



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΕΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΠΑΡΚΟ ΓΟΥΔΗ.ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ ΔΙΑΜΠΕΡΕΙΣ ΡΟΕΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ



ΧΡΙΣΤΟΦΙΔΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : Θ. ΒΛΑΣΤΟΣ

ΑΘΗΝΑ 2010

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας μελετήθηκε το πρόβλημα των συνθηκών στάθμευσης και της γενικότερης κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στο εσωτερικό του Πάρκου Γουδή, με σκοπό την ανάδειξη του Πάρκου σε χώρο πρασίνου χωρίς την αλόγιστη χρήση του αυτοκινήτου στο εσωτερικό του.

Η γενικότερη εικόνα της περιοχής μελέτης περιγράφεται στο κεφάλαιο 2 όπου παρατηρείται η ποικιλότητα των χρήσεων γης και η πολυπλοκότητα του ιδιοκτησιακού καθεστώτος ενώ το κεφάλαιο 3 έχει ως αντικείμενο το αυτοκίνητο και τις συνθήκες στάθμευσης στην περιοχή μελέτης ,επισημαίνοντας και τη δημόσια συγκοινωνία που εξυπηρετεί τους χρήστες του Πάρκου.

Στο κεφάλαιο 4 αναλύεται η μετακίνηση των χρηστών του Πάρκου και η διερεύνηση του προφίλ τους, έρευνα η οποία πραγματοποιήθηκε με την διεξαγωγή συνεντεύξεων σε επιλεγμένες περιοχές του Πάρκου.

Τέλος, στο κεφάλαιο 5 έπειτα απο την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων μέσω της μεθόδου S.W.O.T, αναπτύσσονται προτάσεις για τη μελλοντική διαμόρφωση της περιοχής μελέτης.

ABSTRACT

The objective of this thesis was to study the problem of parking conditions and the circulation of vehicles within the Park Goudi, in order to enhance the green character of the park, avoiding the excessive use of the car inside it.

The overall picture of the study area is described in Chapter 2 where we can observe the diversity of land uses and the complexity of land ownership .

Chapter`s 3 subject deals with car usage and parking conditions in the study area, pointing out the means of public transportation that serves the users of the Park.

Chapter 4 analyzes the movement of park users and their profile, a survey carried out by conducting interviews in selected areas of the Park.

Finally, in Chapter 5 after the evaluation of results through the method of S.W.O.T, proposals for the future development of the study area take place.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	i
ABSTRACT.....	ii

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ.....	1
1.2. ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	1
1.3. Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	2
1.3.1. Οριοθέτηση της περιοχής.....	2
1.3.2. Ιστορική αναδρομή.....	5
1.4. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	7
1.4.1. Επιτόπια έρευνα.....	7
1.4.2. Ερωτηματολόγια.....	10
1.5. Η ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΤΟ ΠΑΡΚΟ.....	12
1.5.1. Πολιτική της στάθμευσης.....	12
1.5.2. Νομοθεσία.....	14
1.6. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΕΡΕΥΝΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	15
1.6.1. Γενικά.....	15
1.6.2. Προτάσεις της έρευνας.....	19

2. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

2.1. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	24
2.2. ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ.....	28
2.2.1. Γενικά.....	28
2.2.2. Καταγραφή των ιδιοκτησιών.....	29
2.2.3. Καταγραφή των τύπων περιφραξης.....	30
2.3. ΠΟΛΟΙ ΕΛΞΗΣ.....	31
2.4. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΕΙΣΟΔΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΔΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	33
2.4.1. Για οχήματα.....	33
2.4.2. Για τους πεζούς.....	33
2.5. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΠΛΩΣΗΣ.....	34
2.5.1. Δίκτυο Φωτισμού.....	34
2.5.2. Δίκτυο χώρων ανάπαυσης.....	35
2.6. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΥΑΙΣΘΗΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ.....	35

3. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

3.1. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	36
3.1.1. Γενικά.....	36
3.1.2. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά.....	37
3.2. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ.....	39
3.2.1. Εργασίες πεδίου.....	39
3.2.2. Οργανωμένοι και μη χώροι στάθμευσης.....	40
3.2.3. Κατηγορίες οχημάτων.....	43
3.2.4. Ανάγκη στάθμευσης.....	45
3.3. ΔΙΚΤΥΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ.....	46
3.3.1. Γενικά.....	46
3.3.2. Μετρό.....	46

3.3.3. Λεωφορεία Ο.Α.Σ.Α.....	48
3.3.4. Διερεύνηση εξυπηρέτησης των φοιτητων από τα Μ.Μ.Μ.....	49
3.3.4.1. Μεθοδολογία και αποτελέσματα.....	49
3.3.4.2. Συμπεράσματα.....	53

4. ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΧΩΡΟΙ

4.1. ΕΡΕΥΝΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΣΤΟ ΠΑΡΚΟ.....	54
4.1.1. Εισαγωγή.....	54
4.1.2. Μεθοδολογία της έρευνας.....	54
4.1.3. Αποτελέσματα της έρευνας.....	57
4.2. ΈΡΕΥΝΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ ΤΟΥ ΠΑΡΚΟΥ.....	63
4.2.1. Μεθοδολογία της έρευνας.....	63
4.2.2. Αποτελέσματα της έρευνας.....	65
4.3. ΔΙΕΡΕΥΝΥΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΦΙΛ ΤΩΝ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ.....	70
4.3.1. Εισαγωγή.....	70
4.3.2. Μεθοδολογία της έρευνας.....	70
4.3.3. Άλλος Στρατού.....	72
4.3.4. Δημοτικό πάρκο Ζωγράφου.....	74
4.3.5. Πάρκο Χωροφυλακής.....	76
4.3.6. Αποτελέσματα της έρευνας.....	78

5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

5.1. ΑΝΑΛΥΣΗ S.W.O.T.....	79
5.2. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ.....	82
5.2.1. Γραμμή ζ-α.....	84
5.2.2. Γραμμή μ-π.....	87
5.2.3. Γραμμή mini-bus.....	88
5.3. ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ.....	91
5.4. ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΑΝΑΓΚΑΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	92
5.5. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΧΩΡΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ.....	94

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Σήμερα, οι πόλεις και κυρίως η Αθήνα αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα τα οποία πηγάζουν κυρίως από το αυτοκίνητο, με ένα από αυτά την υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού χώρου, με επακόλουθο την εισβολή του αυτοκινήτου και σε χώρους πρασίνου όπως αυτόν του Πάρκου Γουδή, της περιοχής που θα αναλυθεί στην παρούσα εργασία. Για την προοπτική της βιώσιμης πόλης, είναι αναγκαίο οι χώροι πρασίνου που δεσπόζουν στο λεκανοπέδιο να προστατεύονται από τις κυκλοφοριακές ροές των αυτοκινήτων αλλά και χώρων στάθμευσης και να απευθύνονται αποκλειστικά στον επισκέπτη και στις απαιτήσεις του για ένα χώρο ανοικτό για βόλτα, ποδηλάτηση αλλά και επισκέψεις πολιτιστικού και ψυχαγωγικού ενδιαφέροντος. Σημαντικό για την ανάδειξη του πάρκου είναι ο σχεδιασμός συγκοινωνιακών δικτύων που με σεβασμό στις αντοχές του αστικού χώρου, να προσελκύει τον επισκέπτη στον χώρο του και να εντάσσεται στα πλαίσια της βιώσιμης κινητικότητας.

1.2.ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Το θέμα της διπλωματικής μου εργασίας λοιπόν, είναι η μελέτη της συγκεκριμένης περιοχής του μητροπολιτικού πάρκου Γουδή με σκοπό την αναβάθμιση και ανάδειξη του από περιοχή αστικού χαρακτήρα σε χώρο πρασίνου φιλικό προς τον επισκέπτη, διαφοροποιώντας τον ρόλο του αυτοκινήτου στο εσωτερικό του και επανεξετάζοντας το ζήτημα των κυκλοφοριακών ροών και των συνθηκών στάθμευσης.

Σημαντικό παράγοντα για την περαιτέρω ανάλυση και λύση των προβλημάτων της περιοχής, αποτελεί η ύπαρξη των διαμπερών ροών στο εσωτερικό οδικό δίκτυο της, γεγονός που υποβαθμίζει την έννοια του πάρκου ως χώρο πρασίνου και αναψυχής, μετατρέποντάς το έτσι σε ένα μέρος του αστικού ιστού και χώρο φιλοξενίας μεγάλου αριθμού οχημάτων, απομακρύνοντας έτσι τον επισκέπτη από μια βόλτα στο μεγάλης έκτασης πάρκο.

Σκοπός λοιπόν της έρευνας είναι η ανάπτυξη προτάσεων για την απομάκρυνση του αυτοκινήτου απο την περιοχή και των χώρων στάθμευσής τους, όσο αυτό είναι δυνατόν, είτε αξιοποιώντας εκτάσεις του πάρκου γαι τη δημιουργία χώρων πρασίνου και αποκλείοντας τις διαμπερείς ροές των οχημάτων, είτε με εναλλακτικές προτάσεις που θα αποσκοπούν στην ανάδειξη της περιοχής σε χώρο πρασίνου αξιοπιώντας τις εγκαταστάσεις πολιτιστικού ενδιαφέροντος που δεσπόζουν σ` αυτήν.

1.3. Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

1.3.1. Οριοθέτηση της περιοχής

Η περιοχή της έρευνας είναι χωροθετημένη στα ανατολικά του λεκανοπεδίου της Αττικής και περικλείεται από τους οδικούς άξονες της Λ. Μεσογείων, της Λ. Κατεχάκη και της οδού Κοκκινοπούλου. Στα ανατολικά της η περιοχή έρευνας συνορεύει με τον Δήμο Παπάγου, στα νότια με το Δήμο Ζωγράφου, στα βόρεια και στα Δυτικά με το Δήμο της Αθήνας.(εικ.1)



Εικόνα 1

Η πολύ καλή προσβασιμότητα της περιοχής επιτυγχάνεται από τον σταθμό Μετρό Κατεχάκη. Βρίσκεται σε πολύ μικρή απόσταση από τη περιοχή έρευνας και συγκεκριμένα στη τομή των λεωφόρων Μεσογείων και Κατεχάκη. Παράλληλα, υπάρχουν πολλές λεωφορειακές γραμμές που διέρχονται από τους μεγάλους άξονες και έχουν στάσεις σε όλες τις εισόδους/εξόδους της περιοχής έρευνας. Εκτός των συνήθων αστικών λειτουργιών που βρίσκονται στις περιοχές των όμορων Δήμων, η περιοχή συνορεύει με τα 2 στρατιωτικά νοσοκομεία που ανήκουν στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, και με τα φυτώρια του Δήμου της Αθήνας μια έκταση που στο μέλλον θα μπορούσε να αξιοποιηθεί κατάλληλα διότι ανήκει στο πάρκο Γουδή.

Διοικητικά η περιοχή ανήκει στους Δήμους Αθηναίων, Ζωγράφου και Παπάγου. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς της περιοχής είναι εξαιρετικά πολύπλοκο. Το σύνολο σχεδόν της έκτασης ανήκει σε φορείς του δημοσίου τομέα (ΚΕΔ, Υπουργεία, Πανεπιστημιακά Ιδρύματα, Τοπική Αυτοδιοίκηση, κ.λπ.) με ένα εξαιρετικά πολύπλοκο καθεστώς παραχωρήσεων. Στο σύνολο της Περιοχής από τη μελέτη του ΕΜΠ καταγράφηκαν 53 διαφορετικές ιδιοκτησίες ή καθεστώτα. Στον πυρήνα της περιοχής, μια έκταση 965 στρεμμάτων ιδιοκτησίας του Ταμείου Εθνικής Άμυνας έχει καθοριστεί με τον Ν. 732/77 παραχωρητέα άνευ ανταλλάγματος στους Δήμους Αθηναίων και Ζωγράφου με σκοπό τη δημιουργία χώρων πρασίνου. Από αυτά παραχωρήθηκαν από το 1981 έως το 1989, 435 στρέμματα και η παραχώρηση δεν ολοκληρώθηκε, αφού είχε συνδεθεί με την αξιοποίηση της δασικής έκτασης του ΑΟΟΑ παρά την Κατεχάκη.

Το θεσμικό καθεστώς της περιοχής είναι αρκετά σύνθετο: ένα τμήμα της ανήκει στις «εντός σχεδίου» περιοχές, ένα άλλο στις «εκτός σχεδίου», ενώ σε έκταση 736 στρεμμάτων ισχύει ίδιο καθεστώς (ενεργά και ανενεργά στρατόπεδα). Παράλληλα, ορισμένα τμήματα του χώρου έχουν δασικό χαρακτήρα, ενώ η περιοχή μέχρι τη Λ. Μεσογείων διέπεται από το ΠΔ/31.8.78 από το καθεστώς της Β' Ζώνης Προστασίας Υμηττού (ΦΕΚ 544/20.10.78) «Περί καθορισμού ζωνών ρυθμίσεως και προστασίας της περιοχής του όρους Υμηττού». Ως εκ τούτου, η ζώνη αυτή έχει καθοριστεί ως περιοχή εγκαταστάσεων ήπιων κοινωφελών λειτουργιών εντός της οποίας επιτρέπεται μόνο η δόμηση των κτιρίων αθλητισμού, πολιτιστικών εκδηλώσεων, νοσοκομείων, θεραπευτηρίων, καθώς και η δημιουργία χώρων πρασίνου.

Τα τμήματα που έχουν ενταχθεί στο σχέδιο πόλης έχουν τους δικούς τους όρους δόμησης. Σε ορισμένες περιπτώσεις έχουν ορισθεί οικοδομικές και ρυμοτομικές γραμμές, σε άλλες όχι, ενώ είναι σύννηθες φαινόμενο οι αναντιστοιχίες ανάμεσα στα αποσπάσματα σχεδίων που παρουσιάζονται στα ΦΕΚ και στα υλοποιημένα επί του εδάφους όρια.

Στο χώρο των ολυμπιακών εγκαταστάσεων οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης καθορίστηκαν με την Απόφαση 23991/02 (ΦΕΚ 1002/Δ/14.11.2002)- «Καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης των Ολυμπιακών Αθλητικών Εγκαταστάσεων στο Ολυμπιακό Αθλητικό Κέντρο, Μοντέρνου Πένταθλου και Αντιπέραση στην περιοχή Γουδή, του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών(Ν. Αττικής)». Επιπλέον, επιβάλλεται σε όλη την περιοχή η τήρηση των περιβαλλοντικών όρων που εγκρίθηκαν με την απόφαση 83132/31.7.2002 των Υπουργών ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε και Πολιτισμού.

Πρόσφατα, με τον Νόμο 3342/2005, καθορίστηκαν οι χρήσεις, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης όλων των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, μεταξύ αυτών και του Ολυμπιακού Κέντρου στο Γουδή. Συγκεκριμένα στο άρθρο 20 αναφέρεται ότι στο Ολυμπιακό Κέντρο στο Γουδή, πέρα των χρήσεων που δόθηκαν για την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων 2004, επιτρέπονται και οι εξής λειτουργίες και χρήσεις:

- Πολιτιστικές εκδηλώσεις
- Χώροι εστίασης κοινού.
- Υπαίθριοι χώροι συνάθροισης κοινού.

Αναφέρεται, επίσης, ότι σε όλα τα ολυμπιακά συγκροτήματα επιτρέπονται οι αθλητικές χρήσεις, ενώ στους αμιγώς αθλητικούς χώρους των ολυμπιακών συγκροτημάτων επιτρέπονται περιστασιακά βραχυχρόνιες εμπορικές χρήσεις.

1.3.2. Ιστορική αναδρομή

Το ιστορικό του σχεδιασμού έχει ως εξής: Κατά το 1875 την περιοχή στο Γουδή διέσχιζαν τα ρέματα του άνω κλάδου του Ιλισού, γύρω από τον οποίο υπήρχαν λίγα πηγάδια και υψηλότερα στον Υμηττό, τα μοναστήρια του Αγίου Ιωάννη Θεολόγου και Αστερίου της Καισαριανής. Τα όρια της πόλης πλησίασαν την περιοχή, με τη δημιουργία των συνοικιών Ιλίσια -Γουδή το 1894 και Αγίου Θωμά το 1902. Την ίδια εποχή, οι γυμνές εκτάσεις του Υμηττού λειτουργούσαν ήδη ως στρατιωτικά πεδία βολής.

Η ανάπτυξη των στρατοπέδων πραγματοποιήθηκε από το 1900 έως το 1938. Στο διάστημα αυτό στο μέτωπο της Μεσογείων δημιουργήθηκαν έξι στρατόπεδα. Το μεγάλο συγκρότημα ονομάστηκε «Στρατιωτική Πόλις Γουδή». Στο δυτικό της όριο, επί της Μεσογείων, εγκαταστάθηκε το 1918 η Σχολή Χωροφυλακής, σε χώρο της πρώην ιερατικής σχολής που υπήρχε εκεί από το 1896. Βορειοδυτικά, και σχεδόν την ίδια εποχή με την στρατιωτική πόλη, από το 1902 και μέχρι το 1940, ένα άλλο μεγάλο δημόσιο συγκρότημα, το Φθισιατρείο Σωτηρία, αναπτύχθηκε με μια σειρά αυτόνομων διάσπαρτων περιπτέρων και κτιρίων, μέσα σε ένα εξαιρετικής ποιότητας τοπίο που είχε προκύψει από την τεχνητή δασική διαμόρφωση του χώρου, με απαρχή τη δεκαετία του 1910.

Το 1950, μια άλλη μεγάλη ενότητα, η Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου, αρχίζει να δημιουργείται μέσα στα όρια της έκτασης του Γουδιού. Κατέλαβε την κοιλάδα του νότιου κλάδου του Ιλισού. Στην αρχή ένας πρώτος πυρήνας των κτιρίων κτίστηκε κοντά στο ρέμα, στις παρυφές της συνοικίας Ζωγράφου, αλλά σταδιακά και με ένταση κατά τις δεκαετίες 1980 και 1990, δεκάδες κτίρια μεγάλου μεγέθους απλώθηκαν μέχρι τα όρια της σημερινής Κατεχάκη.

Το 1963 άρχισε η κατασκευή της λεωφόρου Μεσογείων στα ίχνη της παλαιάς οδού. Η κατασκευή ολοκληρώθηκε το 1967, ενώ το 1970 ολοκληρώθηκε και η Μιχαλακοπούλου. Το 1981, παράλληλα με την κατασκευή της περιφερειακής οδού Αλίμου-Καρέα-Κατεχάκη, προχώρησε η κατάτμηση του μέχρι τότε ενιαίου χώρου.

Στο μέτωπο της Μεσογείων, από τα τέλη της δεκαετίας του 1960 άρχισε η ανέγερση μιας νέας σειράς κτιρίων μεγάλης κλίμακας που δημιούργησαν ένα υψηλό τείχος, αποκόπτοντας το Γουδή από την υπόλοιπη Αθήνα. Το 1968 άρχισε να κατασκευάζεται, στη συμβολή των αξόνων Κατεχάκη και Μεσογείων, το νέο συγκρότημα της Υπηρεσίας Ενημερώσεως Ενόπλων Δυνάμεων (ΥΕΝΕΔ) για να στεγάσει τη νεογέννητη τότε ελληνική τηλεόραση. Στα ανατολικά της ΥΕΝΕΔ και της Σχολής Χωροφυλακής κατά τις τελευταίες δεκαετίες κτίστηκαν άλλα δύο πολυώροφα κτίρια: Ο πύργος της Κεντρικής Υπηρεσίας Πληροφοριών (ΚΥΠ), που αργότερα μετονομάσθηκε ΕΥΠ, κατασκευάστηκε το 1967-75 και ο οποίος φιλοξενεί το σημερινό Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, ενώ δίπλα του, το 1988, κατασκευάστηκε το Υπουργείο Δικαιοσύνης.

Απέναντι από την ΥΕΝΕΔ και την ΕΥΠ, τα δυο μεγάλα νοσοκομεία δημιούργησαν άλλη μια ενότητα πολυώροφων κτιρίων: Το 401 Γενικό Νοσοκομείο Στρατού κατασκευάστηκε το 1971 και το 251 Γενικό Νοσοκομείο Αεροπορίας ένα χρόνο πριν. Εν τω μεταξύ, το κατάφυτο μέτωπο της Σωτηρίας προς τη Μεσογείων είχε χάσει από το 1960 ένα τμήμα του για την κατασκευή του Γενικού Κρατικού Νοσοκομείου Γ. Γεννηματάς. Παράλληλα, η πυκνή περιμετρική δόμηση άλλαξε τη μορφή των αστικών μετώπων.

Η οικοδομική δραστηριότητα είχε ως αποτέλεσμα τον περιορισμό των υπαίθριων χώρων πρασίνου τόσο της υπόεξέταση περιοχής, όσο και της πρωτεύουσας γενικότερα. Με αυτά τα δεδομένα, η δημιουργία ενός μητροπολιτικού πάρκου πρασίνου στο Γουδή θα μπορούσε να βελτιώσει την όλη κατάσταση, λειτουργώντας συμπληρωματικά και συνδυαστικά με άλλους ελεύθερους χώρους μεγάλης έκτασης, στην περιοχή της Αθήνας (π.χ Ελληνικό, Ελαιώνα, Ζωγράφου-Αμπελόκηπους - Άρειο Πάγο - Πινακοθήκη - Βασιλίσσης Σοφίας, Παραλιακή Ζώνη από Φάληρο ως Κορωπί). Κατά συνέπεια, στη χωρική ανάπτυξη και λειτουργική αξιοποίηση του χώρου στο Γουδή, είναι καίριας σημασίας να ληφθεί σοβαρά υπόψη και ο διεθνής ρόλος της Αθήνας. Οι σημαντικές ελλείψεις σε υποδομές, δίκτυα, υπηρεσίες και οργάνωση, που παρατηρούνται αυτή τη στιγμή στην Πρωτεύουσα, θα μπορούσαν να καλυφθούν, σε κάποιο βαθμό, από χωροθετήσεις και έργα στη συγκεκριμένη χωρική ενότητα, δεδομένης

- της διαθεσιμότητας σε 'ελεύθερη' γη, και
- της **κομβικής** της θέσης εντός του αστικού πολεοδομικού ιστού.

1.4. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Για την πραγματοποίηση της παρούσας έρευνας, η συλλογή των απαιτούμενων στοιχείων έγινε με τη χρήση συγκεκριμένων μεθόδων

- Επιτόπια έρευνα
- Σύνταξη Ερωτηματολογίων

Τα αποτελέσματα που εξήχθησαν από τις συγκεκριμένες μεθόδους αποτέλεσαν τα πρωτογενή στοιχεία που στη συνέχεια, και με τη χρήση ειδικού λογισμικού οδήγησαν στη δημιουργία των θεματικών χαρτών που παρατίθενται στα κεφάλαια που ακολουθούν.

1.4.1. Επιτόπια έρευνα

Στα πλαίσια της επιτόπιας έρευνας έγινε μια σειρά από επισκέψεις στην περιοχή μελέτης με σκοπό τη συλλογή των στοιχείων εκείνων που κρίθηκαν απαραίτητα για την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων. Τα στοιχεία αυτά εξήχθησαν μέσω σκαριφημάτων ,φωτογραφιών και αεροφωτογραφιών (εικόνα 2) και είναι:



Εικόνα 1

Τέχνικὰ στοιχεῖα

- Καταγραφή είδους περιφράξεων.
- Καταγραφή χαρακτηριστικῶν σημείων του πάρκου
- Καταγραφή οργανωμένων και μη χώρων στάθμευσης καθώς και διεξαγωγή μετρήσεων με σκοπό την εκτίμηση της αντίστοιχης κάλυψής τους σε εβδομαδιαία βάση.
- Μέτρηση αποστάσεων, οδικού δικτύου, πεζοδρόμων.
- Καταγραφή εισόδων, εξόδων τόσο των πεζῶν αλλά και των οχημάτων με ταυτόχρονη αποτύπωση των διατομῶν τους.
- Συλλογή κυκλοφοριακῆς πληροφορίας (τύποι και εἶδη οχημάτων, ροές-φόρτοι, ταχύτητες).
- Αποτύπωση στοιχείων αστικής επίπλωσης (φανάρια, παγκάκια).
- Στοιχειώδης αποτύπωση του αναγλύφου (κλίσεις,ρέμματα,)
- Αποτύπωση συγκοινωνιακού δικτύου (στάσεις μετρό ΗΣΑΠ).

Ανθρωπογενή στοιχεία

- Κύριοι χώροι συγκέντρωσης χρηστών πάρκου.
- Κύριες διαδρομές πεζών.
- Καταγραφή «ποιοτικών» διαδρομών στο εσωτερικό του πάρκου.
- Κύριοι πόλοι έλξης.
- Επισκεψιμότητα των επί μέρους δημοτικών πάρκων.
- Απογραφή των επιβατών-χρηστών του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας (αποβιβάσεις-επιβιβάσεις).
- Καταγραφή profile χρηστών πάρκου (γένος, ηλικία)

1.4.2. Ερωτηματολόγια

Έγινε σύνταξη ερωτηματολογίου (σχ. 1) για την διερεύνηση της ταυτότητας των επισκεπτών του πάρκου και της μετακίνησής τους σε αυτό. Πραγματοποιήθηκαν 32 συνεντεύξεις σε διαφορετικές περιοχές του μητροπολιτικού πάρκου, και τα αποτελέσματα εκφράστηκαν μέσω πινάκων.

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

I ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Φύλο	Ηλικία	Επάγγελμα
A <input type="checkbox"/> Γ <input type="checkbox"/>	10-19 20-29 30-39 40-49 50-59 60+	

- **ΕΡΓΑΖΕΣΤΕ ΚΟΝΤΑ ΣΤΟ ΠΑΡΚΟ?**
 ΝΑΙ
 ΟΧΙ
- **ΑΠΟ ΠΟΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΡΧΕΣΤΕ?**

- **ΤΙ ΜΕΣΟ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΑΤΕ?**

- **ΕΡΧΕΣΤΕ ΣΥΧΝΑ ΕΔΩ?**
 ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ
 Σ/Κ
 1-2 ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΜΗΝΑ
 ΑΛΛΟ
- **ΠΟΙΟ ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣΤΕ ΣΥΧΝΟΤΕΡΑ ΚΑΙ ΓΙΑΤΙ?**

Σχήμα 1 : Υπόδειγμα ερωτηματολογίου

Έρευνα μετακινήσεων έγινε και για τους εργαζόμενους στο πάρκο απο ομάδα μελετης του πολυτεχνείου (βλ.ερευνητικό πρόγραμμα Ε.Μ.Π) ,χρησιμοποιώντας το ακόλουθο ερωτηματολόγιο (σχ. 2)

Στοιχεία ερωτώμενου:

Φύλο: Α | Γ

Ηλικία: 0-18 | 18-24 | 25-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65+

Ιδιοκτησία ΙΧ: Ν | Ο

Δήμος μόνιμης κατοικίας:

Χώρος & ανκείμενο εργασίας:

Αριθμός εργαζομένων στην επιχείρηση:

α/α Μετακίνησης	Προέλευση		Μέσο μετακίνησης											Προορισμός			
	Δήμος	Κωδικός ζώνης	Πόδια	Ποδήλατο	Δίκυκλη μηχανή	Επιβάτης ΙΧ	Οδηγός ΙΧ	Ταξί	Αστικό Λεωφορείο	Μετρό	Ηλεκτρικός	Τραμ	Προαστιακός	Δημοτική συγκοινωνία	Τρόλεϊ	Δήμος	Κωδικός ζώνης
M1																	
M2																	
M3																	
M4																	
M5																	

Σχήμα 2 : Υπόδειγμα ερωτηματολογίου

1.5. Η ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΤΟ ΠΑΡΚΟ

Η στάθμευση είναι ένα μακροχρόνιο πρόβλημα που δύσκολα μπορεί επιλύθει καθώς οι πολιτικές που ακολουθούνται υποστηρίζουν την αλόγιστη χρήση του αυτοκινήτου και ενθαρρύνουν την ελαστικότητα στους νόμους περι στάθμευσης στους δημόσιους χώρους και τα Πάρκα, πολιτικές που με τη σειρά τους επηρέασαν και τους ανοιχτούς χώρους πρασίνου όπως το Μητροπολιτικό Πάρκο Γουδή.

1.5.1. Πολιτική της στάθμευσης

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας, που είναι το στρατηγικό σχέδιο για την Αττική της δεκαετίας του 80, σχέδιο κατά κοινή ομολογία πρωτοποριακό και καινοτόμο, εξ ου και ακόμα επίκαιρο στις βασικές του επιλογές, όπως και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αθηναίων που εξειδικεύει το ΡΣΑ για το Δήμο, έχουν θεσμοθετήσει –από το 1985 και 88 αντίστοιχα- τις βασικές αρχές πολιτικής για το θέμα της στάθμευσης, όχι αποσπασματικά και μεμονωμένα αλλά με ολοκληρωμένο τρόπο, σε συσχετισμό με τη γενικότερη στρατηγική (λειτουργικής, αισθητικής και οικολογικής) αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος την οποία πρεσβεύουν.

Στα πλαίσια αυτά η πολιτική στάθμευσης αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα μιας ολοκληρωμένης πολιτικής μεταφορών αλλά και κάθε πολεοδομικής πολιτικής, ιδιαίτερα δε αυτής των αστικών αναπλάσεων, δεδομένου ότι μπορεί να αποδειχθεί βασικό εργαλείο για την απελευθέρωση, άρα διεύρυνση του δημόσιου χώρου, προς όφελος του τόσο αναγκαίου για την πόλη πρασίνου.

Βασικές αρχές μιας πολιτικής στάθμευσης που θέλει να εντάσσεται σε πνεύμα «βιώσιμης κινητικότητας» είναι:

- Η απομάκρυνση του αυτοκινήτου από τις κεντρικές περιοχές και τους ανοιχτούς δημόσιους χώρους πρασίνου, άρα αποφυγή χωροθέτησης χώρων στάθμευσης σ' αυτές.
- Εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης, αρχίζοντας από τις κεντρικές περιοχές, με στόχο την προσωρινή και όχι μακράς διάρκειας κατάληψη του δημόσιου χώρου.
- Καθιέρωση μιας πολιτικής ανέγερσης κτιρίων στάθμευσης σε 2 περιπτώσεις:
 - Σε περιμετρικά σημεία της πόλης (σε εξωτερικό δακτύλιο),
 - Στους κόμβους συμβολής του κυρίων οδικών αξόνων με τους σταθμούς μέσων μεταφοράς (μετρό, ΗΣΑΠ) και,
 - Στις περιοχές κατοικίας αλλά σε συνδυασμό με μια συστηματική πολιτική αστικών αναπλάσεων, ώστε να αναβαθμίζεται ο απελευθερούμενος δημόσιος χώρος προς όφελος της διακίνησης πεζών ή ποδηλάτων και της δημιουργίας δικτύου πρασίνου.

1.5.2. Η Νομοθεσία για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης

Στην περιοχή της Μείζονος Περιοχής Πρωτευούσης όπου εντάσσεται και το Μητροπολιτικό Πάρκο Γουδή επιβάλλεται η εξασφάλιση χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων σύμφωνα με διατάξεις που ειδικότερα ορίζουν:

α) Δεν επιτρέπεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων, εφόσον οι εισοδοί ή εξοδοί τους βρίσκονται σε οδούς πλάτους μικρότερου των 7,50 μ. Το πλάτος αυτό μετράται από οικοδομική σε οικοδομική γραμμή αφού προστεθεί και η τυχόν οπισθοχώρηση του ισογείου του κτιρίου, μόνο για το οικόπεδο στο οποίο γίνεται η οπισθοχώρηση. Το παραπάνω πλάτος μετράται κατά τη θέση εισόδου και εξόδου του χώρου στάθμευσης και σε μήκος πρόσοψης 6 μ.

β) Δεν επιτρέπεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων αριθμού θέσεων μεγαλύτερου του απαιτούμενου για τα κτίρια που εξυπηρετούνται από αυτούς, εφόσον οι εισοδοί ή έξοδοι των χώρων αυτών βρίσκονται σε πεζόδρομους. Τα κτίρια που εξυπηρετούνται από τους υπόψη χώρους στάθμευσης πρέπει να βρίσκονται σε γήπεδα που έχουν πρόσωπο αποκλειστικά και μόνο στους ίδιους με τους χώρους στάθμευσης πεζόδρομους.

γ) Δεν επιτρέπεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων, χωρητικότητας μεγαλύτερης των 15 θέσεων, σε απόσταση μικρότερη των 30 μ από σηματοδοτούμενο κόμβο και εφόσον οι εισοδοί ή έξοδοι τους βρίσκονται στην κύρια οδό, για την οποία επιβλήθηκε η σηματοδότηση. Η παραπάνω απόσταση μετράται από τον άξονα της πλησιέστερης εισόδου ή εξόδου του χώρου στάθμευσης μέχρι τον πλησιέστερο σηματοδότη του κόμβου.

δ) Δεν επιτρέπεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων χωρητικότητας μικρότερης των 15 θέσεων, εφόσον οι εισοδοί ή έξοδοι τους βρίσκονται στις οδούς που σημειώνονται με γραμμή και στιγμή, όπως φαίνεται στα με αρθ.1 και 2 διαγράμματα που δημοσιεύτηκαν στο (ΦΕΚ-46/Α/80).(www.minenv.gr)

1.6. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΕΡΕΥΝΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

1.6.1. Γενικά

Η περιοχή Γουδή είναι σήμερα κατακερματισμένη από διάφορες χρήσεις ετερόκλητου χαρακτήρα και σε μεγάλο βαθμό μη συνάδουσες με την προοπτική ανάπτυξης ενός Μητροπολιτικού Πάρκου. Ωστόσο το μεγαλύτερο ποσοστό του χώρου αντιστοιχεί σε ελεύθερες επιφάνειες με αρκετό πράσινο.

Δεδομένων:

- της γειτνίασης της περιοχής Γουδή με τον Υμηττό,
- της ύπαρξης σε αυτήν δύο πολύ μεγάλων Πανεπιστημιακών campus τα οποία, όπως συμβαίνει σε όλο τον κόσμο, θα έπρεπε να χαρακτηρίζονται από ήπιες συνθήκες περιβάλλοντος και της μεγάλης έλλειψης χώρων πρασίνου σε μια Αθήνα εξαιρετικά υψηλής πυκνότητας δόμησης, συνθηκών βαρβαρότητας στο επίπεδο του οδικού δικτύου και περιβαλλοντικά υποβαθμισμένης,
η περιοχή αναγνωρίζεται ως ένα καταφύγιο που θα μπορούσε να αξιοποιηθεί.

Δεν υποτιμάται ότι σε όλες τις χρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε αυτήν οι ανάγκες για επέκταση των χώρων τους διαρκώς αυξάνουν και ότι οι ασκούμενες πιέσεις για την επέκτασή τους είναι πολλές. Επίσης πολλές ήταν και είναι οι πιέσεις για νέες εγκαταστάσεις που οδήγησαν π.χ. στην κατασκευή του γηπέδου Badminton, του οποίου το περιβαλλοντικό αποτύπωμα είναι σήμερα αρκετά οδυνηρό για την περιοχή. Σημειώνεται επίσης ότι ασκούνται επιπλέον και συγκοινωνιακές πιέσεις για διαμπερή διέλευση οχημάτων και για στάθμευση. Είναι λοιπόν επείγουσα η ανάγκη άσκησης πολιτικών αναβάθμισης του χώρου ώστε να ενισχυθεί η προοπτική ενοποίησής του. Ο υπό μελέτη ποδηλατόδρομος θα συμβάλλει προφανώς προς αυτή την κατεύθυνση.

Το σχέδιο για το Μητροπολιτικό Πάρκο Γουδή δεν αντιστοιχεί στη μοναδική προσπάθεια δημιουργίας μεγάλων χώρων πρασίνου στην Αθήνα. Αντίθετα ο Οργανισμός Αθήνας προωθεί, εδώ και πολλά χρόνια, το πρόγραμμα «Ενοποίηση Χώρων Πρασίνου του Λεκανοπεδίου», με στόχο την ενοποίηση του υφιστάμενου αλλά σκόρπιου αστικού πρασίνου Μητροπολιτικού, Διαδημοτικού και Τοπικού χαρακτήρα και τη διασύνδεσή του με το περιαστικό που αντιστοιχεί στους Ορεινούς Όγκους που περιβάλλουν το Λεκανοπέδιο. Τέτοιοι πράσινοι χώροι είναι για παράδειγμα: ο Εθνικός Κήπος, το Πεδίον Άρεως, το Άλσος Συγγρού, τα Πάρκα

της περιοχής του Ελαιώνα, το υπό μελέτη Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, τα Τουρκοβούνια, ο Λυκαβηττός, ο λόφος Φιλοπάππου, το Πάρκο Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης στον Πύργο Βασιλίσσης, οι χώροι στρατοπέδων που θα μετεγκατασταθούν (όπως ΚΕΒΟΠ, Γουδή, Βοτανικού), η ακτή του Σαρωνικού, τα λατομεία που αποκαθίστανται και αναδασώνονται (όπως π.χ. το Σελεπίτσαρι, του Βιαρόπουλου, ο Καρέας, του Σιακανδράρη), οι ζώνες πρασίνου κατά μήκος του Κηφισού και άλλων σημαντικών ρεμάτων, το πράσινο που περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων, ο Βοτανικός Κήπος στο Χαϊδάρι κ.λπ.

Ο στόχος είναι να δημιουργηθεί ένα εκτεταμένο δίκτυο πράσινων διαδρομών, το οποίο θα προσελκύει πεζούς και ποδηλάτες, δίνοντάς τους την ευκαιρία να κάνουν ευχάριστες μετακινήσεις, μικρού ή μεγάλου μήκους, μέσα στον αστικό ιστό, απελευθερωμένοι από την εξάρτηση του αυτοκινήτου.

Το Πάρκο Γουδή

Η πολιτεία, ήδη από το 1977, ξεκίνησε μια προσπάθεια ουσιαστικής συζήτησης και μελέτης του χώρου, ως πρώτο βήμα για τη δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου, αναθέτοντας μέσω του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας στο Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του Τμήματος Αρχιτεκτόνων του ΕΜΠ ερευνητικό πρόγραμμα με τίτλο: «Μητροπολιτικό Πάρκο στο Γουδή».

Αντικείμενό του ήταν ο σχεδιασμός ενός Μητροπολιτικού Πάρκου που θα ενσωμάτωνε τις υφιστάμενες στην περιοχή λειτουργίες υγείας- πρόνοιας- εκπαίδευσης- διοίκησης και αθλητισμού σε ένα ευρύ πάρκο πρασίνου, υψηλής οικολογικής ποιότητας το οποίο επιπλέον θα εμπλουτιζόταν με περιορισμένης έκτασης νέες χρήσεις πολιτισμού, αθλητισμού και αναψυχής.

Η περιοχή που ορίστηκε να μελετηθεί αναπτύσσεται νοτιοανατολικά της Λεωφόρου Μεσογείων και εκατέρωθεν της Λεωφόρου Κατεχάκη, μέχρι τις παρυφές του Υμηττού. Αποτελεί το άθροισμα των εκτάσεων που καλύπτουν οι τέως και νυν στρατιωτικές εγκαταστάσεις ανατολικά της Μεσογείων καθώς και τα στρατόπεδα Πλέσσα και υπουργείου Εθνικής Άμυνας, η Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου, τα πολιτικά νοσοκομεία Ερυθρός Σταυρός, Λαϊκό, Παίδων, Γενικό Κρατικό και Σωτηρία, τα στρατιωτικά νοσοκομεία ΓΕΣ 401 και ΓΝΑ 251, τα υπουργεία Δημόσιας

Τάξης και Δικαιοσύνης, τα ΚΤΕΟ, η ΕΡΤ, η Σχολή Χωροφυλακής, το Άλσος Χωροφυλακής του Δήμου Αθηναίων, το Άλσος Παπάγου, οι αθλητικές εγκαταστάσεις των Δήμων Αθηναίων, Ζωγράφου και Παπάγου, το φυτώριο του Δήμου Αθηναίων, το Κέντρο Ιππασίας της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού, σχολεία και το νεκροταφείο Ζωγράφου. Η συνολική έκταση της Περιοχής Μελέτης ανέρχεται στα 4.500 στρέμματα περίπου. Σε αυτήν κανονικά θα έπρεπε να προστεθεί και η Πανεπιστημιούπολη αλλά δεν περιελήφθη στο ερευνητικό πρόγραμμα.

Από όλες τις παραπάνω εγκαταστάσεις ο υπό μελέτη ποδηλατόδρομος θα εξυπηρετεί άμεσα τις τέως και νυν στρατιωτικές εγκαταστάσεις ανατολικά της Μεσογείων, τη Σχολή Χωροφυλακής, το Άλσος Χωροφυλακής του Δήμου Αθηναίων, την Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου, τις αθλητικές εγκαταστάσεις των Δήμων Αθηναίων, Ζωγράφου και Παπάγου και το Κέντρο Ιππασίας της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού. Γενικότερα ο ποδηλατόδρομος θα λειτουργήσει ως ο ομφάλιος λώρος μεταξύ του Υμηττού και της πόλης.

Περιβαλλοντικοί στόχοι:

Από τους σημαντικότερους του Μητροπολιτικού Πάρκου είναι η διευκόλυνση της κίνησης των αερίων ρευμάτων από τον Υμηττό προς το Λεκανοπέδιο ώστε να βελτιωθούν οι κλιματολογικές συνθήκες της ευρύτερης περιοχής. Στο πλαίσιο αυτό ανήκει και η πολιτική αποκατάστασης και προστασίας των χαρακτηριστικών του φυσικού αναγλύφου, με έμφαση στα ρέματα που αποτελούν αγωγούς δροσιάς προς την πόλη.

Πολεοδομικοί στόχοι:

Από τους σημαντικότερους είναι η δρομολόγηση μιας στρατηγικής που, εκτός από την ενοποίηση των εσωτερικών ελεύθερων επιφανειών της συγκεκριμένης περιοχής, θα εισαγάγει τη λογική της ενοποίησης και εξωτερικών πράσινων χώρων που ανήκουν στην ευρύτερη περιοχή, όπως τα Τουρκοβούνια, οι χώροι πρασίνου του Νέου Ψυχικού και οι χώροι που εντάσσονται στο Πρόγραμμα Ενοποίησης Πρασίνου, Πολιτιστικών και Κοινωνικών Δραστηριοτήτων του Κέντρου της Αθήνας.

Συγκοινωνιακοί στόχοι:

Ένα μεγάλο ζητούμενο είναι η θωράκιση του Πάρκου απέναντι στις απειλές διείσδυσης από τα αυτοκίνητα. Ο στόχος αυτός θα αποκτήσει ιδιαίτερη βαρύτητα μετά την κατασκευή του ποδηλατοδρόμου, δεδομένου ότι οι ποδηλάτες είναι

ευάλωτοι και πρέπει να κινούνται σε ένα ασφαλές και όμορφο περιβάλλον. Θα ήταν κρίμα τμήματα του πάρκου να είναι κατακτημένα από το αυτοκίνητο όπως συμβαίνει σήμερα. Στους συγκοινωνιακούς στόχους του προγράμματος ήταν και ο σχεδιασμός της εξυπηρέτησης των επισκεπτών με δημόσια συγκοινωνία. Αυτό θα σήμαινε εσωτερικό δίκτυο mini-bus για την ανετότερη προσπέλαση των γειτονικών σταθμών μετρό.

1.6.2. Προτάσεις της έρευνας

Α' Ζώνη (καθαρή έκταση περίπου 1.450 στρ.)

Θα είναι ο κεντρικός πυρήνας του Πάρκου και θα αποτελεί στην ουσία το δημόσιο κοινόχρηστο τμήμα του. Θα είναι περιφραγμένος κατά το μεγαλύτερο τμήμα του, με μεγάλο αριθμό εισόδων και θα τον διαχειρίζεται ένας ενιαίος Φορέας. Στη ζώνη αυτή κυριαρχεί η χρήση του κοινόχρηστου πράσινου, το οποίο αρθρώνεται από επιμέρους πάρκα και άλση, που θα διαφοροποιούνται σε αντιστοιχία με τα φυσικά χαρακτηριστικά του τοπίου και των φυτεύσεων. Τα φυσικά στοιχεία του χώρου που προτείνεται να αναδειχθούν είναι:

> *Ιλισός:* αποκαθίσταται και αναδεικνύεται το συνεχές της κοίτης και η παραρεμάτια βλάστηση. Εξασφαλίζεται η δυνατότητα περιπάτου και στάσης.

> *Υμηπτός:* αναβαθμίζονται τα φυσικά οικοσυστήματα και εξασφαλίζονται διέξοδοι του Πάρκου προς τον ορεινό όγκο.

Στην Α' Ζώνη, γίνεται συνολικός επανασχεδιασμός του χώρου και των δραστηριοτήτων του. Απομακρύνονται οι λειτουργίες που δεν συνάδουν με τη λογική του Μητροπολιτικού Πάρκου και με τις νέες πολιτιστικές χρήσεις στα διατηρούμενα ιστορικά κτίρια. Δεν επιτρέπεται κατά κανόνα η δόμηση νέων κτιρίων. Επιτρέπονται μόνο παρεμβάσεις μικρής κλίμακας για την αρχιτεκτονική ανάδειξη των υφιστάμενων κτιρίων και του άμεσου περιβάλλοντος χώρου. Οι δραστηριότητες που προωθούνται αφορούν τις Καλές τέχνες (δημιουργούνται κυρίως εκθέσεις εικαστικών τεχνών και χώροι για εκδηλώσεις μουσικής, θεάτρου και κινηματογράφου), και την ανάδειξη του Φυσικού Τοπίου και της ιστορίας του Χώρου.

Β' Ζώνη (καθαρή έκταση περίπου 2.400 στρ.)

Ως βασικός της ρόλος προβλέπεται η προστασία του Πάρκου. Θα αποτελεί το τμήμα του Πάρκου που θα συνεχίσει να βρίσκεται υπό τη διαχείριση φορέων που σήμερα κατέχουν χώρους (Δήμοι, Νοσοκομεία, Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, Υπουργεία, κλπ.). Γί' αυτή τη ζώνη, προτείνεται να ισχύει ένα κανονιστικό πλαίσιο ως προς τη δόμηση και την προστασία των κτισμάτων, του τοπίου και των φυτεύσεων, καθώς και συγκεκριμένες κατευθύνσεις ως προς το σχεδιασμό και την ανάπλαση των

υπαίθριων χώρων τους, ώστε να συσχετισθούν οργανικά με τον κεντρικό πυρήνα του Πάρκου.

Σε αυτή τη Ζώνη Προστασίας διατηρούνται, κατά κανόνα, οι υπάρχουσες χρήσεις Υγείας-Πρόνοιας-Εκπαίδευσης-Έρευνας.Περιορίζονται όμως οι δυνατότητες επέκτασης και μειώνονται οι ιδιαίτερα υψηλοί όροι δόμησής τους.Ως προς το στρατόπεδο Πλέσσα, το Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος προτείνει τη μετατροπή του σε χώρο πρασίνου, όπως προβλέπει το ΓΠΣ. Προτείνεται επίσης η σταδιακή αλλά ριζική μείωση των λειτουργιών Κεντρικής Διοίκησης, μια και ήδη σε αυτό το τμήμα (επί της Λ. Μεσογείων) είναι χωροθετημένος υπερβολικός αριθμός υπουργείων.

Οργάνωση των κινήσεων και χωροθέτηση των λειτουργιών

Η έρευνα προβλέπει δυο κύριους διασταυρούμενους άξονες, πλάτους από 10 έως 25 μέτρα, που θα έχουν χαρακτήρα δημοσίων περιπάτων. Φιλοξενούν εκτός από πεζούς, ποδηλατόδρομο, χώρους παιχνιδιού, καθιστικά, καθώς και διαμορφώσεις για υπαίθριες εκθέσεις γλυπτικής.Γύρω τους χωροθετούνται δραστηριότητες πολιτισμού και αναψυχής, σε προτεινόμενα προς διατήρηση ιστορικά κτίρια.Το σημείο τομής των δύο κύριων αξόνων βρίσκεται στο συγκρότημα κτιρίων των Υπόστεγων Οχημάτων της πρώην Στρατιωτικής Πόλεως Γουδή (σημερινό Άλσος Στρατού).Στο σημείο αυτό χωροθετείται ο κεντρικός χώρος εκθέσεων και αναψυχής, Κέντρο για τις Καλές Τέχνες.Οι αφετηρίες των παραπάνω αξόνων ταυτίζονται με τις κύριες εισόδους στο Πάρκο, όπου προβλέπονται πλατείες εξοπλισμένες με ενημερωτικά περίπτερα.Ένας τρίτος άξονας, οικολογικού χαρακτήρα, κινείται κατά μήκος του κύριου κλάδου του Ιλισού, αποτελεί περίπατο στο φυσικό τοπίο και συνοδεύεται από μικρά μονοπάτια που κατεβάζουν ως την κοίτη του.

Κύριοι άξονες κίνησης πεζών και ποδηλατών

Η λειτουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου στηρίζεται στο περπάτημα, στο ποδήλατο και δευτερευόντως σε εσωτερική δημόσια συγκοινωνία.Τα αυτοκίνητα εμποδίζονται να εκτελούν διαμπερείς κινήσεις.Τους παρέχεται ωστόσο ευκολία προσπέλασης σε περιμετρικούς χώρους στάθμευσης.Ο κορμός των εσωτερικών μετακινήσεων συνίσταται σε δύο βασικούς εγκάρσιους άξονες κίνησης πεζών και

ποδηλάτων που επιτρέπουν την κατανόηση της εσωτερικής οργάνωσης του Πάρκου, αναδεικνύουν τον πυρήνα του και αποτελούν το σκελετό για την περιδιάβαση σε κάθε τμήμα του, καθώς και την προσπέλαση κάθε επιμέρους χρήσης του.

Ο *πρώτος κύριος άξονας* ξεκινά από τη λεωφόρο Μεσογείων, διασχίζει το Μητροπολιτικό Πάρκο, με κατεύθυνση ΝΑ - ΒΔ και καταλήγει στην οδό Ηρώων Πολυτεχνείου στου Ζωγράφου (άξονας Μεσογείων - Ζωγράφου). Πρόκειται για χάραξη που διασχίζει τον κεντρικό χώρο του Πάρκου, περνά πάνω από τον Ιλισό με μικρή γέφυρα, συνεχίζει δυτικά του Αθλητικού Κέντρου του Δήμου Αθηναίων, διασχίζει το χώρο της Πολυτεχνειούπολης με σημείο αναφοράς τα κτίρια νέας Βιβλιοθήκης και Διοίκησης του ΕΜΠ, εξυπηρετεί περιοχές κατοικίας του Δήμου Ζωγράφου και καταλήγει στην Πανεπιστημιούπολη. Η χάραξη του άξονα αυτού εξυπηρετεί σε σημαντικό βαθμό τους στόχους που τίθενται και σήμερα. Ο σχεδιασμός στο πλαίσιο του τρέχοντος ερευνητικού προγράμματος του ΥΜΕ θα λάβει πολύ σοβαρά υπόψη του αυτή τη χάραξη και δεν προβλέπεται να διαφοροποιηθεί ριζικά από αυτήν.

Ο *δεύτερος κύριος άξονας*, ξεκινά από την οδό Παπαδιαμαντοπούλου, δίπλα στα Νοσοκομεία Παίδων και καταλήγει στην οδό Κύπρου, δίπλα στο ναό της Αγ. Σκέπης Παπάγου (άξονας Παπαδιαμαντοπούλου-Κύπρου). Το φράγμα της Κατεχάκη προτείνεται να παρακάμπτεται σε δυο θέσεις: αφενός, με υπόγειο πέρασμα πλάτους 60 μέτρων και, αφ ετέρου, με πεζογέφυρα στο ύψος της εισόδου στο Άλσος Στρατού.

Ο *τρίτος άξονας*, έχει οικολογικό χαρακτήρα (άξονας Αναψυκτήριο Ρυθμός - Μονή Αγ. Ι. Θεολόγου). Έχει αφετηρία τη συμβολή των οδών Γ. Παπανδρέου και Μεγ. Αλεξάνδρου, ακολουθεί το ίχνος του κύριου κλάδου του Ιλισού, κατά μήκος των οδών Ούλφ Πάλμε και Γ. Παπανδρέου, περνά υπόγεια τη λεωφόρο Κατεχάκη, πέρασμα μεγάλου πλάτους, και ακολουθεί την κοίτη του ποταμού μέχρι την έξοδό του από το χώρο του Πάρκου. Από το σημείο αυτό προβλέπεται η δυνατότητα συνέχισης της πορείας κατά μήκος του Ιλισού, μέχρι τις πηγές του στη Μονή Αγ. Ιωάννη Θεολόγου.

Συνδέσεις για την άμβλυση του φράγματος της Κατεχάκη

Οι συνδέσεις αυτές είναι σημαντικές και για τον υπό μελέτη ποδηλατόδρομο διότι εννοείται ότι θα αυξήσουν, εφόσον υλοποιηθούν, τους ποδηλάτες που θα τον

χρησιμοποιούν. Πράγματι από την απέναντι πλευρά της Κατεχάκη βρίσκεται ο Δήμος Παπάγου σε μεγάλο μέρος του οδικού δικτύου του οποίου επικρατούν ήπιες συνθήκες που προσφέρονται για ποδήλατο.Συγχρόνως για το Δήμο έχει εκπονηθεί μελέτη δικτύου ποδηλάτου που θα έχει νόημα να υλοποιηθεί αν υπάρχει στην απέναντι πλευρά της Κατεχάκη ο μεγάλος ποδηλατόδρομος που προγραμματίζει το ΥΜΕ.

Για να υπάρξει λοιπόν ένα ολοκληρωμένο Μητροπολιτικό Πάρκο που δεν θα διακόπτεται η ενότητά του από την Κατεχάκη το Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος είχε προτείνει:

Ένα ευρύ υπόγειο πέρασμα (πλάτους 60 μ.), στο ύψος περίπου της σημερινής εισόδου του Στρατοπέδου Βαρύτη από τη μια και του Φυτωρίου του Δήμου Αθηναίων από την άλλη.Μέχρι την υλοποίηση αυτού του ακριβού έργου πρότεινε την κατασκευή στην ίδια θέση μιας προσωρινής ελαφριάς πεζογέφυρας.

Υπόγειο πέρασμα κατά μήκος του κύριου κλάδου του Ιλισού (πλάτους περίπου 40 μ.).

Υπόγεια διάβαση της Κατεχάκη στον κόμβο της Λ. Μεσογείων, για την άμεση είσοδο στο Μητροπολιτικό Πάρκο από το σταθμό του μετρό Κατεχάκη.Η διάβαση αυτή θα ήταν εξαιρετικά σημαντική και για τον υπό μελέτη ποδηλατόδρομο διότι αυτός θα απευθύνεται εκτός από τους χρήστες του πάρκου, στους εργαζομένους, σπουδαστές και διδάσκοντες στην Πολυτεχνειούπολη και Πανεπιστημιούπολη. Αυτοί όλοι στο μεγαλύτερο μέρος τους θα έρχονται με το μετρό.Σήμερα η φωτεινή σηματοδότηση είναι ανεπαρκής για τους πεζούς και αυτό επιβαρύνεται από το γεγονός ότι οι τροχονόμοι δίνουν προτεραιότητα στα αυτοκίνητα που προέρχονται από την περιφερειακή Υμηττού με αποτέλεσμα οι πεζοί να χάνουν πολλές φάσεις πρασίνου.Επιπλέον η κεντρική νησίδα είναι πολύ στενή και οι πεζοί που αναμένουν για να περάσουν απέναντι σε δεύτερο χρόνο δεν έχουν χώρο για να προφυλαχτούν.

Νέα ισόπεδη διάβαση (με σηματοδότη) στο κοινό σημείο εισόδου του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης – ΕΥΠ και των Στρατιωτικών Νοσοκομείων που θα υποκαταστήσει τις τρεις ισόπεδες διασταυρώσεις που υφίστανται σήμερα στο τμήμα της Κατεχάκη, μεταξύ Μεσογείων και Πίνδου και θα εξασφαλίσει άμεση πρόσβαση στο Ίδρυμα Ιατροβιολογικών Ερευνών από την Κατεχάκη.Διατηρούνται επιπλέον η ισόπεδη διάβαση με σηματοδότη στη συμβολή με τη Μεσογείων και η ισόπεδη διάβαση με σηματοδότη (όπου εξασφαλίζεται χρόνος πράσινου φαναριού για τους πεζούς)στη συμβολή με τις Πίνδου, Κοκκινοπούλου.Ένα επίσης φράγμα που αποκόπτει το

Πάρκο και βέβαια και τον υπό μελέτη ποδηλατόδρομο είναι η Κοκκινοπούλου. Δεν είναι το ίδιο ισχυρό με την Κατεχάκη ωστόσο δεν παύει να είναι επικίνδυνο. Το Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος είχε προτείνεται την κατασκευή ανυψωμένης ισόπεδης διάβασης,στη διασταύρωση των απέναντι εισόδων στο Αθλητικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων και στην Πολυτεχνειούπολη.

2. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

2.1.ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Σύμφωνα με την μελέτη της περιοχής του μητροπολιτικού πάρκου στο Γουδί παρατηρούμε τις ποικίλες χρήσεις γης του, τις οποίες θα χωροθετήσουμε βάση των παρακάτω χαρακτηριστικών τους .(βλ. Χάρτη 1,Παράρτημα 2)

➤ ΣΤΕΓΑΣΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

Η στέγαση αποτελεί την πρωταρχική χρήση γης στο αστικό περιβάλλον και παρά το γεγονός ότι στο μητροπολιτικό πάρκο δεν υπάρχουν ζώνες κατοικίας οφείλουμε να την συμπεριλάβουμε για την κατανομή των χρήσεων γης των όμορων περιοχών.

➤ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΙ ΘΕΣΕΙΣ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙΩΝ

Στην κατηγορία αυτήν μπορούν να περιληφθούν οι παρακάτω επιμέρους χρήσεις:

- Διοίκηση ευρύτερου δημόσιου τομέα(κεντρικές , περιφερειακές και τοπικές υπηρεσιές δημόσιας διοίκησης, αυτοδιοίκησης, δικαιοσύνης αστυνομίας, πυροσβεστικής αστυνομίας κ.α.)
- Πολιτιστικές εγκαταστάσεις (μουσεία, πινακοθήκες, εκθέσεις, βιβλιοθήκες, μουσική, θέατρο, συνέδρια, διαλέξεις).
- Κεντρικές τουριστικές και ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις (εστιατόρια, αναψυκτήρια, και λοιπά ψυχαγωγικά θεάματα).

➤ ΠΕΡΙΟΧΕΣ Ή ΘΕΣΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Συνήθως περιλαμβάνονται :

- Προσχολική εκπαίδευση (νηπιαγωγεία)
- Στοιχειώδης εκπαίδευση (δημοτικά σχολεία)
- Μέση εκπαίδευση (γυμνάσια και λύκεια)
- Τριτοβάθμια εκπαίδευση (ΑΕΙ, ΤΕΙ κ.λ.π.)
- Τεχνική και επαγγελματική εκπαίδευση

- Λοιποί εκπαιδευτικοί οργανισμοί (ινστιτούτα ξένων γλωσσών, φροντιστήρια κ.α.)

➤ ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

- Εκκλησίες
- Ναοί άλλων δογμάτων
- Χώροι θρησκευτικών εκδηλώσεων
- Εγκαταστάσεις θρησκευτικών οργανώσεων
- Μοναστήρια
- Νεκροταφεία.

➤ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ, ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΝΕΡΟΥ

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται διάφορα είδη κοινόχρηστου πρασίνου όπως, π.χ. δημοτικοί και δημόσιοι κήποι, πάρκα, άλση, δάση κ.λπ. (όχι ιδιωτικές πρασιές, ακάλυπτοι οικοπέδων, ακάλυπτοι σχολείων ή άλλες εγκαταστάσεις περιορισμένης χρήσης).Είναι δυνατόν ακόμα να υφίστανται κατά περίπτωση αλές, νησίδες ή άλλες λωρίδες πρασίνου σε λοιπές κοινόχρηστες επιφάνειες π.χ. σε δρόμους, πλατείες κ.λπ.

Στην κατηγορία αυτή εμφανίζονται συνήθως και οι υδάτινες επιφάνειες, όπως

- Τεχνητές ή φυσικές λίμνες
- Ποτάμια,ρεμματα
- Βιότοποι
- Βαλτώδεις επιφάνειες

Τέλος, στην ίδια κατηγορία παρουσιάζονται και διάφοροι ζωολογικοί και βοτανικοί κήποι, ελεύθεροι χώροι για συγκεντρώσεις, υπαίθριες γιορτές, πανηγύρια, παρελάσεις, περιπάτους, πικνίκ κ.ά..

➤ ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Ανάλογα με το σκοπό που επιδιώκεται, αυτή την κατηγορία μπορούμε να τη χωρίσουμε σε δύο μεγάλες ομάδες:

- Εγκαταστάσεις για άθληση ή παιχνίδια
- Αθλητικά θεάματα.

Η πρώτη περιλαμβάνει από παιδότοπους και παιδικές χαρές μέχρι όλες τις κατηγορίες ιεραρχημένων κοινόχρηστων αθλητικών εγκαταστάσεων για αθλοπαιδιές, στίβο, κολύμβηση κ.λπ. Ας προσθέσουμε εδώ και τις ιδιωτικές αθλητικές εγκαταστάσεις, όπως τα γυμναστήρια, που συχνά εμπλέκονται με άλλες χρήσεις και που παρουσιάζονται στο σχέδιο ανάλογα με το βαθμό εμβάθυνσής του.

Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει το προσφερόμενο από τον επαγγελματικό αθλητισμό θέαμα, όπως π.χ. ιπποδρομίες και επαγγελματικό ποδόσφαιρο, και έχει ως χαρακτηριστικό της το μεγάλο αριθμό θεατών με τα γνωστά προβλήματα, όσον αφορά το χώρο, τα μέσα μεταφορών, τις θέσεις στάθμευσης κ.ά., ενώ φυσικά δεν μπορούμε στην περίπτωση αυτή να μιλάμε για αθλούμενους.

Πέρα από τις παραπάνω ειδικές εγκαταστάσεις, αθλητισμός, σύμφωνα με σύγχρονες απόψεις, μπορεί να διεξαχθεί και σε κοινόχρηστους χώρους, όπως πάρκα, πλατείες και φυσικά μονοπάτια, ποδηλατοδρόμους κ.λπ. Εάν κάποια από τις σχετικές αθλητικές δραστηριότητες εμφανίζεται συστηματικά σε μια πόλη ή επιδιώκεται η ενίσχυση της (π.χ. Μαραθώνιος δρόμος), θα πρέπει να γίνονται οι κατάλληλες διαμορφώσεις στον κοινόχρηστο χώρο.

➤ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

- Στρατόπεδα
- Κέντρα και οι σχολές στρατιωτικής εκπαίδευσης
- Ειδικές στρατιωτικές εγκαταστάσεις
- Ζώνες ασκήσεων
- Περιοχές κάτω από στρατιωτικό έλεγχο κ.λπ.

➤ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Στο σημαντικό αυτόν τομέα, που ενσωματώνει το όλο συνδετήριο πλέγμα της πόλης με τα μέρη της και τον εκτός αυτής χώρο, περιλαμβάνονται:

- Ιεραρχημένα δίκτυα οδών τροχοφόρων(από τοπικούς δρόμους μέχρι κλειστούς αυτοκινητόδρομους με διαφοροποιήσεις ως προς την ποιότητα και το φόρτο κυκλοφορίας).
- Χώροι για κυκλοφορία δικύκλων (αν υπάρχουν), ποδηλατοδρόμοι.
- Χώροι για κίνηση πεζών: πλατείες, πεζόδρομοι, βασικά πεζοδρόμια και μονοπάτια για περιπάτους.
- Περιοχές στάθμευσης αυτοκινήτων(parking) και σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, καθώς και - ανάλογα με το βαθμό λεπτομέρειας του σχεδίου - ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης.
- Γραμμές, στάσεις ή σταθμοί δημόσιων μεταφορικών μέσων (λεωφορεία, ηλεκτρικά λεωφορεία, τραμ, μετρό), χώροι μετεπιβίβασης (park and ride).
-

➤ ΕΔΑΦΗ ΜΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ

Στην κατηγορία αυτή μπορούν να υπαχθούν :

- Γενικά οι χέρσες επιφάνειες. Σε περίπτωση όμως περιορισμένης ή παροδικής χρησιμοποίησης τους από τον πληθυσμό ή και μονιμότερης (συγκεντρώσεις, πανηγύρια, λούνα παρκ, καταυλισμοί κ.ά.), αυτό πρέπει να επισημανθεί.
- Επιφάνειες ή εγκαταστάσεις οι οποίες εξυπηρέτουσαν στο παρελθόν κάποια λειτουργία που σήμερα έχει διακοπεί (π.χ παλιά λατομεία, εγκαταλειμμένα γήπεδα εργοστασίων ή αποθηκευτικών χώρων,παλιές χωματερές κ.λπ.).
- Επιφάνειες που ενώ τυπικά, π.χ. στο εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο, έχουν διατεθεί για μια χρήση, σήμερα μένουν τελείως αχρησιμοποίητες.

2.2. ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

2.2.1. Γενικά

Το Μητροπολιτικό πάρκο στο Γουδή αποτελεί μία δημόσια έκταση 965 στρεμμάτων, στα όρια των Δήμων Αθηναίων, Ζωγράφου και Παπάγου, Δήμων που αποτελούν μερικές από τις πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές της Αττικής. Η περιοχή αποτελεί ένα ενιαίο αστικό τοπίο στο οποίο κύριο ρόλο παίζουν τα φυσικά χαρακτηριστικά, η ιστορικότητα του χώρου και η αρχιτεκτονική αξία των κτισμάτων του. Αποτελεί έναν χώρο πολύ κεντρικό στην Αθήνα, που παρά το γεγονός ότι βρίσκεται πλησίον των δύο μεγάλων οδικών αξόνων της πόλης, τις λεωφόρους Μεσογείων και Κατεχάκη, πολύ κοντά στη λεωφόρο Κηφισίας και σε δύο σταθμούς του μετρό, έχει διατηρήσει τα χαρακτηριστικά εκείνα που του επιτρέπουν να λειτουργήσει ως άνοιγμα και ως συνέχεια του όρους του Υμηττού.

Βασικός ιδιοκτήτης του πυρήνα του πάρκου είναι το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας καθώς σε αυτό ανήκουν τα 550 στρέμματα από τη συνολική έκταση, εκ των οποίων τα 330 αποτελούν το Άλσος του Στρατού και τα υπόλοιπα 110 στρέμματα το στρατόπεδο «Νικολάου Βαρύτη». Τα υπόλοιπα 400 στρέμματα από τα 965 που περιλαμβάνει η έκταση ανήκουν στους Δήμους Αθηναίων και Ζωγράφου.

2.2.2. Καταγραφή των ιδιοκτησιών

Η λεπτομερής απογραφή των ιδιοκτησιών ανά χωρική ενότητα, έγινε έπειτα απο επιτόπια έρευνα με βάση τα όρια που θέτουν οι περιφράξεις στο μητροπολιτικό πάρκο και παρουσιάζεται στη συνέχεια. (χάρτης 2)

1. Το Ολυμπιακό ακίνητο στο οποίο υπάρχει το αθλητικό κέντρο του Δήμου Αθηναίων με το κολυμβητήριο και τα διάφορα γήπεδα
2. Το Στρατόπεδο Ζορμπά (ΤΕΘΑ)
3. Το Άλσος Στρατού, το οποίο περιλαμβάνει υπαίθρια έκθεση αρμάτων μάχης, μνημεία, χώρο εστίασης και αναψυχής, βιβλιοθήκη και γλυπτοθήκη
4. Το Πάρκο Ζωγράφου
5. Πάρκο Σχολής Χωροφυλακής Δήμου Αθηναίων
6. Τη Σχολή αξιωματικών ΕΛΑΣ, του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης
7. Την Ελληνική Ραδιοφωνία Τηλεόρασης ΕΡΤ
8. Το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης
9. Τα Ολυμπιακά ακίνητα στα οποία υπάρχουν χώρος ιππασίας, κτίριο που στεγάζει το γραφείο Κτηματολογίου του Δήμου Αθηναίων
10. Το πρώην Σύνταγμα Ιππικού
11. Το Ολυμπιακό ακίνητο που στεγάζει το θέατρο Badminton
12. Το Αθλητικό κέντρο Δήμου Ζωγράφου
13. Το εστιατόριο και το χώρο αναψυχής
14. Το Γυμνάσιο και Λύκειο Ζωγράφου
15. Το Σύνδεσμο Θεραπευτικής Ιππασίας Ελλάδας
16. Το πρώην Σύνταγμα Πυροβολικού – Στρατόπεδο Βαρύτη
17. Το πρώην Σύνταγμα Ιππικού – Στρατόπεδο Βαρύτη
18. Το ιδιωτικό πρατήριο βενζίνης

2.2.3. Καταγραφή των τύπων περιφραξης

Στο πάρκο Γουδή σήμερα υπάρχει ένα ιδιόμορφο ιδιοκτησιακό καθεστώς με πολλούς φορείς να έχουν στην αρμοδιότητά τους τμήματα της περιοχής και μια σειρά από άλλους φορείς να διεκδικούν μέρος του χώρου (χάρτης 3).

Πιο συγκεκριμένα ένα μεγάλο τμήμα της ιδιοκτησίας ανήκει στα Ελληνικά Ολυμπιακά ακίνητα και περιλαμβάνει το αθλητικό κέντρο στα ανατολικά του πάρκου που διαθέτουν Κολυμβητήριο και διάφορα γήπεδα. Ο χώρος είναι περιφραγμένος από μάντρα και κάγκελα στο μεγαλύτερο μέρος του ενώ υπάρχουν τμήματα με συρματοπλεγμα κυρίως στα σύνορά του με το οδικό δίκτυο του Άλσους στρατού (χάρτης). Επίσης, στα Ολυμπιακά ακίνητα ανήκουν το θέατρο Badminton το οποίο δεν έχει καμία περίφραξη (εκτός από το εσωτερικό του κτιρίου) και οι χώροι ιππασίας με τα κτιριακά συγκροτήματα στο κέντρο του πάρκου.

Στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας ανήκουν το Στρατόπεδο Ζορμπά (ΤΕΘΑ), το Άλσος Στρατού, ο χώρος του πρώην Συντάγματος Πυροβολικού – Στρατόπεδο Βαρύτη, ο χώρος του πρώην Συντάγματος Ιππικού – Στρατόπεδο Βαρύτη. Όλες οι ιδιοκτησίες έχουν περίφραξη με κάγκελα ή με συρματοπλεγμα και δεν επιτρέπεται η είσοδος στο κοινό με εξαίρεση στο Άλσος στρατού.

Στο Δήμο Αθηναίων ανήκουν το πάρκο Σχολής Χωροφυλακής, και το εσωτερικό οδικό δίκτυο με τους παρόδιους χώρους και τα κενά που αφήνουν οι όμορες ιδιοκτησίες. Το πάρκο Χωρο φυλακής έχει περίφραξη με κάγκελα που δεν επιτρέπει την είσοδο/έξοδο παρά μόνο από συγκεκριμένες προσβάσεις.

Στο Δήμο Ζωγράφου ανήκει ένα μεγάλο πάρκο στα νότια της περιοχής, το οποίο είναι περιφραγμένο με κάγκελα που δεν επιτρέπει την είσοδο/έξοδο παρά μόνο από συγκεκριμένες προσβάσεις. Επίσης, το αθλητικό κέντρο πίσω από το πάρκο, που είναι περιφραγμένο κατά ένα μέρος με κάγκελα και συρματοπλεγμα, το Γυμνάσιο και το Λύκειο Ζωγράφου, καθώς και ένα εστιατόριο που χρησιμοποιείται ως χώρος αναψυχής.

Στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης ανήκει η Σχολή αξιωματικών ΕΛΑΣ, καθώς και ο χώρος που στεγάζεται το Υπουργείο. Και στους δυο χώρους η πρόσβαση για το κοινό είναι ελεγχόμενη και μόνο για παροχή υπηρεσίας και όχι για αναψυχή. Στο Υπουργείο Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης ανήκει ο χώρος της Ελληνικής Ραδιοφωνίας Τηλεόρασης ΕΡΤ, ο οποίος επίσης είναι περιφραγμένος με μάντρα και κάγκελα και η επιτρέπεται μόνο η ελεγχόμενη είσοδος.

Στο Σύνδεσμο Θεραπευτικής Ιππασίας Ελλάδας έχει παραχωρηθεί ένα τμήμα του πάρκου για τις ανάγκες του. Ο σύνδεσμος είναι αθλητικό σωματείο και εποπτεύεται από το Υπουργείο Πολιτισμού. Ο χώρος είναι περιφραγμένος από μάντρα και κάγκελα και η είσοδος είναι ελεγχόμενη.

Τέλος σε ένα μικρό τμήμα του πάρκου που βρίσκεται επί της Λ. Μεσογείων υπάρχει ένα ιδιωτικό πρατήριο βενζίνης.

2.3. ΠΟΛΟΙ ΕΛΞΗΣ

Σημαντικός παράγοντας για την χωροθέτηση χώρων στάθμευσης στο πάρκο είναι ο εντοπισμός των πόλων έλξης που θα αποτελέσουν βάσιμο κριτήριο για την επιλογή των εκτάσεων που δύναται να εκμεταλλευτούμε ,καθώς για τον οδηγό-επισκέπτη του πάρκου είναι σημαντική η ευκολία μετακίνησης μέσα σ` αυτό.Οι πόλοι έλξης λοιπόν που διακρίνουμε στο πάρκο είναι:(χάρτης 4)

- Το Δημοτικό πάρκο Χωροφυλακής : πρόκειται για μια μεγάλη πράσινη επιφάνεια με έντονη τη παρουσία ψηλών δέντρων .Στο εσωτερικό του συναντούμε μια παιδική χαρά και ένα μικρό ζωολογικό κήπο όπου φιλοξενούνται διάφορα είδη πουλιών και αλόγων. Βρίσκεται στην δυτική είσοδο της περιοχής έρευνας και συνορεύει με τη Λ. Μεσογείων και τη σχολή Χωροφυλακής.
- Ο σταθμός Μετρό Κατεχάκη: πρόκειται για σταθμό της γραμμής 3 Μοναστηράκι – Αεροδρόμιο. Συνδέει το σταθμό με το Σύνταγμα σε 9 λεπτά και με το αεροδρόμιο σε 35 λεπτά. Διαθέτει χώρο στάθμευσης για τα Ι.Χ. και συνδέεται με μια σειρά από λεωφορειακές γραμμές της ΕΘΕΛ. Έχει πολύ σημαντική επιβατική κίνηση γιατί εκτός της γύρω κατοικίας εξυπηρετεί τα στρατιωτικά νοσοκομεία , τα πολιτικά νοσοκομεία (Σωτηρία και Γ.Γεννηματάς και Ε.Ντυνάν), το Υπουργείο Δικαιοσύνης, το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, την ΕΡΤ, τη σχολή Χωροφυλακής, την Πανεπιστημιούπολη και την Πολυτεχνειούπολη (σε συνδυασμό με κυκλική διαδρομή λεωφορείου της ΕΘΕΛ). Απέχει μικρή απόσταση από το πάρκο Γουδή, αλλά η σύνδεσή του είναι εξαιρετικά επικίνδυνη και απαιτεί ειδικό σχεδιασμό.

- Το Άλσος Στρατού που βρίσκεται στην δυτική πλευρά του Πάρκου και κατέχει ένα μεγάλο ποσοστό της συνολικής έκτασης αυτού. Στο Άλσος Στρατού βρίσκονται διάφορες εγκαταστάσεις πολιτιστικού και ψυχαγωγικού ενδιαφέροντος όπως η Εθνική Γλυπτοθήκη, μια καφετέρια, παιδική χαρά και ο χώρος επίδειξης αρμάτων. Χαρακτηριστική είναι η επιβλητική είσοδος με τις μεγάλες τσιμεντένιες επιφάνειες που διακρίνεται από την Λ. Κατεχάκη. Έχει αστική επίπλωση και φωτισμό.
- Το Δημοτικό πάρκο Ζωγράφου: πρόκειται για μια πολύ μεγάλη επιφάνεια διαμορφωμένη και κατανομημένη σε χώρο πρασίνου, αθλητικές εγκαταστάσεις, χώρο αναψυχής (εστιατόριο) και χώρο σχολείων (Γυμνάσιο και Λύκειο). Συγκεντρώνει πολύ μεγάλο αριθμό νέων ανθρώπων, αλλά και όλων των ηλικιών δεδομένης της ποικιλίας των χρήσεων που διαθέτει. Είναι ιδανικό για αναψυχή, αθλητισμό και εκπαίδευση.
- Τα Ολυμπιακά ακίνητα: πρόκειται για μια σειρά από κτίρια και εγκαταστάσεις που βρίσκονται διασκορπισμένα μέσα στο χώρο του πάρκου Γουδή. Τα πιο σημαντικά είναι το κτίριο που φιλοξενεί το θέατρο του Badminton, το κτίριο που στεγάζει το κτηματολογικό γραφείο του Δήμου Αθηναίων, το αθλητικό κέντρο για την ιππασία δίπλα στο Υπουργείο Δικαιοσύνης, το αθλητικό κέντρο που στεγάζει κολυμβητήριο και άλλες αθλητικές δραστηριότητες.

2.4. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΕΙΣΟΔΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΔΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η καταγραφή των εισόδων και των εξόδων στο πάρκο τόσο των οδικών δικτύων όσο και των πεζών με την ταυτόχρονη μέτρηση των διατομών τους (χάρτης 3),είναι:

2.4.1. Για οχήματα

- Είσοδος και έξοδος απο τη λεωφόρο Μεσογείων (δρόμος διπλής κατεύθυνσης) στο ύψος του πάρκου χωροφυλακής με πλάτος δρόμου 8 μ.
- Είσοδος στη λεωφόρο Κατεχάκη στο ύψος του Άλσους Στρατού με πλάτος δρόμου 7μ.
- Εξοδος στη συμβολή των οδών Γ.Παπανδρέου και Μεγ.Αλεξάνδρου στο ύψος του δημοτικού πάρκου Ζωγράφου με πλάτος δρόμου 5μ.
- Είσοδος και έξοδος στην λεωφόρο Κοκκινοπούλου στο ύψος του αθλητικού κέντρου Ζωγράφου με πλάτος δρόμου 6μ.

2.4.2. Για τους πεζούς

- Στο πάρκο χωροφυλακής όπου υπάρχουν 5 εισόδοι στην λεωφόρο Μεσογείων με άνοιγμα εισόδου 3μ η μια και 1,5μ οι άλλες και μία στην οδό Τρικάλων ανοίγματος 3 μ.
- Στο Άλσος Στρατού όπου υπάρχουν τρεις εισόδοι :1)Μια στην λεωφόρο Κατεχάκη στο ύψος του υπουργείου Δημοσίας Τάξης με άνοιγμα εισόδου 1,5 μ,2)Μια στην λεωφόρο Κατεχάκη στο ύψος του οδικού κόμβου με άνοιγμα εισόδου 6 μ και 3)Μια στον χώρο επίδειξης αρμάτων με άνοιγμα εισόδου 3μ.

- ο Στο δημοτικό πάρκο Ζωγράφου όπου υπάρχουν δύο εισόδοι :1)Μια στην συμβολή των οδών Γ.Παπανδρέου και Μεγ.Αλεξάνδρου με άνοιγμα εισόδου 4μ και 2) Μια επι της οδού Γ.Παπανδρέου με άνοιγμα εισόδου 4μ

Οι εισόδοι των υπηρεσιών που δεσπόζουν στην περιοχή μελέτης (υπ.Δικαιοσύνης, κτίρια Ε.Ρ.Τ κ.τλ) δεν επισημαίνονται γιατί εξυπηρετούν τους εργαζομένους σε αυτές και δεν αποτελούν είσοδο στην ευρύτερη περιοχή του πάρκου.

2.5. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΠΛΩΣΗΣ

Σημαντική είναι η καταγραφή των στοιχείων αστικής επίπλωσης στο χώρο του μητροπολιτικού πάρκου, καθώς αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την επιλογή των όποιων επεμβάσεων στα πλαίσια του σχεδιασμού.

Με μια πρώτη αναγνώριση της περιοχής παρατηρούμε ότι η αστική επίπλωση είναι επαρκής τόσο στους πεζόδρομους και στο οδικό δίκτυο όσο και στα επιμέρους πάρκα και χώρους πρασίνου, όπου έχει γίνει λεπτομερής σχεδιασμός και καλύπτει τις ανάγκες του επισκέπτη, με εξαίρεση το πάρκο Χωροφυλακής που τα στοιχεία της αστικής επίπλωσης βρίσκονται σε κακή κατάσταση.

2.5.1. Δίκτυο Φωτισμού

Ο φωτισμός στην ευρύτερη περιοχή του μητροπολιτικού πάρκου καλύπτει τις ανάγκες τόσο των πεζών όσο και των οδηγών που διέρχονται απο το οδικό δίκτυο του πάρκου .Σε αυτό συμβάλλει και η πληθώρα εκδηλώσεων που λαμβάνουν χώρο ,όπως οι παραστάσεις στο θέατρο Badminton και οι διάφορες μουσικές εκδηλώσεις που γίνονται στο χώρο των επιμέρους πάρκων, που έχει σαν αποτέλεσμα την συχνότερη λειτουργία και συνεπώς τη συντήρηση των κολώνων φωτισμού του Μητροπολιτικού Πάρκου.

2.5.2. Δίκτυο χώρων ανάπαυσης

Οι χώροι ανάπαυσης στη περιοχή μελέτης προσφέρονται για μια ελκυστική βόλτα στον επισκέπτη, καθώς βρίσκονται σε κάθε μεριά του πάρκου και είναι διαφόρων ειδών όπως ξύλινα, τσιμεντένια ή σιδερένια παγκάκια ,κιόσκια και καθίσματα.

2.6. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΥΑΙΣΘΗΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Σημαντική είναι και η επισήμανση των περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών καθώς και τυχόν προστατευμένων χώρων στην ευρύτερη περιοχή του πάρκου , για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που θα δημιουργήσουν.

Τέτοιες περιοχές στο πάρκο είναι:

- Το ρέμα του Ιλισσού που περιβάλλει το αθλητικό κέντρο Ζωγράφου με πρηνή που κειμαίνονται απο 4-7μ.
- Το πευκόδασος στην περιοχή του αθλητικού κέντρου Ζωγράφου

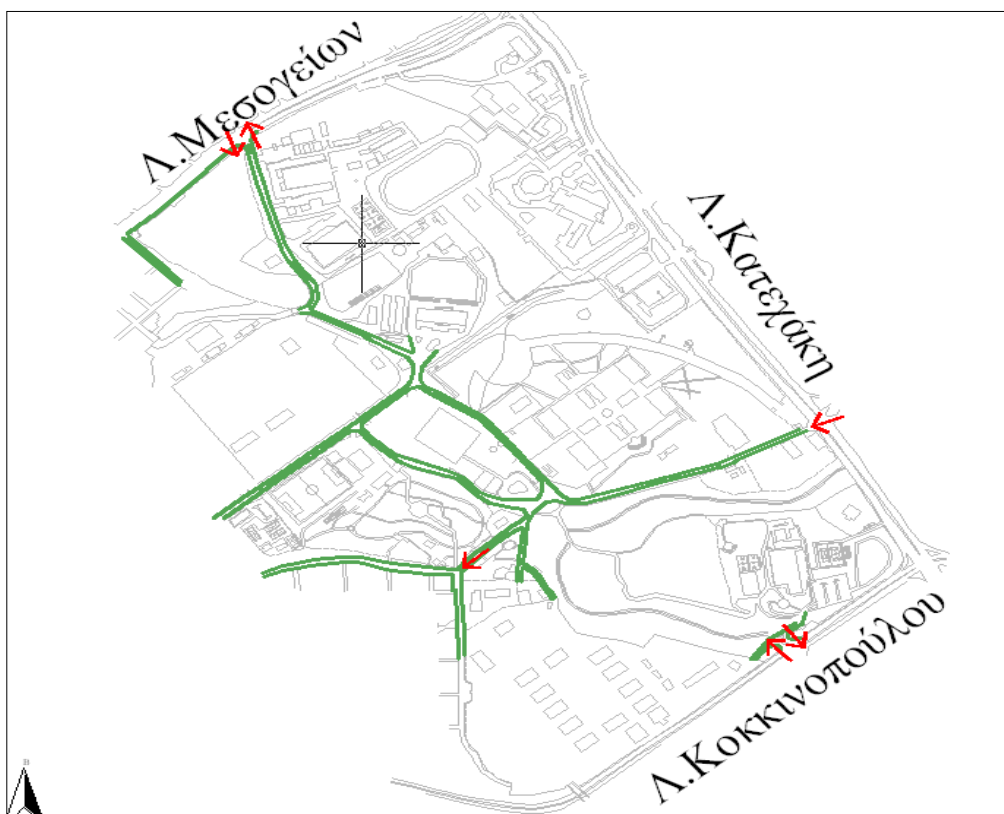
3. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

3.1. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

3.1.1. Γενικά

Το εσωτερικό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης χαρακτηρίζεται απο

- ο το γεγονός ότι επιτρέπει τις διαμπερείς ροές των οχημάτων, όπως διακρίνεται στο σχήμα 1, όπου απεικονίζονται το οδικό δίκτυο και οι εισοδοι και έξοδοι των οχημάτων
- ο την απουσία σήμανσης,
- ο την απουσία σαφών ορίων στο κεντρικό κόμβο όπου στεγάζεται το θέατρο Badminton



Σχήμα 3: Οδικό δίκτυο και διαμπερείς ροές στο Πάρκο Γουδή

Οι δρόμοι και οι εισόδοι που οδηγούν στις περιοχές και θέσεις κεντρικών λειτουργιών (κτίρια Ε.Ρ.Τ ,υπουργεία ,αθλητικό κέντρο Ζωγράφου) δεν έχουν αποτυπωθεί καθώς εξυπηρετούν μόνο τις ανάγκες των εργαζομένων και όχι του επισκέπτη του πάρκου.

3.1.2. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά (χάρτης 6)

Απο την είσοδο στη λεωφόρο Κατεχάκη μέχρι τον κόμβο 1 ο δρόμος έχει πλάτος 7μ και για τα $\frac{3}{4}$ της διαδρομής του έχει πεζοδρόμιο πλάτους 2μ στα αριστερά.

Απο τον κόμβο 1 μέχρι τον κόμβο 3 ο δρόμος έχει πλάτος 5,5μ

Απο τον κόμβο 1 στον κόμβο 4 ο δρόμος έχει πλάτος 5,5 μ ,στη μέση της διαδρομής γίνεται 10μ και στο τέλος 5,5μ και είναι πεζοδρομημένος στα αριστερά του κατά 1,4μ

Απο τον κόμβο 4 στον κόμβο 3 και στο κόμβο 5 υπάρχει δρόμος πλάτους 7μ.

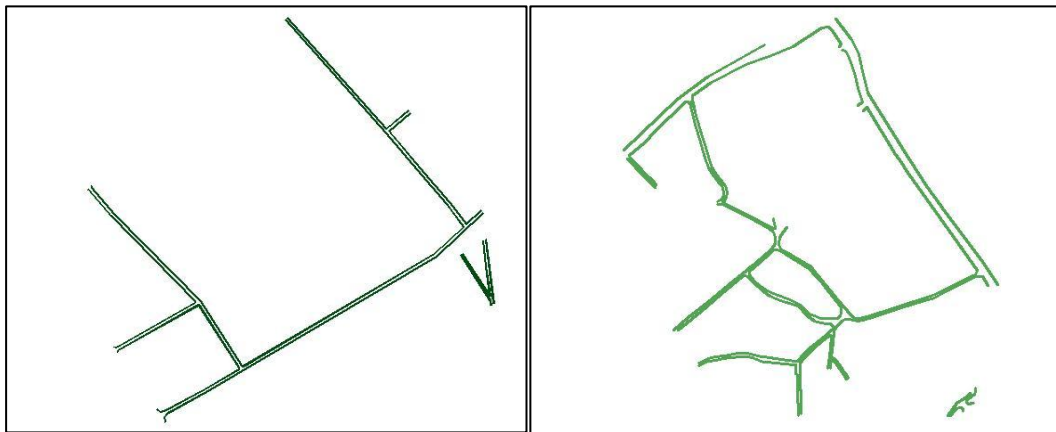
Απο τον κόμβο 3 στον κόμβο 6 όπου υπάρχει δρόμος 6,5μ με πρασσιά αριστερά πλάτους 5μ.

Απο τον κόμβο 6 στην έξοδο της Λ.Μεσογείων ο δρόμος έχει πλάτος 8μ και είναι πεζοδρομημένος κατά 2 μ στα αριστερά του για τα $\frac{3}{4}$ της διαδρομής.

Απο το κόμβο 2 μέχρι την έξοδο στη οδό Γ.Παπανδρέου ο δρόμος έχει πλάτος 5μ. Και πεζοδρόμια πλάτους 2μ και 1,5μ δεξιά και αριστερά αντίστοιχα.

Απο το κόμβο 2 μέχρι τα σχολικά κτίρια ο δρόμος έχει πλάτος 5μ.

Στα παρακάτω σχήματα βλέπουμε το ρυμοτομικό στη περιοχή μελέτης πρὶν τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004(σχ. 4) και μετά (σχ. 5). Παρατηρούμε την δημιουργία οδικού δικτύου στο εσωτερικό του Πάρκου και στον περιβάλλοντα χώρο που στεγάζεται τώρα το Θέατρο Badminton, και την επιπλέον είσοδο απι της λεωφόρου Μεσογείων, επιτρέποντας έτσι τις διαμπερείς κινήσεις των οχημάτων απο τη λεωφόρο Μεσογείων στη λεωφόρο Κατεχάκη και αντίστροφα.



Σχήματα 4&5: Ρυμοτομικό σχέδιο περιοχής μελέτης προ και μετά 2004

3.2. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

3.2.1. Εργασίες πεδίου

Στα πλαίσια της μελέτης έγινε λεπτομερής απογραφή των χώρων στάθμευσης των αυτοκινήτων, των ιδιωτικών και δημόσιων parking αλλά και παρα των οδών στάθμευση, ενώ ταυτόχρονα καταγράφηκε και το πλήθος των οχημάτων που σταθμεύουν καθώς και των κατηγοριών των οχημάτων σε συγκεκριμένες ώρες και ημέρες.

Πιο συγκεκριμένα ,για να απαντηθούν τα ερωτήματα που αφορούν το σύνολο των θέσεων στάθμευσης αλλά και το ποσοστό κάλυψης των Χ.Σ έγιναν μετρήσεις σε καθημερινές αλλά και το σαββατοκύριακο ,ώστε να εξαχθούν συμπεράσματα τόσο για τα ιδιωτικά parking που χρησιμοποιούνται απο του εργαζόμενους ,αλλά και απο τους επισκέπτες του πάρκου που χρησιμοποιούν τους οργανωμένους και άλλους χώρους στάθμευσης. Η μελέτη πραγματοποιήθηκε σε επιλεγμένες μέρες εργάσιμης εβδομάδας απο τις 9 π.μ μέχρι τις 3 μ.μ, και ανα 3 ώρες καταγράφηκαν τα σταθμευμένα αυτοκίνητα σε όλους του Χ.Σ αλλά και των επι της οδού σταθμευμένων οχημάτων.

Απο τις μετρήσεις προέκυψαν τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης που αφορούν :

- Τη **συσσώρευση**, δηλαδή τον συνολικό αριθμό των αυτοκινήτων που σταθμεύουν στη περιοχή μελέτης μια δεδομένη στιγμή και
- Την **κατάληψη**, δηλαδή το ποσοστό των κατειλημμένων επι του συνόλου θέσεων.
- Την **κατηγορία των οχημάτων** (Υπηρεσιακά ,Στρατιωτικά οχήματα κ.τλ)

Σκοπός των μετρήσεων είναι η εύρεση των κατηλλειμένων εκτάσεων της περιοχής μελέτης που χρησιμοποιούνται για τη στάθμευση οχημάτων , η κατάληψή τους κατα τη διάρκεια της ημέρας και απο τι τύπο οχημάτων, ώστε να καταλήξουμε στην πραγματική ανάγκη στάθμευσης οχημάτων στη περιοχή μελέτης, απομακρύνοντας το Ι.Χ αυτοκίνητο.

Τα αποτελέσματα των μετρήσεων παρατίθενται και σχολιάζονται στις παραγράφους που ακολουθούν.

3.2.2. Οργανωμένοι και μη χώροι στάθμευσης

Στους οργανωμένους και μη χώρους στάθμευσης ανήκουν (χάρτης 6)

1. Τα ιδιωτικά parking του Πάρκου
2. Τα δημόσια parking του Πάρκου
3. Ελεύθερες εκτάσεις Πάρκου
4. Επι της οδού στάθμευση

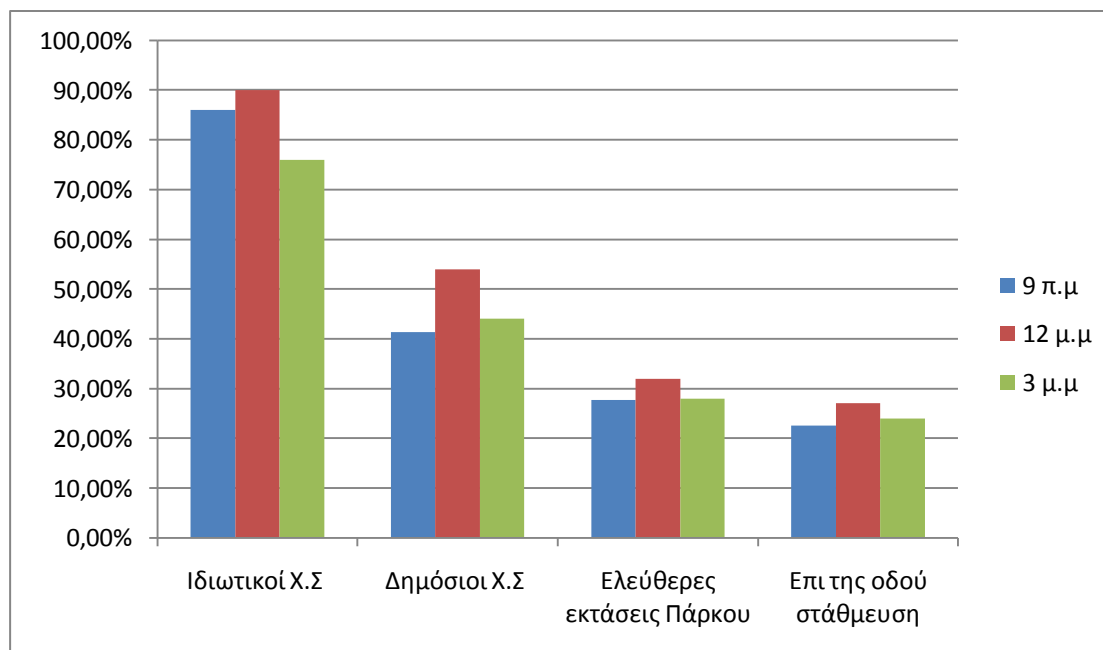
Οι ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης εξυπηρετούν τους εργαζόμενους των υπηρεσιών που δεσπόζουν στο Πάρκο (Υπουργεία, Κτηματολόγιο, Στρατιωτικές Υπηρεσίες, Ολυμπιακά ακίνητα, Αθλητικές εγκαταστάσεις, Ε.Ρ.Τ, Σχολή Χωροφυλακής).Λόγω των ιδιαίτερων νομικών συνθηκών και των μέτρων ασφαλείας στις εκτάσεις του Πάρκου που καταλαμβάνουν τα Υπουργεία, η Ε.Ρ.Τ και η Σχολή Χωροφυλακής δεν έγινε απογραφή των εσωτερικών τους χώρων στάθμευσης, με συνέπεια η κατάσταση στο εσωτερικό τους να παραμένει ως έχει .

Στον χάρτη παρατηρούμε τις εκτάσεις που καταλαμβάνουν οι χώροι στάθμευσης .

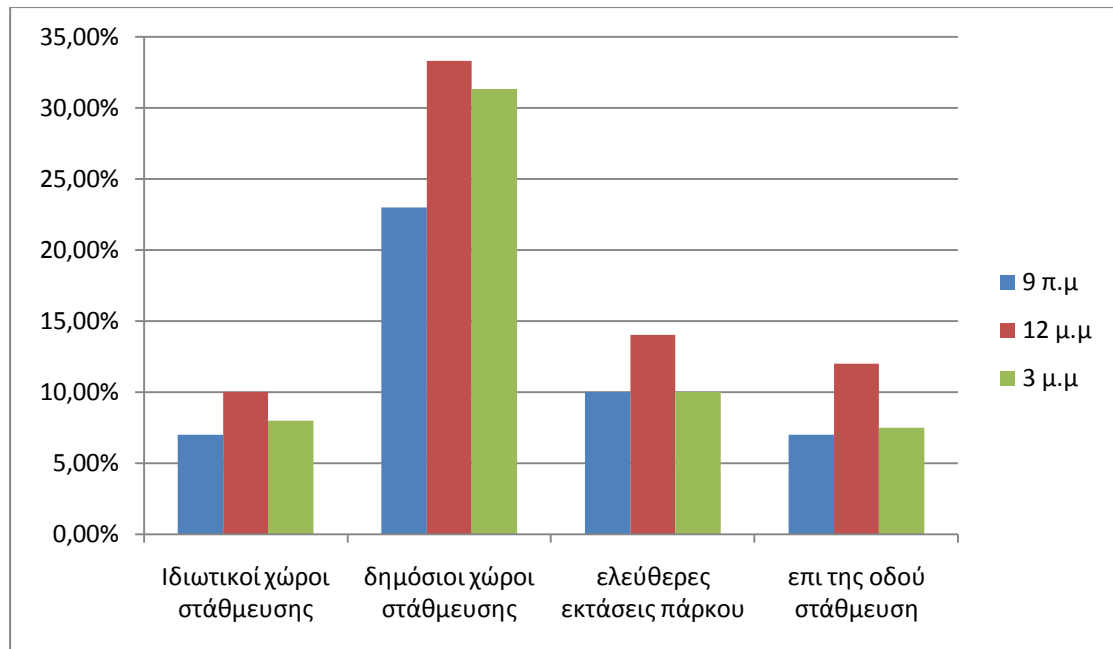
Στα διαγράμματα 1&2 που ακολουθούν παρατηρούμε την σχετική πληρότητα των ιδιωτικών parking κατα τη διάρκεια των καθημερινών, κατάληψη που αγγίζει το 90%, ενώ το σαββατοκύριακο ελλατώνεται σημαντικά (10%).Οι δημόσιοι χώροι στάθμευσης που εξυπηρετούν κατα κύριο λόγο τους επισκέπτες του Πάρκου διατηρούν ποσοστό γύρω στο 50% στη διάρκεια της εβδομάδας ενώ το σαββατοκύριακο μειώνεται κατα το ήμισυ, γεγονός που μπορεί να ερμηνευθεί με την κατάληψη των δημόσιων Χ.Σ απο τους εργαζόμενους στο Πάρκο.Παρομοίως οι ελεύθερες εκτάσεις της περιοχής μελέτης χρησιμοποιούνται απο το 30% των οδηγών τις καθημερινές ενώ μειώνεται τα σαββατοκύριακα στο 12%.Τέλος επι των οδών του Πάρκου σταθμεύουν στο 25% της εκτιμώμενης χωρητικότητας τους τις καθημερινές ,ποσοστό που μειώνεται στο 8% τα σαββατοκύριακα.

Μέρα	ώρα	ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ			
		ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ			
		Ιδιωτικοί Χ.Σ	Δημόσιοι Χ.Σ	Ελεύθεροι Χ.Σ	Επι της οδού
		128	147	281	200
Καθημερι νές	9 π.μ	111	61	78	45
	12 μ.μ	116	79	89	54
	3 μ.μ	98	65	78	48
Σαβ/κυρ	9 π.μ	9	34	27	14
	12 μ.μ	13	49	39	24
	3 μ.μ	11	46	29	15

Πίνακας 1: Πίνακας συσσώρευσης οχημάτων



Διάγραμμα 1: Ποσοστό κατάληψης των Χ.Σ. κατά τις καθημερινές



Διάγραμμα 2: Ποσοστό κατάληψης των Χ.Σ. κατά τα ΣΚ

Συνεπώς συμπεραίνουμε ότι ο οι χώροι που μπορούν να σταθμεύσουν οι χρήστες του πάρκου πέρα απο το γεγονός ότι καταλαμβάνουν μεγάλο μέρος της συνολικής έκτασης του (χάρτης) με συνολική χωρητικότητα κοντά στις 770 θέσεις, η κατάληψή τους δεν ξεπερνά το 50% όσον αφορά τους επισκέπτες του πάρκου στη διάρκεια της εβδομάδας, ενώ τα ιδιωτικά parking των εργαζομένων έχουν σχεδόν πλήρη κατάληψη τις καθημερινές, αντίθετα με τα σαββατοκύριακα που είναι σχεδόν μηδενική, γεγονός που οφείλεται στην αργία του Σ/Κ και την ελεγχόμενη πρόσβαση στις περιοχές των κεντρικών λειτουργιών .

Καθώς ο στόχος της εργασίας είναι η προστασία του Πάρκου απο την εισβολή του αυτοκινήτου στο εσωτερικό του , η απομάκρυνση των χώρων που καταλαμβάνουν τα οχήματα για τη στάθμευσή τους αποτελεί κύριο σκοπό. Το γεγονός όμως της κυκλοφορίας οχημάτων που είναι απαραίτητα στο χώρο του Πάρκου λόγω των υπηρεσιών που δεσπόζουν στη περιοχή ,καθώς και της πληρότητας των χώρων στάθμευσης των εργαζομένων τις καθημερινές , οδηγεί στην αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών με προτάσεις που θα συνάδουν με την εξυπηρέτηση των εργαζομένων και με την ανάγκη χώρων στάθμευσης για τα οχήματα που κρίνεται αναγκαία η χωροθέτηση Χ.Σ.(Υπηρεσιακά,οχήματα Στρατού κ.τλ).

3.2.3. Κατηγορίες οχημάτων

Σημαντική λοιπόν είναι η καταγραφή των τύπων των οχημάτων που σταθμεύουν στην περιοχή μελέτης ,καθώς θα αποτελέσει βάσιμο κριτήριο για την τελική ανάγκη χώρων στάθμευσης στο Πάρκο. Έτσι έγινε καταγραφή τις ίδιες ώρες και ημέρες με την απογραφή των χώρων στάθμευσης σε επιλεγμένους χώρους στάθμευσης .Η κατηγοριοποίηση των οχημάτων έγινε βάση της ιδιότητάς τους : πίνακας 2

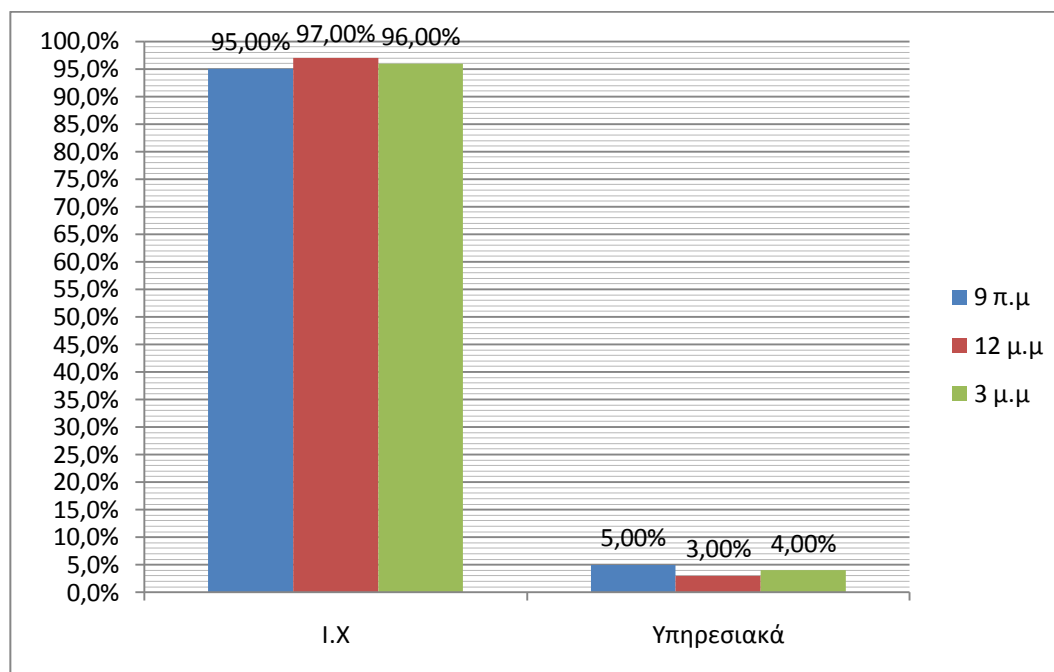
- Ι.Χ αυτοκίνητα
- Υπηρεσιακά. Οχήματα που εξυπηρετούν τις περιοχές κεντρικών λειτουργιών (Υπουργεία, Σχολή Χωροφυλακής, Κτηματολόγιο), τις εγκαταστάσεις πολιτιστικού ενδιαφέροντος (Θέατρο Badminton, Γλυπτοθήκη, κ.τλ) καθώς και οχήματα που εξυπηρετούν άλλες λειτουργίες στο Πάρκο (απορριματοφόρα, σχολικά, μεταφορικά κ.τλ)

Σκοπός της μελέτης είναι η απομάκρυνση των Ι.Χ. αυτοκινήτων που καταλαμβάνουν τις εκτάσεις του πάρκου για στάθμευση, αλλά στο Πάρκο δεσπόζουν υπουργεία, στρατιωτικά κτίρια, σχολεία, όπου χρησιμοποιούν υπηρεσιακά οχήματα και αυτά είναι που θα χρειαστούν χώρους στάθμευσης .Το ποσοστό αυτό των υπηρεσιακών οχημάτων έναντι των Ι.Χ αυτοκινήτων είναι και το ποσοστό της ελάχιστης έκτασης του Πάρκου που θα χρησιμοποιήσουμε για την χωροθέτηση Χ.Σ.

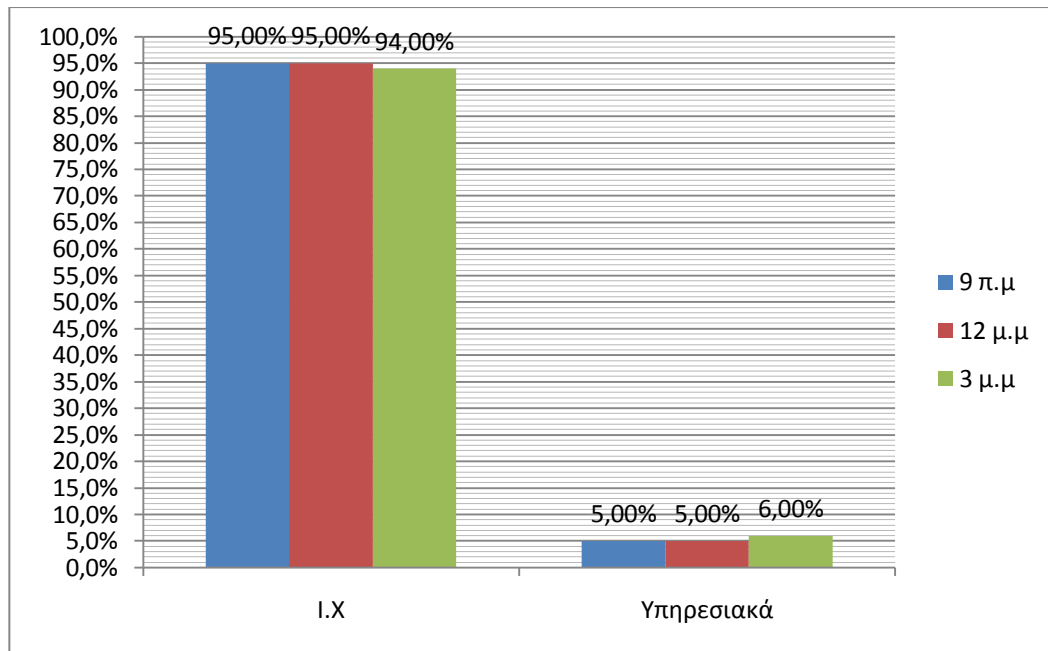
Προτείνεται εκ των προτέρων η χωροθέτηση μιας συγκεκριμένης έκτασης για την εξυπηρέτηση των υπηρεσιακών οχημάτων ,έτσι οι μετρήσεις έγιναν συγκεντρωτικά για όλες τις εκτάσεις του Πάρκου που χρησιμοποιούνται για στάθμευση και όχι για κάθε μια ξεχωριστά.Τα αποτελέσματα φαίνονται στον πίνακα που ακολουθεί

Μέρες	ώρες	I.X	Υπηρεσιακά
Καθημερινές	9 π.μ	154	8
	12 μ.μ	179	6
	3 μ.μ	90	4
Σαβ/κυρ	9 π.μ	64	3
	12 μ.μ	54	3
	3 μ.μ	49	3

Πίνακας 2: Κατηγορίες οχημάτων



Διάγραμμα 3: Ποσοστιαία κατανομή των κατηγοριών οχημάτων κατα τις καθημερινές



Διάγραμμα 4: Ποσοστιαία κατανομή των κατηγοριών οχημάτων κατα τα ΣΚ

3.2.4. Ανάγκη στάθμευσης

Ετσι έχουμε μέγιστο ποσοστό υπηρεσιακών οχημάτων 5 % τις καθημερινές και 6 % τα σαββατοκύριακα .Αρα θέτουμε σαν ελάχιστο ποσοστό ανάγκης στάθμευσης το 6% της συνολικής έκτασης των χώρων στάθμευσης ,που σημαίνει ότι θα χωροθετήσουμε έναν Χ.Σ με χωρητικότητα το 6 % της συνολικής χωρητικότητας που εκτιμήθηκε στις 775 θέσεις αυτοκινήτων .Αρα χρειαζόμαστε έκταση που να καλύπτει τις ανάγκες 47 υπηρεσιακών οχημάτων. Λόγω της ειδικής κατηγορίας των οχημάτων αυτών ,που μπορεί να είναι και φορτηγά ή και αστυνομικά βαν και ο εκτιμώμενος συνολικός χώρος στάθμευσης των οχημάτων προέκυψε βάση των τυπικών I.X αυτοκινήτων ,η χωρητικότητα του μελλοντικού Χ.Σ αυξάνεται κατά το ήμισυ της αρχικής εκτίμησης ,δηλαδή στις 70 θέσεις .

Καταλήγουμε λοιπόν στο συμπέρασμα της ανάγκης στάθμευσης στον ευρύτερο χώρο του Παρκου Γουδή 70 αυτοκινήτων διαστάσεων 4*1,7 μ δηλαδή συνολικής έκτασης 476 τ.μ, χώρο που θα ορίσουμε στις προτάσεις μας.

3.3. ΔΙΚΤΥΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

3.3.1. Γενικά

Η διερεύνηση της εξυπηρέτησης των επισκεπτών του Πάρκου από τη δημόσια συγκοινωνία, κρίθηκε αναγκαία καθώς η όποια αλλαγή στο υπάρχον δίκτυο της αστικής συγκοινωνίας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τον βαθμό εξυπηρέτησης του κοινού με βάση τις τωρινές συνθήκες.

Ο αριθμός των χρηστών της δημόσιας συγκοινωνίας καθώς ο ρυθμός επιβίβασης και αποβίβασης στις στάσεις που βρίσκονται περιμετρικά του Πάρκου είναι τα στοιχεία εκείνα που θα αποτελέσουν το κριτήριο στο οποίο θα στηριχτεί η όποια συγκοινωνιακή παρέμβαση στην περιοχή μελέτης.

Η δημόσια συγκοινωνία που εξυπηρετεί τους χρήστες του Πάρκου περιλαμβάνει τη στάση του μετρό Κατεχάκη και λεωφορειακές γραμμές Ο.Α.Σ.Α.

3.3.2. Μετρό

Η στάση του Μετρό Κατεχάκη βρίσκεται στη συμβολή των λεωφόρων Κατεχάκη και Μεσογείων και αποτελεί τμήμα της γραμμής 3 του Μετρό. Λειτουργεί από το 2004 και βρίσκεται στη θέση του ομώνυμου Σταθμού του Μετρό και πλησίον του Στρατιωτικού Νοσοκομείου 401 ΓΣΝ. (σχ 6).

Περιλαμβάνει:

- Υπαίθριο χώρο στάθμευσης ΙΧ οχημάτων, χωρητικότητας 240 θέσεων.
- Σταθμό μετεπιβίβασης λεωφορείων ΟΑΣΑ, στον οποίο έχουν αφητηρία/τέρμα 5 λεωφορειακές γραμμές (036, 402, 403, 404, 407) και διέρχονται άλλες 9 (Α5, Β5, Γ5, Χ95, 408, 419, 416, 418, 140).

Για την καλύτερη λειτουργία και πρόσβαση στο Σταθμό Μετρό ΚΑΤΕΧΑΚΗ και στο Σταθμό Μετεπιβίβασης κατασκευάστηκε πεζογέφυρα πάνω από την Λεωφόρο Μεσογείων

Η πεζογέφυρα είναι φιλική στους χρήστες καθώς διαθέτει κυλιόμενες σκάλες και

ανεγκυστήρες, ενώ αποτελεί χαρακτηριστικό ορόσημο της εισόδου στην πόλη των Αθηνών μέσω της Λεωφόρου Μεσογείων.



Σχήμα 6: Στάση Μετρό Κατεχάκη

3.3.3. Λεωφορεια Ο.Α.Σ.Α

Περιμετρικά του Πάρκου διακρίνουμε τις στάσεις

- Σχολή Αστυνομίας ,ΕΡΤ,Κατεχάκη που βρίσκονται επι της Μεσογείων
- Στρατιωτικά νοσοκομεία ,251 ΓΝΑ και Π.τέρμα που βρίσκονται επι της Κατεχάκη και
- επι της Κοκκινοπούλου βρίσκεται η στάση Πολυτεχνειούπολη.

Οι γραμμές των λεωφορείων που εξηγηρετούνται απο τις στάσεις αυτές είναι οι Α5,Β5,Γ5,Χ95,408,419 (Μεσογείων) και 140,242,251(Λ.Κατεχάκη)(σχ. 7).



Σχήμα 7: Δίκτυο Δημόσιας Συγκοινωνίας

Άξια αναφοράς είναι η ύπαρξη των πανεπιστημιακών εγκαταστάσεων γειτονικά του πάρκου (Πολυτεχνειούπολη). Αυτό συνεπάγεται αυξημένη μετακίνηση φοιτητών με τη δημόσια συγκοινωνία καθημερινά , γεγονός που μας οδηγεί στην περαιτέρω διερεύνηση των γραμμών εκείνων που συνδέουν τη στάση μετρο Κατεχάκη με την είσοδο του Πολυτεχνείου.

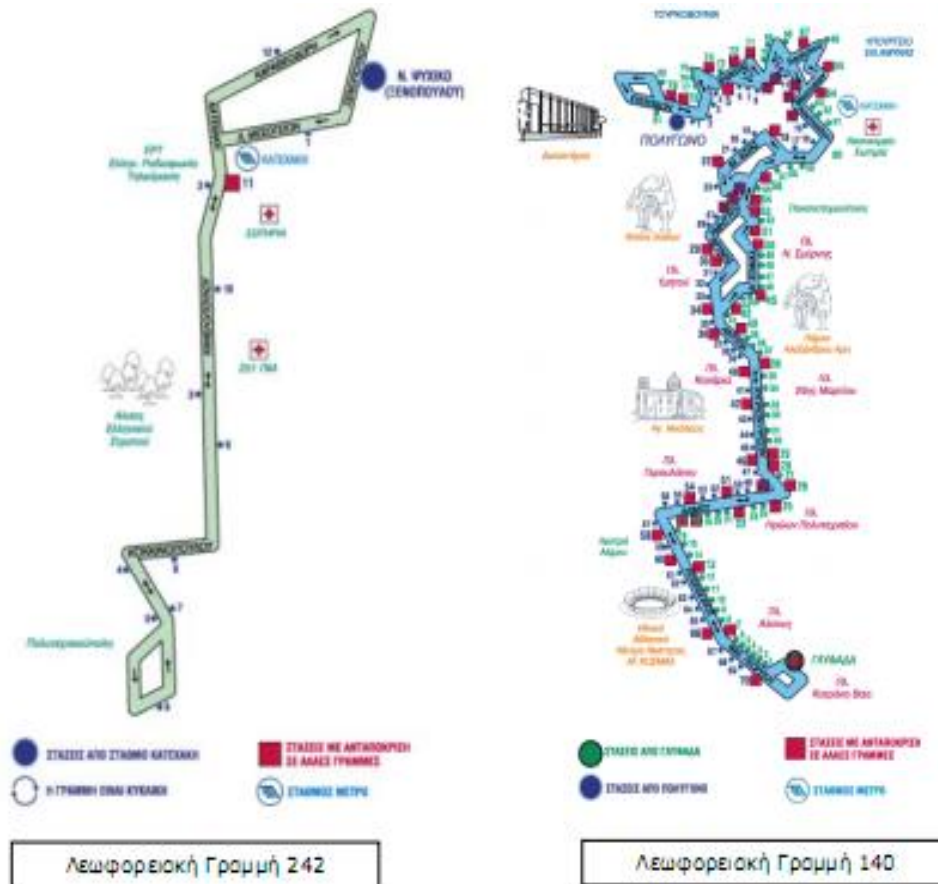
3.3.4. Διερεύνηση της εξυπηρέτησης των φοιτητών του Πάρκου από τα Μ.Μ.Μ

3.3.4.1. Μεθοδολογία και αποτελέσματα

Κομβικό σημείο της εξυπηρέτησης των επισκεπτών από τη ΔΣ αποτελεί ο σταθμός μετρό Κατεχάκη. Η σύνδεση του σταθμού με την γειτονική Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου, η οποία αποτελεί και το Ν όριο του Πάρκου γίνεται μέσω δύο λεωφορειακών γραμμών (140, 242) και με την Πανεπιστημιούπολη μέσω μίας γραμμής (251) (χάρτης 07). Η στάση και για τις τρεις γραμμές είναι χωροθετημένη απέναντι από το σταθμό Κατεχάκη και σε μικρή απόσταση. Όσον αφορά το άλλο άκρο της μετακίνησης, διαφέρει μεταξύ των γραμμών. Έτσι η γραμμή 140 αποβιβάζει τους φοιτητές στην πύλη του ΕΜΠ επί της οδού Κοκκινοπούλου, η γραμμή 242 διαγράφει μια κυκλική διαδρομή εντός της Πολυτεχνειούπολης και το 251 προσεγγίζει την Πανεπιστημιούπολη (σχ 8). Οι συχνότητες των παραπάνω γραμμών διαφέρουν με την 242 να έχει την υψηλότερη (10'). Οι γραμμές 140 και 251 διαθέτουν συχνότητα που κυμαίνεται από 20'-25'.

Με δεδομένα τα παραπάνω στοιχεία είναι προφανές ότι η εξυπηρέτηση του ΕΜΠ γίνεται κατά κύριο λόγο μέσω της γραμμής 242. Η υψηλή συχνότητά της και η διέλευση από το εσωτερικό της Πολυτεχνειούπολης, αποτελούν τα δύο συγκριτικά της πλεονεκτήματα. Αντίθετα, η γραμμή 140 επιλέγεται εναλλακτικά όταν το λεωφορείο 242 είναι πλήρες ή όταν συμπέσει η αναχώρησή του με την προσέγγιση της στάσης. Η περιορισμένη χωρητικότητα του λεωφορείου 242 αποτελεί και το κύριο μειονέκτημα της γραμμής. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα,

πολλοί εκ των χρηστών να αναζητούν εναλλακτικά μέσα (ταξί, πόδια) στις ώρες αιχμής και στην περίπτωση που το λεωφορείο είναι πλήρες.

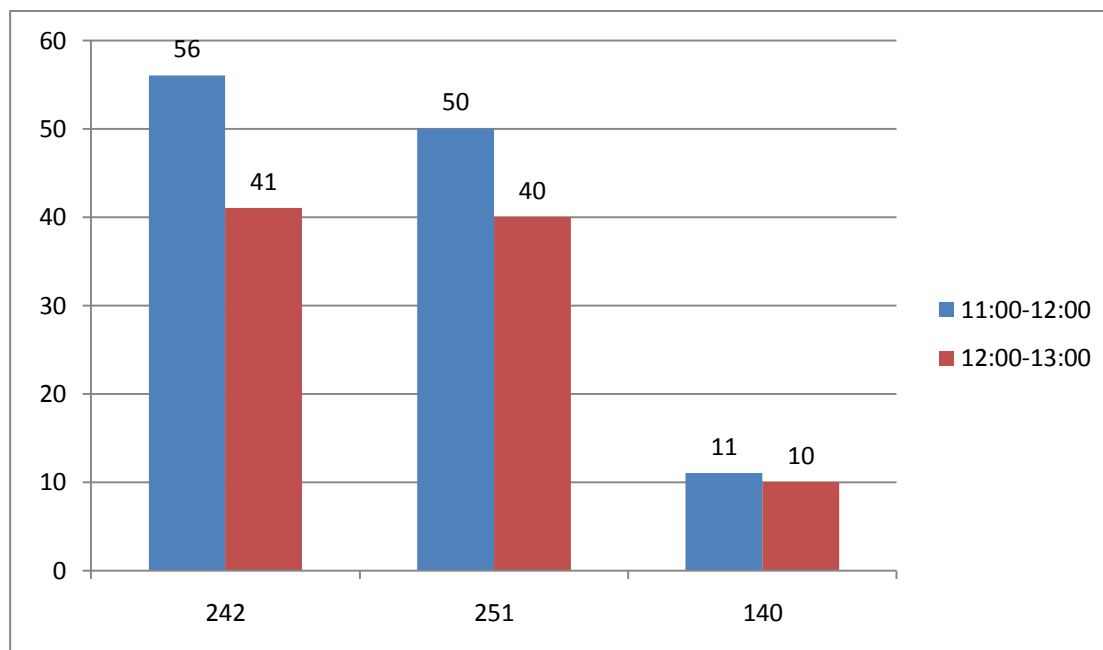


Σχήμα 8: Τα σχεδιαγράμματα των διαδρομών των δύο λεωφορειακών γραμμών που συνδέουν το μέτρο Κατεχάκη με την Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου.

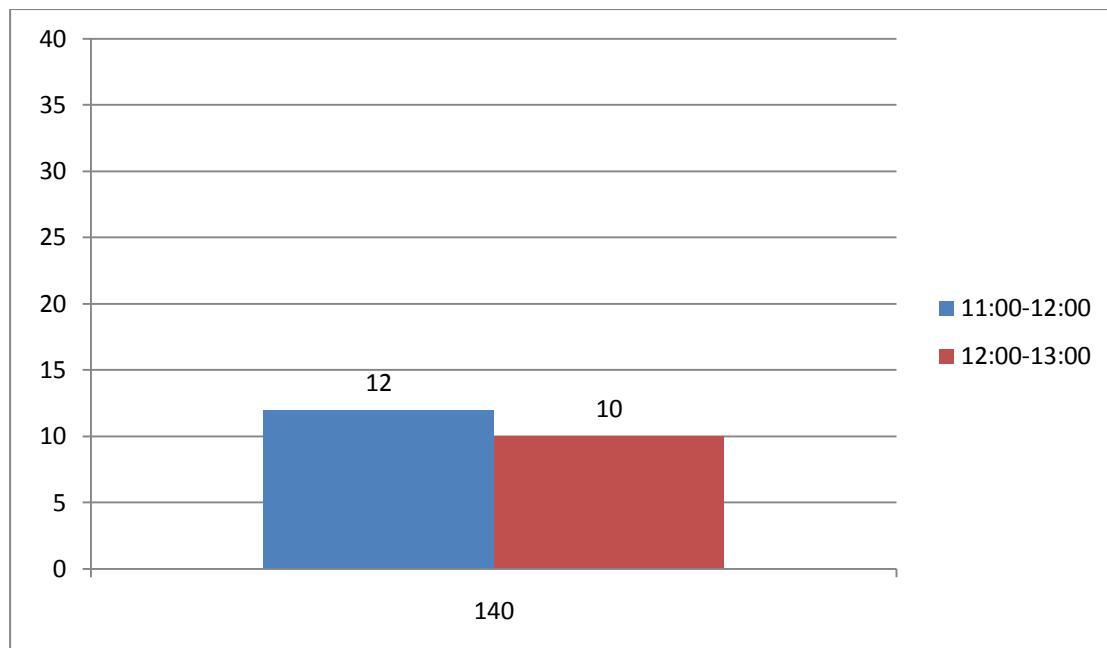
Οι μετρήσεις για έγιναν μία καθημερινή (Δευτέρα) κατά την περίοδο μεταξύ 11:00 και 13:00, οπότε και παρατηρείται η μεγαλύτερη προσέλευση φοιτητών στο Πανεπιστήμιο. Απογράφησαν ο μέσος αριθμός επιβιβάσεων ανά ώρα και ανά γραμμή στη στάση «Στρατιωτικό Νοσοκομείο» (απέναντι από το μετρό Κατεχάκη) και αποβιβάσεων από τη γραμμή 140 στη στάση «Κοκκινοπούλου».

Τα αποτελέσματα φαίνονται στα παρακάτω διαγράμματα (5&6) . Σύμφωνα με αυτά επιβεβαιώνεται η εκτίμηση περί της σαφούς προτίμησης της γραμμής 242 έναντι της 140. Σε σύνολο 118 επιβιβάσεων προς την Πολυτεχνειούπολη, η γραμμή 242 αναλαμβάνει το 82% και η 140 μόλις το 18%. Ο συνολικός αριθμός επιβιβάσεων κρίνεται σχετικά μικρός σε σχέση με τους δυνητικούς χρήστες αυτής της γραμμής.

ΔΕΥΤΕΡΑ 11:00-13:00



Διάγραμμα 5. Επιβιβάσεις φοιτητών στη στάση στρατιωτικό νοσοκομείο στα λεωφορεία 242,251,140 κατά μεσο ορο στις ώρες 1100-1200 και 1200-1300



Διάγραμμα 6: Αποβιβάσεις φοιτητών στη σταση πυλη κοκκινοπουλου απο λεωφορειο 140 κατα μεσο ορο στις ωρες 1100-1200 και 1200-1300

3.3.4.2. Συμπεράσματα

Η ύπαρξη ενός συστήματος διαδημοτικής συγκοινωνίας ίσως αποτελέσει ανταγωνιστική επιλογή σε σχέση με τη ΔΣ, καθώς δεν θα υπάρχουν χρονικές απώλειες και αναμονές κατά τη μετεπιβίβαση. Εκτιμάται ότι μια τέτοια μετακίνηση θα την επιλέξουν κατ' αρχήν αυτοί που σήμερα, αν και αποβιβάζονται στο σταθμό μετρό Κατεχάκη, δεν επιλέγουν τη ΔΣ αλλά χρησιμοποιούν εναλλακτικά μέσα (πόδια, ταξί). Δευτερευόντως, αναμένεται να το επιλέξουν εκείνοι που σήμερα χρησιμοποιούν τη ΔΣ, αλλά επιδιώκουν μια συντομότερη και ενδεχομένως ποιοτικότερη καθημερινή μετακίνηση.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω είναι εμφανής η έλλειψη συγκοινωνιακού δικτύου ικανού να εξυπηρετήσει αφ' ενός τον μεγάλο αριθμό των φοιτητών αλλά και αφ' εταίρου των υπόλοιπων επισκεπτών του Πάρκου, κύρια σε περιόδους όπου λαμβάνουν χώρα οι διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα μεγάλος αριθμός ατόμων να μην χρησιμοποιεί τα ΜΜΜ καταφεύγοντας σε άλλες λύσεις οικονομικά αλλά και περιβαλλοντικά ασύμφωρες (ταξί, ΙΧ). Γεγονός που με τη σειρά του καταλήγει στην χρησιμοποίηση του οδικού δικτύου του Πάρκου μιας και αποτελεί συνήθως την συντομότερη οδό εφόσον η ύπαρξη των διαμπερών ροών στο εσωτερικό το επιτρέπει.

Λυσεις στο παραπάνω πρόβλημα, ιδιαίτερα αυτό των διαμπερών ροών που σκοπός της παρούσας μελέτης είναι να εξαλείψει, είναι:

- Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων στις υπάρχουσες λεωφορειακές γραμμές.
- Δημιουργία νέας λεωφορειακής γραμμής ικανής να καλύπτει τις ανάγκες τόσο των επισκεπτών του Πάρκου όσο και των φοιτητών των γειτονικών Πανεπιστημίων.
- Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα συνδέουν την Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου (υπάρχον δίκτυο) με το σταθμό του μετρό Κατεχάκη (υπό μελέτη) αποφορτίζοντας την κίνηση στα ΜΜΜ από τους φοιτητές οι οποίοι είναι άλλωστε και οι κύριοι χρήστες ποδηλάτου.

4. ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΧΩΡΟΙ

4.1. ΕΡΕΥΝΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΣΤΟ ΠΑΡΚΟ

4.1.1. Εισαγωγή

Το πάρκο Γουδή φιλοξενεί σήμερα σημαντικό αριθμό υπηρεσιών και χώρων αναψυχής, αθλητισμού και πολιτισμού (βλ. χάρτη 4).Οι εργαζόμενοι σε αυτούς τους χώρους αποτελούν μια από τις ομάδες χρηστών, τόσο των ιδιωτικών χώρων στάθμευσης των υπηρεσιών, όσο και ελεύθερων χώρων του πάρκου που προσφέρονται για στάθμευση των Ι.Χ αυτοκινήτων. Η ύπαρξη του σταθμού μετρό Κατεχάκη αλλά και οι λεωφορειακές γραμμές του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας δεν φαίνεται να επαρκούν για τους εργαζόμενους του πάρκου ,αφού όπως παρατηρήσαμε τα ιδιώτικα parking των υπηρεσιών έχουν κατάληψη κατά 90%, ενώ πολλά Ι.Χ αυτοκίνητα καταλαμβάνουν σημαντικό ποσοστό ανεκμετάλλετων χώρων στη περιοχή μελέτης αλλά και του οδικού του δικτύου. Για να εκτιμηθεί ο αριθμός των εργαζομένων που θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει τη δημόσια συγκοινωνία ή άλλους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης, πραγματοποιήθηκε έρευνα μετακινήσεων, η οποία έδωσε μια σαφή εικόνα σχετικά με τα κ/ο χαρακτηριστικά και τις επιλογές μετακίνησής τους.

4.1.2. Μεθοδολογία της έρευνας

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε με τη μορφή προσωπικών συνεντεύξεων (face-to-face) σε στατιστικά αποδεκτό δείγμα (22,7%) των εργαζομένων στο Πάρκο Γουδή. Η κατανομή του αριθμού των συνεντεύξεων και του συνολικού αριθμού εργαζομένων ανά χώρο εργασίας παρουσιάζεται στον πίνακα (πίνακας 3) . Τα υπουργεία Δικαιοσύνης και Δημόσιας Τάξης, η Ακαδημία Αστυνομίας και οι στρατιωτικές υπηρεσίες εξαιρέθηκαν από την έρευνα λόγω της υψηλής πιθανότητας άρνησης απόκρισης, λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα και των μέτρων ασφαλείας που λαμβάνονται από τις παραπάνω υπηρεσίες.

Θεωρώντας ότι τα βασικά στοιχεία που επηρεάζουν τις επιλογές καθημερινής μετακίνησης είναι η προέλευσή της (ή ο τόπος κατοικίας) και τα κ/ο χαρακτηριστικά του μετακινουμένου (π.χ. ιδιοκτησίας ΙΧ), το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε χωρίστηκε σε δύο μέρη. Το πρώτο μέρος αφορούσε στην καταγραφή των κ/ο χαρακτηριστικών των εργαζομένων και του τόπου της μόνιμης κατοικίας τους και το δεύτερο μέρος των χαρακτηριστικών μετακίνησής τους.

Χώρος εργασίας	Αριθμός συνεντεύξεων	Αριθμός εργαζομένων
Οργ. Επιτροπή Special Olympics Αθήνα 2011	6	30
Κτηματολόγιο Α.Ε.	3	μ/δ
Αναψυκτήριο (Γήπεδο Ποδοσφαίρου)	3	4
Καφετέρια (Κολυμβητήριο)	1	4
Κολυμβητήριο	4	40
Καφετέρια (Κτηματολόγιο)	3	10
Σύνολο	20	88

Πίνακας 3

Αναλυτικά απογράφησαν τα εξής στοιχεία:

A. Κ/Ο χαρακτηριστικά

- > Φύλο
- > Ηλικία
- > Ιδιοκτησία ΙΧ
- > Δήμος μόνιμης κατοικίας
- > Χώρος εργασίας
- > Αριθμός εργαζομένων στην υπηρεσία/επιχείρηση

B. Χαρακτηριστικά μετακινήσεων

- > Προέλευση και προορισμός μετακίνησης

> Αριθμός μετακινήσεων/μετεπιβιβάσεων

> Μέσο μετακίνησης

Το ερωτηματολόγιο της έρευνας παρουσιάζεται παρακάτω

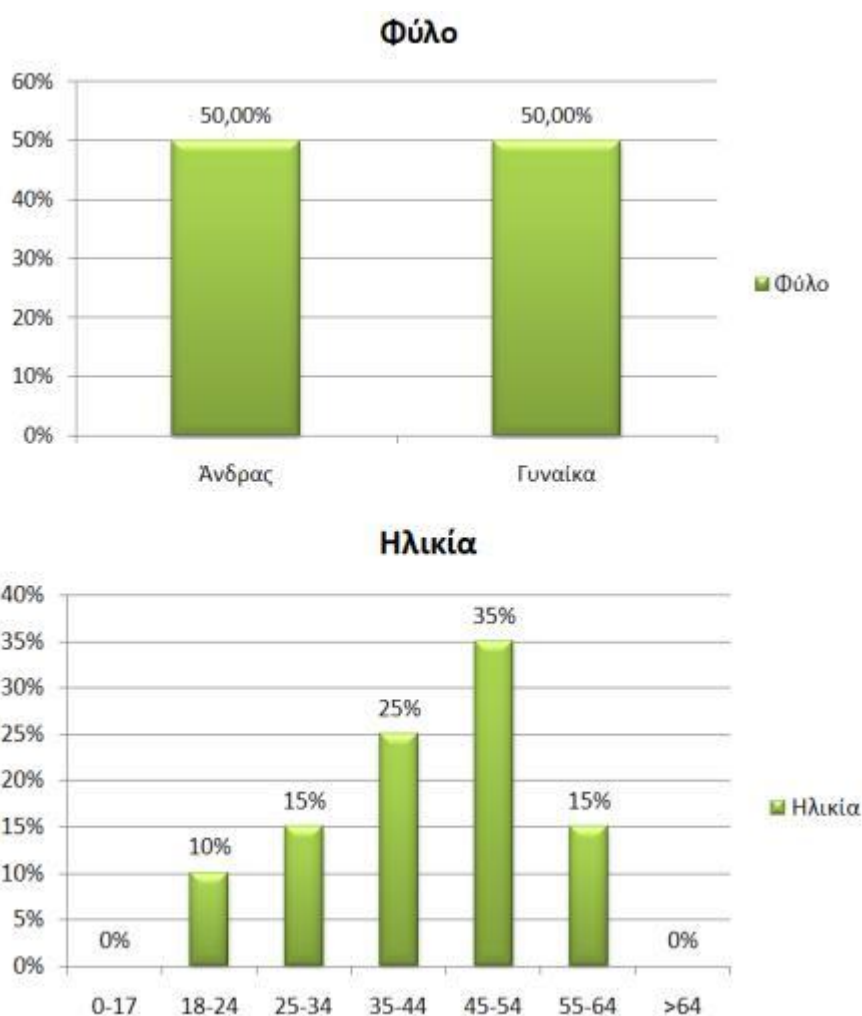
α/α Μετακίνησης	Προέλευση		Μέσο μετακίνησης												Προορισμός		
	Δήμος	Κωδικός ζώνης	Πόδια	Ποδήλατο	Δικύκλη μηχανή	Επιβάτης ΙΧ	Οδηγός ΙΧ	Taxi	Αστικό Λεωφορείο	Μετρό	Ηλεκτρικός	Traμ	Προαστιακός	Δημοτική συγκοινωνία	Tρόλεϊ	Δήμος	Κωδικός ζώνης
M1																	
M2																	
M3																	
M4																	
M5																	

2 στοιχεία ερωτωμένου:
Φύλο: Α | Γ
Ηλικία: 0-18 | 18-24 | 25-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65+
Ιδιοκτησία ΙΧ: Ν | Ο
Δήμος μόνιμης κατοικίας:
Χώρας & ανικαίμενο εργασίας:
Αριθμός εργαζομένων στην επιχείρηση:

Σχήμα 9 : Υπόδειγμα ερωτηματολογίου

4.1.3. Αποτελέσματα της έρευνας

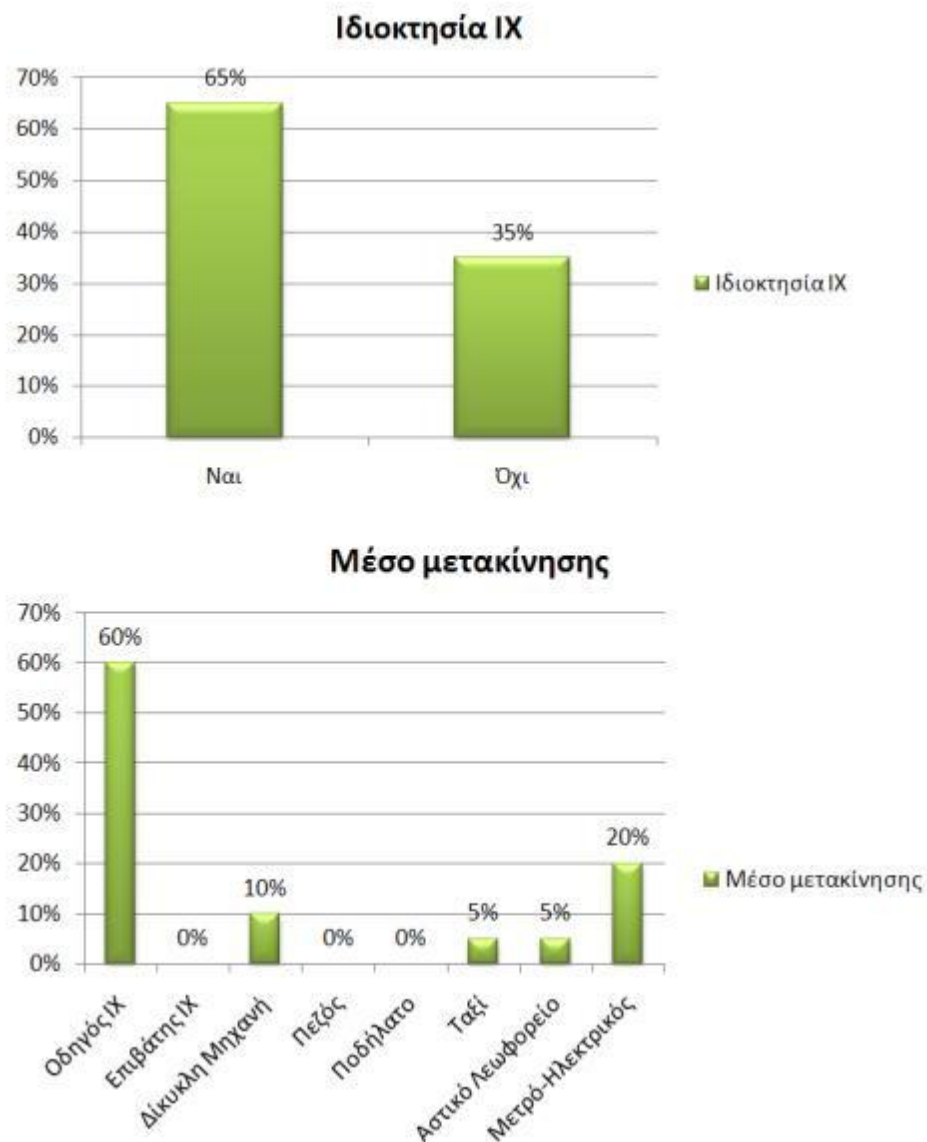
Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας προκύπτει ότι υπάρχει ισορροπία μεταξύ ανδρών και γυναικών εργαζομένων στο πάρκο Γουδί. Ωστόσο, στην πλειοψηφία τους οι εργαζόμενοι ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα μεταξύ 45-54 (35%) και ακολουθεί η ηλικιακή ομάδα των 35-44 (25%) (διαγράμματα 7&8).



Διαγράμματα 7&8: Ποσοστιαία κατανομή των επισκεπτών ανά φύλλο και ηλικία

Κρίσιμο στοιχείο αποτελεί και ο δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτου. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας η ιδιοκτησία ΙΧ είναι ιδιαίτερα υψηλή μεταξύ των εργαζομένων (65%). Το ποσοστό αυτό συσχετίζεται ευθέως και με την κατανομή των μετακινήσεων στα διάφορα μέσα. Έτσι, περίπου το 60% των

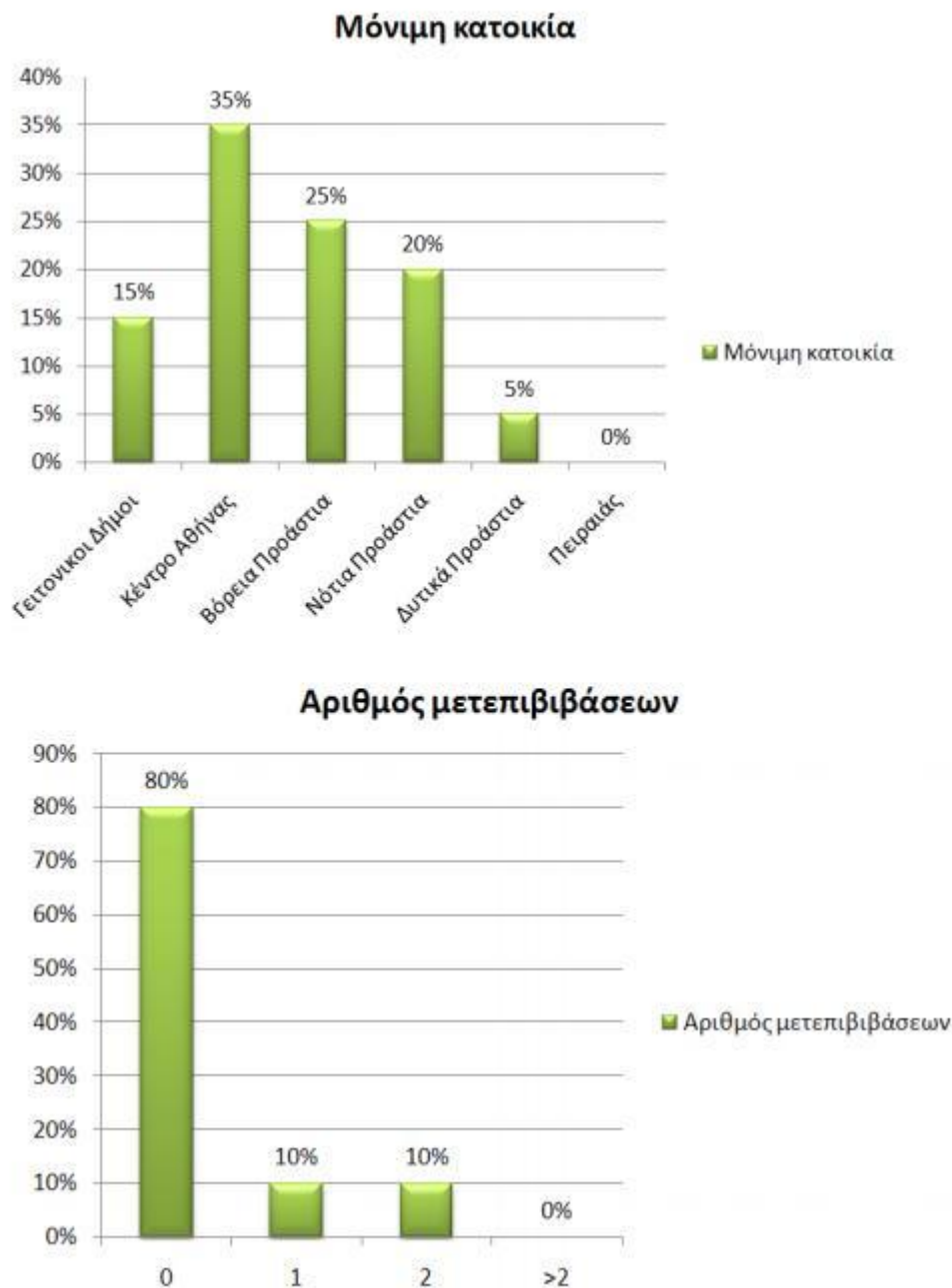
μετακινήσεων πραγματοποιείται με ΙΧ (οδηγός ΙΧ), ενώ μόλις το 20% γίνεται με μετρό ή ηλεκτρικό και 5% με αστικό λεωφορείο. Στα ιδιωτικά μέσα θα πρέπει να συμπεριληφθεί και η δίκυκλη μηχανή που χρησιμοποιείται από το 10% των μετακινουμένων (διάγραμμα 9).



Διαγράμματα 9&10: Ποσοστιαία κατανομή των επισκεπτών ανά τύπου οχήματος μετακίνησης

Η υψηλή χρήση του ΙΧ μπορεί να ερμηνευθεί και από την περιοχή προέλευσης (μόνιμη κατοικία) των μετακινήσεων προς το πάρκο Γουδή. Το 50% των εργαζομένων κατοικεί σε κάποιο προάστιο της Αθήνας (βόρεια, νότια ή

δυτικά). Η προσπέλαση του πάρκου με ΔΣ από αυτές τις περιοχές είναι αρκετά δύσκολη καθώς απαιτεί μία ή ακόμη και δύο μετεπιβιβάσεις. Μόλις το 20% των μετακινουμένων πραγματοποιεί μία ή δύο μετεπιβιβάσεις, ενώ αυτοί που το κάνουν είναι δέσμοι της ΔΣ καθώς δεν διαθέτουν ιδιωτικό αυτοκίνητο (διαγράμματα 9&10).



Διαγράμματα 11&12: Ποσοστιαία κατανομή των επισκεπτών ανά περιοχή προέλευσης

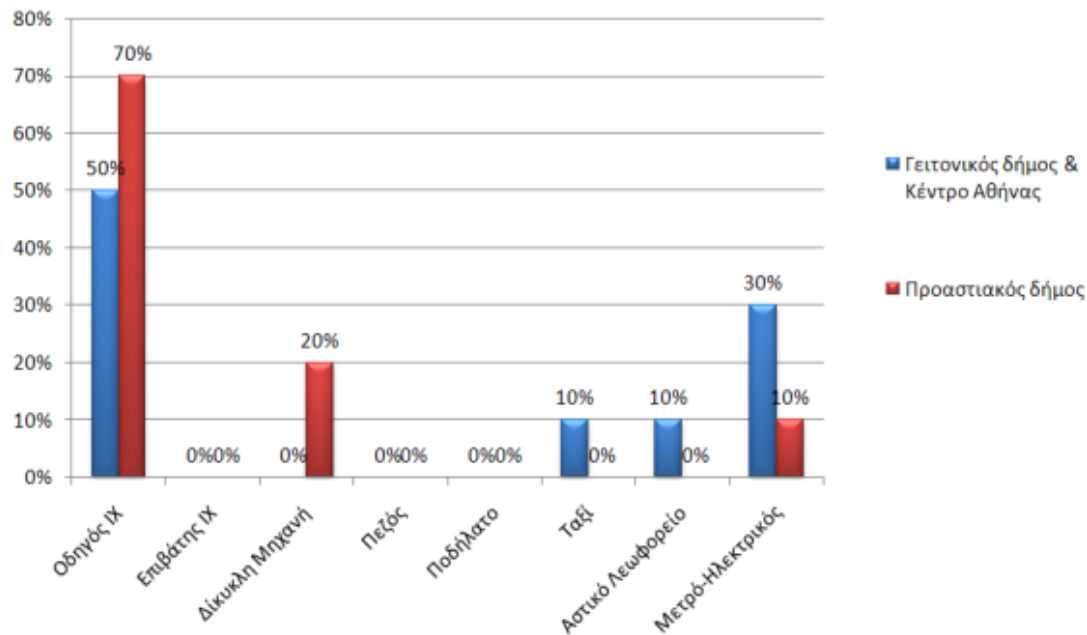
Θα πρέπει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι το υπόλοιπο 50% των εργαζομένων κατοικεί στο ευρύτερο κέντρο της Αθήνας (35%) και στο Δήμο Ζωγράφου (15%). Η δυνατότητα προσπέλασης του πάρκου με ΔΣ από την Αθήνα είναι σημαντική, ενώ για το Δήμο Ζωγράφου η απόσταση από το πάρκο Γουδή μπορεί να καλυφθεί πολύ σύντομα με τη χρήση ποδηλάτου ή ακόμη και με τα πόδια. Η ομάδα αυτή των εργαζομένων αποτελεί και τους πλέον πιθανούς χρήστες εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης. Ας εστιάσουμε, λοιπόν, λίγο περισσότερο στα χαρακτηριστικά τους.

Οι εργαζόμενοι που κατοικούν είτε σε γειτονικό του πάρκου δήμο, είτε στο κέντρο της Αθήνας έχουν χαμηλότερο δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ και χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο λιγότερο. Έτσι ενώ για τις υπόλοιπες περιοχές η χρήση του αυτοκινήτου φθάνει το 70%, για αυτούς που προέρχονται από γειτονικό δήμο ή το κέντρο μειώνεται στο 50%. Το αντίστροφο παρατηρείται για τη ΔΣ, όπου οι πρώτοι το επιλέγουν σε ποσοστό μόλις 10%, ενώ οι δεύτεροι φθάνουν το 30% (διαγράμματα 11&12).



Διάγραμμα 13: Ιδιοκτησία ΙΧ ανά περιοχή προέλευσης

Μέσο μετακίνησης ανά περιοχή προέλευσης



Διάγραμμα 14: Μέσο μετακίνησης ανά περιοχή προέλευσης

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ειδικά για τους κατοίκους του Ζωγράφου παρατηρήθηκε ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό χρήσης αυτοκινήτου, γεγονός που μπορεί να ερμηνευθεί από τη μη ύπαρξη άμεσης λεωφορειακής σύνδεσης με το πάρκο Γουδή, αλλά και τη σχετικά μεγάλη απόσταση για να καλυφθεί με τα πόδια (>1500μ), γεγονός που μας οδηγεί στην δημιουργία τοπικού δικτύου συγκοινωνίας που να ενώνει τους γειτονικούς δήμους με το πάρκο Γουδή.

Επομένως, το ποσοστό των μετακινήσεων με προέλευση τους γειτονικούς δήμους (15%), είναι πολύ πιθανόν να εκτραπεί σε πιο βιώσιμες μορφές μετακίνησης (ποδήλατο, mini-bus), υπό τη μορφή μιας αυτόνομης μετακίνησης μεταξύ προέλευσης και προορισμού. Από την άλλη οι μετακινήσεις με προέλευση το κέντρο της Αθήνας και μέσω τη ΔΣ ($35\% \times 40\% = 14\%$) των εργαζομένων επιλέγει σήμερα το λεωφορείο, το οποίο τους αποβιβάζει είτε επί της Λ. Κατεχάκη, είτε στην πύλη του Ε.Μ.Π. επί της οδού Κοκκινοπούλου. Στους δυνητικούς χρήστες εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης μπορούν να συμπεριληφθούν και οι σημερινοί οδηγοί ΙΧ με προέλευση το κέντρο της Αθήνας ($35\% \times 50\% = 17,5\%$), καθώς ενδέχεται η υψηλή προσπελασιμότητα της ΔΣ, σε συνδυασμό με τη δυνατότητα χρήσης (π.χ ποδηλάτου, mini-bus) να αποτελέσει κίνητρο για την αλλαγή συμπεριφοράς μετακίνησης. Θα πρέπει

επίσης να συνεκτιμηθεί το γεγονός της συνεχώς αυξανόμενης δυσκολίας εύρεσης στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου της Αθήνας, της κυκλοφοριακής συμφόρησης και του αυξανόμενου κόστους χρήσης του αυτοκινήτου.

4.2. ΈΡΕΥΝΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ ΤΟΥ ΠΑΡΚΟΥ

4.2.1. Μεθοδολογία της έρευνας

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε με τη μορφή προσωπικών συνεντεύξεων (face-to-face) σε στατιστικά αποδεκτό δείγμα των επισκεπτών του Πάρκο Γουδή, βάση προσωπικών εκτιμήσεων της επισκεψιμότητας του πάρκου στην διάρκεια της ημέρας. Οι συνεντεύξεις έλαβαν μέρος ημέρα Σάββατο και η κατανομή του αριθμού των συνεντεύξεων και του συνολικού αριθμού επισκεπτών ανά χωρική ενότητα παρουσιάζεται στον πίνακα 4. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε στους επιμέρους ανοιχτούς χώρους πρασίνου (Άλσος Στρατού, πάρκο Χωροφυλακής, δημοτικό πάρκο Ζωγράφου) καθώς και στις εκτάσεις περιμετρικά του θεάτρου badminton όπου παρατηρείται ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό επισκεπτών.

Χώρος συνεντεύξεων	Αριθμός συνεντεύξεων	Εκτιμώμενος αριθμός επισκεπτών
Άλσος Στρατού	9	40
Πάρκο Χωροφυλακής	5	20
Πάρκο Ζωγράφου	9	40
Αθλ.κέντρο Ζωγράφου	4	15
Θέατρο Badminton	3	10
σύνολο	30	125

Πίνακας 4

Θεωρώντας ότι τα βασικά στοιχεία που επηρεάζουν τις επιλογές καθημερινής μετακίνησης είναι η προέλευσή της, ο λόγος επίσκεψης (συχνότητα, προτίμηση) και τα κ/ο χαρακτηριστικά του μετακινουμένου, το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε αφορούσε στην καταγραφή των κ/ο χαρακτηριστικών των επισκεπτών και της καταγραφής των χαρακτηριστικών μετακίνησής τους. Αναλυτικότερα απογράφησαν:

- Φύλο
- Ηλικία
- Επάγγελμα
- Τόπος εργασίας
- Τόπος διαμονής
- Μέσο μετακίνησης
- Συχνότητα επίσκεψης

- Προτίμηση χώρων επίσκεψης στην ευρύτερη περιοχή του Πάρκου

Το ερωτηματολόγιο της έρευνας παρουσιάζεται στην παρακάτω.

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο			
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ			
ΦΥΛΟ		ΗΛΙΚΙΑ	ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ
Α <input type="checkbox"/>	Γ <input type="checkbox"/>	10-19 20-29 30-39 40-49 50-59 60+	

• **ΕΡΓΑΖΕΣΤΕ ΚΟΝΤΑ ΣΤΟ ΠΑΡΚΟ?**
 ΝΑΙ
 ΟΧΙ

• **ΑΠΟ ΠΟΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΡΧΕΣΤΕ?**

• **ΤΙ ΜΕΣΟ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΑΤΕ?**

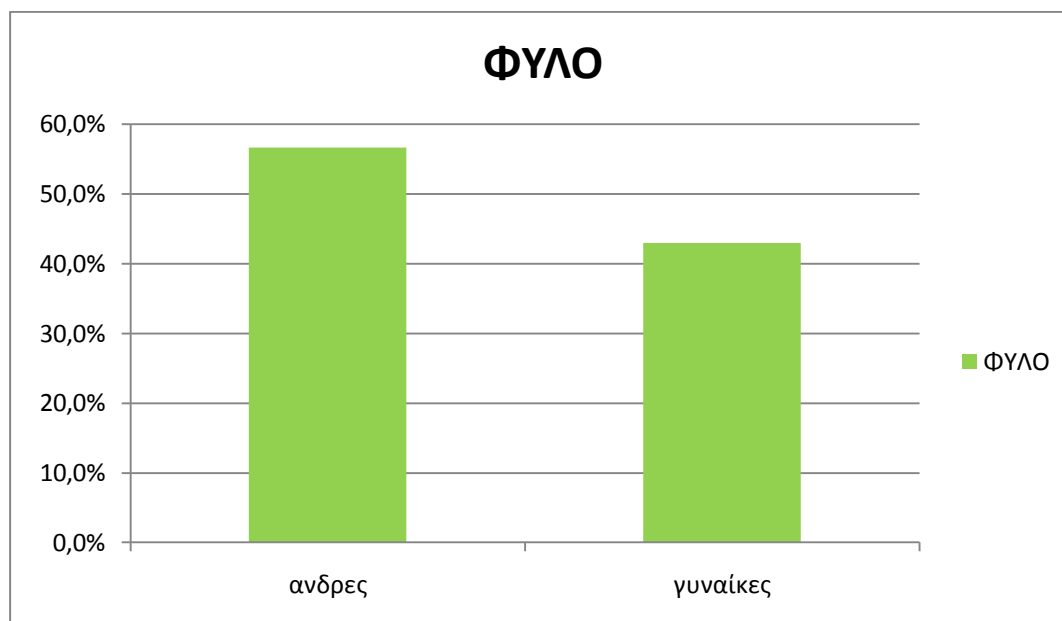
• **ΕΡΧΕΣΤΕ ΣΥΧΝΑ ΕΔΩ?**
 ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ
 Σ/Κ
 1-2 ΦΟΡΕΣ ΤΟ ΜΗΝΑ
 ΑΛΛΟ

• **ΠΟΙΟ ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣΤΕ ΣΥΧΝΟΤΕΡΑ ΚΑΙ ΓΙΑΤΙ?**

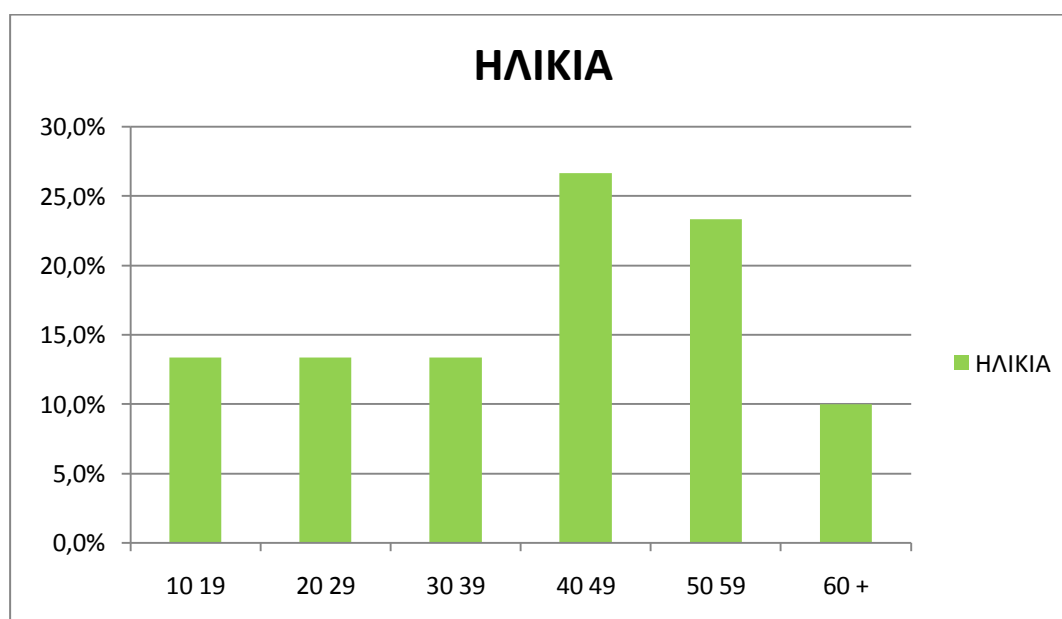
Σχήμα 10: Υπόδειγμα ερωτηματολογίου

4.2.2. Αποτελέσματα της έρευνας

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας προκύπτει ότι υπάρχει σχετική ισορροπία μεταξύ ανδρών και γυναικών επισκεπτών του πάρκου Γουδή. Ωστόσο, στην πλειοψηφία τους οι επισκέπτες του πάρκου ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα μεταξύ 40-49(27%) και ακολουθεί η ηλικιακή ομάδα των 50-59(23%) (διαγράμματα 15&16). Απο την ερευνα συμπεραίνουμε ότι οι επισκέπτες μεγάλης ηλικίας προτιμούν μια βόλτα στο πάρκο ,καθώς και οι οικογένειες



Διάγραμμα 15:Ποσοστό χρηστών Πάρκου ανά φύλλο

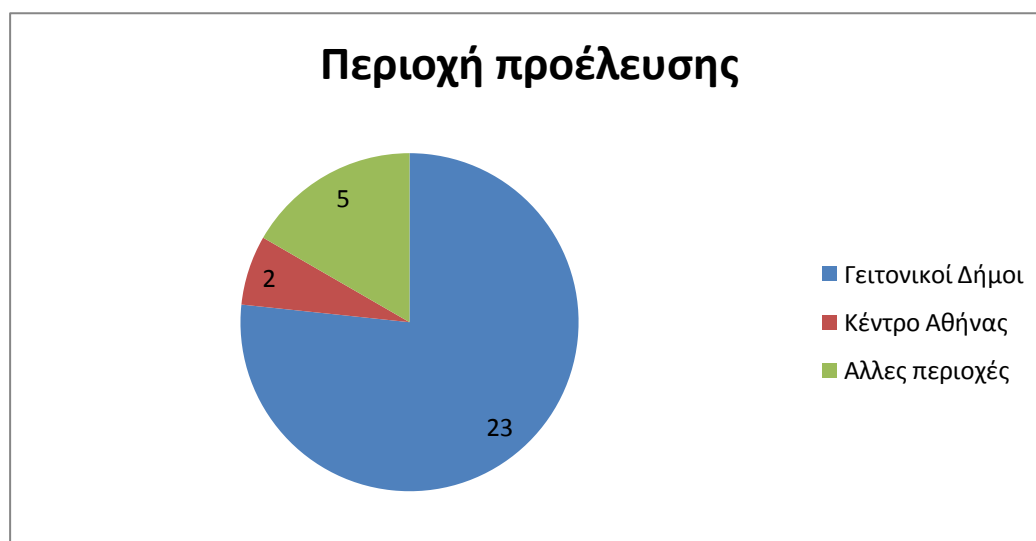


Διάγραμμα 15:Ποσοστό χρηστών Πάρκου ανά ηλικία

Σημαντικό στοιχείο αποτελεί και ο τρόπος μετακίνησης των επισκεπτών, καθώς είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την χωροθέτηση χώρων στάθμευσης, αν αυτό κριθεί αναγκαίο. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας η χρησιμοποίηση Ι.Χ αυτοκινήτων βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα (30%), ενώ το ποσοστό των πεζών ξεπερνά το 50%, γεγονός που συνάδει με την περιοχή προέλευσης των επισκεπτών που στο μεγαλύτερό της ποσοστό είναι οι όμορες περιοχές του Πάρκου Γουδή όπως παρατηρούμε στο σχήμα 12. Μόλις το 13% των επισκεπτών χρησιμοποιεί τη δημόσια συγκοινωνία (σχ 11), γεγονός που ενισχύει την προαναφερθείσα άποψη του κεφαλαίου 4.1.3 για ύπαρξη διαδημοτικής συγκοινωνίας που θα διέρχεται από το πάρκο (mini-bus).

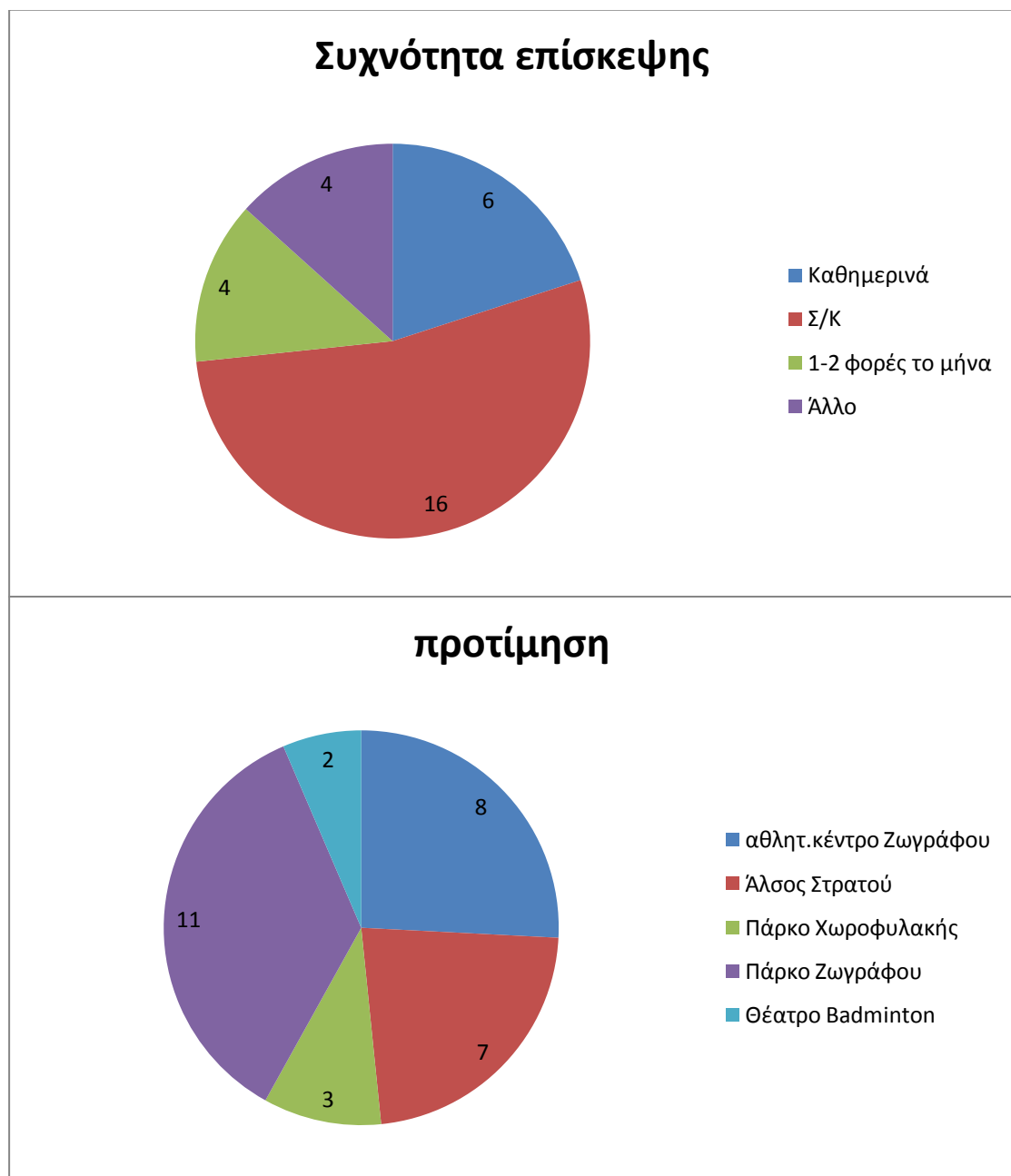


Σχήμα 11



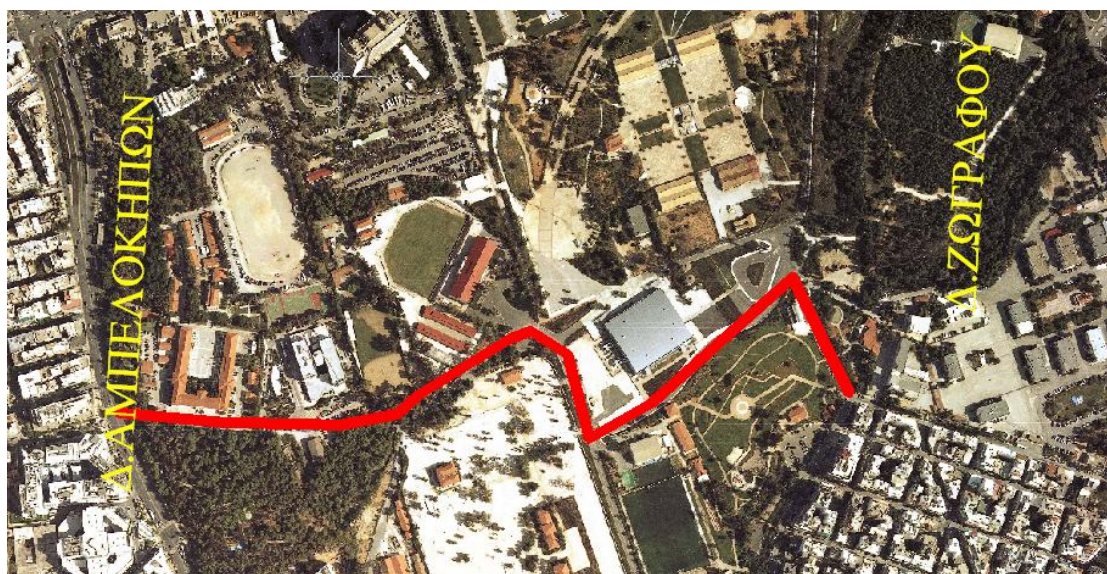
Σχήμα 12

Η συχνότητα επίσκεψης του Πάρκου Γουδή είναι σημαντική για την διερεύνηση των χρηστών του πάρκου που είναι διατεθειμένοι να χρησιμοποιήσουν ένα δίκτυο διαδημοτικής συγκοινωνίας που θα διέρχεται το πάρκο και τη συχνότητα των δρομολογίων αυτής ,ενώ η προτίμηση τους για συγκεκριμένες εκτάσεις αυτού θα μας οδηγήσει στην επιλογή της καταλληλότερης διαδρομής της συγκοινωνίας (σχ 13&14).



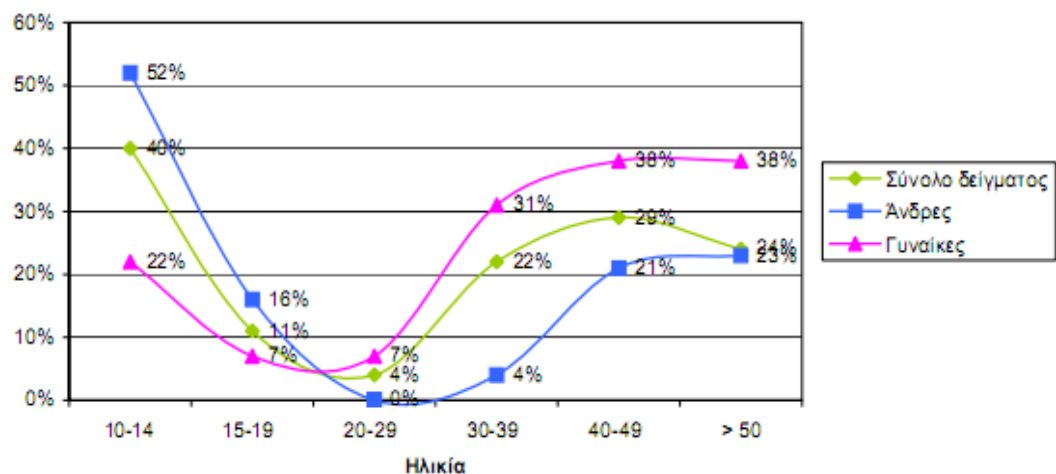
Σχήματα 13 &14

Ετσι συμπεραίνουμε ότι οι επισκέπτες κατα μεγάλο ποσοστό επισκέπτονται το πάρκο τα σαββατοκύριακα (52%) και ακολουθούν οι καθημερινές (20%) , ενώ τη προτίμησή τους μοιράζονται το αθλητικό κέντρο Ζωγράφου ,το Άλσος Στρατού και το πάρκο Ζωγράφου με 33%,21% και 24% αντίστοιχα(εικόνα #).Παρατηρούμε λοιπόν,ότι μια διαδρομή mini-bus που θα ικανοποιούσε τους επισκέπτες του πάρκου είναι αυτή που θα συνδέει τα πάρκα Άλσος Στρατού-Ζωγράφου με είσοδο απο λεωφόρο Μεσογείων και έξοδο την οδο Παπαδιαμαντοπούλου (είσοδος πάρκο Ζωγράφου) συνδέοντας ταυτόχρονα και τους Δήμους Αμπελοκήπων-Ζωγράφου.(εικόνα 3).



Εικόνα 3 : Προτεινόμενη συγκοινωνιακή διαδρομή ΔΣ

Άξιον αναφοράς είναι και ο υπο μελέτη ποδηλατόδρομος στο πάρκο που θα αναβαθμίσει την μετακίνηση των επισκεπτών του, που παρά την φαινόμενη δυσκολία μετάβασης με ποδήλατο από τις μεγαλύτερες ηλικιακά ομάδες που επικρατούν στην επισκεψιμότητα του πάρκου, τα αποτελέσματα σχετικής έρευνας αξιολόγησης της χρήσης του δικτύου ποδηλάτου στην Καρδίτσα επιβεβαιώνουν το αντίθετο (διάγραμμα 17)



Διάγραμμα 17: Ηλικιακή κατανομή των χρηστών ποδηλατόδρομου στην Καρδίτσα

4.3. ΔΙΕΡΕΥΝΥΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΦΙΛ ΤΩΝ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ

4.3.1. Εισαγωγή

Ένα από τα κύρια κριτήρια χωροταξικής παρέμβασης στο Πάρκο Γουδή είναι ο εντοπισμός των πόλων έλξης μετακινήσεων στην περιοχή μελέτης. Στην περίπτωση του πάρκου Γουδή οι ανοιχτοί χώροι είναι εκείνοι που έλκουν τον μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών. Ποιοι από αυτούς θα πρέπει να συνδεθούν κατά προτεραιότητα και ποιος είναι ο αριθμός των δυνητικών χρηστών μελλοντικού δικτύου συγκοινωνίας?. Ποιος θα πρέπει να είναι ο κύριος άξονας της διαδρομής και ποιες περιοχές να ενσωματώνει; Πως θα διακοπούν οι διαμπερείς ροές των αυτοκινήτων και σε ποιούς χώρους του πάρκου κρίνεται αναγκαία η ύπαρξη χώρων στάθμευσης?

Για να απαντηθούν τα παραπάνω ερωτήματα πραγματοποιήθηκε απογραφή του όγκου και του προφίλ των επισκεπτών των διαφόρων περιοχών του πάρκου.

4.3.2. Μεθοδολογία της έρευνας

Το πρώτο βήμα της έρευνας αφορούσε στην αναγνώριση της περιοχής έρευνας και στον κατ' αρχήν εντοπισμό των περιοχών που έλκουν το μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών. Η αναγνώριση πραγματοποιήθηκε σε δύο φάσεις. Η πρώτη αφορούσε μία εργάσιμη ημέρα και η δεύτερη μία Κυριακή, οπότε και παρατηρείται ο μεγαλύτερος αριθμός επισκεπτών.

Οι περιοχές με το μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών ήταν οι εξής:

1. Το πάρκο της Χωροφυλακής.
2. Το άλσος Στρατού.
3. Το δημοτικό πάρκο Ζωγράφου.

Το επόμενο βήμα μετά την προκαταρκτική αναγνώριση ήταν η λεπτομερέστερη καταγραφή του βαθμού επισκεψιμότητας κάθε μίας από τις παραπάνω περιοχές, καθώς και του προφίλ των επισκεπτών της. Η καταγραφή επιλέχθηκε να γίνει σε δύο περιόδους και για τα τρία πάρκα. Η πρώτη αφορούσε τις απογευματινές ώρες (15:00-17:00) μιας καθημερινής που δεν λειτουργούν τα καταστήματα (Τετάρτη), και η δεύτερη στις πρωινές ώρες (11:00-13:00) μιας Κυριακής. Η καταγραφή των επισκεπτών έγινε στην αρχή και στο τέλος της κάθε περιόδου μετρήσεων, προκύπτοντας κατά αυτόν τον τρόπο ο μέσος αριθμός επισκεπτών ανά περίοδο. Παράλληλα κατά τη διάρκεια της κάθε περιόδου πραγματοποιήθηκαν παρατηρήσεις σχετικά με το φύλο, την ηλικία, αλλά και την κοινωνική διάσταση της επίσκεψής τους (μόνοι, ζευγάρι, οικογένεια κ.α.).

Για το αθλητικό κέντρο Ζωγράφου και το θέατρο Badmington δεν έγινε απογραφή καθώς η επισκεψιμότητα τους βασίζεται στο πρόγραμμα λειτουργίας τους και η πρόσβαση δεν είναι ελεύθερη όλες τις ώρες.

4.3.3. Το Άλσος Στρατού

Όπως έχει προαναφερθεί το Άλσος στρατού βρίσκεται στη δυτική πλευρά του Πάρκου και κατέχει ένα μεγάλο ποσοστό της συνολικής έκτασης αυτού. Χαρακτηρίζεται από την επιβλητική είσοδο που βρίσκεται επί της λεωφόρου Κατεχάκη και οδηγεί σ' έναν μεγάλο πεζόδρομο πλάτους 7μ ο οποίος καταλήγει στο χώρο επίδειξης αρμάτων. Έτσι, ο επισκέπτης κατά την διέλευσή από τον πεζόδρομο που αποτελεί και τον κύριο άξονα που διασχίζει το πάρκο απο ανατολικά προς τα δυτικά έχει τη δυνατότητα να περιπλανηθεί στο εσωτερικό του μέσω του μεγάλου αριθμού των επί μέρους πλακόστρωτων δρόμων που συνδέονται με αυτόν και να παρατηρήσει:

- **Την Εθνική Γλυπτοθήκη.** Στεγάζεται στο ένα από τα δύο ανακαινισμένα κτίρια των παλαιών βασιλικών στάβλων, και σε περιβάλλοντα χώρο εξήμισυ στρεμμάτων, αποτελώντας ουσιαστικά ένα μουσείο αφιερωμένο αποκλειστικά στη νεότερη ελληνική γλυπτική. Οι ώρες λειτουργίας του είναι Δευτέρα και Τετάρτη: 17:00 – 22:00, Πέμπτη, Παρασκευή, Σάββατο: 09:00 – 15:00, Κυριακή: 10:00 – 15:00 ενώ τις Τρίτες παραμένει κλειστή. Χαρακτηρίζεται από χαμηλά ποσοστά επισκεψιμότητας.¹
- **Χώρος επίδειξης αρμάτων.** Πρόκειται για μεγάλο άνοιχτο χώρο στη ΒΔ πλευρά του πάρκου στον οποίο και επιδεικνύεται πλήθος παλαιών τεθωρακισμένων αρμάτων.

Στο χώρο πάρκου υπάρχει επίσης μια μεγάλη πλατεία και ένα ανοιχτό αμφιθέατρο. Ο χώρος καλύπτεται από γρασίδι και διαθέτει παιδική χαρά καθώς και ένα καφέ-εστιατόριο που διακρίνεται για την μεγάλη του επισκεψιμότητα κυρίως τα σαββατοκύριακα.

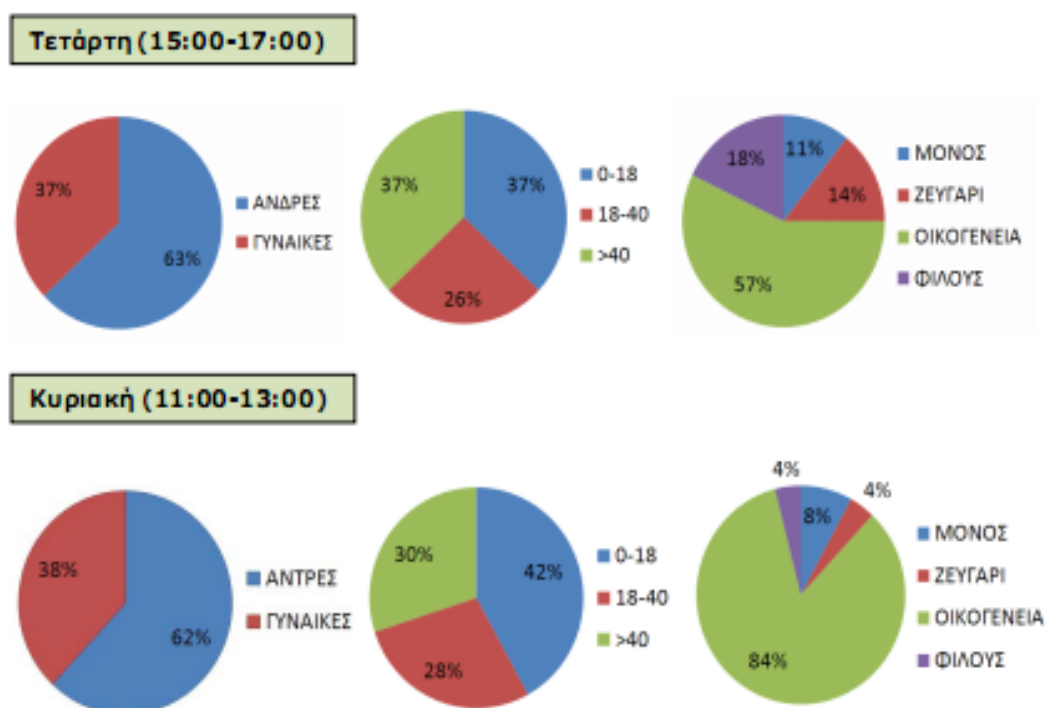
Το πάρκο είναι ανοιχτό από τις 9 το πρωί ως τη δύση του ήλιου τις καθημερινές και από τις 10 το πρωί ως τη δύση του ήλιου τις αργίες.

Τα αποτελέσματα των μετρήσεων φαινονται στον πίνακα 5 και στο σχήμα 14

¹ <http://www.nationalgallery.gr>

Άλλος Στρατού	Περίοδος Μετρήσεων	
	Τετάρτη (15:00-17:00)	Κυριακή (11:00-13:00)
Αριθμός επισκεπτών	27	50
Φύλο		
Άνδρας	17	31
Γυναίκα	10	19
Ηλικία		
0-18	10	21
18-40	7	14
>40	10	15
Παρέα		
Μόνος	3	4
Ζευγάρι	4	2
Οικογένεια	16	42
Φίλοι	4	2

Πίνακας 5: κατανομή επισκεπτών βάση φύλου, ηλικίας και κοινωνικής διάστασης



Σχήμα 14: Αποτελέσματα

4.3.4. Δημοτικό πάρκο Ζωγράφου

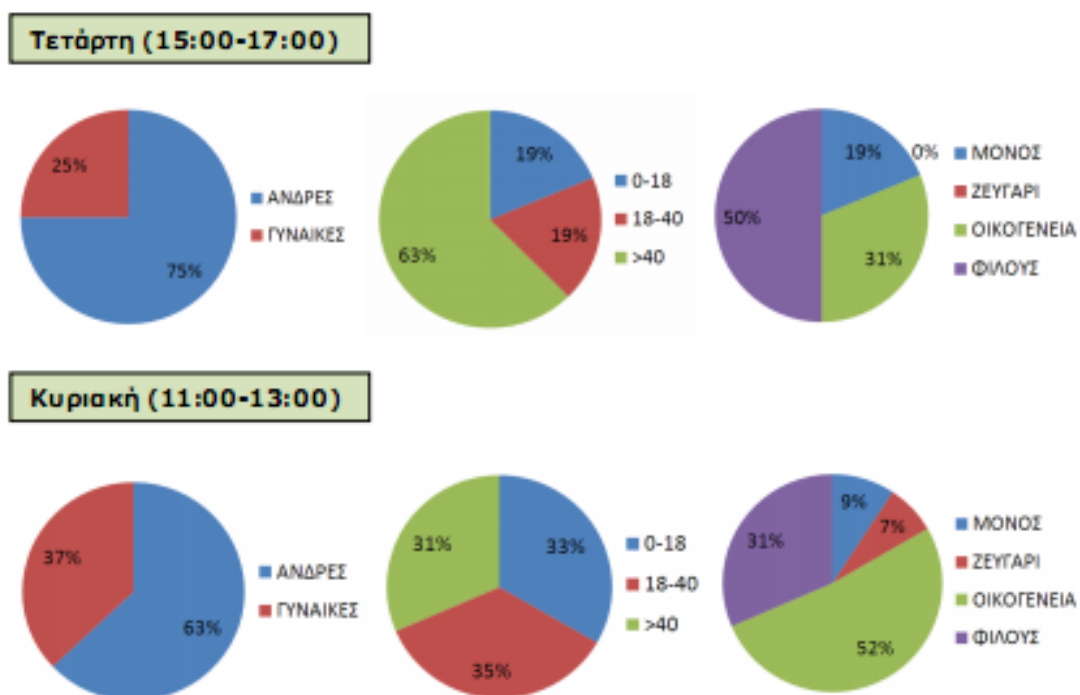
Πρόκειται για έναν κατάφυτο χώρο έκτασης 49 στρεμμάτων, που φιλοξενούσε άλλοτε το Στρατόπεδο «Γουδή», και σήμερα έχει διαμορφωθεί σε οργανωμένο χώρο αναψυχής και αθλοπαιδιών αποτελώντας σημαντική διέξοδο για τους κατοίκους της περιοχής.

Από την κεντρική είσοδο (Γ.Παπανδρέου και Μεγ.Αλεξάνδρου) η οποία αποτελεί και είσοδο για την περιοχή μελέτης ξεκινά ο κύριος διάδρομος του πάρκου και συνδέει επιμέρους πλακόστρωτα μονοπάτια με κατάληξη σε έναν παιδότοπο ,στην κεντρική κυκλική πλατεία ,στην εκκλησία των Εισοδίων της Θεοτόκου και στα γήπεδα ποδοσφαίρου και καλαθοσφαίρισης που ανήκουν στο Δήμο Ζωγράφου. Άξιο αναφοράς είναι και το τεχνητό ποτάμι που διασχίζει το πάρκο με τις δύο ξύλινες γέφυρες .Επίσης υπάρχουν και 2 χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων χωρητικότητας 50 και 30 θέσεων που βρίσκονται επί της οδού Γ. Παπανδρέου.

Τα αποτελέσματα των μετρήσεων ακολουθούν παρακάτω.(πιν.6,σχ.15)

Δημοτικό Πάρκο Ζωγράφου	Περίοδος Μετρήσεων	
	Τετάρτη (15:00-17:00)	Κυριακή (11:00-13:00)
Αριθμός επισκεπτών	16	54
Φύλο		
Άνδρας	12	34
Γυναίκα	4	20
Ηλικία		
0-18	3	18
18-40	3	19
>40	10	17
Παρέα		
Μόνος	3	5
Ζευγάρι	0	4
Οικογένεια	5	28
Φίλοι	8	17

Πίνακας 6: κατανομή επισκεπτών βάση φύλου, ηλικίας και κοινωνικής διάστασης



Σχήμα 15: Αποτελέσματα

4.3.5. Πάρκο Χωροφυλακής

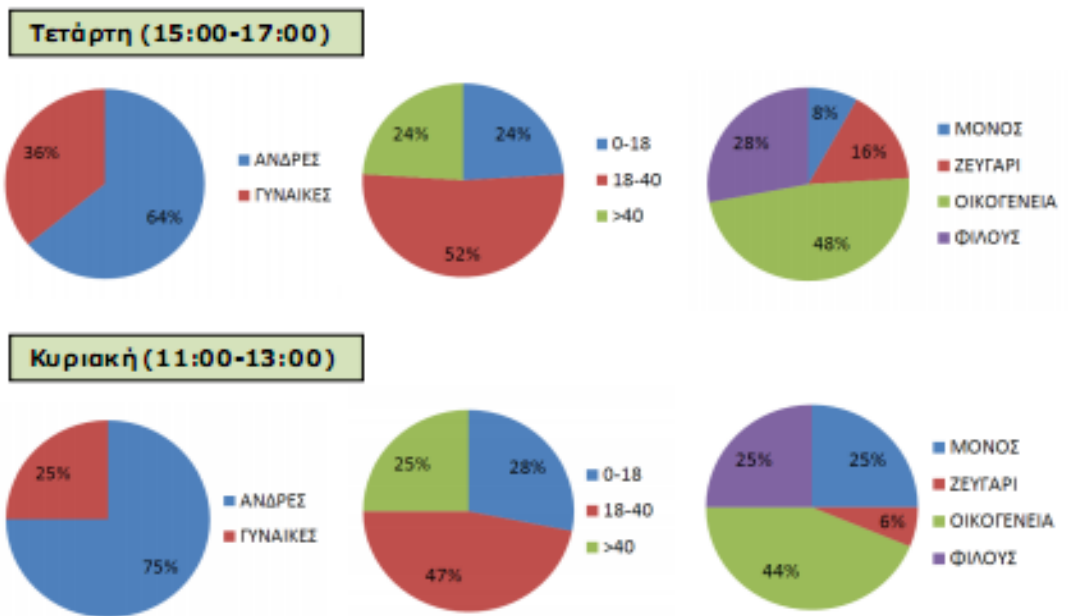
Βρίσκεται στην ΒΔ γωνία του Πάρκου και πρόκειται για μια μεγάλη επιφάνεια με έντονη τη παρουσία πρασίνου . Υπάρχουν 4 εισόδους που βρίσκονται επί της λεωφόρου Μεσογείων και οδηγούν σε διάφορα τσιμεντένια δρομάκια και χωμάτινες διαδρομές που αποτελούν το εσωτερικό δίκτυο του πάρκου. Κύριο χαρακτηριστικό του είναι ο μικρός ζωολογικός κήπος όπου φιλοξενούνται διάφορα είδη πτηνών αλλά και ο παιδότοπος που δέχεται συχνές επισκέψεις οικογενειών.

Χαρακτηρίζεται από σχετικά έντονο ανάγλυφο σε σχέση με την υπόλοιπη έκταση του πάρκου και την παρουσία πολλών ψηλών δέντρων που δεν συναντάμε στα υπόλοιπα πάρκα σε τέτοιο βαθμό.

Τα αποτελέσματα της έρευνας στο Πάρκο Χωροφυλακής ακολουθούν στη συνέχεια

Πάρκο Χωροφυλακής	Περίοδος Μετρήσεων	
	Τετάρτη (15:00-17:00)	Κυριακή (11:00-13:00)
Αριθμός επισκεπτών	25	32
Φύλο		
Άνδρας	16	24
Γυναίκα	9	8
Ηλικία		
0-18	6	9
18-40	13	15
>40	6	8
Παρέα		
Μόνος	2	8
Ζευγάρι	4	2
Οικογένεια	12	14
Φίλοι	7	8

Πίνακας 7: κατανομή επισκεπτών βάση φύλου, ηλικίας και κοινωνικής διάστασης



Σχήμα 16: Αποτελέσματα

4.3.6. Αποτελέσματα της έρευνας

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, το Άλσος Στρατού και το Δημοτικό Πάρκο Ζωγράφου αποτελούν τους κυριότερους πόλους έλξης επισκεπτών. Αυτό οφείλεται στην ύπαρξη μιας καφετέριας και ενός παιδότοπου στο Άλσος Στρατού, όπου και παρατηρείται η μεγαλύτερη πυκνότητα επισκεπτών σε σχέση με οποιοδήποτε άλλο σημείο το Πάρκου και ενός δεύτερου παιδότοπου στο δημοτικό πάρκο Ζωγράφου. Η επισκεψιμότητα, στα δύο αυτά πάρκα την Κυριακή είναι περίπου διπλάσια σε σχέση με την Τετάρτη, ενώ ταυτόχρονα μειώνεται ο μέσος όρος των ηλικιών και αυξάνεται ο αριθμός των οικογενειών. Αυτό σημαίνει ότι τις καθημερινές το Πάρκο χρησιμοποιείται κυρίως για αθλητικές δραστηριότητες ή σύντομους περιπάτους ενός η δύο ατόμων. Αντίθετα, τις Κυριακές το μέγεθος της ομάδας επισκεπτών διευρύνεται με τα μικρότερα μέλη των οικογενειών ή με φίλους.

Αυτό δεν ισχύει για το Πάρκο Χωροφυλακής, το οποίο διατηρεί περίπου τον ίδιο αριθμό επισκεπτών και στις δύο ημέρες. Μετά και από επιτόπιες παρατηρήσεις το πάρκο χρησιμοποιείται κυρίως ως χώρος αθλητικών δραστηριοτήτων ή περιπάτου και πολύ λιγότερο ως χώρος αναψυχής των οικογενειών και ειδικότερα των παιδιών. Για αυτό άλλωστε επικρατούν όλες τις ημέρες ηλικίες μεταξύ 18-40.

Ιδιαίτερα ενδιαφέρον είναι επίσης, το στοιχείο ότι σε όλες τις περιπτώσεις το ποσοστό των ανδρών επισκεπτών υπερβαίνει κατά πολύ το αντίστοιχό των γυναικών.

5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**5.1. ΑΝΑΛΥΣΗ S.W.O.T**

STRENGTHS/ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	WEAKNESSES/ΑΣΥΝΑΜΙΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Η γεωγραφική θέση της περιοχής που την καθιστά 'στρατηγικό' σημείο του αστικού χώρου της πρωτεύουσας • Η συγκοινωνιακή 'κομβικότητα' (Λ. Μεσογείων, Λ. Κατεχάκη, Μετρό) άμεση/εύκολη πρόσβαση • Η επάρκεια των υποδομών (κτιριακό απόθεμα, ολυμπιακές εγκαταστάσεις, συγκοινωνιακές συνδέσεις, δίκτυα, τεχνικά έργα, κ.λπ.) • Η ιστορική αξία/χαρακτήρας του χώρου (Ιλισός,στρατιωτικέςεγκαταστάσεις, κ.λπ.) του προσδίδει μια ιδιαίτερη/αυτόνομη ταυτότητα καθιστώντας τον σημείο αναφοράς της πόλης. • Άμεση γειτνίαση με σημαντικούς χώρους πρασίνου - αναψυχής - πολιτισμού της πρωτεύουσας (Πανεπιστημιούπολη Ζωγράφου Μέγαρο Μουσικής, Ωδείο Αθηνών, κ.ο.κ.) • Διεθνής αναγνωρισιμότητα λόγω της πρόσφατης διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 • Επάρκεια 'ελεύθερου' χώρου • Έκταση δημόσιου (κατάβαση) χαρακτήρα • Κατάλληλα γεωφυσικά και κλιματολογικά χαρακτηριστικά για την ανάπτυξη αστικού πρασίνου • Ο (φυσικός) χαρακτήρας, η επαρκής ανάπτυξη και η δομή των υφιστάμενων χώρων πρασίνου. 	<ul style="list-style-type: none"> • Υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι σε 24ωρη βάση, λόγω διέλευσης από την περιοχή συγκοινωνιακών αξόνων υπερτοπικής σημασίας (Λ. Μεσογείων, Λ. Κατεχάκη, Περιφερειακός Υμηττού, Μετρό, κ.ο.κ.) • Ιδιαίτερα σύνθετο ιδιοκτησιακό καθεστώς, κυρίως σε ό,τι αφορά τις παραχωρήσεις κυριότητας και διαχείρισης τμημάτων του χώρου. • Οι περιορισμοί που θέτει το γεγονός ότι η περιοχή εντάσσεται στη Β' Ζώνη Προστασίας του Υμηττού και διέπεται από το αντίστοιχο θεσμικό πλαίσιο χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης. • Το γεγονός ότι η λειτουργική σχέση/διασύνδεση του χώρου με τις όμορες αστικές περιοχές (Δήμοι: Αθηναίων, Παπάγου, Ζωγράφου, Χολαργού, Νέου Ψυχικού, κ.λπ.) είναι αποσπασματική και ασχεδιάστη → δυσχερής χρήση/'οικειοποίηση' του χώρου από τους κατοίκους των γύρων περιοχών . • Εμφανείς ασυμβατότητες όσον αφορά τις υφιστάμενες χρήσεις γης (αθλητικές εγκαταστάσεις, πράσινο, ενεργές στρατιωτικές εγκαταστάσεις, εγκαταστάσεις Υπουργείων, κ.ά.)

OPPORTUNITIES/ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	THREATS/ΚΙΝΔΥΝΟΙ
<ul style="list-style-type: none"> • Το Γουδί (όντας στα φυσικά όρια της πόλης) διαθέτει τα ποιοτικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των 'ανοιχτών, περιστατικών, φυσικών' χώρων προκειμένου - μέσα από το σχεδιασμό και υλοποίηση των κατάλληλων παρεμβάσεων - να αποτελέσει σημαντικό πόλο αναψυχής των κατοίκων του λεκανοπεδίου. • Δυνατότητα λειτουργικής διασύνδεσης με τους γύρω Δήμους (Πανεπιστημιούπολη Ζωγράφου, Μέγαρο Μουσικής - πάρκο Ελευθερίας, Ζάππειο, Εθνική Πινακοθήκη, κ.λπ.). • Δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου/συστήματος ελεύθερων χώρων αναψυχής -αθλητισμού - πολιτισμού, που ο ένας θα λειτουργεί συνεργιστικά και συμπληρωματικά προς τον άλλο (π.χ. Γουδί, Λυκαβηττός, Καισαριανή, Άλσος Ιλισίων, Άλσος Συγγρού, ολυμπιακός πόλος ΟΑΚΑ, Τουρκοβούνια κ.ο.κ.), υπερ-τοπικής σημασίας. • Η θέση και τα γεωφυσικά/κλιματολογικά χαρακτηριστικά της περιοχής επιτρέπουν την εφαρμογή 'πρότυπων' μοντέλων σχεδιασμού υπαίθριων χώρων, με έμφαση στην 'οικολογική αποκατάσταση' του φυσικού περιβάλλοντος και του τοπίου και στην αναδιάρθρωση των χρήσεων. • Προσέλκυση δραστηριοτήτων μητροπολιτικού χαρακτήρα & ενίσχυση της λειτουργικότητας της Αθήνας & αναβάθμιση του ρόλου της σε διεθνές επίπεδο. • Δυνατότητα ανάπτυξης σύγχρονων και σύνθετων δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου και αναψυχής (π.χ. Μουσείο 	<ul style="list-style-type: none"> • Περαιτέρω επιβάρυνση του ήδη έντονου/υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου της περιοχής & επιδείνωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. • Περαιτέρω αλλοίωση της φυσικής τοπογραφίας (γεωφυσικά χαρακτηριστικά) και της οικολογικής ισορροπίας της περιοχής. • Λειτουργικός 'κατακερματισμός'/διάσπαση του χώρου, λόγω συνύπαρξης 'ασύμβατων' χρήσεων/δραστηριοτήτων και 'ασυνέχειας' των ροών. • Λειτουργική απομόνωση από το ευρύτερο αστικό περιβάλλον (λοιποί χώροι πρασίνου -αθλητισμού - πολιτισμού). • Σημαντική καθυστέρηση ή/και ακύρωση των προβλέψεων του σχεδιασμού λόγω των πολλαπλών παραχωρήσεων κυριότητας και διαχείρισης.

<p>Φυσικής ή/και Στρατιωτικής Ιστορίας, Κέντρο Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης, δραστηριότητες υπαίθριας αναψυχής: πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής, ιππασία, χώροι εκθέσεων - συναυλιών, κ.ο.κ.).</p> <ul style="list-style-type: none">• Δημιουργία πρασίνου 'υψηλής οικολογικής σημασίας'.• Εφαρμογή σύγχρονων ή/και πρότυπων συστημάτων διαχείρισης του χώρου στο πλαίσιο κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών κριτηρίων/παραμέτρων (σύνθετα χρηματοδοτικά σχήματα, local management, δια-δημοτικές συνεργασίες, κ.λ.π.)	
---	--

5.2. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Όπως έχει ήδη αναφερθεί η ύπαρξη ενός δικτύου συγκοινωνίας στο εσωτερικό του Πάρκου κρίνεται απαραίτητη ώστε να καλύψει τις ανάγκες μετακίνησης τόσο των εργαζομένων όσο και των επισκεπτών του στα πλαίσια ενός σχεδίου με κύριο σκοπό την μετακίνηση χωρίς αυτοκίνητο. Από τις έρευνες στους εργαζόμενους και στους επισκέπτες (βλ.κεφ 4.1,4.2) παρατηρήθηκε ότι παρά το γεγονός ότι είναι δημότες κύριως γειτονικών περιοχών καταφεύγουν στην χρήση Ι.Χ. αυτοκινήτου για τις μετακινήσεις τους.

Συμπεραίνεται λοιπόν ότι η δημιουργία και ανάπτυξη ενός δικτύου διαδημοτικής συγκοινωνίας με κέντρο το Πάρκο αποτελεί μια λύση η οποία κάτω απο τις κατάλληλες συνθήκες μπορεί να είναι και φιλική προς το περιβάλλον και συμφέρουσα για τους δυνητικούς χρήστες.

Τα δίκτυα που θα σχεδιαστούν κατ' αρχήν πρέπει να συμβαδίζουν με τις υπάρχουσες υποδομές της ευρύτερης περιοχής αλλά και του Πάρκου. Έτσι, μιας και στις γειτονικές περιοχές δεν υπάρχουν μέσα σταθερής τροχιάς (μετρό, τράμ, ΗΣΑΠ) είναι προφανές ότι το δίκτυο θα περιλαμβάνει λεωφορειακές γραμμές που, με κέντρο το Πάρκο, θα συνδέουν τις περιοχές του Δήμου Ζωγράφου και του Δήμου Αθηναίων. Η περιοχή του Δήμου Παπάγου δεν επιλέγεται ως μέρος του δικτύου καθ' ότι από τις έρευνες που έγιναν (βλ.) προέκυψε ότι ο αριθμός των χρηστών του Πάρκου που προέρχεται απο την εν λόγω περιοχή είναι κατά πολύ μικρότερος σε σχέση με τις δύο περιοχές που αναφέρονται παραπάνω.

Η επιλογή του **τύπου** των λεωφορείων γίνεται με βάση την υπάρχουσα κατάσταση τόσο στα κυκλοφοριακά δεδομένα της περιοχής όσο και στην αντίστοιχη πολεοδομία του εσωτερικού του πάρκου, που χαρακτηρίζεται κυρίως από στενούς δρόμους. Σπουδαίο ρόλο παίζει επίσης ο ρυθμός επισκεψιμότητας του Πάρκου βάσει του οποίου θα επιλεγεί η αντίστοιχη χωρητικότητα του λεωφορείου αλλά και η συχνότητα των δρομολογίων του. Έτσι, ο τύπος λεωφορείου που συνταιριάζει καλύτερα τις παραπάνω παραμέτρους είναι αυτός του *midí* χωρητικότητας 40 ατόμων, με **συχνότητα** διέλευσης 20 με 30 λεπτά.

Επόμενο ζήτημα είναι αυτό της υλοποίησης των προτεινόμενων δικτύων. Όπως προέκυψε από την ανάλυση της περιοχής μελέτης το μεγαλύτερο ποσοστό των χρηστών του πάρκου είναι δημότες όμορων περιοχών (Δήμος Αθηναίων, Ζωγράφου) οι οποίοι παρά την κοντινή απόσταση επιλέγουν τη χρήση Ι.Χ αυτοκινήτου. Επίσης παρατηρείται μεγάλος αριθμός οχημάτων που κατά τη διάρκεια πολιτιστικών εκδηλώσεων καταλαμβάνουν μεγάλο ποσοστό της έκτασης του Πάρκου. Η αποφόρτιση λοιπόν του πάρκου από την αλόγιστη χρήση του αυτοκινήτου μπορεί να γίνει με την υλοποίηση των δικτύων τοπικών συγκοινωνιών που θα αναλυθούν παρακάτω.

- Λεωφορειακή γραμμή (ζ-α). Πρόκειται για διαδημοτική συγκοινωνία που θα συνδέει τις περιοχές του Δήμου Ζωγράφου και Δήμου Αθηναίων.
- Λεωφορειακή γραμμή (Μ-Π) Πρόκειται για κυκλική διαδρομή που θα διασχίζει το Πάρκο έχοντας ως σημείο αφετηρίας και τερματισμού τον γειτονικό σταθμό του Μετρό Κατεχακη.
- Λεωφορειακή γραμμή «mini bus» Πρόκειται για ιδιωτική γραμμή που θα εξυπηρετεί τους επισκέπτες των πολιτιστικών εκδηλώσεων που λαμβάνουν χώρα στις εγκαταστάσεις του Πάρκου (θέατρο Badminton, κτλ.)

Αξίζει να αναφερθεί ότι ένα κομμάτι του δικτύου θα εξυπηρετήσει και σημαντικό ποσοστό από τον μεγάλο αριθμό των φοιτητών των γειτονικών πανεπιστημίων καθώς μέχρι σήμερα εξυπηρετούνται ελλιπώς (βλ. κεφ 3.3.4).

5.2.1. Λεωφορειακή γραμμή (ζ-α)

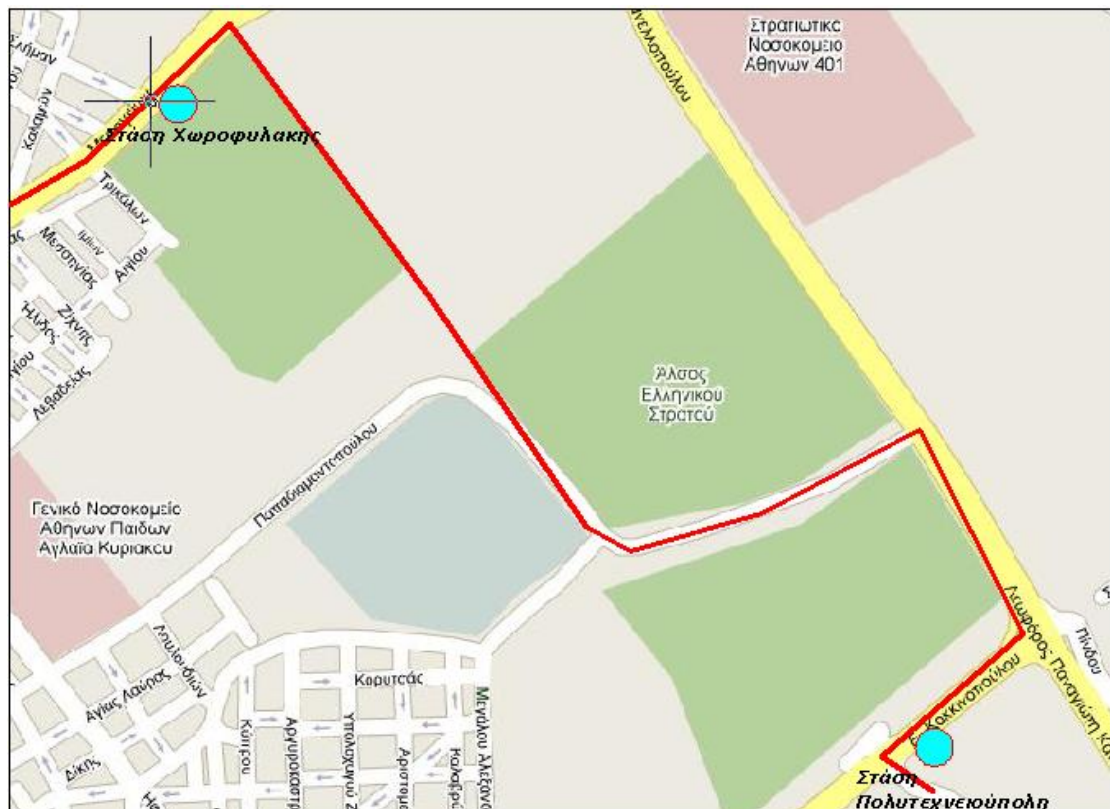
Η λεωφορειακή γραμμή που θα συνδέει τους Δήμους Ζωγράφου και Αθηναίων θα αποτελέσει μια ανάσα στους χρήστες του πάρκου είτε αυτοί είναι εργαζόμενοι είτε απλώς επισκέπτες των γειτονικών περιοχών.Ζητούμενο για την εξυπηρέτηση των χρηστών είναι η επιλογή της διαδρομής της γραμμής αλλά και ο προσδιορισμός της αφετηρίας -τέρμα .

Ως αφετηρία μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε την Ακαδημίας και ως τέρμα τον Δήμο Ζωγράφου (Νεκροταφείο) .Η διαδρομή που θα ακολουθηθεί έως την στάση της Χωροφυλακής (είσοδος Πάρκου) θα είναι η ίδια με αυτή των λεωφορείων Α5,Γ5,Β5 (βλ 3.3..) Η αντίστοιχη διαδρομή κατά την έξοδο από τον χώρο του Πάρκου εως το Νεκροταφείο Ζωγράφου (τέρμα) θα είναι η ίδια με αυτήν της γραμμής του 230 ξεκινώντας από την πλατεία Ελευθερίας στην περιοχή του Γουδή(σχήμα 17).



Σχήμα 17:

Από το τέρμα της γραμμής (νεκροταφείο Ζωγράφου) και μέσω της Πολυτεχνειούπολης θα εξέρχεται στην στάση Κοκκινοπούλου,εν συνεχεία διασχίζοντας την λεωφόρο Κατεχάκη θα εισέρχεται στο πάρκο στον κόμβο του Αλσους Στρατού.Κατα την έξοδο απο το πάρκο θα ακολουθεί πάλι την ίδια διαδρομη με τις γραμμές των Α5, Β5,Γ5 μέχρι την αφετηρία (Ακαδημίας). (σχήμα 18)



Σχήμα 18:

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η εύρεση της βέλτιστης διαδρομής στο εσωτερικό του Πάρκου καθώς θα πρέπει να συνδυάζει τόσο την καλύτερη εξυπηρέτηση επισκεπτών και εργαζομένων όσο και την αποφυγή του φαινομένου των διαμπερών ροών από τα Ι.Χ. αυτοκίνητα. Οι παράμετροι βάσει των οποίων γίνεται η επιλογή είναι οι εξής:

- *Πόλοι έλξης.* Παίζουν σημαντικό ρόλο στην διαδικασία επιλογής της βέλτιστης διαδρομής καθώς είναι σημαντικό η τελική διαδρομή να είναι ελκυστική για τον επιβάτη.
- *Περιοχές εργασίας.* Κύριος σκοπός της λεωφορειακής γραμμής είναι να εξυπηρετεί τον μεγάλο αριθμό των εργαζομένων στις υπηρεσίες που βρίσκονται στο Πάρκο μιας και έτσι αποφορτίζεται εμμέσως το Πάρκο από την παρουσία του αυτοκινήτου.
- *Γεωμετρία οδικού δικτύου.* Αποτελεί ουσιαστικά την βασική προϋπόθεση για την επιλογή της βέλτιστης διαδρομής καθώς εξασφαλίζει την ασφαλή διέλευση του λεωφορείου απόμ τα επιμέρους σημεία.

Επόμενο βήμα είναι η επιλογή των στάσεων στο εσωτερικό του Πάρκου. Η διαδικασία επιλογής των εν λόγω σημείων βασίζεται στις παρακάτω παραμέτρους:

- *Πόλοι έλξης*
- *Περιοχές εργασίας*
- *Ισακατανομή κατά μήκος της διαδρομής*

Κρίνεται αναγκαίο οι στάσεις της λεωφορειακής γραμμής να εξυπηρετούν βέλτιστα τόσο τους εργαζόμενους όσο και τους επισκέπτες του πάρκου .Έτσι επιλέχτηκαν 4 κομβικά σημεία στο πάρκο τα οποία βρίσκονται

- i. Απέναντι απο την σχολή Χωροφυλάκων και το υπουργείο Δικαιοσύνης και σε απόσταση 100 μέτρων απο τη λεωφόρο Μεσογείων
- ii. Στο θέατρο Badminton
- iii. Στην οδό Μεγ.Αλεξάνδρου και σε απόσταση 10 μέτρων από την κύρια είσοδο του δημοτικού πάρκου Ζωγράφου
- iv. Στην κύρια είσοδο του Άλσους Στρατού σε απόσταση 40 μέτρων απο την λεωφόρο Κατεχάκη

Η διαδρομή της γραμμής ζ-α στο εσωτερικό του Πάρκου και οι στάσεις της απεικονίζονται στον χάρτη 08(παράρτημα ΙΙ).

5.2.2. Γραμμή (Μ-Π)

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω πρόκειται για κυκλική διαδρομή που διασχίζει το Πάρκο με σημείο αφετηρίας και τερματισμού το σταθμό της γραμμής 3 του μετρό Κατεχάκη.

Η βασική ιδέα της της δημιουργίας αυτού του δικτύου είναι η ενθάρρυνση του επισκέπτη του Πάρκου καθώς επίσης και του εργαζόμενου στις αντίστοιχες υπηρεσίες ,προερχόμενο από μακρινές συνοικίες της Αθήνας, να χρησιμοποιήσει τη δημόσια συγκοινωνία ως μέσο μετακίνησης από και προς το Πάρκο.Αυτο γιατί ο χρήστης του πάρκου πολλές φορές αποθαρρύνεται απο την απόσταση που δύναται να διανύσει αν χρησιμοποιήσει το Μετρό (>1500 μ.), με αποτέλεσμα την χρησιμοποίηση του Ι.Χ αυτοκινήτου του, φαινόμενο το οποίο θέλουμε να εξαλείψουμε. Σημαντική επίσης θα είναι και η συνεισφορά της εν λόγω γραμμής στην εξυπηρέτηση των επισκεπτών των πολιτιστικών εκδηλώσεων.

Η μικρή διάρκεια της διαδρομής που θα ακολουθεί το midi λεωφορείο ,καθώς το loop δεν θα διαρκεί πάνω απο 10 λεπτά, μας οδηγεί στη χρησιμοποίηση το πολύ 2 λεωφορείων με συχνότητα δρομολογίων τα 10 λεπτά τις καθημερινές ,και τα 20 τα σαββατοκύριακα,χρόνος ανάλογος της επιβίβασης και αποβίβασης των χρηστών του Μετρό. Έτσι επιτυγχάνεται η πλήρης εξυπηρέτηση των εργαζομένων του πάρκου αλλά και των επισκεπτών ,με αποτέλεσμα την απομάκρυνση του Ι.Χ αυτοκινήτου απο το εσωτερικό του. Η αφετηρία του θα βρίσκεται στη στάση του μετρό Κατεχάκη εκεί όπου βρίσκονται και οι αφετηρίες των λεωφορειακών γραμμών που προαναφέραμε(βλ 3.3.3).Αξίζει να αναφερθούμε και στο χώρο στάθμευσης της στάσης του μετρό Κατεχάκη ,ο οποίος θα συνεισφέρει στην εξυπηρέτηση αυτών που τελικά θα επιλέξουν τη δυνατότητα μετακίνησής τους με Ι.Χ αυτοκίνητο.

Η διαδρομή που θα ακολουθεί καθώς και οι στάσεις της εν λόγω διαδρομής φαίνονται στον χάρτη 09 (παράρτημα ΙΙ).Οι στάσεις στο εσωτερικό του πάρκου είναι οι ίδιες με της γραμμής ζ-α που αναλύθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο,ενω επι της λεωφόρου Κατεχάκη και Μεσογείων θα χρησιμοποιεί υπάρχουσες στάσεις άλλων λεωφορειογραμμών.

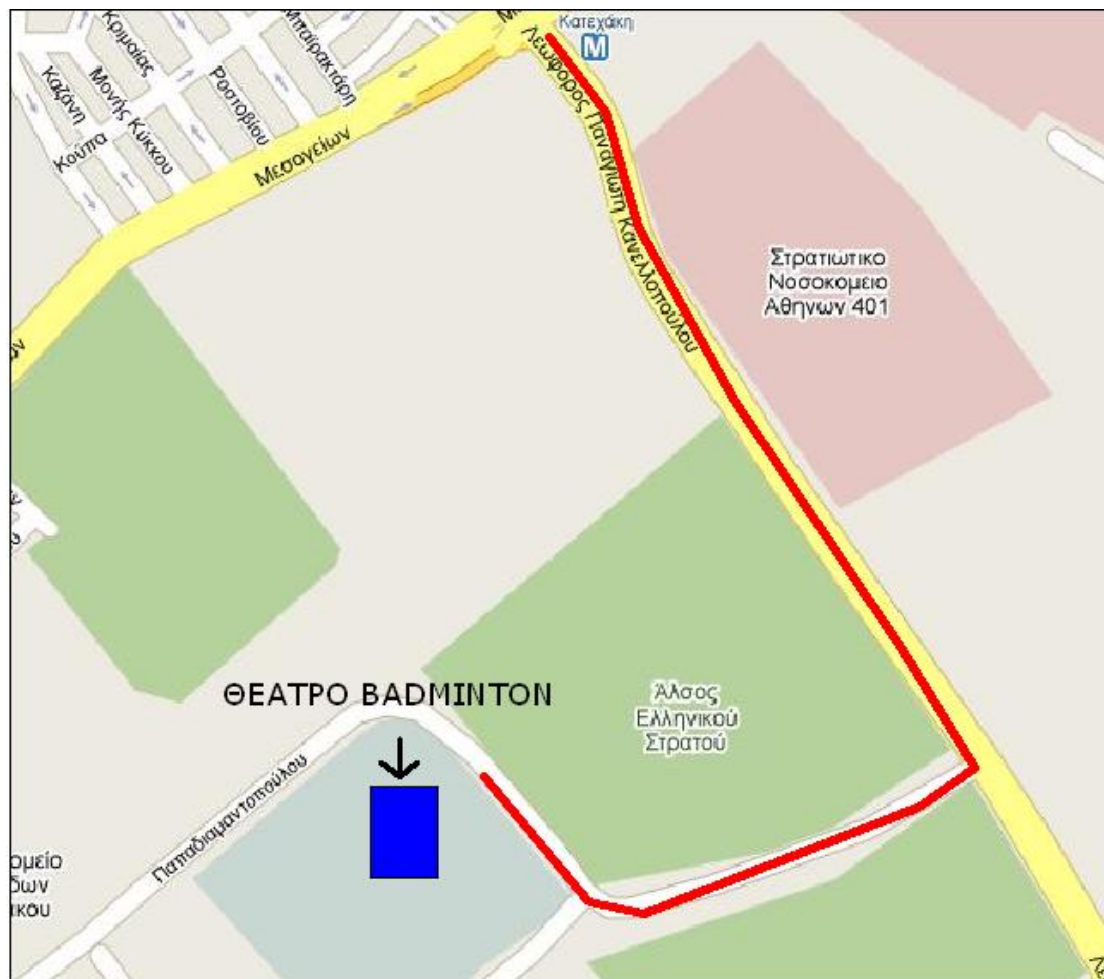
5.2.3. Γραμμή «mini bus»

Σημαντικός παράγοντας στην ανάδειξη του πάρκου είναι οι πολιτιστικές εκδηλώσεις που λαμβάνουν χώρα στο Πάρκο Γουδή όπως οι παραστάσεις του θεάτρου Badminton αλλά και οι μουσικές εκδηλώσεις και τα φεστιβάλ που συνήθως γίνονται στο χώρο του Άλσους Στρατού.Το γεγονός αυτό εκτός από την πολιτιστική ανάδειξη του Πάρκου ,δυστυχώς οδηγεί και στην παρουσία μεγάλου αριθμού αυτοκινήτων που καταλαμβάνουν όλους τους χώρους ,οργανωμένους η μη για τη στάθμευση αυτών.

Παρά το γεγονός ότι υπάρχει η στάση του Μετρό Κατεχάκη σε σχετικά κοντινή απόσταση από το θέατρο Badminton (περίπου 1500μ) ,για άλλη μια φορά ο επισκέπτης του Πάρκου και των πολιτιστικών εκδηλώσεων επιλέγει το Ι.Χ αυτοκίνητο για την μετακίνησή του.Στο γεγονός αυτό συμβάλλει και δυσκολία μετάβασης στο Πάρκο με τα πόδια από τη στάση του Μετρό ,λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης των 2 λεωφόρων, Μεσογείων και Κατεχάκη, και της αναμονής στους φωτεινούς σηματοδότες τους.Έτσι μια φαινομενικά κοντινή απόσταση γίνεται συχνά δυσκολότερη για τον πεζό.

Συμπέρασμα όλων αυτών είναι η ανάγκη για τον επισκέπτη των πολιτιστικών εκδηλώσεων του Πάρκου για ευκολότερη μετάβαση στην περιοχή από τη Στάση του Μετρό .Η λύση που προτείνεται με έμμεσο σκοπό την αποθάρρυνση του επισκέπτη να χρησιμοποιήσει το Ι.Χ. αυτοκίνητο είναι μια ιδιωτική γραμμή λεωφορείων mini-bus που θα επιτρέπει την ελεύθερη μετακίνηση με αυτά ,χωρίς το αντίτιμο εισιτηρίου καθώς θα χρηματοδοτείται από τους φορείς των πολιτιστικών εκδηλώσεων είτε αυτοί είναι το Θέατρο Badminton ,είτε κάποιος Δήμος.

Η συχνότητα των δρομολογίων τους είναι σαφές ότι θα εξαρτάται από την αναμενόμενη προσέλευση του κόσμου.Η διαδρομή που προτείνεται ακολουθεί στο παρακάτω σχήμα.(σχ.19)



Σχήμα 19: διαδρομή mini-bus

Τα λεωφορεία mini-bus μπορούν να χρησιμοποιούν το μεγάλο εσωτερικό αποθηκευτικό χώρο στο θέατρο Badminton για τη στάθμευσή τους, χώρος ο οποίος χρησιμοποιείται από οχήματα για τη μεταφορά των απαραίτητων μηχανημάτων κατά τη περίοδο των εκδηλώσεων.

Διευκόλυνση στην κυκλοφορία των mini-bus και πιο συγκεκριμένα στον τρόπο αναστροφής τους, μπορεί να χρησιμοποιηθεί το κυκλικό μέρος του οδικού δικτύου στο θέατρο badminton (σχήμα 20)



Σχήμα 20: Προτεινόμενη διαδρομή mini-bus

5.3.ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΟΥ ΠΑΡΚΟΥ

Σύμφωνα με τις προηγούμενες συγκοινωνιακές παρεμβάσεις ,αλλά και το γεγονός της ανάγκης χρησιμοποίησης μέρους του οδικού δικτύου για τη μεταφορά εξοπλισμού για τις πολιτιστικές εκδηλώσεις αλλά και άλλων χρήσεων (αποριμματοφόρα, υπηρεσιακά οχήματα Στρατού κ.τλ), προτείνεται η πεζοδρόμηση τμήματός του, με σκοπό την προστασία απο τις διαμπερείς ροές Ι.Χ αυτοκινήτων και την επέκταση των χώρων πρασίνου ,δημιουργώντας ένα δίκτυο μικρών μονοπατιών που θα ενώνει τις κύριες αρτηρίες των πεζοδρόμων και εν τέλει τα επιμέρους πάρκα που δεσπόζουν στο χώρο.

Ένα πρόβλημα που πρέπει να αντιμετωπιστεί είναι οι περιφράξεις στο χώρο του πάρκου που πολλές φορές δεν οριοθετούν κάποια περιοχή ,απλά βρίσκονται στο χώρο εμποδίζοντας τον επισκέπτη να περιπλανηθεί στις διάφορες τοποθεσίες του Πάρκου. Με αυτό τον τρόπο καταργείται η έννοια του Πάρκου,δηλαδή ενός ενιαίου χώρου πρασίνου που θα είναι φιλικό στον επισκέπτη και δεν θα οριοθετεί περιοχές ,είτε αυτές ανήκουν στο Στρατό ,είτε σε διαφορετικούς Δήμους.

Με δεδομένα τα παραπάνω προτείνεται η πεζοδρόμηση της οδού Παπαδιαμαντοπούλου απο το ύψος των αθλητικών εγκαταστάσεων στο Πάρκο Ζωγράφου μέχρι το Θέατρο Badminton και η ένωσή του με τον πεζόδρομο του Άλσους Στρατού με επιμέρους πεζόδρομο που θα διασχίζει το οδικό δίκτυο συνδέοντας τα 2 πάρκα.

Για την υλοποίηση είναι αναγκαία η απομάκρυνση των περιφράξεων στο Θέατρο Badminton αλλά και του Άλσους Στρατού, που είναι κυρίως συρματοπλέγματα ,η δημιουργία τουλάχιστων 2 επιπλέον εισόδων στο Πάρκο Ζωγράφου και 1 στο Άλσος Στρατού και η ειδική διαμόρφωση του οδοστρώματος για την ασφάλή διάβαση των πεζών .

Η παρέμβαση αυτή στο χώρο φαίνεται στον χάρτη 10 (παράρτημα ΙΙ).

5.4.ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΑΓΚΑΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Απο την ανάλυση της περιοχής μελέτης μπορούμε με ασφάλεια να εξάγουμε το συμπέρασμα ότι η ανάγκη για την επέκταση των χώρων πρασίνου είναι επιτακτική ,καθώς στη παρούσα κατάσταση παρατηρούμε ότι πολλές εκτάσεις της περιοχής μελέτης παραμένουν ανεκμετάλλευτες και στις περισσότερες των περιπτώσεων παραδίνονται στην ευκαιρία που δίνεται στον επισκέπτη να σταθμεύσει το Ι.Χ. αυτοκίνητό του.Επιπλέον δίνεται η δυνατότητα στον οδηγό που κινείται στις λεωφόρους Μεσογείων και Κατεχάκη να χρησιμοποιήσει το οδικό δίκτυο του πάρκου για να φτάσει στον προορισμό του στον ελάχιστο χρόνο, με αποτέλεσμα της εμφάνισης του φαινομένου των διαμπερών ροών.

Επομένως έχουμε 2 προβλήματα να αντιμετωπίσουμε τα οποία καθιστούν αδύνατη της χρησιμοποίησης της έννοιας «πάρκο» για τη περιοχή μελέτης.

- Την ύπαρξη χώρων στάθμευσης μέσα στο πάρκο
- Τις διαμπερείς ροές

Σύμφωνα με τις ανάγκες στάθμευσης που αναλύθηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο παρατηρούμε ότι απο τη συνολική χωρητικότητα των χώρων στάθμευσης που είναι στο πάρκο ,οργανωμένοι η μη ,μόλις το 6% είναι αναγκαίο για την εξυπηρέτηση των υπηρεσιακών οχημάτων .Συνεπώς για την επέκταση των χώρων πρασίνου δύναται να χρησιμοποιηθεί το 94% της συνολικής έκτασης που καταλαμβάνουν οι Χ.Σ στο Πάρκο. (χάρτης 06)

Ο χωρητικότητας 70 θέσεων χώρος στάθμευσης (εκτιμηση κεφαλαίου 3.2.4), θα χωροθετηθεί στο εσωτερικό του Πάρκου βάση των εξής παραμέτρων:

- Εύκολη πρόσβαση στις υπηρεσίες που εξυπηρετούν
- Αποφυγή των κυκλοφοριακών ροών στο εσωτερικό του Πάρκου
- Αισθητική συνάγουσα με τους χώρους πρασίνου του Πάρκου
- Η παραχωρητέα έκταση να ικανοποιεί την απαιτούμενη χωρητικότητα

Απο την εξέταση της περιοχής μελέτης παρατηρούμε την έκταση που καταλαμβάνει η Υπηρεσία Στρατού στον περιβάλλοντα χώρο του Θεάτρου Badminton , η οποία στεγάζει μόλις 3 κτίρια , (2 κτίρια της Φιλαρμονικής Στρατού και οδοντιατρείο) και το εγκατελλημένο στρατόπεδο με είσοδο που βρίσκεται σε

πάροδο της λεωφόρου Μεσογείων και άλλη μία στο Πάρκο Χωροφυλακής .Το στρατόπεδο αυτό είναι ιδανικό για τη χωροθέτηση του χώρου στάθμευσης που προτείνεται καθώς ικανοποιεί τις παραμέτρους μας, αφού δύναται να χρησιμοποιηθεί η είσοδος που βρίσκεται στην πάροδο της Μεσογείων, η οποία θα είναι και η έξοδος απο τον Χ.Σ, αποφεύγοντας έτσι πλήρως τις ροές των υπηρεσιακών αυτοκινήτων στο εσωτερικό του Πάρκου,ενώ βρίσκεται σε κομβικό σημείο ,ώστε να εξυπηρετήσει τόσο τις υπηρεσίες που χρησιμοποιούν τα οχήματα όσο και την γενικότερη αισθητική του Πάρκου αφού βρίσκεται σχεδόν εκτός των ορίων και σε κατοικημένη περιοχή.

5.5. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

Με δεδομένη την χωροθέτηση του Χ.Σ, και εν τέλει την αδυναμία επέμβασης στους χώρους που στεγάζουν τα Υπουργεία ,τη σχολή Χωροφυλακής και τα κτίρια της Ε.Ρ.Τ (κεφάλαιο 3.2.2), η επέκταση των χώρων πρασίνου του Πάρκου που προτείνεται θα καταλαμβάνει τις εως τώρα εκτάσεις που φιλοξενούσαν τα Ι.Χ αυτοκινήτα των χρηστών του Πάρκου, με ταυτόχρονη εκμετάλλευση των εκτάσεων που ανήκουν στο Γενικό Επιτελείο Στρατού με κτιριακές εγκαταστάσεις που υπολειπόμενες , εκτάσεις οι οποίες βάση του Ν. 732/77 κρίνονται παραχωρητέες άνευ ανταλλάγματος για τη δημιουργία χώρων πρασίνου ,νόμος που δεν ίσχυσε απο το 1989 μέχρι σήμερα.

Επομένως, προτείνεται η παραχώρηση της έκτασης που στεγάζει τα κτίρια της Φιλαρμονικής Στρατού και το Οδοντιατρείο Στρατού για τη δημιουργία ενός επιμέρους πάρκου ,που θα σημαίνει και την σύνδεσή του με τα πάρκα του Δήμου Ζωγράφου και Χωροφυλακής, με ταυτόχρονη εκμετάλλευση των κτιρίων για πολιτιστικούς η ψυχαγωγικούς σκοπούς ,ανάλογη με αυτήν της στέγασης της Εθνικής Γλυπτοθήκης στο Αλσος Στρατού .Οι υπόλοιπες ανεκμετάλλευτες εκτάσεις θα γίνουν χώροι πρασίνου με τις απαραίτητες πεζοδρομήσεις ,ενώ τμήματα του οδικού δικτύου που δεν κρίνονται πλέον απαραίτητα θα πεζοδρομηθούν.

Τέλος, ο περιβάλλοντας χώρος του Ιππικού ομίλου όπου βρίσκονται κτίρια που ανήκουν στα Ολυμπιακά ακίνητα, αλλά και ένα κτίριο που ανήκει στο Γενικό Επιτελείο Στρατού μπορούν να χρησιμοποιηθούν για εμπορικούς και ψυχαγωγικούς σκοπούς, όπως αναψυκτήρια ,παιδότοποι ,συναθροίσεις επισκεπτών κ.τ.λ.

Η τελική πρόταση που συνθέτει όλες τις παρεμβάσεις στον χώρο που προαναφερθήκανε ,για τη δημιουργία ενός Πάρκου ελεύθερων ανοιχτών χώρων ,χώρων πρασίνου ,αναψυχής και πολιτιστικού ενδιαφέροντος χωρίς αυτοκίνητα και κυκλοφοριακή συμφόρηση στο εσωτερικό του παρατίθεται στον χάρτη 11 (παράρτημα ΙΙ)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βλαστός Θ., Μπιρμπίλη Τ., 2000. Διαμορφώσεις και πολιτικές για την ένταξη του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη, Ευρωπαϊκή Ένωση Γ.Δ. Περιβάλλοντος, Αναπτυξιακή Εταιρία Δήμου Αθηναίων, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Περιβάλλοντος Αθήνας, Αθήνα.

Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη, Τ., 2001. Φτιάχνοντας πόλεις για ποδήλατο. Στοιχεία αισθητικής και κατασκευής. Αθήνα: Ε.Ε. ΓΔ Περιβάλλοντος, Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

Βλαστός, Θ., Μηλάκης Δ., 2006. Πολεοδομία vs Μεταφορές, απο την απόκλιση στη σύγκλιση. Αθήνα: Ε.Ε, Γ.Δ. Έρευνας, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο- Σ.Α.Τ.Μ

Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη, Τ., Μπαρμπόπουλος, Ν., 1999. Ποδήλατο στις Ελληνικές Πόλεις – Πολιτικές Ένταξης. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ/Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

Βλαστός, Θ., Μηλάκης, Δημ., Αθανασόπουλος, Κ., 2004. Το ποδήλατο σε 17 ελληνικές πόλεις – Οδηγός εκπόνησης μελετών. Αθήνα: Οργανισμός Εκδόσεως Διδακτικών Βιβλίων.

Βλαστός, Θ., Μπαρμπόπουλος, Ν., Μηλάκης, Δ., 2007. Ποδήλατο. Οδηγός Σχεδιασμού και Αξιολόγησης Δικτύων. Αθήνα: ΤΕΕ.

Βλαστός, Θ., Μπαρμπόπουλος, Ν., Μηλάκης, Δ., 2007. Ποδήλατο και περιβάλλον. Έρευνα των κοινωνικών, χωρικών, κυκλοφοριακών και θεσμικών προϋποθέσεων για την ενσωμάτωσή του στις πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας στην Ελλάδα. Πρακτικά Ημερίδας για την προβολή της επιστημονικής έρευνας στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο «ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ». Πλωμάρι-Λέσβου 5-8 Ιουλίου 2007.

Γκόλιας, Ι., Κανελλαΐδης, Γ., Πολύζος, Ι., Γιαννής, Γ., Μερτζάνης, Φ., Μπλανά, Ε., Σισμανή, Ο., Βεζύρογλου, Α., Ραβανή-Μελισσάρη, Α., 1998. Κυκλοφοριακή Οργάνωση Πολυτεχνειούπολης. Τεχνική Έκθεση. ΕΜΠ: Τομέας Μεταφορών

και Συγκοινωνιακής Υποδομής.

ΕΜΠ-Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών-Τομέας Πολεοδομίας & Χωροταξίας –
Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, 1999. Μητροπολιτικό Πάρκο Γουδί – Ιλισός
(Ερευνητικό Πρόγραμμα). Αθήνα: ΕΜΠ.

Γιαουτζή Μ., Στρατηγέα Α.,2003. Ζητήματα σχεδιασμού του χώρου. Αθήνα :Εθνικό
Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΗΓΕΣ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ

www.minenv.com

www.oasa.gr

www.statistics.gr

www.maps.google.com

www.wikipedia.org

www.ses.gr

www.attiko-prasino.gr

www.badmintontheater.gr

www.nationalgallery.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΧΑΡΤΕΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΤΜΗΜΑ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΠΑΡΚΟ ΓΟΥΔΗ. ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ ΔΙΑΜΠΕΡΕΙΣ ΡΟΕΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

ΙΟΥΛΙΟΣ 2010

ΧΡΙΣΤΟΦΙΔΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

01

ΚΑ : 1 : 5.000

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΣΤΕΓΑΣΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΙ ΘΕΣΕΙΣ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙΩΝ

ΠΕΡΙΟΧΕΣ Ή ΘΕΣΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

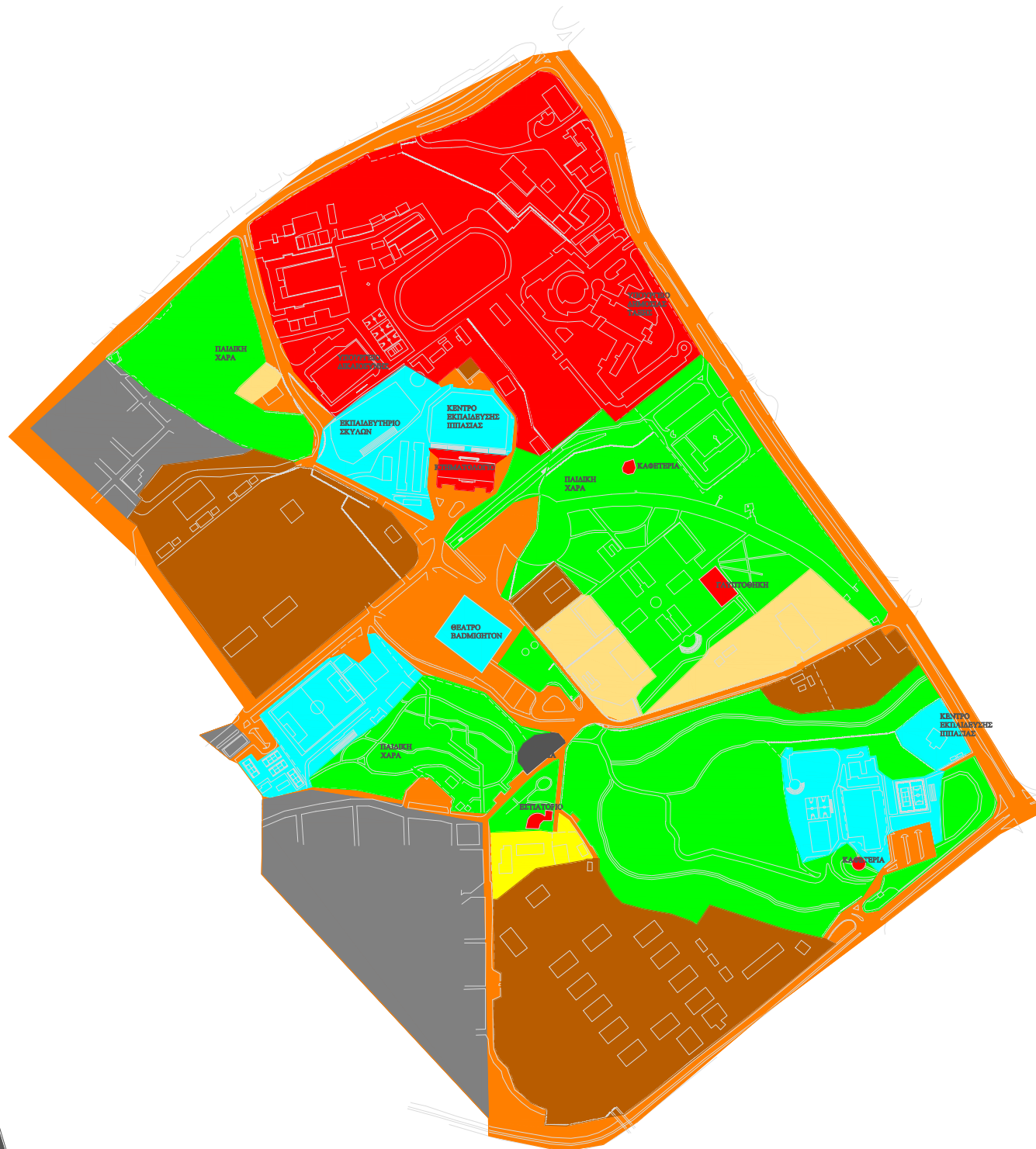
ΕΠΦΑΝΕΙΕΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ, ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΝΕΡΟΥ

ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΕΠΦΑΝΕΙΕΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΕΛΑΦΗ ΜΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΤΜΗΜΑ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΠΑΡΚΟ ΓΟΥΔΗ. ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ ΔΙΑΜΠΕΡΕΙΣ ΡΟΕΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

ΙΟΥΛΙΟΣ 2010

ΧΡΙΣΤΟΦΙΔΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

02

ΚΛ : 1 : 5.000

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΟΡΙΑ
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΩΝ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΟΥ
ΠΑΡΚΟΥ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

①

1. ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΖΩΓΡΑΦΟΥ
2. ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ ΖΟΡΜΠΙΑ (ΤΕΘΑ)
3. ΑΛΣΟΣ ΣΤΡΑΤΟΥ
4. ΠΑΡΚΟ ΖΩΓΡΑΦΟΥ
5. ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΣΧΟΛΗΣ ΧΩΡΟΦΥΛΑΚΗΣ
(ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ)
6. ΣΧΟΛΗ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΕΛ.ΑΣ - ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
7. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΦΩΝΙΑ ΘΗΒΟΡΑΣΗ
8. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ
9. ΟΛΥΜΠΑΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ
10. ΠΡΩΗΝ ΣΥΝΤΑΓΜΑ ΠΠΗΚΟΥ
11. ΟΛΥΜΠΑΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ
12. ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΓΗΠΕΔΑ ΖΩΓΡΑΦΟΥ
13. ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ
14. ΓΥΜΑΣΙΟ - ΛΥΚΕΙΟ ΖΩΓΡΑΦΟΥ
15. ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΘΕΡΑΠΕΥΤΙΚΗΣ ΠΠΑΣΙΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
16. ΠΡΩΗΝ ΣΥΝΤΑΓΜΑ ΠΥΡΟΒΟΛΙΚΟΥ -ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ ΒΑΡΥΤΗ
17. ΠΡΩΗΝ ΣΥΝΤΑΓΜΑ ΠΠΗΚΟΥ - ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ ΒΑΡΥΤΗ
18. ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΒΕΝΖΙΝΗΣ



B

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΤΜΗΜΑ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΠΑΡΚΟ ΓΟΥΔΗ. ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ
ΔΙΑΜΠΕΡΕΙΣ ΡΟΕΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ**

ΙΟΥΛΙΟΣ 2010

ΧΡΙΣΤΟΦΙΔΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

03

ΚΛ : 1 : 5.000

ΤΥΠΟΙ ΠΕΡΙΦΡΑΣΗΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΚΑΓΚΕΛΑ



ΜΑΝΤΡΑ



ΣΥΡΜΑΤΟΠΛΕΓΜΑ



ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

04

ΚΛ : 1 : 5.000

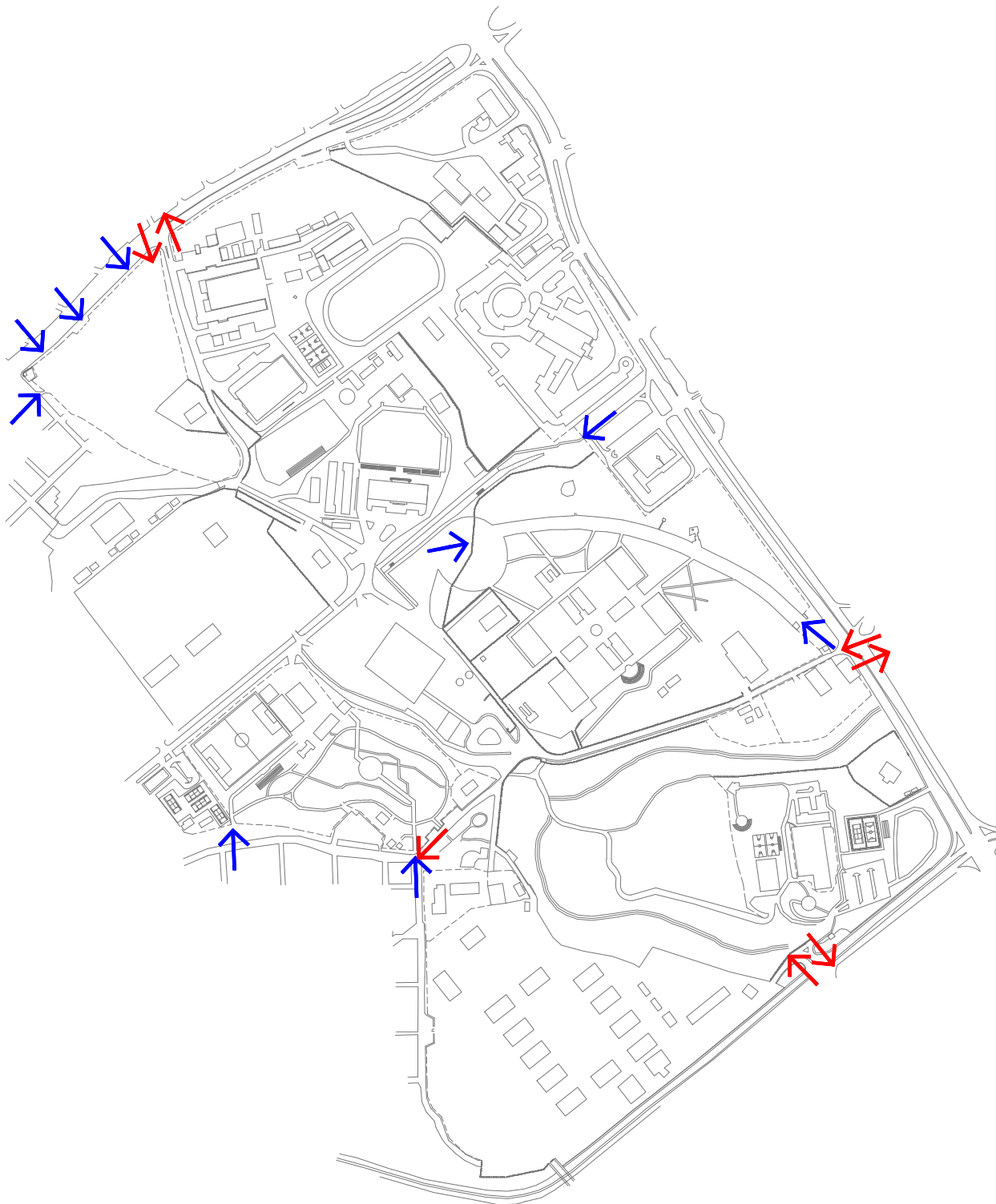
ΕΙΣΟΔΟΙ-ΕΞΟΔΟΙ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΕΙΣΟΔΟΙ-ΕΞΟΔΟΙ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



ΕΙΣΟΔΟΙ-ΕΞΟΔΟΙ ΠΕΖΩΝ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΤΜΗΜΑ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΠΑΡΚΟ ΓΟΥΔΗ. ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ
ΔΙΑΜΠΕΡΕΙΣ ΡΟΕΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ**

ΙΟΥΛΙΟΣ 2010

ΧΡΗΣΤΟΦΙΔΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

05

ΚΑ : 1 : 5.000

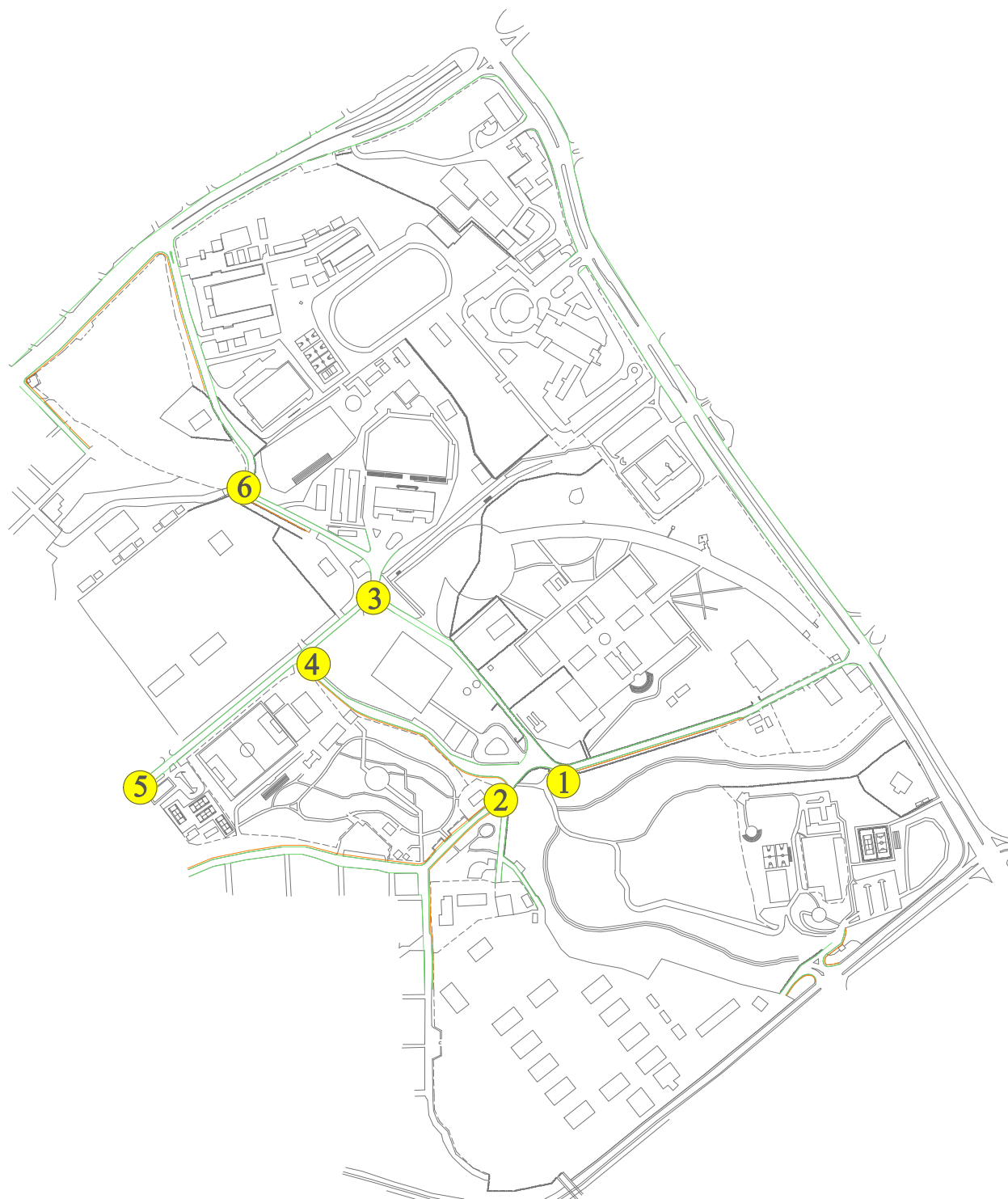
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ



ΟΡΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΤΜΗΜΑ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΠΑΡΚΟ ΓΟΥΔΗ. ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ
ΔΙΑΜΠΕΡΕΙΣ ΡΟΕΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ**

ΙΟΥΛΙΟΣ 2010

ΧΡΙΣΤΟΦΙΔΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

06

ΚΑ : 1 : 5.000

ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

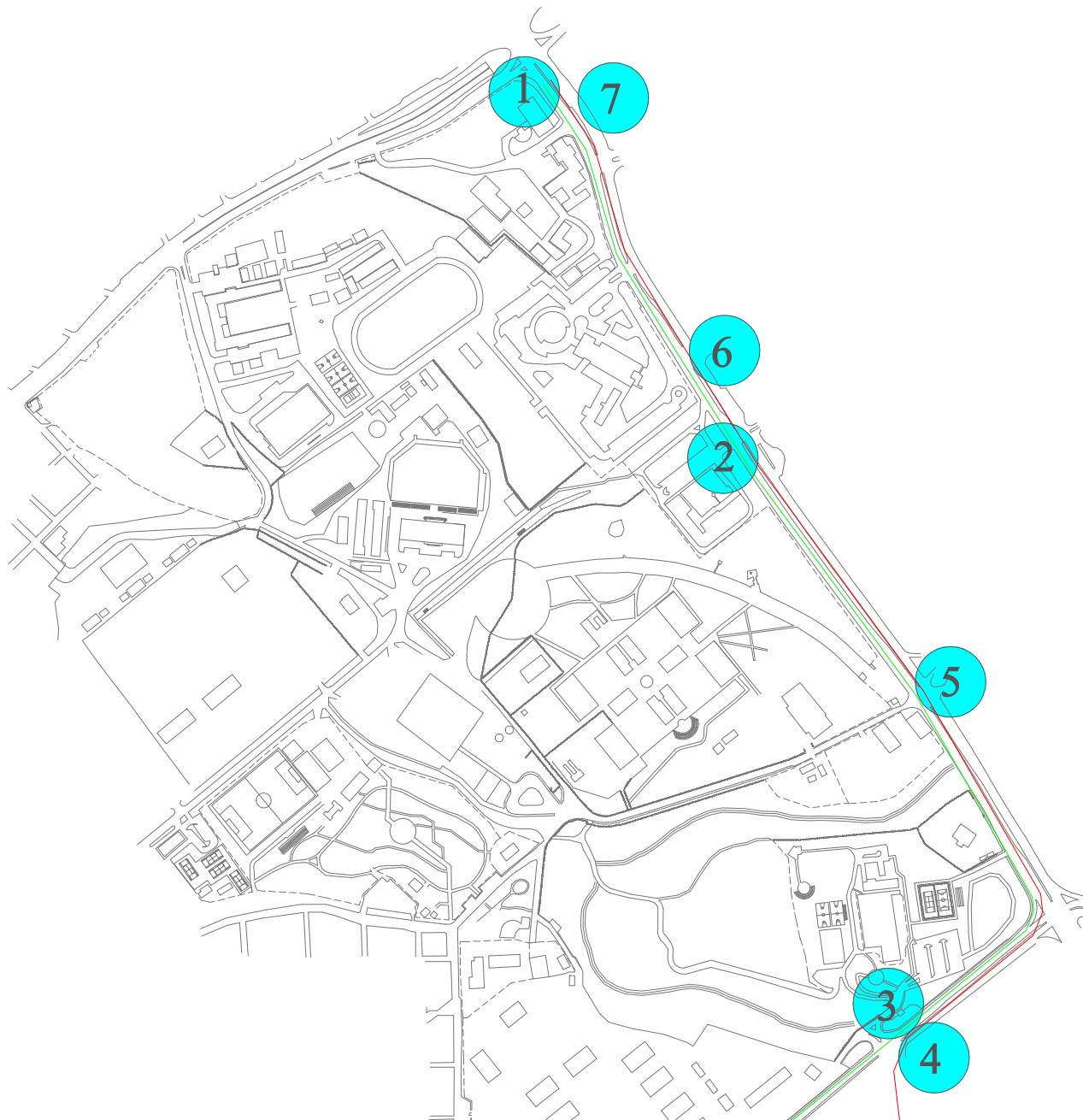


ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ





ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΤΜΗΜΑ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΒΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΠΑΡΚΟ ΓΟΥΔΗ. ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ ΔΙΑΜΠΕΡΕΙΣ ΡΟΕΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

ΙΟΥΛΙΟΣ 2010

ΧΡΗΣΤΟΦΙΔΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

07

ΚΑ : 1 :5.000

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟΥΣ ΦΟΙΤΗΤΕΣ
ΤΗΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥΠΟΛΗΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΣΤΑΣΕΙΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ 242-140



ΓΡΑΜΜΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ 140



ΓΡΑΜΜΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ 242



1. ΣΤΑΣΗ Β.Ρ.Τ
2. ΣΤΑΣΗ ΣΤΡΑΤ.ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ
3. ΣΤΑΣΗ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥΠΟΛΗ
4. ΣΤΑΣΗ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥΠΟΛΗ
5. ΣΤΑΣΗ ΠΑΛΑΙΟ ΤΕΡΜΑ
6. ΣΤΑΣΗ 251 Γ.Ν.Α
7. ΣΤΑΣΗ ΚΑΤΕΧΑΚΗ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΤΜΗΜΑ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΠΑΡΚΟ ΓΟΥΔΗ. ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ
ΔΙΑΜΠΕΡΕΙΣ ΡΟΕΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ**

ΙΟΥΛΙΟΣ 2010

ΧΡΙΣΤΟΦΙΔΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

08

ΚΛ : 1 : 5.000

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΓΡΑΜΜΗΣ Ζ-Α

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

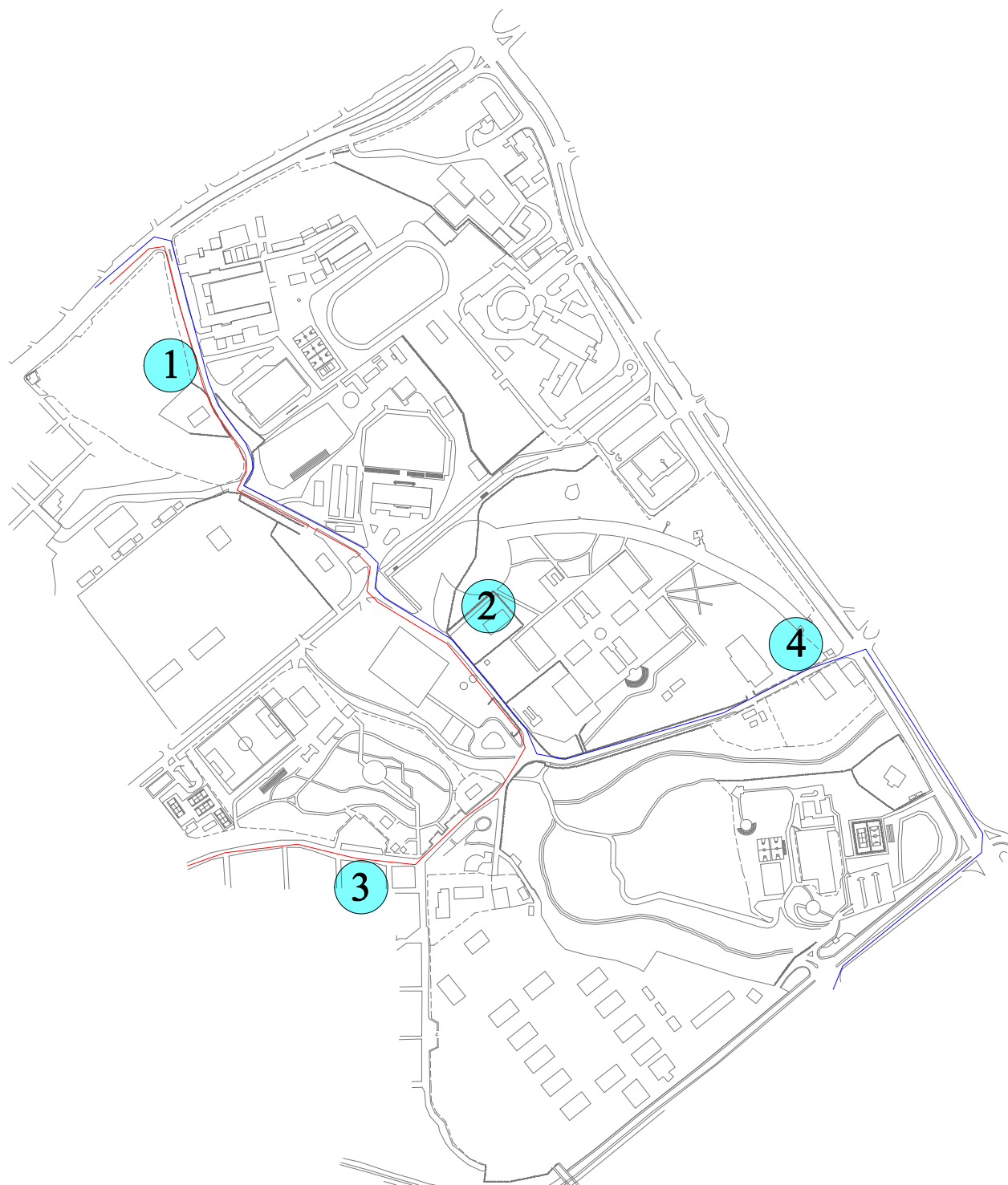
ΣΤΑΣΕΙΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ



ΔΙΑΔΡΟΜΗ (ΑΦΕΤΗΡΙΑ-ΤΕΡΜΑ)



ΔΙΑΔΡΟΜΗ(ΤΕΡΜΑ-ΑΦΕΤΗΡΙΑ)



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΣΤΑΣΕΙΣ

ΔΙΑΔΡΟΜΗ Μ-Π



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΤΜΗΜΑ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΠΑΡΚΟ ΓΟΥΔΗ. ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ
ΔΙΑΜΠΕΡΕΙΣ ΡΟΕΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ**

ΙΟΥΛΙΟΣ 2010

ΧΡΙΣΤΟΦΙΑΝΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

10

ΚΑ : 1 : 5.000

**ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΟΥ
ΠΑΡΚΟΥ**



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΔΡΟΜΟΙ



ΠΑΡΚΑ



ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ



ΑΝΙΣΟΠΕΔΗ ΔΙΑΒΑΣΗ



ΕΙΣΟΔΟΙ



ΘΕΑΤΡΟ BADMINTON



ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

11

ΚΛ : 1 : 5.000

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΔΡΟΜΟΙ

ΠΑΡΚΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΙ
ΠΡΑΣΙΝΟΥ

ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

ΑΝΙΣΟΠΕΔΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ

ΧΩΡΟΙ ΨΥΧΑΓΩΓΙΚΟΥ ,
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΚΑΙ
ΑΘΛΗΤΙΚΟΥ
ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

ΘΕΣΕΙΣ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ

ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΩΝ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

