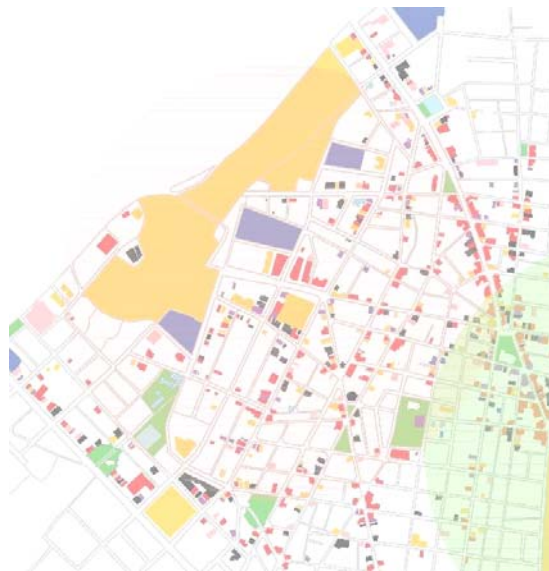


**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ- ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ**

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ.
ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ.
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ.**



ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΝΙΚΟΣ ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ**

**ΑΘΗΝΑ
ΜΑΡΤΙΟΣ 2015**



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ.
ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ.
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ ΝΙΚΟΣ

Επικουρός Καθηγητής ΕΜΠ

ΑΘΗΝΑ

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θέλω να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα της παρούσας μεταπτυχιακής εργασίας κ. Νίκο Μπελαβίλα, Επίκουρο Καθηγητή ΕΜΠ, για τη συνεχή επιστημονική του υποστήριξη κατά την εκπόνησή της, αλλά και καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου γύρω από το αντικείμενο της Πολεοδομίας.

Ακόμα, θέλω να ευχαριστήσω για την πολύτιμη βοήθεια τους κατά την προσπάθεια συλλογής των κατάλληλων μελετών και στοιχείων, και τις καθοριστικές συμβουλές και παρατηρήσεις τους κατά την εκπόνηση της εργασίας, τους:

- κ. Παναγιώτη Κλήμη, διευθυντή του τμήματος μελετών της Αττικό Μετρό ΑΕ
- κ. Γιώργο Σιμιγιάννη, Ειδικό Σύμβουλο της Διοίκησης της Τράπεζας της Ελλάδος
- κ. Θεόδωρο Μητράκο, επικεφαλή του Τμήματος Ανάλυσης Αγοράς Ακινήτων της Τράπεζας της Ελλάδος
- κ. Δημήτριο Εμμανουήλ, Πολεοδόμο-Γεωγράφο ερευνητή του Εθνικού Κέντρου Κοινωνικών Ερευνών
- κ. Στέλιο Βασσάλο, Αρχιτέκτονα Μηχανικό
- κ. Πολίνα Πρέντου, Αρχιτέκτονα – Πολεοδόμο Μηχανικό υποψήφια διδάκτωρ της σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ.

ΣΥΝΟΨΗ

Η παρούσα εργασία διερευνά τις επιδράσεις στην περιοχή ενός σταθμού αστικού σιδηροδρόμου. Μελετά τις αλλαγές που προκύπτουν στην περιοχή από τη χωροθέτηση και λειτουργία ενός σταθμού μετρό. Καθώς οι επιδράσεις αφορούν πολλές διαφορετικές παραμέτρους, η εργασία εξετάζει την παράμετρο των χρήσεων γης, εμβαθύνοντας στον παράγοντα του κτιριακού δυναμικού. Εστιάζει ως μελέτη περίπτωσης στον σταθμό Σεπόλια του μετρό της Αθήνας, ο οποίος βρίσκεται σε περιοχή κατοικίας και σε σημείο που δεν αποτελούσε κεντρική περιοχή. Μέσα από εντοπισμένες συνεντεύξεις και την καταγραφή κυρίως ποιοτικών χαρακτηριστικών της περιοχής, επιχειρείται να ανιχνευθούν οι αλλαγές που προκύπτουν από την λειτουργία ενός νέου σταθμού μετρό.

Λέξεις κλειδιά: μετρό, μέσα σταθερής τροχιάς, χρήσεις γης, Σεπόλια

ABSTRACT

This thesis is dealing with the impact of urban rail transport on station areas and studies the changes that occur due to a new metro station. As the effects are related to numerous parameters, this thesis examines land use. Moreover, as a case study, focuses on Sepolia metro station of Athens metro line 2. Sepolia station was chosen as it is mainly a residential area and was not a central spot. Finally, attempts to examine changes through focused interviews and the mapping of the evolution of specific characteristics in the station area.

Keywords: metro, transport effect, land use, Sepolia

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Αντικείμενο και υπόθεση εργασίας.....	7
1.2. Μεθοδολογία προσέγγισης.....	8

2. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

2.1. Σχέση χρήσεων γης και μεταφορών.....	10
2.2. Οι μεταφορές και η μορφή ανάπτυξης της πόλης.....	13
2.3. Επιδράσεις του μετρό στις χρήσεις γης και τα ακίνητα.....	14

3. Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΣΩΝ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

3.1. Το δίκτυο των Μέσων Σταθερής Τροχιάς.....	17
3.2. Πλαίσιο πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού.....	19

4. Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΣΕΠΟΛΙΩΝ

4.1. Πολεοδομική εξέλιξη της περιοχής

4.1.1. Ιστορικά στοιχεία.....	23
4.1.2. Η σταδιακή ένταξη στο σχέδιο πόλης (1893 – 1939).....	24
4.1.3. Μεταπολεμικά.....	29
4.1.4. Η εποχή κατασκευής και λειτουργίας του μετρό.....	31

4.2. Δημογραφικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά.....

	32
--	-----------

4.3. Πολεοδομικά χαρακτηριστικά

4.3.1. Γεωγραφική θέση.....	36
4.3.2. Πολεοδομικός σχεδιασμός.....	37
4.3.3. Οι υφιστάμενες χρήσεις γης.....	40

4.4. Συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά.....

	43
--	-----------

5. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΣΤΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

5.1. Συνεντεύξεις

5.1.1. Συνέντευξη Π. Κλήμη – Διευθυντή Μελετών Αττικό Μετρό.....	49
5.1.2. Συνεντεύξεις σε μεσίτες της περιοχής.....	51
5.1.3. Τα μεσιτικά γραφεία.....	55
5.1.4. Συμπεράσματα από τους μεσίτες.....	57

5.2. Ο παράγοντας της οικονομικής κρίσης.....

59

5.3. Μεταλλαγές στις χρήσεις γης

5.3.1. Καταγραφή των χρήσεων γης ισογείων.....	63
5.3.2. Σύγκριση καταγραφών ανά κατηγορία χρήσεων.....	71
5.3.3. Σύγκριση γύρω από το «μέτωπο» του σταθμού.....	83
5.3.4. Γενικές παρατηρήσεις για τη δομή του αστικού ιστού της περιοχής...	88

5.4. Μεταλλαγές στο κτιριακό δυναμικό

5.4.1. Παρατηρήσεις για την οικιστική ανάπτυξη.....	90
5.4.2. Ανίχνευση μεταλλαγών από την οικοδομική δραστηριότητα.....	93
5.4.3. Επανάχρηση παλαιού κτιριακού αποθέματος.....	103

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....

105

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....

108

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....

112

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΥΠΟΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Αντικείμενο της διπλωματικής εργασίας είναι η μελέτη των επιδράσεων ενός νέου μέσου μαζικής μεταφοράς, όπως είναι το μετρό, που προκύπτουν από τις νέες δυνατότητες κινητικότητας που προσφέρει στις περιοχές εξυπηρέτησής του. Η επιλογή ενός σταθμού αστικού σιδηροδρόμου – μετρό γίνεται διότι το αποτελεί το μέσο εκείνο με τη μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα ενός δικτύου δημόσιων αστικών μεταφορών και αποτελεί τον κορμό λειτουργίας του δικτύου. Τα υπόλοιπα μέσα μαζικής μεταφοράς λειτουργούν κατά κύριο λόγο συμπληρωματικά προς το δίκτυο μετρό κι έτσι γίνεται κατανοητό πως το μέσο αυτό έχει τη μεγαλύτερη δυναμική ώστε να επηρεάσει σημαντικά τις περιοχές που εξυπηρετεί.

Ο προγραμματισμός για την κατασκευή καθώς και η λειτουργία ενός νέου σταθμού υπόγειου αστικού σιδηρόδρομου επιδρούν σημαντικά στις χρήσεις γης της περιοχής εξυπηρέτησης του σταθμού, μεταβάλλοντας κυρίως τη σύνθεση των δραστηριοτήτων. Η άμεση περιοχή του σταθμού, λειτουργεί ως πόλος έλξης κεντρικών δραστηριοτήτων, ενώ παρουσιάζονται σημαντικές αλλαγές και στην ευρύτερη περιοχή εξυπηρέτησης του σταθμού τόσο στο επίπεδο των ακινήτων και ιδιαίτερα της κατοικίας, όσο και στη σύνθεση των δραστηριοτήτων. Η συγκέντρωση κεντρικών λειτουργιών σε συνδυασμό με την αύξηση της προσβασιμότητας που προσφέρει η ένταξη της περιοχής σε ένα δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς, επηρεάζουν σημαντικά τις αξίες των ακινήτων.

Στα πλαίσια της εργασίας αυτής, εξετάζεται κυρίως το ζήτημα των χρήσεων γης και της σύνθεσης των δραστηριοτήτων, καθώς και το θέμα των ακινήτων μέσα από τα χαρακτηριστικά του κτιριακού αποθέματος.

Συγκεκριμένα εστιάζει, ως μελέτη περίπτωσης, στο σταθμό μετρό της Αθήνας Σεπόλια, ο οποίος παρουσιάζει κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που θεωρήθηκε ότι ευνοούν την εξέταση της παραπάνω υπόθεσης. Ο σταθμός βρίσκεται σε σημείο το οποίο πριν τη λειτουργία του μετρό δεν αποτελούσε κυκλοφοριακό ή και γενικότερα συγκοινωνιακό κόμβο, και ταυτόχρονα δεν αποτελούσε κέντρο της περιοχής μελέτης, κάτι που κρίνεται ευνοϊκό για την ευκολότερη μελέτη του είδους και του βαθμού των αλλαγών που επέφερε το νέο μέσο στην περιοχή.

Μέσω αυτής της μελέτης περίπτωσης επιδιώκεται να ανιχνευτούν οι επιδράσεις στην άμεση περιοχή εξυπηρέτησης ενός σταθμού και να

αναδειχθούν οι υπόλοιπες διαστάσεις αυτής της διαδικασίας οι οποίες απαιτούν περαιτέρω διερεύνηση.

1.2. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ

Η μελέτη πραγματοποιήθηκε με τη βοήθεια ποιοτικών και ποσοτικών στοιχείων τα οποία συγκεντρώθηκαν μέσα από βιβλιογραφική έρευνα στην ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία, άρθρα σε επιστημονικά περιοδικά, ερευνητικά προγράμματα, διδακτορικές διατριβές, άρθρα στον τύπο και ιστοσελίδες. Επίσης μελετήθηκε σχετικό νομοθετικό πλαίσιο και πολεοδομικές μελέτες που αφορούν την περιοχή μελέτης. Μέσω αυτών συλλέχθηκαν τα απαραίτητα δημογραφικά, κοινωνικά, πολεοδομικά και συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά της περιοχής. Έγινε χρήση χαρτών και φωτογραφικού υλικού που είτε αντλήθηκαν από τις παραπάνω πηγές είτε προέκυψαν με ίδια επεξεργασία από τα στοιχεία που συλλέχθηκαν.

Η καταγραφή δεδομένων σε σχέση με τις εγκατεστημένες δραστηριότητες καθώς και τα χαρακτηριστικά του κτιριακού αποθέματος έγιναν με προσωπικές επισκέψεις στην περιοχή του σταθμού. Με τα δεδομένα αυτά, που κατεγράφησαν από την έρευνα στο πεδίο, πραγματοποιήθηκε μία συγκριτική μελέτη «πριν και μετά» για την εξέταση των επιδράσεων από τη λειτουργία του σταθμού μέχρι σήμερα.

Τέλος, πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις με πρόσωπα που σχετίζονται είτε με το σχεδιασμό του μετρό είτε με τον κλάδο των ακινήτων στην περιοχή.

Στο πρώτο κεφάλαιο περιγράφεται το αντικείμενο και η υπόθεση εργασίας της μελέτης, καθώς και η μεθοδολογική προσέγγιση που χρησιμοποιήθηκε.

Το δεύτερο κεφάλαιο περιλαμβάνει την θεωρητική προσέγγιση της μελέτης βάσει της βιβλιογραφικής έρευνας που πραγματοποιήθηκε. Συγκεκριμένα, αναλύεται η σχέση των μεταφορών και των χρήσεων γης ώστε να κατανοηθεί ο μηχανισμός αλληλεπίδρασής τους και ιδιαίτερα ο ρόλος του δικτύου των μέσων μαζικής μεταφοράς στη διαμόρφωση της δομής και των λειτουργιών της πόλης. Επιπλέον, προσεγγίζονται θεωρητικά οι πιθανές επιδράσεις του μετρό στις χρήσεις γης και τα ακίνητα.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύεται το δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς της Αθήνας και το σχετικό πλαίσιο του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού της πόλης, το οποίο αποτελεί καθοριστική παράμετρο και για την διαμόρφωση της περιοχή των Σεπολίων, στην οποία εστιάζει η εργασία ως μελέτη περίπτωσης.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύονται όλα τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν για την περιοχή μελέτης από τη βιβλιογραφία, σχετικές επιστημονικές έρευνες καθώς και πολεοδομικές μελέτες που αφορούν την περιοχή του σταθμού των Σεπολίων. Αρχικά, παρουσιάζεται η πολεοδομική εξέλιξη της περιοχής και έπειτα δίνονται τα γενικότερα πολεοδομικά και συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά της.

Το πέμπτο κεφάλαιο περιλαμβάνει τη συλλογή στοιχείων που πραγματοποιήθηκε για την περιοχή, είτε μέσω των συνεντεύξεων που πραγματοποιήθηκαν είτε μέσω των επί τόπου καταγραφών που πραγματοποιήθηκαν στο πεδίο. Γίνεται επεξεργασία των ποιοτικών κυρίως δεδομένων που συγκεντρώθηκαν τα οποία αποτυπώνονται στους αντίστοιχους χάρτες που παράχθηκαν. Στο κεφάλαιο αυτό μέσω μιας εμπειρικής «πριν και μετά» μελέτης, επιχειρείται η διερεύνηση των αλλαγών που πραγματοποιήθηκαν στις δραστηριότητες και το κτιριακό δυναμικό στην περιοχή από τη χωροθέτηση του σταθμού μετρό.

Στο έκτο κεφάλαιο δίνονται τα γενικότερα συμπεράσματα που προκύπτουν από τις επιμέρους ενότητες της εργασίας, μέσω της περιοχής μελέτης, για τις επιδράσεις από τη χωροθέτηση και τη λειτουργία ενός νέου σταθμού μετρό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

2.1. ΣΧΕΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η πόλη αποτελεί ένα σύνθετο σύστημα διαφόρων λειτουργιών, όπως οικονομικών, διοικητικών, πνευματικών (εκπαίδευση, πολιτισμός κ.α.), κοινωνικών (περίθαλψη, πρόνοια κ.α.), τουριστικών και συγκοινωνιακών. Η πραγματοποίηση των πολύπλοκων δραστηριοτήτων που συνδέονται με τις λειτουργίες αυτές, έχει ως βασικό συστατικό την επικοινωνία, η οποία επιτυγχάνεται σε μεγάλο βαθμό με μετακινήσεις. Η συνεχής εξέλιξη των πόλεων και των δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται σε αυτές σε συνδυασμό με την αύξηση του πληθυσμού τους, έχουν οδηγήσει ιδιαίτερα τις τελευταίες δεκαετίες σε υψηλή κινητικότητα εντός του αστικού χώρου.

Η μεταφορική υποδομή δημιουργείται για την εξυπηρέτηση των δραστηριοτήτων αυτών του πληθυσμού που κατοικεί ή δραστηριοποιείται σε μια αστική περιοχή. Αντίστοιχα, η μεταφορά εμπορευμάτων σχετίζεται με τις οικονομικές δραστηριότητες της περιοχής ή και άλλων γειτονικών και απομακρυσμένων περιοχών που επηρεάζονται ή επηρεάζουν αυτή.

Σε κάθε σημείο της πόλης όπου εκτελείται μια λειτουργία είναι ένας πόλος που έλκει και παράγει μετακινήσεις, και όσο πιο ισχυρή είναι αυτή η λειτουργία τόσο πιο ισχυρός πόλος μετακινήσεων γίνεται. Κυριότερος είναι οι κατοικίες από όπου ξεκινούν και τελικά καταλήγουν καθημερινά οι μετακινήσεις. Κατά συνέπεια η κατανομή της κατοικίας στην πόλη αποτελεί τη βασικότερη παράμετρο που καθορίζει τη μορφή των μετακινήσεων στο χώρο. Αυτή συνδιαμορφώνουν η κατανομή των εργασιακών χώρων, του εμπορίου, της εκπαίδευσης, της αναψυχής κλπ., καθώς και τα ίδια τα χαρακτηριστικά των μέσων, αφού οι μετακινήσεις πεζών και αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης διαχέονται στους δρόμους της πόλης, ενώ αυτές με δημόσια συγκοινωνία συγκεντρώνονται σε συγκεκριμένες διαδρομές¹.

Γίνεται, λοιπόν, σαφές ότι το επίπεδο προσβασιμότητας των χρήσεων γης μιας περιοχής αποτελεί μεταξύ άλλων σημαντικό παράγοντα καθορισμού της δομής και της πολεοδομικής μορφής της.

Το σύστημα δραστηριοτήτων της πόλης εξελίσσεται και μεταβάλλεται συνεχώς με την πάροδο του χρόνου, λόγω της μεταβολής των συνθηκών δημιουργίας του, τη ίδιας της δομής του, της σχέσης του με το περιβάλλον

¹ Αραβαντινός Α., Πολεοδομικός σχεδιασμός – Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Αθήνα 1997, εκδ. Συμμετρία, σ.404.

μέσα στο οποίο αναπτύσσεται (φυσικό και οικονομικό), αλλά και της αλληλεξάρτησής του με το μεταφορικό σύστημα που το υποστηρίζει.

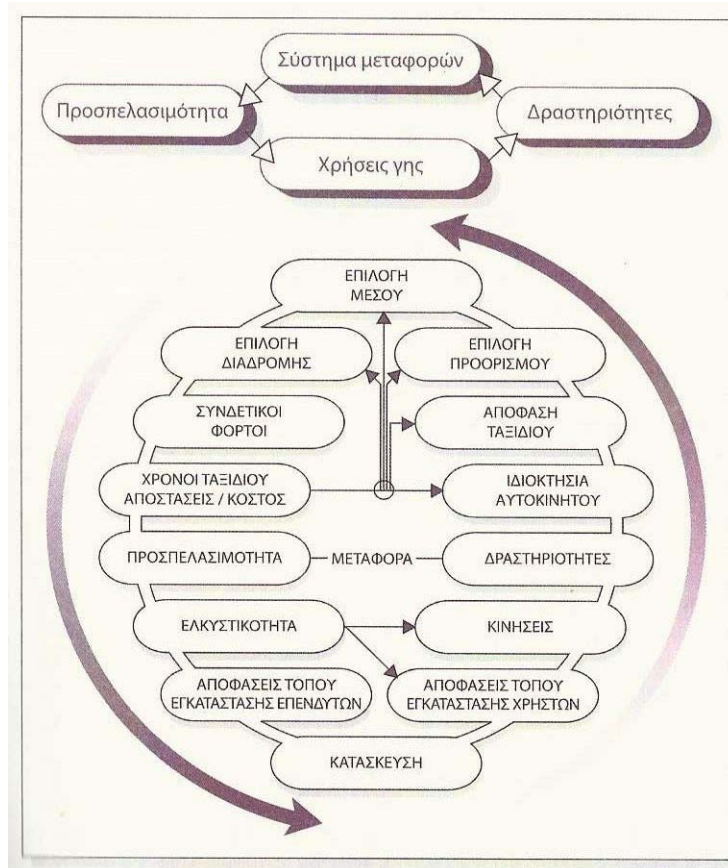
Οι μεταβολές που επιφέρει σταδιακά και το ίδιο το μεταφορικό σύστημα μπορεί να είναι αναμενόμενες και προγραμματισμένες, αλλά μπορεί να είναι και μη αναμενόμενες έχοντας προκύψει από μία συγκυρία καταστάσεων και εξωτερικών παραγόντων. Οι μεταβολές στην προσπελασιμότητα των διαφόρων περιοχών μπορούν να επιφέρουν μικρές ή μεγαλύτερες αλλαγές στις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα². Ταυτόχρονα, το σύστημα των χρήσεων γης, δηλαδή το είδος, η πυκνότητα, η κατανομή τους στο χώρο κλπ., καθορίζει σε σημαντικό βαθμό τον αριθμό, το σκοπό, το μήκος και τα άλλα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων, δηλαδή τη ζήτηση για μεταφορές, τη μορφή και το μέγεθος του δικτύου³.

Παρότι δεν έχουν οριστεί επαρκώς οι ακριβείς σχέσεις αλληλεπίδρασης μεταξύ των συγκοινωνιακών και πολεοδομικών χαρακτηριστικών, και ιδιαίτερα αυτές των πρώτων στα δεύτερα, έχει επιχειρηθεί να αποδοθούν σχηματικά από τους Wegener και Furst (Διάγραμμα 1). Η αλληλεπίδραση αυτή μπορεί καλύτερα να περιγραφεί μέσα από μια κυκλική διαδικασία, ως εξής: Η χωρική και ποσοτική διασπορά των χρήσεων γης (κατοικία, εμπόριο, βιομηχανία, δημόσιοι χώροι κλπ.) καθορίζει τη θέση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων (εργασία, αγορές, αναψυχή, εκπαίδευση κλπ.), η οποία και προϋποθέτει μετακινήσεις. Παράλληλα η γεωγραφία της συγκοινωνιακής υποδομής επηρεάζει θετικά ή αρνητικά την προσπελασιμότητα των χρήσεων και την αλληλεπίδρασή τους. Η προσπελασιμότητα, με τη σειρά της, αποτελεί σημαντικό κριτήριο κατά την λήψη αποφάσεων για την εγκατάσταση των χρήσεων γης και επηρεάζει γενικότερα τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά⁴.

² Σταθόπουλος Α., Καρλαύτης Μ., *Σχεδιασμός μεταφορικών συστημάτων*, Αθήνα 2008, εκδ. Παπασωτηρίου, σ.5-7.

³ Μηλάκης Δ., *Διδακτορική Διατριβή - Χρήσεις γης και μεταφορές. Διερεύνηση της επίδρασης των πολεοδομικών χαρακτηριστικών μάκρο- και μικρο- κλίμακας στις επιλογές μετακίνησης*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού, Αθήνα 2006, σ.122.

⁴ Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., *Πολεοδομία vs Μεταφορές Από την απόκλιση στην σύγκλιση*, Αθήνα 2006, εκδ. Παπασωτηρίου, σ.37.



Διάγραμμα 1. Ο κύκλος ανάδρασης μεταξύ χρήσεων γης και μεταφορών, Wegener και Furst, 1999 (Πηγή: Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., *Πολεοδομία vs Μεταφορές Από την απόκλιση στην σύγκλιση*, Αθήνα 2006, εκδ. Παπασωτηρίου)

Παρόλα αυτά, είναι απαραίτητο να σημειωθεί ότι πέρα από την προσπελασιμότητα υπάρχουν και άλλοι ανεξάρτητοι παράγοντες καθορισμού των δραστηριοτήτων σε μια περιοχή. Η έλξη που ασκεί σε συγκεκριμένες μορφές ανάπτυξης είτε λόγω ποιότητας περιβάλλοντος είτε λόγω της δυνατότητας δημιουργίας οικονομιών κλίμακας. Η διαθεσιμότητα κτιρίων και γης. Οι στόχοι της πολιτείας, οι οποίοι μεταφράζονται σε θεσμικό πλαίσιο, οι δεσμεύσεις και τα κίνητρα για συγκεκριμένες μορφές ανάπτυξης (χρήσεις γης, όροι δόμησης, παροχή υποδομής κλπ), αλλά και οι στόχοι της τοπικής αυτοδιοίκησης και των κατοίκων της περιοχής όσον αφορά σε συγκεκριμένες μορφές ανάπτυξης⁵.

⁵ Νέλλας Γ., *Το Μετρό – Βασικός παράγοντας επιρροής στην εξέλιξη του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας*, στο *Χρήσεις γης και Κυκλοφορία στο Κύριο οδικό δίκτυο –*

Συνεπώς η εξέλιξη της περιοχής καθορίζεται επίσης από παράγοντες που έχουν να κάνουν με τις ευρύτερες τάσεις σε αυτήν, αλλά και τις πολιτικές που εφαρμόζονται, τόσο σε τοπικό, όσο και σε εθνικό επίπεδο.

2.2. ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ Η ΜΟΡΦΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Από την δεκαετία του 80' και μετά, παρατηρείται μετασχηματισμός στην οικονομική βάση των ανεπτυγμένων χωρών, με κυρίαρχο το φαινόμενο της τριτογενεοποίησης καθώς έχουμε δυναμική ανάπτυξη κλάδων όπως η πληροφορική, οι τηλεπικοινωνίες, η παροχή υπηρεσιών κ.α.. Παράλληλα καταγράφεται μια σαφής τάση πληθυσμιακής αύξησης στις μεγάλες πόλεις. Οι αλλαγές που συντελούνται με τη χρήση νέων τεχνολογιών, σχετικοποιούν το χώρο και το χρόνο, μειώνοντας το κόστος επικοινωνίας και μεταφορών. Βασικό χαρακτηριστικό των σημερινών μητροπόλεων, όπως η Αθήνα, σύμφωνα με τον Οικονόμου, είναι η μερική αποσύνδεση οικονομικής και γεωγραφικής πόλωσης. Μεγάλο μέρος των δευτερογενών δραστηριοτήτων που προκύπτουν από τις μητροπολιτικές λειτουργίες διαχέονται σε ευρύτερες χωρικές ενότητες, τόσο στο εσωτερικό μιας ζώνης ημερήσιων μετακινήσεων (κατοικία – εργασία ή εργασία – εργασία) που υπερβαίνει τα όρια της πόλης συγκροτώντας μια μητροπολιτική περιφέρεια, όσο και σε μια ζώνη διαπεριφερειακής κλίμακας ή ακόμα και στο σύνολο του εθνικού χώρου⁶.

Η μορφή ανάπτυξης της πόλης είναι καθοριστική για μια σειρά σημαντικών παραμέτρων της λειτουργίας της πόλης όπως ο αριθμός των μετακινήσεων, τα μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιούνται, τα χαρακτηριστικά των κυκλοφοριακών ροών και οι συνεπαγόμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους.

Σήμερα η πολεοδομική ανάπτυξη πραγματοποιείται με επιταχυνόμενους ρυθμούς, διότι διευκολύνεται από νέα μεγάλης κλίμακας συγκοινωνιακά έργα και άλλα δίκτυα υποδομής (αυτοκινητόδρομους, σήραγγες, δίκτυα επικοινωνίας, ενέργειας κλπ). Τα νέα συγκοινωνιακά έργα είτε ακτινικής μορφής για τη σύνδεση με την περιφέρεια, είτε αναπτυσσόμενα στην ίδια την περιφέρεια, χάρη στην εξέλιξη των τεχνολογιών κατασκευής υλοποιούνται πλέον ευκολότερα και ταχύτερα. Υπό αυτές τις συνθήκες η αύξηση της επιφάνειας μιας πόλης φαίνεται αναπότρεπτη. Επιπρόσθετα η κυριαρχία του

Επιπτώσεις στον αστικό χώρο, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, Αθήνα 2000, σ.239.

⁶ Οικονόμου Δ., *Ο Διεθνής μητροπολιτικός ρόλος της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και ο Νέος Ευρωπαϊκός Χώρος*. Στο: Ανδρικοπούλου Ε., Καυκαλάς Γρ. κ.α., *Ο νέος ευρωπαϊκός χώρος: η διεύρυνση και η γεωγραφία της ευρωπαϊκής ανάπτυξης*, Αθήνα 2000, εκδ. Θεμέλιο, σ.444-445.

αυτοκινήτου για τις μετακινήσεις στην πόλη, έχει αποσπάσει σημαντικό μέρος του δημόσιου χώρου για την κυκλοφορία και την στάθμευση των οχημάτων. Κάποτε η δημόσια συγκοινωνία και ιδιαίτερα τα μέσα σταθερής τροχιάς «δομούσαν» την πόλη, όμως το αυτοκίνητο προκάλεσε άμορφες πολεοδομικές επεκτάσεις οι οποίες προσαρμόστηκαν στα δικά του λειτουργικά χαρακτηριστικά. Παρόλα αυτά, σε αντίθεση με την επέκταση της πόλης σε αραιά προάστια μονοκατοικιών και το zoning, που επικράτησαν κυρίως στις ΗΠΑ, σήμερα η μίξη των χρήσεων γης και οι σχετικά μεγαλύτερες πυκνότητες θεωρούνται ως μια πιο βιώσιμη λύση για την ανάπτυξη της πόλης⁷.

2.3. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΑ ΑΚΙΝΗΤΑ

Η επιστημονική έρευνα που έχει πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα έχει τεκμηριώσει σε μεγαλύτερο βαθμό τις επιδράσεις των αλλαγών στις χρήσεις γης στο σύστημα μεταφορών και τις επιλογές μετακίνησης. Αυτό συμβαίνει διότι οι αλλαγές στις χρήσεις γης είναι δύσκολο να εντοπιστούν και εκφράζονται σε μεγαλύτερο χρόνο από τις αλλαγές στις επιλογές μετακίνησης. Επιπλέον, επηρεάζονται εκτός από τις μεταφορές και από άλλες παραμέτρους όπως η μεταβολή του πληθυσμού, τις αλλαγές του τρόπου ζωής, τη μορφή των νοικοκυριών, τα καταναλωτικά πρότυπα και την τεχνολογία της παραγωγής⁸.

Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας, επιδιώκεται το αντίστροφο, δηλαδή η διερεύνηση των επιπτώσεων στις χρήσεις γης από τις αλλαγές στο μεταφορικό σύστημα, όπως είναι η χωροθέτηση ενός σταθμού μετρό σε μια περιοχή. Από τις έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί στο παρελθόν σε κυρίως Αμερικάνικες αλλά και Ευρωπαϊκές πόλεις, η λειτουργία σταθμών είχε σε αρκετές περιπτώσεις πολύ σημαντική επίδραση στην ανάπτυξη της περιοχής, ενώ υπήρχαν και περιπτώσεις που η επιρροή τους ήταν πολύ μικρή⁹.

Οι επιδράσεις από τη προσφορά του νέου μεταφορικού έργου δεν είναι σημειακές και γίνονται αντιληπτές τόσο σε διαφορετική χωρική όσο και χρονική κλίμακα. Στο χώρο, διακρίνονται σε επίπεδο περιφερειακό, σε επίπεδο αστικό και σε τοπικό επίπεδο στην κλίμακα της περιοχής του σταθμού ή του συγκοινωνιακού κόμβου. Στο χρόνο, ανάλογα με το διάστημα εμφάνισής τους διακρίνονται σε βραχυπρόθεσμες οι οποίες αποτυπώνουν τις άμεσες αλλαγές

⁷ Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., *op.cit.*, σ.11-16.

⁸ Wegener M., Furst F., *Land-Use Transportation Interaction State of the Art*, Institut Fur Raumplanung, Universitat Dortmund, November 1999, σ.36.

⁹ *ibid.*, σ. 36-38.

κυρίως σε σχέση με τις επιλογές στις μετακινήσεις, τις μεσοπρόθεσμες που αφορούν τις πρώτες αλλαγές στις χρήσεις γης από την βελτίωση της προσπελασιμότητας, και τις μακροπρόθεσμες οι οποίες σχετίζονται με την εικόνα που δημιουργείται μετά από χρόνια λειτουργίας του νέου μέσου το οποίο ενδέχεται να επιφέρει την αντικατάσταση μέρους των προϋπαρχόντων χρήσεων σε συνδυασμό με την δημιουργία ενός νέου πλέγματος μετακινήσεων που διαμορφώνεται από και προς την περιοχή.

Το σύστημα του μετρό ως μέσο υψηλής μεταφορικής ικανότητας, αποτελεί τον κορμό ενός συστήματος αστικών μετακινήσεων με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Βελτιώνει την προσβασιμότητα των περιοχών που εξυπηρετεί, η οποία δημιουργεί σημαντική εξοικονόμηση χρόνου στον πληθυσμό που το χρησιμοποιεί. Σύμφωνα με τον Γιαννή, αυτή η συσσωρευμένη αξία του χρόνου που εξοικονομείται από τη χρήση του μέσου, κεφαλαιοποιείται στις αξίες γης γύρω από τους σταθμούς.

Όσοι κατοικούν γύρω από τους σταθμούς εξοικονομούν χρόνο πρόσβασης και διαδρομής στις μετακινήσεις τους, κάτι που επηρεάζει σημαντικά την οικιστική ανάπτυξη στην περιοχή. Γενικά, ευνοείται η ανοικοδόμηση και η αγορά ακινήτων για κατοικία, και παρουσιάζεται άνοδος των τιμών των ακινήτων γύρω από τους σταθμούς.

Παράλληλα αυξάνεται η ζήτηση για χώρους εγκατάστασης επιχειρήσεων, με συνέπεια την άνοδο στην ανοικοδόμηση επαγγελματικών ακινήτων και την αύξηση των τιμών τους. Οι επιχειρήσεις με την εγκατάστασή τους στην περιοχή του σταθμού έχουν πρόσβαση σε πιο διευρυμένη αγορά εργασίας, και οι εργαζόμενοι πέρα από την εξοικονόμηση χρόνου, επωφελούνται από την αξιοπιστία και τη συχνότητα εξυπηρέτησης του μετρό.

Σε ότι αφορά στα εμπορικά καταστήματα, οι περιοχές κοντά στους σταθμούς μετρό είναι ελκυστικότερες για εμπορική χρήση. Λόγω προσβασιμότητας διευρύνεται η αγορά πελατών, με την κίνηση του σταθμού να έχει επίπτωση στο τζίρο, ενώ η εγγύτητα σε αυτούς αυξάνει την αναγνωρισιμότητα ενός καταστήματος.

Πέρα από τις άμεσες επιδράσεις της μεταφορικής εξυπηρέτησης που προσφέρει το μέσο, οι περιοχές γύρω από το μετρό επηρεάζονται και έμμεσα από τη χωροθέτηση του σταθμού. Ο σχεδιασμός γύρω από τους σταθμούς βελτιώνει την εξυπηρέτηση των πεζών, ενώ ως μέσο που τροφοδοτείται από άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς υποστηρίζει σε αρκετές περιπτώσεις την μετεπιβίβαση από και προς ΙΧ αυτοκίνητα. Επιπρόσθετα οι σταθμοί

αναβαθμίζουν αισθητικά και περιβαλλοντικά την περιοχή με τη δημιουργία συνήθως ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου¹⁰.

¹⁰ Γιαννής Γ., *Η ανάπτυξη του μετρό*, 8^ο Συνέδριο για την Αξιοποίηση της Ακίνητης Περιουσίας, Αθήνα, 2007.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΣΩΝ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

3.1. ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΣΩΝ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ

Τα πρώτα μέσα σταθερής τροχιάς στην Αθήνα λειτουργούν από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα συνδέοντας το κέντρο της πόλης με τον Πειραιά, το Λαύριο (μεταλλεία) και το Φάληρο. Στις αρχές του 20^{ου} διέθετε ηλεκτροκίνητο σιδηρόδρομο στον άξονα της σημερινής Γραμμής 1 καθώς και πυκνό δίκτυο τραμ με πυρήνες το κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά. Παράλληλα ιδιώτες άρχισαν να δρομολογούν λεωφορεία σε διάφορες γραμμές σχεδόν αυθαίρετα, κυρίως προς τα προάστια και τους προσφυγικούς συνοικισμούς. Μεταπολεμικά με τις περισσότερες υποδομές να έχουν καταστραφεί, τον πληθυσμό της πόλης να αυξάνει συνεχώς και την πόλη να επεκτείνεται οι ανάγκες για μετακινήσεις καλύπτονται βασικά από ιδιωτικά λεωφορεία, τα οποία είχαν δημιουργήσει ένα ακτινωτό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών με αφηρητές το κέντρο της Αθήνας.

Με την πύκνωση των περιφερειακών περιοχών της Αθήνας, οι απαιτήσεις σε μεταφορές από και προς το κέντρο αυξήθηκαν ακόμα περισσότερο, προκαλώντας κυκλοφοριακό πρόβλημα παρά το μικρό αριθμό αυτοκινήτων της πόλης. Οι κυκλοφοριακές μελέτες των δεκαετιών '60 και '70 ευνόησαν περισσότερο το ΙΧ και δεν βοήθησαν την αναβάθμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Τα επόμενα χρόνια οι συγκοινωνίες κρατικοποιούνται, ιδρύεται ενιαίος φορέας για την επόπτευσή τους και με την υπουργία Τρίτση εμφανίζονται σχέδια που προωθούν τα δημόσια μέσα μεταφοράς και κυρίως τα μέσα σταθερής τροχιάς. Τη δεκαετία του '90, ύστερα από δεκαετίες, ο αριθμός των επιβατών των μέσων μαζικής μεταφοράς έχει αυξητικούς ρυθμούς. Γίνεται προσπάθεια αναδιάρθρωσης των λεωφορειακών γραμμών και το 2000 λειτουργούν για πρώτη φορά οι Γραμμές 2 και 3 του Μετρό. Δημιουργείται δίκτυο Προαστιακού σιδηροδρόμου στο δίκτυο του ΟΣΕ καθώς και γραμμή τραμ. Οι γραμμές του Μετρό επεκτείνονται, μέσω των γραμμών του Προαστιακού φτάνει μέχρι και το νέο Διεθνή Αερολιμένα στα Σπάτα συνδέοντας το δίκτυό του με τα Μεσόγεια.

Το δίκτυο ΜΜΜ της Αθήνας, από ένα ακτινικό ως προς το κέντρο δίκτυο λεωφορειακών γραμμών και τη γραμμή των ΗΣΑΠ να λειτουργεί ως το μόνο μέσω σταθερής τροχιάς υψηλής μεταφορικής ικανότητας, με τις νέες σταθερές υποδομές των τελευταίων ετών μετεξελίσσεται σταδιακά σε ένα πιο κλασσικό σύστημα μαζικών μεταφορών μητροπολιτικής εξυπηρέτησης. Τα μέσα

σταθερής τροχιάς (Μετρό, Προαστιακός, Τραμ) αποτελούν το πρωτεύον δίκτυο του συστήματος, παραλαμβάνοντας μεγάλο όγκο μετακινήσεων στην Αττική. Διαθέτουν υψηλά λειτουργικά χαρακτηριστικά και κυρίως έχουν ακτινική μορφή ως προς τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά.

Το Μετρό εξυπηρετεί κυρίως ενδοαστικές μετακινήσεις που απαιτούν μεγάλη χωρητικότητα και ταχύτητα. Ένα σημαντικό στοιχείο της ανάπτυξης του δικτύου του Μετρό είναι ότι τόσο οι νέες γραμμές που λειτουργούν ήδη όσο και οι επεκτάσεις τους, αντί να κινούνται ανεξάρτητα από τους άξονες του κύριου οδικού δικτύου προκειμένου να συνδέσουν κέντρα δημοτικών διαμερισμάτων και δήμων, κινούνται σχεδόν στο σύνολό τους κάτω από κύριους οδικούς άξονες κατά τους οποίους κατασκευάζονται αναγκαστικά και οι αντίστοιχοι σταθμοί. Αυτό ευνοεί ακόμη περισσότερο τη ταχύτερη δημιουργία γραμμικών αναπτύξεων κεντρικών και εμπορικών λειτουργιών κατά μήκος των κύριων εκείνων οδών κάτω από τις οποίες κινείται το μετρό. Όπως αντίστοιχα συμβαίνει και με την ανάπτυξη του οδικού δικτύου, έχει διαπιστωθεί πως δημιουργούνται νέες κεντρικές λειτουργίες, εκτός των παραδοσιακών ως τώρα κέντρων, οι οποίες σταδιακά σε πολλές περιπτώσεις έχουν και αυτές θεσμοθετηθεί¹¹.

Το Τραμ, το οποίο κινείται επιφανειακά, λειτουργεί ως ελαφρύτερο μέσο κυρίως μεσαίας χωρητικότητας και ταχύτητας. Οι μελέτες και η κατασκευή πραγματοποιήθηκαν σε ασυνήθιστα μικρό διάστημα για τέτοιας κλίμακας έργα, με αποτέλεσμα να υπάρχουν παραλείψεις που δημιουργούν προβλήματα στο δίκτυο ακόμα και σήμερα. Παρόλα αυτά η κατασκευή του τραμ έπαιξε σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη περιοχών από τις οποίες περνά το δίκτυό του.

Το δίκτυο του Προαστιακού ως κατεξοχήν βαρύ μέσο προορίζεται για μετακινήσεις προαστιακής και περιφερειακής εξυπηρέτησης διαθέτοντας μεγάλη χωρητικότητα και υψηλή ταχύτητα. Στην περίπτωση της Αθήνας όμως δεν έχει ενταχθεί πλήρως στο σύστημα της πόλης και δεν έχει καταφέρει να παίξει το ρόλο για τον οποίο προορίζεται. Στην περιφέρεια της πόλης, λόγω της χάραξης της γραμμής του και τη δημιουργία σταθμών μακριά από τις αστικές περιοχές που δεν διαθέτουν χώρους στάθμευσης, το μέσο δεν έχει ενταχθεί σωστά στο τοπικό σύστημα ώστε να κερδίσει το επιβατικό κοινό που θα μπορούσε. Αντίστοιχα στην αστική περιοχή, όπου θα έπρεπε να λειτουργεί με χαρακτηριστικά που να προσεγγίζουν αυτά του μετρό, η συχνότητα του και

¹¹ Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών ΕΜΠ, Ερευνητικό πρόγραμμα: Χρήσεις γης στο κύριο οδικό δίκτυο – Δράσεις για την αντιμετώπιση της γραμμικής παρόδιας δόμησης, Αθήνα 2001, εκδ. ΤΕΕ, σ. 175.

αρκετοί σταθμοί που παρά τον αρχικό σχεδιασμό δεν έχουν ακόμα κατασκευαστεί, συνθέτουν την εικόνα ενός μέσου που στην ουσία υπολειτουργεί.

Από την άλλη πλευρά, το δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών διατηρεί πολλά από τα χαρακτηριστικά του πριν την ανάπτυξη των νέων δικτύων σταθερής τροχιάς, όμως έχουν γίνει κάποιες προσπάθειες προσαρμογής του στο νέο σύστημα. Γραμμές είτε έχουν αλλάξει τη διαδρομή τους ώστε να τροφοδοτούν τα μέσα σταθερής τροχιάς είτε καταργήθηκαν καθώς το έργο τους πλέον μπορεί να παραληφθεί από τα μέσα σταθερής τροχιάς. Σταδιακά έχουν δημιουργηθεί κάποιοι σταθμοί μετεπιβίβασης (πχ. Νομισματοκοπείο, Δάφνη) για να υπάρξει καλύτερη διασύνδεση των μέσων.

3.2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Στην περίπτωση της Αθήνας το σχέδιο ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών συντάχθηκε από τη Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη Smith (1973). Ήταν ουσιαστικά η πρώτη και μοναδική για την ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας μέχρις ότου εκπονήθηκε η Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό (ΜΑΜ) (1996), η οποία υπήρξε εφραπτομενική ως προς το συνολικό σχεδιασμό. Η μελέτη Smith προωθούσε την επίλυση του συγκοινωνιακού προβλήματος μέσω της βελτίωσης εξυπηρέτησης των ΙΧ σε αντίθεση με την επιστημονική αντίληψη που επικρατούσε στην Ευρώπη για ενίσχυση των ΜΜΜ¹².

Με τον νόμο 1515/1985 θεσμοθετήθηκε ουσιαστικά το Ρυθμιστικό Σχέδιο, ενώ συστάθηκε και ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (ΟΡΣΑ), ως φορέας χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, προστασίας του περιβάλλοντος και προγραμματισμού. Σύμφωνα με το Ρυθμιστικό του 85', στη κατεύθυνση μιας πολυκεντρικής δομής, το Λεκανοπέδιο αποτελείτο από μικρά τοπικά κέντρα (περίπου σε επίπεδο Δήμου), κάτι το οποίο καταργήθηκε από το νόμο 2052/1992 με την θέσπιση τεσσάρων υπερτοπικών κέντρων στο Χαϊδάρι, Μαρούσι, Μενίδι και Ελληνικό. Στόχοι του ήταν η ανακατανομή των λειτουργιών και δραστηριοτήτων και η ενίσχυση του συστήματος μαζικών μεταφορών. Παράλληλα, όριζε ότι πρέπει να προωθηθεί ο έλεγχος των χρήσεων γης ώστε να ανασταλεί η επέκταση των κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος των δρόμων, να προωθηθεί η οργάνωση των κεντρικών λειτουργιών στα πολεοδομικά κέντρα των δήμων και να

¹² Σαρηγιάννης Γ., Αθήνα 1930 – 2000 Εξέλιξη Πολεοδομία Μεταφορές, εκδ. Συμμετρία, Αθήνα 2000. σ.168,201.

δημιουργηθούν πάρκα και ειδικές ζώνες χρήσεων ώστε οι περιοχές κατοικίας να απαλλαγούν από οχλούσες χρήσεις.

Παρότι το Ρυθμιστικό του 85' στόχευε στον περιορισμό της αστικής εξάπλωσης, παρεμβάσεις όπως τα Ολυμπιακά έργα και η Αττική οδός, οι οποίες υλοποιήθηκαν έξω από τους στόχους και τις κατευθύνσεις του, σε συνδυασμό με την εκτός σχεδίου και παρόδια δόμηση, ενίσχυσαν τη διάχυση οικιστικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων σε ολόκληρη την Αττική¹³.

Επιπλέον είναι σημαντικό πως και τα ίδια τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια της Αθήνας δεν ακολουθούν τη λογική του Ρυθμιστικού όσον αφορά την κατανομή των χρήσεων γης και την κυκλοφορία στην πόλη. Οι ζώνες κεντρικών λειτουργιών σε ορισμένες περιπτώσεις αποτελούν πυρήνες δήμων ή γειτονιών, συχνότατα όμως η διαμόρφωσή τους παρασύρεται από εντατικές χρήσεις που αναπτύχθηκαν κατά μήκος κύριων οδικών αξόνων. Σε αυτές τις περιπτώσεις τα κέντρα μετατρέπονται σε γραμμικές παρατάξεις εμπορικών και κεντρικών λειτουργιών. Χαρακτηριστικά παραδείγματα, με ποικίλες πολεοδομικές και κυκλοφοριακές επιπτώσεις, αποτελούν ο άξονας Συγγρού – Βας. Σοφίας – Κηφισίας και η παραλιακή λεωφόρος Ποσειδώνος.

Διαπιστώνεται, λοιπόν, πως έχουμε διάρθρωση θεσμοθετημένων κεντρικών λειτουργιών η οποία διαφέρει αρκετά από επιθυμητά πολεοδομικά μοντέλα, καθώς και τις αρχές που έθεσε το ίδιο το Ρυθμιστικό Σχέδιο του 85', το οποίο ανέφερε την ανάγκη ανακοπής της γραμμικής ανάπτυξης κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος οδικών αξόνων και τη συγκέντρωσή τους στα τοπικά κέντρα των δήμων, γειτονιών και συνοικιών¹⁴.

Πρέπει βέβαια να σημειωθεί ότι πέρα από τη θεσμοθέτηση ζωνών κεντρικών λειτουργιών, η εγκατάσταση εντατικών χρήσεων κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων ευνοείται και μέσω της εφαρμογής ζωνών Γενικής Κατοικίας (χρήσεις γραφείων, εμπορικών καταστημάτων, εστιατορίων, ξενοδοχείων κ.α.). Ειδικά στις περιοχές αυτές συγκεντρώνονται στους δρόμους του κύριου οδικού δικτύου, χρήσεις του τριτογενή τομέα που δεν εξυπηρετούν μόνο την περιοχή αυτή αλλά έχουν υπερτοπικό ρόλο. Έτσι το κύριο οδικό δίκτυο διαπερνά τις συνοικίες προκαλώντας τη διακοπή του ιστού της περιοχής και τη διάσπαση της συνοχής της. Ένα τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η περιοχή των

¹³ Ζήφου Μ., Μαυρίδου Μ., Γεωργακόπουλος Ν., Άξονας: Οικιστική πολιτική και αστική διάχυση στο Ρυθμιστικό σχέδιο Αττικής 2009 κριτική αποτίμηση – προοπτικές, Ημερίδα, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος Ε.Μ.Π., Αθήνα 2009.

¹⁴ Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών ΕΜΠ, *op.cit.*, σ. 170-171.

Αμπελοκήπων, την οποία διασχίζουν δύο σημαντικότετοι άξονες του κύριου οδικού δικτύου της Αθήνας, η Λεωφόρος Κηφισίας και η Λεωφόρος Αλεξάνδρας, χωρίζοντάς την σε τρία ξεχωριστά τμήματα ανεπτυγμένα ανεξάρτητα το ένα από το άλλο.

Στο επίπεδο του χωροταξικού σχεδιασμού, οι εθνικές πολιτικές τα τελευταία χρόνια επηρεάστηκαν από τις κατευθύνσεις της ΕΕ για το χώρο. Στο Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ) (1999) τονίστηκε η σημασία της βιώσιμης ανάπτυξης των συστημάτων μεταφορών στις πόλεις, με κατεύθυνση τη μέγιστη δυνατή σύγκλιση του χωρικού σχεδιασμού των μεταφορών με το σχεδιασμό της χωρικής ανάπτυξης. Λαμβάνεται υπόψη πως με την ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών επηρεάζεται έντονα η δικτύωση μεταξύ πόλεων και περιοχών και επηρεάζεται ο τύπος της χωρικής δικτύωσης σε κάθε χωρική ενότητα, οποιουδήποτε επιπέδου (κοινοτικού, εθνικού, περιφερειακού, τοπικού).

Με τη συγχρηματοδότηση της ΕΕ, μέσα από τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης (ΚΠΣ), κατασκευάστηκαν σημαντικά έργα υποδομής και στην Περιφέρεια Αττικής, όπως οι 2 γραμμές Μετρό, η γραμμή του Τραμ, η Αττική Οδός, ο διεθνής αερολιμένας στα Σπάτα κ.α.. Ειδικά στο Γ' ΚΠΣ (2000 - 2006) οι συγκοινωνιακές υποδομές απορρόφησαν ένα πολύ μεγάλο μέρος των πόρων, τη μεγαλύτερη μερίδα πήραν οι οδικές και ακολούθησε σε απόσταση η δημόσια συγκοινωνία¹⁵.

Σήμερα στα πλαίσια των ΕΣΠΑ (Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς) της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η βασική κατεύθυνση είναι η δημιουργία ανταγωνιστικών περιφερειών μέσω επενδύσεων σε έργα υποδομής. Η Αττική θεωρείται μόνη της μία χωρική ενότητα σχεδιασμού και προβλέπεται η ιδιαίτερη στήριξη και ενίσχυση του ρόλου της ως ευρωπαϊκή μητρόπολη. Παρόλα αυτά, για τις μεταφορές στον ελληνικό χώρο δεν έχει χαραχθεί μια συγκεκριμένη στρατηγική, σε αντίθεση με όσα έχουν αποφασιστεί στην Ευρώπη. Ενδεικτικό της έλλειψης συντονισμού μεταξύ πολεοδομικής νομοθεσίας και συγκοινωνιακού σχεδιασμού είναι ότι τα περισσότερα εργαλεία του σχεδιασμού, δεν περιλαμβάνουν συγκοινωνιακό σχεδιασμό. Μόνο τα ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ περιλαμβάνουν μια καταγραφή των δικτύων υποδομών και προβλέπουν προτάσεις γενικώς για τις αστικές υποδομές.

Αν και στη θεωρία οι νόμοι δημιουργούν ένα θετικό πλαίσιο, ο σχεδιασμός των μεταφορών δεν είχε ιδιαίτερη συσχέτιση με τα ζητήματα του αστικού χώρου. Σημαντικό ρόλο παίζει και η πολυδιάσπαση των αρμοδιοτήτων σε

¹⁵ Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., *op.cit.*, σ.91.

διάφορους φορείς όπως τα Υπουργεία Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων (με αρμοδιότητες κατασκευής και συντήρησης οδικού δικτύου και τα ΜΜΜ) και Περιβάλλοντος (αρμόδιο για τον πολεοδομικό σχεδιασμό), το Υπουργείο Οικονομικών (για τη χρηματοδότηση των έργων), το Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως (για την εφαρμογή των κανόνων κυκλοφορίας και στάθμευσης), οι Περιφέρειες (για την έγκριση κονδυλίων), οι Δήμοι (για το τοπικό οδικό δίκτυο, τη δημοτική συγκοινωνία, τη δημοτική αστυνομία καθώς και για τον πολεοδομικό σχεδιασμό), ο ΟΑΣΑ η Αττικό Μετρό κλπ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΣΕΠΟΛΙΩΝ

4.1. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

4.1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Οι πρώτες αναφορές στην περιοχή καταγράφονται από τον Σοφοκλή ο οποίος περιγράφει την περιοχή στην τραγωδία Οιδίπους επί Κολωνών¹⁶. Το όνομα της περιοχής των Σεπολίων προέρχεται από το αρχαίο τοπωνύμιο Σωπόλια, όπως κοινά το ονόμαζε μέσα στους αιώνες ο αθηναϊκός αγροτικός κόσμος, πιθανότατα δηλωτικό του ιδιοκτήτη των εκτάσεων της περιοχής κατά τον 4^ο π.Χ. αιώνα¹⁷. Σύμφωνα με άλλη εκδοχή, Σωπόλια ήταν η παλιά μεσαιωνική ονομασία της περιοχής η οποία προέρχεται από τη λέξη εσωπόλια (προς το μέρος της πόλης)¹⁸.

Κατά το 19^ο αιώνα και τις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αναπτύσσονται μικρές και φτωχικές κατοικίες στα νότια, κοντά στην σημερινή πλατεία του Αγίου Γεωργίου. Οι περιοχές Κολοκυνθούς και Σεπολίων είναι καταπράσινες με καλλιέργειες και κήπους και τροφοδοτούν την αθηναϊκή αγορά με φρούτα, λαχανικά και άνθη. Μάλιστα, τα εύφορα κτήματα των περιοχών αυτών και από τις δύο πλευρές του ποταμού Κηφισού ανήκουν σε αρχοντικές οικογένειες της Αθήνας¹⁹.

Μέχρι την ένταξη των περιοχών αυτών στο σχέδιο πόλης διασχίζονται από πυκνό δίκτυο αγροτικών δρόμων όπου υπάρχουν μικρές διάσπαρτες αγροτικές κατοικίες. Από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, με την ένταξη στο σχέδιο πόλης, οι δρόμοι μετατρέπονται σε αστικούς, όμως στο μεγαλύτερο τμήμα των συνοικιών Κολωνού, Σεπολίων, Κολοκυνθούς και της Ακαδημίας Πλάτωνος η δόμηση παραμένει για πολλά χρόνια αραιοή. Παρουσιάζεται κάποια

¹⁶ Β. Αγγελίδης, *Μεταξουργείο – Κολωνός, Νοσταλγία και πραγματικότητα*, Αθήνα 1992, σελ. 124.

¹⁷ Χ. Κουτελάκης, *Μια άγνωστη πτυχή της Αθηναϊκής ιστορίας περί τα τέλη του 14^{ου} αιώνα. Τα τοπωνύμια Σωπόλια – Λεγούρια*, στο Αρχιτεκτονική και πολεοδομία από την αρχαιότητα έως σήμερα. Η περίπτωση της Αθήνας. Πρακτικά Συνεδρίου, μουσείο Βούρου – Ευταξία, 15-18 Φεβρουαρίου 1996, εκδ. Αρσενίδη, 1997, σελ. 115-124.

¹⁸ Μ. Βουγιούκα, Β. Μεγαρίδης, *Οδωνυμικά – Η σημασία των ονομάτων των οδών της Αθήνας*, Δήμος Αθηναίων, Πνευματικό Κέντρο, 1993, σελ. 279.

¹⁹ Ντ. Βαΐου κ.α., *Διαπλεκόμενες καθημερινότητες και χωροκοινωνικές μεταβολές στην πόλη. Μετανάστριες και ντόπιες στις γειτονίες της Αθήνας*, Ερευνητικό Πρόγραμμα, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Αθήνα 2007, σελ. 92.

συγκέντρωση μόνο κατά μήκος της οδού Λένορμαν και δυτικά αυτής στην περιοχή της Ακαδημίας Πλάτωνος, και της περιοχής γύρω από τον Άγιο Κωνσταντίνο και το Λόφο του Κολωνού²⁰.

Κατά τον Ροΐδη (1896) τα Σεπόλια και η Κολοκυνθού αποτελούσαν από πλευράς φυσικού τοπίου τις πιο ωραίες παραποτάμιες περιοχές του Κηφισού και ήταν τόποι για εκδρομές και εξοχικούς περιπάτους για τους Αθηναίους της μετεπαναστατικής περιόδου. Παρότι η βλάστηση δεν ήταν πλούσια υπήρχε μεγάλη ποικιλία, με μοναδικές δραστηριότητες στην περιοχή την καλλιέργεια κηπευτικών, δενδροκομικών και αμπελιών²¹. Ενώ σύμφωνα με τον Μπίρη από το 1840 είχε ξεκινήσει και η λειτουργία λατομείου στο λόφο της Ευχλούς Δήμητρος (σημερινός λόφος Σκουζέ), γεγονός που αλλοίωσε τη φυσική και την ιστορική μορφή του²². Αργότερα λειτούργησαν στην περιοχή ακόμη και μπαρ και εξοχικά κέντρα²³.

4.1.2 Η ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΕΝΤΑΞΗ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΟΛΗΣ (1893 – 1939)

Η πρώτη ένταξη στο σχέδιο πόλης τμήματος της περιοχής έγινε το 1893 και αφορούσε τμήμα περίπου 1250 στρεμμάτων της ευρύτερης περιοχής του Λόφου Σκουζέ²⁴, καθώς και περιοχές της Ακαδημίας Πλάτωνος. Σημειώνεται ότι στη φάση αυτή μεγάλη έκταση γύρω από το λόφο έμεινε εκτός σχεδίου.

Στην συνέχεια, το 1900 εντάσσεται περιοχή 242 στρ. στα Σεπόλια μεταξύ των οδών Αγγιάλου και Ρόδου και το 1917 εγκρίνεται και το ρυμοτομικό της περιοχής Κολοκυνθούς με το οποίο εντάσσεται περιοχή παρά τη σημερινή οδό Λένορμαν ως τις οδούς Ηρούς και Λεάνδρου έκτασης 170 στρ.²⁵.

²⁰ Ε. Μελαμπιανάκη, *Οι πλατείες της Αθήνας 1834 – 1945: διαδικασία διαμόρφωσης, λειτουργία, πολεοδομική σημασία*, Διδακτορική Διατριβή, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, 2006, τ. 1, σελ. 457.

²¹ Μ. Κάτου, *Σεπόλια: Η κατοικία, οι μεταλλαγές στο σύστημα παραγωγής της και ο αστικός χώρος*, Μεταπτυχιακή εργασία, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Β: Πολεοδομία – Χωροταξία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 2006.

²² Κ. Μπίρης, *Αι Αθήναι. Από του 19ου εις τον 20ον αιώνα*, πρώτη έκδοση 1966, Αθήνα 2005, σελ. 72.

²³ Ε. Μπελαμπιανάκη, *op.cit.*, τ. 1, σελ. 458.

²⁴ Ντ. Βαΐου κ.α., *op.cit.*, σελ. 92.

²⁵ Βασσάλος Στ. & συνεργάτες, *Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης των γειτονιών Κολοκυνθού, Αγίου Μελετίου, Λόφος Σκουζέ, Σεπόλια, Β Φάση*, Δήμος Αθηναίων, Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως, Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Μάιος 2001.



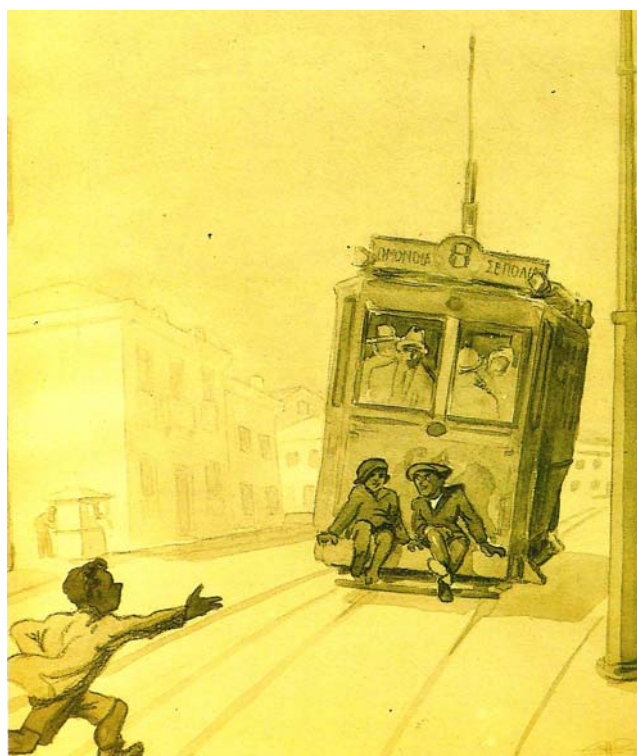
Χάρτης 4.1. Χάρτης της Αθήνας το 1917

Πηγή: Κ. Μπίρης, *Αι Αθήναι, Από του 19^{ου} εις των 20^{ον} αιώνα*, Αθήνα 2005, σελ. 270 και ίδια επεξεργασία)

Το 1920 ο συνολικός πληθυσμός των δύο συνοικιών είναι περίπου 18.000 κάτοικοι και η πυκνότητα δεν ξεπερνά τους 11,5 κατοίκους/στρέμμα. Την περίοδο του Μεσοπολέμου η δόμηση επεκτείνεται και πυκνώνει, όμως ακόμη οι δυτικές και νοτιοδυτικές περιοχές που βρίσκονται προς τον Κηφισό μένουν αδόμητες και διατηρούν τον εξοχικό τους χαρακτήρα. Μάλιστα η περιοχή βόρεια των οδών Ανδριανουπόλεως, και Αλεξανδρείας (περίπου από την Ακαδημία Πλάτωνος και το Λόφο Κολωνού) θεωρούνται περιοχές έξω από την πόλη και τα ταξί χρεώνουν διπλή ταρίφα. Σύμφωνα με μαρτυρίες που έχουν καταγραφεί, από την οδό Ιοκάστης μέχρι τον Κηφισό, ο οποίος εκείνη την εποχή ξεχειλίζει συχνά, υπήρχαν μόνο περιβόλια. Την περιοχή συνέδεε με το Περιστέρι μια ξύλινη γέφυρα στην Οδό Λένορμαν²⁶.

²⁶ Ε. Μπελαμπιανάκη, *op.cit.*, τ. 1, σελ. 457.

Ήδη από τον 19^ο αιώνα τα Σεπόλια συνδέονται με ιπποτροχιόδρομο (ιππήλατο τραμ), το οποίο αργότερα γίνεται ηλεκτροκίνητο. Το 1908 μεταξύ των τραμ που δρομολογούνται είναι και η γραμμή 8, που εκτελεί το δρομολόγιο Ομόνοια – Άγιος Μελέτης, διαμέσου των οδών Γ' Σεπτεμβρίου, Καματερού, Λιοσίων και Σεπολίων και δίνει ώθηση στην ανάπτυξη της περιοχής. Το τραμ τερματίζει στην Πλατεία Αγίου Μελετίου και η περιφέρεια της αφετηρίας του γίνεται πολυσύχναστο σημείο²⁷. Επίσης την περιοχή εξυπηρετεί η γραμμή του τραμ 11 με δρομολόγιο Ιπποκράτους – Σοφοκλέους – Κολωνού – Λένορμαν – Κολοκυνθού²⁸.



Εικόνα 4.1. Το Τραμ 8. Σκίτσο ανώνυμου καλλιτέχνη. Πηγή: Νάθενας Γ., Κουρμπέλης, Βλαστός Α., κ.α., Από τα παμφορεία στο μετρό: 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών – Πειραιώς – Περιχώρων, Αθήνα, 2007, σελ. 150.

Από το 1885 λειτούργησε ο Σταθμός Αττικής²⁹ (παρά την οδό Αδμητού) αρχικά ως αφετηρία του σιδηροδρόμου που συνέδεε την Αθήνα με το

²⁷ *ibid.*, τ. 2, σελ. 425.

²⁸ *ibid.*, τ. 1, σελ. 460.

²⁹ Ο σταθμός Αττικής ως το 1889, χρονιά λειτουργίας της επέκτασης ως την πλατεία Λαυρίου, και από το 1926 ως το 1938 αποτελούσε την αφετηρία των Σιδηροδρόμων Αττικής οι οποίοι συνέδεαν τη Αθήνα με το Λαύριο. Στη θέση του κατασκευάστηκε το 1949 ο σταθμός των Ελληνικών Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων (ΕΗΣ) ο οποίος ως το 1956 υπήρξε ο προς βορρά τερματικός σταθμός της γραμμής.

Λαύριο³⁰. Σε συνδυασμό με τους σταθμούς Πελοποννήσου³¹ (1884) και Λαρίσης (1904), η παρουσία του σιδηροδρόμου έπαιξε καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση και στην οικιστική εξέλιξη της περιοχής των Σεπολίων. Επιπρόσθετα, από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα πέρα από τις κατοικίες υπάρχουν και δραστηριότητες του δευτερογενούς τομέα, οι οποίες συγκεντρώνονται κοντά στο τέρμα της οδού Λιοσίων και της οδού Λένορμαν. Το δημόσιο Καπνεργοστάσιο, τα εργοστάσια Βότρυς και Άτλας, το εργοστάσιο ηλεκτρικού στο λόφο Σκουζέ, η υφαντουργία Λαναρά στην Κολοκυνθού κ.α.³². Αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι το Καπνεργοστάσιο που βρισκόταν στα σύνορα Κολωνού και Κολοκυνθούς στα χρόνια της ακμής του απασχολούσε περίπου 3000 εργάτες³³.

Οι εγκαταστάσεις αυτές έλκουν σημαντικό αριθμό εργαζομένων οι οποίοι χτίζουν κατοικίες, πολλές φορές πρόχειρα, αγοράζοντας αγροτεμάχια από μεγαλοκτηματίες γης. Ενώ με την ανάγκη στέγασης των προσφύγων μετά την Μικρασιατική καταστροφή οξύνθηκε ακόμα περισσότερο το πρόβλημα της αυθαίρετης δόμησης³⁴, οι οποίοι χτίζουν κατοικίες σε γύρω περιοχές εκτός σχεδίου. Εξ αυτών πάρα πολλοί, για μεγάλο χρονικό διάστημα, στεγάστηκαν στο Καπνεργοστάσιο.

Το φαινόμενο της διαμόρφωσης εργατικών συνοικιών ήταν έντονο στη δυτική Αθήνα και κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής του Πειραιά. Η ύπαρξη εργατικού πληθυσμού είχε σαν συνέπεια με τον καιρό να έρθουν στην περιοχή και άλλα εργοστάσια, βιοτεχνίες καθώς και αποθηκευτικοί χώροι³⁵.

Έτσι δημιουργήθηκε μια εργατική συνοικία με όλα τα μειονεκτήματα των περιοχών αυθαίρετης δόμησης, όπως πρόχειρα χαμηλά σπίτια, έλλειψη αποχετευτικού δικτύου, χωματόδρομους κλπ.³⁶. Η κύρια χρήση στην περιοχή είναι η κατοικία και όλη η έκταση των συνοικιών κατοικείται κυρίως από μικρομεσαία και λαϊκά στρώματα. Μάλιστα οι περιοχές προς την Ακαδημία

³⁰ Κ. Μπίρης, *op.cit.*, σελ. 195.

³¹ Ο σταθμός Πελοποννήσου αποτέλεσε τον σταθμό της Αθήνας του Σιδηρόδρομου Πειραιώς – Αθηνών – Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ). Σταμάτησε τη λειτουργία του το 2005 μαζί με το κλείσιμο της μετρικής γραμμής Πειραιά – Αγίων Αναργύρων και οι δραστηριότητές του μεταφέρθηκαν στο σταθμό Λαρίσης.

³² Ε. Μπελαμπιανάκη, *op.cit.*, τ. 1, σελ. 459.

³³ Β. Αγγελίδης, *op.cit.*, σελ. 133.

³⁴ Βασσάλος Στ. κ.α., *op.cit.*, σελ. 5.

³⁵ Β. Αγγελίδης, *op.cit.*, σελ. 133.

³⁶ Ντ. Βαΐου κ.α., *op.cit.*, σελ. 93.

Πλάτωνος θεωρούνται από τις πιο υποβαθμισμένες της πόλης, καθώς μέχρι το 1930 λόγω της έλλειψης αποχετευτικού δικτύου τα λύματα από όλη την Αθήνα καταλήγουν εκεί. Αυτές οι περιοχές άρχισαν να αναπτύσσονται τη δεκαετία του '30 μετά την κατασκευή του αποχετευτικού αγωγού που απομάκρυνε τα λύματα³⁷.

Στην περιοχή τα περισσότερα καταστήματα και αρκετές κοινωνικές χρήσεις συγκεντρώνονται στην οδό Λένορμαν, αποτελώντας το κύριο γραμμικό κέντρο της. Επίσης ο λόφος Κολωνού αποτελεί κέντρο αναψυχής και περιπάτου, ενώ αποτελεί και αρχαιολογικό χώρο που προσελκύει και ξένους επισκέπτες³⁸.

Το 1927 γίνεται η επέκταση επί της οδού Δυρραχίου στα Σεπόλια, έκτασης 58 στρ., ενώ την ίδια εποχή γίνεται και η μετατροπή τμήματος του λόφου Σκουζέ σε οικοδομικά τετράγωνα. Την περίοδο αυτή, επί δημαρχίας Σπύρου Πάτη,



Χάρτης 4.2. Χάρτης της Αθήνας το 1930 με τις έως τότε επεκτάσεις του ρυμοτομικού σχεδίου
Πηγή: Κ. Μπίρης, *Αι Αθήναι, Από του 19^{ου} εις των 20^{ον} αιώνα*, Αθήνα 2005, σελ. 270 και ίδια επεξεργασία

³⁷ Ε. Μπελαμπιανάκη, *op.cit.*, τ. 1, σελ. 459.

³⁸ *ibid.*, τ. 1, σελ. 466.

χτίζεται και το Βουστάσιο στην Κολοκυνθού, στοιχείο ενδεικτικό του χαρακτήρα που αποκτά η περιοχή.

Το 1936 ο Ιωάννης Μεταξάς προγραμματίζει έργα διευθέτησης του Ιλισού και του Κηφισού καθώς και διπλή λεωφόρο στον Κηφισό. Τα έργα, τα οποία δεν πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με τις μελέτες, αποδείχθηκαν αργότερα ανεπαρκή, καθώς η περιοχή μεταξύ των Τριών Γεφυρών και της Γέφυρας της Κολοκυνθούς πλημμύριζε συχνά, με αποκορύφωμα το Νοέμβριο του 1961 όταν πλημμύρισε το μεγαλύτερο μέρος των Σεπολίων.

Επί δημαρχίας Σπύρου Μερκούρη, με διάταγμα του 1939, εντάσσεται στο σχέδιο πόλης το μεγαλύτερο μέρος των Σεπολίων³⁹.

Συνοψίζοντας, το χρονικό διάστημα από το 1893 έως το 1939 η ευρύτερη περιοχή των Σεπολίων εντάσσεται στο σχέδιο πόλης, δημιουργούνται πολύ σημαντικές υποδομές μεταφορών, συγκεντρώνεται πληθυσμός κυρίως εργατικών στρωμάτων ενώ εγκαθίστανται σταδιακά και βιομηχανικές μονάδες. Μεταπολεμικά οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν ευνόησαν την ανοικοδόμηση σε περιοχές όπως τα Σεπόλια με αποτέλεσμα να αρχίσουν να χάνουν τον αγροτικό τους χαρακτήρα.

Τα τελευταία τμήματα της περιοχής των Σεπολίων και της Κολοκυνθούς, κοντά στον ποταμό Κηφισό, εντάσσονται στο σχέδιο πόλης αρκετά χρόνια αργότερα, με την τροποποίηση και επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου το Μάρτιο του 1959⁴⁰.

4.1.3. ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΑ

Μετά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο και τον εμφύλιο εμφανίζεται το φαινόμενο της εσωτερικής μετανάστευσης, με αποτέλεσμα πολλές περιοχές της Αθήνας να δεχθούν μεγάλο κύμα μεταναστών. Στα Σεπόλια έρχονται Κυκλαδίτες, κυρίως Μυκονιάτες οι οποίοι ήταν χτίστες και μπογιατζήδες, Κεφαλλονίτες, Κρητικοί, Πελοποννήσιοι, Ηπειρώτες, και Ρουμελιώτες⁴¹. Πολλοί εγκαθίστανται στην περιοχή για να δουλέψουν στις κοντινές βιομηχανίες που συγκεντρώνονται κατά μήκος του Κηφισού και της Ιεράς οδού, αλλά και σε

³⁹ Βασσάλος Στ. κ.α., *op.cit.*, σελ. 5.

⁴⁰ ΒΔ 17.3.1959 Περί τροποποιήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών εις την περιοχήν Κολοκυνθούς – Σεπολίων, στο ΦΕΚ 57/Α/26.3.1959.

⁴¹ Χιόνης Αργ., Έρωτας σε πρώτο πρόσωπο, στην εφημερίδα Τα Νέα, 11/7/1997, στο Βαΐου κ.α., *op.cit.*, σ. 94.

άλλες θέσεις στο κέντρο της Αθήνας και ιδιαίτερα γύρω από την Ομόνοια, όπως εστιατόρια, κλητήρες, κατώτεροι δημόσιοι υπάλληλοι κ.α.).

Σε αντίθεση με τις κεντρικότερες περιοχές της πόλης, τις δεκαετίες του '50 και του '60 οι όροι δόμησης που ίσχυαν για τα Σεπόλια δεν ευνόησαν την αντιπαροχή, με συνέπεια τα χαμηλά εισοδηματικά στρώματα που έρχονταν να χτίζουν με το σύστημα της αυτοστέγασης. Συγκεκριμένα, επιτρεπόταν ποσοστό κάλυψης 70% και μέγιστος αριθμός 3 ορόφων (ή μέγιστο ύψος 11 μ.), ενώ οι αρτιότητες των οικοπέδων ήταν στα 150 τμ. και 112,5 τμ., οι οποίες προέκυπταν με το κατακερματισμό των αγροτικών εκτάσεων που εντάσσονταν στο σχέδιο πόλης. Έτσι τα Σεπόλια αρχίζουν να χάνουν τον αγροτικό τους χαρακτήρα, καθώς η αυξημένη ανοικοδόμηση και η αστικοποίηση διαμορφώνουν τον αστικό ιστό της περιοχής⁴².

Αξίζει να αναφερθεί ότι, σύμφωνα με τον Χιόνη, στην αρχή της δεκαετίας του '50 οι μόνοι ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι της περιοχής ήταν η Αγ. Μελετίου, η Δυρραχίου που οδηγούσε στο ποτάμι και η Σεπολίων απ' όπου ξεκινούσε το τραμ για την Ομόνοια, ενώ το 1954 ασφαλτοστρώθηκε και η Βορείου Ηπείρου. Το τραμ, που συνέδεε τα Σεπόλια με την Ομόνοια και τα προηγούμενα χρόνια ήταν το κυριότερο μέσο μαζικής μεταφοράς για τους κατοίκους τερμάτιζε στην Πλατεία Αγίου Μελετίου η οποία είχε γίνει πολυσύχναστη και μετά τον πόλεμο λειτούργησαν καταστήματα τοπικού εμπορίου και καφεενία.

Η καλή σύνδεση της περιοχής με το κέντρο της Αθήνας, οι σχετικά χαμηλές τιμές γης και η εγγύτητα σε θέσεις εργασίας στους τομείς της μεταποίησης και των υπηρεσιών ήταν καθοριστικοί παράγοντες για την επιλογή της περιοχής από μικρομεσαία στρώματα. Όμως παρά την ανάπτυξη βιομηχανίας και βιοτεχνίας και την ανοικοδόμηση της περιοχής, μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '70, συνεχίζουν να υπάρχουν σημαντικές αγροτικές εκτάσεις και η εικόνα των Σεπολίων δεν είχε αλλάξει ιδιαίτερα.

Τα χρόνια της Χούντας με την αλλαγή των όρων δόμησης και τα κίνητρα που δόθηκαν για την κατασκευή πολυώροφων κτιρίων, αποτέλεσαν περίοδο καμπίης για την ανοικοδόμηση της περιοχής. Οι εργολάβοι σε συνδυασμό με τις φορολογικές ελαφρύνσεις που δίνονται, καθώς και την απλοποίηση της διαδικασίας έκδοσης οικοδομικών αδειών στράφηκαν ακόμα περισσότερο στην κατασκευή με το σύστημα της αντιπαροχής⁴³. Αναλυτικότερα ο Αναγκαστικός Νόμος 395/1968 προέβλεπε την αύξηση του Συντελεστή

⁴² Ντ. Βαΐου κ.α., *op.cit.*, σελ. 94.

⁴³ *ibid.*, σελ. 94.

Δόμησης (ΣΔ) κατά 30% χωρίς ταυτόχρονη αύξηση του Συντελεστή Κάλυψης, ενώ την ίδια περίοδο ορίζεται το σύστημα δόμησης στην περιοχή ως συνεχές, μεταβάλλονται οι αρτιότητες των οικοπέδων στα 180 τμ. και το 1973 στα 200 τμ. και ο μέγιστος αριθμός ορόφων στους 4⁴⁴.

Κατά συνέπεια, από το 1970 και μετά, η τυπική αστική πολυκατοικία κάνει την εμφάνισή της και σε αυτό το τμήμα της πόλης, όπου είναι εύκολο να βρεθούν οικοπέδα για αντιπαροχή. Το φαινόμενο αυτό ξεκινά από τη γειτονιά του Αγ. Μελετίου και αργότερα γενικεύεται προς τη Δυρραχίου, το Λόφο Σκουζέ και την Κολοκυνθού⁴⁵. Επιπλέον μετά '74 τα Σεπόλια αρχίζουν να δέχονται νέα μεταναστευτικά ρεύματα, κυρίως αλλοδαπούς πρόσφυγες, πολλοί εξ αυτών Κύπριοι, και οικονομικούς μετανάστες, ενώ παράλληλα συμβαίνουν σημαντικές εσωτερικές ανακατατάξεις στο σύνολο της πόλης. Οι παλιές γειτονιές του κέντρου, λόγω της πολεοδομικής και περιβαλλοντικής υποβάθμισης που προκάλεσε η μεγάλη ανοικοδόμηση, εγκαταλείπονται από τους ντόπιους κατοίκους οι οποίοι αναζητούν καλύτερες συνθήκες ζωής στα προάστια, ενώ σε κεντρικές περιοχές όπως τα Σεπόλια συγκεντρώνονται περισσότεροι μετανάστες. Οι ντόπιοι πωλούσαν ή ενοικίαζαν τις παλιές κατοικίες τους και είχαν τη δυνατότητα λήψης στεγαστικών δανείων με ευνοϊκούς όρους⁴⁶.

Τα χρόνια που ακολούθησαν η απόφαση της πολιτείας για την εγκατάσταση του μηχανοστασίου της Αττικό Μετρό στην περιοχή ήταν ένα σημαντικό πολεοδομικό πλήγμα. Η δέσμευση της έκτασης περίπου 130 στρ. για τις ανάγκες του μετρό σύμφωνα με τον Βασσάλο, είχε σαν αποτέλεσμα την κατάργηση σημαντικών οδικών αξόνων προσπέλασης, όπως τμήμα της οδού Ρόδου, και την υποβάθμιση των γύρω περιοχών κατοικίας ανεξάρτητα από τα ευεργετήματα που τυχόν προκύπτουν από την αρκετά μεταγενέστερη εξυπηρέτηση της περιοχής από τη γραμμή μετρό.

4.1.4 Η ΕΠΟΧΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ

Κατά τη δεκαετία του '90 η ανοικοδόμηση της περιοχής συνεχίστηκε, κυρίως με το σύστημα της αντιπαροχής, αφανίζοντας τα περισσότερα από τα μονώροφα κτίρια της γειτονιάς. Το επιτρεπόμενο ύψος των πολυκατοικιών μετά

⁴⁴ Μ. Κάτου, *Σεπόλια: Η κατοικία, οι μεταλλαγές στο σύστημα παραγωγής της και ο αστικός χώρος*, Μεταπτυχιακή εργασία, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Β': Πολεοδομία – Χωροταξία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 2006.

⁴⁵ Βασσάλος Στ. κ.α., *op.cit.*, σελ. 6.

⁴⁶ Ντ. Βαΐου κ.α., *op.cit.*, σελ. 95.

τον ΓΟΚ του '85 αυξήθηκε κατά πολύ, με εξαίρεση την περιοχή γύρω από το Λόφο Σκουζέ όπου το επιτρεπόμενο ύψος είναι 3 όροφοι. Το μέγιστο ύψος καθορίζεται από πλάτος του δρόμου και το ιδεατό στερεό, με συνέπεια η υποχώρηση από την οικοδομική γραμμή να δίνει τη δυνατότητα πολυώροφων κτιρίων. Έτσι, όπως και οι υπόλοιπες περιοχές του κέντρου, λόγω της περαιτέρω ανοικοδόμησης πολυκατοικιών, η γειτονιά των Σεπολίων χάνει σταδιακά τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της⁴⁷. Την διαδικασία αυτή φαίνεται πως ευνόησε ο προγραμματισμός για την κατασκευή σταθμού μετρό στην περιοχή, καθώς από τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '90 ξεκινούν τα έργα κατασκευής του αθηναϊκού μετρό.

Η κατασκευή του μετρό η οποία έδωσε νέες δυνατότητες πρόσβασης στην περιοχή, προκάλεσε την αύξηση των αξιών γης και σε συνδυασμό με την πολιτική που ακολούθησαν οι τράπεζες στα στεγαστικά δάνεια, την έκαναν πιο ελκυστική σε νέους επενδυτές κυρίως στον τομέα της οικοδομής.

Οι νέες πολυκατοικίες, μετά το '90, συνήθως έχουν ύψος 7 ορόφων, με εξαίρεση γύρω από τους λόφους όπου ισχύουν χαμηλότεροι ΣΔ⁴⁸. Χτίζονται σε οικοπέδα που προκύπτουν από συνενώσεις πολλών παλιών ιδιοκτησιών με πρωτοβουλία των κατασκευαστών, είτε με αντιπαροχή, είτε με αγορά οικοπέδων. Επιπλέον, οι πολυκατοικίες τα τελευταία χρόνια έχουν ποιότητα κατασκευής υψηλού επιπέδου και αποκτούν νέες ανέσεις όπως χώρους στάθμευσης, μεγαλύτερα μπαλκόνια και μεγαλύτερα διαμερίσματα, συχνά διαμπερή. Σε αυτές εγκαθίστανται κυρίως μεσαία εισοδήματα, όπως υπάλληλοι, μικροεπιχειρηματίες, βιοτέχνες και συνταξιούχοι, που είχαν τη δυνατότητα αγοράς διαμερίσματος με τη βοήθεια δανείου⁴⁹.

4.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Σύμφωνα με τη Μελέτη Πολεοδομικής Αναβάθμισης οι συνοικίες Σεπολίων και Κολοκυνθούς έχουν συνολική έκταση 125,6 Ha και με βάση τα στοιχεία της απογραφής του 1991 της ΕΣΥΕ ο πληθυσμός τους ανερχόταν σε περίπου 27000 κατοίκους. Η απογραφή του 2001 έδειξε ότι υπήρξε μια μικρή αύξηση στον πληθυσμό τους τη δεκαετία '91 – '01, φτάνοντας περίπου τους 29600

⁴⁷ *ibid.*, σελ. 95.

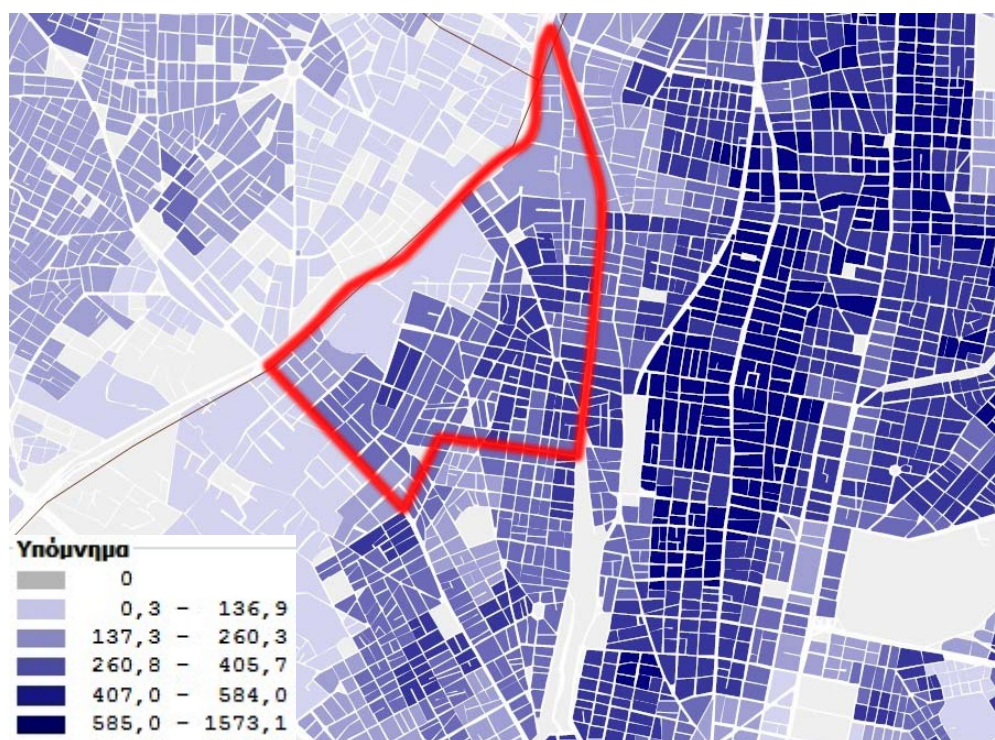
⁴⁸ Ντ. Βαΐου κ.α., *op.cit.*, σελ. 95.

⁴⁹ Ντ. Βαΐου, Μαυρίδου Μ. κ.α., *Σεπόλια: Διερεύνηση δυνατοτήτων και σχεδιασμός παρεμβάσεων σε πυκνοδομημένα, κεντρική συνοικία της Αθήνας, Σημειώσεις μαθήματος Σχεδιασμός Αστικού Χώρου, ακαδημαϊκό έτος 2006-2007, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.*

κατοίκους. Η κατανομή αυτών στις γειτονιές σύμφωνα με τις απογραφές του '91 και '01 φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

	ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ	ΓΕΙΤΟΝΙΑ			
	ΣΕΠΟΛΙΑ ΚΟΛΟΚΥΝΘΟΥ	ΚΟΛΟΚΥΝΘΟΥ	ΑΓΙΟΥ ΜΕΛΕΤΙΟΥ	ΛΟΦΟΣ ΣΚΟΥΖΕ	ΣΕΠΟΛΙΑ
Έκταση (Ha)	125,6	49,6	14,0	20,1	41,9
Πληθυσμός απογραφής 1991 ⁵⁰	26944	9258	4560	5890	7236
Πληθυσμός απογραφής 2001 ⁵¹	29633	10679	5529	6944	6481

Πίνακας 1. Ο πληθυσμός στο σύνολο της περιοχής και τις γειτονιές



Χάρτης 4.3. Η πυκνότητα πληθυσμού της περιοχής ανά Απογραφικό Τομέα σε κατοίκους/ha (Πηγή: Απογραφή ΕΣΥΕ 2001, Χαρτοθήκη ΕΚΚΕ)

⁵⁰ Στοιχεία Απογραφής ΕΣΥΕ 1991, στο Βασσάλος Στ. κ.α., *op.cit.*, σελ. 17.

⁵¹ Ο συνολικός πληθυσμός των συνοικιών Κολοκυνθού & Σεπόλια δίνονται με βάση την Απογραφή ΕΣΥΕ 2001 σύμφωνα με τα δεδομένα της Χαρτοθήκης του ΕΚΚΕ. Οι πληθυσμοί ανά γειτονιά, όπως ορίζονται και στο ΓΠΣ, προέκυψαν προσεγγιστικά με ίδια επεξεργασία, καθώς ορισμένοι Απογραφικοί Τομείς δεν αντιστοιχούν ευθέως σε μια μόνο γειτονιά.

Με βάση την απογραφή του 2001, τα πιο πυκνοκατοικημένα τμήματα της περιοχής (άνω των 400 κατοίκων/ha) βρίσκονται στη συνοικία των Σεπολίων, γύρω από τον Άγιο Μελέτιο και τις οδούς Δυρραχίου, Σεπολίων και Κωνσταντινουπόλεως, καθώς και σε μικρό τμήμα στη συνοικία Κολοκυνθού στα οικοδομικά τετράγωνα μεταξύ των οδών Χατζηαποστόλου, Γερακίου και Αμφιαράου.

ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ

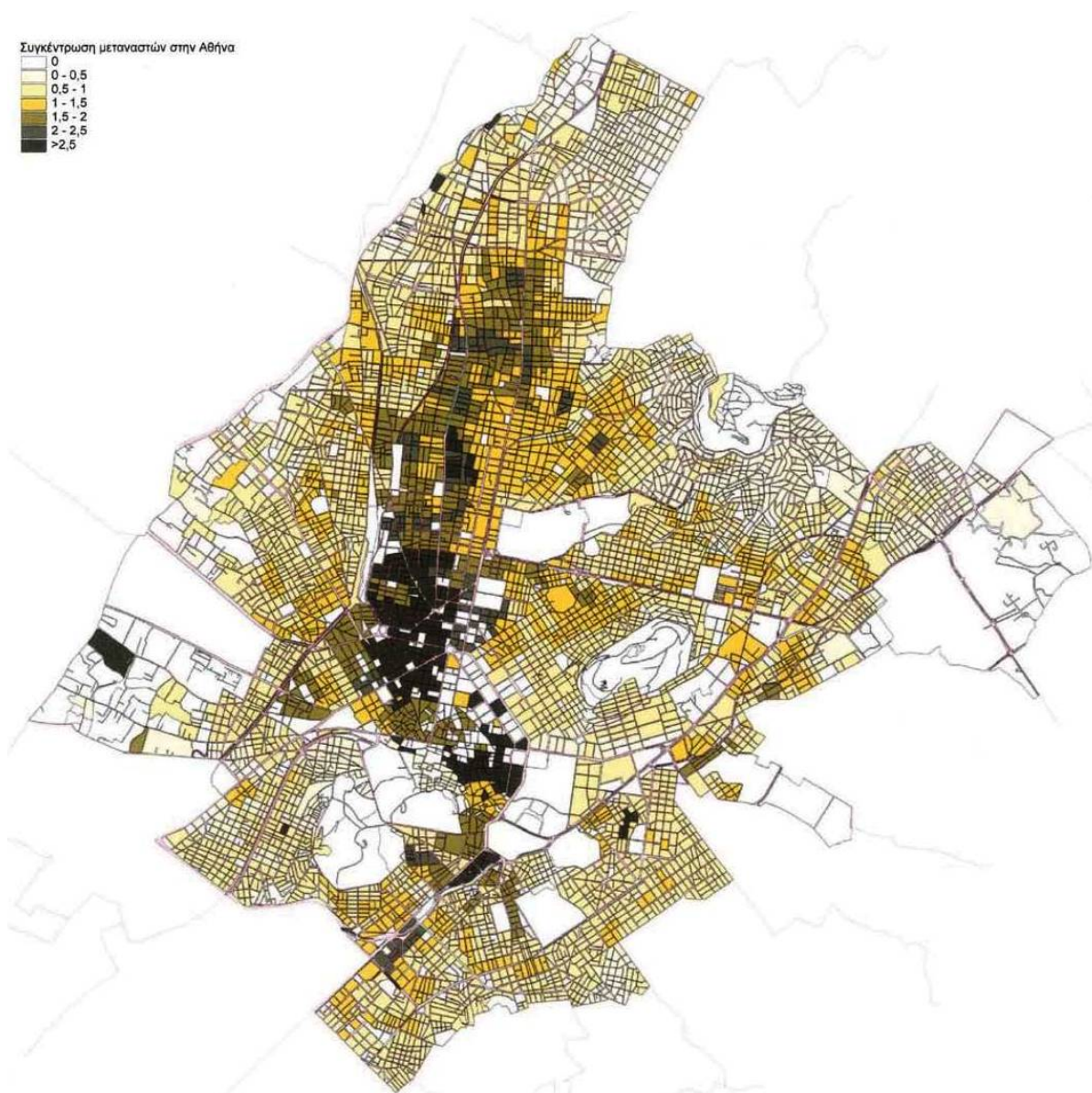
Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στην εγκατάσταση μεταναστών στις κεντρικές περιοχές της Αθήνας κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες. Στις πυκνοδομημένες περιοχές παρουσιάστηκε το φαινόμενο της κάθετης κοινωνικής διαφοροποίησης, με τους μετανάστες που έρχονται στην πόλη να εγκαθίστανται αρχικά σε υπόγεια και χαμηλούς ορόφους των πολυκατοικιών. Εκτός του κέντρου, μεγάλος αριθμός εγκαθίσταται και σε περιοχές οι οποίες αποτέλεσαν παραδοσιακά τόπους εγκατάστασης εσωτερικών μεταναστών κατά τις δεκαετίες του '50 και του '60, όπως οι δυτικές συνοικίες του Δήμου Αθηναίων, η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και των δυτικών προαστίων, Νίκαια, Κερασίни, Δραπετσώνα, Κορυδαλλός Αιγάλεω, Περιστερί, καθώς και άλλες όπως η Καλλιθέα, η Νέα Σμύρνη, η Νέα Ιωνία, οι Άγιοι Ανάργυροι τα Λιόσια, το Καματερό⁵².

Στο κέντρο της Αθήνας παρατηρούνται οι μεγαλύτερες συγκεντρώσεις μεταναστών στην πόλη. Μάλιστα σε συγκεκριμένες περιοχές του οι συγκεντρώσεις είναι πάνω από 2,5 φορές μεγαλύτερες του μέσου όρου, με πυρήνα αυτής της συγκέντρωσης τις πλατείες Ομονοίας, Αγίου Κωνσταντίνου, Καραϊσκάκη, Κουμουνδούρου, Βάθη και Αγίου Παύλου, και στα δυτικά της Ομόνοιας μεταξύ της Γ' Σεπτεμβρίου και των σιδηροδρομικών γραμμών, και στα βόρεια μεταξύ των οδών Ευριπίδου και Ιουλιανού. Καθοριστικά συνέβαλε η γεινίαση με τους σιδηροδρομικούς σταθμούς Πελοποννήσου και Λαρίσης οι οποίοι αποτελούν πύλες εισόδου-εξόδου της πόλης και η ύπαρξη πολλών φτηνών ξενοδοχείων τα οποία αποτελούν προσωρινούς χώρους υποδοχής των μεταναστών. Σταδιακά όμως η παρουσία των μεταναστών στις περιοχές αυτές απέκτησε μόνιμο χαρακτήρα, το οποίο αποτυπώνεται τόσο στην καθημερινή ζωή της πόλης όσο και στην αγορά της κατοικίας⁵³.

⁵² Ντ. Βαΐου κ.α., *op.cit.*, σελ. 49.

⁵³ *ibid.*, σελ. 65-66.

Το οικιστικό απόθεμα που υπήρχε διαθέσιμο, τόσο στο Δήμο Αθηναίων όσο και σε άλλα ιστορικά κέντρα μεγάλων ελληνικών πόλεων, τη δεκαετία του '90 εξασφάλισε κατοικία στο μεταναστευτικό πληθυσμό. Συγκεκριμένα εγκαθίστανται σε παλιές κατοικίες οι οποίες είχαν διατηρηθεί σε παλιές εργατικές συνοικίες της πόλης που δημιουργήθηκαν στα τέλη του 19^{ου} και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, ενώ και στις γειτονίες που ανοικοδομήθηκαν μεταπολεμικά, υπήρχαν πολλά διαθέσιμα διαμερίσματα σε υπόγεια και ισόγεια πολυκατοικιών τα οποία είχαν απαξιωθεί ως χώροι κατοικίας⁵⁴.



Χάρτης 4.4. Συγκέντρωση μεταναστών ανά Απογραφικό Τομέα στον Δήμο Αθηναίων.

(Απογραφή 2001, ΕΣΥΕ) (Πηγή: Ντ. Βαΐου κ.α., *op.cit.*, σελ. 66)

Η συγκέντρωση των μεταναστών αποτυπώνεται μέσω του Δείκτη Χωρικής Συγκέντρωσης (LQ) ο οποίος αποτελεί το λόγο του Πραγματικού Αριθμού Μεταναστών στον απογραφικό τομέα προς το Μέσο Όρο που θα είχε σε περίπτωση ισοκατανομής τους.

⁵⁴ Ντ. Βαΐου κ.α., *op.cit.*, σελ. 60-61.

Στα Σεπόλια, σύμφωνα με τα στοιχεία του 2001, οι μετανάστες αποτελούν το 15% των κατοίκων της περιοχής. Κυρίαρχη ομάδα μεταναστών, όπως και στο σύνολο του Δήμου Αθηναίων είναι οι Αλβανοί οι οποίοι αποτελούν περίπου το 70% του συνόλου των μεταναστών⁵⁵. Στην κλίμακα των Απογραφικών Τομέων μεγαλύτερες συγκεντρώσεις μεταναστών παρουσιάζονται στα βόρεια της συνοικίας των Σεπολίων και στα ανατολικά κατά μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών, ενώ παρατηρείται χαμηλή παρουσία γύρω από το Λόφο Σκουζέ.

4.3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Η ευρύτερη περιοχή των Σεπολίων είναι περιοχή Γενικής Κατοικίας, η οποία ακόμα και σήμερα διατηρεί πολλά στοιχεία με χαρακτήρα γειτονιάς. Διαθέτει εμπόριο, κυρίως τοπικό, με τις περισσότερες δραστηριότητες να χωροθετούνται γραμμικά πάνω στους βασικούς οδικούς άξονες.

Από την περιοχή διέρχονται μεγάλοι οδικοί άξονες όπως η Λεωφόρος Κηφισού, η Λένορμαν, η Δυρραχίου, καθώς και οι σιδηροδρομικές γραμμές του εθνικού δικτύου του ΟΣΕ και του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου. Επιπλέον η εγγύτητα της στο κέντρο της Αθήνας και η καλή εξυπηρέτηση της από ΜΜΜ προσφέρουν ευκολία στις μετακινήσεις των κατοίκων της περιοχής.

Τα περισσότερα στοιχεία που παραθέτονται στις παραγράφους που ακολουθούν αφορούν τις συνοικίες Κολοκυνθού και Σεπόλια, όπως προκύπτουν από την σχετική Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης (2001). Οι γειτονίες αυτές αποτελούν και την ευρύτερη περιοχή του σταθμού μετρό Σεπόλια.

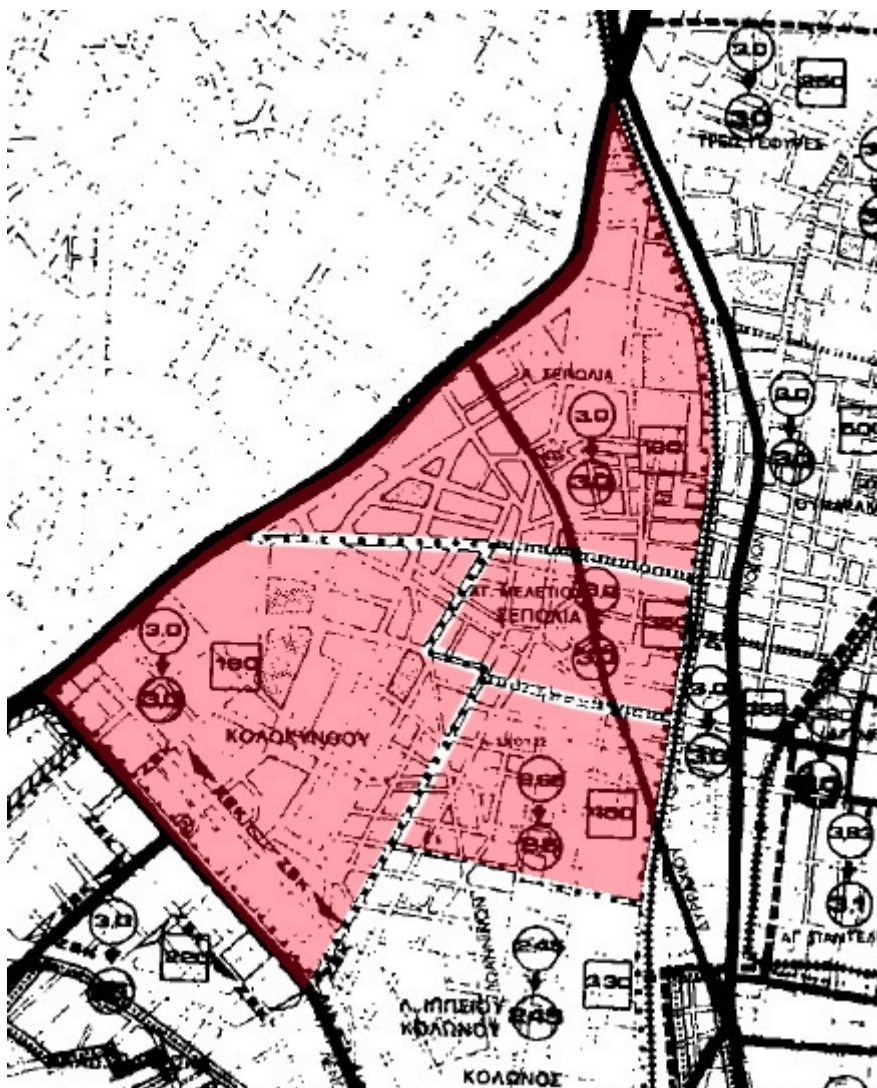
4.3.1. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ

Η περιοχή βρίσκεται στα όρια του Δήμου Αθηναίων, και οριοθετείται στα δυτικά από την λεωφόρο Κηφισού (Εθνική οδός Αθηνών – Λαμίας) η οποία είναι κλειστός αυτοκινητόδρομος, και στα ανατολικά και βόρεια από τη σιδηροδρομική γραμμή του ΟΣΕ και την λεωφόρο Κωνσταντινουπόλεως. Στα νοτιοδυτικά από την Λένορμαν και τις οδούς Δράμας και Ελλησπόντου. Στα δυτικά συνορεύει με τους Δήμους Περιστερίου και σε ένα μικρό τμήμα με το Δήμο Αγίων Αναργύρων, ενώ στα ανατολικά με τις γειτονίες Τρεις Γέφυρες, Θυμαράκια, Πλατεία Αττικής της συνοικίας Νιρβάνα και στα νότια με τη συνοικία του Κολωνού και της Ακαδημίας Πλάτωνος.

⁵⁵ Ντ. Βαΐου κ.α., *op.cit.*, σελ. 95-96.

4.3.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

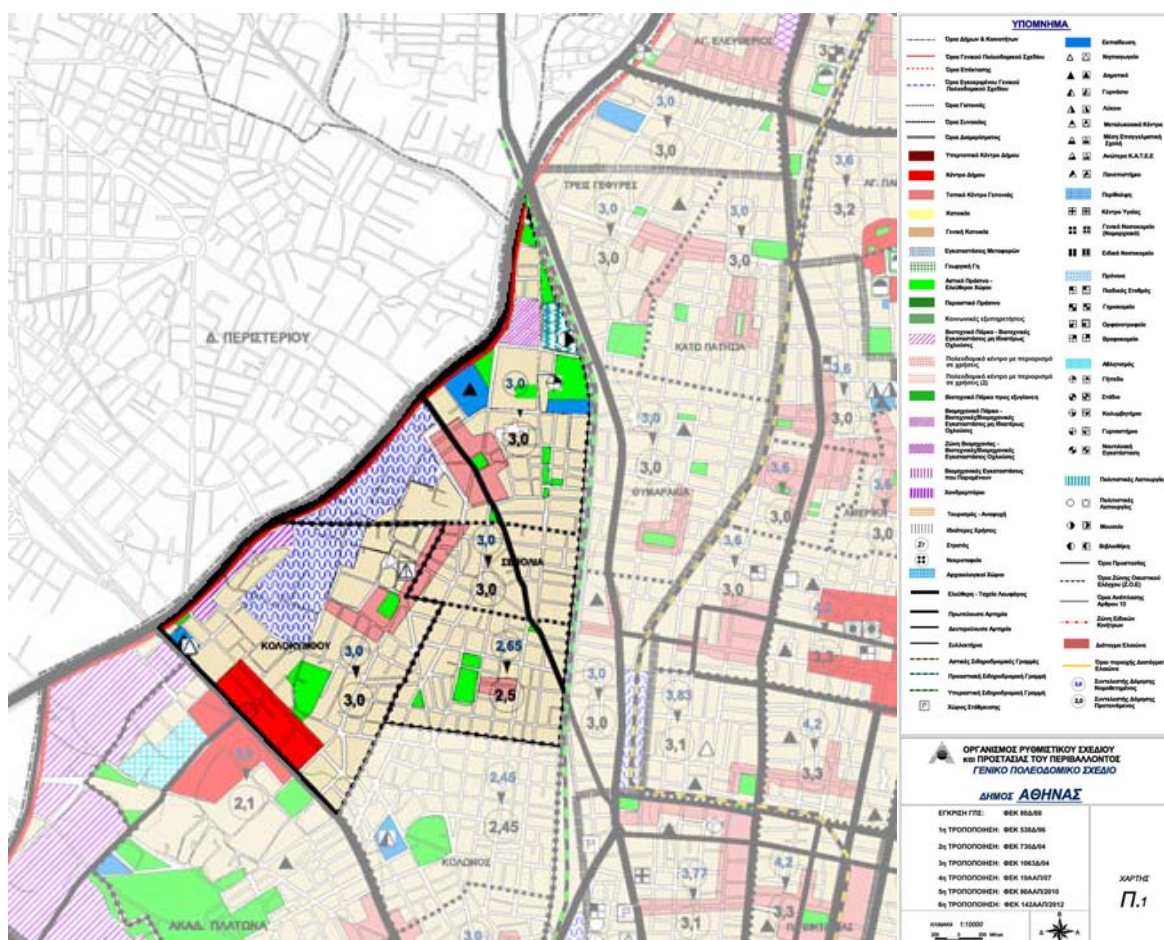
Σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αθηναίων (255/45/4.1.1988, ΦΕΚ 80/Δ/4.2.1988) η συνοικία Κολοκυνθού αποτελείται από μία γειτονιά, ενώ η συνοικία των Σεπολίων από τις γειτονιές Αγίου Μελετίου, Λόφο Σκουζέ και Σεπόλια.



Χάρτης 4.5. Οι γειτονιές των συνοικιών Κολοκυνθού και Σεπόλια σύμφωνα με το ΓΠΣ (Πηγή: Υπουργική Απόφαση 255/45/4.1.1988 Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Αθηναίων (Ν. Αττικής), στο ΦΕΚ 80/Δ/4.2.1988 και ίδια επεξεργασία)

Κατά το ΓΠΣ οι συνοικίες Σεπολίων και Κολοκυνθούς αποτελούν κατά κύριο λόγο περιοχές κατοικίας. Πέρα από την κυρίαρχη χρήση της Γενική Κατοικίας, η ιδιαιτερότητα της περιοχής εντοπίζεται στην σημαντική έκταση που καταλαμβάνει η χρήση για Εγκαταστάσεις Μεταφορών, η οποία προβλέφθηκε για τη λειτουργία του αμαξοστασίου και της επισκευαστικής βάσης της Αττικό Μετρό.

Στα όρια της περιοχής επιτρέπονται χρήσεις Κέντρου Δήμου στην συνοικία Κολοκυνθού σε οικοδομικά τετράγωνα εκατέρωθεν της οδού Λένορμαν. Επιπλέον ορίζονται 3 Τοπικά Κέντρα Γειτονιάς, ένα στη γειτονιά Σεπολίων, ένα στο λόφο Σκουζέ και ένα στα όρια των γειτονιών Αγίου Μελετίου και Κολοκυνθούς. Τα Τοπικά Κέντρα Γειτονιάς έχουν οριστεί στη γειτονιά των Σεπολίων εκατέρωθεν της Λεωφόρου Δυρραχίου, στο λόφο Σκουζέ στα ανατολικά του λόφου στην οδό Ευαλκίδου και στο όριο των γειτονιών Αγίου Μελετίου και Κολοκυνθούς στην οδό Κρέοντος, από Ρόδου έως Γερακίου, καθώς και στην οδό Γερακίου περιοχή κοντά στο σημερινό σταθμό του μετρό.

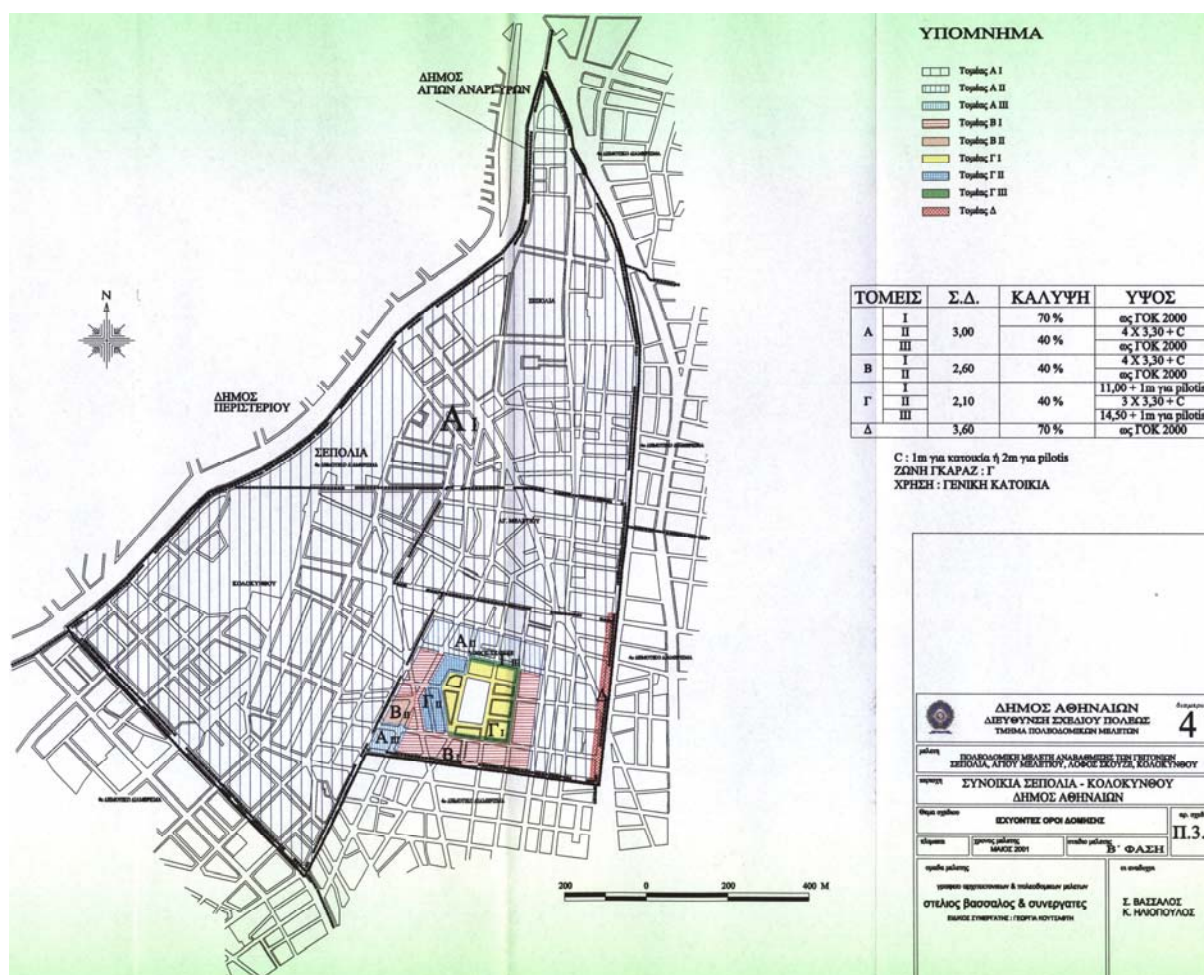


Χάρτης 4.6. Οι χρήσεις γης στην περιοχή σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. (τροποποίηση 2012)
 (Πηγή: Ψηφιακό αρχείο, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας [online] <<http://www.organismosathinas.gr/Default.aspx?id=78>> [τελευταία πρόσβαση : 14.10.2014])

Υπάρχουν σε μικρή κλίμακα βιοτεχνικές και βιομηχανικές χρήσεις στα δυτικά στον ποταμό Κηφισό, όπου επιτρέπονται βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις μη ιδιαίτερος οχλούσες. Οι οχλούσες χρήσεις που υπήρχαν

στην περιοχή (χυτήρια, χημικές και μεταλλουργικές βιομηχανίες και βιοτεχνίες έχουν απομακρυνθεί από τη δεκαετία του '80⁵⁶.

Στον Χάρτη 7 και στο υπόμνημά του φαίνονται οι τομείς και οι όροι δόμησης στην περιοχή. Το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής έχει τους ίδιους όρους δόμησης οι οποίοι αντιστοιχούν στον υψηλό ΣΔ 3,00 και επιτρεπόμενη κάλυψη στο 70%. Η μοναδική διαφοροποίηση υπάρχει γύρω από το λόφο Σκουζέ όπου προβλέπονται δύο επιπλέον τομείς συντελεστών δόμησης, μικρότερα ποσοστά κάλυψης και επιπλέον ειδικές περιπτώσεις επιτρεπόμενων υψών για τις οικοδομές ανάλογα με τη θέση τους γύρω από το λόφο. Η αρτιότητα των οικοπέδων είναι σε όλη την περιοχή για εμβαδό 200 τμ και πρόσωπο 10 μ. Παλαιότερα υπήρχε η διαφοροποίηση για την περιοχή πάνω από την οδό Ρόδου και μεταξύ των οδών Ρόδου και Ελλησπόντου όπως δίνεται στον Πίνακα 2.



Χάρτης 4.7. Οι ισχύοντες όροι δόμησης των συνοικιών Σεπόλια – Κολοκυνθού (Πηγή: Βασιάλος Στ. κ.α., op.cit.)

⁵⁶ Μ. Κάτου, op.cit.

ΑΡΤΙΟΤΗΤΑ	ΕΜΒΑΔΟΝ	ΠΡΟΣΩΠΟ
Σήμερα	200 τμ	10 μ
Περιοχή πάνω από την οδό Ρόδου		
προ 9/6/73	150 τμ	9 μ
προ 24/10/51	112,5 τμ	6 μ
Περιοχή από Ρόδου μέχρι Ελλησπόντου		
Προ 9/6/73	112,5 τμ	6 μ

Πίνακας 2. Οι αρτιότητες των οικοπέδων στην περιοχή Σεπολίων – Κολοκυνθούς
(Πηγή: Βασσάλος Στ. κ.α., ορ.cit., σ.12.)

4.3.3. ΟΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Σύμφωνα με την Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης (1998)⁵⁷, η κυρίαρχη χρήση στην περιοχή είναι η κατοικία η οποία αποτελεί το 82,07% του συνόλου των χρήσεων. Ακολουθούν με μικρά ποσοστά, κάτω του 4% των χρήσεων, οι χρήσεις εμπορίου και αποθήκευσης, οι χρήσεις μεταποίησης και οι χρήσεις γραφείων και υπηρεσιών. Επικρατεί η χρήση γενικής κατοικίας, ενώ διάσπαρτα στον αστικό ιστό βρίσκονται διαφόρων ειδών καταστήματα για την εξυπηρέτηση τοπικών καθημερινών αναγκών, δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών και επιχειρήσεις μεταποίησης. Το εμπόριο και οι υπηρεσίες κατανέμονται πάνω στους κύριους οδικούς άξονες, οι οποίοι συνδέουν την περιοχή του σταθμού Σεπολίων με την πλατεία του Αγ. Μελετίου και γενικότερα συνδέουν την περιοχή με τα δυτικά προάστια, την εθνική οδό και το κέντρο της Αθήνας.

Η κατοικία ανέρχεται στο 82,07% των χρήσεων το οποίο αντιστοιχεί σε περίπου 14000 κατοικίες. Από αυτές το 1,4% βρίσκονται στη στάθμη του υπογείου, το 16,42% στη στάθμη του ισογείου και το 82,12% στους λοιπούς ορόφους.

Οι μεταποιητικές μονάδες αποτελούν το 1,81% των χρήσεων. Συγκεντρώνονται κυρίως στα υπόγεια (σε ποσοστό 11,42% στο σύνολο των

⁵⁷ Βασσάλος Στ. & συνεργάτες, Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης των γειτονιών Κολοκυνθού, Αγίου Μελετίου, Λόφος Σκουζέ, Σεπόλια, Α Φάση, Δήμος Αθηναίων, Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως, Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Ιανουάριος 1998.

χρήσεων) και στα ισόγεια, ενώ σε ορόφους υπάρχουν κάποια τυπογραφεία, εκδοτικοί οίκοι και εργαστήρια ηλεκτρικών ειδών.

Επιπλέον, πολύ σημαντικό εύρημα, για το ιδιοκτησιακό καθεστώς των χώρων εγκατάστασης των δραστηριοτήτων της περιοχής, αποτελεί το πολύ μεγάλο ποσοστό, πάνω από 80%, των επιχειρήσεων στη στάθμη του ισογείου που βρίσκονται υπό καθεστώς ενοικίου⁵⁸.

Στον τομέα του εμπορίου αντιστοιχούν το 3,67% των χρήσεων της περιοχής. Βρίσκονται κυρίως στα ισόγεια των κτιρίων και σε μικρότερο βαθμό στη στάθμη του υπογείου. Από τις συνολικά 636 χρήσεις που καταγράφηκαν (2001), 486 ήταν χρήσεις λιανικού εμπορίου (76,3%), 46 χονδρικού εμπορίου (7,2%) και 105 αποθήκευσης (16,5%). Οι παραπάνω εμπορικές χρήσεις συγκεντρώνονται κυρίως στις οδούς Δυρραχίου, Σεπολίων, Βορείου Ηπείρου, Λένορμαν, Αυλώνος, Αντιγόνης και στην λεωφόρο Κηφισού.

Οι χρήσεις γραφείων, υπηρεσιών και διοίκησης αποτελούν το 1,46% του συνολικού ποσοστού. Στην πλειοψηφία τους είναι χρήσεις ισογείου που βρίσκονται διάσπαρτες σε όλη την περιοχή, ενώ τα κτίρια με αμιγή χρήση γραφείων – υπηρεσιών είναι πολύ λίγα. Στην πλειοψηφία τους είναι πρακτορεία ΠΡΟΠΟ, κομμωτήρια, στεγνοκαθαριστήρια, ιατρεία, οδοντιατρεία κ.α..

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ	
ΚΑΤΟΙΚΙΑ	82,07%
ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ – ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	1,81%
ΕΜΠΟΡΙΟ – ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ – ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ	3,67%
ΓΡΑΦΕΙΑ – ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ – ΔΙΟΙΚΗΣΗ	1,46%
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	0,65%
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ – ΠΡΟΝΟΙΑ – ΥΓΕΙΑ	0,42%
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	0,01%
ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ	0,06%
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	0,10%
ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ - ΠΡΑΣΙΝΟ	0,18%

Πίνακας 3. Η κατανομή των Χρήσεων Γης κατά την Πολεοδομική Μελέτη του 1998

⁵⁸ Τζουβαδάκης Ι., Αλιεύς Α., Βαγιώτης Κ., *Εμπορικές χρήσεις γύρω από σταθμούς αστικού σιδηροδρόμου*, Τεχνικά Χρονικά, τεύχος 1-2, Αθήνα, 2007.

Σε χρήσεις αναψυχής αντιστοιχεί ποσοστό μόλις 0,65%. Η συντριπτική πλειοψηφία είναι χρήσης εστίασης, ενώ δεν υπάρχουν καθόλου εγκαταστάσεις τουρισμού. Η γειτονιά με τις περισσότερες χρήσεις αναψυχής είναι ο Λόφος Σκουζέ.

Στην περιοχή οι χρήσεις εκπαίδευσης – πρόνοιας – υγείας καταλαμβάνουν το 0,42% των χρήσεων, οι οποίες κατά κύριο λόγο συγκεντρώνονται στη στάθμη του ισογείου.

Η χρήση του πολιτισμού αντιστοιχούν στο 0,01%. Συγκεκριμένα στα Σεπόλια λειτουργεί το Σιδηροδρομικό Μουσείο Αθηνών του ΟΣΕ στην λεωφόρο Κωνσταντινουπόλεως.

Ακόμη οι χρήσεις αθλητισμού αποτελούν το 0,10% των χρήσεων και οι θρησκευτικοί χώροι το 0,06%.

4.4 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

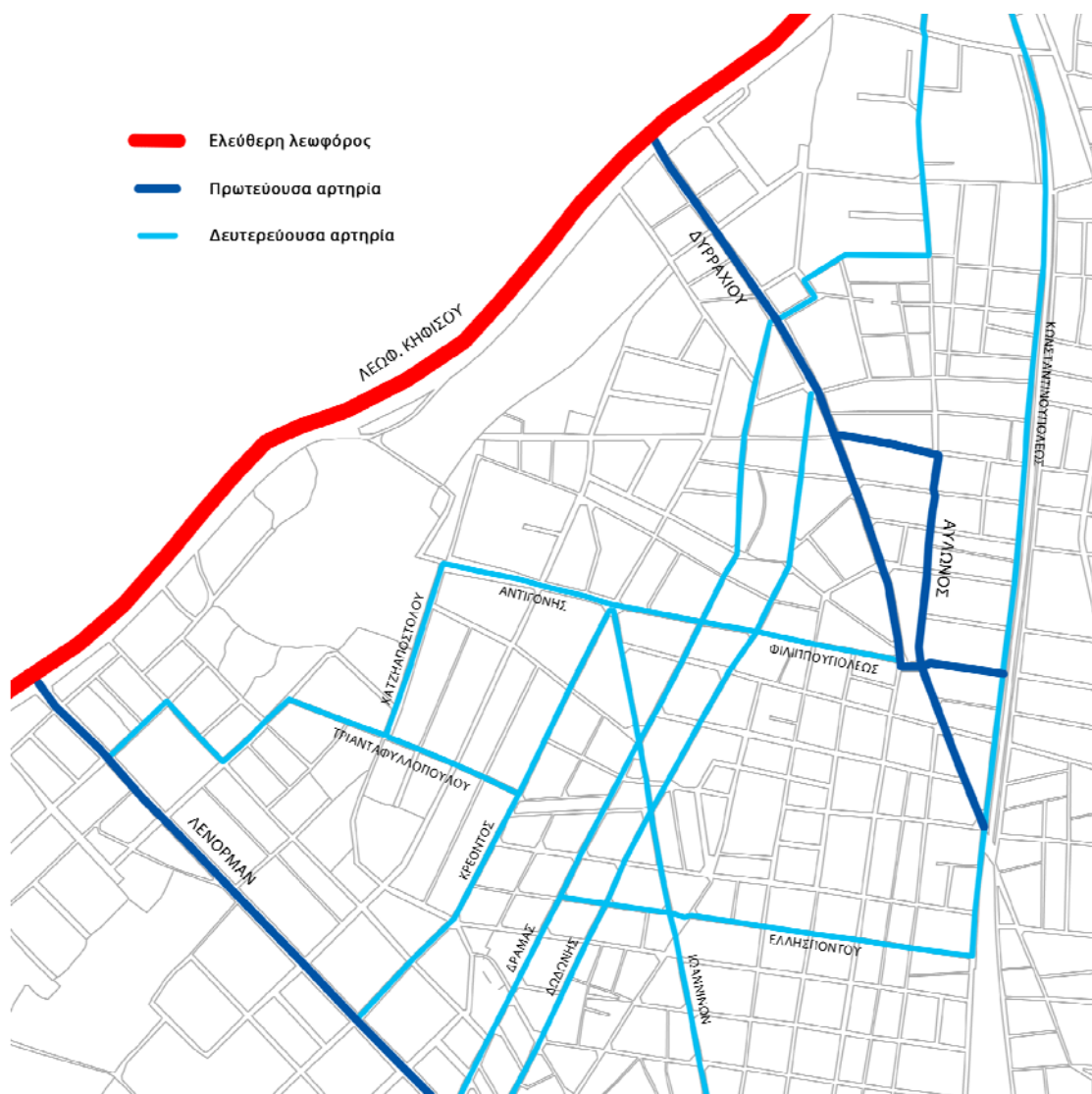
Η θέση των Σεπολίων ανάμεσα σε μεγάλες υποδομές μεταφορών δίνει την χαρακτηριστική μεγάλη εικόνα για το πώς εντάσσεται συγκοινωνιακά η περιοχή τόσο στο σύνολο του λεκανοπεδίου της Αθήνας καθώς και ευρύτερα. Στα όρια της περιοχής διέρχεται η Εθνική Οδός (Λεωφόρος Κηφισού) με δύο ανισόπεδους κόμβους στο ύψος της οδού Λένορμαν και στη γέφυρα Ροσινιόλ στη Δυρραχίου.

Σε όλο το μήκος της ανατολικής πλευράς της περιοχής διέρχονται υπέργειες σιδηροδρομικές γραμμές οι οποίες δυσχεραίνουν την οδική σύνδεση με τις γειτονικές περιοχές και συμβάλουν στην γενικότερη υποβάθμιση της περιοχής κυρίως εξαιτίας της αισθητικής και ηχητικής ρύπανσης λόγω της σιδηροδρομικής υποδομής και της διέλευσης των συρμών.



Χάρτης 4.8. Τα σημαντικότερα συγκοινωνιακά δίκτυα και οι υποδομές μεταφορών στην περιοχή των Σεπολίων. (Πηγή: Google Maps και ίδια επεξεργασία)

Η ευρύτερη περιοχή εξυπηρέτησης του σταθμού οριοθετείται επίσης από της πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες της περιοχής οι οποίες είναι οι οδοί Λένορμαν, Σεπολίων, Αυλώνος και Δυρραχίου καθώς εξυπηρετούν μεγάλες κυκλοφοριακές ροές συνδέοντας το κέντρο της Αθήνας με τη Λεωφόρο Κηφισού και τα δυτικά προάστια. Στο εσωτερικό αυτής της ζώνης που περικλείεται από τους παραπάνω κύριους οδικούς άξονες διέρχονται δευτερεύουσες αρτηρίες όπως οι Κρέοντος, Δράμας και Δωδώνης που συνδέουν τις Λένορμαν και Δυρραχίου, η οδός Ιωαννίνων που συνδέει τον σταθμό του μετρό με τον Κολωνό και σε εγκάρσια διεύθυνση οι οδοί Ελλησπόντου, Τριανταφυλλοπούλου, Χειμάρας, Φιλιππόλεως και Αντιγόνης.



Χάρτης 4.9. Ιεράρχηση του κύριου οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης

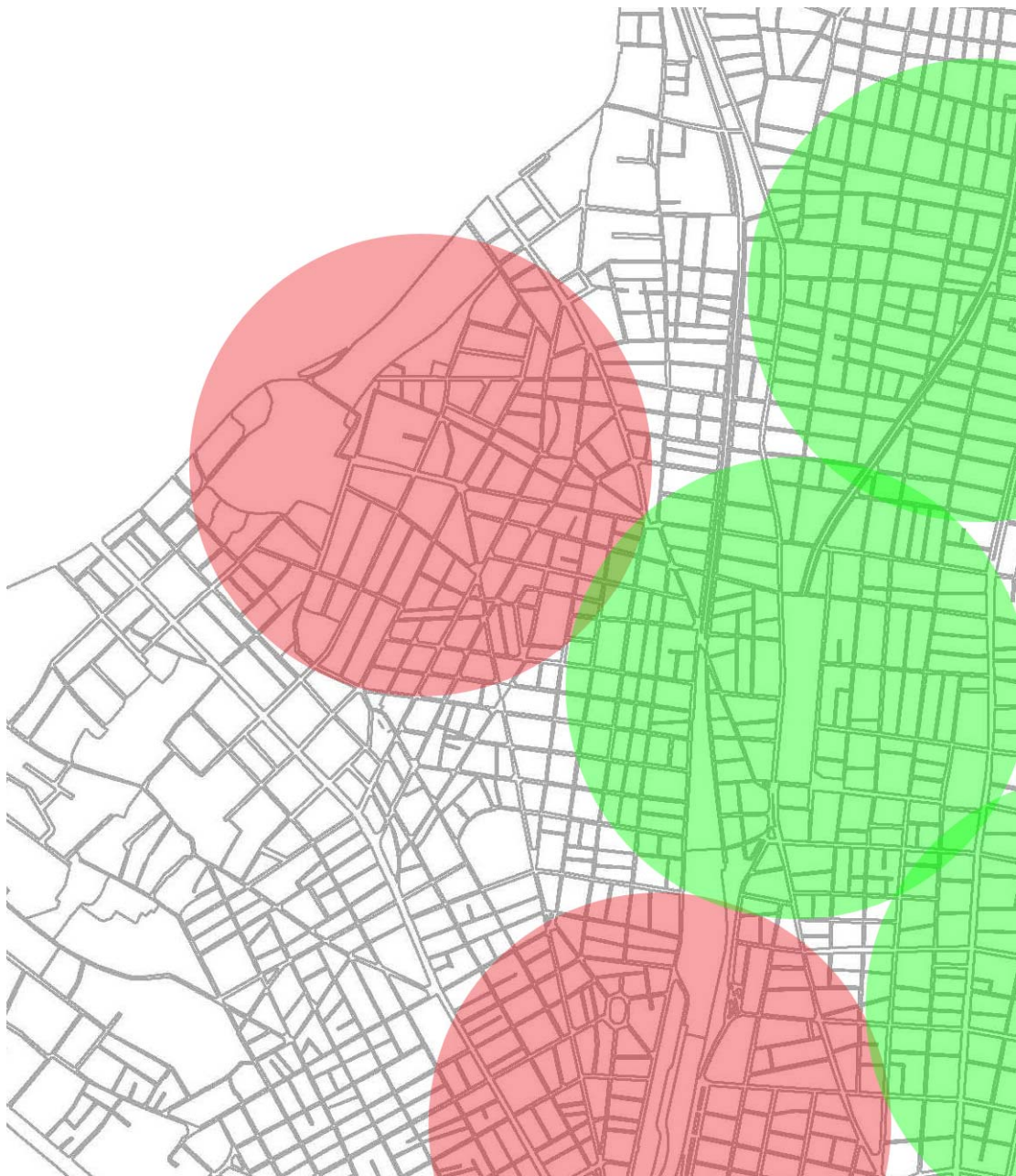
Σε ότι αφορά στα μέσα μαζικής μεταφοράς η περιοχή εξυπηρετείται τόσο από το δίκτυο των μέσων σταθερής τροχιάς της Αθήνας όσο και από αρκετές λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ.

Εκτός από το σταθμό μετρό Σεπόλια της Γραμμής 2 του μετρό (Ελληνικό – Ανθούπολη), σημαντικό τμήμα των Σεπολίων βρίσκεται στην άμεση περιοχή εξυπηρέτησης του σταθμού Αττικής όπου διέρχονται οι Γραμμές 1 και 2 του μετρό (Πειραιάς – Κηφισιά και Ελληνικό – Ανθούπολη), ενώ ταυτόχρονα ο σταθμός αποτελεί σταθμό μετεπιβίβασης κυρίως σε λεωφορειακές γραμμές προς τα δυτικά προάστια της Αθήνας.

Επιπλέον νοτιότερα στο ύψος της συνοικίας του Κολωνού βρίσκονται πάνω στον άξονα της λεωφόρου Κωνσταντινουπόλεως και της υπεραστικής σιδηροδρομικής γραμμής του ΟΣΕ ο παλιός σταθμός Πελοποννήσου και ο εν λειτουργία σταθμός Λαρίσης ο οποίος αποτελεί σήμερα τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό της Αθήνας. Ένας από τους σημαντικότερους συγκοινωνιακούς κόμβους της πρωτεύουσας όπου συνδέεται το αστικό, το προαστιακό και το υπεραστικό δίκτυο επιβατικών μεταφορών. Από πλευράς μέσων σταθερής τροχιάς συνδέονται η Γραμμή 2 του μετρό, ο υπεραστικός σιδηροδρομικός άξονας, καθώς και ο Προαστιακός σιδηρόδρομος.

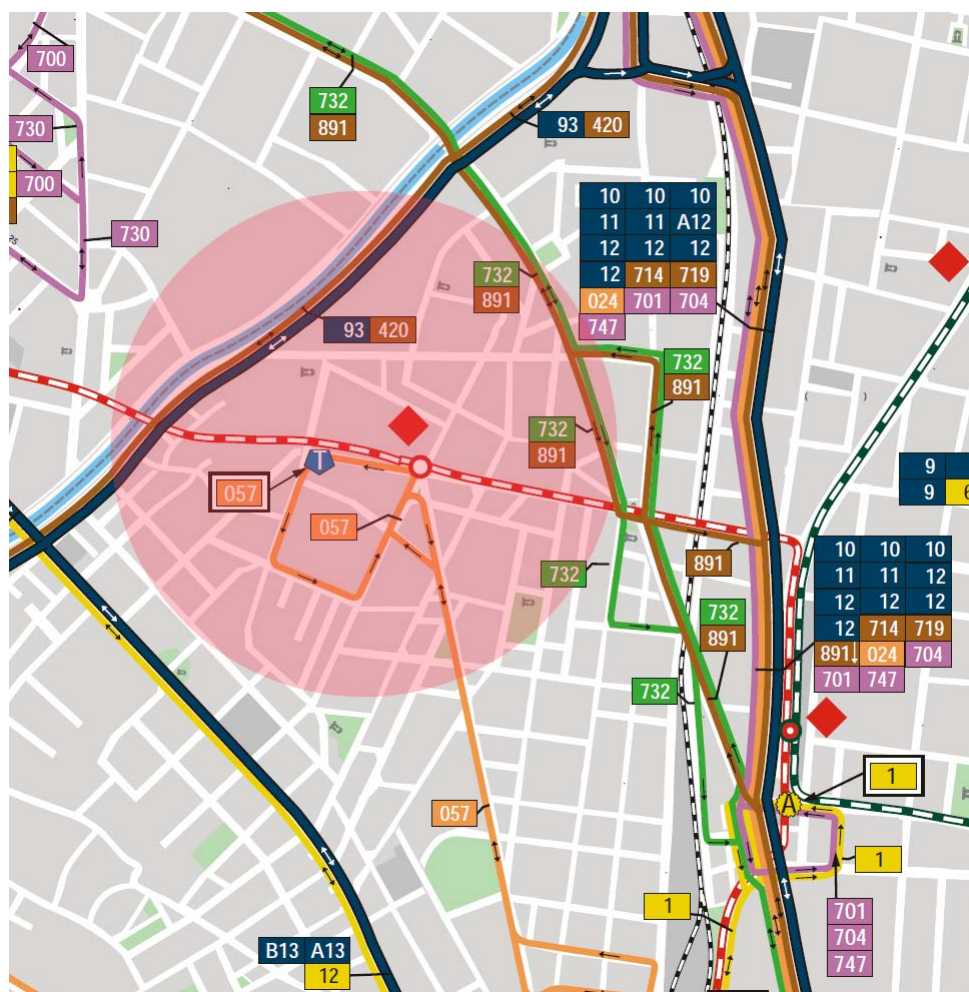
Στην ευρύτερη περιοχή εξυπηρέτησης του σταθμού μετρό Σεπόλια περιλαμβάνονται οι συνοικίες, του 4^{ου} Διαμερίσματος του Δήμου Αθηναίων, Σεπόλια, Κολοκυνθού και Κολωνός. Με βάση την ακτίνα εξυπηρέτησης του σταθμού, η οποία θεωρείται ίση με 500 μ.⁵⁹, προκύπτει ότι ο σταθμός μπορεί να εξυπηρετήσει απευθείας επιβάτες, που έχουν πρόσβαση σε αυτόν πεζοί, από τις συνοικίες Κολοκυνθού, από το σύνολο των γειτονιών των Σεπολίων (Αγ. Μελετίου, Λόφο Σκουζέ, Σεπόλια) καθώς και από τη γειτονιά του Λόφου Ιππείου Κολωνού της συνοικίας του Κολωνού.

⁵⁹ Η γενική σχεδιαστική παραδοχή ακτίνας εξυπηρέτησης 500μ για την χωροθέτηση ενός σταθμού μέσων σταθερής τροχιάς επιβεβαιώνεται σύμφωνα με τα στοιχεία για την απόσταση βαδίσματος των επιβατών. Συγκεκριμένα για το δίκτυο της Αθήνας, η απόσταση βαδίσματος προς σταθμούς Τραμ και Μετρό είναι μέχρι 500 μ. για περισσότερους από το 90% των χρηστών, προς σταθμούς του ΗΣΑΠ (Γραμμή 1) για το 80% των χρηστών, ενώ χρήστες που σταθμεύουν στην περιοχή ενός σταθμού για να μετεπιβιβαστούν βρίσκουν χώρο στάθμευσης μέχρι 300 μ από το σταθμό. (Πηγή: Δημητρίου Δ., Καρλαύτης Μ., κ.α., Έρευνα Αντιληπτής Ποιότητας Εξυπηρέτησης Επιβατών Μέσων Σταθερής Τροχιάς Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιακών Αθηνών, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Αθήνα, Σεπτέμβριος 2006).



Χάρτης 4.10. Ακτίνες εξυπηρέτησης σταθμών Μέσων Σταθερής Τροχιάς στην ευρύτερη περιοχή

Επιπρόσθετα η περιοχή των Σεπολίων εξυπηρετείται από σημαντικό αριθμό λεωφορειακών γραμμών οι οποίες διέρχονται από τους κύριους οδικούς άξονες Λεωφόρο Κηφισού, Λένορμαν, Δυρραχίου, Σεπολίων και Αυλώνος, αλλά και δυτικότερα από την λεωφόρο Λιοσίων. Διαθέτει μάλιστα και τοπική λεωφορειακή γραμμή η οποία συνδέει απευθείας τις γειτονιές των Σεπολίων με τον Κολωνό, το σταθμό Λαρίσης και την πλατεία Ομονοίας.



Χάρτης 4.11. Ο συγκοινωνιακός χάρτης του ΟΑΣΑ και η περιοχή εξυπηρέτησης του σταθμού μετρό Σεπόλια (Νοέμβριος 2008) (Πηγή: Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών [online] <<http://www.oasa.gr/content.php?id=maps>> [τελευταία πρόσβαση : 20.3.2014] και ίδια επεξεργασία)

ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ			
ΑΡΙΘΜΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ	ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΣΥΝΔΕΣΗ (ΑΦΕΤΗΡΙΑ – ΤΕΡΜΑ)	ΑΞΟΝΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ
057	ΟΜΟΝΟΙΑ - ΛΟΦΟΣ ΣΚΟΥΖΕ	ΚΕΝΤΡΟ – ΣΕΠΟΛΙΑ	ΑΝΤΙΓΟΝΗΣ – ΧΑΤΖΗΑΠΟΣΤΟΛΟΥ – ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΠΟΥΛΟΥ – ΚΡΕΟΝΤΟΣ - ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ
732	ΑΓ.ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ – ΑΚΑΔΗΜΙΑ – ΖΩΟΔ.ΠΗΓΗ	ΒΥΡΩΝΑΣ – ΙΛΙΟΝ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ – ΔΥΡΡΑΧΙΟΥ - ΒΟΡ.ΗΠΕΙΡΟΥ - ΕΥΑΛΚΙΔΟΥ
891	ΑΙΓΑΛΕΩ – ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ – ΣΤ.ΑΤΤΙΚΗ	ΑΤΤΙΚΗ – ΑΙΓΑΛΕΩ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΥ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ – ΔΥΡΡΑΧΙΟΥ - ΑΓ.ΜΕΛΕΤΙΟΥ – ΛΙΟΣΙΩΝ – ΣΕΠΟΛΙΩΝ - ΑΥΛΩΝΟΣ
A13	ΟΜΟΝΟΙΑ - ΚΗΠΟΥΠΟΛΗ	ΚΕΝΤΡΟ – ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ	ΛΕΝΟΡΜΑΝ
12	ΖΑΠΠΕΙΟ – ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ	ΚΕΝΤΡΟ – ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ	ΛΕΝΟΡΜΑΝ
Χ93	ΣΤ.ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ – ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ	ΚΤΕΛ ΚΗΦΙΣΟΥ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΟΥ
420	ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΟΥ – ΣΙΩΚΟΥ

Πίνακας 4. Οι διαδρομές των λεωφορειακών γραμμών οι οποίες διέρχονται από την περιοχή εξυπηρέτησης του σταθμού μετρό Σεπόλια (βλ. Χάρτη 12) σύμφωνα με τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ ΣΤΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

5.1. ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

Στα πλαίσια της έρευνας για την περιοχή μελέτης πραγματοποιήθηκαν εντοπισμένες συνεντεύξεις με ανθρώπους-κλειδί είτε για την ανάπτυξη του δικτύου των μέσων σταθερής τροχιάς στην Αθήνα, είτε για την άμεση σχέση τους με την περιοχή μελέτης και την γνώση της εξέλιξής της τα τελευταία χρόνια.

Για τα θέματα της ανάπτυξης του δικτύου του μετρό, πραγματοποιήθηκε συνέντευξη με τον κ. Παναγιώτη Κλήμη, διευθυντή της Διεύθυνσης Μελετών της Αττικό Μετρό Α.Ε., εταιρία η οποία είναι υπεύθυνη για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη του μετρό της Αθήνας.

Ακόμα πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις με μεσίτες που δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή των Σεπολίων, οι οποίοι αποτελούν ανθρώπους-κλειδί για την καταγραφή και κατανόηση της εξέλιξής της. Βασικός στόχος ήταν η σύνθεση της εικόνας σε σχέση με τις δραστηριότητες που εγκαθίστανται στην περιοχή, τις εξελίξεις στον τομέα των ακινήτων και τον ρόλο που έπαιξε η χωροθέτηση του σταθμού μετρό Σεπόλια. Οι συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν την περίοδο Ιουνίου-Ιουλίου του 2014.

5.1.1. ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ Π. ΚΛΗΜΗ – ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ

Ο κ. Κλήμης θεωρεί βασική παράμετρο για την κατανόηση των μηχανισμών που αναπτύσσονται γύρω από το σχεδιασμό του δικτύου του μετρό στην Αθήνα και των επιπτώσεων τους στις περιοχές εξυπηρέτησης τη σχέση της μελέτης του μέσου με τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Παρατηρεί πως οι μελέτες του δικτύου έρχονται σε σύγκρουση με τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια και δεν μπορούν να επηρεάσουν τον πολεοδομικό σχεδιασμό, ο οποίος κατά τη γνώμη του είναι στοιχειώδης. Στην Ελλάδα η αρμοδιότητα των χρήσεων γης βρίσκεται στην τοπική αυτοδιοίκηση, και σε αντίθεση με πόλεις του εξωτερικού δεν σχεδιάζονται συνδυασμένα τα δίκτυα και οι χρήσεις γης. Για παράδειγμα, στη Μαδρίτη η περιφέρεια η οποία έχει αρμοδιότητες χωρικού σχεδιασμού εκπονεί και τα σχέδια για το δίκτυο μεταφορών.

Κατά τις έρευνες που έχει πραγματοποιήσει η Αττικό Μετρό, μελετήθηκαν σε κάθε περιοχή τόσο οι χρήσεις γης όσο και οι θέσεις εργασίας που υπάρχουν και έγινε πρόβλεψη για το 2020 για να εκτιμηθεί η μελλοντική ζήτηση μετακινήσεων. Όμως μετά τη Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό (1997) δεν έγινε

επικαιροποίηση ούτε των χρήσεων γης ούτε των εγκατεστημένων θέσεων εργασίας.

Σε ότι αφορά στην επιρροή των σταθμών, θεωρεί πως οι αλλαγές στην περιοχή ξεκινούν ήδη από τον προγραμματισμό της κατασκευής τους. Στην περίπτωση του μετρό της Αθήνας, οι αποφάσεις χωροθέτησης έγιναν στα τέλη της δεκαετίας του '80, η σύμβαση κατασκευής υπογράφηκε το 1992, ενώ κρίνει πως η εκκίνηση των σημαντικών αλλαγών γίνεται προς το τέλος της δεκαετίας του '90, με το 1998 να είναι η προτιμητέα χρονιά για να ληφθεί ως βάση σύγκρισης με τη περίοδο μετά τη λειτουργία του μετρό.

Η χωροθέτηση των σταθμών δεν γίνεται κατ' ανάγκη εντός του εμπορικού κέντρου της περιοχής. Η Αττικό μετρό χωροθετεί σε σημεία όπως σε μεγάλους οδικούς άξονες, καθώς διευκολύνουν τη διαδικασία της κατασκευής, η οποία είναι τεχνικά εύκολη και με μικρότερη όχληση.

Γενικά παρατηρεί πως υπάρχει διαφορά της επίδρασης από τη λειτουργία του μετρό, από περιοχή σε περιοχή. Για παράδειγμα, η εγκατάσταση νέων δραστηριοτήτων γύρω από το σταθμό εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό και από το τι επιτρέπει ο υπερκείμενος πολεοδομικός σχεδιασμός.

Στα Σεπόλια, ως περιοχή η οποία είναι κυρίως Γενικής Κατοικίας, κατά τον κ. Κλήμη αναμένεται να υπάρχει επίδραση περισσότερο στην χρήση της κατοικίας, κάτι που εξαρτάται κάθε φορά από το περίσσειμα οικιστικής ανάπτυξης που υπάρχει. Σημειώνει μάλιστα πως σε τέτοιες περιοχές το μετρό δυσμενοποιεί τις συνθήκες, ως προς το ότι προσελκύει νέες μετακινήσεις, με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται σημαντικά η περιοχή κατοικίας και να αυξάνεται η περιβαλλοντική όχληση.

Μάλιστα, τα Σεπόλια κατά το σχεδιασμό του δικτύου δεν προορίζονταν να είναι ένας δυναμικός σταθμός από άποψη επιβατικής κίνησης. Περισσότερο η δημιουργία του σταθμού γεφύρωσε τις αποστάσεις ανάμεσα στους άλλους σταθμούς. Παρόλα αυτά η επιβατική κίνηση του σταθμού ήταν αυξημένη, όπως φαίνεται λόγω της αύξησης που συντελέστηκε στον τομέα της κατοικίας.

Αντίστοιχο παράδειγμα σταθμού θα μπορεί να θεωρηθεί ο σταθμός Μανιάτικα στην επέκταση προς Πειραιά της Γραμμής 3 του μετρό (Αιγάλεω – Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος), η οποία αποτελεί βασικά περιοχή κατοικίας, στην ενδοχώρα του λιμανιού του Πειραιά. Κατά το παρελθόν όταν το λιμάνι ήταν και εμπορευματικό διέθετε πολλές βιοτεχνικού τύπου δραστηριότητες οι οποίες όμως έφυγαν σταδιακά.

5.1.2. ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ ΣΕ ΜΕΣΙΤΕΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Οι συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν με μεσίτες οι οποίοι διατηρούν ακόμα γραφεία, καθώς και με επαγγελματίες κατασκευαστές ή μηχανικούς οι οποίοι έχουν δραστηριότητα στην περιοχή. Στο τμήμα αυτό της εργασίας γίνεται εκτενής αναφορά στις απόψεις που ανιχνεύθηκαν με τη βοήθεια των συνεντεύξεων και σχετίζονται τόσο με την εξέλιξη της οικοδομικής δραστηριότητας και την αγορά των ακινήτων όσο και με τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης των τελευταίων ετών.

Μ. ΒΑΣΙΛΑ-ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΥ

Η κ. Βάσιλα δραστηριοποιείται πολλά χρόνια στον τομέα του real estate διατηρώντας την έδρα της στην οδό Ιουλιανού (στην περιοχή του Σταθμού Λαρίσης), ενώ ταυτόχρονα είναι μόνιμος κάτοικος Σεπολίων.

Τα Σεπόλια τα κατατάσσει στις καλές περιοχές του κέντρου της Αθήνας. Θεωρεί πως είναι έντονο το ξένο στοιχείο στον πληθυσμό της περιοχής αλλά όχι όσο είναι, για παράδειγμα, στον Άγιο Παντελεήμονα.

Κατά την γνώμη της πριν από την κρίση ο τομέας των ακινήτων άνθισε πάρα πολύ. Όπως σημείωσε, ήταν δύσκολο να βρεθούν ελεύθερα οικόπεδα, ενώ το ποσοστό αντιπαροχής είχε φτάσει μέχρι και το 40-45%. Χαρακτηριστικό της ζήτησης που υπήρχε για ακίνητα είναι ότι σε πλειστηριασμούς εμφανίζονταν ακόμα και 5 υποψήφιοι αγοραστές. Οι τιμές των ακινήτων είχαν ανέβει πάρα πολύ, σε σημείο που η ίδια κρίνει ότι ήταν υπερεκτιμημένες. Μάλιστα όπως ανέφερε «όσοι πουλούσαν ακίνητα που ήταν κοντά στο μετρό έβραζαν ότι τιμή ήθελαν». Θεωρεί πως τη δεκαετία του '90 με το που ακούστηκε ότι θα κατασκευαστεί το μετρό παρουσιάστηκε ραγδαία αύξηση στον τομέα της οικοδομής. Συγκεκριμένα στο κομμάτι γύρω από τις οδούς Χωρέμη, Τριανταφυλλοπούλου, Χατζηαποστόλου, και Αμφιαράου παλαιότερα η περιοχή ήταν μόνο μπροστάνια.

Μετά τη λειτουργία του μετρό φτιάχτηκαν κάποια νέα καταστήματα, στην πλειοψηφία τους μικρομάγαζα, αλλά εκτιμά πως πλέον οι κάτοικοι της περιοχής για ψώνια όπως ένδυση υπόδηση κλπ, επιλέγουν να μετακινηθούν με το μετρό προς αγορές του κέντρου όπου έχουν περισσότερες επιλογές. Στην περιοχή γύρω από το σταθμό του μετρό άνοιξε, μετά τη λειτουργία του, το κατάστημα MAX Stores, ενώ το super market Γαλαξίας υπήρχε από τη δεκαετία του '80.

Η εμπορική αξία των ακινήτων στην περιοχή είχε φτάσει ακόμα τα 2500€/τμ, ενώ σήμερα είναι περί τα 1000€/τμ στις καινούριες οικοδομές οι οποίες

κτίστηκαν μετά το 2008. Την περίοδο 2003-2004 είχε διαμέρισμα 100τμ στην οδό Δόρδου το οποίο πουλήθηκε 180.000€, ενώ σήμερα στον ίδιο δρόμο για διαμέρισμα 85τμ κατασκευής 2008 η τιμή του φτάνει τα 65.000€. Θεωρεί ότι η κρίση επηρέασε σημαντικά τις οδούς Κρέοντος και Ιωαννίνων όπου ξενοικιάζονται μαγαζιά.

Τέλος αναφέρθηκε στα μεσιτικά γραφεία, τα οποία λόγω της μεγάλης πτώσης στην αγορά, όσα καταφέρνουν να μείνουν ανοικτά αλλάζουν τις υπηρεσίες που παρέχουν και ασχολούνται με την διαχείριση των κτιρίων (κοινόχρηστα κλπ) και γενικότερες υπηρεσίες σχετικές με το κτίριο. Η δική της επιχείρηση πριν από την κρίση είχε μέχρι και 12 υπαλλήλους, ενώ σήμερα έχει γίνει μόνο οικογενειακή και σχεδιάζει την μετεγκατάστασή της σε ιδιόκτητο χώρο ώστε να μην υπάρχουν ούτε τα έξοδα ενοικίου.

CENTRAL REAL ESTATE

Το μεσιτικό γραφείο της κ. Φ. Τάσση δραστηριοποιείται πολλά χρόνια στον τομέα των ακινήτων σε όλη την Αττική, με έδρα τα τελευταία χρόνια την περιοχή του Μεταξουργείου.

Η κ. Τάσση τόνισε κυρίως το κομμάτι της κρίσης το οποίο έχει επιφέρει μεγάλες αλλαγές στο επάγγελμά της τα τελευταία χρόνια. Ανέφερε πως από 150.000 πωλήσεις ακινήτων το 2008, το 2012 έγιναν μόλις 11.000, με τις τιμές να έχουν πέσει ως 60%, όπως αντίστοιχα και στα ενοίκια η πτώση είναι της τάξης του 50-60% ακόμα και στα ακίνητα που βρίσκονται κοντά σε σταθμό του μετρό. Σε πολύ ακριβή περιοχή του Λεκανοπεδίου το 2008 πουλήθηκε μεζονέτα έναντι 1.500.000€, ενώ το 2013 η γειτονική της η οποία ήταν ακριβώς ίδια έναντι 600.000€.

Ο Χ. Πλάκας υπεύθυνος του γραφείου για τα Σεπόλια, καθώς και κάτοικος της περιοχής, αναφέρθηκε εκτεταμένα στο θέμα των ακινήτων και των δραστηριοτήτων που εγκαθίστανται στην περιοχή μελέτης.

Κοντά στο σταθμό του μετρό στις οδούς Φιλιππουπόλεως, Κρέοντος και Δράμας υπάρχουν ακόμα σχετικά φτηνά ακίνητα, όμως υπάρχουν και ακριβά τα οποία δεν θέλουν να πουλήσουν οι ιδιοκτήτες. Γενικότερα πολλά ακίνητα στην περιοχή παραμένουν απούλητα. Νεόδμητα υπάρχουν κυρίως επί της Κρέοντος περί τα 4 στενά πάνω και κάτω από το ύψος του σταθμού του μετρό (οδός Αντιγόνης), και γενικότερα γύρω από το μετρό. Παρατηρεί ότι υπάρχουν ακόμα αρκετά ελεύθερα οικοπέδα προς τη Δυρραχίου, αλλά και κάποια κοντά στο μετρό.

Σε ότι αφορά τα καταστήματα, αναφέρει πως κοντά στο μετρό λειτουργούν γύρω στα 5-10 μαγαζιά, ενώ υπάρχουν ακόμα 2-3 κενά τα οποία δεν έχουν ιδιαίτερη ζήτηση λόγω των πολύ υψηλών ενοικίων που ζητούν οι ιδιοκτήτες τους (πχ για καταστήματα 100 ή 140 τμ ζητούσαν ενοίκιο 1500€).

Η εμπειρία του από την ευρύτερη περιοχή τόσο ως μεσίτης όσο και ως κάτοικος είναι πως σε σχέση με άλλες περιοχές τα Σεπόλια παρουσιάζουν μια κινητικότητα στον τομέα των ακινήτων κυρίως λόγω της ύπαρξης του μετρό και επειδή θεωρούνται καλή γειτονιά. Γενικότερα οι περιοχές από Πατησίων και κάτω θεωρούνται «κακές», σε αντίθεση με περιοχές από την λεωφόρο Κωνσταντινουπόλεως και κάτω, όπως ο Κολωνός, οι οποίες θεωρούνται ακόμα «γειτονιές». Στα Σεπόλια οι μετανάστες μένουν κυρίως από την οδό Δράμας ως και την Κωνσταντινουπόλεως.

Σήμερα η τιμή πώλησης είναι περίπου 1200€/τμ για νεόδμητες κατοικίες, οι οποίες έχουν κτιστεί τα τελευταία 5-6 χρόνια. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι νεόδμητες κατοικίας του 2009 των 50 και 40 τμ, στον 1^ο και 4^ο όροφο αντίστοιχα, οι οποίες πωλήθηκαν προς 40.000 και 30.000€. Οι τιμές, τις οποίες χαρακτηρίζει «φούσκα», έπεσαν από 40 ως 60 %, αλλά θεωρεί πως θα ανέβουν κάποια στιγμή 10% από της σημερινές.

Από την άλλη πλευρά, κοντά στον Άγιο Μελέτιο η αγορά, στην αρχή της Δυρραχίου, «παρότι έχουν κλείσει πολλά μαγαζιά κρατάει ακόμα». Υπάρχει κατάστημα άνω των 500τμ το οποίο παλιότερα λειτουργούσε ως video club με ενοίκιο 4000€ ενώ σήμερα παραμένει κενό για 4 χρόνια με τον ιδιοκτήτη να ζητά 2500€ ενοίκιο. Σημείωσε όμως πως «οτι χονδρική υπήρχε στα Σεπόλια έκλεισε».

Κατά τη γνώμη του η πορεία των Σεπολίων παρουσιάζει πολλά παρόμοια στοιχεία με αυτή των Πετραλώνων, καθώς εκεί λόγω του σταθμού του ΗΣΑΠ παρουσίασαν τα προηγούμενα χρόνια μεγάλη κινητικότητα στον τομέα της οικοδομής.

Όσον αφορά στους επαγγελματικούς χώρους παίζει βασικό ρόλο η Εθνική Οδός και η μεγάλη συγκέντρωση βιομηχανικών και επαγγελματικών χώρων κυρίως από την άλλη πλευρά του Κηφισού προς τα δυτικά. Έχει παρατηρηθεί τα τελευταία χρόνια μετεγκατάσταση κάποιων λίγων εταιριών στην περιοχή των Σεπολίων γύρω από τη Λεωφόρο Κηφισού, οι οποίες έρχονται από άλλες περιοχές λόγω χαμηλότερων μισθωμάτων. Αναφέρει επίσης, ως χαρακτηριστικό παράδειγμα μείωσης των ενοικίων την περιοχή του Μεταξουργείου όπου έχει την έδρα του το μεσιτικό γραφείο, όπου τα ενοίκια για επαγγελματικούς χώρους έχουν πέσει ακόμα περισσότερο. Αυτό βοήθησε παρόλα αυτά την ίδια την εταιρία να «σταθεί» καθώς το «κακό κέντρο» όπως το

χαρακτήρισε έδωσε τη δυνατότητα σε μεσίτες από διάφορες περιοχές από τα βόρεια και νότια προάστια να συνεταιριστούν, να βρουν σχετικά φτηνό χώρο γραφείων και να αντέξουν στην περίοδο της κρίσης.

ΜΠΑΣΟΥΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

Ο Δ. Μπασούκος έχει την έδρα του στην πλατεία του Αγίου Παύλου και ασχολείται με ακίνητα και στην περιοχή των Σεπολίων. Σημείωσε ότι υπήρχε ανάπτυξη της οικοδομικής δραστηριότητας στα Σεπόλια και πριν τη λειτουργία του μετρό, όμως μετά το 1995-1997 παρουσίασε ραγδαία αύξηση η κατασκευή των πολυκατοικιών. Η περιοχή είναι κυρίως για στέγαση, καθώς δεν υπάρχουν ιδιαίτερα πολλοί χώροι γραφείων.

Σήμερα στον τομέα των ακινήτων η περιοχή πάει λίγο καλύτερα από άλλες γιατί έχει νέες πολυκατοικίες καλύτερης ποιότητας, στις οποίες νοικιάζουν κυρίως Έλληνες. Η τιμή πώλησης είναι περίπου 700-800 € / τμ. Υπάρχουν πολλά απούλητα διαμερίσματα σε νεόδμητες πολυκατοικίες, ενώ οι ιδιοκτήτες τους κρατάνε ψηλά τις τιμές. Ανέφερε πως καλή περιοχή με νέες οικοδομές υπάρχουν στην περιοχή του κολυμβητηρίου και κοντά στο μετρό.

Τα μαγαζιά δίπλα στο μετρό είναι τα μόνα που δουλεύουν, ενώ στα στενά τα μόνα που στέκονται είναι τα συνοικιακά μαγαζιά όπως οι φούρνοι και τα μαγαζιά των ντόπιων. Στους κεντρικούς δρόμους έχουν μείνει μόνο κάποιες μάντρες με υλικά οικοδομών και μεγάλα καταστήματα, ενώ τα μικρά έκλεισαν καθώς χτυπήθηκαν από την κρίση και τη δημιουργία των mall.

ΠΑΧΙΔΗΣ ΚΑΡΟΛΟΣ

Ο κ. Παχίδης διατηρεί γραφείο το οποίο ασχολείται με οικοδομικές δραστηριότητες και λειτουργεί και ως μεσιτικό γραφείο.

Κατά τη γνώμη του σε σχέση με άλλες περιοχές η λειτουργία του μετρό δεν έφερε τόσο μεγάλη οικοδομική δραστηριότητα, καθώς ήταν ήδη αρκετά χτισμένη και υπήρχε και ο σταθμός του ΗΣΑΠ (Αττική). Στην περιοχή γύρω από το μετρό ευνοήθηκε διότι ως τότε υπήρχαν μόνο λεωφορεία, ενώ έπαιξε σημαντικό ρόλο στο να νοικιαστούν κάποια κλειστά καταστήματα.

Θεωρεί ότι το μετρό έπαιξε μικρότερο ρόλο σε σχέση με άλλες γειτονίες, για παράδειγμα σε σύγκριση με τις περιοχές της Δάφνης και του Νέου Κόσμου όπου υπήρξε έκρηξη της οικοδομής. Σε αυτές τις περιοχές υπήρχαν πολλές μονοκατοικίες και οικόπεδα για αντιπαροχή και δεν υπήρχε καλή συγκοινωνία, ενώ εδώ υπήρχε σχετικά κοντά ο σταθμός του ΗΣΑΠ. Στα Σεπόλια οι

μονοκατοικίες που έχουν μείνει είναι σε μικρά οικόπεδα πχ 180 τμ, και για να χτίσει κανείς χρειάζεται να αγοράσει 2 γειτονικά οικόπεδα.

Οι τιμές των ακινήτων δεν φούσκωσαν εδώ όπως σε άλλες περιοχές. Ο κόσμος που ζητούσε ακίνητα δεν είχε τη δυνατότητα να πάρει μεγάλα δάνεια και ζητούσε μικρά διαμερίσματα (κυρίως δυάρια).

Η λειτουργία του μετρό δεν έφερε δραστηριότητες όπως σε άλλες περιοχές, όπως για παράδειγμα γιατρούς. Το τελευταίο διάστημα προς τον σταθμό Αττική άνοιξαν πολλές καφετέριες και στην ευρύτερη περιοχή πολλά λογιστικά γραφεία και κομμωτήρια. Μάλιστα εκτιμά ότι πλέον το 50% των καταστημάτων ανήκουν σε αλλοδαπούς, κυρίως Κινέζους. Αποδίδει επίσης την μεγάλη πτώση των ενοικίων όχι μόνο στην οικονομική κρίση αλλά και στη ζήτηση που υπάρχει κατά κύριο λόγο από μετανάστες οι οποίοι νοικιάζουν παλιά ακίνητα. Γενικότερα υπάρχει περισσότερη ζήτηση για ενοικίαση και σημαντική προσφορά σε καινούρια ακίνητα τα οποία μένουν απούλητα.

5.1.3. ΤΑ ΜΕΣΙΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

Σε πρώτη φάση, η προσπάθεια να εντοπιστούν χωρικά τα μεσιτικά γραφεία της ευρύτερης περιοχής έδωσε ένα πρώτο εύρημα για την κατάσταση στην οποία βρίσκεται η αγορά ακινήτων τα τελευταία χρόνια της οικονομικής κρίσης. Έπειτα από έρευνα στο διαδίκτυο για τα καταχωρημένα μεσιτικά γραφεία βρέθηκαν στις γειτονίες Σεπολίων, Κολωνού, Κολοκυνθούς, Αγίου Νικολάου, Θυμαράκια, Αττικής, Σταθμού Λαρίσης καθώς και προς την Πλατεία Βάθης και το Μεταξουργείο περίπου 30 μεσίτες οι οποίοι δραστηριοποιούνταν τα τελευταία χρόνια στην περιοχή. Μικρό ποσοστό εξ αυτών αφορούσε σε μεσίτες οι οποίοι δεν διέθεταν γραφεία για τη δραστηριότητά τους και είχαν δηλώσει τη διεύθυνση κατοικίας τους, ενώ υπήρχε και μια κτηματομεσιτική εταιρία η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα των ακινήτων και είχε την έδρα της στην οδό Λένορμαν.

Η επίσκεψη στις γειτονίες αυτές έδειξε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των μεσιτικών γραφείων έχουν κλείσει. Από τις 21 επιχειρήσεις μόλις 7 συνεχίζουν σήμερα τη λειτουργία τους. Εξ αυτών, δύο δραστηριοποιούνται βασικά με ακίνητα σε άλλες περιοχές, ένα λειτουργεί ταυτόχρονα ως λογιστικό γραφείο και πρακτορείο ασφαλειών, άλλο ασχολείται ταυτόχρονα με οικοδομικές δραστηριότητες, άλλο υπολειτουργεί, ενώ όπως αναφέρθηκε και στις συνεντεύξεις ένα μεταφέρεται σε άλλο χώρο λόγω των οικονομικών προβλημάτων.



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ


ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ

 ΚΛΕΙΣΤΑ

 ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΣΕΠΟΛΙΑ (ΑΚΤΙΝΑ 500 μ)

ΧΑΡΤΗΣ

5.1α

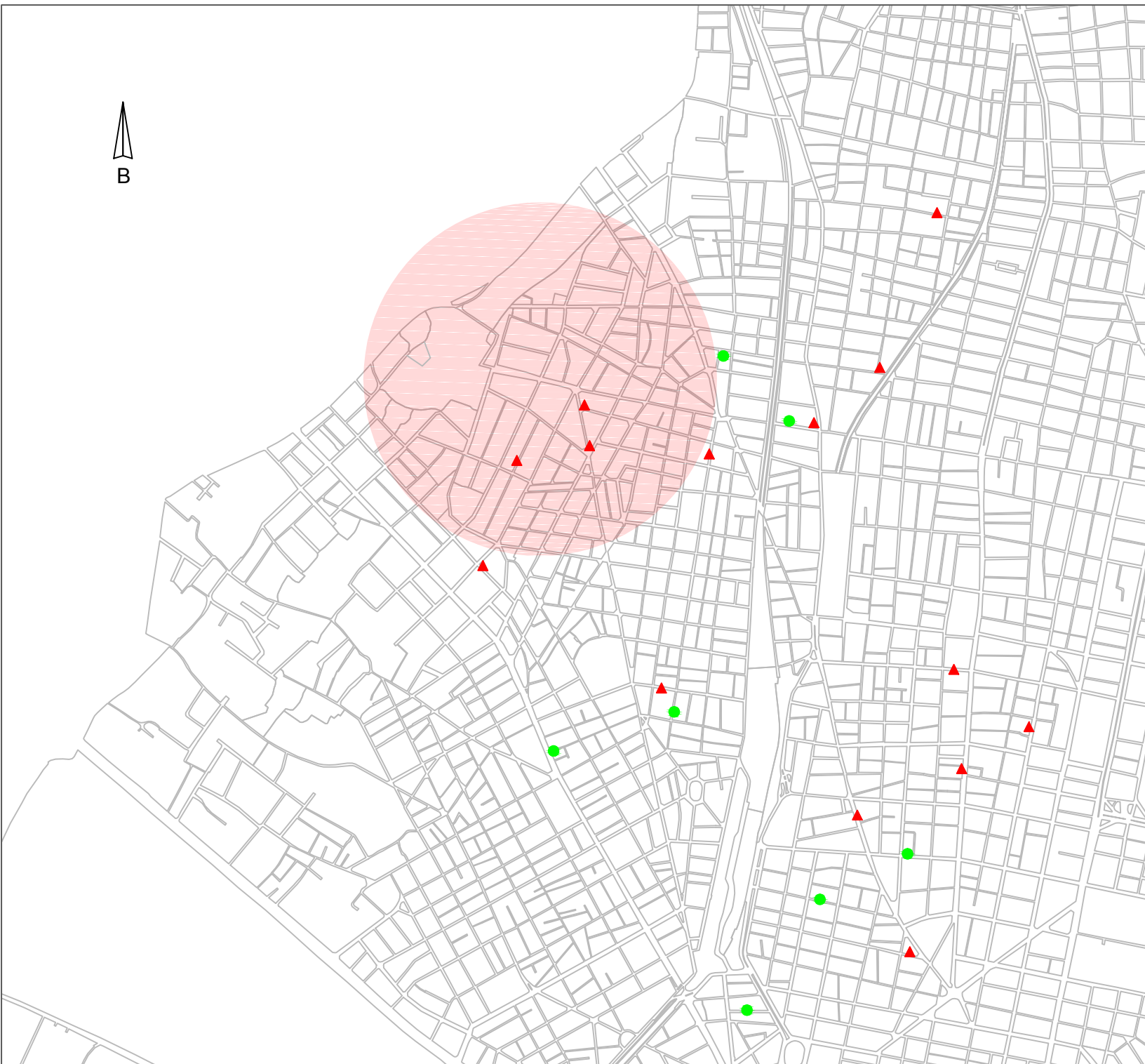
ΘΕΜΑ:

ΜΕΣΙΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΙΟΥΝΙΟΣ 2014

ΚΛΙΜΑΚΑ:

1:10.000

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015



Στα Σεπόλια και την Κολοκυνθού από τις 8 επιχειρήσεις, λειτουργούν σήμερα μόνο οι 2. Κοντά στο σταθμό του μετρό από τα 6 μεσιτικά γραφεία, πλέον λειτουργεί μόλις ένα, στοιχείο ενδεικτικό όχι μόνο της μεγάλης κάμψης στην αγορά των ακινήτων μέσα στην οικονομική κρίση, αλλά και της μεγάλης άνθισης που παρουσίασε στην περιοχή πριν από το 2008.

5.1.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΜΕΣΙΤΕΣ

Από τα στοιχεία που δίνουν οι συνεντεύξεις με επαγγελματίες της περιοχής οι οποίοι έχουν γνώση για τον τομέα του real estate, προκύπτει μια πρώτη εικόνα για την εξέλιξη που είχε η περιοχή των Σεπολίων τις τελευταίες δύο δεκαετίες κατασκευής και λειτουργίας του νέου σταθμού μετρό.

Στον τομέα των ακινήτων παρουσιάστηκε σημαντική άνοδος της κατασκευής, ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του '90, με την αναγγελία και μόνο των σχεδιασμών για τη δημιουργία ενός σταθμού μετρό. Μάλιστα μετά το 1995-1997 υπήρξε ραγδαία αύξηση στην κατασκευή νέων πολυκατοικιών. Ενδεικτική της μεγάλης άνθισης της οικοδομής στην περιοχή είναι η δυσκολία να βρεθούν ελεύθερα οικόπεδα καθώς και το ποσοστό της αντιπαροχής το οποίο έφτασε σε πολύ υψηλά επίπεδα, στο 40-45%. Υπήρχε πολύ μεγάλη ζήτηση και οι τιμές των ακινήτων, ιδιαίτερα γύρω από το σταθμό του μετρό, ήταν τόσο υψηλές για την περιοχή (ως και 2500€/τμ) που χαρακτηρίζονται υπερτιμημένες από τους ίδιους τους επαγγελματίες του κλάδου.

Παρόλα αυτά η εικόνα που υπάρχει είναι ότι η λειτουργία του μετρό δεν έφερε τόσο σημαντικές αλλαγές όπως σε άλλες περιοχές. Θεωρείται ότι οι αξίες εκτινάχθηκαν, αλλά όχι στο βαθμό που συνέβη σε άλλες συνοικίες της πόλης οι οποίες προσέλκυαν κατοίκους ψηλότερων εισοδημάτων. Η επίδραση του μετρό ήταν ηπιότερη σε αντίθεση με περιοχές όπως η Δάφνη ή ο Νέος Κόσμος, οι οποίες πριν τη λειτουργία του μετρό είχαν ταυτόχρονα μεγάλο αριθμό μονοκατοικιών διαθέσιμες για αντιπαροχή και χαμηλότερης ποιότητας συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση (μόνο από λεωφορειακές γραμμές) σε σχέση με τα Σεπόλια τα οποία εξυπηρετούνταν σε ένα βαθμό από τους γειτονικούς σταθμούς του ΗΣΑΠ και κυρίως της Αττικής. Τμήμα των Σεπολίων ήταν ήδη αρκετά πυκνοδομημένο λόγω αυτής της γεινίασης με τη γραμμή των ΗΣΑΠ. Μεγαλύτερη κινητικότητα στον τομέα της οικοδομής παρατηρήθηκε στο δυτικότερο τμήμα της περιοχής που βρίσκεται πιο κοντά στην περιοχή άμεσης εξυπηρέτησης του νέου σταθμού μετρό, μέχρι και 4 οικοδομικά τετράγωνα πάνω και κάτω από την οδό Αντιγόνης όπου βρίσκεται ο σταθμός, με

χαρακτηριστικότερα παραδείγματα τις οδούς Χωρέμη, Τριανταφυλλόπουλου, Χατζηαποστόλου, Αμφιαράου και Κρέοντος.

Αντίστοιχη φαίνεται να ήταν η επίδραση του νέου σταθμού και στις υπόλοιπες δραστηριότητες της περιοχής. Με τον ερχομό του μετρό, άνοιξαν νέα καταστήματα στην πλειοψηφία τους μικρομάγαζα, με εξαίρεση μεγάλο κατάστημα το οποίο εγκαταστάθηκε σε χώρο ακριβώς έξω από το σταθμό. Μάλιστα ακόμα και πριν την περίοδο της οικονομικής κρίσης εκτιμάται ότι η επίδραση του σταθμού ήταν αρνητική σε καταστήματα λιανικού εμπορίου όπως ένδυσης και υπόδησης κυρίως διότι οι κάτοικοι απέκτησαν πολύ πιο άμεση και εύκολη πρόσβαση στις αγορές του κέντρου της Αθήνας.

Τα τελευταία χρόνια, μέσα σε περίοδο μεγάλης οικονομικής κρίσης, έχουν ανοίξει στην ευρύτερη περιοχή αρκετές μικρές επιχειρήσεις όπως λογιστικά γραφεία και κομμωτήρια. Επιπλέον παρότι ο αριθμός μεγάλων χώρων γραφείων στην περιοχή είναι μικρός, καθώς υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση επαγγελματικών και βιομηχανικών από την άλλη πλευρά του Κηφισού, διαπιστώνεται τα τελευταία χρόνια μια τάση εγκατάστασης περιορισμένου αριθμού εταιριών στην περιοχή κυρίως γύρω από τη Λεωφόρο Κηφισού.

Σε ότι αφορά στα καταστήματα, σήμερα υπάρχει πολύ μικρός αριθμός κενών γύρω από το μετρό καθώς τα ενοίκια που ζητούν οι ιδιοκτήτες είναι πολύ υψηλά. Παρόλα αυτά η συνολικότερη εικόνα δείχνει ότι υπήρξε μεγάλη μείωση τόσο στις τιμές πώλησης των ακινήτων όσο και στις τιμές ενοικίασης. Μαζί με τα καταστήματα γύρω από το σταθμό του μετρό, αυτά που αντέχουν είναι τα συνοικιακά μικρομάγαζα, σε αντίθεση με καταστήματα σε πιο κεντρικές δρόμους όπως η οδός Ιωαννίνων και η Κρέοντος.

Όσα διατυπώθηκαν γενικότερα, για την σημερινή εικόνα της περιοχής των Σεπολίων, συγκλίνουν στην άποψη πως τα Σεπόλια θεωρούνται μια από τις καλές περιοχές του κέντρου και διατηρούν ακόμα το χαρακτήρα της γειτονιάς. Σε σχέση με άλλες γειτονικές συνοικίες του κέντρου της Αθήνας δεν είναι τόσο έντονη η παρουσία των μεταναστών. Μάλιστα φαίνεται πως οι μετανάστες στα Σεπόλια προτιμούν την περιοχή μεταξύ των οδών Δράμας και Κωνσταντινουπόλεως όπου υπάρχουν παλαιότερα και φθηνότερα ακίνητα, σε αντίθεση με την περιοχή του σταθμού μετρό Σεπόλια από την Δράμας ως το αμαξοστάσιο όπου υπάρχουν περισσότερες νεόδμητες πολυκατοικίες.

5.2. Ο ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Πραγματοποιώντας έρευνα στο πεδίο, η οποία προσπαθεί να αποτυπώσει τη σημερινή εικόνα παραμέτρων στην περιοχή γίνεται αντιληπτό πως δεν είναι δυνατό να μην ληφθεί υπόψη ο καθοριστικός ρόλος του παράγοντα της οικονομικής κρίσης των τελευταίων ετών στην εξαγωγή συμπερασμάτων. Στα πλαίσια της εργασίας αυτής η οποία επιδιώκει να ανιχνεύσει τις επιδράσεις γύρω από το σταθμό του μετρό τις τελευταίες δύο δεκαετίες, η σύγκριση των δεδομένων της προ και μετά εποχής λειτουργίας του μετρό η οποία βασίζεται κυρίως σε σημερινά δεδομένα (2014) δεν μπορεί να αγνοήσει τις γενικότερες επιπτώσεις που είχε η μεγάλη χρηματοπιστωτική κρίση που ξεκίνησε το 2008, με την κατακόρυφη πτώση των εισοδημάτων και τη μείωση της καταναλωτικής δύναμης.

Έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί για τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης δείχνουν ότι σημαντικότερο πλήγμα δέχονται οι εμπορικές δραστηριότητες τόσο των περιφερειακών όσο και των κεντρικών γειτονιών των πόλεων και ιδιαίτερα της Αθήνας. Από το 2010, όπως δείχνουν και στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, παρατηρείται μια βαθμιαία αύξηση των κλειστών καταστημάτων και μείωσης του κύκλου εργασιών τους⁶⁰. Συστηματικές καταγραφές που έχουν γίνει την περίοδο 2010 – 2013 για κεντρικές περιοχές της Αθήνας δείχνουν ότι υπάρχει ένα τεράστιο κτιριακό απόθεμα κενών καταστημάτων που κυμαίνεται από 25% έως 50%. Κυρίως έχουν πληγεί καταστήματα σε ακριβούς δρόμους, ειδών ένδυσης, ειδών πολυτελείας, αυτοκινήτων κλπ. Αντίθετα το τοπικό εμπόριο, καθώς και το χονδρικό εμπόριο των μεταναστών παρουσιάζουν ανθεκτικότητα. Σε σχέση με την παρούσα εργασία, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η περίπτωση του Κουκακίου, η οποία αποτελεί βασικά περιοχή κατοικίας και εξυπηρετείται στο μεγαλύτερο μέρος της από το σταθμό μετρό Συγγρού – Φιξ. Στο Κουκάκι τα κενά καταστήματα συγκεντρώνονται στους παραδοσιακά πιο εμπορικούς δρόμους (Δημητρακοπούλου, Βεΐκου), ενώ ακόμα μεγαλύτερο είναι το ποσοστό τους στον κεντρικό άξονα της Λεωφόρου Συγγρού⁶¹.

⁶⁰ Γλένη Β., Μπαλαμπανίδης Δ., Μπελαβίλας Ν. κ.α., *Επιπτώσεις της κρίσης στην εμπορική δραστηριότητα κεντρικών περιοχών Αθήνας και Πειραιά. Αντιστάσεις και Δυναμικές*, στο *Μεταβολές και ανασηματοδοτήσεις του χώρου στην Ελλάδα της κρίσης*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος, 2013, σελ. 102-109.

⁶¹ Μπελαβίλας Ν. κ.α., *Αντέχει το εμπόριο στις λαϊκές γειτονίες*, άρθρο στην εφημερίδα Το Βήμα, Μάιος 2013.

Επιπλέον υπάρχουν έρευνες που παρατηρούν ότι αντίθετα με τα καταστήματα λιανικού εμπορίου, ο κλάδος της αναψυχής και εστίασης παρουσιάζει μεγαλύτερη ανθεκτικότητα. Σχετική έρευνα στην περιοχή του εμπορικού κέντρου του Χαλανδρίου (2012), έδειξε ότι σήμερα οι επενδύσεις που γίνονται σε νέα καταστήματα αφορούν περισσότερο την αναψυχή και κυρίως τη γρήγορη εστίαση, σε αντιδιαστολή με τα προηγούμενα χρόνια όπου βασική επιλογή όσων διέθεταν κεφάλαιο ήταν η επένδυση του σε κατάστημα λιανικού εμπορίου⁶².

Ακόμη, σε έρευνα για τις πιθανές μελλοντικές επιπτώσεις στην περιοχή του Πειραιά από τη λειτουργία του μετρό, έχει μελετηθεί και η περιοχή Μανιάτικα η οποία παρουσιάζει πολλά χαρακτηριστικά παρόμοια με αυτά της περιοχής των Σεπολίων. Στα Μανιάτικα στην περίοδο της οικονομικής κρίσης λόγω των ήδη χαμηλών τιμών που υπήρχαν, δεν έχει σημειωθεί τόσο μεγάλη πτώση, ιδίως στις τιμές των ενοικίων, όμως αναμένεται η αύξηση τους με τη λειτουργία του μετρό, η οποία θα αφορά κυρίως τον τομέα της κατοικίας. Είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον ότι η μίσθωση των καταστημάτων γίνεται μέχρι το 2018, που είναι το προβλεπόμενο έτος λειτουργίας του σταθμού, καθώς παρά την κρίση αναμένεται να αυξηθούν και οι τιμές των ενοικίων των καταστημάτων⁶³.

Από την άλλη πλευρά, η αγορά ακινήτων, μετά από μια περίοδο μεγάλης ακμής το διάστημα 2000 – 2006, παρουσιάζει συρρίκνωση την περίοδο της τρέχουσας οικονομικής κρίσης. Την περασμένη δεκαετία, η μεγάλη πτώση των επιτοκίων μετά το 2000 και η γενικότερη ανάπτυξη του κατασκευαστικού κλάδου που παρουσιάστηκε λόγω των έργων των Ολυμπιακών αγώνων είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης και τιμών των ακινήτων. Μετά το 2008 υπήρξε ραγδαία μείωση στην κατασκευή και την αγορά ακινήτων, και λόγω της μεγάλης δραστηριότητας που υπήρχε στην οικοδομή τα προηγούμενα χρόνια υπάρχει μεγάλο απόθεμα αδιάθετων (προς πώληση) ακινήτων. Κατά συνέπεια, τα τελευταία χρόνια παρουσιάστηκε συνεχής μείωση των τιμών των ακινήτων, ιδίως στα παλαιότερα ακίνητα, καθώς υπάρχει μεγάλη προσφορά σε σχέση με τη πολύ μικρή ζήτηση.

⁶² Παπαθανασόπουλος Γ., Τσαγκίρης Ι., Σαλίχου Λ., *Αστικοί μετασχηματισμοί στην εποχή της κρίσης. Οι μεταλλαγές των παραγωγικών δραστηριοτήτων στο Χαλάνδρι*, Μεταπτυχιακή εργασία στο μάθημα Το ζήτημα της μεθοδολογίας και της θεωρίας στο σχεδιασμό του χώρου, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του χώρου, Κατεύθυνση: Πολεοδομία – Χωροταξία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα, 2012.

⁶³ Αργύρη Β., *Επιπτώσεις και αλλαγές από την επέκταση των Μέσων Σταθερής Τροχιάς στον Πειραιά*, Διπλωματική εργασία, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα, 2014.

Για την περιοχή μελέτης, αντλήθηκαν στοιχεία για την εξέλιξη των τιμών των ακινήτων την περίοδο της κρίσης που συγκεντρώνει η Τράπεζα της Ελλάδος. Τα στοιχεία που διαθέτει η Βάση Δεδομένων Εκτιμήσεων Οικιστικών Ακινήτων του Τμήματος Ανάλυσης Αγοράς Ακινήτων της Τράπεζας της Ελλάδος περιλαμβάνουν τις αξίες διαμερισμάτων που καταγράφηκαν κατά τις εκτιμήσεις ακινήτων από τις εμπορικές τράπεζες της χώρας, ομαδοποιημένες ανά περιοχή με βάση των Ταχυδρομικό Κώδικα. Τα στοιχεία που αντλήθηκαν αφορούν την ευρύτερη περιοχή τμήματος του 4^{ου} Δημοτικού Διαμερίσματος του Δήμου Αθηναίων (Τ.Κ. 10442, 10443, 10444), στην οποία περιλαμβάνονται οι συνοικίες των Σεπολίων, του Κολωνού και της Ακαδημίας Πλάτωνος (Χάρτης 5.1β). Σύμφωνα με αυτά, από το 2008 και μετά υπήρξε συνεχής μείωση των τιμών των ακινήτων στην ευρύτερη περιοχή μελέτης (Διάγραμμα 2), η οποία όπως προκύπτει από τη σύγκριση των μέσων τιμών του Πίνακα 5, από το 2006 έως το πρώτο τρίμηνο του 2013 ήταν της τάξης του 36 – 37 %⁶⁴.

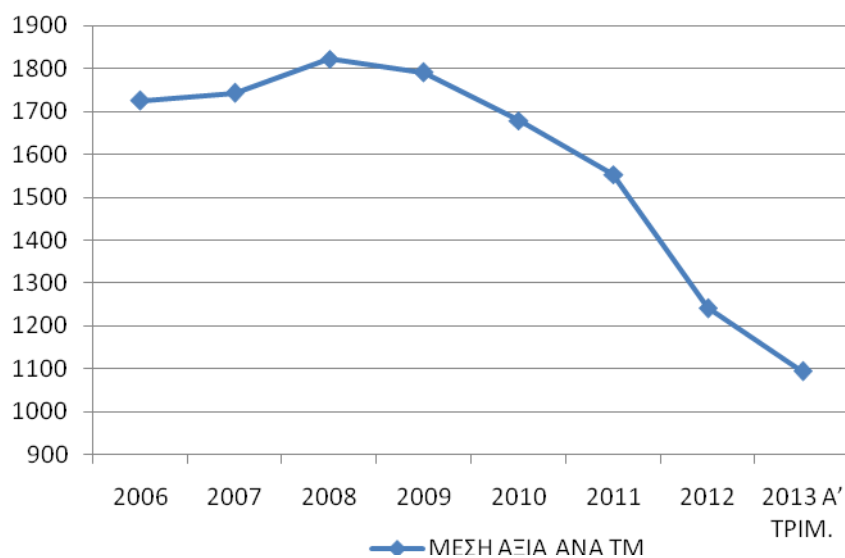


Χάρτης 5.1β. Η γεωγραφική ομάδα των περιοχών που αφορούν τα στοιχεία τιμών των ακινήτων τα οποία αντλήθηκαν από την Τράπεζα της Ελλάδος (Σεπόλια, Κολοκυνθού, Κολωνός, Ακαδημία Πλάτωνος).

⁶⁴ Τράπεζα της Ελλάδος, Βάση Δεδομένων Εκτιμήσεων Οικιστικών Ακινήτων, Τμήμα Ανάλυσης Αγοράς Ακινήτων.

ΕΤΟΣ	Μέση τιμή	N	Τυπική Απόκλιση
2006	1725	318	487,52247
2007	1743	535	515,00863
2008	1823	495	547,30751
2009	1791	319	534,02444
2010	1679	303	509,23437
2011	1552	137	452,33323
2012	1241	122	445,52111
2013 Α' ΤΡΙΜ.	1094	19	464,29886

Πίνακας 5. Η μέση ετήσια τιμή αξίας των ακινήτων κατοικίας σε Ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο στην περιοχή. Στον πίνακα δίνονται επίσης για κάθε έτος το πλήθος του δείγματος (N) και η τυπική του απόκλιση. (Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Βάση Δεδομένων Εκτιμήσεων Οικιστικών Ακινήτων, Τμήμα Ανάλυσης Αγοράς Ακινήτων)



Διάγραμμα 2. Η εξέλιξη της μέσης τιμής της αξίας των ακινήτων κατοικίας σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος (ίδια επεξεργασία).

5.3 ΜΕΤΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

5.3.1 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΙΣΟΓΕΙΩΝ

Με στόχο την ανίχνευση των μεταλλαγών στον τομέα των χρήσεων γης κατά την περίοδο κατασκευής και λειτουργίας του σταθμού μετρό, πραγματοποιήθηκε καταγραφή των δραστηριοτήτων που υπάρχουν σήμερα στην άμεση περιοχή εξυπηρέτησης του σταθμού των Σεπολίων με στόχο τη σύγκριση με καταγραφές χρήσεων γης παλαιότερων μελετών.

Η καταγραφή αυτή περιορίστηκε στις χρήσεις των ισογείων της άμεσης περιοχής εξυπηρέτησης του σταθμού μετρό Σεπολίων (περίπου σε ακτίνα 500 μ) (Χάρτης 5.5). Η επιλογή αυτή έγινε τόσο για πρακτικούς λόγους, καθώς η περιοχή εξυπηρέτησης είναι μια αρκετά μεγάλη σε έκταση περιοχή για να πραγματοποιηθεί στα πλαίσια της παρούσας έρευνας λεπτομερέστερη καταγραφή δραστηριοτήτων, αλλά και διότι τα παλαιότερα ευρήματα από τις καταγραφές χρήσεων δείχνουν τον καθοριστικό ρόλο των χρήσεων στη στάθμη του ισογείου για την εικόνα των δραστηριοτήτων που συγκεντρώνονται στην περιοχή, εκτός από την κατοικία που κυριαρχεί.

Αναλυτικότερα, η περιοχή μελέτης η οποία αποτελεί περιοχή αμιγούς κατοικίας, έχει ως κυρίαρχη χρήση σύμφωνα και με την καταγραφή της Πολεοδομικής Μελέτης Αναβάθμισης (1998), την κατοικία, με ποσοστό 82,07%. Επιπλέον η μικρή συγκέντρωση δραστηριοτήτων όπως υπηρεσίες, γραφεία εταιριών κλπ σε συνδυασμό με το χαμηλό ποσοστό τους στις στάθμες των ορόφων, μόλις 0,71% επί των συνολικών χρήσεων, ενισχύουν την επιλογή της καταγραφής στη στάθμη των ισογείων ως αντιπροσωπευτικές σε μεγάλο βαθμό για την αποτύπωση της σημερινής εικόνας των δραστηριοτήτων, καθώς και για την μελέτη της εξέλιξής τους. Ενώ αντίστοιχα, όπως φαίνεται και από τον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 6), οι κατηγορίες χρήσεων Εμπόριο – Χονδρεμπόριο – Αποθήκευση, Γραφεία – Υπηρεσίες – Διοίκηση - Μεταφορές και Εγκαταστάσεις Αναψυχής – Εστίασης εμφάνιζαν το μεγαλύτερο ποσοστό τους στην στάθμη των ισογείων, με 12,88%, 3,47% και 2,48% αντίστοιχα επί του συνόλου των χρήσεων σε αυτή τη στάθμη. Μοναδική εξαίρεση από τις κυρίαρχες χρήσεις της περιοχής η κατηγορία Μεταποίηση – Επισκευές – Κατασκευές για την οποία είχε καταγραφεί μεγαλύτερο ποσοστό στην στάθμη των υπογείων (11,42%), με σημαντικό όμως μερίδιο 5,05% και επί των συνολικών χρήσεων των ισογείων το οποίο είναι σημαντικά μεγαλύτερο του 1,81% που έχει η κατηγορία στο σύνολο των ορόφων της περιοχής.

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΑΝΑ ΣΤΑΘΜΗ				
ΧΡΗΣΗ	ΥΠΟΓΕΙΟ (%)	ΙΣΟΓΕΙΟ (%)	ΟΡΟΦΟΙ (%)	ΣΥΝΟΛΟ (%)
ΚΑΤΟΙΚΙΑ	45,54	56,25	93,59	82,07
ΕΜΠΟΡΙΟ – ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ – ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ	7,66	12,88	0,08	3,67
ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ – ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	11,42	5,05	0,07	1,81
ΓΡΑΦΕΙΑ – ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ – ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	1,81	3,47	0,71	1,46
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ – ΕΣΤΙΑΣΗΣ	0,42	2,48	-	0,65
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ – ΠΡΟΝΟΙΑ – ΥΓΕΙΑ	-	1,34	0,12	0,42
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	-	0,02	-	0,01
ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ	-	0,23	-	0,06
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	0,56	0,27	0,01	0,10
ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ – ΠΡΑΣΙΝΟ	-	0,70	-	0,18
ΚΕΝΑ ΚΤΙΡΙΑ	27,02	12,55	5,42	8,14
ΚΕΝΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ	-	1,67	-	0,43
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	5,57	3,09	-	1,02

Πίνακας 6. Αναλυτική κατανομή των χρήσεων γης (% του απόλυτου αριθμού των χώρων) ανά στάθμη στο σύνολο της περιοχής σύμφωνα με την Μελέτη Πολεοδομικής Αναβάθμισης (1998).

Η παραπάνω καταγραφή των χρήσεων γης, όπως αποτυπώνεται ποιοτικά με τις κυρίαρχες χρήσεις ισογείων και στον Χάρτη 5.2, αποτελεί την αναλυτικότερη καταγραφή που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την συγκριτική ανάλυση της σημερινής κατάστασης με μια χρονική στιγμή στο παρελθόν πριν τη λειτουργία του σταθμού Σεπόλια. Όπως προκύπτει από την ανάλυση του κ. Κλήμη, διευθυντή Μελετών της Αττικό Μετρό Α.Ε., καθώς και από το ιστορικό του έργου του μετρό της Αθήνας, η πραγματοποίησή της το 1998 περιλαμβάνεται στο καθοριστικό διάστημα πριν τη λειτουργία του σταθμού όπου έχει γίνει πλέον γνωστή η χωροθέτηση του κι έχουν ξεκινήσει να πραγματοποιούνται τα πρώτα έργα για την κατασκευή της γραμμής. Αποτελεί, λοιπόν, αποτύπωση των χρήσεων σε μια περίοδο η οποία μπορεί να ληφθεί ως αφετηρία για την μελέτη των επιδράσεων στον τομέα των χρήσεων γης.



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
**ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
 ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ.
 ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ.
 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ.**

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΚΕΝΟ ΟΙΚΟΠΕΔΟ
- ΚΕΝΟ ΚΤΙΡΙΟ
- ΜΕΤΑΤΟΙΧΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΣ
- ΕΜΠΟΡΙΟ, ΧΩΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣ
- ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
- ΣΕΝΟΔΟΧΙΑ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ ΚΑ Π
- ΓΡΑΦΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
- ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΥΓΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑ
- ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
- ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ - ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
- ΠΡΑΓΜΑΤΟΚΟΙΝΩΜΕΝΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
- ΕΡΓΟΤΑΞΙΟ ΜΕΤΡΟ

ΠΗΓΗ:

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΕΩΣ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ		διαίρεση 4
ΠΑΡΩΤΗ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΒΑΘΜΗΣ ΤΩΝ ΓΕΙΤΟΝΙΩΝ ΣΕΠΟΛΙΑ, ΑΠΩΝ ΜΕΛΕΤΙΔΟΥ, ΛΩΡΟΣ ΣΚΟΥΖΗΣ, ΚΟΛΟΚΥΝΘΟΥ		
ΤΕΥΧΟΣ: ΣΥΝΟΙΚΙΑ ΣΕΠΟΛΙΑ - ΚΟΛΟΚΥΝΘΟΥ ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ		
Μία ημερίδα ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΙΣΟΓΕΙΩΝ		αρ. ημερίδας A.1.
Ημερομηνία: 1998 Έκδοση μελέτης: 1998	Ομάδα μελέτης: Α' ΦΑΣΗ	
Αρχιτέκτονας: στελιος βασσαλος & συνεργατες Αρ. μελέτης: 05 85 61 ΑΒΗ/Α τηλ: 8537481 - 4 fax: 8537485 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Κ.Π.Π. ΠΕΡΙΦ. ΑΤΤΙΚΗΣ		αρ. εισόδου: Σ. ΒΑΣΣΑΛΟΣ Κ. ΚΑΡΑΓΟΥΔΑΣ

ΧΑΡΤΗΣ 5.2

ΘΕΜΑ: **ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΙΣΟΓΕΙΩΝ 1998**

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
 ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
 ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΚΕΝΟ ΟΙΚΟΠΕΔΟ
- ΚΕΝΟ ΚΤΙΡΙΟ
- ΜΕΤΑΤΟΚΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
- ΕΜΠΟΡΙΟ ΧΩΔΡΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ
- Π ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
- ΣΕΜΟΔΟΧΙΑ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ ΚΑ.Π.
- ΠΑΡΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
- ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΥΓΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑ
- ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΜΟΣ
- ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΟΙΝΩΝΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ - ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΕΓ ΚΕΚΡΙΜΕΝΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
- ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
- Μ ΕΡΓΟΤΑΣΙΟ ΜΕΤΡΟ

ΠΗΓΗ:

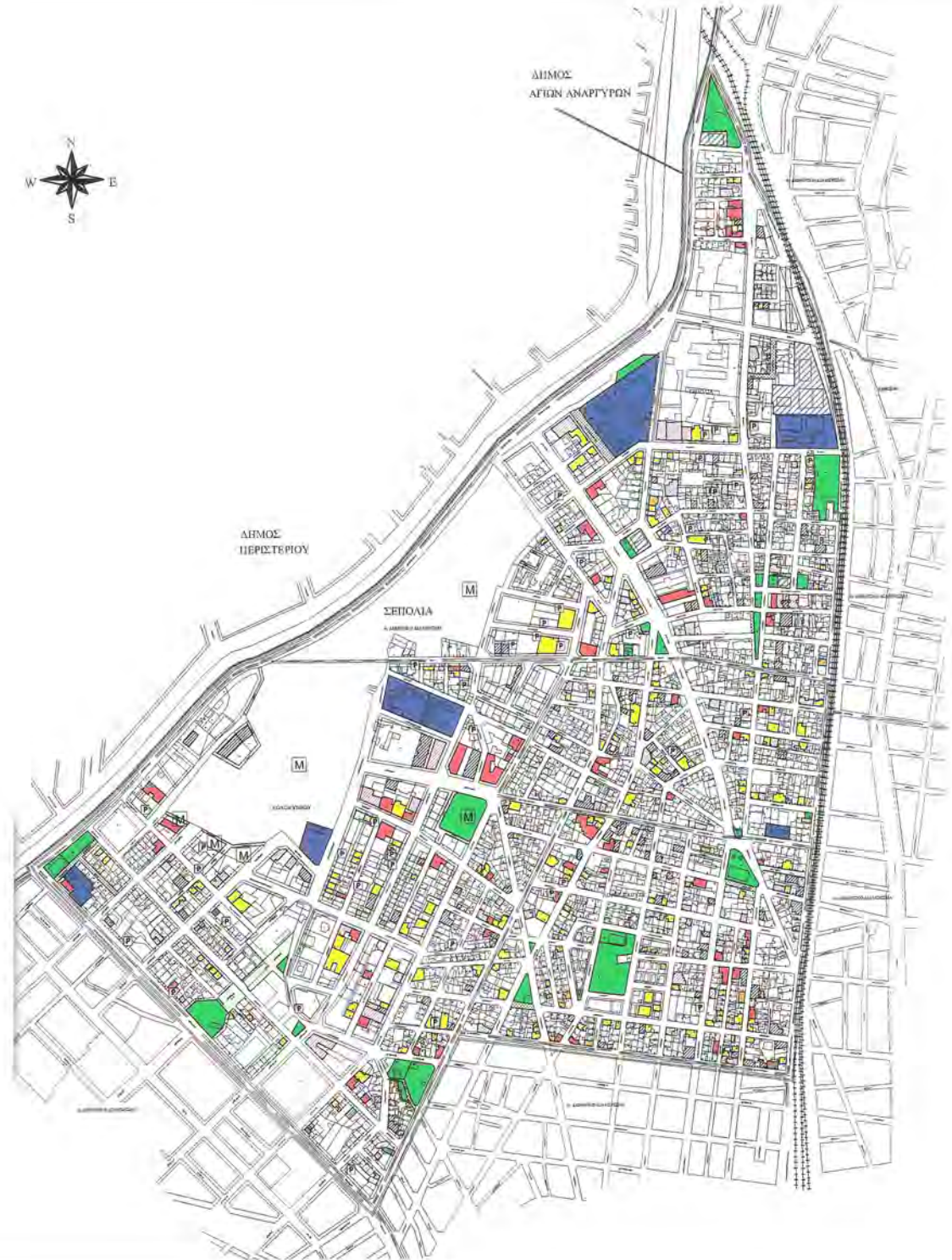
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΕΩΣ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ		Διαμερίσμα 4
αριθμ.: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΒΑΘΜΗΣ ΤΩΝ ΓΕΠΟΙΚΩΝ ΣΕΠΟΛΙΑ, ΑΓΙΟΥ ΜΕΛΕΤΙΟΥ, ΛΟΣΟΣ ΣΚΟΥΖΕ, ΚΟΛΟΚΥΝΘΩΝ		
κωδικός: ΣΥΝΟΙΚΙΑ ΣΕΠΟΛΙΑ - ΚΟΛΟΚΥΝΘΩΝ ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ		
τίτλος: ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΟΡΟΦΩΝ		κωδ. αριθμ.: A.2.
ημερομηνία: 15/01/1998 αρθρο μελέτης: ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1998		αριθμ. μελέτης: Α' ΦΑΣΗ
αρμοδιότητα: γραφείο αρχιτεκτονικών & πολεοδομικών μελετών στελιος βασσαλος & συνεργάτες Βουλιαγμένης 65 615 Αθήνα τηλ: 6537461 - 4 fax: 6537455 ΕΛΛΗΝΟΓΕΩΤΕΧΝΙΚΗ ΓΕΩΡΓΑΝΤΙΣΤΑΤΗΣ		υπεύθυνος: Σ. ΒΑΣΣΑΛΟΣ Κ. ΚΗΡΩΠΙΔΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ

5.3

ΘΕΜΑ: ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΟΡΟΦΩΝ 1998

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
 ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
 ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΚΕΝΟ ΟΙΚΟΓΕΙΩ
- ΚΕΝΟ ΚΤΙΡΙΩ
- ΜΕΤΑΤΟΝΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
- ΕΜΠΟΡΙΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ
- ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
- ΣΥΝΟΧΟΚΙΑ ΣΤΑΤΙΟΝΙΑ Κ.Α.Π.
- ΓΡΑΦΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
- ΕΡΗΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΥΠΕΡΑΠΟΘΗΚΕΙΑ
- ΡΩΝΤΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
- ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΙΝΟΧΡΗΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ - ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΣΥΚΑΧΡΙΜΕΝΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
- ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
- ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΜΕΤΡΟ

ΠΗΓΗ:

	ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ	Διαμερίσμα
	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΕΩΣ	4
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ		
υπόψη:	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΒΑΘΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΓΕΙΤΟΝΙΩΝ ΣΕΠΟΛΙΑ, ΑΠΟΝ ΜΕΛΕΤΩΝ, ΛΟΓΟΣ ΕΚΟΥΣΕΣ ΚΟΛΟΚΥΝΘΟΥ	
καταρτί:	ΣΥΝΟΧΙΑ ΣΕΠΟΛΙΑ - ΚΟΛΟΚΥΝΘΟΥ ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ	
έργο αφορά:	ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΥΠΟΓΕΙΩΝ	κωδ. σχεδίου:
υπόψη:	ΙΔΙΟΥΧΗΡΗΣ 1998	αριθμός μελέτης:
	Δ' ΦΑΣΗ	A.O.
η από αριστερά:	η από δεξιά:	
υπόψη αρμοδιότητας ή αρμοδιοτήτων μελετών	Σ ΒΑΣΙΛΑΟΣ Κ. ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ	
Στελιος Βασσαλας & συνεργάτες		
Βασιλίου 57 115 27 ΑΘΗΝΑ Τηλ: 6374711-4 fax: 6374733		
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΠΣ		

ΧΑΡΤΗΣ 5.4

ΘΕΜΑ: ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΥΠΟΓΕΙΩΝ 1998

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015

Έχουν επίσης πραγματοποιηθεί μεταγενέστερα καταγραφές των χρήσεων σε πιο μακροσκοπική κλίμακα για την περιοχή Σεπολίων – Κολοκυνθούς – Κολωνού, στα πλαίσια διαφόρων ερευνητικών εργασιών, οι οποίες όμως δεν ήταν δυνατόν να βοηθήσουν στην σύγκριση που πραγματοποιείται στην έρευνα αυτή λόγω της ανάγκης αναλυτικότερων δεδομένων για τις δραστηριότητες γύρω από την περιοχή του σταθμού.

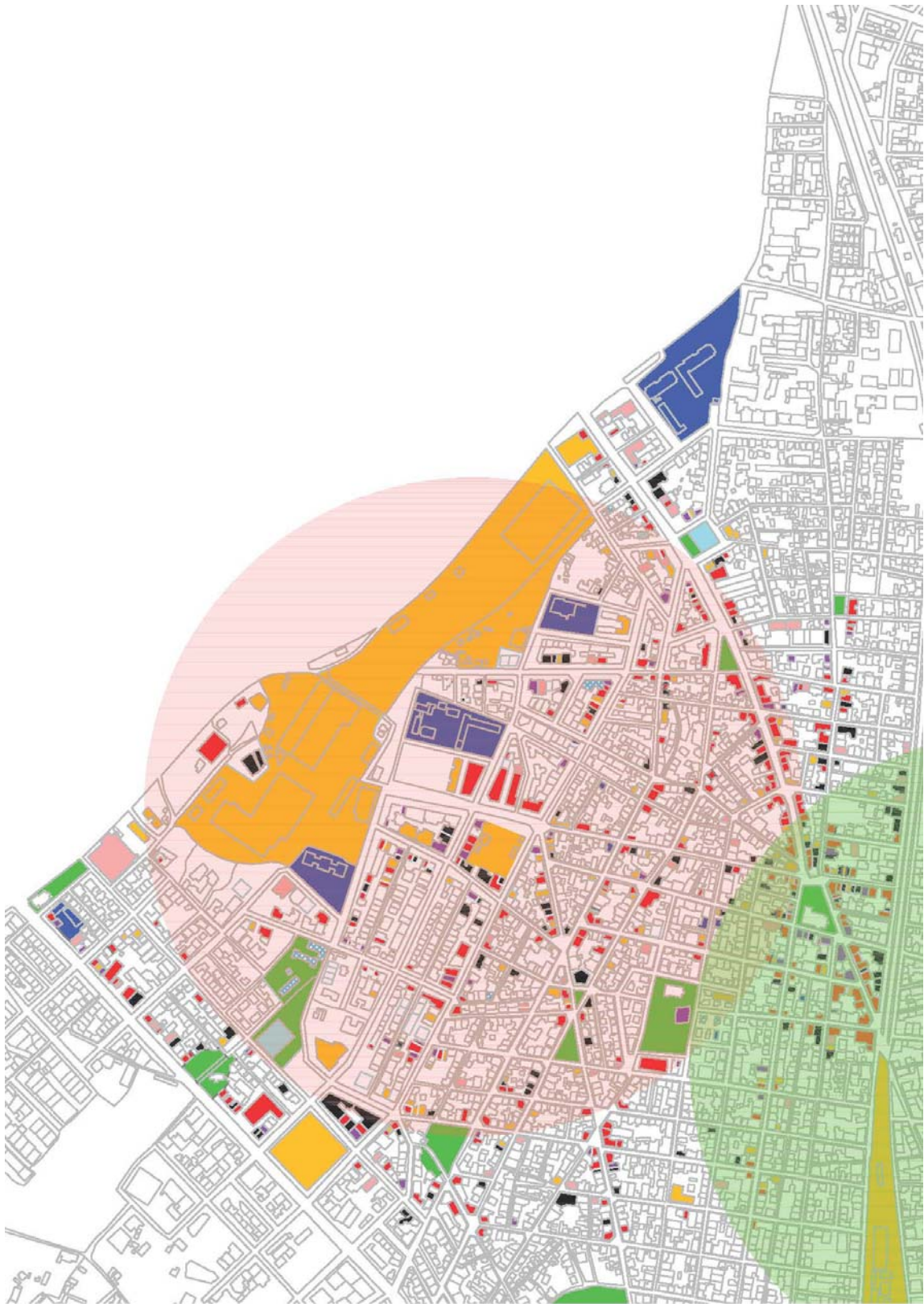
Εκτενέστερη καταγραφή των χρήσεων γης έχει πραγματοποιηθεί κατά τη σύνταξη της Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό (ΜΑΜ), τα αποτελέσματα της οποίας δημοσιεύτηκαν το 1997, κατά την οποία πραγματοποιήθηκε απογραφή χρήσεων και κοινωνικό-οικονομικών χαρακτηριστικών ολόκληρου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας.

Παρόλα αυτά τα διαθέσιμα δεδομένα από τη μελέτη δεν ήταν δυνατό να αξιοποιηθούν αποτελεσματικά από την παρούσα εργασία. Οι χάρτες των χρήσεων γης που έχουν καταρτιστεί στα πλαίσια της ΜΑΜ (βλ. Παράρτημα Χάρτες Π5 και Π6) αποτυπώνουν τις χρήσεις σύμφωνα με τη μεθοδολογία της Αττικό Μετρό, κατά την οποία αποδίδεται ανά πολύγωνο μια γενικευμένη χρήση γης. Τα πολύγωνα αποτελούν τμήματα οικοδομικών τετραγώνων, τα οποία καθορίστηκαν με κριτήρια των μελετητών και αντιστοιχίζονται με μια συγκεκριμένη χρήση γης η οποία κυριαρχεί σε αυτά, δίχως μάλιστα να αναφέρονται σε μια συγκεκριμένη στάθμη ορόφου αλλά στο σύνολο των κτιρίων.

Επιπρόσθετα, τα αναλυτικότερα στοιχεία απογραφής των δραστηριοτήτων, που υπάρχουν στην Τεχνική Έκθεση της ΜΑΜ περιλαμβάνουν τα συνολικά εμβαδά που καταλαμβάνουν οι δραστηριότητες στο σύνολο των ορόφων ομαδοποιημένες ανά Κυκλοφοριακές Ζώνες (Χάρτης Π4). Τα δεδομένα αυτά δεν έχουν επικαιροποιηθεί πρόσφατα από την Αττικό Μετρό και κατά συνέπεια ήταν αδύνατη η χρήση τους για να συγκριθούν με τη σημερινή κατάσταση.

Η επί τόπου καταγραφή των σημερινών δραστηριοτήτων στην στάθμη των ισογείων της περιοχής, πραγματοποιήθηκε του μήνες Απρίλιο - Μάιο 2014 και αποτυπώνεται στο υπόβαθρο στο Χάρτη 5.6, που ακολουθεί. Η κατηγοριοποίηση των χρήσεων γης έγινε σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση της καταγραφής της Πολεοδομικής Μελέτης Αναβάθμισης του 1998, ώστε να προκύπτουν όσο το δυνατόν πιο άμεσα συγκρίσιμα δεδομένα.

Το χαρτογραφικό υπόβαθρο λήφθηκε από το αρχείο του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος του Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ.



Χάρτης 5.5. Η περιοχή άμεσης εξυπηρέτησης του σταθμού μετρό Σεπόλια (ακτίνας 500μ)












ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ.
ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ.
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΜΠΟΡΙΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ
-  ΓΡΑΦΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
-  ΑΝΑΨΥΧΗ ΕΣΤΙΑΣΗ
-  ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
-  ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
-  ΥΓΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑ
-  ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
-  ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
-  ΚΕΝΟ ΚΤΙΡΙΟ

ΧΑΡΤΗΣ 5.6

ΘΕΜΑ: ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ
ΙΣΟΓΕΙΩΝ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:5.000

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015

5.3.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΕΩΝ

Εκτός της γενικής εικόνας που προέκυψε από την καταγραφή των χρήσεων, έγινε σύγκριση ανά κατηγορία η οποία αποτυπώθηκε, στους Χάρτες 5.7 έως 5.16 που ακολουθούν, για τις βασικές ομάδες δραστηριοτήτων εμπόριο, υπηρεσίες, μεταποίηση και αναψυχή ενώ γίνεται σύγκριση και των κενών κελυφών που εντοπίστηκαν στη στάθμη των υπογείων.

Σε ότι αφορά στις δραστηριότητες **εμπορίου**, χονδρεμπορίου και αποθήκευσης (Χάρτες 5.7 και 5.8) παρότι η ποιοτική αποτύπωση της κατάστασης δεν δίνει κάποια ιδιαίτερη μεταβολή, παρατηρείται μια ελαφριά κάμψη του αριθμού αυτών των χρήσεων. Βασικότερο εύρημα της σύγκρισης αυτής αποτελεί η διατήρηση της χωρικής κατανομής τους. Σήμερα όπως και στην καταγραφή του '98, συγκεντρώνονται πάνω στους άξονες του κύριου οδικού δικτύου της περιοχής (Χάρτης 4.9), Δυρραχίου – Λένορμαν – Φιλιππουπόλεως – Αντιγόνης – Χατζηαποστόλου – Τριανταφυλλοπούλου – Κρέοντος – Δράμας, δίχως να υπάρχουν ενδείξεις προσέλκυσής τους γύρω από το σημείο του σταθμού του μετρό.

Στον τομέα της **μεταποίησης** των κατασκευών και επισκευών (Χάρτες 5.11 και 5.12) υπήρξε μείωση, η οποία δίχως να παρουσιάζει κάποια αξιοσημείωτη διαφοροποίηση ως προς την κατανομή της στην περιοχή, είναι πιο έντονη κοντά στο σταθμό του μετρό. Υπενθυμίζεται παρόλα αυτά πως σύμφωνα με τις παλαιότερες αναλυτικές καταγραφές (Πίνακας 6) εμφάνιζε τη μεγάλη του συγκέντρωση στη στάθμη των υπογείων, για τα οποία δεν έχει πραγματοποιηθεί αντίστοιχη καταγραφή. Στην αποτύπωση του 2014, σε σχέση με τη σχετική διασπορά τους το '98, διατηρούνται περισσότερο κάποιοι μικροί θύλακες πάνω σε άξονες όπως οι Λένορμαν, Δυρραχίου και Κωνσταντινουπόλεως κυρίως από συνεργεία αυτοκινήτων, φανοποιεία κλπ.

Αντίθετα, στον κλάδο των **υπηρεσιών** (Χάρτες 5.9 και 5.10), ο οποίος αποτελούσε την 4^η σε μέγεθος κατηγορία χρήσεων μετά την κατοικία το εμπόριο και την μεταποίηση, σημειώθηκε πάρα πολύ μεγάλη αύξηση του αριθμού των δραστηριοτήτων. Παρότι από τη σύγκριση των δύο εικόνων φαίνεται μεγάλη διασπορά τους, ακολουθούν κι αυτές την τάση συγκέντρωσης των εμπορικών δραστηριοτήτων κυρίως πάνω στους βασικούς οδικούς άξονες.

Η **αναψυχή** και η **εστίαση** είναι επίσης ενισχυμένες, όπως φαίνεται στους Χάρτες 5.13 και 5.14 μέσα σε μια δεκαπενταετία υπάρχει υπερδιπλασιασμός του αριθμού τους. Αυξήθηκαν γύρω από τις οδούς Δυρραχίου, Γερακιού και Κρέοντος όπου εμφάνιζαν μικρή τάση συγκέντρωσης το '98, κοντά στο

παραδοσιακό κέντρο των Σεπολίων στην πλατεία του Αγίου Μελετίου, ενώ εμφανίζεται μια νέα τάση συγκέντρωσης τέτοιων καταστημάτων και κοντά στο σταθμό του μετρό επί της οδού Αντιγόνης.

Τέλος η αποτύπωση των **κενών** ισογείων (Χάρτες 5.15 και 5.16) δείχνει πως τα κενά καταστήματα, όπως φαίνεται από τα παραπάνω κυρίως εμπορίου και μεταποίησης, πολλαπλασιάστηκαν στην περιοχή. Η διαφορά αυτή εντοπίζεται σε μικρότερο βαθμό σε κύριους οδικούς άξονες όπως η Δυρραχίου και η Λένορμαν, όπου υπήρχε πάντα υψηλή συγκέντρωση εμπορικών δραστηριοτήτων, ενώ είναι πιο έντονη σε άξονες όπως η Αυλώνος και η Κωνσταντινούπολεως και στο τοπικό δίκτυο οδών της περιοχής.

Η αναλυτική καταγραφή των χρήσεων σε συνδυασμό με την τελευταία σύγκριση έδωσε ένα ακόμα ενδιαφέρον στοιχείο για τα Σεπόλια, σε ότι αφορά χρήσεις που εγκαταστάθηκαν σε κελύφη που ήταν κενά σύμφωνα με την καταγραφή του '98. Παρατηρείται η εγκατάσταση νέων δραστηριοτήτων σε μεγάλα κελύφη όπως του Αρχείου της Βουλής των Ελλήνων στο Καπνεργοστάσιο και ενός μεγάλου καταστήματος σουπερμάρκετ στη Λένορμαν, και των γραφείων του ΑΔΜΗΕ στη συμβολή Δυρραχίου και Κηφισού. Επίσης υπάρχουν περιπτώσεις επανάχρησης παλαιότερων κτιρίων, καθώς και αδόμητων οικοπέδων.












ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΜΠΟΡΙΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ
-  ΓΡΑΦΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
-  ΑΝΑΨΥΧΗ ΕΣΤΙΑΣΗ
-  ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
-  ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
-  ΥΓΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑ
-  ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
-  ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
-  ΚΕΝΟ ΚΤΙΡΙΟ

Πηγή: Βασσάλος Στ. & συνεργάτες, Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης των γειτονιών Κολοκουνθού, Αγίου Μελετίου, Λόφος Σκουζέ, Σεπόλια, Α Φάση, Δήμος Αθηναίων, Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως, Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Ιανουάριος 1998 και ίδια επεξεργασία.

ΧΑΡΤΗΣ 5.7

ΘΕΜΑ: **ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
ΙΣΟΓΕΙΩΝ 1998**

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:7.500

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015













ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΜΠΟΡΙΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ
-  ΓΡΑΦΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
-  ΑΝΑΨΥΧΗ ΕΣΤΙΑΣΗ
-  ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
-  ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
-  ΥΓΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑ
-  ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
-  ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
-  ΚΕΝΟ ΚΤΙΡΙΟ

ΧΑΡΤΗΣ

5.8

ΘΕΜΑ:

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ
ΙΣΟΓΕΙΩΝ 2014

ΚΛΙΜΑΚΑ:

1:7.500

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015














ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΜΠΟΡΙΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ
-  ΓΡΑΦΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
-  ΑΝΑΨΥΧΗ ΕΣΤΙΑΣΗ
-  ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
-  ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
-  ΥΓΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑ
-  ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
-  ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
-  ΚΕΝΟ ΚΤΙΡΙΟ

Πηγή: Βασσάλος Στ. & συνεργάτες, Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης των γειτονιών Κολοκυνθού, Αγίου Μελετίου, Λόφος Σκουζέ, Σεπόλια, Α Φάση, Δήμος Αθηναίων, Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως, Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Ιανουάριος 1998 και ίδια επεξεργασία.

ΧΑΡΤΗΣ

5.9

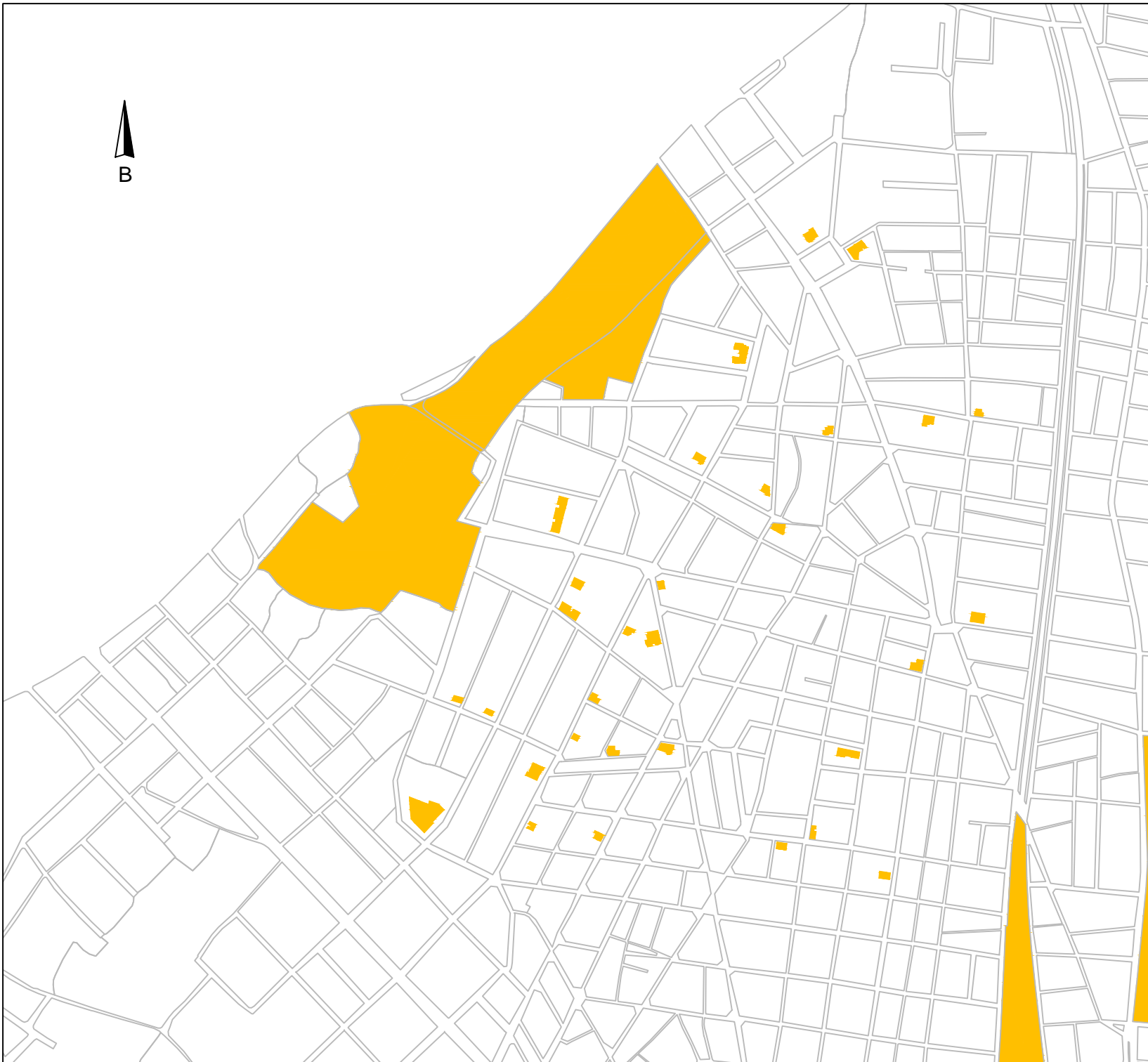
ΘΕΜΑ: ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
ΙΣΟΓΕΙΩΝ 1998

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:7.500

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015



B





ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

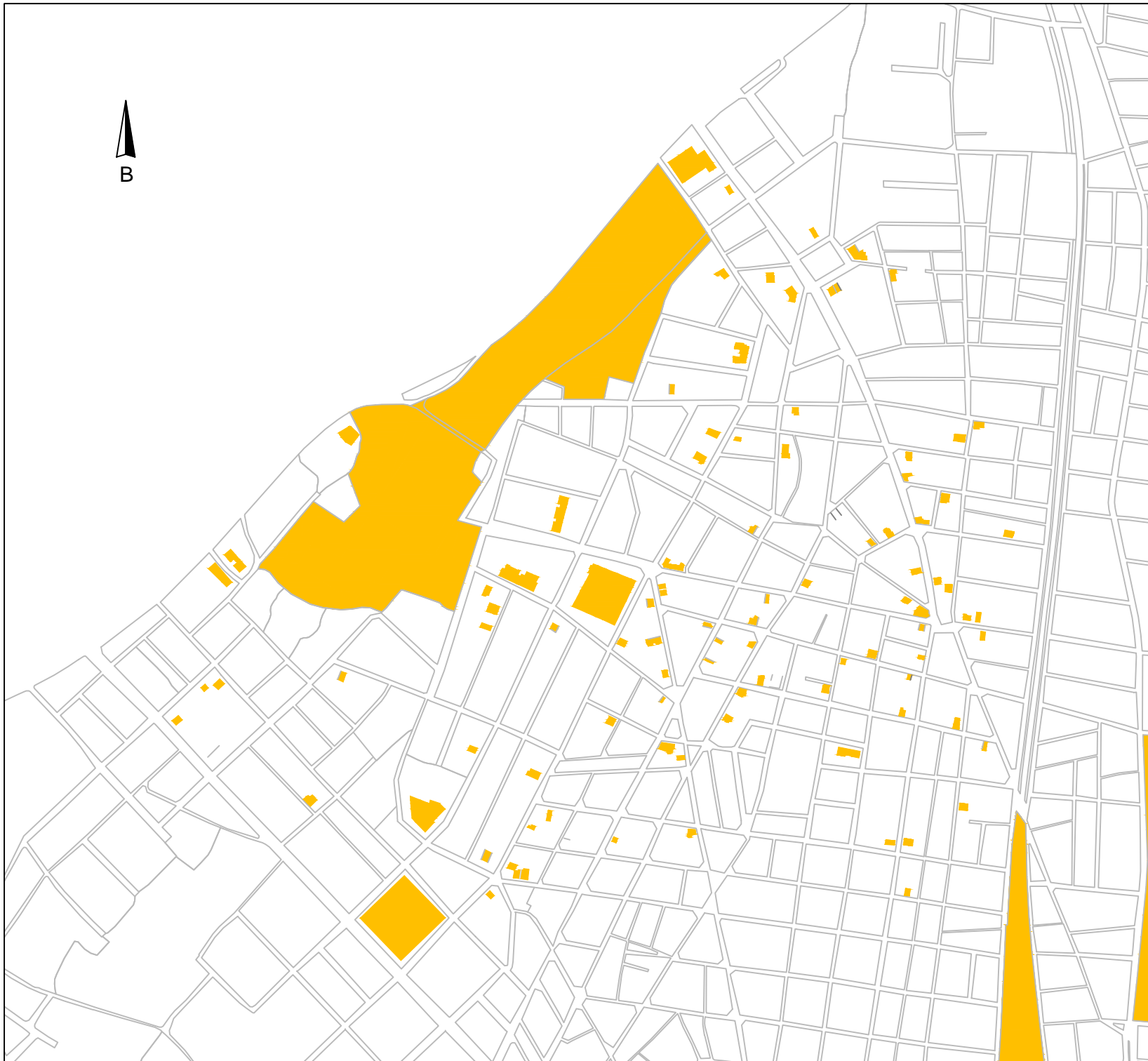
- ΕΜΠΟΡΙΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ
- ΓΡΑΦΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
- ΑΝΑΨΥΧΗ ΕΣΤΙΑΣΗ
- ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΥΓΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑ
- ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
- ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΚΕΝΟ ΚΤΙΡΙΟ

ΧΑΡΤΗΣ 5.10

ΘΕΜΑ: ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ
ΙΣΟΓΕΙΩΝ 2014

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:7.500

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015














ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΜΠΟΡΙΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ
-  ΓΡΑΦΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
-  ΑΝΑΨΥΧΗ ΕΣΤΙΑΣΗ
-  ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
-  ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
-  ΥΓΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑ
-  ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
-  ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
-  ΚΕΝΟ ΚΤΙΡΙΟ

Πηγή: Βασσάλος Στ. & συνεργάτες, Πολεοδομική Μελέτη
Αναβάθμισης των γειτονιών Κολοκυνθού, Αγίου Μελετίου,
Λόφος Σκουζέ, Σεπόλια, Α Φάση, Δήμος Αθηναίων,
Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως, Τμήμα Πολεοδομικών
Μελετών, Ιανουάριος 1998 και ίδια επεξεργασία.

ΧΑΡΤΗΣ

5.11

ΘΕΜΑ: ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
ΙΣΟΓΕΙΩΝ 1998

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:7.500

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015














ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΜΠΟΡΙΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ
-  ΓΡΑΦΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
-  ΑΝΑΨΥΧΗ ΕΣΤΙΑΣΗ
-  ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
-  ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
-  ΥΓΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑ
-  ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
-  ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
-  ΚΕΝΟ ΚΤΙΡΙΟ

ΧΑΡΤΗΣ

5.12

ΘΕΜΑ:

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ
ΙΣΟΓΕΙΩΝ 2014

ΚΛΙΜΑΚΑ:

1:7.500

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015



B














ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΜΠΟΡΙΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ
-  ΓΡΑΦΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
-  ΑΝΑΨΥΧΗ ΕΣΤΙΑΣΗ
-  ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
-  ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
-  ΥΓΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑ
-  ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
-  ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
-  ΚΕΝΟ ΚΤΙΡΙΟ

Πηγή: Βασσάλος Στ. & συνεργάτες, Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης των γειτονιών Κολοκυνθού, Αγίου Μελετίου, Λόφος Σκουζέ, Σεπόλια, Α Φάση, Δήμος Αθηναίων, Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως, Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Ιανουάριος 1998 και ίδια επεξεργασία.

ΧΑΡΤΗΣ

5.13

ΘΕΜΑ: ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
ΙΣΟΓΕΙΩΝ 1998

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:7.500

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015





ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΕΜΠΟΡΙΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ
- ΓΡΑΦΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
- ΑΝΑΨΥΧΗ ΕΣΤΙΑΣΗ
- ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΥΓΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑ
- ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
- ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΚΕΝΟ ΚΤΙΡΙΟ

ΧΑΡΤΗΣ

5.14

ΘΕΜΑ:

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ
ΙΣΟΓΕΙΩΝ 2014

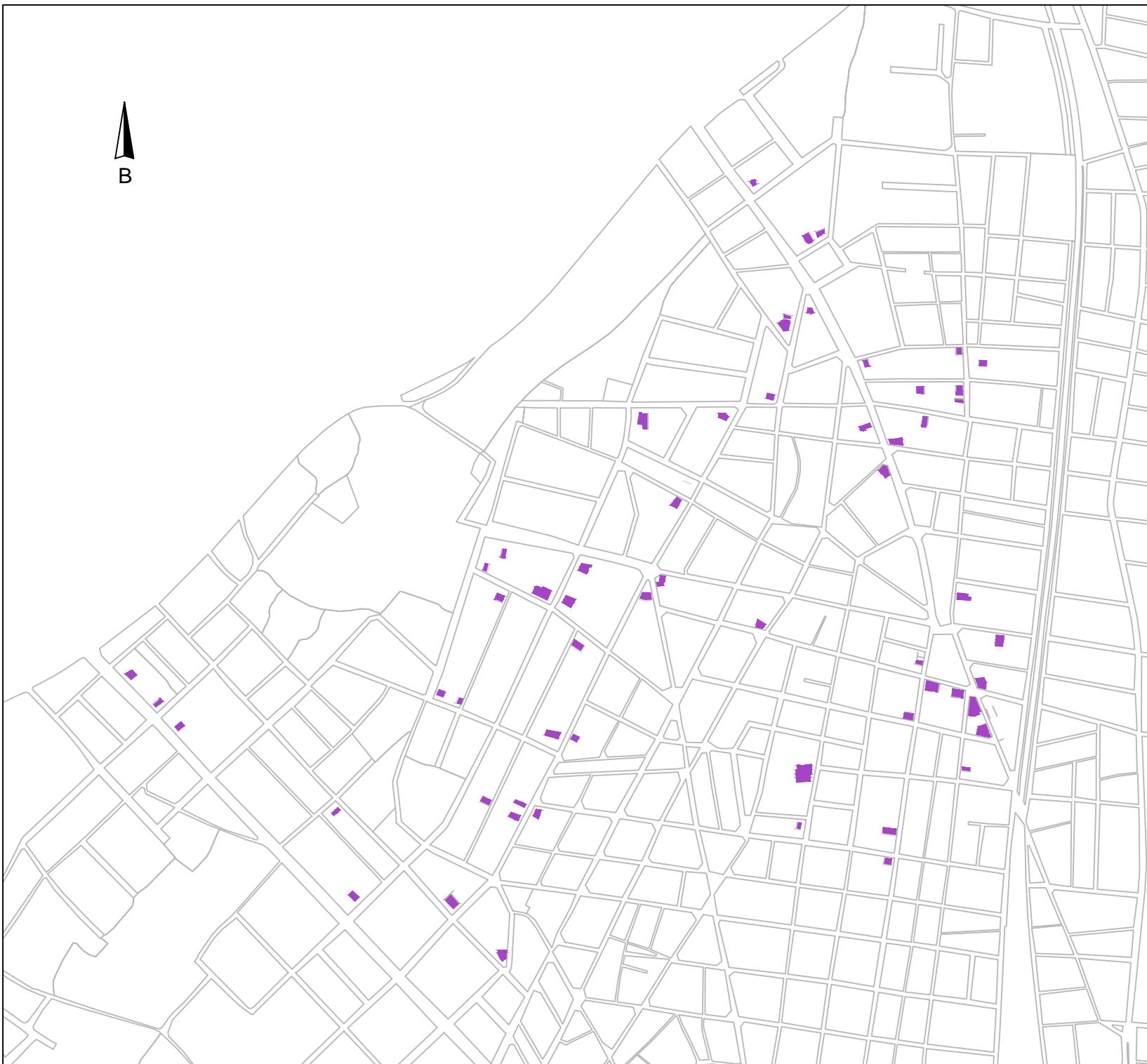
ΚΛΙΜΑΚΑ:

1:7.500

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015



B














ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΜΠΟΡΙΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ
-  ΓΡΑΦΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
-  ΑΝΑΨΥΧΗ ΕΣΤΙΑΣΗ
-  ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
-  ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
-  ΥΓΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑ
-  ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
-  ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
-  ΚΕΝΟ ΚΤΙΡΙΟ

Πηγή: Βασσάλος Στ. & συνεργάτες, Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης των γειτονιών Κολοκυνθού, Αγίου Μελετίου, Λόφος Σκουζέ, Σεπόλια, Α Φάση, Δήμος Αθηναίων, Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως, Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Ιανουάριος 1998 και ίδια επεξεργασία.

ΧΑΡΤΗΣ 5.15

ΘΕΜΑ: ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
ΙΣΟΓΕΙΩΝ 1998

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:7.500

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015





ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΕΜΠΟΡΙΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ
- ΓΡΑΦΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
- ΑΝΑΨΥΧΗ ΕΣΤΙΑΣΗ
- ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΥΓΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑ
- ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
- ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΚΕΝΟ ΚΤΙΡΙΟ

ΧΑΡΤΗΣ

5.16

ΘΕΜΑ:

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ
ΙΣΟΓΕΙΩΝ 2014

ΚΛΙΜΑΚΑ:

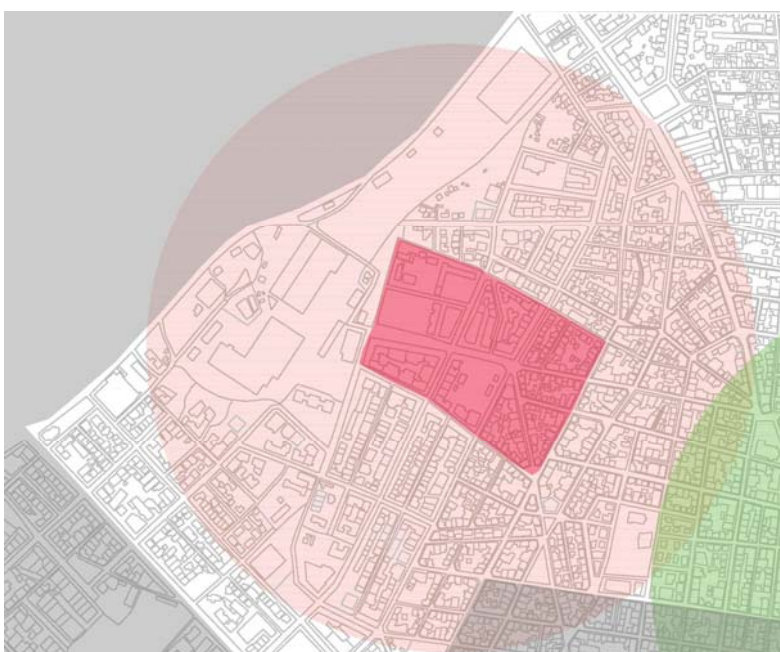
1:7.500

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015



5.3.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΟ «ΜΕΤΩΠΟ» ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

Με στόχο την περαιτέρω μελέτη της δυναμικής που αναπτύχθηκε λόγω της χωροθέτησης του σταθμού του μετρό, γίνεται επιπρόσθετα λεπτομερής παρατήρηση στην άμεση περιοχή του σε απόσταση λίγων οικοδομικών τετραγώνων. Η περιορισμένη σε έκταση περιοχή, τμήμα της ευρύτερης ακτίνας άμεσης εξυπηρέτησης του σταθμού η οποία εκτείνεται 500μ γύρω από αυτόν, αποτελείται από 1 με 2 οικοδομικά τετράγωνα εκατέρωθεν του «μέτωπου» του σταθμού στη γειτονιά, δηλαδή των σημείων εξόδου του σταθμού και τις γύρω οδούς σε ακτίνα λίγων μέτρων.



Χάρτης 5.17. Το «μέτωπο» εισόδου – εξόδου του μετρό Σεπολίων, τμήμα της περιοχής άμεσης εξυπηρέτησης του σταθμού.

Η περιοχή που επιλέχθηκε, όπως φαίνεται στο Χάρτη 5.17, περικλείεται από τις οδούς Χατζηαποστόλου, Γερακιού, Δράμας και Δόρδου και αποτελείται από 11 οικοδομικά τετράγωνα τα οποία γεινιάζουν άμεσα με τα σημεία πρόσβασης στο σταθμού στη διασταύρωση των οδών Αντιγόνης και Αμφιαράου. Επί της οδού Αντιγόνης βρίσκονται και οι 3 εισοδοί - έξοδοι του, όπου βρίσκεται και στάση-αφετηρία λεωφορείων του ΟΑΣΑ. Στα δυτικά, σε απόσταση μόλις 1 οικοδομικού τετραγώνου, η περιοχή αυτή περιορίζεται από την ύπαρξη του αμαξοστασίου της Αττικό Μετρό, ενώ στα ανατολικά περιλαμβάνει τα οικοδομικά τετράγωνα γύρω από τη διασταύρωση των οδών Αντιγόνης, Κρέοντος, Ιωαννίνων και Φιλιππουπόλεως, οι οποίες αποτελούν όλες δευτερεύουσες αρτηρίες του κύριου οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης.



ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
ΙΣΟΓΕΙΩΝ 1998

ΧΡΗΣΕΙΣ
ΙΣΟΓΕΙΩΝ 2014



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΜΠΟΡΙΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ
-  ΓΡΑΦΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
-  ΑΝΑΨΥΧΗ ΕΣΤΙΑΣΗ
-  ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
-  ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
-  ΥΓΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑ
-  ΓΟΛΠΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
-  ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
-  ΚΕΝΟ ΚΤΙΡΙΟ

ΧΑΡΤΗΣ

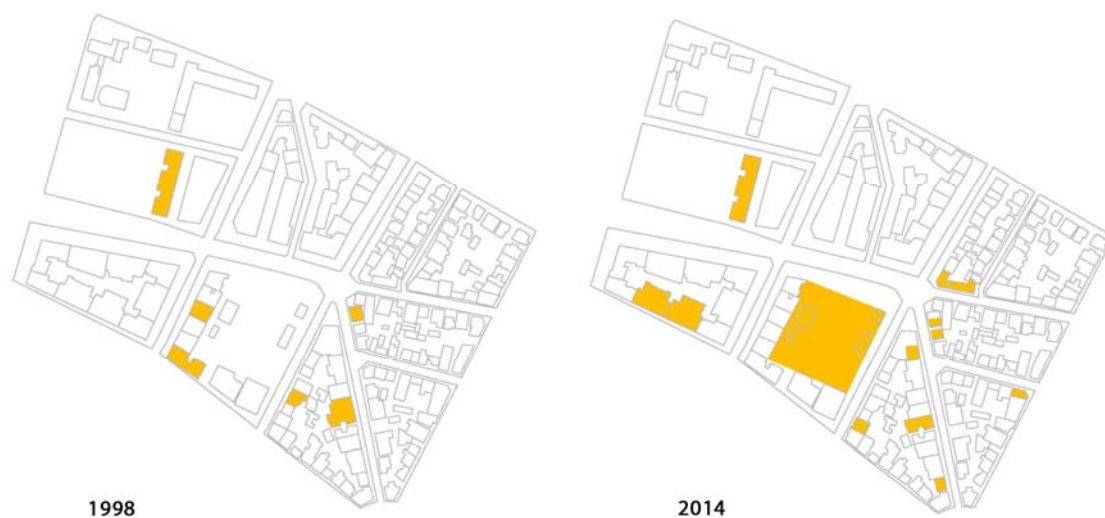
5.18

ΘΕΜΑ: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ
ΣΤΟ "ΜΕΤΩΠΟ" ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

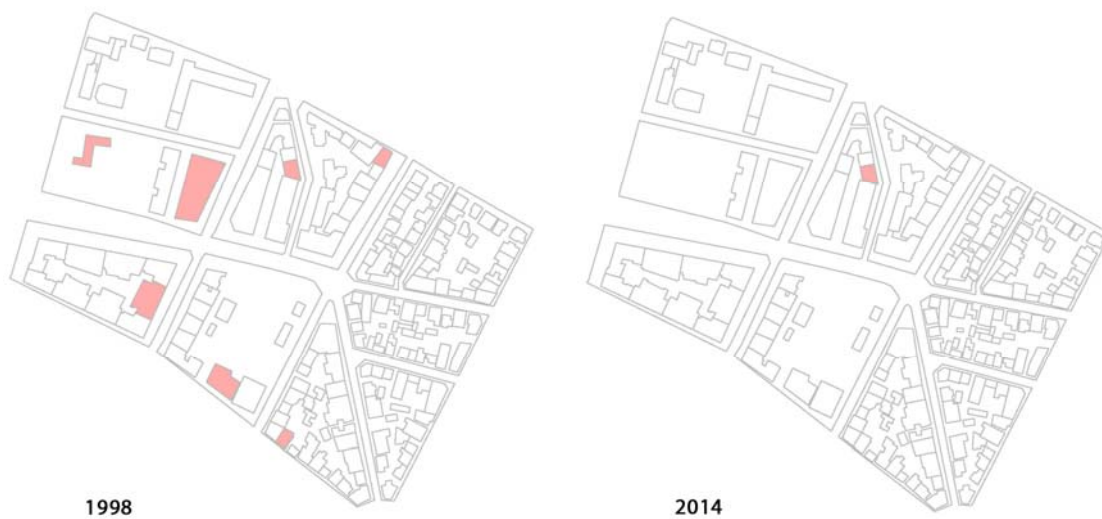
ΜΑΡΤΙΟΣ 2015



Χάρτης 5.19. Σύγκριση χρήσεων Εμπορίου – Χονδρεμπορίου – Αποθήκευσης 1998 - 2014 στο «μέτωπο» του σταθμού μετρό.



Χάρτης 5.20. Σύγκριση χρήσεων Γραφείων – Υπηρεσιών – Διοίκησης - Μεταφορών 1998 - 2014 στο «μέτωπο» του σταθμού μετρό.



Χάρτης 5.21. Σύγκριση χρήσεων Μεταποίησης – Κατασκευών - Επισκευών 1998 - 2014 στο «μέτωπο» του σταθμού μετρό.



Χάρτης 5.22. Σύγκριση χρήσεων Αναψυχής - Εστίασης 1998 - 2014 στο «μέτωπο» του σταθμού μετρό.



Χάρτης 5.23. Σύγκριση Κενών χώρων στη στάθμη του ισογείου 1998 - 2014 στο «μέτωπο» του σταθμού μετρό.

Η πρώτη βασική παρατήρηση από τη σύγκριση των χρήσεων (Χάρτης 5.18) στην περιορισμένη αυτή περιοχή γύρω από το σταθμό γίνεται για το τμήμα που κατά τις χρήσεις του 1998 αποτελούσε ελεύθερο – κοινόχρηστο χώρο ενώ σήμερα έχει μετατραπεί σε υπαίθριο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων. Ο χώρος αυτός ο οποίος σύμφωνα και με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Χάρτης 4.6) προοριζόταν για χώρος πρασίνου εξυπηρετεί τη στάθμευση οχημάτων των κατοίκων της περιοχής και όσων χρησιμοποιούν το σταθμό Σεπόλια για να μετεπιβιβαστούν από το ΙΧ όχημά τους στο μετρό. Όπως φαίνεται και ο αδόμητος σήμερα χώρος στη διασταύρωση των οδών Χατζηαποστόλου και Αντιγόνης, όπου το 1998 καταγράφεται δραστηριότητα μεταποίησης, λειτούργησε τα προηγούμενα χρόνια επίσης ως παρκινγκ αυτοκινήτων. Καθοριστικό ενδεχομένως ρόλο στη δημιουργία αυτών των χώρων στάθμευσης έπαιξε η χωροθέτηση του σταθμού του μετρό και ιδίως η λειτουργία του ως τερματικός σταθμός της Γραμμής 2 στη διαδρομή Σεπόλια – Δάφνη, τα πρώτα 4 χρόνια λειτουργίας της, το διάστημα 2000 – 2004.

Οι εμπορικές χρήσεις δεν σημειώνουν κάποια ιδιαίτερη αυξομείωση σε αυτή την περιοχή. Ακριβώς στο σημείο του σταθμού (Αντιγόνης και Αμφιαράου) εγκαταστάθηκε ένας μεγάλος χώρος εμπορικού καταστήματος (Max Stores), όπως προέκυψε και από τις συνεντεύξεις με τους μεσίτες, ο οποίος αντικατέστησε κάποια μεταποιητική δραστηριότητα. Παρότι δεν υπάρχει αλλαγή στο αριθμό αυτών των δραστηριοτήτων, υπήρξαν αλλαγές είτε με την παύση λειτουργίας μέρους αυτών (πχ στο τετράγωνο μεταξύ Αντιγόνης, Αμφιαράου,

Χατζηαποστόλου και Γερακιού), είτε τη μεταστέγαση και τη λειτουργία νέων εμπορικών καταστημάτων.

Στις κατηγορίες των υπηρεσιών, μεταποίησης και αναψυχής – εστίασης η μεταβολή είναι αντίστοιχη με αυτή στην ευρύτερη περιοχή εξυπηρέτησης του σταθμού. Οι μεταποιητικές δραστηριότητες μειώνονται σημαντικά, κάτι που παρουσιάζεται σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό στα οικοδομικά τετράγωνα γύρω από το μετρό (Χάρτης 5.21). Αντίθετα, οι υπηρεσίες και τα καταστήματα αναψυχής και εστίασης παρουσιάζουν αύξηση, δείχνοντας μια τάση συγκέντρωσης γύρω από τη διασταύρωση των οδών Αντιγόνης – Κρέοντος – Ιωαννίνων – Φιλιππουπόλεως, εκτοπίζοντας παλαιότερες εμπορικές χρήσεις.

Η ύπαρξη των κενών ισογείων είναι και εδώ αυξημένη παρά την εγγύτητα στο σταθμό, τα οποία φαίνεται να μετατοπίζονται από βορειότερα κυρίως νοτιότερα της οδού Αντιγόνης δίχως να μπορεί να εξαχθεί κάποιο ασφαλές συμπέρασμα για αυτή τη διαφοροποίηση. Σημειώνεται παρόλα αυτά, πως παρά τον πολλαπλασιασμό των κενών ισογείων στην ευρύτερη περιοχή, δεν εντοπίζονται καθόλου κενά στον βασικό άξονα του «μετώπου» του σταθμού που αποτελούν οι οδοί Αντιγόνης και Φιλιππουπόλεως.

5.3.4 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η καταγραφή των δραστηριοτήτων στην περιοχή εξυπηρέτησης του σταθμού σε σύγκριση και με την παλαιότερη καταγραφή του 1998, μπορεί να δώσει χρήσιμα συμπεράσματα για την επίδραση της λειτουργίας του σταθμού συνολικά στη δομή του αστικού ιστού των Σεπολίων.

Παρά τις αυξομειώσεις που παρατηρούνται ανά είδος δραστηριοτήτων, δεν προκύπτει σημαντική μεταβολή στις κεντρικότητες που υπήρχαν στην περιοχή μελέτης πριν το μετρό. Ακόμα και σήμερα οι βασικοί πόλοι γύρω από τους οποίους υπάρχει πυκνή συγκέντρωση δραστηριοτήτων, είναι οι βασικές αρτηρίες του κύριου οδικού δικτύου Δυρραχίου, Λένορμαν, Αυλώνος, Κρέοντος, Ιωαννίνων, Αντιγόνης. Ισχυρότερο κέντρο των Σεπολίων παραμένει ο πόλος της πλατείας του Αγίου Μελετίου, η οποία αποτελεί το παραδοσιακό εμπορικό κέντρο της περιοχής σε άμεση σύνδεση με τον άξονα της Δυρραχίου ο οποίος φαίνεται ως ο ισχυρότερος μεταξύ των παραπάνω. Το ισχυρότατο δίπολο Δυρραχίου – Άγιο Μελέτιος συνδέει την Λεωφόρο Κηφισού (Εθνική οδός) με την Λεωφόρο Λιοσίων, αποτελώντας το βασικό κέντρο των Σεπολίων, το οποίο καταλήγει πέρα από την οδό Κωνσταντινουπόλεως και τις γραμμές του ΟΣΕ, στο σταθμό Αττική ο οποίος αποτέλεσε για δεκαετίες το μοναδικό σταθμό Μέσων Σταθερής Τροχιάς που εξυπηρετούσε την περιοχή, με δυνατότητα

άμεσης πρόσβασης τόσο στο κέντρο της Αθήνας όσο και στα βόρεια και νότια προάστια της πόλης.

Συνεπώς, δεν παρατηρείται ούτε μετατόπιση στο κέντρο βάρους της κατανομής των δραστηριοτήτων, ούτε εμφανίζονται νέες κεντρικότητες στην άμεση περιοχή εξυπηρέτησης του σταθμού.

Η τάση αυτή που φαίνεται ότι διατηρείται στην περιοχή εδώ και δεκαετίες έρχεται σε αντίθεση με τις κατευθύνσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Χάρτης 4.6), όπου δεν υπάρχει πρόβλεψη ούτε για τοπικό κέντρο γειτονιάς γύρω από τον Άγιο Μελέτιο. Κατά το ΓΠΣ τοπικό κέντρο της γειτονιάς Σεπολίων (βλ. Χάρτη 4.5) ορίζεται γύρω από την οδό Κρέοντος σε επαφή με το κέντρο γειτονιάς Κολοκυνθούς γύρω από το σημείο του σταθμού, κάτι που δείχνει ότι η δυναμική του σταθμού δεν κατάφερε να ανατρέψει μια παγιωμένη κατάσταση στη λειτουργία των Σεπολίων.

Η διατήρηση ως ισχυρών πόλων των βασικών οδικών αξόνων και της πλατείας του Αγ. Μελετίου, ενισχύεται και από την παρατήρηση της γειτονιάς του Λόφου Σκουζέ όπου το προτεινόμενο τοπικό κέντρο δεν ανιχνεύεται καν από την καταγραφή, καθώς φαίνεται ότι και εδώ κυριαρχούν οι κεντρικότητες των οδών Δράμας, Ιωαννίνων και ο Άγιος Μελέτιος που περιβάλλουν το λόφο.

Επιπλέον, πέρα από το σταθμό, άλλες νέες χρήσεις που εγκαθίστανται σε κτίρια στα Σεπόλια και αναλύονται περαιτέρω σε επόμενη παράγραφο, όπως στο Καπνεργοστάσιο ή το παλιό Βουστάσιο δεν φαίνεται να λειτουργούν ως πόλοι έλξης νέων οι διαφορετικών δραστηριοτήτων έστω και σε σημειακό επίπεδο.

Τέλος, σε ότι αφορά στο «μέτωπο» του μετρό Σεπόλια, όπως αναλύθηκε παραπάνω, ο σταθμός προσέλκυσε 1-2 σημαντικές σε μέγεθος χρήσεις όπως το μεγάλο εμπορικό κατάστημα Max Store και ο χώρος στάθμευσης στην οδό Αντιγόνης, ενώ προσέλκυσε στα γειτονικά οικοδομικά τετράγωνα μικρότερης κλίμακας δραστηριότητες στον τομέα της Αναψυχής – Εστίασης και των Υπηρεσιών.

5.4 ΜΕΤΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

5.4.1 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Στις προηγούμενη ενότητα έγινε προσπάθεια να ανιχνευτούν οι μεταλλαγές που συντελέστηκαν το χρονικό διάστημα 1998 – 2014 στην εγκατάσταση των δραστηριοτήτων ανά κλάδο, με στόχο να αξιολογηθεί η επίδραση της λειτουργίας του σταθμού στη δομή του αστικού ιστού γύρω από αυτών. Η προσέγγιση αυτή πραγματοποιήθηκε δίχως να ληφθεί υπόψη η βασικότερη κατηγορία χρήσεων γης στην περιοχή μελέτης, αυτή της κατοικίας.

Η χρήση της κατοικίας, ως η κυρίαρχη χρήση στα Σεπόλια, αποτελεί τον κυριότερο παράγοντα για τη διαμόρφωση της περιοχής και κατ' επέκταση παίζει καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη και όλων των παραπάνω κλάδων δραστηριοτήτων που εγκαθίστανται σε αυτήν. Συνεπώς η εξέλιξη που υπάρχει την περίοδο αυτή όσον αφορά στο κτιριακό απόθεμα, συνδέεται κυρίως με την οικοδομική δραστηριότητα στον τομέα της κατοικίας.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, από τη δεκαετία του '70 και μετά με την αύξηση των Συντελεστών Δόμησης και Κάλυψης, την αλλαγή του συστήματος δόμησης και των επιτρεπόμενων υψών στην οικοδομή, ξεκίνησε μια μεταβατική εποχή για τα Σεπόλια τα οποία άρχισαν να ανοικοδομούνται με γρήγορο ρυθμό και να αλλάζουν χαρακτήρα. Επιπλέον μετά και τον ΓΟΚ του '85, την περαιτέρω αύξηση των Συντελεστών Δόμησης και των υψών, καθώς και με την ακόμα μεγαλύτερη εφαρμογή του συστήματος της αντιπαροχής, παρουσιάστηκε τεράστια ανοικοδόμηση πολυκατοικιών.

Τα πρώτα στοιχεία για τη συνέχιση και ισχυροποίηση αυτής της δυναμικής με τη χωροθέτηση του σταθμού στα Σεπόλια, έδωσαν οι συνεντεύξεις με τους μεσίτες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, που παρουσίασαν μια εικόνα ραγδαίας αύξησης στην κατασκευή πολυκατοικιών, ιδίως μετά τα μέσα της δεκαετίας του '90.

Η πρώτη εντύπωση από την επί τόπου έρευνα στο πεδίο, επιβεβαιώνει την τάση που διαφαίνεται να υπάρχει από τις περιγραφές των μεσιτών. Η οικοδόμηση νέων πολυκατοικιών έχει πραγματοποιηθεί κυρίως ανατολικότερα της οδού Δράμας και ιδίως της οδού Κρέοντος μέχρι την περιοχή του αμαξοστασίου του μετρό. Περιοχή με μεγαλύτερο ΣΔ (3,00) σε σχέση με τις δυτικότερες περιοχές ως την οδό Κωνσταντινουπόλεως όπου περιλαμβάνεται και η γειτονιά του Λόφου Σκουζέ με μικρότερους ΣΔ (από 2,10) και κάλυψη.

Παρατηρείται πως οι νέες οικοδομές, που χτίστηκαν τις τελευταίες δύο δεκαετίες είχαν κατά κύριο λόγο πολύ μεγάλα ύψη άνω των 7 ορόφων, φτάνοντας ακόμα και τους 9. Στη συντριπτική τους πλειοψηφία δεν διαθέτουν ψηλά ισόγεια τα οποία προορίζονται για καταστήματα, αλλά χώρους κατοικίας, πιλοτές για τη στάθμευση αυτοκινήτων και χώρους αποθηκών για τους ενοίκους των κτιρίων.



Εικόνα 5.1. Χαρακτηριστικό παράδειγμα πρόσφατης οικοδομής στη διασταύρωση των οδών Ιωαννίνων και Δράμας.



Εικόνα 5.2. Μονοκατοικία ακριβώς πάνω στο «μέτωπο» του σταθμού στη διασταύρωση των οδών Φιλιππουπόλεως και Ιωαννίνων.



Εικόνα 5.3. Νέες πολυκατοικίες στην οδό Χατζηηραποστόλου γύρω από το χώρο του παλιού Βουστασίου ο οποίος έχει αναπλαστεί.



Εικόνα 5.4. Πολυόροφες οικοδομές των τελευταίων δύο δεκαετιών στην οδό Τριανταφυλλοπούλου, πλησίον του παλαιού Βουστασίου και του αμαξοστασίου του μετρό.



Εικόνα 5.5. Παλαιά ισόγεια κατοικία στην οδό Τμώλου, μεταξύ Κρέοντος και Δράμας.



Εικόνα 5.6. Χαρακτηριστικό παράδειγμα κατοικίας του Λόφου Σκουζέ, περιοχή με χαμηλότερο ΣΔ και επιτρεπόμενα ύψη κτιρίων.

5.4.2 ΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΜΕΤΑΛΛΑΓΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Με στόχο την επιβεβαίωση αυτής της κοινής διαπίστωσης που προκύπτει τόσο από τις συνεντεύξεις των μεσιτών όσο και από την αρχική έρευνα στο πεδίο, επιδιώκεται η περαιτέρω εξέταση του βαθμού και των χαρακτηριστικών που είχε η οικιστική ανάπτυξη μετά τη λειτουργία του μετρό στα Σεπόλια. Στην παράγραφο αυτή αναζητούνται στοιχεία για την έκταση, τις ιδιαιτερότητες και το βαθμό που συνέβη ανάλογα με την εγγύτητα στο σταθμό και το προϋπάρχον κτιριακό απόθεμα.

Ως βασικό εργαλείο χρησιμοποιούνται στοιχεία από την καταγραφή των υψών των κτιρίων κατά τη Μελέτη Πολεοδομικής Αναβάθμισης των Γειτονιών Σεπολίων και Κολοκυνθούς (1998) (Χάρτης 5.24). Οι μεταβολές στα ύψη των κτιρίων στο διάστημα 1998 – 2014 είναι ενδεικτικό της ανάπτυξης της οικοδομικής δραστηριότητας που συντελέστηκε στο διάστημα αυτό.

Για την αναλυτική καταγραφή της σημερινής κατάστασης επιλέχθηκαν δύο τμήματα της περιοχής άμεσης εξυπηρέτησης του σταθμού (Χάρτης 5.25). Το πρώτο τμήμα είναι το «μέτωπο» του σταθμού, όπως και στην περίπτωση εμφάθυνσης κατά τη σύγκριση των δραστηριοτήτων (παράγραφος 5.3.3). Το δεύτερο, είναι η περιοχή μερικά οικοδομικά τετράγωνα νότια του σταθμού που περικλείεται από τους σταθμούς Αντιγόνης, Χατζηαποστόλου, Κλεομήδους και Κρέοντος. Όπως προέκυψε και από τις διαπιστώσεις των επαγγελματιών στον τομέα των ακινήτων, το τμήμα αυτό περιλαμβάνεται στη ζώνη 4 οικοδομικών τετραγώνων πάνω και κάτω από το σταθμό Σεπολίων όπου παρατηρήθηκε μεγαλύτερη κινητικότητα στην οικοδομική δραστηριότητα. Περιλαμβάνονται οι άξονες που αναφέρθηκαν ως χαρακτηριστικότεροι αυτής της δραστηριότητας, δηλαδή οι οδοί Χωρέμη, Τριανταφυλλοπούλου, Χατζηαποστόλου, Αμφιαράου και Κρέοντος.

Η καταγραφή των υψών, όπως αποτυπώνεται στο υπόβαθρο του Χάρτη 5.26, πραγματοποιήθηκε παράλληλα με την καταγραφή των δραστηριοτήτων κατά το μήνα Μάιο του 2014. Παρουσιάζονται ομαδοποιημένα ύψη ανά δύο στάθμες για κτίρια από 1 έως 6 ορόφους, τα κτίρια άνω των 6 ορόφων και τα αδόμητα οικόπεδα όπως στην καταγραφή του 1998, ώστε να υπάρχει άμεση σύγκριση των δύο εικόνων.



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΟΙΚΟΠΕΔΑ
- ▨ 1 - 2 ΟΡΟΦΟΙ
- ▤ 3 - 4 ΟΡΟΦΟΙ
- ▥ 5 - 6 ΟΡΟΦΟΙ
- ΑΝΩ ΤΩΝ 6 ΟΡΟΦΩΝ

ΠΗΓΗ:

	ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΕΩΣ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ	διαμερισμό 4
κατάληξη	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΩΝ ΓΕΙΤΟΝΙΩΝ ΣΕΠΟΛΙΑ, ΑΓΙΩΝ ΜΕΛΕΤΙΟΥ, ΛΟΦΟΣ ΣΚΟΥΡΑΣ, ΚΟΛΟΚΥΝΘΟΥ	
παραγωγή	ΣΥΝΟΚΙΑ ΣΕΠΟΛΙΑ - ΚΟΛΟΚΥΝΘΟΥ ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ	
κλίμα	ΥΨΗ ΚΤΙΡΙΩΝ	αριθμ. σχεδίου A.15.
ημερομηνία έκδοσης	Ιανουάριος 1998	α' φάση
επιτελεστές	Γραφείο αρχιτεκτονικών & πολεοδομικών μελετών στελιος βασσαλος & συνεργατες Βασιλειού 95 65 61 ΑΘΗΝΑ τηλ. 6537451 - fax 6537 655 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΟΥ	αριθμ. αδειας Ε. ΒΑΣΙΛΑΔΗΣ & ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΟΥ

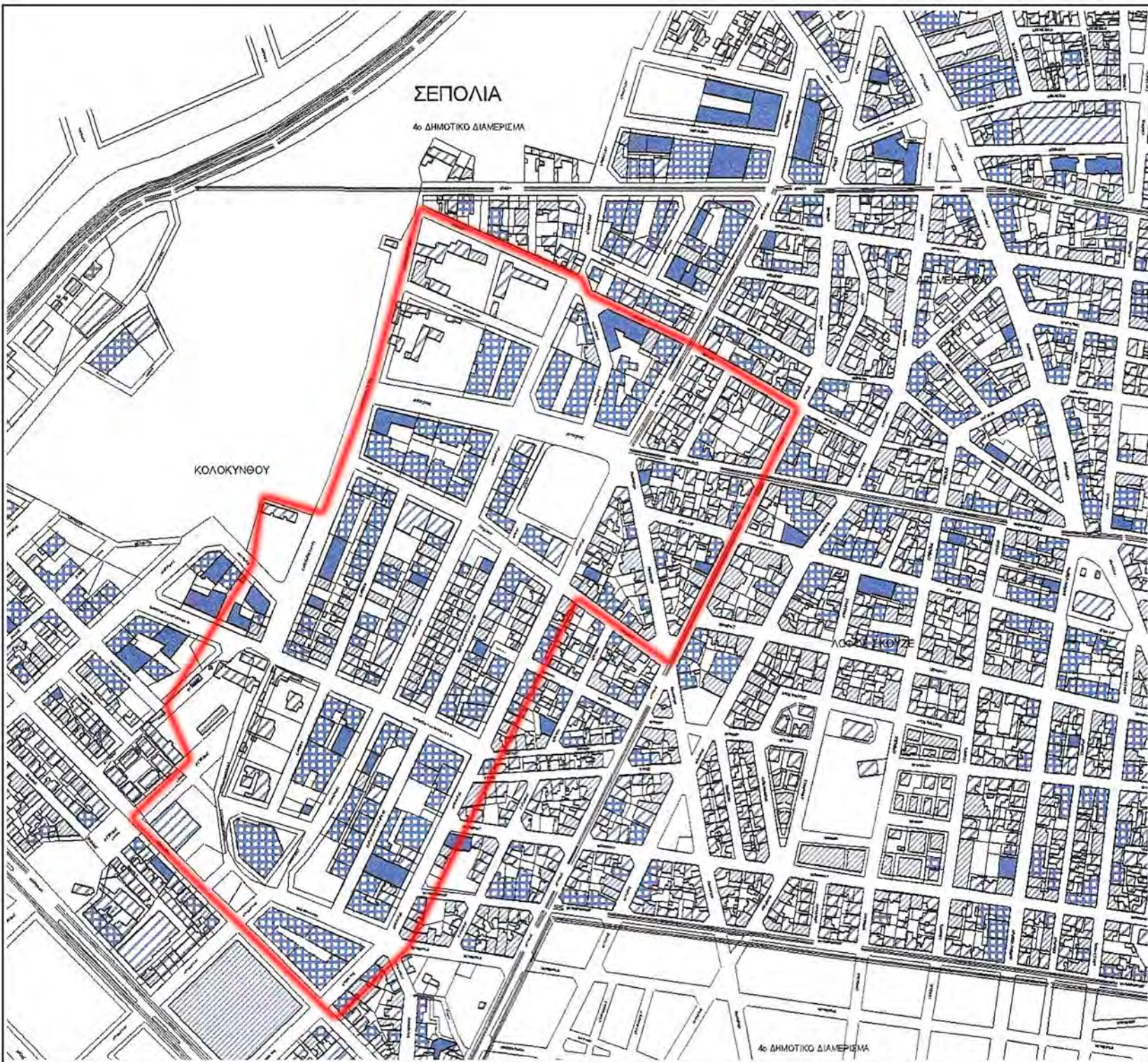
ΧΑΡΤΗΣ

5.24

ΘΕΜΑ:

ΥΨΗ ΚΤΙΡΙΩΝ
1998

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
 ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
 ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΟΙΚΟΠΕΔΑ
- ▨ 1 - 2 ΟΡΟΦΟΙ
- ▨ 3 - 4 ΟΡΟΦΟΙ
- ▨ 5 - 6 ΟΡΟΦΟΙ
- ΑΝΩ ΤΩΝ 6 ΟΡΟΦΩΝ

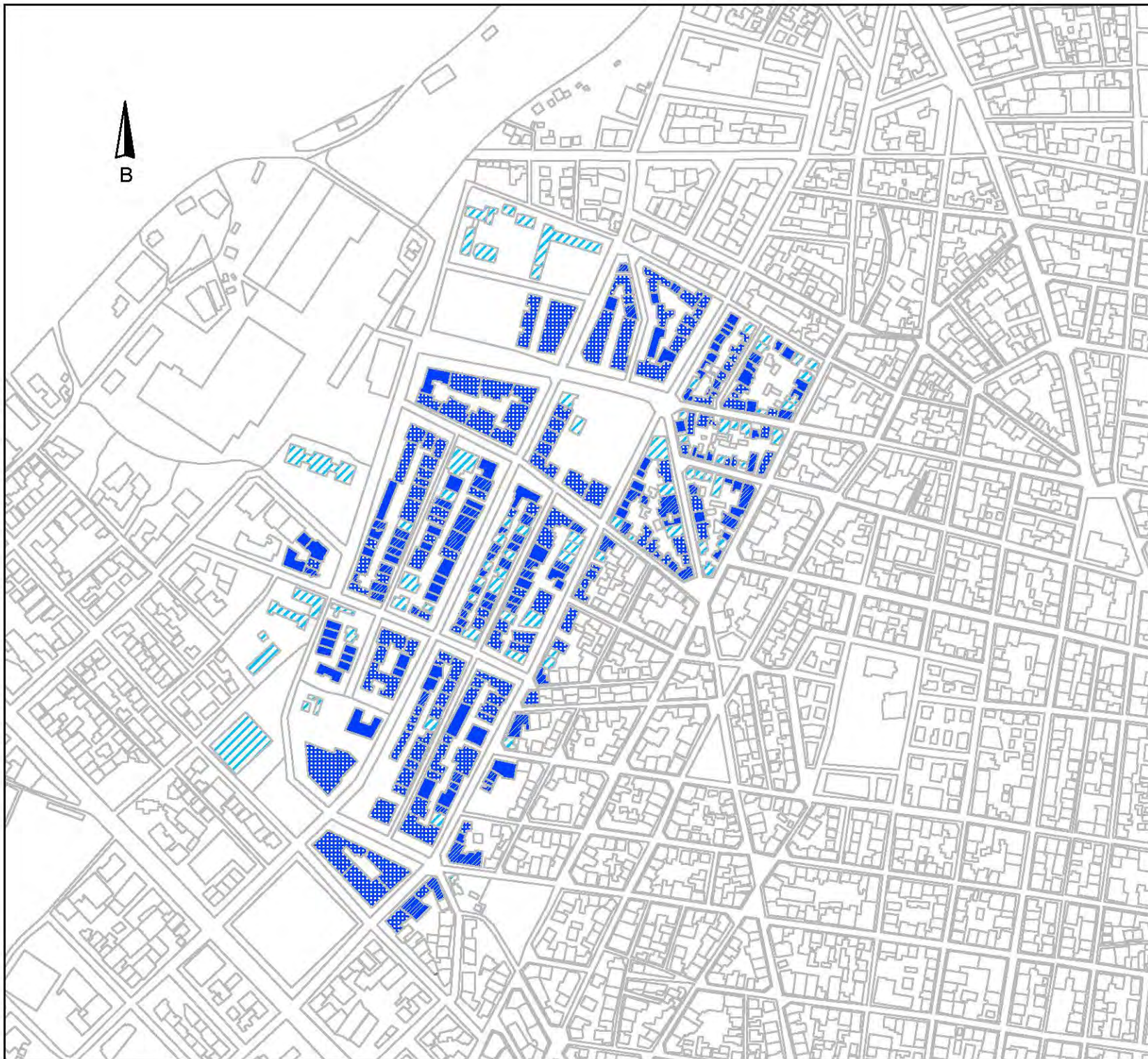
ΠΗΓΗ:

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΕΩΣ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ		διαμερίσμα 4
κωδ. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΩΝ ΓΕΙΤΟΝΙΩΝ ΣΕΠΟΛΙΑ, ΛΙΠΟΥ ΜΕΛΕΤΙΩΝ, ΛΟΦΟΣ ΣΚΟΥΖΕΣ, ΚΟΛΟΚΥΝΘΟΥ		
περιοχή ΣΥΝΟΚΙΑ ΣΕΠΟΛΙΑ - ΚΟΛΟΚΥΝΘΟΥ ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ		
κωδ. σχέδιου ΥΨΗ ΚΤΙΡΙΩΝ		κω. αριθμός A.15.
ημερομηνία έκδοσης ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1998	αριθμός μελέτης Α' ΦΑΣΗ	κω. σχέδιου Ε ΒΑΣΙΛΟΣ Κ. ΜΑΡΣΟΠΟΥΛΟΣ
κωδ. μελέτης γραφείο αρχιτεκτονικών & πολεοδομικών μελετών στελιος βασσαλος & συνεργατες Βουλιαγα 85 85 61 ΑΘΗΝΑ τηλ. 6537491 - 4 fax. 6537 455 <small>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΓΕΩΡΓΙΑ ΚΟΥΤΣΑΚΗ</small>		

ΧΑΡΤΗΣ 5.25

ΘΕΜΑ: **ΥΨΗ ΚΤΙΡΙΩΝ 1998**

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
 ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
 ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΟΙΚΟΠΕΔΑ
-  1 - 2 ΟΡΟΦΟΙ
-  3 - 4 ΟΡΟΦΟΙ
-  5 - 6 ΟΡΟΦΟΙ
-  ΑΝΩ ΤΩΝ 6 ΟΡΟΦΩΝ

ΧΑΡΤΗΣ

5.26

ΘΕΜΑ:

ΥΨΗ ΚΤΙΡΙΩΝ
 2014

ΚΛΙΜΑΚΑ:

1:5.000

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015

Επιπλέον, για να υπάρχει πιο ολοκληρωμένη εικόνα της μεταβολής που συντελέστηκε στον τομέα αυτό, χρησιμοποιείται καταγραφή του 1998, που περιλαμβάνει τα κενά οικοπέδα, τα κενά κτίρια και τα ερειπωμένα κτίρια που υπήρχαν στην περιοχή κατά την εκπόνηση της Μελέτης Πολεοδομικής Αναβάθμισης (Χάρτης 5.27). Από την καταγραφή διαπιστώνεται η ύπαρξη περισσότερων αδόμητων και μεγαλύτερων σε επιφάνεια οικοπέδων, στο κομμάτι της περιοχής μελέτης γύρω από το αμαξοστάσιο του μετρό και ανατολικότερα της οδού Κρέοντος.

Ο συνδυασμός της σύγκρισης των υψών των κτιρίων την περίοδο 1998 – 2014 με τη γνώση των δομημένων - αδόμητων στην αρχή αυτής της περιόδου, δίνει επιπλέον στοιχεία για την οικοδομική δραστηριότητα. Πέρα από τη διαπίστωση του βαθμού στον οποίο αναπτύχθηκε, προκύπτει ορθότερα η πύκνωση της κατοικίας που συντελέστηκε, αφού είναι εμφανές εάν τα νέα κτίρια κατασκευάστηκαν επί αδόμητων οικοπέδων ή σε εκτάσεις όπου υπήρχαν ήδη κτίσματα (Χάρτης 5.28). Στα ήδη δομημένα οικοπέδα η κατασκευή έχει γίνει είτε έπειτα από την κατεδάφιση παλαιών κτισμάτων το πιθανότερο με τη μέθοδο της αντιπαροχής, είτε με την προσθήκη επιπλέον ορόφων στα ήδη υπάρχοντα.



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΒΕΤΗΣΗΣ
 ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
 ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

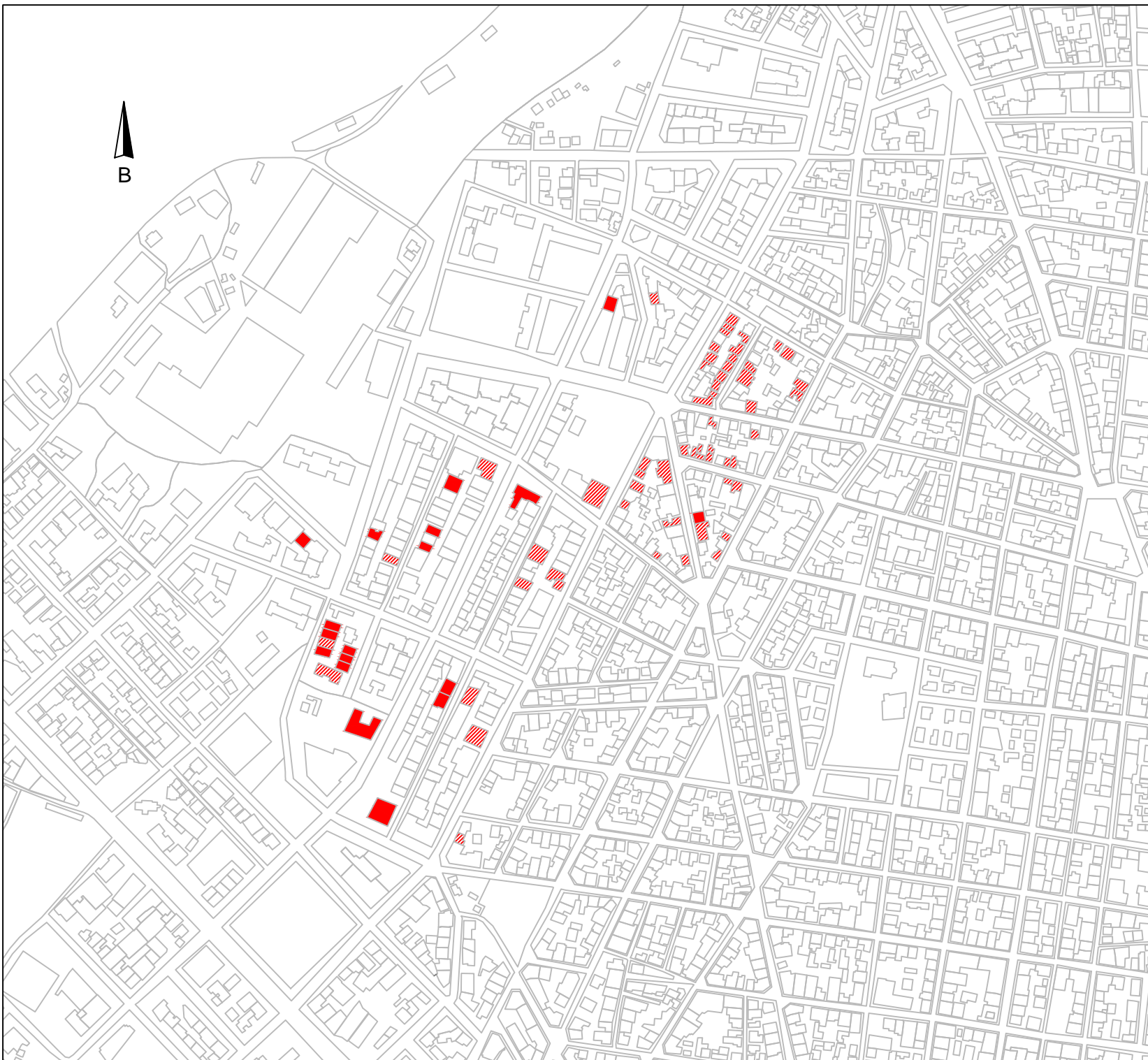
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΚΕΝΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ
- ΚΕΝΑ ΚΤΙΡΙΑ
- ΕΡΕΙΠΙΑ

ΠΗΓΗ:

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΕΩΣ ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ		διαμέρισμα 4
κωδικός: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΒΑΘΜΗΣ ΤΩΝ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ ΣΕΠΟΛΙΑ ΑΓΙΟΥ ΜΕΛΕΤΙΟΥ ΛΟΓΟΣ ΣΚΟΥΣΣ ΚΟΛΟΚΥΝΘΟΥ		
περιοχή: ΣΥΝΤΑΓΙΑ ΣΕΠΟΛΙΑ - ΚΟΛΟΚΥΝΘΟΥ ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ		
θέμα: ΚΕΝΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ - ΚΕΝΑ ΚΤΙΡΙΑ - ΕΡΕΙΠΙΑ		κωδ. σχέδ.: A.19.
ημερομηνία: ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1998	σχεδιαστής: Α' ΦΑΣΗ	
ημερομηνία: (πρόσφατα αρχιτεκτονικών & πολεοδομικών μελετών) στελιος βασσαλος & συνεργατες		ο ανόδοτος: (πρόσφατα αρχιτεκτονικών & πολεοδομικών μελετών) στελιος βασσαλος & συνεργατες
ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΤΩΝ		

ΧΑΡΤΗΣ	5.27
ΘΕΜΑ: ΚΕΝΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ - ΚΤΙΡΙΑ 1998	
ΜΑΡΤΙΟΣ 2015	



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
 ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
 ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕΠΟΛΙΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

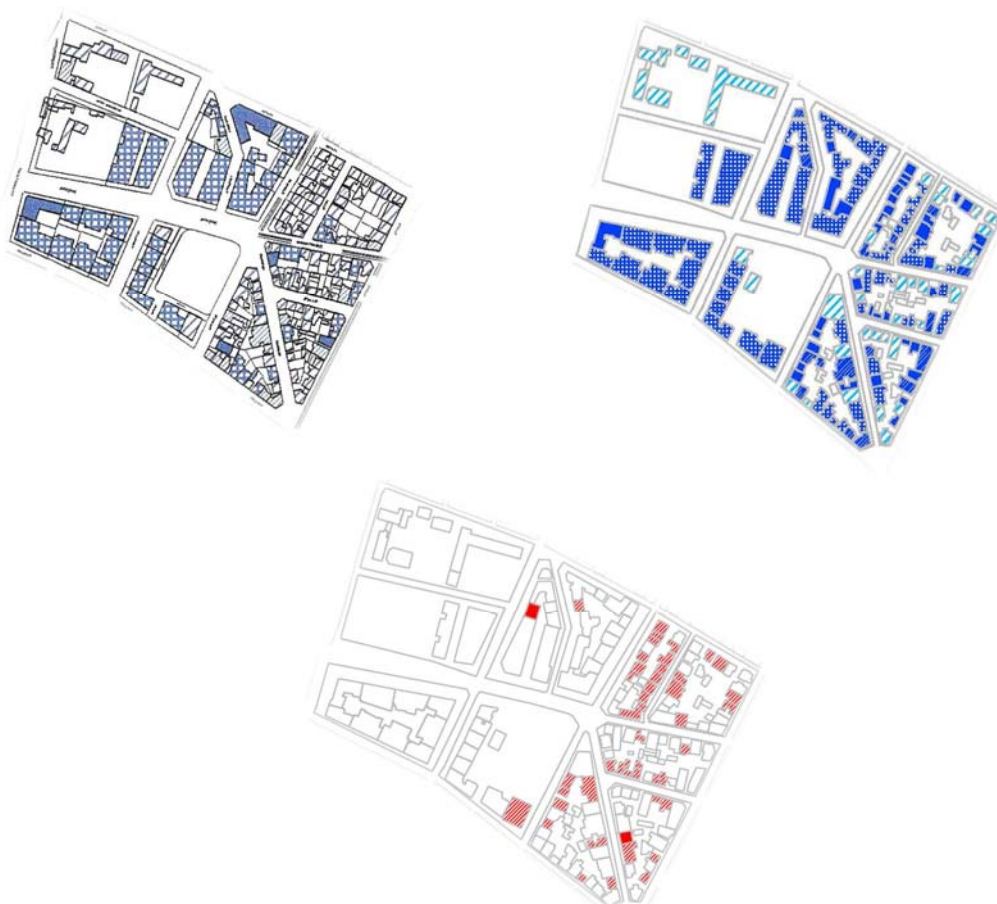
- ΝΕΑ ΚΤΙΡΙΑ ΣΕ ΚΕΝΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ
- ΝΕΑ ΚΤΙΡΙΑ ΣΕ ΚΤΙΣΜΕΝΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ

ΧΑΡΤΗΣ	5.28
--------	------

ΘΕΜΑ:	ΝΕΑ ΚΤΙΡΙΑ 1998 - 2014
-------	---------------------------

ΚΛΙΜΑΚΑ:	1:5.000
----------	---------

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015



Χάρτης 5.29. Ύψη κτιρίων 1998 – 2014 και οι νέες οικοδομές στο τμήμα του «μετώπου» του σταθμού μετρό Σεπόλια

Το τμήμα του «μετώπου» του σταθμού σύμφωνα με την καταγραφή του 1998 παρουσιάζει δύο διαφορετικές εικόνες. Οι δύο εικόνες αυτές διακρίνονται στο παραπάνω χάρτη, εκατέρωθεν του άξονα της οδού Κρέοντος. Το ανατολικό κομμάτι, μεταξύ Κρέοντος – Δόρδου – Δράμας – Γερακίου είναι εμφανές πως έχει αναπτυχθεί σε διαφορετικό χρόνο και με διαφορετικό τρόπο. Ανήκει στη ζώνη μεταξύ των σημερινών οδών Δράμας και Κρέοντος, η οποία όπως προκύπτει εντάχθηκε στο σχέδιο πόλης κατά τη δεκαετία του '30. Η ανοικοδόμηση ξεκίνησε εδώ με την ανέγερση κτιρίων μικρότερης κλίμακας σε μικρότερα γεωτεμάχια. Η διαδικασία αυτή πραγματοποιήθηκε πριν το 1973 όπου η αρτιότητα των οικοπέδων ήταν πολύ μικρότερη (112,5 τμ με 6 μ πρόσωπο προ του 1973 και 200τμ με 10 μ πρόσωπο σήμερα) και το επιτρεπόμενο ύψος δεν ξεπερνούσε του 3 ορόφους. Δεν αποκλείεται βέβαια και η αυθαίρετη δόμηση σε μικρά οικοπέδα τα οποία προέκυπταν από την κατάτμηση των παλαιότερων αγροτικών εκτάσεων.

Το 1998 τα κτίρια είναι στην πλειοψηφία τους μονώροφα ή διώροφα, ενώ υπάρχει κι ένα χαμηλό ποσοστό πολυκατοικιών με περισσότερες από 5

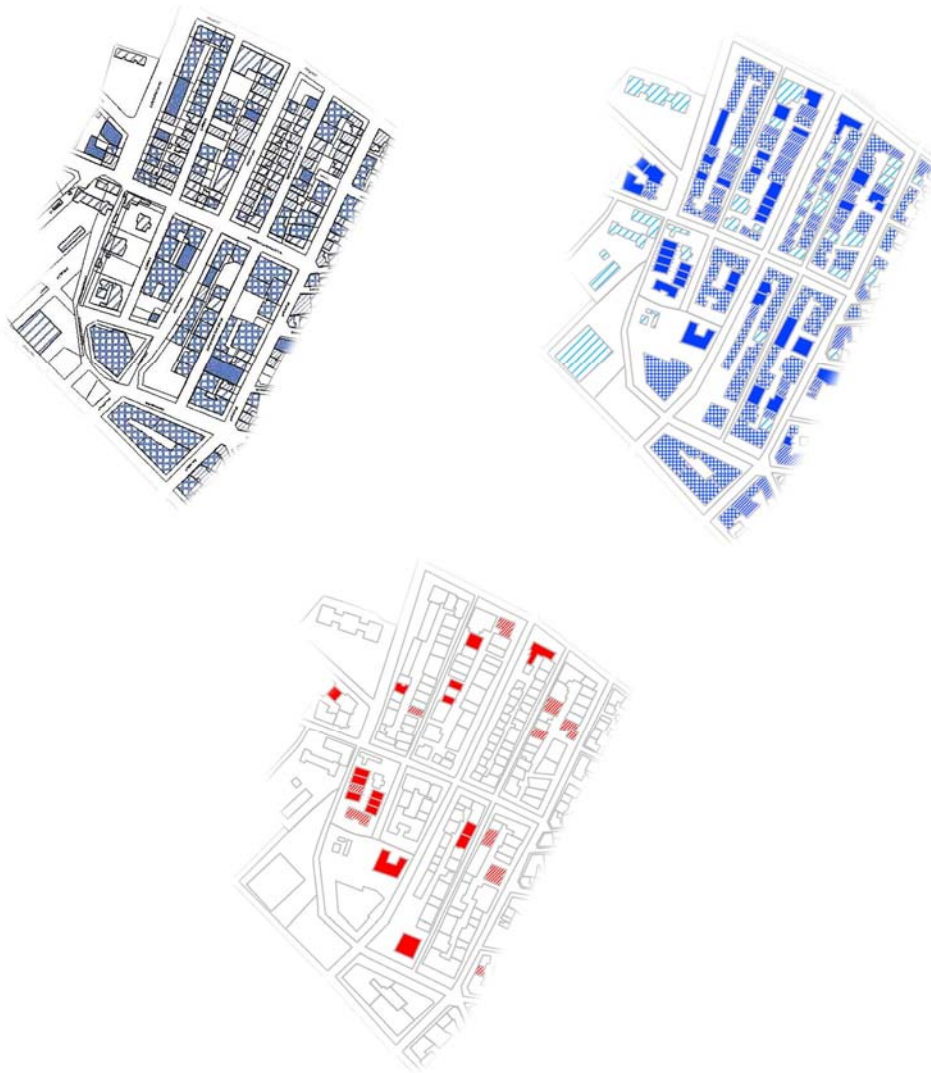
στάθμες. Σήμερα έχει συντελεστεί ραγδαία αλλαγή στο κομμάτι αυτό, καθώς στο διάστημα 1998 – 2014 υπήρξαν δεκάδες νέες οικοδομές (Χάρτης 5.29). Από μια ζώνη κυρίως χαμηλής δόμησης, μετατράπηκε σε περιοχή πολυώροφων κτιρίων ακόμα και πάνω από 7 ορόφων. Οι νέες οικοδομές χτίστηκαν σε οικόπεδα τα οποία ήταν ήδη δομημένα το 1998, αντικαθιστώντας τις παλιές μονοκατοικίες της γειτονιάς.

Από την άλλη πλευρά, το δυτικό κομμάτι, μεταξύ Κρέοντος – Δόρδου – Χατζηαποστόλου – Γερακίου, το οποίο εντάχθηκε στο σχέδιο πόλης αρκετά αργότερα, μετά το 1959 (ΦΕΚ 57Α/1959) ήταν ακόμα και πριν την κατασκευή του μετρό περιοχή υψηλότερης δόμησης. Σε αυτό, δεν προκύπτουν ουσιαστικές αλλαγές στη δόμηση μετά την χωροθέτηση του σταθμού. Πριν το 1998 έχουν ήδη ανεγερθεί πολυκατοικίες κυρίως 5-6 ορόφων, μεγαλύτερων όγκων, ενώ υπάρχουν και μεγάλης έκτασης οικόπεδα που έχουν παραμείνει αδόμητα.

Στη μεγάλη έκταση στη συμβολή των οδών Δόρδου και Χατζηαποστόλου είχε ήδη κατασκευαστεί το σχολικό συγκρότημα του 5^{ου} Γυμνασίου και 5^{ου} Λυκείου Αθηνών. Νότια αυτού η έκταση που φιλοξενούσε ως το 1998 χρήση μεταποίησης, χρησιμοποιήθηκε τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του μετρό ως υπαίθριος χώρος στάθμευσης και σήμερα παραμένει αδόμητος δίχως υπάρχει εγκατεστημένη κάποια δραστηριότητα. Τέλος στο αδόμητο οικόπεδο επί της Αντιγόνης, μεταξύ Κρέοντος και Αμφιαράου, όπως έχει ήδη αναφερθεί λειτουργεί χώρος παρκινγκ σε μια έκταση που πριν την κατασκευή του μετρό προβλεπόταν για ελεύθερος κοινόχρηστος χώρος.

Στο δεύτερο τμήμα που επιλέχθηκε, νότια του σταθμού, το οποίο περικλείεται από τις οδούς Αντιγόνης - Χατζηαποστόλου – Κλεομήδους – Κρέοντος, παρατηρείται μια τρίτη εικόνα ως προς την οικοδομική δραστηριότητα το διάστημα αυτό. Η περιοχή αυτή που εντάχθηκε επίσης στο σχέδιο πόλης με το Βασιλικό Διάταγμα του 1959, διέθετε αρκετά και μεγάλα αδόμητα οικόπεδα μέχρι το 1998 (Χάρτης 5.27). Έχουν οικοδομηθεί πριν το '98 ψηλά κτίρια στην πλειοψηφία τους 5 έως 6 ορόφων, τα οποία συνυπάρχουν με χαμηλότερες δώροφες και τριώροφες οικοδομές.

Σύμφωνα με τη σημερινή εικόνα σε όλα τα αδόμητα έχουν κατασκευαστεί νέες πολυκατοικίες μέχρι και 9 ορόφων. Μάλιστα σε αρκετές περιπτώσεις σε παλαιότερες ενιαίες εκτάσεις έχουν ανεγερθεί ακόμα και 2 ή 3 τέτοιες οικοδομές. Επιπλέον εδώ παρατηρείται και μεγάλος αριθμός νέων πολυκατοικιών σε οικόπεδα τα οποία ήταν ήδη δομημένα προ του '98 (Χάρτης 5.30), κυρίως όπως προκύπτει από την επί τόπου παρατήρηση, αντικαθιστώντας παλαιές



Χάρτης 5.30. Ύψη κτιρίων 1998 – 2014 και οι νέες οικοδομές στο τμήμα νότια του σταθμού μεταξύ των οδών Αντιγόνης – Χατζηαποστόλου – Κλεοδήμους - Κρέοντος

μονοκατοικίες και σε κάποιες περιπτώσεις με την προσθήκη ορόφων σε αυτές. Αυτό διακρίνεται χαρακτηριστικά γύρω από το χώρο του παλιού Βουστασίου (Εικόνες 5.3 και 5.4), ο οποίος βρίσκεται σε επαφή με τη ζώνη αυτή στα νοτιοδυτικά, η οποία αναπλάστηκε την τελευταία δεκαετία και το κτίριο του φιλοξενεί πλέον κοινωνικές υπηρεσίες του Δήμου Αθηναίων (βλ. παράγραφο 5.3.3).

Συνοψίζοντας, οι βασικές αλλαγές που συντελέστηκαν την περίοδο 1998 – 2014, είναι η μεγάλη ανανέωση του κτιριακού αποθέματος των κατοικιών κοντά στο μετρό ιδίως στα παλαιότερα τμήματα της περιοχής όπου υπήρχε χαμηλότερη δόμηση. Επιπλέον, στα νεότερα τμήματα με την εκμετάλλευση τόσο της συντριπτικής πλειοψηφίας των αδόμητων οικοπέδων και την αντικατάσταση παλαιότερων μονοκατοικιών πύκνωσε σημαντικά η κατοικία με την ανέγερση πάρα πολύ ψηλών πολυκατοικιών.

5.4.3. ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΠΑΛΑΙΟΥ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΑΠΟΘΕΜΑΤΟΣ

Η έρευνα πεδίου παρότι δεν επεκτάθηκε στις δραστηριότητες της περιοχής οι οποίες είναι εγκατεστημένες σε στάθμες διαφορετικές των ισογείων, εντόπισε παραδείγματα νέων δραστηριοτήτων που εντάσσονται στο τομέα της διοίκησης οι οποίες εγκαταστάθηκαν στα Σεπόλια μετά το 1998, όπως τα κεντρικά γραφεία του ΑΔΜΗΕ (Ανεξάρτητος Διαχειριστής Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας) στη γέφυρα Ροσινιόλ (συμβολή λεωφόρων Κηφισού και Δυρραχίου) καθώς και των διοικητικών υπηρεσιών του ΔΒΑ (Δημοτικό Βρεφοκομείου Αθηνών) στην οδό Ρόδου. Ο ΑΔΜΗΕ εγκαταστάθηκε σε κτίριο το οποίο ήταν κενό και οι υπηρεσίες του ΔΒΑ σε κτίριο που παλαιότερα είχε εμπορικές χρήσεις.

Την ίδια περίοδο έχουμε στα Σεπόλια δύο χαρακτηριστικές περιπτώσεις επανάχρησης παλαιού κτιριακού αποθέματος, στο Δημόσιο Καπνεργοστάσιο και στο κτίριο του Βουστασίου.

Το Δημόσιο Καπνεργοστάσιο το οποίο εγκαταστάθηκε στην οδό Λένορμαν από τα τέλη της δεκαετίας του '30, σταμάτησε τη λειτουργία του το 1990. Το κτίριο του χαρακτηρίστηκε το 1989 ιστορικό και διατηρητέο, χρησιμοποιήθηκε για ένα μικρό χρονικό διάστημα από το Υπουργείο Οικονομικών και το 2000 περιήλθε στην κυριότητα της Βουλής των Ελλήνων. Μέχρι σήμερα έχουν γίνει εργασίες ανάπλασης και διαμόρφωσης των χώρων του και πλέον στεγάζει τμήματα της Βιβλιοθήκη της Βουλής.

Το Δημοτικό Βουστάσιο λειτούργησε από το 1927 εξυπηρετώντας τις ανάγκες σε γάλα του παρακείμενου τότε Δημοτικού Βρεφοκομείου, το οποίο στεγαζόταν ως το 1973 στη λεωφόρο Πειραιώς. Μετά από πολλά χρόνια αχρηστίας του κτιρίου πραγματοποιήθηκαν τεχνικές εργασίες για την αποκατάστασή του και τη διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου. Το κτίριο έχει ανακατασκευαστεί ώστε να εγκατασταθεί ένα κέντρο δημιουργικής απασχόλησης για παιδιά ΑΜΕΑ και διαθέτει αίθουσες πολλαπλών χρήσεων για πολιτιστικές δράσεις⁶⁵.

Όλα τα δεδομένα συγκλίνουν στο ότι τα Σεπολίων ήταν και παραμένουν μετά τη λειτουργία του μετρό, περιοχή με χρήσεις τοπικού κυρίως χαρακτήρα, παρόλα αυτά οι χρήσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω σχετίζονται είτε με

⁶⁵ Κεφαλέα Ρ., *Μεταλλαγές στην περιοχή των Σεπολίων απόρροια της ανάπλασης και επανάχρησης απαξιωμένου κτιριακού αποθέματος*, Μεταπτυχιακή εργασία, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Β: Πολεοδομία – Χωροταξία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, 2006.

διοίκηση είτε με κοινωνικές εξυπηρετήσεις οι οποίες έχουν περισσότερο υπερτοπικό χαρακτήρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην τελευταία αυτή ενότητα της εργασίας συνοψίζονται τα σημαντικότερα συμπεράσματα που προέκυψαν από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε για την περιοχή μελέτης και επιχειρείται η σύνθεση τους για την εξαγωγή γενικότερων συμπερασμάτων γύρω από την υπόθεση εργασίας.

Οι αλλαγές που παρουσιάζονται στις δραστηριότητες της περιοχής δεν αποτυπώνουν κάποια δυναμική αλλαγή που συνέβη λόγω της λειτουργίας του μετρό. Τόσο η σχετική μείωση στις εμπορικές δραστηριότητες, η μεγάλη πτώση του κλάδου της μεταποίησης και από την άλλη πλευρά η αύξηση στις υπηρεσίες και την αναψυχή δεν μπορούν να αποδοθούν στη λειτουργία του μετρό, καθώς ακολουθούν τις γενικότερες τάσεις που φαίνεται να επικρατούν τα τελευταία χρόνια. Παρά το μεγάλο ποσοστό καταστημάτων που βρίσκονται υπό καθεστώς ενοικίασης, παρουσιάζεται μεγάλη κινητικότητα των επιχειρήσεων, αλλά πέρα φυσικά από την εγκατάσταση του αμαξοστασίου, δεν εντοπίζεται κάποια ιδιαίτερη μεταλλαγή στις χρήσεις, που να προήλθε από τη χωροθέτηση του μετρό.

Τα καταστήματα λιανικού εμπορίου φαίνεται πως επηρεάστηκαν ακόμα και πριν από την κρίση, καθώς με τη λειτουργία του σταθμού οι κάτοικοι απέκτησαν καλύτερη πρόσβαση στις αγορές του κέντρου. Από την άλλη, άνοιξαν αρκετές μικρές επιχειρήσεις κυρίως στον τομέα των υπηρεσιών οι οποίες έχουν τοπικό χαρακτήρα.

Παρατηρήθηκε η εγκατάσταση περιορισμένου αριθμού νέων χρήσεων (εταιρίες, διοίκηση, κοινωνικές εξυπηρετήσεις), με πιο υπερτοπικό χαρακτήρα, σε μέχρι πρότινος κενά κτίρια ή σε παλαιότερα απαξιωμένα κτίρια (βιομηχανικά κλπ) τα οποία ανακατασκευάστηκαν.

Στους δρόμους γύρω από το σταθμό, παρουσιάζονται κάποιες σημειακές αλλαγές, με την εγκατάσταση κάποιων μεγαλύτερης κλίμακας δραστηριοτήτων (σουπερ μάρκετ, παρκινγκ) που βρήκαν διαθέσιμο χώρο εγκατάστασης κοντά στο μετρό. Οι τάσεις και εδώ είναι αντίστοιχες της ευρύτερης περιοχής άμεσης εξυπηρέτησης του σταθμού, με χαρακτηριστικότερη την υποχώρηση της μεταποίησης ιδιαίτερα γύρω από το σταθμό όπου παρουσιάζεται μια τάση συγκέντρωσης των ενισχυμένων χρήσεων των υπηρεσιών και της αναψυχής – εστίασης σε βάρος παλαιότερων εμπορικών και μεταποιητικών δραστηριοτήτων. Ακόμα, παρά την μεγάλη αύξηση των κενών καταστημάτων λόγω της οικονομικής κρίσης, παρατηρείται ότι πάνω στο βασικό άξονα του «μετώπου» του σταθμού δεν εντοπίζονται καθόλου κενά.

Επιπλέον, το μετρό πέρα από τη σημειακή επιρροή του στο «μέτωπο» του σταθμού δεν προκάλεσε τη δημιουργία νέων κεντρικότητων στην περιοχή. Το παραδοσιακό κέντρο της γειτονιάς και οι κεντρικοί οδικοί άξονες συγκέντρωναν και συγκεντρώνουν μέχρι και σήμερα το μεγαλύτερο μέρος των λειτουργιών της περιοχής, σε αντίθεση ακόμα και με όσα προβλέπονταν στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο.

Η σημαντικότερη μεταλλαγή διαπιστώθηκε στον τομέα των ακινήτων, καθώς παρουσιάστηκε σημαντική άνοδος της κατασκευής κατοικίας ιδίως μερικά χρόνια πριν την έναρξη λειτουργίας του σταθμού. Υπήρξε πολύ μεγάλη ζήτηση και οι τιμές των ακινήτων ιδιαίτερα γύρω από το σταθμό ήταν πολύ υψηλές, όμως δεν ήταν τόσο μεγάλη όσο σε άλλες περιοχές που λειτούργησαν σταθμοί του μετρό οι οποίοι προσέλκυσαν υψηλότερα εισοδηματικά στρώματα, και υπήρχε ακόμα μεγαλύτερο απόθεμα για οικιστική ανάπτυξη και χαμηλότερης ποιότητας συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση πριν την κατασκευή του μετρό.

Μεγαλύτερη κινητικότητα παρουσίασαν οι περιοχές στο δυτικότερο τμήμα της περιοχής, καθώς πύκνωσαν τα νεότερα τμήματα των Σεπολίων. Με εξαίρεση τμήματα όπως στο «μέτωπο» του σταθμού τα οποία απέκτησαν υψηλή δόμηση κατά τις δεκαετίες '70 και '80, υπήρξε ραγδαία αύξηση και ανανέωση του κτιριακού αποθέματος. Στα τμήματα που εντάχθηκαν παλαιότερα στο σχέδιο πόλης η χαμηλή δόμηση αντικαταστάθηκε σε μεγάλο βαθμό από πολυώροφες οικοδομές, και στις περιοχές που εντάχθηκαν μεταγενέστερα δομήθηκαν σχεδόν στο σύνολό τους τα πολλά και μεγάλα διαθέσιμα κενά οικόπεδα που υπήρχαν.

Έγινε λοιπόν αντιληπτό πως, στην περιοχή εξυπηρέτησης του σταθμού, δεν ανιχνεύτηκαν σημαντικές επιδράσεις στις χρήσεις εκτός από αυτήν της κατοικίας. Η χωροθέτηση του σταθμού στην συγκεκριμένη περίπτωση, αντί να δημιουργήσει έναν πόλο έλξης συγκεκριμένων νέων δραστηριοτήτων, λειτούργησε βασικά ως καταλύτης για την ανάπτυξη της οικοδομικής δραστηριότητας και ως πόλος έλξης νέων κατοίκων.

Διαπιστώνεται πως η χωροθέτηση του σταθμού σε περιοχή η οποία δεν ήταν από πριν περιοχή συγκέντρωσης κεντρικών λειτουργιών ή δεν αποτελούσε κομβικό σημείο για την κυκλοφορία ή τις συγκοινωνίες, δεν συνεπάγεται απαραίτητα βαθιές μεταλλαγές στο σύνολο των χρήσεων γης και την δημιουργία νέων ή την ανατροπή παλαιών κεντρικότητων.

Η επιρροή από την αύξηση της προσπελασιμότητας που προσφέρει ο νέος σταθμός, εξαρτάται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε περιοχής, όχι μόνο

σε σχέση με τις προϋπάρχουσες χρήσεις και το κτιριακό απόθεμα, αλλά και τη δομή του αστικού ιστού και τις παραδοσιακές λειτουργίες της. Μάλιστα οι μηχανισμοί μέσω των οποίων εκφράζονται οι τυχόν επιδράσεις που εμφανίζονται, ποικίλουν ακόμα και μέσα στην περιοχή εξυπηρέτησης ανάλογα με το χαρακτήρα και τις ιδιαιτερότητες κάθε γειτονιάς.

Επιπλέον καθοριστικό ρόλο παίζει η σχέση πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού η οποία διαμορφώνει το πλέγμα των νέων συνθηκών για την περιοχή του σταθμού, καθώς και ο βαθμός εφαρμογής των παραπάνω σχεδιασμών στην πράξη.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ

Μέσα και από αυτή την έρευνα γίνεται αντιληπτό πως η μελέτη των επιδράσεων ενός μέσου μεταφοράς, όπως η δημιουργία ενός νέου σταθμού μετρό, απαιτεί τη σύνθετη παρακολούθηση πολλών παραμέτρων που επηρεάζουν τη δομή, τη μορφή και τις λειτουργίες μιας περιοχής. Σαφέστερα συμπεράσματα μπορούν να εξαχθούν με τη συστηματική καταγραφή δεδομένων μέσα στο χρόνο, που αφορούν το πολυδιάστατο ζήτημα των εξελίξεων που συμβαίνουν στην περιοχή εξυπηρέτησης ενός σταθμού.

Απολύτως απαραίτητη είναι η πραγματοποίηση αντίστοιχων μελετών σε άλλους σταθμούς του δικτύου του μετρό, κυρίως με παρόμοια πολεοδομικά και συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά, ώστε να υπάρχουν ανάλογα συγκρίσιμα αποτελέσματα που θα επιβεβαιώσουν τα παραπάνω συμπεράσματα και ενδεχομένως θα δημιουργήσουν και νέα ερωτηματικά προς έρευνα. Επίσης πληρέστερη εικόνα θα προσφέρουν οι αλλαγές των χρήσεων και στις υπόλοιπες στάθμες των κτιρίων, εκτός των ισογείων.

Πέρα από μια εμπειρική μελέτη σύγκρισης της εικόνας συγκεκριμένων παραμέτρων πριν και μετά τη λειτουργία του μέσου μεταφοράς, απαιτείται η ταυτόχρονη συνδυαστική διερεύνηση όλων των πτυχών που περιλαμβάνονται στη σχέση αλληλεπίδρασης της συγκοινωνιακής υποδομής και των χρήσεων γης. Πρέπει να ληφθούν υπόψη χαρακτηριστικά όπως η ποιότητα του περιβάλλοντος, οι διακυμάνσεις στις τιμές των ακινήτων καθώς και να μελετηθούν σε βάθος τα χαρακτηριστικά των επιλογών μετακίνησης των κατοίκων και των εργαζομένων της περιοχής.

Τέλος, προτείνεται εκτός από ποιοτικές, να χρησιμοποιηθούν και ποσοτικές μέθοδοι καταγραφής και αξιολόγησης, που θα βοηθήσουν σημαντικά στην σε βάθος κατανόηση του ρόλου που παίζει κάθε παράμετρος και το βαθμό που επηρεάζει και επηρεάζεται από τις υπόλοιπες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αγγελίδης Β., Μεταξουργείο – Κολωνός, Νοσταλγία και πραγματικότητα, εκδ. Φιλιππούτης, Αθήνα, 1992.
- Αραβαντινός Α., Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Αθήνα, 1997, εκδ. Συμμετρία.
- Αργύρη Β., Επιπτώσεις και αλλαγές από την επέκταση των Μέσων Σταθερής Τροχιάς στον Πειραιά, Διπλωματική εργασία, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα, 2014.
- Αττικό Μετρό Α.Ε., Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό, Αθήνα, 2000.
- Βαΐου Ντ. κ.α., Διαπλεκόμενες καθημερινότητες και χωροκοινωνικές μεταβολές στην πόλη. Μετανάστριες και ντόπιες στις γειτονίες της Αθήνας, Ερευνητικό Πρόγραμμα, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Αθήνα, 2007.
- Βαΐου Ντ., Μαυρίδου Μ. κ.α., Σεπόλια: Διερεύνηση δυνατοτήτων και σχεδιασμός παρεμβάσεων σε πυκνοδομημένη, κεντρική συνοικία της Αθήνας, Σημειώσεις μαθήματος Σχεδιασμός Αστικού Χώρου, ακαδημαϊκό έτος 2006-2007, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Βασσάλος Στ. & συνεργάτες, Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης των γειτονιών Κολοκυνθού, Αγίου Μελετίου, Λόφος Σκουζέ, Σεπόλια, Δήμος Αθηναίων, Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως, Τμήμα Πολεοδομικών Μελετών, Μάιος 2001.
- Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., Πολεοδομία vs Μεταφορές Από την απόκλιση στην σύγκλιση, 2006.
- Βουγιούκα Μ., Μεγαρίδης Β., Οδωνυμικά – Η σημασία των ονομάτων των οδών της Αθήνας, Δήμος Αθηναίων, Πνευματικό Κέντρο, 1993.
- Γιαννής Γ., Η ανάπτυξη του μετρό, 8^ο Συνέδριο για την Αξιοποίηση της Ακίνητης Περιουσίας, Αθήνα, 2007.
- Γλένη Β., Μπαλαμπανίδης Δ., Μπελαβίλας Ν. κ.α., Επιπτώσεις της κρίσης στην εμπορική δραστηριότητα κεντρικών περιοχών Αθήνας και Πειραιά. Αντιστάσεις και Δυναμικές, στο Μεταβολές και ανασηματοδοτήσεις του χώρου στην Ελλάδα της κρίσης, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος, 2013.
- Δημητρίου Δ., Καρλαύτης Μ., κ.α., Έρευνα Αντιληπτής Ποιότητας Εξυπηρέτησης Επιβατών Μέσων Σταθερής Τροχιάς Συστήματος Αστικών

Συγκοινωνιακών Αθηνών, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Αθήνα, Σεπτέμβριος 2006.

Ζήφου Μ., Μαυρίδου Μ., Γεωργακόπουλος Ν., Άξονας: Οικιστική πολιτική και αστική διάχυση στο Ρυθμιστικό σχέδιο Αττικής 2009 κριτική αποτίμηση – προοπτικές, Ημερίδα, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος Ε.Μ.Π., Αθήνα, 2009

Κάτου Μ., Σεπόλια: Η κατοικία, οι μεταλλαγές στο σύστημα παραγωγής της και ο αστικός χώρος, Μεταπτυχιακή εργασία, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Β': Πολεοδομία – Χωροταξία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 2006.

Κεφαλέα Ρ., Μεταλλαγές στην περιοχή των Σεπολίων απόρροια της ανάπλασης και επανάχρησης απαξιωμένου κτιριακού αποθέματος, Μεταπτυχιακή εργασία, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Β: Πολεοδομία – Χωροταξία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, 2006.

Κουτελάκης Χ., Μια άγνωστη πτυχή της Αθηναϊκής ιστορίας περί τα τέλη του 14^{ου} αιώνα. Τα τοπωνύμια Σωπόλια – Λεγούρια. Στο: Αρχιτεκτονική και πολεοδομία από την αρχαιότητα έως σήμερα. Η περίπτωση της Αθήνας, πρακτικά συνεδρίου, Μουσείο Βούρου – Ευταξία, 15-18 Φεβρουαρίου 1996, Αθήνα, εκδ. Αρσενίδη, 1997.

Μελαμπιανάκη Ε., Οι πλατείες της Αθήνας 1834 – 1945: διαδικασία διαμόρφωσης, λειτουργία, πολεοδομική σημασία, Διδακτορική διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, 2006.

Μηλάκης Δ., Χρήσεις γης και Μεταφορές. Διερεύνηση της επίδρασης των πολεοδομικών χαρακτηριστικών Μακρο- και Μικρο- κλίμακας στις επιλογές μετακίνησης, Διδακτορική Διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού, Αθήνα, Μάιος 2006.

Μπελαβίλας Ν. κ.α., Αντέχει το εμπόριο στις λαϊκές γειτονίες, άρθρο στην εφημερίδα Το Βήμα, Μάιος 2013

Μπίρης Κ., Αι Αθήναι. Από τον 19^ο εις τον 20^ο αιώνα, Αθήνα, 1996, εκδ. Μέλισσα.

- Νάθενας Γ., Κουρμπέλης, Βλαστός Α., κ.α., Από τα παμφορεία στο μετρό: 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών – Πειραιώς – Περιχώρων, Αθήνα, 2007, εκδ. Μίλητος.
- Νέλλας Γ., Το Μετρό – Βασικός παράγοντας επιρροής στην εξέλιξη του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας, στο Χρήσεις γης και Κυκλοφορία στο Κύριο οδικό δίκτυο – Επιπτώσεις στον αστικό χώρο, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, Αθήνα, 2000.
- Οικονόμου Δ., Ο Διεθνής μητροπολιτικός ρόλος της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και ο Νέος Ευρωπαϊκός Χώρος. Στο: Ανδρικοπούλου Ε., Καυκαλάς Γρ. κ.α., Ο νέος ευρωπαϊκός χώρος: η διεύρυνση και η γεωγραφία της ευρωπαϊκής ανάπτυξης, Αθήνα, 2000, εκδ. Θεμέλιο.
- Παπαθανασόπουλος Γ., Τσαγκίρης Ι., Σαλίχου Λ., Αστικοί μετασχηματισμοί στην εποχή της κρίσης. Οι μεταλλαγές των παραγωγικών δραστηριοτήτων στο Χαλάνδρι, Μεταπτυχιακή εργασία στο μάθημα Το ζήτημα της μεθοδολογίας και της θεωρίας στο σχεδιασμό του χώρου, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του χώρου, Κατεύθυνση: Πολεοδομία – Χωροταξία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα, 2012.
- Σαρηγιάννης Γ., Αθήνα 1830-2000. Εξέλιξη Πολεοδομία Μεταφορές, Αθήνα, 2000, εκδ. Συμμετρία.
- Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών ΕΜΠ, Ερευνητικό πρόγραμμα: Χρήσεις γης στο κύριο οδικό δίκτυο – Δράσεις για την αντιμετώπιση της γραμμικής παρόδιας δόμησης, Αθήνα, 2001, εκδ. ΤΕΕ.
- Σταθόπουλος Α., Καρλαύτης Μ., Σχεδιασμός μεταφορικών συστημάτων, Αθήνα, 2008, εκδ. Παπασωτηρίου.
- Τζουβαδάκης Ι., Αλιεύς Α., Βαγιώτης Κ., Εμπορικές χρήσεις γύρω από σταθμούς αστικού σιδηροδρόμου, Τεχνικά Χρονικά, τεύχος 1-2, Αθήνα, 2007.
- Wegener M., Furst F., Land-Use Transportation Interaction State of the Art, Institut Fur Raumplanung, Universitat Dortmund, November 1999.

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Βασιλικό Διάταγμα της 17.3.1959, στο ΦΕΚ 57/Α/26.3.1959, Περί τροποποιήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών εις την περιοχήν Κολοκυνθούς – Σεπολίων.

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών [online]

<http://www.oasa.gr/content.php?id=maps>

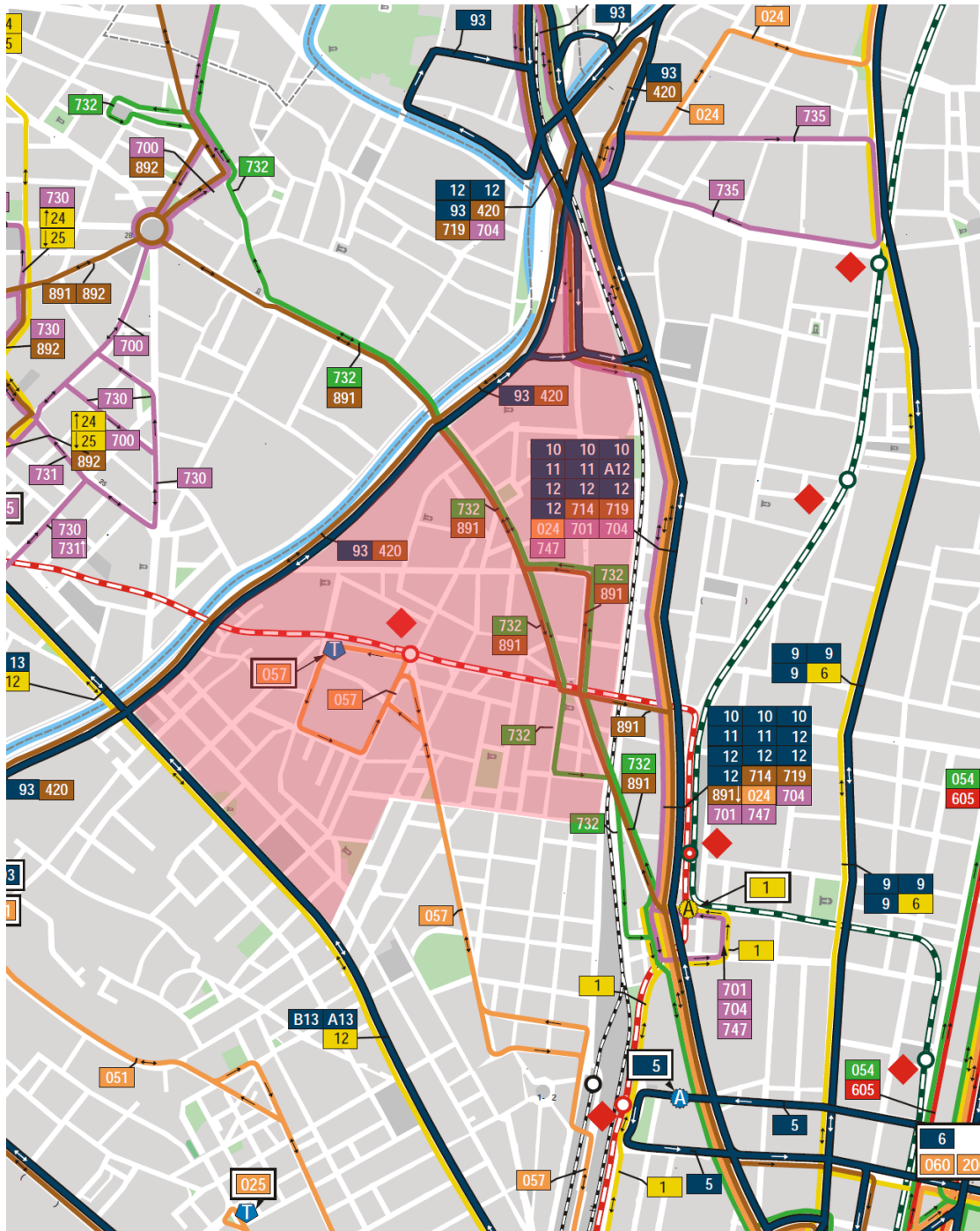
Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας,
Ψηφιακό αρχείο [online]

<http://www.organismosathinas.gr/Default.aspx?id=78>

ΒΑΣΕΙΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Τράπεζα της Ελλάδος, Βάση Δεδομένων Εκτιμήσεων Οικιστικών Ακινήτων,
Τμήμα Ανάλυσης Αγοράς Ακινήτων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



Χάρτης Π1. Συγκοινωνικός χάρτης ΟΑΣΑ με τις λεωφορειακές γραμμές και τα μέσα σταθερής τροχιάς στα Σεπόλια και την Κολοκυνθού (Νοέμβριος 2008) (Πηγή: Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών [online] <<http://www.oasa.gr/content.php?id=maps>> [τελευταία πρόσβαση : 20.3.2014])

