



Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής

Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών

«Ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων στο Ίλιον»

Στεφάνου Χριστίνα - Αικατερίνη

**Επιβλέπων : Βαρελίδης Κ. Γεώργιος Δρ. Αρχιτέκτων - Μηχανικός -
Πολυεξόμοσ Ε.Μ.Π.**

Αθήνα, 2022

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ

Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής συμπεριλαμβανομένου και του Εισηγητή

Η πτυχιακή/διπλωματική εργασία εξετάστηκε επιτυχώς από την κάτωθι Εξεταστική Επιτροπή:

A/a	ΟΝΟΜΑ ΕΠΩΝΥΜΟ	ΒΑΘΜΙΑΔΑ/ΙΔΙΟΤΗΤΑ	ΨΗΦΙΑΚΗ ΥΠΟΓΡΑΦΗ
1	Γεώργιος Βαρελίδης	Δρ. Αρχιτέκτων, Πολεοδόμος Ε.Μ.Π. Καθηγητής Π.Α.Δ.Α	
2	Δημήτρης Αλεξάκης	Δρ. Γεωλόγος Καθηγητής Π.Α.Δ.Α	
3	Νικόλαος Κουρνιάτης	Αρχιτέκτων Μηχανικός Αναπληρωτής Καθηγητής Π.Α.Δ.Α.	

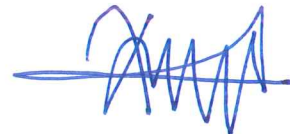
ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η κάτωθι υπογεγραμμένη Στεφάνου Χριστίνα – Αικατερίνη του Δημητρίου με αριθμό μητρώου 44546666 φοιτήτρια του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής της Σχολής Τεχνολογικών Εφαρμογών του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών δηλώνω υπεύθυνα ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της πτυχιακής/διπλωματικής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Η Δηλούσα



Περίληψη

Το θέμα της παρούσας πτυχιακής εργασίας έχει τίτλο «Ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων στο Ίλιον». Οι λόγοι επιλογής της συγκεκριμένης περιοχής είναι τα έντονα προβλήματα που αντιμετωπίζει σε κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο καθώς και στην πολεοδομική της οργάνωση. Συγκεκριμένα γίνεται αναλυτική περιγραφή και τεκμηρίωση των διαφόρων καταστάσεων που υποβαθμίζουν συστηματικά την περιοχή που έχει ως αντίκτυπο να καταστούν δύσκολη την συμβίωση των κατοίκων με το αστικό περιβάλλον. Εκτός από την ανάλυση των προβλημάτων προτείνονται αναπλάσεις για την βελτίωση και αναβάθμιση της περιοχής.

Abstract

The topic of this thesis is entitled "Urban redevelopment of public spaces in the region of Ilion". The main reasons for choosing this area are the big social, economic and environmental problems, as well as the urban planning. In particular, a detailed description and a documentation of various issues that degrade systematically the area, are made. Those issues have as impact the difficulty of living for the residents in this urban environment. Apart from the analysis of the problems, renovations are proposed to improve and upgrade the area.

Ευχαριστίες

Θα ήθελα αρχικά να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές μου του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής για τις γνώσεις που μου προσέφεραν όλα αυτά τα χρόνια. Επίσης θα ήθελα να εκφράσω ιδιαίτερες ευχαριστίες στον επιβλέποντα καθηγητή Δρ. Γεώργιο Κ. Βαρελίδη και στην καθηγήτρια Δρ. Καλλιόπη Βαρελίδου για την καθοδήγηση και την βοήθεια στην εκπόνηση της πτυχιακής εργασίας.

Περιεχόμενα

Περίληψη	2
Abstract	3
Ευχαριστίες	4
Περιεχόμενα	5
Περιεχόμενα Εικόνων	8
Περιεχόμενα Πινάκων	10
1. Εισαγωγή.....	11
1.1. Γνωριμία με την περιοχή μελέτης.....	12
1.2. Ιστορική αναδρομή	14
1.3. Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2015 – 2019	16
1.4. Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020 - 2023.....	17
1.5. Κτηματογράφηση.....	18
1.6. Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης Δυτικής Αθήνας 2014-2020.....	19
1.7. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ιλίου.....	19
1.8. Ανάγκες αστικών χώρων πρασίνου	24
1.8.1. Κοινωνικά αίτια	25
1.8.2. Οικολογικά αίτια.....	26
1.8.3. Οικονομικά αίτια	27
1.8.4. Ηχορύπανση	28
2. Χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης	29
2.1. Δημογραφικά χαρακτηριστικά.....	29
2.1.1. Πληθυσμιακή εξέλιξη	29
2.1.2. Κοινωνικοοικονομικά δεδομένα	33

2.1.3.	Δεδομένα νοικοκυριών και κατοικιών	33
2.2.	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ιλίου	35
2.3.	Χρήσεις γης	38
2.3.1.	Κύρια χρήση - κατοικία.....	41
2.3.2.	Εμπόριο - Υπηρεσίες.....	41
2.3.3.	Βιοτεχνίες - Βιομηχανίες - Κοινόχρηστοι Κοινωφελείς χώροι	41
2.3.4.	Υποδομές εκπαίδευσης	41
2.3.5.	Υποδομές πολιτισμού.....	46
2.3.6.	Υποδομές και υπηρεσίες υγείας και πρόνοιας	54
2.3.7.	Αστυνομικά τμήματα και εγκληματικότητα.....	56
2.3.8.	Δίκτυο κυκλοφορίας.....	58
2.4.	Μέσα μαζικής μεταφοράς και ιδιωτικά οχήματα	58
2.4.1.	Ταξί.....	61
2.4.2.	Στοιχεία στάθμευσης.....	61
2.5.	Έργα και υποδομές σε εξέλιξη.....	64
2.6.	Περιγραφή των φυσικών χαρακτηριστικών της περιοχής	66
2.7.	Μορφολογία εδάφους.....	66
2.7.1.	Σεισμικότητα.....	66
2.7.2.	Κλίμα.....	67
2.7.3.	Ατμόσφαιρα.....	68
2.7.4.	Ηχορύπανση	68
2.7.5.	Πλημμυρικό προφίλ.....	69
3.	Περιγραφή κοινόχρηστων χώρων και εκτάσεων πρασίνου.....	70
3.1.	Υποδομές ποδηλατοδρόμου.....	70

3.2.	Πράσινοι χώροι και αναψυχής	71
3.3.	Χώροι αθλητισμού	84
3.4.	Παλιές παρεμβάσεις	85
4.	Αποτύπωση αδυναμιών και ανάπλαση.....	86
4.1.	Αδύναμα σημεία	86
4.2.	Προτάσεις ανάπλασης	88
4.3.	Τομείς επιρροής των superblocs.....	91
4.3.1.	Χώροι άνετης διέλευσης.....	91
4.3.2.	Ατμοσφαιρική ρύπανση	91
4.3.3.	Θόρυβος.....	91
4.3.4.	Θερμοκρασία	92
4.3.5.	Κατανάλωση ενέργειας	92
4.3.6.	Συμβολή στην ασφάλεια	93
4.3.7.	Ταχύτητα οχημάτων	94
4.3.8.	Έδαφος.....	95
4.4.	Χωροθέτηση των superblocs.....	96
5.	Συμπεράσματα και προτάσεις για περαιτέρω έρευνα	99
	Βιβλιογραφία	100

Περιεχόμενα Εικόνων

Εικόνα 1: Όρια Δήμου Ιλίου (Πηγή: Google maps).....	12
Εικόνα 2: Δήμοι γύρω από την περιοχή μελέτης (Πηγή: geogreece.gr)	13
Εικόνα 3: Συνοικίες του Δ. Ιλίου (Πηγή: Geoinformation 2008, επεξεργασία: Βανιώτη 2009)	14
Εικόνα 4: Μεταβολή πληθυσμού Δ. Ιλίου (Πηγή: Επιχ. πρόγραμμα 2020-2023).....	29
Εικόνα 5: Γραμμικό μοντέλο πρόβλεψης πληθυσμού (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)	30
Εικόνα 6: Μόνιμος πληθυσμός κατά φύλο (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)	30
Εικόνα 7: Πυκνότητα πληθυσμού (Πηγή: ΥΠΕΝ).....	32
Εικόνα 8: Πληθυσμιακή πυκνότητα ανά γειτονιά του Δ. Ιλίου (Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, επεξεργασία: Βανιώτη 2009).....	32
Εικόνα 9: Χρονολογία ένταξης των περιοχών στο Δ. Ιλίου (Πηγή: ΑΣΔΑ 2008, επεξεργασία: Βανιώτη 2009)	36
Εικόνα 10: Μέσος σ.δ. βάσει ΓΠΣ ανά γειτονιά του Δ. Ιλίου (Πηγή: ΑΣΔΑ 2008, επεξεργασία: Βανιώτη 2009).....	37
Εικόνα 11: Χρήσεις γης (Πηγή: ΑΣΔΑ 2008, επεξεργασία: Βανιώτη 2009)	39
Εικόνα 12: Χρήσεις γης (Πηγή: Corine Land Cover 2018).....	40
Εικόνα 13: Ιεροί Ναοί του Δ. Ιλίου (Πηγή: Google Maps, ίδια επεξεργασία)	48
Εικόνα 14: Αγιά Βαρβάρα (Πηγή: Google Maps).....	49
Εικόνα 15: Αγιά Αικατερίνη (Πηγή: imiliou.gr)	49
Εικόνα 16: Κοίμηση Θεοτόκου Παλατιανής (Πηγή: Google Maps).....	50
Εικόνα 17: Ζωοδόχου Πηγής (Πηγή: Google Maps)	50
Εικόνα 18: Άγιος Φανούριος (Πηγή: Google Maps)	51
Εικόνα 19: Ευαγγελισμός της Θεοτόκου (Πηγή: Google Maps).....	51
Εικόνα 20: Αγία Παρασκευή (Πηγή: Google Maps).....	52
Εικόνα 21: Άγιος Διονύσιος (Πηγή: Google Maps).....	52
Εικόνα 22: Άγιος Γεώργιος (Πηγή: Google Maps)	53
Εικόνα 23: Προφήτης Ηλίας (Πηγή: Google Maps)	53
Εικόνα 24: Αγίων Πάντων (Πηγή: Google Maps).....	54

Εικόνα 25: Αστυνομικά τμήματα (Πηγή: Google Maps, ίδια επεξεργασία).....	56
Εικόνα 26: Ιεράρχηση οδικού δικτύου (Πηγή: Βανιώτη, 2009)	58
Εικόνα 27: Σχέδιο ανάπτυξης γραμμών του μετρό Αθήνας (Πηγή: Αττικό Μετρό ΑΕ)....	59
Εικόνα 28: Δίκτυο συγκοινωνιών Δ. Αττικής (Πηγή: Αττικό Μετρό ΑΕ, επεξεργασία: Βανιώτη 2009)	61
Εικόνα 29: Μεταβολή στόλου οχημάτων Αττικής (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία)....	62
Εικόνα 30: Υφιστάμενες υποδομές ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομημένων περιοχών (Πηγή: Αθανασόπουλος)	70
Εικόνα 31: Χώροι πρασίνου και πλατείες (Πηγή: Δ. Ιλίου)	72
Εικόνα 32: Επιτρεπόμενες κινήσεις εντός superbloc (Πηγή: Δημοτικό Συμβούλιο της Βαρκελώνης)	88
Εικόνα 33: Superblocks Βαρκελώνης (Πηγή: Garfield, 2017 από Alamy)	89
Εικόνα 34: Superblock Βαρκελώνης (Πηγή: OSEP LAGO/AFP via Getty Images)	90
Εικόνα 35: «Προστατευμένο» σχολείο στη Βαρκελώνη (Πηγή: Tolksdorf, 2022)	93
Εικόνα 36: Μορφή superblocs και οδική κυκλοφορία (Πηγή: Wang L., 2020)	96
Εικόνα 37: Χωροθέτηση των superblocs (Πηγή: Δ. Ιλίου, προσωπική επεξεργασία)	98

Περιεχόμενα Πινάκων

Πίνακας 1: Εξέλιξη του πληθυσμού.....	15
Πίνακας 2: Εξέλιξη του αστικού πράσινου στο Λεκανοπέδιο Αθηνών (Πηγή: Θεοδωρίδου Μ.Ε.).....	25
Πίνακας 3: Σύνθεση πληθυσμού (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, επεξεργασία επιχ. πρ. 2020)	31
Πίνακας 4: Πληθυσμός κατά υπηκότητα (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)	31
Πίνακας 5: Κανονικές κατοικίες ανάλογα με τον αριθμό των δωματίων που διαθέτουν (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)	33
Πίνακας 6: Κατοικούμενες κανονικές κατοικίες κατά πυκνότητα κατοικήσεως και τύπο κυριότητας (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία).....	34
Πίνακας 7: Κανονικές κατοικίες κατά περίοδο κατασκευής (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία).....	34
Πίνακας 8: Κατοικίες κατά επιφάνεια (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία).....	35
Πίνακας 9: Αρχαιολογικοί Χώροι-Μνημεία Δ. Ιλίου (Πηγή: Κατάλογος Κηρυγμένων Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων της Ελλάδας).....	47
Πίνακας 10: Στοιχεία εγκληματικότητας ετών 2020-2021 στην περιοχή αρμοδιότητας του τμήματος ασφαλείας Ιλίου.....	57
Πίνακας 11: Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων που έχουν στη διάθεσή τους (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία).....	62
Πίνακας 12: Νοικοκυριά κατά αριθμό θέσεων σταθμευσης που έχουν στη διάθεσή τους (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)	63
Πίνακας 13: Νοικοκυριά κατά μέγεθος αυτών και αριθμό αυτοκινήτων (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία).....	63
Πίνακας 14: Χώροι πρασίνου Δ. Ιλίου (Πηγή: ίδια επεξεργασία)	73

1. Εισαγωγή

Σήμερα, με τη ραγδαία αστικοποίηση και εξάπλωση των κατοικιών και υποδομών σε όλο το διαθέσιμο περιβάλλον, παρατηρείται έλλειψη ελεύθερου χώρου. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργεί πολλά προβλήματα στην καθημερινότητα των πολιτών και τελικά στο βιωτικό επίπεδο που παρέχει η περιοχή που διαμένουν. Στην Ελλάδα και συγκεκριμένα στην Αττική αυτό το πρόβλημα παρατηρείται σε πολλές περιοχές και είναι κάτι που χρήζει αντιμετώπισης. Η ανάγκη αυτή φαίνεται και από τις επιδοτήσεις που παραχωρούνται στη χώρα για διαφόρων μορφών αναπλάσεων και αναβαθμίσεων. Οι περισσότερες επιχορηγήσεις βασίζονται στην βελτίωση της μορφής του περιβάλλοντος, τον περιορισμό της κλιματικής αλλαγής, αλλά και γενικά την βελτίωση της ποιότητας ζωής στα αστικά κέντρα.

Η παρούσα εργασία έχει θέμα την εκτίμηση των υφιστάμενων κοινόχρηστων χώρων και πεζοδρομίων του Δήμου Ιλίου. Αφού συλλεχθούν τα απαραίτητα δεδομένα για την εκτίμηση της κατάστασης, προτείνονται κάποια μέτρα με στόχο την βελτίωση της κατάστασης του αστικού περιβάλλοντος.

1.1. Γνωριμία με την περιοχή μελέτης

Σε αυτό το κεφάλαιο γίνεται η γνωριμία με την περιοχή μελέτης, ενώ αναφέρονται και κάποια σημαντικά στοιχεία για αυτήν. Ο Δήμος Ιλίου έχει έκταση 9.453 τ.χλμ. και υπάγεται στην Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών της Περιφέρειας Αττικής (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020-2023). Το όνομα του το έλαβε το 1994, καθώς έως τότε η περιοχή λεγόταν Νέα Λιόσια. Μετά το πρόγραμμα Καλλικράτης του 2011, δε μεταβλήθηκε κάτι στο Δήμο. Στην Εικόνα 1 φαίνονται τα όρια του Δήμου μελέτης. Σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ το 2011, οι κάτοικοι του Δήμου ανέρχονται στους 84.793.

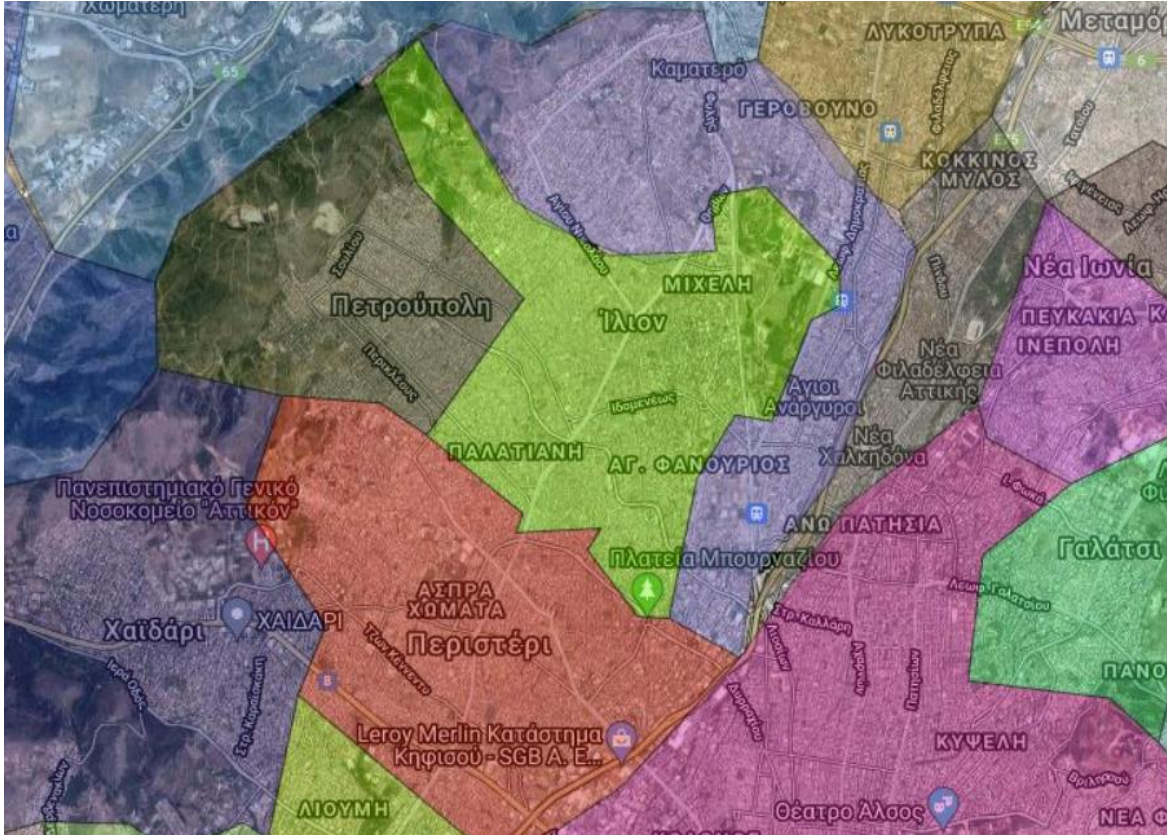


Εικόνα 1: Όρια Δήμου Ιλίου (Πηγή: Google maps)

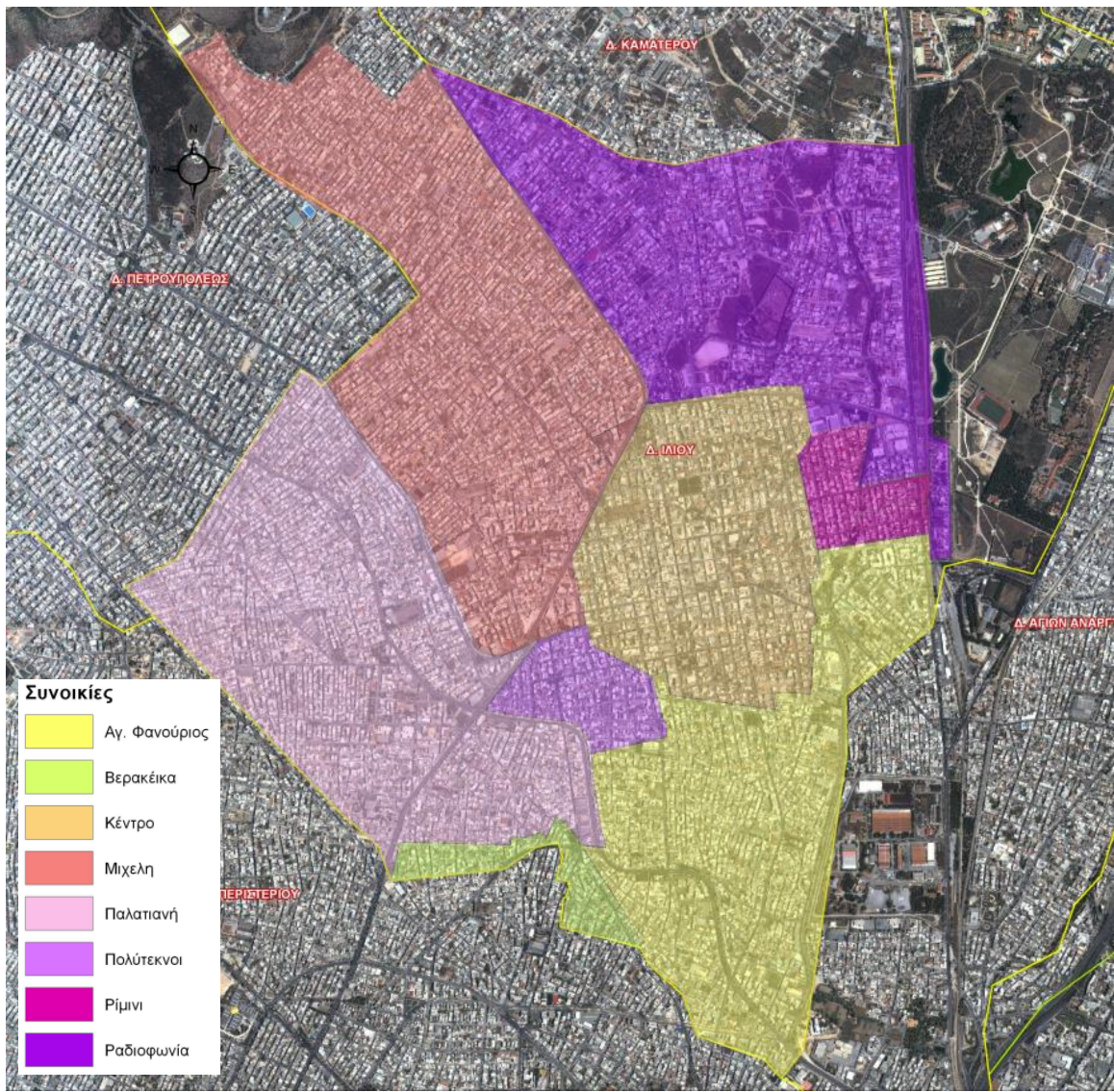
Η περιοχή βρίσκεται βορειοδυτικά από το κέντρο της Αθήνας, ενώ απέχει από αυτό περίπου 8 χλμ. Βορειοανατολικά συνορεύει με τους Δήμους Αγ. Αναργύρων – Καματερού, Περιστερίου και Πετρούπολης.

Αποτελείται από 8 συνοικίες: το Κέντρο, το Ρίμινι, τα Βερακεία, τους Πολύτεκνους, τον Αγ. Φανούριο, την Παλατιανή, τη Μιχελή και τη Ραδιοφωνία (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020-2023).

Οι γύρω Δήμοι φαίνονται στην Εικόνα 2.



Εικόνα 2: Δήμοι γύρω από την περιοχή μελέτης (Πηγή: geogreece.gr)



Εικόνα 3: Συνοικίες του Δ. Ιλίου (Πηγή: Geoinformation 2008, επεξεργασία: Βανιώτη 2009)

1.2. Ιστορική αναδρομή

Η ιστορία του Ίλιον συνδέεται με την ιστορία της Δυτικής Αττικής. Παρατηρείται ανθρώπινη δραστηριότητα από την Μεσολιθική εποχή. Χαρτογράφοι αναφέρουν πως στον Δήμο βρέθηκαν ερείπια του αρχαίου Δήμου Τρώων. Το Ίλιον είναι ο μοναδικός Δήμος στην Ελλάδα που προβάλλει τα Ομηρικά έπη όχι μόνο με την ονομασία του που καθιερώθηκε το 1994, αλλά και με τα οδωνυμικά του που διαπερνούν ολόκληρο τον πολεοδομικό ιστό (archaiologia.gr, 2019).

Η Αττική και συνεπώς ο Δήμος μελέτης δέχτηκε μεγάλο πλήγμα από τους Βυζαντινούς, τους Ρωμαίους, τους Καταλανούς και τους Φράγκους. Πολλές οικογένειες Αρβανίτων μετανάστευσαν στην Αττική και στον Δήμο το 1382 μΧ. Αξίζει να αναφερθεί πως η οικογένεια Λιοσίων έδωσε το όνομα της στα Άνω Λιόσια. Τον Μάρτιο του 1858 ιδρύθηκε ο οικισμός Ίλιον Τρώας, του οποίου ανέλαβα Βαυάριοι πολιτικοί μηχανικοί του Όθωνα να εκπονήσουν το ρυμοτομικό σχέδιο, το οποίο βασίστηκε στο αρχαιοελληνικό ιπποδάμειο. Η ιστορία του σημερινού Ίλιον ξεκινά από εκείνη την εποχή.

Στην πρώτη απογραφή του Δήμου το 1861 καταγράφηκαν 227 κάτοικοι. Τα Νέα Λιόσια ή τα Κατω Λιόσια πήραν την ονομασία τους αργότερα. Ο παλιός οικισμός ήταν του Ίλιον Τρώα. Το Δυτικό Λεκανοπέδιο άρχισε να πυκνοκατοικείται το 1950 - 1960. Ο πληθυσμός της περιοχής αναπτύχθηκε με αργούς ρυθμούς, όπως φαίνεται στον Πίνακας 1. Την πρώτη μεταπολεμική εικοσαετία πάνω από 50 χιλιάδες άτομα εγκαταστάθηκαν στα Νέα Λιόσια. Μεταξύ του 19^{ου} και 20^{ου} αιώνα καταγράφηκαν 1807 κάτοικοι. Ο πληθυσμός που προσήλθε ήταν περιορισμένος οικονομικά.

Πίνακας 1: Εξέλιξη του πληθυσμού

Έτος καταγραφής	Κάτοικοι
1879	372
1889	471
1896	666
1907	801
1920	1121

Η περιοχή αντιμετώπιζε προβλήματα άρδευσης, ύδρευσης, επέκτασης του σχεδίου πόλεως και των υποδομών οδοποιίας λόγω οικονομικής αδυναμίας. Τα Νέα Λιόσια ηλεκτροδοτήθηκαν για πρώτη φορά από μια μικρή εταιρία του Διονυσίου Σουρή. Το 1926 το Υπουργείο Μεταφορών έγκρινε την επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου που είχε εγκρίνει ο Όθωνας. Το 1927 οι Αγ. Ανάργυροι διασπάστηκαν από τα Νέα Λιόσια και ανεξαρτητοποιήθηκαν. Τότε η τοπική αγορά διέθετε φαρμακεία, παντοπωλεία,

καφενεία και άλλες επιχειρήσεις και αργότερα έγιναν επιπλέον έργα όπως σχολεία, εκκλησίες, νεκροταφεία, εγκαταστάθηκε ο ηλεκτροφωτισμός και κατασκευάστηκε η οδοποιία. Το Περιστέρι το 1934 εντάχθηκε στην κοινότητα των Νέων Λιοσίων, ενώ πριν άνηκε στον Δήμο Αθηναίων. Το τοπωνύμιο «Ραδιοφωνία» του Δήμο Ιλίου ταυτίζεται με τη δημιουργία του πρώτου κέντρου εκπομπής της Ελληνικής Ραδιοφωνίας (Ε.ΡΑ.) το 1938. Είχε τεράστια σημασία λίγο πριν τον πόλεμο και οι εγκαταστάσεις του άλλαξαν τα πάντα στην περιοχή, ακόμη και το τοπωνύμιό της.

Η κοινότητα των Νέων Λιοσίων έγινε Δήμος τον Απρίλιο του 1963 με το Βασιλικό Διάταγματο 212. Τότε παράλληλα με την αύξηση του πληθυσμού στην περιοχή, αυξήθηκε η αυθαίρετη δόμηση λόγω της καθυστέρησης της ένταξης του σχεδίου πόλεως. Το 1994 μετονομάστηκε από Δήμο Νέων Λιοσίων σε Δήμο Ιλίου. Ο Δήμος Ιλίου μέχρι και σήμερα αναπτύσσεται και αναζητεί λύσεις των προβλημάτων που προκύπτουν από την αύξηση του πληθυσμού.

1.3. Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2015 – 2019

Τα Επιχειρησιακά Προγράμματα αποτελούν ολοκληρωμένα προγράμματα τοπικές ανάπτυξης και βελτίωσης της διοικητικής ικανότητας του Δήμου. Αφορούν τις υποδομές, τις τοπικές επενδύσεις και τη βελτίωση της υφιστάμενης οργάνωσης και λειτουργίας των ΟΤΑ.

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2015 - 2019 αναλύει το εξωτερικό και εσωτερικό περιβάλλον της περιοχής, εντοπίζει τις ευκαιρίες και τα προβλήματα και τις αδυναμίες στην οργάνωση και λειτουργία. Διατυπώνεται επίσης το όραμα, η στρατηγική και οι προτεραιότητες του.

Το όραμα του ήταν η αναβάθμιση της καθημερινότητας και της ποιότητας ζωής των πολιτών με ενεργό ρόλο στην κοινωνική ανάπτυξη και συνοχή, στον πολιτισμό, αθλητισμό, εκπαίδευση, με τη στήριξη της τοπικής οικονομίας και απασχόλησης και με βελτιωμένη διοίκηση.

Οι στρατηγικοί στόχοι αφορούν αναπτυξιακές επιδιώξεις του Δήμου και περιλαμβάνουν οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη, αναβάθμιση της διοικητικής ικανότητας, ικανοποίηση των αναγκών των αποδεκτών και βελτίωση της οικονομίας.

Οι στόχοι του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δ. Ιλίου 2015 – 2019 ήταν οι εξής:

1. Ενεργός Δήμος στην καθημερινότητα των δημοτών

2. Κοινωνική ανάπτυξη και συνοχή

3. Τοπική ανάπτυξη

4. Συγχρονισμός και η αποτελεσματικότητα

1.4. Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020 - 2023

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020 - 2023 λαμβάνει υπόψη τα χαρακτηριστικά της περιοχής, την υφιστάμενη κατάσταση των δομών και των υπηρεσιών, τις ανάγκες και τα αιτήματα των πολιτών, τις δεσμεύσεις της δημοτικής αρχής, τις δυνατότητες και τους περιορισμούς που διέπουν το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Η στρατηγική του Δήμου μελέτης έχει σκοπό να τον μετατρέψει σε «πράσινο» και ανθεκτικό σε σύγχρονες υποδομές, σε Δήμο συνοχής, εκπαίδευσης, πολιτισμού και αθλητισμού, σε εξωστρεφή Δήμο με τοπική ανάπτυξη, αλλά και ψηφιακό και αποτελεσματικό που να προωθεί τη διαφάνεια.

Οι άξονες του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δ. Ιλίου 2020 – 2023 είναι οι εξής:

1. Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής

2. Κοινωνική Πολιτική, Υγεία, Παιδεία, Πολιτισμός και Αθλητισμός

3. Τοπική Οικονομία και Απασχόληση

4. Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας του Δήμου

Οι άξονες χωρίζονται σε ειδικότερα μέτρα και συγκεκριμένα για τον Δήμο μελέτης:

1. Για το «περιβάλλον και ποιότητα ζωής» προτείνονται μέτρα που αφορούν έργα αστικής αναζωογόνησης, ενίσχυσης της ανθεκτικότητας του Δήμου και της ασφάλειας των δημοτών, χωροταξικό σχεδιασμό, βιώσιμη αστική κινητικότητα, διαχείριση αποβλήτων, εξοικονόμηση ενέργειας και ενεργειακή αναβάθμιση υποδομών.
2. Για την «Κοινωνική Πολιτική, Υγεία, Παιδεία, Πολιτισμός και Αθλητισμός» προτείνονται μέτρα που αφορούν τα εξής: υγεία, κοινωνική ανάπτυξη και συνοχή, εκπαίδευση, δομές φροντίδας παιδιών, πολιτισμό και αθλητισμό.
3. Για την «Τοπική Οικονομία και Απασχόληση» προτείνονται μέτρα που αφορούν συνεργασίες-δίκτυα και τη στήριξη της τοπικής κοινωνίας και οικονομίας.
4. Για την «Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας του Δήμου» προτείνονται μέτρα που αφορούν τη μεταρρύθμιση της δημόσιας διοίκησης, τη ψηφιακή διακυβέρνηση, την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των δημοτών.

1.5. Κτηματογράφηση

Λόγω της υποχρέωσης του κράτους της σύνταξης εθνικού κτηματολογίου, ξεκίνησε η κτηματογράφηση των ακινήτων της περιοχής και των δικαιωμάτων κάθε ακινήτου το 2008 στον Δ. Ιλίου. Πλέον τα γεωτεμάχια συνοδεύονται με τις απόλυτες συντεταγμένες τους στο Εθνικό Γεωδαιτικό Σύστημα Αναφοράς.

1.6. Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης Δυτικής Αθήνας 2014-2020

Τα Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (Σ.Ο.Α.Π.) καταρτίζονται και εγκρίνονται για την προώθηση ολοκληρωμένων στρατηγικών αστικού σχεδιασμού σε πόλεις ή τμήματά τους, καθώς και σε ευρύτερες αστικές περιοχές που παρουσιάζουν κρίσιμα και σύνθετα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής.

Οι στόχοι του για την Δυτική Αθήνα ήταν η ανάκτηση και ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής, η στήριξη της οικονομικής βάσης, η αναβάθμιση φυσικού περιβάλλοντος, η ανάκτηση και αναβάθμιση πολεοδομικού χώρου, η αναβάθμιση αγοράς ακινήτων και η αποκατάσταση αισθήματος ασφάλειας.

Το Ίλιον ανήκει στον θύλακα Δ. Έχει παρακηφίσιο χαρακτήρα καθώς αναπτύσσεται σε επαφή με τον Κηφισό και την Εθνική Οδό. Χαρακτηρίζεται από βιομηχανικές χρήσεις, ενώ υπάρχει μια ζώνη συμβατικού ιστού κατοικίας με προβληματικό ρυμοτομικό σχέδιο, αδιάνοικτους δρόμους, ελλείψεις αστικών και περιβαλλοντικών υποδομών, κ.α. (Διαμαντόπουλος, 2014).

1.7. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ιλίου

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) είναι ένα στρατηγικό σχέδιο το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφάσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η ικανοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής στα αστικά κέντρα (sumpnet.gr). Το ΣΒΑΚ Ιλίου ξεκίνησε να εκπονείται το 2020 και σε αυτό προτάθηκαν πολλά παρεμβατικά μέτρα, τα οποία παρουσιάζονται παρακάτω:

Κυκλοφοριακή οργάνωση – μετριασμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

- Χωροθέτηση ζωνών μειωμένης ταχύτητας
- Δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας
- Δημιουργία superblocks
- Εφαρμογή ασφαλών διαδρομών/ σχολικών δακτυλίων

Βελτίωση και επέκταση υποδομών για την πεζή μετακίνηση και το ποδήλατο

- Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων και κυκλοφοριακές επεμβάσεις για την εξασφάλιση επαρκούς πλάτους πεζοδρομίου
- Επέκταση πεζοδρομημένων περιοχών
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών
- Αναβάθμιση, συντήρηση και ανάπτυξη υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων
- Αναβάθμιση και επέκταση δικτύου θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων
- Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων
- Καθοδηγητική σήμανση πεζών και ποδηλατιστών

Βελτίωση υποδομών ΑΜΕΑ

- Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών
- Βελτίωση της πρόσβασης των ΑΜΕΑ στα δημοτικά κτήρια και υπηρεσίες
- Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ
- Ηχητική καθοδήγηση στους φωτεινούς σηματοδότες

Βελτίωση οδικών υποδομών/ Διατάξεις ασφαλούς διάσχισης για πεζούς και ποδήλατα

- Βελτίωση κρίσιμων κυκλοφοριακών κόμβων
- Συντήρηση/ αποκατάσταση οδικού δικτύου

- Συντήρηση σύνολο του δικτύου /εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού
- Αναβάθμιση και χωροθέτηση διαβάσεων για πεζούς και ποδηλάτες σύμφωνα με τις εθνικές προδιαγραφές

Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος και αισθητική αναβάθμιση περιοχής

- Αναπλάσεις περιοχών ενδιαφέροντος
- Εξωραϊσμός ελεύθερων/ κοινόχρηστων χώρων/ Αύξηση των χώρων πρασίνου

Βελτίωση υπηρεσιών και υποδομών δημόσιων αστικών συγκοινωνιών

- Αναβάθμιση ποιότητας υποδομών
- Εφαρμογή έξυπνων τεχνολογιών εξυπηρέτησης και πληροφόρησης
- Εκσυγχρονισμός στόλου
- Τροποποίηση, αναδιάρθρωση, πύκνωση δρομολογίων
- Δημιουργία δημοτικής/διαδημοτικής συγκοινωνίας

Διαχείριση στάθμευσης

- Ελεγχόμενη στάθμευση
- Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ειδικές κατηγορίες
- Αύξηση διαθεσιμότητας χώρων στάθμευσης εκτός οδού
- Αστυνόμευση για αποφυγή παράνομης στάθμευσης

Αύξηση χρήσης εναλλακτικών καυσίμων

- Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
- Εκσυγχρονισμός στόλου δημοτικών οχημάτων

- Ανάπτυξη πακέτου κινήτρων

Διευθέτηση συστήματος αστικών διανομών

- Χωροθέτηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης
- Θέσπιση ωραρίου και της διάρκειας φορτοεκφόρτωσης
- Διερεύνηση δημιουργίας οργανωμένου κέντρου διανομής εμπορευμάτων
- Ενθάρρυνση διανομών με ήπια μέσα και οχήματα «καθαρής» ενέργειας
- Διατάξεις ελεγχόμενης πρόσβασης σε οχήματα διανομής σε πεζόδρομους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας

Πρωθητικές ενέργειες αλλαγής συμπεριφοράς

- Ανάπτυξη συστημάτων car-pooling και car sharing
- Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού
- Ενημερωτικές ημερίδες σε συλλόγους και εκπαιδευτικές δομές
- Προβολή επιχειρήσεων του Δήμου Ιλίου που εφαρμόζουν καινοτόμα προγράμματα για τη μετακίνηση των εργαζομένων τους στην εργασία
- Άλλες εκστρατείες και δράσεις για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας (Ενημερωτικές ημερίδες για το εξωτερικό κόστος των Ι.Χ και την περιβαλλοντική υποβάθμιση, Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης της ποδηλασίας, συνεπιβατισμού και πεζής μετακίνησης, Εκστρατείες προώθησης των ΜΜΜ, Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας μέσω αθλητισμού (αθλητική ποδηλασία, πεζοπορία, κ.ά), Διοργάνωση ποδηλατοδρομίας, Προσωρινή (εποχιακή) πεζοδρόμηση κεντρικών εμπορικών οδών, Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας - Ημέρα χωρίς αυτοκίνητο)

Πιο συγκεκριμένα για την «Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος και αισθητική αναβάθμιση περιοχής» για τα 2 μέτρα που αναφέρθηκαν, αναφέρονται διαφορετικά για κάθε έναν ορίζοντα υλοποίησης.

Για τις «Αναπλάσεις περιοχών ενδιαφέροντος»:

1. Για τον ορίζοντα υλοποίησης τα 5 έτη προβλέπεται:
 - 1.1. Ανάπλαση του service road στην οδό Θηβών και δημιουργία υποδομών για πεζή μετακίνηση, ποδήλατο
 - 1.2. Μελέτη ήπιας ανάπλασης για τη δημιουργία νέων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου στο ρέμα της Εσχατιάς
2. Για τον ορίζοντα υλοποίησης τα 10 έτη προβλέπεται:
 - 2.1. Ανάπλαση – δημιουργία πράσινης διαδρομής κατά μήκος του ρέματος της Εσχατιάς.

Για τον «Εξωραϊσμό ελεύθερων/ κοινόχρηστων χώρων/ Αύξηση των χώρων πρασίνου»:

1. Για τον ορίζοντα υλοποίησης τα 5 έτη προβλέπεται:
 - 1.1. Έργα βελτίωσης χώρων πρασίνου- Νέες δενδροφυτεύσεις
 - 1.2. Αναβάθμιση παιδικών χαρών και Κοινόχρηστων Χώρων Πρασίνου στην περιοχή μελέτης σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία και πιστοποίηση αυτών.
2. Για τον ορίζοντα υλοποίησης τα 10 έτη προβλέπεται:
 - 2.1. Σταδιακή αύξηση του πρασίνου στις περιοχές κατοικίας στην κατεύθυνση μίας ισότιμης χωρικής κατανομής των ελεύθερων χώρων- χώρων πρασίνου για το σύνολο του Δήμου.

1.8. Ανάγκες αστικών χώρων πρασίνου

Κοινόχρηστοι χώροι είναι οι κάθε είδους δρόμοι, πλατείες, άλση και γενικά οι προοριζόμενοι για κοινή χρήση ελεύθεροι χώροι, που καθορίζονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο του οικισμού ή έχουν τεθεί σε κοινή χρήση με οποιοδήποτε άλλο νόμιμο τρόπο (Ν. 1577/1985, Άρθρο 2-42).

Οι χώροι πρασίνου και οι ελεύθεροι αδόμητοι χώροι βελτιώνουν την ποιότητα ζωής, τις οικολογικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, προσφέρουν αναψυχή και δυνατότητα αθλητισμού και βελτιώνουν την αστική εικόνα.

Η αναλογία των χώρων πρασίνου στις πόλεις, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, δεν πρέπει να είναι κάτω από 9 τμ/κάτοικο. Στις Ευρωπαϊκές πόλεις αυτή η αναλογία διαφέρει σε κάθε πόλη. Οι 10 πιο βιώσιμες πόλεις το 2016 ήταν η Ζυρίχη, η Σιγκαπούρη, η Στοκχόλμη, η Βιέννη, το Λονδίνο, η Φραγκφούρτη, η Σεούλ, το Αμβούργο, η Πράγα και το Μόναχο. Η Αθήνα κατατάσσεται σε μια αρκετά χαμηλή θέση, μόλις 66^η (Βαλάκου και Φάσσα, 2017).

Στην Αθήνα η αναλογία πρασίνου ανέρχεται στα 0,96 τμ/κάτοικο. Μετά από τη συλλογή απόψεων των πολιτών που πραγματοποιήθηκε το 2017, βρέθηκε πως ο Δήμος Ιλίου ανήκει στην 20^η θέση μεταξύ 126 πόλεων ως προς τον αριθμό των καταγεγραμμένων χώρων πρασίνου. Διέθετε 26 καταγεγραμμένους χώρους πρασίνου το 2017, δηλαδή δύο παραπάνω από το 2016. Αναδείχθηκε στην 3^η θέση ως προς την ποιότητα και την ποσότητα του πρασίνου, το επίπεδο καθαριότητας, καθώς και την ποιότητα και το είδος των υποδομών που διαθέτουν (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020-2023). Ο Πίνακας 3 Πίνακας 2 παρουσιάζει την εξέλιξη του αστικού πρασίνου στο Λεκανοπέδιο Αθηνών στο μεταξύ του 1940 και 2005.

Πίνακας 2: Εξέλιξη του αστικού πρασίνου στο Λεκανοπέδιο Αθηνών (Πηγή: Θεοδωρίδου Μ.Ε.)

Έτος	Επιφάνεια αστικού πρασίνου (τμ)
1940	12
1965	6
1977	4
1990	3.1
2005	2.55

Παρακάτω παρουσιάζονται μερικοί από τους βασικότερους τομείς που επηρεάζει η ύπαρξη του αστικού πρασίνου και η σημασία του.

1.8.1. Κοινωνικά αίτια

Η δυνατότητα αναψυχής στη φύση αναβαθμίζει την ποιότητα ζωής για όλο το κοινωνικό σύνολο, επιτρέπει την αισθητική αναβάθμιση της πόλης, η οποία συμβάλει στην σωματική και ψυχική υγεία των πολιτών. Το περπάτημα και η χαλάρωση σε ευχάριστα τοπία προσφέρει ψυχική και φυσική υγεία. Έτσι επιτυγχάνεται και η κοινωνικοποίηση και δίνεται η δυνατότητα και στους πολίτες με προβλήματα κοινωνικής ένταξης να αναπτύξουν κοινωνικές επαφές. Το πράσινο δεν είναι ίσα καταμερισμένο στις αστικές περιοχές και εμφανίζεται μη ισότιμη προσβασιμότητα και χρήση αυτών από τους κατοίκους. Επιπλέον, λόγω της ανισοκατανομής αυτής παρατηρείται πως στις περιοχές με υψηλό ποσοστό κατάληψης από χώρους πρασίνου, οι τιμές των κατοικιών είναι πιο υψηλές με αποτέλεσμα τα οικονομικά πιο αδύναμα στρώματα να μην έχουν την ίδια επαφή και χρήσης του πρασίνου. Είναι απαραίτητο να πραγματοποιηθούν δράσεις ώστε οι χώροι πρασίνου να είναι επαρκείς ποσοτικά και ποιοτικά, ενώ είναι σημαντικό να υπάρχει πράσινο σε κάθε διαθέσιμο κενό αστικό χώρο (όπως δενδροφυτεύσεις σε στενά δρομάκια, πράσινες διαδρομές ανάμεσα σε ακάλυπτους). Για την ανάδειξη των χώρων πρασίνου και την ένταξη των υποβαθμισμένων περιοχών στον αστικό ιστό, μπορούν να

χρησιμοποιηθούν διάφοροι χώροι πρασίνου και να οργανωθούν υπαίθριες εκδηλώσεις (Βαλάκου και Φάσσα , 2017).

1.8.2. Οικολογικά αίτια

Το Σύμφωνο των Δημάρχων αποτελεί πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το οποίο αφορά τα αστικά κέντρα και την προώθηση της βιώσιμης ενέργειας και τον περιορισμό της κλιματικής αλλαγής. Το 80% της ενεργειακής κατανάλωσης και των εκπομπών CO₂ προέρχονται από τις πόλεις. Το 2011 ανακοινώθηκε το Νέο Σχέδιο Ενεργειακής Απόδοσης για να γίνει πιο έντονη η εφαρμογή πολιτικών εξοικονόμησης ενέργειας. Στις πόλεις συχνά εμφανίζεται το νέφος καπνομίχλης και το φωτοχημικό νέφος. Το πρώτο οφείλεται στην υψηλή συγκέντρωση ρύπων (συνήθως μονοξείδιο του άνθρακα, διοξείδιο του θείου και άλλα αιωρούμενα σωματίδια) σε συνδυασμό με χαμηλές θερμοκρασίες και υψηλές υγρασίες. Το δεύτερο εμφανίζεται σε συνδυασμό με υψηλές θερμοκρασίες, ηλιοφάνεια, μικρή υγρασία και υψηλή συγκέντρωση αζώτου, υδραγονανθράκων, κ.α.. Οι χώροι πρασίνου έχουν την ικανότητα να αποτρέπουν τη ρύπανση και να βελτιώνουν την ατμόσφαιρα. Η ατμόσφαιρα βελτιώνεται με την ύπαρξη εκτάσεων πρασίνου, καθώς μειώνει τα αέρια ρύπων. Η βλάστηση απορροφά τα αιωρούμενα σωματίδια και έτσι η ανθρώπινη υγεία βελτιώνεται.

Ενδεικτικά, μία επιφάνεια φυλλώματος 25m² μπορεί να καλύψει την ημερήσια ανάγκη οξυγόνου ενός κατοίκου. Ένα εκτάριο χώρων πρασίνου με δένδρα, θάμνους και χλόη μπορούν να δώσουν 600kg O₂ σε 12 ώρες, ενώ δεσμεύουν 900kg CO₂ (Αραβαντινός και Κοσμάκη, 1988). Επιπλέον μπορούν να δεσμεύσουν περίπου το 45% άλλων αέριων αστικών ρύπων (McPherson et al., 1999 και citybranding, 2013).

Τα σωματίδια που αιωρούνται προέρχονται κυρίως από τα οχήματα, τις κατοικίες ή άλλες δραστηριότητες.

Επιπλέον, το κλίμα της πόλης επηρεάζεται από τους χώρους πρασίνου. Συγκεκριμένα, οι υψηλές θερμοκρασίες γίνονται πιο υποφερτές όταν στην περιοχή υπάρχει πράσινο. Η ηλιακή ακτινοβολία απορροφάται από τα φύλλα των δέντρων, με αποτέλεσμα να μπορεί

να μειωθεί η θερμοκρασία έως και 5°C (McPherson et al., 1999). Ομοίως, τους ψυχρούς μήνες τα δέντρα και οι θάμνοι εμποδίζουν τους ψυχρούς ανέμους. Εκτός από τα παραπάνω, λόγω της μείωσης της ταχύτητας του αέρα η ατμοσφαιρική αιωρούμενη σκόνη παγιδεύεται στα δέντρα και ξεπλένεται κατά την βροχή (citybranding, 2013).

Εκτός από τα παραπάνω, οι χώροι πρασίνου διατηρούν τη βιοποικιλότητα, καθώς αποτελούν κατοικία της χλωρίδας και της πανίδας.

Επίσης, το αστικό πράσινο συμβάλει στην διαχείριση των υδάτων και στην μείωση των πλημμυρικών φαινομένων (Βαλάκου και Φάσσα, 2017). Με την ύπαρξη των επιφανειών βλάστησης δημιουργείται η ευκαιρία του εμπλουτισμού του υδροφόρου ορίζοντα, κάτι το οποίο δεν είναι εφικτό όταν η αποστάγγιση των ομβρίων βασίζεται στα δίκτυα αποχέτευσης μέσω αγωγών (Kuchelmeister, 2000 και citybranding, 2013).

Τέλος, η εικόνα της αισθητικής της πόλης μπορεί να αναβαθμιστεί με χώρους όπως πάρκα και πλατείες και με την βελτίωση των ήδη υπάρχοντων μέσω της δεντροφύτευσης κατά μήκος των δρόμων και της ανάπλασης των εγκαταλελειμμένων και ακάλυπτων εκτάσεων.

1.8.3. Οικονομικά αίτια

Η δημιουργία πράσινου δικτύου μπορεί να προσφέρει ανάπτυξη και στον τομέα της οικονομίας. Αρχικά, οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται για τη δημιουργία και τη συντήρηση του θα απασχολήσουν πολλούς πολίτες. Επιπλέον, παρατηρείται πως γύρω από τέτοια μέρη αναπτύσσονται επιχειρήσεις που επίσης ισοδυναμούν με νέες θέσεις εργασίας.

Με την ύπαρξη των χώρων πρασίνου η ζήτηση και η αξία της γης ανεβαίνει, ενώ αναβαθμίζεται και η περιοχή για όλους τους παραπάνω λόγους που αναφέρθηκαν.

Οι χώροι πρασίνου και ιδιαίτερα αυτοί οι οποίοι συνδυάζονται με άλλες χρήσεις (όπως πχ το εμπόριο ή τον πολιτισμό) έχουν την ικανότητα να προσελκύουν επισκέπτες από άλλες περιοχές ή τουρίστες (Βαλάκου και Φάσσα, 2017).

1.8.4. Ηχορύπανση

Η ηχορύπανση αποτελεί βασικό πρόβλημα των αστικών περιοχών πανευρωπαϊκά, καθώς επηρεάζει την υγεία και την ευημερία των πολιτών. Συγκεκριμένα τα υψηλά επίπεδα θορύβου προκαλούν ισχαιμική καρδιοπάθεια, θανάτους, διαταραχές ύπνου, αναγνωστική ανεπάρκεια, κ.α. (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020 - 2023). Για την αντιμετώπιση του θορύβου η Ελληνική Πολιτεία έχει θέσει νομοθετικά και διοικητικά μέτρα για τον περιορισμό του.

Οι κύριες πηγές θορύβου είναι η οδική κυκλοφορία, οι βιομηχανικές/βιοτεχνικές εγκαταστάσεις, οι τοποθεσίες αναψυχής και διασκέδασης και οι οικιακές συσκευές. Σύμφωνα με μετρήσεις στον Δήμο μελέτης φάνηκε πως έντονος θόρυβος που προέρχεται από το οδικό δίκτυο οφείλεται στις οδούς Θηβών, Ανδρέα Παπανδρέου, Ιδομενέως, κ.α. (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2015 - 2019).

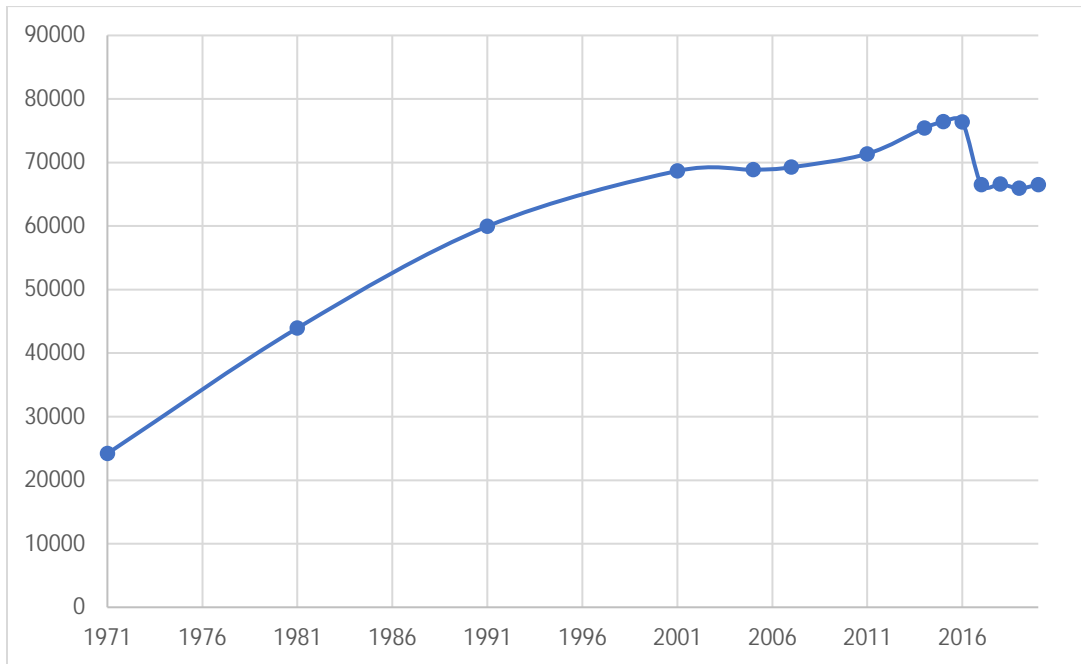
Σύμφωνα με μελέτες 1m² πρασίνου μπορεί να μειώσει τον θόρυβο κατά 0,17 Db (Harris and Dines, 1998, Samara and Tsitsoni, 2010).

2. Χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης

2.1. Δημογραφικά χαρακτηριστικά

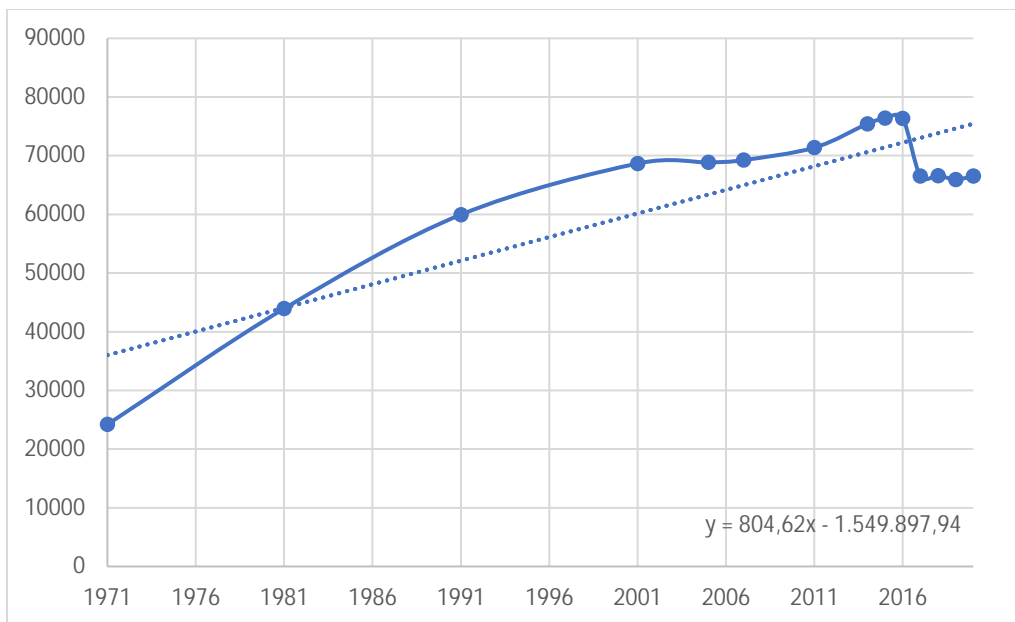
2.1.1. Πληθυσμιακή εξέλιξη

Στην Εικόνα 4 παρουσιάζεται η μεταβολή του πληθυσμού του Δήμου Ιλίου για το χρονικό διάστημα 1971 έως 2020. Τα δεδομένα λήφθηκαν από το Επιχειρησιακό πρόγραμμα 2020-2023 και προέρχονται από το Τμήμα Δημοτολογίου Δ. Ιλίου.



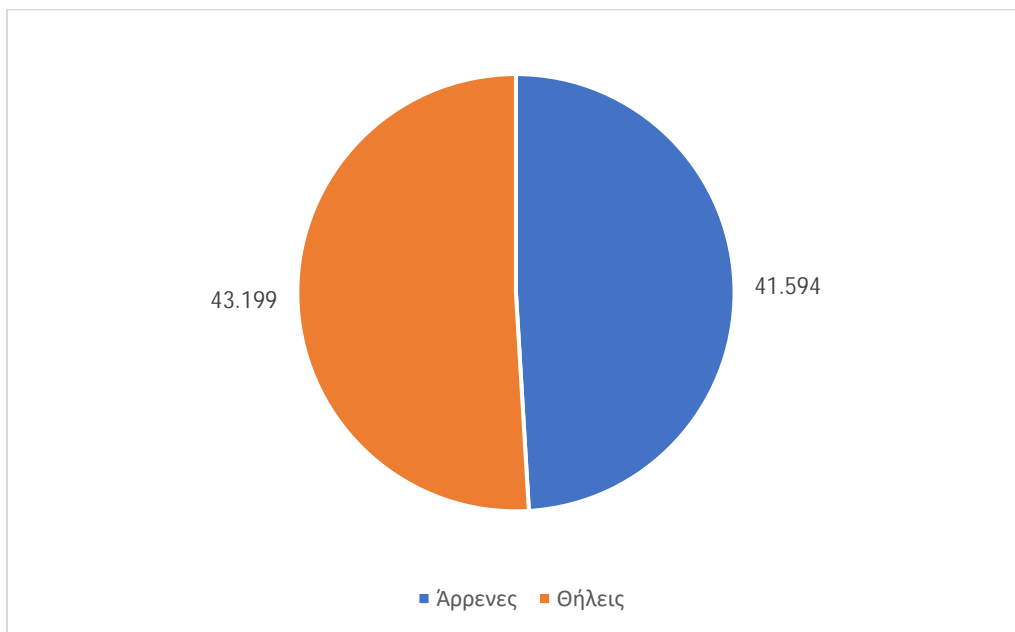
Εικόνα 4: Μεταβολή πληθυσμού Δ. Ιλίου (Πηγή: Επιχ. πρόγραμμα 2020-2023)

Ο Δήμος μελέτης δέχτηκε πολλούς εσωτερικούς μετανάστες τις δεκαετίες 1950 και 1960 και εμφάνισε έντονη άνοδο. Στην Εικόνα 5 εφαρμόστηκε το απλό γραμμικό μοντέλο μέσω του οποίου μπορεί να εκτιμηθεί ο πληθυσμός που αναμένεται να καταγραφεί σήμερα (2022) και ανέρχεται στους περίπου 77.000 κατοίκους.



Εικόνα 5: Γραμμικό μοντέλο πρόβλεψης πληθυσμού (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Όσον αφορά το φύλο, το 49% του μόνιμου πληθυσμού ήταν άντρες και το 51% γυναίκες.



Εικόνα 6: Μόνιμος πληθυσμός κατά φύλο (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

Οι ηλικιακές ομάδες που καταγράφηκαν σύμφωνα με τα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ το 2011 παρουσιάζονται στον Πίνακα 3. Η μέση ηλικία του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου το 2011 ήταν 39,6 έτη.

Πίνακας 3: Σύνθεση πληθυσμού (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, επεξεργασία επιχ. πρ. 2020)

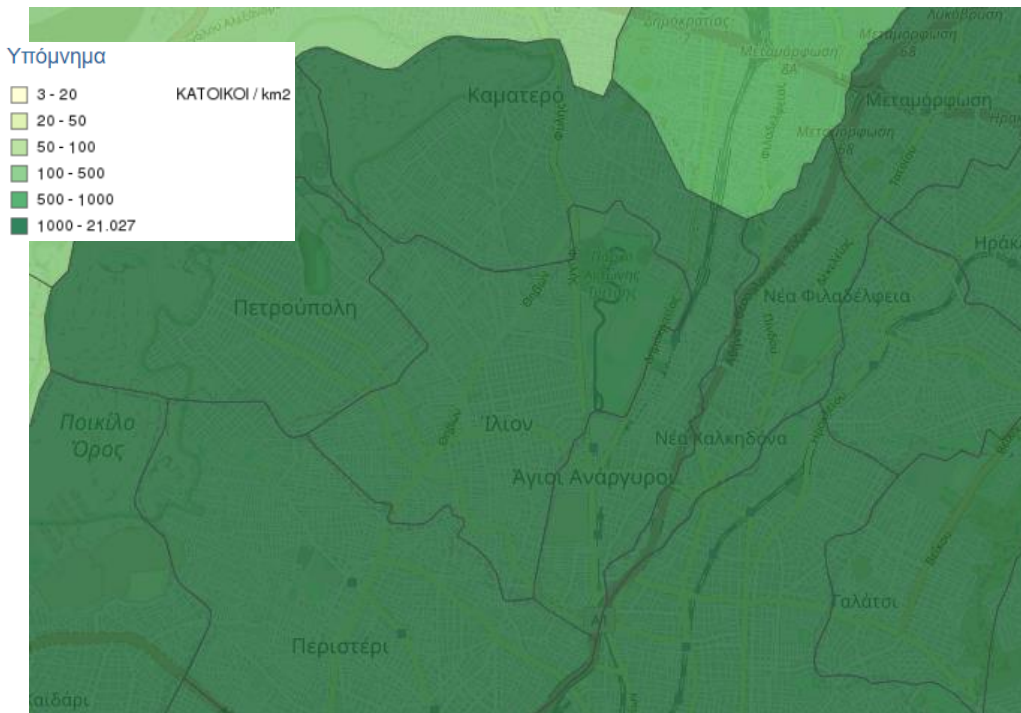
Ηλικιακή Ομάδα	Ποσοστό κατοίκων
0-9	10,63%
10-19	10,26%
20-29	13,02%
30-39	16,86%
40-49	16,49%
50-59	12,70%
60-69	8,69%
70+	11,35%

Ο Πίνακας 4 δείχνει πως από τον συνολικό πληθυσμό του 2011, το 92% έχουν ελληνική καταγωγή, ενώ από ξένες χώρες κατάγεται το 8%.

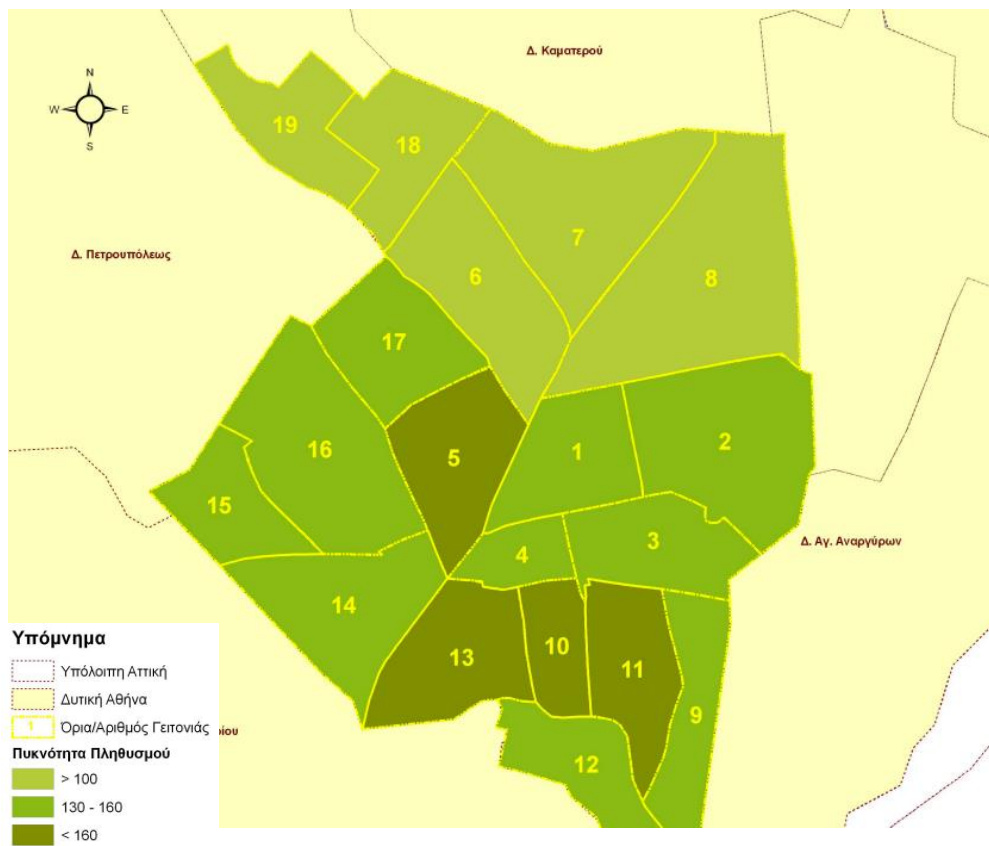
Πίνακας 4: Πληθυσμός κατά υπηκοότητα (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

Σύνολο	Ελλάδα	Ξένες χώρες		
		Σύνολο	Χώρες ΕΕ	Λοιπές χώρες / Χωρίς υπηκοότητα ή αδιευκρίνιστη υπηκοότητα ή δε δήλωσε
84,793	77,952	6,841	1,029	5,812
	92%	8%	1%	7%

Στην Εικόνα 7 παρουσιάζεται η κατανομή του πληθυσμού στην περιοχή μελέτης. Τα δεδομένα βασίζονται στην απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ του 2011. Όπως φαίνεται η πυκνότητα κατοίκησης είναι υψηλή και ανέρχεται στους 8.970 κατοίκους/τ.χλμ. (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020-2023). Στην Εικόνα 8 παρουσιάζεται η πληθυσμιακή πυκνότητα ανά γειτονιά του Δ. Ιλίου.



Εικόνα 7: Πυκνότητα πληθυσμού (Πηγή: ΥΠΕΝ)



Εικόνα 8: Πληθυσμιακή πυκνότητα ανά γειτονιά του Δ. Ιλίου (Πηγή: ΕΣΥΕ 2001, επεξεργασία: Βανιώτη 2009)

2.1.2. Κοινωνικοοικονομικά δεδομένα

Το 2016 έως το 2020 παρατηρήθηκε αύξηση των θέσεων μισθωτής απασχόλησης του ιδιωτικού δικαίου κατά 6,7%. Συγκεκριμένα το 2016-2017 η αύξηση ήταν 4,4%, το 2017-2018 ήταν 8,7%, το 2018-2019 ήταν 8,7%, το 2019-2020 ήταν 5,1% (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020-2023). Η οικονομική δραστηριότητα του Ιλίου βασίζεται στη μεταποίηση, στο εμπόριο και σε μικρές βιομηχανίες – βιοτεχνίες και επιχειρήσεις. Το 24% του εργατικού δυναμικού του δήμου είναι μισθωτοί, ενώ το υπόλοιπο 76% είναι εργοδότες και αυτοαπασχολούμενοι (Δήμος Ιλίου). Τα επαγγέλματα που εμφάνισαν προοπτικές στο Δήμο μελέτης το 2020 ήταν πωλητές, οικιακοί βοηθοί, ανειδίκευτοι εργάτες, τεχνολόγοι και τεχνικοί βοηθοί των επιστημών βιολογίας και υγείας και εκπαιδευτικοί. Όσον αφορά την ανεργία, οι μακροχρόνια άνεργοι του Δήμου ξεπερνούν το 50%. Η ανεργία φαίνεται να πλήττει περισσότερο την ηλικιακή κατηγορία 30-54 (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020-2023).

2.1.3. Δεδομένα νοικοκυριών και κατοικιών

Στον Πίνακα 5 παρουσιάζονται οι κανονικές κατοικίες του Δήμου μελέτης κατά αριθμό δωματίων που διαθέτουν. Από τις συνολικά 35.370 κατοικίες, το μεγαλύτερο ποσοστό τους διαθέτουν 4 δωμάτια.

*Πίνακας 5: Κανονικές κατοικίες ανάλογα με τον αριθμό των δωματίων που διαθέτουν
(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)*

Σύνολο κανονικών κατοικιών	Κανονικές κατοικίες κατά αριθμό δωματίων				
	1	2	3	4	5 και άνω
35,370	392	2,656	9,122	16,184	7,016
	1%	8%	26%	46%	20%

Στον Πίνακα 6 παρουσιάζονται οι κανονικές κατοικίες κατά πυκνότητα κατοικήσεως και τύπο κυριότητας. Όπως φαίνεται οι περισσότερες ήταν ιδιοκατοικούμενες, ενώ και για 2 κατηγορίες (ιδιοκατοικούμενες και μη) η πλειοψηφία της πυκνότητας κατοικήσεως είναι 15 - 29 μ² ανά κάτοικο.

Πίνακας 6: Κατοικούμενες κανονικές κατοικίες κατά πυκνότητα κατοικήσεως και τύπο κυριότητας
(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

Περιγραφή / Πυκνότητα κατοικήσεως (μ ² ανά κάτοικο)	Σύνολο	Τύπος κυριότητας	
		Ιδιοκατοικούμενες	Ενοικιαζόμενες / Συνεταιριστικής ιδιοκτησίας / Άλλος τύπος κυριότητας
Κάτω από 15 μ ² ανά κάτοικο	1,300	735	565
15 - 29 μ ² ανά κάτοικο	13,016	9,572	3,444
30 - 44 μ ² ανά κάτοικο	8,248	6,161	2,087
45 + μ ² ανά κάτοικο	8,507	6,111	2,396
	31,071	22,579	8,492

Ο Πίνακας 7 παρουσιάζει την περίοδο κατασκευής των κατοικιών. Όπως φαίνεται το 31% των κατοικιών κατασκευάστηκαν μεταξύ του έτους 1971 και 1980.

Πίνακας 7: Κανονικές κατοικίες κατά περίοδο κατασκευής (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

Σύνολο	Περίοδος κατασκευής							
	Πριν το 1945	1946 - 1960	1961 - 1970	1971 - 1980	1981 - 1990	1991 - 2000	2001 - 2005	2006 και μετά

39,643	156	3,081	6,032	12,225	7,733	4,798	3,128	2,490
	0%	8%	15%	31%	20%	12%	8%	6%

Ο Πίνακας 8 παρουσιάζει τις συνολικά 39.643 κανονικές κατοικίες κατά επιφάνεια και σύμφωνα με αυτόν, τα μεγαλύτερα ποσοστά εμφανίζονται στα εμβαδά μεταξύ 70 και 89 τμ.

Πίνακας 8: Κατοικίες κατά επιφάνεια (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

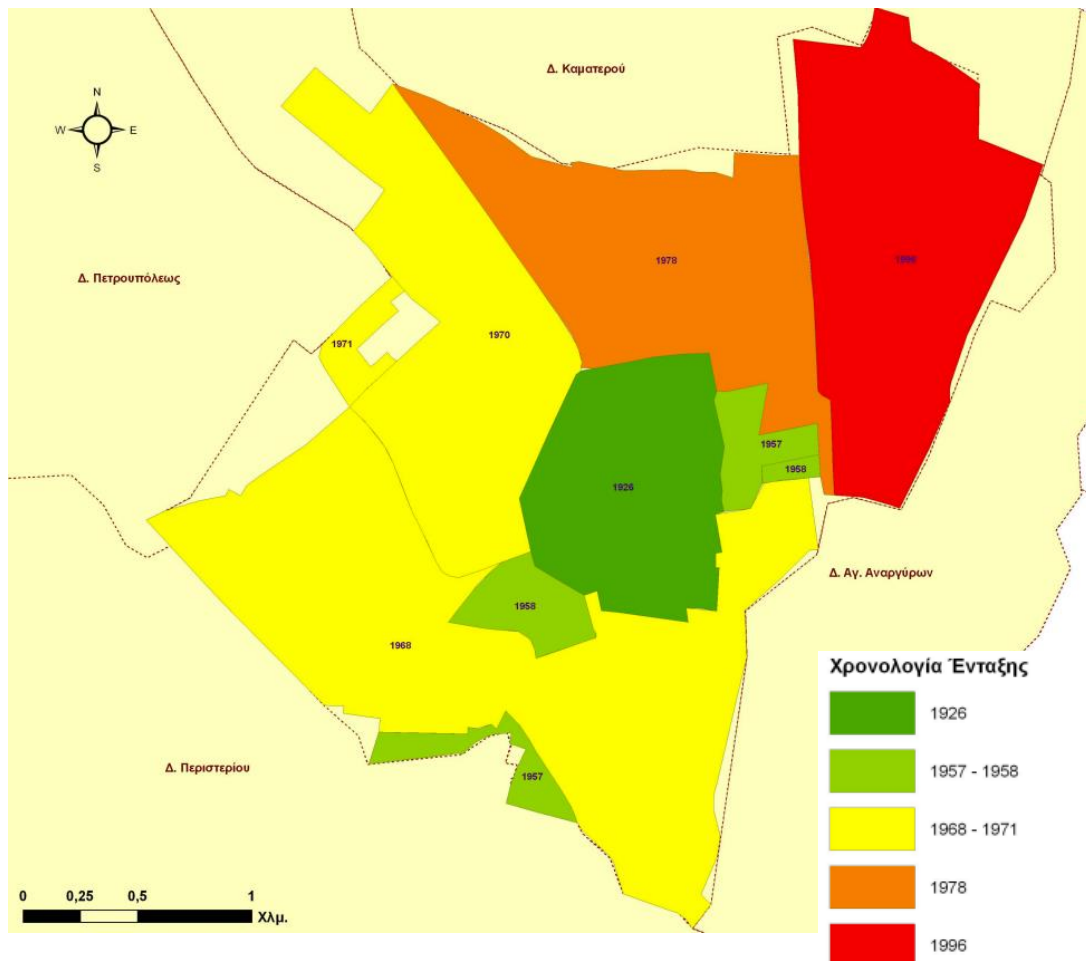
Επιφάνεια (μ ²)									
Κάτω από 40	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70 - 79	80 - 89	90 - 99	100 - 109	110 - 119	120+
1,446	2,135	4,028	4,817	7,057	7,341	4,862	3,722	1,680	2,555
4%	5%	10%	12%	18%	19%	12%	9%	4%	6%

2.2. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ιλίου

Το πολεοδομικό σχέδιο των Νέων Λιοσίων ήταν το πρώτο που εκπονήθηκε στην ευρύτερη πρωτεύουσα. Στις 31 Μαρτίου 1858 ο Όθωνας υπέγραψε το Σχέδιο Νέων Λιοσίων έκτασης 213 στρεμμάτων με 55 οικοδομικά τετράγωνα, 6 κοινόχρηστους χώρους και 25 δρόμους διατεταγμένους σε ιπποδάμειο πλέγμα. Τα οικοδομικά τετράγωνα στο άνω μέρος του διατάσσονταν σε καμπυλοειδή μορφή και προορίζονταν για αξιωματούχους, κυβερνήτες ή άτομα της ανώτερης τάξης. Εξάιρεση στο ιπποδάμειο πλέγμα αποτελούσαν η σημερινή οδός Αλ. Παναγούλη που συνέδεε το χωριό με το βασιλικό αγρόκτημα και η ανενεργή οδός Όθωνος. Τα κτίσματα που ήδη υπήρχαν ήταν άναρχα και τα περισσότερα τέμνονταν από τους δρόμους του. Αντίθετα, τα σπίτια των πολιτικών και των αξιωματούχων της αυλής ακολουθούσαν πιστά το σχέδιο (archaiologia.gr, 2019).

Το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο του Ιλίου εγκρίθηκε το 1926. Η μορφή της πόλης εξαρτήθηκε από τα ρυμοτομικά σχέδια που θεσμοθετήθηκαν ως το 1978. Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο εγκρίθηκε το 1991. Σύμφωνα με αυτό, δημιουργήθηκαν 19 Π.Ε. και 7 συνοικίες. Αργότερα οι Π.Ε έγιναν 18 και οι συνοικίες 8.

Στην Εικόνα 9 παρουσιάζεται η χρονολογία ένταξης των περιοχών στο Δ. Ιλίου βάσει του ΓΠΣ.



Εικόνα 9: Χρονολογία ένταξης των περιοχών στο Δ. Ιλίου (Πηγή: ΑΣΔΑ 2008, επεξεργασία: Βανιώτη 2009)

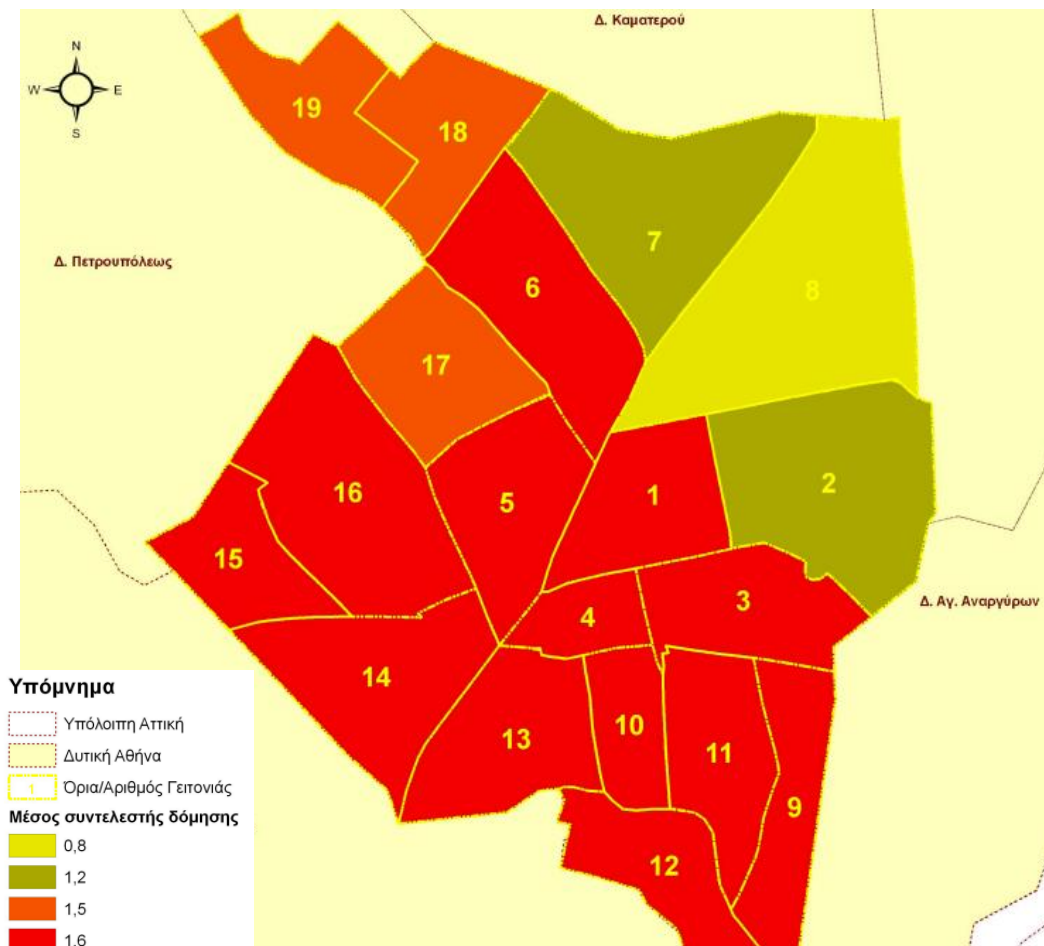
Οι εκτάσεις και οι συντελεστές δόμησης για κάθε συνοικία παρουσιάζονται παρακάτω:

1. Κέντρο, Έκταση: 83,6 ha, Συντελεστής δόμησης Κέντρο, Έκταση: 83,6 ha, Συντελεστής δόμησης: Τομέας I 1,8, Τομέας II 1,6 και Τομέας III 1,2
2. Ρίμινη, Έκταση: 12,6 ha, Συντελεστής δόμησης: 1,2
3. Βερακεία, Έκταση: 11,2 ha, Συντελεστής δόμησης: 1,6 και 1,8

4. Πολύτεκνοι, Έκταση: 16,4 ha, Συντελεστής δόμησης: 1,2
5. Αγ. Φανούριος, Έκταση: 109,30 ha, Συντελεστής δόμησης: 1,6
6. Παλατιανή, Έκταση: 125,0 ha, Συντελεστής δόμησης: 1,6
7. Μιχελή, Έκταση: 125,2 ha, Συντελεστής δόμησης: 1,6
8. Ραδιοφωνία, Έκταση: 124,0 ha, Συντελεστής δόμησης: 1,2 και 0,8

Η κάλυψη είναι 40 -70%, ενώ ο συντελεστής δόμησης είναι διαφορετικός στο κέντρο και στις συνοικίες. Μέση τιμή του σ.δ. είναι το 1,4 (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2015–2019).

Στην Εικόνα 10 παρουσιάζεται ο μέσος συντελεστής δόμησης βάσει ΓΠΣ ανά γειτονιά του Δ. Ιλίου.



Εικόνα 10: Μέσος σ.δ. βάσει ΓΠΣ ανά γειτονιά του Δ. Ιλίου (Πηγή: ΑΣΔΑ 2008, επεξεργασία: Βανιώτη 2009)

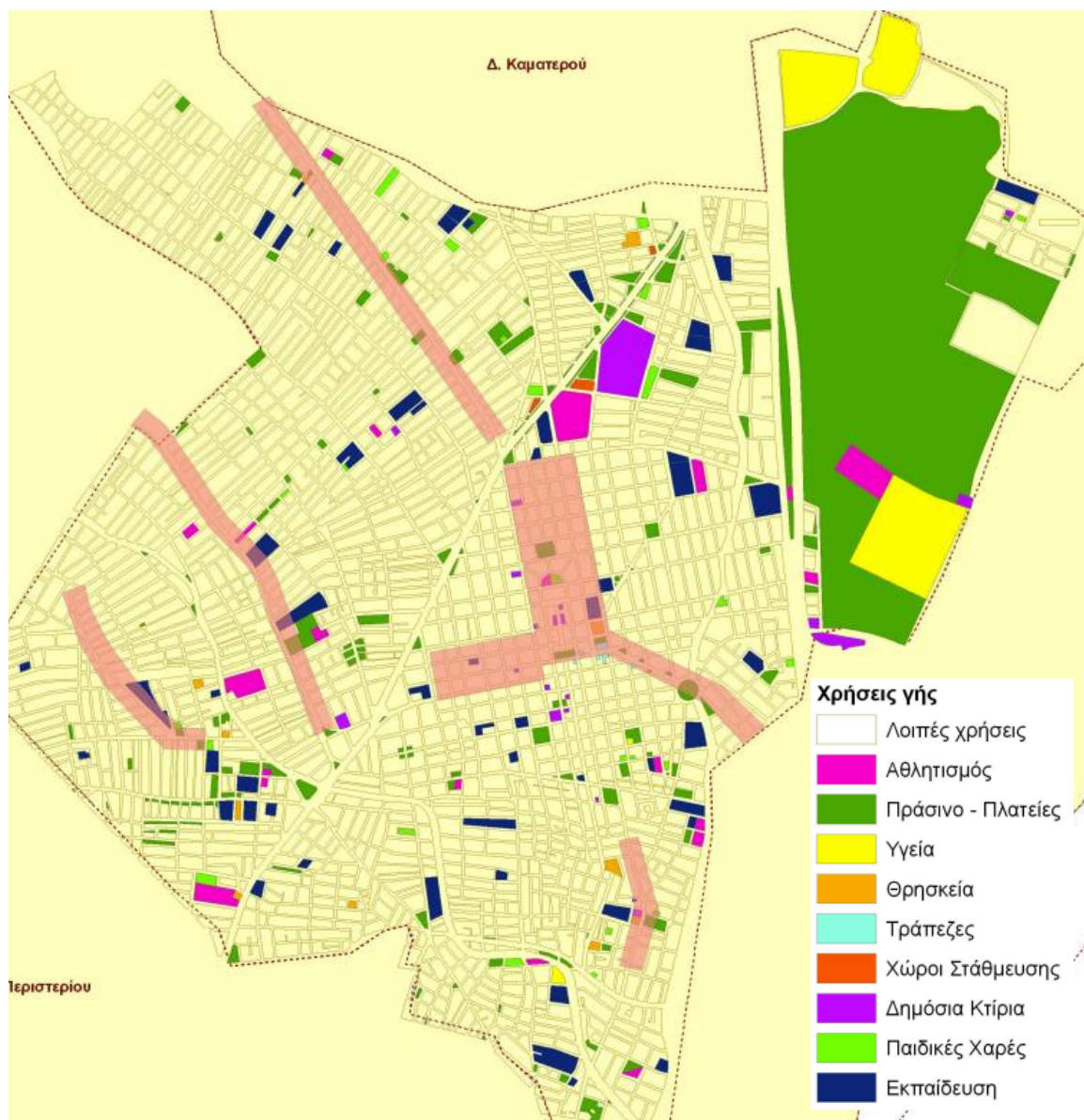
2.3. Χρήσεις γης

Στον Δήμο Ιλίου εντός σχεδίου πόλεως βρίσκονται 630 στρέμματα και 800 στρέμματα αποτελούν οικιστική ζώνη. Η υπόλοιπη έκταση είναι εκτός σχεδίου. Μια προσπάθεια νομιμοποίησης της ήδη ανεπτυγμένης αστικής και επιχειρηματικής περιοχής παρουσιάζεται στην επέκταση του σχεδίου πόλης το 1957 με 1978.

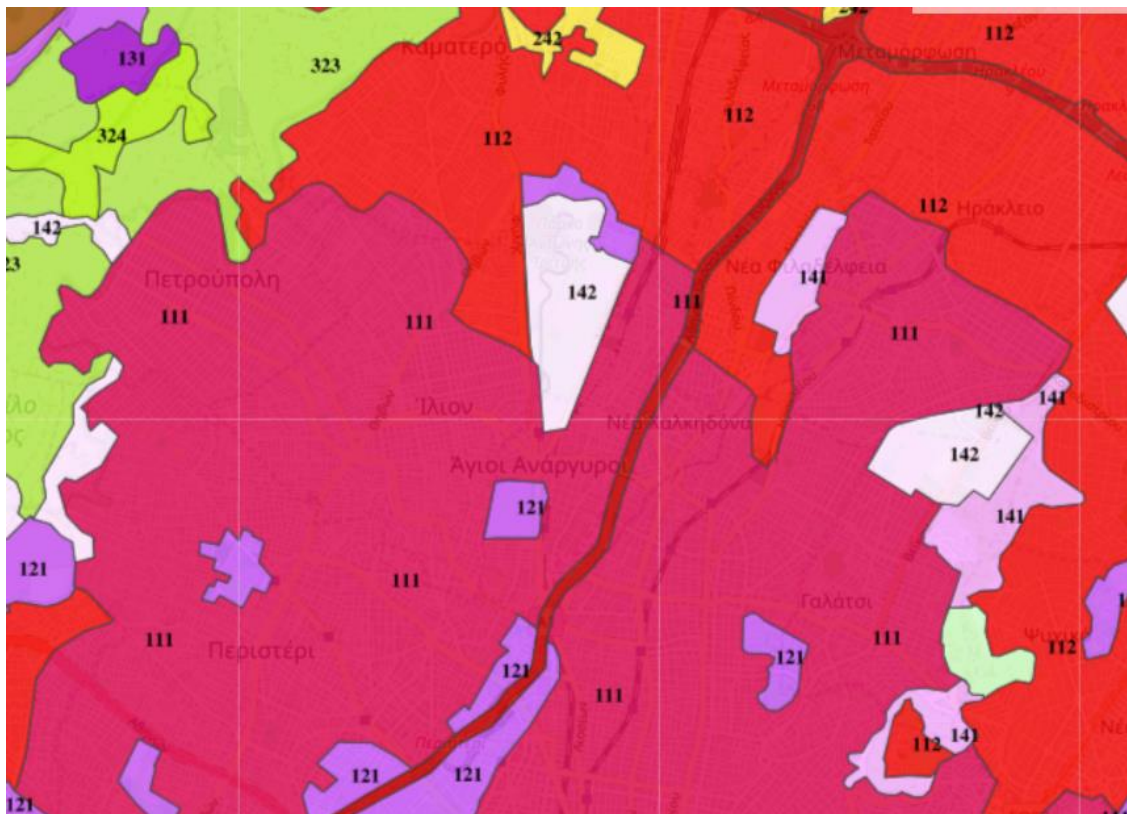
Ο Δήμος διαθέτει περιοχές γενικής κατοικίας, βιομηχανικών χρήσεων, καθορισμένα πολεοδομικά κέντρα, κοινωφελείς και κοινόχρηστες λειτουργίες, χώρους αναψυχής, αθλητισμού, πολιτισμού και οικιστικά τμήματα. Βόρεια συναντώνται ελεύθεροι χώροι και η ποιότητα κατοικίας είναι αναβαθμισμένη. Η περιοχή από αγροκτηνοτροφικό χαρακτήρα μετατράπηκε σε αστικό αυθαίρετης δόμησης. Έτσι εμφανίστηκαν αντιθέσεις. Υπάρχουν μέτριας ποιότητας κατοικίες, έλλειψη κοινόχρηστων χώρων, ανεπαρκές οδικό δίκτυο και υποδομές (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2015-2019).

Δεν υπήρχε εθνικός χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός και προγραμματισμός με αποτέλεσμα η δόμηση να αποτελεί ιδιωτική πρωτοβουλία και έτσι ο ιστός διαθέτει αυθαίρετα κτίσματα.

Παρακάτω παρουσιάζονται οι υφιστάμενες χρήσεις γης όπως παρατηρούνται στο Δήμο μελέτης. Όπως φαίνεται από το απόσπασμα της Κάλυψης Γης στην Εικόνα 11 και Εικόνα 12, η περιοχή μελέτης αποτελείται κυρίως από αστικό ιστό, λίγες βιομηχανικές και εμπορικές ζώνες και ένα μεγάλο τμήμα αθλητισμού και αναψυχής.



Εικόνα 11: Χρήσεις γης (Πηγή: ΑΣΔΑ 2008, επεξεργασία: Βανιώτη 2009)



- 1.1 ΑΣΤΙΚΟΣ ΙΣΤΟΣ
- 1.1.1 Συνεχής αστικός ιστός
 - 1.1.2 Ασυνεχής αστικός ιστός
- 1.2 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ - ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤ
- 1.2.1 Βιομηχανικές και εμπορικές ζώνες
 - 1.2.2 Οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα
 - 1.2.3 Ζώνες λιμένων
 - 1.2.4 Αεροδρόμια
- 1.3 ΟΡΥΧΕΙΑ, ΧΩΡΟΙ ΑΠΟΡΡΙΨΕΩΣ ΑΠΟΡΡΙΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΧΩ
- 1.3.1 Χώροι εξορύξεως ορυκτών
 - 1.3.2 Χώροι απορρίψεως απορριμμάτων
 - 1.3.3 Χώροι οικοδόμησης
- 1.4 ΤΕΧΝΗΤΕΣ ΜΗ ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
- 1.4.1 Περιοχές αστικού πρασίνου
 - 1.4.2 Εγκαταστάσεις αθλητισμού και αναψυχής
- 3.2 ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ ΘΑΜΝΩΔΟΥΣ ΉΚΑΙ ΠΟΩΔΟΥΣ ΒΛΑΣΤΗΣΗΣ
- 3.2.1 Φυσικοί βοσκότοποι
 - 3.2.2 Θάμνοι και χερσότοποι
 - 3.2.3 Σκληροφυλλική βλάστηση
 - 3.2.4 Μεταβατικές δασώδεις και θαμνώδεις εκτάσεις

Εικόνα 12: Χρήσεις γης (Πηγή: Corine Land Cover 2018)

2.3.1. Κύρια χρήση - κατοικία

Η βασική χρήση γης στον Δ. Ιλίου είναι η κατοικία. Το 76% των κτιρίων χρησιμοποιούνται ως κατοικία, ενώ μαζί με τα μικτής χρήσης ανέρχονται στο 94%. Ο Πίνακας 8 δείχνει πως κυρίαρχο χαρ/κό τους είναι τα 80 τμ. Το 1991 - 2001 οι κανονικές κατοικίες αυξήθηκαν κατά 17,94%, φτάνοντας τις 35.370. Παράλληλα αυξήθηκαν οι κατοικίες 4^{ων} δωματίων κατά 34,54% και μειώθηκαν όσες είχαν 1 ή 2 δωμάτια. Αυτό συνέβη και εξαιτίας της καθ' ύψους δόμησης της πόλης. Οι κατοικίες άρχισαν να απομακρύνονται από το κέντρο του Δήμου και να μεταφέρονται περιφερειακά (Βανιώτη, 2009).

2.3.2. Εμπόριο - Υπηρεσίες

Η πλειοψηφία του εμπορίου συναντάται γύρω από τους κύριους οδικούς άξονες, όπως στη Λ. Θηβών, στη Λ. Χασιάς, στις οδούς Πριάμου, Πολυτέκνων, Ελαιών, Ηρακλείτου, Νυμφαίου και Αγ. Νικολάου. Η οδός Αγ. Νικολάου μετατρέπεται δεύτερο κέντρο του Δήμου. Υπάρχουν χρήσεις οι οποίες είναι ασύμβατες με την κατοικία και αφορούν μικρού μεγέθους επαγγελματικά εργαστήρια, αποθήκες κ.ά.

2.3.3. Βιοτεχνίες - Βιομηχανίες - Κοινόχρηστοι Κοινωφελείς χώροι

Σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία (ΕΠΧΣΑΑ – Βιομηχανίας), η γενική προτεραιότητα μεταποίησης της περιοχής μελέτης είναι πολύ υψηλή (ΦΕΚ 151 ΑΑΠ/13-4-2009).

2.3.4. Υποδομές εκπαίδευσης

Παρακάτω αναγράφονται όλες οι υποδομές εκπαίδευσης που εντοπίζονται στον Δήμο μελέτης, μαζί με τη διεύθυνση που εντοπίζονται.

Βρεφονηπιακοί και Παιδικοί Σταθμοί:

- Βρεφονηπιακός Σταθμός, ΚΑΛΠΑΚΙΟΥ & ΖΙΤΣΗΣ (ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ)
- Βρεφονηπιακός Σταθμός, Λ. ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΩΣ 54 (ΑΛΑΝΑ ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ)
- Βρεφονηπιακός Σταθμός, ΜΕΘΟΔΙΟΥ 56 (ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ) 4

- Παιδικός Σταθμός, Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ 169Α (ΖΩΟΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ)
- Παιδικός Σταθμός, ΑΓΙΑΣ ΛΑΥΡΑΣ 24 (ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ)
- Παιδικός Σταθμός, ΠΑΓΚΑΛΟΥ 1 & ΔΗΜΗΤΣΑΝΗΣ (ΦΛΕΒΑ-ΤΣΟΥΜΠΑ)
- Βρεφονηπιακός Σταθμός, ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΕΡΑ & ΠΗΝΕΛΟΠΗΣ (ΡΑΔΙΟΦΩΝΙΑ)
- Παιδικός Σταθμός, ΖΑΓΟΡΙΟΥ 31-33 (ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ)
- Παιδικός Σταθμός, ΙΚΑΡΟΥ 15 & ΒΡΥΣΗΙΔΟΣ (ΚΕΝΤΡΟ)
- Βρεφονηπιακός Σταθμός, ΖΑΓΟΡΙΟΥ 31-33 (ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ)
- Βρεφονηπιακός Σταθμός, ΑΝΤΙΓΟΝΗΣ 1Α (ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ)
- Βρεφονηπιακός Σταθμός, ΗΡΑΣ & ΝΑΥΣΙΚΑΣ (ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΑ)

Νηπιαγωγεία:

- Νηπιαγωγείο, ΝΑΥΣΙΚΑΣ & ΕΚΤΟΡΟΣ
- Νηπιαγωγείο, ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ & ΑΙΑΝΤΟΣ
- Νηπιαγωγείο, ΠΑΛΑΤΙΑΝΗΣ 24
- Νηπιαγωγείο, ΠΟΛΥΤΕΚΝΩΝ 20
- Νηπιαγωγείο, ΗΡΟΔΟΤΟΥ & ΑΓΡΑΦΩΝ
- Νηπιαγωγείο, ΑΛΒΑΝΙΚΟΥ ΕΠΟΥΣ 54
- Νηπιαγωγείο, ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2
- Νηπιαγωγείο, ΠΡΕΒΕΖΗΣ & ΤΡΙΚΑΛΩΝ
- Νηπιαγωγείο, ΑΙΑΚΟΥ 80-82
- Νηπιαγωγείο, ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ & ΜΕΛΕΤΗ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ
- Νηπιαγωγείο, ΠΟΛΥΓΥΡΟΥ & ΚΗΦΙΣΟΥ
- Νηπιαγωγείο, ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ & ΦΛΕΒΑΣ
- Νηπιαγωγείο, ΚΑΠΠΑΔΟΚΙΑΣ 21
- Νηπιαγωγείο, ΒΙΤΙΒΙΛΙΑ 34
- Νηπιαγωγείο, ΒΕΛΕΣΤΙΝΟΥ 40
- Νηπιαγωγείο, ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ 30
- Νηπιαγωγείο, Λ. ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΩΣ 76

- Νηπιαγωγείο, ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟΥ 49
- Νηπιαγωγείο, ΠΟΛΥΦΗΜΟΥ & ΒΡΥΣΗΙΔΟΣ
- Νηπιαγωγείο, ΠΟΛΥΤΕΚΝΩΝ 20
- Νηπιαγωγείο, ΑΝΔΡΟΥ & ΣΠΕΤΣΩΝ
- Νηπιαγωγείο, ΒΙΤΙΒΙΛΙΑ 34
- Νηπιαγωγείο, ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ ΦΩΤΙΟΥ & ΚΥΡΙΛΛΟΥ
- Νηπιαγωγείο, ΚΑΛΠΑΚΙΟΥ & ΡΟΔΟΥ
- Νηπιαγωγείο, ΚΑΛΠΑΚΙΟΥ & ΡΟΔΟΥ
- Νηπιαγωγείο, ΦΑΝΑΡΙΟΥ 4
- Νηπιαγωγείο, ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ Ε΄ 38
- Νηπιαγωγείο ΔΙΟΜΗΔΟΥΣ 2Α
- Νηπιαγωγείο, ΖΙΤΣΗΣ & ΡΟΔΟΥ
- Νηπιαγωγείο, ΒΕΛΕΣΤΙΝΟΥ 40
- Ειδικό Νηπιαγωγείο, ΚΑΠΠΑΔΟΚΙΑΣ 5

Δημοτικά:

1. Δημοτικό, ΠΡΙΑΜΟΥ 114
2. Δημοτικό, ΧΡΥΣΗΙΔΟΣ 71
3. Δημοτικό, ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ Ε΄ 38
4. Δημοτικό, ΠΟΛΥΤΕΚΝΩΝ 20
5. Δημοτικό, ΠΑΛΑΤΙΑΝΗΣ 24
6. Δημοτικό, ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΑΡΧΟΥ ΔΑΒΑΚΗ 50
7. Δημοτικό, Λ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ 55-57
8. Δημοτικό, Μ. ΑΝΑΤΟΛΗΣ & ΤΕΝΕΔΟΥ
9. Δημοτικό, Λ. ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΩΣ 76
10. Δημοτικό, ΠΟΛΥΤΕΚΝΩΝ 12
11. Δημοτικό, ΠΑΛΑΤΙΑΝΗΣ 2
12. Δημοτικό, ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟΥ 51

13. Δημοτικό, ΚΑΠΠΑΔΟΚΙΑΣ 21
14. Δημοτικό, ΗΡΟΔΟΤΟΥ & ΑΓΡΑΦΩΝ 47
15. Δημοτικό, ΠΡΙΑΜΟΥ 187
16. Δημοτικό, ΠΛΟΥΤΑΡΧΟΥ 3 & ΑΕΤΟΜΗΛΙΤΣΗΣ
17. 20ο Δημοτικό, ΕΠΤΑΝΗΣΟΥ 23
18. Νεστόρειο Δημοτικό, ΘΗΒΩΝ 422
19. 24ο Δημοτικό, ΚΑΡΠΑΘΟΥ (ΤΕΡΜΑ)
20. 25ο Δημοτικό, ΠΡΕΒΕΖΗΣ 43
21. 26ο Δημοτικό, ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ & ΦΛΕΒΑΣ
22. 1ο Ειδικό Δημοτικό, ΚΑΠΠΑΔΟΚΙΑΣ 9
23. Ειδικό Δημοτικό, Λ. ΧΑΣΙΑΣ

Γυμνάσια:

- 1ο Γυμνάσιο, ΚΑΛΧΟΥ 58
- 3ο Γυμνάσιο, ΠΗΝΕΛΟΠΗΣ 64
- 4ο Γυμνάσιο, ΔΡΑΓΟΥΜΑΝΟΥ & ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
- 5ο Γυμνάσιο, ΕΛΑΙΩΝ 61
- 6ο Γυμνάσιο, ΠΟΡΦΥΡΑ & ΠΟΡΦΥΡΟΓΕΝΝΗΤΟΥ
- 7ο Γυμνάσιο, ΑΛΑΜΑΝΑΣ & ΔΙΟΣ
- 8ο Γυμνάσιο, ΑΧΑΪΑΣ & ΝΑΥΠΛΙΟΥ
- 9ο Γυμνάσιο, ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ & ΔΙΟΣ
- 10ο Γυμνάσιο, ΖΑΓΟΡΙΟΥ 64
- 11ο Γυμνάσιο, ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΩΣ & ΑΕΤΟΜΗΛΙΤΣΗΣ
- Ειδικό Γυμνάσιο, ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΠΥΡΟΥ ΘΕΟΛΟΓΟΥ 1 & ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΦΥΛΗΣ
- Μουσικό Σχολείο Ιλίου, ΣΥΜΗΣ 5

Λύκεια:

- Γενικό Λύκειο, ΙΔΟΜΕΝΕΩΣ 104
- Γενικό Λύκειο, ΠΗΝΕΛΟΠΗΣ 62
- Γενικό Λύκειο, ΑΛΑΜΑΝΑΣ 14Α
- Γενικό Λύκειο, ΑΛΑΜΑΝΑΣ & ΔΙΟΣ 1
- Γενικό Λύκειο, ΚΑΛΠΑΚΙΟΥ & ΖΙΤΣΗΣ 15
- Γενικό Λύκειο, ΓΑΛΕΡΙΟΥ & ΚΑΠΠΑΔΟΚΙΑΣ 15
- Γενικό Λύκειο, ΒΙΤΙΒΙΛΙΑ 50-52
- 1ο ΕΠΑΛ, ΑΝΔΡΟΜΑΧΗΣ & Λ. ΦΥΛΗΣ
- 2ο ΕΠΑΛ, ΑΝΔΡΟΜΑΧΗΣ & Λ. ΦΥΛΗΣ
- 5ο ΕΚ, ΑΧΙΛΛΕΩΣ & ΧΑΣΙΑΣ 123
- Ειδικό Λύκειο, ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΠΥΡΟΥ ΘΕΟΛΟΓΟΥ 1 & ΛΕΩΦ.ΦΥΛΗΣ
- Ενιαίο Ειδικό Επαγγελματικό Λύκειο Ιλίου, ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΠΥΡΟΥ ΘΕΟΛΟΓΟΥ 1 & ΛΕΩΦ.ΦΥΛΗΣ
- Μουσικό Σχολείο Ιλίου, ΣΥΜΗΣ 5 14 ΕΠΑΣ ΧΑΣΙΑΣ & ΑΝΔΡΟΜΑΧΗΣ 1

2.3.5. Υποδομές πολιτισμού

Παρακάτω παρουσιάζονται μερικές από τις σημαντικότερες υποδομές πολιτισμού που συναντώνται στον Δήμο μελέτης.

- Πολιτιστικό Κέντρο “Μελίνα Μερκούρη” Δ. Ιλίου - Καλλιτεχνικό Καφενείο: Φιλοξενεί την βιβλιοθήκη, Αγ. Φανουρίου 99
- Πολυδύναμο Κέντρο Πολιτιστικών, Αθλητικών και Κοινωνικών Δραστηριοτήτων «Μίκης Θεοδωράκης», Πωγωνίου 80, Ίλιον 131 23
- Δημοτικό Ωδείο-Φιλαρμονική, Δαναών 69 και Πρωτεσιλάου
- Έκθεση Θεάτρου Σκιών
- Λαογραφικό Μουσείο Ιλίου: Το μουσείο διαθέτει εικόνες της παλιάς πόλης, του παλιού χάρτη των Λιοσίων, τον μητροπολιτικό ναό του Ευαγγελισμού της Θεοτόκου, τις παλιές κατοικίες της περιοχής και τα αρχοντικά των ντόπιων μεγαλονοικοκυραίων. Εκτίθενται αντικείμενα καθημερινής χρήσης, παραδοσιακές ενδυμασίες, έπιπλα και φωτογραφίες από οικογένειες των γηγενών και σημαντικών προσώπων που συνέδεσαν τη ζωή τους με την πόλη, όψεις της κοινωνικής ζωής, κ.ά..
- Μητροπολιτικό Πάρκο Αντώνης Τρίτσης: αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης, έχει έκταση 1.150 στρέμματα και εκεί δραστηριοποιείται η Ελληνική Ορνιθολογική Εταιρία, η οποία παρέχει εκπαιδευτικά προγράμματα μαθητές. Αποτελεί κατοικία σημαντικών ειδών πανίδας και χλωρίδας (Βικιπαίδεια).

2.3.5.1. Πολιτιστικοί - Εθnikοτοπικοί Σύλλογοι

Παρακάτω παρουσιάζονται χώροι και σύλλογοι που έχουν πολιτιστικό χαρακτήρα.

- Ένωση Κρητών Ιλίου
- Πολιτιστικός Σύλλογος Ηλείων “Η Αρχαία Ολυμπία”
- Πολιτιστικός Σύλλογος Αρκάδων Ιλίου
- Πολιτιστικός & Μορφωτικός Σύλλογος Μεσσηνίων Ιλίου “Η αρχαία Μεσσήνη”
- Εξωραϊστικός & Εκπολιτιστικός Σύλλογος “Ο Μέρμηγκας”

- Εξωρραιστικός Εκπολιτιστικός Σύλλογος “Η Εθνική Εστία”
- Σωματείο Ελληνικών χορών “Παραδοσιακή φλόγα”
- Ένωση Λιοσιωτών Ιλίου
- Ένωση Ηπειρωτών Ιλίου
- Ελληνικός Παραδοσιακός Χορευτικός Όμιλος “Ελτάχο” και οι Δικταίοι-Καστρινοί
- Πολιτιστικός Σύλλογος Ευβοιωτών Ιλίου “Η Αρχαία Κούμη”
- Σωματείο Ελληνικών χορών-λαογραφικών ερευνών “Η Ελληνική παράδοση”
- Σύλλογος Ποντίων “Μανουήλ Κομνηνός”
- Σύλλογος Ριμινιτών
- Πολιτιστικός Σύλλογος «Αγκαλιάζω» ΡΟΜ Ιλίου

2.3.5.2. Αρχαιολογικοί Χώροι-Μνημεία

Στον Πίνακα 9 παρουσιάζονται οι κηρυγμένοι αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία του Δήμου Ιλίου.

Πίνακας 9: Αρχαιολογικοί Χώροι-Μνημεία Δ. Ιλίου

(Πηγή: Κατάλογος Κηρυγμένων Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων της Ελλάδας)

Μνημείο	Είδος Μνημείου
Όρος Αιγάλεω	Φυσικοί Χώροι
Ι. Ν. Αγίου Νικολάου	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Εγκαταστάσεις της ΕΡΤ στα Νέα Λιόσια	Αστικά Κτίρια
Το Συγκρότημα του «Πύργου Βασιλίσσης»	Αρχοντικά, Πύργοι, Αστικά Κτίρια, Κέντρα Διοίκησης
Ι. Ναός Αγίου Γεωργίου	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι

2.3.5.3. Ιεροί Ναοί

Παρακάτω παρουσιάζονται οι υποδομές θρησκευτικού χαρακτήρα που διαθέτει ο Δήμος μελέτης. Στην Εικόνα 13 παρουσιάζονται οι Ιεροί Ναοί του Δήμου στον χώρο.



Εικόνα 13: Ιεροί Ναοί του Δ. Ιλίου (Πηγή: Google Maps, ιδία επεξεργασία)

Στην Εικόνα 14 απεικονίζεται ο ναός «Αγία Βαρβάρα», ο οποίος συναντάται στην οδό Αγίας Βαρβάρας 54.



Εικόνα 14: Αγία Βαρβάρα (Πηγή: Google Maps)

Στην Εικόνα 15 απεικονίζεται ο ναός «Αγία Αικατερίνη», ο οποίος συναντάται στη Λεωφ. Δημοκρατίας 182.



Εικόνα 15: Αγία Αικατερίνη (Πηγή: imiliou.gr)

Στην Εικόνα 16 απεικονίζεται ο ναός «Κοίμηση της Θεοτόκου Παλατιανής», ο οποίος συναντάται στη συμβολή των οδών Παύλου Μελά και Μεθοδίου.



Εικόνα 16: Κοίμηση Θεοτόκου Παλατιανής (Πηγή: Google Maps)

Στην Εικόνα 17 απεικονίζεται ο ναός «Ζωοδόχου Πηγής», ο οποίος συναντάται στην οδό Αγ. Θεοδώρων 6.



Εικόνα 17: Ζωοδόχου Πηγής (Πηγή: Google Maps)

Στην Εικόνα 18 απεικονίζεται ο ναός «Άγιος Φανούριος», ο οποίος συναντάται στην οδό Αγίου Φανουρίου 97.



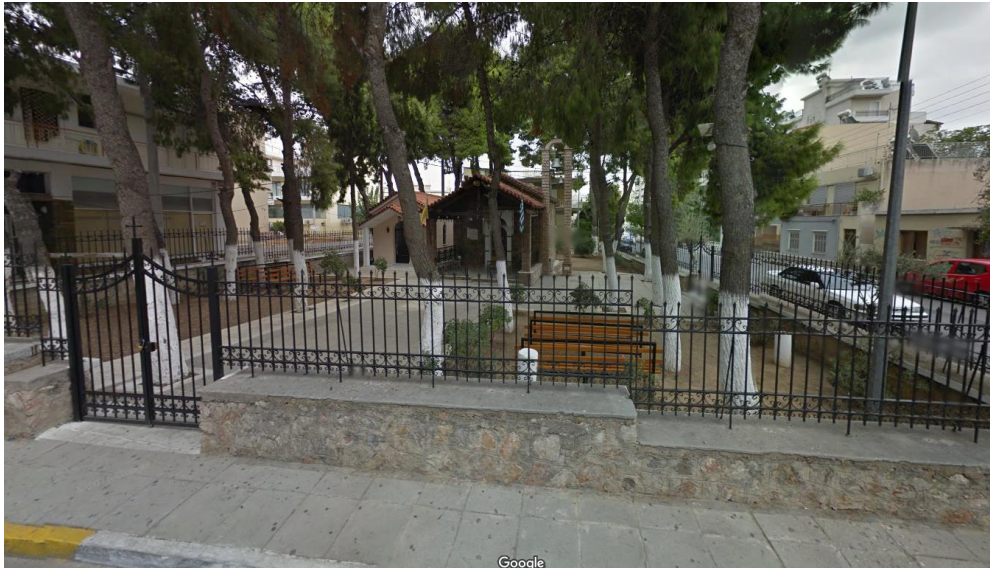
Εικόνα 18: Άγιος Φανούριος (Πηγή: Google Maps)

Στην Εικόνα 19 απεικονίζεται ο ναός «Ευαγγελισμός της Θεοτόκου», ο οποίος συναντάται στην οδό Πριάμου 123.



Εικόνα 19: Ευαγγελισμός της Θεοτόκου (Πηγή: Google Maps)

Στην Εικόνα 20 απεικονίζεται ο ναός «Αγία Παρασκευή», ο οποίος συναντάται στην οδό Αγίου Γεωργίου 34.



Εικόνα 20: Αγία Παρασκευή (Πηγή: Google Maps)

Στην Εικόνα 21 απεικονίζεται ο ναός «Άγιος Διονύσιος», ο οποίος συναντάται στην οδό Ηγουμενίτσης 1.



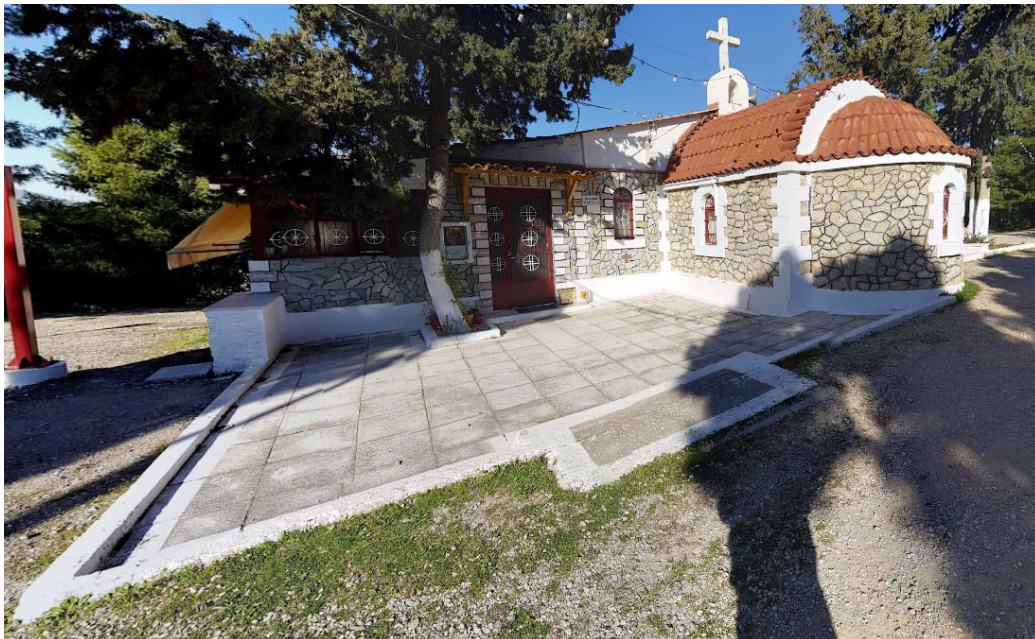
Εικόνα 21: Άγιος Διονύσιος (Πηγή: Google Maps)

Στην Εικόνα 22 απεικονίζεται ο ναός «Άγιος Γεώργιος», ο οποίος συναντάται στην οδό Λάμπρου Κατσώνη 48.



Εικόνα 22: Άγιος Γεώργιος (Πηγή: Google Maps)

Στην Εικόνα 23 απεικονίζεται το παρεκκλήσι «Προφήτης Ηλίας», το οποίο συναντάται στην οδό Δυοβουνιώτη.



Εικόνα 23: Προφήτης Ηλίας (Πηγή: Google Maps)

Στην Εικόνα 24 απεικονίζεται ο ναός «Αγίων Πάντων», ο οποίος συναντάται στην οδό Καππαδοκίας 18.



Εικόνα 24: Αγίων Πάντων (Πηγή: Google Maps)

2.3.6. Υποδομές και υπηρεσίες υγείας και πρόνοιας

Ο Δήμος μελέτης δε διαθέτει ολοκληρωμένη δημόσια νοσοκομειακή μονάδα, αλλά υπάρχουν οι εξής μικρότερες μονάδες υγείας:

- ΙΚΑ Αγ. Αναργύρων, Μπίμπιζα 18
- ΙΚΑ Ιλίου, Αχαΐας & Καλαβρύτων
- Δημοτικά Ιατρεία, Ζίτσης & Ολύνθο
- Ίδρυμα Θεοτόκος, Κοιμήσεως Θεοτόκου 2
- Κέντρο βρεφών “Μητέρα”, Δημοκρατίας 65
- Διαγνωστικό Κέντρο “Κόμβος Ιλίου”, Ιλίου 11
- Μονάδα Αιμοκάθαρσης, Ανδρ. Παπανδρέου 72
(Βανιώτη, 2009)

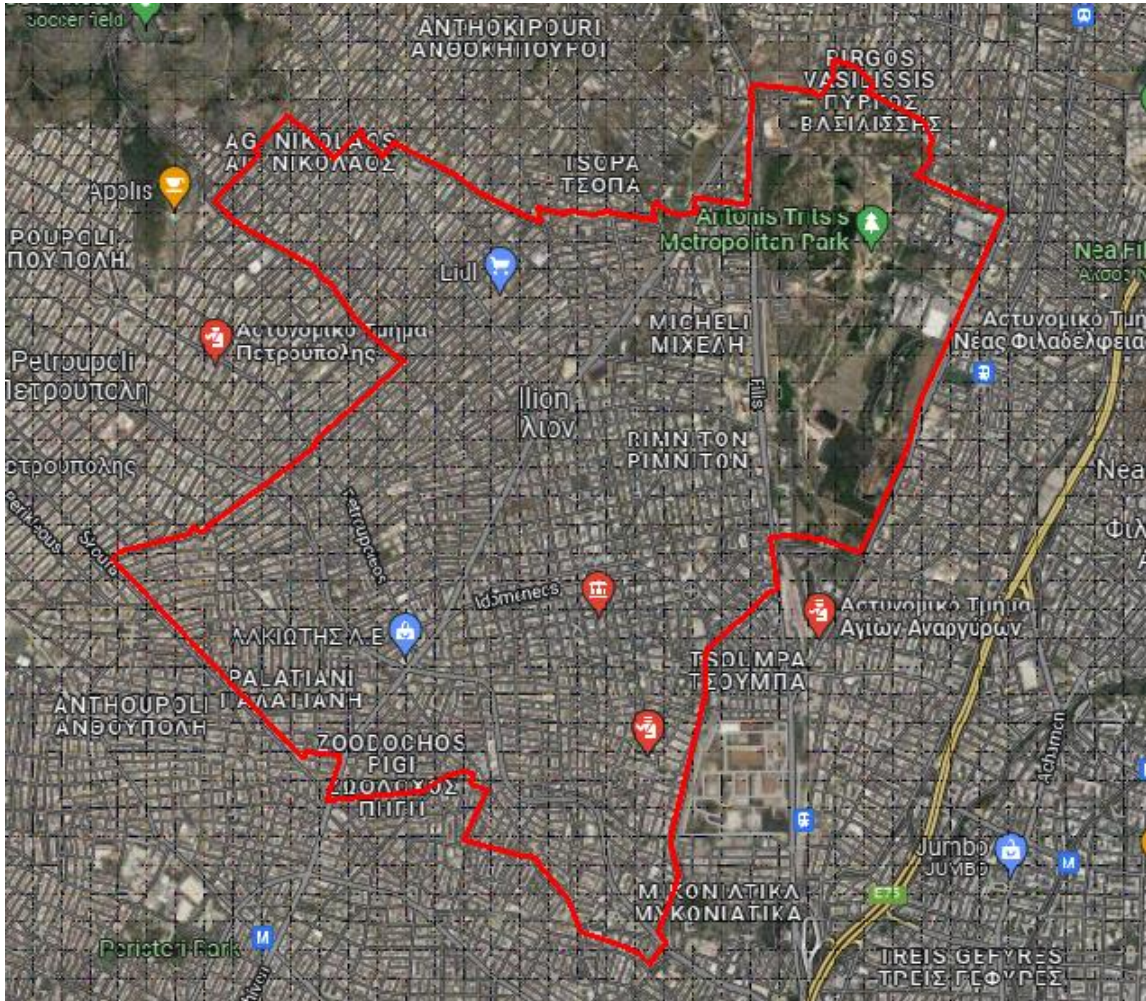
Ο Δήμος διαθέτει κοινωνικές δομές για να ανταποκριθεί στις ανάγκες των πολιτών. Λειτουργούν 2 δημοτικά ιατρεία, κέντρο ψυχολογικής υποστήριξης, συμβουλευτική και κοινωνική στήριξη, κοινωνικό φαρμακείο, βοήθεια στο σπίτι, νοσηλευτικές πράξεις, ιατρείο μητρικού θηλασμού, δημοτικό οδοντιατρείο, παρέχονται εξετάσεις και φυσικοθεραπείες.

Παρακάτω παρουσιάζονται τα Κέντρα Ανοιχτής Προστασίας Ηλικιωμένων (ΚΑΠΗ) του Δήμου μελέτης:

- Α' ΚΑΠΗ, Δαναών 35
- Β' ΚΑΠΗ, Μελίκης 17
- Γ' ΚΑΠΗ, Αγ. Αικατερίνης 12
- Δ' ΚΑΠΗ, Θεοδώρας 48
- Ε' ΚΑΠΗ, Ζωοδόχου Πηγής 22 & 15
- ΣΤ' ΚΑΠΗ, Εκάβης 78
- Ζ' ΚΑΠΗ, Δαβάκη 40
- Η' ΚΑΠΗ, Μουστακλή & Σινάνη

2.3.7. Αστυνομικά τμήματα και εγκληματικότητα

Στην Εικόνα 25 φαίνονται τα αστυνομικά τμήματα της περιοχής στον χώρο. Στον Δήμο Ιλίου υπάρχει μόνο ένα στην οδό Κωστή Παλαμά 27.



Εικόνα 25: Αστυνομικά τμήματα (Πηγή: Google Maps, ίδια επεξεργασία)

Σύμφωνα με τα στατιστικά εγκληματικότητας για το διάστημα 2020-2021 του Δήμου Ιλίου, η περιοχή μελέτης δεν θεωρείται επικίνδυνη. Ιδιαίτερα την περίοδο της πανδημίας (Covid – 19) και των τακτικών αστυνομικών ελέγχων της κυκλοφορίας η εγκληματικότητα μειώθηκε ακόμη περισσότερο. Στον Πίνακα 10 παρουσιάζονται τα στοιχεία εγκληματικότητας για το διάστημα 2020-2021 όπως καταγράφηκαν από το τμήμα ασφαλείας Ιλίου.

Πίνακας 10: Στοιχεία εγκληματικότητας ετών 2020-2021 στην περιοχή αρμοδιότητας του τμήματος ασφαλείας Ιλίου

ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΙΛΙΟΥ								
	2020				2021			
	Τελεσμένα	Απόπειρες	εξιχνιασεις	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΞ/ΣΕΩΝ	Τελεσμένα	Απόπειρες	εξιχνιασεις	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΞ/ΣΕΩΝ
Ανθρωποκτονίες	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
Απάτες	51	1	6	11,54%	46	6	3	5,77%
Απάτες με υπολογιστή	8	2	0	0,00%	13	0	0	0,00%
Ν. περί προστ. αρχαιοτήτων	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
Βιασμοί	2	0	0	0,00%	2	1	0	0,00%
Εκβιάσεις	3	0	1	33,33%	0	1	0	0,00%
Κλοπές-Διαρρήξεις	558	97	37	5,65%	565	96	25	3,78%
Κλοπές Τροχοφόρων	170	24	8	4,12%	188	7	2	1,03%
Ζωοκλοπές	2	0	0	0,00%	1	0	0	0,00%
Παραχάραξη	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
Κυκλοφορία παραχαραγμένων	57	0	0	0,00%	30	0	8	26,67%
Ν. περί λαθρεμπορίου	7	0	2	28,57%	1	0	0	0,00%
Ληστείες	40	3	8	18,60%	35	1	4	11,11%
Ν. περί Ναρκωτικών	47	0	15	31,91%	34	0	10	29,41%
Ν. περί όπλων	9	0	2	22,22%	10	0	2	20,00%
Πλαστογραφία	9	1	2	20,00%	7	0	0	0,00%
Πνευματική Ιδιοκτησία	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
Σεξ.Εκμετάλλευση	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%

2.3.8. Δίκτυο κυκλοφορίας

Ο Δήμος Ιλίου διαπερνάται από δύο μεγάλους οδικούς άξονες, τη Λεωφόρο Θηβών και Χασιάς (Φυλής). Η Λ. Θηβών διασχίζει όλο το μήκος του Δήμου. Η Λ. Χασιάς (Φυλής) αποτελεί το ΒΑ όριο του Δήμου. Συνδέει του βόρειους Δήμους με την υπόλοιπη Αθήνα, μέσω των Λ. Χασιάς, Λ. Δημοκρατίας, Λ. Θηβών και των καθέτων αυτής. Στην Εικόνα 26 παρουσιάζεται η ιεράρχηση του οδικού δικτύου.



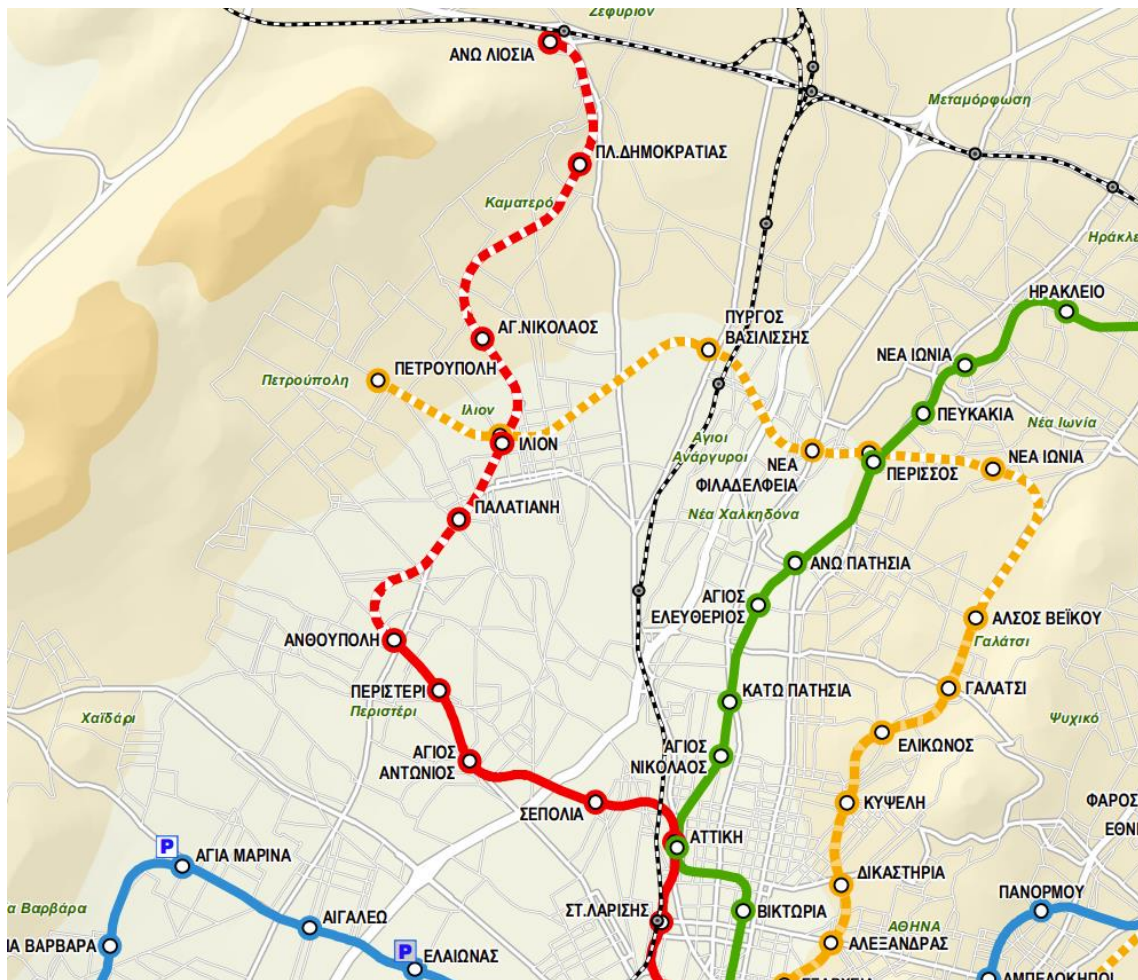
Εικόνα 26: Ιεράρχηση οδικού δικτύου (Πηγή: Βανιώτη, 2009)

2.4. Μέσα μαζικής μεταφοράς και ιδιωτικά οχήματα

Παρακάτω παρουσιάζεται η διαθέσιμη συγκοινωνία που εξυπηρετεί την περιοχή μελέτης. Η περιοχή διαθέτει από πλούσια αστική συγκοινωνία, ενώ η δημοτική συγκοινωνία φαίνεται να απουσιάζει.

Γραμμές μέσων σταθερής τροχιάς

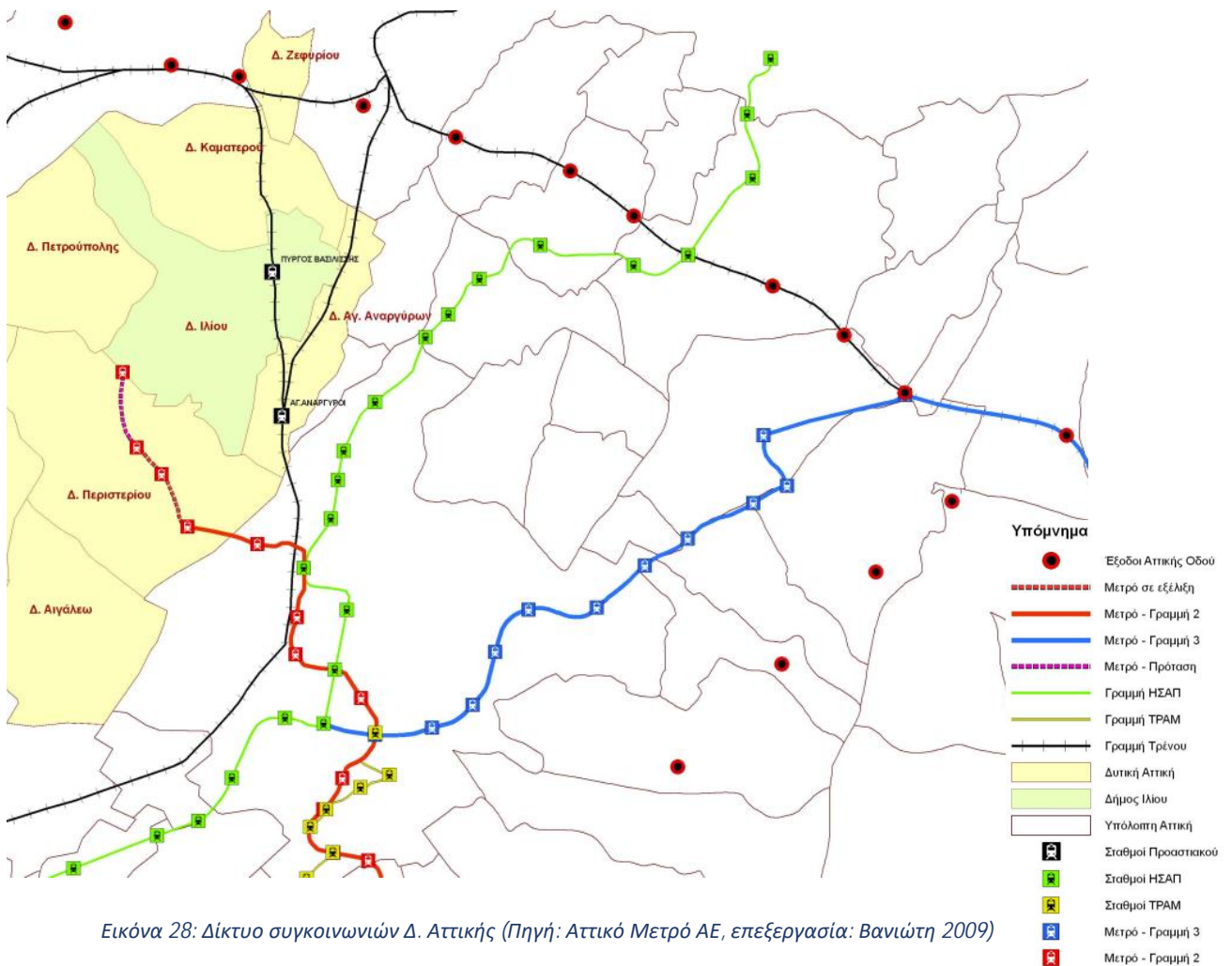
Στην Εικόνα 27 φαίνονται οι διαδρομές των μέσων σταθερής τροχιάς της Αθήνας και με διακεκομμένες γραμμές οι αναμενόμενες επεκτάσεις στο χώρο. Όπως φαίνεται αναμένεται το Ίλιον να επωφεληθεί από τους νέους σταθμούς. Αναμένεται να εξυπηρετήσει πληθυσμό σε ζώνη 500μ και περίπου 45.000 κατοίκους και 5.500 θέσεις εργασίας (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2015-2019).



Εικόνα 27: Σχέδιο ανάπτυξης γραμμών του μετρό Αθήνας (Πηγή: Αττικό Μετρό ΑΕ)

Αστική συγκοινωνία

- 24 ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ - ΙΛΙΟΝ - ΣΤ. ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 25 ΣΤ. ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ - ΙΛΙΟΝ - ΚΑΜΑΤΕΡΟ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 420 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ (Μέσω ΚΗΦΙΣΟΥ)
- 421 ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ
- 700 ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ (ΑΓ. ΤΡΙΑΔΑ) - ΣΤ. ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 701 ΚΑΜΑΤΕΡΟ - ΙΛΙΟΝ - ΣΤ. ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 703 ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ - ΑΓ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (Μέσω ΘΗΒΩΝ)
- 704 ΚΑΜΑΤΕΡΟ - ΠΛ. ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 705 ΚΑΜΑΤΕΡΟ - ΙΛΙΟΝ- ΠΛ. ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ - ΣΤ. ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 706 ΣΤ. ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ - ΙΛΙΟΝ (ΜΕΣΩ Λ. Α. ΠΑΠΑΝΔΡ.) (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 711 ΣΤ. ΑΤΤΙΚΗ - ΖΩΦΡΙΑ
- 719 ΚΗΠΟΥΠΟΛΗ - ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ - ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 730 ΛΟΦΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ - ΣΤ. ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ - ΖΩΟΔ. ΠΗΓΗ
- 731 ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ - ΣΤ. Μ. ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ- ΑΤΤΙΚΟ ΝΟΣ. -ΔΑΣΟΣ
- 732 ΙΛΙΟΝ - ΑΓ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 735 ΑΧΑΡΝΑΙ - ΖΕΦΥΡΙ - ΣΤ. ΚΑΤΩ ΠΑΤΗΣΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 47 ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ - ΠΑΝΟΡΑΜΑ - ΣΤ. ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 892 ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ - ΧΑΪΔΑΡΙ - ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ - ΙΛΙΟΝ Α10 ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ – ΑΧΑΡΝΑΙ
- Α11 ΠΛ. ΒΑΘΗ - ΙΛΙΟΝ - ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ (ΜΕΣΩ ΠΑΝΟΡΑΜΑΤΟΣ)
- Β10 ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ - ΑΧΑΡΝΑΙ (Μέσω ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ)
- Β11 ΠΛ. ΒΑΘΗ - ΙΛΙΟΝ - ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ
- Β12 ΣΤ. ΑΤΤΙΚΗ - ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ (ΠΑΝΟΡΑΜΑ) Γ12 ΚΑΜΑΤΕΡΟ - ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ - ΙΛΙΟΝ - ΠΟΛ/ΧΝΕΙΟ (ΚΥΚΛΙΚΗ) (ATHENS TRANSPORT και moovit)



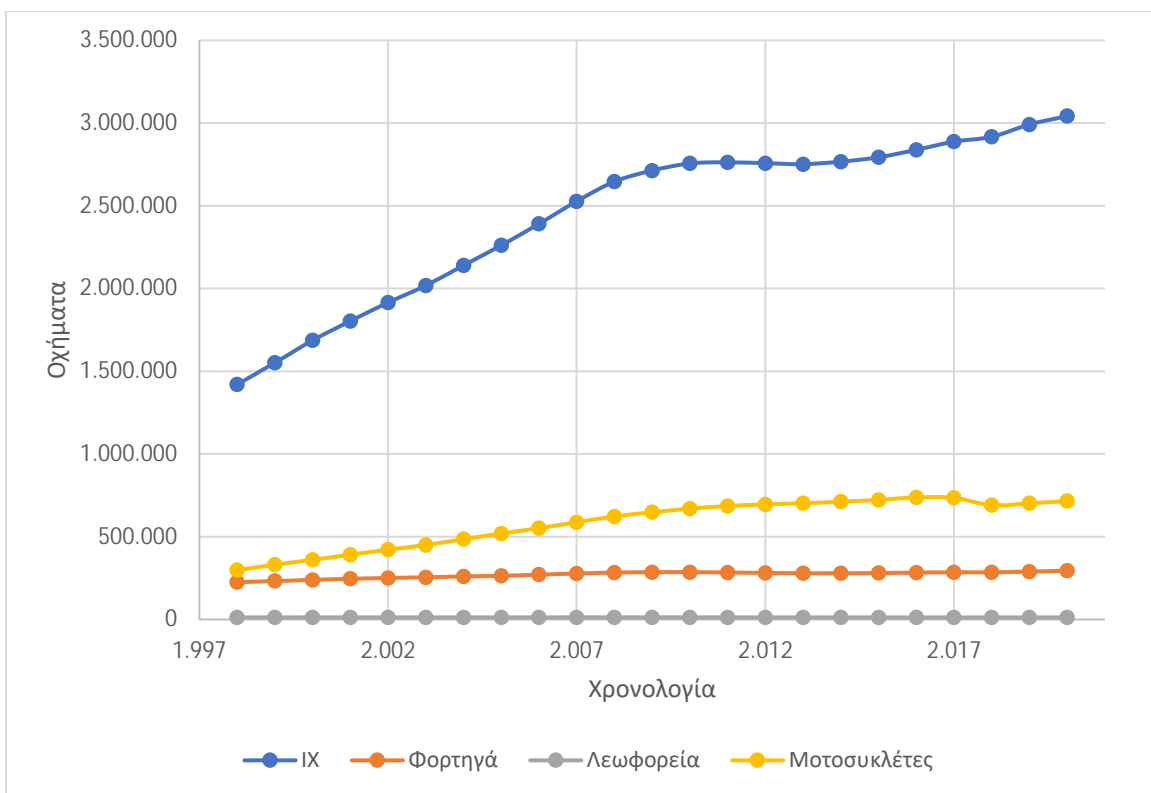
Εικόνα 28: Δίκτυο συγκοινωνιών Δ. Αττικής (Πηγή: Αττικό Μετρό ΑΕ, επεξεργασία: Βανιώτη 2009)

2.4.1. Ταξί

Όπως φαίνεται από την αναζήτηση σε χάρτες, δεν υπάρχουν πιάτσες ταξί στην περιοχή μελέτης.

2.4.2. Στοιχεία στάθμευσης

Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν μερικοί οργανωμένοι χώροι στάθμευσης, οι οποίοι δεν επαρκούν για να καλύψουν τη ζήτηση, ούτε εντοπίζονται σε όλες τις θέσεις υψηλής επισκεψιμότητας. Συνήθως η στάθμευση των ΙΧ πραγματοποιείται νόμιμα ή παράνομα παρά την οδό. Ιδιαίτερα προβλήματα στάθμευσης εντοπίζονται στο εμπορικό κέντρο του Δήμου.



Εικόνα 29: Μεταβολή στόλου οχημάτων Αττικής (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία)

Ο Πίνακας 11 παρουσιάζει πόσα ΙΧ αντιστοιχούν σε κάθε νοικοκυριό του Δήμου μελέτης, ενώ ο Πίνακας 12 παρουσιάζει τη διαθεσιμότητα των θέσεων στάθμευσης για τα νοικοκυριά. Όπως φαίνεται το 25% διαθέτει τουλάχιστον ένα ΙΧ, ενώ μόνο το 30% από αυτούς διαθέτει τουλάχιστον μία θέση στάθμευσης. Αυτό αποτελεί πρόβλημα και φανερώνει ανάγκη για χώρους στάθμευσης.

Πίνακας 11: Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων που έχουν στη διάθεσή τους
(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

Σύνολο νοικοκυριών	Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων		
	0 αυτοκίνητα	1 αυτοκίνητο	2 + αυτοκίνητα
31,083	8,031	15,388	7,664
	25%	50%	25%

Πίνακας 12: Νοικοκυριά κατά αριθμό θέσεων σταθμευσης που έχουν στη διάθεσή τους

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

Σύνολο νοικοκυριών	Νοικοκυριά κατά θέσεις στάθμευσης	
	0 θέσεις στάθμευσης	1 + θέσεις στάθμευσης
31,083	21,797	9,286
	70%	30%

Ο Πίνακας 13 παρουσιάζει τον αριθμό των νοικοκυριών που κατέχουν ΙΧ, ανάλογα με τον αριθμό των μελών του.

Πίνακας 13: Νοικοκυριά κατά μέγεθος αυτών και αριθμό αυτοκινήτων (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

Περιγραφή / Μέγεθος νοικοκυριού	Σύνολο νοικοκυριών	Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων	
		0 αυτοκίνητα	1 τουλάχιστον αυτοκίνητο
ΔΗΜΟΣ ΙΛΙΟΥ	31,083	8,031	23,052
1 μέλος	6,577	3,863	2,714
2 μέλη	8,520	2,530	5,990
3 μέλη	7,072	916	6,156
4+ μέλη	8,914	722	8,192

Ενδέχεται πως τα δεδομένα σήμερα (2022) να έχουν αλλάξει. Στην παρούσα εργασία χρησιμοποιήθηκαν τα νεότερα που υπάρχουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία.

Συνοψίζοντας, στην Εικόνα 29 παρουσιάζεται η μεταβολή του στόλου των οχημάτων της Αττικής. Ανάλογα αναπτύχθηκαν και τα ΙΧ στον Δήμο μελέτης, ενώ όπως αναφέρθηκε πριν η περιοχή άρχισε να δομείται πριν την έγκριση πολεοδομικού σχεδίου, με αποτέλεσμα να μην έχει προβλεφθεί οδική υποδομή για όλα αυτά τα ΙΧ. Το γεγονός πως τα ΙΧ πολλαπλασιάστηκαν, χωρίς θέσεις στάθμευσης προκαλεί την σημερινή εικόνα της περιοχής. Τα ΙΧ σταθμεύουν παρά την οδό και συχνά εντοπίζονται πάνω στα κράσπεδα. Έτσι απειλείται η ασφαλής και άνετη διέλευση των πεζών. Όπως φαίνεται και στον Πίνακας 13, η αναγκαιότητα της χρήσης ΙΧ αυξάνεται όσο αυξάνονται και τα μέλη της

οικογένειας. Αυτό φανερώνει πως είναι δύσκολη η πεζή μετακίνηση και η ασφαλή διέλευση των πολιτών με παιδιά.

2.5. Έργα και υποδομές σε εξέλιξη

Παρακάτω παρουσιάζονται τα έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη του Δ. μελέτης:

- Έργα αντιπλημμυρικής προστασίας προϋπολογισμού 4.000.000€
- Εργασίες ανέγερσης του Πολυδύναμου Βιοκλιματικού Κέντρου για την ανάπτυξη Γηροκομείου
- Αναβάθμιση παιδικών χαρών
- Προμήθεια μηχανημάτων έργου και συνοδευτικού εξοπλισμού
- Προσωρινές εγκαταστάσεις στέγασης για την κάλυψη επείγουσών αναγκών της δίχρονης προσχολικής εκπαίδευσης του 18^{ου} Νηπιαγωγείου
- Σύνταξη μελέτης του κόμβου Θηβών Ιδομενέως
- Επισκευή, συντήρηση αύλειων χώρων σχολικών κτιρίων
- Ανάπλαση αδιαμόρφωτων χώρων για αναβάθμιση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος
- Προσαρμογή λειτουργούντων παιδικών και βρεφονηπιακών σταθμών Δήμου Ιλίου στο νέο θεσμικό πλαίσιο αδειοδότησης
- Ανακατασκευή οδών
- Μετασκευή υφιστάμενου κτιρίου σε παιδικό σταθμό στο πάρκο Φοινίκων
- Κατασκευή των παραρεμάτιων αγωγών στο Ρέμα Εσχατιάς
- Ανάπλαση χώρου πρασίνου και παιδικής χαράς, στην οδό Ζαγορίου και Αγ. Νικολάου
- Ενεργειακή αναβάθμιση του φωτισμού για την εξοικονόμηση ενέργειας
- Κόμβο Α. Παπανδρέου και Φλέβας
- Συγκοινωνιακή – κυκλοφοριακή μελέτη

Επιπλέον αναφέρονται τα έργα που προγραμματίζονται να πραγματοποιηθούν:

- Ανάπλαση Λ. Αγ. Νικολάου
- Κατασκευή Βρεφονηπιακού Σταθμού «Νικόλαος Λιάκος» στο Ο.Τ. 729
- Προσαρμογή λειτουργούντων παιδικών και βρεφονηπιακών σταθμών Δήμου Ιλίου στο νέο θεσμικό πλαίσιο αδειοδότησης
- Διευθέτηση της προσβασιμότητας και λειτουργικής διασύνδεσης της περιοχής εγκατάστασης των κοινωνικών δράσεων
- Διαμόρφωση αναβάθμιση πολιτιστικού κέντρου Μελίνα Μερκούρη
- Υποδομές άθλησης και αναψυχής ΑΜΕΑ (Δ. Ιλίου)

2.6. Περιγραφή των φυσικών χαρακτηριστικών της περιοχής

2.7. Μορφολογία εδάφους

Οι σχηματισμοί που λαμβάνουν μέρος στη γεωλογική δομή του λεκανοπεδίου Αττικής διακρίνονται σε αλπικούς και μεταλπικούς. Οι αλπικοί εντοπίζονται στους ορεινούς όγκους που περιβάλλουν το Λεκανοπέδιο αλλά και στους μικρούς λόφους που αναπτύσσονται μέσα σε αυτό, ενώ οι μεταλπικοί εντοπίζονται στο εσωτερικό του Λεκανοπεδίου. Έχει στο μεγαλύτερο μέρος του Δήμου χαμηλές και μέτριες κλίσεις και ευνοϊκές συνθήκες αποστράγγισης και υγρασίας εδάφους.

Το Λεκανοπέδιο Αθηνών, στο οποίο ανήκει ο Δήμος, εντοπίζεται στο Βορειοδυτικό περιθώριο του Αττικοκυκλαδικού μεταμορφικού συμπλέγματος. Ανατολικά και βορειοανατολικά οριοθετείται από τα όρη Υμηττού και Πεντέλης, τα οποία δομούνται από μεταμορφωμένα πετρώματα της σχετικά αυτόχθονης Ενότητας Αττικής, ενώ δυτικά και βόρεια οριοθετείται από τα όρη Αιγάλεω, Ποικίλου Όρους και Πάρνηθα, τα οποία δομούνται από τους αμεταμόρφωτους σχηματισμούς της Υποπελαγονικής Ενότητας. Ο Δήμος μελέτης περιέχει σχηματισμούς πελαγονικής ενότητας. Συναντώνται αλλουβιακές προσχώσεις, ριπίδια χειμάρρων, κώνοι κορημάτων, πλευρικά κορήματα και υλικά κοιλάδων, σχηματισμοί από εναλλασσόμενα στρώματα λιμναίας φάσης, μαργών, αργίλων και ψαμμιτών, με παρεμβολές κροκαλοπαγών και κοιτάσματα λιγνιτών και σχιστόλιθους Αθηνών. Η περιοχή μελέτης αποτελείται από υγιή πετρώματα (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020-2023).

2.7.1. Σεισμικότητα

Το λεκανοπέδιο Αθηνών αποτελεί μια νεοτεκτονική λεκάνη που οριοθετείται από δύο ρηξιγενείς ζώνες Β-ΒΑ / Ν-ΝΔ διεύθυνσης, παράλληλα προς τα όρη Αιγάλεω, Ποικίλο Όρος και Πάρνηθα, Υμηττού και Πεντέλης. Διασχίζεται από δύο ακόμα μεγάλες ρηξιγενείς ζώνες, του Κηφισού και του Ζεφυρίου-Αγ. Παρασκευής. Οι ζώνες αυτές

χωρίζουν το Λεκανοπέδιο σε 4 τμήματα, με διαφορετική νεοτεκτονική και παλαιογεωγραφική εξέλιξη (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020-2023).

Ο Δήμος ανήκει στη Ζώνη Σεισμικής Επικινδυνότητας II με συντελεστή σεισμικής επιτάχυνσης εδάφους 0,24.

Ο τελευταίος σεισμός των 5.1 ρίχτερ στις 19/7/2019 προκάλεσε ζημιές στην περιοχή μελέτης και σύμφωνα με τον επιτόπιο έλεγχο σε 1522 περιπτώσεις αναφοράς για υλικές ζημιές, συμπεράθηκε πως:

- Το 41,3% αφορούσαν την περιοχή της Παλατιανής
- Το 37,4% αφορούσαν την περιοχή Μιχελή
- Το 14% αφορούσαν την περιοχή του κέντρου
- Το 4,9% αφορούσαν την περιοχή της Ραδιοφωνίας
- Το 1,5% αφορούσαν την περιοχή του Αγίου Φανουρίου
- Το 0,8% αφορούσαν την περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής
- Το 0,1% αφορούσαν την περιοχή Ρίμινι

(Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020-2023)

2.7.2. Κλίμα

Ο Δήμος Ιλίου ανήκει στην κλιματική ζώνη Β, έχει κλίμα μεσογειακό με ζεστά, ξηρά καλοκαίρια και δροσερούς, υγρούς χειμώνες και μεγάλη ηλιοφάνεια σχεδόν όλο το χρόνο. Ο κλιματικός τύπος της περιοχής ανήκει στον ημίξηρο βιοκλιματικό όροφο με ήπιο χειμώνα. Τα δεδομένα του μετεωρολογικού σταθμού της περιοχής έδειξαν για το 2020 πως η υψηλότερη θερμοκρασία καταγράφηκε τον Αύγουστο με 38,2°C, ενώ η χαμηλότερη τον Φεβρουάριο με 2,3 °C. Το μέσο ετήσιο ύψος βροχής είναι 411mm και κυμαίνεται από 350mm στο λεκανοπέδιο Αττικής μέχρι 1.000mm στα ορεινά τμήματα (Πάρνηθα) (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020-2023). Οι επικρατέστεροι άνεμοι είναι ΒΑ το καλοκαίρι και τον χειμώνα και ΝΔ την άνοιξη.

2.7.3. Ατμόσφαιρα

Στην Αττική παρατηρείται έντονη ατμοσφαιρική επιβάρυνση, η οποία ενισχύεται από τα κλιματολογικά χαρακτηριστικά και την τοπογραφία. Ο ήλιος και η υψηλές θερμοκρασίες ενισχύουν τη φωτοχημική ρύπανση στο Λεκανοπέδιο. Οι ορεινοί όγκοι και η εγγύτητα τους με τη θάλασσα προκαλεί παλινδρομικά συστήματα κυκλοφορίας στον αέρα. Η χαμηλή ταχύτητα του αέρα κάποιους μήνες διασπείρει τους ρύπους στην πόλη.

Η ποιότητα της ατμόσφαιρας φαίνεται να έχει βελτιωθεί από το 1980 λόγω των ειδικών μέτρων και κανονισμών, των ποιοτικότερων καυσίμων, τον περιορισμό της βιομηχανίας, την εξέλιξη της τεχνολογίας των μεταφορών και την κατασκευή μέσων σταθερής τροχιάς.

Από τον σταθμό του Περιστερίου (πλησίον Ιλίου) για το έτος 2013 φάνηκε πως οι πρωτογενείς ρύποι που προέρχονται από ανθρωπογενείς πηγές έχουν αυξημένες τιμές τον χειμώνα, ενώ οι δευτερογενείς ρύποι το καλοκαίρι λόγω της ηλιοφάνειας (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2015-2019). Οι μετρήσεις του 2019-2020 έδειξαν πως η ποιότητα του αέρα ήταν ικανοποιητική κατά 70%, μέτρια κατά 8%, κακή κατά 11,3% και καλή κατά 10,4% για το συγκεκριμένο έτος. Οι συγκεντρώσεις του όζοντος ήταν χαμηλές, ενώ οι συγκεντρώσεις των PM10 και του CO₂ υψηλές (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020-2023).

2.7.4. Ηχορύπανση

Οι μετρήσεις στη Λ. Θηβών από την οδό Αγ. Νικολάου έως τα όρια του δήμου Ιλίου μέχρι τη Λεωφ. Φυλής και στις δύο κατευθύνσεις που πραγματοποιήθηκαν συνολικά 4 ημέρες, έδειξαν πως τα όρια των δεικτών οδικού κυκλοφοριακού θορύβου ήταν εντός των κανονισμών. Συγκεκριμένα στο 15^ο Δημοτικό Σχολείο, το οποίο βρίσκεται κοντά σε νέο οδικό τμήμα επιβεβαιώθηκε η αποτελεσματική χρήση του τοποθετημένου αντιθορυβικού πετάσματος. Στο 21^ο Δημοτικό Σχολείου (Λ. Θηβών 422 και Αγ. Θεοδώρων) τα αποτελέσματα υπερβαίνουν τους κανονισμούς και για αυτό απαιτείται

ειδική μελέτη εφαρμογής αντιθορυβικού πετάσματος για την ηχοπροστασία του σχολείου (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020-2023).

2.7.5. Πλημμυρικό προφίλ

Ο Δήμος Ιλίου ανήκει στη Λεκάνη Απορροής του Λεκανοπεδίου Αττικής και συγκεκριμένα στο Υπόγειο Υδατικό Σύστημα Λεκάνης Κηφισού - Λεκανοπεδίου Αθήνας. Έχουν εμφανιστεί πλημμυρικά φαινόμενα τις τελευταίες δεκαετίες. Τα ρέματα που έχουν προκαλέσει τέτοια φαινόμενα είναι το ρέμα Φλέβας, Γιώργιζα, Βαθύ, Ευπιρίδων και το Χαϊδαρόρεμα. Τα γεγονότα αυτά οφείλονται στην αστικοποίηση και τη τροποποίηση των ρεμάτων.

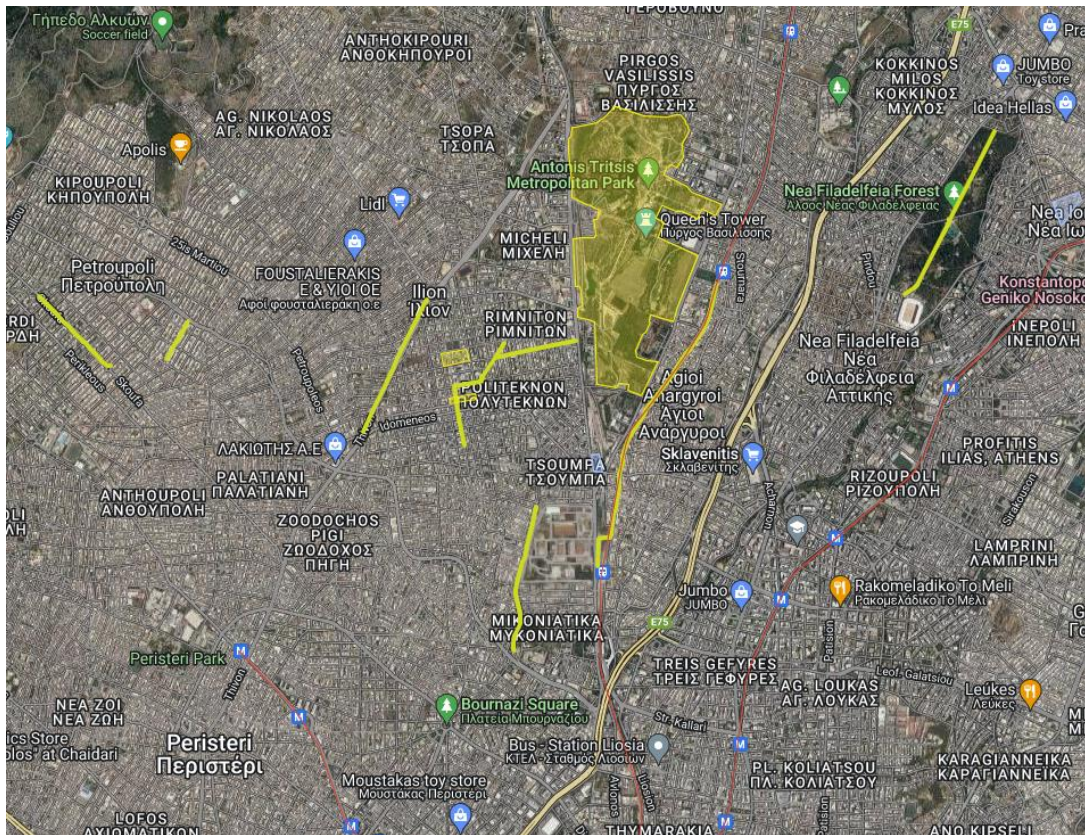
Στις περιοχές που εκδηλώθηκαν έντονα πλημμυρικά φαινόμενα μετά από ισχυρές βροχοπτώσεις, πραγματοποιήθηκαν έργα επέκτασης ή βελτίωσης του υφιστάμενου δικτύου ομβρίων. Οι περιοχές αυτές είναι τμήμα της περιοχής Ζωοδόχου Πηγής και συγκεκριμένα επί της οδού Ξάνθου από Φιλιππιάδος έως Φυλλίδος, τμήμα της περιοχής Παλατιανής η οποία οριοθετείται έναντι της Λεωφόρου Θηβών, η οδός Αγ. Νικολάου από Πίνδου έως Β. Ηπείρου, το σημείο επί των οδών Πέλοπος και Αγ. Σαράντα, από τη διασταύρωση με την οδό Αγ. Σαράντα και Πρωταγόρα έως τη διασταύρωση με τις οδούς Λαυρίου και Αραχόβης, η οδός Κλεισούρας από Τεπελενίου έως Πανοράματος, η οδός Έκτορος και Ηροδότου από τη διασταύρωση με την Λ. Θηβών έως τη διασταύρωση με την οδό Φιλιατών, τμήματα των οδών Ζίτσης, Μαραγκού, Παραμυθιάς, Τυρνάβου, Δωδώνης, Πλάτωνος, Δυρραχίου, Βερατίου, Γράμμου και Δαβάκη, οι οδοί Ανδρ. Παπανδρέου, Αγ. Λαύρας, Ολυμπίας, Δουκάδων, Αρκαδίας και Επιδάουρου. Επίσης κατασκευάστηκε αγωγός ομβρίων στην οδό Καλπακίου, ενώ σε εξέλιξη βρίσκονται έργα αντιπλημμυρικής προστασίας στο Δήμο Ιλίου, προϋπολογισμού 4.000.000 €. Επιπλέον έχει διευθετηθεί το ρέμα Φλέβας από τον κόμβο Ιλίου έως την Ανδρέα Παπανδρέου (ρέμα Αλφειού) και η κατασκευή του αντλιοστασίου μεταξύ των οδών Φλέβας και Ανδρέα Παπανδρέου (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020-2023).

3. Περιγραφή κοινόχρηστων χώρων και εκτάσεων πρασίνου

Το Λεκανοπέδιο της Αττικής επιβαρύνεται οικιστικά και περιβαλλοντικά λόγω του μεγάλου πληθυσμού της χώρας που διαμένει εκεί. Ως αποτέλεσμα αυτού τμήματα πρασίνου μετατράπηκαν σε κατοικημένες περιοχές. Η απότομη ανάπτυξη της περιοχής προκάλεσε αυθαίρετη δόμηση και έλλειψη διαθέσιμου ελεύθερου χώρου (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020-2023). Παρόλα αυτά γίνεται προσπάθεια για τη διατήρηση κάποιων κοινόχρηστων χώρων που παρουσιάζονται παρακάτω.

3.1. Υποδομές ποδηλατοδρόμου

Όπως προβλέπουν οι ευρωπαϊκές κατευθύνσεις στηρίζουν το σχεδιασμό υποδομών ποδηλάτου. Έτσι ο Δήμος Ιλίου χάραξε δίκτυο ποδηλατοδρόμων για τη σύνδεση των πόλων έλξης της πόλης.



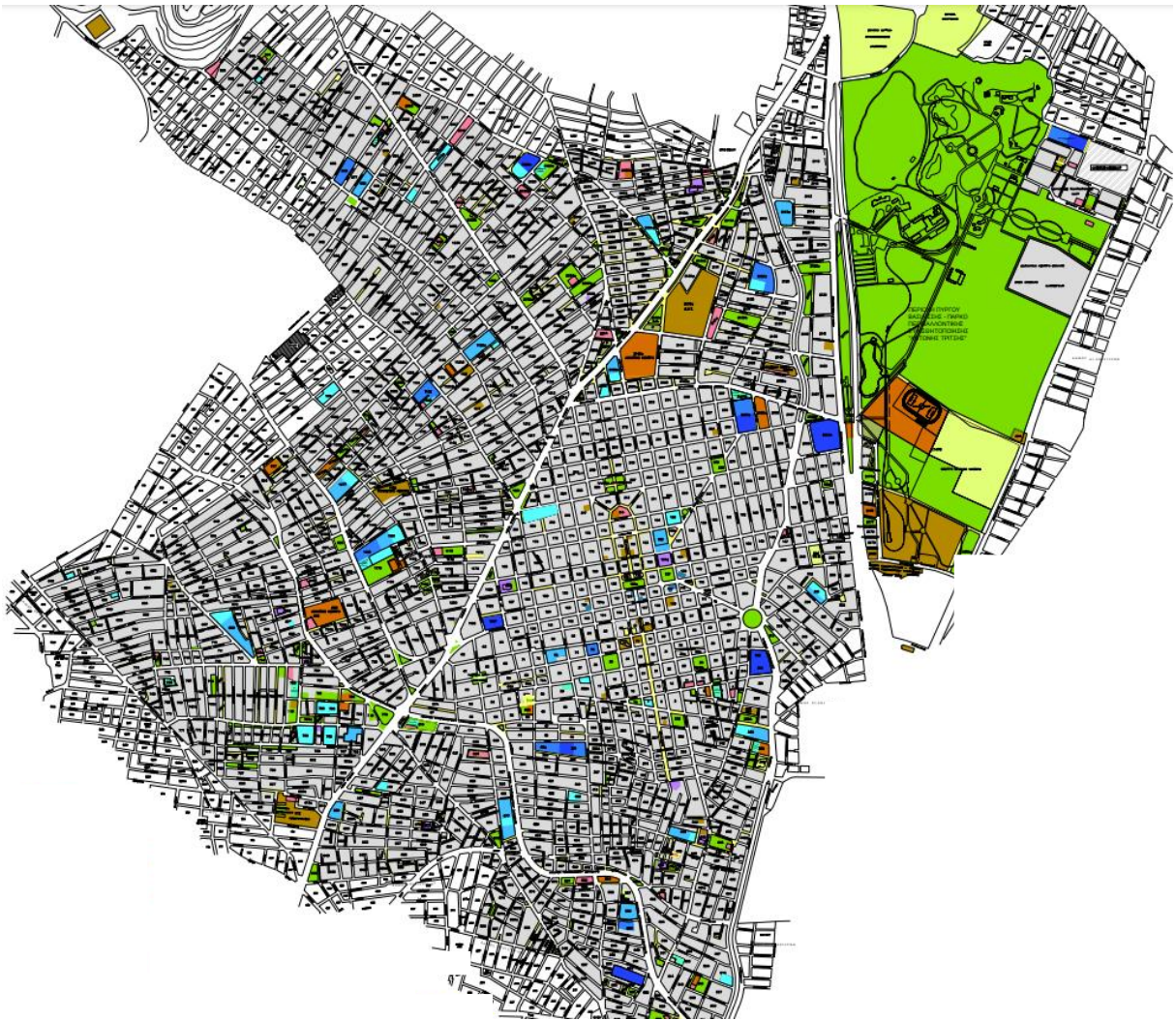
Εικόνα 30: Υφιστάμενες υποδομές ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομημένων περιοχών (Πηγή: Αθανασόπουλος)

Όπως φαίνεται στην Εικόνα 30 υπάρχουν διαθέσιμοι ποδηλατόδρομοι στην περιοχή μελέτης.

- Ποδηλατόδρομος Θηβών από Ιδομενέως έως Αγ. Νικολάου
- Ilion Cycle Track - Ποδηλατόδρομος Ιλίου
- Ποδηλατόδρομος Αλ. Παναγούλη
- Flevas Stream - Ρέμα Φλέβας (στα όρια του Δήμου)

3.2. Πράσινοι χώροι και αναψυχής

Στην Εικόνα 31 φαίνονται οι χώροι πρασίνου που έχουν εντοπιστεί στον αστικό ιστό του Δ. Ιλίου. Τα δεδομένα καταγράφηκαν στον Πίνακα 14. Πραγματοποιήθηκε για κάθε έναν χώρο εμβαδομέτρηση μέσω του εργαλείου «Δημιουργία Πολυγώνου» που προσφέρει η ιστοσελίδα του Εθνικού Κτηματολογίου (ktimanet.gr). Παράλληλα οι χάρτες της Google προσφέρουν τη δυνατότητα «Περιήγηση», με την οποία έγινε περιγραφή του είδους κάθε χώρου. Η περιήγηση μέσω του χάρτη αντικατέστησε την επιτόπια επίσκεψη.



Εικόνα 31: Χώροι πρασίνου και πλατείες (Πηγή: Δ. Ιλίου)

Η Εικόνα 31 συνοδεύεται με κωδικούς που διακρίνονται στον επισυναπτόμενο στο τέλος αυτού του αρχείου. Σύμφωνα με αυτή την ανάλυση, γίνεται φανερό πως το αστικό πράσινο που αντιστοιχεί σε κάθε πολίτη είναι 3,1 τμ, λιγότερο από την αναλογία των που αναφέρει ως απαραίτητη ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας.

Πίνακας 14: Χώροι πρασίνου Δ. Ιλίου (Πηγή: ίδια επεξεργασία)

	Κωδικός	Όνομασία	Διεύθυνση	Εμβαδό (τμ)	Πλατεία	Ακάλυπτος χώρος	Χώρος πρασίνου	Παιγκάκια	Παιδική χαρά	Κατάληψη χώρου από τοσπεζοκρίσιμα	Κατάληψη χώρου από περίπτερο/-α	Στάση λεωφορείου	Επιπλέον σχόλια
1	1	Ανώνυμη	Ήρας και Αίαντος	215	✓	✓							
2	24	Πλατεία Τσουκλείδη	Ναυσικάς και Βρυσήδος	2370			✓	✓					
3	35	Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου	Κάλχου και Δαναών	2500	✓		✓	✓		✓			
4	50	Πλατεία Παπαρηγοπούλου Κων/νου	Ποσειδώνος και Θέτιδος	1655			✓	✓	✓				Κιόσκι για ανάπαυση
5	112	Ανώνυμη	Ιδομένως και Κλυταιμνήστρας	205			✓				1	Πιπεριά	Τριγωνική νησίδα
6	115	Ανώνυμη	Πρωτεσίλαου και Ναυσικάς	560			✓						Τριγωνική νησίδα

7	135	Πλατεία Γεωργίου Γεννηματά	Πρωτεσιλάου και Πάριδος	2500	√		√	√			3	Πλατεία Ελευθερίας	Διαθέτει στέγαστρο
8	137	Πλατεία Ευαγγελίστριας	Πρωτεσιλάου και Αιακού	2920			√	√		√			Μνημείο πεσόντων 1912-1913, Πλησίον ιερού ναού Ευαγγελισμο ύ
9	199	Πλατεία Καραϊσκάκη κέντρο	Έκτορος και Τύνιδος	1060	√		√	√					
10	232 - 233	Πλατεία Ρίμινι	Αλ. Παναγούλη και Εκάβης	2680	√		√	√		√	1		
11	335	Πλατεία Σωτήρη Πετρουλά	Ευαγγελιστριας και Ψυταλείας	1845	√		√	√					
12	346	Πλατεία Δασκάλας	Κάστορος και Πριάμου	2470	√		√	√		√	2		Πεζόδρομος

13	335	Ανώνυμη	Ψυτάλειας και Ευαγγελίστρας	1835	√		√	√					
14	362	Πλατεία Αργυρώς Στεφανοπούλου	Ταβουλάρη και Πλαστήρα	1300	√		√	√		√	1		Πεζόδρομος
15	444	Πλατεία Εθνική Αντίστασης	Αγίου Φανουρίου και Γρηγορίου Ε	675									
16	473	Ανώνυμη	Διονυσίου και Κιθερώνος δυτικά	615			√						Νησίδα
17	476	Ανώνυμη	Αγ. Αικατερίνης και Κυλλήνης	670			√	√					
18	492	Ανώνυμη	Διονυσίου και Κιθερώνος ανατολικά	865			√						Νησίδα
19	506	Πλατεία Γρ. Λαμπράκη	Νίκης και Ξυλοκάστρου	3540	√		√	√	√				Χώρος άθλησης
20	524	Πλατεία Πονηράκη	Αγ. Φανούριου και Ολυμπίας	4700	√		√	√	√			Γεφυράκι	Πεζόδρομος
21	531	Πλατεία Στεφάνου Σαράφη	Αγ. Λαύρας και Ολυμπίας	805	√		√	√					Πεζόδρομος

22	535	Ανώνυμη	Αλαμάνας και Λαγκαδίου	320	✓		✓	✓					
23	551	Πλατεία Ζεύγου Ιωάννη	Ελπίδος και Αμαλιάδος	425	✓		✓	✓					
24	567	Πλατεία Σπύρου Μουστακλή	Ανδρ. Παπανδρέου και Αετοράχης	1160			✓	✓					Πεζόδρομος
25	567 - 573	Πλατεία ΠΕΕΑ	Νηρέως και Χιλιομοδίου	570	✓		✓	✓					
26	628	Πλατεία Ειρήνης	Πετρουπόλεως και Πωγωνάτου	2050	✓		✓	✓		✓		Πεταλούδα (Απέναντι)	
27	645	Πλατεία Κατίνας Παξίνου	Φλωρίνης και Φιλοπροόδων	1890	✓		✓	✓					Πάρκο Θηβών
28	705	Πλατεία Άρη Βελουχιώτη	Αγ. Γεωργίου 80	860	✓		✓	✓	✓				Πεζόδρομος
29	714	Πλατεία Νικηφόρου Μανδηλαρά	Θεοφίλου και Αγ. Γεωργίου	800	✓		✓	✓		✓	1		Πεζόδρομος
30	716	Πλατεία Μινώτη	Ιουλιανού 53-51	1310	✓		✓	✓					

31	717	Ανώνυμη	Ιουλιανού 38-40	730	√		√	√				
32	749	Πλατεία Λιάκου Λιακόπουλου	Αλκμήνης και Ανθεμίου	1360	√		√	√				
33	761	Πάρκο αναψυχής Ανδρ. Παπανδρέου	Γ. Πλήθωνος και Γαλερίου δυτικά	2165	√		√	√				Πεζόδρομος
34	762	Πάρκο αναψυχής Ανδρ. Παπανδρέου	Γ. Πλήθωνος και Γαλερίου ανατολικά	1180	√		√	√				Πλησίον χώρου άθλησης, Πεζόδρομος
35	763	Ανώνυμη	Αγ. Ελένης και Καππαδοκίας δυτικά	1580	√		√	√				Πεζόδρομος
36	764	Πάρκο Ανδρ. Παπανδρέου	Αγ. Ελένης και Καππαδοκίας ανατολικά	1435	√		√	√				Απέναντι από σχολείο, Πεζόδρομος
37	765	Ανώνυμη	Πορφηρογέννητου και Καππαδοκίας	780	√		√					Πεζόδρομος

38	769	Ανώνυμη	Ανδρ. Παπανδρέου και Ικονίου	700	√		√						
39	770	Πλατεία Καρακίτσου Ιωάννη	Ανδρ. Παπανδρέου και Ικονίου	3760			√				1	Φυστικές	
40	779	Ανώνυμη	Καππαδοκίας και Φωκίδος ανατολικά	300			√						
41	796	Πλατεία ΕΠΟΝ	Σκύρου και Κύμης	2070	√		√	√		√			
42	814	Πλατεία Διομήδη Κομνηνού (Φιλίας των Λαών)	Παλαιών Πατρών Γερμανού και Α. Παπανδρέου	2490	√		√	√			1	Θηβών	
43	846	Ανώνυμη	Μπουμπουλίνας 2	1300			√	√					
44	878	Πλατεία Ρούμελης	Ρήγα Φεραίου 7	1730			√	√		√		14η Ζωοδόχου Πηγής	Πεζόδρομος
45	991	Ανώνυμη	Κορυτσάς 7	610			√						

46	1031	Πλατεία ΕΑΜ	Σουλίου και Αμφιλοχίας	1620	√		√	√	√				
47	1071	Πλατεία Ανώνυμων Ηρώων	Ηροδότου 48	685			√	√					
48	1074 - 1073	Πάρκο Ανδρέα Καρκαβίτσα	Μεσολογγίου 1 έως 24	2820	√		√	√					Πλησίον χώρου άθλησης και παιδικής χαράς
49	1088	Δένδρακος	Πάτμου και Δομοκού	835		√							
50	1091	Πέτρινης Στέρνας	Σαμουήλ 61	700		√							
51	1096	Πλατεία Καζατζάκη	Σάσωνος και Αετόπετρας	1500	√		√	√		√	1		
52	1121	Πλατεία 3 ^{ης} Σεπτεμβρίου	Σαμουήλ και Θύρας	1775	√		√			√			
53	1173	Πλατεία Γ. Παπανδρέου	Δεληγιάνη και Γούναρη	2290	√		√	√	√	√			
54	1176	Ανώνυμη	Χαρ. Τρικούπη 23	650		√							

55	1179	Πλατεία Αγγ. Σικελιανού	Κωλέττη και Λ. Πετρουπόλεως	5370								1		Δημοτικό Πάρκο Σκύλων
56	1182 - 1183	Ανώνυμη	Μακρυγιάννη 32-34	2105	√		√	√						
57	1188	Ανώνυμη	Χαρ. Τρικούπη 18-20				√							
58	1201	Ανώνυμη	Αγ. Βαρβάρας και Φιλόκτητου	1140			√							
59	1221	Ανώνυμη	Γριμπόβου και Ελαιών	2150		√								
60	1253	Ανώνυμη	Χαρ. Τρικούπη 30	1090		√								
61	1476	Ανώνυμη	Λ. Δημοκρατίας και Μπιμπιζά	9810			√							
62	2005	Πλατεία ΕΛΑΣ	Συνταγματάρχου Δαβάκη 9	1250	√		√	√						
63	2019	Ανώνυμη	Μπιζιανίου 14-16	380		√								
64	2023	Πλατεία Μαρ. Αντύπα	Δωδώνης και Αγ. Νικολάου	765				√	√			1		

65	2026	Πλατεία Κίλελερ	Πόγραδετς και Ολύνθου	2925	√		√	√						Πεζόδρομος
66	2052	Πλατεία ΕΛΑΝ	Αγ. Νικολάου και Κένεντυ	2360	√		√	√			1	9η Αγίου Νικολάου		
67	2054	Πλατεία Έλλης Αλεξίου	Ιεροπηγής και Ανθίμου Γαζή	4900			√	√	√					Πεζόδρομος
68	2057	Ανώνυμη	Αναλήψεως και Ανθίμου Γαζή	4185			√	√						Πεζόδρομος
69	2063	Ανώνυμη	Καματερού και Πριάμου	155			√	√						Νησίδα
70	2117	Ανώνυμη	Σητείας και Λευκίμμης	895		√								
71	2125	Πλατεία Μαντζάρου Νικολάου		9640		√								
72	2129	Ανώνυμη	Κάστρου Υμηττού και Αξιού	3310			√	√						Πεζόδρομος

73	2130	Ανώνυμη	Λ. Θηβών και Σπερχείου και Σηγωνίου	1075		√							
74	2139	Πλατεία Μάνου Κατράκη	Στρυμώνος και Δραγουμάνου	4320	√		√	√					Ονομάζεται Πάρκο Στρυμμώνος, Πεζόδρομος
75	2146	Πλατεία Χαρίλαος Φλωράκης	Λ. Θηβών και Ναυσικάς	1845			√						Δημοτικό Πάρκο Σκύλων
76	2149	Ανώνυμη	Ραδιοφωνίας 8-12	2570		√							
77	2168	Ανώνυμη	Φλέβας Ρουβίκωνος και Ανδρομάχης	1650		√	√						
78	2174	Πλατεία Στενίτσα	Ελευσίνων Μυστηρίων 141	2700	√		√	√					
79	2177	Ανώνυμη	Ελευσίνων Μυστηρίων 15	1690		√							
80	2202	Ανώνυμη	ΕΔΕΣ και Λ. Θηβών	565		√	√						

81	2207	Ανώνυμη	3ης Νοεμβρίου και Λ. Θηβών	1520		√							
82		Πάρκο Αντώνης Τρίτσης		1030 00									
83	226 - 227	Πλατεία Αγαμέμωνα	Ιφιγένειας 42-44	4435	√		√	√		√	1		Πεζόδρομος
84	2214	Ανώνυμη	Πρίαμου 188-196	5360		√	√						Νησίδα
85	2219	Ανώνυμη	Καλυψούς 34-38	470		√							Νησίδα

3.3. Χώροι αθλητισμού

Παρακάτω παρουσιάζονται οι διαθέσιμοι χώροι άθλησης του Δήμου μελέτης.

- ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΤΑΔΙΟ ΙΛΙΟΥ Γήπεδο ποδοσφαίρου και βοηθητικό γήπεδο Πάρκο Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης «Α.ΤΡΙΤΣΗΣ» (είσοδος από οδό Ελευσινίων Μυστηρίων)
- 1ο ΚΛΕΙΣΤΟ ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟ ΙΛΙΟΥ (ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ) Γήπεδο μπάσκετ-βόλεϊμπάντμιντον Κωλέττη & Καρυωτάκη
- 2ο ΚΛΕΙΣΤΟ ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟ ΙΛΙΟΥ (Γ. ΚΑΚΟΥΡΗΣ) Κλεστά γήπεδα μπάσκετβόλεϊ και εξωτερικό γήπεδο μπάσκετ Καπετάν Βέρρα & Γ' Ορεινής Ταξιαρχίας
- ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΡΑΔΙΟΦΩΝΙΑΣ Γήπεδα μπάσκετποδοσφαίρου, στίβος, αίθουσες αεροβικής, ρυθμικής, ενόργανης, πολεμικών τεχνών Πριάμου & Πρέσπας
- ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΑΛΑΤΙΑΝΗΣ Γήπεδα μπάσκετ-τένις Α. Παπανδρέου & Ισιδώρας
- ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΑΜΑΝΑΣ Γήπεδα τένις Αλαμάνας & Α. Παπανδρέου
- ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΠΑΛΑΤΙΑΝΗΣ Γήπεδα μπάσκετ Γαλερίου & Πλήθωνος
- ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΖΑΓΟΡΙΟΥ Γήπεδα μπάσκετ-βόλεϊ Ζαγορίου & Πλάτωνος
- ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΘΕΤΙΔΟΣ Γήπεδο μπάσκετ Θέτιδος & Ποσειδώνος
- ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΛΣΟΥΣ Γήπεδο μπάσκετ Έκτορος & Αίαντος
- ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ Ο.Τ 506 Γήπεδο μπάσκετ Τροιζηνίας & Γαργαλιάνων
- ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΙΓΝΑΤΙΟΥ Γήπεδο ποδοσφαίρου 7x7 Ιγνατίου & Καλλινίκου
- ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΘΑΣΟΥ Γήπεδο μπάσκετ Δήλου & Θάσου
- ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ Γήπεδα μπάσκετ-βόλεϊ Μεσολογγίου & Πετροπόλεως
- ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΙΩΝ ΜΥΣΤΗΡΙΩΝ Γήπεδο μπάσκετ Ελευσινίων Μυστηρίων & Καβείρων
- ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΧΑΣΙΑΣ Γήπεδο ποδοσφαίρου 5x5 Λεωφ. Χασιάς
- ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΒΕΡΟΙΑΣ Γήπεδο μπάσκετ Βεροίας & Καβάλας

3.4. Παλιές παρεμβάσεις

Το 2020 με χορηγία της ΕΡΓΟΣΕ και του Πράσινου Ταμείου φυτεύτηκαν 20.000 δένδρα στον Δήμο Ιλίου. Στο πλαίσιο της συνεργασίας τους για τη διάσωση ελαιόδεντρων που προέρχονται από απαλλοτριώσεις εκτάσεων για την κατασκευή έργων φυτεύτηκαν ελαιόδεντρα στον κόμβο Χίου και Πολυτέκνων, στην πλατεία Διομήδη Κομνηνού, στην περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής και στη συμβολή του νέου τμήματος της Λ. Θηβών με την οδό Αγίου Νικολάου και Ερμιόνης (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020-2023).

Φέτος (2022) συμπληρώθηκαν τα 50 έτη από την 1η διεθνή συνάντηση για το περιβάλλον. Άνοιξε τον δρόμο για τους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης στη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών. Πολλά χρόνια γίνεται προσπάθεια περιορισμού της αύξησης της θερμοκρασίας, της ρύπανσης και της απώλειας των οικοτόπων. Με αυτό το όραμα στις 5/6/2022 φυτεύτηκε πράσινο στο Δήμο Ιλίου από παιδιά με στόχο την ευαισθητοποίησή τους (Δ. Ιλίου, 6/2022).

4. Αποτύπωση αδυναμιών και ανάπλαση

Τα προηγούμενα κεφάλαια παρέχουν πληροφορίες για την υφιστάμενη κατάσταση του Δήμου Ιλίου. Εντοπίστηκαν τα προβλήματα και οι αδυναμίες της περιοχής, ενώ διασταυρώθηκαν από διαφορετικές πηγές για την εξασφάλιση της ορθότητας. Παρακάτω θα αναφερθούν μερικές από τις ευκαιρίες της και θα παρουσιαστεί ένα σχέδιο ανάπλασης το οποίο θα έχει θετικό αντίκτυπο στην περιοχή.

4.1. Αδύναμα σημεία

Η περιοχή αναπτύχθηκε πολύ πριν εγκριθεί το ΓΠΣ της περιοχής με αποτέλεσμα να έχουν δημιουργηθεί προβλήματα που χρήζουν αντιμετώπισης. Παρακάτω παρουσιάζονται μερικά απ' όσα καταγράφηκαν στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2015 – 2019:

- Ανερπαρκής χώροι πράσινου
- Ανάγκη βελτίωσης της ζωής
- Μικτές χρήσεις κατοικίας και δραστηριοτήτων
- Έλλειψη χώρων στάθμευσης
- Έλλειψη επαρκούς συγκοινωνίας και ανυπαρξία δημοτικών συγκοινωνιών
- Οχλούσες χρήσεις που επιβαρύνουν οικολογικά την περιοχή
- Ανάγκη προστασίας ρεμάτων και αντιπλημμυρικής προστασίας

Παρακάτω παρουσιάζονται μερικά απ' όσα καταγράφηκαν στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020 – 2023. Αποτελούν αποτελούν πιο πρόσφατα δεδομένα:

- Ανάγκη αναβάθμισης του αστικού ιστού της πόλης
- Προώθηση ολοκληρωμένων στρατηγικών αστικού σχεδιασμού
- Ευαισθητοποίηση των πολιτών σε περιβαλλοντικά θέματα
- Συχνή παρακώλυση της ελεύθερης χρήσης και προσπέλασης των πεζοδρομίων λόγω της αυθαίρετης κατάληψής τους από μόνιμα εμπόδια ή παράνομα σταθμευμένα οχήματα, τοποθέτησης διαφημιστικών πινακίδων, κλπ

- Ουσιαστική διαχείριση από τους αρμόδιους φορείς του κυριότερου «πνεύμονα» πρασίνου στον αστικό ιστό της Περιφέρειας Αττικής (ΠΑΡΚΟ ΤΡΙΤΣΗΣ), εντός των διοικητικών ορίων του δήμου
- Κατάρτιση Επιχειρησιακού Σχεδίου για την εξασφάλιση κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων
- Πρόκληση φθορών και βανδαλισμών σε κοινόχρηστους χώρους (παιδικές χαρές, πλατείες, κλπ)
- Εκτεταμένες ζημιές στις αθλητικές εγκαταστάσεις από κακή χρήση και αδυναμία φύλαξης αυτών
- Περαιτέρω ενίσχυση της αντιπλημμυρικής προστασίας του δήμου
- Έντονα και ακραία καιρικά φαινόμενα λόγω της κλιματικής αλλαγής
- Βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων
- Δημοτικό Ωδείο – Δύσκολα προσβάσιμη τοποθεσία για μαθητές και κοινό, έλλειψη χώρων για πρόβες και παρουσιάσεις
- Ανάδειξη υφιστάμενων χώρων πολιτιστικής και περιβαλλοντικής σημασίας για την περαιτέρω τουριστική προβολή της πόλης

Η παρούσα εργασία εστιάζει στους κοινόχρηστους χώρους και τους χώρους πρασίνου. Σύμφωνα με την παραδοχή των 10τμ πράσινου/κάτοικο, γίνεται φανερό πως η περιοχή έχει ανάγκη από έργα που θα αυξήσουν αυτό το ποσοστό. Όπως αναφέρθηκε στο 3.2, το αστικό πράσινο που αντιστοιχεί σε κάθε πολίτη είναι 3,1τμ.

4.2. Προτάσεις ανάπλασης

Σύμφωνα με τα παραπάνω παρουσιάζεται μία τεχνική που αφορά την ανάπλαση των αστικών τμημάτων. Η πρόταση ανάπλασης επικεντρώνεται στα superblocks, καθώς έχουν ως προτεραιότητα τους ανθρώπους έναντι των αυτοκινήτων, δίνουν έμφαση στην προσβασιμότητα και τηρούν τους κανόνες συμμετοχής της κοινότητας.

Τα superblocks αποτελούν τμήματα εντός του αστικού περιβάλλοντος, στα οποία απαγορεύεται η διάσχυση τους από μηχανοκίνητα οχήματα και επιτρέπεται η διέλευση πεζών και ποδηλατών εντός αυτών. Οι κινήσεις των οχημάτων στο εσωτερικό ενός superblock μπορούν να πραγματοποιηθούν, παρά μόνο στα μεσοδιαστήματα. Στην Εικόνα 32 αποτυπώνονται οι επιτρεπόμενες κινήσεις της οδικής κατάστασης με και χωρίς superblocks.



Εικόνα 32: Επιτρεπόμενες κινήσεις εντός superblock (Πηγή: Δημοτικό Συμβούλιο της Βαρκελώνης)

Προσφέρουν πολλά οφέλη και μπορούν να βελτιώσουν πολλούς επιπλέον τομείς, όπως τη λειτουργικότητα του δικτύου κυκλοφορίας, τη συμβολή στον περιορισμό της κλιματικής αλλαγής, κ.α..

Αποτελούν ορθογώνια πράσινα δίκτυα εντός του αστικού ιστού (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2019). Η Βαρκελώνη φημίζεται για το δίκτυο με τα superblocs που έχει δημιουργήσει και η εργασία βασίζεται σε τεχνικές που έχουν εφαρμοστεί στη συγκεκριμένη πόλη και κρίνονται ως ιδανικές για τον Δήλο Ιλίου.



Εικόνα 33: Superblocks Βαρκελώνης (Πηγή: Garfield, 2017 από Alamy)

Ενδεικτικά, η Βαρκελώνη έχει έκταση 101,9km² και πληθυσμό 1,62 εκατ. (2012), ενώ η Αθήνα 39,69km² και 3,167 εκατ. (2012). Αυτό σημαίνει πως η Αθήνα είναι 2,5 φορές μικρότερη σε έκταση, αλλά διαθέτει σχεδόν διπλάσιο πληθυσμό. Είναι προφανές πως οι ανάγκες και οι δυνατότητες των πόλεων είναι διαφορετικές. Πιο συγκεκριμένα, ο Δήμος Ιλίου είναι περίπου 10 φορές μικρότερος από τη Βαρκελώνη και σχεδόν 15 φορές μικρότερος σε πληθυσμό. Αναλογικά λοιπόν, λογικό θα ήταν ο Δήμος μελέτης να έχει ανάγκη από τουλάχιστον 10 τέτοια superblocs.

Τα superblocs της Βαρκελώνης έχουν διαστάσεις 400m × 400m, δηλαδή ενοποιούνται 9 τετράγωνα, εντός των οποίων απαγορεύεται η διέλευση των μηχανοκίνητων οχημάτων. Η μέση αστική ταχύτητα της Βαρκελώνης ανέρχεται στα 20km/hr, ενώ η

ανθρώπινη πεζή ταχύτητα στα 4km/hr. Το superblock σχεδιάστηκε έτσι ώστε ο χρόνος διαδρομής ενός πεζού που περπατά εντός και ο χρόνος οδήγησης γύρω από αυτό να είναι σχετικά ίδος. Έτσι, ανά 400m θα υπάρχει μία κύρια διασταύρωση μεταξύ των οδών (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2019).

Οι ιδέες αυτές εμφανίστηκαν από το 1932, αργότερα ξεκίνησαν να υλοποιούνται και αναμένεται το ΣΒΑΚ του 2024 να προβλέψει επιπλέον 503 superblocks σε ολόκληρη την πόλη (Postaria, 2021).

Στη Βαρκελώνη, υπήρξαν ανησυχίες σχετικά με την πιθανή αύξηση της αξίας των ακινήτων, αλλά η κυβέρνηση με διάφορες δράσεις προσπάθησε να περιορίσει τις διακρίσεις μεταξύ των εύπορων και άπορων και να εξασφαλίσει την ισότητα (Postaria, 2021).

Στην Εικόνα 34 φαίνεται ένα διαμορφωμένο superblock της Βαρκελώνης, το οποίο αποτελεί ιδανική τοποθεσία αναψυχής, περιπάτου και ποδηλασίας.



Εικόνα 34: Superblock Βαρκελώνης (Πηγή: OSEP LAGO/AFP via Getty Images)

4.3. Τομείς επιρροής των superblocs

4.3.1. Χώροι άνετης διέλευσης

Φάνηκε από τη ζήτηση των επαγγελματιών του Δήμου Ιλίου σε πρόσφατες θέσεις εργασίας στο κεφάλαιο 2.1.2, πως υπάρχει η ανάγκη από επαγγέλματα που φανερώνουν ανάγκη χώρων πρασίνου. Ειδικότερα, η ανάγκη από ειδικούς υγείας φανερώνει υψηλά ποσοστά ανθρώπων με προβλήματα υγείας, ενώ η ανάγκη από εκπαιδευτικούς ειδικούς φανερώνει πως υπάρχουν ομάδες που χρειάζονται ελεύθερους χώρους και μεγαλύτερη ασφάλεια, όπως είναι οι μαθητές. Επιπλέον, υπάρχει απουσία οργανωμένου δικτύου πεζών, με αποτέλεσμα τα άτομα μειωμένης κινητικότητας να δυσκολεύονται να μετακινηθούν.

4.3.2. Ατμοσφαιρική ρύπανση

Όπως είναι γνωστό, η ατμοσφαιρική ρύπανση στις πόλεις έχει επιπτώσεις στην υγεία των πολιτών. Σύμφωνα με μελέτη του ISGlobal που πραγματοποιήθηκε για 56 Δήμους (ενός εκ των οποίων και της Βαρκελώνης), η ατμοσφαιρική ρύπανση προκαλεί 3.500 πρόωρους θανάτους το χρόνο, 1.800 νοσηλείες καρδιαγγειακών αιτιών, 5.100 περιπτώσεις χρόνιας ενήλικης βρογχίτιδας, 31.100 περιπτώσεις βρογχίτιδας και 54.000 κρίσεις άσθματος μεταξύ παιδιών και ενηλίκων (Künzli & Pérez, 2007).

4.3.3. Θόρυβος

Η ηχορύπανση προκαλεί προβλήματα υγείας και μπορεί να αποτραπεί με την ύπαρξη της βλάστησης και την απουσία μηχανοκίνητων οχημάτων. Στην περιοχή της Βαρκελώνης, σχεδόν οι μισοί πολίτες εκτίθεται σε υψηλότερα από τα επιτρεπόμενα όρια θορύβου, κάτι που έχει μεγάλο οικονομικό αντίκτυπο στον τομέα της υγείας (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2019).

4.3.4. Θερμοκρασία

Λόγω των εκπομπών θερμότητας από τις αστικές επιφάνειες, δημιουργούνται οι λεγόμενες αστικές θερμικές νησίδες. Οι αδιαπέρατες επιφάνειες συγκεντρώνουν περισσότερη θερμότητα, όπως είναι η οδική άσφαλτος. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της ημέρας απορροφάται θερμότητα και απελευθερώνεται τη νύχτα με αποτέλεσμα να υπάρχουν έντονες θερμοκρασίες τις νυχτερικές καλοκαιρινές ώρες. Για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, αναζητούνται τρόποι περιορισμού των θερμικών νησίδων.

Οι θερμικές αστικές νησίδες και η επιπλέον αύξηση της θερινής θερμοκρασίας μπορεί να προκαλέσει ακόμη και θάνατο σε ευάλωτες ομάδες, όπως παιδιά, ηλικιωμένους ή άτομα με προβλήματα υγείας (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2019).

Εκτός από τα παραπάνω, μειώνεται η άνεση και την ευημερία των πολιτών που κατοικούν σε αστικές περιοχές.

Προσομοιώσεις έδειξαν πως αν η Βαρκελώνη αφιερώσει το 30% των επιφανειών κάλυψης σε πράσινα καλύμματα, δηλαδή αν αντικαταστήσει τα ασφαλτοστρωμένα πεζοδρόμια κατά διαστήματα με ημιπερατά πεζοδρόμια και αν αυξήσει την κάλυψη δέντρων στους δρόμους, θα μειωθεί η καλοκαιρική υψηλή θερμοκρασία (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2019).

4.3.5. Κατανάλωση ενέργειας

Τα superblocs μπορούν να μειώσουν τον αριθμό των οχημάτων και συνεπώς την κατανάλωση ενέργειας. Προσομοιώσεις έδειξαν πως με τη χρήση των superblocs η κατανάλωση ενέργειας στην Βαρκελώνη από $72,1\text{kW}/\text{m}^2$ θα πέσει στα $46,3\text{kW}/\text{m}^2$, δηλαδή 36% μείωση. Λιγότερη κατανάλωση ενέργειας σημαίνει χαμηλότερες επιφανειακές θερμοκρασίες πεζοδρομίων, κτιρίων και χώρων πρασίνου (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2019).

4.3.6. Συμβολή στην ασφάλεια

Μετακίνηση

Η διέλευση εντός των superblocs δεν είναι εφικτή και η μειωμένη επιτρεπόμενη κυκλοφορία των οχημάτων δημιουργεί έναν ασφαλέστερο αστικό χώρο. Η κίνηση των οχημάτων στο εσωτερικό του πραγματοποιείται μόνο στα μεσοδιαστήματα, συνεπώς ο θόρυβος και η ρύπανση ελαχιστοποιούνται.

Η πεζή μετακίνηση και η χρήση ποδηλάτου για κάθε κοινωνική και ηλικιακή ομάδα θα είναι ασφαλέστερη με τα superblocs. Στο εσωτερικό τους επιτρέπουν ταχύτητα κίνησης 10-20km/h για τους ποδηλάτες, αλλά οφείλουν να σέβονται και να προσαρμόζονται στην ταχύτητα των πεζών και στις υφιστάμενες συνθήκες. Με αυτό τον τρόπο θα μπορέσουν τα παιδιά να μετακινηθούν ευκολότερα και ασφαλέστερα, χωρίς απαραίτητη ενήλικη συνοδεία (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2019). Στην Εικόνα 35 παρουσιάζεται ο τρόπος που έχει απομονωθεί η οδική κυκλοφορία έξω από σχολείο της Βαρκελώνης.



Εικόνα 35: «Προστατευμένο» σχολείο στη Βαρκελώνη (Πηγή: Tolksdorf, 2022)

Παραβατικές συμπεριφορές

Η ασφάλεια των πολιτών μπορεί επίσης να βελτιωθεί μέσω των superblocks, καθώς η παρουσία αγνώστων προσώπων στην περιοχή δε θα είναι τόσο συχνή όσο πριν. Τα όρια διαφυγής από τα superblocks για τους παραβάτες θα είναι πολύ συγκεκριμένα και αναμένεται να αποτρέπουν επικίνδυνες ενέργειες (Charmes, 2010).

Σεισμικές διεργασίες

Η περιοχή ανήκει σε μέτρια σεισμική ζώνη, με αποτέλεσμα να είναι υπέρ της ασφαλείας να υπάρχουν άνετοι κοινόχρηστοι χώροι που να μπορούν να αξιοποιηθούν σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Τα superblocks θα αποτελέσουν σημεία καταφυγής σε περίπτωση σεισμού.

4.3.7. Ταχύτητα οχημάτων

Τα superblocks αποτελούν συνήθως ορθογώνιες εκτάσεις, με διασταύρωση κάθε περίπου 400m. Μπορούν να ομαλοποιήσουν την ταχύτητα των οχημάτων και να μειώσουν τις πολλαπλές αυξομειώσεις. Μπορούν επίσης σε συνδυασμό με άλλες μικρές τροποποιήσεις να βελτιώσουν και την κυκλοφοριακή κατάσταση του Δήμου Ιλίου. Για παράδειγμα, με τη χρήση έξυπνων φωτεινών σηματοδοτών που παρέχουν προτεραιότητα στα αστικά λεωφορεία της περιοχής, μπορεί να αυξηθεί η ταχύτητα διέλευσης των λεωφορείων, να μειωθεί ο χρόνος μετακίνησης με αποτέλεσμα να αυξηθούν οι μετακινούμενοι με λεωφορεία. Ουσιαστικά σε συνδυασμό με κάποιες συγκοινωνιακές τροποποιήσεις μπορούν να προσφέρουν περισσότερα οφέλη απ' όσα εστιάζει η παρούσα εργασία.

4.3.8. Έδαφος

Η διαπερατότητα του εδάφους αποτελεί διέξοδο για τα όμβρια ύδατα. Εκτός από τον εμπλουτισμό του υπόγειου υδροφορέα, με αυτό τον τρόπο δημιουργείται μία ασπίδα προστασίας από τις πλημμύρες.

Η οργανική ύλη σε συνδυασμό με την ακάλυπτη αστική επιφάνεια του εδάφους, προκαλεί κομποστοποίηση των οργανικών αποβλήτων, δηλαδή φυτικό κάλυμμα που δεσμεύει τα ρυπογόνα σωματίδια και αποτρέπει το φαινόμενο της θερμικής νησίδας (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2019).

Εκτός από τα παραπάνω, τα αδόμητα οικόπεδα στις πυκνοδομημένες περιοχές θα πρέπει να δεσμευτούν και να μην επιτρέπεται να χτίζονται (Θεοδωρίδου Μ.Ε). Υπάρχουν μερικά τέτοια αδόμητα τμήματα στον Δήμο μελέτης.

Τέλος, οι χαμηλές κλίσεις του εδάφους της περιοχής του Δήμου Ιλίου που αναφέρθηκαν στο κεφάλαιο 2.7 είναι ιδανικές για τη δημιουργία superblocs, καθώς ευνοούν το περπάτημα και το ποδήλατο.

4.4. Χωροθέτηση των superblocks

Η ανάπλαση της περιοχής μέσω των superblocks έχει την ικανότητα να προσφέρει όλα τα παραπάνω πλεονεκτήματα που αναφέρθηκαν.



Εικόνα 36: Μορφή superblocks και οδική κυκλοφορία (Πηγή: Wang L., 2020)

Ο Δήμος Ιλίου δε διαθέτει εντελώς τετραγωνισμένα οικοδομικά τετράγωνα διαστάσεων 400×400 και το οδικό δίκτυο δεν είναι συμμετρικά σχεδιασμένο. Για αυτό το λόγο δεν είναι εφικτό τα superblocks να χωροθετηθούν συμμετρικά, δεν ακολουθούν αυστηρά την προτεινόμενη γεωμετρία, ούτε να καταλαμβάνουν το ίδιο εμβαδό στο χώρο. Παρόλα αυτά έγινε η προσπάθεια να τοποθετηθούν γύρω από τους κύριους οδικούς άξονες, σε μορφή δικτύου.

Η προτεινόμενη από τον ΠΟΥ τιμή 9τμ πράσινου/κάτοικο ορίζεται ως τιμή σχεδιασμού στην παρούσα εργασία. Σύμφωνα με αυτή τη τιμή, το εμβαδό πρασίνου του Δήμου για να καλύπτει τις ανάγκες του πληθυσμού πρέπει να ανέρχεται στα περίπου 770.000τμ. Σύμφωνα με τον χάρτη του Δήμου στην Εικόνα 31, οι υφιστάμενοι χώροι πρασίνου καταλαμβάνουν 270.000τμ περίπου. Συνεπώς το απαιτούμενο εμβαδό είναι τουλάχιστον 500.000τμ.




Αξίζει να σημειωθεί πως έγινε η παραδοχή πως κάθε superbloc που εμβαδομετράται θεωρείται χώρος πρασίνου, ενώ στην πραγματικότητα αποτελεί κοινόχρηστο χώρο στον οποίο δε θα επιτρέπεται η διέλευση των οχημάτων εντός αυτού. Θα υπάρχουν τμήματα πρασίνου, αλλά εντός του superbloc θα παραμείνουν τα κτίσματα που υπάρχουν και δεν συμπεριλαμβάνονται στις εκτιμήσεις.

Οι υπολογισμοί που έχουν πραγματοποιηθεί στην παρούσα εργασία είναι μία αρχική μελέτη που θα προσφέρει περισσότερα οφέλη στον τομέα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, του θορύβου, της ταχύτητας και ασφάλειας, και λιγότερο στη μείωση της θερμοκρασίας ή τη διαμόρφωση του εδάφους.

Παρακάτω παρουσιάζεται η χωροθέτηση των superblocs με κίτρινο χρώμα στο χάρτη. Το συνολικό τους εμβαδό ανέρχεται στα σχεδόν 600.000τμ. Επιλέχθηκαν έτσι ώστε να μην επηρεάζουν τους βασικούς οδικούς άξονες και τις συλλεκτήριες οδούς. Χωροθετούνται όμως γύρω από αυτούς, καθώς αυτά τα σημεία χρειάζονται απαλλαγή από τους ρύπους, τον θόρυβο και χρειάζονται περισσότερη ασφάλεια. Η ιεράρχηση των οδών βασίζεται στην Εικόνα 26. Τα superblocs χωροθετήθηκαν στο κέντρο του Δήμου και βρίσκονται σχετικά κοντά μεταξύ τους και προτιμήθηκε να τοποθετηθούν στις γειτονιές με τον υψηλότερο συντελεστή δόμησης.



Υπόμνημα

	Βασικοί οδικοί άξονες
	Βασικοί συλλεκτήριοι
	Οριοθέτηση superblocks

Εικόνα 37: Χωροθέτηση των superblocks (Πηγή: Δ. Ιλίου, προσωπική επεξεργασία)

5. Συμπεράσματα και προτάσεις για περαιτέρω έρευνα

Η διπλωματική αυτή αποτύπωσε την υφιστάμενη κατάσταση του Δήμου μελέτης και ανέπτυξε ένα όραμα αστικού περιβάλλοντος με περισσότερα πλεονεκτήματα. Αποτελεί ανθρωποκεντρική μελέτη με στόχο την πολεοδομική αναβάθμιση της πόλης και την αύξηση του βιοτικού επιπέδου.

Είναι σημαντικό να πραγματοποιηθεί συγκοινωνιακή μελέτη πριν την εφαρμογή τέτοιων παρεμβάσεων, καθώς θα επηρεάσουν το οδικό περιβάλλον. Οι διασταυρώσεις θα μειωθούν και για αυτό η κύρια πορεία των οχημάτων θα διακόπτεται λιγότερες φορές. Με αυτό τον τρόπο θα αυξηθεί η ασφάλεια, θα μειωθεί ο χρόνος μετακίνησης, αλλά και αναμένεται να μειωθεί ο θόρυβος. Για αυτό το λόγο επιλέχθηκε να χωροθετηθούν τα superblocs γύρω από οδικούς άξονες αυξημένης κυκλοφορίας.

Τα superblocs μειώνουν το συνολικό μήκος των οδών. Συγκεκριμένα, στη Βαρκελώνη αυτή η μείωση έγινε κατά 61%. Αυτό όμως δεν μείωσε αναλογικά την κυκλοφορία των οχημάτων σε μεγάλο βαθμό, αλλά διατήρησε το επίπεδο εξυπηρέτησης (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2019). Ουσιαστικά δε φάνηκε να επηρεάζει αρνητικά την κυκλοφορία.

Προτείνεται το συγκεκριμένο δίκτυο των superblocs να εφαρμοστεί υπό παρακολούθηση, ώστε να παρατηρηθεί η προσαρμογή των πολιτών στη συγκεκριμένη μεταρρύθμιση και αν κριθεί κατάλληλη να επεκταθεί.

Προτάσεις για παραπάνω έρευνα αποτελεί η αναζήτηση των κατάλληλων θέσεων για τη χωροθέτηση των superblocs, έτσι ώστε να αποδώσουν στο μέγιστο δυνατό. Επίσης προτείνεται να γίνουν τροποποιήσεις στην περιοχή ώστε να αυξηθεί το πραγματικό εμβαδό πρασίνου της περιοχής και όχι απλά οι κοινόχρηστοι χώροι στους οποίους εστιάζει η παρούσα εργασία.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

Αθανασόπουλος Κ., Cycling Infrastructure and Bike sharing Map of Greece - Χάρτης Ποδηλατοδρόμων και Συστημάτων Bike Sharing στην Ελλάδα

Αραβαντινός Α., Κοσμάκη Π., 1988. Υπαίθριοι χώροι στην πόλη. Ε.Μ.Π. Αθήνα.

Αστικό πράσινο: Οφέλη, προβλήματα, σχεδιασμός, διαχείριση, 8/5/2013, https://www.citybranding.gr/2013/04/blog-post_8.html

Αττικό Μετρό ΑΕ, Χάρτης Μετρό Αθήνας, <https://www.ametro.gr/>

Βαλάκου Α. και Φάσσα Ν., Αστικό Πράσινο και Οικιστικός Ιστός, Θεσ/κη, 2017, https://ikee.lib.auth.gr/record/297036/files/VALAKOY_FASSA_EE.pdf

Βανιώτη Α., Ο ΔΗΜΟΣ ΙΛΙΟΥ ΥΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ: ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ, 2009

Δ. Ιλίου, Περιβαλλοντική δράση του Δήμου Ιλίου με κοινωνικό πρόσημο, 6/6/2022, <https://www.ilion.gr>

Διαμαντόπουλος Μ., Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης Δ. Αθήνας 2014-2020, 2014

Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, <https://www.statistics.gr/>

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ιλίου 2015 - 2019, <https://home.asda.gr/>

Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δ. Ιλίου 2020 - 2023, Α Φάση: Στρατηγικός Σχεδιασμός, ilion.gr/

Θεοδωρίδου Μ.Ε., Διάλεξη: ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών ΤΕ & Μηχανικών Τοπογραφίας και Γεωπληροφορικής ΤΕ, <http://eclass.opencourses.teicm.gr>

Ιερά Μητρόπολη Ιλίου, Αχαρνών και Πετρούπολεως, <https://imiliou.gr/index.php/>

Ίλιον Αττικής, Βικιπαίδεια, <el.wikipedia.org>

Ίλιον – Η ελληνική ιστορία σε μια πόλη, 18/2/2019, <https://www.archaiologia.gr/>

Κατάλογος Κηρυγμένων Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων της Ελλάδας, <listedmonuments.culture.gr>

Πατριδογνωσία, <geogreece.gr>

Πυκνότητα πληθυσμού Καλλικρατικών Δήμων (Απογραφή 2011, ΕΛΣΤΑΤ), ΥΠΕΝ

Στοιχεία εγκληματικότητας ετών 2020-2021 στην περιοχή αρμοδιότητας του Τμήματος Ασφαλείας Ιλίου, ΕΦΑΡΜΟΓΗ «ΝΕΕΣ ΣΗΜΑΤΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ» ΤΟΥ ΡΟΛ

Τι είναι τα ΣΒΑΚ, <http://sumpnet.gr/>, τελευταία πρόσβαση 10/6/2022

Τσιακίρης Π., Αστικό Παρατηρητήριο Δ. Ιλίου, 2018

Ξενόγλωσση

Charmes, E., 2010. Cul-de-sacs, superblocs and environmental areas as supports of residential territorialization. *Journal of Urban Design*, 15(3), pp.357-374.

Garfield L., Spain's plan to create car-free 'superblocks' is facing protests, 24/1/2017, <https://www.businessinsider.com/>, τελευταία πρόσβαση 30/7/2022

Harris C. and Dines N., 1998. Time saver standards For Landscape Architecture. McGraw Hill. New York.

Inside Hook, Can America Replicate Barcelona's Plan to Transform Busy Streets Into Beautiful Parks?, 23/5/2022, <insidehook.com>, τελευταία πρόσβαση 15/6/2022

ISGlobal, Centre for Research in Environmental Epidemiology (CREAL), Barcelona, Spain

Kuchelmeister G., 2000. Trees for the urban millennium: urban forestry update. *Unasylva*,51: 49-55.

Künzli, N. and Pérez, L., 2007. Los beneficios para la salud pública de la reducción de la contaminación atmosférica en el área metropolitana de Barcelona. Barcelona: CREAL.

McPherson E.G., Simpson J.R., Peper P.J. and Xiao Q., 1999. Tree Guidelines for San Joaquin Valley Communities. USDA For. Service, Pacific Southwest Research Station.

Nieuwenhuijsen, M. and Khreis, H., 2019. Integrating human health into the urban development and transport planning agenda: a summary and final conclusions. In *Integrating human health into urban and transport planning* (pp. 707-718). Springer, Cham.

Postaria R., Superblock (Superilla) Barcelona—a city redefined, 31/5/2021, citiesforum.org, τελευταία πρόσβαση 31/7/2022

Samara T. and Tsitsoni T., 2010. The effects of vegetation on screening road traffic noise from a city ring road. *Noise Control Engineering Journal*. 59 (1): 68-74.

Tolksdorf B., Barcelona: So funktionieren die Superblocks, 30.06.2022, mobility-talk.com, τελευταία πρόσβαση 21/7/2022

Wang L., Superblock of Sant Antoni reclaims Barcelona streets for pedestrians, 5/7/2020, inhabitat.com, τελευταία πρόσβαση 21/8/2022

