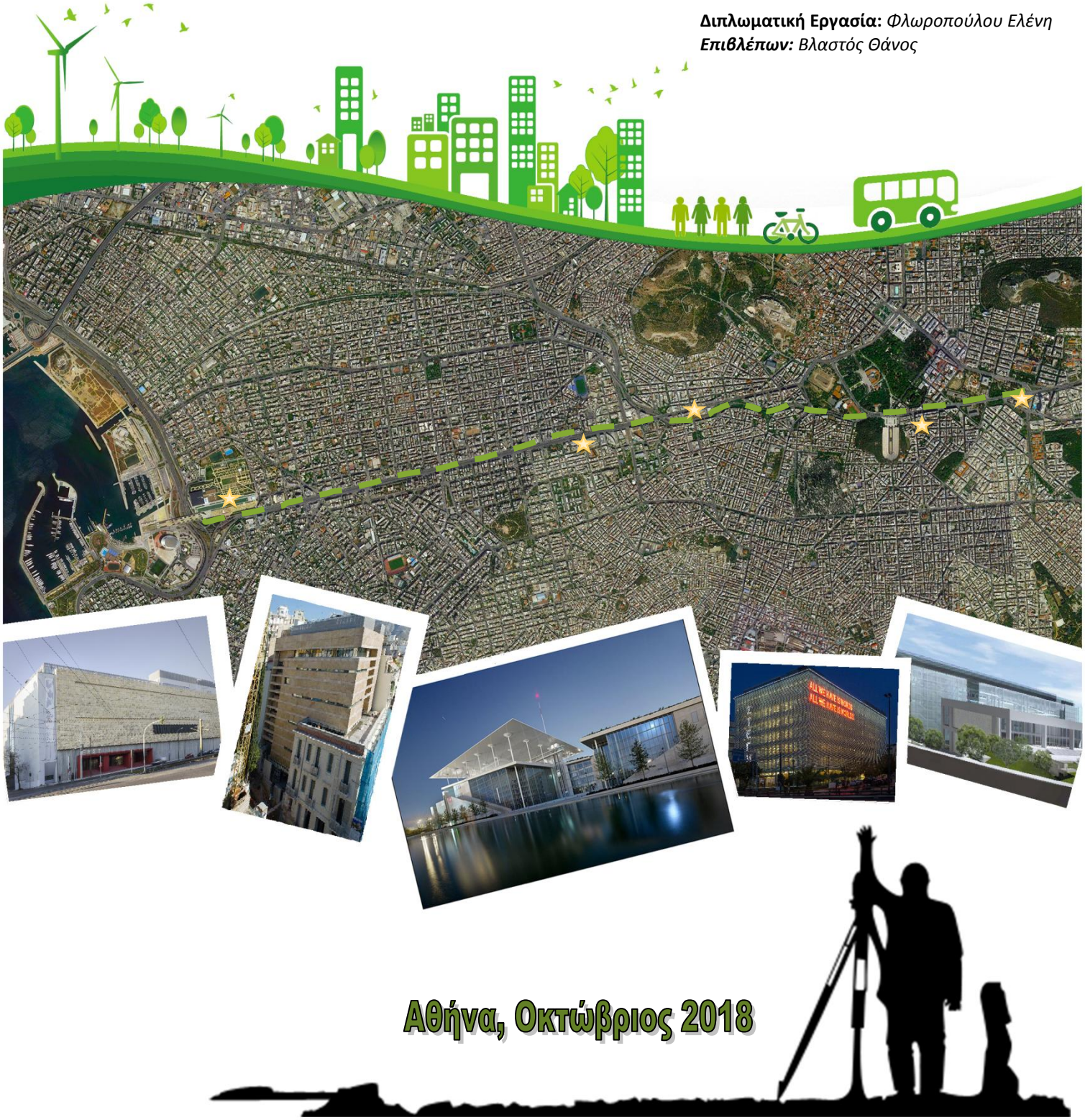
ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

"Βασιλέως Κωνσταντίνου – Αρδηττού – Καλλιρρόης – Συγγρού: Ανάπλαση οδικού άξονα με σημαντικούς πόλους για την τέχνη και τον πολιτισμό, σύμφωνα με τις αρχές τις Βιώσιμης Κινητικότητας"

Διπλωματική Εργασία: *Φλωροπούλου Ελένη*
Επιβλέπων: *Βλαστός Θάνος*



Αθήνα, Οκτώβριος 2018

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Βασιλέως Κωνσταντίνου – Αρδηττού – Καλλιρρόης – Συγγρού: Ανάπλαση οδικού άξονα με σημαντικούς πόλους για την τέχνη και τον πολιτισμό, σύμφωνα με τις αρχές τις Βιώσιμης Κινητικότητας

Διπλωματική Εργασία:
Φλωροπούλου Ελένη

Επιβλέπων: *Βλαστός Αθανάσιος, Καθηγητής ΕΜΠ*
Συνεπιβλέπων*: Μπακογιάννης Ευθύμιος, Ε.ΔΙ.Π. ΕΜΠ*

ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΡΙΜΕΛΗ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Σαγιάς Ιωάννης,
Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ

Βλαστός Αθανάσιος,
Καθηγητής ΕΜΠ

Μπακογιάννης Ευθύμιος,
Ε.ΔΙ.Π. ΕΜΠ

Αθήνα, Οκτώβριος 2018

Natunal Technical University of Athens
School of Rural and Surveying Engineering
Department of Geography and Regional Planning Scope

"Vasileos Konstantinou – Ardittou – Kallirois – Syngrou: Regeneration of a road axis lined with significant artistic and cultural attraction poles, based on the principles of Sustainable Mobility"

Diploma Thesis: *Floropoulou Eleni*
Supervisor Professor: Vlastos Athanasios

Athens, October 2018

Σε όσους ονειρεύονται μια όμορφη και βιώσιμη Αθήνα,
αλλά εξακολουθούν να την αγαπούν παρά τα προβλήματά της.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ & ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία ανήκει στο γνωστικό πεδίο του Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού και εκπονήθηκε στο πλαίσιο της ολοκλήρωσης της φοίτησής μου στη Σχολή Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, αποτελώντας το επιστέγασμα των γνώσεων που έχουν αποκτηθεί στον πτυχιακό κύκλο σπουδών. Ειδικότερα, προσεγγίζεται η δυνατότητα διαμόρφωσης του οδικού άξονα Συγγρού – Καλλιρρόης – Αρδηττού – Βασιλέως Κωνσταντίνου σε άξονα τέχνης και πολιτισμού, με βάση τις αρχές της Βιώσιμης Κινητικότητας. Διενεργήθηκε πολεοδομική-κυκλοφοριακή μελέτη για την περιοχή επιρροής και προτάθηκαν παρεμβάσεις με κατεύθυνση την ανάδειξη του πολιτιστικού και καλλιτεχνικού στοιχείου στον αστικό ιστό.

Η επιλογή του εν λόγω θέματος καθοδηγήθηκε από την αγάπη για το αντικείμενο του αστικού σχεδιασμού και κυρίως τη δημιουργικότητα και το όραμα που αυτός προάγει. Με την περιοχή που επέλεξα να ασχοληθώ υπάρχει ιδιαίτερο δέσιμο, καθώς κατοικώ στο 2^{ο} διοικητικό διαμέρισμα του δήμου Αθηναίων και αποτελεί, θα έλεγα, την ευρύτερη γειτονιά μου. Έχοντας μοιράσει την έως τώρα ζωή μου μεταξύ Αθήνας και επαρχίας και με ιδιαίτερες εμπειρίες από πόλεις της Ευρώπης, μετά από ατελείωτες διαδρομές πεζών και μηχανικών μετακινήσεων μέσα στην πόλη, προέκυπταν ανέκαθεν σκέψεις, αυθόρμητα συναισθήματα και συγκρίσεις για το οικιστικό περιβάλλον στις ελληνικές πόλεις. Γιατί να αισθανόμαστε τόσο πνιγμένοι μέσα στην πόλη, να συναντάμε συνεχώς εμπόδια στους κατά τ' άλλα χώρους που προορίζονται για τον πεζό και να μην μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε με ασφάλεια το ποδήλατο;

Αν και το λεκανοπέδιο υστερεί σε αρκετούς τομείς, διαθέτει ιδιαίτερη ιστορική και πολιτιστική φυσιογνωμία και μοναδικές ομορφιές, στοιχεία για τα οποία είναι γνωστό σε όλο τον κόσμο. Όπως σχολίασε χαρακτηριστικά ο καθηγητής μου κ. Βλαστός, γνωρίζοντας και απορώντας με τα κακώς κείμενα του αστικού περιβάλλοντος, οι επισκέπτες ελίσσονται μέσα στον αστικό ιστό και για κάποιες μέρες συμβιβάζονται πρόθυμα, μπροστά στην ιδιαίτερη εμπειρία που θα βιώσουν σε μια ιστορική πόλη, και συρρέουν κατά χιλιάδες. Εμείς, όμως, που μένουμε μόνιμα εδώ, για πόσο ακόμα θα συμβιβαζόμαστε σε μια πόλη που σε αναγκάζει να επιθυμείς να αποκτήσεις και εσύ ιδιωτικό όχημα, επειδή δεν μπορείς να κινηθείς με άλλο τρόπο κατά μήκος βασικών διαδρομών; Σε μια πόλη οργανωμένη με ξεπερασμένες αντιλήψεις που προσπαθεί να πνίξει οποιαδήποτε παρέμβαση περιορίζει το αυτοκίνητο;

Κι όμως αρκετές παρεμβάσεις που τολμήθηκαν δικαιώνονται καθημερινά. Έχουμε τόσο περιορισμένους περιπάτους, τόσα σχεδόν ανύπαρκτα ή κατειλημμένα πεζοδρόμια και τόσο κατακερματισμένο δημόσιο χώρο που αναρωτιέμαι πόσο χειρότερη θα ήταν η ζωή στην πόλη χωρίς αυτές· πριν η βόλτα γύρω από την Ακρόπολη ή κατά μήκος της παραλιακής, από το Φάληρο ως όπου αντέχουμε, γίνει η εκτόνωση της γενιάς μου. Και ύστερα, δεν μπορώ να μην αναλογιστώ πόσο διαφορετικά θα ήταν τα πράγματα, αν η πόλη είχε σεβαστεί τη φύση και η γη δεν είχε εμπορευματοποιηθεί τόσο έντονα, εξαιτίας της σωρείας των πολεοδομικών εγκλημάτων του παρελθόντος.

Θα ήταν πραγματικά τόσο ευχάριστο να υπήρχε περισσότερο πράσινο και αισθητική στους δρόμους, να μπορούσαμε να κινηθούμε περισσότερο και με ασφάλεια πεζή ή με το ποδήλατο και να είχαμε περισσότερες επιλογές και διευκολύνσεις στη δημόσια συγκοινωνία. Πρέπει κάποτε να σταματήσουμε να οραματιζόμαστε μια διαφορετική πόλη και να ενώσουμε τις φωνές μας, απαιτώντας ουσιαστικές παρεμβάσεις από τους αρμόδιους φορείς.

Σίγουρα, ένας οραματικός σχεδιασμός, κατά τα ευρωπαϊκά πρότυπα της βιώσιμης κινητικότητας, φαντάζει κάτι μακρινό και απραγματοποίητο με τα σημερινά ελληνικά δεδομένα. Όμως, πάντα υπάρχει χώρος για όσους θέλουν να αλλάξουν τον κόσμο γύρω τους και δεν μένουν στο θέλω, αλλά οραματίζονται, σχεδιάζουν και ενεργούν κόντρα στα εμπόδια του αστικού χώρου, εντοπίζοντας ευκαιρίες και επηρεάζοντας τους γύρω τους. Αυτή η εργασία, προτάσσει τις ευκαιρίες για επιτυχημένη εφαρμογή της βιώσιμης κινητικότητας που αναδύονται σε ένα βασανισμένο διάδρομο με αυξημένες πολιτιστικές και καλλιτεχνικές δραστηριότητες. Αφιερώνεται σε όλους όσους ταλαιπωρούνται από τα αδιέξοδα του αστικού χώρου, αλλά συνεχίζουν πεισματικά να λιώνουν τα παπούτσια τους από το περπάτημα, να καβαλάνε το ποδήλατο υπομένοντας τα ατέλειωτα κορναρίσματα και την απαξιωτική νοοτροπία και, τέλος, σε όσους έχουν κάνει δεύτερο σπίτι τους δρόμους, πλατείες και μέσα δημόσιας συγκοινωνίας.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους με στήριξαν στην ολοκλήρωση των προπτυχιακών σπουδών μου. Ευχαριστώ θερμά τους καθηγητές του Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού Ευθύμιο Μπακογιάννη και Θάνο Βλαστό για τις συμβουλές, την αναπόσπαστη καθοδήγηση και τις οραματικές ιδέες τους προς την απόρριψη παγιωμένων αντιλήψεων για τον αστικό σχεδιασμό και τη μύηση στην αξία της βιώσιμης κινητικότητας. Ανεκτίμητη, φυσικά, ήταν και η συνδρομή της οικογένειας και των κοντινών μου ανθρώπων, που αποδεικνύουν καθημερινά και με κάθε τρόπο την πίστη τους στις ικανότητές μου και με ενθαρρύνουν στις δύσκολες στιγμές. Ένα ιδιαίτερο ευχαριστώ στον αδερφό μου και την καλή μου φίλη για τη συντροφιά στο σεργιάνι των εξωτερικών καταγραφών και την ευλογία να μοιραζόμαστε κοινούς προβληματισμούς και ιδέες για το αστικό περιβάλλον. Τέλος, θέλω να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στον πατέρα μου που με στήριξε όσο κανείς στη σταδιοδρομία μου και μου έμαθε τόσα πολλά για το επάγγελμα του μηχανικού.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ & ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ **5**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ **7**

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΣΧΗΜΑΤΩΝ **9**

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ **10**

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ **11**

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΧΑΡΤΩΝ **19**

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ **23**

ΠΕΡΙΛΗΨΗ **24**

ABSTRACT **25**

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ **26**

1.1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 26
1.2. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΔΟΜΗ 27

2. ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ **29**

2.1. ΓΕΝΕΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ 29
2.2. ΑΣΤΙΚΗ ΕΞΑΠΛΩΣΗ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ 30
2.3. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ 33
2.4. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ 34
2.4.1. Βασικά χαρακτηριστικά μεταφορών 34
2.4.2. Αστικό οδικό δίκτυο 35
2.4.3. Δίκτυο μετακίνησης πεζή 38
2.4.4. Ποδηλατικό δίκτυο 38
2.4.5. Δίκτυο αστικής δημόσιας συγκοινωνίας 39
2.5. Η ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ 40
2.5.1. Οι διανοητικές διεργασίες προς τη βιωσιμότητα 41
2.5.2. Η έννοια της βιωσιμότητας και τα δίκτυα διεθνούς συνεργασίας 42
2.5.3. Το μοντέλο της βιώσιμης πόλης 43
2.5.4. Από τον παραδοσιακό κυκλοφοριακό σχεδιασμό στη Βιώσιμη Κινητικότητα και τα ΣΒΑΚ 44
2.6. Η ΤΕΧΝΗ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ 47
2.7. ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ 48
2.7.1. Διεθνή παραδείγματα αναπλάσεων οδικών αξόνων στο μοντέλο της βιώσιμης πόλης 49
2.7.2. Σκέψεις για τα παραδείγματα 63

3. Η ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ **65**

3.1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ 66
3.2. Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ 68
3.2.1. Ορόσημα για την εξέλιξη της πολεοδομικής πολιτικής 68
3.2.2. Σύγχρονο νομοθετικό πλαίσιο και περιεχόμενο πολεοδομικού σχεδιασμού 69
3.3. Η ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΟ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟ 71
3.3.1. Διοικητικά και πληθυσμιακά δεδομένα 72
3.3.2. Ιστορικά στοιχεία και πολεοδομική εξέλιξη στο λεκανοπέδιο 73
3.3.3. Δίκτυα μεταφορών 84
3.3.4. Τα προβλήματα της μεγαλούπολης 91
3.3.5. Σκέψεις για το λεκανοπέδιο 93

4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ **95**

4.1. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ 95

4.2. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ 97
4.2.1. Οικιστική ανάπτυξη στην περιοχή μελέτης 98
4.2.2. Η ανάγκη για έργα – Η διαμόρφωση του μελετώμενου οδικού άξονα 102
4.3. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ 109
4.3.1. Σημαντικά νομοθετήματα 109
4.3.2. Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής 112
4.3.3. Εγκεκριμένα ΓΠΣ 115
4.3.4. Επιχειρησιακά Προγράμματα Τοπικής Αυτοδιοίκησης 117
4.4. Η ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΟΠΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ 120
4.4.1. Μεθοδολογία επιτόπιας έρευνας και επεξεργασίας δεδομένων 121
4.4.2. Λειτουργικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά του οδικού άξονα 123
4.4.3. Οικιστική δομή 139
4.4.4. Χρήσεις γης 139
4.4.5. Κτιριακά κελύφη 147
4.4.6. Δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας 157
4.5. Ο ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΤΕΧΝΕΣ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ 159
4.5.1. Τα 5 μεγάλα εργοστάσια τέχνης 159
4.5.2. Λοιποί χώροι πολιτισμού και αναψυχής 164
4.6. ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΙ ΠΟΛΟΙ ΕΛΞΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ 181
4.7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ 183

5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ 185

5.1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ 185
5.1.1. Χαρακτηριστικά των παρεμβάσεων 185
5.1.2. Χαρακτηριστικά της πολυκριτηριακής ανάλυσης 186
5.2. ΜΗΔΕΝΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ: ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟΣ ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ 187
5.2.1. Διαδρομή πεζή 187
5.2.2. Διαδρομή με το ποδήλατο 188
5.2.3. Διαδρομή με τη δημόσια συγκοινωνία 189
5.3. ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ: ΉΠΙΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΟΜΕΣ 190
5.4. ΟΡΑΜΑΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ: ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΠΙΟΥ 192
5.5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΧΕΔΙΩΝ 194
5.6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ 196

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 202

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 204

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 210

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 2.1. (Επάνω) Εξέλιξη αστικού (Urban) και αγροτικού (Rural) πληθυσμού σε παγκόσμια κλίμακα. 31

Σχήμα 2.2. Κατανομή των μετακινήσεων σε διάφορες πόλεις του κόσμου [*Πηγή: EMTA Barometer 2016, Ιδία Επεξεργασία*] 35

Σχήμα 2.3. Η δομή του οδικού δικτύου [*Πηγή: Αστικά δίκτυα μεταφορών και διαχείριση κινητικότητας*, ΣΕΑΒ] 36

Σχήμα 2.4. Η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου [*Πηγή: Αστικά δίκτυα μεταφορών και διαχείριση κινητικότητας, ΣΕΑΒ*] 37

Σχήμα 2.5. Διαγραμματική απεικόνιση της έννοιας της βιωσιμότητας [*Πηγή: ΣΕΑΒ, 2015*] 42

Σχήμα 2.6. Βήματα κατάρτισης ΣΒΑΚ (CEC 2014) [Πηγή: ΕΚΔΔΑ, 2017, Ιδία επεξεργασία] 47

Σχήμα 2.7. Η διατομή πριν και μετά την ανάπλαση. Σημαντικές παρεμβάσεις η μείωση του χώρου για το αυτοκίνητο, η δενδοφύτευση και η κατασκευή προβλητών. *[Πηγή: http://completestreetsforcanada.ca/visualizing/queens-quay-toronto, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]* 57

Σχήμα 2.8. Σχηματική απεικόνιση του άξονα του αυτοκινητόδρομου Bonaventure και η περιοχή της ανάπλασης. *[Πηγή:*https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1249/mo_bon_web.pdf*, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]* 60

Σχήμα 3.1. Γραφική απεικόνιση της πληθυσμιακής εξέλιξης στο λεκανοπέδιο. 84

Σχήμα 3.2. Γράφημα χρήσης μέσων μεταφοράς στο λεκανοπέδιο, 2017. 88

Σχήμα 4.1. Ο πληθυσμός των τεσσάρων δήμων. 97

Σχήμα 4.2. Η σύνθεση του πληθυσμού με βάση την υπηκοότητα..... 97

Σχήμα 4.3. Ηλικιακή σύνθεση του πληθυσμού. Ο πληθυσμός στο Παλαιό Φάληρο εμφανίζεται πιο γερασμένος. 97

Σχήμα 5.2. Τα αποτελέσματα της πολυκριτηριακής ανάλυσης και η ιεράρχηση των κριτηρίων σε διαγραμματική μορφή. 196

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2.1. Σύγκριση των ΣΒΑΚ με τον συμβατικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό..... 47

Πίνακας 3.1. Η πληθυσμιακή εξέλιξη στο λεκανοπέδιο μεταξύ 1830-2011. 83

Πίνακας 4.1. Στοιχεία για την πληθυσμιακή εξέλιξη των δήμων. *[Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ]* 97

Πίνακας 4.2. Σημαντικά νομοθετήματα που ισχύουν στον άξονα και διαμόρφωσαν την υφιστάμενη κατάσταση. 112

Πίνακας 4.3. Μέτρα και στόχοι στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2015-2019 του δήμου Αθηναίων για το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής. *[Πηγή: Δήμος Αθηναίων]*..... 118

Πίνακας 4.4. Μέτρα και γενικοί στόχοι του δήμου Καλλιθέας για το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής. ... 119

Πίνακας 4.5. Μέτρα και στόχοι του δήμου Παλαιού Φαλήρου για το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής. .. 120

Πίνακας 4.6. Η κωδικοποίηση των χρήσεων γης..... 122

Πίνακας 4.7. Διαστασιολόγηση διατομών κατά μήκος της λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου. 124

Πίνακας 4.8. Διαστασιολόγηση διατομών κατά μήκος της λεωφόρου Αρδηττού..... 126

Πίνακας 4.9. Διαστασιολόγηση διατομών κατά μήκος της λεωφόρου Καλλιρρόης. 128

Πίνακας 4.10. Διαστασιολόγηση διατομών κατά μήκος της λεωφόρου Συγγρού..... 132

Πίνακας 4.11. Δεδομένα κυκλοφορίας στο ευρύτερο οδικό δίκτυο. Μέσος όρος της κυκλοφοριακής κατάστασης για Δευτέρες και Παρασκευές σε πρωινές και απογευματινές ώρες αιχμής. *[Πηγή: Χάρτες Google]* 137

Πίνακας 4.12. Δεδομένα κυκλοφορίας στο ευρύτερο οδικό δίκτυο. Μέσος όρος της κυκλοφοριακής κατάστασης για Σάββατο και Κυριακή, πρωί και απόγευμα. *[Πηγή: Χάρτες Google]* 139

Πίνακας 4.13. Λεωφορειακές γραμμές και τρόλεϊ που διέρχονται από το μελετώμενο άξονα. *[Πηγή: ΟΑΣΑ]* 158

Πίνακας 5.1. Επιγραμματική παρουσίαση των επιλογών της δημόσιας συγκοινωνίας για τη σύνδεση των πόλων τέχνης στην υφιστάμενη κατάσταση, με ελάχιστο περπάτημα. *[Πηγή: ΟΑΣΑ, Ιδία επεξεργασία]* 190

Πίνακας 5.2. Ο πίνακας επιπτώσεων της πολυκριτηριακής ανάλυσης..... 195

Πίνακας 5.3. Τα αποτελέσματα της πολυκριτηριακής ανάλυσης σε πίνακα. 195

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1.1. Ο άξονας τέχνης και οι κύριοι χώροι τέχνης: (1) ΚΠΙΣΝ (2) Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών (3) ΕΜΣΤ (4) Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης Γουλανδρή (5) Εθνική Πινακοθήκη. *[Πηγή: Google Earth, Ιδία Επεξεργασία]*26

Εικόνα 2.1. Οι παγκόσμιοι στόχοι της βιώσιμης ανάπτυξης, σύμφωνα με την Ατζέντα 21. Ιδιαίτερα καθοριστικός για τον αστικό σχεδιασμό είναι ο στόχος 11, ο οποίος αφορά την επίτευξη της ασφάλειας, της ανθεκτικότητας και της βιωσιμότητας για τους ανθρώπινους οικισμούς και τις πόλεις. *[Πηγή: ΟΗΕ]*..... 43

Εικόνα 2.2. Πριν και μετά την αποκατάσταση του ποταμού. 51

Εικόνα 2.3. Η επαφή με το φυσικό στοιχείο και την τέχνη. Όμορφα φυσικά περάσματα και το καλλιτεχνικό στοιχείο στα τεχνητά πρανή..... 52

Εικόνα 2.4. Πριν και μετά την ανάπλαση. 53

Εικόνα 2.5. Κάθετη τομή στις όχθες. Η υπογειοποίηση της ροής του αυτοκινητοδρόμου. 53

Εικόνα 2.6. Συμπληρωματική παρέμβαση στον κάθετο άξονα του ποταμού. Έμφαση στο καλλιτεχνικό στοιχείο. 53

Εικόνα 2.7. Η εικόνα του αυτοκινητόδρομου..... 54

Εικόνα 2.8. Η οδογέφυρα. 54

Εικόνα 2.9. Η διατομή που θα αντικαταστήσει την κατεδαφιστέα οδογέφυρα. Περιλαμβάνει αρκετό χώρο για περπάτημα, ποδήλατο και πράσινο..... 55

Εικόνα 2.10. Η αλλαγή στο αστικό τοπίο και η ένωση των γειτονιών με τη θάλασσα. 55

Εικόνα 2.11. Το θαλάσσιο μέτωπο στο Σηάτλ το 2013..... 56

Εικόνα 2.12. Πρόβλεψη για την εικόνα του κόλπου όταν ολοκληρωθεί το έργο ανάπλασης. 56

Εικόνα 2.13. Η εικόνα της οδού το 2009. 57

Εικόνα 2.14. Η οδός Queens Quay το 2012. 58

Εικόνα 2.15. Η σημερινή εικόνα της οδού Queens Quay. 58

Εικόνα 2.16. Η αλλαγή της όψης στις όχθες. *[Πηγή:* 58

Εικόνα 2.17. Ο ποδηλατόδρομος κατά μήκος της οδού..... 58

Εικόνα 2.18. Λεπτομέρειες της ανάπλασης. Το ιδιαίτερο καλλιτεχνικό στοιχείο στο δάπεδο, τα παγκάκια και το φωτισμό. [Πηγή: 59

Εικόνα 2.19. Η κυριαρχία του αυτοκινήτου στην περιοχή. Η πρόσβαση στις όχθες είναι αποκομμένη, ενώ απουσιάζουν υποδομές για τον πεζό και οργανωμένοι ελεύθεροι χώροι. 60

Εικόνα 2.20. Η εξέλιξη των εργασειών της ανάπλασης: Μάρτιος 2014, Ιούλιος 2016, Αύγουστος 2016, Ιανουάριος 2017 και Σεπτέμβριος 2017. 62

Εικόνα 2.21. Πριν και μετά την ανάπλαση σε ενδεικτικά σημεία. Η αδιαμφισβήτητη αναβάθμιση της αισθητικής του αστικού τοπίου. 62

Εικόνα 2.22. Πριν και Μετά: Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και φύτευση δένδρων. 63

Εικόνα 2.23. Ξαπλώστρες, εξοπλισμός γυμναστικής, τραπέζια πινγκ-πονγκ και παιδική χαρά στη διάθεση των πολιτών..... 63

Εικόνα 2.24. Το έργο τέχνης στη νότια πλευρά της ανάπλασης. Ονομάζεται *Πηγή* του Jaume Plensa και συμβολίζει τη σπουδαιότητα του νερού στην ιστορία της πόλης. Τονίζει παράλληλα την πηγή της ενέργειας και της ζωτικότητας της πόλης που προέρχεται από την πολυπολιτισμικότητα του πληθυσμού..... 63

Εικόνα 2.25. Το διαδραστικό έργο τέχνης στη βόρεια πλευρά της ανάπλασης. Πρόκειται για τους 2 *Δενδρίτες,* του Michel de Broin, στους οποίους οι επισκέπτες μπορούν να ανεβαίνουν και να βιώνουν το αστικό τοπίο από ψηλά, σα να αναρριχούνταν στα κλαδιά ενός δέντρου. Συμβολίζουν την επιθυμία του ανθρώπου να πηγαίνει ψηλά και να αποκτά τη δική του άποψη για τον κόσμο. 63

Εικόνα 3.1. Οι ορεινοί όγκοι που οριοθετούν το λεκανοπέδιο..... 73

Εικόνα 3.2. Η Αθήνα του νεοκλασικισμού. Λήψη από την Ακρόπολη προς το Λυκαβηττό, περί το 1860. 79

Εικόνα 4.1. Ο χώρος του Ολυμπιείου και οι αδόμητες εκτάσεις προς τον Υμηττό το 1870. Διακρίνονται ελάχιστα κτίσματα στις όχθες του Ιλισού, στο Μετς και το Παγκράτι. 101

Εικόνα 4.2. Ο λόφος Φιλοπάππου, το Κουκάκι, τα Πετράλωνα και η Βόρεια Καλλιθέα στις αρχές του 20ου αιώνα. Στη μέση της εικόνας ξεχωρίζει η γραμμή του τραμ Αθήνας - Καλλιθέας - Φαλήρου, που περνά με γέφυρα πάνω από την αδιαμόρφωτη κοίτη του Ιλισού. Στο κέντρο της φωτογραφίας ο Λόφος Σικελίας και η σχεδόν έρημη ακόμα Καλλιθέα. Πάνω αριστερά ξεχωρίζει η πρόσφατα αποπερατωμένη και δενδροφυτεμένη Συγγρού. 101

Εικόνα 4.3. Η πόλη εξαπλώνεται στο Παγκράτι. Αεροφωτογραφία του 1917 από τα Γαλλικά αρχεία..... 101

Εικόνα 4.4. Αεροφωτογραφία του προσφυγικού συνοικισμού στο Δουργούτι το 1932. Είναι εμφανής η τραγική κατάσταση του συνοικισμού με τα παραπήγματα. 102

Εικόνα 4.5. Η όψη της λεωφόρου το 1905 μετά τη δενδροφύτευσή της. Λήψη από το ύψος του Άγιου Σώστη. Ξεχωρίζουν τα πρώτα σπίτια των συνοικιών Μακρυγιάννη και Κουκάκι. [Πηγή: Ε.Λ.Ι.Α.] 105

Εικόνα 4.6. Το τρίτοξο γιοφύρι που κτίστηκε το 1874 δαπάνη Γεωργίου Αβέρωφ στον Ιλισό στο ύψος της Ηρώδου Αττικού και το πανόραμα ΘΩΝ, που ανεγέρθηκε το 1895 για να εξυπηρετήσει ψυχαγωγικούς σκοπούς και κατεδαφίστηκε το 1921. 107

Εικόνα 4.7. Η κρήνη Καλλιρρόης το 1891. 107

Εικόνα 4.8. Η κοίτη του Ιλισού. Λήψη από το Παναθηναϊκό στάδιο που χρονολογείται μεταξύ 1927-1932. 108

Εικόνα 4.9. Ο Ιλισός κυλούσε στη μέση της Καλλιρρόης, 1963 108

Εικόνα 4.10. Γέφυρα του Ιλισού Στο σημερινό Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, 1938. 108

Εικόνα 4.11. "Θάπτομεν τον Ιλισόν": Στις 11 Φεβρουαρίου 1937 ξεκίνησαν οι εργασίες για την κάλυψη του Ιλισού..... 108

Εικόνα 4.12. Ο Ιλισός ρέει προς την Καλλιρρόης, στις αρχές του 20ου αιώνα. Λήψη από το λόφο του Αρδηττού. 108

Εικόνα 4.13. Το κρυμμένο τμήμα της γέφυρας του Όθωνα στο χαμένο Βατραχονήσι. 108

Εικόνα 4.14. Σχηματική απεικόνιση της διατομής Δ2 στη λεωφόρο Βασιλέως Κωνσταντίνου, μπροστά από το νέο κτίριο της Εθνικής Πινακοθήκης. 124

Εικόνα 4.15. Σχηματική απεικόνιση της διατομής Δ9 στη λεωφόρο Βασιλέως Κωνσταντίνου. 124

Εικόνα 4.16. Σχηματική απεικόνιση της διατομής Δ13 στη λεωφόρο Βασιλέως Κωνσταντίνου. 124

Εικόνα 4.17. Σημεία κάθετης προσπέλασης για τον πεζό κατά μήκος της Βασιλέως Κωνσταντίνου..... 125

Εικόνα 4.18. Το χαμηλό κιγκλίδωμα κατά μήκος της λεωφόρου. [Πηγή: Google Earth] 125

Εικόνα 4.19. Στοά από το υπόγειο δίκτυο ροής του Ιλισού που έχει δίοδο προς την επιφάνεια, φραγμένη με μεταλλική σχάρα, στην οδό Φωκιανού..... 125

Εικόνα 4.20. Πινακίδα που πληροφορεί για την απαγόρευση κυκλοφορίας στη λεωφορειολωρίδα, όμως υπάρχουν αρκετά συχνά παραβιάσης. [Πηγή: Προσωπικό αρχείο και Google Earth] 125

Εικόνα 4.21. Σχηματική απεικόνιση της διατομής περί το μέσο του τμήματος. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]* 126

Εικόνα 4.22. Σημεία κάθετης προσπέλασης για τον πεζό κατά μήκος της Αρδηττού. [Πηγή: Google Earth, Ιδία Επεξεργασία] 127

Εικόνα 4.23. Πινακίδα που ορίζει το όριο ταχύτητας σε 50 χλμ/ώρα. *[Πηγή: Google Earth]* 127

Εικόνα 4.24. Το πεζοδρόμιο έχει ανεπαρκές πλάτος γύρω από το λόφο του Αρδηττού. *[Πηγή: Google Earth]* 127

Εικόνα 4.25. Η πρόσβαση στο νυχτερινό κέντρο στη μέση της διατομής. *[Πηγή: Google Earth]* 127

Εικόνα 4.26. Το πεζοδρόμιο από την πλευρά του Μετς διακόπτεται. *[Πηγή: Google Earth]* 127

Εικόνα 4.27. Το πεζοδρόμιο στην πλευρά του Ολυμπιείου διακόπτεται ή στενεύει σε πολλά σημεία. *[Πηγή: Google Earth]* 127

Εικόνα 4.28. Σχηματική απεικόνιση της διατομή στη στάση του τραμ Βουλιαγμένης. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]* 128

Εικόνα 4.29. Σχηματική απεικόνιση της διατομής στη στάση του τραμ Φιξ. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]* 129

Εικόνα 4.30. Σχηματική απεικόνιση της διατομή στο ΕΜΣΤ. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]* 129

Εικόνα 4.31. Σχηματική απεικόνιση της διατομής στον κόμβο με τη λεωφόρο Συγγρού. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]* 129

Εικόνα 4.32. Τα σημεία των διαβάσεων για τη σύνδεση της Καλλιρρόης εκατέρωθεν και με τη Συγγρού.... 129

Εικόνα 4.33. Από τον Άγιο Παντελεήμονα μέχρι της Ηρακλέους εμφανίζεται υψομετρική διαφορά των παράπλευρων οδών με τη λεωφόρο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 130

Εικόνα 4.34. Πεζογέφυρα για τη σύνδεση Καλλιρρός και Συγγρού στο Δουργούτι. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 130

Εικόνα 4.35. Η οδική επιφάνεια αποκλείει τον πεζό. 130

Εικόνα 4.36. Το όριο ταχύτητας στον αυτοκινητόδρομο, σύμφωνα με τη σήμανση που εντοπίστηκε. 131

Εικόνα 4.37. Ανισόπεδοι κόμβοι και υπόγειες διαβάσεις στο τμήμα του κλειστού αυτοκινητόδρομου για τη σύνδεση των γειτονιών εκατέρωθεν. 131

Εικόνα 4.38. Σχηματική απεικόνιση βασικών χαρακτηριστικών στη διατομή της λεωφόρουΣυγγρού: (1)Προκήπιο, (2)Πεζοδρόμιο, (3)Παράδρομος με παρόδια στάθμευση, (4)Νησίδα, (5) α)βοηθητική λωρίδα β)λωρίδες κυκλοφορίας και (6)Κεντρική νησίδα με κιγκλίδωμα. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]* 132

Εικόνα 4.39. Σχηματική απεικόνιση της διατομής, όπως διαμορφώνεται στα σημεία των υπόγειων διαβάσεων..... 132

Εικόνα 4.40. Ο χώρος για την κίνηση πεζού είναι ελάχιστος. Το ισχνό πεζοδρόμιο μπροστά από τη φαρδιά "βιτρίνα" των κτιρίων, η στάθμευση και η στενή νησίδα. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 133

Εικόνα 4.41. Η υπόγεια διάβαση στο ύψος της Παντείου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 133

Εικόνα 4.42. Υπόγεια διάβαση στον Άγιο Σώστη. 133

Εικόνα 4.43. Κόμβος Χαροκόπου - Αιγαίου, λήψη από την Αιγαίου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 133

Εικόνα 4.44. Υπόγεια διάβαση στη Χαροκόπου. Πολύ παλιά, λειτουργούσε εμπορικό κιόσκι, όπως υποδεικνύεται από το "ΕΔΩ ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ ΤΗΛΕΚΑΡΤΕΣ" στο πράσινο αυτοκόλλητο στην είσοδο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 134

Εικόνα 4.45. Διάβαση στον κόμβο Αμφιθέας. 134

Εικόνα 4.46. Υπόγεια διάβαση στο Ευγενίδειο Ίδρυμα. 134

Εικόνα 4.47. Το Ωδείο Αθηνών. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 147

Εικόνα 4.48. Το Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών. 147

Εικόνα 4.49. Ασφυκτική δόμηση, μικρά οικοδομικά τετράγωνα και ανύπαρκτα πεζοδρόμια στο Παγκράτι. 148

Εικόνα 4.50. Παράταιρη μονοκατοικία μέσα στο τσιμέντο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 148

Εικόνα 4.51. Νεοκλασικό στην οδό Κτησίου. 148

Εικόνα 4.52. Νεοκλασικό στην οδό Πολέμωνος σε κακή κατάσταση. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 148

Εικόνα 4.53. Νεοκλασικό στη συμβολή των οδών Στασινού και Παυσανίου υπό συντήρηση. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 148

Εικόνα 4.54. Μοντέρνες και πιο συμβατικές πολυκατοικίες που στεγάζουν υπηρεσίες στο μέτωπο της Βασιλέως Κωνσταντίνου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 148

Εικόνα 4.55. Ογκώδες κτίριο στο μέτωπο της Βασιλέως Κωνσταντίνου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 149

Εικόνα 4.56. Ανάπτυξη επιχειρήσεων υγειονομικού ενδιαφέροντος στον πεζόδρομο της Ευφορίωνος, *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 149

Εικόνα 4.57. Πολυκατοικίες με στοά στην οδό Ερατοσθένους. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 149

Εικόνα 4.58. Περιοχή ήπιας κυκλοφορίας. Όψη της Ευφορίωνος. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 149

Εικόνα 4.59. Κλίμακες με καλλιτεχνική πινελιά στην οδό Βέρση. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 149

Εικόνα 4.60. Νεοκλασικό στην οδό Ιβύκου. 149

Εικόνα 4.61. Ιδιαίτερο κτίριο στη συμβολή των οδών Ησιόδου και Μελεάγρου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 150

Εικόνα 4.62. Νεοκλασικό κτίριο στη συμβολή των οδών Μιμνερμού και Ρηγίλλης**.** *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 150

Εικόνα 4.63. Σαγηνευτική συνύπαρξη του φυσικού στοιχείου με την πόλη στο Μετς. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 150

Εικόνα 4.64. Πεζόδρομος με γραφικές μονοκατοικίες κάτω από το λόφο του Αρδηττού. Εγκαταλελειμμένη μονοκατοικία με γκράφιτι. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 150

Εικόνα 4.65. Διώροφο με εντυπωσιακή πρόσοψη στο Μετς. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 151

Εικόνα 4.66. Κλίμακες που οδηγούν στην Αρδηττού και ενώνουν τα σπίτια. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 151

Εικόνα 4.67. Πεζοδρομημένο τμήμα στην οδό Μηνιάτη. 151

Εικόνα 4.68. Κενά κτίρια στο πρόσωπο της Αρδηττού υποβαθμισμένα από γκράφιτι. *[Πηγή: Google Street View]* 151

Εικόνα 4.69. Οπτική φυγή προς την Ακρόπολη από το υπερυψωμένο τμήμα της Αρδηττού. 151

Εικόνα 4.70. Κτίρια στην Αρδηττού με στοά. 151

Εικόνα 4.71. Σύγχρονα κτίρια στην Καλλιρρόης. Τα ξενοδοχεία, Athenian Callirhoe και Royal Olympic, και κτίριο με γραφεία εταιριών. *[Πηγή: Google Earth]* 152

Εικόνα 4.72. Πυκνός οικιστικός πυρήνας στην Κυνοσάργους. Πεζοδρομημένα στενά και κλίμακες που ανεβαίνουν στην πλατεία. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 152

Εικόνα 4.73. Πολυκατοικία με πάρκινγκ στο ισόγειο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*..... 152

Εικόνα 4.74. Τυπικές πολυκατοικές στο προσωπο της Καλλιρρόης, λίγο πριν τη Συγγρού. 152

Εικόνα 4.75. Παλαιά οικήματα που υποβαθμίζουν το τοπίο, Λεμπέση και Ιωσήφ των Ρωγών. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 152

Εικόνα 4.76. Κενό κτίριο με εμφανείς φθορές στο Κουκάκι. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 153

Εικόνα 4.77. Αναξιοποίητος ισόγειος επαγγλεματικός χώρος επί της Συγγρού. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*. 153

Εικόνα 4.78. Αναξιοποίητο νεοκλασικό που χρήζει ανακαίνισης επί της Συγγρού. Άστεγος έχει βρει καταφύγιο στην είσδο. *[Πηγή: Google Earth και Προσωπικό αρχείο]* 153

Εικόνα 4.79. Νεοκλασικό σε κακή κατάσταση με φθορές από πυρκαγιά, Τ. Μπότσαρη και Φαλήρου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 153

Εικόνα 4.80. Νεοκλασικό στη συμβολή των οδών Φαλήρου και Δράκου. 153

Εικόνα 4.81. Κτίρια με στοά επί της Δημητρακοπούλου..... 153

Εικόνα 4.82. Διατηρητεό κτίριο υπό ανάπλαση. Όψη επί της Φαλήρου (αριστερά) και της Δημητρακοπούλου (δεξία). Στο κέντρο η πρότερη κατάσταση του κτιρίου στη Φαλήρου. Οι ασύμβατες με το χαρακτήρα του κτιρίου επεμβάσεις εγείρουν έντονο προβληματισμό. Το κτίριο έχει εμφανώς αλλοιωθεί. 154

Εικόνα 4.83. Παράδειγμα πιο εύστοχης προστασίας διατηρητέου κτιρίου, Νέγρη και Κορυζή. 154

Εικόνα 4.84. Αξιοποιημένο νεοκλασικό με εύστοχη ανάπλαση όψης. Παρόλα αυτά, με το γυάλινο τείχος από το μοντέρνο κτίριο που το πλαισιώνει δεν υπάρχει αρμονία. 154

Εικόνα 4.85. Υποβαθμισμένη προσφυγική πολυκατοικία δίπλα σε σύγχρονα κτίρια του πλούτου. Δουργούτι, μια γειτονιά των αντιθέσεων. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 155

Εικόνα 4.86. Προσφυγική πολυκατοικία. 155

Εικόνα 4.87. Το Ιωσηφόγλειο ίδρυμα στη Νέα Σμύρνη. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 155

Εικόνα 4.88. Υψομετρική αντίθεση στο λόφο Σικελίας. Η κάθετη σύνδεση με τη Συγγρού γίνεται με κλίμακες. 155

Εικόνα 4.89. Επίδραση του αναγλύφου στην οικιστική δομή. Λήψη από το Ιωσηφόγλειο Ίδρυμα, προς το Φάληρο (αριστερά) και την Αθήνα (δεξιά). 156

Εικόνα 4.90. Ο αστικός εκσυγχρονισμός έχει αντικαταστήσει το παλαιό κτιριακό κέλυφος στο μεγαλύτερο τμήμα του αυτοκινητόδρομου. Διατηρούνται "παραδοσιακές" πολυκατοικιες, μοναχικές και παράταιρες. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*..... 156

Εικόνα 4.91. Ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής κτίριο υπό κατασκευή, κοντά στο ΚΠΙΣΝ. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 156

Εικόνα 4.92. Επιβλητικά κτίρια που στεγάζουν ασφάλειες στο ύψος της Λάμπρου Κατσώνη. 156

Εικόνα 4.93. Από τα ελάχιστα απομεινάρια μιας άλλης Συγγρού, με έντονη νυχτερινή ζωή, επιγραφές και ερωτικά θεάματα. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 157

Εικόνα 4.94. Το Κέντρο Αποθεραπείας και Αποκατάστασης Θησέας, ένα κτίριο που δίνει χρώμα στη Συγγρού. 157

Εικόνα 4.95. Υποβαθμισμένη γειτονιά στην Καλλιθέα, πλάι στο σχολικό συγκρότημα της οδού Ματζαγριωτάκη..... 157

Εικόνα 4.96. Παλαιός και νεότερος οικιστικός ιστός στην Καλλιθέα. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*..... 157

Εικόνα 4.97. Μέχρι το καλοκαίρι του 2017 δεν είχαν ολοκληρωθεί οι εργασίες της νέας Εθνικής Πινακοθήκης. 160

Εικόνα 4.98. Η Εθνική Πινακοθήκη θα έχει σύγχρονη όψη όταν ολοκληρωθούν οι εργασίες στο κτιριακό της συγκρότημα. 160

Εικόνα 4.99. Το Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης Γουλανδρή υπό κατασκευή. [Πηγή: Προσωπικό αρχείο] 161

Εικόνα 4.100. Το ΕΜΣΤ, κεντρική είσοδος από τη λεωφόρο Καλλιρρόης. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 161

Εικόνα 4.101. Η αρχιτεκτονική του κτιρίου και τα καλλιτεχνήματα στην είσοδο της Στέγης υποδεικνύουν το φιλόμουσσο χαρακτήρα του κτιρίου. Με τη δύση του ηλίου γίνεται ακόμα πιο εντυπωσιακό. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 162

Εικόνα 4.102. Άποψη του ΚΠΙΣΝ από την Καλλιθέα. Λειτουργεί καφετέρια στην άκρη του καναλιού. 163

Εικόνα 4.103. Η Εσπλανάδα και το κανάλι. 163

Εικόνα 4.104. Οι νέες εγκαταστάσεις της ΕΒΕ. 163

Εικόνα 4.105. Η κεντρική αίθουσα της ΕΛΣ. *[Πηγή: snfcc.org]* 163

Εικόνα 4.106. Πανοραμική άποχη του Πάρκου Σταύρος Νιάρχος. *[Πηγή: snfcc.org]* 164

Εικόνα 4.107. Όψεις του πάρκου Ευαγγελισμού. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 164

Εικόνα 4.108. Το πάρκο αναπλάστηκε το 2008, ενώ έγιναν και εργασίες αποκατάστασης των υπαίθριων γλυπτων. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 165

Εικόνα 4.109. Προτομή της Βασίλισσας Όλγας. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 165

Εικόνα 4.110. Προτομή του Γεώργιου Κονδύλη. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 165

Εικόνα 4.111. Όμορφο γλυπτό εντός του πάρκου. 165

Εικόνα 4.112. Το συντριβάνι είναι σε κακή κατάσταση. 165

Εικόνα 4.113. Φθαρμένα παγκάκια. 165

Εικόνα 4.114. Άστεγοι έχουν βρει καταφύγιο στο πάρκο. 165

Εικόνα 4.115. Πανοραμική άποψη του πάρκου Ριζάρη. 166

Εικόνα 4.116. Ο ιερός ναός του Αγίου Γεωργίου και η πρόσβαση στο μετρό. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 166

Εικόνα 4.117. Το πάρκο αποτελεί ένα ευχάριστο διάλειμμα από την πολύβουους ρυθμούς της πόλης. 166

Εικόνα 4.118. Μικροπωλητές δραστηριοποιούνται στο πάρκο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 166

Εικόνα 4.119. Τα μοντέρνα γλυπτά του πάρκου. *Πλαστικό Όραμα* του Γ. Καλακαλλά, *Μαζικοποίηση* του Γ. Λάμπρου και *Σύνθεση* του Χ. Καπράλου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 166

Εικόνα 4.120. Αρχαιολογικά ευρήματα που ήρθαν στο φως με τα έργα του μετρό. Πήλινος κυλινδρικός αγωγός, που πιθανολογείται από την εποχή των Πεισιστρατίδων. 167

Εικόνα 4.121. Στο πάρκο βρίσκουν συχνά καταφύγιο περιθωριοποιημένα άτομα. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 167

Εικόνα 4.122. Τον εξωτερικό χώρο του μουσείου πλαισιώνουν γλυπτά και υπαίθρια εκθέματα. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 167

Εικόνα 4.123. Η Βίλα Ιλίσια, το ιστορικό κτίριο που στεγάζει το Βυζαντινό και Χριστιανικό Μουσείο. 168

Εικόνα 4.124. Ο κήπος πίσω από το μουσείο και ο αρχαιολογικός χώρος του Λυκείου του Αριστοτέλη. 168

Εικόνα 4.125. Αρμένικό Χατσκάρ (πέτρινη στήλη) και συντριβάνι στο πάρκο Ναϊάδων. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 168

Εικόνα 4.126. Γλυπτά και μνημεία στο πάρκο Ναϊάδων. 169

Εικόνα 4.127. Πλατεία Μαδρίτης. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 169

Εικόνα 4.128. Πλατεία Τρούμαν. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 169

Εικόνα 4.129. Ο *Δρομέας* και η προτομή του Κωνσταντίνου Οικονόμου στην πλατεία Μεγάλη του Γένους Σχολή. 170

Εικόνα 4.130. Ενημερωτικός χάρτης για το πάρκο και τις δραστηριότητές του. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 171

Εικόνα 4.131. Προτομή του Ιωάννη Καποδίστρια. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 171

Εικόνα 4.132. Το ηλιακό ρολόι στην κεντρική είσοδο. 171

Εικόνα 4.133. Γραφικό πέρασμα κάτω από αναρριχώμενα φυτά. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 171

Εικόνα 4.134. Ενημερωτική πινακίδα για τις αρχαιότητες του πάρκου. 171

Εικόνα 4.135. Το Ρωμαϊκό Μωσαϊκό. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 171

Εικόνα 4.136. Το βοτανικό μουσείο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 172

Εικόνα 4.137. Η πυκνή δενδροφύτευση και δημιουργεί ένα χαλαρωτικό τοπίο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*172

Εικόνα 4.138. Πολίτης δροσίζεται σε πηγή. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 172

Εικόνα 4.139. Επισκέπτες αναπαύονται στο γκαζόν. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 172

Εικόνα 4.140. Ποδηλάτες εξερευνούν το πάρκο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 172

Εικόνα 4.141. Η μεγάλη κεντρική λίμνη με το ξύλινο γεφυράκι. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 172

Εικόνα 4.142. Οι πάπιες της λίμνης. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 172

Εικόνα 4.143. Ζωολογική συλλογή. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 173

Εικόνα 4.144. Προσκλήσεις σε εκδηλώσεις που διοργανώνονται στο πάρκο. 173

Εικόνα 4.145. Το Ζάππειον Μέγαρο. 174

Εικόνα 4.146. Θέα από το Ζάππειο προς την Ακρόπολη. 174

Εικόνα 4.147. Κατηφορίζοντας προς το χώρο του Ολυμπιείου υπάρχει ένα εντυπωσιακό συντριβάνι. 174

Εικόνα 4.148. Στην περιήγησή μας στον κήπο του Ζαππείου συναντήσαμε αυτά τα ιδιαίτερα καθίσματα. . 174

Εικόνα 4.149. Μερικά από τα αγάλματα του κήπου. Ο Μικρός Ψαράς, ο Άγγελος, ο Μικρός Θεριστής και ο εθνικός ευεργέτης Ευαγγέλης Ζάππας. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 174

Εικόνα 4.150. Ο αρχαιολογικός χώρος του ρωμαϊκού λουτρού. *[Πηγή: Στιγμές]* 174

Εικόνα 4.151. Το Παναθηναϊκό Στάδιο και η πλατεία μπροστά του. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 175

Εικόνα 4.152. Ενημερωτική πινακίδα στην είσοδο του Σταδίου με τα σημεία ενδιαφέροντος. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 176

Εικόνα 4.153. Άγαλμα του μεγάλου ευεργέτη Γ. Αβέρωφ. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 176

Εικόνα 4.154. Μικρό πάρκο στη βάση του λόφου, μετά την πλατεία του Σταδίου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 176

Εικόνα 4.156. Τα αρχαιολογικά ευρήματα από το Γυμνάσιο του Αδριανού χάνονται στον πυκνό αστικό ιστό. Στην πυλωτήτης πολυκατοικίας που οικοδομήθηκε πρόσφατα εντοπίζεται ενημερωτική πινακίδα. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 177

Εικόνα 4.156. Αρχαιολογικός χώρος Πετμεζά και Φαλήρου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 177

Εικόνα 4.157. Η πλατεία Χρυσοστόμου Σμύρνης είναι ένας σημαντικός χώρος μνήμης και αναψυχής. 178

Εικόνα 4.158. Γκράφιτι στο Παγκράτι. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 179

Εικόνα 4.159. Εικαστικό στοιχείο στην Ερατοσθένους. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 179

Εικόνα 4.160. Γκράφιτι στην Αρδηττού στο χώρο του ναού της Αρτέμιδας Αγροτέρας. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 179

Εικόνα 4.161. Εικαστικά στοιχεία στην Καλλιρρόης, κάτω από τις ΄ραμπες. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 180

Εικόνα 4.162. Καλλιτεχνικό στοιχείο στο Φιξ. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 180

Εικόνα 4.163. Ζωγραφική στις γειτονιές του Νέου Κόσμου. 180

Εικόνα 4.164. Γκράφιτι σε κτίριο στη Συγγρού, λίγο πριν το ΚΠΙΣΝ. 180

Εικόνα 4.165. Γκράφιτι στα προσφυγικά με έντονο κοινωνικό μήνυμα. 180

Εικόνα 4.166. Τοιχογραφία στο Κουκάκι. 181

Εικόνα 4.167. Γκράφιτι στο Κουκάκι. 181

Εικόνα 4.168. "Ο Αμφορέας του Σήμερα" στο 14^{ο} Γενικό Λύκειο Αθηνών στο Κουκάκι. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]* 181

Εικόνα 4.170. Σημαντικοί πόλοι έλξης περιμετρικά της περιοχής μελέτης και συνδετικές διαδρομές. 182

Εικόνα 4.170. Πεζός διασχίζει τη Συγγρού μέσω των κάθετων αρτηριών στους ανισόπεδους κόμβους. *[Πηγή: Ερευνητική ομάδα ΕΜΠ, "Συγγρού, από τον αυτοκινητόδρομο στην αστική λεωφόρο"]* 184

Εικόνα 4.171. Ποδηλάτης κινείται στη Συγγρού με κατεύθυνση το κέντρο. 184

Εικόνα 4.172. Εικόνα που σοκάρει. Πεζός που επιχείρησε να διασχίσει τη Συγγρού επιφανειακά, παρασύρθηκε από όχημα. 184

Εικόνα 4.173. Στάση λεωφορείου σε στενή νησίδα. 184

Εικόνα 4.174. Βροχερή μέρα στην Καλλιρρόης. 184

Εικόνα 5.1. Συντηρητικός σχεδιασμός για τη λεωφόρο Βασιλέως Κωνσταντίνου. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]* 191

Εικόνα 5.2. Συντηρητικός σχεδιασμός για τη λεωφόρο Αρδηττού. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]* 191

Εικόνα 5.3. Συντηρητικός σχεδιασμός για τη λεωφόρο Καλλιρρόης. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]* 191

Εικόνα 5.4. Συντηρητικός σχεδιασμός για τη λεωφόρο Συγγρού. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]* 192

Εικόνα 5.5. Οραματικός σχεδιασμός για τη λεωφόρο Βασιλέως Κωνσταντίνου. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]* 192

Εικόνα 5.6. Οραματικός σχεδιασμός για τη λεωφόρο Αρδηττού. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]* 193

Εικόνα 5.7. Οραματικός σχεδιασμός για τη λεωφόρο Καλλιρρόης. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]* 193

Εικόνα 5.8. Οραματικός σχεδιασμός για τη λεωφόρο Συγγρού. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]* 194

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΧΑΡΤΩΝ

ηΧάρτης 2.1. Η αλματώδης αύξηση του πληθυσμού στις ευρωπαϊκές πόλεις από τη βιομηχανική επανάσταση. *[Πηγή: ΟΕΔΒ]* 30

Χάρτης 2.2. Πληθυσμιακό μέγεθος αστικών κέντρων σε παγκόσμια κλίμακα. [*Πηγή: Panorama 2016, Ευρωπαϊκή Επιτρπή*] 31

Χάρτης 2.3. (Δεξιά) Ποσοστό αστικού πληθυσμού σε παγκόσμια κλίμακα το 1950, το 2014 και πρόβλεψη για το 2050. 31

Χάρτης 2.4. Η περιοχή παρέμβασης στον αστικό ιστό της Σεούλ. 50

Χάρτης 2.5. Η πρόταση της ανάπλασης, όπως παρουσιάστηκε το 2002. 50

Χάρτης 2.6. Η αποκατάσταση του ποταμού δημιούργησε ένα διάδρομο τέχνης και πολιτιστικών δρώμενων. 51

Χάρτης 2.7. Το σχέδιο της ανάπλασης στην πόλη της Μαδρίτης. 52

Χάρτης 2.8. Η περιοχή παρέμβασης στο Σηάτλ και η υπόγεια εκτροπή του αυτοκινητόδρομου 99. 54

Χάρτης 2.9. Βασικά στοιχεία του σχεδίου στη διαχείριση του οδικού χώρου. 55

Χάρτης 2.10. Η Queens Quay βρίσκεται νότια από το κέντρο του Τορόντο. Στις αποβάθρες της επιτελείται ακτοπλοϊκή σύνδεση με τα κοντινά νησιά. *[Πηγή: https://www.scribblemaps.com, Ιδία Επεξεργασία]* 57

Χάρτης 2.11. Η Bonaventure στον ιστό του Μόντρεαλ. Επιτελεί τη σύνδεση του κέντρου της πόλης με τη νότια ακτή. *[Πηγή:*https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1249/mo_bon_web.pdf*, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]* 59

Χάρτης 2.12. Οι 3 φάσεις της ανάπλασης και η μελλοντική εικόνα της πόλης. *[Πηγή: Société du Havre de Montréal]* 61

Χάρτης 3.1. Η διοικητική διαίρεση στο πολεοδομικό συγκρότημα του λεκανοπεδίου. 73

Χάρτης 3.2. Η πληθυσμιακή πυκνότητα των δήμων στο πολεοδομικό συγκρότημα Αθηνών & Πειραιά. 73

Χάρτης 3.3. Το λεκανοπέδιο έχει ομαλό και χαμηλό υψόμετρο, ως περίπου τα 300 μέτρα. 73

Χάρτης 3.4. Τα τείχη της πόλης μετά τους Περσικούς Πολέμους: Θεμιστόκλειο τείχος, Μακρά τείχη και Φαληρικό τείχος. 75

Χάρτης 3.5. Το οικιστικό αποτύπωμα της Αθήνας στις σημαντικές φάσεις ανάπτυξής της, από την προϊστορία ως την λατινική κυριαρχία. *[Πηγή: Τραυλός, 1959]* 77

Χάρτης 3.6. Η οικιστική ανάπτυξη στην Αθήνα και η κοινωνική διαστρωμάτωση στα τέλη της οθωμανικής κυριαρχίας. *[Πηγή: Τραυλός, 1958]* 77

Χάρτης 3.7. Το αρχικό σχέδιο ανάπτυξης του 1833 για την πόλη από τον Κλεάνθη και το Schaubert. Το σύστημα των τριών πλατειών και των αξόνων που με κέντρο τα ανάκτορα στην Ομόνοια οδηγούν στο Καλλιμάρμαρο, τον Κεραμεικό και την Ακρόπολη. Πρόσφερε όλα αυτά που αργότερα θα έδιναν άνεση και αποσυμφόρηση στην πνιγμένη μεγαλούπόλη, δηλαδή οδούς μεγάλου πλάτους, βουλεβάρτα, κήπους, πλατείες και χώρους για τα δημόσια κτίρια. 78

Χάρτης 3.8. Το τροποποιημένο σχέδιο του Klenze. Ο συμβιβασμός με την ιδιοκτησία είναι εμφανής. Το κέντρο με τα ανάκτορα τοποθετείται στον Κεραμεικό, τα βουλεβάρτα αφαιρούνται, δρόμοι στενεύουν, εκτρέπονται ή καταργούνται και πλατείες συρρικνώνονται 78

Χάρτης 3.9. Η τελική μορφή του πολεοδομικού σχεδίου των Αθηνών, μετά την επέμβαση του Gaertner..... 79

Χάρτης 3.10. Η Αθήνα στα τέλη τη δεκαετίας του 1870 στο Χάρτη του Kaupert. 79

Χάρτης 3.11. Το λεκανοπέδιο στο Χάρτη του Sommer, 1937. Διακρίνεται ο Ελαιώνας και οι οδοί που οδηγούν στο Φάληρο, τον Πειραιά, το Μενίδι, τα Μεσόγεια. Η επέκταση στην παλιά πόλης δεν είναι ακόμα εμφανής..... 79

Χάρτης 3.12. Οι προσφυγικές συνοικίες του λεκανοπεδίου..... 80

Χάρτης 3.13. Το Λεκανοπέδιο στο Μεσοπόλεμο με τους προσφυγικούς συνοικισμούς και τις πρώτες πολυκατοικίες (αριστερά), σε αντιδιαστολή με τα τέλη του 20ου αιώνα (δεξιά). 81

Χάρτης 3.14. Οι Δήμοι της Αττικής ανάλογα με την αύξηση του ποσοστού των κενών τους κατοικιών την περίοδο 2001-2011. *[Πηγή: Social Atlas]* 83

Χάρτης 3.15. Μεταβολή (%) του μόνιμου πληθυσμού μεταξύ 1991 και 2011 στους δήμους της περιφέρειας Αττικής. *[Πηγή: Social Atlas]*..... 83

Χάρτης 3.16. Η χωρική επέκταση της Αθήνας ανά χρονική περίοδο. 84

Χάρτης 3.17. Επέκταση του σχεδίου της Αθήνας 1836 – 1940. 84

Χάρτης 3.18. Κυκλοφοριακό σχέδιο Smith, 1964. 86

Χάρτης 3.19. Η μορφή του οδικού δικτύου στο λεκανοπέδιο. Σημειώνονται με μπλε χρώμα οι εθνικές οδοί, με μωβ η Αττική οδός και με κίτρινο οι βασικές αστικές οδικές αρτηρίες. *[Πηγή: Αττική Οδός ΑΕ]* 87

Χάρτης 3.20. Η ζώνη εφαρμογής του μικρού δακτυλίου. 88

Χάρτης 3.21. Το δίκτυο των μέσων σταθερής τροχιάς περιλαμβάνει μετρό, τραμ και σιδηρόδρομο, καλύπτοντας σημαντικό εύρος του λεκανοπεδίου. *[Πηγή: ΣΤΑΣΥ]* 89

Χάρτης 3.22. Σχέδιο ανάπτυξης γραμμών μετρό Αθήνας. *[Πηγή: Αττικό Μέτρό Α.Ε.]* 90

Χάρτης 3.23. Ποδηλατικές υποδομές στο λεκανοπέδιο. *[Πηγή: Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ, Ιδία επεξεργασία στο Scribble Maps]* 90

Χάρτης 3.24. Το φυσικό σύστημα απορροής των υδάτων στο λεκανοπέδιο. 92

Χάρτης 3.25. Οι κοίτες των βασικών υδάτινων ρευμάτων και η κατάστασή *τους.* 92

Χάρτης 4.1. Οι δήμοι τους οποίους διασχίζει ο άξονας και η θέση τους στο λεκανοπέδιο. 95

Χάρτης 4.2. Ο άξονας διασχίζει τους δήμους Αθηναίων, Καλλιθέα, Νέα Σμύρνη και Παλαιό Φάληρο..... 95

Χάρτης 4.3. Χάρτης του δήμου Αθηναίων που παρουσιάζει τη διαίρεση σε ενότητες και συνοικίες και τους χώρους πρασίνου. 96

Χάρτης 4.4. Τα όρια της παλιάς πόλης στα νότια σε αντιστοιχία με τη σημερινή κατάσταση. Η Αθήνα άργησε να επεκταθεί έξω από τα όρια αυτά. Ενδιαφέρον έχει η φυσική κοίτη του Ιλισού, που διακλαδίζεται και δημιουργεί ένα νησάκι..... 98

Χάρτης 4.5. Οι βασικές μεταφορικές ροές στη σύνδεση της Αθήνας με τη θάλασσα στο τέλος του 19ου αιώνα. 103

Χάρτης 4.6. Οι βασικές μεταφορικές ροές στη σύνδεση της Αθήνας με τη θάλασσα στον 20ο αιώνα. Έχει υλοποιηθεί η διάνοιξη της λεωφόρου Συγγρού και ο εγκιβωτισμός του Ιλισού. 103

Χάρτης 4.7. Τα όρια του ιστορικού κέντρου..... 111

Χάρτης 4.8. Λεπτομέρεια από το χάρτη 3.Χωροταξική Οργάνωση – Αναπτυξιακοί Πόλοι και Άξονες του ΡΣΑ 21, εστιασμένη στην περιοχή μελέτης. Διακρίνεται η μητροπολιτική σημασία του δήμου Αθηναίων και η διεθνής και εθνική εμβέλεια του άξονα από το κέντρο προς το Φάληρο. Ολόκληρη η περιοχή εντάσσεται σε ένα έντονο πολιτιστικό και τουριστικό πλαίσιο. 114

Χάρτης 4.9. Λεπτομέρεια από το χάρτη 5.Πολιτισμός και Αττικό Πάρκο του ΡΣΑ 21. Ο άξονας που μελετάται αποτελεί ιστορική και πολιτιστική διαδρομή που πλαισιώνεται από σημαντικούς πολιτιστικούς χώρους και μνημεία πολιτιστικού ενδιαφέροντος. *[Πηγή: ΟΡΣΑ]* 114

Χάρτης 4.10. Λεπτομέρεια από το χάρτη 6.Οργάνωση Παραγωγικών Δραστηριοτήτων του ΡΣΑ21. *[Πηγή: ΟΡΣΑ]* 115

Χάρτης 4.11. Λεπτομέρεια από το χάρτη 7.Μέσα σταθερής τροχιάς του ΡΣΑ 21. *[Πηγή: ΟΡΣΑ]* 115

Χάρτης 4.12. Λεπτομέρεια από το χάρτη 8.Βασικό Οδικό Δίκτυο του ΡΣΑ 21. *[Πηγή: ΟΡΣΑ]* 115

Χάρτης 4.13. Οι γενικές χρήσεις γης στην περιοχή μελέτης όπως ορίζονται στα εγκεκριμένα ΓΠΣ των δήμων. 116

Χάρτης 4.14. Οι συντελεστές δόμησης στην περιοχή μελέτης, όπως προκύπτουν από την πολεοδομική νομοθεσία. 117

Χάρτης 4.15. Η περιοχή μελέτης και η θέση της στον ευρύτερο αστικό ιστό. 121

Χάρτης 4.16. Χρήσεις στα ισόγεια στον άξονα της λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου. *[Ιδία επεξεργασία]* 141

Χάρτης 4.17. Κυρίαρχη χρήση ορόφων στον άξονα της λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου. *[Ιδία επεξεργασία]* 141

Χάρτης 4.18. Χρήσεις στα ισόγεια στον άξονα της λεωφόρου Αρδηττού. *[Ιδία επεξεργασία]* 142

Χάρτης 4.19. Κυρίαρχη χρήση ορόφων στον άξονα της λεωφόρου Αρδηττού. *[Ιδία επεξεργασία]* 142

Χάρτης 4.20. Χρήσεις στα ισόγεια στον άξονα της λεωφόρου Καλλιρρόης. *[Ιδία επεξεργασία]* 143

Χάρτης 4.21. Κυρίαρχη χρήση ορόφων στον άξονα της λεωφόρου Καλλιρρόης. *[Ιδία επεξεργασία]* 144

Χάρτης 4.22. Χρήσεις στα ισόγεια στον άξονα της λεωφόρου Συγγρού (Καλλιρρόης ως Δαβάκη). *[Ιδία επεξεργασία]* 145

Χάρτης 4.23. Χρήσεις στα ισόγεια στον άξονα της λεωφόρου Συγγρού (Δαβάκη ως ΚΠΙΣΝ). *[Ιδία επεξεργασία]* 145

Χάρτης 4.24. Κυρίαρχη χρήση ορόφων στον άξονα της λεωφόρου Συγγρού (Καλλιρρόης ως Δαβάκη). *[Ιδία επεξεργασία]* 146

Χάρτης 4.25. Κυρίαρχη χρήση ορόφων στον άξονα της λεωφόρου Συγγρού (Δαβάκη ως ΚΠΙΣΝ). *[Ιδία επεξεργασία]* 146

Χάρτης 4.26. Χώροι πολιτισμού και αναψυχής στην περιοχή μελέτης. [Πηγή: Google Earth, Ιδία Επεξεργασία] 159

Χάρτης 4.27. Κάτοψη του κήπου του Ζαππείου με τις θέσεις των αγαλμάτων. [Πηγή: zappeion.gr] 173

Χάρτης 4.28. Ο ποδηλατόδρομος Κεραμεικός – Φάληρο και οι κοντινοί σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων. 182

Χάρτης 5.1. Δυναμικές διαδρομές για τον πεζό στην υφιστάμενη κατάσταση για τη σύνδεση των πόλων τέχνης και πολιτισμού. *[Πηγή: Google Earth, Ιδία επεξεργασία]* 188

Χάρτης 5.2. Προτεινόμενες ποδηλατικές διαδρομές στην υφιστάμενη κατάσταση για τη σύνδεση των πόλων τέχνης και πολιτισμού. *[Πηγή: Google Earth, Ιδία επεξεργασία]* 189

Χάρτης 5.3. Επιλογές δημόσιας συγκοινωνίας για τη σύνδεση των πόλων τέχνης και πολιτισμού στην υφιστάμενη κατάσταση. Με πράσινο διακρίνονται οι στάσεις οδικής συγκοινωνίας, με κίτρινο η στάση του τραμ με μπλε ο σταθμός της γραμμής 3 του μετρό, με κόκκινο ο σταθμός της γραμμής 2 του μετρό και με καφέ οι σταθμοί μετεπιβίβασης.*[Πηγή: Google Earth, Ιδία επεξεργασία]* 190

Χάρτης 5.4. Οριζοντιογραφική απεικόνιση των αλλαγών στο αστικό τοπίο περιμετρικά της Εθνικής Πινακοθήκης..... 196

Χάρτης 5.5. Οριζοντιογραφική απεικόνιση των αλλαγών στο αστικό τοπίο περιμετρικά του Παναθηναϊκού Σταδίου..... 197

Χάρτης 5.6. Οριζοντιογραφική απεικόνιση των αλλαγών στο αστικό τοπίο στο Φιξ. *[Πηγή: Ιδία επεξεργασία]* 197

Χάρτης 5.7. Οριζοντιογραφική απεικόνιση των αλλαγών στο αστικό τοπίο στη λεωφόρο Συγγρού. *[Πηγή: Ιδία επεξεργασία]* 198

Χάρτης 5.8. Οδικός χάρτης της ευρύτερης περιοχής. Επισημαίνονται εναλλακτικές διαδρομές (μπλε και πράσινο χρώμα) ως προς το μελετώμενο άξονα (κόκκινο χρώμα) και το ιστορικό κέντρο (καφέ διαγράμμιση). [Πηγη: Google Earth, Ιδία επεξεργασία] 200

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ

ICLEI	International Council for Local Environmental Initiatives (Διεθνές Συμβούλιο Τοπικών Πρωτοβουλιών για το Περιβάλλον)
ΒΔ	Βασιλικό Διάταγμα
ΓΟΚ	Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΕΓΣΑ	Ελληνικό Γεωδαιτικό Σύστημα Αναφοράς
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΛΣΤΑΤ	Ελληνική Στατιστική Αρχή
ΕΜΣΤ	Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης
ΚΠΙΣΝ	Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος
ΚΥΑ	Κοινή Υπουργική Απόφαση
ΜΜΜ	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
ΝΔ	Νομοθετικό Διάταγμα
ΟΑΣΑ	Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΟΡΣΑ	Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας
ΟΣΥ	Οδικές Συγκοινωνίες
ΟΤ	Οικοδομικό Τετράγωνο
ΟΤΑ	Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΠΧΠ	Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο
ΡΣ	Ρυθμιστικό Σχέδιο
ΡΣΑ	Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών
ΥΠΕΚΑ	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής
ΥΠΕΣ	Υπουργείο Εσωτερικών
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Πολεοδομία συγκροτήθηκε ως επιστήμη για να αντιμετωπίσει τα προβλήματα της οργάνωσης του χώρου, τα οποία συνδέονται με τον υπερπληθυσμό, την κακή υγιεινή και την έκθεση στην περιβαλλοντική ρύπανση. Βασικό εργαλείο για την αναβάθμιση του αστικού ιστού αποτελούν οι αναπλάσεις. Σύγχρονη τάση του αστικού σχεδιασμού είναι η εκπόνηση ενιαίων πολεοδομικών – κυκλοφοριακών μελετών που προωθούν την αστική βιωσιμότητα, η οποία ορίζει την συνεκτίμηση κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών παραγόντων.

Η Αθήνα αποτελεί τυπικό δείγμα πόλης που υπέφερε από τη βίαιη αστικοποίηση, μια πρωτεύουσα που μεγάλωσε άναρχα, χωρίς ενιαία πολεοδομική μορφή και σχεδιασμό. Για αρκετά χρόνια κυριάρχησαν τάσεις απόρριψης της πολιτιστικής ταυτότητας στο βωμό του εκσυγχρονισμού, οι οποίες οδήγησαν στην υποβάθμιση της αξίας του πολιτιστικού στοιχείου στον αστικό ιστό. Οι επιρροές από την ωφελιμιστική νοοτροπία για το χώρο ήταν εμφανείς: δημιουργία μεγάλων αυτοκινητοδρόμων που αποκόβουν τις γειτονιές και αποθαρρύνουν την πεζή μετακίνηση, κατεδάφιση αξιοθαύμαστων νεοκλασικών και αντικατάστασή τους με πολυώροφα μοντέρνα οικοδομήματα, μείωση των ελεύθερων και πράσινων χώρων. Αποτέλεσμα η σημερινή κατάσταση να δημιουργεί πολλά αδιέξοδα στην οργάνωση του αστικού χώρου και να υποβαθμίζεται η αστική ζωή.

Η παρούσα διπλωματική εκπονήθηκε με σκοπό την ανάδειξη ενός πολιτιστικού διαδρόμου με έμφαση στην τέχνη, στον οδικό άξονα Συγγρού – Καλλιρρόης – Αρδηττού – Βασιλέως Κωνσταντίνου, μέσω μεθοδευμένων παρεμβάσεων ανάπλασης οι οποίες πρεσβεύουν τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Πρόκειται για έναν από τους βασικότερους οδικούς άξονες του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας και επιτελεί τη σύνδεση του ιστορικού κέντρου με το παραλιακό μέτωπο του Φαλήρου. Η υφιστάμενη κατάσταση του οδικού χώρου είναι ανησυχητική. Υπάρχει έλλειψη σε βασικές υποδομές που αποθαρρύνουν το περπάτημα, τη χρήση του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας, ενώ τα ατυχήματα στα οποία εμπλέκεται πεζός δεν είναι σπάνια. Έτσι, η διασύνδεση των πόλων τέχνης και πολιτισμού είναι δυσμενής, κατά μήκος μιας διαδρομής που αποτελεί το νέο και ραγδαία αναπτυσσόμενο πεδίο χωροθέτησης δραστηριοτήτων τουρισμού και αναψυχής. Πρόσφατα, μάλιστα, χωροθετήθηκαν 5 μεγάλα "εργοστάσια" τέχνης: η Εθνική Πινακοθήκη, το Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης Γουλανδρή, το Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, η Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών και το Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος.

Μέσα από εκτεταμένη βιβλιογραφική έρευνα για την αστική ανάπτυξη, σε διεθνές αλλά και σε εθνικό επίπεδο, και επιτόπια έρευνα στην περιοχή μελέτης, προτείνονται παρεμβάσεις για την οργάνωση της περιοχής με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και τη δημιουργία ενός μοναδικού διαδρόμου τέχνης και πολιτισμού.

Λέξεις - Κλειδιά: **Ανάπλαση, Οδικός άξονας, Τέχνη, Πολιτισμός, Βιώσιμη Κινητικότητα, Συγγρού, Καλλιρρόης, Αρδηττού, Βασιλέως Κωνσταντίνου**

ABSTRACT

Urban planning is a relatively new profession that has arisen from difficult urban problems, associated with overcrowding, poor sanitation and exposure to environmental pollution. Urban decay is mainly fought through urban regeneration projects, a significant tool of the urban planning. Nowadays, the term of sustainability is a major focus for urban planners. Urban sustainability stands for an urban planning with consideration for social, economic and environmental impact.

The city of Athens is a typical example of a city violated by the urbanization; a capital that grew without specific urban planning. For years, there was a modernization tendency of denial towards the cultural and historical identity which led to a degradation of the cultural heritage within the urban fabric. The utilitarian mindset against the urban space had a strong influence in the formation of the city: wide highways which tear the neighborhoods apart and discourage the pedestrian movement were being constructed; classical buildings were being replaced by huge contemporary ones and the public open spaces and parks were decreased. As a result, the present state of the city life has reached a dead-end, regarding the poor management of the urban space and the urban decay.

This project was developed in order to provide suggestions of urban renewal for the road axis of the junction of Andrea Syngrou Avenue, Kallirrois Avenue, Ardittou Avenue and King Constantine Avenue, which is located in the heart of urban area of Athens, connecting the historical centre with the Faliro Bay.

The present situation of the road axis is disturbing. Walking, riding a bicycle or using the public transportation is discouraged and there are often accidents with pedestrians evolved. Under these circumstances, the significant artistic and cultural attraction poles of the road axis cannot be connected properly by any means of transportation. This forms a huge disadvantage for the road axis, since it is the new and fast developing recreational and touristic field of the city. Notably, 5 new major artistic attraction poles have been placed in the area: the National Gallery, the Goulandris Museum of Contemporary Art, the National Museum of Contemporary Art, the Onassis Cultural Centre and the Stavros Niarchos Foundation Cultural Center.

Throughout the project, a wide bibliografical research about urban development issues was contacted. Also, an immersive outdoor research within the city fabric took place, in order to depict the present situation. Equipped with enough information, it was then possible to form suggestions compatible with sustainable mobility that enhance cultural elements and activities in the city fabric.

Key words: **Urban Regeneration, Road Axis, Art, Culture, Sustainable Mobility, Syngrou Avenue, Kallirrois Avenue, Ardittou Avenue, King Constantine Avenue**

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

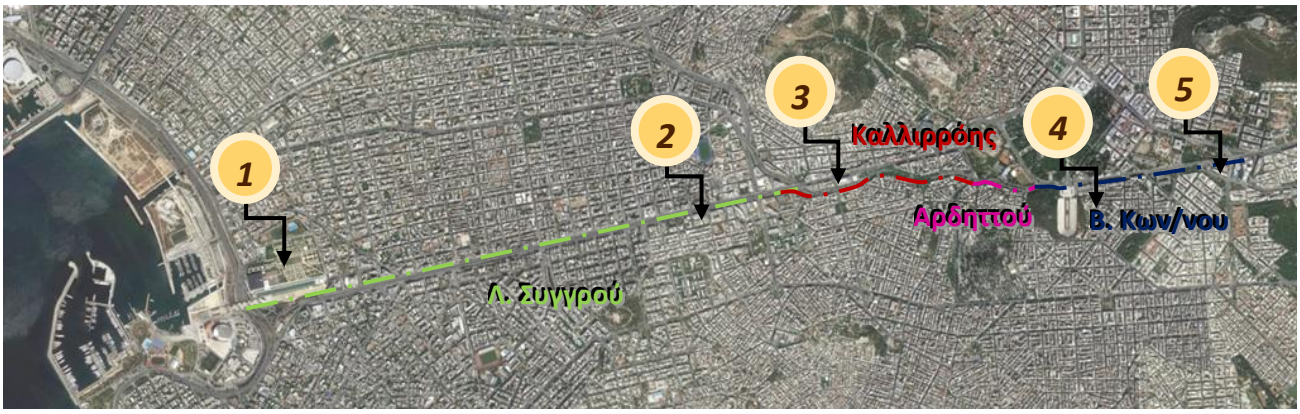
1.1. Αντικείμενο και στόχος της διπλωματικής εργασίας

Το γνωστικό αντικείμενο του Τοπογράφου Μηχανικού είναι ο χώρος, μια οντότητα ιδιαίτερα περίπλοκη, αλλά και βαρυσήμαντη για όλες τις δραστηριότητες του ανθρώπου. Συγκεκριμένα, ο Τοπογράφος κινείται σε 4 γνωστικά αντικείμενα που σχετίζονται με το χώρο: Καταγραφή & Αποτύπωση, Ανάλυση & Ερμηνεία, Σχεδιασμός & Διαχείριση και Επέμβαση. Ο ρόλος του είναι απαραίτητος σε πολλά αναπτυξιακά έργα και ιδιαίτερα στον περιφερειακό σχεδιασμό και την αστική ανάπτυξη, όπως διαπιστώνεται στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας.

Η ιδέα για την υλοποίηση της παρούσας διπλωματικής προήλθε από μια βασική παρατήρηση. Υπάρχουν πέντε μεγάλοι χώροι τέχνης, οι οποίοι χωροθετήθηκαν πρόσφατα στην Αττική και ενίσχυσαν το πολιτιστικό στοιχείο στο διάδρομο από το κέντρο της πόλης προς τη θάλασσα. Αυτοί είναι:

- Η Εθνική Βιβλιοθήκη της Ελλάδος και η Εθνική Λυρική Σκηνή στο Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος (ΚΠΙΣΝ)
- Η Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών
- Το Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης (ΕΜΣΤ)
- Το Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης Γουλανδρή
- Η Εθνική Πινακοθήκη

Από αυτούς, η Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών, το Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης και η Εθνική Λυρική Σκηνή στο ΚΠΙΣΝ έχουν ανοίξει ήδη τις πόρτες τους στο κοινό. Οι εργασίες στα υπόλοιπα αναμένεται να ολοκληρωθούν σύντομα. Όπως φαίνεται και στην *Εικόνα 1.1*, οι χώροι αυτοί κείνται επί ενός ευθύ - χωρίς απότομες κλίσεις - άξονα, ο οποίος έχει μήκος περί τα 7 χιλιόμετρα και ενώνει το Δέλτα Φαλήρου με τα Ιλίσια. Ειδικότερα, υλοποιείται από τη λεωφόρο Ανδρέα Συγγρού, τη λεωφόρο Καλλιρρόης, τη λεωφόρο Αρδηττού και τη λεωφόρο Βασιλέως Κωνσταντίνου και διασχίζει τους δήμους Αθήνα, Καλλιθέα, Νέα Σμύρνη και Παλαιό Φάληρο.



Εικόνα 1.1. Ο άξονας τέχνης και οι κύριοι χώροι τέχνης: (1) ΚΠΙΣΝ (2) Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών (3) ΕΜΣΤ (4) Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης Γουλανδρή (5) Εθνική Πινακοθήκη. *[Πηγή: Google Earth, Ιδία Επεξεργασία]*

Στον άξονα αυτό συναντώνται έτεροι χώροι πολιτισμού, οι οποίοι συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον πολυάριθμων επισκεπτών, όπως το Ίδρυμα Ευγενίδου, το Παναθηναϊκό Στάδιο, ο αρχαιολογικός χώρος του Ολυμπιείου, το Ζάππειο Μέγαρο, ο Εθνικός Κήπος, το Πολεμικό Μουσείο, το Βυζαντινό και Χριστιανικό Μουσείο αλλά και μουσικές σκηνές, θέατρα και γκαλερί. Επίσης, φιλοξενούνται οι εκπαιδευτικές δραστηριότητες διευρυμένης εμβέλειας του Παντείου Πανεπιστημίου. Επιπλέον, εντοπίζονται κτίρια ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, νεοκλασικής αλλά και μοντέρνας αρχιτεκτονικής. Είναι αναμφισβήτητα, ένας σημαντικός διάδρομος πολιτισμού της πόλης.

Στην πλειοψηφία των πολιτιστικών χώρων της περιοχής η προσέλευση είναι σταθερή και δεν περιορίζεται με τη διοργάνωση μεμονωμένων χρονικά εκδηλώσεων και εκθέσεων, γεγονός που δίνει νόημα

στην περιήγηση του επισκέπτη από τον ένα χώρο στον άλλο. Με το σκεπτικό αυτό, η ανάδειξη του συγκεκριμένου άξονα σε διάδρομο τέχνης δύναται να δημιουργήσει ένα μεγάλο και ιδιαίτερο περίπατο για την πόλη. Όμως, η υφιστάμενη κατάσταση αποθαρρύνει τις κατά μήκος περιπατητικές διαδρομές και ο αστικός χώρος έχει διαμορφωθεί με τέτοιο τρόπο, ώστε το αυτοκίνητο να κυριαρχεί. Οι γειτονίες εκατέρωθεν του άξονα, οι οποίες μάλιστα εμφανίζουν υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, είναι αποκομμένες και οι υποδομές για τον πεζό και τον ποδηλάτη είναι ανεπαρκείς. Σε αυτά προστίθεται η χαμένη αισθητική και αξία του δημοσίου χώρου, σε έναν διάδρομο που ενώνει το ιστορικό κέντρο με τη θάλασσα και αναμένεται να έχει αυξημένο κυκλοφοριακό έργο αναψυχής, μετά την περάτωση της ανάπλασης στο Φαληρικό όρμο που έχει επί του παρόντος ήδη ξεκινήσει.

Μεγαλύτερη υποβάθμιση παρατηρείται στη Λεωφόρου Συγγρού, η οποία μετατράπηκε, εδώ και 40 χρόνια στο μεγαλύτερο μήκος της, σε αυτοκινητόδρομο υψηλών ταχυτήτων. Η αλλαγή αυτή συνέβαλε στην εγκατάλειψη της χρήσης της κατοικίας και την ανάπτυξη νυχτερινών δραστηριοτήτων που εδραίωσαν έναν κακόφημο χαρακτήρα: νυχτερινά κέντρα αισθησιακών θεαμάτων, ανομία, στέκια αγοραίου έρωτα, κόντρες ταχύτητας. Όμως, προς μεγάλη έκπληξη, η επιτόπια έρευνα φανέρωσε μια διαφορετική σύγχρονη εικόνα, εμφανώς αποστασιοποιημένη από αυτή που έχει έντονα χαραχθεί στη συνείδηση των περισσοτέρων. Τα περισσότερα νυχτερινά κέντρα έχουν βάλει λουκέτο και το κτιριακό δυναμικό της λεωφόρου έχει στραφεί προς τη στέγαση γραφείων και υπηρεσιών μεγάλων επιχειρήσεων που σχετίζονται με τις ασφάλειες, τα ναυτιλιακά, τον τουρισμό και την αναψυχή. Με άλλα λόγια, παρατηρείται μια δυναμική αλλαγή στην επισκεψιμότητα της περιοχής, εφόσον μεταβλήθηκαν οι πόλοι έλξης της και οι δραστηριότητες.

Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τις πολιτιστικές δραστηριότητες που αναμένεται να αυξηθούν κατά κόρον, καθιστά αναγκαία την αναδιαμόρφωση του αστικού χώρου, ώστε να συμβαδίζει με τις νέες ανάγκες της πόλης. Ήδη, από τις αρχές τις δεκαετίας του 1990 έχει διαμορφωθεί ένα παγκόσμιο κίνημα το οποίο, με πυλώνα την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, προωθεί την ανατροπή των παρωχημένων πολεοδομικών πρακτικών που υλοποίησαν έναν αφιλόξενο αστικό ιστό, παραγκωνίζοντας το φυσικό στοιχείο και τις ενεργές μετακινήσεις στο βωμό της οικονομικής ανάπτυξης. Σε διεθνές επίπεδο, πραγματοποιούνται αστικές αναπλάσεις στη φιλοσοφία της βιώσιμης πόλης και τα αποτελέσματα από τα μεγαλόπνοα σχέδια αποδεικνύουν την ωφέλεια του αστικού χώρου από τις νέες πρακτικές.

Κύριος στόχος της παρούσας διπλωματικής μελέτης είναι η ανάδειξη του οδικού άξονα που υλοποιείται από τις λεωφόρους Βασιλέως Κωνσταντίνου – Αρδηττού – Καλλιρρόης – Συγγρού ως φορέα τέχνης και πολιτισμού, μέσω παρεμβάσεων ανάπλασης που συμβαδίζουν με τη φιλοσοφία της βιώσιμης κινητικότητας. Στους επιμέρους στόχους συγκαταλέγονται:

- Επεμβάσεις στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού άξονα για τη βελτίωση των υποδομών του μεταφορικού δικτύου.
- Αύξηση της χρήσης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς.
- Παρεμβάσεις πολεοδομικού χαρακτήρα για τον εξωραϊσμό του αστικού χώρου και την αναζωογόνηση των βιοτικών συνθηκών, της κοινωνικής ζωής και της οικονομίας.

1.2. Μεθοδολογία και δομή

Η παρούσα διπλωματική εργασία εντάσσεται θεματικά στις πολεοδομικές - συγκοινωνιακές μελέτες και στηρίζεται στο τρίπτυχο ανάλυση-πρόταση-αξιολόγηση. Για την εκπόνησή της διενεργήθηκε εκτεταμένη βιβλιογραφική και επιτόπια έρευνα, χρησιμοποιήθηκαν διαδικτυακά εργαλεία σχεδίασης για την οπτικοποίηση βασικών θεμάτων και εκπονήθηκαν ψηφιακά σχέδια.

Οι δυσκολίες που υπήρχαν στην ολοκλήρωση της διπλωματικής εργασίας ήταν αρκετές, κυρίως στο κομμάτι της επιτόπιας έρευνας, η οποία πραγματοποιήθηκε πεζή σε ένα χώρο που δεν είναι φιλικός για περπάτημα. Επιπλέον, ο προσδιορισμός των χρήσεων σε κάποιες περιπτώσεις ήταν αδύνατος. Συνάντησα

πολίτες που ενοχλήθηκαν και παρεμπόδισαν το έργο μου, πιστεύοντας ότι εκτελούσα κάποιο νομικό έλεγχο, ενώ ζητήθηκε, με έντονο ύφος, διαγραφή φωτογραφικού υλικού. Θα πρέπει να διευκρινίσω ότι τα συμβάντα αυτά αποτελούν μειοψηφία, καθώς οι περισσότεροι κάτοικοι υπήρξαν ευγενικοί και πρόθυμοι να προσφέρουν βοήθεια, ενώ παρείχαν και χρήσιμες πληροφορίες. Στο κομμάτι της βιβλιογραφικής έρευνας, χρειάστηκε να αντλήσω πληροφορίες από αγγλικά και γαλλικά κείμενα, γλώσσες στις οποίες έχω ευχέρεια αλλά υπήρχε σχετική δυσκολία στην απόδοση εξειδικευμένης ορολογίας. Τέλος, στην έρευνα για το νομικό και θεσμικό πλαίσιο διαπιστώθηκε πολυπλοκότητα και ρευστότητα στη πολεοδομική πολιτική, ενώ δεν λειτουργούν ικανοποιητικά τα διαδικτυακά εργαλεία που αναπτύχθηκαν υπό την αιγίδα επίσημων φορέων, όπως χάρτες, κατάλογοι μνημείων και δημοσιευμένα ΦΕΚ. Η μετάβαση που συντελείται επί του παρόντος στο σύστημα των χρήσεων γης, οι μεταβαλλόμενες προδιαγραφές για τα αστικά έργα και η έλλειψη συνοδευτικών χαρτών στα ΦΕΚ προκαλεί σύγχυση για το ισχύον καθεστώς.

Η εργασία διαρθρώνεται σε έξι ενότητες.

Η **πρώτη**, παρούσα, ενότητα αποτελεί την εισαγωγική ενότητα της εργασίας. Αρχικά, παρουσιάζονται τα κίνητρα της εκπόνησης του θέματος και διασαφηνίζεται ο στόχος. Στη συνέχεια αναλύεται η δομή και η μεθοδολογία της μελέτης.

Η **δεύτερη** ενότητα αποτελεί γενικό γνωστικό υπόβαθρο της μελέτης. Σε αυτή αναλύονται βασικά θέματα του αστικού σχεδιασμού, όπως η αστικοποίηση, η ανάπτυξη των μεταφορικών δικτύων, η φιλοσοφία της βιώσιμης ανάπτυξης, ο ρόλος της τέχνης και οι αστικές αναπλάσεις. Επίσης, παρατίθενται και αξιολογούνται παραδείγματα αναπλάσεων του εξωτερικού που ανταποκρίνονται στο προφίλ της βιώσιμης πόλης.

Η **τρίτη** ενότητα επικεντρώνεται στην ελληνική πραγματικότητα της αστικοποίησης. Αφού περιγραφεί η διαμόρφωση του οικιστικού δικτύου της χώρας και η εξέλιξη της πολεοδομικής πολιτικής, η μελέτη εστιάζεται στο λεκανοπέδιο της Αττικής. Ειδικότερα, αναλύεται το κοινωνικοοικονομικό πλαίσιο που διαμόρφωσε το συμπαγές και αχανές πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας και το προβληματικό μεταφορικό δίκτυο, ανιχνεύονται προβλήματα και εξάγονται βασικά συμπεράσματα για την υφιστάμενη κατάσταση της μεγαλούπολης. Έτσι, σκιαγραφείται ένα γενικό πλαίσιο μέσα στο οποίο εντάσσεται η περιοχή μελέτης.

Στην **τέταρτη** ενότητα η μελέτη επικεντρώνεται στον οδικό άξονα και τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται περιμετρικά. Αρχικά, παρατίθενται στοιχεία για το ιστορικό και πολεοδομικό υπόβαθρο για τις περιοχές που κείνται εκατέρωθεν. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται στοιχεία για το νομοθετικό και προγραμματικό πλαίσιο που διέπει την περιοχή. Τέλος, αναλύεται το πιο σημαντικό μέρος της έρευνας στην ανίχνευση της υφιστάμενης κατάστασης: τα στοιχεία που προέκυψαν από την επιτόπια έρευνα. Αφορούν την ανίχνευση της κινητικότητας, των χρήσεων γης, των δραστηριοτήτων και των προβλημάτων στον οδικό χώρο και την γύρω περιοχή.

Στην **πέμπτη** ενότητα προτείνονται σχέδια παρεμβάσεων για την περιοχή. Στόχος των σχεδίων είναι η υλοποίηση της σύνδεσης των χώρων τέχνης και πολιτισμού υπό το πρίσμα τριών διαφορετικών μορφών σχεδιασμού: μηδενικός, συντηρητικός και οραματικός. Στη συνέχεια διενεργείται πολυκριτηριακή ανάλυση για την αξιολόγηση και επιλογή του επικρατέστερου σχεδιασμού. Τέλος, γίνεται λεπτομερέστερη περιγραφή του επιλεγόμενου σχεδίου και προβάλλονται τα πλεονεκτήματά του για την ανάπτυξη της περιοχής.

Στην **έκτη** και τελευταία ενότητα, εξάγονται τελικά συμπεράσματα που προέκυψαν από την πορεία της μελέτης.

2. ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ο σχεδιασμός και η οργάνωση του αστικού χώρου αποτελεί αντικείμενο των επιστημών του λεγόμενου φυσικού σχεδιασμού – Αρχιτεκτονική, Πολεοδομία και Χωροταξία – δρώντας αλληλοσυμπληρούμενα από την κλίμακα μεμονωμένων κτιρίων ως το πλαίσιο ολόκληρης χώρας, με έναν τρόπο που χαρακτηρίζεται αρκετές φορές τέχνη. Η Πολεοδομία αφορά ζητήματα εντός των ορίων μίας πόλης και σημαντικό εργαλείο της αποτελούν οι πολεοδομικές αναπλάσεις.

Η προοπτική για καλύτερες συνθήκες ζωής και περισσότερες ευκαιρίες ωθεί σταθερά, εδώ και δεκαετίες, τον παγκόσμιο πληθυσμό να συγκεντρώνεται στα αστικά κέντρα. Το φαινόμενο αυτό, ευρέως διαδεδομένο ως αστικοποίηση, είναι δικαιολογημένο, από τη στιγμή που ο αστικός χώρος χαρακτηρίζεται από πολυλειτουργικότητα και συγκεντρώνει πληθώρα οικονομικών δραστηριοτήτων. Οι πόλεις πρέπει συνεχώς να εξελίσσονται για να ανταποκρίνονται στις νέες ανάγκες και να διασφαλίζεται η πρόσβαση στις υποδομές της στους ολοένα και αυξανόμενους κατοίκους.

Η αστικοποίηση και η πύκνωση των μεταφορικών ροών ήταν μια αναπόδραστη πραγματικότητα για την οποία οι πόλεις δεν ήταν προετοιμασμένες κατάλληλα. Η οργάνωση του αστικού χώρου έδωσε προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των μεταφορών, σε ένα πλαίσιο ραγδαίας οικονομικής και τεχνολογικής ανάπτυξης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τον κορεσμό των πόλεων, την όξυνση της περιβαλλοντικής κρίσης και την υποβάθμιση των βιοτικών συνθηκών. Η πόλη ως οντότητα δέχθηκε οξύτατες κριτικές και αναζητήθηκαν νέες στρατηγικές ανάπτυξης για την αντιμετώπιση των προβλημάτων.

Η έννοια της βιωσιμότητας εισήχθη στα τέλη του 20^{ου} αιώνα και επιχειρεί να συμφιλιώσει το χάσμα ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος, ώστε η οικονομική και τεχνολογική ανάπτυξη των πόλεων να μην υποβαθμίζει το φυσικό στοιχείο. Αποτελεί τον πυρήνα της σύγχρονης περιβαλλοντικής πολιτικής και κυρίαρχη κατεύθυνση για τον πολεοδομικό και το συγκοινωνιακό σχεδιασμό. Το μοντέλο της βιώσιμης πόλης είναι ανθρωποκεντρικό. Προωθεί τη βιώσιμη κινητικότητα και ένα νέο αστικό τοπίο με έμφαση στο φυσικό, πολιτιστικό και εικαστικό στοιχείο.

2.1. Γένεση της πόλης

Από τα πρώτα βήματά του στη γη, ο άνθρωπος εμφάνισε έναν αγελαίο χαρακτήρα, δηλαδή μια ενστικτώδη ανάγκη συνοίκησης με ομοίους του. Η κοινωνική συσπείρωση καλύπτει τις ψυχοσωματικές, οικονομικές, πνευματικές και θρησκευτικές του ανάγκες, ενώ διευκολύνει την καθημερινότητα, παρέχει ασφάλεια και εξασφαλίζει τη διαιώνιση. Η συνοίκηση οδήγησε στη δημιουργία οικισμών σε θέσεις που χαρακτηρίζονται ευνοϊκές και πληρούν κάποια βασικά πρωτογενή κριτήρια χωροθέτησης, όπως το κλίμα και το φυσικό περιβάλλον, η πρόσβαση σε βασικούς φυσικούς πόρους, η άμυνα, η προσβασιμότητα.

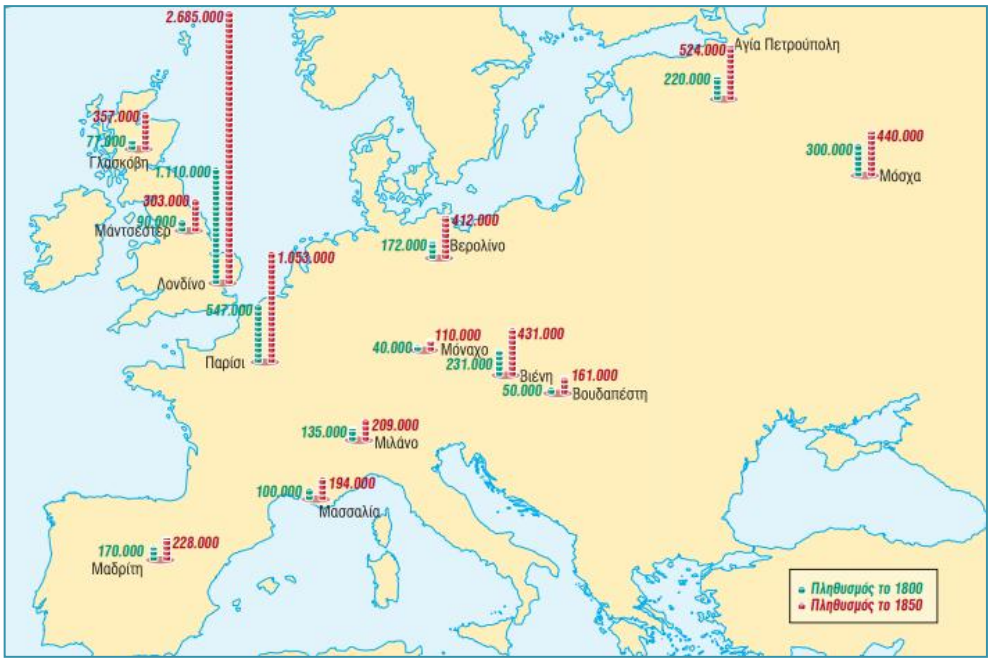
Η εμφάνιση των πρώτων οικισμών τοποθετείται χρονικά πριν από 10.000 χρόνια, στη νεολιθική εποχή, και συμπίπτει με τη μετάβαση από την τροφοσυλλεκτική στη γεωργική διαβίωση. Οι οικισμοί αποτέλεσαν βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη των πρώτων κοινωνιών, καθώς η χωρική εγγύτητα των κατοικιών ενθαρρύνει τις κοινωνικές αλληλεπιδράσεις. Με την πάροδο του χρόνου, η συλλογικότητα στις πρωτογενείς δραστηριότητες και η εμπειρία που αποκομιζόταν από αυτές ήταν τέτοια, ώστε η τροφή να βρίσκεται σε περίσσια, επιτρέποντας σε μέρος του πληθυσμού την ενασχόληση με λιγότερο παραγωγικές δραστηριότητες, όπως οι επιστήμες, η φιλοσοφία, οι τέχνες, το εμπόριο. Έτσι, παρατηρήθηκε ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων που οδήγησε στη συγκρότηση κοινωνιών, πολιτισμικά και οικονομικά ανεπτυγμένων. Οι πρώτες δομές που χαρακτηρίστηκαν πόλεις, επειδή εμφάνισαν σαφή κοινωνική διαστρωμάτωση, διοικητική πρωτοβουλία, δίκτυα υποδομών και χρηματικό σύστημα, αναδύθηκαν από σπουδαίους πολιτισμούς, περιμετρικά της Μεσογείου. Στις πιο παλιές πόλεις του κόσμου συγκαταλέγεται

και η Αθήνα, στην οποία οι πρώτοι άποικοι φαίνεται να εγκαθίστανται στο τέλος της νεολιθικής εποχής (3500-3000 π.Χ.).

Ο μετασχηματισμός ενός οικισμού σε πόλη απαιτεί την ύπαρξη ορισμένων ποσοτικών και ποιοτικών χαρακτηριστικών. Στις πρώιμες μορφές πόλεων, αυτά εντοπίζονται στην ύπαρξη ικανού πληθυσμιακού μεγέθους, διακριτής – φυσικής ή/και συμβολικής – οριοθέτησης, δημόσιων λειτουργιών που αποτυπώνονται στο αρχιτεκτονικό έργο και εμπορικής δραστηριότητας[1].

2.2. Αστική εξάπλωση και αστικοποίηση

Στο δεύτερο μισό του 18ου αιώνα, οι πόλεις εξελίχθηκαν σε βιομηχανικά κέντρα εξαιτίας της βιομηχανικής επανάστασης. Οι παραδοσιακοί τρόποι παραγωγής παραγκωνίστηκαν, γεγονός που αποδυνάμωσε την επαρχία και έδωσε στις πόλεις τον έλεγχο της οικονομικής ζωής. Χαρακτηριστική είναι η αλματώδης πληθυσμιακή αύξηση στις σημαντικότερες ευρωπαϊκές πόλεις, από το 1800 ως το 1850, που υποδεικνύεται στο *Χάρτης 2.1*. Η μετακίνηση ολοένα και μεγαλύτερου πληθυσμού από την επαρχία προς τις πόλεις οδήγησε στην αύξηση του αστικού πληθυσμού. Το φαινόμενο αυτό περιγράφεται με το όρο **αστικοποίηση** και εντάθηκε περισσότερο τα επόμενα χρόνια.



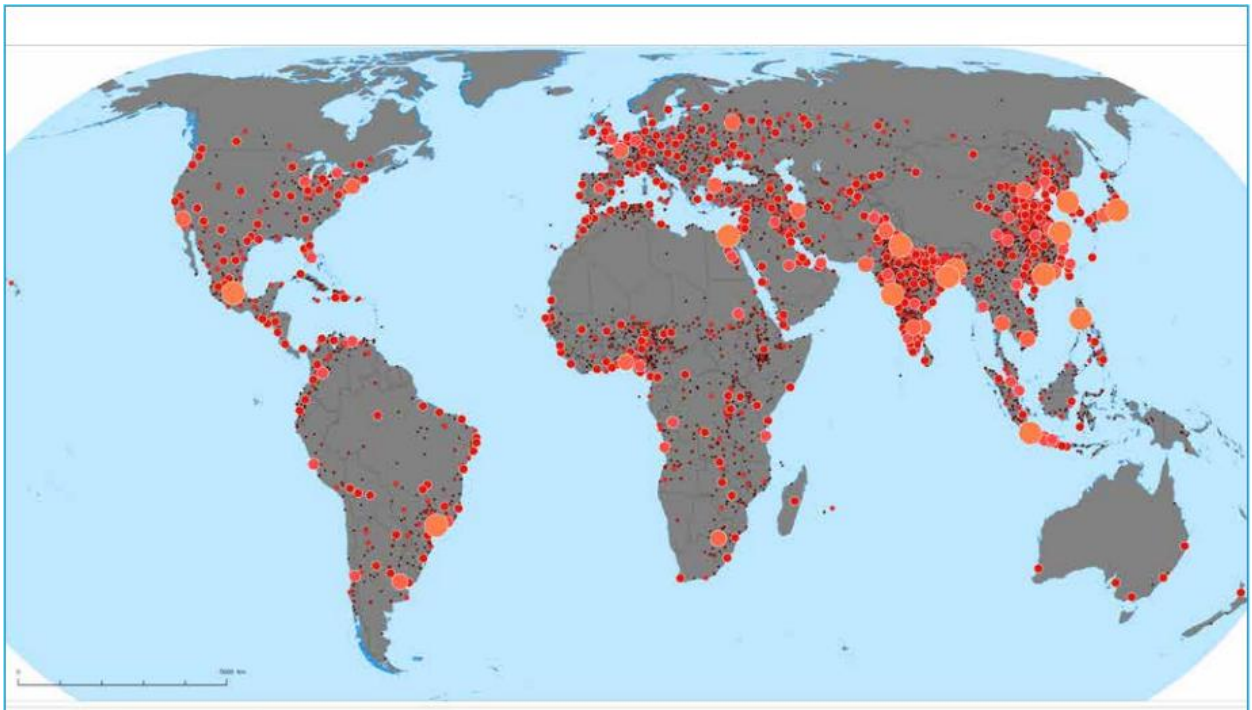
Χάρτης 2.1. Η αλματώδης αύξηση του πληθυσμού στις ευρωπαϊκές πόλεις από τη βιομηχανική επανάσταση. *[Πηγή: ΟΕΔΒ]*

Ενδιαφέροντα είναι τα δεδομένα για την αστικοποίηση, όπως παρουσιάζονται στην τελευταία έκθεση του 2014 του ΟΗΕ με τίτλο *Έκθεση για την Παγκόσμια Αστικοποίηση*. Το ποσοστό του πληθυσμού που διέμενε σε αστικά κέντρα το 1800 ήταν μόλις 3% και αυξήθηκε σε 30% το 1950. Σήμερα, κυμαίνεται περίπου στο 54%, ενώ αναμένεται να αγγίξει το 60% μέχρι το 2050. Ο αριθμός των μεγαλουπόλεων σε όλο τον κόσμο έχει τριπλασιαστεί από 10 σε 28 κατά τα τελευταία 25 χρόνια. Η φυσική αύξηση του γηγενούς πληθυσμού, η εσωτερική και εξωτερική οικονομική μετανάστευση, αλλά και οι αθρόες μετακινήσεις πληθυσμών, εξαιτίας πολέμων και φυσικών καταστροφών, αποτελούν κύριες αιτίες κορεσμού των αστικών κέντρων σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο *Χάρτης 2.2* παρουσιάζει το πληθυσμιακό μέγεθος των πόλεων του κόσμου το 2015.

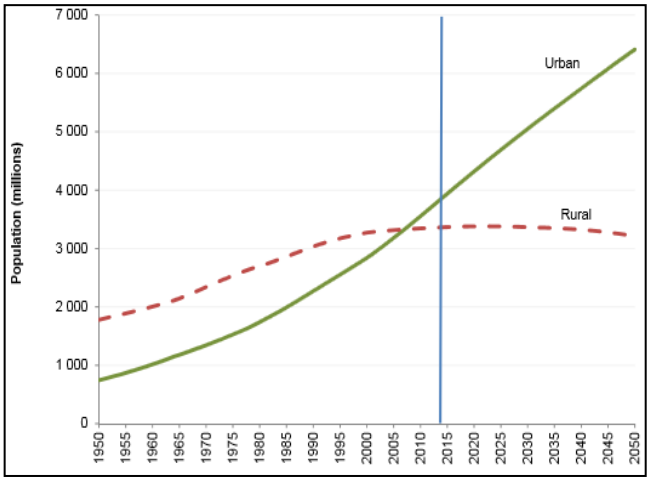
Στο *Σχήμα 2.1* παρουσιάζεται η μεταβολή του αγροτικού και του αστικού πληθυσμού από το 1950 ως τις προβλέψεις για το 2050, όπου αναδεικνύεται η ραγδαία αύξηση του αστικού πληθυσμού και η

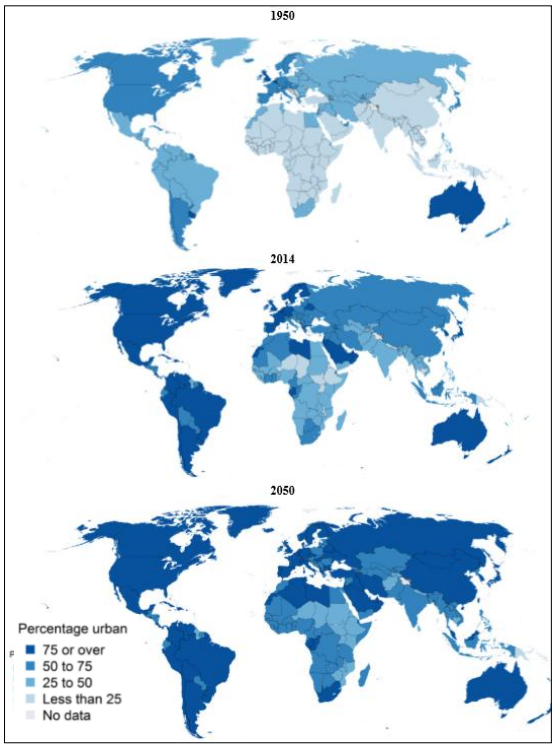
[1] Mumford, 1961

παράλληλη σταθεροποίηση του αγροτικού. Ο *Χάρτης 2.3* υποδεικνύει με χρωματική κλίμακα το ποσοστό του αστικού πληθυσμού σε παγκόσμιο επίπεδο σε 3 περιόδους: το 1950, το 2014 και την πρόβλεψη για το 2050.



Χάρτης 2.2. Πληθυσμιακό μέγεθος αστικών κέντρων σε παγκόσμια κλίμακα. [*Πηγή: Panorama 2016, Ευρωπαϊκή Επιτρπή*]





Σχήμα 2.1. (Επάνω) Εξέλιξη αστικού (Urban) και αγροτικού (Rural) πληθυσμού σε παγκόσμια κλίμακα.

Χάρτης 2.3. (Δεξιά) Ποσοστό αστικού πληθυσμού σε παγκόσμια κλίμακα το 1950, το 2014 και πρόβλεψη για το 2050.

[Πηγή: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2014). World Urbanization Prospects:The 2014 Revision]

Στη γηραιά ήπειρο, η *Έκθεση για την κατάσταση των Ευρωπαϊκών πόλεων* του 2016 εστιάζει στη δημογραφική αλλαγή και παρατηρεί ότι η πληθυσμιακή ανάπτυξη στις πόλεις είναι υψηλότερη λόγω της μετανάστευσης. Ωστόσο, ο ρυθμός της αστικοποίησης παρουσιάζει μείωση σε σχέση με τις δεκαετίες του 1960 και 1970. Τη δεκαετία του 1990, 40% των ευρωπαϊκών πόλεων συρρικνώθηκε πληθυσμιακά, ενώ τη δεκαετία του 2000 το ποσοστό μειώθηκε στο 30%. Ο ενεργός πληθυσμός συγκεντρώνεται στις πόλεις για λόγους εκπαίδευσης και εργασίας, ενώ οι μεγαλύτεροι σε ηλικία κάτοικοι, άνω των 65 ετών, φαίνεται να εγκαταλείπουν την αστική ζωή.

Η αστικοποίηση δημιουργεί οικιστικές πιέσεις, οι οποίες οδηγούν αναπόφευκτα στην επέκταση του αστικού χώρου. Το φαινόμενο αυτό είναι γνωστό ως αστική εξάπλωση ή αστική διάχυση και ο τρόπος με τον οποίο επιτελείται σε κάθε πόλη διαμορφώνει καθοριστικά τη μορφή, τη λειτουργικότητα και την προσπελασιμότητά της. Στην έννοια της αστικής διάχυσης έχει αποδοθεί αρνητική χροιά, καθώς συνδέεται με την αλόγιστη χρήση γης και την άναρχη δόμηση, δηλαδή μία χωρίς σχεδιασμό, ανεξέλεγκτη και ασυντόνιστη ανάπτυξη των αστικών χρήσεων σε βάρος των ήπιων χρήσεων που περιβάλλουν την πόλη.

Η εισαγωγή των μηχανικών μέσων στον αστικό ιστό κατά τη βιομηχανική περίοδο ήταν ένα σημαντικό ορόσημο για την οικιστική εξάπλωση. Το τραίνο και το τραμ εντάχθηκαν στον αστικό ιστό και οι πόλεις του περπατήματος εξελίχθηκαν σε πόλεις των μηχανικών μέσων, με τη νέα γεωγραφία των μεταφορών να υπόσχεται απεριόριστη εκμετάλλευση του χώρου. Η ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών συντελέστηκε με γρήγορους ρυθμούς και η αστική εξάπλωση ενθαρρύνθηκε, σε πολλές περιπτώσεις, κατά μήκος του μεταφορικού δικτύου. Ως τις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα, οι πόλεις είχαν πενταπλασιάσει τη διάμετρό τους.

Η μορφή που έχουν σήμερα οι πόλεις έχει επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό από το μεταφορικό δίκτυο, και ιδίως το οδικό, με την σχεδόν απόλυτη κυριαρχία των ιδιωτικών μέσων. Από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά, η ενίσχυση των υποδομών του οδικού δικτύου με μεγάλους αυτοκινητοδρόμους οδήγησε σε μια ακόμα πιο έντονη περίοδο αστικής εξάπλωσης, καθώς οι αποστάσεις που μπορούν να διανυθούν με τα ιδιωτικά οχήματα, σε ένα πλαίσιο άνεσης, είναι πολύ μεγάλες. Τα τελευταία χρόνια οι πόλεις επεκτείνονται με αραιή δόμηση και μεγάλη διάχυση των δραστηριοτήτων, έχοντας πια δεκαπλασιάσει τη διάμετρο τους, σε σχέση με την προβιομηχανική εποχή. Επιπλέον, παρατηρείται η ενοποίηση όμορων αστικών πυρήνων σε αχανή πολεοδομικά συγκροτήματα.

Η αστικοποίηση είναι ένα φαινόμενο που αντικατοπτρίζει τη δυναμική του οικονομικού και κοινωνικού συστήματος. Οι πόλεις αποτελούν πάντα τα εργοστάσια και τα πεδία εφαρμογής καινοτομιών, στο αέναο κυνήγι της ανθρωπότητας για βελτίωση της καθημερινότητας. Η αυξανόμενη πνευματική και τεχνολογική πρόοδος οδηγεί σε σημαντικές πρωτοπορίες οι οποίες υπαγορεύουν έναν νέο τρόπο ζωής και την ανάπτυξη νέων υποδομών. Ο αστικός πληθυσμός βρίσκεται στο κέντρο των εξελίξεων και απολαμβάνει αναρίθμητα πλεονεκτήματα που συνδέονται με περισσότερες επιλογές και ευκαιρίες σε όλους τους τομείς: από την εκπαίδευση και την εύρεση εργασίας, στους τρόπους αναψυχής και τις διαπροσωπικές σχέσεις. Η πόλη είναι μια οργανωμένη και δυνατή – οικονομικά και τεχνολογικά – δομή, η οποία παρέχει ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων που πιθανόν να μην ήταν οικονομικά βιώσιμες σε υποδεέστερες πληθυσμιακά και οργανωτικά δομές.

Από την άλλη πλευρά, παρά τα συντριπτικά οφέλη της, η αστικοποίηση έχει δημιουργήσει πολλά προβλήματα, τα οποία συνδέονται με την υποβάθμιση των βιοτικών συνθηκών και την όξυνση της κοινωνικής και περιβαλλοντικής κρίσης. Τα αστικά συγκροτήματα γιγαντώνονται τη στιγμή που οι φυσικοί πόροι είναι περιορισμένοι και η περιβαλλοντική ισορροπία εύθραυστη. Μεγάλο μέρος του πληθυσμού δεν έχει πρόσβαση σε βασικές υποομές, δημιουργώντας κοινωνικά χάσματα. Επιπλέον, η αστική διάχυση "καταπίνει" τον περιαστικό φυσικό χώρο και δυσχεραίνει τον φυσικό κύκλο ζωης, απειλόντας την αειφορία.

Η αναζήτηση νέων στρατηγικών αστικής ανάπτυξης προβάλλεται ως λύση για τα προβλήματα που επιφέρει η αστικοποίηση. Η βαθύτερη κατανοήση της έννοιας της πόλης και των λειτουργιών της οδηγεί στην ανασυγκρότηση του αστικού χώρου, σύμφωνα με καινοτόμες ιδέες και πρακτικές στον αστικό σχεδιασμό.

2.3. Συγκρότηση της πολεοδομικής επιστήμης

Πολεοδομία είναι η επιστήμη που ασχολείται με τη φιλοσοφική θεώρηση, μελέτη και ανάλυση, το σχεδιασμό και το χτίσιμο της πόλης (Αραβαντινός, 1997). Ο αστικός χώρος, είναι ένα αντικείμενο με ευρύ χαρακτήρα, ως εκ τούτου ο όρος της πολεοδομίας έχει αποδοθεί με ποικίλους ορισμούς. Η σύγχρονη αντίληψη του όρου αφορά το σχεδιασμό και προγραμματισμό των πόλεων και των εν γένει οικιστικών δομών, στο πλαίσιο ενός συνόλου πολιτικών που ασκούνται με την εφαρμογή τεχνικών, οικονομικών, κοινωνικών, διοικητικών και σχεδιαστικών μέτρων και πρακτικών. Έτσι, υλοποιείται ο πολεοδομικός σχεδιασμός, ο οποίος ρυθμίζει το αστικό, περιαστικό και εξωαστικό χώρο της πόλης και οφείλει να συμβαδίζει με το σχεδιασμό και με τον προγραμματισμό που υλοποιείται σε υπερκείμενα επίπεδα (επίπεδο νομού, περιφέρειας, χώρας). (Σιόλας κ.ά, 2015)

Η Πολεοδομία περικλείει τον πολεοδομικό σχεδιασμό, ο οποίος αποτελεί το βασικό μέσο υλοποίησης της πολεοδομικής πολιτικής, καθώς η διαχείριση του φυσικού χώρου διευκολύνεται με τη χρήση χαρτών και σχεδίων.

Αν και πρώιμες πολεοδομικές πρακτικές εμφανίζονται από την εποχή των πρώτων οικισμών -με τη χάραξη μονοπατιών, τη χωροθέτηση χώρων συνάθροισης για τη λατρεία και το εμπόριο και την κατασκευή τειχών-, η πολεοδομία οφείλει τη συγκρότησή της ως επιστήμη στην αστικοποίηση. Η πλειοψηφία των πόλεων, μέσα σε αυτές και η Αθήνα, δεν ήταν προετοιμασμένες για την πληθυσμιακή έκρηξη. Η επιστημονική κοινότητα βρέθηκε αντιμέτωπη με ένα ραγδαία μεταβαλλόμενο αστικό τοπίο και συνεχώς προέκυπταν προβλήματα σχετικά με την οργάνωση του χώρου και την ικανοποίηση των αναγκών. Ήταν αναγκαίο να διευρυνθούν υπάρχουσες υποδομές και να ενσωματωθούν στον αστικό χώρο νέες. Οι φυσικοί πόροι οδηγούνταν σε υπεράντληση και σημαντικό μέρος του πληθυσμού δεν είχε πρόσβαση σε βασικές υποδομές, όπως το υδροδοτικό, το αποχετευτικό και το ηλεκτροδοτικό δίκτυο. Οι οικονομικές δραστηριότητες και οι μεταφορές διογκώνονταν και απαιτούσαν μελετημένο σχεδιασμό, καθώς οι πιέσεις για τη μεγιστοποίηση του κέρδους δέσμευαν όλο και περισσότερους φυσικούς πόρους και αστικό χώρο, με αποτέλεσμα την παραγκώνιση άλλων αναγκών, την συνύπαρξη αντικρουόμενων χρήσεων και την επιβάρυνση του φυσικού περιβάλλοντος. Ήταν αναγκαίο να υπάρχει μια πολιτική δομή που θα συνεκτιμά τα διαφορετικά χαρακτηριστικά του αστικού χώρου, θα επιβάλλει περιορισμούς και θα εξασφαλίζει τη συνύπαρξη όλων των απαραίτητων δραστηριοτήτων μέσα στα όρια της πόλης.

Στο μεσοδιάστημα από την οικονομία, την κοινωνική ευημερία και την περιβαλλοντική προστασία, η πολεοδομία καλείται να διαδραματίσει ρυθμιστικό ρόλο και να προτείνει το βέλτιστο μοντέλο πόλης (Σιόλας, 2015). Δε σταματά να εξελίσσεται, θέτοντας νέους στόχους και κατευθύνσεις για να συμβαδίζει με τα δεδομένα της κοινωνίας. Εντάσσει νέα εργαλεία και αξιοποιεί ένα μεγάλο γνωστικό υπόβαθρο, το οποίο συντίθεται από έτερες επιστήμες, όχι μόνο του μηχανικού αλλά και ανθρωπιστικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές. Επιπλέον, τα τεχνολογικά επιτεύγματα έχουν συμβάλει στην αμεσότητα της χωρικής πληροφορίας. Προηγμένα σχεδιαστικά προγράμματα, θέαση ορθοφωτογραφιών και μοντέλων τρίτης διάστασης (3D), ηλεκτρονικές πλατφόρμες χωρικών δεδομένων που προσφέρουν μεγάλη γκάμα εργαλείων επεξεργασίας τους και τα Drones έχουν αλλάξει τα δεδομένα και διευκολύνουν τις πρακτικές του πολεοδομικού σχεδιασμού.

2.4. Μεταφορικά δίκτυα στον αστικό χώρο

Το αστικό δίκτυο μεταφορών αποτελεί βασική παράμετρο για τη λειτουργία της πόλης, καθώς διεκπεραιώνει την ανάγκη για μετακινήσεις, συνδέοντας μεταξύ τους τα σημεία του αστικού χώρου. Κάθε σημείο της πόλης αποτελεί έναν πόλο που παράγει και προσελκύει μετακινήσεις. Οι μετακινήσεις αυτές προκαλούνται από τις διαφορετικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται στο χώρο.

Οι μετακινήσεις αφορούν τόσο μεταφορά ανθρώπων όσο και υλικών, δημιουργούν κυκλοφορία και αποτελούν θεμελιώδη λίθο της οικονομικής ζωής: εργαζόμενοι μεταβαίνουν στο χώρο εργασίας τους, αγοραστικό κοινό φτάνει στα καταστήματα, εμπορεύματα διακινούνται στο εσωτερικό της πόλης. Ως εκ τούτου, είναι αντιληπτό πως ο μεταφορικός όγκος των πόλεων είναι εξαιρετικά μεγάλος, τη στιγμή που ο αστικός χώρος είναι περιορισμένος και η επίτευξη ταχύτερων μεταφορών αποτελεί πάγια απαίτηση του οικονομικού συστήματος.

Στην προβιομηχανική εποχή, η πεζή μετακίνηση, τα εξημερωμένα ζώα, τα κάρα και οι ζωήλατες άμαξες εξυπηρετούσαν τις χερσαίες μεταφορικές ανάγκες των κατοίκων. Οι μετακινήσεις εντός της πόλης ήταν χρονοβόρες, δεν είχαν μαζικό χαρακτήρα και συγκρατούσαν την εξάπλωση της πόλης. Στη βιομηχανική περίοδο, τα μηχανικά μέσα που εντάχθηκαν στον αστικό ιστό έδωσαν μια νέα δυναμικότητα στην αστική κινητικότητα. Η πόλη αναπτύσσεται κατά μήκος του μεταφορικού δικτύου και οι νέες δομές της προσαρμόζονται στις υπάρχουσες μεταφορικές υποδομές.

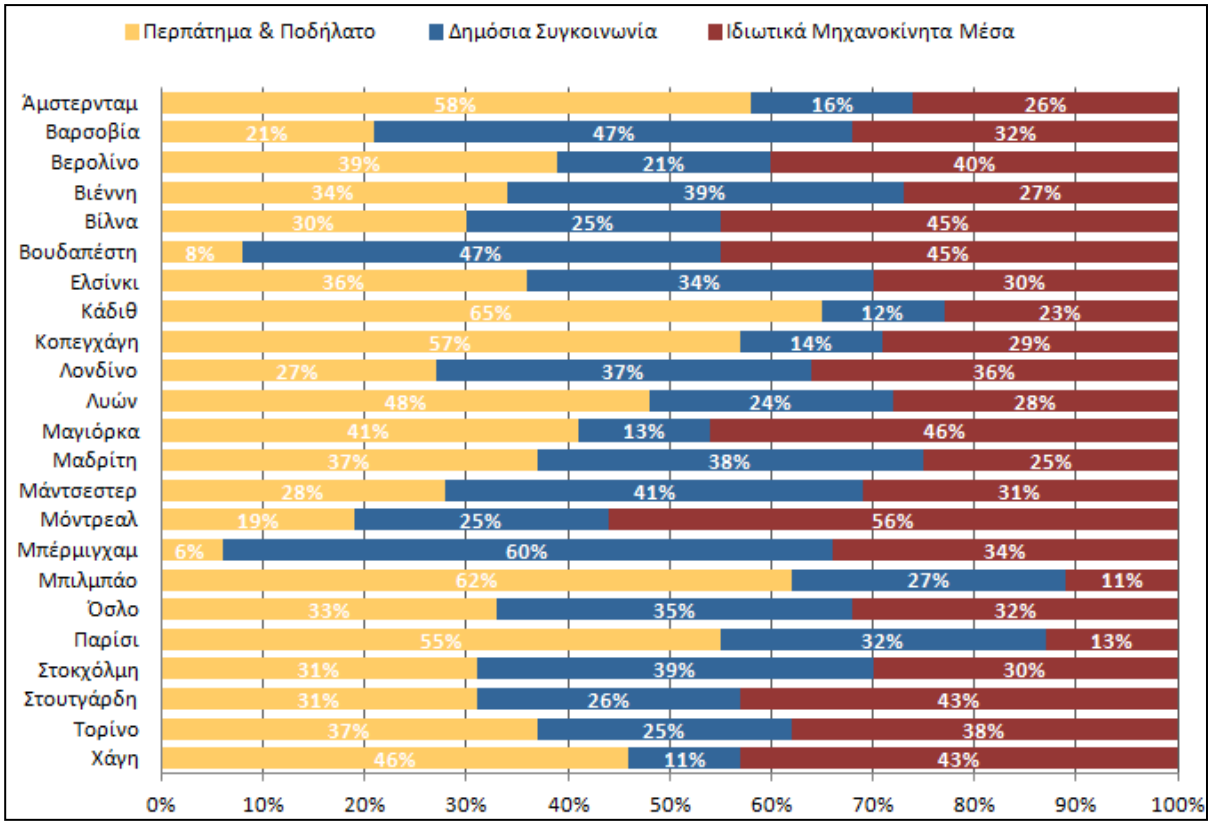
Από τα τέλη της δεκαετίας του 1940, οι οδικές μεταφορές έχουν κυρίαρχο ρόλο στην εξυπηρέτηση των καθημερινών αστικών μετακινήσεων. Βασικό χαρακτηριστικό των σημερινών πόλεων είναι η εξάρτιση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο που ανταποκρίνεται στη φιλοσοφία των "από πόρτα σε πόρτα" μετακινήσεων σε μια πόλη που έχει παραγκωνίσει τους εναλλακτικούς – και πιο φιλικούς στο περιβάλλον – τρόπους μετακίνησης. Οι πόλεις επιδόθηκαν στη μελέτη και την κατασκευή μεγάλης κλίμακας έργων υποδομής για να καταπολεμήσουν τις αυξημένες κυκλοφοριακές ροές. Το οδικό δίκτυο αύξησε την επιφάνειά του και απέκτησε μεγάλους αυτοκινητόδρομους. Είναι χαρακτηριστικό ότι στα αστικά κέντρα της Δυτικής Ευρώπης οι δρόμοι καταλαμβάνουν πλέον ένα ποσοστό της τάξης του 15-20% της αστικής επιφάνειας (Rodrigue, 2013). Το γεγονός αυτό αναδεικνύει ότι οι μεταφορές επηρεάζουν περισσότερο από ποτέ το σχεδιασμό της πόλης.

Η ανάλυση των κυκλοφοριακών ροών οδηγεί στη βαθύτερη κατανόηση της πόλης, διευκολύνοντας τον αστικό σχεδιασμό και συνεπώς τη λειτουργικότητα της πόλης. Για το λόγο αυτό, η ολοκληρωμένη στρατηγική στην ανάπτυξη των πόλεων απαιτεί συνδυασμένο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό.

2.4.1. Βασικά χαρακτηριστικά μεταφορών

Κάθε μετακίνηση έχει ένα σημείο εκκίνηση και ένα σημείο προορισμού, γίνεται για ένα συγκεκριμένο σκοπό, υλοποιείται από ένα μέσο μετακίνησης ή και συνδυασμό περισσοτέρων, χαρακτηρίζεται από συγκεκριμένη απόσταση και χρονική διάρκεια και συνήθως έχει ένα μοτίβο επανάληψης.

Οι αστικές μεταφορές διακρίνονται σε μεταφορές επιβατικές και εμπορευματικές. Οι πρώτες περιλαμβάνουν μετακινήσεις με ιδιωτικά μέσα μεταφοράς (αυτοκίνητο, δίκυκλο, περπάτημα, ποδήλατο), τη δημόσια συγκοινωνία (λεωφορεία, τρόλεϊ, μετρό, τραμ, προαστιακός σιδηρόδρομος) και ιδιωτικές υπηρεσίες όπως τα ταξί. Οι μεταφορές υλικού περιλαμβάνουν ένα ευρύ φάσμα άψυχου φορτίου, όπως για παράδειγμα εμπορεύματα, χρηματαποστολές, απορρίμματα, ταχυδρομικό υλικό, έτοιμο φαγητό και πραγματοποιούνται συνήθως με φορτηγά ή δίκυκλα. Στο *Σχήμα 2.2* παρουσιάζεται η κατανομή των μετακινήσεων σε διάφορες πόλεις του κόσμου.



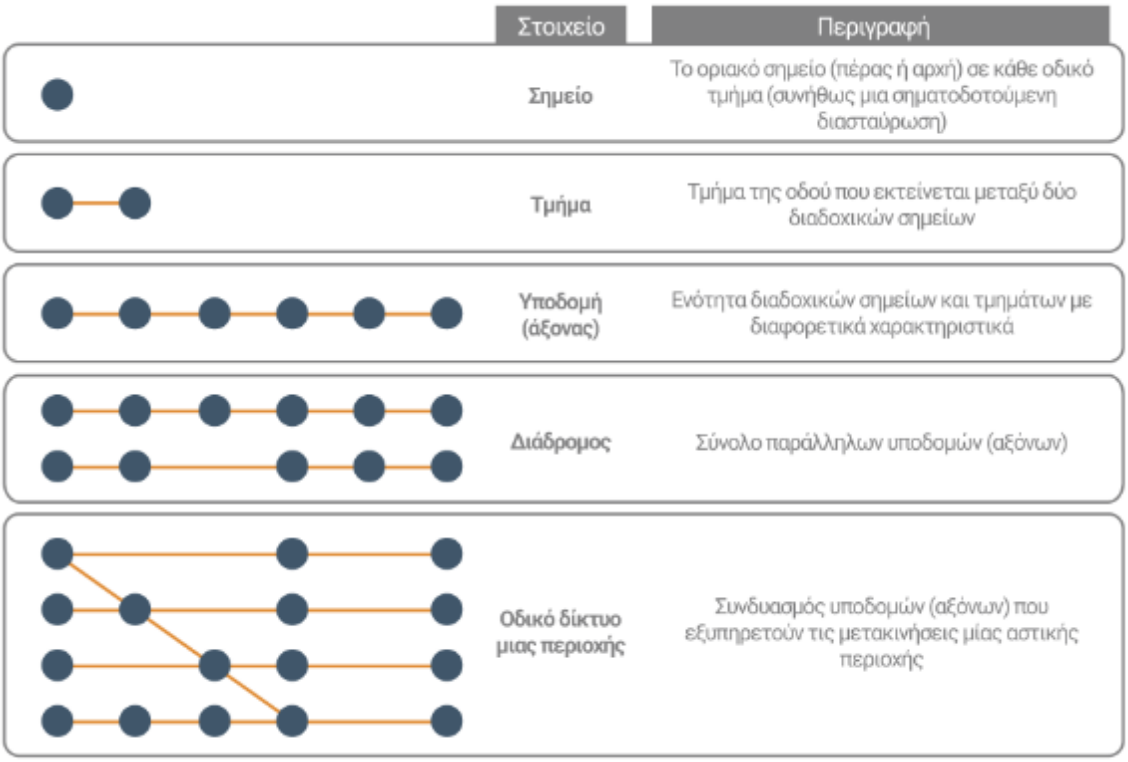
Σχήμα 2.2. Κατανομή των μετακινήσεων σε διάφορες πόλεις του κόσμου [*Πηγή: EMTA Barometer 2016, Ιδία Επεξεργασία*]

Η κατανομή των χρήσεων γης καθορίζει τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων. Η κατανομή της κατοικίας και των χώρων εργασίας, εκπαίδευσης, αναψυχής, εμπορίου δημιουργούν συγκεκριμένες ροές στον αστικό χώρο και το σύστημα μεταφορών σχεδιάζεται πάνω σε αυτή τη δυναμική. Συμβαίνει, όμως, και το αντίθετο. Η ανάπτυξη των πόλεων είναι στενά συνδεδεμένη με το σύστημα των μεταφορών και μάλιστα, η ένταξη των μέσων μεταφοράς καθορίζει τη μορφή και την μετέπειτα εξέλιξη του αστικού χώρου. Η σχέση μεταξύ χρήσεων γης και μεταφορών σχετίζεται με τις έννοιες της προσβασιμότητας και της κινητικότητας. Η *προσβασιμότητα* σχετίζεται με την άνεση που έχει μια περιοχή να έχει πρόσβαση στα αγαθά και τις υπηρεσίες μιας άλλης περιοχής. Η *κινητικότητα* αναφέρεται στη δυνατότητα μετακίνησης από μια περιοχή σε μία άλλη, στο πλαίσιο ενός δεδομένου συστήματος μεταφορών με δεδομένα χαρακτηριστικά για τη σύνδεση των διαφόρων χρήσεων γης. Όσο περισσότερο απέχουν δύο σημεία του αστικού χώρου μεταξύ τους, τόσο αυξάνεται η εξάρτιση της προσβασιμότητας από την κινητικότητα. Αν η προσβασιμότητα είναι δύσκολη, η επιθυμία για τη συγκεκριμένη μετακίνηση μειώνεται, ενώ σε αντίθετη περίπτωση αυξάνεται, δημιουργώντας περιοχές απομονωμένες ή περιοχές με μεγάλη επισκεψιμότητα αντίστοιχα και επηρεάζοντας τις αξίες γης, τις δραστηριότητες και τη διαμόρφωση πόλων ανάπτυξης.

2.4.2. Αστικό οδικό δίκτυο

Ο οδικός χώρος στις αστικές περιοχές ορίζεται ως ο χώρος που παρεμβάλλεται μεταξύ δύο οικοδομικών γραμμών και εντός του χωροθετείται το οδικό δίκτυο. Το οδικό δίκτυο εξυπηρετεί την κινητικότητα και την προσβασιμότητα με μηχανοκίνητα μέσα. Διαθέτει μια πολύπλοκη δομή και διαρθρώνεται συνήθως χωρίς συγκεκριμένη γεωγραφία εντός του αστικού ιστού. Η δομή του οδικού δικτύου παρουσιάζεται στο *Σχήμα 2.3*. Η μικρότερη δομική μονάδα του οδικού δικτύου είναι σημεία, τα οποία συνήθως είναι κόμβοι όπου διασταυρώνονται κυκλοφοριακές ροές. Δύο διαδοχικά σημεία πάνω στο οδικό δίκτυο διαμορφώνουν οδικά τμήματα, μια ομάδα διαδοχικών τμημάτων την

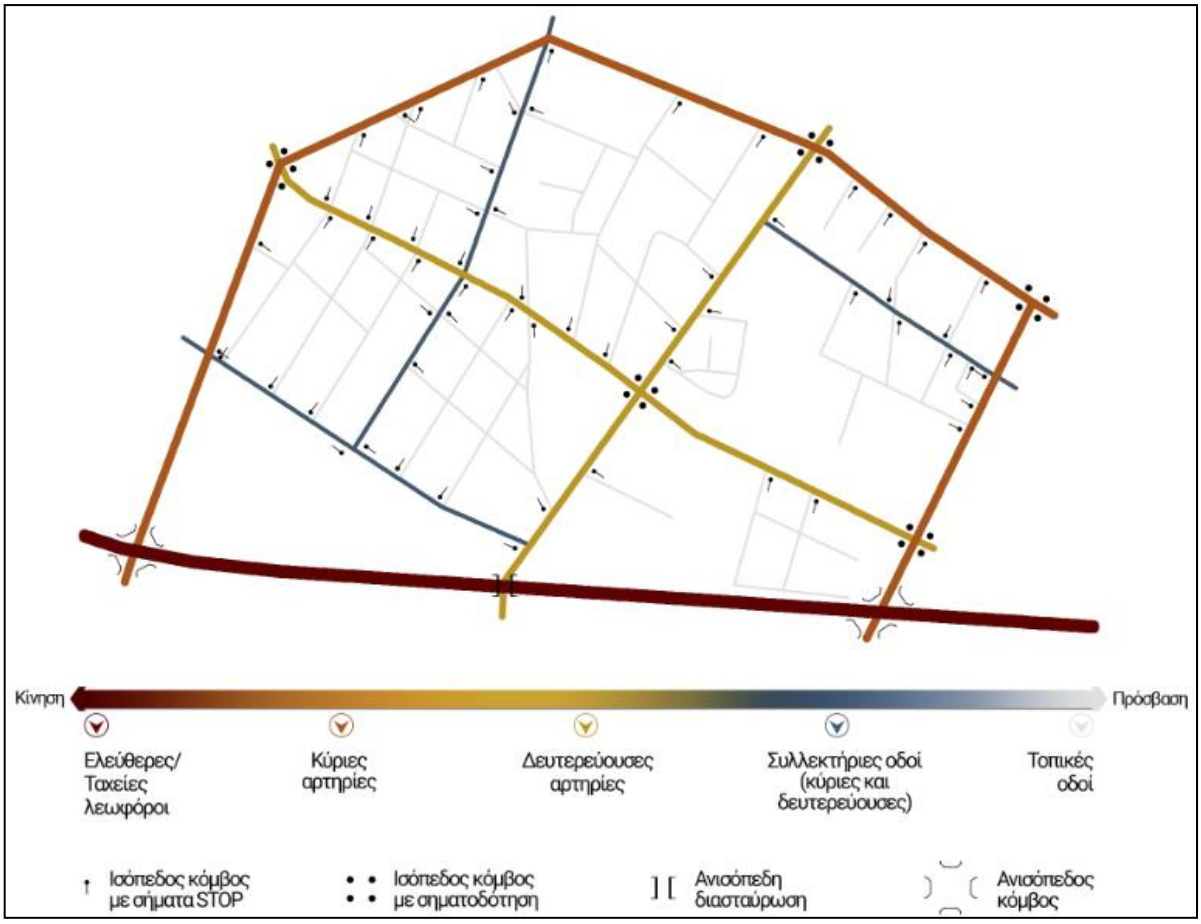
υποδομή και παράλληλες υποδομές το διάδρομο. Το οδικό δίκτυο μιας περιοχής συντίθεται από ένα σύνολο υποδομών που έχουν τυχαία γεωμετρία μεταξύ τους.



Σχήμα 2.3. Η δομή του οδικού δικτύου [*Πηγή: Αστικά δίκτυα μεταφορών και διαχείριση κινητικότητας*, ΣΕΑΒ]

Η μορφή του οδικού δικτύου σε μία πόλη παγιώθηκε υπό την επίδραση διαφορετικών παραγόντων, με κυριότερους τα τοπογραφικά χαρακτηριστικά, το χρόνο και τον τρόπο που άρχισε να γεννιέται η πόλη, τα ιστορικά γεγονότα που ακλούθησαν, η ανάπτυξη των χρήσεων γης και το θεσμικό πλαίσιο. Υπάρχουν δύο βασικές μορφές, η ορθογωνική και η ακτινική. (Ανδρικοπούλου κ.ά, 2007)

Το οδικό δίκτυο ιεραρχείται λειτουργικά ανάλογα με τη λειτουργία τους, την πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις και την κινητικότητα. Οι βασικές κατηγορίες είναι πέντε. Στην κορυφή της ιεράρχησης διακρίνονται οι *ελεύθερες λεωφόροι*, δηλαδή οδικές υποδομές με μη διακοπτόμενη κυκλοφορία, υψηλές ταχύτητες και ανισόπεδες διασταυρώσεις, που εξυπηρετούν μετακινήσεις μεγάλων αποστάσεων. Κατώτερα ιεραρχικά βρίσκονται οι *κύριες αρτηρίες*, στις οποίες η πρόσβαση είναι μερικά ελεγχόμενη μέσω φωτεινής σηματοδότησης ή ανισόπεδων κόμβων και εξυπηρετούν διαμπερείς μετακινήσεις με σχετικά μεγάλες ταχύτητες. Προχωρώντας, οι *δευτερεύουσες αρτηρίες* έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά με τις κύριες αρτηρίες και λειτουργούν επικουρικά σε αυτές, εξυπηρετώντας μικρότερες σε μήκος μετακινήσεις με χαμηλότερες ταχύτητες. Στη συνέχεια, εντοπίζονται οι *συλλεκτήριες οδοί*, οι οποίες διοχετεύουν κυκλοφοριακή ροή από το τοπικό επίπεδο προς τις αρτηρίες και αντίστροφα. Τέλος, οι *τοπικές οδοί* εξυπηρετούν τις παρόδιες χρήσεις, χαρακτηρίζονται από χαμηλές ταχύτητες και έχουν συνήθως άμεση πρόσβαση στις συλλεκτήριες οδούς. Η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου αποτυπώνεται στο *Σχήμα 2.4*.



Σχήμα 2.4. Η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου [*Πηγή: Αστικά δίκτυα μεταφορών και διαχείριση κινητικότητας, ΣΕΑΒ*]

Για τη διατομή καθεμιάς από τις προαναφερθείσες κατηγορίες οδικών τμημάτων υπάρχουν συγκεκριμένες προδιαγραφές που καθορίζουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και προκύπτουν από θεσμοθετημένες πράξεις. Το πλάτος του τυπικού οχήματος για το σχεδιασμό του οδικού δικτύου θεωρείται στα 2,50 μέτρα. Το πλάτος της λωρίδας κυκλοφορίας προκύπτει με πρόσθεση σε αυτό πλευρικού χώρου ασφαλείας, ο οποίος μεγιστοποιείται στους μεγάλους αυτοκινητοδρόμους σε 1,25 μέτρα. Έτσι, το τυπικό πλάτος μιας λωρίδας κυκλοφορίας κυμαίνεται από 2,5 ως 3,75 μέτρα.

Βασικά κυκλοφοριακά μεγέθη στην μελέτη του οδικού δικτύου είναι ο *κυκλοφοριακός φόρτος*, η *ταχύτητα* και η *πυκνότητα*. Ο κυκλοφοριακός φόρτος αφορά με τον αριθμό των οχημάτων που διέρχονται από ένα σημείο ή διατομή του οδικού δικτύου ανά μονάδα του χρόνου. Η έννοια της ταχύτητας σχετίζεται με την πραγματική ταχύτητα που αναπτύσσει ένα όχημα διερχόμενο από ένα σημείο ή διατομή του οδικού δικτύου, αλλά και με στατιστικά και θεωρητικά μεγέθη, όπως η μέση ταχύτητα και η ταχύτητα λειτουργίας. Η πυκνότητα της κυκλοφοριακής ροής υποδεικνύει την ένταση της κυκλοφορίας, και ορίζεται μέσω του αριθμού των οχημάτων που κινούνται στη μονάδα μήκους σε συγκεκριμένη χρονική στιγμή (οχήματα/ χιλιόμετρο).

Η ικανότητα του αστικού οδικού δικτύου να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της πόλης διαπιστώνεται μέσω της *κυκλοφοριακής ικανότητας* και της *στάθμης εξυπηρέτησης*. Η κυκλοφοριακή ικανότητα εξαρτάται από τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου και είναι ένας ποσοτικός δείκτης για τον κυκλοφοριακό φόρτο που μπορεί να εξυπηρετήσει . Η στάθμη εξυπηρέτησης είναι ένας ποιοτικός δείκτης που αφορά τις συνθήκες κυκλοφορίας, όπως βιώνονται από τους χρήστες της οδού.

2.4.3. Δίκτυο μετακίνησης πεζή

Η πεζή μετακίνηση είναι ο διαχρονικότερος τρόπος μετακίνησης για τον άνθρωπο. Είναι η αφετηρία, ο ενδιάμεσος κρίκος αλλά και το τέλος κάθε μετακίνησης. Η αρτιότητα των υποδομών και η άνεση της πεζή μετακίνησης στον αστικό χώρο αποτελούν ένδειξη ανθρωποκεντρικού χαρακτήρα στην ανάπτυξη της πόλης. Λειτουργεί, τις περισσότερες φορές, συνδυαστικά με τη δημόσια συγκοινωνία και το ποδήλατο και ωφελεί πολύπλευρα το κοινωνικό σύνολο.

Εκτός από την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών των κατοίκων σε κοντινές αποστάσεις που ανακουφίζει την επιβάρυνση του οδικού δικτύου, το περπάτημα συνδυάζεται με την άθληση και την αναψυχή. Δίνει την αίσθηση της ελευθερίας και οδηγεί στη βίωση του αστικού χώρου και την κοινωνικοποίηση. Επιπλέον, το μικρό κόστος και η φιλικότητα προς το περιβάλλον είναι ένα συντριπτικό πλεονέκτημα σε μια εποχή που μαστίζεται από την οικονομική και περιβαλλοντική κρίση.

Οι υποδομές της πεζή μετακίνησης είναι *διάδρομοι παρακείμενοι σε οδό*, *αποκλειστικοί διάδρομοι*, *διάδρομοι μεικτής χρήσης* και *διαβάσεις*. Οι διάδρομοι παρακείμενοι σε οδό αφορούν τα πεζοδρόμια κατά μήκος του οδικού δικτύου και διαχωρίζονται με διάφορους τρόπους από την οδική επιφάνεια. Οι αποκλειστικοί διάδρομοι είναι συνήθως πεζόδρομοι, δηλαδή αστικός χώρος όπου η μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποκλείεται και επιτρέπεται μόνο το περπάτημα, με μόνιμο ή εποχιακό καθεστώς. Στους διαδρόμους μεικτής χρήσης περιλαμβάνονται διάδρομοι με προτεραιότητα στον πεζό χωρίς να αποκλείονται οι άλλοι τρόποι μετακίνησης, όπως δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας και ζώνες περπατήματος και ποδηλάτου. Οι διαβάσεις διασφαλίζουν τη συνέχεια του δικτύου της πεζή μετακίνησης στα σημεία όπου αυτό συμβάλλει με το δίκτυο άλλων μέσων μεταφοράς και συνήθως είναι ισόπεδες με φωτεινή σηματοδότηση ενώ υπάρχουν υπέργειες και υπόγειες σε σημεία όπου υπάρχουν ιεραρχικά ανώτατοι δρόμοι.

Βασικό μέγεθος για το σχεδιασμό των υποδομών της πεζή μετακίνησης είναι το *ενεργό πλάτος του άξονα* του πεζού. Η λωρίδα στις πεζές μετακινήσεις δεν έχει τη σαφήνεια οριοθέτησης που χαρακτηρίζει το οδικό δίκτυο, και σύμφωνα με μελέτες ένα πλάτος 0,75 μέτρων είναι το ελάχιστο που πρέπει να έχει στη διάθεσή του ένας πεζός για να μετακινηθεί άνετα. Όμως για το σχεδιασμό λαμβάνονται υπόψη πρόσθετα δεδομένα που πηγάζουν από την πολυπλοκότητα του αστικού χώρου. Το ενεργό πλάτος είναι το πραγματικό πλάτος που έχει στη διάθεσή του ο πεζός, αν αφαιρεθούν τα τμήματα που περιέχουν εμπόδια όπως δραστηριότητες και χαρακτηριστικά παράπλευρων χρήσεων, δενδροφύτευση, φωτοδότηση και την απόσταση ασφαλείας από το κράσπεδο. Με αυτή τη λογική, στις πόλεις τα πεζοδρόμια πρέπει να έχουν ένα ελάχιστο πλάτος περίπου 2 μέτρα και σε περιοχές με εμπορική δραστηριότητα και αυξημένη πεζή κυκλοφορία 3 μέτρα.

2.4.4. Ποδηλατικό δίκτυο

Το ποδήλατο είναι ένα ιδιαίτερο μέσο μεταφοράς που εισήχθηκε στην ανθρώπινη κοινωνία στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, με μια μορφή πολύ διαφορετική από αυτή που έχει σήμερα. Ο σχεδιασμός του εξελίχθηκε και με τον καιρό κατέκτησε την πόλη, ώσπου παραγκωνίστηκε όταν κυριάρχησε το αυτοκίνητο. Τα τελευταία χρόνια φαίνεται να ξανακερδίζει έδαφος χάρη σε στην ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών και στον πράσινο και υγιεινό τρόπο ζωής που προωθεί.

Η χρήση του ποδηλάτου διαφέρει στις διάφορες περιοχές του πλανήτη. Στις αναπτυσσόμενες περιοχές του κόσμου αποτελεί οικονομική επιλογή για μετακινήσεις σε ένα πληθυσμό με περιορισμένη οικονομική δυνατότητα, τη στιγμή που στις ανεπτυγμένες χώρες αποτελεί συνειδητή επιλογή και το φορέα μιας νέας φιλοσοφίας για την αστική ανάπτυξη. Έχοντας ενσωματώσει νέες τεχνολογίες, γίνεται ανταγωνιστικό στον κόσμο του αυτοκινήτου και κατορθώνει

να κερδίζει όλο και περισσότερους χρήστες που απολαμβάνουν τα πολλαπλά οφέλη του και δεν το αντιμετωπίζουν σαν το μεταφορικό μέσο των κατώτερων στρωμάτων.

Η επανεισαγωγή του ποδηλάτου στις σύγχρονες πόλεις είναι μια τάση που χαρακτηρίζει τον αστικό σχεδιασμό του 21^{ου} αιώνα και γίνεται αρωγός στην αντιμετώπιση της περιβαλλοντικής κρίσης και του κορεσμού των πόλεων. Προσφέρει πράσινες και οικονομικές μετακινήσεις σε μεγαλύτερο εύρος από το περπάτημα και μπορεί να συνδυαστεί με τη δημόσια συγκοινωνία, αποφορτίζοντας το αστικό περιβάλλον από ρύπους και κυκλοφοριακή συμφόρηση. Η χρήση του επεκτείνεται από την αναψυχή και την άθληση στις καθημερινές μετακινήσεις, για την πρόσβαση στην εργασία ή την εκπαίδευση. Είναι, εξάλλου, ένα μέσο που απευθύνεται σε όλες τις ηλικίες.

Η κίνηση του ποδηλάτου γίνεται συνήθως σε ειδικά διαμορφωμένες λωρίδες, τους ποδηλατόδρομους, αλλά δεν περιορίζεται μόνο εκεί. Σε θεωρητικό πλαίσιο, το ποδήλατο μπορεί να κινηθεί σε όλους τους δρόμους εκτός των υψηλών ταχυτήτων, σε χώρους κυκλοφορίας πεζή, σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας αλλά και σε δημόσιους χώρους, όπως πάρκα και πλατείες. Είναι ένα μέσο μεταφοράς με μεγάλη ελευθερία.

Διακρίνονται τρεις κατηγορίες – κλάσεις στο ποδηλατικό δίκτυο. Η *Κλάση Ι* αφορά ποδηλατοδρόμους με αποκλειστική χρήση του ποδηλάτου οι οποίοι διακρίνονται αισθητά από την υπόλοιπη κυκλοφορία και συναντώνται συνήθως σε περιοχές αναψυχής ή εντός αστικών ενοτήτων με μεγάλη επισκεψιμότητα. Στην *Κλάση ΙΙ* περιλαμβάνονται ποδηλατόδρομοι που επεκτείνονται παράλληλα με το οδικό δίκτυο ή το πεζοδρόμιο και έχουν διακεκριμένη σήμανση και αποκλειστική χρήση μόνο για το ποδήλατο. Τέλος, η *Κλάση ΙΙΙ* αφορά διαδρόμους με μικτή χρήση όπου συνυπάρχει το ποδήλατο με την πεζή μετακίνηση ή το ποδήλατο με τα μηχανικά μέσα.

Στις πόλεις χρησιμοποιούνται πολλά είδη ποδηλάτων. Οι ανάγκες της πόλης επιτάσσουν ελαφρά και σπαστά ποδήλατα που μπορούν να μεταφερθούν με άνεση. Επίσης, αρκετά είδη ποδηλάτων διαθέτουν ηλεκτρική υποβοήθηση. Εκτός από τα ιδιωτικά ποδήλατα, στις πόλεις αναπτύσσονται από το 1968 συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων. Η τεχνολογία βοηθά στον αποδοτικότερο σχεδιασμό αυτών των συστημάτων, διευκολύνοντας την ενοικίαση και την συνδυαστική χρήση τους με τη δημόσια συγκοινωνία. Αυτό που εκπλήσσει είναι ότι υπάρχουν ποδήλατα – ταξί σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, τα οποία διαθέτουν ηλεκτρική υποβοήθηση και μπορούν να εξυπηρετήσουν μέχρι και τρεις επιβάτες!

Η τελευταία καινοτομία στα κοινόχρηστα ποδήλατα ονομάζεται *ποδήλατο χωρίς βάθρο (dockless bike)*, δηλαδή ποδήλατα που δεν απαιτούν την πρόσδεσή τους σε σταθερό βάθρο, αλλά διαθέτουν δέκτη gps και ο χρήστης μπορεί να εντοπίσει μέσω εφαρμογής το κοντινότερο σε αυτόν, σε μια θέση που το άφησε ο προηγούμενος χρήστης.

Στο σχεδιασμό του δικτύου ποδηλάτου υπεισέρχονται πολεοδομικές, κυκλοφοριακές και κοινωνικές παράμετροι. Η επιτυχής ένταξη του ποδηλάτου στον αστικό ιστό στηρίζεται στη *συνέχεια*, τη *συνδεσιμότητα* και την *ελκυστικότητα*. Δηλαδή, το ποδηλατικό δίκτυο πρέπει να διασφαλίζει την ασφαλή μετάβαση μεταξύ τμημάτων με διαφορετικά χαρακτηριστικά, να εξυπηρετεί σημαντικούς πόλους έλξης και να εντάσσει περιοχές με αυξημένη αισθητική αξία.

Οι προδιαγραφές για το πλάτος των διαδρόμων του ποδηλάτου διαφέρουν από χώρα σε χώρα και διαφοροποιούνται με τις ανάγκες του εκάστοτε έργου. Πάντως, το ελάχιστο πλάτος του διαδρόμου για το ποδήλατο ορίζεται στο 1 μέτρο.

2.4.5. Δίκτυο αστικής δημόσιας συγκοινωνίας

Η δημόσια αστική συγκοινωνία είναι το μεταφορικό σύστημα που αφορά την προσφορά αστικών μεταφορών προς δημόσια χρήση, στο πλαίσιο ενός συγκεκριμένου μεταφορικού δικτύου και με προγραμματισμένο τρόπο. Ο όρος δημόσιες δεν συνδέεται κατά ανάγκη με ιδιοκτησία του

κράτους, αλλά με το γεγονός ότι η μέριμνα και η εποπτεία είναι θεσμοθετημένη υποχρέωση του κρατικού φορέα. Η ανάπτυξη ενός άρτιου δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας αποτελεί βασικό σημείο της κοινωνικής πολιτικής, καθώς οι μετακινήσεις γίνονται προσιτές σε όλους.

Η ανάπτυξη των υποδομών της δημόσιας συγκοινωνίας και η διάθεση διαφορετικών μέσων μεταφοράς δίνουν ελευθερία στην επιλογή μετακίνησης και εξυπηρετείται αρτιότερα το σύνολο της πόλης. Οι δημόσιες μεταφορές στην πόλη είναι συνήθως οδικές ή σιδηροδρομικές.

Στις οδικές μεταφορές συγκαταλέγονται τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ. Η μορφή του δικτύου τους είναι συνήθως ακτινική, με σύγκλιση στο κέντρο της πόλης και ακολουθεί τη μορφή του οδικού δικτύου, καθώς οι διαδρομές γίνονται σε κύριες αρτηρίες.

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές αφορούν το μετρό, το τραμ και τον προαστιακό σιδηρόδρομο. Εκμεταλλεύονται τόσο τον υπέργειο όσο και τον υπόγειο αστικό χώρο. Το δίκτυο τους αναπτύσσεται ακτινωτά και συνήθως διασχίζουν το κέντρο της πόλης όπου η επισκεψιμότητα είναι υψηλή. Πλεονεκτούν έναντι των οδικών μεταφορών, καθώς κινούνται σε ανεξάρτητο δίκτυο, προσφέρουν ταχύτητα στις μεταφορές και μεγάλη μεταφορική ικανότητα. Όμως, το κόστος τους είναι σχετικά υψηλό και δεν έχουν μεγάλη πυκνότητα για να καλύψουν τον αστικό χώρο. Έτσι, λειτουργούν συνδυαστικά με πεζή μετακίνηση, τα λεωφορεία, τα τρόλεϊ και το ποδήλατο, που προσφέρουν από πόρτα σε πόρτα μετακίνηση.

2.5. Η φιλοσοφία της βιώσιμης ανάπτυξης

Το γεγονός, από τη μία, ότι η πόλη γεννήθηκε για να οργανώνεται το πεπλεγμένο δίκτυο των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και, από την άλλη, το χάσμα που δημιουργεί η διάκριση του ανθρωπογενούς από το φυσικό περιβάλλον, ώθησε στην κατανόηση της πόλης ως μια αυστηρά ανθρωπογενή οντότητα με αυξημένη προτεραιότητα στην οικονομική και τεχνολογική ανάπτυξη. Με τις τεράστιες περιβαλλοντικές αλλοιώσεις που υπέστη το οικιστικό τοπίο από τις στρατηγικές ανάπτυξης που ακολουθήθηκαν, η πόλη κατέληξε να ορίζει το δυαδικό αντίθετο της φύσης. Και δικαιολογημένα, σε κάποιο βαθμό, από τη στιγμή που η νοερή ανασύνθεση του φυσικού τοπίου, πριν την οικοδόμηση, αποδεικνύεται αρκετά δύσκολο εγχείρημα.

Η κρίση στη σχέση φύσης και πόλης εντάθηκε από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα. Η αστικοποίηση αρχικά κατηγορήθηκε ως η κύρια αιτία των προβλημάτων. Ουσιαστικά, όμως, απλά διόγκωσε τα προβλήματα και κατέδειξε το αδιέξοδο των ισχυόντων στρατηγικών ανάπτυξης. Με την παραδοχή της κλιματικής αλλαγής και των κινδύνων που εγκυμονεί για την ανθρωπότητα, γεννήθηκαν έντονες ανησυχίες για το μέλλον των πόλεων και την αδυναμία του πλανήτη να ανταπεξέλθει σε περαιτέρω επιβάρυνση, οι οποίες οδήγησαν στον επαναπροσδιορισμό της πόλης και στην επιβολή ορίων σε σχέση με το περιβάλλον και την κοινωνική δικαιοσύνη.

Ο προσδιορισμός της σχέσης φυσικού περιβάλλοντος και πόλης είναι για τον αστικό σχεδιασμό ένα ζήτημα βαρύνουσας σημασίας, το οποίο έχει υποστεί αρκετές ζυμώσεις. Η ενίσχυση της περιβαλλοντικής ευαισθησίας, από τα πρώτα κινήματα ως τις σύγχρονες παγκόσμιες συζητήσεις για καινοτόμες συνδυαστικές έννοιες όπως η βιωσιμότητα, αλλάζει την περιβαλλοντική και κοινωνική πολιτική και μοιραία καθορίζει τις στρατηγικές του σχεδιασμού και το αποτύπωμα των πόλεων.

Η χάραξη νέων στρατηγικών για την ανασυγκρότηση του αστικού τοπίου είναι μια πρόκληση. Από τη μία πλευρά, η απομύζηση των φυσικών πόρων και ο αυξανόμενος όγκος αποβλήτων των δραστηριοτήτων της πόλης οδήγησαν σε εξάντληση το οικοσύστημα και απειλούν την υγεία των κατοίκων. Παράλληλα, η μη ορθολογική διανομή του αστικού χώρου και η υπέρμετρη ανάπτυξη του οδικού δικτύου οδηγούν σε υποβάθμιση του βιοτικού και λειτουργικού επιπέδου, δημιουργώντας κορεσμό και έναν κατακερματισμένο αστικό ιστό. Ταυτόχρονα, η παραμέληση του φυσικού και εξωραϊστικού στοιχείου απομονώνει το άτομο από

τη βίωσή του και αποθαρρύνει το αίσθημα συλλογικότητας και τη διαμόρφωση της περιβαλλοντικής συνείδησης. Οι ελεύθεροι και πράσινοι χώροι στην πόλη συρρικνώθηκαν, καθώς η ανάγκη για την εξυπηρέτηση των αναγκών μιας ανεπτυγμένης σε τεχνοκρατικό πλαίσιο πόλης απαιτεί ολοένα και περισσότερο αστικό χώρο. Ο ανθρωποκεντρικός χαρακτήρας που θα έπρεπε να έχει ο αστικός σχεδιασμός έχει χαθεί. Είναι πλέον φανερό πως η κρίση στη σχέση της πόλης με το φυσικό στοιχείο εντείνει την κοινωνική κρίση. Σε όλα αυτά έρχεται να προστεθεί η ρεαλιστική παραδοχή ότι η πόλη πρέπει να συνεχίζει να αναπτύσσεται οικονομικά και τεχνολογικά. Πώς μπορούν άραγε όλα αυτά να συνδυαστούν σε πρακτικό επίπεδο;

Η έννοια της βιωσιμότητας εμφανίζεται στα τέλη του 20ου αιώνα. Προωθήθηκε γρήγορα στη διεθνή πολιτική ατζέντα και αποτελεί τη σημαντικότερη παγκόσμια θεωρία για την ανάπτυξη των πόλεων και των δραστηριοτήτων της, σε ένα πλαίσιο στενά συνδεδεμένο με την προστασία των φυσικών πόρων και την εξασφάλιση ποιότητας ζωής και στις επόμενες γενεές. Η επίτευξη της βιωσιμότητας έχει ενσωματωθεί στις πρακτικές του αστικού σχεδιασμού στις περισσότερες χώρες του κόσμου και έχει κυρίαρχο ρόλο στη διαμόρφωση στρατηγικών και παρεμβάσεων, αλλά και στις πρωτοβουλίες της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Ειδικότερα, η τελευταία δεκαετία σημαδεύτηκε από παγκόσμια οικονομική κρίση και η ανθρωπότητα ήρθε αντιμέτωπη με τα αποτελέσματα των εσφαλμένων πρακτικών στο τρίπτυχο κοινωνία, οικονομία, περιβάλλον. Έκτοτε, χτίζεται μια νέα οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική πραγματικότητα, η οποία προωθεί συμπεριφορές πιο φιλικές στο περιβάλλον και αειφόρες. Ο αστικός σχεδιασμός καλείται να υπηρετήσει τα νέα δεδομένα και η πόλη αναπλάθεται με βάση το μοντέλο της βιώσιμης πόλης, μια πόλη συμπαγής που αντιτίθεται στην αστική διάχυση. Στη διαχείριση του μεταφορικών αναγκών εισάγεται η βιώσιμη κινητικότητα, ένας όρος που περιλαμβάνει ενέργειες σε επίπεδο κυκλοφοριακό, όπως η ενίσχυση του ποδηλάτου και των ΜΜΜ, αλλά και πολεοδομικό, όπως πολιτικές χρήσεων γης και διαμόρφωση χώρων πρασίνου.

2.5.1. Οι διανοητικές διεργασίες προς τη βιωσιμότητα

Ο προβληματισμός για την προστασία των βιοτικών συνθηκών και του περιβάλλοντος από την ανάπτυξη της πόλης γεννήθηκε μαζί με την αστικοποίηση, κατά τη βιομηχανική εποχή. Οι συνθήκες διαβίωσης στους οικισμούς που αναπτύχθηκαν πλησίον των εργοστασίων, τα οποία κτίζονταν άναρχα, ήταν εξαιρετικά δυσμενείς. Η υψηλή πυκνότητα, οι υγειονομικές απειλές με ενδεικτική την ύπαρξη ανοικτών αποχετευτικών ροών, η ατμοσφαιρική ρύπανση από την ανεξέλεγκτη καύση του άνθρακα, η υλοτόμηση σε βαθμό αποψίλωσης και η μόλυνση του υδροφόρου ορίζοντα από τα απόβλητα που διέρρεαν στα ποτάμια, αντανακλούσαν την έλλειψη περιορισμών στην αστική ανάπτυξη και αποτέλεσαν εφαλτήριο για τις πρώτες φωνές υπέρ της προάσπισης του φυσικού στοιχείου και της αξιοπρεπούς διαβίωσης.

Καθοριστικό ρόλο στην πορεία της κατανόησης της πόλης αποτέλεσαν τα περιβαλλοντικά κινήματα της δεκαετίας του 1970. Στα χρόνια εκείνα, διαμορφώθηκε ένα κίνημα διαφωτισμού σχετικά με το περιβάλλον, με ισχυρές αντιδράσεις απέναντι στην υπέρμετρη επιβάρυνσή του και την άναρχη εξάπλωση των αστικών συγκροτημάτων. Η πυκνή κυκλοφοριακή φόρτιση, η έλλειψη αστικού πρασίνου, η ατμοσφαιρική ρύπανση, η ηχορύπανση, η θερμική ρύπανση, η υποβάθμιση συνοικιών και η έλλειψη χώρου για τη χωροθέτηση νέων δραστηριοτήτων είναι μερικά από τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν μέχρι και σήμερα οι μεγαλουπόλεις και αντανακλούν την αδυναμία της πολεοδομικής πολιτικής να γεφυρώσει την αντιφατική σχέση πόλης και φυσικού περιβάλλοντος και να προστατέψει τους φυσικούς πόρους. Η τεχνολογία έδωσε στην επιστημονική κοινότητα τη δυνατότητα να διαγνώσει με απτά στοιχεία την εύθραυστη οικολογική ισορροπία της Γης. Παρατηρήθηκε έκρηξη στον πνευματικό τομέα, με κείμενα που καταγράφουν τις παγκόσμιες κλιματικές επιπτώσεις και διατυπώνουν προβληματισμούς για το κυρίαρχο καπιταλιστικό πρότυπο

και για εναλλακτικούς τρόπους ανάπτυξης της κοινωνίας μέσω επιβολής φυσικών ορίων. Συγκροτήθηκαν και οι πρώτες περιβαλλοντικές οργανώσεις, οι οποίες απέκτησαν παγκόσμια εμβέλεια. Η αφύπνιση για την προστασία του περιβάλλοντος παγιδεύτηκε σε ένα μη ορθολογικό πλαίσιο, όπου η πόλη αποτελεί την πηγή του κακού και η αξία της ισοπεδώνεται.

2.5.2. Η έννοια της βιωσιμότητας και τα δίκτυα διεθνούς συνεργασίας

Στα τέλη του 20ου αιώνα, οι συζητήσεις και ο προβληματισμός για το περιβαλλοντικό ζήτημα οξύνθηκε. Το αυξανόμενο φάσμα δραστηριοτήτων στα αστικά συγκροτήματα και οι αυξανόμενες ανάγκες που επιφέρει η αστικοποίηση έχουν αδιαμφισβήτητα μεγάλο μερίδιο ευθύνης στην περιβαλλοντική κρίση. Έγινε, όμως, αντιληπτό ότι η αστική ζωή είναι κάτι το αναπόφευκτο και ότι τα προβλήματα πηγάζουν από την έλλειψη ορθολογικής διαχείρισης και τη καταστροφική νοοτροπία ότι στο βωμό του οικονομικού κέρδους όλα θυσιάζονται. Στο πλαίσιο αυτής της διαπίστωσης γεννήθηκε η έννοια της βιωσιμότητας, μια έννοια που δύσκολα ορίζεται με σαφήνεια. Σε γενικές γραμμές, η βιωσιμότητα αίρει την κριτική απέναντι στην ανάπτυξη, θεωρώντας την οικονομική και τεχνολογική ανάπτυξη απαραίτητο όπλο για την αντιμετώπιση των πλανητικών προκλήσεων, σε ένα πλαίσιο, όμως, όπου θα γίνεται ταυτόχρονη προώθηση της περιβαλλοντικής και της κοινωνικής μέριμνας. Δηλαδή, η βιώσιμη ανάπτυξη εμπεριέχει ένα σύνολο πρακτικών που διασφαλίζουν ταυτόχρονα την "*περιβαλλοντική ακεραιότητα*", την "*κοινωνική ισότητα*" και την " *οικονομική αποδοτικότητα*", ένα δόγμα που συνοψίζεται στο *Σχήμα 2.5*.

Σχήμα 2.5. Διαγραμματική απεικόνιση της έννοιας της βιωσιμότητας [*Πηγή: ΣΕΑΒ, 2015*]

Από τη δεκαετία του 1990 το περιβαλλοντικό ζήτημα έχει τεθεί υψηλά στην παγκόσμια πολιτική ατζέντα. Ο ΟΗΕ, ως διεθνής οργανισμός παγκόσμιας εμβέλειας, προάγει τη διαπλανητική συνεργασία στη διαχείριση της περιβαλλοντικής κρίσης. Η Έκθεση Bruntdland[2] του ΟΗΕ το 1987 συστήνει, με θεωρητικές κατευθύνσεις, τον όρο της βιωσιμότητας ως το κλειδί της σύγχρονης αστικής ζωής, δίνοντας τον πιο διαδεδομένο ορισμό: *"Βιώσιμη είναι η ανάπτυξη που καλύπτει τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να υπονομεύει την ικανότητα των μελλοντικών γενιών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες*".

Στα επόμενα χρόνια πραγματοποιούνται παγκόσμια συνέδρια και καμπάνιες από διάφορους φορείς, για την διάδοση της βιώσιμης ανάπτυξης ως ένα ρεαλιστικό και βαρυσήμαντο πλανητικό στόχο, δεσμεύοντας τις χώρες να αναλάβουν δράσεις για την υλοποίησή της.

Κομβικό σημείο είναι η υπογραφή της *Agenda 21* στο συνέδριο του 1992 του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (*Earth Summit*), η οποία αποδέχτηκε ως θεμελιώδη έννοια τη βιώσιμη ανάπτυξη και αποτέλεσε για μεγάλο χρονικό διάστημα τον μέντορα για την επίτευξη της.

[2] Πρόκειται για την αναφορά της Διεθνούς Επιτροπής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (WCED) του ΟΗΕ με τίτλο *Our common future* (1987). Έμεινε γνωστή ως *Έκθεση Bruntdland* από το όνομα της τότε πρωθυπουργού της Νορβηγίας, Gro Harlem Brundtland, που ήταν επικεφαλής της επιτροπής.

Παράλληλα, αποφασίστηκε η διεξαγωγή διασκέψεων ανά πενταετία, στην οποία η Επιτροπή για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη θα συλλέγει τις αναφορές προόδου των κρατών προς την επίτευξη των στόχων της Ατζέντας 21. Επιπρόσθετα, το Διεθνές Συμβούλιο τοπικών πρωτοβουλιών για το περιβάλλον ανέλαβε τη δρομολόγηση δράσεων για την εκπόνηση *Τοπικών Σχεδίων Δράσης (Local Agenda 21)*.

Ένα ακόμα δίκτυο διεθνούς συνεργασίας για την αντιμετώπιση των αστικών προκλήσεων είναι το Συνέδριο για τους Ανθρώπινους Οικισμούς, που πραγματοποιείται από το 1976 ανά 20 έτη. Είναι γνωστό με τον όρο *Habitat* και έχει ως κύριο στόχο την παρακολούθηση της αστικοποίησης και την προώθηση δράσεων για τη βελτίωση των συνθηκών στα αστικά κέντρα. Η *Habitat Agenda* του 1996 και η πρόσφατη *Urban Agenda* του 2016 που συντάχθηκαν στο πλαίσιο των *Habitat I* και *II* αντίστοιχα, αποτελούν παγκόσμια σχέδια δράσης, στα οποία απαριθμούνται όλες εκείνες οι συνεκτιμόμενοι παράμετροι για την ανάπτυξη των πόλεων και των οικισμών σε ένα πλαίσιο ασφάλειας, υγιεινής, ισόνομης διαβίωσης και αειφορίας, με επαρκή και ικανοποιητική στέγη για όλους, σε ένα βιώσιμο οικιστικό περιβάλλον.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, διοργανώνονται από το 1990 Ευρωπαϊκές Διασκέψεις για τη βιώσιμη πόλη, με πρωτοβουλία του ICLEI και την οικονομική αρωγή της ΕΕ. Στόχος τους είναι η στήριξη κάθε ευρωπαϊκής χώρας στην ανάπτυξη Τοπικών Σχεδίων Δράσης προς τη βιωσιμότητα, τα οποία θα ανταποκρίνονται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της.

Εικόνα 2.1. Οι παγκόσμιοι στόχοι της βιώσιμης ανάπτυξης, σύμφωνα με την Ατζέντα 21. Ιδιαίτερα καθοριστικός για τον αστικό σχεδιασμό είναι ο στόχος 11, ο οποίος αφορά την επίτευξη της ασφάλειας, της ανθεκτικότητας και της βιωσιμότητας για τους ανθρώπινους οικισμούς και τις πόλεις. *[Πηγή: ΟΗΕ]*

2.5.3. Το μοντέλο της βιώσιμης πόλης

Η κατανόηση της πόλης ως αστείρευτη πηγή περιβαλλοντικών προβλημάτων, μια υποβαθμισμένη οντότητα που εξαπλώνεται σα γάγγραινα και αντιμάχεται το περιβάλλον, ξεπεράστηκε. Οι γενικευμένες δράσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, η συζήτηση για τη βιώσιμη ανάπτυξη, αλλά και οι διανοητικές εξελίξεις στον πολεοδομικό σχεδιασμό οδήγησαν στη διαμόρφωση της σύγχρονης θεώρησης για την πόλη και τη σχέση της με το φυσικό στοιχείο.

Ο ρόλος της πόλης είναι αναβαθμισμένος και συνδέεται με τη βαθιά πεποίθηση ότι, με κατάλληλα μέτρα και δράσεις, θα ανασχεθεί η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και η

επιβάρυνση του φυσικού στοιχείου από τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Με τον τρόπο αυτό οι πόλεις δύνανται να αναδειχθούν σε προπύργια προστασίας, χρησιμοποιώντας τους πόρους τους για την ανάδειξη, την κατανόηση και την αντιμετώπιση περιβαλλοντικών και κοινωνικών ζητημάτων. Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η αποτροπή του εγκλωβισμού του ανθρώπου σε ένα στείρο αστικό περιβάλλον και η δόμηση ισχυρής περιβαλλοντικής συνείδησης.

Οι πόλεις βρίσκονται σε έναν ασφυκτικό κλοιό. Η ταχεία αστικοποίηση, η πληθυσμιακή έκρηξη, η φθορά των έργων υποδομής και η κλιματική αλλαγή συνεχίζουν να αποτελούν κρίσιμα ζητήματα για τον αστικό χώρο. Η αστική καθημερινότητα οδηγεί στην αποκοπή του ανθρώπου από τη βίωση του φυσικού στοιχείου. Τόλμη, θάρρος και όραμα είναι τα χαρακτηριστικά που πρέπει να διαθέτουν οι φορείς λήψης αποφάσεων, ώστε να υλοποιούνται μεγαλόπνοα σχέδια που θα δώσουν στο κοινωνικό σύνολο τη δυνατότητα να ενταχθεί στη λογική της βιωσιμότητας.

Οι σύγχρονες κατευθύνσεις για τα μοντέλα βιώσιμης ανάπτυξης πόλεων τείνουν στην προώθηση της συμπαγούς πόλης, δηλαδή αστικά συγκροτήματα με συνεκτικότητα και υψηλή πυκνότητα. Μάλιστα, ο ΟΗΕ, στην *Αστική Ατζέντα* του 2016, παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά της βιώσιμης πόλης, μια πόλη που αναπτύσσεται στην κατακόρυφο, είναι συμπαγής, πυκνή, πολυκεντρική, ενεργειακά αποδοτικότερη και με μετακινήσεις μικρότερου μήκους. Τα χαρακτηριστικά του μοντέλου αυτού ευνοούν φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μετακίνησης και την ανάπτυξη πυκνών δικτύων δημόσιας μεταφοράς, ενώ η συμβίωση σε πιο στενά πλαίσια ανασυγκροτεί κοινωνικά την πόλη, τρέποντας την εγγύτητα από ενόχληση σε πλεονέκτημα.

Ο αστικός σχεδιασμός, αγκαλιάζοντας τη βιωσιμότητα, δίνει προτεραιότητα στην αναβάθμιση της αστικής ζωής. Η επανίδρυση των σχέσεων με το ανθρωπογενές, φυσικό και ιστορικό περιβάλλον μέσω παρεμβάσεων στο δημόσιο χώρο, ενισχύουν την ταυτότητα και τον ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα της πόλης, εξωραΐζουν το αστικό τοπίο και μειώνουν την περιβαλλοντική επιβάρυνση. Η βιώσιμη πόλη είναι μια ισορροπημένη πόλη που ανταποκρίνεται στις ανάγκες του παρόντος χωρίς να υπονομεύει τις ανάγκες του αύριο. Οι βασικότερες δράσεις αφορούν την υιοθέτηση πολεοδομικών και χωροταξικών πρακτικών με αειφόρα κατεύθυνση, το σχεδιασμό αποδοτικότερου συστήματος μεταφορών, τη διαχείριση των φυσικών πόρων, των αποβλήτων και των ενεργειακών αναγκών με περιβαλλοντική συνείδηση, τη συσπείρωση της κοινωνικής συνοχής και την προώθηση της πνευματικής, οικονομικής και τεχνολογικής ανάπτυξης με γνώμονα το σεβασμό προς το περιβάλλον και την κοινωνία.

Αν και η ισόρροπη ανάπτυξη και στους τρεις πυλώνες της βιωσιμότητας – περιβάλλον, οικονομία, κοινωνία – είναι αρκετά δύσκολη, αρκετές πόλεις κάνουν τολμηρές κινήσεις, αποκομίζοντας σημαντικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Σύμφωνα με τη παγκόσμια έρευνα της εταιρίας Arcadis που παρουσιάζεται στην έκθεση *Κατάλογος των Βιώσιμων Πόλεων του 2016 (Sustainable Cities Index 2016)*, οι ευρωπαϊκές πόλεις συγκεντρώνουν υψηλή συνολική βαθμολογία στην αξιολόγηση της βιωσιμότητάς τους. Η Ζυρίχη, η Στοκχόλμη, η Βιέννη, το Λονδίνο, η Φρανκφούρτη, το Αμβούργο, η Πράγα και το Μόναχο συγκαταλέγονται στην πρώτη δεκάδα με τις πιο βιώσιμες πόλεις, μαζί με τις ασιατικές Σιγκαπούρη και Σεούλ.

2.5.4. Από τον παραδοσιακό κυκλοφοριακό σχεδιασμό στη Βιώσιμη Κινητικότητα και τα ΣΒΑΚ

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι σύγχρονες μεγαλουπόλεις είναι η διαχείριση των μεταφορικών αναγκών. Η υπέρμετρη ανάπτυξη του οδικού δικτύου που κυριάρχησε για μεγάλο χρονικό διάστημα και υπαγορεύτηκε ως λύση στην διόγκωση των μεταφορικών ροών, οδήγησε μοιραία στη συρρίκνωση των ελεύθερων και πράσινων χώρων. Όμως, η ανακούφιση του κυκλοφοριακού όγκου είναι προσωρινή, καθώς η αύξηση της κυκλοφοριακής

ικανότητας δημιουργεί επιθυμία για περαιτέρω χρήση του αυτοκινήτου και το πρόβλημα παραμένει και μάλιστα διογκωμένο. Ο αστικός χώρος είναι περιορισμένος, ενώ η δίψα για όλο και μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα στο σχεδιασμό των οδικών δικτύων ακόρεστη και ο πληθυσμός αυξάνεται. Σύντομα επήλθε το αδιέξοδο.

Η εξάρτιση του αστικού πληθυσμού από το ιδιωτικό αυτοκίνητο είναι ένα φαινόμενο που οδήγησε σε κορεσμό την πόλη και απέκλεισε την ανάπτυξη υποδομών για τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης. Το αυτοκίνητο έγινε πολύτιμο εργαλείο καθώς ικανοποιεί την "από πόρτα σε πόρτα" μετακίνηση, δίνει ελευθερία και πολλοί χρήστες αναφέρουν την οδηγική απόλαυση.

Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός ξέφυγε από τον πολεοδομικό σχεδιασμό και τον ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα της πόλης και ταυτίστηκε με το σχεδιασμό για το αυτοκίνητο. Διαμόρφωσε τη λειτουργία του δημόσιου χώρου ώστε να εξυπηρετεί τα οχήματα, τόσο για την κίνηση όσο και τη στάθμευση τους. Ο πεζός έχει αποκλειστεί από το δημόσιο χώρο και οι χρήστες του οδικού δικτύου παγιδεύονται στην έντονη συμφόρηση των οδικών αρτηριών. Όλη αυτή η κατάσταση αποτέλεσε το βασικό λόγο υποβάθμισης της αστικής ζωής και της δημιουργίας μιας πόλης για το αυτοκίνητο. (Βλαστός & Μηλάκης, 2006)

Το αδιέξοδο που έφερε η υπέρμετρη εξάπλωση του οδικού δικτύου προσγείωσε απότομα την πόλη και οδήγησε στην αναζήτηση της χαμένης ποιότητας του αστικού χώρου. Η εξάρτιση από το αυτοκίνητο εκτός από τα προβλήματα ασφάλειας, ρύπανσης, θορύβου και καθυστερήσεων διαμόρφωσε την κατασκευή και την αισθητική των δρόμων. Οι δρόμοι αποτελούν το μεγαλύτερο κομμάτι του δημόσιου χώρου στις πόλεις και διεκπεραιώνουν τη σύνδεση του δημοσίου με τον ιδιωτικό χώρο. Ουσιαστικά αποτελούν μέσο για τη βίωση της πόλης. (Βλαστός & Μηλάκης, 2006) Οι κάτοικοι πρέπει να μπορούν να έχουν πρόσβαση στους δρόμους, να περπατούν, να στέκονται να αφουγκράζονται το παλμό της κοινωνικής ζωής και όχι απλά να προσπερνούν απηυδισμένοι από τη χαμένη αισθητική και την περιβαλλοντική υποβάθμιση.

Με αρωγό τη βιωσιμότητα, οι πόλεις αλλάζουν σελίδα και στρέφονται στη *βιώσιμη κινητικότητα*. Αυτό σημαίνει πως οι υποδομές για τις μεταφορικές ανάγκες της πόλης οργανώνονται εκ νέου, ώστε να ανταποκρίνονται στους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης. Πρέπει να εξυπηρετούνται όσο το δυνατόν περισσότερο από τη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα παρά τα ιδιωτικά οχήματα.

Εξάλλου, το περπάτημα και η ποδηλασία αποτελούν μορφές ενεργής μετακίνησης, απαιτώντας μυϊκή δράση. Η προώθησή τους για την παραλαβή σημαντικού κυκλοφοριακού φόρτου προϋποθέτει ένα φιλικό αστικό περιβάλλον. Τροχοπέδη αποτελούν κυρίως οι ελλιπείς υποδομές, οι περιβαλλοντικές συνθήκες αλλά και η κοινωνική νοοτροπία. Η κακή κατάσταση ή και η απουσία υποδομών, οι δυσλειτουργίες της φωτεινής σηματοδότησης, τα διάφορα εμπόδια στην πρόσβαση προς τις υποδομές, όπως παρκαρισμένα οχήματα και τραπεζοκαθίσματα από μαγαζιά, οι επιβαρυμένες ατμοσφαιρικές συνθήκες, η έλλειψη πρασίνου, η υποβάθμιση γειτονιών και η εγκληματικότητα δημιουργούν δυσφορία, αίσθημα ανασφάλειας και αποκλείουν τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Τέλος, η κυριαρχία συγκεκριμένης νοοτροπίας για την κοινωνική ζωή συνδυάζει το αυτοκίνητο με την οικονομική άνεση και ισοπεδώνει την αξία του περπατήματος και το σεβασμό προς τον πεζό και τον ποδηλάτη.

Τα *Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας* (ΣΒΑΚ)[3] ανανεώνουν τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό της πόλης και ανταποκρίνονται στα νέα δεδομένα και τους στόχους της βιώσιμης

[3] Στοιχεία για τα ΣΒΑΚ ελήφθησαν από: Μπακογιάννης, Ε., (χ.χ.) *Οδηγίες για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας* *http://citiesforcycling.gr/%CE%BF%CE%B4%CE%B7%CE%B3%CE%AF%CE%B5%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B1-%CF%83%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%B1-%CE%B2%CE%B9%CF%8E%CF%83%CE%B9%CE%BC%CE%B7%CF%82-%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE*

ανάπτυξης. Πρόκειται για ένα νέο πολυδιάστατο εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού για τη βιώσιμη ανάπτυξη, το οποίο προωθεί παρεμβάσεις που στοχεύουν στην διαμόρφωση πολιτών με ενεργή και υπεύθυνη στάση απέναντι στα κυκλοφοριακά ζητήματα, οι οποίοι απαλλάσσονται από την εξάρτιση από το αυτοκίνητο και επιλέγουν λύσεις πιο ωφέλιμες για την πόλη. Κύρια σημεία των ΣΒΑΚ είναι:

- Ο μελλοντικός σχεδιασμός της πόλης στηρίζεται στους πολίτες. Τα ΣΒΑΚ έχουν ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα και η λειτουργία της πόλης δεν είναι απρόσωπη.
- Ο συντονισμός μεταξύ των διαφόρων αστικών φορέων, όπως πολεοδομία, μεταφορές, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική πολιτική, υγεία, ασφάλεια, ενεργειακή κατανάλωση κ.λπ.
- Ο συντονισμός μεταξύ των βαθμίδων ΟΤΑ
- Ο συντονισμός μεταξύ γειτονικών δήμων και περιφερειών
- Ολοκληρωμένες λύσεις διαχείρισης της κινητικότητας, χωρίς να περιλαμβάνονται έργα υποδομής μεγάλου κόστους
- Συνεργασία σε διεπιστημονικό επίπεδο. Στο σχεδιασμό συμμετέχουν πολεοδόμοι, αρχιτέκτονες, οικονομολόγοι, περιβαλλοντολόγοι και όχι, όπως είθισται, αποκλειστικά οι συγκοινωνιολόγοι.

Μέσω των ΣΒΑΚ το σύστημα μεταφορών αναβαθμίζεται, εμπλουτίζεται και τα διαθέσιμα μέσα μπορούν να λειτουργούν συνδυαστικά. Έτσι, η νέα γεωγραφία των μεταφορών εξασφαλίζει:

- Την προσβασιμότητα και την κάλυψη των αναγκών σε κατοίκους και επισκέπτες.
- Τη διευκόλυνση της χρήσης του αστικού χώρου στα ΑΜΕΑ με την απομάκρυνση εμποδίων και το σχεδιασμό υποδομών ΑΜΕΑ.
- Το συμβιβασμό των αντιμαχόμενων δικαιωμάτων και συμφερόντων στον αστικό χώρο μεταξύ πολιτών – επιχειρήσεων – βιομηχανίας.
- Τη ισόρροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων στο πλαίσιο των στόχων της βιώσιμης ανάπτυξης.
- Τη βελτιστοποίηση σχέσης κόστους και οφέλους στα δίκτυα.
- Την αξιοποίηση στο έπακρο των υφιστάμενων υποδομών.
- Την ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων, διαμορφώνοντας ένα φιλικό και ελκυστικό αστικό τοπίο και προβάλλοντας τα οφέλη στην υγεία.
- Την αύξηση του αισθήματος ασφάλειας, τη μείωση της εγκληματικότητας και των ατυχημάτων.
- Τον περιορισμό των ενεργειακών αναγκών και την ανακούφιση από την ρύπανση
- Τη μείωση των ταχυτήτων στον αστικό ιστό και την προώθηση της ήπιας κυκλοφορίας.
- Τη λειτουργία κατάλληλου συστήματος τιμολογιακής πολιτικής για το κόμιστρο της δημόσιας συγκοινωνίας και της στάθμευσης.
- Την εφαρμογή καινοτόμων ιδεών στη διαχείριση της κινητικότητας, χωρίς μεγάλο κόστος υλοποίησης (*car sharing*, *car* και *van pooling*, *walking* και *cycling bus*).

Τα βασικά βήματα κατάρτισης ενός ΣΒΑΚ περιγράφονται στο *Σχήμα 2.6*.

I. Προετοιμασία	•Προσδιορισμός δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ. •Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής. •Ανάλυση της τωρινής κυκλοφοριακής κατάστασης και ανάπτυξη σεναρίων.
II. Θέσπιση λογικών και διαφανών στόχων	•Ανάπτυξη ενός κοινού οραματος. •Προσδιορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων. •Ανάπτυξη πακέτου αποδοτικών μέτρων
III. Κατάρτιση του σχεδίου	•Συμφωνία για τον καταμερισμό ξεκάθαρων ευθυνών και των χρηματοδοτήσεων •Κατάρτιση των ενεργειών παρακολούθησηςκαι αξιολόγησης του σχεδίου. •Υιοθέτηση ΣΒΑΚ.
IV. Εφαρμογή του σχεδίου	•Καταμερισμός αρμοδιοτήτων. •Αφομοίωση συμπερασμάτων εφαρμογής του ΣΒΑΚ από τους εμπλεκόμενους φορείς

Σχήμα 2.6. Βήματα κατάρτισης ΣΒΑΚ (CEC 2014) [Πηγή: ΕΚΔΔΑ, 2017, Ιδία επεξεργασία]

Συνοπτικά, η φιλοσοφία των ΣΒΑΚ, εν αντιθέσει με τις κλασσικές πρακτικές του κυκλοφοριακού σχεδιασμού, παρουσιάζεται στον *Πίνακας 2.1*.

Συμβατικός Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός	ΣΒΑΚ
Σχεδιασμός για το αυτοκίνητο	Σχεδιασμός για τον άνθρωπο με ήπια κυκλοφορία
Στόχοι η αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας του δικτύου και η επίτευξη μεγάλων ταχυτήτων	Στόχοι η βιώσιμη ανάπτυξη, η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και της προσπελασιμότητας, η προστασία του περιβάλλοντος, η κοινωνική συνοχή
Βασικό σημείο η κατασκευή μεγάλων υποδομών	Επιλογή οικονομικών λύσεων που εντάσσονται σε ένα εκλεπτυσμένο κοινωνικό περιβάλλον
Βραχυπρόθεσμος και μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός σε τεχνοκρατικό πλαίσιο, χωρίς μέριμνα για το περιβάλλον και τον άνθρωπο	Βραχυπρόθεσμος και μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός με όραμα για το μέλλον της πόλης
Σχεδιασμός με γραφειοκρατία και στείρες συγκοινωνιακές θεωρήσεις	Διεπιστημονικός σχεδιασμός που καλύπτει τις ανάγκες της επικοινωνίας και της κοινωνικοποίησης
Συμμετοχή αποκλειστικά ειδικών	Συμμετοχικός σχεδιασμός με ενεργό ρόλο των πολιτών

Πίνακας 2.1. Σύγκριση των ΣΒΑΚ με τον συμβατικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό
[Πηγή: Μπακογιάννης, Ε., Οδηγίες για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας]

2.6. Η τέχνη στον αστικό ιστό

Από τα τέλη του 20ου αιώνα παρατηρείται η αύξηση των πολιτιστικών υποδομών στις πόλεις. Θέατρα, μουσεία, κινηματογράφοι, καλλιτεχνικές δημιουργίες στο δημόσιο χώρο δίνουν νέα πνοή. Οι περιοχές στις οποίες χωροθετούνται συλλογικές και δημόσιες πολιτιστικές δραστηριότητες έχουν καθοριστικό ρόλο στη μορφή και τη λειτουργία της πόλης. Επηρεάζουν τον αισθητικό, τον κοινωνικό, τοην

οικονομικό και συμβολικό χαρακτήρα της πόλης (Evans, 2001). Ιδιαίτερα σε ιστορικές πόλεις, όπως η Αθήνα, η ανάδειξη του πολιτιστικού στοιχείου δίνει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και νέα πνοή στην οικονομία.

Η τέχνη διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στην κοινωνική ζωή και τον αστικό σχεδιασμό σε όλες τις ιστορικές περιόδους, δίνει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στην οικονομία, ενώ διαμορφώνει και ενισχύει την πολιτιστική ταυτότητα. Στο παρελθόν, η τέχνη στην πόλη αφορούσε κυρίως κλασσικά γλυπτά στο δημόσιο χώρο και την αρχιτεκτονική των κτιρίων και ιστορικών μνημείων. Η καλλιτεχνική, όμως, έκφραση αλλάζει χαρακτήρα από τα τέλη της δεκαετίας του 1960. Νέες καλλιτεχνικές τάσεις εμφανίζονται υπό τον όρο της μοντέρνας τέχνης. Η τέχνη χρησιμοποιείται με επαναστατικό πνεύμα, εκφράζει τις ανησυχίες του δημιουργού, θίγει κοινωνικά ζητήματα και προβληματίζει, ενισχύοντας τον κοινωνικό παλμό στο δημόσιο χώρο. Εμφανίζεται η τέχνη του δρόμου (street art - graffiti) και η ζωγραφική στο σώμα (body painting), ενώ στα γλυπτά έργα χρησιμοποιούνται υλικά κατευθείαν από τη φύση, επιτυγχάνοντας τη σύνδεση της τέχνης με το ρεαλισμό. Η τέχνη βγήκε από τα καλούπια και η μοντέρνα τέχνη κέρδισε την αναπόσπαστη θέση της στο δημόσιο χώρο. (Duby & κ.ά., 1990)

Η διακεκριμένη γλύπτρια αστικών τοπίων Νέλλα Γκολάντα επισημαίνει:

"Η άρση του "αδιάφορου" και ο εξανθρωπισμός του δημόσιου χώρου στις σύγχρονες μεγαλουπόλεις, συγκροτούν το βασικό προσανατολισμό των επεμβάσεων από το 1970 έως σήμερα. Η επανίδρυση των σχέσεων με το ανθρωπογενές, φυσικό και ιστορικό περιβάλλον στο δημόσιο χώρο γίνεται με εργαλείο τις αρχιτεκτονικές και τις γλυπτικές διαμορφώσεις συνολικού τοπίου (Art Total). Το νέο αστικό τοπίο στο σχεδιασμό του περιλαμβάνει και τη βίωσή του από τον επισκέπτη, δεν είναι απομονωμένο, ανήκει σε όλο τον κόσμο και γίνεται καθημερινός τρόπος ζωής. Ζώντας στο εσωτερικό των έργων τέχνης εκμεταλλευόμαστε τη δυνατότητα να γίνονται μέλη της αστικής ζωής και να αποτελούν το υπόβαθρο για να γεννηθούν απρόβλεπτες εκδοχές συμμετοχικής βίωσης, αλυσιδωτές επιδράσεις και δράσεις νέων εκφράσεων τέχνης."

2.7. Αστικές Αναπλάσεις

Οι αστικές αναπλάσεις είναι αποτελούν το σημαντικότερο και αποδοτικότερο εργαλείο του αστικού σχεδιασμού που εφαρμόζεται σε ήδη διαμορφωμένες περιοχές με στόχο τη αναβάθμιση του αστικού τοπίου και της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Στόχος των αναπλάσεων είναι η αναζωογόνηση, η εξυγίανση και η αναδιοργάνωση του αστικού ιστού μέσω ενός ολοκληρωμένου συνόλου ενεργειών, συνεκτιμώντας αναρίθμητους παράγοντες, τις περισσότερες φορές αλληλοεξαρτώμενων. Η προσέγγιση των αστικών αναπλάσεων προϋποθέτει διεπιστημονικό υπόβαθρο και εξετάζει το χώρο από τις βασικότερες όψεις αντιμετώπισης του πολεοδομικού φαινομένου και συγκεκριμένα τη πολεοδομική, τη θεσμική και τέλος την κοινωνιολογική.(Χατζοπούλου κ.ά.,1995)

Οι αιτίες που οδηγούν στην ανάπλαση είναι η επίλυση προβλημάτων στον αστικό ιστό, οι ευκαιρίες πολιτιστικής αξιοποίησης, οι οικιστικές ανάγκες αλλά και η κάλυψη των νέων οικονομικών,καταναλωτικών και ψυχαγωγικών αναγκών.

Στα προβλήματα του αστικού ιστού εμπεριέχονται προβλήματα κελύφους, ανθρώπινου δυναμικού και χρήσεων γης. Τα προβλήματα κελύφους αφορούν την ακαταλληλότητα του διαμορφωμένου αστικού χώρου στην ικανοποίηση των αναγκών λειτουργίας του, την προσβασιμότητα του αυξανόμενου πληθυσμού και τη διατήρηση καλών συνθηκών διαβίωσης. Τα προβλήματα ανθρώπινου δυναμικού αφορούν το κοινωνικοοικονομικό χάσμα που δημιουργείται από την υποβάθμιση ή την αναβάθμιση μιας περιοχής, το οποίο πλήττει τη συνοχή της πόλης και δημιουργεί μια κοινωνία πολλών ταχυτήτων. Τα προβλήματα χρήσεων αφορούν την υποβάθμιση και τη σύγκρουση χρήσεων που πλήττουν την αποδοτικότητα του αστικού σχεδιασμού.

Οι ευκαιρίες πολιτιστικής αξιοποίησης στοχεύουν στην ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς, στον εξωραϊσμό και τη διατήρηση της φυσιογνωμίας με εξειδικευμένες παρεμβάσεις. Οι αναπλάσεις αυτής της αιτιολογίας είναι οι πιο συνηθισμένες στις σύγχρονες πόλεις, στις οποίες το ενδιαφέρον για τα πολιτιστικό στοιχείο αυξάνεται κατακόρυφα τα τελευταία χρόνια. Ειδικά σε πόλεις με έντονη ιστορική και πολιτιστική φυσιογνωμία, οι αναπλάσεις έχουν ζωτική σημασία για τη προάσπιση της μνήμης και της ταυτότητας από το μοντερνισμό και τη χαμένη αισθητική. (Χατζοπούλου κ.ά., 1995)

Οι αστικές αναπλάσεις έχουν ένα έντονο κοινωνικό και οικονομικό υπόβαθρο. Στις δυτικοευρωπαϊκές χώρες, η έννοια της ανάπλασης, με στοιχεία συνολικών και συντονισμένων επεμβάσεων, εμφανίζεται τη δεκαετία του 1950. Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος είχε αφήσει μεγάλα προβλήματα στον αστικό ιστό και η ανάγκη για στέγαση και ανοικοδόμηση ήταν επιτακτική. Η Ιταλία υπήρξε από τις πρώτες σύγχρονες πόλεις οι οποίες στράφηκαν προς την ανάπλαση των ιστορικών κέντρων (1965-1975), κυρίως με στόχο τη διαφύλαξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς τους. (Χατζοπούλου κ.ά.,1995) Στην Ελλάδα, ο όρος ανάπλαση αναφέρεται για πρώτη φορά στη δεκαετία του 1970, εποχή κατά την οποία τέθηκαν οι βάσεις της θεσμοθέτησης του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού και έγιναν προσπάθειες για την αναβάθμιση της οικιστικής πολιτικής (Αραβαντινός, 1986).

2.7.1. Διεθνή παραδείγματα αναπλάσεων οδικών αξόνων στο μοντέλο της βιώσιμης πόλης

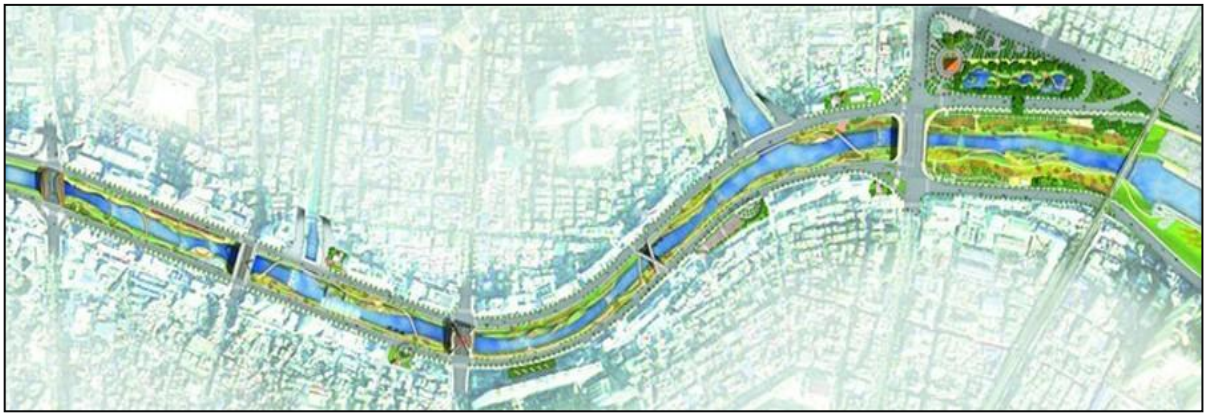
Τα μεγάλα προγράμματα αναπλάσεων που υλοποιήθηκαν στο πλαίσιο της βιωσιμότητας είναι δεκάδες και αποδεικνύουν έμπρακτα τον ευεργετικό αντίκτυπο των οραματικών αλλαγών στην αναβάθμιση της αστικής ζωής. Στην ενότητα που ακολουθεί παρουσιάζονται χαρακτηριστικά σχέδια αναπλάσεων που υλοποιήθηκαν ή βρίσκονται σε φάση υλοποίησης και αφορούν μεγάλες οδικές αρτηρίες, οι οποίες αλλάζουν μορφή και λειτουργία, θέτοντας ως προτεραιότητα τον περιορισμό της επιφάνειας του οδικού δικτύου και την ενίσχυση των πράσινων και ελεύθερων χώρων, ενθαρρύνοντας την πεζή μετακίνηση, τις δημόσιες μεταφορές και τη χρήση του ποδηλάτου.

Η αποκατάσταση του ποταμού Cheong-Gye-Cheon στη Σεούλ, Νότια Κορέα

Η αποκατάσταση του ποταμού Cheong-Gye-Cheon αποτελεί ένα από τα πιο οραματικά σχέδια αστικών αναπλάσεων του 20^{ου} αιώνα. Το έργο αφορά την κατάργηση ενός υπερυψωμένου αυτοκινητοδρόμου που τροφοδοτεί το κέντρο της Σεούλ και την αποκατάσταση του ποταμού ο οποίος κρύφτηκε από κάτω του. (*Χάρτης 2.4*)

Ο ποταμός Cheonggyecheon διασχίζει το κέντρο της Σεούλ με κατεύθυνση από τα δυτικά ως τα ανατολικά και εκρέει στην Κίτρινη Θάλασσα, αφού συνενωθεί με τον ποταμό Han. Το 1968, στο πνεύμα της ραγδαίας οικονομικής ανάπτυξης της εποχής, αποφασίστηκε η κατασκευή ενός πλατύ υπερυψωμένου αυτοκινητοδρόμου πάνω από τον ποταμό. Η φυσική ροή του ποταμού αλλοιώθηκε από τα έργα υποδομών της μεγαλούπολης και την απουσία μέριμνας για το φυσικό στοιχείο. Ως τις αρχές του 21^{ου} αιώνα, η παροχή νερού έπεσε σε πολύ χαμηλά επίπεδα.

Χάρτης 2.4. Η περιοχή παρέμβασης στον αστικό ιστό της Σεούλ.
[Πηγή: https://www.researchgate.net/, *Τελευταία πρόσβαση Ιούνιος 2018]*



Χάρτης 2.5. *Η πρόταση της ανάπλασης, όπως παρουσιάστηκε το 2002.*
[Πηγή:https://landscapeperformance.org/case-study-briefs/cheonggyecheon-stream-restoration, Τελευταία πρόσβαση Ιούνιος 2018]

Στο πλαίσιο των διανοητικών εξελίξεων του περιβαλλοντικού κινήματος και της φιλοσοφίας της βιωσιμότητας, ξεπρόβαλε ένα φιλόδοξο σχέδιο για την αποκατάσταση του ποταμού, τη διαφύλαξη της φυσικής και ιστορικής ταυτότητας και την ανανεωτική πνοή στην τοπική οικονομία. Περιελάμβανε την αφαίρεση του υπερυψωμένου αυτοκινητόδρομου των 4 λωρίδων αλλά και τον παράπλευρο αυτοκινητόδρομο των 10 λωρίδων, την αναδιαμόρφωση της φυσικής κοίτης, την ενίσχυση της φυσικής ροής, δενδροφυτεύσεις και τη διαμόρφωση χώρων για περίπατο και αναψυχή. (*Χάρτης 2.5*)

Το έργο ολοκληρώθηκε το 2005 και άλλαξε ριζικά τη ζωή των κατοίκων. Η επιτυχία του επιβεβαιώνεται σε όλους τους τομείς. Η αποκατάσταση του φυσικού στοιχείου δημιούργησε μία όαση στην καρδιά της πόλης, με αισθητή τη βιοποικιλότητα στο οικοσύστημα του ποταμού. Οι όχθες διαθέτουν εκτεταμένους χώρους πρασίνου και αναψυχής, μουσεία και έντονα στοιχεία αρχιτεκτονικής τοπίου, με σιντριβάνια, καλλιτεχνικές δημιουργίες και ιδιαίτερο φωτισμό. Η περιοχή έχει αναδειχθεί στο μεγαλύτερος τουριστικός πόλος έλξης για τους επισκέπτες της πόλης και η τοπική οικονομία τονώθηκε από τη διοργάνωση διάφορων πολιτιστικών δρώμενων. Οι ατμοσφαιρικές συνθήκες βελτιώθηκαν, καθώς σημειώθηκε μείωση της θερμοκρασίας της γύρω περιοχής κατά 3,6°C, μείωση της ροής των οχημάτων που διοχετεύεται στο κέντρο της πόλης κατά 2,3% με συνεπακόλουθη μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης, και αύξηση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς. Τέλος, η νέα αστική δομή συμφιλίωσε τη νότια και τη βόρεια πλευρά που χώριζε ο αυτοκινητόδρομος με αποτέλεσμα την επίτευξη της ισόρροπης ανάπτυξης τους.

Οι εικόνες που ακολουθούν τεκμηριώνουν τον εξωραϊσμό της πόλης, τη συμφιλίωση ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος και την ανάδειξη του ποταμού σε σημείο συνάντησης για τους πολίτες.

Εικόνα 2.2. Πριν και μετά την αποκατάσταση του ποταμού.
[Πηγή:https://landscapeperformance.org/case-study-briefs/cheonggyecheon-stream-restoration και https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/special-conditions/elevated-structure-removal/case-study-cheonggyecheon-seoul-korea/, Τελευταία πρόσβαση Ιούνιος 2018]

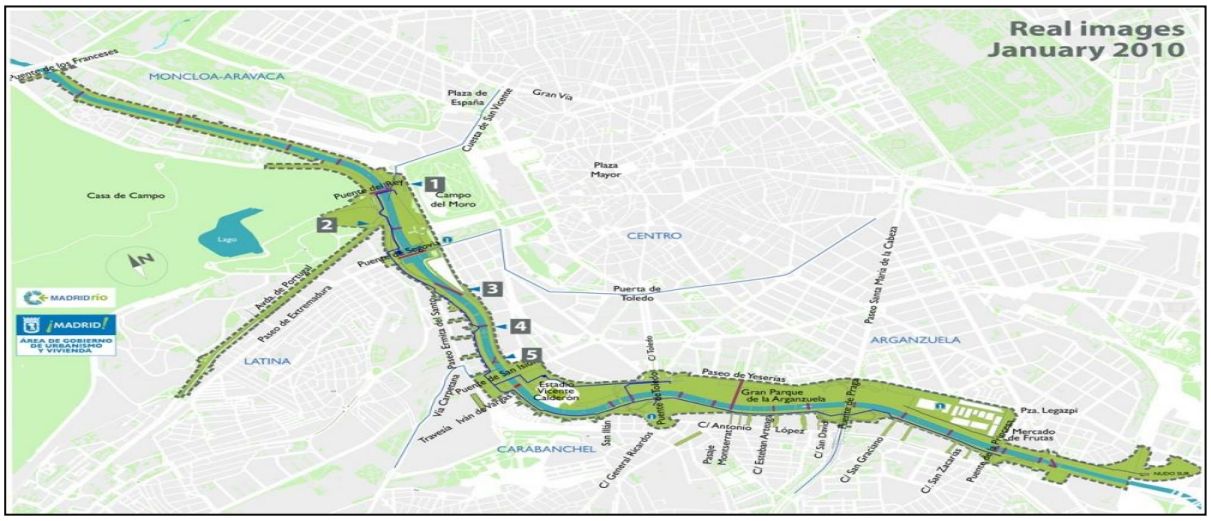
Χάρτης 2.6. Η αποκατάσταση του ποταμού δημιούργησε ένα διάδρομο τέχνης και πολιτιστικών δρώμενων.
*[Πηγή:*http://www.sisul.or.kr/grobal/cheonggye/eng/WebContent/sub_about.jsp?page=ceu040203,
Τελευταία Πρόσβαση: Ιούνιος 2018]

Εικόνα 2.3. Η επαφή με το φυσικό στοιχείο και την τέχνη. Όμορφα φυσικά περάσματα και το καλλιτεχνικό στοιχείο στα τεχνητά πρανή.
[Πηγή:http://www.travelpanda.org/south-korea/cheonggyecheon-stream/και http://www.travelpanda.org/south-korea/cheonggyecheon-stream/, Τελευταία πρόσβαση: Ιούνιος 2018]

Η ανάπλαση στον ποταμό Manzanares της Μαδρίτης, Ισπανία

Ο ποταμός Manzanares αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ιστορίας της Μαδρίτης που όμως είχε παραγκωνιστεί από το αστικό τοπίο. Η ραγδαία εξάπλωση της πόλης εκμεταλλεύτηκε το χώρο του ποταμού και τη δεκαετία του 1970 κατασκευάστηκε το δυτικό τμήμα του αυτοκινητόδρομου M-30, το οποίο χρησιμοποιούσαν πάνω από διακόσια χιλιάδες οχήματα κάθε ημέρα, με αποτέλεσμα η παρόχθια ζώνη να υποβαθμιστεί.

Σκοπός του σχεδίου ανάπλασης, που ξεκίνησε στις αρχές του 21ου αιώνα, ήταν η μετατροπή μιας αφιλόξενης και αποσχιστικής για την πόλη ζώνης σε ένα σημείο συγκέντρωσης και κοινωνικοποίησης των κατοίκων. Το έργο περιελάμβανε σε πρώτη φάση την υπογειοποίηση του αυτοκινητοδρόμου και σε δεύτερη φάση την ανάπλαση της παρόχθιας περιοχής αλλά και ενός από τους κάθετους άξονες, όπως φαίνεται στο *Χάρτης 2.7*.



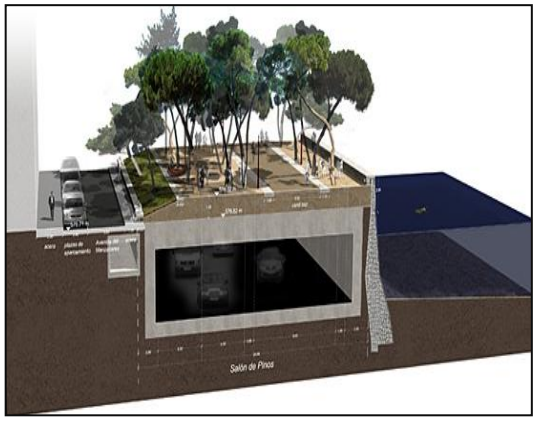
Χάρτης 2.7. Το σχέδιο της ανάπλασης στην πόλη της Μαδρίτης.
[Πηγή: http://publicspace.org/ca/obres/f017-madridrio, Τελευταία πρόσβαση: Ιούνιος 2018]

Η ανάπλαση ολοκληρώθηκε το 2011 και έδωσε νέα πνοή στον αστικό ιστό. Η κυκλοφορία των οχημάτων διοχετεύθηκε σε υπόγεια τούνελ, όπως φαίνεται στην *Εικόνα 2.5*, και η παρόχθια περιοχή αναμορφώθηκε ριζικά. Δημιουργήθηκε ένα τεράστιο αστικό πάρκο 1.200 στρεμμάτων με τη δενδροφύτευση 35.500 δέντρων, το οποίο περιλαμβάνει υποδομές για τρέξιμο και ποδήλατο, πάρκα για σκέιτ, κέντρα αναψυχής, παιδικές χαρές ακόμα και δημόσια παραλία. Το καλλιτεχνικό

στοιχείο είναι ιδιαίτερα έντονο, καθώς η ανάπλαση πλαισιώνεται από περίτεχνες διαμορφώσεις, σιντριβάνια και γλυπτά έργα τέχνης.

Οι εικόνες που ακολουθούν τεκμηριώνουν τα οφέλη της ανάπλασης. Σε αυτά εντοπίζονται η αισθητική αναβάθμιση και η επούλωση της πληγωμένης συνοχής του αστικού τοπίου, η προάσπιση του φυσικού στοιχείου, η βελτίωση των βιοτικών συνθηκών και η προσφορά ενός ευρέος φάσματος δραστηριοτήτων στους πολίτες. Κύρια κατάκτηση, όμως, αποτελεί η αλλαγή στη νοοτροπία απέναντι στον ποταμό, ο οποίος από εμπόδιο για τα μεταφορικά δίκτυα γίνεται ένας πράσινος διάδρομος που συντονίζει τον κοινωνικό παλμό.

Εικόνα 2.4. Πριν και μετά την ανάπλαση.
[Πηγή: http://www.espinillo.org/foros/foroppp.php?foro=6&tem=1338&pagina=58, Τελευταία πρόσβαση: Ιούνιος 2018]



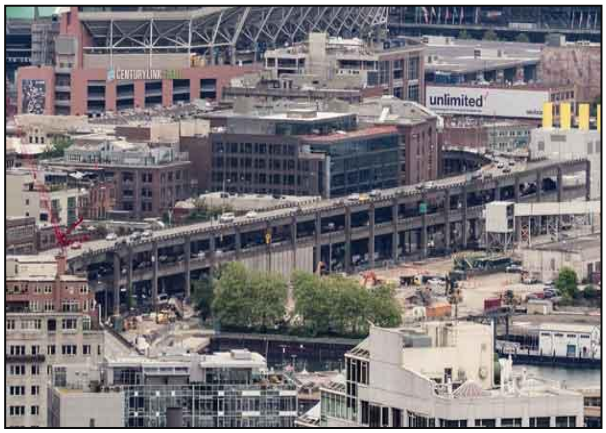
Εικόνα 2.5. Κάθετη τομή στις όχθες. Η υπογειοποίηση της ροής του αυτοκινητοδρόμου.
[Πηγή:http://www.west8.com/projects/madrid_rio/, Τελευταία πρόσβαση: Ιούνιος 2018]

Εικόνα 2.6. Συμπληρωματική παρέμβαση στον κάθετο άξονα του ποταμού. Έμφαση στο καλλιτεχνικό στοιχείο.
[Πηγή:http://www.west8.com/projects/madrid_rio/, Τελευταία πρόσβαση: Ιούνιος 2018]

Η ανάπλαση στον κόλπο Elliott του Σηάτλ, Η.Π.Α.

Παράλληλα με τη θαλάσσια ακτή στον κόλπο Elliott του Σηάτλ, εντοπίζεται τμήμα του αυτοκινητόδρομου 99, (*Εικόνα 2.6*). Στη δεκαετία του 1950, για να αντιμετωπιστεί η αυξημένη κυκλοφορία, κατασκευάστηκε η οδογέφυρα Alaskan Way (*Εικόνα 2.8*). Η κυκλοφορία στον κόλπο είναι αυξημένη, δεδομένου ότι υπάρχει σταθμός τραίνου και σταθμός πλοίων.

Εικόνα 2.7. Η εικόνα του αυτοκινητόδρομου. *[Πηγή:https://gizmodo.com/6-freeway-removals-that-changed-their-cities-forever-1548314937, Τελευταία Πρόσβαση: Ιούλιος 2018]*

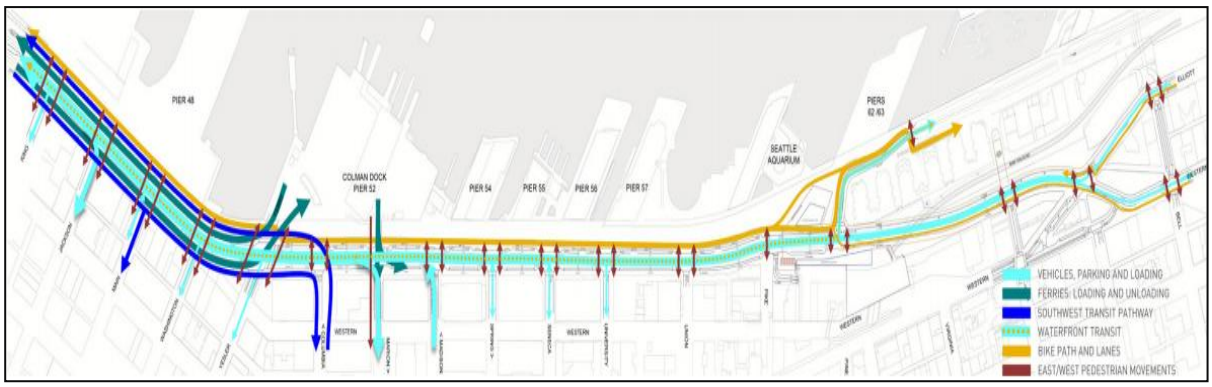


Εικόνα 2.8. Η οδογέφυρα. [Πηγή:*http://mynorthwest.com/1042068/alaskan-way-viaduct-closure-2018/?*, Τελευταία Πρόσβαση: Ιούλιος 2018]

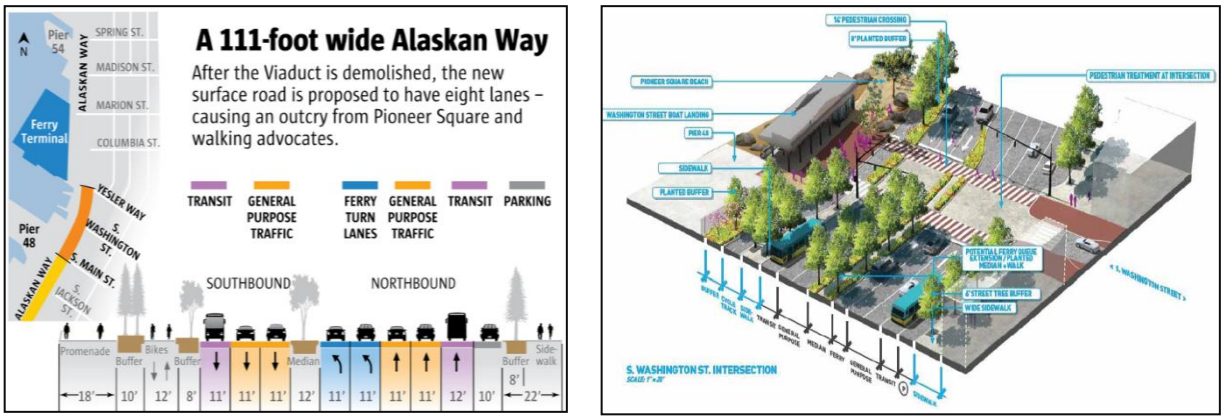
Η γήρανση και οι φθορές από το σεισμό του 2001, έγειραν προβληματισμούς για την ασφάλεια της οδογέφυρας. Η ανάγκη για την ανακατασκευή της έδωσε τη δυνατότητα να αναζητηθούν σχέδια για ριζική αλλαγή του τοπίου, μέσω γενικευμένης ανάπλασης στο θαλάσσιο μέτωπο. Έτσι, αποφασίστηκε το τμήμα του πλατύ αυτοκινητόδρομου που διασχίζει το Σηάτλ να υπογειοποιηθεί και να περιοριστεί, με 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση μέσω ενός τούνελ 3 χλμ, να κατεδαφιστεί η οδογέφυρα και να αντικατασταθεί από νέα τμήματα (*Χάρτης 2.1*). Παράλληλα, στην επιφάνεια το έργο προβλέπει ήπια κυκλοφορία και τη σύνδεση των γειτονιών με το θαλάσσιο μέτωπο, αυξάνοντας το δημόσιο χώρο και τις υποδομές για τους πεζούς και το ποδήλατο.

Χάρτης 2.8. Η περιοχή παρέμβασης στο Σηάτλ και η υπόγεια εκτροπή του αυτοκινητόδρομου 99. [Πηγή: http://www.wsdot.wa.gov/Projects/Viaduct/About, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]

Επί του παρόντος, το έργο βρίσκεται σε στάδιο υλοποίησης. Με βάση το χρονοδιάγραμμα του Τομέα Μεταφορών της πολιτείας Ουάσινγκτον αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2023, δίνοντας μια νέα εικόνα στο υποβαθμισμένο θαλάσσιο μέτωπο και θέτοντας ένα όριο στη χρήση του αυτοκινήτου. Στις εικόνες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι αλλαγές που θα συντελεστούν.



Χάρτης 2.9. Βασικά στοιχεία του σχεδίου στη διαχείριση του οδικού χώρου.
[Πηγή: https://waterfrontseattle.org/Media/Default/pdfs/design/concept_design_3_6.pdf, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]



Εικόνα 2.9. Η διατομή που θα αντικαταστήσει την κατεδαφιστέα οδογέφυρα. Περιλαμβάνει αρκετό χώρο για περπάτημα, ποδήλατο και πράσινο.
[Πηγή:https://www.seattletimes.com/seattle-news/transportation/8-lane-highway-for-seattles-future-alaskan-way-challenged/ και https://northwesturbanist.files.wordpress.com/2013/08/alaskan-way-vision-3.png, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]

Εικόνα 2.10. Η αλλαγή στο αστικό τοπίο και η ένωση των γειτονιών με τη θάλασσα.
[Πηγή: https://thenorthwesturbanist.com/2016/07/19/vote-no-on-seattle-initiative-123/, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]

Εικόνα 2.11. Το θαλάσσιο μέτωπο στο Σηάτλ το 2013. *[Πηγή:https://fineartamerica.com/featured/downtown-skyline-and-waterfront-seattle-andrew-buchananslp.html, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]*

Εικόνα 2.12. Πρόβλεψη για την εικόνα του κόλπου όταν ολοκληρωθεί το έργο ανάπλασης. *[Πηγή:https://www.aaroads.com/forum/index.php?topic=12173.0, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]*

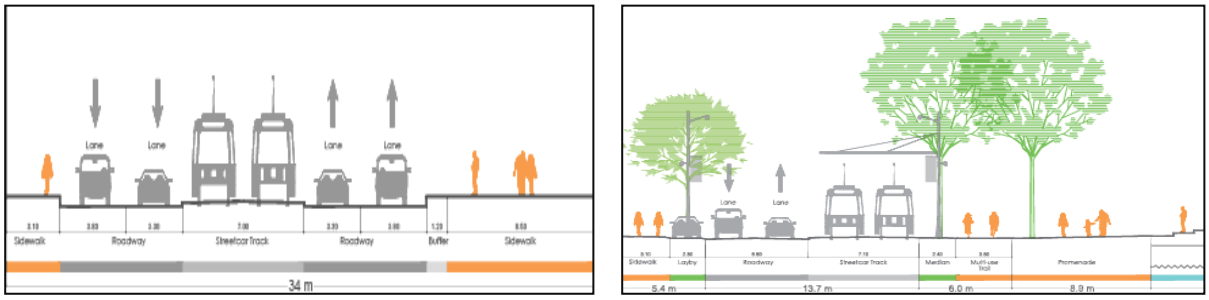
Η ανάπλαση της λεωφόρου Queens Quay στο Τορόντο, Καναδάς

Η Queens Quay αποτελεί τη σημαντικότερη παρόχθια οδική αρτηρία πλάτους 4 λωρίδων και μήκους 2 χλμ στη λίμνη Οντάριο, στο Τορόντο του Καναδά. Το παραλίμνιο μέτωπο αποτελούσε, στο μεγαλύτερο κομμάτι της ιστορίας της χώρας, το κέντρο της οικονομικής και βιομηχανικής ανάπτυξης. Τα τελευταία χρόνια, όμως, τα δεδομένα έχουν αλλάξει. Οι άλλοτε εκβιομηχανισμένες όχθες έχουν μετατραπεί σε κοιτίδες πολιτιστικών, οικιστικών και ψυχαγωγικών πόρων. Μάλιστα, το 2001 ιδρύθηκε για την εκπόνηση και την επίβλεψη αναπλάσεων στο παραλίμνιο μέτωπο ο φορέας *Waterfront Toronto*. Στο κλίμα αυτό, έγινε η ανάπλαση της Queens Quay, η οποία, ενώ αρχικά εξυπηρετούσε τις βιομηχανικές ανάγκες και τη δρομολόγηση πλοιαρίων, έχει αναδειχθεί σε σημαντικό πόλο έλξης για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης, καθώς αναπτύχθηκαν τουριστικά καταλύματα, αξιοθέατα και γραφεία.

Από το 2003 ξεκίνησαν οι διεργασίες για την αναζωογόνηση της Queens Quay. Κάποιες παρεμβάσεις πραγματοποιήθηκαν σταδιακά, όπως προβλήτες που επέκτειναν τη διατομή της οδού. Το κύριο έργο της ανάπλασης, που ξεκίνησε το 2012 και ολοκληρώθηκε το 2015, μετέτρεψε έναν δρόμο με μειωμένη αισθητική, ανεπάρκεια χώρου για τον πεζό και παλαιωμένες υποδομές σε μία όμορφη λεωφόρο που αγκαλιάζει τους στόχους της βιώσιμης κινητικότητας. Οι λωρίδες κυκλοφορίας περιορίστηκαν στο βόρειο τμήμα και μειώθηκαν σε μία ανά κατεύθυνση, ώστε να εξασφαλιστεί αρκετός χώρος για το τραμ, το περπάτημα και το ποδήλατο. Τα πεζοδρόμια διαπλατύνθηκαν και πλακοστρώθηκαν με κόκκινο και λευκό γρανίτη, σε ένα επαναλαμβανόμενο μοτίβο φύλλων σφενδάμνου. Από τη μέση της διατομής διέρχεται το τραμ και ανάμεσα στις υποδομές του και το νότιο πεζοδρόμιο διαμορφώθηκε ποδηλατοδρόμος. Πλάι στις όχθες αναπτύχθηκε ένας εκτεταμένος πεζόδρομος για περίπατο πλάτους 7 μέτρων. Τέλος, φυτεύτηκαν δέντρα σε αρκετά σημεία.

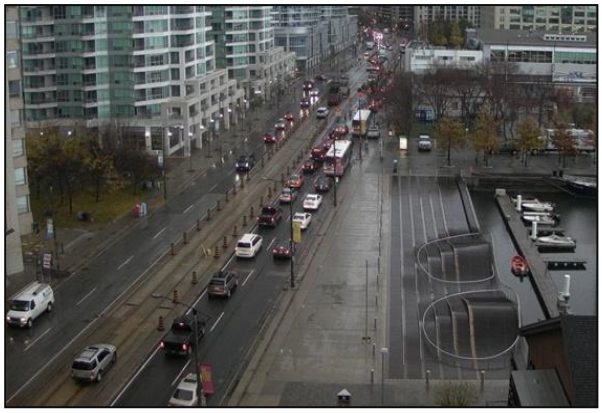
Χάρτης 2.10. Η Queens Quay βρίσκεται νότια από το κέντρο του Τορόντο. Στις αποβάθρες της επιτελείται ακτοπλοϊκή σύνδεση με τα κοντινά νησιά. *[Πηγή: https://www.scribblemaps.com, Ιδία Επεξεργασία]*

Εικόνα 2.13. Η εικόνα της οδού το 2009.
[Πηγή:http://www.west8.com/projects/bridges/rees_wavedeck/ και https://www.stone-ideas.com/43266/refurbishment-of-torontos-queens-quay-granite-cobblestone-paving-in-maple-leaf-design/,Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]

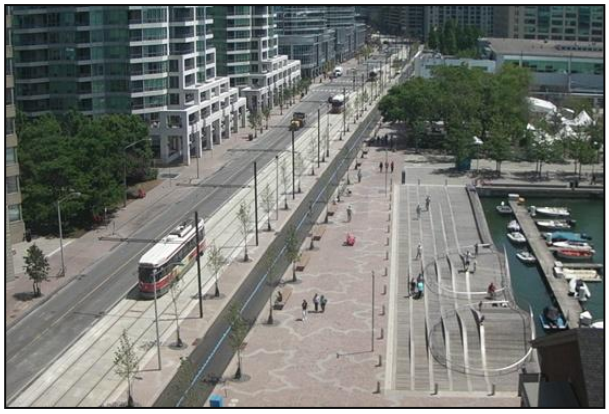


Σχήμα 2.7. Η διατομή πριν και μετά την ανάπλαση. Σημαντικές παρεμβάσεις η μείωση του χώρου για το αυτοκίνητο, η δενδοφύτευση και η κατασκευή προβλητών. *[Πηγή: http://completestreetsforcanada.ca/visualizing/queens-quay-toronto, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]*

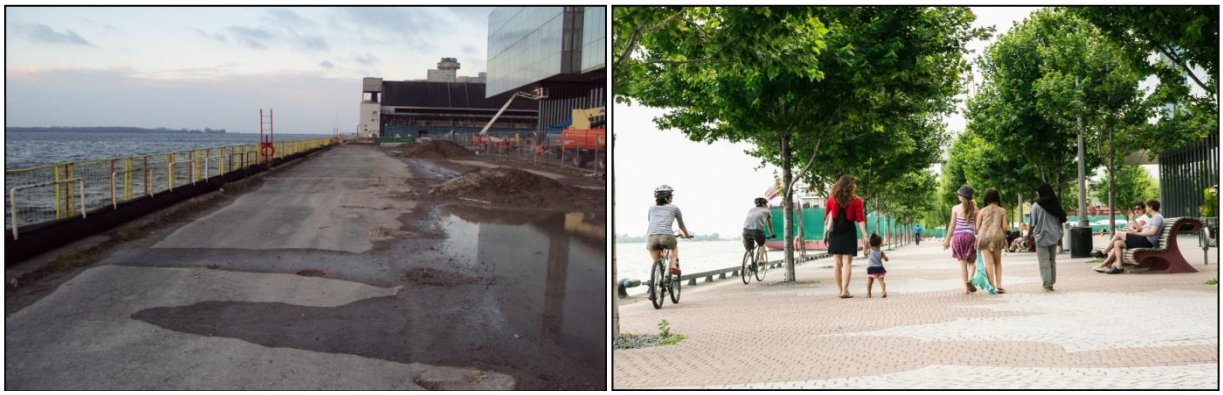
Τα πλεονεκτήματα από την ανάπλαση είναι πολλά. Στα σημαντικότερα συγκαταλέγονται η θεαματική αναβάθμιση στην αισθητική του τοπίου, η ενθάρρυνση του περπατήματος, της χρήσης του ποδηλάτου και του τραμ, η ενίσχυση της κοινωνικοποίησης και η ένωση του αστικού χώρου με το παραλίμνιο μέτωπο. Έρευνες αποδεικνύουν και την οικονομική άνθηση της περιοχής από την αύξηση της επισκεψιμότητας. Οι εικόνες που ακολουθούν τεκμηριώνουν την επιτυχία της ανάπλασης.



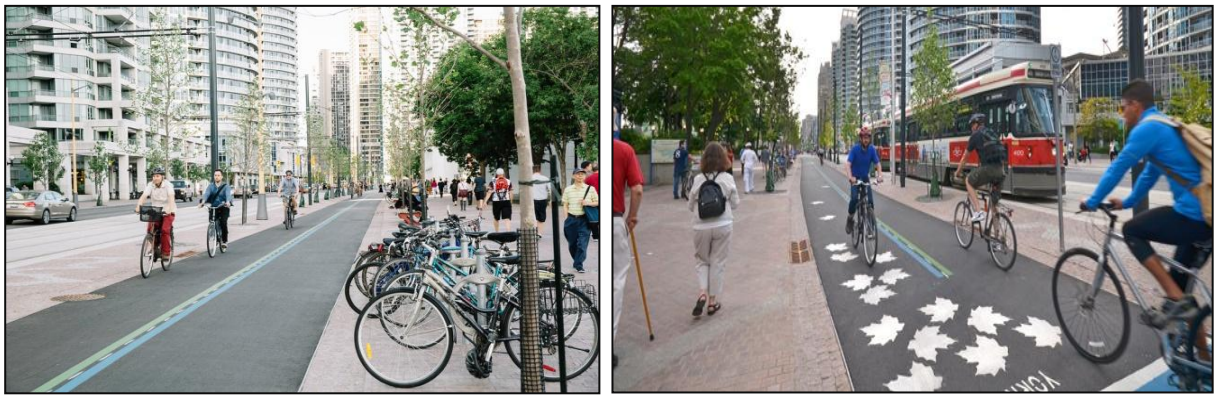
Εικόνα 2.14. Η οδός Queens Quay το 2012.
[Πηγή:http://www.west8.com/news/torontos_new_waterfront_street_queens_quay_opens_on_time_after_three_years_of_revitalization_work/?s=In, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]



Εικόνα 2.15. Η σημερινή εικόνα της οδού Queens Quay.
[Πηγή:http://www.west8.com/news/torontos_new_waterfront_street_queens_quay_opens_on_time_after_three_years_of_revitalization_work/?s=In, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]



Εικόνα 2.16. Η αλλαγή της όψης στις όχθες. *[Πηγή: https://waterfrontoronto.ca/nbe/portal/waterfront/Home/waterfronthome/newsroom/image%20galleries/galleries/waters+edge+promenade+and+boardwalk+(east+bayfront)/*, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]

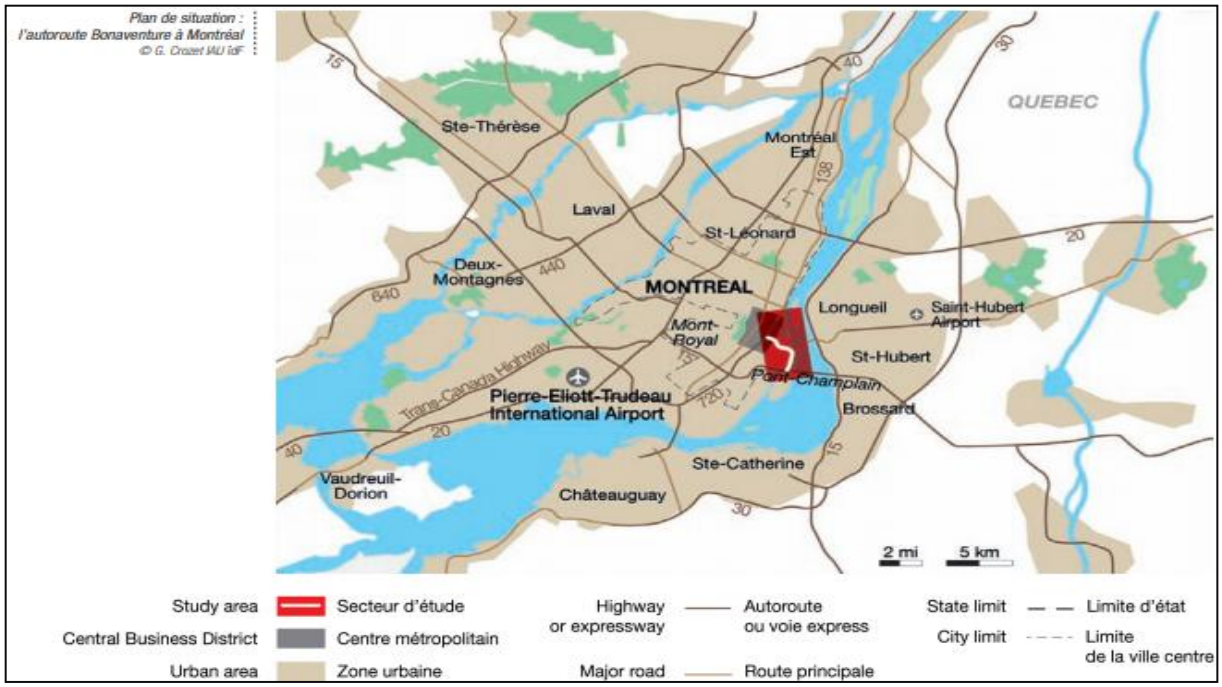


Εικόνα 2.17. Ο ποδηλατόδρομος κατά μήκος της οδού.
[Πηγή:http://blog.waterfrontoronto.ca/nbe/portal/wt/home/blog-home/posts/improving-queens-quay και http://www.west8.com/projects/queens_quay_boulevard/, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]

Εικόνα 2.18. Λεπτομέρειες της ανάπλασης. Το ιδιαίτερο καλλιτεχνικό στοιχείο στο δάπεδο, τα παγκάκια και το φωτισμό. [Πηγή: https://waterfrontoronto.ca/nbe/portal/waterfront/Home/waterfronthome/newsroom/image%20galleries/galleries/waters+edge+promenade+and+boardwalk+(east+bayfront)/, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]

Η ανάπλαση του αυτοκινητοδρόμου Bonaventure στο Μόντρεαλ, Καναδάς

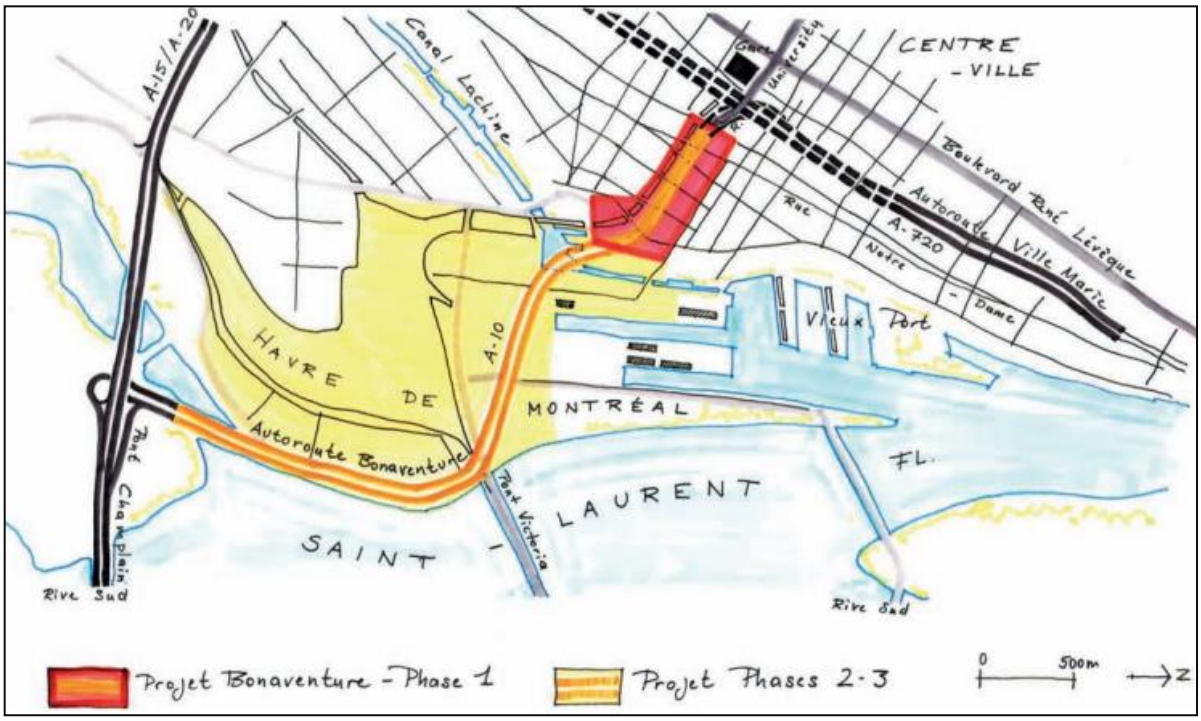
Ο αυτοκινητόδρομος Bonaventure κατασκευάστηκε το 1966 για να επιτελέσει την άμεση σύνδεση της νότιας ακτής με το κέντρο του Μόντρεαλ και χρησιμοποιούνταν από 25.000 οδηγούς καθημερινά (*Χάρτης 2.11*). Διασχίζει την περιοχή της Χάβρης, ένα χώρο στενά συνδεδεμένο με την βιομηχανική ιστορία της Βόρειας Αμερικής που βρίσκεται στις όχθες του ποταμού Άγιος Λαυρέντιος και διαθέτει λιμάνι και σιδηρόδρομο. Η Bonaventure καθιερώθηκε ως είσοδος προς την αριστοκρατική πόλη και ο χώρος διαμορφώθηκε αποκλειστικά για το αυτοκίνητο, όπως φαίνεται και στην *Εικόνα 2.19*.



Χάρτης 2.11. Η Bonaventure στον ιστό του Μόντρεαλ. Επιτελεί τη σύνδεση του κέντρου της πόλης με τη νότια ακτή. *[Πηγή:*https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1249/mo_bon_web.pdf, *Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]*

Εικόνα 2.19. Η κυριαρχία του αυτοκινήτου στην περιοχή. Η πρόσβαση στις όχθες είναι αποκομμένη, ενώ απουσιάζουν υποδομές για τον πεζό και οργανωμένοι ελεύθεροι χώροι.
[Πηγή:https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1249/mo_bon_web.pdf, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]

Στο πλαίσιο του μακροπρόθεσμου οράματος της βιώσιμης ανάπτυξης για την πόλη του Μόντρεαλ, αναζητήθηκαν τρόποι για την αναβάθμιση του οδικού και δημόσιου χώρου που οδηγεί στο κέντρο της πόλης. Το σχέδιο ανάπλασης, που αποτελείται από 3 φάσεις, παρουσιάστηκε το 2006 και έχει ως στόχο να δημιουργήσει μια ελκυστική, λειτουργική και φιλική είσοδο για το κέντρο της πόλης που θα επανενώσει τις γειτονιές και θα ανασυγκροτήσει την αστικό ιστό. Η πρώτη φάση αφορά το τμήμα της Bonaventure που φτάνει επί οδογέφυρας στο κέντρο του Μόντρεαλ, η δεύτερη φάση το μεταξύ των γεφυρών Champlain και Victoria, ενώ η τρίτη φάση το τμήμα από τη γέφυρα Victoria ως το κανάλι Lachine.



Σχήμα 2.8. Σχηματική απεικόνιση του άξονα του αυτοκινητόδρομου Bonaventure και η περιοχή της ανάπλασης.
[Πηγή:https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1249/mo_bon_web.pdf, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]

Η πρώτη φάση περιλαμβάνει την απομάκρυνση του αυτοκινητοδρόμου Bonaventure, με τις 6 λωρίδες και την οδογέφυρα στην είσοδο του κέντρου της πόλης. Δημιουργείται μια νέα αστική λεωφόρος, ένας εκτεταμένος ενδιάμεσος χώρος και ισόπεδες διαβάσεις στη συμβολή με τις κάθετες οδούς. Η δεύτερη φάση αφορά την μεταφορά του άξονα του αυτοκινητοδρόμου προς την ενδοχώρα

κατά 400 μέτρα, μακριά από τις όχθες του ποταμού. Η τελική φάση περιλαμβάνει την κατασκευή σήραγγας με 6 ως 8 λωρίδες κυκλοφορίας στο κανάλι Lachine, με στόχο την ενίσχυση του τουρισμού στην περιοχή.

Με την ολοκλήρωση του έργου αναμένεται να δημιουργηθούν 4.000 κατοικίες και 265.000 τμ εμπορικού χώρου. Επίσης, στα σχέδια περιλαμβάνονται θεματικά πάρκα, πεζόδρομοι και ποδηλατόδρομοι κατά μήκος της Bonaventure ακόμη και η κατασκευή γηπέδου ποδοσφαίρου στις όχθες του ποταμού. Η μελλοντική εικόνα της περιοχής παρουσιάζεται στο *Χάρτης 2.12*.

Χάρτης 2.12. Οι 3 φάσεις της ανάπλασης και η μελλοντική εικόνα της πόλης. *[Πηγή: Société du Havre de Montréal]*

Οι εργασίες της πρώτης φάσης ξεκίνησαν με καθυστέρηση το 2011 και ολοκληρώθηκαν το 2017. Αφαιρέθηκαν 47.000 τόνοι σκυροδέματος από την κατεδάφιση της οδογέφυρας και η διατομή ανασχεδιάστηκε. Οι λωρίδες κυκλοφορίας των αυτοκινήτων μειώθηκαν από 11 (6 του αυτοκινητοδρόμου Bonaventure, 2 της λεωφόρου Duke και 3 της λεωφόρου Nazareth) σε 9 στη νέα λεωφόρου Robert Bourassa. Τα πεζοδρόμια διαπλατύνθηκαν, ενώ στη μέση της διατομής δημιουργήθηκαν ελεύθεροι χώροι με δραστηριότητες για τους κατοίκους της πόλης, όπως παιδική χαρά, εξοπλισμός άθλησης, τραπέζια πινγκ-πονγκ, ξαπλώστρες και τραπέζια πικνίκ (Εικόνα 2.22 και Εικόνα 2.23). Συνολικά, φυτεύτηκαν περίπου 300 δένδρα και φυτά και η είσοδος στην πόλη έγινε πιο πράσινη. Ο δημόσιος χώρος που εξοικονομήθηκε ανέρχεται στα 24.000 τμ, όσο 5 γήπεδα ποδοσφαίρου. Τέλος, τοποθετήθηκαν 2 επιβλητικά έργα τέχνης, που αποτελούν ορόσημο για την πόλη.

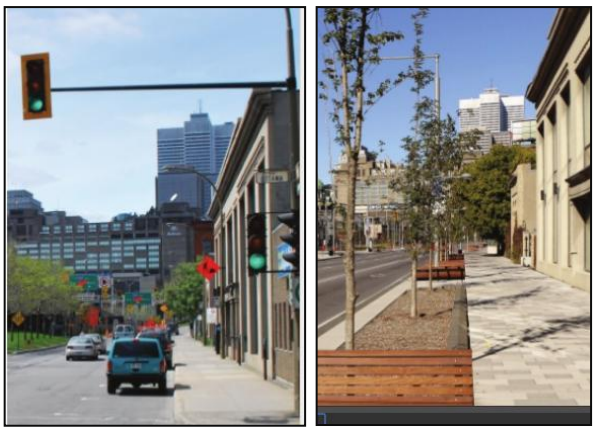
Η νέα αστική λεωφόρος ανανέωσε την είσοδο της πόλης και εντυπωσιάζει με την αισθητική και την ποιότητα των εγκαταστάσεών της. Επουλώνει τον αστικό ιστό και φέρνει κοντά τις περιοχές που απομάκρυνε ο αυτοκινητόδρομος. Οι πεζοί μπορούν πλέον να περιπλανηθούν ελεύθερα σε ένα ασφαλές περιβάλλον, σε μια αλληλουχία πράσινων δημόσιων χώρων.

Το έργο έλαβε την πιστοποίηση SITES, τον Μάιο του 2018. Η πιστοποίηση SITES είναι μια βεβαίωση της εταιρείας Green Business Certification (GBCI) που εδρεύει στην Ουάσινγκτον και αφορά ένα ευρύ φάσμα έργων, συμπεριλαμβανομένων εθνικών πάρκων, κήπων, δρόμων, αστικών

και δημόσιων χώρων αλλά και οικιστικών, εμπορικών και θεσμικών κατασκευαστικών έργων. Τα κριτήρια που θέτει η πιστοποίηση σχετίζονται με τη μείωση της κατανάλωσης νερού και ενέργειας, τη διαχείριση των λυμάτων από τις βροχοπτώσεις, τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και της δημόσιας υγείας και την αύξηση των δραστηριοτήτων υπαίθριας αναψυχής. Επιπλέον, το Μάιο του 2018, κέρδισε το Ετήσιο Βραβείο Αριστείας Πολεοδομίας το 2018, στην κατηγορία αστικού σχεδιασμού, που χορηγείται από το Καναδικό Ινστιτούτο Πολεοδομίας (ICU).

Εικόνα 2.20. Η εξέλιξη των εργασειών της ανάπλασης: Μάρτιος 2014, Ιούλιος 2016, Αύγουστος 2016, Ιανουάριος 2017 και Σεπτέμβριος 2017.
[Πηγή:https://www.slideshare.net/PMI-Montreal/symposium-2018-projet-bonaventure-sebastien-deshaies, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]

Εικόνα 2.21. Πριν και μετά την ανάπλαση σε ενδεικτικά σημεία. Η αδιαμφισβήτητη αναβάθμιση της αισθητικής του αστικού τοπίου.
[Πηγή:https://www.slideshare.net/PMI-Montreal/symposium-2018-projet-bonaventure-sebastien-deshaies, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]



Εικόνα 2.22. Πριν και Μετά: Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και φύτευση δένδρων.
[Πηγή:https://www.slideshare.net/PMI-Montreal/symposium-2018-projet-bonaventure-sebastien-deshaies, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]

Εικόνα 2.23. Ξαπλώστρες, εξοπλισμός γυμναστικής, τραπέζια πινγκ-πονγκ και παιδική χαρά στη διάθεση των πολιτών.
[Πηγή:https://www.slideshare.net/PMI-Montreal/symposium-2018-projet-bonaventure-sebastien-deshaies, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]

Εικόνα 2.24. Το έργο τέχνης στη νότια πλευρά της ανάπλασης. Ονομάζεται *Πηγή* του Jaume Plensa και συμβολίζει τη σπουδαιότητα του νερού στην ιστορία της πόλης. Τονίζει παράλληλα την πηγή της ενέργειας και της ζωτικότητας της πόλης που προέρχεται από την πολυπολιτισμικότητα του πληθυσμού.
[Πηγή:http://ville.montreal.qc.ca/375/en/legs/projet-bonaventure, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]

Εικόνα 2.25. Το διαδραστικό έργο τέχνης στη βόρεια πλευρά της ανάπλασης. Πρόκειται για τους 2 *Δενδρίτες*, του Michel de Broin, στους οποίους οι επισκέπτες μπορούν να ανεβαίνουν και να βιώνουν το αστικό τοπίο από ψηλά, σα να αναρριχούνταν στα κλαδιά ενός δέντρου. Συμβολίζουν την επιθυμία του ανθρώπου να πηγαίνει ψηλά και να αποκτά τη δική του άποψη για τον κόσμο.
[Πηγή:https://levadrouilleururbain.wordpress.com/2017/09/07/nouvelle-oeuvre-dart-public-a-montreal-dendrites-de-michel-de-broin-ca/, Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018]

2.7.2. Σκέψεις για τα παραδείγματα

Στην παρούσα υποενότητα γίνεται εστίαση στα σημεία εκείνα των παραπάνω σχεδίων ανάπλασης που θα αποτελέσουν πηγή έμπνευσης για παρεμβάσεις στο μελετώμενο άξονα της εργασίας.

Σημειώνονται, εν τάχη, μερικά χαρακτηριστικά. Πρόκειται για ένα κεντρικότατο πέρασμα που οδηγεί από το κέντρο της πόλης στο παραλιακό μέτωπο. Το μισό μήκος του είναι αυτοκινητόδρομος με υπόγειες διαβάσεις για τον πεζό, ενώ το υπόλοιπο μισό καλύπτει τον ηττημένο ποταμό Ιλισό. Η αισθητική είναι χαμηλή, ο χώρος και η ασφάλεια του πεζού μειωμένη, η χρήση του ποδηλάτου επικίνδυνη και η σύνδεση μεταξύ των ΜΜΜ προβληματική. Ας εστιάσουμε στον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίστηκαν παρόμοια προβλήματα και τα διδάγματα που προκύπτουν από τα σχέδια των αναπλάσεων που αναλύθηκαν.

Τα δύο πρώτα παραδείγματα, σε Σεούλ και Μαδρίτη, διευθετούν τη σχέση της πόλης με το ποτάμι με ένα πρωτοποριακό όραμα. Τα ποτάμια δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται ως πρόβλημα για την προσπελασιμότητα του αστικού χώρου και να αλλοιώνονται υπό την πίεση των μεταφορικών αναγκών. Υπάρχουν πιο μεγάλες ανάγκες που έχει ξεχάσει ο σημερινός αστός, όπως η επαφή με το οικοσύστημα, η κοινωνικοποίηση και το χαλαρωτικό τοπίο που δημιουργεί το φυσικό στοιχείο. Οι πόλεις οφείλουν να σεβαστούν τα ιδιαίτερα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά του χώρου και να βρίσκουν τρόπο να τα εντάσσουν γόνιμα στον αστικό σχεδιασμό, χωρίς να θυσιάζονται για την οικονομική ανάπτυξη.

Στα παραδείγματα της Σεούλ, του Σηάτλ και του Μόντρεαλ, κατεδαφίζονται οι οδογέφυρες και καταργούνται οι αυτοκινητόδρομοι των υψηλών ταχυτήτων που αποτρέπουν την κάθετη προσπέλαση και μετατρέπονται σε αστικές λεωφόρους, με ισόπεδες διαβάσεις για τους πεζούς. Τα ογκώδη και πολυεπίπεδα οδικά έργα υποδομής στερούν την απαραίτητη ζωντάνια και αισθητική του αστικού χώρου στις οικιστικές περιοχές και απορρίπτονται από τις νέες πρακτικές του αστικού σχεδιασμού.

Στα παραδείγματα της Μαδρίτης και του Σηάτλ ξεχωρίζει η επιλογή για υπογειοποίηση του οδικού δικτύου και την αξιοποίηση της πολύτιμης επιφάνειας με ανθρωποκεντρισμό. Η ψυχαγωγία, η άθληση και οι ενεργές μετακινήσεις ανακτούν προτεραιότητα στην επιφάνεια, με αποτέλεσμα η αισθητική του τοπίου να βελτιώνεται κατακόρυφα. Η λογική της δέσμευσης της πολύτιμης επιφάνειας για το αυτοκίνητο και την εξυπηρέτηση του πεζού από υπόγειες διαβάσεις απορρίπτεται στις σύγχρονες πρακτικές του αστικού σχεδιασμού.

Στα παραδείγματα του Τορόντο και του Μόντρεαλ η επιφάνεια του αυτοκινήτου μειώνεται και προσφέρεται στο περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια κυκλοφορία. Ο νέος σχεδιασμός κατόρθωσε να θέσει επιτυχημένα όριο στον αριθμό των αυτοκινήτων, χωρίς να υπάρχουν σημαντικά προβλήματα. Η αύξηση της ελκυστικότητας του τοπίου σε συνδυασμό με την άνεση της πρόσβασης, αποτέλεσαν ισχυρά κίνητρα για ενεργές μετακινήσεις, σε μια πόλη σχεδιασμένη για το αυτοκίνητο, με λιγοστούς ελεύθερους χώρους.

Το στοιχείο της τέχνης είναι έντονο σε όλες τις αναπλάσεις και προσδίδει μία ιδιαίτερη νότα στην καθημερινότητα, κόντρα στην ακαλαισθησία του συμπαγούς δομημένου χώρου και της οδικής επιφάνειας. Η μοντέρνα τέχνη και το εθνικό στοιχείο έχει ξεχωριστή θέση στο σχεδιασμό των αντικειμένων του δημόσιου χώρου, από τα παγκάκια, το φωτισμό ως και το δάπεδο των πεζοδρομήσεων και τα γλυπτά δημιουργήματα, που γίνονται σήμα κατατεθέν για την πόλη. Η ελκυστικότητα του αστικού χώρου αυξάνεται και οι πολίτες επιδεικνύουν πιο ευσυνείδητη συμπεριφορά στη χρήση του δημοσίου χώρου.

3. Η ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Η πόλη έχει μια σχέση ανάδρασης με την Ιστορία, καθώς αποτελεί τόσο πηγή όσο και προϊόν αυτής. Η βαθιά κατανόηση της πόλης συνδέεται με τη μελέτη των μηχανισμών που σφράγισαν την εξέλιξή της και επιτρέπει την ανίχνευση μελλοντικών τάσεων, απαραίτητο εργαλείο για τον αστικό σχεδιασμό. Απαιτείται, λοιπόν, μια πολυδιάστατη προσέγγιση, μέσα από την ανασύνθεση του ιστορικού και κοινωνικού πλαισίου. (Πολύζος, 1979)

Η Ελλάδα συγκροτήθηκε και αναγνωρίστηκε ως ανεξάρτητο κράτος το 1830. Κλήθηκε να αφομοιώσει σε μικρό χρονικό διάστημα εξελίξεις αιώνων στον ευρωπαϊκό χώρο, ώστε να μπορέσει να επανενταχθεί σε αυτόν, ύστερα από την μακραίωνη απομόνωσή της κατά τη διάρκεια της τουρκικής κυριαρχίας και τον εξαντλητικό απελευθερωτικό αγώνα. Ξεκίνησε άμεσα ένα κλίμα δυτικοποίησης του ελληνικού χώρου. Οι μεγάλες δυνάμεις της ανεπτυγμένης Ευρώπης είχαν για αρκετά χρόνια ενεργό ρόλο στη διοίκηση των Ελλήνων, επηρεάζοντας τη χωροταξική, πολεοδομική και οικονομική οργάνωση της χώρας. Όμως, σε μια χώρα που βρισκόταν σε ύστερο φεουδαλικό πλαίσιο και με μία εκκολαπτόμενη αστική τάξη με κύρια απασχόληση το ναυτιλιακό εμπόριο, οι μεγάλες ευρωπαϊκές διανοητικές εξελίξεις για την οργάνωση των κοινωνιών, των πόλεων και της οικονομίας ήταν αρκετά δύσκολο να βρουν πρόσφορο έδαφος στο τόσο διαφορετικό πλαίσιο από εκείνο που αναδύθηκαν και ζυμώθηκαν. Και αυτό είναι ένα γεγονός που δεν συνεκτιμήθηκε από την ξένη βοήθεια, με αποτέλεσμα οι επεμβάσεις που επιχειρήθηκαν συχνά να μην ανταποκρίνονται στα ελληνικά δεδομένα, να ικανοποιούν συμφέροντα και να εγείρουν δυσπιστία και αντιδράσεις, τη στιγμή που το θεσμικό πλαίσιο τροποποιείται διαρκώς. (Σαρηγιάννης, 2000) Ίσως, αυτό το συγκρουσιακό πλαίσιο αποτελεί τη γενεσιουργό αιτία για την προχειρότητα και την πολυπλοκότητα της πολεοδομικής πολιτικής.

Αρχικά, πρωτεύουσα ανακηρύχτηκε το Ναύπλιο. Η πόλη της Αθήνας, όμως, φάνταζε ιδανικότερη επιλογή, εξαιτίας του συμβολικού χαρακτήρα και της αίγλης του αρχαίου πολιτισμού. Όπερ και εγένετο το 1833. Ως πρωτεύουσα, η Αθήνα αναδεικνύεται σταδιακά σε βασικό διοικητικό κέντρο και τεράστιο πόλο οικονομικών δραστηριοτήτων. Η επαρχία δεν μπορεί να ανταγωνιστεί τις ευκαιρίες που προσφέρει η πρωτεύουσα και "αιμορραγεί" πληθυσμιακά από την εσωτερική μετανάστευση. Έτσι, μέχρι και σήμερα, η πληθυσμιακή αύξηση γίνεται με έντονους ρυθμούς στο άστυ, δημιουργώντας συνεχώς νέες ανάγκες. Η αστική διάχυση οδήγησε στην ενοποίηση των όμορων οικισμών σε ένα ενιαίο συμπαγές πολεοδομικό συγκρότημα που καλύπτει ολόκληρο το λεκανοπέδιο της Αττικής.

Η Αθήνα είναι πλέον ένα αχανές πολεοδομικό συγκρότημα, μια σύγχρονη μεγαλούπολη, με έντονη ιστορική και πολιτιστική φυσιογνωμία που συντίθεται από το μνημειακό, το πολεοδομικό και το αρχιτεκτονικό υπόβαθρό της. Μαστίζεται, δε, από όλα εκείνα τα προβλήματα που συναντώνται στις μεγάλες πόλεις με άναρχη ανάπτυξη και εξάρτιση από το αυτοκίνητο. Είναι ένα τυπικό δείγμα πόλης με βίαιη αστικοποίηση, αλλοιωμένα φυσικά χαρακτηριστικά και περιορισμένους υπαίθριους και πράσινους χώρους, που ασφυκτιά από την ατμοσφαιρική ρύπανση, τα κυκλοφοριακά προβλήματα και τα πλημμυρικά φαινόμενα και απέχει παρασάγγας από τα παραδείγματα βιώσιμης ανάπτυξης στις ανεπτυγμένες πόλεις της Ευρώπης. Η επίτευξη της βιωσιμότητας για το λεκανοπέδιο μοιάζει άπιαστο όνειρο. Όμως, η οικονομική κρίση της τελευταίας δεκαετίας έχει αναδείξει ευκαιρίες και κίνητρα για αλλαγή νοοτροπίας στην αστική πραγματικότητα. Η προσήλωση στη βαριά βιομηχανία του τουρισμού που απαιτεί μια πόλη πιο ελκυστική, ο ασύμφορος κυκλοφοριακός σχεδιασμός με τα ογκώδη έργα υποδομών και η δυσκολία στη συντήρηση ιδιωτικών οχημάτων, είναι ικανά κίνητρα ώστε η πόλη να οργανωθεί στο πνεύμα της βιώσιμης κινητικότητας και να αλλάξει συνήθειες. Έχουν, άλλωστε, ήδη υλοποιηθεί σημαντικά έργα που δίνουν ευκαιρίες και προοπτικές στην πόλη και νέα πνοή στην οικονομία.

Η παρούσα ενότητα επικεντρώνεται σε κρίσιμα θέματα της αστικής ανάπτυξης στην Ελλάδα. Αρχικά, παρατίθενται γενικά στοιχεία για την οικιστική ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων, μέσα από ένα έντονο

κοινωνικοπολιτικό πλαίσιο. Στη συνέχεια, παρουσιάζεται η σύγχρονη πολεοδομική πολιτική και τα εργαλεία που καθορίζουν τον αστικό σχεδιασμό. Τέλος, η ανάλυση επικεντρώνεται στην Αθήνα: την εξέλιξη, τα προβλήματα και τις προκλήσεις της μεγαλούπολης.

Στο σημείο αυτό, πρέπει να διευκρινιστεί η αξία της παρούσας ενότητας, η οποία σχετίζεται με τη σκιαγράφηση μια ευρύτερης περιοχής αλληλεξαρτήσεων και επιρροής σε σχέση με την περιοχή μελέτης. Οι παρεμβάσεις που επιχειρούνται στον άξονα μελέτης εντάσσονται σε ένα γενικότερο πλαίσιο, αυτό του πολεοδομικού συγκροτήματος Αθηνών & Πειραιώς, από το οποίο δεν πρέπει να είναι ξεκομμένες. Τουναντίον, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι κατευθύνσεις του σχεδιασμού σε ανώτερο επίπεδο, να αξιοποιούνται ή να ενισχύονται ήδη υλοποιημένες δράσεις και η επίλυση προβλημάτων να γίνεται με πολυδιάστατη θεώρηση, χωρίς να υποβαθμίζονται περιοχές για να αναβαθμιστούν κάποιες άλλες. Το μέρος αυτό της εργασίας έχει βασική σημασία για την ανάπτυξη της λογικής στην οποία θα στηριχθούν οι παρεμβάσεις, προς μια ορθολογική κατεύθυνση, η οποία επιλύει και δε διαιωνίζει προβλήματα, μετατοπίζοντάς τα χωρικά.

3.1. Στοιχεία για την οικιστική ανάπτυξη στην Ελλάδα

Η Ελλάδα συγκροτήθηκε και αναγνωρίστηκε ως ανεξάρτητο κράτος το 1830 με το Πρωτόκολλο του Λονδίνου. Για αρκετές δεκαετίες, τα εθνικά σύνορα ήταν ευμετάβλητα, ο πληθυσμός ανομοιογενής και απουσίαζε η σταθερότητα. Ως το 1850 παρατηρείται μια περίοδος έντονης ανασυγκρότησης από τις πληγές του απελευθερωτικού αγώνα και του εμφυλίου. Οι προσπάθειες για οργάνωση του κτισμένου χώρου ήταν έκδηλες, καθώς συντάχθηκαν και εκδόθηκαν σχέδια πόλεων και θεσπίστηκαν στοιχειώδεις κανόνες οικοδόμησης (Πολύζος, 1986). Η οικονομία στηρίχθηκε κυρίως στο εμπόριο και τη ναυτιλία. Αν και οι περισσότεροι Έλληνες ασχολούνταν με τη γεωργία, οι περισσότεροι ήταν ακτήμονες και καλλιεργούσαν τις εθνικές γαίες, αποκομίζοντας πενιχρά εισοδήματα, τη στιγμή που πλήρωναν μεγάλους φόρους. Έγινε αντιληπτό πως η εθνική γη έχρηζε αναδιανομής και οι συγκρούσεις για το ιδιοκτησιακό καθεστώς μεταξύ των διάφορων προυχόντων της τουρκοκρατίας και της νέας αστικής τάξης δημιουργούσαν δυσχέρεια στην οικιστική ανάπτυξη. Οικονομική άνοδος παρατηρείται κυρίως με το τέλος της Βασιλείας του Όθωνα, όταν αναπτύχθηκαν τα αστικά στρώματα και πύκνωσαν οι ροές εσωτερικής μετανάστευσης από την ύπαιθρο στις πόλεις, προκαλώντας υδροκεφαλισμό στο οικιστικό δίκτυο. (Σαρηγιάννης, 2000)

Εξετάζοντας την οικιστική ανάπτυξη στον ελλαδικό χώρο, εξάγεται το συμπέρασμα ότι το οικιστικό δίκτυο διαμορφώθηκε καθοριστικά από τα ιδιαίτερα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της χώρας, τις βίαιες πληθυσμιακές μεταβολές και τις οικονομικές δραστηριότητες. Συγκεκριμένα, το έντονο ανάγλυφο και τα διάσπαρτα αναρίθμητα νησιά, τα ευμετάβλητα εθνικά σύνορα, οι μεγάλες πληθυσμιακές μετακινήσεις των πολεμικών περιόδων και ο τρόπος με τον οποίο συντελέστηκε η βιομηχανική ανάπτυξη, αποτελούν κρίσιμα σημεία για τη διαμόρφωση της οικιστικής πορείας.(Κατοχιανού, 1989)

Το φυσικό ανάγλυφο της Ελλάδας είναι έντονο και παρουσιάζει αρκετές ιδιαιτερότητες που έδρασαν καθοριστικά στο οικιστικό δίκτυο σε κάθε ιστορική περίοδο. Χαρακτηρίζεται από εκτεταμένα ορεινά τμήματα και μεγάλους ορεινούς όγκους, περιορισμένες πεδινές εκτάσεις, περίπλοκη ακτογραμμή και εκατοντάδες νησιά. Στα πρώτα βήματα ανάπτυξης, ως τα τέλη του 1860, όπου η εισροή ξένου κεφαλαίου εκβιομηχανίζει αργά τη χώρα, η εθνική οικονομία στηρίχθηκε στον αγροτικό και κτηνοτροφικό τομέα. Ο παραγωγικός χώρος για τις πρωτογενείς δραστηριότητες είναι κατακερματισμένος σε ένα τέτοιο ανάγλυφο, καθώς απουσιάζουν οι εκτεταμένες γόνιμες πεδινές εκτάσεις, γεγονός που συνέβαλε στη δημιουργία μεγάλου αριθμού πόλεων, οι οποίες όμως είχαν μικρό μέγεθος. Επιπλέον, μεγάλοι αστικοί πόλοι δεν ήταν ιδιαίτερο ευνοϊκό να σχηματισθούν. Οι ορεινοί όγκοι περιόριζαν τη δυνατότητα για αστική διάχυση, ενώ η ανάπτυξη των μεταφορικών ροών σε ένα τέτοιο ανάγλυφο ήταν δυσμενής και απαιτούσε μεγάλα έργα υποδομής όπως γέφυρες, σήραγγες, πολυάριθμες ακτοπλοϊκές συνδέσεις.

Η οικιστική ανάπτυξη συνδέεται με τρεις μεγάλες δημογραφικές εκρήξεις: την προσφυγική πλημμυρίδα της μικρασιατικής καταστροφής το 1922, την ένταση της εσωτερικής μετανάστευσης από την ύπαιθρο προς τα αστικά κέντρα μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και την εισροή οικονομικών μεταναστευτικών ροών από άλλες χώρες.

Ο αντίκτυπος της μικρασιατικής καταστροφής στον ελλαδικό χώρο ήταν η έντονη αστικοποίηση στις ελληνικές πόλεις, η οποία δεν προκλήθηκε από τη βιομηχανική επανάσταση, όπως στις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, αλλά από την προσφυγική πλημμυρίδα. Τα αρχεία από την απογραφή του 1928 κάνουν λόγο για 1.200.000 πρόσφυγες, αριθμός ενδεικτικός για την δημογραφική και αστική κρίση και τις μεγάλες πολεοδομικές επιπτώσεις που προκλήθηκαν. Οι τεράστιες ανάγκες για στέγαση και η δυσκολία στην εύρεση εκτάσεων και στις απαλλοτριώσεις, οδήγησαν τις άπειρες αρμόδιες τεχνικές υπηρεσίες του Κράτους σε ακατάλληλες πολεοδομικές πρακτικές, όπως η δημιουργία πρόχειρων στεγάστρων, οι οποίες διατηρήθηκαν πεισματικά ως το 1960 και καθόρισαν τη σημερινή δομή και τα κακώς κείμενα της πόλης. Η εσωτερική μετανάστευση προς τις πόλεις επιβραδύνεται ως το 1928 εξαιτίας του κορεσμού από τους πρόσφυγες, όμως συνεχίζεται σταθερά ως το 1940. (Πολύζος, 1979)

Μετά τη λήξη του εμφυλίου πολέμου το 1949, η αστική ανάπτυξη βρισκόταν σε έξαρση και η αστική διάχυση διογκώθηκε. Ο πρωτογενής τομέας ήταν αποδυναμωμένος τη στιγμή που παρατηρούνταν άνοδος των τουριστικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων. Στα μεγάλα αστικά κέντρα η εκβιομηχάνιση κορυφώθηκε τη δεκαετία του 1960, ο κλάδος των κατασκευών γνώρισε ιδιαίτερη ακμή και οι τουριστικές ροές έφεραν σημαντικό συνάλλαγμα στη χώρα. Παρατηρείται μια έντονη εσωτερική μετανάστευση προς τα αστικά κέντρα και ιδίως την πρωτεύουσα. Οι τεράστιες ανάγκες για στέγαση και η έλλειψη δομημένης πολεοδομικής πολιτικής και πολιτικής στέγασης, οδήγησαν στην αυτοστέγαση με αυθαίρετα κτίσματα στα προάστια της πόλης και τις κυβερνητικές αρχές σε ανοχή, ενώ, για ακόμη μια φορά, εφαρμόστηκαν ακατάλληλες πολεοδομικές πρακτικές. Η πολιτική οικιστικής ανάπτυξης που εφαρμόστηκε μεταπολεμικά κυμαινόταν μεταξύ της καθαρά εκτατικής και της εντατικής οικιστικής ανάπτυξης. Συγκεκριμένα, έγιναν σημαντικές επεκτάσεις στις πόλεις και τους οικισμούς, ενώ, ταυτόχρονα, εντατικοποιήθηκε η δυνατότητα οικοδόμησης στα όρια των υφιστάμενων πολεοδομικών ενοτήτων, μέσω δύο, κυρίως, μηχανισμών: την αύξηση των συντελεστών δόμησης και το θεσμό της αντιπαροχής. Ως τα τέλη της δεκαετίας του 1970, το πλαίσιο αυτό διαμόρφωσε καθοριστικά τα σημερινά χαρακτηριστικά των αστικών κέντρων: έντονη δόμηση περιοχών εντός σχεδίου, υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, αστική διάχυση, ανεπάρκεια ελεύθερων και πράσινων χώρων, έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα, μικτές χρήσεις γης. (Οικονόμου, 2011)

Η δεκαετία του 1970 σημαδεύτηκε από τη συνταγματική δικτατορία και την πετρελαϊκή κρίση. Η πολιτική ηγεσία προσπάθησε να αναζωογονήσει την οικονομία που βρισκόταν σε ύφεση, δίνοντας κίνητρα και δανειακή στήριξη σε οικονομικές δραστηριότητες, όπως η οικοδομή, ο τουρισμός και η βιομηχανία. Έτσι, συντελέστηκε αστικοποίηση στις επαρχιακές πόλεις που είχαν τουριστικές και βιομηχανικές δραστηριότητες, ενώ τα αστικά κέντρα μεγεθύνθηκαν ακόμα περισσότερο. Η πολυκατοικία εμφανίστηκε και σε μικρούς οικισμούς και χωριά, κυρίως σε τουριστικά και παραλιακά μέρη, με τις περιβαλλοντικές και πολιτιστικές επιπτώσεις, στο βωμό του εκσυγχρονισμού και της οικονομικής ανάπτυξης, να είναι μεγάλες.

Στις δύο τελευταίες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα, οι βιομηχανικές δραστηριότητες μειώθηκαν και η Ελλάδα αποβιομηχανοποιήθηκε. Οι μονάδες που προχώρησαν σε λουκέτο ήταν κυρίως βαριάς βιομηχανίας, μηχανοκατασκευών ή μεγάλες μονάδες καταναλωτικών αγαθών και οδήγησαν σε μαρασμό τις πόλεις που στήριζαν την οικονομία τους στη βιομηχανία. Την ίδια στιγμή, οι δραστηριότητες του τριτογενή τομέα πύκνωναν. Ακόμη, παρατηρείται εισροή οικονομικών μεταναστών από τα Βαλκάνια, την Αφρική και την Ασία. Εγκαθίστανται ως επί των πλείστων σε υποβαθμισμένες και με χαμηλή αξία περιοχές, όπως το κέντρο της Αθήνας ή αγροτικές περιοχές. Ο νέος πληθυσμός προσέφερε φθηνά εργατικά χέρια και ανέπτυξε εμπορικές δραστηριότητες, με έντονο εθνικό χαρακτήρα, συνθέτοντας ένα πολυπολιτισμικό περιβάλλον στην οικονομική και κοινωνική ζωή της χώρας.

Φτάνοντας στο σήμερα, από τα τέλη της πρώτης δεκαετίας του 21ου αιώνα, η χώρα βιώνει μια τεράστια οικονομική κρίση, με έντονο κοινωνικοοικονομικό αντίκτυπο. Ο πληθυσμός παραμένει σε σταθερά επίπεδα, εμφανίζοντας τάσεις μείωσης, και η οικιστική διάχυση έχει περιοριστεί. Οι γεννήσεις σημειώνουν πτώση και η διαρροή του ενεργού πληθυσμού προς χώρες με πιο δυνατή οικονομία μοιάζει ασταμάτητη (*brain drain*). Οι επαγγελματικοί κλάδοι που ασχολούνται με την κατασκευή, τη διαχείριση και τη συντήρηση ακινήτων έχουν καταρρεύσει, οι εμπορικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες έχουν μειωθεί, με αισθητό αντίκτυπο την ερήμωση εμπορικών δρόμων, ενώ η ανεργία καλπάζει πάνω από το 25%. Στυλοβάτης για την ελληνική οικονομία αναδεικνύεται ο τουρισμός. Έτσι, ανάπτυξη παρατηρείται σε περιοχές με τουριστικό ενδιαφέρον, όπως τα νησιά και οι ιστορικές περιοχές, όπου δημιουργούνται μεγάλα προβλήματα με την τεράστια συσσώρευση επισκεπτών, την οικιστική εξάπλωση και την εκμετάλλευση του φυσικού περιβάλλοντος. Κρίσιμο ανασταλτικό σημείο είναι οι αθρόες προσφυγικές και μεταναστευτικές ροές από χώρες εκτός Ευρώπης, οι οποίες δεν έχουν τελικό προορισμό τη χώρα μας και αναζητούν πρόσβαση προς τη Γηραιά Ήπειρο, επιφέροντας έντονη κοινωνική και ανθρωπιστική κρίση και συγκρούσεις μεταξύ των χωρών.

3.2. Η Πολεοδομική πολιτική

Στην παρούσα ενότητα παρατίθενται θέματα που αφορούν την άσκηση της πολεοδομικής πολιτικής στον ελλαδικό χώρο. Αρχικά, περιγράφονται η ιστορική εξέλιξη και οι διανοητικές διεργασίες προς το σύγχρονο χαρακτήρα του πολεοδομικού σχεδιασμού. Στη συνέχεια, αναλύονται βασικά σημεία του υφιστάμενου πολεοδομικού σχεδιασμού, σχετικά με την αστική οργάνωση, τις χρήσεις γης και την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς.

3.2.1. Ορόσημα για την εξέλιξη της πολεοδομικής πολιτικής

Η πολεοδομική πολιτική που ασκήθηκε δεν συνέβαλε ουσιαστικά στο σχεδιασμό και την οργάνωση του δομημένου χώρου με ορθολογισμό. Η πολεοδομία στην Ελλάδα, αν και δεν είχε την ικανότητα να αντιμετωπίσει με την απαραίτητη εγρήγορση τις προκλήσεις των έντονων κοινωνικοοικονομικών μηχανισμών που περιγράφηκαν στο εδάφιο 3.1, δεν προέβη, σε δεύτερο χρόνο, σε ριζικές παρεμβάσεις, ώστε να διατηρήσει τα εχέγγυα διαμόρφωσης ενός λειτουργικού αστικού περιβάλλοντος,. Τα πολεοδομικά προβλήματα συσσωρεύονταν.

Κατά γενική ομολογία, η πολεοδομική πολιτική στην Ελλάδα διακρίνεται από έντονη αστάθεια και μοιάζει να βρίσκεται πάντα σε μια προσπάθεια να συμμαζεύει τα "σπασμένα" από την έλλειψη πρωταρχικού σχεδιασμού. Εξετάζοντας την ιστορική εξέλιξη, διακρίνονται 4 περίοδοι: 1828-1923, 1923-δεκαετία του '70, δεκαετία του '70-1982 και 1982-σήμερα. (Αραβαντινός, 2007)

Μετά τη συγκρότηση του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους, εμφανίστηκαν οι πρώτες προσπάθειες για την εκπόνηση *Σχεδίων Πόλεων* ή ρυμοτομικών σχεδίων. Τα ρυμοτομικά σχέδια της πρώτης περιόδου αφορούσαν τα κυριότερα αστικά κέντρα της επικράτειας και χαρακτηριστικό ήταν πως δε βασίζονταν σε κάποιο νομοθετικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού. Οι πολεοδομικές πρακτικές περιορίζονται σε διατάξεις σε επίπεδο κτιρίου, χωρίς ενιαίο σχεδιασμό για τα αστικά συγκροτήματα. Αργότερα, εμφανίστηκαν δράσεις για την προστασία αστικών τμημάτων με στοιχειώδεις κανόνες δόμησης, όπως η υποχρεωτική τήρηση των οικοδομικών και ρυμοτομικών γραμμών και η τακτοποίηση οικοπέδων.

Σταθμό στην ιστορία του πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα αποτέλεσε η έκδοση του νομοθετικού διατάγματος του 1923 "*Περί Σχεδίων Πόλεων, Κωμών και Συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών*" (ΝΔ 17/07/1923, ΦΕΚ 228/Α/1923), υπό την πίεση των προβλημάτων των προσφύγων. Σε αυτό ορίζεται η φύση του πολεοδομικού σχεδιασμού, δηλαδή ότι η πόλη πρέπει να αναπτύσσεται βάσει σχεδίου, η υλοποίηση του οποίου υπάγεται στην ευθύνη του κράτους. Για

περίπου μισό αιώνα αποτελούσε τον κορμό του νομοθετικού πλαισίου για τον πολεοδομικό σχεδιασμό, διακρίνοντας νομοθετικά τρεις κατηγορίες στον ελλαδικό χώρο: (1) περιοχές εντός Σχεδίου Πόλεως, (2) οικιστικές περιοχές που αναπτύχθηκαν πριν το 1923 χωρίς εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλεως, αλλά με δικό του νομοθετικό καθεστώς, και (3) περιοχές εκτός Σχεδίου Πόλεως και οικισμών προ του 1923, οι οποίες εξαρτώνται από την έκδοση εκάστοτε ΠΔ και πρακτικά υπάγονται σε καθεστώς ανεξέλεγκτης δόμησης. Τα πολεοδομικά προβλήματα που ταλανίζουν τον ελληνικό χώρο εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από αυτή την μεγάλη νομοθετική "τρύπα" στις περιοχές της τρίτης κατηγορίας, που επέτρεψε την έντονη αστικοποίηση πολλών περιοχών χωρίς σχέδιο.

Στη δεκαετία του '70, εμφανίζονται προσπάθειες για ουσιαστική χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση της χώρας. Εκδίδεται σωρεία από νομοθετήματα και μέτρα με στόχο τον έλεγχο της οικιστικής ανάπτυξης και την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. Βασικό σημείο ήταν ο ν. 360/1976 "*Περί χωροταξίας και περιβάλλοντος*" και η ίδρυση αρμόδιου υπουργείου για χωροταξικά και περιβαλλοντικά θέματα. Αποτέλεσμα της πολεοδομικής πολιτικής που ασκήθηκε στην περίοδο αυτή είναι η αναστολή του παλαιότερου νομοθετικού πλαισίου, το οποίο ενθάρρυνε την ιλιγγιώδη και ανεξέλεγκτη πολεοδομική και οικιστική ανάπτυξη.

Η τελευταία φάση της ιστορικής εξέλιξης της πολεοδομικής πολιτικής σηματοδοτείται με το ν. 1337/1983 *"Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις"*, ο οποίος προέβλεπε την *Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης* της χώρας, δηλαδή την εκπόνηση πολεοδομικών σχεδίων για κάθε ΟΤΑ και συμπληρώθηκε από διατάγματα για μικρούς οικισμούς και παραθεριστικές περιοχές. Τη δεκαετία του 1990, η πολεοδομία επιχείρησε πρακτικές ιδιωτικής πολεοδόμησης, χωρίς ιδιαίτερη επιτυχία. Κομβικό σημείο αποτέλεσε ο ν. 2508/97 "*Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις*", ο οποίος αποτελεί συνέχεια και ολοκλήρωση του πολεοδομικού καθεστώτος που εισήγαγε ο ν. 1337/83 και εισάγει στην Ελλάδα τη φιλοσοφία της βιώσιμης ανάπτυξης στο σχεδιασμό των πόλεων. (Αραβαντινός, 2007)

3.2.2. Σύγχρονο νομοθετικό πλαίσιο και περιεχόμενο πολεοδομικού σχεδιασμού

Η σημερινή μορφή του πολεοδομικού σχεδιασμού διαμορφώθηκε σε μεγάλο βαθμό από το ν. 2508/97. Η καινοτομία του ν. 2508/97 ήταν η παροχή κατευθυντήριων αρχών στην πολεοδομική πολιτική για την επίτευξη της βιώσιμη ανάπτυξης και όριζε δύο επίπεδα Πολεοδομικού Σχεδιασμού. Στο πρώτο επίπεδο ανήκουν (1) τα Ρυθμιστικά Σχέδια (ΡΣ) και τα Προγράμματα Προστασίας Περιβάλλοντος για τα μεγάλα αστικά κέντρα και (2) τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) και τα Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) για τους πρωτοβάθμιους ΟΤΑ. Στο δεύτερο επίπεδο, περιλαμβάνονται εργαλεία που εξειδικεύουν ή εφαρμόζουν το σχεδιασμό του πρώτου επιπέδου. Συγκεκριμένα, πρόκειται για (1) Πολεοδομικές Μελέτες (ΠΜ) διάφορων τύπων, όπως μελέτες επεκτάσεων πόλεων ή οικισμών, μελέτες αναθεωρήσεων ρυμοτομικών σχεδίων, μελέτες Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης (ΠΕΡΠΟ), μελέτες άλλων πολεοδομούμενων περιοχών (όπως παραγωγικών πάρκων κλπ) καθώς και μελέτες Αναπλάσεων ή άλλες ειδικές πολεοδομικές μελέτες και (2) Πράξεις Εφαρμογής, που καθορίζουν τα σχέδια και τις εργασίες για την εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού στο φυσικό χώρο.

Ο ν. 4447/16 (ΦΕΚ 241/Α/23-12-2016) "*Χωρικός σχεδιασμός - Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις*" διαμόρφωσε τη διάθρωση του χωρικού σχεδιασμού στη χώρα που ισχύει σήμερα, έχοντας καταργήσει τα ΡΣ ως βαθμίδα σχεδιασμού. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός αναφέρεται ως χωρικός σχεδιασμός ρυθμιστικού χαρακτήρα και σε αυτόν υπάγονται τα πολεοδομικά σχέδια τα οποία εκπονούνται σε τοπική κλίμακα. Διακρίνονται δύο επίπεδα ρυθμιστικού χωρικού σχεδιασμού. Στο πρώτο επίπεδο περιλαμβάνονται τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια (ο όρος αντικαθιστά τα ΓΠΣ και τα

ΣΧΟΟΑΠ στην ισχύουσα νομοθεσία), τα οποία ρυθμίζουν τη βιώσιμη χωρική ανάπτυξη και οργάνωση της εδαφικής περιφέρειας ενός Ο.Τ.Α. και τα Ειδικά Χωρικά Σχέδια, τα οποία αποτελούν υποδοχείς σχεδίων, έργων και προγραμμάτων ανεξαρτήτως διοικητικών ορίων και έχουν τη δυνατότητα να τροποποιούν τις ρυθμίσεις των εγκεκριμένων Τοπικών Χωρικών Σχεδίων και τις Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου. Στο δεύτερο επίπεδο του ρυθμιστικού χωρικού σχεδιασμού περιλαμβάνονται τα Πολεοδομικά Σχέδια Εφαρμογής, τα οποία αποτελούν την εξειδίκευση και εφαρμογή των σχεδίων του πρώτου επιπέδου.

Το ρυθμιστικό σχέδιο αποτελούσε τη βαθμίδα του εθνικού σχεδιασμού που συνέδεε τη χωροταξική και την πολεοδομική πολιτική, κατευθύνοντας τις στρατηγικές του αστικού σχεδιασμού. Ρυθμιστικά Σχέδια είχαν εκπονηθεί για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη από τη δεκαετία του 1980, ενώ εκπονήθηκαν και μελέτες για μεσαίες πόλεις που ποτέ δεν εγκρίθηκαν. Αν και τα ρυθμιστικά σχέδια και οι αρμόδιοι οργανισμοί για την εκπόνησή τους έχουν καταργηθεί, για την Αθήνα παραμένει σε ισχύ το τελευταίο Ρυθμιστικό της Σχέδιο (ΡΣΑ) που εκδόθηκε το 2011 από τον ΟΡΣΑ, καθώς κατέχει ρόλο ΠΧΠ για την Αττική.

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός συμπληρώνεται από τη θέσπιση κανόνων που αφορούν κυρίως την ορθολογική εκπόνηση των πολεοδομικών σχεδίων, τον ορισμό κατηγοριών χρήσεων γης, τους όρους εκμετάλλευσης της γης (π.χ. ΓΟΚ) και τη δημιουργία κοινωφελών και κοινοχρήστων χώρων. Όλα όσα προαναφέρθηκαν, αποτελούν το "κανονικό" πολεοδομικό δίκαιο της χώρας, το οποίο εναρμονίζεται με τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Ωστόσο, η πολεοδομική πολιτική στην Ελλάδα δεν λειτουργεί αποτελεσματικά, καθώς έχει βαθμιαία δημιουργηθεί ένα παράλληλο σύστημα επιμέρους διατάξεων, εργαλείων και ρυθμίσεων, με βάσει τις οποίες αλλοιώνεται ή και καταργείται το περιεχόμενο του σχεδιασμού. Πρόκειται για τα γνωστά στην καθομιλουμένη νομικά "παραθυράκια", τα οποία διαμόρφωσαν τον πολύπλοκο, αναποτελεσματικό και αδιαφανή χαρακτήρα της πολεοδομικής νομοθεσίας και είχαν δυσμενή επίδραση στη διαμόρφωση των πόλεων και των οικισμών. Φανερώνεται, έτσι, η πολυπλοκότητα της πολεοδομικής πολιτικής στην Ελλάδα και η πάλη με τη γραφειοκρατία. Ενδεικτικό στοιχείο είναι οι συνεχείς τροποποιήσεις και ακυρώσεις διατάξεων και η αναλγησία στην εναρμόνιση με νέες διατάξεις, σε ένα πλαίσιο γενικότερης πολιτικής αστάθειας. (με στοιχεία του ΥΠΕΚΑ, 2018)

Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης

Βασικό εργαλείο της πολεοδομικής πολιτικής στην Ελλάδα είναι η *Πολιτική Χρήσεων Γης*. Η Πολιτική Χρήσεων Γης, έχει ως αντικείμενο τον προσδιορισμό της χωροθέτησης των διαφόρων δραστηριοτήτων και, συνακόλουθα, του τρόπου με τον οποίο χρησιμοποιείται κάθε σημείο του εδάφους[4].

Το ΠΔ της 23-02-1987 "*Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης*" που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 166/Δ/06-03-1987, διαμόρφωσε το σύστημα της πολιτικής χρήσεων γης για τα πολεοδομικά σχέδια διαφόρων ειδών, συγκροτώντας έναν επίσημο κωδικοποιημένο κατάλογο χρήσεων γης. Το σύστημα αυτό δομείται στο διαχωρισμό δύο ειδών χρήσεων γης: των γενικών και των ειδικών. Οι γενικές χρήσεις είναι μια σύνθετη έννοια, που περιλαμβάνει ειδικές χρήσεων που είναι πιο ομοιογενείς και συχνά μοναδιαίες. Ορίστηκαν, έτσι, 9 γενικές χρήσεις γης, σε καθεμιά από τις οποίες επιτρέπονταν συγκεκριμένες από τις 27 ειδικές χρήσεις γης.

Από το 1987 ως σήμερα, σε μια περίοδο αλματωδών τεχνολογικών και κοινωνικών εξελίξεων, έχουν, αναμφίβολα, σημειωθεί αλλαγές στη λειτουργία της πόλης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εμφάνιση νέων δραστηριοτήτων, οι οποίες δεν είναι εφικτό να αντιστοιχηθούν σε κάποια από τις 27 ειδικές χρήσεις γης. Το 2014 έγιναν προσπάθειες για

[4] Δ. Οικονόμου, 2011

αναθεώρηση του συστήματος χρήσεων γης, ώστε να συμβαδίζει με τα δεδομένα της εποχής. Όμως, οι σχετικές διατάξεις του ν. 4269/2014 δεν εφαρμόστηκαν και καταργήθηκαν μόλις 2 χρόνια μετά, με το ν. 4389/2016, καθώς υπήρξαν σημαντικές ενστάσεις. Αποφασίστηκε η επιστροφή στις διατάξεις του 1987 και περαιτέρω διεργασίες.

Επί του παρόντος, ολοκληρώθηκαν οι διεργασίες για την αναθεώρηση της πολιτικής χρήσεων γης. Στο ΦΕΚ 114/Α'/29-06-2018, δημοσιεύτηκε το νέο ΠΔ των χρήσεων γης, με το οποίο προσαρμόζονται στη σύγχρονη πραγματικότητα οι προβλέψεις του προηγούμενου ΠΔ (166/Δ') και αντιμετωπίζονται τα προβλήματα που δημιούργησε ο παλιός νόμος 4269/2014. Προβλέπονται 13 κατηγορίες γενικών χρήσεων που περιλαμβάνουν συγκεκριμένες ειδικές χρήσεις, οι οποίες έχουν εμπλουτιστεί και αυξηθεί σε 47, σε μια προσπάθεια να αποτυπωθεί το εύρος τόσο των αλλαγών στο σύγχρονο τρόπο ζωής, όσο και των κοινωνικοοικονομικών δραστηριοτήτων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση της χώρας βρίσκεται σε ένα μεταβατικό στάδιο, εξαιτίας των βασικών νομοθετικών αλλαγών των τελευταίων ετών. Στην πορεία της εργασίας, τα δεδομένα που αναζητήθηκαν για την περιοχή μελέτης αφορούν το σύστημα του 1987.

Προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς

Η ελληνική νομοθεσία έδειξε ιδιαίτερη μέριμνα στην προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς. Στην αναθεώρηση του Συντάγματος το 2001 ορίστηκε ρητά πως "*Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για τη διαφύλαξή του το κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας…*".

Η έννοια της πολιτιστικής κληρονομιάς περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα οντοτήτων, από υλικά αλλά και άυλα πολιτιστικά αγαθά, όπως αρχαία και νεότερα μνημεία – κινητά ή ακίνητα-, αρχαιολογικοί χώροι, ιστορικοί τόποι, ιστορικές μνήμες /γνώσεις /παραδόσεις.

Ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο ν. 1469/1950 για την προστασία κτιρίων με ιδιαίτερη ιστορική, λαογραφική, πολεοδομική ή αισθητική αξία. Επιπλέον, η χώρα μας κύρωσε το 1980 τη Συνθήκη της Unesco για την προστασία των μνημείων και χώρων παγκόσμιας κληρονομιάς (ν. 1103/1980). Ο νόμος 3028/2002 "Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς" αποτελεί το τελευταίο νομοθέτημα που ορίζει τις κατευθύνσεις για την ευρύτερη προστασία του πολιτιστικού περιβάλλοντος.

Στην πορεία της πολεοδομικής πολιτικής έχουν εκδοθεί χιλιάδες αποφάσεις, που αφορούν την κήρυξη συγκεκριμένων πολιτιστικών αγαθών σε καθεστώς ειδικής προστασίας, ορίζοντας τον τύπο, αλλά και την αιτιολογία της. Σημειώνεται πως μνημεία και χώροι που χρονολογούνται μέχρι το 1830 τίθενται αυτόματα σε καθεστώς προστασίας. Επιπλέον, διασαφηνίζεται πως η προστασία δεν αφορά μόνο παράνομες ενέργειες, αλλά και τη φθορά από το χρόνο ή επεμβάσεις που αλλοιώνουν τα χαρακτηριστικά τους.

Ως μνημεία ορίζονται "*αρχιτεκτονικά έργα, σημαντικά έργα γλυπτικής και ζωγραφικής, έργα ή κατασκευές αρχαιολογικού χαρακτήρα, επιγραφές, σπήλαια και σύνολα έργων παγκόσμιας αξίας από ιστορική καλλιτεχνική ή επιστημονική άποψη".*

3.3. Η οικιστική εξέλιξη στο λεκανοπέδιο

Το 1833 αποφασίστηκε η μεταφορά της πρωτεύουσας από το Ναύπλιο στο λεκανοπέδιο της Αττικής, στην ένδοξη Αθήνα. Οι λόγοι πίσω από την απόφαση αυτή ήταν κυρίως πολιτισμικοί και ιδεολογικοί παρά πρακτικοί. Το ενδιαφέρον των Βαυαρών ηγεμόνων για την Αθήνα πηγάζει από τη γοητεία που τους ασκούσε ως ιδέα και λιγότερο ως πραγματική πόλη. Η αίγλη του παρελθόντος είχε χαθεί και δεν υπήρχαν οι

υποδομές για την ανάληψη ενός τόσο βαρυσήμαντου ρόλου. Το τέλος της οθωμανικής κυριαρχίας αφήνει πίσω του μια μικρή πόλη των 12.000 με τεράστιες καταστροφές και πάμπολλα προβλήματα. Σταδιακά, όμως ανασυγκροτείται και δέχεται μεγάλη συρροή νέων κατοίκων.

Αρχικά, η Αθήνα διανύει μια περίοδο νεοκλασικισμού, οπότε και ανοικοδομήθηκαν σπουδαία νεοκλασικά κτίρια. Η πόλη αναζητά την ταυτότητα της και εκπονούνται τα πρώτα σχέδια για την οργάνωσή της. Οι οικονομικές δυσπραγίες και τα ιδιοκτησιακά συμφέροντα προκαλούν καθυστερήσεις στην υλοποίηση του σχεδιασμού και την επέκταση της πόλης, ενώ γίνονται διαρκείς τροποποιήσεις και πλήττεται η αποτελεσματικότητα της πολεοδομικής ανάπτυξης. Το μεταφορικό δίκτυο του λεκανοπεδίου πυκνώνει και η πόλη της Αθήνας συνδέεται με το λιμάνι και τις εξοχές της, ενώ αποκτά μαζική συγκοινωνία και σιδηρόδρομο.

Κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου, οι προσφυγικές ροές αλλάζουν τη μορφή του οικιστικής ανάπτυξης στο λεκανοπέδιο. Οι ανάγκες στέγασης είναι τεράστιες και στους αυθαίρετους προσφυγικούς οικισμούς ο νεοαφιχθής πληθυσμός ζει στην εξαθλίωση. Τα πολεοδομικά προβλήματα είναι τεράστια και η αστικοποίηση του λεκανοπεδίου γίνεται με έντονους ρυθμούς.

Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και τον εμφύλιο, η πόλη ανασυγκροτείται και η αστική διάχυση προς τα δυτικά είναι μεγάλη. Η εκβιομηχάνιση αλλάζει τη λειτουργία της πόλης και τη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων. Η αντιπαροχή, ως το 1970, έχει αλλοιώσει το φυσικό ανάγλυφο των κεντρικών συνοικιών στις οποίες η δόμηση γίνεται ολοένα και πιο πυκνή.

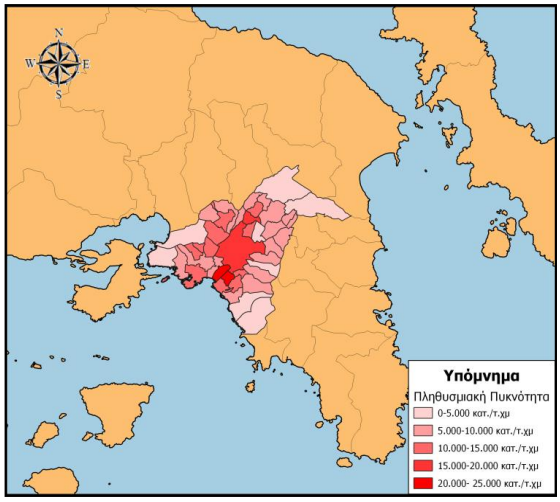
Η σημερινή μορφή της αχανούς μεγαλούπολης δεν θυμίζει σε τίποτα εκείνη την ταπεινή Αθήνα που περιοριζόταν στη βόρεια πλευρά του βράχου της Ακρόπολης. Αντικατοπτρίζει αναρχία, βίαιη αστικοποίηση και εσφαλμένες πολεοδομικές πρακτικές. Ο καθορισμός ως πρωτεύουσα, οι αθρόες προσφυγικές ροές και η βαθιά αναταραχή στον απόηχο του Β' Παγκοσμίου Πολέμου συνθέτουν ένα έντονο ιστορικό και κοινωνικό υπόβαθρο πίσω από την οικιστική εξέλιξη, η οποία χαρακτηρίζεται από την άναρχη δόμηση και την προβληματική διαχείριση του δημόσιου χώρου. (Πολύζος, 1979)

Η πολεοδομική ιστορία της Αθήνας χαρακτηρίζεται από ένα τεράστιο χάσμα, καθώς όσα σχεδιάζονται και αποφασίζονται διαφέρουν από αυτά που τελικά υλοποιούνται. Επιπλέον, η στρατηγική που ακολουθήθηκε στο σχεδιασμό αδυνατούσε να εκλάβει την πόλη ως ενιαία οντότητα, με την πληθώρα των πολεοδομικών σχεδίων και την εμπλοκή της κοινής γνώμης να αποτελεί τροχοπέδη για την οργάνωση της πόλης.

3.3.1. Διοικητικά και πληθυσμιακά δεδομένα

Διοικητικά, η Αττική χωρίζεται σε δύο μεγάλες υποενότητες, την *Περιφέρεια Πρωτευούσης* και το *υπόλοιπο Αττικής*. Η Περιφέρεια Πρωτευούσης ταυτίζεται με το πολεοδομικό συγκρότημα Αθήνας & Πειραιώς, δηλαδή το πολεοδομικό συγκρότημα του λεκανοπεδίου. Με βάση τη διοικητική διάρθρωση του προγράμματος *Καλλικράτης* (Ν. 3852/2010), χωρίζεται σε πέντε Περιφερειακές Ενότητες: ΠΕ Κεντρικού Τομέα Αθηνών, ΠΕ Βόρειου Τομέα Αθηνών, ΠΕ Νότιου Τομέα Αθηνών, ΠΕ Δυτικού Τομέα Αθηνών και ΠΕ Πειραιώς (*Χάρτης 3.1*). Έχει έκταση 412 τ.χμ. και πληθυσμό 3.090.508 κατοίκους (ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή 2011), σχεδόν το 1/3 του πληθυσμού της Ελλάδας. Μεγαλύτερη πυκνότητα παρατηρείται περιμετρικά του κέντρου (*Χάρτης 3.2*).

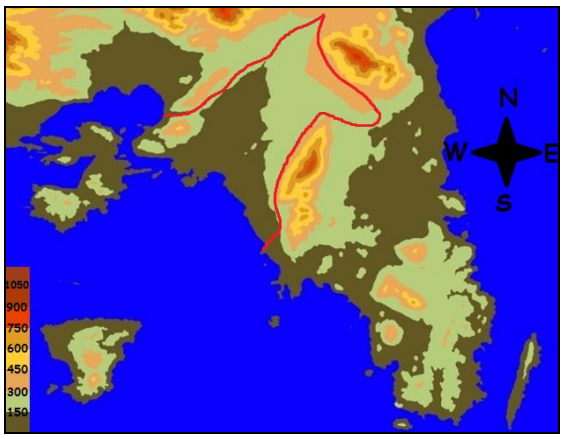
Χάρτης 3.1. Η διοικητική διαίρεση στο πολεοδομικό συγκρότημα του λεκανοπεδίου.
[Πηγή: Ψηφιακά Χαρτογραφικά Υπόβαθρα ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία επεξεργασία]



Χάρτης 3.2. Η πληθυσμιακή πυκνότητα των δήμων στο πολεοδομικό συγκρότημα Αθηνών & Πειραιά.
[Πηγή: Ψηφιακά Χαρτογραφικά Υπόβαθρα ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία επεξεργασία]

Το πολεοδομικό συγκρότημα του λεκανοπεδίου οριοθετείται από την ακτογραμμή του Σαρωνικό κόλπο στα νότια και από πέντε ορεινούς όγκους: του Αιγάλεω και του Ποικίλου όρους δυτικά, της Πάρνηθας βορειοδυτικά, του Υμηττού ανατολικά και της Πεντέλης βορειοανατολικά (*Εικόνα 3.1*). Το υψόμετρο είναι χαμηλό και ομαλό (*Χάρτης 3.3*), με εξαίρεση μια σειρά από λόφους στον κεντρικό άξονα: Λόφος Σικελίας, Ζωοδόχος Πηγή, Αρδηττός, Φιλοπάππου, Ακρόπολη, Λυκαβηττός, Στρέφη, Τουρκοβούνια.

Εικόνα 3.1. Οι ορεινοί όγκοι που οριοθετούν το λεκανοπέδιο.
[Πηγή: Athens Astrophotography & Storm Chasing Team*]*



Χάρτης 3.3. *Το λεκανοπέδιο έχει ομαλό και χαμηλό υψόμετρο, ως περίπου τα 300 μέτρα.*
[Πηγή:http://www.weather-in-greece.gr/Attica_climate, Ιδία επεξεργασία]

3.3.2. Ιστορικά στοιχεία και πολεοδομική εξέλιξη στο λεκανοπέδιο

Αρχαίος και μεσαιωνικός κόσμος

Οι πρώτοι κάτοικοι του λεκανοπεδίου εγκαταστάθηκαν γύρω από το βράχο της Ακρόπολης στη νεολιθική εποχή, περί το 3.500 π.Χ. Τα πρώτα καταλύματα κατασκευάστηκαν στη βόρεια και νότια πλευρά του βράχου, πιθανόν και στο χώρο του Ολυμπιείου. Η εν λόγω επιλογή δεν ήταν τυχαία, καθώς υπαγορεύτηκε από τη γεωμορφολογία της περιοχής, η οποία παρείχε ασφάλεια, νερό και τροφή. Ήταν ύψιστης σημασίας το γεγονός ότι τα σπήλαια περιμετρικά του βράχου λειτουργούσαν ως καταφύγιο σε περιπτώσεις κινδύνου. Επίσης, ο Κηφισός και ο Ιλισός ήταν

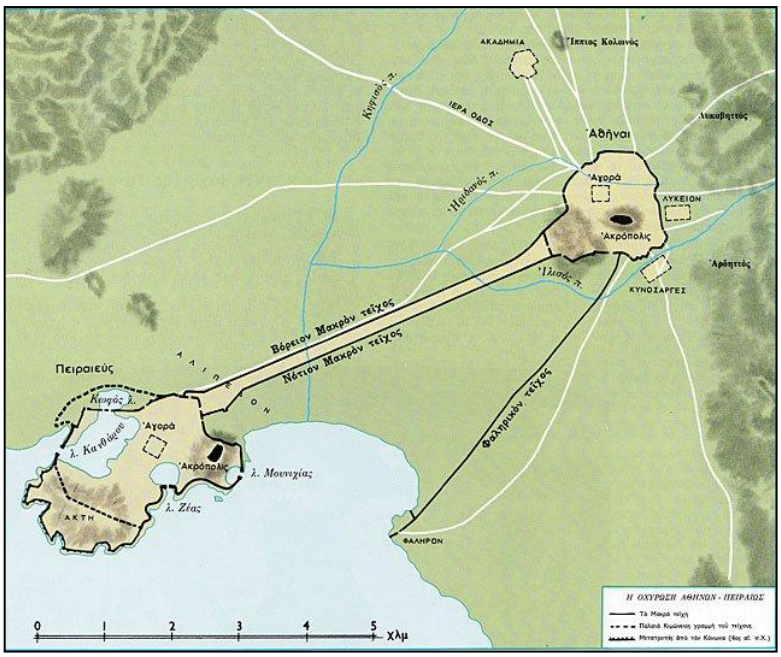
χείμαρροι με παροδικότητα στην παροχή νερού, τη στιγμή που στο βράχο υπήρχε σταθερότητα παροχής από τις πηγές του υπόγειου υδρογραφικού δικτύου.

Κατά την εποχή του Χαλκού (3200 - 1050 π.Χ.), η Αθήνα ήταν ακόμα αραιοκατοικημένη και υπήρχε διασπορά στα καταλύματα. Οικιστική δραστηριότητα παρατηρείται στη βόρεια και νότια πλευρά του βράχου, στην κορυφή του βράχου, στα νοτιοανατολικά του λόφου των Μουσών (Φιλοπάππου) και στην περιοχή του Ολυμπιείου και της μετέπειτα Αγοράς. Η Αθήνα έγινε κομμάτι του μυκηναϊκού πολιτισμού και παρατηρείται μια τυπική οργάνωση στον οικισμό. Κατασκευάστηκε η πρώτη οχύρωση της Αθήνας, το "Πελαργικόν" ή "Πελασγικόν" τείχος. Αργότερα, η οχύρωση ενισχύθηκε με ένα δεύτερο εξωτερικό τείχος στη δυτική πλευρά του βράχου, το "Εννεάπυλον".

Η Γεωμετρική εποχή (1050 - 700 π.Χ.) σηματοδοτείται από την κατάρρευση του μυκηναϊκού πολιτισμού. Η βασιλεία καταργήθηκε, ο βράχος δεν χρησιμοποιούνταν πια σαν οχυρό και ανατέθηκε στη λατρεία των θεών. Οι συνοικίες επεκτάθηκαν δυτικά, μέχρι τον λόφο των Νυμφών.

Κατά την Αρχαϊκή εποχή (700 - 480 π.Χ.) παρατηρείται η συγκρότηση της Αθήνας σε οργανωμένη πόλη, καθώς διαμορφώθηκαν δημόσιοι χώροι με διακριτή λειτουργία και αναγέρθηκαν δημόσια κτήρια με περίτεχνη αρχιτεκτονική. Η ενοποίηση των αθηναϊκών δήμων και η εδραίωση της Αθήνας στο ελληνικό πολιτικοοικονομικό σκηνικό, οδήγησαν στην αύξηση του πληθυσμού και την επέκταση των ορίων της. Η πόλη αποκτά ένα νέο αμυντικό περίβολο και το Πεισιστράτειο Υδραγωγείο, ενώ εκτός των ορίων της πόλης χωροθετήθηκαν σημαντικοί πνευματικοί χώροι και χώροι άθλησης: τα γυμνάσια της Ακαδημίας, του Λυκείου και του Κυνοσάργους. Βασικό χαρακτηριστικό της Αθήνας, που διατηρείται για πολλούς αιώνες, είναι η αμέριστη φροντίδα για το κέντρο που συγκεντρώνει τη δημόσια ζωή και ο ελλιπής σχεδιασμός για τις συνοικίες κατοικιών. Το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού διέμενε στις πυκνοκατοικημένες συνοικίες ανάμεσα στους λόφους των Νυμφών και της Πνύκας· συνοικίες λαβυρινθώδης, με στενά δρομάκια, χωρίς πολεοδομικό σχέδιο, αποχετευτικό και υδροδοτικό δίκτυο.

Κατά την Κλασσική εποχή (480 - 323 π.Χ.), η Αθήνα γνωρίζει τη μεγαλύτερη ακμή της. Οι Περσικοί Πόλεμοι άφησαν πίσω τους μεγάλες καταστροφές, οπότε η ανοικοδόμηση και η τείχιση της πόλης ήταν επιτακτική ανάγκη. Αρχικά, κατασκευάζεται το Θεμιστόκλειο τείχος, μια κυκλική οχύρωση με 13 πύλες που περιέβαλλε ολόκληρη την πόλη και την προάσπιζε, ως εξωτερική γραμμή άμυνας, για πολλούς αιώνες. Δύο ακόμη οχυρωματικά έργα, τα Μακρά τείχη και το Φαληρικόν τείχος, επέκτειναν τη γραμμή άμυνας στον Πειραιά και το Φάληρο (*Χάρτης 3.4*). Παράλληλα, εφαρμόζεται ένα πρωτόγνωρο οικοδομικό πρόγραμμα για την πόλη, με επίκεντρο τον βράχο της Ακρόπολης: η νότια πλευρά αποκτά θέατρο και ωδείο, η Αγορά αναπλάθεται και οι περιοχές κατοικίας επεκτάθηκαν άτακτα γύρω από την Ακρόπολη και την Αγορά. Μετά την ταπεινωτική ήττα από τους Σπαρτιάτες οι Αθηναίοι υποχρεώθηκαν να γκρεμίσουν τις οχυρώσεις τους, μεγάλο μέρος των οποίων αποκαταστάθηκε αργότερα.



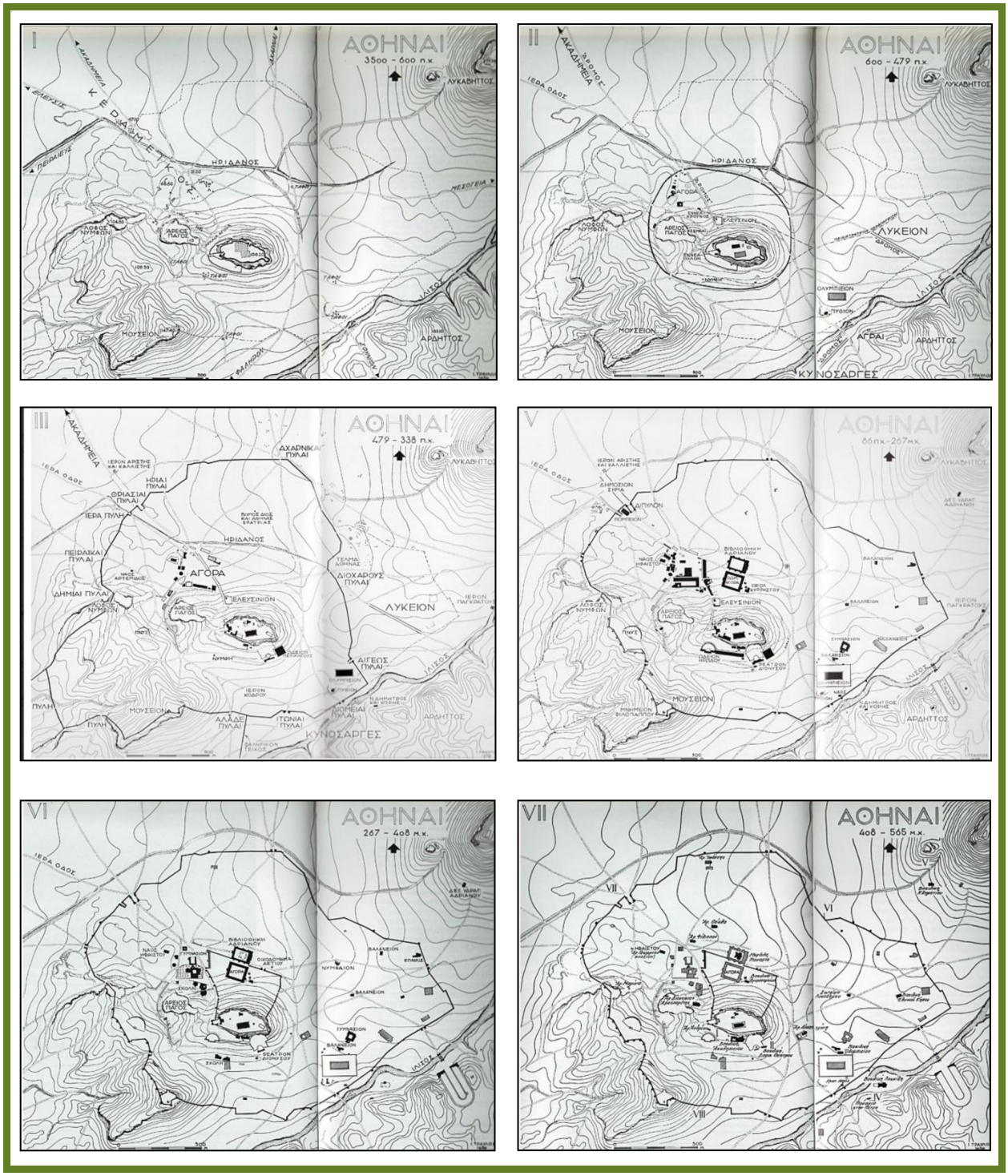
Χάρτης 3.4. Τα τείχη της πόλης μετά τους Περσικούς Πολέμους: Θεμιστόκλειο τείχος, Μακρά τείχη και Φαληρικό τείχος.

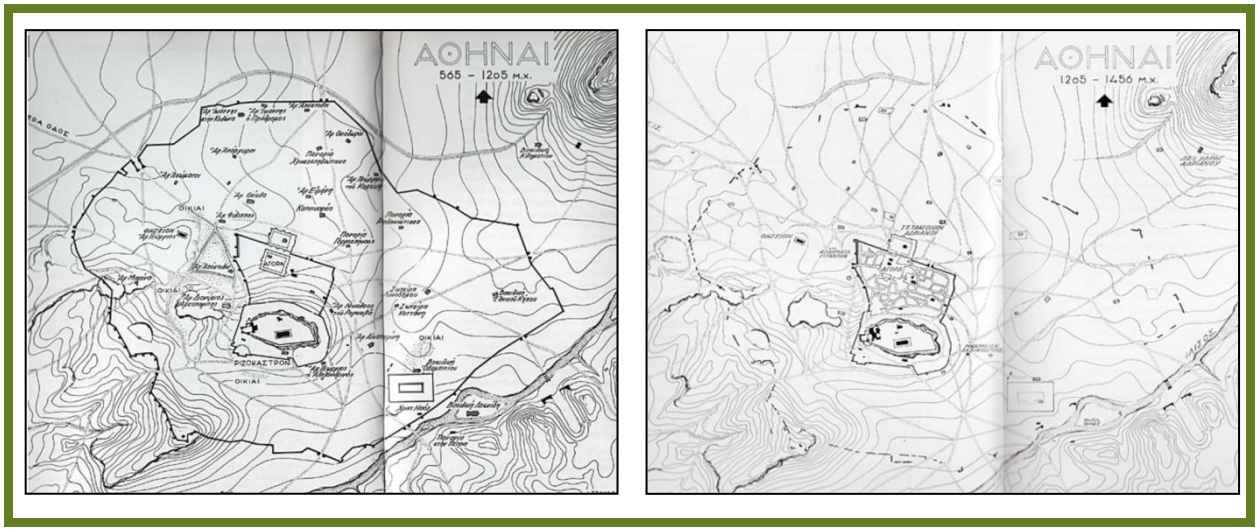
Στα Ελληνιστικά χρόνια (323 - 86 π.Χ.), η Αθήνα υποσκιάζεται πολιτικά στον ελλαδικό χώρο. Ωστόσο, εμφανίζεται έντονη οικοδομική δραστηριότητα, χρηματοδοτούμενη από μεγάλους ευεργέτες. Το κέντρο πόλης εμπλουτίζεται και οργανώνεται με πολεοδομικό σχεδιασμό. Οι ελεύθεροι χώροι κείνται σε ορθογώνιους άξονες, οι περιοχές δημόσιας χρήσης οριοθετούνται, ενώ χτίζονται επιβλητικά δημόσια κτίρια. Στον αντίποδα, στις αθηναϊκές γειτονιές οι συνθήκες είναι ασφυκτικές, λόγω της ασφυκτικής δόμησης και της έλλειψης υποδομών. Υπό την απειλή της μακεδονικής εισβολής κατασκευάζονται οχυρωματικά έργα: το Διατείχισμα, ανάμεσα στον λόφο των Νυμφών και των Μουσών και το Προτείχισμα, πλάι στο Θεμιστόκλειο, με παρεμβαλλόμενη τάφρο.

Κατά τη ρωμαϊκή κυριαρχία (86 π.Χ. - 330) η πόλη καταστρέφεται και χάνει την οχύρωσή της. Σταδιακά ανακάμπτει και οι Ρωμαίοι μεριμνούν για την πόλη, χτίζοντας κτίρια και τείχη και αποπερατώνοντας σημαντικά έργα, όπως υδραγωγείο, δρόμους, γέφυρες, δίκτυο αποχέτευσης. Η πόλη αναπτύσσεται ανατολικά, όπου δημιουργείται συνοικία κατά τα ρωμαϊκά πρότυπα, την είσοδο στην οποία ορίζει η πύλη του Αδριανού.

Η βυζαντινή εποχή (330 - 1204), με την αποδοχή της νέας θρησκείας, αρχίζει να αποτυπώνεται στην πόλη από τον 5^{ο} αιώνα, οπότε και χτίζονται οι πρώτοι χριστιανικοί ναοί, ενώ και οι αρχαίοι μετατρέπονται κατάλληλα για τις νέες θρησκευτικές ανάγκες. Στη βυζαντινή Αθήνα διαμορφώθηκε οικιστική εικόνα οχυρωμένης πόλης-κάστρου, με τριπλή διάταξη. Ακολούθησε η λατινική κυριαρχία (1204 - 1456), που συρρίκνωσε οικιστικά την πόλη και μετέτρεψε την ακρόπολη σε μεσαιωνικό κάστρο.

Στους χάρτες που ακολουθούν αποτυπώνεται η οικιστική εξέλιξη της Αθήνας, από την προϊστορία ως τη λατινική κυριαρχία.

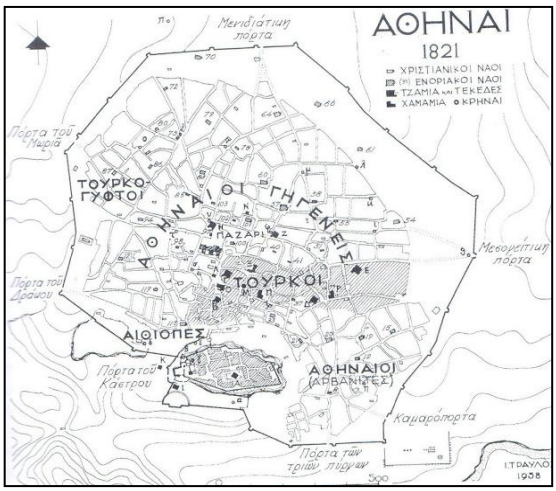

I
ΑΘΗΝΑΙ
3500 - 600 π.χ.
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ
ΗΡΙΔΑΝΟΣ
ΜΟΥΣΕΙΟΝ
ΑΡΔΗΤΤΟΣ
II
ΑΘΗΝΑΙ
600 - 479 π.χ.
ΗΡΙΔΑΝΟΣ
ΑΓΟΡΑ
ΕΛΕΥΣΙΝΙΟΝ
ΛΥΚΕΙΟΝ
ΜΟΥΣΕΙΟΝ
ΑΓΡΑΙ
ΑΡΔΗΤΤΟΣ
ΚΥΝΟΣΑΡΓΕΣ
III
ΑΘΗΝΑΙ
479 - 338 π.χ.
ΗΡΙΔΑΝΟΣ
ΑΓΟΡΑ
ΕΛΕΥΣΙΝΙΟΝ
ΛΥΚΕΙΟΝ
ΜΟΥΣΕΙΟΝ
ΚΥΝΟΣΑΡΓΕΣ
ΑΡΔΗΤΤΟΣ
V
ΑΘΗΝΑΙ
86π.χ.-267μ.χ.
ΕΛΕΥΣΙΝΙΟΝ
ΜΟΥΣΕΙΟΝ
ΑΡΔΗΤΤΟΣ
VI
ΑΘΗΝΑΙ
267 - 408 μ.χ.
VII
ΑΘΗΝΑΙ
408 - 565 μ.χ.



Χάρτης 3.5. Το οικιστικό αποτύπωμα της Αθήνας στις σημαντικές φάσεις ανάπτυξής της, από την προϊστορία ως την λατινική κυριαρχία. *[Πηγή: Τραυλός, 1959]*

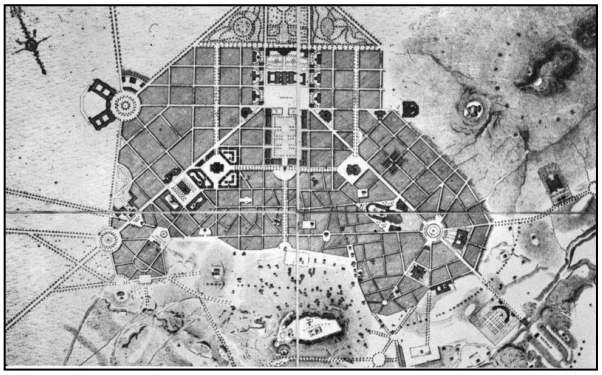
Νεότερα χρόνια

Η Αθήνα έπεσε στα χέρια των Οθωμανών το 1456. Επί τουρκοκρατίας, η Αθήνα είναι μια ευημερούσα πόλη και χαίρει σημαντικών προνομίων. Ο οικιστικός πυρήνας εντοπίζεται στη βόρεια πλαγιά του βράχου της Ακρόπολης και περιχαρακώνεται από το τείχος του Χασέκη. Η πόλη διαθέτει συγκεκριμένη κατανομή των λειτουργιών της και κοινωνική διαστρωμάτωση στο χώρο (*Χάρτης 3.6*). Η χωρική διάσταση του κοινωνικού διαχωρισμού συνδέεται με τα φυσικά γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της περιοχής και τις παραγωγικές δραστηριότητες, στοιχεία που διαμόρφωσαν και την αξία της γης. Εύπορες οικογένειες κατοικούν στο βορειοανατολικό τμήμα, μία ζώνη από την Πλάκα ως την πλατεία Συντάγματος, καθότι υψομετρικά ανώτερο και υγιεινότερο, ενώ τα κατώτερα στρώματα στο βορειοδυτικό, γύρω από το σημερινό Μοναστηράκι, στο οποίο οι συνθήκες υγιεινής είναι δυσμενείς από τις βιοτεχνικές δραστηριότητες. Η πόλη πλαισιώνεται από σημαντική ενδοχώρα που περιελάμβανε τα χωριά του Μενιδίου (Μενίδι, Λιόσια, Κουκουβάουνες, Καματερό), τα χωριά βόρειας περιοχής (Μαρούσι, Χαλάνδρι, Κηφισιά) και τα χωριά Μεσογείων (Λιόπεσι, Κορωπί, Σπάτα, Μαρκόπουλο, Κερατέα). Η οικονομία στηρίζεται κυρίως σε γεωργικά και κτηνοτροφικά προϊόντα, καθώς υπάρχουν μεγάλοι παραγωγικοί χώροι, όπως τα αμπέλια στα Μεσόγεια και τα ελαιόδεντρα του Ελαιώνα που εκτείνονται από την Κηφισιά ως το Φάληρο, αλλά και σε ένα ευρύ φάσμα από βιοτεχνικές δραστηριότητες, οι οποίες χωροθετούνται συνήθως, για λόγους υγιεινής, εκτός των τειχών. (Σαρηγιάννης, 2000)

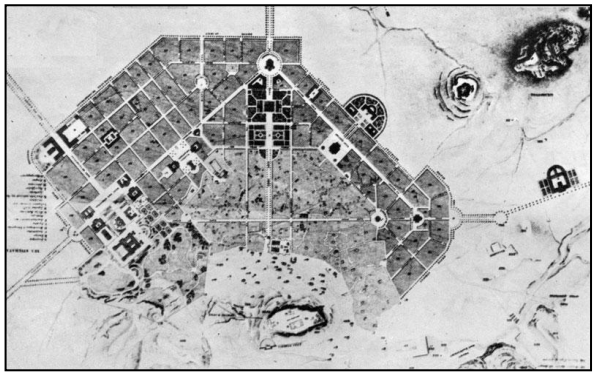


Χάρτης 3.6. Η οικιστική ανάπτυξη στην Αθήνα και η κοινωνική διαστρωμάτωση στα τέλη της οθωμανικής κυριαρχίας. *[Πηγή: Τραυλός, 1958]*

Το τέλος του απελευθερωτικού αγώνα βρίσκει την Αθήνα βαριά πληγωμένη και οι καταστροφές είναι ανυπολόγιστες. Απαριθμεί 12.000 κατοίκους και ο Πειραιάς μόλις 300. Αν και η τουρκική φρουρά θα αποχωρήσει οριστικά τον Μάρτιο του 1833, ήδη από το 1830 ξεκινάει η σταδιακή αναγέννηση της πόλης. Οι αρχιτέκτονες Κλεάνθης και Schaubert σχεδιάζουν πέριξ της παλαιάς πόλης τη νέα επέκταση προς τα βόρεια, τα ανατολικά και τα δυτικά, με βάση τις αρχές του αυστηρού γερμανικού νεοκλασικισμού. Το σχέδιο αυτό (*Χάρτης 3.8*) αποτέλεσε το πρώτο νομοθετικά κατοχυρωμένο Σχέδιο Πόλης των Αθηνών και, τροποποιούμενο από τον Klenze (*Χάρτης 3.7*) ένεκεν ισχυρότατων αντιδράσεων από πλήγματα στα ιδιοκτησιακά συμφέροντα από τις εκτεταμένες απαλλοτριώσεις, αποτέλεσε την βάση της πολεοδομικής ανάπτυξης. Η γερμανική πολεοδομική νοοτροπία, διέθετε έναν ορθολογισμό και στηριζόταν στη συμμετρική μνημειώδη σύνθεση, η οποία υπηρετούσε την ιδεολογία της ανερχόμενης αστικής τάξης και μεριμνούσε για την ανάδειξη της κληρονομιάς της παλιά πόλης και του θεσμού της βασιλείας.

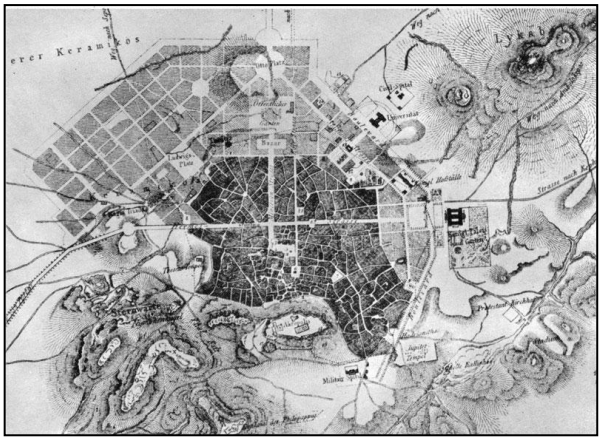


Χάρτης 3.7. Το αρχικό σχέδιο ανάπτυξης του 1833 για την πόλη από τον Κλεάνθη και το Schaubert. Το σύστημα των τριών πλατειών και των αξόνων που με κέντρο τα ανάκτορα στην Ομόνοια οδηγούν στο Καλλιμάρμαρο, τον Κεραμεικό και την Ακρόπολη. Πρόσφερε όλα αυτά που αργότερα θα έδιναν άνεση και αποσυμφόρηση στην πνιγμένη μεγαλούπόλη, δηλαδή οδούς μεγάλου πλάτους, βουλεβάρτα, κήπους, πλατείες και χώρους για τα δημόσια κτίρια.
[Πηγή: Μπίρης, 1966]

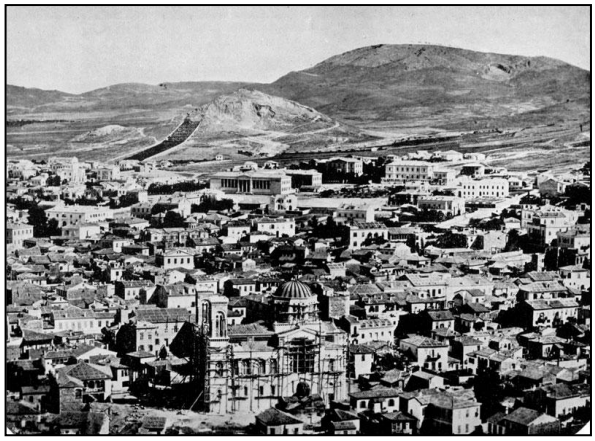


Χάρτης 3.8. Το τροποποιημένο σχέδιο του Klenze. Ο συμβιβασμός με την ιδιοκτησία είναι εμφανής. Το κέντρο με τα ανάκτορα τοποθετείται στον Κεραμεικό, τα βουλεβάρτα αφαιρούνται, δρόμοι στενεύουν, εκτρέπονται ή καταργούνται και πλατείες συρρικνώνονται
[Πηγή: Μπίρης, 1966]

Η τελική μορφή του πολεοδομικού σχεδίου των Αθηνών προέκυψε με την επέμβαση του Gaertner και την οριστική τοποθέτηση των Ανακτόρων στον αυχένα μεταξύ Λυκαβηττού και Ακρόπολης (*Χάρτης 3.9*). Μετά την εφαρμογή του σχεδίου, σημειώνονται συνεχείς τροποποιήσεις (1837, 1843, 1847, 1856, 1860, 1862, 1864, 1919), οι οποίες δημιουργούν προβλήματα στην πολεοδομική εξέλιξη, με αποτέλεσμα να μην αποκτηθεί καθολική οργάνωση και πειθαρχία. Η πόλη άργησε να επεκταθεί στα προβλεπόμενα όρια και ως τη δεκαετία του 1870 τα όρια της παρέμεναν ουσιαστικά εκείνα της παλιάς πόλης (*Χάρτης 3.10*, *Χάρτης 3.11*). (Καλλιβρετάκης, 2015) Η Αθήνα αριθμεί 44.600 κατοίκους και ο Πειραιάς 10.963.

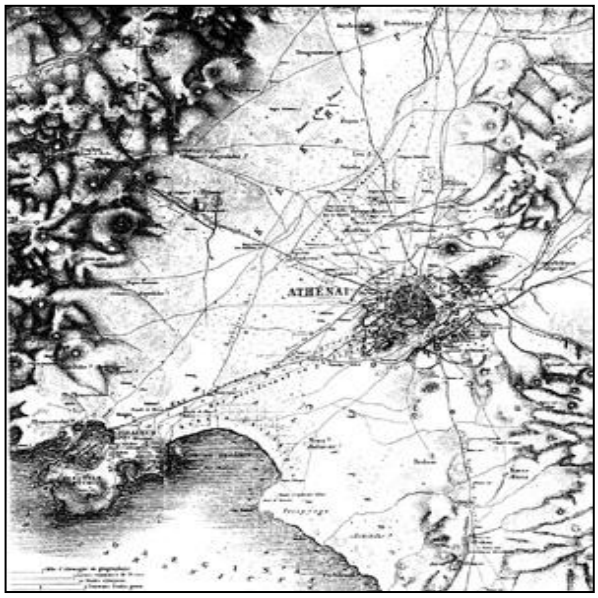


Χάρτης 3.9. Η τελική μορφή του πολεοδομικού σχεδίου των Αθηνών, μετά την επέμβαση του Gaertner.
[Πηγή:Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, Αρχαιολογία της Πόλης των Αθηνών, Αθήνα 2009]



Εικόνα 3.2. Η Αθήνα του νεοκλασικισμού. Λήψη από την Ακρόπολη προς το Λυκαβηττό, περί το 1860.
[Πηγή: L. & R. Matton, Athènes et ses monuments, du XVIIe siècle a nos jours, Αθήνα 1963]

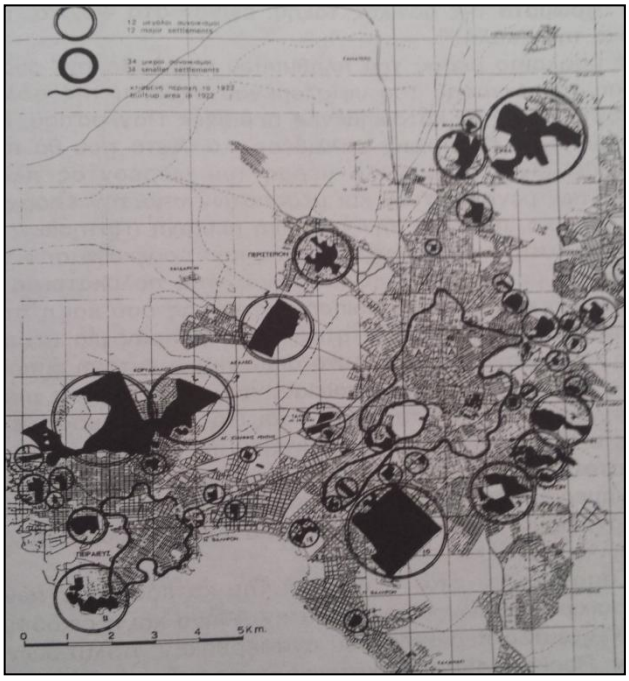
Χάρτης 3.10. Η Αθήνα στα τέλη τη δεκαετίας του 1870 στο Χάρτη του Kaupert.
[Πηγή: Dietrich Reimer, Athen mit Umgebung, Βερολίνο 1881]



Χάρτης 3.11. Το λεκανοπέδιο στο Χάρτη του Sommer, 1937. Διακρίνεται ο Ελαιώνας και οι οδοί που οδηγούν στο Φάληρο, τον Πειραιά, το Μενίδι, τα Μεσόγεια. Η επέκταση στην παλιά πόλης δεν είναι ακόμα εμφανής.
[Πηγή: Σαρηγιάννης, 2000]

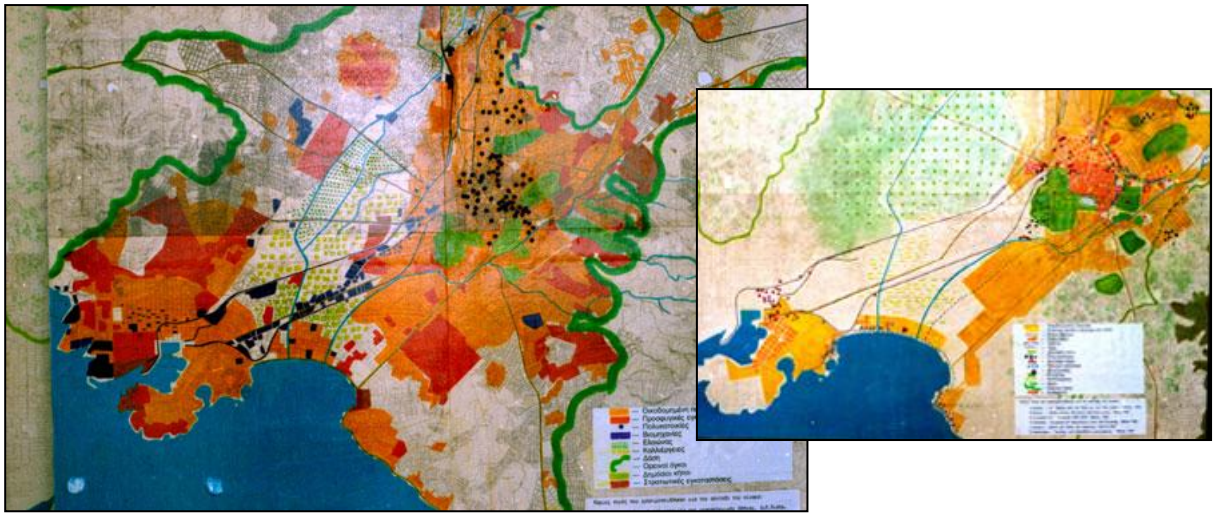
Προς τα τέλη του 19ου αιώνα, η Αθήνα σπάει το φράγμα των 100.000 κατοίκων και βρίσκεται σε ακμή, έχοντας αποκτήσει ένα νεοκλασικό χαρακτήρα. Μεταξύ των δύο ισχυρών πόλων, της Αθήνας και του Πειραιά, εμφανίζονται μικρές βιομηχανίες και βιοτεχνίες, κατά βάση καταναλωτικών αγαθών και γεωργικών προϊόντων. Αυτή την εποχή εμφανίζεται η σαφής διάκριση της κοινωνίας σε αστική και εργατική τάξη και εντείνεται η διάκριση ανατολικών και δυτικών περιοχών, με τις πρώτες να στεγάζουν τα ανώτερα κοινωνικά στρώματα και τις δεύτερες να γεμίζουν φτωχά σπίτια, εντός του ανθυγιεινού περιβάλλοντος που δημιουργεί η βιομηχανία. Οι εξοχικές κατοικίες της αστικής τάξης αναπτύσσονται στην Καστέλα, το Νέο Φάληρο και την Κηφισιά και εργατικές συνοικίες και βιομηχανίες στο Ψυρρή, το Μεταξουργείο και τον Πειραιά (*Χάρτης 3.13*). Κύρια πορεία της πολεοδόμησης είναι παράλληλα προς τη δημιουργηθείσα γραμμική βιομηχανική ζώνη. Οι μεμονωμένες επεκτάσεις σχεδίων είναι δεκάδες και οι τροποποιήσεις υφιστάμενων σχεδίων ακόμα περισσότερες. (Σαρηγιάννης, 2010)

Ως το 1920, η Αθήνα και ο Πειραιάς απαριθμούν 317.209 και 135.833 κατοίκους αντίστοιχα. Η προσφυγική πλημμυρίδα από τη μικρασιατική καταστροφή ήταν τεράστια. Η απογραφή του 1928 κατέδειξε ότι στην Αθήνα εγκαταστάθηκαν 129.380 και στον Πειραιά 101.185 πρόσφυγες. (Πολύζος, 1979). Οι ανάγκες για τη στέγαση του νέου πληθυσμού είναι ασφυκτικές κι οδήγησαν σε αυθαίρετη δόμηση περιμετρικά της πόλης με πρόχειρα καταλύματα και αύξηση των οικοδομικών συντελεστών στο κέντρο (*Χάρτης 3.12*). Η πολεοδομική ανάπτυξη είναι ραγδαία και νέες συνοικίες συγκροτούνται περιμετρικά της πόλης. Οι προσφυγικοί οικισμοί εντοπίζονται κυρίως στα δυτικά, πλησίον της βιομηχανικής ζώνης, όπου η αξία της γης είναι χαμηλή (Αθήνα, Ταύρος, Δουργούτι, Χαροκόπου, Πειραιάς, Κορυδαλλός, Κοκκινιά, Κερατσίνι, Δραπετσώνα). Σε κάποιους προσφυγικούς οικισμούς που προέκυψαν εκτός βιομηχανικής ζώνης, αναπτύσσεται βιομηχανία αργότερα από τους πρόσφυγες, όπως στην περίπτωση του Αιγάλεω και του Περιστερίου, και σε άλλους (Καισαριανή, Υμηττός, Βύρωνας) όχι, αφού υπήρξε απασχόληση σε άλλους κλάδους, όπως η οικοδομή. Ανώτερα αστικά στρώματα μετακινήθηκαν σε οικισμούς βάσει σχεδίου, όπως το Ψυχικό, η Εκάλη, η Φιλοθέη και η Ηλιούπολη. Τέλος, το υπόλοιπο μέρος του πληθυσμού εγκαθίσταται σε ήδη κατοικημένες περιοχές, όπως το Παγκράτι, η Κυψέλη, οι Αμπελόκηποι, η Καλλιθέα, οδηγώντας στη φυσική εξάπλωσή τους. Η νέα αυτή πραγματικότητα δημιουργεί μια έντονη εμπορευματοποίηση της γης και ο κλάδος της οικοδομής αναδεικνύεται ως η βάση της οικονομίας στην πόλη. Ο ΓΟΚ του 1930 αυξάνει τους συντελεστές δόμησης με αποτέλεσμα την κατεδάφιση εκατοντάδων απαράμιλλων νεοκλασικών κτιρίων και την ανέγερση μοντέρνων πολυκατοικιών, οι οποίες πρόσφεραν μεγαλύτερη στεγαστική ικανότητα και οικονομικά οφέλη.



Χάρτης 3.12. Οι προσφυγικές συνοικίες του λεκανοπεδίου.
[Πηγή: Σαρηγιάννης, 2000]

Το τέλος του μεσοπολέμου η Αθήνα φιλοξενεί 1.124.098 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 1940. Η αστική διάχυση και η αύξηση της πληθυσμιακής πυκνότητας στο κέντρο της είναι εμφανής (*Χάρτης 3.13*). Ταυτόχρονα, αρχίζει η κυριαρχία των οδικών μεταφορών και οι προσπάθειες για την κάλυψη σε τεχνικές υποδομές, όπως ηλεκτροδότηση, υδροδότηση και τηλεπικοινωνίες. (Σαρηγιάννης, 2000)



Χάρτης 3.13. Το Λεκανοπέδιο στο Μεσοπόλεμο με τους προσφυγικούς συνοικισμούς και τις πρώτες πολυκατοικίες (αριστερά), σε αντιδιαστολή με τα τέλη του 20ου αιώνα (δεξιά).
[Πηγή: Κατάλογος έκθεσης ΥΠΠΟ]

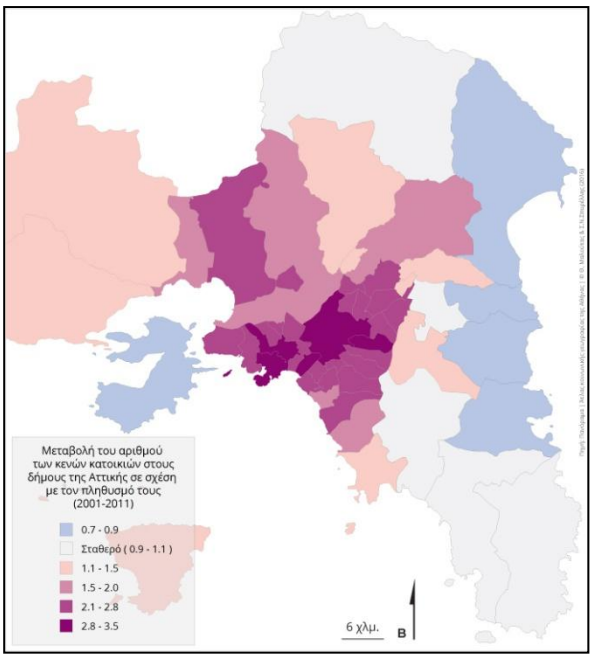
Οι καταστροφές του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και οι αναταραχές του εμφυλίου ανέστειλαν την ανάπτυξη της πόλης. Έτσι, η οικιστική κάλυψη του λεκανοπεδίου το 1950 δε διαφέρει από αυτή του μεσοπολέμου. Σταδιακά, όμως, οι πληγές επουλώνονται και αρχίζει ένα έντονο κύμα ανάπτυξης. Ο νέος ΓΟΚ του 1955 αυξάνει ακόμα περισσότερο τους συντελεστές εκμετάλλευσης της γης και η οικοδομική δραστηριότητα οργιάζει με το θεσμό της αντιπαροχής, επεκτείνοντας κατακόρυφα την πόλη. Η πολυκατοικία εξαπλώνεται, αλλάζοντας τον τρόπο ζωής και τη διάκριση του ιδιωτικού και του δημόσιου χώρου. Ο αστικός χώρος, και ιδίως οι περιφερειακές συνοικίες, υποβαθμίζονται, εξαιτίας της αφαίρεσης του υπαίθριου χώρου που πλαισίωνε τις κατοικίες, της ασφυκτικής κάλυψης των οικοπέδων με κτίσματα και της αύξησης της πυκνότητας. Παράλληλα, παρατηρείται διόγκωση της εσωτερικής μετανάστευσης από την επαρχία. Οι νέοι κάτοικοι εγκαθίστανται ανάλογα με τον τρόπο άφιξής τους και την οικονομική τους δυνατότητα. Οι αξίες γης, άλλωστε, είχαν ήδη διαμορφωθεί με την οικιστική εξάπλωση και τη διάκριση ανατολικών και δυτικών περιοχών, με αποτέλεσμα οι εύποροι να συγκεντρώνονται κυρίως σε διαμερίσματα στις περιφερειακές συνοικίες του κέντρου, αλλά και σε μονοκατοικίες στα χωριά της ενδοχώρας, τα οποία πλέον αποτελούν προάστια της πόλης. Παράλληλα, στα δυτικά του λεκανοπεδίου εμφανίζονται πολυπληθείς αυθαίρετοι οικισμοί, οι οποίοι δεν πληρούν τα απαραίτητα πολεοδομικά κριτήρια αλλά, με την ύποπτη ανοχή του κράτους, νομιμοποιούνται και εντάσσονται στο σχέδιο πόλης εκ των υστέρων. Ο πληθυσμός του λεκανοπεδίου το 1951 ανερχόταν σε 1.378.586 και έφτασε τους 1.850.709 κατοίκους το 1961.

Η εκβιομηχάνιση του 1960 επηρεάζει την εικόνα του λεκανοπεδίου. Η ελληνική διοίκηση αλλάζει νοοτροπία για την ανάπτυξη και εκπονούνται μελέτες και προγράμματα με χωροταξική θεώρηση. Η εκβιομηχάνιση αποκτά σχεδιασμό και δίνονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για μετεγκατάσταση εκτός της πόλης. Οι βιομηχανικές δραστηριότητες μεταφέρθηκαν από τις παραδοσιακές βιομηχανικές περιοχές στα σύνορα της πόλης: στο Θριάσιο Πεδίο, τα Μεσόγεια και πλευρικά της εθνικής οδού Αθηνών Λαμίας. Στις περιοχές αυτές η εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών και η πρόσβαση σε εργατικό δυναμικό είναι βασικό πλεονέκτημα. Αναφορικά με την οικιστική εξέλιξη, οι εργατικές και προσφυγικές συνοικίες στα δυτικά δέχονται το μεγαλύτερο ποσοστό νέων κατοίκων, καθώς διαθέτουν περιοχές εκτός σχεδίου, οι οποίες και δομούνται αυθαίρετα, ως τις παρυφές των ορεινών όγκων του Αιγάλεω και της Πάρνηθας. Εκτός από την ένταξη αυθαίρετων συνοικιών στο σχέδιο, η πόλη αναπτύσσεται με νόμιμη επέκταση των ήδη ενταγμένων περιοχών. Ο πληθυσμός του λεκανοπεδίου το 1971 έφτασε τα 2.540.241 κατοίκους.

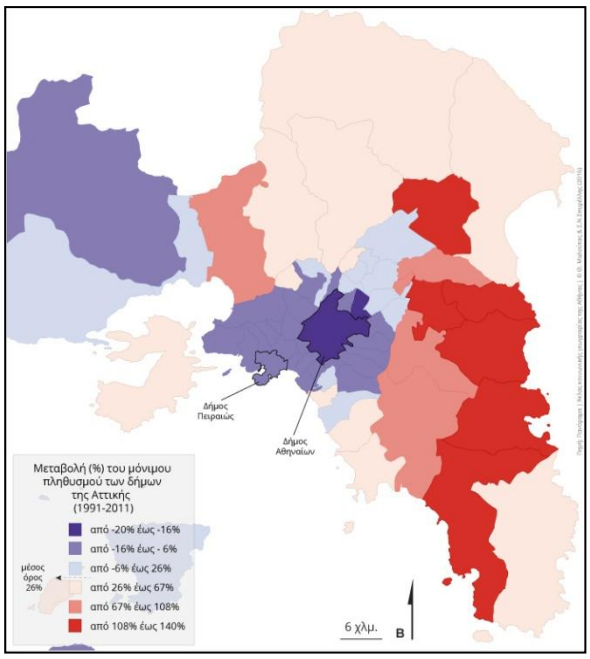
Η δεκαετία του 1970 είναι καθοριστική για τη σύγχρονη μορφή της πόλης. Το δικτατορικό καθεστώς των συνταγματαρχών, στην προσπάθειά του να τονώσει την οικονομία από την ύφεση της πετρελαϊκής κρίσης, εκδίδει τον Αναγκαστικό Νόμο 395/68, με τον οποίο οι συντελεστές δόμησης αυξάνονται για άλλη μια φορά. Οι συνθήκες στις συνοικίες του κέντρου που υποβαθμίστηκαν ήδη με τη διόγκωση των πολυκατοικιών του 1955, χειροτέρεψαν ακόμη περισσότερο. Έτσι, ανώτερα κοινωνικά στρώματα εγκαταλείπουν την περιοχή και ωθούνται στα προάστια, στα οποία υπάρχει άνεση και η αξία της γης εκτοξεύεται. Τα προάστια πολυκατοικιοποιούνται με ραγδαίους ρυθμούς και η αστική διάχυση μεγαλώνει. Ταυτόχρονα, όμως, μεγαλώνουν και οι μεταφορικές ανάγκες, στις οποίες έδωσε λύση η υπέρμετρη ανάπτυξη του οδικού δικτύου και η χρήση ιδιωτικών οχημάτων, φαινόμενο που διογκώθηκε ανεξέλεγκτα τα επόμενα χρόνια και οδήγησε σε αδιέξοδο τον αστικό σχεδιασμό. Παράλληλα, γίνονται αντιληπτά τα περιβαλλοντικά προβλήματα ως απόρροια της εκβιομηχάνισης, της ασφυκτικής δόμησης και της χρήσης του αυτοκινήτου. Χαρακτηριστική είναι η εμφάνιση νέφους στον αθηναϊκό ουρανό και η μόλυνση του Σαρωνικού κόλπου από τα αστικά απόβλητα. (Σαρηγιάννης, 2000)

Στην επόμενη δεκαετία, παρατηρείται έντονη πτώση των βιομηχανικών δραστηριοτήτων και ιδιαίτερη ανάπτυξη στον τριτογενή τομέα. Συντελείται, ουσιαστικά, η αποβιομηχάνιση του λεκανοπεδίου με την διοχέτευση μεγάλων κεφαλαίων στην εκμετάλλευση της γης, τόσο σε κατοικίες όσο και στη χωροθέτηση δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα. Η αστική γη εμπορευματοποιείται κατά κόρον και οι αξίες σημειώνουν άνοδο. Οι οδικές αρτηρίες συγκεντρώνουν πολυάριθμες λειτουργίες του τριτογενή τομέα. Η ατμοσφαιρική ρύπανση είναι πια μόνιμη πάνω από την πόλη, ενώ οι δασικές περιοχές που συνορεύουν με τον αστικό ιστό συρρικνώνονται από εμπρησμούς, με αποτέλεσμα τη διάχυση της πόλης.

Στα χρόνια που ακλούθησαν, ως την οικονομική κρίση και τη μνημονιακή λιτότητα, ο σχεδιασμός εντατικοποιείται. Κατασκευάζονται μεγάλα έργα υποδομής και το δίκτυο των μαζικών μεταφορών ενισχύεται, εν όψει της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων (Αττική οδός, νέος αερολιμένας στα Σπάτα, δίκτυο μετρό και τραμ, πεζοδρομήσεις στο κέντρο, αθλητικές εγκαταστάσεις). Μεγάλες πολυεθνικές επενδύουν στη χώρα, με αποτέλεσμα να εμφανίζονται διεθνείς εμπορικές αλυσίδες και πολυκαταστήματα. Στον αντίποδα, εμφανίζεται ένα έντονο κοινωνικό πρόβλημα. Οι οικονομικοί μετανάστες που συρρέουν από τα Βαλκάνια, την Αφρική και την Ασία συγκεντρώνονται κυρίως σε κεντρικές συνοικίες της Αθήνας, όπως η Ομόνοια, το Μεταξουργείο, η Κυψέλη, τα Πατήσια, δηλαδή περιοχές που άλλοτε άκμαζαν και στέγαζαν ανώτερα κοινωνικά στρώματα, αλλά υποβαθμίστηκαν από τις πολεοδομικές πρακτικές των περασμένων δεκαετιών. Τα κενά κτιριακά κελύφη (*Χάρτης 3.14*) και η πτώση της αξίας γης σε συνδυασμό με την κεντρικότητα του σημείου που προσφέρει εύκολη πρόσβαση, δημιούργησαν πόλο έλξης. Ταυτόχρονα, διαμόρφωσαν μια άβατη ζώνη ανομίας και υγειονομικής βόμβας, στην οποία οι οικονομικές δραστηριότητες δέχθηκαν ισχυρότατο πλήγμα. Παράλληλα, ο εκτοπισμένος πληθυσμός κινήθηκε προς τα προάστια και κυρίως τα Μεσόγαια, που γνώρισαν έντονη πληθυσμιακή έκρηξη (*Χάρτης 3.15*).



Χάρτης 3.14. Οι Δήμοι της Αττικής ανάλογα με την αύξηση του ποσοστού των κενών τους κατοικιών την περίοδο 2001-2011. *[Πηγή: Social Atlas]*



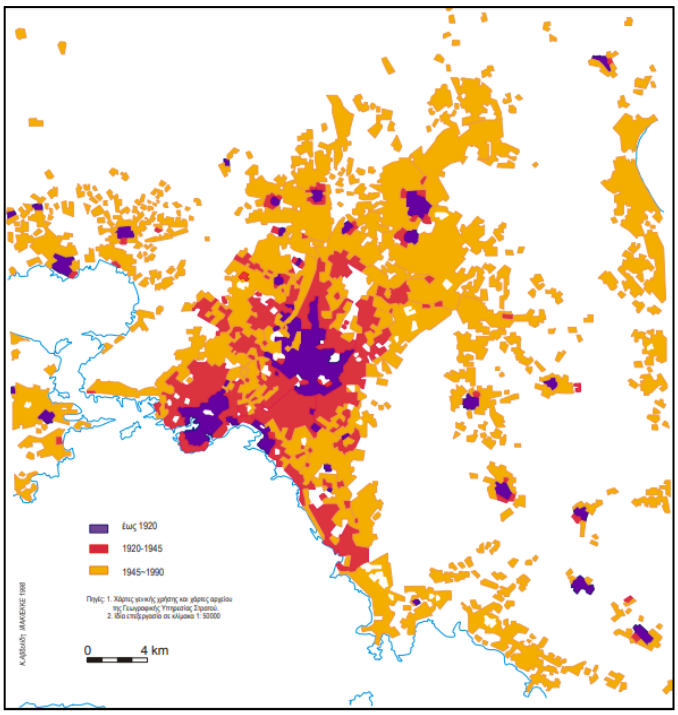
Χάρτης 3.15. Μεταβολή (%) του μόνιμου πληθυσμού μεταξύ 1991 και 2011 στους δήμους της περιφέρειας Αττικής. *[Πηγή: Social Atlas]*

Επί του παρόντος, η πόλη βρίσκεται σε μια στάσιμη κατάσταση αναφορικά με τη οικιστική εξάπλωση και την πληθυσμιακή αύξηση. Ο τουρισμός έχει βελτιώσει αισθητά την κατάσταση στο κέντρο της πόλης και αναρίθμητα μαγαζιά αναψυχής και υγειονομικού ενδιαφέροντος χωροθετούνται σε μια ευρεία ζώνη γύρω από το ιστορικό κέντρο. Αναφορικά με τον αστικό σχεδιασμό, παρατηρείται μια έκρηξη ιδεών, με σημαντικούς φορείς να προτείνουν σημαντικές αναπλάσεις για την αναζωογόνηση της μεγαλούπολης. Στον αντίποδα, η εντατικοποίηση των προσφυγικών και μεταναστευτικών ροών και η αστάθεια της πολιτικής σκηνής αποτελούν τροχοπέδη για την οργάνωση της πόλης σε νέα βάση και σε εναρμόνιση με διεθνείς συμβάσεις αστικού σχεδιασμού.

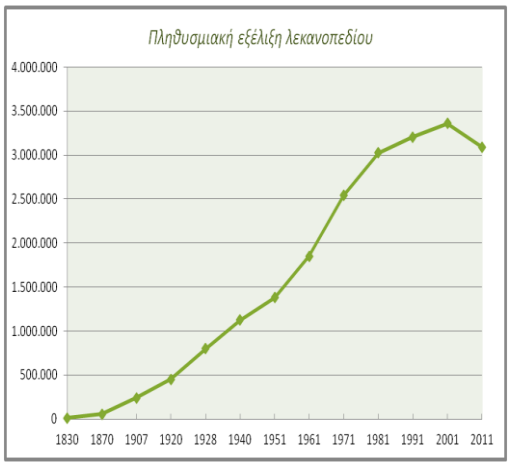
Στον *Πίνακας 3.1* και το *Σχήμα 3.1* παρουσιάζεται συνοπτικά η πληθυσμιακή εξέλιξη στο λεκανοπέδιο. Στο *Χάρτης 3.16* παρουσιάζεται η πορεία της αστικής διάχυσης στο λεκανοπέδιο, διαχωρίζοντας την χωρική εξάπλωση σε τρεις χρονικές περιόδους: έως λίγο πριν τη μικρασιατική καταστροφή, έως το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και έως τη δεκαετία του 1990.

Έτος	**1830**	**1870**	**1907**	**1920**	**1928**	**1940**	**1951**
Πληθυσμός	12.000	55.563	242.300	453.037	801.622	1.124.098	1.378.586
Μεταβολή	**+8,79%**	**+9,08%**	**+6,69%**	**+9,61%**	**+3,35%**	**+2,06%**	
Έτος	**1961**	**1971**	**1981**	**1991**	**2001**	**2011**	
Πληθυσμός	1.850.709	2.540.241	3.027.331	3.205.897	3.361.806	3.090.508	
Μεταβολή	**+3,42%**	**+3,72%**	**+1,91%**	**+0,59%**	**+0,49%**	**-0,81%**	

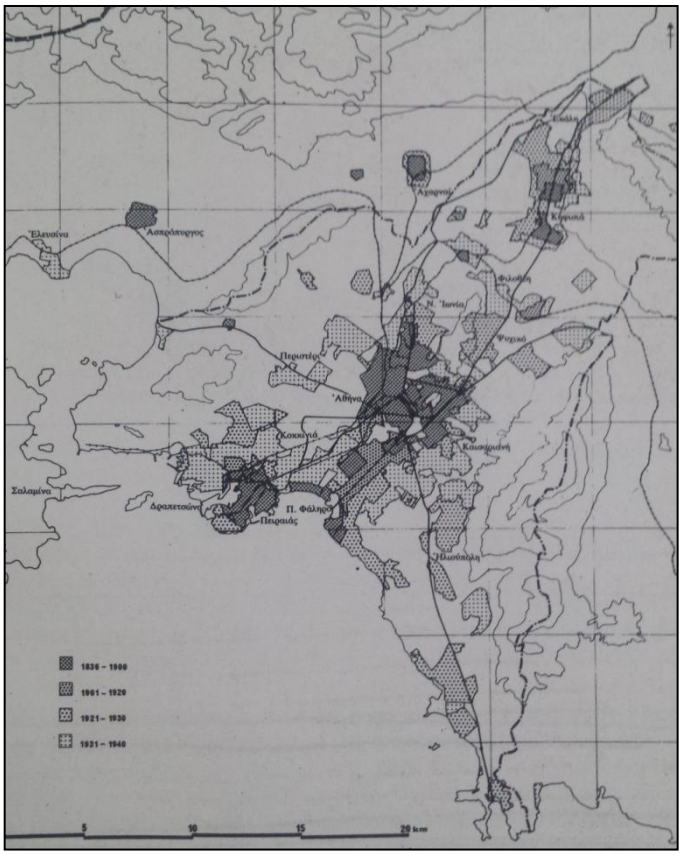
Πίνακας 3.1. Η πληθυσμιακή εξέλιξη στο λεκανοπέδιο μεταξύ 1830-2011.
[Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, επετηρίδες ΕΣΥΕ, Ιδία επεξεργασία]



Χάρτης 3.16. Η χωρική επέκταση της Αθήνας ανά χρονική περίοδο.
[Πηγή: Αβδελίδης, ΕΚΚΕ]



Σχήμα 3.1. Γραφική απεικόνιση της πληθυσμιακής εξέλιξης στο λεκανοπέδιο.
[Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, επετηρίδες ΕΣΥΕ, Ιδία επεξεργασία]



Χάρτης 3.17. Επέκταση του σχεδίου της Αθήνας 1836 – 1940.
[Πηγή: Λεοντίδου, 1989]

3.3.3. Δίκτυα μεταφορών

Η παρούσα υποενότητα επικεντρώνεται στον τρόπο με τον οποίο οι μεταφορές αναπτύσσονται στο λεκανοπέδιο. Βασικά σημεία της είναι η περιγραφή των μηχανισμών που

διαμόρφωσαν τη σύγχρονη μορφή του μεταφορικού δικτύου και η καταγραφή των βασικών υποδομών σε οδικές μετακινήσεις και δημόσια συγκοινωνία.

Η διαμόρφωση του μεταφορικού δικτύου μέσα από το κοινωνικοοικονομικό πλαίσιο

Η Αθήνα, πριν τη μικρασιατική καταστροφή, είχε ολοκληρώσει, σε πρώτη φάση, έργα υποδομής για τη σύνδεση με το λιμάνι του Πειραιά και τις εξοχές της και, σε δεύτερη φάση, έργα συγκοινωνίας μέσα στην πόλη, μιας και οι αποστάσεις, εξαιτίας της οικιστικής εξάπλωσης, δεν μπορούσαν πια να εξυπηρετούνται από το περπάτημα. Από το 1835 διανοίγεται η οδός Πειραιώς και η σύνδεση Αθήνας και Πειραιά εκτελείται με κάρα. Στα τέλη του 19ου αιώνα λειτουργεί ο σιδηρόδρομος Πειραιάς – Αθήνα – Πελοπόννησος και Πειραιάς – Αθήνα – Λάρισα, με αποτέλεσμα τη συσπείρωση της βιομηχανικής παραγωγής στη δυτική Αθήνα. Έως το 1910, διαμορφώνεται και ένα πυκνό δίκτυο τραμ, που εξυπηρετεί τόσο τις αστικές περιοχές της Αθήνας αλλά και τις εξοχικές. Επιπλέον, εντός της πόλης αναπτύσσονται λεωφορειακές γραμμές και ο ιπποτροχιόδρομος.

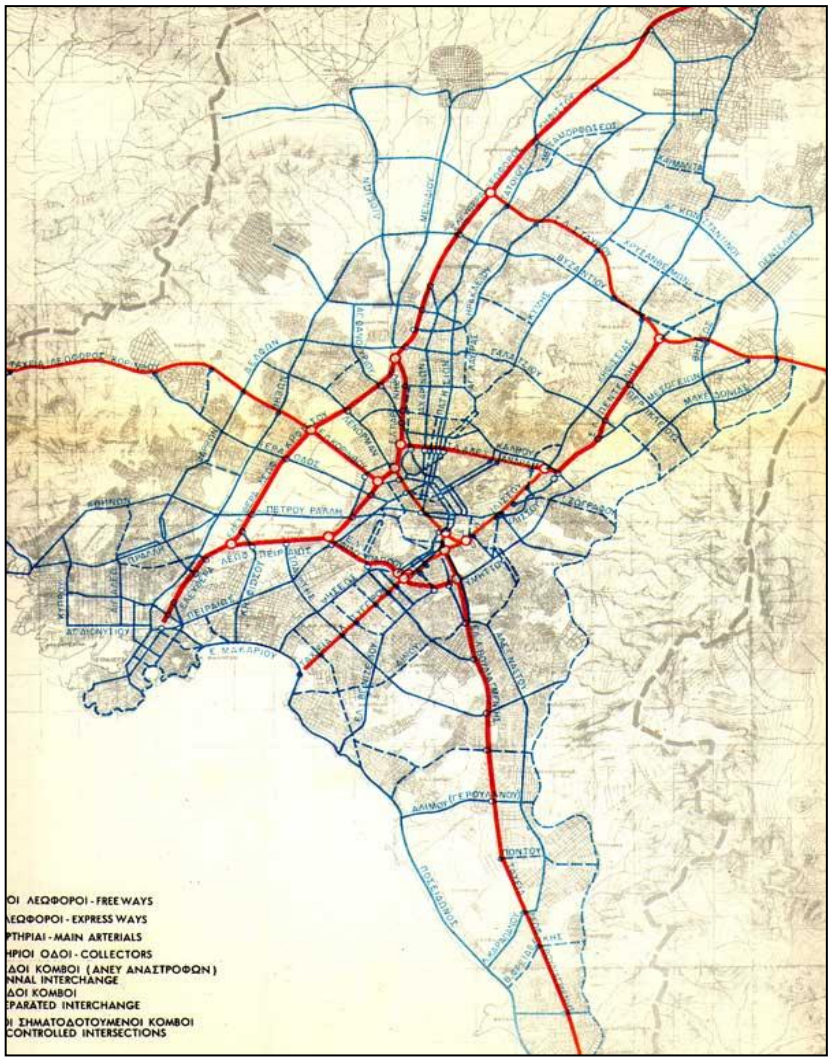
Μετά τη μικρασιατική καταστροφή, παρατηρούνται προσπάθειες για ανάπτυξη βασικών υποδομών και αρχίζει η στροφή προς τις οδικές μεταφορές και τα ιδιωτικά οχήματα. Αν και γίνονται κάποιες επεκτάσεις στα δίκτυα σταθερής τροχιάς, τα οικονομικά οφέλη από την προώθηση του αυτοκινήτου είναι συγκριτικά τεράστια, με αποτέλεσμα να κατασκευάζεται πυκνό οδικό δίκτυο και σταδιακά να παραμελούνται οι μαζικές μεταφορές. Στο γεγονός αυτό συντείνει η προβληματική κατάσταση των λεωφορειακών γραμμών, που βρίσκονται σε χέρια ιδιωτών, με τα σπασμωδικά και χωρίς πρόγραμμα δρομολόγια και τον ανταγωνισμό και όχι τη συμπλήρωση των μέσων σταθερής τροχιάς. Τα αυτοκίνητα, κάθε είδους και χρήσης, αυξάνονται ραγδαία στο μεσοπόλεμο.

Η μεταπολεμική Αθήνα έπρεπε να διαχειριστεί ένα πληθυσμό που διπλασιάστηκε σε λίγες δεκαετίες από την προσφυγική συρροή, την αστικοποίηση και την εσωτερική μετανάστευση και είχε τεράστια ανάγκη από έργα υποδομής. Παρόλα αυτά, κατά την πρώτη δεκαετία της απελευθέρωσης υπάρχει μια έντονη απραξία της κρατικής μηχανής ως προς την υλοποίηση έργων. Η κατάσταση αυτή αντιστρέφεται μετά το 1955, όπου παρατηρείται έντονη υποστήριξη της χρήσης του ιδιωτικού οχήματος. Εδώ, ουσιαστικά, θέτονται οι βάσεις για τη μελλοντική ανάπτυξη των συγκοινωνιών και τα προβλήματα που ταλανίζουν ακόμα το λεκανοπέδιο. Με σαθρή επιχειρηματολογία, μεγάλο μέρος των γραμμών του τραμ ξηλώνεται και εισάγονται ως υποκατάστατο τα "πλεονεκτικότερα" τρόλεϊ, ενώ το ιδιωτικών συμφερόντων δίκτυο των λεωφορείων αναδιαμορφώνεται, με ακτινική ως προς το κέντρο δομή, χωρίς να προσφέρεται πάλι ικανοποιητική ποιότητα υπηρεσιών. Την περίοδο της εκβιομηχάνισης, προωθούνται προσπάθειες για κρατική παρέμβαση στις μαζικές συγκοινωνίες, οι οποίες δεν βελτιώνουν την κατάσταση.

Τα επόμενα χρόνια, η χρήση του αυτοκινήτου μεγαλώνει και τα οδικά έργα αυξάνονται, χωρίς ουσιαστική στήριξη στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Το 1964, εκπονείται το αμερικανικής αντίληψης και συμφερόντων συγκοινωνιακό σχέδιο Smith για το λεκανοπέδιο, που ευνόησε το ιδιωτικό αυτοκίνητο και διατηρείται μέχρι σήμερα. Σημείο καμπής αποτέλεσε το 1981, όπου επιχειρούνται, επί υπουργίας Τρίτση, σημαντικές επεμβάσεις. Υλοποιούνται πεζοδρομήσεις στο κέντρο και τις περιφερειακές συνοικίες και γίνεται λόγος για οραματικά σχέδια, όπως η κατασκευή του μετρό και η επανεπένδυση στο τραμ. Θα περάσουν όμως αρκετά χρόνια και διαφορετικές κυβερνήσεις, ώστε να ξεπεραστούν οι δυσπραγίες και να υλοποιηθούν έργα που πραγματικά στηρίζουν τη δημόσια συγκοινωνία.

Μοιραία, η Αθήνα έγινε μια πόλη για το αυτοκίνητο. Οι οδικές μεταφορές αποτέλεσαν για πολλές δεκαετίες προτεραιότητα στον αστικό σχεδιασμό, με απόδειξη το μεγάλο ποσοστό οδικής επιφάνειας έναντι των περιορισμένων πράσινων και ελεύθερων χώρων και των στενών πεζοδρόμιων. Το πρόβλημα της στάθμευσης, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ατμοσφαιρική

ρύπανση, η μειωμένη αισθητική και η αποθάρρυνση του περπατήματος και του ποδηλάτου συνθέτουν τα σύγχρονα χαρακτηριστικά των μεταφορών στο λεκανοπέδιο.



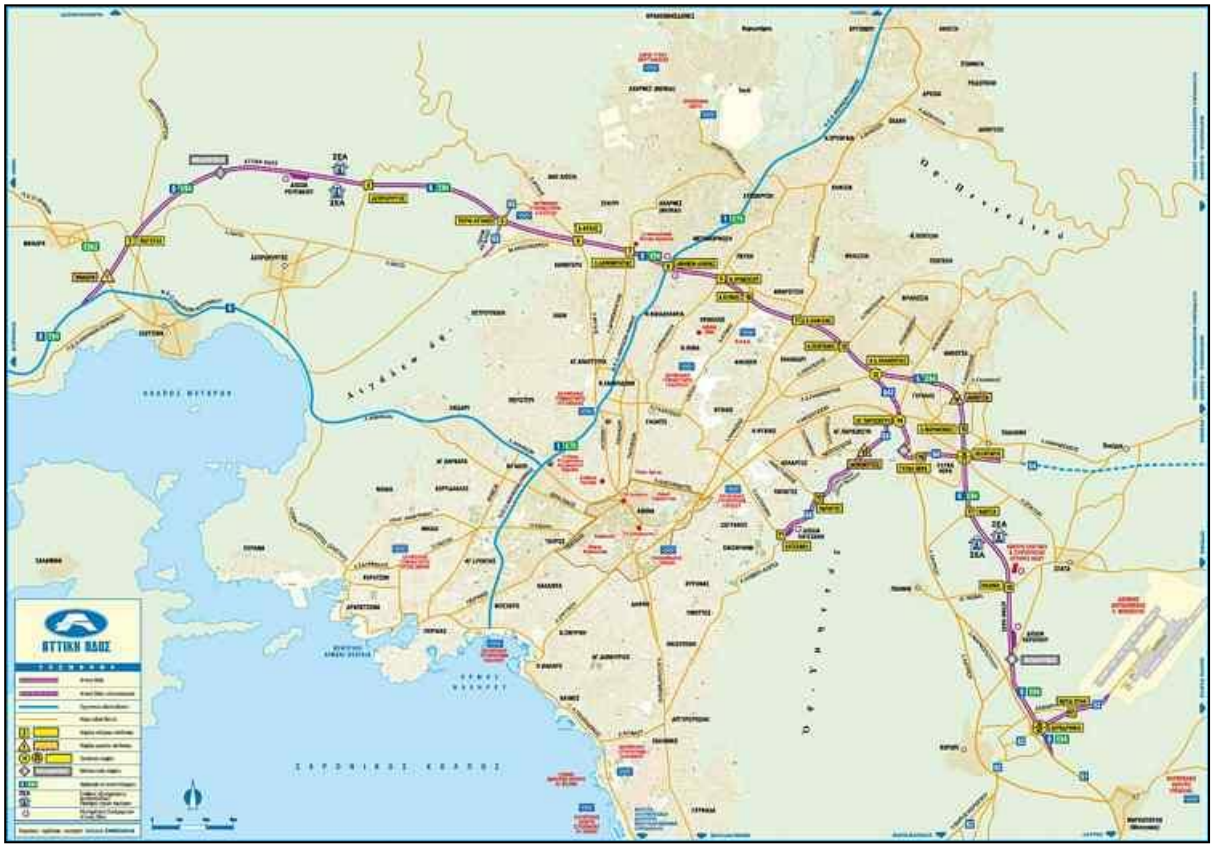
Χάρτης 3.18. Κυκλοφοριακό σχέδιο Smith, 1964**.**
[Πηγή: W.Smith and Ass. Ερευνα και μελέτη κυκλοφορίας Λεκανοπεδίου Αθηνών, Αθήναι 1964.]

Το οδικό δίκτυο

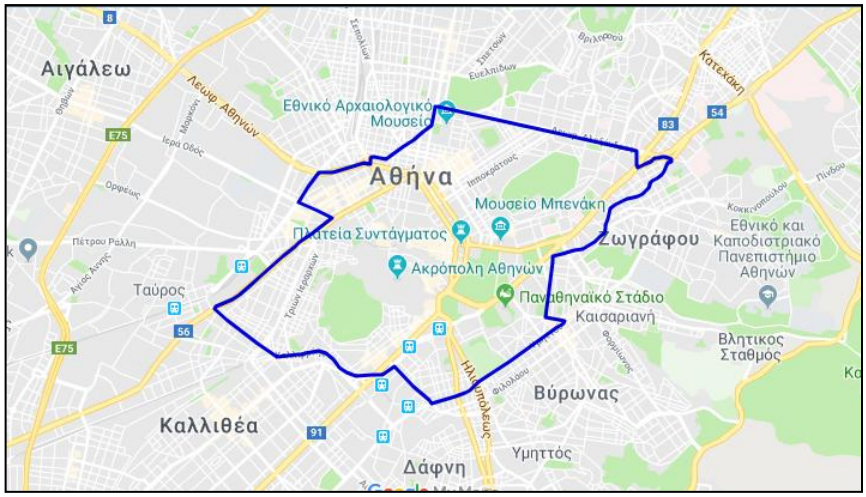
Το σύγχρονο οδικό δίκτυο της Αθήνας αποτελείται από μεγάλες οδικές αρτηρίες, λεωφόρους και ασφαλτοστρωμένους δρόμους, που αναπτύσσονται ακτινικά από τα προάστια προς το κέντρο (*Χάρτης 3.19*). Οι κύριες οδικές αρτηρίες που συνδέουν την Αθήνα με άλλες μεγάλες πόλεις της Ελλάδας είναι η Εθνική οδός Αθηνών-Λαμίας (Ε75) και η Αθηνών-Κορίνθου (Ε94). Σημαντικό μεταφορικό έργο έχει και η Αττική Οδός, η οποία συνδέει τις δύο εθνικές οδούς και το αεροδρόμιο, παρακάμπτοντας το κέντρο της Αθήνας. Η Αττική Οδός διατρέχει κυκλικά το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας και παρέχει 27 κύριους και δευτερεύοντες κόμβους, από την Ελευσίνα ως το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος.

Αξίζει να αναφερθεί η θέσπιση των δακτυλίων στην Αθήνα, ως μέτρο αποσυμφόρησης του κέντρου και μείωσης της ατμοσφαιρικής επιβάρυνσης. Στα τέλη της δεκαετίας του 1970 θεσπίστηκε ο μικρός δακτύλιος, ο οποίος εφαρμόζεται ως σήμερα με όρια τις εξής λεωφόρους και οδούς: Αλεξάνδρας – Ζαχάρωφ – Μεσογείων - Φειδιππίδου – Μιχαλακοπούλου – Σπ. Μερκούρη – Βρυάξιδος – Υμηττού – Ηλία Ηλιού – Αμβροσίου Φραντζή – Συγγρού – Χαμοστέρνας – Πειραιώς – Ιερά Οδός – Κωνσταντινουπόλεως – Αχιλλέως – Πλατεία Καραϊσκάκη – Καρόλου – Μάρνη – 28ης Οκτωβρίου (Πατησίων) – Αλεξάνδρας. Κάθε χρόνο εκδίδεται ΚΥΑ που ορίζει το χαρακτήρα του δακτυλίου. Συνήθως τίθεται σε λειτουργία από Οκτώβριο ως Ιούλιου, από το πρωί ως το απόγευμα,

ενώ η λειτουργία του αναστέλλεται τα σαββατοκύριακα, τις αργίες και τις ημέρες απεργίας των ΜΜΜ. Ο περιορισμός στηρίζεται στο συσχετισμό αριθμού κυκλοφορίας και ημερομηνίας: σε ζυγές ημερομηνίες επιτρέπεται η είσοδος σε οχήματα με ζυγό αριθμό κυκλοφορίας και κατά αντιστοιχία, σε μονές ημερομηνίες σε οχήματα με μονό αριθμό κυκλοφορίας. Ο μεγάλος δακτύλιος ενεργοποιείται σπάνια και εφαρμόζεται σε ευρύτερη ζώνη, απαγορεύοντας την κυκλοφορία εντός του μικρού δακτυλίου και επεκτείνοντας τη λογική του σε μια ευρύτερη ακτίνα που οριοθετείται από τις Ποσειδώνος - Αλίμου - Βουλιαγμένης - Ελ. Βενιζέλου - Περιμετρική Υμηττού - Κατεχάκη - Μεσογείων - Αγ. Παρασκευής - Χαλανδρίου - Παπανικολή - (Κ. Παλαιολόγου) - Καποδιστρίου - Κύμης - Κασταμονής - Χαλανδρίου - Αναγεννήσεως - Εθνική Οδός Αθηνών-Λαμίας - Αθηνών - Θηβών - Γρ. Λαμπράκη έως Κερατσίνι. Τέλος, στις αρχές της δεκαετίας που διανύουμε εμφανίζεται η έννοια του πράσινου δακτυλίου, ο οποίος προσαρμόζει το θεσμό του δακτυλίου επί τη βάσει περιβαλλοντικών όρων και κριτηρίων. Σημειώνεται πως η αποτελεσματικότητα του δακτυλίου αμφισβητείται από τους συγκοινωνιολόγους, καθώς γεννήθηκε σε μια διαφορετική εποχή με λιγότερα οχήματα εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος, ενώ αποκτούν με σχετική ευκολία άδεια εξαίρεσης από τον περιορισμό πολλά οχήματα.



Χάρτης 3.19. Η μορφή του οδικού δικτύου στο λεκανοπέδιο. Σημειώνονται με μπλε χρώμα οι εθνικές οδοί, με μωβ η Αττική οδός και με κίτρινο οι βασικές αστικές οδικές αρτηρίες. *[Πηγή: Αττική Οδός ΑΕ]*



Χάρτης 3.20. Η ζώνη εφαρμογής του μικρού δακτυλίου.
[Πηγή: Χάρτες Google]

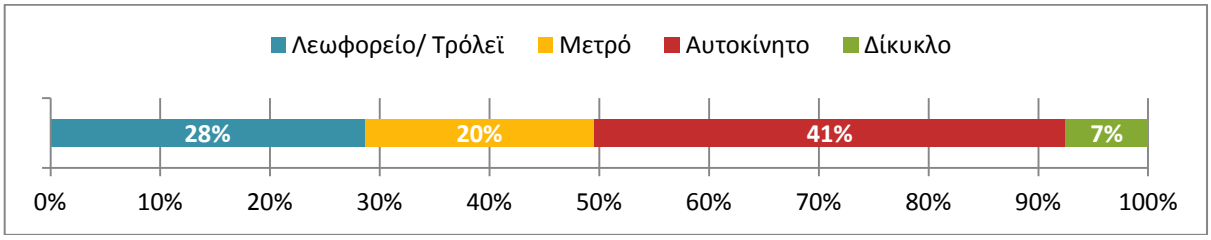
Δημόσια συγκοινωνία

Η αστική συγκοινωνία στο λεκανοπέδιο είναι αρμοδιότητα του ΟΑΣΑ. Περιλαμβάνει μέσα σταθερής τροχιάς και οδικές συγκοινωνίες (τρόλεϊ και λεωφορεία), εξυπηρετώντας και περιοχές έξω από το πολεοδομικό συγκρότημα.

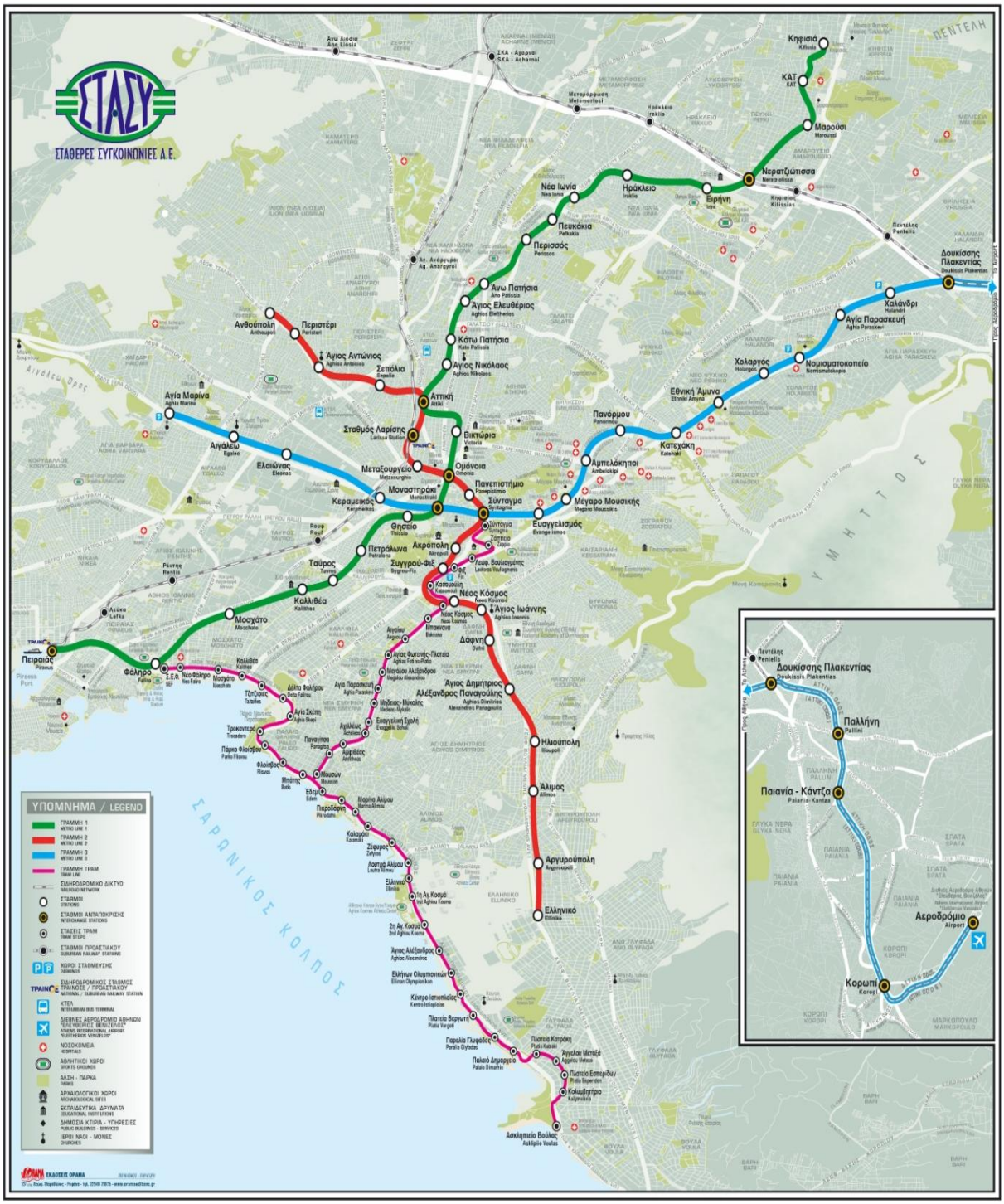
Το δίκτυο των μέσων σταθερής τροχιάς της πρωτεύουσας, όπως παρουσιάζεται στον *Χάρτης 3.21*, περιλαμβάνει μετρό, τραμ και σιδηρόδρομο. Το μετρό διαθέτει 3 γραμμές: (1) *Πειραιάς – Κηφισιά* (ευρύτερα αποκαλούμενος ως ηλεκτρικός σιδηρόδρομος), (2) *Ανθούπολη – Ελληνικό* και (3) *Αγία Μαρίνα – Αεροδρόμιο*. Επί του παρόντος, βρίσκονται σε φάση υλοποίησης επεκτάσεις της γραμμής 3 από την Αγιά Μαρίνα προς τον Πειραιά, δημοπρατείται η νέα γραμμή (4) *Άλσος Βεΐκου – Γουδή*, ενώ σχεδιάζονται και επιπλέον επεκτάσεις (*Χάρτης 3.22*). Το δίκτυο του τραμ διατρέχει το παραλιακό μέτωπο, συνδέοντας το και με το κέντρο, διενεργώντας 3 δρομολόγια: *Σύνταγμα - ΣΕΦ*, *Σύνταγμα – Ασκληπιείο Βούλας* και *Ασκληπιείο Βούλας – ΣΕΦ*. Και το δίκτυο του τραμ πρόκειται να ενισχυθεί, εφόσον βρίσκεται υπό υλοποίηση επέκταση προς Πειραιά και επίκεινται επεκτάσεις προς το Πεδίο του Άρεως, το Κερατσίνι και την Αργυρούπολη. Το συγκοινωνιακό χάρτη ολοκληρώνουν ο προαστιακός και ο εθνικός σιδηρόδρομος, που, αν και προσφέρουν υπεραστική συγκοινωνία, εξυπηρετούν και σημαντικό αριθμό τοπικών μετακινήσεων.

Οι οδικές αστικές συγκοινωνίες διεκπεραιώνονται με τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ. Το λεκανοπέδιο διαθέτει ένα ευρύ δίκτυο δρομολογίων που επεκτείνονται και εκτός του πολεοδομικού συγκροτήματος, προς το Θριάσιο Πεδίο και τα Μεσόγεια. Οι περισσότερες γραμμές δρουν συμπληρωματικά προς τα μέσα σταθερής τροχιάς.

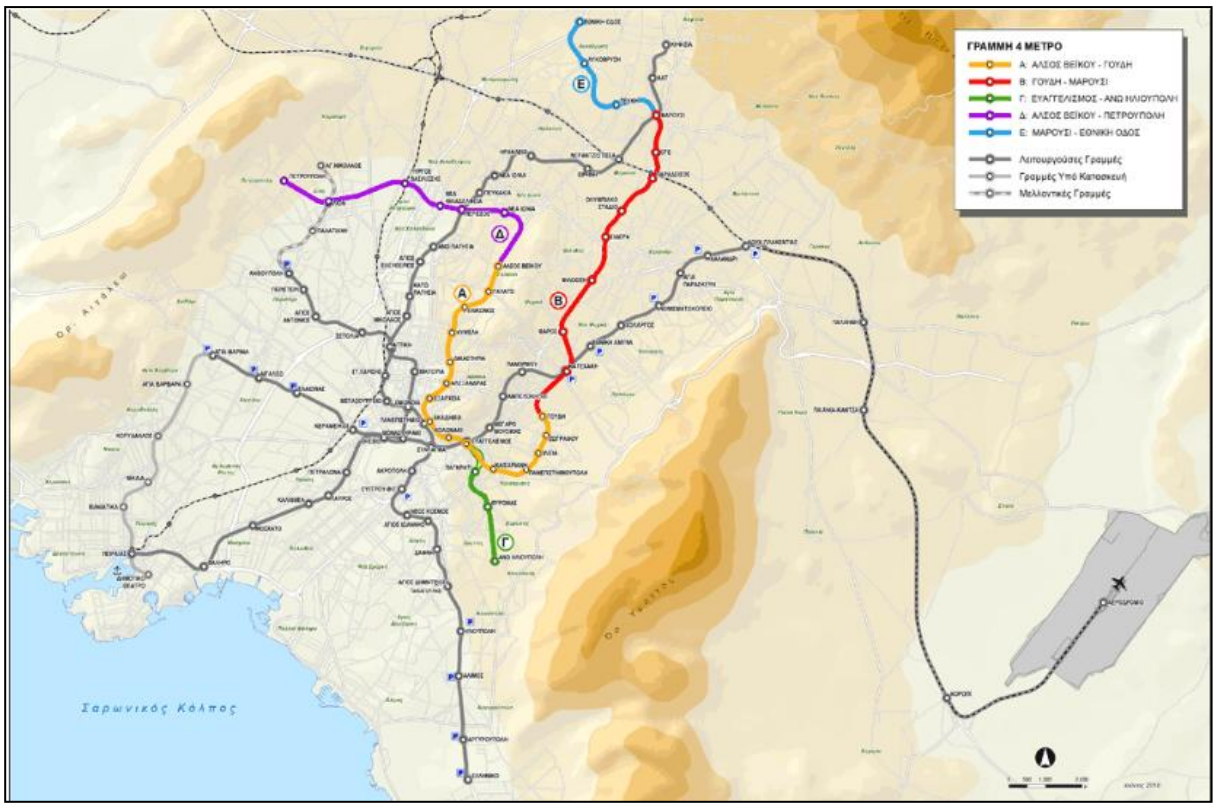
Μια ενδιαφέρουσα έρευνα για τα ΜΜΜ διενεργήθηκε στα τέλη του 2017από την Marc, εκ μέρους της Περιφέρειας Αττικής, σε αντιπροσωπευτικό δείγμα 1.501 ατόμων. Σύμφωνα με τα ευρήματα, τα ποσοστά χρήσης στα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς είναι: λεωφορείο 26%, μετρό/ηλεκτρικός 20%, τρόλεϊ 1,5%, ταξί 0,5%, αυτοκίνητο 41,2% και δίκυκλο 7,2%. Το ποσοστό χρήσης των ΜΜΜ, αν και έχει αυξηθεί περίπου 10% την τελευταία δεκαετία, παραμένει εξαιρετικά χαμηλό σε σχέση με άλλες πόλεις του εξωτερικού, ενώ είναι αξιοσημείωτη η απουσία το ποδηλάτου.



Σχήμα 3.2. Γράφημα χρήσης μέσων μεταφοράς στο λεκανοπέδιο, 2017.
[Πηγή: Περιφέρεια Αττικής, Ιδία επεξεργασία]



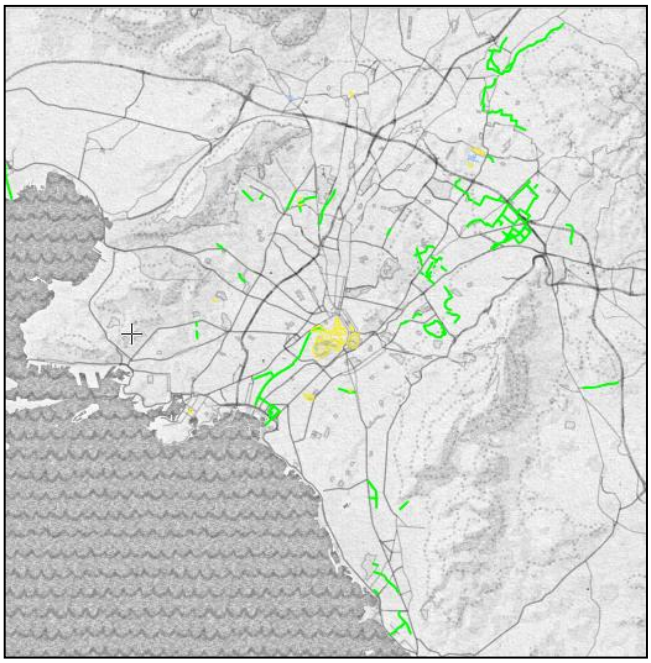
Χάρτης 3.21. Το δίκτυο των μέσων σταθερής τροχιάς περιλαμβάνει μετρό, τραμ και σιδηρόδρομο, καλύπτοντας σημαντικό εύρος του λεκανοπεδίου. *[Πηγή: ΣΤΑΣΥ]*



Χάρτης 3.22. Σχέδιο ανάπτυξης γραμμών μετρό Αθήνας. *[Πηγή: Αττικό Μέτρό Α.Ε.]*

Ποδηλατικό δίκτυο

Το υφιστάμενο ποδηλατικό δίκτυο στο λεκανοπέδιο έχει τοπικό χαρακτήρα, καθώς απουσιάζει κεντρικός σχεδιασμός. Αρκετοί δήμοι έχουν αναπτύξει ποδηλατόδρομους τα τελευταία χρόνια, αλλά οι ποδηλατικές διαδρομές έχουν τοπική αναφορά και δεν συνδέονται, ώστε να δημιουργηθεί ένα μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου, όπως άλλωστε φαίνεται στο *Χάρτης 3.23*. Μοναδική εξαίρεση αποτελεί ο πρόσφατος ποδηλατόδρομος Κεραμεικός – Φάληρο, που ενώνει το κέντρο της Αθήνας με το Φαληρικό κόλπο. Το συνολικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων υπολογίζεται στα 50 χλμ.



Χάρτης 3.23. Ποδηλατικές υποδομές στο λεκανοπέδιο. *[Πηγή: Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ, Ιδία επεξεργασία στο Scribble Maps]*

3.3.4. Τα προβλήματα της μεγαλούπολης

Ο ελλιπής πολεοδομικός σχεδιασμός που δεν συγκράτησε την αστική διάχυση, η στοχευόμενη απαξίωση της δημόσιας συγκοινωνίας που έστρεψε προς την αυτοεξυπηρέτηση του ιδιωτικής χρήσης οχήματος και ο τεχνοκρατικός κυκλοφοριακός σχεδιασμός που ευνόησε τη ραγδαία αύξηση του αριθμού των ιδιωτικών οχημάτων, διαμόρφωσαν μία έκρυθμη κατάσταση στο λεκανοπέδιο: έντονη κυκλοφοριακά προβλήματα, υψηλό ποσοστό χρήσης ιδιωτικών οχημάτων, χαμηλό ποσοστό χρήσης ΜΜΜ και ποδηλάτου, αποθάρρυνση των πεζών μετακινήσεων, έλλειψη δημόσιων χώρων, σχηματισμός θυλάκων κοινωνικού αποκλεισμού, ηχορρύπανση, ατμοσφαιρική ρύπανση, μειωμένη αισθητική και ποιότητα αστικού περιβάλλοντος, περιορισμένη προσβασιμότητα, πτώση αξιών γης, απομάκρυνση κατοίκων, επισκεπτών και επενδύσεων. Το βιοτικό επίπεδο πλήττεται βαθύτατα, επιφέροντας επιπτώσεις στην οικονομία και στην κοινωνική συνοχή. (Σιόλας κ.α., 2015)

Η σύγκρουση με το φυσικό περιβάλλον

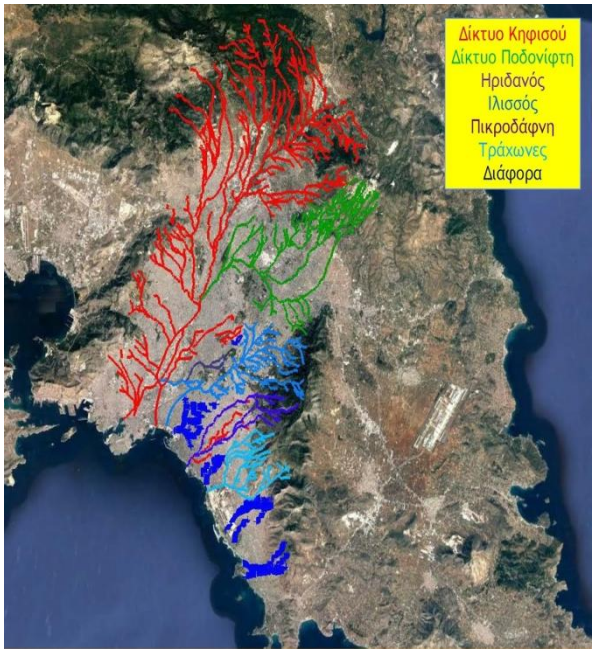
Τα περιβαλλοντικά ζητήματα είναι η μεγαλύτερη πρόκληση. Αναδύουν την προβληματική σχέση του συμπαγούς αστικού χώρου με το φυσικό περιβάλλον που τον οριοθετεί και οδηγούν στη στέρηση απαραίτητων φυσικών πόρων.

Η υποβάθμιση των φυσικών πόρων δυσχεραίνουν την διατήρηση υγιούς μικροκλίματος και τον κύκλο ζωής στον αστικό ιστό. Το περιαστικό πράσινο συρρικνώνεται από εμπρησμούς, καταπατάται και οικοπεδοποιείται, τη στιγμή που ο αστικός σχεδιασμός δεν έχει μεριμνήσει για επαρκές αστικό πράσινο. Παράλληλα, οι υδάτινες επιφάνειες μπαζώνονται για να μην εμποδίζουν την ανάπτυξη της πόλης, εντείνοντας τα πλημμυρικά φαινόμενα.

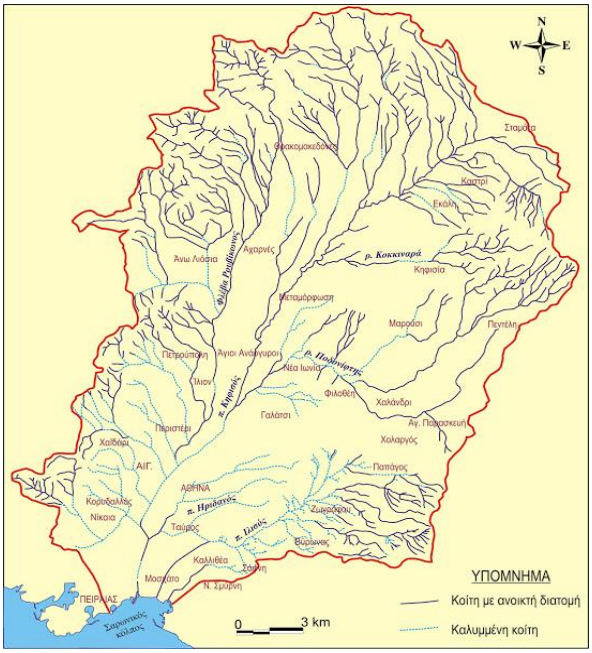
Ενδεικτικός είναι ο δείκτης που εξετάζει την αναλογία πράσινων χώρων ανά κάτοικο για το μητροπολιτικό κέντρο του λεκανοπεδίου. Σύμφωνα με την έκθεση του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) "*OECD Factbook 2014: Economic, Environmental and Social Statistics*" σε κάθε κάτοικο αντιστοιχούν 0,96 τ.μ. πρασίνου. Ο αριθμός αυτό είναι απογοητευτικός, αν αναλογιστούμε ότι ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ) συστήνει πάνω από 9, δηλαδή 10 φορές κάτω από το επιθυμητό όριο.

Αν και το λεκανοπέδιο γεωγραφικά εντάσσεται σε μια ζώνη με ευνοϊκό κλίμα (το τυπικό μεσογειακό, με ήπια χειμερινή και ξηρή καλοκαιρινή περίοδο), η κλιματική αλλαγή έχει αλλάξει τις ισορροπίες και έχει εγείρει ανησυχίες. Σε ιδιαίτερα θερμές μέρες, η θερμοκρασία αυξάνεται εντός του αστικού ιστού, μιας και η πυκνή δόμηση, η απουσία αστικού πρασίνου, η καταστροφή των γειτονικών δασών και η εκπομπή των καυσαερίων παρεμποδίζουν τους φυσικούς μηχανισμούς.

Ένα σοβαρό πρόβλημα που έχει ενταθεί ιδιαίτερα, είναι τα πλημμυρικά φαινόμενα εντός του αστικού ιστού. Από τις πτυχώσεις των λόφων και των βουνών που περιβάλλουν το λεκανοπέδιο, δημιουργείται πληθώρα ρευμάτων που δημιουργούν χείμαρρους και συμβάλλουν στους ποταμούς. Η λεκάνη απορροής του λεκανοπεδίου έχει συνολική έκταση 435 χλμ. (*Χάρτης 3.24*). Οι βασικοί ποταμοί από αρχαιοτάτων χρόνων ήταν τρεις: ο Κηφισός, ο Ιλισός και ο Ηριδανός. Όμως, τα υδρογραφικά, όπως άλλωστε και τα υπόλοιπα φυσικά χαρακτηριστικά του λεκανοπεδίου, αλλοιώθηκαν από την αστικοποίηση. Τα περισσότερα ρέματα και ποτάμια αντιμετωπίστηκαν ως εμπόδια, μπαζώθηκαν και καταπατήθηκαν, για να εξυπηρετήσουν τις μεταφορικές και οικιστικές ανάγκες της πόλης (*Χάρτης 3.25*). Στα τέλη του 19ου αιώνα, διέρρεαν το λεκανοπέδιο, 700 χείμαρροι, ποτάμια και ρυάκια. Στα τέλη του 20^{ου} αιώνα, ο αριθμός τους έπεσε κάτω από 70, ενώ σήμερα δεν υπερβαίνουν τα 50. Αποτέλεσμα της έλλειψης προστασίας και σεβασμού στο φυσικό περιβάλλον είναι τα συχνά πλημμυρικά φαινόμενα, ακόμα και με βροχοπτώσεις μέτριας έντασης και διάρκειας, τα οποία προκαλούν εκτεταμένες ζημιές ως και απώλειες ζωών.



Χάρτης 3.24. Το φυσικό σύστημα απορροής των υδάτων στο λεκανοπέδιο.
[Πηγή: Γεωμυθική]



Χάρτης 3.25. Οι κοίτες των βασικών υδάτινων ρευμάτων και η κατάστασή *τους*.
[Πηγή: Γεώκοσμος]

Το δυσλειτουργικό οδικό περιβάλλον και ο κατακερματισμός του δημόσιου χώρου

Μια δεύτερη πρόκληση για τη μεγαλούπολη είναι η ανακατασκευή του οδικού περιβάλλοντος και η διασύνδεση των δημόσιων χώρων. Τα κυκλοφοριακά προβλήματα είναι αμέτρητα και πηγάζουν από τον υδροκεφαλισμό του κυκλοφοριακού δικτύου, καθώς δίνεται βάρος στις οδικές μεταφορές και αποθαρρύνονται εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης.

Η Αθήνα είναι μια πόλη γεμάτη ζωή. Ταυτόχρονα, όμως, παραλύει από την υπερφόρτωση του οδικού της δικτύου. Η κινητικότητα των κατοίκων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το αυτοκίνητο και είναι αρκετά μικρότερη έναντι άλλων ευρωπαϊκών πόλεων, οι οποίες έχουν αναπτύξει ολοκληρωμένα και αποτελεσματικά δίκτυα μεταφορών. Οι ταχύτητες των κινούμενων οχημάτων κυμαίνονται σε μικρότερα επίπεδα από τις προδιαγραφές των οδικών έργων. Ιδιαίτερα στις ώρες αιχμής, η κυκλοφοριακή συμφόρηση εντείνεται, δοκιμάζει τις αντοχές της πόλης και των κατοίκων, εγκλωβίζει σε ένα ανθυγιεινό περιβάλλον και πλήττει την οικονομία. Πολλές επιθυμητές μετακινήσεις ακυρώνονται ή πραγματοποιούνται πιο αραιά, προς αποφυγή ταλαιπωρίας και σπατάλης χρόνου. (Βλαστός, 2003)

Με τα έντονα κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά προβλήματα που προέκυψαν και την ταυτόχρονη διάδοση της βιωσιμότητας, έχουν ξεκινήσει προσπάθειες για στήριξη εναλλακτικών, προς το αυτοκίνητο, τρόπων μετακίνησης. Οι αστικές συγκοινωνίες έχουν ενισχυθεί και πολλαπλασιάζονται οι φωνές που απαιτούν χώρο για το περπάτημα και το ποδήλατο.

Η βιώσιμη κινητικότητα απαιτεί το μετασχηματισμό του οδικού χώρου και τη αύξηση της λειτουργικότητας του δημόσιου χώρου, ώστε να δομηθεί ένα ασφαλές και ελκυστικό περιβάλλον για τον πεζό και τον ποδηλάτη. Μπορεί οι δρόμοι να είναι στενοί και η απουσία χώρου να είναι μια σημαντική δικαιολογία, αλλά και η κατάσταση στους δρόμους με επαρκές πλάτος δεν είναι ειδυλλιακή, με τα πεζοδρόμια να χρησιμεύουν ως χώρος στάθμευσης. Ούτως ή άλλως, ο τρόπος που αναπτύχθηκε η πόλη υπαγόρευσε μικρά πλάτη δρόμων προς το συμφέρον της παράπλευρης ιδιοκτησίας, ενώ συγχρόνως θεωρείται αυτονόητη η αμφίδρομη λειτουργία των οδών, η στάθμευση και στις δυο πλευρές και η κατάληψη του δημοσίου χώρου προς όφελος των παρόδιων συμφερόντων, παρεμποδίζοντας τους υπόλοιπους χρήστες. Η κατάργηση της στάθμευσης, έστω και

μονοπλεύρως, ή η μονοδρόμηση, ώστε να προκύπτει πολύτιμος χώρος για περπάτημα και ποδήλατο, εγείρει αντιδράσεις στις τοπικές κοινωνίες. Ελλείψει χώρου και ομοφωνίας, το περπάτημα και το ποδήλατο δύσκολα εντάσσονται στην καθημερινότητα της πόλης και αδυνατούν να αποφορτίσουν το κορεσμένο οδικό χώρο. Άλλωστε, δεν είναι εφικτό να συνυπάρχουν με το αυτοκίνητο σε δρόμους με υψηλές ταχύτητες.

Στο εξωτερικό το ποδήλατο και το περπάτημα χαίρουν μεγάλης αποδοχής, όπως αποδεικνύεται στο *Σχήμα 2.2* του προηγούμενου κεφαλαίου. Μεγάλη μερίδα των τουριστών που επισκέπτονται την Αθήνα έρχονται αντιμέτωποι με ένα αστικό περιβάλλον στο οποίο αδυνατούν να προσαρμοστούν και να εξερευνήσουν. Παράλληλα, έχουν ήδη αρχίσει να δυναμώνουν οι φωνές των κατοίκων που διεκδικούν το δικαίωμα του ποδηλάτου και του πεζού στον οδικό χώρο. Αρκετοί τολμούν το επικίνδυνο, ομολογουμένως, εγχείρημα της χρήσης του ποδηλάτου κατά μήκος βασικών αρτηριών, με την ελπίδα ότι θα αναπτυχθεί το κατάλληλο κλίμα ευαισθητοποίησης που θα ωθήσει τους υπεύθυνους φορείς να προχωρήσουν στην υλοποίηση των έργων ανάπλασης της πόλης. (Βλαστός, 2015)

3.3.5. Σκέψεις για το λεκανοπέδιο

Είναι απαραίτητες εκτεταμένες παρεμβάσεις για το μετασχηματισμό μιας προβληματικής μεγαλούπολης σε προπύργιο βιωσιμότητας, οι οποίες θα βελτιώσουν κατακόρυφα τη λειτουργικότητα, το βιοτικό επίπεδο και την οικονομία, προσελκύοντας επενδύσεις και επισκέπτες. Αυτές οι παρεμβάσεις πρέπει να κινούνται στον άξονα της βιώσιμης κινητικότητας: περιορισμός του αυτοκινήτου, ενδυνάμωση της δημόσιας συγκοινωνίας, ενθάρρυνση του περπατήματος και της χρήσης του ποδηλάτου. Το κυκλοφοριακό αποτύπωμα του λεκανοπεδίου είναι ανάγκη να αλλάξει και να υλοποιηθούν μεγάλα έργα ανάπλασης σε βασικούς οδικούς άξονες, τα οποία θα αναβαθμίσουν αισθητικά το αστικό περιβάλλον, όπως άλλωστε γίνεται σε άλλες μεγάλες πόλεις του εξωτερικού εδώ και χρόνια. Μεμονωμένες βελτιωτικές παρεμβάσεις δεν είναι αρκετές για να ανασυγκροτηθεί η Αθήνα.

Παράλληλα, είναι αναγκαίο να επαναπροσδιοριστεί η σημασία του δημόσιου χώρου. Από την πλατεία ως της αυλή και από τις κεντρικές περιοχές ως τα προάστια, πρέπει να αντανακλάται ο ανθρωποκεντρικός χαρακτήρας της πόλης και ο σεβασμός προς όλα τα κοινωνικά στρώματα, χωρίς οι πολεοδομικές πρακτικές και ο αστικός σχεδιασμός να κατευθύνονται από ιδιωτικά συμφέροντα. Η εξασφάλιση περισσότερων πράσινων και ελεύθερων χώρων, η ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της πόλης και η διαφύλαξη των μνημείων και των νεοκλασικών κτισμάτων πρέπει να τίθενται στις προτεραιότητες του σχεδιασμού.

Αξίζει να σημειωθεί πως έχουν υλοποιηθεί, υλοποιούνται ή σχεδιάζονται σημαντικά έργα, τα οποία παρέχουν αισιοδοξία για το μέλλον της πόλης. Ενθαρρυντικό βήμα προς τη βιωσιμότητα αποτελούν το μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου, οι πεζοδρομήσεις στο ιστορικό κέντρο, η επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς, οι αναπλάσεις στο Φαληρικό Όρμο και στο παλιό αεροδρόμιο στο Ελληνικό. Ταυτόχρονα, παρουσιάζονται σε επίπεδο δήμων πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη ΣΒΑΚ, με τα οποία θα εισαχθούν σημαντικά μέτρα, όπως η χρήση κοινόχρηστων ποδηλάτων, πεζοδρομήσεις και δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας για την προστασία της γειτονιάς. Τέλος, η συνεργασία της ακαδημαϊκής κοινότητας με τους αρμόδιους φορείς έχει οδηγήσει στην εκπόνηση αξιόλογων ερευνητικών προγραμμάτων που παρέχουν πολυδιάστατη θεώρηση των προβλημάτων του αστικού περιβάλλοντος αλλά και δημιουργικότητα στην αναζήτηση λύσεων.

Πρέπει να γίνει κατανοητό πως ο στόχος της βιωσιμότητας απαιτεί συνεργασία και κεντρικό σχεδιασμό μεταξύ των φορέων, ώστε οι παρεμβάσεις να έχουν κοινή κατεύθυνση και να αποφεύγονται αποσπασματικές ενέργειες που σπαταλούν πόρους και δεν εξυπηρετούν ένα

γενικότερο σχέδιο. Επίσης, απαιτείται τόλμη και όραμα στις παρεμβάσεις, αλλά κυρίως αλλαγή νοοτροπίας και ανοικτοί ορίζοντες.

4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η παρούσα ενότητα αφορά την εκτενή μελέτη του οδικού άξονα Βασιλέως Κωνσταντίνου – Αρδηττού – Καλλιρρόης – Συγγρού και της επιλεγμένης περιοχής μελέτης περιμετρικά αυτού. Ο άξονας ενώνει το κέντρο της Αθήνας με το παραλιακό μέτωπο του Φαλήρου. Η χάραξη των Βασιλέως Κωνσταντίνου – Αρδηττού – Καλλιρρόης ακολουθεί την χαμένη κοίτη του Ιλισού ποταμού, ο οποίος ρέει υπόγεια, ενώ η Λεωφόρος Συγγρού ακολουθεί σε γενικές γραμμές τη Φαληρική οδό, ένα διάδρομο προς τη θάλασσα που είχε διαμορφωθεί από τα αρχαία χρόνια.

Ο άξονας εντάσσεται στο πολεοδομικό συγκρότημα Αθηνών & Πειραιώς και διασχίζει δήμους από τις περιφερειακές ενότητες του Κεντρικού και Νότιου Τομέα Αθηνών της περιφέρειας Αττικής, επηρεάζοντας τις παρόδιες γειτονιές τους. Συγκεκριμένα, πρόκειται για τους δήμους Καλλιθέα, Νέα Σμύρνη και Παλαιό Φάληρο του Νότιου Τομέα και το δήμο Αθηναίων του Κεντρικού Τομέα. Αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι του οδικού δικτύου του λεκανοπεδίου, καθώς συνδέεται με την διάχυση της πόλης στα νότια προάστια και επιτελεί τη σύνδεση τους με το κέντρο και τα βόρεια προάστια.

Στην παρούσα ενότητα περιγράφονται βασικά χαρακτηριστικά του οδικού άξονα, των δήμων που διασχίζει και της ειδικότερης περιοχής μελέτης. Γίνεται ιστορική αναδρομή στα γεγονότα που οδήγησαν στη μορφή που έχει σήμερα ο οδικός άξονας, με έμφαση στα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά. Επιπλέον, σκιαγραφείται το νομοθετικό και προγραμματικό πλαίσιο που διέπει την περιοχή. Τέλος, παρουσιάζονται οι χρήσεις γης, το κτηριακό δυναμικό και οι χώροι τέχνης και πολιτισμού που συναντώνται στον άξονα και κρίνεται η ποιότητα του αστικού χώρου, μέσα από τις δραστηριότητες και τα προβλήματα που καταγράφηκαν.

Ουσιαστικά, στόχος της ενότητας είναι να γίνουν αντιληπτοί οι μηχανισμοί που διαμόρφωσαν την υφιστάμενη κατάσταση του οδικού άξονα και ο ρόλος του στον ευρύτερο αστικό χώρο. Ταυτόχρονα, οριοθετείται το πλαίσιο δράσης, μέσω του νομοθετικού και προγραμματικού πλαισίου και εντοπίζονται προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει ο αστικός σχεδιασμός.

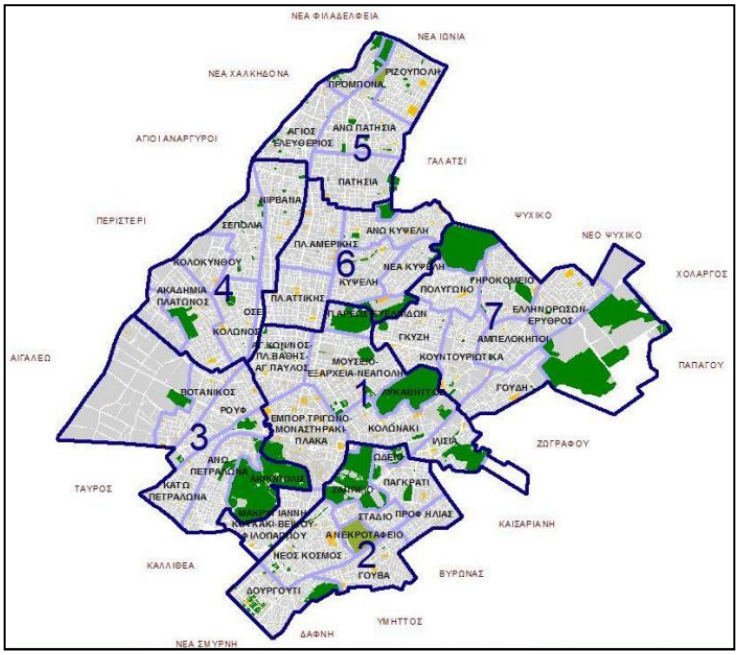
4.1. Δημογραφικά δεδομένα και χαρακτηριστικά των δήμων

Ο άξονας διασχίζει δήμους από τις περιφερειακές ενότητες του Κεντρικού και Νότιου Τομέα Αθηνών της περιφέρειας Αττικής. Συγκεκριμένα, πρόκειται για τους δήμους Καλλιθέα, Νέα Σμύρνη και Παλαιό Φάληρο του Νότιου Τομέα και το δήμο Αθηναίων του Κεντρικού Τομέα (*Χάρτης 4.1*). Η Συγγρού αποτελεί συνοριακή γραμμή για τους δήμους που αναπτύχθηκαν εκατέρωθεν.

Χάρτης 4.1. Οι δήμοι τους οποίους διασχίζει ο άξονας και η θέση τους στο λεκανοπέδιο.
[Πηγή: Ψηφιακά Χαρτογραφικά Υπόβαθρα ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία επεξεργασία στο QGIS]

Χάρτης 4.2. Ο άξονας διασχίζει τους δήμους Αθηναίων, Καλλιθέα, Νέα Σμύρνη και Παλαιό Φάληρο.
[Πηγή: Ψηφιακά Χαρτογραφικά Υπόβαθρα ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία επεξεργασία στο QGIS]

Ο δήμος Αθηναίων συγκαταλέγεται στους παλαιότερους δήμους της Ελλάδας και αποτελεί τον πολυπληθέστερο δήμο της, με 664.046 μόνιμους κατοίκους. Καλύπτει ευρεία έκταση 39 τ.χλμ. και έχει υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα 17.027 κατοίκους/τ.χλμ. (Απογραφή 2011, ΕΛΣΤΑΤ). Αποτελεί την καρδιά του λεκανοπεδίου και περιλαμβάνει τον ιστορικό πυρήνα της πόλης και το διοικητικό κέντρο σε εθνικό επίπεδο, όπου συγκεντρώνεται ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων, μικτές χρήσης γης και τουριστικά αξιοθέατα. Η άνιση ανάπτυξη που παγιώθηκε προ δεκαετιών και συνεχίζει να ταλανίζει την περιοχή, και η πολυπολιτισμικότητα (1 στους 4 κατοίκους είναι αλλοδαπός υπήκοος) συγκαταλέγονται στα βασικά χαρακτηριστικά. Χωρίζεται σε 7 δημοτικές κοινότητες και 38 συνοικίες (*Χάρτης 4.3*). Ο άξονας μελέτης διέρχεται από τη 2η Δημοτική Ενότητα και οι σημαντικότερες συνοικίες εκατέρωθεν είναι το Παγκράτι, το Μετς, το Κουκάκι, η Κυνοσάργους, ο Νέος Κόσμος, το Δουργούτι.



Χάρτης 4.3. Χάρτης του δήμου Αθηναίων που παρουσιάζει τη διαίρεση σε ενότητες και συνοικίες και τους χώρους πρασίνου.
[Πηγή: Δήμος Αθηναίων]

Ο δήμος Καλλιθέας έχει μόνιμο πληθυσμό 100.641 κατοίκους, έκταση 4,8 τ.χλμ. και υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα 21.192 κατοίκους/τ.χλμ. (Απογραφή 2011, ΕΛΣΤΑΤ). Τα χαρακτηριστικά που διαμόρφωσαν το χαρακτήρα της περιοχής είναι η γειτνίαση με το ισχυρό δίπολο δραστηριοτήτων Αθήνα – Πειραιάς, η ύπαρξη βασικών οδικών αξόνων και η λειτουργία του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου. Το σημαντικότερο σύγχρονο έργο είναι η απομάκρυνση του Ιπποδρόμου και η κατασκευή του Κέντρου Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος (ΚΠΙΣΝ), στη συμβολή της Συγγρού με το παραλιακό μέτωπο. (Στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα του δήμου)

Ο δήμος Νέας Σμύρνης διαθέτει μόνιμο πληθυσμό 73.076 κατοίκους, καταλαμβάνει έκταση 3,5 τ.χλμ. και έχει υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα 20.879 κατοίκους/τ.χλμ. (Απογραφή 2011, ΕΛΣΤΑΤ). Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό είναι η υψηλή ποιότητα του δομημένου χώρου με αρκετούς κοινόχρηστους χώρους και ιστορικά κτίρια και μνημεία, η οποία ερμηνεύεται από το γεγονός ότι ο οικισμός εντάχθηκε εξαρχής στο σχέδιο πόλεως και αναπτύχθηκε από τους Μικρασιάτες πρόσφυγες πιο προνομιούχων στρωμάτων, όταν πια είχε καταλαγιάσει η αναστάτωση των πρώτων χρόνων της προσφυγικής πλημμυρίδας. (Στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα του δήμου)

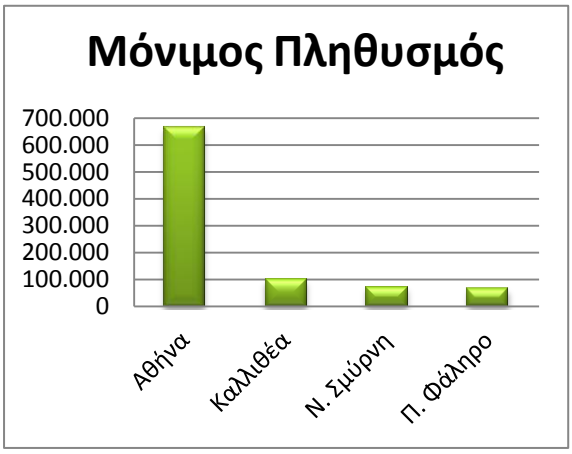
Ο δήμος Παλαιού Φαλήρου έχει 64.021 μόνιμους κατοίκους, έκταση 4,6 τ.χλμ. και πληθυσμιακή πυκνότητα 13.918 κατοίκους/τ.χλμ. (Απογραφή 2011, ΕΛΣΤΑΤ). Η ευρύτερη περιοχή του Φαλήρου κατοικούνταν από την αρχαιότητα, καθώς, μέχρι και τους Περσικούς Πολέμους, αποτελούσε το λιμάνι της Αθήνας. Σήμερα, αποτελεί μια οργανωμένη αστική περιοχή που παρουσιάζει έντονη τουριστική ανάπτυξη και υπερτοπικού χαρακτήρα υπηρεσίες εμπορίου και αναψυχής (Μαρίνα και πάρκο Φλοίσβου,

παραθαλάσσιο περίπατο) και εξυπηρετείται από το τραμ, γεγονός που εξηγεί τις υψηλότατες αξίες γης. (Στοιχεία από την επίσημη ιστοσελίδα του δήμου)

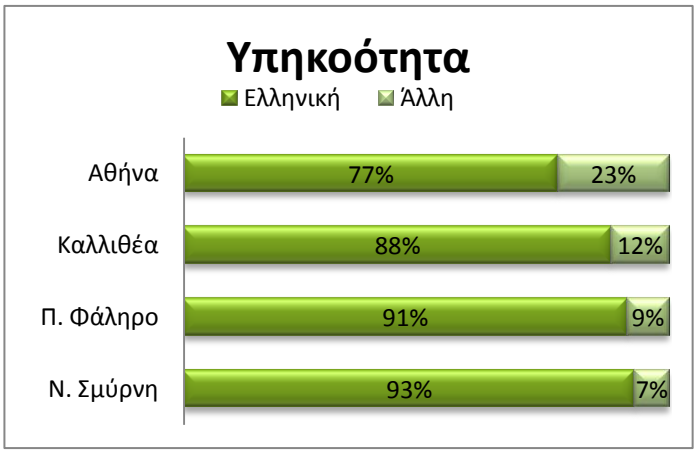
Ο *Πίνακας 4.1* παρουσιάζει την πληθυσμιακή εξέλιξη των δήμων από τις απογραφές του κράτους την περίοδο 1920 – 2011. Στα *Σχήμα 4.1*, *Σχήμα 4.2* και *Σχήμα 4.3* συγκρίνονται ποσοτικά και ποιοτικά πληθυσμιακά δεδομένα των τεσσάρων δήμων.

	1920	1928	1940	1951	1981	1991	2001	2011
Αθήνα	292.991	392.781	484.225	565.084	885.737	681.635	789.166	664.046
Καλλιθέα	4.180	29.446	36.572	46.986	117.319	114.233	115.150	100.641
Ν. Σμύρνη	-	210	15.114	22.074	67.408	69.749	76.508	73.076
Π. Φάληρο	2.245	7.110	9.087	12.894	53.273	61.371	67.160	64.021

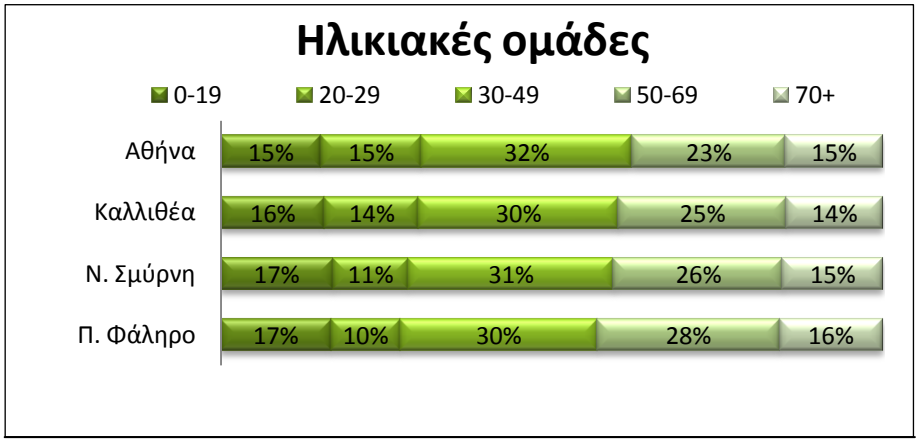
Πίνακας 4.1. Στοιχεία για την πληθυσμιακή εξέλιξη των δήμων. *[Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ]*



Σχήμα 4.1. Ο πληθυσμός των τεσσάρων δήμων.
[Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία επεξεργασια]



Σχήμα 4.2. Η σύνθεση του πληθυσμού με βάση την υπηκοότητα.
[Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία επεξεργασια]



Σχήμα 4.3. Ηλικιακή σύνθεση του πληθυσμού. Ο πληθυσμός στο Παλαιό Φάληρο εμφανίζεται πιο γερασμένος.
[Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία επεξεργασια]

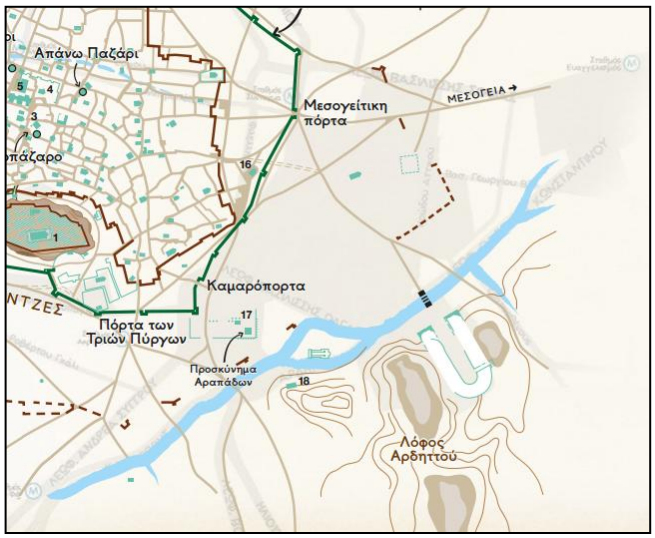
4.2. Ιστορικά στοιχεία και πολεοδομική εξέλιξη

Στην παρούσα ενότητα γίνεται αναδρομή στο παρελθόν του οδικού άξονα και της περιοχής που τον πλαισιώνει. Η μελέτη επικεντρώνεται στους αστικούς και κοινωνικούς μετασχηματισμούς που διαμόρφωσαν τα χαρακτηριστικά και το ρόλο της περιοχής στον ευρύτερο αστικό χώρο, αναδεικνύοντας τις αντιλήψεις που κυριάρχησαν και τις πιέσεις από το κοινωνικό σύνολο. Το μεγαλύτερο μέρος των ιστορικών δεδομένων βασίστηκε στα κείμενα του κ. Μπίρη και τη διδακτορική διατριβή που εκπόνησε η κα. Χατζηκωνσταντίνου για τη Συγγρού. Δεδομένα αντλήθηκαν από τις επίσημες ιστοσελίδες των δήμων και διαδικτυακά άρθρα

λαογραφικού περιεχομένου. Το φωτογραφικό υλικό προέρχεται κυρίως από αναζήτηση εικόνων στον παγκόσμιο ιστό και διαδικτυακά άρθρα.

4.2.1. Οικιστική ανάπτυξη στην περιοχή μελέτης

Ο αρχικός πυρήνας της Αθήνας περιοριζόταν στο τείχος του Χασέκη, το οποίο ακολουθούσε χονδρικά τη σημερινή Σταδίου και Βασιλίσσης Όλγας ως τον αρχαιολογικό χώρο του Ολυμπιείου (*Χάρτης 4.4*). Όπως αναλύθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, η επέκταση της πόλης καθυστέρησε αρκετά. Σε πρώτη φάση πραγματοποιήθηκε προς τα βόρεια και στη συνέχεια, ακολούθησαν τα δυτικά και νότια του Κέντρου της πόλης. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι η ανάπτυξη της πόλης οφείλεται στην πρωτοβουλία "οικοπεδικών" επιχειρήσεων και όχι σε κρατική μέριμνα, αφού δεν υπήρχε κάποια υπηρεσία που να ασχολείται με την Πολεοδομία της Αθήνας ή, για να τεθεί πιο πρακτικά, η κρατική μηχανή επαναπαυόταν σε αυτό το πλαίσιο και δεν μερίμνησε έγκαιρα για τη δημιουργία της. Έτσι, συνήθως, οικοδομούνταν πρώτα τα αυθαίρετα, εκτός σχεδίου πόλεως, κτίσματα και αργότερα το κράτος νομιμοποιούσε τις επεκτάσεις. Η μικρασιατική καταστροφή κλόνισε τις ισορροπίες στην πόλη, για να δημιουργήσει αργότερα νέες. Η μαύρη γραμμή στο *Χάρτης 3.12* υποδεικνύει τη κτισμένη έκσταση που είχε η Αθήνα μέχρι τη στιγμή που έφτασαν οι πρόσφυγες. Ο άξονας της Συγγρού και η νότια έκταση του Ιλισού ως τον Υμηττό γεμίζουν προσφυγικές συνοικίες, καθότι υπήρχε αρκετός αδόμητος χώρος. Η απουσία εγρήγορσης από το κράτος ώστε να καλύψει τις έκτακτες στεγαστικές ανάγκες οδήγησαν στην αυτοστέγαση σε άθλια καταλύματα, με εξαίρεση τον συνοικισμό της Νέας Σμύρνης που εντάχθηκε εξ αρχής στο σχέδιο και προοριζόταν για τους πιο εύπορους πρόσφυγες.



Χάρτης 4.4. Τα όρια της παλιάς πόλης στα νότια σε αντιστοιχία με τη σημερινή κατάσταση. Η Αθήνα άργησε να επεκταθεί έξω από τα όρια αυτά. Ενδιαφέρον έχει η φυσική κοίτη του Ιλισού, που διακλαδίζεται και δημιουργεί ένα νησάκι.
[Πηγή: Υπουργείο Πολιτισμού, Παιδείας και Θρησκευμάτων]

Αναφορικά με την εγκατάσταση των βασιλικών ανακτόρων, στις ταραχώδεις διεργασίες εκπόνησης του πρώτου σχεδίου πόλεως της Αθήνας, επικράτησε και υλοποιήθηκε η πρόταση του Friedrich von Gaertner. Το κτίριο των ανακτόρων, το οποίο αποπερατώθηκε το 1836, στεγάζει σήμερα τη Βουλή των Ελλήνων.

Η ανάπτυξη της πόλης έξω από τα παλιά όρια σηματοδοτήθηκε με την έγερση σημαντικών πολυτελών οικημάτων στα έρημα χωράφια περιμετρικά. Το 1848 χτίστηκε το οίκημα της Δουκίσσης Πλακεντίας, η γνωστή βίλα Ιλισίων, το οποίο σήμερα στεγάζει το Βυζαντινό Μουσείο. Ένα άλλο εμβληματικό κτίριο θα εγκαινιαστεί το 1888, στη δημόσια γη που διέθεσε το κράτος μεταξύ των Βασιλικών Κήπων των ανακτόρων και του Ολυμπιείου. Πρόκειται για το Ζάππειο Μέγαρο, το κτίριο που χτίστηκε για τις ανάγκες των πρώτων σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων του 1896 και σήμερα λειτουργεί ως εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο.

Το Σχέδιο της Διεύθυνσης Μηχανικού του Στρατού του 1864-65 περιλαμβάνει την επέκταση του σχεδίου της πόλης μέχρι τις Στύλες του Ολυμπίου Διός και τον Ιλισό. Σχεδιάζεται η σύνδεση της Αθήνας με το Φάληρο με την επέκταση των οδών Διονυσίου Αρεοπαγίτου και Μακρυγιάννη.

Οι περιοχές νότια του Ιλισού ποταμού ήταν ακατοίκητες και χρησίμευαν ως βοσκότοποι, με λιγοστές εξαιρέσεις στην περιοχή του σημερινού Μετς και στην ανατολική πλευρά του Παναθηναϊκού Σταδίου. Τότε, το Στάδιο, πριν την αναστήλωσή του την περίοδο 1894-1896 για τη φιλοξενία των πρώτων σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων του 1896, ήταν ένα κοίλωμα στον λόφο του Αρδηττού (*Εικόνα 4.1*). Ωστόσο, οι ρυθμοί ανάπτυξης ήταν ραγδαίοι τις δεκαετίες του 1870 και 1880, καθώς ανθεί η βιομηχανία και υπάρχει εισροή κεφαλαίου από ομογενής και το δημόσιο δανεισμό. Τα σπίτια αρχίζουν και αυξάνονται και η πόλη επεκτείνεται πέρα από το φράγμα του Ιλισού. Στη νότια πλαγιά του Αρδηττού εγκαταστάθηκε το 1870 η μπυραρία του **Μετς**, που έδωσε το όνομά της στην περιοχή. Αργότερα, η μπυραρία μετατράπηκε σε καφέ-αμάν και είχε ζωντανή μουσική. Η περιοχή απέκτησε υπέροχα νεοκλασικά, πολλά από τα οποία διατηρούνται ως σήμερα. Κοντά στο Βατραχονήσι, όπως ονομαζόταν το νησάκι του Ιλισού (σήμερα η περιοχή ταυτίζεται με το γυμναστήριο του Εθνικού στην Αρδηττού), εγκαταστάθηκαν και μερικά από τα πρώτα κέντρα διασκέδασης της Αθήνας. Η πόλη επεκτάθηκε προς το **Παγκράτι** κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους. Οι πρόσφυγες κατέκλυσαν το Παγκράτι που στη συνέχεια γνώρισε μεγάλη κοινωνική αίγλη και αποτέλεσε πόλο έλξης διανοουμένων και καλλιτεχνών που διέμεναν εκεί.

Κάτω από το λόφο του Φιλοπάππου, υπήρχαν κτήματα που είχαν παραχωρηθεί σε αγωνιστές του 1821 από το κράτος. Η οικιστική συγκρότηση της περιοχής τοποθετείται περί τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, δημιουργώντας τις γνωστές συνοικίες **Μακρυγιάννη**, **Βεΐκου, Κουκάκι**, **Γαργαρέτα**, **Φιλοπάππου** και η περιοχή αποτέλεσε τόπο διαμονής για επιφανείς προσωπικότητες της εποχής στα νεοκλασικά που ανεγέρθηκαν. Ανατολικά τους αναπτύχθηκαν οι συνοικίες **Νέος Κόσμος** και **Κυνοσάργους**, οι οποίες αρχικά ήταν απομακρυσμένες από την πόλη και με ελάχιστους κατοίκους. Το 1865 χωροθετήθηκαν τα σφαγεία κοντά στην κοίτη του Ιλισού, νότια του λόφου του Φιλοπάππου. Σε γήπεδο που είχε αγοραστεί στην περιοχή της Γαργαρέτας, χωροθετήθηκε το 1871 το εργοστάσιο ζυθοποιίας της οικογένειας Φιξ, που λειτούργησε σχεδόν έναν ολόκληρο αιώνα, ως το τέλος της δεκαετίας του 1970. Στα επόμενα χρόνια, μέρος του εργοστασίου κατεδαφίστηκε και το υπόλοιπο τμήμα του αναπλάστηκε για να στεγάσει το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, το οποίο άνοιξε πρόσφατα τις πόρτες του στο κοινό. Το 1899 οικοδομήθηκε η εκκλησία του Αγίου Σώστη επί της Φαληρικής οδού, μάλλον το μόνο απομεινάρι του παρελθόντος που διατηρείται στο πρόσωπο της Συγγρού.

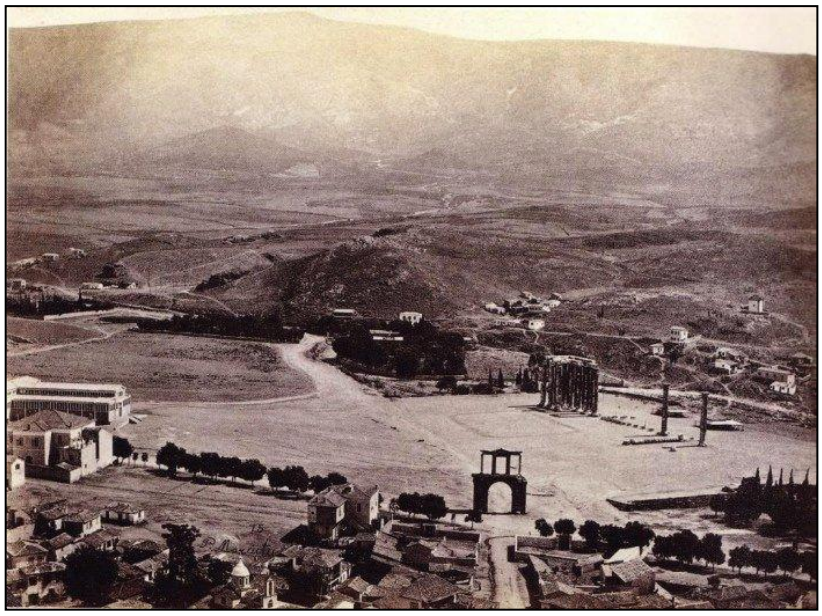
Το **Φαληρικό** μέτωπο αποτελούσε πόλο έλξης εξαιτίας των εξοχικών κατοικιών, των υποδομών αναψυχής και των λοιπών δομών. Οι δραστηριότητες πύκνωσαν ιδιαίτερα με την επέκταση του σιδηροδρόμου και του τραμ. Το 1900 ιδρύθηκε στο Φάληρο ο πρώτος ζωολογικός κήπος της Ελλάδας, ο οποίος όμως αντιμετώπιζε οικονομικά προβλήματα και έκλεισε το 1916, λόγω του Α' Παγκοσμίου Πολέμου. Η φυσική ομορφιά του τοπίου συνέβαλε στην ανέγερση πολυτελών κτισμάτων, μεταξύ 1910 και 1915, αλλάζοντας την εικόνα της περιοχής. Το 1914 μεταφέρθηκε εκεί, από την Ελευσίνα, η πρώτη αεροπορική σχολή και δημιουργήθηκε η πρώτη σχολή τεχνικών αεροπορίας. Ως το 1920, διατηρούσε ένα επαρχιακό χαρακτήρα, με αραιή δόμηση και καλλιεργημένες εκτάσεις στα πέριξ. Το 1925 αναγνωρίστηκε η Κοινότητα Παλαιού Φαλήρου και το 1942, συγχωνευμένος με την κοινότητα Καλαμακίου, ανακηρύχτηκε σε δήμος. Το 1925 ιδρύθηκε το πρώτο Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων από την Αγγλική εταιρία Μπλάκμπερν. Στο φαληρικό Δέλτα διαμορφώθηκε ο πρώτος Αερολιμένας για υδροπλάνα. Από το 1946 και μετά, το Παλαιό Φάληρο αρχίζει να ξεχωρίζει λόγω της ιδιαίτερης θέσης του και γίνεται προάστιο με πολλές εξοχικές κατοικίες πλούσιων οικογενειών και το 1961 γίνεται αυτόνομος δήμος. Μετά το 1974, εγκαταστάθηκαν στο Παλαιό Φάληρο αρκετοί ομογενείς από την Κωνσταντινούπολη.

Ο σύγχρονος οικισμός της **Καλλιθέας** κτίστηκε με πρωτοβουλία οικοδομικής εταιρείας (1884-1885) και αργότερα νομιμοποιήθηκε και έγινε το πρώτο εγκεκριμένο προάστιο στην περιφέρεια της Αθήνας, τον Ιανουάριο του 1885. Είχε προηγηθεί η χωροθέτηση των σφαγείων το 1856, στον ευρύτερο χώρο του λόφου Σικελίας. Για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων του 1896 χωροθετήθηκε στην περιοχή το Σκοπευτήριο. Στον οικισμό εγκαταστάθηκαν περίπου 25.000 πρόσφυγες από τη Μικρά Ασία και τον Πόντο, μετατρέποντάς τον σε προσφυγική συνοικία. Η άφιξη των προσφύγων από τη μικρασιατική καταστροφή δημιούργησε ασφυκτική κατάσταση στον οικισμό και οδήγησε στην ανεπάρκεια κοινόχρηστων χώρων. Το 1924, οικοδομήθηκε στον άξονα της Συγγρού το Πάντειο Πανεπιστήμιο, όπου υλοποιείται μεγάλο εκπαιδευτικό έργο Πολιτικών και Κοινωνικών Επιστημών από το 1930. Το παλιό κτίριο διατηρείται μέχρι και σήμερα, στεγάζοντας διοικητικές υπηρεσίες. Ο οικισμός αποσπάστηκε από το Δήμο Αθηναίων το 1925 και έγινε κοινότητα, ενώ το 1933 δήμος. Κατά την προπολεμική περίοδο, χωροθετήθηκαν βιομηχανίες και βιοτεχνίες, ενώ η κομβική της θέση στο ισχυρό δίπολο Αθήνα – Πειραιάς οδήγησε σε αύξηση των εμπορικών δραστηριοτήτων. Η μεταπολεμική εξέλιξη της Καλλιθέας ακολούθησε το γενικότερο κλίμα του λεκανοπεδίου. Η εσωτερική μετανάστευση στις δεκαετίες του 1950 και του 1960 ήταν έντονη και η Καλλιθέα απέκτησε τα χαρακτηριστικά μεγαλούπολης. Η αντιπαροχή στη δεκαετία του 1970 οδήγησε στην αντικατάσταση του παλαιού ιστού, την πληθυσμιακή έκρηξη αλλά και τη στέρηση της πόλης από ελεύθερους χώρους. Κατά τη δεκαετία του 1990, στην Καλλιθέα εγκαταστάθηκαν Έλληνες από τον Πόντο και τις Δημοκρατίες της τέως Σοβιετικής Ένωσης.

Στο **Δουργούτι**, στο ύψος του παλιού εργοστασίου Φιξ, θα εγκατασταθούν σε παραπήγματα χιλιάδες οικογένειες ελληνορθόδοξων, αλλά κυρίως Αρμενίων προσφύγων (*Εικόνα 4.4*). Οι πρώτες προσπάθειες αποκατάστασης των προσφύγων θα γίνουν το 1924, με οικονομικούς πόρους ως αποζημίωση της χώρας από την Ιταλία, με την κατασκευή των "Ιταλικών". Πρόκειται για 24 μονώροφες οικίες σε έξι σειρές που στέγασαν οικογένειες Αρμενίων. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1930 εμφανίζεται από το κράτος προσπάθεια εκκαθάρισης των παραπηγμάτων, με την κατασκευή οκτώ πολυκατοικιών με χαρακτηριστική μορφή, σε σχήμα Π ή Γ. Πλάι τους διατηρήθηκαν αρκετά παραπήγματα. Αυτές οι πολυκατοικίες είναι οι πρώτες που κατασκευάστηκαν στη συνοικία και αποτελούν το συγκρότημα των παλιών προσφυγικών του Δουργουτίου. (Βασιλείου, 1944) Διατηρούνται μέχρι και σήμερα πλησίον του κόμβου Συγγρού και Καλλιρρόης και στεγάζουν κυρίως μετανάστες. Για την προβολή μιας ειδυλλιακής Ελλάδας εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, οι προσόψεις των πολυκατοικιών αποκαταστάθηκαν, ενώ τοποθετήθηκε ένας μεγάλος μεταλλικός φράχτης με αναρριχητικά φυτά, για να κρύψει τις προσφυγικές πολυκατοικίες από τους διερχόμενους στη Συγγρού. Τα "Ιταλικά" και τα εναπομείναντα χαμόσπιτα γκρεμίζονται τη δεκαετία του 1960, στα πλαίσια της αστικής αναβάθμισης της εποχής, και η περιοχή ρυμοτομείται.

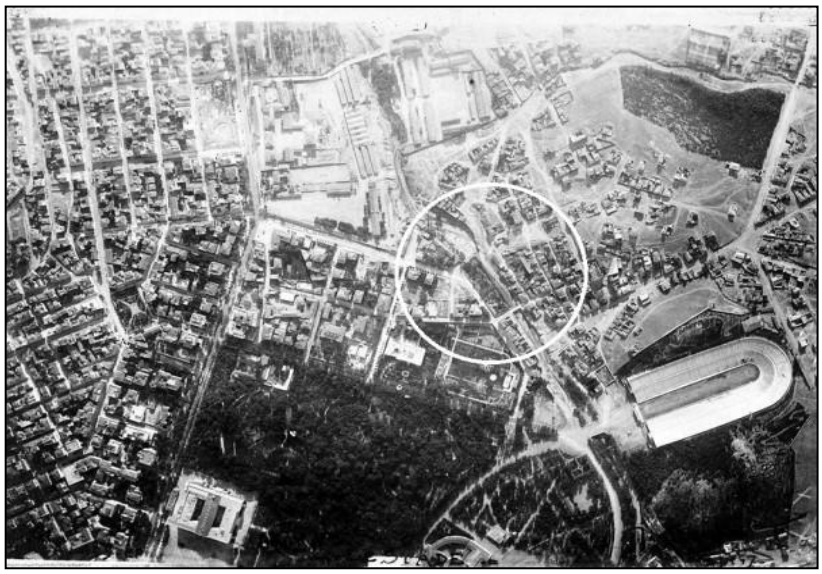
Μια εντελώς διαφορετική ιστορία διαδραματίστηκε στη δημιουργία της προσφυγικής **Νέας Σμύρνης**, αρκετό καιρό μετά τις έντονες προσφυγικές ροές. Στο πλαίσιο της αστικής αποκατάστασης των προσφύγων, η κυβέρνηση απαλλοτρίωσε εκτάσεις στην περιοχή, η οποία παρέμενε αγροτική και είχε χαμηλή αξία, για να στεγαστούν πρόσφυγες. Πρόσφυγες με οικονομική επιφάνεια δημιούργησαν οικοδομικό συνεταιρισμό και αγόρασαν τα νέα οικόπεδα. Ο προσφυγικός οικισμός άρχισε να οικοδομείται το 1926 και ολοκληρώθηκε το 1928. Αποτελεί ιδιάζουσα περίπτωση αφενός διότι αναπτύχθηκε σε ακατοίκητη περιοχή και αφετέρου διότι σχεδιάστηκε από εξ αρχής ως αστικός. Το 1934 η Νέα Σμύρνη γίνεται επίσημα κοινότητα, ενώ έγινε δήμος στο τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, το 1944. Η έντονη μικρασιατική φυσιογνωμία του οικισμού διατηρήθηκε μέχρι περίπου τη μεταπολεμική περίοδο, οπότε και ενσωματώθηκε στο συμπαγή αστικό ιστό, εμφανίστηκαν οι πρώτες πολυκατοικίες και ο υψηλότερος συντελεστής δόμησης συρρίκνωσε τους ελεύθερους χώρους. Επεκτάθηκε προς τα ανατολικά και νότια, καταλαμβάνοντας μέχρι το 1960 σχεδόν όλη της

την έκταση. Έκτοτε γνώρισε ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση, και τα τελευταία χρόνια αναπτύσσεται αποκλειστικά κατά ύψος, λόγω αδυναμίας οποιασδήποτε επέκτασης του δήμου.



Εικόνα 4.1. Ο χώρος του Ολυμπιείου και οι αδόμητες εκτάσεις προς τον Υμηττό το 1870. Διακρίνονται ελάχιστα κτίσματα στις όχθες του Ιλισού, στο Μετς και το Παγκράτι.

Εικόνα 4.2. Ο λόφος Φιλοπάππου, το Κουκάκι, τα Πετράλωνα και η Βόρεια Καλλιθέα στις αρχές του 20ου αιώνα. Στη μέση της εικόνας ξεχωρίζει η γραμμή του τραμ Αθήνας - Καλλιθέας - Φαλήρου, που περνά με γέφυρα πάνω από την αδιαμόρφωτη κοίτη του Ιλισού. Στο κέντρο της φωτογραφίας ο Λόφος Σικελίας και η σχεδόν έρημη ακόμα Καλλιθέα. Πάνω αριστερά ξεχωρίζει η πρόσφατα αποπερατωμένη και δενδροφυτεμένη Συγγρού.



Εικόνα 4.3. Η πόλη εξαπλώνεται στο Παγκράτι. Αεροφωτογραφία του 1917 από τα Γαλλικά αρχεία.
[Πηγή: Μηχανή του χρόνου]

Εικόνα 4.4. Αεροφωτογραφία του προσφυγικού συνοικισμού στο Δουργούτι το 1932. Είναι εμφανής η τραγική κατάσταση του συνοικισμού με τα παραπήγματα.
[Πηγή: Αρχείο Αεροφωτογραφιών Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.]

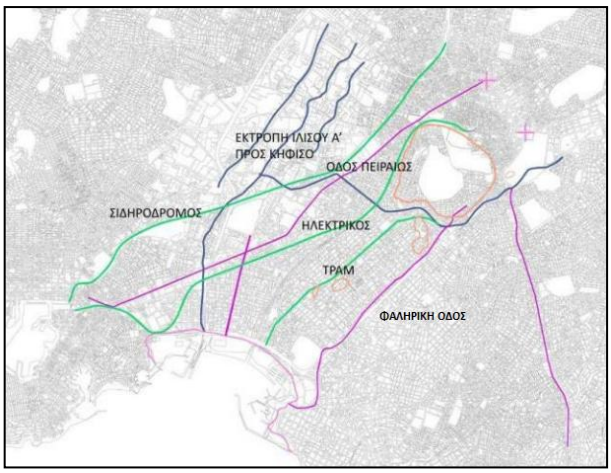
4.2.2. Η ανάγκη για έργα – Η διαμόρφωση του μελετώμενου οδικού άξονα

Καθώς η πόλη επεκτεινόταν στα προάστιά της, επεκτείνονταν και οι χρήσεις γης και οι δραστηριότητες κατά μήκος των βασικών μεταφορικών δομών. Ο δρόμος συμμετέχει ιδιαίτερα στους χωροκοινωνικούς μετασχηματισμούς και επηρεάζει άμεσα το χωρικό πρότυπο και τα χαρακτηριστικά στις περιοχές εκατέρωθεν. Οι υποδομές έπρεπε να ενισχυθούν και ιδίως οι οδικές.

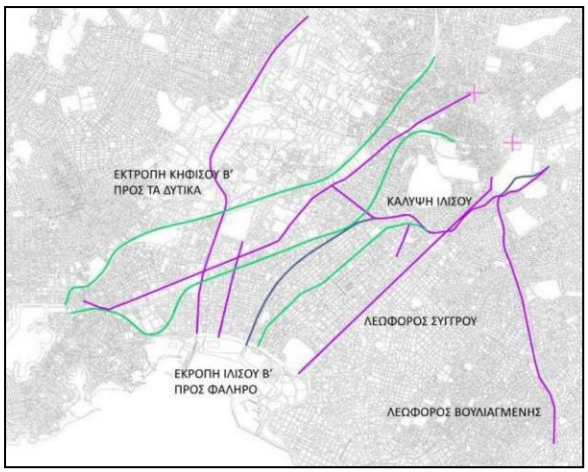
Η αλληλεπίδραση μεταξύ Αθήνας και Φαληρικού μετώπου αυξήθηκε και οι απαιτήσεις των κατοίκων για ευκολότερη πρόσβαση πλήθαιναν. Από την άλλη πλευρά, η αστική διάχυση ξεπέρασε το φράγμα του Ιλισού και κινήθηκε προς τον Υμηττό. Ο Ιλισός έκοβε την πόλη στα δύο και, ελλείψει κατάλληλων υποδομών, προκαλούσε καταστροφές και απειλούσε τη δημόσια υγεία.

Η αναβάθμιση της στενής Φαληρικής Οδού ήταν ένα έργο που ξεπροβάλει το 1864, με τη θεσμοθέτηση γενικού σχεδίου για την Αθήνα και τη μελλοντική της ανάπτυξης. Οι εργασίες ξεκίνησαν στην αυγή του 20^{ου} αιώνα με δωρεά του Ανδρέα Συγγρού και αποπερατώθηκαν το 1904. Το τμήμα Βασιλέως Κωνσταντίνου – Αρδηττού – Καλλιρρόης προέκυψε από την κάλυψη τμήματος του Ιλισού ποταμού, έργο που ξεκίνησε επί δικτατορίας Μεταξά το 1939 με τη χαρακτηριστική φράση του "*Θάπτομεν τον Ιλισόν*" και ολοκληρώθηκε το 1950.

Τα δύο έργα υλοποιήθηκαν σε διαφορετική χρονική περίοδο και επηρέασαν με διαφορετικό τρόπο την πόλη. Η λεωφόρος Συγγρού αποτελεί έναν από τους ελάχιστους ευθύγραμμους δρόμους της πόλης και συνδέεται με τον αστικό εκσυγχρονισμό της πρωτεύουσας, ενώ διαμόρφωσε το οικιστικό αποτύπωμα στα πρώτα νότια προάστια. Η κατασκευή της ταυτίστηκε με την εισαγωγή νέων ιδεών για την πόλη και τις υποδομές, ενώ ο οδικός χώρος αποτέλεσε σημαντικό πεδίο σημαντικών κοινωνικοοικονομικών μετασχηματισμών, άσχετα αν δεν ευοδώθηκε το αρχικό όραμα του βουλεβάρτου, με τη λεωφόρο να κυριαρχείται από το αυτοκίνητο και να αποσχίζει την αστική συνοχή. Το οδικό δίκτυο που προέκυψε από τον εγκιβωτισμό του Ιλισού αποτελεί καύχημα της κυριαρχίας του ανθρώπου έναντι του φυσικού στοιχείου. Σε αντίθεση με το μεγαλόπνοο όραμα πίσω από την κατασκευή της Συγγρού, το συγκεκριμένο έργο στηρίχθηκε σε ξεπερασμένες τεχνοκρατικές αντιλήψεις που προωθούν την κυριαρχία του αυτοκινήτου και την καταστολή του φυσικού στοιχείου. Στέρησε από την πόλη ένα σημαντικό οικοσύστημα και την ειδυλλιακή εικόνα μιας άλλης Αθήνας. Ο αστικός ιστός κέρδισε πρακτική συνοχή μέσω της ασφάλτου, έχασε όμως την αισθητική και τη βίωσή του από τον άνθρωπο.



Χάρτης 4.5. Οι βασικές μεταφορικές ροές στη σύνδεση της Αθήνας με τη θάλασσα στο τέλος του 19^{ου} αιώνα.
[Πηγή: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2014]



Χάρτης 4.6. Οι βασικές μεταφορικές ροές στη σύνδεση της Αθήνας με τη θάλασσα στον 20^{ο} αιώνα. Έχει υλοποιηθεί η διάνοιξη της λεωφόρου Συγγρού και ο εγκιβωτισμός του Ιλισού.
[Πηγή: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2014]

Η χάραξη της λεωφόρου Συγγρού

Η λεωφόρος Συγγρού κατασκευάστηκε στο ίχνος της Φαληρικής Οδού και του Φαληρικού Τείχους, ένα πέρασμα που χρησιμοποιούνταν από την αρχαιότητα για τη σύνδεση της Αθήνας με το αρχαίο Φάληρο. Εκεί βρισκόταν το πρώτο και αρχαιότερο επίνειο της Αθήνας, το οποίο αποτέλεσε το κύριο λιμάνι, ώσπου να διαμορφωθεί από τον Θεμιστοκλή, το 493 π.Χ., το λιμάνι του Πειραιά.

Το όραμα για την αναβάθμιση της Φαληρικής Οδού εμφανίζεται στο θεσμοθετημένο γενικό σχέδιο του 1864 για την Αθήνα, το οποίο περιελάμβανε διατάγματα που αφορούσαν τη σύνδεση Αθήνας και Φαλήρου με λεωφόρο. Η πρόταση που διαμορφώθηκε όριζε την κατασκευή ενός μεγάλου δρόμου, ο οποίος θα συνέδεε την πρωτεύουσα με την παραθαλάσσια περιοχή του Φαλήρου. Ουσιαστικές ενέργειες έγιναν κατά την περίοδο των μεγάλων δημόσιων έργων επί πρωθυπουργίας Χαρίλαου Τρικούπη. Η εκπόνηση του ολοκληρωμένου σχεδίου ανατέθηκε περί το 1869 στο μηχανικό του στρατού Ιωάννη Γενίσαρλη. Ο Γενίσαρλης, με μια έκδηλη προσπάθεια να οργανώσει την αστική διάχυση, σχεδιάζει τη λεωφόρο Συγγρού και εξαίρει τη σπουδαιότητά της για το μέλλον της πόλης. Τροποποιεί τη χάραξη σε σχέση με τη Φαληρική Οδό, ιδιαίτερα προς το καταληκτικό στη θάλασσα τμήμα, ορίζοντας μεγάλο πλάτος και ευθύγραμμη χάραξη. Ως εκείνη την εποχή, εκατέρωθεν της χάραξης υπήρχαν κάποιες αυθαίρετες κατασκευές εκτός σχεδίου, οι οποίες ρυμοτομήθηκαν από τον Ιωάννη Σέχο το 1974, για τις ανάγκες της εφαρμογής του σχεδίου. Αν και το ρυμοτομικό εγκρίθηκε το 1885, η κήρυξη της εθνικής πτώχευσης του 1893 ανέστειλε την εκτέλεση του έργου. (Χατζηκωνσταντίνου, 2014)

Καταλυτική για την υλοποίηση του νέου οδικού άξονα και τη άμβλυνση της οικονομικής δυσπραγίας ήταν η συμβολή του εύπορου τραπεζίτη της διασποράς Ανδρέα Συγγρού. Ο Συγγρός, νιώθοντας ιδιαίτερη τιμή για την επιλογή του Δημοτικού Συμβουλίου της Αθήνας να δώσει το όνομά του σε ένα δρόμο από το Ολυμπιείο ως τη σημερινή γέφυρα της Καλλιρρόης, ανέθεσε στο Νικόλαο Γαζή τη διαπλάτυνσή της. Απεβίωσε, όμως, την ίδια χρονιά και το εγχείρημα ματαιώθηκε. Στη συνέχεια, το Υπουργείο Εσωτερικών ανέθεσε στο Γαζή το σχέδιο για τη σύνδεση της πόλης με το Φάληρο. Ο Γαζής θεώρησε προτιμότερη τη χάραξη ενός νέου ευθύγραμμου άξονα από την Πύλη του Αδριανού ως το Φάληρο, έναντι της διεύρυνσης της Φαληρικής Οδού ή ενός εναλλακτικού νέου άξονα που θα διερχόταν από τα σφαγεία στις όχθες του Ιλισού, νότια του Φιλοπάππου. Η χήρα του

Συγγρού, Ιφιγένεια Μαυροκορδάτου, μαζί με αρκετές άλλες σημαντικές δωρεές προς το δημόσιο, φρόντισε για τη χρηματοδότηση του έργου, αν και δεν υπήρχε σχετικό στοιχείο στη διαθήκη του άντρα της· "*Υπό κληροδοτήματος προφορικώς διατεθέντος υπό του αειμνήστου ευεργέτου Ανδρέου Συγγρού προς τον σκοπόν αυτόν*" (εφημερίδα ΣΚΡΙΠ, 21/11/1904), όπως γράφτηκε χαρακτηριστικά στον τύπο της εποχής.

Αφού εξασφαλίστηκε η χρηματοδότηση, υπογράφτηκε το 1901 η σύμβαση του έργου, όπως όριζε το σχέδιο του Γαζή, με εργολάβο τον Απέργη. Σε πρώτη φάση ολοκληρώθηκαν οι απαλλοτριώσεις του περιαστικού τμήματος μετά τη γέφυρα του Ιλισού. Στη συνέχεια διενεργήθηκαν και οι απαλλοτριώσεις στο αστικό τμήμα της λεωφόρου, από τη γέφυρα του Ιλισού ως την Πύλη του Αδριανού. Στο σημείο αυτό, εμφανίστηκαν έντονες αντιδράσεις και προβλήματα στην άσκηση της πολεοδομικής πολιτικής. Οι δυσκολίες ξεπεράστηκαν με την υιοθέτηση συμβιβαστικής λύσης, η οποία περιελάμβανε ταυτόχρονη εφαρμογή διατάξεων απαλλοτριώσεων για εντός σχεδίου περιοχές και υπεραστικής οδοποιίας. Ο ειδικός νόμος που ψηφίστηκε το 1903 για τις απαλλοτριώσεις ιδιοκτησιών στη χάραξη της νέας λεωφόρου όριζε την κατανομή της οικονομικής επιβάρυνσης εξίσου στους παρόδιους ιδιοκτήτες και στους πόρους που εξοικονομήθηκαν από το κράτος. Το ιδιάζων παρασκήνιο της κατασκευής της οδού με την ιδιωτική πρωτοβουλία, τα ιδιωτικά κεφάλαια και το ιδιαίτερο νομοθετικό καθεστώς δημιούργησε ασάφεια στο αν η νέα λεωφόρος είναι ιδιωτική ή εθνική.

Στα πρώτα σχέδια του 1901 το πλάτος της λεωφόρου ήταν 35 μέτρα και όριζε διαδρόμους κίνησης για τους πεζούς τους έφιππους και τα οχήματα. Αργότερα, φημολογούνταν ότι θα έφτανε τα 40 μέτρα στο αρχικό τμήμα, θα στένευε στα 30 μέτρα και θα κατέληγε με 28 μέτρα στο Φάληρο. Εν τέλει, η διατομή περιορίστηκε σε πλάτος κάτω και από τα 28 μέτρα και διαμορφώθηκε ως εξής: η κύρια οδός πλάτους 12 μέτρων, αριστερά πεζοδρόμιο 8 μέτρων για τους ιππείς και δεξιά πεζοδρόμιο 8 μέτρων για τους πεζούς. Σημειώνεται δε πως στην περιοχή του Φάρου λειτουργούσαν διόδια, από το 1925.

Αναφορικά με τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά, αρχικά, το πρόσωπο προς τη λεωφόρο έδινε το δικαίωμα δόμησης χωρίς να απαιτείται η ένταξη στο σχέδιο κάποιου οικισμού. Το ρυμοτομικό σχέδιο όριζε η οικοδομική γραμμή να απέχει 26 μέτρα εκατέρωθεν του άξονα της λεωφόρου και η γραμμή του περιτοιχίσματος 8 μέτρα από την οικοδομική γραμμή. Στον ενδιάμεσο χώρο, οι ιδιοκτήτες όφειλαν να διαμορφώσουν χώρο πρασίνου. Η λεωφόρος συνέβαλε στην κατακόρυφη αύξηση της αξίας των παρόδιων ιδιοκτησιών και στην επέκταση της πόλης με νέους οικισμούς στα πρώτα νότια προάστια. Επιπλέον, απέκτησε άμεσα υπερτοπικά χαρακτηριστικά και λειτούργησε ανταγωνιστικά της οδού Πειραιώς, καθώς χωροθετήθηκαν χρήσεις μεγάλης εμβέλειας, όπως η ζυθοποιία Φιξ, ο Ιππόδρομος, η Πάντειος Σχολή, το Ιωσηφόγλειο ορφανοτροφείο και ο Φάρος Τυφλών. Από το 1956 λειτουργεί και το Ευγενίδειο Ίδρυμα.

Ύστερα από τη Μικρασιατική καταστροφή και την αθρόα ροή των προσφύγων, η περιβάλλουσα περιοχή άλλαξε ριζικά και οι ειδυλλιακές προσδοκίες εξανεμίστηκαν. Η πληθυσμιακή έκρηξη από τους προσφυγικούς οικισμούς που δημιουργήθηκαν παραπλεύρως, σε συνδυασμό με την αύξηση των οχημάτων, οδήγησε στην ανάγκη διαπλάτυνσης της οδού, το 1924. Στη συνέχεια, η ολοκλήρωση της κάλυψης του Ιλισού το 1954, είχε ως αποτέλεσμα να ανακατασκευαστεί πλήρως η γέφυρα στη συμβολή της Συγγρού με τον ποταμό.

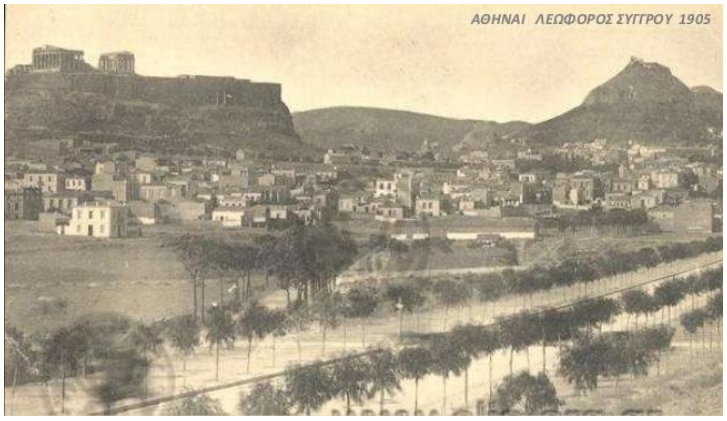
Η λεωφόρος Συγγρού αποτέλεσε τον πλατύτερο δρόμο που κατασκευάστηκε και πρέσβευε το όραμα του εκσυγχρονισμού και της εναρμόνισης με τα δυτικά πρότυπα, αλλά και τις προσδοκίες διαμόρφωσης ενός ειδυλλιακού διαδρόμου αναψυχής. Πριν την εισαγωγή του αυτοκινήτου και την κυριαρχία του στις μεταφορές, η Αθήνα ήταν μια συνεκτική πόλη που το περπάτημα ήταν ενταγμένο στην καθημερινή ζωή, όχι απλά ως τρόπος μετακίνησης, αλλά με χαρακτήρα αναψυχής,

κοινωνικοποίησης και άθλησης. Οι νέες αστικές και περιφερειακές λεωφόροι που διανοίγονταν προορίζονταν για περιπάτους και υπήρχε ιδιαίτερη μέριμνα για πεζοδρόμηση, δενδροφύτευση και αστικό εξοπλισμό. Συνεπώς, η διάνοιξη της Συγγρού δεν είχε ως στόχο την απρόσκοπτη ροή των οχημάτων. Σε αυτό συνηγορούν ο σαφής διαχωρισμός των πεζών, των εφίππων και των οχημάτων, η απαγόρευση της βαριάς κυκλοφορίας, η επιβολή ειδικών πολεοδομικών κανονισμών, οι προσπάθειες ενίσχυσης του φυσικού στοιχείου και η απόπειρα δημιουργίας χώρων αναψυχής. Δυστυχώς, η νέα υποδομή αξιοποιήθηκε διαφορετικά. Συνοδευτικά έργα που θα ενίσχυαν τους περιπάτους δεν υλοποιήθηκαν. Παράλληλα, η αύξηση των αυτοκινήτων στον αστικό ιστό σε συνδυασμό με την τεχνοκρατική αντίληψη των αστικών μεταφορών που αντιμετώπιζαν ως εμπόδιο πιο ήπιους τρόπους μετακίνησης, εκτόπισαν σταδιακά άλλους χρήστες από την οδό. Μάλιστα, στην αρχή της λειτουργίας της δεν υπήρχε όριο ταχύτητας.

Τη δεκαετία του 1980 ένα μεγάλο τμήμα της Συγγρού, από τον Ιλισό ως το Δέλτα, μετατράπηκε σε κλειστό αυτοκινητόδρομο υψηλών ταχυτήτων και οικοδομήθηκαν τα πρώτα επιβλητικά κτίρια μεγάλων εταιριών, κυρίως ασφάλειες, τράπεζες και ναυτιλιακές. Την ημέρα οι δραστηριότητες της οδού αφορούν τη στέγαση γραφείων, ενώ τη νύχτα εδραιώνεται ένας κακόφημος χαρακτήρας. Λειτουργούν κέντρα νυχτερινής διασκέδασης και οίκοι ανοχής, ενώ προσφέρεται αγοραίος έρωτας πάνω στην οδό, συνήθως από περιθωριοποιημένα, για τη σεξουαλική τους ταυτότητα, άτομα. Η φράση "κάνω πιάτσα/πεζοδρόμιο στη Συγγρού" θα σημαδεύσει έντονα τη λεωφόρο.

Στο πέρασμα προς τον 21 αιώνα, ο χαρακτήρας της λεωφόρου μεταλλάσσεται με μεγάλη ταχύτητα. Η κατασκευή επιβλητικών κτιρίων συνεχίζεται. Εκτός, όμως, από γραφεία υπηρεσιών ενισχύεται η χωροθέτση άλλων χρήσεων σε αυτά, όπως μονάδες περίθαλψης, αναψυχής, πολιτισμού και τουρισμού.

Φτάνοντας στο σήμερα, η νυχτερινή ζωή της λεωφόρου ατονεί. Παρατηρείται μια πολιτιστική έκρηξη, με τη χωροθέτηση αξιοσημείωτου αριθμού πολιτιστικών χώρων, όπως το Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης και το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, ενώ η ολοκλήρωση της ανάπλασης του Φαληρικού Όρμου αναμένεται να ενισχύσει τον πολιτιστικό χαρακτήρα. Η απαραίτητη ανάπλαση της λεωφόρου, που αποτελεί αδιαμφισβήτητα μια βιτρίνα πολιτισμού και επιχειρηματικότητας, είναι ένα καυτό θέμα για το λεκανοπέδιο.



Εικόνα 4.5. Η όψη της λεωφόρου το 1905 μετά τη δενδροφύτευσή της. Λήψη από το ύψος του Άγιου Σώστη. Ξεχωρίζουν τα πρώτα σπίτια των συνοικιών Μακρυγιάννη και Κουκάκι. [Πηγή: Ε.Λ.Ι.Α.]

Ο εγκιβωτισμός του Ιλισού

Ο Ιλισός, από τα αρχαία χρόνια ως τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, διατηρούσε σταθερή κοίτη και χαρακτηριστικά ροής. Το χειμώνα η ροή ήταν συνεχής και ορμητική, ενώ το καλοκαίρι ελαττωνόταν ή σταματούσε. Οι πηγές του βρίσκονται στις βορειοδυτικές πλαγιές του Υμηττού. Η ροή κατευθύνεται από την Καισαριανή προς την Αθήνα και συνεχίζει δυτικά, διερχόμενη από τη βάση

του λόφου του Φιλοπάππου. Στη συνέχεια, η παλιά φυσική κοίτη συνέβαλε με τον Κηφισό και οι δύο ποταμοί έφταναν στο Φαληρικό κόλπο. Όμως, το 1905 τα έργα εκτροπής της κοίτης του Ιλισού χώρισαν τους δύο ποταμούς, όπως φαίνεται στους *Χάρτης 4.5* και *Χάρτης 4.6*, με σκοπό να αποσυμφορηθεί ο Κηφισός. Κατά μήκος του ποταμού χτίστηκαν αρκετές γέφυρες.

Στο *Χάρτης 4.4* διακρίνεται η αρχική ροή του ποταμού από τη Βασιλέως Κωνσταντίνου ως τη Συγγρού. Ο Ιλισός χωριζόταν σε δύο παρακλάδια, τα οποία ενώνονταν λίγο πιο κάτω, στην κρήνη Καλλιρρόη, σχηματίζοντας καταρράκτες (*Εικόνα 4.7*). Διαμορφωνόταν, έτσι, ανάμεσα μια νησίδα που ονομάστηκε Βατραχονήσι. Σημειώνεται πως δημιουργήθηκε αργότερα σύγχυση, καθώς με την ίδια ονομασία αναφερόταν και ο αρχικός οικιστικός πυρήνας στο Παγκράτι. Το σκέλος προς το Ολυμπιείο επιχωματώθηκε ύστερα από πλημμύρα το 1896 και η ξεχωριστή φυσιογνωμία της νησίδας χάθηκε.

Το ποτάμι αποτελούσε σημείο αναφοράς για πολλές δραστηριότητες στη μακραίωνη οικιστική ιστορία του λεκανοπεδίου. Πλάι στο υδάτινο στοιχείο χωροθετούνταν, εκτός της πόλης, οι εκπαιδευτικές δραστηριότητες της αρχαίας Αθήνας: το Γυμνάσιο Κυνοσάργους και το Λύκειο του Αριστοτέλη. Την περίοδο της Τουρκοκρατίας, ο Ιλισός αποτελούσε σημαντικό πόρο για τους ανθρώπους και τις καλλιέργειες, ενώ λειτουργούσαν βυρσοδεψία. Στις τελευταίες δεκαετίες της τουρκικής κατάκτησης κατασκευάστηκαν τα υδραγωγεία του Χασεκή, του Τσακουμάκου, του Αγά, του Γουδή. Το Υδραγωγείο του Τσακουμάκου αντλούσε νερό από το υπέδαφος της κοίτης του Ιλισού, κοντά στον Άγιο Θωμά των Αμπελοκήπων.

Στη νεοφώτιστη και ραγδαία αναπτυσσόμενη πρωτεύουσα, ο Ιλισός σταδιακά απομυζήθηκε, υποβαθμίστηκε και έγινε ανεπιθύμητος. Επί Όθωνος, άρχισε η καταστροφή του Ιλισού στο βωμό των έργων οδοποιίας. Το αμμοχάλικο από την κοίτη έγινε εμπόρευμα και απέφερε τεράστιο οικονομικό κέρδος για το δήμο, καθώς αγοραζόταν από εργολάβους για την κάλυψη των οδικών επιφανειών στην πόλη. Η πρακτική αυτή συνεχίστηκε μέχρι και το τέλος του 20^{ου} αιώνα και αλλοίωσε ανεπανόρθωτα τον ποταμό. Η περιοχή γύρω από το Βατραχονήσι αποτελούσε, αρχικά, πόλο αναψυχής για τους κατοίκους. Σταδιακά, χωρίς ιδιαίτερη μέριμνα και έργα υποδομής, ο Ιλισός αφυδατώθηκε και μολύνθηκε από τα αστικά απόβλητα και τις δραστηριότητες που αναπτύσσονταν και απόθεταν σε αυτόν τα απόβλητά τους (βυρσοδεψία, ζυθοποιία). Ο ποταμός αποτελούσε υγειονομική βόμβα για τους κατοίκους, ενώ οι έντονες βροχοπτώσεις προκαλούσαν καταστροφικές πλημμύρες των δύο βασικών ποταμών, Κηφισού και Ιλισού, και έκαναν τους κατοίκους να ασκήσουν πιέσεις για αντιπλημμυρικά έργα.

Επί πρωθυπουργίας Χαρίλαου Τρικούπη, την εποχή των μεγάλων έργων, εκπονούνται μελέτες για τη διευθέτηση του Ιλισού. Αυτές οι αρχικές μελέτες προέβλεπαν την κάλυψη της κοίτης του από τον κλάδο Ζωγράφου ως το Παναθηναϊκό Στάδιο και χωρίς κάλυψη από το Στάδιο ως τη συμβολή του με τον Κηφισό. Παράλληλα, ο Άγγελος Γκίνης μελέτησε τη δυνατότητα διαχωρισμού των δύο ποταμών, προτείνοντας την εκτροπή του Ιλισού και τη διαμόρφωση ξεχωριστής κοίτης με εκβολή στο Φαληρικό κόλπο. Η πρόταση έγινε δεκτή και το έργο αποπερατώθηκε το 1905, τη στιγμή που οι διεργασίες για την κάλυψη του Ιλισού προχώρησαν κάποιες δεκαετίες αργότερα.

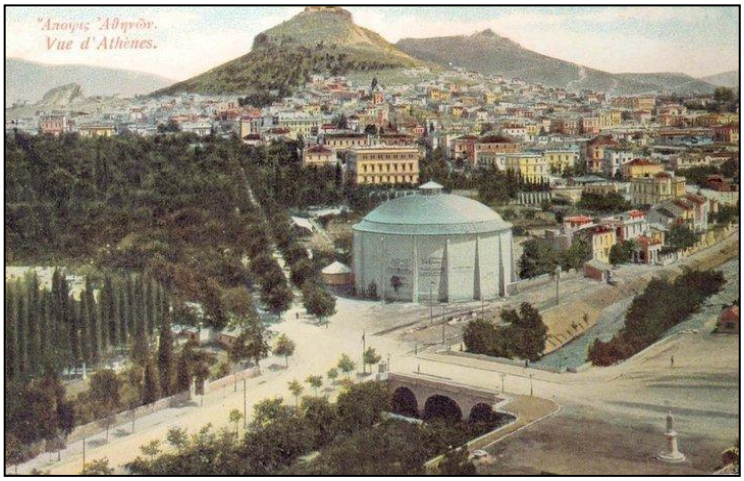
Τη δεκαετία του 1930, επί δικτατορίας Μεταξά, ξεκίνησαν έργα "*υγιεινής*" και "*πολιτισμού*". Κατά την περίοδο αυτή, συντάχθηκε μελέτη για τον εγκιβωτισμό του Ιλισού σε κλειστή ακάλυπτη τάφρο με κατακόρυφα τοιχώματα, η οποία θα ακολουθούσε την φυσική κοίτη του ποταμού μέχρι την διευθέτηση στην Καλλιθέα, χωρίς όμως να έχει ληφθεί υπ' όψη το πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής. Αργότερα, η μελέτη αναθεωρήθηκε και τροποποιήθηκαν τα ρυμοτομικά σχέδια εκατέρωθεν της κοίτης. Ωστόσο, στο τμήμα μετά το στάδιο προβλεπόταν ακόμη ο απλός εγκιβωτισμός του Ιλισού, ακολουθώντας την υπάρχουσα κοίτη στο αρχικό τμήμα της λεωφόρου Βασιλίσσης Όλγας και την περιοχή του σημερινού κολυμβητηρίου. Έγινε νέα χάραξη για τη διοχέτευση των υδάτων και από πάνω κατασκευάστηκε η σημερινή λεωφόρος Αρδηττού. Το 1939 ο

Μεταξάς, εξήρε την εξυγίανση του Ιλισού και, λίγο πριν ξεκινήσουν οι εργασίες επιχωμάτωσης, αναφώνησε την ιστορική φράση "*Θάπτομεν τον Ιλισσόν*". Στη θέση της παλιάς κοίτης κατασκευάστηκε το Κολυμβητήριο και αποπερατώθηκε η λεωφόρος Βασιλίσσης Όλγας.

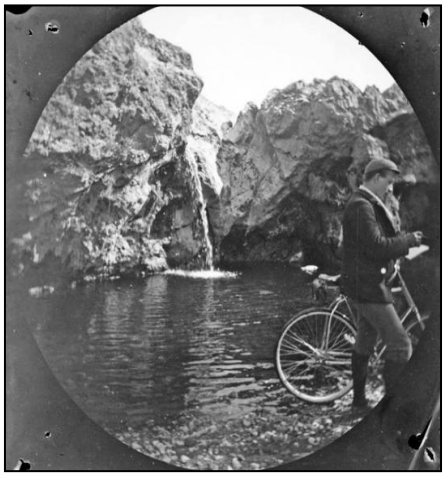
Η κάλυψη του Ιλισού αποπερατώθηκε επί Καραμανλή (1955-1963) και τη θέση του ποταμού στην αστική επιφάνεια πήραν οι λεωφόροι Μιχαλακοπούλου, Βασιλέως Κωνσταντίνου, Αρδηττού και Καλλιρόης. Ο ποταμός ρέει πλέον υπόγεια, σε ένα δαιδαλώδες δίκτυο υπογείων στοών και δεν υπάρχουν εμφανή στοιχεία που να υποδεικνύουν την παρουσία του. Εξαίρεση αποτελεί ένα μικρό - ανενεργό πια - τμήμα ακάλυπτης κοίτης, πλάι στην εκκλησία της Αγίας Φωτεινής προς την πλευρά του Ολυμπιείου, το οποίο έχει χαρακτηριστεί αρχαιολογικός χώρος. Βέβαια, και η περίεργη φιδοειδής πορεία της ασφάλτου αποτελεί ένα κάποιο στοιχείο.

Πάνω στον οδικό άξονα που υλοποιήθηκε, εντοπίζεται μια πληθώρα δραστηριοτήτων. Στη Βασιλέως Κωνσταντίνου κυριαρχεί η στέγαση γραφείων και η παροχή προσωπικών υπηρεσιών, ενώ περιλαμβάνονται σημαντικοί πολιτιστικοί χώροι και δημόσια κτίρια, όπως το Ωδείο Αθηνών, το Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών. Στην Αρδηττού, με το προεδρικό διάταγμα 1150Δ/93 καθορίστηκαν οι χρήσεις γης για τη συνοικία του Μετς και εισήχθησαν αυστηροί περιορισμοί στη λειτουργία καταστημάτων και χώρων διασκέδασης στη περιοχή, απαγορεύοντας τη χρήση καταστημάτων. Αυτό βοήθησε ώστε να διατηρηθεί ο ήπιος χαρακτήρας της συνοικίας αλλά και πολλά από τα νεοκλασικά της. Επί της Καλλιρόης κυριαρχεί το εμπόριο αυτοκίνησης και υπάρχουν διάφορα μικρά εμπορικά καταστήματα. Αρδηττού και Καλλιρρόης φιλοξενούν τις γραμμές του τραμ.

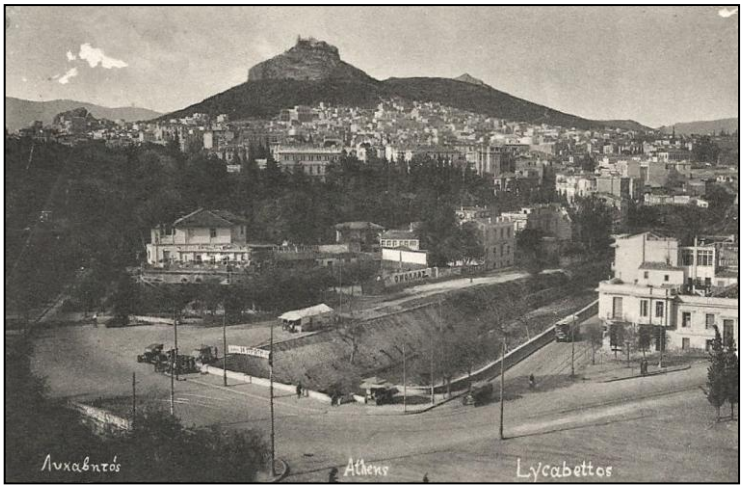
Στη συνέχεια, ακολουθεί φωτογραφικό υλικό που παρουσιάζει τις αλλαγές που σημειώθηκαν στην περιοχή του ποταμού.



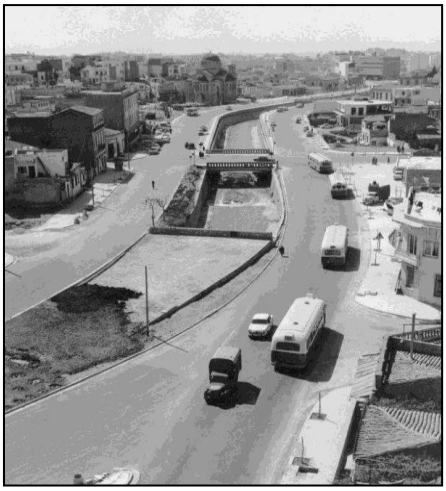
Εικόνα 4.6. Το τρίτοξο γιοφύρι που κτίστηκε το 1874 δαπάνη Γεωργίου Αβέρωφ στον Ιλισό στο ύψος της Ηρώδου Αττικού και το πανόραμα ΘΩΝ, που ανεγέρθηκε το 1895 για να εξυπηρετήσει ψυχαγωγικούς σκοπούς και κατεδαφίστηκε το 1921.
[Πηγή: Robert E. M Bain, LiFo]



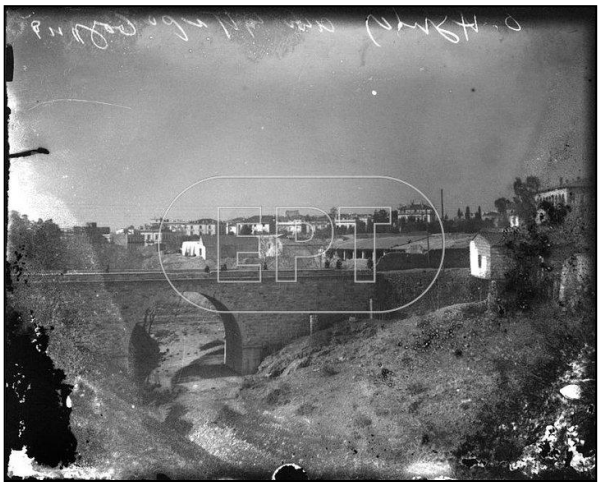
Εικόνα 4.7. Η κρήνη Καλλιρρόης το 1891.
[Πηγή: Thomas Gaskell Allen Jr., AlfaVita]



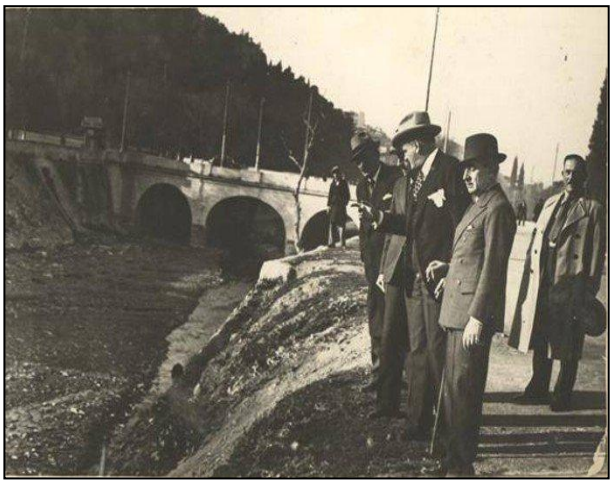
Εικόνα 4.8. Η κοίτη του Ιλισού. Λήψη από το Παναθηναϊκό στάδιο που χρονολογείται μεταξύ 1927-1932.
[Πηγή: LiFo]



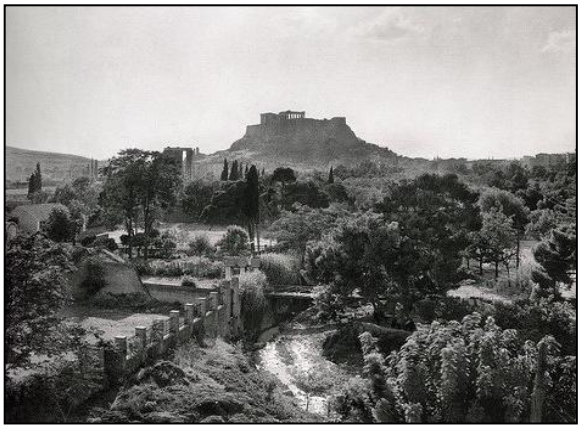
Εικόνα 4.9. Ο Ιλισός κυλούσε στη μέση της Καλλιρρόης, 1963
[Πηγή: Δημοσθένης Μπούκης]



Εικόνα 4.10. Γέφυρα του Ιλισού Στο σημερινό Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, 1938.
[Πηγή: Ψηφιακό αρχείο ΕΡΤ]



Εικόνα 4.11. *"Θάπτομεν τον Ιλισόν": Στις 11 Φεβρουαρίου 1937 ξεκίνησαν οι εργασίες για την κάλυψη του Ιλισού*
.[Πηγή: AlfaVita]



Εικόνα 4.12. Ο Ιλισός ρέει προς την Καλλιρρόης, στις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Λήψη από το λόφο του Αρδηττού.
[Πηγή: AlfaVita]

Εικόνα 4.13. Το κρυμμένο τμήμα της γέφυρας του Όθωνα στο χαμένο Βατραχονήσι.
[Πηγή: Αερικές Εποχές]

4.3. Νομοθετικό και προγραμματικό πλαίσιο

Στην παρούσα ενότητα παρατίθενται στοιχεία για το νομοθετικό και προγραμματικό πλαίσιο που αφορά την περιοχή μελέτης. Αρχικά παρατίθενται σημαντικά νομοθετήματα που διαμόρφωσαν την υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής. Έπειτα, αναζητούνται αναπτυξιακοί στόχοι που τίθενται από το χωροταξικό επίπεδο του ΡΣΑ ως το τοπικό επίπεδο των ΓΠΣ και των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων των ΟΤΑ.

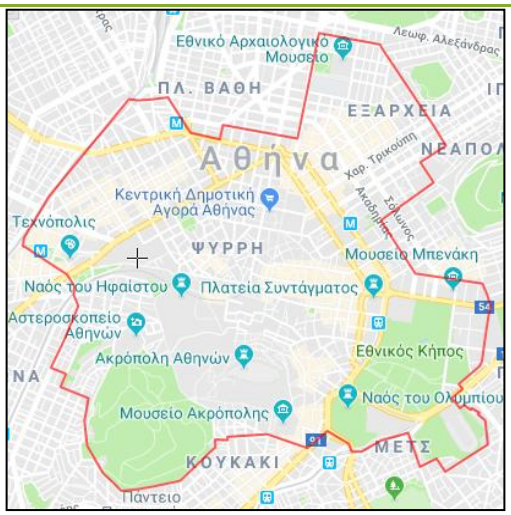
Αξίζει να σημειωθεί ότι, το 2016 οι δήμοι Αθηναίων και Νέας Σμύρνης συγκαταλέγονταν στους 150 δήμους που χρηματοδοτήθηκαν για την εκπόνηση ΣΒΑΚ, τα οποία δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμα.

4.3.1. Σημαντικά νομοθετήματα

Στον *Πίνακας 4.2* συνοψίζονται σημαντικά νομοθετήματα για την περιοχή μελέτης που αφορούν την πολεοδομική και κυκλοφοριακή οργάνωση. Προέρχονται κυρίως από αναζήτηση στο *Διαρκή Κώδικα Νομοθεσίας, Τόμος 23^{B}: Δημόσια Έργα* και συγκεκριμένα στο *Κεφάλαιο Ε, Τοπικά Σχέδια Πόλεων: Σχέδιο Πόλεως Αθηνών Πειραιώς*. Επίσης, έγινε έρευνα στο Διαρκή Κατάλογο των Κηρυγμένων Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων της Ελλάδος.

Τίτλος	Περιγραφή
ΠΔ 18 Απρ./30 Ιουν. 1928 (ΦΕΚ Α΄ 112) *Περί απαγορεύσεως ανεγέρσεως εργοστασίων επί των οδών Κηφισσίας, Αλεξάνδρας, Πατησίων και Συγγρού.*	Ισχύει για τμήματα εντός σχεδίου και απαγορεύει την ανέγερση εργοστασίων, επιτρέποντας μόνο κατοικίες. Εξαιρεί τις υφιστάμενες βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Επιπλέον, τα κτίρια πρέπει να είναι τουλάχιστον διώροφα, με εξαίρεση κτίρια προοριζόμενα για αναψυχή.
ΒΔ 26 Φεβρ./5 Μαρτ. 1951 *Περί απαγορεύσεως ιδρύσεως βιομηχανικών εγκαταστάσεων εις τμήματά τινα των πόλεων Αθηνών, Πειραιώς και της περιοχής αυτών.*	Σε όλο το μήκος της Συγγρού απαγορεύεται η χρήση υφιστάμενου ή μελλοντικού κτιριακού κελύφους για εργοστάσια και βιομηχανικές αποθήκες. Οι βιομηχανίες που λειτουργούν ήδη νόμιμα έχουν δικαίωμα βελτίωσης των εγκαταστάσεών τους. Επιτρέπονται μη οχλούσες βιοτεχνικές εγκαταστάσεις και εργαστήρια.
ΥΑ 21980/250/27-2-1952 (ΦΕΚ 54/Β/5-3-1952) *Περί χαρακτηρισμού ως χρηζόντων της κατά τας διατάξεις του Ν 1469/1950 ειδικής προστασίας κτιρίων και κτιριακών συγκροτημάτων.*	Ορίζει καθεστώς ειδικής προστασίας για διάφορα κτίρια, συμπεριλαμβανομένων των Παλαιών Βασιλικών Ανακτόρων (Βουλή των Ελλήνων) και του κτιριακού συγκροτήματος Δουκίσσης Πλακεντίας (Βυζαντινό Μουσείο).
ΒΔ 6/14 Μαρτ. 1953 *Περί κανονισμού όρων δομήσεως επί της Λεωφόρου Συγγρού και περιοχής Καλλιθέας.*	Ορίζεται ελάχιστο πρόσωπο, βάθος και εμβαδόν επί της Λεωφόρου Συγγρού και του δήμου Καλλιθέας. Καταργεί τις διατάξεις του από διατάγματος της 15.3.1937 «περί κανονισμού ορίων δομήσεως επί της Λεωφόρου Συγγρού.
ΒΔ 5/21 Μαρτ. 1956 *Περί τροποποιήσεως του σχεδίου Αθηνών και κατασκευής στοών.*	Τροποποιεί το ρυμοτομικό σχέδιο της Αθήνας για την κατασκευή στοών σε οδούς και πλατείες. Περιλαμβάνονται και τμήματα στην πρόσοψη της

	Συγγρού.
ΒΔ 27 Σεπτ./9 Οκτ. 1956 *Περί απαγορεύσεως κατασκευής καταστημάτων, εις την λεωφόρον Βασιλέως Κωνσταντίνου της πόλεως Αθηνών.*	Απαγορεύει τη χωροθέτηση καταστημάτων στο πρόσωπο της Βασιλέως Κωνσταντίνου και σε έκταση 20 μέτρων από τη ρυμοτομική γραμμή.
ΥΑ 125350/5591/26-11-1956 (ΦΕΚ 268/Β/12-12-1956) *Περί κηρύξεως αρχαιολογικών χώρων.*	Κηρύττει ως αρχαιολογικούς χώρους το Ολυμπιείον, την έπαυλη Ζαππείου και το λόφο του Αρδηττού.
ΒΔ 10/10 Νοεμ. 1971 (ΦΕΚ Δ΄ 262) *Περί τροποποιήσεως του από 30.8.1955 Β.Δ/τος "περί όρων δομήσεως εν Αθήναις".*	Τροποποιεί το μέγιστο αριθμό ορόφων και το μέγιστο ύψος κτιρίων στη Συγγρού, την Καλλιρρόης, την Αρδηττού και τη Βασιλέως Κωνσταντίνου.
Π Δ 12/19 Σεπτ. 1975 (ΦΕΚ Δ΄ 215) *Περί καθορισμού των χρήσεων των οικοδομών επί των Λεωφόρων Βασιλίσσης Σοφίας και Βασιλέως Κωνσταντίνου, της οδού Ηρώδου τουΑττικού και της μεταξύ αυτών περικλειομένης περιοχής της πόλεως Αθηνών.*	Ορίζει στην περιοχή χρήση κατοικίας, πρεσβειών ή προξενείων. Επιτρέπονται, με περιορισμούς, ξενοδοχεία και συναφείς εγκαταστάσεις εξυπηρετήσεως των πελατών
ΥΑ Α/Φ31/54283/6200 π.ε/9-6-1977 – ΦΕΚ 632/Β/6-7-1977) *Περί χαρακτηρισμού ως οικήματος χρήζοντος ειδικής κρατικής προστασίας του Ζαππείου Μεγάρου στην Αθήνα.*	Ορίζει για το Μέγαρο Ζαππείου ειδικό καθεστώς προστασίας.
ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ, ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ Αριθ. Γ2/4/168, 25 Μαΐου/13 Ιουν. 1977 (ΦΕΚ Β΄ 537) *Περί χαρακτηρισμού ως έργου γενικότερης σημασίας της μελέτης του Βασικού Οδικού Δικτύου της περιοχής Αθηνών – Αττικής.*	Εξαίρει τη σημασία του διαδρόμου Ολυμπείου – Συγγρού – Δέλτα Φαλήρου και δίνει κατευθύνσεις περί "*αξιολογήσεως, διαμορφώσεως και μελέτης των οδών [..], κατά τρόπο ομοιόμορφο, ώστε να προκύψει σταδιακά και σύμφωνα με τις ανάγκες ένα άρτιο λειτουργικά δίκτυο*".
ΥΑ Α/Φ31/54283/6200 π.ε./9-6-1977 (ΦΕΚ 632/Β/6-7-1977) *Περί χαρακτηρισμού ως οικήματος χρήζοντος ειδικής κρατικής προστασίας του Ζαππείου Μεγάρου στην Αθήνα.*	Χαρακτηρίζει το Μέγαρο Ζαππείου ως κτίριο που χρήζει ειδική κρατική προστασία για την εξαιρετική αρχιτεκτονική του και την ιστορική του σημασία.
ΠΔ 21 Σεπτ./13 Οκτ. 1979 (ΦΕΚ Δ΄567) *Περί χαρακτηρισμού ως παραδοσιακού τμήματος της πόλεως των Αθηνών (Ιστορικόν Κέντρον)*	Οριοθετεί το ιστορικό κέντρο της Αθήνας ως κάτωθι (Ιδία επεξεργασία στους χάρτες Google). Ορίζει την περιοχή στην αρμοδιότητα της Επιτροπής Ενασκήσεως Αρχιτεκτονικού Ελέγχου, επιβάλλοντας ιδιαίτερους *περιορισμούς* στην ανέγερση νέου και την κατεδάφιση παλιού κτηριακού δυναμικού αλλά και την προσθήκη διαφημιστικών στοιχείων.

 **Χάρτης 4.7.** Τα όρια του ιστορικού κέντρου. *[Πηγή: Google Earth]*	
ΥΑ ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/3154/2691/15-1-1986 (ΦΕΚ 74/Β/28-2-1986) *Χαρακτηρισμός ως ιστορικού διατηρητέου μνημείου του κτιρίου ιδιοκτησίας ιδρύματος Ι.Α. Γεωργούλη στην πλατεία Προσκόπων και επί των οδών Αμύντα 9 και Πτολεμαίου 3, στην Αθήνα.*	Ορίζει ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο κτίριο στην πλατεία Προσκόπων.
ΠΔ 25/8/1993 (ΦΕΚ 1150/Δ΄/1993) *Καθορισμός χρήσεων γης στην περιοχή του ΜΕΤΣ του ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Αθηναίων (νομού Αττικής)*	Επιβάλλεται στο πρόσωπο των κτιρίων με πρόσωπο στη λεωφόρο Αρδηττού η χρήση μόνο κατοικία. Επιβάλλονται περιορισμοί στη χωροθέτηση γραφείων.
ΥΑ ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/3434/4285/16-1-1995 - ΦΕΚ 63/Β/31-1-1995 *Χαρακτηρισμός ως ιστορικού διατηρητέου μνημείου του κτιρίου στις οδούς Ερατοσθένους 13 και Αγ. Σπυρίδωνος 1 στην Αθήνα, ιδ. Θεοφάνη Φαρμάκη.*	Χαρακτηρίζει ως διατηρητέο ιστορικό μνημείο το κτίριο στο οποίο θα λειτουργήσει το Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης Γουλανδρή.
ΥΑ/ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/11282/757/3-3-1995 (ΦΕΚ 158/Β/8-3-1995)	Χαρακτηρίζει το κτίριο Ζυθοποιΐας ΦΙΞ ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο, "*διότι αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής του μοντέρνου κινήματος και έργο πολύ σημαντικού νεοέλληνα αρχιτέκτονα διεθνούς καταξίωσης (Τ. Ζενέτου)*". Σήμερα, κατόπιν εργασιών συντήρησης, φιλοξενεί το ΕΜΣΤ.
ΥΑ/ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/3294/52923/29-10-1992 (ΦΕΚ 680/Β/20-11-1992)	Χαρακτηρίζει ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο το θερινό κινηματογράφο Αίγλη, στο Ζάππειο.
ΥΑ 20768/4198/9-7-1997 (ΦΕΚ 648/Δ/25-7-1997) *Χαρακτηρισμός ως διατηρητέων των χρήσεων σαράντα επτά (47) θερινών κινηματογράφων και δύο (2) κτιρίων θερινών κινηματογράφων που βρίσκονται στην περιοχή του Λεκανοπεδίου*	Ορίζει για τον κινηματογράφο Αίγλη ειδικούς όρους προστασίας.

Αθηνών και καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμός δόμησης αυτών.	
ΥΑ 13335/2839 α/ 25.05.2000 (ΦΕΚ Δ/393/α/03-07-2000) *Χαρακτηρισμός ως διατηρητέων ογδόντα ενός (81) κτιρίων που βρίσκονται στην εντός του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου περιοχή Μετς - Παγκρατίου του δήμου Αθηναίων και καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης αυτών.*	Υπάγει μεγάλο μέρος από το κτιριακό κέλυφος στο Μετς σε καθεστώς ειδικής προστασίας.
ΥΑ/ΥΠΠΟ/ΔΝΣΑΚ/22736/667/30-3-2006 (ΦΕΚ 525/Β/27-4-2006) *Χαρακτηρισμός ως μνημείου της όψης επί της Λεωφόρου Συγγρού αρ. 74 του κτιρίου που βρίσκεται επί της Λ. Συγγρού 74 & Φαλήρου 55 στο Ο.Τ. 55065 του Δήμου Αθηναίων, φερόμενης ιδιοκτησίας «ΚΥΚΛΟΣ-ΣΦΑΙΡΙΚΗ Α.Τ.Ε.».*	Χαρακτηρίζει την πρόσοψη του κτιρίου που στεγάζει την ασφαλιστική εταιρεία Υδρόγειος ως μνημείο, "*διότι πρόκειται για μία χαρακτηριστική μορφολογία του νεωτερισμού στην αρχιτεκτονική (Γιούγκεν στυλ) της δεκαετίας του 2000 που διαδέχθηκε τον εκλεκτικισμό*".
ΥΑ/ΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Β1/Φ26/76099/3348/31-7-2008 (ΦΕΚ 370/ΑΑΠ/21-8-2008) *Χαρακτηρισμός του Ιερού Ναού Μεταμόρφωσης του Σωτήρος (Αγίου Σώστη) στη Νέα Σμύρνη Αττικής, ως νεώτερου μνημείου*	Χαρακτηρίζει το ναό του Αγίου Σώστη ως νεώτερο μνημείο.

Πίνακας 4.2. Σημαντικά νομοθετήματα που ισχύουν στον άξονα και διαμόρφωσαν την υφιστάμενη κατάσταση.

4.3.2. Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής

Το ισχύον ΡΣΑ στηρίζεται σε βασικά δεδομένα και δυναμικές τάσεις, με χρονική διάρκεια ως το 2021. Παρέχει το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων, των μέτρων και των προγραμμάτων που προβλέπονται ως αναγκαία για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.

Στους στρατηγικούς στόχους του ΡΣΑ 21 συγκαταλέγονται:

- Ισόρροπη και βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη, ενίσχυση του διεθνούς ρόλου, της ανταγωνιστικότητας και της καινοτομίας.
- Βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, βιώσιμη κινητικότητα, προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής ταυτότητας, αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής,
- Αναβάθμιση της ποιότητας της αστικής ζωής, ορθολογική κατανομή των πόρων, άρση κοινωνικού αποκλεισμού.

Ο *Χάρτης 4.8*, ο *Χάρτης 4.9* και ο *Χάρτης 4.10* αποτελούν αποσπάσματα από τους συνοδευτικούς χάρτες του ΡΣΑ 21 και καταδεικνύουν ότι η περιοχή μελέτης διαθέτει αναπτυξιακούς πόλους με έμφαση στον πολιτισμό, διαμορφώνοντας έναν πολιτιστικό διάδρομο διεθνούς εμβέλειας.

Η Αττική χωρίζεται σε χωρικές ενότητες και υποενότητες για τη διευκόλυνση της χωροταξικής οργάνωσης. Η περιοχή μελέτης εντάσσεται στη Χωρική Ενότητα του Λεκανοπεδίου. Ο δήμος Αθηναίων εντάσσεται στην Χωρική Υποενότητα Κεντρικής Αθήνας ενώ η Καλλιθέα, η Νέα

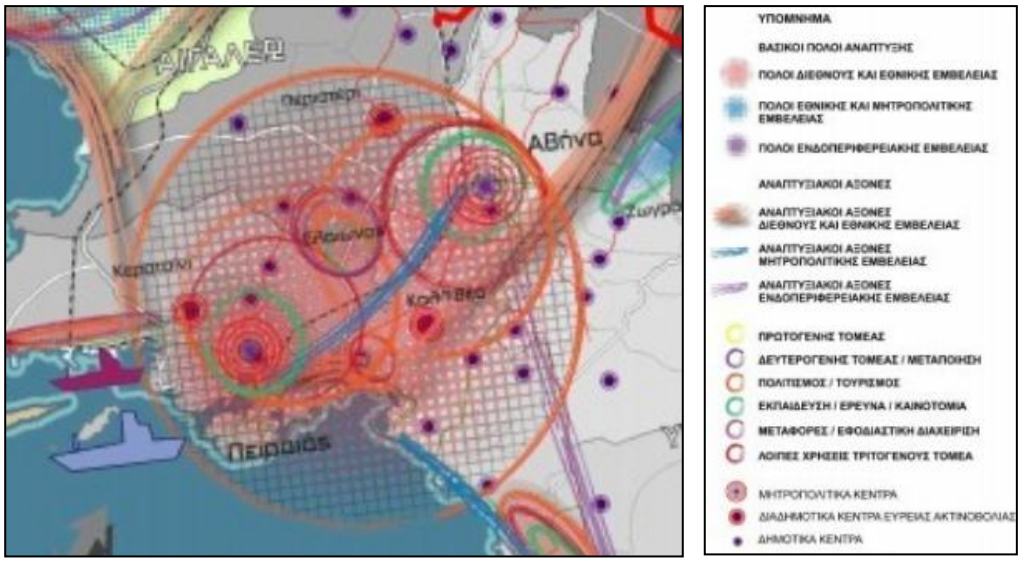
Σμύρνη και το Παλαιό Φάληρο στη Χωρική Υποενότητα Νότιας Αθήνας. Για τις δύο αυτές χωρικές ενότητες ο ν. 4277/2014 αναφέρει:

> *Χωρική Υποενότητα Κεντρικής Αθήνας: Το Μητροπολιτικό κέντρο Αθήνας αποτελεί το επιτελικό κέντρο της Μητροπολιτικής Περιοχής και της χώρας, με πολλαπλότητα λειτουργιών και παρουσία επιτελικών δραστηριοτήτων, κυρίως με δραστηριότητες επιτελικής διοίκησης, χρηματοπιστωτικές, γραφείων και εδρών επιχειρήσεων, εμπορίου, τουρισμού, εκπαίδευσης και πολιτισμού. Επιδιώκεται, σε όλους τους τομείς η γενικότερη ενίσχυση του ρόλου του σε εθνικό και διεθνές επίπεδο με μέτρα που αποσκοπούν στην ποιοτική αναβάθμιση παραδοσιακών ζωνών κεντρικών λειτουργιών, με παράλληλη τόνωση και νέων πυρήνων μητροπολιτικών δραστηριοτήτων, καθώς, επίσης, και στη βελτίωση των παραμέτρων, που συνδέονται με την ποιότητα διαβίωσης στο κέντρο της πόλης και τη συγκράτηση του πληθυσμού που διαμένει σε αυτό. Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκεται η αναβάθμιση των πολιτιστικών της πόρων, η συμπλήρωση και η αναβάθμιση των πολιτιστικών υποδομών Μητροπολιτικού επιπέδου στην κατεύθυνση προώθησης του αστικού τουρισμού, όπως συνεδριακού, εκθεσιακού, αθλητικού, επιχειρηματικού, πολιτιστικού, αναψυχής, υγείας, καθώς και η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και της εικόνας της πόλης και η αναβάθμιση του κοινωνικού εξοπλισμού.*
> *Χωρική Υποενότητα Νότιας Αθήνας: Διατηρείται ο χαρακτήρας της ως περιοχής κυρίως κατοικίας, αλλά και τουρισμού, αναψυχής και εμπορίου. Κατεύθυνση αποτελεί η πολεοδομική οργάνωση των περιοχών, κυρίως με τον έλεγχο των χρήσεων μέσω των υποκείμενων επιπέδων σχεδιασμού, προς την κατεύθυνση της εξισορρόπησης των συγκρούσεων χρήσεων γης, κυρίως όσον αφορά την κατοικία και την αναψυχή. Προωθείται η καλύτερη δικτύωση της Υποενότητας και η χωροθέτηση υποδομών υγείας, περίθαλψης και πρόνοιας.*

Το ΡΣΑ 21 παρέχει κατευθύνσεις για την οργάνωση του οικιστικού δικτύου, το οποίο οργανώνεται σε τρία ιεραρχικά επίπεδα: *Μητροπολιτικό Κέντρο*, *Διαδημοτικό Κέντρο Ευρείας Ακτινοβολίας* και *Δημοτικά Κέντρα*. Η κεντρική περιοχή του δήμου Αθηναίων αποτελεί μητροπολιτικό κέντρο και ως εκ τούτου προωθούνται παρεμβάσεις που αναδεικνύουν τη διεθνή εμβέλεια του, παρέχουν υψηλού επιπέδου εξυπηρετήσεις και μεγάλο φάσμα επιλογών, αξιοποιούν το ιστορικό πολιτιστικό και λοιπών διακριτών στοιχείων υπόβαθρο και γίνονται αρωγοί στην ανάδειξή του ως αυτοτελούς τουριστικού προορισμού. Η έδρα του δήμου της Καλλιθέας κατηγοριοποιείται στα Διαδημοτικά Κέντρα Ευρείας Ακτινοβολίας, τα οποία χαρακτηρίζονται πολυδιάστατη ανάπτυξη και έχουν σημαντική εμβέλεια μέσα στη Χωρική τους Ενότητα. Οι έδρες των δήμων Νέας Σμύρνης και Παλαιού Φαλήρου συγκαταλέγονται στα δημοτικά κέντρα, ένα επίπεδο στο οποίο προωθούνται παρεμβάσεις που ενισχύουν την πολυλειτουργικότητα και διευρύνουν την ακτίνα επιρροής τους, με στόχο την οικονομική ανάπτυξη.

Επιπλέον, στο ΡΣΑ 21 παρέχονται κατευθύνσεις αναφορικά με την οργάνωση του δικτύου μεταφορών. Το βασικό οδικό δίκτυο οργανώνεται σε τρία επίπεδα: *Άξονες Διαπεριφερειακής Σημασίας*, *Άξονες Πρωτεύουσας Μητροπολιτικής Σημασίας* και *Άξονες Δευτερεύουσας Μητροπολιτικής Σημασίας*. Ο μελετώμενος οδικός άξονας χαρακτηρίζεται ως Άξονας Δευτερεύουσας Μητροπολιτικής Σημασίας (*Χάρτης 4.12*). Για τα οδικά τμήματα της κατηγορίας αυτής ορίζεται ενίσχυση των ΜΜΜ και προστασία από έργα αναβάθμισης των οδικών λειτουργιών, όπως ανισοπεδοποιήσεις, καθώς αντιβαίνουν στους στόχους της βιώσιμης κινητικότητας και στην ιδιαίτερη πολεοδομική λειτουργία που έχουν μερικά εξ αυτών ως Αστικές Λεωφόροι. Η λεωφόρος Συγγρού κατατάσσεται ρητά ως Αστική Λεωφόρος και ως εκ τούτου απαιτείται η αναβάθμιση του παρόδιου δημόσιου χώρου και υλοποίηση υποδομών για τα ΜΜΜ, το περπάτημα και το ποδήλατο.

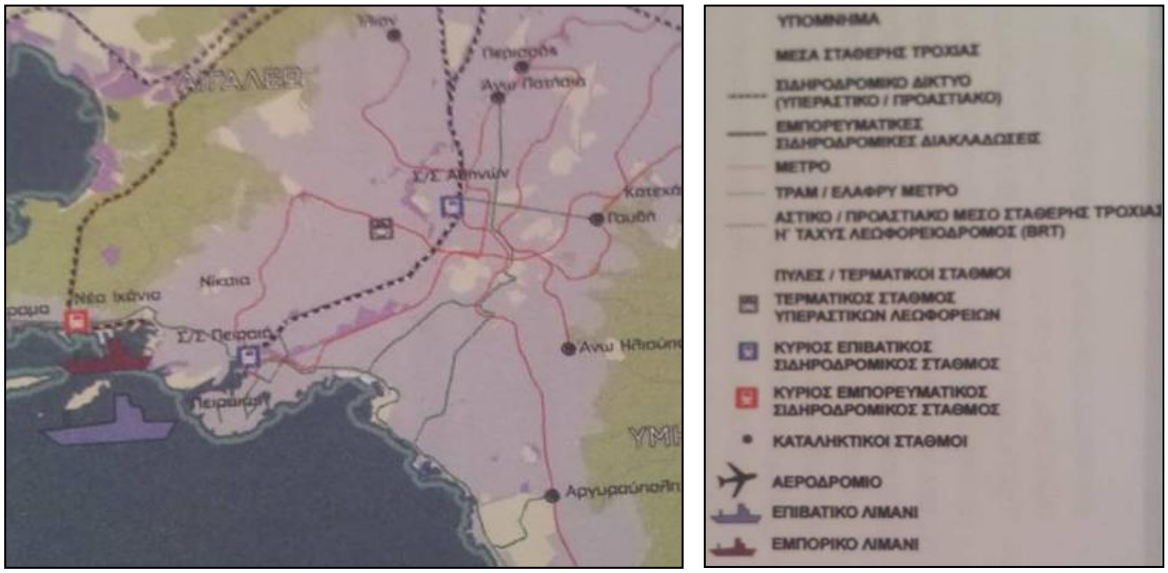
Όπως άλλωστε φαίνεται και στο *Χάρτης 4.11*, κατά μήκος της προτείνεται η υλοποίηση γραμμής τραμ. Επιπλέον, το Φιξ αναδεικνύεται σε σημαντικό σταθμό μετεπιβίβασης.



Χάρτης 4.8. Λεπτομέρεια από το χάρτη 3.Χωροταξική Οργάνωση – Αναπτυξιακοί Πόλοι και Άξονες του ΡΣΑ 21, εστιασμένη στην περιοχή μελέτης. Διακρίνεται η μητροπολιτική σημασία του δήμου Αθηναίων και η διεθνής και εθνική εμβέλεια του άξονα από το κέντρο προς το Φάληρο. Ολόκληρη η περιοχή εντάσσεται σε ένα έντονο πολιτιστικό και τουριστικό πλαίσιο. *[Πηγή: ΟΡΣΑ]*

Χάρτης 4.9. Λεπτομέρεια από το χάρτη 5.Πολιτισμός και Αττικό Πάρκο του ΡΣΑ 21. Ο άξονας που μελετάται αποτελεί ιστορική και πολιτιστική διαδρομή που πλαισιώνεται από σημαντικούς πολιτιστικούς χώρους και μνημεία πολιτιστικού ενδιαφέροντος. *[Πηγή: ΟΡΣΑ]*

Χάρτης 4.10. Λεπτομέρεια από το χάρτη 6.Οργάνωση Παραγωγικών Δραστηριοτήτων του ΡΣΑ21. *[Πηγή: ΟΡΣΑ]*



Χάρτης 4.11. Λεπτομέρεια από το χάρτη 7.Μέσα σταθερής τροχιάς του ΡΣΑ 21. *[Πηγή: ΟΡΣΑ]*

Χάρτης 4.12. Λεπτομέρεια από το χάρτη 8.Βασικό Οδικό Δίκτυο του ΡΣΑ 21. *[Πηγή: ΟΡΣΑ]*

4.3.3. Εγκεκριμένα ΓΠΣ

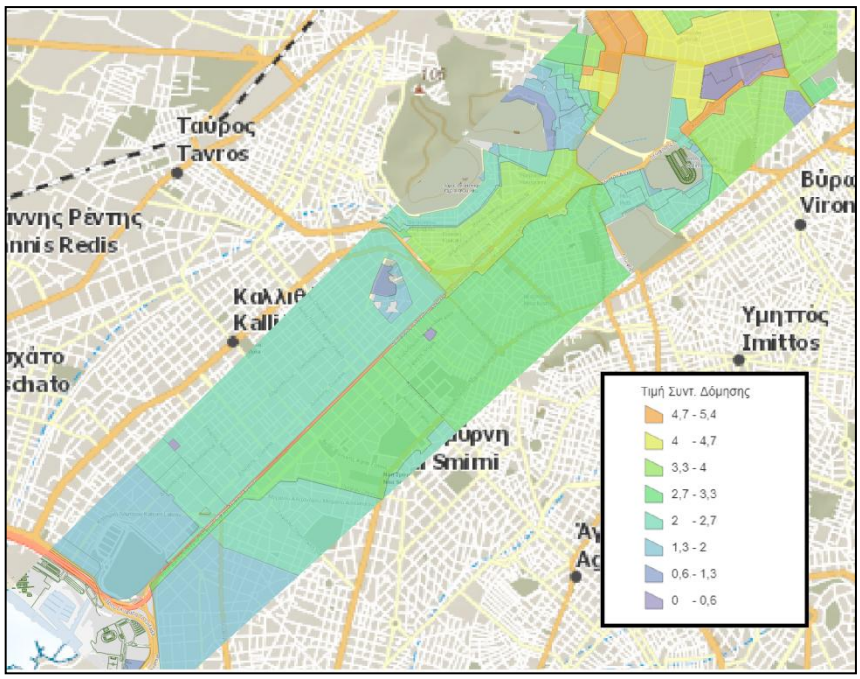
Το ΓΠΣ για το δήμο Αθηναίων δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 80Δ/04.02.1988 και έως σήμερα έχει δεχθεί τις εξής τροποποιήσεις: 538Δ/96 (Μουσείο Ακρόπολης), 730Δ/04 (Γουδί), 19ΑΑΠ/07

(Προμπονάς), 1063Δ/04 (Πειραιώς) 103ΑΑΠ/07 (Πειραιώς). Το ΓΠΣ του δήμου Καλλιθέας εγκρίθηκε αρχικά το 1989 (ΦΕΚ369Δ/08.06.1989), αναδημοσιεύτηκε με μικρές προσαρμογές το 1993 (ΦΕΚ1130Δ/06.08.1993) και τροποποιήθηκε το 2006 (ΦΕΚ 192Δ/13.03.2006). Σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του ΓΠΣ, προκύπτουν ως ιδιάζουσες περιοχές οι ζώνες των προσφυγικών, οι περιοχή του Ιπποδρόμου και του Φαληρικού όρμου και το μέτωπο της Λ. Συγγρού. Το ΓΠΣ της Νέας Σμύρνης εγκρίθηκε το 1987 (ΦΕΚ 520Δ/87), χωρίς να έχει τροποποιηθεί μέχρι σήμερα. Τέλος, το ΓΠΣ Του Παλαιού Φαλήρου εγκρίθηκε το 1989 (ΦΕΚ 386Δ/89). Οι επίσημοι χάρτες των ΓΠΣ των τεσσάρων δήμων περιλαμβάνονται στο Παράρτημα Α.

Στο *Χάρτης 4.13* παρουσιάζονται οι θεσμοθετημένες γενικές χρήσεις γης, όπως προκύπτουν από τα εγκεκριμένα ΓΠΣ, παραπλεύρως του μελετώμενου οδικού άξονα. Στο τμήμα του δήμου Αθηναίων (2η Δημοτική Ενότητα) είναι έντονο το πράσινο και πολιτιστικό στοιχείο και υπερισχύει η γενική κατοικία, ενώ εμφανίζεται αμιγής κατοικία στη βάση του λόφου Φιλοπάππου. Η παρόδια στη λεωφόρο Συγγρού ζώνη έχει αυξημένο πολεοδομικό ρόλο. Πιο εσωτερικά, υπερισχύει η γενική κατοικία και χωροθετούνται δομές υγείας και πρόνοιας. Υποδομές τουρισμού εμφανίζονται σε λιγοστά μεμονωμένα σημεία κατά μήκος του άξονα.

Στο *Χάρτης 4.14* παρουσιάζονται σε κλάσεις οι τιμές για τους συντελεστές δόμησης που ορίζει η πολεοδομική νομοθεσία. Οι χαμηλότεροι συντελεστές δόμησης παρατηρούνται στο Παλαιό Φάληρο (>2). Επί της Βασιλέως Κωνσταντίνου οι συντελεστές είναι ιδιαίτερα υψηλοί (≈5).

Χάρτης 4.13. Οι γενικές χρήσεις γης στην περιοχή μελέτης όπως ορίζονται στα εγκεκριμένα ΓΠΣ των δήμων.
[Πηγή: Γεωχωρική Πύλη ΥΠΕΚΑ]



Χάρτης 4.14. Οι συντελεστές δόμησης στην περιοχή μελέτης, όπως προκύπτουν από την πολεοδομική νομοθεσία.
[Πηγή: e-poleodomia]

4.3.4. Επιχειρησιακά Προγράμματα Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Μέσω του Προγράμματος Καλλικράτης για την οργάνωση των ΟΤΑ της χώρας, καθιερώθηκε η κατάρτιση επιχειρησιακών προγραμμάτων. Στην Περιφέρεια Αττικής, έχοντας λάβει γενικές κατευθύνσεις που ικανοποιούν ένα κοινό όραμα ανάπτυξης, οι περισσότεροι ΟΤΑ εξέδωσαν Στρατηγικά Σχέδια Ανάπτυξης για τις πενταετίες 2011-2014 και 2014-2019. Για την περίοδο 2014-2019 οι στόχοι ανάπτυξης αφορούν 4 αναπτυξιακούς τομείς:

- Προστασία περιβάλλοντος και ποιότητα ζωής
- Κοινωνική μέριμνα, υγεία, παιδεία, πολιτισμός και αθλητισμός
- Οικονομία και απασχόληση
- Βελτίωση της διοικητικής ικανότητας και της οικονομικής κατάστασης της Περιφέρειας

Δήμος Αθηναίων

Στο δήμο Αθηναίων το τελευταίο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα αφορά την περίοδο 2015-2019, ενώ εκδίδονται σε ετήσια βάση Προγράμματα Δράσης και Τεχνικά Προγράμματα, τα οποία παρέχουν πλήρη αξιολόγηση και ενημέρωση για τα έργα που υλοποιούνται. Βασική επιδίωξη στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα είναι να αναδειχθεί η Αθήνα ως μια βιώσιμη μητρόπολη. Οι αναπτυξιακοί στόχοι που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, συνοψίζονται στον *Πίνακας 4.3*. Σχετίζονται με μέτρα σε διάφορους τομείς, όπως ο οδικός χώρος (προώθηση ήπιων μετακινήσεων και μέριμνα για τα πεζοδρόμια και τα προβλήματα που προκαλούν τα ΙΧ), το αστικό πράσινο και πολεοδομικές ενότητες και ευρύτερους κοινόχρηστους χώρους (αναπλάσεις και διαμορφώσεις).

Άξονας 1	Προστασία του περιβάλλοντος και βελτίωση της ποιότητας ζωής
Μέτρο	**Στόχος**
1.1 Βελτίωση διαχείρισης αποβλήτων για την διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντος και βελτίωση της ποιότητας ζωής	1.1.1 Βελτίωση της διαχείρισης Επικίνδυνων Αποβλήτων και Περιβαλλοντικές Αποκαταστάσεις Ρυπασμένων Χώρων
	1.1.2 Βελτίωση της αποτελεσματικότητας της ολοκληρωμένης διαχείρισης αποβλήτων
	1.1.3 Μείωση, επαναχρησιμοποίηση, κομποστοποίηση, χωριστή συλλογή και ανακύκλωση αποβλήτων
	1.1.4 Επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση και ανάκτηση αστικών υποπροϊόντων στερεών αποβλήτων
	1.1.5 Παραγωγή Ενέργειας και μείωση του ενεργειακού κόστους με χρήση μεθόδων φιλικών προς το περιβάλλον
1.2 Βελτίωση αποχετευτικού δικτύου για την προστασία του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής	1.2.1 Συμπλήρωση Υποδομών συλλογής αστικών λυμάτων και όμβριων υδάτων
	1.2.2 Κατασκευή και συντήρηση αποχετευτικών δικτύων και συνδέσεων ακινήτων
1.3 Βελτίωση αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής σε θέματα οδικού δικτύου	1.3.1 Βελτίωση της ποιότητας ζωής στο Αστικό Περιβάλλον με την κατασκευή και συντήρηση πεζοδρομίων και οδικού δικτύου
	1.3.2 Βελτίωση Στάθμευσης και Κυκλοφορίας στην πόλη
	1.3.3 Χρήση ήπιων μορφών μετακίνησης
1.4 Βελτίωση αστικού περιβάλλοντος σε πολεοδομικές ενότητες και ευρύτερους κοινοχρήστους χώρους	1.4.1 Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος μέσω αστικού / πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού
	1.4.2 Ολοκληρωμένες πολεοδομικές/αστικές παρεμβάσεις για τη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη και την προώθηση της ευρύτερης αστικής αναζωογόνησης
	1.4.3 Διαμορφώσεις διαφόρων κοινοχρήστων χώρων για βελτίωση της ποιότητας ζωής στο Αστικό Περιβάλλον
	1.4.4 Διαμορφώσεις Κοιμητηρίων και ενέργειες για την δημιουργία Αποτεφρωτηρίου
1.5 Βελτίωση αστικού περιβάλλοντος σε θέματα δικτύου ηλεκτροφωτισμού και ηλεκτροδότησης	1.5.1 Εξασφάλιση της αποτελεσματικότερης διαχείρισης της ενέργειας μέσω της εφαρμογής έξυπνων συστημάτων διανομής ηλεκτρικού ρεύματος
	1.5.2 Βιώσιμη πόλη με την εξοικονόμηση ενέργειας με χρήση νέων τεχνολογιών λαμπτήρων
1.6 Βελτίωση αστικού περιβάλλοντος σε θέματα κτηριακού αποθέματος	1.6.1 Μείωση της ετήσιας κατανάλωσης πρωτογενούς ενέργειας στα κτίρια και εξοικονόμηση ενέργειας
	1.6.2 Κατασκευή-συντήρηση κτιριακών και άλλων υποδομών
	1.6.3 Αξιοποίηση Εγκαταλελειμμένων κτιρίων
1.7 Βελτίωση αστικού περιβάλλοντος σε θέματα πρασίνου	1.7.1 Βελτίωση της ποιότητας ζωής στο Αστικό Περιβάλλον - Κατασκευή - συντήρηση πρασίνου
1.8 Προστασία και φροντίδα ζώων	1.8.1 Βελτίωση πρακτικών για την προστασία αδέσποτων και δεσποζόμενων ζώων

Πίνακας 4.3. Μέτρα και στόχοι στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2015-2019 του δήμου Αθηναίων για το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής. *[Πηγή: Δήμος Αθηναίων]*

Δήμος Καλλιθέας

Το τελευταίο στρατηγικό πλάνο του δήμου Καλλιθέας αφορά την περίοδο 2015-2019. Σε αυτόν γίνεται μια πλήρης καταγραφή των προκλήσεων που αντιμετωπίζει η περιοχή και ανιχνεύονται δυνατότητες, αδυναμίες, απειλές και ευκαιρίες. Τα μέτρα και οι γενικοί στόχοι για το περιβάλλον και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής παρουσιάζονται στον *Πίνακας 4.4*. Ξεχωρίζουν στόχοι για την ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου, η συνεργασία και ο συντονισμός με τους όμορους δήμους και η προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.

Άξονες	Μέτρα	Γενικοί Στόχοι
Άξονας 1: Προστασία του περιβάλλοντος και βελτίωση της ποιότητας ζωής	**Μέτρο 1.1: Περιβαλλοντική Διαχείριση**	1.1.1: Αναβάθμιση της λειτουργικότητας και ποιότητας ζωής σε υποβαθμισμένες περιοχές του Δήμου
		1.1.2: Διατήρηση και προστασία του τοπίου και της ιστορικής, φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς
		1.1.3: Επέκταση και αναβάθμιση των χώρων πρασίνου και των κοινόχρηστων χώρων, ενίσχυση της αναλογίας του πρασίνου ανά κάτοικο με προώθηση καινοτόμων περιβαλλοντικών δράσεων και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (πχ πράσινες ταράτσες, κλπ)
		1.1.4: Έξυπνη διαχείριση της ενέργειας και χρήση ΑΠΕ στις υποδομές του Δήμου
		1.1.5: Έλεγχος και αντιμετώπισης της ρύπανσης (ατμοσφαιρική και ηχητική)
		1.1.6: Προώθηση της περιβαλλοντικής ευαισθησίας και ευσυνειδησίας των πολιτών
		1.1.7: Συνεργασία και Συντονισμός με όμορους Δήμους και τους σχετικούς φορείς
	Μέτρο 1.2: Πολεοδομικός Σχεδιασμός - Αστικές Παρεμβάσεις	1.2.1: Βελτιωμένο σχέδιο αστικής ανάπτυξης
		1.2.2: Αναβάθμιση και εξυγίανση του αστικού περιβάλλοντος και του δομημένου χώρου
		1.2.3: Εφαρμογές πολεοδομικού σχεδίου
		1.2.4: Αναπλάσεις αστικού χώρου και αισθητική αναβάθμιση κτιριακού αποθέματος
		1.2.5: Πρόγραμμα αξιοποίησης και ανάδειξης παραλίας
	Μέτρο 1.3: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα	1.3.1: Ολοκληρωμένες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις με στόχο την αναβάθμιση των μετακινήσεων
		1.3.2: Κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων
		1.3.3: Προώθηση εναλλακτικής μετακίνησης
		1.3.4: Διασφάλιση της προσπελασιμότητας για την ομάδα του πληθυσμού με κινητικά προβλήματα
		1.3.5: Αύξηση της προσβασιμότητας σε κομβικά σημεία σύνδεσης μεταφορικών δικτύων
		1.3.6: Κατασκευή και συντήρηση του τοπικού οδικού δικτύου
	Μέτρο 1.4: Καθαριότητα και Διαχείριση Απορριμμάτων	1.4.1: Βελτίωση στον τομέα καθαριότητας οδών - κοινόχρηστων χώρων και διαχείρισης απορριμμάτων
		1.4.2: Ενίσχυση και διεύρυνση του προγράμματος ανακύκλωσης
		1.4.3: Ευαισθητοποίηση του πληθυσμού σε θέματα διαχείρισης απορριμμάτων
		1.4.4: Ενθάρρυνση και συντονισμός για τη συμμετοχή των επιχειρήσεων στις σχετικές πολιτικές
		1.4.5: Διάδοση νέων προγραμμάτων οικιακής ανακύκλωσης - κομποστοποίησης
		1.4.6: Συλλογή και διαχείριση αδρανών και ογκωδών αντικειμένων σε συνεργασία με όμορους Δήμους
	Μέτρο 1.5: Υποδομές - Δίκτυα	1.5.1: Ανάπτυξη, βελτίωση, ολοκλήρωση, συντήρηση δικτύου ομβρίων και ολοκληρωμένη διαχείριση
		1.5.2: Εκσυγχρονισμός και επέκταση του δικτύου ύδρευσης και αποχέτευσης σε όλες τις περιοχές της πόλης
		1.5.3: Εκσυγχρονισμός, επέκταση δικτύου δημοτικού φωτισμού

Πίνακας 4.4. Μέτρα και γενικοί στόχοι του δήμου Καλλιθέας για το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής.
[Πηγή: Δήμος Καλλιθέας]

Δήμος Νέας Σμύρνης

Για το δήμο Νέας Σμύρνης, το τελευταίο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα αφορά την περίοδο 2014-2019. Στον άξονα *Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής* ξεχωρίζουν οι αναπλάσεις σε βασικούς κεντρικούς εμπορικούς δρόμους και οι συμπληρώσεις και επεκτάσεις των υλοποιημένων παρεμβάσεων που έγιναν από την πλατεία Χρυσοστόμου Σμύρνης ως το Άλσος με τη χάραξη Νέων Πράσινων Διαδρομών με θεματικές ενότητες. Προτείνεται η αναβάθμιση της Δημοτικής Συγκοινωνίας, η υλοποίηση ποδηλατικού δικτύου και η μετάβαση από το συμβατικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό στα ΣΒΑΚ.

Δήμος Παλαιού Φαλήρου

Το τελευταίο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για το δήμο εκπονήθηκε το 2014. Σύμφωνα με αυτό προβλέπονται σημαντικές παρεμβάσεις για το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής (*Πίνακας 4.5*). Συγκεκριμένα, για το οικιστικό περιβάλλον υπάρχουν σημαντικοί στόχοι που ανταποκρίνονται στη βιώσιμη ανάπτυξη, όπως η δημιουργία ελκυστικών δημόσιων χώρων με αναπλάσεις, η επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων, η ανάδειξη του αστικού πρασίνου και η βελτίωση της

προσβασιμότητας στην παραλιακή ζώνη. Για τις υποδομές, προβλέπονται έργα αναβάθμισης σε βασικούς οδικούς άξονες, μελέτες αστικής κινητικότητας, στήριξη της δημόσια συγκοινωνίας και του ποδηλάτου.

ΑΞΟΝΑΣ 1ος: ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ	
	ΣΤΟΧΟΙ **ΔΙΑ-ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΙ**
	ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ: **Δ/ΝΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ-ΠΡΑΣΙΝΟΥ** **Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**
ΜΕΤΡΟ 1.1. ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	1. Ανάδειξη και προβολή του φυσικού περιβάλλοντος.
	2. Βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος με λήψη μέτρων πρόληψης και μετριασμού των επιπτώσεων στο ελάχιστο.
	3. Πρόληψη νόσων και περιορισμός εντομολογικών προσβολών (απολύμανση ρέματος Πικροδάφνης, περισυλλογή, στείρωση και φύλαξη αδέσποτων ζώων, καταπολέμηση πιτυοκάμπιας, σκαθαριού των φοινίκων κλπ).
	4. Οικονομική χρήση των φυσικών πόρων με κατάλληλο σχεδιασμό και προγραμματισμό ώστε να μειωθεί η σπατάλη αυτών στο ελάχιστο (αξιοποίηση του οργανικού κλάσματος του κλαδευτικού και κηπευτικού υπολείμματος για τον εμπλουτισμό του χώματος με φυσικά θρεπτικά συστατικά, εγκατάσταση συστημάτων αυτόματης άρδευσης, εμπλουτισμός της βλάστησης κλπ)
	5. Αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου του Δήμου (καθαρισμός παραλίας, φυτοτεχνικές επεμβάσεις, ανάπλαση τμήματος Παραλιακής Πράσινης Διαδρομής από το Φλοίσβο μέχρι το Έδεμ, συντήρηση παραλιακού πάρκου Φλοίσβου, προμήθεια κατάλληλων υλικών για την περισυλλογή θαλάσσιων ρυπαντών κλπ)
	6. Παρακολούθηση του έργου «Ανάπλαση ρέματος Πικροδάφνης (από Λεωφ. Βουλιαγμένης έως εκβολή)» σε συνεργασία με την Περιφέρεια Αττικής.
	7. Προστασία των ακτών και μέτρα για την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης (προμήθεια κατάλληλων υλικών για την περισυλλογή θαλάσσιων ρυπαντών)
	ΣΤΟΧΟΙ **ΔΙΑ-ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΙ**
	ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ: **Δ/ΝΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ-ΠΡΑΣΙΝΟΥ** **Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ** **Δ/ΝΣΗ ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑΣ** **Δ/ΝΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΟΔΩΝ**
	1. Προστασία του περιβάλλοντος από την ανθρώπινη δραστηριότητα (παράνομες αποθέσεις στερεών αποβλήτων, μπαζών και λυμάτων).
ΜΕΤΡΟ 1.2 ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	2. Δημιουργία ελκυστικών δημόσιων χώρων, προσανατολισμένοι προς τον χρήστη και προσπάθεια επίτευξης υψηλών προτύπων, με μεθόδους βιοκλιματικού σχεδιασμού, σε ό,τι αφορά στο περιβάλλον διαβίωσης των πολιτών (Ανάπλαση Πράσινης Διαδρομής Δήμου Παλαιού Φαλήρου, αναβάθμιση και επέκταση του αστικού πρασίνου).
	3. Επίλυση κυκλοφοριακού προβλήματος, ρύθμιση κυκλοφοριακών ζητημάτων με νέες κυκλοφοριακές μελέτες στις κύριες οδικές αρτηρίες και εξέταση δυνατότητας πεζοδρόμησης τμημάτων οδών.
	4. Αναβάθμιση και προστασία του αστικού πράσινου.
	5. Προσπάθεια ενσωμάτωσης των κοινοτικών οδηγιών σχετικά με τα αστικά λύματα και στερεά απόβλητα - μέθοδοι και τεχνολογίες ανακύκλωσης.
	6. Εκσυγχρονισμός των διαδικασιών συλλογής και διαχείρισης των αστικών απορριμμάτων και μείωση του όγκου των απορριμμάτων που δεν ανακυκλώνονται (διαλογή στην πηγή, κομποστοποίηση, τεμαχισμός βλαστικών υπολειμμάτων, άλεσμα κλαδιών κλπ).
	7. Συνεργασία με όλα τα συλλογικά συστήματα ανακύκλωσης
	8. Ενημέρωση του Πολίτη για την ορθή διαχείριση των στερεών αποβλήτων
	9. Συγκρότηση δομών προστασίας από τις φυσικές καταστροφές (καθαρισμός ρέματος Πικροδάφνης από φερτά υλικά, κλάδεμα υψηλών δέντρων κλπ).
	10. Προσδιορισμός και λήψη μέτρων μείωσης του ανθρακικού αποτυπώματος του Δήμου.
	11. Ανάσχεση της αστικής κλιματικής μεταβολής με ενδεικτικές κατηγορίες παρεμβάσεων όπως: αύξηση μαλακών υδατοπερατών επιφανειών σε δημοσίους ανοιχτούς χώρους, αντικατάσταση σκληρών συμβατικών υλικών δαπεδοστρώσεων με θερμοχρωμικά υλικά καταλλήλου δείκτη ανακλαστικότητας και φωτοκαταλυτικά υλικά για περιορισμό των ρύπων, αξιοποίηση θερμικών καταβοθρών όπως το έδαφος, μείωση ηχορύπανσης μέσω κατάλληλης φύτευσης, αύξηση ροής αέρα στον αστικό ιστό με κατάλληλο πολεοδομικό σχεδιασμό, μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης των δικτύων ηλεκτροφωτισμού δημοσίων κοινοχρήστων χώρων, φύτευση δωμάτων δημοσίων κτιρίων.
	12. Ενημέρωση πολιτών και προώθηση πολιτικών «πράσινης ανάπτυξης» για εφαρμογή και σε ιδιωτικά κτίρια.
	13. Βελτίωση προσβασιμότητας παραλιακής ζώνης
	14. Μελέτη βιοκλιματικής αναβάθμισης πεζοδρομίων & οδών.
	15. Αναπλάσεις δημοτικών χώρων πρασίνου και πλατειών.
	16. Συντήρηση κοινοχρήστων χώρων.
	17. Κατασκευή χώρων πρασίνου και παιδικής χαράς (π.χ. ανάπλαση επί της παλαιάς Λ. Ποσειδώνος & Τ. Μωραιτίνη).
	18. Συντήρηση και ενίσχυση πρασίνου.
	19. Πολεοδομική οργάνωση & χωροταξία.
	20. Υπογειοποίηση του δημοτικού γκαράζ.
	ΣΤΟΧΟΙ **ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟ**
	ΑΡΜΟΔΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ: **Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**
ΜΕΤΡΟ 1.3. ΔΙΚΤΥΑ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	1. Ανανέωση των δημοτικών οχημάτων με νέα «πράσινα οχήματα».
	2. Κατασκευή αντιπλημμυρικών υποδομών, επέκταση και ανακατασκευή του δικτύου όμβριων υδάτων, ύδρευσης και ακαθάρτων.
	3. Σταδιακή εφαρμογή συστημάτων ενεργειακής διαχείρισης.
	4. Ανάπλαση, ανακατασκευή και συντήρηση κύριων οδικών αρτηριών με μεθόδους βιοκλιματικού σχεδιασμού.
	5. Μελέτες αστικής κινητικότητας, αναβάθμιση και αναδιάρθρωση συγκοινωνιακών δικτύων, χάραξη ποδηλατοδρόμων κ.λ.π

Πίνακας 4.5. Μέτρα και στόχοι του δήμου Παλαιού Φαλήρου για το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής.
[Πηγή: Δήμος Παλαιού Φαλήρου]

4.4. Η υφιστάμενη κατάσταση μέσα από στοιχεία της επιτόπιας έρευνας

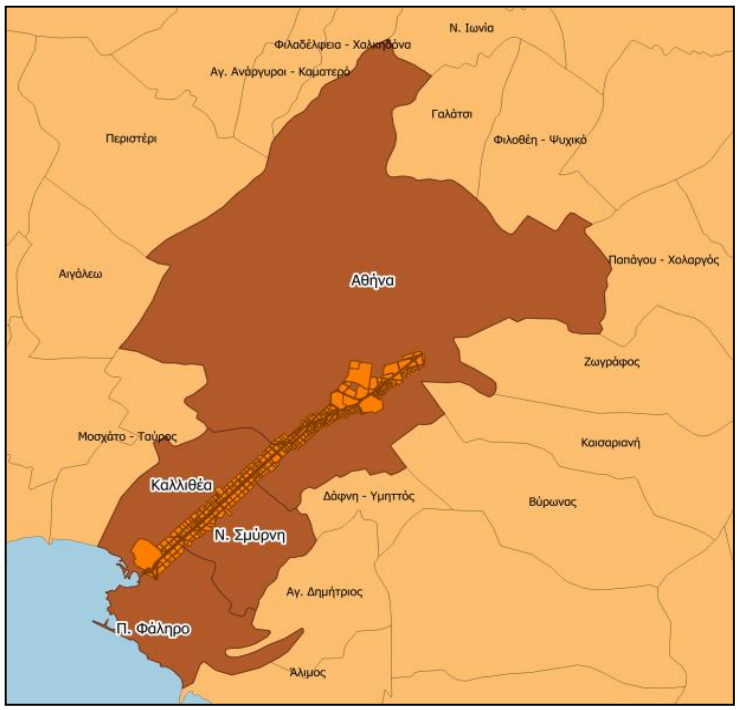
Η παρούσα ενότητα παρουσιάζει στοιχεία για την υφιστάμενη κατάσταση του οδικού άξονα, αλλά και της ευρύτερης περιοχής εκατέρωθεν. Προέρχονται κυρίως από την επιτόπια έρευνα και την επεξεργασία δεδομένων σε ψηφιακό περιβάλλον. Η επιτόπια έρευνα διενεργήθηκε το καλοκαίρι του 2017.

Αρχικά, αναλύεται η μέθοδος που ακολουθήθηκε για τη διενέργεια της επιτόπιας έρευνας και της επεξεργασίας των δεδομένων. Στη συνέχεια, παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση του άξονα, μέσα από

την ανάλυση λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού άξονα αλλά και της οικιστικής δομής, των χρήσεων γης, και του κτηριακού δυναμικού της περιοχής μελέτης.

4.4.1. Μεθοδολογία επιτόπιας έρευνας και επεξεργασίας δεδομένων

Για τις ανάγκες της εργασίας, ορίστηκε ειδική περιοχή μελέτης (*Χάρτης 4.15*) για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Το αντικείμενο μελέτης δεν εξαντλείται στον οδικό χώρο. Οι επεμβάσεις που ερευνώνται δεν είναι μόνο κυκλοφοριακές, αλλά και πολεοδομικές και επηρεάζουν την περιοχή περιμετρικά, τις δραστηριότητες και την οργάνωση του χώρου. Η ζώνη άμεσης επιρροής εκτείνεται 150 μέτρα εκατέρωθεν από τον οδικό άξονα και η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει τα οικοδομικά τετράγωνα που βρίσκονται σε αυτή τη ζώνη. Η επιλογή αυτή έχει επιστημονική βάση, μιας και η ζώνη αυτή χαρακτηρίζεται από υψηλές αξίες γης, συγκεντρώνει πληθώρα οικονομικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων και το θεσμικό της πλαίσιο έχει δεχθεί αρκετές τροποποιήσεις. Πέρα από τη ζώνη αυτή εντοπίζονται κελύφη κατοικίας ή περιοχές που εντάσσονται στο πλαίσιο σχεδίων παρεμβάσεων που έχουν υλοποιηθεί ή σχεδιάζονται και ξεφεύγουν από το αντικείμενο της παρούσας μελέτης (Ιστορικό Κέντρο, Φαληρικός Όρμος).



Χάρτης 4.15. Η περιοχή μελέτης και η θέση της στον ευρύτερο αστικό ιστό.
[Πηγή: Ψηφιακά Χαρτογραφικά Υπόβαθρα ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία επεξεργασία στο QGIS]

Για τις καταγραφές και τους χάρτες που δημιουργήθηκαν χρησιμοποιήθηκε κατάλληλο υπόβαθρο με τα οικοδομικά τετράγωνα και τα κτιριακά κελύφη, σε σύστημα συντεταγμένων ΕΓΣΑ '87, το οποίο διατέθηκε από τον τομέα της σχολής. Αρχικά, εκτυπώθηκε σύστημα πινακίδων όπου καταχωρήθηκαν δεδομένα και σημειώσεις από την επιτόπια έρευνα. Για κάθε κτίριο καταγράφηκαν οι χρήσεις που εντοπίστηκαν στο ισόγειο και η κυρίαρχη χρήση στους ορόφους (με βάση την κωδικοποίηση που περιγράφεται στον *Πίνακας 4.6*), ο αριθμός των ορόφων αλλά και προσωπικά σχόλια. Οι εν λόγω πινακίδες με τα δεδομένα των καταγραφών διατίθενται στο Παράρτημα Β. Επιπλέον, λήφθηκαν φωτογραφικά δεδομένα για την τεκμηρίωση θέσεων.

Το σχεδιαστικό κομμάτι πραγματοποιήθηκε κυρίως στο ψηφιακό περιβάλλον σχεδίασης του AutoCAD. Σε πρώτο στάδιο, η επεξεργασία των δεδομένων περιελάμβανε διορθώσεις στο υπόβαθρο. Για το σκοπό αυτό, έγινε εισαγωγή ψηφιακών δεδομένων από τη βάση εθελοντικών δεδομένων της πλατφόρμας OpenStreetMap και ψηφιοποιήθηκαν ακμές από δορυφορικές εικόνες (ΕΚΧΑ, Google Earth) οι οποίες εισήχθηκαν και γεωαναφέρθηκαν. Δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή κατά

μήκος του κεντρικού άξονα, ώστε οι ακμές που οριοθετούν τον οδικό χώρο να ανταποκρίνονται ικανοποιητικά στην υφιστάμενη κατάσταση, για να μπορούν να γίνουν μετρήσεις. Τέλος, χρησιμοποιήθηκαν υποστηρικτικά οι υπηρεσίες της Google: Street View, 3D View και χάρτες με δεδομένα κυκλοφορίας. Οι απεικονίσεις από την υπηρεσία Street View του οδικού χώρου αποδείχθηκαν ιδιαίτερα χρήσιμες για την τεκμηρίωση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς στο πεδίο η συλλογή φωτογραφικών δεδομένων περιορίζεται και δεν εξυπηρετείται η ανάγκη στήριξης των παρατηρήσεων.

Κωδικοί Χρήσεων Γης			
Κωδικοί Χρήσεων	**Περιγραφή**	**Κωδικοί Χρήσεων**	**Περιγραφή**
1	Βιομηχανία-βιοτεχνία	**12Α**	Υγεία, Περίθαλψη, Πρόνοια Δημόσια
1Α	Συνεργεία	**12Β**	Υγεία, Περίθαλψη, Πρόνοια Ιδιωτική
1Β	Αποθήκη	**13Α**	Εκπαίδευση δημόσια Πρωτοβάθμια
2	Μεγάλα καταστήματα, πολυκαταστήματα, εμπορικά κέντρα	**13Β**	Εκπαίδευση δημόσια Δευτεροβάθμια
3	Καταστήματα λιανικού εμπορίου	**13Γ**	Εκπαίδευση δημόσια Τριτοβάθμια
3Μ	Καταστήματα λιανικού εμπορίου αυτοκίνησης	**14Α**	Εκπαίδευση ιδιωτική Πρωτοβάθμια
4	Φαρμακεία	**14Β**	Εκπαίδευση ιδιωτική Δευτεροβάθμια
5	Εστιατόρια, ταβέρνες και συναφείς χώροι αναψυχής	**14Γ**	Εκπαίδευση ιδιωτική Τριτοβάθμια
5Α	Νυχτερινά κέντρα	**16**	Δημόσιες, Δημοτικές υπηρεσίες (Δήμος, ΔΟΥ)
6	Ξενοδοχεία	**17**	Επιχειρήσεις Κοινής Ωφέλειας
7	Τράπεζες	**18**	Αθλητισμός (Γήπεδα)
7Α	Ασφάλειες	**19**	Ελεύθεροι χώροι, Πράσινο, άλση
7Β	Μεσιτικά Γραφεία	**20**	Κατοικία
8	Υπηρεσίες (Δικηγόροι, Γιατροί, Μηχανικοί, διαφημίσεις, Ταξιδιωτικά γραφεία, Φωτοτυπεία)	**21**	Γκαράζ (Δημόσιοι χώροι στάθμευσης) - Βενζινάδικα
9	Προσωπικές Υπηρεσίες	**22**	Άδειος χώρος
10	Κινηματογράφοι, Θέατρα και λοιπά πολιτιστικά	**23**	Κενό οικόπεδο
10Α	Αρχαιολογικοί Χώροι	**24**	Άλλες χρήσεις
11	Χώροι Λατρείας		

Πίνακας 4.6. Η κωδικοποίηση των χρήσεων γης.

Στη συνέχεια, οι κατηγορίες με τις οποίες κωδικοποιήθηκαν οι χρήσεις στις πινακίδες των καταγραφών ομαδοποιήθηκαν και συγκροτήθηκαν επίπεδα που περιγράφουν ειδικές πολεοδομικές λειτουργίες και είναι τα εξής: κατοικία, εμπόριο, βιομηχανία – βιοτεχνία – συνεργεία – αποθήκες, πολιτισμός – τέχνη, εστίαση – αναψυκτήρια, κέντρα διασκέδασης, υπηρεσίες, πρόνοια – περίθαλψη, εκπαίδευση, άθληση, θρησκευτικοί χώροι, πράσινο – ελεύθεροι χώροι, χώροι εξυπηρέτησης οχημάτων και άλλες ειδικές χρήσεις. Για τα κελύφη τα οποία ήταν εμφανώς αναξιοποίητα και εγκαταλειμμένα δημιουργήθηκε το επίπεδο κενής χρήσης. Για οπτική διευκόλυνση και ανάλυση, δημιουργήθηκαν 10 θεματικοί χάρτες, σε μορφή pdf. Η περιοχή μελέτης σε αυτούς τους χάρτες τμήθηκε σε 5 τμήματα: το πρώτο τμήμα αφορά τη λεωφόρο Βασιλέως Κωνσταντίνου, το δεύτερο την Αρδηττού, το τρίτο την Καλλιρρόης, ενώ τα δύο εναπομείναντα αφορούν τη Συγγρού (λόγω μεγάλους μήκους το τμήμα της Συγγρού τμήθηκε στη συμβολή Δαβάκη - Αγίας Φωτεινής). Τα δύο ψηφιακά αρχεία με τις χρήσεις γης, ισόγεια όροφοι, επισυνάπτονται με την εργασία. Οι χάρτες Ι1, Ι2, Ι3,Ι4Α, Ι4Β για τα ισόγεια και Ο1,Ο2, Ο3, Ο4Α, Ο4Β για τους ορόφους παρατίθενται στο Παράρτημα Γ.

Ύστερα, μελετήθηκαν οι διατομές σε όλο το μήκος των τεσσάρων λεωφόρων. Εντοπίστηκαν τα σημεία στα οποία εμφανίζεται κάποια αλλαγή στη διατομή, που συνήθως αφορά το πλάτος ή τη

διάταξη. Ορίστηκαν 43 διατομές με κωδικοποίηση Δ1 ως Δ43 και διαστασιολογήθηκαν. Το ψηφιακό αρχείο με την χωρική επισήμανση και τη διαστασιολόγηση των διατομών επισυνάπτεται. Επιπλέον, έγινε σχηματική απεικόνιση των βασικότερων διατομών μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας Streetmix.

Αξίζει να σημειωθεί πως η έρευνα πεδίου, εκτός από την κατανόηση των δραστηριοτήτων που εμφανίζονται στην περιοχή μελέτης, είχε ως κύριο σκοπό την ανίχνευση προβλημάτων προσπελασιμότητας, τη σφυγμομέτρηση του παλμού της καθημερινότητας και την κριτική στην αισθητική του δομημένου χώρου.

4.4.2. Λειτουργικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά του οδικού άξονα

Στην παρούσα υποενότητα αναλύονται τα λειτουργικά χαρακτηριστικά στο άξονα μελέτης, αλλά και κυκλοφοριακά δεδομένα.

Λεωφόρος Βασιλέως Κωνσταντίνου

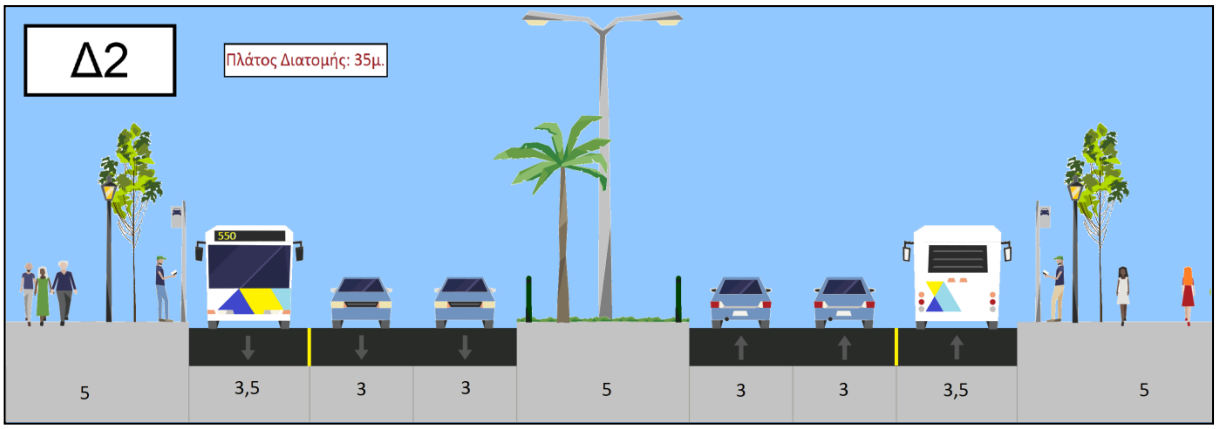
Η λεωφόρος Βασιλέως Κωνσταντίνου έχει μήκος 1,3 χλμ. Διαθέτει δύο λωρίδες κυκλοφορίας και λεωφορειολωρίδα ανά κατεύθυνση και ενδιάμεση διαχωριστική επιφάνεια που αποτελείται είτε εξολοκλήρου από νησίδα με δενδροφύτευση είτε σε συνδυασμό αυτής με διαγράμμιση, στα δεξιά ή τα αριστερά (*Εικόνα 4.14*, *Εικόνα 4.15* και *Εικόνα 4.16*). Δέχεται ροή από άξονες πρωτεύοντος δικτύου, τουτέστιν τη λεωφόρο Βασιλίσσης Σοφίας, τη λεωφόρο Βασιλέως Αλεξάνδρου, την οδό Σπύρου Μερκούρη και την οδό Ερατοσθένους. Επίσης, τροφοδοτείται από συλλεκτήριες οδούς του δευτερεύοντος δικτύου, τη Μιχαλακοπούλου, τη Ριζάρη, τη Ρηγίλλης, τη λεωφόρο Βασιλέως Γεωργίου, τη λεωφόρο Βασιλίσσης Όλγας και την Ηρώδου του Αττικού. Το πλάτος της διατομής, από κτίριο σε κτίριο, κυμαίνεται από 30 ως 40 μέτρα (Διατομές Δ1-Δ14, *Πίνακας 4.7*). Εντοπίστηκε ένα στοιχείο που προδίδει την υπόγεια ροή του ξεχασμένου Ιλισού, ένα φρεάτιο με μεταλλική σχάρα στο μικρό πάρκο των οδών Φωκιανού και Παυσανίου (*Εικόνα 4.19*).

Τα πεζοδρόμια κυμαίνονται από 2.5 ως 5 μέτρα, διαθέτουν δενδροφύτευση και βρίσκονται σε αρκετά καλή κατάσταση, όμως δεν υπάρχουν υποδομές για άτομα με ειδικές ανάγκες. Αξιοσημείωτο είναι το χαμηλό κιγκλίδωμα που διατηρείται σε όλο το μήκος της λεωφόρου και χωρίζει το πεζοδρόμιο από την άσφαλτο, δημιουργώντας ένα έντονο αίσθημα αποκλεισμού και δυσφορίας στον πεζό, τονίζοντας την προτεραιότητα του αυτοκινήτου στον αστικό σχεδιασμό (*Εικόνα 4.18*). Διαβάσεις με φωτεινό σηματοδότη υπάρχουν σε όλο το μήκος, με μέγιστη απόσταση τα 200 μέτρα (*Εικόνα 4.17*). Επιπλέον, η λειτουργία της λεωφορειολωρίδας είναι σε γενικές γραμμές αναποτελεσματική, καθώς το ποσοστό των οδηγών που αγνοούν την απαγόρευση κυκλοφορίας σε αυτή ήταν συντριπτικό για τη χρονική διάρκεια που περπατούσα στη λεωφόρο (*Εικόνα 4.20*).

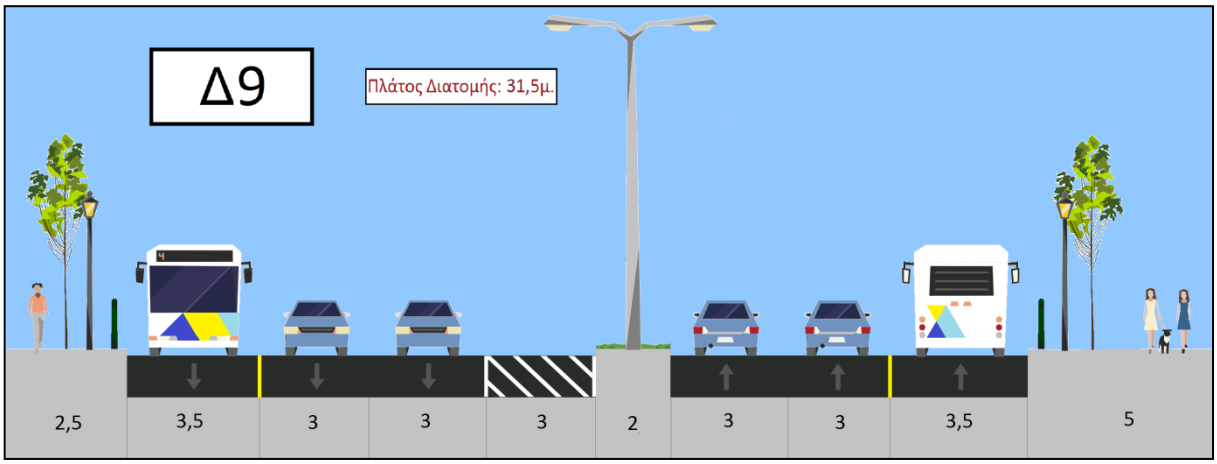
	Πλάτος	Αρ. πεζ.	Αρ. Λωρ. Κυκλ.	Διαχ.	Δ. Λωρ. Κυκλ.	Δ. πεζ.	Περιγραφή
Δ1	34,1	3,2	10,6	4,2	13	3,1	Πάρκο Ριζάρη
Δ2	35,5	5,3	10,8	4,4	5	10	Πάρκο Ριζάρη
Δ3	35,8	5	9,9	5,5	10	5,4	Πάρκο Ριζάρη
Δ4	34,7	4,1	10,3	4,6	10	5,7	Πάρκο Ριζάρη
Δ5	33,6	4,6	9,6	4,6	9,9	4,9	Πάρκο Ριζάρη
Δ6	36,5	3,4	13,3	5,4	9,1	5,3	Εθν. Ίδρ. Ερευνών
Δ7	31,4	3,1	9,8	4,6	9,2	4,6	Εθν. Ίδρ. Ερευνών
Δ8	31,3	2,8	9,4	5,4	9	4,7	Εθν. Ίδρ. Ερευνών
Δ9	31,8	2,5	9,6	5,3	9,6	4,8	Πλατεία Τρούμαν
Δ10	30	2,6	10,2	4,8	9,6	2,8	Πλατεία Τρούμαν
Δ11	31,5	3,2	12,3	2,4	9,3	4,3	Παυσανίου

Δ12	30	2,5	9,7	5,6	9,4	2,8	Ερατοσθένους
Δ13	40,2	3,5	10,2	5,2	10,1+7,1 (σταθμ)	4,1	Π. Αραβαντινού
Δ14	36,2	4,4	11,7	5	9,9	5,2	Καλλιμάρμαρο

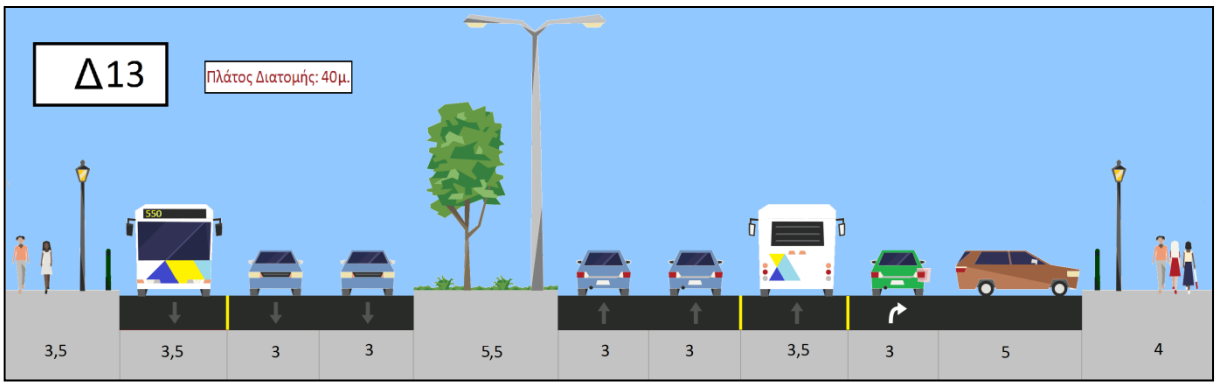
Πίνακας 4.7. Διαστασιολόγηση διατομών κατά μήκος της λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου.



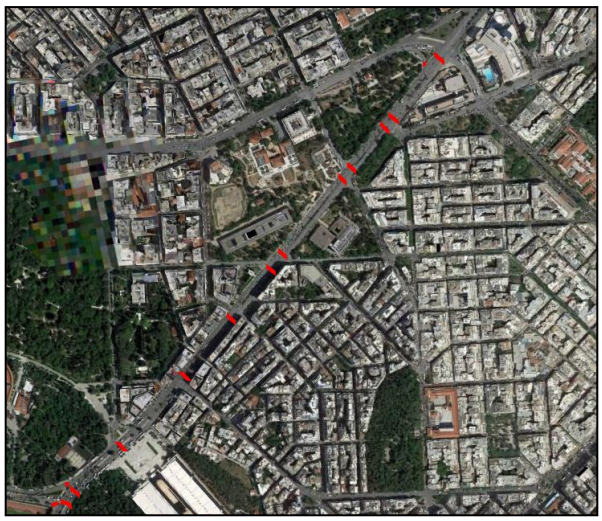
Εικόνα 4.14. Σχηματική απεικόνιση της διατομής Δ2 στη λεωφόρο Βασιλέως Κωνσταντίνου, μπροστά από το νέο κτίριο της Εθνικής Πινακοθήκης.
[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]



Εικόνα 4.15. Σχηματική απεικόνιση της διατομής Δ9 στη λεωφόρο Βασιλέως Κωνσταντίνου.
[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]



Εικόνα 4.16. Σχηματική απεικόνιση της διατομής Δ13 στη λεωφόρο Βασιλέως Κωνσταντίνου.
[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]



Εικόνα 4.17. Σημεία κάθετης προσπέλασης για τον πεζό κατά μήκος της Βασιλέως Κωνσταντίνου.
[Πηγή: Google Earth, Ιδία Επεξεργασία]

Εικόνα 4.18. Το χαμηλό κιγκλίδωμα κατά μήκος της λεωφόρου. [Πηγή: Google Earth]

Εικόνα 4.19. Στοά από το υπόγειο δίκτυο ροής του Ιλισού που έχει δίοδο προς την επιφάνεια, φραγμένη με μεταλλική σχάρα, στην οδό Φωκιανού.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο και Αστική Σπηλαιολογία]

Εικόνα 4.20. Πινακίδα που πληροφορεί για την απαγόρευση κυκλοφορίας στη λεωφορειολωρίδα, όμως υπάρχουν αρκετά συχνά παραβιάσης. [Πηγή: Προσωπικό αρχείο και Google Earth]

Λεωφόρος Αρδηττού

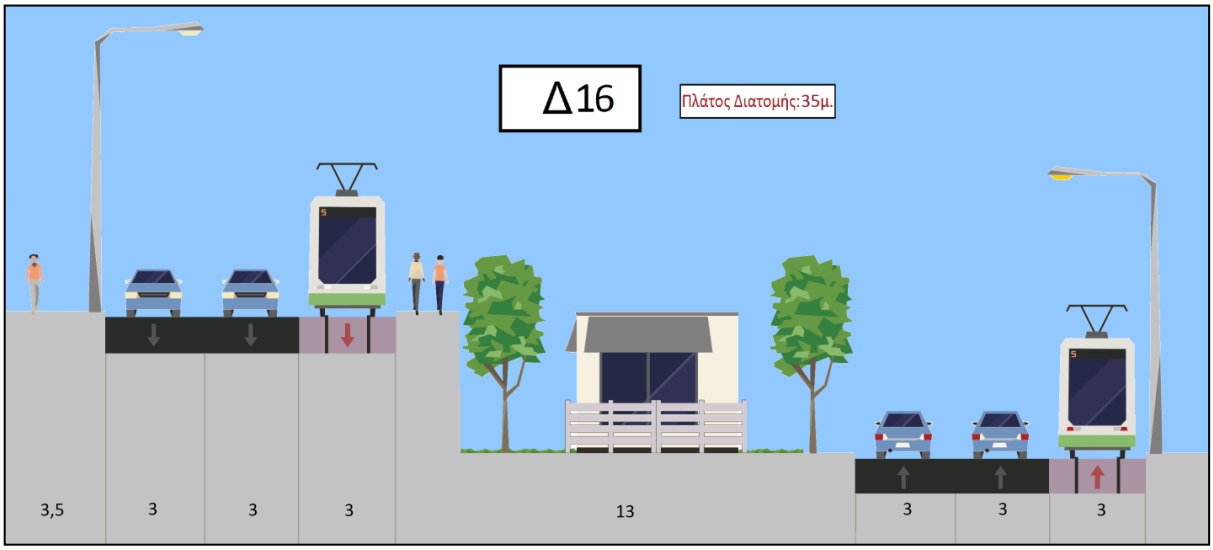
Η λεωφόρος Αρδηττού έχει μικρό μήκος, περίπου 500 μ. Διοχετεύει την κυκλοφορία από την Καλλιρρόης και τη Βουλιαγμένης στη Βασιλέως Κωνσταντίνου και αντίστροφα. Έχει 2 λωρίδες

κυκλοφορίας και γραμμή διέλευσης του τραμ ανά κατεύθυνση. Χαρακτηριστικό της λεωφόρου είναι η απότομη εγκάρσια κλίση, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τα δυο ρεύματα κυκλοφορίας να βρίσκονται σε διαφορετικό υψομετρικό επίπεδο. Μεταξύ τους παρεμβάλλεται νησίδα, η οποία φαρδαίνει στο μέσο και λειτουργεί εκεί θερινό μαγαζί διασκέδασης (*Εικόνα 4.21*). Το όριο ταχύτητας ορίζεται στα 50 χλμ/ώρα, σύμφωνα με πινακίδα που εντοπίζεται (*Εικόνα 4.20*). Η διατομή στη λεωφόρο Αρδηττού είναι 35 ως 38 μέτρα.

Η κάθετη προσπέλαση της λεωφόρου είναι εφικτή στις διαβάσεις στα ακραία τμήματα, ενώ στη μέση της διατομής υπάρχει διάβαση από την πλευρά του Μετς για την προσέγγιση του νυχτερινού κέντρου και υπάρχουν κλίμακες (*Εικόνα 4.22*). Ο σχεδιασμός για τον πεζό είναι ελλιπής: τα πεζοδρόμια είναι αρκετά μικρά και διακόπτονται από διάφορα εμπόδια και χωρικά στοιχεία του αστικού χώρου. Το περπάτημα από την πλευρά των αθλητικών εγκαταστάσεων είναι ιδιαίτερα επικίνδυνο, δεδομένου ότι το πεζοδρόμιο στενεύει και ουσιαστικά διακόπτεται από τον παράδρομο και το βράχο από το Ιερό του Πανός, χωρίς να υπάρχει μια σαφής και ασφαλής επιφάνεια κίνησης του πεζού (*Εικόνα 4.27*). Στην κεντρική νησίδα, υπάρχει επαρκές πλάτος για περπάτημα μόνο για κάποια μέτρα για την πρόσβαση στο νυχτερινό κέντρο (*Εικόνα 4.25*). Ούτε το περπάτημα στο πεζοδρόμιο από την πλευρά του Μετς είναι άνετο. Διακόπτεται από τη στάθμευση και τοιχία με κλίμακες, ενώ στενεύει απότομα σε κάποια σημεία, όπως στη συμβολή με τη Βασιλέως Κωνσταντίνου και το χώρο του Ναού της Αγροτέρας Αρτέμιδος (*Εικόνα 4.24* και *Εικόνα 4.26*).

	Πλάτος	Αρ. πεζ.	Αρ. Λωρ. Κυκλ.	Διαχ.	Δ. Λωρ. Κυκλ.	Δ. πεζ.	Περιγραφή
Δ15	35	2	9,5+3,4	4,2	7,7+3,4	4,8	Στάση τραμ Ζάππειο
Δ16	34,8	3,4	6,6+3,1	12,8	5,9+3	-	Μεσαία διατομή
Δ17	38,2	3	7,6+3	1,4	13+3,1	7,1	Συμβολή με Καλλιρρόης

Πίνακας 4.8. Διαστασιολόγηση διατομών κατά μήκος της λεωφόρου Αρδηττού.

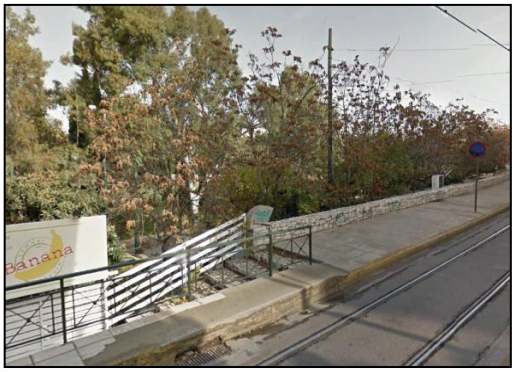


Εικόνα 4.21. Σχηματική απεικόνιση της διατομής περί το μέσο του τμήματος. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]*

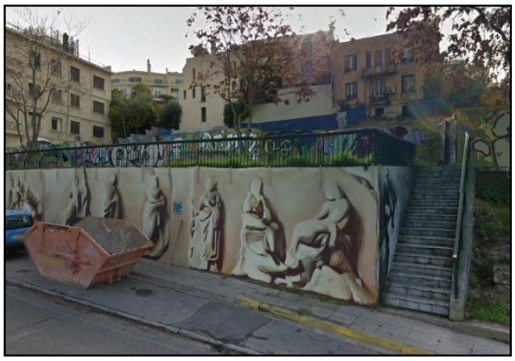
Εικόνα 4.22. Σημεία κάθετης προσπέλασης για τον πεζό κατά μήκος της Αρδηττού. [Πηγή: Google Earth, Ιδία Επεξεργασία]

Εικόνα 4.23. Πινακίδα που ορίζει το όριο ταχύτητας σε 50 χλμ/ώρα. *[Πηγή: Google Earth]*

Εικόνα 4.24. Το πεζοδρόμιο έχει ανεπαρκές πλάτος γύρω από το λόφο του Αρδηττού. *[Πηγή: Google Earth]*



Εικόνα 4.25. Η πρόσβαση στο νυχτερινό κέντρο στη μέση της διατομής. *[Πηγή: Google Earth]*



Εικόνα 4.26. Το πεζοδρόμιο από την πλευρά του Μετς διακόπτεται. *[Πηγή: Google Earth]*

Εικόνα 4.27. Το πεζοδρόμιο στην πλευρά του Ολυμπιείου διακόπτεται ή στενεύει σε πολλά σημεία. *[Πηγή: Google Earth]*

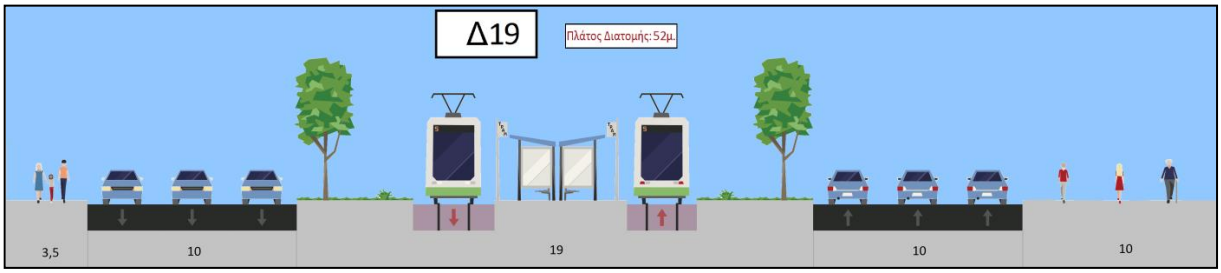
Λεωφόρος Καλλιρρόης

Η λεωφόρος Καλλιρρόης αποτελεί το σύνορο μεταξύ των δήμων Αθηναίων και Καλλιθέας. Το μήκος που μελετάται ορίζεται από τη συμβολή με την Αρδηττού και τη Βουλιαγμένης ως τη συμβολή με τη λεωφόρο Συγγρού και είναι περίπου 1,2 χλμ. Στο τμήμα αυτό υπάρχουν 3 λωρίδες ανά κατεύθυνση, ενώ στο αρκετά πλατύ ενδιάμεσο τμήμα (10 ως 20 μέτρα), που υπάρχει σχεδόν σε όλο το μήκος, διέρχεται το τραμ και υπάρχει εκτεταμένη δενδροφύτευση (*Εικόνα 4.29*). Η διατομή παρουσιάζει διαφοροποιήσεις, με ελάχιστο πλάτος 40 μέτρα. Στα τελευταία 250 μέτρα, προς τη συμβολή με τη λεωφόρο Συγγρού, η διατομή αλλάζει, η χάραξη του τραμ κινείται προς την Κασομούλη και καταληκτικά διαμορφώνεται ανισόπεδος κόμβος. (*Εικόνα 4.31*). Σημαντικό πρόβλημα αποτελεί η παρόδια στάθμευση, ακόμα και σε σημεία που υπάρχει ξεκάθαρη απαγόρευση.

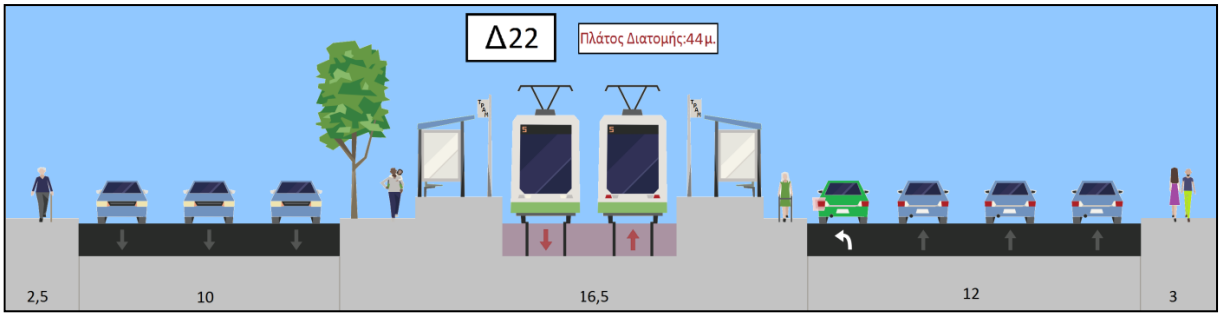
Χώρος κίνησης του πεζού υπάρχει δεξιά και αριστερά της διατομής, αλλά και σε ορισμένα τμήματα στην ενδιάμεση δενδροφυτευμένη ζώνη. Στην *Εικόνα 4.32* παρουσιάζονται τα σημεία στα οποία προβλέπεται η κάθετη προσπέλαση και παρατηρείται ότι υπάρχουν διαβάσεις ανά 200-300 μέτρα. Ωστόσο, επαρκής χώρος για τον πεζό δεν εξασφαλίζεται σε όλο το μήκος της λεωφόρου. Ο κόμβος δυσχεραίνει τη σύνδεση Συγγρού και Καλλιρρόης (*Εικόνα 4.35*), ιδιαίτερα από την πλευρά του Δουργουτίου όπου έχει τοποθετηθεί υπέργεια πεζογέφυρα (*Εικόνα 4.34*). Από την πλευρά του Νέου Κόσμου, για κάποια τετράγωνα το πεζοδρόμιο έχει μια ιδιαίτερη δομή με κλίμακες και υπόγειο χώρο, καθώς οι κάθετες οδοί βρίσκονται σε διαφορετικό επίπεδο από τη λεωφόρο και η είσοδος στα καταστήματα γίνεται με ράμπα (*Εικόνα 4.33*).

	Πλάτος	Αρ. πεζ.	Αρ. Λωρ. Κυκλ.	Διαχ.	Δ. Λωρ. Κυκλ.	Δ. πεζ.	Περιγραφή
Δ18	36,4	4	8,9	6	10,3+3,5	3,7	Συμβολή με Αρδηττού
Δ19	52,7	3,4	10,2	18,6	9,7	10,8	Στάση τραμ Λ. Βουλιαγμένης
Δ20	52,5	5,2	13,4	16	10,4	7,5	Νέγρη
Δ21	47,3	4,9	10	19,6	10,2	2,6	Άγιος Παντελεήμονας
Δ22	44,2	2,5	10,4	16,5	12,1	2,7	Στάση τραμ Φιξ
Δ23	40,6	3	8,9	14,5	11,7	2,5	Πάρκο Ελλ. Ολυμπιονικών
Δ24	40,5	4,6	11	9,1	12,2	3,6	Πάρκο Ελλ. Ολυμπιονικών
Δ25	43	3,6	10,3	1,4+7,5	5,8+10,1	4,3	ΕΜΣΤ
Δ26	45,9	4,2	14,1+3	1,5+5,5	11+3	4,6	Αμβρ. Φραντζή
Δ27	47,6	1,9	6,1+7+3	1,4+3,5+5,1+1,4	10,7+3,6+3	1,2	Κασομούλη

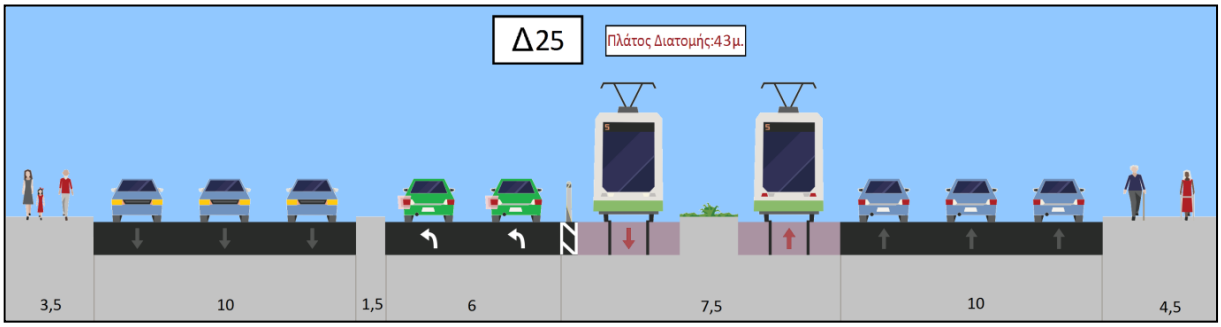
Πίνακας 4.9. Διαστασιολόγηση διατομών κατά μήκος της λεωφόρου Καλλιρρόης.



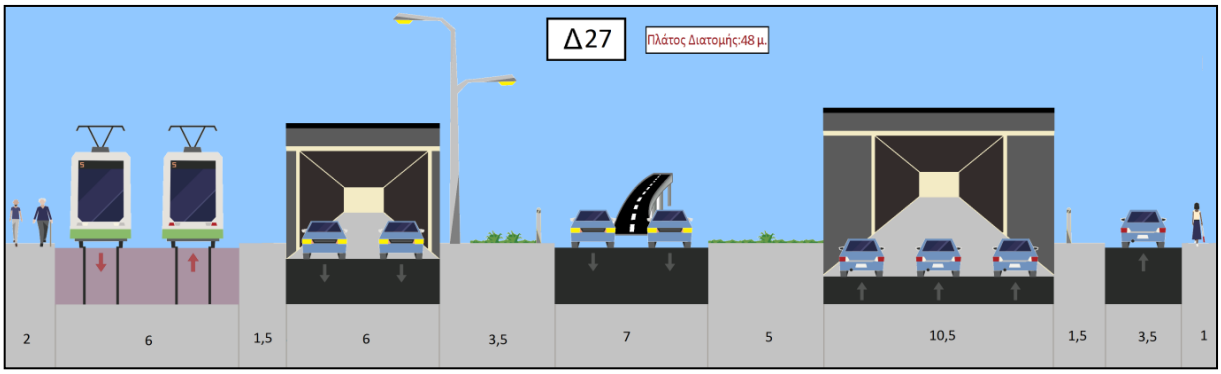
Εικόνα 4.28. Σχηματική απεικόνιση της διατομή στη στάση του τραμ Βουλιαγμένης. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]*



Εικόνα 4.29. Σχηματική απεικόνιση της διατομής στη στάση του τραμ Φιξ. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]*



Εικόνα 4.30. Σχηματική απεικόνιση της διατομή στο ΕΜΣΤ. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]*



Εικόνα 4.31. Σχηματική απεικόνιση της διατομής στον κόμβο με τη λεωφόρο Συγγρού. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]*

Εικόνα 4.32. Τα σημεία των διαβάσεων για τη σύνδεση της Καλλιρρόης εκατέρωθεν και με τη Συγγρού.
[Πηγή: Google Earth, Ιδία επεξεργασία]

Εικόνα 4.33. Από τον Άγιο Παντελεήμονα μέχρι της Ηρακλέους εμφανίζεται υψομετρική διαφορά των παράπλευρων οδών με τη λεωφόρο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.34. Πεζογέφυρα για τη σύνδεση Καλλιρρός και Συγγρού στο Δουργούτι. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

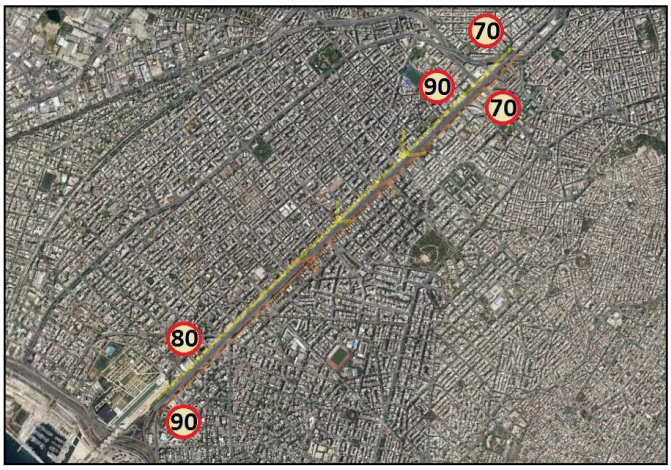
Εικόνα 4.35. Η οδική επιφάνεια αποκλείει τον πεζό. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Λεωφόρος Συγγρού

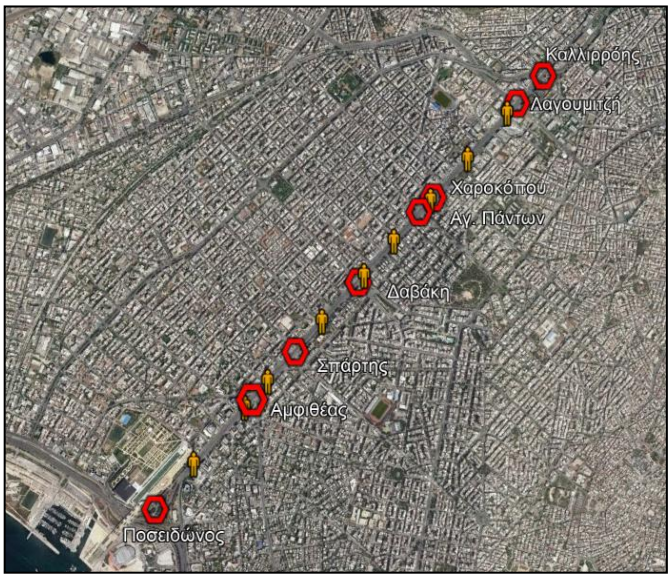
Τα 4 από τα 5 χιλιόμετρα της λεωφόρου Συγγρού, περίπου από τη συμβολή με την Καλλιρρόης ως το Φαληρικό Δέλτα, είναι αυτοκινητόδρομος. Στο μήκος αυτό εντάσσεται το τμήμα το οποίο αφορά την περιοχή μελέτης. Ανάμεσα στα δύο ρεύματα κυκλοφορίας υπάρχει διαχωριστική νησίδα με υψηλό κιγκλίδωμα και δενδροφύτευση, πλάτους περίπου 3 μέτρων. Στη συμβολή με κύριες κάθετες αρτηρίες, έχουν διαμορφωθεί ανισόπεδοι κόμβοι. Συγκεκριμένα, υπάρχουν 8 ανισόπεδοι κόμβοι στο ύψος των Καλλιρρόης, Λαγουμιτζή, Χαροκόπου – Αιγαίου, Αγ. Πάντων –

Εφέσου, Δαβάκη – Αγίας Φωτεινής, Σπάρτης - Λαμψάκου, Λάμπρου Κατσώνη – Αμφιθέας και Ποσειδώνος (*Εικόνα 4.37*). Η διατομή παρουσιάζει αρκετές διαφοροποιήσεις σε όλο το μήκος του αυτοκινητόδρομου, με πλάτος 65 ως 70 μέτρα από οικοδομική σε οικοδομική γραμμή. Στην *Εικόνα 4.38* παρουσιάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά της διατομής που συναντώνται κατά μήκος της λεωφόρου. Οι ταχύτητες που αναπτύσσονται είναι μεγάλες, από 70 ως 90 χλμ/ώρα (*Εικόνα 4.36*).

Οι περιορισμένες και υποβαθμισμένες υποδομές για τον πεζό είναι ένα φλέγον ζήτημα στη λεωφόρο. Τα χαρακτηριστικά της διατομής της οδού δεν ευνοούν το περπάτημα. Η κίνηση κατά μήκος γίνεται με δυσκολία, καθώς δεν υπάρχει ενιαίο πεζοδρόμιο που συχνά εξαφανίζεται μπροστά από το προκήπιο των κτιρίων και καταλαμβάνεται από διάφορα εμπόδια. Η επιφανειακή κάθετη προσπέλαση για τους πεζούς είναι αδύνατη και χρησιμοποιούνται 9 υπόγειες διαβάσεις (υπάρχει ίσως μια ακόμα στην οποία δεν υπήρχε πρόσβαση, στη συμβολή με την Ποσειδώνος), οι οποίες απέχουν μεταξύ τους περίπου 500 μέτρα και δεν βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Το φωτογραφικό υλικό που ακολουθεί τεκμηριώνει τις παραπάνω διαπιστώσεις.



Εικόνα 4.36. Το όριο ταχύτητας στον αυτοκινητόδρομο, σύμφωνα με τη σήμανση που εντοπίστηκε.
[Πηγή: Google Earth, Ιδία επεξεργασία]

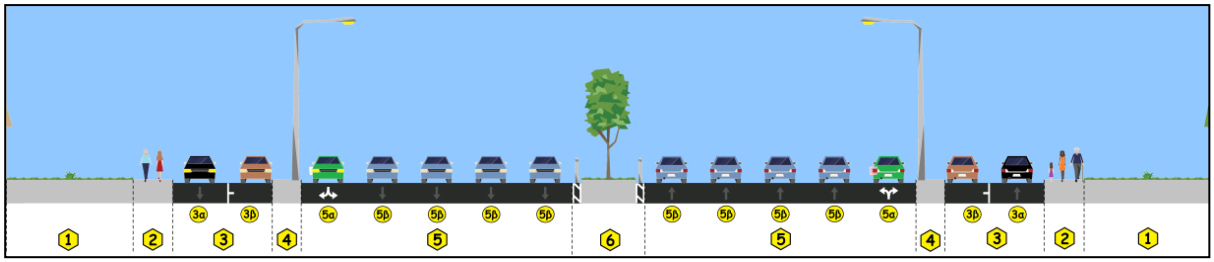


Εικόνα 4.37. Ανισόπεδοι κόμβοι και υπόγειες διαβάσεις στο τμήμα του κλειστού αυτοκινητόδρομου για τη σύνδεση των γειτονιών εκατέρωθεν.

Υπόγεια διάβαση

Ανισόπεδος κόμβος

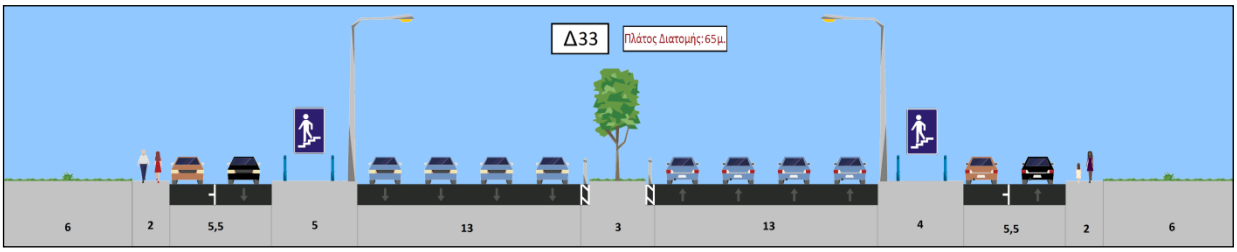
[Πηγή: Google Earth, Ιδία επεξεργασία]



Εικόνα 4.38. Σχηματική απεικόνιση βασικών χαρακτηριστικών στη διατομή της λεωφόρουΣυγγρού: (1)Προκήπιο, (2)Πεζοδρόμιο, (3)Παράδρομος με παρόδια στάθμευση, (4)Νησίδα, (5) α)βοηθητική λωρίδα β)λωρίδες κυκλοφορίας και (6)Κεντρική νησίδα με κιγκλίδωμα. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]*

	Πλάτος	Αρ. προκήπιο	Αρ. πεζοδρόμιο	Αρ. παράδρομος	Αρ. νησίδα	Ρεύμα προς Αθήνα	Κ. νησίδα	Ρεύμα προς Φάληρο	Δ. νησίδα	Δ. παράδρομος	Δ. πεζοδρόμιο	Δ. προκήπιο	Περιγραφή
Δ28	37,7	-	-	5,7	-	12,8	1,7	11,9	-	-	5,7	-	Κόμβος Καλλιρρόης
Δ29	65,8	6	6,1	3,7	4,5	12	1,9	9,9	1,7	4,5	9,1	6,5	Προσφυγικά
Δ30	49,3	-	2,8	4,5	4,8	12,5	2,3	13,4	-	-	9	-	Κόμβος Λαγουμιτζή
Δ31	58	5,7	3,1	4,4	4,6	13	3,1	16,6	-	-	7,5	-	Πάντειος
Δ32	64,4	5,8	3,5	4,2	2,9	14,5	2,5	16,2	2	4,3	1,8	6,7	Στέγη Γραμμ. & Τεχνών
Δ33	65,2	5,9	2,2	5,2	4,5	13	2,5	14,2	3,6	5,7	1,9	6,6	Άγιος Σώστης
Δ34	54,9	-	3,9	4,8	3,9	13,6	2,5	13,6	3,9	5,3	3,4	-	Κόμβος Χαροκόπου
Δ35	65,5	6,2	3	4,8	1,7	15,8	2,5	16	1,8	5,7	1,5	6,5	Αγ. Πάντων
Δ36	65,3	5,1	2,1	4,6	4,8	13,7	2,5	14	3,6	5,3	1,9	5,7	Διάβαση Θυατείρων
Δ37	64,6	5,7	3	4,8	1,9	15,5	2,5	16	1,8	5,7	1,8	5,9	Διάβαση Σάρδεων
Δ38	55	-	3,2	5,5	4	13,4	2,5	13,4	4,4	4,8	3,8	-	Κόμβος Δαβάκη
Δ39	70,4	11	1,9+ 1,8+ 1,7	5	5,6	16,2	2,5	16	1,8	5,1	2	-	Ιωσηφόγλειο
Δ40	59,1	-	3,2	5,2	2,2	15,5	2,5	13,6	4	4,9	2	6	Κόμβος Σπάρτης
Δ41	52,5	-	2,3	5,4	6,5	10,7	3,1	15,7	1,7	5,1	2	-	Κόμβος Αμφιθέας
Δ42	65,1	6,3	2,5	5,1	2	15,4	3,1	15,5	2,2	5,3	2,3	5,4	Ωνάσειο
Δ43	56,5	11,6	10,6	-	-	13,7	2,9	13,1	-	-	4,6	-	Ευγενίδειο - ΚΠΙΣΝ

Πίνακας 4.10. Διαστασιολόγηση διατομών κατά μήκος της λεωφόρου Συγγρού.



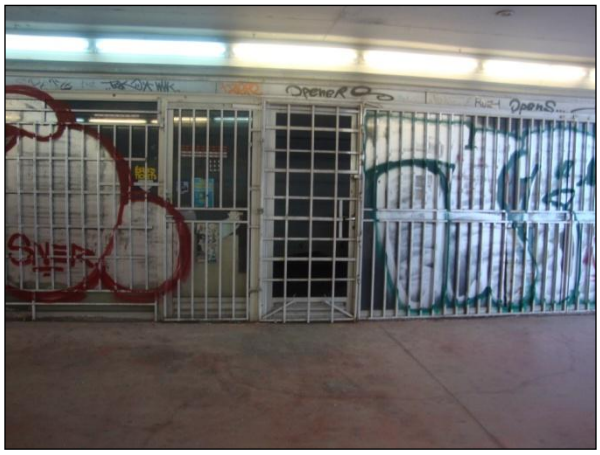
Εικόνα 4.39. Σχηματική απεικόνιση της διατομής, όπως διαμορφώνεται στα σημεία των υπόγειων διαβάσεων. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]*

Εικόνα 4.40. Ο χώρος για την κίνηση πεζού είναι ελάχιστος. Το ισχνό πεζοδρόμιο μπροστά από τη φαρδιά "βιτρίνα" των κτιρίων, η στάθμευση και η στενή νησίδα. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

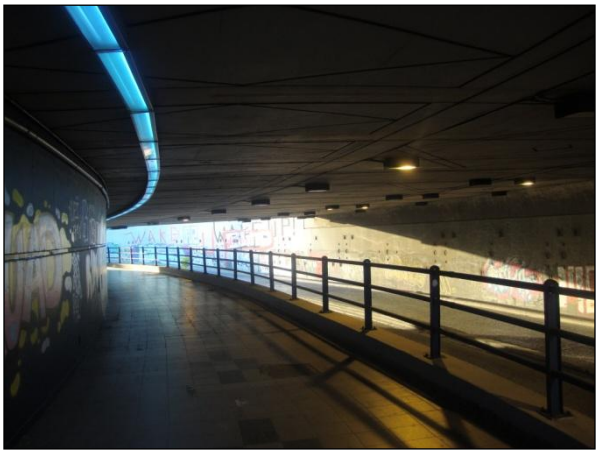
Εικόνα 4.41. Η υπόγεια διάβαση στο ύψος της Παντείου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.42. Υπόγεια διάβαση στον Άγιο Σώστη. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

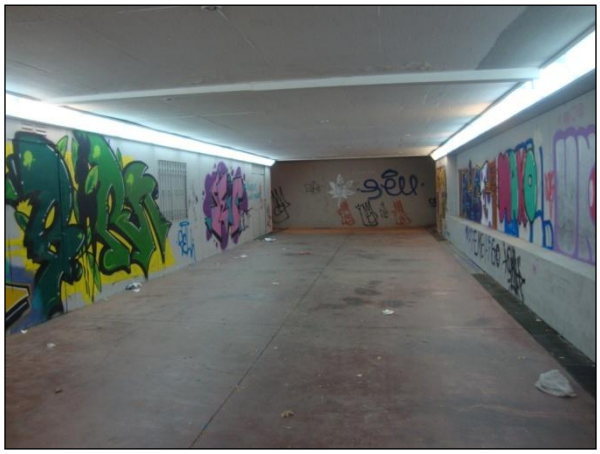
Εικόνα 4.43. Κόμβος Χαροκόπου - Αιγαίου, λήψη από την Αιγαίου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*



Εικόνα 4.44. Υπόγεια διάβαση στη Χαροκόπου. Πολύ παλιά, λειτουργούσε εμπορικό κιόσκι, όπως υποδεικνύεται από το "ΕΔΩ ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ ΤΗΛΕΚΑΡΤΕΣ" στο πράσινο αυτοκόλλητο στην είσοδο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*



Εικόνα 4.45. Διάβαση στον κόμβο Αμφιθέας.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

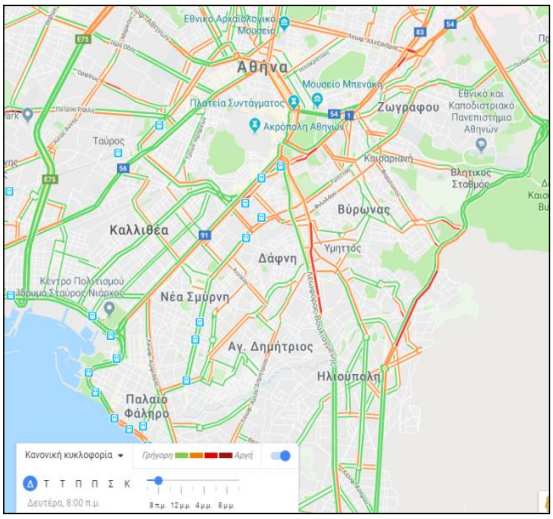
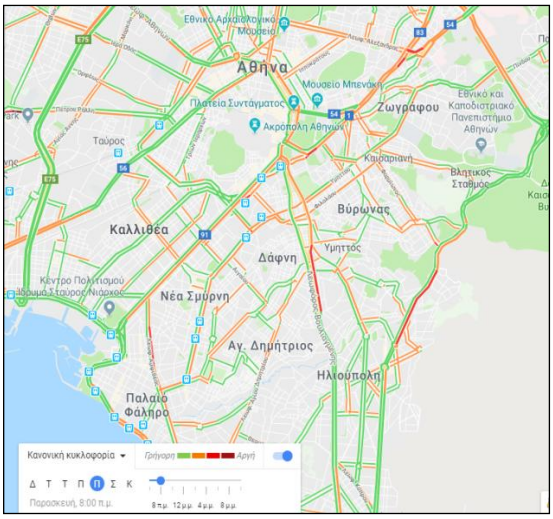
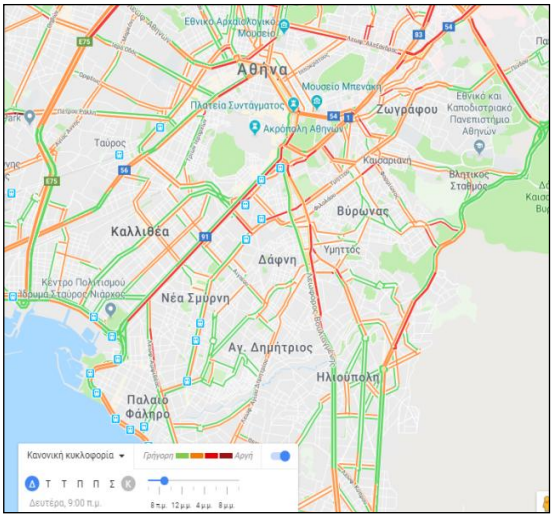
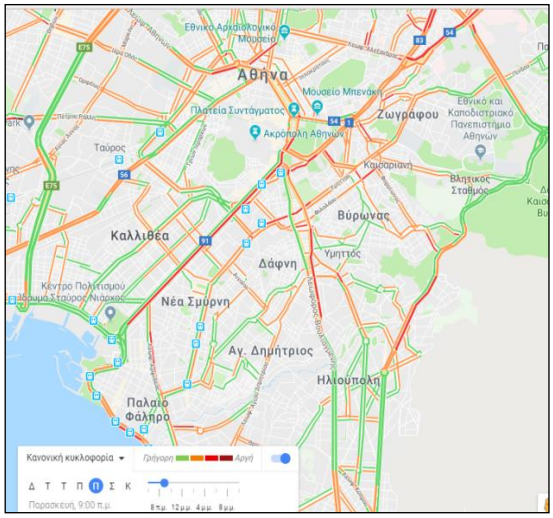
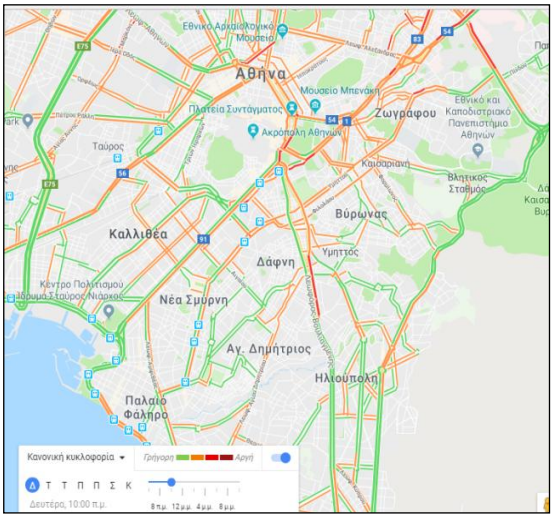
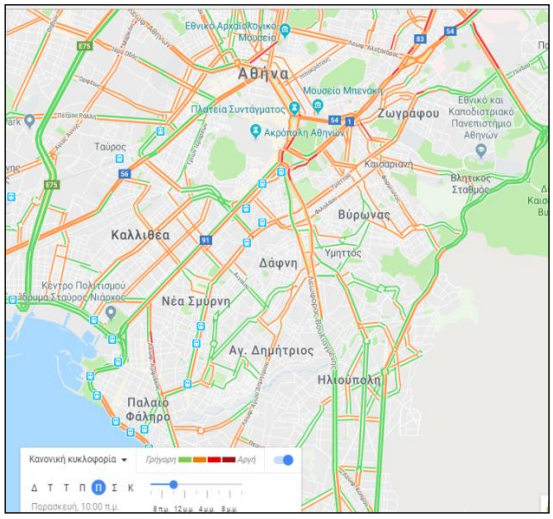


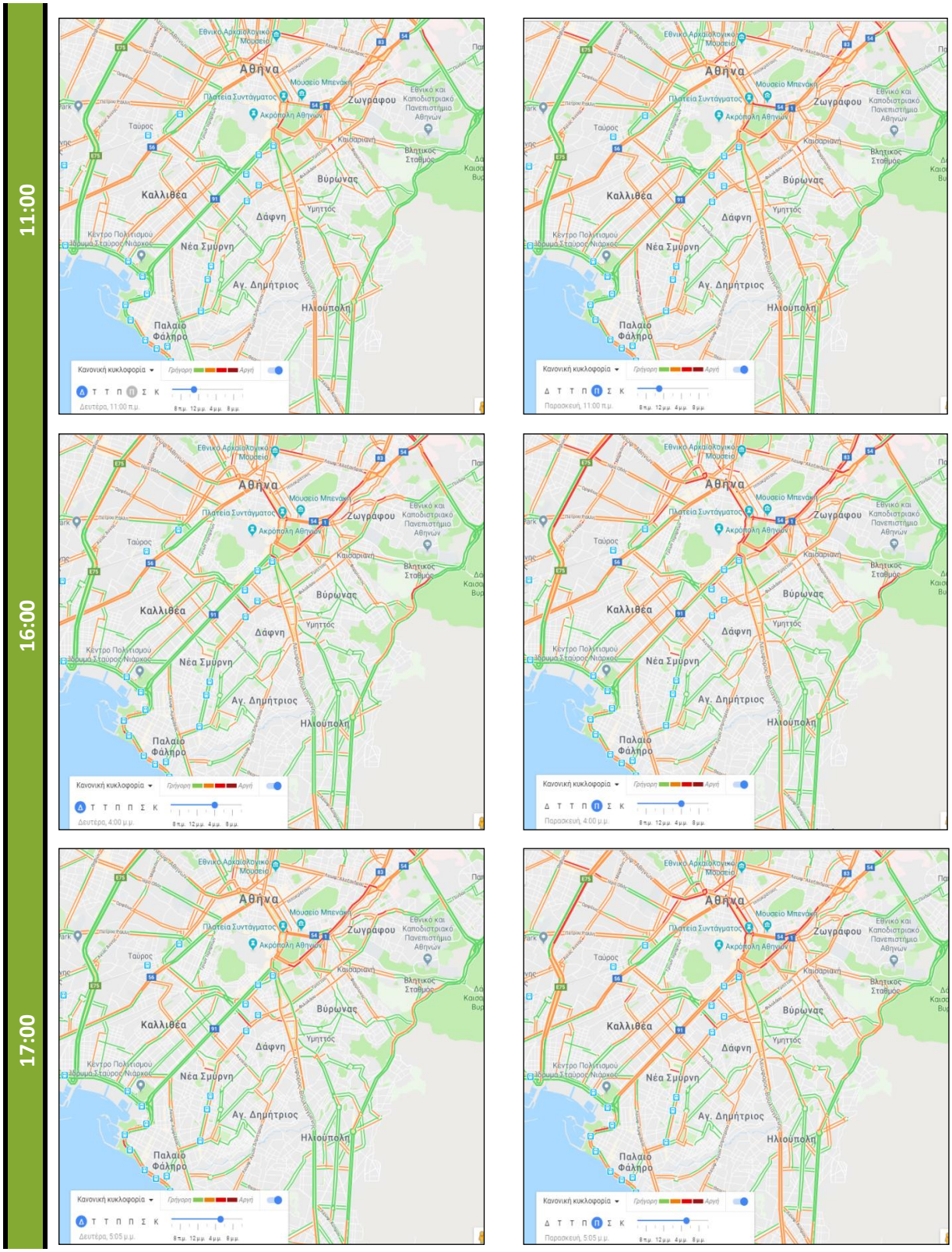
Εικόνα 4.46. Υπόγεια διάβαση στο Ευγενίδειο Ίδρυμα.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

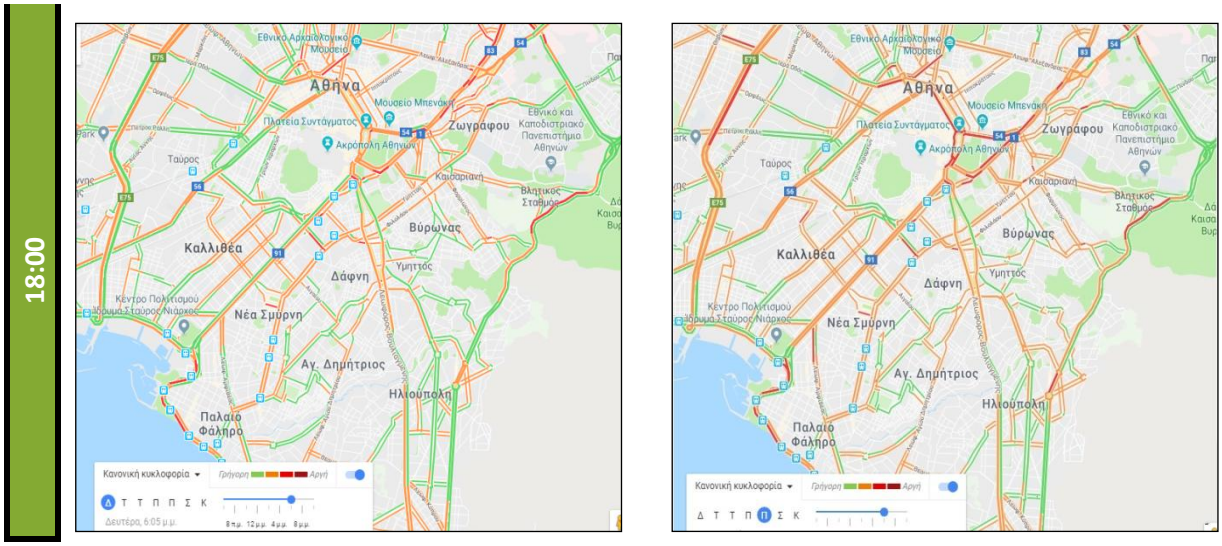
Κυκλοφοριακή ροή

Η κίνηση κατά μήκος του άξονα παρουσιάζει διακυμάνσεις. Μέσα από τα κυκλοφοριακά δεδομένα των χαρτών της Google εξάγονται βασικά συμπεράσματα για τον κυκλοφοριακό φόρτο του άξονα.

Τις καθημερινές μέρες παρατηρείται κυκλοφοριακή αιχμή τις πρωινές ώρες, στο διάστημα 08:00 – 10:00 στο ρεύμα της ανόδου. Μάλιστα, στις 09:00 η κυκλοφοριακή συμφόρηση κορυφώνεται και τα αυτοκίνητα συναντούν αργή κυκλοφορία από το ύψος της Ποσειδώνος. Κατ' αντιστοιχία, δημιουργείται μια αντίθετη ροή επιστροφής το απόγευμα, στο διάστημα 16:00 – 18:00. Εδώ γίνεται αντιληπτός ο τρόπος με τον οποίο η χωρική κατανομή της κατοικίας και της εργασίας διαμορφώνουν την κινητικότητα στην πόλη. Άνθρωποι που διαμένουν στα νότια προάστια και εργάζονται στα κεντρικά ή τα βόρεια χρησιμοποιούν το συγκεκριμένο άξονα για να μετάβαση από και προς το χώρο εργασίας με το ιδιωτικό τους όχημα. Τις Παρασκευές η κίνηση παραμένει έντονη ως αργά, ιδιαίτερα στην Αθήνα, γεγονός που συνδέεται με επισκέπτες αναψυχής.

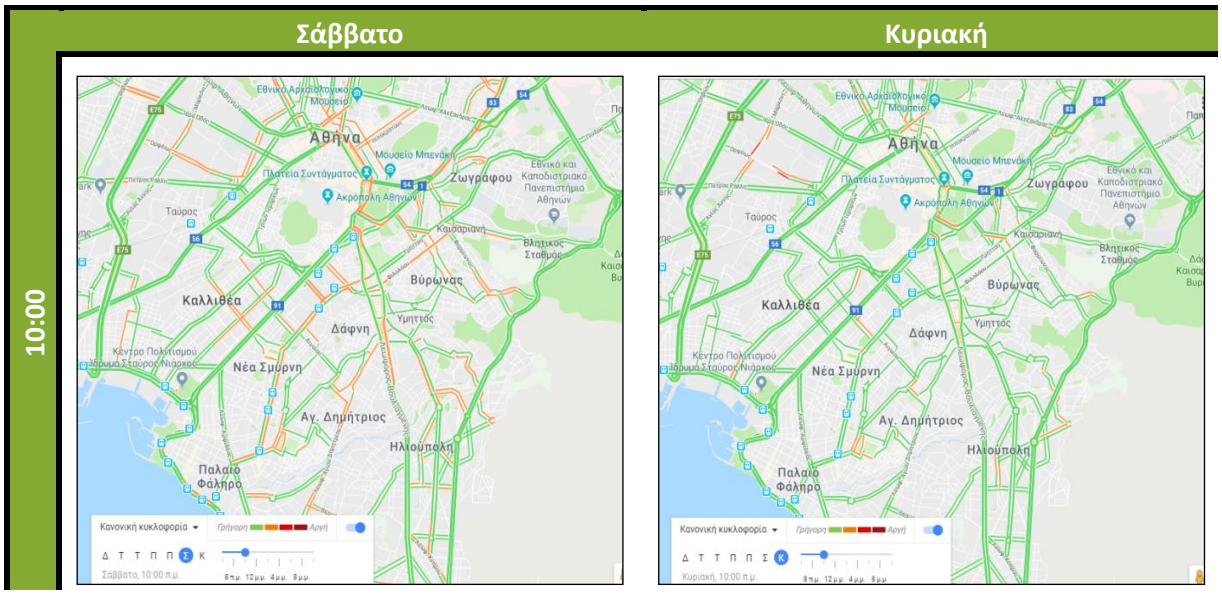
	Δευτέρα	Παρασκευή
08:00		
09:00		
10:00		


11:00
16:00
17:00
Αθήνα
Ζωγράφου
Καλλιθέα
Βύρωνας
Δάφνη
Νέα Σμύρνη
Αγ. Δημήτριος
Ηλιούπολη
Παλαιό Φάληρο
Κανονική κυκλοφορία

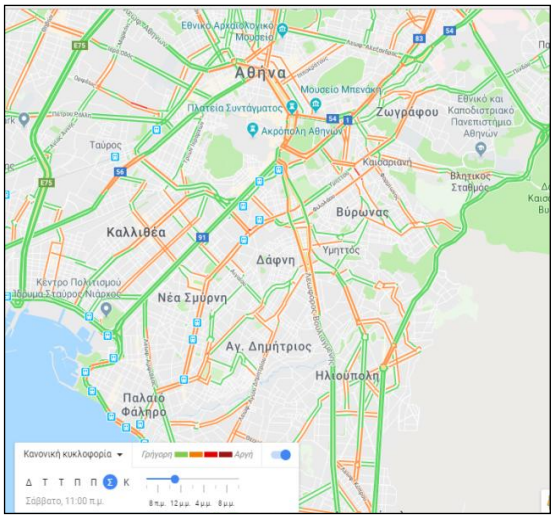


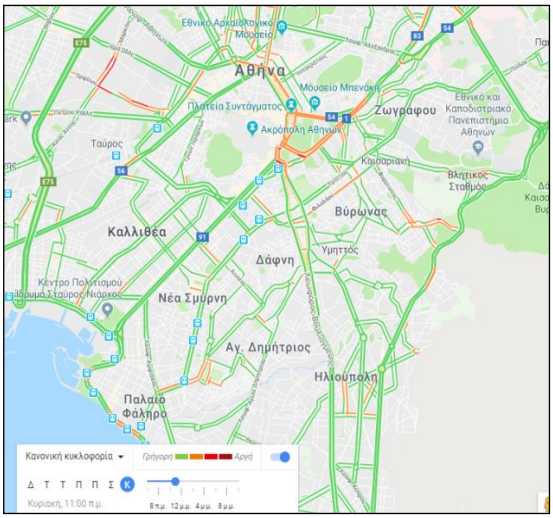
Πίνακας 4.11. Δεδομένα κυκλοφορίας στο ευρύτερο οδικό δίκτυο. Μέσος όρος της κυκλοφοριακής κατάστασης για Δευτέρες και Παρασκευές σε πρωινές και απογευματινές ώρες αιχμής. *[Πηγή: Χάρτες Google]*

Η κατάσταση το σαββατοκύριακο είναι διαφορετική. Η κυκλοφορία στη Συγγρού διεξάγεται ομαλά σε όλη τη διάρκεια της μέρας. Στον άξονα Αρδηττού και Βασιλέως Κωνσταντίνου υπάρχει αυξημένη κίνηση από τις από τις 11 ως το βράδυ.

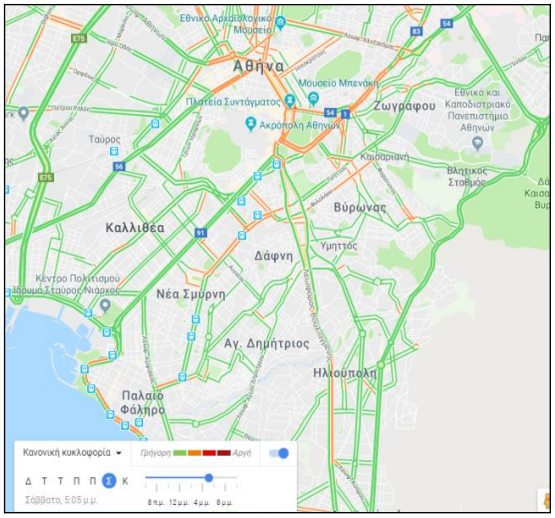


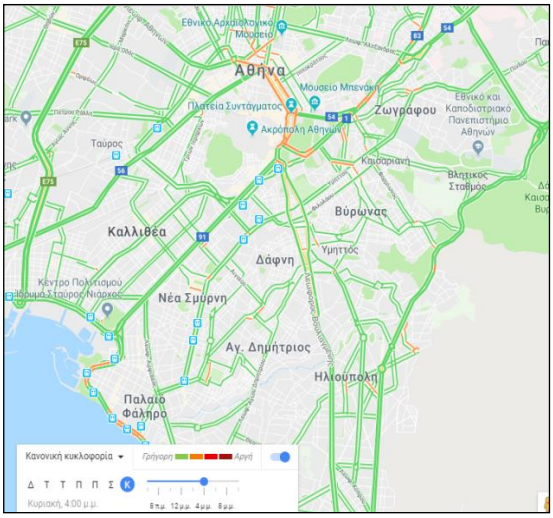
11:00



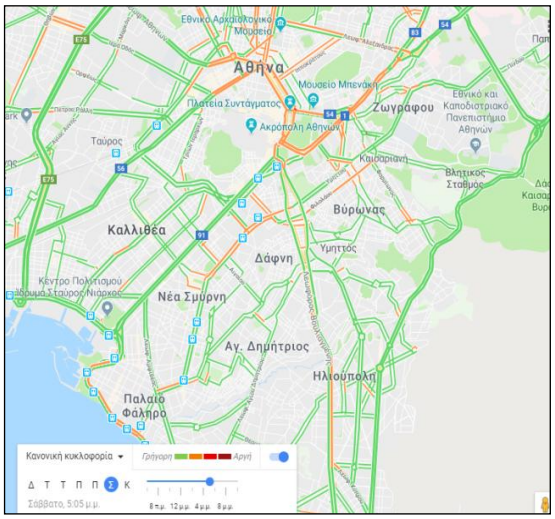


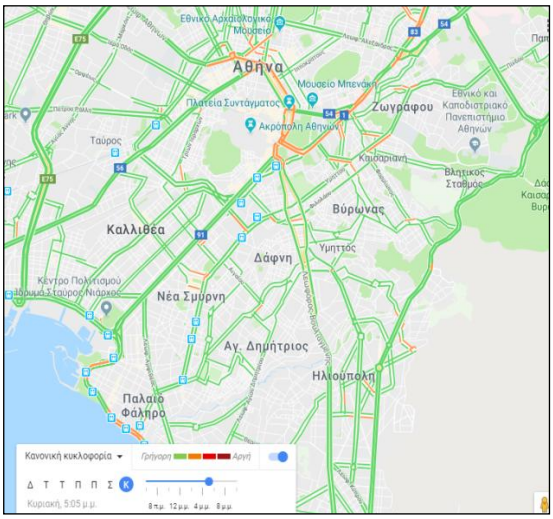
16:00

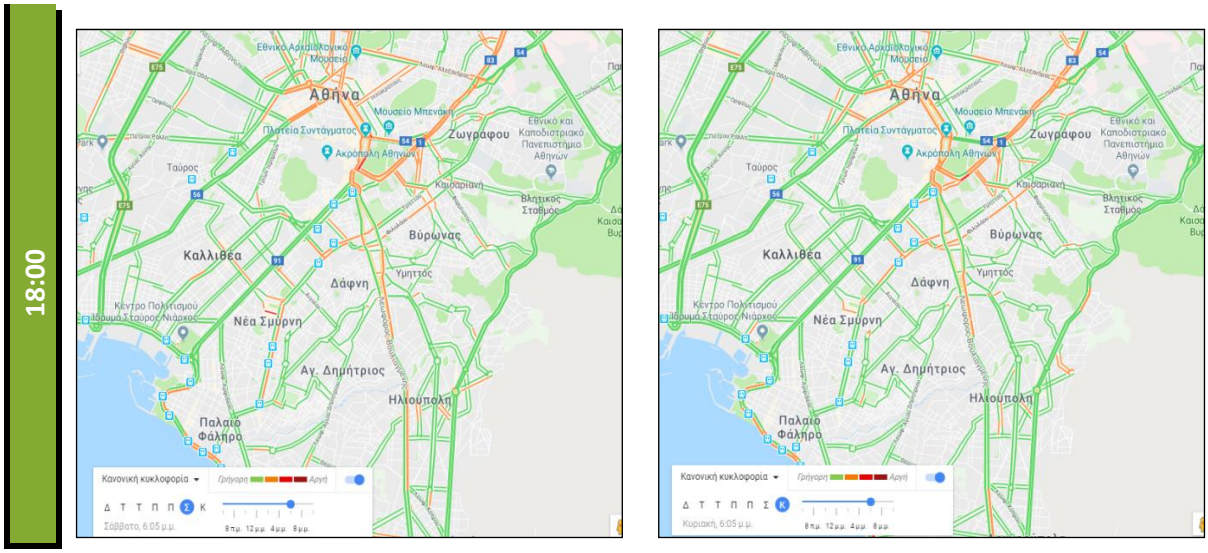




17:00







Πίνακας 4.12. Δεδομένα κυκλοφορίας στο ευρύτερο οδικό δίκτυο. Μέσος όρος της κυκλοφοριακής κατάστασης για Σάββατο και Κυριακή, πρωί και απόγευμα. *[Πηγή: Χάρτες Google]*

4.4.3. Οικιστική δομή

Αναλύοντας την οικιστική δομή, αναζητούνται τα γραμμικά και χωρικά στοιχεία που διαμορφώνουν το πολεοδομικό αποτύπωμα. Ως γραμμικά θεωρούνται τα στοιχεία της φύσης, όπως κάποια ποτάμια, ρυάκια και ρέματα, αλλά και τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά, όπως οι δρόμοι και οι συγκοινωνίες. Τα χωρικά στοιχεία αφορούν τον τρόπο χωροθέτησης και ανάπτυξης των χρήσεων γης.

Στην περιοχή μελέτης, τα γραμμικά στοιχεία που επηρέασαν την οικιστική δομή είναι το οδικό δίκτυο, η ακτογραμμή του Φαλήρου και ο Ιλισός. Η λεωφόρος Συγγρού είχε βασικό αντίκτυπο στη ρυμοτομία των γειτονιών εκατέρωθεν, αποτελώντας ένα αδιαπέραστο τείχος μεταξύ τους. Άλλες μεγάλες οδικές αρτηρίες που διαιρούν την περιοχή είναι η Βασιλίσσης Σοφίας, η Βασιλέως Αλεξάνδρου, η Βουλιαγμένης, η Λαγουμιτζή, η Αμφιθέας, η Λάμπρου Κατσώνη και η Ποσειδώνος.

Στα χωρικά στοιχεία μπορούμε να εντάξουμε τις έντονες οικονομικές δραστηριότητες του τριτογενή τομέα. Τα υπερτοπικά και τοπικά κέντρα των δήμων επηρέασαν την οικιστική δομή και τις λειτουργίες στην περιοχή. Μεγαλύτερη είναι η επιρροή του υπερτοπικού κέντρου της Αθήνας, το οποία διαμόρφωσε ένα φάσμα λειτουργιών, κυρίως διοικητικού και τουριστικού χαρακτήρα, στον οδικό άξονα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι άλλα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά στην περιοχή, όπως το ανάγλυφο με τα έντονα υψώματα (λόφος Σικελίας, λόφος Αρδηττού, Λόφος Φιλοπάππου, βράχος Ακρόπολης) και προστατευμένες χρήσεις γης, κυρίως αρχαιολογικού και πολιτιστικού περιεχομένου, έθεσαν εμπόδια στην διάχυση της πόλης και περιορισμούς στην ανάπτυξη των μεταφορικών ροών.

4.4.4. Χρήσεις γης

Στην περιοχή μελέτης διαπιστώνεται έντονη ποικιλομορφία στις χρήσεις γης. Απορρέει, δε, το συμπέρασμα ότι σε όλο το μήκος έχουν τοπικό και μητροπολιτικό χαρακτήρα, γεγονός που αποδεικνύει την σημαντική θέση του οδικού άξονα στο λεκανοπέδιο. Αν και διαφοροποιούνται έντονα μεταξύ των 4 λεωφόρων, στη γενική εικόνα της περιοχής διαπιστώνεται ότι κυριαρχούν οι υπηρεσίες και το εμπόριο, ενώ η παρουσία χώρων με πολιτιστικές και ψυχαγωγικές χρήσεις είναι αισθητή, κυρίως στην περιοχή του δήμου Αθηναίων. Οι υπηρεσίες που χωροθετούνται αφορούν γραφεία εταιριών και τη δημόσια διοίκηση. Η κατοικία απουσιάζει στο πρόσωπο των λεωφόρων, με εξαίρεση τη λεωφόρο Καλλιρρόης όπου κυριαρχεί στους ορόφους. Υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι

αρκετά διαμερίσματα αξιοποιούνται τουριστικά, μέσω δημοφιλών ηλεκτρονικών ιστοσελίδων, όπως Airbnb και Booking. Αναξιοποίητο κτιριακό δυναμικό, κυρίως επαγγελματικοί χώροι, εντοπίζεται κατά κόρον στον άξονα της Καλλιρρόης ως στο μέσο της λεωφόρου Συγγρού.

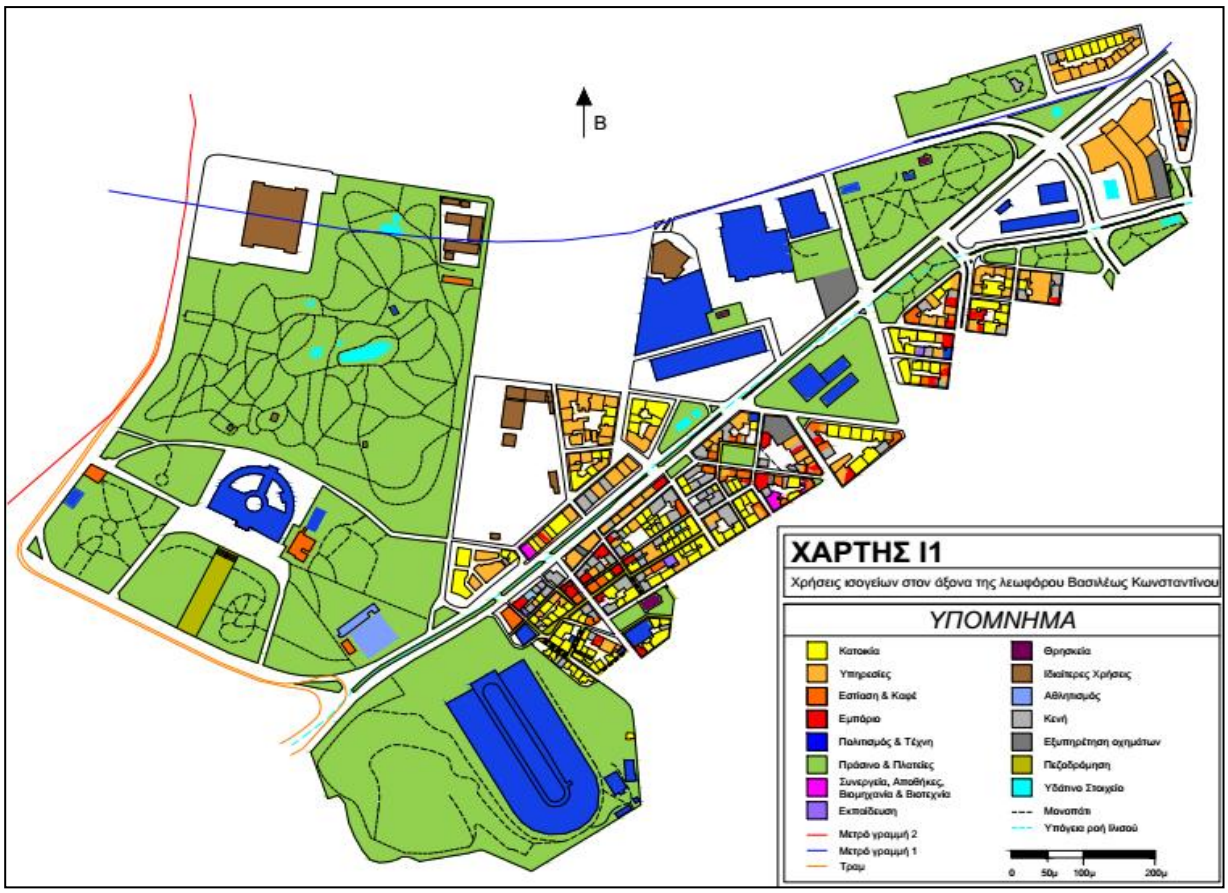
Οι υφιστάμενες χρήσεις δεν παρεκκλίνουν σε μεγάλο βαθμό από τις θεσμοθετημένες των δήμων, όπως ορίστηκαν στην Ενότητα 4.3.3. Ωστόσο, ορισμένες αποθήκες και συνεργεία αυτοκινήτων στις γειτονιές εκατέρωθεν της Καλλιρρόης και στην Καλλιθέα μπορεί να ξεφεύγουν από τους περιορισμούς που ορίζει η γενική κατοικία για αυτά.

Λεωφόρος Βασιλέως Κωνσταντίνου

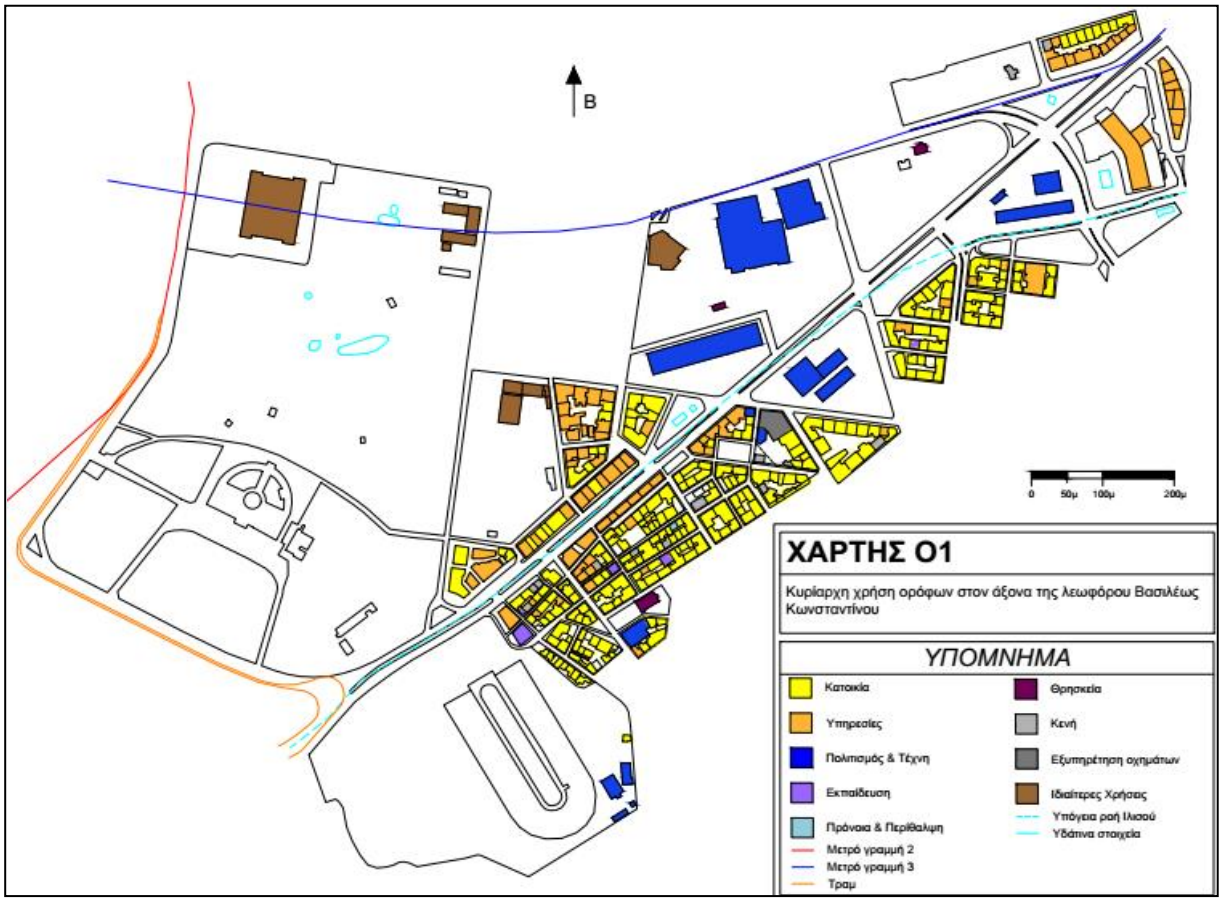
Επί της λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου κυριαρχούν ολοκληρωτικά οι υπηρεσίες, το πολιτιστικό στοιχείο και οι πράσινοι και ελεύθεροι χώροι. Κατοικία και εμπορικές δραστηριότητες εμφανίζονται πιο εσωτερικά, στην ανατολική πλευρά, όπου αναπτύσσεται το Παγκράτι. Η δυτική πλευρά εντάσσεται στα όρια του ιστορικού κέντρου της Αθήνας.

Στο άνω τμήμα, προς τη συμβολή με τη λεωφόρο Βασιλίσσης Σοφίας, υπάρχουν υποδομές πολιτισμού και εκπαίδευσης: το Βυζαντινό Μουσείο με τον κήπο του, το Πολεμικό Μουσείο, το Ωδείο Αθηνών, η υπό κατασκευή Εθνική Πινακοθήκη, και το Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών. Στο αστικό τοπίο ξεχωρίζει το επιβλητικό ξενοδοχείο Hilton, πλάι στο οποίο έχουν αναπτυχθεί επιχειρήσεις εστίασης, αναψυχής και προσωπικών υπηρεσιών. Παράλληλα, εντοπίζεται μια σειρά από ανοικτούς χώρους: το πάρκο Ευαγγελισμού, το πάρκο Ριζάρη, η πλατεία Μεγάλου του Γένους Σχολή, η πλατεία Μαδρίτης, το πάρκο Νηρηίδων, το πάρκο Ναϊάδων και η πλατεία Τρούμαν. Προς τη συμβολή με την Αρδηττού, εντοπίζεται μια δεύτερη ομάδα πράσινων χώρων και πολιτιστικών δραστηριοτήτων: το Παναθηναϊκό Στάδιο, ο Εθνικός Κήπος, το Ζάππειο, ο λόφος του Αρδηττού και το Εθνικό Γυμναστήριο Φωκιανού. Στο κτιριακό δυναμικό που παρεμβάλλεται μεταξύ τους, διαπιστώνεται ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών με πρεσβείες, γραφεία εταιριών, ιατρεία, τόσο στο ισόγειο όσο και στους ορόφους. Ακόμα, υπάρχουν μεγάλοι χώροι στάθμευσης ιδιωτικού χαρακτήρα, υπόγειοι και σε κτίρια. Η κενή χρήση είναι περιορισμένη και δεν αφορά ολόκληρα κτίρια. Εμπορικά καταστήματα απουσιάζουν από το πρόσωπο της λεωφόρου. Εντύπωση προκαλούν τα ευρήματα της αρχαιολογικής σκαπάνης κατά την υλοποίηση των έργων του μετρό στο πάρκο Ριζάρη και το Ζάππειο, τα οποία εκτίθενται σε κατάλληλα διαμορφωμένους χώρους.

Πιο εσωτερικά, η κατάσταση διαφοροποιείται. Στη δυτική πλευρά εντοπίζονται κάποιες κατοικίες, όμως οι υπηρεσίες κυριαρχούν, καθότι η αξία γης είναι ιδιαίτερα υψηλή. Σε ισόγεια και ορόφους δεν παρουσιάζονται σημαντικές διαφοροποιήσεις. Εκεί βρίσκονται το αστυνομικό τμήμα Συντάγματος και το Προεδρικό Μέγαρο. Στον αντίποδα, η ανατολική πλευρά, χαρακτηρίζεται από πυκνή δόμηση με κατοικίες και εντοπίζονται κέντρα γειτονιάς γύρω από την πλατεία Προσκόπων, την οδό Ερατοσθένους και την οδό Σπύρου Μερκούρη. Στα κέντρα γειτονιάς η κατοικία κυριαρχεί στους ορόφους και τα ισόγεια εμφανίζουν ποικιλία χρήσεων, κυρίως δραστηριότητες εμπορίου και αναψυχής· ωστόσο τα κενά καταστήματα είναι αρκετά. Το τμήμα μεταξύ του Παναθηναϊκού Σταδίου και της οδού Παυσανίου αποτελεί μια γειτονιά ήπιας κυκλοφορίας, με περιορισμό των αυτοκινήτων και εκτεταμένες πεζοδρομήσεις που υλοποιήθηκαν την προηγούμενη δεκαετία. Ανεβαίνοντας προς τον Ιερό Ναό Αγίου Σπυρίδωνος Σταδίου και το υπό υλοποίηση Μουσείου Μοντέρνας Τέχνης Γουλανδρή, η κλίση του αναγλύφου αυξάνεται απότομα και υπάρχουν κλίμακες.



Χάρτης 4.16. Χρήσεις στα ισόγεια στον άξονα της λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου. *[Ιδία επεξεργασία]*

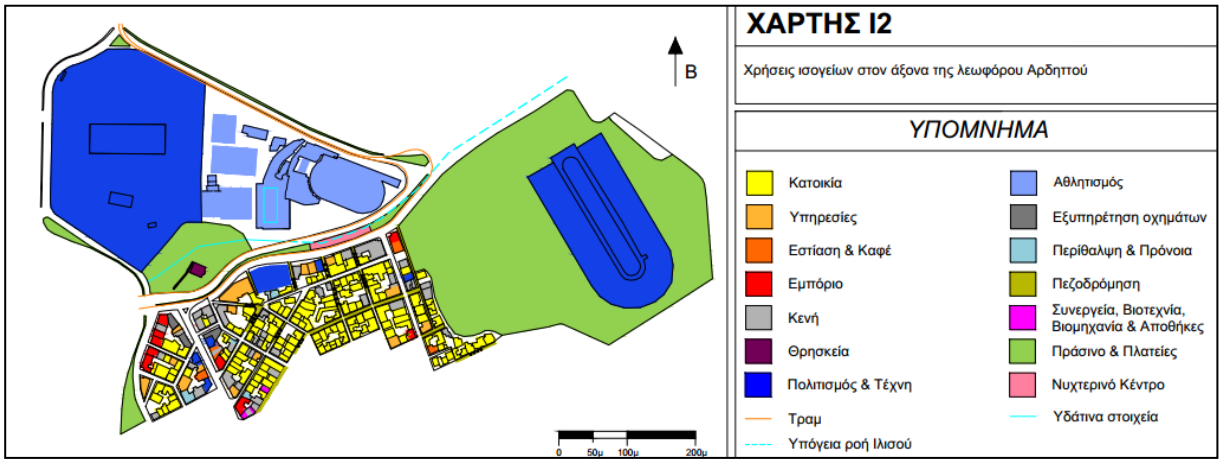


Χάρτης 4.17. Κυρίαρχη χρήση ορόφων στον άξονα της λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου. *[Ιδία επεξεργασία]*

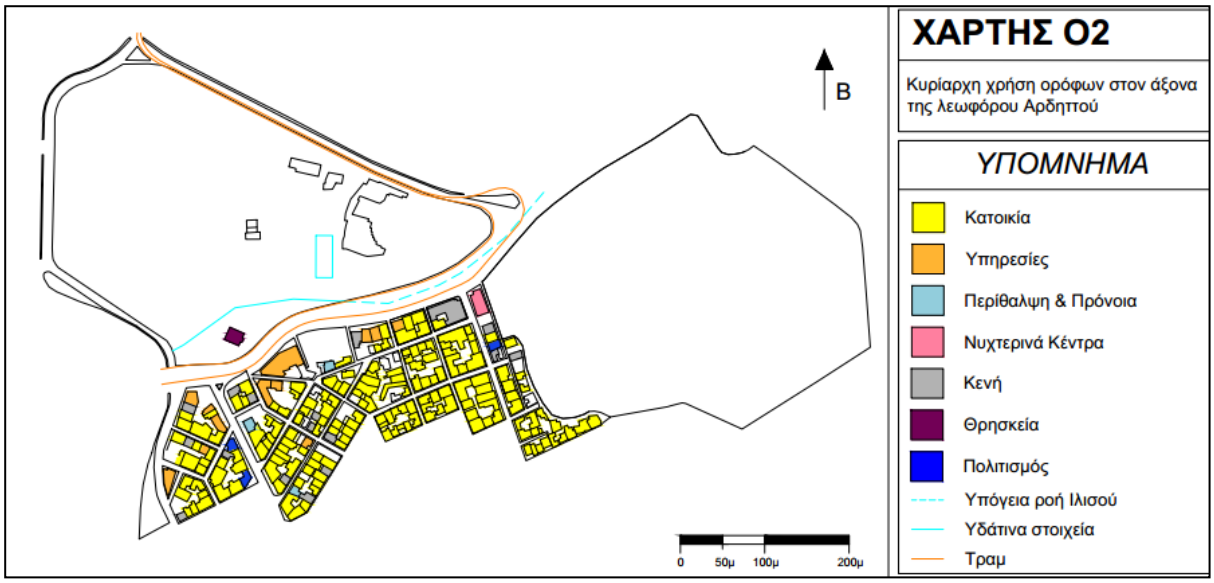
Λεωφόρος Αρδηττού

Επί της Αρδηττού εντοπίζεται η γραφική συνοικία του Μετς και το οικοδομικό τετράγωνο που περιλαμβάνει τον αρχαιολογικό χώρο του Ολυμπιείου και τις αθλητικές εγκαταστάσεις του Εθνικού Γυμναστικού Συλλόγου. Στην κεντρική νησίδα της λεωφόρου εντοπίζεται ένα νυχτερινό κέντρο που λειτουργεί τη θερινή σεζόν. Στο πρόσωπο συνυπάρχουν υπηρεσίες και κατοικία, ενώ στα ακραία τμήματα υπάρχουν εμπορικές δραστηριότητες. Εντύπωση προκαλεί μια μεγάλη έκταση περιφραγμένη με μεταλλικά πάνελ που προσδιορίζεται με ειδική σήμανση ως θέση Ναού Αρτέμιδος Αγροτέρας. Η κενή χρήση είναι κι εδώ περιορισμένη.

Πιο εσωτερικά, αναπτύσσονται κελύφη κατοικίας, σε ισόγειο και ορόφους, που χαρακτηρίζονται με ήπια κυκλοφορία, στενά δρομάκια και εκτεταμένες πεζοδρομήσεις. Εξαιτίας της μεγάλης κλίσης του αναγλύφου, τα αρκετοί δρόμοι του Μετς διαθέτουν κλίμακες. Επί της οδού Αναπαύσεως που οριοθετεί το Μετς, συναντάται το Μουσείο Γλυπτών και Ομοιωμάτων της γλύπτριας Λουκίας Γεωργαντή και η Ιατροδικαστική Υπηρεσία Αθηνών. Στα ισόγεια συγκεντρώνονται εμπορικές δραστηριότητες, υπηρεσίες και χώροι στάθμευσης, ενώ στους ορόφους εμφανίζεται κατοικία. Προχωρώντας, συναντώνται πολυκατοικίες κατοικιών, ενώ επί της λεωφόρου Καρέα υπάρχει εμπόριο στο ισόγειο και κατοικίες στους ορόφους.



Χάρτης 4.18. Χρήσεις στα ισόγεια στον άξονα της λεωφόρου Αρδηττού. *[Ιδία επεξεργασία]*



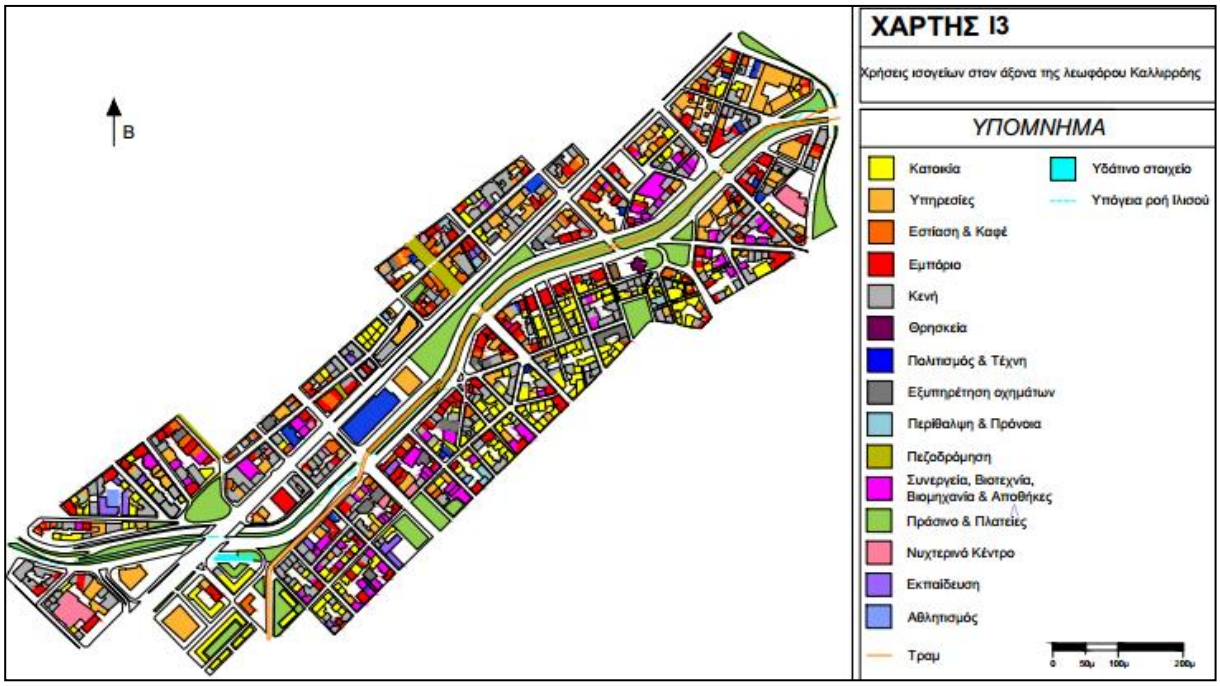
Χάρτης 4.19. Κυρίαρχη χρήση ορόφων στον άξονα της λεωφόρου Αρδηττού. *[Ιδία επεξεργασία]*

Λεωφόρος Καλλιρρόης

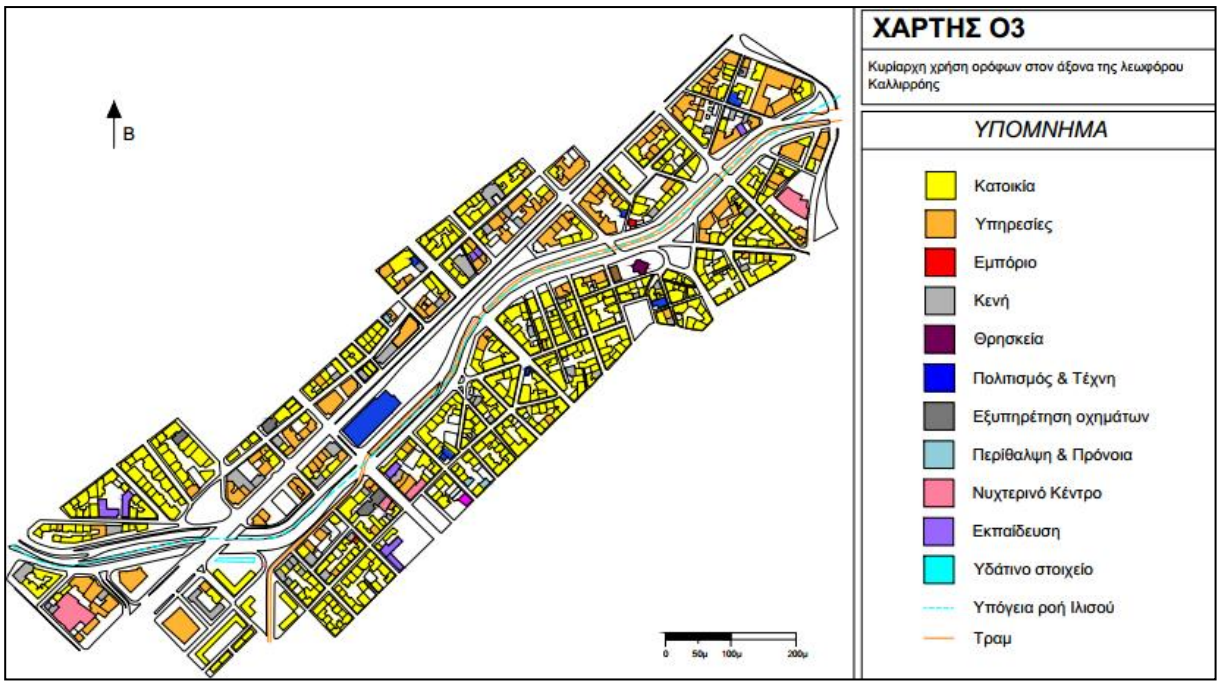
Στο άξονα της λεωφόρου Καλλιρρόης εντοπίζονται οι συνοικίες Βεΐκου, Κουκάκι, στα δυτικά, και Κυνοσάργους, Νέος Κόσμος, Δουργούτι στα ανατολικά. Υπάρχει έντονη πολυμορφία χρήσεων γης. Η κατοικία κυριαρχεί στους ορόφους και απουσιάζει σε γενικές γραμμές από τα ισόγεια, με εξαίρεση περιμετρικά της Ηρακλέους και της πλατείας Κυνοσάργους. Οι οικονομικές δραστηριότητες που αφορούν την αυτοκίνηση είναι ιδιαίτερα πυκνές, καθώς στα ισόγεια αναπτύσσονται χώροι εξυπηρέτησης οχημάτων, συνεργεία και εμπορικά καταστήματα με αξεσουάρ, ανταλλακτικά και αντιπροσωπίες. Στο Κουκάκι υπάρχουν πολλά καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος. Η κενή χρήση είναι ιδιαίτερα ισχυρή στα ισόγεια, ενώ στη συμβολή με τη Συγγρού εντοπίζονται μερικά αναξιοποίητα κτίρια. Οι ελεύθεροι χώροι είναι περιορισμένοι και κατακερματισμένοι: η δενδροφυτευμένη κεντρική νησίδα από όπου διέρχεται το τραμ, η πλατεία Κυνοσάργους, το πάρκο Ελλήνων Ολυμπιονικών και κάποια μικρά πάρκα επί της οδού Φαλήρου, της Αμβροσίου Φραντζή, στις προσφυγικές κατοικίες και στον Ιερό Ναό Αγίου Παντελεήμονος Ιλισού. Στους χώρους πολιτισμού και αναψυχής της περιοχής συγκαταλέγονται το Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, το Σπίτι του Παραμυθιού, ο κινηματογράφος Μικρόκοσμος, το Θέατρο του Νέου Κόσμου, η μουσική σκηνή ο Σταυρός του Νότου. Στην περιοχή εντοπίζονται τα αρχαιολογικά ευρήματα από την αρχαία πόλη και το Θεμιστόκλειο Τείχος στην οδό Διαμαντοπούλου, τη Μιχαήλ Κοκκίνη και τη Φαλήρου στο ύψος της Πετμεζά. Εντύπωση προκαλεί η περίφραξη με μεταλλικά πάνελ τμήματος του οικοδομικού τετραγώνου που περικλείεται από τις οδούς Νέγρη, Νάκου και Δοντά που εικάζεται ότι γίνονται ανασκαφές για το αρχαίο νεκροταφείο. Στη συμβολή με τη Συγγρού και τον ανισόπεδο κόμβο ξεχωρίζουν οι προσφυγικές κατοικίες που σήμερα στεγάζουν ως επί των πλείστον μετανάστες.

Στα πάνω δυτικό άκρο κυριαρχούν οι υπηρεσίες και ιδίως οι τουριστικές, με επιχειρήσεις ενοικίασης αυτοκινήτων, επιχειρήσεις συναλλάγματος, ταξιδιωτικά πρακτορεία, ξενοδοχειακές μονάδες, εστιατόρια και αναψυκτήρια. Στο τμήμα αυτό χωροθετούνται τα γραφεία της Περιφέρειας Αττικής και της ΔΕΔΔΗΕ, ενώ εντοπίστηκαν και ημιτελή κτίρια.

Πεζοδρομημένα τμήματα εντοπίζονται στο Κουκάκι και τη Βεΐκου, ενισχύοντας τη λειτουργία των χώρων αναψυχής. Επίσης, στην πλατεία Κυνοσάργους διατηρείται ήπια κυκλοφορία εξαιτίας των κλιμάκων, των στενών οδών και των πεζοδρομημένων τμημάτων.



Χάρτης 4.20. Χρήσεις στα ισόγεια στον άξονα της λεωφόρου Καλλιρρόης. *[Ιδία επεξεργασία]*



Χάρτης 4.21. Κυρίαρχη χρήση ορόφων στον άξονα της λεωφόρου Καλλιρρόης. *[Ιδία επεξεργασία]*

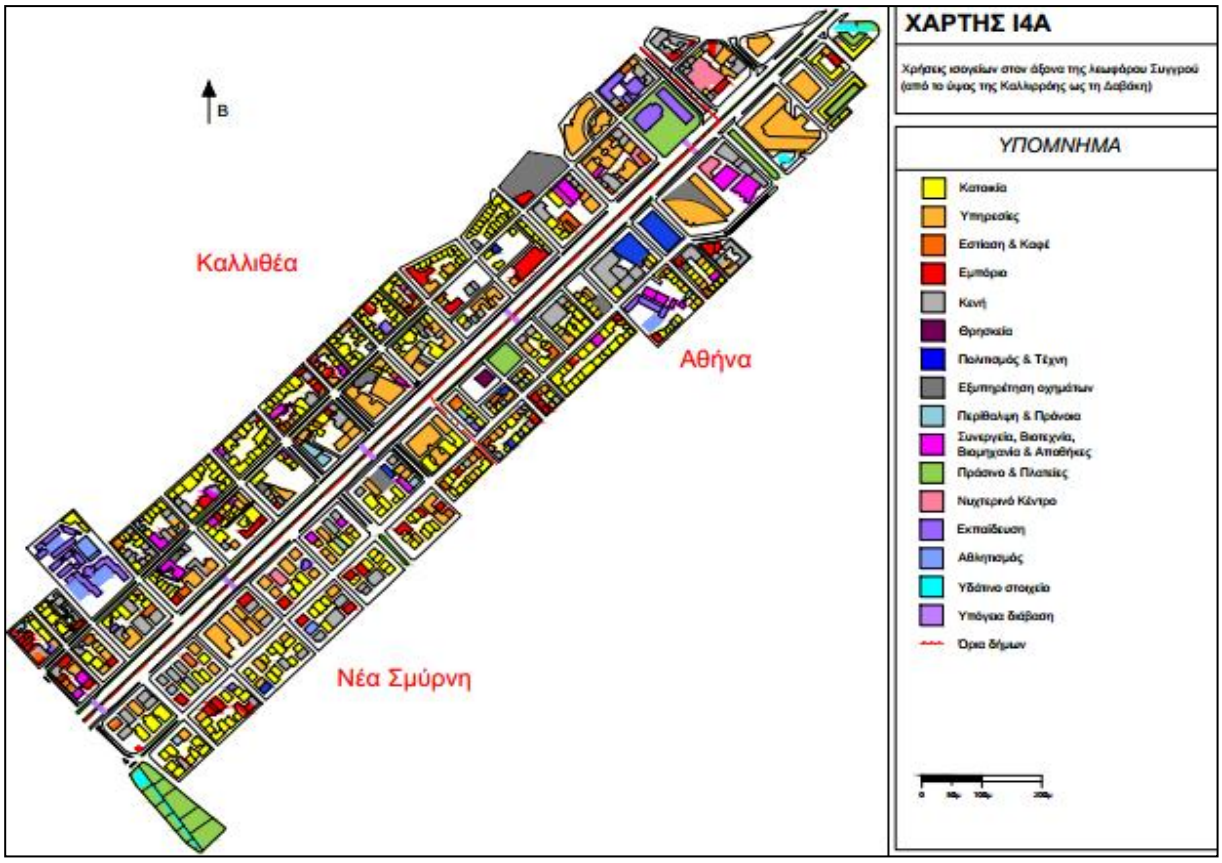
Λεωφόρος Συγγρού

Το τμήμα της Συγγρού που μελετάται είναι αυτοκινητόδρομος υψηλών ταχυτήτων. Στο μέτωπο της οδού απουσιάζει η κατοικία, ενώ εντοπίζονται μεγάλα επιβλητικά κτίρια, που στεγάζουν διαφόρων ειδών εταιριών, με κυρίαρχες τις ασφαλιστικές και τις ναυτιλιακές, ξενοδοχεία και υπηρεσίες υγείας. Ταυτόχρονα, εντοπίζονται αντιπροσωπίες αυτοκινήτων με μεγάλους εκθεσιακούς χώρους και πολυκαταστήματα. Ένα ακόμα χαρακτηριστικό είναι η χωροθέτηση καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος και καφετεριών διάσπαρτα στην περιοχή. Τα νυχτερινά κέντρα είναι ελάχιστα, ενώ εντοπίζονται και 2-3 οίκοι ανοχής. Επιπλέον, υπάρχουν αρκετοί ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης, τόσο υπόγεια, όσο σε γήπεδα και κτίρια. Οι πολιτιστικοί χώροι που εντοπίζονται είναι: η Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών, το Γυάλινο Μουσικό θέατρο, το Ίδρυμα Ευγενίδου, το Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, το Μουσείο Αφής και ο κινηματογράφος ODEON και ο θερινός κινηματογράφος Διονυσία. Στον αντίποδα, οι ελεύθεροι και πράσινοι χώροι είναι ελάχιστοι: η πλατεία Χρυσοστόμου Σμύρνης, η πλατεία Αρμενίων, το πάρκο στον Άγιο Σώστη, ο δενδροφυτευμένος προαύλιος χώρος του Πάντειου Πανεπιστήμιου και το πάρκο στο ΚΠΙΣΝ.

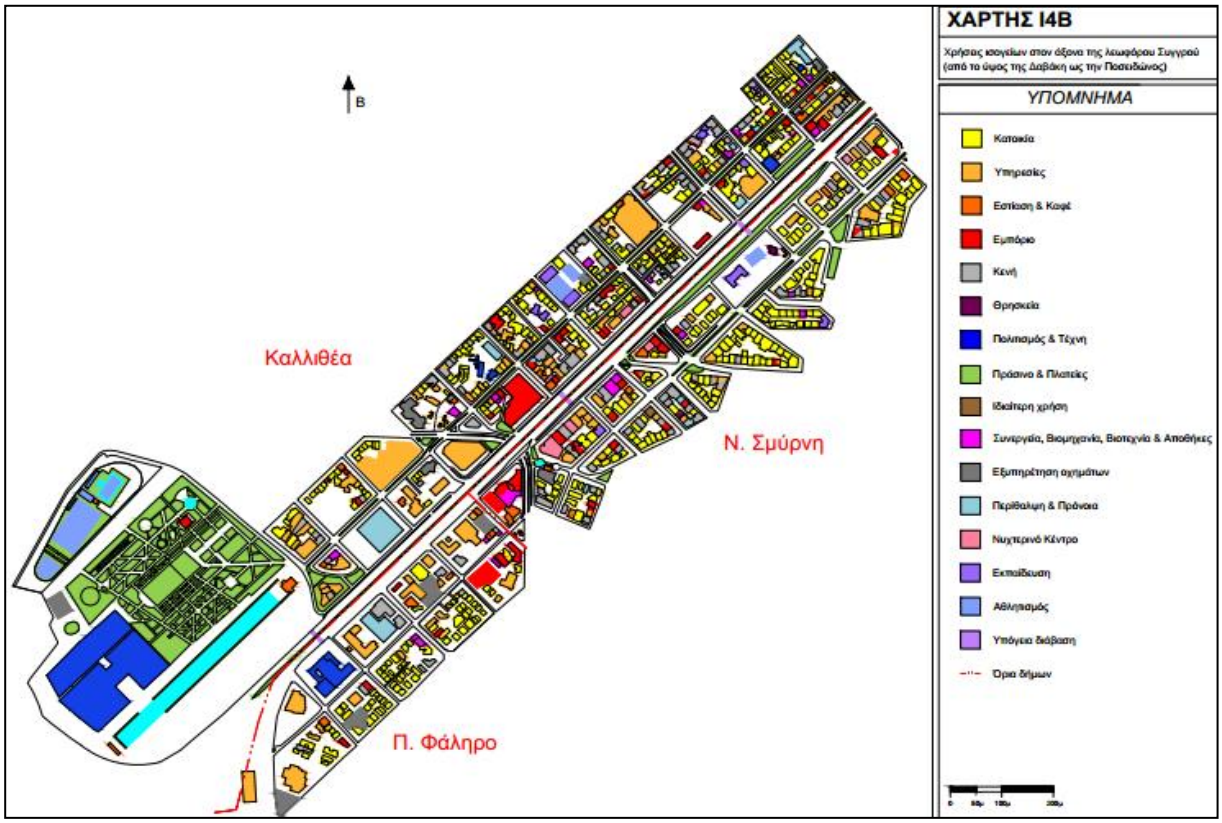
Η κατοικία ενισχύεται καθώς απομακρυνόμαστε από το μέτωπο της λεωφόρου και κυριαρχεί ολοκληρωτικά στους ορόφους στα εσωτερικά οικοδομικά τετράγωνα, όπου σηματοδοτείται η έναρξη πυκνών οικιστικών πυρήνων. Στην Καλλιθέα και το δήμο Αθηναίων η πολυμορφία των χρήσεων είναι μεγάλη και σε αρκετά κτίρια κατοικιών υπάρχουν ημιυπόγεια που χρησιμοποιούνται ως αποθήκη ή για διάφορες άλλες δραστηριότητες, το είδος των οποίων ήταν αδύνατο να διερευνηθεί· κατατάχθηκαν δε στο επίπεδο της βιομηχανίας – βιοτεχνίας. Στον αντίποδα, στη Νέα Σμύρνη στα ισόγεια εμφανίζονται κυρίως εμπορικές δραστηριότητες και προσωπικές υπηρεσίες. Στο Παλαιό Φάληρο, επικρατεί μια παρόμοια κατάσταση με τη διαφορά ότι η δόμηση είναι πιο αραιή.

Η κενή χρήση, σε όλη την περιοχή, εμφανίζεται ως επί των πλείστων στα ισόγεια και ατονεί όσο πλησιάζουμε στη θάλασσα. Στο μέτωπο της λεωφόρου ελάχιστα κτίρια είναι στο σύνολό τους αναξιοποίητα, αν και σε επίπεδο ισογείου ή μεμονωμένων ορόφων υπάρχουν αρκετά κενοί επαγγελματικοί χώροι. Τα κενά ισόγεια στο εσωτερικό, στη Νέα Σμύρνη, την Καλλιθέα και το δήμο Αθηναίων, υποδεικνύουν την πτώση των εμπορικών δραστηριοτήτων σε επίπεδο γειτονιάς. Στο

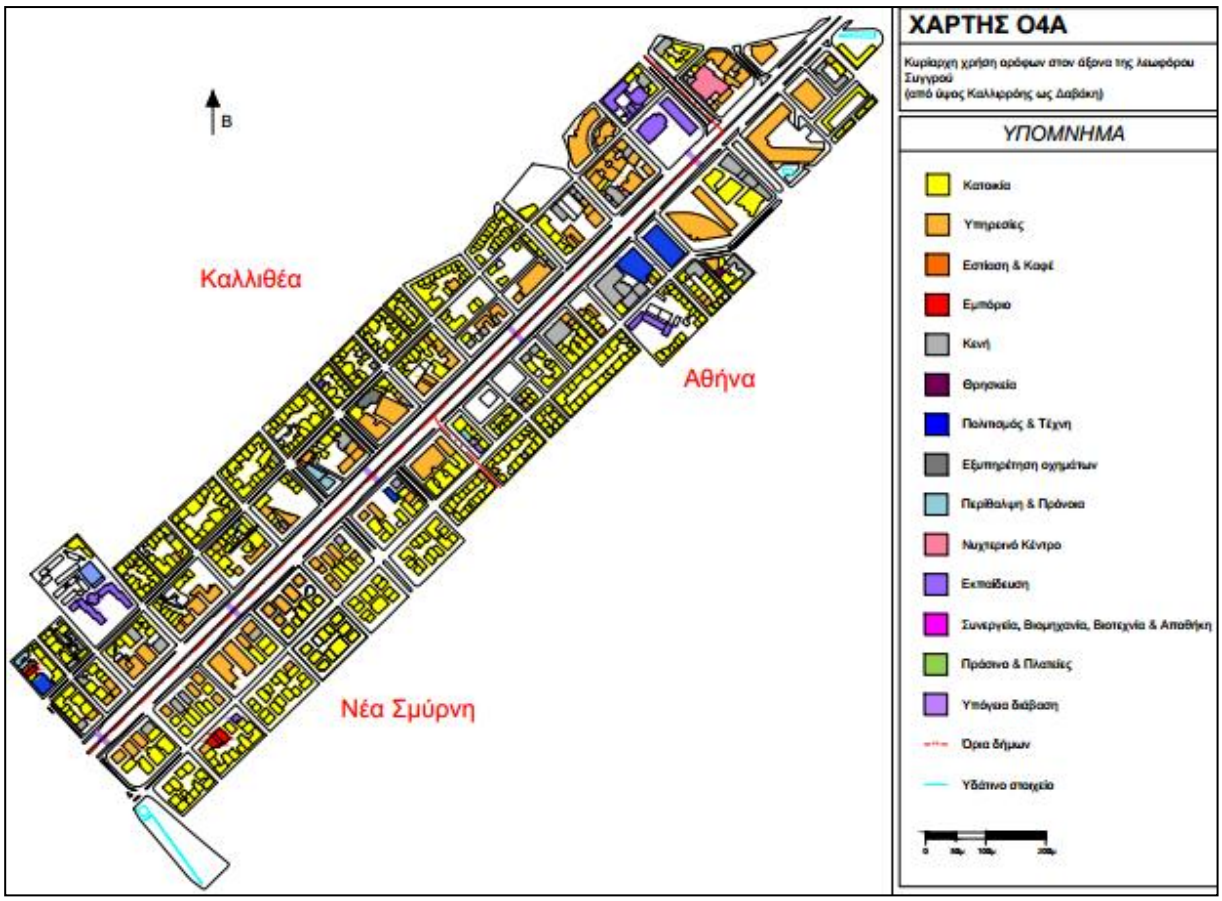
Παλαιό Φάληρο όπου η γης έχει υψηλή αξία αλλά και εκμετάλλευση, η κενή χρήση είναι εξαιρετικά περιορισμένη.



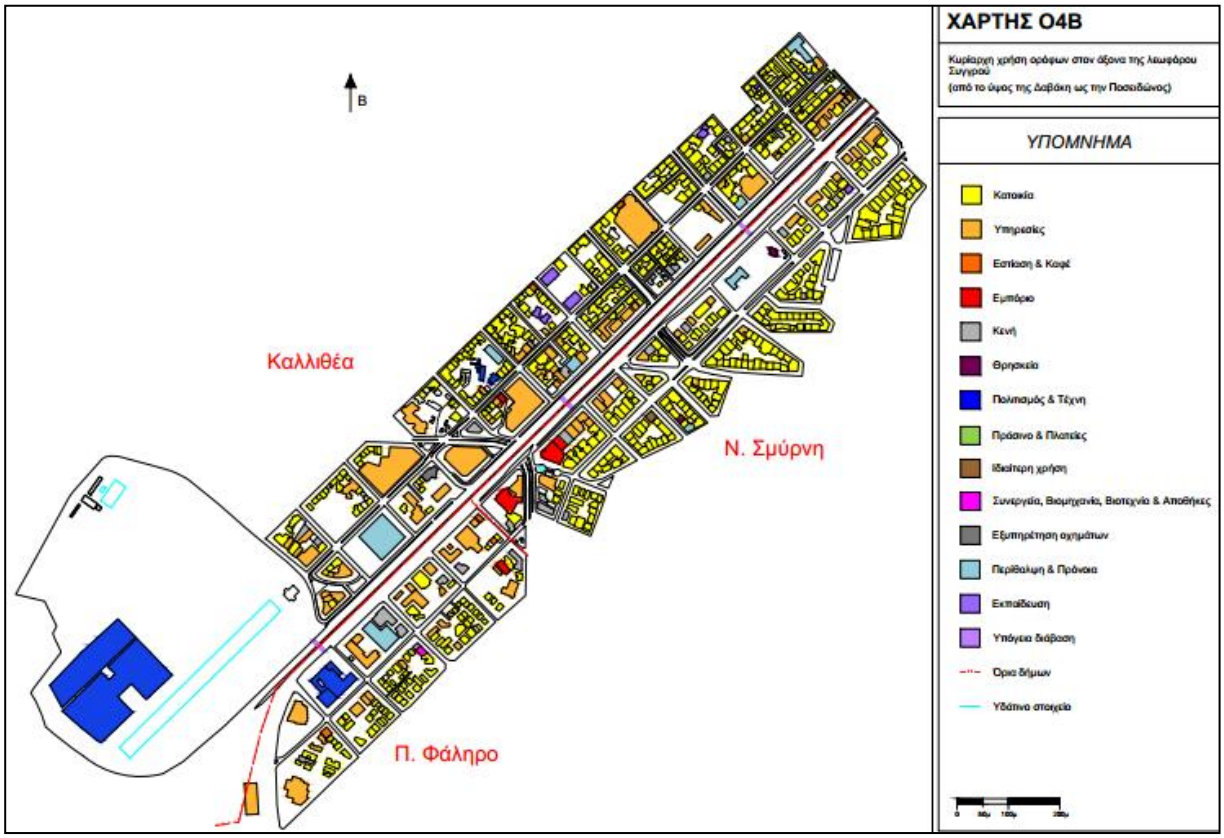
Χάρτης 4.22. Χρήσεις στα ισόγεια στον άξονα της λεωφόρου Συγγρού (Καλλιρρόης ως Δαβάκη). *[Ιδία επεξεργασία]*



Χάρτης 4.23. Χρήσεις στα ισόγεια στον άξονα της λεωφόρου Συγγρού (Δαβάκη ως ΚΠΙΣΝ). *[Ιδία επεξεργασία]*



Χάρτης 4.24. Κυρίαρχη χρήση ορόφων στον άξονα της λεωφόρου Συγγρού (Καλλιρρόης ως Δαβάκη). *[Ιδία επεξεργασία]*



Χάρτης 4.25. Κυρίαρχη χρήση ορόφων στον άξονα της λεωφόρου Συγγρού (Δαβάκη ως ΚΠΙΣΝ). *[Ιδία επεξεργασία]*

4.4.5. Κτιριακά κελύφη

Τα κτίρια που συναντώνται στην περιοχή μελέτης παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλομορφία και συνδέονται με την ιστορική εξέλιξη του οδικού άξονα, αντικατοπτρίζοντας την αντιπαροχή αλλά και το όραμα του εκσυγχρονισμού. Οι νεοκλασικές οικίες αλλά και οι προσφυγικές δομές που είχαν ανεγερθεί έδωσαν τη θέση τους στις πολυκατοικίες της αντιπαροχής και σε πολυώροφα μοντέρνα οικοδομήματα, αν και σώζονται – συνήθως σε κακή κατάσταση – αρκετά παλαιά κτίρια που προστατεύονται ως διατηρητέα, κυρίως στο Μετς, το Παγκράτι και το Κουκάκι. Η τυποποιημένη αθηναϊκή πολυκατοικία της αντιπαροχής κατάφερε να "καταβροχθίσει" άκομψα το παλιό κτιριακό κέλυφος ως τα τέλη της δεκαετίας του '80 με τη συγκεκριμένη τυπολογία: συνήθως διαμερίσματα στο ισόγειο και το υπόγειο, πανομοιότυποι όροφοι, στενό μπαλκόνι που απευθύνεται σε διαφορετικά διαμερίσματα του ίδιου ορόφου και δύο ή τρία ρετιρέ που υποχωρούν σε σχέση με το βασικό όγκο, προσδίδοντας μια πριονωτή γεωμετρία. Νεότερες πολυκατοικίες με πιλοτή και έντονη γεωμετρία εντοπίζονται κατά κόρον στη Νέα Σμύρνη.

Το μέτωπο του οδικού άξονα κοσμούν ψηλά επιβλητικά κτίρια ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής νοοτροπίας που ακολουθούν τις τάσεις του μοντερνισμού και αφορούν υπηρεσίες και τον πολιτισμό. Εξαίρεση αποτελεί η Καλλιρρόης, στην οποία εμφανίζονται και κλασικού τύπου πολυκατοικίες.

Τα κτίρια που εντοπίζονται στο πρόσωπο της λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου είναι από 5 ως 7 ορόφους, μοντέρνου και μη χαρακτήρα και αφορούν υπηρεσίες και τον πολιτισμό (*Εικόνα 4.47*, *Εικόνα 4.48*, *Εικόνα 4.54* και *Εικόνα 4.55*). Από την πλευρά του Παγκρατίου ως το Στάδιο, η δόμηση είναι πυκνή και τα οικοδομικά τετράγωνα ακανόνιστου σχήματος. Τα περισσότερα κτίρια είναι πολυώροφες πολυκατοικίες της αντιπαροχής, με 5 ως 7 ορόφους. Σε ορισμένα σημεία, μεταξύ των ψηλών πολυκατοικιών στριμώχνονται νεοκλασικά που γλίτωσαν από την αντιπαροχή, όμως είναι σε κακή κατάσταση, αν και προστατεύονται ως πολιτιστικά μνημεία (*Εικόνα 4.51*, *Εικόνα 4.52*, *Εικόνα 4.53* και *Εικόνα 4.60*). Επί της Ερατοσθένους τα κτίρια διαθέτουν στοά (*Εικόνα 4.57*). Το ύψος των κτιρίων ελαττώνεται αισθητά προς το Στάδιο, όπου οι πεζοδρομήσεις και οι κλίμακες δημιουργούν ένα προστατευμένο κέλυφος γειτονιάς (*Εικόνα 4.58* και *Εικόνα 4.59*). Στην απέναντι πλευρά της Βασιλέως Κωνσταντίνου τα οικοδομικά τετράγωνα είναι μεγαλύτερα. Οι πολυκατοικίες εδώ διατηρούν γενικά το ύψος των 5 ως 7 ορόφων αλλά δεν αποτελούν πολυκατοικίες της αντιπαροχής, καθώς έχουν ιδιαίτερη αισθητική. Εντοπίζονται και κτίρια με νεοκλασικό ύφος (*Εικόνα 4.61* και *Εικόνα 4.62*).

Εικόνα 4.47. Το Ωδείο Αθηνών. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.48. Το Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.49. Ασφυκτική δόμηση, μικρά οικοδομικά τετράγωνα και ανύπαρκτα πεζοδρόμια στο Παγκράτι. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.50. Παράταιρη μονοκατοικία μέσα στο τσιμέντο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.51. Νεοκλασικό στην οδό Κτησίου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.52. Νεοκλασικό στην οδό Πολέμωνος σε κακή κατάσταση. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.53. Νεοκλασικό στη συμβολή των οδών Στασινού και Παυσανίου υπό συντήρηση. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

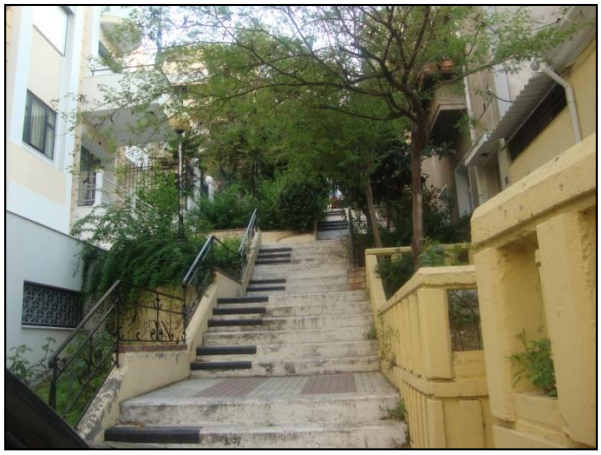
Εικόνα 4.54. Μοντέρνες και πιο συμβατικές πολυκατοικίες που στεγάζουν υπηρεσίες στο μέτωπο της Βασιλέως Κωνσταντίνου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.55. Ογκώδες κτίριο στο μέτωπο της Βασιλέως Κωνσταντίνου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.56. Ανάπτυξη επιχειρήσεων υγειονομικού ενδιαφέροντος στον πεζόδρομο της Ευφορίωνος, *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.57. Πολυκατοικίες με στοά στην οδό Ερατοσθένους. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.58. Περιοχή ήπιας κυκλοφορίας. Όψη της Ευφορίωνος. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*



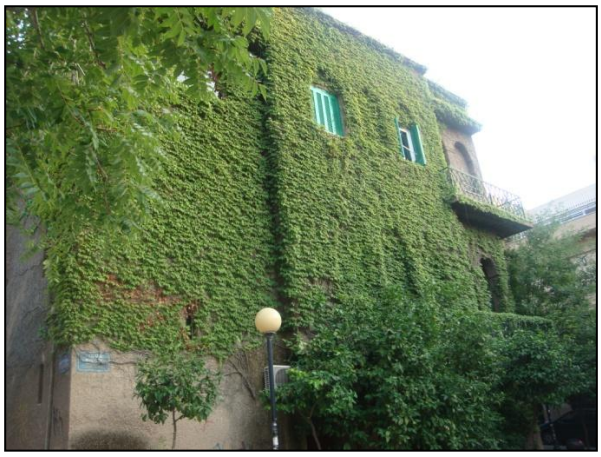
Εικόνα 4.59. Κλίμακες με καλλιτεχνική πινελιά στην οδό Βέρση. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.60. Νεοκλασικό στην οδό Ιβύκου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.61. Ιδιαίτερο κτίριο στη συμβολή των οδών Ησιόδου και Μελεάγρου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.62. Νεοκλασικό κτίριο στη συμβολή των οδών Μιμνερμού και Ρηγίλλης. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

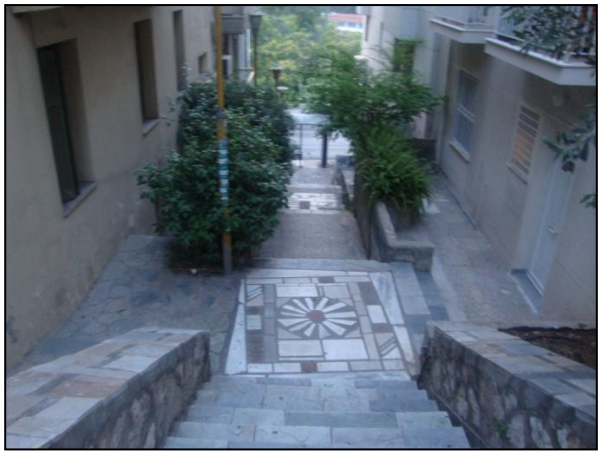
Στο μέτωπο της Αρδηττού τα κτίρια είναι λιγοστά, με 2 ως 4 ορόφους και κάποια από αυτά σχηματίζουν στοά. Υπάρχουν κενά κτίρια που έχουν βανδαλιστεί με γκράφιτι (*Εικόνα 4.68*). Είναι αξιοσημείωτη η εκπληκτική θέα που έχουν προς την Ακρόπολη (*Εικόνα 4.69*). Η συνοικία του Μετς, στο εσωτερικό της Αρδηττού, διατηρεί ένα γραφικό χαρακτήρα, με αραιή δόμηση και κτίρια ως 3 ορόφων, τα περισσότερα από τα οποία ανήκουν σε μια άλλη εποχή και αποτελούν κομμάτι της πολιτιστικής κληρονομιάς. Οι πεζοδρομήσεις είναι εκτεταμένες και ο ήπιος χαρακτήρας γειτονιάς έντονος. Προχωρώντας προς τη λεωφόρο Καρέα, η δόμηση πυκνώνει, ενώ το κτηριακό κέλυφος έχει εμφανώς ανανεωθεί με νέα κτίρια που φθάνουν τους 5 ορόφους.



Εικόνα 4.63. Σαγηνευτική συνύπαρξη του φυσικού στοιχείου με την πόλη στο Μετς. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.64. Πεζόδρομος με γραφικές μονοκατοικίες κάτω από το λόφο του Αρδηττού. Εγκαταλελειμμένη μονοκατοικία με γκράφιτι. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

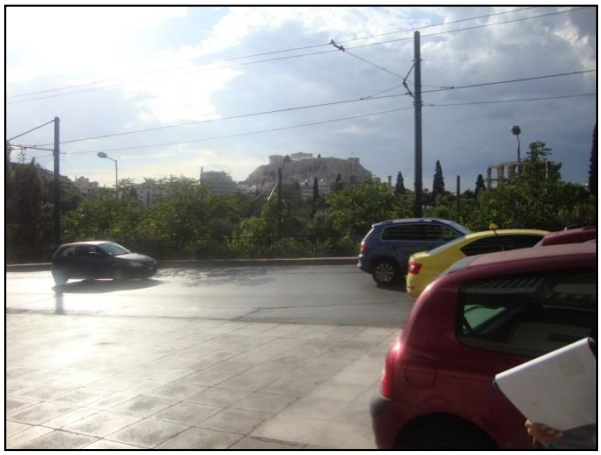
Εικόνα 4.65. Διώροφο με εντυπωσιακή πρόσοψη στο Μετς. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*



Εικόνα 4.66. Κλίμακες που οδηγούν στην Αρδηττού και ενώνουν τα σπίτια. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.67. Πεζοδρομημένο τμήμα στην οδό Μηνιάτη. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.68. Κενά κτίρια στο πρόσωπο της Αρδηττού υποβαθμισμένα από γκράφιτι. *[Πηγή: Google Street View]*

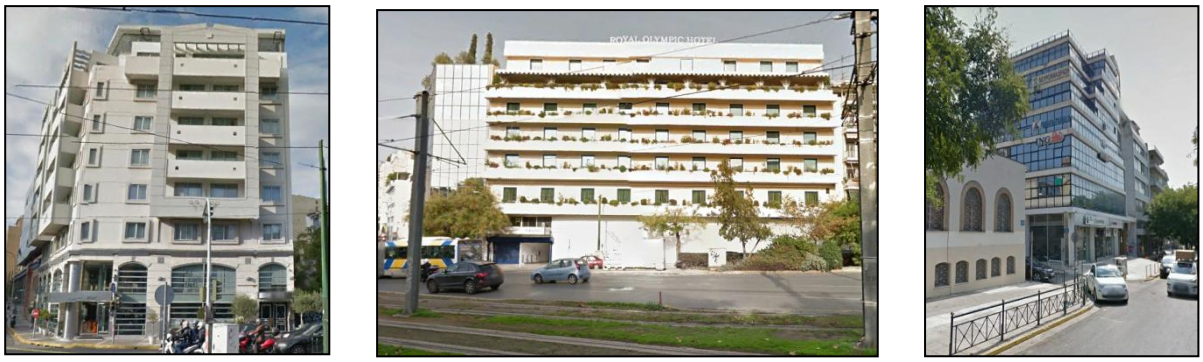


Εικόνα 4.69. Οπτική φυγή προς την Ακρόπολη από το υπερυψωμένο τμήμα της Αρδηττού. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

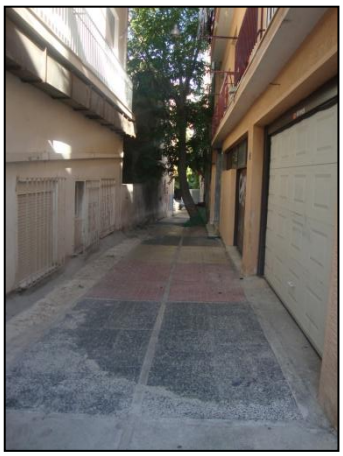
Εικόνα 4.70. Κτίρια στην Αρδηττού με στοά. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εκατέρωθεν της Καλλιρρόης τα περισσότερα οικοδομικά τετράγωνα είναι μικρά και με ακανόνιστο σχήμα. Εντοπίζονται μερικά μεγάλα μοντέρνα κτίρια υπηρεσιών στο πρόσωπο της λεωφόρου που στεγάζουν υπηρεσίες. Στην πλευρά του Νέου Κόσμου το κτιριακό κέλυφος είναι παλιό, πολυκατοικίες της αντιπαροχής μέχρι 5 ορόφους. Περιμετρικά της Κυνοσάργους, οι οδοί στενεύουν και υπάρχουν πεζοδρομημένα τμήματα και κλίμακες. Προς το Κουκάκι, τα κτίρια έχουν μεγαλύτερο ύψος. Υπάρχουν ελάχιστες νεόδμητες πολυκατοικίες, αλλά πολλά φθαρμένα

αναξιοποίητα κτίρια. Ένα ακόμα χαρακτηριστικό του κτηριακού κελύφους στο Κουκάκι είναι οι στοές στη Δημητρακοπούλου.



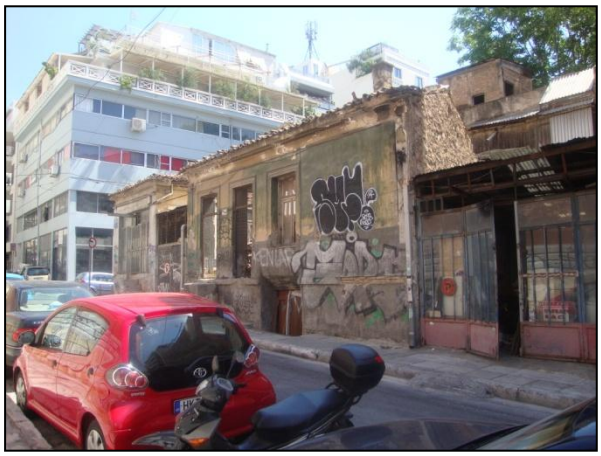
Εικόνα 4.71. Σύγχρονα κτίρια στην Καλλιρρόης. Τα ξενοδοχεία, Athenian Callirhoe και Royal Olympic, και κτίριο με γραφεία εταιριών. *[Πηγή: Google Earth]*



Εικόνα 4.72. Πυκνός οικιστικός πυρήνας στην Κυνοσάργους. Πεζοδρομημένα στενά και κλίμακες που ανεβαίνουν στην πλατεία. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.73. Πολυκατοικία με πάρκινγκ στο ισόγειο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.74. Τυπικές πολυκατοικές στο προσωπο της Καλλιρρόης, λίγο πριν τη Συγγρού. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*



Εικόνα 4.75. Παλαιά οικήματα που υποβαθμίζουν το τοπίο, Λεμπέση και Ιωσήφ των Ρωγών. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

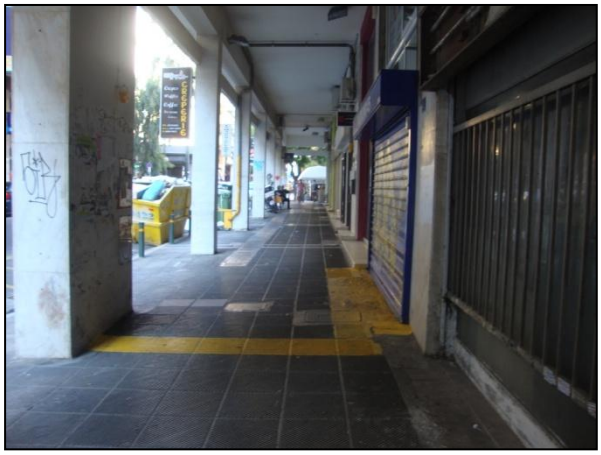
Εικόνα 4.76. Κενό κτίριο με εμφανείς φθορές στο Κουκάκι. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.77. Αναξιοποίητος ισόγειος επαγγελματικός χώρος επί της Συγγρού. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.78. Αναξιοποίητο νεοκλασικό που χρήζει ανακαίνισης επί της Συγγρού. Άστεγος έχει βρει καταφύγιο στην είσδο. *[Πηγή: Google Earth και Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.79. Νεοκλασικό σε κακή κατάσταση με φθορές από πυρκαγιά, Τ. Μπότσαρη και Φαλήρου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.80. Νεοκλασικό στη συμβολή των οδών Φαλήρου και Δράκου.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]



Εικόνα 4.81. Κτίρια με στοά επί της Δημητρακοπούλου.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

Εικόνα 4.82. Διατηρητεό κτίριο υπό ανάπλαση. Όψη επί της Φαλήρου (αριστερά) και της Δημητρακοπούλου (δεξία). Στο κέντρο η πρότερη κατάσταση του κτιρίου στη Φαλήρου. Οι ασύμβατες με το χαρακτήρα του κτιρίου επεμβάσεις εγείρουν έντονο προβληματισμό. Το κτίριο έχει εμφανώς αλλοιωθεί.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο και ΥΠΕΚΑ]

Εικόνα 4.83. Παράδειγμα πιο εύστοχης προστασίας διατηρητέου κτιρίου, Νέγρη και Κορυζή.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο και ΥΠΕΚΑ]

Εικόνα 4.84. Αξιοποιημένο νεοκλασικό με εύστοχη ανάπλαση όψης. Παρόλα αυτά, με το γυάλινο τείχος από το μοντέρνο κτίριο που το πλαισιώνει δεν υπάρχει αρμονία.
[Πηγή: ΥΠΕΚΑ και Προσωπικό αρχείο]

Πάνω στον άξονα της Συγγρού κυριαρχούν μεγάλα πολυώροφα και ογκώδη κτίρια που στεγάζουν γραφεία και ξενοδοχεία. Τα κέντρα νυχτερινής διασκέδασης που κυριαρχούσαν στο παρελθόν είναι λιγοστά. Χαρακτηριστική ιδιομορφία του άξονα είναι η έντονη κλίση του αναγλύφου περιμετρικά του λόφου Σικελίας, που επηρεάζει την αστική υποδομή εκατέρωθεν. Συγκεκριμένα, από την πλευρά της Καλλιθέας, στην Πλήθωνος Γεμιστού, το επίπεδο των σπιτιών και ο αυτοκινητόδρομος έχουν τέτοια υψομετρική διαφορά, ώστε η σύνδεση να γίνεται μόνο με κλίμακες, ενώ και στη Νέα Σμύρνη στο ύψος του Ιωσηφόγλειου, ο παράδρομος και τα παρακείμενα κτίρια βρίσκονται σε υψηλότερο επίπεδο.

Στο εσωτερικό του αυτοκινητοδρόμου, η δόμηση απλώνεται σε έναν κάναβο παράλληλο προς τον αυτοκινητόδρομο, παρουσιάζοντας ορατές αντιθέσεις μεταξύ των δήμων. Στο δήμο Αθηναίων δόμηση είναι πυκνή, με μικρά οικοδομικά τετράγωνα, ενώ το κτιριακό κέλυφος είναι παλαιό. Στο ύψος της Καλλιρρόης, ξεχωρίζουν τα συγκροτήματα των προσφυγικών πολυκατοικιών που δημιουργούν έντονη αντίθεση δίπλα στα σύγχρονα επιβλητικά κτίρια της τράπεζας Πειραιώς και του ξενοδοχείου Intercontinental. Προχωρώντας προς τη Νέα Σμύρνη, τα οικοδομικά τετράγωνα φαρδαίνουν και η δόμηση αραιώνει. Οι πολυκατοικίες είναι ως επί το πλείστον νεόδμητες και φτάνουν σε αρκετές περιπτώσεις και τους 8 ορόφους. Στην Καλλιθέα, η δόμηση είναι πυκνή και τα

οικοδομικά τετράγωνα μεγάλα, με παλαιό κτιριακό κέλυφος ως 5 ορόφους και υπόγειους και ημιυπόγειους χώρους. Εντοπίζονται, δε, νεόδμητες πολυκατοικίες ως 7 ορόφων, αλλά και τμήματα αστικού ιστού ιδιαίτερα υποβαθμισμένα. Πλησιάζοντας προς το ΚΠΙΣΝ η δόμηση αραιώνει και παρατηρείται έντονη οικοδομική δραστηριότητα. Ο οικιστικός χαρακτήρας ξεθωριάζει, καθώς κυριαρχούν μεγάλα κτίρια υπηρεσιών και υγείας. Τέλος, στο Παλαιό Φάληρο, απομακρυνόμενοι από τα ογκώδη κτίρια στο πρόσωπο της Συγγρού, εσωτερικά τα οικοδομικά τετράγωνα έχουν πολύ μεγάλο μέγεθος και η δόμηση είναι αραιή. Οι ακάλυπτοι χώροι των πολυκατοικιών συνδέονται μεταξύ τους, ενώ το ύψος των κτιρίων δεν ξεπερνά τους 5 ορόφους.

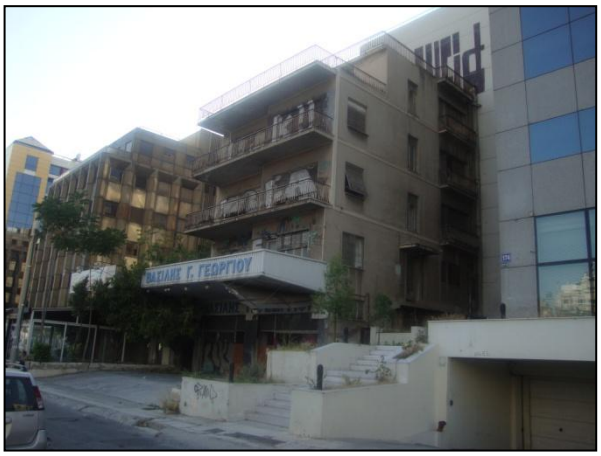
Εικόνα 4.85. Υποβαθμισμένη προσφυγική πολυκατοικία δίπλα σε σύγχρονα κτίρια του πλούτου. Δουργούτι, μια γειτονιά των αντιθέσεων. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.86. Προσφυγική πολυκατοικία. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.87. Το Ιωσηφόγλειο ίδρυμα στη Νέα Σμύρνη. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.88. Υψομετρική αντίθεση στο λόφο Σικελίας. Η κάθετη σύνδεση με τη Συγγρού γίνεται με κλίμακες. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.89. Επίδραση του αναγλύφου στην οικιστική δομή. Λήψη από το Ιωσηφόγλειο Ίδρυμα, προς το Φάληρο (αριστερά) και την Αθήνα (δεξιά).
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]



Εικόνα 4.90. Ο αστικός εκσυγχρονισμός έχει αντικαταστήσει το παλαιό κτιριακό κέλυφος στο μεγαλύτερο τμήμα του αυτοκινητόδρομου. Διατηρούνται "παραδοσιακές" πολυκατοικιες, μοναχικές και παράταιρες. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.91. Ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής κτίριο υπό κατασκευή, κοντά στο ΚΠΙΣΝ. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.92. Επιβλητικά κτίρια που στεγάζουν ασφάλειες στο ύψος της Λάμπρου Κατσώνη.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

Εικόνα 4.93. Από τα ελάχιστα απομεινάρια μιας άλλης Συγγρού, με έντονη νυχτερινή ζωή, επιγραφές και ερωτικά θεάματα. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.94. Το Κέντρο Αποθεραπείας και Αποκατάστασης Θησέας, ένα κτίριο που δίνει χρώμα στη Συγγρού. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.95. Υποβαθμισμένη γειτονιά στην Καλλιθέα, πλάι στο σχολικό συγκρότημα της οδού Ματζαγριωτάκη. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.96. Παλαιός και νεότερος οικιστικός ιστός στην Καλλιθέα. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

4.4.6. Δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας

Το δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας που εξυπηρετεί την περιοχή περιλαμβάνει μέσα σταθερής και μη σταθερής τροχιάς.

Μέσα σταθερής τροχιάς

Τα μέσα σταθερής τροχιάς που εντοπίζονται στην περιοχή είναι το μετρό και το τραμ. Το μετρό αξιοποιεί τον υπόγειο αστικό χώρο και η περιοχή εξυπηρετείται από τις γραμμές 2 και 3, με τέσσερις σταθμούς: Σύνταγμα, Ακρόπολη, Συγγρού – Φιξ, Ευαγγελισμός. Η περιοχή μελέτης συνδέεται άμεσα με ένα μεγάλο τμήμα του λεκανοπεδίου και το αεροδρόμιο.

Το τραμ είναι υπέργειο και κινείται τόσο στο οδόστρωμα όσο και σε χώρο αποκλειστικής διέλευσης. Το δίκτυο του τραμ εξυπηρετεί την περιοχή μελέτης από τον Σύνταγμα ως το Δουργούτι (στάσεις Σύνταγμα, Ζάππειο, Λεωφόρος Βουλιαγμένης, Φιξ, Κασομούλη) με τα δρομολόγια προς Ασκληπιείο Βούλας και ΣΕΦ. Υπάρχει και η στάση του τραμ Δέλτα Φαλήρου στο παραλιακό μέτωπο που δυνητικά εξυπηρετεί την περιοχή, όμως η προσβασιμότητα προς τη λεωφόρο Συγγρού είναι εξαιρετικά δύσκολη, διασχίζοντας τη λεωφόρο Ποσειδώνος.

Ο σταθμός του Συντάγματος αποτελεί έναν πολυσύχναστο σταθμό, ο οποίος είναι κοινός για τις δύο γραμμές του μετρό και δίνει τη δυνατότητα σύνδεσης και με το τραμ. Σύνδεση με το τραμ και τη γραμμή 2 του μετρό γίνεται και στο σταθμό Φιξ.

Το μετρό λειτουργεί 5.30-00.00 και διευρύνει το ωράριο Παρασκευές και Σάββατα βράδυ κατά δύο ώρες. Η συχνότητα των δρομολογίων εξαρτάται από τη μέρα αλλά και τη χρονική περίοδο, οπότε σε ώρες αιχμής η συχνότητα δεν υπερβαίνει τα 5', ενώ βραδινές ώρες και σαββατοκύριακα ξεπερνάει τα 15'. Το ωράριο του τραμ διαφοροποιείται ανάλογα τη γραμμή και τη μέρα· σε γενικές γραμμές εκτελούνται δρομολόγια 5.00-1.00. Η συχνότητα παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις, αφού, σύμφωνα με σχετικό πίνακα της ΣΤΑΣΥ, κυμαίνεται μεταξύ 7'-40', ενώ σε αρκετά σημεία ο συρμός κινείται στο οδόστρωμα και επηρεάζεται από την κυκλοφοριακή συμφόρηση των δρόμων.

Λεωφορειακές γραμμές και τρόλεϊ

Την περιοχή εξυπηρετούν αρκετές λεωφορειακές γραμμές και τρόλεϊ. Στάσεις υπάρχουν σχεδόν σε όλο το μήκος του οδικού άξονα και σε λογικές αποστάσεις μεταξύ τους. Το σύνολο του οδικού άξονα διατρέχει η λεωφορειακή γραμμή 550 και το τρόλεϊ 10. Κάποιες από τις λεωφορειακές γραμμές έχουν τοπικό χαρακτήρα και συνδέουν το σταθμό μετεπιβίβασης στο Φιξ με περιοχές των δήμων Καλλιθέας, Νέας Σμύρνης και Παλαιού Φαλήρου (106, 126, 136, 137). Οι γραμμές 040, Α2 και Β2 διασχίζουν σχεδόν όλο το μήκος της Λεωφόρου Συγγρού. Τέλος, οι γραμμές τρόλεϊ 2, 4 και 11 συνδέουν κυρίως Δημοτικές Ενότητες του δήμου Αθηναίων.

Υπάρχουν και ορισμένες γραμμές που διασχίζουν κάθετα τον άξονα ή διέρχονται στα όρια της περιοχής μελέτης και έχουν στάσεις εκτός του βασικού άξονα. Πρόκειται για γραμμές που διέρχονται από τη Βασιλίσσης Σοφίας (3, 054, 203, 204, 204Β, 220, 221, 224, 235, 250, 608, 622, 732, 815, Α5, Ε14, Χ14, Χ95), τη Βασιλίσσης Αμαλίας (1, 5, 12, 165, 209, 227, 230, 790, 856, Α3), τη Δαβάκη (218, 219, 816) και την Ποσειδώνος (130, 217, 860, 229, Α1, Β1). Η πληθώρα των γραμμών της οδικής συγκοινωνίας υποδεικνύει άμεση σύνδεση της περιοχής μελέτης με πολλές περιοχές του λεκανοπεδίου.

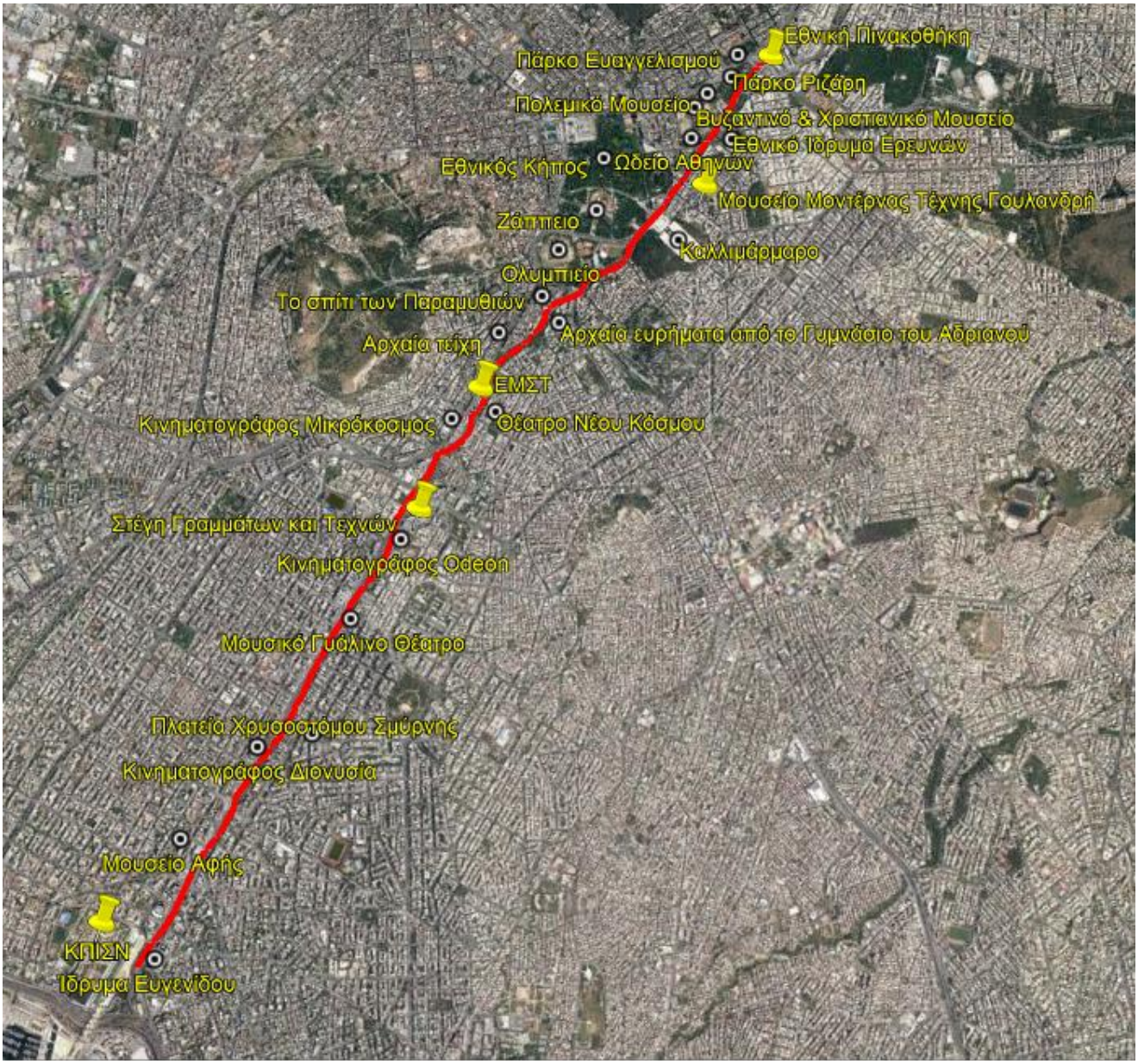
Η οδική συγκοινωνία λειτουργεί συνήθως από 5.00-00.00, με εξαίρεση τη λεωφορειακή γραμμή 040 και το τρόλεϊ 11 που είναι 24ωρης λειτουργίας. Η συχνότητα διέλευσης διαφέρει μεταξύ των γραμμών. Γραμμές με υπερτοπικό χαρακτήρα και μεγάλη κινητικότητα, όπως η 550, έχουν πιο συχνά δρομολόγια. Υπάρχει και σχολική γραμμή για τη σύνδεση του Πειραιά με την Πανεπιστημιούπολη στο Ζωγράφο.

	Κωδικός	Περιγραφή
Τρόλεϊ	2	ΑΝΩ ΚΥΨΕΛΗ - ΠΑΓΚΡΑΤΙ - ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗ
	4	ΑΝΩ ΚΥΨΕΛΗ – ΑΓΙΟΣ ΑΡΤΕΜΙΟΣ – ΣΤ. ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
	10	ΤΖΙΤΖΙΦΙΕΣ – ΧΑΛΑΝΔΡΙ
	11	ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ - Ν. ΠΑΓΚΡΑΤΙ - Ν. ΕΛΒΕΤΙΑ
Λεωφορεία	Α2	ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΒΟΥΛΑ (ΜΕΣΩ Λ. ΑΜΦΙΘΕΑΣ)
	Β2	ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΑΓΙΟΣ ΚΟΣΜΑΣ (μέσω ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ)
	040	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΝΤΑΓΜΑ
	106	ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ - ΣΤ. ΣΥΓΓΡΟΥ ΦΙΞ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
	126	ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ - ΣΤ. ΣΥΓΓΡΟΥ ΦΙΞ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
	136	ΑΝΩ Ν. ΣΜΥΡΝΗ Β - ΣΤ. ΣΥΓΓΡΟΥ ΦΙΞ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
	137	ΑΝΩ Ν. ΣΜΥΡΝΗ Α - ΣΤ. ΣΥΓΓΡΟΥ ΦΙΞ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
	550	Π. ΦΑΛΗΡΟ - ΚΗΦΙΣΙΑ
	Ε90	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥΠΟΛΗ (ΣΧΟΛΙΚΗ EXPRESS)

Πίνακας 4.13. Λεωφορειακές γραμμές και τρόλεϊ που διέρχονται από το μελετώμενο άξονα. *[Πηγή: ΟΑΣΑ]*

4.5. Ο πολιτισμός και οι τέχνες στον άξονα

Από τα δεκάδες αρχαία μνημεία, τα υπαίθρια γλυπτά, την νεοκλασική αλλά και μοντέρνα αρχιτεκτονική, ως την τέχνη του δρόμου με τα γκράφιτι, ο οδικός άξονας ενώνει σελίδες της μακραίωνης αθηναϊκής ιστορίας. Στην παρούσα ενότητα εντοπίζονται γνωστά και άγνωστα πολιτιστικά και καλλιτεχνικά στοιχεία που ενώνονται σε ένα μοναδικό περίπατο. Στο *Χάρτης 4.26* επισημαίνεται η θέση των χώρων αυτών.



Χάρτης 4.26. Χώροι πολιτισμού και αναψυχής στην περιοχή μελέτης. [Πηγή: Google Earth, Ιδία Επεξεργασία]

4.5.1. Τα 5 μεγάλα εργοστάσια τέχνης

Ο άξονας πολιτισμού αναμένεται να έχει ιδιαίτερη έμφαση στην τέχνη, με την πλήρη λειτουργία και των 5 μεγάλων καλλιτεχνικών χώρων: της Εθνικής Πινακοθήκης, του Μουσείου Μοντέρνας Τέχνης Γουλανδρή, το Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, τη Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών το Κέντρο Πολιτισμού – Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος. Στη συνέχεια αναλύεται το καλλιτεχνικό φάσμα των εν λόγω βαρυσήμαντων υποδομών.

Εθνική Πινακοθήκη – Μουσείο Αλέξανδρου Σούτσου

Η Εθνική Πινακοθήκη ιδρύθηκε το 1900 και περιλαμβάνει στις συλλογές της περισσότερα από 20.000 έργα ζωγραφικής, γλυπτικής, χαρακτικής και άλλων μορφών τέχνης, διαφυλάσσοντας τη νεότερη ελληνική καλλιτεχνική δημιουργία, από τα μεταβυζαντινά χρόνια ως τη σύγχρονη εποχή. Το 1954, η Εθνική Πινακοθήκη συγχωνεύτηκε με το κληροδότημα Αλεξάνδρου Σούτσου έκτοτε φέρει διπλή ονομασία. Στην Αθήνα, οι συλλογές της Εθνικής Πινακοθήκης – Μουσείου Αλεξάνδρου Σούτσου στεγάζονται σε δύο κτήρια: στο κεντρικό (επί της λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου 50), όπου εκτίθενται έργα της ελληνικής τέχνης των νεώτερων χρόνων και μέρος της συλλογής δυτικοευρωπαϊκών έργων, και στην Εθνική Γλυπτοθήκη (στο Γουδή), όπου εκτίθενται έργα της νεοελληνικής γλυπτικής.

Το κεντρικό κτίριο της Εθνικής Πινακοθήκης έχει κλείσει από τον Μάρτιο 2013, οπότε και ξεκίνησαν οι εργασίες επέκτασης και εκσυγχρονισμού του, ώστε να ανταποκρίνεται στις νέες ανάγκες στέγασης και λειτουργίας ενός σύγχρονου μουσείου. Στην επίσημη ιστοσελίδα αναφέρεται ότι το νέο μουσείο θα έχει πρόσθετους εκθεσιακούς χώρους, σύγχρονες αποθήκες έργων τέχνης, αμφιθέατρο 350 θέσεων, χώρο εκπαιδευτικών προγραμμάτων, αίθουσα υποδοχής όπου φιλοξενείται, εκτός από το εκδοτήριο εισιτηρίων και το βεστιάριο, μεγάλο πωλητήριο και σαλόνι ψηφιακής πληροφόρησης. Εκτός των άλλων, θα διαθέτει χώρους για τα σύγχρονα εργαστήρια συντήρησης, γραφεία διοίκησης, βιβλιοθήκη που αναπτύσσεται σε δυο ορόφους και δυο καφέ-εστιατόρια.

Εικόνα 4.97. Μέχρι το καλοκαίρι του 2017 δεν είχαν ολοκληρωθεί οι εργασίες της νέας Εθνικής Πινακοθήκης.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

Εικόνα 4.98. Η Εθνική Πινακοθήκη θα έχει σύγχρονη όψη όταν ολοκληρωθούν οι εργασίες στο κτιριακό της συγκρότημα.
[Πηγή: nationalgallery.gr]

Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης Γουλανδρή

Στο Παγκράτι, στην οδό Ερατοσθένους, κατασκευάζεται ένα σύγχρονο μουσείο που θα φιλοξενήσει την εκπληκτική συλλογή του ζεύγους Βασίλη και Ελίζας Γουλανδρή, υπό την αιγίδα του ομώνυμου ιδρύματος, με τα εγκαίνια να αναμένονται το 2019. Το μουσείο θα έχει αμφιθέατρο χωρητικότητας 200 θέσεων στο δεύτερο και τρίτο υπόγειο και θα περιλαμβάνει χώρους γραφείων, αποθήκευσης και έκθεσης των έργων. Η μόνιμη συλλογή θα αναπτυχθεί σε τέσσερις ορόφους, ενώ στο πρώτο υπόγειο θα υπάρχει αίθουσα περιοδικών εκθέσεων. Το ελληνικό κοινό θα έχει την ευκαιρία να θαυμάσει από κοντά έργα που βρίσκονταν στη συλλογή του αποθανόντος ζεύγους και φιλοτεχνήθηκαν από διάσημους καλλιτέχνες όπως οι Γκρέκο, Μπονάρ, Μονέ, Πικάσο, Καντίνσκι, Κλέε, Μπρακ, Μπέικον.

Εικόνα 4.99. Το Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης Γουλανδρή υπό κατασκευή. [Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης

Το Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης ξεκίνησε τη λειτουργία του το 2000. Από το 2016 στεγάζεται μόνιμα στο πρώην εργοστάσιο ζυθοποιίας Φιξ στη λεωφόρο Συγγρού. Στη συλλογή του περιλαμβάνονται σημαντικά έργα Ελλήνων και ξένων καλλιτεχνών, όπως οι Στήβεν Αντωνάκος, ο Μπιλ Βιόλα, ο Ντίκος Βυζάντιος, η Έμιλυ Ζασίρ, ο Ίλια και η Εμίλια Καμπακόφ, ο Βλάσης Κανιάρης, ο Νίκος Κεσσανλής, ο Γιάννης Κουνέλλης, η Σιρίν Νεσάτ, ο Λουκάς Σαμαράς, ο Κώστας Τσόκλης, η Μόνα Χατούμ, ο Γκάρυ Χιλλ, η Χρύσα και συνεχώς εμπλουτίζεται. Παράλληλα, εμπλουτίζεται και το πρόγραμμα των περιοδικών εκθέσεών του. Στα επόμενα χρόνια αναμένεται η πλήρης λειτουργία του, με την εγκατάσταση της μόνιμης συλλογής του στους 3 τελευταίους ορόφους, τη λειτουργία media lounge και αίθουσας προβολών καθώς και το άνοιγμα στο κοινό, της βιβλιοθήκης, του αρχείου, του καφέ και του εστιατορίου του. Είναι ένα χώρος πολιτισμού με έμφαση στην έρευνα και σε δραστηριότητες που προωθούν τη σύγχρονη καλλιτεχνική παραγωγή στην Ελλάδα.

Εικόνα 4.100. Το ΕΜΣΤ, κεντρική είσοδος από τη λεωφόρο Καλλιρρόης. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών

Η Στέγη ολοκληρώθηκε το 2004 με χρηματοδότηση και επίβλεψη του Ιδρύματος Ωνάση. Το κτίριο, ένα κτίριο με υψηλή αρχιτεκτονική αξία, βρίσκεται επί της Λεωφόρου Συγγρού 107-109 και καλύπτει ένα ενιαίο οικοδομικό τετράγωνο. Διαθέτει συνολικά 18.000 τ.μ. εσωτερικών χώρων, οι οποίοι αναπτύσσονται σε 7 ορόφους και 9 υπόγεια επίπεδα. Στις σύγχρονες και λειτουργικές εγκαταστάσεις του κτιρίου περιλαμβάνονται: κεντρική σκηνή χωρητικότητας 880 ατόμων, μικρή σκηνή χωρητικότητας 220 ατόμων, αίθουσα εκθέσεων και διαλέξεων, εκθεσιακός χώρος, ελεύθεροι και ανοικτοί χώροι αλλά και εστιατόριο, καφέ, μπαρ και υπόγειο πάρκινγκ. Οι χώροι της Στέγης ενδείκνυνται για εκδηλώσεις και δράσεις όλου του καλλιτεχνικού φάσματος, από το θέατρο, το χορό, τη μουσική, τον κινηματογράφο και τα εικαστικά έως την ψηφιακή και υβριδική τέχνη και τα

γράμματα. Η πνευματική αποστολή του ιδρύματος, σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα, είναι *η ανάδειξη του σύγχρονου πολιτισμού, η υποστήριξη των Ελλήνων δημιουργών, η καλλιέργεια διεθνών συνεργασιών, η εξερεύνηση των ορίων μεταξύ επιστημών, τέχνης και κοινωνίας, η εκπαίδευση για τα παιδιά και η διά βίου μάθηση για ανθρώπους κάθε ηλικίας.*

Εικόνα 4.101. Η αρχιτεκτονική του κτιρίου και τα καλλιτεχνήματα στην είσοδο της Στέγης υποδεικνύουν το φιλόμουσσο χαρακτήρα του κτιρίου. Με τη δύση του ηλίου γίνεται ακόμα πιο εντυπωσιακό. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος

Το 2006, το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος ανακοίνωσε τα σχέδιά του για τη χρηματοδότηση της δημιουργίας του Κέντρου Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος. Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή και τον πλήρη εξοπλισμό νέων κτιριακών εγκαταστάσεων για την Εθνική Βιβλιοθήκη της Ελλάδος (ΕΒΕ) και την Εθνική Λυρική Σκηνή (ΕΛΣ), καθώς και τη δημιουργία του Πάρκου Σταύρος Νιάρχος, συνολικής έκτασης 210.000 τ.μ.

Επί του παρόντος βρίσκεται σε εξέλιξη η μετακίνηση και μεταστέγαση συλλογών, υπηρεσιών και λειτουργιών της Εθνικής Βιβλιοθήκης της Ελλάδος από το υφιστάμενο Βαλλιάνειο και τα λοιπά κτήρια της Βιβλιοθήκης στους χώρους του ΚΠΙΣΝ. Πρόκειται για ένα έργο εξαιρετικά μεγάλης δυσκολίας, που σχετίζεται με το μέγεθος, τη μοναδικότητα και εθνική σημασία των περιλαμβανόμενων συλλογών αλλά και την ανάγκη λειτουργικού εκσυγχρονισμού για να ανταποκρίνεται η νέα βιβλιοθήκη στο σύγχρονο – και ταχύτατα αναπτυσσόμενο – διεθνές τεχνολογικό περιβάλλον πληροφόρησης.

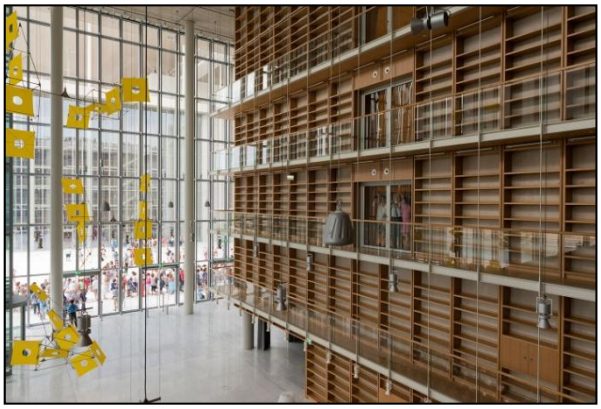
Η Εθνική Λυρική Σκηνή έχει ήδη εγκατασταθεί στο νέο της κτίριο. Οι νέες εγκαταστάσεις έχουν οδηγήσει στην αύξηση των καλλιτεχνικών και εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων: όπερα, μπαλέτο, πειραματικά σχέδια, παιδικές παραστάσεις, εκπαιδευτικά προγράμματα, σχολή χορού και κοινωφελείς δράσεις. Εκτός από την κύρια αίθουσα, υπάρχει η Εναλλακτική Σκηνή αλλά και

βοηθητικοί χώροι, όπως καμαρίνια, χώροι για δοκιμές, αίθουσες εκγύμνασης και εργαστήρια ενδυμασιών.

Το Πάρκο Σταύρος Νιάρχος συνδέεται άμεσα με τις πολιτιστικές δραστηριότητες της ΕΒΕ και της ΕΛΣ, ενώ παράλληλα προσφέρει στην τσιμεντένια μεγαλούπολη ένα σημαντικό πνεύμονα πρασίνου μάθησης, αναψυχής και ξεκούρασης. Το πάρκο είναι ιδανικό για περίπατο, άθληση και συμμετοχή σε συναυλίες, εκθέσεις και διάφορες άλλες εκδηλώσεις. Οι επισκέπτες μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα κοινόχρηστα ποδήλατα του πάρκου και να δουν την υπέροχη θέα από το λόφο της πράσινης στέγης και το Φάρο, που εκτείνεται από την Ακρόπολη ως τη θάλασσα. Ιδιαίτερο σημείο του πάρκου είναι η Εσπλανάδα με τις χαρακτηριστικές δενδροστοιχίες, η οποία αναπτύσσεται παράλληλα με τη γυάλινη όψη του κτίσματος. Παράλληλα με την Εσπλανάδα, βρίσκεται το Κανάλι, το οποίο φαντάζει ως συνέχεια της θάλασσας και αποτελεί κατάλληλο περιβάλλον για μαθήματα ιστιοπλοΐας.

Εικόνα 4.102. Άποψη του ΚΠΙΣΝ από την Καλλιθέα. Λειτουργεί καφετέρια στην άκρη του καναλιού.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

Εικόνα 4.103. Η Εσπλανάδα και το κανάλι.
[Πηγή: snfcc.org]



Εικόνα 4.104. Οι νέες εγκαταστάσεις της ΕΒΕ.
[Πηγή: snfcc.org]

Εικόνα 4.105. Η κεντρική αίθουσα της ΕΛΣ. *[Πηγή: snfcc.org]*

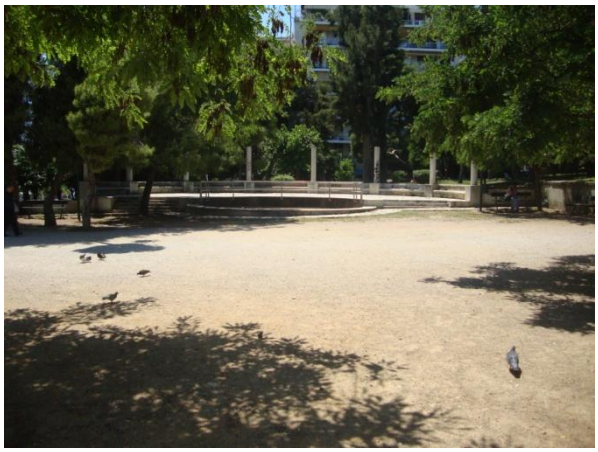
Εικόνα 4.106. Πανοραμική άποχη του Πάρκου Σταύρος Νιάρχος. *[Πηγή: snfcc.org]*

4.5.2. Λοιποί χώροι πολιτισμού και αναψυχής

Η παρούσα υποενότητα επικεντρώνεται στους ελεύθερους χώρους και στο πολιτιστικό στοιχείο στον άξονα. Στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται ελεύθεροι και πράσινοι χώροι

Πάρκο Ευαγγελισμού

Βρίσκεται μπροστά στο Νοσοκομείο Ευαγγελισμός και έχει πρόσωπο στη λεωφόρο Βασιλίσσης Σοφίας, όπου υπάρχει στάση λεωφορείου και πρόσβαση στο μετρό. Αποτελεί ένα μεγάλο αστικό πάρκο με πυκνά δέντρα, υπαίθρια γλυπτά, μονοπάτια και παγκάκια. Τα γλυπτά βρίσκονται σε καλή κατάσταση, όμως το πάρκο χρήζει γενικότερης ανάπλασης καθώς υπάρχουν εκτεταμένες φθορές. Επιπλέον, άστεγοι έχουν βρει καταφύγιο στα παγκάκια και στο εγκαταλειμμένο κατάστημα αναψυχής του πάρκου.



Εικόνα 4.107. Όψεις του πάρκου Ευαγγελισμού. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.108. Το πάρκο αναπλάστηκε το 2008, ενώ έγιναν και εργασίες αποκατάστασης των υπαίθριων γλυπτων. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

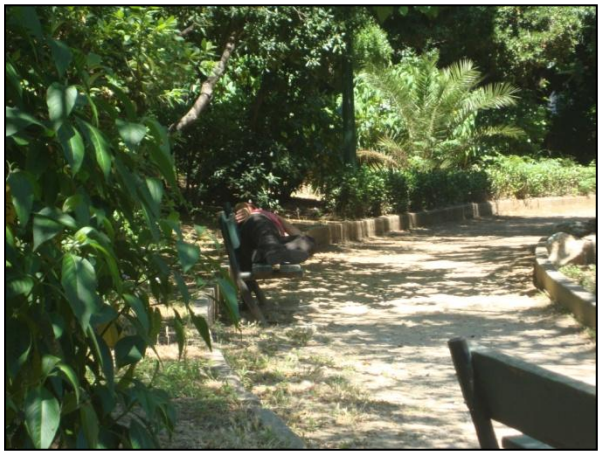
Εικόνα 4.109. Προτομή της Βασίλισσας Όλγας. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.110. Προτομή του Γεώργιου Κονδύλη. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.111. Όμορφο γλυπτό εντός του πάρκου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.112. Το συντριβάνι είναι σε κακή κατάσταση. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.113. Φθαρμένα παγκάκια. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*



Εικόνα 4.114. Άστεγοι έχουν βρει καταφύγιο στο πάρκο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Πάρκο Ριζάρη

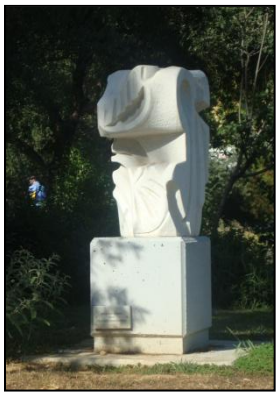
Αποτελεί σημείο συνάντησης για τους κατοίκους της πόλης, καθώς συνδέεται με το μετρό. Ανάμεσα στην κυρίως μεσογειακή βλάστηση εντοπίζονται μοντέρνα γλυπτά, το Ίδρυμα Ριζάρειου Εκκλησιαστικής Σχολής, ο Ιερός ναός του Αγίου Γεωργίου αλλά και αρχαιολογικά ευρήματα που ήρθαν στο φως με τα έργα διάνοιξης του μετρό.

Εικόνα 4.115. Πανοραμική άποψη του πάρκου Ριζάρη. *[Πηγή: eurokinissi]*

Εικόνα 4.116. Ο ιερός ναός του Αγίου Γεωργίου και η πρόσβαση στο μετρό. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.117. Το πάρκο αποτελεί ένα ευχάριστο διάλειμμα από την πολύβουους ρυθμούς της πόλης. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.118. Μικροπωλητές δραστηριοποιούνται στο πάρκο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*



Εικόνα 4.119. Τα μοντέρνα γλυπτά του πάρκου. *Πλαστικό Όραμα* του Γ. Καλακαλλά, *Μαζικοποίηση* του Γ. Λάμπρου και *Σύνθεση* του Χ. Καπράλου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.120. Αρχαιολογικά ευρήματα που ήρθαν στο φως με τα έργα του μετρό. Πήλινος κυλινδρικός αγωγός, που πιθανολογείται από την εποχή των Πεισιστρατίδων. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.121. Στο πάρκο βρίσκουν συχνά καταφύγιο περιθωριοποιημένα άτομα. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

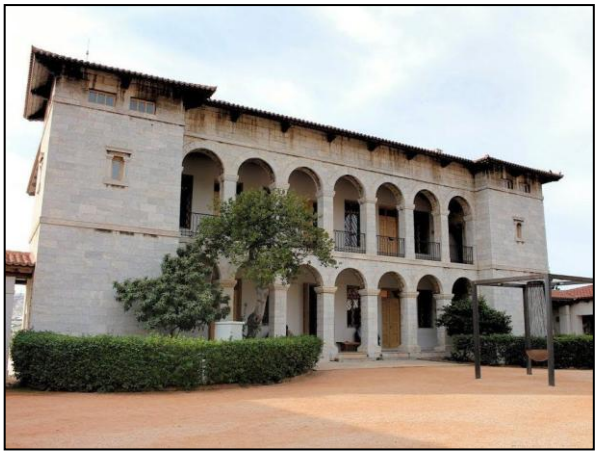
Πολεμικό Μουσείο

Το Πολεμικό Μουσείο βρίσκεται επί της Βασιλίσσης Σοφίας και λειτουργεί από το 1975. Στις εγκαταστάσεις του φυλάσσονται και εκτίθενται πολεμικά κειμήλια, ενώ παράλληλα μελετώνται, τεκμηριώνονται και προβάλλονται οι Αγώνες του Ελληνικού Έθνους από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα, με σκοπό την τόνωση της εθνικής μνήμης και της ιστορικής συνείδησης. Στις συλλογές του μουσείου περιλαμβάνονται φωτογραφικό, ιστορικό και κινηματογραφικό αρχείο, συλλογές χαρτών και χαρακτικών, βιβλία και έντυπα αλλά και διάφορα αντικείμενα όπως όπλα, στολές, γλυπτά, σημαίες, παράσημα και πυρομαχικά. Στο μουσείο διοργανώνονται και περιοδικές εκθέσεις.

Εικόνα 4.122. Τον εξωτερικό χώρο του μουσείου πλαισιώνουν γλυπτά και υπαίθρια εκθέματα. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Βυζαντινό και Χριστιανικό Μουσείο

Συγκαταλέγεται στα σημαντικότερα μουσεία της τέχνης και του πολιτισμού των βυζαντινών και μεταβυζαντινών χρόνων του κόσμου και στεγάζεται στην ιστορική Βίλλα Ιλίσια, ένα από τα πρώτα και ωραιότερα κτίρια που απέκτησε η Αθήνα ως νέα πρωτεύουσα. Διαθέτει περισσότερα από 30.000 εκθέματα, οργανωμένα σε συλλογές, τα οποία προέρχονται κυρίως από τον ευρύτερο ελλαδικό, μικρασιατικό και βαλκανικό χώρο, καλύπτοντας ένα μεγάλο κομμάτι της ιστορίας, από τον 3^{ο} έως τον 21^{ο} αιώνα. Συγκεκριμένα, πρόκειται κυρίως για εικόνες, τοιχογραφίες, ψηφιδωτά, παλαίτυπα, χειρόγραφα, αντικείμενα από χαρτί, γλυπτά, έργα μικροτεχνίας, κεραμικά, υφάσματα και πίνακες. Υπάρχουν και εκθέματα που δεν περιλαμβάνονται στη μόνιμη έκθεση, αλλά φυλάσσονται σε κατάλληλες συνθήκες στις αρχαιολογικές αποθήκες του μουσείου. Πίσω από το μουσείο υπάρχει κήπος, ενώ εντοπίζεται και ο αρχαιολογικός χώρος του Λυκείου του Αριστοτέλη.



Εικόνα 4.123. Η Βίλα Ιλίσια, το ιστορικό κτίριο που στεγάζει το Βυζαντινό και Χριστιανικό Μουσείο.
[Πηγή: museumfinder.gr]

Εικόνα 4.124. Ο κήπος πίσω από το μουσείο και ο αρχαιολογικός χώρος του Λυκείου του Αριστοτέλη.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

Ωδείο Αθηνών

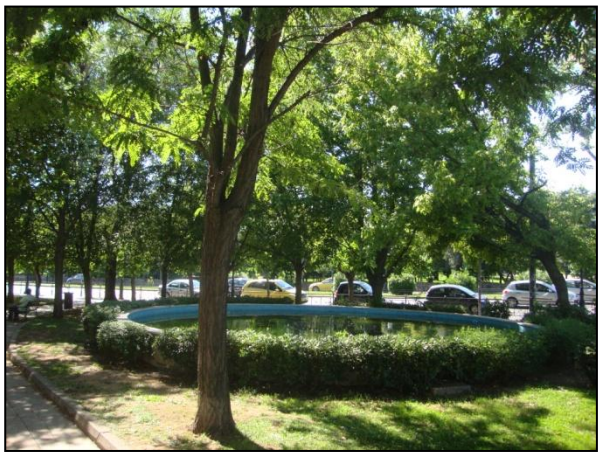
Το Ωδείο Αθηνών αποτελεί σημαντικό φορέα στη μουσική και θεατρική παιδεία της χώρας. Εκτός από τις εκπαιδευτικές δραστηριότητες, στον πολυχώρο εκδηλώσεων του Ωδείου φιλοξενούνται σημαντικές πολιτιστικές δράσεις, όπως εκθέσεις και συνέδρια.

Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών

Το Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών (ΕΙΕ), ένα από τα μεγαλύτερα Ελληνικά Ερευνητικά Κέντρα, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, ιδρυθέν το 1958. Εκτός από τα Ερευνητικά Ινστιτούτα και μονάδες, στις εγκαταστάσεις του λειτουργεί η Βιβλιοθήκη Επιστήμης, Τεχνολογίας και Πολιτισμού που απευθύνεται στην επιστημονική κοινότητα.

Μικρά πάρκα και πλατείες

Σημαντικά πολιτιστικά στοιχεία εντοπίζονται στα πάρκα και τις πλατείες γύρω από την Πινακοθήκη.



Εικόνα 4.125. Αρμένικό Χατσκάρ (πέτρινη στήλη) και συντριβάνι στο πάρκο Ναϊάδων. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.126. Γλυπτά και μνημεία στο πάρκο Ναϊάδων.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

Εικόνα 4.127. Πλατεία Μαδρίτης. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.128. Πλατεία Τρούμαν. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.129. Ο *Δρομέας* και η προτομή του Κωνσταντίνου Οικονόμου στην πλατεία Μεγάλη του Γένους Σχολή. [*Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Ο Εθνικός Κήπος

Ο Εθνικός Κήπος είναι ένα πάρκο κλειστού τύπου και γραφικού ρυθμού που απλώνεται σε μια περιφραγμένη έκταση 154 στρεμμάτων. Ανοίγει τις πύλες του καθημερινά, από την ανατολή ως τη δύση του ηλίου. Η πρόσβαση γίνεται από επτά εισόδους: την κεντρική είσοδο στη λεωφόρο Αμαλίας, μια στη λεωφόρο Βασιλίσσης Σοφίας, τρεις στην οδό Ηρώδου Αττικού και δύο προς το Ζάππειο.

Η βιοποικιλότητα στον Εθνικό Κήπο είναι εντυπωσιακή, όπως και η αισθητική του τοπίου. Βασικά χαρακτηριστικά είναι η συμπαγής δενδροφύτευση και το μεγάλο δίκτυο μονοπατιών που φτάνει τα 7.500 μέτρα. Υπάρχουν 5 πέργκολες με αναρριχώμενα φυτά και 6 λίμνες, η μεγαλύτερη από τις οποίες βρίσκεται στο κέντρο του κήπου και διαθέτει ξύλινο γεφυράκι και καταρράκτη.

Παρέχει πολλές δραστηριότητες στους επισκέπτες, πέρα από την άθληση και τον περίπατο, καθώς στο χώρο του λειτουργούν παιδική βιβλιοθήκη, παιδική χαρά, μικρή ζωοπτηνολογική συλλογή και μικρό βοτανικό μουσείο. Επιπλέον, ο επισκέπτης έρχεται σε επαφή με το παρελθόν και την ιστορική κληρονομιά, καθώς στον άλλοτε Βασιλικό Κήπος της Αμαλίας, συναντώνται ένα ηλιακό ρολόι, μωσαϊκό δάπεδο ρωμαϊκής έπαυλης, υπολείμματα ρωμαϊκών λουτρών, τμήμα από το μαρμάρινο ενεπίγραφο επιστύλιο της δεξαμενής του Αδριάνειου υδραγωγείου στο Κολωνάκι, το σιδερένιο πολυγωνικό κάθισμα της βασίλισσας Αμαλίας και 6 προτομές ιστορικών προσώπων. Σε κομβικά σημεία έχουν τοποθετηθεί ειδικές πινακίδες, οι οποίες κατευθύνουν τον επισκέπτη στο λαβυρινθώδη χαρακτήρα του πάρκου που δημιουργούν τα δεκάδες μονοπάτια ή παρέχουν πληροφορίες για τον Κήπο, την ιστορία της περιοχής και τις δραστηριότητες του πάρκου.

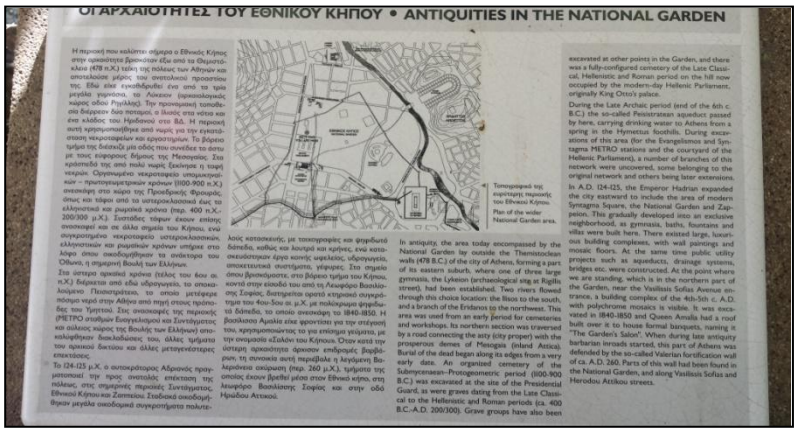
Στον εθνικό Κήπο απαντώνται άνθρωποι όλων των ηλικιών που θέλουν να ξεφύγουν από τους ασφυκτικούς ρυθμούς της πόλης και να έρθουν σε επαφή με το φυσικό περιβάλλον. Η εικόνα του πάρκου είναι ιδιαίτερα ζωντανή. Συναντήσαμε μικρά παιδιά που βουτούσαν τα πόδια τους στα αναβρυτήρια, πολίτες που δροσίζονταν στις κρήνες και ξεκουράζονταν στα παγκάκια, ανθρώπους που ξάπλωναν στο γκαζόν, ποδηλάτες. Επιπλέον, διοργανώνονται διάφορες δραστηριότητες και υπάρχει και καφετέρια.

Εικόνα 4.130. Ενημερωτικός χάρτης για το πάρκο και τις δραστηριότητές του. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.131. Προτομή του Ιωάννη Καποδίστρια. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.132. Το ηλιακό ρολόι στην κεντρική είσοδο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

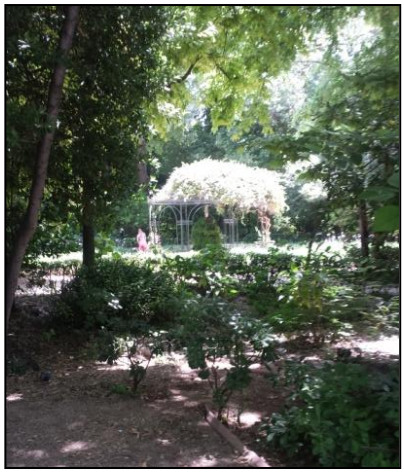
Εικόνα 4.133. Γραφικό πέρασμα κάτω από αναρριχώμενα φυτά. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*



Εικόνα 4.134. Ενημερωτική πινακίδα για τις αρχαιότητες του πάρκου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.135. Το Ρωμαϊκό Μωσαϊκό. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.136. Το βοτανικό μουσείο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*



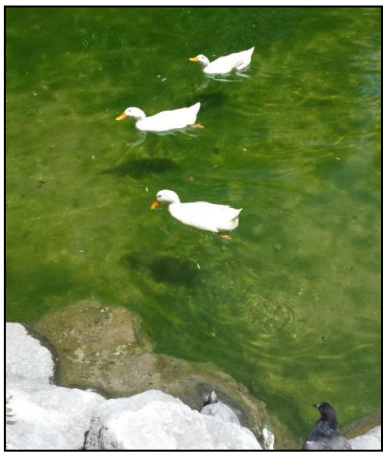
Εικόνα 4.137. Η πυκνή δενδροφύτευση και δημιουργεί ένα χαλαρωτικό τοπίο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.138. Πολίτης δροσίζεται σε πηγή. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

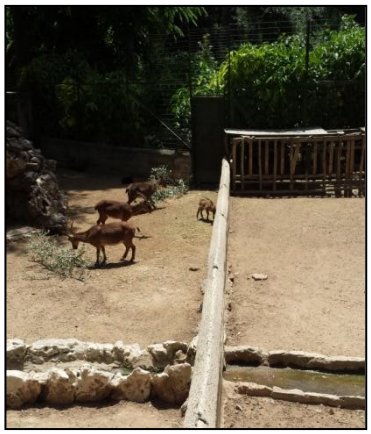
Εικόνα 4.139. Επισκέπτες αναπαύονται στο γκαζόν. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.140. Ποδηλάτες εξερευνούν το πάρκο. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.141. Η μεγάλη κεντρική λίμνη με το ξύλινο γεφυράκι. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*



Εικόνα 4.142. Οι πάπιες της λίμνης. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*



Εικόνα 4.143. Ζωολογική συλλογή.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΑΝΙΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΕΘΝΙΚΟΥ ΚΗΠΟΥ

Σας προσκαλούμε στην Παιδική Βιβλιοθήκη του Εθνικού Κήπου, το Σάββατο 2 Ιουνίου 2018, για να διαβάσουμε παρέα τα παραμύθια του Κήπου.
Οι μικροί μας φίλοι, θα απολαύσουν αυτό το μήνα το παραμύθι «Στον τόπο που οι άνθρωποι μιλούσαν με τα δέντρα και τον άνεμο» του Μάνου Κοντολέων με συνοδεία κλασικής κιθάρας.

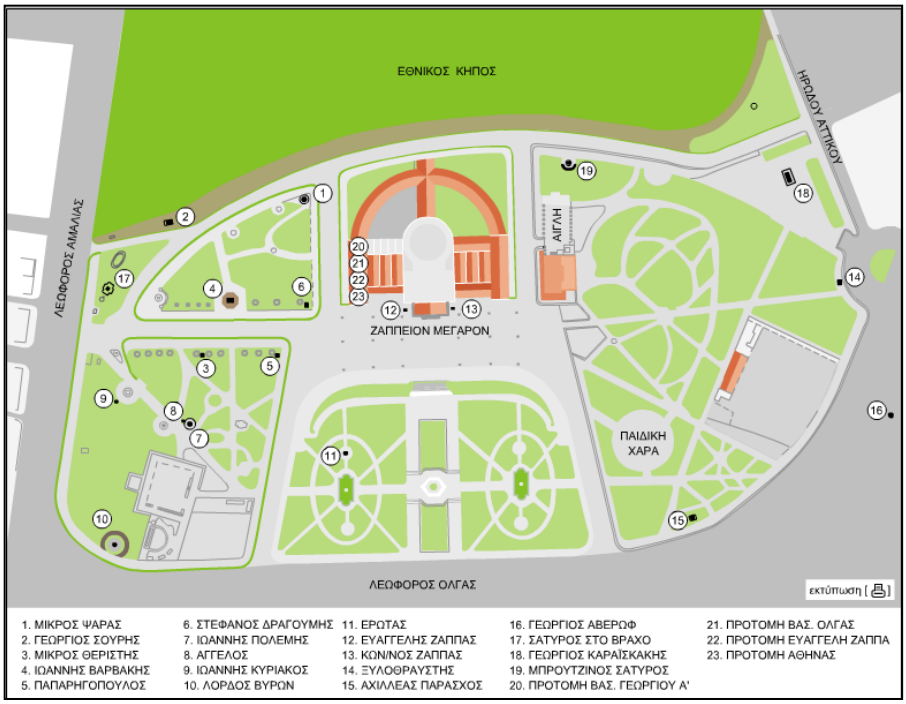
Μουσική – Αφήγηση: Αθηνά Παπαστεφάνου
Ώρες παραστάσεων: 11:30 π.μ. και 12:30 μ.μ.

Η είσοδος είναι ελεύθερη

Εικόνα 4.144. Προσκλήσεις σε εκδηλώσεις που διοργανώνονται στο πάρκο.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

Ζάππειο

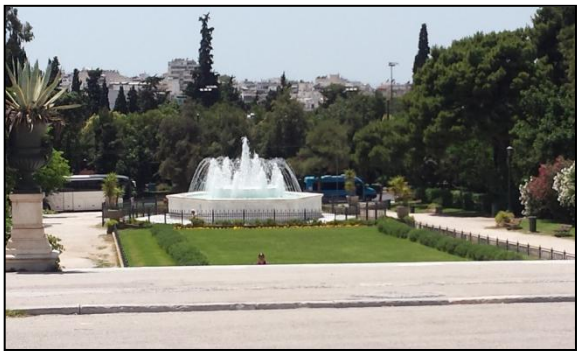
Ο χώρος του Ζαππείου περικλείει μια έκταση περίπου 120 τ.μ. στα νότια του Εθνικού Κήπου. Στην έκταση αυτή κυριαρχεί το Ζάππειο μέγαρο, στο οποίο διεξάγονται σημαντικές εκδηλώσεις της πόλης, όπως επίσημες δεξιώσεις, εκθέσεις, συνέδρια, εορτασμοί. Δίπλα στο μέγαρο, βρίσκεται το συγκρότημα της Αίγλης που αποτελεί ένα διαχρονικό σημείο αναφοράς για την πόλη, περιλαμβάνοντας καφετέρια και τον ομώνυμο ιστορικό κινηματογράφο. Ο κήπος του Ζαππείου προσφέρεται για περπάτημα και χαλάρωση, ενώ περιλαμβάνει δεκάδες αγάλματα, υδάτινα στοιχεία και παιδική χαρά. Στο πρόσωπο της λεωφόρου Βασιλίσσης Αμαλίας εντοπίζεται ο αρχαιολογικός χώρος ρωμαϊκού λουτρού.



Χάρτης 4.27. Κάτοψη του κήπου του Ζαππείου με τις θέσεις των αγαλμάτων. [Πηγή: zappeion.gr]

Εικόνα 4.145. Το Ζάππειον Μέγαρο.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

Εικόνα 4.146. Θέα από το Ζάππειο προς την Ακρόπολη.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]



Εικόνα 4.147. Κατηφορίζοντας προς το χώρο του Ολυμπιείου υπάρχει ένα εντυπωσιακό συντριβάνι.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

Εικόνα 4.148. Στην περιήγησή μας στον κήπο του Ζαππείου συναντήσαμε αυτά τα ιδιαίτερα καθίσματα.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

Εικόνα 4.149. Μερικά από τα αγάλματα του κήπου. Ο Μικρός Ψαράς, ο Άγγελος, ο Μικρός Θεριστής και ο εθνικός ευεργέτης Ευαγγέλης Ζάππας. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.150. Ο αρχαιολογικός χώρος του ρωμαϊκού λουτρού. *[Πηγή: Στιγμές]*

Αρχαιολογικός χώρος Ολυμπιείου

Το Ολυμπιείον βρίσκεται ανάμεσα στην Ακρόπολη και τον ποταμό Ιλισό. Αποτελούσε το ιερό του Ολυμπίου Διός στο οποίο κτίστηκε ένας μεγάλος ναός αφιερωμένος στο Δία. Στα πλαίσια του Έργου της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων της Αθήνας, ο χώρος νοτίως του Ολυμπιείου με τα Παριλίσσια ιερά ενοποιήθηκε με το Ολυμπιείο και αποτελούν έναν ενιαίο αρχαιολογικό χώρο, επισκέψιμο για το κοινό.

Λόφος του Αρδηττού και Παναθηναϊκό Στάδιο

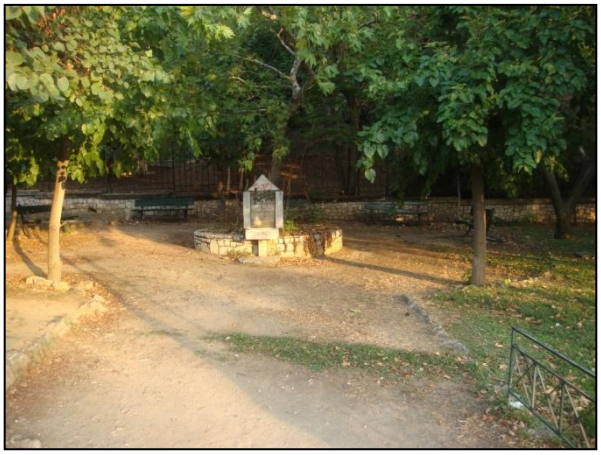
Ο λόφος του Αρδηττού αποτελεί έναν ιστορικό πράσινο χώρο με πεύκα και είδη μεσογειακής βλάστησης. Αν και η πρόσβαση είναι περιορισμένη από την περίφραξη και τις ελάχιστες εισόδους, είναι ένας χώρος αναψυχής, κατάλληλος για περίπατο και προσφέρει πανοραμική θέα προς την πόλη.

Το Παναθηναϊκό Στάδιο, γνωστό και ως Καλλιμάρμαρο, κατασκευάστηκε με τη σύγχρονη μορφή του στα τέλη του 19ου αιώνα για τη διεξαγωγή των πρώτων σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων του 1896, με την οικονομική αρωγή του Γεώργιου Αβέρωφ, άγαλμα του οποίου απαντάται στην είσοδο του χώρου (*Εικόνα 4.153*). Κτίστηκε δίπλα στο λόφο του Αρδηττού, στη θέση του αρχαίου σταδίου που από το 329 π.Χ. φιλοξενούσε αθλητικές δραστηριότητες. Σήμερα αποτελεί ένα ξεχωριστό ιστορικό χώρο, με ελεγχόμενη πρόσβαση, που προσφέρει πολλές δραστηριότητες στους επισκέπτες (*Εικόνα 4.152*). Υπάρχει η δυνατότητα ξενάγησης και απόκτηση γνώσεων για την ιστορία του Σταδίου και τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Πέραν της περιήγησης, υπάρχει η μόνιμη Έκθεση «Αναμνήσεις από τους Ολυμπιακούς Αγώνες: Αφίσες και Δάδες από το 1896 έως σήμερα» στο χώρο του Αιθρίου. Τέλος, παρέχεται η δυνατότητα καθημερινής άθλησης της πρωινές ώρες με τρέξιμο εντός του σταδίου, διεξάγονται συμβολικές αθλητικές δραστηριότητες και εκδηλώσεις.

Εικόνα 4.151. Το Παναθηναϊκό Στάδιο και η πλατεία μπροστά του. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.152. Ενημερωτική πινακίδα στην είσοδο του Σταδίου με τα σημεία ενδιαφέροντος. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.153. Άγαλμα του μεγάλου ευεργέτη Γ. Αβέρωφ. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*



Εικόνα 4.154. Μικρό πάρκο στη βάση του λόφου, μετά την πλατεία του Σταδίου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

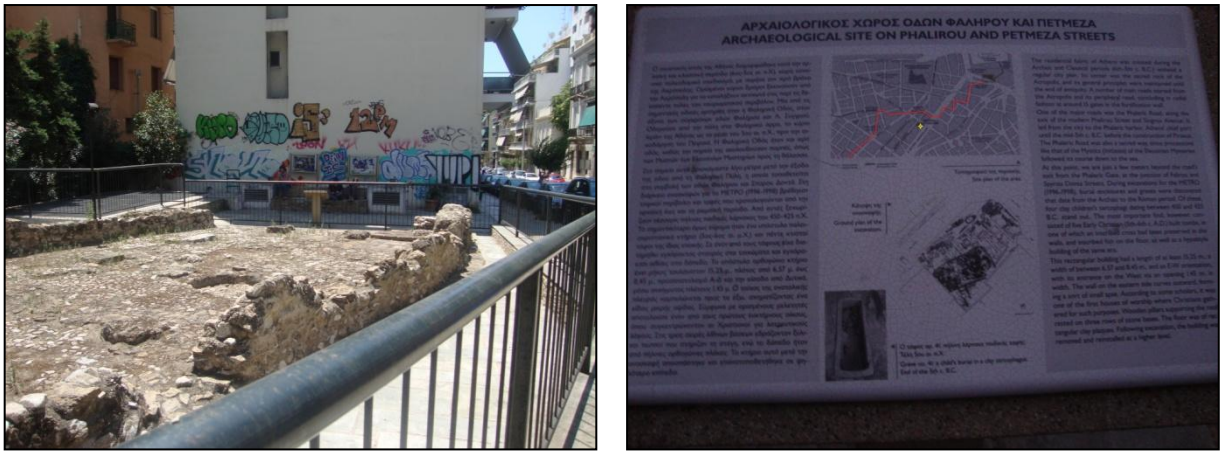
Το Σπίτι των Παραμυθιών

Πρόκειται για ένα πολιτιστικό χώρο που λειτουργεί από το 2014 στην οδό Ιωσήφ των Ρωγών 11, με στόχο την ανάδειξη της άυλης παγκόσμιας πολιτισμικής κληρονομιάς. Οι πολιτιστικές του δραστηριότητες έχουν ως άξονα το παραμυθιακό στοιχείο που πλαισιώνεται με μουσική, οικογενειακά διαπολιτισμικά εργαστήρια, επιμορφωτικά σεμινάρια, εκπαιδευτικά προγράμματα και θεματικά καλλιτεχνικά εκθέματα.

Αρχαιολογικά ευρήματα κρυμμένα στον αστικό ιστό

Στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται αρχαιολογικά ευρήματα εκτός των μεγάλων αρχαιολογικών και πολιτιστικών χώρων που συνδέονται με την αρχαία Αθήνα. Εντοπίστηκαν απομεινάρια από το Γυμνάσιο του Αδριανού στην περιοχή μεταξύ Καλλιρρόης και Βουλιαγμένης. Μερικά εκτίθενται στο διάφανο δάπεδο της πυλωτής δυο νεόδμητων πολυκατοικιών στη συμβολή οδών Διαμαντοπούλου και Βούρβαχη, ενώ άλλα είναι και εμφανή στο ακάλυπτο οικόπεδο στο τέλος της Μιχαήλ Κοκκίνη. Επιπλέον, στη συμβολή Φαλήρου και Πετμεζά υπάρχει αρχαιολογικός χώρος που σχετίζεται με τα τείχη της αρχαίας Αθήνας.

Εικόνα 4.155. Τα αρχαιολογικά ευρήματα από το Γυμνάσιο του Αδριανού χάνονται στον πυκνό αστικό ιστό. Στην πυλωτήτης πολυκατοικίας που οικοδομήθηκε πρόσφατα εντοπίζεται ενημερωτική πινακίδα. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*



Εικόνα 4.156. Αρχαιολογικός χώρος Πετμεζά και Φαλήρου. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Θέατρο του Νέου Κόσμου

Βρίσκεται στην οδό Αντισθένους 7 & Θαρύπου και λειτουργεί από το 1999. Το κτίριο πριν μετατραπεί σε θέατρο ήταν ερειπωμένη αποθήκη, και συγκεκριμένα η πρώτη ζυθαποθήκη του Φιξ, η οποία κηρύχτηκε διατηρητέα ως αξιόλογο βιομηχανικό κτίσμα των αρχών του 20^{ου} αιώνα. Στη σκηνή του ανεβαίνουν ανελλιπώς παραστάσεις, όλη τη διάρκεια του χρόνου.

Γυάλινο Μουσικό Θέατρο

Αποτελεί δημοφιλή καλλιτεχνική σκηνή που λειτουργεί από το 1997. Στο ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής αξίας κτίριο, επί της Συγγρού 143, φιλοξενείται πληθώρα μουσικών και θεατρικών

δρώμενων, ενώ διεξάγονται και εκπαιδευτικές δραστηριότητες, όπως σεμινάρια και θεατρικό εργαστήριο.

Πλατεία Χρυσοστόμου Σμύρνης

Αποτελεί την εμβληματική είσοδο προς τη Νέα Σμύρνη από τη λεωφόρο Συγγρού και τονίζει τη μικρασιατική φυσιογνωμία της περιοχής. Αναπλάστηκε πρόσφατα, με έμφαση στο υγρό στοιχείο και περιλαμβάνει παιδική χαρά και γλυπτές δημιουργίες.

Εικόνα 4.157. Η πλατεία Χρυσοστόμου Σμύρνης είναι ένας σημαντικός χώρος μνήμης και αναψυχής.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

Μουσείο Αφής

Επί της οδού Δοϊράνης 198 στην Καλλιθέα, λειτουργεί από το 1984 ένα ιδιαίτερο μουσείο. Η ιδιαιτερότητά του έγκειται στο γεγονός ότι οι επισκέπτες έχουν τη δυνατότητα να αγγίζουν τα εκθέματα, τα οποία αποτελούν πιστά αντίγραφα πρωτοτύπων εκθεμάτων από μουσεία της χώρας.

Ίδρυμα Ευγενίδου

Αποτελεί μια σημαντική εστία πολιτισμού, στη διεύθυνση Συγγρού 387, που λειτουργεί από το 1956. Στις εγκαταστάσεις του υπάρχουν επιστημονική και τεχνική βιβλιοθήκη, έκθεση συλλογών, οργάνων και μηχανών εν λειτουργία για την εποπτική διδασκαλία των τεχνικών μαθημάτων, πλανητάριο, αμφιθέατρο και αίθουσες διαλέξεων. Οι πολιτιστικές δραστηριότητες του Ιδρύματος περιλαμβάνουν ενημερωτικές εκδηλώσεις, διαλέξεις, εκθέσεις και άλλες εκπαιδευτικές δραστηριότητες, που αφορούν θέματα Επιστήμης και Τεχνολογίας.

Η Τέχνη στο δρόμο

Στο πρόσωπο του μελετώμενου άξονα δεν υπάρχουν πολλά στοιχεία τέχνης στους τοίχους, με εξαίρεση το πρόσωπο της Αρδηττού που φέρει δεκάδες γκράφιτι. Όμως, αξιόλογα γκράφιτι εντοπίζονται κυρίως στις γειτονιές εκατέρωθεν και ομορφαίνουν άδεια και εγκαταλειμμένα κτίρια.

Εικόνα 4.158. Γκράφιτι στο Παγκράτι. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.159. Εικαστικό στοιχείο στην Ερατοσθένους. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.160. Γκράφιτι στην Αρδηττού στο χώρο του ναού της Αρτέμιδας Αγροτέρας. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.161. Εικαστικά στοιχεία στην Καλλιρρόης, κάτω από τις ΄ραμπες. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.162. Καλλιτεχνικό στοιχείο στο Φιξ. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

Εικόνα 4.163. Ζωγραφική στις γειτονιές του Νέου Κόσμου.

Εικόνα 4.164. Γκράφιτι σε κτίριο στη Συγγρού, λίγο πριν το ΚΠΙΣΝ.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

Εικόνα 4.165. Γκράφιτι στα προσφυγικά με έντονο κοινωνικό μήνυμα.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

Εικόνα 4.166. Τοιχογραφία στο Κουκάκι.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

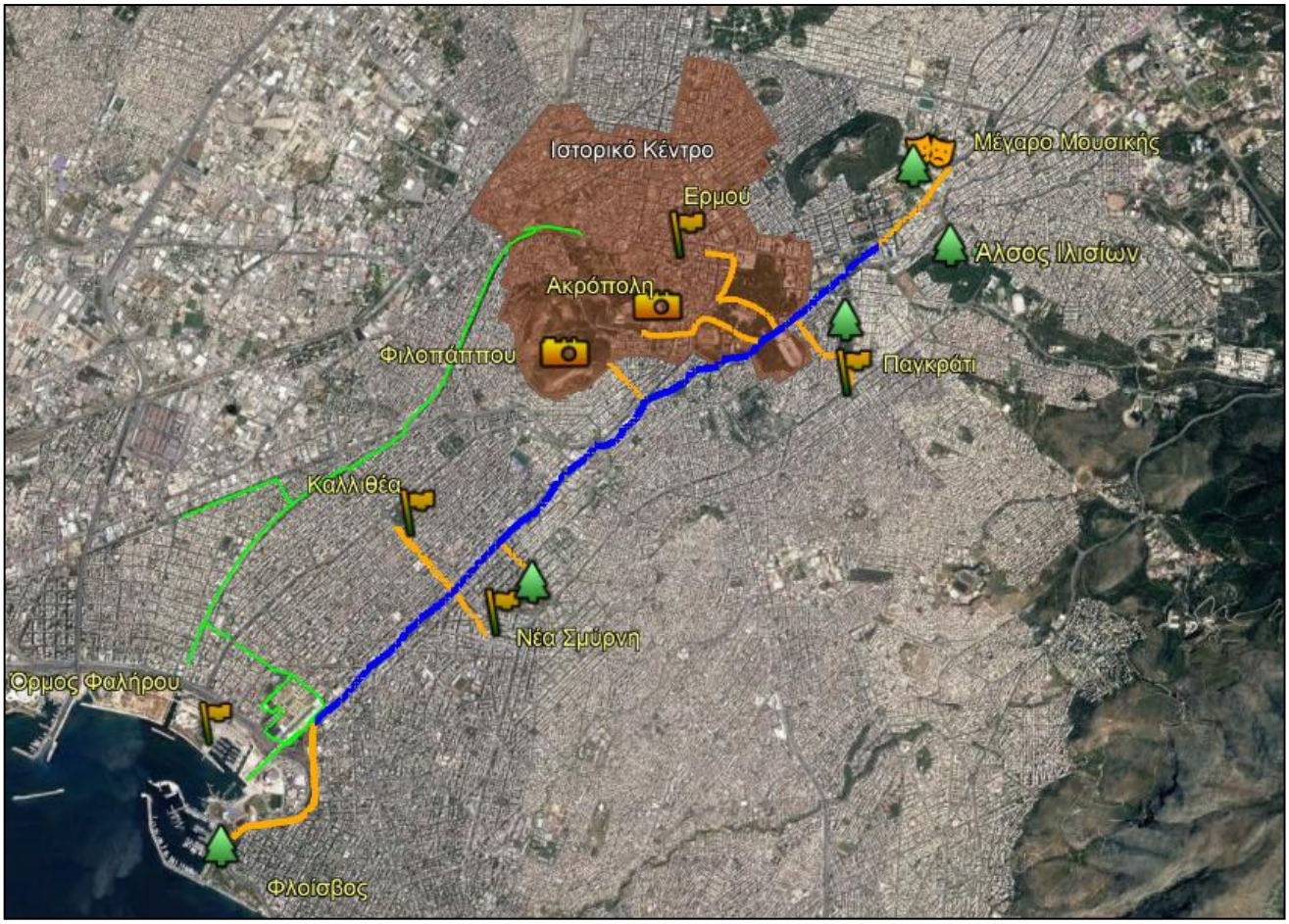
Εικόνα 4.167. Γκράφιτι στο Κουκάκι.
[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]

Εικόνα 4.168. "Ο Αμφορέας του Σήμερα" στο 14^{ο} Γενικό Λύκειο Αθηνών στο Κουκάκι. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

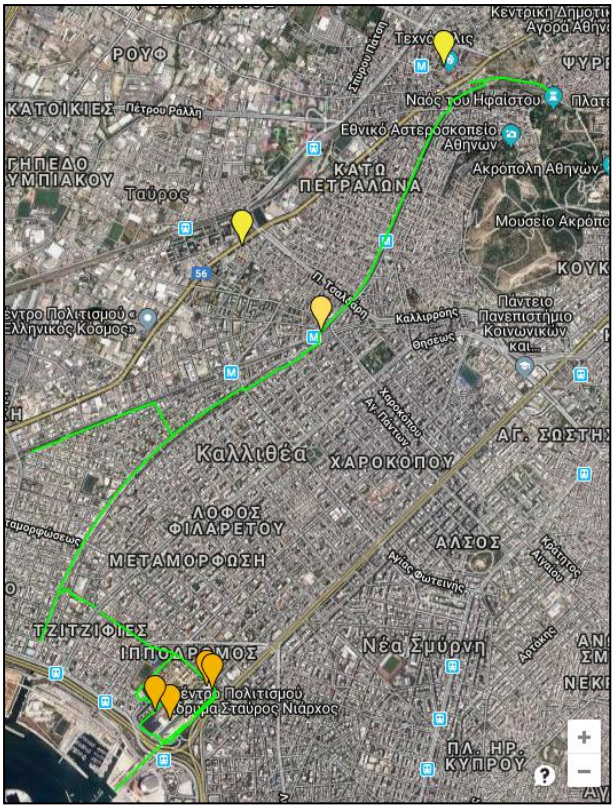
4.6. Σημαντικοί πόλοι έλξης πολιτισμού και αναψυχής στην ευρύτερη περιοχή

Ο οδικός άξονας μελέτης βρίσκεται σε άμεση σύνδεση με μεγάλους γειτονικούς πόλους έλξης. Στο χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζονται έτεροι σημαντικοί χώροι στη γύρω περιοχή. Είναι εμφανείς οι συσχετίσεις με αυτούς, ενώ αναδύονται ευκαιρίες για ορθολογική σύνδεση των περιοχών μεταξύ τους και βελτίωση της αστικής συνοχής.

Το ιστορικό κέντρο και το παραλιακό μέτωπο αποτελούν τους βασικούς πόλους έλξης που καθορίζουν σε σημαντικό βαθμό την επισκεψιμότητα και τις δραστηριότητες της περιοχής μελέτης. Σε όλο το μήκος του άξονα εντοπίζονται πόλοι που παρέχουν ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων και υπηρεσιών, κυρίως αναψυχής και εμπορίου. Πρόκειται για το εμπορικό τρίγωνο της Αθήνας, το κέντρο του Παγκρατίου, της Νέας Σμύρνης και της Καλλιθέας. Ιδιαίτερα σημαντική είναι και η γειτνίαση με το Κολωνάκι, όπου χωροθετούνται οι σημαντικότερες γκαλερί της πόλης. Επίσης, υπάρχουν σημαντικοί πράσινοι χώροι: πάρκο Ελευθερίας, άλσος Ιλισίων, άλσος Παγκρατίου και άλσος Νέας Σμύρνης. Επιπλέον, η νέα μητροπολιτική ποδηλατική διαδρομή του λεκανοπεδίου είναι γεγονός και συνδέει το Φάληρο με το Γκάζι (*Χάρτης 4.28*). Η βελτίωση της πρόσβασης των επισκεπτών προς τα μέρη αυτά ευνοείται από την ανάπλαση του άξονα μελέτης στα πρότυπα της βιώσιμης κινητικότητας και συνεισφέρει στην τοπική οικονομία και την ανάδειξη περισσότερων περιοχών.



Εικόνα 4.169. Σημαντικοί πόλοι έλξης περιμετρικά της περιοχής μελέτης και συνδετικές διαδρομές.
[Πηγή: Google Earth, Ιδία επεξεργασία]



Χάρτης 4.28. Ο ποδηλατόδρομος Κεραμεικός – Φάληρο και οι κοντινοί σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων.
[Πηγή: Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ, Ιδία επεξεργασία]

4.7. Συμπεράσματα από την υφιστάμενη κατάσταση

Σύμφωνα με όλα όσα προαναφέρθηκαν, ο μελετώμενος άξονας αποτελεί σημαντικό οδικό άξονα για το λεκανοπέδιο, ακολουθώντας μια ιστορική διαδρομή προς τη θάλασσα. Επιτελεί τη σύνδεση μεταξύ δύο πόλων με μεγάλη εμβέλεια αναφορικά με τον τουρισμό και την αναψυχή, τέμνοντας έναν πυκνό αστικό ιστό. Δεν εντοπίζονται διακυμάνσεις σε επίπεδο δραστηριοτήτων, καθώς κυριαρχεί ο τριτογενής τομέας και το εμπόριο σε όλο το μήκος του. Η κυκλοφοριακή ροή είναι ιδιαίτερα έντονη στο κομμάτι του δήμου Αθηναίων, ακόμα και εκτός των λεγόμενων περιόδων αιχμής.

Η ποιότητα του δημόσιου χώρου και ο κατακερματισμός των ελεύθερων χώρων είναι ένα φλέγον ζήτημα που ανέκυψε από την επιτόπια έρευνα. Στα στοιχεία που παρουσιάστηκαν είδαμε κοινόχρηστους χώρους που χρήζουν ανάπλασης, με φθαρμένο αστικό εξοπλισμό και έλλειψη στοιχειώδους μέριμνας. Τα πάρκα γίνονται στέκι περιθωριοποιημένων ατόμων, μειώνοντας το αίσθημα ασφάλειας, ιδίως τις νυχτερινές ώρες. Αρκετά γλυπτά βανδαλίζονται και ο δημόσιος χώρος γίνεται πολλές φορές καμβάς για την έκφραση πολιτικών και κοινωνικών ζητημάτων. Επιπλέον, το αστικό τοπίο θα μπορούσε να γίνει πιο ελκυστικό αν αποφεύγονται τα μεγάλα ογκώδη έργα οδοποιίας εντός του πυκνού αστικού ιστού, όπως οι ανισόπεδοι κόμβοι και οι οδογέφυρες. Και κάθε φορά που βρέχει και τα νερά ρέουν σε σύγχυση, αναζητώντας τη φυσική κοίτη τους, έρχεται στο νου το χαμένο ποτάμι και η εικόνα μιας άλλης πόλης (*Εικόνα 4.174*).

Ένα εξίσου σημαντικό πρόβλημα είναι και η περιορισμένη κινητικότητα του πεζού και του ποδηλάτη, καθώς οι υποδομές είναι ανύπαρκτες στο μεγαλύτερο τμήμα. Η εξαιρετικά δυσμενής προσπελασιμότητα αποτρέπει τη σύνδεση των πολιτιστικών χώρων μεταξύ τους και την ανάπτυξη εναλλακτικών προς το αυτοκίνητο τρόπων μετακίνησης. Στη Βασιλέως Κωνσταντίνου η κατάσταση είναι ανεκτή, καθώς αποτελεί ένα δρόμο που διαθέτει μεγάλη συσπείρωση πολιτιστικών πόλων και τα πεζοδρόμια είναι σε καλή κατάσταση. Όμως, τα περιοριστικά κιγκλιδώματα, η μεγάλη οδική επιφάνεια και η έλλειψη σεβασμού προς τη λεωφορειολωρίδα αποτελούν ανασταλτικούς παράγοντες για την περαιτέρω ανάπτυξη του πολιτιστικού στοιχείου. Χαρακτηριστική ήταν η δυσκολία μετάβασης από το Ζάππειο προς το Καλλιμάρμαρο, από τη διάβαση στη συμβολή Βασιλέως Κωνσταντίνου με την Αρδηττού˙ η κυκλοφοριακή συμφόρηση εμπόδιζε την κάθετη προσπέραση, αφού, όταν το φανάρι έγινε μετά από αρκετή ώρα πράσινο για τον πεζό, μπροστά μας κινούνταν ακόμα αυτοκίνητα που προσπαθούσαν να στριμωχθούν στην κυκλοφορία. Στην Αρδηττού, δεδομένου του περιοριστικού αναγλύφου και της ιδιαίτερης γεωμετρίας, οι τυφλές στροφές και τα εμπόδια στο πεζοδρόμιο είναι ανασταλτικά στην ενίσχυση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης. Στην Καλλιρρόης, αν και υπάρχει μια πλατιά και όμορφη διατομή, οι υπάρχουσες υποδομές δεν ενώνουν το δημόσιο χώρο, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τη δυσλειτουργία του συγκοινωνιακού κόμβου στο Φιξ, όπου οι λεωφορειακές γραμμές, το τραμ και το μετρό δεν έχουν ικανοποιητική χωρική συνοχή. Στη Συγγρού, η χρήση των υποβαθμισμένων υπόγειων διαβάσεων αποφεύγεται, ιδίως το βράδυ, και δεν είναι λίγοι εκείνοι που τολμούν να διασχίζουν κάθετα τη Συγγρού είτε υπόγεια από το στενό κράσπεδο πλάι στη ροή των αυτοκινήτων στους ανισόπεδους κόμβους, είτε ακόμα και επιφανειακά με την υπερπήδηση του υψηλού κιγκλιδώματος. Οι πρακτικές αυτές αναδεικνύουν την ανάγκη αλλαγής της λειτουργίας της λεωφόρου, καθώς θέτουν τη ζωή πολιτών σε κίνδυνο. Τα τροχαία ατυχήματα στα οποία εμπλέκεται πεζός είναι πολλά και συχνά θανατηφόρα (*Εικόνα 4.172*). Είναι, άλλωστε, χρονοβόρο και προϋποθέτεται η εξοικείωση με την περιοχή για να γνωρίζει ο επισκέπτης πώς να κατευθυνθεί στην πλησιέστερη διάβαση, η οποία μπορεί να απέχει και 300 μέτρα, καθώς δεν υπάρχουν κατάλληλες ενημερωτικές πινακίδες. Επιπλέον, οι στάσεις των λεωφορείων βρίσκονται πάνω σε ασφυκτικά στενές νησίδες, με αποτέλεσμα να δημιουργείται ανασφάλεια μιας και οι πολίτες αναγκάζονται να στέκονται πάνω στο κράσπεδο, τη στιγμή που τα αυτοκίνητα περνούν δίπλα με ιλιγγιώδεις ταχύτητες (*Εικόνα 4.173*).

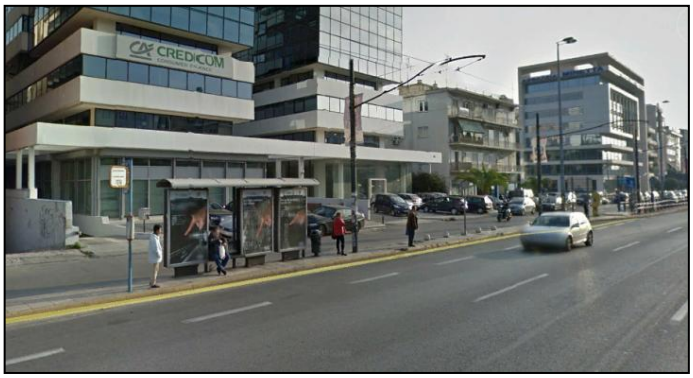
Σε ένα τέτοιο περιβάλλον, αισθητικά υποβαθμισμένο και αφιλόξενο προς τον πεζό η βιώσιμη κινητικότητα δεν μπορεί να προωθηθεί. Κι όμως, υπάρχουν αρκετοί πολίτες που χρησιμοποιούν το ποδήλατο ή αποκλειστικά τη δημόσια συγκοινωνία αλλά δηλώνουν απογοητευμένοι από τη διαμορφωμένη

κατάσταση στους αθηναϊκούς δρόμους και την ελλιπή οργάνωση των δρομολογίων, με αποτέλεσμα να μειώνεται η διάθεσή τους για μετακινήσεις. Ο αστικός σχεδιασμός οφείλει να αφουγκραστεί τις ανάγκες των πολιτών και να αναδιανείμει πιο δίκαια τον οδικό χώρο, παρέχοντας περισσότερες επιλογές και αναιρώντας την κυριαρχία του αυτοκινήτου.

Εικόνα 4.170. Πεζός διασχίζει τη Συγγρού μέσω των κάθετων αρτηριών στους ανισόπεδους κόμβους. *[Πηγή: Ερευνητική ομάδα ΕΜΠ, "Συγγρού, από τον αυτοκινητόδρομο στην αστική λεωφόρο"]*

Εικόνα 4.171. Ποδηλάτης κινείται στη Συγγρού με κατεύθυνση το κέντρο. *[Πηγή: Google Earth]*

Εικόνα 4.172. Εικόνα που σοκάρει. Πεζός που επιχείρησε να διασχίσει τη Συγγρού επιφανειακά, παρασύρθηκε από όχημα. *[Πηγή: ant1news.gr]*



Εικόνα 4.173. Στάση λεωφορείου σε στενή νησίδα. *[Πηγή: Google Earth]*

Εικόνα 4.174. Βροχερή μέρα στην Καλλιρρόης. *[Πηγή: Προσωπικό αρχείο]*

5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ

Στόχος της διπλωματικής εργασίας είναι η δημιουργία ενός πολιτιστικού άξονα με έμφαση στην τέχνη, με τρόπο ώστε να προάγεται η βιώσιμη αστική κινητικότητα. Αυτό απαιτεί μετάλλαξη στον οδικό άξονα, από μια διαδρομή με μειωμένη αισθητική που απευθύνεται αποκλειστικά στο αυτοκίνητο, σε έναν ελκυστικό διάδρομο πολιτισμού και αναψυχής που θα συνδέει την καρδιά της πόλης με τη θάλασσα, ενθαρρύνοντας τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης και προσελκύοντας ιδιαίτερα το φιλότεχνο κοινό.

Στην παρούσα ενότητα, αφού οριστεί η μεθοδολογία και το ύφος των παρεμβάσεων, δομείται το μηδενικό σχέδιο, με το οποίο περιγράφονται επιλογές για τη σύνδεση των πόλων τέχνης, με βάση τις υφιστάμενες υποδομές. Στη συνέχεια, περιγράφεται ένα συντηρητικό σχέδιο, που εξετάζει ήπιες παρεμβάσεις στις οδικές διατομές. Τέλος, δομείται μια πιο οραματική εικόνα για το μέλλον του άξονα, που αφορά τον περιορισμό των ιδιωτικών οχημάτων και την αισθητική αναβάθμιση του οδικού χώρου.

Η ενότητα κλείνει με την αξιολόγηση των σχεδίων με πολυκριτηριακή ανάλυση και την ανάλυση του επιλεγμένου σχεδίου.

5.1. Μεθοδολογία

Στην παρούσα υποενότητα αναφέρονται χρήσιμες πληροφορίες για τη διαμόρφωση των εναλλακτικών σχεδίων παρεμβάσεων στην περιοχή μελέτης για την επίλυση της σύνδεσης των πόλων τέχνης αλλά και τη μεθοδολογία αξιολόγησής τους.

5.1.1. Χαρακτηριστικά των παρεμβάσεων

Ο πολιτιστικός και καλλιτεχνικός χαρακτήρας του άξονα έχει αρχίσει να εδραιώνεται τα τελευταία χρόνια, ενώ αναμένεται να ενισχυθεί πολύ περισσότερο. Ζητούμενο στο νέο χαρακτήρα του οδικού άξονα είναι η διαμόρφωση πολιτιστικής και καλλιτεχνικής ταυτότητας, μέσω στοχευμένων δράσεων. Ένας άξονας πολιτισμού πρέπει να λειτουργεί ως ένα ανοιχτό πολιτιστικό και καλλιτεχνικό μουσείο και να προσφέρει άριστο επίπεδο υποδομών. Οι πολιτιστικές και καλλιτεχνικές δραστηριότητες πρέπει να είναι διευρυμένες, ο δημόσιος χώρος ιδιαίτερα καλαίσθητος και λειτουργικός και οι κυκλοφοριακές συνθήκες να δομούν ένα φιλικό και ασφαλές περιβάλλον για τον επισκέπτη, με όποιο μέσο κι αν κινείται.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της υφιστάμενης κατάστασης, όπως αναλύθηκαν στην προηγούμενη ενότητα, ο άξονας μελέτης δεν ενδείκνυται στο μεγαλύτερο μέρος του για περπάτημα και για ποδήλατο, ενώ η δημόσια συγκοινωνία δεν παρέχει πολλές επιλογές, ιδιαίτερα κατά μήκος της λεωφόρου Συγγρού. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την έντονη ροή των αυτοκινήτων και τη δυσκολία της κάθετης προσπέλασης, δημιουργεί ασυνέχεια στον αστικό ιστό, χωρίζει γειτονιές και εντείνει ανισότητες. Έτσι, είναι απαραίτητο ο άξονας να δοθούν λύσεις τόσο συγκοινωνιακά όσο και πολεοδομικά, ώστε να ενοποιηθούν σε έναν μεγάλο περίπατο οι πόλοι τέχνης και να αναδειχθεί ένας άξονας πολιτισμού, ο οποίος θα αναβαθμίσει την αστική καθημερινότητα και θα προσελκύσει επισκέπτες και επενδύσεις.

Για την ενοποίηση των 5 μεγάλων χώρων τέχνης αναλύονται τρία επίπεδα: μηδενικός, συντηρητικός και οραματικός σχεδιασμός. Κατά μήκος αυτής της βασικής περιήγησης ο επισκέπτης επιλέγει τους χώρους που θέλει να επισκεφτεί, προσθέτοντας και άλλους χώρους αναψυχής και πολιτισμού, παρακείμενους ή ευρύτερης εμβέλειας όπως αναλύθηκαν στο *4.5.2* και *4.6*.

Σε πρώτο χρόνο δομείται το μηδενικό σχέδιο. Η δόμηση του μηδενικού σεναρίου αποδέχεται την υφιστάμενη κατάσταση και τα χαρακτηριστικά του άξονα και της ευρύτερης περιοχής,

επιχειρώντας τον εντοπισμό κατάλληλων διαδρομών για περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία.

Στη συνέχεια, δομείται ένα σχέδιο συντηρητικού χαρακτήρα. Περιλαμβάνει ήπιες παρεμβάσεις στη γεωμετρία του οδικού άξονα, όπου αναβαθμίζονται οι υποδομές για τον πεζό και δίνεται χώρος στο ποδήλατο. Με το σχεδιασμό αυτό, δεν αλλάζει ο χαρακτήρας του οδικού άξονα και η κυκλοφοριακή λειτουργία του και παραμένουν σημαντικά προβλήματα.

Τέλος, αναλύεται ένα σχέδιο οραματικού χαρακτήρα. Περιλαμβάνονται έντονες μεταβολές στον οδικό άξονα που περιορίζουν τη ροή των ιδιωτικών οχημάτων και δημιουργούν περισσότερο χώρο για το πεζό και το ποδήλατο και διευρύνουν το δίκτυο της δημόσιας συγκοινωνίας.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η δόμηση γενικών κατευθύνσεων για την ανάπλαση του οδικού άξονα. Ο καθολικός και ακριβής οριζοντιογραφικός σχεδιασμός, η μελέτη των νέων διαμορφούμενων διασταυρώσεων και η διαμόρφωση των ελεύθερων χώρων ξεφεύγουν από τους στόχους της μελέτης. Έτσι, για κάθε σχεδιασμό παρατίθεται, κατά προσέγγιση, η νέα εικόνα της κυρίαρχης διατομής της εκάστοτε λεωφόρου, με βάση το δυσμενέστερο πλάτος που εμφανίζεται. Το πλάτος σχεδιασμού ορίζεται στα 30 μέτρα για τη Βασιλέως Κωνσταντίνου, στα 35 μέτρα για την Αρδηττού, στα 43 μέτρα για την Καλλιρρόης και στα 56 μέτρα για τη Συγγρού. Επιπλεόν, ακολουθώντας τις προδιαγραφές που ισχύουν για τα ελάχιστα πλάτη στα αστικά έργα, επιλέγεται λωρίδα κυκλοφορίας οχημάτων 3 μέτρα και 3,5 για τα μεγαλύτερα οχήματα, λεωφορειολωρίδα 3,5 μέτρα, πεζοδρόμιο 2,5 μέτρα, λωρίδα ποδηλάτου 1,5 ή 3 μέτρων, μονής ή διπλής κατεύθυνσης αντίστοιχα.

Για το επιλεγόμενο σχέδιο παρουσιάζονται ενδεικτικές οριζοντιογραφικές απεικονίσεις στα σημεία ενδιαφέροντος, ενώ αναλύονται συμπληρωματικές παρεμβάσεις πολεοδομικού χαρακτήρα και εμπλουτισμού του αστικού εξοπλισμού.

5.1.2. Χαρακτηριστικά της πολυκριτηριακής ανάλυσης

Η πολυκριτηριακή ανάλυση τα τελευταία χρόνια αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά εργαλεία στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, καθώς συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητάς της. Τα βασικά συστατικά της πολυκριτηριακής ανάλυσης είναι (Γιαουτζή & Στρατηγέα, 2011):

- Οι εναλλακτικές που αντιστοιχούν στις διαφορετικές λύσεις για το πρόβλημα
- Τα κριτήρια αξιολόγησης
- Τα βάρη των κριτηρίων

Το πρώτο βήμα της πολυκριτηριακής ανάλυσης είναι η δόμηση του πίνακα των επιπτώσεων που αποτελείται από τις εναλλακτικές λύσεις, τα κριτήρια και τις επιπτώσεις των κριτηρίων (scores). Τα κριτήρια αξιολόγησης πηγάζουν από το στόχο και τους υποστόχους και πρέπει να είναι σαφώς διατυπωμένα. Οι επιπτώσεις των κριτηρίων μετρούν την απόδοση κάθε εναλλακτικής ως προς τα συγκρινόμενα κριτήρια. Για την αξιολόγηση των κριτηρίων χρησιμοποιούνται ποσοτικές και ποιοτικές κλίμακες. Οι ποσοτικές κλίμακες αποδίδουν τις επιπτώσεις μιας λύσης με αριθμητικές τιμές (Ratio, Monetary και Interval). Όταν η ποσοτική αξιολόγηση δεν είναι εφικτή, χρησιμοποιούνται ποιοτικές κλίμακα (Ordinal, ---/+++, Binary, Nominal). Στην παρούσα αξιολόγηση χρησιμοποιήθηκαν η ποσοτική κλίμακα Interval, στην οποία έχει νόημα η διαφορά μεταξύ δύο οντοτήτων και όχι οι απόλυτες τιμές τους, και η ποιοτική ---/+++, όπου οι επιπτώσεις από κάθε εναλλακτική ναι μεν διαφέρουν, δεν είναι όμως ξεκάθαρη η απόσταση.

Στη συνέχεια, εισάγονται τα βάρη/ προτεραιότητες κριτηρίων. Η πολυκριτηριακή ανάλυση απαιτεί τον καθορισμό της σχετικής σπουδαιότητας των κριτηρίων που εισάγονται στο πρόβλημα. Οι συνήθεις μέθοδοι προσδιορισμού των βαρών/ προτεραιοτήτων είναι η σύγκριση ανά ζεύγη και η ιεράρχηση σε σειρά.

5.2. Μηδενικός Σχεδιασμός: Συμβιβασμός με την υπάρχουσα κατάσταση

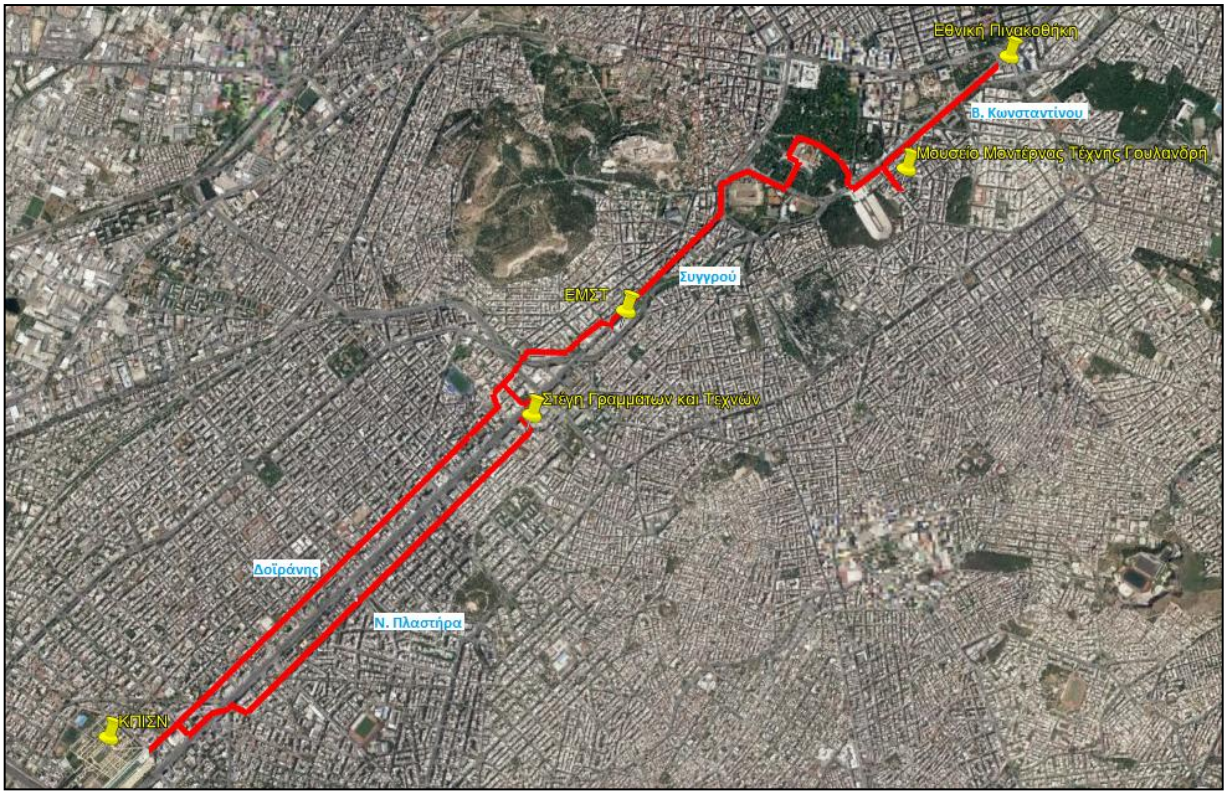
Το συγκεκριμένο σχέδιο αφορά τη διερεύνηση της σύνδεσης, όπως είναι εφικτή με τις υφιστάμενες υποδομές, χωρίς να γίνει καμιά κυκλοφοριακή και πολεοδομική αλλαγή στην περιοχή μελέτης. Έτσι, αναζητούνται τρόποι ώστε ο επισκέπτης να μπορεί να μεταβεί από τον ένα χώρο στον άλλο, χρησιμοποιώντας όχι μόνο το αυτοκίνητο, αλλά και το ποδήλατο, τη δημόσια συγκοινωνία και το περπάτημα. Μέσα από αυτή την αναζήτηση, γίνονται αντιληπτές οι δυσμενείς συνθήκες που δημιουργούν οι υφιστάμενες υποδομές και οι περιορισμένες επιλογές μετακίνησης. Το μηδενικό σχέδιο αποτελεί μία λύση άμεσης εφαρμογής στο πρόβλημα της σύνδεσης των 5 χώρων, έναν "οδηγό επιβίωσης" στο δυσλειτουργικό αστικό περιβάλλον, που συνδέεται με τη ρεαλιστική κατάσταση της χώρας, με την απουσία οικονομικών πόρων και την αναλγησία της κρατικής μηχανής για ουσιαστικές παρεμβάσεις.

Στη συνέχεια εξετάζονται διαδρομές για το περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία. Σημειώνεται πως προτείνεται ο συνδυασμός των μέσων μεταφοράς, όπως περπάτημα και έπειτα λεωφορείο στον άξονα της Συγγρού ή μεταφορά του ποδηλάτου με το τραμ.

Στο μηδενικό σχεδιασμό ο επισκέπτης δεν είναι εύκολο να εντοπίσει τις συνδετικές διαδρομές, ενώ τα κυκλοφοριακά προβλήματα τις αποθαρρύνουν. Επιπλέον, ο εντοπισμός των υπόγειων διαβάσεων είναι δύσκολος. Έτσι, θα πρέπει να τοποθετηθούν ενημερωτικοί χάρτες, να διανέμονται ενημερωτικά έντυπα και να διοργανώνονται ειδικές δράσεις, όπως ποδηλατικές διαδρομές και μαζικές ξεναγήσεις. Ήδη, βέβαια, γίνονται τέτοιες δράσεις από πολιτιστικούς φορείς: οι εκδηλώσεις για την προώθηση της βιωσιμότητας και του ποδηλάτου από το ΚΠΙΣΝ, τα "Πάρτι στους δρόμους γύρω από τη Στέγη", οι δράσεις του Δικτύου Οργανώσεων και Πολιτών για ένα Βιώσιμο Ιστορικό Κέντρο.

5.2.1. Διαδρομή πεζή

Η πεζή σύνδεση των πολιτιστικών χώρων δυσχεραίνεται στο μεγαλύτερο μήκος του άξονα και αποφεύγεται το περπάτημα στο πρόσωπο της Αρδηττού, της Καλλιρρόης και του αυτοκινητόδρομου της Συγγρού, κατά μήκος των οποίων διαπιστώθηκε μηδαμινή κίνηση πεζών. Εναλλακτικά, χαράσσεται μια διαδρομή με επαρκή πεζοδρόμια και προστατευμένες διαβάσεις μέσα από το Ζάππειο, το ανώτερο τμήμα της Συγγρού και παράλληλων οδών με ηπιότερη κυκλοφορία, όπως η Δοϊράνης και η Ν. Πλαστήρα (*Χάρτης 5.1*). Από την Πινακοθήκη ως περίπου τη Στέγη, η περιοχή παρουσιάζει έντονη κινητικότητα πεζών και ποικιλία παρόδιων δραστηριοτήτων. Στη συνέχεια η ζωντάνια αυτή φθίνει, κυριαρχεί η κατοικία και οι εμπορικές δραστηριότητες τοπικής εμβέλειας, ενώ επικρατεί η χρήση λεωφορείου για την προσέγγιση των περιοχών εκατέρωθεν του αυτοκινητόδρομου. Όμως, οι πεζή διαδρομές έχουν αξία καθώς, υπάρχουν σημαντικοί πόλοι πολιτισμού και υλοποιείται, εν δυνάμει, η σύνδεση με τα κέντρα των δήμων που παρέχουν ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών αναψυχής και εστίασης. Για την μετάβαση από τη μια πλευρά του αυτοκινητόδρομου στην άλλη χρησιμοποιούνται οι υπόγειες διαβάσεις.



Χάρτης 5.1. Δυναμικές διαδρομές για τον πεζό στην υφιστάμενη κατάσταση για τη σύνδεση των πόλων τέχνης και πολιτισμού. *[Πηγή: Google Earth, Ιδία επεξεργασία]*

5.2.2. Διαδρομή με το ποδήλατο

Στην περιοχή που εξετάζεται δεν υπάρχουν ποδηλατόδρομοι που να εξυπηρετούν τη σύνδεση των χώρων τέχνης, οπότε το ποδήλατο πρέπει να κινηθεί γενικά στο οδόστρωμα. Σε μια τέτοια κατάσταση, η ασφαλής κίνηση του ποδηλάτου υποδεικνύει την αποφυγή δρόμων με υψηλές ταχύτητες, έντονη κυκλοφορία και φράγματα, όπως ανισόπεδοι κόμβοι και λόφοι ή δρόμοι με μεγάλη κλίση, την οδήγηση σύμφωνα με τη ροή των αυτοκινήτων και το σεβασμό στον ΚΟΚ.

Σύμφωνα με τα παραπάνω δεν προτείνεται η κίνηση του ποδηλάτου πάνω στον άξονα, αλλά η χρήση οδών με πιο ήπια κυκλοφορία, όπως η Σπύρου Μερκούρη, η Βεΐκου, η Δοϊράνης και η Ν. Πλαστήρα. Το ποδήλατο προτείνεται να κινείται παράλληλα και ομόρροπα με τα οχήματα, υπακούοντας στη φωτεινή σήμανση, και να χρησιμοποιούνται ασφαλείς διαβάσεις πεζών, επιφανειακές και υπόγειες. Στο *Χάρτης 5.2* παρουσιάζονται εναλλακτικές προτεινόμενες διαδρομές, που συνδέουν τους 5 μεγάλους χώρους τέχνης, το ιστορικό κέντρο και εν δυνάμει τα τοπικά κέντρα των δήμων.

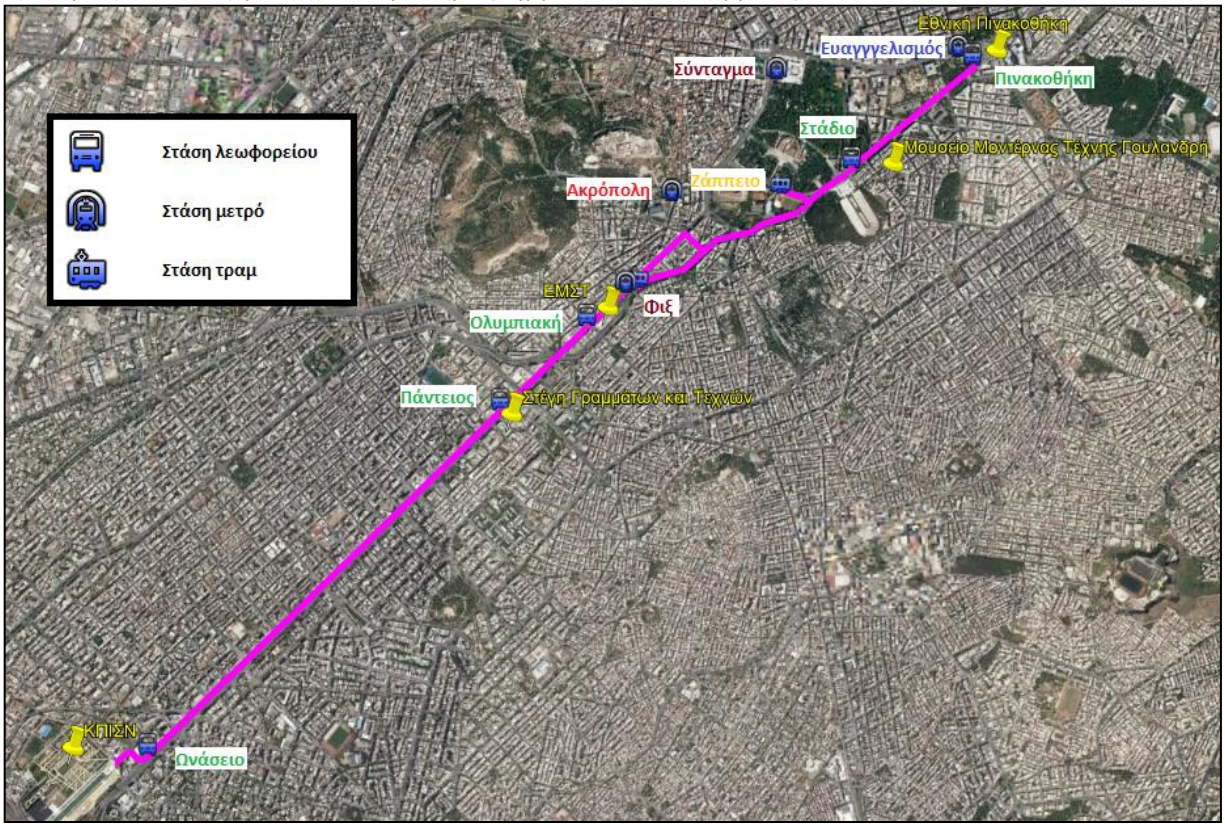
Χάρτης 5.2. Προτεινόμενες ποδηλατικές διαδρομές στην υφιστάμενη κατάσταση για τη σύνδεση των πόλων τέχνης και πολιτισμού. *[Πηγή: Google Earth, Ιδία επεξεργασία]*

5.2.3. Διαδρομή με τη δημόσια συγκοινωνία

Η δημόσια συγκοινωνία παρέχει αρκετές επιλογές στο άνω τμήμα της περιοχής μελέτης, μέχρι το Φιξ: τραμ, μετρό, λεωφορείο, τρόλεϊ. Στη συνέχεια, την περιοχή εξυπηρετούν μόνο οδικές συγκοινωνίες. Στον *Πίνακας 5.1* παρουσιάζονται επιλογές για την άμεση σύνδεση των χώρων με το ελάχιστο περπάτημα. Στο *Χάρτης 5.3* παρουσιάζεται η άμεση σύνδεση αλλά και περισσότεροι σταθμοί και στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας, μέσω των οποίων, σε συνδυαμό με το περπάτημα ή το ποδήλατο, υλοποιείται η πρόσβαση στην περιοχή και η περιήγηση μεταξύ των 5 μεγάλων πόλων τέχνης.

Εθνική Πινακοθήκη → Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης Γουλανδρή	**Μουσείο Γουλανδρή → ΕΜΣΤ**	**ΕΜΣΤ→ Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών**	**Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών → ΚΠΙΣΝ**
Λεωφορείο 550 ή τρόλεϊ 10 για 1 στάση (Πινακοθήκη → Στάδιο)	■ λεωφορείο 550 ή τρόλεϊ 10 για 4 στάσεις (Στάδιο → Ολυμπιακή) ■ Τραμ για 2 στάσεις (Ζάππειο → Φιξ)	λεωφορείο Α2, Β2, 040, 550, ή τρόλεϊ 10 για 2 στάσεις (Ολυμπιακή → Πάντειος)	λεωφορείο 550 ή Β2 για 8 στάσεις (Πάντειος → Ωνάσειο)

Πίνακας 5.1. Επιγραμματική παρουσίαση των επιλογών της δημόσιας συγκοινωνίας για τη σύνδεση των πόλων τέχνης στην υφιστάμενη κατάσταση, με ελάχιστο περπάτημα. *[Πηγή: ΟΑΣΑ, Ιδία επεξεργασία]*



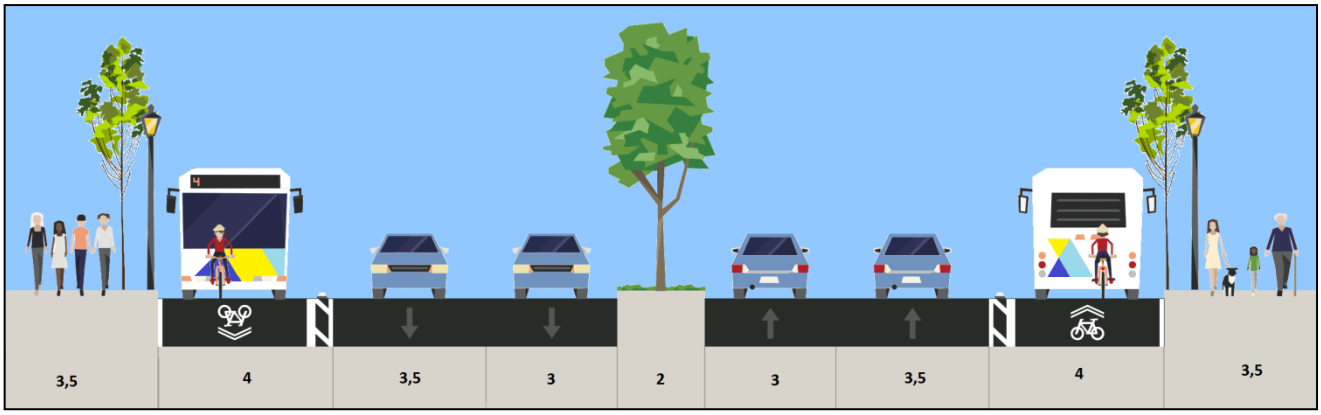
Χάρτης 5.3. Επιλογές δημόσιας συγκοινωνίας για τη σύνδεση των πόλων τέχνης και πολιτισμού στην υφιστάμενη κατάσταση. Με πράσινο διακρίνονται οι στάσεις οδικής συγκοινωνίας, με κίτρινο η στάση του τραμ με μπλε ο σταθμός της γραμμής 3 του μετρό, με κόκκινο ο σταθμός της γραμμής 2 του μετρό και με καφέ οι σταθμοί μετεπιβίβασης.*[Πηγή: Google Earth, Ιδία επεξεργασία]*

5.3. Συντηρητικός Σχεδιασμός: Ήπιες παρεμβάσεις στις οδικές διατομές

Στο επίπεδο του συντηρητικού σχεδιασμού γίνονται ήπιες παρεμβάσεις που τροποποιούν την κυκλοφοριακή μορφή και δημιουργούν ή αναβαθμίζουν τις υποδομές για τον πεζό, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία.

Λεωφόρος Βασιλέως Κωνσταντίνου

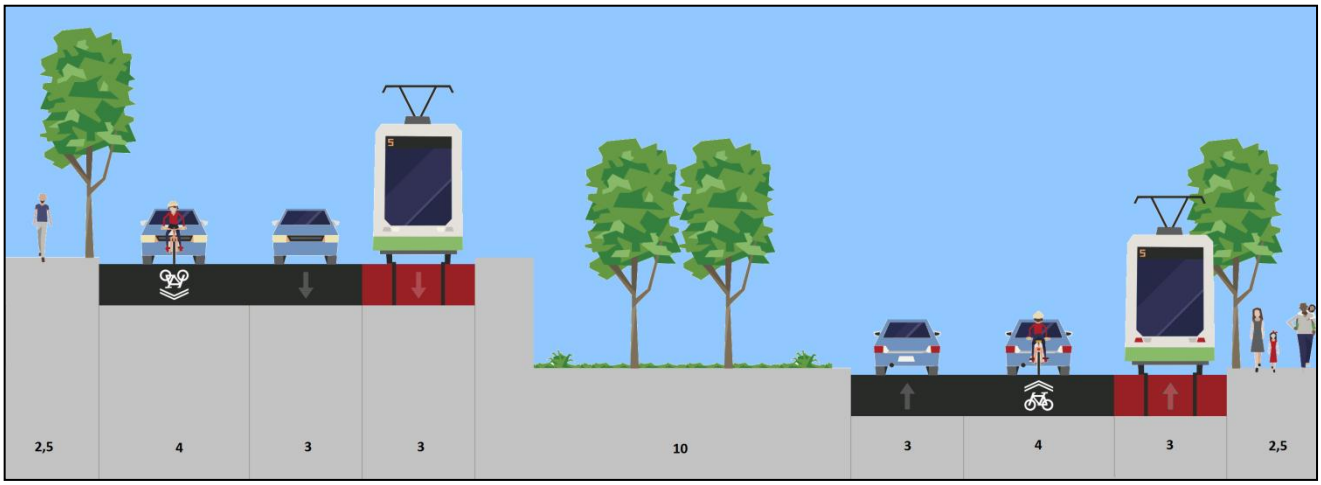
Το συντηρητικό σχέδιο για τη λεωφόρο Βασιλέως Κωνσταντίνου παρουσιάζεται στην *Εικόνα 5.1*. Διατηρούνται 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση συνολικού πλάτους 6,5 μέτρα, 3 στην εσωτερική λωρίδα και 3,5 στην εξωτερική. Οι λεωφορειολωρίδες διαχωρίζονται από την υπόλοιπη οδική επιφάνεια και διαπλατύνονται στα 4 μέτρα ώστε να μπορούν να χρησιμοποιούνται ομαλά και από το ποδήλατο, ακόμα κι όταν διασταυρώνονται τα δύο μέσα. Η κεντρική νησίδα ελαττώνεται στα 2 μέτρα. Το ελάχιστο πλάτος για το πεζοδρόμιο είναι 3,5 μέτρα σε κάθε πλευρά. Υπάρχει δενδροφύτευση στη νησίδα και τα πεζοδρόμια, ενώ τα κάγκελα στην άκρη του πεζοδρομίου καταργούνται.



Εικόνα 5.1. Συντηρητικός σχεδιασμός για τη λεωφόρο Βασιλέως Κωνσταντίνου. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]*

Λεωφόρος Αρδηττού

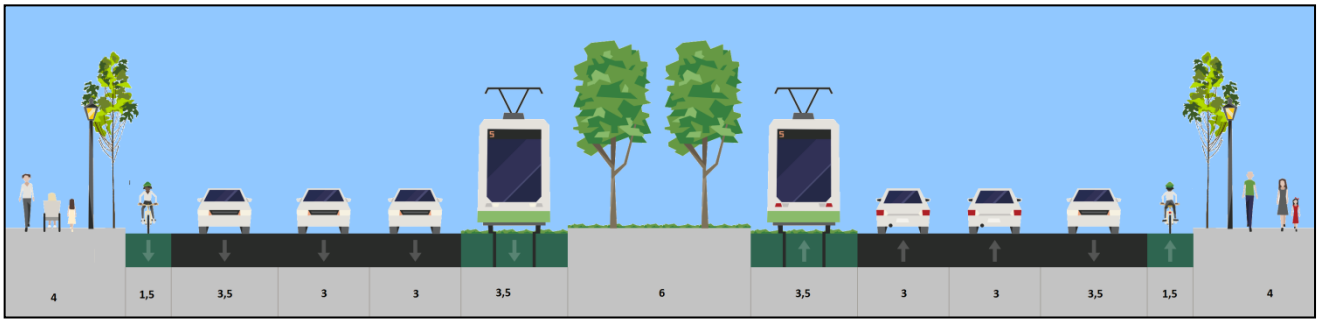
Το συντηρητικό σχέδιο για τη λεωφόρο Αρδηττού παρουσιάζεται στην *Εικόνα 5.2*. Η ιδιαιτερότητα στη διατομή, με την απότομη εγκάρσια κλίση, περιορίζει τις παρεμβάσεις. Διατηρούνται οι 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση συνολικού πλάτους 7 μέτρων, 3 στην εσωτερική λωρίδα και 4 στην εξωτερική, η οποία χρησιμοποιείται και από το ποδήλατο. Το ελάχιστο πλάτος για το πεζοδρόμιο είναι 2,5 μέτρα σε κάθε πλευρά.



Εικόνα 5.2. Συντηρητικός σχεδιασμός για τη λεωφόρο Αρδηττού. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]*

Λεωφόρος Καλλιρρόης

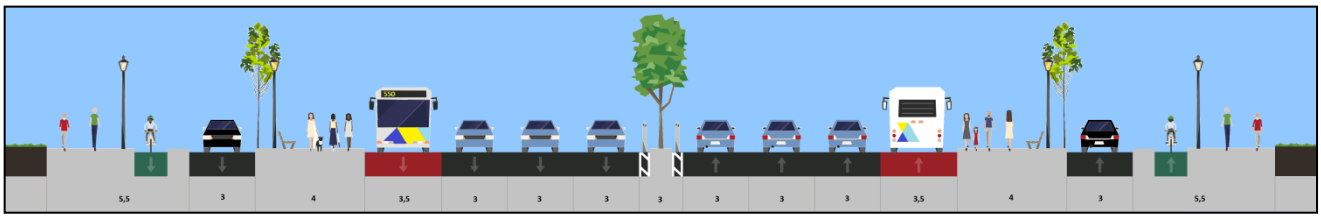
Το συντηρητικό σχέδιο για τη λεωφόρο Καλλιρρόης παρουσιάζεται στην *Εικόνα 5.3***Εικόνα 5.1**. Διατηρούνται οι 3 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση συνολικού πλάτους 9,5 μέτρα, 3 στις εσωτερικές λωρίδες και 3,5 στην εξωτερική. Διαμορφώνεται ποδηλατόδρομος με πλάτος 1,5 μέτρου σε κάθε πλευρά, πλάι στο πεζοδρόμιο, ώστε ο ποδηλάτης να έχει πρόσβαση στα παρόδια καταστήματα. Το ελάχιστο πλάτος για το πεζοδρόμιο είναι 4 μέτρα σε κάθε πλευρά.



Εικόνα 5.3. Συντηρητικός σχεδιασμός για τη λεωφόρο Καλλιρρόης. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]*

Λεωφόρος Συγγρού

Το συντηρητικό σχέδιο για τη λεωφόρο Συγγρού παρουσιάζεται στην *Εικόνα 5.4*. Οι λωρίδες κυκλοφορίες μειώνονται από 4+1 σε 4 ανά κατεύθυνση, 3 μέτρα στις εσωτερικές λωρίδες και 3,5 στην εξωτερική που αποτελεί λεωφορειολωρίδα. Ο παράδρομος ελαττώνεται και διαμορφώνεται ποδηλατόδρομος με πλάτος 1,5 μέτρου στις άκρες της διατομής, ώστε ο ποδηλάτης να έχει πρόσβαση στα παρόδια καταστήματα. Ο παράδρομος και η παράλληλη ζώνη στάθμευσης διατηρείται. Οι αριστερές και δεξιές νησίδες διαπλατύνονται στα 5 μέτρα και υπάρχει πλέον αρκετός χώρος για την προσέγγιση των υπόγειων διαβάσεων και των στάσεων της δημόσιας συγκοινωνίας. Το περπάτημα διευκολύνεται κατά μήκος της λεωφόρου, φυτεύονται λίγα δένδρα και ενισχύεται ο φωτισμός. Παραμένει το πρόβλημα της κάθετης προσπέλασης που εξακολουθεί να γίνεται μέσω ανισόπεδων διαβάσεων.



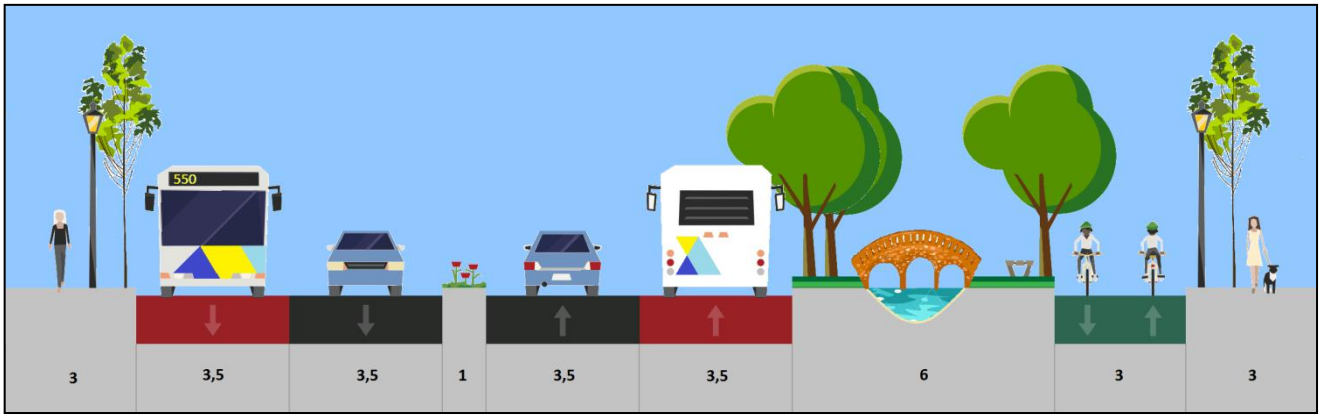
Εικόνα 5.4. Συντηρητικός σχεδιασμός για τη λεωφόρο Συγγρού. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]*

5.4. Οραματικός Σχεδιασμός: Περιορισμός του αυτοκινήτου και αναβάθμιση αστικού τοπίου

Στο επίπεδο του οραματικού σχεδιασμού γίνονται ριζικές παρεμβάσεις που τροποποιούν την κυκλοφοριακή μορφή και αυξάνουν τις υποδομές για τον πεζό, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία. Συγκεκριμένα, η οδική επιφάνεια μειώνεται, ενώ ενισχύεται το φυσικό στοιχείο και αναβαθμίζεται αισθητικά το αστικό τοπίο. Ο οδικός άξονας αποφορτίζεται από την έντονη ροή των οχημάτων ώστε να συνδέονται λειτουργικά οι ελεύθεροι χώροι, ιδιαίτερα στο δήμο Αθηναίων.

Λεωφόρος Βασιλέως Κωνσταντίνου

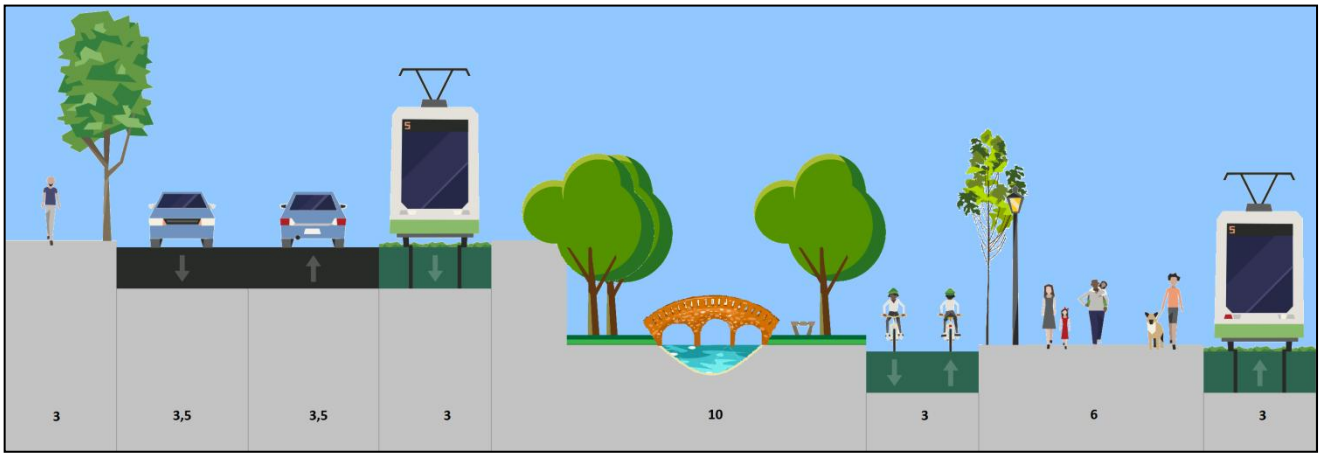
Το οραματικό σχέδιο για τη λεωφόρο Βασιλέως Κωνσταντίνου παρουσιάζεται στην *Εικόνα 5.5*. Διατηρούνται μια λωρίδα κυκλοφορίας και μία λεωφορειολωρίδα ανά κατεύθυνση, πλάτους 3,5 μέτρων. Διαμορφώνεται ποδηλατόδρομος διπλής κατεύθυνσης και μια ζώνη περίπου 6 μέτρων που προορίζεται για την ανάδειξη του φυσικού στοιχείου. Η κεντρική νησίδα ελαττώνεται στο 1 μέτρο. Το ελάχιστο πλάτος για το πεζοδρόμιο είναι 3 μέτρα σε κάθε πλευρά.



Εικόνα 5.5. Οραματικός σχεδιασμός για τη λεωφόρο Βασιλέως Κωνσταντίνου. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]*

Λεωφόρος Αρδηττού

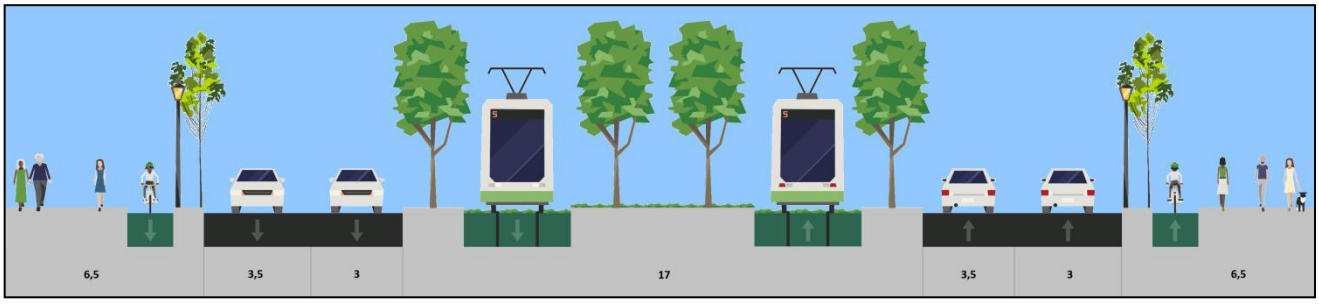
Το οραματικό σχέδιο για τη λεωφόρο Αρδηττού παρουσιάζεται στην *Εικόνα 5.6*. Υπάρχει μια λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, πλάτους 3,5 μέτρων. Το τραμ διατηρείται στη διατομή και οι ράγες του βρίσκονται πάνω σε νησίδα με γρασίδι, ώστε να αποφεύγεται η παρενόχληση της διέλευσης του τραμ από τα οχήματα. Το κατώτερο υψομετρικά τμήμα της διατομής πεζοδρομείται και δημιουργείται μια ενιαία ζώνη για περπάτημα, ποδήλατο και την ανάδειξη του φυσικού στοιχείου. Από την πλευρά του Μετς το ελάχιστο πλάτος για το πεζοδρόμιο είναι 3 μέτρα.



Εικόνα 5.6. Οραματικός σχεδιασμός για τη λεωφόρο Αρδηττού. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]*

Λεωφόρος Καλλιρρόης

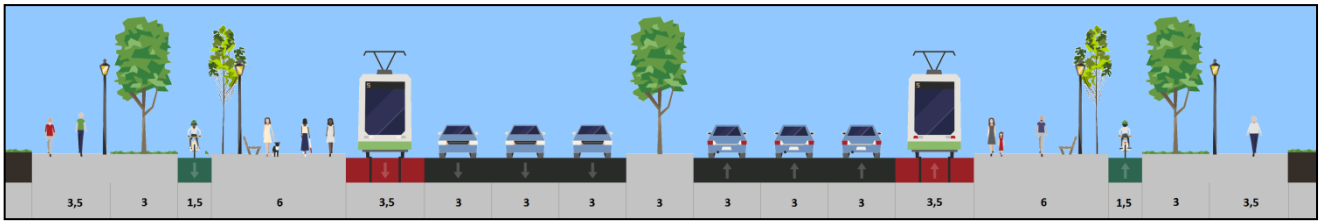
Το οραματικό σχέδιο για τη λεωφόρο Καλλιρρόης παρουσιάζεται στην *Εικόνα 5.7***Εικόνα 5.1**. Διατηρούνται 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση για να διευκολύνεται η κάθετη προσπέλαση, 3 μέτρα στην εσωτερική και 3,5 στην εξωτερική. Τα πεζοδρόμια και η κεντρική νησίδα διαπλατύνονται, ενώ ενισχύεται το φυσικό στοιχείο. Το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου είναι 4 μέτρα.



Εικόνα 5.7. Οραματικός σχεδιασμός για τη λεωφόρο Καλλιρρόης. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]*

Λεωφόρος Συγγρού

Το οραματικό σχέδιο για τη λεωφόρο Συγγρού παρουσιάζεται στην *Εικόνα 5.8*. Οι λωρίδες κυκλοφορίες μειώνονται σε 3 ανά κατεύθυνση. Η εξωτερική λωρίδα χρησιμοποιείται από τη νέα γραμμή του τραμ "Φιξ – Φάληρο" και τα λεωφορεία. Ο παράδρομος καταργείται και πεζοδρομείται. Φυτεύονται δένδρα και ενισχύεται ο φωτισμός. Δημιουργούνται ισόπεδες διαβάσεις με φωτεινή σήμανση και καταργούνται οι υπόγειες, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αποθήκευση του βρόχινου νερού και την άρδευση των δέντρων. Γίνεται η μετάβαση από αυτοκινητόδρομο σε αστική λεωφόρο και οι ταχύτητες των οχημάτων μειώνονται. Οι γειτονιές εκατέρωθεν του άξονα συνδέονται άμεσα.



Εικόνα 5.8. Οραματικός σχεδιασμός για τη λεωφόρο Συγγρού. *[Πηγή: Streetmix, Ιδία επεξεργασία]*

5.5. Αξιολόγηση Σχεδίων

Στην παρούσα υποενότητα διενεργείται η αξιολόγηση των τριών διαφορετικών σχεδίων. Εφαρμόστηκε πολυκριτηριακή ανάλυση με τη μέθοδο Regime, που πραγματοποιήθηκε στο λογισμικό DEFINITE.

Στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας οι εναλλακτικές αντιστοιχούν στα σχέδια του μηδενικού, συντηρητικού και οραματικού σχεδιασμού, όπως αναλύθηκαν στις παραπάνω υποενότητες και αποτελούν τις οντότητες Ε1, Ε2 και Ε3 που εισήχθησαν στο λογισμικό αντίστοιχα. Ως στόχος ορίζεται η σύνδεση των πόλων τέχνης και πολιτισμού με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, για την ανάδειξη του οδικού άξονα ως πολιτιστικού διαδρόμου με έμφαση στο καλλιτεχνικό στοιχείο. Στους υποστόχους συγκαταλέγονται η ενθάρρυνση της χρήσης των εναλλακτικών – ως προς το αυτοκίνητο – μέσων μεταφοράς (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία), η αναβάθμιση της αισθητικής του τοπίου, η βελτίωση της προσπελασιμότητας και η αντιμετώπιση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης.

Τα κριτήρια που επιλέγονται για την αξιολόγηση και οι επιπτώσεις τους, , είναι τα εξής (στη σειρά προτεραιότητας η οποία ορίστηκε για την πολυκριτηριακή ανάλυση με τη μέθοδο Regime):

- Προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας: Αξιολογείται το κατά πόσο προωθείται η βιώσιμη κινητικότητα και κατ' επέκταση η χρήση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης. Χρησιμοποιείται η ποιοτική κλίμακα ---/+++. Στο μηδενικό σχεδιασμό, η υφιστάμενη κατάσταση εμποδίζει τη διάδοση της βιώσιμης κινητικότητας και το σκορ είναι αρνητικό (-). Στο συντηρητικό σχεδιασμό οι παρεμβάσεις διευκολύνουν το περπάτημα και τη χρήση του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας, όμως παραμένουν προβλήματα στην κάθετη προσπελασιμότητα και στην συνύπαρξη του ποδηλάτου στον οδικό χώρο, οπότε το σκορ είναι θετικό (+). Στον οραματικό σχεδιασμό, το αυτοκίνητο περιορίζεται, ο πεζός και ο ποδηλάτης έχουν μεγαλύτερη ελευθερία και ασφάλεια κίνησης, ενώ η δημόσια συγκοινωνία ενισχύεται· οπότε το σκορ είναι πολύ θετικό (+++).
- Αναβάθμιση του περιβάλλοντος: Αξιολογείται η επίπτωση των παρεμβάσεων στο περιβάλλον και συγκεκριμένα ο εξωραϊσμός, η ενίσχυση του φυσικού στοιχείου και ο περιορισμός των ρύπων. Χρησιμοποιείται κι εδώ η ποιοτική κλίμακα ---/+++. Στο μηδενικό σχεδιασμό, το φυσικό στοιχείο παραμένει περιορισμένο, η ροή των αυτοκινήτων εξακολουθεί να αποθέτει σημαντικό φορτίο ρύπων και διατηρούνται ογκώδη τεχνικά έργα που μειώνουν την αισθητική, οπότε το σκορ είναι αρνητικό (-). Στο συντηρητικό σχεδιασμό, ενισχύεται το φυσικό στοιχείο, βελτιώνονται οι υπάρχουσες υποδομές ενώ περιορίζεται το αυτοκίνητο με τη μείωση της οδικής επιφάνειας και τη στροφή προς εναλλακτικές μορφές μετακίνησης· οπότε το σκορ είναι θετικό (++). Στον οραματικό σχεδιασμό, ενισχύεται σε μεγάλο βαθμό το φυσικό στοιχείο, περιορίζεται σημαντικά το αυτοκίνητο και αφαιρούνται ογκώδη τεχνικά έργα, αυξάνοντας την αισθητική του άξονα· οπότε το σκορ είναι πολύ θετικό (+++).
- Κόστος έργου: Εξετάζεται η οικονομική επιβάρυνση των παρεμβάσεων. Χρησιμοποιείται και εδώ η ποιοτική κλίμακα ---/+++. Στο μηδενικό σχεδιασμό, το κόστος είναι αμελητέο, οπότε το σκορ είναι 0. Για το συντηρητικό σχεδιασμό, το κόστος αυξάνει, καθώς προστίθενται δέντρα και

ανανεώνονται οι υποδομές· οπότε το σκορ είναι αρνητικό (-). Στον οραματικό σχεδιασμό, αλλάζει η μορφή του οδικού χώρου, καθώς προστίθενται εκτεταμένοι χώροι πρασίνου, δημιουργούνται γραμμικά υδάτινα στοιχεία και υλοποιούνται νέες υποδομές· οπότε το κόστος εκτοξεύεται και το σκορ είναι πολύ αρνητικό (---).

- Επίπεδο εξυπηρέτησης οχημάτων: Εξετάζεται η επίπτωση στην κυκλοφοριακή ροή που διοχετεύεται από τον οδικό άξονα. Εδώ χρησιμοποιείται η ποσοτική κλίμακα Interval, με κατεύθυνση κόστους, στη λογική ότι όσο αφαιρούνται λωρίδες κυκλοφορίας μειώνεται το επίπεδο εξυπηρέτησης. Στο μηδενικό σχεδιασμό, δεν υπάρχει μεταβολή στα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά του άξονα, οπότε το σκορ είναι 0. Στο συντηρητικό σχεδιασμό, αφαιρείται μια λωρίδα στη Συγγρού και η εξωτερική λωρίδα στην Αρδηττού χρησιμοποιείται από κοινού με το ποδήλατο· οπότε το σκορ είναι 1,5. Στον οραματικό σχεδιασμό, αφαιρούνται 4 λωρίδες κυκλοφορίας και η βοηθητική λωρίδα και ο παράδρομος με την παρόδια στάθμευση στη Συγγρού· οπότε το σκορ είναι 5.

Η επιλεγμένη ιεράρχηση των κριτηρίων δίνει βαρύτητα στην αύξηση των βιοτικών συνθηκών και την οργάνωση του αστικού ιστού στη λογική της βιώσιμης κινητικότητας. Η επιλογή του σχεδίου δεν πρέπει να επηρεάζεται από τις οικονομικές δυσπραγίες της χώρας ή την υφιστάμενη νοοτροπία της υπέρμετρης εξάρτισης από το αυτοκίνητο. Ο αστικός σχεδιασμός στην Ελλάδα πρέπει να αλλάξει σελίδα και να προχωρήσει σε οραματικές παρεμβάσεις που κατευθύνουν συνήθειες και δεν υποτάσσονται στα κακώς κείμενα της υφιστάμενης καθημερινότητας.

Με τη συγκεκριμένη ιεράρχηση κριτηρίων τα αποτελέσματα της αξιολόγησης υποδεικνύουν, ως πλεονεκτικότερο, τον οραματικό σχεδιασμό. Σε σύγκριση ανά ζεύγη, παρατηρείται ότι ο οραματικός σχεδιασμός (Ε3) συγκεντρώνει κυριαρχία 78% και 84%, έναντι στο μηδενικό (Ε1) και το συντηρητικό σχεδιασμό (Ε2) αντίστοιχα *(Πίνακας 5.3)*. Είναι προφανές ότι, αν τεθεί σε προτεραιότητα η εξυπηρέτηση των οχημάτων και η ελαχιστοποίηση του κόστους, η υφιστάμενη κατάσταση συμφέρει να διατηρηθεί.

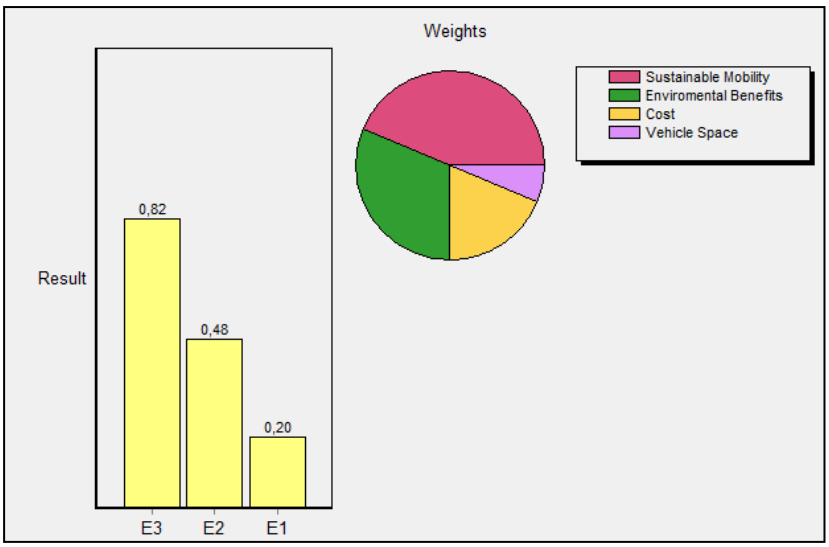
Ο πίνακας των επιπτώσεων παρουσιάζεται στον *Πίνακας 5.2* και τα αποτελέσματα της πολυκριτηριακής ανάλυσης στα *Σχήμα 5.1*.

	C/B	Unit	E1	E2	E3
Sustainable Mobility		----/+++	-	+	+++
Enviromental Benefits		---/+++	–	++	+++
Cost		---/0	0	–	–––
Vehicle Space	⊖	lanes	0,00	1,50	5,00

Πίνακας 5.2. Ο πίνακας επιπτώσεων της πολυκριτηριακής ανάλυσης.
[Πηγή: Ιδία επεξεργασία στο DEFINITE]

Alternatives	E1	E2	E3
E1		0,21	0,22
E2	0,79		0,16
E3	0,78	0,84	

Πίνακας 5.3. Τα αποτελέσματα της πολυκριτηριακής ανάλυσης σε πίνακα.
[Πηγή: Ιδία επεξεργασία στο DEFINITE]

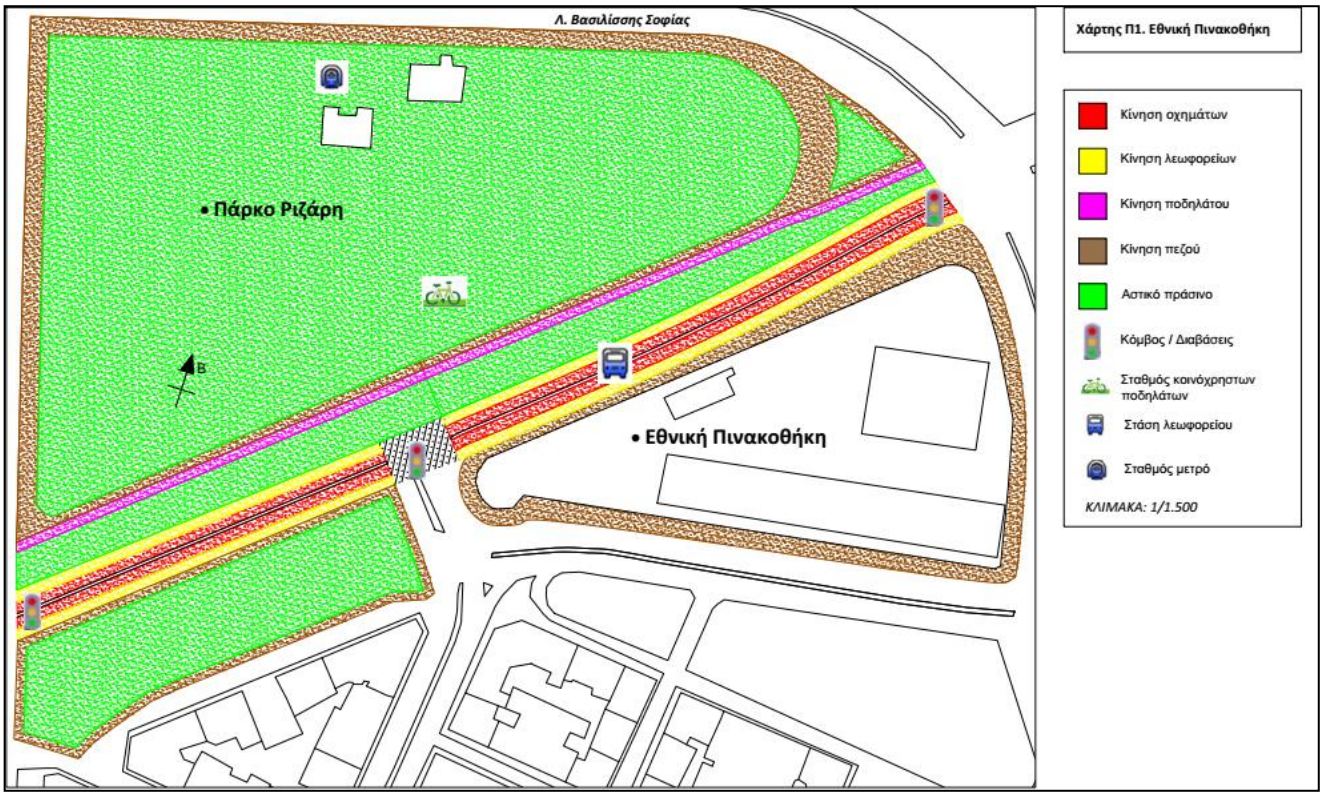


Σχήμα 5.1. Τα αποτελέσματα της πολυκριτηριακής ανάλυσης και η ιεράρχηση των κριτηρίων σε διαγραμματική μορφή.
[Πηγή: Ιδία επεξεργασία στο DEFINITE]

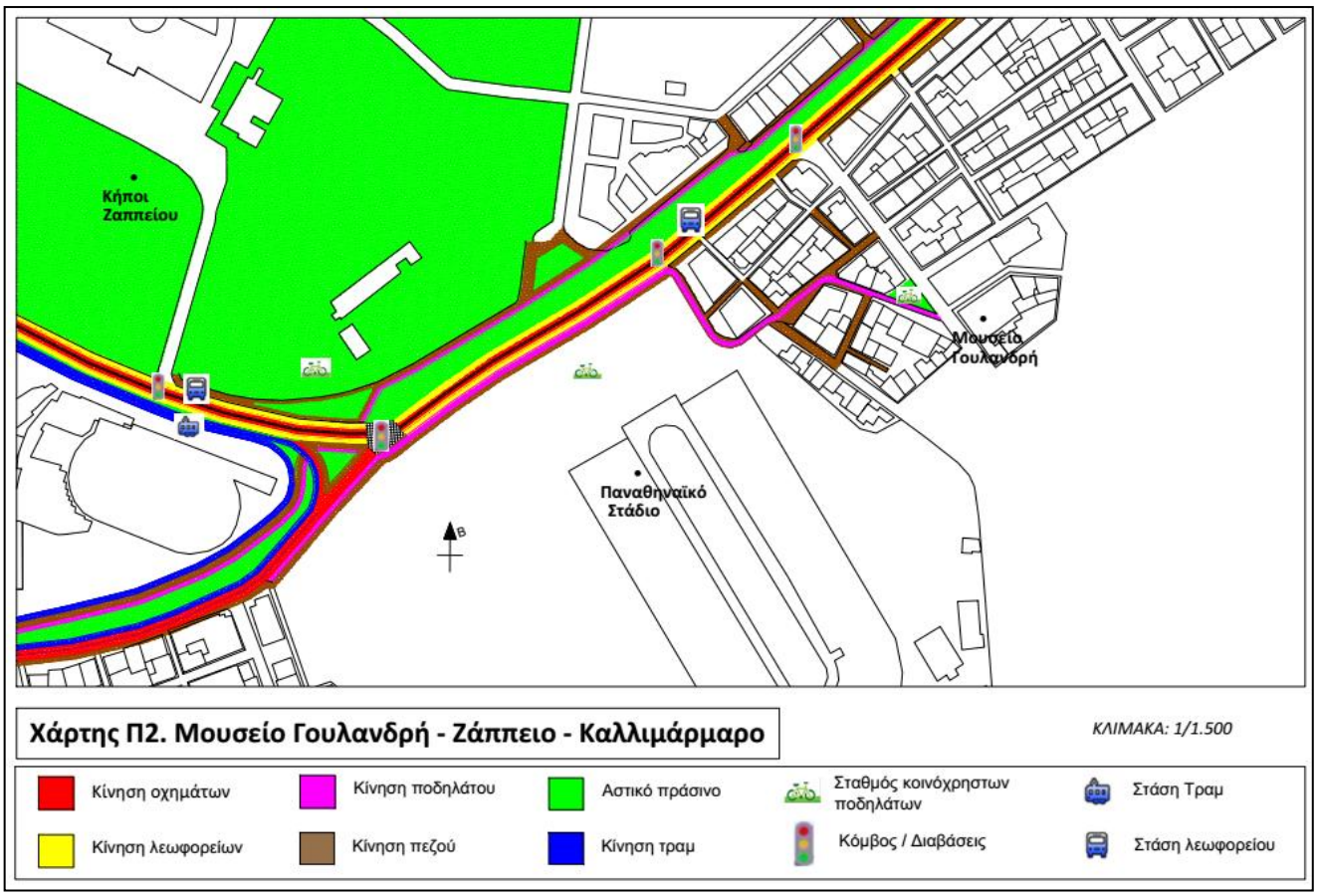
5.6. Ανάλυση προτεινόμενου σχεδίου

Στην τελευταία υποενότητα γίνεται εστίαση στις αλλαγές που θα επιφέρει στον αστικό χάρτη της πόλης ο οραματικός σχεδιασμός. Συγκεκριμένα, αναλύονται τα σημαντικότερα σημεία των προτεινόμενων παρεμβάσεων που προωθεί, η θετική επίδραση στη βελτίωση της αστικής καθημερινότητας και διερεύνηση τρόπων με τους οποίους θα γίνει πιο εύκολη η προσαρμογή στα νέα δεδομένα.

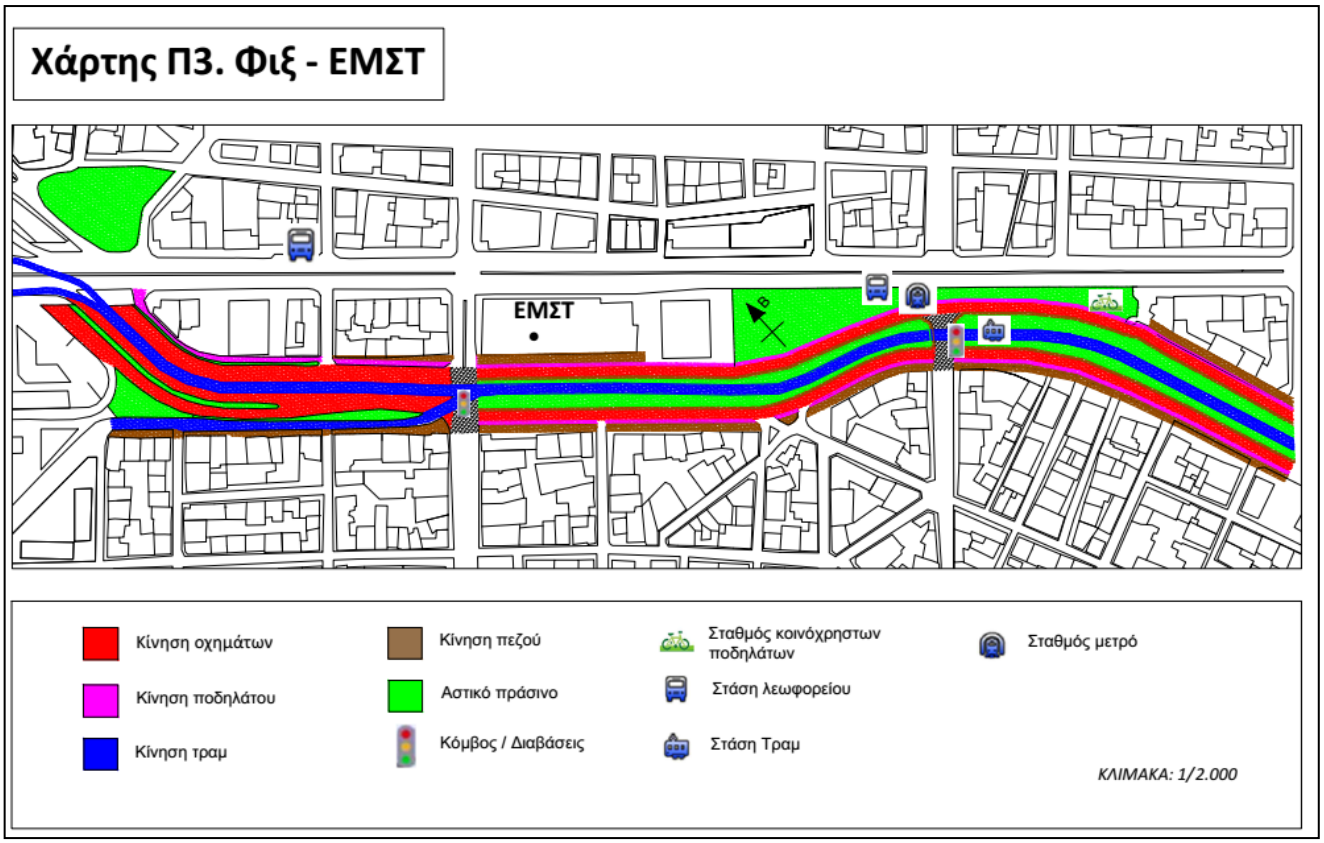
Για την οριζοντιογραφική παρουσίαση των αλλαγών στο αστικό περιβάλλον συντέθηκαν 4 χάρτες (Π1, Π2, Π3 και Π4) σε επιλεγμένα σημεία, οι οποίοι επισυνάπτονται στο Παράρτημα. Παρατίθενται και ακολούθως, σε αυθαίρετη κλίμακα, για λόγους πληρότητας του κειμένου.



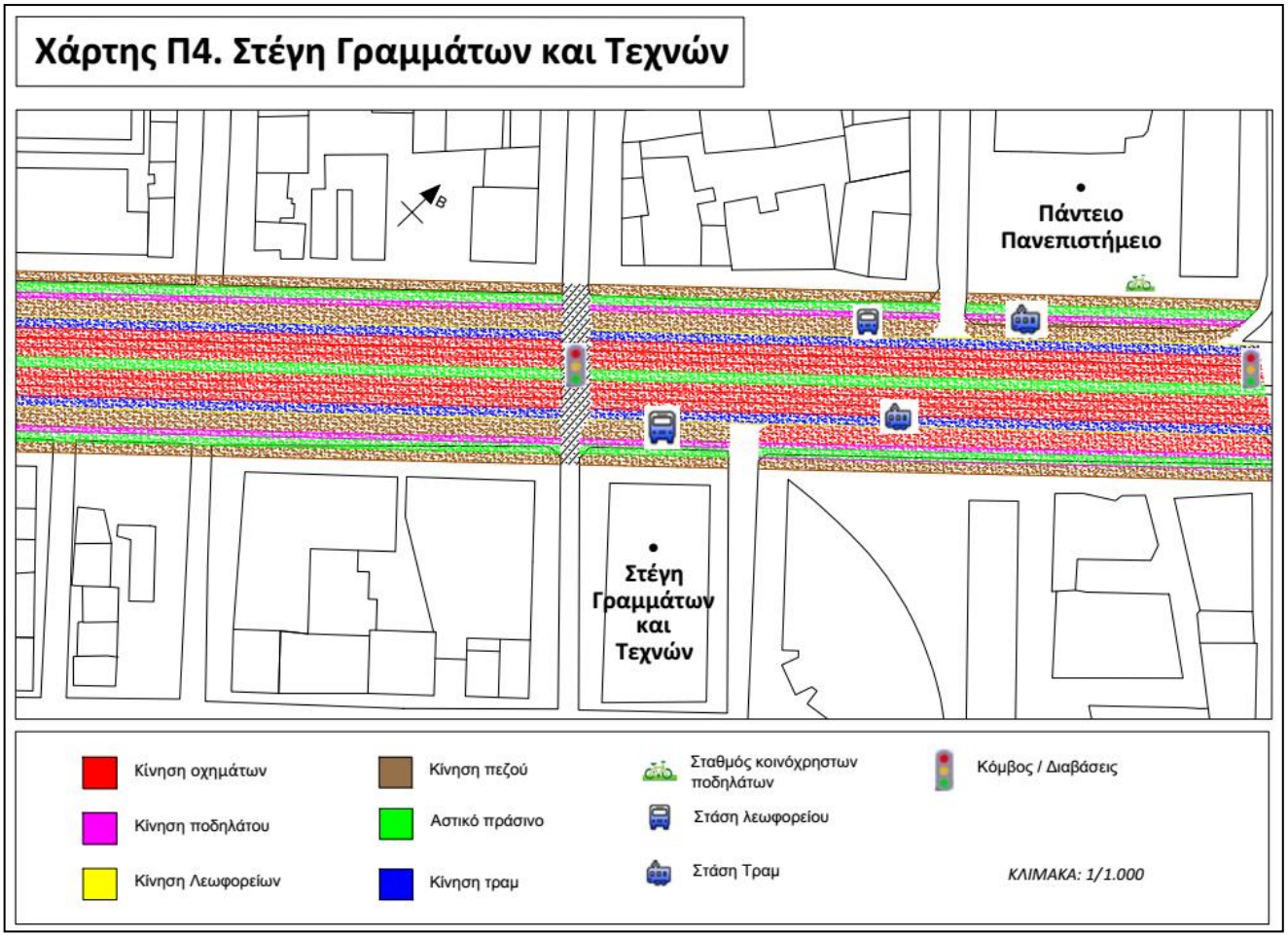
Χάρτης 5.4. Οριζοντιογραφική απεικόνιση των αλλαγών στο αστικό τοπίο περιμετρικά της Εθνικής Πινακοθήκης.
[Πηγή: Ιδία επεξεργασία]



Χάρτης 5.5. Οριζοντιογραφική απεικόνιση των αλλαγών στο αστικό τοπίο περιμετρικά του Παναθηναϊκού Σταδίου. *[Πηγή: Ιδία επεξεργασία]*



Χάρτης 5.6. Οριζοντιογραφική απεικόνιση των αλλαγών στο αστικό τοπίο στο Φιξ. *[Πηγή: Ιδία επεξεργασία]*



Χάρτης 5.7. Οριζοντιογραφική απεικόνιση των αλλαγών στο αστικό τοπίο στη λεωφόρο Συγγρού. *[Πηγή: Ιδία επεξεργασία]*

Επιγραμματικά, οι παρεμβάσεις που γίνονται αποσκοπούν στην ενίσχυση του πολιτιστικού χαρακτήρα του μελετώμενου άξονα, αναδιανέμοντας τον οδικό χώρο για την εξασφάλιση ικανοποιητικής επιφάνειας για περπάτημα, ποδήλατο και εύρυθμη λειτουργία της δημόσιας συγκοινωνίας, μέσω της εφαρμογής των αρχών της Βιώσιμης Κινητικότητας και της επιβολής πολεοδομικών περιορισμών. Περιλαμβάνουν, επιγραμματικά, τα εξής:

- Εκπόνηση μελετών για τη διαχείριση παλαιών και τη δημιουργία νέων κόμβων, τη διαμόρφωση διαβάσεων και την πεζοδρόμηση τμημάτων. Στη Συγγρού εντοπίζονται οι σημαντικότερες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις: οι ταχύτητες μειώνονται από τα 90 στα 50 χλμ/ ώρα, καταργείται η κεντρική νησίδα και αποκαθίσταται η επιφανειακή κάθετη προσπέλαση της λεωφόρου μέσω νέων ισόπεδων κόμβων και διαβάσεων για τους πεζούς σε όλο το μήκος. Έτσι, απομακρύνεται το φριχτό φράγμα που δημιουργεί ο αυτοκινητόδρομος στην καρδιά ενός πυκνοκατοικημένου αστικού ιστού και αποκαθίσταται η επικοινωνία των γειτονιών εκατέρωθεν. Επιπλέον, στο πρόσωπο της Βασιλέως Κωνσταντίνου από την πλευρά του Εθνικού Κήπου, προτείνεται η πεζοδρόμηση κάθετων τμημάτων που έχουν, άλλωστε, ήδη ήπια κυκλοφορία. Τέλος, η σύνδεση της Συγγρού με την Ποσειδώνος πρέπει να αναδιαμορφωθεί, καθώς δημιουργεί ένα χαοτικό αστικό χώρο που αποτρέπει τη σύνδεση του πεζού με το θαλάσσιο μέτωπο, αλλά και την επέκταση των νέων υποδομών βιώσιμης κινητικότητας.
- Ανάπτυξη νέων και βελτίωση υφιστάμενων υποδομών και πύκνωση δρομολογίων στη δημόσια συγκοινωνία. Το τραμ και οι γραμμές του ΟΣΥ επιβάλλεται να γίνουν πιο ανταγωνιστικά. Συγκεκριμένα, προβλέπεται η ανάπτυξη τραμ επί της Συγγρού, στο τμήμα από το Φιξ στο Φάληρο, όπου θα εκτραπεί το δρομολόγιο Σύνταγμα – ΣΕΦ. Η διέλευση από το Νέο Κόσμο και τη

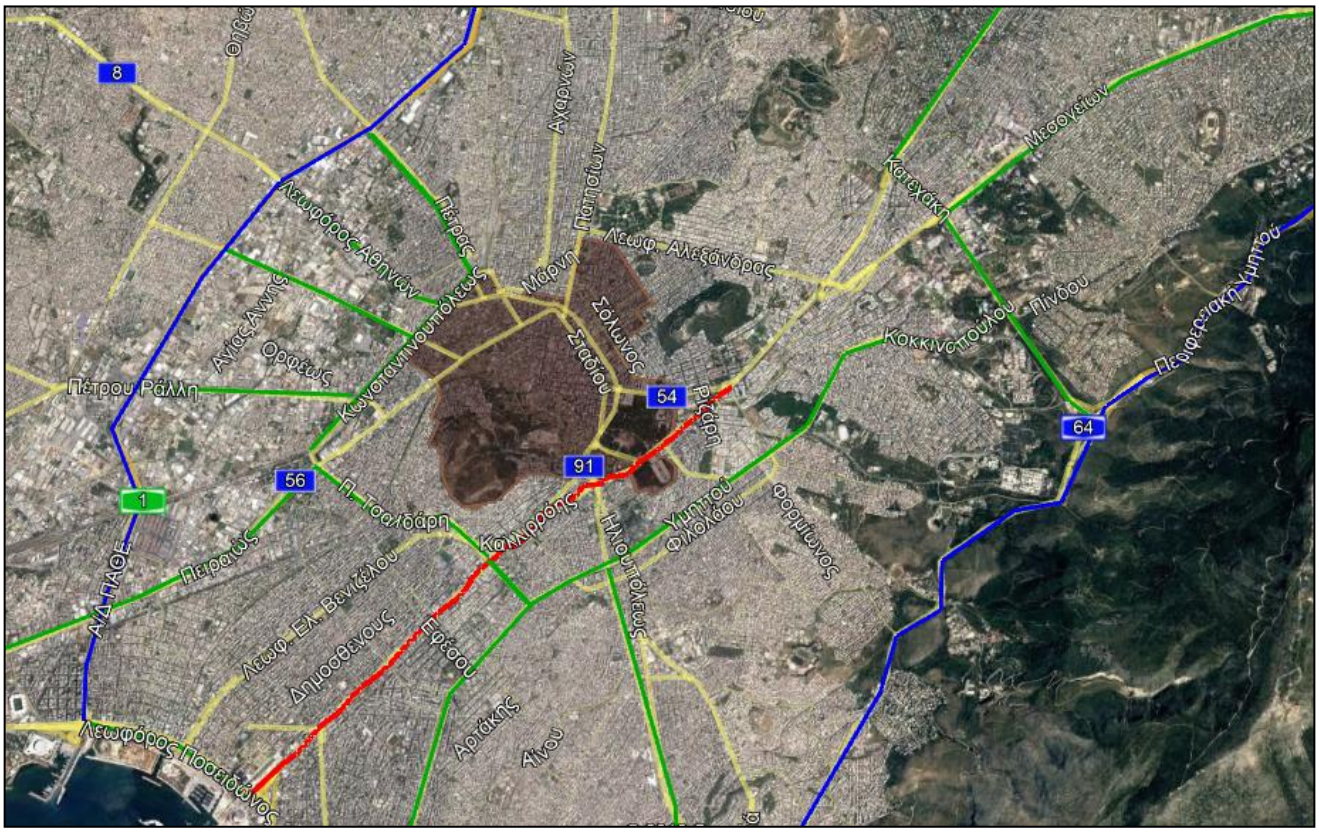
Νέα Σμύρνη είναι ασύμφορη χρονικά για τη μετάβαση από το Σύνταγμα στο ΣΕΦ, πρόβλημα που θα ενταθεί όταν λειτουργήσουν οι νέες γραμμές της επέκτασης προς Πειραιά. Επιπλέον, η τροχιά του τραμ στην Αρδηττού τροποποιείται και διαμορφώνεται κοινή στάση για τις δύο κατευθύνσεις επί της Βασιλίσσης Όλγας, που συνδέεται άμεσα και με τις γραμμές των ΟΣΥ. Στη Βασιλίσσης Όλγας προτείνεται να διαμορφωθεί λεωφορειολωρίδα, ώστε τα λεωφορεία να συνεχίζουν στη Συγγρού μέσω της Βασιλίσσης Αμαλίας, παρακάμπτοντας την Αρδηττού και την Καλλιρρόης.

- Ανάπτυξη μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου σε όλο το μήκος του οδικού άξονα. Για την προσέγγιση του Μουσείου Γουλανδρή προτείνεται η διέλευση μέσα από το κέλυφος ήπιας κυκλοφορίας μεταξύ του Σταδίου και της Ερατοσθένους.
- Ανάπτυξη υποδομών για ΑΜΕΑ (ράμπες εισόδου και εξόδου στα πεζοδρόμια, οδηγοί όδευσης τυφλών με ειδικά διαμορφωμένες πλάκες και υποδομές εξυπηρέτησης στις στάσεις των αστικών συγκοινωνιών).
- Ένταξη καινοτόμων ιδεών όπως σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων σε βασικά σημεία, ανάπτυξη dockless bikes και χρήση Segway (ελαφρά ηλεκτροκίνητα οχήματα πόλης).
- Αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί για τη διαμόρφωση των νέων ελεύθερων χώρων για τη δημιουργία ενός ελκυστικού αστικού τοπίου με έμφαση στο φυσικό στοιχείο.
- Τοποθέτηση ενημερωτικών πινακίδων για τα αξιοθέατα της περιοχής και πληροφορίες σχετικά με αυτά, ώστε να ενισχύεται η λειτουργία του άξονα ως υπαίθριο και ανοιχτό μουσείο.
- Περιορισμός των συνεργείων και έλεγχος των δραστηριοτήτων στις αποθήκες των ημιυπόγειων και ισογείων επιπέδων.
- Παροχή κινήτρων για την τουριστική αξιοποίηση των κενών κτιρίων.
- Καθορισμούς νομικού πλαισίου για την προστασία των κελυφών κατοικίας από την τουριστική αξιοποίησης μέσω δημοφιλών ηλεκτρονικών πλατφόρμων (Airbnb, Booking κ.ά.) που δημιουργεί σοβαρά κοινωνικά προβλήματα.
- Ολοκλήρωση αρχαιολογικών εργασιών στο ναό της Αγροτέρας και στα ίχνη του Φαληρικού Τείχους και απομάκρυνση κτισμάτων που υποβαθμίζουν τα αρχαιολογικά ευρήματα.
- Αξιοποίηση των προσφυγικών πολυκατοικιών στο Δουργούτι. Προτείνεται η απομάκρυνση των ευπαθών κοινωνικών ομάδων που στεγάζονται σε δυσμενείς συνθήκες στις προσφυγικές κατοικίες. Εναλλακτικά, προωθείται η αξιοποίησή τους για τη στέγαση εμπορικών δραστηριοτήτων πολυπολιτισμικού χαρακτήρα, σε ενίσχυση της ήδη διαμορφωμένης τοπικής υπαίθριας αγοράς. Επίσης, προτείνεται η δημιουργία μουσείου στην προσφυγική πολυκατοικία στο πρόσωπο της Συγγρού, που έχει σχεδόν καταρρεύσει, σχετικά με την ιστορική μνήμη της μικρασιατικής καταστροφής και τη δημιουργία των προσφυγικών οικισμών.
- Αυστηροί έλεγχοι και πρόστιμα για την παραβίαση της λεωφορειολωρίδας.
- Αξιοποίηση των υπόγειων διαβάσεων. Θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως δεξαμενές για τη συγκομιδή του βρόχινου νερού για την άρδευση των δέντρων της λεωφόρου.

Η μείωση των λωρίδων κυκλοφορίας δεν πρέπει να προκαλεί ανησυχία, καθώς η κυκλοφοριακή συμφόρηση - ιδιαίτερα στο δήμο Αθηναίων - είναι ένα πρόβλημα που ήδη υπάρχει, εφόσον στην υφιστάμενη κατάσταση η ροή των ιδιωτικών οχημάτων προς και από το κέντρο διεξάγεται ούτως ή άλλως προβληματικά, ακόμα και εκτός των ωρών αιχμής. Ενδεικτική είναι η προβληματική λειτουργία της λεωφορειολωρίδας, η οποία χρησιμοποιείται ως κανονική λωρίδα κυκλοφορίας και αναιρεί το πλεονέκτημα που θα μπορούσε να έχει η δημόσια συγκοινωνία. Συνεπώς, λύση δεν αποτελεί ο συμβιβασμός, ούτε η αύξηση του οδικού χώρου διότι τα προβλήματα, όπως δείχνει η εμπειρία, επιστρέφουν σε μεγαλύτερη κλίμακα. Λύση, σύμφωνα με τη φιλοσοφία της βιώσιμης πόλης, αποτελεί η στήριξη εναλλακτικών και το να μετατραπεί η επιλογή του αυτοκινήτου ακόμα πιο ασύμφορη, ιδιαίτερα για την πρόσβαση στο κέντρο. Σε αντίθεση με το μεγαλύτερο μέρος του περιαστικού χώρου, στο κέντρο ο χώρος είναι πυκνοδομημένος και οι

οδικές αρτηρίες συνθέτουν ένα πολύπλοκο μεταφορικό σύστημα. Μάλιστα, το περιορισμένο πλάτος τους, που σπάνια ξεπερνά τα 30 μέτρα, έχει διατεθεί υπέρμετρα στο αυτοκίνητο, γεγονός που αλλοιώνει το χαρακτήρα του ιστορικού κέντρου. Πρέπει να διαμορφωθεί ένας μεγάλος προστατευμένος πυρήνας πιο ήπιας κυκλοφορίας, ώστε να διευκολύνονται οι δραστηριότητες του πολιτισμού, του τουρισμού και της αναψυχής, όχι μόνο για τη βελτίωση των βιοτικών συνθηκών αλλά και την τόνωση ενός γιγάντιου τομέα της εθνικής οικονομίας που επιφέρει μεγάλα κέρδη. Τα θεαματικά αποτελέσματα που έφερε τις τελευταίες δεκαετίες η πεζοδρόμηση βασικών τμημάτων δείχνουν ότι τα οφέλη από τη στροφή σε ένα βιώσιμο κέντρο είναι πολλαπλά, τόσο στην οικονομία όσο και τις βιοτικές συνθήκες. Εξάλλου, η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί συντριπτικό πλεονέκτημα στη σύγχρονη εποχή και είναι σίγουρο πως σε μια πόλη με ιδιαίτερο χαρακτήρα και αυξημένη, παρά τα κακώς κείμενα, ροή επισκεπτών, ο περιορισμός του αυτοκινήτου σε μεγαλύτερο κομμάτι του κέντρου και η εξασφάλιση μεγαλύτερης επιφάνειας για τον πεζό και το ποδήλατο είναι η σωστή κατεύθυνση για τον αστικό σχεδιασμό.

Βέβαια, η ακτινική οργάνωση του δικτύου μεταφορών δυσχεραίνει την προσπάθεια αυτή, οδηγώντας μοιραία μεγάλη κυκλοφοριακή ροή στο κέντρο. Συνεπώς, η μείωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και σε βασικούς οδικούς άξονες που καταλήγουν στο κέντρο, όπως η Συγγρού, είναι μια σωτήρια πρακτική. Ταυτόχρονα, προϋποθέτεται η στήριξη του δικτύου της δημόσιας συγκοινωνίας και η δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για περπάτημα και ποδήλατο στη διατομή τους. Εκτός όμως από τη μετάβαση προς και από το κέντρο, σημαντικό ποσοστό μετακινήσεων αφορά τη σύνδεση των προαστίων εκατέρωθεν, χρησιμοποιώντας το κέντρο ως ζώνη διέλευσης. Στην περίπτωση του μελετώμενου άξονα, αφορούν κυρίως τη σύνδεση Βορρά – Νότου. Στον *Χάρτης 5.8*, υποδεικνύονται για τα οχήματα εναλλακτικές διαδρομές που δρουν ανταγωνιστικά με αυτόν. Εντοπίζονται η ΠΑΘΕ και η Περιφερειακή του Υμηττού (με μπλε χρώμα) και μικρότερης οδικής ιεραρχίας συνδυαστικές διαδρομές, μέσω της Υμηττού, της Πειραιώς, της Μεσογείων και της Κηφισίας.



Χάρτης 5.8. Οδικός χάρτης της ευρύτερης περιοχής. Επισημαίνονται εναλλακτικές διαδρομές (μπλε και πράσινο χρώμα) ως προς το μελετώμενο άξονα (κόκκινο χρώμα) και το ιστορικό κέντρο (καφέ διαγράμμιση). [Πηγη: Google Earth, Ιδία επεξεργασία]

Ο οραματικός σχεδιασμός προωθεί μια μεγάλη αλλαγή στο αστικό περιβάλλον και τα χαρακτηριστικά του κυκλοφοριακού δικτύου. Για να γίνει μια ριζική αλλαγή στο αστικό περιβάλλον χρειάζεται κυρίως αλλαγή νοοτροπίας. Οι άνθρωποι έχουν την τάση να αντιδρούν σε παρεμβάσεις που αλλάζουν την καθημερινότητά τους, καθώς προτιμούν τη σιγουριά του οικείου – ακόμα και προβληματικού – αστικού χάρτη από την ανασφάλεια του καινούργιου. Εξάλλου, η πλειοψηφία δεν είναι σε θέση να κατανοήσει το μοντέλο της νέας πόλης, αλλά και τον τρόπο που επιλύονται καθημερινά προβλήματα με τις νέες συνήθειες που προωθεί η βιώσιμη κινητικότητα· έτσι δεν είναι ανοικτοί απέναντι σε αυτές. Πρέπει να γίνεται κατάλληλη ενημέρωση για να προκύπτει ξεκάθαρη εικόνα σχετικά με τις παρεμβάσεις που επιχειρούνται, καθώς σίγουρα οι αντιδράσεις θα είναι πολλές και η περίοδος προσαρμογής δύσκολη. Κομβικός είναι ο ρόλος της παιδείας, για τη διαμόρφωση των αυριανών υπεύθυνων πολιτών.

Μια λύση θα ήταν η σταδιακή εφαρμογή των παρεμβάσεων, ώστε να υπάρχει ο κατάλληλος χρόνος προσαρμογής. Ως εκ τούτου, ο οραματικός σχεδιασμός έχει ένα μακροπρόθεσμο ορίζοντα αποπεράτωσης και αποτελεί την κορυφή σε μια πυραμίδα στη βάση της οποίας βρίσκεται ο μηδενικός σχεδιασμός και στη μέση ο συντηρητικός. Για να επιτευχθεί μια οραματική εικόνα για τον οδικό άξονα, πρέπει αφενός να επιλυθεί άμεσα η σύνδεση των πόλων με τα υπάρχοντα δεδομένα για να γίνουν αντιληπτά τα εμπόδια, αφετέρου να δοθεί χώρος και να ενισχυθούν τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς και να ενθαρρυνθεί η χρήση τους, και εν τέλει να μειωθεί ο χώρος για το αυτοκίνητο ακόμα περισσότερο, ώστε να γίνουν εμφανή τα πλεονεκτήματα της βιώσιμης κινητικότητας και η πόλη να αλλάξει χαρακτήρα.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα πλεονεκτήματα της ζωής στα αστικά κέντρα έχουν εντείνει την αστικοποίηση, η οποία αποτελεί αναπόδραστη πραγματικότητα για την ανθρωπότητα. Όμως, το όνειρο της αστικής ζωής σταδιακά μετατράπηκε σε εφιάλτη: υπερπληθυσμός, εντατική δόμηση, περιορισμένοι πράσινοι και ελεύθεροι χώροι, ανεπάρκεια κάλυψης βασικών αναγκών. Οι πόλεις έχουν στοχοποιηθεί ως συμπυκνωμένες εστίες κακού, αφού σε αυτές συγκεντρώνεται μεγάλος πληθυσμός που οδηγεί σε όξυνση των περιβαλλοντικών προβλημάτων εξαιτίας των αυξημένων αναγκών σε ενέργεια και άλλους πόρους και της μεγάλης απόθεσης αποβλήτων. Έτσι, οι ειδικοί προειδοποιούν για την κλιματική αλλαγή και προβλέπουν ένα ζοφερό μέλλον για τον πλανήτη μας, αν δεν αλλάξουν οι συνήθειές μας.

Η αφύπνιση μπροστά στην περιβαλλοντική απειλή γιγαντώνεται τα τελευταία χρόνια και οδηγεί στον επαναπροσδιορισμό της σχέσης δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος. Ξεπήδησαν, έτσι, έννοιες όπως η βιωσιμότητα που εξετάζουν τη διαμόρφωση της λεγόμενης βιώσιμης πόλης, μιας πόλη που αντιμάχεται και δεν επιβαρύνει τα περιβαλλοντικά προβλήματα και ισορροπεί μεταξύ οικονομικής, περιβαλλοντικής και κοινωνικής θεώρησης, αναφορικά με τον τρόπο με τον οποίο διεξάγονται οι δραστηριότητές της.

Η Αθήνα, η άλλοτε ένδοξη πόλη και παγκόσμιο λίκνο του πολιτισμού, υποφέρει από την υποβάθμιση των βιοτικών συνθηκών και την οικονομική κρίση, μακριά από το χαρακτήρα μιας βιώσιμης πόλης. Τα ιστορικά γεγονότα, οι οικονομικές δυσπραγίες που αντιμετωπίζει ανέκαθεν το ελληνικό κράτος, αλλά και οι άστοχες πολεοδομικές κατευθύνσεις, οδήγησαν στη βίαιη και άναρχη αστικοποίησή της και δεν ευνόησαν τη διατήρηση της λάμψης του ιστορικού κέντρου και την προσπελασιμότητα προς τα υπέροχα αξιοθέατά της, που πνίγονται μέσα στην ασφυκτική δόμηση και το αυτοκίνητο. Η χαοτική κατάσταση στο αστικό περιβάλλον αποκρυσταλλώθηκε με την αποτυχία της πολεοδομικής πολιτικής να οργανώσει ένα βιώσιμο αστικό περιβάλλον, καθώς δεν είναι λίγες οι φορές που δόθηκε το "φιλί της ζωής" στην οικονομία της χώρας μέσω του κλάδου της οικοδομής, οδηγώντας στην εμπορευματοποίηση της γης. Παράλληλα, οι αυθαιρεσίες ευνοούνταν από τα χαλαρά πλαίσια των πολεοδομικών κανονισμών και τη, σχεδόν σίγουρη, ύστερη νομιμοποίηση τους.

Φτάνοντας στο σήμερα, ακόμα περπατάμε πάνω σε αυτό το ολέθριο μονοπάτι, βάζοντας πολλά κρίσιμα ζητήματα "κάτω από το χαλί". Η αστική γη αξιοποιείται με φειδώ για φαινομενικά μη παραγωγικές χρήσεις όπως μεγάλα πεζοδρόμια, πλατείες, χώρους πρασίνου και η λήψη αποφάσεων σε αναπτυξιακά έργα γίνεται με γνώμονα τη μεγιστοποίηση του κέρδους και την εξυπηρέτηση του αυτοκινήτου, χωρίς να είναι προτεραιότητα η μέριμνα για την αισθητική και την προσπελασιμότητα του αστικού περιβάλλοντος. Επιπλέον, η δυνατότητα νομιμοποίησης αυθαιρέτων κτισμάτων και η έλλειψη τόλμης στην προώθηση παρεμβάσεων, υπό το φόβο του πολιτικού κόστους, απομακρύνει τις προσπάθειες για βελτίωση των κακώς κείμενων. Κι όμως, βρισκόμαστε σε ένα κρίσιμο σημείο όπου επιβάλλονται πραγματικές αλλαγές. Οι εθνικές τραγωδίες, όπως οι απανωτές πλημμύρες στη Μάνδρα και η μεγάλη πυρκαγιά στο Μάτι, εμφανίζονται ολοένα και συχνότερα και εκατοντάδες ζωές χάνονται άδικα. Είναι εμφανές το προβληματικό πλαίσιο της πολεοδομικής πολιτικής στη χώρα μας και, κυρίως, πόσο επικίνδυνα γίνονται για την ανθρώπινη ζωή η απουσία σωστής πολεοδομικής οργάνωσης και η ισοπέδωση του φυσικού στοιχείου από το δομημένο περιβάλλον.

Μεταφέροντας αυτές τις σκέψεις στην καθημερινότητα και με την πεποίθηση ότι οι μεγάλες αλλαγές ξεκινάνε από μικρά, καθημερινά πράγματα, ξεπροβάλει η μεγάλη ανάγκη επαναπροσδιορισμού του αστικού χώρου στο λεκανοπέδιο και της συμπεριφοράς μας μέσα σε αυτόν. Η φιλοσοφία της βιωσιμότητας πρεσβεύει τη συμφιλίωση δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος, τρέποντας κάθε πολίτη σε κοινωνό μιας τεράστιας οικουμενικής προσπάθειας για τον περιορισμό της υποβάθμισης του περιβάλλοντος από τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Η βιώσιμη κινητικότητα συμβάλλει στον περιορισμό της ροής των οχημάτων και στην ταυτόχρονη αύξηση της παρουσίας του ανθρώπου στο δημόσιο χώρο, χωρίς να περιχαρακώνεται

από το αυτοκίνητό του, ώστε να μπορεί να βιώνει και να συμμετέχει ενεργά στην αστική καθημερινότητα. Οι δρόμοι αποτελούν το μεγαλύτερο κομμάτι του δημόσιου χώρου στις πόλεις και διεκπεραιώνουν τη σύνδεσή του με τον ιδιωτικό. Ιδιαίτερα σε μια πόλη όπως η Αθήνα, με περιορισμένους ελεύθερους χώρους, η κατάσταση του οδικού χώρου επιβάλλεται να είναι φιλική προς τον πεζό, τον ποδηλάτη, τον κινούμενο με τη δημόσια συγκοινωνία. Επιπλέον, η βελτίωση του μικροκλίματος στον αστικό ιστό είναι ένας στόχος που ο περιορισμός των οχημάτων, με κυκλοφοριακά μέτρα όπως ο δακτύλιος, και οι αποσπασματικές προσπάθειες ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας δεν κατάφεραν να φέρουν εις πέρας. Χρειάζεται η ταυτόχρονη ενθάρρυνση του περπατήματος και της χρήσης του ποδηλάτου και η οργάνωση υποδομών σε ενιαίο επίπεδο.

Ο μελετώμενος άξονας έχει όλα τα χαρακτηριστικά για μια επιτυχημένη εφαρμογή της βιώσιμης κινητικότητας στην αθηναϊκή πραγματικότητα, καθώς προσφέρει μια ειδυλλιακή διαδρομή από το ιστορικό κέντρο προς τη θάλασσα και διαθέτει ένα μεγάλο φάσμα πολιτιστικών δραστηριοτήτων που συνεχώς αυξάνονται και καταδεικνύουν τα αδιέξοδα του υφιστάμενου αστικού σχεδιασμού. Αποτελεί αδιαμφισβήτητα έναν διάδρομο, ο οποίος "σηκώνει" έναν οραματικό σχεδιασμό, που εκπληρώνει το αρχικό όραμα του πράσινου βουλεβάρτου που συνόδευε τη χάραξη της λεωφόρου Συγγρού, αλλά εξανεμίστηκε με την επέλαση των μηχανοκίνητων οχημάτων. Αναμένεται να αξιοποιηθεί επιτυχημένα από τον κάτοικο που θα αφήσει στην άκρη το αυτοκίνητό του και θα κάνει ποδήλατο ή θα περπατήσει, θα κοινωνικοποιηθεί και θα εκτονωθεί, αλλά και τον απλό επισκέπτη που θα μπορέσει να κατατοπιστεί στον αστικό χώρο και να επισκεφθεί τα αξιοθέατα. Συν τοις άλλοις, η Αθήνα θα εναρμονιστεί με τις περισσότερες πόλεις της Ευρώπης, όπου το ιστορικό κέντρο προστατεύεται από την κατάληξη μεγάλης ροής οχημάτων από μεγάλες αρτηρίες και αφιερώνεται στον άνθρωπο.

Τέλος, πρέπει να γίνει κατανοητό ότι το ιδιωτικό όχημα πρέπει να χρησιμοποιείται με φειδώ και δεν πρέπει να υπάρχει έλλειψη τόλμης απέναντι στη δεδομένη ασφυξία που θα προκαλέσει, για ένα λογικό διάστημα προσαρμογής, η μείωση της επιφάνειας κυκλοφορίας των ιδιωτικών οχημάτων. Όσο υπάρχει τόσος χώρος και άνεση για το αυτοκίνητο και όσο οι αρμόδιοι φορείς νιώθουν υποχρεωμένοι να αυξάνουν συνεχώς το επίπεδο εξυπηρέτησης των οχημάτων στις οδικές αρτηρίες, αδιαφορώντας για τις υποδομές του περπατήματος και του ποδήλατου, τόσο ο πολίτης θα χρησιμοποιεί το αυτοκίνητό του, ακόμα και για μικρές αποστάσεις, και δεν θα βγει από αυτό για να εξετάσει τα οφέλη της βιώσιμης κινητικότητας. Έτσι, χάνει ευκαιρίες να δεθεί σε ένα ουσιαστικό επίπεδο με τη γειτονιά του, την πόλη του και τους συνανθρώπους του και δεν αποθέτει το λιθαράκι του στην αντιμετώπιση της παγκόσμιας περιβαλλοντικής κρίσης. Πρέπει το ιδιωτικό αυτοκίνητο να γίνει η χειρότερη εναλλακτική να προσεγγίσει κανείς το κέντρο της γειτονιάς, την εργασία, την αναψυχή, καθώς θα ασφυκτιά στην κυκλοφοριακή συμφόρηση, τη διακοπή της ροής από τις συχνές διαβάσεις πεζών και την χρονοβόρα αναζήτηση θέσης στάθμευσης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνικά και Ξενόγλωσσα Συγγράμματα και Μελέτες

Duby, G. & Daval, J. L. & Faux, M. & Restany, P. & Smadja, G., (1990), *L'art et la ville: Un dessein sur l'espace*, Γενεύη: Skira

Evans, G., (2001), *Cultural Planning: an urban renaissance?*, New York: Routledge

Ανδρικοπούλου, Ε. & Γιαννάκου, Α. & Καυκαλας, Γ. & Πιτσιάβα – Λατινοπούλου, Μ., (2007), *Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη,* Αθήνα: Κριτική

Αραβαντινός, Α. & Κοσμάκη, Π., (1988), *Υπαίθριοι χώροι στην πόλη*, Αθήνα: Συμεών

Αραβαντινός, Α., (2007), *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου,* Αθήνα: Συμμετρία

Βλαστός, Θ. & Μηλάκης, Δ. & Αθανασόπουλος, Κ., (2004), *Το ποδήλατο σε 17 ελληνικές πόλεις*, Αθήνα: ΟΕΔΒ

Βλαστός, Θ. & Μηλάκης, Δ., (2006), *Πολεοδομία vs Μεταφορές,* Αθήνα: ΕΜΠ

Βλαστός, Θ. & Μπιρμπίλη, Τ., (2000), *Διαμορφώσεις και πολιτικές για την ένταξη του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη*, Αθήνα: MBike

Βλαστός, Θ. & Μπιρμπίλη, Τ., (2001), *Φτιάχνοντας πόλεις για το ποδήλατο*, Αθήνα: MBike

Βλαστός, Θ., (2003), *Μια διαφορετική δημόσια συγκοινωνία σε μια διαφορετική πόλη*, Αθήνα: ΑΕΔΑ

Γιαουτζή, Μ. & Στρατηγέα, Α., (2011), *Χωροταξικός Σχεδιασμός: Θεωρία και Πράξη*, Αθήνα: Κριτική

Ζήβας, Δ. Α., (1991), *Τα μνημεία και η πόλη*, Αθήνα: Ε. & Λ. Λυρούδιας ΕΠΕ

Παπαγεωργίου – Βενέτας, Α., (2007) *Ο κήπος της Αμαλίας: Σχεδιασμός, ίδρυση και εξέλιξη του Εθνικού Κήπου της Αθήνας*, Αθήνα: Ίκαρος

Πολύζος, Ι. & Τσιώμης, Ι. & Τουρνικιώτης, Π. & Μωραΐτης, Κ. & Mazzoni, C. & Χανιώτου, Ε. & Βλαστός, Θ. & υπόλοιπη ερευνητική ομάδα, (2011), *Συγγρού: Αστική λεωφόρος πολιτισμού και επιχειρηματικής δραστηριότητας*, Αθήνα: ΟΡΣΑ

Πολύζος, Ι., (1979), *Διαδικασία αστικοποιήσεως στην Ελλάδα 1920-1940*, Αθήνα: ΕΜΠ

Πολύζος, Ι., (1979), *Μικρασιατικός ελληνισμός: Πολεοδομικέ επιπτώσεις από την εγκατάσταση προσφύγων*, Αθήνα: ΕΜΠ

Πολύζος, Ι., (1986), *Αθήνα 1900-1940: Μετασχηματισμοί της πρωτεύουσας και πολεοδομικές ρυθμίσεις*, Αθήνα: ΕΜΠ

Σαρηγιάννη, Μ., Γ., (2000) *Αθήνα 1830 - 2000: Εξέλιξη – Πολεοδομία – Μεταφορές*, Αθήνα:Συμμετρία

Τραυλός, Ι., (2005), *Πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών*, Αθήνα: Κάπον

ΥΠΕΚΑ &ΟΡΣΑ, (2011), *Αθήνα Μεσογειακή Πρωτεύουσα: Στρατηγικές και προτεραιότητες του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/ Αττικής 2021,* ΟΡΣΑ

Χατζοπούλου, Α. & Νικολαΐδου, Σ. & Στεφάνου, Ι., (1995), *Αστική ανάπλαση*, Αθήνα: ΤΕΕ

Ψαριανός, Β., (2001), *Σημειώσεις οδοποιίας Ι*, Αθήνα: ΕΜΠ

Διαδικτυακά Συγγράμματα και Μελέτες

Arcadis, (2016) *Sustainable Cities Index 2016*
https://www.arcadis.com/media/0/6/6/%7B06687980-3179-47AD-89FD-F6AFA76EBB73%7DSustainable%20Cities%20Index%202016%20Global%20Web.pdf
(Τελευταία πρόσβαση Ιούλιος: 2018)

Αβδελίδης, Κ., (2010) *Η χωρική εξέλιξη 4 μεγάλων ελληνικών πόλεων*, ΕΚΚΕ
https://www.ekke.gr/publications/wp/wp21.pdf, (Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018)

Ασπρογέρακας, Ε. & Δρούγα, Ι. & Ευαγγελίδου, Μ. & Παπακωνσταντίνου, Ε. & Καραχάλης, Ν., (2017) *Εκπαιδευτικό υλικό για το εκπαιδευτικό πρόγραμμα "Αστικές Αναπλάσεις"*, ΕΚΔΔΑ
http://resources.ekdd.gr/gnosis/index.php/2012-09-20-11-36-31/4-27/103-asaa,
(Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018)

Βλαστός, Θ. & Μπακογιάννης, Ε., (2017), *Ποδήλατο στις ελληνικές πόλεις: Προτάσεις προς τις δημοτικές αρχές*
https://www.smu.gr/wp-content/uploads/2017/12/podilato_stis_ellinikes_poleis_ONASSI.pdf
(Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018)

Γαβανάς, Ν. & Παπαϊωάννου, Π. & Πιτσιάβα – Λατινοπούλου, Μ. & Πολίτης, Ι., (2015) *Αστικά δίκτυα μεταφορών και διαχείριση κινητικότητας*, ΣΕΑΒ
https://repository.kallipos.gr/pdfviewer/web/viewer.html?file=/bitstream/11419/2081/4/00_master_document-KOY.pdf (Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018)

Δήμος Αθηναίων, *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Αθηναίων 2015-2019*
http://www.cityofathens.gr/sites/default/files/603-15.pdf &
http://www.cityofathens.gr/sites/default/files/2130-16.pdf, (Τελευταία πρόσβαση: Αύγουστος 2018)

Δήμος Καλλιθέας, *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλλιθέας 2015 – 2019*
http://www.kallithea.gr/wp-content/uploads/2017/02/%CE%A3%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B7%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CE%A0%CE%BB%CE%AC%CE%BD%CE%BF-%CE%94%CE%AE%CE%BC%CE%BF%CF%85-%CE%9A%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%B9%CE%B8%CE%AD%CE%B1%CF%82-2015-2019-%CF%84%CE%B5%CE%BB%CE%B9%CE%BA%CF%8C-2.pdf &

http://www.kallithea.gr/wp-http://www.kallithea.gr/wp-content/uploads/2017/02/%CE%95%CF%80%CE%B9%CF%87%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CF%8C-%CE%A0%CE%BB%CE%AC%CE%BD%CE%BF-%CE%94%CE%AE%CE%BC%CE%BF%CF%85-%CE%9A%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%B9%CE%B8%CE%AD%CE%B1%CF%82-2015-2019-%CF%84%CE%B5%CE%BB%CE%B9%CE%BA%CF%8C-3.pdf, (Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018)

Δήμος Νέας Σμύρνης, *Επιχειρησιακό πρόγραμμα δήμου Νέας Σμύρνης 2014-2019*
http://www.neasmyrni.gr/Formes/2016/epixprog_201419_new.pdf, (Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018)

Θεοδωράκη, Σ., (10/2015) *Προσφυγικές/ μεταναστευτικές εγκαταστάσεις, πολιτισμικές μεταλλαγές και*

αστικός ιστός: Επικέντρωση στα δίκτυα κοινωνικών οργανώσεων σε Νέα Σμύρνη, Καλλιθέα και Λεωφόρο Συγγρού
http://dspace.lib.ntua.gr/handle/123456789/41568, (Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018)

Λουκίδη - Ανδρέου, Α., *Η Αθήνα του οράματος και του "εκμοντερνισμού": 1950-1973*
http://dspace.lib.ntua.gr/handle/123456789/38889, (Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018)

Περιφέρεια Αττικής & Σχολή Αρχιτεκτόνων Ε.Μ.Π., *Ερευνητικό Πρόγραμμα: Διερεύνηση στρατηγικών για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο μητροπολιτικό κέντρο*
https://www.arch.ntua.gr/sites/default/files/resource/4540_/a_phase.pdf &
https://www.arch.ntua.gr/sites/default/files/resource/4540_/b_phase.pdf &
https://www.arch.ntua.gr/sites/default/files/resource/4540_/c_phase.pdf,
(Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018)

Περιφέρεια Αττικής, *Πενταετές Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2014-2019*
http://www.patt.gov.gr/site/big_files/161010_stratigikos_sxediasmos.pdf,
(Τελευταία πρόσβαση: Αύγουστος 2018)

Σιόλας, Α. &, Βάσση, Α. & Βλαστός, Θ. & Κυριακίδης, Χ. & Μπακογιάννης, Ε. & Σίτη, Μ., (2015) *Μέθοδοι, εφαρμογές και εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού*, ΣΕΑΒ
https://repository.kallipos.gr/pdfviewer/web/viewer.html?file=/bitstream/11419/5409/5/siolasnew_v-KOY.pdf (Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018)

Σταμπολίδης, Ν. & Παρλαμά, Λ., (2000) *Η πόλη κάτω από την πόλη*, Εκδόσεις ΚΑΠΟΝ
https://ia800102.us.archive.org/31/items/2752000/%CE%97%20%CE%A0%CE%9F%CE%9B%CE%97%20%CE%9A%CE%91%CE%A4%CE%A9%20%CE%91%CE%A0%CE%9F%20%CE%A4%CE%97%CE%9D%20%CE%A0%CE%9F%CE%9B%CE%97-%CE%91%CE%9D%CE%91%CE%A3%CE%9A%CE%91%CE%A6%CE%95%CE%A3%20%CE%9C%CE%95%CE%A4%CE%A1%CE%9F%20%20%CF%83%CE%B5%CE%BB%20275%20%CE%9F%CE%9C%CE%91%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%99%20%CE%A4%CE%91%CE%A6%CE%9F%CE%99%20%CE%9A%CE%95%CE%A1%CE%91%CE%9C%CE%95%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5-%20%CE%9C%CE%A5%CE%A1%CE%A4%CE%99%CE%A3%5D-2000-%20%CE%A3%CE%A4%CE%91%CE%9C%CE%A0%CE%9F%CE%9B%CE%99%CE%94%CE%97%CE%A3%20-%20%CE%9B%CE%99%CE%91%CE%9D%CE%91%20%CE%A0%CE%91%CE%A1%CE%9B%CE%91%CE%9C%CE%91.pdf, (Τελευταία πρόσβαση: Αύγουστος 2018)

Σταυρόπουλλος, Δ., Φ, (1965) Αρχαιολογικόν Δελτίον, http://ir.lib.uth.gr/handle/11615/39650?locale-attribute=en, (Τελευταία πρόσβαση: Αύγουστος 2018)

Χατζηκωνσταντίνου, Ε., *Αστικός εκσυγχρονισμός, οδικό δίκτυο και πόλη: το παράδειγμα της λεωφόρου Συγγρού στο πέρασμα από τον 19ο στον 20ο αιώνα*
http://thesis.ekt.gr/thesisBookReader/id/41636#page/1/mode/2up, (Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018)

Χελιώτη, Α., (02/2017) *Μορφές τέχνης στο δημόσιο χώρο: Εικαστικές παρεμβάσεις στην πόλη της Αθήνας*
http://dspace.lib.ntua.gr/handle/123456789/44696, (Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018)

Διαδικτυακά Άρθρα

Pham, S., (05/07/2017) *China's 'dockless' bike sharing could be coming to a street near you*, CNNtech, https://money.cnn.com/2017/07/05/technology/startups/china-bike-sharing-global/index.html (Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018)

Βλαστός, Θ., (12/2015) *Περπάτημα – Ποδήλατο*, Athens Social Atlas, http://www.athenssocialatlas.gr/%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF/%CF%80%CE%B5%CF%81%CF%80%CE%AC%CF%84%CE%B7%CE%BC%CE%B1-%CF%80%CE%BF%CE%B4%CE%AE%CE%BB%CE%B1%CF%84%CE%BF/, (Τελευταία πρόσβαση: Ιούνιος 2018)

Ελαφρός, Γ., (20/09/2009) *Όλο το κέντρο της Αθήνας ένας πεζόδρομος*, Η Καθημερινή, http://www.kathimerini.gr/370382/article/epikairothta/ellada/olo-to-kentro-ths-a8hnas-enas-pezodromos, (Τελευταία πρόσβαση: Αύγουστος 2018)

Θάνος, Γ. & Νικολαϊδης, Ν., (05/04/2013) *Ο Νέος Κόσμος των Προσφύγων*, http://omadaasty.blogspot.com/2013/04/o.html, (Τελευταία πρόσβαση: Ιούνιος 2018)

Καλλιβρετάκης, Λ., (12/2015) *Σχεδιάζοντας την Αθήνα τον 19^{ο} αιώνα*, Athens Social Atlas http://www.athenssocialatlas.gr/%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF/%CF%83%CF%87%CE%B5%CE%B4%CE%B9%CE%AC%CE%B6%CE%BF%CE%BD%CF%84%CE%B1%CF%82-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B1%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1-%CF%84%CE%BF%CE%BD-19%CE%BF-%CE%B1%CE%B9%CF%8E%CE%BD%CE%B1/, (Τελευταία πρόσβαση: Ιούνιος 2018)

Καλλιβρετάκης, Λ., (χ.χ.) *Η Αθήνα τον 19ο αιώνα: Από επαρχιακή πόλη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, πρωτεύουσα του Ελληνικού Βασιλείου*, http://www.eie.gr/archaeologia/gr/chapter_more_9.aspx, (Τελευταία πρόσβαση: Ιούνιος 2018)

Λάππας, Δ., (22/02/2013) *Μπαζώθηκαν 800 χιλιόμετρα ρεμάτων*, Η Καθημερινή, http://www.kathimerini.gr/28901/article/epikairothta/ellada/mpazw8hkan-800-xiliometra-rematwn, (Τελευταία πρόσβαση: Ιούνιος 2018)

Λιανός, Γ., (24/05/2016) *Καταργείται ο νόμος του 2014 για τις χρήσεις γης*, Η Καθημερινή, http://www.kathimerini.gr/860912/article/epikairothta/ellada/katargeitai-o-nomos-toy-2014-gia-tis-xrhseis-ghs, (Τελευταία πρόσβαση: Ιούλιος 2018)

Μαλούτας, Θ. & Σπυρέλλης, Σ., (09/2016) *Κενές κατοικίες*, Athens Social Atlas, http://www.athenssocialatlas.gr/%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF/%CE%BA%CE%B5%CE%BD%CE%AD%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%AF%CE%B5%CF%82/, (Τελευταία πρόσβαση: Ιούνιος 2018)

Μπακογιάννης, Ε., (χ.χ) *Οδηγίες για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας,* http://citiesforcycling.gr/%CE%BF%CE%B4%CE%B7%CE%B3%CE%AF%CE%B5%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B1-%CF%83%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%B1-%CE%B2%CE%B9%CF%8E%CF%83%CE%B9%CE%BC%CE%B7%CF%82-%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE, (Τελευταία πρόσβαση: Ιούνιος 2018)

Μυωφά, Ν. & Παπαδιάς Ε., (11/2016) *Η εξέλιξη της γειτονιάς Δουργούτι στο Νέο Κόσμο από το 1922 έως σήμερα*, Athens Social Atlas, http://www.athenssocialatlas.gr/%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF/%CE%B4%CE%BF%CF%85%CF%8

1%CE%B3%CE%BF%CF%8D%CF%84%CE%B9/, (Τελευταία πρόσβαση: Αύγουστος 2018)

Πουρνάρα, Μ., (20/12/2017) *Το 2018 κρύβει ένα δώρο για όλους τους Αθηναίους που αγαπούν την τέχνη*, Η Καθημερινή, http://www.kathimerini.gr/940114/article/politismos/eikastika/to-2018-kryvei-ena-dwro-gia-oloys-toys-a8hnaioys-poy-agapoyn-thn-texnh, (Τελευταία πρόσβαση: Αύγουστος 2018)

Πρεβαλάκης, Γ., (24/11/2008) *Η Αθήνα και η πολεοδομική πολιτική*, Το Βήμα, http://www.tovima.gr/2008/11/24/opinions/i-athina-kai-i-poleodomiki-politiki/, (Τελευταία πρόσβαση: Αύγουστος 2018)

Σαρηγιάννης, Μ., Γ., (11/10/2010) *Τα ρυθμιστικά σχέδια Αθηνών και οι μεταβολές των πλαισίων τους*, greekarchitects, https://www.greekarchitects.gr/site_parts/articles/print.php?article=3464&language=gr, (Τελευταία πρόσβαση: Ιούνιος 2018)

Στήλη Πολιτιστικά, (04/10/2006) *Στη συμβολή των οδών Αρδηττού και Μάρκου Μουσούρου το Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης*, Ναυτεμπορική, https://www.naftemporiki.gr/story/130282/sti-sumboli-ton-odon-ardittou-kai-markou-mousourou-to-mouseio-monternas-texnis, (Τελευταία πρόσβαση: Αύγουστος 2018)

Στράνη, Α., (18/05/2018) *Πώς τον λεν, πώς τον λεν τον ποταμό; Ιλισσό, Ιλισσό!*, http://www.alfavita.gr/apopsin/pos-ton-len-pos-ton-len-ton-potamo-ilisso-ilisso#ixzz5QKlHpUHk , (Τελευταία πρόσβαση: Ιούνιος 2018)

Τουρσούνογλου, Γ., (02/11/2010) *Το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο της Αθήνας – η εξέλιξη στο σήμερα*, Αρχαιολογία και Τέχνες, https://www.archaiologia.gr/blog/2010/11/02/%CF%84%CE%BF-%CF%80%CF%81%CF%8E%CF%84%CE%BF-%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B5%CE%BF%CE%B4%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CF%83%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%BF-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B1%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1-2/, (Τελευταία πρόσβαση: Ιούνιος 2018)

Ιστότοποι

Αρχείο Παραδοσιακών Οικισμών και Διατηρητέων Κτιρίων του ΥΠΕΚΑ, http://estia.minenv.gr/
Δημοτική ιστοσελίδα του Μόντρεαλ, http://ville.montreal.qc.ca

Διαρκής Κατάλογος των Κηρυγμένων Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων της Ελλάδος, http://listedmonuments.culture.gr

Επίσημη ιστοσελίδα της *Αττικής Οδού*, http://www.aodos.gr/

Επίσημη ιστοσελίδα της *Αττικό Μετρό Α.Ε.*, http://www.ametro.gr/

Επίσημη ιστοσελίδα της *Εθνικής Πινακοθήκης*, https://www.nationalgallery.gr

Επίσημη ιστοσελίδα της *ΟΣΥ Α.Ε.*, http://www.osy.gr/index.php

Επίσημη ιστοσελίδα της *Περιφέρειας Αττικής*, http://www.patt.gov.gr/site/index.php

Επίσημη ιστοσελίδα της *Στέγης Ιδρύματος Ωνάση*, http://www.sgt.gr

Επίσημη ιστοσελίδα του *Βυζαντινού και Χριστιανικού Μουσείου*, http://www.byzantinemuseum.gr/el/

Επίσημη ιστοσελίδα του *Γαλλικού Ινστιτούτου Ανάπτυξης και Πολεοδομίας*, https://www.iau-idf.fr

Επίσημη ιστοσελίδα του *Δήμου Αθηναίων*, http://www.cityofathens.gr/

Επίσημη ιστοσελίδα του *Δήμου Καλλιθέας*, http://www.kallithea.gr/

Επίσημη ιστοσελίδα του *Δήμου Νέας Σμύρνης*, http://www.neasmyrni.gr/

Επίσημη ιστοσελίδα του *Δήμου Παλαιού Φαλήρου*, https://palaiofaliro.gr/

Επίσημη ιστοσελίδα του *Εθνικού Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης*, http://www.emst.gr/

Επίσημη ιστοσελίδα του *Εκθεσιακού και Συνεδριακού Μεγάρου Ζάππειον*, https://www.zappeion.gr

Επίσημη ιστοσελίδα του *Ιδρύματος Ευγενίδου*, http://www.eugenfound.edu.gr/

Επίσημη ιστοσελίδα του *ΟΑΣΑ*, http://www.oasa.gr/index.php?id=index

Επίσημη ιστοσελίδα του *Παναθηναϊκού Σταδίου*, http://www.panathenaicstadium.gr

Επίσημη ιστοσελίδα του *Πολεμικού Μουσείου*, http://warmuseum.gr/el/home-el

Επίσημη ιστοσελίδα του *Τομέα Μεταφορών της Ουάσινγκτον*, https://www.wsdot.wa.gov/

Επίσημη ιστοσελίδα του *ΥΠΕΚΑ*, http://www.ypeka.gr

Επίσημη ιστοσελίδα του *Υπουργείου Εσωτερικών*, http://epota.ypes.gr

Επίσημη ιστοσελίδα του φορέα *Waterfront Toronto*, https://waterfrontoronto.ca

Ηλεκτρονική βιβλιοθήκη εκπαιδευτικού υλικού *ΕΚΔΔΑ*, http://resources.ekdd.gr/gnosis/

Ιστοσελίδα της εταιρείας αστικού σχεδιασμού και αρχιτεκτονικής τοπίου *West8*, http://www.west8.com

Ιστοσελίδα της εταιρείας *Διαχείρισης Υποδομών της μητρόπολης Σεούλ*, http://www.sisul.or.kr/grobal/cheonggye/eng/WebContent/index.html

Παρουσία σε επιστημονικά και καλλιτεχνικά δρώμενα

Έκθεση της Νέλλα Γκολάντα, (01/04/2017), *Η εμπλοκή του χώρου: Από τα Χαρακτικά στα κατοικημένα Γλυπτά Τοπία*, Αίθουσα Τέχνης Αθηνών

Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΣΑΤΜ ΕΜΠ, (16/05/2018) *Επιστημονική εσπερίδα για το ποδήλατο*, Ωνάσειος Βιβλιοθήκη

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ