ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

Σχολή Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών

Τομέας Γεωγραφία & Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΟΜΟΝΟΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΠΛΑΤΕΙΩΝ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ – ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΟΜΟΝΟΙΑΣ

ΜΠΑΤΑΤΟΥΔΗ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ

Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός

Αθήνα 2008

Ένα θερμό ευχαριστώ

Στον κ. Θάνο Βλαστό, επιβλέποντα καθηγητή, για την ευκαιρία που μου έδωσε να ασχοληθώ με ένα αντικείμενο εξαιρετικά ενδιαφέρον, καθώς και για τις πολύτιμες συμβουλές του σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας.

Στους καθηγητές της εξεταστικής επιτροπής της διπλωματικής και σε όλους τους καθηγητές της σχολής, για τη συμβολή τους στην επιτυχημένη ολοκλήρωση των σπουδών μου.

Στους γονείς μου, στην ευρύτερη οικογένειά μου και στους φίλους μου για τη συνεχή ηθική υποστήριξη.

ABSTRACT……..4

ΠΡΟΛΟΓΟΣ…….5

ΕΙΣΑΓΩΓΗ……...6

1. **ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΑΤΕΙΩΝ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ……..8**

1.1 **ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΑΤΕΙΩΝ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ...…8**

1.2 **ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑΣ…….……...…….8**

1.3 **ΟΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ Η ΖΩΗ ΤΩΝ ΠΛΑΤΕΙΩΝ……..9**

1.4 **ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΑΤΕΙΩΝ……..…...10**

2. **ΑΝΑΛΥΣΗ…….12**

2.1 **ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΜΟΝΟΙΑΣ……12**

2.1.1 **Θέση……...12**

2.1.2 Ιστορική εξέλιξη……...12

2.1.3 Ο Χώρος του Πεζού……..16

2.1.4 Κίνηση Πεζών……...18

2.1.5 Συγκοινωνιακά Στοιχεία……..19

2.1.6 Πολεοδομικά Στοιχεία……..23

1.2 **ΠΛΑΤΕΙΑ ΒΑΘΗΣ…….28**

2.2.1 **Θέση……...28**

2.2.2 **Ιστορική εξέλιξη……...28**

2.2.3 **Ο Χώρος του Πεζού……..29**

2.2.4 **Κίνηση Πεζών……...29**

2.2.5 **Συγκοινωνιακά Στοιχεία……..29**

2.2.6 **Πολεοδομικά Στοιχεία……..31**

2.3 **ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΟΤΖΙΑ……...34**

2.3.1 **Θέση……...34**

2.3.2 **Ιστορική εξέλιξη……...34**

2.3.3 **Ο Χώρος του Πεζού……..36**

2.3.4 **Κίνηση Πεζών……...36**

2.3.5 **Συγκοινωνιακά Στοιχεία……..37**

2.3.6 **Πολεοδομικά Στοιχεία…….38**

2.4 **ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΝΙΓΓΟΣ…….……41**

2.4.1 **Θέση……..41**
2.4.2 **Ιστορική εξέλιξη……...41**
2.4.3 **Ο Χώρος του Πεζού……..42**
2.4.4 **Κίνηση Πεζών……...42**
2.4.5 **Συγκοινωνιακά Στοιχεία……..43**
2.4.6 **Πολεοδομικά Στοιχεία……44**
2.5 **ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΞΑΡΧΕΙΩΝ……46**
2.5.1 **Θέση……...46**
2.5.2 **Ιστορική εξέλιξη……...46**
2.5.3 **Ο Χώρος του Πεζού……..47**
2.5.4 **Κίνηση Πεζών……...47**
2.5.5 **Συγκοινωνιακά Στοιχεία……..48**
2.5.6 **Πολεοδομικά Στοιχεία……..49**
2.6 **ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ……50**
2.6.1 **Θέση……...50**
2.6.2 **Ιστορική εξέλιξη……...50**
2.6.3 **Ο Χώρος του Πεζού……..51**
2.6.4 **Κίνηση Πεζών……...51**
2.6.5 **Συγκοινωνιακά Στοιχεία……..52**
2.6.6 **Πολεοδομικά Στοιχεία……..53**
3. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ……..55**
3.1 **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ……55**
3.2 **ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ……57**
4. **ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΟΜΟΝΟΙΑΣ…..60**
4.1 **ΣΤΟΧΟΙ……...60**
4.2 **ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ……62**
5. **ΠΡΟΚΑΤΑΡΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΩΝ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΠΛΑΤΕΙΩΝ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ……..74**
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΔΙΑΤΟΜΩΝ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ

ABSTRACT

The squares always constituted part of urban planning and as a communal piece of land belonged to all citizens.

The value of this piece of land is fading away, as it is gradually taken away from citizens in the sake of their urbane movement which is attributed (accredited) to the transport infrastructures, parking areas and for commercial operations. However, the main characteristic of these open-air zones are: pollution, noise, overcrowding and environmental unpleasant effects. Their protection and upgrade are henceforth imperatively essential in view that they should constitute friendly and functional areas for the citizens.

In the scope of this study, we will examine the urban planning and traffic elements, putting emphasis on the movement of pedestrians, as at Omonia Square and the other five squares in the city centre.

The main target, according to the observations we note down for the squares and the basic conclusions -problems deriving from their study, is that by the completed traffic and urban planning approach that promotes the viable mobility, we end up with reformation proposals which would upgrade the role of Omonia Square as well as the rest of the squares.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Οι δημόσιοι υπαίθριοι χώροι, όπως πλατείες, πάρκα, δρόμοι, αποτελούν καθοριστικό παράγοντα της ποιότητας επικοινωνίας στις πόλεις και σημαντική παράμετρο της φυσιογνωμίας τους. Όμως, η εμπορευματοποίηση της γης, η εξάρτηση από το αυτοκίνητο και η κυριαρχία του ιδιωτικού στο συλλογικό αστικό χώρο οδήγησε στη συρρίκνωση και υποβάθμιση των Δημοσίων Χώρων.

Ο βέλτιστος τρόπος για την αξιοποίηση των υπαίθριων χώρων και τον εξανθρωπισμό των πόλεων περιλαμβάνει τις εξής διαδικασίες: ανάκτηση του δρόμου ως θεμελιώδους αστικού χώρου, κατάλληλες πολεοδομικές ρυθμίσεις, περιορισμό της κυκλοφορίας αυτοκινήτων, τόνωση των μαζικών και ήπιων μέσων κυκλοφορίας και δημιουργία δικτύων που θα συνδέουν δημόσιους αστικούς χώρους και θα περιλαμβάνουν κύριες διαδρομές πεζών και μέσα κυκλοφορίας φιλικά προς τον άνθρωπο.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι πλατείες αποτελούσαν ανέκαθεν συστατικό του πολεοδομικού ιστού και ως δημόσιος αστικός χώρος ανήκε σε όλους τους πολίτες. Ωστόσο, η αξία αυτού του χώρου υποβαθμίζεται, καθώς αφαιρείται από τον άνθρωπο για την πολιτισμένη μετακίνηση του και αποδίδεται στις συγκοινωνιακές υποδομές, σε χώρους για το αυτοκίνητο και στις εμπορικές λειτουργίες.

Στο πλαίσιο αυτής της εργασίας, θα μελετήσουμε τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά στοιχεία της πλατείας Ομονοίας και άλλων πέντε πλατειών του κέντρου, δίνοντας έμφαση στην κίνηση των πεζών. Έπειτα, θα συγκεντρώσουμε τα βασικά συμπεράσματα και θα καταγράψουμε τα υπάρχοντα προβλήματα. Κύριος στόχος μας είναι να καταλήξουμε σε προτάσεις ανάπλασης της περιοχής μελέτης, μέσω μίας ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής και πολεοδομικής προσέγγισης που προωθεί την βιώσιμη κινητικότητα.

Αρχικά στην παρούσα εργασία, θα δοθούν γενικά στοιχεία της μορφολογίας και της χρήσης των πλατειών. Στη συνέχεια, θα καταγράψουμε την εξέλιξη των υπό μελέτη πλατειών στο πέρασμα του χρόνου. Με τον τρόπο αυτό θα διαπιστώσουμε ποιος ήταν ο αρχικός τους ρόλος και πώς οι αλλαγές τόσο του δομημένου χώρου όσο και της κυκλοφορίας επηρέασαν την εξέλιξη τους και διαμόρφωσαν την λειτουργία τους.
Θα παραθέσουμε στοιχεία της υπάρχουσας κατάστασης της Ομόνοιας και της περιοχής ακτίνας πεντακοσίων μέτρων γύρω από αυτή για να έχουμε μία συνολική εικόνα του κέντρου. Θα ακολουθήσουν πολεοδομικά - κυκλοφοριακά στοιχεία των πλατειών Καραϊσκάκη, Βάθης, Εξαρχείων, Κοτζιά και Κάνιγγος. Η επιλογή αυτών των πλατειών έγινε με δύο κριτήρια. Πρώτον, βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από την πλατεία Ομονοίας και δεύτερον, παρόλο που επικρατούν σε αυτές παρόμοιες συνθήκες, κάποια στοιχεία τις διαφοροποιούν. Τα στοιχεία αυτά είναι σημαντικά για την εξαγωγή συμπερασμάτων περί λειτουργικότητας των πλατειών. Συνεπώς, τα συμπεράσματα και τα προβλήματα που θα προκύψουν θα αξιοποιηθούν για τον σχηματισμό της πλατείας Ομονοίας και για τη διατύπωση κάποιων προτάσεων ανάπλασης των υπόλοιπων πέντε

πλατειών. Τέλος, με βασικό άξονα την βιώσιμη ανάπτυξη και κινητικότητα, θα θέσουμε τις πολιτικές ανάπλασης, προάγοντας την κίνηση πεζών.

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΑΤΕΙΩΝ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

1.1 ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΑΤΕΙΩΝ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Μελετώντας τον αστικό ιστό της Αθήνας, διαπιστώνουμε ότι το κέντρο υπερέχει σε πλατείες. Αυτό συμβαίνει γιατί τα πρώτα πολεοδομικά σχέδια περιείχαν προτάσεις για σημαντικούς ελεύθερους χώρους.
Αυτά τα σχέδια πρότειναν ελεύθερους χώρους αρκετά μεγάλους, αλλά υπέστησαν πολλές τροποποιήσεις, λόγω της έλλειψης χρημάτων που χρειαζόντουσαν για απαλλοτριώσεις και των έντονων αντιδράσεων μεγαλοϊδιοκτητών γης. Συνεπώς, οι πλατείες του κέντρου είναι στην πλειοψηφία τους μικρές και χωρίς κάποιο ουσιαστικό σχέδιο.

1.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑΣ

Γενικά, η μορφολογία των πλατειών της Αθήνας είναι αδιάφορη, τυχαία, χωρίς να ανταποκρίνεται σε ανάγκες εκφρασμένες από τους χρήστες.

Το σχήμα των πλατειών είναι πολύ σημαντικό στοιχείο της διαμόρφωσης του χώρου της πλατείας. Οι κατηγορίες που υπάρχουν είναι ορθογωνικές, τριγωνικές και κυκλικές πλατείες. Οι πρώτες υπερέχουν κατά πολύ σε αριθμό, καθώς οι περισσότερες ήταν οικοδομικά τετράγωνα που απαλλοτριώθηκαν από τον δήμο όταν η πυκνότητα δόμησης της συνοικίας ήταν ήδη υψηλή.

Ως προς τη σχέση με τον περιβάλλοντα δομημένο χώρο υπάρχουν τρεις τύποι πλατειών.

- Εσωστρεφείς πλατείες, όπου τα παρτέρια βρίσκονται περιμετρικά και οι χώροι ανάπαυσης και παιχνιδιού είναι στο κέντρο.
- Εξωστρεφείς πλατείες, όπου χώροι πρασίνου καλύπτουν το κέντρο των πλατειών και τα παγκάκια είναι τοποθετημένα περιμετρικά.
- Πλατείες που συνυπάρχουν οι προηγούμενες δύο κατηγορίες.

Ως προς την εσωτερική διαμόρφωση υπάρχουν και πάλι τρεις τύποι.

- Οι περιοχές στάσης και κίνησης χωρίζονται από ζώνες πράσινου όπου η πρόσβαση δεν επιτρέπεται σε αυτές, καθώς περιβάλλονται από τοιχία, φράχτες ή θάμνους.
- Όλος ο χώρος της πλατείας είναι προσβάσιμος και ομοιογενής.
- Η πλατεία αποτελείται από ένα περιφραγμένο παρτέρι και περιβάλλεται από πεζοδρόμιο.

Τα υπόλοιπα μορφολογικά στοιχεία των πλατειών είναι τα εξής:

- το έδαφος, που συνήθως καλύπτεται από πλάκες πεζοδρομίου, χώμα, μπετόν ή χαλίκι.
- Η βλάστηση, όπου αποτελείται από δένδρα, θάμνους και γρασίδι.
- Τα παγκάκια, συνήθως είναι ξύλινα με μεταλλικό σκελετό ή τσιμεντένια.
- Τα σιντριβάνια και οι λιμνούλες.
- Οι χώροι παιχνιδιού, που συνήθως είναι μικροί και σε κακή κατάσταση.

1.3 **ΟΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ Η ΖΩΗ ΤΩΝ ΠΛΑΤΕΙΩΝ**

Οι πλατείες έρχονται να ανταποκριθούν σε καθημερινές ανάγκες και λειτουργίες, καθώς εντάσσονται στον αστικό ιστό της πόλης. Υπάρχουν πλατείες που λόγω της μακρόχρονης χρήσης ελκύουν λειτουργίες γύρω από αυτές, αλλά υπάρχουν και άλλες που λύνουν μόνο το πρόβλημα πυκνότητας δόμησης και δεν αποτελούν πόλο έλξης.
Ο ρόλος των πλατειών είναι πολυλειτουργικός, καθώς έχουν εμπορικές λειτουργίες, εξυπηρετούν την ανάπαυση, αναψυχή, είναι χώρος συνάντησης, συνάθροισης, επικοινωνίας, γιορτών, θεαμάτων, διαδηλώσεων και ενημέρωσης.

Οι πλατείες ανάλογα με την καθημερινή ζωή τους χωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες.

- Οικογενειακές πλατείες, όπου συχνάζουν μητέρες με τα παιδιά τους, καθώς διαθέτουν χώρους παιχνιδιού και ανάπαυσης.
- Πλατείες νέων που περιβάλλονται από καφετέριες, έχουν πυκνή βλάστηση και είναι αρκετά απομονωμένες από τον περιβάλλοντα χώρο.

- Πλατείες περάσματα που περιβάλλονται από εμπορικές και διοικητικές λειτουργίες και από δρόμους με έντονη κυκλοφορία.
- Κοσμικές πλατείες, που εκτός από τις χρήσεις τους ως πλατείες περάσματα, περιβάλλονται και από καφετέριες και εστιατόρια, οπότε οι ενήλικες που περνάνε από εκεί τις χρησιμοποιούν ως χώρο συνάντησης και ανάπαυσης.

Οι πλατείες περάσματα και οι οικογενειακές πλατείες έχουν κίνηση την ημέρα, ενώ οι πλατείες νέων και οι κοσμικές αποκτούν ζωή κυρίων το βράδυ.

Τις πλατείες μπορούμε να τις χωρίσουμε σε άλλες δύο βασικές κατηγορίες.

- Οι πλατείες τοπικά κέντρα, που απευθύνονται στους κατοίκους μίας συνοικίας, λόγω της μικρής απόστασης τους από κατοικίες και λόγω των λειτουργιών που τις περιβάλλουν, π.χ. τοπικό εμπόριο, εμπόριο τροφίμων, χώροι παιχνιδιού.
- Οι πλατείες υπερτοπικά κέντρα, που απευθύνονται σε όλους τους κατοίκους της πόλης, εξαιτίας της θέσης τους στον αστικό ιστό και των λειτουργιών που τις περιβάλλουν, π.χ. υπερτοπικό εμπόριο, υπηρεσίες, χώροι αναψυχής.

1.4 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΑΤΕΙΩΝ

- Να είναι εύκολα προσιτή.

Είναι σημαντικό η πλατεία να βρίσκεται σε θέση που γίνονται συχνές μετακινήσεις και όχι απαραίτητα να είναι κοντά σε χώρο κατοικιών.

- Να είναι ασφαλείς.

Να προσφέρει ασφάλεια από τους υπόλοιπους χρήστες και τα ζώα, σε αυτό εξυπηρετεί ο κατάλληλος φωτισμός και η μορφολογία.

Να προσφέρει προστασία από τους θορύβους, τη μόλυνση και την υπερβολική ζέστη ή κρύο. Η κατάλληλη διαμόρφωση παίζει σημαντικό ρόλο σε αυτά, αν δηλαδή η πλατεία είναι εσωστρεφής ή εξωστρεφής, αν τα καθιστικά προστατεύονται από ρεύματα αέρα, αν η βλάστηση προσφέρει σκιά το καλοκαίρι και αν τα υλικά είναι κατάλληλα χρησιμοποιημένα.

Να προσφέρει ασφάλεια στα ατυχήματα, να μην υπάρχουν σπασμένα παγκάκια, ξερές λιμνούλες ή σκουριασμένες κούνιες.

Να προσφέρει ασφάλεια σε σχέση με την κυκλοφορία των αυτοκινήτων που μπορεί να επηρεάζει την πρόσβαση στην πλατεία.

- Να αποτελεί κέντρο.

Να είναι η πλατεία πόλος έλξης χρηστών και λειτουργιών σε επίπεδο συνοικίας, αλλά και σε επίπεδο πόλης. Μπορεί δηλαδή να είναι εμπορικό, διοικητικό, θρησκευτικό ή πολιτιστικό κέντρο.

2. ΑΝΑΛΥΣΗ

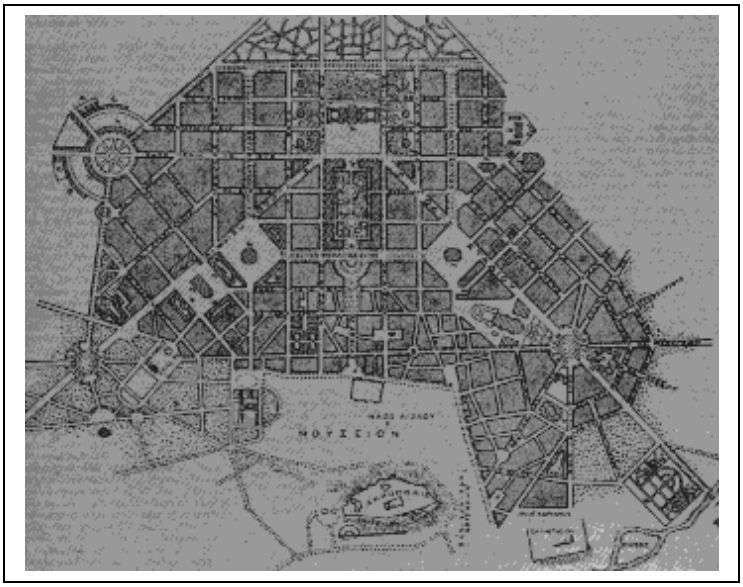
2.1 ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΜΟΝΟΙΑΣ

2.1.1 Θέση

Η θέση της πλατείας Ομονοίας βρίσκεται στην κορυφή του βασικού τριγώνου της Αθήνας που χωροθετούν τα σχέδια Κλεάνθη Schaubert και Klenze.
Δηλαδή, στη συμβολή των οδών Σταδίου, Πανεπιστημίου – Αγίου Κωνσταντίνου, Δώρου, Γ΄ Σεπτεμβρίου, Ίωνος – σ. Κοτοπούλη- Πειραιώς, Αθηνάς.

2.1.2 Ιστορική εξέλιξη

Στο 1ο Πολεοδομικό σχέδιο της Αθήνας (Εικόνα 2.1), το 1833, προβλέπεται ορθογώνια πλατεία με την επίσημη ονομασία «Πλατεία Ανακτόρων» και θα αποτελούσε ουσιαστικά το διοικητικό κέντρο της πρωτεύουσας. Αυτό το σχέδιο όμως δεν προχώρησε και ανετέθη το 1834 στον αρχιτέκτονα Klenze η αναθεώρηση του.



Εικ. 2.1. Το Πρώτο Πολεοδομικό Σχέδιο της Αθήνας από τον Κλεάνθη Schaubert.
Πηγή: Διαδίκτυο

Στην διάρκεια αυτής της περιόδου η πλατεία Όθωνος ως διαμορφωμένος κοινόχρηστος χώρος είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη. Το μεγαλύτερο μέρος της καταλαμβάνει ρεματιά και στον περίγυρό της έχουν εγκατασταθεί μάντρες.

Η διαδικασία υλοποίησης της πλατείας ξεκινά το 1846, όπου και αποζημιώνονται οι ιδιοκτήτες του χώρου της.

Μέχρι το 1850 τα όρια της είναι ασαφή και κανένα κτίριο δεν έχει οικοδομηθεί στα περιβάλλοντα οικοδομικά τετράγωνα. Το 1854, το σχήμα της εμφανίζεται στρογγυλό και η ρυμοτομία της δεν είναι ακόμα καθορισμένη. Μέχρι το 1860 κάποια κτίρια ανεγείρονται στην περιφέρεια της και με την επίστρωσή της παίρνει την εικόνα ενός επίπεδου χώρου.

Ο χώρος της πλατείας ζωντανεύει τα τελευταία οθωνικά χρόνια, καθώς η νεοδιαμορφωμένη πλατεία βρίσκεται κοντά στα εξοχικά καφενεία της γύρω περιοχής που αποτελούν κέντρο της αντιοθωνικής εξέγερσης. Το 1862 μετά την έξωση του Όθωνα η πλατεία μετονομάζεται σε πλατεία Ομονοίας.

Στις αρχές του 1870 η κατάργηση της συνάθροισης στο Πεδίο του Άρεως και η μεταφορά της μουσικής στην πλατεία Ομονοίας ενισχύει την ανάπτυξή της. Συνεπώς, σύντομα οικοδομείται και εξελίσσεται σε κέντρο κοινωνικής και κοσμικής ζωής.

Οι πρώτες οικοδομές προορίζονται για κατοικία, τα περισσότερα ισόγειά τους όμως έχουν προορισμό εμπορικές και κοινωνικές δραστηριότητες.

Μετά το 1880 αλλάζει σταδιακά ο χαρακτήρας της πλατείας. Η εξάπλωση της πόλης και η ανάπτυξη των συγκοινωνιών επιδρούν καθοριστικά στην εξέλιξη της, στην μεταβολή και τον επαναπροσδιορισμό του χαρακτήρα της.

Η πλατεία επιλέγεται ως αφετηρία της πλειοψηφίας των γραμμών του ιπποτροχιόδρομου και σημείο τοποθέτησης δύο σιδηροδρομικών σταθμών, Λαρίσης και Πελοποννήσου. Το 1889 σε πολύ κοντινή απόσταση γίνεται η αφετηρία της σιδηροδρομικής γραμμής για Κηφισιά και Λαύριο. Τέλος, στην αρχή της δεκαετία του 1890, η πλατεία επιλέγεται ως αφετηρία της επέκτασης του σιδηροδρόμου Αθηνών – Πειραιώς προς το κέντρο.

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω επιλογών, που δεν είναι άσχετες με την πολεοδομική της θέση, η πλατεία εξελίσσεται σε συγκοινωνιακό κόμβο, σημείο αναφοράς και πρώτο σταθμό άφιξης όλων των επαρχιωτών και ξένων που φθάνουν στην Αθήνα. Για αυτό και η ευρύτερη περιοχή της Ομόνοιας χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη πλήθους ξενοδοχείων, που βρίσκονται πάνω στην πλατεία, στους γύρω δρόμους και τα Χαυτεία.

Την εποχή αυτή η πλατεία, κέντρο της ευρύτερης περιοχής, φθάνει στην πλήρη ανάπτυξή της, διαμορφώνει πια τον χαρακτήρα της και η δόμηση ολοκληρώνεται με την ανέγερση νέων οικοδομών στα αδόμητα οικόπεδα ή με αντικατάσταση των παλιότερων. Αποτελεί συγκοινωνιακό κόμβο, σημείο αναφοράς και συνάντησης, κέντρο της κοινωνικής ζωής και των θεαμάτων. Είναι πλέον ένα πολυσύχναστο και νευραλγικό σημείο της Αθήνας.

Την περίοδο αυτή αποσαφηνίζεται ο χαρακτήρας της πλατείας. Πλέον αποτελεί το κέντρο του δυτικού τμήματος της πόλης. Εκεί, ανέκαθεν συγκεντρώνονταν χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα. Τόσο οι χρήσεις όσο και ο χαρακτήρας της περιοχής επηρεάζουν τα της πλατειάς. Έτσι, η πλατεία από κοσμικό κέντρο στην αρχή της περιόδου, που φιλοξενεί θαμώνες όλων των κοινωνικών στρωμάτων, παίρνει σταδιακά έναν πιο λαϊκό και επαρχιώτικο χαρακτήρα που υπερισχύει. Το κέντρο της κοσμικής ζωής προσδιορίζεται ανατολικότερα. Λόγω της θέσης της όμως, αποτελεί πάντα τόπο συγκέντρωσης και πρώτης υποδοχής των ξένων προσωπικοτήτων, που φθάνουν στην Ελλάδα.

Ακόμα, φιλοξενεί συχνά πολιτικές εκδηλώσεις, προεκλογικές ή μη, που οργανώνονται στον χώρο της.

Το 1901 η πλατεία ανακαινίζεται εκ βάθρων. Η παλαιά φύτευση ξηλώνεται και η εξέδρα της μουσικής απομακρύνεται. Άνθη και φοίνικες στολίζουν το εσωτερικό της, το οποίο περιφράσσεται από σιδερένιο κιγκλίδωμα.

Στα επόμενα χρόνια, οι περιφερειακές χρήσεις και το κτιριακό περιβάλλον σε γενικές γραμμές μένουν ως είδος όμοιες με αυτές της προηγούμενης περιόδου, παρ' ότι διαχρονικά το ιδιοκτησιακό καθεστώς πιθανόν να διαφοροποιείται.

Τα περισσότερα ισόγεια εξακολουθούν να καταλαμβάνονται από καταστήματα αναψυχής, που είναι από τα πλέον πολυσύχναστα της πόλης. Μια άλλη χρήση που συναντάται σε αξιόλογο αριθμό στην πλατεία και γύρω από αυτή είναι τα φαρμακεία, που λειτουργούν και ως κοινωνικά στέκια. Τα ξενοδοχεία εξακολουθούν να καταλαμβάνουν μεγάλο τμήμα των γύρω από την πλατεία κτιρίων αλλά και της ευρύτερης περιοχής. Σημαντική για την πλατεία είναι και η λειτουργία του θεάτρου Κοτοπούλη, που μετά το 1938 μετατρέπεται σε κινηματογράφο.

Η διαμόρφωση του κεντρικού τμήματος της πλατείας δεν μεταβάλλεται ως το 1927. Τότε όμως λαμβάνεται απόφαση μεταφοράς του σταθμού του σιδηροδρόμου από την οδό Αθηνάς και Λυκούργου, όπου λειτούργησε ως αφετηρία, στην πλατεία Ομονοίας,

με άμεση προοπτική τη συνέχιση της γραμμής προς τα βόρεια προάστια. Συνεπώς, μεγάλη τομή στη διαμόρφωση και λειτουργία του υπαίθριου χώρου της πλατείας συντελείται γύρω στο 1930.

Η νέα διαμόρφωση της πλατείας περιλαμβάνει μία συμμετρική σύνθεση που ουσιαστικά διευθετεί την αυξημένη κίνηση στο εσωτερικό της πλατείας μετά την τοποθέτηση των εξόδων του σταθμού σε αυτό.

Αν και χρήσεις στα κτίρια δεν διαφοροποιούνται ριζικά, υπάρχει έντονη αλλαγή στον τρόπο που χρησιμοποιείται ο ελεύθερος χώρος της πλατείας. Αυτό οφείλεται σε δύο αιτίες, στην μεγάλη αύξηση της κυκλοφορίας των τροχοφόρων και στη μεταφορά του σταθμού στο κέντρο.

Ήδη από την προηγούμενη περίοδο η Ομόνοια αποτελούσε τον κυριότερο συγκοινωνιακό κόμβο της πρωτεύουσας. Μετά το 1908 όμως, με την πύκνωση των συγκοινωνιακών γραμμών, τραμ, λεωφορείων, η κίνηση των τροχοφόρων εντείνεται και δρα πια καθοριστικά στην μορφή, τη λειτουργία και το χαρακτήρα της. Με την πύκνωση τόσο των δημόσιων μέσων συγκοινωνίας όσο και των ιδιωτικών, η κίνηση των τροχοφόρων είναι συνεχής, παρενοχλώντας όλες τις υπόλοιπες δραστηριότητες στην πλατεία, που εξακολουθεί να χρησιμοποιείται εντατικά.

Από την άλλη πλευρά, ενώ η χρήση του κεντρικού χώρου στην προηγούμενη διαμόρφωση ήταν περιορισμένη, με τη μεταφορά του σταθμού στο κέντρο η κίνηση των πεζών προς αυτό και αντιστρόφως είναι συνεχής και πυκνή. Στο εσωτερικό επίσης μεγάλη κίνηση παρουσιάζουν και τα υπαίθρια ανθοπωλεία που είναι εγκατεστημένα εκεί.

Στις προηγούμενες δύο χρήσεις προστίθενται εντατικοποιημένες όλες αυτές που υπήρχαν και από την προηγούμενη περίοδο, καθώς και τα τραπεζοκαθίσματα εξακολουθούν να καταλαμβάνουν μεγάλο τμήμα του χώρου των περιφερειακών πεζοδρομίων.

Η πλατεία εξακολουθεί να αποτελεί κεντρικό σταθμό στην κίνηση των Αθηναίων που κατεβαίνουν στο κέντρο με το σιδηρόδρομο, τα τραμ και τα λεωφορεία για εργασία ή ψυχαγωγία. Είναι επίσης σημείο αναχώρησης και άφιξης των επισκεπτών που χρησιμοποιούν τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο.

Όλες οι προηγούμενες χρήσεις συσσωρεύονται στην πλατεία η οποία παρουσιάζει διαρκή κίνηση, ιδιαίτερα αυξημένη. Η ασυμβατότητα μεταξύ τους δημιουργεί συνεχή προβλήματα παρενόχλησης, που σε πολλές περιπτώσεις φτάνουν σε επίπεδα επικινδυνότητας. Το κυριότερο παρουσιάζεται ανάμεσα σε πεζούς και τροχοφόρα. Η

συνεχής κίνηση και των δύο στο δακτύλιο γύρω από την πλατεία, παρεμποδίζει την κίνηση των τροχοφόρων, ενώ καθιστά αυτή των πεζών επικίνδυνη.

Δε θα αργήσει η ριζική μεταμόρφωσή της, έτσι ώστε κατά την άποψη αρμοδίων να μπορεί να ανταποκριθεί καλύτερα στο ρόλο της. Το 1956 απομάκρυνεται η αφετηρία του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου από το κέντρο, αλλά και κάθε κίνηση και λειτουργία των πεζών. Η ριζική αναμόρφωσή της με την κατασκευή του νέου σιντριβανιού και των κυλιόμενων κλιμάκων θα την καταστήσουν σύμβολο των τότε εκσυγχρονιστικών τάσεων.

Με την πάροδο του χρόνου, αν και παραμένει ένα από τα βασικά σημεία αναφοράς και προσανατολισμού της Αθήνας, η πλατεία δεν λειτουργεί ως πλατεία. Ο χαρακτήρας της άρχισε να αλλάζει, Έγινε πιο λαϊκός και επαρχιακός σε σύγκριση με την πλατεία Συντάγματος. Σε αυτό συνέτειναν τόσο η γειτνίαση της πλατείας με τους σταθμούς των τρένων και με τις αφετηρίες των μεταφορικών μέσων, όσο και οι δραστηριότητες που αναπτύχθηκαν στην περιοχή.

Η τελευταία επέμβαση έγινε την περίοδο πριν την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, όπου η πλατεία έγινε παραλληλόγραμμη και έχει έξι περισσότερα στρέμματα. Δεν μπόρεσε να επιφέρει όμως το επιθυμητό αισθητικό αποτέλεσμα στους πολίτες και στους αρμόδιους, καθώς οι αρχιτέκτονες μετέτρεψαν την πλατεία σε μία τσιμεντένια επιφάνεια με έναν τοίχο από σκυρόδεμα και ένα μεταλλικό γλυπτό (Εικ. 2 Παραρτήματος).

2.1.3 Ο Χώρος του Πεζού

Το Εμπορικό Τρίγωνο Αθηνών είναι η περιφέρεια του κέντρου της ελληνικής πρωτεύουσας που περικλείεται από τις οδούς Σταδίου, Αθηνάς και Μητροπόλεως, ενώ οι γωνίες του Τριγώνου αντιστοιχούν στις πλατείες Συντάγματος, Ομονοίας και Μοναστηρακίου.

Η πλατεία Ομονοίας, στην κορυφή του βασικού τριγώνου, βρίσκεται στη συμβολή εννέα οδών. Μετά την τελευταία ανάπλασή της έχει σχήμα παραλληλόγραμμο και όχι κυκλικό, καθώς τα τμήματα του δρόμου μεταξύ των οδών Σταδίου – Ελ. Βενιζέλου και

Αγ. Κωνσταντίνου – Πειραιώς πεζοδρομήθηκαν και η κίνηση τροχοφόρων εξυπηρετείται από δίκτυο αξόνων μίας κατεύθυνσης (Χάρτης 3 Παραρτήματος).

Στο τελευταίο σχέδιο ανάπλασης προβλεπόταν μία φυτοτεχνική παρέμβαση, όπου οι σκληρές επιφάνειες θα μειωνόντουσαν στο μισό και τα κατασκευαστικά στοιχεία θα ήταν τέτοια ώστε να εξασφαλιζόταν η επιβίωση χλοοτάπητα, θάμνων και δέντρων σημαντικού μεγέθους. Ακόμα, με στόχο την ανάπαυση των πεζών και την καθιστική στάση με θέα τον Παρθενώνα σχεδίασαν κεκλιμένο επίπεδο με κερκίδες κάθετα στον άξονα της οδού Αθηνάς και απέναντι από την Ακρόπολη και χώρους καθιστικών σε επιφάνειες στο εσωτερικό της πλατείας με ελαφρώς κεκλιμένα επίπεδα. Τέλος, προβλεπόταν μία δεύτερη σημαντική κεκλιμένη επιφάνεια, κάθετα στην οδό 3ης Σεπτεμβρίου, κατασκευασμένη από μεταλλικό σκελετό με επένδυση γρανίτη, πάνω στην οποία θα κυλάει μόνιμα από τον άξονα της κορυφής της νερό, που συγκεντρώνεται σε στενή δεξαμενή στη βάση της.

Το σχέδιο ανάπλασης δεν πραγματοποιήθηκε και οι στόχοι που είχαν θέσει οι μελετητές δεν επιτεύχθηκαν. Η παρουσία του μετρό και του ηλεκτρικού κάνουν δύσκολη τη φύτευση της επιφάνειας της Ομόνοιας. Το πράσινο περιορίστηκε στη δημιουργία κάποιων παρτεριών για λουλούδια και την φύτευση μερικών φοινίκων και δέκα ελιών, στον βασικό άξονα της οδού Γ΄ Σεπτεμβρίου –Αθηνάς, που συμβολίζουν τις δέκα φυλές της Αθήνας. Οι χώροι ανάπαυσης των πεζών δεν είναι λειτουργικοί, καθώς βρίσκονται σε κακή κατάσταση. Το σιντριβάνι δεν κατασκευάστηκε και στη θέση του τοποθετήθηκε μία μεταλλική σύνθεση.

Γενικότερα, ο χώρος της πλατείας δεν ανταποκρίνεται στις προσδοκίες των περαστικών γιατί αποτελεί μία τσιμεντένια επιφάνεια, με σκουπίδια, με ελλιπή φύτευση, με έντονη ρύπανση και ηχορύπανση και χρήστες αρκετούς περιθωριακούς, για αυτό εξακολουθεί να είναι χώρος διέλευσης, παρά στάσης για τον πεζό (Εικ. 1 Παραρτήματος).

2.1.4 Κίνηση Πεζών

Το βασικό χαρακτηριστικό της πλατείας είναι ο επικοινωνιακός χαρακτήρας της. Η κινητικότητα σε αυτή είναι έντονη λόγω των περιφερειακών χρήσεων και των

αποβιβάσεων – επιβιβάσεων από τα ΜΜΜ. Η πλατεία αποτελεί περισσότερο ένα σημείο διέλευσης παρά στάσης για τον πεζό και ένα σημείο μετεπιβίβασης. Παράλληλα γίνεται χώρος σύντομη στάσης και συγκέντρωσης, χωρίς να αποτελεί κάποιο κοσμικό κέντρο. Η χρήση της σχετίζεται με τις γύρω εξυπηρετήσεις και χρήσεις Είναι συχνή, καθημερινή αλλά δεν επεκτείνεται σε χρόνους εκτός της λειτουργίας των εξυπηρετήσεων αυτών.

Πριν την ανάπλαση το μεγαλύτερο τμήμα της πλατείας ήταν άβατο και η διάβαση των πεζών από και προς τους σημαντικούς άξονες που καταλήγουν στην πλατεία γινόταν υπόγεια. Πλέον, η πλατεία δεν αποτελεί έναν χώρο έκθεμα, αλλά έναν ενιαίο και πιο λειτουργικό χώρο για τους πεζούς, που τους προσδίδει ομαλή κυκλοφορία. Το κυκλικό τμήμα της πλατείας συνδέθηκε με τα απέναντι πεζοδρόμια δύο βασικών περιοχών και η επιφάνεια της αυξήθηκε κατά 2800 τ.μ.

Η πεζοδρόμηση της οδού Αθηνάς από την πλατεία μέχρι την οδό Λυκούργου, η διαπλάτυνση των περιφερειακών πεζοδρομίων κατά μήκος των κεντρικών οδών και η τοποθέτηση κατάλληλων ραμπών και διαβάσεων, εξυπηρετεί την κίνηση των διερχόμενων και των ατόμων με κινητικά προβλήματα ή προβλήματα όρασης.

Αντιθέτως, στην περιοχή την Ομόνοιας, κυρίως στους μικρούς δρόμους, υπάρχουν έντονα προβλήματα στην κίνηση των πεζών εξαιτίας της ελλιπούς συντήρησης των πεζοδρομίων. Τα δημόσια έργα καθυστερούν στην αποκατάσταση των ζημιών τους και της φθοράς τους. Ακόμα, τα πεζοδρόμια είναι στενά και η παράνομη στάθμευση ή η κατάληψη χώρου τους από προϊόντα καταστημάτων καλύπτουν χώρο που ήταν προορισμένος στην εξυπηρέτηση των πεζών και δεν επιτρέπουν τη διέλευσή τους.

2.1.5 Συγκοινωνιακά Στοιχεία

Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Η πλατεία Ομονοίας αποτελεί τον μεγαλύτερο συγκοινωνιακό κόμβο της Αθήνας, σε αυτό συντελεί η πυκνότητα δικτύων των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Αριθμός Γραμμής	Ονομασία Γραμμής	Δρόμος - Στάση
838	Ομόνοια - Ρέντης - Παλ. Κοκκινιά	Αθηνάς - Πλ. Ομονοίας
914	Ομόνοια - Λαχαναγορά - Παλ. Κοκκινιά	Αθηνάς - Πλ. Ομονοίας
035	Άνω Κυψέλη - Πετράλωνα - Ταύρος	Αθηνάς - Πλ. Ομονοίας
200	Μουσείο - Αγορά - Κολωνάκι	Αθηνάς - Πλ. Ομονοίας
227	Άνω Πετράλωνα - Αγ. Αρτέμιος	Αθηνάς - Πλ. Ομονοίας
500	Πειραιάς - Κηφισιά	Αθηνάς - Πλ. Ομονοίας
049	Πειραιάς - Ομόνοια	Αθηνάς - Πλ. Ομονοίας
1	Πλατεία Αττικής - Τζιτζιφιές - Μοσχάτο	Πανεπιστημίου - Ομόνοια
2	Πλ. Κυψέλης - Παγκράτι - Καισαριανή	Πανεπιστημίου - Ομόνοια
3	Ν. Φιλαδέλφεια - Άνω Πατήσια - Γηροκομείο	Πανεπιστημίου - Ομόνοια
4	Άνω Κυψέλη - Πλ. Πλαστήρα - Αγ. Αρτέμιος	Πανεπιστημίου - Ομόνοια
5	Λαμπρινή - Πλ. Συντάγματος - Τζιτζιφιές	Πανεπιστημίου - Ομόνοια
7	Πανεπιστημίου - Λ. Αλεξάνδρας	Πανεπιστημίου - Ομόνοια
9	Άνω Κυψέλη - Ζάππειο	Πανεπιστημίου - Ομόνοια
11	Α. Πατήσια - Παγκράτι - Ν. Ελβετία	Πανεπιστημίου - Ομόνοια
12	Ζάππειο - Περιστέρι	Πανεπιστημίου - Ομόνοια
13	Λαμπρινή - Πλ. Κάνιγγος - Ν. Ψυχικό	Πανεπιστημίου - Ομόνοια
15	Πετράλωνα - Δικαστήρια - Ελ. Βενιζέλου	Πανεπιστημίου - Ομόνοια
21	Αθήνα - Π. Ράλλη - Νίκαια	Πανεπιστημίου - Ομόνοια
035	Άνω Κυψέλη - Πετράλωνα - Ταύρος	Πανεπιστημίου - Ομόνοια
227	Άνω Πετράλωνα - Αγ. Αρτέμιος	Πανεπιστημίου - Ομόνοια
400	Αξιοθέατα της Αθήνας	Πανεπιστημίου - Ομόνοια
500	Πειραιάς - Κηφισιά	Πανεπιστημίου - Ομόνοια
790	Γλυφάδα - Περιστέρι	Πανεπιστημίου - Ομόνοια
21	Αθήνα - Π. Ράλλη - Νίκαια	Πειραιώς - Ομόνοια
1	Πλατεία Αττικής - Τζιτζιφιές - Μοσχάτο	Πειραιώς - Ομόνοια
12	Ζάππειο - Περιστέρι	Πειραιώς - Ομόνοια
21	Αθήνα - Π. Ράλλη - Νίκαια	Πειραιώς - Ομόνοια
813	Αβέρωφ - Προύσσης	Πειραιώς - Ομόνοια
815	Γουδί – Ταύρος	Πειραιώς - Ομόνοια
856	Αιγάλεω - Υμηττός - Δάφνη	Πειραιώς - Ομόνοια
M1	Πειραιάς - Κηφισιά	Πλ. Ομονοίας
M2	Άγιος Αντώνιος - Άγ. Δημήτριος	Πλ. Ομονοίας
1	Πλατεία Αττικής - Τζιτζιφιές - Μοσχάτο	Σταδίου - Ομόνοια
2	Πλ. Κυψέλης - Παγκράτι - Καισαριανή	Σταδίου - Ομόνοια
4	Άνω Κυψέλη - Πλ. Πλαστήρα - Αγ. Αρτέμιος	Σταδίου - Ομόνοια
5	Λαμπρινή - Πλ. Συντάγματος - Τζιτζιφιές	Σταδίου - Ομόνοια
9	Άνω Κυψέλη - Ζάππειο	Σταδίου - Ομόνοια

11	Α. Πατήσια - Παγκράτι - Ν. Ελβετία	Σταδίου - Ομόνοια
12	Ζάππειο - Περιστέρι	Σταδίου - Ομόνοια
15	Πετράλωνα - Δικαστήρια - Ελ. Βενιζέλου	Σταδίου - Ομόνοια
057	Στ. Δάφνης - Λόφος Σκουζέ	Σταδίου - Ομόνοια
227	Άνω Πετράλωνα - Αγ. Αρτέμιος	Σταδίου - Ομόνοια
790	Γλυφάδα - Περιστέρι	Σταδίου - Ομόνοια
813	Αβέρωφ - Προύσσης	Σταδίου - Ομόνοια
856	Αιγάλεω - Υμηττός - Δάφνη	Σταδίου - Ομόνοια

Πηγή: Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα, στο υπόγειο επίπεδο της πλατείας υπάρχει σταθμός μετεπιβίβασης του Μετρό, που συνδέει την Ομόνοια με τα ανατολικά και δυτικά προάστια, και του ΗΣΑΠ, που συνδέει την πλατεία με τα νότια και βόρεια προάστια. Ο σταθμός αυτός δηλαδή εξυπηρετεί δύο γραμμές και είναι από τους πιο φορτισμένους και σημαντικούς. Ακόμα, στις οδούς Αθηνάς, Πανεπιστημίου, Πειραιώς και Σταδίου υπάρχουν στάσεις πολυάριθμων τρόλεϊ και λεωφορείων.

Το παρεχόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στην περιοχή του κέντρου είναι ικανοποιητικό Παρόλα αυτά, υπάρχουν αρκετά περιθώρια αναβάθμισης της αξιοπιστίας, ταχύτητας και άνεσης που προσφέρουν. Το πρώτο βήμα έγινε πρόσφατα με τη θέσπιση ενιαίου εισιτηρίου που διευκολύνει την χρήση ΜΜΜ, καθώς δεν χρειάζεται η ακύρωση νέου εισιτηρίου για την αλλαγή μέσου και η αναμονή σε κάποιο μηχάνημα.

Ακόμα, στους κεντρικούς άξονες έχουν κατασκευαστεί λεωφορειολωρίδες που χρησιμοποιούνται μόνο από λεωφορεία, τρόλεϊ και δίκυκλα, παρέχοντάς τους συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με την υπόλοιπη κυκλοφορία. Αρκετά συχνά όμως, τα ταξί χρησιμοποιούν αυτές τις λωρίδες για αποβίβαση ή επιβίβαση των επιβατών τους και αυξάνουν τις καθυστερήσεις των ΜΜΜ.

Κυκλοφοριακή Κατάσταση

Η ανάπλαση της πλατείας οδήγησε και σε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (Εικόνα 2.2) καθώς σημαντικοί κυκλοφοριακοί φόρτοι που εξυπηρετούνταν με κυκλική κίνηση, πλέον εξυπηρετούνται από δίκτυο αξόνων μίας κατεύθυνσης.

Εικ. 2.2. Οι Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις στην πλατεία Ομονοίας.

Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ

Ακόμα, έχουν καταργηθεί οι προβληματικές αμφίδρομες κινήσεις στις οδούς Πειραιώς και Αγ. Κωνσταντίνου. Η οδός Πειραιώς από την οδό Μενάνδρου μέχρι την πλατεία Ομονοίας μονοδρομήθηκε και διαμορφώθηκε σε τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανόδου προς την πλατεία και σε μία λωρίδα αντίθετης ροής λεωφορείων από την οδό Σωκράτους μέχρι την οδό Μενάνδρου. Η οδό Αγ. Κωνσταντίνου μονοδρομήθηκε από την πλατεία Ομονοίας μέχρι την πλατεία Καραϊσκάκη και διαμορφώθηκε με τρεις λωρίδες κυκλοφορίας καθόδου προς την πλατεία Καραϊσκάκη.

Η οδό Αθηνάς από την πλατεία Ομονοίας μέχρι την οδό Λυκούργου πεζοδρομήθηκε με επιτρεπόμενη τη διέλευση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και με παράλληλη εξυπηρέτηση των Σταθμών Αυτοκινήτων.

Η οδός Αιόλου στο τμήμα μεταξύ των οδών Πανεπιστημίου και Σταδίου αμφιδρομήθηκε με διαχωριστική νησίδα.

Με τις ρυθμίσεις αυτές αυξήθηκε η μέση ταχύτητα κυκλοφορίας στην ευρύτερη περιοχή από 13,5 χλμ/ωρα σε 14,8 χλμ/ώρα, δηλαδή αύξηση κατά 10% περίπου. Ακόμα, μειώθηκε ο συνολικός χρόνος παραμονής των οχημάτων σε κορεσμένες διασταυρώσεις κατά 13% και ο συνολικός χρόνος μετακινήσεων στην περιοχή κατά 6% περίπου.

Κυκλοφοριακός Φόρτος

Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου εξυπηρετούν στην πρόβλεψη κίνησης, τον εντοπισμό συνωστισμού και την υποστήριξη σχετικών αποφάσεων.
Στον παρακάτω πίνακα δίνονται στοιχεία κυκλοφοριακών φόρτων των πέντε μεγαλύτερων οδών που βρίσκονται στην πλατεία Ομονοίας. Συγκεκριμένα, με βάση τις μετρήσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ ανά μία ώρα, δίνονται οι μέγιστες τιμές του φόρτου της κάθε οδού και η ώρα που παρατηρήθηκαν και αντίστοιχα οι ελάχιστες τιμές και οι μέσοι όροι.

Ονομασία Οδού	Κατεύθυνση	Μέγ. Τιμή	Ώρα	Ελάχ. Τιμή	Ώρα	Μέση Τιμή
Πανεπιστημίου	Ομόνοια	3435	15-16	599	4-5	2421
Αγ.Κωνσταντίνου	Πλ. Καραϊσκάκη	2480	8-9	606	4-5	1851
Γ' Σεπτεμβρίου	Πατήσια	2434	15-16	406	4-5	1670
Σταδίου	Σύνταγμα	3085	15-16	593	5-6	2247
Πειραιώς	Ομόνοια	2803	9-10	452	4-5	1965

Πηγή: Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας, ΥΠΕΧΩΔΕ

Παρατηρούμε, ότι η Πανεπιστήμιου έχει τον μεγαλύτερο φόρτο και τον μικρότερο η Γ' Σεπτεμβρίου, αυτό δεν σημαίνει ότι η πρώτη έχει περισσότερο κίνηση, καθώς οι λωρίδες κυκλοφορίας της είναι περισσότερες. Γενικά, συνθήκες κορεσμού παρουσιάζονται και στους πέντε δρόμους τις πρωινές ώρες, μεταξύ 8.00 και 10.00, και τις απογευματινές, μεταξύ 16.00 και 18.00. Μετά τις 20.00 η ώρα η κίνηση αρχίζει να μειώνεται κατακόρυφα. Τις βραδινές ώρες είναι πολύ αραιή και αρχίζει να αυξάνεται μετά τις 5.00 το πρωί.

2.1.6 Πολεοδομικά Στοιχεία

Το ΥΠΕΧΩΔΕ πριν την τελευταία ανάπλαση της περιοχής επισήμανε τα προβλήματά της, όπως το κυκλοφοριακό, ατμοσφαιρική ρύπανση, έλλειψη πράσινου και κοινόχρηστων χώρων, οχλούσες χρήσεις. Με στόχο την αναβάθμιση της περιοχής έθεσε κάποιες αλλαγές στον πολεοδομικό σχεδιασμό. Αυτές είναι οι εξής:

- Μείωση των συντελεστών δόμησης (από 4,2 σε 3,4).
- Μείωση του ύψους των οικοδομών (από 32 μέτρα σε 21).
- Καθορισμός ειδικών χρήσεων γης με στόχο την τόνωση της χρήσης της κατοικίας.
- Απομάκρυνση των χρήσεων που επιβαρύνουν την περιοχή.
- Απαγόρευση δημιουργίας νέων υπαίθριων χώρων στάθμευσης.

Στην συνέχεια που θα παρουσιάσουμε τις χρήσεις γης, την κτιριακή κατάσταση και θα επισημάνουμε τα προβλήματα της περιοχής, θα διαπιστώσουμε ότι δεν υπήρξε ουσιαστικό όφελος με αυτές τις μετατροπές.

Κτιριακή Κατάσταση

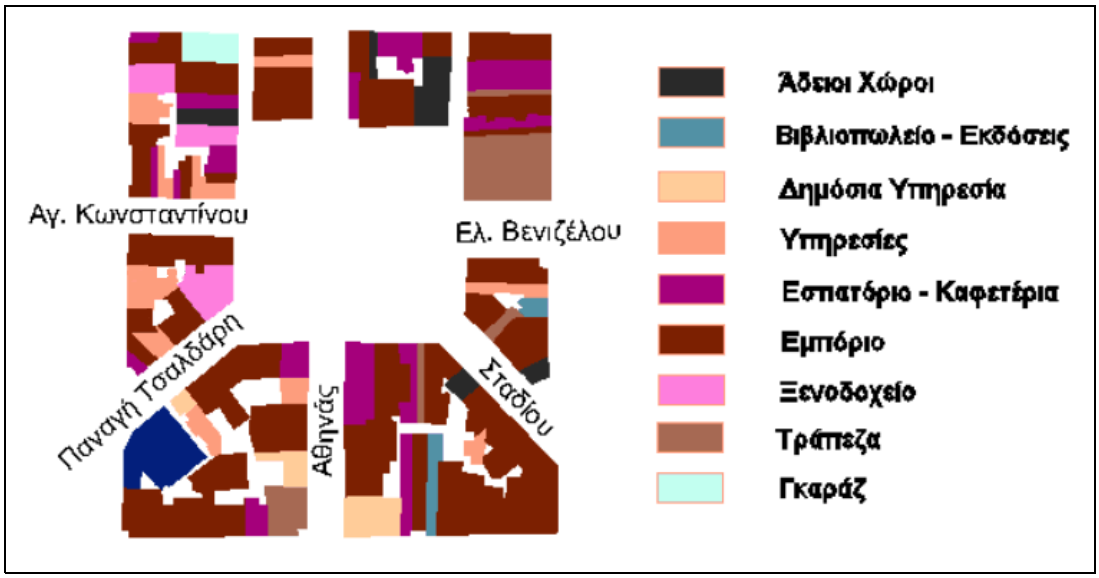
Στην περιοχή καταγραφής παρατηρείται εναλλαγή της μεσοπολεμικής αστικής πολυκατοικίας με μεταπρατικά κτίρια ή κτίρια με έντονα στοιχεία κλασικισμού ή νεοκλασσικίζοντα.

Σε κάποια νεοκλασικά και νεότερα κτίρια διαφόρων τάσεων της αρχιτεκτονικής, κυρίως κατά μήκος των κεντρικών δρόμων του κέντρου, έχει γίνει αποκατάσταση της όψης τους στην αρχική τους μορφή. Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκε καθαίρεση των αυθαίρετων προσθηκών και επιγραφών, αφαίρεση και αντικατάσταση των νέων στεγάστρων και τέλος διατήρηση των παλαιών στεγάστρων σε συνδυασμό με τη χρωματική τους αποκατάσταση.

Ωστόσο, κτίρια τέτοιας αρχιτεκτονικής και άλλα, νεότερα, που χτίστηκαν στη θέση κατεδαφισμένων νεοκλασικών, στους μικρότερους δρόμους, βρίσκονται παραμελημένα, κλειστά και ακατοίκητα στους ορόφους ή πλήρως εγκαταλελειμμένα και σχεδόν γκρεμισμένα.

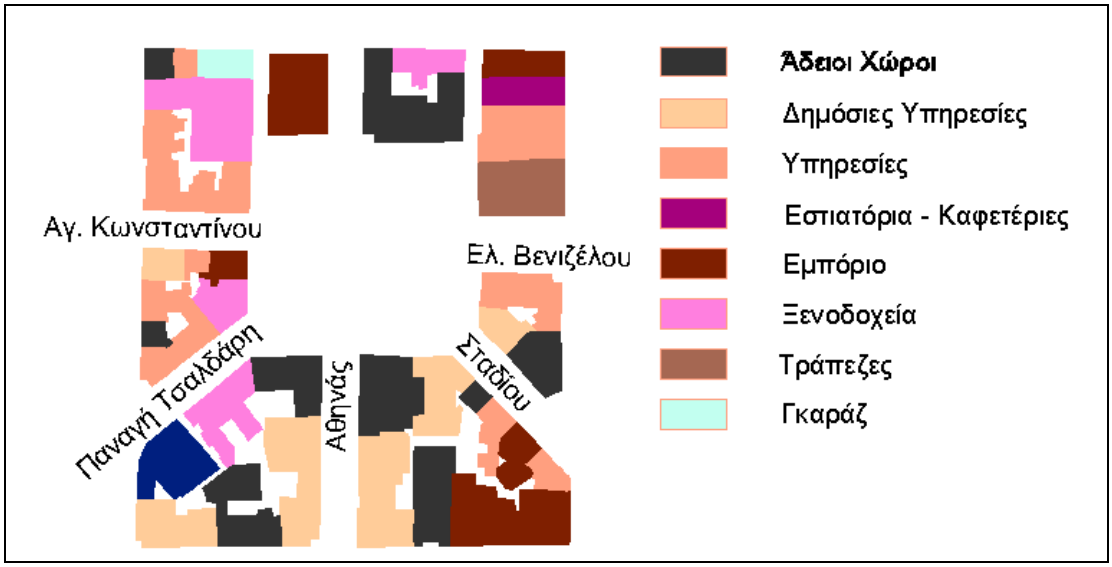
Χρήσεις γης

Η περιοχή της Ομόνοιας αποτελεί σημείο αναφοράς της πόλης, εξαιτίας της θέσης της στον αστικό ιστό αλλά και των χρήσεων που την περιβάλλουν, όπως υπερτοπικό εμπόριο και υπηρεσίες.



Εικ. 2.3. Χρήσεις Γης Ισογείων των Περιφερειακών Τετραγώνων της Πλατείας Ομονοίας.
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Στους κεντρικούς δρόμους και στον περίγυρο των πλατειών της περιοχής πολλά από τα κτίρια έχουν αναπαλαιωθεί και έχει αναδειχτεί η αρχιτεκτονική τους. Αυτά χρησιμοποιούνται για στέγαση υπερτοπικών υπηρεσιών, τραπεζών πολυτελών ξενοδοχείων και πολυκαταστημάτων. Στα ισόγεια των υπόλοιπων κτιρίων κυριαρχεί το λιανικό εμπόριο και ακολουθούν τα ταξιδιωτικά γραφεία, τα υποκαταστήματα τραπεζών, τα βιβλιοπωλεία, τα ταχυφαγεία, τα πρακτορεία προπό και τα φαρμακεία (Εικόνα 2.3). Στους ορόφους αυτών των πολυώροφων κτιρίων στεγάζονται γραφεία δικηγόρων, ασφαλιστών, ιατρών και μηχανικών, σύλλογοι, ταμεία και ομοσπονδίες (Εικόνα 2.4).



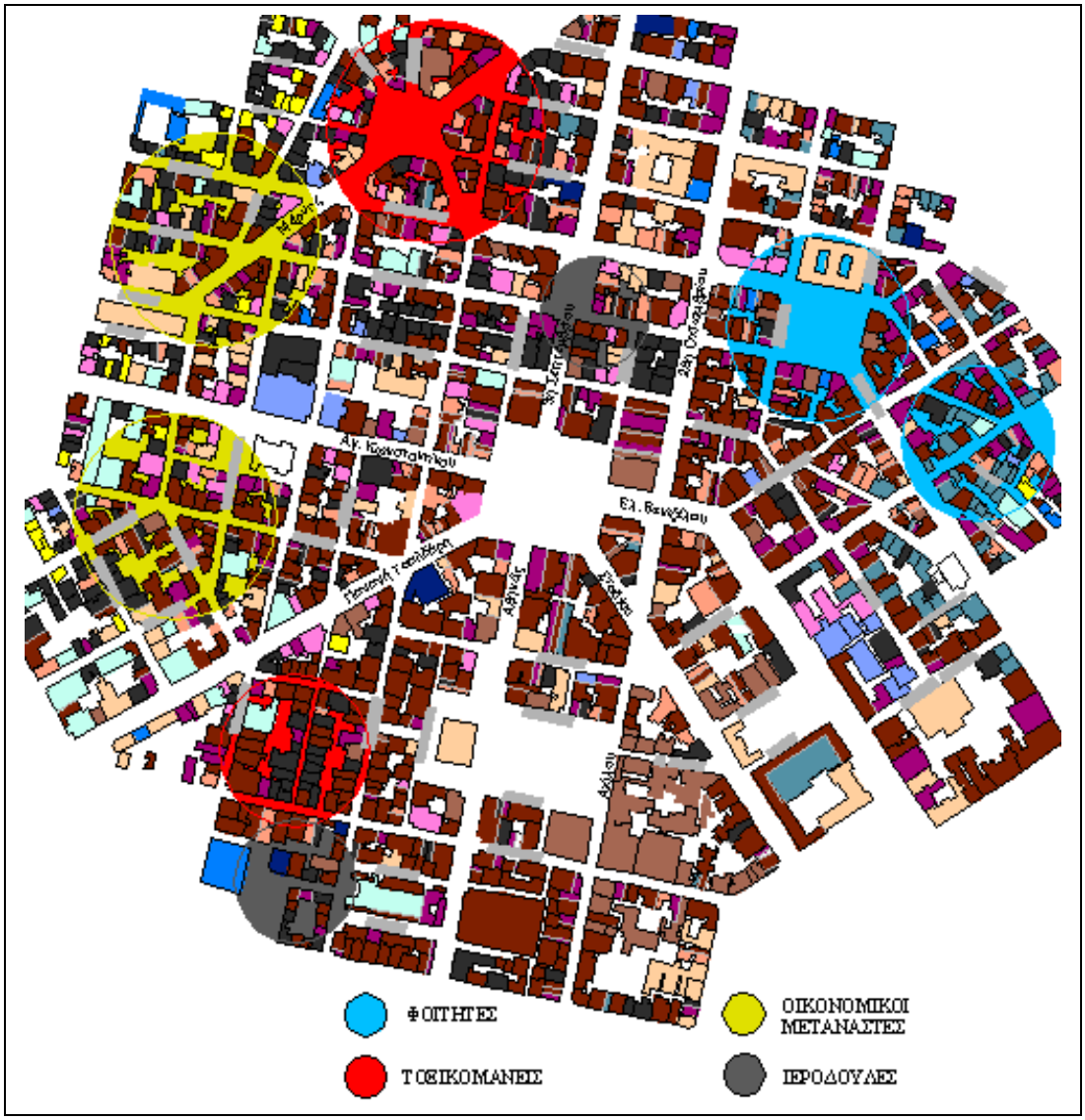
Εικ. 2.4. Χρήσεις Γης Ορόφων των Περιφερειακών Τετραγώνων της Πλατείας Ομονοίας.

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Συγκεκριμένα, στην περιοχή της Κάνιγγος, στην οδό Ακαδημίας και στους περιφερειακούς δρόμους, λόγω της γειτνίασης με το Πολυτεχνείο και το Πανεπιστήμιο, είναι έντονη η παρουσία εκδοτικών οίκων, καφετεριών, φροντιστηρίων ξένων γλωσσών ή ενισχυτικής διδασκαλίας και ιδιωτικών σχολών.

Αντιθέτως, στις μικρότερους οδούς και κυρίως σε αυτές δυτικά της πλατείας Ομονοίας, η εικόνα των δρόμων είναι εικόνα εγκατάλειψης χωρίς ίχνος γραφικότητας. Τα κτίρια όχι μόνο δεν έχουν αναπαλαιωθεί και δεν έχουν αποκατασταθεί οι όψεις τους, αλλά σε πολλά από αυτά έχουν αποκλεισθεί οι πάνω όροφοι.

Στην δεκαετία του ’90 σε αυτές τις περιοχές ήρθαν τα πρώτα μέλη της κινέζικης και πακιστανικής κοινότητας και στα ισόγεια των κτιρίων ανοίξανε καταστήματα λιανικού εμπορίου. Έπειτα, λόγω της ανάπτυξης του Ψυρρή και των φτηνών ενοικίων, νέοι επαγγελματίες, γραφίστες, αρχιτέκτονες, σχεδιαστές, καλλιτέχνες νοίκιασαν και αγόρασαν καταστήματα, γραφεία και σπίτια, δίπλα σε μαγαζιά μπαχαρικών και βιοτεχνίες. Μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες η κατάσταση άλλαξε ριζικά, σε αυτούς τους δρόμους μαζεύτηκαν μειονοτικές ομάδες, όπως χρήστες ναρκωτικών, άστεγοι, ιερόδουλες και αλλοδαποί (Εικόνα 2.5).



Εικ. 2.5. Χάρτης Χρήσεων Ισογείων της Περιοχής Ομονοίας και Συγκέντρωσης Πεζών.

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Συγκεκριμένα στην υποβάθμιση της Ομόνοιας συντέλεσαν: η ίδρυση της Δ' Θεραπευτικής Μονάδας του ΟΚΑΝΑ στη Σοφοκλέους, οι Νιγηριανές ιερόδουλες που έχουν καταλάβει τις περιοχές της λαχαναγοράς και την αρχή της Ευριπίδους, οι μετανάστες και το κέντρο υποδοχής αστέγων στη Σοφοκλέους.

Τα ισόγεια των κτιρίων στους δρόμους αυτούς χρησιμοποιούνται ως χώροι αποθήκευσης εμπορευμάτων και καταστήματα από τους μετανάστες. Στους ορόφους που δεν είναι κλειστοί στεγάζονται φτηνά ξενοδοχεία, σπίτια που ενοικιάζονται από αλλοδαπούς και χρεώνονται ανάλογα με τα άτομα που είναι μέσα και αποθήκες.

Στην περιοχή που έγινε καταγραφή προς το Μεταξουργείο υπάρχουν πολλά ξενοδοχεία υψηλής κατηγορίας, θέατρα, εστιατόρια και διάφορα πολιτισμικά κέντρα. Ακόμα και

σε αυτήν την περιοχή όμως πολλά ισόγεια χρησιμοποιούνται από τους αλλοδαπούς που έχουν ανοίξει καταστήματα και μικρές βιοτεχνίες ή από Έλληνες που έχουν βουλκανιζατέρ, χονδροεμπόριο και φανοποιεία. Τα κτίρια στους μη κεντρικούς άξονες είναι μονοκατοικίες και διπλοκατοικίες σε κακή κατάσταση που είτε είναι κλειστά είτε κατοικούνται από μετανάστες.

Βόρεια της Ομόνοιας σε ολόκληρα κτίρια στεγάζονται παραρτήματα και γραφεία του ΙΚΑ, κάποιων Υπουργείων, της ΔΕΗ, του Εθνικού Τυπογραφείου και άλλων επιχειρήσεων κοινής ωφέλειας και δημόσιων υπηρεσιών. Πολλά κτίρια όμως είναι και εδώ κενά, ενώ υπάρχουν οικόπεδα άκτιστα που τα εκμεταλλεύονται για χώρους στάθμευσης. Η κατοικία είναι σχεδόν ανύπαρκτη, οι καφετέριες που υπάρχουν λειτουργούν αποκλειστικά τις ώρες που είναι ανοιχτά τα καταστήματα και οι δημόσιες υπηρεσίες. Οι περαστικοί από τη υπόλοιπη Αθήνα είναι είτε οι εργαζόμενοι είτε αυτοί που θέλουν να μεταβούν στις υπηρεσίες τις περιοχής. Η υποβάθμιση είναι εμφανής και ενισχύεται από την παρουσία του ΟΚΑΝΑ στην Αβέρωφ και στη Σολωμού και από τον συγκεντρωμένο πληθυσμό μεταναστών.

2.2 ΠΛΑΤΕΙΑ ΒΑΘΗΣ

2.2.1 Θέση

Η πλατεία Βάθης βρίσκεται στη συμβολή των οδών Αχαρνών, Λιοσίων, Μάρνη, Καματερού. Εμφανίζεται ως πλατεία για πρώτη φορά στο σχέδιο ένταξης της περιοχής Αχαρνών το 1867.

2.2.2 Ιστορική εξέλιξη

Το ρέμα του Κυκλοβόρου, που στην συγκεκριμένη περιοχή ονομαζόταν και ρέμα της Βάθειας, έδωσε το όνομα στην πλατεία Βάθης, η οποία επισήμως ονομαζόταν πλατεία Ανεξαρτησίας. Το ρέμα είχε τις πηγές του στα Τουρκοβούνια και ήταν ένα από τα πρώτα που καλύφθηκαν για να δημιουργηθεί το αποχετευτικό δίκτυο της πόλης.
Η δόμηση γύρω από την πλατεία ξεκινάει τη δεκαετία του 1860. Αργότερα, κατασκευάζεται μία γέφυρα που ενώνει τα δύο τμήματα της εκατέρωθεν του ρέματος, το οποίο καλύπτεται και δημιουργείται η οδός Μάρνη.
Μετά το 1902 εξαιτίας της διέλευσης του ιπποτροχιόδρομου και της συνεχής πύκνωσης και ανάπτυξης της γύρω περιοχής, η κίνηση στην πλατεία αυξάνει και λειτουργούν πολλά εμπορικά καταστήματα και καφενεία.
Η πλατεία, παρόλο που είναι διχοτομημένη, αποτελεί σημείο αναφοράς σε μία περιοχή ελάχιστα δομημένη, που κατοικείται από μεσαία και χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα και για αυτό έχει τον ανάλογο χαρακτήρα. Σταδιακά θα χάσει τον συνοικιακό χαρακτήρα της από την υπερτοπική κίνηση.

Αργότερα, η πλατεία αποκτά το ρόλο του συγκοινωνιακού κόμβου. Τα προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία της εντείνονται καθώς η πόλη έχει επεκταθεί και η κυκλοφορία είναι πιο πυκνή, την διασχίζουν τραμ και εγκαθίσταται σε αυτή αφετηρία λεωφορειακών γραμμών.
Η περιοχή γύρω από την πλατεία Βάθης είναι μία πυκνοκατοικημένη αστική συνοικία που διατηρεί το μικροαστικό και λαϊκό χαρακτήρα της προηγούμενη περιόδου. Ο

πληθυσμός που κινείται σε αυτή είναι ανάλογος, όπως και τα καταστήματα που βρίσκονται εκεί. Ωστόσο δεν υπάρχουν καθόλου μαγαζιά ειδών καθημερινής ανάγκης.

Σήμερα, η πλατεία Βάθης δεν αποτελεί, όπως και στο παρελθόν άλλωστε σημείο συγκέντρωσης της κοινωνικής ζωής της συνοικίας ή τόπο περιπάτου. Θεωρείται μόνο είσοδο της πόλης αφού εκεί καταλήγει η εθνική οδός Αθηνών – Κορίνθου.

2.2.3 Ο Χώρος του Πεζού

Η πλατεία Βάθης ουσιαστικά είναι ανύπαρκτη, αφού την διασχίζουν τέσσερις δρόμοι και έχει μετατραπεί σε συγκοινωνιακό κόμβο (Χάρτης 5 Παραρτήματος).
Δεν παρέχει χώρους στάσης στους πεζούς, η φύτευση περιορίζεται στα πεζοδρόμια και ο φωτισμός είναι ανεπαρκής.

2.2.4 Κίνηση Πεζών

Οι χρήσεις που υπάρχουν στην περιοχή της πλατείας συσσωρεύουν διαρκή κίνηση και λόγω μη κατάλληλων υποδομών υπάρχουν προβλήματα παρενόχλησης στους πεζούς, που πολλές φορές φτάνουν σε επίπεδα επικινδυνότητας. Η συνεχής κίνηση τροχοφόρων σε συνδυασμό με την κακή κατάσταση των πεζοδρομίων και την ανύπαρκτη αστυνόμευση εξαντλεί και αποθαρρύνει τους περαστικούς.

2.2.5 Συγκοινωνιακά Στοιχεία

Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Σε απόσταση τετρακοσίων μέτρων από την πλατεία υπάρχει στάση μετρό και ηλεκτρικού τρένου.
Ακόμα, αποτελεί αφετηρία και στάση πολλών λεωφορείων με προορισμό περιοχές όπως Αχαρναί, Πετρούπολη και Λιόσια.

Αριθμός Γραμμής	Ονομασία Γραμμής
714	Πλ. Βάθη – Πάρνηθα
Β10	Πλ. Βάθη – Αχαρναί
Γ9	Χαλκοκονδύλη – Κ. Μύλος – Αχαρναί
Α10	Πλ. Βάθη – Ίλιον – Πετρούπολη
Β11	Πλ. Βάθη – Ίλιον – Αγ. Τριάδα Πετρούπολης
719	Αθήνα – Παλατιανή
Ε12	Μάρνη – Άνω Λιόσια
Α12	Μάρνη – Άνω Λιόσια – Φυλή
Β12	Μάρνη – Άνω Λιόσια

Πηγή: Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών

Κυκλοφοριακός Φόρτος

Η κυκλοφορία οχημάτων είναι αυξημένη, εξαιτίας των μεγάλων κυκλοφοριακών φόρτων των οδών που διασχίζουν την πλατεία, των πολυάριθμων γκαράζ που βρίσκονται στην περιοχή αλλά και του μεγάλου αριθμού αφετεριών – στάσεων των μέσων μεταφοράς.

Ονομασία Οδού	Κατεύθυνση	Μέγ. Τιμή	Ώρα	Ελάχ. Τιμή	Ώρα	Μέση Τιμή
Αχαρνών	Αθηνών-Λαμίας	1623	11-12	380	4-5	1211
Μάρνη	Διπλή	2644	8-9	406	3-4	1837
Λιοσίων	Πλ. Βάθης	1553	15-16	318	4-5	1201

Πηγή: Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας, ΥΠΕΧΩΔΕ

Συγκεκριμένα, η οδός Μάρνης βρίσκεται πολλές ώρες σε κατάσταση κορεσμού με την μέγιστη τιμή διέλευσης οχημάτων στις 8.00 με 9.00 π.μ, καθώς τις πρωινές ώρες μετακινείται μεγάλος αριθμός εργαζόμενων για να φτάσουν στον χώρο εργασίας τους. Η Αχαρνών και η Λιοσίων εξυπηρετούν μικρότερο αριθμό αυτοκινήτων.

2.2.6 Πολεοδομικά Στοιχεία

Κτιριακή κατάσταση

Στον περίγυρο της πλατείας υπάρχουν πολυώροφα κτίρια που στην πλειοψηφία τους είναι σε κακή κατάσταση. Ολόκληροι όροφοι δεν χρησιμοποιούνται πια και στα ισόγεια τους έχουν καταστήματα οικονομικοί μετανάστες. Ανάμεσα τους βρίσκονται αρκετά διώροφα νεοκλασικά κτίρια, μερικά από τα οποία έχουν αναπαλαιωθεί, τα υπόλοιπα όμως παραμένουν ερείπια και έχουν σφραγισθεί.

Χρήσεις γης

Στην πλατεία (Εικόνα 2.6) υπάρχει έντονη εμπορική δραστηριότητα από αλλοδαπούς. Οι καφετέριες είναι μόνο τρεις, διαθέτουν ελάχιστα τραπεζοκαθίσματα στο εσωτερικό τους και εξυπηρετούν κυρίως τους εργαζόμενους των γύρω εταιριών ή υπηρεσιών. Στους ορόφους των πολυόροφων κτιρίων (Εικόνα 2.7) είναι έντονη η παρουσία κατοικιών οικονομικών μεταναστών. Πλησίον της πλατείας υπάρχουν ξενοδοχεία χαμηλής κατηγορίας, υπηρεσίες υπερτοπικού χαρακτήρα, πχ. παραρτήματα δημαρχείου, Υπουργείων, το Εθνικό Ωδείο και χώροι στάθμευσης.

Εικ. 2.6. Χρήσεις Ισογείων των Περιφερειακών Τετραγώνων της Πλατείας Βάθη.

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Εικ. 2.7. Χρήσεις Ορόφων των Περιφερειακών Τετραγώνων της Πλατείας Βάθη.

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Δυτικά της Βάθης, έχουν απομείνει διώροφες κατοικίες και πολυκατοικίες όπου μένουν κυρίως οικονομικοί μετανάστες, ενώ ανατολικά της πλατείας, υπάρχει ο οργανισμός κατά των ναρκωτικών, κυριαρχεί η εμπορική δραστηριότητα στα ισόγεια πολυώροφων κτιρίων και στους υπόλοιπους ορόφους στεγάζονται επαγγελματικοί χώροι.

Στην περιοχή, ακόμα και στον περίγυρο της πλατείας, τα εγκαταλελειμμένα κτίρια είναι πολυάριθμα, ενώ υπάρχουν και πολλά κενά οικόπεδα που τα εκμεταλλεύονται ως χώρους στάθμευσης.

2.3 ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΟΤΖΙΑ

2.3.1 Θέση

Η πλατεία Λουδοβίκου, όπως ονομάστηκε αρχικά, βρίσκεται μεταξύ των οδών Αιόλου, Κρατίνου, Αθηνάς, Ευπολίδος και αποτελεί το χώρο που απέμεινε από τον «Κήπο του Λαού» των σχεδίων Κλεάνθη – Scaubert και Klenze.

2.3.2 Ιστορική εξέλιξη

Η περιοχή του Κήπου του Λαού αρχίζει να οικοδομείται μετά την απελευθέρωση. Εκεί κτίζονται ο στρατώνας του Πυροβολικού, το κτίριο της Εθνικής Τραπέζης και το Ξενοδοχείο της Αγγλίας.
Ο χώρος ισοπεδώνεται το 1859 και πραγματοποιούνται σε αυτόν οι Ολυμπιακοί Αγώνες.

Το 1888, έπειτα από πολλές αναβολές, τελειώνει το έργο της κατασκευής του Θεάτρου. Σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση και στη λειτουργία της πλατείας παίζει η Εθνική Τράπεζα και το μέγαρο που στεγάζεται η Αθηναϊκή λέσχη. Υπάρχουν όμως και άλλες λειτουργίες του ευρύτερου περιβάλλοντος που επηρεάζουν την πλατεία. Η Κεντρική Αγορά, το Εφετείο και ο σταθμός του τρένου Αθηνών – Πειραιώς, ο οποίος μεταφέροντας καθημερινά μεγάλο αριθμό επιβατών, επιδρά στη διαμόρφωση του χαρακτήρα της περιοχής.
Παράλληλα, λειτουργούν καταστήματα αναψυχής, στα ισόγεια κτιρίων γύρω από την πλατεία, που επεκτείνονται στον υπαίθριο χώρο και στα πεζοδρόμια των οικοδομικών τετραγώνων.
Συλλογικά, η λειτουργία της πλατείας καθορίζεται πρώτον από την θέση της, την γειτνίαση της δηλαδή με τις περιοχές των Χαφτείων και της Ομόνοιας, η ανάπτυξη των οποίων την επηρεάζει, και δεύτερον από την ύπαρξη των παραπάνω χρήσεων.
Στην περιοχή κινείται πλήθος κόσμου: πολίτες που πάνε στις κοντινές υπηρεσίες ή κάνουν τα ψώνια τους στα καταστήματα και την Κεντρική Αγορά, ξένοι που διαμένουν στα ξενοδοχεία και περαστικοί. Η πλατεία λειτουργεί ως σημείο στάσης για αυτούς, με

αποτέλεσμα να θεωρείται ένας από τους πιο κεντρικούς και πολυσύχναστους χώρους της πρωτεύουσας, όχι όμως και κάποιο κοσμικό κέντρο, όπως ήταν η Ομόνοια την ίδια εποχή.

Η θέση της, στο δυτικό τμήμα της πόλης, την καθιστά τόπο που συχνάζουν μεσαία και κατώτερα στρώματα. Για το λόγο αυτό, και το 1897, η Αθηναϊκή Λέσχη μεταφέρεται σε ανατολικότερο σημείο.

Το 1901, η πλατεία αναμορφώνεται και με την αυστηρή, συμμετρική, γεωμετρική σύνθεση, αποκτά έναν πιο μεγαλοπρεπή χαρακτήρα.

Το Δημοτικό Θέατρο λειτουργούσε ανελλιπώς αναβαθμίζοντας την πλατεία, μετά την Μικρασιατική Καταστροφή όμως καταλαμβάνεται από πρόσφυγες. Το 1927, ξεκινούν εργασίες αποκατάστασης των ζημιών αλλά διακόπτονται και το κτίριο παραμένει κλειστό μέχρι το 1937 που φιλοξενεί δημόσιες υπηρεσίες. Η μη λειτουργία επί σειρά ετών μειώνει την σημασία του και αποφασίζουν ότι είναι αναλώσιμο και το κατεδαφίζουν το 1939.

Μετά τον πόλεμο ο Δήμος Αθηναίων ματαιώνει την οικοδόμηση αυτού του χώρου, η πλατεία παραμένει ως η μεγαλύτερων διαστάσεων και παίρνει το όνομα του πρωτεργάτη της κατεδάφισης Κ.Κοτζιά.

Ως προς τις χρήσεις, σημαντική θέση κατέχουν τα ξενοδοχεία που απευθύνονται σε λαϊκότερα στρώματα και σε επαρχιώτες. Στην οδό Ευπολίδος στεγάζεται το Ειρηνοδικείο και το Πταισματοδικείο, όπου στα ισόγεια τους λειτουργούν καφενεία που έχουν και ρόλο εύρεσης εργασίας.

Σε αντίθεση με τις οδούς Αθηνάς και Αιόλου που εμφανίζουν μεγάλη κίνηση σε πεζούς και τροχοφόρα, οι οδοί Ευπολίδος και Κρατίνου έχουν μικρή κίνηση. Έτσι λειτουργούν ως χώροι στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων και αφετηρίες δημόσιων μέσων μεταφοράς.

Το 1929, η πλατεία αναμορφώνεται και αποκτά μία απλή συμμετρική σταυροειδή διάταξη και οι πράσινοι χώροι μειώνονται.

2.3.3 Ο Χώρος του Πεζού

Η πλατεία Κοτζιά έχει έκταση περίπου δέκα στρεμμάτων και σχήμα ορθογώνιο, καθώς σχηματίζεται από τις οδούς Αθηνάς, Αιόλου και από τις κάθετες σε αυτές Ευπολίδος, Κρατίνου (Χάρτης 7 Παραρτήματος).

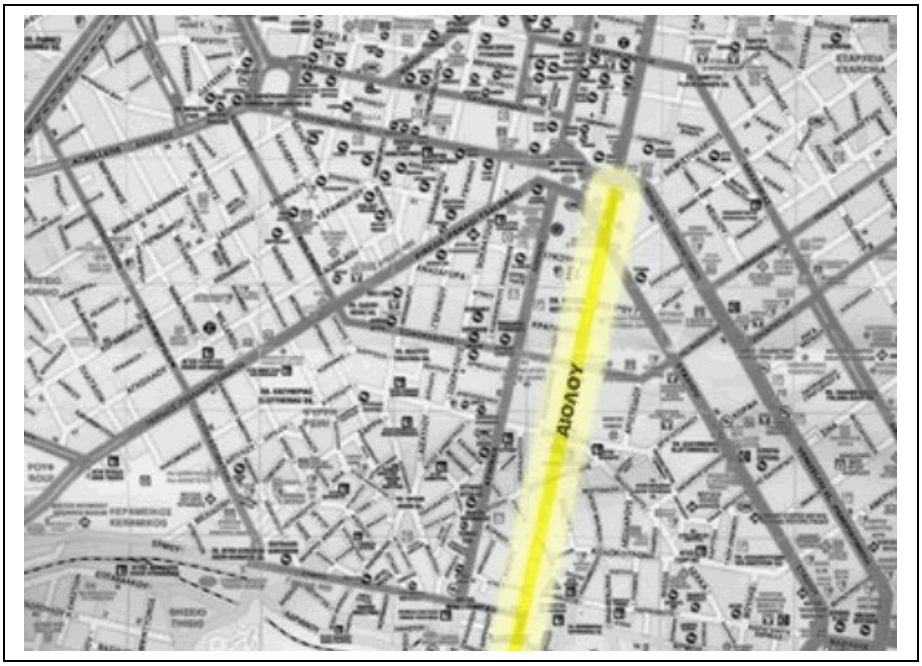
Ο χώρος της πλατείας ήταν κατάφυτος μέχρι την δημιουργία του υπόγειου χώρου στάθμευσης. Πλέον, το πράσινο περιορίζεται σε κάποια παρτέρια. Στο βορειοανατολικό άκρο της πλατείας ανακαλύφθηκε και εκτίθεται σε ένα ειδικά διαμορφωμένο χώρο τμήμα της Αχαρνικής πύλης του Θεμιστόκλειου τείχους της πόλης. Στην υπόλοιπη πλατεία έχουν τοποθετηθεί θερμοαπορροφητικές πλάκες και τσιμέντο. Τα παγκάκια είναι ελάχιστα, ενώ τα τραπεζοκαθίσματα ανύπαρκτα (Εικόνα 4, Παραρτήματος). Η κατάσταση της πλατείας παραμένει καλή, καθώς έχει συνεχή αστυνόμευση, λόγω της παρουσίας του δημαρχείου, των πολυκαταστημάτων και της Εθνικής Τράπεζας.

2.3.4 Κίνηση Πεζών

Η πλατεία εξυπηρετεί την διέλευση των πεζών που βρίσκονται στην περιοχή λόγω των περιφερειακών χρήσεων, καθώς η λειτουργία της καθορίζεται από αυτές. Καθημερινά πλήθος κόσμου κινείται στην Κοτζιά για εξυπηρέτηση και επικοινωνία, πρόκειται κυρίως για πολίτες που διεκπεραιώνουν τις υποχρεώσεις τους στις κοντινές υπηρεσίες ή κάνουν τις αγορές τους στα καταστήματα ή για ξένους που διαμένουν σε ξενοδοχεία της περιοχής.

Ο υπαίθριος χώρος της δεν αποτελεί σημείο στάσης για αυτούς ή κοσμικό κέντρο, γιατί δεν προσφέρεται για ανάπαυση λόγω των ανύπαρκτων καθισμάτων και της λιγοστής φύτευσης.

Τα πεζοδρόμια γύρω από την πλατεία εξυπηρετούν την έντονη κίνηση των πεζών, καθώς είναι σε καλή κατάσταση και οι περιπτώσεις παράνομης στάθμευσης είναι ελάχιστες, λόγω συνεχής παρουσίας αστυνομικών.



Εικ. 2.8. Χάρτης του Κέντρου της Αθήνας – Πεζοδρόμηση της Οδού Αιόλου

Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ

Τέλος η πεζοδρόμηση της Αιόλου (Εικόνα 2.8) από την οδό Σταδίου μέχρι την οδό Ερμού συνέβαλε σημαντικά στην εξυπηρέτηση της κίνησης των πεζών και στην αναβάθμιση της περιοχής.

2.3.5 Συγκοινωνιακά Στοιχεία

Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Σε απόσταση 150 μέτρων βρίσκεται ο σταθμός Ομόνοια, με ανταπόκριση μετρό και ηλεκτρικού τρένου.

Αριθμός Γραμμής	Ονομασία Γραμμής
227	Άνω Πετράλωνα – Άγ. Αρτέμιος
500	Πειραιάς – Κηφισιά
200	Μουσείο – Αγορά – Κολωνάκι
49	Πειραιάς – Ομόνοια
838	Ομόνοια – Ρέντης – Παλ. Κοκκινιά
914	Ομόνοια – Λαχαναγορά – Παλ. Κοκκινιά

Πηγή: Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών

Στην οδό Αθηνάς, μπροστά από το δημαρχείο, έχουν στάση έξι γραμμές λεωφορείων που έρχονται από την Ομόνοια.

Κυκλοφοριακός Φόρτος

Η Αθηνάς και η Αιόλου έχουν αρκετά μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο από αυτοκίνητα και λεωφορεία, σε αντίθεση με τις Ευπολίδου και Κρατίνου. Συνεπώς, οι τελευταίες διαθέτουν χώρους στάθμευσης και αφετηρίες δημόσιων μέσων μεταφοράς.

2.3.6 Πολεοδομικά Στοιχεία

Κτιριακή Κατάσταση

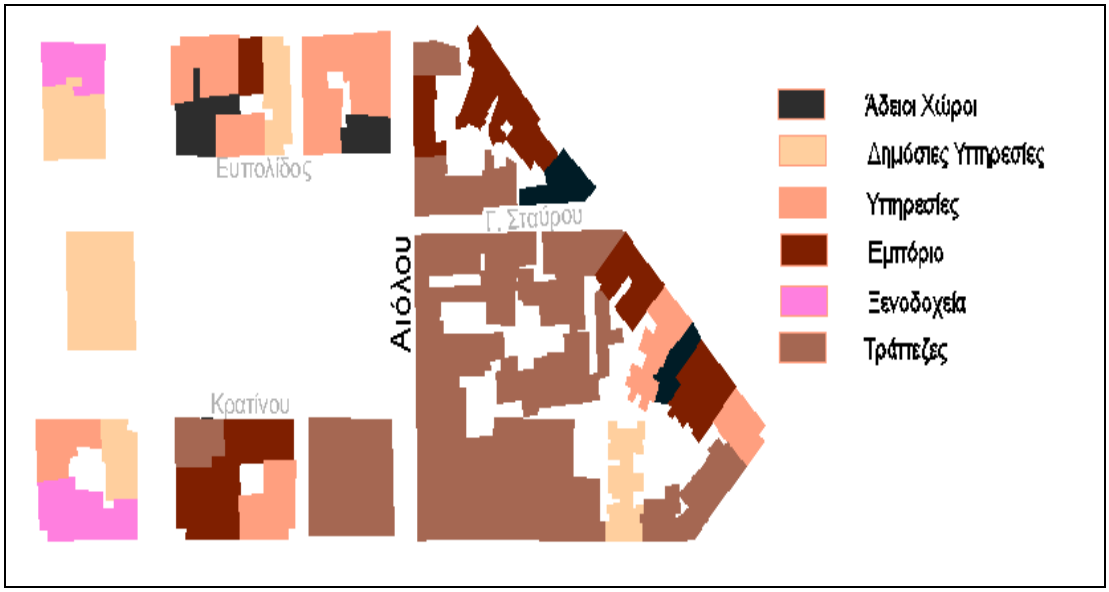
Τα κτίρια στην πλατεία Κοτζιά έχουν έντονη ανομοιογένεια στο ύψος και στον όγκο, καθώς αξιόλογα κτίρια του 19ου αι. και των αρχών του 20ού αι. παρατίθενται με οκταώροφα κτίρια γραφείων.
Όλα τα κτίρια αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση, καθώς έχει καθαριστεί η όψη τους και έχουν αναπαλαιωθεί. Τα πολυώροφα κτίρια χρησιμοποιούνται από πολυκαταστήματα ή ως χώροι γραφείων μεγάλων τραπεζών, που φροντίζουν για την συντήρηση τους.

Χρήσεις γης

Στην πλατεία (Εικόνα 2.9 και 2.10) βρίσκεται το δημαρχείο Αθηνών, στη νότια πλευρά της το Μέγαρο Μελά, όπου στεγάζεται το Πολιτιστικό Κέντρο της Εθνικής Τράπεζας, στην ανατολική πλευρά το Μέγαρο Γ.Σταύρου, που στεγάζει υπηρεσίες της Εθνικής Τράπεζας Ελλάδος και στους υπόλοιπους χώρους υπάρχουν δημόσιες υπηρεσίες και πολυκαταστήματα.

Εικ. 2.9. Χρήσεις Ισογείων Περιφερειακών Τετραγώνων της Πλατείας Κοτζιά.

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



Εικ. 2.10. Χρήσεις Ορόφων Περιφερειακών Τετραγώνων της Πλατείας Κοτζιά.

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Ως προς την περιοχή γύρω από την πλατεία, οι οδοί Αθηνάς και Αιόλου έχουν έντονη εμπορική δραστηριότητα με πολλές παράπλευρες δραστηριότητες όπως ξενοδοχεία, εστιατόρια και τράπεζες.

Αντίθετα, στις υπόλοιπες οδούς, είναι δεδομένη όχι μόνο η υποβάθμιση της λειτουργίας της κατοικίας αλλά και η πλήρης εγκατάλειψη και ερήμωση των ορόφων στα παλαιά κτίρια και η κατάληψη ολόκληρων τμημάτων της πρόσοψής τους από εμπορικές πινακίδες. Σε πολλές περιπτώσεις μάλιστα η είσοδος στους άνω ορόφους

έχει αποκλεισθεί ή και σφραγισθεί. Συνολικά, η εικόνα του δρόμου στο επίπεδο των ορόφων είναι εικόνα εγκατάλειψης, χωρίς ίχνος γραφικότητας και σε αντίθεση με τη μεγάλη κίνηση των δρόμων.

Στην περιοχή δυτικά της πλατείας οι πεζοί είναι πάρα πολλοί, χωρίς όμως να υπάρχουν εμπορικές δραστηριότητες, κατοικίες ή υπηρεσίες, αλλά κλειστά σπίτια και εγκαταλελειμμένα καταστήματα. Σε αυτό συνετέλεσε η άτυπη αγορά Τσιγγάνων και Πακιστανών, το Κέντρο Υποδοχής Αστέγων και η νέα θεραπευτική μονάδα του ΟΚΑΝΑ.

2.4 ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΝΙΓΓΟΣ

2.4.1 Θέση

Η διάνοιξη της πλατείας Κάνιγγος έγινε το 1890 στη συμβολή των οδών Ακαδημίας, Κάνιγγος, Χαλκοκονδύλη, Τζωρτζ.

2.4.2 Ιστορική εξέλιξη

Έως το τέλος του 19ου η πλατεία είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη, καθώς δεν έχουν υλοποιηθεί τα όρια της. Το 1891 μάλιστα, συζητήθηκε να καταργηθεί γιατί δεν μπορούσαν να αποζημιώσουν τους ιδιοκτήτες.
Το 1901, διαμορφώθηκε και απέκτησε μία απλή συμμετρική σύνθεση, καθιστικούς πάγκους και παρτέρια που περιφράχτηκαν. Η οικοδόμηση γύρω από την πλατεία ήταν περιορισμένη, ενώ η κατοικία αποτελούσε την επικρατούσα χρήση. Η πλατεία Κάνιγγος ήταν μία συνοικιακή πλατεία, χωρίς αξιόλογη κίνηση αφού δεν είχε κάποιες ιδιαίτερες λειτουργίες στον περίγυρό της.

Στα επόμενα χρόνια, ριζικές αλλαγές λαμβάνουν χώρα στην διαμόρφωση και στην χρήση του ελεύθερου χώρου της πλατείας.
Το 1940 ολοκληρώνεται η δόμηση της περιφέρεια της, με εξαίρεση το βόρειο τμήμα. Τα κτίρια εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται ως κατοικίες και η πλατεία παραμένει ως το 1920 μία ήσυχη συνοικιακή πλατεία.
Στο τέλος της δεκαετίας του 1920 όμως, επιλέγεται ως σημείο τοποθέτησης της αφετηρίας λεωφορειακών γραμμών. Οι δρόμοι ασφαλτοστρώνονται, στο κέντρο του χώρου δημιουργείται περιφραγμένο κυκλικό παρτέρι και στα πεζοδρόμια τοποθετούνται καθιστικοί πάγκοι σαν χώρος αναμονής των λεωφορείων.
Σταδιακά η πλατεία καταλαμβάνεται πλήρως από τις αφετηρίες των μέσων μαζικής μεταφοράς που καθορίζουν την λειτουργία της. Το αποτέλεσμα αυτών είναι η διαμόρφωση της πλατείας το 1958 σε χώρο σχεδόν αποκλειστικά αφετηριών μέσων μεταφοράς και η πλήρη υποβάθμισή της.

Η τελευταία διαμόρφωση της πλατείας έγινε πρόσφατα από τον Δήμο Αθηναίων. Διατηρήθηκε η προϋπάρχουσα βλάστηση, διαμορφώθηκαν μικρές περιοχές παρτεριών και κατασκευάστηκε υπόγειος χώρος στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των αυξημένων αναγκών στάσης των αυτοκινήτων (Εικόνα 7, Παραρτήματος).

2.4.3 Ο Χώρος του Πεζού

Η πλατεία Κάνιγγος αρχικά είχε διαμορφωθεί ως δημόσιος αστικός χώρος σε σχέση με το δίκτυο αξόνων κυκλοφορίας, αλλά μετατράπηκε σε κομβικό χώρο συγκέντρωσης κίνησης. Περικλείεται από τις οδούς Βερανζέρου, Κάνιγγος, Χαλκοκονδύλη και Τζώρτζ και η έκταση της είναι 5.700 τ.μ.

Μετά την τελευταία διαμόρφωση της, το σχήμα της είναι δύο τριγωνικά αυτόνομα τμήματα, καθώς η οδός Ακαδημίας την χωρίζει στη μέση (Εικόνα 6, Παραρτήματος). Στον υπόγειο χώρο της πλατείας έχει κατασκευαστεί χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων και οι πρόσθετες κατασκευές, οι είσοδοι – έξοδοι του γκαράζ και οι απολήξεις του εξαερισμού καταλαμβάνουν το ένα τρίτο της πλατεία (Χάρτης 9 Παραρτήματος). Η φύτευση στην πλατεία είναι λιγοστή, αφού τα ψηλά δέντρα ποικίλων ειδών που δημιουργούσαν ένα ευχάριστο περιβάλλον στους περαστικούς κόπηκαν και με άξονα συμμετρίας την Ακαδημίας δημιουργήθηκαν μικρές περιοχές παρτεριών, δίνοντας έμφαση στις πλακόστρωτες περιοχές. Τα παγκάκια, που χρησιμοποιούνται από τους περαστικούς για την αναμονή των μέσων μεταφοράς, είναι ελάχιστα.

2.4.4 Κίνηση Πεζών

Ο χώρος της πλατείας που διατίθεται στους πεζούς έχει μειωθεί αισθητά, διότι η οδός Ακαδημίας που διασχίζει την πλατεία διαπλατύνθηκε κατά μία λωρίδα, όπως και η οδός Τζώρτζ και διατέθηκαν για κατασκευές του γκαράζ χώροι εις βάρος των πεζών.

Η κίνηση των πεζών στον χώρο της πλατείας και στα πεζοδρόμια γύρω από αυτή είναι δύσκολη. Αυτό συμβαίνει επειδή πρόκειται για μία περιοχή με έντονη κινητικότητα, λόγω του εμπορικού χαρακτήρα της και των επιβιβάσεων και αποβιβάσεων από τα λεωφορεία και τρόλεϊ που σταθμεύουν στην πλατεία, χωρίς να υπάρχει ανάλογος

διαθέσιμος χώρος για τους πεζούς. Το πρόβλημα δυσχεραίνεται εξαιτίας της κακής κατάστασης των πεζοδρομίων και της στάθμευσης των αυτοκινήτων πάνω σε αυτά, στις διαβάσεις πεζών και στις ράμπες για άτομα με ειδικές ανάγκες.

2.4.5 Συγκοινωνιακά Στοιχεία

Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Στην πλατεία δεν υπάρχει σταθμός μετρό ηλεκτρικού. Όμως σε απόσταση περίπου 5 λεπτών περπατήματος είναι ο σταθμός Ομόνοια, που έχει ανταπόκριση μετρό και ηλεκτρικού και σε λίγο μεγαλύτερη απόσταση είναι ο σταθμός του μετρό Πανεπιστήμιο.

Αριθμός Γραμμής	Ονομασία Γραμμής
021	Κάνιγγος – Γκύζη
Ε7	Κάνιγγος – Κηφισιά
Α7	Κάνιγγος – Κηφισιά – Νέα Ερυθραία
Β7	Κάνιγγος – Κηφισιά – Νέα Κηφισιά
603	Κάνιγγος – Π. Ψυχικό
3	Ν. Φιλαδέλφεια, Άνω Πατήσια, Γηροκομείο
8	Λ. Αλεξάνδρας, Ακαδημίας
13	Λαμπρινή, Πλ. Κάνιγγος, Ν. Ψυχικό
024	Αγ,. Ανάργυροι, Αγ. Ιωάννης
732	Αγ. Φανούριος, Ακαδημία, Ζωοδ. Πηγής
054	Περισσός, Ακαδημία, Μεταμόρφωση
608	Γαλάτσι, Ακαδημία, Νεκρ. Ζωγράφου
022	Ν. Κυψέλη, Μαράσλειος
060	Μουσείο, Ακαδημία, Λυκαβηττός
100	Πλ. Κουμουνδούρου – Ακαδημία – Αγορά

Πηγή: Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών

Τα λεωφορεία και τρόλεϊ που περνάνε από την πλατεία είναι πολλά, με μεγάλη συχνότητα δρομολογίων και κατεύθυνση προς διάφορες περιοχές. Πολλά από αυτά έχουν αφετηρία στους περιφερειακούς δρόμους της πλατείας, καταλαμβάνοντας μεγάλο χώρο για την διαμονή τους.

Κυκλοφοριακός Φόρτος

Η κατασκευή του υπόγειου χώρου στάθμευσης είχε στόχο την μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου, την βελτίωση των συνθηκών στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή της πλατείας και τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Στην πραγματικότητα, δεν συνέβη τίποτα από αυτά, καθώς τα κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά προβλήματα επιδεινώθηκαν. Ο όγκος των εξυπηρετούμενων σταθμεύσεων αυξήθηκε, αλλά η περιοχή εξακολουθεί να βρίσκεται σε κατάσταση κορεσμού, γιατί η πραγματική ζήτηση είναι μεγαλύτερη από την φαινομενική που προκύπτει από των όγκο των παράνομων σταθμεύσεων. Το γκαράζ προσελκύει κίνηση αυτοκινήτων και σε συνδυασμό με τις παράνομες θέσεις στάθμευσης που δεν καταργήθηκαν , αυξήθηκε το κυκλοφοριακό πρόβλημα στην πλατεία.

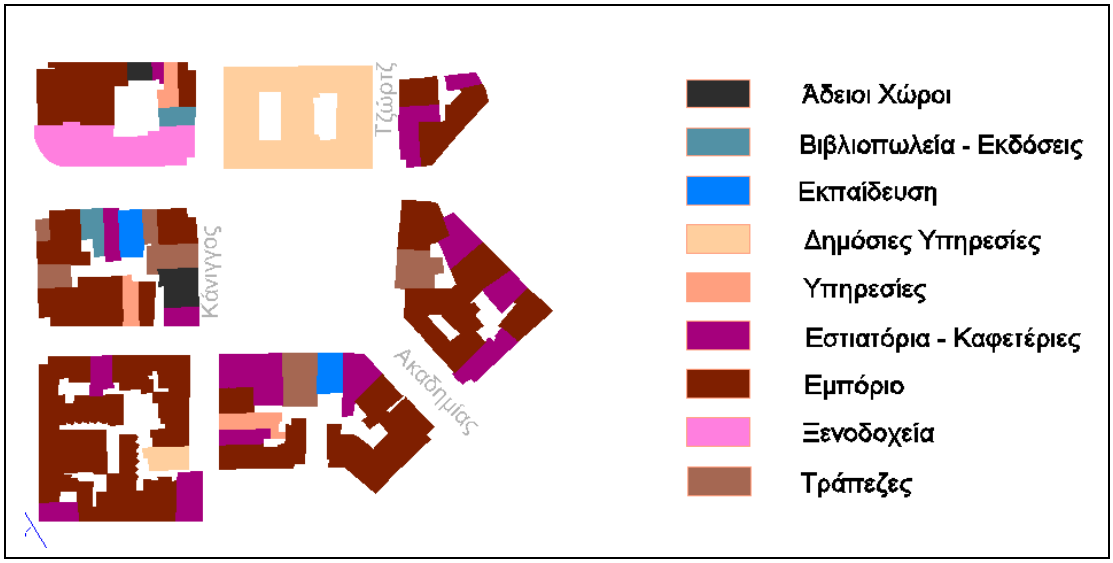
2.4.6 Πολεοδομικά Στοιχεία

Κτιριακή Κατάσταση

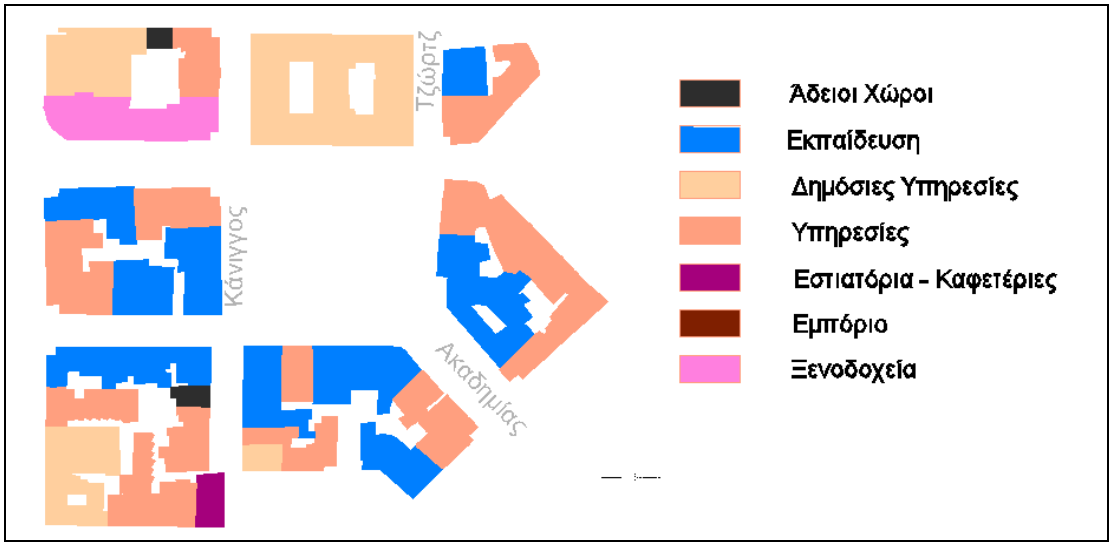
Τα περισσότερα κτίρια που βρίσκονται στους περιφερειακούς δρόμους της πλατείας Κάνιγγος είναι πολυώροφα, χωρίς κάποιο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, οι όψεις τους δεν είναι καθαρές και έχουν πολλές διαφημιστικές πινακίδες.

Χρήσεις γης

Στην πλατεία και στην περιφέρεια της υπάρχουν Διοικητικές Υπηρεσίες, ξενοδοχεία, Τράπεζες, Δημόσιες Σχολές και Ιδιωτικά Εκπαιδευτήρια κάθε είδους. Τα πολυώροφα κτίρια που την περιβάλλουν έχουν έντονη εμπορική δραστηριότητα στους ισόγειους χώρους (Εικ. 2.11), ενώ οι όροφοι διατίθενται για επαγγελματική στέγη και για φροντιστήρια (Εικ. 2.12). Ο αριθμός των κατοικιών είναι περιορισμένος, με συνεχή μείωση στην πάροδο του χρόνου.



Εικ. 2.11. Χρήσεις ισογείων περιφερειακών τετραγώνων της πλατείας Κάνιγγος.



Εικ. 2.12. Χρήσεις ορόφων περιφερειακών τετραγώνων της πλατείας Κάνιγγος.

Η πλατεία αποτελεί πέρασμα για τους πεζούς, καθώς, η χρήση της σχετίζεται κυρίως με τις γύρω εξυπηρετήσεις, είναι συχνή, καθημερινή, χωρίς να επεκτείνεται σε χρόνους εκτός της λειτουργίας αυτών των εξυπηρετήσεων. Ο υπαίθριος χώρος της δεν αποτελεί τόπο συγκέντρωσης ή κοσμικό κέντρο, έχει καταληφθεί πλήρως από τις αφετηρίες των μέσων μαζικής μεταφοράς που καθορίζουν και τη λειτουργία της.

2.5 ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΞΑΡΧΕΙΩΝ

2.5.1 Θέση

Η πλατεία Εξαρχείων είναι μεταξύ των οδών Στουρνάρη, Θεμιστοκλέους και Σπυρίδωνος Τρικούπη

2.5.2 Ιστορική εξέλιξη

Το σημερινό όνομα της περιοχής εικάζεται ότι εμφανίστηκε στις αρχές του 1900 και προέρχεται από τον Έξαρχο, ο οποίος διατηρούσε παντοπωλείο στη συμβολή των οδών Θεμιστοκλέους και Σολωμού.

Τα Εξάρχεια είναι μία συνοικία της Αθήνας που άρχισε να αναπτύσσεται όταν το ιστορικό κέντρο άρχισε να επεκτείνεται. Σημείο αναφοράς της περιοχής είναι η πλατεία, η οποία από τις αρχές του 20ου αιώνα, αποτελούσε σημείο συνάντησης πολλών διανοούμενων κα φοιτητών.

Ο περίγυρος της πλατείας από το τέλος του προηγούμενου αιώνα δομείται με χαμηλά κτίρια. Το 1933, μία μονώροφη οικοδομή αντικαθίσταται από την ονομαζόμενη μπλε πολυκατοικία, το ισόγειο της οποίας καταλαμβάνεται από καταστήματα και τόνωνε την κίνηση της πλατείας. Σε αυτό συνετέλεσε και η ύπαρξη κάποιων άλλων καταστημάτων και η λειτουργία του θερινού κινηματογράφου ΒΟΞ.

Τη δεκαετία του 1920 η πλατεία είναι στοιχειωδώς διαμορφωμένη και παρουσιάζεται σαφώς οριοθετημένη και με παρτέρι στο κέντρο της. Οι περιφερειακές χρήσεις και η παρουσία των τραπεζοκαθισμάτων στον υπαίθριο χώρο της πλατείας καθιστούν φανερό ότι ήδη από αυτή την περίοδο αποτελούσε ένα χώρο με σημαντική θέση στην οργάνωση της κοινωνικής ζωής της συνοικίας.

Στο πλαίσιο της βελτίωσης του κέντρου της Αθήνας και της προσπάθειας ανάπλασης των ιστορικών περιοχών και ανάδειξης των υπαίθριων χώρων για τους Ολυμπιακούς Αγώνες πραγματοποιήθηκε μεγάλος αριθμός έργων. Ανάμεσα σε αυτά ήταν και η ανάπλαση της πλατείας Εξαρχείων.

Το αρχικό σχέδιο προέβλεπε τη διάσπαση του ενιαίου χώρου της πλατείας και τον κατακερματισμό της. Ωστόσο, λόγω των έντονων αντιδράσεων από τους κατοίκους της περιοχής, αποφασίστηκε νέο σχέδιο ανάπλασης.

2.5.3 Ο Χώρος του Πεζού

Η πλατεία Εξαρχείων έχει σχήμα τριγωνικό και περικλείεται από τις οδούς Θεμιστοκλέους, Σπύρου Τρικούπη και Στουρνάρη (Χάρτης Παραρτήματος 13).
Ο χώρος της πλατείας, πριν την ανάπλαση είχε φοίνικες, 3 ψηλά δέντρα και πολλά θαμνώδη φυτά. Στο κέντρο υπήρχε ένα σιντριβάνι, μία βρύση και γύρω από αυτά 8 παγκάκια. Πλέον, το πράσινο μειώθηκε και πολλοί από τους θάμνους κόπηκαν. Ο αριθμός των καθισμάτων μειώθηκε σε 7, ενώ κατασκευάστηκαν 10 νέες ξύλινες πέργκολες επί των πεζοδρομημένων τμημάτων των οδών Σπ. Τρικούπη και Θεμιστοκλέους. Οι συγκεκριμένες πέργκολες παρέχουν την απαραίτητη σκίαση για τα καταστήματα που έχουν τοποθετήσει εκεί τα τραπεζοκαθίσματά τους. Πέριξ της πλατείας έχουν τοποθετηθεί μεταλλικά κολωνάκια για την αποφυγή της παράνομης στάθμευσης. Τέλος, ο φωτισμός είναι επαρκής και τα υλικά επίστρωσης της πλατείας είναι το μάρμαρο και οι κυβόλιθοι (Εικόνα 10, Παραρτήματος).

2.5.4 Κίνηση Πεζών

Η πλατεία συνδέεται με την το χώρο του Πολυτεχνείου μέσω της οδού Στουρνάρη, η οποία διαθέτει αρκετά φαρδιά πεζοδρόμια και εξυπηρετεί τους πεζούς. Ακόμα, συνδέεται με ένα δίκτυο πεζόδρομων με την οδό Πανεπιστημίου και τον λόφο Στρέφη, καθώς και τμήματα της οδού Θεμιστοκλέους, Βαλτετσίου, Τσαμαδού, Μεθώνης και άλλων μικρότερων δρόμων πεζοδρομήθηκαν. Μέρος αρκετών από αυτούς τους πεζόδρομους χρησιμοποιούνται για τραπεζοκαθίσματα. Η κυκλοφορία των πεζών είναι άνετη, εκτός από κάποιες περιπτώσεις που σταθμεύουν παράνομα επί των πεζόδρομων. Τέλος, για ανθρώπους με κινητικά προβλήματα και προβλήματα όρασης, έχουν τοποθετηθεί κατάλληλες ράμπες.

2.5.5 Συγκοινωνιακά Στοιχεία

Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Η πλατεία δεν γειτνιάζει άμεσα με σταθμό μετρό ή ηλεκτρικού. Σε απόσταση όμως περίπου 10 λεπτών περπατήματος βρίσκεται ο σταθμός Ομόνοια, που είναι ανταπόκριση του μετρό και του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου και ο σταθμός Πανεπιστήμιο του μετρό.

Τα λεωφορεία που περνάνε κοντά από την πλατεία είναι λίγα σε αντίθεση με τις άλλες πλατείες του κέντρου. Συγκεκριμένα είναι οι γραμμές που αναγράφονται στον παρακάτω πίνακα.

Αριθμός Γραμμής	Ονομασία Γραμμής
035	Άνω Κυψέλη – Πετράλωνα – Ταύρος
060	Μουσείο – Ακαδημία – Λυκαβηττός
200	Μουσείο – Αγορά – Κολωνάκι

Πηγή: Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών

Κυκλοφοριακός Φόρτος

Δεν υπάρχει έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα στους περιφερειακούς δρόμους της πλατείας, εκτός από την Σπ. Τρικούπη, όπου έχει αυξημένη κίνηση τις ώρες αιχμής. Πρόβλημα δημιουργείται αρκετές φορές στην διέλευση λεωφορείων εξαιτίας της παράνομης στάθμευσης των αυτοκινήτων, παρόλα τα μέτρα που έχουν ληφθεί.

2.5.6 Πολεοδομικά Στοιχεία

Κτιριακή Κατάσταση

Τα περισσότερα κτίρια στον περίγυρο της πλατείας είναι πολυκατοικίες, χωρίς κάποιο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, αλλά βρίσκονται σε καλή κατάσταση.
Στην οδό Θεμιστοκλέους με Αραχώβης βρίσκεται και η μπλε πολυκατοικία, με εξαιρετικό αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, ένα από τα καλύτερα παραδείγματα του μοντέρνου κινήματος στα χρόνια του μεσοπολέμου.

Χρήσεις γης

Τα Εξάρχεια, αποτελούν ακόμα μία συνοικία στο κέντρο της Αθήνας. Οι χρήσεις είναι ανακατεμένες; κατοικία, γραφεία, εμπόριο, αναψυχή και λειτουργούν όλο το εικοσιτετράωρο. Δεν υπάρχουν μεγάλα πολυκαταστήματα και ευημερούν ακόμη μικρομάγαζα που προσφέρουν υπηρεσίες, όπως επισκευές, επιδιορθώσεις, ψώνια, λαϊκή αγορά, χασάπικα και μανάβικα, βιβλιοπωλεία, ψιλικατζίδικα, είδη δώρων, μικρά καφενεία για όλες τις ηλικίες.
Σε αντίθεση με τις γύρω περιοχές, η παρουσία της κατοικίας είναι έντονη, όμως και εδώ πολλά παραδοσιακά κτίρια δεν έχουν διατηρηθεί και αξιοποιηθεί και είναι σε κατάσταση κατάρρευσης.
Στην ευρύτερη περιοχή της πλατείας στεγάζονται εκτός από αρκετές κατοικίες, το Πολυτεχνείο, πολλά γραφεία δικηγόρων, μηχανικών και γιατρών, καθώς και οργανώσεις της κοινοβουλευτικής, της εξωκοινοβουλευτικής αριστεράς και αναρχικές ομάδες. Η παρουσία διανοούμενων και η έντονη πολιτικοποίηση που κυριαρχεί ώθησε την ύπαρξη πολλών βιβλιοπωλείων και βιβλιοθηκών.
Η πλατεία αποτελεί πέρασμα για πολλούς, και σε συνδυασμό με τις καφετέριες που υπάρχουν στην περιφέρεια αυτής, λειτουργεί σαν χώρος συζητήσεων και συγκέντρωσης.

2.6 ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ

2.6.1 Θέση

Στο πρώτο σχέδιο των Κλεάνθη - Scaubert υπάρχει αναφορά σε αυτόν τον σημαντικό για την προαστιακή επικοινωνία κόμβο, με την δημιουργία κυκλικής πλατείας διανομής κίνησης. Η πλατεία βρίσκεται στη συμβολή των οδών Αγ. Κωνσταντίνου, Καρόλου, Θ. Δηληγιάννη και Αχιλλέως.

2.6.2 Ιστορική εξέλιξη

Σε όλο το διάστημα μέχρι τη δεκαετία του 1880 η δόμηση στην περιοχή της πλατείας παραμένει σποραδική. Στα τέλη όμως του 19^{ου} αιώνα ο χώρος του Μεταξουργείου αναπτύσσεται σε κέντρο θεαμάτων. Η πλατεία αποτελεί έναν από τους κύριους χώρους συγκέντρωσης ή αναχώρησης πολιτικών εκδηλώσεων και κέντρο εορταστικών εκδηλώσεων τις ευρύτερης περιοχής.
Η περιοχή εξακολουθεί να έχει αραιή δόμηση, αλλά η πλατεία λειτουργεί ως χώρος στάσης και συγκέντρωσης των κατοίκων της συνοικίας αλλά και των διερχόμενων. Ο πληθυσμός που διέρχεται και συχνάζει κατοικεί στις δυτικές λαϊκές συνοικίες, για αυτό και οι παραστάσεις που ανεβαίνουν στα κέντρα είναι ανάλογες με τον πληθυσμό στον οποίο απευθύνονται.

Κατά την επέκταση της πόλης προς τα δυτικά, η περιοχή γύρω από την πλατεία αναπτύσσεται και η δόμηση στην περιφέρεια της έχει σχεδόν ολοκληρωθεί, διατηρώντας όμως τα συνοικιακά ύψη και πυκνότητες. Αυτό συνεπάγεται την αύξηση της κίνησης όχι μόνο στο κέντρο αλλά και στις συνοικίες και αύξηση της κυκλοφορίας. Παρόλα αυτά, εξακολουθεί να είναι μια συνοικιακή πλατεία, διατηρώντας την κλίμακα και τη γραφικότητά της.
Πολλά θέατρα συνοικιακού χαρακτήρα έχουν εγκατασταθεί στην περιοχή, όπως και τα κέντρα επικοινωνίας και αναψυχής γύρω από την πλατεία πληθαίνουν. Δημιουργείται έτσι ένα από τα κυριότερα νυχτερινά στέκια, καθώς μετά το τέλος των παραστάσεων οι ηθοποιοί και θεατές καταλήγουν στην πλατεία.

Η πλατεία υπέστη πολλές αλλαγές με το πέρασμα των χρόνων, χωρίς όμως να ακολουθήσει την οικοδόμηση των υπόλοιπων περιοχών της Αθήνας, καθώς η εξέλιξη της επηρεαζόταν σε μικρό βαθμό από τα γεγονότα. Ως συνέπεια, δεν γινόντουσαν μεγάλες παρεμβάσεις στην περιοχή της πλατείας, μέχρι την πρόσφατη μετατροπή του γειτονικού Ψυρρή.

Η εικόνα που εμφανίζει πλέον είναι αντιφατική, από τη μία υπάρχουν εστιατόρια, θέατρα, καφετέριες και κέντρα πολιτισμού και από την άλλη η έντονη εικόνα εγκατάλειψης των κτιρίων και των ελεύθερων χώρων.

2.6.3 Ο Χώρος του Πεζού

Η πλατεία Καραϊσκάκη βρίσκεται στη συμβολή τεσσάρων οδών, έχει σχήμα σχεδόν ελλειψοειδές και καταλαμβάνει έκταση 3.500 μ^2.

Ο χώρος της πλατείας είναι περιποιημένος, στην μία πλευρά έχει φυτευτεί γκαζόν, αρκετά θαμνώδη φυτά και δέντρα, ενώ στην άλλη, όπου κυριαρχεί το τσιμέντο, έχει τοποθετηθεί το μνημείο του πεσόντος αεροπόρου (Εικόνα 7, Παραρτήματος). Ο φωτισμός είναι ικανοποιητικός, αλλά τα σημεία στάσης των χρηστών τις πλατείας είναι ελάχιστα (Χάρτης 11 Παραρτήματος).

2.6.4 Κίνηση Πεζών

Η πλατεία είναι νεκρή ως προς τη λειτουργία. Ο χώρος της δεν χρησιμοποιείται ως τόπος ανάπαυσης ή συγκέντρωσης γιατί δεν πληρεί τις προϋποθέσεις για αυτό; δεν διαθέτει παγκάκια ή τραπεζοκαθίσματα και τόσο η ηχορύπανση όσο και η ρύπανση είναι έντονη. Οι μόνοι χρήστες είναι οι τουρίστες, όπου στέκονται στην πλατεία για να βγάλουν φωτογραφίες στο μνημείο (Εικόνα 8, Παραρτήματος).

Η πλατεία δεν αποτελεί ούτε πέρασμα, καθώς οι περαστικοί δεν περιμένουν στις διαβάσεις ώστε να την διασχίζουν. Προτιμάνε να κάνουν τον κύκλο της πλατείας και να φτάσουν στον προορισμό τους μέσω των πεζοδρομίων που, αν και έχουν

ικανοποιητικό φάρδος, πολλά δίκυκλα είναι παράνομα σταθμευμένα κατά μήκος τους και αποτελούν εμπόδιο στην κίνηση των πεζών.

2.6.5 Συγκοινωνιακά Στοιχεία

Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Στην πλατεία υπάρχει ο σταθμός του μετρό Μεταξουργείο με δύο εξόδους, μία στην οδό Δεληγιάννη με την οδό Χίου και μία στην πλατεία Καραϊσκάκη. Σε απόσταση 500 μέτρων περίπου υπάρχει ο σταθμός ηλεκτρικού – μετρό Ομόνοιας.

Αριθμός Γραμμής	Ονομασία Γραμμής
Α13	Ομόνοια – Κηπούπολη
Α14	Ομόνοια – Νέα Ζωή
730	Ομόνοια – Ζωοδ. Πηγής
Β13	Ομόνοια – Ανθούπολη – Χρυσούπολη
Β14	Ομόνοια – Αγ. Βασίλειος
12	Ζάππειο – Περιστέρι
821	Ομόνοια – Αγ. Αναστασία
840	Ομόνοια – Λόφος Αξιωματικών
Α15	Στ. Μεταξουργείου – Δάσος
Ε15	Στ. Μεταξουργείου – ΤΕΙ Αθηνών
790	Γλυφάδα – Περιστέρι

Πηγή: Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών

Τα λεωφορεία και τρόλεϊ που αναγράφονται στον παραπάνω πίνακα έχουν στάσεις, πλησίον της πλατείας, σε δρόμους που καταλήγουν σε αυτή και κάνουν τον κύκλο της χωρίς να σταματάνε στην περιφέρειά της.

Κυκλοφοριακός Φόρτος

Η επιρροή της ανάπλασης στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις είναι σημαντική και έχει οδηγήσει σε καλύτερες λύσεις, παρόλα αυτά, η κυκλοφορία είναι έντονη στους

δρόμους γύρω από την πλατεία. Ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι μεγάλος, όχι μόνο από την κίνηση των Ι.Χ., αλλά από την αυξημένη κίνηση των λεωφορείων, καθώς η πλατεία αποτελεί αφετηρία για πολλές γραμμές που εξυπηρετούν τις δυτικές συνοικίες.

Ονομασία Οδού	Κατεύθυνση	Μέγ. Τιμή	Ώρα	Ελάχ. Τιμή	Ώρα	Μέση Τιμή
Δηλιγ. Θεοδώρου	Ομόνοια	738	8-9	83	3-4	479
Δηλιγ. Θεοδώρου	Σταθμό Λαρίσης	1179	15-16	175	4-5	687
Αγ.Κωνσταντίνου	Διπλή	2136	9-10	493	2-3	1637
Αχιλλέως	Ομόνοια	1156	7-8	139	3-4	762
Αχιλλέως	Περιστέρι	1996	15-16	248	4-5	1255

Πηγή: Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας, ΥΠΕΧΩΔΕ

Σύμφωνα με στοιχεία της Διεύθυνσης Μελετών Έργων Οδοποιίας, οι οδοί διπλής κατεύθυνσης όπως η Δηλιγιάννη Θεοδώρου και η Αχιλλέως έχουν μικρότερο φόρτο κυκλοφορίας προς την πλατεία Ομονοίας. Η κίνηση σε αυτούς τους δρόμους είναι ιδιαίτερα έντονη τις πρωινές ώρες και το μεσημέρι 15.00 με 16.00.

2.6.6 Πολεοδομικά Στοιχεία

Κτιριακή Κατάσταση

Στην πλατεία κυριαρχεί η εναλλαγή μεσοαστικών πολυκατοικιών και μεγάλων κτιρίων τα οποία στεγάζουν πολυτελή ξενοδοχεία. Ακόμα, έχουν απομείνει ελάχιστα νεοκλασσικά, τα οποία έχουν εγκαταλειφθεί και σφραγιστεί.

Χρήσεις γης

Στην πλατεία Καραϊσκάκη κυριαρχεί η αντίθεση. Από τη μία υπάρχουν πολυτελές ξενοδοχεία, μεγάλα θέατρα, εστιατόρια και γκαλερί και από την άλλη υπάρχουν εμπορικές δραστηριότητες, κυρίως μεταναστών, μικρές βιοτεχνίες και πολλά εγκαταλελειμμένα κτίρια.

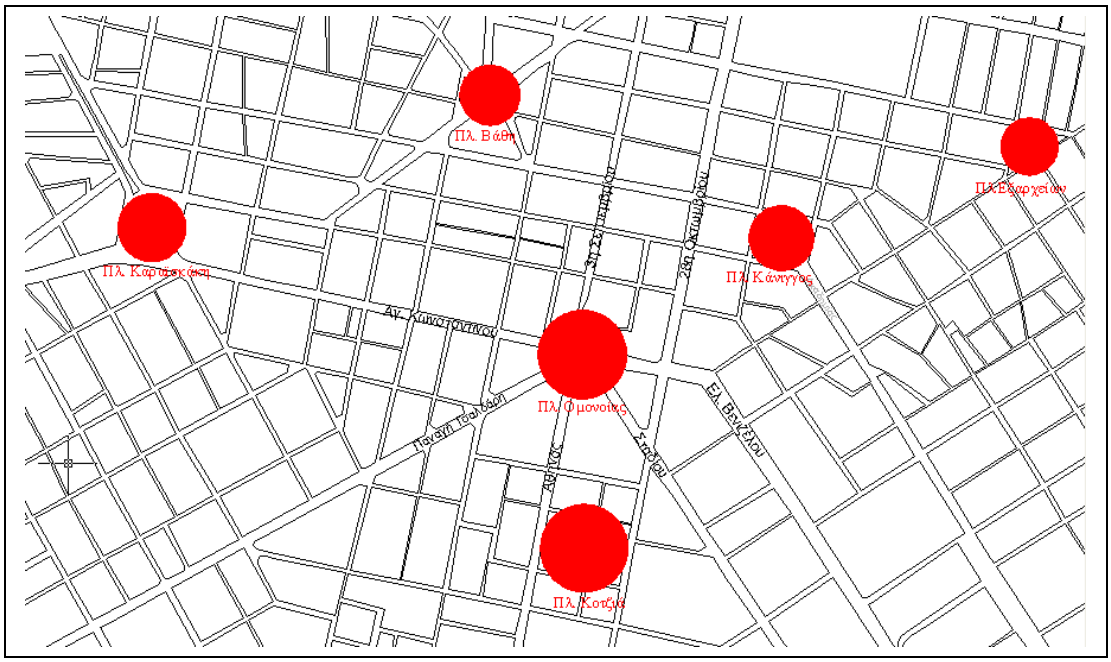
Η περιοχή γύρω από την πλατεία δεν είναι ιδιαίτερα πυκνοδομημένη, έχει πολλές μονοκατοικίες και διπλοκατοικίες, μερικές από τις οποίες αποτελούν διατηρητέα κτίσματα. Τα περισσότερα σπίτια όμως είναι παλαιά και ασυντήρητα, τα οποία στεγάζουν κυρίως οικονομικούς μετανάστες. Χαρακτηριστική είναι η παρουσία χρήσεων βιοτεχνίας, φανοποιείων, βουλκανιζατέρ και χονδροεμπορίου σε συνδυασμό με την κατοικία στον όροφο.

Η μεγάλη κίνηση αυτοκινήτων, η ρύπανση και η έλλειψη υποδομών, συνέβαλαν στην υποβάθμιση της εικόνας της συνοικίας. Οι παλιοί κάτοικοι εγκαταλείπουν την περιοχή και έρχονται να εγκατασταθούν οικονομικοί μετανάστες, άστεγοι και εκδιδόμενες γυναίκες. Η περιοχή έχει μια πολυπολιτισμική εικόνα, οι νέοι κάτοικοι Κινέζοι και Πακιστανοί, δεν ενδιαφέρονται για την διατήρηση των κτιρίων και των δημόσιων χώρων. Το αποτέλεσμα είναι κενά οικόπεδα αδόμητα, κατεδάφιση παλιών νεοκλασικών και κενά κτίρια εγκαταλελειμμένα.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

3.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι πλατείες Βάθης, Κοτζιά, Κάνιγγος, Εξαρχείων και Καραϊσκάκη (Εικ. 3.1) αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα κάποιων στοιχείων που καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την λειτουργία πλατειών και τη βιωσιμότητα αυτών για τους πεζούς.



Εικ. 3.1. Πλατείες του Κέντρου της Αθήνας.

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

- Η πλατεία Βάθη είναι παράδειγμα πλατείας που χρησιμοποιείται μόνο ως συγκοινωνιακός κόμβος και δεν έχει καμία άλλη ουσιαστική λειτουργία. Οι δρόμοι που τη διασχίζουν έχουν τεμαχίσει τον χώρο της, ο οποίος περιορίζεται μόνο στα πεζοδρόμια. Ακόμα, ο μεγάλος φόρτος κυκλοφορίας των οδών δημιουργεί τόσο μεγάλα επίπεδα ρύπανσης, ηχορύπανσης και συνωστισμού ώστε οι περαστικοί να δυσκολεύονται ακόμα και στην διέλευση τους.

- Η πλατεία Κοτζιά είναι μία από τις μεγαλύτερες σε έκταση του κέντρου της Αθήνας, είναι εύκολα προσιτή, η πιο ασφαλής και η πιο περιποιημένη από όλες τις πλατείες που μελετήσαμε. Παρόλα αυτά αποτελεί μόνο χώρο διέλευσης των πεζών που βρίσκονται στην περιοχή για να κινηθούν στις περιφερειακές χρήσεις. Αυτό

συμβαίνει γιατί δεν παρέχει αρκετούς χώρους στάσης των πεζών και χρήσεις που να προσελκύουν την συγκέντρωση κόσμου για ξεκούραση, διασκέδαση ή κάποια συνάντηση.

- Η πλατεία Κάνιγγος είναι ένας χώρος με έντονη κινητικότητα και χαρακτηρίζεται σαν πλατεία πέρασμα. Η Ακαδημίας διασπάει τον ενιαίο χώρο της σε δύο τμήματα και σε συνδυασμό με το υπόγειο γκαράζ, τον μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο και τις αφετηρίες και στάσεις πολλών γραμμών λεωφορείων – τρόλεϊ, η πλατεία έχει έντονα κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά προβλήματα που απωθούν τους πεζούς. Αυτός ο αστικός χώρος χρησιμοποιείται για την κυκλοφορία τροχοφόρων και από τους περαστικούς ως χώρος διέλευσης ή αναμονής των ΜΜΜ.

- Η πλατεία Εξαρχείων συνδέεται με δίκτυο πεζόδρομων, οι περιφερειακοί δρόμοι δεν έχουν κίνηση και περιτριγυρίζεται από χρήσεις που προσελκύουν κόσμο, όπως νυχτερινά στέκια και καφετέριες με τραπεζοκαθίσματα. Η πλατεία αυτή εξασφαλίζει μεγαλύτερη άνεση στους πεζούς σε σχέση με τις άλλες τέσσερις, αποτελεί υπερτοπικό κέντρο, χωρίς να έχει χάσει και τον συνοικιακό χαρακτήρα της και λειτουργεί ως σημείο διέλευσης αλλά και παραμονής.

- Η πλατεία Καραϊσκάκη δεν αποτελεί συστατικό του πολεοδομικού ιστού, καθώς είναι ένας άβατος χώρος και η διάβαση των πεζών από και προς τα πεζοδρόμια είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Συγκεκριμένα, το εσωτερικό ελλειψοειδές της τμήμα, που είναι πολύ περιποιημένο και με αρκετό πράσινο, δεν εκτείνεται μέχρι τα όρια των οικοδομικών τετραγώνων που την περιβάλλουν. Έτσι, η μεγάλη κίνηση τροχοφόρων που αναπτύσσεται περιφερειακά αποθαρρύνει τους πεζούς να διασχίσουν τον δρόμο προς την πλατεία και τους προτρέπει να ακολουθήσουν την ανάλογη περιφερειακή κίνηση.

3.2 ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

Η απουσία συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, η αδυναμία αντιμετώπισης των γρήγορων – μεγάλων μεταβολών και η αναγωγή του αυτοκινήτου σε υπέρτατο στοιχείο πολιτισμού είναι οι βασικές αιτίες των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι πόλεις σήμερα, όπως η ρύπανση, ο θόρυβος, η υποβάθμιση ποιότητας του αστικού χώρου και τα ατυχήματα.

Η συλλογή των συγκοινωνιακών και πολεοδομικών στοιχείων, αλλά και η επιτόπια έρευνα στην πλατεία Ομονοίας και στην υπόλοιπη περιοχή μελέτης συνέβαλε στον εντοπισμό προβλημάτων, κυκλοφοριακών, πολεοδομικών, κοινωνικών, που όχι μόνο δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη αυτής της περιοχής, αλλά συντελούν και στη συνεχή υποβάθμισή της.

- Η κατοικία είναι σχεδόν ανύπαρκτη.

Ο χώρος απαξιώθηκε για τη στέγαση αυτής της χρήσης λόγω της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της έλλειψης χώρων πρασίνου και του μεγάλου κυκλοφοριακού προβλήματος. Οι περισσότεροι Αθηναίοι που άνηκαν στις υψηλότερα εισοδηματικές τάξεις εγκατέλειψαν τις κατοικίες τους και έμειναν στα προάστια. Στην περιοχή της Ομονοίας παρέμειναν ως κάτοικοι χαμηλότερες εισοδηματικά τάξεις και πολλοί αλλοδαποί οικονομικοί μετανάστες.

Υπάρχουν και κάποια άλλα στοιχεία όμως που ήρθαν και ανέκοψαν την κίνηση για κατοικία στο κέντρο. Αυτά είναι το αυτοκίνητο, που δίνει θεωρητικά τη δυνατότητα να φτάνεις με συντομία εκεί που χρειάζεται, η αποκέντρωση της ψυχαγωγίας, η πτώση κέρδους από την χρήση γης για κατοικία και η μετατροπή του κέντρου σε πιο κερδοφόρο με την επέκταση υπηρεσιών.

- Πλήθος κενών οικοπέδων, εγκαταλελειμμένων κτισμάτων και ερειπίων.

Οι υπερτιμημένες αντικειμενικές αξίες σε συνδυασμό με τη γήρανση του κτιριακού αποθέματος και η μεταφορά δραστηριοτήτων έχει αυξήσει σημαντικά τους αδιάθετους χώρους.

Η μη αναπαλαίωση και διατήρηση των κτισμάτων ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής, αλλά και νεότερων κτισμάτων, το σφράγισμα των πάνω ορόφων, η χρήση τους από πλανόδιους και μειονοτικές ομάδες έχει δημιουργήσει εικόνα εγκατάλειψης.

- Μεγάλος βαθμός εγκληματικότητας.

Η πλατεία Ομονοίας είχε χρόνιο πρόβλημα υποβάθμισης και αυξημένης εγκληματικότητας. Η κατασκευή του μετρό και η επακόλουθη ανάπλαση του σταθμού της γραμμής του ηλεκτρικού βοήθησαν σημαντικά στην αναμόρφωση της πλατείας.
Παρόλα αυτά η περιοχή της Ομόνοιας, σύμφωνα με τη Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Αττικής, εμφανίζει μεγάλη εγκληματικότητα, που τα τελευταία τέσσερα χρόνια συνεχώς αυξάνεται. Πιο συχνά καταγράφονται κρούσματα ληστειών σε συνοικιακά καταστήματα κάθε είδους, π.χ. σε ψιλικατζίδικα, σε φούρνους, σε βενζινάδικα, σε πρακτορεία του ΟΠΑΠ. Πολλές είναι και οι προσαγωγές για ναρκωτικά, εγκλήματα κατά των ηθών και πλαστογραφίες.
Η αύξηση υποστηρίζουν ότι οφείλεται στη συγκέντρωση των μειονοτικών ομάδων σε μία περιοχή και στην απουσία ορατής αστυνόμευσης, συνεπώς στο δρόμο δεν υπάρχουν ένστολοι αστυνομικοί και οι δράστες δεν αποθαρρύνονται.

- Έλλειψη ασφάλειας πολιτών.

Η απουσία εμφανούς αστυνόμευσης, η αύξηση μικροεγκληματικότητας, η ξενοφοβία, οι χρήστες ναρκωτικών, η ερήμωση της περιοχής μετά το ωράριο λειτουργίας υπηρεσιών και καταστημάτων συνθέτουν την εικόνα μιας επιθετικής κατάστασης και πλήττουν το αίσθημα ασφάλειας στην καθημερινότητα των πολιτών.

- Έντονη ρύπανση και ηχορύπανση.

Η πυκνή δόμηση και τα ψηλά κτίρια δεν επιτρέπουν τη δίοδο ανέμου και ήλιου προκαλώντας μεγάλα επίπεδα ρύπανσης και ηχορύπανσης. Αυτά ενισχύονται από την αυξημένη κίνηση τροχοφόρων και τη μεγάλη πυκνότητα πληθυσμού.

- Προβλήματα στην κίνηση των πεζών.

Η έκταση, και όχι και η ποιότητα, της πλατείας Ομονοίας και των περιφερειακών της πεζοδρομίων που έχει αποδοθεί στους πεζούς είναι ικανή για να καλύψει την αυξημένη

προσπελασιμότητα των περαστικών. Γενικότερα όμως, στην περιοχή γύρω από την πλατεία και ιδιαιτέρως στους μικρούς οδικούς άξονες η επιφάνεια απόδοσης του αστικού χώρου και η ποιότητα της που απευθύνονται στους πεζούς και ιδιαίτερα σε αδύναμους πολίτες, δηλαδή στα εμποδιζόμενα άτομα και σε αυτά με ειδικές ανάγκες, είναι μη ικανοποιητική.

Τα προβλήματα που δημιουργούν δυσαρέσκεια στον πεζό είναι τα εξής: i. Αναίρεση κοινής χρήσης χώρων με άδειες παραχώρησης, μίσθωσης, κατοχής, ii. Αυθαίρετες κατασκευές σε κοινόχρηστους χώρους, iii. Υποβάθμιση των χώρων κοινής χρήσης με μείωση πρασίνου, κακές κατασκευές, ανύπαρκτη συντήρηση, iv. Πλημμελής καθαρισμός και συντήρηση των δημόσιων χώρων, v. Καταλήψεις δρόμων, πεζοδρομιών, πλατειών με προϊόντα καταστημάτων, πλανόδιους πωλητές.

4. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΟΜΟΝΟΙΑΣ

4.1 ΣΤΟΧΟΙ

Η πλατεία Ομονοίας αποτέλεσε περιοχή ανάπλασης στην προσπάθεια αναβάθμισης του ιστορικού κέντρου της Αθήνας. Με βάση τα παραπάνω στοιχεία όμως, είναι εμφανές ότι η πλατεία αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα, κυρίως κοινωνικά και περιβαλλοντικά,. Αυτά προέρχονται από την συγκέντρωση των οικονομικών και διοικητικών δραστηριοτήτων, την ακτινική ανάπτυξη του οδικού δικτύου και γενικότερα από τη συμφόρηση που υποβαθμίζει την ποιότητα ζωής των κατοίκων και της περιοχής.

Ο κύριος στόχος είναι με μία συνδυασμένη πολεοδομική και κυκλοφοριακή πολιτική στηριζόμενη στις αρχές τις βιώσιμης κινητικότητας, που προωθεί τους φυσικούς τρόπους μετακίνησης και περιορίζει την κίνηση του Ι.Χ., η πλατεία ως δημόσιος αστικός χώρος να γίνει ένας ελκυστικός, ασφαλής χώρος για τους κατοίκους και τους επισκέπτες.

Οι στόχοι που με την ολοκλήρωση τους θα επιτευχθεί ο βασικός στόχος για την περιοχή μελέτης είναι οι ακόλουθοι:

- Προώθηση ενός ολοκληρωμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.
- Αντιμετώπιση της μετακίνησης κατοίκων στα προάστια της πόλης.
- Προώθηση μικτών χρήσεων.
- Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας με ενίσχυση της ασφάλειας και μείωση της ρύπανσης και του θορύβου.
- Βελτίωση της ποιότητας της δημόσιας συγκοινωνίας για μεγαλύτερη προσέλκυση κοινού.

- Προώθηση της χρήσης μη μηχανοκίνητων μέσων, με αποθάρρυνση της χρήσης αυτοκινήτου και προώθηση εναλλακτικών μέσων.

- Οικονομική και περιβαλλοντική αναβάθμιση με επανάχρηση των εσωτερικών γκρίζων χώρων και εγκατάσταση σε αυτούς νέων δραστηριοτήτων.

- Προστασία και ανάδειξη του οικιστικού περιβάλλοντος.

- Βελτίωση της αισθητικής της πλατείας και προώθηση χρήσεων που ευνοούν τη λειτουργικότητα της.

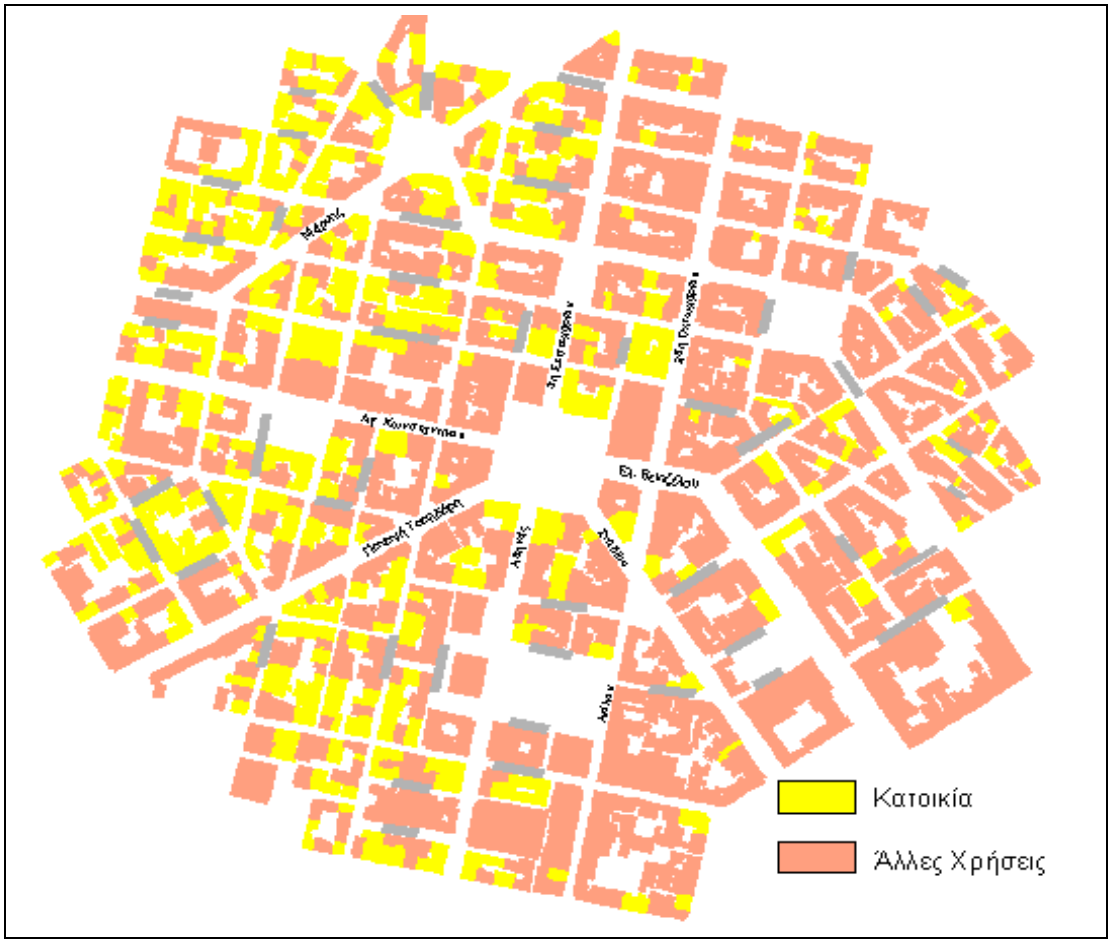
4.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Με βάση τους στόχους που προηγήθηκαν θα εφαρμοστούν προτάσεις ανάπλασης με άξονα μία κεντρική πολιτική. Αυτή είναι η αναβάθμιση της περιοχής μελέτης με προτεραιότητα την κίνηση των πεζών, μέσω πολεοδομικών επεμβάσεων, αλλά και κυκλοφοριακών που αποθαρρύνουν τη χρήση των ιδιωτικών μέσων μετακίνησης και προωθούν τη χρήση ΜΜΜ. Η πολιτική αυτή για να επιτευχθεί πρέπει να σχεδιασθεί, να ενημερωθεί ο πολίτης και να αστυνομεύεται η εύρυθμη λειτουργία της.

Πολεοδομικές ρυθμίσεις

- Προώθηση μικτών χρήσεων γης και ιδιαιτέρως της κατοικίας. Η αυξημένη πυκνότητα δόμησης σε συνδυασμό με την πολυλειτουργικότητα εξυπηρετεί τις μετακινήσεις με τα πόδια και εξασφαλίζει τη ζωντάνια της περιοχής και την ανθρώπινη παρουσία όλες τις ώρες. Οι πολίτες που θα μένουν σε αυτή τη περιοχή θα έχουν τη δυνατότητα να διαβιώνουν, να εργάζονται και να διασκεδάζουν και συνεπώς να αποφεύγουν άσκοπες μετακινήσεις.

Η περιοχή δυτικά της Ομόνοιας είναι πιο υποβαθμισμένη από την υπόλοιπη περιοχή που μελετήσαμε καθώς έχει μεγάλο πλήθος κενών οικοπέδων, άδειων ορόφων και εγκαταλειμμένων κτιρίων. Η εικόνα εγκατάλειψης και τα κενά αποτελούν λανθάνοντα στοιχεία, όπου με την κατάλληλη διαχείριση είναι δυνατόν να συντελέσουν στην αναβάθμιση της περιοχής και στη διασφάλιση του χαρακτήρα γειτονιάς.



Εικ.4.1. Μετατροπή Χρήσεων Γης.

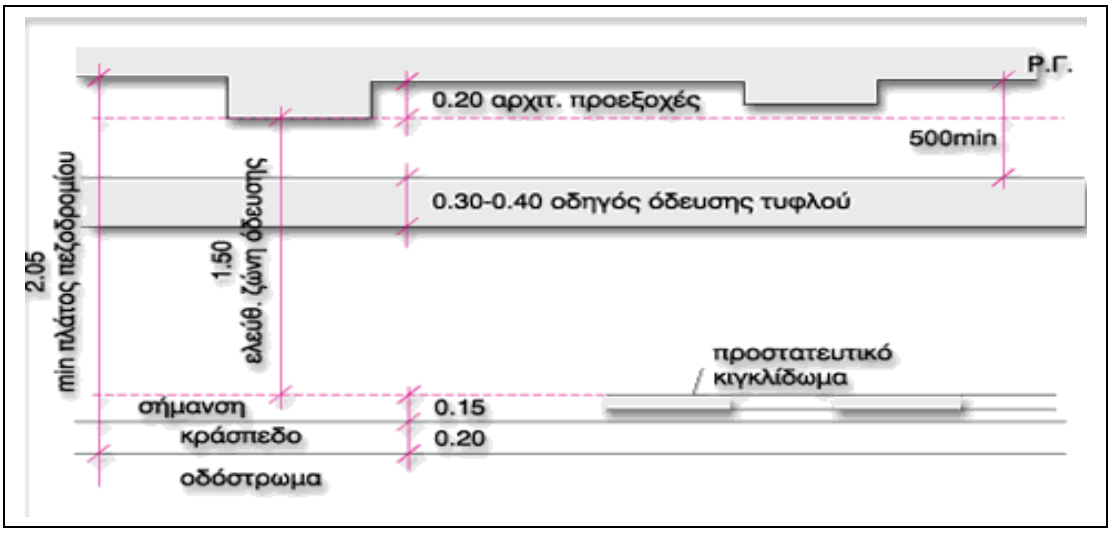
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Όπως βλέπουμε και στον παραπάνω χάρτη χρήσεων η αξιοποίηση των γκρίζων χώρων και η χρησιμοποίησή τους για στέγαση κατοικίας σε συνδυασμό με τις υπάρχουσες χρήσεις καλύπτει ικανοποιητικά την πολυλειτουργικότητα της περιοχής Ομονοίας.

- Προώθηση χρήσεων στους περιφερειακούς δρόμους της πλατείας που να εξασφαλίζουν χώρους στάσης στον πεζό και κίνηση όλη την ημέρα, π.χ. καφετέριες, εστιατόρια, μπαρ και κινηματογράφους.

- Εξασφάλιση του ελάχιστου πλάτους και ύψους πεζοδρομίων στην περιοχή της Ομονοίας, γιατί πολλά από αυτά δεν πληρούν τις προϋποθέσεις για την ασφαλή και άνετη κίνηση των ΑΜΕΑ αλλά και των υπόλοιπων πεζών.

Στο σκαρίφημα που ακολουθεί διακρίνονται οι ελάχιστες διαστάσεις ενός πεζοδρομίου.

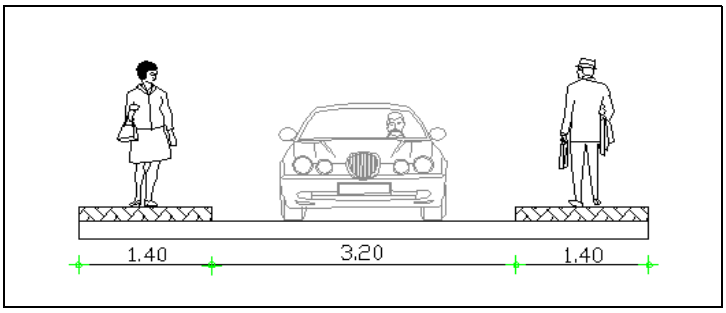


Εικ. 4.2. Πλάτος Πεζοδρομίου

Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ

Το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου είναι 2,05μ. στα οποία περιλαμβάνονται 0.20μ για αρχιτεκτονικές προεξοχές, 1.50μ για ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών και 0.35μ για την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης, προστατευτικών κιγκλιδωμάτων και την κατασκευή κρασπέδου. Το ελάχιστο ύψος είναι 2,20 μ.

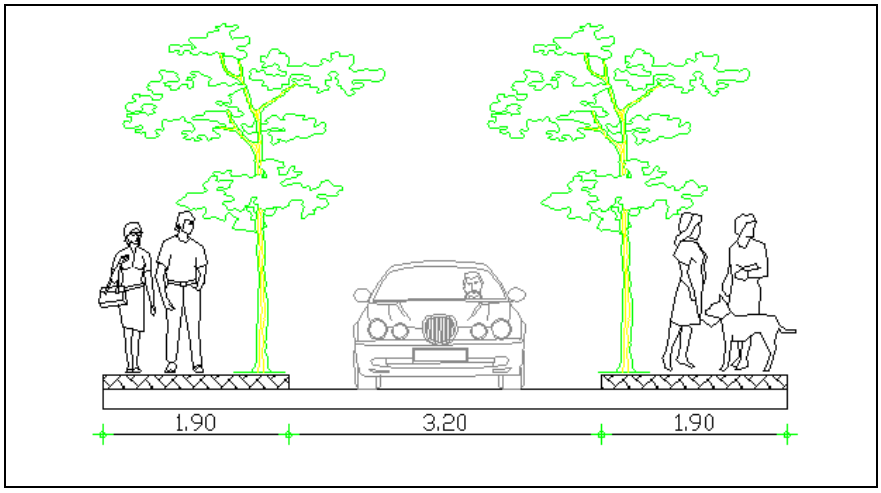
Συνεπώς, για την εξασφάλιση των παραπάνω προδιαγραφών, οι δρόμοι με πλάτος μικρότερο από 6,00μ (Εικόνα 4.3) θα πεζοδρομηθούν. Οι υπόλοιποι θα πρέπει να εξασφαλίσουν τουλάχιστον 1.40μ - 1.50μ πλάτος πεζοδρομίου, όσο η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών.



Εικ. 4.3. Προτεινόμενη Διατομή Δρόμου 6,00 μέτρων

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

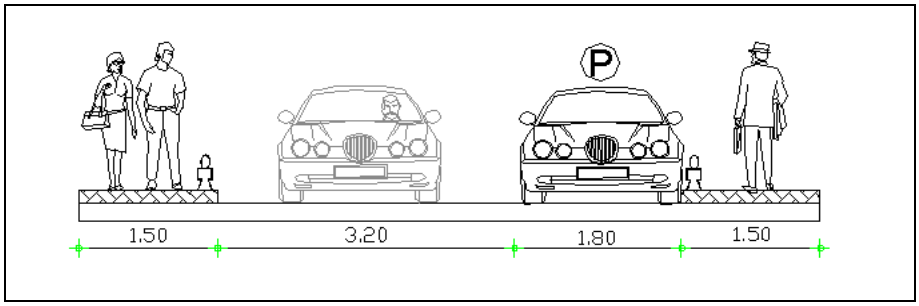
Στους δρόμους πλάτους 7,00 μέτρων η λωρίδα κυκλοφορίας θα είναι μία και η στάθμευση αυτοκινήτων θα απαγορεύεται ώστε να εξασφαλίζεται ικανοποιητικό πλάτος πεζοδρομίου για την άνετη κίνηση των πεζών (Εικόνα 4.4).



Εικ. 4.4. Προτεινόμενη Διατομή Δρόμου 7,00 μέτρων

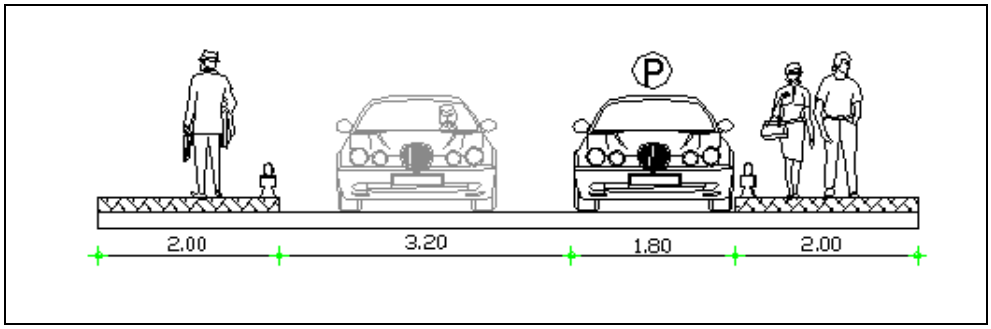
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Στους δρόμους πλάτους 8,00 μέτρων προτείνεται μία λωρίδα κυκλοφορίας, ελεγχόμενη στάθμευση από την μία πλευρά του δρόμου και τοποθέτηση σταθερών εμποδίων για την αποφυγή παράνομης στάθμευσης στους χώρους που προβλέπονται για την κίνηση πεζών (Εικόνα 4.5). Η διαφοροποίηση στους δρόμους των 9,00 μέτρων θα είναι η αύξηση των πεζοδρομίων κατά μισό μέτρο το καθένα (Εικόνα 4.6).



Εικ. 4.5. Προτεινόμενη Διατομή Δρόμου 8,00 μέτρων

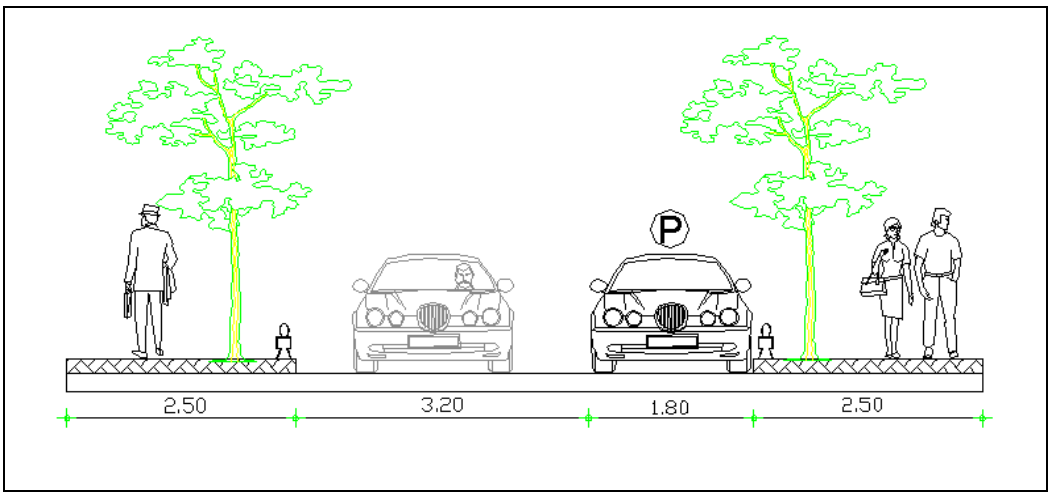
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



Εικ. 4.6. Προτεινόμενη Διατομή Δρόμου 9,00 μέτρων

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Στους δρόμους πλάτους 10,00 μέτρων δεν θα υπάρξει διαφοροποίηση στην λωρίδα κυκλοφορίας και στάθμευσης, καθώς η αύξηση του ενός μέτρου θα αποδοθεί για την φύτευση δέντρων κατά μήκος των πεζοδρομίων (Εικόνα 4.7).



Εικ. 4.7. Προτεινόμενη Διατομή Δρόμου 10,00 μέτρων

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

- Αισθητική αναβάθμιση της πλατείας με φύτευση των ελεύθερων χώρων της, περιποίηση των χώρων στάσης των περαστικών και διατήρηση της καθαριότητάς της. Στα τμήματα της πλατείας που δεν μπορούν να φυτευτούν δέντρα, λόγω του υπόγειου σταθμού, μπορεί να φυτευτεί γκαζόν και να τοποθετηθούν κυβόλιθοι διατηρώντας μία απόσταση μεταξύ τους. Αυτό θα συντελέσει στην μη τοποθέτηση φραχτών και ακύρωση του χώρου για τους πεζούς λόγω αποκλεισμού του, αλλά και στην αποφυγή τσιμεντοποίησης της πλατείας.

- Εφαρμογή ευγενών υλικών για επιφανειακή επίστρωση της οδού Αθηνάς ως την πλατεία Ομονοίας. Το αποτέλεσμα θα είναι ενοποίηση της στάθμης των δρόμων και της πλατείας έτσι ώστε ο χώρος να φαίνεται μεγαλύτερος και ενιαίος.

Το χρώμα σε αυτό το τμήμα μπορεί να διαφοροποιηθεί, αυτό θα σπάει την αισθητική μονοτονία και θα προετοιμάζει τους οδηγούς ότι διέρχονται σε χώρο αυξημένης διέλευσης πεζών ώστε να προσαρμόσουν ανάλογα την οδήγησή τους (Χάρτης 4 Παραρτήματος).
Στα πεζοδρόμια του δρόμου θα τοποθετηθούν υλικά που θα εξασφαλίζουν την ενοποίηση του χώρου, αλλά θα έχουν διαφορετικό χρώμα ή και υφή. Αυτό θα βοηθάει τους οδηγούς και πεζούς να αναγνωρίζουν με ευκολία τις διάφορες λειτουργίες του χώρου.
Τέλος, θα τοποθετηθούν μικρά, σημειακά κολωνάκια σε αραιά διαστήματα για τον προσδιορισμό κίνησης αυτοκινήτων και την αποφυγή παράνομων σταθμεύσεων και ατυχημάτων.

- Ο χώρος της πλατείας Ομονοίας μπορεί με κάποιες τροποποιήσεις να γίνει πιο λειτουργικός. Διαπιστώθηκε ότι οι πεζοί διέσχιζαν την πλατεία μόνο από τη μία πλευρά της, γιατί έχει τοποθετηθεί η σιδερένια κατασκευή και ένα περίπτερο που αποτελούν εμπόδιο. Ακόμα υπάρχουν πολλές γκρίζες επιφάνειες που χρησιμεύουν στην παραμονή περιθωριακών ομάδων.

Προτείνεται, η απομάκρυνση της σιδερένια κατασκευής και η μεταφορά του περιπτέρου νοτιότερα, το ξήλωμα των γκρίζων χώρων, η αύξηση του πράσινου και η τοποθέτηση καθιστικών (Χάρτης 4 Παραρτήματος).

- Δημιουργία ραμπών και κατάλληλων υποδομών για άτομα με ειδικές ανάγκες όχι μόνο στο χώρο της πλατείας αλλά και στους περιφερειακούς της δρόμους και πεζοδρόμια.

Σε πολλές διαβάσεις η κίνηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες είναι επικίνδυνη, καθώς δεν διαθέτουν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για προειδοποίηση και ενημέρωση των

περαστικών. Πρέπει να τοποθετηθούν φωτεινοί και ηχητικοί σηματοδότες σε όλα τα σημεία διαβάσεων αλλά και εκεί που υπάρχουν προσωρινά ή μόνιμα εμπόδια.

- Απομάκρυνση από την περιοχή της Ομονοίας του ΟΚΑΝΑ για να διασπαστεί η συγκέντρωση μειονοτικών ομάδων, να αναβαθμιστεί το επίπεδο της περιοχής και να μειωθεί ο βαθμός εγκληματικότητας και το αίσθημα φόβου στους πολίτες.

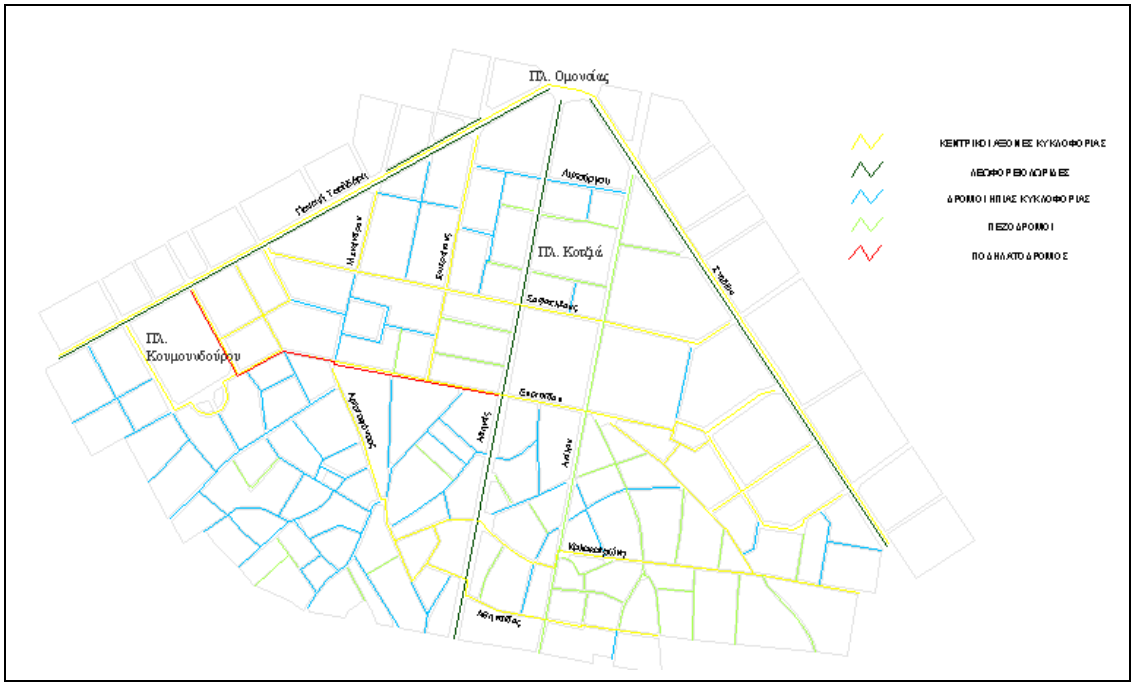
- Αναπαλαίωση όλων των κτιρίων, όχι μόνο αυτών με αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, και επαναχρησιμοποίηση των κενών χώρων ώστε με κατάλληλη διαχείριση να συντελούν όχι στην υποβάθμιση της περιοχής, αλλά στην αναβάθμιση της, στη διασφάλιση μικρής κλίμακας και του χαρακτήρα γειτονιάς.

- Αστική ανάπλαση της περιοχής για την αναβάθμιση της ποιότητας κατοικίας και τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος.

Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

- Αύξηση των μετακινήσεων με τα πόδια μέσω της εξασφάλισης ασφαλούς, ελκυστικού και άνετου περιβάλλοντος για τον πεζό και διαμόρφωση κατάλληλων χώρων για περπάτημα.

Συγκεκριμένα, προτείνουμε την απαγόρευση κυκλοφορίας αυτοκινήτων και μοτοσικλετών στην οδό Αθηνάς (Εικόνα 4.8). Με αυτό το έργο ο ιστορικός δρόμος θα αναβαθμίσει συνολικά την εικόνα του κέντρου και θα μετατρέψει την περιοχή σε μία δυναμική αγορά.

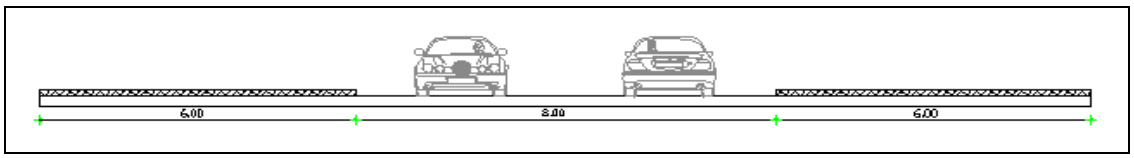


Εικ. 4.8. Χάρτης Δικτύου Δρόμων

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

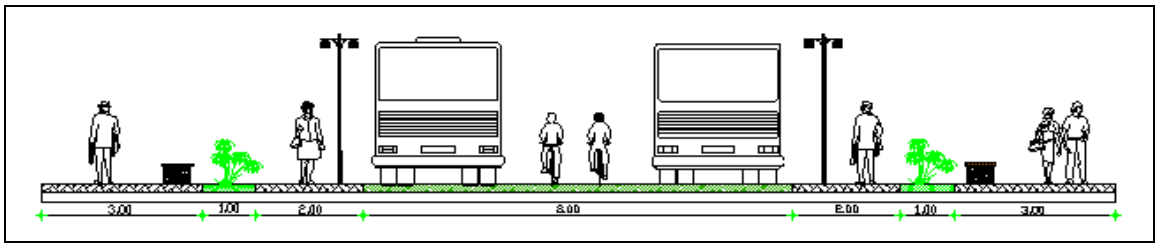
Σημαντικό κίνητρο για την πεζοδρόμηση είναι η αύξηση του χώρου που διατίθεται στους πεζούς που κινούνται στην περιοχή και η ποιοτική αναβάθμιση του περιβάλλοντος χώρου. Ακόμα, ο αποκλεισμός οχημάτων από την Αθηνάς εξασφαλίζει την άμεση σύνδεση της πλατείας Ομονοίας με την πλατεία Μοναστηρακίου, με το υπάρχον δίκτυο πεζοδρόμων και το ιστορικό κέντρο.΄

Η κυκλοφορία λεωφορείων δεν θα απαγορευτεί, καθώς οι γραμμές που διέρχονται από την οδό Αθηνάς δεν είναι πολλές σε αριθμό και δεν προκαλούν κυκλοφοριακή συμφόρηση ή πρόβλημα στην κίνηση των πεζών. Παράλληλα, θα αποδοθούν 2,00μ του δρόμου για την δημιουργία αμφίδρομου ποδηλατοδρόμου. Ο χώρος αυτός θα σημανθεί με κόκκινο χρώμα, γραφήματα και σχέδια στο οδόστρωμα που διευκολύνουν την συνύπαρξη διαφόρων δραστηριοτήτων και ενημερώνουν τους χρήστες του δρόμου για τα συγκεκριμένα λειτουργικά χαρακτηριστικά του Τέλος, το πλάτος του πεζοδρομίου θα παραμείνει 6,00μ και θα τοποθετηθούν ζώνες πρασίνου και παγκάκια (Εικ.4.8, 4.9).



Εικ. 4.9. Διατομή Οδού Αθηνάς

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



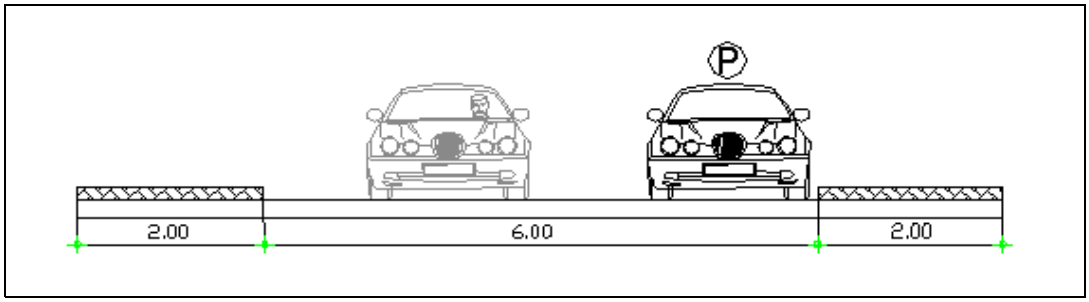
Εικ. 4.10. Προτεινόμενη Διατομή Οδού Αθηνάς

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Παράλληλα θα γίνουν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στις κάθετες οδούς. Θα πεζοδρομηθούν οι μικροί δρόμοι, από την πλατεία Μοναστηρακίου έως την οδό Ευριπίδους καθώς δεν διαθέτουν το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίων και χρησιμοποιούνται μόνο για την μετακίνηση οχημάτων (Εικόνα 4.8).

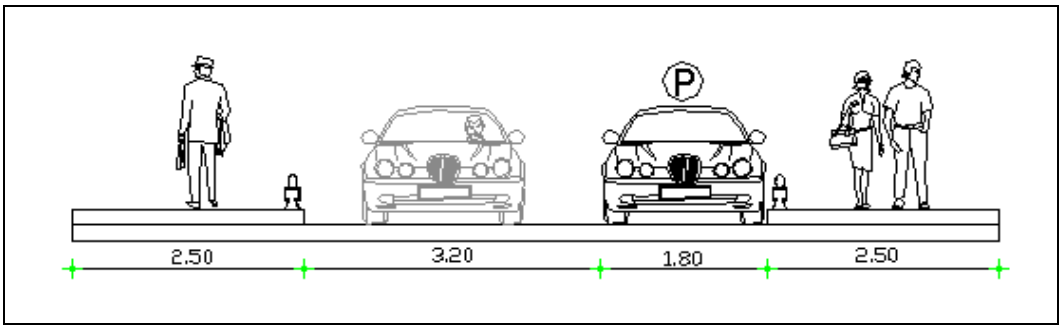
Οι υπόλοιποι δρόμοι του ιστορικού τριγώνου θα είναι ήπιας κυκλοφορίας, θα επιτρέπεται η είσοδος και στάθμευση μόνο οχημάτων τροφοδοσίας, κατοίκων και άλλων με ειδική άδεια. Αυτές οι ρυθμίσεις θα οδηγήσουν στην μεταφορά της κίνησης στους μεγάλους οδικούς άξονες, δηλαδή στις Σταδίου και Πειραιώς καθώς και στις οδούς Ευριπίδους και Σοφοκλέους όπου θα παραμείνουν ανοιχτές.

Συγκεκριμένα, στην οδό Σοφοκλέους θα μειωθεί ο χώρος που χρησιμεύει στην κίνηση τροχοφόρων από τα 6,00μ σε 5,00μ (Εικόνα 4.12). Ο δρόμος αυτός πολλές φορές αποτελεί σημείο συνωστισμού, αποτέλεσμα είναι η μετατροπή της μιας λωρίδας κυκλοφορίας σε δύο και των πεζοδρομίων σε χώρο παράνομης στάθμευσης.



Εικ. 4.11. Διατομή Οδού Σοφοκλέους

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



Εικ. 4.12. Προτεινόμενη Διατομή Οδού Σοφοκλέους

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

- Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων.

Το ποδήλατο είναι αναπόσπαστο κομμάτι των πολιτικών ανάπλασης που στοχεύουν στην βιώσιμη κινητικότητα, καθώς οι συνθήκες που ευνοούν την κίνηση του ποδηλάτου ταυτίζονται με τις συνθήκες που ευνοούν την κίνηση του πεζού, όπως επαρκής εξοπλισμός σήμανσης και μικρές ταχύτητες αυτοκινήτων. Το ποδήλατο δεν επιβαρύνει τους πεζούς με θόρυβο και καυσαέρια και η χρήση του εξασφαλίζει καλά συντηρημένο οδικό δίκτυο αφού είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την χρήση του.

Προβλέπεται να κατασκευαστούν τρεις ποδηλατικοί άξονες, ο ένας από αυτούς θα αρχίζει από την Καλλιθέα και θα καταλήγει στην πλατεία Κουμουνδούρου. Συνεπώς στην περιοχή μελέτη μας προτείνουμε τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου κατά μήκος της οδού Ευριπίδους ως την οδό Αθηνάς, από την πλατεία Κουμουνδούρου ως την πλατεία Μοναστηρακίου και Ομόνοιας (Εικόνα 4.4).

Η κίνηση των ποδηλατών θα γίνεται στο κέντρο της οδού (Εικόνα 4.9) ώστε να μην διακόπτεται από δέντρα και να μην αποτελεί εμπόδιο στην κίνηση των πεζών που θέλουν να κινούνται κατά μήκος καταστημάτων.

- Κατάλληλες πολιτικές στάθμευσης, όπως περιορισμός της διαθεσιμότητας και τιμολόγηση της στάθμευσης στους δημόσιους χώρους για μείωση των

μετακινήσεων με αυτοκίνητο των εργαζομένων και αυτών που θέλουν να προβούν στο κέντρο για την εξυπηρέτησή τους σε κάποια από τις λειτουργίες.

- Αναδιοργάνωση της λειτουργίας της επιφανειακής δημόσιας συγκοινωνίας με βελτίωση της ακρίβειας δρομολογίων και με αναπροσαρμογή των γραμμών στις νέες ανάγκες, καθώς εδώ και 10 χρόνια δεν έχουν τροποποιηθεί.

- Ενίσχυση των λεωφορειολωρίδων με επέκτασή τους και συστηματική αστυνόμευση, καθώς αποτελούν σημαντικό εργαλείο για την βιώσιμη ανάπτυξη. Συγκεκριμένα, σε μία λεωφορειολωρίδα που λειτουργεί κανονικά μπορούν να μεταφέρονται έως 5.000 άτομα / λωρίδα / ώρα αιχμής (μέση πληρότητα 80 επιβάτες / λεωφ.), ενώ τα Ι.Χ. και ταξί μπορούν να μεταφέρουν έως 750 άτομα / λωρίδα / ώρα αιχμής (μέση πληρότητα 1,2 άτομα / όχημα), δηλαδή στις λεωφορειολωρίδες μπορούν να εξυπηρετούνται περίπου 6,5 φορές περισσότεροι επιβάτες.

- Λειτουργία φωτεινών σηματοδοτών που παρέχουν προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία.

- Τα μέσα σταθερής τροχιάς, μετρό και ηλεκτρικός, με την υψηλή χωρητικότητα και αξιοπιστία δρομολογίων τους, θα πρέπει να αποτελούν τον κορμό του μεταφορικού συστήματος και να τροφοδοτούνται από τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα.

Πολιτικές ενημέρωσης και αστυνόμευσης

- Διατύπωση σχεδίου ενημέρωσης και πληροφόρησης κοινού προκειμένου να επιτευχθεί η κοινή αποδοχή των επιλεχθέντων μέτρων και να οδηγεί στην υλοποίηση ενός συστήματος μαζικών μεταφορών ελκυστικό προς το επιβατικό κοινό, προσφέροντας την άνεση, ταχύτητα και ασφάλεια που αρμόζει σε αυτό.

- Συνεχής έλεγχος και αστυνόμευση των λεωφορειολωρίδων (καθώς και πολιτικής στάθμευσης σε αυτές, όπως και τροφοδοσίας καταστημάτων που τις επηρεάζουν) και έλεγχος παράνομων σταθμεύσεων στα πεζοδρόμια και σε άλλους χώρους που απευθύνονται στην κίνηση πεζών, αποτρέποντας κυκλοφοριακά προβλήματα, εντάσεις και παραβάσεις.

5. ΠΡΟΚΑΤΑΡΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΩΝ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΠΛΑΤΕΙΩΝ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

Οι προτάσεις ανάπλασης της πλατείας Ομονοίας ισχύουν και για την αναβάθμιση των υπόλοιπων πλατειών του κέντρου, καθώς στην περιοχή επικρατούν παρόμοιες συνθήκες, προβλήματα και ο βασικός στόχος παραμένει αμετάβλητος.
Ο χώρος της κάθε πλατείας όμως είναι διαφορετικός, για αυτό θα αναφερθούμε σε κάποιες προκαταρτικές σκέψεις επιπλέον βελτιώσεων της αισθητικής και λειτουργικότητας της κάθε μιας.

- Πλατεία Βάθης

Αύξηση των πεζοδρομίων στην οδό Μάρνης και Αχαρνών από 1.6μ σε 4,8μ για την εξυπηρέτηση της αυξημένης κίνησης των περαστικών. Αυτό θα επιτευχθεί με μείωση των λωρίδων κυκλοφορίας από δύο σε μία, καθώς δεν έχουν μεγάλο φόρτο και με την απαγόρευση στάθμευσης (Χάρτης 6 Παραρτήματος).

Απομάκρυνση των τσιμεντένιων κατασκευών που είχαν προορισμό την ανάπαυση των χρηστών της πλατείας και την αντικατάσταση τους από πράσινους χώρους και παγκάκια.

- Πλατεία Κοτζιά

Τοποθέτηση καθιστικών για τους περαστικούς και μετακίνηση ενός περιπτέρου που αποτελεί εμπόδιο, γιατί βρίσκεται μπροστά από τη μία διάβαση που καταλήγει στην πλατεία.

Απαγόρευση της κυκλοφορίας στην οδό Αθηνάς, με εξαίρεση τα λεωφορεία.

Επιφανειακή επίστρωση της οδού Αθηνάς με εφαρμογή ευγενών υλικών σε πράσινο χρώμα με στόχο της ενοποίηση του δρόμου και της πλατείας και την ταυτόχρονη διαφοροποίηση της (Χάρτης 8 Παραρτήματος).

- Πλατεία Κάνιγγος

Απομάκρυνση των αφετεριών λεωφορείων από την οδό Ακαδημίας και Τζώρτζ και ταυτόχρονη μείωση των λωρίδων κυκλοφορίας της οδού Τζώρτζ από δύο σε μία. Αποτέλεσμα θα είναι η κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση και η αύξηση της επιφάνειας της πλατείας, καθώς ο χώρος στάσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς θα αποδοθεί σε αυτή (Χάρτης 10 Παραρτήματος).

Πεζοδρόμηση της οδού Βερανζέρου από την 28η Οκτωβρίου ως την πλατεία Κάνιγγος και ενοποίησή της με τον πεζόδρομο της οδού Κάνιγγος. Η κυκλοφορία θα μεταφερθεί στους περιφερειακούς δρόμους και ο χώρος θα αποδοθεί στη κίνηση των πεζών.

- Πλατεία Εξαρχείων

Μείωση των λωρίδων κυκλοφορίας της οδού Στουρνάρη και απόδοση του χώρου στην πλατεία με αποτέλεσμα την αύξηση της έκτασης της (Χάρτης 14 Παραρτήματος).

Επιφανειακή επίστρωση της Στουρνάρη για την ενοποίηση του χώρου και την ενίσχυση της προσοχής των οδηγών ως προς τους πεζούς που διασχίζουν συχνά τον δρόμο λόγω της ύπαρξης τραπεζοκαθισμάτων καφετεριών.

Μείωση των χώρων που χρησιμοποιούνται για την τοποθέτηση καθισμάτων επί της οδού Θεμιστοκλέους για την διευκόλυνση της κίνησης των περαστικών και των εμποδιζόμενων ατόμων.

- Πλατεία Καραϊσκάκη

Απομάκρυνση των τσιμεντένιων κατασκευών και αντικατάσταση τους από παγκάκια.

Επιφανειακή επίστρωση τεσσάρων λωρίδων περιφερειακά της πλατείας για την ενοποίηση της με τους περιφερειακούς δρόμους της (Χάρτης 12 Παραρτήματος).

Δημιουργία μίας ζώνης για την μετακίνηση των πεζών ανάμεσα στον χώρο πρασίνου της πλατείας. Αυτή η πρόταση σε συνδυασμό με τις προηγούμενες θα αποτρέψουν την περιφερειακή κίνηση των πεζών, που θα χρησιμοποιούν πλέον την πλατεία ως πέρασμα και χώρο ανάπαυσης.

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών

Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία

"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"

ΑΘΗΝΑ 2008

Χάρτης 1

Χρήσεις Ισογείων
Περιοχή Μελέτης

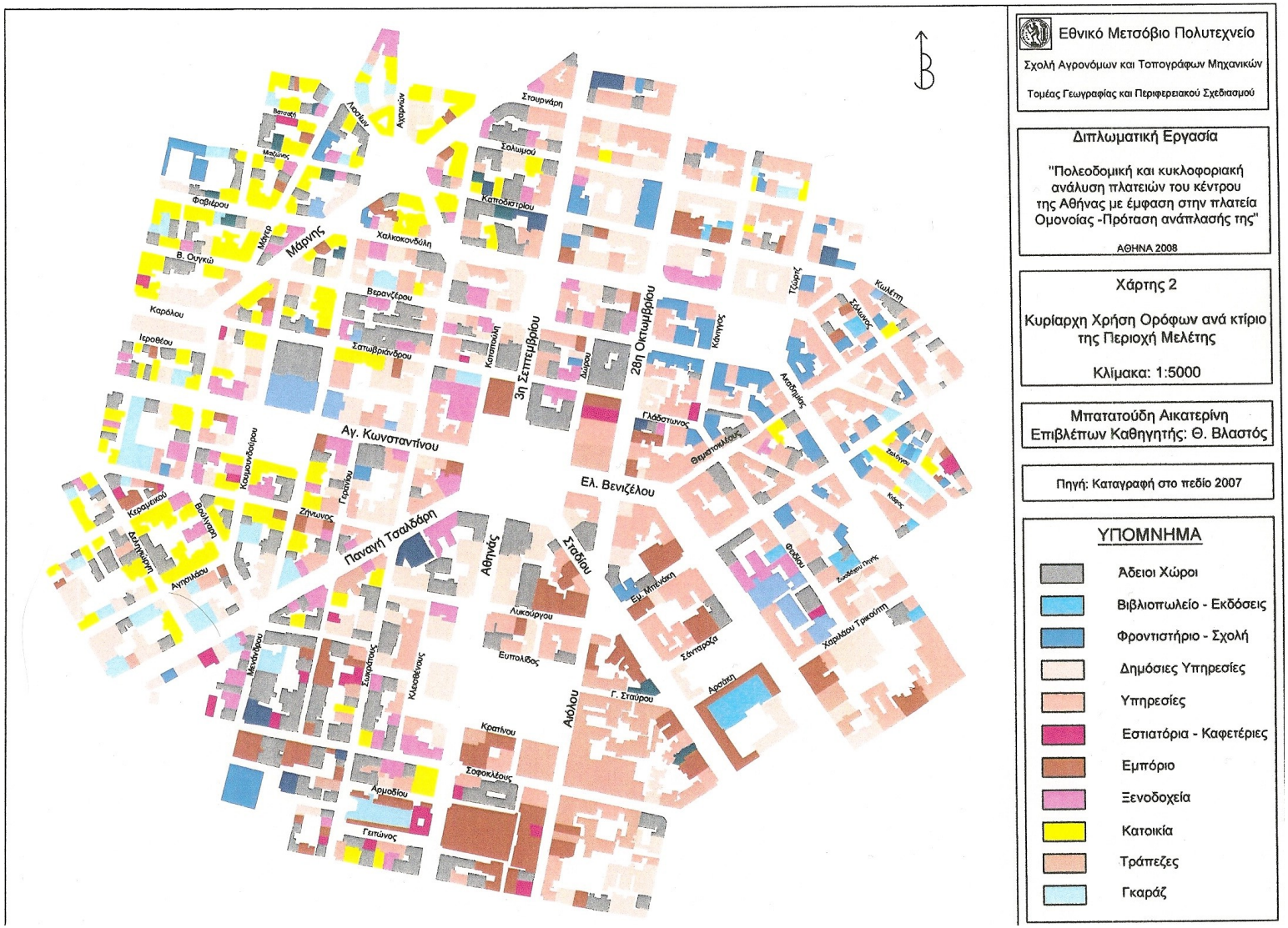
Κλίμακα: 1:5000

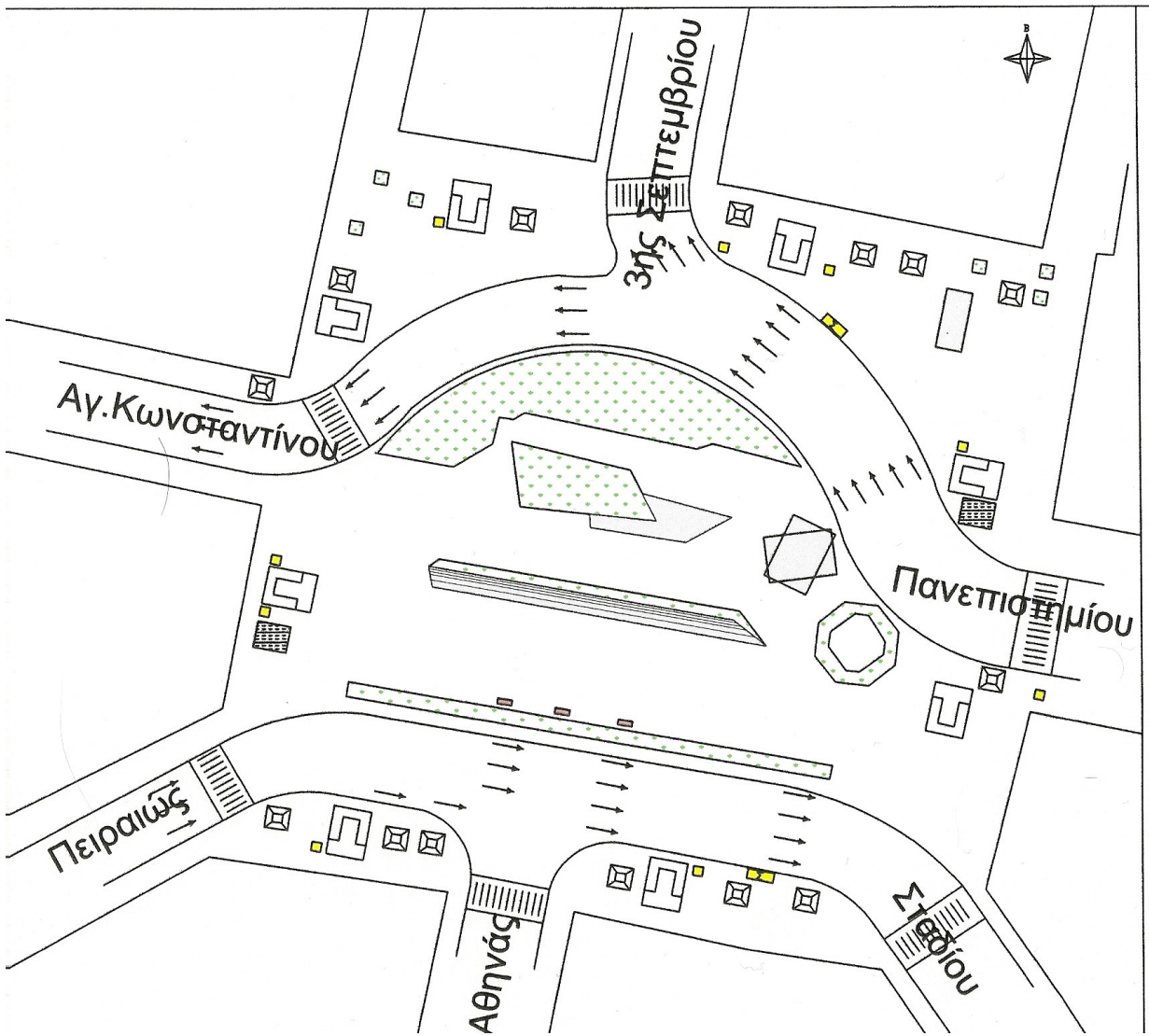
Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός

Πηγή: Καταγραφή στο πεδίο 2007

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Άδειοι Χώροι
- Βιβλιοπωλείο - Εκδόσεις
- Φροντιστήριο - Σχολή
- Δημόσιες Υπηρεσίες
- Υπηρεσίες
- Εστιατόρια - Καφετέριες
- Εμπόριο
- Ξενοδοχεία
- Κατοικία
- Τράπεζες
- Γκαράζ


Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού
Διπλωματική Εργασία
"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"
ΑΘΗΝΑ 2008
Χάρτης 2
Κυρίαρχη Χρήση Ορόφων ανά κτίριο της Περιοχή Μελέτης
Κλίμακα: 1:5000
Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός
Πηγή: Καταγραφή στο πεδίο 2007
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
Άδειοι Χώροι
Βιβλιοπωλείο - Εκδόσεις
Φροντιστήριο - Σχολή
Δημόσιες Υπηρεσίες
Υπηρεσίες
Εστιατόρια - Καφετέριες
Εμπόριο
Ξενοδοχεία
Κατοικία
Τράπεζες
Γκαράζ
Μάρνης
Αγ. Κωνσταντίνου
Παναγή Τσαλδάρη
Αθηνάς
Ελ. Βενιζέλου
Αιόλου
Σταδίου
3η Σεπτεμβρίου
28η Οκτωβρίου
Φαβιέρου
Β. Ουγκώ
Καρόλου
Ιεροθέου
Βερανζέρου
Σαπωβρικάνδρου
Χαλκοκονδύλη
Σολωμού
Καποδιστρίου
Στουρνάρη
Κεραμεικού
Δημητσάνας
Αγησιλάου
Βελισσαρίου
Ζηνωνος
Γερανίου
Λυκούργου
Ευπολίδος
Κρατίνου
Σοφοκλέους
Αρμοδίου
Γεπώνος
Γλάδστωνος
Θεμιστοκλέους
Τζώρτζ
Κωλέττη
Σάλωνος
Ακαδημίας
Φειδίου
Χαράλαου Τρικούπη
Αρσάκη
Σόλωνος
Κάνιγγος
Δώρου
Γ. Σταύρου
Εμ. Μπενάκη
Σοφοκλέους Βενιζέλου



Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών

Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία

"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"

ΑΘΗΝΑ 2008

Χάρτης 3

Ο Χώρος της Πλατείας Ομονοίας

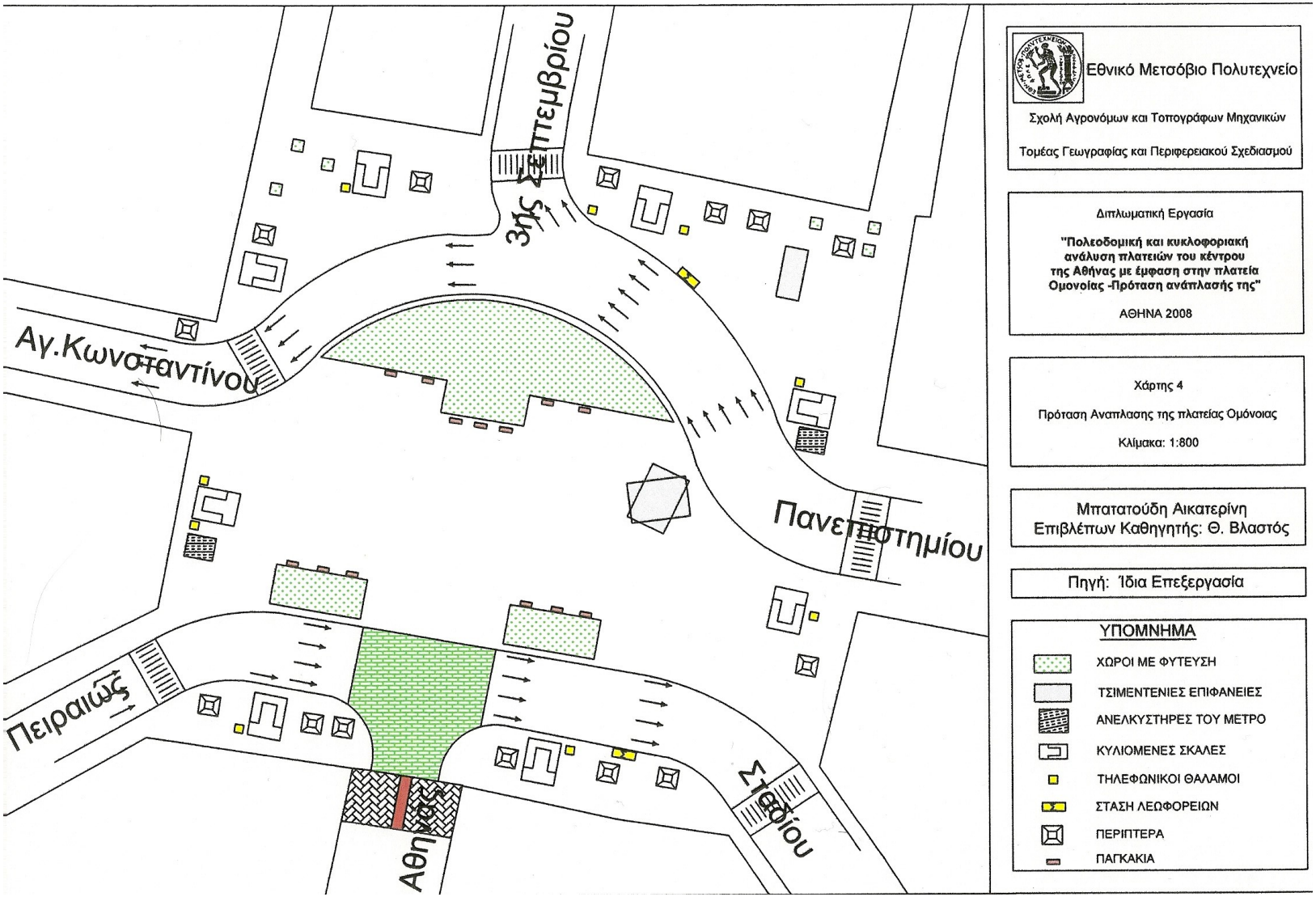
Κλίμακα: 1:800

Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός

Πηγή: Καταγραφή στο πεδίο 2008

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΧΩΡΟΙ ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΗ
- ΤΣΙΜΕΝΤΕΝΙΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ
- ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΕΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ
- ΚΥΛΙΟΜΕΝΕΣ ΣΚΑΛΕΣ
- ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΙ ΘΑΛΑΜΟΙ
- ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
- ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ
- ΠΑΓΚΑΚΙΑ



Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών

Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία

"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"

ΑΘΗΝΑ 2008

Χάρτης 4

Πρόταση Αναπλασης της πλατείας Ομόνοιας

Κλίμακα: 1:800

Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

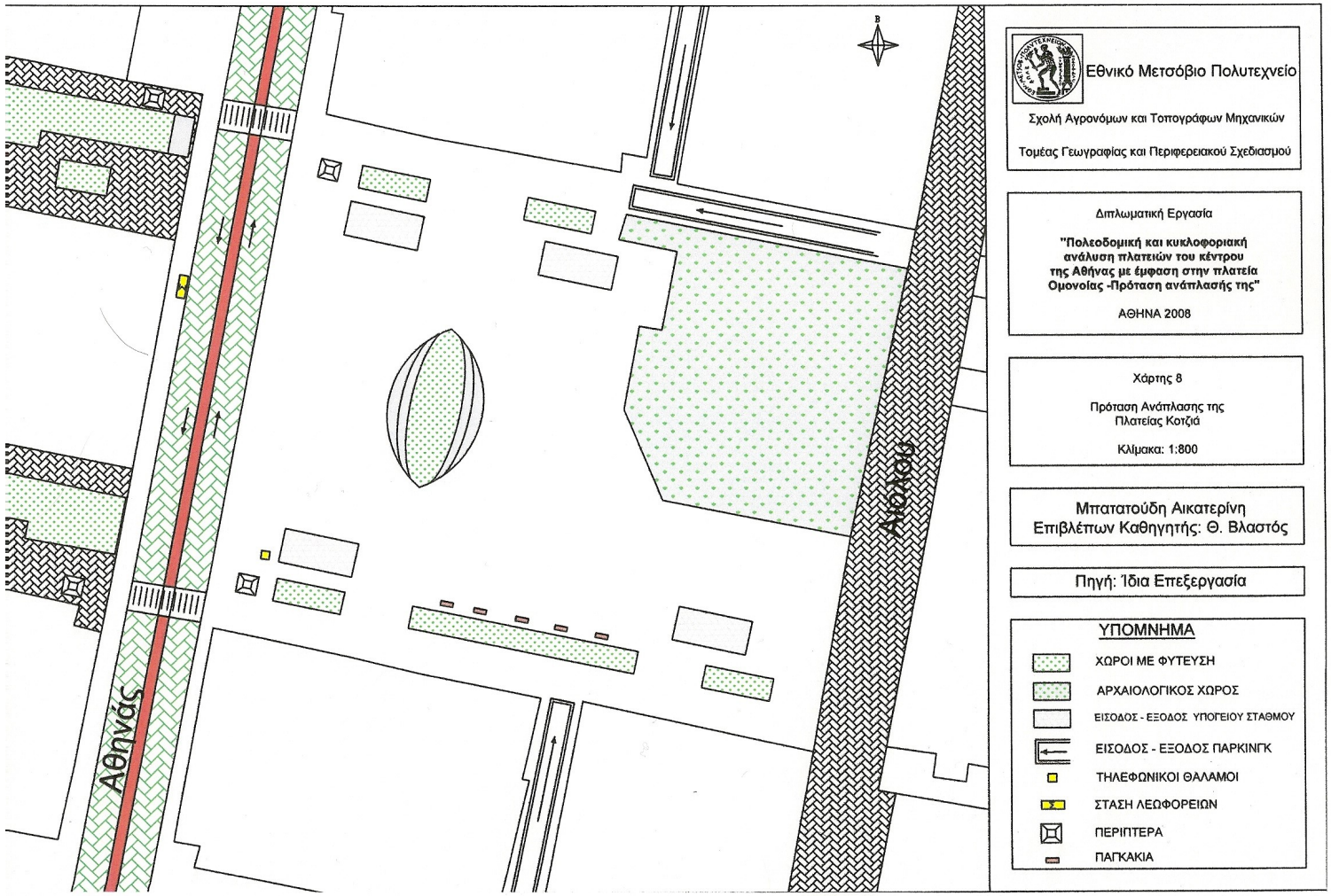
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

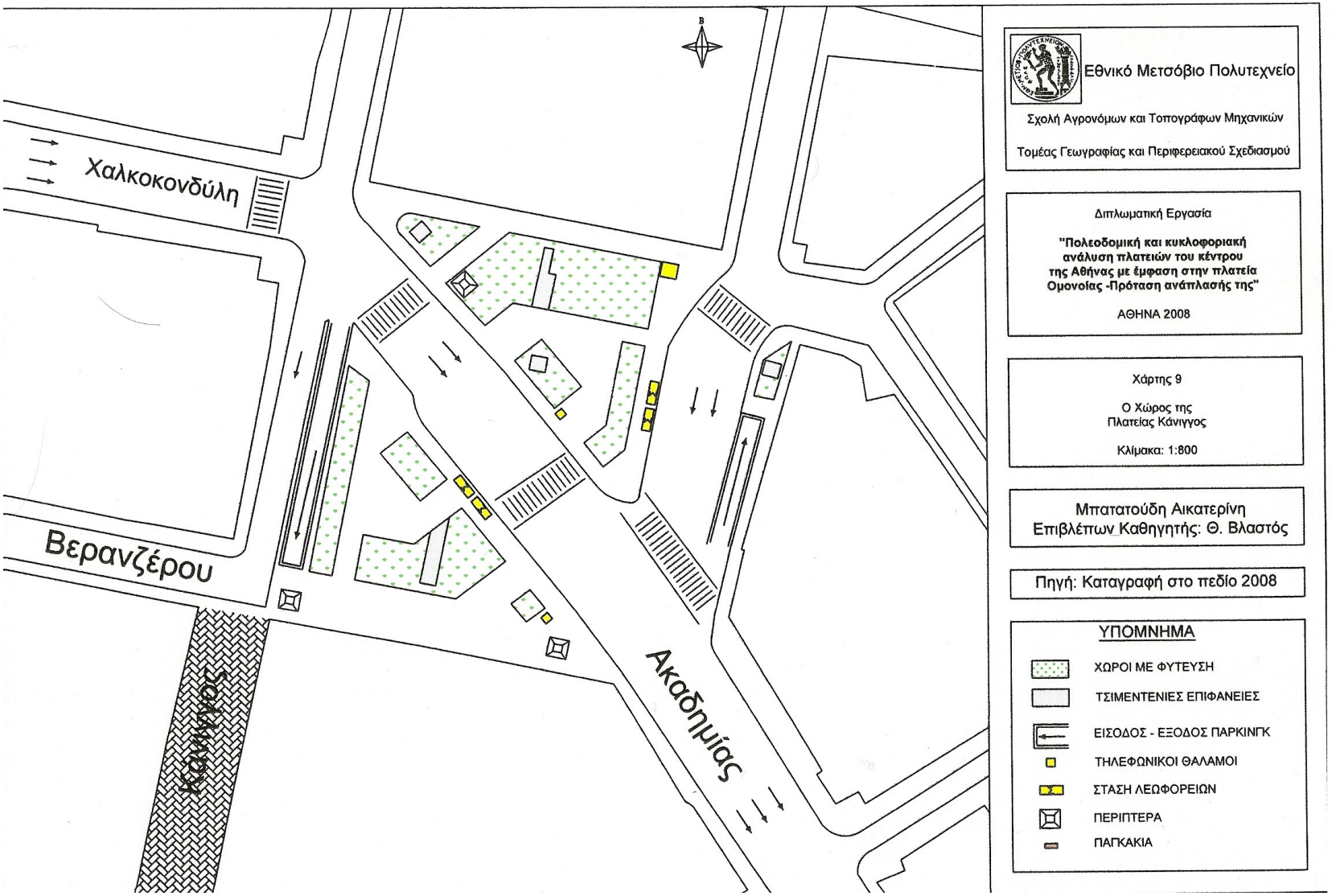
- ΧΩΡΟΙ ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΗ
- ΤΣΙΜΕΝΤΕΝΙΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ
- ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΕΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ
- ΚΥΛΙΟΜΕΝΕΣ ΣΚΑΛΕΣ
- ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΙ ΘΑΛΑΜΟΙ
- ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
- ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ
- ΠΑΓΚΑΚΙΑ

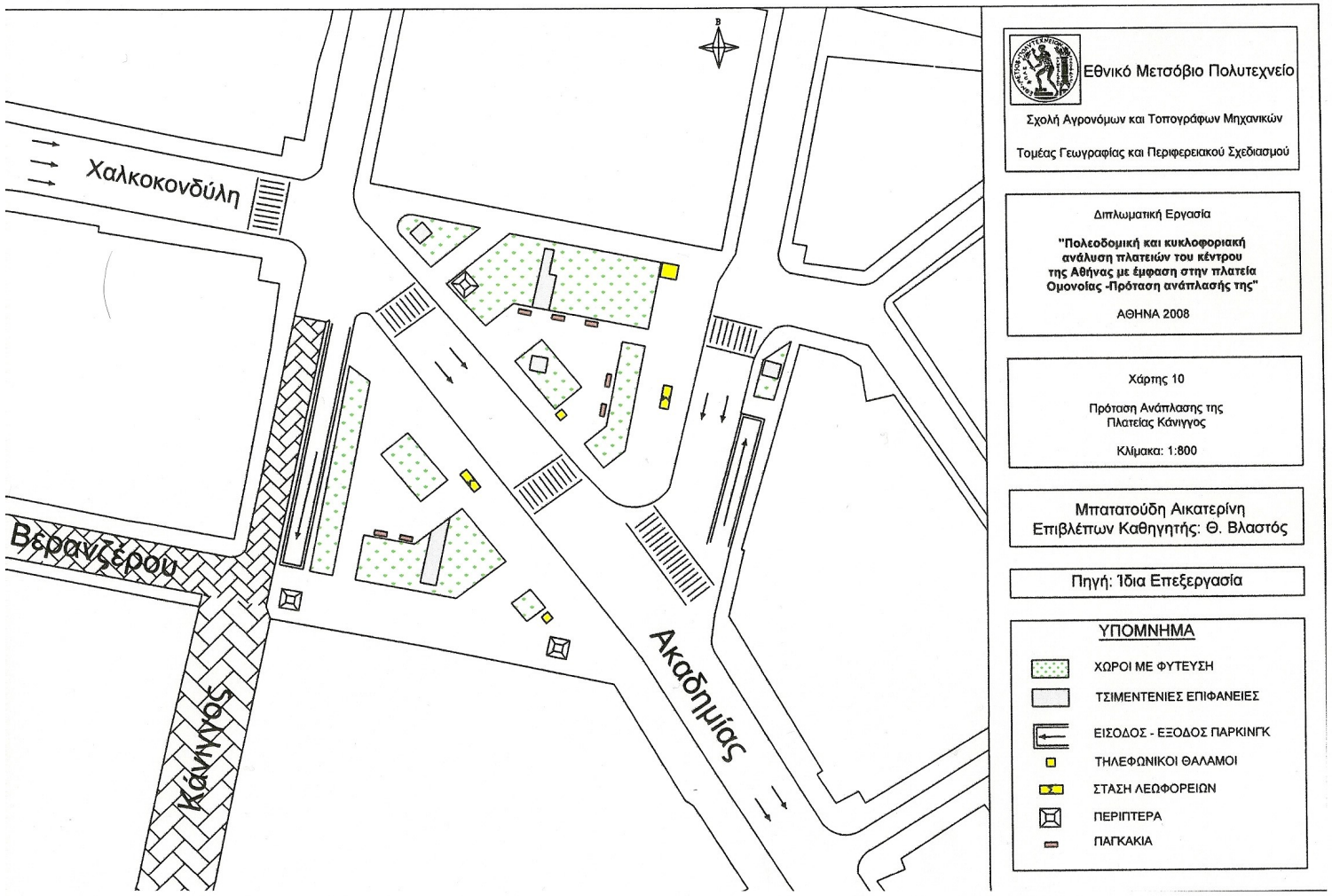
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού
Διπλωματική Εργασία
"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"
ΑΘΗΝΑ 2008
Χάρτης 5
Ο Χώρος της Πλατείας Βάθης
Κλίμακα: 1:500
Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός
Πηγή: Καταγραφή στο πεδίο 2008
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΧΩΡΟΙ ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΗ
ΤΣΙΜΕΝΤΕΝΙΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΙ ΘΑΛΑΜΟΙ
ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ
ΠΑΓΚΑΚΙΑ
Β
Αχαρνών
Λιοσίων
Μάρτη
Καματερού

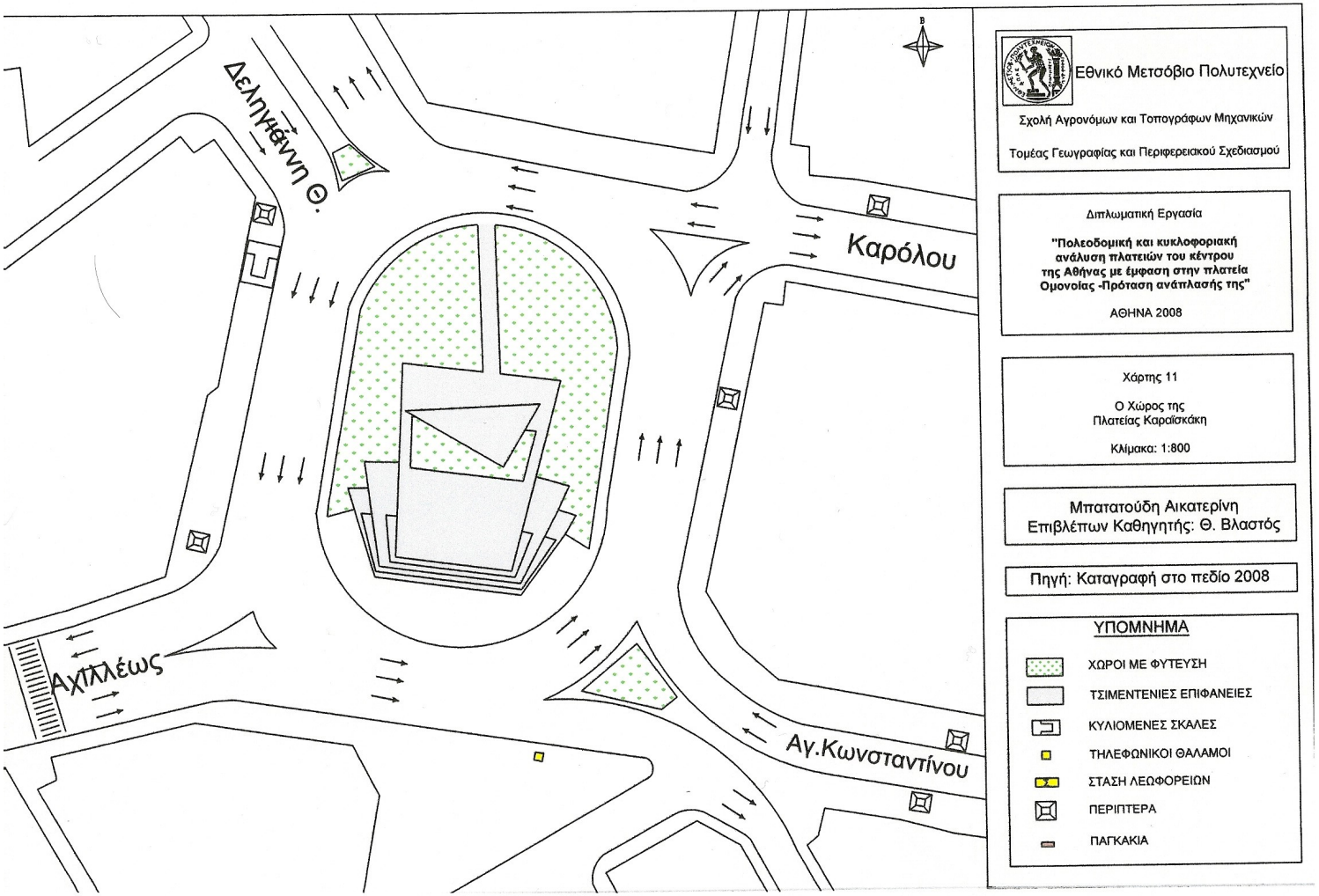
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού
Διπλωματική Εργασία
"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"
ΑΘΗΝΑ 2008
Χάρτης 6
Ο Χώρος της Πλατείας Βάθης Κλίμακα: 1:500
Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός
Πηγή: Καταγραφή στο πεδίο 2008
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΧΩΡΟΙ ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΗ
ΠΑΓΚΑΚΙΑ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΙ ΘΑΛΑΜΟΙ
ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ
Β
Αχαρνών
Λιοσίων
Μάρτη
Καματερού

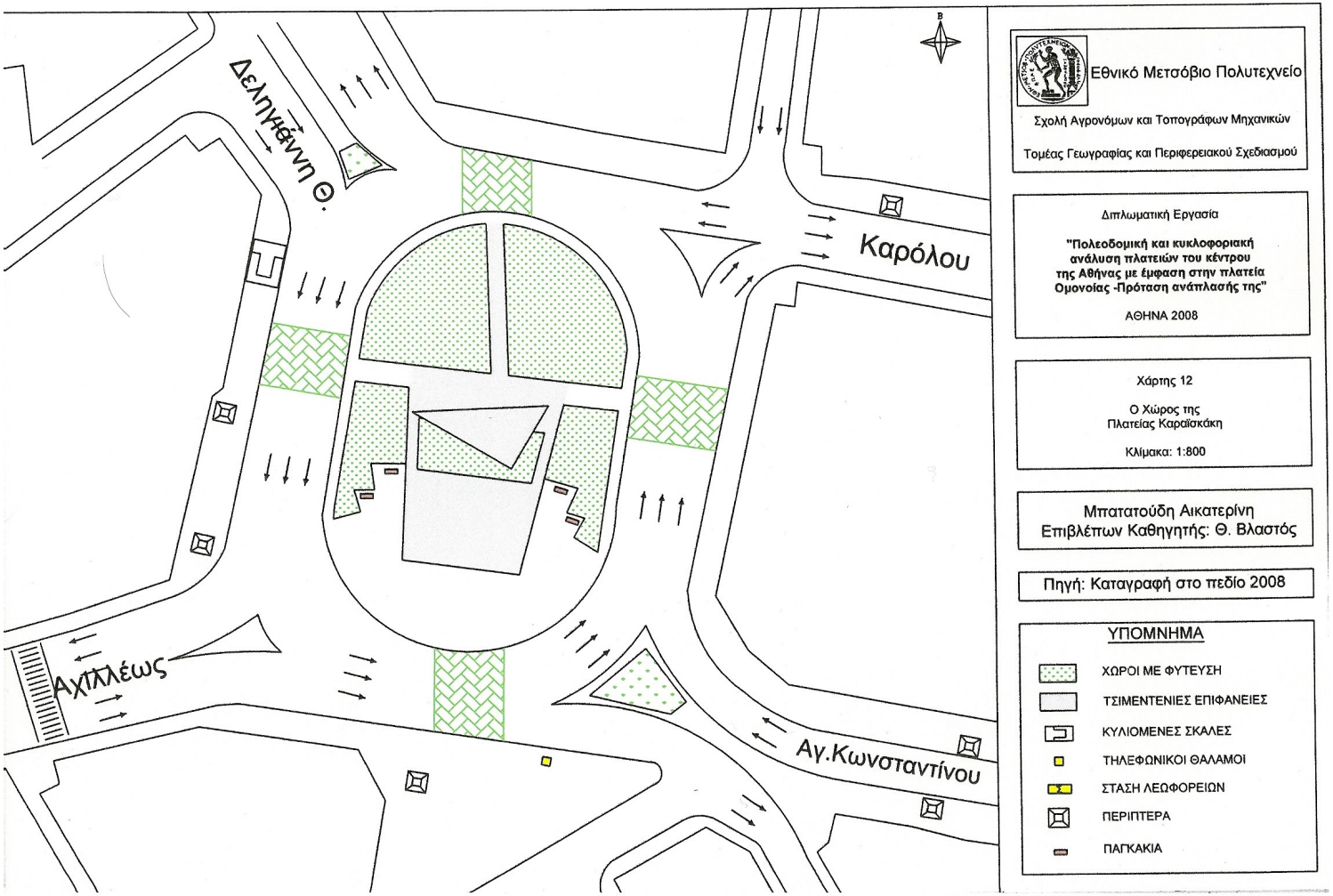
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού
Διπλωματική Εργασία
"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"
ΑΘΗΝΑ 2008
Χάρτης 7
Ο Χώρος της Πλατείας Κοτζιά
Κλίμακα: 1:800
Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός
Πηγή: Καταγραφή στο πεδίο 2008
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΧΩΡΟΙ ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΗ
ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ
ΕΙΣΟΔΟΣ - ΕΞΟΔΟΣ ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΕΙΣΟΔΟΣ - ΕΞΟΔΟΣ ΠΑΡΚΙΝΓΚ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΙ ΘΑΛΑΜΟΙ
ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ
ΠΑΓΚΑΚΙΑ
Αθηνάς
Αιόλου

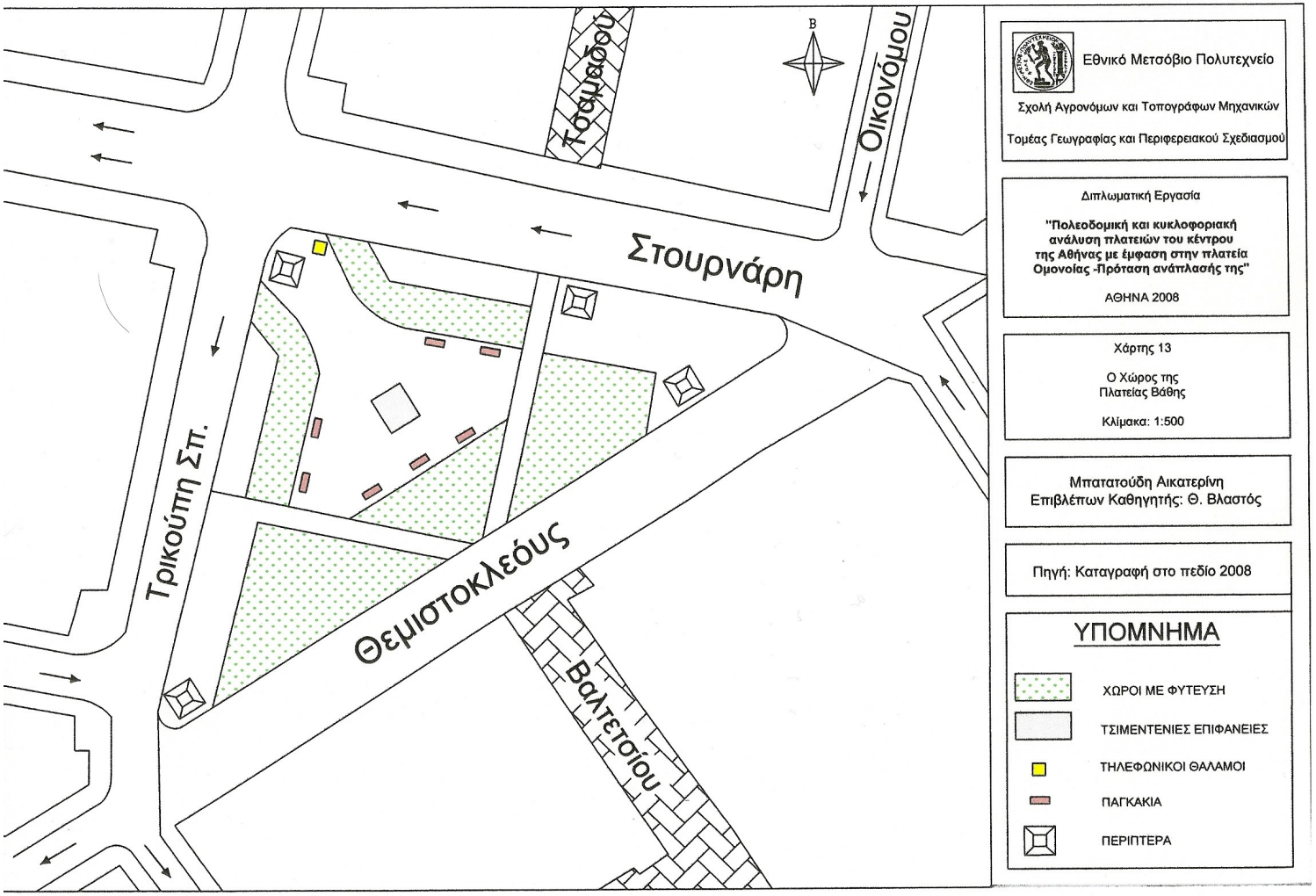

Αθηνάς
Αιόλου
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού
Διπλωματική Εργασία
"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"
ΑΘΗΝΑ 2008
Χάρτης 8
Πρόταση Ανάπλασης της Πλατείας Κοτζιά
Κλίμακα: 1:800
Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΧΩΡΟΙ ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΗ
ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ
ΕΙΣΟΔΟΣ - ΕΞΟΔΟΣ ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΕΙΣΟΔΟΣ - ΕΞΟΔΟΣ ΠΑΡΚΙΝΓΚ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΙ ΘΑΛΑΜΟΙ
ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ
ΠΑΓΚΑΚΙΑ


Χαλκοκονδύλη
Βερανζέρου
Κάνιγγος
Ακαδημίας
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού
Διπλωματική Εργασία
"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"
ΑΘΗΝΑ 2008
Χάρτης 9
Ο Χώρος της Πλατείας Κάνιγγος
Κλίμακα: 1:800
Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός
Πηγή: Καταγραφή στο πεδίο 2008
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΧΩΡΟΙ ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΗ
ΤΣΙΜΕΝΤΕΝΙΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ
ΕΙΣΟΔΟΣ - ΕΞΟΔΟΣ ΠΑΡΚΙΝΓΚ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΙ ΘΑΛΑΜΟΙ
ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ
ΠΑΓΚΑΚΙΑ


Χαλκοκονδύλη
Βεράνζέρου
Κάνιγγος
Ακαδημίας
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού
Διπλωματική Εργασία
"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"
ΑΘΗΝΑ 2008
Χάρτης 10
Πρόταση Ανάπλασης της Πλατείας Κάνιγγος
Κλίμακα: 1:800
Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΧΩΡΟΙ ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΗ
ΤΣΙΜΕΝΤΕΝΙΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ
ΕΙΣΟΔΟΣ - ΕΞΟΔΟΣ ΠΑΡΚΙΝΓΚ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΙ ΘΑΛΑΜΟΙ
ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ
ΠΑΓΚΑΚΙΑ


Δελιγιάννη Θ.
Καρόλου
Αχιλλέως
Αγ.Κωνσταντίνου
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού
Διπλωματική Εργασία
"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"
ΑΘΗΝΑ 2008
Χάρτης 11
Ο Χώρος της Πλατείας Καραϊσκάκη
Κλίμακα: 1:800
Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός
Πηγή: Καταγραφή στο πεδίο 2008
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΧΩΡΟΙ ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΗ
ΤΣΙΜΕΝΤΕΝΙΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ
ΚΥΛΙΟΜΕΝΕΣ ΣΚΑΛΕΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΙ ΘΑΛΑΜΟΙ
ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ
ΠΑΓΚΑΚΙΑ


Δελιγιάννη Θ.
Καρόλου
Αχιλλέως
Αγ.Κωνσταντίνου
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού
Διπλωματική Εργασία
"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"
ΑΘΗΝΑ 2008
Χάρτης 12
Ο Χώρος της Πλατείας Καραϊσκάκη
Κλίμακα: 1:800
Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός
Πηγή: Καταγραφή στο πεδίο 2008
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΧΩΡΟΙ ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΗ
ΤΣΙΜΕΝΤΕΝΙΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ
ΚΥΛΙΟΜΕΝΕΣ ΣΚΑΛΕΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΙ ΘΑΛΑΜΟΙ
ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ
ΠΑΓΚΑΚΙΑ


Τσαμαδού
Οικονόμου
Στουρνάρη
Τρικούπη Σπ.
Θεμιστοκλέους
Βαλτετσίου
Β
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού
Διπλωματική Εργασία
"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"
ΑΘΗΝΑ 2008
Χάρτης 13
Ο Χώρος της Πλατείας Βάθης
Κλίμακα: 1:500
Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός
Πηγή: Καταγραφή στο πεδίο 2008
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΧΩΡΟΙ ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΗ
ΤΣΙΜΕΝΤΕΝΙΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΙ ΘΑΛΑΜΟΙ
ΠΑΓΚΑΚΙΑ
ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού
Διπλωματική Εργασία
"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"
ΑΘΗΝΑ 2008
Χάρτης 14
Πρόταση Ανάπλασης της Πλατείας Βάθης
Κλίμακα: 1:500
Μπαταστούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΧΩΡΟΙ ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΗ
ΤΣΙΜΕΝΤΕΝΙΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΙ ΘΑΛΑΜΟΙ
ΠΑΓΚΑΚΙΑ
ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ
Οικονόμου
Τοσιτσάς
Βαλτετσίου
Θεμιστοκλέους
Τρικούπη Στ.
Σταυρός
Β

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών

Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία

"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"

ΑΘΗΝΑ 2008

Χάρτης 15
Πρόταση Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων στο Τρίγωνο μεταξύ των οδών Πειραιώς, Ερμού και Σταδίου

Κλίμακα: 1:6000

Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

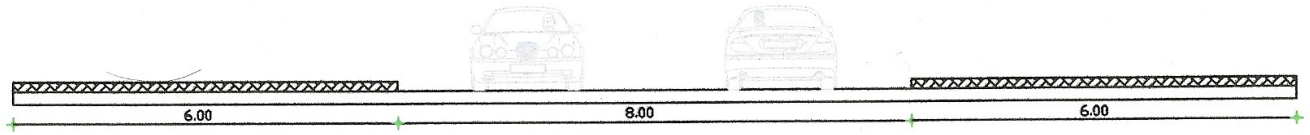
ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΛΩΡΙΔΕΣ

ΔΡΟΜΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

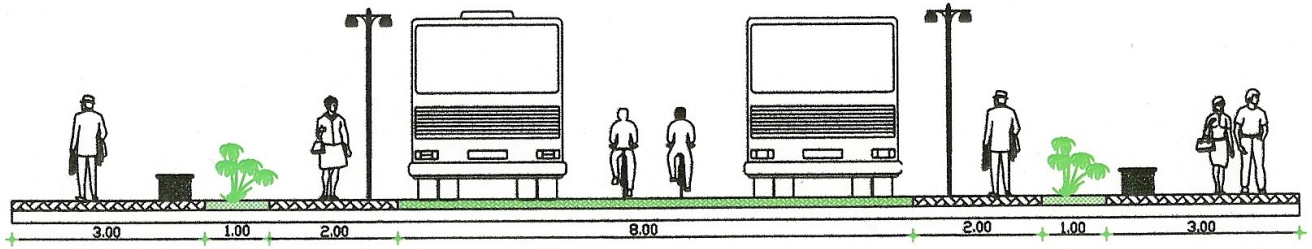
ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΔΙΑΤΟΜΩΝ



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗ

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών

Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία

"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"

ΑΘΗΝΑ 2008

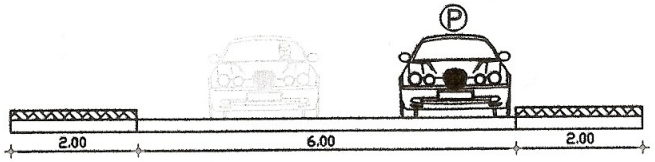
Διατομή 1

Διατομή Οδού Αθηνάς

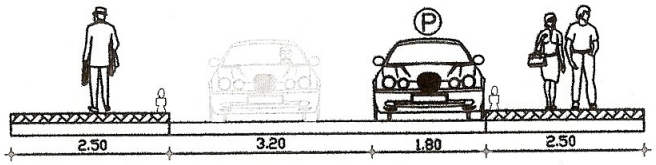
Κλίμακα 1:100

Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗ

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών

Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία

"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"

ΑΘΗΝΑ 2008

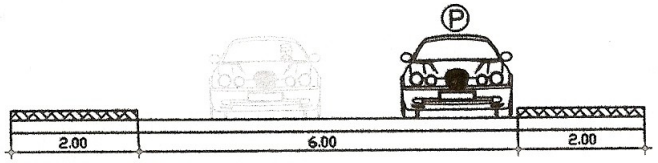
Διατομή 2

Διατομή Οδού Σοφοκλέους

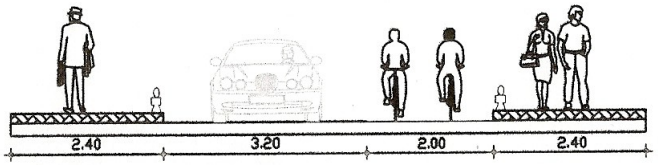
Κλίμακα 1:100

Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗ

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών

Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία

"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"

ΑΘΗΝΑ 2008

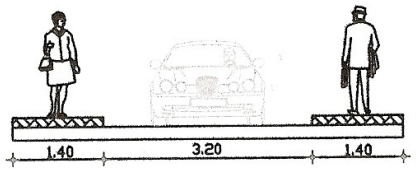
Διατομή 3

Διατομή Οδού Ευριπίδου

Κλίμακα 1:100

Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗ

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών

Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία

"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"

ΑΘΗΝΑ 2008

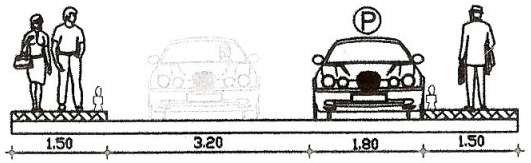
Διατομή 4

Διατομή Οδού Πλάτους 6 μέτρων

Κλίμακα 1:100

Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗ

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών

Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία

"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"

ΑΘΗΝΑ 2008

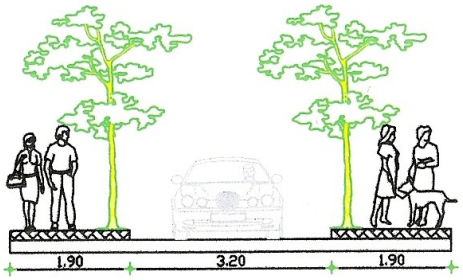
Διατομή 5

Διατομή Οδού 8 μέτρων

Κλίμακα 1:100

Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗ

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών

Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία

"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"

ΑΘΗΝΑ 2008

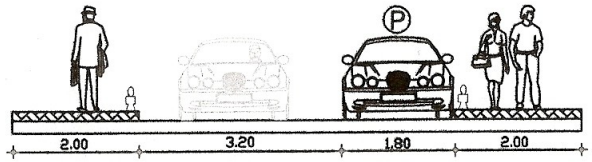
Διατομή 5

Διατομή Οδού Πλάτους 7 μέτρων

Κλίμακα 1:100

Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗ

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών

Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία

"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"

ΑΘΗΝΑ 2008

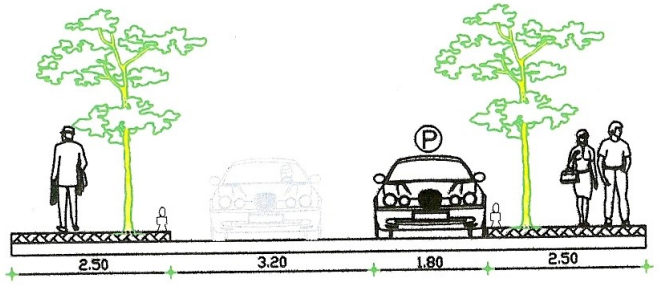
Διατομή 7

Διατομή Οδού 9 μέτρων

Κλίμακα 1:100

Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗ

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών

Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία

"Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση πλατειών του κέντρου της Αθήνας με έμφαση στην πλατεία Ομονοίας -Πρόταση ανάπλασής της"

ΑΘΗΝΑ 2008

Διατομή 8

Διατομή Οδού 10 μέτρων

Κλίμακα 1:100

Μπατατούδη Αικατερίνη
Επιβλέπων Καθηγητής: Θ. Βλαστός

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ

Εικ.1 Πλατεία Ομονοίας

Πηγή:Προσωπικό Αρχείο

Εικ.2 Πλατεία Ομονοίας

Πηγή:Προσωπικό Αρχείο

Εικ.3 Πλατεία Βάθης

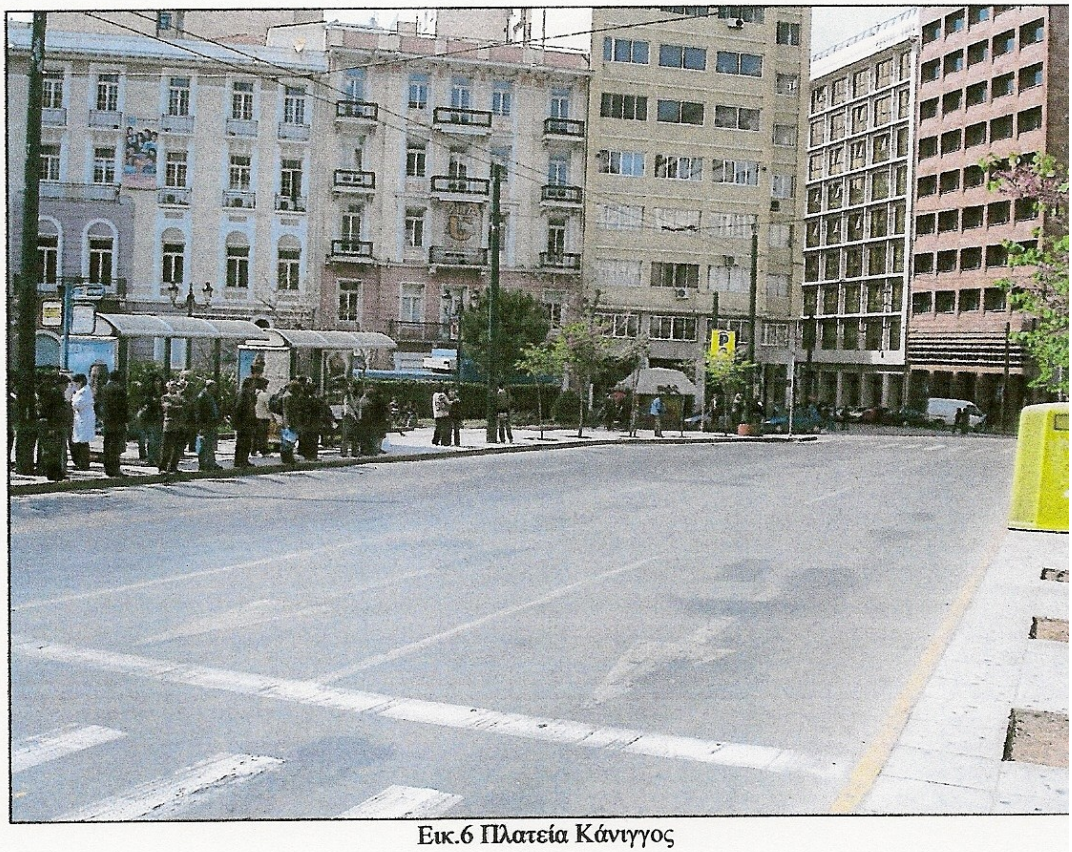
Πηγή:Προσωπικό Αρχείο

Εικ.4 Πλατεία Κοτζιά

Πηγή:Προσωπικό Αρχείο

Εικ.5 Πλατεία Κάνιγγος

Πηγή:Προσωπικό Αρχείο



Εικ.6 Πλατεία Κάνιγγος

Πηγή:Προσωπικό Αρχείο

Εικ.7 Πλατεία Καραϊσκάκη

Πηγή:Προσωπικό Αρχείο

Εικ.8 Πλατεία Καραϊσκάκη

Πηγή:Προσωπικό Αρχείο

Εικ.9 Πλατεία Εξαρχείων

Πηγή:Προσωπικό Αρχείο

Εικ.10 Πλατεία Εξαρχείων

Πηγή:Προσωπικό Αρχείο

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΑ – ΜΕΛΕΤΕΣ

- **Αραβαντινός Αθανάσιος,** 1997, Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για μία βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Αθήνα
- **Βλαστός Θάνος, Μηλάκης Δημήτρης,** 2006, «Πολεοδομία vs Μεταφορές, Από την απόκλιση στη σύγκλιση», Αθήνα
- **Κουτσόπουλος Κώστας, Σιόλας Άγγελος,** «Σημειώσεις Αστικής Γεωγραφίας», Ε.Μ.Π., Αθήνα
- **Μελαμπιανάκη Ευγενία,** Οι πλατείες της Αθήνας 1834-1945. διαδικασία διαμόρφωσης, Αθήνα
- **Νέζης Νίκος,** 1992, «Το ανθρώπινο περιβάλλον», Εκδόσεις Πιτσιλός, Αθήνα
- **Burgel G.,** 1989, Η νεοελληνική πόλη

Δημόσιες Υπηρεσίες

- Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιΐας (ΥΠΕΧΩΔΕ)

Δικτυακοί Τόποι

- Google Earth , Google Maps, maps.google.com
- Δίκτυο Ελληνικών Πόλεων Για τη Βιώσιμη Κινητικότητα και το Ποδήλατο, www.podilato.gr
- Ηλεκτρονική Εγκυκλοπαίδεια Wikipedia, http://el.wikipedia.org
- Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών, (ΟΑΣΑ), www.oasa.gr
- Panoramio φωτογραφίες, www.panoramio.gr
- Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, www.ses.gr
- Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ), www.minenv.gr