

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αρχιτεκτόνων
Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών
Αρχιτεκτονική-Σχεδιασμός του Χώρου,
Κατεύθυνση Β: Πολεοδομία-Χωροταξία

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ με θέμα:
Πολεοδομική αναμόρφωση περιοχής σταθμού μετρό Νίκαιας (Κοκκινιάς)
Φοιτήτρια: Ειρήνη Ρούλια

Επιβλέπον καθηγητής: Γεώργιος Σαρηγιάννης

Ιούνιος 2016

Προοίμιο

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε κατά τη διάρκεια του εαρινού εξαμήνου του 2016 του Δ.Π.Μ.Σ. Αρχιτεκτονική -Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνσης Β': Πολεοδομία Χωροταξία.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω να δώσω στον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Γεώργιο Σαρηγιάννη για την άψογη συνεργασία μας, την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγησή του και στην κα. Παρασκευή Ψαράκη - Καλουπτσίδη για την ευθυκρισία και αμεσότητά της. Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για την υπομονή της και τους φίλους μου για τη συμπαράστασή τους με ιδιαίτερη αναφορά στην Χριστίνα και στην Αγγελική.

Περίληψη

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται την ανάλυση της περιοχής της Νίκαιας, στην τοποθεσία του σταθμού μετρό που πρόκειται να γίνει. Χωρίζεται σε δύο φάσεις, κατά τις οποίες εξετάζονται στοιχεία του οικισμού σε ότι αφορά την ιστορία, τις δραστηριότητες και την κυκλοφορία. Ζητούμενο είναι τόσο η «ανάγνωση» της υπάρχουσας οργάνωσης της περιοχής, όσο και η διαπίστωση της λειτουργίας των οδικών αξόνων. Η διατύπωση σκέψης πρότασης που ακολουθεί είναι σε επίπεδο εργασίας και οφείλει να συμπληρωθεί ώστε να μετατραπεί σε υλοποιήσιμη πρόταση που να απευθύνεται και σε φορείς του Δήμου Νίκαιας-Αγ. Ι. Ρέντη με την προοπτική σύστασης ενός ολοκληρωμένου προγράμματος ήπιας ανάπτυξης της περιοχής.

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	σελ. 5
Μεθοδολογία	σελ. 6
Α΄ Φάση	σελ. 9
Ιστορικά στοιχεία της περιοχής που διαμόρφωσαν το χαρακτήρα της..	σελ. 9
Η Νίκαια σε σχέση με τις γειτονικές της περιοχές	σελ. 16
Υφιστάμενη κατάσταση	σελ. 19
Έργα υποδομής στη Νίκαια	σελ. 19
Το παράδειγμα τεσσάρων υλοποιημένων σταθμών	σελ. 22
Συμπεράσματα	σελ. 26
Β΄ Φάση	σελ. 30
Το νοητό τρίγωνο Π. Ράλλη-7ης Μάρτη-Τζαβέλλα	σελ. 30
Χωρίζοντας την περιοχή σε δύο επιμέρους υποπεριοχές	σελ. 36
Επέμβαση σε οικοδομικές ενότητες (τετράγωνα)	
Εισαγωγικά στοιχεία	σελ. 41
Κυψέλες εσωτερική κυκλοφορίας	σελ. 42
Μελέτη σε τρία στάδια.....	σελ. 46
Περιοχή ενδιαφέροντος - κυψέλη εσωτερικής κυκλοφορίας	σελ. 48
Αντί επιλόγου	σελ. 58
Βιβλιογραφικές αναφορές	σελ. 62

Εισαγωγή

Η έλευση του μετρό στην πόλη της Νίκαιας είναι πλέον γεγονός. Το έργο μετρό Νίκαιας βρίσκεται σε εξέλιξη εδώ και τρία χρόνια και η ακριβής τοποθεσία του είναι στην πλατεία Ελ. Βενιζέλου (πρώην πλατεία Αγ. Νικολάου), δίπλα από την εκκλησία Αγ. Νικολάου (που είναι και ο πολιούχος της Νίκαιας). Ο νέος σταθμός ανήκει στη γραμμή τρία (3): «Αγία Μαρίνα - Δουκίσσης Πλακεντίας - Αεροδρόμιο» και αποτελεί κομμάτι της προέκτασής της έχουσα τελικό προορισμό τον Πειραιά. Είναι θέμα χρόνου και χρημάτων που καταβάλλονται για το πέρας του έργου η λειτουργία του σταθμού, καθώς ο νέος χρόνος που εκτιμάται για να παραδοθεί στο κοινό είναι το έτος 2018.



Εικόνα 1

Το μετρό στη Νίκαια είναι ένα γεγονός που προκαλεί το ενδιαφέρον λόγω των ανακατατάξεων που θα προκληθούν σε πολλαπλά επίπεδα. Η περιοχή της Νίκαιας, όπως και τόσες άλλες περιοχές του λεκανοπεδίου, γνωρίζει για πρώτη φορά τη σύνδεση με την Αθήνα μέσω του μετρό καθώς ο πιο κοντινός της σταθμός είναι ο σταθμός του μετρό στο Αιγάλεω. Μέχρι τώρα ο τρόπος σύνδεσης της περιοχής με το κέντρο είναι το τρένο μέσω Πειραιά και απευθείας μέσω των αστικών συγκοινωνιών

(λεωφορεία και τρόλεϊ). Συνεπώς το μετρό για την περιοχή είναι ένα νέο δεδομένο, αλλά όχι άγνωστο, καθώς αρκετοί κάτοικοι χρησιμοποιούν τους πλησιέστερους σταθμούς μετρό για την καθημερινή τους μετακίνηση.

Μεθοδολογία

Αυτή η εργασία δεν αποσκοπεί σε μια μελλοντολογική πρόβλεψη, ούτε μια λύση για το πολεοδομικό ζήτημα της Νίκαιας, αλλά σε μια παρατήρηση της εξέλιξης του μετρό σε σχέση με την πόλη καθώς και μια προσέγγιση-πρόταση στην περιοχή ενδιαφέροντος. Το νέο δεδομένο θα αλλάξει καθολικά το χάρτη και το χαρακτήρα της πόλης και αυτό είναι κάτι που με απασχόλησε έντονα από την αρχή.

Σε πρώτο επίπεδο (Α' φάση), η μεθοδολογία που θα ακολουθηθεί είναι αρχικά η μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης και η παρατήρησή της όχι μόνο στην ακριβή περιοχή όπου γίνεται το έργο αλλά και υπό μια ευρύτερη κλίμακα. Μέσα από το ιστορικό φίλτρο θα εξεταστεί η περιοχή σε σχέση με τον κυκλοφοριακό φόρτο, τις μετακινήσεις, τους κατοίκους και τις συνήθειές τους. Για να ανιχνεύσω την εξέλιξη και τα χαρακτηριστικά της ταυτότητας της περιοχής ενδιαφέροντός μου, προσπαθώ να περιγράψω τη φυσιογνωμία της περιοχής σε σχέση με το χρόνο. Με τη βοήθεια σημαντικών ιστορικών τομών, προσπαθώ να αντιληφθώ τις κοινές χωρικές εμπειρίες που τη διαμόρφωσαν και πώς ως σύνολο αλληλεπιδρά με τις γειτονικές περιοχές. Έτσι μελετάται η περιοχή, σε όλη την έκτασή της κατά τη διάρκεια της διαμόρφωσής της, παρατηρώντας την αστική διάχυση, τις μεταβολές στην οργάνωση των συνεργασιών και των δικτύων της.

Ένας τρόπος για να προσεγγιστεί ο ενδεχόμενος στρατηγικός στόχος της δημιουργίας μετρό στη Νίκαια είναι να διερευνηθεί αρχικά το γεωγραφικό πλαίσιο που εντάσσεται η Νίκαια και οι δυνατότητες που αυτό παρέχει. Έπειτα να εξαχθούν συμπεράσματα για τις μελλοντικές ευκαιρίες που δίνονται και να αναζητηθούν εκείνες οι δράσεις που θα επιτρέψουν να γίνει εφικτός ο νέος ρόλος. Ένας διαφορετικός τρόπος είναι να προηγηθεί η εξέταση των σταθμών μετρό και άλλων έργων που έχουν πραγματοποιηθεί και στη συνέχεια να επιδιωχθεί η σύνθεση συμπερασμάτων σε σχέση με την περιοχή που μας ενδιαφέρει. Ο συγκερασμός των δύο προσεγγίσεων κρίνεται ότι θα συμβάλλει αποτελεσματικότερα στη δημιουργία ολοκληρωμένης εικόνας του ζητήματος καθώς και μια εκτίμηση-προσδοκία για το μέλλον.

Σε δεύτερο επίπεδο (Β' φάση), με τη βοήθεια των συμπερασμάτων, κινούμαι σε ένα πιο λεπτομερές επίπεδο, επιχειρώντας να ορίσω την περιοχή ενδιαφέροντος και επέμβασής μου: θεωρώ λοιπόν σημαντικό άξονα αναφοράς σε όλη την εργασία τον πεζόδρομο Π. Τσαλδάρη και την πλατεία Αγ. Νικολάου όπου βρίσκεται το μετρό, σημεία στο χάρτη της Νίκαιας που διαμόρφωσαν και διαμορφώνουν ακόμα τον τόπο.

Για να κατανοήσω καλύτερα την περιοχή και για να παρέμβω με μεγαλύτερη ευαισθησία και προσοχή, προσπαθώ να διακρίνω το δίκτυο επικοινωνίας της πόλης στις λειτουργίες της, δηλαδή το δίκτυο δρόμων που καθορίζουν την κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών, δίνοντας τη δυνατότητα προσπέλασης στους χώρους της πόλης. Είναι σημαντικό να αναφερθεί εδώ ότι το οδικό δίκτυο είχε καταλυτικό ρόλο στην εργασία διότι δε συμβάλλει μόνο στην επικοινωνία εντός και εκτός της περιοχής, αλλά προωθεί σε αυτήν όλες τις εμπορικές, κοινωνικές, πολιτικές και άλλες ανθρώπινες δραστηριότητες. Φυσικά εκτός από το οδικό δίκτυο η επιλογή της συγκεκριμένης περιοχής μελέτης συσχετίστηκε και με την διάρθρωση του εμπορικού κέντρου της περιοχής, της χρήσης εδάφους και του είδους της δόμησης.

Ως γενική αρχή ακολουθήθηκε η ιεράρχηση των ιδεατών πλεγμάτων, δηλαδή από το μεγαλύτερο στο μικρότερο ιδεατό πλέγμα που διαμοιράζει την κυκλοφορία στην πόλη. *«Η γενική αρχή, είναι ότι πλησιάζει κανείς σε μια πόλη με μεγάλες ταχύτητες, και στη συνέχεια προσεγγίζει διαδοχικά το σημείο προορισμού του μεταβαίνοντας διαδοχικά από τους δρόμους ταχείας σε δρόμους λιγότερο ταχείας κυκλοφορίας. Ομοειδούς κατηγορίας δρόμοι, αποτελούν ιδεατά πλέγματα, που το ένα είναι στο εσωτερικό του άλλου, ή αλλιώς τα όρια του ενός δικτύου (οι περιβάλλοντες δρόμοι) αποτελούν τμήμα της αμέσως ανώτερης κατηγορίας πλέγματος.»¹*

Έτσι αφού χωροθετείται η περιοχή μελέτης σύμφωνα με ισχύουσες αρχές, ξεχωρίζω τις μονάδες εσωτερικής κυκλοφορίας για την ομαδοποίηση των δεδομένων μου και εν συνεχεία, προσπαθώ να σχεδιάσω τη ρυμοτομία μιας μονάδας εσωτερικής κυκλοφορίας λαμβάνοντας υπόψη την κοινωνική ζωή της πόλης, δηλαδή τις λειτουργίες συνδεδεμένες με τους δρόμους και τους πεζοδρόμους οι οποίοι αποτελούν και τον άξονα της κοινωνικής ζωής.

Όσον αφορά τη μονάδα εσωτερικής κυκλοφορίας, προσπάθησα να την ανεξαρτητοποιήσω από τη γύρω περιοχή με σκοπό να εξυπηρετεί κυρίως τους κατοίκους της. Με αυτόν τον σκοπό η κυκλοφορία των οχημάτων συνεχίζεται και

¹ Σαρηγιάννης Γ.Μ., *Η εκπόνηση του ρυμοτομικού σχεδίου*, εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 1979, σελ.17

μέσα από την κυψέλη, αλλά σε μικρότερο βαθμό, καθώς διεξάγεται σχεδόν αποκλειστικά από δύο βασικούς δρόμους. Μέσω της διατήρησης της εσωτερικής κυκλοφορίας εξυπηρετούνται πλευρικά και οι κεντρικοί δρόμοι και εσωτερικά οι πεζόδρομοι με όσο το δυνατόν λιγότερες διακοπές. Η εσωτερική κυκλοφορία οργανώνεται συνδυαστικά με αδιέξοδα και θηλειές, μειώνοντας τρόπον τινά το φόρτο κυκλοφορίας της κυψέλης. Οι νέοι πεζόδρομοι με αυτόν τον τρόπο δημιουργούνται κατά λογική συνέπεια και προστίθενται στους ήδη υπάρχοντες διαμορφώνοντας μια πιο ανθρώπινη περιοχή.

Α' φάση

Ιστορικά στοιχεία της περιοχής που διαμόρφωσαν το χαρακτήρα της

Το έργο προέκτασης της γραμμής τρία (3), γίνεται στη Νίκαια, στον Κορυδαλλό και σε δυο σημεία στον Πειραιά, περιοχές με μεγάλη συνάφεια μεταξύ τους. Όπως και στη Νίκαια έτσι και στα άλλα, το εργοτάξιο βρίσκεται σε κεντρικές πλατείες ή πεζόδρομους της κάθε περιοχής. Όσον αφορά τη Νίκαια το μετρό θα γίνει στην πλατεία Ελ. Βενιζέλου (πρώην Αγ. Νικολάου) που συνδυάζει και την πλατεία και τον πεζόδρομο Π. Τσαλδάρη. Η οδός Π. Τσαλδάρη πάνω από την πλατεία Ελ. Βενιζέλου (Αγ. Νικολάου) είναι πεζόδρομος, ενώ από την οδό Εφέσου μέχρι Τζαβέλλα είναι δρόμος. Η Π. Τσαλδάρη είναι ιστορικά γνωστός δρόμος για την τοπική κοινότητα της Νίκαιας και η παλιότερη ονομασία της ήταν «οδός Οκτώ». Ο δρόμος αυτός μαζί με την πλατεία Ελ. Βενιζέλου αποτελούσε το κέντρο της περιοχής, γιατί τροφοδοτούσε το αγοραστικό κοινό και επίσης ήταν ο τόπος ψυχαγωγίας μικρών και μεγάλων. Οι περισσότεροι κινηματογράφοι βρίσκονταν εκεί, αναψυκτήρια, ταβέρνες και κέντρα διασκέδασεων. Μέχρι και τη δεκαετία του '60 ήταν το κέντρο της κοινωνικής, εμπορικής και καλλιτεχνικής ζωής της πόλης, που είχε απήχηση μέχρι τον Πειραιά.

Για την προσφυγική Νίκαια που τη δεκαετία του '30 έγινε δήμος, η πλατεία με τον πεζόδρομο ήταν χώρος ζωτικής σημασίας. Ο συνοικισμός του τότε έγινε πόλη και η φροντίδα της ήταν καίριας σημασίας. *«Στη μικρή κοινωνία της προσφυγόπολης δημιουργήθηκαν πολλοί σύλλογοι κοινωνικοί, επιστημονικοί, επαγγελματικοί, αθλητικοί, που βοήθησαν ο καθένας με τον τρόπο του.»*² Έτσι η ζωή γύρω από την πλατεία και τον πεζόδρομο αποκτούσε άλλη βαρύτητα για την πόλη γιατί γίνονταν το κέντρο των κοινωνικοπολιτικών δρώμενων που συνδύαζε και τη θρησκευτική ζωή του τόπου (εκεί ήταν ο μητροπολιτικός ναός Άγιος Νικόλαος). Γιορτές, καρναβάλια, θεατρικοί θίασοι, χοροί και άλλες εκδηλώσεις γίνονταν στην πλατεία και κατά μήκος της οδού Π. Τσαλδάρη για να θυμίσουν το μικρασιατικό παρελθόν και να τιμήσουν το ειρηνικό παρόν. Όλη η αγορά τη περιοχής συγκεντρώνονταν στον πεζόδρομο που διέσχιζε την πλατεία από την οδό Ανωγείων μέχρι την οδό Τζαβέλλα. *«Τα πρωινά η αγορά γέμιζε από κόσμο [...] Οι κεντρικές οδοί ήταν γεμάτες από καταστήματα κάθε είδους: παντοπωλεία, υποδηματοποιεία, μαγειρεία, ραφτάδικα, εμπορικά, κομμωτήρια. [...] Τις Κυριακές, τις αργίες και τις εορτές η οδός Οκτώ (νυν Π. Τσαλδάρη) και αργότερα*

² Ο.π., σελ. 24.

μεταπολεμικά, η οδός Κυδωνιών (νυν Π. Ράλλη) αποτελούσαν τον προσφιλή τόπο περιπάτου και συναντήσεων.»³

Το χαμηλό βιοτικό επίπεδο, οι ελλείψεις στους κλάδους παραγωγής, οι πρωτόγονες συνθήκες διαβίωσης για τους νεοφερμένους πρόσφυγες και άλλα προβλήματα δημιουργούν μια σειρά αυξανόμενων ζητημάτων που έγιναν προσπάθειες επίλυσής τους για την πραγμάτωση των εξελικτικών δυνατοτήτων της περιοχής. Έτσι στα πλαίσια της διευθέτησης του στεγαστικού προβλήματος, η παραχώρηση χώρων στέγασης για τους πρόσφυγες δημιουργεί και τους πρώτους πυρήνες ανάπτυξης των επιμέρους περιοχών της Νίκαιας στους οποίους θα κατευθυνθούν αργότερα επενδύσεις, υπηρεσίες και γενικότερα όλη η λειτουργική διάρθρωση της πόλης. Η σποραδική ανοικοδόμηση που πραγματοποιείται συν τω χρόνω στους οικισμούς προσπαθεί να ανταποκριθεί σε μια κατεύθυνση οικιστικής αναδιάρθρωσης χωρίς όμως μια ολοκληρωμένη διερεύνηση του συνόλου των δυνατοτήτων της πόλης.

Το κράτος είτε έκτισε από την αρχή κατοικίες για τους πρόσφυγες, είτε βελτίωσε τις ήδη υπάρχουσες, είτε απλά τεμάχισε το χώρο παραχωρώντας οικοδομήσιμους κλήρους στους δικαιούχους. Έτσι η οικοδόμηση των προσφυγικών συνοικισμών όπως η Νίκαια, το Περιστερι, το Αιγάλεω, η Νέα Σμύρνη, η Νέα Φιλαδέλφεια κτλ, εκτελέστηκε με την κρατική καθοδήγηση, με αυτοστέγαση και με αυθαίρετη δόμηση. Κάθε προσωρινή κατοικία που εκχωρήθηκε με δωρεάν άδεια οικοδομής και χωρίς τεχνική επίβλεψη, μονιμοποιήθηκε με σκοπό να στεγάσει με ταχείς ρυθμούς τον κοινωνικό και πολιτικό αναβρασμό που δημιουργούνταν εξ αιτίας της έλλειψης στέγης. Πολλοί από τους κατοίκους υπέμεναν επί χρόνια τον συνωστισμό και τις συγκρούσεις σε καθημερινή βάση με γειτονικές οικογένειες, ενώ οι διαψευσμένες ελπίδες τους ότι θα αποζημιώνονταν στο μέλλον, αποτέλεσαν έναν άξονα της πολιτικής και κοινωνικής τους ταυτότητας. Δυστυχώς ήδη από το 1960 η κρατική δραστηριότητα είχε περιοριστεί, παρόλα αυτά οφείλουμε να αναγνωρίσουμε ότι ήταν η πρώτη κρατική παρέμβαση σε τέτοια κλίμακα σχετικά με τη διάθεση κτισμένου χώρου στην Ελλάδα.

Η αστικοποίηση στην Ελλάδα γενικότερα και η κρίση της κατοικίας από το 1922 μέχρι και το 1970 στις «προσφυγούπολεις», εκδηλώθηκαν ως κρίση στην οργάνωση του χώρου κατακερματίζοντάς τον σύμφωνα με το ταξικό του περιεχόμενο. Παρόλα

³ Παπαδοπούλου Α. Β., *Η Αττική Νίκαια*, Νίκαια, Ιούλιος 1998, σελ. 22-23.

αυτά οι προσφυγικοί οικισμοί, όχι μόνο συνετέλεσαν στην πολεοδομική διαμόρφωση του ελλαδικού χώρου αλλά έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στη μελλοντική του οργάνωση. Στέγασαν στο υποβαθμισμένο εσωτερικό τους ξεριζωμένους της κατοχής, του εμφύλιου και εσωτερικούς μετανάστες. Έτσι οι ριζικές αλλαγές που επήλθαν στην περιοχή της Νίκαιας κατά την ανακατανομή των δραστηριοτήτων που τη συνόδεψαν, συγκρότησαν το αστικό της κέντρο που βρίσκεται στην περιοχή μελέτης.

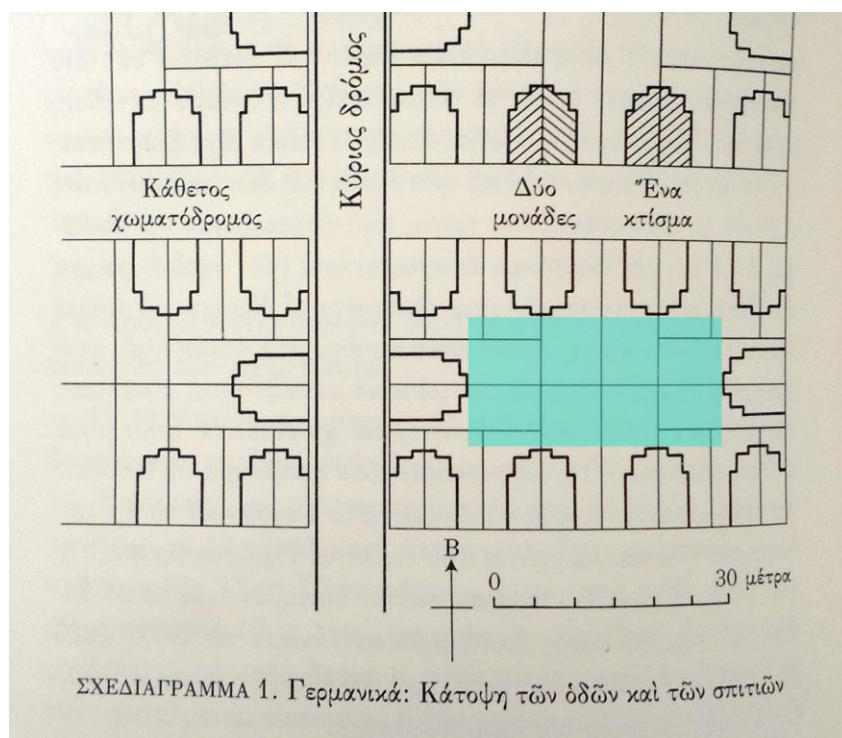
Με αυτά τα δεδομένα, αντικείμενο της παρούσας μελέτης είναι η προσέγγιση του πιο σημαντικού κέντρου-πόλου έλξης της ευρύτερης περιοχής. Τα κριτήρια με τα οποία επιλέχθηκε το κέντρο αυτό προέκυψαν από το γεγονός ότι συγκεντρώνει τα περισσότερα προσφυγικά καταλύματα, από την αρκετά μεγάλη (συγκριτικά με τους γειτονικούς οικισμούς) οικονομική δραστηριότητα της περιοχής, από τις υφιστάμενες διαρθρωτικές σχέσεις μεταξύ των δραστηριοτήτων και από τον ανερχόμενο σταθμό μετρό ο οποίος θα δώσει νέα πνοή στο συγκοινωνιακό σύστημα της Νίκαιας.

Η περιοχή της Νίκαιας είναι γεμάτη από μνήμες του παρελθόντος που μαζί με τα ελάχιστα εναπομείναντα προσφυγικά μαρτυρούν την ιστορικότητά της. Τα ονόματα των οδών της δεν είναι παρά τα ονόματα πόλεων της Μ. Ασίας, του Πόντου, των ευεργετών, των αγωνιστών και σημαντικών προσωπικοτήτων που συνέβαλλαν στο αντιστασιακό μέτωπο της περιοχής κατά των Γερμανών. Όλη η Νίκαια χαρακτηρίζεται από τα προσφυγικά της και τα διαφορετικά είδη τους: παράγκες, πλίνθινα, πλίνθινα διώροφα, πέτρινα, πέτρινα διώροφα, «Γερμανικά»⁴... Η συγκεκριμένη περιοχή παρουσιάζει αρκετή ποικιλία και μεγάλο ενδιαφέρον όχι μόνο για τα προσφυγικά της αλλά και για τη διαμόρφωση των οικοδομικών τετραγώνων της. Πάρκα και μικρές πλατείες που δημιουργούνται, μικρές παρόδιες οδοί, αδιέξοδοι δρόμοι σε γειτονιές, ακάλυπτοι χώροι είναι το αποτέλεσμα αυτής της ιδιαιτερότητας στην περιοχή.

Σε αυτό το σημείο, άξιο αναφοράς είναι οι εσωτερικές αυλές της ευρύτερης περιοχής της Νίκαιας που πήραν τη μορφή της γειτονιάς καθώς οι σχέσεις των κατοίκων της Νίκαιας είχαν ανεπτυγμένη την αίσθηση της ταυτότητας και της

⁴ «Γερμανικά» ορίζονται ως οι ομοιόμορφες προκατασκευασμένες κατοικίες του προσφυγικού οικισμού της Νίκαιας που χτίστηκαν το 1927 με παρόμοια δομή, από φύλλα αμιάντου και ξύλο, με χαρακτηριστική οργάνωση και χρήση του χώρου. Παρείχαν κατοικία σε πάνω από 500 οικογένειες άστεγων προσφύγων.

συνοχής. Σύμφωνα με τη Ρενέ Χίρσον - Φιλιππάκη στο βιβλίο της «Κληρονόμοι της μικρασιατικής καταστροφής»⁵, οι αυλές αυτές βρίσκονταν στο κέντρο κάθε οικοδομικού τετραγώνου, όπου το καθένα υποδιαιρούνταν σε αρκετά οικόπεδα στα οποία ανεγείρονταν προκατασκευασμένα κτίσματα. Κάθε οικόπεδο είχε υποχρεωτικά ανοιχτό χώρο-αυλή που καταλάμβανε σημαντική έκταση. Οι αυλές αυτές στα εσωτερικά των τετραγώνων δεν ήταν παρά το αποτέλεσμα του χώρου που απέμενε από το συνωστισμό των οικογενειών. Παρά τις ελλείψεις σε βασικές υποδομές αλλά και σε δημόσια μέριμνα από το 1930, οι αυλές διατηρήθηκαν και έγιναν ένα από τα αναπόσπαστα στοιχεία της περιοχής που ανακουφίζουν αρκετά την τώρα πια πυκνή δόμηση. Οι αυλές μαζί με τα πάρκα, τις παιδικές χαρές, τις πλατείες και τις παρόδιες οδούς διαμόρφωσαν το πλέγμα των δημόσιων χώρων της που έσφουζαν με ζωή πάλαι ποτέ ακόμα και τους χειμερινούς μήνες.



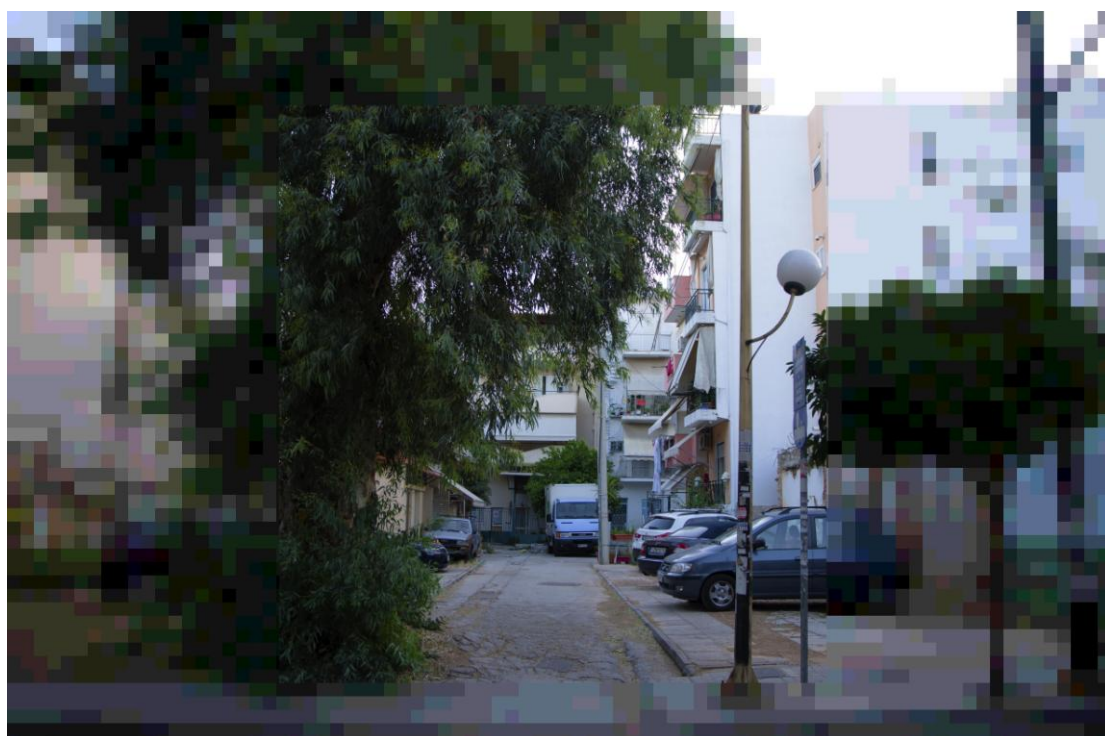
Εικόνα 2

Ο ακάλυπτος αυτός χώρος έδινε στο παρελθόν την ιδιότητα του «ανοιχτού», του ανοιχτού τρόπου ζωής των κατοίκων σε ένα πνεύμα ενότητας και αλληλεγγύης. Ο κοινοτικός, «ανοιχτός» τρόπος προσανατολισμού που χαρακτήριζε όλα αυτά τα

⁵ Χίρσον - Φιλιππάκη Ρ., *Κληρονόμοι της μικρασιατικής καταστροφής*, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 2004.

νοικοκυριά στα οικοδομικά τετράγωνα, εκφράζονταν στο χώρο μέσω του εξωστρεφούς αυτού χαρακτήρα που τώρα πια έχει χαθεί.

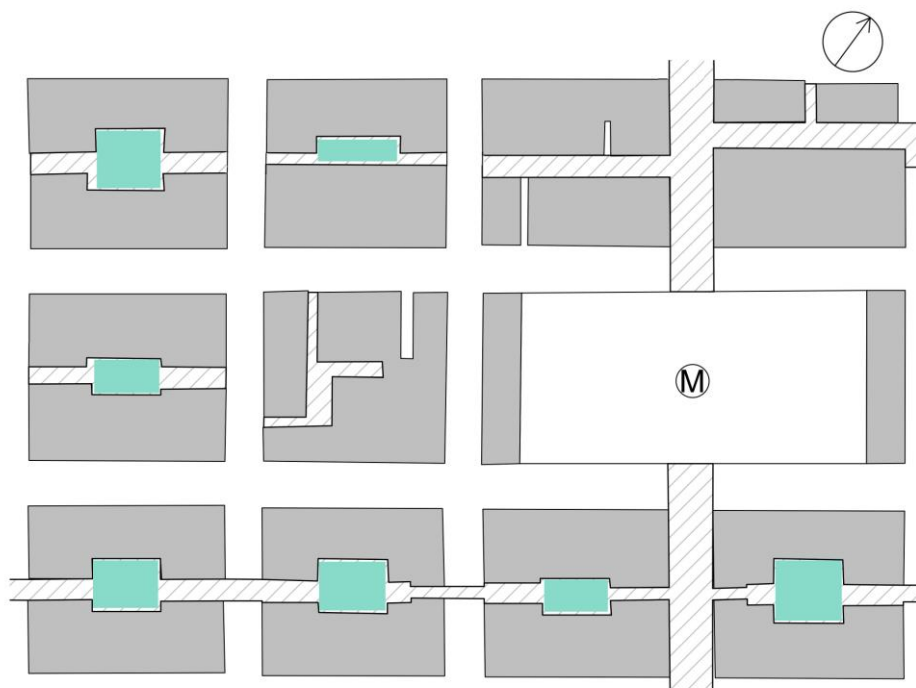
Για τους κατοίκους της Νίκαιας ο «ανοιχτός» αυτός χώρος εξέφραζε και τον τρόπο που χρησιμοποιούσαν τον χώρο. Κατά συνέπεια η κοινωνική ζωή μιας από τις οικογένειες που διέμενε στο οικοδομικό τετράγωνο με την κοινή αυλή, χαρακτηρίζονταν από το διαχωρισμό ανάμεσα στο «σπίτι» (=εστία) και στο «δρόμο» δηλαδή τη γειτονιά, την αυλή, άρα και τον έξω κόσμο. Φεύγοντας από την ασφάλεια του σπιτιού που αποτελούσε το άσυλο, κατέληγε κανείς στην κοινωνία τον έξω κόσμο. Και αυτή η μεταφορά αντικατοπτρίζει με τη σειρά της το διαχωρισμό ανάμεσα στις οικογενειακές σχέσεις και στις σχέσεις της γειτονιάς.



Εικόνα 3

Η έννοια της γειτονιάς προβάλλονταν ξεκάθαρα στο χώρο αυτό που ανάλογα με τις συνθήκες έπαιρνε μια διάσταση μεταβλητή, άλλοτε ήταν «ανοιχτός» και άλλοτε «κλειστός», ανάλογα με την περίπτωση. Αυτό φυσικά συνέβαινε πιο ελεύθερα λόγω της τοποθεσίας του χώρου. Δηλαδή ένας χώρος στο εσωτερικό του τετραγώνου, εύκολα μετατρέπεται σε δημόσιο χώρο μέσω των διόδων του αριστερά και δεξιά (πλάτους κατά μέσο όρο 3-5 μέτρα) και εύκολα μετατρέπεται σε ιδιωτικό, φράζοντας αυτές. Η μεταβλητότητα αυτή του χώρου, του έδινε ένα στοιχείο δυναμικής το οποίο κατά κάποιο τρόπο ταυτίζονταν και με την ιδιοσυγκρασία των κατοίκων του. Έτσι η

γειτονιά εκφράζεται πρακτικά ως ημιδημόσιος/ημιιδιωτικός χώρος που αλλάζει υπόσταση ανά πάσα στιγμή.

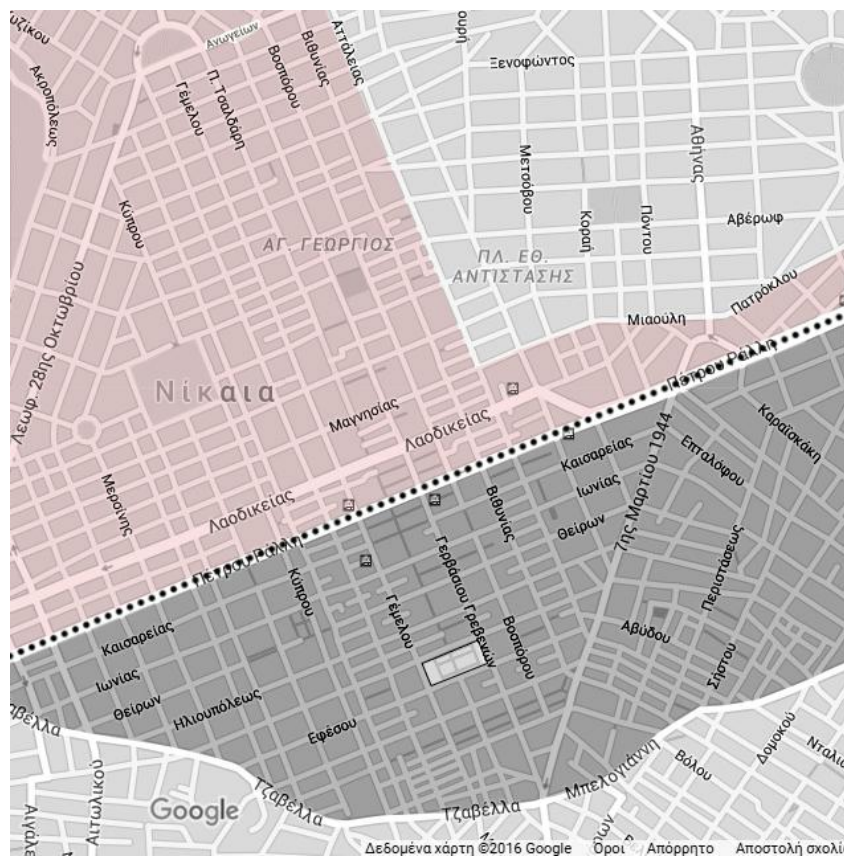


Εικόνα 4

Ένα άλλο στοιχείο για την περιοχή της Νίκαιας είναι ότι είναι χωρισμένη κατά κάποιον τρόπο μέσω της κεντρικής οδού Π. Ράλλη, στην «παλιά» και στην «καινούρια» Νίκαια. Τα χαρακτηριστικά στοιχεία της περιοχής επιβιώνουν μέχρι και σήμερα μέχρι την κεντρική οδό Π. Ράλλη και από εκεί και πάνω φαίνεται να αποδυναμώνονται μέχρι τη σταδιακή εξαφάνισή τους προς την περιοχή της Νεάπολης (βόρεια Νίκαια).

Η παλιά Νίκαια, από την οδό Π. Ράλλη και κάτω διατηρεί ακόμα όλες αυτές τις ιδιαιτερότητες που αναφέρθηκαν παραπάνω με πιο έντονο το στοιχείο των στενόμακρων οικοπέδων και των προσφυγικών σπιτιών. Από την οδό Π. Ράλλη και πάνω μέχρι την οδό Ανωγείων, πολλά από τα στοιχεία αυτά μπορούμε να τα αναγνωρίσουμε διάσπαρτα. Από την οδό Ανωγείων και πιο βόρεια οι πολυκατοικίες είναι αρκετές και τα οικόπεδα κανονικά. Εδώ, δεν υπάρχουν οι λεγόμενες προσφυγικές κατοικίες και τα καταστήματα που κυριαρχούν είναι περισσότερα και κυρίως εμπορικού χαρακτήρα.

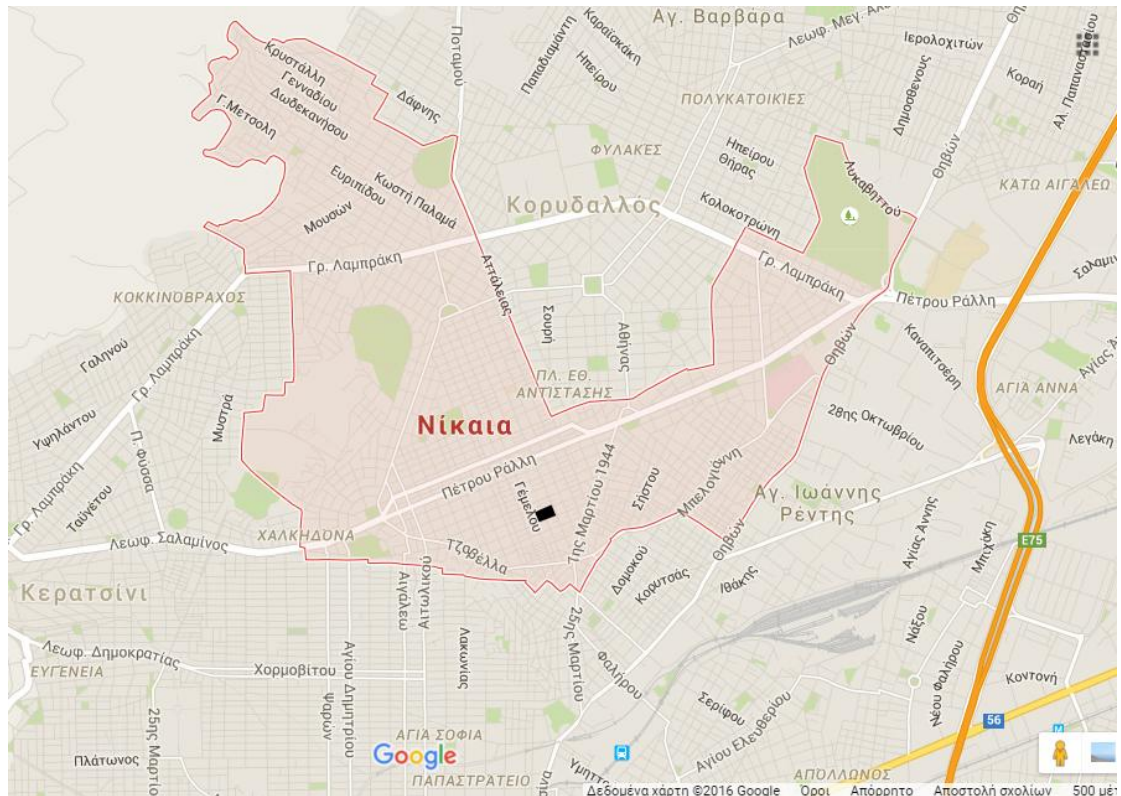
Η σχέση του ανοιχτού και κλειστού χώρου όπως αποδόθηκε μέσω των αυλών των οικοδομικών τετραγώνων, δεν ήταν παρά ένα αποτέλεσμα της μορφής με την οποία δομούνταν οι προσφυγικοί οικισμοί που επέζησε μέχρι σήμερα. Κατά τη μελέτη, έγινε αντιληπτό ότι η μεγαλύτερη συγκέντρωση αυτού του -κατά κάποιον τρόπο- αρχιτεκτονικού «ιδιώματος» βρίσκεται κάτω από τη λεωφόρο Π. Ράλλη. Η Π. Ράλλη φαίνεται ως όριο μεταξύ παλαιού και νέου, καθώς σηματοδοτεί ταυτόχρονα και την επέκταση της πόλης στο χώρο κατά τη διάρκεια του χρόνου. Ενώ η ανάπτυξη της οικοδομής «ισοπέδωσε» τα προσφυγικά του παρελθόντος με κατεύθυνση τη βόρεια Νίκαια, η νότια πλευρά παρέμεινε σχετικά ανέπαφη. Έτσι η δομή της πόλης διαρθρώνεται με το κέντρο της στην παλιά Νίκαια, η οποία αποτελεί περιοχή υπηρεσιών, εμπορίου και επιχειρήσεων και στη νέα Νίκαια, η οποία είναι περιοχή κατοικίας και εμπορίου. Στην κατανομή των δραστηριοτήτων μέσα στην πόλη, η παλιά Νίκαια διατήρησε τις λειτουργίες από τη δράση των οικονομικών και κοινωνικών της δυνάμεων αλλά έχασε το στοιχείο της γειτονιάς που τη διαμόρφωσε.



Εικόνα 5

Η Νίκαια σε σχέση με τις γειτονικές της περιοχές

Η Νίκαια συνορεύει με τον Κορυδαλλό προς τα βόρεια, με τον Αγ. Ιωάννη Ρέντη (με τον οποίο έχει ενοποιηθεί: δήμος Νίκαιας-Αγ. Ι. Ρέντη) προς τα νότια και με το Κερατσίνι προς τα δυτικά. Μεταξύ αυτών των δήμων και της Νίκαιας, υπάρχουν κάποια συνεκτικά στοιχεία -τα οποία θα αναφέρω επιγραμματικά- που λόγω κοινών συνθηκών εμφανίζουν ομοιότητες.



Εικόνα 5

Καθώς ανεβαίνουμε προς τα επάνω, η περιοχή της Νίκαιας συνορεύει με το δήμο Κορυδαλλού. Ο δήμος Κορυδαλλού είναι μικρότερος δήμος και με πιο υψηλές τιμές ζωνών αντικειμενικών αξιών σε σχέση με τη Νίκαια. Η εμπορικότητά του επηρεάζει και τη Νίκαια για αυτό και καθώς ανεβαίνουμε από κάτω προς τα πάνω τα καταστήματα παρουσιάζουν παρόμοιο χαρακτήρα. Ακόμη, όπως και ο Κορυδαλλός έτσι και η βόρεια Νίκαια χαρακτηρίζεται από νεόδμητες κατασκευές και αρκετά μαγαζιά. Τα καταστήματα είναι χώροι συνεστιάσεων που πληθαινουν όσο προχωράει κανείς βορειανατολικά αλλά και μαγαζιά με αντικείμενα σπιτιού ή ρούχων. Η φυσιογνωμία της Νίκαιας στο βόρειο τμήμα της, κυρίως από την οδό Ανωγείων και πάνω, μοιάζει περισσότερο με τον Κορυδαλλό και μεγαλύτερη απόδειξη αυτού αποτελεί το γεγονός ότι η περιοχή του Κορυδαλλού είναι ο

κοντινότερος προορισμός ψυχαγωγίας και αγορών. Επιπλέον ο ένας από τους δύο πιο εμπορικούς δρόμους του, η οδός Αθηνάς, καταλήγει στην Νίκαια. Η εμπορικότητα της οδού Αθηνάς συνεχίζεται, καθώς μετατρέπεται στην πορεία της σε οδό της 7^{ης} Μάρτη, η οποία με τη σειρά της τροφοδοτεί το αγοραστικό κοινό της Νίκαιας και των γύρω περιοχών.

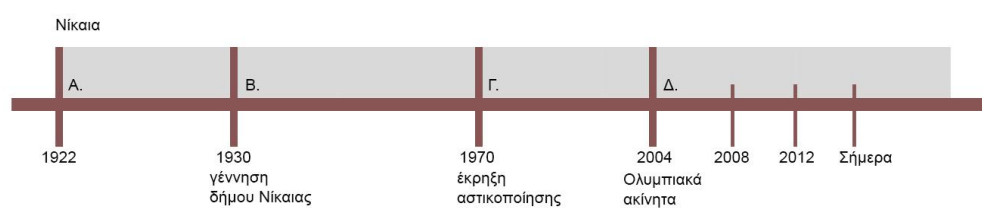
Η περιοχή του Αγ. Ι. Ρέντη μοιάζει να έχει στο σύνολό της πιο πολλά κοινά στοιχεία όσον αφορά το είδος των καταστημάτων με τη Νίκαια, καθώς πλέον οι δύο περιοχές έγιναν ένας ενιαίος δήμος. Στο νότιο τμήμα της Νίκαιας τα εμπορικά συμφέροντα μοιράζονται με το Ρέντη. Τα μαγαζιά δεν είναι συνοικιακά αλλά μεγάλες αλυσίδες καταστημάτων, όπως Lidl, Carrefour και άλλα, καταστήματα επισκευών οχημάτων, καταστήματα επίπλων, φωτιστικών. Τέλος κοινό απόκτημα και των δύο δήμων, είναι ο ψυχαγωγικός χώρος Village Park που φέρει κόσμο από γειτονικές περιοχές.

Το Κερατσίνι στα δυτικά της Νίκαιας παρουσιάζει κοινά στοιχεία όσον αφορά την ιστορία και τους καθημερινούς ρυθμούς των κατοίκων της. Σε γενικές γραμμές μοιάζει προέκταση της Νίκαιας και η ιστορία του συμπίπτει με της Νίκαιας καθώς μετά την άφιξη των προσφύγων, ήδη το 1935, είχε διαμορφωθεί ο λαϊκός χαρακτήρας του. Το 1960 με την έκρηξη της αστικοποίησης, η ανοικοδόμηση της Νίκαιας όπως και του Κερατσινίου ήταν μεγάλη. Οι γειτονίες και οι πεζόδρομοί του θυμίζουν τη Νίκαια, όμως αυτό που το κάνει να πλεονεκτεί είναι η περιοχή της ιχθυόσκαλας που τροφοδοτεί όλη την Αττική. Δεν είναι τυχαίο ότι από την περιοχή της ιχθυόσκαλας του Κερατσινίου ξεκινούν οι μεγαλύτεροι συγκοινωνιακοί κόμβοι του Πειραιά, όπως η Λεωφόρος Σχιστού, η οδός Π. Ράλλη που διασχίζει τη Νίκαια και η λεωφόρος Γρ. Λαμπράκη που διασχίζει τον Κορυδαλλό.

Η σύνδεση με τις γειτονικές περιοχές χτίζει μια πιο πλήρη ειοπτεία γύρω από το σύστημα κοινωνικών σχέσεων με το φυσικό περιβάλλον της τοπικής κοινωνίας και φέρει μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα της περιοχής μελέτης, που εξελίχθηκε σε ένα φάσμα μετασχηματισμών προς την αστική σύγχρονη κοινωνία. Η έννοια του χρόνου πάνω στην οργάνωση του χώρου επιχειρεί να συνθέσει την εξάρτησή του από τη συνολική δυναμική της κοινωνίας.

Ο χρόνος αποτελεί πρωταρχικό στοιχείο της έρευνας γιατί βοηθά να κατανοήσω πώς αποδίδεται στην περιοχή μελέτης η ιδιαίτερη σημασία του τόπου από τους εκάστοτε κοινωνικούς οικονομικούς μετασχηματισμούς που πραγματοποιούνται στη

συγκεκριμένη περιοχή αλλά και στον ελληνικό χώρο γενικότερα, δίνοντας διαφορετική χροιά στο χώρο. Ωστόσο χρησιμοποιώ τις χρονικές τομές που επιλέγω, ως εργαλείο για την ανίχνευση της ταυτότητας του χώρου και όχι ως ιστορική αναδρομή. Έτσι οδηγούμαι στην πρώτη ζύμωση με τον εγγύς χώρο και το ερώτημα που προκύπτει εκ πρώτης όψεως, είναι για ποιο λόγο συμβαίνουν και πώς αυτοί οι μετασχηματισμοί έχουν επιδράσει στις χωρικές του παρελθόντος και του παρόντος. Μέσω των κοινών τόπων των γειτονικών περιοχών, επιχειρώ να εντοπίσω τις τάσεις που οδήγησαν σε μια πιθανή κοινωνική αποδιοργάνωση της περιοχής της Νίκαιας και πώς μπορεί να επιτευχθεί η συνοχή μέσα στο αστικό περιβάλλον.



Εικόνα 6

Οι χρονικές τομές που επιλέγω να καθορίσω είναι χρονιές που σηματοδότησαν γεγονότα και καταστάσεις που λίγο έως πολύ προσέβαλλαν και τις τρεις περιοχές με τις οποίες συνορεύει η Νίκαια. Το Κερατσίνι και η Νίκαια, καθ' ότι λαϊκές συνοικίες και οι δύο, παρουσίασαν παρόμοια ανάπτυξη και παρόμοιο χαρακτήρα. Η ταυτότητα του Κορυδαλλού διαφέρει από αυτή της Νίκαιας, όμως στις οδούς που συνορεύουν, η Νίκαια επηρεάζεται από τον εμπορικό χαρακτήρα του Κορυδαλλού διαμορφώνοντας τις συνοικίες της. Με τον Αγ. Ιωάννη Ρέντη, τα συμφέροντα της Νίκαιας είναι κοινά, καθότι εργατικές περιοχές και οι δυο αλλά με λιγότερη οικιστική ανάπτυξη η περιοχή του Ρέντη.

Και οι τρεις περιοχές του Πειραιά, εξυπηρετούνται συγκοινωνιακά μέσω των αστικών λεωφορειακών γραμμών. Ύστερα από την παύση λειτουργίας των δύο γραμμών τραμ του Πειραιά, του τραμ της παραλίας και του τραμ του Περάματος, η μόνη σύνδεση των εργατικών-λαϊκών περιοχών με τον Πειραιά και την Αθήνα ήταν τα λεωφορεία και το τρένο. Εμμένω στο τραμ λόγω του ότι ήταν το μόνο μέσο σταθερής τροχιάς που συνέδεε τις γύρω περιοχές. Συγκεκριμένα το τραμ το οποίο απετέλεσε κάποτε το μεγάλο νεωτερισμό για τον Πειραιά και τις δυτικές του συνοικίες, με το οριστικό του κλείσιμο το 1977, ξεπεράστηκε επιπόλαια και γρήγορα από το ρυθμό της έντονης αστικοποίησης της σύγχρονης ζωής που απαιτούσε

ιδιωτικότητα, αποτελεσματικότητα και ταχύτητα. Ως αποτέλεσμα αυτού, τα τραμ αντικαταστάθηκαν από πετρελαιοκίνητα μέσα μεταφοράς εν όψει μιας «ιδεολογίας» που έχει διαμορφωθεί γύρω από το Ι.Χ. Το Ι.Χ., ειδικότερα την περίοδο του 1970-80 προάγεται στα ύψιστα ιδεολογικά επίπεδα με ταυτόχρονη δυσφήμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Μέσα από τη σύντομη περιγραφή των γειτονικών δήμων-περιοχών, αντιλαμβανόμαστε κάποια κοινά χαρακτηριστικά και διαβάζουμε τους παράγοντες που οδήγησαν στην ανάγκη δημιουργίας υποδομών. Τα κοινά χαρακτηριστικά του χώρου και η δημιουργία νέων εγκαταστάσεων είναι δύο πεδία που συνδέονται αμφίδρομα μεταξύ τους, καθώς οι απαιτήσεις αλλάζουν χρόνο με το χρόνο εν σχέσει με τον τρόπο και τις συνθήκες διαβίωσης των πολιτών.

Υφιστάμενη κατάσταση

Σήμερα στην περιοχή της Νίκαιας τα πράγματα έχουν αλλάξει άρδην. Ένα μείγμα φυσιογνωμιών και καταστάσεων του παρελθόντος δε συνδυάζεται εύκολα με την εικόνα που εκπέμπει προς τα έξω η πόλη του 2016. Σε γενικές γραμμές, θα λέγαμε ότι η περιοχή της Νίκαιας είναι γεμάτη αντιφάσεις... σε μερικά σημεία κυριαρχεί περισσότερο το εμπόριο, ενώ σε άλλα η κατοικία. Η περιοχή ενώ έχει αρκετές νεόδμητες πολυκατοικίες διατηρεί τον οικείο χαρακτήρα της γειτονιάς παρά τις χωρικές επιπτώσεις των πολεοδομικών μεταβολών. Επίσης ενώ συνδυάζει τα παλιά παραδοσιακά σπίτια και τα οικοδομικά τετράγωνα με τους ακάλυπτους και τις εσωτερικές αυλές που ευνόησαν στο παρελθόν τη συνοχή μεταξύ των γειτονιών, των κατοίκων κτλ., η έννοια αυτή φαίνεται πιο απόμακρη και εξασθενημένη όσον αφορά τις κοινωνικές επαφές. Παρ' όλα αυτά η κάθε συνοικία της συμπληρώνει η μία την άλλη και ενώ φαίνεται να είναι πολλοί ξεχωριστοί κόσμοι, τα στοιχεία της μιας συνοικίας εξαφανίζονται και εμφανίζονται στην άλλη και αντίστροφα. Τελικά ίσως πρόκειται για ένα μωσαϊκό καταστάσεων που με μια απαραίτητη ρύθμιση να συνδυαστεί κατάλληλα το επίπεδο των χρήσεων και των παραγωγικών διαδικασιών με το επίπεδο των κοινωνικών και διαπροσωπικών σχέσεων ως φυσική εξέλιξη της πόλης.

Έργα υποδομής στη Νίκαια

Στην εποχή που η πληροφορία κατόρθωσε να ταξιδεύει με αστραπιαία ταχύτητα, η ανάγκη του ανθρώπου να συμβαδίσει με την εξέλιξη είναι καιρία. Καθώς οι

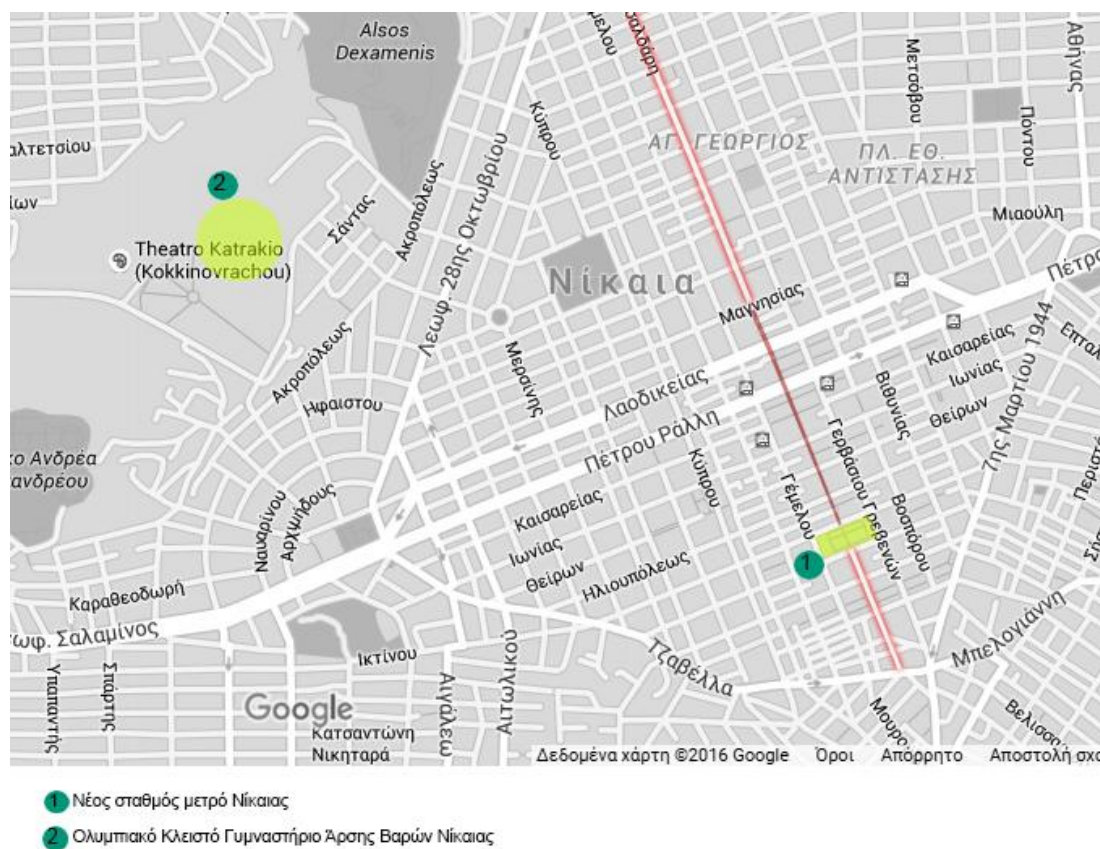
απαιτήσεις της ζωής γίνονται όλο και περισσότερες, μια πόλη, ένας δήμος συνεχώς αυξάνεται σε έκταση και σε υπηρεσίες σαν ζωντανός οργανισμός. Αυτό είναι φυσικά κάτι το οποίο συμβαίνει αέναα στην ανθρώπινη φύση και κοινωνία, ακριβώς γιατί είμαστε κοινωνικά όντα και έχουμε ανάγκες ανεξάντλητες και ενδεχομένως μεταβαλλόμενες. Έτσι λόγω των πολιτικών που ασκούνται, των συμφερόντων και των προβλημάτων που δημιουργούνται, η ανήσυχη ανθρώπινη φύση ψάχνει για νέες λύσεις και μεθόδους. Φυσικό επακόλουθο αυτών είναι ο κάθε δήμος να επιθυμεί ό,τι το πιο προοδευτικό και συμπερτικό προς όλους τους τομείς της πολιτικής του.

Η περίπτωση των προσφυγικών της Νίκαιας είχε απασχολήσει από τη δεκαετία του '80 τους δημάρχους της. Με πρόσχημα την ανάπλαση των προσφυγικών οικισμών, κατά καιρούς γκρεμίζονταν κάποιο οικοδομικό τετράγωνο και οικοδομούνταν σύγχρονες πολυκατοικίες στη θέση τους. Έτσι συχνά-πυκνά ο δήμος προσανατολιζόταν σε προγραμματικές δηλώσεις και υποσχέσεις γύρω από μια ανάπλαση *«που θα κινείται στη λογική της διατήρησης των ανθρώπινων χαρακτηριστικών, των χαμηλών κτιρίων, των αίθριων και των εξωτερικών όψεων»*⁶. Δυστυχώς η ανάπλαση του συνόλου του προσφυγικού ιστού είναι αδύνατη λόγω κόστους, παραδέχονται οι αρμόδιοι του Δήμου Νίκαιας. Παρ' όλα αυτά το στάδιο της Άρης Βαρών στη Νίκαια, την περιοχή της Χαλκηδόνας, ήταν γεγονός.

Η ένταξη του ολυμπιακού σταδίου στο χώρο έγινε χωρίς κάποιο πρόγραμμα αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος και εκσυγχρονισμού των πολεοδομικών υποδομών. Κανένα πρόγραμμα ανάπλασης δεν εξασφάλισε τις ανάγκες εξυπηρέτησης και βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Έτσι ένα φυτευτό κτίριο ήρθε και τοποθετήθηκε στην περιοχή της Χαλκηδόνας, βορειοδυτικά της Νίκαιας καταλαμβάνοντας μια έκταση 44200 τετραγωνικών μέτρων και καταστρέφοντας ήδη υπάρχουσες εγκαταστάσεις. Αν αναρωτιέται κανείς γιατί επιλέχθηκε αυτή η περιοχή για το στάδιο, μια αυθόρμητη απάντηση θα ήταν γιατί με την κατασκευή του έργου η περιοχή θα αναβαθμιζόταν συνολικά μέσα από ένα πολεοδομικό σχεδιασμό. Αυτή η απάντηση όμως δεν ήταν παρά μια από τις υποσχέσεις που δόθηκαν -όπως και για τις αναπλάσεις των προσφυγικών, έτσι και για την περιοχή γύρω από το στάδιο- από το δήμο με σκοπό να κατευιάσουν τις αντιδράσεις της τοπικής κοινωνίας. Το χαμηλό κόστος απόκτησης του

⁶ <<http://www.tovima.gr/relatedarticles/article/?aid=118933>>, τελευταία επίσκεψη 20/6/2016.

συγκεκριμένου οικοπέδου και η παραχώρησή του στη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού ήταν και ο πραγματικός λόγος επιλογής του χώρου αυτού για το «Σπίτι της Άρσης Βαρών» στη Νίκαια.



Εικόνα 7

Κατά τη χωροθέτηση του σταδίου αλλά και κατά την μετά-ολυμπιακή περίοδο οι αλλαγές που παρατηρήθηκαν στην περιοχή του σταδίου ήταν η έντονη πληθυσμιακή αύξηση λόγω της οικοδομικής δραστηριότητας. Η αύξηση του συντελεστή δόμησης είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία πολυκατοικιών στη θέση των μονοκατοικιών, αλλοιώνοντας την έννοια τη γειτονιάς. Όσοι δεν άντεξαν τη μετατροπή της γειτονιάς τους σε άλλη μια πυκνοκατοικημένη περιοχή, μετακόμισαν αλλού εκμεταλλευόμενοι την αξία που πήραν τα οικόπεδά τους. Η κακή εξυπηρέτηση από δημόσιες συγκοινωνίες συνέχισε να υπάρχει με αποτέλεσμα η πρόσβαση να γίνεται κυρίως με ιδιωτικά αυτοκίνητα. Όσες δυνατότητες ανάπτυξης θα μπορούσαν να επιτευχθούν δεν υλοποιήθηκαν ποτέ.

Έτσι λοιπόν μετά τους ολυμπιακούς αγώνες και το "Σπίτι της Άρσης Βαρών" (το κλειστό γυμναστήριο που φιλοξένησε τους Ολυμπιακούς Αγώνες για την άρση βαρών το 2004), η Νίκαια υποδέχεται το μετρό.

Το παράδειγμα τεσσάρων υλοποιημένων σταθμών μετρό

Η πόλη της Νίκαιας εξετάστηκε μέσα από την ιστορική εξέλιξη, τη φυσική της θέση και τη γειτνίασή της με τους δήμους που συνορεύει. Από τα διάφορα είδη των ταξινομήσεων εκτιμάται ο χαρακτήρας της, ο οποίος διαμορφώνεται ακόμα πιο πολύ και από τον τομέα των συγκοινωνιών. Έτσι χρησιμοποιώντας το παράδειγμα τεσσάρων υλοποιημένων σταθμών του μετρό της μπλε γραμμής που θα επεκταθεί και στη Νίκαια, γίνεται προσπάθεια διεξαγωγής συμπερασμάτων γύρω από τη νέα χωροκατανομή δραστηριοτήτων στην περιοχή ενδιαφέροντός μου.

Με μια γρήγορη ματιά, αν εξαιρέσουμε κυκλοφοριακούς κόμβους όπως τους σταθμούς Ομόνοια, Σύνταγμα και Μοναστηράκι, προσέχουμε ότι οι τοποθεσίες που «ξεχώρισαν» είναι περιοχές υποβαθμισμένες, ερημωμένες και κάποιες πυκνοκατοικημένες. Συγκεκριμένα θα ασχοληθούμε με τους σταθμούς μετρό Κεραμεικός, Ελαιώνας, Αιγάλεω και Αγ. Μαρίνα.

Η επέκταση της γραμμής 3 προς Πειραιά αναμένεται να «μεταμορφώσει» και πάλι τις νεότερα επλεχθείσες περιοχές ως η σημαντικότερη παρέμβαση για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Δήμου Πειραιά και των δήμων της ευρύτερης περιοχής (Νίκαια, Κορυδαλλός, Αγ. Βαρβάρα, Χαϊδάρι). Η ολοκλήρωσή του έργου με την επέκταση προς το λιμάνι του Πειραιά, αυτήν την κρίσιμη χρονική περίοδο, πρόκειται να εξελιχτεί σε μια από τις μεγαλύτερες αναπτυξιακές παρεμβάσεις και προβλέπεται να συμβάλλει στην ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας της χώρας. Σύμφωνα με την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. «Ο εξυπηρετούμενος πληθυσμός στη ζώνη επιρροής των σταθμών (απόσταση μέχρι 500μ. από κάθε σταθμό), ανέρχεται σε περίπου 115.000 κατοίκους, ενώ με το έργο προβλέπεται να εξυπηρετούνται ημερησίως περίπου 132.000 επιβάτες. Έτσι, ο συνολικός αριθμός επιβατών των Γραμμών 2 και 3 θα ξεπεράσει το 1 εκατομμύριο ημερησίως (1.060.000 επιβάτες).»

Αλλά ας δούμε τους τέσσερις παλαιότερους σταθμούς ξεχωριστά...

Διαλέγοντας από τη Γραμμή 3 τους ήδη κατασκευασμένους σταθμούς Κεραμεικός, Ελαιώνας, Αιγάλεω και Αγ. Μαρίνα, είμαστε σε θέση να σχολιάσουμε την πριν και μετά κατάστασή τους, καθώς το έργο προχωράει ολοταχώς προς τον Πειραιά. Στο σταθμό Κεραμεικό με την έλευση του μετρό, η περιοχή αναβαθμίστηκε ριζικά. Το δίπολο των σταθμών Κεραμεικός-Μεταξουργείο αν και εξυπηρετεί ο κάθε σταθμός άλλη γραμμή, έφερε ζωή στην περιοχή του Γκαζιού που μέχρι το 2007 πολλοί την απέφευγαν. Κέντρα διασκέδασης, καινούριες πολυκατοικίες, μουσεία, χώροι τέχνης

και άλλα, ξεφύτρωναν μεθοδικά, καθώς «μυρίζονταν» την επιτυχία, μετά φυσικά από μια περίοδο ύφεσης και υποτίμησης της περιοχής. Έτσι η άλλοτε «γκετοποιημένη» βιομηχανική περιοχή του Γκαζιού αναδεικνύεται σε νούμερο ένα περιοχή για επαγγελματική στέγη, κατοικία και ψυχαγωγία.

Η εν λόγω περιοχή όπως και οι περισσότερες τώρα πια, καλούνται να ικανοποιούν, όσο γίνεται, ένα «πακέτο» λειτουργιών το οποίο να ανταποκρίνεται στους γρήγορους ρυθμούς της εποχής. Ένας τόπος που συνδυάζει τα πάντα για την εξοικονόμηση χρόνου και δυνάμεων, συγχρονίζεται πλήρως με μια «μαζική αντιμετώπιση αναγκών»⁷ σύμφωνα με την οποία η εργασία, η ψυχαγωγία και άλλα τυποποιούνται και εντάσσονται σε ένα ωρολόγιο καθημερινό και απaráλλαχτο πρόγραμμα. Το γαλλικό moto “boulot-dodo-metro”, μεταφράζεται εδώ σπιτι-δουλειά-ζωή-μετακίνηση σε μια περιοχή που παρουσιάζει μια δυναμική η οποία συνεχώς εντείνεται πλάι στο αθηναϊκό κέντρο, καθώς δεν υπάρχει μέρα που να μην παρουσιάζει κίνηση σε όλες τις ώρες.

Η απότομη μετάβαση της κάποτε υποβαθμισμένης περιοχής σε ψυχαγωγικό κέντρο των δυτικών προαστίων, ωφέλησε αρκετά την περιοχή καθώς τη συνέδεσε με ήδη υπάρχοντα καίρια σημεία όπως ο σταθμός Λαρίσης, το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο, ο αρχαιολογικός χώρος Κεραμεικού και άλλα, ανέδειξε δε μια άλλη πλευρά της Αθήνας φέρνοντας τους κατοίκους της ακόμα πιο κοντά. Ο σταθμός ένωσε την μέχρι το 1980 αποκομμένη περιοχή του Γκαζιού, μετατρέποντάς τη σε βασικό υποδοχέα ανθρωπίνων δραστηριοτήτων.

Θεωρώντας ότι ο σταθμός του Κεραμεικού είναι ο πρώτος, ο δεύτερος σταθμός πάνω στον οδικό άξονα της Ιεράς οδού είναι ο σταθμός μετρό Ελαιώνας. Με την αποπεράτωση του έργου, η περιοχή μετατράπηκε σε ένα τεράστιο πάρκινγκ για όσα οχήματα δεν έβρισκαν να παρκάρουν τις ώρες αιχμής στο σταθμό του Κεραμεικού. Η περιοχή, κατά βάση αδόμητη με αρκετές ρυπογόνες βιομηχανίες, μικρές βιοτεχνίες, πρακτορεία μεταφορών και ελάχιστους κατοίκους, δεν ανταποκρίθηκε στις προσδοκίες της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. που επιχειρήσαν να την «αναβαθμίσουν», καθώς παρέμεινε ίδια.

Ο σταθμός δεν λειτούργησε σαν κόμβος διαμοιρασμού αλλά ως «πέρασμα» για άλλους προορισμούς. Δε μπόρεσε να «κρατήσει» τους χρήστες του στην περιοχή όχι

⁷ Αραβαντινός Α., *Πολοδομικός σχεδιασμός-Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 1997.

μόνο γιατί εκεί κατεβαίνουν σχεδόν κατά αποκλειστικότητα όσοι δουλεύουν εκεί αλλά γιατί είναι ένα σημείο μη φιλικό για τον πεζό. Η περιοχή του Ελαιώνα πλαισιωμένη από τις οδούς Καβάλας, Κηφισού, Θηβών και Πειραιώς είναι εύκολα προσεγγίσιμη με το ιδιωτικό όχημα αλλά δύσκολα περπατείται από τον πεζό. Οι μεγάλης κλίμακας δρόμοι και ο βιοτεχνικός χαρακτήρας της περιοχής την καθιστά αφιλόξενη και έρημη περιοχή κατά τη διάρκεια της νύχτας. Ο ρόλος του σταθμού αυτού ίσως δεν εκπληρώθηκε επαρκώς, γιατί η περιοχή αυτή έχει μόνο χαρακτηριστικά περιοχής βιομηχανίας και δεν απαρτίζει κομμάτι αστικού ιστού.

Ο τρίτος κατά σειρά σταθμός, κατά μήκος της Ιεράς Οδού, είναι ο σταθμός Αιγάλεω που έχει μετατραπεί σε σημαντικό κυκλοφοριακό κόμβο που διαμοιράζει επιτυχημένα τους χρήστες του σε όλη την Αττική. Ο σταθμός μετρό Αιγάλεω, στην πλατεία Εσταυρωμένου, εγκαινιάστηκε το 2007 (όπως και οι προηγούμενοι σταθμοί που αναφέρθηκαν). Το μετρό επιλέχθηκε να γίνει σε ένα χώρο που ενώνει τρεις «εξουσίες»: την πλατεία, την εκκλησία και την τοπική αγορά. Ο χαρακτήρας της περιοχής μετατράπηκε από τοπικός σε υπερτοπικός, καθώς έγινε ένας μεγάλος κυκλοφοριακός κόμβος που συγκεντρώνει πεζούς και οδηγούς οχημάτων, κατανέμοντάς τους σε Αθήνα και σε όλη την Αττική λόγω των μεγάλων οδικών αξόνων που τον διασχίζουν.

Η περιοχή που διευρύνεται γύρω από την πλατεία Εσταυρωμένου χαρακτηρίζεται ως εμπορική, αλλά διαθέτει και κάποιες κατοικίες. Τα οφέλη της περιοχής ήταν πολλά, η ανάπτυξή της δε είχε καθοριστική σημασία αφού μετέτρεψε την τοπική σε υπερτοπική αγορά. Οι τέσσερις βασικοί παράγοντες πληρούνται αλλά δεν μπορούμε να μην παρατηρήσουμε ότι αυτός ο γιγαντιαίος κόμβος ο οποίος δημιουργήθηκε δεν προκάλεσε και προβλήματα. Η μεγάλη συγκέντρωση δραστηριοτήτων και ο κυκλοφοριακός συνωστισμός τις ώρες αιχμής φέρνουν πολύ συχνά την κυκλοφοριακή παράλυση, με αποτέλεσμα ένα γενικότερο μπλοκάρισμα και σε διπλανούς οδικούς άξονες. Κατά κάποιο τρόπο ο σταθμός Αιγάλεω και όλη η κοντινή εμβέλεια περιοχή του, μέχρι και τη λεωφόρο Μεγάλου Αλεξάνδρου στα δυτικά του σταθμού, «κρατάνε» τους χρήστες τους πολύ επιτυχημένα και για αρκετές ώρες της ημέρας. Έτσι η υπερβολική συγκέντρωση δραστηριοτήτων εκτονώνεται σε αυτό το σημείο προκαλώντας πολύ συχνά την αποδιοργάνωση της περιοχής.

Η εκτόνωση αυτή γύρω από την περιοχή του σταθμού Αιγάλεω ευνοείται λόγω του εμπορικού και διοικητικού χαρακτήρα της περιοχής, του ότι είναι το σταυροδρόμι σημαντικών οδικών αξόνων, του ότι υπάρχει εξυπηρέτηση από μια

πλειάδα αστικών συγκοινωνιών και από το γεγονός ότι η περιοχή είναι αρκετά πυκνοκατοικημένη από πριν την έλευση του μετρό. Η πλατεία Εσταυρωμένου και το δημοτικό άλσος Αιγάλεω (Μπαρουτάδικο), θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ανακουφιστικά για το χώρο αλλά ακόμα και αυτά έχουν καταληφθεί από ανθρώπινες δραστηριότητες που διαδραματίζονται όλη τη μέρα. Εξάλλου και το 2013 ο σταθμός του Αιγάλεω ήταν τερματικός, κάτι που ενίσχυε ακόμα περισσότερο την εκτόνωση όλων αυτών των λειτουργιών στην περιοχή, καθώς κατά κάποιο τρόπο μοιάζει να είναι ο τελικός παραλήπτης όλων των διεργασιών.

Ο τελευταίος σταθμός του μετρό της Γραμμής 3 που παραδόθηκε στο κοινό ήταν το Δεκέμβριο του 2013, ο σταθμός Αγ. Μαρίνα. Αν και αποτελεί τον τελευταίο σταθμό πάνω στην Ιερά Οδό, παρουσιάζει ήπιας εξέλιξης χαρακτήρα καθώς όλο το «ξέσπασμα» έχει ήδη προηγηθεί. Το σημείο του σταθμού εμφανίζει χαρακτηριστικά «περάσματος», γιατί λειτουργεί ως σημείο αποβίβασης και επιβίβασης μόνο. Η περιοχή που επιλέχθηκε είναι κατοικημένη με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί σχεδόν κατά αποκλειστικότητα τους κατοίκους της, καθώς τα καταστήματα είναι σε πιο μακρινή εμβέλεια, παρ' όλα αυτά το δημαρχείο βρίσκεται πάνω στη μια έξοδο του μετρό. Ακόμη ενδιαφέρον αποτελεί το γεγονός ότι ο σταθμός Αγ. Μαρίνας είναι ο τέταρτος σταθμός που διαθέτει parking στάθμευσης οχημάτων πλησίον του, προωθώντας τη χρήση του μετρό ακόμα πιο πολύ.

Ο σταθμός βρίσκεται στη συμβολή των οδών Αγ. Μαρίνας και Ιεράς Οδού, πράγμα το οποίο τον κάνει προσπελάσιμο όλη τη μέρα με αρκετή μείωση της συχνότητας χρήσης του το βράδυ. Ο σταθμός αυτός μοιάζει αποκομμένος από το θόρυβο του Αιγάλεω και για αυτό τον λόγο έχει μικρότερη κίνηση. Ωστόσο η ύπαρξή του αποδείχθηκε σωτήρια για τους κατοίκους του Χαϊδαρίου, καθώς η συχνότητα των αστικών λεωφορείων δεν είναι η ίδια για όλο το δήμο.

Συμπεράσματα

Μέσα από τη μικρή περιγραφή των τεσσάρων τελευταίων σταθμών του μετρό, τα έργα υποδομής που ήδη έχουν πραγματοποιηθεί στην ευρύτερη περιοχή αλλά και την υπάρχουσα κατάσταση, μπορούμε να οδηγηθούμε σε κάποια συμπεράσματα που θα φανούν χρήσιμα σε σχέση με τον ανερχόμενο σταθμό της Νίκαιας. Κατά τη διαδοχική παρουσίαση στοιχείων έγινε μια προσπάθεια κατανόησης των αλλαγών που προκύπτουν μετά από τη δημιουργία κάθε νέου έργου υποδομής στο χώρο και πώς αυτά γίνονται αποδεχτά από το κοινό. Γενικά τα έργα ανήκουν σε κοντινές

περιοχές μεταξύ τους, βρίσκονται εκτός της ακτίνας επιρροής του κέντρου και αναπτύσσουν τη δικιά τους κοινότητα γύρω τους. Οι χρονικές τομές που κατά κάποιον τρόπο επηρέασαν τη Νίκαια, είναι χρονικές περίοδοι που σημάδεψαν όλη την Ελλάδα λίγο-πολύ, όπως το Μικρασιατικό, η μεγάλη αστικοποίηση του 1960-70, η εκτεταμένη χρήση του Ι.Χ. στην εποχή του 1990, η περίοδος των ολυμπιακών αγώνων με αρκετά αναπτυξιακά έργα στον ελλαδικό χώρο και φυσικά η σημερινή «περίοδος κρίσης»...

Ο νέος σταθμός μετρό Νίκαιας είναι μικρότερος από τους ήδη υλοποιημένους. Μαζί με το σταθμό της Αγ. Βαρβάρας, της πλ. Ελευθερίας (Κορυδαλλός) και των Μανιάτικων (Αιτωλικού & Μαυρομιχάλη), αποτελούν ένα υποσύνολο σταθμών μικρότερης κλίμακας που χρήζει διαφορετικής αντιμετώπισης από τους άλλους. Το ήδη διαμορφωμένο αστικό περιβάλλον δυσκολεύει ακόμα πιο πολύ την ένταξη ενός νέου έργου στην εκάστοτε περιοχή. Οπότε οι ανησυχίες και τα ερωτήματα που ανεγείρονται είναι πολλαπλά.

Αφορμή πυροδότησης αυτών των σκέψεων δεν ήταν παρά το γεγονός ότι ενώ οι σταθμοί Αγ. Βαρβάρας, Κορυδαλλού και Νίκαιας προχώρησαν με κανονικούς ρυθμούς, ο σταθμός μετρό στα Μανιάτικα εμφάνισε καθυστερήσεις λόγω των προβλημάτων των απαλλοτριώσεων και της απαγόρευσης διέλευσης Ι.Χ. οχημάτων από την κεντρική αρτηρία του Πειραιά, την οδό Αιτωλικού. Αφενός η αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτων των κατοίκων της περιοχής και αφετέρου η Δημοτική Αρχή που πίεζε να ανοίξει η οδός Αιτωλικού στην οποία έχει γίνει κατάληψη από την Αττικό Μετρό (ΑΜ), προκάλεσαν συζητήσεις και κωλυσιεργία στο έργο. Το ζήτημα εδώ που προκύπτει (θυμίζοντας και πάλι την περίπτωση του σταδίου της Άρσης Βαρών) είναι με ποια κριτήρια επιλέγεται η εγκαθίδρυση ενός νέου σταθμού μετρό και πώς αυτό αντιμετωπίζεται από την τοπική ενότητα. Στην περίπτωση του σταθμού στα Μανιάτικα είναι απορίας άξιο γιατί δεν επιλέχθηκε μια πλατεία από τις αρκετές που διαθέτει η περιοχή και επιλέχθηκε ένα τόσο στενό –συγκριτικά με τα άλλα– οικοπέδο. Όπως αναφέρει το διαδικτυο *«στα Μανιάτικα γίνεται κυριολεκτικά "υπόγεια δουλειά"». Λόγω της στενότητας της περιοχής μεγάλο μέρος του σταθμού δημιουργείται κάτω από τη γη χωρίς εμφανή σημάδια στην επιφάνεια. Ο σταθμός βρίσκεται κατά μήκος της οδού Αιτωλικού.»*⁸

⁸ <<http://www.ypodomes.com/index.php/statheri-troxia/metro/athinas>>, τελευταία επίσκεψη 15/6/2016.

Δεν θα αναφερθώ παρά μόνο ακροθιγώς με το σταθμό στα Μανιάτικα υπενθυμίζοντας το ζήτημα της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης και της σπουδαιότητας για την τοπική κοινότητα του δρόμου Αιτωλικού. Ο σταθμός στα Μανιάτικα όπως και άλλες περιπτώσεις απαλλοτριώσεων έχει να κάνει με τη «θυσία» ιδιωτικής ιδιοκτησίας με σκοπό την εκτέλεση έργου κοινής ωφέλειας. Όπως επίσης και η «θυσία» της οδού Αιτωλικού η οποία ήταν από τους λίγους δρόμους που αναπτύσσονταν η εμπορική ζωή της περιοχής, και αυτό ήταν άλλο ένα πλήγμα για τους κατοίκους. Ο θεσμός της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης και η κατάληψη της οδού από την Αττικό Μετρό ήταν η αναγκαία παράμετρος της εξέλιξης και της προόδου στον τόπο ή έτσι έπρεπε να γίνει πιστευτό. Έτσι πρόκειται για ένα από τα θέματα βελτίωσης της ποιότητας ζωής που έχουν αναχθεί με συνταγματικές διατάξεις, σε έναν από τους πρώτους στόχους του σύγχρονου Κράτους. Ωστόσο, πώς αποφεύγεται η σύγκρουση ιδιοκτησίας⁹ και δημόσιου συμφέροντος (γιατί σε αυτήν την περίπτωση η ιδιωτική ιδιοκτησία υποχωρεί υποδεικνύοντας την αναγκαιότητα του δημοσίου συμφέροντος...); Θα δοκιμάσω να το προσεγγίσω παρακάτω.

Ακολούθως, αν τεθεί σε σύγκριση η περιοχή στην οποία βρίσκεται ο νέος σταθμός Νίκαιας με την εγκατάσταση του σταδίου της Άρσης Βαρών, εντοπίζω μεγάλες διαφορές όχι μόνο γιατί η περιοχή ενδιαφέροντος είναι μια ήδη πυκνοκατοικημένη περιοχή αλλά γιατί βρίσκεται στον κεντρικό ιστό της πόλης. Φυσικά ελπίζω να μην έχει την ίδια τύχη με το στάδιο δηλαδή την εικόνα της εγκατάλειψης, αλλά σε συνδυασμό και με την ανάπλαση της περιοχής να αποκτήσει μια νέα δυναμική. Με το νέο έτος φημολογείται ότι δρομολογείται η ανάπλαση του Ιστορικού Κέντρου της Νίκαιας, μετά την ομόφωνη απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής για τη σύναψη προγραμματικής σύμβασης ανάμεσα στην Περιφέρεια Αττικής και τον Δήμο Νίκαιας-Αγίου Ιωάννη Ρέντη για την υλοποίηση του έργου. «Όπως υπογράμμισε στην εισήγησή του ο Αντιπεριφερειάρχης Πειραιά Γιώργος Γαβρίλης, που εγκρίθηκε ομόφωνα, η παρέμβαση περιλαμβάνει: αντικατάσταση των υπαρχόντων περιθωρίων των παρτεριών με νέα, τοποθέτηση καθιστικών εξωτερικού χώρου κατά μήκος του πεζόδρομου της οδού Κιλικίας, αναβάθμιση του υπάρχοντος πρασίνου & άρδευση, τοποθέτηση φωτιστικών κατά μήκος των πεζοδρόμων. Βασικός

⁹ Ηλιοπούλου-Στράγγα Τζ., «Η προστασία της ιδιοκτησίας δεν πρέπει να "θυσιαστεί" χάριν της Ολυμπιάδος», εφημερίδα Καθημερινή, 2/12/2000, σελ.44-45.

στόχος της επιλογής των συγκεκριμένων πεζοδρόμων αποτελεί, μεταξύ άλλων το γεγονός ότι περιβάλλουν το «Μπλόκο», τον τόπο θυσίας του λαού της Κοκκινιάς ενώ η βελτίωση του χώρου κρίνεται αναγκαία, καθώς θα συμβάλλει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.»

Σε αυτό το σημείο θα δοκιμάσω να δω το νέο σταθμό μετρό Νίκαιας ως μια κοινωφελής επιχείρηση. Σύμφωνα με την εγκύκλιο 77 (19 Δεκέμβρη 2007) του Υπουργείου Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, *«χαρακτηριστικό στοιχείο αυτής της κατηγορίας επιχειρήσεων είναι ότι, η δραστηριότητά τους δεν είναι συννοσημένη με την επιδίωξη κέρδους, παράλληλα δε, μέσω αυτών επιδιώκεται η καλύτερη και αποτελεσματικότερη άσκηση συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων κοινωφελούς χαρακτήρα.»*¹⁰ Έχοντας λοιπόν σα δεδομένο τη λειτουργία του σταθμού για το κοινό καλό, θα επικεντρωθώ στη σημασία της χωροθέτησής της στην περιοχή της Νίκαιας, προσπαθώντας να κατανοήσω τη βαρύτητα της επιλογής του τόπου εγκατάστασης.

Η επιλογή του τόπου εγκατάστασης της επιχείρησης δεν πρέπει να γίνεται τυχαία γιατί σχετίζεται άμεσα με τις συγκεντρώσεις πληθυσμού και το επίπεδο ευημερίας της πόλης. Λόγω του μεγάλου βεληνεκούς της επιχείρησης Αττικό Μετρό, ως μέγεθος, καθόρισε και την λήψη της απόφασης χωροθέτησης. Φυσικά υπάρχουν διαφορές από περιοχή σε περιοχή και αυτές είναι που διαφοροποιούν την ελκυστικότητα και την αναγκαιότητα εγκαθίδρυσης μιας επιχείρησης εκεί. Σαφέστατα η μορφολογία του εδάφους και οι γεωγραφικές αποστάσεις ήταν κάποια επιπλέοντα στοιχεία που σχετίζονται άμεσα με την επιχείρηση της Αττικό Μετρό.

Στην περίπτωση της Νίκαιας θεωρώ ότι αξιόλογο ρόλο έπαιξε το γεγονός ότι η περιοχή του μετρό είναι το κέντρο της πόλης, με αρκετές υπηρεσίες κοντά και η εγγύτητα του σταθμού με την αγορά. Όπως θα αναλυθεί και παρακάτω η βιωσιμότητα της επιχείρησης αυτής εξαρτάται από τις παραγωγικές δραστηριότητες οι οποίες συμβαίνουν στο πλαίσιο της οικονομικής γεωγραφίας. Οι παράγοντες που μπορεί να συντέλεσαν στην χωροθέτηση της επιχείρησης είναι εξωγενείς και ενδογενείς. Οι εξωγενείς παράγοντες διαπραγματεύονται χαρακτηριστικά της περιφέρειας στην οποία ανήκει η υπό εξέταση περιοχή. Στην προκειμένη περίπτωση ενδιαφέρουν στοιχεία-μεγέθη των περιοχών που περιβάλλουν τη Νίκαια και τις

¹⁰ <http://www.ypes.gr/UserFiles/f0ff9297-f516-40ff-a70e-eca84e2ec9b9/egiklios77_2007_1.doc>, τελευταία επίσκεψη 16/6/2016.

δυνατότητες σύνδεσης και επικοινωνίας με αυτή. Στην κατηγορία των ενδογενών παραγόντων ενσωματώνονται τα στοιχεία εκείνα που αφορούν τη γενικότερη φυσιογνωμία της περιοχής ενδιαφέροντος όπως η οικονομική ευημερία της, τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά της κτλ. Βέβαια είναι αναμενόμενο ότι εμφανίζονται πιθανότητες όπου οι μεν παράγοντες να συμπίπτουν με τους δε, καθώς υπάρχει αλληλεξάρτηση μεταξύ των εξωγενών και των ενδογενών παραγόντων λόγω των οικονομικοκοινωνικών μεταβολών που συνέβησαν στην περιοχή.

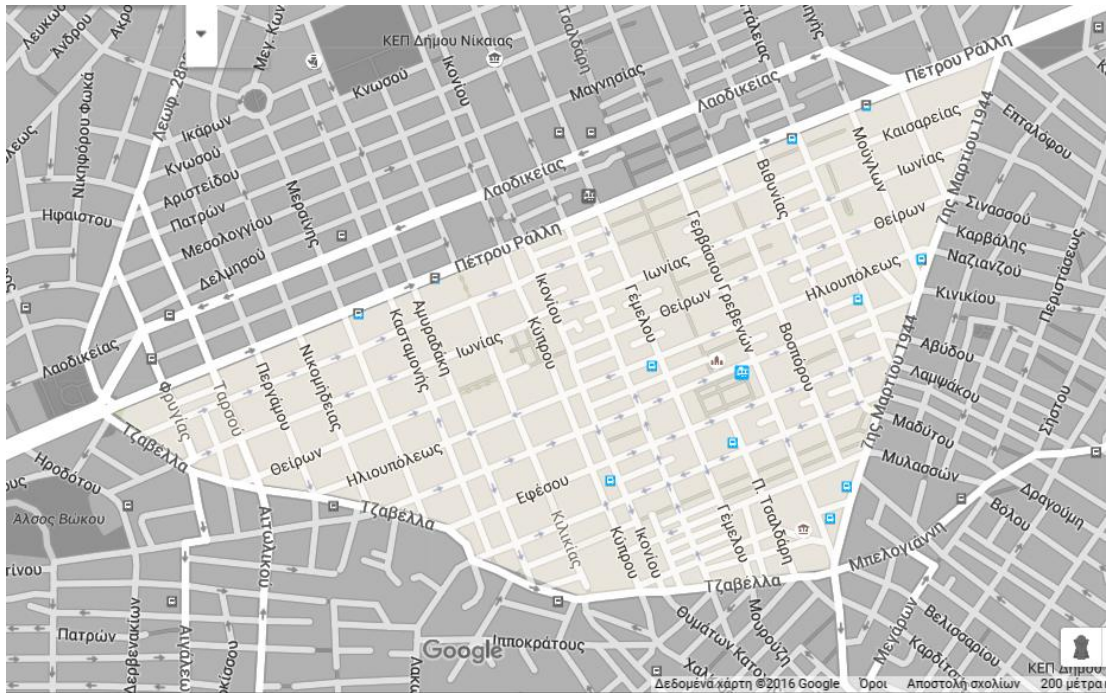
Η μελέτη των ερωτημάτων που προβάλλουν γύρω από τη χωροθέτηση της επιχείρησης αποτελεί μέρος της άνισης ανάπτυξης που αυτό οφείλει τις ρίζες του σε παράγοντες ζήτησης, κόστους γης, κεφαλαίου, κ.ά., που επηρεάζονται από την τοπογραφία της περιοχής, έντονες κοινωνικές και οικονομικές ανισότητες μεταξύ περιοχών ή μεταξύ αστικών και μη αστικών περιοχών. Εν πάση περιπτώσει η δημιουργία νέων οικονομικών δραστηριοτήτων, δηλαδή νέων επιχειρήσεων σε μια περιοχή, θέλω να πιστεύω ότι προωθεί την περιοχή, ευνοεί την αστική ανάπτυξη και μπορεί να φέρει την αναδιάρθρωση της τοπικής οικονομίας της Νίκαιας.

Από όλα τα παραπάνω κατανοούμε το πόσο ζωτικής φύσεως είναι το θέμα του νέου σταθμού για την περιοχή η οποία έχει ανάγκη όχι από έργα βιτρίνας αλλά έργα πραγματικά. Η γνώση της σπουδαιότητας των λόγων που οδήγησαν τη χωροθέτηση της νέας στάσης μετρό στο σημείο ενδιαφέροντος μου, θα μπορούσε να βοηθήσει την περιφερειακή πολιτική για την καθιέρωση κινήτρων που σχετίζονται είτε με τους χρήστες της επιχείρησης -στη συγκεκριμένη περίπτωση το επιβατικό κοινό- είτε με την περιοχή στην οποία εντάσσεται. Η φυσική εξέλιξη της πόλης αποζητά τέτοια έργα υποδομής για την εξυπηρέτησή της και τη σύνδεσή της με την πρωτεύουσα. Από κάθε άποψη προβλέπεται να αλλάξει η εικόνα την πόλης καθώς οι αποστάσεις εκμηδενίζονται και δίνεται η δυνατότητα να «ταξιδέψει» και να γνωρίσει κανείς την πόλη της Νίκαιας χωρίς να την έχει συνδεδεμένη ως δήμος της περιφέρειας Β΄ Πειραιώς.

Β' φάση

Το νοητό τρίγωνο Π. Ράλλη-7^{ης} Μάρτη-Τζαβέλλα

Σε αρχικό επίπεδο, με μια γενικότερη ματιά στην περιοχή της Νίκαιας εστίασα στο νοητό τρίγωνο που δημιουργείται μεταξύ των οδών Π. Ράλλη, 7^{ης} Μάρτη και Τζαβέλλα. Ο χώρος αυτός που δημιουργείται περιλαμβάνει χαρακτηριστικά σημεία της περιοχής και περιτεγχίζεται από τις τρεις οδούς-βασικές αρτηρίες του τοπικού και του ευρύτερου δικτύου.



Εικόνα 8

Το νοητό τρίγωνο που δημιουργείται από τις τρεις παραπάνω οδούς (Π. Ράλλη, 7^{ης} Μάρτη και Τζαβέλλα), γνωρίζοντας την περιοχή, θα λέγαμε ότι εντάσσεται στην παλαιά Νίκαια εμπεριέχοντας ένα μεγάλο κομμάτι με προσφυγικούς οικισμούς. Εκτός από τα λεγόμενα προσφυγικά που δηλώνουν έμπρακτα την ιστορικότητα τους υπάρχει και το Μουσείο της Μάντρας του Μπλόκου Κοκκινιάς και το Μουσείο Εθνικής Αντίστασης. Ο Φυσιολατρικός σύλλογος (Ο.Φ.Ο.Ν.) Νίκαιας είναι ενεργός μέχρι σήμερα καθώς επίσης και η πνευματική εστία Νίκαιας (Π.Ε.Ν.) και αρκετοί Μικρασιατικοί σύλλογοι.

Επιπροσθέτως το κομμάτι αυτό εμπεριέχει σχετικά καινούριες κατοικίες, καταστήματα, γραφεία και κάποιες υπηρεσίες. Μέχρι πρόσφατα βρίσκονταν η πολεοδομία του δήμου, το δημαρχείο, το Ι.Κ.Α., η ΔΟ.Υ., η Ε.Υ.Δ.Α.Π., το

Ειρηνοδικείο, ο Ο.Α.Ε.Ε. (πρώην ΤΕΒΕ), ο Ο.Α.Ε.Δ., τα ΕΛ.ΤΑ. και ακριβώς δίπλα τους το Υποθηκοφυλακείο Νίκαιας. Το τρίγωνο αυτό συνδύαζε όλες τις ιδιότητες ενός αστικού κέντρου που τώρα όμως έχει διασπαστεί, διότι μεταφέρθηκαν οι περισσότερες από αυτές τις υπηρεσίες σε γειτονικές περιοχές. Δυστυχώς στην περιοχή μελέτης μας δεν υπάρχουν αρκετές ζώνες πρασίνου παρά μόνο διάσπαρτες νεραντζιές, το τοπικό φυτό που διατηρούν οι απόγονοι των Μικρασιατών.

Οι πλατείες που περιλαμβάνει η περιοχή είναι δύο: η πλατεία 17ης Αυγούστου 1944 (επί της Κύπρου) και η πλατεία Ελ. Βενιζέλου (πρώην πλατεία Αγ. Νικολάου στην Δ. Καρακουλουξή). Μικρά πάρκα θεωρούνται και το πάρκο Τζίμη Τζαμαριά (επί της Ιωνίας) και η πλατεία Ειρήνης(Αμερικανίδων Κυριών και 7ης Μάρτη 1944). Επίσης στη συμβολή των οδών 7ης Μάρτη, Γρεβενών και Ερμού υπάρχει κάποιος ίχνος πάρκου. Οι εκκλησίες που υπάρχουν είναι δύο ο μητροπολιτικός ναός Αγ. Νικολάου (Π. Τσαλδάρη και Δ. Καρακουλουξή) και ο ναός της Οσίας Ξένης (Κύπρου και Θειρών). Όσον αφορά τα εκπαιδευτικά ιδρύματα, στην περιοχή βρίσκονται οκτώ σχολεία: το 2ο λύκειο (Αμυραδάκη και Π. Ράλλη), το 2ο νηπιαγωγείο και το 5ο δημοτικό (Αμυραδάκη και Ιωνίας), 14ο δημοτικό (Κιλικίας και Ηλιουπόλεως), το 2ο γυμνάσιο (Εφέσσου και Κιλικίας), το 1ο ΕΠΑΛ και το 4ο ΣΕΚ (Κύπρου και Βέροιας), το 1ο νηπιαγωγείο και 1ο δημοτικό και το 4ο νηπιαγωγείο και το 4ο δημοτικό (Γρεβενών και Καισαρείας) που βρίσκονται εντός του σχήματος.

Οι τρεις κεντρικοί οδοί που επιλέχτηκαν για να συγκεντρωθούν στοιχεία για την περιοχή μελέτης είναι κύριας σημασίας καθώς είναι δρόμοι με ελάχιστο πλάτος καταστρώματος έξι μέτρα και με μεγάλη διέλευση ιδιωτικών και δημόσιων μέσων. Η οδός Π. Ράλλη είναι η σύνδεση της Νίκαιας με το Αιγάλεω, την εθνική οδό και την Αθήνα. Η οδός 7ης Μάρτη 1944 συνδέει τη Νίκαια, τον Κορυδαλλό και τη Νεάπολη με τον Πειραιά. Η οδός Τζαβέλλα είναι δρόμος διπλής κυκλοφορίας κατά το ήμισυ και συνδέει τις δυτικές περιοχές, όπως το Πέραμα, το Σχιστό με τον Πειραιά και αντίστροφα.

Πιο αναλυτικά η κάθε μια οδός παρουσιάζει τις δικές της ιδιαιτερότητες, δεν παύουν όμως να διατηρούν καταστήματα εμπορικού χαρακτήρα. Μετά από μια σύντομη παρατήρηση διαπιστώθηκε ότι στον δρόμο Π. Ράλλη τα καταστήματα είναι κατά μέσο όρο από δύο έως τέσσερα σε κάθε πλευρά του οικοδομικού τετραγώνου που βλέπει στη λεωφόρο. Στην οδό Τζαβέλλα τα καταστήματα είναι αισθητά λιγότερα με μια σχετική πύκνωση σε τέσσερα σημεία κατά μήκος του δρόμου αυτού. Η οδός 7ης Μάρτη 1944 είναι ο πιο πυκνός δρόμος όσον αφορά τις εμπορικές

λειτουργίες καθώς δεν υπάρχει πλευρά των οικοδομικών τετραγώνων -εκατέρωθεν της οδού- η οποία να μην έχει εκμεταλλευτεί. Φυσικά από εδώ συμπεραίνουμε ότι ο δρόμος αυτός αποτελεί το εμπορικό κέντρο της Νίκαιας από την αρχή μέχρι το τέλος του.

Ο χαρακτήρας των εμπορικών καταστημάτων των τριών κεντρικών δρόμων διαφέρει. Συγκεκριμένα παρατηρήθηκε ότι η οδός Π. Ράλλη στο ξεκίνημα, στη μέση και προς το τέλος της παρουσιάζει μεγάλη συχνότητα καταστημάτων με αξεσουάρ αυτοκινήτων και μηχανών, συνεργείων αυτοκινήτων, ταχυφαγείων και φούρνων. Σε όλη την έκταση του δρόμου της δε λείπουν και καταστήματα με άλλες λειτουργίες όπως καταστήματα με είδη σπιτιού, κομμωτήρια, φαρμακεία, ιατρεία ζώων, καταστήματα ρούχων και άλλα. Στο μέσο περίπου του μήκους της λεωφόρου, υπάρχουν συγκεντρωμένα αρκετά καταστήματα εκτύπωσης προς το σημείο δε που η λεωφόρος γίνεται διπλής κατεύθυνσης καθώς πλησιάζουμε προς το εμπορικό κέντρο, τα καταστήματα πληθαίνουν και εμφανίζονται τράπεζες, καταστήματα κινητής τηλεφωνίας και άλλα που έχουν να κάνουν με πιο προσωπικά είδη «ανάγκης» τα οποία καλύπτουν ό,τι χρειάζεται κάποιος και στην οδό 7^{ης} Μάρτη. Η οδός αυτή ικανοποιεί τις απαιτήσεις του αγοραστικού κοινού σε είδη πρώτης ανάγκης και μη, περιλαμβάνοντας από μπακάλικα μέχρι και σουπερ μάρκετ. Η οδός Τζαβέλλα έχει αρκετά συνεργεία αυτοκινήτων, σουπερ μάρκετ, αρκετά μαγαζιά τυχερών παιχνιδιών, καταστήματα με είδη υγιεινής και έπιπλα κουζίνας αλλά σε πολύ αραιή απόσταση το ένα από το άλλο, παρόλο το μεγάλο μήκος του δρόμου, με κάποια πύκνωση αυτών σε περίπου τέσσερα σημεία.

Σε πλάτος, ο πιο στενός δρόμος είναι η οδός 7^{ης} Μάρτη από τις τρεις, όπως επίσης και σε μήκος είναι ο πιο σύντομος δρόμος. Η 7^{ης} Μάρτη είναι μόνο κάθοδος και καθαρά εμπορικός δρόμος παρ' όλα αυτά διοχετεύει προς Πειραιά το επιβατικό κοινό από πιο βόρειες περιοχές όπως Κορυδαλλό, Αγ. Βαρβάρα κτλ. Σε όλο το μήκος της έχει τρεις στάσεις, μια στην αρχή (7^{ης} Μάρτη και Καισαρείας), μια στη μέση (περίπου Ηλιουπόλεως και 7^{ης} Μάρτη) και μια προς το τέλος του δρόμου (περίπου Βρουύλων και 7^{ης} Μάρτη) και συνολικά περνάνε πέντε γραμμές λεωφορείων. Από τις τρεις κεντρικές οδούς είναι αυτή από την οποία διέρχονται οι πιο λίγες συγκοινωνίες χωρίς αυτό να μειώνει όμως το δημοφιλή της χαρακτήρα.

Η οδός Π. Ράλλη θεωρείται λεωφόρος ως δρόμος ταχείας κυκλοφορίας και είναι ο πιο γνωστός δρόμος της περιοχής καθώς προϋπήρχε από τη γέννηση του δήμου Νίκαιας με την ονομασία «οδός Κυδωνιών». Είναι ο αμέσως πιο μεγάλος δρόμος σε

πλάτος και μονόδρομος εκτός από το τελευταίο του κομμάτι (απόστασης ενός οικοδομικού τετραγώνου) που με τη διαχωριστική νησίδα μετατρέπεται σε διπλής κατεύθυνσης, διαμοιράζοντας τα αυτοκίνητα σε άλλον ένα κεντρικό άξονα την οδό Λαοδικείας. Η Π. Ράλλη έχει μεγάλο μήκος καθώς ξεκινάει από την περιοχή των Πετραλώνων και διασχίζει εκτός της Νίκαιας, τις περιοχές Ταύρος, Αγ. Ιωάννης Ρέντης, Κορυδαλλός, Αιγάλεω, μέχρι να καταλήξει στο Κερατοίσι και να μετονομαστεί σε λεωφόρο Σαλαμίνας. Ο κυκλοφοριακός φόρτος που έχει να εξυπηρετήσει είναι μεγάλος για αυτό και έχει έξι στάσεις από όπου διέρχονται έντεκα γραμμές λεωφορείων και για αυτό το λόγο πρέπει να σημειωθεί ότι γίνονται πολύ συχνά ατυχήματα. Οι αστικές συγκοινωνίες ενώνουν τις περιοχές που βρίσκονται βόρεια της Νίκαιας με τον Πειραιά, τέσσερις αστικές συγκοινωνίες εξυπηρετούν το κοινό προς το Αιγάλεω και το σταθμό μετρό του και δύο εξυπηρετούν το κοινό από και προς την Αθήνα. Η 7^η Μάρτη σε αντίθεση με την Π. Ράλλη δεν έχει ούτε ένα φανάρι ενώ η Π. Ράλλη διαθέτει έξι φανάρια. Στη λεωφόρο αυτή δεν υπάρχουν κατοικίες τόσο, όσο καταστήματα που εξυπηρετούν το αυτοκίνητο και διευκολύνουν για μια γρήγορη στάση. Ο δρόμος αυτός έχει μεγάλη κίνηση καθ' όλη την διάρκεια της μέρας και της νύχτας και για αυτό το λόγο πολλά ταχυφαγεία που διαθέτει παραμένουν ανοιχτά. Είναι σαν ένα μεγάλο πέρασμα και δεν έχει τον εμπορικό χαρακτήρα της 7^{ης} Μάρτη, όπου ο αστός θα κάνει τη βόλτα του στις βιτρίνες και ίσως ψωνίσει και κάτι.

Μεγαλύτερο πλάτος δρόμου έχει η οδός Τζαβέλλα, στην οποία καταλήγουν αρκετοί δρόμοι από Πειραιά και αρκετοί δρόμοι από Νίκαια, παρ' όλα αυτά δεν είναι διπλής κατεύθυνσης σε όλο της το μήκος. Είναι κάθοδος για τις περιοχές από Π. Ράλλη και πάνω και είναι άνοδος κατά το ένα τρίτο της σχεδόν, δηλαδή από την οδό Ηλιουπόλεως και πάνω. Κατά την άνοδο υπάρχουν δύο φανάρια, ενώ κατά την κάθοδο τέσσερα. Οι στάσεις κατά την κάθοδο είναι πέντε ενώ στην άνοδο μια. Η οδός Τζαβέλλα εξυπηρετεί έντεκα λεωφορειακές γραμμές από τις οποίες σχεδόν οι μισές είναι κατά την πορεία των λεωφορείων από και προς τον Πειραιά δηλαδή τα αστικά λεωφορεία διασχίζουν την οδό κάθετα και όχι κατά μήκος.

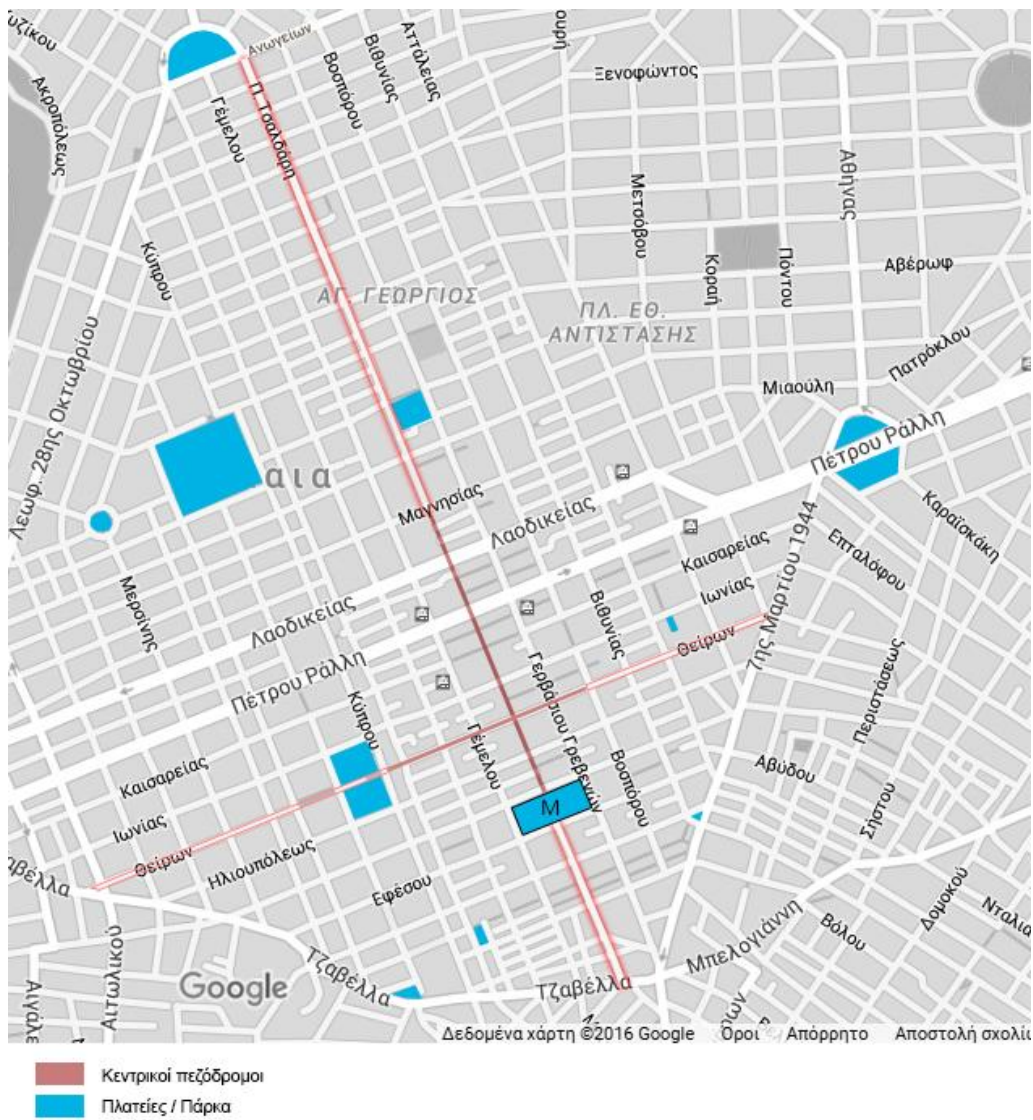
Η Τζαβέλλα αν και πιο μεγάλος δρόμος σε πλάτος και σε μήκος περίπου ίδιο με το μήκος του κομματιού της Π. Ράλλη που μελετάμε, έχει ένα πιο τοπικό χαρακτήρα και εκατέρωθεν αυτής τα περισσότερα οικήματα είναι κατοικίες. Τα καταστήματα είναι αραιά με κάποιες πυκνώσεις σε διασταυρώσεις δρόμων και παρατηρούνται και εδώ αρκετά συνεργεία αυτοκινήτων και μεγάλα καταστήματα όπως σουπερ μάρκετ και

μαγαζιά με είδη υγιεινής και έπιπλα, φωτιστικά. Η οδός Τζαβέλλα επί της ουσίας χωρίζει τη Νίκαια από τον Πειραιά. Ενώ και αυτή είναι πέρασμα όπως η Π. Ράλλη έχει πιο μεγάλο πλάτος και λόγω του σχήματός της δημιουργεί πολλά λοξά οικόπεδα, αρκετά από τα οποία είναι τριγωνικά αμήχανα παρτέρια που ανοίγουν ακόμα πιο πολύ το χώρο. Δεν είναι τυχαίο ότι πάνω στην Τζαβέλλα και στη συμβολή μιας καθέτου της, υπάρχουν δύο καφετέριες που δημιουργούν την έννοια της στάσης και της ξεκούρασης ή την έννοια του στεκιού. Επιπλέον σε πολλά από τα οικοδομικά τετράγωνα εκατέρωθεν της, η οικοδομική γραμμή δε συμπίπτει με τη ρυμοτομική, έτσι υπάρχει πρασιά, πιο μεγάλα πεζοδρόμια και πιο πολύς φωτισμός και αερισμός του δρόμου.



Εικόνα 9

Οι τρεις αυτές οδοί περιβάλλουν μια πυκνοκατοικημένη περιοχή και την περικλείουν μέσα τους σαν τείχη. Η περιοχή στο εσωτερικό του νοητού σχήματος που δημιουργείται είναι κατά κάποιον τρόπο η πιο παλιά Νίκαια. Αποτελείται κυρίως από κατοικίες, κάποια τοπικά μαγαζιά, εκκλησίες, σχολεία και λίγες πλατείες. Διαθέτει τον ιστορικό πεζόδρομο, Π. Τσαλδάρη, και αρκετές παρόδους φημιζεται δε για τα γνωστά της προσφυγικά. Εκτός από τις τρεις κεντρικές οδούς που την περιβάλλουν υπάρχουν και κάποιες άλλες οδοί, δευτερεύουσας σημασίας αλλά πρωτεύουσας για την περιοχή. Οι οδοί Δ. Καρακουλουζή, Ηλιουπόλεως από οριζόντιες και οι οδοί Κύπρου, Κ. Γέμελου, Γ. Γρεβενών και Ατταλείας από κάθετες. Σε αυτές εξάλλου, βρίσκονται και οι στάσεις των γραμμών που εξυπηρετούν την περιοχή τοπικά.



Εικόνα 10

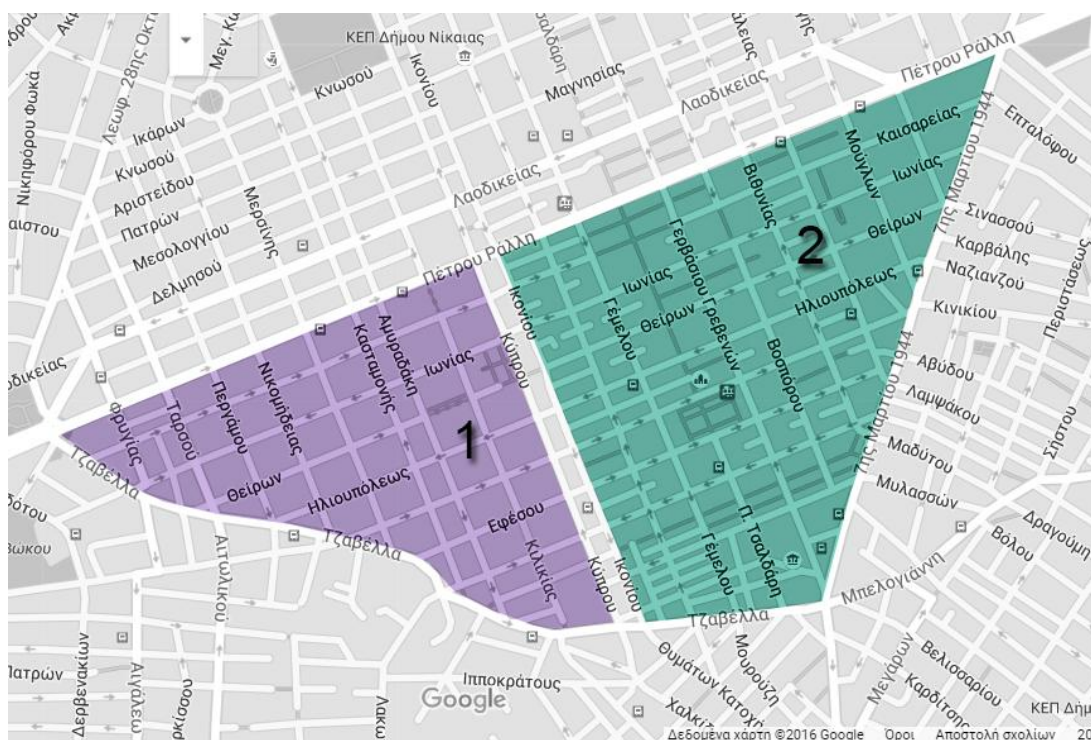
Χωρίζοντας την περιοχή σε δύο επιμέρους υποπεριοχές

Κοιτώντας την περιοχή ενδιαφέροντος μακροσκοπικά, για τη διευκόλυνσή μου, τη «χωρίζω» σε δύο μέρη από νοτιοδυτικά προς νοτιοανατολικά: περιοχή που περικλείεται στις οδούς Τζαβέλλα-Κύπρου-Π. Ράλλη και περιοχή που περικλείεται στις οδούς Ικονίου-Τζαβέλλα-7^{ης} Μάρτη-Π. Ράλλη. Στην περιοχή που δημιουργείται από τις Ικονίου-Τζαβέλλα-Ατταλείας-Π. Ράλλη είναι και τα περισσότερα προσφυγικά. Σε γενικές γραμμές, η τριγωνική περιοχή εξυπηρετείται από τις αστικές συγκοινωνίες πιο άμεσα προς τον Πειραιά. Οι συγκοινωνίες για Αθήνα-Αιγάλεω είναι αισθητά λιγότερες και πιο αραιές σε συχνότητα. Εκ των πραγμάτων γίνεται σαφές ότι η έλευση του μετρό στην περιοχή αναμφισβήτητα θα διευκολύνει κατά πολύ τις μετακινήσεις κερδίζοντας σε χρόνο και απόσταση.

Μετά από τη σύντομη περιγραφή των δρόμων και των χαρακτηριστικών τους που περιβάλλουν το νοητό τρίγωνο, εισέρχομαι στον πυρήνα του ενδιαφέροντός μου. Σε ένα γενικό πλαίσιο, η τοποθεσία βρίσκεται κοντά στους πρόποδες του μικρού λόφου Βώκου και απέχει περίπου 5χλμ από τον Πειραιά και 10 από την Αθήνα. Οι δρόμοι Τζαβέλλα και 7^{ης} Μάρτη είναι οι δρόμοι που χρησιμοποιούνται κατά κόρον με κατεύθυνση προς Πειραιά, ενώ η Π. Ράλλη με κατεύθυνση προς Αθήνα, όπως αναπτύχθηκε παραπάνω. Η περιοχή εντός του νοητού τριγώνου αποτελείται κατά κύριο λόγο από κατοικίες και πολυκατοικίες, οι οποίες δεν ξεπερνούν τους 3-4 ορόφους. Εκτός από τους σημαντικούς περιφερειακούς δρόμους που αναφέρθηκαν παραπάνω υπάρχουν και κάποιοι άλλοι δρόμοι δευτερεύουσας σημασίας που όμως δεν πρέπει να παραληφθούν γιατί έχουν πρωτεύουσα σημασία σε τοπικό επίπεδο. Αυτοί οι δρόμοι είναι από νοτιοδυτικά προς νοτιοανατολικά: κάθετοι δρόμοι είναι η οδός Κύπρου, η Κ. Γέμελου, η Γερ. Γρεβενών, οριζόντιοι είναι η Δ. Καρακουλουξή, η Ηλιουπόλεως, η Θειρών, η Ιωνίας και η Καισαρείας. Εξίσου σημαντικοί δρόμοι λόγω των δημόσιων υπηρεσιών οι οποίες βρίσκονται εκεί είναι και οι παράλληλες οδοί: Βοσπόρου, Βιθυνίας, Ατταλείας και Μούγλων, όπως επίσης και ο πεζόδρομος Π. Τσαλδάρη. Γύρω από τους δρόμους αυτούς συγκεντρώνεται η τοπική αγορά, κάποια εμπορικά συνοικιακά μαγαζιά και η εβδομαδιαία λαϊκή αγορά.

Χωρίζοντας την περιοχή σε δύο επιμέρους σχήματα, δίνεται η δυνατότητα να γίνει αντιληπτή καλύτερα, εστιάζοντας το ενδιαφέρον όπου χρειάζεται. Έτσι χώρισα το νοητό τρίγωνο στο τρίγωνο που σχηματίζεται από τις οδούς Π. Ράλλη-Τζαβέλλα-Κύπρου και στο τετράπλευρο Π. Ράλλη-Ικονίου-Τζαβέλλα-7^{ης} Μάρτη. Θα ονομάσω το πρώτο σχήμα που δημιουργείται περιοχή ένα (1) και το δεύτερο σχήμα περιοχή

δύο (2) για λόγους διευκόλυνσης. Ο διαχωρισμός μεταξύ των δύο περιοχών δε γίνεται για λόγους σύγκρισης, αλλά για την πιο εύκολη διεξαγωγή συμπερασμάτων γύρω από την περιοχή ενδιαφέροντός μας, εξάλλου δε μπορούν να αποκοπούν η μία από την άλλη περιοχή, γιατί η συνύπαρξή τους βοηθάει στη διεξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων γύρω από διάφορους τομείς οι οποίοι θα μας απασχολήσουν στη συνέχεια.



Εικόνα 11

Παρατηρώντας την περιοχή 1, επαληθεύεται το γεγονός ότι διαθέτει πολλές κατοικίες και πιθανότατα νεόδμητες. Τα περισσότερα σχολεία, κέντρα δραστηριοτήτων και φροντιστήρια της περιοχής μελέτης μας βρίσκονται εκεί και για αυτό το λόγο τις πρωινές, τις μεσημεριανές και τις απογευματινές ώρες έχει αρκετή κίνηση από μαθητές και γονείς. Λόγω δε, των παραπάνω έχει το χαρακτήρα της γειτονιάς και συνήθως όταν ο καιρός βοηθά, αρκετοί κάτοικοι (ανάμεσα τους και παιδιά) αφιερώνουν τον ελεύθερο χρόνο τους στους εξωτερικούς χώρους. Στην περιοχή 1 δεν υπάρχουν καταστήματα ψυχαγωγίας, εκτός από κάποια με τυχερά παιχνίδια (στοίχημα, ΟΠΑΠ κτλ.) και κάποια καφενεία. Ο δρόμος με την πιο μεγάλη κίνηση είναι το όριο της περιοχής, δηλαδή η οδός Κύπρου.

Η οδός Κύπρου, δρόμος με αρκετή κίνηση όλη την ημέρα, διαθέτει αρκετά καταστήματα όπως γραφεία, φούρνους, βιβλιοπωλεία, κομμωτήρια, σουπερ μάρκετ,

σουβλατζιδικα, καφενεία και άλλα, με μια συχνότητα δύο με τρία σε κάθε τετράγωνο είτε από τη μια είτε από την άλλη παρεία της. Από την έναρξή της στην οδό Τζαβέλλα μέχρι την οδό Αμερικανίδων Κυριών, τα μαγαζιά (παλιά σιδηρουργεία) που υπήρχαν είναι λίγα και εγκαταλελειμμένα. Στο δρόμο βλέπουν κυρίως κατοικίες ενώ υπάρχουν και κάποια παρκάκια (π.χ. Κύπρου και Βέροιας), σαν περίσσειμα από τα προκείμενα οικοδομικά τετράγωνα, που ούτε ο χάρτης δεν τα συμπεριλαμβάνει. Επί το δρόμο αυτού, αρκετά πιο πάνω, βρίσκεται η εκκλησία Οσία Ξένη και απέναντι της η πλατεία 17ης Αυγούστου με το Μουσείο της Μάντρας του Μπλόκου Κοκκινιάς, τοποσημο της Νίκαιας. Η οδός Κύπρου είναι άνοδος η οποία διοχετεύει ένα μέρος της κίνησης από Πειραιά προς τις πιο βόρειες συνοικίες της Νίκαιας και προς Κερατοίσι. Επιπλέον διαθέτει στο μήκος που μελετάμε δύο στάσεις, οι οποίες εξυπηρετούν μια λεωφορειακή γραμμή. Ο δρόμος έχει αρκετή κίνηση καθ' όλη την διάρκεια της μέρας, όχι τόσο από αστικές συγκοινωνίες όσο από ιδιωτικά αυτοκίνητα.

Η οδός Κύπρου φαίνεται να συγκεντρώνει αρκετή κίνηση και λόγω του εμπορικού της χαρακτήρα στέλνοντας την κίνηση αυτή είτε στην περιοχή 1 είτε στην περιοχή 2. Η ακριβώς παράλληλη οδός, η Ικονίου που είναι και η μία πλευρά της περιοχής 2 είναι κάθοδος και έχει κυρίως κατοικίες και γραφεία στα ισόγεια των κτιρίων της. Η οδός Ικονίου σε συνδυασμό με την οδό Κύπρου θα μπορούσε να λειτουργήσει σαν ζεύγος ανόδου-καθόδου καθώς διαμοιράζουν την κυκλοφορία στην περιοχή 1 και 2 και λειτουργούν σαν ανακουφιστική διάταξη για την κίνηση της περιοχής.

Η περιοχή 2 είναι μεγαλύτερη σε έκταση και με μια γενική εικόνα η κατανομή των καταστημάτων της είναι ίδια με την περιοχή 1. Διαθέτει μόνο δύο σχολεία, παρ' όλα αυτά, η κίνηση είναι ίδια και ίσως περισσότερη διότι μέχρι να τελειώσει το ωράριο των υπηρεσιών και των καταστημάτων που βρίσκονται σε διάφορα σημεία στους δρόμους της σφύζει από πεζούς, ιδιωτικά οχήματα και συγκοινωνίες. Σε συνδυασμό δε με τον κόσμο που κινείται στον εμπορικό δρόμο της 7ης Μάρτη (και των άλλων κεντρικών οδών του τετραπλεύρου, απλά σε μικρότερο βαθμό) θεωρώ ότι είναι μεγάλος ο κυκλοφοριακός φόρτος της περιοχής. Πολλές από τις υπηρεσίες που ήδη αναφέρθηκαν όπως το Δημαρχείο, το Ι.Κ.Α., η ΔΟ.Υ., η Ε.Υ.Δ.Α.Π., το Ειρηνοδικείο, ο Ο.Α.Ε.Ε. (πρώην ΤΕΒΕ) βρίσκονται στην περιοχή 2 μαζί με αρκετά γραφεία και μαγαζιά που υπάρχουν στις οδούς Κ. Γέμελου, Γερ. Γρεβενών, Βοσπόρου, Βιθυνίας,

Ατταλείας, Μούγλων και Καισαρείας, Ιωνίας, Θείρων, Ηλιουπόλεως, Δ. Καρακουλουξή.

Από τους δρόμους αυτούς, αρχικά, ξεχωρίζουμε από κάθετες οδούς τις Κ. Γέμελου και Γερ. Γρεβενών, και από οριζόντιες τις οδούς τις Δ. Καρακουλουξή και Ηλιουπόλεως. Οι παράλληλες οδοί Κ. Γέμελου και Γερ. Γρεβενών είναι άλλο ένα ζεύγος καθόδου-ανόδου το οποίο είναι παρατηρητέο. Η Κ. Γέμελου είναι η κάθοδος των περισσότερων οχημάτων για Πειραιά ενώ η Γερ. Γρεβενών είναι η άνοδος. Η Κ. Γέμελου έχει μια στάση με δύο λεωφορειακές γραμμές και η Γερ. Γρεβενών έχει τρεις στάσεις με έξι γραμμές. Αμφότεροι οι δρόμοι έχουν αρκετή κίνηση όλη την ημέρα, αλλά η Γερ. Γρεβενών έχει περισσότερα καταστήματα πιθανώς λόγω του ότι βρίσκεται κοντά στις υπηρεσίες.

Οι οριζόντιες οδοί Δ. Καρακουλουξή και Ηλιουπόλεως παρουσιάζουν το δικό τους ενδιαφέρον. Στην οδό Δ. Καρακουλουξή βρίσκεται η αφετηρία της γραμμής τρόλεϊ (21) με προορισμό την Αθήνα και μαζί με την οδό Γερ. Γρεβενών σχηματίζει - το σημείο τομής τους- την μία από τις μελλοντικές εξόδους του μετρό. Η οδός Ηλιουπόλεως είναι ο πιο μεγάλος δρόμος σε πλάτος από όλους τους δρόμους του νοητού σχήματος που μελετάται και στην έκταση της από την οδό Γερ. Γρεβενών μέχρι την 7ης Μάρτη είναι δρόμος διπλής κατεύθυνσης. Έχει μία στάση από την οποία περνάνε δύο λεωφορειακές γραμμές. Ξεχωρίζει και για το μεγάλο πλάτος της και για κάποια καταστήματα-εστιατόρια που συγκεντρώνονται εκεί. Η φυσιογνωμία της οδού που εκτείνεται από την περιοχή 1 έως την περιοχή 2, αλλάζει καθώς παρατηρούμε ότι ξεκινώντας από την περιοχή 1 στον δρόμο βλέπουν κατοικίες ενώ καθώς μπαίνουμε στην περιοχή 2 προστίθενται και καταστήματα πάσης φύσεως.

Επιπλέον στοιχείο για την περιοχή 2 είναι ότι ανάμεσα στις δύο κάθετες Κ. Γέμελου και Γερ. Γρεβενών βρίσκεται ο πεζόδρομος Π. Τσαλδάρη. Η οδός Π. Τσαλδάρη πάνω από την πλατεία Ελ. Βενιζέλου (Αγ. Νικολάου) είναι πεζόδρομος ενώ από την οδό Εφέσου μέχρι την οδό Τζαβέλλα είναι δρόμος. Η Π. Τσαλδάρη όπως έχει ήδη περιγραφεί, είναι ιστορικός δρόμος για την τοπική κοινότητα της Νίκαιας και η παλιότερη ονομασία της ήταν «οδός 8». Ο δρόμος αυτός μαζί με την πλατεία Ελ. Βενιζέλου αποτελούσε το κέντρο της περιοχής, γιατί τροφοδοτούσε το αγοραστικό κοινό και επίσης ήταν ο τόπος ψυχαγωγίας μικρών και μεγάλων. Οι περισσότεροι κινηματογράφοι βρίσκονταν εκεί, όπως επίσης αναψυκτήρια, ταβέρνες και κέντρα διασκέδασης. Μέχρι και τη δεκαετία του '60 ήταν το κέντρο της

κοινωνικής, εμπορικής και καλλιτεχνικής ζωής της πόλης, η οποία είχε απήχηση μέχρι τον Πειραιά.

Η σημερινή κατάσταση διαφέρει κατά πολύ για όσους γνωρίζουν το δρόμο από παλιά και με μαράζι παραδέχονται την ερήμωση του. Σε πολλά σημεία ο πεζόδρομος έχει γίνει δρόμος ήπιας κυκλοφορίας χωρίς απαραίτητα να χρειάζεται, καθ' όσον τα εμπορικά καταστήματα που απαιτούν συνεχή τροφοδοσία είναι λίγα. Η οδός Π. Τσαλδάρη σε προηγούμενες δεκαετίες ήταν ο εμπορικός δρόμος της περιοχής πριν δηλαδή κατοχυρώσει την ιδιότητα αυτή η οδός 7^{ης} Μάρτη. Σε όλο της το μήκος διαθέτει κατοικίες, κάποια αναψυκτήρια, μεζεδοπωλεία, κομμωτήρια, καταστήματα ένδυσης, καθιστικού και άλλα είδη οικιακής χρήσης. Στην κατάληξή της στην Π. Ράλλη, έχει μια στάση από όπου περνούν τέσσερις λεωφορειακές γραμμές με κατεύθυνση προς Αιγάλεω και Αθήνα. Αρκετοί από τους δρόμους που την τέμνουν κάθετα είναι μικροί πεζόδρομοι που οδηγούν σε κεντρικούς δρόμους και εσωτερικές αυλές οικοδομικών τετραγώνων, γεγονός που χαρίζει ηρεμία και μια επίφαση γειτνίασης.

Στην περιοχή 2, συγκεκριμένα από την οδό Αμερικανίδων Κυριών και κάτω (μέχρι την Τζαβέλλα), τα οικοπέδα είναι πολύ μικρά και στενά, με μικρή όψη προς το δρόμο αλλά με μεγάλο βάθος. Ήταν τα λεγόμενα παραχωρημένα από το κράτος προς τους Μικρασιάτες πρόσφυγες του '22. Εκεί βρίσκονταν, πριν γίνει καλλικρατικός δήμος η Νίκαια, η πολεοδομία μαζί με το Δημαρχείο, τώρα στεγάζεται μόνο το Δημαρχείο. Επίσης εκεί βρίσκεται και το Ειρηνοδικείο. Το κομμάτι αυτό παρουσιάζει αρκετή κίνηση γιατί διαθέτει καταστήματα και γεωγραφικά εντάσσεται στον εμπορικό χαρακτήρα της περιοχής επειδή πλησιάζει στη συμβολή με την οδό 7^{ης} Μάρτη.

Σε γενικές γραμμές θα λέγαμε ότι στην περιοχή 2 κυριαρχεί περισσότερο το εμπόριο, ενώ στην περιοχή 1 η κατοικία. Οι περισσότερες συγκοινωνίες εισέρχονται πιο εύκολα στην περιοχή 2, ενώ η περιοχή 1 προσεγγίζεται περιμετρικά. Η περιοχή 1 ενώ έχει αρκετές νεόδμητες πολυκατοικίες διατηρεί τον οικείο χαρακτήρα της γειτονιάς παρά τις χωρικές επιπτώσεις των πολεοδομικών μεταβολών. Η περιοχή 2 ενώ συνδυάζει τα παλιά παραδοσιακά σπίτια και τα οικοδομικά τετράγωνα με τους ακάλυπτους και τις εσωτερικές αυλές που ευνόησαν στο παρελθόν τη συνοχή μεταξύ των κατοίκων, των γειτόνων κτλ., φαίνεται όμως πιο απόμακρη και εξασθενημένη όσον αφορά τις κοινωνικές επαφές. Παρ' όλα αυτά η μια περιοχή συμπληρώνει την άλλη και ενώ φαίνεται να είναι δυο ξεχωριστοί κόσμοι, τα στοιχεία της μιας

εξαφανίζονται και εμφανίζονται στην άλλη και αντίστροφα. Μοιάζει λες και το παρελθόν της περιοχής 2 να γίνεται το παρόν της περιοχής 1 και το μέλλον της περιοχής 1 να γίνεται παρόν για την περιοχή 2. Οι ροές ανθρώπων και οχημάτων ξεγλιστρούν από την περιοχή 2 στην περιοχή 1 και οι ανάγκες της περιοχής 1 πραγματώνονται στην περιοχή 2. Τελικά ίσως πρόκειται για ένα ενιαίο μωσαϊκό καταστάσεων και φυσικών εξελίξεων που με μια απαραίτητη ρύθμιση μπορεί να συνδυαστεί κατάλληλα το επίπεδο των χρήσεων και των παραγωγικών διαδικασιών με το επίπεδο των κοινωνικών και διαπροσωπικών σχέσεων.

Προσεγγίζοντας, λοιπόν, τις εκφάνσεις της γειτονιάς στην περιοχή αυτή, θα λέγαμε ότι θα μπορούσε να αποτελέσει το ενδιάμεσο και το μεταβατικό στοιχείο ανάμεσα στην κατοικία και την πόλη, έχοντας ρόλο κυρίως ενοποιητικό. Οι συγκοινωνίες και ο αστικός τους χαρακτήρας εμφανίζονται ως αναπόσπαστο λειτουργικό κομμάτι της περιοχής μέσα στο ανομοιογενές πλέγμα αυτής. Τα συστατικά τους στοιχεία, που αποδίδονται βάσει του τόπου, των πιθανών κινήσεων, των γεγονότων και των σχέσεων που αναπτύσσονται σε αυτή, είναι εξ ορισμού ρευστά και δυναμικά.

Επέμβαση σε οικοδομικές ενότητες (τετράγωνα)

Εισαγωγικά στοιχεία

Η αναλυτική περιγραφή της περιοχής –όπως έγινε ανωτέρω– βοήθησε αρκετά στην απόκτηση μιας πιο συγκεκριμένης εικόνας όσον αφορά στην τοποθεσία. Καθορίστηκε με σαφήνεια ο διαφορετικός χαρακτήρας της μιας από την άλλη περιοχή και εντοπίστηκαν τα ενωτικά και μη στοιχεία που τις διακρίνουν.

Από τις δύο περιοχές (ένα και δύο), επικεντρώνω το ενδιαφέρον μου στην περιοχή δύο (2) η οποία γίνεται ο χώρος που περικλείεται από τις οδούς Κύπρου-Π. Ράλλη-7ης Μαρτίου 1944-Τζαβέλλα. Η περιοχή μελέτης εμφανίζει μια ποικιλία όσον αφορά τις χρήσεις της, καθώς δεν είναι περιοχή αμιγούς κατοικίας. Διαθέτει και κάποιες άλλες χρήσεις οι οποίες είναι κυρίως το λιανικό εμπόριο και υπηρεσίες. Κατέληξα στο νοητό αυτό τετράπλευρο γιατί μεταξύ άλλων εμπεριέχει τη γραφικότητα, το αρχιτεκτονικό ιδίωμα και ένα πολύ ενδιαφέρον δίκτυο πεζοδρόμων και εσωτερικών αυλών που με τη σωστή μελέτη μπορούν να μεταμορφωθούν σε κέντρα δραστηριοτήτων, γειτονιές και αποκλειστικούς χώρους για τους πεζούς.

Με μια πιο ενδελεχή ματιά επικεντρώνομαι στην ευρύτερη περιοχή που αγκαλιάζει το σημείο του νέου σταθμού μετρό Νίκαιας ώστε σε επόμενο στάδιο να

επέλθει η ομαλή ένταξή του στο χώρο αλλά και κυρίως η εξυπηρέτηση των πεζών. Αυτός ο διττός στόχος εκπληρώνεται αφενός με την παρατήρηση της περιοχής της Νίκαιας και αφετέρου με τις παρεμβάσεις οι οποίες κρίνονται απαραίτητες. Η μελέτη αυτή είναι μια διαδικασία σχεδιασμού σύμφωνα με την οποία κατευθύνομαι από το γενικό στο ειδικό, από την πιο μικρή στην πιο μεγάλη κλίμακα, γιατί έτσι αναπτύσσεται καλύτερα η ζώνη επέμβασης.

Κυψέλες εσωτερική κυκλοφορίας

Οι κυψέλες εσωτερικής κυκλοφορίας μπορούν να θεωρηθούν ως η μικρότερη μονάδα του πολεοδομικού αστικού ιστού. Είναι μικρά υποσύνολα δρόμων και πεζοδρόμων που λειτουργούν ανασταλτικά στις μεγάλες ταχύτητες για αυτό και σε αυτούς κυριαρχούν δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας. Μοιάζουν με μικρά, ήσυχα και αυτόνομα κλειστά κυκλώματα δρόμων και ιδιοκτησιών τα οποία εντάσσουν τους δημόσιους χώρους της πόλης σε μια πιο ομαλή, ανθρώπινη μορφή. Έτσι προωθείται η κοινωνική ζωή της ευρύτερης γειτονιάς, του Δήμου και τίθεται επί ίσοις όροις η παρουσία του πεζού, του ποδηλάτη και του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Οι κυψέλες σε σύνολο απαρτίζουν ένα σύστημα φιλικό στον πεζό το οποίο μπορεί να συνδεθεί και με ένα κύριο δίκτυο πεζοδρόμων που ενώνει τα εσωτερικά όλων των κυψελών εσωτερικής κυκλοφορίας. Οι ροές πεζών που δημιουργούνται μπορούν να αναπτυχθούν σε κάθε κατηγορία οδικής υποδομής και το εύρος του οδικού δικτύου περιορίζεται για να δοθεί προτεραιότητα στους πεζούς με μειώσεις ταχυτήτων κυρίως στις διαβάσεις και στις διασταυρώσεις. Με την εφαρμογή αυτών των αρχών απαλλάσσουμε τις περιοχές από τις ενοχλητικές κινήσεις των τροχοφόρων σε ποσότητα αλλά και σε ταχύτητα.

Η μελέτη στοχεύει στην ανάλυση-πρόταση της περιοχής μέσω της δημιουργίας συστήματος κυψελών εσωτερικής κυκλοφορίας, κάτι το οποίο πραγματοποιείται σε στάδια. Με τη μεθόδευση αυτή οι κυψέλες εσωτερικής κυκλοφορίας απαλλάσσονται ει δυνατόν από τα τροχοφόρα, περιορίζοντας την ανεξέλεγκτη πορεία και την ταχύτητά τους. Το κέντρο απαλλάσσεται από τη συμφόρηση και οι πεζοί μπορούν να κυκλοφορήσουν ανενόχλητοι και να αξιοποιήσουν τον κοινόχρηστο χώρο που προσφέρεται. Οι δρόμοι διατηρούνται ως έχουν σε γενικές γραμμές αλλά με μειωμένη κυκλοφορία το οποίο πετυχαίνεται με διάφορα μέσα που μειώνουν τη διέλευση και την ταχύτητα τους. Ταυτόχρονα κεντρικές αρτηρίες προορίζονται για τη γρήγορη διέλευση των οχημάτων αποδεσμεύοντας τους δρόμους των εσωτερικών

κυβελών. Επίσης οι τοπικοί δρόμοι των κυβελών χρησιμοποιούνται για στάθμευση δημιουργώντας αδιέξοδα.

Οι δρόμοι της περιοχής ενδιαφέροντος κατά μέσο όρο έχουν πλάτος δέκα μέτρα κάτι που διευκολύνει τη μελέτη όσον αφορά την κυκλοφορία των τροχοφόρων. Η επικράτηση των πεζών σε βάρος των τροχοφόρων είναι φλέγον ζήτημα, καθώς ο αριθμός τους έχει ξεπεράσει κάθε όριο. Στη μελέτη αυτή γίνεται μια προσπάθεια να δοθεί προβάδισμα στα μέσα μαζικής μεταφοράς και στους πεζοδρόμους αλλά ταυτόχρονα δεν παραλείπεται και η διαμόρφωση αρκετών θέσεων στάθμευσης που δεν υπήρχαν πριν.

Σε αυτό το σημείο κρίνεται απαραίτητο να προσδιοριστεί με μεγαλύτερη ακρίβεια το «Κύριο Οδικό Δίκτυο» (ΚΟΔ) και το «Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο» (ΔΟΔ) με στόχο να καταταχθούν οι οδοί σύμφωνα με λειτουργικά κυκλοφοριακά και πολεοδομικά κριτήρια. Είναι δεδομένο ότι αναφέρομαι στους δρόμους της περιοχής ενδιαφέροντός μου, οι οποίοι έχουν αστικό χαρακτήρα. Με την ομαδοποίηση αυτή του δικτύου διαπιστώνω τον τρόπο με τον οποίο διαμορφώνεται ποιοτικά και ποσοτικά το οδικό δίκτυο και την επίδραση που έχει αυτό στην οικιστική ανάπτυξη της πόλης. Το μέγεθος του κυκλοφοριακού φόρτου είναι το πρωταρχικό κριτήριο για τον προσδιορισμό του οδικού δικτύου, το οποίο συσχετίζεται με το είδος, το μέγεθος και την ένταση της χρήσης κατά την πλήρη λειτουργία της οδού και με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό της περιοχής. Παρ' όλα αυτά, η κατάταξη αυτή έγινε εμπειρικά, καθώς τα μεγέθη των κυκλοφοριακών φόρτων -αν υπήρχαν- θα ήταν αναληθή, εφόσον ο ανερχόμενος σταθμός μετρό στη Νίκαια δεν έχει ολοκληρωθεί οπότε δεν υπάρχει σαφής εικόνα.

Οι οδοί του ΚΟΔ χωρίζονται στη συγκεκριμένη περίπτωση σε κύριες αρτηρίες, δευτερεύουσες αρτηρίες και κύριες συλλεκτικές οδούς. Οι οδοί του ΔΟΔ χωρίζονται σε δευτερεύουσες συλλεκτικές οδούς, τοπικές οδούς και τοπικούς δρόμους. Ο διαχωρισμός των δρόμων σε πολλές περιπτώσεις δεν είναι άμεσα ξεκάθαρος, «κυρίως επειδή δεν έχουν υπάρξει ακριβείς προδιαγραφές κατασκευής τους»¹¹, οπότε αναφέρω πώς κατανοώ τις παραπάνω κατηγορίες ανάλογα με την επικρατούσα λειτουργία σε μια οδό. Οι οδικές αρτηρίες θέτουν σαν προτεραιότητα τη σύνδεση των

¹¹ ΕΜΠ Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, *Χρήσεις γης στο κύριο οδικό δίκτυο-Δράσεις για την αντιμετώπιση της γραμμικής παρόδιας δόμησης*, Ερευνητικό Πρόγραμμα για το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων (1997-1998), Εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 2001, σελ.113.

περιοχών μεταξύ τους, άρα στην κατηγορία αυτή εμπεριέχονται οι αυτοκινητόδρομοι, οι οδοί ταχείας κυκλοφορίας και οι κύριες και δευτερεύουσες αρτηρίες. Οι συλλεκτήριες οδοί έχουν σαν επικρατούσα λειτουργία την πρόσβαση και περιλαμβάνουν τις κύριες και δευτερεύουσες συλλεκτήριες οδούς. Οι τοπικές οδοί δίνουν όλο τους το βάρος στην παραμονή που απευθύνεται κατά κύριο λόγο εξυπηρέτηση της χρήσης της οδού από τον πεζό (σε βαθμό ανάλογο της περίπτωσης) και στη στάθμευση και σε δεύτερη μοίρα στην πρόσβαση των οχημάτων, σε αυτή την κατηγορία εντάσσονται και οι τοπικοί δρόμοι.

Ακολουθεί ο σχετικός πίνακας για το οδικό δίκτυο:

	ΟΝΟΜΑ ΟΔΟΥ	ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΔΙΕΛΕΥΣΗ MMM
οριζόντιες οδοί	Πέτρου Ράλλη	ΚΟΔ (Κύριο οδικό δίκτυο)	Κύρια Αρτηρία	ναι
	Καισαρείας	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπική οδός	όχι
	Ιωνίας	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπική οδός	όχι
	Θειρών		Πεζόδρομος	όχι
	Ηλιουπόλεως	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπική οδός	ναι
	Δημητρίου Καρακουλουξή	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπική οδός	ναι
	Εφέσου	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπική οδός	όχι
	Αμερικανίδων Κυριών	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπική οδός	όχι
	Βεροίας	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπική οδός	όχι
	Καλαβρύτων	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπικός δρόμος	όχι
	Βρουύλων	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπική οδός	όχι
	Αγκύρας	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπικός δρόμος	όχι
	Αγ. Τριάδας	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπικός δρόμος	όχι
	Αντιοχείας	ΔΟΔ (Δευτερεύον	Τοπική οδός	όχι

		οδικό δίκτυο)		
	Αλατσατών	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπικός δρόμος	όχι
	Τζαβέλλα	ΚΟΔ (Κύριο οδικό δίκτυο)	Δευτερεύουσα Αρτηρία	ναι
κάθετες οδοί	Κύπρου	ΚΟΔ (Κύριο οδικό δίκτυο)	Κύρια Συλλεκτήρια	ναι
	Ικονίου	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπική οδός	όχι
	Αργοναυτών	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπικός δρόμος	όχι
	Καραολή & Δημητρίου	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπική οδός	όχι
	Κώστα Γέμελου	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Δευτερεύουσα Συλλεκτήρια	ναι
	Παναγή Τσαλδάρη		Πεζόδρομος	ναι (καθώς από την οδό Εφέσου και κάτω είναι δρόμος)
	Γερβασίου Γρεβενών	ΚΟΔ (Κύριο οδικό δίκτυο)	Κύρια Συλλεκτήρια	ναι
	Βοσπόρου	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπική οδός	όχι
	Βιθυνίας	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπική οδός	όχι
	Ατταλείας	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Δευτερεύουσα Συλλεκτήρια	όχι
	Μούγλων	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπική οδός	ναι
	Θράκης	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Τοπικός δρόμος	όχι
	7 ^{ης} Μαρτίου 1944	ΔΟΔ (Δευτερεύον οδικό δίκτυο)	Δευτερεύουσα Συλλεκτήρια	ναι

Έτσι σύμφωνα με τα παραπάνω οι δρόμοι κατηγοριοποιούνται¹² γενικά σε κύριες αρτηρίες, δευτερεύουσες αρτηρίες και συλλεκτήριες αρτηρίες οι οποίες μεταφέρουν την κίνηση από τις μικρότερες περιοχές στις κύριες και δευτερεύουσες αρτηρίες και στις τοπικές οδούς. Οι αρτηρίες αυτές ανάλογα με τη χρήση τους, επισημαίνουν την οδική συμπεριφορά των οχημάτων και των πεζών δημιουργώντας ένα πλέγμα αστικής κυκλοφορίας. Στο πλέγμα αυτό εντάσσονται και οι πεζόδρομοι, οι πλατείες, τα τοπία και άλλα σημαντικά κτίρια για την περιοχή. Η ιεράρχηση των δρόμων συνεισφέρει στη δημιουργία των εσωτερικών κυψελών μεταθέτοντας τον κυκλοφοριακό φόρτο έξω από αυτές. Έτσι αναβιώνει ένα περιβάλλον πιο ανθρώπινο χωρίς να αποδυναμώνεται το αστικό κέντρο της Νίκαιας.

Η αξιοποίηση των δρόμων ανάλογα με την προτεραιότητα που χρειάζεται και η πολιτική των πεζοδρομήσεων αποτελεί τον τρόπο ζωής στην πόλη που διασφαλίζει, με τη βοήθεια και άλλων παραγόντων φυσικά, μια στοιχειώδη ποιότητα περιβάλλοντος. Ο καθορισμός των εσωτερικών κυψελών εξασφαλίζει τη γειτονιά ως στοιχείο του πολεοδομικού ιστού διατηρώντας το αυτοκίνητο στους δρόμους της αλλά με περιορισμένη λειτουργία και ταχύτητα. Φυσικά αυτό προϋποθέτει και την ύπαρξη καλής δημόσιας συγκοινωνίας και έλεγχο στην κίνηση και στάθμευση των οχημάτων.

Μελέτη σε τρία στάδια

Εν προκειμένω, σε πρώτο στάδιο, διαιρώ την περιοχή ενδιαφέροντος σε έξι κυψέλες εσωτερικής κυκλοφορίας οι οποίες προέκυψαν μέσω της ιεράρχησης των δρόμων. Συγκεκριμένα η οδός Π. Ράλλη είναι κύρια αρτηρία ενώ η 7^{ης} Μάρτη, η Τζαβέλλα και η Κύπρου, είναι δρόμοι που χαρακτηρίζονται ως δευτερεύουσες αρτηρίες. Οδοί όπως η Γρεβενών, Αττάλειας, Ηλιουπόλεως και Αμερικανίδων Κυριών είναι συλλεκτήριες οδοί. Στο συγκεκριμένο σημείο παρατηρώ ότι οι οδοί Κύπρου, Π. Ράλλη, 7^{ης} Μάρτη, Τζαβέλλα, Αμερικανίδων Κυριών, Ηλιουπόλεως και Αττάλειας είναι περιβάλλουσες οδοί των κυψελών εσωτερικής κυκλοφορίας. Η οδός Π. Τσαλδάρη και η οδός Θειρών είναι πεζόδρομοι. Έτσι διαπιστώνω ότι κάθε εσωτερική κυψέλη περιβάλλεται από τέσσερις δρόμους που κάποιος είναι κύριες

¹² Σαρηγιάννης Γ.Μ., Προσωρινές Σημειώσεις «Δρόμοι και πεζόδρομοι στον αστικό χώρο» μαθήματος Μεταφορικά Συστήματα πόλεων χειμερινού εξαμήνου, ΕΜΠ, ΔΠΜΣ Πολεοδομία-Χωροταξία.

αρτηρίες ή δευτερεύουσες κτλ. και στο εσωτερικό της αποτελείται από τα οικοδομικά τετράγωνα και τις τοπικές οδούς και πεζοδρόμους.

Σε δεύτερο στάδιο, ρυθμίζεται η κυκλοφορία σε κάθε εσωτερική κυψέλη διατηρώντας τις οχτώ παραπάνω οδούς που περιβάλλουν τις κυψέλες. Κάθε κυψέλη περικλείεται από δρόμους διπλής κυκλοφορίας και στο εσωτερικό της υπάρχουν δύο με τρεις (εξαρτάται το μέγεθος της κυψέλης) διασταυρώσεις δρόμων αντίθετης κυκλοφορίας, όσο γίνονταν λιγότεροι ώστε να εισάγουν τα τροχοφόρα και να τα εξάγουν σύντομα από το κλειστό κύκλωμα της κυψέλης. Έτσι σε κάθε μία από τις έξι κυψέλες που καθορίστηκαν υπάρχουν πάντα δύο δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας και οι υπόλοιποι είναι δρόμοι-αδιέξοδα και πεζόδρομοι. Οι οδικοί άξονες που λειτουργούσαν ως τοπικής εξυπηρέτησης δρόμοι άλλοτε μετατρέπονται σε πεζοδρόμους και άλλοτε σε τοπικούς άξονες τελικού προορισμού (για κίνηση προσπέλασης) με σχήμα θηλειάς ή αδιεξόδων για τα αυτοκίνητα (cul de sac). Τελικός σκοπός αυτών είναι η μορφοποίηση της κυψέλης με τέτοιο τρόπο, ώστε να μην είναι δυνατή η διέλευση οχημάτων μέσα από αυτήν.

Με τη μέθοδο αυτή που χρησιμοποιείται επιχειρείται προσπάθεια αποφυγής των μεγάλων ταχυτήτων σε κατοικήσιμες περιοχές και η επικράτηση των πεζών και των μέσων μαζικής κυκλοφορίας. Κάθε μια από τις έξι κυψέλες έχει διαφορετική ρύθμιση στην κυκλοφορία των οχημάτων σε αυτή, ανάλογα με τη φορά των δρόμων και πώς διευκολύνεται η κίνηση εντός και εκτός κάθε κυψέλης. Όσοι πεζόδρομοι υπάρχουν διατηρούνται και επεκτείνονται και η κατεύθυνση των δρόμων ρυθμίζεται με γνώμονα την καταλληλότερη λειτουργία της κυψέλης.

Προσπαθώντας να εφαρμόσω ένα τρόπο για να επιτευχθούν αυτές οι συνθήκες διαβίωσης που περιέγραψα σε προηγούμενη ενότητα, διατηρώ τους δρόμους με μορφή ήπιας κυκλοφορίας στο εσωτερικό των κυψελών με σκοπό να αποφορτιστεί κυκλοφοριακά η περιοχή, να διατηρούνται χαμηλές οι ταχύτητες των τροχοφόρων και να υπάρχει άριστη οπτική επαφή. Επεμβάσεις όπως στενέματα οδοστρώματος, διακοπή ευθύγραμμης πορείας, σαμαράκια, δημιουργία μόνιμων θέσεων στάθμευσης και άλλα, αποσκοπούν στη βέλτιστη οπτική επαφή στις διασταυρώσεις των δρόμων, στην αποφυγή ατυχημάτων, στην ανεμπόδιση κίνηση πεζών, στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και στην εν γένει ευταξία της περιοχής.

Όσον αφορά το τρίτο στάδιο της μελέτης αυτής, επικεντρώνομαι σε μία από τις έξι κυψέλες δηλαδή σε αυτή που περιέχει το σταθμό μετρό της Νίκαιας. Εδώ η κλίμακα

αλλάζει καθώς εξετάζεται η κυψέλη με μεγαλύτερη λεπτομέρεια. Η συγκεκριμένη επιλογή έγινε γιατί πληροί τις απαιτήσεις για κίνηση των πεζών, των οχημάτων και των μέσων μαζικής κυκλοφορίας. Όπως και όλη η περιοχή μελέτης έτσι και η καθορισμένη τοποθεσία διαθέτει ταυτόχρονα όλα τα χαρακτηριστικά των προσφυγικών της Νίκαιας, κάτι που δηλώνει ότι το σημείο ενδιαφέροντος αυτό, συνδυάζει μια ποικιλία γνωρισμάτων της περιοχής.

Περιοχή ενδιαφέροντος - κυψέλη εσωτερικής κυκλοφορίας



Εικόνα 12

Για να προσδιορίσω την κυψέλη εσωτερικής κυκλοφορίας αναφέρω ότι περιβάλλεται από τις οδούς Κύπρου, Ηλιουπόλεως, Γερβασίου Γρεβενών και Αμερικανίδων Κυριών. Όλες οι οδοί είναι τοπικές, εκτός από τις οδούς Κύπρου και

Γρεβενών που έχουν ρόλο κύριων συλλεκτήριων οδών και την οδό Κ. Γέμελου που είναι δευτερεύουσα συλλεκτήρια οδός. Στην κυψέλη αυτή ο σταθμός μετρό στην πλατεία Αγ. Νικολάου περιβάλλεται από τις οδούς Εφέσου, Κ. Γέμελου, Δ. Καρακουλουξή και Γ. Γρεβενών. Στα πλαίσια των παραπάνω δεσμεύσεων, το οδικό δίκτυο της περιοχής αλλάζει και εξασθενεί με τέτοιο τρόπο ώστε να κυριαρχήσει σε βάρος του ένα σύστημα κυκλοφορίας ανόμοιο με το παρελθόν. Δημιουργούνται εκ νέου οι δύο δρόμοι Δημ. Καρακουλουξή και Καραολή και Δημητρίου, παίρνοντας την ιδιότητα οδών ήπιας κυκλοφορίας οι οποίες εμπλουτίζονται με «τρικ» διαμόρφωσης τεχνητών εμποδίων για τα οχήματα. Η εσωτερική κυκλοφορία μέσα στην κυψέλη σχηματίζεται από διατάξεις με θηλιές, αδιέξοδα και συνδυασμούς τους που καταλήγουν στις περιβάλλουσες οδούς της κυψέλης.

Έτσι το δίκτυο διαμορφώνεται ως εξής:

- ο Δίκτυο ροής κυκλοφορίας οχημάτων: διαμορφώσεις θηλιών και χώροι στάθμευσης

Στην πράξη, οι δρόμοι Καραολή και Δημητρίου και Δ. Καρακουλουξή δημιουργούν τον πρώτο σχηματισμό «λαβίδα», σύμφωνα με τον οποίο τα τροχοφόρα εισάγονται από την οδό Αμερικανίδων Κυριών και εξέρχονται στην οδό Γ. Γρεβενών. Ο επόμενος σχηματισμός «λαβίδα» αποτελείται από τις ίδιες οδούς (Δ. Καρακουλουξή και Καραολή και Δημητρίου) με τη μόνη διαφορά ότι τα τροχοφόρα εισάγονται από την οδό Κύπρου και διοχετεύονται στην Ηλιουπόλεως. Η φορά κίνησης παραμένει ίδια και στις δύο περιπτώσεις και εδώ τίθεται το ζήτημα της δημιουργίας χώρων στάθμευσης.

Οι δύο θηλιές (loop), που περιγράφηκαν κατοχυρώνουν την ιδιωτικότητα και την ασφάλεια στους δόμους-διακλαδώσεις. Με αυτόν τον τρόπο η κίνηση γίνεται εύκολα από και προς τη συλλεκτήρια οδό που περιβάλλει την κυψέλη. Ο δρόμος θηλιά σε διάφορα σχήματα και αναλογίες δίνει ενδιαφέρουσες δυνατότητες στην κατηγοριοποίηση των οπιτών ειδικότερα όταν μπορεί να ενταχθεί σε αυτόν και ο χώρος στάθμευσης όπως θα δούμε παρακάτω.

Κάθε μία από τους σχηματισμούς «λαβίδα» διακλαδώνεται από διαμορφώσεις που κατοχυρώνουν θέσεις στάθμευσης και μανούβρας των οχημάτων, δημιουργώντας ταυτόχρονα αδιέξοδα για όσους επιχειρήσουν να χρησιμοποιήσουν την κυψέλη αυτή προς διευκόλυνση στο δρομολόγιό τους. Οι ταχύτητες είναι αναγκαστικά μικρές και οι τοπικοί μικροί δρόμοι εκτός από στάθμευση

χρησιμοποιούνται μόνο για τροφοδοσία καταστημάτων. Με αυτόν τον έμμεσο τρόπο τα οχήματα περιορίζονται και οι πεζοί αποκτούν μεγαλύτερη ελευθερία κινήσεων. Παράλληλα με τη διάταξη των δρόμων οι πεζόδρομοι επικρατούν, καθώς υπάρχει χώρος προσβάσιμος για τον πεζό. Σε όλη την έκταση της κυψέλης με τη χρήση των θηλιών επικρατεί η αίσθηση των μικρών γειτονιών και ο χώρος γίνεται επαρκής και φιλικός στο περπάτημα. Η κυψέλη πλέον χρησιμοποιείται μόνο από ντόπιους και για αυτόν το λόγο η κίνηση στην περιοχή αυτή είναι περιορισμένη.

Στην επλεγμένη μονάδα εσωτερικής κυκλοφορίας εκτός από τους δρόμους σχηματισμού «λαβίδας», χρησιμοποιήθηκαν αδιέξοδα και διασταυρώσεις σχήματος «T». Τα αδιέξοδα (cul de sac), σχεδιάστηκαν στις οδούς Ικονίου, Γέμελου και Π. Τσαλδάρη. Μέσω του κλεισίματος του δρόμου καθορίστηκε ένας «ιδιωτικός» χώρος που διευκολύνει την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων τετραγώνων. Εδώ επιλέγω να σχεδιάσω τις θέσεις στάθμευσης για τη διευκόλυνση στις μανούβρες των οχημάτων. Επίσης η διασταύρωση σχήματος «T» στην τομή των οδών Εφέσου και Ικονίου είναι πιο ασφαλής από μια διασταύρωση σχήματος σταυρού γιατί η κίνηση της οδού Εφέσου έρχεται σε μια παύση, υποχρεώνοντας τη διατήρηση μειωμένης ταχύτητας. Έτσι μέσα από τις διαμορφώσεις αυτές στο δίκτυο κυκλοφορίας των οχημάτων, προωθείται η γενικότερη λογική των θηλιών-δακτυλίων πιο φυσικά, αναμορφώνοντας ένα δίκτυο ροής κυκλοφορίας οχημάτων με στόχο να κρατιέται μειωμένη η ταχύτητα ώστε να δίνεται προτεραιότητα στους πεζούς.

Σε όλο αυτό το δίκτυο κυκλοφορίας οχημάτων, δεν παραλείπονται και οι θέσεις στάθμευσης. Εδώ γίνεται ένας διαχωρισμός όσον αφορά τη στάθμευση των οχημάτων των μόνιμων κατοίκων της περιοχής μελέτης και τη στάθμευση των οχημάτων των επισκεπτών. Το ενδιαφέρον εκ πρώτης όψεως επικεντρώνεται σε χώρους στάθμευσης για τους μόνιμους κατοίκους και σε δεύτερη φάση για τους επισκέπτες. Οι θέσεις διαμορφώνονται σχεδόν σε κάθε τετράγωνο, έχουν πλάτος 2,30 μέτρα και μήκος 6,00 μέτρα και τοποθετούνται σε όσες πλευρές του κάθε οικοδομικού τετραγώνου είναι αυτό εφικτό. Σαφέστατα στην περιοχή που υπάρχουν πιο πολλές θέσεις είναι το σημείο εκατέρωθεν του νέου σταθμού μετρό, λόγω μεγάλου αριθμού επιβατικού κοινού.

- ο Δίκτυο κυκλοφορίας πεζών (πεζόδρομοι)

Ανορθώνοντας τον κυκλοφοριακό ιστό της πόλης μεταβαίνω στην επόμενη λογική της πεζοδρόμησης της περιοχής. Παρατηρώντας τις ιδιαιτερότητές της,

καταλήγω ότι μπορεί να δημιουργηθεί πιο άνετα ένα δίκτυο πεζοδρόμων λόγω της φυσικής κατασκευής των οικοδομικών τετραγώνων της περιοχής. Κατά μήκος των τετραγώνων και στο μέσο περίπου, υπάρχουν ήδη σχηματισμένες οι παρόδιες οδοί που από παλαιότερα χρόνια ήταν το σημείο συγκέντρωσης των οικογενειών που κατοικούσαν στη γειτονιά. Σήμερα ο ελεύθερος αυτός χώρος δεν χρησιμεύει παρά για την στάθμευση των αυτοκινήτων ή για αποθήκευση. Ένας συνεχόμενος πεζόδρομος μπορεί να διαμορφωθεί με σημεία στάσης και κίνησης κατά μήκος των τετραγώνων, χωρίς να εμποδίζει την επαναπροσέγγιση των παλαιότερων αναμνήσεων χτίζοντας και πάλι σημεία συνάντησης για την κάθε γειτονιά.

Το ιδιαίτερο στοιχείο των εσωτερικών αυλών των οικοδομικών τετραγώνων διατηρείται σε μια προσπάθεια ενοποίησης τους με τους υπόλοιπους κοινόχρηστους χώρους της περιοχής μελέτης. Στην πλειονότητα των οικοδομικών τετραγώνων της περιοχής που διαθέτουν εσωτερικές αυλές, γίνεται μια προσπάθεια εκμετάλλευσης του «ανοιχτού» χαρακτήρα τους -όπως περιγράφηκε προηγουμένως- με κοινό παράγοντα την ανάγκη για εξωστρέφεια. Έτσι οι εσωτερικές αυλές εκτίθενται για πρώτη φορά προς κοινόχρηστη χρήση.

Μια τυπική δομή της εσωτερικής αυλής είναι με δύο διόδους, μια σε κάθε πλευρά του τετραγώνου και μοιάζουν να λειτουργούν σαν είσοδος-έξοδος στην οικοδομική ενότητα. Οι δίοδοι που οδηγούν από τις μικρές πλευρές των τετραγώνων στο εσωτερικό τους έχουν πλάτος τρία με τέσσερα μέτρα περίπου και θυμίζουν σοκάκια καθώς εισάγουν τους κατοίκους στο εσωτερικό των τετραγώνων. Είναι οι μοναδικές προσπελάσεις προς τις εσωτερικές ιδιοκτησίες για όσες κατοικίες «βλέπουν» στις εσωτερικές αυλές.

Η δημιουργία θέσεων στάθμευσης όχι στο εσωτερικό των οικοδομικών τετραγώνων -όπως γίνονταν- αλλά στην εξωτερική περίμετρο (πλευρικά) των εσωστρεφών τετραγώνων και κατά μήκος των τοπικών οδών φέρνει το κάθε οικοδομικό τετράγωνο-μονάδα σε απευθείας έκθεση, αναδιαρθρώνοντας την εσωτερικότητα του κάθε τετραγώνου. Αυτό φυσικά λειτουργεί συνδυαστικά καθώς όλες αυτές οι εσωτερικές αυλές γίνονται σημεία στάσης-κίνησης (ανάλογα με τις δυνατότητες του εκάστοτε χώρου) καθώς ενώνονται με τους πεζοδρόμους που διατρέχουν όλα τα οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής.

Συνδέοντας πιθανές διαδρομές πεζών μεταξύ τους, δοκίμασα να διαχωρίσω όσο περισσότερο γίνονταν την κυκλοφορία των πεζών από την κυκλοφορία των οχημάτων ώστε οι πεζοί να κινούνται σε ένα δίκτυο δημόσιων χώρων που

περιλαμβάνει επιμήκεις διαδρομές και διευρυμένους χώρους στάσης-κίνησης, εντός και εκτός των εσωτερικών αυλών των τετραγώνων. Η οργάνωση του δικτύου επιτρέπει τη χρήση των εσωτερικών των τετραγώνων εντάσσοντάς τα στο δίκτυο πεζοδρόμων. Τα πεζοδρόμια που διατρέχουν τα οικοδομικά τετράγωνα έχουν κατά μέσο όρο πλάτος γύρω στα δύο μέτρα και η χάραξή τους απορρέει από την ορθογωνική διάταξη των κτισμάτων και τη γραμμική τους ανάπτυξη κατά μήκος.

Έτσι όσον αφορά την οριζόντια πορεία κατεύθυνσης στην περιοχή ενδιαφέροντος, η χάραξη του δικτύου γίνεται είτε μέσω των πεζοδρόμων, είτε μέσω των πεζοδρομίων, είτε εκμεταλλευόμενη τους εσωτερικούς χώρους των οικοπέδων. Ως προς την κάθετη διεύθυνση διαμορφώνεται εκ νέου ο κεντρικός πεζόδρομος Π. Τσαλδάρη. Ακόμη τμήματα των δόμων αποδίδονται αποκλειστικά στους πεζούς παίρνοντας ένα κομμάτι από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ώστε να οριοθετηθεί η απεριόριστη χρήση των ιδιωτικών οχημάτων. Συγκεκριμένα στην κυψέλη μελέτης, αναφέρομαι στο κομμάτι της οδού Ικονίου και της οδού Γέμελου και κατά ένα μέρος της οδού Εφέσου.

Μέσω του πλέγματος πεζοδρόμων εξασφαλίζεται η αρμονία μεταξύ των λειτουργιών της κινητικότητας και της προσπελασιμότητας, σύμφωνα με τις οποίες ιεραρχείται και διαμορφώνεται το δίκτυο ροής πεζών και οχημάτων. Οι χώροι στάθμευσης δεν παραλείπονται, αλλά γίνονται σε προσεκτικά επιλεγμένα σημεία της κυψέλης στα οποία η κυκλοφορία παρακάμπτεται αποσυμφορίζοντάς τη. Οι κοινόχρηστοι χώροι, τα πάρκα-αυλές και οι πλατείες αναδεικνύονται με τη σειρά τους καθώς τονώνεται η χρήση τους και οι δραστηριότητες σε αυτές.

Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας διαμόρφωσης των πεζοδρόμων η κατηγοριοποίησή τους βοήθησε στην καλύτερη απεικόνιση του κυκλοφοριακού δικτύου της περιοχής. Έτσι στην περιοχή μελέτης, κυριαρχούν οι αμιγείς πεζόδρομοι στους οποίους επιτρέπεται η διέλευση οχημάτων σε έκτακτες περιπτώσεις (ασθενοφόρα, πυροσβεστικά, κ.ά.) και η διέλευση οχημάτων μεταφοράς οικοδομικών υλικών ή επίπλων για μεταφορές, κατεδαφίσεις, ανεγέρσεις. Οι πεζόδρομοι με «ήπια» κυκλοφορία τροχοφόρων είναι άλλη μια κατηγορία πεζοδρόμων που υπάρχουν στην περιοχή. Το είδος αυτό επιτρέπει την συνύπαρξη πεζών και οχημάτων με την προϋπόθεση ότι οι ταχύτητες των διερχομένων τροχοφόρων δε θα υπερβαίνουν τα 20-30 χλμ./ώρα. Στον συγκεκριμένο πεζόδρομο διαμορφώνεται ένας διάδρομος κατάλληλος για τροχοφόρα αλλά πάντα ο πεζός έχει το προβάδισμα σε όλο το πλάτος του πεζόδρομου.

Ανακατασκευάζοντας μέσα από το νέο κυκλοφοριακό πλέγμα το δίκτυο ήπιας κυκλοφορίας, επιδιώκεται η αναδιάρθρωση του χώρου, η αναβάθμιση του περιβάλλοντος των οδών και η απόδοση του χώρου στους πεζούς αλλά και σε δραστηριότητες εκτός της κυκλοφορίας. Η μείωση της ταχύτητας στις κατοικημένες περιοχές συνοδεύεται επίσης από διακοπές της ευθυγραμμίας, από στενώσεις, αδιέξοδα, φυτεύσεις και από άλλα μέτρα ώστε να γίνεται έκδηλο ότι η διέλευση των οχημάτων είναι για περαστικούς ενώ οι θέσεις στάθμευσης κυρίως για τους μόνιμους κατοίκους. Έτσι οι δρόμοι είναι σχεδιασμένοι για ταχύτητες 20-30 χλμ./ώρα.

Τα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας δε στοχεύουν σε μεμονωμένα σημεία στην κυψέλη, αλλά στην αντιμετώπιση προβλημάτων κατά μήκος μιας οδού της περιοχής μελέτης και για αυτό το λόγο δεν έχουν σημειακό χαρακτήρα. Η εφαρμογή τους καθώς ξετυλίγεται η οδός αλλάζει το χαρακτήρα της, κάτι το οποίο αποδεικνύεται ευεργετικό στην ενθάρρυνση της κατάλληλης οδηγικής συμπεριφοράς.

Όσον αφορά την κατηγορία μέτρων ήπιας κυκλοφορίας κατέληξα σε μεταβολές στις διατομές των οδών, προτάσεις για κατασκευές-σαμαράκια στο οδόστρωμα και διαμορφώσεις εισόδων σε πεζοδρόμους. Τα μέτρα αυτά φυσικά γίνονται πιο αποτελεσματικά με τη χρήση διαφορετικών υλικών για τη διαμόρφωση των επιφανειών, με τη φύτευση δέντρων και την «επίπλωση» της κάθε οδού. Ενισχύοντας με αυτόν τον τρόπο τη μικροκλίμακα του κάθε δρόμου, η περιοχή μεταμορφώνεται σε φιλόξενο έδαφος για τους πεζούς και τις βόλτες τους.

- ο Δίκτυο κυκλοφορίας ποδηλάτων (ποδηλατοδρόμοι)

Σε μια προσπάθεια να δημιουργηθεί ένα πιο ευνοϊκό κλίμα για τον πεζό και στα πλαίσια μιας εναλλακτικής πιο οικολογικής χρήσης των δρόμων για τη μετακίνηση των κατοίκων της περιοχής, γίνεται μια προσπάθεια ένταξης του ποδηλάτου στην καθημερινή κυκλοφορία. Είναι σαφές ότι η πόλη για ποδήλατο είναι επί τοις ουσίαις μια άλλη πόλη. Αυτή η προσπάθεια ένταξης ποδηλατοδρόμου σε μια ήδη σχεδιασμένη πόλη δυσκολεύει ακόμα πιο πολύ τη διαδικασία, αλλά με αφορμή το μετρό θέλω να πιστεύω ότι ο δήμος όπως και οι κάτοικοί του ονειρεύονται μια συνολική ανακατασκευή και σύνδεση της αρχιτεκτονικής του δρόμου με την αρχιτεκτονική του δομημένου περιβάλλοντος, και αυτό αποτελεί και τη μεγαλύτερη πρόκληση.

Η ανάπλαση του οδικού περιβάλλοντος που προτείνεται ενισχύει τη σημαντικότητα του δρόμου ως δημόσιου χώρου και συνεπώς την απόκτηση σωστής

κυκλοφοριακής συμπεριφοράς, με σεβασμό προς όλους τους χρήστες του. Ο σχεδιασμός του οδικού δικτύου όταν είναι συνολικός λειτουργεί επικουρικά στη συνεργασία/συμφιλίωση όλων των χρηστών του δρόμου και ενεργοποιεί αυτόματα τις αισθήσεις τους: όραση, ακοή, αφή... Σε αυτή φυσικά τη «συνεργασία» συμβάλλει ο φωτισμός, η φύτευση, τα τοπία, τα στοιχεία εξοπλισμού, ο μορφολογικός χαρακτήρας της περιοχής, η εναρμόνιση με τον περιβάλλοντα χώρο, η εναρμόνιση με τις προδιαγραφές της περιοχής και άλλα.

Η κατασκευή των πεζοδρόμων διαφόρων τύπων μαζί με ποδηλατοδρόμους έρχεται να συμπληρώσει το οδικό δίκτυο, προσδίδοντάς του έναν πιο ανθρωπογενή χαρακτήρα. Μελετώνται ουσιαστικές λύσεις σε επίπεδο γειτονιάς και για αυτόν το λόγο οι πεζόδρομοι και ποδηλατοδρόμοι στην παρούσα περιοχή κατοικίας δεν είναι αποτέλεσμα πρωτογενούς σχεδιασμού αλλά πρόταση-δημιούργημα σκέψης με στόχο τον περιορισμό του αυτοκινήτου και την προώθηση της βιωσιμότητας της συνοικίας.

Η εναλλακτική λύση της χρήσης του ποδηλάτου εντοπίζεται στη συνδυαστική χρήση των μέσων μαζικής κυκλοφορίας (μετρό) και στη δυνατότητα διέλευσης μέσα από τις κυψέλες με μεγαλύτερη άνεση. Στόχος της ποδηλατοδρομίας είναι είτε ο τελικός προορισμός της στάθμευσης στη γειτονιά είτε η απόλαυση μιας πιο άνετης διαδρομής σε σχέση με τη χρήση του αυτοκινήτου. Έτσι ο σταθμός μετρό μπορεί να αποτελέσει το μέσο για τις πιο μακρινές διαδρομές του ποδηλάτη και τα αδιέξοδα των δρόμων για τα αυτοκίνητα μπορούν να αποτελέσουν είτε θέσεις στάθμευσης των ποδηλάτων, είτε χώρο συγκέντρωσης των οδηγών τους για μελλοντικές ποδηλατοβόλτες. Στα αδιέξοδα που φιλοξενούν τις θέσεις στάθμευσης για την ασφαλή φύλαξη των ποδηλάτων εντάσσονται και αυτά στον ενιαίο αστικό εξοπλισμό που προσαρμόζεται στο οδικό περιβάλλον της πόλης.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την κυψέλη ενδιαφέροντος, για τους ποδηλατοδρόμους γίνεται χρήση των οδών Κύπρου, Καραολή και Δημητρίου και Δημ. Καρακουλουξή γιατί αφενός είναι οι δρόμοι που συνδέονται πιο άμεσα με το σταθμό μετρό και αφετέρου γιατί υπάρχει η δυνατότητα από θέμα πλάτους δρόμου να διαχωρίζεται η κίνηση των ποδηλάτων από αυτή των πεζών και των οχημάτων. Στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό επιδιώκεται ο διαχωρισμός των κινήσεων των πεζών από των τροχοφόρων κυρίως για λόγους ασφαλείας. Έτσι οι ποδηλατιστές κινούνται κυρίως σε δρόμους-δευτερεύουσες αρτηρίες και σε τοπικές οδούς για να έχουν όσο το δυνατό ελεύθερη κίνηση γίνεται.

Στο δίκτυο ποδηλατοδρόμων όσον αφορά την ευρύτερη περιοχή δηλαδή και τις υπόλοιπες κυψέλες εσωτερικής κυκλοφορίας, γίνεται χρήση και των δύο πεζοδρόμων: Π. Τσαλδάρη και Θειρών, προστίθενται οι δρόμοι Τζαβέλλα και 7^{ης} Μάρτη που είναι κύριες αρτηρίες και οι τοπικές οδοί: Καισαρείας, Βιθυνίας, Μούγλων και Αλατσατών, οι οποίες έχουν από μειωμένη κίνηση έως ελάχιστη.

Η απόπειρα που γίνεται στην περιοχή για ποδηλατοδρόμο είναι ένας διάδρομος διέλευσης αποκλειστικά ποδηλάτων με πλάτος 1,20 μέτρα. Εκτός από τις οδούς Κύπρου, Τζαβέλλα και 7^{ης} Μάρτη, η βόλτα με το ποδήλατο είναι μια ήρεμη περιήγηση στις γειτονιές της Νίκαιας που συνδέεται –όπως είναι αναμενόμενο- και με το σταθμό μετρό και με διάφορα σημεία ενδιαφέροντος ώστε να μετατρέπουν τη βόλτα σε μια επίσκεψη στο περιβάλλον της πόλης. Τα υλικά κάλυψης των πεζοδρομίων και των ποδηλατοδρόμων διαφέρουν από τα υλικά κατασκευής των επιφανειακών στρώσεων των δρόμων, η επιθυμία μου είναι να προέρχονται από τοπικά υλικά ή από υλικά ανακύκλωσης. Έχουν δική τους αισθητική για να είναι πιο ελκυστικά για τον ποδηλάτη και τον πεζό και εγγυώνται για την ομαλότητα και την αντιολισθηρότητα των επιφανειών. Η γεωμετρία τους χαρακτηρίζεται από τετράγωνα σχήματα-υποδιαίρέσεις του μέτρου και όταν αλλάζει το σχήμα, αυτό γίνεται σαφές με την προσθήκη διαχωριστικού αρμού 5 χιλ. Ο περιορισμός της ασφάλτου και η χρήση πιο ευγενών υλικών συμβάλλει στην ποιότητα ζωής των κατοίκων σε συνδυασμό βέβαια και με την αύξηση των διαπερατών επιφανειών της πόλης.

Οι διστακτικές σκέψεις για το ποδήλατο μπορούν να εξαλειφθούν με μια πιο αισιόδοξη ματιά φέρνοντας λύσεις πιο ανθρώπινες για την πόλη και τις μετακινήσεις της. *«Και αυτό γιατί η πρακτική της ποδηλασίας, ακόμη και η περιστασιακή, είναι μια ευκαιρία να αισθανθούμε ένα είδος ταυτότητας [...]. Παρατηρήστε στο δρόμο τους πρόσφατα προσηλυτισμένους στο ποδήλατο: συζητούν μεταξύ τους [...] ή συνταξιδεύουν εν σιωπή, αλλά δε χρησιμοποιούν ποτέ (σχεδόν ποτέ) το κινητό τους τηλέφωνο. Το θέαμα που προσφέρουν βρίσκεται στους αντίποδες της κλασικής σκηνής της οποίας γινόμαστε μάρτυρες, καθημερινά, στις μέρες μας, στη βεράντα ενός οποιουδήποτε μπιστρό: της σκηνής όπου βλέπουμε δυο άτομα να κάθονται μαζί στο τραπέζι, αλλά να έχουν στήσει κουβέντα με αόρατους συνομιλητές στα κινητά τηλέφωνα. [...] Οι ποδηλάτες διάλεξαν την άμεση σχέση και απέρριψαν προς στιγμήν την προσφυγή στα μίντια. “Αρκεί να διαρκέσει!”»¹³.* Βέβαια αυτό που περιγράφεται από

¹³ Augé M., «Εγκώμιο του ποδηλάτου», Εκδόσεις Αλήστου Μνήμης, Αθήνα 2011, σελ.40-41.

τον Μ. Αυγέ προϋποθέτει λιγότερα απρόοπτα στο δρόμο, ότι θα υπάρχουν πραγματικοί ποδηλατοδρόμοι και ότι η μοίρα των ποδηλατών δε θα εξαρτάται από την ιδιοσυγκρασία των οδηγών αυτοκινήτων...

ο Αστικός εξοπλισμός-φύτευση

Για να λειτουργήσει καλύτερα όλο το δίκτυο, εξοπλίζεται με καθιστικά, κιόσκια, καλάθια αχρήστων, φωτιστικά σώματα και άλλα, που τοποθετούνται εκτός της ελεύθερης ζώνης των πεζών. Τα κιόσκια και τα καθιστικά είναι με υλικά οικολογικά, ξύλινα και πατάνε πάνω σε δάπεδο οπλισμένου σκυροδέματος. Όσον αφορά την επιστροφή των δαπέδων, τα υλικά ποικίλουν και διαφοροποιούνται με στόχο τη σήμανση των χώρων, π.χ. σηματοδότηση χώρων στάσης-κίνησης. Γενικότερα για τις επιστρώσεις όλων των κατασκευών σκοπός είναι να χρησιμοποιούνται ανοιχτά χρώματα για να ανακλάται η ηλιακή ακτινοβολία και να μην απορροφάται. Κατά το σχεδιασμό της ζώνης αστικού εξοπλισμού γίνεται προσπάθεια εξοικονόμησης χώρου. Έτσι ακόμα και στην περίπτωση που κάποιος θέλει να χρησιμοποιήσει το ποδήλατο, οι βασικές αρχές της μειωμένης ταχύτητας και της μείωσης κυκλοφοριακού φόρτου τηρούνται, οπότε δεν χρειάζονται λωρίδες ποδηλάτου καθώς το ποδήλατο κινείται στην ίδια λωρίδα με το αυτοκίνητο λόγω των χαμηλών ταχυτήτων και της καλής οπτικής επαφής που υπάρχει.

Ταυτόχρονα δε με τον αστικό εξοπλισμό προβλέπεται και φύτευση σε ζώνες πλάτους 0,50 μέτρων. Η φύτευση θα είναι χαμηλή και θα περιλαμβάνει τοπικά φυτά όπως νερατζιά, χαρουπιά, ακακία... Ο χώρος που διατίθεται για τα δέντρα θα έχει διαστάσεις 1,00*1,00 μέτρα ανά δέντρο και μπορεί να εντάσσεται στο σχεδιασμό του αστικού επίπλου. Η θέση τους δε θα βρίσκεται στην ελεύθερη ζώνη όδευσης των πεζών, ώστε να αποτελεί εμπόδιο όπως τα περισσότερα δέντρα σήμερα, αλλά κατά μήκος του πεζοδρομίου ώστε να προσφέρουν τις ευεργετικές τους ικανότητες.

Κλείνοντας, στη μελέτη αυτή εξετάστηκαν δυνατότητες ένταξης νέων λειτουργιών στην περιοχή επέμβασης. Συνολικά προσπάθησα να αναγνωρίσω σε αυτή ιστορικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά που της προσδιορίζουν έναν ενιαίο και αδιάσπαστο χαρακτήρα, και ως τέτοιο αντιμετωπίζεται στην πρόταση. Έγινε προσπάθεια για μια καλύτερη διεύθυνση των αστικών λειτουργιών με τρόπο που να μην διασπάται η συνοχή του συνόλου, ούτε να κατακερματίζεται ο χώρος, απομονώνοντας όμως τις διαφορετικές λειτουργίες προς όφελος των πεζών. Έτσι

προήλθε η διαμόρφωση περιοχής συνόπαρξης διαφορετικών λειτουργιών όπως η εξυπηρέτηση επιβατών, οι δημόσιες δραστηριότητες, οι εγκαταστάσεις πολιτισμού και οι μεικτές χρήσεις κατοικίας, υπηρεσιών και εμπορίου. Οι λειτουργίες αυτές έχουν δημόσιο και υπερτοπικό χαρακτήρα, στόχος δε είναι η αναβάθμιση της περιοχής.

Η παρέμβαση αυτή κρίθηκε απαραίτητη καθώς βελτιώνει την ποιότητα του αστικού χώρου. Ενόσω ρυθμίζεται η απομάκρυνση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων από την κυψέλη, αναθεωρείται ο τρόπος μετακίνησης και χρησιμοποιούνται όλο και πιο πολύ οι δημόσιες συγκοινωνίες. Έτσι μειώνοντας τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις της κυκλοφορίας, ενδυναμώνεται το δίκτυο ροής πεζών και αναπτύσσεται ο αποδυναμωμένος μεικτός (από πλευράς χρήσεων) χαρακτήρας της περιοχής. Μέσα στα πλαίσια της λογικής είναι το γεγονός ότι όλα αυτά για να υλοποιηθούν με αποτελέσματα ευεργετικά για όλους, χρειάζονται ενημέρωση από τους ίδιους τους φορείς προς το κοινό στο οποίο απευθύνονται. Στη φάση της πρότασης ακόμα, οι πολίτες θα πρέπει να ενημερωθούν για τα έργα που πρόκειται να γίνουν.

Σε πρώτο πλάνο θα πρέπει να κερδηθεί η συναίνεση των κατοίκων απέναντι στα έργα, δεδομένου ότι αυτά θα στερήσουν χώρο από το αυτοκίνητο. Μια λύση για να γίνει αυτό είναι η πρόκληση μιας ομάδας με συντονιστές-υπεύθυνους για την ανάπτυξη -για παράδειγμα- μιας πολιτικής υπέρ των πεζοδρόμων και των ποδηλάτων, η οποία παρακολουθεί την υποδομή και θα ενημερώνει το κοινό. Θα είναι σε θέση επίσης να καταγράφει προβλήματα που προκύπτουν από τη λειτουργία της υποδομής, να τα αξιολογεί και να προτείνει βελτιώσεις. Η ενημέρωση και η επικοινωνία με το κοινό μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε με τη φυσική παρουσία των ομάδων είτε μέσω του τύπου, του ραδιοφώνου, της τηλεόρασης, ακόμη και μέσω δράσεων στην πόλη. Η έκδοση κάποιου έντυπου υλικού που να απευθύνονται σε διάφορες ομάδες δε θα ήταν άσχημη ιδέα όπως και η δημιουργία εκθέσεων με την πρόοδο του έργου ή την πρόταση γύρω από την ανάπτυξη. Η ευαισθητοποίηση του κοινού και η ανάμειξη του σε μελλοντικά έργα είναι ένας τρόπος να εδραιωθεί ο συμμετοχικός σχεδιασμός έτσι ώστε να επιτευχθεί η ισορροπία ανάμεσα στην τεχνολογική, την κοινωνική και την περιβαλλοντική ανάπτυξη.

Αντί επιλόγου...

Η εξέλιξη της πόλης συμβαδίζει απόλυτα με το πώς εξελίσσεται ο άνθρωπος μέσα στην κοινωνία που ζει κάθε ιστορική εποχή και το πώς μεταβάλλεται ο σχεδιασμός της ανάλογα με τις ανθρώπινες ανάγκες. Παρατηρούμε λοιπόν ότι η Νίκαια, ξεκινώντας από μια μικρή προσφυγική συνοικία έγινε πόλη η οποία στο πέρασμα των χρόνων διατήρησε το χαρακτήρα της, τον έχασε και ακόμα και τώρα τον επαναπροσδιορίζει. Οι ανάγκες της επικοινωνίας, της συνεργασίας, της επιβίωσης και άλλα οδήγησαν με φυσικό τρόπο στη δημιουργία υποομάδων, συνόλων και συλλόγων που βοήθησαν στην ανάπτυξη του οικισμού. Καθώς η ανθρώπινη οργάνωση όλο και δυνάμωσε, οι κάτοικοι ακολουθούσαν «τις προδιαγραφές της “συνοίκησης”: συσπείρωση γύρω από έναν κεντρικό χώρο, ο οποίος αποτελεί και τον κοινωνικό χώρο της ομάδας.»¹⁴ Το είδος αυτό της συνοίκησης περιλάμβανε ατομικές ιδιοκτησίες, κοινόχρηστους χώρους και συμβάδιζε με καθημερινές παραγωγικές και κοινωνικές διαδικασίες συνυφασμένες με οικονομικές λειτουργίες, πράγμα το οποίο προώθησε την ανάπτυξη της πόλης, της εξουσίας πάνω σε αυτή και την έννοια της διοίκησης γενικότερα.

Καθώς δομούνταν η οργάνωση της πόλης, δομούνταν και ο σχεδιασμός της. Έτσι σχηματίζονται εγκάρσιοι δρόμοι που συνέδεαν τα σπίτια μεταξύ τους αλλά και τους οικιστές με το κέντρο, γύρω από το οποίο αναπτύσσεται ο κυρίως οικισμός. Ο τόπος κατακτήθηκε, μεταβλήθηκε, εξανθρωπίστηκε από φυσικό περιβάλλον σε πολιτιστικό. Οι ομάδες δημιούργησαν τους οικισμούς και οι οικισμοί μορφοποίησαν την πόλη. Κατά τη φυσική εξέλιξη της πόλης ο χώρος κτίστηκε μεθοδικά γύρω από αρχικούς πυρήνες, όπως η πλατεία Ελ. Βενιζέλου (πρώην Αγ. Νικολάου), οι οποίοι έχουν χαρακτήρα κοινωνικό, απλά διαφοροποιούνται ανάλογα με την εποχή.

Στη Νίκαια, όπως και σε άλλες προσφυγουπόλεις, καθώς δομούνταν η οργάνωση της, δομούνταν και ο σχεδιασμός της με άμεσες επιπτώσεις στη μορφή των κτιρίων, στη μορφή του πολεοδομικού ιστού, στο φυσικό περιβάλλον, στην οδική κυκλοφορία, στην κίνηση των πεζών, στην οργάνωση και λειτουργία των χρήσεων γης, στο ιδιοκτησιακό καθεστώς και άλλα. Η ρυμοτομία της Νίκαιας δεν προέκυψε από κάποιο σχέδιο ή την τήρηση κάποιας γεωμετρικής αρχής. Μοιάζει να είναι τυχαία αλλά είναι προϊόν μιας μακροχρόνιας διαδικασίας συνάθροισης κοινόχρηστων χώρων, δρόμων, κτιρίων σύμφωνα με την οποία η ρυμοτομία της

¹⁴ Σαρηγιάννης Γ.Μ., *Η Αρχαία Πόλη*, Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 2011, σελ. 21.

Νίκαιας εσωκλείει ένα σύνολο δεσμεύσεων που αφορούν το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Η προσπάθεια εξυπηρέτησης του συνόλου των ιδιοκτησιών στην περιοχή καθόρισε όπως είδαμε και ανωτέρω, το χαρακτήρα της περιοχής και την κατεύθυνση των δρόμων. Χωρίς απαραίτητα το ιδιοκτησιακό καθεστώς να είναι σταθερό, λόγω των ανακατατάξεων που συνεχώς συνέβαιναν στην περιοχή, το μέγεθος των οικοδομικών τετραγώνων εξαρτήθηκε άμεσα από την έντονη ανάγκη για εξωστρέφεια-κοινωνικοποίηση, οπότε τα περισσότερα οικόπεδα έχουν πρόσβαση σε κοινόχρηστο χώρο. Έτσι, οι ντόπιοι «έκοβαν δρόμο» διασχίζοντας τους εσωτερικούς κοινόχρηστους χώρους (αυλές), ή περνούσαν εκεί τον ελεύθερο τους χρόνο.

Οι κοινόχρηστοι χώροι που διαμορφώθηκαν μέχρι σήμερα είναι σημαίνοντες τόποι που φέρουν μνήμες του παρελθόντος. Οι διαμορφωμένες γειτονιές, τα ονόματα των οδών της, τα παρκάκια με τις νερατζιές και άλλα, δεν είναι παρά προσπάθειες των προσφύγων της Νίκαιας να φτιάξουν ένα οικείο περιβάλλον που να τους θυμίζει τις χαμένες πατρίδες. Χαρτογράφησαν την περιοχή σα να ήταν πατρίδα τους και προσανατόλισαν τη ζωή τους με βάση αυτή, προσδίδοντας στη νέα γη γνωρίσματα από την καταγωγή τους, ονομασίες, ήθη, έθιμα... Έτσι μετέτρεψαν τους «χώρους» σε «τόπους» και τους «τόπους» σε μνήμες: *«Στα Γερμανικά το σπίτι έγινε ο κατεξοχήν "τόπος" ενός ολοκληρωμένου κοινωνικού και συμβολικού κόσμου. Λειτουργήσε ως κεντρικό σημείο αναφοράς για την προσωπική ταυτότητα και τους συναισθηματικούς δεσμούς.»*¹⁵

Αυτή η παρέμβαση καλείται να στηρίξει, να δυναμώσει και να ορθώσει την ενίσχυση του χαρακτήρα της γειτονιάς και την τόνωση της κοινωνικότητας μεταξύ των κατοίκων σε ένα σύνολο οδικό για όλους. Δεν πρόκειται για κάποια μορφή αναβίωσης του παρελθόντος αλλά ένα συμβολικό και πρακτικό πάντρεμα του τότε με το σήμερα με την προοπτική μιας μέτριας επέμβασης που να ολοκληρώνει όλες τις φάσεις της ανάπλασης. Ενοποιώντας τους πεζόδρομους, επιτυγχάνεται η στάθμευση των αυτοκινήτων με ταυτόχρονη απελευθέρωση των δρόμων προς όφελος όλων. Καμία ομάδα από τους χρήστες του δρόμου δεν παρεμβαίνει σε βάρος της άλλης. Εξάλλου η ελευθερία αυτή των δρόμων και η υλοποίησή της ξεκινάει από την επινοητική δημιουργικότητα των πεζών και τελειώνει στη μεθοδική καταπάτησή της. Ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης κυκλοφοριακής αγωγής για τους οδηγούς σχετικά με το πώς να συμπεριφέρονται διακριτικότερα στους πεζούς και στους υπόλοιπους

¹⁵ Χίρσον – Φιλιππάκη Ρ., *Κληρονόμοι της μικρασιατικής καταστροφής*, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 2004.

χρήστες είναι το ίδιο απαραίτητο με την ανάγκη πληροφόρησης των δικαιωμάτων των πεζών. Τα δικαιώματα των πεζών, οι κανόνες κυκλοφορίας των πεζών, η οδηγική συμπεριφορά των οχημάτων, η κατάληψη τμήματος οδού και πεζοδρομίου και άλλα είναι ευθύνη όλων να τα γνωρίζουν. Το θέμα εδώ εκτός από την πληροφόρηση, έγκειται στο πού τελειώνει η ελευθερία της μίας και αρχίζει η ελευθερία της άλλης ομάδας, και πόσο δεν τηρούνται τα όρια τους.

Μέσα σε αυτή τη σχετικότητα της ζωής θα πρέπει να βρεθεί η χρυσή τομή στις πόλεις ώστε οι συνθήκες μετακινήσεως να μη χειροτερεύουν και άλλο. Συχνά η εξέλιξη του δίπολου πόλη και πολεοδομία εξαρτάται από το πώς αντιμετωπίζει ο ίδιος ο κάτοικος την πόλη: ως μουσείο του παρελθόντος ή ως ο τόπος που κατοικεί. Στην πρώτη περίπτωση πρόκειται για μια τελειωμένη ανθρωπότητα που δεν έχει πια τόπο, ενώ στη δεύτερη περίπτωση γίνεται ένας συνεχής αγώνας στο συνεχές του χωροχρόνου μιας διαδρομής επί τόπου στην οποία το «κατοικείν» με σεβασμό στον ίδιο και στους άλλους, είναι η παρακαταθήκη του μέλλοντος. Δυστυχώς ή ευτυχώς *«κάθε πολίτης είναι πολεοδόμος εν αγνοία του. Μ' άλλα λόγια, ειδήμονας της ενότητας χρόνου και χώρου της μετατόπισης, που πηγαίνει από το κοντινό στο μακρινό.»*¹⁶ Κοινωνός σε κάθε έμπυχο και άμπυχο κομμάτι της πόλης, ο κάτοικος καλείται να βιώσει την πόλη όχι σαν γνώστης της αλλά σαν χρήστης του χώρου που έχει γνώμη και άποψη. Η ενημέρωσή του σε θέματα της πόλης και το έμπρακτο ενδιαφέρον του θα εμπνεύσουν και τους πιο «ρομαντικούς», να πάνε ένα βήμα παρακάτω το σχεδιασμό της πόλης.

Η περιοχή της Νίκαιας, όπως και όλες οι ήδη διαμορφωμένες περιοχές που έρχονται αντιμέτωπες με νέες εξελίξεις, καλείται -αν αυτές οι νέες εξελίξεις γίνουν αποδεκτές- να τις αγκαλιάσει και να τις αποδεχτεί στο όνομα του «κοινού καλού». Κάθε καινούριο γεγονός σε μια κοινότητα δε μπορεί να λειτουργήσει μόνο του, αλλά σε μια σχέση αλληλεξάρτησης με ένα σύνολο ανθρώπινων λειτουργιών. Κατά συνέπεια δε μπορεί ένας νέος σταθμός μετρό «να φέρει την άνοιξη», χρειάζεται και μια σειρά διαδικασιών και αναπτυξιακών προγραμμάτων που θα βοηθήσουν στην ομαλή ένταξή του και στην ακόμη καλύτερη λειτουργία του χώρου μέσα στον οποίο βρίσκεται το έργο. Υπάρχουν βέβαια πολλοί τρόποι για την παροχή ασφάλειας για όλους, αρκεί να μην βλέπουμε μια κατάσταση μονομερώς. Οι προϋποθέσεις για να φτιαχτεί μια αποτελεσματική αστική ουτοπία, δηλαδή μια ουτοπία ικανή για να

¹⁶ Βιρλιό Π., *Πανικόβλητη πόλη. Το αλλού αρχίζει εδώ*, Εκδόσεις Νησίδες, Θεσσαλονίκη 2004, σελ.15.

πείσει τους κατοίκους πόλης τόσο ώστε να γίνει πραγματικότητα, δηλαδή πολεοδομία, βρίσκονται στον παράγοντα άνθρωπο.

Από τη στιγμή που ο ανταγωνισμός αντικαθιστά την αλληλεγγύη, που οι άνθρωποι αποξενώνονται, που η πόλη προσπαθεί να προσελκύσει μονόπλευρα το ξένο κεφάλαιο, που η πολεοδομία εξαντλείται κατ' αποκλειστικότητα σχεδόν στο πώς να επισημειώσει την πρόσβαση στα αεροδρόμια, στους σταθμούς και στους μεγάλους οδικούς άξονες... χάνεται κάθε ελπίδα για να επαναπροσδιορίσουμε τους εαυτούς μας, επικεντρώνοντας εκ νέου το ενδιαφέρον μας στους τόπους όπου ζούμε. Αναζητώντας τη χαμένη πόλη, κοιτάμε το δέντρο και χάνουμε το δάσος. Έτσι όσο αποκοβόμαστε από τον άμεσο περιβάλλοντα χώρο, τόσο διαχωρίζουμε το βίοκοσμό μας από εκείνον των κατοίκων της υπόλοιπης πόλης.

«[...]Σε μια περίεργη αντιστροφή του ιστορικού ρόλου τους και αφηφώντας τις αρχικές προθέσεις των δημιουργών των πόλεων και των προσδοκιών των κατοίκων τους, οι πόλεις μετατρέπονται ταχέως από καταφύγια εναντίον του κινδύνου σε πρωταρχική πηγή κινδύνου.[...]»¹⁷ Κεκλεισμένοι όλοι στα σπίτια τους βγαίνουν μόνο για να διατελέσουν το καθιερωμένο πρόγραμμά τους (metro-dodo-boulot), οτιδήποτε άλλο, διαφορετικό αποτελεί ενδεχομένως μια αμφίσημη εμπειρία. Η μπερδεμένη ποικιλία που έχει γεννήσει το υπάρχον αστικό περιβάλλον συνιστά πηγή φόβου για τους «μπουχτισμένους» από τις επαναλαμβανόμενες ρουτίνες της, χωρίς καμία προοπτική αλλαγής... λες και τα σπίτια κατασκευάστηκαν για να προστατεύσουν αυτούς που κατοικούν μέσα σε αυτά και όχι για να ενσωματώνουν τους ανθρώπους στις κοινότητές τους...

Καταληκτικά παραθέτω την απόκριση ενός ταξιτζή στον Πωλ Βιριλιό: *«Καλύτερα πληροφορημένος από πολλούς ειδήμονες, ένας ταξιτζής μου είπε μια μέρα: “Καλέ μου κόριε, αν η κυκλοφορία είναι δύσκολη, ο λόγος είναι ότι οι δρόμοι έχουν πιο πολύ μάκρος παρά φάρδος”[...]»¹⁸.*

¹⁷ Μπάουμαν Ζ., *Ρευστοί καιροί. Η ζωή την εποχή της αβεβαιότητας*, Εκδόσεις Μεταίχιμο, Αθήνα 2008, σελ.124.

¹⁸ Βιριλιό Π., *Πανικόβλητη πόλη. Το αλλού αρχίζει εδώ*, Εκδόσεις Νησίδες, Θεσσαλονίκη 2004, σελ.19-20.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ:

- Αναστασιάδης Α., Κεμαλετζίδου Ολ. & Μάρη Ουρ., *Πάνω πόλη Θεσσαλονίκης. Πολεοδομική διερεύνηση – Εξυγίανση*, Σειρά Σπουδαστικών Εργασιών Διπλωματική εργασία του 1977, Θεσσαλονίκη 1978.
- Αραβαντινός Α., Γετίμη Π., Πρωτοψάλτη Γ. & Χριστοφιλόπουλου Δ., *Θέματα Προγραμματισμού 35: Ανάπλαση προβληματικών περιοχών κατοικίας υψηλών & μέσων πυκνοτήτων στα αστικά κέντρα. Προγραμματισμός και μέτρα πολιτικής*, Εκδόσεις Κέντρου Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα 1987.
- Αραβαντινός Α., *Πολεοδομικός σχεδιασμός-Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 1997.
- Augé M., *Εγκώμιο του ποδηλάτου*, Εκδόσεις Αλήστου Μνήμης, Αθήνα 2011.
- Βιρλιό Π., *Πανικόβλητη πόλη. Το αλλού αρχίζει εδώ*, Εκδόσεις Νησίδες, Θεσσαλονίκη 2004.
- ΕΜΠ Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, *Χρήσεις γης στο κύριο οδικό δίκτυο-Δράσεις για την αντιμετώπιση της γραμμικής παρόδιας δόμησης*, Ερευνητικό Πρόγραμμα για το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων (1997-1998), Εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 2001.
- Βλαστός Θ. & Σιόλας Αγ., *Προτάσεις πολεοδομικής και κυκλοφοριακής ενοποίησης στην πόλη. Η δυτική Αθήνα*, Εκδόσεις ΕΜΠ ΤΑΤΜ-Τομέας γεωγραφίας και περιφερειακού σχεδιασμού, Αθήνα 1994.
- Βλαστός Θ. & Μπιρμπίλη Τ., *Διαμορφώσεις και πολιτικές για την ένταξη του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη. Διερεύνηση γεωμετρικών προδιαγραφών με βάση την ευρωπαϊκή εμπειρία*, Εκδόσεις MBike, Αθήνα 2000.
- Πανουργιάς Χ. & Ζαβαντής Δ., *Πολεοδομική ανάπλαση περιοχών κατοικίας. Μικροπολεοδομικά στοιχεία*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2004.
- Παπαδοπούλου Α. Β., *Η Αττική Νίκαια*, Νίκαια, Ιούλιος 1998.
- Σαρηγιάννης Γ.Μ., *Η έννοια του ρυμοτομικού σχεδίου*, εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 1979
- Σαρηγιάννης Γ.Μ., *Η εκπόνηση του ρυμοτομικού σχεδίου*, εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 1979
- Σαρηγιάννης Γ.Μ., *Εισαγωγή στην ιστορία και θεωρία της πόλης*, Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 1985.
- Σαρηγιάννης Γ.Μ., *Αθήνα 1830-2000 Εξέλιξη-Πολεοδομία-Μεταφορές*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 2000.

-Σαρηγιάννης Γ.Μ., Προσωρινές Σημειώσεις «Δρόμοι και πεζόδρομοι στον αστικό χώρο» μαθήματος Μεταφορικά Συστήματα πόλεων χειμερινού εξαμήνου, ΕΜΠ, ΔΠΜΣ Πολεοδομία-Χωροταξία.

-Χαστάογλου Β., *Κοινωνικές Θεωρίες για τον Αστικό Χώρο-Κριτική Ανάλυση*, εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1982.

-Χίρσον - Φιλιππάκη Ρ., *Κληρονόμοι της μικρασιατικής καταστροφής*, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 2004.

-Hall T., *Αστική γεωγραφία*, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα 2005.

-Ηλιοπούλου-Στράγγα Τζ., «*Η προστασία της ιδιοκτησίας δεν πρέπει να "θυσιαστεί" χάριν της Ολυμπιάδος*», εφημερίδα Καθημερινή, 2/12/2000

Διαδίκτυο

<http://www.zougla.gr/zouglaport/port_various/article/siskepsi-gia-to-metro-sta-maniatika>, τελευταία επίσκεψη 15/6/2016.

<<http://www.kathimerini.gr/554004/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/oi-syrmoi-toy-metro-da-arghsoyn-arketa-na-f8asoyn-peiraia>>, τελευταία επίσκεψη 15/6/2016.

<<http://www.ypodomes.com/index.php/statheri-troxia/metro/athinas>>, τελευταία επίσκεψη 15/6/2016.

< <http://newsta.gr/dimos>>, τελευταία επίσκεψη 15/6/2016.

<>, τελευταία επίσκεψη 15/6/2016.

<>, τελευταία επίσκεψη 15/6/2016.

Πηγές εικόνων

Εικόνα 1: <<http://www.ametro.gr/page/>>, τελευταία επίσκεψη 24/6/2016.

Εικόνα 2: Χίρσον - Φιλιππάκη Ρ., *Κληρονόμοι της μικρασιατικής καταστροφής*, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 2004, σελ.132, επεξεργασία φωτογραφίας.

Εικόνα 3: Προσωπικό αρχείο, ίδια επεξεργασία.

Εικόνα 4: Προσωπικό αρχείο, ίδια επεξεργασία.

Εικόνα 5: <<https://www.google.gr/maps/>>, ίδια επεξεργασία.

Εικόνα 6: <<https://www.google.gr/maps/>>, τελευταία επίσκεψη 24/6/2016.

Εικόνα 7: Προσωπικό αρχείο, ίδια επεξεργασία.

Εικόνα 8: Προσωπικό αρχείο, ίδια επεξεργασία.

Εικόνα 9: Προσωπικό αρχείο, ίδια επεξεργασία.

Εικόνα 10: Προσωπικό αρχείο, ίδια επεξεργασία.

Εικόνα 11: Προσωπικό αρχείο, ίδια επεξεργασία.

Εικόνα 12: Προσωπικό αρχείο, ίδια επεξεργασία.

Εικόνα 13: Προσωπικό αρχείο, ίδια επεξεργασία.