



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Πολεοδομικές Παρεμβάσεις και Αστικές Αναπλάσεις
Δημοτικών Οικοπέδων στην πόλη του Λαυρίου**



ΛΟΥΚΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

Επιβλέπων: Α. ΒΛΑΣΤΟΣ, Καθηγητής Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού
Σχεδιασμού

ΙΟΥΛΙΟΣ 2019
ΑΘΗΝΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Στο σημείο αυτό αισθάνομαι, πως οφείλω να ευχαριστήσω τον κ. Αθανάσιο Βλαστό και τον κ. Ευθύμιο Μπακογιάννη για την έμπνευση και την καθοδήγηση, που μου προσέφεραν, καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της εργασίας. Επίσης θέλω να ευχαριστήσω τον Δήμο Λαυρεωτικής για την πολύτιμη αρωγή και τη γενναιόδωρη συνεργασία. Δεν θα μπορούσα να παραλείψω την οικογένεια και τους φίλους για τη συμπαράσταση τους όλο αυτό το διάστημα. Τέλος θέλω να σημειώσω, πως το ίδιο το ελκυστικό αστικό περιβάλλον του Λαυρίου, του οποίου είμαι προϊόν, ήταν εκείνο, που σημάδεψε το ενδιαφέρον μου για τις πόλεις και τις κοινωνίες τους.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	13
1.1	ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	13
1.2	ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	17
2	ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	22
2.1	ΙΣΤΟΡΙΑ Δ.Ε. ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ.....	22
2.2	ΙΣΤΟΡΙΑ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ ΟΡΙΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΗΣ 30	
3	ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	32
3.1	ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	32
3.2	ΙΣΤΟΡΙΚΟ- ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	38
3.3	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ- ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΟΜΗΣΗΣ	47
3.4	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	50
3.5	ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	57
3.6	ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	67
3.6.1	Εκπαίδευση.....	67
3.6.2	Κοινωνική Πρόνοια- Υγεία	68
3.6.3	Αθλητισμός.....	68
3.6.4	Πολιτισμός.....	69
3.6.5	Αστικό Πράσινο- Πλατείες.....	70
3.6.6	Οδικοί Άξονες.....	73
3.6.7	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.....	75
3.6.8	Χώροι Στάθμευσης.....	78
3.6.9	Πεζόδρομοι- Ποδηλατοδρόμοι	79
3.6.10	Λιμένας.....	81
3.7	ΑΝΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	84
3.8	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (SWOT)	87
3.8.1	Δυνάμεις	88

3.8.2	Αδυναμίες.....	90
3.8.3	Ευκαιρίες.....	92
3.8.4	Απειλές.....	94
4	ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	95
4.1	ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	95
4.2	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΗΜΟΥ.....	100
4.2.1	Πολιτισμός.....	101
4.2.2	Οικονομία.....	120
4.2.3	Ποιότητα Ζωής- Κοινωνική Πολιτική- Εσωτερική Δομή.....	129
4.2.4	Περιβάλλον.....	154
4.2.5	Κυκλοφορία.....	161
4.3	ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΝΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΩΝ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ.....	194
4.4	ΔΙΚΤΥΑ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ.....	224

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1.1: Χάρτης Δημοτικών Ενοτήτων Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: Geodata.gov.gr).....	18
Εικόνα 1.2: Χάρτης Καλλικρατικών Δήμων Ανατολικής Αττικής (Πηγή: Geodata.gov.gr).....	19
Εικόνα 1.3: Έμβλημα Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: forkeratea.gr).....	21
Εικόνα 2.1: Χάρτης με τους Αρχαίους Δήμους της Αττικής (Πηγή: Δερμάτης, 1994).....	23
Εικόνα 2.2: Αθηναϊκό Τετράδραχμο, φτιαγμένο από λαυρεωτικό άργυρο (Πηγή: Classical Numismatic Group, http://www.cngcoins.com)	25
Εικόνα 2.3: Άποψη Λαυρίου γύρω στο 1880 (Πηγή: Δερμάτης, 1994).....	26
Εικόνα 2.4: Εγκαταστάσεις καμίνων και το προσωπικό της Ελληνικής Εταιρείας Μεταλλουργίας Λαυρίου (Πηγή: Δερμάτης, 1994).....	28
Εικόνα 3.1: Άποψη Εθνικού Δρυμού Σούνιου, στο βάθος διακρίνεται η νήσος Μακρόνησος	33
Εικόνα 3.2: Χάρτης Περιφερειακής Ζώνης και Πυρήνα Εθνικού Δρυμού Σούνιου (Πηγή: Δερμάτης, 1994).....	34
Εικόνα 3.3: Χάρτης Περιοχών NATURA 2000 του Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας).....	35
Εικόνα 3.4: Χάρτης Περιοχής κηρυγμένης ως Αρχαιολογικός Χώρος, Ιστορικό Τοπίο και Τοπίο Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους, σημειώνεται με την έντονη σκούρα γραμμή.....	36
Εικόνα 3.5: Εναέρια άποψη του Αρχαίου Θεάτρου του Θορικού, στο βάθος διακρίνεται ο λόφος Βελατούρι (Πηγή: diazoma.gr).....	39
Εικόνα 3.6: Η εμπρόσθια όψη του Ναού του Ποσειδώνα στο Σούνιο, στο βάθος διακρίνεται ο Αργοσαρωνικός Κόλπος	41
Εικόνα 3.7: Άποψη του αρχ. χώρου Ασκληπιακών στη Σούριζα, στο κέντρο διακρίνεται δεξαμενή νερού	42
Εικόνα 3.8: Σχέδιο χώρου εγκαταστάσεων της Πρώην Γαλλικής Εταιρείας Μεταλλείων Λαυρίου (Πηγή: Δερμάτης, 1994).....	44
Εικόνα 3.9: Εμπρόσθια άποψη του Δημαρχείου του Λαυρίου (Πηγή: lavreotiki.gr)	46
Εικόνα 3.10: Χάρτης Στοιχείων Ιστορικού- Πολιτιστικού Περιβάλλοντος Ευρύτερης Περιοχής Λαυρεωτικής.....	47
Εικόνα 3.11: Χάρτης Πολεοδομικών Ενοτήτων Λαυρίου, (ο αρχικός χάρτης είχε διαστάσεις Α4).....	48
Εικόνα 3.12: Χάρτης Ζωνών Συντελεστών Δόμησης των Π.Ε. του Λαυρίου, (ο αρχικός χάρτης είχε διαστάσεις Α4).....	49
Εικόνα 3.13: Χάρτης Χωροταξικής Διάρθρωσης Χρήσεων Γης της Δ.Ε. Λαυρεωτικής του 1998	51
Εικόνα 3.14: Χάρτης Θεσμοθετημένων Χρήσεων Γης Γ.Π.Σ. 1993 (και των τροποποιήσεών του) της πόλης του Λαυρίου.....	52
Εικόνα 3.15: Χάρτης Υφιστάμενων Χρήσεων Γης Πολεοδομικού Κέντρου Λαυρίου.....	55
Εικόνα 3.16: Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού ανά Δ.Ε. του Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).....	58
Εικόνα 3.17: Εξέλιξη πραγματικού πληθυσμού των Δ.Ε. του Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).....	59
Εικόνα 3.18: Κατανομή Πληθυσμού της Δ.Ε. Λαυρεωτικής σε 10ετείς ηλικιακές κλάσεις (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)	61
Εικόνα 3.19: Κατανομή Πληθυσμού της Δ.Ε. Λαυρεωτικής ανά φύλο (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).....	62
Εικόνα 3.20: Κατανομή Πληθυσμού Δ.Ε. Λαυρεωτικής ανά επίπεδο μόρφωσης (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).....	64
Εικόνα 3.21: Κατανομή Πληθυσμού Δ.Ε. Λαυρεωτικής σε Απασχολούμενους και Άνεργους (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)	65
Εικόνα 3.22: Κατανομή Ενεργού Πληθυσμού Δ.Ε. Λαυρεωτικής ανά κλάδο Οικονομικής Δραστηριότητας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)	66
Εικόνα 3.23: Χάρτης Υποδομών Εκπαίδευσης, Κοινωνικής Πρόνοιας- Υγείας, Αθλητισμού Λαυρίου.....	69

Εικόνα 3.24: Χάρτης Υποδομών Πολιτισμού Λαυρίου	70
Εικόνα 3.25: Χάρτης Υφιστάμενων Χώρων Πρασίνου, Πλατειών Λαυρίου	73
Εικόνα 3.26: Χάρτης Υφιστάμενης Κατηγοριοποίησης Οδικών Αξόνων Λαυρίου	75
Εικόνα 3.27: Μελλοντική Χάραξη Προαστιακού Σιδηρόδρομου (Πηγή: Δήμος Λαυρεωτικής)	77
Εικόνα 3.28: Χάρτης Υφιστάμενων Χώρων Στάθμευσης Λαυρίου	79
Εικόνα 3.29: Χάρτης Υφιστάμενων Πεζόδρομων- Ποδηλατοδρόμων Λαυρίου	80
Εικόνα 3.30: Υφιστάμενες Υποδομές Λιμένα Λαυρίου (Πηγή: Κούφαλη, 2014).....	84
Εικόνα 3.31: Χάρτης Ανεκμετάλλευστων Κοινόχρηστων Χώρων Λαυρίου.....	87
Εικόνα 4.1: Χάρτης Πρότασης Μετώπου Μουσείων	102
Εικόνα 4.2: Exhibition Road, Λονδίνο (Πηγή: standard.co.uk)	103
Εικόνα 4.3: Museum Island, Βερολίνο (Πηγή: museumsinsel-berlin.de)	103
Εικόνα 4.4: Υφιστάμενη κατάσταση οδού Ανδρέα Κορδέλα (Πηγή: Google Maps)	104
Εικόνα 4.5: Διατομή οδού Ανδρέα Κορδέλα	105
Εικόνα 4.6: Διατομή οδού Αναστάσιου Γλαντζή	105
Εικόνα 4.7: Διατομή πρότασης για την οδό Ανδρέα Κορδέλα.....	106
Εικόνα 4.8: Διατομή πρότασης για την οδό Αναστάσιου Γλαντζή.....	106
Εικόνα 4.9: Χάρτης Πρότασης Μετώπου Μουσείου και του προτεινόμενου χώρου στάθμευσης	107
Εικόνα 4.10: Χάρτης Πρότασης Πεζοδρόμησης Κεντρικού Άξονα Κυπριανού	108
Εικόνα 4.11: Υφιστάμενη κατάσταση οδού Καμαριζής (Πηγή: Google Maps).....	109
Εικόνα 4.12: Διατομή οδού Καμαριζής	110
Εικόνα 4.13: Διατομή πρότασης για την οδό Καμαριζής.....	110
Εικόνα 4.14: Χάρτης Πρότασης Πεζοδρόμησης Κεντρικού Άξονα Κυπριανού και του προτεινόμενου χώρου στάθμευσης	111
Εικόνα 4.15: Χάρτης Θέσης Κτιρίου «Ευτέρπης»	112
Εικόνα 4.16: Κτίριο Μπάγκειον, Αθήνα (Πηγή: ropaganda.gr)	113
Εικόνα 4.17: Τεχνόπολις, Γκάζι (Πηγή: mytheatro.gr).....	114
Εικόνα 4.18: Υφιστάμενη Κατάσταση Κτιρίου Ευτέρπης	115
Εικόνα 4.19: Χάρτης Θέσης Κτιρίου «Λιδωρική»	116
Εικόνα 4.20: Υφιστάμενη Κατάσταση Κτιρίου Λιδωρική (Πηγή: Google Maps).....	117
Εικόνα 4.21: Χάρτης Θέσης Χώρου Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου	118
Εικόνα 4.22: ΜΕ.Κ.Δ.Ε., Μέτσοβο (Πηγή: mirc.ntua.gr).....	119
Εικόνα 4.23: Υφιστάμενη Κατάσταση Τ.Π.Π.Α. (Πηγή: http://istoriko.lavreotiki.gr)	120
Εικόνα 4.24: Χάρτης Πρότασης Ανάπτυξης Ήπιας Τουριστικής Δραστηριότητας και Δικτύωσης Αξιοθέατων	121
Εικόνα 4.25: Πρόταση Αξιοποίησης Πολιτιστικών και Φυσικών Πόρων Λαυρεωτικής της έκθεσης “Urbanism of Negotiation Part 2”	125
Εικόνα 4.26: Χάρτης Θέσης Χώρου Κλωστοϋφαντουργείας «Αιγαίον»	126
Εικόνα 4.27: CentrO, Oberhausen (Πηγή: aerialphotosearch.com)	127
Εικόνα 4.28: Υφιστάμενη Κατάσταση Έκτασης πρώην Κλωστοϋφαντουργείας "Αιγαίον" (Πηγή: Google Maps).....	129
Εικόνα 4.29: Χάρτης Πρότασης Σχηματισμού Superblocks στη συνοικία Αγία Παρασκευή.....	130
Εικόνα 4.30: Superblocks, Βαρκελώνη (Πηγή: Vox.com).....	131
Εικόνα 4.31: Χάρτης Κυκλοφοριακής Διαρρύθμισης Προτεινόμενου Superblock	133
Εικόνα 4.32: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Αναστάσιου Γλαντζή (Πηγή: Google Maps)	134
Εικόνα 4.33: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Ελευθερίου Βενιζέλου (Πηγή: Google Maps).....	134
Εικόνα 4.34: Διατομή Πρότασης για την οδό Κακκαβά	135
Εικόνα 4.35: Διατομή Πρότασης για την οδό Ικάρου.....	136
Εικόνα 4.36: Διατομή Πρότασης για την Πεζοδρόμηση Τμήματος της οδού Βενιζέλου	136
Εικόνα 4.37: Διατομή Πρότασης για την οδό Βογιατζή	137
Εικόνα 4.38: Διατομή Πρότασης για την Πεζοδρόμηση Τμήματος της οδού Βογιατζή	137
Εικόνα 4.39: Eastern Docklands, Amsterdam (Πηγή: skyscrapercity.com).....	139

Εικόνα 4.40: Χάρτης Πρότασης Πεζοδρόμησης Κεντρικού Τμήματος της Αγίας Παρασκευής.....	141
Εικόνα 4.41: Χάρτης Πρότασης Πεζοδρόμησης Κεντρικού Τμήματος της Νεάπολης	142
Εικόνα 4.42: Χάρτης Πρότασης Μείωσης Συντελεστή Δόμησης Περιμετρικά της Πλατείας και Επέκτασης της Χρήσης Πολεοδομικού Κέντρου	143
Εικόνα 4.43: Περιοχή Μακρυγιάννη, Αθήνα (Πηγή: Kathimerini.gr).....	144
Εικόνα 4.44: Παράδειγμα Ακατάλληλου Συντελεστή Δόμησης στο Ιστορικό Κέντρο. Το μοντέρνο κτίσμα δεσπόζει πάνω από τα ανθρώπινης κλίμακας διατηρητέα (Πηγή: Google Maps).....	145
Εικόνα 4.45: Τμήμα Πλάκας, Αθήνα με Σ.Δ. 1,4 (Πηγή: Google Maps).....	146
Εικόνα 4.46: Χάρτης Θέσης Χώρου Προσφυγικού Κέντρου Λαυρίου	147
Εικόνα 4.47: Υφιστάμενη Κατάσταση Προσφυγικού Κέντρου Λαυρίου (Πηγή: Lavriaki.gr)	149
Εικόνα 4.48: Χάρτης Πρότασης Προστασίας Περιβάλλοντα Χώρου Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων και Σχηματισμού Ενιαίου Εκπαιδευτικού Συγκροτήματος	150
Εικόνα 4.49: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Παναγιώτη Κοκορέ	152
Εικόνα 4.50: Χάρτης Σύνδεσης Κέντρου- Περιμετρικού μέσω της περιοχής των Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων.....	153
Εικόνα 4.51: Διατομή οδού Παναγιώτη Κοκορέ.....	153
Εικόνα 4.52: Διατομή Πρότασης για την οδό Παναγιώτη Κοκορέ	154
Εικόνα 4.53: Χάρτης Πρότασης Ενοποίησης Χώρων Πρασίνου στο Λιμάνι.....	155
Εικόνα 4.54: Υφιστάμενη Κατάσταση Χώρων Πρασίνου Λιμανιού (Πηγή: Google Maps).....	157
Εικόνα 4.55: Συνολική Άποψη Υφιστάμενης Κατάστασης Χώρων Πρασίνου Λιμανιού, από τα ανατολικά.....	158
Εικόνα 4.56: Χάρτης Πρότασης Δημιουργίας Χώρου Πρασίνου Εντός των Ορίων της Π.Ε. Νυχτοχώρι- Αγία Παρασκευή.....	160
Εικόνα 4.57: Υφιστάμενη Κατάσταση Προτεινόμενου Χώρου Πρασίνου της Π.Ε. Νυχτοχώρι- Αγία Παρασκευή	161
Εικόνα 4.58: Χάρτης Πρότασης Ορθολογικής Ιεράρχησης Οδικού Δικτύου	163
Εικόνα 4.59: Χάρτης Πρότασης Προστασίας Περιβάλλοντα Χώρου Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων και Σχηματισμού Ενιαίου Εκπαιδευτικού Συγκροτήματος	167
Εικόνα 4.60: Υφιστάμενη Κατάσταση οδών Ηλία Μέντη και λεωφόρου Σουνίου (Πηγή: Google Maps)	167
Εικόνα 4.61: Διατομή οδών Μέντη και λεωφόρου Σουνίου	168
Εικόνα 4.62: Διατομή πρότασης για τις οδούς Μέντη και λεωφόρο Σουνίου	168
Εικόνα 4.63: Χάρτης Πρότασης Δημιουργίας Περιφερειακού Άξονα.....	169
Εικόνα 4.64: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Ματθαίου Καλουπάκη (Πηγή: Google Maps)	170
Εικόνα 4.65: Χάρτης Πρότασης Κυκλοφοριακής Διαχείρισης Πεζοδρόμησης της οδού Καμαρίζης..	171
Εικόνα 4.66: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Στράβωνος (Πηγή: Google Maps).....	172
Εικόνα 4.67: Χάρτης Πρότασης Κυκλοφοριακής Διαχείρισης Μετώπου Μουσείων.....	172
Εικόνα 4.68: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Φωκίωνος Νέγρη (Πηγή: Google Maps)	173
Εικόνα 4.69: Χάρτης Πρότασης Κυκλοφοριακής Διαχείρισης Πεζοδρόμησης της Πλατείας	174
Εικόνα 4.70: Χάρτης Πρότασης Σχηματισμού Δακτυλίων σε όλη την έκταση της Π.Ε. Κέντρου.....	176
Εικόνα 4.71: Πρώτο Σενάριο Κυκλοφοριακής Αναδιαμόρφωσης του Ε.Μ.Π. για την πόλη του Λαυρίου (Πηγή: Βλαστός, 2015).....	179
Εικόνα 4.72: Δεύτερο Σενάριο Κυκλοφοριακής Αναδιαμόρφωσης του Ε.Μ.Π. για την πόλη του Λαυρίου (Πηγή: Βλαστός, 2015).....	180
Εικόνα 4.73: Τρίτο Σενάριο Κυκλοφοριακής Αναδιαμόρφωσης του Ε.Μ.Π. για την πόλη του Λαυρίου (Πηγή: Βλαστός, 2015).....	181
Εικόνα 4.74: Χάρτης Πρότασης Πεζοδρόμησης Κέντρου	182
Εικόνα 4.75: Πρόταση Πεζοδρόμησης της οδού Πανεπιστημίου της Rethink Athens (Πηγή: greekarchitects.gr)	183
Εικόνα 4.76: Υφιστάμενη Κατάσταση λεωφόρου Σουνίου (άνοδος) (Πηγή: Google Maps).....	185
Εικόνα 4.77: Χάρτης Πρότασης Πεζοδρόμησης Ανοδικής Ροής λεωφόρου Σουνίου	186

Εικόνα 4.78: Υφιστάμενη Κατάσταση λεωφόρου Σουνίου (κάθοδος) (Πηγή: Google Maps).....	187
Εικόνα 4.79: Brighton, Ηνωμένο Βασίλειο (Πηγή: pps.org).....	188
Εικόνα 4.80: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Μητροπούλου (Πηγή: Google Maps).....	188
Εικόνα 4.81: Χάρτης Πρότασης Πεζοδρόμησης οδού Μητροπούλου	189
Εικόνα 4.82: Χάρτης Πρότασης Πεζοδρόμησης Παραλιακού Μετώπου	190
Εικόνα 4.83: Εγκεκριμένη Πρόταση για Μικρολίμανο, Πειραιά (Πηγή: Lifo.gr).....	191
Εικόνα 4.84: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Κουντουριώτη (Πηγή: Google Maps)	193
Εικόνα 4.85: Υφιστάμενη Κατάσταση λεωφόρου Μίκη Θεοδωράκη, στο ύψος της Γαλλικής Σκάλας	193
Εικόνα 4.86: Διατομή λεωφόρου Μίκη Θεοδωράκη (στο σημείο του τούνελ, που σχηματίζει η Γαλλική Σκάλα)	194
Εικόνα 4.87: Διατομή Πρότασης για τη λεωφόρο Μίκη Θεοδωράκη (στο σημείο του τούνελ, που σχηματίζει η Γαλλική Σκάλα)	194
Εικόνα 4.88: Χάρτης Πρότασης Επέκτασης Αστικού Ιστού στην περιοχή Τέλματα	195
Εικόνα 4.89: Θέση Παλαιών Σιδηροδρομικών Γραμμών μέσα στον Αστικό Ιστό της Πόλης της Ελευσίνας (Πηγή: Google Maps)	197
Εικόνα 4.90: Χάρτης Πρότασης Σχηματισμού Ενιαίου Εκπαιδευτικού Συγκροτήματος.....	199
Εικόνα 4.91: Υφιστάμενη Κατάσταση Ρέματος στην περιοχή Τέλματα.....	201
Εικόνα 4.92: Χάρτης Θεσμοθετημένων Χρήσεων Γης της Ευρύτερης Περιοχής της Προτεινόμενης Επέκτασης του Αστικού Ιστού	206
Εικόνα 4.93: Υφιστάμενη Κατάσταση Περιοχής Τέλματα, άποψη από το νοτιοδυτικό άκρο της	207
Εικόνα 4.94: Χάρτης Πρότασης Διαμόρφωσης Παράκτιου Μετώπου	208
Εικόνα 4.95: Νέα Παραλία, Θεσσαλονίκη (Πηγή: lafarge.gr)	210
Εικόνα 4.96: Υφιστάμενη Κατάσταση Παραλίας Μπλέντα.....	211
Εικόνα 4.97: High Lane Park, Νέα Υόρκη (Πηγή: nycgonparks.org)	213
Εικόνα 4.98: Υφιστάμενη Κατάσταση Χώρου Παλαιών Σιδηροδρομικών Γραμμών (Πηγή: Google Maps).....	214
Εικόνα 4.99: Διατομή Χώρου Παλαιών Σιδηροδρομικών Γραμμών	214
Εικόνα 4.100: Διατομή Πρότασης για τον Χώρο των Παλαιών Σιδηροδρομικών Γραμμών	214
Εικόνα 4.101: Χάρτης Πρότασης Διαμόρφωσης Πεζοπορικής και Ποδηλατικής Διαδρομής παραπλήσια των Παλαιών Σιδηροδρομικών Γραμμών του Ε.Μ.Π. (Βλαστός, 2015)	215
Εικόνα 4.102: Δημοτικός Λαχανόκηπος, Μαρούσι (Πηγή: ereportaz.gr).....	216
Εικόνα 4.103: Υφιστάμενη Κατάσταση Κοινόχρηστου Χώρου, στο νότιο άκρο της πόλης (Πηγή: Google Maps).....	217
Εικόνα 4.104: Πάρκο Τσέπης Paley, Νέα Υόρκη (Πηγή: worldagronomists.blogspot.com).....	218
Εικόνα 4.105: Υφιστάμενη Κατάσταση Συνοικισμού Ρουμάνικων (Πηγή: Google Maps)	220
Εικόνα 4.106: Υφιστάμενη Κατάσταση Προτεινόμενου Χώρου Στάθμευσης, στο ανατολικό άκρο του παραλιακού Μετώπου (Πηγή: Google Maps)	222
Εικόνα 4.107: Υφιστάμενη Κατάσταση Προτεινόμενων Χώρων Πρασίνου, στο βορειοδυτικό άκρο της συνοικίας Νεάπολης (Πηγή: Google Maps).....	223
Εικόνα 4.108: Χάρτης Πρότασης Δημιουργίας Δικτύου Χώρων Στάθμευσης..... Error! Bookmark not defined.	
Εικόνα 4.109: Χάρτης Πρότασης Σχηματισμού Ποδηλατικού- Πεζοδρομικού Δικτύου.....	231
Εικόνα 4.110: Χάρτης Προτεινόμενων Εστίων Ενοικιαζόμενων Ποδηλάτων	232
Εικόνα 4.111: Χάρτης Πρότασης Σχηματισμού Δικτύου Δημόσιας Συγκοινωνίας.....	234
Εικόνα 4.112: Χάρτης Ζωνών Επιρροής των Στάσεων της Δημόσιας Συγκοινωνίας.....	234

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Table 3.1: Έκταση Π.Ε. πόλης Λαυρίου (ΦΕΚ 1260Δ/ 1993)	47
Table 3.2: Μέσος Συντ. Δόμησης και Πυκνότητα Π.Ε. πόλης Λαυρίου.....	48
Table 3.3: Εξέλιξη πραγματικού πληθυσμού σε επίπεδο Δ.Ε. και Δήμου σε διάστημα 90 ετών (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)	58
Table 3.4: Κατάταξη Μόνιμου Πληθυσμού Δήμων Π.Ε. Ανατολικής Αττικής (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)	60
Table 3.5: Κατανομή Πληθυσμού Δ.Ε. και Δήμου Λαυρεωτικής σε 10ετείς ηλικιακές κλάσεις (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)	61
Table 3.6: Διάγραμμα Κατανομής Πληθυσμού της Δ.Ε. Λαυρεωτικής σε 10ετείς ηλικιακές κλάσεις (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).....	61
Table 3.7: Δημογραφικοί Δείκτες Γήρανσης και Νεανικότητας σε επίπεδο Χώρας, Περιφερειακής Ενότητας και Δημοτικής Ενότητας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).....	62
Table 3.8: Κατανομή Πληθυσμού ανά επίπεδο Μόρφωσης σε επίπεδο Δήμου και Δημοτικής Ενότητας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).....	63
Table 3.9: Κατανομή Πληθυσμού σε Οικονομικά Ενεργούς, μη Ενεργούς, Απασχολούμενους και Άνεργους σε επίπεδο Δήμου και Δ.Ε. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).....	65
Table 3.10: Κατανομή Ενεργού Πληθυσμού ανά Κλάδο Οικονομικής Δραστηριότητας σε επίπεδο Δήμου και Δ.Ε. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).....	66

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το γεγονός ότι πλέον ο μισός ανθρώπινος πληθυσμός κατοικεί σε οργανωμένα αστικά κέντρα, αποτελεί μια αναντίρρητη πραγματικότητα, πρωτοφανή στην ανθρώπινη ιστορία, αφού το παγκοσμιοποιημένο μοντέλο οικονομίας, το οποίο στηρίζεται στον τριτογενή τομέα παραγωγής, η συγκέντρωση των υπηρεσιών και παροχών σε αυτά και ο προβαλλόμενος σύγχρονος τρόπος ζωής γενικότερα δεν αφήνουν πολλά περιθώρια. Ο αριθμός λοιπόν του πληθυσμού που ζει σε πόλεις και που στην αρχή της δεκαετίας ήταν 3,3 δισεκατομμύρια, θα εκτοξευτεί στα 6,4 δισεκατομμύρια μέχρι το 2050, αφού η αστυφιλία σαν τάση πέραν από εδραιωμένη, βρίσκεται σε ολοένα και μεγαλύτερη ανοδική πορεία (Charbonneau, 2008). Είναι προφανές λοιπόν ότι η αποτελεσματική οργάνωση της λειτουργίας των αστικών κέντρων με γνώμονα τον άνθρωπο και το περιβάλλον είναι ζωτικής σημασίας. Αυτό συνεπάγεται πως ο πολεοδόμος- μηχανικός θα πρέπει να επιβλέπει αυτή τη λειτουργία και πολλές φορές να επεμβαίνει προκειμένου να την οδηγήσει προς την προαναφερθείσα κατεύθυνση. Οι ελληνικές πόλεις εν προκειμένω λόγω έλλειψης σοβαρής αστικής κουλτούρας και λόγω κερδοσκοπικών πολιτικών πολλών δεκαετιών απέκτησαν σαν κληροδότημα πολλές παθογένειες. Παρ' όλα αυτά πολλοί παράγοντες όπως η προνομιακή, στρατηγική θέση, το πλούσιο ιστορικό και φυσικό περιβάλλον τις δίνουν πολύτιμες ευκαιρίες και δυνάμεις. Και εδώ λοιπόν καίριος αποδεικνύεται ο ρόλος του πολεοδόμου- μηχανικού, που καλείται να διαχειριστεί και να εξισορροπήσει αυτό το δίπολο.

Στην εργασία αυτή το κυρίως ζήτημα είναι ακριβώς αυτό, το πώς δηλαδή μπορεί να γίνει μια συντονισμένη και ορθή επιστημονικά παρέμβαση στον αστικό χώρο. Ως πεδίο πρακτικής εφαρμογής των όσων προαναφέρθηκαν επιλέχθηκε η πόλη του Λαυρίου, στην νοτιοανατολική Αττική.

Πιο συγκεκριμένα λοιπόν επιχειρείται αρχικά σε γενικό επίπεδο από τη μία να διορθωθούν τα κακώς κείμενα, οι αδυναμίες και οι ελλείψεις της πόλης και από την άλλη να αξιοποιηθούν οι δυνάμεις και τα συγκριτικά πλεονεκτήματά της, σε κάθε τομέα που αφορά μια αστική κοινωνία και που αποτελεί τμήμα του ψηφιδωτού της, ώστε η πρόταση να είναι όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένη από κάθε οπτική γωνία και να είναι πολυεπίπεδη, ως οφείλει άλλωστε να είναι, καθώς πολυεπίπεδο είναι το ίδιο το σύστημα της πόλης· ενδεικτικά ο Κωνσταντίνος Δοξιάδης εντόπιζε 5 δρώντα επίπεδα (ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ, 2012). Έπειτα σε πιο ειδικό πλαίσιο η εργασία καταπιάνεται με τα ανεκμετάλλετα δημοτικά κοινόχρηστα οικόπεδα μέσα στην περιοχή του Γ.Π.Σ., όπου εξετάζεται το καθένα ξεχωριστά για το πώς θα μπορεί να αξιοποιηθεί, ώστε να στοχεύσει και να εξυπηρετήσει κάθε λειτουργικό τομέα της πόλης, ανάλογα με τη φύση και τα ειδικά χαρακτηριστικά του καθενός, όπως η θέση που καταλαμβάνει μέσα στην πόλη και η συσχέτιση του με τις γειτονικές υποδομές- συνοικίες, ή το μέγεθός του, ή ενδιαφέροντα φυσικά ή ανθρωπογενή στοιχεία, που

ενδεχομένως να διαθέτει. Το σύνολο όλων αυτών των ιδιαιτεροτήτων υποβάλλουν στην ουσία τον ρόλο, που μπορούν να παίξουν αυτά τα οικόπεδα στην ανάπτυξη της πόλης. Αυτό λοιπόν το σχεδιαστικό επίπεδο παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς αυτοί οι χώροι αποτελούν μια ευκαιρία να δημιουργηθεί κάτι νέο, να γίνει μια καινούργια προσθήκη στις δομές της πόλης σύμφωνα πάντα με τις ανάγκες της. Αυτή η ευκαιρία δεν είναι καθόλου δεδομένη στις πυκνοδομημένες ελληνικές πόλεις· άλλωστε οι αδόμητες δημοτικές εκτάσεις μέσα στο σχέδιο πόλης θεωρούνται πλέον σημαντικό κεφάλαιο του κάθε δήμου. Επίσης σε αντίθεση με το προηγούμενο στάδιο, το οποίο αφορά και επεμβάσεις με ακτίνα επιρροής όλη την ευρύτερη περιοχή, εδώ είναι εστιασμένες σε συγκεκριμένους, περιορισμένους γεωγραφικά χώρους εξερευνώντας έτσι και ένα άλλο είδος σχεδιασμού, πιο μικρής κλίμακας, στην τάξη των μερικών οικοδομικών τετραγώνων. Σε αυτά ακριβώς τα λίγα τετραγωνικά μέτρα υπάρχει η πρόκληση του να καταφέρει η μελέτη, να περικλείσει το πνεύμα του σύγχρονου και βιώσιμου σχεδιασμού. Συνεπώς η εργασία αποκτά ποικιλία, αφού εκπονείται τόσο μελέτη πολεοδομικής διάταξης όσο και ρυθμιστική.

Οι τομείς- πυλώνες της λειτουργίας της πόλης, που στοχεύουν όλα τα προτεινόμενα μέτρα, είναι οι εξής: πολιτισμός, οικονομία, ποιότητα ζωής- κοινωνική πολιτική- εσωτερική δομή, περιβάλλον και κυκλοφορία.

Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι, που έχουν τεθεί τόσο σε γενικό όσο και σε ειδικό επίπεδο, εφαρμόζονται διάφοροι πολεοδομικοί μέθοδοι. Ενδεικτικά αρχικά υπάρχει η προώθηση των βιώσιμων μέσων μεταφοράς, που αφορούν μια γενικότερη μεταβολή στον κυκλοφοριακό τρόπο σκέψης της πόλης, μια ανακατάταξη στην ιεραρχία των μέσων. Δεν είναι μυστικό πως το αυτοκίνητο πλησιάζει σχεδόν ένα αιώνα απόλυτης κυριαρχίας στο αστικό τοπίο, μετασχηματίζοντας το έτσι ώστε να εξυπηρετεί τις ανάγκες του. Το νέο λοιπόν προτεινόμενο μοντέλο μεταφορών αποτελεί τομή στην ιστορία, αφού ενθαρρύνει στροφή μακριά από τα ιδιωτικά μηχανοκίνητα οχήματα και αντίθετα προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το ποδήλατο και φυσικά προς το πιο πρωταρχικό μέσο, το περπάτημα. Όλα αυτά διέπονται από σεβασμό προς το περιβάλλον, εξοικονομούν ενέργεια και δημιουργούν πιο ανθρώπινες κοινωνίες περιορίζοντας την έννοια της ατομικότητας μέσα σε αυτές. Στη συνέχεια τα δίκτυα είναι μια άλλη μέθοδος, η οποία εξασφαλίζει πως κάθε νέα παρέμβαση μέσα στην πόλη ή πως κάθε ήδη υπάρχων κοινόχρηστος χώρος ή χώρος πρασίνου ή πολιτισμού δεν θα είναι μεμονωμένος, αποσπασματικός και αποκομμένος από τους υπόλοιπους. Αντίθετα δημιουργούνται άξονες επικοινωνίας, πράξη απαραίτητη προκειμένου να τα κάνει, να δραπετεύσουν από τον σημειακό τους χαρακτήρα και να τα αναδείξει σε παλλόμενα κέντρα. Τέλος, μεταξύ άλλων, υπάρχει η μέθοδος της επανάχρησης, που δεν επιτρέπει σε τμήματα της πόλης να νεκρώσουν, αλλά έτσι επανεφευρίσκουν διαρκώς νέα ταυτότητα συμβατή με την εκάστοτε πραγματικότητα και εξελίσσονται μαζί με την πόλη. Αξίζει προσοχής ότι πέρα από διάσταση πολιτιστική και κοινωνική έχει και διάσταση καθαρά τεχνική, αφού δίνει την ευκαιρία για εξοικονόμηση χώρου.

Abstract

The fact that more than half of the human population lives in organized urban centers is an undeniable reality, unprecedented in human history, since the globalized model of economy, based on the tertiary sector of production, the concentration of services and benefits on them and the projected modern way of life in general do not leave much room. So, the number of the population living in cities, which at the beginning of the decade was 3.3 billion, will skyrocket at 6.4 billion by 2050, as urbanization as a trend beyond established, is on an increasingly upward course (Charbonneau, 2008). It is obvious, therefore, that the effective organization of the function of urban centers driven by the people and the environment is vital. This means that the planner-engineer should oversee this function and often intervene in order to lead it in the above-mentioned direction. Greek cities in this case due to the lack of a serious urban culture and due to speculative policies of many decades have had a legacy of many pathogens. Nevertheless, many factors such as privileged, strategic location, rich historical and natural environment give them valuable opportunities and strengths. Here, too, the role of planner-engineer, who is called upon to manage and balance this dipole, is proven critical.

In this thesis the main question is precisely this, how can a coordinated and correct scientifically intervention be made in the urban space. As an object of practical application of the aforementioned, the city of Lavrion, in southeastern Attica was chosen.

In particular, initially on a general level it is attempted on one hand to correct the poor texts, weaknesses and shortcomings of the city and, on the other hand, to capitalize on its strengths and comparative advantages in every area that concerns an urban society and which constitutes a part of its mosaic, so that the proposal is as complete as possible from each point of view and as multilevel as it ought to be, since the city's system is multi-level as well; indicatively, Konstantinos Doxiadis identified 5 contributing levels (ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ, 2012). Then, in a more specific context, the thesis deals with the unexploited municipal communal plots within the city area limits, where each is individually examined as to how it can be used to target and serve every functional area of the city, depending on the nature and specific characteristics of each one, such as the position occupied within the city and its relationship with neighboring infrastructure-districts, or its size, or interesting natural or anthropogenic elements it may have. The set of all these peculiarities essentially indicate the role that these plots can play in the development of the city.

The sectors of the city's function, which are targeted by all the proposed measures, are: culture, economy, quality of life- social policy- internal structure, environment and circulation.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Καταρχήν η πρώτη απόφαση, που πάρθηκε για αυτήν τη διπλωματική εργασία, αφορούσε το είδος της πολεοδομικής μελέτης, που θα επιτελείτο. Επιλέχθηκε λοιπόν να εξεταστεί μια δομημένη περιοχή, η οποία όμως δεν αποτελείται απλώς από κάποιο συνονθύλευμα κτισμάτων, αλλά έχει ενεργό αστικό ιστό και χαρακτήρα και έχει όλες τις λειτουργίες μίας συνεκτικής και ολοκληρωμένης πόλης. Αυτού του είδους περιοχή προτιμήθηκε έναντι μίας αδόμητης έκτασης, για την οποία εν συνεχεία θα αναπτυσσόταν ολοκληρωμένο πολεοδομικό σχέδιο. Η επιλογή αυτή έγινε, καθώς θεωρήθηκε ότι αυτού του είδους οι μελέτες είναι πιο ρεαλιστικές και συμβατές με τα ελληνικά δεδομένα από αντίστοιχες μελέτες για πολεοδόμηση και εν τέλει εξολοκλήρου ανοικοδόμηση μεγάλης έκτασης αδόμητης περιοχής. Συγχρόνως σε διεθνές επίπεδο στη σημερινή εποχή η ελευθερία επιλογής εξαρχής της θέσης ενός εντελώς νέου οικισμού αφαιρείται από το ήδη πυκνό δίκτυο πόλεων, που σκεπάζει μεγάλη επιφάνεια της γης και από την τάση συσπείρωσης των ανθρώπων σε μεγάλες αστικές συγκεντρώσεις. Επιπλέον οι δευτερες έχουν χρονικό ορίζοντα δεκαετιών για την υλοποίησή τους και έτσι αφορούν το απώτερο μέλλον, ενώ οι πρώτες έχουν πιο άμεση εφαρμογή και στοχεύουν περισσότερο στις ανάγκες και τα προβλήματα των πόλεων του παρόντος.

Ως αντικείμενο έρευνας και περιοχή μελέτης επιλέχθηκε η πόλη του Λαυρίου, έδρα του καλλικρατικού Δήμου Λαυρεωτικής. Οι γνώμονες επιλογής του Δήμου αυτού ήταν δύο:

- Αρχικά είναι πραγματικότητα πως όλο το βάρος της προσοχής των διοικητικών αρχών στην Περιφέρεια Αττικής πέφτει στον Δήμο Αθήνας, όπως είναι αναμενόμενο, αφού η σημασία της ως πρωτεύουσα και το μέγεθός της, ο μεγαλύτερος Δήμος της χώρας με διαφορά, δημιουργούν αντίστοιχα ευθύνες και προκλήσεις δυσανάλογες με αυτές των γειτνιαζουσών περιοχών. Για αυτό ακριβώς μελέτες σαν και αυτή έχουν ιδιαίτερη σημασία, καθώς προσπαθούν να συντελέσουν σε μία ισόρροπη και συμβαδίζουσα ανάπτυξη όλων των τμημάτων του νομού, ώστε να μην παρατηρούνται, σε μια περιορισμένη γεωγραφικά έκταση σαν και αυτή, περιοχές διαφορετικών ταχυτήτων.
- Παρ' όλα αυτά ο ρόλος και η σημασία του Δήμου Λαυρεωτικής, από μόνος του και χωρίς απαραίτητα την συσχέτισή του με τον Δήμο Αθήνας, έχουν μεγάλο ενδιαφέρον, αν ληφθούν υπ' όψιν οι εξελίξεις με την ολοκλήρωση της γραμμής του Προαστιακού και την επέκταση του λιμένα, που θα τον αναγάγουν σε «πύλη» της Αττικής προς το Αιγαίο. Παράλληλα ο τουρισμός, που ανθεί, βιώνει μία ανάπτυξη, η οποία είναι από τη μία σταθερά ανοδική και από την άλλη έχει χρονική διάρκεια πάνω από δύο δεκαετίες πλέον,

έχοντας αποκτήσει δηλαδή γερά θεμέλια (αυτό βέβαια όσον αφορά τον τουρισμό στην πόλη του Λαυρίου αυτή καθαυτή, γιατί στην ευρύτερη περιοχή το Σούνιο αποτελεί διαχρονικά σταθερή αξία στον τομέα αυτόν). Τέλος ο Δήμος Λαυρεωτικής έχει το προνόμιο και την τύχη να έχει τεράστια αποθέματα φυσικού, αρχαιολογικού και πολιτιστικού πλούτου, γεγονός που συνδέεται άρρητα με την προαναφερθείσα μεγάλη προσέλκυση τουρισμού στην περιοχή. Χαρακτηριστικό είναι δε το πόσο μεγάλη ποικιλία διαθέτει καθένας από αυτούς τους τομείς, καθώς για παράδειγμα το φυσικό περιβάλλον συνδυάζει την εκτεταμένη ελκυστική ακτογραμμή, με τον ορεινό κυρίως Εθνικό Δρυμό Σουνίου ή πως η αρχαιολογική κληρονομιά περιλαμβάνει σημαντικότερα μνημεία της κλασικής περιόδου, όπως επίσης και εξίσου σημαντικά μνημεία, που καθόρισαν την πορεία του σύγχρονου ελληνικού κράτους.

Ο απώτερος σκοπός όλων αυτών των επεμβάσεων είναι η υπεράσπιση και η ανάδειξη κάποιων συγκεκριμένων εννοιών, ή ορθότερα κάποιων αξιών- ιδανικών, οι οποίες αντλούνται μέσα από τις σύγχρονες πολεοδομικές πολιτικές και πρακτικές ` κάποιες διαχρονικές, άλλες νεώτερης σύλληψης, όλες όμως εξίσου καίριες για τον σχεδιασμό της πόλης του αύριο. Οι αρχές αυτές μπορεί να είναι περιβαλλοντικές, όπως είναι η αρχή της βιωσιμότητας και της αειφορίας, οι οποίες παίρνουν μέτρα για το φαινόμενο του θερμοκηπίου προσπαθώντας να ελαχιστοποιήσουν την σπατάλη ενέργειας. Μπορεί επίσης να έχουν και περιβαλλοντική και κοινωνική χροιά, όπως η ανθεκτικότητα που προετοιμάζει την πόλη για κάθε πιθανή πρόκληση και μπορεί να είναι καθαρά κοινωνικές, όπως η προσβασιμότητα- ο μη αποκλεισμός που δημιουργεί πόλεις πραγματικά δημοκρατικές και η αρχή της αισθητικής, καθώς η πολεοδομία διαχρονικά πέρα από επιστήμη είχε και καλλιτεχνική έκφραση.

Προκειμένου να προκύψουν τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα, γίνεται χρήση σύγχρονων πολεοδομικών εργαλείων, τόσο από άποψη μεθόδων, όπως ο συμμετοχικός σχεδιασμός σε κάθε στάδιο της μελέτης και από άποψη τεχνολογικών επιτευγμάτων, όπως εφαρμογές διαθέσιμες στις κινητές συσκευές για την εξυπηρέτηση των πολιτών, όσο και από άποψη τεχνικών προγραμμάτων, όπως το AUTOCAD, το Streetmix αλλά και το QGIS, που βοηθούν στην καλύτερη απεικόνιση της χωρικής διάστασης των προτάσεων.

Το πραγματικά πρωταρχικό στάδιο σε όλη αυτή την προσπάθεια ήταν η βιβλιογραφική διερεύνηση, η οποία αποσκοπεί στην γνωσιακή εμβάθυνση στη σύγχρονη πολιτική για τη βιώσιμη ανάπτυξη και στις πολιτικές ανάπτυξης στον ευρωπαϊκό χώρο, αλλά και γενικότερα σε επεμβάσεις στο αστικό περιβάλλον ανάλογες με αυτής εδώ της διπλωματικής ` μια ενέργεια απαραίτητη για να πλαισιώσει και να επεκτείνει τις γνώσεις από τη διδασκαλία των σχετικών μαθημάτων της ροής του Περιφερειακού Αστικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης. Για αυτόν τον σκοπό λοιπόν χρησιμοποιήθηκε η μηχανή αναζήτησης διπλωματικών

εργασιών DSpace και μελετήθηκαν διάφορα επιστημονικά συγγράμματα, εγχειρίδια και άρθρα του Τύπου.

Έπειτα ακόμα σε προπαρασκευαστικό στάδιο ξεκίνησε η έρευνα για το αντικείμενο μελέτης, δηλαδή για τον Δήμο Λαυρεωτικής. Η έρευνα αυτή ουσιαστικά είχε δύο σκέλη: συλλογή πρωτογενών στοιχείων κατόπιν επιτόπιας έρευνας και αξιοποίησης της μακροχρόνιας εμπειρίας του γράφοντος ως μόνιμος κάτοικος Λαυρίου, ένα σημαντικό πλεονέκτημα για την απόκτηση ενόρασης τέτοιας, που μόνο με βιωματικό τρόπο μπορεί να αποκτηθεί. Από την άλλη έγινε μεθοδική περισυλλογή επίσημων μελετών- παρεμβάσεων και νομοθεσίας σχετική με το Λαύριο δημοσιευμένη σε Φύλλα Εφημερίδας Κυβερνήσεως, όπως Γενικά Πολεοδομικά και Εγκεκριμένα Ρυμοτομικά Σχέδια με τις επικαιροποιήσεις και τις διορθώσεις τους, διάφορα διατάγματα προστασίας αρχαιολογικών χώρων και φυσικού περιβάλλοντος ή ανακηρύξεως περιοχών- κτιρίων ως διατηρητέες/α. Συγκεντρώθηκαν επίσης ικανοποιητικά στατιστικά στοιχεία για κάθε πτυχή της πόλης και των κατοίκων από την ΕΛΣΤΑΤ, πληροφορίες από ιστορικά, κοινωνικά, λαογραφικά και άλλα βιβλία αφιερωμένα στην πόλη του Λαυρίου, από άρθρα του τοπικού Τύπου ακόμα και από πρακτικά τεχνικών ημερίδων και από αρχιτεκτονικές εκθέσεις με κεντρικό θέμα την ανάπτυξη και τις προοπτικές της πόλης, ενώ τέλος υπήρξε η ευκαιρία για συνδιάλεξη με τις τοπικές αρχές, μια εμπειρία πολύτιμη από ερευνητική άποψη και άκρως διαφωτιστική, που δίνει άλλη βαρύτητα στην επιτελούμενη έρευνα.

Έπειτα το επόμενο στάδιο έχει διττή σημασία. Η προφανής του σκοπιμότητα είναι η παράθεση των αποτελεσμάτων της έρευνας, που προηγήθηκε, ώστε να σκιαγραφήσει και να δώσει έτσι ολοκληρωμένη εικόνα της περιοχής μελέτης, από χρονική, χωρική, τεχνική, κοινωνική σκοπιά. Η παρουσίαση των ευρημάτων έγινε βέβαια μετά από την απαραίτητη επεξεργασία, ομαδοποίηση, αποσαφήνιση, ερμηνεία και υποστήριξή τους με οπτικό υλικό, μετά την μετατροπή δηλαδή αυτών των στοιχείων σε πληροφορία. Η αναγραφή απλώς της ακατέργαστης, πρωτογενούς συλλογής δεδομένων δεν αρμόζει σε μια επιστημονική εργασία πόσο μάλλον αυτού του επιπέδου. Παρ' όλα αυτά εξυπηρετεί και έναν άλλο, πιο έμμεσο αλλά εξίσου σημαντικό σκοπό. Αποτελεί το απαραίτητο υπόβαθρο για να προκύψουν οι προτάσεις του τελευταίου σταδίου, καθώς μόνο μετά από βαθιά κατανόηση του χαρακτήρα, της φυσιολογίας και των ιδιοτήτων της εν λόγω περιοχής μπορούν πραγματικά να δοθούν λύσεις και να γίνουν βελτιώσεις που θα είναι πραγματικά κατάλληλες και σε αρμονία με τη φύση της περιοχής. Έτσι εξασφαλίζεται ότι δεν θα γίνει τυφλή εφαρμογή πολιτικών, που θα οδηγούσε σε μια βίαιη ομογενοποίηση κάθε περιοχής στην οποία εφαρμόζονταν, αλλά αντίθετα πως θα υπάρξει μια προσαρμογή τους στο εκάστοτε αντικείμενο μελέτης. Εν ολίγοις η αναλυτική παρουσίαση του συνόλου του Δήμου υποδεικνύει και οδηγεί από μόνη της αβίαστα τον μελετητή στα απαραίτητα μέτρα- προτάσεις για την αντιμετώπιση των πληγών του και την εκμετάλλευση και ενίσχυση των δυνάμεων του, τα οποία είναι σαν να «ξεπηδούν» από μέσα της, αφού του χαρίζει την απαιτούμενη ενόραση και διορατικότητα.

Τελικώς όλα τα προηγούμενα στάδια μπορούν ουσιαστικά να θεωρηθούν προεργασία για το συγκεκριμένο. Άλλωστε στα ελληνικά τέλος σημαίνει και σκοπός. Το τελευταίο αυτό στάδιο είναι το πιο κρίσιμο, το πιο καθοριστικό, αφού ο μελετητής ολοκληρωμένος πλέον γνώστης τόσο του επιστημονικού αντικειμένου όσο και της περιοχής μελέτης, επιχειρεί να επέμβει στο υπάρχον τοπίο, να αλλάξει την πορεία πλεύσης και να καθορίσει το μέλλον της πόλης. Με πλήρη συνείδηση του βάρους του εγχειρήματος αυτού επιχειρήθηκε λοιπόν ο στρατηγικός σχεδιασμός για την ανάπτυξη της περιοχής.

Πιο συγκεκριμένα λοιπόν την εργασία αυτή διέπει μια χρονική θεώρηση πραγμάτων και διάρθρωση. Πυρήνας της λογικής αυτής είναι, ότι οι όποιες προτάσεις δεν έρχονται να πατήσουν απλά πάνω σε μια παγιωμένη υφιστάμενη κατάσταση αλλά πάνω στις συγκυριακές εκφράσεις των ιστορικών τάσεων εξέλιξης της πόλης. Συνεπώς σχηματίζεται μια σχέση αίτιου- αποτελέσματος, μεταξύ των επιμέρους κεφαλαίων. Εν ολίγοις δομείται σύμφωνα με το τρίπτυχο παρελθόν, παρόν, μέλλον και κάνει ανασκόπηση στην βαθιά ιστορία του Δήμου, παρατηρεί προσεχτικά όλες τις παραμέτρους, που συγκροτούν την υπάρχουσα κατάσταση του και τέλος προτείνει κατάλληλα μέτρα ώστε να προετοιμάσει την πόλη και να καλλιεργήσει τις κατάλληλες συνθήκες για ένα καλύτερο αύριο.

Στο 2^ο Κεφάλαιο καταγράφεται η ιστορία της Λαυρεωτικής από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα και παρατίθενται σημαντικά ορόσημα στην ιστορία της επέκτασης των ορίων του δήμου και του σχεδίου πόλης.

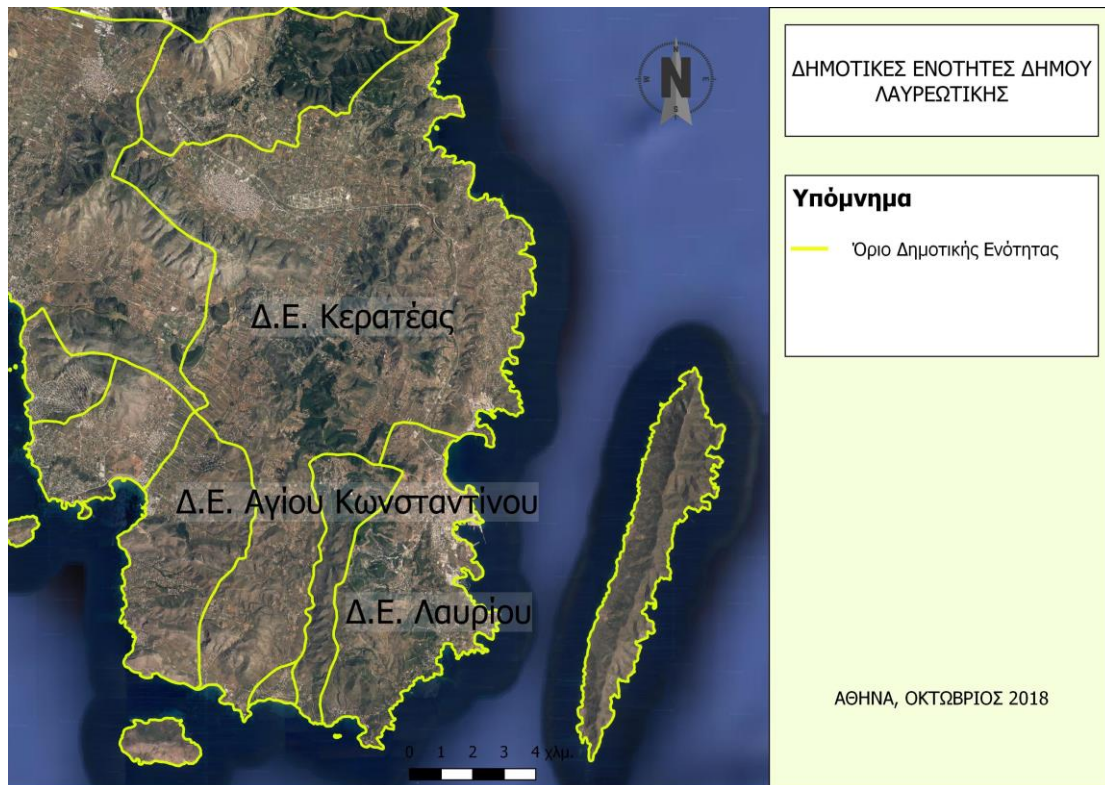
Στο 3^ο Κεφάλαιο παρουσιάζονται οι βασικές συνιστώσες του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, οι πολεοδομικές ενότητες και οι συντελεστές δόμησής της καθεμίας, αναλύονται οι χρήσεις γης σε επίπεδο δήμου και πόλης, τόσο οι θεσμοθετημένες όσο και οι υφιστάμενες, τα δημογραφικά χαρακτηριστικά περί πληθυσμού, εκπαίδευσης και οικονομίας συγκριτικά με τις άλλες δημοτικές ενότητες αλλά και δήμους της νοτιοανατολικής Αττικής, σχολιάζονται οι υποδομές εκπαίδευσης, κοινωνικής πρόνοιας και υγείας, αθλητισμού, πολιτισμού, αστικού πρασίνου, πλατειών, οδικών αξόνων, μέσων μαζικής μεταφοράς, χώρων στάθμευσης, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και λιμένα. Τέλος παρουσιάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά κάθε δημοτικού, ανεκμετάλλευτου, κοινόχρηστου χώρου, ενώ λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα δεδομένα στο σύνολό τους, προκύπτουν συμπεράσματα για τις δυνάμεις, τις αδυναμίες, τις ευκαιρίες και τις απειλές της πόλης.

Στο 4^ο Κεφάλαιο αρχικά αναλύονται οι αξίες, οι οποίες θέτουν τα πλαίσια, μέσα στα οποία γίνεται ο σχεδιασμός, παρατίθενται οι προτάσεις, που αφορούν κάθε τομέα της αστικής λειτουργίας, δηλαδή του πολιτισμού, της οικονομίας, της ποιότητας ζωής- της κοινωνικής πολιτικής- της εσωτερικής δομής, του περιβάλλοντος και της

κυκλοφορίας. Κάθε πρόταση αποτελείται από τους στόχους της, τη σχετική νομοθεσία, τα αντίστοιχα παραδείγματα από την Ελλάδα και το εξωτερικό, τα οφέλη της, τα τεχνικά χαρακτηριστικά της και τη σύγκριση με παρόμοια προτεινόμενα σχέδια του Δήμου ή του Ε.Μ.Π. Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι προτάσεις αξιοποίησης του κάθε δημοτικού, ανεκμετάλλετου, κοινόχρηστου χώρου ξεχωριστά, οι οποίες αποτελούνται από τα ίδια επιμέρους σκέλη με τις προηγούμενες. Ολοκληρώνοντας κάθε πολιτιστικός ή περιβαλλοντικός πόρος, κάθε πόλος έλξης και κάθε παρέμβαση, που εισηγήθηκε σε αυτή την εργασία, συνδέεται με τα υπόλοιπα και στελεχώνεται με δίκτυα ήπιων κυκλοφορικών συνθηκών, όπως χώρων στάθμευσης, πεζοδρόμων- ποδηλατοδρόμων, και δημόσιας συγκοινωνίας, υφαίνοντας ένα ευρύτερο σύνολο.

1.2 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ο Δήμος Λαυρεωτικής προήλθε, σύμφωνα με το Ν.3852/04.06.2010 (ΦΕΚ 87 Α'/2010) από το Πρόγραμμα Καλλικράτης, από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Λαυρεωτικής, Κερατέας και της Κοινότητας Αγίου Κωνσταντίνου, με έδρα το Λαύριο. Ο πληθυσμός συνολικά του νέου Δήμου είναι 25.102 κάτοικοι και αυτός της δημοτικής ενότητας του Λαυρίου είναι 9.611 κάτοικοι, ενώ αξίζει να σημειωθεί πως το καλοκαίρι ο αριθμός αυτός αυξάνεται σημαντικά λόγω των εξοχικών κατοικιών (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011). Η έκταση του νέου Δήμου είναι 175.798 στρέμματα. Με την εφαρμογή του σχεδίου Καλλικράτης λοιπόν, ο Δήμος Λαυρεωτικής περιλαμβάνει τις Δημοτικές Ενότητες Αγίου Κωνσταντίνου, έκτασης 10.450 στρεμμάτων, Λαυρίου, έκτασης 35.484 στρεμμάτων και Κερατέας, έκτασης 129.864 στρεμμάτων, νούμερα που εκτιμήθηκαν από γεωχωρικά δεδομένα για τα όρια των καλλικρατικών δήμων, τα οποία ελεύθερα διαθέτονταν από την κρατική ιστοσελίδα ανοικτών, δημοσίων δεδομένων geodata.gov.gr (η οποία, κατά την στιγμή της συγγραφής αυτής της εργασίας, έχει σταματήσει τη λειτουργία της). Ο Δήμος αυτός περιλαμβάνει έναν μεγάλο αριθμό οικισμών, ενδεικτικός του παραθεριστικού χαρακτήρα της περιοχής. Πιο συγκεκριμένα η Δημοτική Ενότητα Αγίου Κωνσταντίνου περιλαμβάνει 2, η Δημοτική Ενότητα Λαυρίου 10 και η Κερατέας 57.

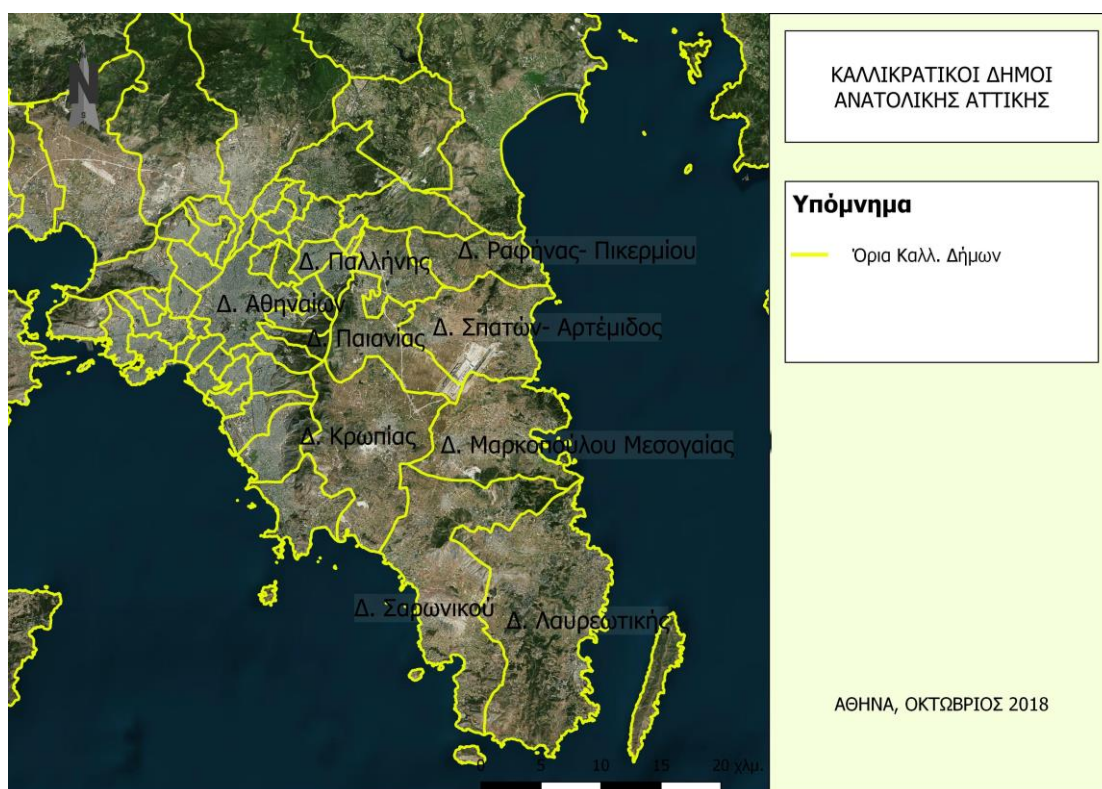


Εικόνα 1.1: Χάρτης Δημοτικών Ενοτήτων Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: Geodata.gov.gr)

Το Λαύριο ανήκει στην Περιφέρεια Ανατολικής Αττικής και βρίσκεται σε ιδιαίτερη θέση, αφού καταλαμβάνει το νοτιότερο άκρο της Αττικής. Αυτό ταυτόχρονα σημαίνει, ότι είναι και ένας από τους δήμους της Αττικής, που βρίσκεται σε μεγαλύτερη απόσταση από την Αθήνα γύρω στα 50 χιλιόμετρα. Από τον διεθνή αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος» απέχει 25 χιλιόμετρα. Με την Αθήνα συνδέεται οδικώς από διάφορες κατευθύνσεις: μέσω της παλαιάς οδού η οποία διασχίζει τα Μεσόγεια και ακολουθεί τη διαδρομή Αγία Παρασκευή, Σταυρός, Γλυκά Νερά, Παιανία, Μαρκόπουλο, Κερατέα, Λαύριο. Από το Σταυρό Αγίας Παρασκευής το Λαύριο απέχει περίπου 41 χλμ. Από το 2003 με τα εγκαίνια της Αττικής Οδού η σύνδεση μπορεί να γίνει και μέσω της λεωφόρου Λαυρίου μέχρι το Μαρκόπουλο και έπειτα ως φυσική εξέλιξη της μέσω της Αττικής Οδού, διαδρομή που περιλαμβάνει όμως και έναν σταθμό διοδίων με χρέωση για μοτοσυκλέτες και για επιβατικά Ι.Χ. 1,40€ και 2,80€ αντίστοιχα. Οι κυκλοφοριακές συνθήκες μέσα στην Αττική οδό είναι αδιαμφισβήτητα καλές και ικανοποιούν τις απαιτήσεις ενός σύγχρονου ταχείας κυκλοφορίας αυτοκινητόδρομου για ασφάλεια και άνεση. Πιο συγκεκριμένα διαθέτει τετράιχνη διατομή με διαχωριστική νησίδα και λωρίδες έκτακτης ανάγκης, ανισόπεδους κόμβους και πλήρη έλεγχο προσβάσεων. Από το Μαρκόπουλο μέχρι το Λαύριο οι υποδομές υποβαθμίζονται, γιατί ενώ υπάρχει τετράιχνη διατομή με διαχωριστική νησίδα, δεν διαθέτουν λωρίδες έκτακτης ανάγκης, πλήρη έλεγχο των προσβάσεων και ανισόπεδους κόμβους. Παρ' όλα αυτά για τις υφιστάμενες συνθήκες και την τρέχουσα προσέλευση κόσμου στην πόλη του Λαυρίου τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά αυτά κρίνονται επαρκή. Τέλος είτε μέσω της λεωφόρου Βάρης-

Κορωπίου και Μαρκοπούλου και εν συνεχεία μέσω της λεωφόρου Λαυρίου ή παραλιακώς είτε μέσω της παραλιακής οδού Φαλήρου - Βάρκιζας - Σουνίου - Λαυρίου, μήκους 70χλμ ή μέσω του άξονα Βάρη – Ανάβυσσος – Αγ. Κωνσταντίνος – Λαύριο, μιας διαδρομής, που χαρακτηρίζεται από στριφνό ανάγλυφο και που εντούτοις αποτελείται από δίχνη οδό χωρίς κεντρική νησίδα.

Όσον αφορά τις περιοχές με τις οποίες συνορεύει, είναι μόνο ο καλλικρατικός Δήμος Σαρωνικού, που αποτελείται από τις δημοτικές ενότητες Καλυβίων Θορικού, Αναβύσσου, Κουβαρά, Παλαιάς Φόκαιας και Σαρωνίδας και εκτείνεται τόσο προς τα δυτικά όσο και προς τα βόρεια του Δήμου Λαυρεωτικής. Προς τα ανατολικά η πόλη «αγναντεύει» τον νήσο Ελένη ή Μακρόνησο, που διοικητικά ανήκει στον Δήμο Κέας.



Εικόνα 1.2: Χάρτης Καλλικρατικών Δήμων Ανατολικής Αττικής (Πηγή: Geodata.gov.gr)

Το Λαύριο επίσης είναι συνυφασμένο με το λιμάνι του, το οποίο αποτελεί μία κρίσιμη υποδομή με υπερτοπική σημασία. Η είσοδος του έχει πλάτος 206,5 m και βάθος 20 μ., ενώ η λιμενολεκάνη έχει διάμετρο περίπου 350 m και βάθος μεγαλύτερο από 12 μ. Οι υφιστάμενες λιμενικές υποδομές του Οργανισμού Λιμένα Λαυρίου περιλαμβάνουν τον βορειοανατολικό και τον νοτιοανατολικό μόλο, τα κρηπιδώματα ακτοπλοΐας, τους τρεις προβλήτες, τη Γαλλική Σκάλα και τον ξύλινο προβλήτα τα οποία δεν χρησιμοποιούνται, καθώς αποτελούν πολιτιστικό μνημείο και εξυπηρετούν αρχιτεκτονικούς σκοπούς αντίστοιχα και τα κρηπιδώματα του εμπορικού τμήματος του λιμένα. Μάρτυρας της σημασίας του είναι η πολύπλευρη χρήση του. Οι ακτοπλοϊκές του υπηρεσίες εξυπηρετούν τους προορισμούς Κέα, Κύθνο, Καβάλα,

Άγιο Ευστράτιο, Λήμινο και Τσεσμέ. Παράλληλα στο λιμάνι φιλοξενούνται και σκάφη αναψυχής, άλλωστε και εκτός λιμένα, μεταξύ του Επιχειρηματικού Πάρκου και του Πανόρμου (πρώην Πουνταζέζα) λειτουργεί μαρίνα σκαφών αναψυχής (OLYMPIC MARINE). Τους θερινούς μήνες υπολογίζεται πως υποδέχεται περί τα 200 σκάφη διάφορων τύπων (γιωτ, θαλαμηγούς, ιστιοφόρα, κλπ.). Στον εμπορικό τομέα οι εγκαταστάσεις του λιμένα διαθέτονται για τη διακίνηση και την αποθήκευση του συμβατικού φορτίου (γενικού φορτίου, χύδην ξηρού, containers και πλοία RO-RO). Δραστηριότητα παρατηρείται και στον χώρο της κρουαζιέρας, στην οποία επιδιώκει σταθερά την απόκτηση μεγαλύτερου μεριδίου αγοράς, μια αγορά ταχύτατα αναπτυσσόμενη στην Ελλάδα, η οποία μπορεί να αποδειχθεί πραγματικό χρυσορυχείο για την τοπική και όχι μόνο οικονομία. Τελικώς φυσικά η αλιεία αποτελεί μια σταθερά για την πόλη του Λαυρίου, βαθιά ριζωμένη στην ιστορία του. Από το 2008 λειτουργεί στο λιμάνι σύγχρονο αλιευτικό καταφύγιο, στο οποίο ελλιμανίζονται 31 επαγγελματικά αλιευτικά παράκτιας αλιείας (*Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου*, 2018).

Φυσικά εξίσου συνδεδεμένη είναι η ταυτότητα της πόλης και με τα μεταλλεία της και τη μεταλλευτική δραστηριότητα, που αποτέλεσαν διαχρονικά τη ζωοδόχο της πηγή. Η σχέση αυτή είναι τόσο οργανική, που μαρτυρείται καταρχάς από το τοπίο, το οποίο έχει σημαδευτεί ανεξίτηλα από τις εγκαταστάσεις, τις κάμινους που δεσπόζουν στον ορίζοντά του, τις στοές στα ορεινά και ακόμα και από το ίδιο το έδαφος, που έχουν στιγματίσει με τα μελανά τους χρώματα οι σκωριές, τα μη εκμεταλλεύσιμα κατάλοιπα του μεταλλεύματος, αλλά ακόμα και από το όνομα Λαύριο, το οποίο σαν λέξη προέρχεται από το λαύρα που σημαίνει στενό πέρασμα, στοά και κατ' επέκταση μεταλλευτική στοά, άρα Λαύρ(ε)ιο, τόπος πολλών μεταλλευτικών στοών (Δερμάτης, 1994). Επίσης το έμβλημα του Δήμου Λαυρεωτικής είναι "μεταλλευτική κάμινος εκπέμπουσα καπνόν" σύμφωνα με το Β.Δ. της 22 Νοεμβρίου 1891 (ΦΕΚ 333) "Περί μετονομασίας του Δήμου Σουνιέων εις Δήμον Λαυρεωτικής και καθορισμού του εμβλήματος της σφραγίδος αυτού" (Σκιαδάς, 1994). Η λειτουργία τους είχε δύο φάσεις σε δύο διαφορετικές ιστορικές στιγμές, η πρώτη στην πρώτη, κλασική και ύστερη αρχαιότητα και η δεύτερη στο σύγχρονο παρελθόν, παίρνοντας την σκυτάλη και συνεχίζοντας ακριβώς από εκεί που σταμάτησε η πρώτη. Αυτή η αλληλουχία και επαλληλία των εποχών, με τις συνέχειες και τα χάσματα περικλείεται σε αυτό τον στενό γεωγραφικό χώρο. Και στις δύο αυτές περιόδους η συνεισφορά τους στο σύνολο υπήρξε ανυπολόγιστη είτε βοηθώντας μια ευάλωτη δημοκρατία να οχυρωθεί μπροστά στις ξένες τυραννίδες ή χαρίζοντας σε ένα νεοσύστατο κράτος την πρώτη του σοβαρή βιομηχανία.



Εικόνα 1.3: Έμβλημα Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: forkeratea.gr)

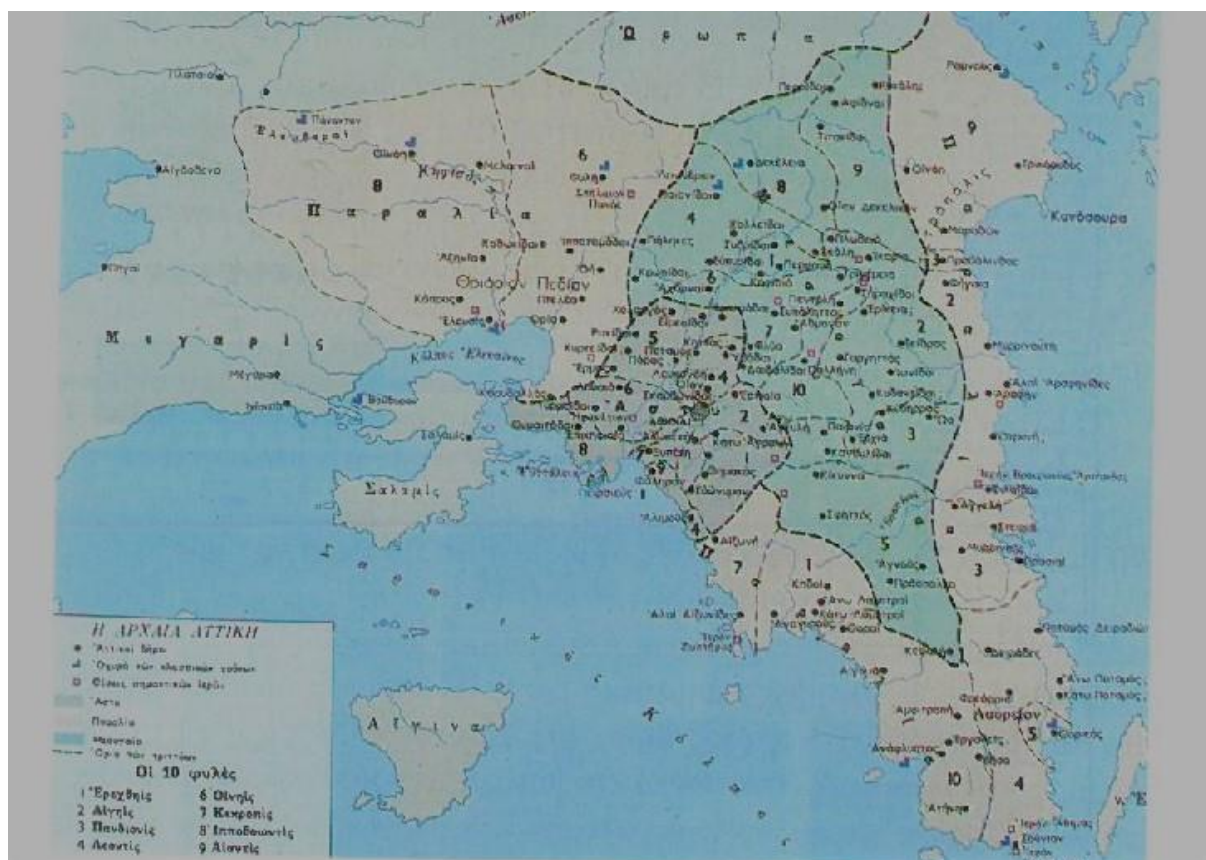
2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

2.1 ΙΣΤΟΡΙΑ Δ.Ε. ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ

Η ιστορία των πόλεων μπορεί να περιέχει το χρονικό της αρχικής ανοικοδόμησης και επεκτάσεών της, να καταγράφει την εξέλιξη σημαντικών τεχνικών έργων και οικοδομημάτων, που την κοσμούν, αλλά στην ουσία είναι η ιστορία των κατοίκων της, είναι ιστορία ανθρώπων. Οι άνθρωποι είναι εκείνοι, που της δίνουν πνοή, που την διαμορφώνουν, έτσι ώστε να ικανοποιούν όλες τους τις ανάγκες τόσο υλικές, όσο και άυλες, οι οποίες συνήθως είναι δυσθεώρητες, σχεδόν υποσυνείδητες όπως η ανάγκη της κοινωνικοποίησης, του ανήκειν, της ασφάλειας. Επίσης σε ένα βαθύτερο επίπεδο θα έλεγε κανείς ότι της πλάθουν καθ' εικόνα και καθ' ομοίωση, δηλαδή είναι ο καθρέπτης της εκάστοτε κοινωνίας και των αδυναμιών της, των αξιών της και των ελπίδων της. Ενδεικτικά και προς απόδειξη αυτού σύμφωνα με τον Τζόζεφ Κάμπελλ οι προτεραιότητες κάθε κοινωνίας, οι πραγματικές και όχι οι υποτιθέμενες, αποκαλύπτονται από το ποιο είναι το υψηλότερο κτίριο της πόλης και σε τι είναι αφιερωμένο. Στον ευρωπαϊκό μεσαίωνα ήταν ο καθεδρικός, που επιβεβαίωνε την δύναμη και το κύρος της εκκλησίας σαν θεσμό, στον 18^ο αιώνα τα κυβερνητικά κτίρια, καθώς τότε οι κυβερνήσεις απέκτησαν ουσιαστική εξουσία και τέλος στη σύγχρονη εποχή επικρατούν οι τεράστιοι ουρανοξύστες των πολυεθνικών, οι ναοί του καταναλωτισμού. Οι πόλεις λοιπόν είναι ένα συνεχές θέατρο της ανθρώπινης εμπειρίας κυριολεκτικά από την πρώτη στιγμή, καθώς η μετάβαση από την προϊστορία στην ιστορία σηματοδοτείται με την εγκατάσταση του άνθρωπου- νομά λόγω της γεωργικής επανάστασης σε μόνιμες τοποθεσίες, τις πόλεις.

Η Δ.Ε. Λαυρεωτικής, που εξετάζεται, έχει αποσπασματική μεν αλλά μακροαίωνη ιστορία και σημαντική όχι σε εθνικό μόνο αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο. Αρχικά συγκαταλέγεται στις τρεις περιοχές του κόσμου με τα αρχαιότερα μεταλλευτικά και μεταλλουργικά έργα μεταξύ της Ινδίας και του Ρίο – Τίντο της Ισπανίας. Η ανθρώπινη παρουσία στην περιοχή υπολογίζεται από τα μέσα της νεολιθικής εποχής (4.500 π.Χ.) και εντοπίστηκε στο Θορικό, στο λόφο Βελατούρι. Η εκμετάλλευση των μεταλλείων ξεκίνησε για πρώτη φορά από ακριβώς αυτή την περιοχή, σηματοδοτώντας την αρχή αυτής της σχέσης, της τόσο χαρακτηριστικής για το Λαύριο, ζωής και μεταλλείων. Αυτή λοιπόν χρονολογείται γύρω στο 3.500- 3.000 π.Χ. από την εξέταση μολύβδινων και ασημένιων αντικειμένων, που βρέθηκαν σε όλα τα κέντρα του πρωτοκυκλαδικού πολιτισμού και από όπου αποδείχθηκε πως προέρχονται από τη γη της Λαυρεωτικής. Γίνεται κατανοητό λοιπόν πως η αξία του χθόνιου αυτού θησαυρού είχε ανακαλυφθεί και από άλλον πολιτισμό πρωτύτερα από την προκλασική και κλασική Αθήνα. Στο ίδιο σημείο, στο λόφο Βελατούρι φιλοξενούνται μνημειακά κατάλοιπα αντιπροσωπευτικά και μιας άλλης ιστορικής περιόδου, καθώς υπάρχουν πέντε μυκηναϊκοί τάφοι και μία κατοικία (Δερμάτης, 1994).

Η Λαυρεωτική όπως και κάθε περιοχή της Αττικής, όχι μόνο βρέθηκε στην σφαίρα επιρροής της Αθήνας, αλλά αποτέλεσε ζωτικό όργανο της σύστασής της. Η σύμπλευση αυτή αποδίδεται στον Θησέα, εθνικό ήρωα της Αθήνας, ενώ ουσιαστικά η πολιτική ενοποίηση της Αττικής και ο σχηματισμός της πόλης- κράτους φαίνεται έγινε σταδιακά και ολοκληρώθηκε το 700 π.Χ. Μάλιστα μετά τις μεταρρυθμίσεις του Κλεισθένη το 510 π.Χ. και τη διοικητική διαίρεση της Αττικής στην περιοχή της Λαυρεωτικής υπήρξε καταρχήν ο δήμος Θορικών, που άνηκε στην Ακαμαντίδα φυλή και επίσης ο δήμος Σουνιαίων, ο οποίος άνηκε στην Αντιοχίδα φυλή. Το Σούνιο δεν ήταν μόνο σπουδαίο λατρευτικό κέντρο, αλλά είχε μεγάλη σημασία στρατηγική, ναυτιλιακή, εμπορική και μεταλλευτική. Πέραν του Θορικού και του Σουνίου, που ήταν οι επιφανέστεροι Δήμοι, οι πολίτες της Λαυρεωτικής προέρχονταν και από άλλους όπως οι Βήσης, Αναφλύστου, Αμφιτροπής και Φρεαρρίων. Οι πολίτες των δήμων αυτών ήταν ελεύθεροι δημότες της πόλης- κράτους της Αθήνας και κοινωνοί του αθηναϊκού πολιτισμού, που ήταν εμφανής σε κάθε γωνιά είτε με το αρχαίο θέατρο του Θορικού, ή με τα μεγάλα και μικρά ιερά. Πέραν της απασχόλησης με τα μεταλλεία αξίζει να σημειωθεί, πως υπήρχε και αγροτική παραγωγή, όπως άλλωστε δείχνουν και οι πολλές αγροικίες, που βρέθηκαν στο Θορικό, Αγριλέζα, λιμάνι Πασά (Δερμάτης, 1994).



Εικόνα 2.1: Χάρτης με τους Αρχαίους Δήμους της Αττικής (Πηγή: Δερμάτης, 1994)

Μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη της μεταλλευτικής δραστηριότητας έδωσε ο τύρρανος Πεισίστρατος, που κατείχε τα μεταλλεία στο δεύτερο μισό του 6^{ου} αιώνα π.Χ. και ο οποίος έχοντας εμπλουτίσει την πείρα του στο Παγγαίο και επανερχόμενος στην Αθήνα έφερε νέες τεχνικές. Έπειτα ιδιαίτερη πύκνωση του πληθυσμού της Λαυρεωτικής έγινε μετά την ανακάλυψη της μεταλλοφόρας 3^{ης} επαφής στη Μαρώνεια (σημερινή Καμάριζα) πριν το 483 π.Χ., καθώς για ακόμα μία φορά ως συγκοινωνούντα δοχεία τα μεταλλεία και η πόλη και η άνθηση των πρώτων με την άνθηση της δεύτερης αποδείχθηκαν αλληλένδετα. Η εντατική εκμετάλλευση του ορυκτού πλούτου συνεχίστηκε σε όλον τον 5^ο και τον 4^ο αιώνα. Κατά αυτή την ιδιαίτερη, ξεχωριστή περίοδο- τομή στην παγκόσμια ιστορία η Λαυρεωτική εκτελεί τον ρόλο του σιωπηλού συμπρωταγωνιστή, αποτελεί το έρεισμα του κλασικού θαύματος της Αθηναϊκής Δημοκρατίας. Ο χρυσός αιώνας του Περικλή είναι από μία άποψη ο αργυρούς αιώνας του Λαυρίου. Η κινητήριος δύναμη, η «ατμομηχανή» της Αθήνας υπήρξε το νόμισμά της, το αττικό τετράδραχμο, το οποία πρώτος έκοψε ο Πεισίστρατος και ήταν από λαυρεωτικό άργυρο. Το νόμισμα αυτό είχε από την μία όψη την Αθηνά και από την άλλη τη γλαύκα. Ενδεικτικό της αξίας του ήταν η αντοχή του μιας και βρισκόταν σε ισχύ για σχεδόν 5 αιώνες, ενώ ο Αριστοφάνης στις Όρνιθες το 414 π.Χ. διατείνεται πως «δεν θα σας λείψουν ποτέ οι λαυρεωτικές γλαύκες». Οι λαυρεωτικές γλαύκες λοιπόν στήριζαν την πόλη τόσο στην πιο σκοτεινή όσο και στην λαμπρότερή της ώρα. Σύμφωνα με τη διορατική πρόταση του Θεμιστοκλή από το ασήμι αυτό κατασκευάστηκαν 200 τριήρεις, τα περίφημα ξύλινα τείχη, που συνέτριψαν τον περσικό στόλο στη Σαλαμίνα το 480 π.Χ. και έπειτα κατέστησε δυνατό το οικοδομικό πρόγραμμα του Περικλή σε όλη την Αττική. Όσον αφορά το Σούνιο κατά τον Ηρόδοτο μερικά χρόνια πριν το 480 π.Χ. οι Αθηναίοι εγκατέστησαν εκεί εξόριστους εχθρούς της ολιγαρχίας της Αίγινας, με την οποία βρίσκονταν σε εμπόλεμη κατάσταση. Το 355 π.Χ. ο ιστορικός Ξενοφών στην οικονομική του πραγματεία προτείνει διάφορες αναδιαρθρώσεις στη λειτουργία και την παραγωγική διαδικασία των μεταλλείων, τμήμα του γενικότερου οράματος που είχε για την περιοχή, οι οποίες και εφαρμόζονται. Αρχή του τέλους για την πορεία του Λαυρίου στην αρχαιότητα, για την αυλαία που θα έπεφτε για κάμποσους αιώνες, υπήρξε η άνοδος του Φιλίππου και του Αλέξανδρου και τα δυναμικότερα νομίσματά τους, που αντλούνταν από τα εξίσου σημαντικά μεταλλεία της Μακεδονίας και της Θράκης. Οπότε ορθότερα αιτία υπήρξε η πτώση της Αθήνας, η νέκρωση του κορμού του σώματος, του οποίου η Λαυρεωτική ήταν μέλος. Μια τελευταία αναλαμπή, πεισματική στον ρου των πραγμάτων σημειώθηκε επί του Δημήτριου του Φαληρεύ όπως αναφέρει ο Στράβων. Ο ίδιος είναι αυτός που ανακοινώνει και τη γενική παρακμή της περιοχής στα τέλη του 2^{ου} αιώνα π.Χ. επί Ρωμαιοκρατίας, καθώς λέει πως «τα αργύρεια του Λαυρείου τώρα εξαντλήθηκαν» και με έναν βαρύ παρελθοντικό τόνο πως «στο Λαύρειο, στο οποίο οι Αθηναίοι είχαν κάποτε μεταλλεία αργύρου». Η φθίνουσα πορεία του Λαυρείου ως χώρου μεταλλευτικών μεταλλουργικών δραστηριοτήτων περισφίγγει φυσικά και τον Θορικό, ο οποίος σταδιακά εγκαταλείπεται. Το 40 μ.Χ. ο Πομπώνιος Μελάς θα γράψει πως «ο Θορικός και ο Βραυρών που ήταν κάποτε πόλεις και τώρα είναι ονόματα». Παρ' όλα αυτά ο

Σιλεντιάρος Παύλος τον 6^ο αιώνα μ.Χ. γράφει πως η διακόσμηση της Αγίας Σοφίας στην Κωνσταντινούπολη έχει γίνει από ασήμι του Παγγαίου και του Σουνίου, κάτι που όμως δεν αποδεικνύει τη λειτουργία των μεταλλείων, αλλά μάλλον χρήση κάποιων από των αρχαίων εκσκαμμένων κατάλοιπων (Δερμάτης, 1994).

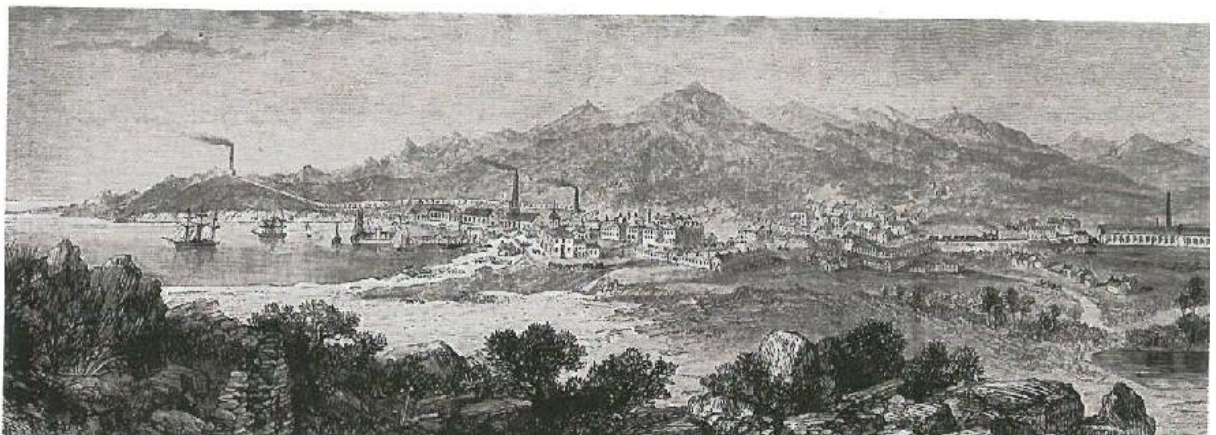


Εικόνα 2.2: Αθηναϊκό Τετράδραχμο, φτιαγμένο από λαυρεωτικό άργυρο (Πηγή: Classical Numismatic Group, <http://www.cngcoins.com>)

Το κομμάτι της αρχαίας ιστορίας του Λαυρίου δεν θα ήταν δυνατό να ολοκληρωθεί χωρίς να γίνει αναφορά στους αφανείς ήρωες, τους δούλους, οι οποίοι είναι αναπόσπαστο τμήμα της και σίγουρα το μελανότερο της. Χιλιάδες άνθρωποι παρά την θέλησή τους χρησιμοποιήθηκαν σαν γρανάζια αυτής της παραγωγής, αναγκάστηκαν να απαρνηθούν το πιο απλό αλλά και απαραίτητο αγαθό, το φως του ήλιου και να εργάζονται σε πολύ σκληρές συνθήκες μέσα στην σκοτεινή και υγρή αγκαλιά της γης. Υπήρξαν οι μάρτυρες για το αθηναϊκό θαύμα, ο Προμηθέας που με αυτοθυσία έφερε τη «φωτιά» στους υπόλοιπους ανθρώπους. Οι αριθμοί τους τον 5^ο αι. ανέρχονταν σε 15.000 και τον 4^ο σε 10.000 περίπου. Όπως είναι λογικό υπήρξαν διάφορες περιστάσεις όπου οι δούλοι προσπάθησαν να εξεγερθούν, όπως συνέβη κατά τον Πελοποννησιακό Πόλεμο το 413 π.Χ. με παρότρυνση των Σπαρτιατών επιφέροντας οικονομικό πλήγμα στην Αθήνα και συντελώντας στην τελική της ήττα. Αργότερα και πάλι επιχείρησαν να αντισταθούν στη μοίρα τους μέσα στο γενικότερο πνεύμα τριγμών της δουλοκτητικής κοινωνίας του 2^{ου} και 1^{ου} αιώνα π.Χ. το 130 και 103 π.Χ. καταλαμβάνοντας το φρούριο του Σουνίου για να υποκύψουν όμως μετά στα ρωμαϊκά όπλα (Δερμάτης, 1994).

Έπειτα ακολούθησαν τα χρόνια της μεγάλης σιγής. Μέχρι την ίδρυση του νέου ελληνικού κράτους μόνο κάποιοι ευρωπαίοι περιηγητές του 17^{ου} αιώνα αναφέρονται στην περιοχή και αναλογίζονται την σημασία της. Μετά την απελευθέρωση το νέο κράτος επιζητά την αξιοποίηση των μεταλλείων, αλλά ο γερμανός Fielder, ο οποίος φθάνει στο Λαύριο κατ' εντολή της κυβέρνησης, καταλήγει στο πόρισμα ότι δεν είναι

εκμεταλλεύσιμα. Έτσι οι προσπάθειες αποβαίνουν άκαρπες. Αυτό το βαρύ πέπλο της ανυπαρξίας θα αναλάβει να ξεσκεπάσει ο οραματιστής Ανδρέας Κορδέλλας. Πρόκειται για έναν ορυκτολόγο, γεννημένο στη Σμύρνη το 1836 με σπουδές στο Φράιμπεργκ της Γερμανίας, ενώ ο ίδιος διετέλεσε και διευθυντής της Εταιρείας Μεταλλουργείων Λαυρίου κατά την περίοδο 1887-1891. Ήρθε στο Λαύριο το 1860 και έπειτα από εκτενή επιτόπια έρευνα, ήταν ο πρώτος που διέβλεψε την οικονομική προοπτική από την ανάτηξη των σκουριών και την επεξεργασία των εκβολάδων, τα αποτελέσματα της οποίας και δημοσιεύει σε εφημερίδα και καταθέτει στο Υπουργείο Οικονομικών. Τα πράγματα είχαν πάρει πλέον τον δρόμο τους για την επικείμενη κοσμογονία του νεώτερου Λαυρίου. Η ώρα αυτή, η στιγμή που η ιστορία απέδειξε την αναγεννητική της δύναμη και που έκανε πλήρη κύκλο ήρθε το 1865. Ο Ιταλός Ιωάννης Βαπτιστής Σερπιέρι, ο οποίος είχε ήδη μεταλλουργικές και μεταλλευτικές εργασίες στο Κάλιαρι της Σαρδηνίας, ελκύσθηκε από την έκθεση του Κορδέλλα και ίδρυσε στη θέση Εργαστήρια στο λιμάνι τη μεταλλουργική εταιρεία Rox- Serpieri-Fressynet C.E. Το όνομα της πρώτης πόλης, που σχηματίστηκε με την ίδρυση της μεταλλουργικής εταιρείας, ήταν και αυτό συσχετισμένο με την μεταλλευτική δραστηριότητα και ήταν Εργαστήρια. Η νέα αυτή πόλη ήταν η πρώτη αμιγώς μεταλλευτική κοινότητα της Ελλάδας και αποτέλεσε ένα από τα πρώτα σθεναρά βαδίσματά της στη βιομηχανία. Εισήγαγε την χώρα στη σύγχρονη εποχή, δίνοντας της τη δυνατότητα να συμβαδίσει με τα οικονομικά τεκταινόμενα του υπόλοιπου, έντονα βιομηχανοποιημένου κόσμου. Άλλωστε η πόλη αυτή είχε όλα τα γνωρίσματα μιας σύγχρονης κοινότητας, όπως ηλεκτρισμό, σιδηροδρομική συγκοινωνία αλλά και υποδομές, που προσέφεραν στους εργάτες και ευρύτερα στους κατοίκους πολιτιστικές δραστηριότητες υψηλής ποιότητας. Το Λαύριο λοιπόν αποτέλεσε την αγκαλιά, που υποδέχτηκε ανθρώπους από πολλά άγονα μέρη της Ελλάδας, όπως Σαντορίνη, Εύβοια, Μήλος κ.α., και όχι μόνο, όπως της Μάλτας και Ιταλίας, και τους έδωσε τη δυνατότητα να χτίσουν ένα καλύτερο αύριο. Υπήρξε η κοινή στέγη για φτωχούς, εργατικούς ανθρώπους κάθε καταγωγής και θρησκείας, που κάτω από αυτή τη στέγη όλοι μαζί συμβίωναν αρμονικά (Δερμάτης, 1994).

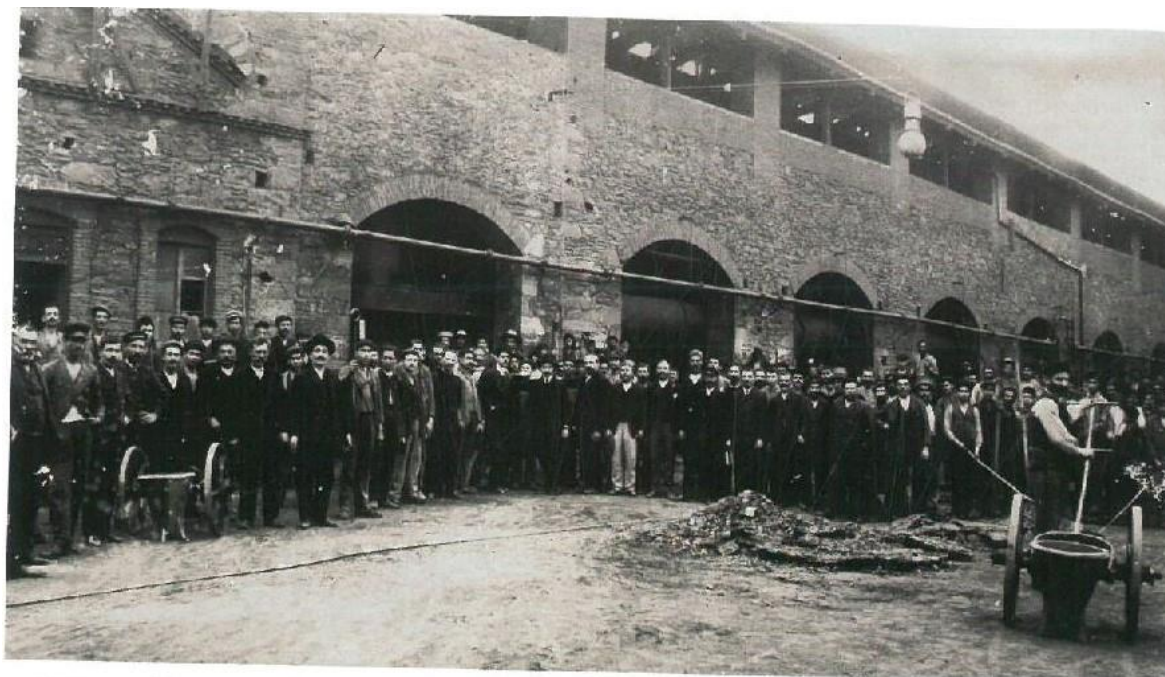


Εικόνα 2.3: Άποψη Λαυρίου γύρω στο 1880 (Πηγή: Δερμάτης, 1994)

Παρ' όλα αυτά η απειρία του ελληνικού κράτους σε θέματα διαχείρισης μεγάλων επενδυτικών εταιριών άνοιξε την όρεξη της ξένης εταιρίας, που εντόπισε την ευκαιρία και έδρασε κερδοσκοπικά. Αδιαφόρησε για το δημόσιο συμφέρον και έδειξε μία αποικιοκρατική συμπεριφορά συμβαδίζουσα με το γενικότερα κλίμα του δεύτερου μισού του 19^{ου} αιώνα. Το ακριβώς θέμα της διαμάχης υπήρξε η εκμετάλλευση και η αυθαίρετη ιδιοποίηση των σκουριών από πλευράς της εταιρίας, η οποία ήταν παράνομη, καθώς όπως σωστά υποστήριζε το ελληνικό κράτος αυτές ανήκαν στην κυριότητα του και ως προϊόντα ανθρώπινης εργασίας δεν εντάσσονταν στον νόμο περί μεταλλείων του 1861, ο οποίος διελάμβανε μόνο τα περί φυσικών μεταλλείων. Η υπόθεση αυτή έμεινε γνωστή στην ιστορία ως τα Λαυρεωτικά και αποτέλεσαν το υπ' αριθμόν ένα ζήτημα της επικαιρότητας από το 1869 μέχρι το 1973. Στην υπόθεση παρενέβησαν οι κυβερνήσεις της Γαλλίας και της Ιταλίας που απείλησαν με βίαια μέτρα. Η μία κυβερνητική κρίση διαδεχόταν την άλλη. Λύση σε αυτό το αδιέξοδο έδωσε ο Ανδρέας Συγγρός. Ενεργώντας ως πληρεξούσιος και διαχειριστής της Τράπεζας Κωνσταντινουπόλεως ανέλαβε τα δικαιώματα της γαλλοϊταλικής εταιρίας έναντι 11.500.000 γαλλικών φράγκων το 1873. Έτσι τελείωσε η πρώτη φάση της εταιρίας και ιδρύθηκε η Ελληνική Εταιρία Μεταλλουργείων Λαυρίου από τον Συγγρό. Η νέα εταιρία ήταν ουσιαστικά φυσική συνέχεια της παλαιάς και ανέλαβε την υποχρέωση να καταβάλει στο ελληνικό Δημόσιο το 44% των εσόδων από την εκμετάλλευση των εκβολάδων. Εντούτοις ο Σερπieri δεν χάνει την κυρίαρχη θέση στην εκμετάλλευση των μεταλλείων με την ίδρυση της νέας του εταιρίας, Γαλλική Εταιρία μεταλλείων Λαυρίου, το 1876. Αμέσως μετά τη λήξη αυτή της περιπέτειας τα Μεταλλεία Λαυρίου βρέθηκαν στο κέντρο και μιας άλλης δυσάρεστης υπόθεσης. Ο Συγγρός εισήγαγε καινά χρηματιστηριακά δαιμόνια και εξέδωσε μετοχές της Ελληνικής Εταιρίας. Αμέσως λόγω και των διαστάσεων που είχε πάρει η δημοσιότητα της προαναφερθείσας υπόθεσης γεννήθηκε πυρετός γύρω από της μετοχές, οι φήμες και ο ενθουσιασμός διαστρέβλωνε την πραγματική τους αξία. Η κρίση που αναπόφευκτα ήρθε, γίνεται ιδιαίτερα οδυνηρή αν αναλογιστεί κανείς πόσες μικρομεσαίες οικογένειες επένδυσαν όλη ή μεγάλο μέρος της περιουσίας τους. Το 1873 μόλις η αξία των μετοχών κατρακύλησε και μαζί με αυτή και οι οικονομίες πολλών νοικοκυριών. Η πτώση αυτή ήταν εν μέρει προδιαγεγραμμένη, αφού η Ελληνική Εταιρία εκμεταλλεύτηκε μόνο τις εκβολάδες και τις σκουριές, το μέγεθος των οποίων ήταν περιορισμένο και έτσι το 1917 αναγκάστηκε να κλείσει (Καραγιάννης *et al.*, 2011).

Αν ένα επίθετο χαρακτηρίζει την ιστορία του Λαυρίου αυτό είναι κυκλική, με τις δύο φάσεις της ιστορίας της να διαγράφουν παράλληλη πορεία. Έτσι λοιπόν ακόμα και με την τεχνολογική πρόοδο η εργασία κάτω από το έδαφος περιελάμβανε την ίδια αξίνα και λύχνο, παρέμενε το ίδιο απάνθρωπη και οι συνθήκες υγιεινής εξίσου απaráδεκτες. Τα εργατικά ατυχήματα και τα εξαντλητικά ωράρια ήταν μέρος της καθημερινότητας. Αυτή η σκληρή εκμετάλλευση οδήγησε λοιπόν όπως και τους αρχαίους συναδέλφους τους στην ίδια απόγνωση και αγανάκτηση, που εκφράστηκε με οργανωμένο συνδικαλιστικό αγώνα και απεργίες. Αν και υπήρξαν πολλές, τρεις

ήταν οι δυναμικότερες, οι σημαντικότερες. Αρχικά το 1896 αν και ξεκίνησε από μία περιορισμένη σημασίας αφορμή εξελίχθηκε σε γενικευμένη απεργία, που εξέφραζε γενικότερες, βαθύτερες αιτίες και αιτήματα. Αυτά ήταν η αύξηση του μεροκάματου, η δημιουργία υποδομών περίθαλψης, όπως νοσοκομείο και φαρμακείο και η κατάργηση της δουλειάς την Κυριακή. Διήρκεσε 16 ημέρες, κατά τη διάρκεια της δολοφονήθηκαν 3 εργάτες και οδήγησε σε γενικευμένες απολύσεις και συλλήψεις. Στη συνέχεια το 1906 οι εργάτες κατέβηκαν πάλι σε απεργία με αιτήματα όπως καθιέρωση οχτάωρου, παροχή στέγασης και συνταξιοδότηση. Αυτή τη φορά τον αγώνα στηρίζει ο πρόεδρος της Γαλλικής Εταιρίας, αλλά η κυβέρνηση είναι αυτή που την καταστέλλει στέλνοντας στρατό. Διήρκεσε 9 ημέρες και δεν επέφερε κανένα ουσιαστικό αποτέλεσμα. Τέλος η πιο επιτυχημένη θεωρείται αυτή του 1925, που διήρκεσε 46 ημέρες, είχε συμμετοχή 3000 ατόμων, ενώ σημαδεύτηκε από τον θάνατο ενός εργάτη, τον τραυματισμό 33 και σύλληψη 23. Εν τέλει ιδρύθηκε το ταμείο συντάξεων, αυξήθηκε κατά 10% το ημερομίσθιο και σχηματίστηκε το εργατικό σωματείο (Καραγιάννης *et al.*, 2011).



Εικόνα 2.4: Εγκαταστάσεις καμίνων και το προσωπικό της Ελληνικής Εταιρείας Μεταλλουργείας Λαυρίου (Πηγή: Δερμάτης, 1994)

Γύρω στη δεκαετία του 60 και 70 μάλιστα το Λαύριο βιομηχανοποιήθηκε περαιτέρω με πολλές νέες μονάδες να ανοίγουν σε κάθε τομέα, όπως κλωστοϋφαντουργία, παραγωγή ειδών μάνιου, σπέρτων ακόμα και οπλικών συστημάτων. Όμως ο μονόπλευρος χαρακτήρας της οικονομίας της με τις βιομηχανικές μονάδες αποδείχθηκε ότι ήταν και η αδυναμία της. Όσον αφορά τη Γαλλική Εταιρία εκμεταλλεύτηκε τον ορυκτό πλούτο της Λαυρεατικής επί συνολικά 100 συνεχή χρόνια μέχρι το 1977, που τα αποθέματα φάνηκαν να εξαντλούνται. Συνέχισε παρ' όλα αυτά τη λειτουργία της μέχρι το 1982 με παύση των εργασιών εξόρυξης και

εισαγωγής μεταλλεύματος από το εξωτερικό (Δερμάτης, 1994). Έπειτα ενοικίασε τις εγκαταστάσεις της η νέα εταιρία ΕΜΜΕΛ (Ελληνική Μεταλλευτική Μεταλλουργική Εταιρία Λαυρείου), μέτοχοι της οποίας ήταν ο Δήμος Λαυρεωτικής, η Τράπεζα Επενδύσεων και οι εργαζόμενοι στην εταιρία, από το 1982 μέχρι και το 1989 όποτε και κλείνει οριστικά το κεφάλαιο μεταλλουργίας για το Λαύριο αφήνοντας άνεργους τους 160 εργαζομένους, που απασχολούσε (Δερμάτης, 1994). Εκείνη ακριβώς την περίοδο, στα τέλη της δεκαετίας του 80' και στις αρχές του 90' η περιοχή βρίσκεται σε μια κρίσιμη καμπή της ιστορίας της. Ο βιομηχανικός κλάδος γενικά σε ολόκληρη την Ελλάδα αλλά και την Ευρώπη κατέρρευε κάτω από την πίεση των, διεθνούς κλίμακας, ανακατατάξεων στη γεωγραφία και οργάνωση παραγωγής. Στα πλαίσια της αναδιάρθρωσης του διεθνούς καταμερισμού της εργασίας, οι παραδοσιακοί κλάδοι της βαριάς βιομηχανίας δεν ήταν πλέον αρκετά επικερδείς σε αυτές τις περιοχές της Ευρώπης και μετακινήθηκαν σταδιακά προς άλλες χώρες του Τρίτου Κόσμου. Για παράδειγμα στη Μ. Βρετανία η βιομηχανική απασχόληση μειώθηκε κατά 3.000.000 θέσεις εργασίας μεταξύ του 1966 και 1984. Το Λαύριο δε συγκεκριμένα αποτέλεσε το πιο κραυγαλέο παράδειγμα αποβιομηχανοποίησης, σύμβολο της οικονομικής κρίσης και της ανεργίας. Στην ουσία συμπύκνωσε την εμπειρία πολλών ανάλογων περιοχών στην Ελλάδα (Β. Εύβοια, Πάτρα, Κοζάνη) και συγκέντρωσε όλα τα χαρακτηριστικά περιοχών που αντιμετώπισαν, από τα μέσα της δεκαετίας του 1970, το μαζικό κλείσιμο βιομηχανιών, γύρω από τις οποίες αρθρωνόταν η παραγωγική τους βάση (Βορειοανατολική Αγγλία, Νότια Ουαλία, Βόρεια Γαλλία, Ρουρ κτλ.). Ο σημαντικότερος βιομηχανικός κλάδος στο Λαύριο, όταν ξέσπασε η κρίση, ήταν η κλωστοϋφαντουργία. Συνολικά υπήρχαν 14 μικρές και μεγάλες βιομηχανίες, οι οποίες στην ακμή τους απασχολούσαν 3.460 εργατοϋπάλληλους από τους οποίους το 1991, στην καρδιά της κρίσης, οι 2.040 είχαν απολυθεί. Το Φεβρουάριο του 1990, διέκοψε τις εργασίες της η πιο μεγάλη κλωστοϋφαντουργία το «Αιγαίον», που απασχολούσε εκείνη την εποχή 1500 άτομα και αξίζει να σημειωθεί πως δεν έδωσε καμία αποζημίωση. Τον Αύγουστο του 1991 κλείνει και η δεύτερη κλωστοϋφαντουργία, τα Κλωστήρια Λαυρίου, με 130 άτομα. Τέλος επίσης το 1991 έκλεισε το εργοστάσιο σπέρτων ΒΕΛΠΕΞ, με 160 άτομα και η εταιρία οπλικών συστημάτων ΕΒΟ προχώρησε σε 200 απολύσεις προσωπικού. Συνολικά λοιπόν στο διάστημα μιας τριετίας πάνω από 2000 άτομα είχαν χάσει τη δουλειά τους και είχαν δει τη ζωή τους να αλλάζει. Το πραγματικό μέγεθος του προβλήματος γίνεται κατανοητό εξετάζοντας τα στοιχεία, που δείχνουν πως ο Δήμος και το Εργατικό Κέντρο μοίραζε τρόφιμα σε 700 περίπου οικογένειες ('ΛΑΥΡΙΟ- ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ', 1991). Ολοκληρώνοντας η αποβιομηχανοποίηση είχε ως αποτέλεσμα όχι μόνο την κατάρρευση της παραγωγικής βάσης αλλά ουσιαστικότερα την ανατροπή ενός τρόπου καθημερινής ζωής, γύρω από τον οποίο είχε συγκροτηθεί ολόκληρη κοινωνία, στη διάρκεια σχεδόν δύο αιώνων.

Στο Λαύριο μετά την κρίση και προς αντιμετώπιση αυτής έγινε μεταβολή των προτεραιοτήτων, η οποία παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον. Η τοπική κοινωνία απέφυγε την εύκολη οδό, που ακολούθησαν τόσες άλλες ελληνικές πόλεις: την

καταστροφή του ιστορικού κτιριακού- τεχνικού πλούτου της και την άναρχη ανοικοδόμηση. Οι πολιτικές εξόδου προσανατολίστηκαν προς μία σειρά αναπτυξιακών μέτρων, τα οποία είχαν ως κοινό υπόβαθρο την ανάδειξη και προστασία του πολιτιστικού- ιστορικού πλούτου με στόχο την ανάπτυξη τουριστικής παράδοσης. Σχεδόν 30 χρόνια μετά την εκκίνηση της νέας πορείας για το ξεπέρασμα της οικονομικής ύφεσης στο Λαύριο, οι προσπάθειες είναι εμφανές ότι έχουν αποδώσει καρπούς και σε επίπεδο οικονομικό αλλά και σε κοινωνικό, περιβαλλοντικό. Κομβικό σημείο σε αυτή τη διαδρομή υπήρξε η αναβίωση των βιομηχανικών εγκαταστάσεων της πρώην Γαλλικής Εταιρίας και η αναγέννησή τους ως Τεχνολογικό, Βιομηχανικό Πάρκο υπό την αιγίδα του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου το 1995. Επρόκειτο για μία δύσκολη και περίπλοκη διαδικασία, που όμως κατέληξε σε αίσιο αποτέλεσμα χάρη στην επιμονή του εμπνευστή αυτής της ιδέας, του Κ. Παναγόπουλου, καθηγητή και δυο φορές αντιπρύτανη Ε.Μ.Π. και χάρη στο κύρος που πλαισιώνει το όνομα αυτής της σχολής. Το Πάρκο αποτελεί πλέον το πιο σημαντικό ορόσημο της πόλης αλλά και σύμβολο της διαχρονικά καλής συνεργασίας μεταξύ του Δήμου και του Πολυτεχνείου, η οποία συνεχίζεται μέχρι και σήμερα.

Εν κατακλείδι αυτό το πέραςμα της σκυτάλης από την αρχαία στην νέα εποχή, η συνέχεια των μεταλλευτικών δραστηριοτήτων αλλά και κουλτούρας, με τις παραπλήσιες κοινωνίες και πιο συγκεκριμένα τους εργάτες των δύο περιόδων να έχουν συγκλονιστικά ίδια βιώματα είναι σπάνιο για τα παγκόσμια δεδομένα. Η σύγχρονη εποχή συνέχισε κυριολεκτικά από εκεί που άφησε τα πράγματα η αρχαία εποχή σαν να ξεπάγωσε ο χρόνος. Πιο πολύ σχεδόν από κάθε περιοχή λοιπόν η Λαυρεωτική αντιπροσωπεύει την ιστορική συνέχεια, γεγονός το οποίο αποτελεί ένα μοναδικό πλεονέκτημα ως προς την ταυτότητα της και το επιστημονικό ενδιαφέρον της.

2.2 ΙΣΤΟΡΙΑ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ ΟΡΙΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΗΣ

Ο Δήμος Λαυρίου συστάθηκε την 1-10-1835 (ΦΕΚ 17 Α'/1835), καταλάμβανε περίπου το χώρο που καλύπτουν οι σημερινοί Δήμοι Λαυρεωτικής και Σαρωνικού. Περιλάμβανε τους οικισμούς Κερατέα, Κουβαρά, Καλύβια, Όλυμπο, Ανάβυσσο, Εργαστήρια και Θορικό και είχε πληθυσμό 1.238 κατοίκους. Έδρα του Δήμου ορίστηκε η Κερατέα, η οποία είχε τότε πληθυσμό 474 κατοίκους. Ο Δήμος Λαυρίου διατηρήθηκε μέχρι το 1890 οπότε διασπάστηκε σε δύο νέους Δήμους, το Δήμο Σουνιέων και το Δήμο Θορικίων. Ένα χρόνο μετά, το 1891, ο Δήμος Σουνιέων μετονομάστηκε σε Δήμο Λαυρεωτικής. Διατηρήθηκε ως ένας εκ των τριών Δήμων του νομού Αττικής και μετά τη διοικητική διαίρεση του 1912 (οι άλλοι δύο Δήμοι ήταν ο Δήμος Αθηναίων και ο Δήμος Πειραιώς). Το 1912 μάλιστα προσαρτεί τους οικισμούς Καμάριζα και Σούνιο. Το 1916 οι οικισμοί Άνω και Κάτω Θορικού

αποσπώνται από την Κοινότητα Κερατέας και προσαρτούνται στον Δήμο. Μέχρι το 1943 ο Δήμος υπαγόταν στον νομό Αττικής και Βοιωτίας, ώσπου ο νομός μεταβλήθηκε σε νομό Αττικής. Παρέμεινε σχεδόν αμετάβλητος μέχρι το 1948 οπότε αποσπάστηκε ο οικισμός Καμάριζα, ο οποίος συγκρότησε την κοινότητα Καμαρίζας, μετέπειτα κοινότητα Αγίου Κωνσταντίνου. Το 1952 ο οικισμός Λεγραινά αποσπάστηκε από το Δήμο Κερατέας και προσαρτήθηκε στο Δήμο. Με την εφαρμογή του σχεδίου Καποδίστριας το 1997 παρέμεινε αμετάβλητος. Την περίοδο αυτή περιλάμβανε τους οικισμούς Λαύριο , Άνω Θορικό , Θορικό , Κάτω Ποσειδωνία , Κάτω Σούνιο , Λεγραινά (Σκολαρίκος, 2002). Με την εφαρμογή του σχεδίου Καλλικράτης το 2011, ο Δήμος Λαυρεωτικής περιλαμβάνει τις Δημοτικές Ενότητες Αγίου Κωνσταντίνου, Λαυρίου, και Κερατέας.

Όσον αφορά την πόλη του Λαυρίου για πρώτη φορά συστάθηκε για αυτήν ρυμοτομικό διάγραμμα το 1867 (ΦΕΚ 75/ 1867), ενώ ήταν διάγραμμα συνοικισμού όχι πόλης, προφανώς λόγω μεγέθους και την περιοχή την ανέγραφε ως Εργαστηράκια, όπως τότε ήταν γνωστός ο πρώτος οικιστικός πυρήνας της πόλης, που εντοπιζόταν γύρω από το λιμάνι. Το 1876 αποκτά ρυμοτομικό διάγραμμα πόλης πλέον και επεκτείνεται (ΦΕΚ 1/1876). Το 1896 η πόλη επεκτείνεται προς τη συνοικία Νεάπολης (ΦΕΚ 122B/1896) και το 1898 προς τη συνοικία Κυπριανού (ΦΕΚ 119A/1898). Το 1938 επεκτείνεται προς το μηχανοστάσιο ΣΠΑΠ (ΦΕΚ 344/1938). Το 1963 συμπεριλαμβάνονται οι Εργατικές κατοικίες Αιγαίου (ΦΕΚ 193Δ/1963) και τέλος σημειώνονται άλλες τρεις επεκτάσεις της πόλης, που κύριο σκοπό είχαν την ανέγερση σχολείων το 1967, 1968 και 1970 (ΦΕΚ 124Δ/1967, ΦΕΚ 209Δ/1968, ΦΕΚ 189Δ/1970). Το θεσμοθετημένο σχέδιο πόλης απέκτησε τη σημερινή του μορφή με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1993 (Υ.Α. 85766/6244/16-9-93 (ΦΕΚ 1260Δ/1993)), ενώ το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο αναθεωρήθηκε τελευταία φορά το 1992 (ΦΕΚ 844Δ/1992) με κάποιες τροποποιήσεις να έχουν γίνει έκτοτε. Μόλις τον Ιούνιο του 2019, όπως ανακοινώθηκε με Δελτίο Τύπου από την Περιφέρεια, υπογράφηκε η προγραμματική σύμβαση για την ολοκλήρωση της μελέτης της αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου. Ειδικότερα, επί του παρόντος έχουν υποβληθεί και εγκριθεί το Α και Β1 Στάδιο του Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Λαυρίου και η Προκαταρκτική Μελέτη Γεωλογικής Καταλληλότητας της Δ.Ε. Λαυρίου. Οπότε υπολείπονται το Α και Β1 Στάδιο του ΓΠΣ Αγίου Κωνσταντίνου, η Προκαταρκτική Μελέτη Γεωλογικής Καταλληλότητας για τη Δ.Ε. Αγίου Κωνσταντίνου, το Β2 Στάδιο του Γ.Π.Σ. και η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) για το σύνολο της περιοχής μελέτης (Δ.Ε. Λαυρίου και Δ.Ε. Αγίου Κωνσταντίνου).

3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

3.1 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Περιβαλλοντικά το Λαύριο από τη μία είναι τυχερό, γιατί διαθέτει έναν πολύτιμο φυσικό πόρο υπερτοπικής σημασίας, όπως αυτόν του Εθνικού Δρυμού του Σουνίου, που είναι πραγματικά θησαυρός και βρίσκεται κυριολεκτικά στην «πίσω αυλή» του. Η ύπαρξή του αναβαθμίζει το επίπεδο του φυσικού περιβάλλοντος ολόκληρης της περιοχής και την καθιστά ένα αξιοπρεπώς διατηρημένο γνήσιο μεσογειακό τοπίο. Επίσης η ακτογραμμή του Δήμου είναι ελκυστική, με πολυάριθμες παραλίες. Από την άλλη ο Δρυμός έχει πληγεί από αλλεπάλληλες πυρκαγιές της προηγούμενης δεκαετίας. Η ακτογραμμή δε είναι έντονα οικοδομημένη και κατελημμένη από παραθεριστικές κατοικίες, οι οποίες πολλές φορές αποκόπτουν τελείως την πρόσβαση προς αυτή. Επιπλέον το βαριά βιομηχανοποιημένο παρελθόν του Λαυρίου δεν θα μπορούσε να μην κληροδοτήσει κάποιες παθογένειες στη σημερινή πόλη. Αυτή εντοπίζεται στα ποτισμένα και μολυσμένα από τον μόλυβδο και αρσενικό εδάφη. Ολοκληρώνοντας το περιβάλλον του Λαυρίου έχει ευνοηθεί από την σχετικά μεγάλη απόσταση, που χωρίζει την περιοχή από την Αθήνα, καθώς δεν έχει δεχτεί τις οικιστικές πιέσεις και τις αντίστοιχες αναπόφευκτες υποβαθμίσεις που υπάρχουν σε περιοχές στο στάδιο της προαστικοποίησης, όπως συμβαίνει στους δήμους της Ανατολικής Αττικής με την μεγαλύτερη εγγύτητα στο οικοδομικό συγκρότημα της Αθήνας, για παράδειγμα της Παιανίας και της Κρωπίας.

Στην καρδιά του Δήμου Λαυρεωτικής βρίσκεται ο Εθνικός Δρυμός Σουνίου. Καταλαμβάνει σχεδόν το σύνολο των ορεινών όγκων της Δ.Ε. Λαυρεωτικής και της Δ.Ε. Αγίου Κωνσταντίνου, ενώ περιλαμβάνει στα όριά του και τον οικισμό του Αγίου Κωνσταντίνου. Ο Δρυμός ιδρύθηκε το 1974, (ΦΕΚ 80Α/1974), όπου ορίστηκαν και οι ακριβείς εκτάσεις του πυρήνα, 7.500 στρέμματα και της περιφερειακής ζώνης, 35.000 στρέμματα. Το καθεστώς προστασίας για τον πυρήνα του νομού είναι απόλυτο. Η απόφαση αυτή πάρθηκε, αφού συνεκτιμήθηκε η οικολογική, ιστορική, γεωλογική και παλαιοντολογική αξία της περιοχής. Όσον αφορά τη χλωρίδα το πευκόδασος χαλεπίου πεύκης, που κυριαρχεί στη βλάστηση του δρυμού, ήταν (και ως ένα βαθμό συνεχίζει να είναι) το πιο εκτεταμένο και καλοδιατηρημένο πευκοδάσος της Ανατολικής Αττικής. Η σημασία ενός τέτοιου δάσους για το μικροκλίμα της ευρύτερης περιοχής του λεκανοπεδίου της πρωτεύουσας είναι φανερή. Το ιδιαίτερο ενδιαφέρον, που παρουσιάζουν δύο είδη, εντοπίζεται στο γεγονός, ότι είναι στενότοπα ενδημικά της Λαυρεωτικής, δηλαδή απαντώνται μόνο στην περιοχή αυτή και είναι τα *Centaurea laureotica* και *Centaurea attica asperula*. Όσον αφορά την κατάσταση διατήρησής και τα δύο είναι εύτρωτα. Η μοναδικότητά τους σε συνδυασμό με την εύτρωτη φύση τους τα καθιστά άξια προστασίας και μέριμνας. Αυτή η ανάγκη προστασίας υψηλότερου επιπέδου αφορά και πολλά άλλα είδη, τα οποία είναι ελληνικά ενδημικά, αλλά και βαλκανικά ενδημικά, όπως το *Lamium*

garganicum strictum, ή γενικότερα σπάνια, όπως το *Ophioglossum lusitanicum*. Το πλήθος των στοιχείων αυτών της χλωρίδας συνιστά τους τρεις τύπους μεσογειακών οικοσυστημάτων, που συνυπάρχουν στην περιοχή. Πρόκειται για τα πευκοδάση, τα φρύγανα και τη μακκία (ηπειρωτική και παράλια), στην οποία επικρατεί το πουρνάρι (*Quercus cocciferae*). Ο καθένας από αυτούς τους τύπους οικοσυστήματος αντιπροσωπεύει διαφορετικές φάσεις μεταπυρικής διαδοχής και ανθρωπογενούς υποβάθμισης, με αποτέλεσμα το τοπίο να είναι αρκετά ποικίλο. Στην ποικιλομορφία αυτή συμβάλλει και το μεγάλο φάσμα πετρωμάτων, που χαρακτηρίζει την περιοχή (*Φιλότης*).

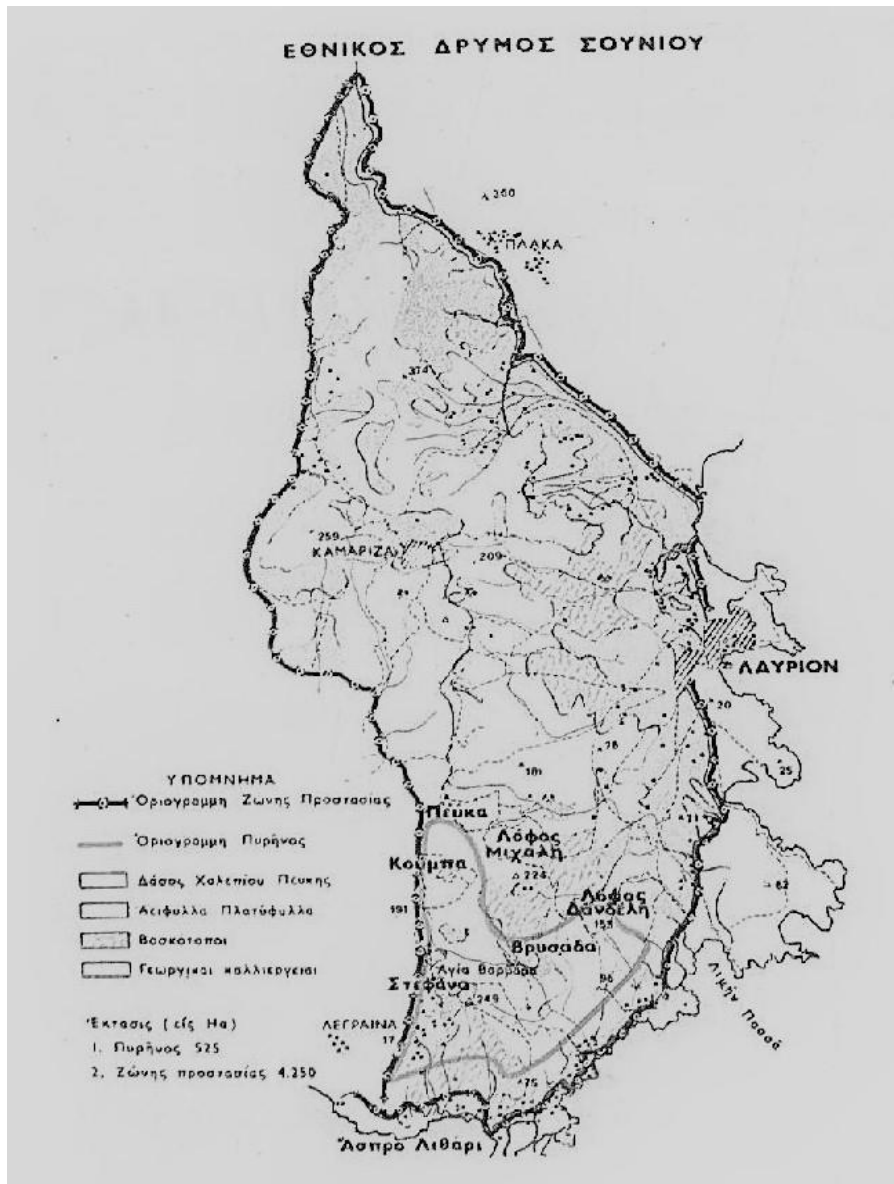


Εικόνα 3.1: Άποψη Εθνικού Δρυμού Σουνίου, στο βάθος διακρίνεται η νήσος Μακρόνησος

Η πανίδα του δρυμού δεν είναι ιδιαίτερα πλούσια σε ποικιλία ειδών. Δεν υπάρχουν μεγάλα θηλαστικά, εκτός από την αλεπού (*Vulpes vulpes*), ενώ στην περιοχή φωλιάζουν μόνο κοινά και ευρέως διαδεδομένα στην Ελλάδα είδη πουλιών (κουκουβάγιες, σπίνους κ.ά.), αν και κατά το χειμώνα ή και κατά τη διάρκεια της μεταναστευτικής περιόδου, εμφανίζεται στην περιοχή πρόσθετος αριθμός ειδών της πτηνοπανίδας (μεταναστευτικά πουλιά) (*Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης*).

Ο Εθνικός Δρυμός φιλοξενεί πλήθος ενδιαφερόντων γεωλογικών σχεδιασμών και φαινομένων με το πιο εντυπωσιακό να είναι το ‘Έγκοιλον Χάος’. Κοντά στο χωριό της Καμάριας, της αρχαίας Μαρώνειας, βρίσκεται αυτό το γεωλογικό φαινόμενο, που είναι ένα τεράστιο βράθρο με κυκλικό σχήμα, βάθος 55 m. και διαμέτρου 120 m. Το έγκοιλο αυτό έχει διαμορφωθεί μέσα σε στρώματα μαρμάρου και έχει προέλθει κατά πάσα πιθανότητα από κατάπτωση οροφής μεγάλου σπηλαίου κατά την

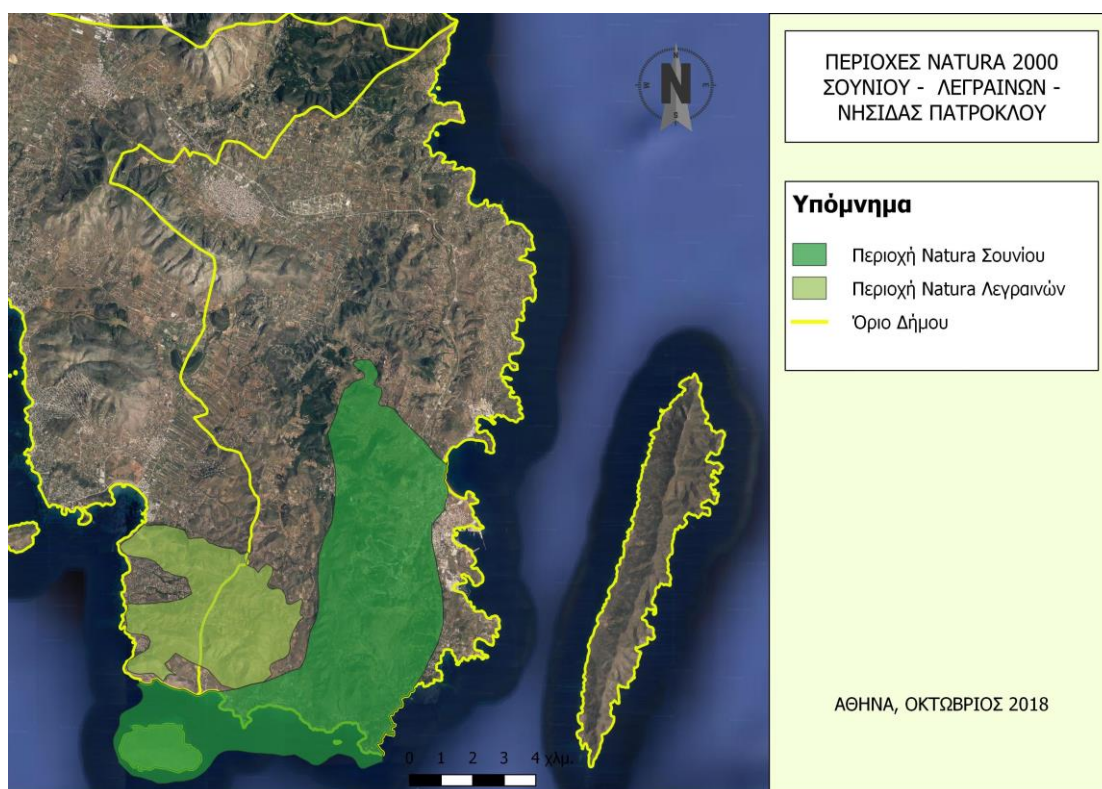
πρόσφατη γεωλογική περίοδο. Πρόκειται για λεβητοειδούς μορφής καρστικό βύθισμα, δηλαδή μια περίπτωση καρστ, που είναι χαρακτηριστικές μορφές εγκοίλων, που παρατηρούνται κυρίως σε ανθρακικής σύστασης πετρώματα (ασβεστόλιθους, δολομίτες, μάρμαρα) και έχουν δημιουργηθεί από τη διάβρωση του νερού (Δερμάτης, 1994).



Εικόνα 3.2: Χάρτης Περιφερειακής Ζώνης και Πυρήνα Εθνικού Δρυμού Σουνίου (Πηγή: Δερμάτης, 1994)

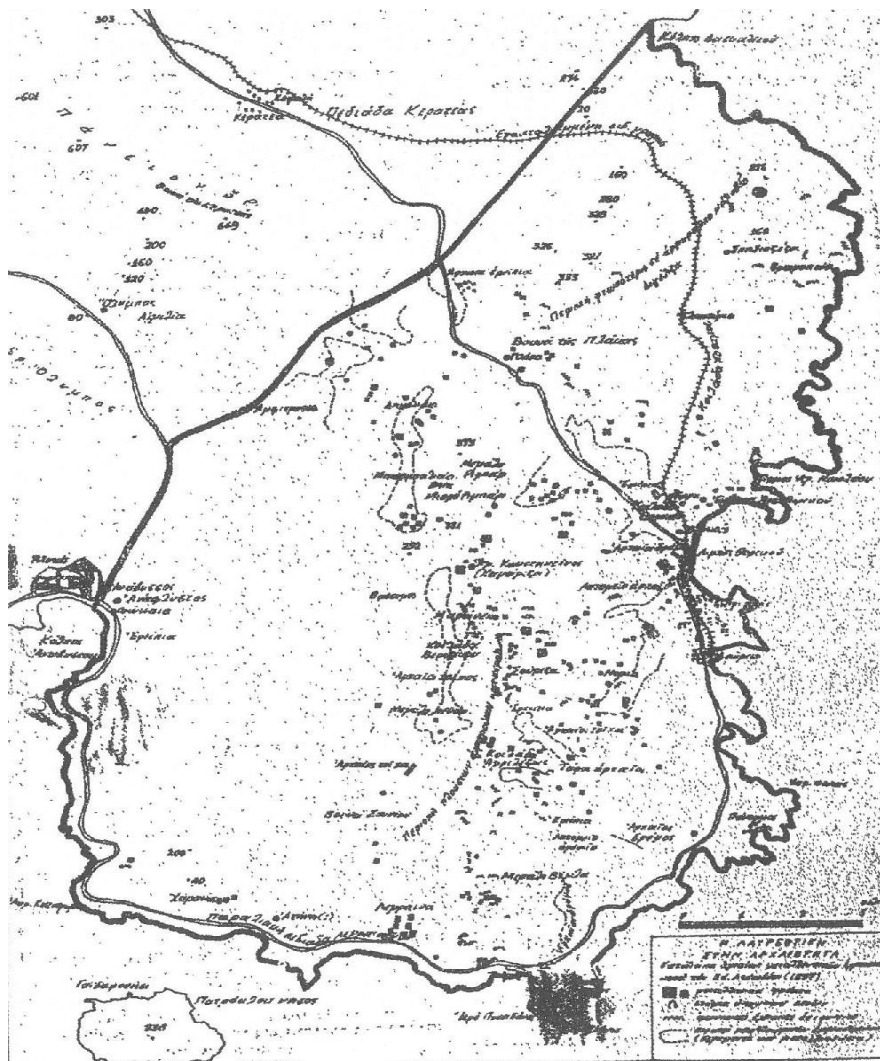
Η θέση της Λαυρεωτικής, οι χαρακτηριστικές μεσογειακές κλιματολογικές συνθήκες και το μορφολογικό ανάγλυφο, έδωσαν τη δυνατότητα να αναπτυχθούν τα ιδιαίτερα οικοσυστήματα γλωρίδας και πανίδας, για τα οποία έγινε αναφορά άνωθεν και τα οποία είναι τόσο σημαντικής σπουδαιότητας, ώστε οι συγκεκριμένες εκτάσεις του Δήμου εντάχθηκαν στο Πανευρωπαϊκό δίκτυο Natura 2000 (οδηγία 2006/613/ΕΚ για την κύρωση της Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής την 19η Ιουλίου 2006 σχετικά

με την έγκριση του καταλόγου, σύμφωνα με την Οδηγία 92/43/ΕΟΚ, των Τόπων Κοινοτικής Σημασίας (ΤΚΣ) για τη Μεσογειακή Βιογεωγραφική Περιοχή). Η Ειδική Ζώνη Προστασίας (SAC, Special Areas of Conservation) λοιπόν περιλαμβάνει τα Σούνιο – Νησίδα Πατρόκλου και παράκτια θαλάσσια ζώνη, μια στενή αλλά επιμήκης, κάθετη γεωγραφικά έκταση γης. Η περιοχή έχει κωδικό GR3000005 και έκταση 53.740 στρέμματα. Οι τύποι οικοτόπων που συναντώνται είναι, όσον αφορά το θαλάσσιο και παραθαλάσσιο τμήμα, εκτάσεις θαλάσσιου βυθού με βλάστηση (Ποσειδώνιες), ύφαλοι, απόκρημνες βραχώδεις ακτές με βλάστηση στη Μεσόγειο (με ενδημικά *Limonium spp.*) και για το χερσαίο τμήμα οι υψηλοί θαμνώνες με *Juniperus phoenicea*, διάσπαρτοι υποβαθμισμένοι πουρναρότοποι (*garrigues*), φρύγανα *Sarcopoterium spinosum*, δάση σκληρόφυλλων που χρησιμοποιούνται για βοσκή (*dehesas*) με *Quercus ilex*, σπήλαια και μεσογειακά πευκοδάση με ενδημικά είδη πεύκων της Μεσογείου, όπως και προαναφέρθηκε. Το νησί του Πατρόκλου, ή Γαϊδουρονήσι, ανοιχτά των Λεγραινών βρίσκεται εντός της προστατευμένης περιοχής δικαιολογημένα, αφού καταρχάς η θαλάσσια έκταση μεταξύ του νησιού και της ξηράς φιλοξενεί εκτάσεις με *Posionia oceanica* σε άριστη κατάσταση. Η ίδια η νησίδα αποτελεί λόγω θέσης καταφύγιο μεταναστευτικών πτηνών κατά τις περιόδους της μετανάστευσης, ενώ οι θαλάσσιες σπηλιές της είναι δυνητικό καταφύγιο για άτομα του είδους *Monachus monachus* (Φιλότης).



Εικόνα 3.3: Χάρτης Περιοχών NATURA 2000 του Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας)

Τέλος όσον αφορά την ευρύτερη περιοχή του Δρυμού έχουν κηρυχτεί Τοπίο Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους, τα "Βουνά Σουνίου", έκτασης 750 Ha, η περιοχή γύρω από το ακρωτήριο Σουνίου Τοπίο Φυσικού Κάλλους και Ιστορικού Τόπου το 1979 (ΦΕΚ 767B/ 1979) ενώ, με την Υ.Α. Α/Φ31/17670/1328/21.06.75 (ΦΕΚ 759B/75) χαρακτηρίστηκαν τα Μεγάλα Πεύκα Καμαρίζης –Λεγραινών –Σουνίου ως Τόπος Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους. Αξίζει να αναφερθεί ότι πέραν από αυτές τις επιμέρους περιοχές με την Υ.Α. ΑΙ/Φ02/30896/1243 (ΦΕΚ 852 Β’/03-09-1980) το σύνολο της περιοχής Λαυρεωτικής κηρύχθηκε ως Τοπίο Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους και Ιστορικός Τόπος, γεγονός ενδεικτικό για την βαρύτητα του φυσικού περιβάλλοντος του Δήμου.



Εικόνα 3.4: Χάρτης Περιοχής κηρυγμένης ως Αρχαιολογικός Χώρος, Ιστορικό Τοπίο και Τοπίο Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους, σημειώνεται με την έντονη σκούρα γραμμή

Σύμφωνα με τα παραπάνω, διαμορφώνεται ένα θεσμοθετημένο πλαίσιο προστασίας της φύσης που αφορά στο σύνολο της εκτός σχεδίου περιοχής του Δήμου Λαυρεωτικής. Το πλαίσιο αυτό με βάση την αναλυτική του παρουσίαση, που μόλις προηγήθηκε, αποδεικνύεται πολυεπίπεδο, καθώς εμπλέκονται πολλοί οργανισμοί και

θεσμικά- νομικά εργαλεία του κράτους, γεγονός που δεν αφήνει την περιοχή ανοχύρωτη αλλά αντίθετα την θωρακίζει τουλάχιστον σε θεωρητικό επίπεδο.

Χαρακτηριστικό της ιδιαιτερότητας αλλά και του συγκριτικού πλεονεκτήματος του φυσικού περιβάλλοντος του Δήμου είναι η ποικιλία τοπίων, που παρουσιάζεται. Από τη μία είναι τα πευκόφυτα ορεινά του Δήμου, τα οποία αποτελούν και την καρδιά του Δρυμού και από την άλλη υπάρχει η εκτενής ακτογραμμή, η οποία σχηματίζει έναν εντυπωσιακά μεγάλο αριθμό παραλιών. Οι ίδιες οι παραλίες με την σειρά τους είναι πολλών ειδών, οργανωμένες και ανοργάνωτες, αμμόδεις και βοτσαλωτές. Οι πιο σημαντικές στην κατεύθυνση από το Λαύριο προς τον Χάρακα είναι: η παραλία Πούντα ζέζα, η παραλία Λιμάνι του Πασά (Ποσειδωνία), η παραλία Ασημάκη, Βαμβακούσης, Σουνίου, στη βάση του σουνιακού βράχου με εντυπωσιακή θέα στον Ναό, Λεγραινών και ΚΑΠΕ. Από την αντίθετη κατεύθυνση δηλαδή από Λαύριο προς Κακή Θάλασσα υπάρχουν οι: Νησάκι με χαρακτηριστικό μαύρο βότσαλο, Οξυγόνο, Θορικό που συνδυάζει και αρχαιολογικό, πολιτιστικό ενδιαφέρον, καθώς είναι σε μεγάλη εγγύτητα με το αρχαίο Θέατρο του Θορικού και με τον ιερό ναό Αγίου Νικολάου, που δεσπόζει στον ορίζοντα, Αγία μαρίνα (Ντελένια), δίπλα από τον ομώνυμο ιερό ναό, Τσονίμα, Καλοπήγαδο (Βρωμοπούσι), Παραλίες Πόρτο 9 & Βιέθι, Λιμανάκια Δασκαλιού και Κακή θάλασσα. Μια ακτογραμμή όμως που, όπως ειπώθηκε, είναι έντονα δομημένη και κατειλημμένη από παραθεριστικές κατοικίες και ξενοδοχειακά συγκροτήματα, ειδικά στο τμήμα από το Λαύριο προς το Σούνιο. Στις ιδιοκτησίες αυτές για να προστατευθεί η ιδιωτικότητά τους, έχουν ανεγερθεί στα όριά τους μαντρότοιχοι, οι οποίοι ασκούν διπλή πίεση στις αμφοτέρες όψεις του τετραγώνου. Από τη μία δεν επιτρέπουν την διαπλάτυνση του κεντρικού οδικού άξονα Λαυρίου- Σουνίου, έργο που θα εξασφάλιζε την οδική ασφάλεια, σε αυτό που σήμερα είναι ένα επισφαλές οδικό τμήμα και από την άλλη αποκόπτουν όχι μόνο τελείως την πρόσβαση αλλά ακόμα και την θέα στην ακτή για κάθε επισκέπτη. Η απρόσκοπτη πρόσβαση στις ακτές θα έπρεπε να είναι αναφαίρετο δικαίωμα σε κάθε δημοκρατική κοινωνία και σε κάθε κράτος, που μπορεί να κάνει το αυτονόητο, δηλαδή να είναι κυρίαρχο επί των εδαφών του.

Η μελανή σελίδα του περιβάλλοντος της Λαυρεωτικής είναι αναμφισβήτητα τα επιβλαβή κατάλοιπα της βιομηχανικής πρωτοπορίας, που εκτυλίχθηκε στα εδάφη της, δηλαδή η ρύπανσή τους από βαρεά μέταλλα. Με τον όρο βαρεά μέταλλα εννοούνται τα μέταλλα εκείνα, που έχουν ειδικό βάρος μεγαλύτερο από αυτό του σιδήρου. Τα βαρεά μέταλλα είναι τοξικά σε χαμηλές συγκεντρώσεις. Από αυτά τα πιο επικίνδυνα είναι ο μόλυβδος (Pb), ο χαλκός (Cu), το κάδμιο (Cd), το χρώμιο (Cr), και το αρσενικό (As). Η επικινδυνότητά τους δε, προκύπτει από τη φύση τους, καθώς δεν αποικοδομούνται, συσσωρεύονται στο έδαφος και τα νερά, με αποτέλεσμα να περνούν στην τροφική αλυσίδα. Η χρόνια έκθεση σε μόλυβδο συγκεκριμένα μπορεί να προκαλέσει νεφρικές δυσλειτουργίες και εγκεφαλικές δυσλειτουργίες. Στην πόλη του Λαυρίου τα μεταλλουργικά απορρίμματα καλύπτουν περίπου το 25% της αστικής περιοχής και αποτελούν την κύρια πηγή ρύπανσης. Σοκαριστική υπήρξε η έρευνα που

εκπονήθηκε το 1991, που εντόπισε στα νεογηλά δόντια παιδιών ηλικίας 6 με 12 ετών από το Λαύριο μέση τιμή μολύβδου 9,88 μg/g, ενώ σε αντίστοιχα δείγματα από μη βιομηχανικές περιοχές η μέση τιμή ήταν 0,91 μg/g. Τα αποτελέσματα αυτής της μελέτης επιβεβαίωσαν τις δυσοίωνες προβλέψεις, που υπήρχαν για την κακή κατάσταση του εδαφικού περιβάλλοντος και την επίδρασή του στον ανθρώπινο οργανισμό. Το πρόβλημα αυτό συμπυκνώνεται στο κτήριο Κονοφάγου. Το κτήριο αυτό λειτούργησε ως φίλτρο για τον καθαρισμό των καπναερίων της μεταλλουργικής διαδικασίας. Εξαιτίας της λειτουργίας του λοιπόν στο εσωτερικό του συσσωρεύτηκαν δεκάδες τόνοι σκόνης, με βαρέα μέταλλα και τοξικά στοιχεία. Η παραμένουσα φέρουσα ικανότητα του κτηρίου δε, ανέρχεται στο 25% της αρχικής, κάνοντας το σενάριο της κατάρρευσης πιθανό (Καλιαμπάκος, 2015).

3.2 ΙΣΤΟΡΙΚΟ- ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η αναδρομή στην Ιστορία του τόπου αυτού, που έγινε στο προηγούμενο κεφάλαιο, είναι αρκετή ώστε να προϊδεάσει τον αναγνώστη για τον πλούτο του ιστορικού και πολιτιστικού περιβάλλοντός του. Το πραγματικό ευτύχημα είναι ότι αρχαιολογικά και ιστορικά κατάλοιπα έχουν επιβιώσει στις μέρες μας από κάθε ιστορική περίοδο και έχουν και κάποια πολύ ενδιαφέροντα χαρακτηριστικά. Αρχικά ως προσωποποίηση ως ένα βαθμό της ίδιας της ιστορίας διαθέτουν την ποικιλία, που και αυτή εμφανίζει. Αξιοσημείωτο είναι πως το χαρακτηριστικό της ποικιλίας επανεμφανίζεται και εδώ όπως και στο φυσικό περιβάλλον. Έτσι τμήματα του περιβάλλοντος αφορούν το επιστέγασμα των ανθρωπίνων πολιτιστικών επιτευγμάτων, όπως του θεάτρου, της αρχιτεκτονικής και της μουσικής, ενώ άλλα του τμήματα εκπροσωπούν την ανθρώπινη εφευρετικότητα και την επιστήμη της μηχανικής. Επίσης το δεύτερο ενδιαφέρον χαρακτηριστικό είναι πως όλες αυτές οι πολυάριθμες και πολύτιμες ψηφίδες του ιστορικού- πολιτιστικού περιβάλλοντος πυκνώνουν χωρικά και σαν αλληπάλλληλες στρώσεις επικαλύπτουν όλες την ίδια περιοχή. Πρόκειται λοιπόν για τα διάσπαρτα εκατοντάδες μνημεία της κλασικής αρχαιότητας και της νεώτερης βιομηχανικής εποχής, που καλύπτουν τους λόφους και την ακτογραμμή από την άκρα Σουνίου μέχρι την Κερατέα, τα κορυφαία αρχαιολογικά μνημεία του ναού του Σουνίου και του θεάτρου του Θορικού, το δίκτυο αρχαίων μεταλλευτικών φρεάτων, πλυντηρίων μεταλλευμάτων, το δίκτυο των νεώτερων μεταλλείων, των εργοστασίων τους, των μεταφορικών σιδηροδρομικών και λιμενικών υποδομών τους, την πόλη του Λαυρίου με τα αστικά και βιομηχανικά της μνημεία και τον ιστορικό εργατικό βιομηχανικό οικισμό του Κυπριανού.

Αρχικά εκπροσωπώντας με τον καλύτερο τρόπο έναν από τους δύο αρχαίους Δήμους της Λαυρεωτικής, συγκεκριμένα αυτόν του Θορικού, στις υπώρειες του λόφου Βελατούρι διατηρείται το αρχαίο θέατρο του Θορικού. Το μνημείο έχει ιδιαίτερη βαρύτητα και αποτελεί, ή θα έπρεπε να αποτελεί, σημείο- ορόσημο για τον παγκόσμιο πολιτισμό, καθώς πρόκειται για το αρχαιότερο σωζόμενο θέατρο της

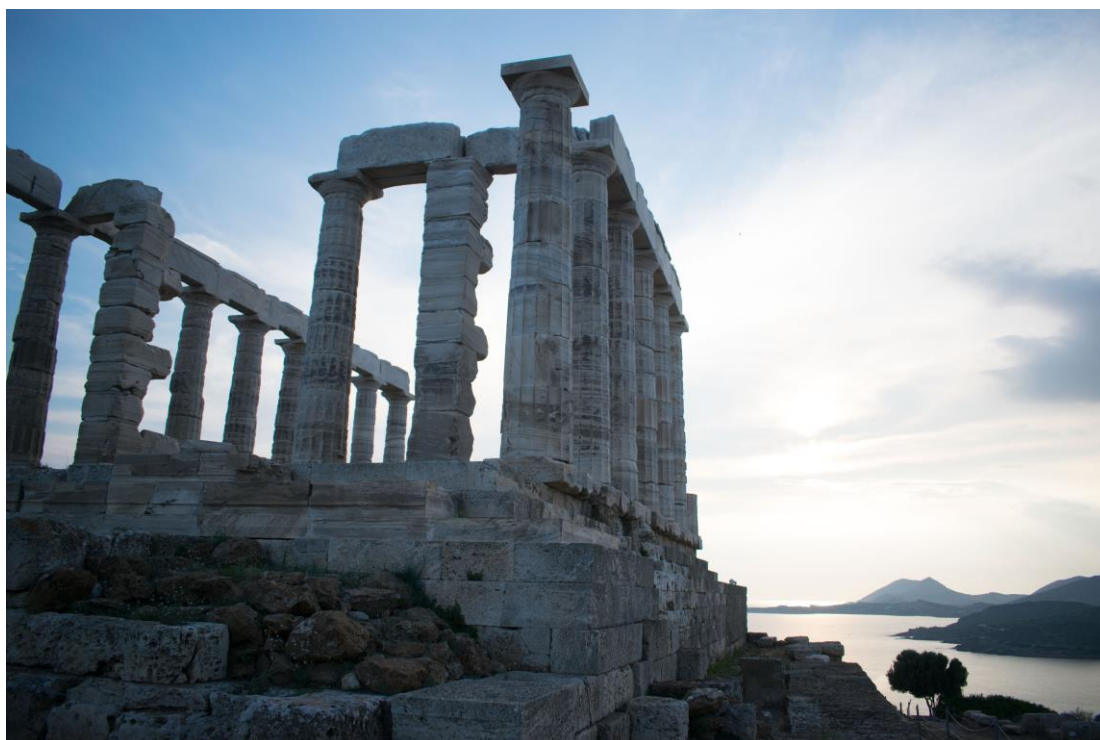
Ελλάδας και συνεπώς και του κόσμου. Το θέατρο φαίνεται να ξεκίνησε τη λειτουργία του στα τέλη της αρχαϊκής εποχής (τέλη του 6^{ου} π.Χ αι). Το κοίλον του θεάτρου δεν έχει το τυπικό ημικυκλικό σχήμα αλλά ελλειψοειδές, η δε ορχήστρα δεν είναι κυκλική, είναι όμως πιο μεγάλη από τις άλλες ορχήστρες των αρχαίων ελληνικών θεάτρων. Δύο κλίμακες το χωρίζουν σε τρεις ανισομεγέθεις κερκίδες. Η χωρητικότητά του ήταν γύρω στους 4.000 θεατές. Δυτικά της ορχήστρας σώζεται η βάση μικρού ναού αφιερωμένου στο Διόνυσο και μια αίθουσα, που λειτουργούσε σαν σκηνοθήκη. Στον ευρύτερο χώρο της περιοχής υπάρχουν επίσης μια νεκρόπολη (570 π.Χ.- τέλη 4^{ου} π.Χ. αι.), ο δωρικός ναός της Δήμητρας και Κόρης (τέλη του 5^{ου} π.Χ. αι.), αρχαίο βιομηχανικό χωριό και εργαστήρια και δύο μυκηναϊκοί θολωτοί τάφοι (Δερμάτης, 1994). Ολόκληρος ο λόφος του Θορικού έχει κηρυχθεί ως αρχαιολογικός χώρος από το 1957 (ΦΕΚ 184B/ 1957, περί κηρύξεως αρχαιολογικών χώρων Αττικής), ενώ το 1967 (ΦΕΚ 527B/ 1967) τα όριά του καθορίστηκαν πιο συγκεκριμένα και τέλος το 1994 (ΦΕΚ 927B/ 1994) ορίστηκαν και οι Ζώνες Προστασίας του αρχαιολογικού χώρου.



Εικόνα 3.5: Εναέρια άποψη του Αρχαίου Θεάτρου του Θορικού, στο βάθος διακρίνεται ο λόφος Βελατούρι (Πηγή: diazoma.gr)

Φυσικά ο δεύτερος αρχαίος Δήμος της περιοχής, αυτός του Σουνίου, έχει και αυτός λαμπρή σημασία και πολλά μνημεία ικανά να εκπροσωπήσουν αυτήν ακριβώς τη σημασία. Το πιο σπουδαίο αναμφισβήτητα είναι ο ναός του Ποσειδώνα, που στέκεται περήφανα στο νοτιότερο σημείο της Αττικής. Αν και ο Παρθενώνας θεωρείται το πρόσωπο της Αρχαίας Αθήνας, τον ίδιο τον ναό τον έβλεπαν μόνο οι ντόπιοι κάτοικοι. Αντιθέτως ο ναός του Ποσειδώνα θα μπορούσε να θεωρηθεί το πραγματικό πρόσωπο της Αθήνας, αφού αυτός ήταν ορατός σε κάθε διερχόμενο πλοίο από τα νερά του Αιγαίου. Πρόκειται λοιπόν για μια δήλωση κατοχής των νερών αυτών, μια δήλωση θαλάσσιας υπεροχής, κάτι που άλλωστε εμπεριέχει όλη την ουσία της

Αθηναϊκής Πολιτείας. Ο πρώτος ναός, που υπήρχε σε αυτή τη θέση είχε αρχίσει να κτίζεται στις αρχές του 5^{ου} αιώνα, αλλά δεν ολοκληρώθηκε, καθώς καταστράφηκε από τους Πέρσες εισβολείς το 480 π.Χ. Επί Περικλέους στα πλαίσια του ευρύτερου οικοδομικού του έργου κτίσθηκε ο νεώτερος ναός το 444 με 440 π.Χ. με διαστάσεις 31,12 m. επί 13,47 m. Ο Ναός είναι μαρμάρινος από κατάλευκο μάρμαρο του Λαυρίου, της περιοχής της Αγριλέζας και είναι δωρικός περίπτερος με έξι κίονες στις στενές πλευρές και δεκατρείς στις μακρές (με διπλή αρίθμηση των γωνιακών κίωνων). Το ύψος των κίωνων αυτών φτάνει τα 6,12 m και οι ραβδώσεις τους ανέρχονται σε δεκαέξι αντί του κανονικού είκοσι. Η εσωτερική ζωφόρος του ναού είχε σκηνές από Κενταυρομαχία, Γιγαντομαχία και άθλους του Θησέα. Οι κίονες που σώζονται είναι 9 στη νότια πλευρά και 6 στη βόρεια. Παραπλήσια του ναού του Ποσειδώνα βρίσκεται ο ναός της Αθηνάς της Σουνιάδας, ένας ναός ιωνικού ρυθμού, που χτίστηκε λίγο πριν τον Πελοποννησιακό Πόλεμο. Ο σηκός του έχει διαστάσεις 15,6 X 11,14 m. Είχε την αρχιτεκτονική ιδιομορφία, να είναι ημιπερίπτερος ναός, δηλαδή είχε 10 κίονες στα ανατολικά και 13 στα νότια του σηκού και από έναν μεταξύ της βορειοανατολικής και νοτιοδυτικής παραστάδας και του αντίστοιχου ακραίου κίονα. Τέλος φυσικά στο ακρωτήριο υπήρχε οχυρωμένος οικισμός, μέρος του οποίου αποτελούσε ο ναός του Ποσειδώνα. Οι Αθηναίοι είχαν χτίσει πολυγωνικό τείχος στα τέλη του 6^{ου} αι. π.Χ., το οποίο και ενίσχυσαν το 413 π.Χ. στα πλαίσια του Πελοποννησιακού Πολέμου. Το τείχος αυτό είχε μήκος περί τα 400 m. και 11 ορθογωνικούς πύργους. Στην αρχαιότητα η είσοδος του φρουρίου ήταν νότια, χαμηλά με τον κεντρικό δρόμο να ανηφορίζει προς τον ναό. Δεξιά και αριστερά του δρόμου υπήρχαν κτίσματα όπως ιερά του Ασκληπιού, του Απόλλωνα, της Πόντιας Αφροδίτης, καθώς και καταλύματα της φρουράς και κατοικίες των Σουνιέων δημοτών (Δερμάτης, 1994). Αξίζει τέλος να αναφερθεί ότι οι επισκέπτες του αρχαιολογικού χώρου ανέρχονται σε 200.000 ετησίως (Μπελαβίλας, 2015). Ο χώρος του ακρωτηρίου του Σουνίου κηρύχθηκε ως αρχαιολογικός χώρος αρχικά το 1925 (ΦΕΚ 107Α/1925) και τα όριά του ορίστηκαν ξανά το 1957 (ΦΕΚ 184Β/ 1957, περί κηρύξεως αρχαιολογικών χώρων Αττικής) και η περιοχή γύρω από το ακρωτήριο Τοπίο Φυσικού Κάλλους και Ιστορικού Τόπου το 1979 (ΦΕΚ 767Β/ 1979).



Εικόνα 3.6: Η εμπρόσθια όψη του Ναού του Ποσειδώνα στο Σούνιο, στο βάθος διακρίνεται ο Αργοσαρωνικός Κόλπος

Για την ολοκλήρωση της περιγραφής του αρχαίου ιστορικού περιβάλλοντος της Λαυρεωτικής πρέπει να συμπεριληφθούν τα αρχαία μεταλλεία και μεταλλευτικές εγκαταστάσεις. Ενδεικτικά για τον ορυκτό πλούτο της περιοχής αναφέρεται πως έχουν ανακαλυφθεί 260 είδη ορυκτών και ορισμένα δεν απαντώνται σε κανένα άλλο μέρος της γης, όπως ο Σερπιερίτης και ο Λαυριονίτης. Παρόλαυτα οι αρχαίοι ενδιαφέρονταν για τον γαληνίτη και τον κερουσίτη, τα μεταλλεύματα δηλαδή αργυρούχου μόλυβδου από τα οποία θα μπορούσαν να πάρουν τον άργυρο και δευτερευόντως τον μόλυβδο. Η αιτία, που ήθελαν τον μόλυβδο, είναι ότι τον χρησιμοποιούσαν σε δομικές κατασκευές όπως στους συνδέσμους, που συγκροτούσαν τους λίθους των κτιρίων. Ιδιαίτερα σημαντικό να διευκρινιστεί είναι ότι τα μεταλλεία αποτελούσαν ιδιοκτησία της πόλης κράτους της Αθήνας και στον αθηναϊκό λαό, τα οποία στη συνέχεια η πόλη τα μίσθωνε σε ιδιώτες για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Όλη η Λαυρεωτική είναι κατάμεστη από τα έργα της αρχαίας μεταλλευτικής τεχνικής τα περισσότερα των οποίων σώζονται στο εσωτερικό της, στο κέντρο του Εθνικού Δρυμού στις θέσεις Συντερίνα, Δημολιάκι, στην Καμάριζα, Σούριζα, Αγ. Τριάδα, Έλαφο, Μεγάλα Πεύκα και Αγριλέζα. Τα πλυντήρια, στα οποία πήγαιναν το τριμμένο μέταλλευμα, ήταν δύο ειδών, τα επίπεδα και τα μεταγενέστερα ελικοειδή. Τα ελικοειδή ήταν κυκλικές μαρμάρινες κατασκευές μεγάλου μήκους με μια κεντρική δεξαμενή τροφοδοσίας νερού και συνεχόμενες ελλειψοειδείς κοιλάτες, που κατέληγαν πάλι σε μια δεξαμενή για την ανακυκλοφορία του νερού. Τέτοιου είδους έχουν εντοπιστεί 3, ένα στη θέση Μπερτσέκο, ένα στα Μεγάλα Πεύκα και ένα στο Δημολιάκι. Στην κοιλάδα της Σούριζας υπάρχουν πλήθος εγκαταστάσεων

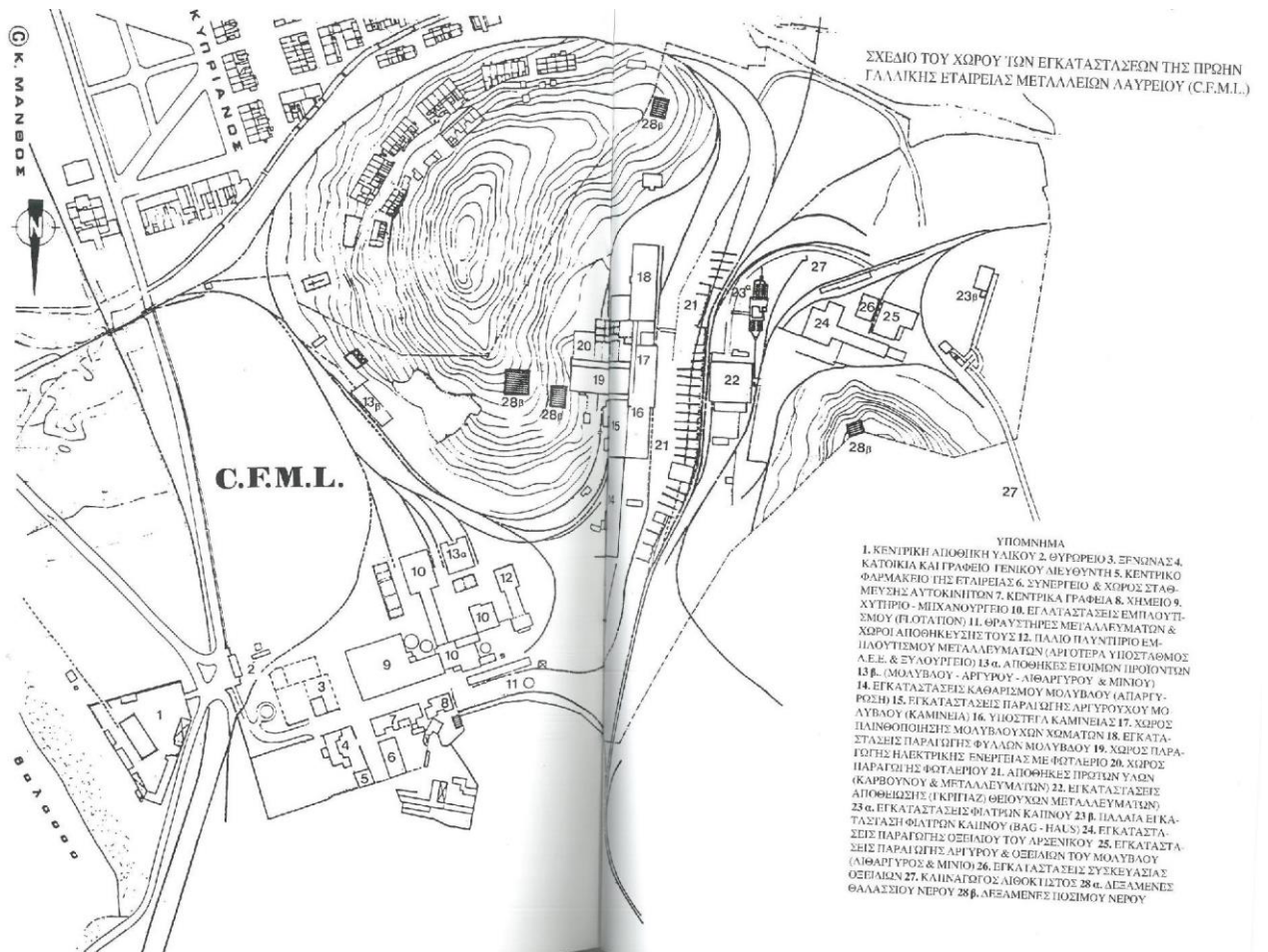
πλυντηρίων, δεξαμενών, κατοικιών, ιερών, φρεάτων και στοών της κλασικής περιόδου. Η πυκνότητα αυτή των εγκαταστάσεων σημαίνει ότι ο χώρος ήταν ένα από τα πιο δυναμικά εργοτάξια της περιοχής. Το πιο εντυπωσιακό εργοτάξιο είναι το Ασκληπιακόν, στην άκρη της κοιλάδας της Σούριζας. Αποτελείται από τέσσερα συγκροτήματα κάθε ένα γύρω από ένα πλυντήριο, δεξαμενές νερού, αποθήκες εμπλουτισμένου μεταλλεύματος, κατοικίες, ανδρώνα και λουτρά. Τα πλυντήρια και οι εν γένει εγκαταστάσεις χρονολογούνται στα μέσα του 4^{ου} αι. π.Χ (Δερμάτης, 1994). Η περιοχή περί της Αγριλέζας χαρακτηρίστηκε αρχαιολογικός χώρος το 1957 (ΦΕΚ 184B/ 1957, περί κηρύξεως αρχαιολογικών χώρων Αττικής).



Εικόνα 3.7: Αποψη του αρχ. χώρου Ασκληπιακόν στη Σούριζα, στο κέντρο διακρίνεται δεξαμενή νερού

Πυρήνας του ιστορικού- πολιτιστικού περιβάλλοντος της σύγχρονης εποχής της πόλης είναι οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις μέσα και γύρω από αυτή, καθώς αυτές ήταν που, όσον αφορά τη δεύτερη φάση της ιστορίας της περιοχής, σφυρηλάτησαν την ταυτότητα του Λαυρίου. Η πληρότητα και η ενότητα του δικτύου των εγκαταστάσεων δημιουργούν εξαιρετική εντύπωση κατά τον Stuart Smith γραμματέα της Διεθνούς Επιτροπής για τη διάσωση της Βιομηχανικής Κληρονομιάς (TICCIH) και διευθυντή του Μουσείου Ironbridge του Λονδίνου. Κι αν ο πυρήνας είναι οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις, τότε ο πυρήνας αυτών είναι το συγκρότημα της Γαλλικής Εταιρίας στον Κυπριανό, νυν Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου, του οποίου τα κτίρια και ο μηχανολογικός εξοπλισμός έχουν σωθεί στο μεγαλύτερο μέρος τους. Ο ενιαίος χώρος έχει έκταση 245.000 τ.μ. με 41 κτίρια. Αριστερά της κύριας εισόδου υπάρχει ο ξενώνας και δεξιά η κατοικία του διευθυντή, κτίρια που

έχουν το χαρακτηριστικό κυβικό περίγραμμα του νεοκλασικισμού. Έξω από το κυρίως εργοστασιακό συγκρότημα προς τα ανατολικά είναι τα κτίρια, που χρησίμευαν σαν αποθήκες. Σε επαφή με την κατοικία του διευθυντή ήταν το κεντρικό φαρμακείο, δίπλα με το οποίο ήταν το χημείο. Από την απέναντι πλευρά του δρόμου βρισκόταν το χυτήριο, το σιδηρουργείο με τα καμίνια του, το μηχανουργείο, οι νεώτερες εγκαταστάσεις εμπλουτισμού με επίπλευση και το λεβητοποιείο. Στον ίδιο χώρο δυτικότερα υπάρχει ένα δεύτερο συγκρότημα που ήταν ο κύριος χώρος καμινείας. Μπροστά και ανατολικά από τις εγκαταστάσεις αυτές ήταν τα υπόστεγα της καμίνου. Νότια δε, υπήρχαν τα κτίρια της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Τα βιομηχανικά κτίρια έχουν κατασκευασθεί με κριτήριο τη λειτουργικότητα βεβαίως χωρίς όμως να τους λείπει η καλαισθησία (Δερμάτης, 1994). Τα κτίρια αυτά πλέον είναι εργοστάσια πολιτισμού και εκπαίδευσης, αφού οι μαθητές που τα επισκέπτονται ετησίως είναι άνω των 7000, ενώ από το 1997 μέχρι και σήμερα έχουν γίνει στον χώρο αυτό, που διαθέτει και υπαίθριο θέατρο, περί τις 170 πολιτιστικές εκδηλώσεις (Μπελαβίλας, 2015). Το βιομηχανικό συγκρότημα της πρώην Γαλλικής Εταιρίας Λαυρίου μαζί με τον μηχανολογικό εξοπλισμό κηρύχθηκαν διατηρητέα το 1992 (ΦΕΚ 293B/ 1992) με την συμπλήρωση άλλων επτά κτιρίων μέσα στο συγκρότημα το 1997 (ΦΕΚ 884Δ/ 1997). Τα κτίρια αυτά στο σύνολό τους προστατεύονται και από την ΥΑ 85766/6244 (ΦΕΚ 1260Δ/ 1993), που εγκρίνει το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Λαυρίου.



Εικόνα 3.8: Σχέδιο χώρου εγκαταστάσεων της Πρώην Γαλλικής Εταιρείας Μεταλλείων Λαυρίου (Πηγή: Δερμάτης, 1994)

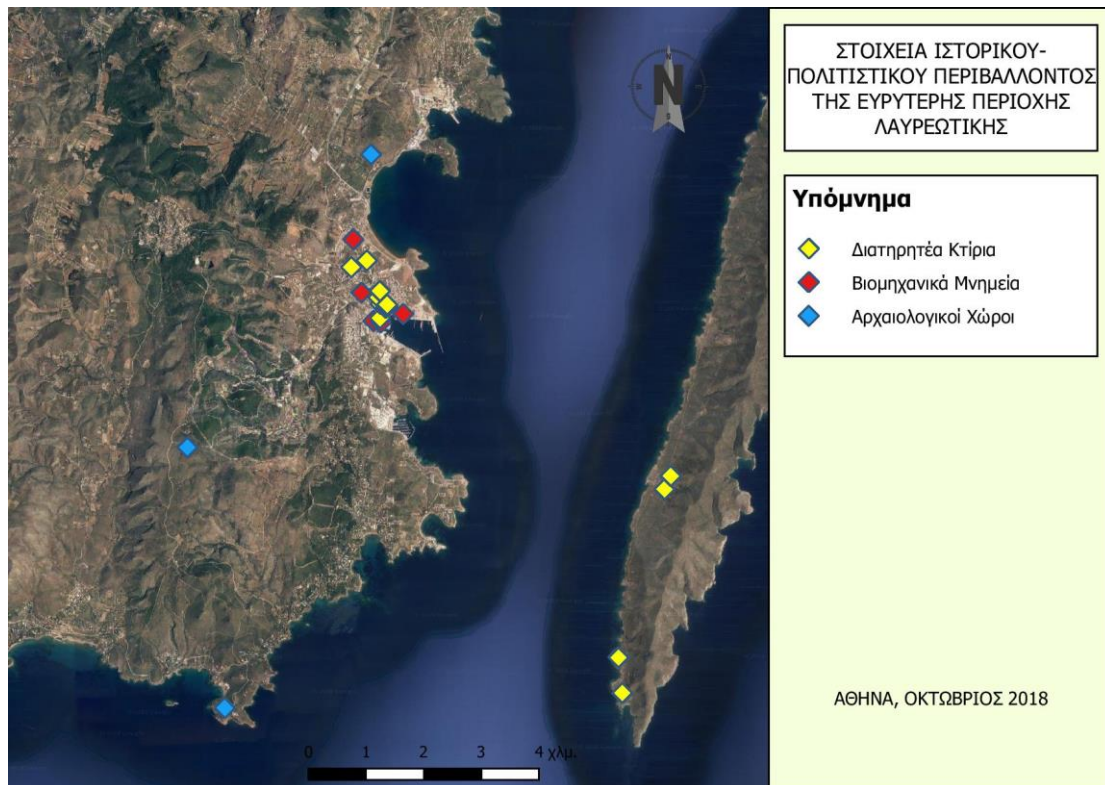
Το ιστορικό- πολιτιστικό περιβάλλον παίρνει σάρκα μέσα στην πόλη μέσω των πολυάριθμων ιστορικών κτιρίων, συνοικιών και μνημείων της, όλα μαζί διαμορφώνοντας μια πολύ γλαφυρή εικόνα. Η αρχή ίσως είναι αρμόζουσα να γίνει από το δημαρχείο της πόλης, το οποίο είναι πρώτο κτίριο του Νεώτερου Λαυρίου (1864), που χρησίμευε ως κατοικία και γραφεία της διεύθυνσης της ξένης και της Ελληνικής Εταιρείας και κηρύχθηκε ως διατηρητέο το 1981 (ΦΕΚ 455Β/ 1981). Στη συνέχεια υπάρχουν τα βιομηχανικά κτίρια όπως το μηχανουργείο, κτίριο στο οποίο η εταιρία κατασκεύαζε μηχανήματα και εξαρτήματα προς αντικατάσταση των φθαρμένων, το κτίριο του ρολογιού στο λιμάνι, το Μεταλλοπλύσιο, που κτίστηκε το 1873 και σήμερα σώζονται μόνο οι δύο όψεις, οι οποίες είναι κτισμένες με εκτεθειμένη πλινθοδομή και έχουν ανοίγματα αψιδωτά με ημικυκλικά τόξα, όλα κηρυχθέντα διατηρητέα επίσης το 1981. Επίσης βιομηχανικό μνημείο είναι και η σιδερένια Γαλλική Σκάλα φορτοεκφόρτωσης στο βόρειο τμήμα του λιμανιού κατασκευασμένη το 1888 και κηρυχθείσα διατηρητέα το 1987 (ΦΕΚ 1241Δ/ 1987). Ενδιαφέροντα είναι τα κτίρια του Αττικού Σιδηρόδρομου στην πλατεία Ηρώων, τα οποία είναι ο ξενώνας των υπαλλήλων, το καφενείο του σταθμού και ο σταθμός κηρυχθέντα διατηρητέα το 1996 (ΦΕ85Β/ 1996). Παρ' όλα αυτά ο πλούτος του

πολιτιστικού περιβάλλοντος δεν περιορίζεται στα βιομηχανικά κτίρια. Πλήθος αξιόλογων κτιρίων αστικής λειτουργίας καταδεικνύουν τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα της πόλης και της κοινωνίας της. Τα ψαράδικα στο κέντρο της πόλης είναι ανατολικά του νότιου τμήματος της κεντρικής πλατείας. Κατασκευάστηκαν το 1885 και χαρακτηρίζονται από αρμονία στη μορφολογική έκφραση και στη λειτουργική της φύση. Σε κεντρικό σημείο της πλατείας Ηρώων Πολυτεχνείου βρίσκεται το παλαιό δημαρχείο, νυν ΚΕΠ, ένα διώροφο γωνιακό κτίριο με ενδιαφέροντα νεοκλασικά στοιχεία, ενώ στο βόρειο άκρο της βρίσκονται τα δίδυμα κτίρια του Α΄ Δημοτικού Σχολείου, το μεν ήταν αρρένων και το δε θήλεων, κτισμένα το 1901. Κοντά στην είσοδο της πόλης βρίσκεται το ιστορικό κτίριο της Ευτέρπης, κατασκευασμένο το 1893 με μια υπέροχη τοιχογραφημένη οροφή. Το κτίριο αυτό φιλοξενεί μνήμες πολιτισμού, μουσικής παράδοσης και χορού, αφού σε αυτό διοργανώνονταν θρυλικές χοροεσπερίδες και στέγαζε την δημοτική φιλαρμονική. Τα προαναφερθέντα τέσσερα κτίρια κηρύχθηκαν διατηρητέα το 1981 (ΦΕΚ 455Β/ 1981). Επίσης στην είσοδο της πόλης βρίσκεται ο εργατικός οικισμός του Κυπριανού με τις κατοικίες των μεταλλωρύχων και αποτελεί τον πρώτο αμιγή εργατικό οικισμό στην Ελλάδα κτισμένο από την Εταιρία το 1876, ενώ κηρύχθηκε διατηρητέος το 1995 (ΦΕΚ 558Β/ 1995) (Δερμάτης, 1994), ενώ έχει κηρυχθεί και παραδοσιακό τμήμα του οικισμού του Λαυρίου και έχουν καθοριστεί ειδικοί όροι και περιορισμοί στη δόμηση (ΦΕΚ 473Δ/ 2001). Τα αξιόλογα κτίρια της πλατείας, ο παλαιός σταθμός του τρένου, καθώς και ο οικισμός του Κυπριανού προστατεύονται επίσης και από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Λαυρίου του 1993 (ΦΕΚ 1260Δ/ 1993). Συνολικά διάσπαρτα μέσα σε όλο το ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης έχουν κηρυχτεί 118 κτίρια ως διατηρητέα (ΦΕΚ 576Δ/ 1998). Τέλος η Μακρόνησος δεν θα μπορούσε να μην αποτελεί τμήμα του ιστορικού τοπίου της ευρύτερης περιοχής. Το νησί αυτό συνδέθηκε με τις μελανότερες στιγμές της ελληνικής ιστορίας, αφού χρησιμοποιήθηκε ως χώρος κράτησης και τόπος εξορίας πολιτικών αντιφρονούντων στο πλαίσιο του Εμφύλιου Πολέμου. Υπολογίζεται πως το 1947 είχε 10.000 κρατουμένους, το 1948 20.000, ενώ συνολικά πέρασαν περί τους 60.000 ανθρώπους. Σήμερα έχουν μείνει πολλά κτίρια από εκείνη την περίοδο και το νησί κηρύχθηκε ως ιστορικός τόπος το 1989 (Δερμάτης, 1994).



Εικόνα 3.9: Εμπρόσθια άποψη του Δημαρχείου του Λαυρίου (Πηγή: lavreotiki.gr)

Οι περιοχές του Κυπριανού, του Νυχτοχωρίου- Αγίας Παρασκευής, του κέντρου και της παραλίας έχουν όλες χαρακτηριστεί ως παραδοσιακά τμήματα του οικισμού του Λαυρίου και έχουν καθοριστεί ειδικοί όροι και περιορισμοί στη δόμηση (ΦΕΚ 473Δ/2001). Γίνεται επίσης υπενθύμιση ότι με την Υ.Α. ΑΙ/Φ02/30896/1243 (ΦΕΚ 852 Β'/03-09-1980) το σύνολο της περιοχής Λαυρεωτικής κηρύχθηκε ως Τοπίο Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους και Ιστορικός Τόπος, απόφαση που αναγνωρίζει την αξία του ιστορικού- πολιτιστικού περιβάλλοντος ολόκληρης της περιοχής.



Εικόνα 3.10: Χάρτης Στοιχείων Ιστορικού- Πολιτιστικού Περιβάλλοντος Ευρύτερης Περιοχής Λαυρεωτικής

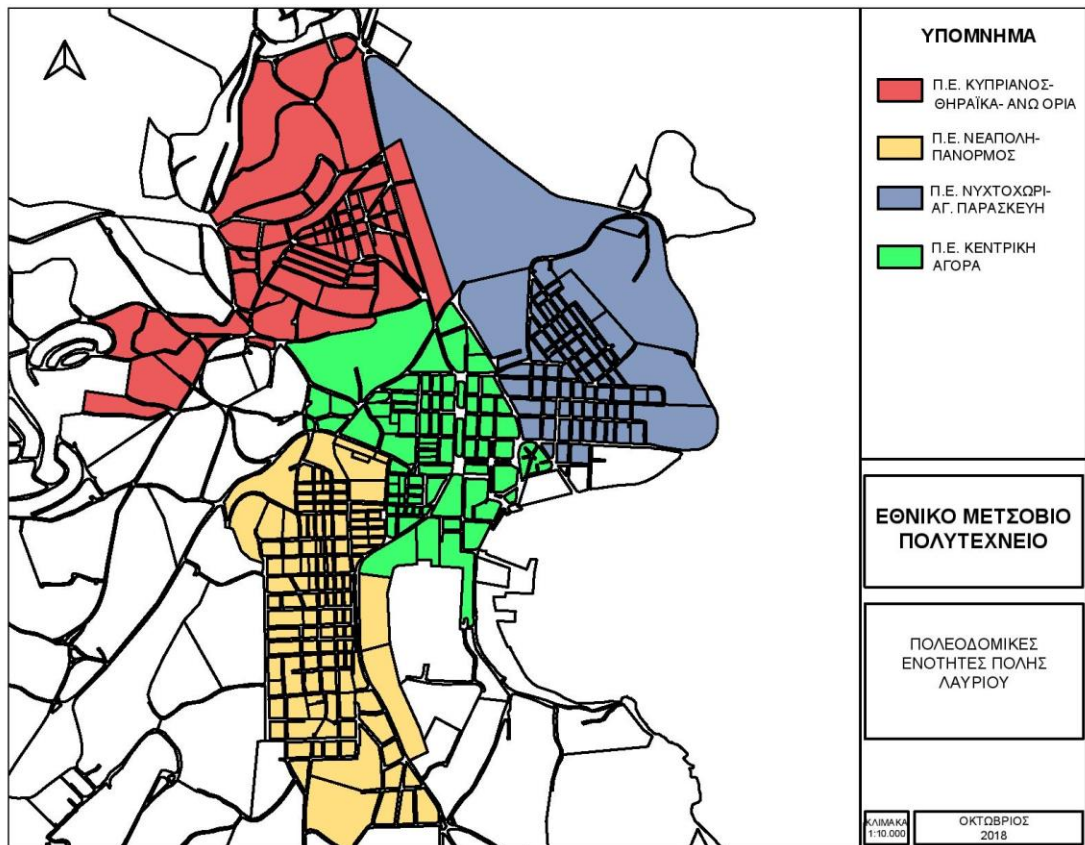
3.3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ- ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΟΜΗΣΗΣ

Ο οικισμός του Λαυρίου, που αποτελεί έδρα του Καλλικρατικού Δήμου Λαυρεωτικής καθώς και κέντρο της Δημοτικής Ενότητας Λαυρεωτικής, απαρτίζεται από 4 πολεοδομικές ενότητες- γειτονιές.

Αυτές ορίστηκαν στο αρχικό Γ.Π.Σ. του οικισμού Λαυρίου του Δήμου Λαυρεωτικής, που εγκρίθηκε το 1993 με την Υ.Α. 85766/6244/16-9-93 (ΦΕΚ 1260Δ/1993) και είναι το Νυκτοχώρι – Αγ. Παρασκευή, η Νεάπολη – Πάνορμος, η Κεντρική Αγορά και ο Κυπριανός – Θηραϊκά – Άνω Όρια.

Πολεοδομικές Ενότητες	Έκταση (Ha)
1 ^η Π.Ε. Κεντρική Αγορά	35,97
2 ^η Π.Ε. Νεάπολη- Πάνορμος	44,05
3 ^η Π.Ε. Κυπριανός- Θηραϊκά- Άνω Όρια	26,06
4 ^η Π.Ε. Νυκτοχώρι- Αγ. Παρασκευή	32,37

Table 3.1: Έκταση Π.Ε. πόλης Λαυρίου (ΦΕΚ 1260Δ/ 1993)

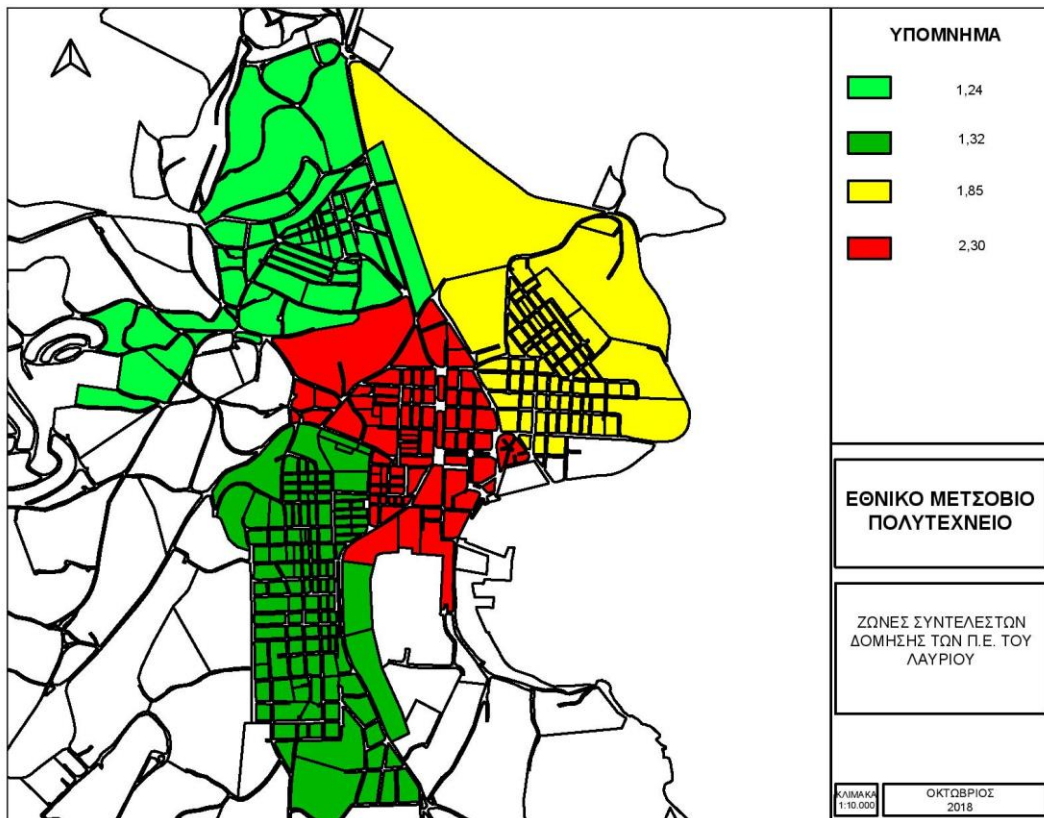


Εικόνα 3.11: Χάρτης Πολεοδομικών Ενοτήτων Λαυρίου, (ο αρχικός χάρτης είχε διαστάσεις Α4)

Στο Γ.Π.Σ. της πόλης διατυπώνονται επίσης ο μέσος συντελεστής δόμησης της κάθε Π.Ε. και η μέση πυκνότητα κατοίκων/Ha, (ο μ. συντελεστής δόμησης και πυκνότητα του Νυκτοχωρίου- Αγ. Παρασκευής τροποποιήθηκαν το 1995 (ΦΕΚ 374Δ/ 1995)):

Πολεοδομικές Ενότητες	Μέσος Συντελεστής Δόμησης	Μέση Πυκνότητα (Κατ/Ha)
Νυκτοχώρι- Αγ. Παρασκευή	1,85	175
Νεάπολη- Πάνορμος	1,32	147
Κεντρική Αγορά	2,30	227
Κυπριανός- Θηραϊκά- Άνω Όρια	1,24	190

Table 3.2: Μέσος Συντ. Δόμησης και Πυκνότητα Π.Ε. πόλης Λαυρίου



Εικόνα 3.12: Χάρτης Ζωνών Συντελεστών Δόμησης των Π.Ε. του Λαυρίου, (ο αρχικός χάρτης είχε διαστάσεις Α4)

Παρατηρείται μια αντίθεση μεταξύ του Κυπριανού- Θηραϊκών- Άνω Ορίων και Νεάπολης- Πάνορμου με την Κεντρική Αγορά και το Νυκτοχώρι- Αγ. Παρασκευή όσον αφορά τους συντελεστές δόμησης με το κέντρο και την Αγία Παρασκευή να έχουν αρκετά υψηλότερους από ότι τις άλλες δύο. Αυτό δηλώνει ότι η κεντρική αγορά προφανώς αλλά και η Αγία Παρασκευή, έχουν ένα πιο κεντρικό χαρακτήρα από τις άλλες γειτονιές, οι οποίες ίσως και λόγω της μεγαλύτερή τους απόσταση από το κέντρο να έχουν αποκτήσει εν μέρει αυτό τον ρόλο προαστίων.

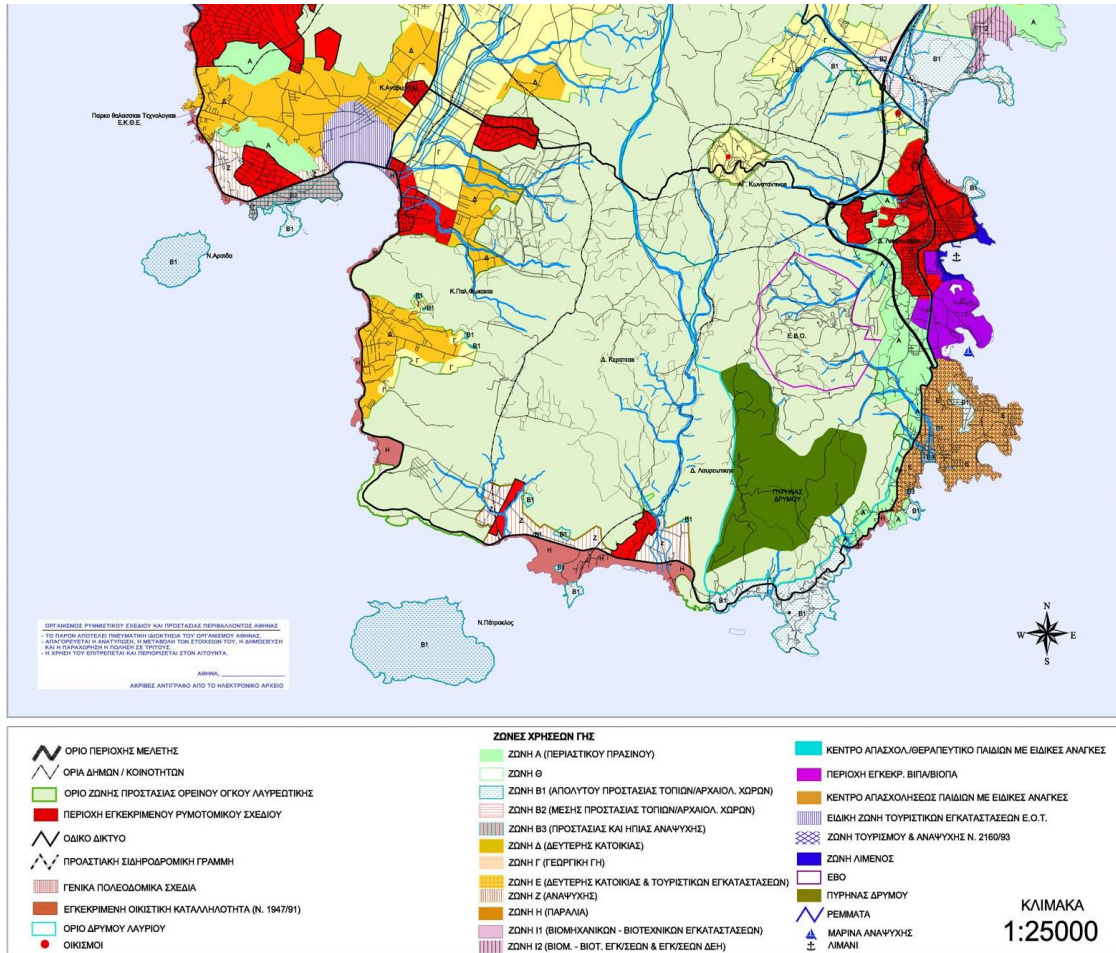
Η πυκνότητα μιας περιοχής αποτελεί αποτέλεσμα πολλών παραγόντων και ακολουθεί συχνά την αυθαίρετη και ανοργάνωτη ιδιωτική πρωτοβουλία. Συνήθως καθορίζεται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής (αρχαιολογικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος, ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής, χρήσεων γης) προσδιορίζει όμως και η ίδια την ταυτότητα αυτής της περιοχής (π.χ. υψηλή πυκνότητα οδηγεί στη μείωση του εύρους των μετακινήσεων αλλά από την άλλη ενδέχεται να επιβαρύνει τους όρους διαβίωσης των κατοίκων). Συναρπαστικό τέτοια παράδειγμα ιδιαίτερης περίπτωσης πυκνότητας μιας περιοχής μέσα στον αστικό ιστό του Λαυρίου είναι η γειτονιά Θηραϊκά στην Πολεοδομική Ενότητα του Κυπριανού- Θηραϊκών- Άνω Ορίων. Πρόκειται για τα σπίτια των μεταναστών, που προέρχονταν από τη Σαντορίνη και που έφεραν μαζί τους την τεχνοτροπία δόμησης οικισμών του νησιού τους. Το αποτέλεσμα ήταν να δημιουργηθεί ένα σύμπλεγμα κατοικιών υψηλής πυκνότητας,

μέσα στο οποίο δημιουργήθηκαν καλντερίμια και στενάκια. Αποτελεί την καλύτερη έκφραση του πως τα ιδιαίτερα ιστορικά χαρακτηριστικά ενός τόπου, στη συγκεκριμένη περίπτωση ενός τόπου υποδοχής μεταναστών, μπορούν να επηρεάσουν το ίδιο το οικιστικό περιβάλλον του.

3.4 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

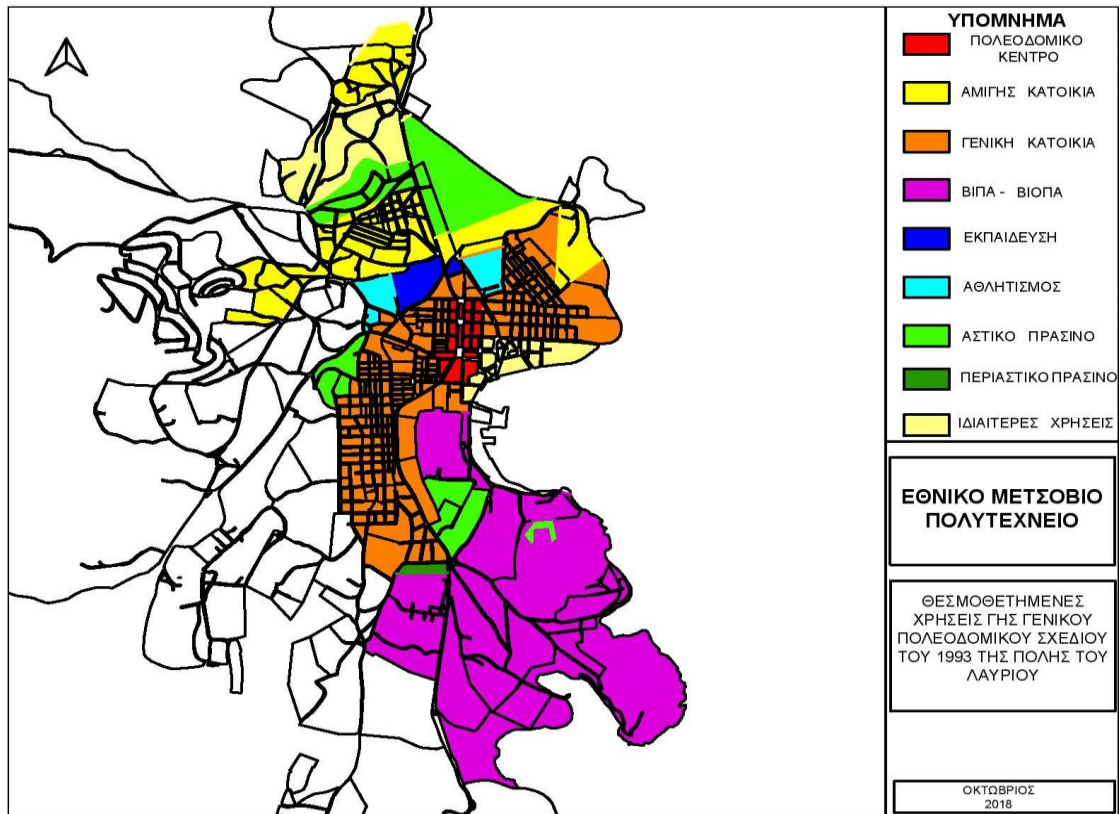
Οι χρήσεις γης σε μια πόλη ή σε ένα τμήμα της είναι από τα πλέον καθοριστικά στοιχεία της πολεοδομικής πρακτικής και σημαντικό τμήμα του κάθε σχεδίου οποιασδήποτε κλίμακας (από τη χωροταξική έως και το επίπεδο της γειτονιάς). Στο παρελθόν στην Ελλάδα, καθώς και σε πλήθος άλλων χωρών έως και σήμερα, το σχέδιο χρήσεων γης (land use plan) αποτελούσε ή αποτελεί αυτοτελές έργο, για την πολεοδομική οργάνωση των περιοχών και τη γεωγραφική κατανομή των αστικών λειτουργιών. Συντάσσεται στις μελέτες τύπου ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ενώ αποτελεί συστατικό στοιχείο όλων των μελετών, που οφείλουν να συνεξετάσουν την πολεοδομική λειτουργία μιας περιοχής. Για παράδειγμα, όταν ζητείται η ανάλυση της κυκλοφοριακής κατάστασης μιας περιοχής, ο μελετητής θα πρέπει να αναλύσει, μεταξύ άλλων και τις χρήσεις γης. Γενικά, οι χρήσεις γης συγκροτούν τη λειτουργική δομή μιας πόλης, οργανώνουν την κοινωνική ζωή, επηρεάζουν την αισθητική του δομημένου χώρου, διαμορφώνουν τις συνθήκες εκμετάλλευσης της γης, επηρεάζουν σημαντικά τις αξίες γης και την ασφάλεια στον οικιστικό ιστό, διαμορφώνουν το πλέγμα των αστικών μετακινήσεων και τις περιβαλλοντικές συνθήκες στο χώρο (Σιόλας *et al.*, 2015).

Οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης στην εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών περιοχή του Δήμου Λαυρεωτικής καθορίστηκαν με το Π. Δ/γμα της 17-02-1998 (ΦΕΚ 125 Δ'/27-2-1998) "Καθορισμός χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προ του έτους 1923 περιοχή χερσονήσου Λαυρεωτικής (Ν. Αττικής)"



Εικόνα 3.13: Χάρτης Χωροταξικής Διάρθρωσης Χρήσεων Γης της Δ.Ε. Λαυρεωτικής του 1998

Στον χάρτη αυτόν διακρίνονται και τα όρια της θεσμοθετημένης περιοχής του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Υ.Α. 85766/6244/16-9-93 (ΦΕΚ 1260Δ/1993)) της πόλης του Λαυρίου.



Εικόνα 3.14: Χάρτης Θεσμοθετημένων Χρήσεων Γης Γ.Π.Σ. 1993 (και των τροποποιήσεών του) της πόλης του Λαυρίου

Αξίζει να παρατηρηθεί η χωρική διάρθρωση κάποιων βασικών τομέων των υφιστάμενων χρήσεων γης της πόλης του Λαυρίου, ώστε να αποκρυπτογραφηθεί σε δεύτερο επίπεδο ο τρόπος οργάνωσης του αστικού χώρου, αφού, όπως προαναφέρθηκε, οι χρήσεις γης είναι ο σκελετός της λειτουργικής δομής της κάθε πόλης. Αρχικά η κατοικία αποτελεί την κύρια χρήση στην πόλη, όπως άλλωστε είναι φυσικό και συμβαίνει συνήθως σε κάθε πόλη. Η Π.Ε. Κυπριανού- Θηραϊκών- Άνω Οριών έχει θεσμοθετημένη αμιγή κατοικία και οι Π.Ε. Νεάπολης- Πανόρμου και Νυκτοχωρίου- Αγίας Παρασκευής έχουν θεσμοθετημένη γενική κατοικία. Κοινό χαρακτηριστικό και των τριών συνοικιών είναι πως στο εσωτερικό τους εμφανίζεται σχεδόν κατά αποκλειστικότητα η κατοικία, για αυτό άλλωστε και υπάρχει ενισχυμένο το αίσθημα της γειτονιάς, το οποίο βέβαια είναι πολύτιμο συστατικό για μια κοινωνικά υγιή πόλη, αλλά αυτή η μονομέρεια ενέχει κιόλας κινδύνους, που θα εξεταστούν αργότερα.

Οι υπηρεσίες συγκεντρώνονται στο κέντρο και στην περιοχή του λιμανιού, όπως το Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ), η Δημοτική Επιχείρηση Ύδρευσης, Αποχέτευσης και Τηλεθέρμανσης Λαυρεωτικής (ΔΕΥΑΤΗΛ), το τοπικό υποκατάστημα του Ίδρυματος Κοινωνικών Ασφαλίσεων (ΙΚΑ), το τμήμα Αλλοδαπών, ο Πυροσβεστικός Σταθμός, το Δημαρχείο με εξαίρεση το Ειρηνοδικείο, το Υποθηκοφυλακείο και το Αστυνομικό Τμήμα, τα οποία βρίσκονται στην Αγία

Παρασκευή. Συνεπώς αυτή η χρήση γης συνδέεται οπωσδήποτε με κεντρική χωρική τοποθέτηση συνεισφέροντας αρνητικά στον πρωινό φόρτο, αυτού του ήδη επιβαρυσμένου τμήματος της πόλης.

Οι βιομηχανικές χρήσεις συνορεύουν με τα νότια τμήματα του αστικού ιστού, με ορισμένη ζώνη πρασίνου στη μία από τις πλευρές επαφής. Το Επιχειρηματικό Πάρκο Λαυρίου (ΒΙΠΑ- ΒΙΟΠΑ): με το Γ.Π.Σ. Λαυρίου του 1993 (Κ.Υ.Α. 85766/6244/16-09-93, ΦΕΚ 1260 Δ'/05-10-93) καθορίστηκε περιοχή χρήσεων βιομηχανίας – βιοτεχνίας σύμφωνα με το άρθρο 5 του Π.Δ. 23-2-1987 (ΦΕΚ 166 Δ'). Η τροποποίηση του Γ.Π.Σ. του 2006 (Υ.Α. 20548/16-05-06, ΦΕΚ 456 Δ'/24-05-06) χαρακτήρισε την περιοχή ως «ΒΙ.ΠΑ. προς εξυγίανση» και επέτρεψε επιπλέον χρήσεις πολεοδομικού κέντρου και τουρισμού – αναψυχής, σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 8 του ίδιου Π.Δ/τος, περί χρήσεων γης. Οι μη βιομηχανικές χρήσεις χωροθετήθηκαν στην παράκτια ζώνη και σε ποσοστό 40% του συνόλου της περιοχής και εξειδικεύτηκαν σε πολεοδομική μελέτη, που εκπονήθηκε. Η τροποποίηση του ΓΠΣ του έτους 2006, όρισε επίσης μέσο συντελεστή δόμησης 1,3 με εξειδίκευση κατά χρήση σύμφωνα με το άρθρο 18 του Ν. 2508/97, ενώ ειδικά για τις τουριστικές εγκαταστάσεις όρισε σ.δ.=0,6. Στη συνέχεια, η τροποποίηση του ΓΠΣ, του έτους 2009 (Υ.Α.11489/13-03-09) περιόρισε τις χρήσεις σε κατοικία, διοίκηση, ξενοδοχεία και τουριστικές εγκαταστάσεις, εμπορικά καταστήματα και καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών, εμπορικές εκθέσεις, εστιατόρια, αναψυκτήρια, κέντρα διασκέδασης – αναψυχής, χώρους συνάθροισης κοινού και αθλητικές εγκαταστάσεις. Ο μέσος σ.δ. διαφοροποιήθηκε σε 0,8 για την εκτός σχεδίου περιοχή και 1,3 για την εντός σχεδίου. Η τροποποίηση του ΓΠΣ, του έτους 2009 ακυρώθηκε από το ΣΤΕ, γιατί δεν προηγήθηκε Περιβαλλοντική Μελέτη. Από τη ζώνη αυτή το τμήμα της, που είναι σε επαφή με το λιμάνι, είναι εντός σχεδίου. Πρόκειται για μια περιοχή, εκ της οποίας τα 120 στρέμματα είναι εντός σχεδίου, το τμήμα εκείνο που είναι σε επαφή με το λιμάνι και όπου υπάρχουν οι εγκαταστάσεις της πρώην Κλωστοϋφαντουργίας «Αιγαίον». Σήμερα ένα κομμάτι τους έχει αξιοποιηθεί, καθώς άνοιξε εκεί ένα Jumbo, εστιατόρια και άλλοι εμπορικοί χώροι. Δίπλα τους όμως συνεχίζεται η αποσύνθεση στα ερείπια της Αιγαίον. Στην υπόλοιπη ζώνη δραστηριοποιούνται επιχειρήσεις όπως η Olympic Marine, μια νέα και σύγχρονη μαρίνα η οποία διαθέτει 680 θέσεις, ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα, 700 θέσεις διαχείμασης σκαφών, ανέσεις και πολλαπλές παροχές με χαρακτηριστική αυτή της παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων από τα ελλειμενιζόμενα σκάφη (*Olympic Marine*), η Υαλοδομή Μαυρόπουλος, εταιρεία παραγωγής υαλοπινάκων, η New Naval, εταιρεία κατασκευής και εμπορίου ειδών προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος και η εταιρεία φαρμάκων Βιοκσμος. Η δεύτερη περιοχή με βιομηχανική χρήση είναι η περιοχή ιδιοκτησίας της Ε.Β.Ο., που βρίσκεται στην κεντρική περιοχή του Δήμου και εντός της ζώνης προστασίας αρχαιολογικού χώρου Α8, εν μέρει δε και εντός της υποζώνης Δ1 των ζωνών Προστασίας των Ορεινών Όγκων της Λαυρεωτικής. Στην περιοχή υπάρχουν ενεργές εγκαταστάσεις της Ελληνικής Βιομηχανίας Όπλων. Θα μπορούσε πάντως να ειπωθεί πως και οι δύο αυτές ζώνες δεν είναι σε γενικές γραμμές οχλούσες

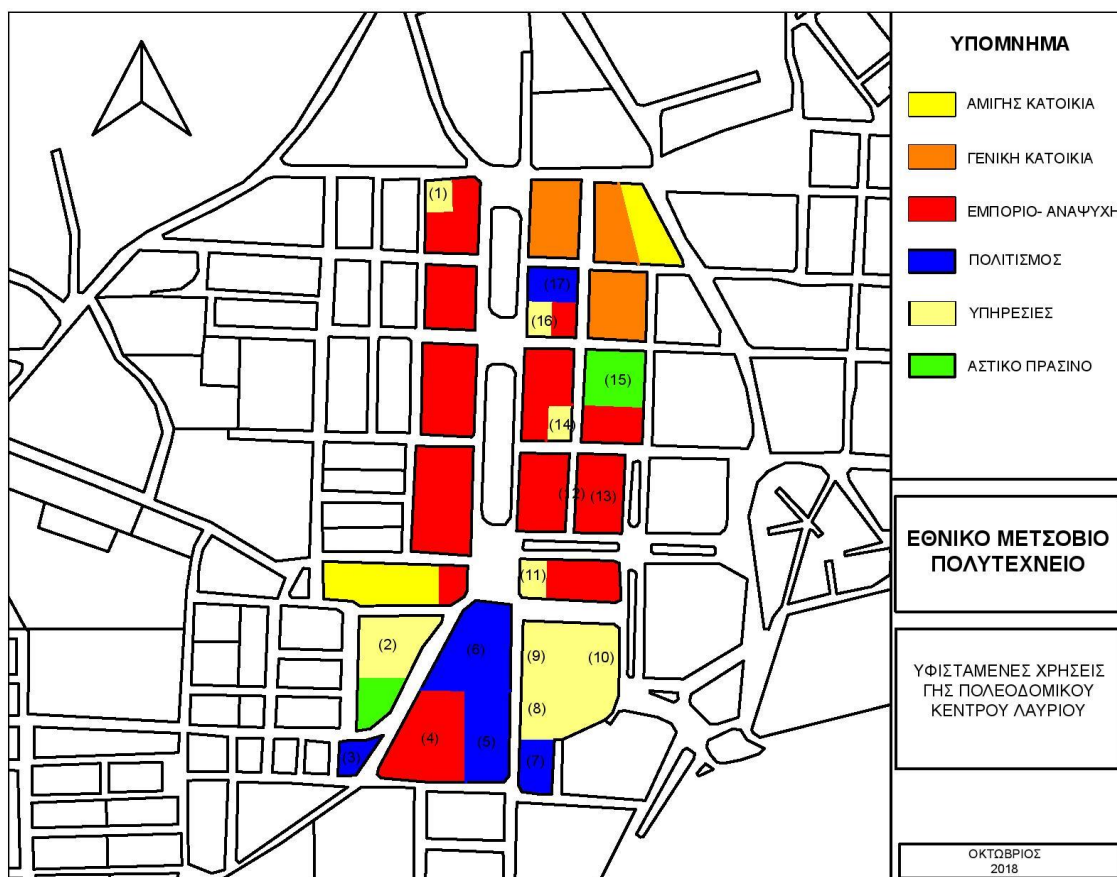
και λόγω της φύσης των επιχειρήσεων που φιλοξενούν και λόγω των χαμηλών επιπέδων λειτουργίας και δραστηριότητάς τους. Παρ' όλα αυτά η νέα διαμόρφωση του Δήμου Λαυρεωτικής μετά το Πρόγραμμα Καλλικράτης με τη Δημοτική Ενότητα Κερατέας να διαθέτει Επιχειρηματικό Πάρκο μεγάλης έκτασης ικανής να καλύψει τις σχετικές ανάγκες του Δήμου και των όμορων περιοχών και η θέση του Επιχειρηματικού Πάρκου Λαυρίου, που βρίσκεται στην παράκτια ζώνη και σε επαφή με το εγκεκριμένο σχέδιο Λαυρίου είναι παράγοντες, που συνηγορούν την ακαταλληλότητα αυτής της χρήσης.

Η φύση του χαρακτήρα του λιανικού εμπορίου και της αναψυχής επηρεάστηκε και επηρεάζεται από τη σύγχρονη οικονομική πραγματικότητα της παρατεταμένης κρίσης και του κακού κλίματος της αγοράς. Προκειμένου λοιπόν να υπάρξει προσαρμογή στις νέες καταναλωτικές συνήθειες, δημιουργήθηκαν μαγαζιά και χώροι εστίασης, τα οποία προσφέρουν λιγοέξοδες υπηρεσίες για τους πελάτες, όπως ταχυφαγεία. Άλλος παράγοντας επηρεασμού αυτού του τομέα υπήρξε η τουριστική παράδοση της πόλης, που οδήγησε επίσης σε ανάπτυξη χώρων εστίασης. Χωρικά αυτός ο τομέας εντοπίζεται σε μεγάλα ποσοστά στην κεντρική πλατεία, στον περιμετρικό της χώρο και στο λιμάνι. Η πυκνότητα των μαγαζιών τέτοιου είδους είναι εντυπωσιακή και όπως προαναφέρθηκε αποτελεί αποτέλεσμα του τουριστικού χαρακτήρα της πόλης. Συνεπώς όπως και οι υπηρεσίες, σε μικρότερο βαθμό, περιορίζονται στα κεντρικά αυτά τμήματα και δεν έχουν έντονη παρουσία στο εσωτερικό των συνοικιών ` ίσως το φαινόμενο αυτό να είναι λιγότερο έντονο στην Αγία Παρασκευή. Η κατάσταση αυτή κρίνεται λογική και αναμενόμενη, καθώς μεγάλο ποσοστό του είδους των πελατών, που στοχεύουν, πρόκειται για επισκέπτες εκτός δήμου, οπότε και αυτοί θα οδηγηθούν στα πιο κεντρικά σημεία. Ως αποτέλεσμα οι επιχειρήσεις τέτοιου είδους, των οποίων η επιβίωση εξαρτάται από την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού και την προσέλκυση κόσμου, με τη σειρά τους θα επιλέξουν αυτά τα σημεία για την εγκατάστασή τους.

Παρουσιάζονται και δύο περιοχές ιδιαίτερης χρήσης μέσα στο σχέδιο πόλης. Αρχικά η μία πρόκειται για το συγκρότημα της Γαλλικής Εταιρίας στον Κυπριανό, νυν Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου και η δεύτερη για τη ζώνη λιμένος. Αποτελεί μια χρήση, που αφορά το άμεσα συνδεδεμένο τμήμα του αστικού ιστού με τις λιμενικές υποδομές και μεταξύ άλλων μπορεί να του προσδώσει χαρακτήρα πολεοδομικού κέντρου.

Τέλος αξίζει να προσεχθεί το χαρακτηρισμένο πολεοδομικό κέντρο Δήμου της πόλης του Λαυρίου γιατί, αν αγνοηθεί ότι αυτό έως κάποιο βαθμό συμβαίνει εις βάρος της υπόλοιπης πόλης, πρόκειται πραγματικά για ένα πολυδύναμο κέντρο, στο οποίο υπάρχει συνύπαρξη πολλών διαφορετικών χρήσεων γης. Υπάρχουν φυσικά χρήσεις εμπορίου (καταστήματα ένδυσης, φαρμακείο), αναψυχής (ταχυφαγεία, εστιατόρια, ταβέρνες, μεζεδοπωλεία, ουζερί, μπαρ, ειδικά στον πεζόδρομο της Ερμού και στο παραδοσιακό συγκρότημα της Ψαραγοράς, δημοτικός θερινός κινηματογράφος),

υπηρεσιών (ιδιωτικών, όπως υποκαταστήματα τραπεζών και κινητής τηλεφωνίας και δημόσιων, όπως ΚΕΠ, Τμήμα Αλλοδαπών Λαυρίου, ΔΕΥΑΤΗΛ, Πυροσβεστικός Σταθμός και στρατόπεδο Προσφύγων), αλλά και πρασίνου (παιδική χαρά), πολιτισμού (Κυνηγετικός Σύλλογος, Πολιτιστικό Κέντρο Δήμου Λαυρεωτικής, Εργατικό Κέντρο, Πνευματικό Κέντρο Εκκλησίας, μελλοντική στέγη Φιλαρμονικής και Χορωδίας Λαυρίου) και πιο σημαντικά υπάρχει κατοικία, η οποία λειτουργεί αποτρεπτικά στο να μετατραπεί η περιοχή σε άψυχη και στο να νεκρώνει κάποιες στιγμές της ημέρας.



Εικόνα 3.15: Χάρτης Υφιστάμενων Χρήσεων Γης Πολεοδομικού Κέντρου Λαυρίου



1) Υποκατάστημα Alpha Bank



2) Υποκαταστημα Cosmote



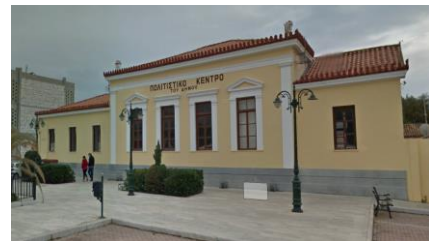
3) μελλοντική στέγη Φιλαρμονικής και Χορωδίας Λαυρίου



4) Θερινός Κινηματογράφος



5) Κυνηγετικός Σύλλογος



6) Πολιτιστικό Κέντρο Δήμου



7) Εργατικό Κέντρο



8) Τμήμα Αλλοδαπών Λαυρίου



9) στρατόπεδο προσφύγων



10) Πυροσβεστικός Σταθμός



11) Υποκατάστημα Εθνικής Τράπεζας



12) Πεζόδρομος Ερμού



13) Ψαραγορά



14) ΔΕΥΑΤΗΛ



15) Παιδική Χαρά



16) ΚΕΠ

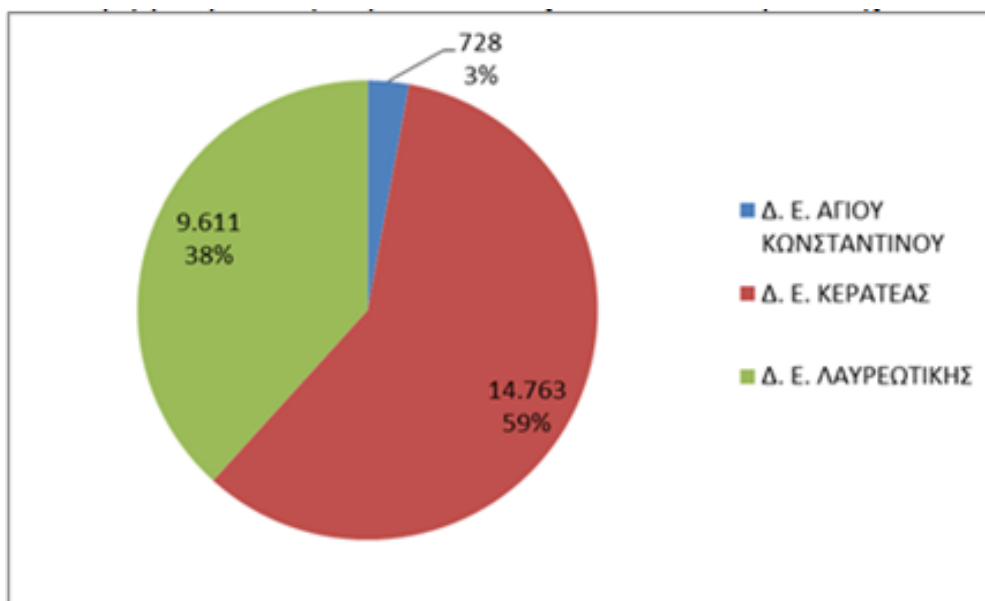


16) Πνευματικό Κέντρο Εκκλησίας

3.5 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Όπως προαναφέρθηκε η μελέτη της πόλης σε τεράστιο βαθμό και στον πυρήνα της είναι η μελέτη των ανθρώπων της και της κοινωνίας τους. Συνεπώς η βαθιά κατανόηση των διαφόρων της πτυχών και χαρακτηριστικών, όπως των οικονομικών, μορφωτικών, δημογραφικών και άλλων και η εξέταση και ερμηνεία της εξέλιξής τους σε βάθος χρόνου με την παράλληλη αντιπαραβολή τους με αυτά των γειτονικών περιοχών κρίνεται αναγκαία για την κατανόηση του μεγέθους τους χωρικά και χρονικά και γιατί θα οδηγήσει σε πιο στοχευμένες προτάσεις στο επόμενο στάδιο αυτής της εργασίας.

Αρχικά εξετάζεται η μεταβλητή πληθυσμός, η οποία δίνει μια καλύτερη αίσθηση για τη φύση της περιοχής μελέτης, αλλά και για το μέγεθος των αναγκών και των προβλημάτων της. Παράλληλα οι διακυμάνσεις και μεταβολές του ιστορικά είναι άξιες ενδιαφέροντος, γιατί επηρεάζονται άμεσα και συνεπώς καθρεπτίζουν την κατάσταση της εκάστοτε κοινωνίας και την πορεία της ανάπτυξής της.

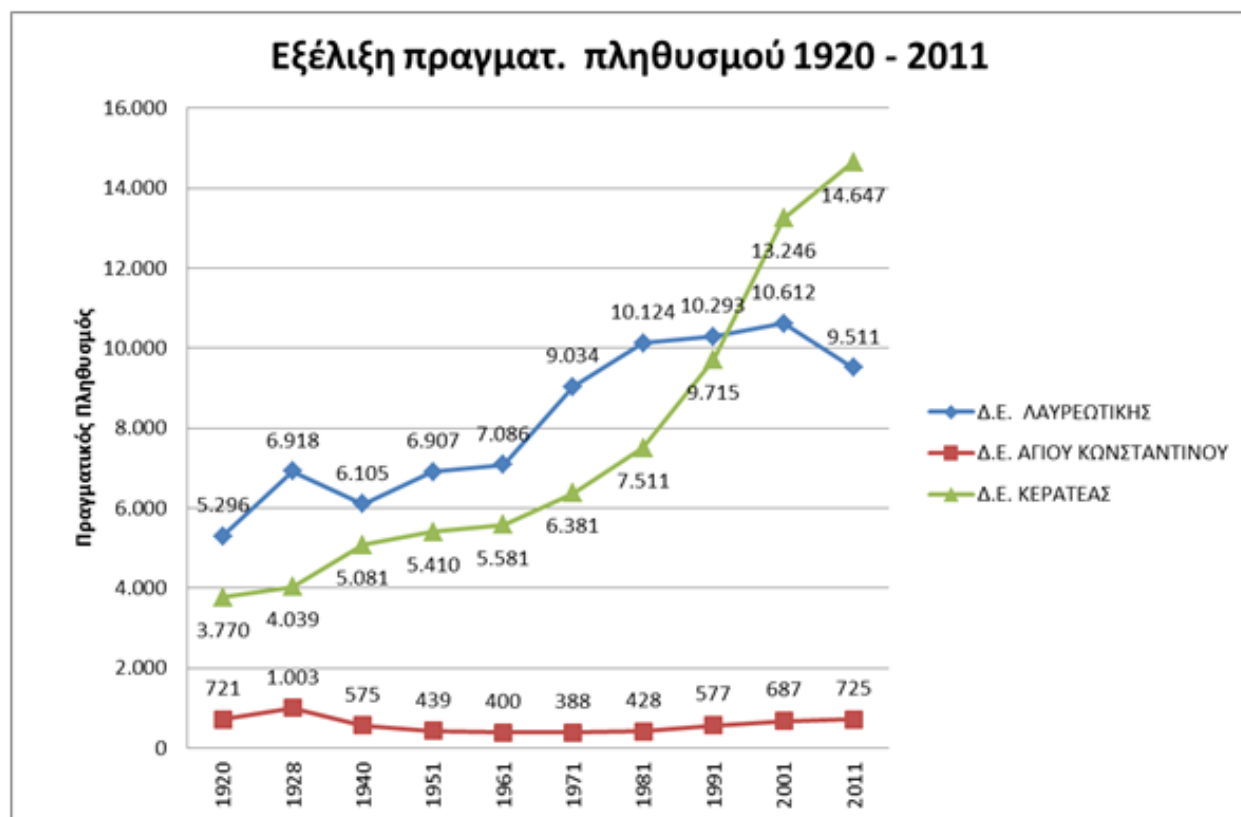


Εικόνα 3.16: Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού ανά Δ.Ε. του Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)

Μόνιμος πληθυσμός είναι ο αριθμός των ατόμων που έχουν τη συνήθη διαμονή τους σε κάθε περιφέρεια, νομό, δήμο/ κοινότητα, δημοτικό/κοινοτικό διαμέρισμα και αυτοτελή οικισμό. Παρατηρείται πως η Δ.Ε. Κερατέας έχει το μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού στον Δήμο με τη Δ.Ε. Λαυρεωτικής να έρχεται δεύτερη με κάποια διαφορά.

ΔΗΜΟΤ. ΕΝΟΤΗΤΕΣ	1920	1928	1940	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011
Δ.Ε. ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	5.296	6.918	6.105	6.907	7.086	9.034	10.124	10.293	10.612	9.511
Δ.Ε. ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	721	1.003	575	439	400	388	428	577	687	725
Δ.Ε. ΚΕΡΑΤΕΑΣ	3.770	4.039	5.081	5.410	5.581	6.381	7.511	9.715	13.246	14.647
ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	9.787	11.960	11.761	12.756	13.067	15.803	18.063	20.585	24.545	24.883

Table 3.3: Εξέλιξη πραγματικού πληθυσμού σε επίπεδο Δ.Ε. και Δήμου σε διάστημα 90 ετών (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)



Εικόνα 3.17: Εξέλιξη πραγματικού πληθυσμού των Δ.Ε. του Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)

Πραγματικός πληθυσμός είναι ο αριθμός των ατόμων που βρέθηκαν παρόντα κατά την ημέρα της απογραφής, σε κάθε περιφέρεια, νομό, δήμο/κοινότητα, δημοτικό/κοινοτικό διαμέρισμα και αυτοτελή οικισμό. Παρουσιάζεται η πληθυσμιακή εξέλιξη του πραγματικού πληθυσμού τα τελευταία ενενήντα χρόνια σε επίπεδο Δήμου, και ανά Δ.Ε. σε πίνακα και γράφημα. Όπως αναφέρθηκε η πληθυσμιακή εξέλιξη επηρεάζεται άμεσα από τα ιστορικά γεγονότα, που σημάδεψαν την κοινωνία. Έτσι μπορούν κάποιες μεταβολές να ερμηνευθούν, όπως η πτώση του πληθυσμού της Δ.Ε. Λαυρεωτικής γύρω στην περίοδο του ΒΠΠ και της Κατοχής, με αυτόν της Δ.Ε. Κερατέας να μην επηρεάζεται, αφού σε αντίθεση με το Λαύριο είχε γεωργικό, κτηνοτροφικό χαρακτήρα και έτσι μπορούσε να αυτοσυντηρηθεί σε αυτές τις δύσκολες οικονομικά εποχές. Στη συνέχεια ο πραγματικός πληθυσμός της Δ.Ε. Λαυρεωτικής κατά την μεταπολεμική περίοδο παρουσιάζει συνεχή άνοδο (αύξηση 50ετίας κατά 53,6%) μέχρι το 1981 ως αποτέλεσμα της ανάπτυξης βιομηχανικών, μεταλλευτικών και μεταποιητικών δραστηριοτήτων. Η στασιμότητα του ρυθμού ανάπτυξης των δεκαετιών του 80' και 90' είναι απευθείας αποτέλεσμα των ιδιαίτερα άσχημων οικονομικών συνθηκών, αιτία των οποίων ήταν η ραγδαία αποβιομηχάνιση. Την τελευταία δεκαετία αν και η πόλη έχει αλλάξει χαρακτήρα και έχει ορθοποδήσει, φαίνεται να υπάρχει ακόμα ο απόηχος αυτής της κρίσης. Ο πραγματικός πληθυσμός της Δ.Ε. Κερατέας κατά την περίοδο 1928 – 2011 παρουσιάζει μεγάλη και συνεχή ανάπτυξη (συνολικά κατά 288,5%) λόγω της ραγδαία αναπτυσσόμενης εποικιστικής

δραστηριότητας στην περιοχή (νέοι οικισμοί). Μέχρι ένα χρονικό σημείο το Λαύριο λόγω της βιομηχανικής του ακμής και των επαγγελματικών ευκαιριών, που αυτή γεννούσε, είχε το προβάδισμα έναντι της Κερατέας μέχρι την εποχή της κρίσης την δεκαετία του 80', όπου ο πληθυσμός της Κερατέας ξεπέρασε τον δικό του και η ψαλίδα της διαφοράς έκτοτε είναι διαρκώς αυξανόμενη. Ο πραγματικός πληθυσμός της Δ.Ε. Αγίου Κωνσταντίνου κατά την περίοδο 1928 – 1971 παρουσιάζει συνεχή μείωση (συνολικά κατά 61,3%) λόγω της μειωμένης οικονομικής δραστηριότητας (κυρίως εξορυκτικής) και λόγω της ραγδαίας ανάπτυξης της πόλης του Λαυρίου, που λειτούργησε σαν ανταγωνιστικός πόλος συγκέντρωσης πληθυσμών, αλλά στο διάστημα 1971 – 2011 εμφανίστηκε μία συνεχή αυξητική τάση (συνολικά κατά 86,9%) λόγω ήπιας αστικής ανάπτυξης της περιοχής.

Απογραφή Πληθυσμού - Κατοικιών 2011. ΜΟΝΙΜΟΣ Πληθυσμός			
Κατάταξη Δήμων Π.Ε. Ανατολικής Αττικής			
Επίπεδο διοικητικής διαίρεσης	Περιγραφή	Μόνιμος Πληθυσμός	
0	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10.816.286	
1	ΑΤΤΙΚΗ	3.828.434	
2	ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΑΤΤΙΚΗΣ (Έδρα: Αθήναι,αι)	3.828.434	
3	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ (Έδρα: Αθήναι,αι)	3.828.434	
4	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	502.348	100,0%
5	ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ (Έδρα: Αχαρναί,αι)	106.943	21,3%
5	ΔΗΜΟΣ ΒΑΡΗΣ - ΒΟΥΛΑΣ - ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ (Έδρα: Βούλα,η)	48.399	9,6%
5	ΔΗΜΟΣ ΔΙΟΝΥΣΟΥ (Έδρα: Άγιος Στέφανος,ο)	40.193	8,0%
5	ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ (Έδρα: Λαύριον,το)	25.102	5,0%
5	ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ (Έδρα: Μαραθών,ο)	33.423	6,7%
5	ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ ΜΕΣΟΓΑΙΑΣ (Έδρα: Μαρκόπουλον,το)	20.040	4,0%
5	ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΑΝΙΑΣ (Έδρα: Παιανία,η)	26.668	5,3%

Table 3.4: Κατάταξη Μόνιμου Πληθυσμού Δήμων Π.Ε. Ανατολικής Αττικής (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)

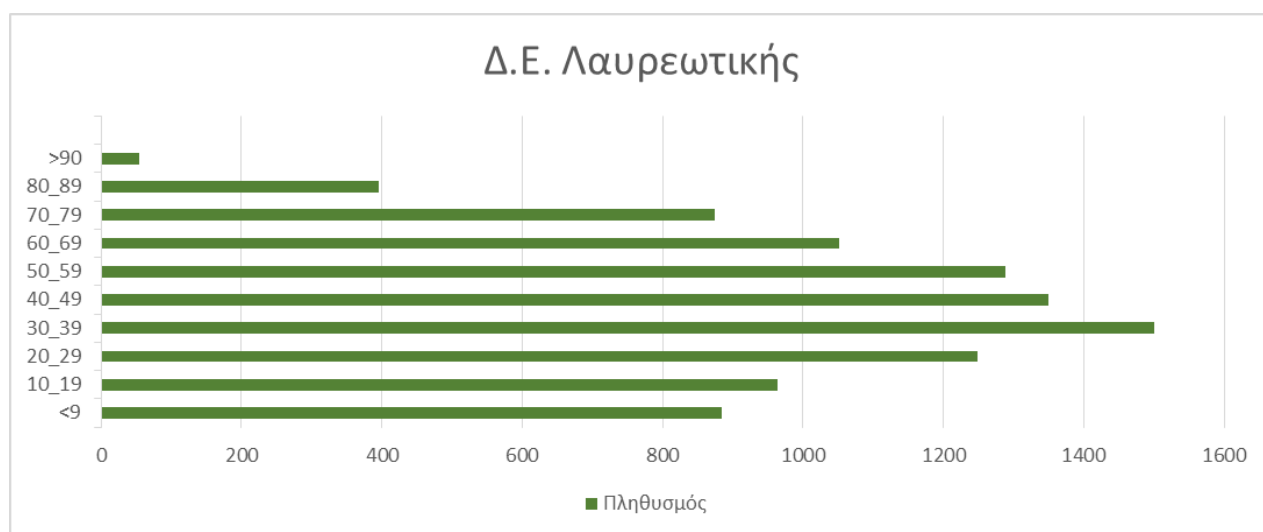
Χρήσιμο είναι να επιχειρηθεί επίσης η ευρύτερη σύγκριση της μεταβλητής αυτής και να προσδιοριστεί η σχετική θέση του Δήμου στην Π.Ε. Ανατολικής Αττικής μέσω αυτού του γενικότερου πλαισίου. Στον παραπάνω πίνακα λοιπόν φαίνεται η θέση του Δήμου Λαυρεωτικής μεταξύ των 14 Δήμων, που απαρτίζουν την Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Αττικής. Πληθυσμιακά, αποδεικνύεται πως ο Δήμος Λαυρεωτικής είναι σχετικά μικρός Δήμος με εκείνους τους δήμους, που έρχονται σε άμεση επαφή με το οικιστικό συγκρότημα της Αθήνας, να έχουν τα μεγαλύτερα ποσοστά. Ο μόνιμος πληθυσμός του αποτελεί το 5% του μόνιμου πληθυσμού της Π.Ε.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι αναλογίες των δύο φύλων στο σύνολο του πληθυσμού, όπου στον τομέα αυτόν ζητούμενο είναι η ισορροπία και στη συνέχεια

γίνεται ο καταμερισμός του σε ηλικιακές ομάδες. Η τελευταία δημογραφική ανάλυση είναι εξαιρετικά κρίσιμη και συνδέεται με την πορεία της οικονομίας. Εδώ αυτό που επιζητείται αρχικά είναι οι εξαρτώμενες ηλικίες, δηλαδή οι ανήλικοι και ο υπερήλικοι, που δεν μπορούν να συμβάλλουν στην παραγωγή, να είναι αναλογικά συμβατοί με το μέγεθος των παραγωγικών ηλικιών. Επίσης χρειάζεται να υπάρχει υψηλό ποσοστό νεαρών ενηλίκων, οι οποίοι είναι οι αμέσως επόμενοι, που θα συγκροτήσουν τον μελλοντικό παραγωγικό κορμό.

Περιγραφή	Σύνολο	10ετείς ομάδες ηλικιών									
		<9	10_19	20_29	30_39	40_49	50_59	60_69	70_79	80_89	>90
		Άρρενες & Θήλειες									
ΠΕΡ. ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΤ. ΑΤΤΙΚΗΣ	502.348	57.930	52.214	62.259	85.088	77.206	63.457	50.944	37.129	14.710	2105
ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ (Έδρα: Λαύριον,το)	25102	2303	2245	2848	3746	3461	3470	3384	2490	1007	148
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	9611	884	963	1249	1501	1350	1289	1051	874	396	54

Table 3.5: Κατανομή Πληθυσμού Δ.Ε. και Δήμου Λαυρεωτικής σε 10ετείς ηλικιακές κλάσεις (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)



Εικόνα 3.18: Κατανομή Πληθυσμού της Δ.Ε. Λαυρεωτικής σε 10ετείς ηλικιακές κλάσεις (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)

Η παραπάνω πυραμίδα ηλικιών δίνει μια πρώτη εικόνα ευρωστίας του πληθυσμού, με ισορροπημένη κατανομή του σε όλες τις ηλικίες με την πλειοψηφία να βρίσκεται σε παραγωγική ηλικία, υποδεικνύοντας μια σχετικά καλή παραγωγική βάση, που δύναται να συντηρήσει επαρκώς τον μη παραγωγικό πληθυσμό. Ελπιδοφόρα μηνύματα δίνει επίσης το υψηλό ποσοστό, τέταρτο μεγαλύτερο με μικρή διαφορά από τα δύο προηγούμενα, των νεαρών ενηλίκων.

ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ	ΓΗΡΑΝΣΗΣ	ΝΕΑΝΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	0,75	0,20
Π. Ε. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	0,49	0,22
Δ.Ε. ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	0,72	0,19

Table 3.7: Δημογραφικοί Δείκτες Γήρανσης και Νεανικότητας σε επίπεδο Χώρας, Περιφερειακής Ενότητας και Δημοτικής Ενότητας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)

Περνώντας στο επόμενο στάδιο της ευρύτερης δημογραφικής σύγκρισης ίσως αυτό το αισιόδοξο κλίμα να μετριάζεται εν μέρει, καθώς αναφορικά με το δείκτη γήρανσης οι τιμές κινήθηκαν αρκετά πάνω από τον δείκτη γήρανσης της Π.Ε. Ανατολικής Αττικής (0,49), αλλά πολύ κοντά στην τιμή για το σύνολο της Χώρας (0,75). Στο δείκτη νεανικότητας είναι ελαφρά χαμηλότερες από την τιμή για την Π.Ε. Ανατ. Αττικής (0,22), και την αντίστοιχη τιμή για το σύνολο της Χώρας. Διευκρινίζεται πως, ο δείκτης γήρανσης είναι ο λόγος των ατόμων 70 και άνω προς τα άτομα ηλικίας 0-19 ετών, (όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης τόσο πιο «γηρασμένος» είναι ο πληθυσμός), ενώ ο δείκτης νεανικότητας είναι ο λόγος των ατόμων 0-19 ετών προς το συνολικό πληθυσμό, (όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης τόσο πιο «νέος» είναι ο πληθυσμός).



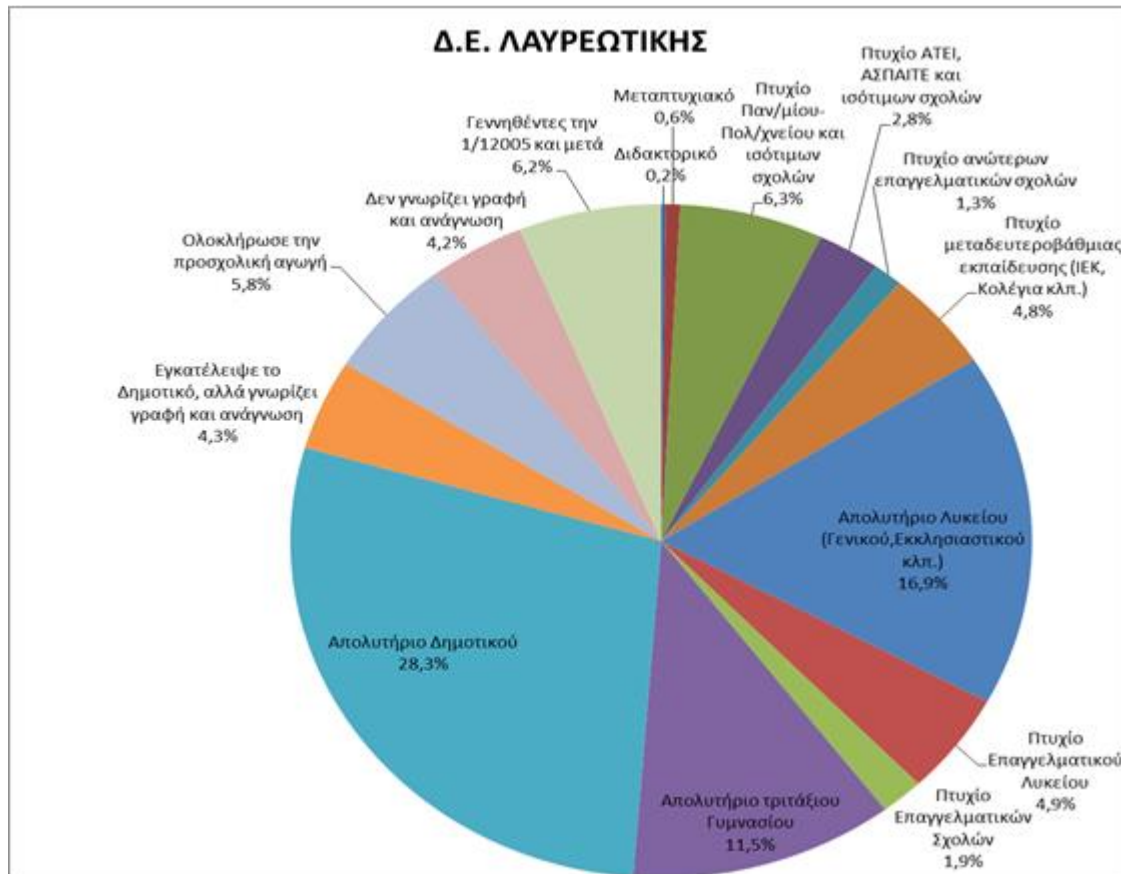
Εικόνα 3.19: Κατανομή Πληθυσμού της Δ.Ε. Λαυρεωτικής ανά φύλο (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)

Και εδώ δίνεται η εικόνα μιας υγιούς κοινωνικής κατάστασης, εφόσον επικρατεί ισορροπία.

Επόμενη εξεταζόμενη μεταβλητή είναι το μορφωτικό επίπεδο. Πρόκειται για έναν από τους παράγοντες επηρεασμού της οικονομικής ανάπτυξης. Οι κοινωνίες χρειάζονται πολίτες με υψηλό επίπεδο μόρφωσης, γιατί γενικότερα και πέραν της εξάρτησης της οικονομίας από αυτούς, η πνευματική αφύπνιση τους την ευεργετεί σε πολλούς τομείς και είναι αυτοί που μπορούν να την καθοδηγήσουν λαμβάνοντας έναν ενεργό ρόλο.

Περιγραφή	Μόνιμος πληθυσμός	Διακτορικό	Μεταπτυχιακό	Πτυχίο Παν/μίου-Πολυτεχνείου και ισότιμων σχολών	Πτυχίο ΑΤΕΙ, ΑΣΠΑΙΤΕ και ισότιμων σχολών	Πτυχίο ανώτερων επαγγελματικών σχολών	Πτυχίο μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (ΙΕΚ, Κολέγια κλπ.)	Απολυτήριο Λυκείου (Γενικού, Εκκλησιαστικού κλπ.)	Πτυχίο Επαγγελματικού Λυκείου	Πτυχίο Επαγγελματικών Σχολών	Απολυτήριο τριτάξιου Γυμνασίου	Απολυτήριο Δημοτικού	Εγκατέλειψε το Δημοτικό, αλλά γνωρίζει γραφή και ανάγνωση	Ολοκλήρωσε την προσχολική αγωγή	Δεν γνωρίζει γραφή και ανάγνωση	Γεννηθέντες την 1/12/2005 και μετά
ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ (Έδρα: Λαύριον,το)	25102	52	177	1802	847	288	1224	4691	1000	538	3107	6712	1066	1465	661	1492
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	9611	18	61	602	285	122	466	1629	470	181	1108	2716	417	556	402	598

Table 3.8: Κατανομή Πληθυσμού ανά επίπεδο Μόρφωσης σε επίπεδο Δήμου και Δημοτικής Ενώτητας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)



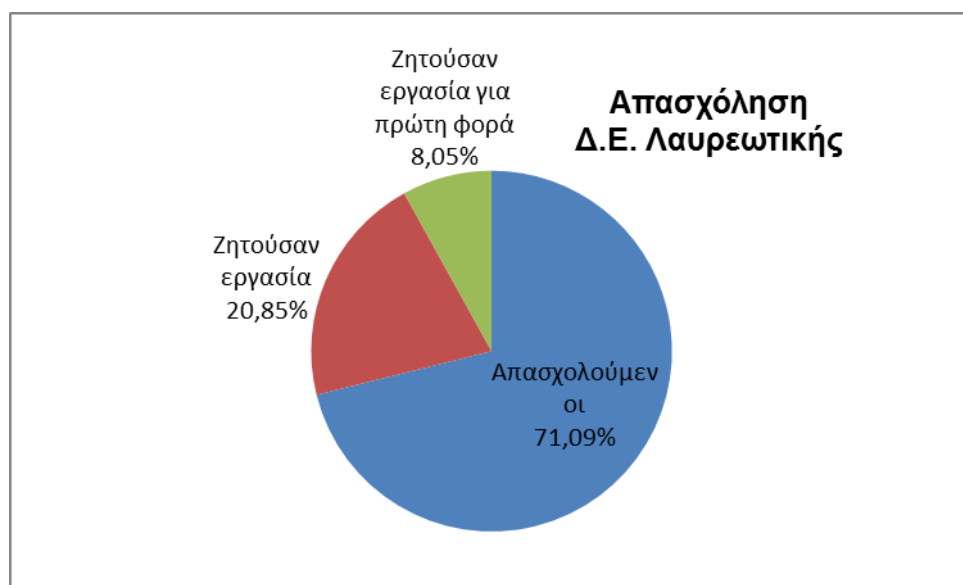
Εικόνα 3.20: Κατανομή Πληθυσμού Δ.Ε. Λαυρεωτικής ανά επίπεδο μόρφωσης (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)

Καταγράφεται αρκετά υψηλό ποσοστό αποφοίτων Ανωτάτων & Ανωτέρων Σχολών ήτοι: 16,0% στην Δ.Ε. Λαυρεωτικής, , ενώ το αντίστοιχο ποσοστό στο σύνολο της Χώρας είναι 8,33% (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011) με όλα όσα θετικά συνεπάγεται αυτό το γεγονός.

Η δημογραφική ανασκόπηση ολοκληρώνεται με τον τομέα της απασχόλησης, ο οποίος καταρχήν περιέχει τη διαίρεση της σε παραγωγικούς τομείς. Ο κάθε κλάδος και η αντίστοιχη επικράτησή του επί των υπολοίπων αυτόματα προσδίδει στον χαρακτήρα της κοινωνίας κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, τα οποία πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν στον τελικό σχεδιασμό. Επιπλέον ο τομέας αυτός αφορά και το καίριο ζήτημα του επιπέδου της ανεργίας, που χρήζει ιδιαίτερης προσοχής, αφού επηρεάζει την ευημερία της πόλης και των κατοίκων της και μπορεί να δυναμιτίσει τις κοινωνικές δομές.

Περιγραφή	Σύνολο μόνιμου πληθυσμού	Οικονομικά ενεργοί	Απασχολούμενοι	Ζητούσαν εργασία	Ζητούσαν εργασία για πρώτη φορά	Σύνολο αναζητούντων εργασία	Ποσοστό ανεργίας	Οικονομικά μη ενεργοί
ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	25.102	10.192	7.747	1.738	707	2.445	23,99%	14.910
Δ. Ε. ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	9611	4.172	2966	870	336	1.206	28,91%	5439
Δ. Ε. ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	728	304	246	40	18	58	19,08%	424
Δ. Ε. ΚΕΡΑΤΕΑΣ	14763	5.716	4535	828	353	1.181	20,66%	9047

Table 3.9: Κατανομή Πληθυσμού σε Οικονομικά Ενεργούς, μη Ενεργούς, Απασχολούμενους και Άνεργους σε επίπεδο Δήμου και Δ.Ε. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)



Εικόνα 3.21: Κατανομή Πληθυσμού Δ.Ε. Λαυρεωτικής σε Απασχολούμενους και Άνεργους (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)

Από τα παραπάνω συνεπάγεται ότι η ανεργία έχει πλήξει περισσότερο τη Δ.Ε. Λαυρεωτικής συγκριτικά με τις υπόλοιπες Δ.Ε, με το ποσοστό να αγγίζει το υψηλό 30%.

Περιγραφή	Απασχολούμενοι	Ανώτερα διευθυντικά και διοικητικά στελέχη	Επαγγελματίες	Τεχνικοί και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	Υπάλληλοι γραφείου	Απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών και πωλητές	Ειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, δασοκόμοι και αλιείς	Ειδικευμένοι τεχνίτες και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	Χειριστές βιομηχανικών εγκαταστάσεων, μηχανημάτων και εξοπλισμού και συναρμολογητές (μονταδόροι)	Ανείδικετοι εργάτες, χειρωνακτές και μικροεπαγγελματίες
ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	7.747	471	974	679	665	1.925	223	1.323	716	771
Δ. Ε. ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	2.966	190	324	259	229	825	92	416	256	375

Table 3.10: Κατανομή Ενεργού Πληθυσμού ανά Κλάδο Οικονομικής Δραστηριότητας σε επίπεδο Δήμου και Δ.Ε. (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)



Εικόνα 3.22: Κατανομή Ενεργού Πληθυσμού Δ.Ε. Λαυρεωτικής ανά κλάδο Οικονομικής Δραστηριότητας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)

Όσον αφορά λοιπόν τους παραγωγικούς τομείς μόλις το 3,1% απασχολείται στον Πρωτογενή τομέα (γεωργία, κτηνοτροφία, δασοκομία, αλιεία), το 35,2% στον Δευτερογενή Τομέα (κατασκευές, μεταποίηση κλπ) και τέλος το 61,5% στον Τριτογενή Τομέα (δημόσια διοίκηση, τουρισμό και αναψυχή, μεταφορές,

αποθήκευση και επικοινωνίες, χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς, χονδρικό και λιανικό εμπόριο, εκπαίδευση, υγεία και κοινωνική μέριμνα κλπ). Τρεις δεκαετίες πριν ο δευτερογενής τομέας θα ήταν αισθητά διογκωμένος, αφού αυτός ήταν η κινητήριος δύναμη της τοπικής οικονομίας, δείχνοντας έτσι πως αυτή μπορεί να αλλάξει εξολοκλήρου πρόσωπο και προσανατολισμό στο πέρασμα μόλις λίγων δεκαετιών. Πλέον η συσχέτιση δυνάμεων των τριών τομέων ακολουθεί το κλασικό πρότυπο της αστικοποιημένης οικονομίας, που στηρίζεται σε έναν γιγαντωμένο τριτογενή τομέα. Ανησυχητικό είναι το χαμηλό ποσοστό του πρωτογενή τομέα, που σημαίνει πως παραμελείται η ύπαιθρος της Δ.Ε., αλλά και πως απειλείται η παράδοση του τόπου, μέρος της οποίας είναι αδιαμφισβήτητα οι αλιευτικές δραστηριότητες.

3.6 ΥΠΟΔΟΜΕΣ

3.6.1 Εκπαίδευση

Στην πόλη του Λαυρίου υπάρχουν: 4 Νηπιαγωγεία, 3 Δημοτικά Σχολεία, 2 Γυμνάσια, 1 Γενικό Λύκειο, 1 Επαγγελματικό Λύκειο, 1 Ειδικό Δημοτικό και 1 Ειδικό Νηπιαγωγείο.

Όσον αφορά τις σχολικές- εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις, επειδή έχουν να κάνουν με παιδιά και ανηλίκους, ευαίσθητο είναι το ζήτημα της ασφάλειας και το πώς αυτή επηρεάζεται από τα κυκλοφοριακά- πολεοδομικά χαρακτηριστικά της γύρω περιοχής. Τα σχολικά κτίρια συγκεντρώνονται σε τέσσερα σημεία μέσα στην πόλη. Αρχικά το 1^ο, 3^ο Νηπιαγωγείο, το 1^ο Δημοτικό και το ΕΠΑ.Λ. βρίσκονται στην οδό Παναγιώτη Κοκορέ, στην Π.Ε. Νυκτοχωρίου, Αγίας Παρασκευής. Η θέση αυτή κρίνεται πολύ καλή, καθώς όλα αυτά τα σχολεία, που είναι γειτονικά και διαδοχικά, δημιουργούν ένα ενιαίο εκπαιδευτικό συγκρότημα μεγάλης έκτασης. Συνεπώς πρόκειται για ένα περιβάλλον προστατευμένο με χαμηλό κυκλοφοριακό φόρτο, αφού από τη στιγμή, που δεν φιλοξενεί κάποια άλλη λειτουργία, δεν προσελκύει περαιτέρω κινητικότητα. Επίσης τα πεζοδρόμια γύρω από τα σχολεία έχουν επαρκές πλάτος συμβάλλοντας στην ασφάλεια των μαθητών. Το δεύτερο σημείο συγκέντρωσης σχολικών εγκαταστάσεων είναι στην οδό Ανδρέα Κορδέλλα, τμήμα της Π.Ε. του Κέντρου, όπου βρίσκεται το 1^ο Γυμνάσιο και το Ενιαίο Λύκειο. Και σε αυτή την περίπτωση δημιουργείται ενιαίο εκπαιδευτικό μέτωπο, με τις γειτονικές περιοχές να παρουσιάζουν μεγάλη συμβατότητα ως προς τις χρήσεις γης, όπως αυτή του αθλητισμού (Δημοτικό Κλειστό Κέντρο) και του πολιτισμού (Αρχαιολογικό Μουσείο). Επιπλέον και εδώ, μάλιστα σε ακόμα μεγαλύτερο βαθμό, το πεζοδρόμιο έχει ικανοποιητικότατο πλάτος. Στη συνέχεια στην είσοδο της πόλης, στην Π.Ε. Κυπριανός- Θηραϊκά- Άνω Όρια είναι το 3^ο Δημοτικό, το οποίο από την πίσω όψη του συνορεύει με την αδόμητη περιοχή «Τέλματα», γεγονός που συμβάλλει στο ήπιο επίπεδο κυκλοφοριακού φόρτου, αλλά από την μπροστά του όψη εφάπτεται με τη Λεωφόρου Σουνίου, έναν οδικό άξονα μεγάλης κινητικότητας και υψηλών

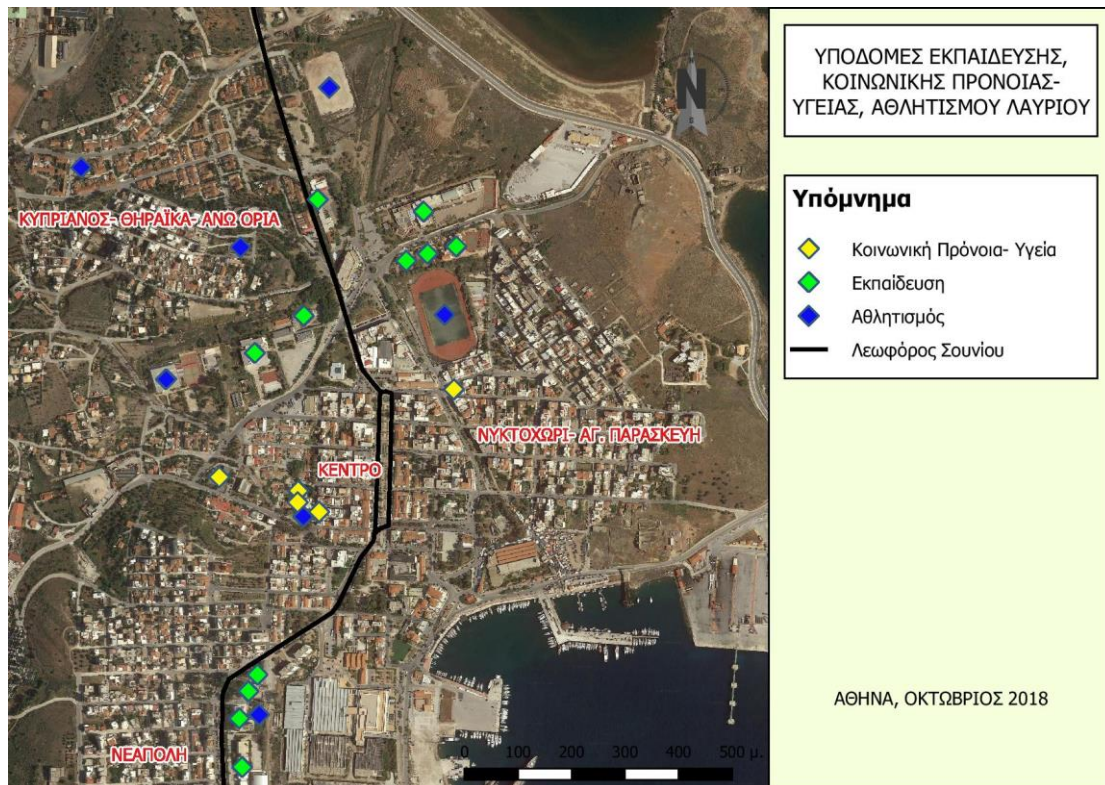
ταχυτήτων. Μάλιστα αυτό είναι το εμπόδιο, που πρέπει να διασχίσουν οι μαθητές, που προσέρχονται προς και αποχωρούν από το σχολείο πεζοί. Το πεζοδρόμιο τουλάχιστον σε αυτή την πλευρά είναι προστατευμένο με λίθινο τοίχο. Τέλος το τέταρτο σημείο συγκέντρωσης είναι στην Π.Ε. Νεάπολη- Πάνορμος και περιλαμβάνει το 2^ο και 4^ο Νηπιαγωγείο, το 2^ο Δημοτικό και το 2^ο Γυμνάσιο. Τα κύρια σημεία πρόσβασης των σχολείων αυτών είναι επίσης πάνω στη Λεωφόρο Σουνίου από την αντιδιαμετρική πλευρά της πόλης δημιουργώντας παρόμοια προβλήματα. Να επισημανθεί επίσης ότι η χωροθέτηση των υποδομών σε αυτές τις θέσεις είναι ικανοποιητική, αφού πλαισιώνουν την πόλη και από τις τέσσερις πλευρές, βόρεια, νότια, ανατολικά και δυτικά εξυπηρετώντας όλες τις συνοικίες κατά τον βέλτιστο τρόπο.

3.6.2 Κοινωνική Πρόνοια- Υγεία

Στην πόλη του Λαυρίου υπάρχουν όσον αφορά τις υποδομές κοινωνικής πρόνοιας: 1 ΚΑΠΗ (Κέντρο Ανοιχτής Προστασίας Ηλικιωμένων, στην Π.Ε. Νυκτοχωρίου- Αγίας Παρασκευής), 1 ΚΕΠ Υγείας (βασικός σκοπός του οποίου είναι η ευαισθητοποίηση, η ενημέρωση, η διοργάνωση μαζικών προληπτικών εξετάσεων και η παραπομπή σε δομές υγείας όλων των πολιτών ανεξαρτήτως ασφαλιστικής ικανότητας, στην Π.Ε. Κέντρου, στη συνοικία Ρουμάνικα) και 2 Βρεφονηπιακοί Σταθμοί (στην Π.Ε. Κέντρου, στη συνοικία Ρουμάνικα). Από υποδομές υγείας διαθέτει: 1 Κέντρο Υγείας (στην Π.Ε. Κέντρου, στη συνοικία Ρουμάνικα).

3.6.3 Αθλητισμός

Οι αθλητικές υποδομές της πόλης του Λαυρίου είναι οι εξής: Αθλητικό Συγκρότημα στα Άνω Όρια, που περιλαμβάνει το Δημοτικό Κλειστό Γυμναστήριο, ανοιχτές εγκαταστάσεις διπλού γηπέδου τένις, γήπεδο μπάσκετ και γήπεδο ποδοσφαίρου 5x5, Δημοτικό Στάδιο Λαυρεωτικής (Π. Βογιατζής) με περιμετρικό στίβο στην Π.Ε. Νυκτοχωρίου- Αγίας Παρασκευής, Αθλητικό Κέντρο (Γ. Ραφιάς) και Δημοτικό Γυμναστήριο στην Π.Ε. Νεάπολης, Γήπεδο Αθλοπαιδιών στην Ευαγγελίστρια (Π.Ε. Κυπριανού- Θηραϊκών- Άνω Όρια), Γήπεδο Αθλοπαιδιών στην Π.Ε. Κέντρου, Γήπεδο Παλλαυρεωτικού στην είσοδο της πόλης, Γήπεδο Μπάσκετ στον Κυπριανό (αμφότερα στην Π.Ε. Κυπριανού- Θηραϊκών- Άνω Όρια).

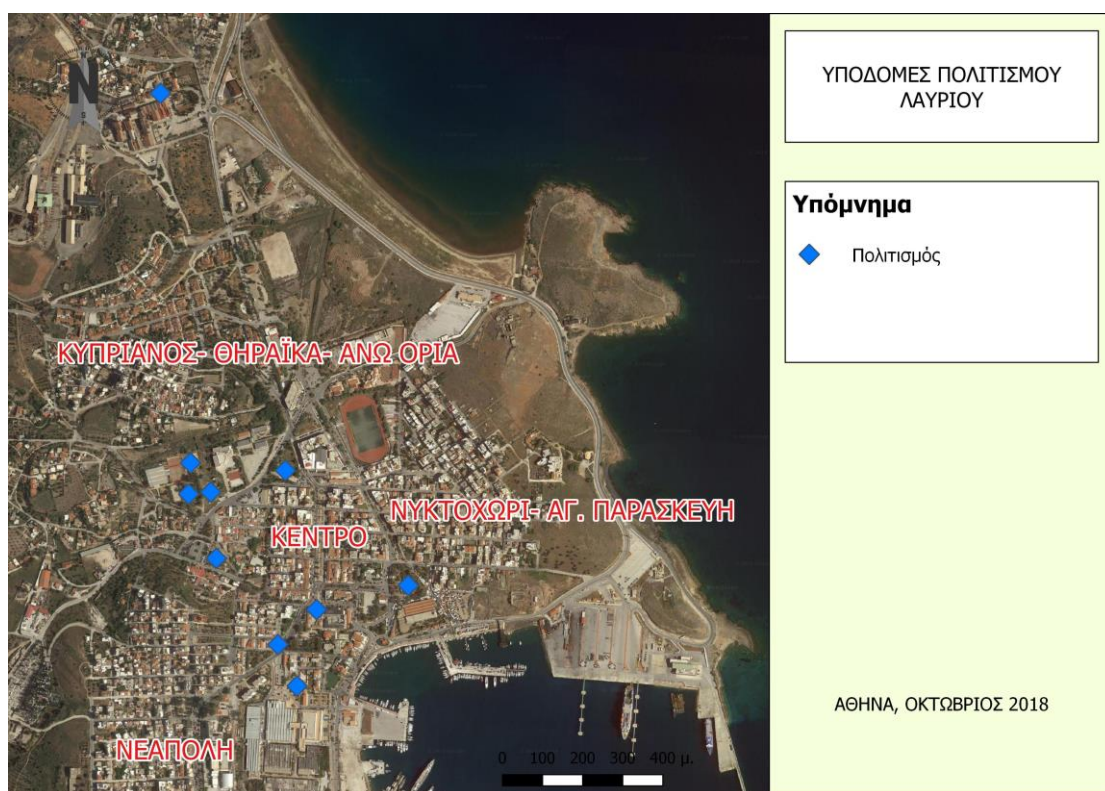


Εικόνα 3.23: Χάρτης Υποδομών Εκπαίδευσης, Κοινωνικής Πρόνοιας- Υγείας, Αθλητισμού Λαυρίου

3.6.4 Πολιτισμός

Αρχικά το Λαύριο διαθέτει σημαντικά μουσεία διαφόρων ειδών και θεματικών: το Ορυκτολογικό Μουσείο, που στεγάζεται στο πρώην θυρωρείο του Μεταλλοπλυσίου, στην Π.Ε. Κέντρον, το οποίο μάλιστα είναι και διατηρητέο κτίσμα (ΦΕΚ 293Β/1992) και που σε αυτό εκτίθενται περί τα 500 κομμάτια ορυκτών και πετρωμάτων κάποια από αυτά μοναδικά στον κόσμο (Δερμάτης, 1994), το Αρχαιολογικό Μουσείο της πόλης στην Π.Ε. Κέντρον, στο οποίο αναβιώνει φυσικά το ιστορικό περιβάλλον και όπου εκθέτονται ευρήματα, που σχετίζονται με την θρησκευτική, πολιτιστική, κοινωνική και οικονομική ζωή του τόπου και το μελλοντικό Μουσείο Κεραμικής (Πάνος Βαλσαμάκης), το οποίο θα στεγάζεται στο πρώην βιομηχανικό διατηρητέο κτίριο του Μεταλλοπλυσίου στην Π.Ε. Κέντρον και θα επιδεικνύει την κληρονομιά της Αωνύμου Κεραμευτικής Εταιρείας Λαυρίου (1940- 1957), η οποία ανέρχεται σε ένα δείγμα περίπου 600 αντιπροσωπευτικών κεραμικών (Τζεφέρης, 2018). Το έργο βρίσκεται στην τελική ευθεία μετά την έγκριση στις αρχές του 2018 από το Περιφερειακό Συμβούλιο της παράτασης της προγραμματικής σύμβασης (μεταξύ του υπουργείου Πολιτισμού, της Περιφέρειας Αττικής, του δήμου Λαυρεωτικής και της Εταιρείας Ακινήτων Δημοσίου), ώστε να είναι σε ισχύ έως την οριστική παραλαβή του, ενώ είναι ενταγμένο στο Πρόγραμμα Εκτελεστέων Έργων της Περιφέρειας Αττικής (*Περιφέρεια Αττικής: Σε τελικό στάδιο οι διαδικασίες για το Μουσείο Κεραμικής στο Λαύριο*, 2018).

Στη συνέχεια υπάρχει το Πολιτιστικό Κέντρο του Δήμου (Π.Ε. Κέντρου), το διατηρητέο κτίριο του Μηχανουργείου, το οποίο χρησιμοποιείται ως χώρος εκδηλώσεων (Π.Ε. Κέντρου), το Θέατρο της Ρεμίζας (Π.Ε. Κέντρου), το Θέατρο μέσα στον χώρο της ΑΚΕΛ (Π.Ε. Κέντρου), η μελλοντική στέγη της Φιλαρμονικής και Χορωδίας (Π.Ε. Κέντρου) και το μελλοντικό Πολιτιστικό Κέντρο Ποντίων (Π.Ε. Κέντρου), για το οποίο έγινε η έγκριση σύναψης και όρων προγραμματικής σύμβασης μεταξύ της Περιφέρειας Αττικής και του Δήμου Λαυρεωτικής για την ολοκλήρωση του έργου, συνολικού προϋπολογισμού 799.800,00€, τις αρχές του Οκτωβρίου του 2018. Το έργο θα δημοπρατηθεί από το Δήμο Λαυρεωτικής και θα εκτελεστεί από τη Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών του σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν (Έγκριση για την «Ανέγερση πολιτιστικού κέντρου Ποντίων» Δήμου Λαυρεωτικής, 2018). Τέλος έχει ανακηρυχτεί η δημιουργία του Μουσείου Μεταλλείας- Μεταλλουργίας στους χώρους του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου (Π.Ε. Κυπριανός- Θηραϊκά- Άνω Όρια) στα πλαίσια ανάδειξης της ιστορικής κληρονομιάς και εξωστρέφειας του Πάρκου με τις εργασίες να έχουν ξεκινήσει ήδη εντός του 2018 (Τον Οκτώβριο ξεκινούν οι εργασίες για το «Μουσείο Μεταλλείας – Μεταλλουργίας Λαυρίου», 2018).

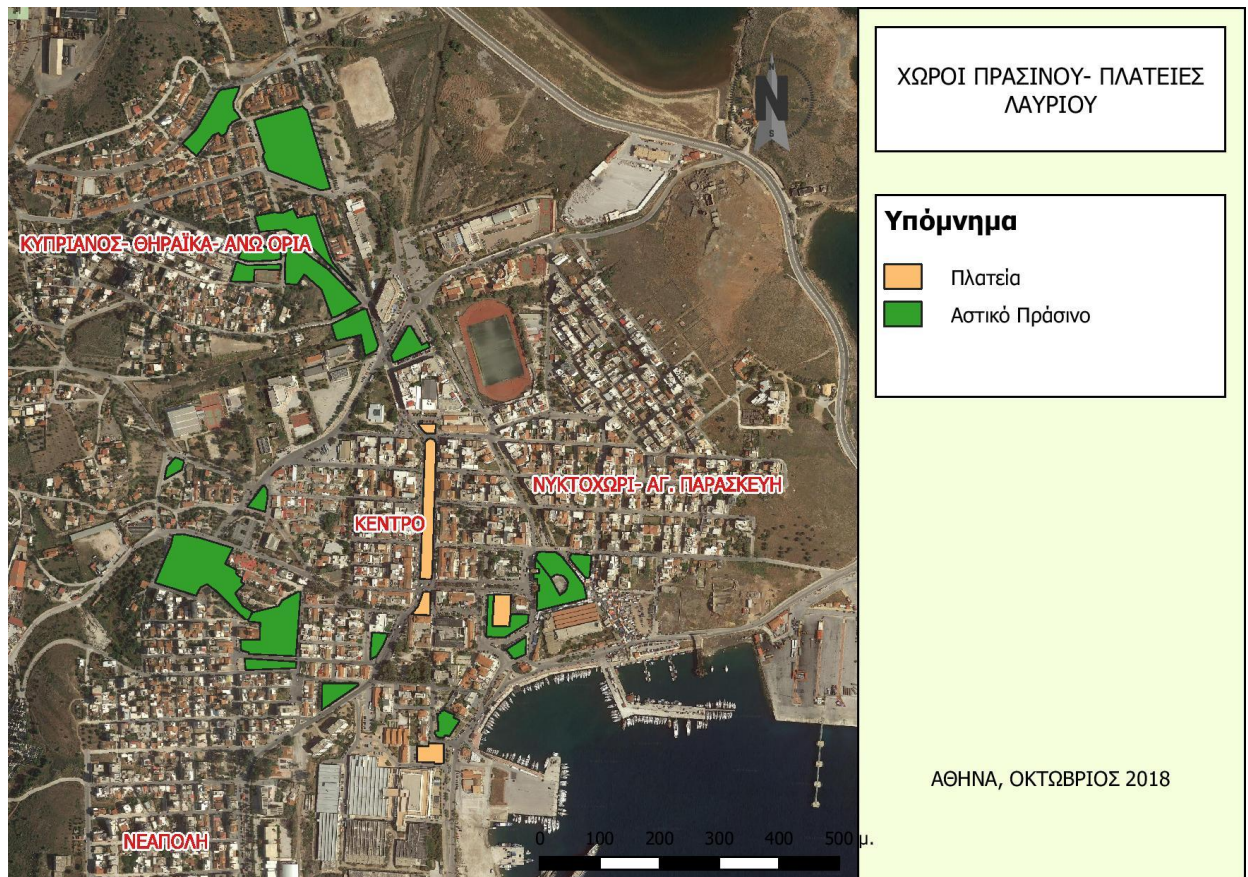


Εικόνα 3.24: Χάρτης Υποδομών Πολιτισμού Λαυρίου

3.6.5 Αστικό Πράσινο- Πλατείες

Είναι σπάνιο ένας χώρος πρασίνου να συνεισφέρει στην και να αποτελεί μέρος της ταυτότητας ενός τόπου. Παρ' όλα αυτά αυτό συμβαίνει αδιαμφισβήτητα στην περίπτωση του Φοινικοδάσους (περιβολάκια), του ιστορικού αυτού χώρου πρασίνου, που είναι και ένα από τα αξιοθέατα της πόλης. Φυτεύτηκε από τη Γαλλική Εταιρία το 1880, σαν ένα πρωτοποριακό είδος βιολογικού καθαρισμού για τα λύματα του οικισμού Κυπριανού (Δερμάτης, 1994). Βρίσκεται στην είσοδο της πόλης (Π.Ε. Κυπριανού- Θηραϊκών- Άνω Όρια) και σήμερα δείχνει σημάδια εγκατάλειψης, με τον Δήμο να έχει καταβάλει πρόταση ανάπλασης με βιοκλιματικό σχεδιασμό στο Πράσινο Ταμείο στα τέλη του 2017, όπως ανακοίνωσε με Δελτίο Τύπου (έκταση: 10.920m²). Το πάρκο του Κυπριανού, δίπλα στο Φοινικόδασος (Π.Ε. Κυπριανός- Θηραϊκά- Άνω Όρια), δίνει πνοή στον οικισμό, γιατί σε αντίθεση με το Φοινικόδασος, που είναι στην άκρη του, το εν λόγω είναι εντός των ορίων του και είναι σε καλή κατάσταση (έκταση: 4575m²). Το πάρκο στα Ρουμάνικα, βρίσκεται στην δυτική περιοχή της Π.Ε. Κέντρου και είναι αδιαμόρφωτο (έκταση: 833m²). Το πάρκο στα ΕΛ.ΤΑ. είναι σε κομβική θέση πριν την είσοδο της κεντρικής πλατείας (Π.Ε. Κέντρου) και είναι διαμορφωμένο αν και μέρος του χρησιμοποιήθηκε για τη δημιουργία εκεί χώρου στάθμευσης (έκταση: 1830m²). Το πάρκο της Ευαγγελίστριας (Π.Ε. Κυπριανός- Θηραϊκά- Άνω Όρια) ξεκινάει από την κορυφή του λόφου, όπου και είναι στο τμήμα αυτό διαμορφωμένο και προεκτείνεται προς πολλές κατευθύνσεις γύρω από αυτόν. Για παράδειγμα καταλήγει στο 1^ο Γυμνάσιο, στη βάση του λόφου με την παρεμβολή ενδιάμεσα κάποιων οδικών αξόνων μέτριας κινητικότητας (έκταση: 12.000m²). Επίσης επεκτείνεται και στον χώρο κάτω από την εκκλησία προς τον Κυπριανό (έκταση: 4670m²). Το πάρκο του Δημαρχείου είναι ένας χώρος γκαζόν, που πλαισιώνει το Δημαρχείο σε ικανοποιητική κατάσταση (Π.Ε. Κέντρο) (έκταση: 1200m²). Το πάρκο του Αγίου Ανδρέα (Π.Ε. Νεάπολης) καλύπτει την μια όψη του λόφου της εκκλησίας του Αγίου Ανδρέα και είναι ο βασικός χώρος πρασίνου, που όμως δεν είναι προσβάσιμος. Ο χώρος είναι σε καλή κατάσταση (έκταση: 8.000m²) και τμήμα του έχει αξιοποιηθεί ως παιδική χαρά, η οποία και αυτή βρίσκεται σε καλή κατάσταση. Στην πίσω πλευρά του λόφου, σε λιγότερο κεντρικό σημείο και σε χειρότερη κατάσταση συντήρησης υπάρχει και εκεί χώρος πρασίνου (έκταση: 11.060m²). Τέλος το πάρκο της Ρεμίζας μπορεί να θεωρηθεί αντίστοιχα ο χώρος πρασίνου, που εξυπηρετεί την Αγία Παρασκευή αν και δεν βρίσκεται κοντά σε κάποια κεντρική τοποθεσία της ούτε στα όρια της Π.Ε. της, αφού ανήκει στην Π.Ε. Κέντρου. Βρίσκεται σε μέτρια κατάσταση συντήρησης και αξιοποίησης (έκταση: 6.240m²). Η πόλη γενικά έχει πληθώρα χώρων πρασίνου, οι οποίοι μάλιστα έχουν και σημαντικό μέγεθος. Αυτό οφείλεται και στην καλή ρυμοτομία της πόλης και στο γεγονός ότι οι συνοικίες δεν γειτνιάζουν άμεσα μεταξύ τους, με αποτέλεσμα μεταξύ του πυκνού αστικού ιστού να εμφανίζονται ανοίγματα και ελεύθεροι χώροι. Στον αντίποδα πολλοί από αυτούς τους χώρους έχουν ανάγκη διαμόρφωσης και συντήρησης. Επίσης εντός της Π.Ε. Νυκτοχωρίου- Αγίας Παρασκευής απουσιάζουν εντελώς χώροι πρασίνου.

Όσον αφορά τις πλατείες, η κεντρική είναι η Ηρώων Πολυτεχνείου και πρόκειται για μια επιμήκης νησίδα μεταξύ των δύο κυκλοφοριακών ρευμάτων. Μέρος της πλατείας θεωρούνται και οι δύο άκρες της, πέραν της νησίδας, δηλαδή στα βόρεια ο περιφραγμένος χώρος του ανδριάντα του Σερπιέρι και στα νότια ο διαμορφωμένος χώρος μπροστά από το Πολιτιστικό Κέντρο του Δήμου. Λόγω αυτής της ασυνήθιστης γεωμετρίας της δεν μπορεί να φιλοξενήσει μεγάλες συγκεντρώσεις κόσμου, παρ' όλα αυτά λόγω των πολλών χρήσεων γης, που φιλοξενούνται περιμετρικά όπως προαναφέρθηκε και λόγω των πρόσφατων αναπλάσεων της παρουσιάζει μια μεγάλη δυναμικότητα (πλάτος νησίδας: 19m, έκταση: 5640m²). Η πλατεία Ηρώων είναι ο συνδυαστικός κρίκος του λιμανιού και του κέντρου και αναπληρώνει τον ρόλο του χώρου συγκεντρώσεων, που δεν μπορεί να έχει η κεντρική πλατεία. Έχει αυστηρή και λιτή διαμόρφωση λόγω αυτού του χαρακτήρα και ρόλου, ο οποίος της προσδίδει αφενός μια επισημότητα και συνεπώς την απομακρύνει από κάποια ενδεχόμενη αξιοποίησή της ως χώρος αναψυχής και αφετέρου κάνει αναγκαία την ύπαρξη ελεύθερου, μη διαμορφωμένου χώρου. Ο χώρος πρασίνου περιμετρικά της, στο ίδιο Ο.Τ. είναι σε μέτρια κατάσταση συντήρησης (έκταση πλατείας: 1510m², έκταση χώρου πρασίνου: 1940m²). Η τρίτη πλατεία των Καμινευτών βρίσκεται στην νότια άκρη του λιμανιού (Π.Ε. Κέντρου) και είναι πρόσφατα διαμορφωμένη. Σε αντίθεση με την κεντρική πλατεία, η οποία, αν και αυτή περιτριγυρίζεται από πολλούς χώρους αναψυχής και εστίασης, κρατάει την ανθρώπινη παρουσία και δυναμικότητά της, η πλατεία αυτή φαίνεται να μην μπορεί να ανταγωνιστεί τα γειτονικά μαγαζιά και κυρίως τον παραλιακό περίπατο (έκταση: 1350m²). Εν τέλει οι πλατείες είναι αποτελεσματικές, γιατί αλληλοσυμπληρώνονται, αφού έχουν διαφορετικούς και διακριτούς ρόλους, με την εξαίρεση της αδικημένης, λόγω θέσης, πλατείας Καμινευτών.



Εικόνα 3.25: Χάρτης Υφιστάμενων Χώρων Πρασίνου, Πλατειών Λαυρίου

3.6.6 Οδικοί Άξονες

Σύμφωνα με την Υ.Α. υπ. αριθμ. 62556/5073/90 (ΦΕΚ561Δ’/90) «Ορισμός βασικού οδικού δικτύου Ν. Αττικής», όπως τροποποιήθηκε με την Υ.Α. 62556/5073/90 (ΦΕΚ701Δ’/90), στο βασικό οδικό δίκτυο της Αττικής ανήκουν η υπ. αριθμ. 31 Παραλιακή Λεωφόρος : Επιβατικό Λιμάνι Πειραιά (Ακτή Κονδύλη), Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας, Λεωφόρος Ποσειδώνος, Βούλα, Βουλιαγμένη, Βάρκιζα, Σούνιο, Λαύριο, η υπ. αριθμ. 60 Λεωφόρος Σταυρού –Λαυρίου και η υπ. αριθμ. 63 οδός Αναβύσσου-Αγίου Κωνσταντίνου –Λαυρίου.

Οι κατηγορίες των οδικών αξόνων ορίζονται ως εξής: Αρτηρίες: Προορίζονται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλές ταχύτητες. Η κύρια λειτουργία τους είναι η σύνδεση και εξυπηρετούν κυρίως μηχανοκίνητα μέσα με μικρές έως μηδαμινές απαιτήσεις για πρόσβαση στις παρόδιες χρήσεις και καθόλου ή μηδαμινές απαιτήσεις για παραμονή πεζών στον οδικό χώρο. Συλλεκτήριες οδοί: Κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες στον τελικό τους προορισμό, που μπορεί να έχει πρόσβαση σε συλλεκτήρια ή τοπική οδό και ταυτόχρονα ικανοποιούν την ανάγκη προσπέλασης από και προς τις παρόδιες χρήσεις των κατοίκων, των επισκεπτών, των προμηθευτών και των οχημάτων μεταφοράς αγαθών ή εκτάκτου

ανάγκης. Προσφέρουν δηλαδή περίπου ίση εξυπηρέτηση για σύνδεση και πρόσβαση. Τοπικές οδοί: Χρησιμοποιούνται κυρίως για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης (Σιούλας, 2013).

Όσον αφορά την πόλη του Λαυρίου η Λεωφόρος Σουνίου, πρόκειται για αρτηρία μεγάλου μήκους, που διατρέχει ολόκληρη την πόλη. Μεταβάλλεται σε αυτή η Λεωφόρος Λαυρίου μετά τον κυκλικό κόμβο έξω από το Τ.Π.Π.Λ. και φτάνει μέχρι το Σούνιο, όπου εκεί γίνεται Λεωφόρος Αθηνών- Σουνίου. Έχει υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο, αφού πέραν των ντόπιων κατοίκων εξυπηρετεί και όλους τους εξωτερικούς επισκέπτες της πόλης αυτής καθαυτής σε συνδυασμό με τους επισκέπτες του Σουνίου, οι οποίοι κατά τους εαρινούς και καλοκαιρινούς μήνες είναι πολυάριθμοι με τη λεωφόρο αυτή να είναι ένας από τους δύο άξονες σύνδεσης της πρωτεύουσας με τον χώρο. Επιπλέον είναι ο κεντρικός δρόμος της πόλης, η ραχοκοκαλιά της, αφού πάνω της συγκεντρώνονται αρκετές λειτουργίες. Η κεντρική πλατεία, η καρδιά της πόλης, σχηματίζεται κυριολεκτικά ανάμεσα στα δύο ρεύματά της. Το παράδοξο είναι πως έχει τα χαρακτηριστικά της αρτηρίας, αλλά λειτουργεί και σαν συλλεκτήριος, αφού διασχίζει το κέντρο της πόλης, στο οποίο χρειάζεται να προσφέρει πρόσβαση και να επιτρέψει την προσπέλαση στις παρόδιες χρήσεις. Το κέντρο λοιπόν, αυτή η ευαίσθητη πολεοδομικά και κυκλοφοριακά περιοχή, εμφανίζεται ευάλωτο μπροστά στην συνύπαρξη με αυτόν τον υψηλής ιεραρχίας οδικό άξονα. Επίσης η πόλη διχοτομείται σε δυτικό, Κυπριανός- Θηραϊκά- Άνω Όρια, δυτικό τμήμα κέντρου, Νεάπολη και σε ανατολικό τμήμα, λιμάνι, ανατολικό τμήμα κέντρου, Νυκτοχώρι- Αγία Παρασκευή αποτελώντας πλήγμα στην συνεκτικότητά της. Τέλος απομονώνει το 3^ο Δημοτικό από τον υπόλοιπο αστικό ιστό, ενώ σε αυτή έχουν την κύρια είσοδό τους τα 2^ο, 4^ο Νηπιαγωγείο, το 2^ο Γυμνάσιο και το 2^ο Δημοτικό, όπως έχει προαναφερθεί.

Η οδός Καμαρίζης μπορεί να θεωρηθεί αρτηρία, καθώς συνδέει την πόλη του Λαυρίου με τις Εργατικές Κατοικίες «Άγιος Ιωάννης ο Ρώσος» και με τον οικισμό του Αγίου Κωνσταντίνου (Καμάριζα). Γενικότερα αποτελεί τη σύνδεση της πόλης και με την Αθήνα μέσω της Αναβύσσου και της παραλιακής οδού. Παρ' όλα αυτά διασχίζει το κέντρο του οικισμού Κυπριανού, ο οποίος είναι χαρακτηρισμένο παραδοσιακό τμήμα πόλης, γεγονός, που καθιστά τη διέλευσή της από αυτή την θέση προβληματική.

Η παραλιακή λεωφόρος Μίκη Θεοδωράκη στο τμήμα της από την είσοδο της πόλης μέχρι το επιβατικό τμήμα του λιμανιού είναι αρτηρία, καθώς μόνος της ρόλος είναι η σύνδεση. Στο τμήμα έπειτα από το επιβατικό λιμάνι έως την άλλη άκρη του λιμανιού μετατρέπεται σε συλλεκτήρια, αφού συγκεντρώνει την κίνηση του κέντρου, που καταλήγει εκεί. Είναι πόλος έλξης λόγω των παρόδιων μαγαζιών εστίασης και αναψυχής αλλά και λόγω του χαρακτήρα της, που προσφέρεται για περίπατο. Αυτός ο περιπατητικός ρόλος και ο ρόλος αναψυχής διαταράσσεται από τον αυξημένο κυκλοφοριακό φόρτο ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Η οδός Ανδρέα Κορδέλα λειτουργεί ως συλλεκτήρια για το ανατολικό τμήμα της πλατείας και για τη συνοικία Άνω Όρια και εξυπηρετεί την πρόσβαση στο 1^ο Γυμνάσιο, στο Ενιαίο Λύκειο, στο Ορυκτολογικό Μουσείο, στο θέατρο της ΑΚΕΛ και στο κλειστό Γυμναστήριο. Παρ' όλα αυτά βρίσκεται σε μια περιοχή αραιώσης του οικιστικού ιστού, γεγονός που μειώνει τη σημασία της οπότε το μεγάλο της πλάτος δεν μπορεί να δικαιολογηθεί.

Η οδός Φωκίωνος Νέγρη είναι η συλλεκτήρια των οδών της Αγίας Παρασκευής, η οδός Ευαγγελίστριας είναι των οδών της συνοικίας Ευαγγελίστριας και η Ηλία Μέντη η συλλεκτήρια των οδών της Νεάπολης.

Ολοκληρώνοντας η μόνη περιοχή σε επίπεδο πόλης, για την οποία έχει υπάρξει ιδιαίτερη μέριμνα στην ποιότητα και στην οργάνωση του οδικού και παρόδιου περιβάλλοντος, όπως ποιότητα οδοστρώματος και ανάδειξη γεωμετρικών χαρακτηριστικών οδών, είναι ο χώρος της κεντρικής πλατείας.



Εικόνα 3.26: Χάρτης Υφιστάμενης Κατηγοριοποίησης Οδικών Αξόνων Λαυρίου

3.6.7 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Το Λαύριο διαθέτει ένα λεωφορείο τύπου Irisbus Cityclass για τα δρομολόγια της δημοτικής συγκοινωνίας του, που συνδέει το κέντρο της πόλης (και συγκεκριμένα το Δημαρχείο) με τις εργατικές κατοικίες της πόλης (με ορισμένα δρομολόγια να συνεχίζουν προς Καμάριζα) και περιορισμένα δρομολόγια προς Θορικό, που συμπληρώνουν αυτά του ΚΤΕΛ. Τα δρομολόγια εκτελούνται μόνο κατά τις πρωινές ώρες (*The Hellenic Bus Community*). Σημειώνεται συνεπώς τρομερή έλλειψη στη δημοτική συγκοινωνία, η οποία δεν εξυπηρετεί όλες τις συνοικίες της πόλης, ούτε καλύπτει όλη τη διάρκεια της ημέρας. Αυτή η πρακτική υποχρεώνει στην ουσία τους κατοίκους να στραφούν σε μη βιώσιμα μέσα μεταφοράς, όπως τα ιδιόκτητα μηχανοκίνητα μέσα, όπως αποδεικνύουν και τα στατιστικά στοιχεία άλλωστε, αφού το 81% των νοικοκυριών διαθέτουν ένα τουλάχιστον αυτοκίνητο (σε επίπεδο Δήμου), σε σύγκριση με το 70% στην Περιφέρεια Αττικής και στη Χώρα (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).

Όσον αφορά τη σύνδεση της περιοχή μελέτης με το Λεκανοπέδιο αυτή γίνεται με τακτικές γραμμές λεωφορείων του ΚΤΕΛ Αττικής. Η γραμμή με αφετηρία το Πεδίο του Άρεως, διασχίζει τη λεωφόρο Μεσογείων μέχρι το Σταυρό και από εκεί τη λεωφόρο Λαυρίου, εξυπηρετεί δε διαδοχικά την έξοδο Κορωπίου, το Μαρκόπουλο, το Πόρτο Ράφτη, το Αυλάκι, τα Καλύβια, τον Κουβαρά, την Κερατέα, την Πλάκα και το Λαύριο. Ο άξονας έχει τακτικά δρομολόγια, ανάλογα με την περίοδο. Κατά τη θερινή περίοδο, τα δρομολόγια είναι τακτικότερα. Μπορεί η οργάνωσή τους να είναι αρκετά καλή, όμως σίγουρα δεν μπορούν να φτάσουν σε μεταφορική ικανότητα και ταχύτητα το τρένο.

Χρόνια επιδίωξη και αίτημα της τοπικής κοινωνίας είναι η σύνδεση με την Αθήνα να γίνεται με μέσο σταθερής τροχιάς και συγκεκριμένα με τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο. Η χάραξη του προβλέπεται από το Γ.Π.Σ. του 1993: «Νέα χάραξη σιδηροδρομικής γραμμής του προαστιακού τρένου ανατολικά του Λαυρίου, με εξασφάλιση στην παλαιά χάραξη κοινοχρήστων λειτουργιών, ούτως ώστε να χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση μη εφικτότητας κατασκευής της πρώτης», το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας- Αττικής (Ν. 4277/2014) και από τον προγραμματικό σχεδιασμό του ΟΣΕ. Οι καθυστερήσεις στην υλοποίηση του έργου τα τελευταία χρόνια είναι συνεχείς. Είναι ενδεικτικό ότι η επέκταση του Προαστιακού στο Λαύριο έχει εξαγγελθεί από το 2007, όταν υπουργός Μεταφορών ήταν ο Μιχάλης Λιάπης, με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2012. Η νέα γραμμή, μήκους 32 χλμ., σύμφωνα με τη μελέτη, προβλέπεται να διαθέτει δύο σιδηροδρομικούς σταθμούς (στο Μαρκόπουλο και στο Λιμάνι του Λαυρίου) και επτά στάσεις (Καλύβια, Κουβαρά, Κερατέα, Αμφιτρόπη, Περιγιάλι, Θορικό, Εκπαιδευτικό Κέντρο Λαυρίου), με τη διαδρομή Αθήνα - Λαύριο να γίνεται σε λιγότερο από μία ώρα, σε 55 λεπτά, με ταχύτητες συρμών έως 120 km/h (Γκόλιας, 2015). Για τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο εκπονήθηκε προωθημένη αναγνωριστική μελέτη και εγκρίθηκε Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση (Π.Π.Ε.). Δεν εκπονήθηκε Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.). Η μελέτη του Προαστιακού ολοκληρώθηκε. Κατά τη στιγμή της συγγραφής αυτής της εργασίας η νεότερη εξέλιξη εξαγγέλθηκε από τον υπουργό

Υποδομών και Μεταφορών Χ. Σπίρτζη μιλώντας στο «12ο Περιφερειακό Συνέδριο για την Παραγωγική Ανασυγκρότηση», που διεξήχθη στο Λαύριο. Σύμφωνα λοιπόν με τον υπουργό μέσα στο 2019 επιθυμεί να δημοπρατήσει την επέκταση του. Δεδομένου όμως πως η χρηματοδότηση δεν έχει ακόμα εξασφαλισθεί, έχει διαμορφωθεί και κατατεθεί σχετική πρόταση συνδυασμένων μεταφορών στην Επενδυτική Πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπάρχουν αμφιβολίες για το κατά πόσο τα σχέδια αυτά είναι ρεαλιστικά (Το 2019 ο διαγωνισμός για την επέκταση του Προαστιακού προς Λαύριο, 2018). Η έλευση του Προαστιακού στην πόλη του Λαυρίου είναι υψίστης σημασίας. Μόνο έτσι θα μπορεί ο ρόλος του Λιμένα Λαυρίου να αναβαθμιστεί, χωρίς την ύπαρξή του οποιαδήποτε προσπάθεια θα είναι αποσπασματική και εν τέλει αναποτελεσματική. Η απομόνωση της Λαυρεωτικής, η οποία είναι επόμενη λόγω της θέσης της στο άκρο της Αττικής, θα περιοριστεί. Έτσι λοιπόν από τη μία θα αυξηθεί η επισκεψιμότητα στην πόλη, που έχει επισημανθεί πόσο ζωτικής σημασίας είναι, αφού ο τουρισμός είναι βασικός πυλώνας της τοπικής οικονομίας και από την άλλη ο αυξημένος αυτός όγκος επισκεπτών δεν θα οδηγήσει και σε αντίστοιχη αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου, ενώ ίσως μάλιστα τα σημερινά επίπεδα φόρτου μειωθούν. Τα ίδια κυκλοφοριακά αποτελέσματα θα επιφέρει και με τους χρήστες των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών του λιμανιού.



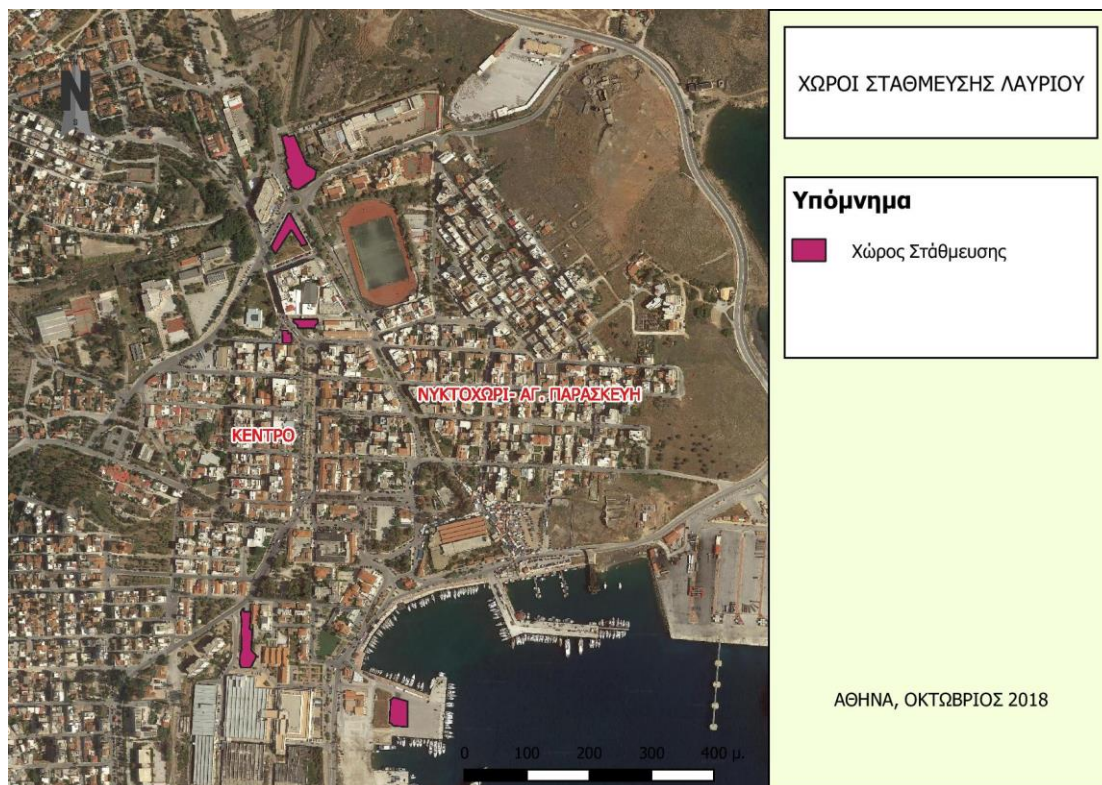
Εικόνα 3.27: Μελλοντική Χάραξη Προαστιακού Σιδηρόδρομου (Πηγή: Δήμος Λαυρεωτικής)

Όσον αφορά την χωροθέτηση της στάσης και του σταθμού κρίνεται ορθή, καθώς είναι πλησίον του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου και του ακτοπολιτικού λιμένα αντίστοιχα, δηλαδή εξυπηρετούν τις υποδομές αυτές, που είναι οι σημαντικότεροι υπερτοπικοί πόλοι έλξης της πόλης. Αντιθέτως αν και η χάραξη βρίσκεται στην σωστή περιοχή, αυτή του περιθωρίου του αστικού κορμού, είναι προβληματική για λόγους, που θα αναλυθούν αργότερα.

3.6.8 Χώροι Στάθμευσης

Ο χώρος στάθμευσης, ο οποίος γειτνιάζει με το Επαγγελματικό Λύκειο Λαυρίου (Π.Ε. Νυκτοχώρι- Αγία Παρασκευή), χωροθετήθηκε εκεί ορθώς, ώστε να καλύψει τις ανάγκες του τμήματος αυτού, που προστέθηκε πρόσφατα στον αστικό ιστό. Η πρακτική αυτή συμβαδίζει με τις σύγχρονες πολεοδομικές πολιτικές, οι οποίες επιτάσσουν η κάθε νέα προσθήκη να είναι πλαισιωμένη και να συνοδεύεται από υποδομές, αρκετές για να ικανοποιήσουν τις νέες ανάγκες και να αντιμετωπίσουν τις νέες κυκλοφοριακές προκλήσεις, που θα προκύψουν. Πέραν του ΕΠΑΛ εξυπηρετεί όλες τις υπόλοιπες εκπαιδευτικές υποδομές, που βρίσκονται σε μικρή απόσταση όπως τα 1^ο, 3^ο Δημοτικό και τα 1^ο, 3^ο Νηπιαγωγείο καθώς και το γειτονικό εμπορικό συγκρότημα (Έκταση: 3.130m², Χωρητικότητα: 117). Σε μικρή απόσταση βρίσκεται χώρος στάθμευσης, ο οποίος μοιράζεται από κοινού ένα οικοδομικό τετράγωνο σχεδόν εξ ημισείας με χώρο πρασίνου (πάρκο ΕΛ.ΤΑ.) (Π.Ε. Κέντρου). Βρίσκεται ανάμεσα στο Δημοτικό Στάδιο Λαυρεωτικής (Π. Βογιατζής) και το 1^ο Γυμνάσιο, ενώ στο ίδιο Ο.Τ. υπάρχει και στάση του ΚΤΕΛ (Έκταση: 1.090m², Χωρητικότητα: 45). Οι δύο μικροί σχετικά χώροι στάθμευσης, που βρίσκονται μέσα στα όρια της κεντρικής πλατείας Ηρώων Πολυτεχνείου, στο βόρειο τμήμα της ` ο ένας πίσω από τον περιφραγμένο χώρο του αγάλματος του Σερπιέρι (Έκταση: 480m², Χωρητικότητα: 25) και ο άλλος μπροστά από το υποκατάστημα της Alpha Bank (Έκταση: 295m², Χωρητικότητα: 15), δεν αρκούν παρά να καλύψουν ένα πολύ μικρό τμήμα των αναγκών της πλατείας, δεδομένου και της περιορισμένης τους χωρητικότητας και του μεγάλου φόρτου της πλατείας. Όλοι οι προαναφερθέντες χώροι στάθμευσης εντοπίζονται στο βόρειο τμήμα της πόλης. Στον αντίποδά τους βρίσκεται ο χώρος στάθμευσης, που είναι πλησίον του λιμανιού και της πλατείας Μεταλλουργών. Η θέση του εκεί έχει μεγάλη σημασία, γιατί εξυπηρετεί, όχι τόσο πολύ το λιμάνι, αλλά το γειτονικό εμπορικό συγκρότημα, που χρησιμοποιεί τμήμα των εγκαταστάσεων της πρώην Κλωστοϋφαντουργίας «Αιγαίον» (Π.Ε. Κέντρου) (Έκταση: 1.880m², Χωρητικότητα: 57). Στην εξυπηρέτηση των αναγκών στάθμευσης του λιμανιού συνεισφέρει και ο διαμορφωμένος χώρος του Οργανισμού Λιμένα, ο οποίος ενώ μπορεί να μην είναι δημοτικός και η κύρια λειτουργία του να αφορά τους κατόχους των ιδιωτικών σκαφών, αποτελεί παρ' όλα αυτά αναπόσπαστο τμήμα των υποδομών αυτών λόγω της καίριας θέσης του και της μεγάλης έκτασής του (Έκταση: 2.400m², Χωρητικότητα: 120). Οι υποδομές αυτές ίσως ήταν αρκετές για την εξυπηρέτηση του ντόπιου πληθυσμού αλλά δεν αρκούν, όταν στους δημότες προστίθεται και ο μεγάλος αριθμός επισκεπτών και παραθεριστών ειδικά κατά τους

καλοκαιρινούς μήνες. Αν ληφθούν υπ' όψιν και τα μελλοντικά σχέδια περί ενοποίησης των χώρων πρασίνου του λιμανιού και της πεζοδρόμησης της πλατείας και της κεντρικής παραλιακής οδού, τότε ο τομέας αυτός σίγουρα εμφανίζεται απροετοίμαστος να υποστηρίξει τέτοιου είδους εγχειρήματα.



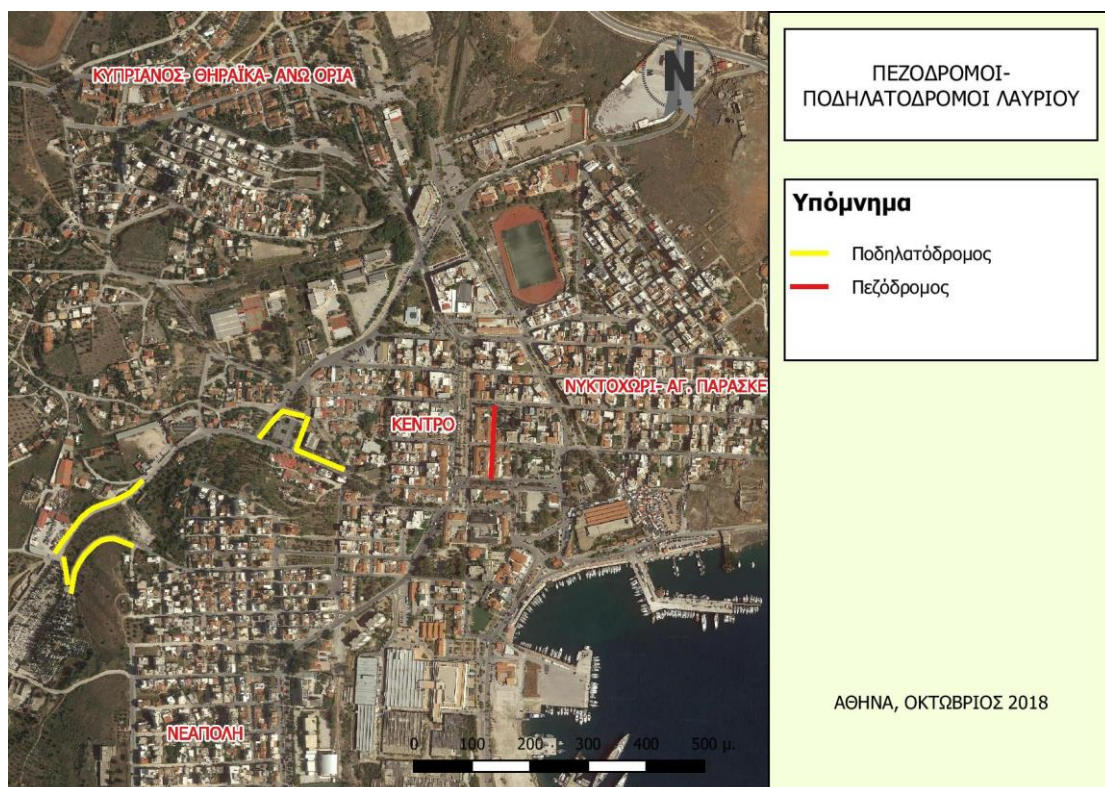
Εικόνα 3.28: Χάρτης Υφιστάμενων Χώρων Στάθμευσης Λαυρίου

3.6.9 Πεζόδρομοι- Ποδηλατοδρόμοι

Ο πρώτος πεζόδρομος της πόλης του Λαυρίου έγινε το 2006 σε κεντρικό σημείο, ένα τετράγωνο μακριά από και παράλληλα στην κεντρική πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου, στο νότιο μισό της οδού Ερμού. Η υλοποίηση του έγινε εν μέσω αρνητικού κλίματος και αντιδράσεων των καταστηματάρχων της περιοχής, καταστάσεις που δημιουργεί κάθε μη οικεία παρέμβαση. Εν τέλει αγκαλιάστηκε τόσο από τους καταστηματάρχες όσο και από τους επισκέπτες και μπήκε στον τουριστικό και εμπορικό χάρτη της πόλης. Γειτνιάζει με το παραδοσιακό συγκρότημα της Ψαραγοράς, με τα μαγαζιά της οποίας (ταβέρνες, μεζεδοπωλεία) αλληλοσυμπληρώνεται. Έτσι ενισχύει την εμπορική ταυτότητα όχι μόνο αυτού του σημείου αλλά και ολόκληρου του κέντρου βοηθώντας στην εξισορρόπηση του ανταγωνισμού προσέλκυσης κόσμου μεταξύ αυτού και του λιμανιού. Ο πεζόδρομος συνολικά έχει έκταση δύο οικοδομικών τετραγώνων και μήκος 120m. Ως αστικό εξοπλισμό διαθέτει πέργκολες, που δημιουργούν σκίαση, με συνδυασμένο μικρό χώρο πρασίνου. Επίσης το οδόστρωμα αποτελείται από κυβόλιθους, ενώ τα μαγαζιά διατηρούν τραπεζοκαθίσματα στον χώρο του πεζοδρόμου με προβλεπόμενους χώρους για ελεύθερη διέλευση των πεζών. Ο

χαρακτήρας είναι σχεδόν καθαρόαιμα εμπορικός και αναψυχής (μεζεδοπωλεία, καφεενεία, ταβέρνες) με μικρές εξαιρέσεις υπηρεσιών και ενός χώρου παιδικής χαράς. Η υπόθεση πεζόδρομος στο Λαύριο μπορεί να βρίσκεται σε εμβρυϊκό στάδιο, αλλά έχει πλέον γίνει το πρώτο και πιο σημαντικό βήμα, που είναι και το βάπτισμα του πυρός. Έτσι τώρα η τοπική κοινωνία είναι πιο ώριμη να δεχθεί αντίστοιχες και μεγαλύτερης κλίμακας μελλοντικές επεμβάσεις. Το ίδιο δε το αστικό περιβάλλον προσφέρεται για τέτοιου είδους επεμβάσεις λόγω του ιστορικού- πολιτιστικού ενδιαφέροντος, που παρουσιάζει, αλλά και λόγω του χαρακτήρα αναψυχής, τουρισμού, που συνολικά έχει αναπτυχθεί στην πόλη. Παράλληλα είναι αναγκαία και η ανάπτυξη πεζοδρόμων, που σκοπό δεν έχουν μόνο την εμπορική τους εκμετάλλευση, αλλά και την προστασία ευαίσθητων περιοχών, όπως του κέντρου ή ενός συγκροτήματος σχολείων και γενικά τη δημιουργία ενός βιώσιμου περιβάλλοντος, στο οποίο ο πεζός και κατ' επέκταση ο άνθρωπος έχει κυρίαρχη θέση.

Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων στην πόλη είναι ουσιαστικά ανύπαρκτο. Η μόνη εξαίρεση είναι στα δυτικά, στο περιθώριο της πόλης, όπου δεν υπάρχει αστικός ιστός και χωρίς να συνδέει σημαντικά σημεία αναφοράς. Η κατασκευή του είχε στόχο κυρίως την κατοχύρωση ενός τμήματος του οδοστρώματος από τα μηχανοκίνητα μέσα, αφού στο τμήμα αυτό δεν υπήρχε πεζοδρόμιο και αναπτύσσονταν μεγάλες ταχύτητες, ενώ τον χρησιμοποιούσαν πεζοί κατευθυνόμενοι στο νεκροταφείο.



Εικόνα 3.29: Χάρτης Υφιστάμενων Πεζόδρομων- Ποδηλατοδρόμων Λαυρίου

3.6.10 Λιμένας

Στο υποκεφάλαιο, που ακολουθεί, θα συμπληρωθούν τα δεδομένα για τον λιμένα, που έχουν ήδη δοθεί στην εισαγωγή, στα γενικά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης και γενικότερα η υποδομή αυτή θα εξεταστεί σε μεγαλύτερο βάθος.

Αρχικά ενδεικτικό της σημασίας του είναι ότι σύμφωνα με την ΚΥΑ 3514.96/02/92 έχει κηρυχτεί λιμένας Εθνικής Σημασίας. Στο πλαίσιο της αναπτυξιακής πορείας του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου, το 2003 εκπονήθηκε η Μελέτη Χωροταξικής Οργάνωσης του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) του λιμένα του Λαυρίου. Το Master Plan λοιπόν αποσκοπεί στην αναβάθμιση και στη βέλτιστη αξιοποίηση των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών, για τη δημιουργία συνθηκών ασφαλούς ελλιμενισμού και ταχείας φορτοεκφόρτωσης των πλοίων. Ταυτόχρονα, επιδιώκεται η εξασφάλιση των απαραίτητων επιφανειών στη χερσαία ζώνη του λιμένα για την αναμονή και τον έλεγχο των προς επιβίβαση οχημάτων, την ανάπτυξη των προσβάσεων και της οδοποιίας, καθώς και τη στέγαση των λιμενικών υπηρεσιών (Κούφαλη, 2014).

Η Χερσαία Ζώνη Λιμένα αποτελεί μια ζώνη χρήσεων κατά μήκος του Λιμένα Λαυρίου για την εξυπηρέτηση της λειτουργίας του. Η χερσαία ζώνη λιμένα καθορίστηκε με την 1445/20-1-48 απόφαση Υπ. Δημ. Έργων και τροποποιήθηκε με απόφαση του Υπ. Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων (ΦΕΚ 106 Β'/16-06-55). Στη συνέχεια επεκτάθηκε με τη ΤΥ 8259/94 απόφαση Νομάρχη (ΦΕΚ 1371 Δ'/30-12-94), ενώ με την υπ' αριθμ. 3413.30/03/01 υπουργική απόφαση προσδιορίστηκε η Ζώνη Λιμένα του Οργανισμού Λιμένα Λαυρίου Α.Ε. η οποία συμπεριλαμβάνει και τη χερσαία ζώνη. Τέλος, με την υπ' αριθμ. ΠΕ.ΧΩ.1617/ΦΑΑ/2007 η χερσαία ζώνη λιμένος τροποποιήθηκε εκ νέου, ώστε να εναρμονισθεί με την οριστικοποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου.

Πιο συγκεκριμένα όσον αφορά τις υποδομές του λιμένα, ο Προβλήτας Ι αποτελεί τον πρώην εμπορικό προβλήτα με συνολικό μήκος παραβολής όλων των πλευρών του περίπου ίσο με 139m και βάθος περίπου 5m. Όσον αφορά τον Προβλήτα ΙΙ, διαθέτει συνολικό μήκος παραβολής όλων των πλευρών του περίπου ίσο με 330m και βάθος περίπου 4m. Πρόκειται για τον παλιό προβλήτα Ο/Γ πλοίων, ο οποίος βρίσκεται στη δυτική πλευρά του λιμανιού και σε αυτόν προσδένουν, πέρα από τα σκάφη αναψυχής και μικρές βάρκες. Επιπλέον των επαγγελματικών σκαφών, στο λιμάνι βρίσκονται ελλιμενισμένα περίπου 70 ιδιωτικά σκάφη αναψυχής. Στη βόρεια πλευρά του λιμένα υπάρχει κεκλιμένος μόλος αρχικά νότιας και στη συνέχεια ανατολικής διεύθυνσης, με συνολικό εσωτερικό μήκος παραβολής περίπου 194m και συνολικό εξωτερικό μήκος παραβολής περίπου 235m, ενώ η ακτή εκατέρωθεν αυτού είναι κρηπιδωμένη. Το βάθος του πυθμένα στην περιοχή του προβλήτα κυμαίνεται μεταξύ 5m και 8m. Όσον αφορά τις κτιριακές εγκαταστάσεις το 2013 εγκαινιάστηκε ο επιβατικός σταθμός πλοίων νέας τεχνολογίας, ο οποίος καταλαμβάνει το χερσαίο τμήμα στην ανατολική πλευρά όπισθεν των κρηπιδωμάτων της ακτοπλοΐας. Το διώροφο κτίριο έχει συνολική

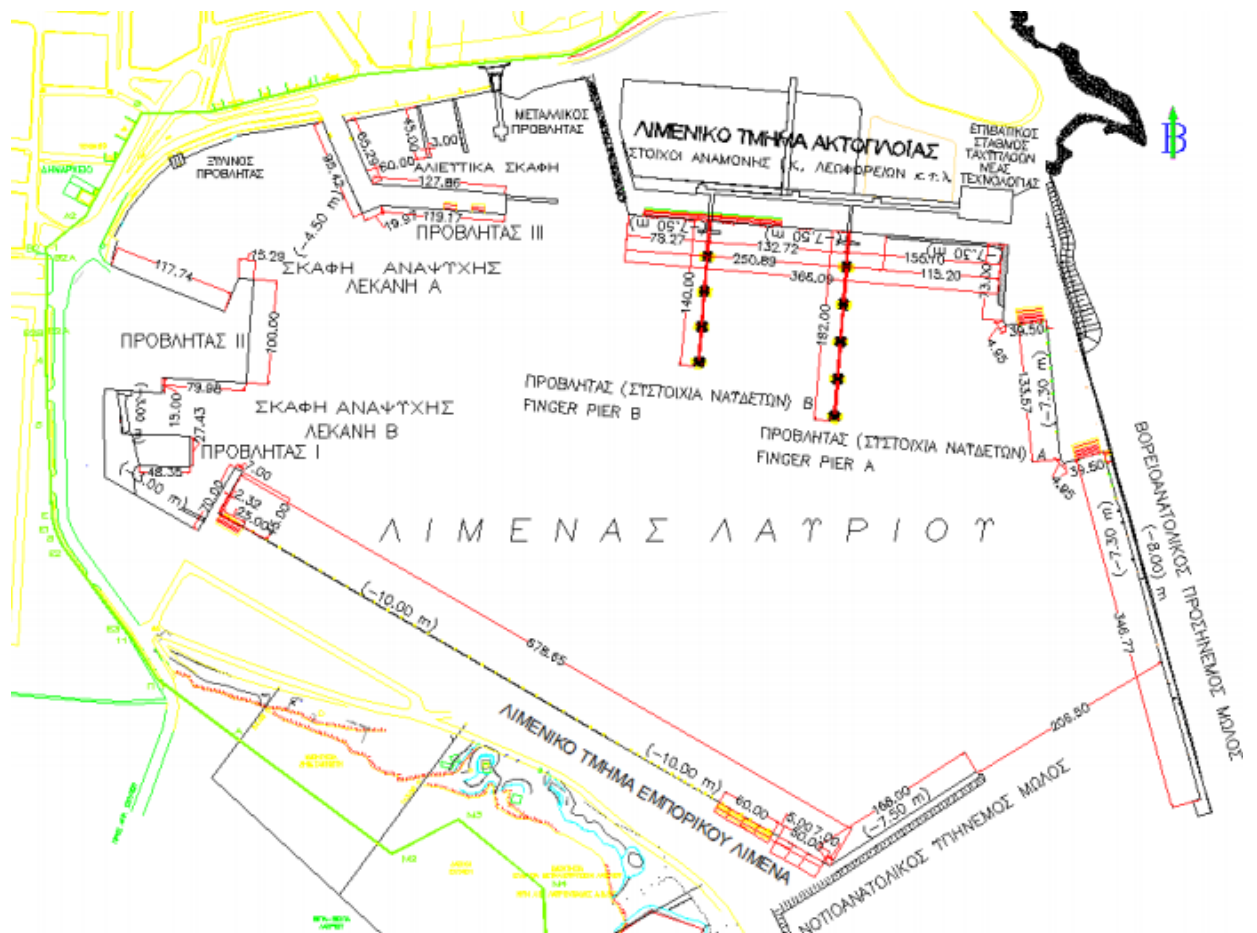
επιφάνεια 2.700m² και διαθέτει χώρους αναμονής επιβατών, στεγασμένο χώρο στάθμευσης οχημάτων και εκδοτήρια εισιτηρίων. Από τον Ιούλιο του 2013 στεγάζει τις υπηρεσίες του Κεντρικού Λιμεναρχείου Λαυρίου (Κούφαλη, 2014). Εντός του χώρου του εμπορικού και του επιβατικού τμήματος του λιμένα υπάρχουν επιφάνειες, οι οποίες έχουν χωροθετηθεί ως χώρος στάθμευσης για τα οχήματα των επιβατών. Συγκεκριμένα η χωρητικότητα είναι 188 οχήματα. Το 2007 δόθηκε έγκριση για προσωρινή λειτουργία αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας για υδροπλάνα στη θαλάσσια περιοχή του λιμένα (ΦΕΚ 38B/2007), αλλά λόγω ειδικών νομικών περιστάσεων δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ.

Το εγκεκριμένο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο του λιμένα (Master Plan) προβλέπει μελλοντικές επεκτάσεις και αναβαθμίσεις των υποδομών όλων των τμημάτων του. Καταρχήν για το τμήμα ακτοπλοΐας προβλέπεται η προέκταση του βορειοανατολικού προσήνεμου μόλου κατά 50m, με στόχο την ενίσχυση της προστασίας της λιμενολεκάνης από τους εισερχόμενους κυματισμούς και την ασφαλή λειτουργία του λιμένα υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Επίσης για την εξυπηρέτηση των πλοίων έχει εκπονηθεί οριστική μελέτη για τη διαμόρφωση τρίτης ράμπας εξυπηρέτησης ταχυπλόων νέας τεχνολογίας, ενώ για την αποτελεσματική λειτουργία των εισόδων, εξόδων του τμήματος της ακτοπλοΐας έχει μελετηθεί η διαμόρφωση τριών ισόπεδων κόμβων επί της υφιστάμενης οδού πρόσβασης. Κατά δεύτερον για το τμήμα του εμπορικού λιμένα προβλέπεται η επέκτασή του με την καθαίρεση του υφιστάμενου υπήνεμου μόλου και τη δημιουργία σε συνέχεια και υπό γωνία με τη νότια κρηπίδωση του λιμένα σχεδόν παράλληλα με την ακτογραμμή, όπως κρηπίδωσης, μήκους 280m. Αναφορικά με τον τομέα εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής προβλέπονται έργα για την αύξηση της χωρητικότητας και την ενίσχυση της προστασίας από τους κυματισμούς των δύο μαρινών που λειτουργούν εντός του λιμένα. Ειδικότερα τα έργα αυτά αφορούν την κατασκευή τριών πλωτών προβλητών μήκους 120m, 135m και 105m, από τα δυτικά προς τα ανατολικά, εντός της λιμενολεκάνης που δημιουργείται μεταξύ των Προβλητών Ι και Ι, καθώς και των δύο πλωτών κυματοθραυστών, μήκους 60m έκαστος στην είσοδό της. Τέλος σύμφωνα με το Master Plan διατίθενται για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων δύο θέσεις παραβολής στο βόρειο τμήμα των νότιων κρηπιδωμάτων συνοδευόμενες από κτίριο επιβατικού σταθμού και χώρους στάθμευσης (Κούφαλη, 2014).

Πριν βγαλθούν τα τελικά συμπεράσματα αναφορικά με τον λιμένα στο σύνολό του ας δοθούν μερικά στατιστικά δεδομένα της λειτουργίας του. Η σύνθεση της συνολικής κίνησης πλοίων και σκαφών στον λιμένα για τα έτη 2008- 2013 δείχνει πως τα σκάφη αναψυχής υπερिशύουν έναντι όλων (56,04%) ακολουθούμενα από επιβατηγά, οχηματαγωγά σκάφη (31,05%) τα εμπορικά (12,53%) και τέλος με πολύ περιορισμένο αριθμό τα κρουαζιερόπλοια (0,37%). Εξίσου σημαντικό είναι να εξεταστεί το Λαύριο ως μέρος του λιμενικού συστήματος της Αττικής. Συγκρίνοντας την εξέλιξη του συνολικού αριθμού πλοίων, που κατέπλευσαν στους λιμένες του Λαυρίου, του Πειραιά, της Ραφήνας και της Ελευσίνας κατά τη χρονική περίοδο 1993- 2013, σύμφωνα με τα στοιχεία, που παραχωρήθηκαν από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά, Ραφήνας και Ελευσίνας αλλά και από την Ελληνική Στατιστική Αρχή, αν εξαιρεθεί το λιμάνι του Πειραιά, το οποίο είναι εκτός σύγκρισης, παρατηρείται ότι διαχρονικά υπολείπεται στην προσέλευση πλοίων έναντι των άλλων δύο, παρότι δεν υστερεί από άποψη υποδομών και γεωγραφικής θέσης έναντι των άλλων δύο. Παρ' όλα αυτά τα τελευταία χρόνια σημειώνεται μία σύγκλιση (Κούφαλη,

2014).

Ολοκληρώνοντας θα πρέπει να καταστεί σαφής η σημαντική δύναμη αυτού του λιμένα. Αδιαμφισβήτητη είναι η πλεονεκτικότητα της γεωγραφικής θέσης του, καθώς παρουσιάζει εγγύτητα με αρκετούς σημαντικούς πόλους ` από τη μία βρίσκεται στα περίχωρα της πρωτεύουσας αλλά και του εθνικού Αερολιμένα καθιστώντας το εύκολα προσεγγίσιμο τόσο για ξένους όσο και για ντόπιους και από την άλλη γειτνιάζει με τις Κυκλάδες. Η μείωση της απόστασης σε σύγκριση με τον λιμένα του Πειραιά υπερβαίνει τα 50χλμ., ενώ ακόμη και για τις βόρειες Κυκλάδες, που παραδοσιακά εξυπηρετούνται κυρίως μέσω του λιμένα της Ραφήνας, η απόσταση θαλάσσιας διαδρομής από το Λαύριο είναι μικρότερη. Επίσης βρίσκεται εκτός του αστικού ιστού σε αντίθεση με τους υπόλοιπους λιμένες Αττικής με προφανή οφέλη τόσο στη δυνατότητα αναπλάσεων και επεκτάσεων όσο και στην εύρυθμη κυκλοφοριακή λειτουργία και την ελαχιστοποίηση των δυσμενών επιδράσεων στους κατοίκους του Λαυρίου. Από την αντίθετη πλευρά παρουσιάζει κάποιες αδυναμίες, οι οποίοι δεν του επιτρέπουν να αξιοποιήσει όλες του τις δυνατότητες. Η έλλειψη πλαισίωσής του με μέσο σταθερής τροχιάς, όπως του Προαστιακού, είναι ένα τέτοιο παράδειγμα. Επίσης είναι δύσκολο να ανταγωνιστεί το πρώτο εθνικό λιμάνι του Πειραιά στις υπηρεσίες του επιβατικού τομέα, το οποίο είναι σε μικρή απόσταση. Αποτελεί λοιπόν μια τεράστια ευκαιρία για την τοπική οικονομία, της οποίας μπορεί να αποτελέσει το αναπτυξιακό όχημα, ενώ παράλληλα η εν λόγω ανάπτυξη πρόκειται και για μια απειλή, καθώς αν ο αυξημένος κυκλοφοριακός φόρτος βρει την πόλη ανοχύρωτη και ειδικά τις ευαίσθητες περιοχές του κέντρου και της παραλιακής οδού του λιμανιού, θα τις αλώσει.



Εικόνα 3.30: Υφιστάμενες Υποδομές Λιμένα Λαυρίου (Πηγή: Κούφαλη, 2014)

3.7 ΑΝΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ

Σε αυτό το σημείο θα παρουσιαστούν οι ανεκμετάλλευτοι δημοτικοί κοινόχρηστοι χώροι, οι οποίοι βρίσκονται εντός περιοχής του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου. Η παράθεσή τους και η παρουσίαση ορισμένων χαρακτηριστικών στοιχείων τους κρίνεται απαραίτητη, αφού τα οικόπεδα αυτά θα αποτελέσουν αντικείμενο ξεχωριστής μελέτης, όπως έχει προαναφερθεί. Συγκεκριμένα πέρα από τις επεμβάσεις, που θα επιχειρηθούν στο σύνολο της πόλης, θα υπάρξει και εστίαση σε κάθε έναν από αυτούς τους χώρους μεμονωμένα. Το κάθε ένα από αυτά έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά και διαφορετική θέση μέσα στην πόλη επιτρέποντας μια ποικιλία στις αξιοποιήσεις τους και συνεπώς και στις αστικές ανάγκες, που μπορούν να καλύψουν.

Καταρχήν υπάρχουν δύο ανεκμετάλλευτοι κοινόχρηστοι χώροι, μεγάλης έκτασης (41.770 m²), οι οποίοι χωρίζονται από ένα δρόμο μεταξύ τους και βρίσκονται στην βορειοανατολική πλευρά της Π.Ε. της Νεάπολης. Συνιστούν την κατάληξη της συνοικίας μαζί με τον χώρο πρασίνου περιμετρικά της εκκλησίας του Αγίου Ανδρέα, του οποίου αποτελούν συνέχεια. Συνορεύουν με εκτάσεις, οι οποίες είναι και επίσημα

εκτός περιοχής Γ.Π.Σ. αλλά και πρακτικά εκτός αστικού κορμού. Επίσης συνορεύουν με την «διαίτερη» χρήση γης του νεκροταφείου. Περικλείουν 5 αυθαίρετες κατοικίες, μικρά κτίσματα, ενώ αμφότερα έχουν ανάγλυφο με έντονη κλίση, πετρώδες έδαφος και χαμηλή βλάστηση. Οι χώροι αυτοί περιλαμβάνονται στο εγκεκριμένο Ρυμοτομικό σχέδιο πόλης (ΦΕΚ 189Δ/1970) και έχουν θεσμοθετηθεί ως χώροι πρασίνου στις χρήσεις γης του Γ.Π.Σ. 93 (ΦΕΚ 1260Δ/1993).

Ο επόμενος τέτοιος χώρος βρίσκεται στην Π.Ε. Κέντρου, στο δυτικό του τμήμα, στην καρδιά του συνοικισμού Ρουμάνικα. Έχει μικρή έκταση (710 m²), αλλά αναλογικά με το μέγεθος των οικοδομικών τετραγώνων αυτής της πυκνοδομημένης και ιδιότροπης πολεοδομικά περιοχής είναι αρκετός για δημιουργήσει αντίκτυπο. Ο χώρος αυτός έχει ήδη κάποια φύτευση. Περιλήφθηκε στο εγκεκριμένο Ρυμοτομικό σχέδιο το 2002 (ΦΕΚ 259Δ/2002).

Στη συνέχεια ανεκμετάλλευτος έχει μείνει ο χώρος, από τον οποίο διέρχονταν οι παλαιές σιδηροδρομικές γραμμές. Βρίσκεται μεταξύ των Π.Ε. Κέντρου και Νυκτοχωρίου- Αγίας Παρασκευής, ενώ ξεκινάει από το Δημοτικό Στάδιο Λαυρεωτικής (Π. Βογιατζής) και τα παλαιά Δημοτικά και καταλήγει στον χώρο πρασίνου της Ρεμίζας, όπου βρίσκονταν και οι τερματικοί σταθμοί. Είναι ένας επιμήκης χώρος, αφού είχε ρόλο συγκοινωνιακού άξονα και έχει μήκος 3 οικοδομικών τετραγώνων (συγκριτικά με το μέγεθος αυτών της παρακείμενης περιοχής) (1.720m²). Η επιφάνειά του είναι χωμάτινη και περιλήφθηκε στο Ρυμοτομικό σχέδιο το 1992 (ΦΕΚ 844Δ/1992).

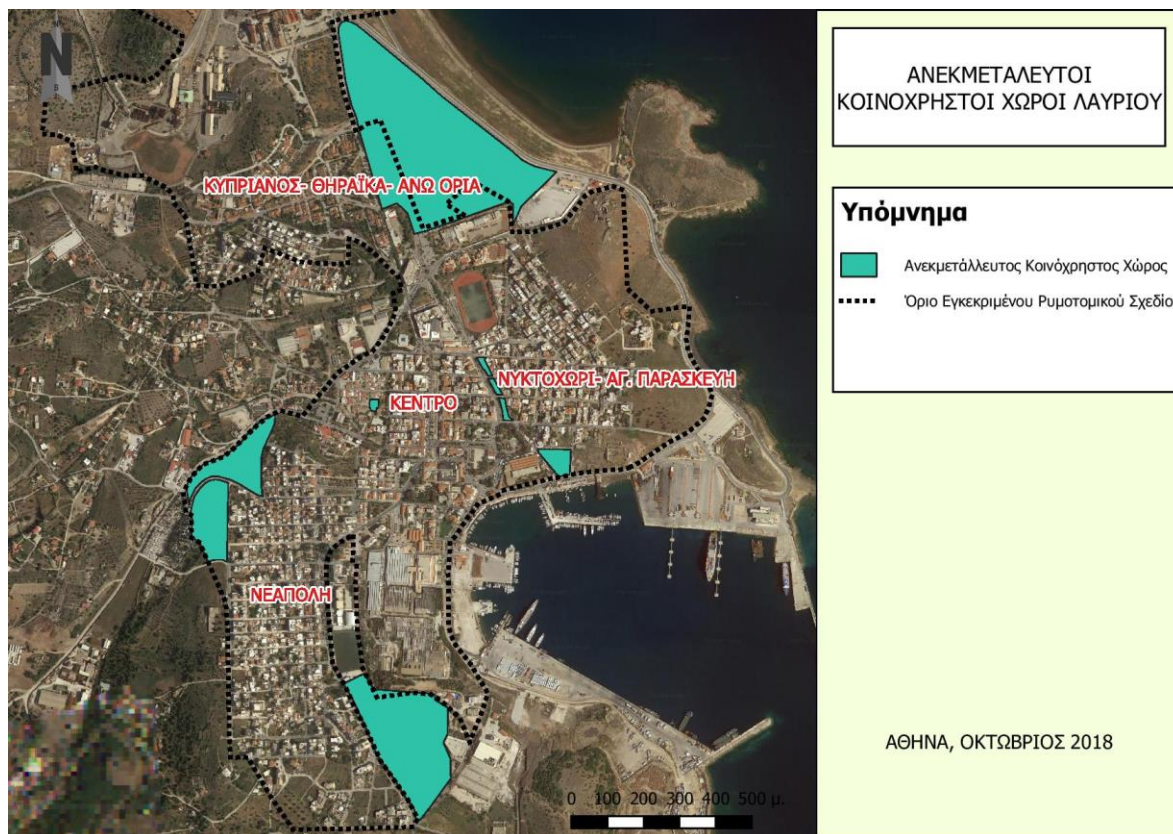
Πάνω στην παραλιακή οδό και μέσα στη ζώνη λιμένος, συγκεκριμένα δίπλα από το τελευταίο τμήμα αστικού ιστού στην ανατολική πλευρά του λιμανιού, βρίσκεται ακόμα ένας ανεκμετάλλευτος κοινόχρηστος χώρος. Το μεγαλύτερο μέρος του είναι χωμάτινη επιφάνεια και χρησιμοποιείται σε περιορισμένο βαθμό ως χώρος στάθμευσης, ενώ ένα τμήμα του είναι ασφαλτοστρωμένο και αποτελεί μέρος του οδικού δικτύου δημιουργώντας μια μεγάλη έκταση, που δεν είναι καν γραμμική (4.155m²). Το γεγονός ότι αποτελεί τμήμα της λιμενικής ζώνης είναι κρίσιμο, καθώς η περιοχή αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική για το παρόν αλλά και το μέλλον της πολεοδομικής ταυτότητας και λειτουργίας της πόλης. Περιλήφθηκε στο Ρυμοτομικό σχέδιο το 2009 με χαρακτηρισμένη χρήση χώρου στάθμευσης (ΦΕΚ 496ΑΑΠ/2009).

Στην περιοχή του Γ.Π.Σ. χώροι κοινόχρηστης χρήσης, καθώς είναι χαρακτηρισμένοι ως χώροι πρασίνου και προφανώς ανεκμετάλλευτοι υπάρχουν και εκτός του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου. Ένας τέτοιος χώρος εντοπίζεται στα νότια της πόλης και γειτνιάζει με τα όρια αυτής. Λόγω της θέσης του έχει τη δυνατότητα να επηρεάσει και να επηρεαστεί από την Π.Ε. Νεάπολης- Πανόρμου και τη βιομηχανική περιοχή (ΒΙΠΑ- ΒΙΟΠΑ). Πιο συγκεκριμένα πρόκειται για μια κρίσιμη θέση, αφού βρίσκεται στο μεταίχμιο μεταξύ δυο, πολλές φορές ασύμβατων χρήσεων γης, αυτής της κατοικίας και της βιομηχανίας. Έχει μία μικρή κλίση, ενώ εντός του

περικλείονται τόσο αυθαίρετες κατοικίες, όσο και αυθαίρετες επιχειρήσεις. Παρουσιάζει κυρίως χαμηλή βλάστηση με κάποια ελαιόδεντρα (Έκταση: 63.500m²).

Τέλος στην αντιδιαμετρική πλευρά της πόλης επίσης κατά κόρον εκτός σχεδίου αλλά ωστόσο σε επαφή με τον αστικό κορμό βρίσκεται μια μεγάλη έκταση (160.360m²), η περιοχή «Τέλματα», επίσης θεσμοθετημένη ως χώρος πρασίνου από την τροποποίηση του Γ.Π.Σ. του 1993, το 1995 (Υ.Α. 2726/553/10-05-95 (ΦΕΚ 374Δ/95)). Ένα μικρό τμήμα της όπισθεν του Επαγγελματικού Λυκείου εντάχθηκε στο ρυμοτομικό σχέδιο για τον καθορισμό χώρου κλειστού γυμναστηρίου (ΦΕΚ 233Δ/2005), όπως επίσης εντός ρυμοτομικού σχεδίου είναι και ο χώρος πλησίον του κτιρίου της Ευτέρπης (ΦΕΚ 189Δ/1970). Λόγω του μεγάλου της μεγέθους η περιοχή γειτνιάζει με πολλά σημεία ενδιαφέροντος. Στην νότια πλευρά συναντά την Π.Ε. Νυκτοχωρίου- Αγίας Παρασκευής και το Επαγγελματικό Λύκειο, στη δυτική πλευρά την Π.Ε. Κυπριανού-Θηραϊκών- Άνω Ορίων, το 3^ο Δημοτικό Σχολείο, το Φοινικόδασος, και τον παραδοσιακό οικισμό του Κυπριανού. Στη βόρεια πλευρά του καταλήγει στην είσοδο του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου, ενώ ολόκληρο το ανατολικό τμήμα εφάπτεται με την περιμετρική οδό, που οδηγεί στο ακτοπολιτικό λιμάνι (λεωφόρος Μίκη Θεοδωράκη) και κατ' επέκταση με την παραλία Μπλέντα, της περιοχής του Οξυγόνου. Στο εσωτερικό του για να προστεθούν στην ποικιλία των υποδομών, με τις οποίες έρχεται σε άμεση ή έμμεση επαφή (εκπαίδευση, πολιτισμός) περικλείεται ο αθλητικός χώρος του παλαιού γηπέδου του Παλλαρεωτικού, καθώς και το ιστορικό, διατηρητέο κτίριο της Ευτέρπης. Το ανάγλυφό του είναι ευνοϊκό, αφού είναι τελείως ήπιο, αναμενόμενο λόγω της εγγύτητάς του με τη θάλασσα, ενώ τα φυσικά του χαρακτηριστικά παρουσιάζουν ενδιαφέρον, λόγω της ύπαρξης του ρέματος του 3^{ου} Δημοτικού, με μήκος 340m και εύρος περίπου 10m και της κατάληξης του ρέματος του Κυπριανού, μήκους 265m και εύρους 4m. Έχει αραιή βλάστηση και στο σημείο κοντά στα ρέματα το έδαφος είναι λασπώδες. Όπως προαναφέρθηκε στο κεφάλαιο του φυσικού περιβάλλοντος η ευρύτερη περιοχή του Λαυρίου αντιμετωπίζει πρόβλημα εδαφικής μόλυνσης από τα κατάλοιπα των μεταλλευτικών δραστηριοτήτων. Το πρόβλημα αυτό στη συγκεκριμένη περιοχή είναι πιο έντονο λόγω της εγγύτητάς της με τις εγκαταστάσεις της πρώην Γαλλικής Εταιρίας του Κυπριανού. Πέραν από την περιοχή Τέλματα πιο έντονο εντοπίζεται στην παράκτια ζώνη, η οποία χωρίζεται από την εν λόγω περιοχή με την Περιμετρική Οδό σε σημείο τέτοιο, ώστε να έχει απαγορευτεί η κολύμβηση στο συγκεκριμένο σημείο. Παρ' όλα αυτά σύμφωνα με τον κ. Μακρόπουλο Βασίλη, καθηγητή επαγγελματικής και βιομηχανικής υγιεινής της Εθνικής Σχολής Δημόσιας Υγείας, η ρύπανση διατηρείται σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα από ότι τα προηγούμενα χρόνια βάσει μελετών, ενώ η διαφορά σε σχέση με τις παρελθοντικές τιμές μετρήσεων σε σημεία όπου έχει γίνει πλέον επισταμένη εξυγίανση του εδάφους είναι αξιοσημείωτη. Τα τελευταία χρόνια, μεταξύ άλλων έχουν εξυγιανθεί η παραλία Μπλέντα στο Οξυγόνο και η περιοχή Τέλματα, σύμφωνα με Δελτίο Τύπου του Δήμου. Στην περιοχή έχει χωροθετηθεί και η στάση του Προαστιακού Σιδηρόδρομου για την πόλη του Λαυρίου προσδίδοντας ακόμα πιο πολύ ενδιαφέρον στην περιοχή και στη μελέτη

της αξιοποίησής και ένταξής της στον αστικό ιστό, καθώς ο σταθμός ενός μέσου σταθερής τροχιάς και ειδικά τέτοιας εμβέλειας αποτελεί πόλο έλξης κυκλοφοριακού φόρτου, δημιουργεί ανακατατάξεις στις χρήσεις γης και αναβαθμίζει αυτόματα το σημείο σε κεντρικό.



Εικόνα 3.31: Χάρτης Ανεκμετάλλετων Κοινόχρηστων Χώρων Λαυρίου

Στον παραπάνω χάρτη φαίνονται και τα όρια του Εγκεκριμένου Σχεδίου πόλης, το οποίο αναθεωρήθηκε το 1992 με κάποιες τροποποιήσεις να έχουν γίνει έκτοτε.

3.8 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (SWOT)

Για να γίνει η μελέτη, η ανάλυση και διάγνωση της υφιστάμενης κατάστασης κάθε πολεοδομικής λειτουργίας της πόλης του Λαυρίου, όπως αυτή καταγράφηκε μέχρι τώρα, πιο συνοπτικά και περιεκτικά και προκειμένου δηλαδή να απογυμνωθεί η ουσία της καθεμίας ατομικά αλλά και όλες μαζί αθροιστικά να συνθέσουν το ψηφιδωτό του παρόντος υπό μορφή ανασκόπησης με τρόπο γλαφυρό και παραστατικό, θα υιοθετηθεί η μέθοδος αξιολόγησης S.W.O.T., της οποίας η ονομασία προκύπτει από τα αρχικά των λέξεων Strength (Δύναμη), Weakness (Αδυναμία), Opportunity (Ευκαιρία), Threat (Απειλή). Κατά συνέπεια όχι μόνο αποτυπώνεται η κατάσταση του παρόντος με τα δυνατά και τα αδύναμα σημεία της

περιοχής, αλλά σκιαγραφούνται και οι μελλοντικές τάσεις με τις ευκαιρίες και τις απειλές. Τα δυνατά σημεία θα πρέπει να επιτελέσουν ρόλο πυλώνα στις επικείμενες παρεμβάσεις αλλά και να αναδειχθούν μέσα από αυτές. Οι αδυναμίες από την άλλη θα επιδιωχθεί να εξαλειφθούν ως τέτοιες και όπου δε γίνεται τουλάχιστον να μετριαστούν οι αρνητικές επιπτώσεις τους στο βιώσιμο σχεδιασμό της πόλης. Παράλληλα ο σχεδιασμός αυτός και οι στρατηγικές του θα πρέπει να αναγνωρίζουν και να ερμηνεύουν σωστά τις ευκαιρίες και να τις αξιοποιούν στο έπακρο, ενώ οι απειλές θα πρέπει να αντιμετωπίζονται αποφασιστικά, ιδανικά εν τη γενέσει.

3.8.1 Δυνάμεις

Αρχικά οι δυνάμεις είναι τα κατεξοχήν εκμεταλλεύσιμα στοιχεία της υπάρχουσας διαμορφωμένης κατάστασης από σχεδιαστική άποψη.

Συγκοινωνιακά- Κυκλοφοριακά:

- Η ύπαρξη της Αττικής Οδού, που από την πόλη του Μαρκοπούλου και ύστερα εξασφαλίζει σύνδεση με την Αθήνα υψηλής ταχύτητας, σε ασφαλές περιβάλλον, που μπορεί να ικανοποιήσει μεγάλο κυκλοφοριακό όγκο.
- Η απουσία σημαντικών οδικών αρτηριών μέσα στην πόλη, εκτός μερικών σημειωτέων εξαιρέσεων. Αυτό συνεπάγεται πως επικρατούν κυρίως χαμηλές ταχύτητες στην οδική κυκλοφορία, οι οποίες με τη σειρά τους οδηγούν σε ένα ασφαλές περιβάλλον για τον πεζό και στην έλλειψη κυκλοφοριακών φραγμάτων εντός του αστικού ιστού.

Φυσικό- Πολιτιστικό, Ιστορικό Περιβάλλον:

- Το φυσικό αλλά και ιστορικό, πολιτιστικό περιβάλλον διαθέτουν έναν απίστευτο αριθμό αξιοποιήσιμων μνημείων και χώρων.
- Τα τεράστια αυτά αποθέματα είναι πραγματικός πλούτος, αφού η αξία τους ξεπερνά τα γεωγραφικά όρια του Δήμου και έχουν υπερτοπική σημασία και σφαίρα επιρροής.
- Η ποικιλία, που εντοπίζεται σε κάθε έναν από αυτούς τους τομείς είναι χαρακτηριστική προσδίδοντας στην περιοχή έναν πολυμορφικό και πολύπλευρο χαρακτήρα.
- Όλα τα στοιχεία είναι πυκνά από χωρική άποψη και επικαλύπτουν την ίδια περιοχή σαν αλληπάλληλες στρώσεις δημιουργώντας ζεύγη και συνδυασμούς (π.χ. Ναός Ποσειδώνα και παραλία Σουνίου, αρχαίο θέατρο Θορικού και παραλίες Θορικού, Εθνικός Δρυμός Σουνίου και αρχαία Μεταλλεία).
- Όσον αφορά την σημασία της πόλης ως ιστορική σε σχέση με τη σύγχρονη παγκόσμια πραγματικότητα και τις μελλοντικές τάσεις εξέλιξης αυτή κρίνεται κρίσιμη. Η τάση της αστυφιλίας, η οποία ήδη κυριαρχεί και που θα συνεχίζει

να καλύπτει και τις επόμενες δεκαετίες, όπως αναφέρθηκε στην εισαγωγή, θα έχει ως αποτέλεσμα τη μαζική δημιουργία νεόδμητων αστικών επιφανειών, τόπων χωρίς ιστορικές ρίζες, χωρίς αναφορές και κυρίως χωρίς ταυτότητα. Υπό αυτές τις δυσμενείς συνθήκες οι λαοί, οι οποίοι θα αναζητούν αγωνιωδώς κατευθύνσεις για το παρόν και στο μέλλον τους, ως μέρος του αναγκαίου αυτοπροσδιορισμού τους θα πρέπει να μπορούν να στραφούν και να έχουν επαφή και επικοινωνία με το παρελθόν τους. Έτσι τέτοιοι τόποι, όπου τα ιστορικά ίχνη είναι τόσο διακριτά, αποδεικνύονται ήδη και πόσο μάλλον στο εγγύς μέλλον αναντικατάστατοι.

Σχέση με Γειτονικές Περιοχές:

- Η εν λόγω περιοχή έχει διαφοροποιηθεί από τις γύρω περιοχές διατηρώντας τον δικό της, ιδιαίτερο χαρακτήρα και διαθέτοντας στοιχεία, που οι υπόλοιπες δεν έχουν. Συγκριτικά με τις πόλεις των Μεσογείων δεν τίθεται καν ζήτημα ανταγωνισμού στις προσφερόμενες τουριστικές υπηρεσίες, αφού δεν έχουν τον ίδιο παραθαλάσσιο χαρακτήρα. Αντίθετα οι παράκτιοι οικισμοί, από το Σούνιο μέχρι την Βουλιαγμένη, της Σαρωνίδας, της Αναβύσσου και του Λαγονησίου δεν διαθέτουν την ίδια υψηλή πολιτιστική παράδοση και πλούτο, ούτε είναι τόσο ολοκληρωμένα αστικά κέντρα όπως το Λαύριο.
- Το λιμάνι του Λαυρίου αποτελεί την εγγύτερη πύλη πρόσβασης στις Κυκλάδες και γενικότερα στο Αιγαίο, σε απόσταση μικρότερη από αυτή και των δύο υπόλοιπων λιμανιών της Αττικής, του Πειραιά και της Ραφήνας.
- Η απόσταση από την Αθήνα δεν είναι τόσο άμεση, ώστε να δέχεται τις οικιστικές πιέσεις στο γενικότερο κλίμα προαστικοποίησης, που θα επικρατούσε, αλλά είναι και αρκετά κοντινή ώστε να μπορεί ο πληθυσμός του Λαυρίου να εκμεταλλεύεται τις προσφερόμενες υπηρεσίες της για να ικανοποιήσει τις ανάγκες του, εκείνες που δεν μπορούν να καλυφθούν από την τοπική αγορά και αντίστροφα να την βρίσκει ο πληθυσμός της Αθήνας και οι εν δυνάμει επισκέπτες εύκολα προσεγγίσιμη.
- Πέραν της πρωτεύουσας βρίσκεται σε μικρή απόσταση και από τον εθνικό λιμένα του Πειραιά και τον εθνικό αερολιμένα του «Ελευθέριος Βενιζέλος» στα Σπάτα αμφότεροι κόμβοι διασύνδεσης με τα εθνικά, διευρωπαϊκά και διεθνή δίκτυα μεταφορών.

Ρυμοτομία:

- Η δόμηση στο κέντρο αλλά και στις γύρω συνοικίες ακολούθησε το ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης, το οποίο δημιουργήθηκε σχεδόν από την ίδρυση της πόλης. Το ίδιο το σχέδιο έδειξε μεγάλη μέριμνα και προσοχή για τη σωστή διάταξη των οικοδομικών τετραγώνων, των οδικών αξόνων, καθώς και για την ικανοποιητική έκταση συνολικά των δημοσίων χώρων και των

χώρων πρασίνου. Έτσι έρχεται σε αντίθεση με την κατάσταση των γύρω πόλεων και γενικά με την κυρίαρχη εικόνα των περισσότερων ελληνικών αστικών περιβαλλόντων, όπου η άναρχη δόμηση επικρατεί.

- Η πόλη γενικά έχει πληθώρα χώρων πρασίνου, οι οποίοι μάλιστα έχουν και σημαντικό μέγεθος, αν και η κατάσταση συντήρησης και αξιοποίησής τους ποικίλλει. Αυτό συνδυάζεται με το γεγονός ότι ευρύτερα ο αστικός ιστός δεν είναι ιδιαίτερα πυκνός, με τις συνοικίες να μην γειτνιάζουν άμεσα μεταξύ τους. Αξίζει να σημειωθεί πως ενώ οι αραιώσεις αυτές ίσως επηρέαζαν αρνητικά το πόσο συμπαγής είναι η πόλη, λόγω του μικρού μεγέθους της δεν απειλείται.
- Οι δύο μεγαλύτερες πλατείες της πόλης είναι αποτελεσματικές, γιατί αλληλοσυμπληρώνονται, αφού έχουν διαφορετικούς και διακριτούς ρόλους.
- Το ακτοπλοϊκό-εμπορικό λιμάνι βρίσκεται εκτός του αστικού ιστού σε αντίθεση με τους υπόλοιπους λιμένες Αττικής με προφανή οφέλη τόσο στη δυνατότητα αναπλάσεων και επεκτάσεων όσο και στην εύρυθμη κυκλοφοριακή λειτουργία και την ελαχιστοποίηση των δυσμενών επιδράσεων στους κατοίκους του Λαυρίου.

Ποιότητα Ζωής- Κοινωνική, Εσωτερική Δομή:

- Η διατηρημένη κοινωνικότητα της «γειτονιάς» στις συνοικίες της πόλης.
- Ο μεγάλος αριθμός υπηρεσιών αναψυχής και εστίασης ικανός να ανταποκριθεί στην μεγάλη τουριστική κίνηση της περιοχής.
- Το κέντρο έχει αναπτύξει έναν πολυδύναμο χαρακτήρα, ο οποίος περιλαμβάνει πολλές διαφορετικές χρήσεων γης, μεταξύ των οποίων υπάρχει και η κατοικία.
- Ισορροπημένη κατανομή του πληθυσμού της Δ.Ε. σε όλες τις ηλικιακές κατηγορίες με την πλειοψηφία να βρίσκεται σε παραγωγική ηλικία.

Οικονομία:

- Ο πυλώνας της τοπικής οικονομίας, ο τουρισμός βιώνει μία ανάπτυξη, η οποία είναι από τη μία σταθερά ανοδική και από την άλλη έχει χρονική διάρκεια πάνω από δύο δεκαετίες πλέον, έχοντας αποκτήσει δηλαδή γερά θεμέλια.

3.8.2 Αδυναμίες

Πρόκειται για τις ανοιχτές πληγές της πόλης, οι οποίες αποτελούν τροχοπέδη, τόσο στην παροντική όσο και στη μελλοντική ανάπτυξή της. Για αυτό το λόγο καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την προτεραιότητα των επεμβάσεων.

Συγκοινωνιακά- Κυκλοφοριακά:

- Η έλλειψη κάλυψης των συνοικιών και ολόκληρης της διάρκειας της ημέρας από τη δημόσια συγκοινωνία είναι εγκληματική, αφού ωθεί τους πολίτες στη χρήση ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων.
- Τα σχέδια σύνδεσης του Λαυρίου με τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο και κατ' επέκταση με το υπόλοιπο δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς της Αθήνας υφίστανται συνεχείς καθυστερήσεις.
- Ελλείπει εναλλακτικού τρόπου προσέγγισης η μεγάλη επισκεψιμότητα της πόλης συνδυάζεται με την προσέλκυση αντίστοιχα μεγάλου κυκλοφοριακού φόρτου.
- Υπάρχουν σχολεία που εφάπτονται με τη Λεωφόρου Σουνίου, έναν οδικό άξονα μεγάλης κινητικότητας και υψηλών ταχυτήτων. Μάλιστα σε όλες τις περιπτώσεις ο δρόμος αυτός λειτουργεί σαν φράγμα μεταξύ αυτών των μονάδων εκπαίδευσης και του υπόλοιπου αστικού ιστού.
- Η λεωφόρος Σουνίου, η οποία έχει λειτουργία αρτηρίας, διαπερνά την ευαίσθητη περιοχή του κέντρου και με τις υψηλές τις ταχύτητες και μεγάλο της εύρος διαχωρίζει την πόλη σε δύο τμήματα.
- Η οδός Καμαρίζης, η οποία είναι επίσης αρτηρία ενώνοντας την πόλη του Λαυρίου με τις Εργατικές Κατοικίες «Άγιος Ιωάννης ο Ρώσος» και με τον οικισμό του Αγίου Κωνσταντίνου, διέρχεται από το κέντρο του χαρακτηρισμένου ως παραδοσιακού οικισμού του Κυπριανού.
- Ο χαρακτήρας του παραλιακού μετώπου, ο οποίος είναι εμπορικός και αναψυχής διαταράσσεται από τον αυξημένο κυκλοφοριακό φόρτο του παραλιακού άξονα ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες.
- Τα δίκτυα των πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, που προάγουν τη βιώσιμη κινητικότητα, είναι με εξαίρεση τον πεζόδρομο στην οδό Ερμού πρακτικά ανύπαρκτα.

Φυσικό- Πολιτιστικό, Ιστορικό Περιβάλλον:

- Η ακτογραμμή στο τμήμα μεταξύ του Λαυρίου και του Σουνίου είναι κατελημμένη σε τέτοιο βαθμό από παραθεριστικές κατοικίες και ξενοδοχειακά συγκροτήματα, που αποκόπτεται σχεδόν ολοκληρωτικά όχι μόνο η πρόσβαση αλλά ακόμα και η θέα στην ακτή από κάθε επισκέπτη.
- Η βιομηχανική πρωτοπορία, που εκτυλίχθηκε στα εδάφη της, άφησε ως κληροδότημα μεταξύ άλλων και επιβλαβή κατάλοιπα όπως η ρύπανση των εδαφών από βαρέα μέταλλα.
- Οι αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία της περιοχής πέραν αυτού του Σουνίου είναι ελλιπώς αναδειγμένοι και παραμελημένοι.

Σχέση με Γειτονικές Περιοχές:

- Η απόσταση από την Αθήνα είναι μεγαλύτερη από κάθε άλλης πόλης της Ανατολικής Αττικής και σημαίνει πως υπάρχει και ένας μεγαλύτερος βαθμός απομόνωσης συγκριτικά.
- Ο λιμένας έρχεται σε ανταγωνιστική θέση με το πρώτο εθνικό λιμάνι του Πειραιά στις υπηρεσίες του επιβατικού τομέα, το οποίο είναι σε μικρή απόσταση.
- Οι υπόλοιπες παραλιακές πόλεις της Ανατολικής Αττικής στο μέτωπο του Αργοσαρωνικού διαθέτουν επίσης εκτεταμένη και ελκυστική ακτογραμμή με τουριστικές υπηρεσίες υψηλότερου επιπέδου, αυξημένης κίνησης και σε μικρότερη απόσταση από την Αθήνα.

Ρυμοτομία:

- Εντός των ορίων της Π.Ε. του Νυκτοχωρίου- Αγίας Παρασκευής σημειώνεται παντελής έλλειψη χώρου πρασίνου.

Ποιότητα Ζωής- Κοινωνική, Εσωτερική Δομή:

- Στο εσωτερικό των συνοικιών με μικρές εξαιρέσεις η κατοικία αποτελεί την αποκλειστική υφιστάμενη χρήση γης.
- Αντιστοίχως οι υφιστάμενες χρήσεις γης των υπηρεσιών και του εμπορίου-αναψυχής συγκεντρώνονται κατά κόρον στο κέντρο και την παραλιακή περιοχή.

Οικονομία:

- Ο τουρισμός συμβαδίζοντας με τις περισσότερες ελληνικές πόλεις έχει εποχιακό χαρακτήρα.
- Ο τριτογενής τομέας έχει καταλήξει να μετατραπεί σε υδροκέφαλο.

3.8.3 Ευκαιρίες

Είναι τα αποτελέσματα των ειδικών περιστάσεων της υπάρχουσας ή ακόμα και παρελθοντικής κατάστασης, τα οποία αν καλλιεργηθούν και αξιοποιηθούν καταλλήλως, θα μπορέσουν να αποτελέσουν τις δυνάμεις της πόλης του αύριο. Πολλές φορές οι καταστάσεις, οι οποίες συνιστούν τις ευκαιρίες, είναι δυσθεώρητες και χρειάζεται να προσεγγιστούν από τη σωστή οπτική γωνία, ώστε να γίνουν αντιληπτές.

Συγκοινωνιακά- Κυκλοφοριακά:

- Η απουσία σημαντικών οδικών αρτηριών μέσα στην πόλη καθιστά εφικτή την ελεύθερη συνύπαρξη ποδηλάτου και οχημάτων στο οδόστρωμα ή τον διαχωρισμό τους μόνο με μια σχεδιασμένη γραμμή στην ασφαλτο. Αμφότερες αποτελούν λύσεις γρήγορες, εύκολες και οικονομικές.
- Η έλευση του Προαστιακού μπορεί να συντελέσει καθοριστικά στην ανάπτυξη του τουρισμού, της βιωσιμότητας των μεταφορών, στην αναβάθμιση του ρόλου του λιμένα και στον περιορισμό της απομόνωσης.

Ρυμοτομία:

- Πολλοί δρόμοι ειδικά υψηλότερης ιεραρχίας έχουν πραγματικά μεγάλο πλάτος, δίνοντας τη δυνατότητα για εύκολη αναδιαμόρφωση τους με γνώμονα τη βιώσιμη κινητικότητα.
- Περιμετρικά του αστικού ιστού υπάρχουν μεγάλες, αδόμητες εκτάσεις, οι οποίες επιτρέπουν την ελεύθερη ανάπτυξη για υποδομές, κοινόχρηστους χώρους αλλά και επενδύσεις.
- Τα εγκαταλειμμένα εργοστασιακά κελύφη, τα οποία υπάρχουν σε κεντρικό σημείο, στο παραλιακό μέτωπο, μπορούν να αναβιώσουν και να επανενταχθούν στην αστική λειτουργία.
- Η τοπική κοινωνία έχει ήδη βιώσει το πρώτο και πολύ επιτυχημένο πείραμα δημιουργίας πεζοδρόμου. Αυτό λοιπόν έχει συμβάλει καθοριστικά στην κάμψη των αντιστάσεων και στον σχηματισμό πιο δεκτικών απόψεων όσον αφορά την υπόθεση πεζόδρομος. Το ίδιο το υψηλής αισθητικής αστικό περιβάλλον με το έντονο πολιτιστικό και ιστορικό του ενδιαφέρον ειδικά στον χώρο του κέντρου και του λιμανιού, όπου επικρατεί χαρακτήρας αναψυχής και τουρισμού, προσφέρεται για τέτοιου είδους επεμβάσεις.

Ποιότητα Ζωής- Κοινωνική, Εσωτερική Δομή:

- Το σημαντικό ποσοστό των πολιτών, οι οποίοι έχουν υψηλό μορφωτικό επίπεδο όντας απόφοιτοι Ανωτάτων & Ανωτέρων Σχολών, πρέπει να αξιοποιηθεί και να κινητοποιηθεί από τη δημοτική αρχή, η οποία θα μπορούσε να ενθαρρύνει τις συμμετοχικές διαδικασίες σχεδιασμού.

Οικονομία:

- Οι δυσμενείς οικονομικές συνθήκες ωθούν τους εκδρομείς σε κοντινούς προορισμούς.
- Η σωστή αξιοποίηση του λιμένα με την στροφή του κυρίως σε ρόλο αναψυχής και όχι τόσο σε ρόλο ακτοπλοϊκό, όπως έχει αποδειχτεί, ότι δεν είναι επιτυχής, θα μπορέσει να αποτελέσει το όχημα της τοπικής οικονομίας.

- Η ανάδειξη και η δικτύωση των αξιοθέατων της περιοχής θα ενισχύσει και θα αναβαθμίσει την τοπική τουριστική βιομηχανία.

3.8.4 Απειλές

Αφορούν πιο μελλοντικούς και δυσθεώρητους κινδύνους, των οποίων η πορεία ανάπτυξης και η διόγκωση πρέπει να ανακοπεί με ανασταλτικά μέτρα στον σχεδιασμό του παρόντος, πριν καταλήξουν να γίνουν οι αδυναμίες του αύριο.

Συγκοινωνιακά- Κυκλοφοριακά:

- Η ανάπτυξη του λιμανιού θα κάνει αισθητό τον κίνδυνο της υπερφόρτωσης της εσωτερικής κυκλοφορίας της πόλης.
- Οι χώροι στάθμευσης δεν επαρκούν για να υποστηρίξουν τις μελλοντικές επεμβάσεις, οι οποίες αφορούν τη δημιουργία πεζοδρόμων και την επέκταση χώρων πρασίνου, καθώς γίνονται από τη μία εις βάρος χώρων οδικής κυκλοφορίας και παρόδιας στάθμευσης και από την άλλη καθιστούν αυτές τις περιοχές ως πόλους κυκλοφοριακής έλξης.

Ρυμοτομία:

- Η περιοχή δέχεται οικιστικές πιέσεις λόγω της καταλληλότητας της ως τόπος παραθεριστικών κατοικιών, οι οποίες οδηγούν σε περαιτέρω οικοδόμηση ακτογραμμών και γενικότερα χώρων υψηλής περιβαλλοντικής αξίας, μιας οικοδόμησης, που συχνά συνδυάζεται με άναρχη και αυθαίρετη δόμηση.

Ποιότητα Ζωής- Κοινωνική, Εσωτερική Δομή:

- Η πληθυσμιακή εξέλιξη έχει πτωτική τάση.
- Οι τιμές του δείκτη γήρανσης είναι αρκετά πάνω από τον δείκτη γήρανσης της Π.Ε. Ανατολικής Αττικής.

4. ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

4.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Οι βασικές αρχές πάνω στις οποίες στηρίζεται όλη αυτή η προσπάθεια και μελέτη, οι θεμέλιοι λίθοι λοιπόν αυτού του εγχειρήματος συνιστούνται από ένα σύνολο αξιών και ιδανικών, τα οποία με τη σειρά τους διατυπώνονται ρητά από τις σύγχρονες πολεοδομικές πολιτικές και πρακτικές. Εκπροσωπούν ένα όραμα για το μέλλον, την ιδανική κατάσταση των πραγμάτων, με τον ίδιο τρόπο που ο Πλάτωνας θεωρούσε απαραίτητο να ορίζεται με σαφήνεια το ιδανικό, ώστε να μπορεί να λειτουργεί ως πυξίδα. Επιπλέον εμποτίζουν το κάθε μέτρο και την κάθε πρόταση, ενώ αντίστροφα το κάθε μέτρο και πρόταση αποτελεί ψηφίδα σε αυτά τα ευρύτερα μωσαϊκά. Έτσι ο σχεδιασμός δεν αποτελείται από το άθροισμα πολλών σημειακών βελτιώσεων, αλλά διακρίνεται από συνεκτικότητα και συνέπεια μεταξύ όλων των επιμέρους τμημάτων του. Τέλος ο κλάδος αυτός καταλήγει να ξεφεύγει από τα αυστηρά πλαίσια της μηχανικής και να αποκτά μία φιλοσοφική χροιά και διάσταση, σε αντιδιαστολή με το όχι και τόσο απώτερο παρελθόν, όπου ήταν καθαρά πρακτικός και φονξιοναλιστικός σε σημείο, που κατέληγε να γίνεται κυνικός.

Οι αρχές του μοντέρνου κινήματος στον πολεοδομικό τρόπο σκέψης, το οποίο αναδείχθηκε στις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα και επικράτησε τουλάχιστον μέχρι το 1960, διατυπώθηκαν στο 4^ο CIAM (Διεθνές Συνέδριο Σύγχρονης Αρχιτεκτονικής). Πραγματοποιήθηκε στο ελληνικό ατμόπλοιο Πατρύς το 1933 και εκεί σχηματίστηκε η Χάρτα των Αθηνών. Κύριος εκπρόσωπος αυτού του κινήματος αναδείχθηκε ο αρχιτέκτονας Le Corbusier. Κεντρικό θέμα ήταν η ανατροπή της μέχρι τότε υπάρχουσας κατάστασης στο αστικό τοπίο, η οποία δεν ήταν ευνοϊκή για την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, η κυριαρχία των οποίων ήταν αναπόφευκτη. Η εικόνα αυτή λοιπόν αποτελούταν από δρόμους μικρού πλάτους, σχεδιασμένους για πεζούς και άμαξες. Οι επιπτώσεις των εφαρμογών των νέων αυτών πρακτικών ήταν πραγματικά καθοριστικές για τη δόμηση του αστικού περιβάλλοντος. Αρχικά το οικοδομικό τετράγωνο διογκώθηκε σε έκταση και υποβαθμίστηκε σαν έννοια. Από πολυεπίπεδη οντότητα κατέληξε να θεωρείται απλά το πεδίο χωροθέτησης των κτιριακών συνόλων. Οι πλατείες εν συνεχεία ήταν ανεπαρκείς, τόσο αριθμητικά όσο και χωρικά. Η έλλειψη αυτή δημοσίου χώρου τον ανήγαγε σε πολύτιμο αγαθό και σε νέο κριτήριο διάκρισης των γειτονιών σε περισσότερο και λιγότερο προνομιούχες. Όπως και με τα οικοδομικά τετράγωνα έτσι και εδώ αγνοήθηκαν πολλές πτυχές της υπόστασης των πλατειών, όπως της ίσως λίγο θεωρητικότερης αλλά συνάμα βασικότερης πτυχής της, του κοινωνικού κόμβου. Οι δρόμοι χαρακτηρίστηκαν αποκλειστικά ως κανάλια κυκλοφορίας και κατηγοριοποιήθηκαν ιεραρχικά με βάση τον κυκλοφοριακό όγκο οχημάτων, που μπορούσαν να εξυπηρετήσουν. Έτσι προέκυψαν οι οδικές αρτηρίες ταχείας κυκλοφορίας οχημάτων, συλλεκτήριες οδοί αυτοκινήτων, δρόμοι τοπικής σημασίας για κίνηση πεζών και αυτοκινήτων,

πεζοδρόμοι εντός της ίδιας πολεοδομικής ενότητας, μονοπάτια περιπάτου και επικοινωνίας πεζών μεταξύ των κτιρίων ενός συνόλου (π.χ. οικοδομικό τετράγωνο) και ανοικτοί ή κλειστοί διάδρομοι επικοινωνίας μεταξύ διαμερισμάτων του ίδιου κτιριακού συνόλου. Η πόλη καθαυτή καθορίζεται από τους νέους αστικούς συντελεστές και τομείς δραστηριότητας, οι οποίοι ορίζονται ως κατοικία, εργασία, αναψυχή και μεταφορές και οι χρήσεις των οποίων έπρεπε να είναι αμιγώς διαχωρισμένες σε διακριτές οικιστικές ζώνες (Σιόλας *et al.*, 2015).

Θα έλεγε κανείς ότι το σύνολο των σύγχρονων αρχών, που εκπροσωπούνται και σε αυτήν εδώ την εργασία βρίσκονται στον αντίποδα του μοντέρνου κινήματος. Παρόλαυτα δεν επιζητείται η επιστροφή στις προμοντέρνες χωρικές μορφές, μέσα από την απλή αναπαραγωγή τους, αλλά η δημιουργική επαναπροσέγγιση τους.

Καταρχήν μία τέτοια έννοια, η οποία μάλιστα εισήχθη σχετικά πρόσφατα στη Διάσκεψη Κορυφής του Ρίο το 1992, είναι η αειφόρος ανάπτυξη. Ετυμολογικά προέρχεται από το αεί+φέρω, υποδεικνύοντας μία σχέση ανθρώπου με το περιβάλλον, όπου οι ανθρώπινες δραστηριότητες ατομικές και κοινωνικές δεν καταστρέφουν τη φύση, αλλά αντιθέτως εναρμονίζονται με αυτή. Αειφόρος ανάπτυξη είναι το είδος της ανάπτυξης εκείνο, το οποίο ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να διακυβεύει την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες. Είναι γενικότερα ένας εναλλακτικός τρόπος ζωής, ο οποίος είναι σε αναζήτηση καθαρών τεχνολογικά λύσεων για τη διατήρησή του (Μανωλιάδης, 2002). Αντίστοιχα θεμελιώνεται κάποιες συγκεκριμένες θέσεις. Αρχικά αναγνωρίζεται ότι οι περιβαλλοντικές πιέσεις αλληλοεξαρτώνται, ώντας το περιβάλλον ένα πολύπλοκο δυναμικό σύστημα. Παρομοίως οι περιβαλλοντικές και κοινωνικές προκλήσεις μπορούν να συνδέονται και να έχουν τα ίδια συμπτώματα όπως η φτώχεια. Είναι ανάγκη λοιπόν στην πορεία για την αειφορία των πόλεων, να αξιοποιηθούν οι ανανεώσιμες πηγών ενέργειας, να γενικευθεί η χρήση εναλλακτικών καυσίμων στις μεταφορές, να επιτευχθεί μεγαλύτερη εξοικονόμηση ενέργειας και γενικότερα να προκύψουν σύγχρονοι τρόποι οργάνωσης των δραστηριοτήτων μιας πόλης (Αραβαντινός, 2007).

Συγγενική είναι και η έννοια της βιωσιμότητας. Γινόταν ήδη χρήση αυτού του όρου σε άλλα επιστημονικά πεδία και περιγράφει την ικανότητα επιβίωσης π.χ. οικονομικής. Μπορεί λοιπόν να συσχετιστεί και με την πολεοδομία, όπου η πόλη απαιτείται να είναι ανταγωνιστική και οι ίδιες της οι λειτουργίες της να μην υπονομεύουν την ευημερία της. Ο όρος έχει γίνει αποδεκτός ως ακριβής μετάφραση του αγγλικού *sustainability* και έχει χρησιμοποιηθεί και από το ΥΠΕΧΩΔΕ στο βασικό πολεοδομικό νόμο (Ν. 2508/ 1997) (Αραβαντινός, 2007). Περιγράφει μια πόλη συνεκτική, φιλική στο περιβάλλον κυκλοφοριακά, με μικτές χρήσεις γης. Η εναλλακτική προσέγγιση όσον αφορά την ανάπτυξη της πόλης από αυτήν που προάγει η βιώσιμη ανάπτυξη είναι η ελεύθερη διάχυση της δραστηριότητας της πόλης και η απρόσκοπτη επέκτασή της. Το μοντέλο αυτό στηρίζεται στην αρχή της μη

παρεμβατικότητας και στο γενικότερο σύστημα της ελεύθερης αγοράς. Ως αποτέλεσμα προκύπτει ένα αχανές αστικό οικοδόμημα, χωρίς προσδιορισμένα διακριτά γεωγραφικά όρια, μια μορφή, που οδηγεί σε ομοιομορφία αστικού τοπίου, χαμηλή αστικότητα και ανύπαρκτη κοινωνικότητα. Η συνεκτική, συμπαγής πόλη από την άλλη προωθεί την πλήρη αξιοποίηση του αστικοποιημένου εδάφους, τη δημιουργία υψηλής πυκνότητας αστικών διατάξεων, τον περιορισμό των επεκτατικών τάσεων και τις ρυθμιστικές παρεμβάσεις. Τα οφέλη αυτού του τρόπου οργάνωσης εντοπίζονται στην εξοικονόμηση ενέργειας λαμβάνοντας υπόψη τόσο το κατάλληλο μικροκλίμα που δημιουργείται, όσο και τη βιώσιμη κινητικότητα, που ενδέχεται να χρησιμοποιηθεί, τις μικρές αποστάσεις και το εύρος του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας που συνήθως παρουσιάζεται σε αυτήν. Παράλληλα από μια άλλη περιβαλλοντική σκοπιά αποτελώντας τροχοπέδη στην αστική εξάπλωση συμβάλλει στην διατήρηση του φυσικού τοπίου, ενώ ενδυναμώνει το αίσθημα του κοινού βίου και συγκροτεί ολοκληρωμένη κοινωνία. Περιορίζοντας τις αστικές λειτουργίες σε συγκεκριμένα όρια, δεν τις επιτρέπει να εγκαταλείψουν τα ιστορικά γεωγραφικά σύνορα της πόλης διατηρώντας έτσι τον πυρήνα τους ζωντανό γεγονός πολύτιμο για την ιστορική αστική συνέχεια. Τέλος η Ευρωπαϊκή Ένωση στηρίζει και προωθεί το συγκεκριμένο μοντέλο, τόσο μέσω του «Πράσινου Βιβλίου για το Αστικό Περιβάλλον», όσο και μέσω του ντοκουμέντου «Προς μια θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον», που αποτελούν ορισμένα βασικά κείμενα για τη χάραξη της πολιτικής της (Σιόλας *et al.*, 2015).

Μία άλλη έκφραση της βιωσιμότητας είναι η βιώσιμη κινητικότητα. Όπως προαναφέρθηκε ο 20^{ος} αιώνας ήταν αδιαμφισβήτητα η περίοδος της απόλυτης κυριαρχίας του ιδιωτικού αυτοκινούμενου οχήματος εις βάρος των υπολοίπων μέσων. Οι κυκλοφοριακοί στόχοι ήταν συγκεκριμένοι και μονοδιάστατοι: η αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας του δρόμου και της ταχύτητας της ροής. Η σημερινή κυκλοφοριακή κατάσταση λοιπόν αποτέλεσμα αυτής της πραγματικότητας είναι αποκαρδιωτική: κυκλοφοριακή συμφόρηση, ανεπάρκεια κάλυψης των αναγκών στάθμευσης, εξάρτηση από τα ΙΧ, περιθωριοποιημένη η χρήση των ΜΜΜ και ποδηλάτου, μικρό ποσοστό πεζών, υποβαθμισμένο παρόδιο περιβάλλον, ατμοσφαιρική και ηχορύπανση, σχηματισμός «φραγμάτων» και αποκοπή του αστικού ιστού από τις οδικές αρτηρίες, μείωση ανθρώπινης παρουσίας στους δρόμους, προώθηση ενός έντονα απομονωμένου και ιδιωτικού τρόπου πλοήγησης μέσα στην πόλη σε αντίθεση με τις πιο δημοκρατικές και κοινωνικές επιλογές των ΜΜΜ και του περπατήματος, αποξένωση των κατοίκων από τον τόπο κατοικίας τους. Όλες αυτές οι συνισταμένες του προβλήματος έχουν επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής, στο περιβάλλον, στην οικονομία και στην κοινωνική συνοχή. Συνεπώς ως μονόδρομος κρίνεται πλέον η υιοθέτηση μίας τελειώς διαφορετικής λογικής κίνησης μέσα στον χώρο. Η αλλαγή αυτή πιο συγκεκριμένα πρόκειται για μία επανάσταση ενάντια στο κατεστημένο, για μια αποφασιστική στροφή 180 μοιρών στην κατεύθυνση του σχεδιασμού των μεταφορών. Το World Business Council for Sustainable Development ορίζει τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα ως εκείνη που εξυπηρετεί τις

ανάγκες της κοινωνίας για ελεύθερη μετακίνηση, προσβασιμότητα, επικοινωνία, δραστηριοποίηση και κοινωνική επαφή, χωρίς να βάζει σε κίνδυνο βασικές ανθρώπινες ή περιβαλλοντικές απαιτήσεις και προοπτικές σήμερα ή στο μέλλον. Εκπληρώνει τους στόχους της υπερασπίζοντας παράλληλα ένα σύνολο αρχών, όπως η προστασία του φυσικού αλλά και του αστικού περιβάλλοντος, η ασφάλεια και η προστασία της υγείας, η πρόβλεψη για τις ανάγκες των ευπαθών ομάδων για μετακίνηση, η μείωση του κόστους των μετακινήσεων και της κατασκευής των υποδομών και η μείωση των επιπέδων ρύπανσης και ενεργειακής κατανάλωσης. Βασικά εργαλεία γύρω από τα οποία περιστρέφεται όλη αυτή η φιλοσοφία είναι η δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα χωρίς κάποια συγκεκριμένη ιεραρχική κατάταξη. Αντιθέτως το ένα δεν λειτουργεί ανταγωνιστικά με το άλλο, αλλά αλληλοσυμπληρώνονται. Είναι ευγενή μέσα μετακίνησης, που συνεισφέρουν στην περιβαλλοντική, κοινωνική και οικονομική βιωσιμότητα των κοινωνιών από τις οποίες υιοθετούνται. Επικεντρώνονται πρωτίστως στον ανθρώπινο παράγοντα, στις ανάγκες του και στην ανάδειξη του όσον αφορά τις μετακινήσεις και τον αστικό χώρο, στην ποιότητα ζωής των κατοίκων εν τέλει (Σιόλας *et al.*, 2015).

Μία αρχή για την οποία γίνεται συνεχώς όλο και περισσότερος λόγος δεδομένων των τεκταινόμενων σε παγκόσμιο επίπεδο είναι αυτή της ανθεκτικότητας. Συνιστά την ικανότητα ενός οργανισμού όπως μίας πόλης να απορροφά ένα σοκ, μια έντονη εσωτερική ή εξωτερική μεταβολή και στη συνέχεια να αναρρώνει και να ανακάμπτει γρήγορα και αποτελεσματικά. Ο ίδιος ο σχεδιασμός λοιπόν απαιτείται να είναι ευπροσάρμοστος και ευέλικτος (Σιόλας *et al.*, 2015). Οι απειλές και οι προκλήσεις αυτές, που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι πόλεις διακρίνονται σε χρόνιες πιέσεις και οξεία σοκ. Οι χρόνιες πιέσεις αποδυναμώνουν τον αστικό ιστό και απορυθμίζουν τις αστικές λειτουργίες σε καθημερινή ή περιοδική βάση, όπως η υψηλή ανεργία, το ανεπαρκές σύστημα δημόσιων μεταφορών, η εγκληματικότητα, η χρόνια έλλειψη αποθεμάτων νερού και το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Τα οξεία σοκ είναι αναπάντεχα και έντονα γεγονότα που απειλούν την πόλη, όπως σεισμοί, πλημμύρες, επιδημίες, προσφυγικές ροές. Φυσικά οι πόλεις συχνά δεν αντιμετωπίζουν ένα μεμονωμένο σοκ ή πίεση αλλά ένα συνδυασμό πολλών από τα παραπάνω. Ένα γλαφυρό παράδειγμα είναι αυτό της Αθήνας, η οποία στην τρέχουσα δεκαετία έχει δοκιμαστεί τόσο από τις χρόνιες επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης όσο και από την υποδοχή μεγάλου προσφυγικού πληθυσμού. Ένα δεύτερο παράδειγμα είναι αυτό της Νέας Ορλεάνης, η οποία είχε πληγεί από τον Τυφώνα Κατρίνα το 2005 με καταστροφικά αποτελέσματα. Το ενδιαφέρον της υπόθεσης ήταν ότι αυτό το δραματικό γεγονός συνέβη εξέθεσε και ενέτεινε τις χρόνιες αδυναμίες της πόλης, όπως τον θεσμικό ρατσισμό, τις ανεπαρκείς και ηλικιωμένες υποδομές και τη φτώχεια. Μετά από μελέτη επιτυχημένων παραδειγμάτων παγκοσμίως έχουν εντοπιστεί κάποιες συγκεκριμένες αρετές, που διαθέτουν οι ανθεκτικές πόλεις: η ευρωστία, η ευελιξία, η συμμετοχικότητα, η εφευρετικότητα, η συνεκτικότητα, η ετοιμότητα και το ότι είναι πλεονασματικές (*100resilientcities.org*).

Σημαντική ιδεολογική κατεύθυνση που διακρίνει τον σχεδιασμό είναι αυτή του σχηματισμού και της διατήρησης ταυτότητας. Αυτή θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν περισσότερο ιδιαίτερη, διακριτή και αναγνωρίσιμη τόσο σε τοπικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα μπορεί να επιτευχθεί μέσω της προστασίας και της ανάδειξης της τοπικής παράδοσης, η οποία λειτουργεί ως πολύτιμη πηγή έμπνευσης και άντλησης χαρακτηριστικών για την τελική διαμόρφωση του αστικού χαρακτήρα. Άλλωστε οι ιδιαίτερες ιστορικές συνθήκες και πορεία, που ακολούθησε η κάθε κοινωνία, είναι αυτές κυρίως που της χαρίζουν τη μοναδικότητά της. Παράλληλα η ταυτότητα αυτή χρειάζεται να είναι πολυσχιδής, σε κάθε τομέα για παράδειγμα όπως τον οικονομικό, με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι μην είναι μονόπλευρη σε αυτά που μπορεί να προσφέρει στον κάτοικο και στον επισκέπτη. Διαφορετικά θα ήταν δέσμια του ίδιου της του χαρακτήρα και ο ρόλος που θα μπορούσε να διαδραματίσει στενός και προδιαγεγραμμένος.

Τέλος ο σχεδιασμός διέπεται από ανθρωποκεντρισμό και δημοκρατικές αρχές. Οι αρχές αυτές συνοψίζονται αρχικά στην προσβασιμότητα όσον αφορά τις μετακινήσεις και τις υποδομές. Η ράμπα στα δημόσια κτίρια και τα πεζοδρόμια, οι μηχανισμοί ανύψωσης καροτσιών στα λεωφορεία, οι καθοδηγητικές γραμμές στα πεζοδρόμια για τα άτομα με δυσκολία οράσεως, οι ειδικές διαμορφώσεις στις παραλίες και στις παιδικές χαρές για άτομα με κινητικές δυσκολίες διασφαλίζουν μία πόλη προσεγγίσιμη από και διαθέσιμη για όλους τους κατοίκους της. Επιπροσθέτως τμήμα αυτού του δημοκρατικού πνεύματος είναι η διασφάλιση του μη αποκλεισμού ορισμένων κοινωνικών ομάδων από την αστική λειτουργία. Στο περιθώριο κάθε οικιστικού συμπλέγματος βρίσκονται οι υποβαθμισμένες και παραγκωνισμένες κοινότητες, που δρουν ως κράτος εν κράτει, πλήρως αποκομμένες από το γενικότερο σύνολο. Απαραίτητη κρίνεται συνεπώς η ανατροπή αυτής της πραγματικότητας και η ανάδειξη κάθε κατοίκου ως ισότιμου μέλους της κοινωνίας με ίσα δικαιώματα. Σημαντικότατο στάδιο των ερευνητικών διαδικασιών είναι πλέον ο συμμετοχικός σχεδιασμός, ο οποίος δίνει το βήμα στο κοινό και του διασφαλίζει μερίδιο εξουσίας. Τα οφέλη βέβαια των συμμετοχικών προσεγγίσεων είναι πολύπλευρα. Από τη στιγμή, που στη μελέτη δεν εμπλέκονται πλέον μόνο τα περιορισμένα σε αριθμό άτομα της ερευνητικής ομάδας αλλά θεωρητικά ένας σημαντικό πλήθος ατόμων, δημιουργείται ένα κοινωνικό και διανοητικό κεφάλαιο εξαιρετικά πολύτιμο, αφού η βιωματική σχέση τους με την πόλη τους έχει χαρίσει μία ενόραση πάνω σε αυτή. Επίσης οι ίδιοι οι συμμετέχοντες έρχονται σε επαφή με τα ζητήματα της πόλης, πληροφορούνται και ευαισθητοποιούνται πάνω σε αυτά. Τα κέντρα λήψης αποφάσεων παύουν να θεωρούνται άβυσσος, ανανεώνοντας έτσι την πίστη των πολιτών στις διαδικασίες και στα θεσμικά όργανα και ενισχύοντας την πολιτική τους συνείδηση. Πέραν αυτού αξιοπρόσεκτη είναι και η άποψη ότι μια παρέμβαση, που επιχειρεί να μεταβάλει το κατεστημένο, μπορεί να τύχει ευρείας αναγνώρισης και αποδοχής στο κοινό μόνο μέσω αυτής της συνδιάλεξης, σε αντίθεση με την απλή επιβολή της. Ιστορικά η πρακτική αυτή εντοπίζεται στα τέλη της δεκαετίας του 1970, όπου το Υπουργείο Χωροταξίας, έθεσε το Ρυθμιστικό Σχέδιο «Πρωτεύουσα 2000», για σχολιασμό από

φορείς και τοπική αυτοδιοίκηση. Έπειτα το 1983 έγινε μια νομοθετημένη προσπάθεια συμμετοχής του κοινού, με το Ν. 1337/1983. Σε διεθνές επίπεδο στη συνέχεια της «Χάρτας των Αθηνών» του 1933, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Πολεοδομικών συμπλήρωσε το 1998, ως μια από τις βασικές λειτουργίες μιας πόλης, το «πολιτεύεσθαι», μαζί με αυτές της κατοικίας, της εργασίας της αναψυχής και της κυκλοφορίας. Στη Νέα Χάρτα της Αθήνας του 2003, ο σχεδιασμός του χώρου περιγράφεται ως μια συνεχής διαδικασία διαπραγμάτευσης μεταξύ πολιτών, τεχνικών και πολιτικών, με στόχο την ενεργή συμμετοχή και τον έλεγχο του πολίτη. Στη Νέα Χάρτα της Αθήνας, απαντάται ο όρος «συμμετοχικές πόλεις», δηλαδή πόλεις που είναι τόποι συνάντησης και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Η εμπλοκή του κοινού σε θέματα περιβάλλοντος θεσμοθετήθηκε το 1998 με τη σύμβαση της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών (Σύμβαση του Aarhus), για την πρόσβαση σε πληροφορίες, τη συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα. Το 2005 η σύμβαση αυτή κατοχυρώθηκε και από το ελληνικό κοινοβούλιο (Σιόλας *et al.*, 2015). Ολοκληρώνοντας ο ανθρωποκεντρικός χαρακτήρας του σχεδιασμού τονίστηκε τόσο στη βιώσιμη κινητικότητα όσο και στην συμπαγή πόλη με την ανθρώπινή της κλίμακα. Σαν έννοια αντιπροσωπεύει αυτή την στροφή μακριά από τα φονξιοναλιστικά πρότυπα, που λαμβάνουν υπόψη μόνο τις ανάγκες του κέρδους και των πολεοδομικών λειτουργιών στη μονοδιάστατη μορφή τους και επανατοποθετεί στο επίκεντρο το κύτταρο της πόλης, τον κάτοικο.

4.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΗΜΟΥ

Πλέον έχουν αποτυπωθεί οι γενικές αρχές και έχει υλοποιηθεί η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης. Σε αυτό το κεφάλαιο λοιπόν όλο αυτό το γνωστικό και θεωρητικό υπόβαθρο καλείται να εφαρμοστεί και να αξιοποιηθεί, ώστε να δοθούν στην πράξη απαντήσεις και λύσεις, κωδικοποιημένες με την μορφή πολεοδομικών προτάσεων και μέτρων, τέτοιες ώστε να εκπληρώνουν τους στόχους που έχει θέσει η μελέτη. Αρχικά το ενδιαφέρον στρέφεται στο ευρύτερο επίπεδο του συνόλου της πόλης. Ταυτόχρονα γίνεται προσπάθεια η κάθε πρόταση να μην είναι μονοδιάστατη, αλλά στα πλαίσια ενός πιο καθολικού σχεδιασμού να αφορά ένα διευρυμένο εύρος τομέων της αστικής δραστηριότητας. Παρόλαυτα για χάρη της ευκατανόητης παρουσίασής τους, οι προτάσεις κατηγοριοποιούνται τομεακά, με αναφορές φυσικά στις εκάστοτε διασυνδέσεις. Επιπλέον έπρεπε να επιλεγθεί μία προοπτική μεταξύ πολλών διαφορετικών για τη μεθόδευση της ανάλυσης. Αναφορικά οι πολεοδομικές λειτουργίες, όπως εντοπίζονται από την Χάρτα Αθηνών είναι η κατοικία, η εργασία, η αναψυχή και η κυκλοφορία, ενώ σύμφωνα με τον McLoghlin οι μεταβλητές είναι οι χώροι, οι δραστηριότητες, οι διάδρομοι και οι ροές και τέλος κατά τον Δοξιάδη είναι η φύση, ο άνθρωπος, η κοινωνία, τα κελύφη και τα δίκτυα (Αραβαντινός, 2007). Στα πλαίσια αυτής της εργασίας το αστικό σύμπλεγμα θα τμηθεί στους εξής τομείς:

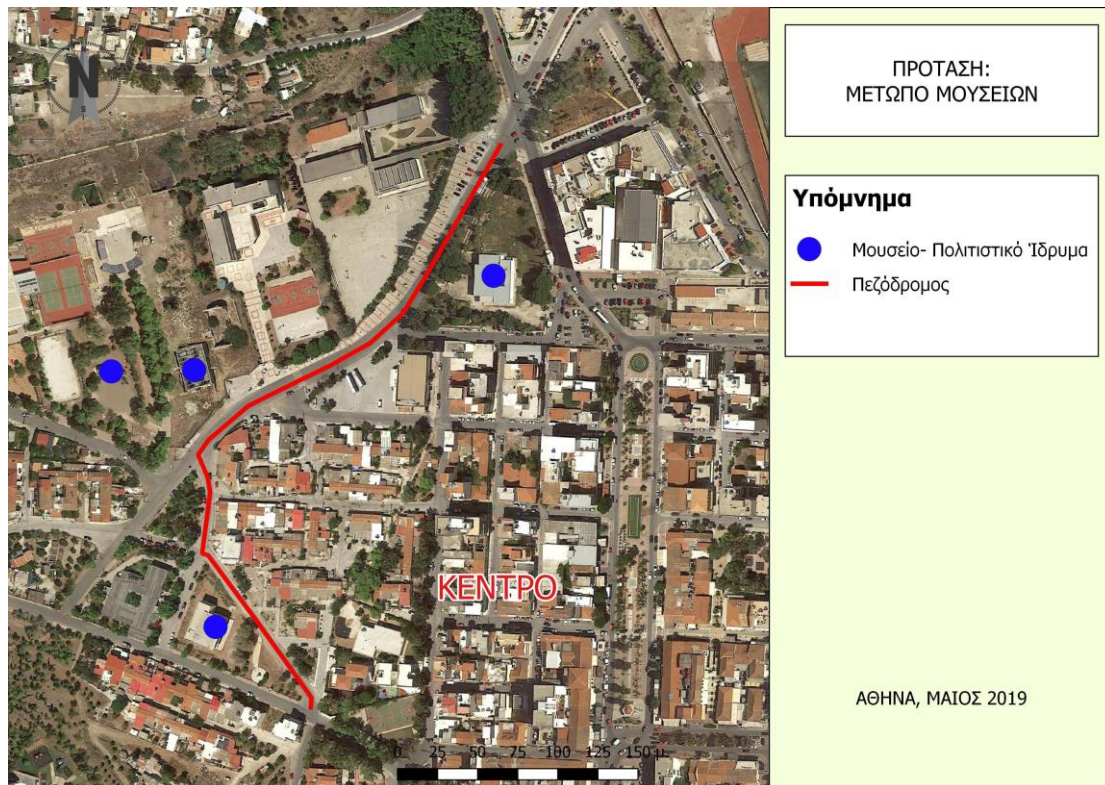
πολιτισμός, οικονομία, ποιότητα ζωής- κοινωνική πολιτική- εσωτερική δομή, περιβάλλον, κυκλοφορία.

4.2.1 Πολιτισμός

Η αρχή αρμόζει να γίνει από αυτή την χαρακτηριστική λειτουργία της ιστορικής πόλης. Γενικότερα εκπληρώνει έναν εκ των βασικών ρόλων της πόλης, αυτού της εξύψωσης του μορφωτικού και εκπολιτιστικού επιπέδου των ανθρώπων. Αποτελεί επίσης μία από τις κατ' εξοχήν δυνάμεις της, η οποία μάλιστα την αναδεικνύει από τις υπόλοιπες παράκτιες περιοχές της Αττικής, με τις οποίες διαφορετικά θα είχε τον ίδιο χαρακτήρα. Είναι ένας πολύτιμος πόρος, ο οποίος όμως είναι ευάλωτος και χρήζει φροντίδας, προστασίας αλλά και επιστημονικής, οικονομικής επένδυσης. Σε μια τέτοια προσπάθεια προτείνονται τα παρακάτω μέτρα.

- Μέτωπο Μουσείων

Πρόκειται για την μετατροπή των οδών, κατά το μήκος των οποίων βρίσκονται εκατέρωθεν μουσεία και πολιτιστικά ιδρύματα, σε πεζόδρομο, ώστε να προκύψει μία αδιάσπαστη ενότητα μεταξύ των χώρων αυτών και μία νοητή αλλά και απτή συσχέτιση μέσω αυτής της θεματικής διαδρομής. Ουσιαστικά λοιπόν προτάσσεται ένα προστατευμένο μέτωπο ενάντια στο αστικό συγκρότημα. Οι διαδοχικοί αυτοί χώροι, που πρόκειται να συνδεθούν, είναι από τα ανατολικά προς τα δυτικά το Αρχαιολογικό Μουσείο Λαυρίου, το μελλοντικό Μουσείο Κεραμικής (Πάνος Βαλσαμάκης), το Ορυκτολογικό Μουσείο και το μελλοντικό Πολιτιστικό Κέντρο Ποντίων, οι οδοί είναι η Ανδρέα Κορδέλα και η Αναστάσιου Γλαντζή και βρίσκονται στα ανατολικά της πόλης, στην Π.Ε. Κέντρου.



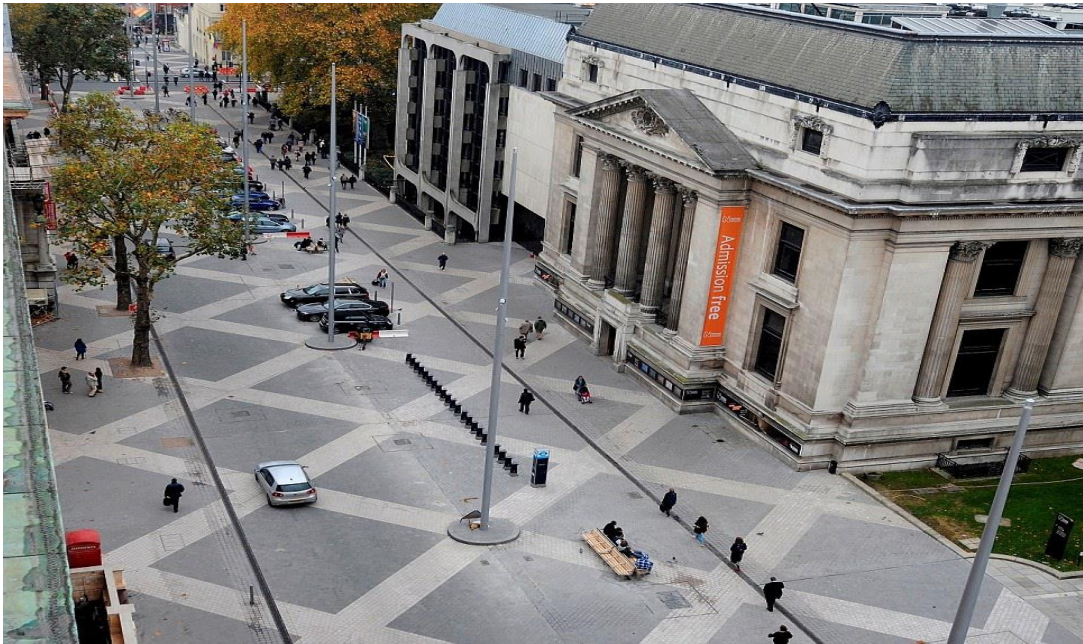
Εικόνα 4.1: Χάρτης Πρότασης Μετώπου Μουσείων

Η επέμβαση αυτή στοχεύει στην ενίσχυση της ταυτότητας της πόλης ως πόλος πολιτισμού, στην ανάδειξη και αξιοποίηση των πολιτιστικών της πόρων και στη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου, ευανάγνωστου για τους επισκέπτες, τουριστικού πακέτου. Από κυκλοφοριακή άποψη εξυπηρετεί τους σκοπούς της βιώσιμης κινητικότητας, αφού αναβαθμίζει τη θέση του πεζού στην περιοχή αυτή.

Παράλληλα στηρίζεται από τις υπάρχουσες κατευθύνσεις, καθώς σύμφωνα με το από 31.07.14 Π.Δ/γμα (ΦΕΚ156 Α'/2014) «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας –Αττικής» και το Άρθρο 13, στα πλαίσια της αστικής αναζωογόνησης του Λαυρίου οι ολοκληρωμένες αναπλάσεις αποτελούν βασικό πυλώνα για την αναγέννηση του υφιστάμενου αστικού ιστού, καθώς επίσης προωθούνται οι επεκτάσεις πεζοδρόμων. Επίσης στο Άρθρο 15 τονίζεται η σημασία της ανάδειξης των πολιτιστικών υποδομών, ενώ επιδιώκεται η εναρμόνιση της προστασίας της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς με την οικονομική ανάπτυξη. Τέλος στο Άρθρο 29 προασπίζονται οι αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

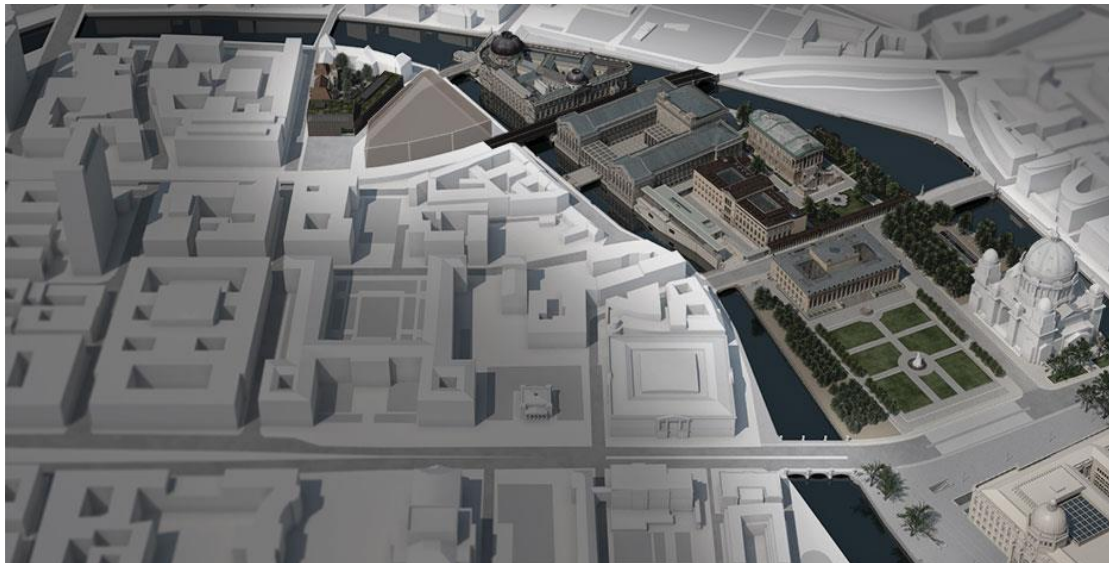
Αντίστοιχα παραδείγματα ομαδοποίησης μουσείων, που βρίσκονται σε εγγύτητα μεταξύ τους, μέσω ενός ενιαίου, ασφαλούς κυκλοφοριακά χώρου μπορούν να εντοπιστούν και στο εξωτερικό. Η πρώτη περίπτωση βρίσκεται στο Λονδίνο, στο South Kensington και είναι ο Exhibition Road. Φιλοξενεί σημαντικά μουσεία όπως το Victoria and Albert Museum, το Μουσείο Φυσικής Ιστορίας και το Μουσείο Επιστημών. Το 2003 αποφασίστηκε η διεξαγωγή σχεδιασμού για τη βελτίωση του

δρόμου, κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αντανακλά τη μεγάλη πολιτιστική του σημασία. Η πεζοδρόμησή του τελικώς ολοκληρώθηκε πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2012 (Moore, 2012).



Εικόνα 4.2: Exhibition Road, Λονδίνο (Πηγή: standard.co.uk)

Στη συνέχεια υπάρχει στο Βερολίνο, στο κεντρικό διαμέρισμα του Mitte ένα δεύτερο παράδειγμα. Πρόκειται για το Museum Island, που είναι ένα σύμπλεγμα μουσείων, το οποία καταλαμβάνει ολόκληρο το βόρειο τμήμα αυτής της νησίδας. Τα μουσεία αυτά είναι τα Altes Museum, Neues Museum, Alte Nationalgalerie, Bode Museum και Pergamon Museum, τα οποία συνυπάρχουν σε έναν προστατευμένο ενιαίο χώρο.



Εικόνα 4.3: Museum Island, Βερολίνο (Πηγή: museumsinsel-berlin.de)

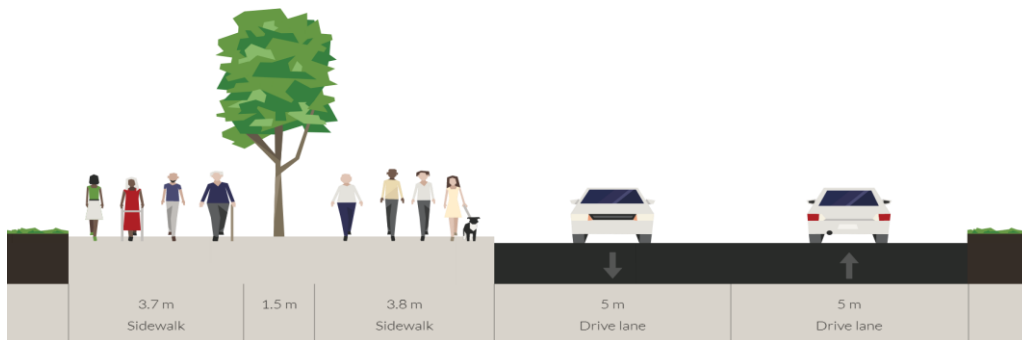
Τα πλεονεκτήματα και τα οφέλη, τα οποία απορρέουν από αυτόν τον τρόπο πολεοδομικής οργάνωσης, είναι ποικίλα. Αρχικά μέσω αυτού του τρόπου παρουσιάζονται αδιάλειπτα πολλές πτυχές της πόλης, της ιστορικής από το Αρχαιολογικό Μουσείο, της βιοτεχνικής από το Μουσείο Κεραμικής, της γεωλογικής από το Ορυκτολογικό Μουσείο και της κοινωνιολογικής από το Πολιτιστικό Κέντρο Ποντίων, προσφέροντας μια ολοκληρωμένη εμπειρία. Επίσης με το να υπάρξει πρόβλεψη και να διαμορφωθεί ιδανικά ο περιβάλλοντας χώρος, δίνοντας ουσιαστικά τη δέουσα σημασία σε αυτή την πολεοδομική λειτουργία, αναβαθμίζεται συνολικότερα ο ρόλος και η θέση της μέσα στον αστικό μηχανισμό. Το μέτωπο αυτό εμμέσως διοχετεύει και καθοδηγεί τη ροή των επισκεπτών. Ο στόχος αυτού του στρατηγικού σχεδιασμού είναι να καταλήξει το ένα μουσείο να επωφελείται και να ενισχύεται από τα υπόλοιπα. Η δημοτικότητα του ενός, του πιο δημοφιλούς όπως του Αρχαιολογικού Μουσείου ή ίσως του Ορυκτολογικού, δεν λειτουργεί ανταγωνιστικά εναντίον των άλλων, αλλά ούτε και παραμένει σημειακή, μεμονωμένη, παρά ισομοιράζεται μεταξύ όλων ως συγκοινωνούντα δοχεία. Έτσι γίνεται μια προσπάθεια διαχείρισης της δυναμικής του μεγάλου πλήθους που προσελκύει η πόλη, χωρίς αυτό να μένει ανεκμετάλλευτο. Επιπλέον προστίθεται ένα ισχυρό σημείο έλξης στο δυτικό τμήμα της πόλης, το οποίο με την υπάρχουσα κατάσταση υστερεί συγκριτικά με το κεντρικό τμήμα, το οποίο περιέχει την πλατεία και τον πεζόδρομο και το ανατολικό τμήμα με το λιμάνι, πετυχαίνοντας μια πιο ισορροπημένη ανάπτυξη του συνόλου της πόλης. Τέλος συνδυάζεται με τις συμβατές χρήσεις γης της εκπαίδευσης, Ενιαίο Γυμνάσιο και Λύκειο και μιας διαφορετικής πτυχής του πολιτισμού, θέατρο ΑΚΕΛ, που επίσης φιλοξενούνται σε αυτές τις οδούς. Οι λειτουργίες αυτές και ειδικά τα σχολεία επωφελούνται από τη δημιουργία του μετώπου και τη διαμόρφωση ήπιων κυκλοφοριακών συνθηκών, κάτι που μπορεί να αποδειχθεί κρίσιμο κατά τις ώρες προσέλευσης και αναχώρησης των μαθητών.

Η οδός Ανδρέα Κορδέλλα είναι διπλής κυκλοφορίας, συνολικού πλάτους περίπου 10m. Η οδός Αναστάσιου Γλαντζή είναι επίσης διπλής κυκλοφορίας, συνολικού πλάτους περίπου 7m.



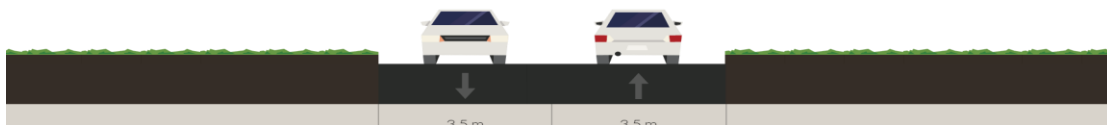
Εικόνα 4.4: Υφιστάμενη κατάσταση οδού Ανδρέα Κορδέλλα (Πηγή: Google Maps)

Οδός Ανδρέα Κορδέλα



Εικόνα 4.5: Διατομή οδού Ανδρέα Κορδέλα

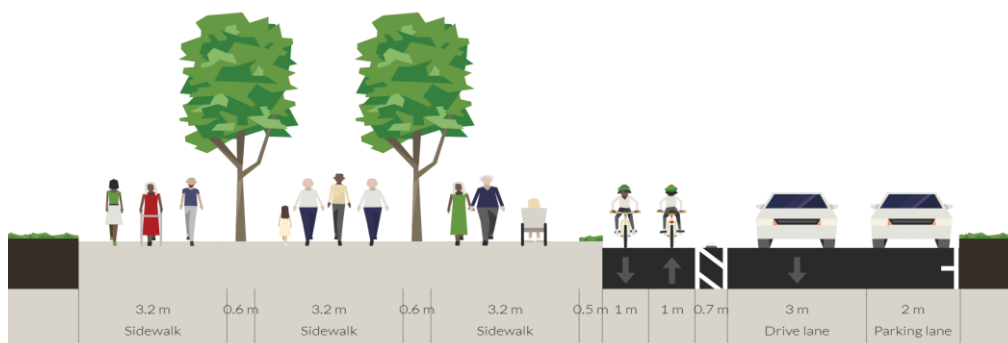
Οδός Αναστάσιου Γλαν...



Εικόνα 4.6: Διατομή οδού Αναστάσιου Γλαντζή

Ουσιαστικά προτείνεται η μετατροπή της μίας λωρίδας κυκλοφορίας σε πεζόδρομο προκειμένου να συνδυαστεί με το ήδη υπάρχον υπερμέγεθες πεζοδρόμιο πλάτους από 6 έως και 10m, ώστε να δημιουργηθεί αθροιστικά το μέτωπο μουσείων. Η παρέμβαση αυτή μπορεί να γίνει χωρίς να επιφέρει προβλήματα στην κυκλοφορία, καθώς η οδός έχει αδικαιολόγητα μεγάλη έκταση, δεν συνδέει νευραλγικά σημεία της πόλης αλλά και βρίσκεται μακριά από το κέντρο και το λιμάνι, τα σημεία με τη μεγαλύτερη έλξη φόρτου.

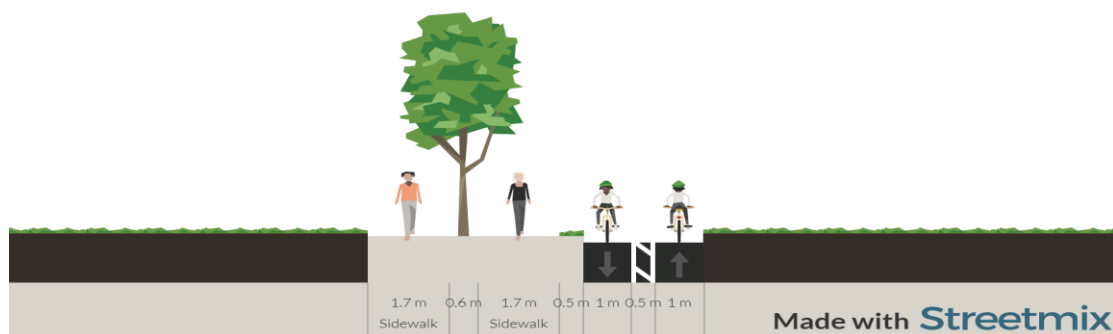
Οδός Ανδρέα Κορδέλα



Εικόνα 4.7: Διατομή πρότασης για την οδό Ανδρέα Κορδέλα

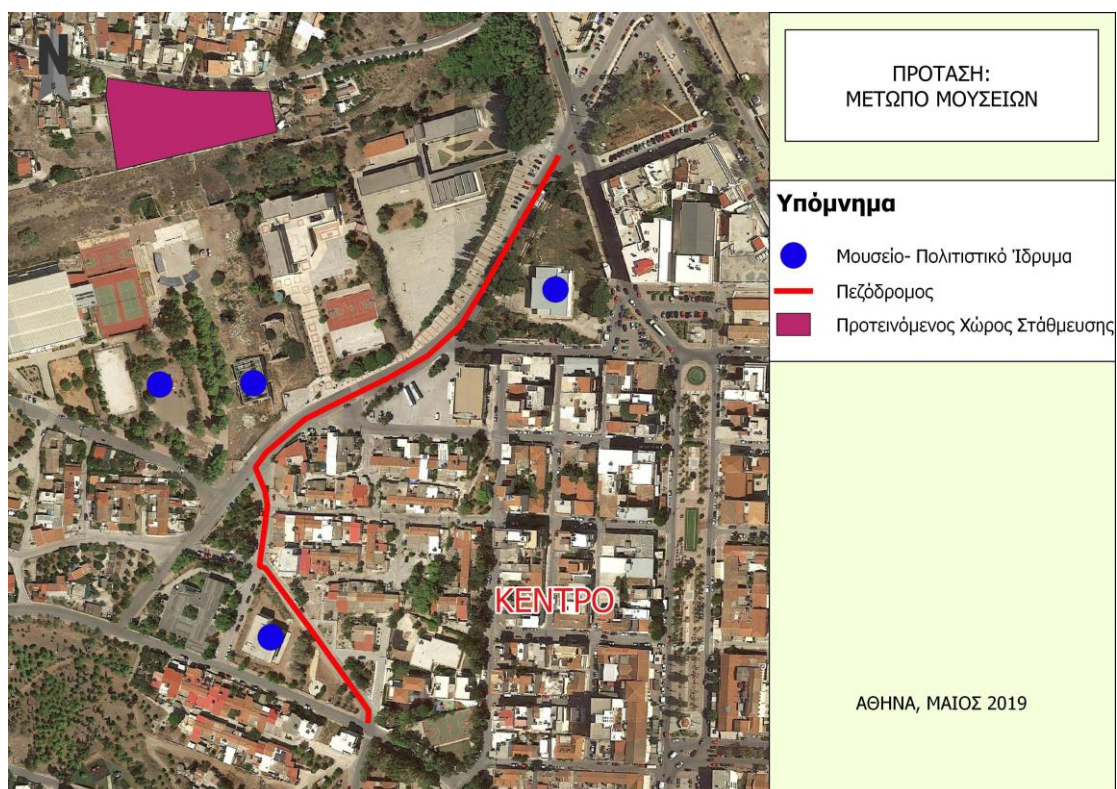
Για το δεύτερο τμήμα του μετώπου μουσείων προτείνεται η πεζοδρόμηση ολόκληρης της Αναστασίου Γλαντζή. Και σε αυτή την περίπτωση η παρέμβαση είναι εφικτή, αφού η οδός δεν εξυπηρετεί κάποιον ουσιαστικό κυκλοφοριακό σκοπό και μπορεί εύκολα να αντικατασταθεί από το μη πεζοδρομημένο τμήμα της Ανδρέα Κορδέλα και τη Κωνσταντίνου Ρούσου. Για τα πλάτη των ποδηλατοδρόμων, των πεζοδρομίων, του αστικού εξοπλισμού, των λωρίδων κυκλοφορίας και της ζώνης στάθμευσης λαμβάνεται υπόψη μεταξύ άλλων και η Υπουργική Απόφαση ΔΥΟ/ΟΙΚ. 1920/2016 – ΦΕΚ 1053/Β/14-4-2016.

Οδός Αναστάσιου Γλαν...



Εικόνα 4.8: Διατομή πρότασης για την οδό Αναστάσιου Γλαντζή

Τέλος υπάρχει το ζήτημα της στάθμευσης. Η ανάδειξη αυτού του τμήματος της πόλης σε νέο, δυναμικό χώρο πολιτισμού αναμένεται να προσελκύσει μεγάλα πλήθη επισκεπτών. Στα ιδιωτικά οχήματα πρέπει να συνυπολογιστούν και τα λεωφορεία είτε των τουριστικών ομάδων, ή των σχολικών επισκεπτών. Για όλα τα παραπάνω λοιπόν προτείνεται να αξιοποιηθεί ως χώρος στάθμευσης ο χώρος πίσω από το Ενιαίο Λύκειο και Γυμνάσιο, που ανήκει στην Π.Ε. Κυπριανός- Θηραϊκά- Άνω Όρια και που έχει έτσι κι αλλιώς οριστεί ως τέτοιος από το Ρυμοτομικό του 1992.

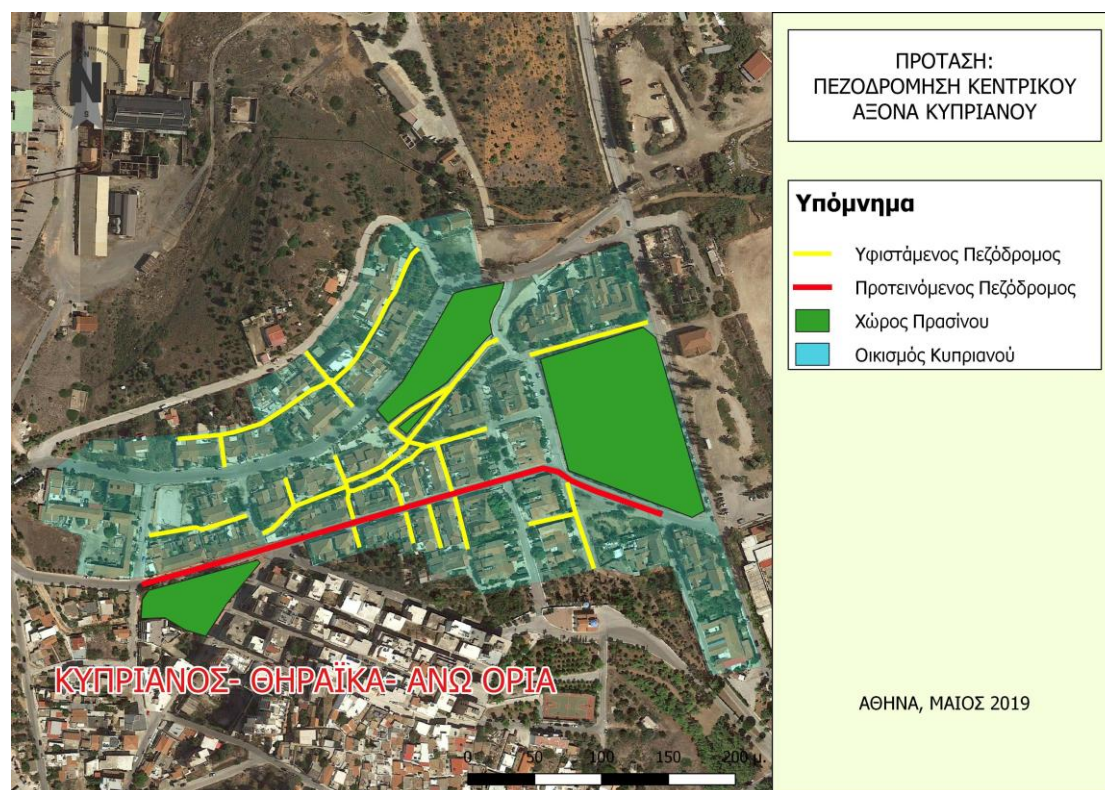


Εικόνα 4.9: Χάρτης Πρότασης Μετώπου Μουσείου και του προτεινόμενου χώρου στάθμευσης

- Πεζοδρόμηση Κεντρικού Άξονα Παραδοσιακού Οικισμού Κυπριανού

Όπως προαναφέρθηκε κατά την ανάλυση του ιστορικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος του Λαυρίου ο εργατικός οικισμός του Κυπριανού είναι κηρυγμένος διατηρητέος, παραδοσιακός και προστατευμένη περιοχή. Διατηρεί στο σύνολό του την αρχική του μορφή, δηλαδή υπάρχει μία συνέχεια, σχεδόν απόλυτα διατηρημένων οικιών, αδιάσπαστη σε όλο του το εύρος. Επίσης εμπλουτίζεται από τον ιστορικό χώρο πρασίνου του Φοινικοδάσους στην ανατολική του άκρη. Η οδός Καμαρίζης, που έχει ρόλο αρτηρίας, διαπερνά την καρδιά του Κυπριανού. Αυτή την πληγή ο σχεδιασμός θεωρεί αναγκαίο να απομακρύνει και να μετατρέψει σε χώρο αφιερωμένο στους πεζούς, ντόπιους και επισκέπτες και στο ποδήλατο. Οπότε και δημιουργείται ένας περίπατος, ο οποίος ξεκινάει από το Φοινικόδασος, διατρέχει το κέντρο του οικισμού και καταλήγει στο πάρκο, που βρίσκεται στο άλλο του άκρο. Σε όλο του το

μήκος ο περίπατος αυτός διανθίζεται και γίνεται τμήμα ενός μεγαλύτερου ψηφιδωτού, αφού εκτός από αυτή τη σημαντική εξαίρεση το κυρίως σώμα του οικισμού στο μεγαλύτερο του τμήμα είναι ήδη πεζοδρομημένο.



Εικόνα 4.10: Χάρτης Πρότασης Πεζοδρόμησης Κεντρικού Άξονα Κυπριανού

Ομοίως με την προηγούμενη πρόταση του μετώπου μουσείων στόχο έχει να ενδυναμώσει την ταυτότητα της πόλης, η οποία είναι συνυφασμένη με το βιομηχανικό της παρελθόν. Επίσης και εδώ γίνεται προσπάθεια για ανάδειξη και αξιοποίηση των πολιτιστικών της πόρων, με τη διαφορά ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση δίνεται μεγαλύτερη έμφαση στην προστασία του πολύτιμου αυτού κεφαλαίου από την υπάρχουσα υποβάθμιση. Αναβαθμίζει τη συνολική εικόνα κάνοντάς την πιο ελκυστική για τους επισκέπτες και συγχρόνως προάγει την βιώσιμη κινητικότητα. Τέλος συμβάλει στην εύρυθμη εσωτερική λειτουργία της πόλης, αφού φροντίζει τις ιδιαίτερες ανάγκες ενός ολόκληρου οικισμού.

Η πρόταση αυτή είναι συμβατή με τον επίσημο, υπάρχον σχεδιασμό. Αρχικά το μέτρο αυτό συναντάται στο Ρυμοτομικό Σχέδιο του 1992, ενώ όπως και προηγουμένως στηρίζεται από τα Άρθρα 13, 15 και 29 του «Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας – Αττικής». Μάλιστα το Άρθρο 15 κάνει συγκεκριμένο λόγο για τους βιομηχανικούς συνοικισμούς, που περιβάλλουν το ιστορικό κέντρο του Λαυρίου.

Με αυτή την πολεοδομική παρέμβαση η περιοχή επαναφέρεται στην πιο αυθεντική της μορφή, μακριά από τον κυκλοφοριακό φόρτο και τις αλλοιώσεις, που προκαλεί

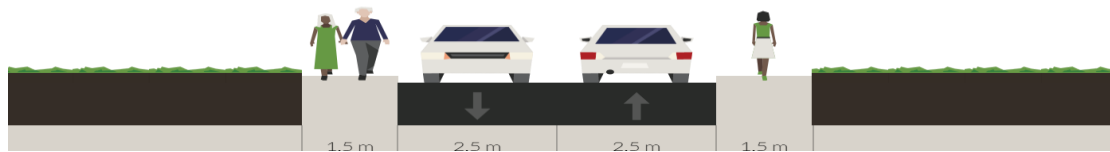
εκείνος προκαλεί στη εικόνα της. Έτσι προκύπτει ένας θύλακας καθαρόαιμου ιστορικού αστικού τοπίου 55.000m². Το μέγεθος της έκτασης αυτής είναι εντυπωσιακό ειδικά για τα ελληνικά δεδομένα, όπου η προστασία της ιστορίας των πόλεων δεν υπήρξε προτεραιότητα. Το τελικό αποτέλεσμα λοιπόν τόσο με την ποιότητα του όσο και με την έκτασή του είναι ικανό να προσφέρει μια ολοκληρωμένη εμπειρία μεταφοράς πίσω στο χρόνο. Επιπροσθέτως επιτυγχάνεται η κυκλοφοριακή θωράκιση αυτού του ευαίσθητου σημείου, με το οποίο μία οδική αρτηρία είναι τελείως ασύμβατη. Πέραν της οδού Καμαρίζης επιλύεται μια ακόμη πρόκληση, που αντιμετώπιζε ο οικισμός. Στη μέση του βρίσκεται ένας επικίνδυνος κόμβος, στον οποίο διασταυρώνονται τέσσερις δρόμοι, όλοι διπλής κυκλοφορίας, χωρίς οποιαδήποτε σήμανση. Επιπλέον σε έναν, Καμαρίζης, λόγω της φύσης του αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες, ενώ σε έναν άλλον, Ευαγγελιστρίας, υπάρχει έντονη κλίση εδάφους. Ο οικισμός αυτός λόγω των αυστηρών πολεοδομικών περιορισμών, που του έχουν τεθεί αποτέλεσμα του διατηρητέου του χαρακτήρα, όπως ο χαμηλός συντελεστής δόμησης ή η απαγόρευση προσθηκών στα κτίρια, ίσως υστερεί σε σύγκριση με τις υπόλοιπες συνοικίες της πόλης και αυτά που μπορούν να προσφέρουν στον κάτοικό τους. Παρόλαυτα αποκτώντας σαφή και ενδυναμωμένο χαρακτήρα εστιασμένο στην ποιότητα ζωής αναβαθμίζεται η αξία του μέσα στο αστικό σύνολο.

Η οδός Καμαρίζης είναι διπλής κυκλοφορίας, χωρίς διαγράμμιση, συνολικού πλάτους 5m. Έχει πεζοδρόμια εκατέρωθεν πλάτους 1,5m το καθένα.



Εικόνα 4.11: Υφιστάμενη κατάσταση οδού Καμαρίζης (Πηγή: Google Maps)

Οδός Καμαρίζης



Εικόνα 4.12: Διατομή οδού Καμαρίζης

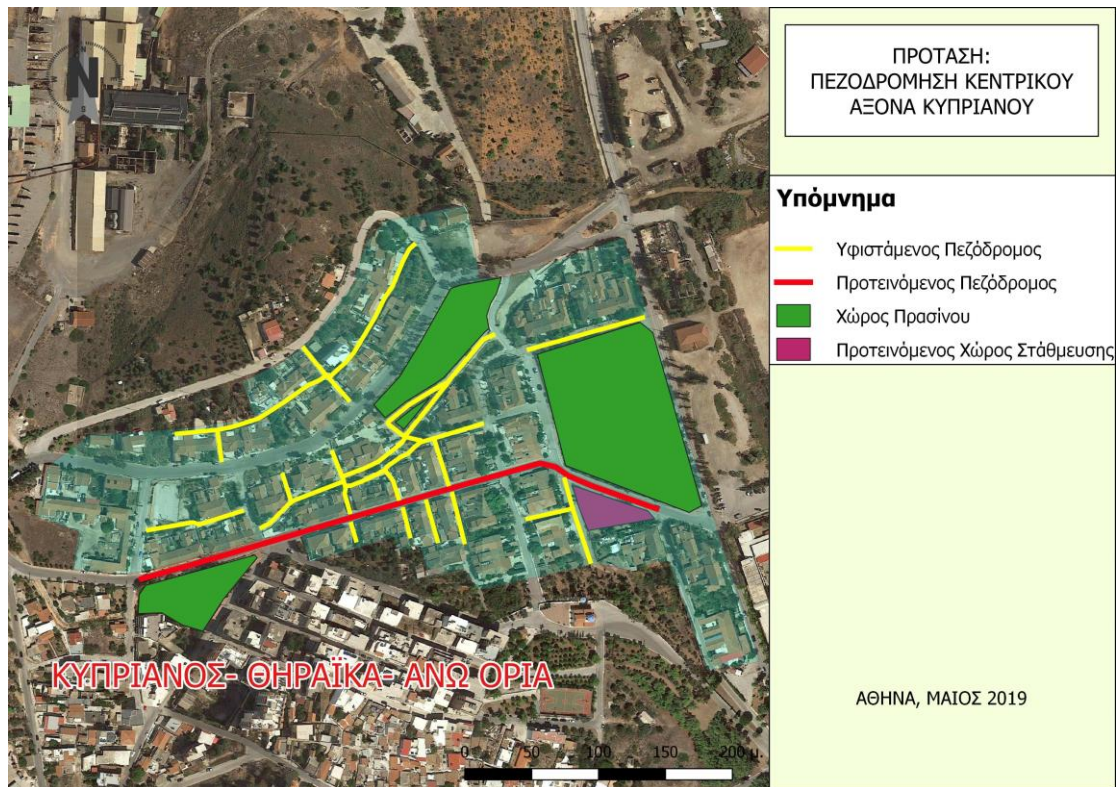
Προβλέπεται η μετατροπή της εξολοκλήρου σε πεζόδρομο, καθώς και οι δύο πλευρές του δρόμου έχουν ενδιαφέρον για τον σχεδιασμό. Συνεπώς μόνο έτσι μπορεί να επέλθει η ενοποίηση του κυρίως σώματος του οικισμού.

Οδός Καμαρίζης



Εικόνα 4.13: Διατομή πρότασης για την οδό Καμαρίζης

Όσον αφορά την επικείμενη προσέλευση επισκεπτών, μέρος της οποίας θα γίνεται με ιδιωτικά οχήματα, ορίζεται χώρος στάθμευσης πλησίον της άκρης του οικισμού, ο οποίος είναι ορισμένος ως κοινόχρηστος χώρος από το Ρυμοτομικό Σχέδιο του 1992. Για την εναρμόνισή του με την διατηρητέα φύση της περιοχής ο χώρος στάθμευσης πρέπει να είναι είτε υπόγειος με φύτευση στην επιφάνειά του, ή να καλύπτεται με υψηλή βλάστηση περιμετρικά.



Εικόνα 4.14: Χάρτης Πρότασης Πεζοδρόμησης Κεντρικού Άξονα Κυπριανού και του προτεινόμενου χώρου στάθμευσης

- Επανάχρηση Ιστορικού Κτιρίου «Ευτέρπης»

Το διατηρητέο κτίριο αυτό βρίσκεται στο βόρειο άκρο της πόλης, εντός ορίων εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου, στα ανατολικά του οικισμού Κυπριανού, στην Π.Ε. Κυπριανός- Θηραϊκά- Άνω Όρια. Αποτελεί σταθμό στην πολιτιστική παράδοση της πόλης, τόσο με την ίδια του την υπόσταση ως αρχιτεκτονικό στολίδι, όσο και με τη λειτουργία του. Είναι αδιαμφισβήτητο, ότι κατέχει ξεχωριστή θέση στη μνήμη των κατοίκων της πόλης. Το 2014 περιήλθε στην κυριότητα του Δήμου Λαυρεωτικής, όταν εξασφαλίστηκε το ποσό της εξαγοράς του μέσω του Πράσινου Ταμείου, όπως και ανακοινώθηκε με Δελτίο Τύπου. Επίσης ο Δήμος εκτελεί μελέτες για την αποκατάστασή του (‘Στην ποιότητα ζωής του Δημότη εστιάζει η Δημοτική Αρχή’, 2018). Παρόλαυτα ανήκει σε ζώνη αστικού πρασίνου, η οποία σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα Υπ. Αριθμόν 59- 2018 δεν επιτρέπει τη λειτουργία πολιτιστικών εγκαταστάσεων εντός των ορίων αυτής. Προκειμένου λοιπόν να αξιοποιηθούν οι εργασίες αποκατάστασης αναβιώνοντας την «Ευτέρπη» με τον πρωταρχικό της ρόλο ως χώρος πολιτισμού, πρέπει ο πολεοδομικός σχεδιασμός να φροντίσει να αλλάξει την υπάρχουσα χρήση γης σε αυτό το τμήμα της περιοχής και να την μετατρέψει σε ζώνη πολιτισμού. Επιπλέον θα μπορούσε αυτή η επέμβαση να πλαισιωθεί από τη δημιουργία ενός υπαίθριου χώρου εκδηλώσεων στον περιβάλλοντα χώρο του κτιρίου, ώστε να αυξηθεί η ικανότητα του υποδοχής περισσότερων ατόμων, δεδομένου ότι η έκταση του κτιρίου είναι περιορισμένη και μεγαλύτερης ποικιλίας δραστηριοτήτων.



Εικόνα 4.15: Χάρτης Θέσης Κτιρίου «Ευτέρπης»

Οι στόχοι αυτού του μέτρου είναι λίγο πολύ παρόμοιοι με αυτούς των προηγούμενων μέτρων, όπως είναι φυσικό, καθώς υπηρετούν την ίδια πολεοδομική λειτουργία. Κεντρικότερος στόχος πάντως θα μπορούσε να θεωρηθεί η προστασία της πολιτιστικής παράδοσης.

Οι αρχές του μέτρου αυτού είναι μέσα στα πλαίσια του «Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας –Αττικής» και συγκεκριμένα του Άρθρου 15, το οποίο υπερασπίζεται την αναγκαιότητα ανάδειξης των πολιτιστικών υποδομών, της εναρμόνισής τους με την οικονομική ανάπτυξη και τέλος της ένταξης των μνημείων στη σύγχρονη ζωή.

Λαμπρό παράδειγμα επανάχρησης με πολιτιστικό προσανατολισμό ενός διατηρητέου κτιρίου- ορόσημο, το οποίο τελούσε για δεκαετίες υπό συνθήκες εγκατάλειψης, είναι το κτίριο Μπάγκειον, το οποίο βρίσκεται στο κέντρο της Αθήνας, στην πλατεία Ομόνοιας. Φιλοξενεί πλήθος εικαστικών έργων, παραστάσεων και διαδραστικών workshops, με την υποδοχή της διεθνούς φήμης καλλιτεχνικής έκθεσης Μπιενάλε της Αθήνας το 2015 να αποτελεί το αποκορύφωμα (*Το Μπάγκειον φιλοξενεί την Μπιενάλε της Αθήνας με μεγάλες εικαστικές εγκαταστάσεις, 2015*).



Εικόνα 4.16: Κτίριο Μπάγκειον, Αθήνα (Πηγή: propaganda.gr)

Δεύτερο παράδειγμα επανάχρησης μνημείων αποκτώντας πολιτιστικό χαρακτήρα, η οποία συγκεκριμένα έγινε εφικτή μετά από αλλαγή στη χρήση γης της περιοχής, είναι η Τεχνόπολις στο Γκάζι. Ο χώρος του πρώην εργοστασίου φωταερίου, το οποίο είχε κλείσει τον κύκλο του μετά την αναστολή της δραστηριότητάς του το 1984, έκανε στροφή 180 μοιρών ως προς τη λειτουργία του, όταν αρχικά άλλαξε από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και το Σχέδιο Πόλης το 1988 η χρήση του από βιομηχανική σε πολιτιστική και όταν τελικά ιδρύθηκε ο πολυχώρος πολιτισμού το 1999, στον οποίο περιλαμβάνονται αίθριοι και κλειστοί εκθεσιακοί χώροι, χώροι συνεδρίων, πολιτιστικών εκδηλώσεων και παρουσιάσεων, μουσικής, χορού, θεάτρου, φωτογραφίας, ζωγραφικής, κόμικς, αγιογραφίας και κάθε καλλιτεχνικής εκδήλωσης (Ρητινιώτης, 2018).



Εικόνα 4.17: Τεχνόπολις, Γκάζι (Πηγή: mytheatro.gr)

Η παρέμβαση αυτή, η οποία υιοθετεί τη μέθοδο της επανάχρησης, ενώνει το παρελθόν με το παρόν. Κόντρα στη λογική της μουσειακής έκθεσης των μνημείων και της αποστείρωσής τους από το περιβάλλον τους με αυτό τον τρόπο αποκτούν ζωντάνια και πνοή. Επανατοποθετούνται δυναμικά στον χάρτη της σύγχρονης πόλης και αποτελούν παράγοντα διαμόρφωσής της, έχοντας λόγο και παρουσία στα τεκταινόμενα. Επίσης εξασφαλίζεται η ιστορική συνέχεια της κοινωνίας προσφέροντας σε διαφορετικές γενιές κοινά βιώματα, γεγονός που ενισχύει την κοινωνική συνοχή. Παράλληλα συνεισφέρει στο σύνολο της πόλης, γιατί δεν βελτιώνει απλά κάτι που ήδη υπάρχει, αλλά προσθέτει μία νέα υποδομή πολιτισμού, ενώ και για τον Κυπριανό συγκεκριμένα αποδεικνύεται ωφέλιμη. Η συνοικία λόγω του διατηρητέου της χαρακτηρία έχει μόνο αμιγής κατοικία ανάγοντας τους κατοίκους της σε όμηρους του κέντρου για την ικανοποίηση οποιασδήποτε ανάγκης τους, μία προβληματική πραγματικότητα, που όμως έστω και μερικώς ανατρέπεται.



Εικόνα 4.18: Υφιστάμενη Κατάσταση Κτιρίου Ευτέρπης

- Επανάχρηση Νεοκλασικού Κτιρίου «Λιδωρίκη»

Πλησίον της κεντρικής πλατείας, στην Π.Ε. Κέντρου, στη συμβολή των οδών Κατσαρού και Μητροπούλου βρίσκεται το διώροφο, ιστορικό, νεοκλασικό κτίριο Λιδωρίκη. Έχει κηρυχτεί διατηρητέο από το ΦΕΚ 576Δ/1998 και αποκτήθηκε πρόσφατα από τον Δήμο Λαυρεωτικής, όταν και εξασφαλίστηκε μέσω του Πράσινου Ταμείου το 2016 το ποσό της αγοραπωλησίας του, όπως και γνωστοποιήθηκε από Δελτίου Τύπου. Προτείνεται λοιπόν η αποκατάσταση και η επανάχρηση του κτιρίου, ώστε να προστατευθεί και να αναδειχθεί. Το συγκεκριμένο κτίριο επιλέγεται αφενός επειδή έχει ήδη περάσει σε δημοτική κυριότητα, αφετέρου ως εκπρόσωπος κατά μία έννοια και των υπολοίπων διατηρητέων κτιρίων της πόλης. Σηματοδοτεί πως κάθε ένα έχει αξία όχι μόνο τα επιφανέστερα, όπως για παράδειγμα αυτό της Ευτέρπης για το οποίο υπήρξε μέριμνα προηγουμένως. Αυτή η σημειακή επέμβαση λοιπόν χρησιμοποιεί την ίδια μέθοδο της επανάχρησης με την προηγούμενη πρόταση, απλώς τώρα έχει διαφορετικό απώτερο στόχο και μήνυμα. Επιπλέον το τελικό αποτέλεσμα της επανάχρησης του κτιρίου επιτυγχάνεται με διαφορετικό τρόπο. Εδώ δεν είναι αναγκαία η αλλαγή χρήσης γης. Το ζητούμενο είναι να βρεθεί ο τρόπος της αναβίωσής του μιας και το ενδιαφέρον από τις αρμόδιες περιφερειακές αρχές, που θα εξασφάλιζε ένα μνημείο υψηλότερου προφίλ, δεν είναι δεδομένο. Συνεπώς γίνεται στροφή προς τον ιδιωτικό τομέα και επιδιώκεται η συνεργασία του με τον Δήμο, παραχωρώντας δικαιώματα εκμετάλλευσης, ώστε έτσι τελικώς να αποκατασταθεί και να επαναλειτουργήσει το κτίριο θέτοντας φυσικά περιορισμούς και όρους, που θα διασφαλίζουν, ότι ο χαρακτήρας και η ιστορία του κτιρίου γίνονται σεβαστά.



Εικόνα 4.19: Χάρτης Θέσης Κτιρίου «Λιδωρίκη»

Οι στόχοι αυτής της επέμβασης είναι πανομοιότυποι με αυτούς της επανάχρησης της Ευτέρπης, αφού πρόκειται για την ίδια φύσης επέμβαση.

Το άρθρο 15 του «Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας –Αττικής» συν τοις άλλοις κάνει σαφή αναφορά στην προστασία και ανάδειξη του ιστορικού κέντρου, τμήμα του οποίου και το κτίριο αυτό, ενώ το άρθρο 25 υποστηρίζει την επανάχρηση κτιριακών κελυφών και την υποδοχή σε αυτά επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Η μέθοδος αυτή χαρακτηρίζεται από ρεαλισμό, καθώς αναγνωρίζοντας τις δύσκολες οικονομικές συνθήκες, που επικρατούν, προσαρμόζεται σε αυτές, προκειμένου να εκπληρωθεί ο απώτερος στόχος της προστασίας και της ανάδειξης της αστικής ιστορίας και πολιτισμού, αναπόσπαστα τμήματα των οποίων είναι τα διατηρητέα κτίρια. Συνεπώς εντοπίζεται μια μέση λύση, αφού γίνεται παραχώρηση σε ιδιώτες από τη μία, αλλά θέτοντας αυστηρά πλαίσια λειτουργίας από την άλλη. Θα μπορούσε να γίνει λόγος για το πώς η συνεργασία αυτή, μπορεί να αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης για την τοπική οικονομία ενθαρρύνοντας τις επενδύσεις, αλλά το επίκεντρο σε αυτή την ενότητα είναι πως αυτό το μέτρο διαφυλάσσει την πολιτιστική κληρονομιά και συμβάλλει στην αποκατάσταση της εικόνας του ιστορικού τοπίου. Τέλος συνεισφέρει στην πολιτιστική ανύψωση του δυτικού τμήματος της πλατείας, το οποίο υστερεί σε σύγκριση με τα υπόλοιπα, τα οποία διαθέτουν τα παλαιά Δημοτικά, το συγκρότημα

του Παλαιού Δημαρχείου και του πολιτιστικού κέντρου της εκκλησίας και το Πολιτιστικό Κέντρο.



Εικόνα 4.20: Υφιστάμενη Κατάσταση Κτιρίου Λιδωρική (Πηγή: Google Maps)

- Υποδοχή Πανεπιστημιακών Τμημάτων στο Τεχνολογικό και Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου

Ο χώρος της πρώην Γαλλικής Εταιρίας, νυν Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου βρίσκεται στη βόρεια είσοδο της πόλης, εκτός του αστικού ιστού αλλά εντός του εγκεκριμένου Ρυμοτομικού Σχεδίου, στην Π.Ε. Κυπριανός- Θηραϊκά- Άνω Όρια. Από το 1995 μέχρι και σήμερα έχει συνδεθεί με την έρευνα, καθώς υποδέχεται επιστημονικές ημερίδες, συνέδρια και συμπόσια, με τον καλλιτεχνικό χώρο, αναπτύσσοντας σχέσεις με ποικίλους τομείς του, όπως το θέατρο, τη μουσική, τη ζωγραφική, τη φωτογραφία και τον κινηματογράφο, με την επιχειρηματικότητα, αποτελώντας κοιτίδα νεοφυών, καινοτόμων επιχειρήσεων και τέλος με την εκπαίδευση, αφού φιλοξενεί πολλές σχολικές, πανεπιστημιακές και όχι μόνο επισκέψεις μορφωτικού χαρακτήρα, ενώ πρόκειται να δημιουργηθεί στους χώρους του σύντομα και το Μουσείο Μεταλλείας- Μεταλλουργίας. Αυτή την τελευταία πτυχή του επιχειρεί ο σχεδιασμός να ενισχύσει περαιτέρω μέσω της πρότασης για προσέλκυση σε αυτό πανεπιστημιακών μεταπτυχιακών προγραμμάτων ή και ολόκληρων τμημάτων.



Εικόνα 4.21: Χάρτης Θέσης Χώρου Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου

Η παρέμβαση αυτή ευελπιστεί πέρα από την αξιοποίηση πολιτιστικών πόρων, δηλαδή των υποδομών και του κτιριακού αποθέματος της Πρώην Γαλλικής Εταιρίας, να εμπλουτίσει την ταυτότητα της πόλης προσδίδοντάς της και την ιδιότητα της πανεπιστημιούπολης και γενικότερα του φορέα εκπαίδευσης. Έτσι διαμορφώνεται ένας πολυσχιδής χαρακτήρας, ο οποίος σχετίζεται άμεσα με την έννοια της ανθεκτικότητας. Μια πόλη, που έχει πολλούς ρόλους, μπορεί να αντιμετωπίσει μια κρίση, που δοκιμάζει έναν εξ' αυτών, στρεφόμενη στους υπολοίπους για διέξοδο, κάτι που για παράδειγμα δεν υπήρχε η δυνατότητα να συμβεί στη βιομηχανική κρίση του Λαυρίου, το οποίο είχε εγκλωβιστεί στον μονόπλευρό του χαρακτήρα. Παράλληλα ασχολείται με μία άλλη, σημαντικότερη έκφανση του πολιτισμού, για την οποία δεν έγινε λόγος μέχρι τώρα, αυτή της παιδείας και της μόρφωσης. Τέλος στοχεύει στην αναζωογόνηση της τοπικής οικονομίας.

Το πνεύμα αυτής της πρότασης περικλείεται στο Άρθρο 9 του «Νέου Ρυθμιστικού Σχέδιου Αθήνας –Αττικής», το οποίο προσβλέπει σε ισχυροποίηση της δυναμικής του Λαυρίου, με ανάδειξη της βιομηχανικής κληρονομιάς του και σύνδεσή της με την έρευνα και καινοτομία.

Παρόμοια περίπτωση είναι αυτή του Μεταπτυχιακού Προγράμματος του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου: Περιβάλλον και Ανάπτυξη των Ορεινών Περιοχών στο Μετσόβιο Κέντρο Διεπιστημονικής Έρευνας, όπου μια περιφερειακή περιοχή

εμπιστεύεται με και στηρίζεται από ένα πρόγραμμα υψηλών προδιαγραφών, ανάγοντας την εκπαίδευση σε μοχλό ανάπτυξής της.



Εικόνα 4.22: ΜΕ.Κ.Α.Ε., Μέτσοβο (Πηγή: mirc.ntua.gr)

Ο χώρος προσφέρεται λόγω της στενής σχέσης του Τ.Π.Π.Α. με το Ε.Μ.Π., του οποίου τελεί υπό την αιγίδα του και που μπορεί να πραγματώσει αυτό το όραμα με τους πόρους και τη τεχνογνωσία του, αλλά και της έμμεσης, ιστορικής σύνδεσης με την επιστήμη της μηχανικής. Επίσης το Πάρκο από χωροταξική άποψη ενδείκνυται, καθώς βρίσκεται εκτός του αστικού συγκροτήματος και το κτιριακό του σύνολο περικλείεται σε ένα ευρύχωρο περιβάλλον πλησιάζοντας πολύ τον χαρακτήρα των campus των πανεπιστημίων του εξωτερικού. Οι φοιτητές είναι πάντα ένας καλοδεχούμενος πληθυσμός, ο οποίος στηρίζει την πόλη ποικιλοτρόπως. Ενδυναμώνει την τοπική αγορά καθ' όλη τη διάρκεια του έτους σε αντίθεση με τον τουρισμό, ο οποίος χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα. Παρόλαυτα και στην κοινωνία χαρίζουν ζωντάνια με την παρουσία τους, η οποία μέσω της τριβής με αυτά τα νέα άτομα, τα οποία συνήθως εκπροσωπούν καινοτόμες αξίες και πρότυπα, ανανεώνεται σε ένα βαθύ επίπεδο. Ολοκληρώνοντας μπορεί να αποτελέσει ένα κίνητρο για τους νέους αυτού του τόπου να παραμείνουν σε αυτόν χωρίς να χρειαστεί να θυσιάσουν ευκαιρίες για προσωπική πρόοδο και εξέλιξη. Η λειτουργία αυτού του μέτρου ως τροχοπέδη στη φυγή του νεανικού πληθυσμού είναι κρίσιμη, καθώς πρόκειται για ένα φαινόμενο ιδιαίτερα έντονο στις περιφερειακές περιοχές, όπως αποδεικνύεται και από τους δείκτες γήρανσης και νεότητας του πληθυσμού του Λαυρίου, που παρατέθηκαν στην ενότητα των δημογραφικών χαρακτηριστικών.



Εικόνα 4.23: Υφιστάμενη Κατάσταση Τ.Π.Π.Α. (Πηγή: <http://istoriko.lavreotiki.gr>)

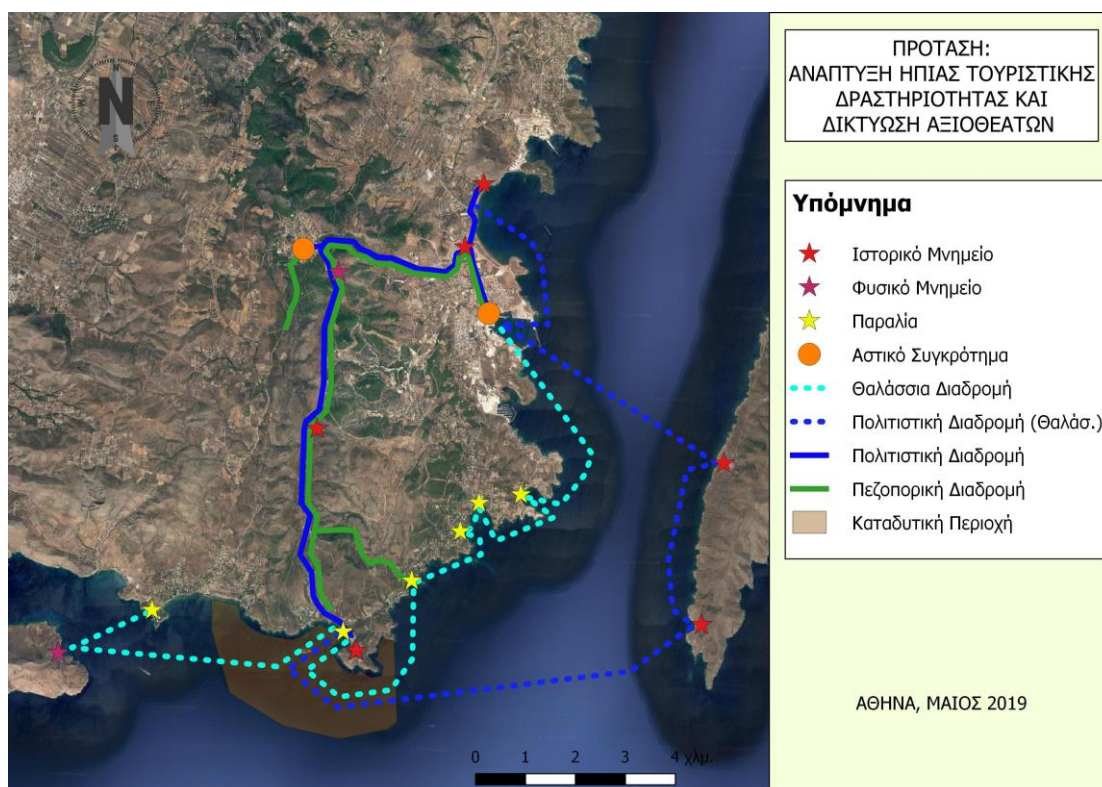
4.2.2 Οικονομία

Η συνέχεια γίνεται με την πολεοδομική λειτουργία της οικονομίας, καθώς συνδέεται άρρηκτα με την προηγούμενη λειτουργία του πολιτισμού. Η σωστή αξιοποίηση της δεύτερης με βάση τις σύγχρονες νοοτροπίες και πρακτικές μπορεί να αποτελέσει την κινητήριο δύναμη της πρώτης, ειδικά σε μία χώρα σαν την Ελλάδα, μια πραγματικότητα που δυστυχώς δεν θεωρείται αυτονόητη από την πολιτεία και μεγάλο ποσοστό της κοινωνίας. Η οικονομική δραστηριότητα, είτε ο πρωτογενής ή κυριότερα ο δευτερογενής και ο τριτογενής τομέας, ανέκαθεν υπήρξε παράγοντας διαμόρφωσης πόλεων. Η δραστηριότητα αυτή υπό τις δυσμενείς συνθήκες, που επικρατούν παγκοσμίως, έχει πληγεί και συνεπώς μαζί με αυτήν και η αστική λειτουργία και κοινωνία. Για αυτό το μέτρα, που ακολουθούν, έχουν ιδιαίτερη σημασία και φέρουν το βαρύ φορτίο της υποστήριξης αυτού του τομέα.

- Ανάπτυξη Ήπιας Τουριστικής Δραστηριότητας και Δικτύωση Αξιοθέατων της Ευρύτερης Περιοχής

Η σχέση της ευρύτερης περιοχής του Λαυρίου με τον τουρισμό είναι εδραιωμένη, είτε για διάστημα παραπάνω των δύο δεκαετιών, όταν πρόκειται για την ίδια την πόλη, ή από τα πρώτα βήματα της χώρας στον οργανωμένο τουρισμό δηλαδή από τη δεκαετία του 1950, όταν γίνεται λόγος για το Σούνιο. Παρόλαυτα η μελέτη αυτή επιχειρεί την στροφή από τις παραδοσιακές του μορφές, οι οποίες επικρατούν σήμερα, σε νέες εναλλακτικές πτυχές του, καθώς μπορούν να αντιμετωπίσουν πολλές από τις αδυναμίες τόσο οικονομικής όσο περιβαλλοντικής αλλά και γενικότερα ιδεολογικής φύσης, που συνδέονται με τις πρώτες. Συνεπώς προτείνεται η ανάπτυξη πολιτιστικού, περιηγητικού- πεζοπορικού, θαλάσσιου, συνεδριακού και

γαστρονομικού τουρισμού. Τέλος όλα αυτά τα επιμέρους είδη συνδυάζονται χωρικά, ώστε να αποτελέσουν ένα ενιαίο σύνολο.



Εικόνα 4.24: Χάρτης Πρότασης Ανάπτυξης Ήπιας Τουριστικής Δραστηριότητας και Δικτύωσης Αξιοθέατων

Η αναδιαμόρφωση της τουριστικής βιομηχανίας της περιοχής αποσκοπεί στη δημιουργία ενός υπερτοπικού, ελκυστικού πακέτου υπηρεσιών διεθνών προδιαγραφών διασφαλίζοντας την αναβάθμιση και τη βιωσιμότητα της τοπικής οικονομίας. Στόχος είναι και η στήριξη της κοινωνίας, αφού η υγεία του πρώτου τομέα εγγυάται την ευημερία του δεύτερου. Επιπλέον μέσω αυτού του εγχειρήματος αναδεικνύεται και προστατεύεται το πολιτιστικό και φυσικό περιβάλλον του Δήμου.

Η πρόταση αυτή προβλέπεται από το «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας –Αττικής», σύμφωνα με το Άρθρο 9 του οποίου η οργάνωση των δραστηριοτήτων και η ενίσχυση των υποδομών τουρισμού είναι βασικός πυλώνας για το μέλλον του Λαυρίου. Επιπλέον το Άρθρο 15 διατείνεται ότι η προστασία της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς οφείλει να εναρμονιστεί με την προστασία των φυσικών πόρων, την οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή, αναγνωρίζοντας τη σημασία του πολιτισμού ως πόρου ανάπτυξης και πεδίου προώθησης νέων μορφών επιχειρηματικής δραστηριότητας και απασχόλησης. Παράλληλα συλλαμβάνει την ιδέα των «διαδρομών πολιτισμικής διαχρονικότητας», δηλαδή τη σύνδεση του ιστορικού κέντρου του Λαυρίου με το Μητροπολιτικό Πάρκο Αρχαίων Μεταλλείων

Λαυρίου, τον αρχαιολογικό χώρο Θορικού και τον Αρχαιολογικό Χώρο Σουνίου. Στο Άρθρο 28 γίνεται αναφορά στον συνεδριακό και τον θαλάσσιο τουρισμό.

Αρχικά η μεγαλύτερη συνεισφορά του εναλλακτικού τουρισμού στην οικονομία είναι η αντιμετώπιση του φαινομένου της εποχικότητας. Από τη στιγμή που γίνεται αναχώρηση από το κλασικό μοτίβο ήλιου και θάλασσας, υπερνικείται και το αδιέξοδο της μονόπλευρης φύσης του και της περιορισμένης διάρκειας του. Αντίθετα οι νέες μορφές δεν εξαρτώνται από τις κλιματολογικές συνθήκες, οπότε αφορούν όλη τη διάρκεια του έτους, χαρακτηρίζονται από ποικιλία και έχουν αρκετό ενδιαφέρον, ώστε να προσελκύσουν ενδιαφερόμενους ακόμα και σε περιόδους χαμηλής τουριστικής κίνησης. Επίσης συμβάλλει στην αύξηση της διάρκειας, της ίδιας της επίσκεψης στο Λαύριο, το οποίο έχει τον χαρακτηρισμό του μονοήμερου προορισμού. Με τη δημιουργία και την προσφορά πληθώρας νέων επιλογών έχει τη δυνατότητα να κρατήσει τους επισκέπτες και τους ιδιοκτήτες των ιδιωτικών σκάφων αναψυχής, οι οποίοι συχνά προσπερνούν την ευκαιρία της εξερεύνησης της ενδοχώρας. Με την αύξηση της ποιότητας του προσφερόμενου πακέτου υπάρχει και αντίστοιχη αύξηση της ποιότητας του επιπέδου των επισκεπτών. Διαφέρουν από το είδος των μαζικών τουριστικών ομάδων, με την έννοια ότι είναι πιο συνειδητοποιημένοι σεβόμενοι το μέρος που τους φιλοξενεί και συνήθως έχουν μεγαλύτερες οικονομικές δυνατότητες. Αυξάνεται η ευαισθητοποίηση για την ευάλωτη περιοχή του Δρυμού, ο οποίος έχει πληγεί επανειλημμένως στο παρελθόν και για το εξίσου τρωτό οικοσύστημα του παράκτιου χώρου του Δήμου, καθώς οι επισκέπτες έρχονται σε επαφή και εν τέλει οικειοποιούνται τα μέρη αυτά. Σημαντικό είναι και το γεγονός ότι με τη δημιουργία νέων θέσεων σταθερής εργασίας καταπολεμάται η μαζική φυγή πληθυσμού προς επιδίωξη επαγγελματικής αποκατάστασης, ειδικά των νέων, παραγωγικών ηλικιών. Αναφορικά με τις υπόλοιπες παράκτιες περιοχές της Αττικής είναι ακόμα ένας λόγος να διαφοροποιηθεί και να αποκτήσει προβάδισμα έναντι τους. Η σύνθεση δικτύου μεταξύ όλων των αξιοθέατων έχει το πλεονέκτημα, ότι η δυναμική του ενός διοχετεύεται και στα υπόλοιπα, με τους επισκέπτες του Σουνίου για παράδειγμα να καθοδηγούνται και στα υπόλοιπα τμήματα του πολιτιστικού και του φυσικού περιβάλλοντος. Επίσης η συμπερίληψη της πόλης του Λαυρίου στο δίκτυο αυτό δίνει στα προτεινόμενα έργα ανάπλασης άλλο νόημα και διευρυμένο ρόλο, καθώς τα καθιστά τμήμα ενός μωσαϊκού και ενός πιο ολοκληρωμένου συνόλου υπηρεσιών αναψυχής, πολιτισμού και ποιότητας ζωής.

Αρχικά υπάρχει το είδος του πολιτιστικού τουρισμού και των πολιτιστικών διαδρομών. Είναι συνυφασμένος με την έννοια της εκπαίδευσης και της μόρφωσης, καθώς ο επισκέπτης δεν γνωρίζει επιφανειακά μια περιοχή, αλλά έρχεται σε επαφή με τα ιδεώδη, που εκπροσωπεί ο κάθε τόπος και η ιδιαίτερη ιστορία του. Η κύρια του λειτουργία είναι αξιοποίηση και η σύνδεση των τεσσάρων επιφανέστερων ιστορικών-αρχαιολογικών μνημείων της περιοχής, δηλαδή του αρχαίου θεάτρου του Θορικού, του συγκροτήματος της Γαλλικής Εταιρίας, των αρχαίων Μεταλλείων και του Ναού

του Σουνίου, αλλά και των υποδομών πολιτισμού των παραπλήσιων αστικών συγκροτημάτων του Λαυρίου και του Αγίου Κωνσταντίνου. Η δραστηριότητα αυτή μπορεί να υποστηριχθεί και να πλαισιωθεί με τη διοργάνωση φεστιβάλ, εκδηλώσεων, ακόμα και εκπαιδευτικών σεμιναρίων προσφέροντας μια ολοκληρωμένη εμπειρία.

Ο περιηγητικός- πεζοπορικός τουρισμός εστιάζει στην επαφή με το φυσικό περιβάλλον, που δεν έχει θέση στον σύγχρονο τρόπο ζωής. Πέραν αυτού έχει και έντονο το στοιχείο του αθλητισμού και της υγείας, αφού συνδυάζεται με φυσική άσκηση. Στη συγκεκριμένη περίπτωση ο Εθνικός Δρυμός Σουνίου προσφέρεται για τέτοιου είδους δραστηριότητες, αφού έχει ένα πλούσιο και ενδιαφέρον οικοσύστημα και σημεία ιδιαίτερου ενδιαφέροντος όπως το Έγκειλον Χάος, στο εσωτερικό του οποίου μπορούν να σχηματιστούν πολλές διαδρομές. Για την προετοιμασία της υποδοχής του και για την ενίσχυση του απαιτείται η σήμανση των πεζοπορικών μονοπατιών με βάση τις διεθνείς προδιαγραφές, η δημιουργία παρατηρητηρίων της πανίδας και καταφύγιων και η σύσταση συμπληρωματικών επιλογών, όπως ορεινή ποδηλασία και ιππασία.

Ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει ψυχαγωγικές και αθλητικές δραστηριότητες, που έχουν βάση το θαλάσσιο στοιχείο και την παρατήρηση της θαλάσσιας ζωής. Επίσης μπορεί να αφορά την παράκτια περιοχή, όπως η ενασχόληση με τα αθλήματα της ιστιοσανίδας και της κατάδυσης, ή τα ανοιχτά της θάλασσας, όπως η ιστιοπλοΐα και η περιήγηση με σκάφη. Στην περιοχή μελέτης υπάρχει εύφορο έδαφος για την ανάπτυξη δραστηριότητας wind-surfing λαμβάνοντας υπόψη τους χαρακτηριστικούς ισχυρούς ανέμους, που οφείλονται στην εγγύτητα της περιοχής με την ανοιχτή θάλασσα του Αιγαίου και οργανωμένης κατάδυσης, η οποία μπορεί να εκμεταλλευτεί εκτός του πλούσιου φυσικού περιβάλλοντος και τα πολυάριθμα, ιστορικά ναυάγια της περιοχής. Προτείνεται περιοχή οργανωμένης ανάπτυξης καταδυτικού πάρκου για την περιοχή από διπλωματική εργασία αντίστοιχου ερευνητικού αντικειμένου (Σταυρούλα, 2009). Η λογική, πάνω στην οποία στηρίχθηκε η επιλογή του τελικού αποτελέσματος, ήταν η δημιουργία ζωνών επιρροής και αποκλεισμού. Για τις περιοχές συμπερίληψης τέθηκαν οι όροι της μέγιστης απόστασης από την ακτογραμμή του ενός ναυτικού μιλίου και της εγγύτητας με δραστηριότητες τουρισμού- αναψυχής. Αντίθετα αποκλείστηκαν περιοχές διέλευσης πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και ιχθυοκαλλιεργειών. Όσον αφορά τις περιηγήσεις με σκάφος πέρα του να συνδέουν τις παραλίες της περιοχής, μπορούν να αποκτήσουν και πολυθεματικό χαρακτήρα, όταν από τη μία συνδυαστούν με τη νήσο Μακρόνησο, η οποία έχει έντονο ιστορικό ενδιαφέρον με πλήθος διατηρημένων μνημείων, ενώ από την άλλη προσεγγίσουν τη νησίδα Πάτροκλος, η οποία διαθέτει πολύτιμο φυσικό οικοσύστημα, του οποίου η σημασία αποδεικνύεται από τη συμπερίληψη ολόκληρης της περιοχής στο δίκτυο Natura 2000.

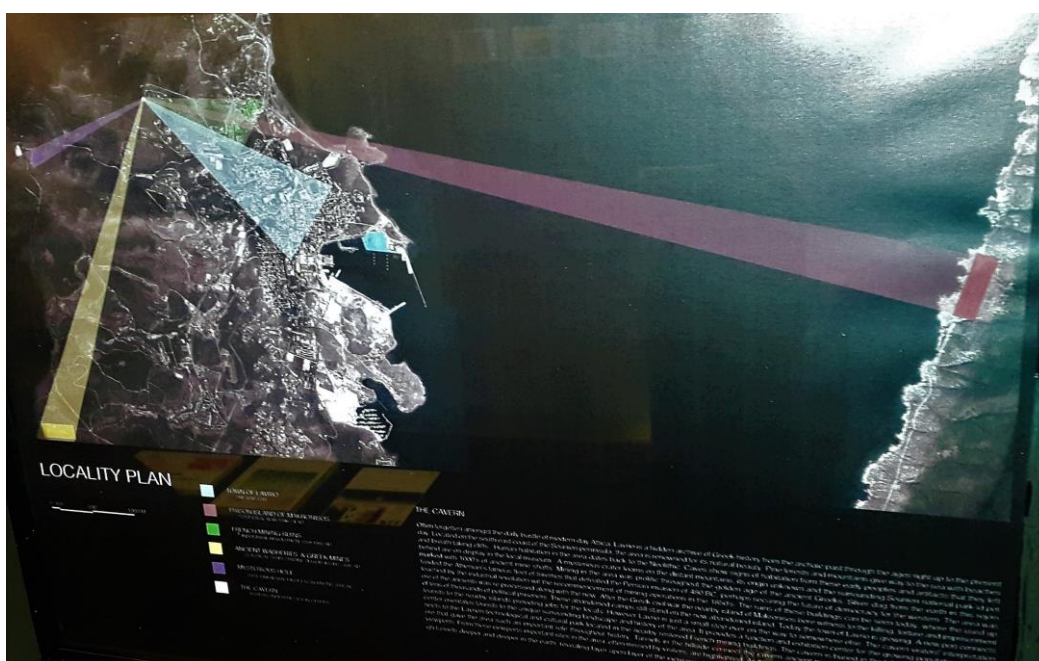
Ο συνεδριακός τουρισμός συνδέεται με την παρακολούθηση συνεδρίων, εκθέσεων, διαλέξεων και αντιπροσωπεύει μια σημαντική αγορά σε διεθνές επίπεδο. Παράγοντας

για την ανάπτυξή του είναι η εύκολη πρόσβαση στον τόπο, όπου διενεργείται το συνέδριο, οι υποδομές και οι παροχές υπηρεσιών. Πέρα από τις αναπτυξιακές προοπτικές, που αντιπροσωπεύει, συνεπάγεται ανταλλαγή απόψεων, πληροφόρηση και προώθηση της επιστήμης. Η Ελλάδα τον τελευταίο καιρό έχει σημειώσει μεγάλη πρόοδο σε αυτόν τον τομέα αναφορικά το 2015 ήταν στις πρώτες είκοσι θέσεις παγκοσμίως με τα έσοδα να ξεπερνούν τα 14,5 δις (Τρύφωνα, 2016). Το Τ.Π.Π.Α. έχει όλες τις κατάλληλες προϋποθέσεις, για αυτό και άλλωστε έχει ήδη αναπτύξει ήδη ανάλογες δραστηριότητες, των οποίων η έκταση και η συχνότητα επιθυμείται να αυξηθούν.

Ο γαστρονομικός τουρισμός είναι ουσιαστικά μια υποκατηγορία του πολιτιστικού τουρισμού, αφού η γαστρονομία θεωρείται πολιτιστική έκφραση. Οι ταξιδιώτες πέραν της αναζήτησης μοναδικών, αυθεντικών γαστρονομικών εμπειριών, αναζητούν τις λανθάνουσες προεκτάσεις ιστορίας και κουλτούρας. Το Λαύριο μπορεί να προσφέρει από τη μία χαρακτηριστικά δείγματα μεσογειακής κουζίνας, με τα θαλασσινά, που προκύπτουν από την παραδοσιακή ενασχόληση με την αλιεία, να βρίσκονται στο επίκεντρο, ενώ από την άλλη διαθέτει μια μείξη παραδοσιακών εδεσμάτων αντίστοιχων με την ποικιλία των λαογραφικών ομάδων, που έχει συγκεντρώσει και που έχουν αναφερθεί προηγουμένως. Αυτή λοιπόν η ιδιαίτερη ιστορική του πτυχή και πολυχρωμία συνδυαστικά και στην προκειμένη περίπτωση μετατρέπεται σε συγκριτικό πλεονέκτημα.

Τέλος οι επιμέρους δραστηριότητες αλλά και μνημεία συνδυάζονται δημιουργώντας μία συνέχεια στον χώρο. Είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι αυτή η συνέχεια δεν είναι τεχνητή και επιβαλλόμενη, αλλά έχει ιστορική, λογική συνοχή. Πιο συγκεκριμένα το Θορικό αποτέλεσε τον προπάτορα τόσο για τις μεταλλευτικές δραστηριότητες της Καμάριζας, όσο και για τον Δήμο του Σουνίου, ως προγενέστερος. Από την άλλη τα Μεταλλεία τροφοδότησαν το κράτος της Αθήνας και κατ' επέκταση τα μνημειακά έργα στο Σούνιο, ενώ η σύγχρονη βιομηχανική δραστηριότητα βασίστηκε και κυριολεκτικά συνέχισε το έργο από εκεί που το άφησε η αρχαία. Επίσης η δημιουργία δικτύου προκύπτει αβίαστα χάρη στην εντυπωσιακή πυκνότητα των διαφορετικών ειδών αξιοθέατων, η οποία έχει ήδη σχολιαστεί. Η πόλη του Λαυρίου λειτουργεί ως ο κεντρικός κόμβος, γύρω από τον οποίο αναπτύσσεται όλο αυτό το εγχείρημα λόγω του ιδιαίτερου βάρους, που έχει ως ολοκληρωμένο αστικό σύστημα. Παρόλαυτα εξ' ορισμού και προς όφελος του δικτύου όποιο σημείο του και αν επιλεγεί ως αφετηρία ο επισκέπτης έχει εύκολη πρόσβαση και σε όλα τα υπόλοιπα, είτε από χερσαίες ή από θαλάσσιες διαδρομές. Το σύστημα αυτό με τη σειρά του είναι υπάγεται σε ένα ευρύ σύνολο εναλλακτικών προορισμών του νομού Αττικής, όπως παραδείγματος χάριν του αγροτουρισμού και των οινικών διαδρομών των Μεσογείων, του περιηγητικού, ορειβατικού τουρισμού της Πάρνηθας και της Πεντέλης, των θαλάσσιων αθλημάτων του Μαραθώνα και του αρχαιολογικού τόξου Ελευσίνας, Μαραθώνα.

Με το ζήτημα της αξιοποίησης των πολιτιστικών και φυσικών πόρων της ευρύτερης περιοχής του Λαυρίου ασχολήθηκε και η έκθεση “Urbanism of Negotiation Part 2”, την οποία επιμελήθηκε η Ελληνοαμερικανική Ένωση και το Hellenic American College (HAEC), σε συνεργασία με την Σχολή Αρχιτεκτονικής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αυστραλίας (UWA), υπό την επίβλεψη της Καλλιόπης Κοντόζογλου, αρχιτέκτονας και καθηγήτριας Αρχιτεκτονικής του Πανεπιστημίου της Δυτικής Αυστραλίας, το 2018. Συγκριτικά με την προαναφερθείσα μελέτη αυτής της εργασίας η πρόταση των αυστραλών φοιτητών περιορίζεται στοιχειωδώς στο να επιλέξει ποια αξιοθέατα χρειάζονται ανάδειξη χωρίς να επεκτείνεται στον τρόπο σύνδεσης μεταξύ τους ή υπό ποιο πρότυπο τουρισμού αξιοποιούνται. Επιπλέον εξαιρεί τους αρχαιολογικούς χώρους του Θορικού και του Σουνίου, τον παραδοσιακό βιομηχανικό οικισμό του Αγίου Κωνσταντίνου, τη νησίδα του Πάτροκλου και τις παραλίες.



Εικόνα 4.25: Πρόταση Αξιοποίησης Πολιτιστικών και Φυσικών Πόρων Λαυρεωτικής της έκθεσης “Urbanism of Negotiation Part 2”

- Επανάχρηση Εκτάσεων πρώην Κλωστοϋφαντουργίας «Αιγαίον»

Από το 1990, όταν μέσα στο γενικότερο κλίμα της βιομηχανικής κρίσης της εποχής η Κλωστοϋφαντουργία «Αιγαίον» διέκοψε τη λειτουργία της, οι εγκαταστάσεις τις έχουν αφεθεί να παρακαμάζουν ανεκμετάλλευτες στο πέρασμα του χρόνου. Πρόκειται για έναν χώρο σημαντικής έκτασης, 41.000m², ο οποίος βρίσκεται σε κομβικό σημείο, καθώς αποτελεί οργανικό τμήμα της περιοχής του λιμανιού, συνορεύει με την Π.Ε. Νεάπολης- Πανόρμου και είναι εντός του ορίου του Εγκεκριμένου Ρυμοτομικού Σχεδίου Πόλης. Η μελέτη για ακόμη μια φορά προβλέπει τη χρήση της μεθόδου της επανάχρησης, η οποία όμως στην προκειμένη περίπτωση εξυπηρετεί διαφορετικό σκοπό. Δεν αποσκοπεί ούτε σε δημιουργία νέας υποδομής πολιτισμού, ούτε στην

προστασία κτιρίων υψηλής πολιτιστικής αξίας. Αντ' αυτού πρόκειται για μια επένδυση στον τομέα των υπηρεσιών και πρωτίστως στο εμπόριο και στην αναψυχή με τη δημιουργία ενός πολυδύναμου εμπορικού κέντρου. Επίσης είναι διαφορετικού χαρακτήρα από τις προηγούμενες προτάσεις επανάχρησης λόγω της κλίμακας. Σε αντίθεση με αυτές δεν πρόκειται για σημειακή επέμβαση αλλά για ενός ευρύτατης έκτασης έργου, το οποίο φαντάζει ακόμα μεγαλύτερο όταν συγκρίνεται με τα σχετικά μικρά μεγέθη, που επικρατούν στην πόλη του Λαυρίου. Η επανάχρηση πραγματοποιείται λοιπόν με την μετατροπή της βιομηχανικής χρήσης γης, που έχει σήμερα, σε πολεοδομικό κέντρο, ώστε να υπερκαλύπτονται οι ανάγκες της χωροθέτησης μεγάλης έκτασης εμπορικού κέντρου και άλλων. Η ρύθμιση αυτή σε συνδυασμό με το γενικότερο ενδιαφέρον, που θα προσελκύσει η περιοχή, λόγω των επικείμενων μεγάλων κυκλοφοριακών υποδομών και το ειδικότερο ενδιαφέρον λόγω των έργων αναπλάσεων της περιοχής του λιμανιού, που θα προταθούν και αναλυθούν παρακάτω, εγγυάται την ευδοκίμηση της πρότασης.



Εικόνα 4.26: Χάρτης Θέσης Χώρου Κλωστοϋφαντουργείας «Αιγαίον»

Πέραν της προφανής εστίασης στην οικονομική ανάπτυξη το έργο αυτό εξυπηρετεί ταυτοχρόνως και έναν δεύτερο σκοπό, αυτόν της βιωσιμότητας και πιο συγκεκριμένα της συμπαγούς πόλης, όπως άλλωστε και κάθε επανάχρηση μεγάλης έκτασης προασπίζεται.

Το «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας –Αττικής», περιλαμβάνει το Άρθρο 13 προσβλέπει σε μια αστική αναγέννηση μέσω αναπλάσεων, που οφείλονται σε

αποτελεσματικό έλεγχο των χρήσεων γης. Από το Άρθρο 27 δε, υποδεικνύεται η χωρική τοποθέτηση των εμπορικών δραστηριοτήτων εντός του αστικού ιστού, σε υποβαθμισμένες περιοχές ή ανενεργών χρήσεων λειτουργώντας ως καταλύτης για την αναβάθμισή τους και με βάση τις επιταγές της βιώσιμης ανάπτυξης. Πιο συγκεκριμένα για τα εμπορικά κέντρα εκείνα, που ξεπερνούν τα 5.000m² δε, ενθαρρύνεται η επανάχρηση υφιστάμενων κελυφών.

Το Λαύριο δεν είναι άγνωστο σε ευρείας κλίμακας επανάχρησης βιομηχανικών χώρων. Αντιθέτως, όπως είναι γνωστό, σε αυτό συνέβη ένα από τα πιο λαμπρά παραδείγματα σε διεθνές επίπεδο, η περίπτωση του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου (245 στρέμματα). Παρόλαυτα δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί υποδειγματικά και να συσχετιστεί με αυτήν την πρόταση, καθώς είναι διαφορετικού χαρακτήρα. Το πνεύμα της ανάπλασης στη βιομηχανική πόλη της Oberhausen, στο Βόρειο Ρήνο-Βεστφαλία της Γερμανίας μπορεί να θεωρηθεί πιο συγγενές. Μια βιομηχανική έκταση περίπου 1,5km² έδωσε τη θέση της στο μεγαλύτερο εμπορικό κέντρο της Ευρώπης, το CentrO, το οποίο πλαισιώνεται από κατοικίες και πλήθος αθλητικών, πολιτιστικών εγκαταστάσεων (Αραβαντινός, 2007).



Εικόνα 4.27: CentrO, Oberhausen (Πηγή: aerialphotosearch.com)

Αρχικά με τη δημιουργία κάθε εμπορικού κέντρου ανάλογης έκτασης δημιουργείται και η αντίστοιχη, δικαιολογημένη ανησυχία για τον κίνδυνο εξάρθρωσης της τοπικής αγοράς από τον άνισο ανταγωνισμό. Εντούτοις τα μεγάλης πνοής έργα του Προαστιακού, της επέκτασης του ακτοπολιτικού λιμανιού, αναφέρεται παραδειγματικά

η έναρξη της σύνδεσης Λαυρίου- Τσεσμέ, στην ευρύτερη περιοχή της Σμύρνης, τον Ιούλιο του 2019, που ξεπερνώντας τα εθνικά σύνορα του προσδίδει διεθνή χαρακτήρα (Καθημερινή, 2019) και της νέας μαρίνας, που θα προταθεί στα πλαίσια αυτής της εργασίας, ενδέχεται να αυξήσουν δραματικά τη ζήτηση, σε τέτοιο βαθμό ώστε δεν θα είναι δυνατόν να καλυφθεί από την τοπική αγορά και να οδηγήσουν στην ανάγκη για επέκταση των προσφερόμενων υπηρεσιών. Συνεπώς γίνεται κατανοητό ότι δημιουργείται χώρος για υγιή συνύπαρξη αμφοτέρων. Ζητούμενο του σχεδιασμού είναι η εκμετάλλευση στο έπακρο αυτών των αναπτυξιακών υποδομών και της εισροής κόσμου, που θα επιφέρουν. Διαφορετικά η πόλη θα υπομένει όλες τις αρνητικές επιπτώσεις, που συνδέονται με έναν συγκοινωνιακό κόμβο και του διογκωμένου του φόρτου, χωρίς να αποσπά τα οφέλη. Την επιθυμητή έκβαση εξασφαλίζει η πολιτιστική αναδιάρθρωση και αναβάθμιση της περιοχής, όπως αντιπροσωπεύεται από τα αντίστοιχα μέτρα της παρούσας μελέτης και αυτή η δημιουργία κατάλληλου καταναλωτικού και εμπορικού περιβάλλοντος, που έχουν τη δυνατότητα να μετατρέψουν την πόλη από ενδιάμεσο σταθμό και προσωρινή στάση σε προορισμό υπερτοπικής εμβέλειας. Αναφορικά με το κομμάτι της επανάχρησης αξίζει να σημειωθεί η εξασφάλιση της ιστορικής συνέχειας, η οποία εντοπίζεται στο γεγονός, πως ο χώρος αυτός διαδραματίζει τον ίδιο ρόλο, που είχε και με την αρχική του λειτουργία, του οικονομικού και παραγωγικού κέντρου. Η άλλη χαρακτηριστική, θετική προσφορά της επανάχρησης, η οποία παρατηρείται εδώ είναι η εξυγίανση μιας υποβαθμισμένης περιοχής και η αποκατάσταση της ασυνέχειας του αστικού ιστού. Αντιμετωπίζονται έτσι ιστορικά κατάλοιπα της αποβιομηχανοποίησης, η οποία εκτός από κενά στην κοινωνία άφησε και κυριολεκτικά χωρικά κενά στην πόλη νεκρώνοντας νευραλγικά της σημεία. Παράλληλα εκμεταλλεύονται ήδη υπάρχοντες χώροι, χωρίς να γίνεται επέκταση του αστικού συγκροτήματος, ενώ από την άλλη προσδίδουν στην πόλη προτερήματα ζωντανών οργανισμών, οι οποίοι διέπονται από ικανότητα για διαρκή εξέλιξη και προσαρμογή στις εκάστοτε συνθήκες.

Για την ανάπλαση αυτή προωθείται ένα πρότυπο μικτής επιχειρηματικής χρήσης, όπως ο συνδυασμός της εμπορικής χρήσης με την εκμετάλλευση χώρων πολιτισμού, τη στέγαση γραφείων και την υποδοχή κατοικίας. Συγκεκριμένα προτείνεται η απόδοση κοινωνικού χαρακτήρα σε αυτή την τελευταία πτυχή. Στα μέσα του 1960 η βιομηχανία κατασκεύασε πλησίον των χώρων της τα δίδυμα κτίρια των πολυκατοικιών «Καρέλλα», προκειμένου να στεγάσει το εργατικό δυναμικό. Μετά το κλείσιμο του εργοστασίου αφέθηκαν στην τύχη τους, με αποτέλεσμα σήμερα να βρίσκονται σε ασαφές ιδιοκτησιακό καθεστώς και σε μεγάλο επίπεδο υποβάθμισης. Παρόλαυτα εξακολουθούν να στεγάζουν πολλούς πρώην εργαζόμενους, οι οποίοι δεν έχουν την οικονομική ευχέρεια να μετεγκατασταθούν (Παπαδόπουλος, 2013). Συνεπώς με την παροχή κατοικίας σε αυτά τα άτομα ως μέρος της ανάπλασης η υπόθεση αυτή κάνει πλήρη κύκλο και ένα ιστορικό χρέος διευθετείται. Εντός του χώρου αυτού προφανώς και απαιτείται χώρος στάθμευσης για τα υψηλά επίπεδα επισκεπτών. Ταυτόχρονα ο νέος αυτός, ελκυστικός προορισμός φροντίζεται να είναι

επαρκώς στελεχωμένος και εύκολα προσεγγίσιμος με βιώσιμα μέσα μεταφοράς, όπως θα αποδειχτεί και στις επόμενες ενότητες.

Τέλος η επέμβαση αυτή προσδίδει ακόμα πιο έντονο εμπορικό χαρακτήρα στην περιοχή του λιμανιού, ο οποίος όμως είναι θεμιτός, αφού η λειτουργία αυτή είναι ήδη εδραιωμένη σε αυτό το τμήμα της πόλης και γενικότερα η χωροθέτησή του εκεί κρίνεται αποτελεσματική και μη ζημιογόνα για την αστική λειτουργία.



Εικόνα 4.28: Υφιστάμενη Κατάσταση Έκτασης πρώην Κλωστοϋφαντουργίας "Αιγαίον"
(Πηγή: Google Maps)

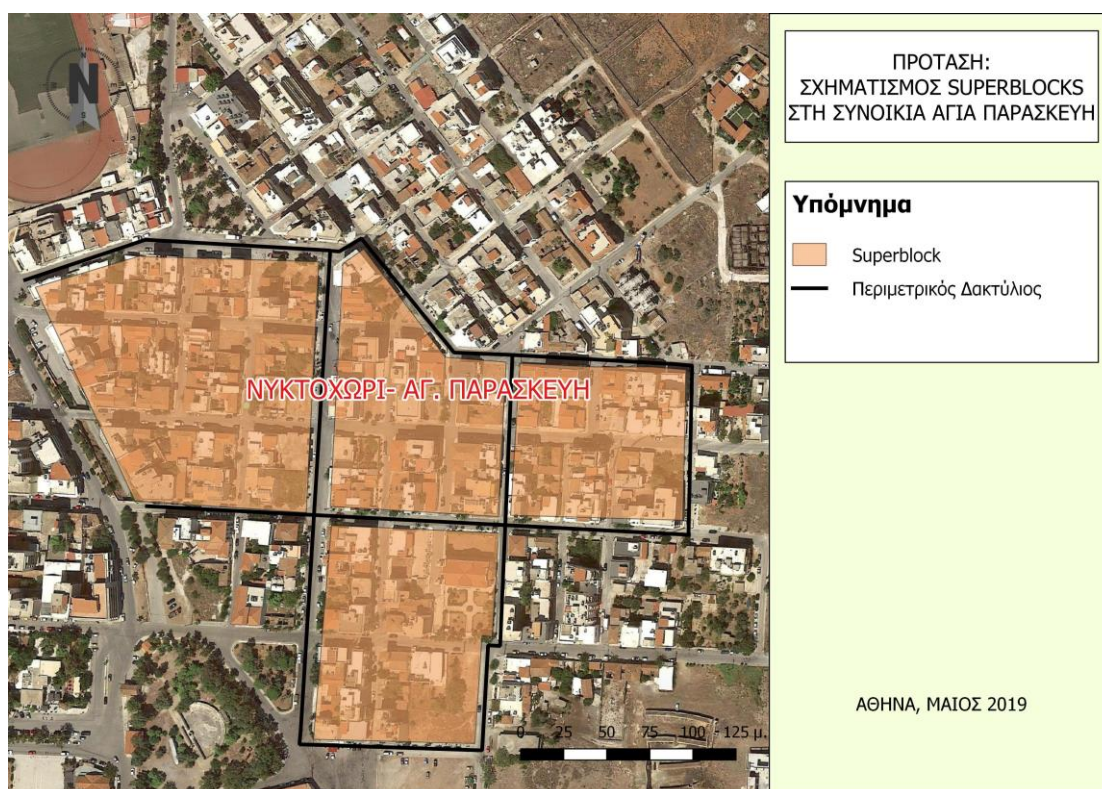
4.2.3 Ποιότητα Ζωής- Κοινωνική Πολιτική- Εσωτερική Δομή

Ο τομέας, που ακολουθεί, είναι συνδυαστικός. Στρέφεται τόσο προς την πιο βασική μεταβλητή κάθε πολεοδομικής μελέτης και άμεσο αποδέκτη της, τον κάτοικο, όσο και προς την εσωτερική δομή και συγκρότηση του αστικού οικοδομήματος. Κάθε πόλη εξάλλου πρέπει να εξασφαλίζει ένα υψηλό βιοτικό επίπεδο και ένα προστατευμένο περιβάλλον για όλους ξεφεύγοντας από τον τυχαίο, συσσωρευμένο πληθυσμό και συγκροτώντας μια οργανωμένη κοινωνία.

- Σχηματισμός «Superblocks» στις συνοικίες Αγία Παρασκευή και Νεάπολη

Η γειτονιά είναι το κύτταρο του πολεοδομικού οργανισμού. Παρόλαυτα λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση των σύγχρονων πόλεων η έννοια αυτή κινδυνεύει να αλωθεί. Το Λαύριο λόγω του μικρού του μεγέθους και του προαστιακού του χαρακτήρα έχει διατηρήσει σε μεγάλο βαθμό αυτόν τον τρόπο πολεοδομικής οργάνωσης. Ωστόσο όταν το αποτέλεσμα δεν οφείλεται σε συντονισμένη δράση αλλά σε συγκυρίες, δεν μπορεί να γίνεται καθησυχαστικό, γιατί οι συγκυρίες από τη φύση τους είναι περιστασιακές. Οπότε δεν πρέπει να θεωρείται υπεράνω σχεδιασμού και

λήψης μέτρων. Αυτή η πρόταση επιχειρεί να διατηρήσει και να προστατεύσει όχι μόνο τη μορφή αλλά και την ουσία της γειτονιάς, η οποία έγκειται στη συνεκτικότητα των κατοίκων και στην ανθρώπινη πόλη. Ο μόνος τρόπος να επιτευχθούν τα προαναφερθέντα είναι η απαλοιφή του αποτρεπτικού παράγοντα, του αυτοκινήτου και της μοτοσυκλέτας, ο οποίος έχει μετατρέψει το επίπεδο του δρόμου από μέρος κοινωνικοποίησης σε μέρος αφιλόξενο και επικίνδυνο, στις περιοχές, στις οποίες εδώ γίνεται εστίαση και είναι εκείνες με κύρια χρήση την κατοικία. Εισηγείται λοιπόν η δημιουργία του «υπερτετραγώνου», εκείνης της διαρρύθμισης, κυκλοφοριακής και πολεοδομικής, ενός συνόλου οικοδομικών τετραγώνων ώστε να αντιμετωπίζονται αθροιστικά από τα διερχόμενα οχήματα ως μία ενιαία, απροσπέλαστη σχεδόν, οντότητα.



Εικόνα 4.29: Χάρτης Πρότασης Σχηματισμού Superblocks στη συνοικία Αγία Παρασκευή

Οι στόχοι του μέτρου απευθύνονται κυρίως στη διευθέτηση της εσωτερικής δομής, στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και της βιώσιμης κινητικότητας, αλλά κατ' επέκταση αφορούν και τον ανθρωποκεντρισμό, τον εκδημοκρατισμό του αστικού περιβάλλοντος και την ταυτότητα του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.

Περιέχεται στο Άρθρο 29 του «Νέου Ρυθμιστικού Σχέδιου Αθήνας –Αττικής», το οποίο κάνει λόγο για την εναρμόνιση της πολιτικής μεταφορών με τη βελτίωση της ποιότητας ζωής τα αστικά κέντρα.

Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα εφαρμογής αυτής της πολιτικής είναι στην πόλη της Βαρκελώνης, όπου το 2014 τα αυξημένα επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης οδήγησαν στη θέσπιση των «Superilles». Εντοπίστηκαν 120 υποψήφια σημεία για εφαρμογή μέσα στην πόλη, στα οποία τέθηκε ο στόχος της μείωσης της κίνησης κατά 21% και της μέγιστης επιτρεπτής ταχύτητας στα 10χλμ/ώρα. Το αποτέλεσμα ήταν να δημιουργηθεί ένα από τα πιο φιλόξενα και ελκυστικά αστικά περιβάλλοντα παγκοσμίως, στο οποίο συρρέει πλήθος επισκεπτών. Το μέτρο αυτό είχε ήδη δοκιμαστεί στη γειτονική Βιτόρια, όπου το 2008 στο κεντρικό της superbloc ο κοινόχρηστος χώρος αυξήθηκε από 45% σε 74%, η ηχορύπανση από 66,5Dba μειώθηκε σε 61dBA και οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από 42% σε 38% (Roberts, 2017).



Εικόνα 4.30: Superblocks, Βαρκελώνη (Πηγή: Vox.com)

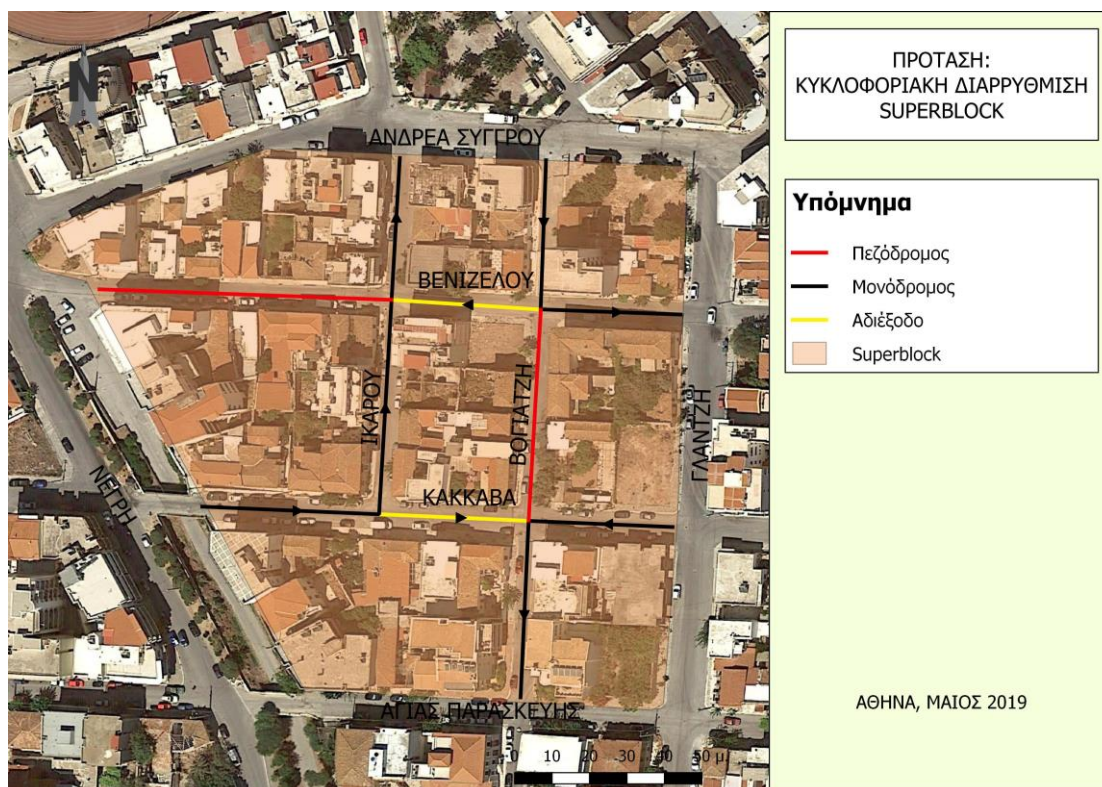
Αναμένεται να περιοριστεί κατά το δυνατόν η απροσωπία των πόλεων, οι οποίες έπεσαν θύματα του ίδιου τους του μεγέθους και του φονξιοναλιστικού τους προσανατολισμού. Σε αυτήν την κατάσταση εξάλλου συμβάλλει αρνητικά και η γενικότερη έλλειψη δημοσίων, κοινόχρηστων χώρων, στους οποίους θα μπορούσε να διοχετευτεί μέρος του κοινωνικού ρόλου των γειτονιών. Αυτές οι συνθήκες είναι ιδανικές για να καλλιεργήσουν τις μάστιγες των μεγάλων, και όχι, μόνο αστικών περιβαλλόντων, όπως της εγκληματικότητας, των ναρκωτικών ουσιών, της προκατάληψης και τελικά του ρατσισμού ενάντια των μειονοτικών, εθνικών ομάδων και της περιθωριοποίησης συγκεκριμένων ευάλωτων ομάδων, όπως της τρίτης ηλικίας. Καθοριστικό, αποτρεπτικό ρόλο για την ανατροπή αυτού του κλίματος συνεπώς κρίνεται πως θα μπορούσε να έχει η ενίσχυση της επικοινωνίας. Το μέτρο εξασφαλίζει συνάμα κοινωνική ισότητα, από τη στιγμή που τα ασφαλή οικιστικά περιβάλλοντα παύουν να είναι προνόμιο περιοχών συγκέντρωσης ανώτερων κοινωνικών ομάδων, ή στη συγκεκριμένη περιοχή μελέτης, της Λαυρεωτικής, κάποιων λίγων συνοικισμών έξω από την πόλη και προς το Σούνιο. Αντίθετα

δημιουργούνται τέτοιοι θύλακες σε διάφορα τμήματα της πόλης αποτελώντας τελικώς κτήμα μεγάλης μερίδας του πληθυσμού. Από κυκλοφοριακή άποψη οργανώνει το οδικό σύστημα της πόλης μέσω της ιεράρχησης του και με τα ανάλογα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά μέτρα εξασφαλίζει την τήρηση των νέων δεδομένων. Με αυτό τον τρόπο η αδικαιολόγητη έλλειψη πρόβλεψης και σχεδιασμού λαμβάνει τέλος. Η κυκλοφορία άλλωστε, ως γνωστόν, λειτουργεί ως υγρό σώμα βρίσκοντας πάντοτε τη συντομότερη διαδρομή ανεξαρτήτως της φύσης της περιοχής, που διαπερνά ενώ και το γενικευμένο ιπποδάμειο σύστημα, που επικρατεί, ευνοεί τις διαμπερείς ροές και την ανάπτυξη υψηλής ταχύτητας. Η αναδιοργάνωση αυτή έρχεται εγκαίρως πριν την άφιξη των μεγάλων αναπτυξιακών έργων στην περιοχή θωρακίζοντας αυτές τις πολύτιμες οντότητες ενάντια στην επικείμενη αύξηση φόρτου. Οι γειτονιές έχουν επιπρόσθετη κυκλοφοριακή σημασία για τον λόγο, ότι αποτελούν τον τόπο γέννησης των καθημερινών κυκλοφοριακών μετακινήσεων. Από αυτά ακριβώς τα κρίσιμα σημεία, ανάλογα με το επίπεδο ασφάλειας και ενθάρρυνσής τους, πηγάζουν τα βιώσιμα μέσα μετακίνησης, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο και εξαπλώνονται και στις πιο κεντρικές περιοχές. Γενικότερα είναι υπόθεση κυκλοφοριακού εκδημοκρατισμού, καθώς αναγάγει όλους τους συντελεστές των αστικών μεταφορών σε ισότιμα μέλη. Προφανής είναι η συμβολή στο φυσικό περιβάλλον και την σωματική αλλά και ψυχική υγεία των κατοίκων μέσω της απομάκρυνσης της ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης από τις γειτονιές. Τέλος διατηρεί και αναδεικνύει την αστική παράδοση και ταυτότητα. Ιστορικά η πρωταρχική αποστολή των συνοικιών ήταν η συγκρότηση του πνεύματος του κοινού βίου για όλους τους κατοίκους. Για παράδειγμα στην ενορία οι προσωπικές σχέσεις ήταν άμεσες και υπήρχε έντονη η αίσθηση του ανήκειν χάρη στα κοινά θρησκευτικά χαρακτηριστικά και στην κοινή καταγωγή, παράγοντες που πλέον έχουν εν μέρει ξεπεραστεί ως ενοποιητικά στοιχεία οδηγώντας σε ακόμα μεγαλύτερη αφομοιωτική ικανότητα της κοινωνίας. Ειδικά η μεσογειακή πόλη με τους στενούς της δρόμους και τη μικρή της κλίμακα είναι δομημένη για να εξυπηρετεί τις στενές ανθρώπινες σχέσεις.

Συνήθως ένα superblock αποτελείται από 9 οικοδομικά τετράγωνα, τα οποία είναι αρκετά για να σχηματίσουν ένα ολοκληρωμένο εσωτερικό περιβάλλον, χωρίς όμως να ξεπερνούν το όριο της περπατήσιμης απόστασης για τον μέσο κάτοικο. Ο ρόλος τους είναι διττός, από τη μια στόχος των δακτυλίων είναι να εκτρέπονται οι διαμπερείς ροές και να από την άλλη να εγκαθίσταται στο εσωτερικό τους ήπια κυκλοφορία. Διευκρινίζεται ότι στον δρόμο γειτονιάς το αυτοκίνητο είναι ανεκτό αν κινηθεί με μικρή ταχύτητα και σταθμεύσει. Εκπληρώνει τους στόχους του αρχικά εξασφαλίζοντας απρόσκοπτη κίνηση στις οδούς, που συγκροτούν τον περιμετρικό δακτύλιο και αναδιοργανώνοντας το οδικό σύστημα και κανονισμούς εντός της προστατευόμενης πολεοδομικής ενότητας, με τέτοιον επιτηδευμένο τρόπο ώστε να αποτρέπονται οι μεγάλες ταχύτητες. Η εσωτερική αυτή αναδιοργάνωση προβλέπει μονοδρομήσεις και δημιουργία αδιέξοδων, ορισμό μέγιστης ταχύτητας 30χλμ/ώρα, δίκαιη ανακατανομή του οδοστρώματος μεταξύ ασφάλτου και πεζοδρομίου, η τεθλασμένη χάραξη των κράσπεδων ή η αντικριστή εναλλάξ τοποθέτηση παρόδιων χώρων φύτευσης με σκοπό την παρεμπόδιση της ροής και τη μείωση της ταχύτητας, ταυτόχρονα με τη δημιουργία ενός ευχάριστου χώρου, διαμόρφωση υπερυψωμένων

διασταυρώσεων, που δίνουν σαφές μήνυμα υπέρ της προτεραιότητας των πεζών και ο περιορισμός της εισόδου οχημάτων της δημόσιας συγκοινωνίας. Εν τέλει η λογική του δακτυλίου στηρίζεται στο γεγονός ότι, για τους οδηγούς μεγαλύτερη σημασία έχει ο χρόνος και όχι το μήκος της διαδρομής. Ο δακτύλιος τους υποχρεώνει, λοιπόν, σε περιπορεία, αλλά τους παρέχει μεγαλύτερη άνεση κίνησης, σταθερά σε όλο το μήκος του, και επομένως δυνατότητα πιο υψηλής ταχύτητας σε σχέση με την ταχύτητα που θα είχαν αν διείσδυναν στο εσωτερικό της προστατευόμενης περιοχής (Αραβαντινός, 2007).

Όσον αφορά συγκεκριμένα την περιοχή μελέτης της εν λόγω εργασίας η Π.Ε. Κυπριανός- Θηραϊκά- Άνω Όρια και Νεάπολη- Πάνορμος λόγω του μικρού πλάτους δρόμων και στις δύο και της θέσπισης μονοδρομήσεων στην πρώτη διατηρούν έντονο το αίσθημα της γειτονιάς. Η ανάγκη για εφαρμογή αυτού του μέτρου παρουσιάζεται πιο επιτακτική στην Π.Ε. Νυκτοχώρι- Αγ. Παρασκευή, η οποία έχει μεγαλύτερη έκταση, έλλειψη μονοδρομήσεων, πλατύτερους δρόμους άρα και καταλληλότερους για ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων και κρίνεται πιο ευάλωτη λόγω της θέσης της μεταξύ του κέντρου, του ακτοπολικού λιμανιού και του επικείμενου τερματικού σταθμού του Προαστιακού. Ωστόσο και η Π.Ε. Νεάπολη- Πάνορμος προσφέρεται για τη δημιουργία superblocs λόγω της μεγάλης έκτασης της και της έλλειψης μονοδρομήσεων. Το μέτρο αυτό θα εφαρμοστεί παραδειγματικά σε ένα τμήμα της Αγίας Παρασκευής. Τον περιμετρικό δακτύλιο τον ορίζουν η οδός Ανδρέα Συγγρού, η οδός Αναστάσιου Γλαντζή, η οδός Αγίας Παρασκευής και η οδός Φωκίωνος Νέγρη, η οποία με το καταβυθισμένο, πεζοδρομημένο τμήμα της, λειτουργεί και ως φυσικό όριο και εμπόδιο. Οι εσωτερικοί οδοί είναι η Κακκαβά, η Ικάρου, η Ελευθερίου Βενιζέλου και η Βογιατζή.



Εικόνα 4.31: Χάρτης Κυκλοφοριακής Διαρρύθμισης Προτεινόμενου Superblock

Όπως μπορεί να παρατηρηθεί, οι περιφερειακοί δρόμοι έχουν μεγαλύτερο πλάτος από τους εσωτερικούς, η Γλαντζή και Συγγρού 10μ, η Νέγρη 7μ, η Αγίας Παρασκευής 6,5μ και καταλήγουν σε κεντρικά σημεία, η οδός Αγίας Παρασκευής από την κεντρική πλατεία στον ναό της Αγίας Παρασκευής και οι οδοί Ανδρέα Συγγρού με Αναστάσιου Γλαντζή συνδέουν το γήπεδο Δημοτικό Γήπεδο Π. Βογιατζής με το λιμάνι, καλύπτοντας καθέτως και οριζοντίως το μεγαλύτερο μέρος της συνοικίας. Για αυτό άλλωστε και επιλέχθηκαν οι συγκεκριμένοι οδικοί άξονες να αποκτήσουν υψηλή ιεραρχική θέση. Η οδός Αγίας Παρασκευής απαιτείται να γίνει διπλής κυκλοφορίας σε όλο της το μήκος για να μπορεί να επιτελεί τον ρόλο του περιμετρικού καταργώντας την υφιστάμενη μονοδρόμηση στο ένα της τμήμα. Επίσης η αντίστοιχη γέφυρα της, πλάτους 4,5μ., χρειάζεται να διαπλατυνθεί, ώστε να μπορεί να εξυπηρετεί την αμφίδρομη κίνηση. Σε αυτή την οδό λόγω του πλάτους της απαγορεύεται η παρόδια στάθμευση και από τις δύο πλευρές, ενώ στη Γλαντζή και στη Συγγρού ακριβώς εξαιτίας του πλάτους επιτρέπεται η διπλή παρόδια στάθμευση έχοντας ταυτόχρονα διπλή κυκλοφορία.



Εικόνα 4.32: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Αναστάσιου Γλαντζή (Πηγή: Google Maps)

Η οδός Βογιατζή είναι συνολικού πλάτους 7μ, οι οδοί Ελ. Βενιζέλου και Ικάρου 8μ και η Κακκαβά 11μ. Πρόκειται για αμφίδρομους δρόμους διπλής παρόδιας στάθμευσης.



Εικόνα 4.33: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Ελευθερίου Βενιζέλου (Πηγή: Google Maps)

Για την οδό Κακκαβά, την πλατύτερη, προβλέπεται διατήρηση μίας οδικής κίνησης, μονόπλευρη παρόδια στάθμευση και αμφίδρομη κίνηση ποδηλατοδρόμος, ο οποίος δεν θα μείνει μεμονωμένος, αλλά θα αποτελέσει τμήμα του ευρύτερου δικτύου της πόλης. Στο μέσο της αποκόπτεται η σύνδεση δημιουργώντας αδιέξοδο, αποτρέποντας τη διαμπερή ροή και οδηγώντας έτσι σε ηπιότερο κυκλοφοριακό περιβάλλον.



Εικόνα 4.34: Διατομή Πρότασης για την οδό Κακκαβά

Οι οδοί Ικάρου και Ελ. Βενιζέλου έχοντας ίδιο πλάτος, μοιράζονται κοινή αναδιαμόρφωση, η οποία προσδιορίζεται ως μονή λωρίδα κίνησης, μονή παρόδια επιτρεπόμενη στάθμευση και διαπλάτυνση πεζοδρομίου. Πιο συγκεκριμένα κατά μήκος της Ικάρου ανά διαδοχικά διαστήματα η ευθεία χάραξη του οδικού άξονα υποχρεώνεται σε τεθλασμένη πορεία με την παρεμβολή χώρων φύτευσης. Αυτή η τεχνική περιορισμού της αναπτυσσόμενης ταχύτητας των οχημάτων χρησιμοποιείται μόνο σε αυτή την εσωτερική οδό, γιατί είναι η μεγαλύτερη σε μήκος διασχίζοντας δυο οικοδομικά τετράγωνα και η επιμήκης, συνεχής, ευθεία πορεία ευνοεί τις υψηλές ταχύτητες. Η Βενιζέλου αποκόπτεται και αυτή κυκλοφορικά δημιουργώντας αδιέξοδο, ενώ ταυτόχρονα το δυτικό της τμήμα μετατρέπεται σε ζώνη πλήρους απαγόρευσης κυκλοφορίας για να συνδυαστεί με την πρόταση περί αξιοποίησης της παλιάς γραμμής του τρένου, η οποία θα εισηγηθεί παρακάτω.



Εικόνα 4.35: Διατομή Πρότασης για την οδό Ικάρου



Εικόνα 4.36: Διατομή Πρότασης για την Πεζοδρόμηση Τμήματος της οδού Βενιζέλου

Η Βογιατζή όντας η στενότερη μπορεί να υποστηρίξει μόνο μονόδρομη κίνηση με το υπόλοιπο πλάτος του δρόμου να διατίθεται στην υπηρεσία του πεζού. Στο μεσαίο της τμήμα και αυτή μετατρέπεται σε ζώνη απαγόρευσης οχημάτων προκειμένου να διακόψει τις διαμπερείς ροές. Αξίζει να σημειωθεί πως σε αυτό το τμήμα του υπερτετραγώνου, όπως και σε ολόκληρή του την έκταση, υπάρχει πληθώρα διατηρητέων κτιρίων, τα οποία με αυτόν τον τρόπο αναδεικνύονται υπέροχα σε ένα προσεγμένο, διαμορφωμένο περιβάλλον, γεγονός που ενθαρρύνει την επανάχρησή τους. Τέλος υπενθυμίζεται πως για τα πλάτη των ποδηλατοδρόμων, των πεζοδρομίων, του αστικού εξοπλισμού, των λωρίδων κυκλοφορίας και της ζώνης στάθμευσης λαμβάνεται υπόψη μεταξύ άλλων και η Υπουργική Απόφαση ΔΥΟ/ΟΙΚ. 1920/2016 – ΦΕΚ 1053/Β/14-4-2016.



Εικόνα 4.37: Διατομή Πρότασης για την οδό Βογιατζή



Εικόνα 4.38: Διατομή Πρότασης για την Πεζοδρόμηση Τμήματος της οδού Βογιατζή

- Μίξη Χρήσεων Γης στις συνοικίες Αγίας Παρασκευής και Νεάπολης

Παγκοσμίως έχει παρατηρηθεί η εξελικτική τάση των ιστορικών κέντρων, καθώς αναβαθμίζονται, να μετατρέπονται σε μονολειτουργικές ζώνες τουρισμού και αναψυχής αποξενωμένα από τον πληθυσμό. Η κατοικία εντός των ορίων τους απουσιάζει, καταλαμβάνεται από τα προνομιούχα μόνο στρώματα, τα ακίνητα της Ηρώδη Αττικού, Διονυσίου Αρεοπαγίτου και Πλάκας στο κέντρο της Αθήνας παραδειγματικά συγκαταλέγονται στα ακριβότερα της Ευρώπης (Ρουσάνογλου, 2012), ή προσανατολίζεται μόνο σε επισκέπτες μέσω πρακτικών όπως του φαινομένου Airbnb. Αυτή είναι μία πτυχή του μοντέλου του απόλυτου διαχωρισμού των χρήσεων γης (zoning), του οποίου η βιωσιμότητα είναι αμφισβητούμενη (Σιούλας, 2013). Παρομοίως υπάρχουν περιοχές κατοικίας προαστιακού τύπου, στις οποίες σχεδόν μονοπωλείται η χρήσης γης και οι οποίες ενέχουν τον κίνδυνο της

δορυφοροποίησης γύρω από το κέντρο, προκειμένου να καλυφθούν οι υπόλοιπες πολεοδομικές τους ανάγκες. Το αποτέλεσμα είναι να μετατραπούν σε γειτονιές-«υπνωτήρια». Έτσι οι περιφερειακές αστικές περιοχές λόγω των χαμηλών πυκνοτήτων, της αμιγούς χρήσης κατοικίας και του μη ισχυρού τοπικού κέντρου αποκτούν αυτοκινητοκεντρικό, κυκλοφοριακό προσανατολισμό· χαρακτηριστική είναι η εικόνα των αμερικάνικων πόλεων με τα αχανή προάστια και την πλήρη εξάρτησή τους από το αυτοκίνητο. Κατά το ίδιο πρότυπο η δραστηριότητα και η ανθρώπινη παρουσία στις περιοχές κύριας χρήσης εργασίας, με υψηλή συγκέντρωση γραφείων και επιχειρήσεων, το βράδυ νεκρώνει, ενώ τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των εργαζομένων η κίνηση προς και από αυτές αντίστοιχα φτάνει υψηλότατα επίπεδα με την ανάγκη για στάθμευση στο ενδιάμεσο χρονικό διάστημα να αποτελεί ένα δυσεπίλυτο πρόβλημα. Μπροστά σε αυτά τα δεδομένα λοιπόν οι σύγχρονες πολεοδομικές πολιτικές επιτάσσουν περιοχές με μικτές χρήσεις γης, ώστε κάθε τμήμα της πόλης να έχει πολλαπλές λειτουργίες και ρόλους. Ως αποτέλεσμα διάφορα αστικά τμήματα αναζωογονούνται και αποκτούν μια νέα δυναμικότητα, ενώ παράλληλα οδηγούνται σε αναδιαμόρφωση του κυκλοφοριακού τους χάρτη (Σιόλας *et al.*, 2015). Παρόμοιες πρακτικές επιχειρείται να εφαρμοστούν και σε αυτή την εργασία μέσω της δημιουργίας ιδανικών συνθηκών περιβάλλοντος σε στρατηγικά σημεία για την προσέλκυση νέων χρήσεων γης και μέσω της χωρικής ανακατανομής δημοσίων υπηρεσιών στις συνοικίες της Αγίας Παρασκευής και της Νεάπολης.

Η συγκεκριμένη παρέμβαση στοχεύει στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, στην αναδιοργάνωση της εσωτερικής δομής της πόλης και στη διαμόρφωση ταυτότητας για τις επιμέρους πολεοδομικές ενότητες.

Ένα από τα πιο ενδιαφέροντα εγχειρήματα δημιουργίας μιας αστικής περιοχής μικτών χρήσεων γης μπορεί να εντοπιστεί στο πρόσφατα διαμορφωμένο τμήμα του Άμστερνταμ, τα Eastern Docklands. Αυτός ο χώρος των πρώην ναυπηγείων της Ολλανδικής Εταιρίας των Ανατολικών Ινδιών προσελκύει πλέον τόσο νεαρές οικογένειες στα μοντέρνα συγκροτήματα κατοικιών του, όσο νεοφυές επιχειρήσεις και επισκέπτες των πολλών μουσείων και πολιτιστικών ιδρυμάτων του αλλά και θαμώνες των δημοφιλών χώρων αναψυχής του (*Eastern Docklands Amsterdam*).



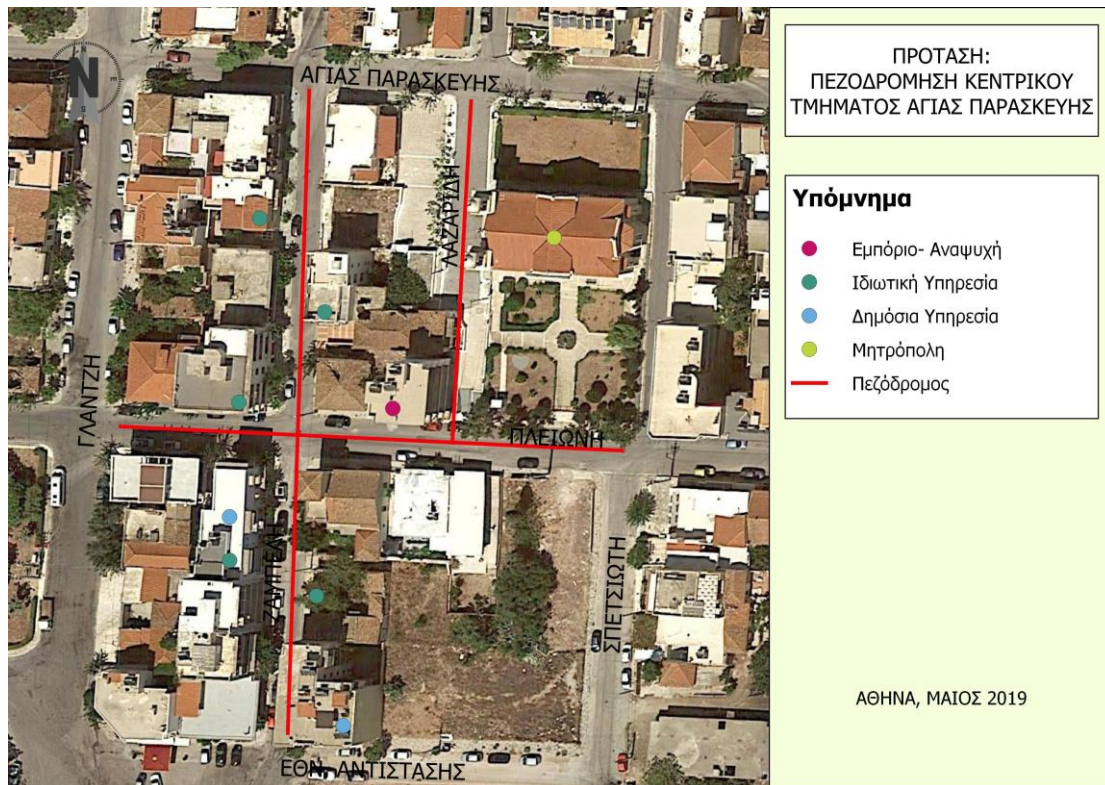
Εικόνα 4.39: Eastern Docklands, Amsterdam (Πηγή: skyscrapercity.com)

Με τη στροφή του σχεδιαστικού ενδιαφέροντος προς το εσωτερικό κάθε επιμέρους τμήματος, οι περιφερειακές πολεοδομικές ενότητες διαθέτουν πλέον λειτουργική αυτόνομη και αναπτύσσονται ως ένα βαθμό αυτονομία από το κέντρο. Η αναβάθμιση αυτή οδηγεί στην ανάπτυξη έντονης κοινωνικής ζωής και δραστηριότητας μέσα στα όρια κάθε συνοικίας, η οποία μέχρι τώρα απουσίαζε διασφαλίζοντας και ενισχύοντας την κοινωνική συνοχή σε αυτό το τοπικό επίπεδο. Παράλληλα εγκαταλείπεται η στείρα ταυτότητα, που χαρακτήριζε μεγάλο τμήμα της πόλης και δίνεται η ευκαιρία σχηματισμού νέας, διακριτής και πολύχρωμης. Η ενισχυμένη ανθρώπινη παρουσία καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας στο σύνολο του αστικού ιστού περιορίζει τα κενά μέσα σε αυτόν αυξάνοντας το αίσθημα ασφάλειας και καταπολεμώντας την εγκληματικότητα, η οποία τείνει να επικρατεί σε αυτά τα κοινωνικώς αποξενωμένα περιβάλλοντα. Η συνύπαρξη ποικίλων χρήσεων και λειτουργιών συντελεί στη μείωση των αποστάσεων, άρα από τη μία οδηγεί και στην αντίστοιχη μείωση του χρόνου μετακινήσεων, ενώ από την άλλη κάνει πιο ρεαλιστική άρα και δημοφιλέστερη την επιλογή βιώσιμων μέσων μεταφοράς, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο. Την ίδια στιγμή η συγκέντρωση μεγάλου κυκλοφοριακού φόρτου στις κεντρικές περιοχές, στις οποίες ειδικά για τα ελληνικά δεδομένα η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι συνηθισμένο φαινόμενο και στους οδικούς άξονες σύνδεσης με την περιφέρεια μειώνεται και μαζί με αυτή και οι απορρέουσες αρνητικές επιπτώσεις. Οι περισσότερες χρήσεις γης επωφελούνται από τη στενή επαφή μεταξύ τους, αφού λειτουργούν συμπληρωματικά και η συγκέντρωση δραστηριότητας της μίας μπορεί να διαχυθεί και να υποστηρίξει τη λειτουργία της γειτονικής της. Η εγγύτητα ενός νέου κοινωφελούς ή κοινόχρηστου χώρου αθλητισμού, πολιτισμού ή πρασίνου με εκτεταμένη χρήση κατοικίας, με περιοχή έντονης εμπορικής δραστηριότητας ή με υπάρχουσα υποδομή εξασφαλίζει την αρμονική ένταξή του στο αστικό σύνολο και αυξάνει την πιθανότητα οικειοποίησής του από τον πληθυσμό. Εξίσου σημαντική είναι αυτή η σχέση για τις υπηρεσίες και το εμπόριο, για τα οποία η ύπαρξη

κατοικίας, εργασίας και δημοτικών υποδομών στην ακτίνα επιρροής τους λειτουργεί συνεπικουρικά. Τέλος όταν χρήσεις γης, οι οποίες συμβάλλουν στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων όπως ο αθλητισμός, η εκπαίδευση, η υγεία, ο πολιτισμός και το αστικό πράσινο, δεν συγκεντρώνονται σε συγκεκριμένα τμήματα της πόλης, αλλά κατανέμονται ισότιμα μέσα σε αυτή, εξασφαλίζεται η ισορροπημένη και ίσης ταχύτητας ανάπτυξη όλου του αστικού συγκροτήματος και συνεπώς κατοχυρώνεται η κοινωνική ισότητα μεταξύ των κατοίκων του.

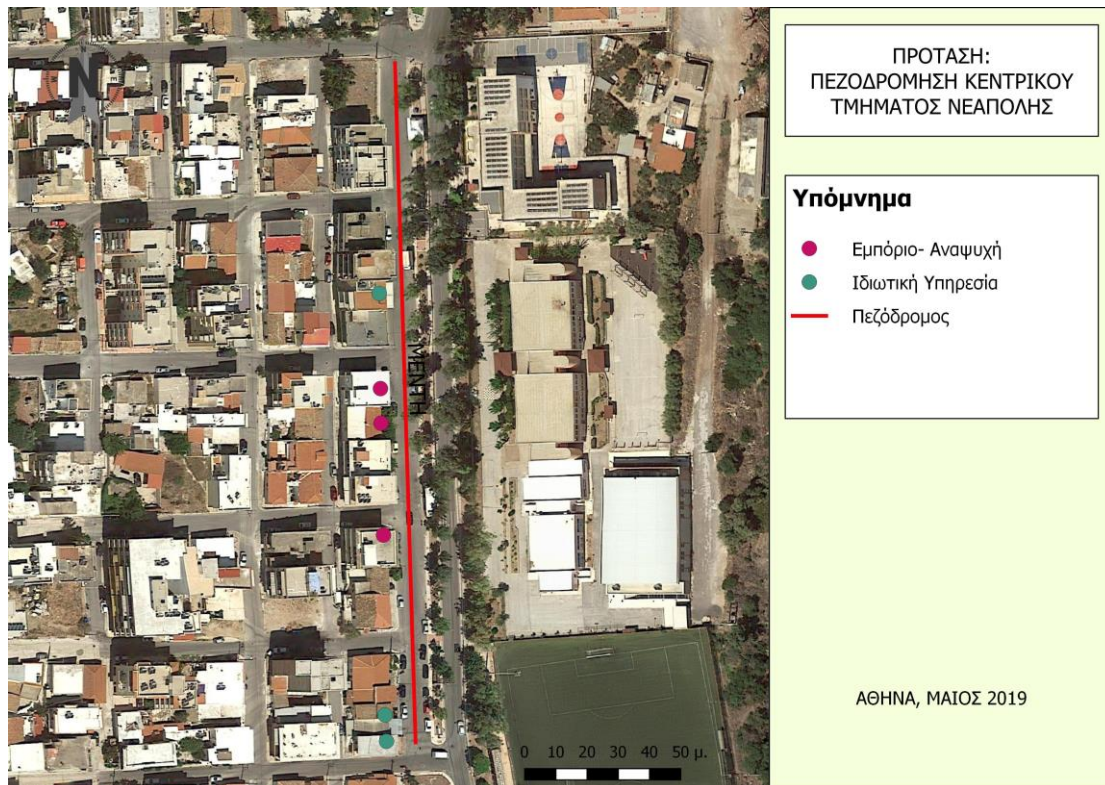
Αρχικά χρειάζεται να εξεταστεί το επίπεδο μίξης χρήσεων γης στις συνοικίες της πόλης του Λαυρίου. Αναφορικά με το κέντρο έχει προηγηθεί ανάλυση, η οποία βρήκε ικανοποιητική την υπάρχουσα κατάσταση, καθώς σε αυτό συνυπάρχει ποικιλία χρήσεων γης. Όσον αφορά τις διάφορες συνοικίες, ο Κυπριανός έχει θεσπισμένη αμιγή κατοικία. Παρόλαυτα εντός των ορίων του υπάρχει αστικό πράσινο, εκπαίδευση και πρόκειται να υπάρξει και πολιτισμός με την προτεινόμενη επανάχρηση της Ευτέρπης, ενώ η χρήση της αμιγούς κατοικίας επιτρέπει μικρά εμπορικά καταστήματα και καταστήματα παροχής υπηρεσιών, που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής. Αυτά τα δεδομένα σε συνδυασμό με τον παραδοσιακό χαρακτήρα της συνοικίας δε δημιουργούν ιδιαίτερη ανάγκη παρέμβασης. Στις δύο κυριότερες συνοικίες της πόλης, της Αγίας Παρασκευής και της Νεάπολης, η χρήση της κατοικίας επικρατεί. Για την ανατροπή της πολεοδομικής διαμόρφωσης αυτής και των αρνητικών επιπτώσεων, που επιφέρει, χρειάζεται η λήψη μέτρων. Η λύση δεν βρίσκεται στην αλλαγή των θεσπισμένων χρήσεων γης, μιας και η χρήση της γενικής κατοικίας, που υπάρχει, καλύπτει μεγάλο εύρος επιτρεπόμενων χρήσεων γης σε τέτοια κλίμακα, που είναι ικανοποιητική για τοπικό επίπεδο. Οπότε απαιτείται διαφορετική προσέγγιση. Η πεζοδρόμηση τμημάτων στην καρδιά των συνοικιών αυτών θα τους προσδώσει και επίσημα κεντρικό χαρακτήρα και εμμέσως θα ενθαρρύνει την ανάπτυξη νέων χρήσεων γης, όπως του εμπορίου, της αναψυχής και των υπηρεσιών, που ευδοκιμούν σε τέτοια περιβάλλοντα.

Όσον αφορά την Αγία Παρασκευή η προηγούμενη πρόταση, του σχηματισμού των superblocs, μπορεί να θεωρηθεί ως η κατάλληλη προεργασία για αυτήν την προτεινόμενη παρέμβαση. Επιλέγεται λοιπόν με βάση κάποια κριτήρια ένα superbloc, δηλαδή ένα σύνολο οικοδομικών τετραγώνων και οδών το οποίο έχει διευθετηθεί κυκλοφοριακά και γίνεται η περαιτέρω κυκλοφοριακή αναβάθμιση του με την εξ' ολοκλήρου πεζοδρόμησή του. Το τμήμα της συνοικίας, που επιλέγεται, είναι εκείνο, που περικλείεται από τις οδούς Αγίας Παρασκευής, Αναστάσιου Γλαντζή, Σωτήρη Σπετσιώτη και Ακτής Εθνικής Αντίστασης, γιατί εμπεριέχει τη μητρόπολη, γεγονός που σίγουρα του προσθέτει ειδικό βάρος και άτυπα το καθιστά κεντρικό σημείο, δημοτικές υπηρεσίες, όπως το τελωνείο και το υποθηκοφυλακείο, κάποιες ιδιωτικές υπηρεσίες, καθώς και ένα αξιοσημείωτο διατηρητέο κτίσμα, που προσφέρεται για αξιοποίηση. Είναι εύκολα προσεγγίσιμο και λόγω των αναβαθμισμένων ιεραρχικά οδικών αξόνων της Αγίας Παρασκευής και Γλαντζή και λόγω της εγγύτητάς του με το λιμάνι, η στενή σχέση με το οποίο μπορεί να συντελέσει στην ευδοκίμηση του εγχειρήματος. Η πεζοδρόμηση της οδού Λαζαρίδη εμπροσθεν της εκκλησίας προβλέπεται και από το Ρυμοτομικό του 1992.



Εικόνα 4.40: Χάρτης Πρότασης Πεζοδρόμησης Κεντρικού Τμήματος της Αγίας Παρασκευής

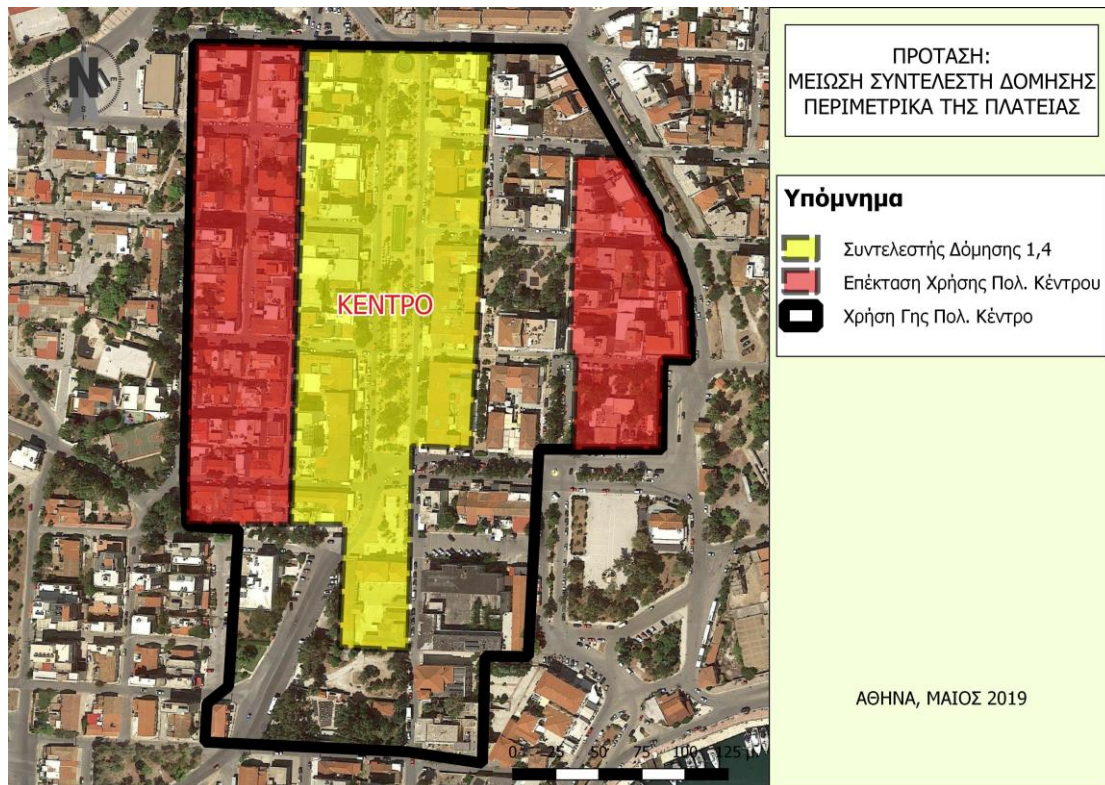
Στην Νεάπολη δεν υπάρχει κάποιο μέρος, που να διέπεται από κάποια έντονη κεντρικότητα. Η εκκλησία της ενορίας, αν και περιβάλλεται από χώρους πρασίνου και έναν κοινωφελή χώρο παιδικής χαράς, λόγω της πολεοδομικής διάταξης του περιβάλλοντα χώρου δεν καταφέρνει να σχηματίσει παρά σημειακή ακτίνα επιρροής και έτσι δεν μπορεί να θεωρηθεί αξιοποιήσιμο τμήμα της περιοχής για τους σκοπούς αυτής της πρότασης. Αντίθετα η οδός Ηλία Μέντη συγκεντρώνει ήδη αρκετούς χώρους λιανικού εμπορίου, εστίασης και ιδιωτικών υπηρεσιών. Επίσης έχει ευνοϊκή χωροθέτηση, μιας και είναι στο μέσο της συνοικίας και διαμόρφωση μιας και αναπτύσσεται σε αρκετό μήκος και παράλληλα με τη μακρόστενη μορφή της συνοικίας. Η πεζοδρόμηση της οδού αυτής άλλωστε προβλέπεται και στο Ρυμοτομικό Σχέδιο 1992. Επιπλέον εκτός από τις έμμεσες προσπάθειες για την ανάμιξη των χρήσεων γης, μια πιο άμεση προσέγγιση θα μπορούσε να αφορά την ανακατανομή των υπηρεσιών εκείνων, που βρίσκονται στη δικαιοδοσία του δημοσίου. Η προσέγγιση αυτή δεν θεωρήθηκε απαραίτητη για τη συνοικία της Αγίας Παρασκευής, καθώς ήδη υπάρχουν σε αυτή ένας αριθμός δημόσιων υπηρεσιών. Επίσης οι υπηρεσίες αυτές δεν χρειάζεται να είναι στο νέο πεζοδρομημένο τμήμα, αλλά μπορεί να τοποθετηθούν διάσπαρτα μέσα στη συνοικία προς επίτευξη ακόμα μεγαλύτερου βαθμού ανάμιξης. Συνεπώς προτείνεται πρώτον η μεταφορά του υποκαταστήματος ΙΚΑ από το χώρο του κέντρο, που φιλοξενεί πληθώρα άλλων δημοσίων υπηρεσιών και δεύτερον η υποδοχή του υποκαταστήματος ΔΕΗ, που πρόκειται να επαναλειτουργήσει στην πόλη (*Δήμος Λαυρεωτικής: Επαναλειτουργία καταστήματος ΔΕΗ στο Λαύριο*, 2019).



Εικόνα 4.41: Χάρτης Πρότασης Πεζοδρόμησης Κεντρικού Τμήματος της Νεάπολης

- Μείωση Συντελεστή Δόμησης Περιμετρικά της Πλατείας

Ο συντελεστής δόμησης αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά εργαλεία του πολεοδομικού σχεδιασμού και έναν από τους πιο καίριους παράγοντες διαμόρφωσης της ίδιας της φυσιογνωμίας της πόλης. Επιτρέπει στον σχεδιασμό να επεμβαίνει και να αναστέλλει την άνευ όρων ελευθεριάζουσα ανάπτυξη, την παραδομένη στην ιδιωτική πρωτοβουλία ρυθμίζοντας αποφασιστικά την εσωτερική δομή της πόλης. Οι δυνατότητες αυτές οφείλουν να αξιοποιηθούν και να τεθούν στην υπηρεσία των ευάλωτων και πολύτιμων αστικών τμημάτων. Συγκεκριμένα επιδιώκεται η μείωση του συντελεστή δόμησης στον χώρο περιμετρικά της πλατείας προκειμένου να εξασφαλιστεί η προστασία και η παράδοση ανέπαφου του πολιτιστικού τοπίου στις μελλοντικές γενιές. Ο κίνδυνος εδώ, όπως και σε κάθε ιστορικό κέντρο, είναι η περίκλειση του από φράγμα κτιρίων, τα οποία με γνώμονα μόνο το κέρδος εκμεταλλεύονται πλήρως τους υψηλούς συντελεστές δόμησης.

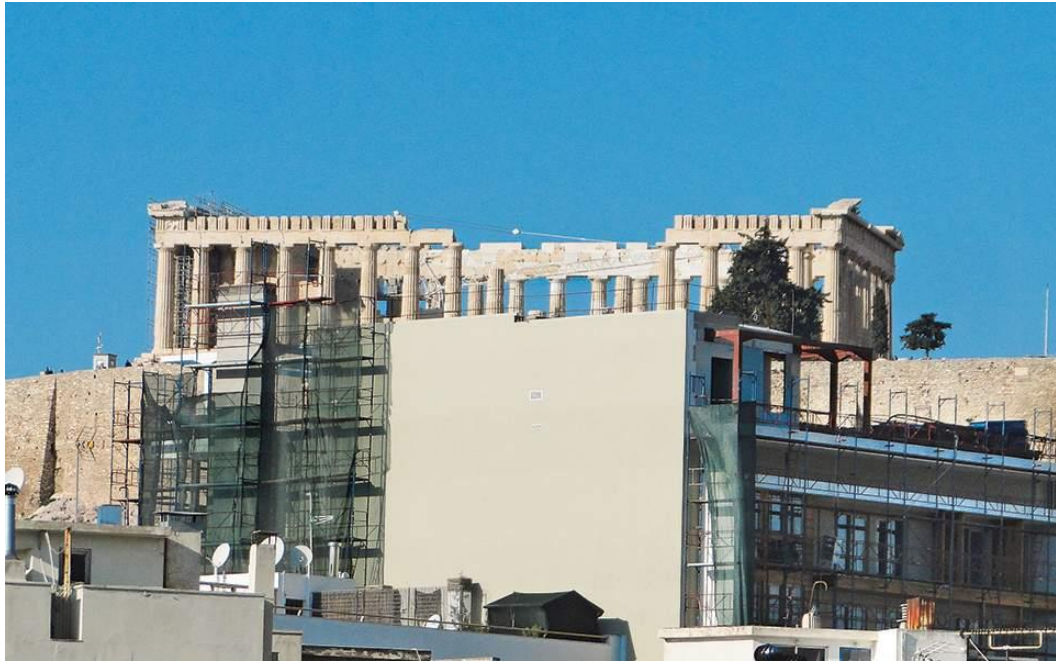


Εικόνα 4.42: Χάρτης Πρότασης Μείωσης Συντελεστή Δόμησης Περιμετρικά της Πλατείας και Επέκτασης της Χρήσης Πολεοδομικού Κέντρου

Το μέτρο στοχεύει στην εξυγίανση της εσωτερικής δομής της πόλης, στην προστασία των πολιτιστικών πόρων και της αρχιτεκτονικής της παράδοσης, στην προσφερόμενη ποιότητα ζωής και τέλος στον καθορισμό του οικονομικού προσανατολισμού της.

Στηρίζεται νομοθετικά από το Άρθρο 13 του «Νέου Ρυθμιστικού Σχέδιου Αθήνας – Αττικής», που προωθεί τον επανακαθορισμό των όρων δόμησης με γνώμονα την προστασία του ιστορικού κέντρου και από το Άρθρο 15, το οποίο δηλώνει την διαφύλαξη της εικόνας των ιστορικών κέντρων.

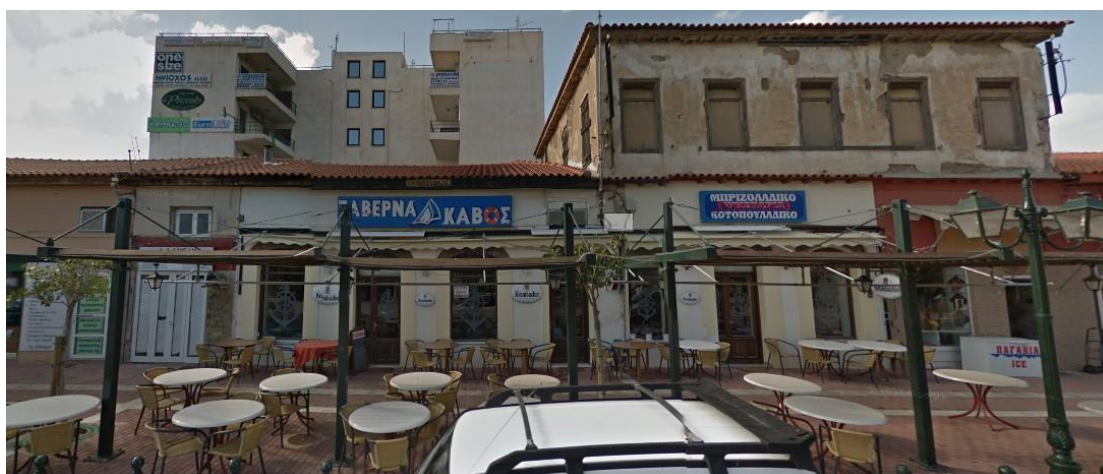
Το ζήτημα του αταίριαστα υψηλού συντελεστή δόμησης σε περιοχή μεγάλης πολιτιστικής σημασίας έχει απασχολήσει την κοινή γνώμη, όταν κατασκευαστές εκμεταλλεζόμενοι την θεσμοθετημένη χρήση γης του πολεοδομικού κέντρου και του ανάλογου τεράστιου επιτρεπόμενου συντελεστή δόμησης, 3,6, επιχείρησαν να κατασκευάσουν στην περιοχή Μακρυγιάννη, στην άμεση ζώνη αρχαιολογική ζώνη της Ακρόπολης, δεκαόροφο κτίσμα ξενοδοχείου. Ύστερα από μεγάλη κινητοποίηση κατοίκων και προσφυγή τους στο συμβούλιο της επικρατείας, δημοσιεύτηκε το ΦΕΚ 37/1.3.2019, το οποίο θέτει περιορισμό ύψους μέχρι 17,5μ σε συνολικά 40 οικοδομικά τετράγωνα εντός της περιοχής Μακρυγιάννη- Κουκάκι (Δεμερτζής, 2019).



Εικόνα 4.43: Περιοχή Μακρυγιάννη, Αθήνα (Πηγή: Kathimerini.gr)

Η επέμβαση αυτή στους όρους δόμησης της πόλης έχει πολλαπλά αποτελέσματα. Αρχικά η ίδια της η ύπαρξη έχει σημασία, γιατί αντιπροσωπεύει μια προσπάθεια προγραμματισμού και επιβολής του σχεδιασμού και των θεσμών στην αυθαιρεσία, η οποία διαχρονικά χαρακτηρίζει την αστική ανάπτυξη στον ελληνικό χώρο, μια αντιστροφή λοιπόν νοοτροπίας. Στα πλαίσια του επανακαθορισμού της εσωτερικής δομής κατευθύνεται και η οικονομική λειτουργία και προσανατολισμός της πόλης. Τα πολυώροφα κτίρια με τη μεγάλη τους χωρητικότητα απευθύνουν πρόσκληση προς τις υπηρεσίες, τις επιχειρήσεις και τα γραφεία. Όταν αυτά περιορίζονται αναδύεται ένα ευχάριστο, ελκυστικό περιβάλλον, το οποίο με τη σειρά του ενδείκνυται για αξιοποίηση από χρήσεις εμπορίου, αναψυχής και γενικά τουριστικού χαρακτήρα. Έτσι ο χαμηλός συντελεστής δίνει προτεραιότητα ανάπτυξης σε αυτό το οικονομικό μοντέλο, το οποίο ειδικά για την πόλη του Λαυρίου έχει αποτελέσει τον βασικό μοχλό ανάπτυξής του για δεκαετίες σε αντίθεση με τα μέτρια επίπεδα της δραστηριότητας του τομέα των υπηρεσιών. Επιπλέον η έννοια αυτής της παρέμβασης μπορεί να εγκιβωτιστεί στον όρο παρακαταθήκη, που κυρίως αφορά το μέλλον. Ως προς το παρόν φροντίζει την εναρμόνιση του τοπίου και του αστικού περιβάλλοντος με την ιστορία και την παράδοση. Τέλος πρέπει να ληφθεί υπόψη το κλίμα της περιοχής, το οποίο χαρακτηρίζεται μεσογειακό με υψηλές θερμοκρασίες τη μεγαλύτερη διάρκεια του έτους. Οι εν λόγω κλιματολογικές συνθήκες υπογραμμίζουν την αξία της προσφοράς των κτιρίων χαμηλότερου ύψους στη διασφάλιση φυσικών συνθηκών στο επίπεδο του δρόμου, ειδικά η ελεύθερη διέλευση του αέρα. Η επίτευξη αυτή είναι συνυφασμένη με υψηλότερο βιοτικό επίπεδο των κατοίκων.

Ο υφιστάμενος συντελεστής δόμησης της Π.Ε. Κέντρου είναι ο υψηλότερος της πόλης, γεγονός αναμενόμενο αφού έχει θεσμοθετημένη χρήση πολεοδομικού κέντρου και είναι 2,30.



Εικόνα 4.44: Παράδειγμα Ακατάλληλου Συντελεστή Δόμησης στο Ιστορικό Κέντρο. Το μοντέρνο κτίσμα δεσπόζει πάνω από τα ανθρώπινες κλίμακας διατηρητέα (Πηγή: Google Maps)

Η επιλογή του νέου συντελεστή δόμησης και της ζώνης εφαρμογής του θέλει προσοχή, καθώς πρέπει να συνυπολογιστούν πολλοί παράγοντες. Υπάρχουν αρκετά αντεπιχειρήματα σε μία μαζική μείωση του συντελεστή δόμησης. Αρχικά τμήμα της φιλοσοφίας της συμπαγούς πόλης αποτελεί η καθ' ύψος επέκταση, η οποία για κοινωνικούς, κυκλοφοριακούς και ενεργειακούς λόγους κρίνεται προτιμητέα της κατά μήκος επέκτασης. Επίσης για την ορθή εσωτερική, αστική λειτουργία η πλατεία και η ευρύτερη της περιοχή δεν είναι δυνατόν να απολέσουν τον κεντρικό τους χαρακτήρα και χρήσεις, ενώ για λόγους μίξης χρήσεων γης πολύτιμη είναι και η ύπαρξη κατοικίας. Η συρρίκνωση διατιθέμενων χώρων θα υποχρεώσει γραφεία, υπηρεσίες και κατοίκους να αποδημήσουν προς τις υπόλοιπες περιοχές περιφερειακά του κέντρου. Για αυτό ο συντελεστής δεν μειώνεται σε τεράστιο βαθμό και ούτε σε εκτεταμένη περιοχή. Επιλέγεται το 1,4 ως ο νέος συντελεστής δόμησης, το μέγεθος του οποίου βρίσκεται στα όρια των χαμηλών συντελεστών και είναι αντίστοιχο με αυτό της περιοχής της Πλάκας, όχι όμως στο τμήμα της άμεσης επαφής της με την αρχαιολογική ζώνη, διότι οι δύο περιοχές παρουσιάζουν ομοιότητες στο υψηλό επίπεδο πολιτιστικό περιβάλλον, στην έμφαση στον τουρισμό και στην ικανότητα διατήρησης επιχειρήσεων και κατοικίας (*e- ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ*). Επίσης η εφαρμογή αυτού του μέτρου απευθύνεται μόνο στα οικοδομικά τετράγωνα, που σχηματίζουν περιμετρικά τον χώρο της πλατείας. Τέλος προκειμένου να συγκρατηθεί η μετακίνηση των χρήσεων διευρύνονται τα όρια του πολεοδομικού κέντρου αποκτώντας επίσημα τις ίδιες δυνατότητες με την υφιστάμενη και μελλοντικά περιορισμένη λειτουργικά πλατεία. Ο χώρος, που περικλείεται με την επέκταση, άλλωστε έχει ήδη διαμορφωμένες υφιστάμενες χρήσεις και χαρακτήρα, που ταιριάζουν σε πολεοδομικό κέντρο.



Εικόνα 4.45: Τμήμα Πλάκας, Αθήνα με Σ.Δ. 1,4 (Πηγή: Google Maps)

- *Απομάκρυνση Ασύμβατης Χρήσης Προσφυγικού Κέντρου Λαυρίου*

Το Προσφυγικό Κέντρο Λαυρίου χτίστηκε το 1949 για να στεγάσει πρόσφυγες από την Ανατολική Ευρώπη. Το ίδιο το κτίριο έχει κριθεί κατεδαφιστέο λόγω της κατάστασής του, ενώ διέκοψε τη λειτουργία του το καλοκαίρι του 2017, όταν απέσυρε την υποστήριξή του ο Ελληνικός Ερυθρός Σταυρός, μετά από την απόφαση του Υπουργείου Μεταναστευτικής Πολιτικής να μην το εντάξει στις μόνιμες δομές του (Αγγελίδης, 2017). Η υποδομή αυτή μετά τις τελευταίες εξελίξεις αλλά και γενικότερα λόγω της φύσης της χρήσης της σε συνάρτηση με αυτής της κρίσιμης περιοχής του κέντρου, στην οποία βρίσκεται, αποτελεί την αχίλλειο πτέρνα του αστικού ιστού. Πρόκειται λοιπόν για μια υπόθεση ασύμβατης χρήσης γης, η οποία επιζητά επίλυση. Η προτεινόμενη νέα χρήση του έχει διπλή κατεύθυνση. Από τη μία κυκλοφοριακή, καθώς ορίζεται η δημιουργία υπογείου χώρου στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των αναγκών της ευρύτερης περιοχής και εν συνεχεία κοινωνική, αφού προβλέπεται η κατασκευή χώρων δημοτικής φοιτητικής εστίας για την υποστήριξη και την πλαισίωση της λειτουργίας των προτεινόμενων πανεπιστημιακών τμημάτων στο χώρο του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου.



Εικόνα 4.46: Χάρτης Θέσης Χώρου Προσφυγικού Κέντρου Λαυρίου

Η παρέμβαση αυτή επιχειρείται με σκοπό την επίλυση ζητημάτων εσωτερικής δομής και κυκλοφορίας, ενώ παράλληλα γίνεται και άσκηση κοινωνικής πολιτικής.

Η συνύπαρξη χρήσεων γης, μεταξύ των οποίων υπάρχει έντονη συσχέτιση, συνεισφέρει σε μια ομαλότερη και αποτελεσματικότερη αστική λειτουργία. Στη συγκεκριμένη περίπτωση ο κεντρικός χαρακτήρας και ιδιαίτερα η τουριστική του διάσταση, η οποία εκδηλώνεται με τον μεγάλο αριθμό χώρων εστίασης και αναψυχής και το αξιοποιημένο πολιτιστικό περιβάλλον, εναρμονίζεται καλύτερα με την νεοαποκτηθείσα ιδιότητα, η οποία πετυχαίνει τον εξωραϊσμό της περιοχής. Παρόλαυτα εγείρονται ερωτήματα σχετικά με την απομάκρυνση της προηγούμενης χρήσης ως κέντρο υποδοχής προσφύγων. Η κεντρική χωροθέτηση της υποδομής μπορεί να συνεπαγόταν τον μη αποκλεισμό και την ομαλή ένταξη της ευάλωτης αυτής κοινωνικής ομάδας στην κοινωνία, σε αντίθεση με την τοποθέτησή της εκτός ή στα περίχωρα της πόλης η οποία πιθανότατα θα οδηγούσε σε περιθωριοποίηση του πληθυσμού και δημιουργία συνθηκών γκετοποίησης. Παρόλαυτα ο προβληματισμός αυτός αν και δικαιολογημένος δεν έχει βάση, γιατί ο σκοπός αυτής της δομής δεν ήταν ποτέ η ένταξη των φιλοξενούμενων ατόμων στην τοπική κοινωνία λόγω της ιδιαιτερότητας της λειτουργίας της. Ο πληθυσμός δεν είχε ελευθερία κινήσεων έξω από τα όρια της δομής και η διαμονή του σε αυτή ήταν προσωρινή. Επίσης η δημιουργία δημοτικών φοιτητικών εστιών, οι οποίες προσφέρουν τις υπηρεσίες τους δωρεάν ή σε πολύ χαμηλή τιμή, είναι ένα έργο στραμμένο προς την νεολαία και το μέλλον, εναρμονισμένο με τις επιταγές της υφιστάμενης οικονομικοκοινωνικής

πραγματικότητας. Συμπαραστέκεται στις δοκιμαζόμενες οικονομικά οικογένειες, οι οποίες διαφορετικά ίσως δεν είχαν την δυνατότητα να υποστηρίξουν τις σπουδές των παιδιών τους, ενώ ταυτόχρονα συμβάλλει στην εξασφάλιση της επιτυχίας του προγράμματος. Με την παροχή κοινωνικής προσφοράς σε ευάλωτες ομάδες σε αυτόν τον χώρο τιμάται το πνεύμα της προηγούμενης χρήσης. Ταυτόχρονα έχοντας τα ίδια χαρακτηριστικά με τη χρήση της κατοικίας προωθείται περαιτέρω η μίξη χρήσεων στο κέντρο, το οποίο επωφελείται από τα οφέλη, που συνδέονται με τη συνεχή ανθρώπινη παρουσία. Η ίδια η θέση του χώρου είναι προνομιακή και ιδιαίτερης σημασίας, καθώς βρίσκεται στο σημείο επαφής των δύο τμημάτων, της πλατείας και του παράκτιου μετώπου, με τη μεγαλύτερη έλξη φόρτου. Αυτό ακριβώς το συγκριτικό πλεονέκτημα αξιοποιείται με τη δημιουργία του υπόγειου χώρου στάθμευσης.

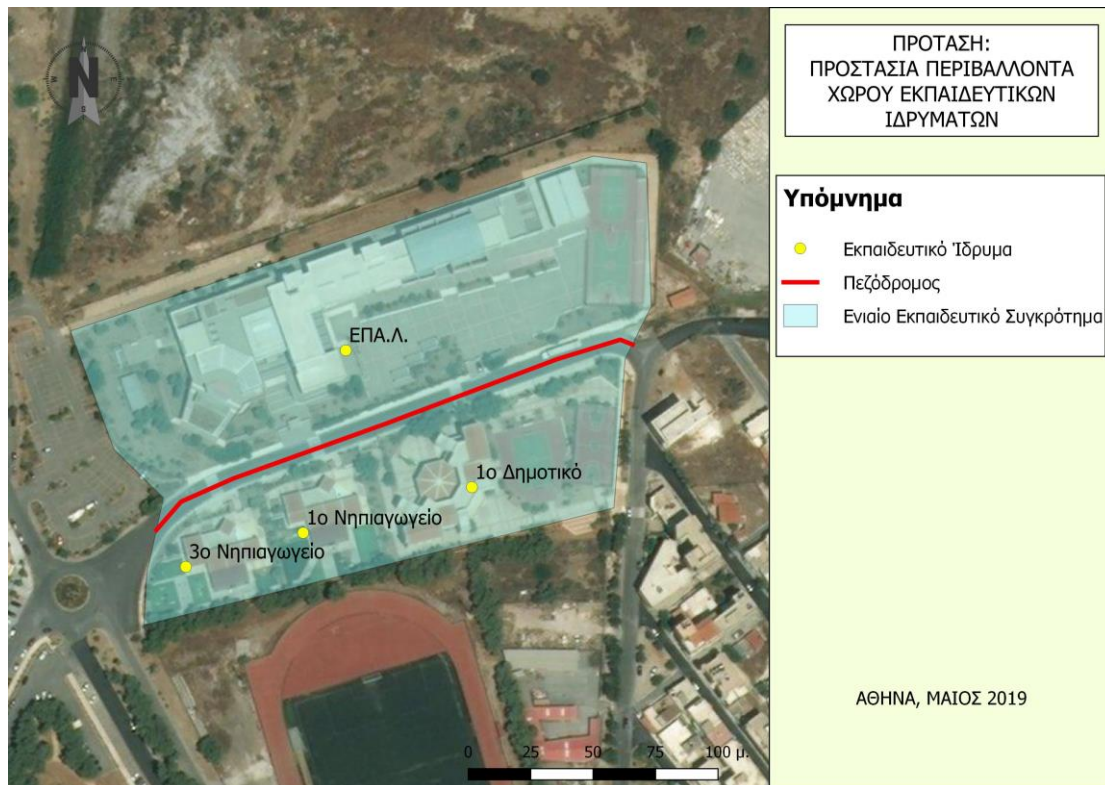
Η θεσμοθετημένη χρήση γης δεν χρειάζεται αλλαγή, καθώς το πολεοδομικό κέντρο καλύπτει τις φοιτητικές εστίες. Γύρω από τη δημιουργία νέου χώρου στάθμευσης στα πλαίσια της βιώσιμης κινητικότητας υπάρχει το ζήτημα της αποφυγής σχηματισμού ευνοϊκών συνθηκών για την εξυπηρέτηση του αυτοκινήτου. Είναι ένα θέμα το οποίο θα αναλυθεί σε παρακάτω ενότητα, παρόλαυτα αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι ένας από τους λόγους, για τους οποίους η αρχή αυτή δεν αφορά τη συγκεκριμένη περίπτωση και που έκαναν απαραίτητη αυτή την παρέμβαση, ήταν η καίρια θέση του χώρου. Τέλος όσον αφορά το κέντρο το δημοτικό συμβούλιο αποφάσισε την μετατροπή του σε κοινόχρηστο ή σε χώρο πρασίνου. Η παρέμβαση αυτή δεν κρίνεται ιδανική από τον σχεδιασμό, γιατί αρχικά δεν περιβάλλεται άμεσα από σημεία ενδιαφέροντος ή υπηρεσίες και χρήσεις εμπορίου, αναψυχής. Αντίθετα ο άμεσος περιβάλλοντας χώρος του αποτελείται από το Πυροσβεστικό Τμήμα, το Εργατικό Κέντρο, την Εθνική Τράπεζα και το Πολιτιστικό Κέντρο, το οποίο όμως εξυπηρετείται ήδη από την πλατεία έμπροσθεν του. Επιπλέον η δημιουργία ενός νέου, εκτεταμένου κοινόχρηστου χώρου θα αποδυνάμωνε τη συνοχή του αστικού ιστού σε αυτό το μέρος, που ήδη διαθέτει τον χώρο της πλατείας του Πολιτιστικού Κέντρου, της κεντρικής πλατείας, της πλατείας Ηρώων και των τριών υπόλοιπων χώρων πρασίνου προσθέτοντας ακόμα ένα χάσμα δομημένου περιβάλλοντος και συντελώντας στην ελάττωση της δυναμικότητας της περιοχής.



Εικόνα 4.47: Υφιστάμενη Κατάσταση Προσφυγικού Κέντρου Λαυρίου (Πηγή: Lavriaki.gr)

- Προστασία Περιβάλλοντα Χώρου Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων

Ο περιβάλλον χώρος κάθε εκπαιδευτικού ιδρύματος κυκλοφοριακά είναι μία εξαιρετικά ευαίσθητη υπόθεση. Δύο φορές μέσα στην ημέρα, οι οποίες χρονικά λίγο πολύ συμπίπτουν με τα ωράρια των εργαζομένων και τον αντίστοιχο κυκλοφοριακό φόρτο, ένας μεγάλος πληθυσμός κινείται μαζικά προς αυτόν. Συγχρόνως η πληθυσμιακή αυτή ομάδα αποτελείται από ανήλικους, ηλικιών που κυμαίνονται από την τόσο μικρή των 5 έως και αυτή των 18, οι οποίοι δεν έχουν σχηματίσει ακόμα κατάλληλη κυκλοφοριακή συμπεριφορά και αφήνονται εκτεθειμένοι στους πιθανούς κινδύνους. Σε έρευνα, που διενεργήθηκε στα πλαίσια διπλωματικής εργασίας σε σχολεία στο Μαρούσι, αποκαλύφθηκε ότι το 55,4% των μαθητών είχαν ατύχημα κοντά στο σπίτι τους ενώ το 17,6% των μαθητών κοντά στο σχολείο (Μαρούλης, 2012). Η απάντηση θα μπορούσε να βρεθεί στον σχηματισμό Ενιαίων Εκπαιδευτικών Συγκροτημάτων, μια έκταση θωρακισμένη αρχικά από τις ροές και την κίνηση του φόρτου των ίδιων των μαθητών αλλά κυρίως από αυτόν τον φόρτο, που δεν έχει σχέση με τα ιδρύματα. Πρόκειται δηλαδή για τον διαχωρισμό και τη θέσπιση διακριτών ορίων αυτού του τμήματος της αστικής λειτουργίας από το υπόλοιπο κυκλοφοριακό δίκτυο. Κατά μία έννοια λοιπόν το ασφαλές προαύλιο των σχολείων επεκτείνεται και έξω από τα όριά τους. Σε διάφορα σημεία μέσα στην πόλη του Λαυρίου μπορούν να εντοπιστούν συγκεντρώσεις εκπαιδευτικών ιδρυμάτων. Αυτά τα σημεία όμως δεν χαρακτηρίζονται από τις απαιτούμενες ήπιες κυκλοφοριακές συνθήκες και τους ασφαλείς περιβάλλοντες χώρους. Σε μια προσπάθεια ανατροπής αυτής της κατάστασης γίνεται εστίαση στο τμήμα της πόλης, που φιλοξενεί το 1^ο, 3^ο Νηπιαγωγείο, το 1^ο Δημοτικό και το ΕΠΑ.Λ.



Εικόνα 4.48: Χάρτης Πρότασης Προστασίας Περιβάλλοντα Χώρου Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων και Σχηματισμού Ενιαίου Εκπαιδευτικού Συγκροτήματος

Ο στόχος αυτής της πρότασης σε πρώτο επίπεδο είναι κυκλοφοριακός, αλλά με αφετηρία αυτό σε τελική ανάλυση είναι μέτρο βελτίωσης της ποιότητας ζωής και της εσωτερικής δομής.

Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών πολλές φορές έχει γίνει λόγος για την εισαγωγή του «σχολικού δακτυλίου», ενός συστήματος κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και περιορισμών, ακόμα και πεζοδρόμων, περιμετρικά των σχολείων (Χεκίμογλου, 2011).

Στις αρχές του 2019 ξεκίνησαν οι εργασίες για την πεζοδρόμηση των οδών Ακτίου, Αυλώνος και Σμύρνης στον Δήμο Ηρακλείου Αττικής. Οι συγκεκριμένοι δρόμοι περικλείουν το σχολικό συγκρότημα των 5ου Γυμνασίου και 2ου Λυκείου Ηρακλείου. Σύμφωνα με τη δημοτική αρχή η μετατροπή τους σε πεζόδρομους συνεπάγεται πιο ασφαλή μετακίνηση για τα παιδιά, που θα μπορούν πιο άφοβα να μετακινούνται από και προς τα σχολεία, τα οποία συνορεύουν με έναν από τους μεγαλύτερους δρόμους της πόλης, τη λεωφόρο Πλαπούτα, ενώ η γειτονιά αναβαθμίζεται αισθητικά και λειτουργικά (OTA Voice, 2019).

Η παρέμβαση αυτή γίνεται στα πρότυπα του πνεύματος των ξένων πανεπιστημιακών campus. Ένας χώρος μεγάλης έκτασης και ελεύθερης διακίνησης, που καλλιεργεί ιδανικό περιβάλλον κοινωνικής συνάθροισης, ανταλλαγής και διάπλασης απόψεων

και ιδεών στα πλαίσια του δημοκρατικού διαλόγου. Η διαδικασία της κοινωνικοποίησης δεν περιορίζεται στα στενά όρια του κάθε σχολείου, αλλά αποκτά πλατφόρμα για να συμβαίνει και έξω από αυτά. Ταυτόχρονα πρόκειται για ζήτημα παιδείας και δια βίου μόρφωσης, με την έννοια ότι η νέα γενιά έρχεται από νωρίς σε επαφή και διαπλάθεται μέσα σε ένα σωστά διαμορφωμένο κυκλοφοριακό περιβάλλον. Έτσι έχοντας εκτιμήσει την αξία του μελλοντικά θα φροντίσουν τη διατήρηση και την αναπαραγωγή του. Αυξάνεται η πίστη των πολιτών στις αρχές, με την Πολιτεία να δηλώνει παρούσα και να φαίνεται ευαισθητοποιημένη στα κρίσιμα θέματα της ασφάλειας και ποιότητας ζωής των παιδιών τους. Τέλος αν εξεταστεί το μέτρο μόνο από την κυκλοφοριακή του ιδιότητα ως ένας χώρος ήπιων συνθηκών μεταφοράς δεν πρόκειται για μια σημειακή αναβάθμιση, αλλά έχει τη δυνατότητα να επηρεάσει και να συνεισφέρει στη γειτονική συνοικία του Νυκτοχωρίου, της οποίας μάλιστα η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος θα μπορούσε να χαρακτηριστεί υποβαθμισμένη, όπως συνέβη και με τις Πανεπιστημιούπολη και Πολυτεχνειούπολη και τον Δήμο Ζωγράφου.

Στην πόλη υπάρχουν πολλά σημεία με συγκέντρωση εκπαιδευτικών ιδρυμάτων. Ένα από αυτά εντοπίζεται στην Π.Ε. Κέντρου στην οδό Ανδρέα Κορδέλλα, όπου βρίσκονται το 1^ο Γυμνάσιο και Ενιαίο Λύκειο. Περιμετρικά των σχολείων αυτών προβλέπεται ήδη η διαμόρφωση ήπιων κυκλοφοριακών συνθηκών με τη δημιουργία του μετώπου μουσείων, το οποίο αν και πρωτίστως έχει διαφορετικό σκοπό, αποδεικνύεται πολύτιμο και στη συγκεκριμένη περίπτωση. Όσον αφορά το 3^ο Δημοτικό και τα 2^ο, 4ο Νηπιαγωγείο, 2ο Δημοτικό και 2ο Γυμνάσιο, αν και βρίσκονται σε διαφορετικές πολεοδομικές ενότητες, με το πρώτο να είναι στην Π.Ε. Κυπριανός- Θηραϊκά- Άνω Όρια και τα υπόλοιπα στην Π.Ε. Νεάπολη- Πάνορμος, αντιμετωπίζουν το ίδιο σημαντικό πρόβλημα της γειννίας με τη λεωφόρο Σουνίου. Για την εξασφάλιση κατάλληλων κυκλοφοριακών συνθηκών στον ευρύτερο χώρο λοιπόν απαιτείται η εκ θεμελίων κυκλοφοριακή αναδιάρθρωση, η οποία και θα εισηγηθεί στην αντίστοιχη ενότητα.

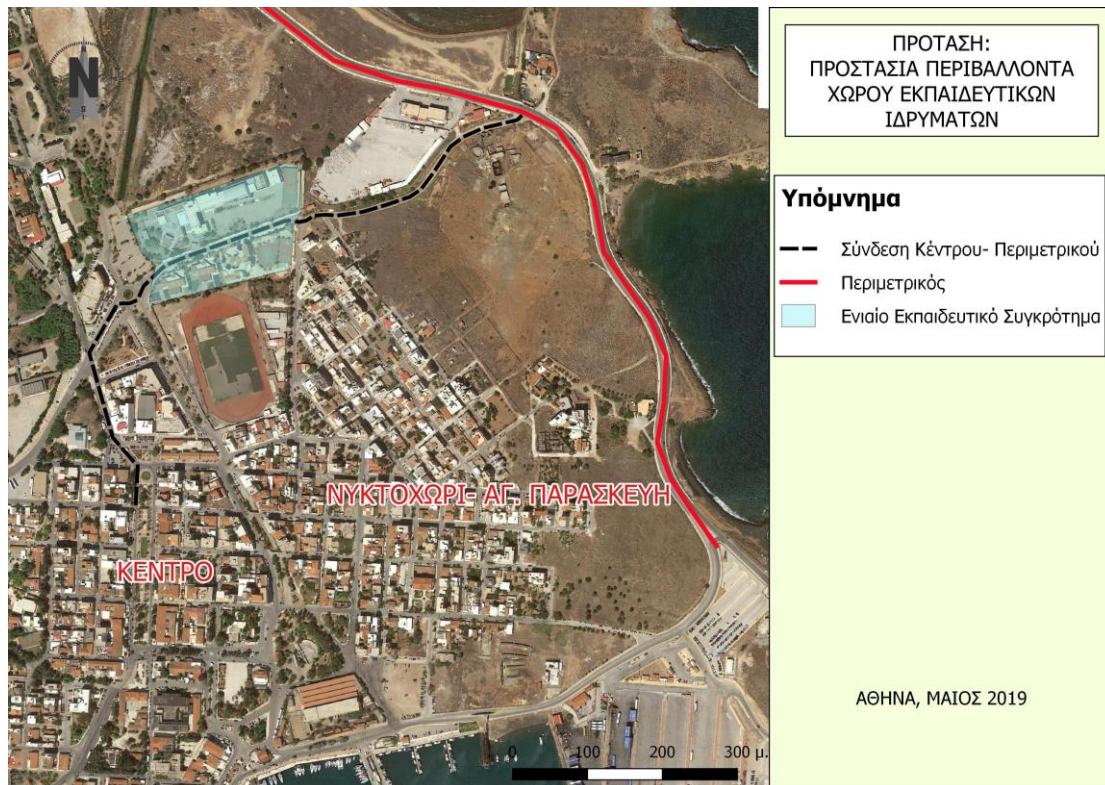
Συνεπώς εδώ ο σχεδιασμός εστιάζει στα 1ο, 3ο Νηπιαγωγείο, 1ο Δημοτικό και το ΕΠΑ.Λ., που βρίσκονται στην οδό Παναγιώτη Κοκορέ, στην Π.Ε. Νυκτοχωρίου, Αγίας Παρασκευής. Η πυκνότητα των ιδρυμάτων και η αποκλειστικότητα της χρήσης σε ένα περιορισμένο τμήμα του αστικού κορμού σχηματίζει ήδη άτυπα ένα ενιαίο εκπαιδευτικό συγκρότημα. Έτσι για την υλοποίηση αυτής της πρότασης προβάλλεται η ανάγκη της πεζοδρόμησης, μαζί με πρόβλεψη για διέλευση ποδηλατόδρομου, της οδού Παναγιώτη Κοκορέ, στην Π.Ε. Νυκτοχωρίου- Αγίας Παρασκευής, πλάτους οδοστρώματος 8μ. και συνολικού 12μ. Η οδός αυτή βρίσκεται κυριολεκτικά στο μέσο όλων των προαναφερθέντων σχολείων, με τις κεντρικές τους εισόδους- εξόδους να ανοίγονται επίσης προς αυτόν. Η πίσω πλευρά του ΕΠΑ.Λ. συνορεύει με την αδιαμόρφωτη έκταση «Τέλματα» και των υπολοίπων με το Δημοτικό Στάδιο Λαυρεωτικής (Π. Βογιατζής). Γίνεται κατανοητό λοιπόν πως δημιουργείται πράγματι ένα κλειστό, προστατευμένο περιβάλλον.



Εικόνα 4.49: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Παναγιώτη Κοκορέ

Το 3^ο Δημοτικό δεν περιλαμβάνεται σε αυτή την πρόταση ως μέρος του ενιαίου εκπαιδευτικού συγκροτήματος. Παρόλαυτα λόγω της απόστασής του και της όμοιας φύσης δεν θα μπορούσε να μην είναι· ο τρόπος ένταξής του σε αυτό περιγράφεται σε επόμενη, καταλληλότερη ενότητα.

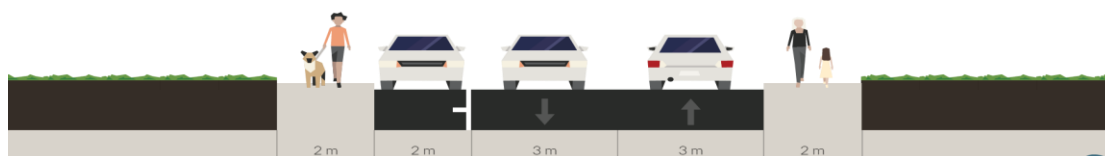
Η οδός Κοκορέ με την υφιστάμενη ιδιότητά της πρόκειται για έναν δρόμο μικρής κυκλοφοριακής σημασίας στις παρυφές του αστικού οικοδομήματος, η απώλεια του οποίου μπορεί εύκολα να γίνει αποδεκτή. Παρόλαυτα ενέχει τον κίνδυνο της διάχυσης του φόρτου του Περιμετρικού, από και προς το ακτοπλοϊκό λιμάνι, στην πόλη μέσω αυτής της ευαίσθητης περιοχής μιας και είναι από τα λίγα σημεία σύνδεσης του κεντρικού κυκλοφοριακού δικτύου με αυτόν. Στην αποφυγή αυτής της απειλής συμβάλλει η αποκοπή του οδικού άξονα και της διαμπερής ροής του με τη μετατροπή μέρος του σε πεζόδρομο. Η είσοδος από τον Περιμετρικό προς την πόλη μπορεί να γίνεται ελεγχμένα είτε από την είσοδό της ή από το αριστερό τμήμα του λιμανιού, όπου ορίζονται δομές στάθμευσης για τα προσερχόμενα οχήματα και κόμβοι δικτύων βιώσιμης μεταφοράς για την μετέπειτα κίνηση των επισκεπτών. Τέλος στα πλαίσια αυτής της εργασίας προγραμματίζεται η επέκταση της πόλης προς τον ανεκμετάλλετο δημοτικό χώρο των «Τελμάτων». Έτσι ενώ τώρα η περιοχή διατηρεί χαμηλά επίπεδα φόρτου χάρη της απομονωμένης θέσης της, ξαφνικά πρόκειται να βρεθεί στο εσωτερικό του αστικού σώματος και μάλιστα να συγγενεύει με περιοχή μεγάλης ελκυστικότητας, όπως και προβλέπεται να είναι η νέα προσθήκη.



Εικόνα 4.50: Χάρτης Σύνδεσης Κέντρου- Περιμετρικού μέσω της περιοχής των Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων

Οι δύο μεγάλης έκτασης χώροι στάθμευσης δίπλα από το προτεινόμενο συγκρότημα μπορούν να φιλοξενήσουν τα οχήματα εκείνα, που εκτελούν προσωρινή στάση κατά μήκος του δρόμου. Υπενθυμίζεται ότι λόγω της φύσης της λειτουργίας αυτών των υποδομών το ζητούμενο για τα οχήματα είναι η στάση και όχι η στάθμευση.

Οδός Παναγιώτη Κοκορέ



Εικόνα 4.51: Διατομή οδού Παναγιώτη Κοκορέ

Οδός Παναγιώτη Κοκορέ



Εικόνα 4.52: Διατομή Πρότασης για την οδό Παναγιώτη Κοκορέ

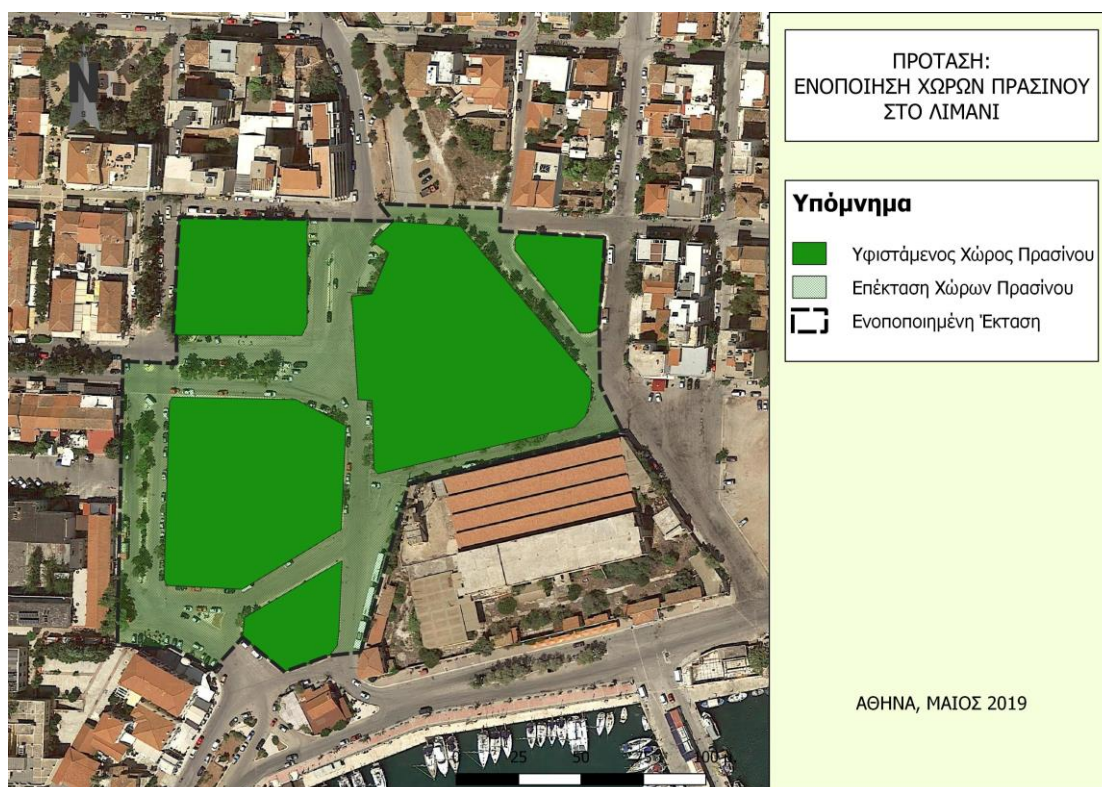
4.2.4 Περιβάλλον

Οι αστικοί χώροι πρασίνου αποτελούν τον τρόπο, που η πόλη προσεγγίζει τη φύση, το τεχνητό περιβάλλον το φυσικό. Λόγω της ισχυρής σχέσης μεταξύ φύσης και ανθρώπου, οι χώροι αυτοί καθίστανται αναγκαίοι για τη ζωή ειδικά στη σύγχρονη πόλη, που τείνει να χάνει τα φυσικά της χαρακτηριστικά και να μετατρέπεται σε ένα αφιλόξενο οικοσύστημα για τον άνθρωπο. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Αθήνας, όπου στον κάθε κάτοικο αναλογούν $2,5\text{m}^2$ αστικών ή περιαστικών υπαίθριων χώρων πρασίνου, με την ελάχιστη έκταση να είναι ορισμένη από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας στα $9\text{m}^2/\text{κάτοικο}$ (Τράτσα, 2017). Η διαχείριση της εν λόγω δυναμικής είναι και ο κύριος λόγος για τον οποίο ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός αποτελεί οργανικό τμήμα της πολεοδομικής πρακτικής.

- Ενοποίηση Χώρων Πρασίνου στο Λιμάνι

Σε μια έκταση, που βρίσκεται στον ευρύτερο χώρο του λιμανιού, αλλά που εισχωρεί και στα ενδότερα της πόλης, υπάρχει ένα πλήθος νησίδων πρασίνου (5), συνδυασμένες με χώρους εστίασης και αναψυχής (3), χώρους πολιτισμού (Σύλλογος Κρητών, Θέατρο Ρεμίζας) και τα διατηρητέα κτίρια του πρώην τερματικού σταθμού της σιδηροδρομικής γραμμής και την πλατεία Ηρώων. Με την εν λόγω πρόταση επιχειρείται ο τερματισμός του αδικαιολόγητου τεμαχισμού αυτής της έκτασης. Η ενοποίηση αυτή συμβάλλει στην αντιμετώπιση του κινδύνου εισβολής του αμαξίου, η οποία προκύπτει από τα επικείμενα αναπτυξιακά έργα. Επίσης η αποκοπή των χώρων πρασίνου από την ασφαλτο εκτός από το μέγεθος μειώνει και την αποδοτικότητα της λειτουργίας τους, καθώς δεν μπορούν ουσιαστικά να σχηματίσουν συνθήκες ενός ολοκληρωμένου φυσικού περιβάλλοντος. Πέρα από αυτά τα πιο πρακτικά οφέλη αναβαθμίζεται η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και προστίθεται ακόμα ένας

πόλος έλξης στο λιμάνι αναδεικνύοντάς το σε ένα από αν όχι το πιο σαφές συγκριτικό πλεονέκτημα της πόλης.



Εικόνα 4.53: Χάρτης Πρότασης Ενοποίησης Χώρων Πρασίνου στο Λιμάνι

Οι στόχοι αυτής της παρέμβασης αφορούν το περιβάλλον και την ανθεκτικότητα, αφού συμβάλλει στην αντιμετώπιση των δεχόμενων περιβαλλοντικών προκλήσεων, την ποιότητα ζωής, την κυκλοφορία και τον καθορισμό της εσωτερικής διάρθρωσης.

Το μέτρο αυτό πρωτίστως είναι αύξηση του πρασίνου, του οποίου τα πιο ευδιάκριτα οφέλη εντοπίζονται στο μέτωπο κατά των προβλημάτων της σύγχρονης πόλης περιβαλλοντικού χαρακτήρα. Ένα από αυτά είναι η ατμοσφαιρική ρύπανση και γενικότερα το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Είναι αξιοσημείωτο λοιπόν πως ένα εκτάριο πρασίνου μπορεί να μειώσει τα επίπεδα της κατά 900 kg CO₂ δεσμεύοντας την αντίστοιχη ποσότητα, ενώ μεγαλύτερες επιφάνειες μπορούν να αγγίξουν μείωση της τάξης του 45%. Ταυτόχρονα συμβάλλει στην αποκατάσταση της ατμόσφαιρας με τη δυνατότητα απόδοσης 600 kg O₂ σε διάστημα 12 ωρών. Εντός των ορίων του αστικού περιβάλλοντος παρατηρείται η δημιουργία μικροκλίματος, η ανάπτυξη θερμικών νησίδων, που σημαίνουν την επικράτηση αφύσικα υψηλών θερμοκρασιών οφειλόμενων στην πυκνή δόμηση, στην μη ελεύθερη διάχυση και ανακύκλωση του αέρα και στη μαζική κάλυψη του φυσικού εδάφους από άσφαλτο. Αντίθετα η αποκάλυψη του χώματος, η προσφερόμενη σκίαση της βλάστησης και η εξατμισοδιαπνοή της μπορούν να μειώσουν τη θερμοκρασία κατά 2- 3 °C τους θερινούς μήνες και να την αυξήσουν ελαφρώς τους χειμερινούς (Σιώλας *et al.*, 2015).

Η έντονη παρουσία πρασίνου εκτός από το φυσικό περιβάλλον μπορεί να έχει θετικές επιπτώσεις και στην ανθρώπινη ψυχολογία. Λειτουργεί ως χώρος αποσυμπίεσης από το σύγχρονο τρόπο ζωής και από το αποπνικτικό, δομημένο περιβάλλον, ειδικά για τις κοινωνικές ομάδες, που δεν μπορούν να εξασφαλίσουν σπίτι με κήπο και διαμένουν σε διαμερίσματα πολυκατοικιών, οι οποίες αποτελούν και την πλειοψηφία μέσα στην πόλη. Αξίζει να σημειωθεί η αξία του μέτρου, όταν εξετάζεται από την οπτική γωνία της προετοιμασίας για μελλοντική μεταβολή δεδομένων και εξελίξεων. Η λήψη μέτρων στο παρόν για την αντιμετώπιση προκλήσεων σε διαφορετικό χρονικό επίπεδο είναι η μακροπρόθεσμη διάσταση του σχεδιασμού, η οποία αν και εξαιρετική κρίσιμη συχνά παραβλέπεται. Η μεγάλη έκταση αυτού του ενιαίου μετώπου κοινόχρηστων χώρων, η κομβική του θέση ως διάυλος κέντρου και λιμανιού και η κατάργηση των ενδιάμεσων οδικών αξόνων ουσιαστικά αποκόπτει την άμεση κυκλοφοριακή ροή από το ακτοπολιτικό λιμάνι προς την πλατεία και το λιμάνι. Σε διαφορετική περίπτωση ο φόρτος του ακτοπολιτικού λιμανιού θα διαχεόταν ατάκτως και μαζικά στα σημεία έλξης του λιμανιού και το κέντρο, κάτι που ενθαρρύνεται άλλωστε από τον μεγάλο αριθμό δρόμων στην προς ενοποίηση περιοχή. Όπως έχει προαναφερθεί η είσοδος των διερχόμενων από και προς το λιμάνι στην πόλη πρέπει να γίνεται συνειδητά και μέσω των υποδειγμένων διόδων. Η πρόταση αυτή είναι η δεύτερη, μετά το ενιαίο εκπαιδευτικό συγκρότημα, που υψώνεται ως τείχος μεταξύ του αστικού ιστού και της υπερτοπικού χαρακτήρα κίνησης του ακτοπολιτικού λιμανιού. Η αύξηση του όγκου του κυκλοφοριακού φόρτου του, συνέπεια της αναγγελθείσας επέκτασης του, χωρίς την απαιτούμενη διαχείρισή της θα μπορούσε να οδηγήσει σε άλωση της πόλης. Αρχικά θα καθιστούσε αδύνατη την καλλιέργεια κατάλληλων συνθηκών στο κέντρο για ανάδειξη του ως χώρο κοινωνικής συνάντησης και ζωντανής καρδιάς της πόλης. Επιπλέον θα άλλαζε ριζικά και βιαίως την εικόνα των χρήσεων γης μέσα στην πόλη, αφού θα καθιστούσε τη χρήση πολιτισμού και εμπορίου- αναψυχής ασύμβατες με την έντονη κυκλοφοριακή δραστηριότητα. Εν τέλει θα κατέληγε η εικόνα της πόλης να αντικατοπτρίζει τη γνωστή κατάσταση στις περισσότερες ελληνικές πόλεις, που διατηρούν λιμενική δραστηριότητα εντός των ορίων τους, όπως αυτή του Πειραιά. Να τονιστεί ότι σαν μέτρο δεν αρκεί από μόνο του και απαιτείται η πλαισίωσή του με δομές στάθμευσης και βιώσιμων μέσων μεταφοράς συνδυαστικά. Επίσης η αύξηση φόρτου χωρίς την ενοποίηση των χώρων πρασίνου θα σήμαινε για αυτούς, ότι όντας στο ενδιάμεσο μεγάλων πόλων έλξης θα αποκτούσαν ακόμα πιο σημειακό και τμηματισμένο χαρακτήρα, αφού πλέον θα διαχωρίζονταν μεταξύ τους από ένα μεγάλης κινητικότητας οδικό δίκτυο. Τέλος η θωράκιση αυτή δεν είναι μόνο κυκλοφοριακή αλλά και αισθητική προστατεύοντας το τοπίο και την ατμόσφαιρα μιας ιστορικής πόλης από σύγχρονα, μεγάλα αναπτυξιακά έργα. Η προσθήκη της νέας υποδομής πρασίνου στη δυναμική της περιοχής του λιμανιού αποτελεί μια συνειδητή ενίσχυση του χαρακτήρα της ως πόλου έλξης. Από σχεδιαστική πλευρά η κατεύθυνση αυτή είναι επιθυμητή, γιατί προβλέπεται ήδη να έχει έντονο εμπορικό χαρακτήρα με τις υφιστάμενες υποδομές αλλά και την προτεινόμενη επανάχρηση του βιομηχανικού συγκροτήματος ικανού να αξιοποιήσει τον αυξημένο αριθμό επισκεπτών. Από την

άλλη η ενοποιημένη έκταση πρασίνου συνδυασμένη με την προτεινόμενη πεζοδρόμηση της παραλιακής οδού, όπου θα αναλυθεί αργότερα, δημιουργούν ένα σύνολο κοινόχρηστων χώρων με τις κατάλληλες προδιαγραφές, ποιότητας, μεγέθους και πολύπλευρου χαρακτήρα, για να ανταπεξέλθουν σε αυτή την ιδιότητα της περιοχής. Το λιμάνι έχει σημαντικό απόθεμα πολιτιστικών πόρων, ως τόπος ανάπτυξης της παραδοσιακής δραστηριότητας της αλιείας με διατηρητέα κτίρια και βιομηχανικά μνημεία, που ενδυναμώνει και υποστηρίζει την αξίωσή του για ανάδειξη σε υπερτοπικό πόλο έλξης. Επιπλέον είναι σε στρατηγική θέση πλησίον των υπόλοιπων υπερτοπικής σημασίας χώρων της πόλης, όπως του κέντρου, του ακτοπλοϊκού λιμανιού και του επικείμενου σταθμού του Προαστιακού, έτσι ώστε να μπορεί να επωφελείται από την λειτουργία τους. Ολοκληρώνοντας οι εγκιβωτισμένες στους χώρους πρασίνου, που ενώνονται, χρήσεις είναι εναρμονισμένες τόσο με το πνεύμα της πρότασης όσο και μεταξύ τους, ενώ η ύπαρξη τους στο εσωτερικό της ενιαίας έκτασης της αποδίδει πολυλειτουργικό χαρακτήρα.

Η υφιστάμενη έκταση των χώρων πρασίνου σε αυτό το τμήμα της πόλης αθροιστικά είναι 14.900m². Εντυπωσιακή είναι η διαφορά με την έκταση μετά την ενοποίηση, η οποία υπολογίζεται στα 25.850m².



Εικόνα 4.54: Υφιστάμενη Κατάσταση Χώρων Πρασίνου Λιμανιού (Πηγή: Google Maps)



Εικόνα 4.55: Συνολική Άποψη Υφιστάμενης Κατάστασης Χώρων Πρασίνου Λιμανιού, από τα ανατολικά

Η νέα έκταση εσωτερικά αναδιαμορφώνεται, έτσι ώστε να προκύψει μια προσπελάσιμη περιοχή, στην οποία αναπτύσσονται πεζοπορικές διαδρομές μη γραμμικής φύσης, όπως αρμόζει σε συνθήκες φυσικού περιβάλλοντος, μέσω των οποίων γίνεται και η σύνδεση μεταξύ όλων των πεζόδρομων, που καταλήγουν στον ενοποιημένο χώρο από κάθε πλευρά του. Το ίδιο ισχύει και για τους ποδηλατοδρόμους.

Επίσης από τεχνική άποψη είναι εφικτή η αντικατάσταση όλων των εσωτερικών δρόμων της περιοχής, καθώς στην πλειοψηφία τους δεν έχουν μεγάλη κυκλοφοριακή αξία. Ο τρόπος της αποκατάστασης της οδικής σύνδεσης του λιμανιού, του κέντρου και του ακτοπλοϊκού λιμανιού θα διευκρινιστεί στην ενότητα της ιεράρχησης του οδικού δικτύου.

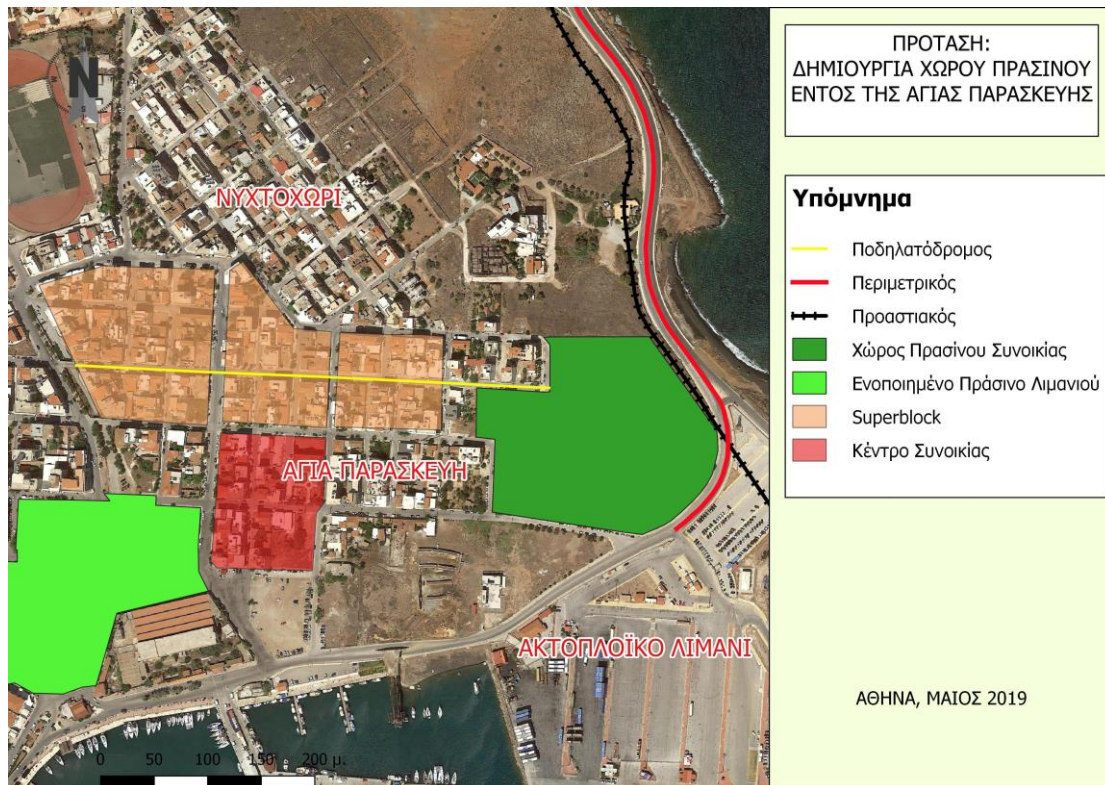
Η παρέμβαση αυτή είχε προταθεί και από την πολεοδομική και συγκοινωνιακή ομάδα του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου στα πλαίσια της ημερίδας «Η Συμβολή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου στο Λαύριο του 21^{ου} αιώνα», το 2015. Ο χώρος και το πνεύμα της πρότασης είναι παρόμοια συγκριτικά με την αντίστοιχη αυτής της εργασίας. Παρόλαυτα διαφοροποίηση προκύπτει στην αναδιαμόρφωση του οδικού δικτύου της περιοχής. Στην πρώτη πρόταση προβλέπεται η αντικατάσταση των εσωτερικών οδών από έναν εξωτερικό δακτύλιο. Αν εξεταστεί επιμέρους ο δακτύλιος διαπιστώνεται πως το δυτικό τμήμα του διαχέει την κυκλοφορία στην παραλιακή οδό του λιμανιού, η οποία στην μελέτη αυτής της εργασίας έχει πεζοδρομηθεί πλήρως. Εν συνεχεία το νότιο τμήμα του δακτυλίου είναι η παραλιακή οδός, ενώ το βόρειο τμήμα του έχει διατηρηθεί και εδώ, με τη διαφορά ότι έχει μονοδρομηθεί. Η οδική σύνδεση του βόρειου με το ανατολικό τμήμα συγκεκριμένα, σε αντίθεση με τον σχεδιασμό του Πολυτεχνείου, έχει κριθεί αναγκαίο να διακοπεί και να καλυφθεί με επέκταση της έκτασης του πάρκου προκειμένου να εξασφαλιστεί η ομαλή μετάβαση από τον χώρο

πρασίνου στις παλιές και προς αξιοποίηση γραμμές του τρένου. Η σύνδεση αντικαθιστάται εύκολα από τις αναβαθμισμένες ιεραρχικά οδούς της Αγίας Παρασκευής και Γλαντζή.

Χάρη στην παροχή τους από τον Δήμο Λαυρεωτικής υπήρξε η ευκαιρία να εξεταστούν οι νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, που προγραμματίζονται στα πλαίσια της επικείμενης αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου. Στα σχέδια αυτά επίσης προβλέπεται η ενοποίηση των χώρων πρασίνου στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού με την πεζοδρόμηση των ενδιάμεσων δρόμων. Οι διαφορές εντοπίζονται στη φύση της ενοποίησης, καθώς ο σχεδιασμός αυτής εδώ της εργασίας δεν διαβλέπει σε απλά αλλαγή του είδους των οδών αλλά στην εξ' ολοκλήρου κατάργησή τους και αντικατάστασή τους από χώρο πρασίνου. Επίσης εσωτερικά στην έκταση αυτή στις νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις δεν δημιουργούνται ποδηλατοδρόμοι.

- Δημιουργία Χώρου Πρασίνου Εντός των Ορίων της Π.Ε. Νυχτοχωρίου- Αγίας Παρασκευής

Κατά το στάδιο της ανάλυσης της υπάρχουσας κατάστασης εντοπίστηκε ως αδυναμία της ρυμοτομίας της πόλης η έλλειψη χώρου πρασίνου εντός των ορίων της Π.Ε. Νυχτοχωρίου- Αγίας Παρασκευής. Η προτεινόμενη ενοποίηση των χώρων πρασίνου του λιμανιού αποδίδει στα νοτιοδυτικά όρια της περιοχής έναν αναγεννημένο, δυναμικό πνεύμονα πρασίνου, ο οποίος μάλιστα συνορεύει με το υποδειγμένο κέντρο της. Τα σχέδια για αξιοποίηση των παλιών γραμμών του τρένου, θα προσφέρουν μια διαμπερές, προστατευμένη διαδρομή εφάπτουσα σε ολόκληρη τη δυτική πλευρά της συνοικίας, η οποία θα καταλήγει σε αυτόν τον χώρο. Παρόλαυτα επειδή το αστικό συγκρότημά της έχει οριζόντια και επιμήκης ανάπτυξη χρειάζεται και ένας δεύτερος στον αντίποδά της, έτσι ώστε οι ακτίνες επιρροής και των δύο αθροιστικά να καλύπτουν το σύνολό της. Η ευκαιρία για την εξεύρεση της κατάλληλης έκτασης μπορεί να βρίσκεται στις παρυφές του αστικού ιστού εντός ορίων ρυμοτομικού σχεδίου και στα ανατολικά της συνοικίας, στον χώρο ορισμένο από το Ρυμοτομικό Σχέδιο του 1992 ως χώρος του Δημοσίου για Στεγαστικά Προγράμματα, έκτασης 32.000m². Ο χαρακτήρας αυτής της νέας προσθήκης πρασίνου διαφέρει από εκείνον της προηγούμενης. Η προηγούμενη λόγω της χωροθέτησής της και των υποδομών, που φιλοξενεί εντός της, έχει έντονο τον κεντρικό χαρακτήρα, σε αντίθεση με τον πιο ήπιο ρόλο που διαθέτει αυτή ως χώρος πρασίνου συνοικίας. Συνάμα ο ρόλος αυτός εμπλουτίζεται από την χωροθέτηση του στο άκρο του αστικού ιστού και από την εγγυητά του με την πύλη εισόδου και εξόδου του ακτοπλοϊκού λιμανιού.



Εικόνα 4.56: Χάρτης Πρότασης Δημιουργίας Χώρου Πρασίνου Εντός των Ορίων της Π.Ε. Νυχτοχώρι- Αγία Παρασκευή

Αυτή η πρόταση στοχεύει τον περιβαλλοντικό τομέα, τον τομέα της ποιότητας ζωής, ενώ παράλληλα διορθώνει μία από τις αδυναμίες της εσωτερικής δομής.

Όπως σε κάθε παρόμοιας φύσης επέμβαση τα οφέλη είναι πρωτίστως περιβαλλοντικά και ανάλογα συνεπώς με αυτά, που περιγράφηκαν στην προηγούμενη ενότητα. Η θέση του πάρκου ενδιάμεσα του αστικού ιστού και των μεγάλων υποδομών του Περιμετρικού και του ακτοπλοϊκού λιμανιού αποδεικνύεται καίρια και χρήσιμη για την πολεοδομική ενότητα. Υπενθυμίζεται η επικείμενη αναβάθμιση του ρόλου του λιμανιού κι η προτεινόμενη πορεία των γραμμών του Προαστιακού μέσα από την έκταση του χώρου αυτού. Όλα αυτά τα στοιχεία του αποδίδουν ρόλο buffer, μιας ζώνης προστασίας του ήπιου περιβάλλοντος, που επιζητείται σε μια περιοχή κυρίως κατοικίας, από τα υψηλά επίπεδα δραστηριότητας που επικρατούν εκτός αυτού, τα οποία κλιμακώνουν ένα από τα πιο σημαντικά περιβαλλοντικά και πολεοδομικά προβλήματα, τον αστικό θόρυβο. Η συνεισφορά του αστικού πρασίνου στην αντιμετώπιση της ηχορύπανσης έχει εκτιμηθεί στη μείωση 0,17 ντεσιμπέλ ανά οικοδομικό τετράγωνο (Σιόλας *et al.*, 2015). Σαν μέτρο λοιπόν συνδυαστικά στρέφεται τόσο στο παρόν όσο και στο μέλλον. Με τη δημιουργία μιας υποδομής και χρήσης, που απουσίαζε από την πολεοδομική ενότητα, προωθείται η μίξη χρήσεων σχηματίζοντας ένα ολοκληρωμένο και αυτάρκες αστικό συγκρότημα και οδηγώντας τους κατοίκους του σε ανεξάρτηση από τις μετακινήσεις μεγάλων αποστάσεων με τη χρήση αυτοκινήτου. Τέλος πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι, ως

κόμβος κυρίως θαλάσσιων μεταφορών, η πύλη της πόλης με την ευρύτερη έννοια δεν είναι τόσο η χερσαία, οδική είσοδος αλλά το ίδιο της το λιμάνι. Ο επιλεγμένος χώρος για την πρόταση τυγχάνει να είναι πρώτο σημείο επαφής μεταξύ του αστικού ιστού και των λιμενικών υποδομών. Αυτό το γεγονός αναβαθμίζει αυτόματα την αξία του και το αναγάγει σε «πρόσωπο» της πόλης για κάθε επισκέπτη. Η χρήση του λοιπόν ως ελκυστικό, πράσινο περιβάλλον διαμορφώνει ευνοϊκή πρώτη εντύπωση.

Όπως και στην προηγούμενη πρόταση ζητούμενο είναι ένας προσπελάσιμος χώρος, μέσα στον οποίο αναπτύσσεται ένα δίκτυο μονοπατιών και μέσω του οποίου γίνεται η σύνδεση των ποδηλατοδρόμων, που καταλήγουν σε αυτόν.

Η εύκολη πρόσβαση σε αυτόν ειδικά για τη συνοικία του Νυχτοχωρίου, η οποία βρίσκεται σε μεγαλύτερη απόσταση συγκριτικά με την Αγία Παρασκευή, εξασφαλίζεται αρχικά από τον προτεινόμενο ποδηλατόδρομο της οδού Κακκαβά, που διασχίζει οριζόντια στο σύνολό της τη συνοικία της Αγίας Παρασκευής και από τις ήπιες κυκλοφοριακές συνθήκες για πεζούς, που επικρατούν εντός των σχηματιζόμενων superblocs.



Εικόνα 4.57: Υφιστάμενη Κατάσταση Προτεινόμενου Χώρου Πρασίνου της Π.Ε. Νυχτοχώρι- Αγία Παρασκευή

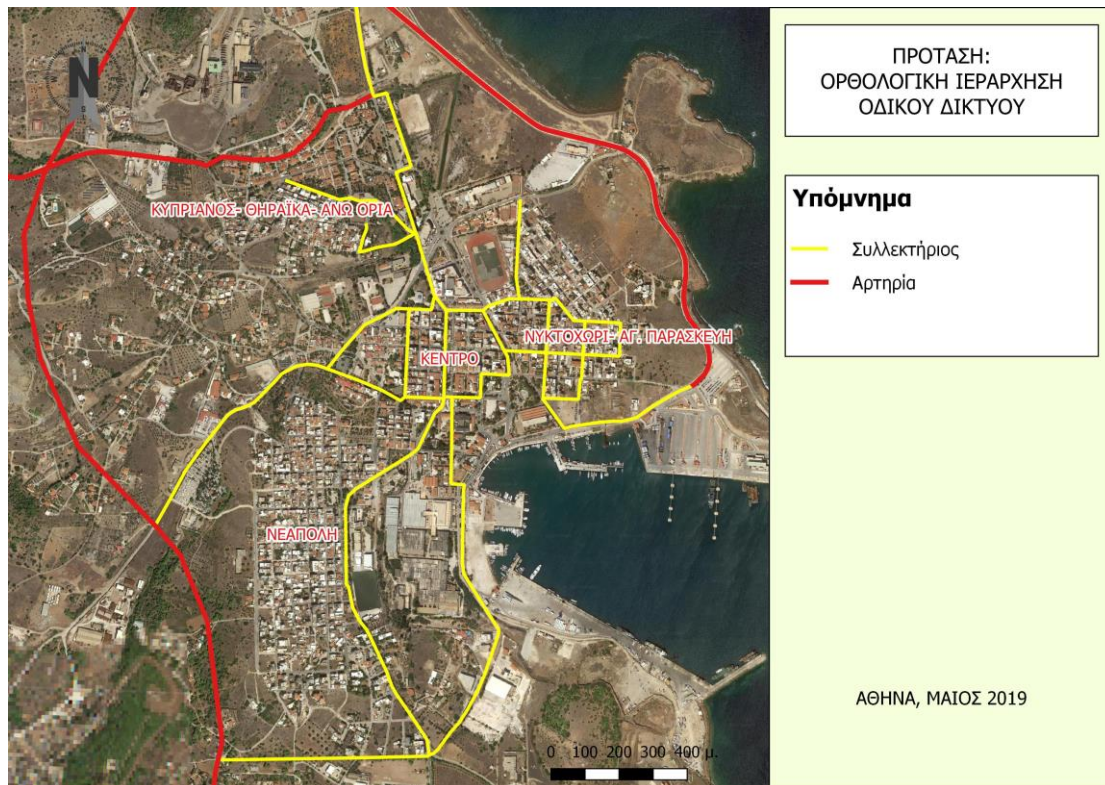
4.2.5 Κυκλοφορία

Τελευταία παρουσιάζεται η πολεοδομική λειτουργία της κυκλοφορίας εντός του αστικού ιστού. Ο τομέας αυτός είναι αναγκαίο να τοποθετηθεί σε αυτό το στάδιο του σχεδιασμού μιας και επηρεάζεται από και προσπαθεί να διαχειριστεί τον απόηχο όλων των προτάσεων των ενοτήτων, που προηγήθηκαν, οι οποίες επανακαθόρισαν δυναμικές και αναδιαμόρφωσαν εν πολλοίς την εικόνα της πόλης. Αυτές λοιπόν οι ανακατατάξεις του αστικού τοπίου δεν θα μπορούσαν παρά να συνοδευτούν από τον ανάλογο επανασχεδιασμό των ροών με τέτοιο τρόπο, ώστε να ενσωματωθούν αποτελεσματικά στον υπάρχον αστικό ιστό αλλά και να εξισορροπηθούν μεταξύ

τους. Παρόλαυτα πέρα από διαχείριση του κυκλοφοριακού αντίκτυπου των προηγούμενων προτάσεων εισάγονται και νέα σχέδια, τα οποία στοχεύουν στην αποκατάσταση μιας πολεοδομικής λειτουργίας, που νοσεί διαχρονικά στις ελληνικές πόλεις προωθώντας την συνολική ανάπλαση περαιτέρω. Εκτός από τις πολεοδομικές μεταβολές, που περικλείονται σε αυτήν την εργασία, στο άμεσο μέλλον προδιαγράφονται και άλλες, τμήμα του επίσημου σχεδιασμού της Πολιτείας. Το Λαύριο μπροστά στις μελλοντικές προκλήσεις, που ενέχει ο ρόλος ενός σημαντικού κυκλοφοριακού κόμβου απόρροια της έλευσης του Προαστιακού και της επέκτασης του Ακτοπλοϊκού Λιμανιού σε συνδυασμό με τη μικρή απόσταση από τον Εθνικό Λιμένα του Πειραιά, τον Εθνικού Αερολιμένα του Ελευθέριος Βενιζέλος και την πρωτεύουσα, πρέπει να προετοιμαστεί κατάλληλα, γεγονός που κάτι κατανοητή την ιδιαίτερη σημασία αυτού του τομέα.

- Ορθολογική Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

Επιδιώκεται η αποδοτική λειτουργία του οδικού δικτύου και κατ' επέκταση της ίδιας πόλης. Ο μόνος τρόπος είναι ο καθορισμός αυστηρών πλαισίων και συγκεκριμένων γεωγραφικών ορίων για την κατάληψη χώρου από την κυκλοφορία των οχημάτων, σε αντίθεση με τη σημερινή κατάσταση διάχυσης της σε κάθε γωνία του αστικού ιστού. Ταυτόχρονα απαιτείται η σκόπιμη διαφοροποίηση των διαφόρων οδικών αξόνων με βάση τον ρόλο και τη βαρύτητα, που τους αποδίδεται. Ο τρόπος με τον οποίο αλληλεπιδρούν οι διαφορετικές κατηγορίες είναι επίσης σημαντικός και πρέπει να χαρακτηρίζεται από διαδοχική κλιμάκωση, από τον πυρήνα μιας ενότητας αστικού χώρου μέχρι τα όριά της. Οι πρακτικές αυτές ουσιαστικά αναγγέλλουν την ανατροπή των ισορροπιών στις μετακινήσεις, με τον τερματισμό της αυθαιρεσίας και της κυριαρχίας του αυτοκινήτου, μιας κατάστασης που οδήγησε σε ασφυκτικές συνθήκες αστικού περιβάλλοντος για πάνω από μισό αιώνα. Σε αυτή την πρόταση γίνεται διαχείριση του οδικού συστήματος ολόκληρης της πόλης του Λαυρίου εστιάζοντας σε πολλές διαφορετικές πτυχές του και συνδυάζοντας πολλές μεθόδους.



Εικόνα 4.58: Χάρτης Πρότασης Ορθολογικής Ιεράρχησης Οδικού Δικτύου

Το κύριο αντικείμενο αυτής της διεργασίας είναι η αποκατάσταση της εύρυθμης κυκλοφορίας και κατ' επέκταση ο εξορθολογισμός της εσωτερικής δομής. Παράλληλα στοχεύεται η προστασία και η ανάδειξη των πολιτιστικών πόρων, ενώ ο ανθρωποκεντρισμός και η αύξηση της ανθεκτικότητας της πόλης ενάντια σε κυκλοφοριακές πιέσεις και προκλήσεις καταλήγουν να εξασφαλίζουν ποιότητα ζωής για τους κατοίκους.

Σε αντίθεση με την πεζοδρόμηση ή την μονοδρόμηση μιας οδού η αναδιαμόρφωση ολόκληρου του οδικού συστήματος και της ιεράρχησής του διαφέρει στο εύρος του αντίκτυπου. Ξεφεύγει από τον σημειακό χαρακτήρα και αθροίζοντας ένα σύνολο παρεμβάσεων καλύπτει ως πλέγμα όλη την έκταση του αστικού ιστού. Αξιοσημείωτο είναι, πως η σφαίρα επιρροής της εν λόγω πρότασης έχει μεγαλύτερη ακτίνα από σχεδόν κάθε προηγούμενη αυτής της εργασίας. Επιπροσθέτως το εντυπωσιακό αυτό εύρος δεν είναι μόνο χωρικό, αλλά αναφέρεται και στον αριθμό των πολεοδομικών λειτουργιών και χρήσεων, που επηρεάζει και προστατεύει, όπως τον πολιτισμό με την προστασία του παραδοσιακού οικισμού του Κυπριανού και του ιστορικού κέντρου, την εκπαίδευση με τη δημιουργία ασφαλέστερων περιβαλλόντων χώρων των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, την κατοικία με την προστασία της στο εσωτερικό των συνοικιών και το εμπόριο- αναψυχή με τη διαμόρφωση ελκυστικού περιβάλλοντος ευνοϊκού προς αυτές τις χρήσεις. Η διεργασία αυτή στρέφεται τόσο προς τις εξωτερικές πιέσεις όσο και προς τις εσωτερικές προκλήσεις. Αρχικά αναφορικά με τις εξωτερικές επιτυγχάνεται η αποβολή από το οδικό σύστημα της πόλης καθετί

περιττού και μη σχετικού. Η τοπική κυκλοφοριακή λειτουργία αποκόπτεται και προστατεύεται από κάθε φόρτο ελκυσμένο από υπερτοπικού χαρακτήρα προορισμό, που εντοπίζεται στην ευρύτερη περιοχή όπως το ακτοπλοϊκό λιμάνι ή το Σούνιο και δεν αφορά αυτή καθαυτή. Πρόκειται για έναν διαχωρισμό μεταξύ διαφορετικών κλιμάκων, η συνύπαρξη των οποίων αποδεικνύεται ζημιογόνα, καθώς η διέλευση αρτηριών μέσα από τον αστικό ιστό υπερφορτώνει το οδικό σύστημα και υποβαθμίζει την ίδια την πόλη. Ενάντια σε κοντόφθαλμες και αναχρονιστικές νοοτροπίες, που ελπίζουν σε περιορισμένα κέρδη για την τοπική οικονομία, δυσανάλογα του κόστους, από τη διέλευση όλου αυτού του φόρτου, η τοπική οικονομία θα πρέπει με αυτοπεποίθηση να περιμένει την επίσκεψη στην πόλη ως αυτοσκοπό· ένας μακροπρόθεσμος στόχος, που βασίζεται ακριβώς μεταξύ άλλων στην ανατροπή της υφιστάμενης κυκλοφοριακής πραγματικότητας. Στο εσωτερικό προωθείται η επικράτηση ήπιων κυκλοφοριακών συνθηκών με τη δημιουργία θυλάκων απαλλαγμένων από διαμπερείς ροές, υψηλές ταχύτητες και εμπλουτισμένων με ικανοποιητικά πεζοδρόμια, αστικό εξοπλισμό και αγωγούς βιώσιμης κινητικότητας όπως πεζόδρομους και ποδηλατοδρόμους. Αξίζει να σημειωθεί ο αριθμός τους και η πολύπλευρη εφαρμογή τους, καθώς αναπλάθουν τόσο περιοχές προαστιακού τύπου όσο και άλλες με έντονη κεντρικότητα συνεισφέροντας στην αποδοτικότητα και στον χαρακτήρα της καθεμίας με διαφορετικό τρόπο. Αυτό το εργαλείο μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τον σχεδιασμό για την ανάδειξη περιοχών, που επιζητούν τον ρόλο του πόλου έλξης είτε λόγω του πολιτιστικού τους πλούτου ή λόγω του εμπορικού τους χαρακτήρα εκπληρώνοντας τη γενική στρατηγική, χωροταξική πρόβλεψη για την πόλη. Χωρίς να εξετάζεται ο έμμεσος αντίκτυπος τους αλλά εστιάζοντας στις ίδιες τις μετακινήσεις, αναμένεται η ποιοτική βελτίωσή τους. Οι σαφείς κατευθύνσεις δημιουργούν ένα ευανάγνωστο δίκτυο για αμφοτέρους κατοίκους και επισκέπτες, μέσα στο οποίο η αναδιαμόρφωση του περιβάλλοντος με γνώμονα τις επίσημες προδιαγραφές για τα κατάλληλα πλάτη των λωρίδων κυκλοφορίας, της μεταξύ τους απόστασης και των λωρίδων στάθμευσης και ο διαχωρισμός της έντασης και του ρόλου τους, όπως της σύνδεσης και της πρόσβασης ιδιοτήτων αντικρουόμενων, προάγουν την ασφάλεια και τη μείωση του χρόνου τους. Ολοκληρώνοντας δίνοντας βαρύτητα σε κάποιους δρόμους με τη μονοδρόμησή τους και την αφαίρεση της παρόδιας στάθμευσης, δίνεται η ευκαιρία αντίστοιχα για υποβάθμιση της ιεραρχικής θέσης κάποιων άλλων. Συνεπώς ο τερματισμός της ισοκατανομής της κυκλοφορίας και φόρτου σε κάθε οδό και η συγκέντρωσή τους σε μια συγκεκριμένη μερίδα του συνόλου, ελευθερώνει ένα άλλο ποσοστό για τη χρήση τους από μέσα βιώσιμης κινητικότητας.

Ως πρώτη παρέμβαση στην υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου κρίνεται αναγκαία η διευθέτηση του ζητήματος του κεντρικού άξονα της πόλης, της Λεωφόρου Σουνίου. Η σημασία μιας προβληματικής «ραχοκοκαλιάς» είναι τέτοια, που καθιστά την εξεύρεση λύσης εξαιρετικά επείγουσα. Η ουσία του προβλήματος είναι γνωστή και εντοπίζεται στον δυσανάλογα υψηλό ιεραρχικά ρόλο, που καλείται να παίζει με τον συνδυασμό της κομβικής της θέσης ως προς τις εσωτερικές

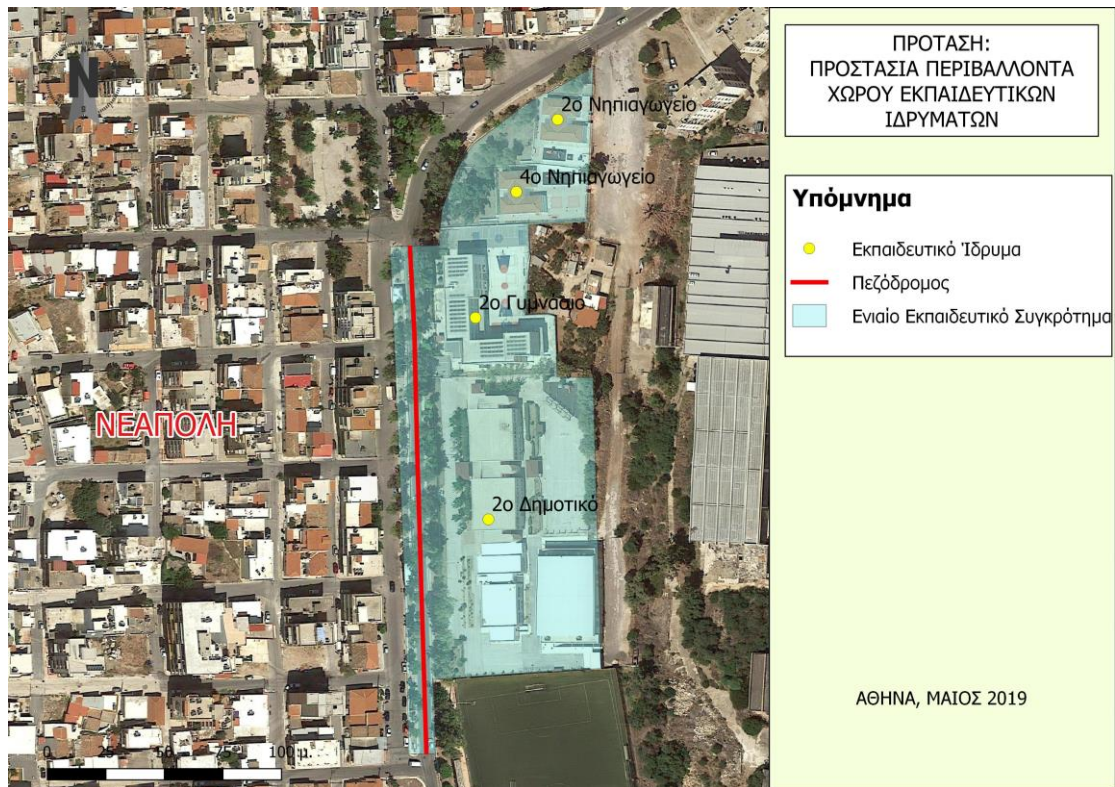
μετακινήσεις και της σύνδεσης της πρωτεύουσας με τον προορισμό διεθνούς φήμης του Σουνίου. Επιδιώκεται λοιπόν η ιεραρχική υποβάθμιση της με την κατάργηση της διπλής της αποστολής και της απομάκρυνσης του φόρτου του Σουνίου. Ο μόνος τρόπος πραγμάτωσης αυτής της επιδίωξης είναι η δημιουργία ενός Περιφερειακού άξονα έξω από τα όρια της πόλης, ικανού να υποδεχτεί και να ικανοποιήσει την κυκλοφοριακή ανάγκη και απαιτήσεις μιας αρτηρίας παρακάμπτοντας το τοπικό οδικό δίκτυο. Έτσι γίνεται κατανοητό, πως σχηματίζεται μια αντιστρόφως ανάλογη σχέση αναφορικά με τον φόρτο μεταξύ του Περιφερειακού και του Κεντρικού της πόλης. Η πρόταση αυτή αν και φιλόδοξη δεν παύει να είναι αυτονόητη και θεμελιώδης. Παραδειγματικά σημειώνεται πως κάθε άλλη πόλη της Ανατολικής Αττικής έχει καταφέρει να εκδιώξει τις υπερτοπικού χαρακτήρα αρτηρίες από τον αστικό τους ιστό.

Η ύπαρξη της ιδέας του Περιφερειακού υπάρχει ήδη στον επίσημο σχεδιασμό από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1993. Η συμπερίληψή του στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις της αναθεώρησης του Γ.Π.Σ., τις οποίες προμήθευσε ο Δήμος, επιβεβαιώνουν, ότι η ανάγκη της δημιουργίας του παραμένει επίκαιρη. Για το έργο αυτό έχει εκπληρωθεί το στάδιο της μελέτης.

Η νέα συγκοινωνιακή υποδομή διακλαδίζεται από τη λεωφόρο Λαυρίου πριν τον οικισμό του Θορικού και επανενώνεται με τη λεωφόρου Σουνίου έξω από τα όρια της θεσμοθετημένης περιοχής του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου. Στα ανατολικά του αστικού ιστού βρίσκεται μεταξύ αυτού και του Εργατικού Οικισμού «Άγιος Ιωάννης ο Ρώσος». Συνδέεται με το τοπικό οδικό δίκτυο μέσω της οδού Καμαρίζης, της οδού Δημ. Λαζαρίδη, η επέκταση της οποίας είναι εφαιπτόμενη στο νεκροταφείο και της οδού Ηλία Χατζημιχάλη, στο τέλος του αστικού συγκροτήματος και της Π.Ε. Νεάπολη- Πάνορμος. Εκ των τριών διακρίνεται η σύνδεση μέσω της Λαζαρίδη λόγω της θέσης της εντός του αστικού ιστού. Πρόκειται για έναν οδικό άξονα, που πηγάζει από τα περίχωρα της Π.Ε. Κέντρου. Αυτό σημαίνει ότι η σύνδεση κάθε συνοικίας με το Σούνιο και την Αθήνα γίνεται, χωρίς ο ανάλογος φόρτος να διέρχεται από και να καταπατά κάποια άλλη, ούτε καν το κέντρο μιας και όπως προαναφέρθηκε, η οδός αυτή βρίσκεται στην περιφέρειά του. Η πραγματικότητα σήμερα είναι πολύ διαφορετική με την Νεάπολη και το κέντρο να δέχονται όλη τη διερχόμενη κίνηση της πόλης προς το Σούνιο και αντίστοιχα το κέντρο προς την Αθήνα.

Με τη δημιουργία του Περιφερειακού και την επίτευξη του απώτερου στόχου της ιεραρχικής υποβάθμισης του κεντρικού άξονα επωφελείται κάθε περιοχή και υποδομή μέσα σε αυτή, από την οποία διέρχεται. Αρχικά επιτέλους γίνεται εφικτή η ολοκλήρωση του σχεδίου της προστασίας των περιβαλλόντων χώρων κάθε εκπαιδευτικού ιδρύματος. Στην εν λόγω πρόταση δεν έγινε καθόλου λόγος για το 3^ο Δημοτικό Σχολείο εσκεμμένα, μιας και η περιγραφή του τρόπου δημιουργίας ηπιότερων κυκλοφοριακών συνθηκών στην ευρύτερη του περιοχή μπορεί να γίνει μόνο με την εισαγωγή της ιδέας του Περιφερειακού. Η ανάγκη λήψης μέτρων εδώ

κρίνεται πιο επείγουσα από εκείνη του σημείου στην Π.Ε. Νυχτοχώρι- Αγία Παρασκευή, για το οποίο έχει γίνει ήδη λόγος, καθώς το ένα απειλείται από μελλοντικό κίνδυνο, της παρείσφρησης του φόρτου του λιμανιού, ενώ το άλλο βιώνει τις αρνητικές επιπτώσεις μιας παροντικής κατάστασης. Το αποτέλεσμα είναι το σχολείο να μην συνορεύει πλέον με αρτηρία, που εξυπηρετεί υπερτοπική σύνδεση, αλλά με τη συλλεκτήριο συνοικίας, του Κυπριανού. Ακόμα και ο ρόλος της ως επίσημη είσοδος της πόλης έχει εκλείψει με την ύπαρξη της δεύτερης σύνδεσης του τοπικού δικτύου με τον Περιφερειακό νοτιότερα, μιας σύνδεσης που παρέχει εξίσου άμεση πρόσβαση στον κεντρικό τομέα. Για τα σχολεία της Νεάπολης συγκεκριμένα λόγω της ιδιαιτερότητας της ύπαρξης δύο εφαπτόμενων δρόμων διπλής κυκλοφορίας, της Ηλία Μέντη, πλάτους 8m και της λεωφόρου Σουνίου, πλάτους 6m , στον περιβάλλοντα χώρο τους δημιουργείται η ευκαιρία για λήψη επιπρόσθετων μέτρων. Ο πρώτος υπηρετεί την ανάγκη για συλλεκτήρια οδό στη συνοικία της Νεάπολης, ενώ ο δεύτερος εξασφαλίζει τις υπερτοπικού χαρακτήρα κινήσεις μιας αρτηρίας. Ο διαχωρισμός αυτών των δύο ρόλων εδώ, σε αντίθεση με την περίπτωση του 3^{ου}, επιτρέπει την κατάργηση της πρώην λεωφόρο Σουνίου μετά την αντικατάσταση της και την απώλεια του λόγου ύπαρξης της. Το κενό αυτό μπορεί να καλύψει η δημιουργία ενός πεζόδρομου μαζί με πρόβλεψη για διέλευση ποδηλατοδρόμου ενώπιον των 2ο, 4ο Νηπιαγωγείου, 2ο Δημοτικού και 2ο Γυμνασίου, το οποίο θα οδηγήσει στον σχηματισμό ενός δεύτερου Ενιαίου Εκπαιδευτικού Συγκροτήματος μέσα στην πόλη μαζί με όλα τα οφέλη, που το συνοδεύουν και που έχουν περιγραφεί. Η πεζοδρόμηση αυτή προβλέπεται και στο Ρυμοτομικό Σχέδιο του 1992. Το Συγκρότημα αυτό είναι πράγματι θωρακισμένο ολοπλευρώς, αφού εκτός αυτής των προσώπων των σχολείων, που διευθετήθηκε, κάθε άλλη πλευρά του δεν επικοινωνεί με οδικό άξονα. Ένα ιδιαίτερο πλεονέκτημα της παρέμβασης αυτής συνδέεται με τη θέση της, αφού τμήμα της οδού Ηλία Μέντη έχει ήδη προταθεί να πεζοδρομηθεί, ώστε να αποτελέσει το κεντρικό σημείο αυτής της πολεοδομικής ενότητας επιφέροντας μια μίξη χρήσεων γης. Ο επιζητούμενος λοιπόν κεντρικός χαρακτήρας ενισχύεται από τη δημιουργία ενός δεύτερου δυναμικού κοινόχρηστου χώρου σε τόσο μικρή απόσταση. Εν τέλει τελειώνει μια μακρά ιστορία αποκοπής αμφότερων σημείων από τον υπόλοιπο αστικό ιστό λόγω αυτού του μείζονος κυκλοφοριακού φράγματος.



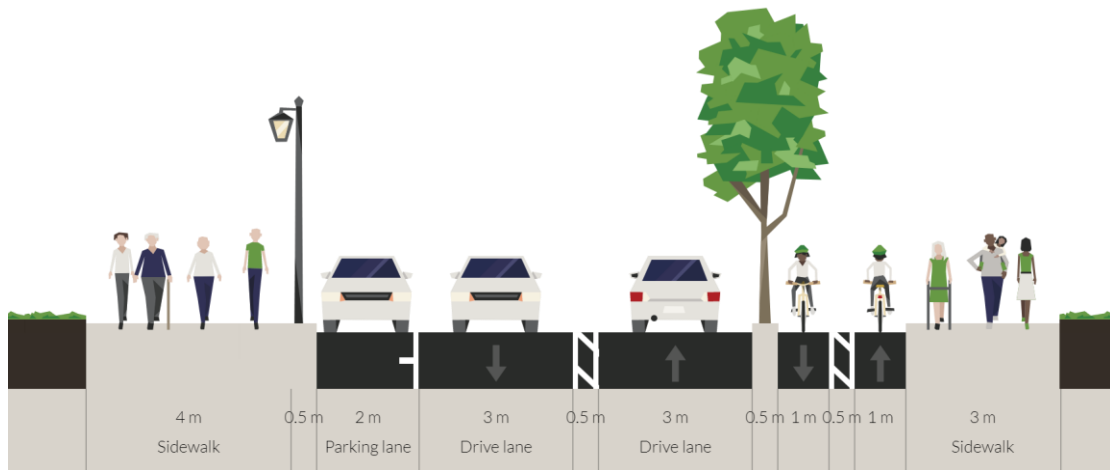
Εικόνα 4.59: Χάρτης Πρότασης Προστασίας Περιβάλλοντα Χώρου Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων και Σχηματισμού Ενιαίου Εκπαιδευτικού Συγκροτήματος



Εικόνα 4.60: Υφιστάμενη Κατάσταση οδών Ηλία Μέντη και λεωφόρου Σουνίου (Πηγή: Google Maps)



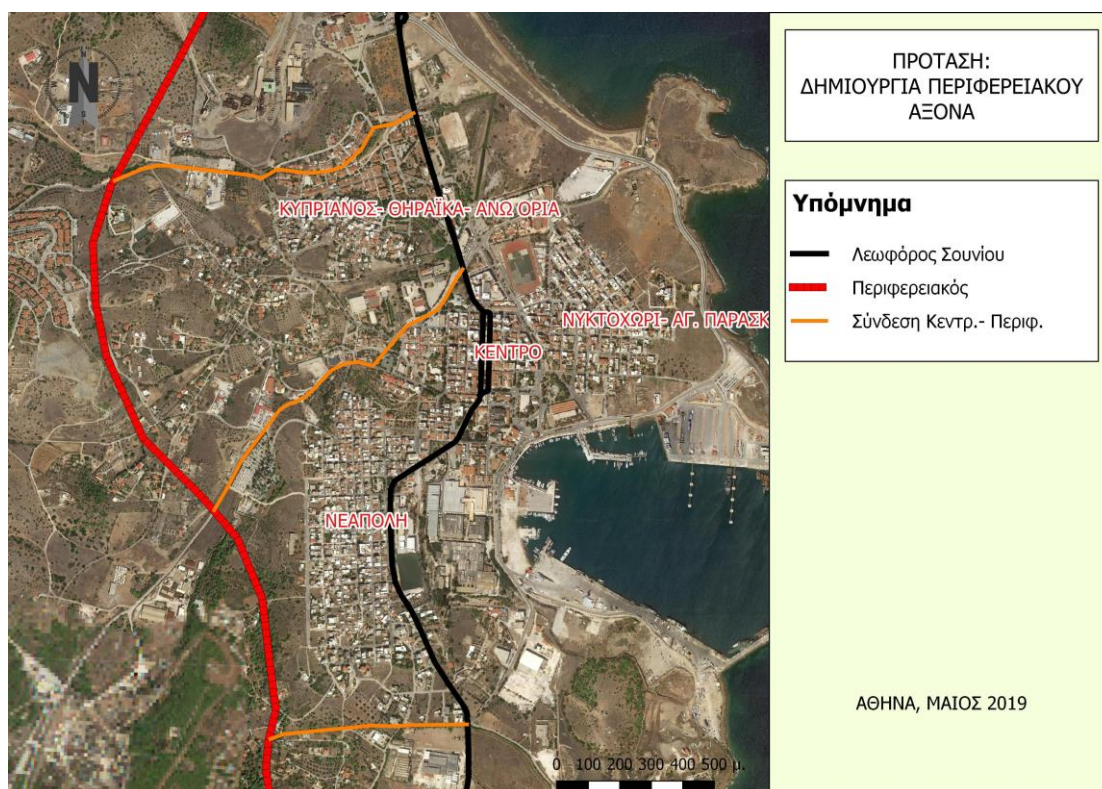
Εικόνα 4.61: Διατομή οδών Μέντη και λεωφόρου Σουνίου



Εικόνα 4.62: Διατομή πρότασης για τις οδούς Μέντη και λεωφόρο Σουνίου

Επόμενος παράγοντας της πόλης, που επωφελείται είναι το κέντρο. Θα μπορούσε δικαίως να γίνει ο ισχυρισμός ότι, η περιοχή εκείνη βιώνει πιο έντονα τις αρνητικές επιπτώσεις της ύπαρξης της αρτηρίας. Το κέντρο του Λαυρίου έχει ήδη σχολιαστεί ως ένα πολύδύναμος και πολύπλευρος χώρος. Είναι εντυπωσιακό ωστόσο, πως σχεδόν κάθε πτυχή του βάλλεται από την υφιστάμενη ιεράρχηση. Οι πολιτιστικοί πόροι δεν μπορούν να αξιοποιηθούν μέσα σε ένα περιβάλλον, που τους αναδεικνύει, οι χρήσεις αναψυχής και εμπορίου ενδέχεται να το εγκαταλείψουν και να στραφούν αποκλειστικά στο δεύτερο ισχυρό κεντρικό πόλο της πόλης, το λιμάνι, το οποίο ενδυναμώνεται από τις προτάσεις αυτής της εργασίας, όπως της ενοποίησης των χώρων πρασίνου και της δημιουργίας ενός δυναμικού εμπορικού κέντρου, ο πρωταρχικός ρόλος του ως κοινόχρηστος χώρος περιορίζεται από τον τεμαχισμό της έκτασης του και οι συνθήκες δεν ευνοούν την υποστήριξη κατοικίας. Παρόλαυτα η απομάκρυνση της αρτηρίας είναι το πρώτο από τα τρία σκέλη της κυκλοφοριακής ρύθμισης στην προσπάθεια της προστασίας και αναβάθμισης του ιστορικού κέντρου της πόλης, μιας προσπάθειας που έχει ήδη υποστηριχθεί από τις προτάσεις της επανάχρησης του διατηρητέου κτιρίου «Λιδωρίκη», της μείωσης του συντελεστή

δόμησης και της απομάκρυνσης της ασύμβατης χρήσης του Προσφυγικού Κέντρου. Τέλος ιδιαίτερη σημασία έχει και για τη συνοικία της Νεάπολης, η οποία μετά από αυτή την παρέμβαση παύει να είναι κομβικό σημείο σύνδεσης της πόλης και της Αθήνας με το Σούνιο και οι μετακινήσεις της αποκτούν τον ίδιο χαρακτήρα με αυτές των υπόλοιπων συνοικιών της πόλης, δηλαδή στοχεύουν να εξυπηρετήσουν κυρίως τις ανάγκες μόνο των κατοίκων τους, με την πρώην αρτηρία να μετατρέπεται σε συλλεκτήριο.



Εικόνα 4.63: Χάρτης Πρότασης Δημιουργίας Περιφερειακού Άξονα

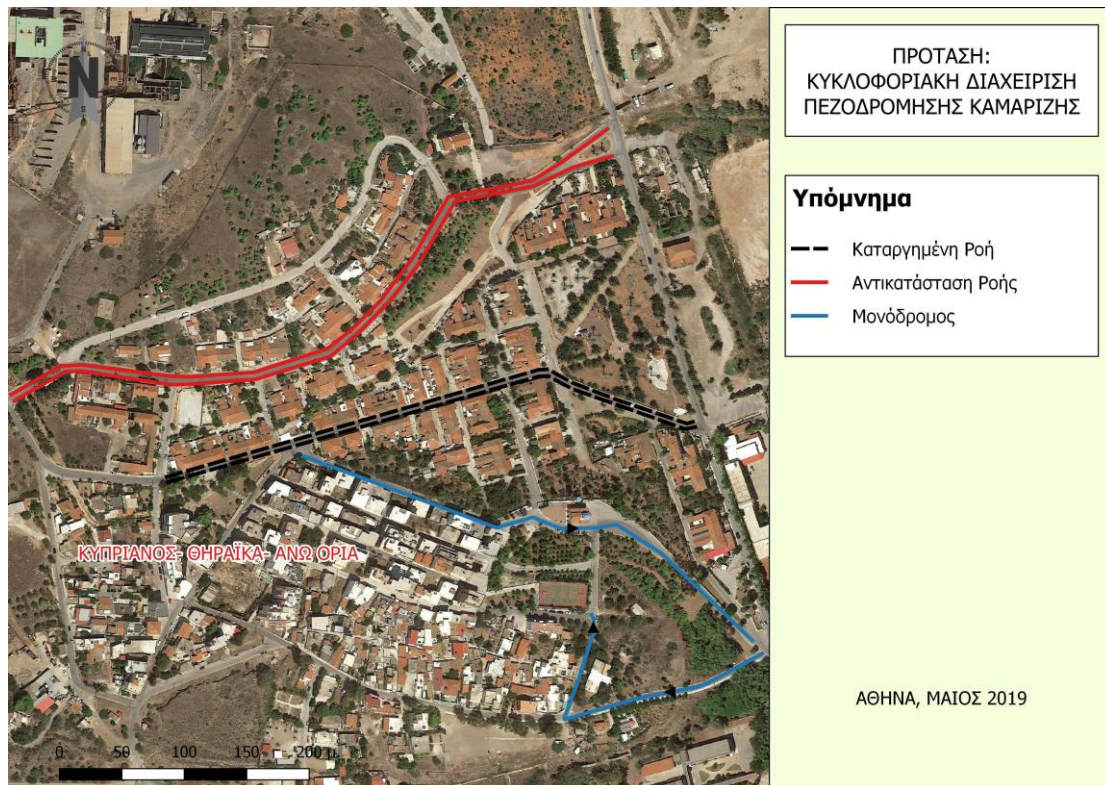
Ένα δεύτερο είδος παρεμβάσεων στην υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου αφορμάται από την ανάγκη διαχείρισης του αντίκτυπου προηγούμενων προτάσεων κυκλοφοριακού χαρακτήρα και ομαλής ένταξης τους στο τοπικό δίκτυο. Οι προτάσεις αυτές συγκεκριμένα πρόκειται για πεζοδρομήσεις δύο τύπων, είτε ολόκληρου του οδοστρώματος ή μίας εκ των δύο ροών της κίνησης, οι οποίες με τη σειρά τους συνεισφέρουν τα μέγιστα στη στροφή του οδικού συστήματος προς τη σωστή κατεύθυνση. Η παρέμβαση λοιπόν επίκειται στην αντικατάσταση της χαμένης διόδου της κίνησης.

Η πρώτη πεζοδρόμηση, στην οποία στρέφεται το ερευνητικό ενδιαφέρον, είναι αυτής της οδού Καμαρίζης, κεντρικού άξονα του παραδοσιακού οικισμού του Κυπριανού και κυκλοφοριακής αρτηρίας. Στη συγκεκριμένη πρόταση προβλέπεται η εξολοκλήρου πεζοδρόμηση του δρόμου μιας και το αστικό περιβάλλον και από τις δύο πλευρές του έχει πολιτιστική αξία. Επίσης δεν θα μπορούσε να διατηρηθεί μία εκ

των δύο λωρίδων, διότι ο πρωταρχικός σκοπός αυτής της παρέμβασης είναι ο τερματισμός της διχοτόμησης του οικισμού. Συνεπώς γεννιέται η ανάγκη της ανάληψης της ευθύνης του ρόλου της αρτηρίας και του ανάλογου φόρτου από κάποιον άλλο οδικό άξονα. Πλησίον της και σε παράλληλη ανάπτυξη με την οδό Καμαρίζης υπάρχει η οδός Ματθαίου Καλουπάκη. Πρόκειται για μια οδό διπλής κατεύθυνσης, ικανής να φιλοξενήσει και παρόδια στάθμευση, πλάτους 9,5m. Το εξαιρετικό της μέγεθος, η χωρική της συνάφεια με την κατηρημένη οδό και τα υφιστάμενα χαμηλά επίπεδα δραστηριότητας της, λόγω του συμπληρωματικού ρόλου στη λειτουργία της Καμαρίζης και της γεωγραφικής της απομόνωσης στις παρυφές του αστικού ιστού, όλα συνηγορούν στην επιλογή της. Παρόλαυτα πρέπει να προληφθούν μέτρα για την αντιμετώπιση μιας αθέμιτης εξέλιξης, που συνδέεται με τη φύση της κυκλοφορίας, η οποία λόγω της συμπεριφοράς των οδηγών, έχει τα χαρακτηριστικά υγρού στοιχείου. Η οδός Ευαγγελιστρίας, που είναι παράλληλα και βρίσκεται πλησίον της οδού Καμαρίζης, είναι η συλλεκτήρια οδός της συνοικίας της Ευαγγελιστρίας. Στην περίπτωση της κατάργησης της δεύτερης και αν παρέμενε κυκλοφοριακά προσβάσιμη θα προσέλκυε όλη την κίνηση από και προς τις Εργατικές Κατοικίες, μιας και αποτελεί πιο κοντινή σύνδεση σχετικά με τον υπόλοιπο αστικό κορμό από την Καλουπάκη, γεγονός που την καθιστά άτυπα νέα αρτηρία. Ωστόσο το μικρό της πλάτος, 5,5m, δεν της επιτρέπει να επιτελεί διπλό χαρακτήρα, αυτό της συλλεκτήριας συνοικίας και της αρτηρίας, οπότε και μονοδρομείται προκειμένου να καθοδηγηθεί η κυκλοφορία στην προβλεπόμενη αρτηρία. Το ανοδικό ρεύμα, το οποίο χάνεται με τη μονοδρόμηση και ο αντίστοιχος φόρτος του, μπορούν να διοχετευτούν στην οδό Συρίγου, πλάτους 4,5m, η οποία διατηρεί χαμηλά επίπεδα λειτουργίας. Η ανοδική μονοδρομημένη ροή προσφέρει εύκολη πρόσβαση των επισκεπτών από τον κεντρικό στον προτεινόμενο χώρο στάθμευσης του μετώπου μουσείων.



Εικόνα 4.64: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Ματθαίου Καλουπάκη (Πηγή: Google Maps)

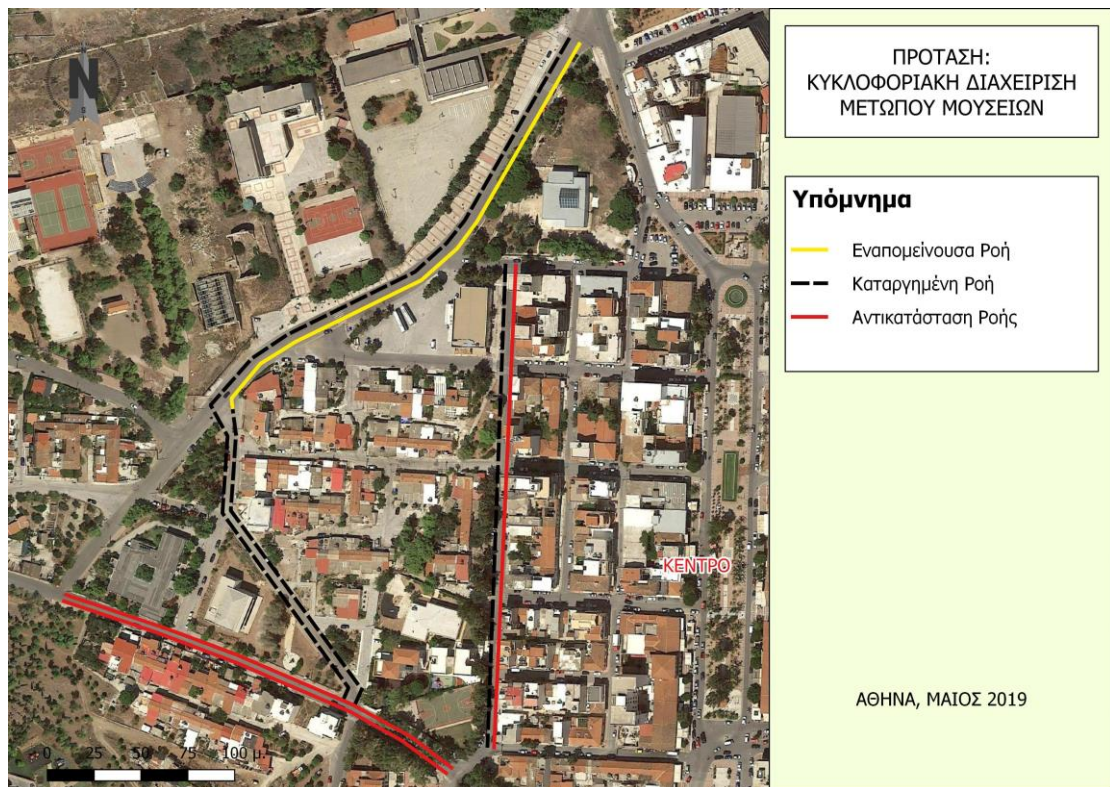


Εικόνα 4.65: Χάρτης Πρότασης Κυκλοφοριακής Διαχείρισης Πεζοδρόμησης της οδού Καμαριζής

Στη συνέχεια λαμβάνεται μέριμνα για την τακτοποίηση των επιπτώσεων της πρότασης του μετώπου μουσειών. Στην προκειμένη περίπτωση η μία ροή της οδού Κορδέλα παραχωρείται για αξιοποίηση, μιας και στη δυτική πλευρά της βρίσκονται κατά κόρον τα μουσεία και τα εκπαιδευτικά ιδρύματα, τα οποία επίσης προστατεύει, ενώ ολόκληρη η οδός Γλαντζή, πλάτους 6,5m, καταργείται, γιατί είναι μικρής σημασίας και μπορεί εύκολα να αντικατασταθεί από την κοντινή οδό Ρούσου, που έχει ικανοποιητικό πλάτος, 6m. Για την πρώτη οδό μπορεί να ειπωθεί, ότι έχει κάποια κυκλοφοριακή σημασία μιας και αποτελεί την κύρια σύνδεση μεταξύ του νότιου και του βόρειου τμήματος της πόλης, ως εναλλακτική επιλογή του κεντρικού άξονα βέβαια, με μεγαλύτερη δυνατότητα για εξυπηρέτηση της συνοικίας της Νεάπολης συγκεκριμένα. Το ρεύμα της κυκλοφορίας, που εκδιώκεται και ο αντίστοιχος φόρτος του μπορούν να επωμιστούν από την οδό της Στράβωνος, δρόμου διπλής κατεύθυνσης και πλάτους 7m. Η επιλογή αυτή γίνεται, καθώς είναι η πλησιέστερη στην Κορδέλα και έχει και αυτή εκτενή κατακόρυφη ανάπτυξη, ικανή να αποτελέσει τον συνδετικό κρίκο μεταξύ βορρά και νότου. Παρόλαυτα προκειμένου η οδός να ανταπεξέλθει στην ιεραρχική της αναβάθμιση και στον νέο φόρτο, που αθροίζεται με τον υφιστάμενο της, χρειάζεται να μεταβάλει τη διάταξή της, της οποίας η παροντική κατάσταση λόγω του περιορισμένου πλάτους δεν ενδείκνυται. Συνεπώς έχοντας εξασφαλίσει την μία απρόσκοπτη και άνετη ροή μέσω του οδικού τμήματος της Κορδέλας, που διατηρήθηκε πλάτους 3m, μονοδρομείται η Στράβωνος παρέχοντας στη δεύτερη ροή δύο λωρίδες κυκλοφορίας.



Εικόνα 4.66: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Στράβωνος (Πηγή: Google Maps)



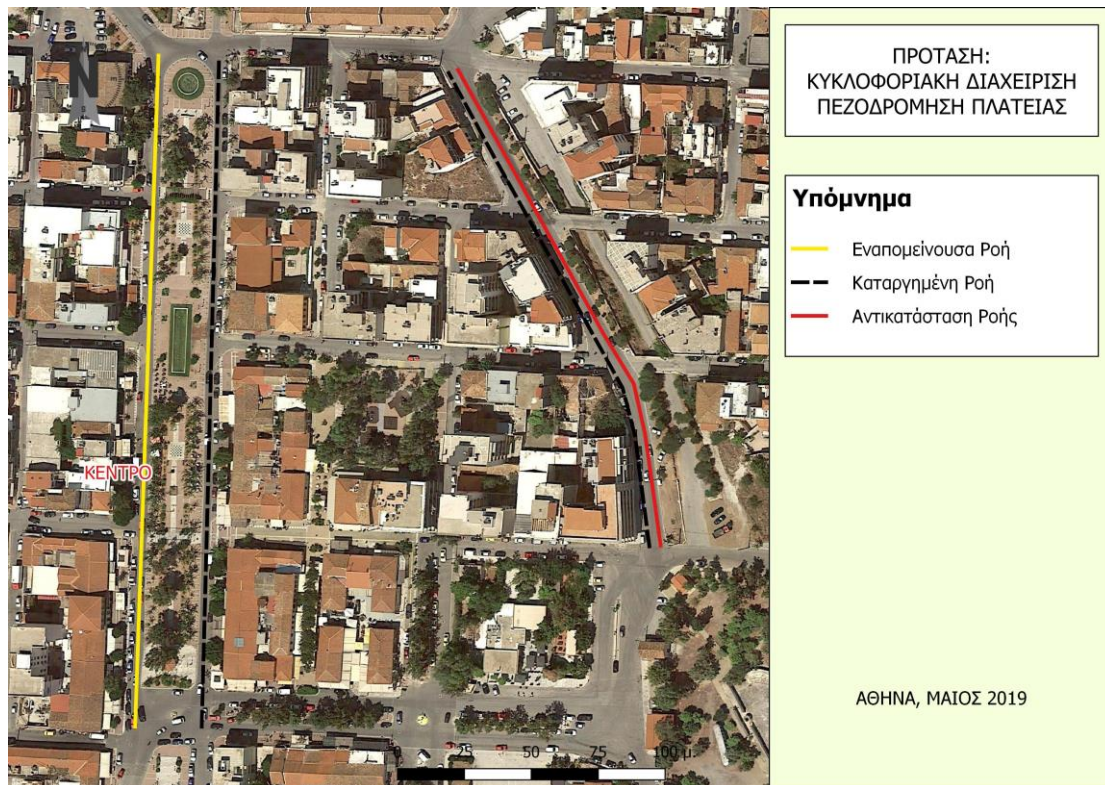
Εικόνα 4.67: Χάρτης Πρότασης Κυκλοφοριακής Διαχείρισης Μετώπου Μουσείων

Τέλος χρειάζεται να γίνει πρόωρη αναφορά στην πρόταση της πεζοδρόμησης του κεντρικού άξονα της πόλης, της λεωφόρου Σουνίου, στο τμήμα της εκείνο, που έρχεται σε επαφή με την κεντρική πλατεία, καθώς γίνεται εύκολα κατανοητό το μέγεθος των μεταβολών, που επιφέρει στη δομή του οδικού δικτύου της πόλης. Η πρόταση αυτή προωθεί την πεζοδρόμηση και ουσιαστικά την κατάργηση της δεξιάς ροής της λεωφόρου Σουνίου, πλάτους 3m. Η απομάκρυνση και πεζοδρόμηση του συνόλου της κίνησης δεν είναι εφικτή για λόγους, που θα αναλυθούν παρακάτω. Ως κεντρικός άξονας κατέχει πρωτεύοντα ρόλο στην ιεραρχία εξυπηρετώντας το

μεγαλύτερο ποσοστό της τοπικής κυκλοφορίας. Ο μόνος κατάλληλος δρόμος για αυτή την υψηλή διάκριση είναι η οδός Φωκίωνος Νέγρη. Πρόκειται για διπλής κατεύθυνσης με παρόδια στάθμευση, πλάτους 7m. Το πλάτος της κρίνεται υπολογίσιμο, χαρακτηρίζεται από απρόσκοπτη ροή ανάλογου μήκους και προσανατολισμού με της προς πεζοδρόμηση οδού, ενώ όντας στα όρια δύο πολεοδομικών ενοτήτων βρίσκεται εκτός πυκνού αστικού ιστού. Εντούτοις η ιδιαίτερη της θέση την καθιστά συλλεκτήριο, τόσο για τη συνοικία της Νεάπολης όσο και για το ανατολικό τμήμα του κέντρου. Το μέγεθος του φόρτου αυτού όταν συνδυάζεται με εκείνον της μίας ροής του κεντρικού ξεπερνά τις δυνατότητες της οδού, γεγονός που οδηγεί στη μονοδρόμησή της σε μία προσπάθεια ελάφρυνσής της και καλύτερης εξυπηρέτησης του ρεύματος που παραμένει, με την προσφορά σε αυτό δύο λωρίδων κυκλοφορίας. Τώρα η ροή, που απομακρύνεται μπορεί να ισομοιραστεί μεταξύ της λεωφόρου Σουνίου, της οποίας τμήμα του φόρτου υπενθυμίζεται, ότι έχει μεταβιβαστεί στον Περιφερειακό και της Γλαντζή, που έχει κατάλληλο πλάτος, θέση ως προς τη Νέγρη και καταλήγει επίσης στο κεντρικό σημείο του λιμανιού.



Εικόνα 4.68: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Φωκίωνος Νέγρη (Πηγή: Google Maps)



Εικόνα 4.69: Χάρτης Πρότασης Κυκλοφοριακής Διαχείρισης Πεζοδρόμησης της Πλατείας

Οι δύο τελευταίες παρεμβάσεις, που εξετάστηκαν, πρότειναν όχι την πλήρη αλλά την επιμέρους πεζοδρόμηση οδικών αξόνων, με αποτέλεσμα η ανοδική και η καθοδική ροή, που μέχρι πρωτίστως συνυπήρχαν στον ίδιο δρόμο, να καταλήγουν να εξυπηρετούνται από δύο διαφορετικούς. Ως απόρροια αυτής της κυκλοφοριακής διαρρύθμισης μπορεί εύκολα να σχηματιστεί ένας εξωτερικός δακτύλιος συνεχούς ροής, στο εσωτερικό του οποίου αναπτύσσεται μια περιοχή ήπιων κυκλοφοριακών συνθηκών. Οι δύο αυτοί σχηματισμοί οριοθετούνται από τη λεωφόρο Σουνίου-Νέγρη και την Κορδέλα- Στράβωνος.

Αρχικά η ροή της μίας πλευράς του δακτυλίου, αυτού της λεωφόρου Σουνίου, παρέμεινε ανέπαφη από τις παρεμβάσεις, οπότε και εξακολουθεί να εξυπηρετεί την κάθοδο. Προκειμένου να ολοκληρωθεί η κυκλική πορεία του δακτυλίου η οδός Νέγρη αποκτά ανοδική ροή. Η σύνδεση μεταξύ των δύο αυτών άκρων και συνεπώς η συμπλήρωση της περιμέτρου γίνεται από τη λεωφόρο Βενιζέλου στα βόρεια και από τις Αλεξάνδρου και Πλειώνη στα νότια, για τις οποίες συνεπάγεται ότι μονοδρομούνται επίσης. Για τη διαρρύθμιση στο εσωτερικό του κύριο μέλημα είναι η αποφυγή διαμπερών ροών, που μπορούν να υπηρετήσουν τον ίδιο ρόλο με τις περιφερειακές κινήσεις ακυρώνοντας τη σημασία τους. Έτσι επιλέγεται για τις κατακόρυφες οδούς Ερμού και Αλεξάνδρου η καθοδική πορεία, ενώ για τις οριζόντιες της Βενιζέλου και Κακκαβά η αριστερή και για την Αγία Παρασκευή η δεξιά δημιουργώντας εισχωρήσεις σε αυτό χωρίς διαμπερείς ροές, οι οποίες άλλωστε στον συγκεκριμένο δακτύλιο δυσχεραίνονται με την ύπαρξη της πλατείας Ηρώων

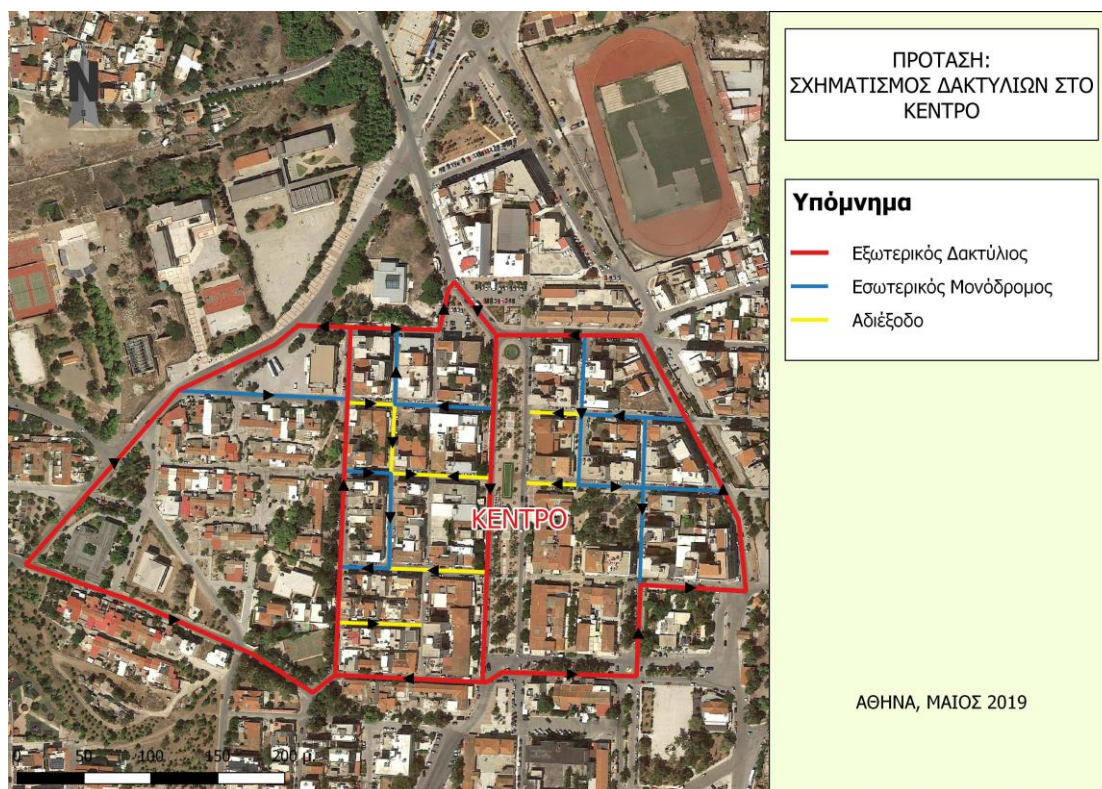
Πολυτεχνείου και της πλήρης πεζοδρόμησης του ενός ρεύματος της λεωφόρου Σουνίου. Ο ήπιος κυκλοφοριακός χαρακτήρας, που επιζητείται, στο εσωτερικό ενισχύεται από την ύπαρξη του πεζοδρόμου της Ερμού.

Η ροή της δυτικής πλευράς του δεύτερου δακτυλίου λοιπόν καθορίζεται από εκείνη της ανατολικής πλευράς του πρώτου, δηλαδή της λεωφόρου Σουνίου, οι οποίες λόγω εγγύτητας χρειάζεται να έχουν αντίθετη κατεύθυνση. Έτσι η Στράβωνος αποκτά την άνοδο και η Κορδέλα την κάθοδο του δακτυλίου. Η κυκλική ροή ολοκληρώνεται μέσω της Περικλέους στα βόρεια και της Ρούσου στα νότια, οι οποίες και μονοδρομούνται. Για τη μοναδική εσωτερική του οδό, οριζόντιας ανάπτυξης, τη Μαρμαρά επιλέγεται η δεξιά κατεύθυνση, γιατί η επόμενη ροή προς τα δεξιά είναι σε μεγαλύτερη απόσταση από ότι η επόμενη σύνδεση προς τα αριστερά, που είναι η οδός Περικλέους. Το μέτωπο μουσείων εισχωρεί στο εσωτερικό της περιοχής αυξάνοντας το επίπεδο κυκλοφοριακής προστασίας της.

Η εγγύτητα των δύο δακτυλίων δίνει τη δυνατότητα δημιουργίας ενός τρίτου ανάμεσά τους σχεδόν χωρίς καμία κυκλοφοριακή μεταβολή εκμεταλλευόμενος τις ήδη προτεινόμενες. Έτσι η δεξιά του πλευρά αποτελείται από τη λεωφόρο Σουνίου με την καθοδική της πορεία και η αριστερή του από τη Στράβωνος με την ανοδική. Η ολοκλήρωση της περιμέτρου επιτυγχάνεται με τη μονοδρόμηση της Κισσοπούλου προς τα αριστερά και της Περικλέους προς τα δεξιά εννοώντας, πως η Περικλέους στο σημείο τομής της με τη Στράβωνος αποκτά αντίθετες κατευθύνσεις. Ως προς το εσωτερικό της περιοχής αρχικά υιοθετείται από αυτή τη μελέτη το σχέδιο της δημοτικής αρχής για πεζοδρόμηση της Μητροπούλου, για την οποία θα γίνει λόγος εκτενέστερα παρακάτω, μιας και με τον εξορθολογισμό έχει υποβαθμιστεί ιεραρχικά και ενισχύει τις συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας. Για τους υπόλοιπους δρόμους επιτρέπονται κάποιες εισχωρήσεις μέσω μονόδρομων, που επικοινωνούν με την περίμετρο, καλύπτοντας όμως περιορισμένο χωρικό εύρος και προβλέπεται η δημιουργία αδιεξόδων, προκειμένου να ολοκληρωθεί η κάλυψη της εξυπηρέτησης ολόκληρης της επιφάνειας με τέτοιο τρόπο, που να μην υπονομεύει τη προτεινόμενη λειτουργία των εξωτερικών δακτυλίων. Συνεπώς ως τελική διαμόρφωση προκύπτουν τρεις διαδοχικοί δακτύλιοι με μεγάλο οριζόντιο ανάπτυγμα. Η επικοινωνία των δύο άκρων αυτής της αλληλουχίας σχημάτων γίνεται είτε ακολουθώντας το περίγραμμα τους, κάτω- δεξιά- πάνω- δεξιά- κάτω- δεξιά- πάνω, ή στα βόρεια από τη Νέγη μέσω του κυκλικού κόμβου στην Κορδέλα, ή στα νότια δυσκολότερα από την Κορδέλα σε Ρούσου, Αιάκου, Κατσάμπα, λεωφόρο Σουνίου, Αλεξάνδρου, Πλειώνη και τέλος Νέγη.

Το αποτέλεσμα είναι εντυπωσιακό, καθώς καταφέρνει να καλύψει το σύνολο της έκτασης του κέντρου και να του προσφέρει κυκλοφορική προστασία. Πρόκειται για το δεύτερο σκέλος της αναγγελθείσας θωράκισης του κέντρου μετά την υποβάθμιση του ρόλου του κεντρικού άξονα με τη δημιουργία του Περιφερειακού, ενώ συνεισφέρει στη διατήρηση της ισορροπίας μεταξύ των πόλων του κέντρου και του

λιμανιού με την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του πρώτου επιτρέποντάς του να συμβαδίσει με την επικείμενη αναβάθμιση του δεύτερου. Τέλος αποτελεί το κατάλληλο υπόβαθρο για να πλαισιώσει και να υποστηρίξει την προτεινόμενη επέκταση του κέντρου, με τα νέα όρια οποίου να υπερκαλύπτονται από αυτά των τριών δακτυλίων.



Εικόνα 4.70: Χάρτης Πρότασης Σχηματισμού Δακτυλίων σε όλη την έκταση της Π.Ε. Κέντρου

Ένα ακόμα σημείο εστίασης του σχεδιασμού αναφορικά με τον εξορθολογισμό της ιεράρχησης του οδικού δικτύου είναι ο τρόπος, με τον οποίο μπορεί να διαχειριστεί σωστά τη σύνδεση και τη δυναμική μεταξύ του κορμού του αστικού ιστού με το ακτοπλοϊκό λιμάνι. Ουσιαστικά επιδιώκεται μια σχέση περιορισμένης επικοινωνίας και επαφή μέσω επιλεγμένων σημείων για λόγους, που έχουν περιγραφεί άνωθεν. Είναι κατανοητό ότι η φύση της μη επιθυμητής ελεύθερης κυκλοφορίας αφορά αποκλειστικά τα οχήματα. Αντίθετα η πρόσβαση με βιώσιμα μέσα στο παραλιακό μέτωπο και στο κέντρο είναι άμεση, ασφαλής και ευχάριστη. Πράγματι παρατηρείται στον τελικό σχεδιασμό της μελέτης αυτής, ότι δεν υπάρχει κανένας υψηλός ιεραρχικά άξονας, που να προσφέρει άμεση και απρόσκοπτη κίνηση μεταξύ του λιμανιού και των δύο μεγαλύτερων πόλων έλξης της πόλης, του κέντρου και της παραλιακής ζώνης, οι οποίοι και πρόκειται να προσελκύσουν τον μεγαλύτερο όγκο του φόρτου. Η εξασφάλιση αυτού του ευνοϊκού αποτελέσματος δεν προέρχεται από κάποια προτεινόμενη παρέμβαση εισαχθείσα σε αυτή την ενότητα, αλλά στηρίζεται στη συνδυαστική δράση άλλων μεμονωμένων προτάσεων. Έχει ήδη αναλυθεί αρχικά η

συμβολή του Ενιαίου Εκπαιδευτικού Συγκροτήματος, το οποίο με την πεζοδρόμηση τμήματος του μοναδικού οδικού διαύλου επικοινωνίας μεταξύ της πόλης με τον Περιμετρικό υπέσκαψε τη λειτουργία του. Το μέτρο αυτό εκτόπισε τον φόρτο στην επίσημη είσοδο της πόλης και στον αντίποδά της, στο παράκτιο μέτωπο. Η σύνδεση μέσω της νότιας εισόδου με τις υφιστάμενες συνθήκες προβλέπεται προβληματική, γιατί συνίσταται από ένα σύνολο αδιαμόρφωτων δρόμων, που παρέχει πλήρη πρόσβαση στην παραλιακή οδό, της οποίας περιορίζει τον χαρακτήρα ως περίπατο και στο κέντρο καταπατώντας τόσο το ίδιο, όσο και τους ενδιάμεσους κοινόχρηστους χώρους (πλατεία Ηρώων), χώρους πρασίνου (χώρος Ρεμίζας) και πολιτιστικής αξίας (κτίρια πρώην τερματικού σταθμού, Ψαραγορά). Η αποφυγή αυτής της κατάστασης απαιτεί τη δημιουργία δύο επιπλέον, αλληλοσυμπληρούμενων αναχωμάτων της ήδη αναφερμένης ενοποίησης των χώρων πρασίνου της ευρύτερης περιοχής του λιμανιού και της πεζοδρόμηση της παραλιακής οδού, που θα παρουσιαστεί αργότερα. Εν τέλει για η σύνδεση με το κέντρο γίνεται μέσω της υψηλής ιεραρχικά Γλαντζή και Αγίας Παρασκευής, οι οποίες με τη σειρά τους διοχετεύουν την κυκλοφορία στον εξωτερικό δακτύλιο της κεντρικής περιοχής, η πλήρης διάσχιση του οποίου πρέπει να επακολουθήσει πριν την κατάληξη στο παραλιακό μέτωπο.

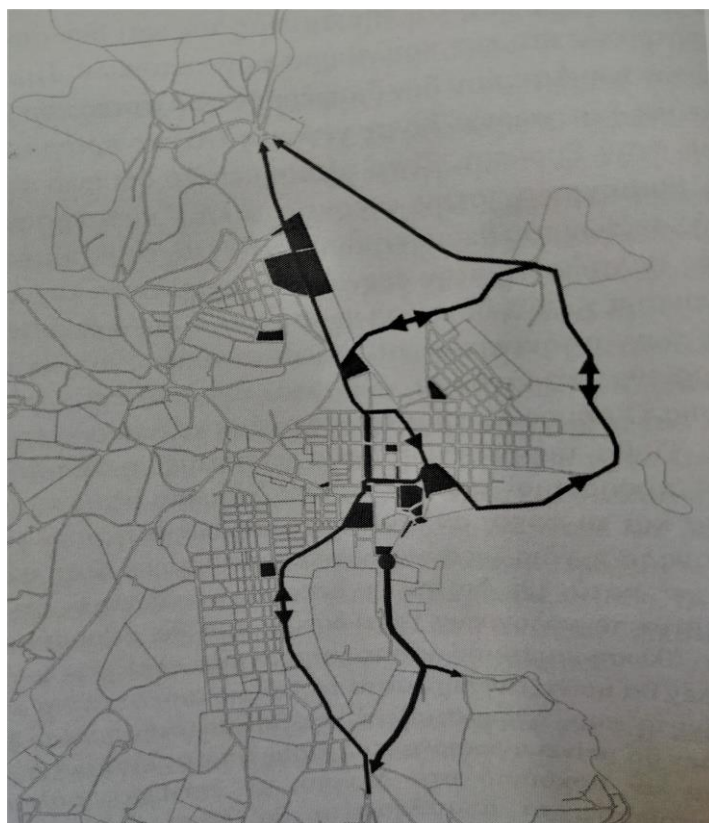
Ως τελευταίο σκέλος αυτού του τμήματος του σχεδιασμού πρέπει να ληφθούν υπόψη οι ανακατατάξεις στη συνοικία της Αγίας Παρασκευής λόγω της εισαγωγής των superblocks στο κεφάλαιο της εσωτερικής δομής. Σε αυτές προστίθεται η αναβάθμιση της οδού Δημάρχου Ρέλιου λόγω της μοναδικής πλέον προσφοράς διεξόδου στον Περιμετρικό, καθώς και λόγω της συνάφειας με την είσοδο της σχεδιαζόμενης νέας, δυναμικής περιοχής στη θέση «Τέλματα».

Κατόπιν της παρουσίασης των κυκλοφοριακών σχεδίων αυτής εδώ της εργασίας γίνεται κριτική ανάλυση και σύγκριση με εκείνα, που περιέχονται στην επικείμενη αναθεώρηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου. Με το νέο Γ.Π.Σ. λοιπόν παρουσιάζονται αρκετές ομοιότητες. Αρχικά υπάρχει πρόβλεψη για τη δημιουργία του Περιφερειακού Άξονα, κρίσιμου σημείου και στις δύο μελέτες. Επιπλέον πεζοδρομείται η παραλιακή οδός, παρέμβαση που, σε συνδυασμό με την επίσης προτεινόμενη ενοποίηση των χώρων πρασίνου στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού, φροντίζει να περιορίσει την ανεξέλεγκτη είσοδο φόρτου από το λιμάνι στην πόλη μέσω της νότιας διόδου. Σε μια ακόμη σύμφωνη ενέργεια ο ρόλος της Καλουπάκη διακρίνεται από εκείνον της Καμαρίζης και αναδεικνύεται σε αρτηρία μεταξύ του Λαυρίου και των Εργατικών Οικιών. Τέλος γίνεται λόγος για πεζοδρόμηση της λεωφόρου Σουνίου σε όλο της το μήκος, από την είσοδο της πόλης μέχρι την κεντρική πλατεία. Ενώ γενικά αυτή η ρύθμιση δεν κρίνεται ιδανική, επιφέρει ένα θετικό αποτέλεσμα σε εκείνο το τμήμα πλησίον του χώρου του διατηρητέου κτιρίου της Ευτέρπης. Το μέτρο αυτό υιοθετείται και στην παρούσα μελέτη με τη μεταβολή της πορείας του κεντρικού, ώστε από τα βόρεια προς τα νότια να παρακάμπτει αυτό το σημείο και να διέρχεται από τα δεξιά του επανερχόμενος στην αρχική του χάραξη, αφού προσπεράσει και τον χώρο ενώπιον του, στον οποίο έχει προβλεφθεί η

δημιουργία ενός υπαίθριου χώρου εκδηλώσεων. Με αυτόν τον τρόπο ολοκληρώνεται η ανάδειξη της Ευτέρπης, η οποία επανενώνεται με το Φοινικόδασος και γενικότερα με τη συνοικία του Κυπριανού, της οποίας είναι οργανικό κομμάτι. Η συνοικία πλέον συγκεντρώνει σε μια ενιαία, προστατευμένη έκταση όλους τους πόρους, πολιτιστικούς και φυσικούς. Σημειώνεται πως, ο σχηματισμός διπλής στροφής λίγο πριν το 3^ο Δημοτικό Σχολείο εξαναγκάζει τα οχήματα σε μείωση ταχυτήτων συμβάλλοντας στην κυκλοφοριακή ασφάλεια του περιβάλλοντα χώρου. Υπάρχουν δύο βασικές αρχές, στις οποίες αποκλίνουν οι δύο σχεδιασμοί. Καταρχήν η μελέτη του νέου Γ.Π.Σ. διέπεται από μία οριζόντια ανάπτυξη υψηλών ιεραρχικά οδικών αξόνων. Πιο συγκεκριμένα ως οι πιο σημαντικές τοπικές αρτηρίες διακρίνονται η οδός Καλουπάκη και πιο νότια οι Κοκορέ, Κορδέλα και Λαζαρίδη, που σχηματίζουν μια γραμμική συνέχεια. Χαρακτηριστικό για την αναποτελεσματική σύνδεση των δύο είναι πως γίνεται από οδό, που στο μεγαλύτερό της μέρος βρίσκεται εκτός αστικού κορμού διασχίζοντας την περιοχή Πράσινη Αλεπού και καταλήγοντας μέσω του Δημοτικού Κλειστού Γηπέδου στην οδό Κορδέλα. Οι οριζόντιες αυτές αρτηρίες δεν κρίνονται συμβατές με την επιμήκης, κατακόρυφη ανάπτυξη της πόλης και συνεπώς ούτε και αποτελεσματικές για την εύρυθμη κυκλοφορία της. Η κατάργηση της κατακόρυφης «ραχοκοκαλιάς», της λεωφόρου Σουνίου, χωρίς ουσιαστικά την αντικατάστασή της προκαλεί δυσχέρεια επικοινωνίας μεταξύ της βορειότερης πολεοδομικής ενότητας του Κυπριανού- Θηραϊκών- Άνω Ορίων και όλων των υπολοίπων. Δεύτερη διαφοροποίηση εντοπίζεται στον σχηματιζόμενο δακτύλιο του κέντρου. Τη βόρεια πλευρά του την αποτελούν οι Κοκορέ και Κορδέλα και την ανατολική η Νέγρη, η οποία συμπίπτει με την ανατολική πλευρά του δακτυλίου και αυτής της μελέτης. Στα δυτικά ο δακτύλιος εκτοπίζεται στις οδούς Ρούσου και Αιάκου αποκλίνοντας από τον πυρήνα του κέντρου, ενώ δεν γίνεται πρόβλεψη για την ολοκλήρωση της περιμέτρου από τα νότια περιορίζοντας από τη μία τη σύνδεση μεταξύ των Π.Ε. Νυκτοχωρίου- Αγ. Παρασκευής και Νεάπολης- Πάνορμου και καθιστώντας από την άλλη δύσκολα προσεγγίσιμο το νότιο τμήμα του κέντρου και τη δυτική πλευρά του παραλιακού μετώπου. Μια αξιοσημείωτη επιμέρους παρατήρηση είναι πως η ανάδειξη του συνόλου των οδών Κοκορέ, Κορδέλα και Λαζαρίδη σε νέο κεντρικό της πόλης έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τη μέριμνα αυτής της μελέτης για κυκλοφοριακή θωράκιση των δύο σημείων συγκέντρωσης εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, που αναπτύσσονται πάνω σε αυτόν τον οδικό άξονα. Η ίδια παρέμβαση προσφέρει πρόσβαση από τον Περιμετρικό στα ανατολικά των ορίων της πόλης στον Περιφερειακό στα δυτικά της πόλης. Η επικοινωνία των δύο υπερτοπικού χαρακτήρα υποδομών και η ανάλογη υπερφόρτωση αυτού του ήδη κομβικού αγωγού για τις τοπικές μετακινήσεις δεν εξυπηρετεί καμία κυκλοφοριακή αναγκαιότητα με και την τομή τους γίνεται λίγο πιο βόρεια έξω από την είσοδο της πόλης.

Αξίζει να σχολιαστεί και η παρουσίαση της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας, που συνέβη στα πλαίσια της ημερίδας «Η συμβολή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου στο Λαύριο του 21^{ου} αιώνα» το 2015 και είχε το ίδιο αντικείμενο μελέτης. Δόθηκαν τρία εναλλακτικά σενάρια, τα οποία εστίαζαν όλα κυρίως στην

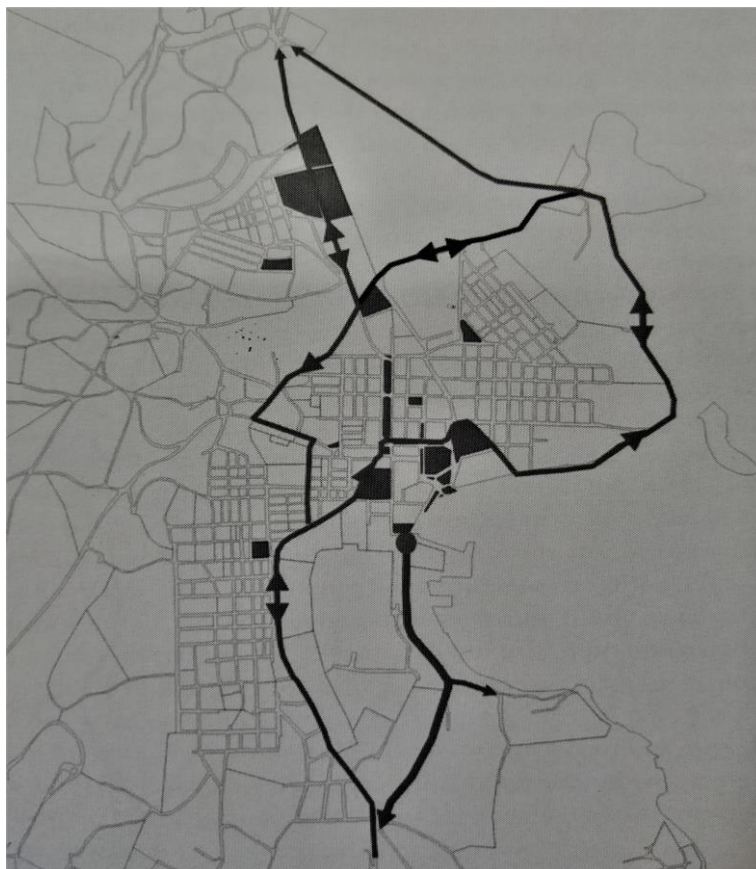
απομάκρυνση του κύριου οδικού άξονα από τον περιβάλλοντα χώρο της κεντρικής πλατείας. Στο πρώτο σενάριο η οδός Φωκίωνος Νέγρη μονοδρομείται και δέχεται την μία ροή του κεντρικού όπως και στον σχεδιασμό της εν λόγω εργασίας. Παρόλαυτα και η δεύτερη ροή εκδιώκεται και καταλήγει στον Περιμετρικό άξονα στα ανατολικά της πόλης. Με αυτόν τον τρόπο καταρχήν η δυτική πλευρά της Π.Ε. Κέντρου δεν εξυπηρετείται κυκλοφοριακά από κανέναν σημαντικό οδικό άξονα στην ευρύτερη περιοχή και κυριότερα το τοπικό δίκτυο και η εξυπηρέτηση των αναγκών του, για παράδειγμα η σύνδεση της Νεάπολης με τον Κυπριανό, ανακατεύονται με μια υπερτοπική αρτηρία, της οποίας ακυρώνεται η αποστολή για διαχωρισμό των δύο κατηγοριών μετακινήσεων.



Εικόνα 4.71: Πρώτο Σενάριο Κυκλοφοριακής Αναδιαμόρφωσης του Ε.Μ.Π. για την πόλη του Λαυρίου (Πηγή: Βλαστός, 2015)

Στο δεύτερο σενάριο γίνεται πάλι αποδέσμευση του κέντρου και της κεντρικής πλατείας από οποιαδήποτε ροή. Οι δύο κινήσεις του κεντρικού διαχωρίζονται και δημιουργούν δακτύλιο. Στα ανατολικά η μία ροή συνδυάζεται με τον Περιμετρικό με τα γνωστά αρνητικά αποτελέσματα και στα δυτικά η άλλη χωροθετείται στην Κορδέλα. Το κομμάτι της εκδοχής αυτής, που την καθιστά δύστροπη ως λύση, είναι το νότιο τμήμα της περιμέτρου. Η σύνδεση των δύο πλευρών του κεντρικού δακτυλίου ολοκληρώνεται μέσω της Ρούσου, Αιάκου και λεωφόρο Σουνίου. Η πορεία αυτή διασχίζει περιοχή χωρίς κεντρικό χαρακτήρα και κάνει μεγάλη παράκαμψη με αλλαγή μάλιστα προσανατολισμού. Υπενθυμίζεται ότι μεταξύ άλλων η συγκεκριμένη

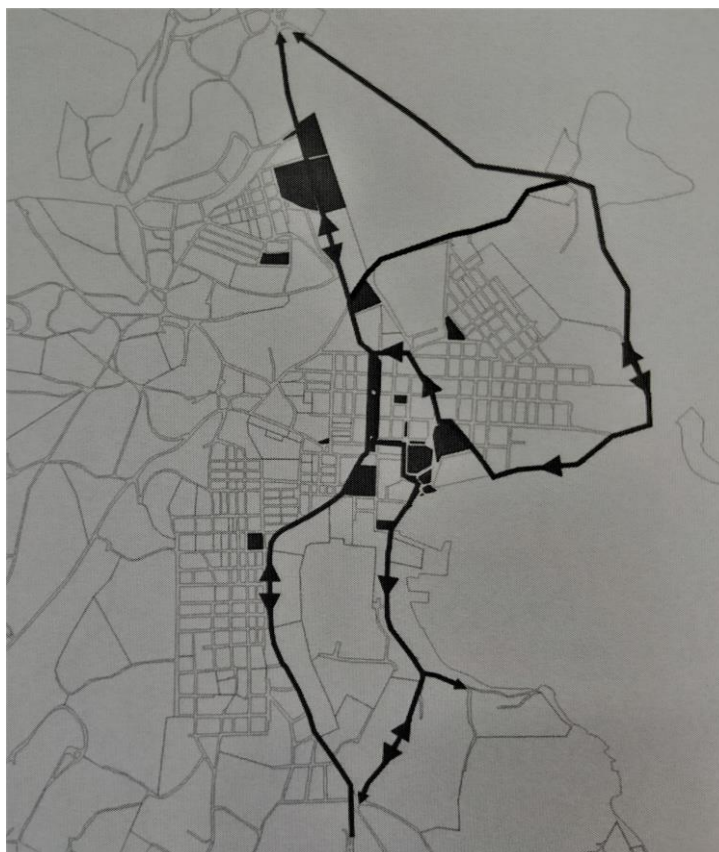
διαδρομή είναι αυτή, που θα πρέπει να ακολουθήσει ο κάθε επισκέπτης, μέχρι να καταλήξει στον μεγαλύτερο πόλο έλξης της πόλης, το παραλιακό μέτωπο.



Εικόνα 4.72: Δεύτερο Σενάριο Κυκλοφοριακής Αναδιαμόρφωσης του Ε.Μ.Π. για την πόλη του Λαυρίου (Πηγή: Βλαστός, 2015)

Το τελικό σενάριο καταλήγει σε μία λύση κοντινή με τη δοθείσα αυτής της εργασίας. Η μία ροή του κεντρικού παραμένει στην ίδια θέση, ενώ η δεύτερη αντικαθίσταται από την Νέγρη. Οι δύο προηγούμενες εκδοχές φανερώνουν την αναγκαιότητα αυτού του σχηματισμού. Αρχικά γίνεται κατανοητό, πως δεν υπάρχει κανένας κατακόρυφος άξονας, και πρέπει να είναι κατακόρυφος, όπως επίσης αποδείχθηκε από προηγούμενη εξεταζόμενη πρόταση, στο εσωτερικό του αστικού ιστού ικανός να υποδεχτεί αμφότερες τις κινήσεις του κεντρικού. Στο ανατολικό τμήμα του κέντρου η Φωκίωνος Νέγρη τηρεί πολλές προϋποθέσεις για να δεχτεί τη μία ροή, όπως και γίνεται. Στα δυτικά παρόλαυτα η μόνη οδός με κατάλληλο πλάτος είναι η Κορδέλα, η οποία αρχικά έχει κάποια απόσταση με τον πυρήνα λόγω της χωρικής παρεμβολής των Ρουμάνικων. Κατά δεύτερον παρουσιάζει μια απόκλιση στρεφόμενη στο δεύτερο μισό της περαιτέρω προς τα δυτικά. Με τη δυσκολία αυτή συνδυάζεται και η έλλειψη εύκολης και άμεσης σύνδεσης με το κέντρο, την παραλιακή ζώνη και την πρώτη ροή. Οι λόγοι αυτοί λειτουργούν συνηγορούν στη διατήρηση της μίας εκ των δύο ροών στην υφιστάμενη θέση της. Ένα σημείο διαφωνίας με αυτή, την τρίτη πρόταση εντοπίζεται στην μη ολοκλήρωση του κεντρικού δακτυλίου. Οι δύο ροές δεν

ενώνονται από τα νότια δυσχεραίνοντας την επικοινωνία του δυτικού και του ανατολικού τομέα του αστικού συγκροτήματος. Το δεύτερο σημείο έχει να κάνει με τη διατήρηση κυκλοφορίας στο δυτικό τμήμα της παραλιακής οδού περιορίζοντας το μέγεθος, τη σημασία και την αποτελεσματικότητα της προτεινόμενης πεζοδρόμησης του ανατολικού. Ολοκληρώνοντας μια κοινή διαφορά του προτεινόμενου οδικού συστήματος με κάθε ένα από τα τρία αυτά είναι η εισαγωγή της ιδέας του Περιφερειακού στο προσκήνιο και των επακόλουθων θετικών επιπτώσεων για το σύνολο της λειτουργίας της πόλης.

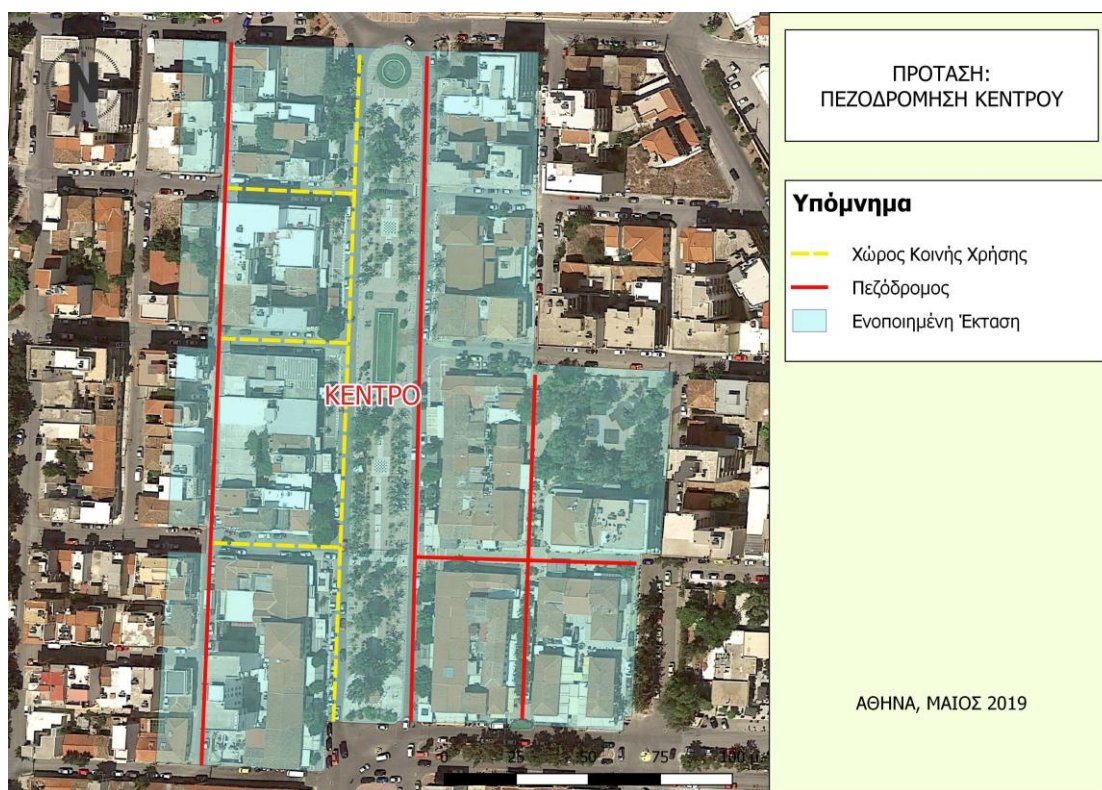


Εικόνα 4.73: Τρίτο Σενάριο Κυκλοφοριακής Αναδιαμόρφωσης του Ε.Μ.Π. για την πόλη του Λαυρίου (Πηγή: Βλαστός, 2015)

- Πεζοδρόμηση Κέντρου

Μετά την κατάλληλη προεργασία των προηγούμενων μέτρων το κυκλοφοριακό υπόβαθρο είναι εκεί, ώστε το Λαύριο επιτέλους να πεζοδρομήσει και να ενοποιήσει το ιστορικό του κέντρο, κατεύθυνση που κάθε άλλη πόλη με πλούσια κληρονομιά ακολουθεί τις τελευταίες δεκαετίες. Κατά αυτόν τον τρόπο η πολιτιστική του παράδοση και ταυτότητα διαφυλάσσεται και ισχυροποιείται. Παρόλαυτα δεν αποσκοπεί σε μετατροπή του σε θεματικό πάρκο, αλλά αφαιρώντας από την εξίσωση τους περιοριστικούς παράγοντες της λειτουργίας του δίνεται σε αυτό η δυνατότητα να αποτελέσει καίριο παράγοντα για τη διαμόρφωση κάθε πτυχής της αστικής ζωής. Επιδίδεται λοιπόν ο σχηματισμός μιας μέχρι ενός βαθμού ενιαίας και αδιάσπαστης

κεντρικής ζώνης στηριζόμενης σε τέσσερις διαδοχικούς, κατακόρυφους, παράλληλους άξονες, που είτε έχουν πεζοδρομηθεί ή έχουν περιέλθει σε καθεστώς ήπιας κυκλοφορίας.



Εικόνα 4.74: Χάρτης Πρότασης Πεζοδρόμησης Κέντρου

Η ανάπλαση στοχεύει στη βελτιστοποίηση τριών θεμελιωδών τομέων, οι οποίοι όμως με τη σειρά τους διακλαδίζονται σε περαιτέρω υποστόχους καταλήγοντας εν τέλει σε επιδίωξη αποτελεσμάτων σε μια πληθώρα πεδίων. Αρχικά το πολιτιστικό απόθεμα της πόλης, το οποίο πυκνώνει στην περιοχή του κέντρου, θωρακίζεται και πλαισιώνεται από έναν περιβάλλοντα χώρο τέτοιο, που το σέβεται και το αναδεικνύει. Η ενέργεια αυτή καταλήγει να ενισχύει την ταυτότητα της πόλη, στον πυρήνα της οποίας εμπεριέχεται η έννοια της ιστορικότητας. Συνδυαστικά λοιπόν δημιουργούνται κίνητρα για αύξηση των επισκεπτών και της τοπικής τουριστικής βιομηχανίας εξυψώνοντας την τοπική οικονομία. Από την άλλη οπτική γωνία ενισχύονται οι συνθήκες βιωσιμότητας, οι οποίες διέπονται από έναν ανθρωποκεντρισμό και συμβάλλουν στον εκδημοκρατισμό του δημοσίου χώρου. Τέλος η εσωτερική δομή αναδιαρθρώνεται με αποτέλεσμα τη βελτίωση του επιπέδου της ποιότητας ζωής.

Η πεζοδρόμηση και των δύο ροών της πλατείας εμπεριέχονται στο Εγκεκριμένο Ρυμοτομικό Σχέδιο του 1992. Διάφορες πτυχές του σχεδίου στηρίζονται και από Άρθρα του «Νέου Ρυθμιστικού Σχέδιου Αθήνας –Αττικής». Από τη μία το Άρθρο 13 διαβλέπει σε διαφύλαξη του κέντρου μέσω επέκτασης των πεζοδρόμων. Από την άλλη το Άρθρο 15 ενθαρρύνει την ανάδειξη των πολιτιστικών πόρων, ως μοχλό

οικονομικής ανάπτυξης, ενώ τέλος το Άρθρο 29 δίνει έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης.

Η πρόταση αυτή εν πολλοίς εμπνέεται από το πρωτοπόρο πνεύμα της περίπτωσης της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου. Αν και η πεζοδρόμηση του κεντρικού άξονα μιας πόλης είναι ευρέως διαδεδομένη πρακτική στο εξωτερικό, για τα ελληνικά δεδομένα είναι άγνωστη. Αυτή την έλλειψη παραδειγμάτων επιχείρησε να ανατρέψει με τολμηρή διάθεση η πρόταση της Rethink Athens, της οποίας οι μελέτες ολοκληρώθηκαν το 2014. Βασικός της άξονας ήταν η ανάπλαση της οδού, η οποία απαγόρευε την κυκλοφορία των Ι.Χ. σε όλο της το μήκος, αλλά επέτρεπε εκείνη των ταξί, της δημόσιας συγκοινωνίας δεχόμενη μάλιστα και την επέκταση της γραμμής του τραμ μέχρι το Πεδίον του Άρεως (Κετσειετζής, 2016). Συνεπώς με την μετατροπή του κεντρικότερου άξονα της πρωτεύουσας σε αγωγό βιώσιμης κινητικότητας γίνεται κατανοητή η βαρύτητα, που θα προσδιδόταν σε αυτόν τον νέο τρόπο σκέψης. Ακόμα και αν το έργο τελικώς απορρίφθηκε μεταξύ άλλων λόγω της παρερμηνείας, ότι ρόλος ενός πεζόδρομου είναι μονόπλευρος και μπορεί να εξυπηρετήσει μόνο περιοχές εμπορίου- αναψυχής και όχι καθαρόαιμου πολιτισμού, άφησε πίσω του σημαντική παρακαταθήκη.



Εικόνα 4.75: Πρόταση Πεζοδρόμησης της οδού Πανεπιστημίου της Rethink Athens (Πηγή: greekarchitects.gr)

Όπως ειπώθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο η εικόνα της κάθε πόλης ουσιαστικά αντικατοπτρίζει την αντίστοιχη της κοινωνίας της. Η σχέση τους παρόλαυτα μπορεί να υπάρξει και παλινδρομική με τον ανθρώπινο παράγοντα κυρίως να επηρεάζει το περιβάλλον γύρω του, αλλά σε κάποιες περιπτώσεις παρατηρείται το αντίθετο. Μια τέτοια, δυναμική παρέμβαση στο πιο κεντρικό, επιφανές σημείο της πόλης διακηρύσσει μια μεταστροφή σε επίπεδο αρχών και προτεραιοτήτων ελπίζοντας ακριβώς να περάσει το μήνυμα της επικοινωνίας, της συνύπαρξης και του ανθρωποκεντρισμού και στη λειτουργία της κοινωνίας. Η πεζοδρόμηση των κεντρικών οδικών αξόνων σημαίνει την απελευθέρωση γης για τη δημιουργία νέων κοινόχρηστων χώρων, που προσθέτονται στους ήδη υπάρχοντες των πεζοδρομίων,

του πεζοδρόμου και της κεντρικής πλατείας. Κατά αυτόν τον τρόπο επεκτείνεται η πλατφόρμα, η σκηνή, πάνω στην οποία εκτυλίσσονται οι διεργασίες της κοινωνικοποίησης. Η αύξηση της ίδιας της έκτασης, σε συνδυασμό με την απομάκρυνση της απειλής της κυκλοφορίας προσφέρουν ευνοϊκές συνθήκες για αύξηση των επιπέδων της κοινωνικής λειτουργίας του κέντρου. Μια τρίτη μεταβλητή, που συνεισφέρει αποφασιστικά σε αυτό το θετικό αποτέλεσμα, είναι η χωρική ενότητα της νησίδας της κεντρικής πλατείας με τις γύρω υπηρεσίες. Ωστόσο δεν επιζητείται η παράδοση του χώρου της πλατείας στην εμπορική εκμετάλλευση, αλλά η πλαισίωση και η υποστήριξη της ανθρώπινης δραστηριότητας, που ήδη προσελκύει. Ένα από παράδειγμα μπορεί να δώσει η σύγκριση του, ενοποιημένου με τη γειτονική περιοχή, χώρου της πλατείας Μοναστηρακίου και της χαρακτηριστικής ζωντανίας, που τον διακατέχει με αυτόν της πλατείας Συντάγματος, που περιβάλλεται ολοπλεύρως από κυκλοφοριακούς άξονες και που λειτουργεί κυρίως ως τόπος αφετηρίας-τερματισμού και όχι προορισμού των ανθρώπινων ροών. Περαιτέρω απόδειξη είναι η έλλειψη αυτής της έντονης παρουσίας από την πλατεία Μοναστηρακίου την εποχή, κατά την οποία διασχιζόταν από οδικούς άξονες. Με την πεζοδρόμηση ως ένα βαθμό ολόκληρης της κεντρικής ζώνης πραγματοποιείται και το τρίτο σκέλος και ολοκληρώνεται η κυκλοφοριακή θωράκιση και προστασία του κέντρου. Είναι το επιστέγασμα μιας σύνθετης προσπάθειας, που ξεκίνησε με την ιεραρχική υποβάθμιση της λεωφόρου Σουνίου και την απομάκρυνση της αρτηρίας με τη δημιουργία του Περιφερειακού και συνεχίστηκε με την εκτόπισή της κυκλοφορίας σε καθορισμένους εξωτερικούς δακτυλίους. Συνεπώς με τη συνδυαστική δράση όλων αυτών των παρεμβάσεων καταλήγει να σχηματίζεται μια απροσπέλαστη περιοχή έκτασης πολλών οικοδομικών τετραγώνων, αποτέλεσμα που καμία μεμονωμένη πρόταση δεν θα μπορούσε να εξασφαλίσει. Τα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα συμβαδίζουν με κάθε πτυχή της λειτουργίας αυτού του πολυδύναμου κέντρου. Αναδεικνύονται έτσι οι ρόλοι του ως κοιτίδα πολιτισμού, υποδοχέας κατοικίας, κέντρο εμπορίου και αναψυχής και ο πρωταρχικός του δημόσιος χαρακτήρας και κοινόχρηστος ρόλος. Αναφέρθηκε ότι η αποστολή του πολεοδόμου είναι να διατηρεί ισορροπίες μέσα στον αστικό ιστό. Ένα τέτοιο δίπολο, που χρειάζεται διαχείριση, είναι το παραλιακό μέτωπο και το κέντρο. Με αμφότερα τα σημεία να διεκδικούν προσέλκυση μεγάλου αριθμού επισκεπτών χρειάζεται η ανάπτυξή τους, που προωθείται έντονα μέσω αυτής της εργασίας να οδηγήσει σε αντίστοιχα επίπεδα ανταγωνιστικότητας, ώστε η λειτουργία του ενός να μη γίνεται εις βάρος του άλλου. Η πεζοδρόμηση του κέντρου λοιπόν είναι μια μεγάλης έκτασης επέμβαση, που προστίθεται στην επίσης μεγάλης έκτασης πρόταση της μείωσης του συντελεστή δόμησης του και στις πιο σημειακές της επανάχρησης του κτιρίου «Λιδωρίκι» και της απομάκρυνσης της ασύμβατης χρήσης του Προσφυγικού Κέντρου, μέτρα που όλα στοχεύουν το συγκεκριμένο τμήμα της πόλης.

Η αναγγελθείσα πεζοδρόμηση του κέντρου ουσιαστικά συνίσταται από τέσσερα επιμέρους σημεία, εκ των οποίων το ένα αποτελείται από την ήδη υλοποιημένη πεζοδρόμηση του νοτίου μισού της οδού Ερμού, στο ανατολικότερο τμήμα της προς

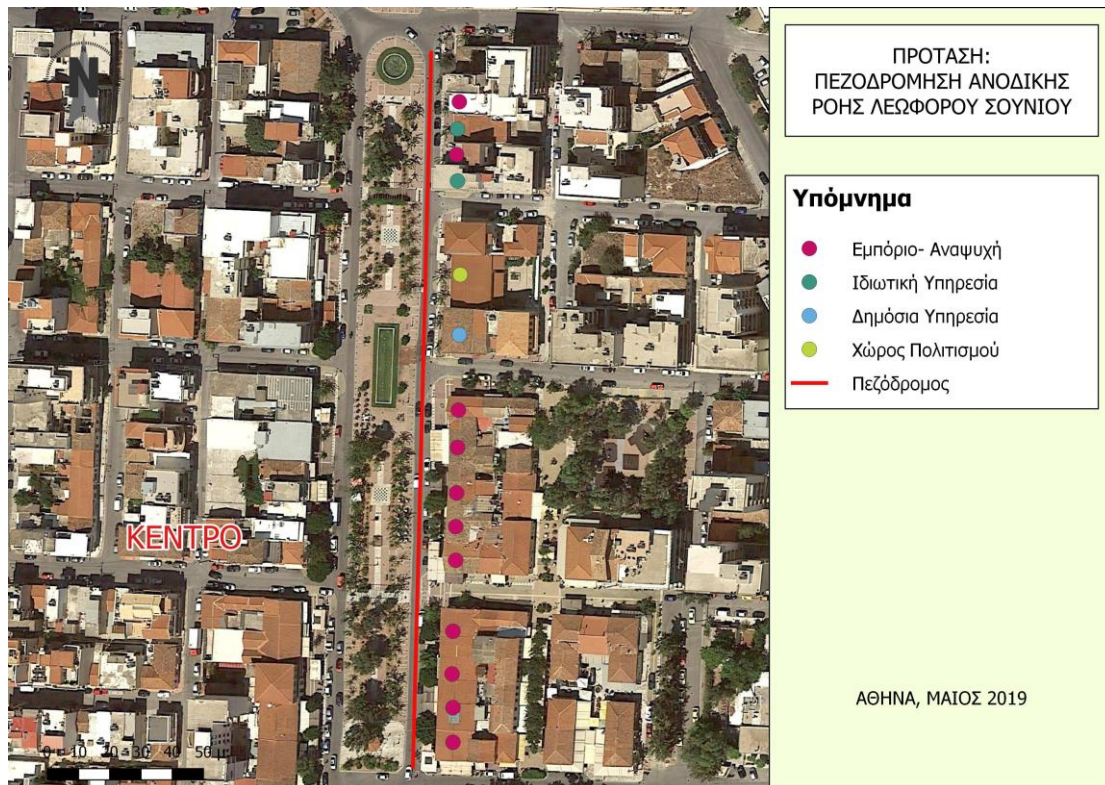
ενοποίηση περιοχής. Τα υψηλά επίπεδα εμπορικής δραστηριότητας αλλά και η γεινίαση με το σημαντικό διατηρητέο σύμπλεγμα της Ψαραγοράς περιγράφηκαν στην υφιστάμενη κατάσταση.

Το επόμενο σκέλος αφορά τον παράλληλο από τα δυτικά της Ερμού, την ανοδική ροή της λεωφόρου Σουνίου και συγκεκριμένα την πλήρη πεζοδρόμησή της με πρόβλεψη και για διέλευση ποδηλατοδρόμου. Σαν έργο περιέχεται και στον επίσημο σχεδιασμό του Ρυμοτομικού του 1992, του Γ.Π.Σ. του 1993 και της επικείμενης αναθεώρησής του, όπως και σχολιάστηκε.



Εικόνα 4.76: Υφιστάμενη Κατάσταση λεωφόρου Σουνίου (άνοδος) (Πηγή: Google Maps)

Ο κύριος στόχος της αναδιαμόρφωσης αυτού του τμήματος της κεντρικής ζώνης, της ανατολικής πλευράς της πλατείας είναι η αποκρυστάλλωση ιδιαίτερης δυναμικής, που το χαρακτηρίζει. Πρόκειται ίσως για το επιφανέστερο τμήμα και πρόσωπο της πόλης, που συγκεντρώνει τα υψηλότερα επίπεδα δραστηριότητας της ευρύτερης περιοχής σε όλο το μήκος του και καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας. Η προσέλκυση του κόσμου πηγάζει από τους πολλούς χώρους εστίασης, από τους χώρους πολιτισμού και τις δημόσιες υπηρεσίες. Διατηρεί επίσης ευνοϊκή θέση, καθώς όντας στα ανατολικά βρίσκεται πλησιέστερα με το λιμάνι από το υπόλοιπο κέντρο απορροφώντας μεγάλο τμήμα της κίνησής του.



Εικόνα 4.77: Χάρτης Πρότασης Πεζοδρόμησης Ανοδικής Ροής λεωφόρου Σουνίου

Όσον αφορά τον δεύτερο προσανατολισμό της πεζοδρόμησης υπάρχει διαθέσιμο πολιτιστικό απόθεμα με τα σπουδαία διατηρητέα των Παλαιών Δημοτικών, του πρώην Δημαρχείου, του Εκκλησιαστικού Πνευματικού Κέντρου και του Πολιτιστικού Κέντρου για να αναδειχθεί από αυτό το κατάλληλα διαμορφωμένο περιβάλλον. Διαθέτει συνολικό πλάτος οδοστρώματος 5m με μονή παρόδια στάθμευση. Σημειώνεται πως, προβλέπεται η διέλευση ποδηλάτου στη νέα διάταξη του χώρου.

Η ενασχόληση με την κάθοδο της λεωφόρου Σουνίου είναι το τρίτο στάδιο της ενοποίησης του κέντρου. Αναφορικά με αυτή την ροή υπήρξε μεν η απομάκρυνση σημαντικού τμήματος του φόρτου της, αλλά εν τέλει ο σχεδιασμός λόγω της διάταξης και των επικρατούντων συνθηκών του οδικού δικτύου δεν κατόρθωσε να την απομακρύνει τελείως παραμένοντας ως τροχοπέδη στις προσπάθειες ενοποίησης του κέντρου. Ο μόνος τρόπος διαχείρισης του οδικού περιβάλλοντος, ώστε να αναιρεθεί η αποτρεπτική του δράση, είναι η πρακτική του shared space.



Εικόνα 4.78: Υφιστάμενη Κατάσταση λεωφόρου Σουνίου (κάθοδος) (Πηγή: Google Maps)

Η βασική ιδέα του Ολλανδού συγκοινωνιολόγου Hans Monderman είναι η κοινή χρήση της ίδιας επιφάνειας οδοστρώματος από πεζούς, ποδηλάτες και οχήματα χωρίς διαχωρισμό και καθοδήγηση. Φαίνεται ριψοκίνδυνο, αλλά η φιλοσοφία του μέτρου στηρίζεται στο αίσθημα εγρήγορσης και αυξημένης ευθύνης, που θα βιώσουν οι οδηγοί ερχόμενοι αντιμέτωποι με αυτήν την ασάφεια της κίνησης. Η ίδια λοιπόν η ιδιαίτερη φύση του δρόμου επιβάλλεται στην οδηγική συμπεριφορά και οδηγεί σε μείωση ταχυτήτων. Από την άλλη αναδύεται ένα ελκυστικό παρόδιο περιβάλλον με έντονες ομοιότητες και εναρμονισμένο με τη λειτουργία και το σχέδιο ενός καθαρόαιμου κοινόχρηστου χώρου (Moore, 2012). Η εφαρμογή στον Kensington High Street, στο Λονδίνο του σχεδίου αποκαλούμενο «γυμνοί δρόμοι» αντιπροσωπεύοντας την απομάκρυνση κάθε ένδειξης και τεχνητού ορίου οδήγησε σε μείωση κατά 43% των τραυματισμών (Gould, 2006). Εν τέλει αυξάνεται η ατομική συνείδηση και υπευθυνότητα του οδηγού, η οποία μουδιάζει, όταν κάθε απόφαση γίνεται για αυτόν από τον επίσημο σχεδιασμό, ενώ ο εν λόγω δρόμος παύει να αποτελεί κυριολεκτικό αλλά και αισθητικό φράγμα επιτρέποντας την επέκταση της ενοποιημένης περιοχής περαιτέρω δυτικά.



Εικόνα 4.79: Brighton, Ηνωμένο Βασίλειο (Πηγή: pps.org)

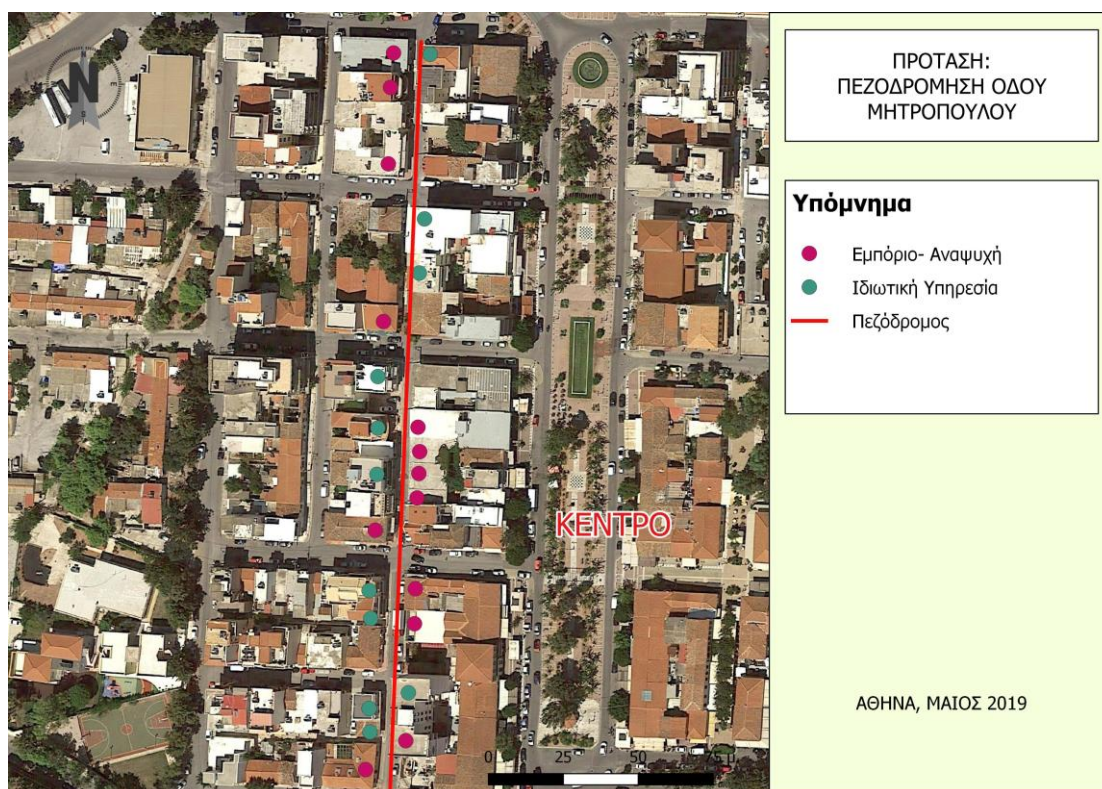
Η ολοκλήρωση της πρότασης αυτής πραγματοποιείται με την πεζοδρόμηση της οδού Μητροπούλου, στο δυτικότερο τμήμα της προς ενοποίηση περιοχής. Η ιδέα του έργου καταρχήν εντοπίζεται στο Ρυμοτομικό Σχέδιο του 1992. Η πραγμάτωσή της προωθείται από τη δημοτική αρχή αν και βρίσκεται σε εμβρυϊκό στάδιο. Το εγχείρημα αποφάσισε να περικλείσει στον σχεδιασμό και αυτή η μελέτη, του οποίου κατέληξε να γίνει οργανικό κομμάτι. Η κύρια προσφορά της είναι η επέκταση της δυναμικής περιοχής του κέντρου και δυτικά της πλατείας σε ένα τμήμα του αστικού ιστού λιγότερο ευνοημένο από χωροταξική άποψη εξασφαλίζοντας ισότητα ευκαιριών και ισόρροπη ανάπτυξη.



Εικόνα 4.80: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Μητροπούλου (Πηγή: Google Maps)

Η πεζοδρόμηση εξυπηρετεί την πληθώρα των χώρων εστίασης και αναψυχής, που έχουν σταδιακά εγκατασταθεί εκεί. Παρόλ'αυτα υπάρχουν και διατηρητέα κτίρια, όπως το υποκατάστημα της Alpha Bank και το προτεινόμενο προς επανάχρηση κτίριο

«Λιδωρίκι». Η οδός έχει πλάτος οδοστρώματος 4,5m με μονή παρόδια στάθμευση. Όσον αφορά τους τρεις δρόμους, που τη τέμνουν κάθετα και συνδέονται με την κάθοδο της λεωφόρου Σουνίου, στο τμήμα τους εκείνο μεταξύ της Μητροπούλου και της λεωφόρου Σουνίου διατηρούνται, καθώς είναι απαραίτητες για την εξυπηρέτηση του εσωτερικού του δακτυλίου, στον οποίο ανήκουν, αλλά μετατρέπονται και αυτές σε χώρο shared space, ώστε να μετριαστεί η διάσπαση της ενότητας, που θα μπορούσαν να προκαλέσουν.



Εικόνα 4.81: Χάρτης Πρότασης Πεζοδρόμησης οδού Μητροπούλου

- Πεζοδρόμηση Παραλιακού Μετώπου

Κατόπιν της εξασφάλισης της αποκατάστασης της κεντρικής ζώνης γίνεται ενασχόληση και με το δεύτερο κεντρικό σημείο της πόλης, το παραλιακό μέτωπο. Η πρόταση αυτή διαμορφώνεται μέσα στο ευρύτερο κλίμα των κινήσεων σε παγκόσμιο επίπεδο για επανένωση τους με τον υπόλοιπο αστικό ιστό. Ο άξονας αυτός έχει ιδιαίτερη σημασία τόσο για τις δραστηριότητες, που ελκύει εντός των ορίων του, όσο και για τον νευραλγικό ρόλο, που κατέχει σε μια ζώνη επηρεασμού της αστικής λειτουργίας, που ξεπερνάει τα γεωγραφικά του όρια. Επιχειρείται λοιπόν η πεζοδρόμηση και η διάνοιξη ποδηλατοδρόμου στο τμήμα της παραλιακής οδού Κουντουριώτη και λεωφόρου Μίκη Θεοδωράκη, από το κτίριο του Ρολογιού μέχρι το μνημείο της Γαλλικής Σκάλας.



Εικόνα 4.82: Χάρτης Πρότασης Πεζοδρόμησης Παραλιακού Μετώπου

Η παρέμβαση λόγω της παρόμοιας φύσης της με την προηγούμενη πρόταση εμπεριέχει τους ίδιους στόχους και θεματικές ενότητες.

Από σχεδιαστική άποψη υποστηρίζεται από το Ρυμοτομικό Σχέδιο του 1992 και τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις της επικείμενης αναθεώρησης του Γ.Π.Σ. Από την σκοπιά των κατευθύνσεων, προς τις οποίες στρέφεται, εναρμονίζεται με τα Άρθρα 15 και 29 του «Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας –Αττικής», όπως και το προηγούμενο μέτρο, καθώς επίσης και με εκείνα τα σημεία, που εστιάζουν στο παράκτιο μέτωπο. Συγκεκριμένα το Άρθρο 16 κάνει λόγο για διεύρυνση και ενίσχυση του δημόσιου, κοινόχρηστου χαρακτήρα της παράκτιας ζώνης και το Άρθρο 28 αναφέρεται σε σύνδεση του θαλάσσιου μετώπου με τον οικιστικό ιστό και απόδοσή του στους κατοίκους και τους επισκέπτες.

Ένα ηχηρό παράδειγμα επαναδιεκδίκησης της παραλιακής ζώνης ειδικά σε σημείο της, που παρουσιάζει έντονη κεντρικότητα, είναι η ιστορική απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Πειραιά στα μέσα του 2018 για την ανάπλαση του Μικρολίμανου με την επιβολή ήπιων κυκλοφοριακών συνθηκών στις οδούς ακτή Κουμουندούρου και Ναυάρχου Βότση σε μια έκταση 15.000m² (Πανταζόπουλος, 2018). Οι δύο περιπτώσεις παρουσιάζουν αρκετές ομοιότητες. Πρόκειται για έναν χώρο με πλούσια παράδοση και έντονο εμπορικό χαρακτήρα. Παρόλαυτα η εμπορική αυτή δραστηριότητα ισορροπείται με την ανάδυση ενός ελεύθερου, κοινόχρηστου χώρου.

Τέλος κυκλοφοριακά ταλαιπωρείται από δυσανάλογες πιέσεις, απόρροια της κατάστασης της γενικότερης περιοχής.



Εικόνα 4.83: Εγκεκριμένη Πρόταση για Μικρολίμανο, Πειραιά (Πηγή: Lifo.gr)

Το φυσικό περιβάλλον σε κάθε του έκφραση, είτε η βλάστηση ή το θαλάσσιο στοιχείο, πρέπει να είναι παρόν και να αποτελεί οργανικό τμήμα του αστικού ιστού. Η μίξη με το ανθρωπογενές περιβάλλον προσφέρει σε αυτό οφέλη, κλιματολογικά και ψυχολογικά, που διαφορετικά γίνονται αισθητά μόνο στην επαρχία. Η συγκεκριμένη σχέση ειδικά για το Λαύριο υπήρξε ανέκαθεν ένας από τους βασικούς πυλώνες της ταυτότητάς του. Η θάλασσα έθρεψε και θρέφει τον πληθυσμό του, είτε μέσω της αλιείας ή με τις θαλάσσιες δραστηριότητες της ακτοπλοΐας και των σκαφών αναψυχής και καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τον τρόπο ζωής τους. Με τον τερματισμό της κυκλοφοριακής αποκοπής η σύνδεση αυτή αναζωπυρώνεται και οι κάτοικοι επανακτούν το δικαίωμά τους για απρόσκοπτη κίνηση προς αυτήν. Το μεγαλύτερο μέρος των επισκεπτών καταλήγει στο παραλιακό μέτωπο. Παρόλαυτα οι υπάρχουσες υποδομές κοινόχρηστου χαρακτήρα αδυνατούν να αποτελέσουν ισχυρή εναλλακτική επιλογή για τους ενδιαφερόμενους, των οποίων ο πρωταρχικός σκοπός είναι η πρόσβαση στο θαλάσσιο στοιχείο, με αποτέλεσμα η απορρόφησή τους από τους γειτονικούς χώρους εστίασης να είναι ουσιαστικά μονόδρομος. Η δημιουργία ενός εκτενούς, ελκυστικού κοινόχρηστου χώρου στο λιμάνι με τον κατάλληλο αστικό εξοπλισμό μπορεί να υποδεχτεί και να διατηρήσει τις ροές των επισκεπτών διαρρηγνύοντας την υφιστάμενη άρρηκτη σχέση μεταξύ της παραλιακής ζώνης και της εμπορικής εκμετάλλευσης. Με την πεζοδρόμηση της παραλιακής οδού ολοκληρώνεται η προετοιμασία της κυκλοφορίας της πόλης από άποψη μεταβολής του οδικού δικτύου έστω, καθώς καίριο ρόλο παίζουν και τα βιώσιμα δίκτυα, για τη μελλοντική επέκταση των δραστηριοτήτων του ακτοπλοϊκού λιμανιού. Μετά την πεζοδρόμηση της οδού Κοκορέ λόγω του σχηματισμού του Ενιαίου Εκπαιδευτικού

Συγκροτήματος, που εξασφαλίζει την αποτροπή της διάχυσης της υπερτοπικού χαρακτήρα κυκλοφορίας από τη μία και του αυξημένου πλήθους των επισκεπτών από την άλλη στο κέντρο και την κατάργηση των οδών στο εσωτερικό του Ενοποιημένου Χώρου Πρασίνου, που προστατεύει τόσο το κέντρο όσο και το παραλιακό μέτωπο, δημιουργείται και τρίτο ανάχωμα, που στοχεύει καθαρόαιμα τη θωράκιση του δεύτερου και πλησιέστερου εκ των δύο σε αυτόν τον ισχυρό πόλο έλξης οχημάτων. Η οδός αυτή διατηρεί πολλές πτυχές, που μπορούν να ευδοκιμήσουν από μία πεζοδρόμηση. Αρχικά έχει ακόμα και σήμερα αδιαμφισβήτητα χαρακτήρα ενός χώρου περιπάτου, ενός αστικού μπουλεβάρτου, ο οποίος κατά τους καλοκαιρινούς μήνες ενισχύεται με περιοδικές εκθέσεις και που καταλήγει να καταλαμβάνει όλο το πλάτος του οδοστρώματος. Επίσης σε αυτό το τμήμα βρίσκεται ο πυρήνας των χρήσεων εμπορίου και αναψυχής, με εκείνες βέβαια να επεκτείνονται και δυτικότερα στο επαναχρησιμοποιημένο τμήμα των πρώην κλωστοϋφαντουργιών, του οποίου η θέση αποκλίνει ελαφρώς από την ακτογραμμή. Επιπλέον είναι και περιβάλλον υψηλής πολιτιστικής αξίας με την ύπαρξη πολλών επιφανών και μη διατηρητέων, όπως του κτιρίου του Ρολογιού, του Δημαρχείου, των εγκαταστάσεων των πρώην Κλωστηρίων Λαυρίου (Δέδε) και της Γαλλικής Σκάλας. Όταν γίνεται λόγος για το παραλιακό μέτωπο, ουσιαστικά γίνεται αναφορά στο κυριότερο συγκριτικό πλεονέκτημα του αστικού περιβάλλοντος μαζί με τον πλούτο των διατηρητέων κτιρίων και μνημείων. Οπότε η προτεινόμενη αναδιαμόρφωσή του σε συνδυασμό με αναπτυξιακά έργα στην ευρύτερη περιοχή, όπως η ενοποίηση των χώρων πρασίνου και η επανάχρηση του συνόλου των εγκαταστάσεων της πρώην κλωστοϋφαντουργίας, πρόκειται να δημιουργήσουν έναν υπερτοπικής σημασίας πόλο έλξης. Το αποτέλεσμα αυτό, όπως περιγράφηκε και προηγουμένως, είναι επιθυμητό, χωρίς να καταλήγει να γίνεται μη διαχειρίσιμο. Αυτό οφείλεται από κυκλοφοριακή άποψη στην ενίσχυση των συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας του τομέα αυτού, στη σύνδεσή της με τα τοπικά δίκτυα βιώσιμης κυκλοφορίας και της διευθέτησης του ζητήματος της στάθμευσης, που θα περιγραφούν στη συνέχεια. Από χωροταξική άποψη βρίσκεται σε ευνοϊκή θέση, δίπλα στο κέντρο, τον Προαστιακό και το Ακτοπλοϊκό λιμάνι. Τέλος διαθέτει ή πρόκειται να έχει στη διάθεσή του ποικίλους πόρους προς προσφορά στους επισκέπτες, αρκετούς να ικανοποιήσουν κάθε ανάγκη και ενδιαφέρον τους, δηλαδή έναν ενισχυμένο εμπορικό χαρακτήρα, έναν αξιοποιημένο πολιτιστικό πλούτο και έναν ελκυστικό δημόσιο χώρο.

Το πλάτος της παραλιακής σε όλο της το μήκος κυμαίνεται από 13m έως 20m. Αν συνυπολογιστούν και οι διαχωριστικές νησίδες, το πιο ευρύ σημείο του μετώπου καταλήγει να είναι 30m ξεφεύγοντας από τη γραμμική μορφή και αποκτώντας τα χαρακτηριστικά ενός κεντρικού δημόσιου χώρου.



Εικόνα 4.84: Υφιστάμενη Κατάσταση οδού Κουντουριώτη (Πηγή: Google Maps)

Στο βόρειο άκρο της πεζοδρόμησης, από το σημείο τομής της παραλιακής οδού με την οδό ακτή Εθνικής Αντίστασης μέχρι τη Γαλλική Σκάλα, δεν είναι δυνατή η πλήρης κατάργηση της κυκλοφορίας, όπως προτείνεται για την υπόλοιπη έκταση, καθώς διαμέσου αυτού του σημείου εξασφαλίζεται η προβλεπόμενη σύνδεση του αστικού κορμού με το ακτοπλοϊκό λιμάνι. Συνεπώς εκ των δύο λωρίδων κυκλοφορίας αξιοποιείται εκείνη με την μικρότερη απόσταση από τη θάλασσα και η δεύτερη διατηρείται στην υφιστάμενη κατάσταση της η άλλη. Η χαμένη ροή αναπληρώνεται με την επέκταση του οδοστρώματος εντός των αδιαμόρφωτων δημοτικών εκτάσεων, με τις οποίες γειτνιάζει.



Εικόνα 4.85: Υφιστάμενη Κατάσταση λεωφόρου Μίκη Θεοδωράκη, στο ύψος της Γαλλικής Σκάλας

Λεωφ. Θεοδωράκη



Εικόνα 4.86: Διατομή λεωφόρου Μίκη Θεοδωράκη (στο σημείο του τούνελ, που σχηματίζει η Γαλλική Σκάλα)

Λεωφ. Θεοδωράκη



Εικόνα 4.87: Διατομή Πρότασης για τη λεωφόρο Μίκη Θεοδωράκη (στο σημείο του τούνελ, που σχηματίζει η Γαλλική Σκάλα)

4.3 ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ

ΑΝΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΩΝ

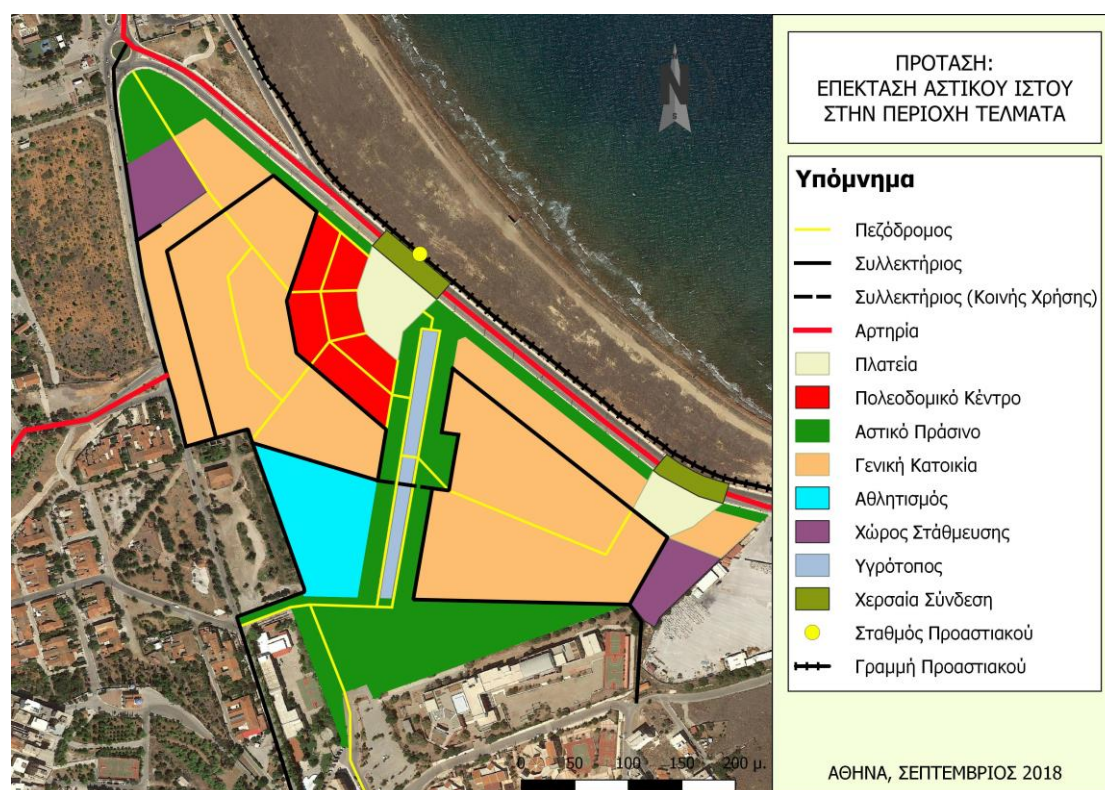
ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

Η προηγούμενη ενότητα εστίασε στην αποκατάσταση, την εξυγίανση, την αναβάθμιση και την ενδυνάμωση του δομημένου αστικού περιβάλλοντος. Εν συνέχεια με την αξιοποίηση των ανεκμετάλλεωτων κοινόχρηστων χώρων επιχειρείται η επέκτασή του και η κάλυψη των ασυνεχειών του. Όσο ενδιαφέρουσα είναι για τον σχεδιασμό η ενασχόληση με τον ήδη υπάρχων αστικό ιστό, άλλο τόσο είναι η εξερεύνηση του άφαντου. Ο αριθμός των ευκαιριών, που εγκιβωτίζει, είναι εκείνος που γοητεύει, σε συσχέτιση πάντα με το υφιστάμενο περιβάλλον, αφού φυσικά το νέο αυτό στάδιο στοχεύει την εξυπηρέτηση και την κάλυψη των αναγκών του και δεν είναι αποκομμένο από αυτό. Επιπλέον στη νέα ενότητα γίνεται μετάβαση κυρίως σε πιο σημειακές παρεμβάσεις, από ότι υπήρξαν στο μεγαλύτερο μέρος της

προηγούμενης και σε σχεδιασμό μικρότερης κλίμακας. Στην περίπτωση του Λαυρίου δε, οι ανεκμετάλλευτοι δημοτικοί χώροι είναι πολλοί, μεγάλης ποικιλίας και σε ολόκληρη την έκτασή του. Η ιδιομορφία του καθενός οφείλει να αντικατοπτριστεί στις αντίστοιχες προτάσεις αξιοποίησης οδηγώντας σε μία ευρεία κάλυψη των διαφόρων πολεοδομικών λειτουργιών.

- Επέκταση Αστικού Ιστού στην περιοχή «Τέλματα»

Ο δημοτικός ανεκμετάλλευτος κοινόχρηστος χώρος «Τέλματα» βρίσκεται σε κομβικό σημείο, στην είσοδο της πόλης γεφυρώνοντας ταυτόχρονα το κενό μεταξύ κρίσιμων σημείων και του αστικού κορμού, ενός χάσματος που τα καθιστά δυσπρόσιτα και τα θέτει εκτός της καθημερινότητας των πολιτών. Με την ενσωμάτωσή τους μέσω της επέκτασης του αστικού ιστού τμήμα των οφελών, που προκύπτουν από τη λειτουργία τους και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, απορροφούνται από και αποδίδονται αρχικά στην περιοχή, με την οποία έρχονται σε άμεση επαφή και κατ' επέκταση σε ολόκληρη την πόλη. Προτείνεται λοιπόν η δημιουργία, η χάραξη ενός νέου δυναμικού αστικού τομέα μεγάλης έκτασης, με μέριμνα για την αυτάρκη λειτουργία του, τον πολύπλευρό του χαρακτήρα, τον σχηματισμό ιδιαίτερης ταυτότητάς του, που πλαισιώνεται από και υποστηρίζει τα υπόλοιπα τμήματα του αστικού συγκροτήματος.



Εικόνα 4.88: Χάρτης Πρότασης Επέκτασης Αστικού Ιστού στην περιοχή Τέλματα

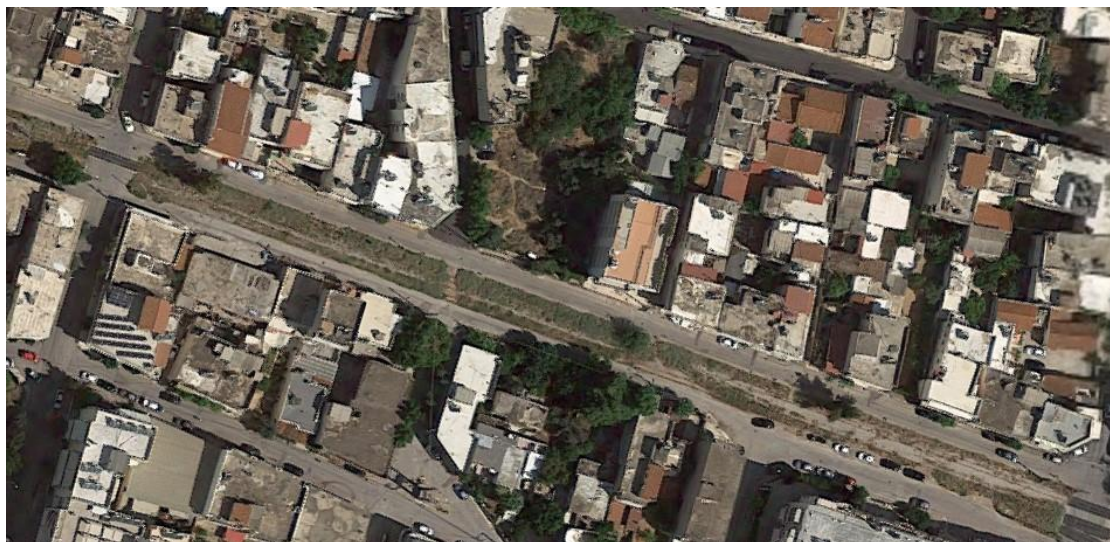
Η πρόταση αυτή επενδύει στη βιώσιμη κινητικότητα και ενισχύει την παρουσία του φυσικού περιβάλλοντος εξασφαλίζοντας συνδυαστικά υψηλά επίπεδα ποιότητας

ζωής, ενώ διευρύνει τα όρια του αστικού συστήματος αναδιοργανώνοντας την εσωτερική δομή. Η συμπερίληψη πολιτιστικών και φυσικών πόρων στην συνολικό αστικό συγκρότημα ενισχύει την ταυτότητά του και τα προσφερόμενα κίνητρα για προσέλκυση επισκεπτών.

Ο χώρος γειτνιάζει με κρίσιμα στοιχεία του ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής. Κάποια από αυτά συγκεντρωμένα στο βόρειο τμήμα του είναι αποκομμένα από την υπόλοιπη πόλη, καθώς δεν έρχονται σε άμεση επαφή μαζί της. Συγκεκριμένα γίνεται αναφορά στο Τεχνολογικό και Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου, στην παραλία Μπλέντα και στον μελλοντικό σταθμό του Προαστιακού. Για τα υφιστάμενα, όπως αναμένεται άλλωστε να συμβεί και για τα επικείμενα, η δυναμικότητά τους καταλήγει να εγκλωβίζεται σε σημειακή έκταση και να περιορίζονται οι προοπτικές ανάπτυξής τους. Η πλήρης ένταξή τους στο οπλοστάσιο της πόλης μέσω της διασύνδεσής τους με το υπόλοιπο δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας και το συνεχές αστικό μέτωπο αναβαθμίζει το συνολικό προσφερόμενο πακέτο, αφού δρώντας συνδυαστικά με τους υπόλοιπους πόλους έλξης εμπλουτίζουν την ταυτότητα της και την ποικιλία των διαθέσιμων επιλογών. Το ίδιο συμβαίνει και σε πιο μικρή κλίμακα συμβάλλοντας καθοριστικά στη σμίλευση του χαρακτήρα της νεόδμητης περιοχής. Η σχέση παρόλαυτα είναι αμφίδρομη με τους ίδιους τους χώρους είτε να ενδυναμώνονται ως πόλοι έλξης, αν είναι ήδη εδραιωμένοι, ή να εισάγονται ως τέτοιοι, αν παραμένουν ανεκμετάλλευτοι. Αν εξεταστεί η σχέση του συνόλου των σημείων ενδιαφέροντος στην περιφέρεια του νέου αστικού τομέα με τον ίδιο, παρατηρείται μια ευχάριστη συνθήκη. Οι υφιστάμενες υποδομές στοχεύουν τις πολεοδομικές λειτουργίες της εκπαίδευσης και του πολιτισμού, χρήσεις από τη μία στοιχειώδεις για τη συντήρηση μιας συνοικίας και από την άλλη που δημιουργούν ήδη κάποια ποικιλία και ένα επίπεδο μίξης. Η συνοικία του Κυπριανού από χωροταξική άποψη βιώνει έναν αυξημένο βαθμό απομόνωσης, λόγω της θέσης του στο περιθώριο του αστικού ιστού. Το γεγονός αυτό περιορίζει την ανθρώπινη παρουσία στο επίπεδο του δρόμου και τις ευκαιρίες για ανάπτυξη εμπορικής δραστηριότητας. Επιπλέον η πρόσβαση σε χρήσεις, που εντοπίζονται σε πιο κεντρικά σημεία και αποτρέπονται από τον χαρακτηρισμό αμιγούς κατοικίας όπως του εμπορίου, της αναψυχής και των υπηρεσιών, είναι δύσκολη και απαιτεί χρήση Ι.Χ. Συνεπώς η δημιουργία μιας νέας, δυναμικής συνοικίας θα λειτουργήσει επικουρικά ως προς αυτήν. Η τελική διαμόρφωση παραδίδει νέες υποδομές, που καλύπτουν τυχόν κενά στις υπάρχουσες και επεκτείνει και διανθίζει τους αγωγούς βιώσιμης μετακίνησης αυξάνοντας τη σημασία τους, αφού αυξάνεται αντίστοιχα και ο αριθμός των προορισμών, που καλύπτουν.

Σε αυτό το στάδιο ο σχεδιασμός έχει πραγματικά την ευκαιρία να παρουσιάσει το αμάλγαμα πολλών από τις προηγούμενες επιμέρους προτάσεις και να εγκιβωτίσει τις αρχές και πρακτικές τους σε αυτή τη νέα δομημένη επιφάνεια. Εξετάζεται ο κάθε παράγοντας της ξεχωριστά με επεξήγηση για τις διάφορες αποφάσεις, που πάρθηκαν, αναφορικά με αυτόν.

Η υφιστάμενη χάραξη για την πορεία του Προαστιακού παρουσιάστηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο. Η χωροθέτησή του κρίθηκε σε γενικές γραμμές ορθή λαμβάνοντας υπόψη την εγγύτητα του με τους δύο από τους μεγαλύτερους υπερτοπικούς πόλους έλξης της πόλης, το Τεχνολογικό και Πολιτιστικό Πάρκο και το ακτοπολιτικό λιμάνι, καθώς και το γεγονός ότι βρίσκεται εκτός αστικού ιστού. Η εν λόγω πρόταση όμως αξιοποίησης του ανεκμετάλλευτου χώρου των Τελμάτων ανατρέπει τα δεδομένα. Η επέκταση του αστικού περιβάλλοντος μέχρι τον Περιμετρικό κάνει αναγκαία την επανατοποθέτησή του στην απέναντι πλευρά της οδικής αυτής αρτηρίας. Σε διαφορετική περίπτωση αναμένεται η διαμόρφωση κατάστασης αντίστοιχης με εκείνης της πόλης της Ελευσίνας, στην οποία οι σιδηροδρομικές γραμμές εντός του πυρήνα της αποτελούν ανοιχτή πληγή τεμαχίζοντας τμήματά της και αποκτώντας ρόλο κυριολεκτικού φράγματος σε πρώτο επίπεδο για την κυκλοφορία και σε δεύτερο για την ίδια τη λειτουργία της πόλης. Όσον αφορά τον σιδηροδρομικό σταθμό παραμένει στο ίδιο ύψος από την απέναντι πλευρά του δρόμου. Η επικοινωνία του με την περιοχή των Τελμάτων εξασφαλίζεται με χερσαία σύνδεση, που καλύπτει σημειακά τον Περιμετρικό, όπως θα συζητηθεί και παρακάτω. Γενικά βρίσκεται σε κεντροβαρή θέση, στο μέσο σχετικά της περιοχής καλύπτοντας με την ακτίνα της σφαίρας επιρροής του το μεγαλύτερο δυνατό ποσοστό των κατοικιών, που είναι διάσπαρτες σε όλη την επιφάνεια. Από την άλλη αναμένεται να προσδώσει κεντρικότητα στην περιοχή άμεσης επαφής διαμορφώνοντας ουσιαστικά το κέντρο της νέας συνοικίας. Από χωροταξική άποψη λοιπόν η τοποθέτηση του κέντρου στο χωρικό μέσο είναι αρεστή.



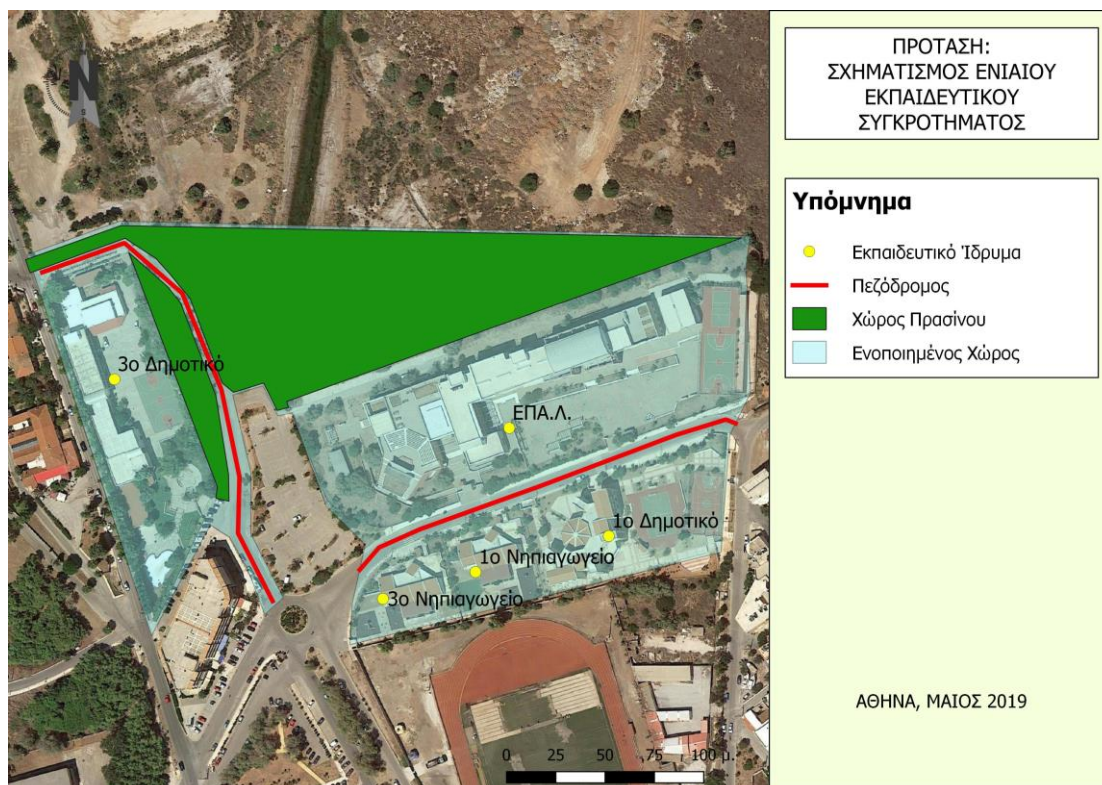
Εικόνα 4.89: Θέση Παλαιών Σιδηροδρομικών Γραμμών μέσα στον Αστικό Ιστό της Πόλης της Ελευσίνας (Πηγή: Google Maps)

Όπως ειπώθηκε η θέση του πολεοδομικού κέντρου της συνοικίας στο συγκεκριμένο σημείο είναι τετελεσμένη από τον εξωγενή παράγοντα του σταθμού του Προαστιακού. Παρόλαυτα αυτό δε σημαίνει, πως δεν μπορεί να είναι και ευνοϊκή.

Αντιθέτως η στενή σχέση του κέντρου με τον σταθμό αλλά και με μία από τις δύο χερσαίες συνδέσεις και κατ' επέκταση με το παράκτιο μέτωπο συνεισφέρει αποφασιστικά στη δυναμικότητά του. Από την άλλη εκεί καταλήγει ο βασικός άξονας βιώσιμης κινητικότητας της περιοχής, ο οποίος φυσικά είναι διασυνδεδεμένος με το σύνολο του δικτύου της πόλη και επικοινωνεί με τη πράσινη ζώνη προστασίας του ρέματος. Η συμβολή όλων αυτών των στοιχείων στον ορισμό της ταυτότητας του νέου κέντρου αντιπροσωπεύεται από την χωρική του ανάπτυξη, η οποία ανοίγεται εξίσου προς όλα. Η ανάδειξη ενός χώρου εντός των ορίων της νέας περιοχής σε κεντρικό τομέα και σημείο αναφοράς της προσθέτει ακόμα μια αυτάρκη συνοικία στη συνολική δομή της πόλης με ισχυρή, αυτοπροσδιοριζόμενη ταυτότητα, που αποφεύγει τον κίνδυνο της δορυφοριοποίησης γύρω από το Κέντρο αναπαράγοντας το ίδιο πρότυπο σχεδιασμού, που αρχικά δοκιμάστηκε στις συνοικίες της Αγίας Παρασκευής και της Νεάπολης. Εφαρμόζοντας επίσης την ίδια πρακτική της ενοποίησης του κεντρικού τομέα, που χρησιμοποιήθηκε στο κέντρο της πόλης, πεζοδρομείται πλήρως ο χώρος μεταξύ της συστάδας οικοδομικών τετραγώνων, που περικλείονται μέσα σε αυτό. Έτσι σχηματίζονται οι κατάλληλες συνθήκες για να φιλοξενηθούν δραστηριότητες, που συνδέονται με αυτό, τόσο εμπορικές όσο και κοινωνικές. Αναφορικά με την έκταση της πλατείας βρισκόμενη σε αυτό το κομβικό μέρος, που εξασφαλίζει συνεχή και έντονη ανθρώπινη παρουσία και που είναι σε μεγάλη απόσταση από οποιονδήποτε ανάλογο υφιστάμενο κοινόχρηστο χώρο, ορίζεται στα 4.000m². Το μέγεθος αυτό είναι το ίδιο με εκείνο της νησίδας της κεντρικής πλατείας του Λαυρίου, που λήφθηκε υπόψη από τη νέα προσθήκη για να εναρμονιστεί με και να κάνει σεβαστή την τοπική κλίμακα. Επίσης η συνολική επιφάνεια της προτεινόμενης κεντρικής περιοχής προκύπτει 11.000m², που διατηρείται στα ίδια επίπεδα με αυτό του ενοποιημένου κέντρου της Αγίας Παρασκευής, έκτασης 12.000m². Τέλος θεσμοθετείται και επίσημα ως χρήση γης το κέντρο συνοικίας.

Η στελέχωση της νέας συνοικίας με επαρκείς, σε έκταση και αριθμό, χώρους πρασίνου είναι φυσικά απαραίτητη για περιβαλλοντικούς λόγους και ποιότητας ζωής. Τελικώς προκύπτει μια ποικιλία διαμορφωμένων χώρων εξυπηρετώντας πολλές διαφορετικές αποστολές. Η αρχή γίνεται από το τριγωνικό πάρκο στην νοτιοανατολική πλευρά της έκτασης. Ο χώρος πρασίνου γεφυρώνει τις υποδομές του 3^{ου} Δημοτικού Σχολείου και του Επαγγελματικού Λυκείου απ' άκρη σε άκρη. Καταρχήν η πίσω πλευρά και των δύο εκπαιδευτικών ιδρυμάτων θωρακίζεται κυκλοφοριακά, αφού κάθε οδικός άξονας απομακρύνεται σε μεγάλη απόσταση από αυτά. Αυτό σημαίνει για το καθένα μεμονωμένα, ότι αυξάνεται το επίπεδο της ήδη θεσπισμένης, μέσω προηγούμενων μέτρων αυτής της εργασίας, προστασίας του περιβάλλοντα χώρου, μιας και καταλήγει να γίνεται σχεδόν ολόπλευρη. Στη συνέχεια αν εξεταστεί το αποτέλεσμα αυτής της προσθήκης για τα εκπαιδευτικά ιδρύματα της ευρύτερης περιοχής στο σύνολό τους, γίνεται εμφανής η διόγκωση της έκτασης και του ρόλου του Ενιαίου Εκπαιδευτικού Συγκροτήματος με την επιτέλους συμπερίληψη σε αυτό και του 3^{ου} Δημοτικού. Πλέον όλα τα σχολεία, που συγκεντρώνονται σε αυτό το σημείο, ενοποιούνται σε ένα προστατευμένο και ελκυστικό περιβάλλον τύπου campus. Η κατάργηση οποιουδήποτε κυκλοφοριακού άξονα με τη δημιουργία αυτού

του χώρου είναι κρίσιμη μιας και η δίοδος αυτή αποκτά μεγάλη σημασία αναγόμενη στην κοντινότερη είσοδο του κέντρου στη νέα συνοικία και κατ' επέκταση στο παράκτιο μέτωπο και τον σταθμό του Προαστιακού, γεγονός που θα μπορούσε να αποδειχθεί ζημιογόνο ακριβώς λόγω της ευαίσθητης φύσης των γειτονικών υποδομών. Αντίθετα εξελίσσεται σε μεγαλειώδη είσοδο για κάθε χρήστη βιώσιμου μέσου μετακίνησης. Παράλληλα έχει τον ρόλο του χώρου πρασίνου του προτεινόμενου αστικού τομέα, τα όρια του οποίου ξεπερνά καλύπτοντας και το βόρειο τμήμα της Π.Ε. Νυχτοχώρι- Αγία Παρασκευή μιας και αυτό έχει τη μεγαλύτερη απόσταση από τους ενδεδειγμένους πνεύμονες πρασίνου για αυτή την περιοχή. Η έκτασή του είναι 15.000m².



Εικόνα 4.90: Χάρτης Πρότασης Σχηματισμού Ενιαίου Εκπαιδευτικού Συγκροτήματος

Ο χώρος πρασίνου στην κορυφή της περιοχής βρίσκεται παραπλήσια του νυν κεντρικού άξονα, τη λεωφόρο Σουνίου, στο ύψος, που εισέρχεται στον ευρύτερο αστικό ιστό. Επιπλέον σε αυτόν τον χώρο έχουν το άνοιγμα προς την υπόλοιπη πόλη και οι εγκαταστάσεις του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου. Η θέση και η λειτουργία του σημείου αυτού λοιπόν ως πύλη εισόδου της πόλης αλλά και του υπερτοπικού πόλου τιμάται με τον εξωραϊσμό του και την απόδοση σε αυτό διακριτού, μνημειακού χαρακτήρα. Η λειτουργία του ως είσοδος της πόλης και μετά την αναδιάρθρωση του οδικού συστήματος, αν και χάνει την αποκλειστικότητά του, διατηρείται. Συνεπώς λαμβάνεται μέριμνα και για το χερσαίο «πρόσωπο» της πόλης, σε ακολουθία εκείνου ως προς την ακτοπλοϊκή και θαλάσσια είσοδο. Ταυτόχρονα βρισκόμενος στην αντιδιαμετρική θέση του πρώτου χώρου πρασίνου καλύπτεται πλέον αποτελεσματικά όλο το εύρος της έκτασης. Τέλος εφάπτεται με το σημείο

τομής μιας συλλεκτήριας και μιας αρτηρίας, δύο νυν αρτηριών. Η επακόλουθη κυκλοφοριακή επιβάρυνση είναι δεδομένη. Με τη δημιουργία αυτού του πάρκου το οικιστικό συγκρότημα απομακρύνεται από τη διασταύρωση και θωρακίζεται περιβαλλοντικά και αισθητικά. Η έκταση του είναι 4.400m².

Η σημασία του ζεύγους των γραμμικών χώρων πρασίνου, που διασχίζουν το κέντρο της περιοχής, προκύπτει πιο πολύ από τη συσχέτισή τους με τον υγρότοπο, του οποίου αποτελούν τη ζώνη προστασίας πλαισιώνοντάς τον και από τις δύο πλευρές και τους αγωγούς βιώσιμης κινητικότητας, που περικλείουν στο εσωτερικό τους διακρίνοντάς τους από την υπόλοιπη κυκλοφορία. Παρόλαυτα με πλάτος 17m και με μια διαμορφωμένη κεντρική περιοχή προς τον νότιο τομέα της συνοικίας, προς ενίσχυσή του υπέρ του βόρειου, που διαθέτει τον σταθμό του Προαστιακού, αποκτούν από μόνα τους σημαντικό ρόλο μέσα στο αστικό σύνολο.

Τέλος ορίζεται μια ζώνη γραμμικών χώρων πρασίνου, πλάτους 10m, που καλύπτει ολόκληρη την ανατολική οριογραμμή της συνοικίας, το σημείο επαφής της δηλαδή με την αρτηρία του Περιμετρικού. Η αποστολή του είναι μονόπλευρη και έχει να κάνει με την ανόρθωση ενός φυσικού διαχωριστικού μετώπου μεταξύ του αστικού ιστού και της υπερτοπικού χαρακτήρα κυκλοφοριακής κίνησης ολοκληρώνοντας την επέμβαση στο ανατολικό άκρο της συνοικίας της Αγίας Παρασκευής. Η ύπαρξή του είναι απαραίτητη προκειμένου να αποφευχθεί η υποβάθμιση ενός ολόκληρου τομέα του νέου αστικού περιβάλλοντος. Για την εξυπηρέτηση της λειτουργίας ως buffer χρειάζεται να υπάρξει η ανάλογη, εσωτερική διαμόρφωση, δηλαδή απαιτείται μια εδαφική έξαρση, ένα ανάχωμα και πυκνή, υψηλή βλάστηση.

Η αισθητή παρουσία του φυσικού περιβάλλοντος συμπληρώνεται επίσης όχι μόνο με τη διατήρηση αλλά και με την ανάδειξη σχεδόν του συνόλου της έκτασης του κύριου ρέματος της περιοχής. Κόντρα στο κακό ιστορικό των πόλεων της χώρας μεταβάλλεται σε κεντρικό στοιχείο και σημείο αναφοράς, γύρω από το οποίο περιστρέφεται ο σχεδιασμός της υπόλοιπης επέκτασης. Αυτή η έκφανση του φυσικού και του υδάτινου στοιχείου είναι μοναδική, αφού απουσιάζει από την υπόλοιπη πόλη συνεισφέροντας από τη μία στην ταυτότητα της συγκεκριμένης συνοικίας και γενικότερα εμπλουτίζοντας το συνολικό αστικό περιβάλλον. Συνδυαζόμενο με τους γειτονικούς χώρους πρασίνου δημιουργούνται πραγματικές συνθήκες ενός ολοκληρωμένου φυσικού οικοσυστήματος. Θεσμοθετείται ως υγρότοπος.



Εικόνα 4.91: Υφιστάμενη Κατάσταση Ρέματος στην περιοχή Τέλματα

Οι επίσημες οδικές προσβάσεις του υπόλοιπου οδικού δικτύου στη νέα περιοχή περιορίζονται στις δύο, μία για κάθε τμήμα, στα οποία διακρίνεται η περιοχή με τη διατήρηση της πορείας του ρέματος, ώστε να μπορεί να διατηρείται ο έλεγχος και να γίνεται η απαραίτητη διαχείριση του φόρτου των εισερχόμενων οχημάτων. Αυτό ουσιαστικά σημαίνει, ότι πλησίον της καθεμίας από τις δύο εισόδους χωροθετείται χώρος στάθμευσης ικανός να υποδεχτεί τον αριθμό των οχημάτων. Τα ίδια αυτά σημεία δικτυώνονται με τους αγωγούς βιώσιμης κινητικότητας, που καλύπτουν το εσωτερικό της περιοχής λειτουργώντας ως σταθμοί μετεπιβίβασης για τους μετακινούμενους και αντικαθιστώντας τον ρόλο των Ι.Χ. Στα πλαίσια της πρακτικής της εξισορρόπησης της κυκλοφορίας εντός και εκτός της συνοικίας δεν προβλέπεται κανένα άνοιγμα προς τον Περιμετρικό. Η απόφαση αυτή εναρμονίζεται και με τη διάκριση των διαφορετικού ιεραρχικού επιπέδου οδικών αξόνων τηρώντας την ίδια γραμμή, που χάραξε η πεζοδρόμηση τμήματος της οδού Κοκορέ, της παραλιακής οδού και η ενοποίηση των χώρων πρασίνου του λιμανιού. Ως αποτέλεσμα ο φόρτος, που δεν συνδέεται με το τοπικό δίκτυο, δεν διαχέεται εντός αυτού, ενώ το τμήμα του, που πηγάζει μεν από την υπερτοπικής σημασίας λειτουργία του ακτοπλοϊκού λιμανιού, αλλά προσελκύεται από την πόλη, οδηγείται συντονισμένα σε ανάλογες δομές στάθμευσης και μετεπιβίβασης, με αυτές που περιγράφηκαν προηγουμένως. Εξάλλου η επικοινωνία της συνοικίας Τέλματα με την αρτηρία εξασφαλίζεται τόσο στο ένα άκρο μέσω του κυκλικού κόμβου, όσο και στο άλλο μέσω της οδού Κοκορέ.

Όσον αφορά την εσωτερική κυκλοφοριακή διαρρύθμιση της περιοχής εφαρμόζεται και εδώ ο σχηματισμός εξωτερικών δακτυλίων ακολουθώντας το πνεύμα της αναδιαμόρφωσης της περιοχής του κέντρου με τους τρεις δακτυλίους και της συνοικίας της Αγίας Παρασκευής με τα superblocs. Η αποτελεσματικότητα των εξωτερικών συλλεκτήριων υποβοηθείται από τη μονοδρόμηση, τη δημιουργία αδιεξόδων αλλά και την πεζοδρόμηση οδών στο εσωτερικό του οικιστικού συγκροτήματος, στο οποίο επικρατούν ήπιες κυκλοφοριακές συνθήκες

ενθαρρύνοντας την ανάπτυξη ενός κλίματος γειτονιάς και έντονης κοινωνικότητας, στοιχεία ιδιαίτερα κρίσιμα για την επιτυχημένη λειτουργία μιας νεόδμητης συνοικίας. Οι δακτύλιοι, που προκύπτουν, είναι δύο. Ο ένας καλύπτει τον αριστερό και ο άλλος τον δεξί τομέα της περιοχής, όπως εκείνοι καθορίζονται από την τεθλασμένη ζώνη του ρέματος. Ο αριστερός έχει διττό ρόλο καλύπτοντας την κυκλοφορία και την ενοποιημένη έκταση του κέντρου της συνοικίας. Δεδομένου ότι η μεταξύ τους σύνδεση διασπάει την ενότητα της ζώνης του ρέματος, αυτή γίνεται μόνο σε ένα σημείο. Για το σημείο αυτό, στο οποίο ένας οδικός άξονας αναγκάζεται να διασχίσει μία ευαίσθητη κυκλοφοριακά περιοχή, ο σχεδιασμός ανατρέχει στην περίπτωση της ενοποίησης του κέντρου της πόλης και της καθοδικής ροής της Λεωφόρου Σουνίου. Αντιστοίχως λοιπόν μετατρέπεται σε περιοχή κοινής χρήσης, shared space, για όλους τους συντελεστές της κυκλοφορίας μειώνοντας τις ταχύτητες και προσαρμόζοντας αποτελεσματικά στον περιβάλλοντα χώρο. Ο καθένας περικλείει μια έκταση 25.000m² και 29.000m², όντας εντός των ορίων, που όρισαν οι δακτύλιοι του κέντρου με τις εκτάσεις των 24.000m², 33.000m² και 29.000m². Τα πλάτη των δρόμων καθορίζονται σύμφωνα με τις επίσημες προδιαγραφές. Πιο συγκεκριμένα οι αμφίδρομης κατεύθυνσης συλλεκτήριοι εξωτερικοί οδοί έχουν πλάτος 6,5m, ενώ οι χαμηλότεροι ιεραρχικά εσωτερικοί μονόδρομοι έχουν πλάτος 3m. Σε αυτά τα πλάτη προστίθενται και τα πεζοδρόμια, πλάτους 1,5m και η λωρίδα παρόδιας στάθμευσης, πλάτους 2,20m.

Η ιδιότητα του σταθμού του Προαστιακού, ως πόλος έλξης φόρτου από το σύνολο της πόλης είναι λογικό να έχει μεγάλο αντίκτυπο στο τοπικό οδικό σύστημα της επέκτασης και να χρειάζεται διορατική διαχείριση. Αρχικά η άμεση περιοχή περιμετρικά του σταθμού είναι το κέντρο της συνοικίας και έχει ήδη προστατευτεί με την εκτενή πεζοδρόμησή του. Ως δεύτερο σημείο προσέλκυσης μεγάλου φόρτου αναδεικνύεται ο χώρος στάθμευσης του Προαστιακού, στον οποίο οι κάτοικοι χρειάζεται να μεταβαίνουν κάθε φορά πριν τη χρήση του ίδιου του τραίνου. Η πρόθεση του σχεδιασμού είναι η πρόσβαση σε αυτόν τον χώρο να εξυπηρετείται αποκλειστικά από τον κεντρικό άξονα της λεωφόρου Σουνίου και να πραγματοποιείται εκτός των ορίων της συνοικίας. Η επιδίωξη αυτή επιτυγχάνεται με την άμεση σύνδεση των δύο, με τον χώρο στάθμευσης να χωροθετείται πάνω στον οδικό άξονα. Αντίθετα για τους συλλεκτήριους οδούς στο εσωτερικό της περιοχής αποφεύγεται εσκεμμένα η κατάληξή τους σε αυτόν μη συνιστώντας εναλλακτική επιλογή και καθιστώντας την πορεία των ενδιαφερόμενων μοναδική και συγκεκριμένη.

Η λεωφόρος Σουνίου, που καθορίζει το ανατολικό όριο της περιοχής, προσφάτως στο προηγούμενο κεφάλαιο αναχαράχτηκε. Η ευθεία της πορεία διακόπηκε ακολουθώντας την περίμετρο της ευρύτερης περιοχής του κτιρίου της Ευτέρπης για λόγους, που εξηγήθηκαν εκεί. Σε αυτό το στάδιο έχοντας παρουσιαστεί το πλήρες σχέδιο της επέκτασης του αστικού ιστού, μπορεί να σχολιαστεί γιατί, ο κεντρικός μετά το κτίριο της Ευτέρπης δε συνεχίζει και δεξιά του 3^{ου} Δημοτικού. Με αυτή τη

διάταξη εξάλλου ενώνεται και αυτό με τη συνοικία του Κυπριανού. Παρόλαυτα τα πλεονεκτήματα της διατήρησης της πίσω όψης του ανέπαφης είναι περισσότερα και συνδέονται με την ελεύθερη επικοινωνία όλων των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων της θέσης αυτής και με την απρόσκοπτη πρόσβαση τους και των μαθητών τους στο παράκτιο μέτωπο, η οποία πλέον έχει την αφετηρία της σε αυτό ακριβώς το σημείο.

Οι δομές στάθμευσης της περιοχής, όπως περιγράφηκε, εντοπίζονται στις οδικές εισόδους, στα δύο άκρα της. Η καθεμία έχει πολλαπλή αποστολή με την αριστερή να καλύπτει τόσο τον Προαστιακό, όσο το Τ.Π.Π.Α. και το εσωτερικό του αντίστοιχου τομέα, που περιλαμβάνει το κέντρο συνοικίας και τη χερσαία σύνδεση με το παράκτιο μέτωπο. Η δεξιά φροντίζει τόσο τον αντίστοιχο τομέα όσο και τη δεύτερη χερσαία σύνδεση. Η έκταση του πρώτου χώρου στάθμευσης είναι 4.000m² καταλήγοντας να γίνεται δικαίως ο μεγαλύτερος εκ των υφιστάμενων της πόλης. Η έκταση του δεύτερου είναι 3.000m², ανάλογη με εκείνη του χώρου πλησίον του ΕΠΑ.Α. Ο συγκεκριμένος χώρος ουσιαστικά λειτουργεί ως η τρίτη δομή, που στελεχώνει τη νέα συνοικία. Είναι στο τρίτο σημείο εισόδου και κάνει δυνατή τη μετάβαση των χρηστών Ι.Χ. στους κύριους άξονες βιώσιμης κινητικότητας. Μια ακόμη χρησιμότητά του είναι η υποστήριξη της λειτουργίας των γειτονικών υποδομών πολιτισμού, της Ευτέρπης και αθλητισμού, σε συνδυασμό με τον κύριο χώρο στάθμευσης του Κυπριανού, που προτείνεται νότια του Φοινικόδασους.

Στη νέα συνοικία των Τελμάτων απλώνεται ένα ευρύ πλέγμα πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, που καλύπτει το μεγαλύτερο ποσοστό της επιφάνειας της και περιλαμβάνει όλα τα κομβικά σημεία της. Έγινε ήδη λόγος για τους πεζόδρομους, που αναπτύσσονται στο πολεοδομικό κέντρο της συνοικίας και τη φύση αυτού του είδους πεζοδρόμησης. Μια δεύτερη κατηγορία αποτελούν εκείνοι, που διατρέχουν το εσωτερικό των δακτυλίων με κύριο σκοπό να αξιοποιήσουν αλλά και να ενισχύσουν τις ήπιες κυκλοφοριακές συνθήκες. Το ενδιαφέρον του σχεδιασμού της επέκτασης του αστικού ιστού είναι ότι πατώντας φυσικά στα παραδείγματα των προηγούμενων παρεμβάσεων στο δομημένο περιβάλλον, όπως της πεζοδρόμησης της καθόδου της λεωφόρου Σουνίου, της παραλιακής οδού και της οδού Καμαρίζης, αφιερώνει τον κύριο κυκλοφοριακό άξονα στα βιώσιμα μέσα. Οι ροές, που πλαισιώνουν το ρέμα σε όλο του το μήκος, διατρέχουν ολόκληρη την έκταση της περιοχής των Τελμάτων. Η ανάδειξή τους σε κεντρικό αγωγό στηρίζεται στην έκτασή τους, 262m, η οποία είναι συγκρίσιμη με τον αντίστοιχο της συνοικίας του Κυπριανού, 313m, του Κέντρου, 244m και της Αγίας Παρασκευής, 311m, στην αμφίδρομη επικοινωνία και με τους δύο τομείς και στη σύνδεση του πολεοδομικού κέντρου της συνοικίας με τον κεντρικό τομέα ολόκληρης της πόλης. Το δίκτυο αυτό ενώνεται με το ευρύτερο της πόλης. Τα κυριότερα σημεία διασύνδεσης είναι αρχικά το νότιο άνοιγμα προς τον πεζόδρομο και ποδηλατόδρομο της οδού Κοκορέ και γενικότερα προς αυτούς του κέντρου. Στα ανατολικά επεκτείνονται εκείνοι, που εξυπηρετούν τόσο το βόρειο όσο και το νότιο άκρο του Κυπριανού. Η αποτελεσματικότητα του δικτύου αποδεικνύεται αν αναλογιστεί κανείς, πως έχει υφάνει έναν ιστό και έναν δίαυλο επικοινωνίας

μεταξύ κάθε καίριου παράγοντα της ίδιας της περιοχής, αλλά και της περιφέρειάς της, δηλαδή του Ενιαίου Εκπαιδευτικού Συγκροτήματος, των δύο χερσαίων συνδέσεων, του κέντρου της συνοικίας, του Σταθμού του Προαστιακού, του Τ.Π.Π.Α., του Φοινικόδασους, της Ευτέρπης και της νέας αθλητικής υποδομής. Τέλος ανταποκρίνεται στα σχέδια περί απομάκρυνσης της κίνησης του Προαστιακού στα όρια της συνοικίας ολοκληρώνοντας το τελευταίο σκέλος με τη διοχέτευση του πλήθους από τον αριστερό χώρο στάθμευσης μέσω ενός προστατευμένου περιβάλλοντος στον Σταθμό.

Η δομή του Κλειστού Γυμναστήριου ουσιαστικά αντικαθιστά την προβλεπόμενη από τον επίσημο σχεδιασμό όπισθεν του ΕΠΑ.Α. Η επανατοποθέτησή της κρίνεται αναγκαία μιας και η πραγμάτωση της ενοποίησης όλων των σχολικών μονάδων της περιοχής με τον τριγωνικό χώρο πρασίνου θεωρείται υψηλότερης προτεραιότητας. Παρόλαυτα παραμένει σε υψηλή χωρική συσχέτιση με το ΕΠΑ.Α. και τα υπόλοιπα σχολεία, μιας και δεν παρεμβάλλεται κάποιος υψηλής ιεραρχίας οδικός άξονας μεταξύ τους. Επίσης όντας στη θέση αυτή τιμάται το πνεύμα της προηγούμενης χρήσης του γηπέδου του Παλλαυρεωτικού. Είναι της ίδιας κλίμακας με το υφιστάμενο Κλειστό Γυμναστήριο και με τον περιβάλλοντα χώρο του αθροιστικά, 9.400m² και 9.000m² αντίστοιχα, τη λειτουργία του οποίου πλαισιώνει για την αποτελεσματικότερη ικανοποίηση του δικαιώματος της άθλησης του συνόλου του πληθυσμού.

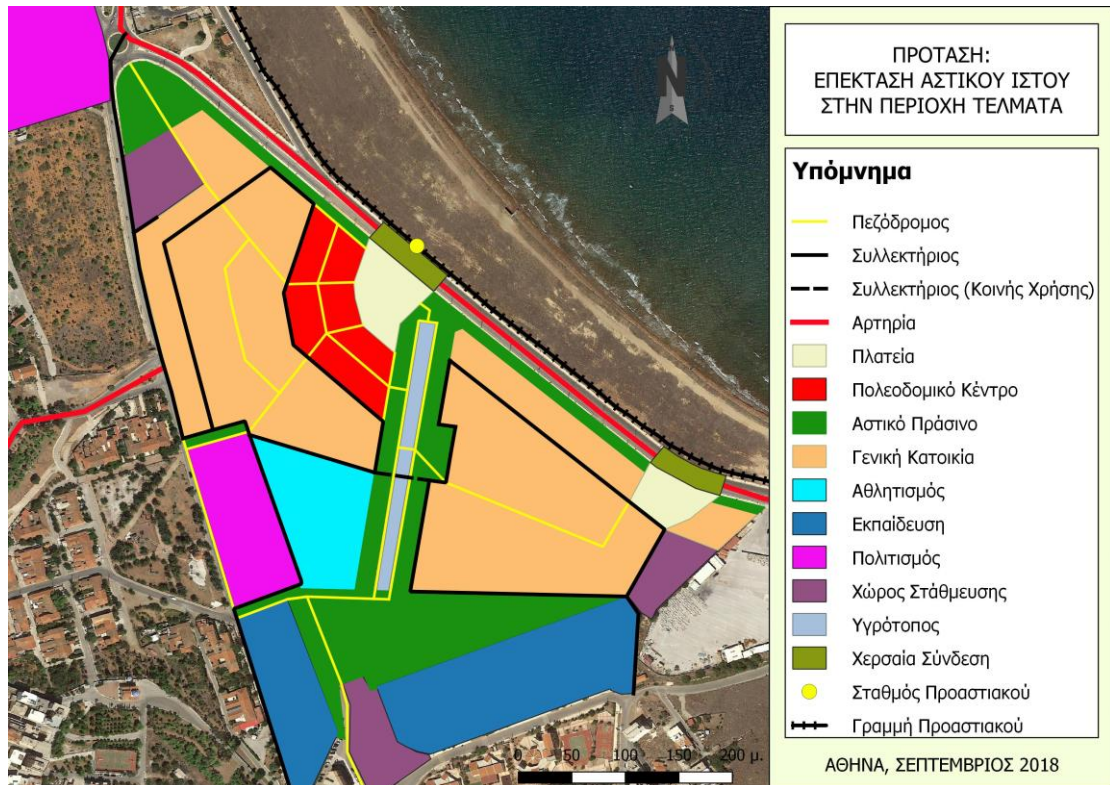
Η κατοικία επικρατεί στο μεγαλύτερο μέρος της επέκτασης, καθώς επιχειρείται να σχηματιστεί μια κανονική συνοικία με την ικανότητα να φιλοξενήσει αρκετό αριθμό κατοίκων να τίθεται ως προαπαιτούμενο. Τα μεγέθη των οικοδομικών τετραγώνων, που επικρατούν κυμαίνονται από 1.200m² μέχρι 2.000m² και έχουν ελάχιστο μήκος πλευράς 25m. Οι παράγοντες επηρεασμού είναι δύο με το ενδιαφέρον ακόμα μία φορά να στρέφεται στην τοπική κλίμακα και να λαμβάνεται υπόψη ο μέσος όρος των υφιστάμενων Ο.Τ. της πόλης σε συνδυασμό πάντα με τις αρχές ενός βιώσιμου σχεδίου πόλης. Αυτό σημαίνει πως τα Ο.Τ. δεν πρέπει να γίνονται φράγματα για την κίνηση του πεζού λόγω του μεγάλου τους μεγέθους, ώστε η πλοήγηση μέσα στην πόλη να μην απαιτεί χρήση Ι.Χ., όπως είναι άλλωστε η περίπτωση σε πολλές πόλεις της Ανατολικής Ευρώπης. Η μικρή κλίμακα της πόλης του Λαυρίου συμβαδίζει θαυμάσια με αυτή την αρχή. Θεσπίζεται ως χρήση γης η γενική κατοικία και για λόγους μίξης χρήσεων γης, που αδυνατεί να προκύψει με την αμιγή και λόγω της καταλληλότητας του κομβικού σημείου της περιοχής για ευδοκίμηση εμπορικών δραστηριοτήτων.

Το συγκριτικό πλεονέκτημα της περιοχής είναι η εγγύτητα της με την παραλία Μπλέντα. Παρόλαυτα η παρεμβολή δύο ανυπέρβλητων εμποδίων, του Περιμετρικού και του Προαστιακού, θα μπορούσε να καταστήσει τον χώρο αυτό απροσέγγιστο και συνεπώς να παρέμενε περιθωριοποιημένος και η πληθώρα των ευκαιριών ανεκμετάλλευτη. Η πρακτική των υπογείων διαβάσεων δεν είναι κατάλληλη για αυτή

την υψηλού προφίλ και σημασίας σύνδεση, με τις ίδιες άλλωστε συχνά να εξελίσσονται σε εστίες υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος. Τη λύση προσφέρει αρχικά η καταβύθιση τμήματος του Περιμετρικού και η δημιουργία επιχωματωμένων διαβάσεων, με ρόλο τόσο κοινόχρηστου χώρου όσο και γέφυρας, σε δύο σημεία, στη θέση του Σταθμού του Προαστιακού και στην άλλη άκρη της νέας συνοικίας εξασφαλίζοντας την εύκολη πρόσβαση για το σύνολο του πληθυσμού. Η παρέμβαση αυτή επιλύει το πρόβλημα της αποκοπής του παράκτιου μετώπου από μία μεγάλη οδική αρτηρία με ανάλογο τρόπο με εκείνον, που προβλέπεται για τον Φαληρικό όρμο και τη λεωφόρο Ποσειδώνος με βάση το Master Plan του αρχιτέκτονα Renzo Piano. Σημειώνεται πως η καταβύθιση της λεωφόρου συνεισφέρει στη μείωση του θορύβου αλλά και στην αφαίρεση της από τον οπτικό ορίζοντα της πόλης προς την ακτή. Στο δεύτερο στάδιο η υπέρβαση των γραμμών του Προαστιακού μπορεί πιο εύκολα να αντιμετωπιστεί λόγω του μικρότερου πλάτους απλά με τη δημιουργία πεζογεφυρών στα συγκεκριμένα σημεία. Οι δύο διαβάσεις συνοδεύονται από την αντίστοιχη δημιουργία χώρων πλατείας υπογραμμίζοντας την πολυτιμότητα της σύνδεσης για το σύνολο της πόλης και για την καλύτερη υποδοχή και εξυπηρέτηση των προσελκόμενων πληθών. Το μέγεθος της δεύτερης πλατείας ορίζεται στα 2.300m² χωρίς να καταλήγει να λειτουργεί ανταγωνιστικά ως προς την κεντρική της περιοχής.

Κάθε πρόταση επέκτασης του αστικού ιστού περικλείει το ίδιο, καίριο ερώτημα του κατά πόσο δρα κατά του συμπαγούς μοντέλου της πόλης, που προασπίζεται τη βιωσιμότητα. Έτσι και εδώ χρειάζονται να αποσαφηνιστούν οι λόγοι, για τους οποίους αποφεύγεται αυτό το ενδεχόμενο. Αρχικά βρίσκεται σε υψηλή χωρική συσχέτιση με τις υπόλοιπες πολεοδομικές ενότητες, καθώς εφάπτεται τόσο με την ανατολική πλευρά της συνοικίας του Κυπριανού όσο και με τη βόρεια της Αγίας Παρασκευής- Νυχτοχωρίου γεφυρώνοντας το μεταξύ τους χάσμα. Επίσης σε σχέση με το συνολικό αστικό συγκρότημα δεν επεκτείνει το ήδη επίμηκες κατακόρυφο ανάπτυγμά του, αλλά διευρύνει το οριζόντιο επιφέροντας μια ισορροπία μεταξύ των δύο. Τέλος από άποψη υποδομών στελεχώνεται με ένα επαρκές δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας, το οποίο εξασφαλίζει την ομαλή ενσωμάτωση της περιοχής στο ευρύτερο σύνολο.

Όπως και έγινε κατανοητό από προηγούμενες παρεμβάσεις αυτής της εργασίας, ένα υψηλό επίπεδο μίξης χρήσεων γης είναι απαραίτητο για την επιτυχημένη και αποτελεσματική εσωτερική λειτουργία των συνοικιών, τόσο σε κυκλοφοριακό όσο και σε κοινωνικό επίπεδο. Η συγκεκριμένη περιοχή περικλείει αλλά και βρίσκεται σε άμεση επαφή με υποδομές εκπαίδευσης, 1^ο, 3^ο Νηπιαγωγείο και Δημοτικό και Επαγγελματικό Λύκειο, αθλητισμού, νέο Κλειστό Γυμναστήριο, πολιτισμού, επαναχρησιμοποιημένο κτίριο Ευτέρπης, υπαίθριος χώρος εκδηλώσεων στον προαύλιο της χώρο και το Τεχνολογικό και Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου, χώρους πρασίνου, κέντρο συνοικίας και γενική κατοικία. Η οπτικοποίηση της συνύπαρξης όλων αυτών των χρήσεων κάνει αισθητή τη μεγάλη ποικιλία τους.



Εικόνα 4.92: Χάρτης Θεσμοθετημένων Χρήσεων Γης της Ευρύτερης Περιοχής της Προτεινόμενης Επέκτασης του Αστικού Ιστού

Ο συντελεστής δόμησης πρέπει να ανταποκρίνεται στον πιο αυξημένο κεντρικό χαρακτήρα της συνοικίας, που πηγάζει από τον Σταθμό του Προαστιακού. Ανάλογο παράδειγμα συνοικίας με κάποια κεντρικότητα παρουσιάζεται στην Π.Ε. Νυχτοχωρίου- Αγίας Παρασκευής, που βρίσκεται ενδιάμεσα του Κέντρου και του ακτοπλοϊκού λιμανιού και που διατηρεί τον υψηλότερο συντελεστή δόμησης της πόλης, με την εξαίρεση του Κέντρου. Ο ορισμός του στο 1,80 εναρμονίζει την εικόνα των δύο γειτονικών περιοχών και ικανοποιεί τις προδιαγραφές της συμπαγούς πόλης.

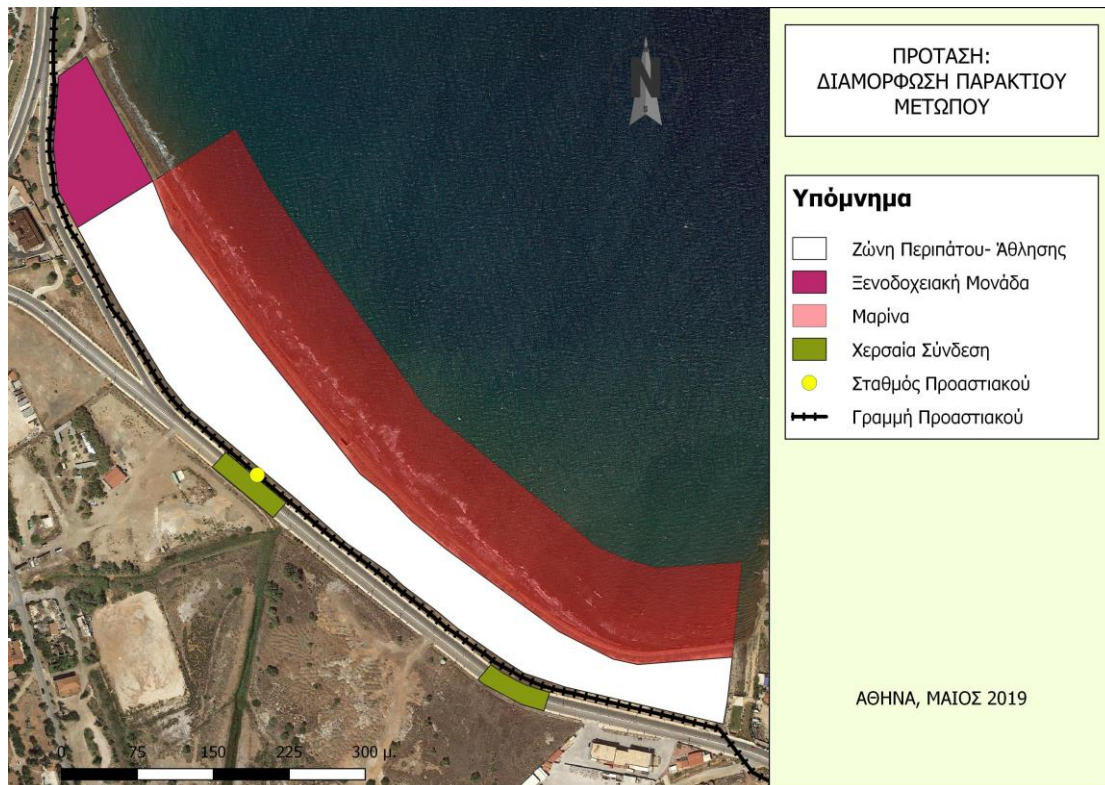
Τέλος απαιτείται η επέκταση των ορίων του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου, ώστε να ταυτιστεί με τα όρια της θεσμοθετημένης περιοχής του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου.



Εικόνα 4.93: Υφιστάμενη Κατάσταση Περιοχής Τέλματα, άποψη από το νοτιοδυτικό άκρο της

- Διαμόρφωση Παράκτιου Μετώπου

Η ανάπλαση βόρεια του αστικού ιστού μετά την περιοχή Τέλματα ολοκληρώνεται με την παραλία Μπλέντα. Με την προτεινόμενη διαμόρφωση του παράκτιου μετώπου η πόλη κατακτά και δεύτερο άνοιγμα προς το πολύτιμο θαλάσσιο στοιχείο. Προϋποθέτει αρχικά την επέκταση των ορίων του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου και αλλαγή της χρήσεως γης. Στη συνέχεια οι νέες χρήσεις στρέφονται προς δύο διαφορετικές κατευθύνσεις αξιοποιώντας κάθε προοπτική του χώρου. Φροντίζεται να επιτευχθεί ο καταλληλότερος συνδυασμός των δύο, ώστε να βρεθεί ισορροπία τόσο στο εσωτερικό της περιοχής όσο και με το γενικότερο αστικό σύνολο.



Εικόνα 4.94: Χάρτης Πρότασης Διαμόρφωσης Παράκτιου Μετώπου

Ο διπλός χαρακτήρας του χώρου στοχεύει ταυτόχρονα τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας. Συνδυαστικά καταλήγει να αναδεικνύεται μία σημαντική πτυχή της ταυτότητας της πόλης, η στενή σχέση της με την θάλασσα.

Νομοθετικά στηρίζεται από πολλές διατάξεις του «Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας –Αττικής». Προωθείται αρχικά από το Άρθρο 9 η ενίσχυση των υποδομών τουρισμού, από το Άρθρο 16 η αξιοποίηση του παράκτιου χώρου με δραστηριότητες τουρισμού και αναψυχής, η διεύρυνση του δημόσιου και κοινόχρηστου χαρακτήρα του και η εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης με βελτίωση των προσβάσεων στην ακτή από την ενδοχώρα και από το Άρθρο 28 η ανάπτυξη του τουριστικού χαρακτήρα της Αττικής με τη χωρική διαφοροποίηση της τουριστικής προσφοράς ανάλογα με τις τοπικές ιδιαιτερότητες.

Αδιαμφισβήτητο συγκριτικό πλεονέκτημα της πόλης του Λαυρίου αποτελεί η εκτεταμένη ακτογραμμή, με την οποία συνορεύει η ανατολική πλευρά του σε ολόκληρή της την έκταση. Το φυσικό αυτό απόθεμα παρόλαυτα παραμένει αναξιοποίητο χωρίς να αποδίδεται στο κοινό, καθώς έρχεται σε επαφή και ενσωματώνεται στη λειτουργία του αστικού περιβάλλοντος μόνο στο σημείο του παραλιακού μετώπου, του λιμένα. Με τη διαμόρφωση του νέου παράκτιου μετώπου λοιπόν τερματίζεται η περιθωριοποίησή του βόρεια του ακτοπλοϊκού λιμανιού. Η ζώνη αυτή έχει την προοπτική να εξελιχθεί σε εξίσου σημαντικό αστικό παράγοντα

με εκείνον της υφιστάμενης παραλιακής, καθώς επικοινωνεί με και αποτελεί φυσική συνέχεια της πόλης σε μήκος 700m συμβαδίζοντας με την έκταση της δεύτερης. Επιπλέον η προσθήκη του παράκτιου χώρου στις αξιοποιήσιμες εκτάσεις της πόλης της δίνει τη δυνατότητα να αναπτύξει εκεί πτυχές της αστικής λειτουργίας, που συνδέονται σε μεγάλο βαθμό κατ' αποκλειστικότητα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης περιοχής αυξάνοντας την ποικιλία των φιλοξενούμενων δραστηριοτήτων. Αναφορικά με τη γειτονική περιοχή εξωραΐζει τον χώρο του σταθμού του Προαστιακού και υποστηρίζει και πλαισιώνει τη νεόδμητη συνοικία των Τελμάτων.

Το πρώτο στάδιο της ανάπλασης της περιοχής αφορά τη δημιουργία ελεύθερης, κοινόχρηστης ζώνης αναψυχής, αθλητισμού και περιπάτου με ιδιαίτερη έμφαση στην πτυχή της άθλησης με τη μεταβολή της υφιστάμενης χρήσης γης της ζώνης προστασίας ακτογραμμής σε ελεύθερο χώρο. Έτσι προβλέπονται οι ανάλογες υποδομές και ενέργειες με τη διάκριση της επιφάνειας του χώρου σε τμήματα περιπάτου, σε ειδικούς διαμορφωμένους χώρους πάρκων σκύλων, σε λωρίδες τζόκινγκ και ποδηλάτου, σε χώρους με υπαίθρια όργανα γυμναστικής, σε ανοιχτά γήπεδα πολλών ειδών, σε πίστα σκέιτμπορντ, σε παιδική χαρά αλλά και σε θερινό κινηματογράφο. Επιχειρείται λοιπόν η μεταβολή του ίδιου του τρόπου ζωής των κατοίκων με την υγεία, τη φυσική δραστηριότητα και τη σύνδεση με το φυσικό περιβάλλον να τοποθετούνται στο επίκεντρο στρεφόμενη δηλαδή κατά μεγάλης μερίδας των παθογενειών του σύγχρονου, αστικής καθημερινότητας και κουλτούρας. Είναι σημαντικό, όταν ο σχεδιασμός μέσω των επεμβάσεων ασκεί πολιτική καθοδηγώντας τις προτεραιότητες του πληθυσμού. Βέβαια χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι, οι κάτοικοι ήδη ως ένα βαθμό επιλέγουν τον συγκεκριμένο χώρο ακόμα και με την υφιστάμενη αδιαμόρφωτη κατάστασή του για την ικανοποίηση των εν λόγω αναγκών άθλησης και περιπάτου σμιλεύοντας τον χαρακτήρα του χώρου πριν από οποιονδήποτε σχεδιασμό και διαβεβαιώνοντας για την αποδοχή του έργου. Καίριας σημασίας είναι να μην γίνεται εμπορική εκμετάλλευση της ανάπλασης αυτής με τη διατήρηση του επιπέδου της αντίστοιχης δραστηριότητας στο ελάχιστο για την υποστήριξη μόνο της λειτουργίας των υπολοίπων. Επιδίωξη είναι να προκύψει ένα αποτέλεσμα, που να βρίσκεται στον αντίποδα του άλλου παραλιακού μετώπου της πόλης, στο οποίο αν και ενισχύθηκε ο κοινόχρηστος χαρακτήρας με την πεζοδρόμηση και την αναδιαμόρφωση της παραλιακής οδού παραμένει επικρατέστερη η εμπορική χρήση. Με αυτόν τον τρόπο διατηρείται καθαρόαιμος ο χαρακτήρας της περιοχής χωρίς να αλλοιώνεται με προσμίξεις, δεν λειτουργεί ανταγωνιστικά ως προς τη δεύτερη περιοχή της πόλης παρόμοιας φύσης και διανθίζεται ο συνολικός χαρακτήρας της πόλης.

Η αξιοποίηση του παράκτιου μετώπου συναντάται στις παραθαλάσσιες μητροπόλεις του Ρίο ντε Τζανέιρο, στο πάρκο Φλαμίνγκο, το οποίο επίσης γεφυρώνει την ακτή με τον αστικό ιστό και έχει έντονο τον αθλητικό προσανατολισμό (*Rio Here*) και της

Θεσσαλονίκης, στη Νέα Παραλία, που διατηρεί χαρακτήρα αναψυχής, άθλησης και περιπάτου χωρίς καμία εμπορική δραστηριότητα (*Thessaloniki Guide*).



Εικόνα 4.95: Νέα Παραλία, Θεσσαλονίκη (Πηγή: lafarge.gr)

Σαν δεύτερο στάδιο προτείνεται η χωροθέτηση υποδομών ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής, μαρίνα με θεσμοθέτηση της αντίστοιχης ειδικής κατηγορίας χρήσης γης. Αρχικά σημειώνεται πως η τροποποίηση του Master Plan του λιμανιού έχει επιτρέψει την εν λόγω χρήση για την περιοχή Μπλέντα. Πρώτος καθοριστικός παράγοντας της απόφασης αυτής είναι η απαγόρευση της κολύμβησης σε αυτό το σημείο λόγω της εδαφικής ρύπανσης από τις μεταλλευτικές σκουριές. Η συνθήκη αυτή αναγκάζει τον σχεδιασμό να στραφεί σε εναλλακτική επιλογή αξιοποίησης της παραλίας. Επιπλέον η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του λιμένα απέδειξε την μη επιτυχημένη λειτουργία της ακτοπλοϊκής του δραστηριότητας συγκριτικά με τα επίπεδα του λιμένα της Ραφήνας και της Ελευσίνας, από τα οποία παραμένει διαχρονικά χαμηλότερη και με τον τομέα των σκαφών αναψυχής της περιοχής, τα οποία συνιστούν την πλειοψηφία των σκαφών, που προσελκύει. Η ανάδειξη αυτής της διάστασης ως αποτελεσματικότερη μεταστρέφει το ενδιαφέρον του σχεδιασμού, που γίνεται κατανοητό, πως χρειάζεται να ενισχύσει αυτό το πεδίο δραστηριότητας. Η πρόταση αυτή λαμβάνει υπόψη και αξιοποιεί τις σχέσεις με τις γειτονικές περιοχές, δηλαδή τη στενή χωρική συσχέτιση με τις Κυκλάδες, οι οποίες είναι διεθνώς καταξιωμένες σε αυτόν τομέα διεκδικώντας να εισχωρήσει στο δίκτυο με επίκεντρο εκείνες και το ήδη αξιοποιημένο παραλιακό μέτωπο Αθήνας- Σουνίου, του οποίου μπορεί να αποτελέσει την κατάληξη. Τέλος προσελκύουν νέο αριθμό επισκεπτών, που προστίθεται στον υφιστάμενο της πόλης, ενός πληθυσμού με ικανή αγοραστική δύναμη, που μπορεί να υποστηρίξει οικονομικά την αστική λειτουργία στο σύνολό της.

Το τελευταίο στάδιο έχει και αυτό οικονομική, αναπτυξιακή χροιά, καθώς ορίζεται η δημιουργία ξενοδοχειακής μονάδας εντός του χώρου. Χωροθετείται σε άκρο για να μην διασπά την ενότητα του κοινόχρηστου χώρου και συγκεκριμένα στο βόρειο, προκειμένου να είναι πιο κοντά στον σταθμό του Προαστιακού και στο βιώσιμο δίκτυο της πόλης, που καταλήγει στην κεντρική πλατεία του Τέλματος. Μπορεί να απέχει σχετικά από τους δύο κύριους πόλους έλξης της πόλης βρισκόμενο στον βόρειο τομέα της με τα δεύτερα να είναι στον κεντρικό τομέα, αλλά η θέση αυτή περιλαμβάνει ένα ελκυστικό, διαμορφωμένο περιβάλλον, εξασφαλίζει άμεση οδική πρόσβαση στο ακτοπλοϊκό λιμάνι μέσω του Περιμετρικού, συνδέεται επαρκώς με την υπόλοιπη πόλη μέσω του ανεπτυγμένου βιώσιμου δικτύου και άλλωστε η ίδια η πόλη έχει μικρή έκταση διατηρώντας περπατήσιμες αποστάσεις και διαθέτει σημαντικούς πόλους, που καλύπτουν διασκορπισμένοι το σύνολο της. Τέλος δεν λειτουργεί εις βάρος των υπόλοιπων δομών φιλοξενίας, που εξυπηρετούν κυρίως τις δύο κεντρικές περιοχές. Η ανάγκη αυτής της προσθήκης προκύπτει από το γεγονός, πως κάθε μεγάλη ξενοδοχειακή μονάδα εντοπίζεται στο Σούνιο εκτός της πόλης του Λαυρίου, με την ίδια να συγκεντρώνει έναν μικρό αριθμό μονάδων περιορισμένης έκτασης στο κέντρο και την ευρύτερη περιοχή του λιμανιού καθώς και ενοικιαζόμενα σπίτια τύπου Airbnb. Έτσι ολοκληρώνει την αναδιαμόρφωση του τουριστικού πακέτου μετά την επένδυση στον εναλλακτικό τουρισμό και τη δικτύωση των πολιτιστικών και φυσικών πόρων. Επίσης καθιστά δυνατή την συγκράτηση του μεγάλου διερχόμενου πλήθους προσφέροντας διαμονή, που συμπληρώνει την προσφορά ολοκληρωμένου τουριστικού πακέτου, συνολικά αναπλασμένου αστικού περιβάλλοντος και πολυδύναμου εμπορικού κέντρου. Υποστηρίζεται από τη λειτουργία της μαρίνας και τον κοινόχρηστο χώρο, στον οποίο ταυτόχρονα δίνει πνοή με τη σταθερή ανθρώπινη παρουσία, που συνδέεται με τη δραστηριότητά του.



Εικόνα 4.96: Υφιστάμενη Κατάσταση Παραλίας Μπλέντα

- Αξιοποίηση Χώρου Παλαιών Σιδηροδρομικών Γραμμών

Το Λαύριο έχει μακρά παράδοση όσον αφορά τις σιδηροδρομικές υποδομές. Ήταν από τα πρώτα σημεία της περιφέρειας, που συνδέθηκαν με την Αθήνα, καθώς με ενέργειες του δημάρχου Φωκίωνος Νέγρη εξασφαλίστηκε η λειτουργία αυτού του έργου, που συνεχίστηκε μέχρι το 1957. Η χάραξη των γραμμών διέσχιζε τα Μεσόγεια και ακολουθούσε εκείνη της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ, από την πλατεία Λαυρίου, πλησίον της πλατείας Ομονοίας, μέχρι τη σύνδεση Ηρακλείου- Αγίων Αναργύρων (*The Hellenic Bus Community*). Προτείνεται να επαναπροσδιοριστεί ο ρόλος των γραμμών με την αξιοποίηση του τμήματός τους, που εφάπτεται στη Φωκίωνος Νέγρη από την Ελευθερίου Βενιζέλου μέχρι την Κωνσταντίνου Πλειώνη, σε κεντρική θέση μέσα στην πόλη. Συγκεκριμένα πρόκειται για τον σχηματισμό μιας θεματικής διαδρομής, τόσο πεζοδρομιακής όσο και ποδηλατικής, με κύριο άξονα την ιστορικότητα του συγκεκριμένου σιδηροδρόμου δίνοντας στην ανάπλαση πολιτιστική χροιά. Επίσης ξεφεύγοντας από τον χαρακτήρα του αγωγού διέλευσης επιχειρείται να εξελιχθεί σε πόλο έλξης και υποδοχής επισκεπτών, επιδίωξη για την οποία χρειάζεται η διαμόρφωση αντίστοιχων δομών. Η επέμβαση λοιπόν διέπεται από τις αρχές της επανάχρησης αναδεικνύοντας το παρελθόν προσαρμόζοντάς το στις παροντικές ανάγκες.

Ο προφανέστερος σκοπός της συγκεκριμένης παρέμβασης είναι η προάσπιση της βιώσιμης κινητικότητας. Παρόλαυτα πιο θεμελιώδεις επιδιώξεις είναι εκείνες, που αφορούν τον τομέα της ποιότητας ζωής και του πολιτισμού. Σε τρίτο επίπεδο καταλήγουν να στοχεύονται η ταυτότητα και η οικονομία.

Τα τοπικά πολεοδομικά σχέδια, όπως το Ρυμοτομικό Σχέδιο του 1992 και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1993, περιλαμβάνουν την πεζοδρόμηση του συγκεκριμένου χώρου. Παράλληλα βασίζεται στο Άρθρο 13 του «Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας –Αττικής» περί επέκτασης πεζοδρόμων, στο Άρθρο 15 περί αξιοποίησης πολιτιστικής κληρονομιάς, στο Άρθρο 9 περί αναβάθμισης της τουριστικής δραστηριότητας της περιοχής και στο Άρθρο 30, το οποίο κάνει σαφή αναφορά στην ανάγκη δημιουργίας ενός εκτεταμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρομών μητροπολιτικής εμβέλειας εμπεριέχοντας την αξιοποίηση των παλιών σιδηροδρομικών γραμμών Αγίων Αναργύρων- Λαυρίου.

Η επανάχρηση παλαιών σιδηροδρομικών γραμμών και η επανένταξή τους στην αστική λειτουργία συναντάται στο έργο ανάπλασης της High Lane, στη Νέα Υόρκη. Το 2014 το τμήμα των υπερυψωμένων ράγων, μήκους 2,33χλμ, που είχε εγκαταλειφτεί, αναδιαμορφώθηκε ως ένα καινοτόμου σχεδιασμού γραμμικό πάρκο με μεγάλη επιτυχία αναδεικνυόμενο σε αξιοθέατο και σε παράγοντα αναζωογόνησης των γειτονικών συνοικιών. Το ίδιο το έργο εμπνεύστηκε από τη Promenade plantée του Παρισιού του 1993 (Kimmelman, 2014).

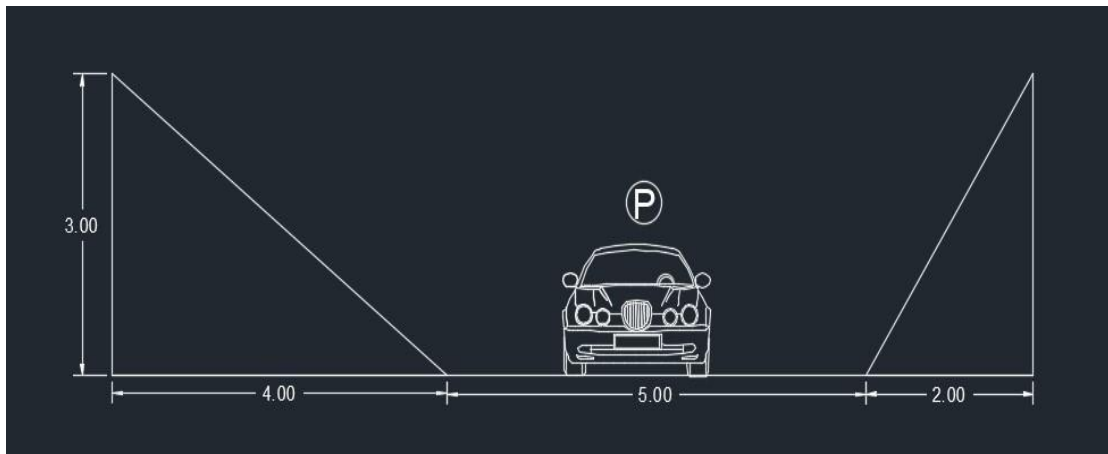


Εικόνα 4.97: High Lane Park, Νέα Υόρκη (Πηγή: nycgovparks.org)

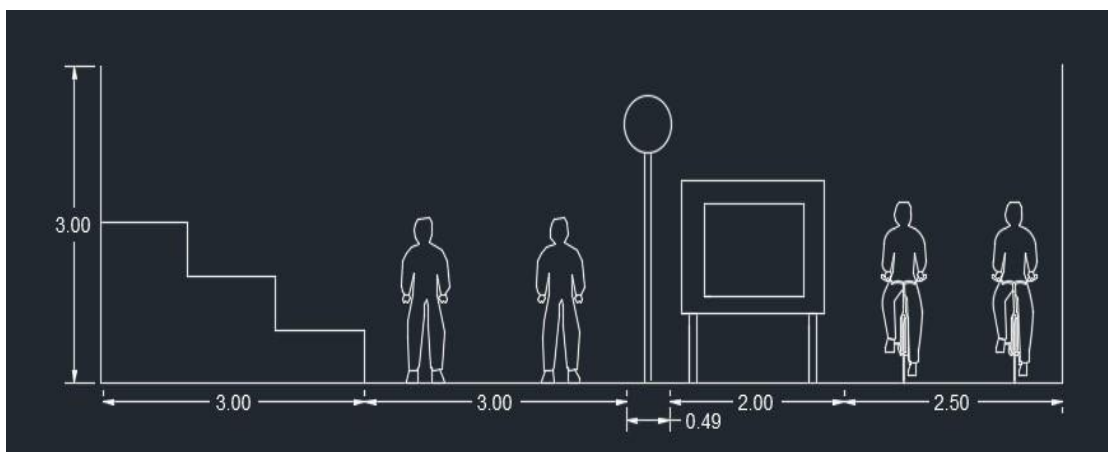
Για την επίτευξη του ενημερωτικού, εκπαιδευτικού χαρακτήρα της διαδρομής χρειάζεται να γίνει αισθητή η ιστορία του χώρου μέσω της κατάλληλης διαμόρφωσής του. Προτείνεται η οπτικοποίηση της μέσω εκθεμάτων, ιστορικών κειμηλίων και πινακίδων διαδραστικής φύσης σχηματίζοντας ουσιαστικά ένα υπαίθριο μουσείο σιδηροδρόμου, που αποτελεί οργανικό τμήμα του γενικότερου βιομηχανικού χαρακτήρα των πολιτιστικών πόρων της πόλης του Λαυρίου αναδεικνύοντας κάθε πτυχή αυτής της κληρονομιάς. Άλλωστε η σύνδεση της μόρφωσης με τον ίδιο τον ιστορικό χώρο είναι μια δυνατή εμπειρία αναβίωσης της ιστορίας. Ως δεύτερο σκέλος της αναδιαμόρφωσης προβλέπεται η αξιοποίηση των πρανών του ορύγματος και η συμπερίληψή τους σαν κομμάτι του κοινόχρηστου χώρου με τη σμίλευση κερκίδων κλιμακωτής ανάπτυξης. Χάρη σε αυτόν τον ενδιαφέρων σχεδιασμό αποκτά τη δυνατότητα να φιλοξενεί άνετα το πλήθος συγκρατώντας τη διερχόμενη ροή και αυξάνεται η συνολική χωρητικότητα. Η έκταση αυτή προσφέρεται για τέτοιου είδους παρεμβάσεις μιας και η καταβύθιση της σε σχέση με το επίπεδο του δρόμου δημιουργεί μεγάλη ευκαιρία επιτρέποντας μεγάλου μήκους πεζοδρόμηση χωρίς καμία διακοπή από το οδικό κυκλοφοριακό σύστημα. Ως επανάχρηση δε, εξωραΐζει ένα μέχρι τώρα νεκρό σημείο, που αποτελούσε ένα κενό μέσα στην αστική λειτουργία, ενώ προστίθεται στη συνολική έκταση των κοινόχρηστων χώρων της γειτονικής συνοικίας της Αγίας Παρασκευής, στην οποία γενικότερα παρατηρείται έλλειψη.



Εικόνα 4.98: Υφιστάμενη Κατάσταση Χώρου Παλαιών Σιδηροδρομικών Γραμμών (Πηγή: Google Maps)



Εικόνα 4.99: Διατομή Χώρου Παλαιών Σιδηροδρομικών Γραμμών



Εικόνα 4.100: Διατομή Πρότασης για τον Χώρο των Παλαιών Σιδηροδρομικών Γραμμών

Η πρόταση αποτελεί τμήμα του γενικότερου οράματος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του Ε.Μ.Π. για αναβίωση των σιδηροδρομικών γραμμών σε ολόκληρη την έκτασή τους, 62,5χλμ., δημιουργώντας έναν διαδημοτικό κυκλοφοριακό άξονα

αφιερωμένο στον περίπατο, το ποδήλατο και τον πολιτισμό. Το έργο αυτό συνοδεύεται από παράλληλες δράσεις, όπως συνολική αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής, πλασιώσή του με Μ.Μ.Μ., ώστε να επιτευχθεί μία συνδυαστική κίνηση και στελέχωσή του με κέντρα ανεφοδιασμού των χρηστών, που προσφέρουν τροφή, κατάλυμα, επισκευές και υπηρεσίες αναψυχής και ιατρικής περίθαλψης (Βλαστός, 2015). Ο σχεδιασμός εδώ επιδιώκει να κεφαλαιοποιήσει ολόκληρη την υπερτοπικού εύρους υποδομή ανάγοντας τον χώρο αυτό σε κομβικό σημείο της. Η προτεινόμενη ανάπλαση επενδύει πάνω στη σημασία της θέσης ως τερματικού σταθμού με το υπαίθριο μουσείο και τον ενσωματωμένο κοινόχρηστο χώρο και σε συνδυασμό με τα παραπλήσια διατηρητέα κτίρια του Σταθμού γίνεται σημείο αναφοράς- ορόσημο για κάθε χρήστη της συνολικής διαδρομής.



Εικόνα 4.101: Χάρτης Πρότασης Διαμόρφωσης Πεζοπορικής και Ποδηλατικής Διαδρομής παραπλήσια των Παλαιών Σιδηροδρομικών Γραμμών του Ε.Μ.Π. (Βλαστός, 2015)

- Λειτουργία Δημοτικής Καλλιεργήσιμης Έκτασης

Ο ανεκμετάλλετος χώρος στο νότιο άκρο της πόλης λόγω της μεγάλης του έκτασης και της άμεσης επαφής με τη συνοικία της Νεάπολης έχει ιδιαίτερη σημασία για αυτή. Επίσης βρίσκεται σε κομβικό σημείο στην είσοδο της πόλης μεταξύ της προτεινόμενης επανάχρησης της κλωστοϋφαντουργίας και της βιομηχανικής ζώνης του Λαυρίου. Αν και εντοπίζεται στο περιθώριο του αστικού ιστού, με την επέκταση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου να απαιτείται, έχει πολλές προοπτικές και επιχειρείται να βρεθεί ο κατάλληλος τρόπος συνεισφοράς του στο αστικό σύνολο. Ο

τελικός προσανατολισμός της παρέμβασης περιλαμβάνει φυσικά τον χαρακτήρα του πνεύμονα πρασίνου, αλλά και προστασία του αστικού ιστού και κοινωνική προσφορά.

Η πρόταση αφορά τους τομείς του περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής, της κοινωνικής πολιτικής και της ταυτότητας.

Το Άρθρο 23 του «Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας –Αττικής» διατείνεται για τη διατήρηση και την ενίσχυση του πρωτογενή τομέα αρχικά για περιβαλλοντικούς λόγους και έπειτα για λόγους συμβολής στην κάλυψη των αναγκών των κατοίκων της Αττικής και για διαφύλαξη του τοπίου.

Η δημιουργία ενός πρότυπου δημοτικού λαχανόκηπου αειφόρου καλλιέργειας ως μέτρο στήριξης των ευπαθών οικονομικά πολιτών συναντάται και στον Δήμο Αμαρουσίου με παράδοση για καλλιέργεια στους πολίτες του ειδικά διαμορφωμένου Κτήματος Καρέλλα από το 2017. Ο κήπος έχει έκταση δύο στρεμμάτων και βρίσκεται ανατολικά του άλσους Συγγρού (*Κτήμα Καρέλλα: Η Πράσινη Όαση Του Αμαρουσίου Που Έγινε... Λαχανόκηπος*, 2018).



Εικόνα 4.102: Δημοτικός Λαχανόκηπος, Μαρούσι (Πηγή: ereportaz.gr)

Οι δημοτικές καλλιεργήσιμες εκτάσεις προβλέπεται να περιέχουν οπωρώνα, λαχανόκηπο και ελαιοκαλλιέργειες, που ήδη έχουν έντονη παρουσία στον χώρο. Ο δήμος μετά τη δημιουργία των θεσμών του Κοινωνικού Παντοπωλείου, της Τράπεζας Ρούχων και της παροχής βοήθειας στο σπίτι σε ηλικιωμένους αλλά και μετά από τις προτεινόμενες δημοτικές φοιτητικές εστίες μπορεί να επιστρατεύσει το ανεκμετάλλετο εδαφικό του κεφάλαιο, προκειμένου να συνδράμει τα πιο δοκιμαζόμενα κοινωνικά στρώματα μέσα σε αυτό το δυσχερές οικονομικό περιβάλλον. Έτσι ο χώρος διατίθεται μέσω της θέσπισης κοινωνικών κριτηρίων σε ανέργους, χαμηλόμισθους, χαμηλοσυνταξιούχους και σε πολύτεκνες οικογένειες, όλοι κάτοικοι του αστικού περιβάλλοντος χωρίς να διαθέτουν κάποια ιδιοκτησία γης, ώστε

οι ίδιοι με αγροτική εργασία να εξασφαλίσουν τη λειτουργία των καλλιεργειών και το δικαίωμα στην αυτοσυντήρηση ταυτοχρόνως. Τα παραγόμενα προϊόντα είναι βιολογικά, αφού απαγορεύεται οποιαδήποτε μέθοδος χημικών λιπασμάτων και είναι για ιδιωτική χρήση των καλλιεργητών, αλλά με συντονισμένη συνεταιριστική δράση θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν και ως πηγή εσόδων. Έτσι η δημοτική γη αποδίδεται στους δημότες της με τον πιο άμεσο τρόπο και εκείνοι της επιστρέφουν ως αντάλλαγμα τη δημιουργία και τη συντήρηση ενός ενεργού φυσικού περιβάλλοντος, το οποίο διατηρεί τον χαρακτηρισμό του ως πάρκο όντας πλήρως προσβάσιμο σε κάθε κάτοικο. Παράλληλα μια μερίδα του πληθυσμού εξοικειώνεται και αποκτά τεχνογνωσία πάνω στον αγροτικό τομέα, τόσο με πρακτική εμπειρία όσο και με θεωρητική γνώση, που οφείλει να παρέχει ο δήμος. Η προσφορά τμήματος του χώρου στα δημοτικά σχολεία της πόλης, εκ των οποίων τα γειτονικά συνδέονται ελεύθερα με αυτόν μετά την κυκλοφοριακή αναδιαμόρφωση, επεκτείνει το εύρος των κατοίκων, που αφορά αυτή η επιμόρφωση. Σημειώθηκε στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης πως η εγκατάλειψη του πρωτογενή τομέα, η οποία αποδείχτηκε και από τα στατιστικά δεδομένα, αποτελεί μία αδυναμία του οικονομικού τομέα της περιοχής. Έτσι μπορεί αυτή η πρόταση να αποτελέσει το έναυσμα, την αφορμή, που θα επανεκκινήσει το ενδιαφέρον για αυτό τον κλάδο και που ουσιαστικά θα μεταβάλλει τις συνειδήσεις και τον τρόπο ζωής. Η επιβίωση των δραστηριοτήτων του πρωτογενή τομέα αφορά άμεσα το περιβάλλον, υπερασπίζεται την παράδοση της Αττικής και συμβάλλει στη διαμόρφωση ενός πολύπλευρου οικονομικού μοντέλου, συστατικό απαραίτητο για την ανθεκτικότητά του. Τέλος τα υπόλοιπα οφέλη προκύπτουν από τη χωροθέτηση του. Ως χώρος πρασίνου εξυπηρετεί το νότιο τμήμα της συνοικίας της Νεάπολης, το οποίο λόγω του επιμήκους αναπτύγματός της παραμένει εκτός της σφαίρας επιρροής των υφιστάμενων χώρων, που συγκεντρώνονται βόρεια. Επιπλέον λειτουργεί και ως ζώνη προστασίας μεταξύ του ΒΙΠΑ και του οικιστικού συγκροτήματος, ενώ επιτυγχάνεται ο εξωραϊσμός ακόμα μίας εισόδου της πόλης αποκαθιστώντας το νότιο «πρόσωπό» της.



Εικόνα 4.103: Υφιστάμενη Κατάσταση Κοινόχρηστου Χώρου, στο νότιο άκρο της πόλης (Πηγή: Google Maps)

- Δημιουργία Πάρκου «Τσέπης» στον συνοικισμό Ρουμάνικα

Η πρόταση αφορά τον μέχρι τώρα εγκαταλελειμμένο, αδιαμόρφωτο κοινόχρηστο χώρο στο κεντρικό σημείο του συνοικισμού των Ρουμάνικων. Για την αξιοποίησή του ο σχεδιασμός εισάγει την ιδέα των πάρκων τσέπης. Πρόκειται για ένα πολύτιμο πολεοδομικό εργαλείο, το οποίο λειτουργεί σαν αστικό ξέφωτο, σαν ελκυστική, αναζωογονητική νησίδα πρασίνου σε νευραλγικά σημεία μέσα στον αστικό ιστό. Μπορεί ο σημειακός τους χαρακτήρας να μην επηρεάζει την εσωτερική διάρθρωση όλης της πόλης, αλλά σε επίπεδο γειτονιάς μπορεί να συνεισφέρει τα μέγιστα σε πολλούς τομείς. Ειδικά στη συγκεκριμένη περιοχή, που δημιουργήθηκε για να καλύψει την έκτακτη ανάγκη στέγασης οικονομικών μεταναστών από την Ανατολική Ευρώπη, οι μη ελεγχόμενες συνθήκες δόμησης οδήγησαν σε ένα μη συμβατικό ρυμοτομικό αποτέλεσμα. Συνεπώς αντίστοιχα μη συμβατικές απαιτείται να είναι και οι λύσεις στις παθογένειες του.

Οι στόχοι της ανάπλασης είναι το περιβάλλον, η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής, η ποιότητα ζωής και η εσωτερική διάρθρωση της πόλης, καθώς επηρεάζεται η λειτουργία ενός αστικού τμήματός της.

Στη Νέα Υόρκη η πρακτική αυτή είναι ευρέως διαδεδομένη με το Samuel Paley Park στο Midtown του Manhattan να είναι εκ των επιφανέστερων παραδειγμάτων. Είναι ανοιχτό στο κοινό, παρά του ιδιωτικού του καθεστώτος και χρηματοδοτήθηκε από το Ίδρυμα William S. Paley το 1967. Σημαντικά αρχιτεκτονικά του στοιχεία είναι τα αναρριχώμενα φυτά στις πλευρές των γειτονικών κτιρίων, το λιθόστρωτο δάπεδο και φυσικά ο τεχνητός καταρράκτης 6 μέτρων, με ροή 6.800 λίτρων το λεπτό (Σεκλιζιώτης, 2017).



Εικόνα 4.104: Πάρκο Τσέπης Paley, Νέα Υόρκη (Πηγή: worldagronomists.blogspot.com)

Καταρχάς ο χώρος πρασίνου αποτελεί μία ανάσα στο ιδιαίτερα πυκνοδομημένο εσωτερικό της συνοικίας, το οποίο χαρακτηρίζεται από στενούς δρόμους και από έναν μεγάλο αριθμό ιδιοκτησιών μέσα σε μια δυσανάλογα περιορισμένη χωρική έκταση, συνεισφέροντας στη μεταβολή του μικροκλίματος και στην απορρόφηση του αστικού θορύβου, που συνδέεται με την στενή συνύπαρξη. Παράλληλα και ίσως σημαντικότερα συνιστά ένα σημείο αναφοράς σε αυτή την περιοχή, στην οποία απουσιάζει τελείως κάποιος πολεοδομικός σχεδιασμός και στην οποία είναι διάχυτη η αίσθηση της τυχαίας ρυμοτόμησης. Για αυτόν τον λόγο ένα μέτρο ενίσχυσης των υποδομών καταλήγει να καλλιεργεί ένα αίσθημα γειτονιάς. Επανέρχεται η αλάνα, αλλά πλέον φιλικά διαμορφωμένη προς τον άνθρωπο και το περιβάλλον, στο επίκεντρο της λειτουργίας και της ζωής της γειτονιάς, η οποία αναπτύσσεται αμφιθεατρικά γύρω της. Με κύριο άξονα αυτό το έργο πνοής συσπειρώνονται κοινωνικά οι κάτοικοι και καλλιεργείται μια δραστήρια κοινωνική ζωή και εν τέλει σμιλεύεται κάποια ταυτότητα για τον συγκεκριμένο αστικό τομέα. Αξιοσημείωτο είναι πως αν και υποβαθμισμένο, το αστικό περιβάλλον διαθέτει αυτά τα πολύ ενδιαφέροντα δομικά χαρακτηριστικά, της υψηλής πυκνότητας και του μικρού πλάτους των δρόμων, που αποτρέπει την ελεύθερη διέλευση των οχημάτων, εμπιρεύοντας στην ουσία τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τη δημιουργία ενός πυρήνα βιωσιμότητας και έντονων κοινωνικών διεργασιών, αρκεί να αξιοποιηθούν από στρατηγικές και πρωτοβουλίες αναζωπύρωσης. Η μικρή κλίμακα της πρότασης αποδεικνύεται καίριας σημασίας για πολλούς λόγους. Αρχικά έχει έτσι τη δυνατότητα να εισχωρήσει σχεδόν ενέσιμα στην καρδιά του αστικού ιστού καθιστώντας την οργανικό τμήμα της καθημερινότητας των κατοίκων, κάτι που πιο δύσκολα επιτυγχάνεται με τους μεγάλους χώρους πρασίνου και έργα ανάπλασης, τα οποία εξ' ορισμού βρίσκονται εκτός του οικιστικού συγκροτήματος κάνοντας δύσκολη την πρόσβαση τους και χωροθετούνται, όπου υπάρχει διαθέσιμος χώρος και όχι απαραίτητα ανάγκη. Από λογιστική άποψη η υλοποίησή της και η συντήρησή της είναι πολύ εφικτή, ενώ η ανθρώπινη κλίμακα καθιστά πιο πιθανή και εύκολη την οικειοποίησή της από το κοινό. Επίσης είναι ένα σκέλος μόνο της ευρύτερης αναβάθμισης της περιοχής, η οποία θωρακίζεται κυκλοφοριακά με τους εξωτερικούς δακτυλίους και γειτνιάζει με τον προτεινόμενο πόλο έλξης του μετώπου μουσείων. Ο συστηματικός εξωραϊσμός της αυξάνει την αξία γης και την αξία των ιδιοκτησιών συνεισφέροντας στο επίπεδο των περιουσιών των κατοίκων, οι οποίοι σχεδόν στο σύνολό τους ανήκουν σε χαμηλότερη οικονομική βαθμίδα. Είναι γεγονός πως κάθε απόφαση του σχεδιασμού και αστική παρέμβαση είναι μια μορφή άσκησης πολιτικής. Για αυτό στην προκειμένη περίπτωση έχει σημασία η συμβολική, πολιτική διάσταση του έργου, το οποίο διατείνεται πως η Πολιτεία είναι, έστω και αργοπορημένα, παρούσα και δείχνει ενδιαφέρον και για τα πιο περιθωριοποιημένα τμήματα της πόλης. Τέλος είναι απαραίτητο για την επίτευξη των προαναφερμένων στόχων, το παρόν μέτρο να πλαισιωθεί με συνοδευτικά έργα βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος, όπως επαρκής φωτισμός, αντικατάσταση του οδοστρώματος με κυβόλιθους σηματοδοτώντας την ήπιας κυκλοφορίας φύση της συνοικίας και

οικονομική στήριξη για τη δομική αναβάθμιση των οικιών, αλλά και συνοδευτικές δράσεις για τη διατήρηση της κοινωνικής κινητικότητας, όπως πολιτιστικές εκδηλώσεις, για παράδειγμα καλλιτεχνικές εκθέσεις, στον προτεινόμενο διαμορφωμένο κοινόχρηστο χώρο.



Εικόνα 4.105: Υφιστάμενη Κατάσταση Συνοικισμού Ρουμάνικων (Πηγή: Google Maps)

- Δημιουργία Χώρου Στάθμευσης στο ανατολικό άκρο του Παραλιακού Μετώπου

Η αξιοποίηση του ανεκμετάλλετου κοινόχρηστου χώρου στο ανατολικό άκρο της παραλιακής οδού Κουντουριώτη εσκεμμένα βρίσκεται στα τελευταία στάδια του σχεδιασμού. Όπως και σε προηγούμενο κομβικό σημείο της μελέτης ήταν αναγκαίο για την πρόταση της ορθολογικής ιεράρχησης του οδικού δικτύου αντί να κοιτάζει μόνο προς τα μπροστά, να στραφεί και προς τα πίσω, προκειμένου να υπηρετήσει εκείνες που προηγήθηκαν, έτσι και εδώ η δημιουργία του χώρου στάθμευσης ουσιαστικά αφορά την υποστήριξη συγκεκριμένων διαφορετικών παρεμβάσεων, των οποίων εξασφαλίζει την βιωσιμότητα. Μέρος της ευθύνης αυτής προέρχεται από την κεντροβαρή θέση του τόσο ως προς τα εν λόγω μέτρα όσο και ως προς το αστικό σύνολο γενικότερα, η οποία λίγο πολύ προκαθορίζει τη χρήση του. Τέλος έχει ιδιαίτερη αξία, γιατί αποτελεί μέρος μιας συλλογικής, αλληλένδετης προσπάθειας προετοιμασίας της μεταστροφής του κυκλοφοριακού μοντέλου και τρόπου σκέψης της πόλης.

Πρόκειται για ένα μέτρο κυκλοφοριακό, το οποίο είναι τόσο σημαντικό για τη λειτουργία της πόλης, που καταλήγει να συμβάλλει στον εξορθολογισμό της εσωτερικής διάρθρωσης.

Η συγκεκριμένη χρήση του χώρου για κάλυψη αναγκών στάθμευσης υπάρχει στο Ρυμοτομικό Σχέδιο της πόλης του 1992. Το Άρθρο 30 του «Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας –Αττικής» αφορά τις πολιτικές στάθμευσης και αναφέρεται σε δημιουργία χώρων συλλογικής στάθμευσης σε πυκνοδομημένες περιοχές και κοντά σε μεγάλους πόλους έλξης και σε συνδυασμό των σταθμών Μ.Μ.Μ. με χώρους

στάθμευσης, προκειμένου να λειτουργήσουν αλληλοσυμπληρωματικά με σκοπό την ενθάρρυνση της χρήσης των πρώτων.

Το έργο αυτό βρίσκεται σε άμεση επαφή με σημαντικούς πόλους έλξης επισκεπτών, κατοίκων και του συνεπαγόμενου φόρτου τόσο από τη νότια, όσο και από τη βόρεια πλευρά του. Αρχικά στα νότια εντοπίζεται η παραλιακή οδός, η οποία ήδη αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα συγκριτικά πλεονεκτήματα της πόλης. Η σημασία και ο αντίκτυπος του αυξάνεται κλασματικά με την προτεινόμενη πεζοδρόμηση και αναδιαμόρφωσή του από αγωγό διέλευσης σε καθαρόαιμο κοινόχρηστο χώρο. Στα βόρεια δε, ενοποιούνται τα γειτονικά οικοδομικά τετράγωνα με επίκεντρο τον μητροπολιτικό ναό της Αγίας Παρασκευής, προκειμένου να αποτελέσουν τον κεντρικό τομέα της συνοικίας. Έτσι στον χώρο ασκείται πίεση διπλής κατεύθυνσης για ικανοποίηση αναγκών στάθμευσης, τόσο παροντικές όσο και μελλοντικές. Ταυτόχρονα πέρα από το άμεσο περιβάλλον στην ευρύτερη περιοχή εντοπίζεται ο τερματικός σταθμός του Προαστιακού του ακτοπολιτικού λιμανιού. Αυτό συνδυάζεται με το γεγονός, ότι ο συγκεκριμένος χώρος στάθμευσης είναι το απώτερο ανατολικό άκρο του αστικού ιστού και αντίστοιχα το εγγύτερο σημείο του προς αυτόν. Καταλήγει λοιπόν να γίνεται απαραίτητη προϋπόθεση για τη λειτουργία τριών εντελώς διαφορετικών, αλλά εξίσου σημαντικών αστικών συντελεστών. Η εκτενής αναδιαμόρφωση του χάρτη της ευρύτερης περιοχής του λιμανιού έχει ως κοινό παρανομαστή τον περιορισμό της κυκλοφορίας των οχημάτων σε μία και μόνο διαδρομή όσον αφορά ίσως τη μεγαλύτερη πύλη εισόδου της πόλης, που διεκπεραιώνει την επικοινωνία της με το ακτοπολιτικό λιμάνι. Η διαδρομή συνίσταται από τις συλλεκτήριους, αμφίδρομους οδούς της λεωφόρου Μίκη Θεοδωράκη, της οδού Ακτή Εθνικής Αντίστασης και της οδού Αναστασίου Γλαντζή. Το νόημα αυτής της πρακτικής δεν είναι να δυσχεράνει την είσοδο στην πόλη απομονώνοντάς την από τους πολυάριθμους επισκέπτες του λιμανιού, για τη διεκδίκηση των οποίων εξάλλου έχει παρθεί μία σειρά μέτρων. Αντίθετα η πρόσβαση στην πόλη αναβαθμίζεται εντυπωσιακά, αφού παρέχει ασφάλεια, ευχάριστο περιβάλλον και άμεση σύνδεση με τους πόλους έλξης του κέντρου και του παραλιακού μετώπου στρεφόμενη κατά κύριο λόγο στους χρήστες της δημόσιας συγκοινωνίας, στους ποδηλάτες και τους πεζούς. Η επένδυση αυτή αφορά τόσο τη βελτίωση της εμπειρίας των επισκεπτών, όσο και την προστασία της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Το σημείο της μετάδοσης της σκυτάλης από τον οδηγό στον πεζό, της μετεπιβίβασης από το ένα σύστημα στο άλλο πραγματώνεται μέσω ενός επαρκούς, χώρου στάθμευσης. Η αποστολή του σε πρώτο επίπεδο είναι πρακτικής φύσης, αλλά εξελίσσεται σε εργαλείο διαμόρφωσης νοοτροπίας, αφού διευκολύνει την απαγκίστρωση από την υφιστάμενη, καλά εδραιωμένη και ζημιογόνα κυκλοφοριακή συμπεριφορά.

Για τον συγκεκριμένο χώρο υπάρχει η πρόθεση από πλευράς δημοτικής αρχής να αξιοποιηθεί ως χώρος ξενοδοχειακής μονάδας. Για όλους τους λόγους, που μόλις παρατέθηκαν, αλλά και για αυτούς, που προαναφέρθηκαν σε προηγούμενη ενότητα, όπως της κεφαλαιοποίησης του νέου, ελκυστικού περιβάλλοντος του παράκτιου

μετώπου της παραλίας Μπλέντα και της αποφυγής του ανταγωνισμού με τις υφιστάμενες παρόμοιες δραστηριότητες, που συγκεντρώνονται στον ίδιο χώρο ο σχεδιασμός κρίνει υψηλότερης προτεραιότητας τον χώρο στάθμευσης. Παρόλαυτα η βλέψη αυτή αποδεικνύει την ανάγκη δημιουργίας μιας δομής φιλοξενίας για τη διεύρυνση της λειτουργίας της τοπικής τουριστικής βιομηχανίας.



Εικόνα 4.106: Υφιστάμενη Κατάσταση Προτεινόμενου Χώρου Στάθμευσης, στο ανατολικό άκρο του παραλιακού Μετώπου (Πηγή: Google Maps)

- Αναδιοργάνωση Χώρων Πρασίνου στα βορειοδυτικά της συνοικίας Νεάπολης

Οι συγκεκριμένοι χώροι είναι ακόμα μία περίπτωση κατά την οποία, η χρήση τους ουσιαστικά υπαγορεύεται από το περιβάλλον τους. Έτσι η επαφή με τους υφιστάμενους χώρους πρασίνου της συνοικίας και με την αναβαθμισμένη ιεραρχικά οδό της Λαζαρίδη αποτελούν στοιχεία διαμόρφωσης του χαρακτήρα τους. Ταυτόχρονα η μεμονωμένη παρέμβαση αυτή γίνεται η αφορμή μια γενικότερη αναδιάρθρωση των αντίστοιχων υποδομών στην ευρύτερη περιοχή.

Οι στόχοι της πρότασης είναι κυρίως περιβαλλοντικοί και ποιότητας ζωής, αλλά κατ' επέκταση αφορούν και την εσωτερική διάρθρωση της Π.Ε. Νυκτοχωρίου- Αγ. Παρασκευής.

Όπως σημειώθηκε και στην ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, οι χώροι πρασίνου περιμετρικά του ναού της περιοχής δεν είναι κατάλληλοι για αντίστοιχη χρήση από τον πληθυσμό μιας και έχουν σχεδόν μηδενική διαμόρφωση με την εξαίρεση της μίας παιδικής χαράς. Αυτό σημαίνει, πως ενώ διατηρούν τα περιβαλλοντικά και κλιματολογικά οφέλη ενός χώρου πρασίνου, δεν συνεισφέρουν καθόλου στη βελτίωση της ποιότητας ζωής, ούτε εντάσσονται στην καθημερινότητα των κατοίκων, που είναι εξίσου σημαντική διάσταση της αποστολής ενός ανάλογου χώρου. Η κάλυψη αυτού του κενού αρχικά συμπληρώνεται με τη χρήση των

γειτονικών ανεκμετάλλευτων κοινόχρηστων εκτάσεων ως χώροι πρασίνου, οι οποίοι διευρύνουν το μέγεθος του συνολικού πρασίνου της συνοικίας συνδυαζόμενοι με τους προηγούμενους και καλύπτουν πλέον περιμετρικά όλο το βόρειο άκρο της αυξάνοντας έτσι τη σφαίρα επιρροής τους και την αποτελεσματικότητά τους. Η εξασφάλιση της ενότητας των προτεινόμενων χώρων με τους υφιστάμενους είναι κρίσιμη, καθώς μόνο η δημιουργία μιας ολοκληρωμένης οντότητας και όχι πολλών αποσπασμάτων μπορεί να προσφέρει πολλαπλά οφέλη. Η ενότητα αυτή επιτυγχάνεται εμμέσως με την ομοιόμορφη αισθητική μεταξύ της φύτευσης και της διαμόρφωσης του χώρου. Η πιο άμεση επίτευξη της αφορά τη δημιουργία κατάλληλων εξυψωμένων διαβάσεων, που να ξεχωρίζουν στο οδόστρωμα των ενδιάμεσων δρόμων επηρεάζοντας την οδηγική συμπεριφορά και την απομάκρυνση των αυθαίρετων παρατηγμάτων και μαντρότοιχων, που αποκλείουν τη μία πλευρά της μίας έκτασης από τους υφιστάμενους χώρους πρασίνου. Το δεύτερο σκέλος της ανατροπής της ανεπάρκειας των υποδομών αυτών και της εξασφάλισης της αποδοτικότητας τόσο των υπαρχόντων όσο και των προτεινόμενων είναι η κατάλληλη διαμόρφωση του εσωτερικού τους. Αυτό σημαίνει, πως πρέπει να σχηματιστούν πεζοπορικές διαδρομές, μονοπάτια, να υπάρξει οργανωμένο σχέδιο φύτευσης και επαρκής στελέχωση με αστικό εξοπλισμό για φωτισμό και στάση και να σχεδιαστούν πολλά σημεία πρόσβασης από την πόλη σε κάθε πλευρά της ενοποιημένης έκτασης. Μετά από την ολοκλήρωση των προβλεπόμενων σχεδίων η συνοικία θα έχει πλέον πλήρως καλυφθεί λαμβάνοντας υπόψη και τη λειτουργία του ιδιαίτερου χώρου πρασίνου στα νότια. Τέλος η επαφή με την οδό Λαζαρίδη, η οποία πρόκειται να αποτελέσει μία από τις εισόδους της πόλης καταλήγοντας στον Περιφερειακό και μάλιστα μία από τις πιο δημοφιλείς μιας και προσφέρει απευθείας πρόσβαση στο κέντρο, από τη μία την μετατρέπει σε ζώνη προστασίας του τμήματος του αστικού ιστού, στον οποίο επικρατεί η κατοικία, από έναν πολύβουο οδικό άξονα και από την άλλη την ανάγει σε ένα από τα «πρόσωπα» της πόλης, τα πρώτα σημεία επαφής της με κάθε επισκέπτη.



Εικόνα 4.107: Υφιστάμενη Κατάσταση Προτεινόμενων Χώρων Πρασίνου, στο βορειοδυτικό άκρο της συνοικίας Νεάπολης (Πηγή: Google Maps)

4.4 ΔΙΚΤΥΑ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Η εφαρμογή ενός πλέγματος δικτύων, που καλύπτει το μεγαλύτερο ποσοστό της επιφάνειας του αστικού ιστού, είναι μια πρακτική, που επιφέρει ριζική αναδιοργάνωση της αστικής λειτουργίας και στοχεύει σε πολλαπλά οφέλη. Παρουσιάζεται μεγάλη ποικιλία στη φύση και στον ρόλο του καθενός. Κάποια επιτελούν τον ρόλο των αγωγών σύνδεσης μεταξύ διαφόρων τομέων της πόλης, πηγάζοντας από τις κεντρικές περιοχές και με ακτινικό ανάπτυγμα προς τα έξωθεν εισχωρούν στις συνοικίες προαστιακού τύπου, άλλα μεταξύ των προτεινόμενων αναπλάσεων, κυκλοφοριακής και περιβαλλοντικής φύσης, τόσο ανάμεσά τους όσο και με την υπόλοιπη πόλη, ενώ άλλα μεταξύ σημαντικών παραγόντων του πολιτιστικού περιβάλλοντος. Μια διαφορετική περίπτωση συνιστά η χωροθέτηση κρίσιμων υποδομών παρόμοιας λειτουργίας σε στρατηγικά σημεία μέσα στην πόλη συνθέτοντας ένα δίκτυο, το οποίο εξυπηρετεί τις ανάγκες με τον βέλτιστο χωρικά τρόπο. Το πιο άμεσο και απτό όφελος, που προκύπτει από τη δημιουργία ενός δικτύου, αγνοώντας κάθε άλλη διάσταση του είναι η αύξηση της συνολικής έκτασης των κοινόχρηστων χώρων. Ένας πεζόδρομος, που είναι πρωτίστως αγωγός διέλευσης μεταξύ των κυρίως σημείων ενός δικτύου, δεν παύει να έχει τη δυνατότητα να φιλοξενήσει κοινωνική δραστηριότητα, όπως συμβαίνει σε μεγαλύτερη κλίμακα βέβαια στους καθαρόαιμους κοινόχρηστους χώρους. Επίσης η συμπερίληψη κάθε νέας παρέμβασης και κάθε ήδη υπάρχοντος κοινόχρηστου χώρου ή χώρου πρασίνου ή πολιτισμού σε μια ενοποιημένη πλατφόρμα πολλαπλασιάζει τη σημασία, το εύρος και τον αντίκτυπό τους. Η ουσία αυτής της θέσης εμπεριέχεται στην έννοια του συνόλου. Αποκτώντας ελεύθερους διαύλους επικοινωνίας κάθε μέτοχος του δικτύου παύει να είναι μεμονωμένος, αποσπασματικός και εν τέλει σημειακός. Η αλληλοσυμπλήρωση σημαίνει πως όποια έλλειψη και περιορισμός, που είναι φυσικό να εντοπίζεται σε μία μονάδα, συγκαλύπτεται από τα υπόλοιπα. Το αδύναμο σημείο μιας υποδομής συχνά είναι το δυνατό κάποιας άλλης. Τελικά δημιουργείται ένα ευανάγνωστο αποτέλεσμα, που κάνει την πλοήγηση μέσα στην πόλη εύκολη και ευχάριστη τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες. Το αποτέλεσμα αυτό αναδεικνύει σημαντικά στοιχεία της ταυτότητας της διακρίνοντάς τα από τον υπόλοιπο αστικό ιστό και αποσαφηνίζοντάς τα και εν τέλει ενισχύοντάς την. Η δημιουργία ενός δικτύου ταυτίζεται με την ανάδυση ενός προστατευμένου περιβάλλοντος, το οποίο έχει διαχωριστεί από την υπόλοιπη αστική λειτουργία. Ο ξεκάθαρος διαχωρισμός των κινήσεων θέτει σαφή όρια και πλαίσια, τα οποία απομακρύνουν τον τυχαίο παράγοντα αυξάνοντας έτσι το επίπεδο ασφάλειας των μετακινήσεων. Ταυτόχρονα η δικτύωση των πόλων έλξης μπορεί να επιφέρει οικονομική ανάπτυξη. Επιδίωξη είναι η καθοδήγηση των ροών των επισκεπτών με τέτοιο τρόπο, ώστε με αφετηρία τον πιο δημοφιλή και επιφανή να εισάγεται σε αυτό το σύστημα και να διοχετεύεται και στους υπόλοιπους πόλους. Έτσι τερματίζεται ο ανταγωνισμός μεταξύ τους και εγκαθίσταται μια σχέση αλληλοενίσχυσης και

ισομοιρασμού του φόρτου. Κατά αυτόν τον τρόπο γίνεται μια προσπάθεια διαχείρισης της δυναμικής του μεγάλου πλήθους που προσελκύει η πόλη, χωρίς αυτό να μένει ανεκμετάλλευτο. Τέλος ενώ ενισχύεται κάθε παράγοντας του πλέγματος, τα οφέλη διαχέονται και στην ενδιάμεση διαδρομή προσελκύνοντας εμπορική δραστηριότητα και αναβαθμίζοντας γενικά τις δυνατότητες της ευρύτερης περιοχής, την οποία διασχίζει, μιας και η προσέλκυση ροών της προσδίδουν κεντρικό χαρακτήρα, χωρίς να υφίσταται τα ανάλογα κυκλοφοριακά μειονεκτήματα λόγω της ήπιας μορφής.

- Δίκτυο Χώρων Στάθμευσης

Η αρχή γίνεται εξετάζοντας το δίκτυο των χώρων στάθμευσης. Η υποδομή αυτού του είδους είναι η θεμέλιος λίθος όλου του σύνθετου οικοδομήματος των δικτύων, το πρώτο επίπεδο των αλληπάλληλων στρώσεων των πλεγμάτων του κάθε διαφορετικού μέσου βιώσιμης κινητικότητας. Ο λόγος είναι ότι μέσω αυτών των χώρων οι χρήστες Ι.Χ. αποκτούν ουσιαστικά πρόσβαση στα υπόλοιπα, καθώς στην ίδια θέση φροντίζεται να χωροθετούνται και οι στάσεις ή η αφετηρία τους εξασφαλίζοντας τη διασύνδεση όλων. Συνεπώς βρίσκεται στο σημείο καμπής των δύο κυκλοφοριακών συστημάτων και για αυτό η ορθή εγκατάσταση του μέσα στον αστικό ιστό αφορά άμεσα την επιτυχία όλου του εγχειρήματος. Αν και αποτελεί το πρωταρχικό στάδιο του σχηματισμού του ευρύτερου δικτύου, δεν είναι τελείως αδέσμευτο και η επιλογή των χώρων δεν μπορεί να γίνει αυθαίρετα. Οι χωρικοί παράγοντες επηρεασμού συνιστούνται από τη θέση των εισόδων σε μία προστατευμένη περιοχή, είτε του κέντρου ή μιας συνοικίας, των σημαντικών τοπικών πόλων έλξης και φυσικά των σταθμών του υπερτοπικής σημασίας μεταφορικού μέσου του Προαστιακού.

Αναλύοντας τις προηγηθείσες προτάσεις δημιουργίας χώρων στάθμευσης αποσαφηνίζεται σε ποια κατηγορία εμπίπτει η καθεμία. Οι χώροι στάθμευσης, που ορίστηκαν πλησίον του Μετώπου Μουσείων και του πεζοδρόμου του Κυπριανού, υποστηρίζουν τη λειτουργία των νεοπροστεθέντων πόλων έλξης υποδεχόμενοι τον προσελκούμενο φόρτο. Οι δύο υποδομές της επέκτασης στην έκταση Τέλματα καλύπτουν μεταξύ άλλων το παράκτιο μέτωπο και τις εγκαταστάσεις του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου, τους σημαντικότερους πόλους έλξης της περιοχής. Ο χώρος στάθμευσης του Κυπριανού ουσιαστικά βρίσκεται στην είσοδο της συνοικίας από την πλευρά του κεντρικού οδικού άξονα της λεωφόρου Σουνίου έχοντας έτσι διπλό λόγο χωροθέτησης στο συγκεκριμένο σημείο. Το ίδιο και οι δύο χώροι των Τελεμάτων, που με τη συμπλήρωσή τους από τον υφιστάμενο ως τρίτο προσεγγίζουν κάθε είσοδο στη συνοικία διασφαλίζοντας την επικράτηση ήπιων συνθηκών στο εσωτερικό της. Εξίσου καλά στελεχωμένος και προετοιμασμένος για τις εισερχόμενες ροές από κάθε κατεύθυνση είναι και ο ενοποιημένος κεντρικός τομέας, όπως οφείλει να είναι άλλωστε. Ως κεντρικός τομέας εννοείται η έκταση, που ορίζεται από τους τρεις δακτυλίους, τον ενιαίο χώρο πρασίνου και το πεζοδρομημένο παραλιακό μέτωπο. Πιο συγκεκριμένα οι υφιστάμενες δομές στα βόρεια του κέντρου

απορροφούν τον φόρτο προερχόμενο από τις συνοικίες της Ευαγγελίστριας, του Κυπριανού, της Αγίας Παρασκευής αλλά και της προτεινόμενης και εκτός της πόλης, όπως από την Αθήνα, ειδικά με τα σημερινά δεδομένα, κατά τα οποία η βόρεια πύλη της πόλης είναι η μόνη πηγή προέλευσης υπερτοπικής κίνησης. Ο υφιστάμενος χώρος στάθμευσης στα νοτιοδυτικά του κέντρου στοχεύει τον φόρτο από την Νεάπολη και την ευρύτερη νότια περιοχή του δήμου, όπως του Σουνίου. Τέλος ο προτεινόμενος χώρος στα νοτιοανατολικά έχει ύψιστη σημασία υποδεχόμενος τον φόρτο, που πηγάζει από το ακτοπλοϊκό λιμάνι, ενώ ο προτεινόμενος υπόγειος στο κέντρο περίπου της έκτασης αφορά εκείνους, που κινούνται περιμετρικά των δακτυλίων, όπως αναμένεται να κάνει άλλωστε και το μεγαλύτερο ποσοστό των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών εκτός δήμου προερχόμενο από τη μελλοντική μεσαία σύνδεση του κέντρου με τον Περιφερειακό. Στην τελευταία κατηγορία ανήκει ο βόρειος χώρος των Τελμάτων και ο νοτιοανατολικός του κέντρου εξυπηρετώντας τις ανάγκες των σταθμών του Προαστιακού.

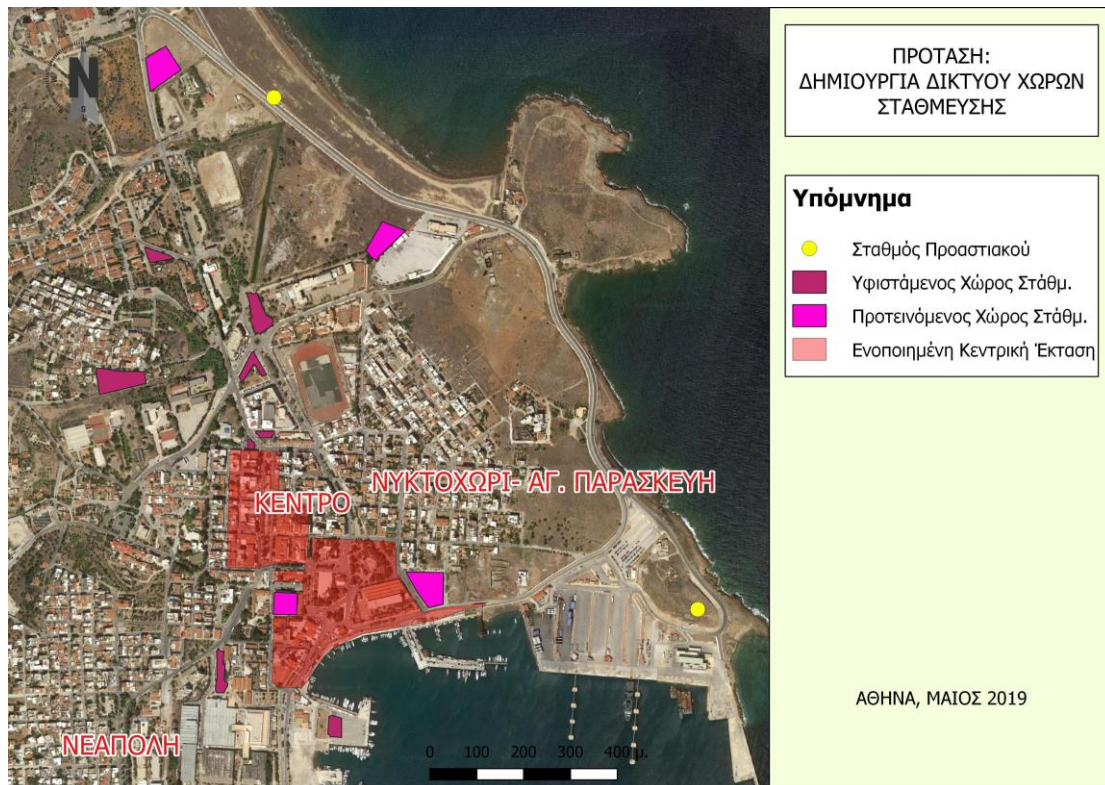
Ειδικά για την περιοχή της ενοποιημένης κεντρικής έκτασης εγείρεται ο ακόλουθος προβληματισμός: μήπως αντικαθιστώντας όλες τις χαμένες θέσεις στάθμευσης και προσφέροντας απλόχερα κατάλληλους χώρους υποδοχής του αυτοκίνητου ολόγυρα των κεντρικών περιοχών υπονομεύεται η επιδίωξη της ιεραρχικής υποβάθμισης του μέσου και η ενθάρρυνση της μεταστροφής της κυκλοφοριακής συμπεριφοράς των πολιτών προς τα βιώσιμα μέσα, αποτέλεσμα που θα ήταν πιο εφικτό να πτυχή η μετατροπή της χρήσης του σε ασύμφορη; Παρόλαυτα στην εν λόγω περίπτωση η χωροθέτηση των συγκεκριμένων δομών είναι απαραίτητη για τους εξής λόγους: η ενοποίηση των χώρων πρασίνου, η πεζοδρόμηση των δύο αξόνων στο κέντρο και της παραλιακής οδού απαλείφουν πολλούς υφιστάμενους δρόμους και μαζί με αυτούς χάνεται ένας πραγματικά πολύ μεγάλος αριθμός παρόδιας στάθμευσης. Επιπλέον η επέκταση της λειτουργίας του ακτοπλοϊκού λιμανιού, το νέο εμπορικό κέντρο, η αναδιοργάνωση του τουριστικού πακέτου και η συνολική ανάπλαση του αστικού χώρου ενδέχεται να αυξήσουν τον φόρτο των επισκεπτών. Όσον αφορά τις υφιστάμενες δεν αρκούν, γιατί είναι περιορισμένου μεγέθους, έχουν πολλαπλούς τομείς να καλύψουν, πχ. βόρεια- πλατεία, γήπεδο και εκπαιδευτικά συγκροτήματα, νοτιοδυτικά- παραλιακό μέτωπο και υφιστάμενο επαναχρησιμοποιημένο εμπορικό κέντρο, ενώ η περιοχή ήπιων κυκλοφοριακών συνθηκών, που σχηματίζεται, έχει μεγάλο εύρος έκτασης τόσο οριζοντίως όσο και καθέτως και κανένας δεν είναι σε θέση ικανή να καλύψει τις ανάγκες όλης αυτής της επιφάνειας. Τέλος μετά από τις κυκλοφοριακές ανακατατάξεις ο προτεινόμενος χώρος στο κέντρο με εκείνον στα νοτιοανατολικά βρίσκονται σε αποκομμένα τμήματα του αστικού ιστού, τα οποία δεν θα ήταν δυνατό να εξυπηρετούνταν από την ίδια υποδομή.

Το δίκτυο αυτό απαιτείται να πλαισιωθεί με υποστηρικτικά μέτρα, όπως τη χρήση των νέων τεχνολογιών και της μεθόδου της τηλεματικής για τη μέγιστη συνεισφορά της παρόδιας στάθμευσης στο τελικό σχέδιο αντιμετώπισης του ζητήματος. Πρόκειται λοιπόν για την ενημέρωση σε πραγματικό χρόνο για τη διαθεσιμότητα των

θέσεων σε κάθε οδό και τον τρόπο προσέγγισής τους μέσω εφαρμογής των έξυπνων κινητών συσκευών χρησιμοποιώντας ειδικούς αισθητήρες έξυπνης στάθμευσης, που συμβάλλει στη διευκόλυνση εύρεσης θέσης στάθμευσης, στην αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας, αλλά και στη μείωση εκπομπής ρύπων και κατανάλωσης ενέργειας στην πόλη. Η ζώνη εφαρμογής του μέτρου προτείνεται να είναι η περιοχή, που περικλείεται από τους εξωτερικούς δακτυλίους του κέντρου συμπεριλαμβανομένων και των ιδίων και εκείνη κατά μήκος των συλλεκτήριων οδών της πόλης. Το μέτρο αυτό γίνεται στα πρότυπα του εγχειρήματος του Δήμου Χαλκίδας, που έγινε η πρώτη πόλη στην Ελλάδα, που εγκατέστησε έξυπνα συστήματα στάθμευσης αρχής γενομένης το 2017 (*«Έξυπνη» στάθμευση και «έξυπνος» φωτισμός στη Χαλκίδα*).

Το Άρθρο 30 του «Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας –Αττικής» υποστηρίζει τη δημιουργία χώρων συλλογικής στάθμευσης σε πυκνοδομημένες περιοχές και κοντά σε μεγάλους πόλους έλξης και σε συνδυασμό των σταθμών Μ.Μ.Μ. με χώρους στάθμευσης, προκειμένου να λειτουργήσουν αλληλοσυμπληρωματικά με σκοπό την ενθάρρυνση της χρήσης των πρώτων. Επίσης το Άρθρο 29 κάνει λόγο για χρήση νέων τεχνολογιών.

Τα σχέδια της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του Ε.Μ.Π. για την κυκλοφοριακή αναδιάρθρωση της πόλης του Λαυρίου, στα οποία δόθηκε πρόσβαση στα πλαίσια της εκπόνησης της εν λόγω εργασίας, αναφορικά με το ζήτημα της στάθμευσης προτείνουν την μετατροπή του χώρου πρασίνου δίπλα από το κτίριο του Δημαρχείου σε ανάλογης φύσης υποδομή. Ο σχεδιασμός αυτής της μελέτης διαφωνεί λόγω της υφιστάμενης χρήσης ως χώρου πρασίνου, της ένταξης και της συνεισφοράς του στο αναδιαμορφωμένο περιβάλλον του παραλιακού μετώπου και της επαφής με το σημαντικό διατηρητέο κτίριο του Δημαρχείου, που αποτελεί τμήμα του ιστορικού τοπίου. Παρόλαυτα αναδεικνύεται ένα πολύ σημαντικό, κοινό σημείο μεταξύ των δύο σχεδιαστικών προσεγγίσεων. Πιο συγκεκριμένα αναγνωρίζεται η ανάγκη ενός νέου χώρου στάθμευσης στα νοτιοδυτικά της ενοποιημένης κεντρικής έκτασης κάνοντας εμφανές το γεγονός πως, η αποτελεσματικότητα του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης στο ίδιο σημείο είναι περιορισμένη και δικαιώνοντας την άποψη για αύξηση των προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης. Στην ίδια μελέτη της Μονάδας θεσπίζεται και ο ανεκμετάλλετος κοινόχρηστος χώρος στο ανατολικό άκρο του παραλιακού μετώπου ως τέτοιος αποτελώντας το δεύτερο σημείο ομοφωνίας.



Εικόνα 4.108: Χάρτης Πρότασης Δημιουργίας Δικτύου Χώρων Στάθμευσης

- Δίκτυο Πεζοδρόμων- Ποδηλατοδρόμων

Το επόμενο επίπεδο, που πηγάζει εν πολλοίς από τους χώρους στάθμευσης είναι το δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων. Λόγω της ευελιξίας αλλά και της σημαντικής πολυεπίπεδης προσφοράς στην πόλη, που ξεπερνά τα όρια της ικανοποίησης των κυκλοφοριακών αναγκών και στην ουσία διαπλάθει την ίδια τη λειτουργία της, κατέχει κεντρική θέση στο διασυνδεδεμένο δίκτυο βιώσιμης μεταφοράς. Η επικράτησή του άλλωστε ευνοείται από πολλούς παράγοντες. Αρχικά οι τρέχουσες, δυσμενείς οικονομικές συνθήκες παρά τις απόψεις περί ουτοπικών σχεδίων είναι εκείνες, που ασκούν πίεση για επένδυση σε λιγότερο δαπανηρά και ενεργοβόρα μέσα από το αυτοκίνητο. Από χωρική άποψη η ανθρώπινη κλίμακα του Λαυρίου ακόμα μια φορά αποδεικνύεται ευτύχημα, καθώς καθιστά δυνατή την αντικατάσταση από βιώσιμα μέσα σχεδόν για το σύνολο των μετακινήσεων. Τέλος από άποψη ανάγλυφου η ομαλότητα του κέντρου, του λιμανιού και της επέκτασης των Τελμάτων ενδείκνυνται για τα αντίστοιχα μέσα. Στις συνοικίες, που επικρατούν μεγάλες υψομετρικές διαφορές, η τεχνολογία δίνει τη λύση μέσω των υβριδικού τύπου ηλεκτρικών ποδηλάτων.

Όπως σε κάθε σύνθετο εγχείρημα έτσι και εδώ απαιτούνται μέτρα πλαισίωσης, που θα εξασφαλίσουν την ευδοκίμησή του. Τα μέτρα αυτά αφορούν τη χρήση νέων τεχνολογιών και του συστήματος του dockless biking, το οποίο έχει καταφέρει να ξεπεράσει το σύστημα των σταθμών ενοικίασης λόγω της στατικής άρα και

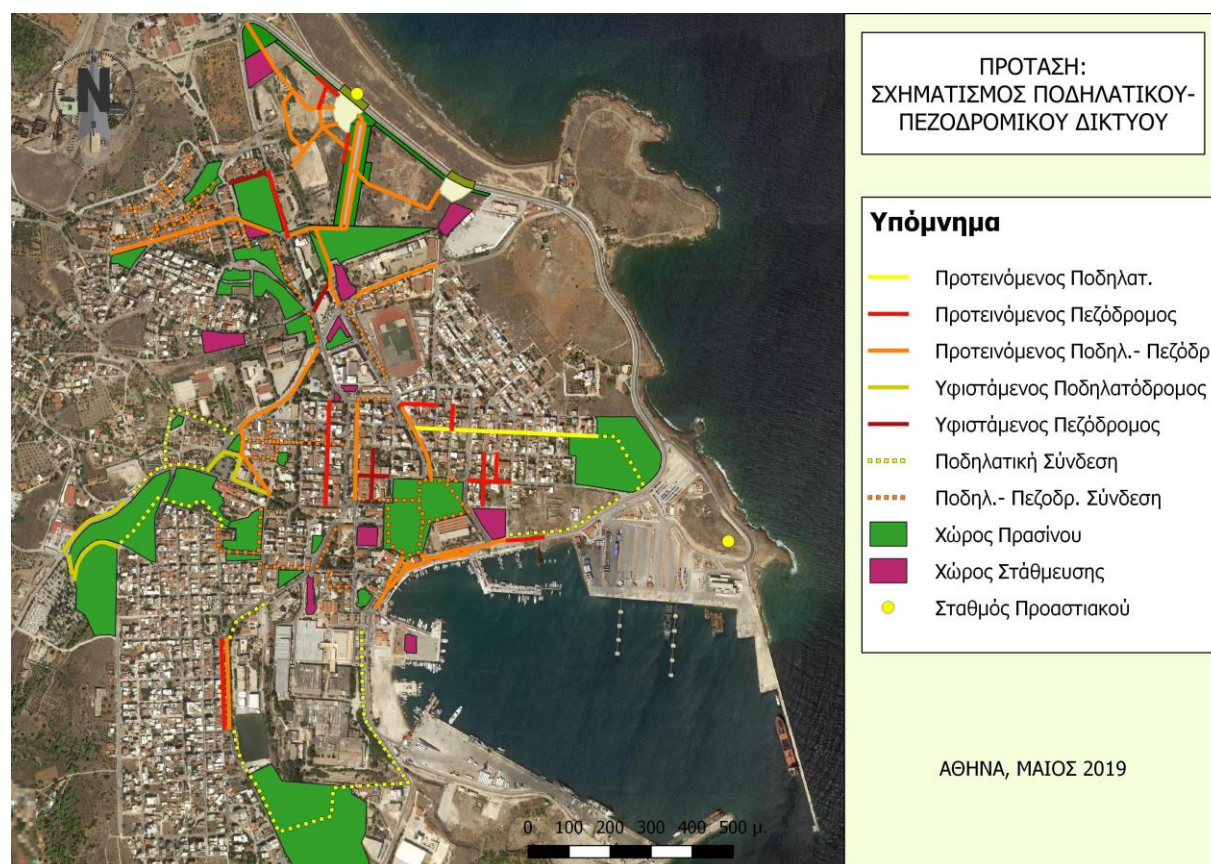
δεσμευτικής φύσης του δεύτερου. Η αντίστοιχη εφαρμογή ενημερώνει για τη θέση διαθέσιμων ποδηλάτων, που είναι διασκορπισμένα σε όλη την έκταση της πόλης και κατά τη χρήση τους παρουσιάζει τη βέλτιστη διαδρομή λαμβάνοντας υπόψη το τοπικό ποδηλατικό δίκτυο. Αν και το προτεινόμενο σύστημα στηρίζεται στην ελεύθερη κατανομή των οχημάτων, αυτό δεν σημαίνει πως δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη για την τοποθέτηση των περισσότερων. Έτσι μεγαλύτερος αριθμός εξασφαλίζεται στους πόλους έλξης, ειδικά στους γραμμικούς, όπως πεζοδρόμους και παράκτιο μέτωπο, που ενδείκνυνται για τέτοιες δραστηριότητες, στους χώρους στάθμευσης, δηλαδή περιμετρικά των περιοχών ήπιας κυκλοφορίας. Παρόλαυτα τοποθετούνται και εντός τους, ώστε να ικανοποιούνται και οι αντίστροφης κατεύθυνσης κινήσεις λαμβάνοντας μέριμνα για τον τόπο γέννησης των καθημερινών μετακινήσεων, που είναι το εσωτερικό των συνοικιών με την έντονη κατοικία.

Στο στάδιο αυτό επιχειρείται η διασύνδεση των ελάχιστων υφιστάμενων υποδομών και των ποικίλων, που προτάθηκαν σε αυτή την εργασία. Η αρχή γίνεται με την εκμετάλλευση των ιδιαίτερων περιπτώσεων των συνοικιών του Κυπριανού και των Ρουμάνικων, που χαρακτηρίζονται από εξαιρετικά υψηλή πυκνότητα και ως αποτέλεσμα από ένα άτυπο καθεστώς ήπιας κυκλοφορίας, για εξάπλωση και των δύο μορφών δικτύου. Επίσης κατά τον ίδιο τρόπο στο εσωτερικό κάθε χώρο πρασίνου αναπτύσσεται ένα δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων ενώνοντας όλους τους αντίστοιχους άξονες, που καταλήγουν στους χώρους αυτούς. Η διαμόρφωση αυτή είναι μέρος της σκέψης του εφικτού και του εύκολου, καθώς οι κατάλληλες συνθήκες είναι εκεί, αρκεί να αξιοποιηθούν με δημιουργικότητα και αναδιαμόρφωση χώρου. Επίσης υψηλή προτεραιότητα έχει η εξασφάλιση πρόσβασης στους δύο σταθμούς του Προαστιακού. Γύρω από τον βορειότερο αναπτύσσεται ήδη ένα επαρκές δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων. Όσον αφορά τον δεύτερο, που βρίσκεται εντός του χώρου του ακτοπλοϊκού λιμανιού, το διπλό δίκτυο του παραλιακού μετώπου τερματίζεται πριν τον προσεγγίσει. Το έργο ολοκληρώνεται με την επέκταση του ποδηλατικού δικτύου μέσω των δημοτικών ανεκμετάλλευτων εκτάσεων, που βρίσκονται στην ενδιάμεση περιοχή. Οι βασικές ποδηλατικές και πεζοδρομικές υποδομές του κεντρικού και του ανατολικού αστικού τομέα, όπως το ενοποιημένο κέντρο και ο αξιοποιημένος χώρος των παλαιών σιδηροδρομικών γραμμών, συνδέονται μέσω της αξιοποίησης της μίας λωρίδας κυκλοφορίας της Ελευθερίου Βενιζέλου, συγκεκριμένα της βόρειας, που έρχεται σε επαφή με τα διατηρητέα νεοκλασικά των Παλαιών Δημοτικών, μιας και μονοδρομήθηκε στα πλαίσια των δακτυλίων. Επιδιώκεται η επίτευξη της σύνδεσης μεταξύ του ανατολικού και του δυτικού τομέα μέσω του βόρειου, ώστε να συμπεριληφθεί και εκείνος στο γενικότερο σύνολο. Έτσι αναδιαμορφώνεται η Φωκίωνος Νέγρη στο τμήμα, που εφάπτεται με το Δημοτικό Στάδιο, ώστε να φιλοξενήσει και πεζοδρομικό και ποδηλατικό αγωγό διατηρώντας και τις δύο ροές της. Αυτή η παρέμβαση καθιστά δυνατή την επικοινωνία των δικτύων του Ενιαίου Εκπαιδευτικού Συγκροτήματος και της επέκτασης του αστικού ιστού στα Τέλματα με τον υπόλοιπο αστικό κορμό. Μέσω του υφιστάμενου πεζόδρομου μεταξύ του 3^{ου} Δημοτικού και του παραπλήσιου εμπορικού

κέντρου το δίκτυο διασχίζει τη λεωφόρο Σουνίου και καταλήγει στον απέναντι χώρο πρασίνου, ο οποίος με κατάλληλη διαμόρφωση παρέχει πρόσβαση στο Μέτωπο Μουσείων και ουσιαστικά στις αντίστοιχες υποδομές του δυτικού τομέα. Η ολοκλήρωση της συμπερίληψης όλων των πεζοδρόμων και των ποδηλατοδρόμων του βόρειου τμήματος σε αυτή τον άξονα σύνδεσης επιτυγχάνεται με την επέκταση των δικτύων του Κυπριανού μέσω της οδού Ήλιος Λέων. Από την άλλη μεριά η σύζευξη του κέντρου με τα δυτικά γίνεται μέσω του δικτύου των Ρουμάνικων και της χάραξης ποδηλατοδρόμου στη μονοδρομημένη πλέον οδό Κατσάρου. Όσον αφορά το νότιο τμήμα σημειώνεται πως με τη μονοδρόμησή της αντίστοιχης πλευράς του δακτυλίου καταργείται η λωρίδα κίνησης εκείνη, που συνορεύει με το διατηρητέο σύμπλεγμα της Ψαραγοράς και την αρχή του πεζοδρόμου της Ερμού, ώστε να απομακρυνθεί η κυκλοφορία κατά το δυνατόν από αυτά. Μέσω λοιπόν της συγκεκριμένης διόδου και στη συνέχεια μέσω του διαμορφωμένου εσωτερικού της ενοποιημένης περιοχής πρασίνου ο κεντρικός τομέας καταλήγει τόσο στα ανατολικά, στις παλαιές σιδηροδρομικές γραμμές και στο πεζοδρομημένο κέντρο της Αγίας Παρασκευής, όσο και στα νότια και στον διπλό βιώσιμο άξονα του παραλιακού μετώπου. Με την επέκταση των δικτύων προς τα δυτικά μέσω της διεκδίκησης τμήματος του οδοστρώματος της λεωφόρο Σουνίου και της εξ' ολοκλήρου κατάληψης της οδού Χρυσομάλλη ολοκληρώνεται η ακτινωτή ανάπτυξη από το κέντρο. Στη συνοικία της Νεάπολης δημιουργείται ένα δίκτυο, που από τη μία συνδέει το Μέτωπο Μουσείων με το Ενιαίο Εκπαιδευτικό Συγκρότημά και την κεντρική περιοχή της με ανάλογη διαμόρφωση εντός του χώρου πρασίνου μέχρι το ύψος της Κατσάμπα και έπειτα διεκδικώντας τμήμα του οδοστρώματος της οδού Αιάκου, ενώ από την άλλη προστατεύει το σημείο αναφοράς της, του ναού του Αγίου Ανδρέα με την κατάληψη της οδού Κατσάμπα στο πλάι του και της οδού Αγίου Ανδρέα εμπροσθεν του. Η σύνδεση του νέου δικτύου της Νεάπολης με εκείνο του παραλιακού μετώπου γίνεται μέσω των ήπιας κυκλοφορίας δρόμων στην περιοχή του Μηχανουργείου. Το ποδηλατικό δίκτυο στον ανατολικό τομέα επεκτείνεται περισσότερο αρχικά για να συμπεριλάβει τη σημαντική αθλητική υποδομή του Κλειστού Γυμναστηρίου και έπειτα για να ενσωματώσει τους υφιστάμενους ποδηλατοδρόμους, που εντοπίζονται εκεί. Αν και ομολογουμένως η περιοχή είναι χαμηλού ενδιαφέροντος και εξυπηρετεί μικρό αριθμό μετακινήσεων βρισκόμενη εκτός αστικού ιστού, η επικείμενη επέκταση των ορίων του εγκεκριμένου ρυμοτομικού με την αναθεώρηση του Γ.Π.Σ. τους καθιστά βάσεις του δικτύου του αυριανού αστικού τομέα. Ευκαιρία παρουσιάζεται μέσω της συνέχισης αυτής της χάραξης και μέσω των χώρων πρασίνου, που εφάπτονται σε όλο το βόρειο άκρο της Νεάπολης να καταλήξει στο σημείο αναφοράς της και ιερό ναό, ο οποίος πλέον έχει ενταχθεί στο ευρύτερο σύνολο. Τέλος η διαμπερής πορεία των ποδηλατικών δικτύων μέσω των συνοικιών της Νεάπολης και της Αγίας Παρασκευής επιστρέφει στο παραλιακό μέτωπο, η πρώτη εκμεταλλεζόμενη των χώρων πρασίνου στο νότιο άκρο της και έπειτα διεκδικώντας τμήμα του ευρύ οδικού άξονα, που εφάπτεται με τις προτεινόμενες υποδομές της κλωστοϋφαντουργίας φροντίζοντας ταυτόχρονα και για την πλαισίωση του νέου εμπορικού κέντρου και σημαντικού πόλου έλξης με βιώσιμα δίκτυα και η δεύτερη

μέσω της κατάλληλης διαμόρφωσης του χώρου πρασίνου στο ανατολικό της άκρο αποκτώντας άμεση πρόσβαση στον σταθμό του Προαστιακού.

Αρχικά υπενθυμίζεται ότι για τα πλάτη των ποδηλατοδρόμων λαμβάνεται υπόψη Υπουργική Απόφαση ΔΥΟ/ΟΙΚ. 1920/2016 – ΦΕΚ 1053/Β/14-4-2016. Τα Άρθρα 29 και 30 του «Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας –Αττικής» κάνουν λόγο για χρήση νέων τεχνολογιών και ενθάρρυνση της βιώσιμης κινητικότητας μέσω της δημιουργίας δικτύων πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων. Η σύζευξη κάθε σημαντικού χώρου πρασίνου και πολιτιστικού πόρου και υποδομής συμβαδίζει με τα Άρθρα 17 και 19, που συνιστούν τη δημιουργία δικτύου μεταξύ των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου αλλά και την αλληλεπίδραση του δικτύου αυτού με τις αστικές κοιτίδες πολιτισμού.

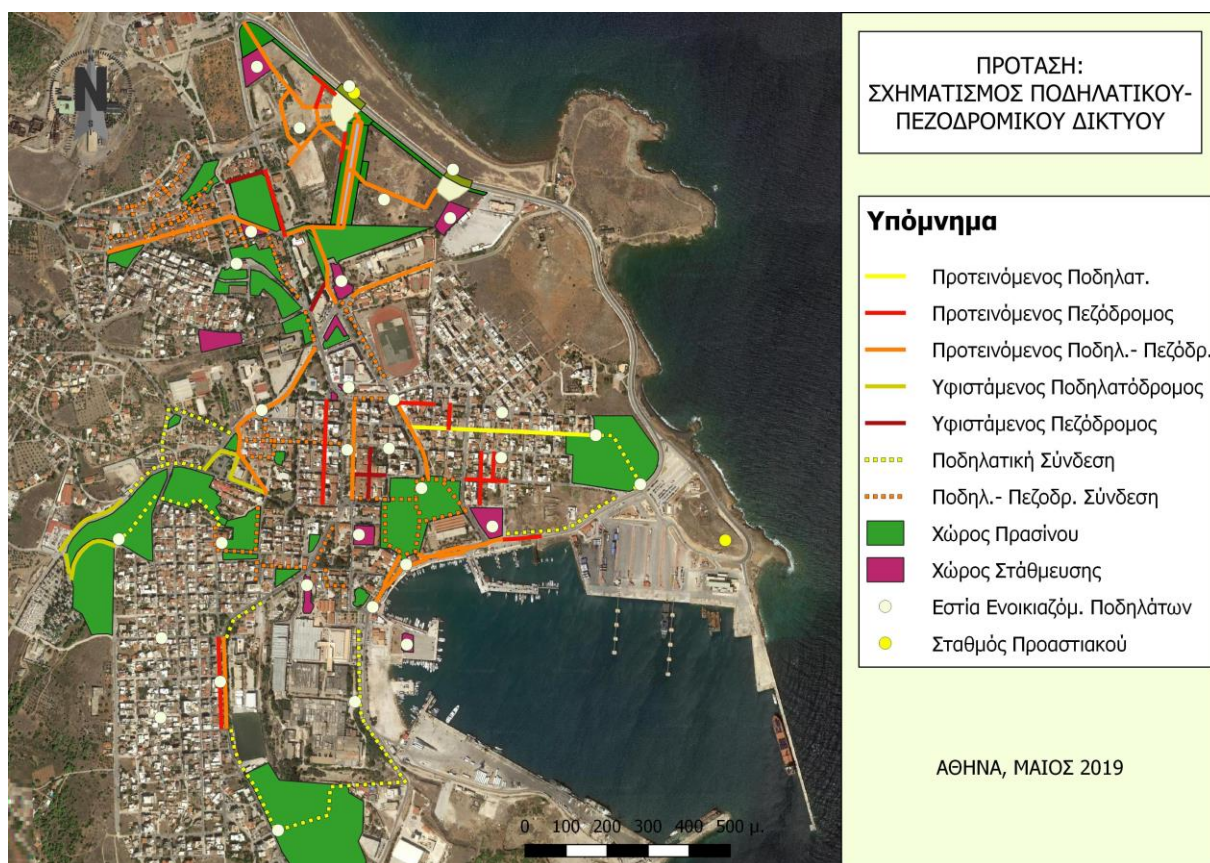


Εικόνα 4.109: Χάρτης Πρότασης Σχηματισμού Ποδηλατικού- Πεζοδρομικού Δικτύου

Έχοντας αναπτυχθεί το δίκτυο πλέον μπορεί να έρθει σε δημιουργική αντιπαράθεση με το αντίστοιχο, που εμπεριέχεται στην επικείμενη αναθεώρηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου. Είναι πραγματικά αξιόπαινο το γεγονός, πως προβλέπεται ένας κεντρικός πεζόδρομος και ποδηλατόδρομος με διαμπερή πορεία από την βόρεια είσοδο της πόλης, μέσω κάθε κεντρικού σημείου, όπως της πλατείας, του χώρου των παλαιών σιδηροδρομικών γραμμών και του παραλιακού μετώπου, τερματίζει στο νότιο άκρο του αστικού ιστού. Παρολαυτά η μεγαλύτερη ένσταση αφορά την έλλειψη οποιασδήποτε διακλάδωσης και διάνθισης και την αποτυχία ουσιαστικά συγκρότησης δικτύου. Ο μεμονωμένος χαρακτήρας συνδέεται με όλους τους περιορισμούς, που περιγράφηκαν προηγουμένως. Τα πιο σημαντικά έγκεινται στην αποθάρρυνση του κατοίκου από τη χρήση των αξόνων λόγω της αποκοπής τους από τις συνοικίες και τις

περιοχές κατοικίας και στην εξυπηρέτηση μόνο των κεντρικότερων πόλων, που συχνά δεν συνδέονται με την κάλυψη των βασικών αναγκών. Έτσι υπάρχει η ανησυχία, ότι μπορεί να εξελιχθεί σε μία υποδομή περισσότερο στραμμένη προς τον τουρισμό και την αναψυχή μακριά από την καθημερινότητα των πολιτών.

Είναι αλήθεια βέβαια, πως λόγω της απουσίας σημαντικών οδικών αρτηριών μέσα στην πόλη οι ταχύτητες των οχημάτων δεν είναι υψηλές και έτσι η συνύπαρξή τους με το ποδήλατο στο οδόστρωμα είναι εφικτή. Παρ' όλα αυτά καταρχήν αυτή η ελεύθερη συνύπαρξη και ο μη διαχωρισμός των μέσων ενέχει κάποιο ποσοστό κινδύνου για την ασφάλεια των ποδηλατών και κατά δεύτερον και σημαντικότερον η ύπαρξη οργανωμένου δικτύου καλλιεργεί ένα συγκεκριμένο κλίμα και στέλνει ένα μήνυμα. Δημιουργεί κατάλληλο περιβάλλον για ανάπτυξη αυτού του βιώσιμου μέσου μεταφοράς, δείχνει πως η τοπική αυτοδιοίκηση έχει πάρει στα σοβαρά αυτή τη δέσμευση αλλαγής και αυτό το εγχείρημα και το αναβαθμίζει σαν μέσο στα μάτια του πολίτη δείχνοντας πως δεν είναι επαίτης, που αποζητά να του παραχωρηθεί το δικαίωμα να υπάρχει, αλλά αντιθέτως πως έχει την ίδια σημασία και σπουδαιότητα με τα υπόλοιπα. Μόνο όλα αυτά συνδυασμένα μπορούν αντιστρέψουν την κυριαρχία του αυτοκινήτου. Εξάλλου στα λιγότερο κεντρικά σημεία η παρουσία τους μπορεί να εξασφαλιστεί ακόμα και με τη σχεδίαση διαχωριστικής γραμμής με μπογιά στο οδόστρωμα, μια λύση εύκολη, γρήγορα, οικονομική και συνάμα αποτελεσματική.



Εικόνα 4.110: Χάρτης Προτεινόμενων Εστιών Ενοικιαζόμενων Ποδηλάτων

- Δίκτυο Δημόσιας Συγκοινωνίας

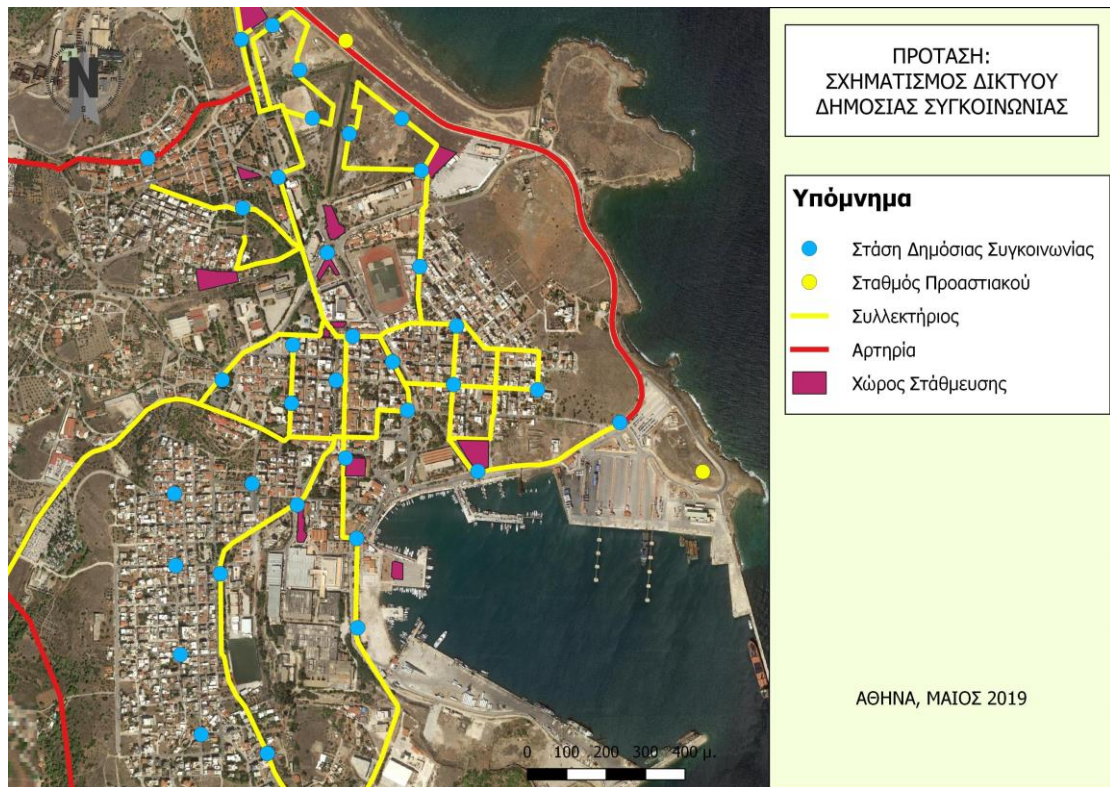
Είναι γνωστό, πως μία από τις θεμελιώδεις αρχές αυτής της εργασίας είναι η επιστροφή σε μια επικρατούσα δημόσια συγκοινωνία, σε μια κατάσταση ανάλογης εκείνης των αρχών του 20^{ου} αιώνα και συνεπώς όχι πρωτόγνωρης. Τα οφέλη της υπερτερούν από εκείνα της χρήσης του Ι.Χ. και προς απόδειξη αυτού αναφέρεται η χαμηλή πληρότητα των οχημάτων (1,2-1,4 επιβάτες/αυτοκίνητο), η οποία συνδέεται με μεγαλύτερη κατανάλωση ενέργειας και με αναπόφευκτες, κυκλοφοριακές συμφορήσεις. Αντίθετα το προασπιζόμενο μέσο δε χρειάζεται στάθμευση, είναι οικονομικά προσιτό εξασφαλίζοντας το δικαίωμα στις μετακινήσεις και για τους οικονομικώς ασθενέστερους και μέσω της κοινωνικής επαφής καλλιεργείται η αίσθηση του συνόλου και της κοινωνικής ευθύνης, ενός αποτελέσματος, που βρίσκεται στον αντίποδα από την ατομικότητα, που ενέχει η κάψουλα του αυτοκινήτου (Αραβαντινός, 2007).

Μπορεί να συνδράμει με επικουρικό ρόλο τις εναλλακτικές επιλογές του περπατήματος και του ποδηλάτου, καθώς με μια εναλλαγή των μέσων ο χρήστης μπορεί να διανύσει μεγαλύτερες αποστάσεις, από ότι είναι δυνατό μόνο με τα δεύτερα, χωρίς να χρειαστεί να καταφύγει στα ιδιωτικά οχήματα.

Τα απαραίτητα μέτρα πλαισίωσης αφορούν την προσαρμογή της δημόσιας συγκοινωνίας στη μικρή τοπική κλίμακα με τη χρήση λεωφορείων μικρού μεγέθους τόσο για την εύκολη πλοήγηση στους στενούς μη κεντρικούς δρόμους όσο και για τη αποφυγή της επιπλέον ενεργειακής κατανάλωσης, που θα συνδεόταν με ένα μεγαλύτερο, δυσανάλογο προς τον πληθυσμό μέγεθος οχήματος. Επίσης το δίκτυο αυτό πρέπει να προσεγγίζει κατά το δυνατόν συνθήκες λειτουργίας μέσω σταθερής τροχιάς με ενημέρωση για τα ωράρια και τα δρομολόγια μέσω εφαρμογής και με συνέπεια στις αφίξεις. Τέλος χρειάζεται να εφαρμοστεί κοινή μέθοδος πληρωμής μεταξύ του Προαστιακού και του συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων, προκειμένου να σχηματιστεί πραγματικά ένα κοινό, σύνθετο, αλληλένδετο δίκτυο βιώσιμων μέσων.

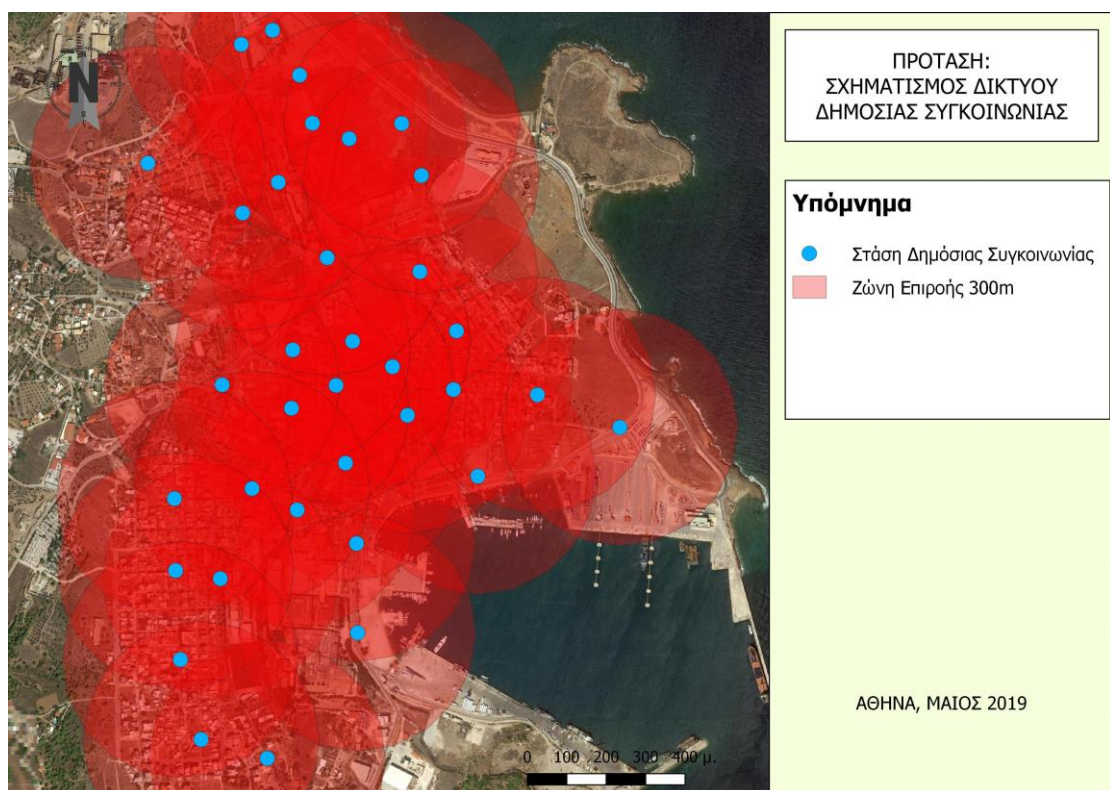
Κατά τον σχεδιασμό του δικτύου ενσωματώνονται οι λίγες υφιστάμενες στάσεις όντας οργανικά ενταγμένες στην αστική λειτουργία. Επίσης στελεχώνεται και η επέκταση του αστικού ιστού, ώστε η νέα συνοικία να μη βρεθεί όμηρος των αυτοκινήτων, κίνδυνο που περιλαμβάνει κάθε άναρχη ανάπτυξη του οικιστικού συγκροτήματος.

Σημειώνεται πως το Άρθρο 29 του «Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας –Αττικής» διατείνεται για ανασχεδιασμό και πυκνώση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας.



Εικόνα 4.111: Χάρτης Πρότασης Σχηματισμού Δικτύου Δημόσιας Συγκοινωνίας

Με το παραπάνω δίκτυο πληρείται η προδιαγραφή της ελάχιστης απόστασης των 300m κάθε κατοικίας από την κοντινότερη στάση λεωφορείου (Αραβαντινός, 2007).



Εικόνα 4.112: Χάρτης Ζωνών Επιρροής των Στασεων της Δημόσιας Συγκοινωνίας

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Για την καταγραφή και την παρουσίαση της βιβλιογραφίας χρησιμοποιήθηκε το στυλ Χάρβαρντ.

- «Έξυπνη» στάθμευση και «έξυπνος» φωτισμός στη Χαλκίδα (no date). Available at: <http://ropotech.gr/έξυπνη-στάθμευση-και-έξυπνος-φωτ/>.
- 100resilientcities (no date). Available at: 100resilientcities.org.
- Charbonneau, L. (2008) *Half of world to live in cities by end '08*, Reuters. Available at: <https://www.reuters.com/article/environment-urbanization-un-dc/half-of-world-to-live-in-cities-by-end-08-idUSN2635607520080226>.
- e- ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ (no date). Available at: <http://gis.epoleodomia.gov.gr>.
- Eastern Docklands Amsterdam (no date). Available at: <http://www.easterndocklands.com/>.
- Gould, M. (2006) 'Life on the open road', *The Guardian*.
- Kimmelman, M. (2014) 'The Climax in a Tale of Green and Gritty', *The New York Times*.
- Moore, R. (2012) 'Exhibition Road, London – review', *The Guardian*.
- Rio Here (no date). Available at: <http://www.rioher.com/flamengo-park-urban-landscape-design.html>.
- Roberts, D. (2017) 'A fascinating new scheme to create walkable public spaces in Barcelona', *Vox*.
- The Hellenic Bus Community (no date). Available at: leoforeia.gr.
- Thessaloniki Guide (no date). Available at: <https://www.thessalonikiguide.gr/place/nea-paralia/>.
- Αγγελίδης, Δ. (2017) 'Έξωση στους Κούρδους απ' το Προσφυγικό Κέντρο Λαυρίου', *Η Εφημερίδα των Συντακτών*. Available at: https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/127341_exosi-stoys-koyrdoys-ap-prosfygiko-kentro-layrioy.
- Αραβαντινός, Α. (2007) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός*. Συμμετρία.
- Βλαστός, Θ. (2015) 'Βιώσιμη Κινητικότητα και ιστορική ταυτότητα στο αυριανό Λαύριο. Οι σχεδιασμού του ΕΜΠ', in Καλιαμπάκος, Δ. (ed.) *Η συμβολή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου στο Λαύριο του 21ου αιώνα*. Λαύριο: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Γκόλιας, Ι. (2015) 'Το Λαύριο ως πολυτροπικός συγκοινωνιακός κόμβος της Αττικής', in *Η συμβολή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου στο Λαύριο του 21ου αιώνα*. Λαύριο.
- Δεμερτζής, Α. (2019) 'Ακρόπολη: Σε 40 οικοδομικά τετράγωνα οι περιορισμοί δόμησης στα ύψη των κτιρίων', *Ecopress*.
- Δερμάτης, Γ. (1994) *Τοπία και μνημεία της Λαυρεωτικής*. Δήμος Λαυρεωτικής.
- Δήμος Λαυρεωτικής: *Επαναλειτουργία καταστήματος ΔΕΗ στο Λαύριο* (2019). Available at: https://www.lavriaki.gr/2019/06/01/δήμος-λαυρεωτικής-επαναλειτουργία-κ/?fbclid=IwAR0roVJKwmdPG_y8dl2jaiFkAjBDT8rdOQQP1db97ytdfHI7uc56h9iMwFU.
- Έγκριση για την «Ανέγερση πολιτιστικού κέντρου Ποντίων» Δήμου Λαυρεωτικής (2018). Available at: <https://www.lavriaki.gr/2018/10/05/περιφέρεια-αττικής-έγκριση-για-την-α/>.

- ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ, Β. (2012) *Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ ΤΟΥ ΔΟΞΙΑΔΗ. ΜΕΤΑΞΥ ΜΕΤΕΩΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ*. ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ.
- Καθημερινή (2019) ‘Ξεκινά στα μέσα Ιουνίου το ακτοπλοϊκό δρομολόγιο Λαύριο – Τσεσμέ Σμύρνης’.
- Καλιαμπάκος, Δ. (2015) ‘Στρατηγική Αντιμετώπισης του περιβαλλοντικού προβλήματος της Λαυρεωτικής’, in *Η συμβολή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου στο Λαύριο του 21ου αιώνα*. Λαύριο.
- Καραγιάννης, Γ. et al. (2011) *ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΑ 1869- 1873, Η πρώτη αρπαγή δημόσιας περιουσίας, Το ναυάγιο του χρηματηστηριακού Ελντοράντο*. Ελευθεροτυπία.
- Κετσειτζής, Κ. (2016) ‘Τα πέντε έργα που θα άλλαζαν την Αττική’, *Insider*. Available at: <https://www.insider.gr/eidiseis/ellada/22641/ta-pente-erga-roy-tha-allazan-tin-attiki>.
- Κούφαλη, Μ. (2014) *Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΛΑΥΡΙΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΥΠΟ ΤΗ ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΓΚΥΡΙΑ*. ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ.
- Κτήμα Καρέλλα: *Η Πράσινη Όαση Του Αμαρουσίου Που Έγινε... Λαχανόκηπος* (2018). Available at: maroussi-news.gr.
- ‘ΛΑΥΡΙΟ- ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ’ (1991) in. Λαύριο: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Μανωλιάδης, Ο. (2002) *Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός*. Ίων.
- Μαρούλης, Σ. (2012) *Οδική Ασφάλεια Παιδιών στον Αστικό Χώρο*. ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ. Available at: <http://dspace.lib.ntua.gr/dspace2/bitstream/handle/123456789/6737/marouliss-urban.pdf?sequence=3>.
- Μπελαβίλας, Ν. (2015) ‘Το πολιτιστικό απόθεμα της Λαυρεωτικής ως αναπτυξιακή παράμετρος’, in *Η συμβολή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου στο Λαύριο του 21ου αιώνα*. Λαύριο.
- Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου* (2018). Available at: <https://www.oll.gr/>.
- ΟΤΑ Voice* (2019) ‘Δημιουργία πεζόδρομων γύρω από σχολεία του Ηρακλείου Αττικής για την προώθηση της ασφαλούς μετακίνησης των μαθητών’. Available at: <https://www.otavoice.gr/aytodioikitika-nea/2019/01/dimiourgia-pezodromon-gyro-aro-sxoleia-tou-irakleiou-attikis-gia-tin-proothisi-tis-asfalous-metakinisis-ton-mathiton/>.
- Πανταζόπουλος, Γ. (2018) ‘Έτσι θα γίνει το Μικρολίμανο’, *Lifo*. Available at: https://www.lifo.gr/articles/athens_articles/206069/etsi-tha-ginei-to-mikrolimano.
- Παπαδόπουλος, Γ. (2013) ‘Εδώ η κρίση στοίχειωσε 22 χρόνια πριν’, *Τα Νέα*.
- Περιφέρεια Αττικής: Σε τελικό στάδιο οι διαδικασίες για το Μουσείο Κεραμικής στο Λαύριο* (2018). Available at: <https://www.lavriaki.gr/2018/01/19/περιφέρεια-αττικής-σε-τελικό-στάδιο-ο/>.
- Ρητινιώτης, Ν. (2018) ‘Παραμύθια ανάπτυξης στη μικρή μας Αθήνα’, *Provocateur*.
- Ρουσάνογλου, Ν. (2012) ‘Αγορά για λίγους με θέα Ακρόπολη και τιμές... Μονακό’, *Καθημερινή*.
- Σεκλιζιώτης, Λ. and Σεκλιζιώτης, Σ. (2017) ‘Τα Πάρκα Τσέπης (Pocket Parks) στον Αστικό Χώρο’, *Γεωπόννοι του Κόσμου*. Available at: <https://worldagronomists.blogspot.com/2017/08/t-pocket-parks.html?spref=fb>.
- Σιόλας, Α. et al. (2015) *Μέθοδοι, Εφαρμογές και Εργαλεία Πολεοδομικού Σχεδιασμού*. Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών.
- Σιούλας, Π. (2013) *ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΑΝΑΤΡΟΠΩΝ ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ*

ΛΑΡΙΣΑΣ. ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ - ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ.

Σκιαδάς, Ε. (1994) *Ιστορικό Διάγραμμα Των Δήμων Της Ελλάδας 1833 - 1912*. Δήμος Αθηναίων.

Σκολαρίκος, Μ. (2002) *Λεξικό Διοικητικών Μεταβολών των Δήμων και Κοινοτήτων (1912-2001)*. ΕΕΤΑΑ.

Σταυρούλα, Α. (2009) *Συγκρότηση Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών για την Παράκτια Ζώνη του Δήμου Λαυρεωτικής*. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

‘Στην ποιότητα ζωής του Δημότη εστιάζει η Δημοτική Αρχή’ (2018) *Ο Δήμαρχος της Αττικής*.

Τζεφέρης, Π. (2018) *Μουσείο Κεραμικής ‘ΑΚΕΛ – Πάνος Βαλσαμάκης’ στο Λαύριο*. Available at: oryktosploutos.net.

Το 2019 ο διαγωνισμός για την επέκταση του Προαστιακού προς Λαύριο (2018). Available at: <https://www.athenstransport.com/2018/04/proastiakos-lavrio-4/>.

Το Μπάγκειον φιλοξενεί την Μπιενάλε της Αθήνας με μεγάλες εικαστικές εγκαταστάσεις (2015). Available at: <http://athensbiennale.org>.

Τον Οκτώβριο ξεκινούν οι εργασίες για το «Μουσείο Μεταλλείας – Μεταλλουργίας Λαυρίου» (2018). Available at: <http://newsta.gr/periferia/τον-οκτώβριο-ξεκινούν-οι-εργασίες-για/>.

Τράτσα, Μ. (2017) ‘Ούτε 3 τ.μ. πράσινο για κάθε κάτοικο του Λεκανοπεδίου’, *Το Βήμα*. Available at: <https://www.tovima.gr/2017/02/04/society/oyte-3-t-m-prasino-gia-kathe-katoiko-toy-lekanopedioy/>.

Τρύφωνα, Β. (2016) ‘Συνεδριακός Τουρισμός: Προοπτικές ανόδου την επόμενη τριετία’, *Καθημερινή*.

Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης (no date). Available at: <http://www.minagric.gr/>.
Φιλότης, Τράπεζα στοιχείων για την ελληνική φύση (no date). Available at: <https://filotis.itia.ntua.gr/>.

Χεκίμογλου, Α. (2011) ‘«Σχολικός δακτύλιος» σε όλα τα σχολεία’, *Το Βήμα*. Available at: <https://www.tovima.gr/2011/11/23/society/scholikos-daktylios-se-ola-ta-sxoleia/>.