

“ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΞΟΝΑ ΤΗΣ ΣΥΓΓΡΟΥ ”

Μια Αθηναία από το Φάληρο

Σπουδάστριες ΚΑΡΑΝΙΚΟΛΑ ΑΛΙΚΗ | ΣΧΟΙΝΑ ΣΕΜΕΛΗ
Επιβλέπων Καθ. ΜΩΡΑΪΤΗΣ ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
Σύμβουλος ΤΟΥΡΝΙΚΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΑΝΤΙ ΠΡΟΛΟΓΟΥ

Η Αθήνα αποτελεί μια ιδιαίτερη περίπτωση πρωτεύουσας Ευρωπαϊκής χώρας με αποτέλεσμα να κινεί το ενδιαφέρον συχνά της αρχιτεκτονικής και ακαδημαϊκής κοινότητας. Παρατηρούμε ότι σε επίπεδο πολεοδομίας έχει αναπτύξει με έναν ιδιαίτερο τρόπο το συγκερασμό πολλών διαφορετικών ομάδων μέσα στον αστικό ιστό, ενώ παράλληλα καταφέρνει να αποκλείει την πρόσβαση σε τμήματα του δημοσίου χώρου. Αρκετοί υφιστάμενοι αποκαλούμενοι “δημόσιοι χώροι” της πόλης και ιδιαίτερα του Κέντρου της Αθήνας, εντέλλει δεν αποτελούν τμήμα της δημόσιας σφαίρας, ενώ η πρόσβαση σε αυτούς συνήθως αποδίδεται σε συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες (π.χ. χρήστες αυτοκινήτου).

Παράλληλα, η κλιματική αλλαγή είναι μία πραγματικότητα και η παρουσία του αυτοκινήτου στο κέντρο των σύγχρονων πόλεων θεωρούμε είναι τουλάχιστον παρωχημένη. Βρισκόμαστε εκτός χρόνου όταν η κοινή γνώμη επιμένει σε έναν τρόπο μεταφοράς όπου επιβαρύνεται η κατάσταση αυτή και το κράτος δεν κάνει τις απαραίτητες κινήσεις προκειμένου να υπάρξει κάποια ανατροπή. Διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις έχουν κάνει ήδη βήματα απομάκρυνσης του αυτοκινήτου από το κέντρο των πόλεων με βασική μας αναφορά να αποτελεί η πόλη της Βαρκελώνης και οι επεμβάσεις που έχουν γίνει σε αυτήν τα τελευταία χρόνια σε σχέση με τον ρόλο του αυτοκινήτου και τον δημόσιο χώρο της πόλης (π.χ. Las Ramblas, Diagonal). Σε αυτές τις περιπτώσεις εξετάζουμε την ενέργεια κατά την οποία γίνεται η μετατροπή ενός αυτοκινητοδρόμου και προσδίδεται πίσω στη πόλη υπό τη μορφή δημοσίου προσβάσιμου χώρου για τον πεζό-χώρου με αστικό πράσινο.

Έτσι παίρνεται η απόφαση για την μετατροπή του αυτοκινητοδρόμου από πηγή διοξειδίου του άνθρακα και ως τραύμα ενός αστικού οργανισμού, αλλάζει ο χαρακτήρας του χώρου και αποδίδεται πίσω στον πεζό, στο πράσινο, στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Θεωρούμε ιδιαίτερη τη περίπτωση της Λεωφόρου Συγγρού η οποία ξεχασμένη από ένα ρομαντικό αμερικάνικο όνειρο της ελευθερίας των μεγάλων ταχυτήτων και του αυτοκινήτου ουσιαστικά συγκρούεται με τον αστικό ιστό που τη περιβάλλει. Αποτελεί μία ισχυρή οντότητα η οποία καταφέρνει να αποκόπτει απόλυτα στο πέρασμά της τμήματα της πόλης, ενώ αποκλείεται αντίστοιχα η πρόσβαση στον πεζό.

Συγχρόνως, έχουμε και τον αποκλεισμό ενός συγκεκριμένου δημοσίου χώρου από την δημόσια σφαίρα της πόλης- αυτό της παράκτιας ζώνης. Η αποτυχής αυτή σύνδεση της πόλης, παρόλη την φαινομενικά άμεση σχέση τους, βρίσκεται ήδη σε δημόσιο διάλογο σε μία προσπάθεια η πόλη της Αθήνας να επαναπροσδιορίσει την σχέση της με ένα βασικό στοιχείο της γεωμορφολογίας και του τόπου της-την θάλασσα.

Η σύνδεση αυτή, ήδη προσεγγίζεται με ενέργειες όπως το ΚΠΙΣΝ και η ανακατασκευή του Φαληρικού όρμου, οι οποίες δημιουργούν έναν πόλο δημοσίου χώρου και πολιτισμού της πόλης σε ένα κομβικό σημείο στο τέλος του άξονα της Συγγρού, δίπλα στην θάλασσα. Οι ενέργειες αυτές, τείνουν να μετατοπίζουν το ενδιαφέρον προς την παράκτια ζώνη και να δημιουργούν πρωτοφανείς συνθήκες δημοσίου χώρου δίπλα σε αυτήν. Παρόλα αυτά, η σύνδεσή του πόλου αυτού με το κέντρο της πόλης παραμένει ακόμα προβληματική. Ο άξονας της Συγγρού αποτελεί την πλέον άμεση σύνδεση της πόλης με την θάλασσα, ο οποίος όμως στην παρούσα κατάσταση αδυνατεί να την εκπληρώσει έχοντας σαν αποκλειστικό χρήστη το αυτοκίνητο.

Έργα που αφορούν επίσης την σχέση της πόλης της Αθήνας με την θάλασσα, προγραμματίζονται ή έχουν ήδη πραγματοποιηθεί αφορούν και την πόλη του Πειραιά. Η έντονη κινητικότητα που παρατηρείται στην ακτογραμμή του Πειραιά, είτε αφορά την αμφιλεγόμενη ιδιωτικοποίηση του λιμανιού και τα σχέδια της COSCO για να μετατρέψει το λιμάνι σε κόμβο του παγκόσμιου συστήματος μεταφορών, με ηγετική θέση στην κρουαζιέρα στην Μεσόγειο και αναβίωση της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας, είτε έργα της ίδιας της Περιφέρειας για αστική ανάπλαση της ακτογραμμής (Μικρολίμανο, Λιπάσματα, Νέο θεματικό-αρχαιολογικό μουσείο Πειραιά, κτλ) με άξονα την δημιουργία της Πολιτιστικής Ακτής Πειραιά, δεν θα μπορούσαν να μην αναφερθούν, καθώς αφορούν και την πόλη της Αθήνας. Παράλληλα, σημαντικό ρόλο λαμβάνει ήδη η σχετικά άμεση σύνδεση μέσω τραμ, το οποίο ουσιαστικά ενώνει το κέντρο της Αθήνας με το παράκτιο μέτωπο και τις ενδιάμεσες περιοχές. Τέλος, κρίσιμο έργο στροφής προς το θαλάσσιο μέτωπο, αποτελεί και αυτό της ανάπλασης της παράκτιας έκτασης του Ελληνικού. Το αμφιλεγόμενο αυτό έργο, λόγω της σημαντικής θέσης του σε σχέση με την θάλασσα και τα προάστια της Αθήνας θα αποτελέσει ένα επιπλέον παραθαλάσσιο





FOREWORD

Athens is a unique case of a capital European country and as a result it often attracts the interest of the architectural and academic community. We observe that at the urban level it has developed in a special way the confluence of many different groups within the urban fabric. At the same time count out the access from specific parts of the public space. Many existing so-called “public spaces” of the city, and in particular of downtown Athens, are ultimately not part of the public sphere, and access to them is usually attributed to specific social groups (eg car users).

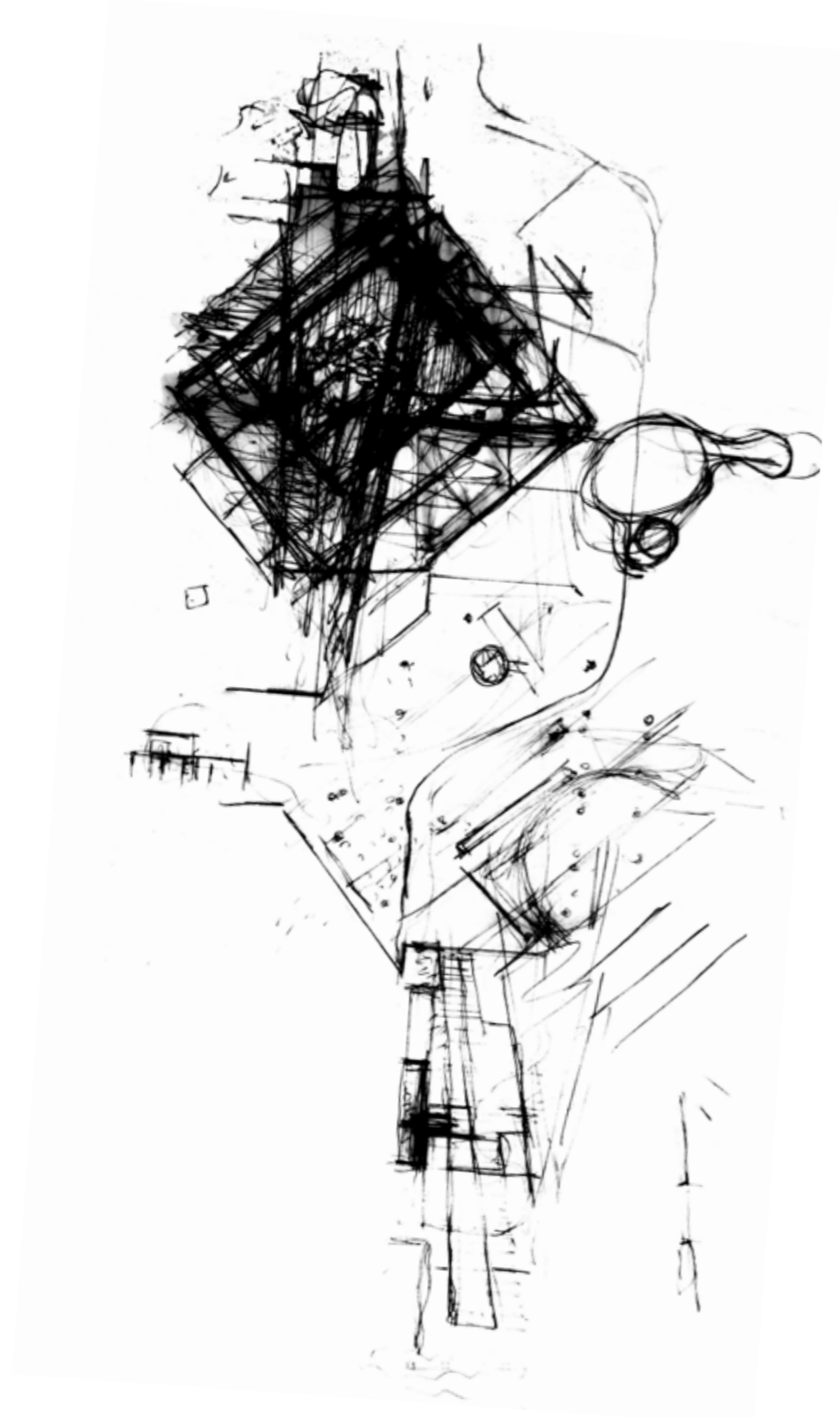
At the same time, climate change is a reality and the everyday traffic in the center of modern cities is at least obsolete. We are out of time when public opinion insists on a mode of transport where this situation is aggravated and the state does not make the necessary moves to bring about an overthrow. Several European cities have already taken steps to remove the car from the city center, with our main reference being the city of Barcelona and the interventions made in recent years in relation to the role of the car and the city’s public space (e.g. Las Ramblas, Diagonal). In these cases we are considering the action of converting a motorway and giving it back to the city in the form of a publicly accessible public green pedestrian area.

The decision to transform the highway from a source of carbon dioxide is made and as a trauma to an urban organization, the character of the space is changed and returned to the pedestrian, the green, to the public transport. We consider it a special case of Syngrou Avenue which, forgotten by a romantic American dream of high-speed freedom and the car, essentially collides with the urban fabric that surrounds it. It is a powerful entity that manages to cut across parts of the city, while blocking pedestrian access accordingly.

At the same time, we also have the exclusion of a particular public space from the public sphere of the city - the coastal zone. This failed connection with the city, despite their seemingly immediate relationship, is already in public debate in an attempt to redefine its relationship with a key element of geomorphology and its place - the sea. This connection is already approached by actions such as SNCP and the reconstruction of Falirikos Bay, which create a pole of public space and civilization of the city at a focal point at the end of the Syngrou axis, by the sea. These actions tend to shift interest in the coastal zone and create unprecedented public space conditions next to it. However, the connection of this pole to the city center still remains problematic. Syngrou’s axis is the most direct connection of the city with the sea, but in the present situation it is unable to fulfill it with the car being the sole user.

Projects that also concern the relationship between the city of Athens and the sea, are planned or have already been implemented, and also concern the city of Piraeus. The intense mobility seen on the Piraeus coastline, whether it concerns the controversial privatization of the port and COSCO’s plans to turn the port into a hub of the global transport system, with a leading Mediterranean cruise and shipbuilding revival, of the Region itself for urban redevelopment of the coastline (Mikrolimano, Fertilizers, New Thematic-Archaeological Museum of Piraeus, etc.) focused on the creation of the Piraeus Cultural Coast, could not not to mention, as they relate to the city of Athens. At the same time, the relatively direct tram connection is already playing an important role, which essentially connects the center of Athens with the coastal zone and the intermediate areas. Last but not least, the crucial task of turning to the sea front is also the reconstruction of the coastal area of Hellenic. This controversial project, due to its important position in relation to the sea and the suburbs of Athens, will constitute an additional seaside center, but which calls into question the notion of public space and the free access of the coastal zone to which we come to respond with our proposal.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ



ΕΙΣΑΓΩΓΗ-INTRODUCTION	Σελ. 8
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΦΗΓΗΣΗ	Σελ. 10
ΦΙΝΙΣΤΡΙΝΙΑ ΕΡΜΗΝΕΙΑΣ	Σελ. 14
-Εγγύτητα -Δίαυλος -Διάσπαση	
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΝΑΛΥΣΗ	Σελ. 18
Χάρτης χρήσης Ισογείου	Χάρτης χρήσεις Ορόφων
Χάρτης Κενών	Χάρτης Τυπολογιών
Χάρτης Θεματικών χρήσεων	Χάρτης Θυλάκων
Χάρτης Παραδρόμων	Χάρτης Ορισμένων χρήσεων
Μεθοδολογία Σχεδιασμού	Σελ. 24
Στρατηγική Χαρτογράφηση	Σελ. 26
Συνολική Επέμβαση στον άξονα Συγγρού/ Masterplan	Σελ. 28
Χάρτης Κυκλοφορίας	Σελ. 30
Πρόταση Σχεδιασμού	Σελ. 32
Κόμβος Δαβάκη-Συγγρού Σχέδια Μακέτα	
Σημείο Συγγρού-Φιξ Σχέδια Μακέτα	
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	Σελ. 42

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Συσχετίζοντας τα παραπάνω, στην πρότασή μας η λεωφόρος Συγγρού έρχεται να αποτελέσει μέρος του δημοσίου χώρου της πόλης και να αποτελέσει την σύνδεση της πόλης με την θάλασσα-αποκαθιστώντας τις ασυνέχειες και τους αποκλεισμούς του αστικού ιστού που έχουν δημιουργηθεί με την υφιστάμενη κατάσταση. Έχοντας υπόψη μας το Ρυθμιστικό της Αθήνας του 2021 όπως και το ερευνητικό του ΕΜΠ που πραγματοποιήθηκε για την Περιφέρεια Αττικής το 2013 προτείνουμε μία σειρά επεμβάσεων σχετικά με την μετατροπή αυτή.

Στόχος λοιπόν της διπλωματικής εργασίας είναι η μετατροπή της Λεωφόρου Συγγρού από κλειστό Αυτοκινητόδρομο σε αστική λεωφόρο προκειμένου να επιτύχουμε την ένωση της Αθήνας με τη θάλασσα μέσω ενός δημοσίου προσβάσιμου πράσινου χώρου ο οποίος δίνει προτεραιότητα στον πεζό. Η παράκτια ζώνη στις εκβολές του άξονα, που αντιστοιχεί ουσιαστικά στο κέντρο της Αθήνας συνδέεται με αυτό με τον άξονα της Συγγρού τον οποίο ερχόμαστε να επαναπροσδιορίσουμε ως δημόσιο χώρο σε σχέση με τον ρόλο του αυτοκινήτου και να τον ενεργοποιήσουμε μέσω χρήσεων και δραστηριοτήτων που δημιουργούν μία ενιαία πορεία και αφήγηση καθόλη την κατάβαση προς την θάλασσα. Το αδιαπέραστο όριο του άξονα έρχεται να καταργηθεί και να αποδυναμωθεί με την κεντρική νησίδα δημοσίου χώρου η οποία θα αποτελέσει και το ζητούμενο κατέβασμα της πόλης και των εκατέρωθεν περιοχών στην θάλασσα.

Φανταζόμαστε λοιπόν έναν άξονα ο οποίος να επιτρέπει την άμεση και εύκολη κατάβαση του Κέντρου της Αθήνας στο παραλιακό μέτωπό της με μία ζώνη κίνησης στην οποία κυριαρχεί ο πεζός, το ποδήλατο, το τραμ και επιπλέον χρήσεις και δραστηριότητες που εναλλάσσονται και σχετίζονται με τις εκατέρωθεν πλευρές του άξονα προκειμένου να πετύχουμε και την ενεργοποίησή του.

Introduction

Linking the above, in our proposal Syngrou Avenue comes to be part of the city's public space and to connect the city with the sea - restoring the discontinuities and exclusions of the urban fabric created by the current situation. Bearing in mind the Athens Regulator 2021 as well as the NTUA research conducted for the Region of Attica in 2013, we propose a series of interventions regarding this conversion.

The aim of the thesis is therefore to convert Syngrou Avenue from a closed Freeway to an urban highway in order to achieve the union of Athens with the sea through a publicly accessible green space that prioritizes pedestrians. The coastal zone at the estuary of the axis, which corresponds essentially to the center of Athens, is connected to that of the Syggrou axis which we come to redefine as a public space in relation to the role of the car and to activate it through uses and activities that create a single course and narration all the way down to the sea. The impenetrable boundary of the axis is being removed and weakened by the central public islet which will also be the required lowering of the city and of the areas at sea.

We therefore imagine an axis that allows the Center of Athens to descend immediately and easily to its coastal front with a traffic zone dominated by pedestrian, bicycle, tram and other uses and activities alternating and related to each other's sides' axis in order to get it activated.

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΦΗΓΗΣΗ

-Η Λεωφόρος Συγγρού κατασκευάστηκε στο ίχνος του αρχαίου δρόμου σύνδεσης της Αθήνας με τον Φαληρικό όρμο. Η ιδέα εκσυγχρονισμού της οδού Φαλήρου όπως ονομαζόταν κατά το 19ο αιώνα, τέθηκε σε εφαρμογή κατά την περίοδο μεγάλων δημοσίων έργων της πρωθυπουργίας Χαρίλαου Τρικούπη.

-1980 Έργα διαπλάτυνσης και μετατροπής της Συγγρού σε σύγχρονο αυτοκινητόδρομο, επ’ ευκαιρία της επίσκεψης του προέδρου της γαλλικής δημοκρατίας Βαλερί Ζισκάρ ντ’ Εστέν.

-1990 Κατασκευή ανισόπεδων κόμβων στη συμβολή με την οδό Καλλιρρόης και τη Λεωφόρο Αμφιθέας.

-2001 Υπαγωγή της Λεωφόρου στον Ολυμπιακό Δακτύλιο. Κατασκευή ανισόπεδων κόμβων στη συμβολή με τη Λεωφόρο Ποσειδώνος.

-2005 Κατασκευή στάσης Μετρό (Συγγρού-Φίξ) και Τραμ (Φίξ).

-2016 Ολοκλήρωση κατασκευής Εθνικής βιβλιοθήκης και Λυρικής Σκηνής στο χώρο του πρώην Ιπποδρόμου.

ΚΟΛΩΝΑΚΙ ΤΖΙΤΖΙΦΙΕΣ [1948]

Σκηνούν από το Κολωνακί, για να κατέβουν στις Τζιτζιφιές λίγο για να πιουν νερό, με τις πιο γλυκύτερες πενιές

Βλέπεις κόρακες τις πολυτελείες κι όμορφες κερπές έλασσες, κόρησι τις αριστοκρατίας, νόστιμες κοπέλες ζηλευτές

Όλοι νοσταλγοί σου τ'αγοράζαυ και τη μαγκιά μου την πενήνι, το μοιχείκι μου το τραγούδι, ομορφάνει όλον τον ντουσιάνι



ΕΝΑΣ ΛΟΓΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ!

Τυρίσαμε πάλι στο φθινόπωρο, το καλοκαίρι σαν ένα τεράστιο που μας κοίρασε γράφοντας μπει γεμάτο διαγραφές αφηρημένα σκιάσι στο περιβόριο κι ερωτηματιά, γυρίσαμε στην εποχή των ματιών που κοιτάζουν στον καθέφρετ μέσα στο ηλεκτικό φρεσ σημερινά χείλια κι οι άνιρμποι ζένοι στις κάμερες στους δρόμους κάτω απ' τις πιπεριές καθώς οι φόροι των αυτοκινητών σκοταίνουν χιλιάδες κλωμές προσοπιτέες. Τυρίσαμε πάντα κινάμε για να γυρίσουμε στα μοναξιά, μια φούκατα κύμα, στις άδειες παλάμες

Κι όμωσ σγάπισα κάποτε τη λεωφόρο Συγγρού το επιπόλ κίενομα του μεγάλου δρόμου που μας όφνεθ θαιματωργά στη θάλασσα την παντοτινή για να μας πλύνει από τις αμαρτίες. [...]

Φθινόπωρο, 1936

“Ο ΤΡΑΜΠΑΡΙΦΑΣ (το κορίτσι θέλει θάλασσα)” [1951]
Βρε Μανολιά Τραμπάρια βόλε το δισκά τραφέ, φουλαριστός τρέβα ταίρια, φουλαριστός τρέβα ντουργού, στη λεωφόρο Συγγρού. Απόφε το κορίτσι θέλει θάλασσα κι εγώ ποτέ χατέρι δεν του κάλασα Όλη μέρα εργασία κοίρασα και ορθοστασία, κι από τη ζέση βρε Σηριά ν α σου έφρετα λουβαριά. Απόφε που την έβγαλα την μπέμελη γουστάρω νύκτα δροσερά και βρέμελιλ. Στις θάλασσά μ'παράδια μπήρες και καλαμαρκία κιάρες, ντένια και βιολιά και έμπλες στην ακρογαλιά. Απόφε που υπάρχουνε τα τέληρα με μιάρες θα οργύσαμε τα Φέληρα.

Η ανακατασκευή της Συγγρού



[...]

η ευθεία γραμμή του ασφάλτου, η αίσθηση της ταχύτητας, της φρεγής, η ελεύθερη θάλασσα σε όλητα λεπτά αποσπαση. Ήταν πρώτα ολακαίωτοια, ένα νέο όρος ζωής, μια νέα εποχή. Η Λεωφόρος Συγγρού κιάλι μέρα και νύκτα προς την ακτή του Φαλήρου τους νεαρούς και ανέμελους, ακόμη ρυθμικούς ενός δυνατού λυρισμού που γυρεύει δυνατούς ποιητές. Μια αισθητική μορφάνεια αυθύρμητα μες στον αέρα που αναπνέουμε. 1929, Γιώργος Θεοτοκάς



[...] ακόμα και η θαμμένη σήμερα παραλία δεν μπορεί παρά αλλιώς να καλεί σε μια εύφορη της ακόμα πιο μακριά (στο Σούνιο πλέον, δια της Αττικής Οδού, ή στα νησιά από το λιμάνι του Λαυρίου), ακόμα πιο πέρα, τον έσοπο ή γηγενή. Ενώ ο φτωχός και ο ξένος θα συνεχίσουν να βρίσκουν την παραλία και τη χαρά της κατεβαίνοντας τη Συγγρού με τα θαυμάσιά της λεωφορεία



ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ

Όταν σε γκιάσει το χαμόγελο που ανασάνει πλάι σου, πάει να σκύψει και δε συκατανεύει όταν η ζέλι που σου όφμενε αρμινίζοντας στα βήλια ξεκολλήσει από το μυαλό σου στις πιπεριές, δεξιά και αριστερά όταν αφήσεις το πετριμένο κοράβι που ταξιδεύει προς το βυθό μ'άρμενα ανετραμμένα την κάμαρα με τα χρυσάφια της τις κολώνες με την έννοιά τους που στενεύει όταν αφήσεις τα κορμιά τα πολεμαμένα επίθετες για να μετρούν και για να θησαιοβούν, την ψαχιά που δεν εξισώνεται, ότι και να κάνεις, με την ψαχιά σου το το χέρι του φόρου το γυναικείο εκείνο προσώπιτι στο λίκνο που λάμπει στον ήλιο όταν αφήσεις την καρδιά σου και τη σκέψη σου να γίνουν ένα με το μαυριδερό ποτάμι που τανώνει δολιχίζει και φεύγει. Σπάσε το νήμα της Αριάνης και να! Το γαλιζό κορμί της γοργόνας [...]



ΣΤΟ ΦΑΛΗΡΟ ΠΟΥ ΠΛΕΝΕΣΑΙ [1957]

Στο Φάληρο που πλένεσαι περισπαίρει γένεσαι Σε είδα χθες με το μαγιό γελα σου ταπεινά μου Μαριώ [...]

“Νομίζω πως μισώδη στη λεωφόρο Συγγρού” [...] Κι έτσι από μια ολόκληρη πολιτεία επέλεξε ένα δρόμο της. Τον πιο ίσιο, τον πιο μαυρά, τον πιο μονότονο, τον πλέον ουδέτερο. Δρόμο όμως που προμύσσανα το υπέροχο αυτοκίνητα και δρόμο που ταλούσε να πάει να πάσει στην αρχαία ενός κώπου. Στο γαλιζό κορμί μεις γοργόνας Δρόμος για έναν άντρα. [...] Η Λεωφόρος Συγγρού άλλαξε μαζί με εμένα. Ανακαλύπταμε τη νύκτα. [...] Καθώς μεγάλωνα άλλαζε το πρόσωπό μου. Άλλωστε η Λεωφόρος Συγγρού ξέρε να αλλάζει κι εκείνη τα πρόσωπά της. Με εμάς και εμένα να κίνα το ίδιο. [...] Η Λεωφόρος Συγγρού δεν έχει κανένα ασιότατο να προσφέρει στους απρόσωπους τουρίστες. [...] Η Λεωφόρος Συγγρού είναι μία παρκοπή που ποτέ δεν εφυσούζει και σ'αυτά, επίσης, μου μοιάζει. Ποτέ δεν κοιμάται. Το προνότι της πρόγραμμα εργασιών προτοιμάζει τις συνθήκες που κατά τη διάρκεια της νύκτας θα δημιουργήσουν τους λόγους του ξερατισμού. Με άλλα λόγια-τη νύκτα ο δρόμος βγάζει όλα τα βρόμια που η μέρα του πρόσφερε. Και τα κορμιά που περιφέρονται σαν φτηνά πράγματα δεν είναι σίγουρος αν αποτελούν στοιχεία προς κλεισισμό ή είναι οι πομπι από το οποίο εκκίνα η ευρωπία του οραματισμού και η αναγωγή της εφύλαξε εκείνου που έχει ανάγκη να αγοράσει. Πάντως τις νύκτες δύσκολα μπορώ να κοκρινιστώ σε ποιά μορφή των περιπεσιτών (ή μίπως χαρτοπιά) του δρόμου μουάου. Αντίω-θέλω να πιστεύω- σε αυτούς που έσω εν δυνάμει είναι οι αγοραστής. Δεν έσω καταφέρει και αμφιβάλλω αν υπάρχει κανείς που να το έχει πετύχει- να καταγράψει όλες τις λεπτομέρειες που έχουν χαραχτεί στις δύο πλευρές της Λεωφόρου. Άλλωστε και οι διαβάτες της ποτέ δεν αποκλούν το είδος εκείνου του περιπεσιτή που έχει επιλέξει αφλοκαρδώς και ανανεοβρόβαλο το μέρος του περιπέτου που. Όλοι τους-συνήθως άντρες, την επισκεπτόνται για κάποιο σκοπό. Άλλοι από αυτούς πουλάνε, άλλοι βρωμίζουν, άλλοι κλαυάνουν, άλλοι προσφέρονται προς εκτόνωσι.



ΑΜΑΤΙΟ ΤΥΠΟΥ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΑΒΑΝΩΝ

Η ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ Αθηνών βγήκε στη Συγγρού με τις χαμηλότερες τιμές της πώτας!

Η Συγγρού γίνεται η Λεωφόρος των πεντάστειρων Ξενοδοχείων



Είπα κορίτσι η προσοχή σου κινούναται στην Λεωφόρο Συγγρού. Μεις με πιάκις κερπιά, Για έλα κι γαλα. Καλά βραδιά ορατοβόλας, η Φίλιππος, η καπλά, οι... πορτογάροι είναι που θυβαί που μέσε συγγρούς το όμορφο κίεμα κίεμα... η κία... και βία κίεμας με τη σία... και σίεμα.

Μια Λεωφόρος σαν κι αυτή δεν έχει ανάγκη να αποδείξει την ταυτότάτά της. Είναι από μόνη της αυτό που είναι. Έχει αυτάρκεια και μοναξιά-ένος δρόμου που οι ελαττες έχει παρόδους. Καμιά διάθεση μίτε και δυνατάπια διασποής όσων αποφασίζουν να την ακολουθήσουν πέζοι. Θα πρέπει-έτσι και μπει- να φτιάσει μέχρι το τέμα. Εκτός κι αν αποφασίσει τον εξεταλισμό ή τον κίνδυνο των υπόγειων διαβάσεων. Δρόμος που λέει τα πράγματα με το όνομά τους. Και όλα τα πράξεις.



Αρχικά η λεωφόρος Συγγρού κατασκευάζεται στο ίχνος της Φαληρικής Οδού και του Φαληρικού Τείχους, ένα πέρασμα που χρησιμοποιούνταν από την αρχαιότητα για τη σύνδεση της Αθήνας με το πρώτο και αρχαιότερο επίγειο της Αθήνας, το οποίο αποτέλεσε το κύριο λιμάνι, ώσπου να διαμορφωθεί από τον Θεμιστοκλή, το 493 π.Χ., το λιμάνι του Πειραιά. Αργότερα, το όραμα για την αναβάθμιση της Φαληρικής Οδού εμφανίζεται στο θεσμοθετημένο γενικό σχέδιο του 1864 για την Αθήνα, το οποίο περιελάμβανε διατάγματα που αφορούσαν τη σύνδεση Αθήνας και Φαλήρου με μία λεωφόρο. Η πρόταση που διαμορφώθηκε όριζε την κατασκευή ενός μεγάλου δρόμου, ο οποίος θα συνέδεε την πρωτεύουσα με την παραθαλάσσια περιοχή του Φαλήρου. Ουσιαστικές ενέργειες έγιναν κατά την περίοδο των μεγάλων δημοσίων έργων επί πρωθυπουργίας Χαρίλαου Τρικούπη. Η εκπόνηση του ολοκληρωμένου σχεδίου ανατέθηκε περί το 1869 στο μηχανικό του στρατού Ιωάννη Γενίσαρλη. Ο Γενίσαρλης, τροποποιεί τη χάραξη σε σχέση με τη Φαληρική Οδό, ιδιαίτερα προς το καταληκτικό στη θάλασσα τμήμα, ορίζοντας μεγάλο πλάτος και ευθύγραμμη χάραξη. Ως εκείνη την εποχή, εκατέρωθεν της χάραξης υπήρχαν κάποιες αυθαίρετες κατασκευές εκτός σχεδίου, οι οποίες ρυμοτομήθηκαν από τον Ιωάννη Σέχο το 1974, για τις ανάγκες της εφαρμογής του σχεδίου. Αν και το ρυμοτομικό εγκρίθηκε το 1885, η κήρυξη της εθνικής πτώχευσης του 1893 ανέστειλε την εκτέλεση του έργου.

Καταλυτική για την υλοποίηση του νέου οδικού άξονα και τη άμβλυνση της οικονομικής δυσπραγίας ήταν η συμβολή του εύπορου τραπεζίτη της διασποράς Ανδρέα Συγγρού. Ο Συγγρός, νιώθοντας ιδιαίτερη τιμή για την επιλογή του Δημοτικού Συμβουλίου της Αθήνας να δώσει το όνομά του σε ένα δρόμο από το Ολυμπείο ως τη σημερινή γέφυρα της Καλλιρρόης, ανέθεσε στο Νικόλαο Γαζή τη διαπλάτυσή της. Απεβίωσε, όμως, την ίδια χρονιά και το εγχείρημα ματαιώθηκε. Στη συνέχεια, το Υπουργείο Εσωτερικών ανέθεσε στο Γαζή το σχέδιο για τη σύνδεση της πόλης με το Φάληρο. Ο Γαζής θεώρησε προτιμότερη τη χάραξη ενός νέου ευθύγραμμου άξονα από την Πύλη του Αδριανού ως το Φάληρο, έναντι της διεύρυνσης της Φαληρικής Οδού ή ενός εναλλακτικού νέου άξονα που θα διερχόταν από τα σφαγεία στις όχθες του Ιλισού, νότια του Φιλοπάππου. Η χήρα του Συγγρού, Ιφιγένεια Μαυροκορδάτου, μαζί με αρκετές άλλες κατασκευαστικές δωρεές προς το δημόσιο, φρόντισε για τη χρηματοδότηση του έργου. Το 1901 υπογράφηκε η σύμβαση του έργου, με την πρώτη φάση να ολοκληρώνονται οι απαλλοτριώσεις του περιαστικού τμήματος μετά τη γέφυρα του Ιλισού. Στη συνέχεια διενεργήθηκαν και οι απαλλοτριώσεις στο αστικό τμήμα της λεωφόρου, από τη γέφυρα του Ιλισού ως την Πύλη του Αδριανού. Στο σημείο αυτό -λογω αντιδράσεων- εφαρμόστηκε μία ιδιότυπη συμβιβαστική λύση η οποία περιελάμβανε ταυτόχρονη εφαρμογή διατάξεων απαλλοτριώσεων για εντός σχεδίου περιοχές και υπεραστικές οδοποιίας.

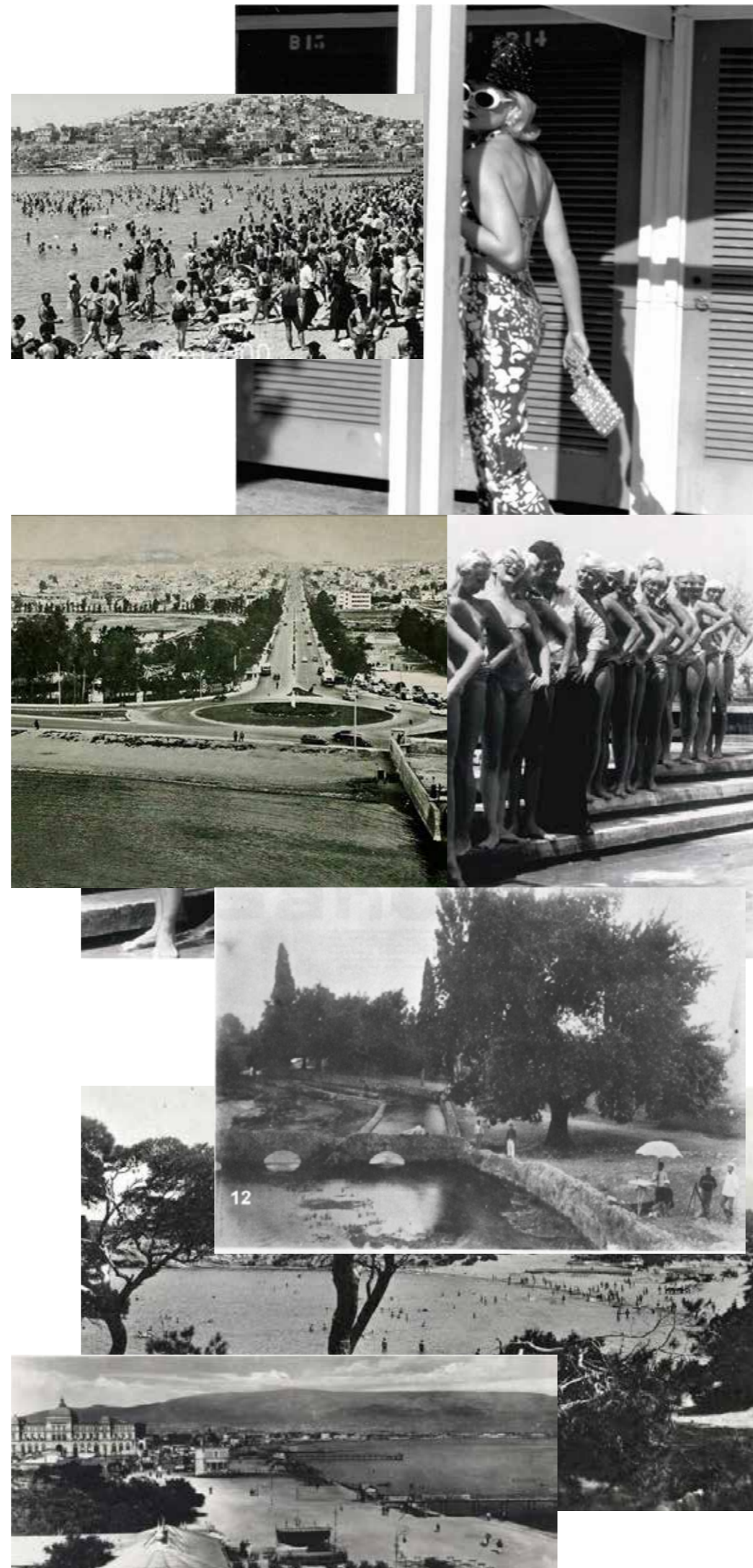
Παράλληλα, ο ειδικός νόμος που ψηφίστηκε το 1903 για τις απαλλοτριώσεις ιδιοκτησιών στη χάραξη της νέας λεωφόρου όριζε την κατανομή της οικονομικής επιβάρυνσης εξίσου στους παρόδιους ιδιοκτήτες και στους πόρους που εξοικονομήθηκαν από το κράτος. Το ιδιαίτερο παρασκήνιο της κατασκευής της οδού με την ιδιωτική πρωτοβουλία, τα ιδιωτικά κεφάλαια και το ιδιαίτερο νομοθετικό καθεστώς δημιούργησε μία ασάφεια στο αν η νέα λεωφόρος είναι ιδιωτική ή εθνική.

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

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

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

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



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

Η ολοκλήρωση της λεωφόρου, πραγματοποιείται το 1979, όπου επισκέπτεται την Αθήνα ο Γάλλος πρόεδρος Ζισκάρ ντ' Εστέν. Ο τέως προθυπουργός Καραμανλής, πίεσε ώστε να ολοκληρωθεί άμεσα το έργο καθώς το αεροδρόμιο βρισκόταν τότε στο Ελληνικό και η Συγγρού ήταν ο κύριος δρόμος που θα οδηγούσε τον πρόεδρο στην Αθήνα. Ως η πρώτη αντιπροσωπευτική υποδομή που θα αντίκριζε ο ξένος πρόεδρος μετά το Ελληνικό και θα αντιπροσώπευε την πόλη, θεωρήθηκε ότι η εμφάνισή της θα είχε ιδιαίτερη σημασία για την εικόνα της πόλης διαδραματίζοντας ρόλο και πολιτικής σημασίας.

Έτσι έχουμε ένα μεγάλο τμήμα της Λ. Συγγρού, από τον Ιλισό ως το Δέλτα, η οποία μετατράπηκε σε κλειστό αυτοκινητόδρομο υψηλών ταχυτήτων ενώ παράλληλα λόγω αυτής της εξέλιξης, έχουμε την οικοδόμηση των πρώτων επιβλητικών κτιρίων μεγάλων εταιριών, κυρίως ασφάλειες, τράπεζες και ναυτιλιακές. Την ημέρα οι δραστηριότητες της οδού αφορούν τη στέγαση γραφείων, ενώ τη νύχτα εδραιώνεται ένας κακόφημος χαρακτήρας. Εγκαθιδρύεται η λειτουργία κέντρων νυχτερινής διασκέδασης και οίκων ανοχής, ενώ προσφέρεται αγοραίος έρωτας πάνω στην οδό, συνήθως από περιθωριοποιημένα, για τη σεξουαλική τους ταυτότητα, άτομα. Η φράση “κάνω πιάτσα/ πεζοδρόμιο στη Συγγρού” θα σημαδεύσει έντονα τη λεωφόρο. Στο πέρασμα προς τον 21 αιώνα, ο χαρακτήρας της λεωφόρου μεταλλάσσεται με μεγάλη ταχύτητα. Η κατασκευή επιβλητικών κτιρίων συνεχίζεται. Εκτός, όμως, από γραφεία υπηρεσιών ενισχύεται η χωροθέτηση άλλων χρήσεων σε αυτά, όπως μονάδες περίθαλψης, αναψυχής, πολιτισμού και τουρισμού.

*Χάρτες Ερμηνείας

ΦΙΝΙΣΤΡΙΝΙΑ

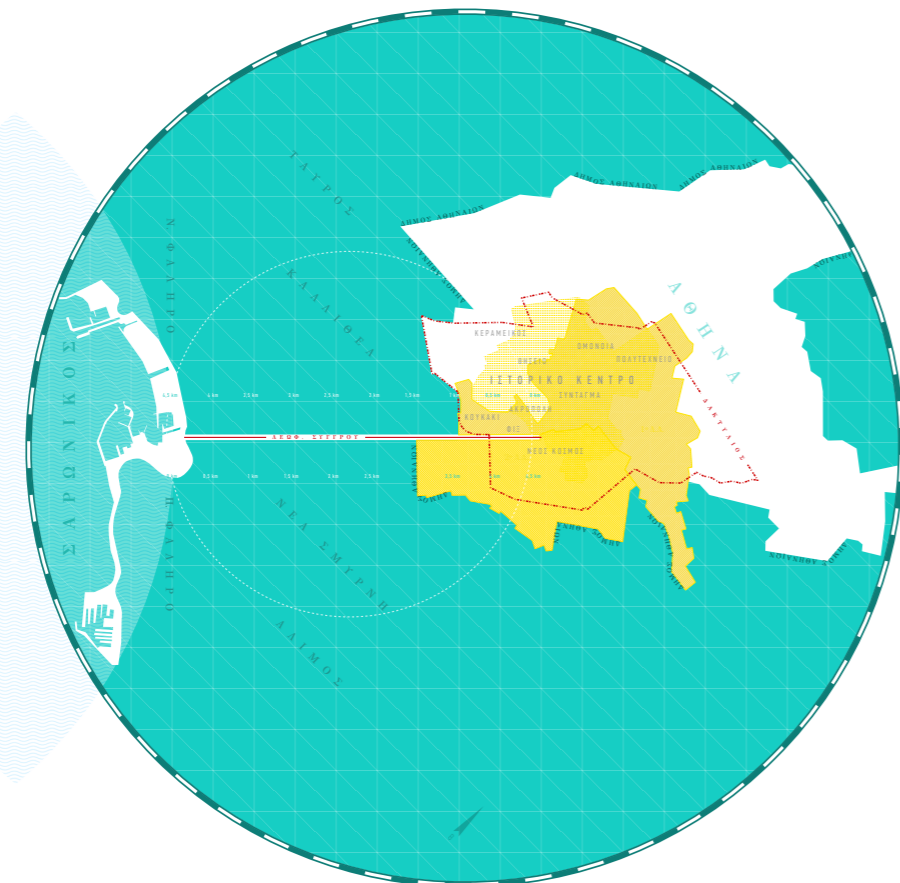
Η Λεωφόρος Συγγρού έχει μια υπερτοπική σημασία και η οντότητά της ξεπερνάει την επιρροή μιας τοπικής εμβέλειας. Για το λόγο αυτό θέλουμε να επισημάνουμε τη σχέση της λεωφόρου με το παράκτιο μέτωπο, την Αθήνα και το ευρύτερο λεκανοπέδιο της Αττικής. Ερχόμαστε λοιπόν σε μία πρώτη ερμηνευτική χαρτογράφηση του άξονα σε σχέση με τα παραπάνω στοιχεία.

Εγγύτητα

Στον συγκεκριμένο χάρτη συσχετίζουμε το Κέντρο της Αθήνας -όπως αυτό ορίζεται διοικητικά, ιστορικά και σε σχέση με τον δακτύλιο- με το αντίστοιχο παράκτιο μέτωπο και τον Άξονα της Λεωφόρου Συγγρού.

Σε μια γενικότερη παρατήρηση βλέπουμε πως το κέντρο της Αθήνας βρίσκεται σε άμεση σχέση με το παράκτιο μέτωπο, ωστόσο αυτή η σχέση δεν γίνεται αντιληπτή από τη κοινή γνώμη αφού η πρόσβαση σε αυτήν είναι περίπλοκη και δυσχερής. Στη συνολική αυτή παρατήρηση αντιλαμβανόμαστε επιπλέον πως υφίσταται μια άμεση και βασική σύνδεση αυτή της λεωφόρου Συγγρού η οποία ωστόσο αναφέρεται αποκλειστικά στο Ι.Χ.

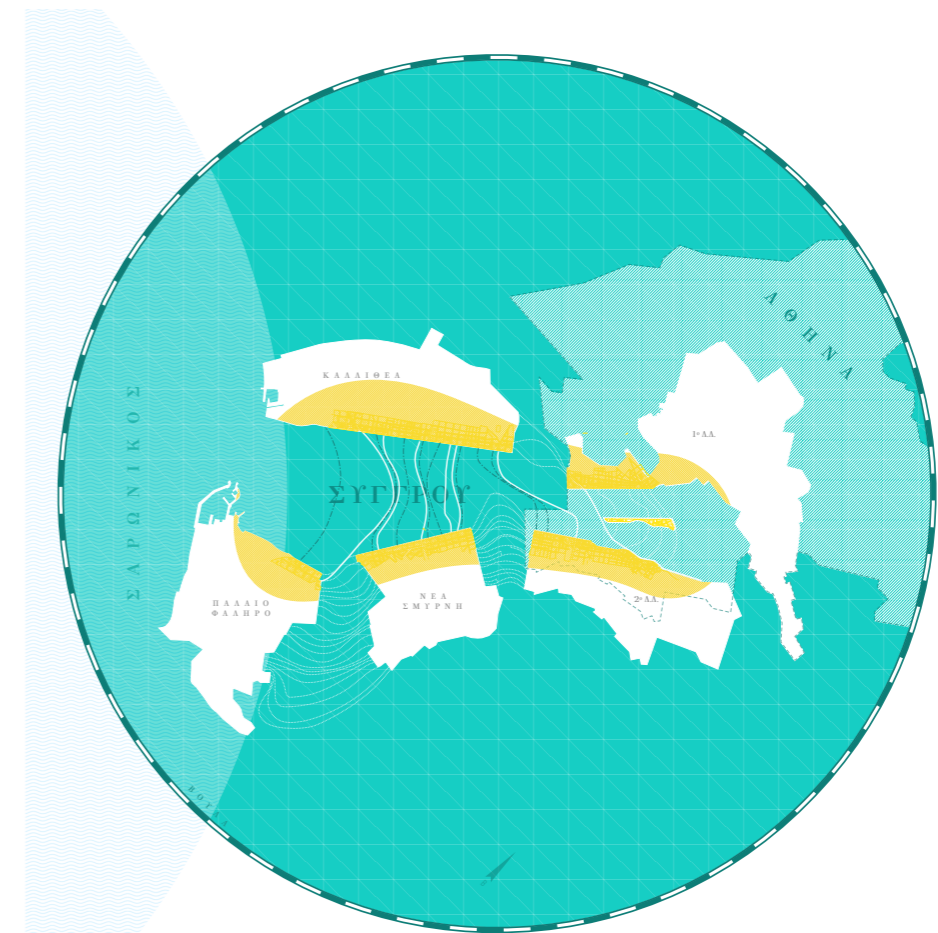
Η Αθήνα λοιπόν δεν είναι αντιληπτή ως μία παραθαλάσσια πόλη παρόλη την άμεση σύνδεσή της, κάτι το οποίο ερχόμαστε να ανατρέψουμε με την πρότασή μας.



Διάσπαση

Όπως προαναφέρθηκε η λεωφόρος είναι η ελληνική εκδοχή ενός αμερικάνικου όνειρου το οποίο αντιπροσωπεύεται από τη ταχύτητα του αυτοκινήτου, ενώ αντίστοιχα ακολουθήθηκε η λογική υποδομής με αποτέλεσμα η λεωφόρος αποτελεί μια βαριά υποδομή με μεγάλο χωρικό αποτύπωμα. Έτσι, παρατηρούμε ότι δύσκολα έως αδύνατα διασχίζεται από τη μία στην άλλη της πλευρά. Σαν αποτέλεσμα, δημιουργούνται “νησίδες”- περιοχές αυτόνομες και ανεξάρτητες μεταξύ τους- οι οποίες αποκόπτονται λόγω της λεωφόρου. Οι περιοχές μεταξύ τους είναι διασυνδεδεμένες, ο πεζος κυκλοφορεί ελεύθερα και άνετα μεταξύ τους ωστόσο αυτές είναι αποκομμένες όπου υφίσταται η λεωφόρος.

Αυτή είναι μια συνθήκη την οποία θέλουμε να ανατρέψουμε σε έναν βαθμό με τις επεμβάσεις μας.

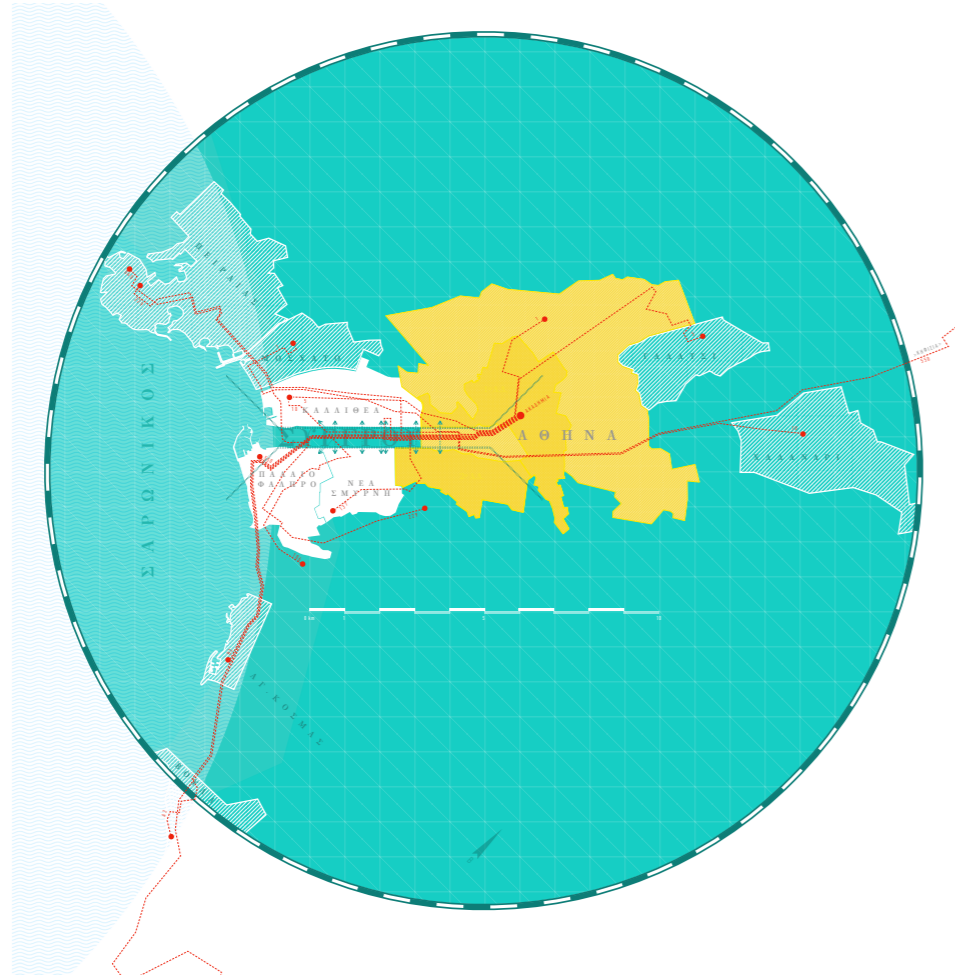


Διάυλος

Δημιουργούμε ένα νοητό χάρτη όπου θέλουμε να συσχετίσουμε τις περιοχές που ενώνουν οι γραμμές λεωφορείων οι οποίες διέρχονται από τον άξονα. Περιοχές απομακρυσμένες μεταξύ τους έρχονται να συνδεθούν μέσω του διαύλου της λεωφόρου.

Επισημαίνουμε λοιπόν πως η Συγγρού αποτελεί έναν διάυλο υπερτοπικής σημασίας με τις

γραμμές λεωφορείων να τη διασχίζουν και να ενώνουν περιοχές φαινομενικά διαφορετικές μεταξύ τους. Η μητροπολιτική σημασία της Συγγρού στη διασύνδεση περιοχών μεταξύ τους παραμένει στην πρότασή μας και έρχεται να επαναπροσδιοριστεί σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο συμβαίνει. Θεωρούμε επίσης ότι το λεωφορείο δεν επαρκεί ως ΜΜΜ και εξετάζουμε εναλλακτικά σενάρια στα οποία και αποφορτίζεται η κυκλοφορία της Συγγρού λειτουργώντας ως μια ραχοκοκαλιά ενεργοποίησης του μετώπου της Συγγρού.



ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ

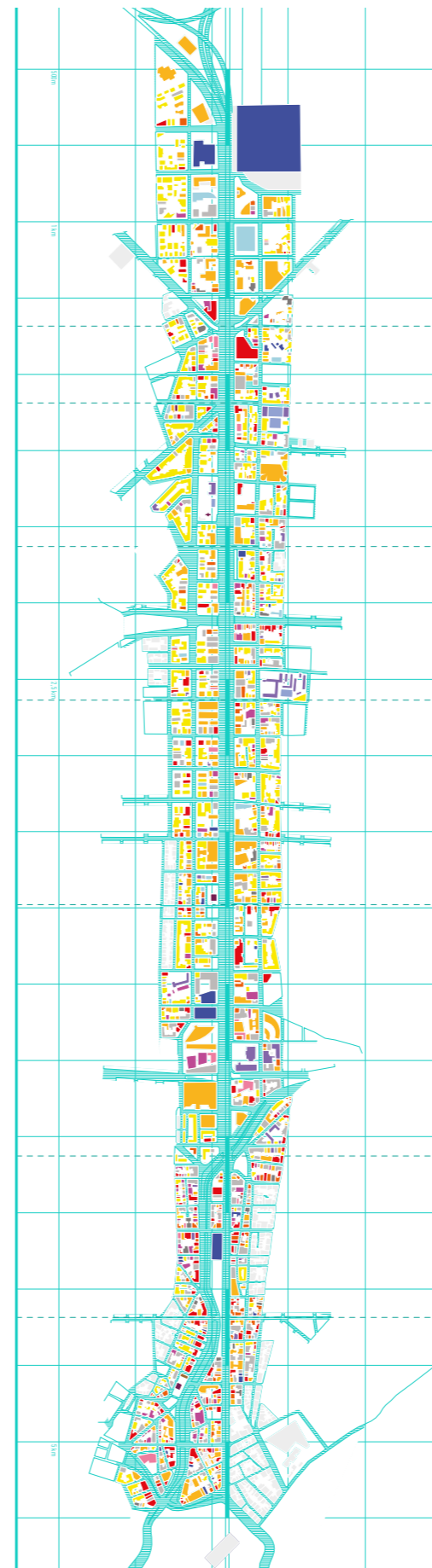
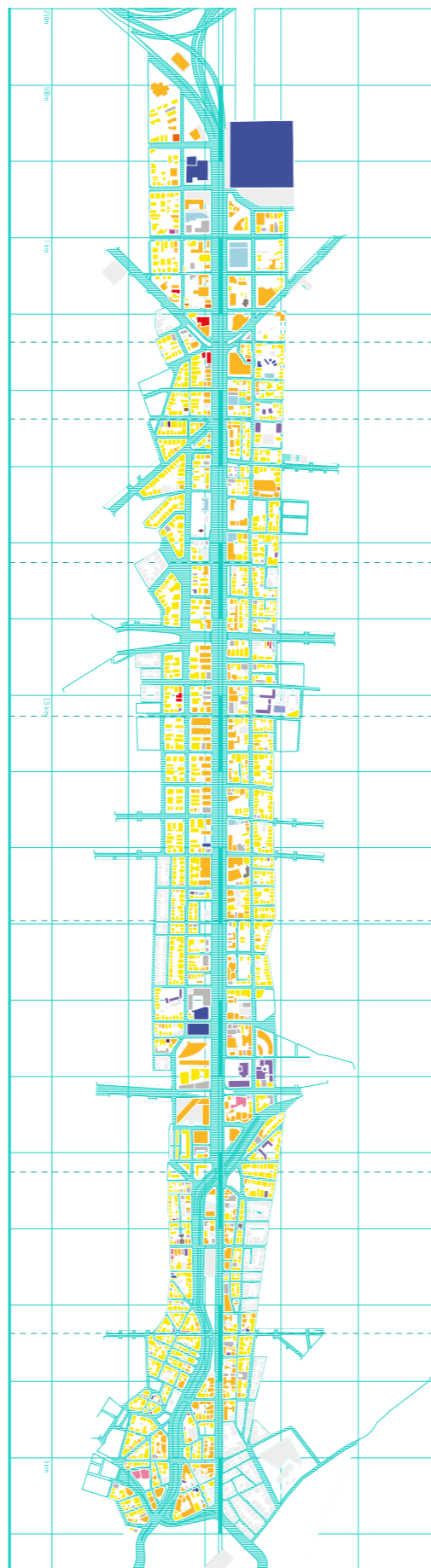
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΝΑΛΥΣΗ

Στους χάρτες χρήσεων έχουμε δύο κατηγορίες: αρχικά οι τυπικοί πολεοδομικοί χάρτες αποτύπωσης -χρήσεων ισογείου/ορόφων, οι χωρίς χρήση και στην συνέχεια οι χάρτες ανάλυσης και ερμηνείας χρήσεων, οι οποίοι έρχονται να αποδώσουν συγκεκριμένες παρατηρήσεις και συσχετίσεις προκειμένου να προχωρήσουμε στην διαδικασία στρατηγικής χαρτογράφησης και σχεδιαστικής σύνθεσης.

Στους χάρτες χρήσεων ισογείου και ορόφων, των οποίων το υλικό προέρχεται από την διπλωματική της Φλωροπούλου παρατηρούμε την έντονη εμπορική και ψυχαγωγική δραστηριότητα και την απουσία της χρήσης της κατοικίας κυρίως στα μέτωπα τετραγώνων εκατέρωθεν της λεωφόρου.

Στην συνέχεια, ερχόμαστε να απομονώσουμε κάποιες χρήσεις όπως αυτές των βασικών ειδών κτιρίων που έχουμε πάνω στη Συγγρού: τα χαρακτηριστικά κτίρια γραφείων και οι πολυκατοικίες. Εκτός από την διαφοροποίηση της μορφολογίας και της κλίμακας των κτιρίων-γραφεία μεγάλης κλίμακας και κατοικίες μικρότερου κτιριακού όγκου- παράλληλα έχουμε την αντίστοιχη διαφοροποίηση της χρήσης ανάλογα με τον αντίστοιχο χωρικό αποτύπωμα του κελύφους. Η διαφοροποίηση αυτή, παρατηρούμε ότι σχετίζεται τόσο με τον άξονα της λεωφόρου, όσο και με το τι συμβαίνει εκατέρωθεν εσωτερικά στις γειτονιές. Τα κτίρια γραφείων καταλαμβάνουν σχεδόν όλο το μέτωπο εκατέρωθεν της λεωφόρου με εντονότερη παρουσία και μεγαλύτερη κάλυψη οικοπέδων νότια από τον κόμβο Αμφιθέας και στον κόμβο της Καλλιρόης. Τα συγκριτικά μικρότερα κελύφη κατοικιών και πολυκατοικιών περιορίζονται κυρίως στην πίσω όψη των εφαπτομενικών οικοδομικών τετραγώνων της λεωφόρου, ενώ υπάρχουν μεμονωμένες εξαιρέσεις κατοικιών οι οποίες συναντώνται πάνω στον άξονα.

Στον χάρτη που αποτυπώνει τους χώρους χωρίς ορισμένη χρήση, παρατηρούμε τον μεγάλο αριθμό ορόφων και κτιρίων χωρίς ορισμένη χρήση, κάτι το οποίο οφείλεται τόσο στην πρόσφατη οικονομική κρίση, όσο και στην μετατόπιση του αεροδρομίου του Ελληνικού. Τα μεγάλα κελύφη με την μεγάλη οικονομική τους αξία χάνουν την ζήτησή τους και οι εταιρίες οι οποίες σχετίζονταν με την χρήση του αεροδρομίου μετατοπίζονται σταδιακά προς την Λ. Κηφισσίας σε σχέση με το αεροδρόμιο Ελ.Βενιζέλος.



Η Συγγρού χάνει την παλιά της αίγλη και δημιουργούνται πολλά κενά κελύφη μεγάλης κλίμακας. Ωστόσο, το τελευταίο διάστημα αρχίζει και ανατρέπεται κατάσταση λόγω των νέων ξενοδοχειακών μονάδων που έρχονται και εγκαθιδρύονται στα μεγάλα αυτά -ιδανικά- κενά κελύφη. Ο ολοένα και αυξανόμενος τουρισμός, έρχεται να καταλάβει και να εξαπλωθεί ξεκινώντας από τις περιοχές του άξονα που βρίσκονται κοντά στο κέντρο και κοντά στην θάλασσα-στα δύο άκρα της Συγγρού.

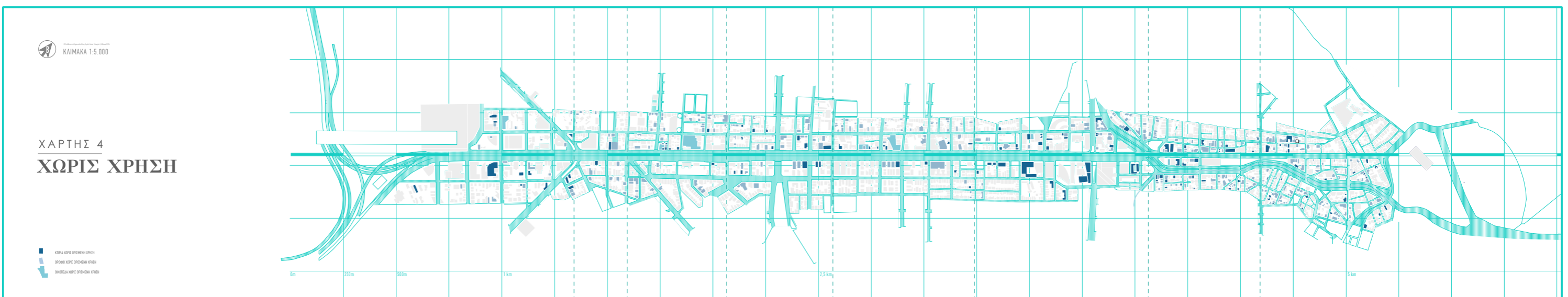
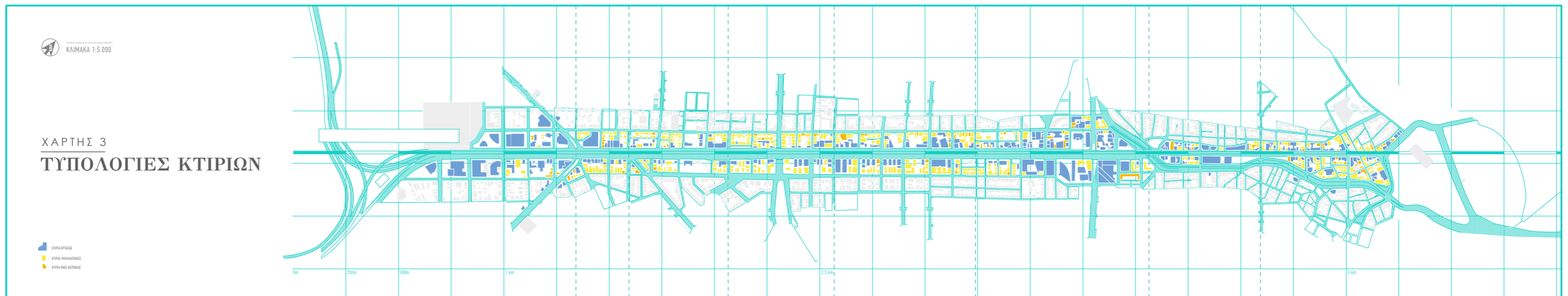
Έπειτα, απομονώνουμε ορισμένες θεματικές χρήσεις οι οποίες μας ενδιαφέρουν και είναι χαρακτηριστικές για την λεωφόρο. Χρήσεις όπως studios, sex shops, γενικά κτίρια ερωτικού ενδιαφέροντος, κτίρια που σχετίζονται με χρήσεις σχετικές με τα αυτοκίνητα, βενζινάδικα, κτίρια γραφείων ασφαλιστικών/τραπεζών/ενεργειακών, κτίρια ναυτιλιακών εταιρειών, κτίρια πολιτισμού, εκπαίδευσης και περίθαλψης είναι χαρακτηριστικές και παρατηρούμε ότι έχουν ένα μοτίβο επανανάληψης πάνω στον άξονα. Το μοτίβο αυτό, καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από το αυτοκίνητο το οποίο λόγω και των μεγάλων ταχυτήτων που αναπτύσσονται δημιουργεί ένα ιδιαίτερο καθεστώς ιδιωτικότητας και ανεξαρτησίας στις πλευρές εκατέρωθεν. Ο δομικός και λειτουργικός τους ρόλος έρχεται να προσδιοριστεί από την απομόνωση αυτή που πραγματοποιούμε στον χάρτη, καθώς παρατηρούμε μία σχετική ομαδοποίησή τους. Σε ένα πρώτο επίπεδο, το νότιο τμήμα του άξονα έχει έντονες τις χρήσεις των ναυτιλιακών εταιριών, των κτιρίων περίθαλψης και πολιτισμού. Κτίρια γραφείων και εταιριών μικρότερης κλίμακας καταλαμβάνουν το κεντρικό κομμάτι από την συμβολή με την λ.Αμφιθέας μέχρι και τον ναό του Αγ. Σώστη. Στην συμβολή με την λ.Καλλιρόης επανέρχονται τα μεγαλύτερης κλίμακας κτίρια με χρήσεις πολιτισμού, εκπαίδευσης καθώς και μεγάλων εταιριών. Από την συμβολή Καλλιρόης μέχρι την αρχή της λεωφόρου από το Κέντρο έχουμε μικρότερης κλίμακας κτίρια γραφείων και εταιριών, sex shops, ιδιαίτερα αυξημένη εμπορική δραστηριότητα, χρήσεις εστίασης και κτίρια ξενοδοχείων που σχετίζονται με την ακμάζουσα κατάσταση του τουρισμού έχοντας σαν πυρήνα την περιοχή του Κουκακίου. Φυσικά, βασικό τοπόσημο του αστικού τμήματος της λεωφόρου είναι το Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, το κτίριο Φιξ του Ζενέτου.

Με την απομόνωση αυτή των χαρακτηριστικών χρήσεων, ερχόμαστε να διαπιστώσουμε την οργάνωσή τους σε ομάδες που τις ονομάζουμε "θύλακες". Οι "θύλακες" αυτοί, ενώ ο δρόμος διασχίζει με γρήγορη ταχύτητα και δεν υπάρχει πρόσβαση από τη μία στην άλλη πλευρά, δημιουργούνται

εκατέρωθεν του δρόμου, συνδεόμενοι με έναν οπτικό χώρο. Η χωρική αυτή οργάνωση εναλλάσσεται καθόλο το μήκος του άξονα. Αντιλαμβανόμαστε με αυτόν τον τρόπο πως δημιουργούνται υποενότητες μέσω των “θύλακων” αυτών και πως η Συγγρού δεν είναι ομοιογενής στο μήκος της.

Προκειμένου να δείξουμε την κλίμακα της απουσίας κατοίκησης πάνω στον άξονα και τα ακριβή του όρια, ερχόμαστε να τα αποτυπώσουμε στον χάρτη με τα όρια κατοικίας. Λόγω του κλειστού αυτοκινητοδρόμου το περιβάλλον δεν ενδύκνεται για κατοίκηση και με τα όρια αυτά να βρίσκονται σε διακριτή απόσταση από τον κεντρικό άξονα. Παρατηρούμε επίσης, ότι σε δύο σημεία αυτή η απόσταση μεγαλώνει ακόμα περισσότερο λόγω της υπερτοπικότητας που έχουμε διαπιστώσει στους παραπάνω χάρτες χρήσεων: πρώτον στο τμήμα από Καλλιρόης μέχρι Πάντειο και Στέγη και δεύτερον από Αμφιθέας και Νότια, στη περιοχή όπου επικρατούν οι ναυτιλιακές εταιρίες. Αυτό όπως θα δείξουμε παρακάτω θα μας επηρεάσει στο πως θα παρέμβουμε στα διαφορετικά αυτά σημεία.

Τέλος, σημαντικό δομικό ρόλο θεωρούμε ότι λαβάνουν οι παράδρομοι και προκειμένου να αντιληφθούμε τον τρόπο λειτουργίας τους και την συσχέτισή τους με τις χρήσεις τους αποτυπώνουμε σε έναν χάρτη συνδυαστικά με τους θύλακες χρήσεων. Παρατηρούμε λοιπόν, ότι οι παράδρομοι έρχονται και ενισχύουν τους θύλακες καθώς τα τμήματα των παραδρόμων συμπίπτουν με συγκεκριμένους θύλακες χρήσεων οι οποίοι διαμορφώνουν συγκεκριμένες δυναμικές και χαρακτήρα στα διάφορα τμήματα της Συγγρού. Αντιλαμβανόμαστε πως το μέγεθος της παρουσίας του αυτοκινήτου ξεπερνάει το επιθυμητό ποσοστό, ωστόσο συμβάλλει στα πλαίσια της ποικιλομορφίας, κάτι το οποίο μας ενδιαφέρει σαν αποτέλεσμα.

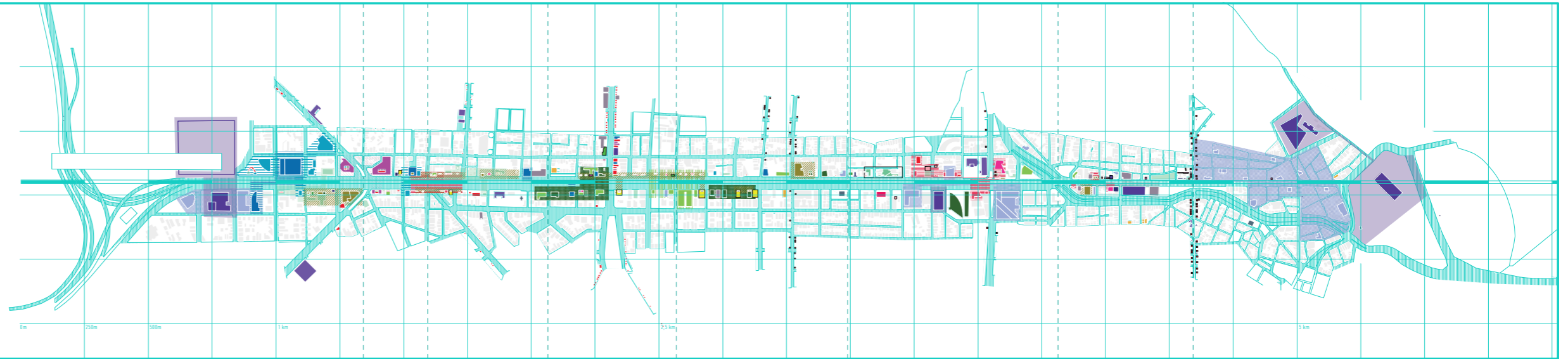




ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5.000

ΧΑΡΤΗΣ 6 ΘΥΛΑΚΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ

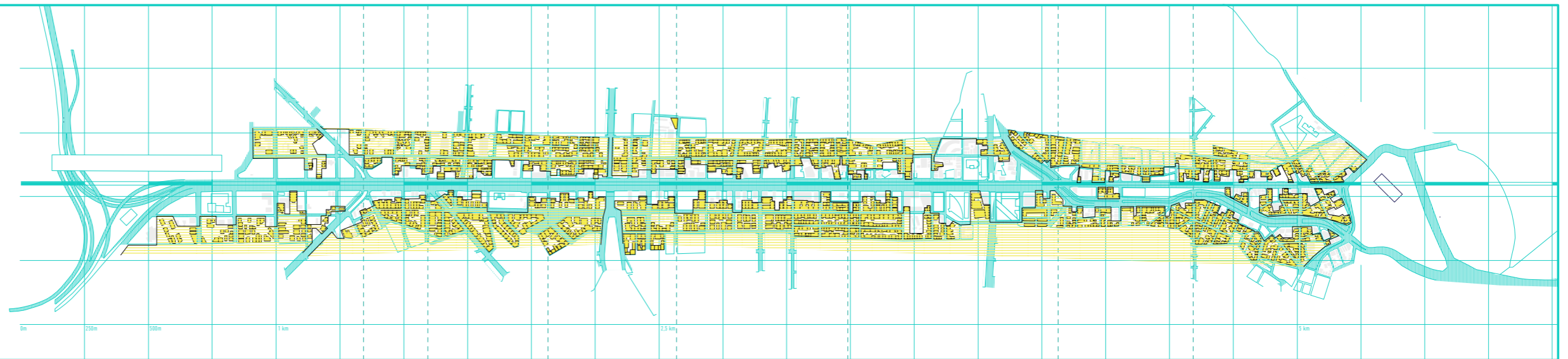
- ΚΕΝΤΡΑ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ
- ΚΕΝΤΡΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
- ΣΤΑΔΙΟ
- ΚΤΙΡΙΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
- ΚΤΙΡΙΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΔΕΚΑΕΤΕΡΩΝ
- ΚΤΙΡΙΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΤΡΙΕΤΕΩΝ
- ΔΙΑΜΕΣΑ ΨΗΦΕΣΤΑ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ
- ΚΟΙΝΩΝΙΑ
- ΠΑΡΑΚΕΤΕΡ
- ΚΕΝΤΡΑ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ
- ΣΥΝΘΕΣΕΙΣ ΜΟΝΑΔΕΣ
- ΜΕΛΕΤΑ
- ΚΤΙΡΙΑ ΜΑΥΤΡΑΧΙΩΝ
- ΚΑΘΑΡΙΣΤΗΡΙΑ
- ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΚΕΝΤΡΑ
- ΚΤΙΣΙΑ
- ΚΕΝΤΡΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
- ΚΤΙΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ



ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5.000

ΧΑΡΤΗΣ 7 ΟΡΙΑ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

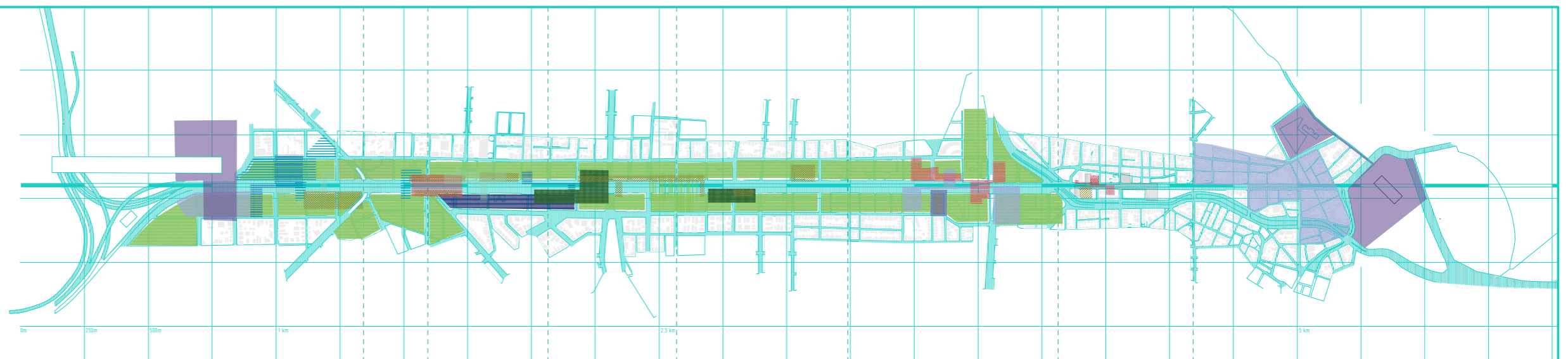
- ΟΡΙΑ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ
- ΟΡΙΑ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ



ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5.000

ΧΑΡΤΗΣ 8 ΘΥΛΑΚΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ & ΠΑΡΑΔΡΟΜΩΝ

- ΚΕΝΤΡΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
- ΚΤΙΡΙΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΔΕΚΑΕΤΕΡΩΝ
- ΚΕΝΤΡΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
- ΚΤΙΡΙΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΤΡΙΕΤΕΩΝ
- ΚΤΙΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ
- ΔΙΑΜΕΣΑ ΨΗΦΕΣΤΑ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ
- ΚΕΝΤΡΑ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ
- ΣΥΝΘΕΣΕΙΣ ΜΟΝΑΔΕΣ
- ΚΤΙΡΙΑ ΜΑΥΤΡΑΧΙΩΝ

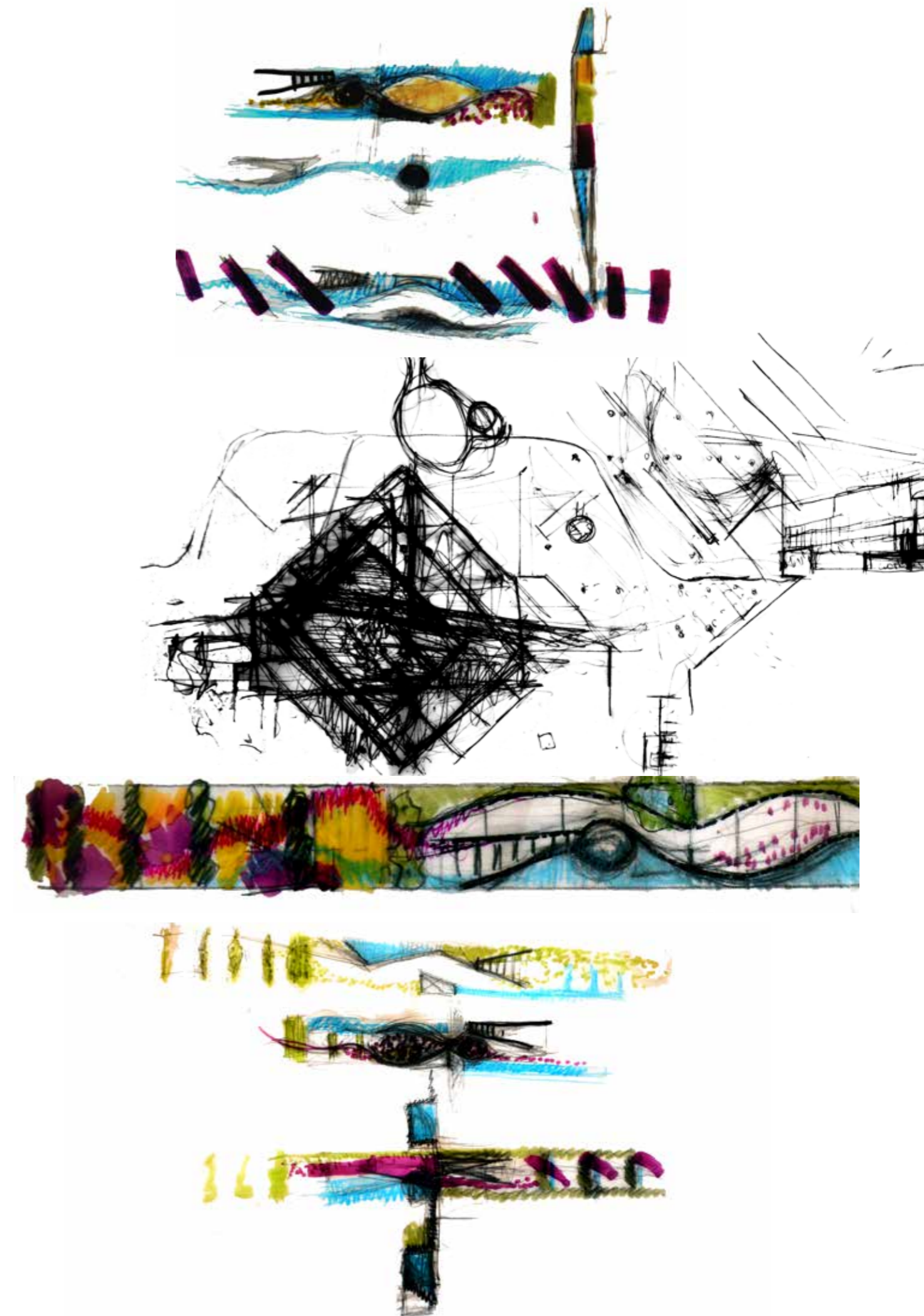


ΠΕΡΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Εξαρχής λόγω των διαφορετικών κλιμάκων των οποίων ερχόμαστε να οραματιστούμε και να σχεδιάσουμε τίθονται διάφορα ζητήματα τόσο σε σχέση με το πέρασμα από την ανάλυση στον σχεδιασμό, όσο και με το τι εντέλει καλούμαστε να σχεδιάσουμε όταν το όραμα αποτελεί μία επέμβαση τέτοιας κλίμακας. Το πώς έρχεται και αποδίδεται σχεδιαστικά η σύνδεση της πόλης με την θάλασσα τόσο σε μία παρέμβαση που να έχει μία ενότητα, αλλά να μην αποτελεί μία μονοσήμαντη καθολική χειρονομία αλλά να αλληλεπιδρά και να συνδέεται επιμέρους στις ανά τόπους ενότητες ανάλυσης ήταν από τα βασικότερα σχεδιαστικά μας ζητήματα. Έχοντας σαν βασικό εργαλείο ανάλυσης αλλά και σχεδιασμού την χαρτογράφηση συνδυάζουμε τις τοπικές καταγραφές και την έρευνα τις οποίες προσθέτουμε στην μεγαλύτερη κλίμακα.

Με αυτό τον τρόπο, η επεξεργασία και ο σχεδιασμός συμβαίνει συγχρόνως σε διαφορετικές κλίμακες -μεταβιβαζόμαστε από τη μικρή στη μεγάλη και αντίστροφα σε όλη τη διάρκεια της δουλειάς σύνθεσης της εργασίας. Ενδεικτικά οι κλίμακες εργασίας αφορούν σχεδιασμό κλίμακας 1:10.000 σε σχέση με το Masterplan, 1:500 έως 1:200 σε σχέση με τις επιμέρους επεμβάσεις σε Φιξ και Δαβάκη και 1:50 σε σχέση με την μελέτη του αστικού εξοπλισμού η οποία και παρέμεινε σε στάδιο επεξεργασίας.

Εντέλει, η μετάβαση αυτή και ο χειρισμός των διαφορετικών κλιμάκων συγχρόνως είναι κάτι κρίσιμο σε σχέση με την σχεδιαστική ολότητα, καθώς η κάθε κλίμακα δύναται να τροφοδοτήσει τις υπόλοιπες και να αποτυπωθεί με την αντίστοιχη γλώσσα επικοινωνίας του σχεδίου.



*Υφιστάμενη κατάσταση & Στόχοι

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ

Στον χάρτη της στρατηγικής χαρτογράφησης ερχόμαστε να συσχετίσουμε συγκεκριμένους ερμηνευτικούς χάρτες ανάλυσης των χρήσεων: τα όρια κατοικίας, και τις θεματικές χρήσεις. Παράλληλα, γίνεται αποτύπωση των υπογείων συνδέσεων- είτε πρόκειται για αυτών του αυτοκινήτου είτε αυτών του πεζού. Οι κόμβοι κυρίως του αυτοκινήτου έρχονται να συσχετιστούν με τους θύλακες χρήσεων με τα εμπορικά κέντρα γειτονιών, τα όρια των δήμων και τους ισχυρούς πόλους πολιτισμού. Μέσω των συνδυαστικών πληροφοριών αυτών, χωρίζουμε τη Συγγρού σε υποενότητες και στην εκάστοτε ενότητα ορίζουμε έναν πόλο παρέμβασης ο οποίος έρχεται να ενεργοποιήσει την κάθε υποενότητα -το μέτωπο και κατά μήκος του άξονα. Τον χωρισμό αυτό των ενοτήτων και τον καθορισμό πόλων θεωρούμε ότι θα μας βοηθήσουν να κατανοήσουμε τον άξονα σε διαφορετικές κλίμακες επεμβάσεων, προκειμένου να προκύψει σχεδιασμός ο οποίος ανά τόπους αναδεικνύει επί μέρους χαρακτηριστικά και προθέσεις, ενώ παράλληλα στο σύνολό της η πρόταση έρχεται να αποτελέσει μία ολοκληρωμένη οντότητα.



Στρατηγική Χαρτογράφηση της Λεωφόρου Συγγρού

κούκλες αλκατράζ κτλ	Κίρια γραφείων ενεργειακών	Νυκτερινή διασκέδαση	κέντρα πολιτισμού	Βενζινόδωκο	Δημόσια Υπηρεσία Διοίκησης	Σημεία παρέμβασης	Όριο κατοικίας
πάστες	Κίρια γραφείων ασφαλιστικών	Εκκλησία	Ενοδοχειακές μονάδες θέατρα	Εμπόριο	Κίρια ναυτιλιακών εταιριών	Υπάρχοντες πόλοι	Όριο δήμων
sex shop	Κίρια γραφείων ναυτιλιακών	Εκπαίδευση	Κέντρα περιβαλλοντικής	Ψυχαγωγία	Υπόγεια παρέμβαση	Κέντρα γειτονιών	Υπόγειες συνδέσεις αυτοκινήτου
studio	Κίρια γραφείων τραπεζών	Κίρια αυτοκινήτου		Εστίαση	Υπόγεια παρέμβαση	Πράσινοι κόμβοι	Διαβάσεις πεζών

Εδόθηκε στο Δασικό Συμβ. 5. Καρανικόλα Αίθλη | 1925

0 100m 300m 500m 1km

*Masterplan

Συνολική Πρόταση Επεμβάσεων

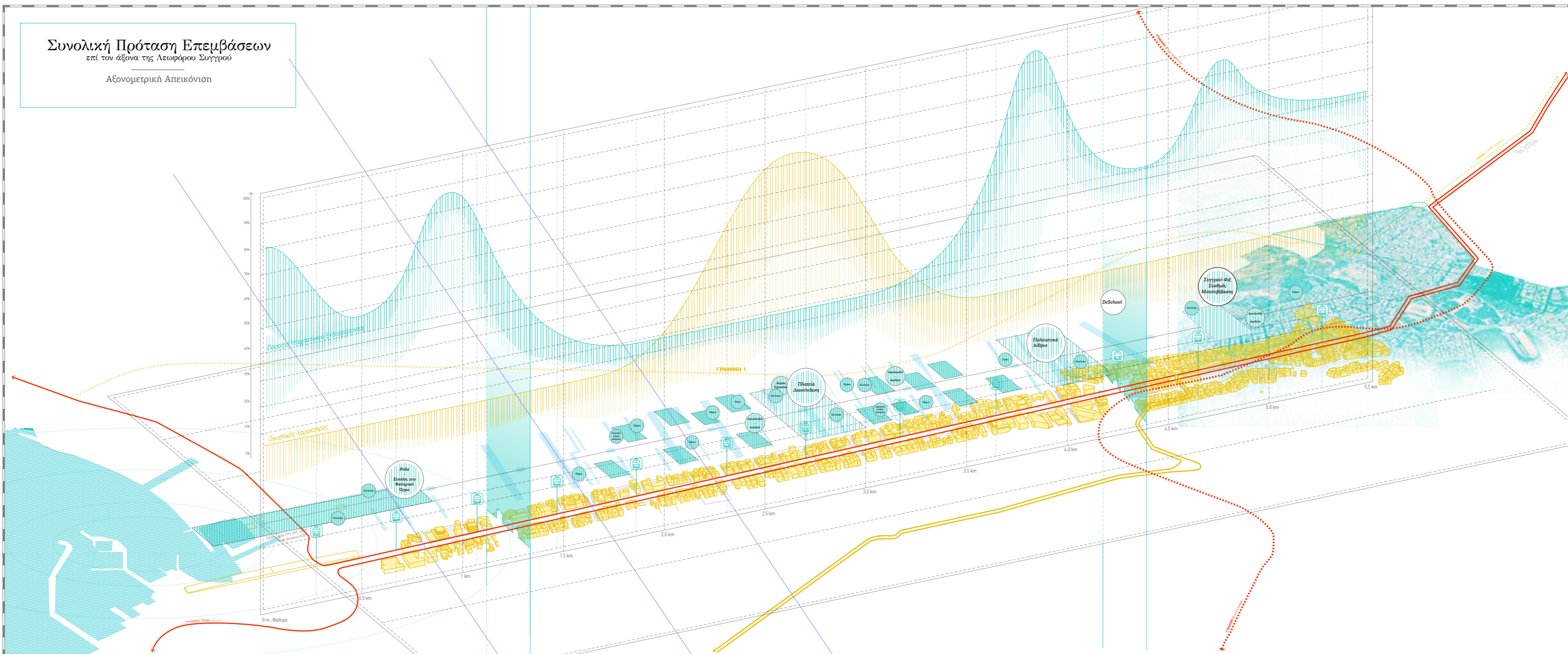
Μέσω της στρατηγικής χαρτογράφησης, των υποενοτήτων, των πόλων και των δυναμικών που έχουν καταγραφεί ερχόμαστε στον σχεδιασμό του κεντρικού masterplan της πρότασής μας. Η σύνδεση της Αθήνας με την θάλασσα αποτελεί το κεντρικό όραμά μας, μέσω του οποίου θα προκύψουν επιμέρους διασυνδέσεις και επεμβάσεις. Βασικό στοιχείο της σύνδεσης, θα αποτελέσει η κεντρική νησίδα που δημιουργείται προκειμένου να γίνει το κατέβασμα της πόλης προς την θάλασσα και να αποδωθεί στον πεζό, το τραμ και σε διάφορες χρήσεις που συνάδουν με την εκάστοτε υποενοότητα. Στις βασικές μας προθέσεις ανήκουν το πλησίασμα της κατοικίας και των ορίων της γειτονιάς επί μέρους περιοχών πάνω στον άξονα. Οι επεμβάσεις μας λειτουργούν τόσο κατά μήκος του άξονα αλλά και κάθετα σε αυτόν με αποτέλεσμα να εισχωρούν μέσα στις γειτονιές και αντιστρόφως η γειτονιά εισχωρεί πάνω στον άξονα.

Θελοντας να διατηρήσουμε μία πολυμορφία και διαφορετικό χαρακτήρα σε διαφορετικά τμήματα του άξονα σύμφωνα με τις ενότητες που έχουμε ορίσει, διαφοροποιούμε αντίστοιχα και τις ενότητες χρήσεων. Τοποθετούμε χρήσεις που έχουν υπερτοπική σημασία (ρόδα, night clubs, πολιτιστικό αίθριο, κτλ) σε πόλους που θέλουμε να διατηρήσουν αντίστοιχα υπερτοπικό χαρακτήρα και άλλες τοπικού χαρακτήρα (ανταλλακτικές βιβλιοθήκες, πάρκα, χώροι παιχνιδιού, αστικά μπουστάνια κτλ) σε πόλους όπου θέλουμε να επιδιώξουμε το πλησίασμα της κατοικίας και έναν πιο συνοικιακό χαρακτήρα. Επιπλέον θέλοντας να διατηρήσουμε τη κίνηση επί τον άξονα όλο το 24ωρο βάζουμε χρήσεις που λειτουργούν συμπληρωματικά ως προς τις ώρες: χρήσεις που αφορούν πρωινές/ απογευματινές ζώνες όπως λουλουδαδικα, χώροι για σκάκι, χώροι ανάγνωσης, χώρος ποδηλάτου και χρήσεις που αφορούν βραδινές ζώνες όπως καντίνες, κουλουρτζίδες, κλαμπ, χώροι ψυχαγωγίας, κτλ.

Συνολική Πρόταση Επεμβάσεων

επί τον άξονα της Λεωφόρου Συγγρού

Αξονομετρική Απεικόνιση



*Πρόταση

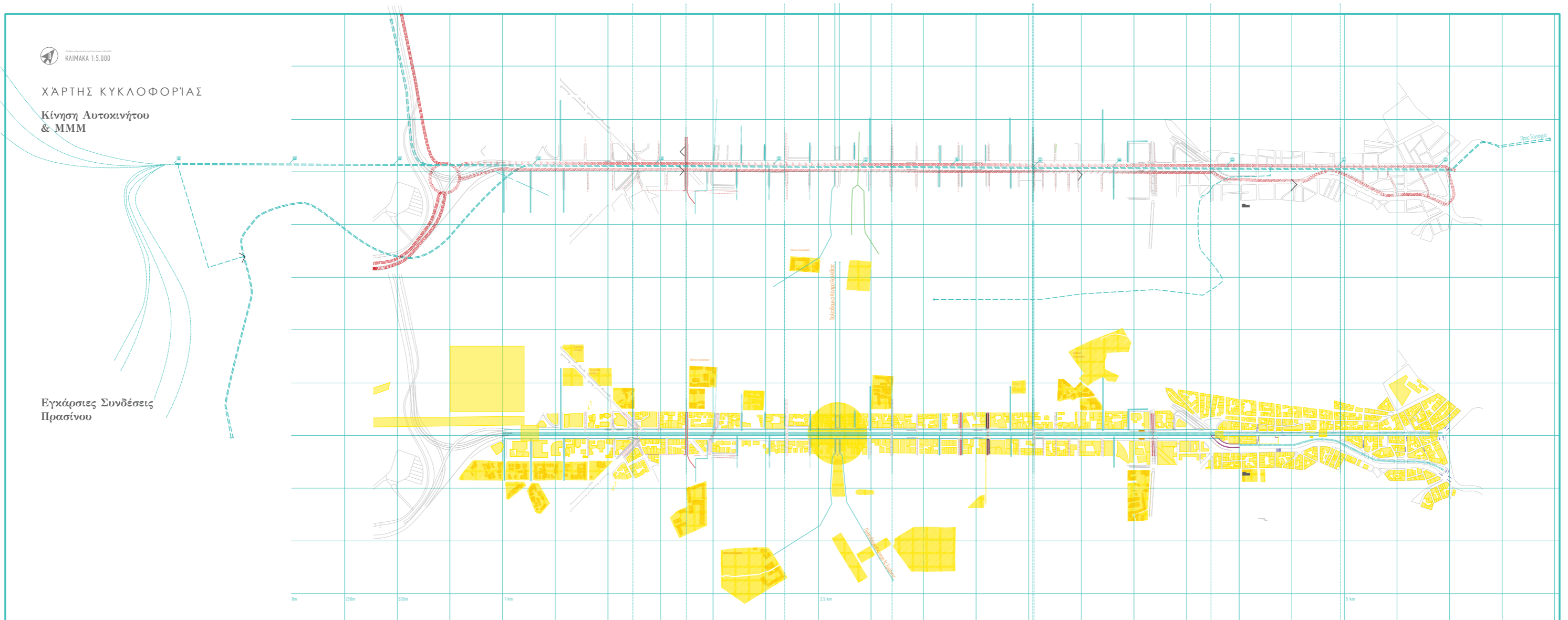
ΧΑΡΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Η λ.Συγγρού αποτελεί μία λεωφόρο με εξωαστικό πλάτος δρόμου και μεγάλη ταχύτητα κυκλοφοριακής ροής, η οποία χρησιμοποιείται κυρίως από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα, με τον φόρτο κίνησης να εντοπίζεται τις πρωινές ώρες στο ρεύμα ανόδου προς την Αθήνα (8.30-9.30π.μ.). Οι χρήστες της αυτή την ώρα αφορούν εργαζόμενους οι οποίοι κατοικούν στα νότια προάστια και εργάζονται στο Κέντρο ή στα βόρεια προάστια της πόλης. Οι εργαζόμενοι αυτοί συνήθως χρησιμοποιούν μεμονωμένα ως μέσο μετακίνησης το ιδιωτικό αυτοκίνητο το οποίο έρχεται να καταλάβει πολύ περισσότερο χώρο στην λεωφόρο αναλογικά σε σχέση με κάποιο άλλο μέσο που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την μεταφορά τους (π.χ. τραμ).

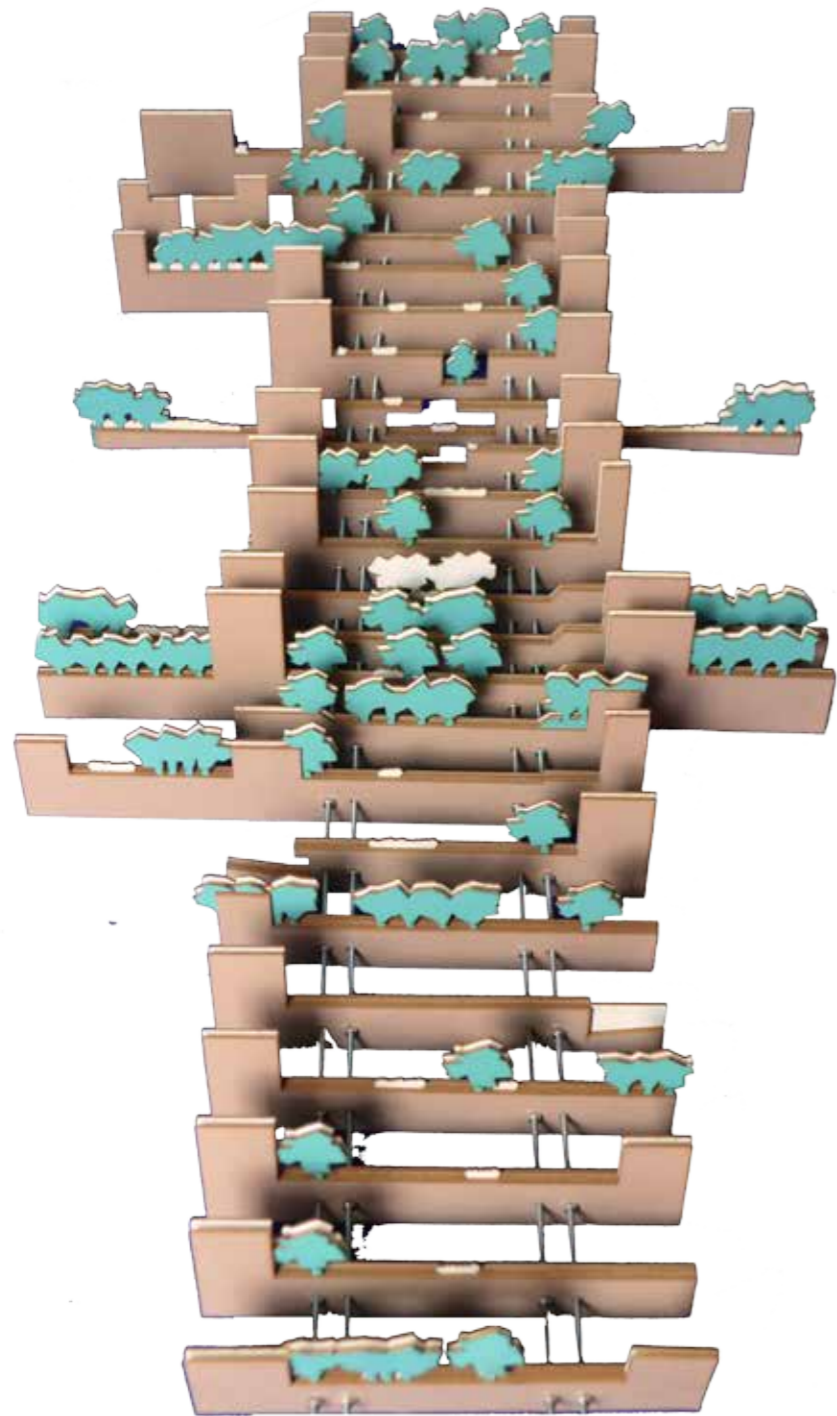
Έτσι έχουμε εντέλει την χρήση του αυτοκινήτου να καταλαμβάνει περισσότερο χώρο για την χρήση της από αυτόν που χρειάζεται για την μετακίνηση των επιβατών αυτών τόσο σε συνθήκες ακραίας, αλλά τόσο και σε συνθήκες ήπιας κυκλοφοριακής ροής. Το μέσο του αυτοκινήτου αποδεδειγμένα έχει την συμπεριφορά ενός αερίου το οποίο τείνει να προσαρμόζεται και να εξαπλώνεται αντίστοιχα στον χώρο που του δίνεται. Πρόκειται ουσιαστικά για ενός είδους κατάληψη δημοσίου χώρου από συγκεκριμένους χρήστες -αυτούς του αυτοκινήτου- οι οποίοι για την εξυπηρέτησή τους αποκλείουν την οποιαδήποτε άλλη λειτουργία που θα μπορούσε να υποστηριχθεί από έναν δημόσιο χώρο τέτοιας έκτασης μέσα στην πρωτεύουσα μίας πόλης και στο κέντρο της.

Με την πρότασή μας έχουμε τον περιορισμό των λωρίδων στο πλάτος της λεωφόρου και την αντικατάσταση της μεταφοράς των χρηστών αυτοκινήτου από ένα επαναπροσδιορισμένο σύστημα ΜΜΜ το οποίο θα εξυπηρετήσει μαζικά και δημόσια τις εκατέρωθεν περιοχές και τα Νότια προάστια στην σύνδεσή τους με το κέντρο, έχουμε την εμφάνιση ενός ελεύθερου κι συνεχόμενου δημοσίου χώρου κατά μήκος της πρώην λεωφόρου η οποία μετατρέπεται τελικά σε αστικό δρόμο. Παράλληλα, έχουμε την μείωση της ταχύτητας του αυτοκινήτου η οποία σε συνδυασμό με τις νέες επεμβάσεις που πραγματοποιούνται μας δίνουν την άμεση υπέργεια σύνδεση των εκατέρωθεν περιοχών με την αρτηρία της Συγγρού τόσο για τον πεζό όσο και για τα αυτοκίνητα. Με την μεταφορά αυτών των κινήσεων έχουμε την απουσία χρήσης των υπόγειων διαβάσεων και υπογείων δρόμων οι οποίοι αποτελούν ιδιαίτερους χώρους και αντιλαμβανόμαστε ότι αποτελούν εν δυνάμει νέους δημόσιους χώρους οι οποίοι χρήζουν αξιοποίησης και σχεδιασμού.

Έτσι, έχουμε τόσο χώρους υπέργειους, όσο και υπόγειους οι οποίοι έρχονται να συνλειτουργήσουν με την “αστική Συγγρού” και μεταξύ τους και να συνδιαλαγούν τόσο με το κέντρο όσο και με τις εκατέρωθεν περιοχές. Η λ.Συγγρού η οποία λειτουργεί μέχρι τώρα ως ένα ξένο σώμα στην πόλη έρχεται να ενταχθεί και να αξιοποιηθεί από την πόλη για να καλύψει τις ανάγκες της και να δημιουργήσει μία νέα συνθήκη στην πόλη συσχετιζόμενη με το παράκτιο μέτωπό της.



*Πρόταση
ΣΧΕΔΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗΣ



ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ
 Κατάλογος Σχεδίων

Κάτοψη Παρέμβασης Κλίμακα 1:1000
 Ενότητα Αυλή-Κατώφλι-Κήπος











Κάτοψη Ανισόπεδου Κόμβου - Στάθμη δρόμου
 Κόμβος Συγγρού-Δαβάκη

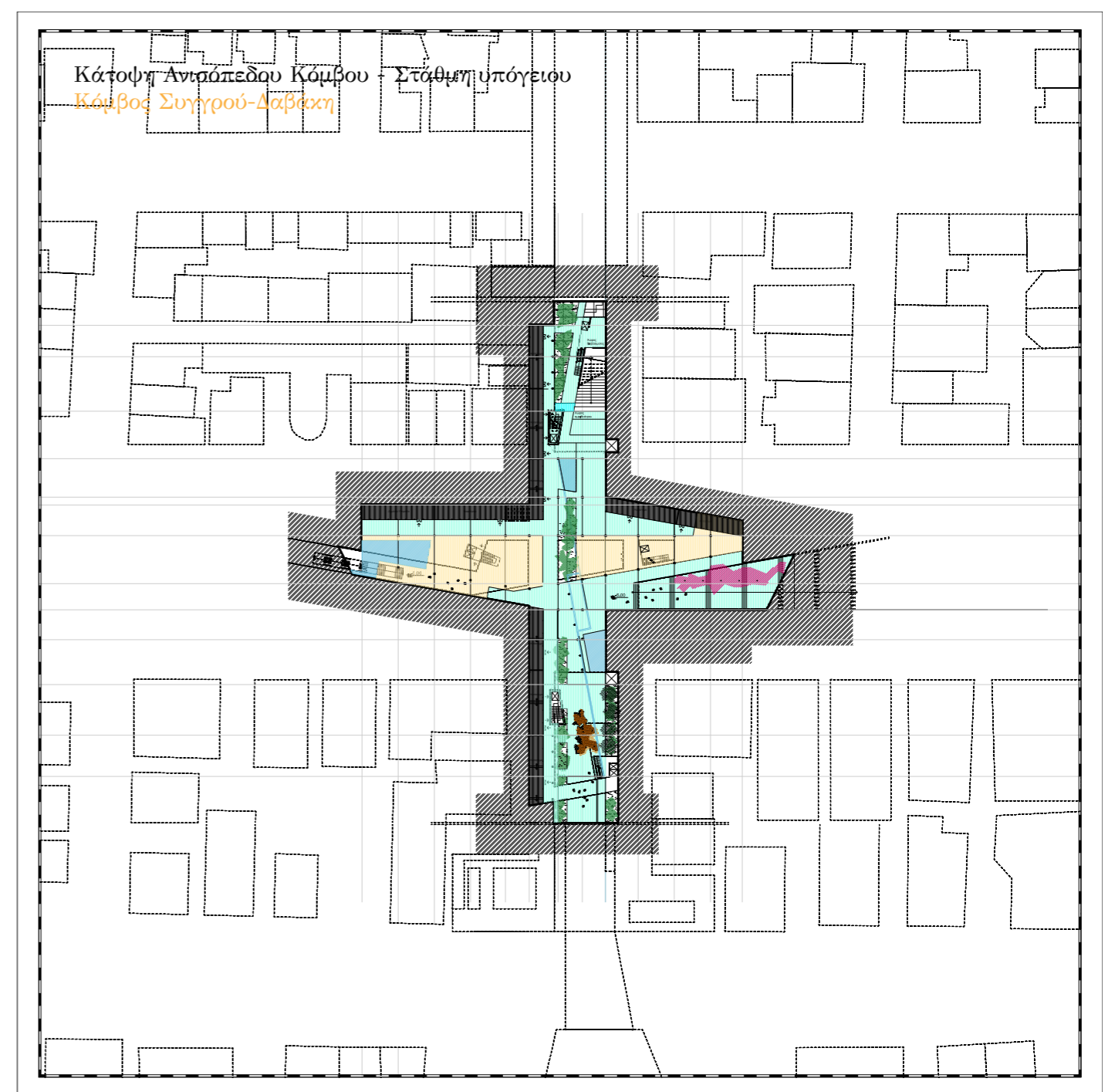
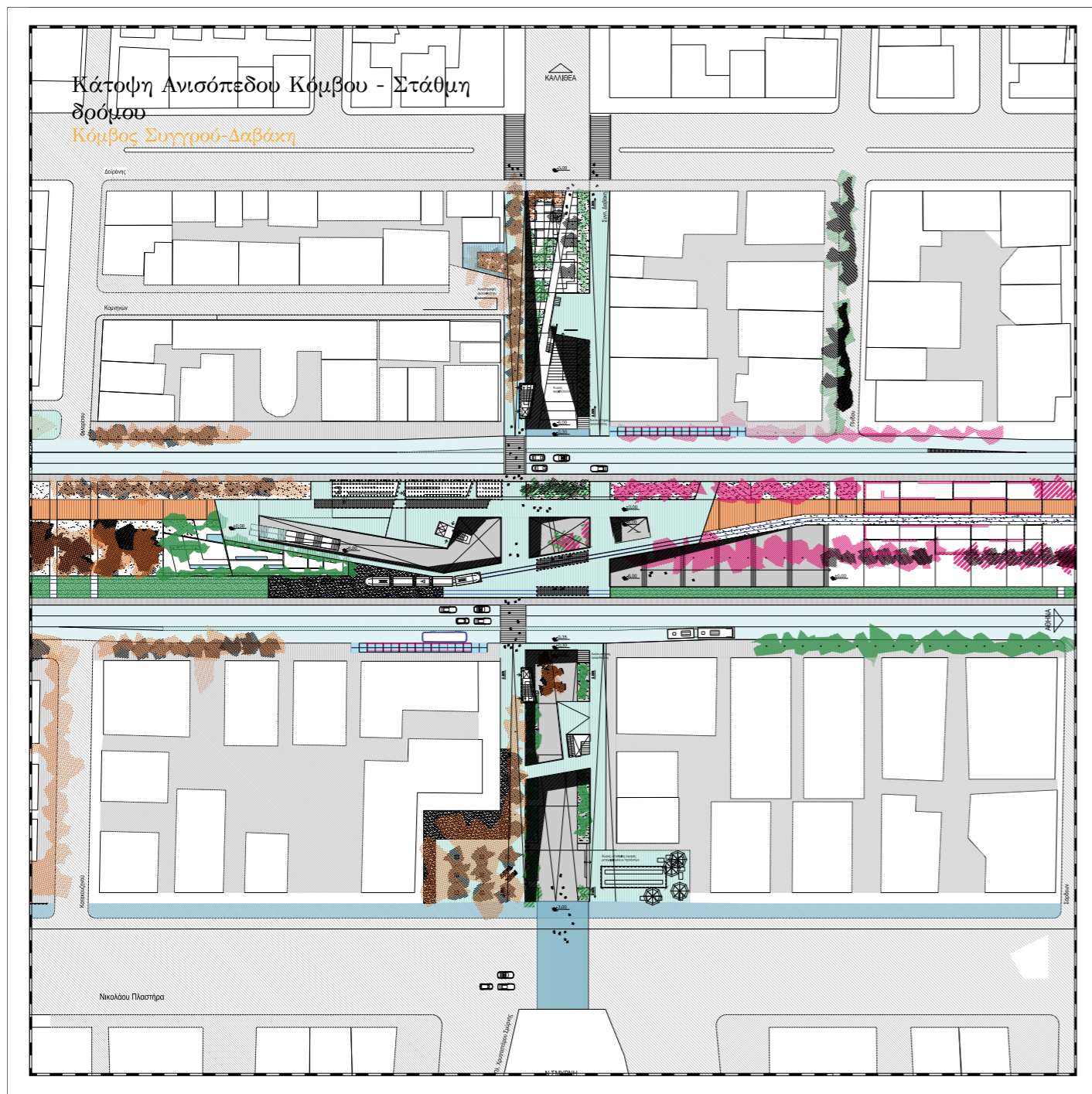
Κάτοψη Ανισόπεδου Κόμβου - Στάθμη υπόγειου
 Κόμβος Συγγρού-Δαβάκη

Κάτοψη 1:500
 Σταθμός Μετεπιβίβασης F1X

Δυτική Όψη 1:500
 Σταθμός Μετεπιβίβασης F1X

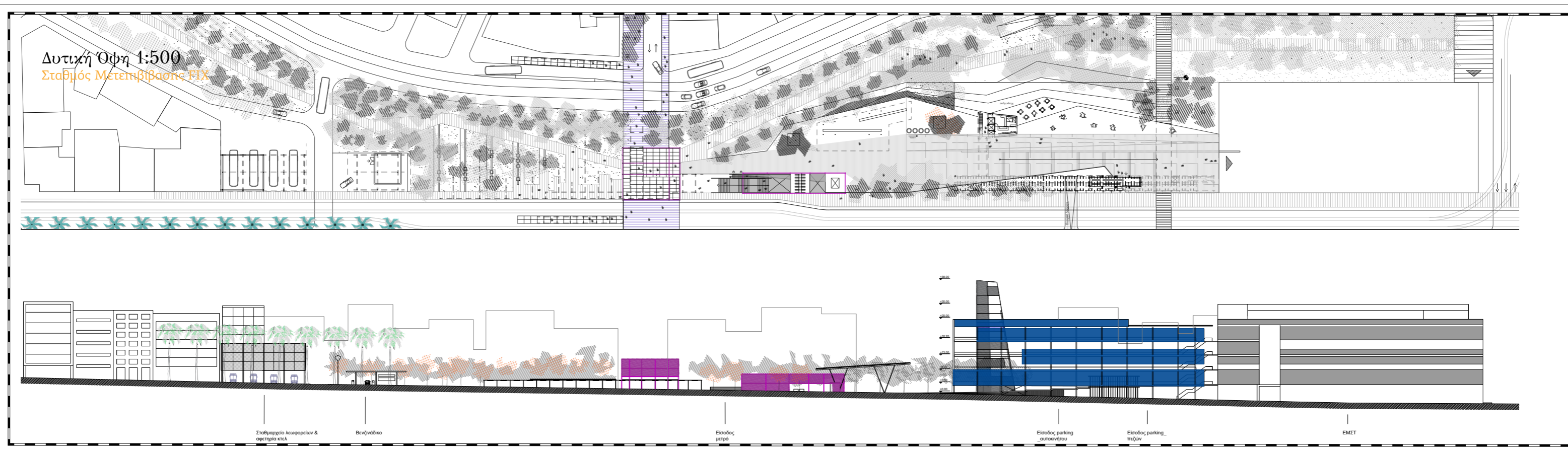
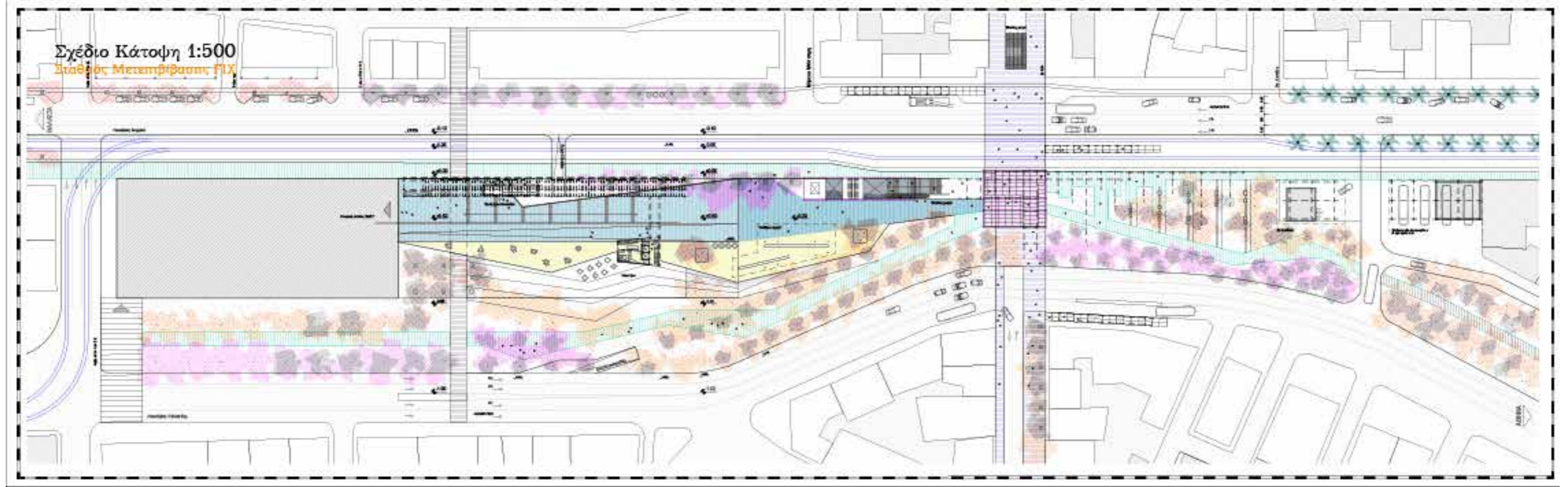
Υπόμνημα

 Βουκαμβίλια	 Χαμηλή φύτευση	 Βασική πορεία κατάβασης
 Πασχαλία	 Σκληρό δάπεδο απορρόφησης και αποθήκευσης νερού	 Πανέλα με βουκαμβίλιες
 Ψηλή φύτευση	 Επιφάνεια νερού	 Πεζοδρόμιο
	 Σκληρό δάπεδο	

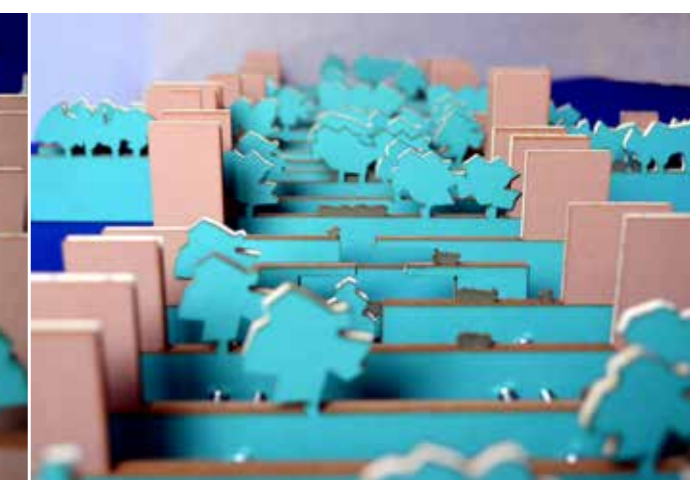
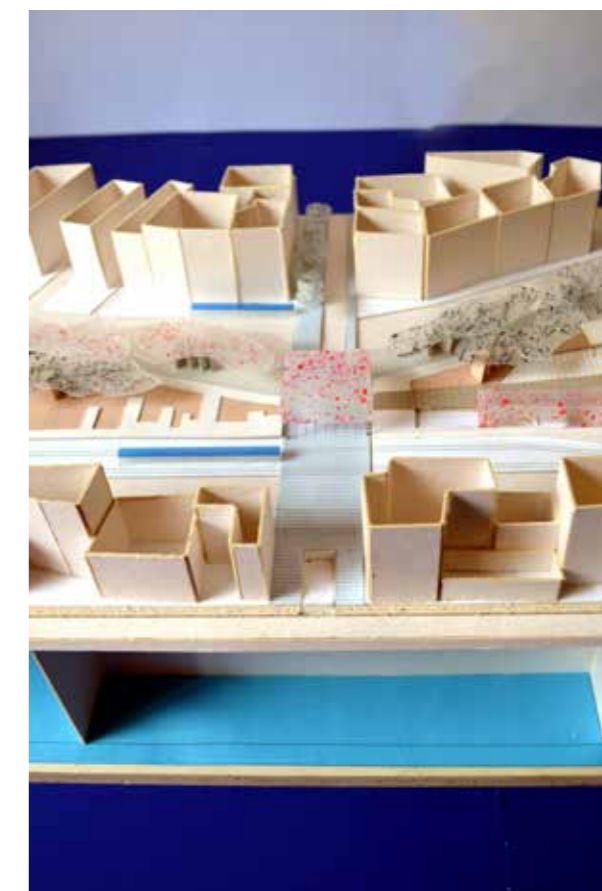


Μακέτα Απεικόνισης Κόμβο Συγγρού-Δαβάκη





Μακέτα Απεικόνισης Τμήμα Συγγρού-Φιξ



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

-Platon Issaias, “On Conflict, Generic and the Informal: the Greek Case”, The City as a project, 01.27, 2016

-Tanvi Misra, “How Hyperconnected Cities Are Taking Over the World”, APR 28, 2016

-Νικόλαος Τριανταφυλλόπουλος, “Το Πρόβλημα Των Κενών Και Εγκαταλελειμμένων Κτηρίων Στο Κέντρο Της Αθήνας”, 02. 2018

-Kevin Lynch, “The Image of the city”, The M.I.T. press, 1960

-Μπέττυ Βακαλίδου, “Ο καπετάνιος της ψυχής μου”, Αθήνα 2007

-Ευαγγελία Χατζηκωνσταντίνου, “Αστικός Εκσυγχρονισμός, οδικό δίκτυο και πόλη: το παράδειγμα της λεωφόρου Συγγρού στο πέρασμα από τον 19ο στον 20ο αιώνα”, Διδακτορική διατριβή Αθήνα 2014

-Δήμητρα Βογιατζάκη, “Το διπλό σώμα της Συγγρού”, Αθήνα 2014

-Φλωροπούλου Αθήνα, “Βασιλέως Κωνσταντίνου – Αρδηττού – Καλλιρρόης – Συγγρού: Ανάπλαση οδικού άξονα με σημαντικούς πόλους για την τέχνη και τον πολιτισμό, σύμφωνα με τις αρχές τις Βιώσιμης Κινητικότητας”, Διπλωματική Εργασία, 2018

-“Ερευνητικό πρόγραμμα, Περιφέρεια Αττικής-Σχολή Αρχιτεκτόνων Ε.Μ.Π., Διερεύνηση Στρατηγικών για την δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο μητροπολιτικό κέντρο Αθηνών, β' φάση, Σύνταξη προδιαγραφών για δικτυακές/κομβικές επεμβάσεις”, Αθήνα 29/11/2013

-“Συγγρού: Αστική Λεωφόρος πολιτισμού και επιχειρηματικής δραστηριότητας” Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, 2013

-Αθήνα- Μεσογειακή πρωτεύουσα στρατηγικές και προτεραιότητες του ρυθμιστικού σχεδίου Αθήνας/ Αττικής 2021

-“Re-think Athens, Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός για την Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας,” Έκθεση αποτελεσμάτων

-“Μελέτη οργάνωσης κυκλοφορίας Δήμου Καλλιθέας”, Περιφέρεια Αττικής Δήμος Καλλιθέας, Τεχνική υπηρεσία, Μονάδα βιώσιμης κινητικότητας ΕΜΠ

-<https://www.news247.gr/i-syggroy-sta-protypa-tis-panepistimioy-xanaginetai-astiki-leo-foros.6212197.html>

-<http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=283218>

-https://www.oneman.gr/keimena/diabasma/megala_keimena/mia-nuxta-sth-syggrou.4622504.html?fbclid=IwAR33TentQCZiWWdkRFf99MPvfQm4D-MAuLpgGgkcdXtb67neoioTmcIhIwU

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Στον ένα αυτό χρόνο που διήρκησε η διπλωματική μας, έγιναν πολλές αναζητήσεις και συζητήσεις -είτε αναμενόμενες είτε όχι- απαραίτητες για την εξέλιξη του θέματός μας. Οι σκέψεις μας για την Συγγρού, το μόνο σίγουρο είναι ότι δεν ήταν σε ευθεία χάραξη. Θα θέλαμε λοιπόν να ευχαριστήσουμε ιδιαίτερα τον επιβλέποντα καθηγητή μας τον κ. Κ. Μωραϊτή, ο οποίος γεμάτος ενθουσιασμό πάντα διέθετε από τον χρόνο του για να περάσει από την Μ226.

Ευχαριστούμε ακόμη ιδιαίτερα την κ. Μπούκη Νουκάκη-Μπαμπάλου για τις πολύτιμες και κρίσιμες συζητήσεις μας, οι οποίες μας απελευθέρωσαν και χωρίς τις οποίες η Συγγρού μας δεν θα ήταν ίδια.

Παράλληλα, λόγω της ιδιαιτερότητας και της μεγάλης κλίμακας του θέματος, νιώσαμε την ανάγκη για περαιτέρω συζητήσεις τόσο με πολεοδόμους όσο και συγκοινωνιολόγους. Θερμές ευχαριστίες στους: Τουρνικιώτη Παναγιώτη, Βλαστό Θάνο, Μπακογιάννη Ευθύμιο, Αναγνωστόπουλο Κοσμά, και Πωλίνα Πρέντου για την βοήθειά τους στις αναζητήσεις μας για την πόλη και το αυτοκίνητο στην πόλη.

Επίσης θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τους φίλους μας για την συμπαράσταση και την συνεισφορά τους στην ολοκλήρωση της διπλωματικής μας: Βανέσσα Δαμουλή, Μάρθα Παναγιωτοπούλου, Θάνο Κότσαλη, Τσαμπίκο Πετρά, Ιωάννη Κουφόπουλο, Στέφανο Κουφόπουλο, Βαλέριαν Πορτοκάλη, Ξένια Στούμπου, Ίλια Μπεμπή, Γιώργο Τραυλό, Ειρήνη Τραυλού και Χρυσοβαλάντη Κωνσταντίο.

Τέλος, ευχαριστούμε ιδιαίτερα τις οικογένειές μας οι οποίες μας υποστηρίζουν στη διαδικασία αυτή.

ΙΟΥΛΙΟΣ 2019