεσμοι - σέλλες - μαστοί - μούφες κ.ά.

- ❖ Τα καλώδια: που πρέπει να είναι ανθεκτικά στην υγρασία. Για τον λόγο αυτό χρησιμοποιήθηκαν καλώδια ΝΥΥ.

3.3.2.5 Τοποθέτηση Χλοοτάπητα

Οι βασικές εργασίες για την τοποθέτηση χλοοτάπητα ήταν:

- ❖ Φρεζάρισμα και χωματισμός του εδάφους. Η προσθήκη τύρφης ήταν απαραίτητη για τα συνεκτικά εδάφη. Η ποσότητα της τύρφης ήταν σχετική με την ποιότητα του εδάφους και εκτιμήθηκε κατά περίπτωση.
- ❖ Ισοπέδωση με τσουγκράνες, δίνοντας ταυτόχρονα και τις κλίσεις που απαιτούνται ώστε να μην λιμνάζει το νερό σε κανένα σημείο του εδάφους.
- ❖ Ένα δεύτερο πέρασμα με τις τσουγκράνες τελειοποίησε την ισοπέδωση και ταυτόχρονα απομάκρυνε πέτρες και βόλους χώματος.
- ❖ Προσθήκη χούμου στα φτωχά εδάφη ήταν απαραίτητη.
- ❖ Σπορά της επιλεγμένης ποικιλίας σπόρου έτσι ώστε να μην μείνουν κενά σε κανένα σημείο του εδάφους.
- ❖ Ενσωμάτωση του σπόρου με την τσουγκράνα ή άλλο εργαλείο. Η ενσωμάτωση γίνεται με μικρά κτυπήματα της τσουγκράνας και όχι τραβηγτά.
- ❖ Κυλίνδρισμα, ώστε ο σπόρος να έρθει σε καλή επαφή με το χώμα.
- ❖ Τέλος είναι το πότισμα του εδάφους ενεργοποιώντας το αυτόματο πότισμα.

3.3.2.6 Εγκατάσταση info-kiosks

Τα info-kiosks είναι διαδραστικοί σταθμοί (ηλεκτρονικά περίπτερα) πληροφόρησης που τοποθετούνται σε διάφορα κομβικά σημεία της πόλης και λειτουργούν 24 ώρες το 24ωρο, 365 ημέρες το χρόνο.

Σκοπός τους είναι η αδιάκοπη παροχή τουριστικών αλλά και κάθε είδους πληροφοριών που έχουν να κάνουν κυρίως με τις πόλεις.

Στο εσωτερικό τους περιλαμβάνουν έναν προσαρμοσμένο Ηλεκτρονικό Υπολογιστή και μια οθόνη αφής (touch screen) ενώ ο κλωβός του συστήματος είναι ειδικής αντιβαλλιστικής προστασίας.

Τα info-kiosks είναι ένα σύγχρονο, αξιόπιστο και χρήσιμο πληροφοριακό εργαλείο στη διάθεση των επισκεπτών αλλά και των κατοίκων της κάθε πόλης.

Όλες οι σύγχρονες μεγαλουπόλεις του εξωτερικού διαθέτουν εδώ και αρκετά χρόνια τέτοιου είδους συστήματα.

Το σύστημα του info-kiosk, στις περισσότερες των περιπτώσεων, εμφανίζει στην οθόνη του μια multimedia εφαρμογή. Αυτή η εφαρμογή αναλαμβάνει με τη χρήση πολυμέσων (χάρτες, εικόνες, ήχους, κίνηση, δισδιάστατα και τρισδιάστατα γραφικά κλπ.) να ενημερώσει λεπτομερώς τον χρήστη με κατανοητό και εύκολο τρόπο σχετικά με τις πληροφορίες που αυτός αναζητά.

Η οθόνη του info-kiosk, είναι ευαίσθητη στην αφή. Αυτό σημαίνει ότι ακουμπώντας την με τα δάκτυλά του μπορεί ο κάθε επισκέπτης να χρησιμοποιήσει τα ειδικά "εικονικά" πλήκτρα της εφαρμογής για να πλοηγηθεί σε αυτή.

Τέτοιου είδους multimedia εφαρμογές στην Ελλάδα είναι φτιαγμένες σε 4 τουλάχιστον γλώσσες (Ελληνικά, Αγγλικά, Γαλλικά, Γερμανικά) και εκτός από τα γενικά πληροφοριακά στοιχεία της πόλης αλλά και του νομού παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με την ιστορία της πόλης, τις υπηρεσίες του Δήμου και του κράτους, τις συγκοινωνίες, τις υπηρεσίες Υγείας (γιατροί, Νοσοκομείο, φαρμακεία), άλλες υπηρεσίες που αφορούν την πόλη και διευκολύνουν τον

επισκέπτη.

Ακόμα παρέχουν αναλυτικές πληροφορίες για τις πολιτιστικές εκδηλώσεις και τα φεστιβάλ που λαμβάνουν χώρα στο Δήμο (αλλά και στο νομό) καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου καθώς και πλήθος τουριστικών στοιχείων με πλούσιο φωτογραφικό υλικό και πολλά βίντεο.

Όλη η εφαρμογή συμπληρώνεται με αναλυτικούς λεπτομερέστατους χάρτες (με δυνατότητα μεγέθυνσης) της πόλης, του Δήμου αλλά και της ευρύτερης περιοχής που υποδεικνύουν την ακριβή θέση κάθε αναφερόμενης τοποθεσίας με σημείο αφετηρίας της διαδρομής το συγκεκριμένο info-kiosk που χρησιμοποιεί ο επισκέπτης.

Δίνεται μεγάλη σημασία στην απλότητα και ευχρηστία της εφαρμογής ούτως ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί από όλους ανεξαιρέτως τους πολίτες χωρίς να απαιτούνται ιδιαίτερες γνώσεις γι' αυτό.

Κύριο χαρακτηριστικό μιας τέτοιας εφαρμογής είναι τα ξεκούραστα χρώματα της οθόνης, τα μεγάλα και ευανάγνωστα "εικονικά" πλήκτρα αλλά και οι αναλυτικότερες οδηγίες χρήσης που υπάρχουν σε κάθε σημείο της εφαρμογής και καθοδηγούν γρήγορα και εύκολα τον χρήστη, εάν χρειαστεί.

3.3.2.7 Εγκατάσταση φωτισμού

Στις πλατείες εγκαταστάθηκαν νέα φωτιστικά σε στύλους, με γλόμπους σε λευκό χρώμα σχεδιασμένοι για τη φωταγώγηση της πορείας των πεζών.

Επιπλέον τοποθετήθηκαν φωτιστικά κτιρίων σε συγκεκριμένα σημεία, προσαρμοσμένα στο δάπεδο, με στόχο τη φωταγώγηση κτιρίων και την ανάδειξη τους.

4^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ:

ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΛΕΩΦΟΡΩΝ

4.1 Λεωφόρος Μαραθώνος



Εικόνα 4.1: Λεωφόρος Μαραθώνος Δήμου Μαραθώνα μετά την ανάπλαση

Η λεωφόρος Μαραθώνος είναι ο σημαντικότερος δρόμος του Δήμου αφού η εμπορική του κίνηση είναι έντονη άρα και η διέλευση πεζών και οχημάτων το ίδιο.

Η μελέτη για την ανάπλαση της λεωφόρου έχει στόχο την ισορροπία ανάμεσα στα οχήματα εν κινήσει και τα σταθμευμένα οχήματα αφού η στάθμευση θα γίνεται εναλλάξ, για κάθε μήνα μονό στα δεξιά και κάθε ζυγό μήνα στα αριστερά.

Επιπλέον στοχεύει στην ισορροπία ανάμεσα στους πεζούς και τα οχήματα αφού το μήκος των πεζοδρομίων θα αυξηθεί, από 10 έως 15εκ ανάλογα τα σημεία, κατά μήκος της λεωφόρου.

Επίσης θα αναδιαμορφωθούν όλα τα πεζοδρόμια ώστε να ενδείκνυνται η μετακίνηση για τα άτομα με ειδικές ανάγκες (Α.Μ.Ε.Α.).

4.1.1 Γενικές Προβλεπόμενες Εργασίες

Η μελέτη ανάπλασης της λεωφόρου Μαραθώνος περιλάμβανε εργασίες όπως:

1. πλακόστρωση πεζοδρομίων
2. ασφαλτικά έργα⁷
3. την κατασκευή όλων των αναγκαίων δικτύων υποδομών όπως:
 - ❖ ύδρευση
 - ❖ άρδευση
 - ❖ ηλεκτροφωτισμός⁸ και
 - ❖ αποχέτευση όμβριων
4. τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού⁹
5. τη διαμόρφωση δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομων

⁷ βλ. σελίδα 53

⁸ βλ. σελίδα 55

⁹ βλ. σελίδα 35



Εικόνα 4.2: Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας παραπλεύρως κεντρικής πλατείας Ηρώων Δήμου Μαραθώνα

4.2 Λεωφόρος Βασ. Παύλου



Εικόνα4.3: Λεωφόρος Βασ. Παύλου Δήμου Σπάτων μετά την ανάπλαση

Η συγκεκριμένη λεωφόρος για τον Δήμο των Σπάτων είναι ο σημαντικότερος δρόμος, κυρίως για λόγους οικονομικούς, αφού η διέλευση πεζών και οχημάτων γίνεται για τις αγορές των πολιτών σε κάθε είδους προϊόντα και υπηρεσίες.

Η μελέτη είχε ως στόχο την δημιουργία επιπλέον θέσεων στάθμευσης λόγω της μεγάλης αύξησης πληθυσμού τα τελευταία χρόνια στην περιοχή. Επίσης την αύξηση των πεζοδρομίων και των πεζοδρομων γιατί η διέλευση των πεζών είναι συνεχής λόγω των καταστημάτων που βρίσκονται επί της λεωφόρου.

Τέλος σε όλο το μήκος της λεωφόρου προβλέφθηκαν οι εισοδοι μέσω των κλινόμενων πεζοδρομίων για τα άτομα με ειδικές ανάγκες (Α.Μ.Ε.Α.).

4.2.1 Γενικές Προβλεπόμενες Εργασίες

Η μελέτη ανάπλασης της περιοχής περιλάμβανε εργασίες όπως:

1. ασφαλτικά έργα¹⁰
2. εγκατάσταση φωτισμού¹¹
3. τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού¹²
4. επίστρωση πλακών στα πεζοδρόμια



Εικόνα 4.4: Πλάκες επίστρωσης πεζοδρομίων Δήμου Σπάτων και τα εμπόδια στάθμευσης που χρησιμοποιήθηκαν.

¹⁰ ΒΛΕΠΕ ΣΕΛΙΔΑ 53

¹¹ ΒΛΕΠΕ ΣΕΛΙΔΑ 55

¹² ΒΛΕΠΕ ΣΕΛΙΔΑ 35

5. φυτεύσεις επί των πεζοδρομίων: οι φυτεύσεις δένδρων κατά μήκος της λεωφόρου Βασ. Παύλου, έγιναν σε ειδικές διαμορφωμένες ζώνες φύτευσης με απόσταση του 1,5m (ένα και μισό μέτρο) η κάθε φύτευση από την άλλη.

6. δημιουργία χώρων στάθμευσης οχημάτων: δημιουργήθηκαν σε ειδικό διαμορφωμένο χώρο, κατά μήκος του δρόμου, δημοτικό κέντρο στάθμευσης των οχημάτων με 150 (εκατόν πενήντα) θέσεις συνολικά, εκ των οποίων οι 10 (δέκα) για τα άτομα με ειδικές ανάγκες (Α.Μ.Ε.Α.).

4.3 Κοινές Εργασίες

4.3.1 Ασφαλτικά Έργα

Αντικείμενο των ασφαλτικών έργων επί των λεωφόρων Μαραθώνος και Βασ. Παύλου είναι η εφαρμογή μιας στρώσης ασφαλτικής προεπάλειψης, μιας στρώσης ασφαλτικής βάσης και μίας στρώσης πάχους 50mm ασφαλτικής κυκλοφορίας, συγκεκριμένα:

1. ασφαλτική προεπάλειψη: η πλήρη κατασκευή ασφαλτικής προεπάλειψης ασφάλτωσης επιφάνειας με ασφαλτικό διάλυμα τύπου ME-O, περιλαμβάνει:

- ❖ την δαπάνη προμήθειας της ασφάλτου, του καθαρού (φωτιστικού) πετρελαίου και τα λοιπά απαιτούμενα υλικά
- ❖ την δαπάνη φορτοεκφόρτωσης, χαμένου χρόνου φορτοεκφόρτωσης και μεταφορά των παραπάνω υλικών επί τόπου των έργων
- ❖ την δαπάνη παρασκευής του ασφαλτικού διαλύματος χωρίς την αξία του αντιυδροφίλου παρασκευάσματος, (θέρμανση, ανάμιξη, αποθήκευση, φύλαξη, κλπ.)
- ❖ την δαπάνη καθαρισμού της υπό επεξεργασία επιφάνειας με αυτοκίνητο ψήκτρας κλπ.,
- ❖ την δαπάνη μεταφοράς και διάχυσης του ασφαλτικού διαλύματος με αυτοκίνητο διανομής ασφάλτου (FEDERAL), μαζί με την ενδεχόμενη αναθέρμανση του διαλύματος πριν από την διάχυση

- ❖ την δαπάνη της ενδεχόμενης διάστρωσης αδρανούς υλικού επικάλυψης, χωρίς την αξία παραγωγής ή προμήθειας και μεταφοράς του στον τόπο διάστρωσης, καθώς και
- ❖ κάθε άλλη απαιτούμενη δαπάνη (εργασία και υλικά) για την πλήρη και έντεχνη εκτέλεση της εργασίας.

2. ασφαλτική στρώση βάσης: η πλήρης κατασκευή ασφαλτικής βάσης με ασφαλτόπισσα παρασκευάζεται εν θερμό σε μόνιμη εγκατάσταση μέσης διαβάθμισης τύπου Δ, συμπυκνωμένου πάχους 50χλστ.

3. ασφαλτική στρώση κυκλοφορίας: για την πλήρη κατασκευή (εργασία και υλικά) της στρώσης κυκλοφορίας από ασφαλτικό σκυρόδεμα, απαιτείται:

- ❖ δαπάνη προμήθειας επί τόπου των έργων όλων των απαιτούμενων υλικών (αδρανή υλικά, άσφαλτος κλπ.)
- ❖ δαπάνη των οχημάτων (π.χ. οδοστρωτήρων)
- ❖ δαπάνη χωρίς την καθαρή μεταφορά του αργού υλικού του ασφαλτομίγματος από την εγκατάσταση παραγωγής του στην θέση διάστρωσης επί τόπου των έργων.

Οι εργασίες θα πραγματοποιούνταν με μηχανικά μέσα, εκτός ειδικών περιπτώσεων που δεν θα μπορούσαν εκείνα να χρησιμοποιηθούν.

Στις εργασίες προβλέφθηκαν οι απαιτούμενοι εργαστηριακοί έλεγχοι και δοκιμές καθώς και οι χαράξεις και οι τοπογραφικές εργασίες.

4.3.2 Διαγραμμίσεις και Σημάνσεις

Προβλέφθηκε η διαγράμμιση των θέσεων των χώρων στάθμευσης και των απαιτούμενων ενδείξεων κίνησης των οχημάτων και διαβάσεων πεζών με ειδικό χρώμα σημάτων.

Κατασκευάστηκαν όλες οι αναγκαίες (πληροφοριακές, ρυθμιστικές και προειδοποιητικές πινακίδες επικίνδυνων θέσεων) σύμφωνα με τη μελέτη και τις προδιαγραφές του Υπουργείου.

Σύμφωνα με τη μελέτη τοποθετήθηκαν επίσης πλαστικοί οριοδείκτες με ανακλαστήρες. Επιπλέον τοποθετήθηκαν οδοδείκτες στα σημεία που χρειαζόταν.

Τοποθετήθηκαν τα απαραίτητα στηθαία ασφαλείας σε απότομες κλίσεις, γύρω από κτίσματα και δέντρα, κατά μήκος των χώρων κυκλοφορίας και γενικά σε θέσεις όπου είναι αναγκαία η προστασία του πλήθους, των κτισμάτων και του πράσινου από την κυκλοφορία οχημάτων.

4.3.3 Χρωματισμοί

Οι επιφάνειες εμφανούς σκυροδέματος βιάστηκαν με ακρυλικά υψηλής αντοχής (DIN 53778 SM) που οι προδιαγραφές τους προβλέπουν ότι μπορούν να πλένονται. Χρησιμοποιήθηκε το RENOVAL της CERESIT.

Οι ξύλινες επιφάνειες (πέργκολες) βιάστηκαν με AQUAXYL FINISH της BIBEXΡΩΜ. Το αστάρωμα έγινε με άχρωμο συντηρητικό AQUAXYL BASE.

4.3.4 Εγκατάσταση φωτισμού

Η εγκατάσταση φωτισμού για τις δύο λεωφόρους περιελάμβανε την τοποθέτηση στύλων με στόχο τον φωτισμό του οδοστρώματος και των πεζοδρομίων.

Επιπλέον αναρτήθηκαν, σε συγκεκριμένα σημεία, εναέρια φωτιστικά προσδεμένα στα κτίρια με συρματόσχοινα για μεγαλύτερη φωταγωγή των σημείων.

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ

ΜΕΡΟΣ

5^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΜΑΡΑΘΩΝΑ

5.1 Στόχος Ερωτηματολογίου

Στόχος του ερωτηματολογίου που δόθηκε σε εκατό (100) άτομα ανά δήμο, είναι η σύγκριση των αποτελεσμάτων και η ανάλυσή τους.

Οι ερωτήσεις αφορούν κυρίως πόσο ικανοποιημένοι είναι οι πολίτες από τις αναπλάσεις που πραγματοποιήθηκαν, τι καλύτερο θα μπορούσε να γίνει και τι θα άλλαζαν οι ίδιοι μετά από 5 έτη ολοκλήρωσης του έργου.

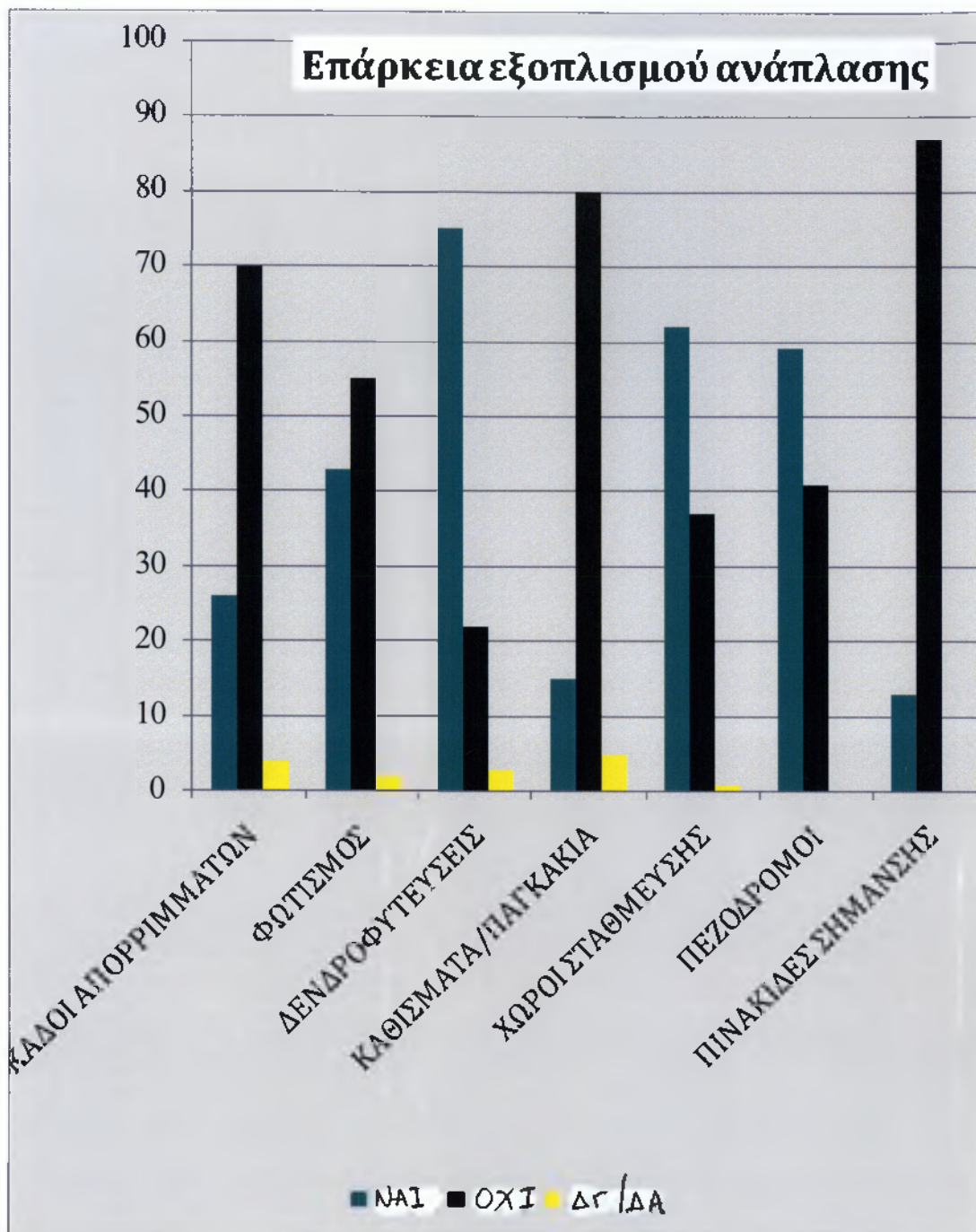
Το ερωτηματολόγιο περιλαμβάνει δύο (2) ερωτήσεις προσωπικών στοιχείων, επτά (7) ερωτήσεις κλειστού και δύο (2) ανοιχτού τύπου. Τα αποτελέσματα της έρευνας παραθέτονται ξεχωριστά για το κάθε δήμο, ακολουθούν τα συμπεράσματα και τέλος η σύγκριση των δύο δήμων.

5.2 Αποτελέσματα Ερωτηματολογίου Δήμου Μαραθώνα

Η πρώτη ερώτηση είχε πολλά σκέλη. Η ερώτηση αφορούσε την διπλή ανάπλαση σε πλατεία και δρόμο και κατά πόσο πιστεύουν οι πολίτες ότι μετά την ανάπλαση είναι επαρκής οι κάδοι απορριμμάτων, ο φωτισμός, οι δενδροφυτεύσεις, τα καθίσματα, οι χώροι στάθμευσης, οι πεζόδρομοι και οι πινακίδες σήμανσης.

Όπως προκύπτει από την έρευνα σύμφωνα με τον πίνακα 5.1 και αντίστοιχα το διάγραμμα 5.1, οι πολίτες που ερωτήθηκαν για το εάν επαρκούν οι κάδοι απορριμμάτων, σε ποσοστό 70% απάντησαν όχι ενώ το 26% πως επαρκούν. Το 55% θεωρούν τον φωτισμό ανεπαρκή σε αντίθεση με το 43%. Το 75% δηλώνουν ικανοποιημένοι με τις δενδροφυτεύσεις ενώ το 22% πως δεν επαρκούν. Το 80% θεωρεί πως τα καθίσματα σχεδόν δεν υπάρχουν σε αντίθεση με τους χώρους στάθμευσης που θεωρούν σε ποσοστό 62% ότι είναι επαρκή. Το 59% δηλώνει πως οι πεζόδρομοι είναι αρκετοί ενώ το 87% ότι οι πινακίδες σήμανσης δεν επαρκούν.

Πίνακας 5.1: Επάρκεια Εξοπλισμού Ανάπλασης (σε ποσοστά)			
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΓ/ΔΑ
ΚΑΔΟΙ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ	26	70	4
ΦΩΤΙΣΜΟΣ	43	55	2
ΔΕΝΔΡΟΦΥΤΕΥΣΕΙΣ	75	22	3
ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ/ ΠΑΓΚΑΚΙΑ	15	80	5
ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	62	37	1
ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ	59	41	0
ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	13	87	0

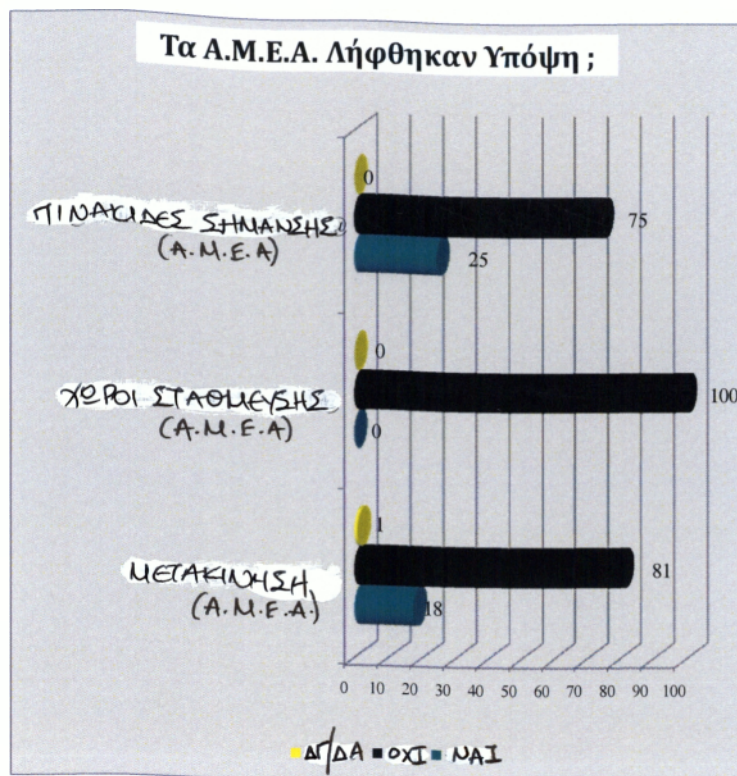


Διάγραμμα 5.1

Η δεύτερη ερώτηση αφορούσε τα άτομα με ειδικές ανάγκες (Α.Μ.Ε.Α.). Είχε τρία σκέλη, δηλαδή κατά πόσο τα άτομα αυτά λήφθηκαν υπόψη από τους ειδικούς της μελέτης. Συγκεκριμένα, μπορούν να μετακινηθούν ευκολότερα; Υπάρχουν ειδικοί χώροι στάθμευσης για εκείνους; Υπάρχουν οι ανάλογες πινακίδες;

Όπως προκύπτει από την έρευνα και τον πίνακα 5.2 οι πολίτες θεωρούν σε ποσοστό 75% πως οι πινακίδες σήμανσης για τα άτομα με ειδικές ανάγκες δεν είναι επαρκείς. Σε ποσοστό 81% οι πολίτες διαπιστώνουν πως οι αναπλάσεις δεν βοήθησαν ιδιαίτερα τις μετακινήσεις των ατόμων αυτών. Στο σύνολο τους οι πολίτες, δηλαδή σε ποσοστό 100%, δήλωσαν πως μετά τις αναπλάσεις, χώροι στάθμευσης για Α.Μ.Ε.Α. δεν υπάρχουν.

Πίνακας 5.2: Άτομα Με Ειδικές Ανάγκες (σε ποσοστά)			
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΓ/ΔΑ
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ Α.Μ.Ε.Α.	18	81	1
ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ Α.Μ.Ε.Α.	0	100	0
ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ Α.Μ.Ε.Α.	25	75	0



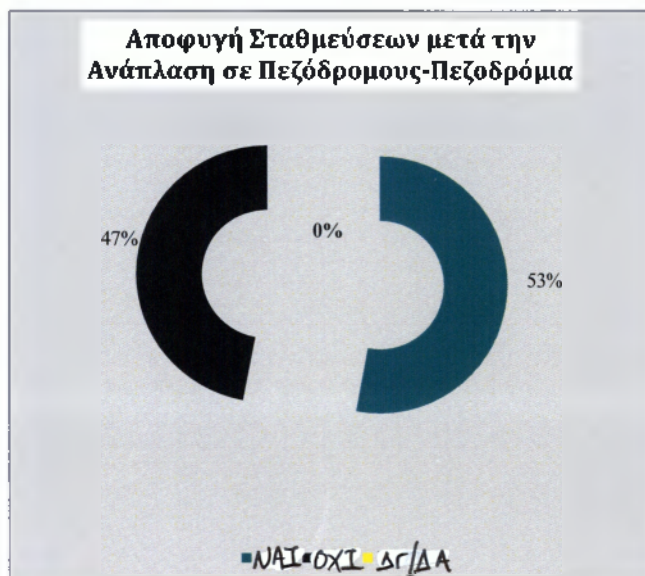
Διάγραμμα 5.2

Στην τρίτη ερώτηση οι πολίτες απάντησαν στο ερώτημα εάν μετά τις αναπλάσεις αποφεύχθηκαν οι σταθμεύσεις στους πεζόδρομους –πεζοδρόμια.

Όπως διαπιστώνεται από την έρευνα σύμφωνα με το διάγραμμα 5.3, οι απόψεις των πολιτών διαφοροποιούνται. Σε ποσοστό 53% θεωρούν πως αποφεύχθηκαν οι παράνομες σταθμεύσεις ενώ το 47% πως κάτι τέτοιο δεν επετεύχθει.

Πίνακας 5.3: Αποφυγή Σταθμεύσεων σε Πεζόδρομους-Πεζοδρόμια μετά τις Αναπλάσεις

ΝΑΙ	53%
ΟΧΙ	47%
ΔΓ/ΔΑ	0



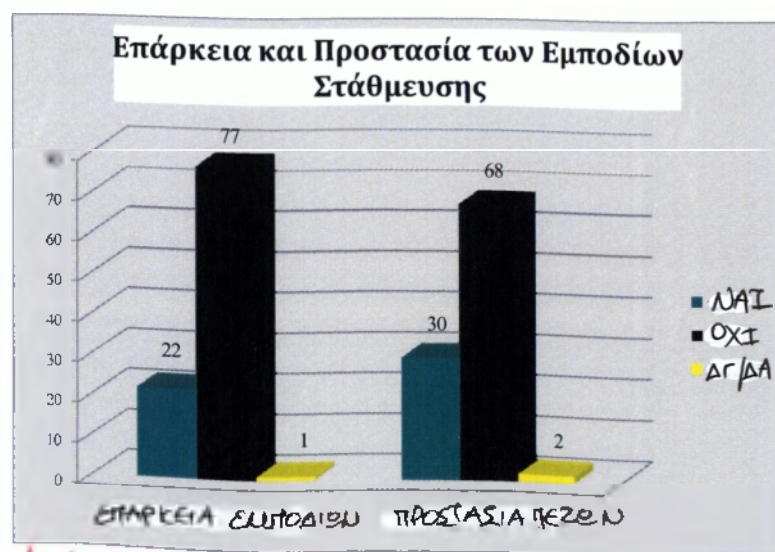
Διάγραμμα 5.3.

Στην επόμενη ερώτηση οι πολίτες απάντησαν στην ερώτηση κατά πόσο τα εμπόδια στάθμευσης είναι επαρκή και εάν προστατεύουν τους πεζούς από αυτοκινητιστικά δυστυχήματα.

Όπως προέκυψε από τις απαντήσεις, σε ποσοστό 77% θεωρούν πως δεν είναι επαρκή τα εμπόδια στάθμευσης και 68% ότι τα αυτοκινητιστικά δυστυχήματα δεν έχουν μειωθεί, όπως φαίνονται στον πίνακα 5.4 και το διάγραμμα 5.4.

Πίνακας 5.4: Εμπόδια Στάθμευσης (σε ποσοστά)

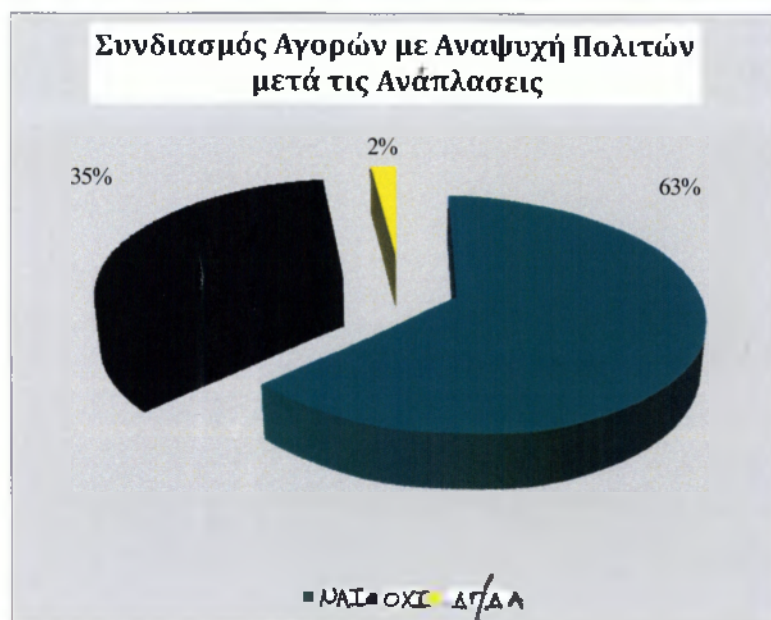
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΓ/ΔΑ
ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΕΜΠΟΔΙΩΝ	22	77	1
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΖΩΝ	30	68	2



Διάγραμμα 5.4

Στην πέμπτη ερώτηση, στο εάν μετά τις αναπλάσεις οι πολίτες (δημότες ή επισκέπτες) μπορούν να συνδυάσουν πλέον τις αγορές τους με την αναψυχή, τα ποσοστά ήταν στο 63% πως μπορούν, πως όχι 35% και 2% πως δεν γνωρίζουν. Τα αποτελέσματα προκύπτουν από τον πίνακα 5.5 και το αντίστοιχο διάγραμμα.

Πίνακας 5.5: Συνδυασμός Αγορών με Αναψυχή των Πολιτών μετά τις Αναπλάσεις	
ΝΑΙ	63%
ΟΧΙ	35%
ΔΓ/ΔΑ	2%



Διάγραμμα 5.5

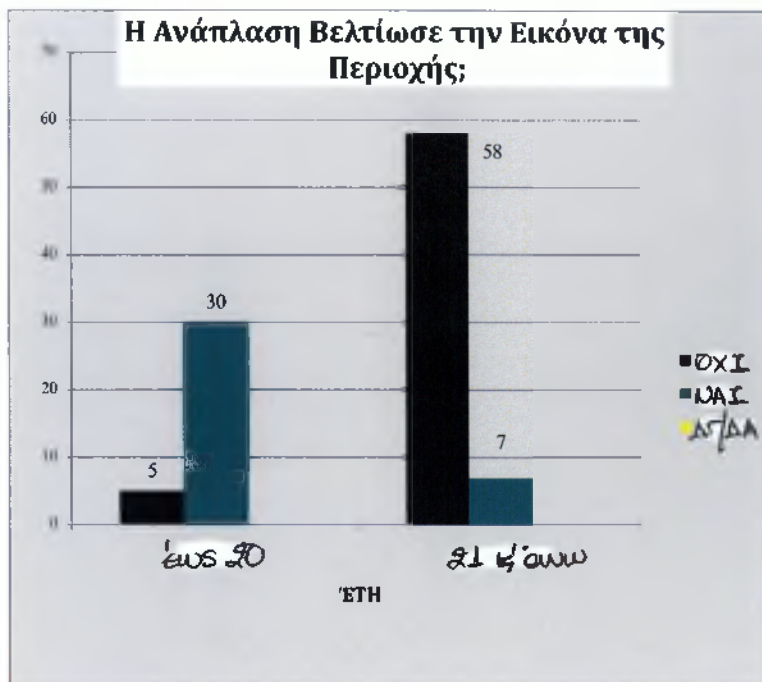
Στην έκτη ερώτηση, που το δεύτερο σκέλος είναι ανοιχτού τύπου, οι ερωτηθέντες κλίθηκαν να απαντήσουν στην ερώτηση πως προτιμάνε τις περιοχές που έγινε η ανάπλαση, πριν ή μετά από αυτή και γιατί. Τα αποτελέσματα είναι σε ποσοστό 63% πως την προτιμούν όπως ήταν πριν, ενώ το 37% όπως είναι τώρα. Να σημειωθεί ότι το 30% εκ του 37% είναι ηλικίας έως 20 ετών, ενώ το 58% εκ του 65% είναι ηλικίας 21 και άνω. Συγκεκριμένα τα αποτελέσματα φαίνονται αναλυτικότερα στον πίνακα 5.6.α, 5.6.β και 5.6.γ με τα αντίστοιχα διαγράμματα.

Από το 63% που απάντησε πως προτιμούσε τις περιοχές που έγινε η ανάπλαση πριν από αυτές, οι λόγοι που έθεσαν ήταν οι εξής: σε ποσοστό 23% θεωρούν πως πλέον οι περιοχές αυτές έχουν τσιμεντοποιηθεί, το 18% ότι μετά την ανάπλαση οι χώροι στάθμευσης μειώθηκαν και το 22% ότι τα καθίσματα δεν υπάρχουν σε πλατεία και δρόμους.

Από το 37% που προτιμούν τις περιοχές που έγινε η ανάπλαση τώρα, οι λόγοι που εξέφρασαν είναι στο 25% ότι πλέον οι νέοι έχουν κάποιο μέρος ψυχαγωγίας και το 12% λόγο της δημιουργίας σιντριβανιού.

Πίνακας 5.6.α: Η Ανάπλαση Βελτίωσε την Εικόνα της Περιοχής; (σε ποσοστά)

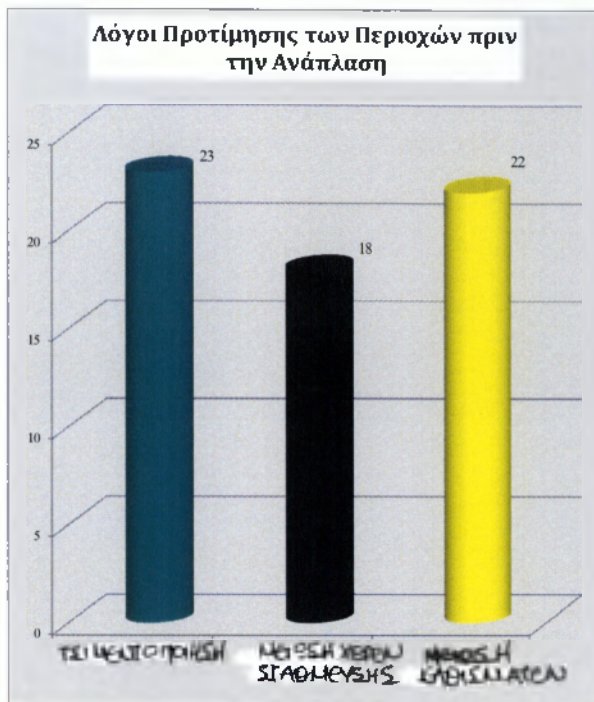
ΝΑΙ	37
ΟΧΙ	63
ΔΓ/ΔΑ	0



Διαγράμμα 56α

Πίνακας 5.6.β: Λόγοι Προτίμησης των Περιοχών πριν τις Αναπλάσεις (σε ποσοστά)

ΤΣΙΜΕΝΤΟΠΟΙΗΣΗ	23
ΜΕΙΩΣΗ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	18
ΜΕΙΩΣΗ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ	22



Διαγράμμα 56β

Πίνακας 5.6.γ: Λόγοι Προτίμησης των Περιοχών μετά τις Αναπλάσεις (σε ποσοστά)

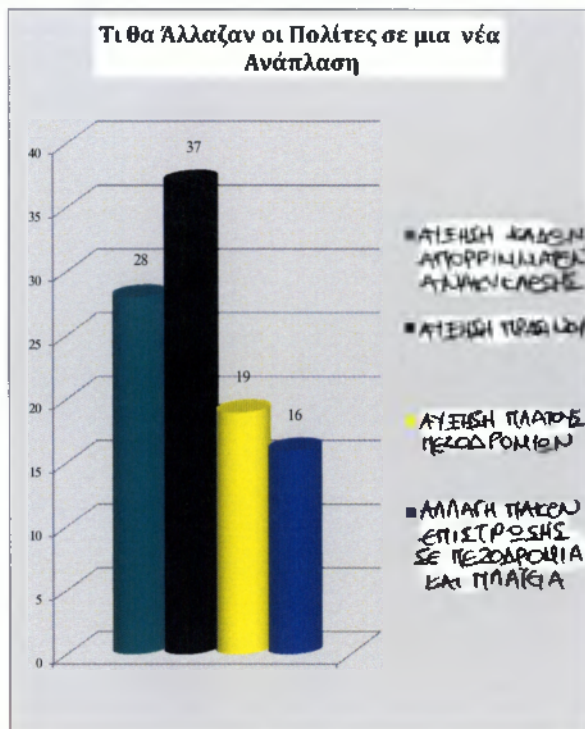
ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ ΝΕΩΝ	25
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΙΝΤΡΙΒΑΝΙΟΥ	12



Διάγραμμα 56 γ

Η τελευταία ερώτηση, που ήταν ανοιχτού τύπου, ήταν υποθετική. Η ερώτηση ήταν πως αν γινόταν πάλι μία ανάπλαση στις ίδιες περιοχές, τι θα πρότειναν να αλλάξουν. Οι πολίτες όπως διαπιστώνεται από το διάγραμμα 5.7 και τον πίνακα 5.7, σε ποσοστό 28% θα αύξαναν τους κάδους ανακύκλωσης των απορριμμάτων, σε ποσοστό 37% θα μείωναν το τσιμέντο και αντίστοιχα θα αύξαναν το πράσινο με περισσότερες δενδροφυτεύσεις, σε ποσοστό 19% θα αύξαναν το πλάτος των πεζοδρομίων και τέλος σε ποσοστό 16% θα άλλαζαν τον τύπο των πλακών που έχουν χρησιμοποιηθεί για την επίστρωση των πεζοδρομίων και της πλατείας.

Πίνακας 5.7: Τι θα Άλλαζαν οι Πολίτες σε μια νέα Ανάπλαση των ίδιων Περιοχών ;	
(σε ποσοστά)	
ΑΥΞΗΣΗ ΚΑΔΩΝ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ	28
ΑΥΞΗΣΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ	37
ΑΥΞΗΣΗ ΠΛΑΤΟΥΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ	19
ΑΛΛΑΓΗ ΠΛΑΚΩΝ ΕΠΙΣΤΡΩΣΗΣ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΠΛΑΤΕΙΑ	16



Δ. Συροφίμοι 5.7

5.2.1 Συμπεράσματα

Μετά από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε και τα αποτελέσματα που παρουσιάστηκαν παραπάνω, τα συμπεράσματα που βγαίνουν από την έρευνα δε θεωρούνται ικανοποιητικά για έναν δήμο ιστορικό, ολυμπιακό και τόσο τουριστικό.

Συγκεκριμένα:

- ❖ μετά την ανάπλαση, οι ελλείψεις όπως οι κλασικοί κάδοι απορριμμάτων αλλά και της ανακύκλωσης, είναι μεγάλες, οι οποίοι κάδοι είναι απαραίτητοι όχι μόνο στις περιοχές που έχουν γίνει οι αναπλάσεις και είναι χώροι με μεγάλη διέλευση πεζών αλλά σε όλο τον δήμο.
- ❖ Τα συνηθισμένα καθίσματα-παγκάκια που όλοι γνωρίζουν είναι πλέον παρελθόν για το Δήμο του Μαραθώνα αφού σε όλη την κάθοδο της λεωφόρου δεν υπάρχει ούτε ένα παγκάκι. Επίσης δεν υπάρχουν καθίσματα σε καμία από τις πέντε στάσεις των λεωφορείων που διέρχονται μέσα από την πόλη του Μαραθώνα. Επιπλέον ούτε στην κεντρική πλατεία υπάρχουν καθίσματα αφού έχουν όλα αντικατασταθεί μετά την ανάπλαση με καθίσματα από τσιμέντο, κάτι που δεν έχει ικανοποιήσει τις μεγαλύτερες ηλικίες.
- ❖ Οι πινακίδες σήμανσης και οι φωτεινοί σηματοδότες λείπουν από καίρια σημεία όπως διασταυρώσεις και διαβάσεις πεζών. Ένα πρόβλημα για το οποίο καθημερινά οι δημότες ζητούν λύση.
- ❖ Μετά την ανάπλαση ο φωτισμός της περιοχής δεν βελτιώθηκε αφού παρέμεινε ακριβώς όπως ήταν και πριν από την ανάπλαση.
- ❖ Η ανάπλαση πέρα από αυτά που δεν καλυτέρευσε ή δεν έδωσε λύση, έδωσε νέα πνοή στην περιοχή με νέες δενδροφυτεύσεις και διατήρηση παλαιών δένδρων, με νέους χώρους στάθμευσης και τη δημιουργία νέων πεζοδρομων και πεζοδρομίων.
- ❖ Ένα από τα καλύτερα αποτελέσματα της ανάπλασης αυτής είναι ότι πλέον οι πολίτες είτε είναι δημότες είτε τουρίστες μπορούν να συνδυάσουν τις αγορές τους με την αναψυχή, κάτι που έχει ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη και εξέλιξη της περιοχής από οικονομικής πλευράς.

- ❖ Ένα χρόνιο πρόβλημα της περιοχής ήταν οι παράνομες σταθμεύσεις σε πεζοδρόμους και πεζοδρόμια λόγω έλλειψης χώρων στάθμευσης γύρω από την κεντρική αγορά της περιοχής. Μετά τις αναπλάσεις οι παράνομες αυτές σταθμεύσεις έχουν μειωθεί αλλά σίγουρα το πρόβλημα δεν έχει εξαλειφθεί.
- ❖ Άλλο ένα πρόβλημα που παραμένει και μετά τις αναπλάσεις είναι τα εμπόδια στάθμευσης τα οποία δεν επαρκούν. Οι πεζοί δεν είναι προστατευμένοι από τα διερχόμενα αυτοκίνητα που κινούνται με ιλιγγιώδη ταχύτητα, με αποτέλεσμα τα συχνά τροχαία ατυχήματα, που γίνονται κάποιες φορές δυστυχήματα.
- ❖ Μετά από μία ολυμπιάδα και την φιλοξενία δύο ολυμπιακών αθλημάτων, ο Μαραθώνας μετά την ανάπλαση για την ολυμπιάδα του 2004 δεν έλαβε υπόψη του τα άτομα με ειδικές ανάγκες (Α.Μ.Ε.Α.), καθώς στο κέντρο του Μαραθώνα δεν υπάρχει ούτε μία θέση για στάθμευση με την ειδική πινακίδα των ατόμων αυτών. Στην κεντρική πλατεία υπάρχει μία και μόνη διάβαση Α.Μ.Ε.Α., ενώ σε όλη την λεωφόρο υπάρχουν ελάχιστες ειδικές διαβάσεις.
- ❖ Οι μικρότερες ηλικίες προτιμούν τις περιοχές που έχει γίνει η ανάπλαση τώρα καθώς έχουν ένα σημείο συνάντησης στο κεντρικότερο σημείο του δήμου για να ψυχαγωγηθούν. Σε αντίθεση με τις μεγαλύτερες ηλικίες που προτιμούσαν τις περιοχές αυτές πριν τις αναπλάσεις αφού η τσιμεντοποίηση και η έλλειψη πρασίνου δεν τους ικανοποιεί
- ❖ Όλοι οι πολίτες συμφωνούν πως η δημιουργία του σιντριβανιού έδωσε ζωή στη τσιμεντένια πλατεία.

Τέλος, το συμπέρασμα από τους πολίτες που ζουν καθημερινά σε αυτή τη πόλη είναι πως αν μελλοντικά γίνει ανάπλαση στις συγκεκριμένες περιοχές ας λάβουν υπόψη οι ειδικοί ότι η αύξηση πρασίνου και οι νέες δενδροφυτεύσεις, η τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων ανακύκλωσης, η αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων και η αλλαγή των πλακών επίστρωσης των πεζοδρομίων και της πλατείας θα έδινε μια άλλη πνοή στη πόλη τους, σε μια πόλη που τιμάται σε ολόκληρη την υφήλιο.

6^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΑΤΩΝ

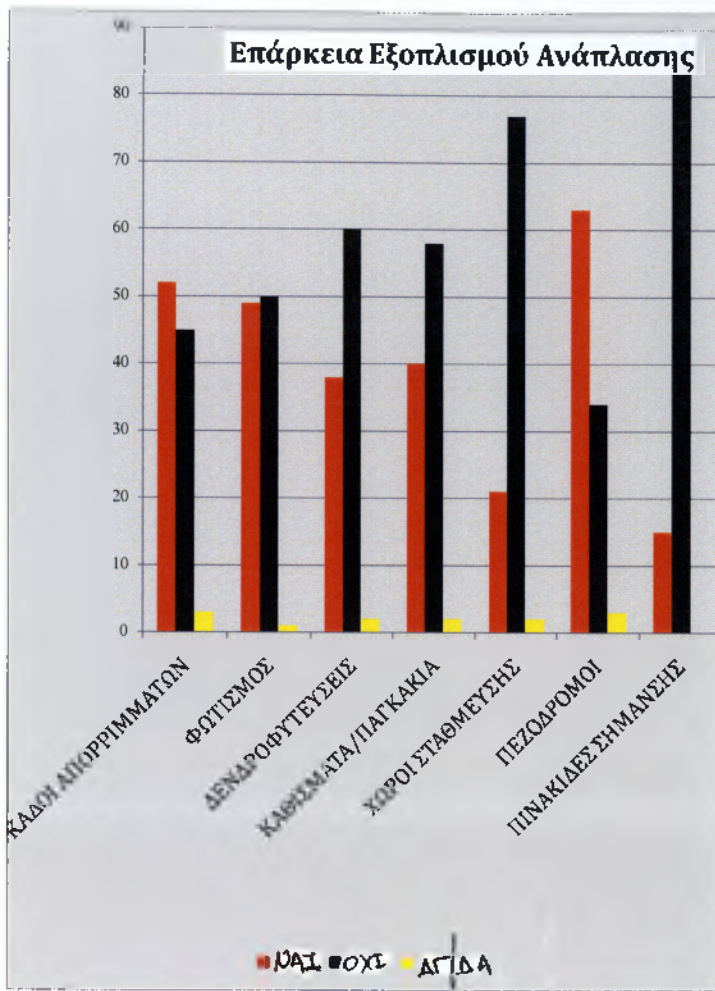
6.1 Δήμος Σπάτων

Το ίδιο ερωτηματολόγιο τέθηκε και στους πολίτες του Δήμου Σπάτων για λόγους σύγκρισης των αποτελεσμάτων μεταξύ των δύο δήμων στο τέλος αυτού του κεφαλαίου.

Στην πρώτη ερώτηση που κλήθηκαν να απαντήσουν οι πολίτες, δηλαδή αν μετά την ανάπλαση των περιοχών του συγκεκριμένου δήμου επαρκούν οι κάδοι απορριμμάτων, ο φωτισμός, οι δενδροφυτεύσεις, οι χώροι στάθμευσης, οι πεζόδρομοι, τα καθίσματα και οι πινακίδες σήμανσης τα αποτελέσματα προκύπτουν από τον πίνακα 6.1 και το ανάλογο διάγραμμα.

Συγκεκριμένα σε ποσοστό 52% θεωρούν πως οι κάδοι απορριμμάτων επαρκούν, σε ποσοστό 50% ότι ο φωτισμός δεν είναι ικανοποιητικός, 60% ότι οι δενδροφυτεύσεις δεν επαρκούν, 58% απάντησε πως τα καθίσματα είναι μειωμένα, 77% ότι δεν υπάρχουν αρκετοί χώροι στάθμευσης, το 63% ότι οι πεζόδρομοι-πεζοδρόμια είναι επαρκή και τέλος το 85% των ερωτηθέντων θεωρεί πως οι πινακίδες σήμανσης σχεδόν δεν υπάρχουν.

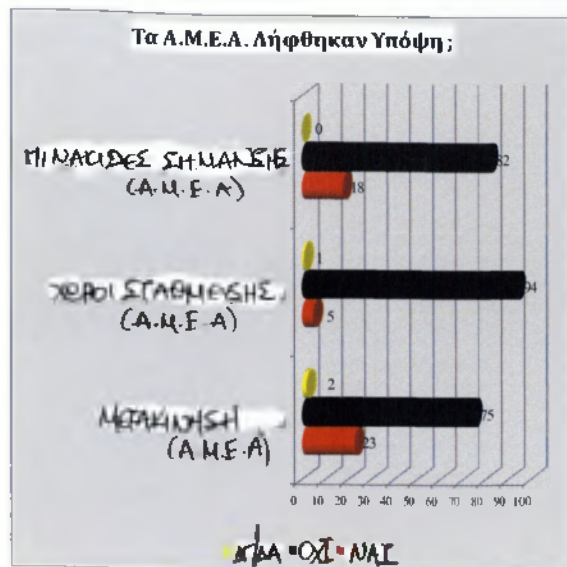
Πίνακας 6.1: Επάρκεια Εξοπλισμού Ανάπτυξης (σε ποσοστά)			
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΓ/ΔΑ
ΚΑΔΟΙ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ	52	45	3
ΦΩΤΙΣΜΟΣ	49	50	1
ΔΕΝΔΡΟΦΥΤΕΥΣΕΙΣ	38	60	2
ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ/ ΠΑΓΚΑΚΙΑ	40	58	2
ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	21	77	2
ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ	63	34	3
ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	15	85	0



Διάγραμμα 6.1.

Στην δεύτερη ερώτηση, δηλαδή όσο αφορά τα άτομα με ειδικές ανάγκες τα αποτελέσματα όπως προκύπτουν από τον πίνακα 6.2 και το διάγραμμα 6.2 είναι τα εξής: σε ποσοστό 75% οι πολίτες θεωρούν πως η μετακίνησή τους στις περιοχές που έγινε η ανάπλαση δεν έχει βελτιωθεί ιδιαίτερα. Το 94% δηλώνει πως ούτε ειδικοί χώροι στάθμευσης έχουν δημιουργηθεί για τα άτομα αυτά. Τέλος το 82% θεωρεί ότι ούτε οι κατάλληλες πινακίδες σήμανσης έχουν τοποθετηθεί στα λιγοστά σημεία που έπρεπε.

Πίνακας 6.2: Άτομα Με Ειδικές Ανάγκες (σε ποσοστά)			
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΓ/ΔΑ
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ Α.Μ.Ε.Α.	23	75	2
ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ Α.Μ.Ε.Α.	5	94	1
ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ Α.Μ.Ε.Α.	18	82	0

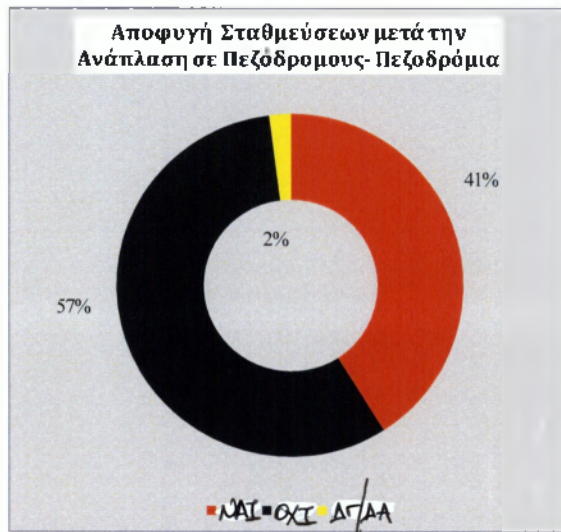


Διαγράμματα 6.2.

Στην επόμενη ερώτηση οι πολίτες έπρεπε να απαντήσουν στο εάν αποφεύχθηκαν οι παράνομες σταθμεύσεις σε πεζοδρόμια και πεζοδρόμους μετά τις αναπλάσεις. Σε ποσοστό 57% οι πολίτες θεωρούν πως δεν αποτράπηκαν μετά την ανάπλαση και 41% πιστεύει το αντίθετο όπως προκύπτει από τον πίνακα 6.3 και το αντίστοιχο διάγραμμα.

Πίνακας 6.3: Αποφυγή Σταθμεύσεων σε Πεζόδρομους-Πεζοδρόμια μετά τις Αναπλάσεις

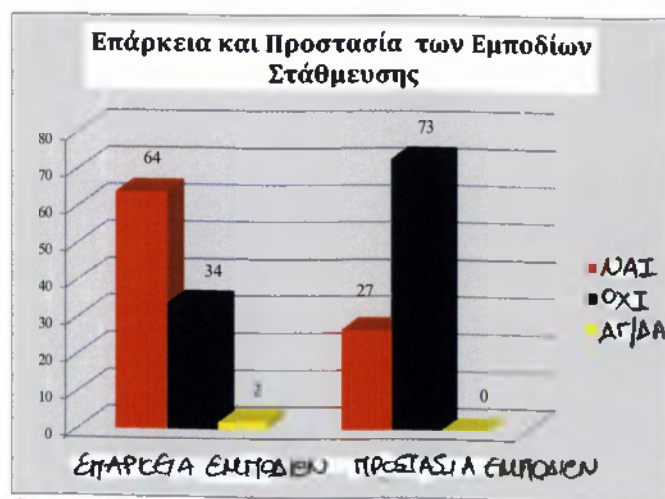
ΝΑΙ	41%
ΟΧΙ	57%
ΔΓ/ΔΑ	2%



Διάγραμμα 63

Τα αποτελέσματα της τέταρτης ερώτησης, όπως προκύπτουν από τον πίνακα 6.4 και το αντίστοιχο διάγραμμα του, στην ερώτηση κατά πόσο τα εμπόδια στάθμευσης μετά την ανάπλαση επαρκούν και εάν προστατεύουν τους πεζούς από τροχαία δυστυχήματα, έχουν ως εξής: το 64% των πολιτών θεωρούν ότι τα εμπόδια στάθμευσης είναι επαρκή αλλά το 73% θεωρεί ότι δεν είναι ικανά να προστατεύουν τους πεζούς από τα τροχαία δυστυχήματα.

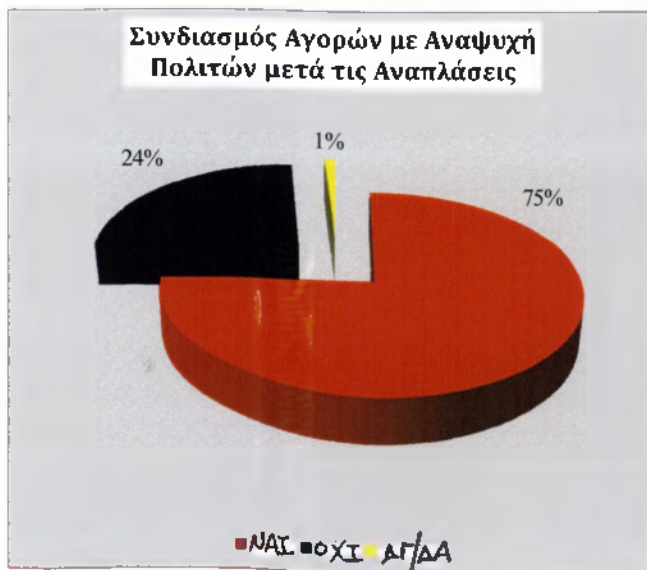
Πίνακας 6.4: Εμπόδια Στάθμευσης (σε ποσοστά)			
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΓ/ΔΑ
ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΕΜΠΟΔΙΩΝ	64	34	2
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΖΩΝ	27	73	0



Διάγραμμα 64

Οι πολίτες όπως διαπιστώνεται από την επόμενη ερώτηση, εάν μετά τις αναπλάσεις μπορούν να συνδυάσουν τις αγορές τους με την αναψυχή σε ποσοστό 75% μπορούν πλέον να το κάνουν όπως προκύπτει από τον πίνακα 6.5 και το διάγραμμα του.

ΝΑΙ	75%
ΟΧΙ	24%
ΔΓ/ΔΑ	1%



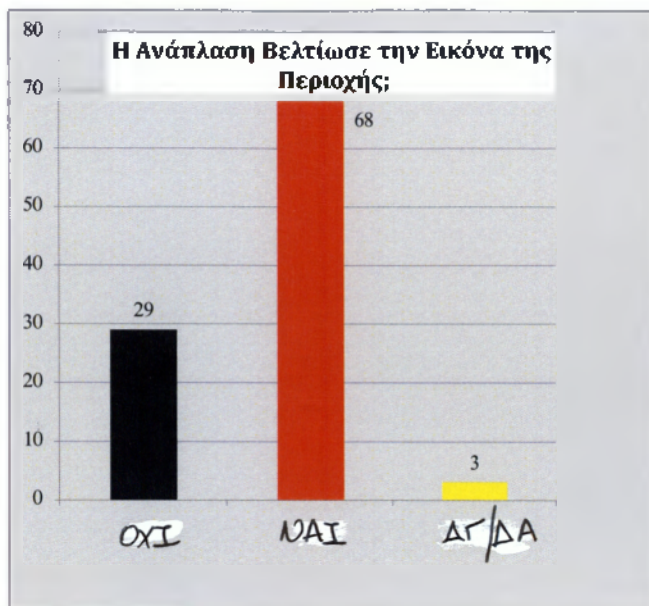
Διάγραμμα 65

Στην ερώτηση πως προτιμούν οι πολίτες τις περιοχές που έγινε η ανάπλαση, δηλαδή πριν από αυτή ή μετά τα αποτελέσματα ήταν στο 71% να προτιμάει τις περιοχές που έχει γίνει η ανάπλαση. Τα αποτελέσματα προκύπτουν από το πίνακα και διάγραμμα 6.6.α.

Οι λόγοι που ανέφεραν γιατί προτιμούσαν τις περιοχές αυτές πριν τις αναπλάσεις σε ποσοστό 29%, είναι οι εξής: σε ποσοστό 11% λόγο πρασίνου, το 10% λόγο περισσότερων καθισμάτων και το 8% λόγο περισσότερων χώρων στάθμευσης. Τα στοιχεία προκύπτουν από τον πίνακα 6.6.β και το διάγραμμά του.

Οι πολίτες με ποσοστό 71% που προτιμούν τις περιοχές όπως έχουν αναπλαστεί τώρα, τις προτιμούν σε ποσοστό 27% λόγο περισσότερων πεζοδρομίων και πεζοδρομίων, σε ποσοστό 25% λόγο των ειδικών κάδων ανακύκλωσης των απορριμμάτων και τέλος σε ποσοστό 19% λόγο γενικής καλύτερης αισθητικής των χώρων. Τα αποτελέσματα προκύπτουν από τον πίνακα και διάγραμμα 6.6.γ.

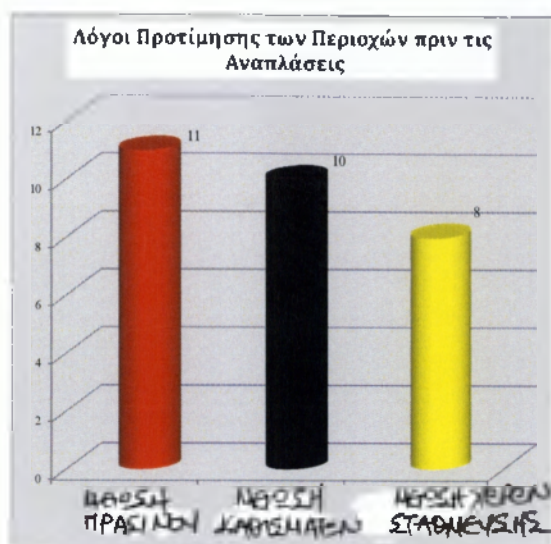
ΝΑΙ	68
ΟΧΙ	29
ΔΓ/ΔΑ	3



Διόχρωμια 6.6.α

Πίνακας 6.6.β: Λόγοι Προτίμησης των Περιοχών πριν τις Αναπλάσεις (σε ποσοστά)

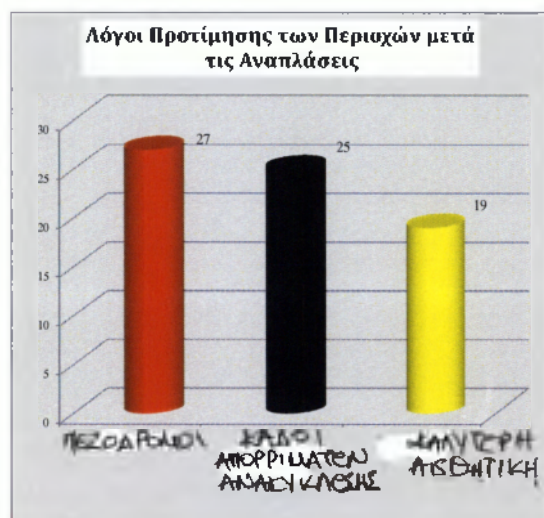
ΜΕΙΩΣΗ ΠΙΡΑΣΙΝΟΥ	11
ΜΕΙΩΣΗ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ	10
ΜΕΙΩΣΗ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	8



Διαγράμμα 66.β.

Πίνακας 6.6.γ: Λόγοι Προτίμησης των Περιοχών μετά τις Αναπλάσεις (σε ποσοστά)

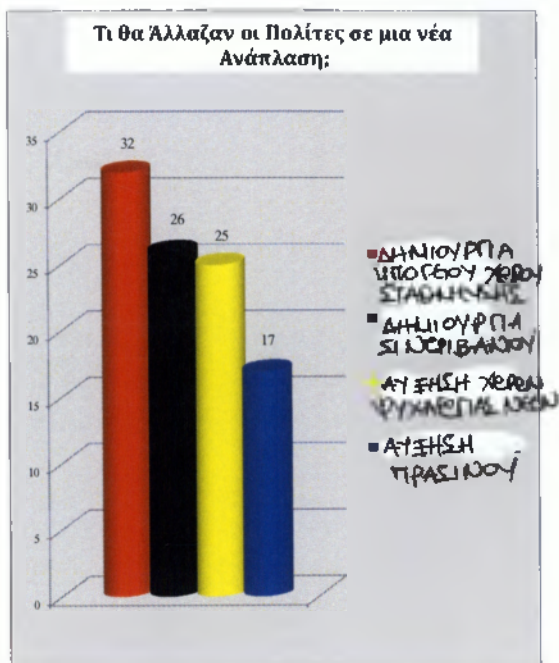
ΑΥΞΗΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ	27
ΑΥΞΗΣΗ ΚΑΔΩΝ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ	25
ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ	19



Διαισθησιακά 66%

Τα αποτελέσματα της τελευταίας ερώτησης, το τι θα άλλαζαν οι πολίτες σε μία νέα ανάπλαση στους ίδιους χώρους, προκύπτουν από τον πίνακα και διάγραμμα 6.7. Σε ποσοστό 32% θα δημιουργούσαν ένα υπόγειο δημοτικό χώρο στάθμευσης στη κεντρική πλατεία, σε ποσοστό 26% θα δημιουργούσαν χώρο για σιντριβάνι, σε ποσοστό 25% θα έφτιαχναν περισσότερους χώρους ψυχαγωγίας για νέους και τέλος σε ποσοστό 17% θα αύξαναν τις δενδροφυτεύσεις.

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	32
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΙΝΤΡΙΒΑΝΙΟΥ	26
ΑΥΞΗΣΗ ΧΩΡΩΝ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΣ ΝΕΩΝ	25
ΑΥΞΗΣΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ	17



Διαγραμμα 6f

6.2.1 Συμπεράσματα

Μετά από την έρευνα που ολοκληρώθηκε σε τυχαίο δείγμα 100 ατόμων της περιοχής, με ερωτηματολόγιο, στον Δήμο των Σπάτων τα συμπεράσματα που προέκυψαν ήταν ποικίλα.

Συγκεκριμένα:

- ❖ οι περιοχές που έχουν αναπλαστεί, έχουν ικανοποιήσει τους πολίτες όσο αφορά το μεγάλο πλάτος των πεζοδρομίων και πεζοδρομων που δημιουργήθηκαν και με την τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων σε κάθε σημείο των περιοχών αυτών, κλασικών και ανακύκλωσης.
- ❖ οι πολίτες έχουν εναντιωθεί με την έλλειψη φωτισμού στα κεντρικότερα σημεία του δήμου, με την μείωση του πρασίνου και των χώρων στάθμευσης καθώς και με την έλλειψη καθισμάτων και πινακίδων σήμανσης.
- ❖ ένα από τα πιο σοβαρά προβλήματα του Δήμου ήταν οι παράνομες σταθμεύσεις σε πεζοδρόμια και πεζόδρομους οι οποίες δεν αποφεύχθηκαν μετά την ανάπλαση.
- ❖ τα εμπόδια στάθμευσης επαρκούν αλλά δεν είναι ικανά να προστατεύσουν τους πεζούς με αποτέλεσμα τα καθημερινά ατυχήματα.
- ❖ τα άτομα με ειδικές ανάγκες δεν έχουν ληφθεί υπόψη των ειδικών αφού οι ειδικές διαβάσεις και χώροι στάθμευσης είναι ελάχιστοι.
- ❖ μετά τις αναπλάσεις οι περιοχές αυτές έχουν μεγαλύτερη κινητικότητα από τους πολίτες, με αύξηση της τοπικής οικονομίας καθώς τώρα οι πολίτες συνδυάζουν τις αγορές τους με την αναψυχή.
- ❖ οι λόγοι που οι περισσότεροι πολίτες προτιμούν τώρα τις περιοχές αυτές είναι επειδή οι χώροι αυτοί προσφέρουν περισσότερες δραστηριότητες, με πεζοδρόμια και πεζόδρομους άνετους για αγορές και γενικότερα την καλύτερη αισθητική που παρουσιάζει πλέον ο δήμος.
- ❖ αυτοί που προτιμούν τις περιοχές όπως ήταν στο παρελθόν είναι λόγω περισσότερου πρασίνου, καθισμάτων και χώρων στάθμευσης.

Τέλος, οι ειδικοί πρέπει να λάβουν υπόψη τους ότι σε ενδεχόμενη ανάπλαση τα προβλήματα που ζητούν οι πολίτες να λυθούν είναι οι δενδροφυτεύσεις οι οποίες δεν είναι αρκετές όπως επίσης και οι χώροι ψυχαγωγίας των νέων, ζητούν λύση στο πρόβλημα των χώρων στάθμευσης και προτείνουν τη δημιουργία ενός υπόγειου δημοτικού χώρου όπου θα μπορούν να σταθμεύουν τα οχήματα τους ώστε να διευκολυνθούν οι μετακινήσεις τους.

7^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ:

ΣΥΓΚΡΙΣΗ

ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

7.1 Σύγκριση Αποτελεσμάτων

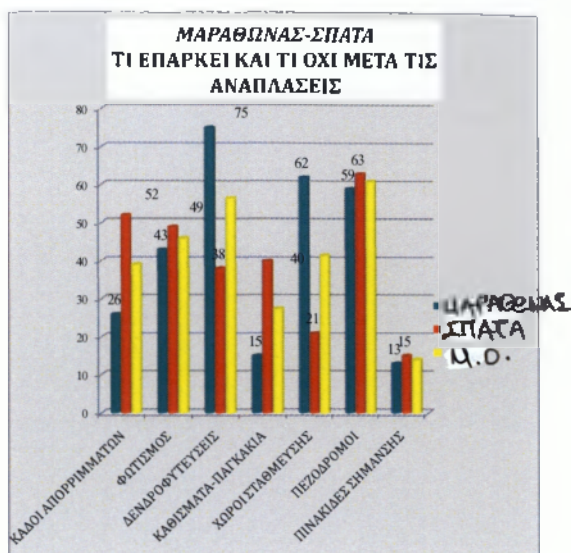
Μετά την έρευνα που πραγματοποιήθηκε στους δύο δήμους, με ερωτηματολόγιο σε τυχαίο δείγμα 100 πολιτών ανά δήμο, ακολούθησαν τα συμπεράσματα για κάθε έρευνα ξεχωριστά ώστε να γίνει η σύγκριση των αποτελεσμάτων.

Τα στοιχεία που δείχνουν πως οι δύο δήμοι δεν διαφέρουν στις απόψεις των πολιτών που συμμετείχαν στην έρευνα, είναι κυρίως ότι μετά τις αναπλάσεις οι πολίτες θεωρούν πως ο φωτισμός σε ποσοστό 55% στο Μαραθώνα και 50% στα Σπάτα ότι δεν επαρκεί. Τα καθίσματα-παγκάκια σε ποσοστό 80% στο Μαραθώνα και 58% στα Σπάτα δεν είναι αρκετά όπως και οι πινακίδες σήμανσης σε ποσοστό 87% στο Μαραθώνα και 85% στα Σπάτα. Οι δύο δήμοι είναι ικανοποιημένοι με τους πεζόδρομους-πεζοδρόμια, σε ποσοστό 59% στο Μαραθώνα και 63% στα Σπάτα.

Από την άλλη μεριά, οι πολίτες του Δήμου Μαραθώνα σε ποσοστό 70% θεωρούν πως οι κάδοι απορριμμάτων δεν επαρκούν ενώ σε ποσοστό 52% στο Δήμο Σπάτων θεωρούν πως είναι αρκετοί. Στο Μαραθώνα θεωρούν σε ποσοστό 75% πως οι δενδροφυτεύσεις επαρκούν σε αντίθεση με τα Σπάτα που σε ποσοστό 60% θεωρούν πως δεν επαρκούν. Επιπλέον στο Μαραθώνα θεωρούν σε ποσοστό 62% πως οι χώροι στάθμευσης είναι αρκετοί ενώ στα Σπάτα σε ποσοστό 77% θεωρούν πως δεν επαρκούν, όπως φαίνεται από τον πίνακα 7.1 και το αντίστοιχο διάγραμμά του.

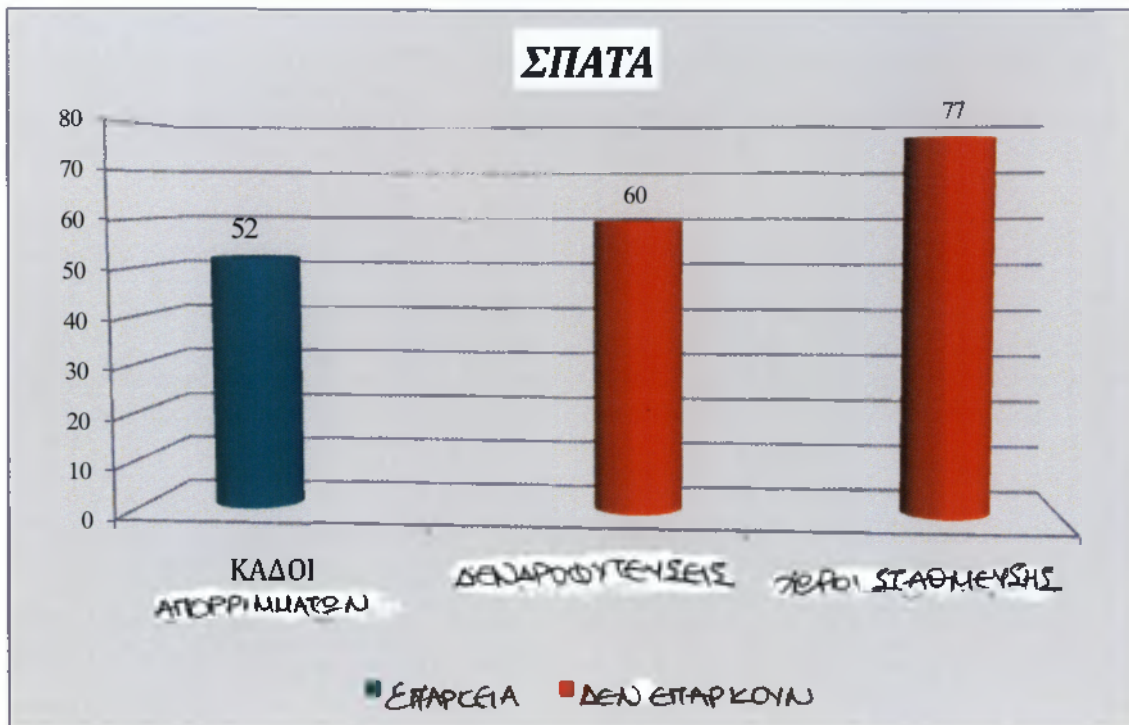
Πίνακας 7.1: Σύγκριση Επάρκειας Εξοπλισμού Αναπλάσεων (σε ποσοστά)

ΔΗΜΟΙ ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	ΜΑΡΑΘΩΝΑΣ		ΣΠΑΤΑ	
	Επαρκούν	Δεν επαρκούν	Επαρκούν	Δεν επαρκούν
ΚΑΔΟΙ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ	26	70	52	45
ΦΩΤΙΣΜΟΣ	43	55	49	50
ΔΕΝΔΡΟΦΥΤΕΥΣΕΙΣ	75	22	38	60
ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ-ΠΑΓΚΑΚΙΑ	15	80	40	58
ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	62	37	21	77
ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ-ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ	59	41	63	34
ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	13	87	15	85

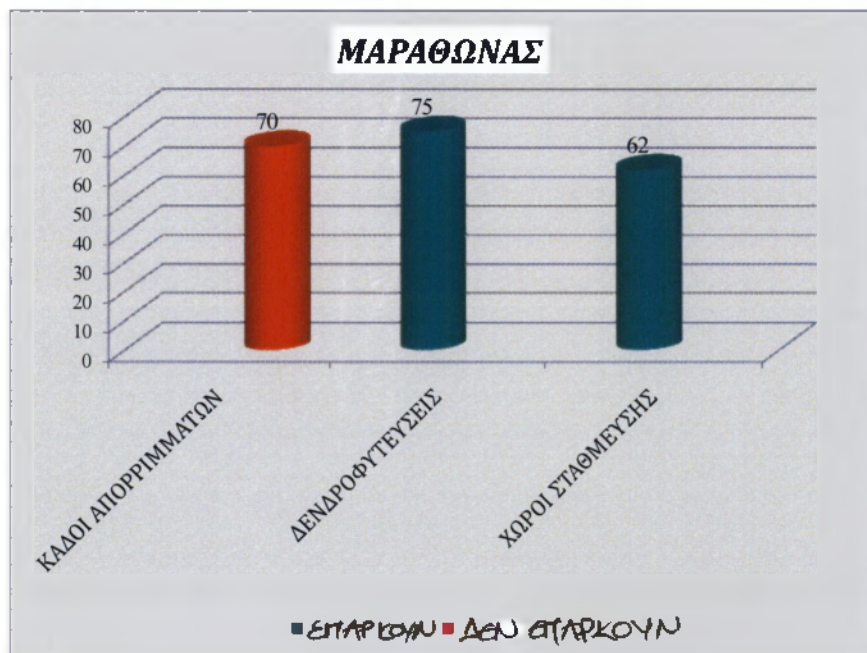


Διάγραμμα 7.1 : Σύγκριση αστικού εξοπλισμού ΜΑΡΑΘΩΝΑ-ΣΠΑΤΑ

Αναλυτικότερα οι μεγαλύτερες διαφορές στους δύο δήμους όσον αφορά τα αποτελέσματα που προήρθαν από την έρευνα με ερωτηματολόγιο είναι ότι ο Μαραθώνας έχει υψηλότερα ποσοστά επάρκειας σε δενδροφυτεύσεις με 75% έναντι 38% των Σπάτων και σε χώρους στάθμευσης με 62% έναντι 21% αντίστοιχα. Από την άλλη μεριά ο Δήμος Σπάτων έχει μεγαλύτερα ποσοστά επάρκειας σε κάδους απορριμμάτων με ποσοστό 52% σε αντίθεση με τον Δήμο Μαραθώνα που σε ποσοστό 70% δεν επαρκούν, όπως φαίνεται από τα διαγράμματα 7.2 και 7.3.



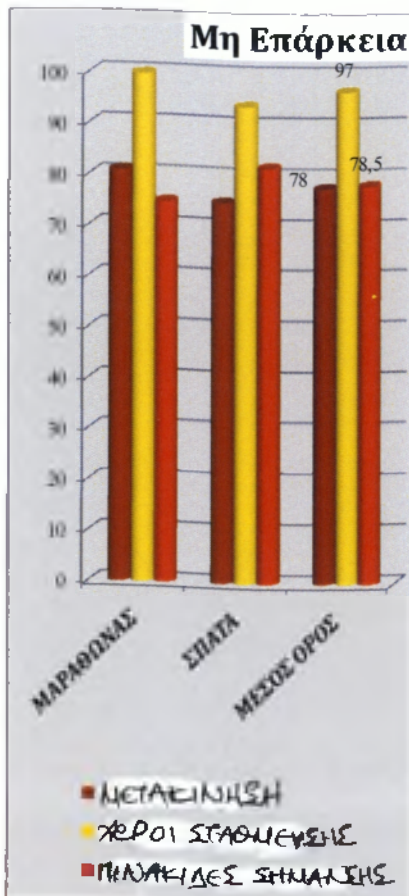
Διάγραμμα 7.2



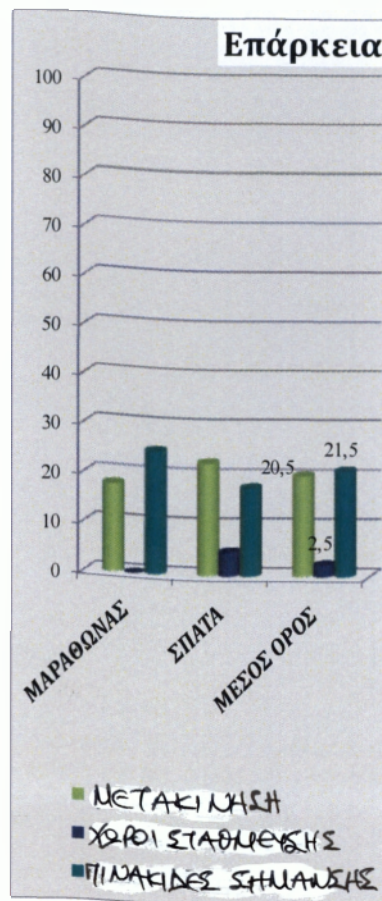
Διάγραμμα 7.3

Επιπλέον κοινά στοιχεία στις περιοχές που έχουν γίνει οι αναπλάσεις στους δύο δήμους βρίσκονται στα θέματα που αφορούν τα άτομα με ειδικές ανάγκες (Α.Μ.Ε.Α.) αφού σε ποσοστό 81% στο δήμο του Μαραθώνα και σε ποσοστό 75% στο δήμο Σπάτων θεωρούν πως μετά τις αναπλάσεις οι μετακινήσεις των (Α.Μ.Ε.Α.) δεν διευκολύνθηκαν, σε ποσοστό 100% στο δήμο Μαραθώνα και σε ποσοστό 94% στο δήμο Σπάτων θεωρούν πως ούτε ο αριθμός χώρων στάθμευσης των (Α.Μ.Ε.Α.) επαρκούν. Επίσης σε ποσοστό (μέσος όρος και των δύο δήμων) 78,5% θεωρούν πως ούτε οι κατάλληλες πινακίδες σήμανσης των ατόμων αυτών δεν έχουν τοποθετηθεί όπως προκύπτει από την έρευνα, σύμφωνα με τον πίνακα 7.4 και τα διαγράμματα 7.4.α και 7.4.β.

Πίνακας 7.4: Σύγκριση Αποτελεσμάτων για τα Α.Μ.Ε.Α (σε ποσοστά)						
	ΜΑΡΑΘΩΝΑΣ		ΣΠΑΤΑ		ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ (ΝΑΙ)	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ (ΟΧΙ)
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ		
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ	18	81	23	75	20,5	78
ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	0	100	5	94	2,5	97
ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	25	75	18	82	21,5	78,5



Διαγράμματα 7.4.α

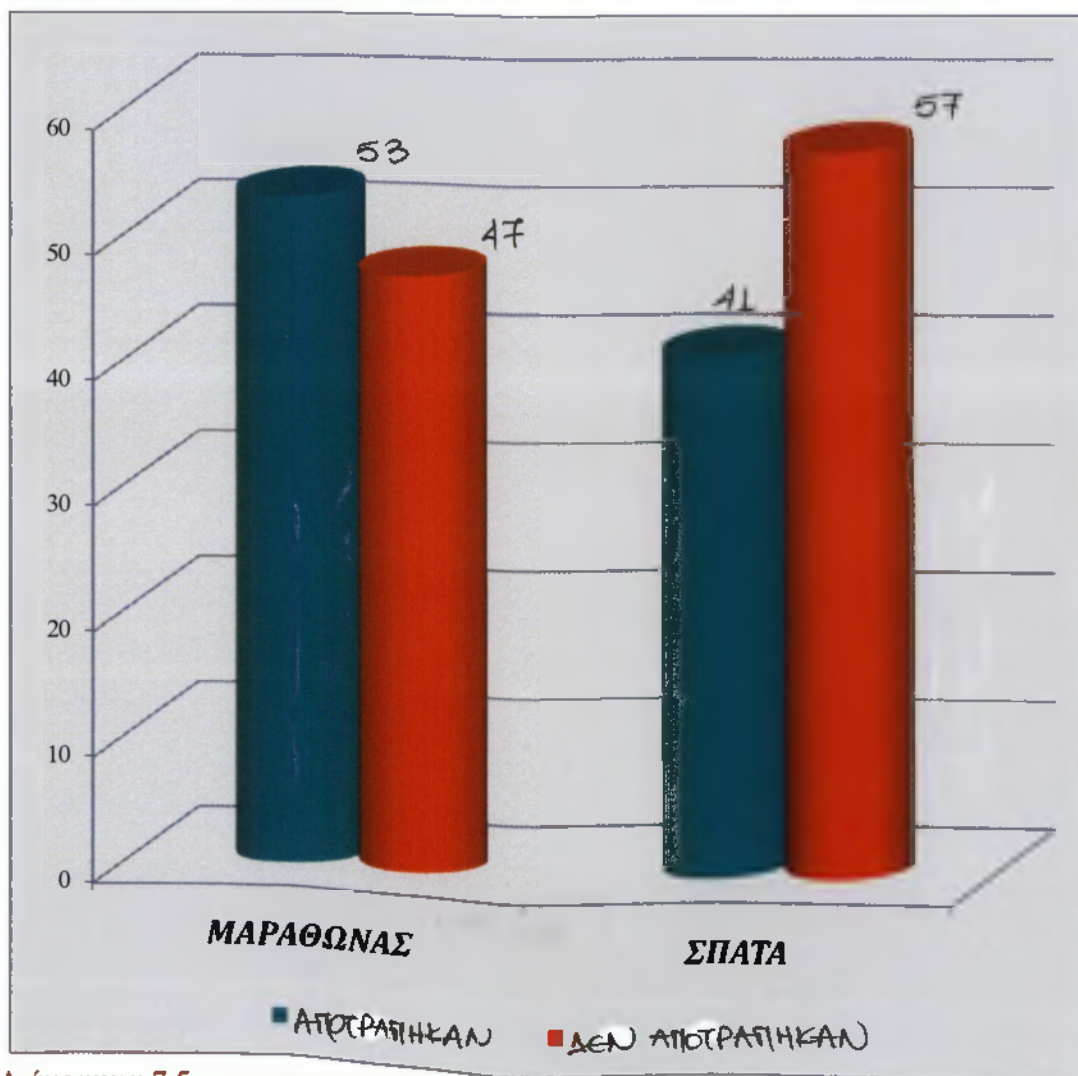


Διαγράμματα 7.4.β

Ακόμη ένα σημείο που διαφοροποιεί τους δύο δήμους είναι ότι στον μεν δήμο του Μαραθώνα μετά τις αναπλάσεις αποφεύχθηκαν οι παράνομες σταθμεύσεις σε πεζόδρομους και πεζοδρόμια κατά 53% και στον δεν δήμο των Σπάτων δεν αποφεύχθηκαν σε ποσοστό 57% όπως προκύπτει από την έρευνα. Ακολουθεί ο ανάλογος πίνακας και διάγραμμα 7.5.

Πίνακας 7.5: Παράνομη Στάθμευση σε Πεζόδρομους-Πεζοδρόμια μετά τις Αναπλάσεις (σε ποσοστά)

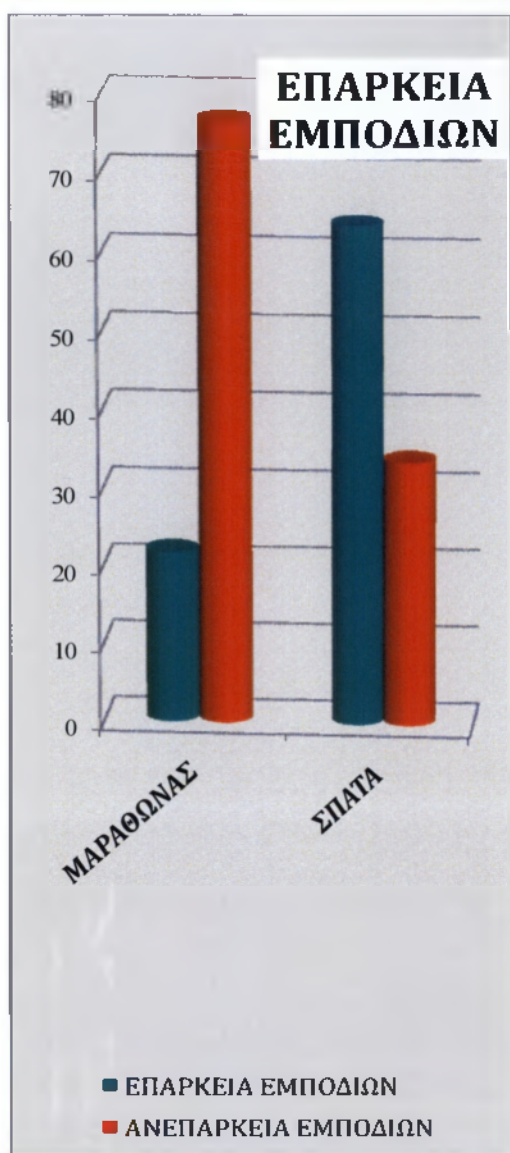
	ΜΑΡΑΘΩΝΑΣ	ΣΠΑΤΑ
ΑΠΟΤΡΑΠΗΚΑΝ	53	41
ΔΕΝ ΑΠΟΤΡΑΠΗΚΑΝ	47	57



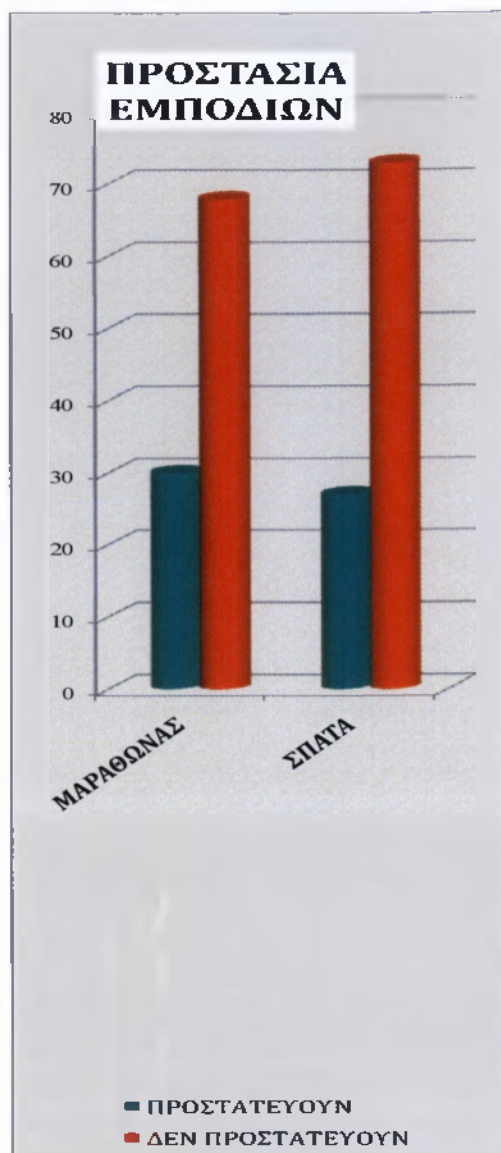
Διάγραμμα 7.5

Οι πολίτες των δύο περιοχών συμφωνούν ακόμα στο ότι τα εμπόδια στάθμευσης που έχουν τοποθετηθεί δεν είναι ικανά να προστατεύσουν τους πεζούς με μέσο όρο 70,5 ενώ διαφοροποιούνται οι απόψεις τους στην επάρκεια των εμποδίων στάθμευσης αφού στον Μαραθώνα σε ποσοστό 77% δεν επαρκούν σε αντίθεση με τα Σπάτα που σε ποσοστό 64% θεωρούν πως επαρκούν όπως προκύπτει από την έρευνα σύμφωνα με τον πίνακα 7.6 και τα διαγράμματα 7.6.α και 7.6.β.

Πίνακας 7.6: Εμπόδια Στάθμευσης (σε ποσοστά)		
	ΜΑΡΑΘΩΝΑΣ	ΣΠΑΤΑ
ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΕΜΠΟΔΙΩΝ	22	64
ΔΕΝ ΕΠΑΡΚΟΥΝ	77	34
ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΥΝ	30	27
ΔΕΝ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΥΝ	68	73



Διάγραμμα 7.6.α



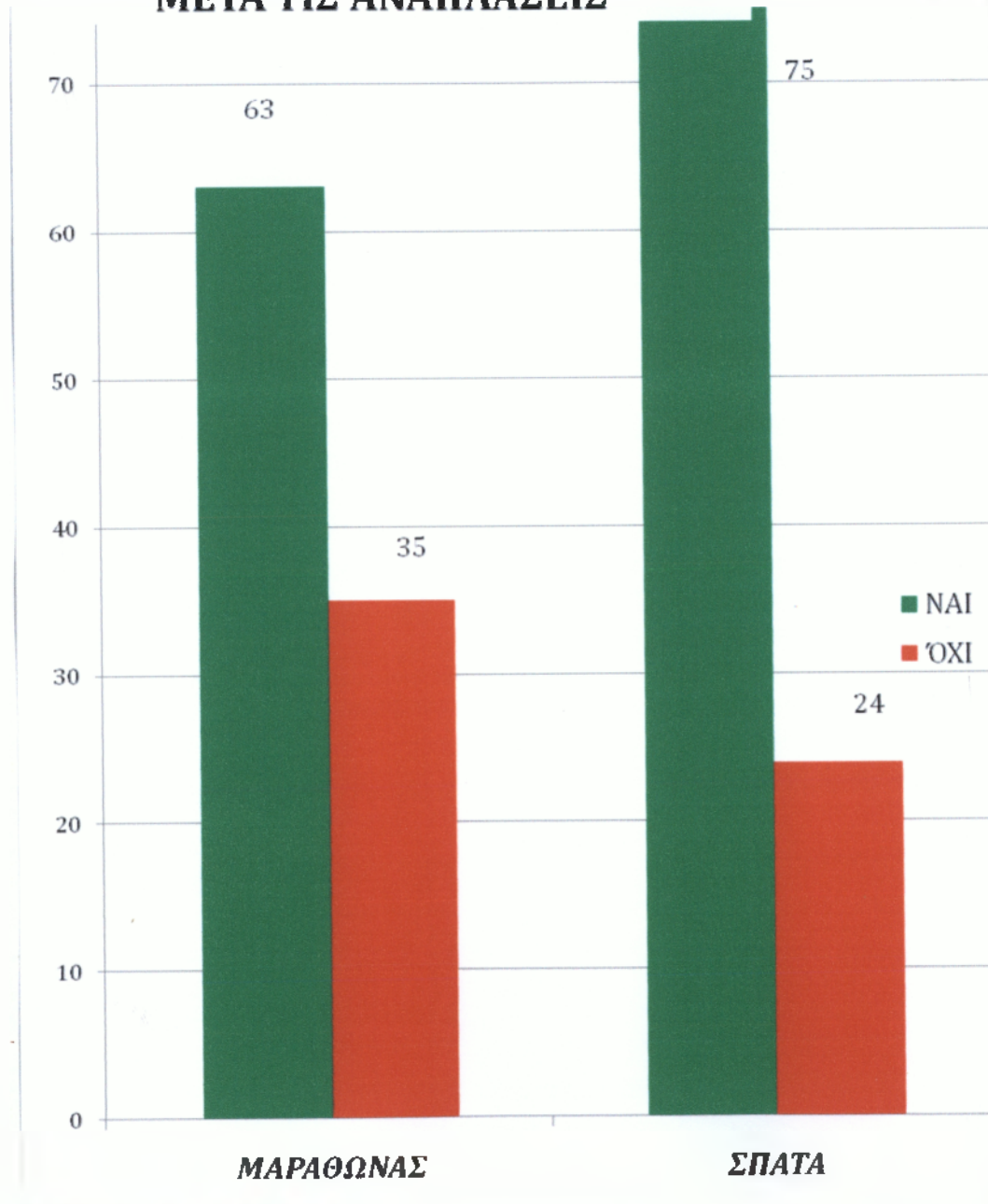
Διάγραμμα 7.6.β

Σε ένα ακόμη σημείο συμφωνούν οι πολίτες των δύο δήμων, στο ότι μετά τις αναπλάσεις μπορούν να συνδυάζουν, οι δημότες ή και οι επισκέπτες των περιοχών αυτών, τις αγορές τους με την αναψυχή αφού ο μέσος όρος είναι στο ποσοστό του 69% ενώ λίγοι είναι εκείνοι που έχουν αντίθετη άποψη σε ποσοστό 29,5% όπως φαίνεται από τον πίνακα 7.7 και το αντίστοιχο διάγραμμα του, που προέκυψαν από την έρευνα.

Πίνακας 7.7: Συνδυασμός Αγορών με Αναψυχή; (σε ποσοστά)

	ΝΑΙ	ΟΧΙ
ΜΑΡΑΘΩΝΑΣ	63	35
ΣΠΑΤΑ	75	24

**ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΑΓΟΡΩΝ ΜΕ ΑΝΑΨΥΧΗ
ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ**



Διάγραμμα 7.7

Διαφοροποίηση στις απόψεις των πολιτών των δύο δήμων υπάρχουν και στο πως προτιμούν τις περιοχές που έγινε η ανάπλαση αφού στον δήμο του Μαραθώνα σε ποσοστό 63% τις προτιμούσαν πριν την ανάπλαση ενώ στον δήμο Σπάτων σε ποσοστό 71% προτιμούν τις περιοχές αυτές τώρα, μετά τις αναπλάσεις, όπως προκύπτει από την έρευνα και φαίνονται στον πίνακα 7.8 και το αντίστοιχο διάγραμμα.

Πίνακας 7.8: Είναι Ικανοποιημένοι οι Πολίτες μετά τις Αναπλάσεις; (σε ποσοστά)

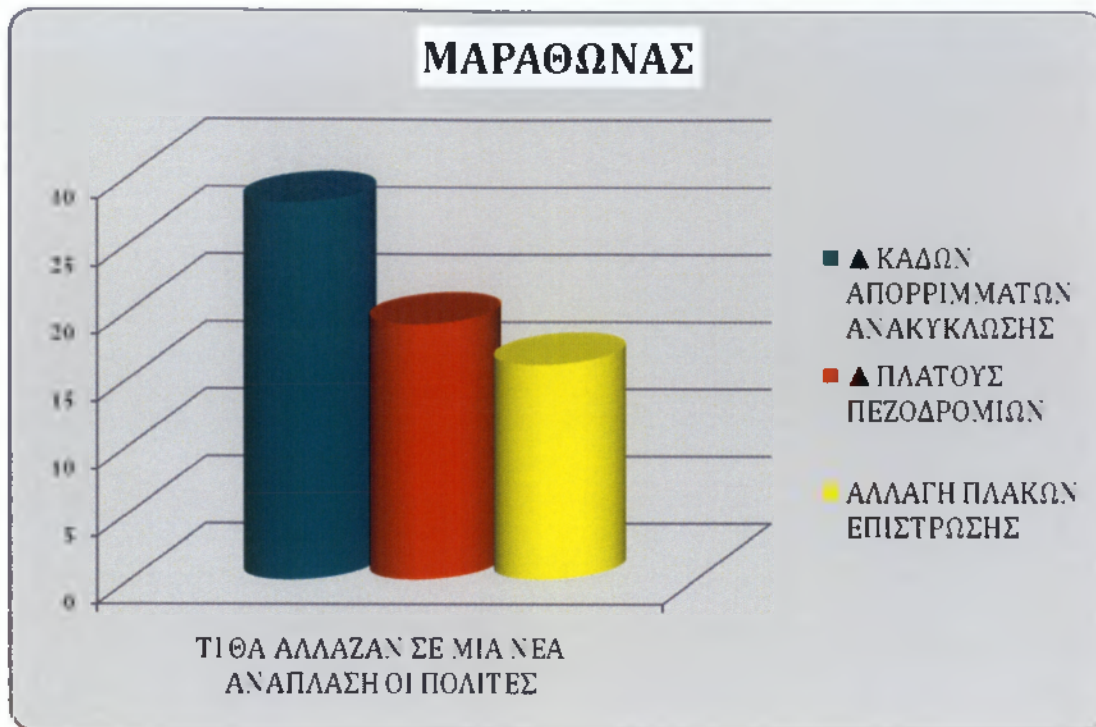
	<i>ΜΑΡΑΘΩΝΑΣ</i>	<i>ΣΠΑΤΑ</i>
ΝΑΙ	37	71
ΟΧΙ	63	29



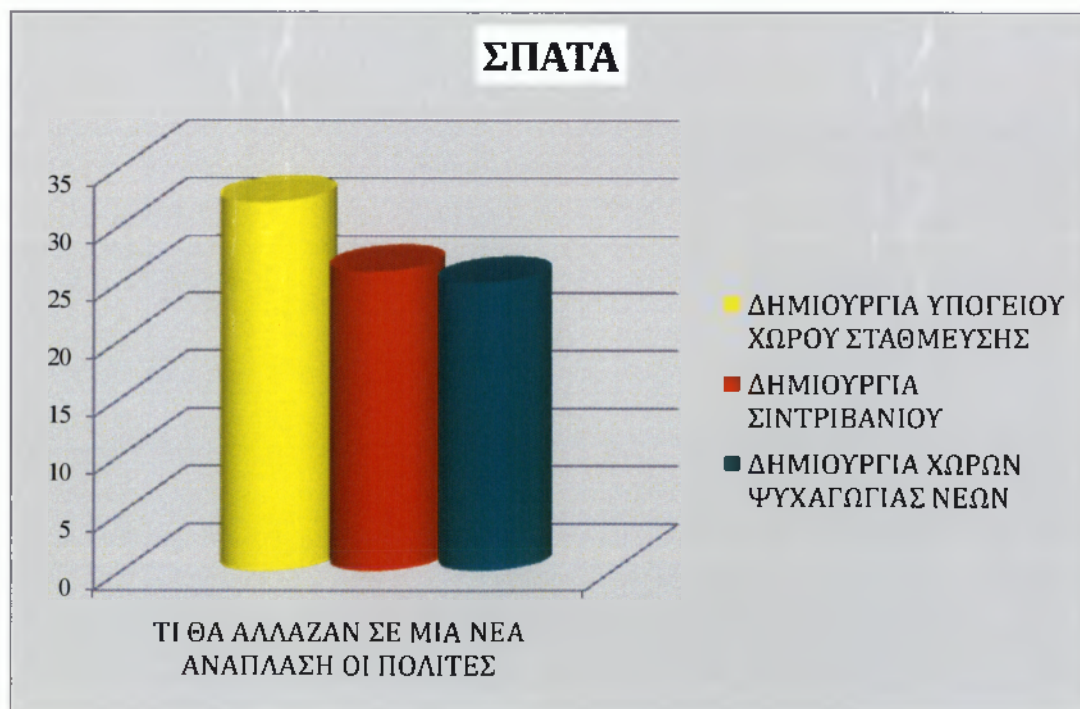
Διάγραμμα 7.8

Τέλος, ένα ακόμη στοιχείο που διαφοροποιεί τους δύο δήμους είναι οι ανάγκες του κάθε ένα από αυτούς αφού οι πολίτες σε μία νέα ανάπλαση θα προτιμούσαν στον δήμο του Μαραθώνα να έχουν περισσότερους κάδους απορριμμάτων για ανακύκλωση, μεγαλύτερο πλάτος στα πεζοδρόμια και μία αλλαγή στις πλάκες επιστροφής των πεζοδρομίων, πεζοδρομίων και της πλατείας. Οι πολίτες στον δήμο των Σπάτων σε μία νέα ανάπλαση θα ήθελαν ένα υπόγειο χώρο στάθμευσης, τη δημιουργία σιντριβανιού, χώρους ψυχαγωγίας για τους νέους, τα στοιχεία προκύπτουν από την έρευνα σύμφωνα με τον πίνακα 7.9 και τα διαγράμματα 7.9.α και 7.9.β.

Πίνακας 7.9: Τι θα άλλαζαν οι Πολίτες σε μια νέα Ανάπλαση των ίδιων Περιοχών			
(σε ποσοστά)			
ΜΑΡΑΘΩΝΑΣ		ΣΠΑΤΑ	
▲ ΚΑΔΩΝ ΑΠΟΡΡΙΜΑΤΩΝ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ	28	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	32
▲ ΠΛΑΤΟΥΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ	19	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΙΝΤΡΙΒΑΝΙΟΥ	26
ΑΛΛΑΓΗ ΠΛΑΚΩΝ ΕΠΙΣΤΡΩΣΗΣ	16	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΧΩΡΩΝ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΣ ΝΕΩΝ	25



Διάγραμμα 7.9.α



Διάγραμμα 7.9.β

Το μοναδικό πράγμα που ζητούν και οι δύο δήμοι είναι η αύξηση του πρασίνου και των δενδροφυτεύσεων, κάτι που θα έκανε χαρούμενους τους δημότες αφού το πράσινο θα εναντιωνόταν με την αύξηση του τιμέντου, που τα τελευταία έτη είναι ραγδαία όπως προκύπτει από την έρευνα και σύμφωνα με τον τελευταίο πίνακα και διάγραμμα 7.10 που ακολουθεί.

Πίνακας 7.10: Τι θα άλλαζαν οι δύο δήμοι σε μια νέα ανάπτυξη (σε ποσοστά)		
	ΜΑΡΑΘΩΝΑΣ	ΣΠΑΤΑ
▲ ΠΡΑΣΙΝΟΥ	37	17



Διάγραμμα 7.10

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΚ. ΖΑΓΑΡΗΣ (2005) -ΜΑΡΑΘΩΝ- ΑΘΗΝΑ: PCR Α.Ε.
- ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Μ (2006), ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΧΩΡΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ – ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΔΗΜΟΥ ΣΠΑΤΩΝ, ALPHA DOMUS ΑΤΕ

ΠΗΓΕΣ INTERNET

- www.marathon.gr (Δήμος Μαραθώνος, 12/03/2009)
- www.spatha.gr (Δήμος Σπατών, 13/03/2009)
- www.an-attiki.gr (Νομαρχία Ανατολικής Αττικής, 17/04/2009)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Α΄ ΜΕΡΟΣ

1. ΦΥΛΛΟ: άρρεν θήλυ
2. ΗΛΙΚΙΑ: έως 20 21-40 41-60 61 και άνω

Β΄ ΜΕΡΟΣ

1. ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ ΟΤΙ ΕΠΑΡΟΥΝ;

ΝΑΙ ΟΧΙ ΔΓ/ΔΑ

- α) οι κάδοι απορριμμάτων;
- β) ο φωτισμός;
- γ) οι δενδροφυτεύσεις;
- δ) οι χώροι στάθμευσης;
- ε) οι πεζόδρομοι-πεζοδρόμια;
- στ) τα καθίσματα-παγκάκια;
- ζ) οι πινακίδες σήμανσης;

2. ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ (Α.Μ.Ε.Α.):

ΝΑΙ ΟΧΙ ΔΓ/ΔΑ

- α) μπορούν να μετακινηθούν;
- β) έχουν χώρους στάθμευσης;
- γ) υπάρχουν οι ειδικές πινακίδες;

3. ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΑΠΟΦΕΥΧΘΗΚΑΝ ΟΙ ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΙΣ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ;

ΝΑΙ *ΟΧΙ* *ΔΓ/ΔΑ*

4. α) ΤΑ ΕΜΠΟΔΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΙΝΑΙ ΕΠΑΡΚΗ;

ΝΑΙ *ΟΧΙ* *ΔΓ/ΔΑ*

β) ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ ΟΤΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΥΝ ΤΟΥΣ ΠΕΖΟΥΣ ΑΠΟ ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ-ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΑ;

ΝΑΙ *ΟΧΙ* *ΔΓ/ΔΑ*

5. ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ ΟΤΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ (ΔΗΜΟΤΕΣ Ή ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ) ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΣΥΝΔΥΑΣΟΥΝ ΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΤΟΥΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΨΥΧΗ;

ΝΑΙ *ΟΧΙ* *ΔΓ/ΔΑ*

6. α) ΠΩΣ ΠΡΟΤΙΜΑΤΑΙ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΟΥ ΕΓΙΝΕ Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΡΙΝ Η ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΑΥΤΕΣ;

ΠΡΙΝ *ΜΕΤΑ* *ΔΓ/ΔΑ*

β) ΓΙΑΤΙ;

.....

7. ΑΝ ΓΙΝΟΤΑΝ ΠΑΛΙ ΜΙΑ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΣΤΙΣ ΙΔΙΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ, ΤΙ ΘΑ ΠΡΟΤΙΝΑΤΕ ΝΑ ΑΛΛΑΞΕΙ;

.....

.....