



Αφηγηματικές Πορείες Εμπειρίας  
στο Κέντρο της Αθήνας

Λατζηγεωργίου Χρήστος  
Επιβλέπων - Ίσραήλ Νικόλαος Ιων - Ιούλιος 2023





222 villes  
bénéficiaires  
du plan ACTION  
cœur de ville



◆ Ville retenue dans le plan  
Action cœur de ville  
\* Ville retenue dans le plan au titre de la démarche  
« Expérimentation ville patrimoniale »

Liste complète des villes  
en téléchargement sur :  
[www.coeurdenville.gouv.fr](http://www.coeurdenville.gouv.fr)



Πριν μερικούς μήνες, συμμετείχα στο πρόγραμμα ανταλλαγής φοιτητών «Erasmus», στην Σχολή «Ecole National Supérieure de l'architecture Paris La-Villette» στο Παρίσι. Ένα από τα μαθήματα που επέλεξα ήταν του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού, το οποίο είχε πολλές επιλογές. Την προσοχή μου τράβηξε η θεματική με τίτλο «Action Cœur de Ville-Cherbourg-en-Cotentin». Το ενδιαφέρον γι' αυτό το μάθημα ήταν ότι δρούσε στο πλαίσιο ενός γαλλικού προγράμματος, του «Action Cœur de Ville», της γαλλικής κυβέρνησης το οποίο έχει ως στόχο την πολιτιστική και οικονομική ανάπτυξη των Κέντρων των γαλλικών πόλεων, και πιο συγκεκριμένα 222 πόλεων. Μέσω του συγκεκριμένου μαθήματος, καθμία ομάδα φοιτητών επέλεξε ένα σημείο της πόλης προκειμένου να επέμβει ώστε να επιτύχει τον σκοπό του προγράμματος. Στο τέλος έγινε και παρουσίαση των θεμάτων όλων των ομάδων στον δήμαρχο της πόλης.

Αυτή η εμπειρία μου έδωσε την ιδέα για το θέμα της διπλωματικής μου εργασίας, την οποία με μία πρόταση θα μπορούσαμε να την περιγράψουμε σαν μία πρόταση για την ανάπλαση του Κέντρου της Αθήνας και την αναζωογόνηση του κεντρικού τομέα της πρωτεύουσας, με επίκεντρο τον άνθρωπό και τις ανάγκες του, μερικές από τις οποίες έχουν σχεδόν χαθεί,







## Περιεχόμενα

Εισαγωγή	• 9
Μια πρώτη ματιά	• 21
ΑΠΟΠΕΙΡΕΣ ΑΝΑΒΙΩΣΗΣ	• 25
Μια Τεμαχισμένη Αθήνα	• 27
Στοές – “Ο Ευδιάμεσος Κόσμος της Αθήνας”	• 33
Μία νέα αρτηρία “ζωής” της Αθήνας	• 39
S.W.O.T.	• 45
Το Πρώτο βήμα στον Πεζόδρομο	• 51
Τα πρώτα σκίτσα	• 65
Η Σταδίου	• 79
Οι κατασκευές	• 87
ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΤΟΩΝ	• 92
Επι της Σταδίου	• 97
Τυπολογίες	• 115
Μια τελευταία λέξη...	• 133
Βιβλιογραφία	• 139

*Εισαγωγή*



*Περπατώντας κανείς σε μία από τις πόλεις με τη μεγαλύτερη πορεία ανά τους αιώνες, θα περίμενε να δει κανείς μια ιδιαίτερη μέριμνα για την ανάδειξη της ιστορίας της, των μνημείων και των ιστορικών χώρων της. Επίσης, σε έναν μητροπολιτικό πόλο σαν την Αθήνα, και με την κλιματική κρίση να επιδεινώνει, χρόνο με τον χρόνο, τις συνθήκες διαβίωσης στα αστικά κέντρα, θα έπρεπε η δημιουργία πράσινων οάσεων να αποτελεί προτεραιότητα για την τοπική αυτοδιοίκηση, αλλά και την κεντρική εξουσία, ώστε να εξυπηρετούν τις ανάγκες των πολιτών για ελεύθερους χώρους, γεγονός που άλλωστε αναδείχθηκε και στα χρόνια της πανδημίας και των lockdown. Ωστόσο, οι όποιες προσπάθειες δημιουργίας τέτοιων χώρων είτε έχουν μείνει για χρόνια στα συρτάρια, είτε περιορίζονται σε επίπεδο ...ευχολόγιου, είτε έχουν μείνει στη μέση \_κακέκτυπο των αρχικών μεγαλεπήβολων εξαγγελιών.*



Πολλά Ι.Χ.

Παρασκευασμένοι δρόμοι

Μικροί χώροι για τους πεζούς

Αποκομμένοι Ελεύθεροι χώροι

Πολύ παραμελλόμενοι χώροι (με ιδιαίτερο χαρακτήρα)



Έτσι, έχει χαθεί η δυνατότητα της περιπλάνησης στους χώρους της πόλης – τους ιστορικούς και τους σύγχρονους. Και η έλλειψη γίνεται ακόμη εντονότερη εάν αναλογιστεί κανείς τη ζωή στην Αρχαία Αθήνα όταν η περιπλάνηση μέσα και έξω από την πόλη ήταν καθημερινότητα, αλλά στο πέρασμα των αιώνων, για διάφορους λόγους, ατόνησε ή χάθηκε.

Με αυτές τις σκέψεις θεώρησα ότι θα είχε ενδιαφέρον η διερεύνηση της δυνατότητας ένταξης στον υφιστάμενο αστικό ιστό ενός δικτύου με επίκεντρο τον άνθρωπο που θα βοηθούσε να εντάξει στην καθημερινότητά του ένα είδος περιπλάνησης στους χώρους της πόλης – ιστορικούς και σύγχρονους. Σήμερα στην Αθήνα κυριαρχεί το αυτοκίνητο. Ο πεζός έρχεται σε δεύτερη μοίρα. Η ασφάλτος δεσπόζει. Τα πεζοδρόμια – εάν υπάρχουν – είναι κακο-διατηρημένα, γεμάτα εμπόδια που δυσκολεύουν τους πεζούς, πόσο μάλλον ανθρώπους με κινητικά προβλήματα ή γονείς με βρεφικά καροτσάκια. Ακόμη και πεζοδρόμια έχουν καταληφθεί από τραπεζοκαθίσματα ή έχουν μετατραπεί σε χώρους «στάθμευσης».

Σε ένα τέτοιο περιβάλλον τα μνημεία, ιστορικοί τόποι, ο πεζός έχουν υποβιβαστεί δίνοντας την θέση τους στα Ι.Χ. και η δυνατότητα περιπλάνησης πάει ... περίπατο. Παρά την εξάπλωση και αναβάθμιση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.), κυρίως με την τελευταία εικοσαετία με τη λειτουργία του Μετρό και την επέκτασή του, αλλά και του τραμ, ο πολίτης την Αθήνας εξακολουθεί να επιλέγει το Ι.Χ. για τη μεταφορά στο Κέντρο της πόλης και όχι τα Μ.Μ.Μ. παρά τις δυσκολίες που συνοδεύουν τη χρήση των αυτοκινητών στην πόλη, εξαιτίας της ατελείωτης κίνησης και της πολύωρης αναζήτησης χώρου στάθμευσης.



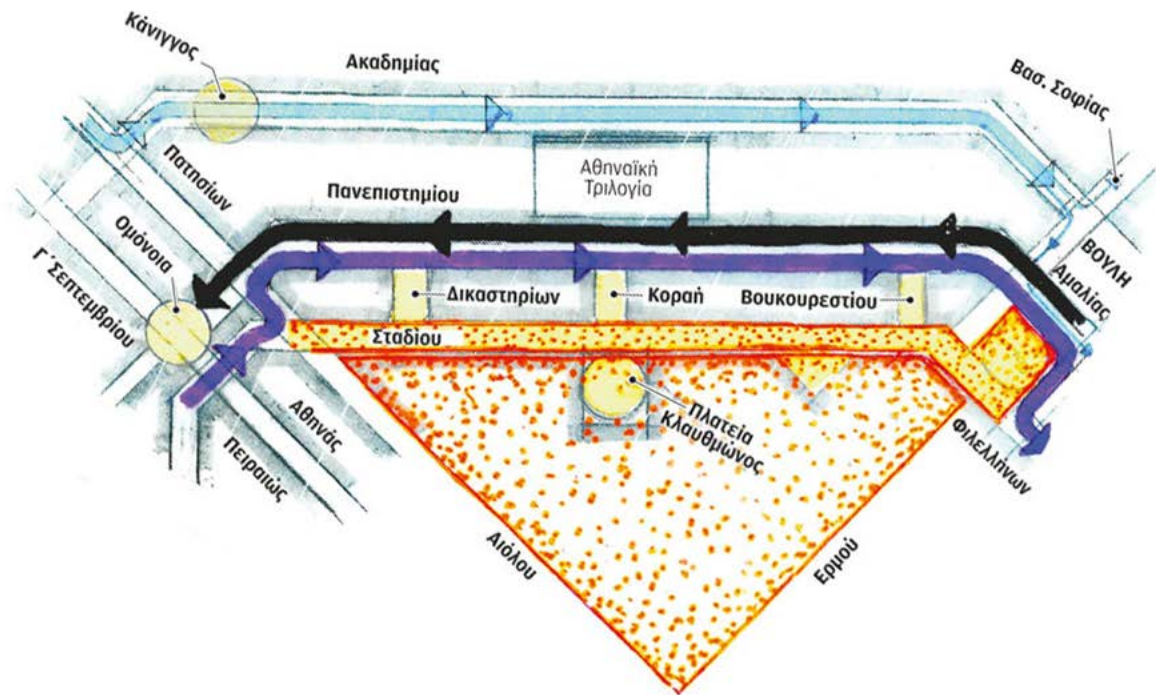


Σε κάθε περίπτωση, πάντα υπάρχουν περιθώρια παρεμβάσεων και βελτιώσεων του αστικού χώρου που να ευνοούν τους πεζούς. Υπάρχουν άλλωστε παραδείγματα πολλών αναπλάσεων που άλλαξαν την καθημερινότητα των μόνιμων κατοίκων, αλλά και των επισκεπτών, οι οποίες αν και αρχικά συνοδεύθηκαν από πλήθος αντιδράσεων – έως και διαδηλώσεων – εν τέλει έγιναν μέρος της καθημερινότητας των πολιτών και κομμάτι του χαρακτήρα της πόλης, όπως για παράδειγμα παλαιότερες και νεώτερες πεζοδρομήσεις όπως εκείνες της Βουκουρεστίου, της Ερμού, της Διονυσίου Αρεοπαγίτου κ.ά.

Οι πόλεις πρέπει όμως να «...ανταποκρίνονται... στον προορισμό τους, που κανονικά είναι η ικανοποίηση ... του πληθυσμού τους» (σελ. 97, Χάρτα των Αθηνών). Έτσι τίθεται το ερώτημα: Γιατί να μην αρχίσουμε να «τοποθετούμε» τον πεζό ξανά στο Κέντρο της πόλης; Και ειδικότερα, στην ευρύτερη περιοχή που βρίσκεται ανάμεσα στους λόφους της Ακρόπολης, του Φιλοπάππου, του Λυκαβηττού και στο Πεδίο του Άρεως.

Η πρώτη αλλαγή στην ελληνική πρωτεύουσα ήρθε με τα πρώτα πολεοδομικά σχέδια της Αθήνας - για το περίφημο ιστορικό τρίγωνο της Αθήνας- με αρχιτέκτονες τους **Κλεάνθη** και **Σάουμπερτ** και έπειτα του **Κλέντσε** (αρχιτέκτονας του Λουδοβίκου). Με τα αρχιτεκτονικά «αριστουργήματα» του **Τσίλλερ** και άλλων σπουδαίων αρχιτεκτόνων το αστικό τοπίο ολοκληρώθηκε με κτίρια ιδιαίτερου κάλλους και αισθητικής.

Στα χρόνια που ακολούθησαν και με τη γιγάντωση της πόλης χρειάστηκε



επανασχεδιασμός. Πολλές απόπειρες έγιναν, άλλες απέτυχαν παντελώς, άλλες δεν υλοποιήθηκαν ποτέ και άλλες υλοποιήθηκαν, με πολλές αλλαγές σε σύγκριση με τον αρχικό σχεδιασμό, με αποτέλεσμα να μην επιτευχθεί το επιθυμητό αποτέλεσμα. Και όλα αυτά γιατί η πλειονότητα των προτάσεων μπορεί θεωρητικά να είχαν ως επίκεντρο τον πεζό-άνθρωπο αλλά ουσιαστικά ο στόχος τους ήταν συχνά διαφορετικός. Επιπλέον, πολλές ήταν οι παρεμβάσεις που δεν είχαν διάρκεια στον χρόνο, με συνέπεια αφενός την ταλαιπωρία των πολιτών από τα διαρκή εργοτάξια, αλλά και τη διασπάθιση δημοσίου χρήματος. Αρκεί να αναλογιστεί κανείς πόσες φορές έχει αλλάξει όψη η πλατεία Ομονοίας, ή η πλατεία Συντάγματος κλπ. Ή μικρά και δύσβατα πεζοδρόμια, που συχνά αλλάζουν πλακόστρωση, αλλά δίχως ουσιαστική βελτίωση ως προς τη χρήση τους, καθώς μετά βίας εξυπηρετούν το κοινό.

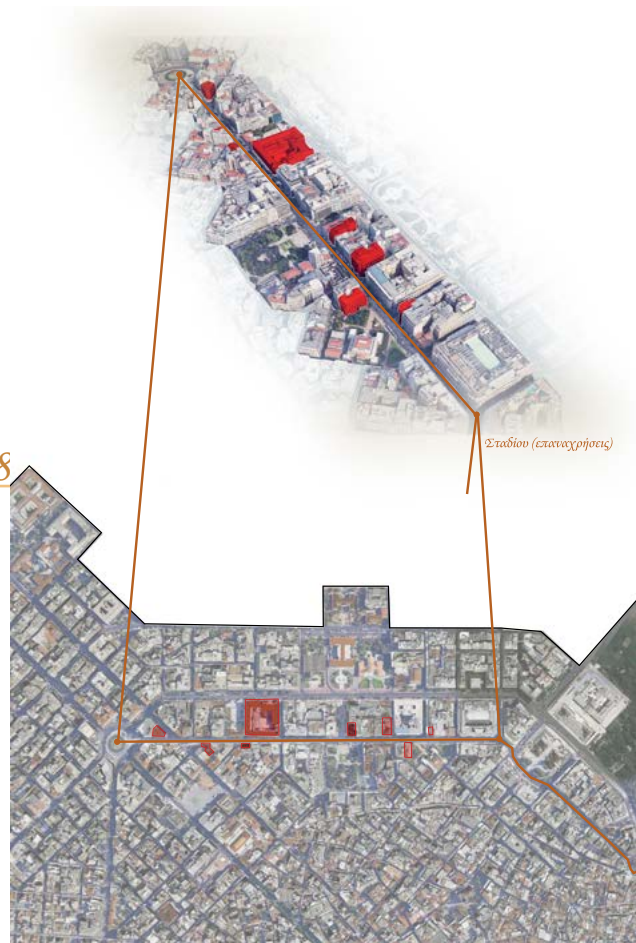




Κι αυτό σε ένα Κέντρο πόλης, σχετικά μικρής έκτασης, που θα μπορούσε να έχει σχεδιαστεί με μέριμνα για τον πεζό. Άλλωστε οι αποστάσεις είναι σχετικά μικρές και με τις κατάλληλες πεζοδρομήσεις ή διευθετήσεις θα μπορούσαν να διαμορφωθούν διαδρομές, περιπλάνησης, διαλόγου και παιχνιδιού. Πόσο μάλλον στην εποχή μας που τα Μ.Μ.Μ και κυρίως το Μετρό και ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος συνδέουν πολλές περιοχές του λεκανοπεδίου με το Κέντρο της πόλης. Παρόλ' αυτά εξακολουθεί το 2023 το αυτοκίνητο να «βασιλεύει» και κανένα αξιόπιστο σχέδιο δεν υπάρχει στον ορίζοντα ώστε να διαμορφωθεί μια νέα πραγματικότητα. *Ζητούμενο αποτελεί το πότε ο Αθηναίος θα αρχίζει να εντάσσει τα Μ.Μ.Μ. στην καθημερινότητά του;*

Συνοψίζοντας, στα προβλήματα που κατέγραφα κατά την περιπλάνηση μου

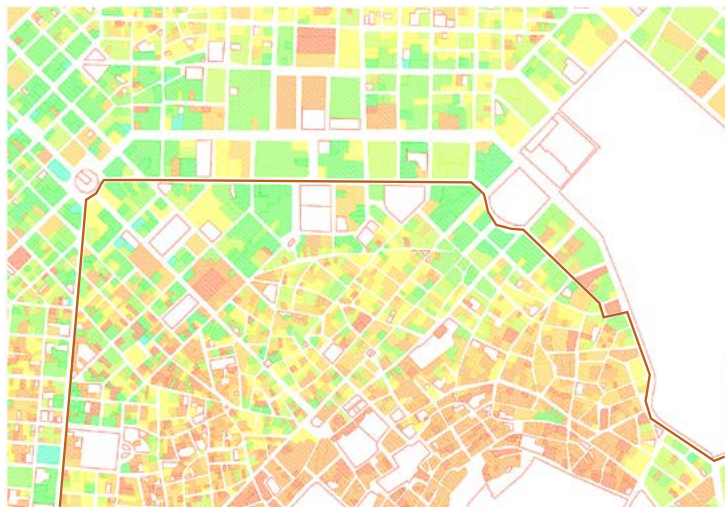
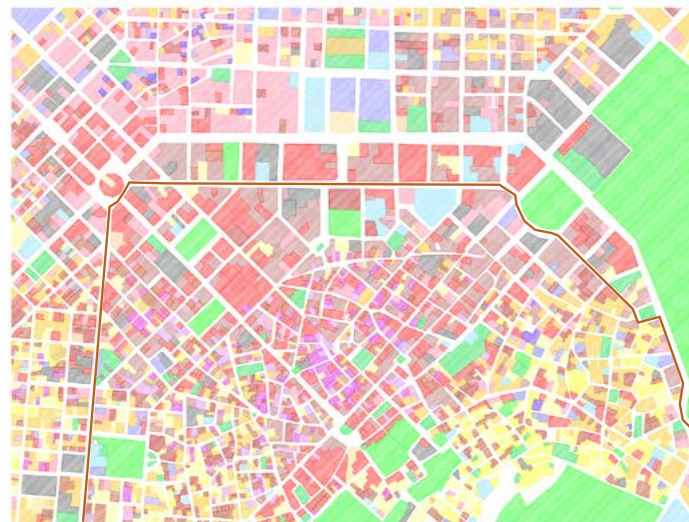
στο Κέντρο της Αθήνας περιλαμβάνονται, καταρχάς, το λιγοστό πράσινο και οι ελάχιστοι ελεύθεροι αδόμητοι χώροι. Αλλά ακόμη και οι λίγες πλατείες, συχνά δεν επιτελούν τον σκοπό τους άλλα λειτουργούν απλώς ως πέρασμα. Επίσης, μεγάλο είναι το πλήγμα για την περιοχή του Κέντρου της πρωτεύουσας από την υπερβολική χρήση Ι.Χ.. Η έλλειψη χώρων περιπλάνησης είναι τεράστια καθώς οι ελάχιστοι ελεύθεροι χώροι σε συνδυασμό με την ... επικράτηση του ΙΧ στο Κέντρο της Αθήνας, τόσο των διερχόμενων αυτοκινήτων, όσο και των σταθμευμένων σε πλατείες και πεζοδρόμια, δεν αφήνουν χώρο στους πεζούς για μια όμορφη βόλτα, έναν χαλαρό περίπατο. Κι αυτό διότι θα πρέπει να βρίσκονται διαρκώς σε εγρήγορση ώστε να προσπερνούν τα εμπόδια που βρίσκουν μπροστά τους στα πεζοδρόμια \_ από σταθμευμένα ΙΧ, τραπεζοκαθίσματα, πάγκους λιανοπωλητών, ακόμη και διερχόμενα πατίνια \_ να αναγκάζονται να κατέβουν στον οδόστρωμα για να περπατήσουν, με διαρκή αγωνία για τα διερχόμενα οχήματα. Αλλά ακόμη κι εάν βρεθεί μια μικρή «ελεύθερη» για τους πεζούς διαδρομή, ο θόρυβος της πόλης δεν επιτρέπει μια χαλαρή πορεία και συζήτηση.



*Μια πρώτη ματιά*

Φίχνοντας μία πιο προσεκτική ματιά σε αυτό το κεντρικό και κομβικό κομμάτι του αθηναϊκού πολεοδομικού ιστού, εστιάζοντας παράλληλα στους χάρτες χρήσεων και ορόφων της περιοχής, παρατηρούμε ότι υπάρχει πλήθος πολύ ψηλών κτιρίων. Στην πλειονότητά τους είναι κτίρια γραφείων και τουριστικά καταλύματα, αλλά υφίστανται και πολλά εγκαταλελειμμένα, κενά κτίρια κυρίως εντός του εμπορικού τριγώνου της Αθήνας. Αρκετά από αυτά εντοπίζονται επί της οδού **Σταδίου**. Ο κεντρικός άξονας, με τη μακρά και μεγάλη ιστορία, ο οποίος άλλοτε αποτελούσε έναν από τους πιο ζωντανούς και πολύβουους δρόμους της Αθήνας, σήμερα αργοπεθαίνει, «ασφυκτιώντας» από το καυσαέριο των αυτοκινήτων που τη διασχίζουν. Πρόκειται για έναν δρόμο που έχει περάσει από ...σαράντα κύματα, με το τελειωτικό «χτύπημα» της εγκατάλειψης,





κυρίως στα χρόνια της δεκαετούς οικονομικής ύφεσης, να έχει αφήσει έντονο το αποτύπωμά της, σε έναν από τους βασικούς οδικούς άξονες του Κέντρου της πόλης.

### ΑΠΟΠΤΕΙΡΕΣ ΑΝΑΒΙΩΣΗΣ

Τους τελευταίους μήνες έχουν ξεκινήσει κάποιες απόπειρες αναβίωσης αυτού του σημαντικού άξονα. Αρχικά είναι η επανάχρηση της στοάς του Βιβλίου (Στοά Αρσακείου και Στοά Πεσματζόγλου) ως ένα κέντρο ανάδειξης της μεσογειακής διατροφή με τουριστικές όμως προέκταση, καθώς και η επανάχρηση μερικών κουφαριών επί της Σταδίου κυρίως ως πολυτελή τουριστικά καταλύματα. Συνοψίζοντας αντιλαμβανόμαστε ότι όλες αυτές οι προσπάθειες έχουν σαν επίκεντρο τους τον τουρισμό από τον οποίο η Αθήνα ήδη δεινοπαθεί αρκετά, καθώς εν έτει 2023 δεν υπάρχει μια μελέτη φέρουσας ικανότητας που να καταδεικνύει τι πραγματικά «χωράει» στο ιστορικό κέντρο της πρωτεύουσας.

*Τι είναι, λοιπόν, αυτό που λείπει από την Σταδίου και γενικότερα από την Αθήνα;*

*Ποιο είναι το όραμα για την ελληνική πρωτεύουσα; Να μετατραπεί σε μια τουριστική Disneyland, μια τουριστούπολη δίχως χαρακτήρα και δίχως μόνιμους κατοίκους;*

*Μια Τεμαχισμένη Αθήνα*

*Αν παρατηρήσουμε την Αθήνα μπορούμε να αντιληφθούμε ότι είναι μία πόλη όπου η κίνηση και ο θόρυβος κυριαρχούν, ενώ οι ελεύθεροι και πράσινοι χώροι είναι απομονωμένοι μεταξύ τους, καθιστώντας τους απόμακρους και αφιλόξενους.*

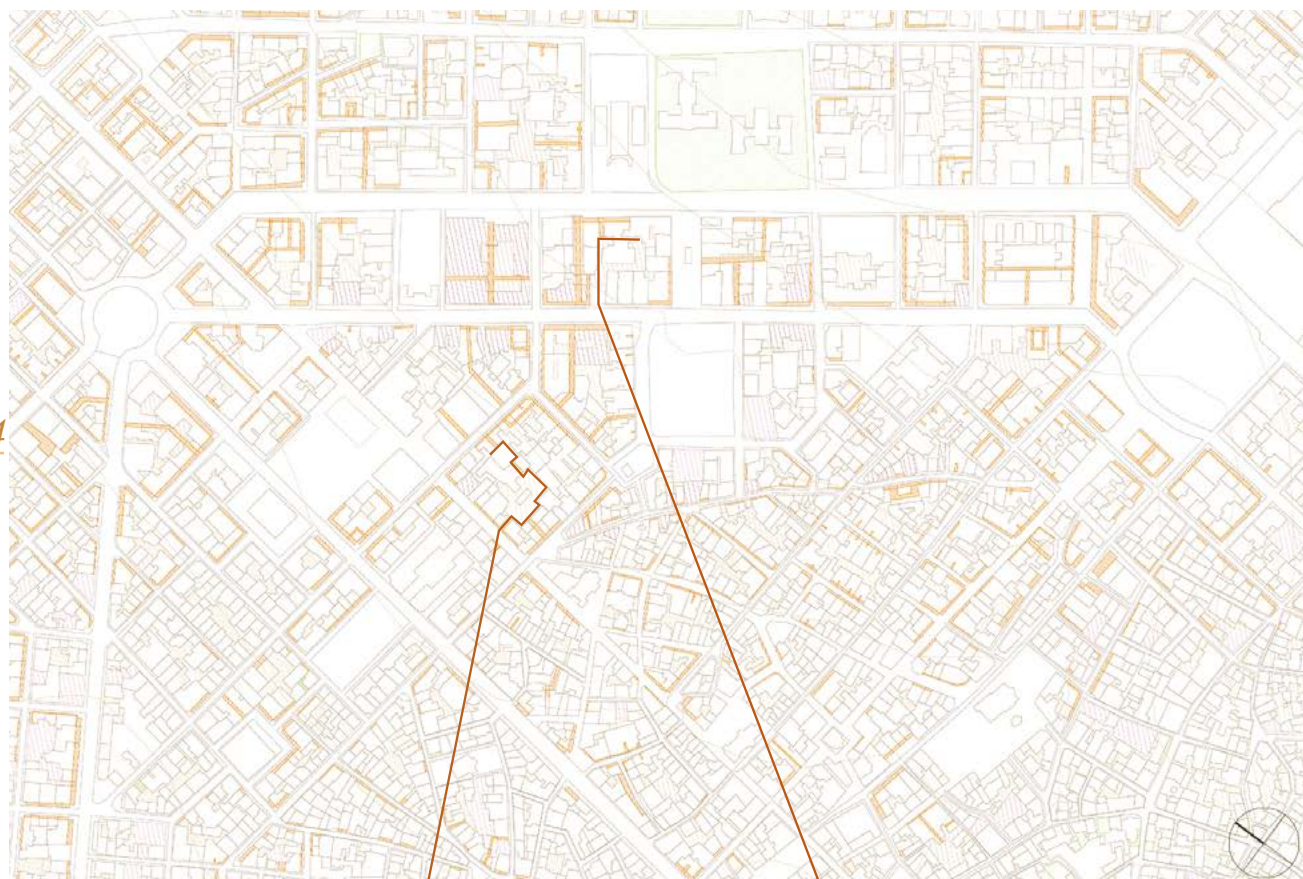
*Μέσα από την απεικόνιση της Αθήνας σε έναν χάρτη Lynch μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι η Ακαδημίας, η Πανεπιστημίου και η Σταδίου είναι δρόμοι που τεμαχίζουν την Αθήνα και δημιουργούν κατά μία έννοια, χάσματα μεταξύ των περιοχών. Οι μικροί πεζόδρομοι που βρίσκονται στο τρίγωνο σταματάνε απότομα κάτω από τη Σταδίου και απομονώνονται ενώ οι πράσινοι χώροι είναι τεμαχισμένοι και ασύνδετοι. Επιπλέον, βλέπουμε την έντονη και κυριαρχική θέση του αυτοκινητού, εν αντιθέσει με τους πεζόδρομους*



που υφίστανται στο Κέντρο της. Τέλος, οι τρεις αυτοί εμβληματικοί δρόμοι (Ακαδημίας, Πανεπιστημίου και Σταδίου) απομονώνουν τις στοές που διαπερνούν τα κτίρια, χάνοντας έτσι ένα από τα σημαντικότερα τους χαρακτηριστικά, εκείνα του περάσματος και της σύνδεσης.

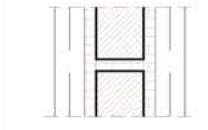
Στοές \_ “Ο Ενδιάμεσος Κόσμος της Αθήνας”



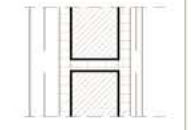


Οι στοές είναι ένα χαρακτηριστικό και πολύ ιδιαίτερο στοιχείο της αθηναϊκής πολεοδομίας. Είναι χώροι που δίνουν μία διαφορετική ατμόσφαιρα στο μονότονο πολεοδομικό ιστό και με το χαρακτηριστικό της έκπληξης και της σύνδεσης έχουν τη δυνατότητα να ενώσουν περιοχές και δρόμους, πάρκα, πεζόδρομους κλπ. Παρατηρώντας έναν χάρτη με αποτυπωμένες τις στοές, μπορούμε εύκολα να αντιληφθούμε ότι η πλειονότητα βρίσκεται στο εμπορικό τρίγωνο και τριγύρω του. Πιο συγκεκριμένα ένας μεγάλος αριθμός στοών, όσον αφορά στις **εγκάρσιες στοές**, παρατηρείται γύρω από την οδό Σταδίου και στις γειτνιαζουσες περιοχές-δρόμους της. Άλλες ενώνουν δύο σημεία, είτε διαφορετικά είτε όμοια, άλλες περνούν μέσα από αίθρια ή και όχι.

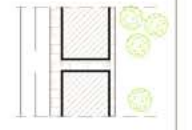
Με αφορμή αυτήν την ποικιλία συνδέσεων, οργάνωσα μια τυπολογία στοών σε σχέση με τους χώρους - περιοχές που συνδέουν και σε σχέση με το μέγεθος της τομής τους.



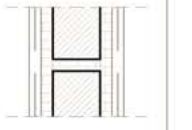
Λεωφόρος-Λεωφόρος



Λεωφόρος - Δρόμος



Λεωφόρος - Πάρκο



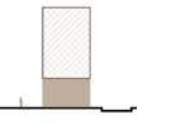
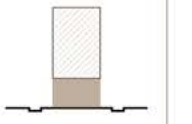
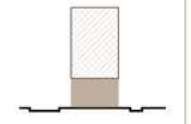
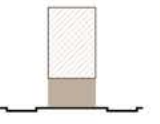
Δρόμος - Δρόμος



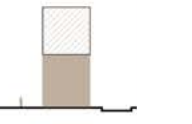
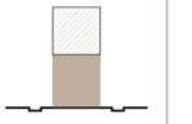
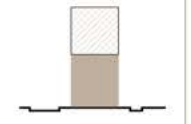
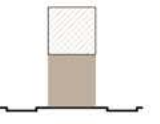
Πεζόδρομος-Λεωφόρος



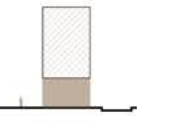
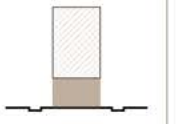
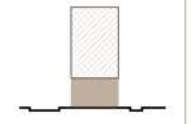
Κοντή - Φαρδιά



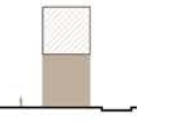
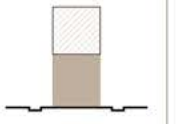
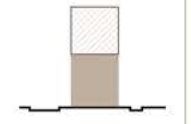
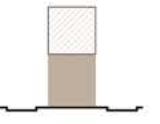
Ψηλή - Φαρδιά



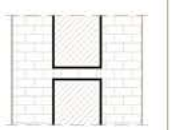
Κοντή - Στενή



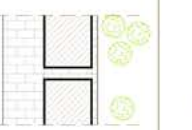
Ψηλή - Στενή



Πεζόδρομος - Δρόμος



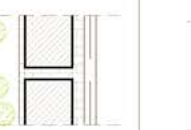
Πεζόδρομος-Πεζόδρομος



Πεζόδρομος - Πάρκο



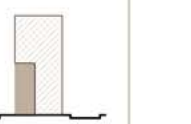
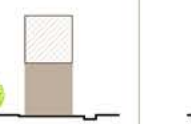
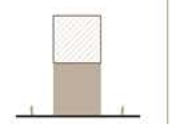
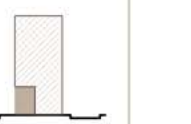
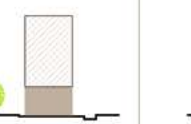
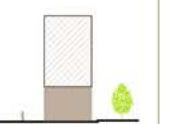
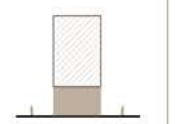
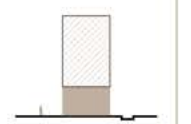
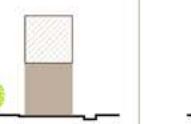
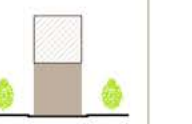
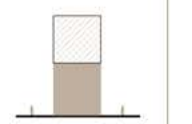
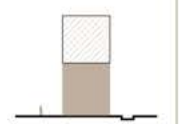
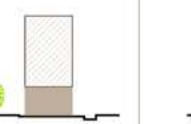
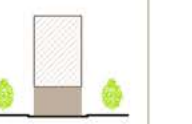
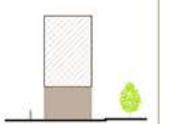
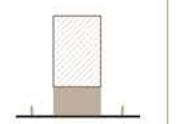
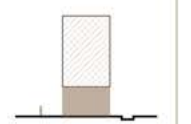
Πάρκο - Πάρκο



Πάρκο - Πάρκο



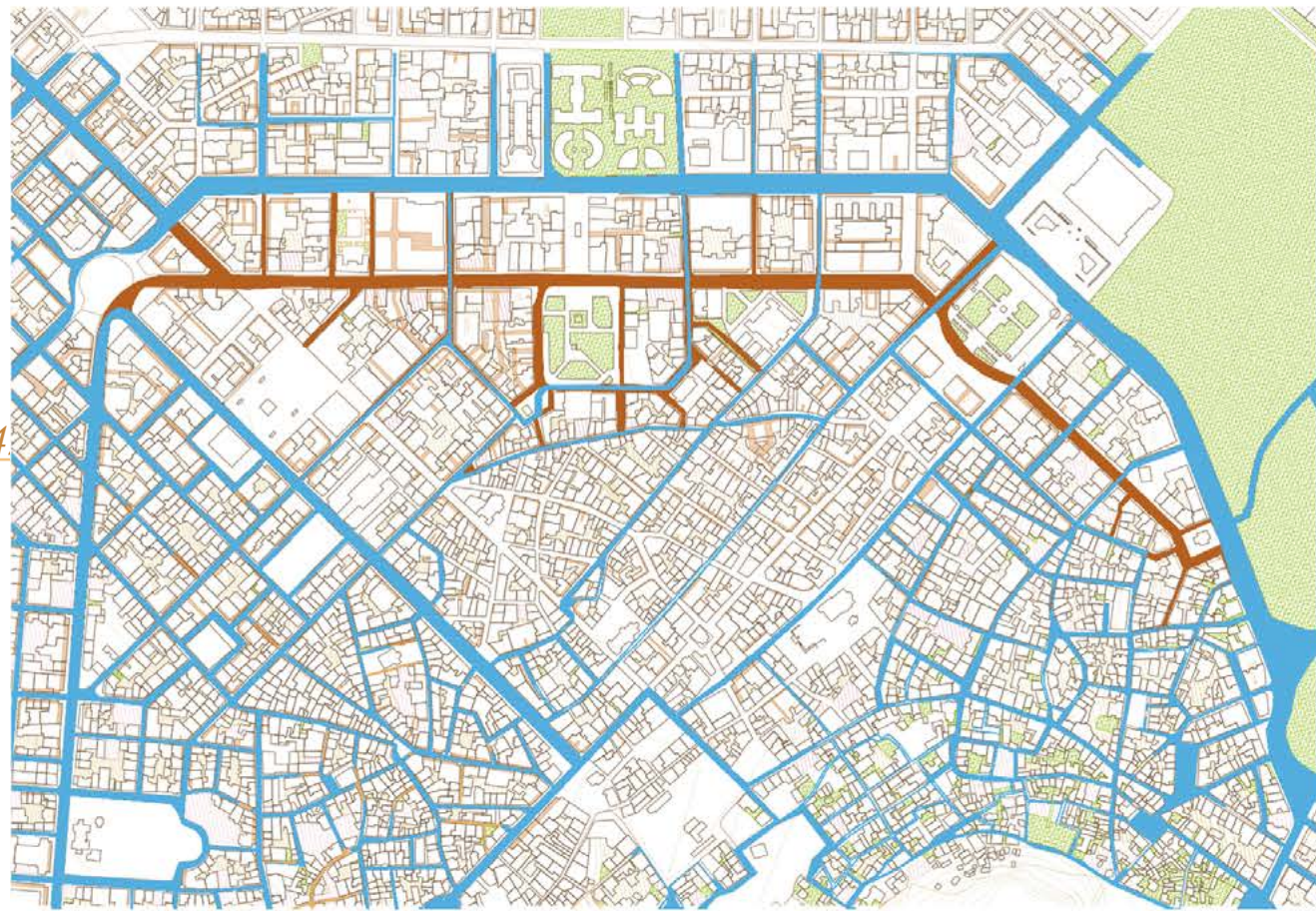
Αδιέξοδο



*Μία νέα αρτηρία "ζωής" της Αθήνας*

Με δεδομένο ότι ένα μεγάλο ποσοστό των στοών του Κέντρου βρίσκεται επί της οδού Σταδίου, μια πεζοδρόμησή του θα μπορούσε να επιφέρει λύσεις σε πολλά προβλήματα. Όπως μια πεζοδρόμηση που θα ξεκινούσε από την πλατεία Ομονοίας, διασχίζοντας όλη τη Σταδίου, συνεχίζοντας κάτω από την πλατεία Συντάγματος, περνώντας από την οδό Φιλελλήνων και σταματώντας στο τέλος της. Παράλληλα, μπορούν να διατηρηθούν κάποιοι αυτοκινητόδρομοι που θα διαπερνούν εγκάρσια την πεζοδρόμηση, ενώ το αρχικό τμήμα της πεζοδρόμησης από την πλατεία Ομονοίας έως και την οδό Αιόλου θα μπορούσε να παραμείνει ως δρόμος ήπιας κυκλοφορίας για έκτακτη ανάγκη, ανεφοδιασμό καταστημάτων, χρήση από τυχόν μόνιμους κατοίκους κλπ. Όσο για τους δρόμους που θα διαπερνούν ως αυτοκινητόδρομοι τη νέα πεζοδρόμηση προτείνονται οι εξής:





- Οδός Σοφοκλέους
- Οδός Χρήστου Λαδά
- Οδός Κολοκοτρώνη
- Οδός Περικλέους
- Οδός Μητροπόλεως – Οδός Όθωνος
- Οδός Ξενοφώντος
- Οδός Σουρή

Όσον αφορά στις κυκλοφοριακές αλλαγές, βάσει της μελέτης που αφορά την πολεοδομία του Κέντρου της Αθήνας του αρχιτέκτονα *Δημήτρη Κονταργύρη*, ειδικά για την πεζοδρόμηση της Σταδίου, όπως ο ίδιος είχε επισημάνει σε μια ομιλία του, είναι ένας δρόμος εύκολος να πεζοδρομηθεί και, όπως είχε χαρακτηριστικά αναφέρει, θα μπορούσε «από σήμερα» να ξεκινήσει η πεζοδρόμηση χωρίς κανένα κυκλοφοριακό πρόβλημα.



*S.W.O.T.*



Στην παρακάτω σελίδα βλέπουμε με μια πρώτη ματιά και με ένα πιο διαγραμματικό – αφαιρετικό τρόπο την πορεία που θα δημιουργηθεί με την πεζοδρόμηση καθώς και μερικές έννοιες που αρχίζουν να εμφανίζονται και που αργότερα θα αποτελέσουν τα κλειδιά του σχεδιαστικού κομματιού της πεζοδρόμησης.

Μέσω του SWOT εντοπίζονται από τη μία οι ευκαιρίες και οι δυνατότητες για την υλοποίηση του έργου και από την άλλη οι αδυναμίες και οι απειλές που μπορεί να θέσουν τροχοπέδη στην ολοκλήρωση του έργου. Έτσι αναλυτικά έχουμε:

## ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

- Μεγάλο πλήθος πεζών
- Πολλά κενά κτίρια
- Πεζοδρόμηση-Ενιαίο δίκτυο πεζόδρομων
- Πλήθος Στοών

## ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

- Έλλειψη μέριμνάς από τους πολίτες
- Ασυνέχεια ελεύθερων χώρων
- Κυριαρχία του Ι.Χ.
- Έλλειψη πρασίνου

## ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- Δίκτυο για του πεζούς
- Δίκτυο ποδηλάτων
- Αναζωογόνηση στοών
- Χώρος για τα παιδιά
- Χώρος αλληλεπίδρασης
- Μείωση αυτοκινήτων-περισσότερος χώρος για τους πεζούς-flâneur

## ΑΠΕΙΛΕΣ

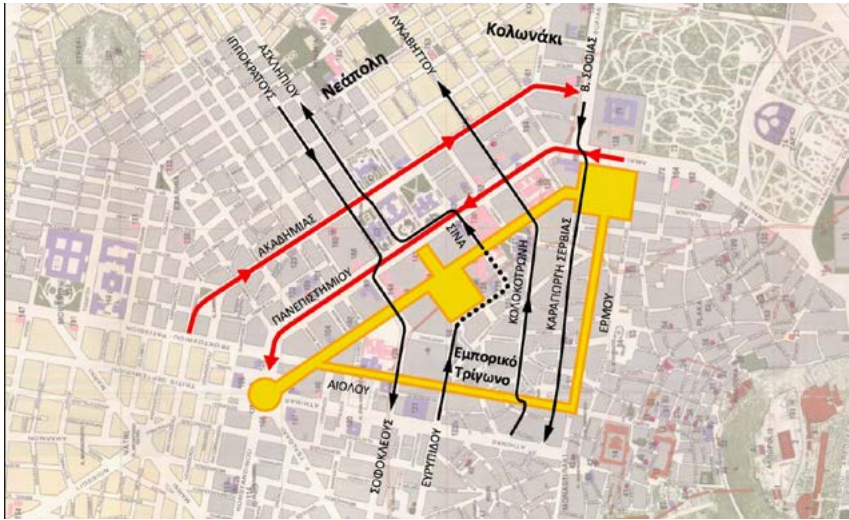
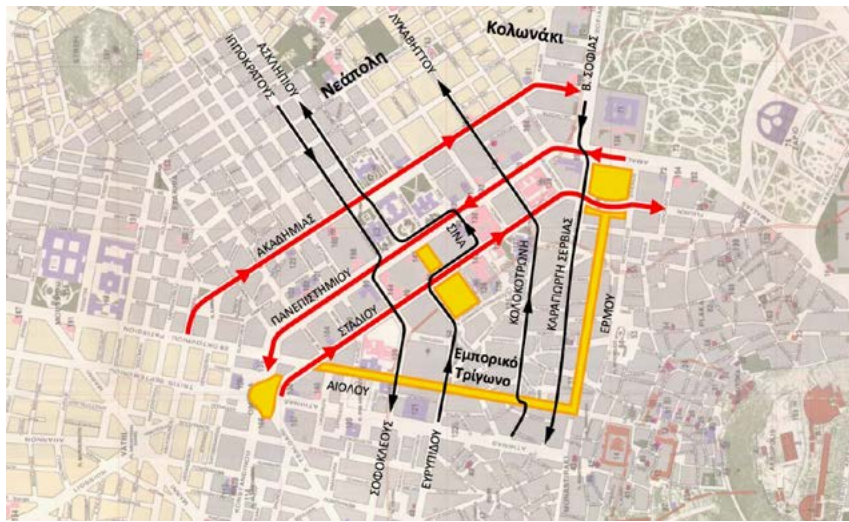
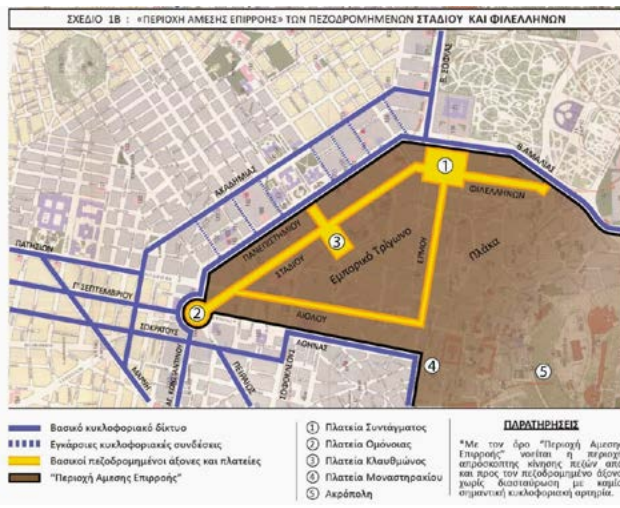
- Μειώσει αυτοκινήτων
- Δυσαρέσκεια χρηστών
- περισσότερη κίνηση ή λιγότερη πρόσβαση στα Ι.Χ.

*Το Πρώτο βήμα στον Πεζόδρομο*

Με σκοπό την καλύτερη κατανόηση της αλλαγής του πολεοδομικού ιστού, λόγω της πεζοδρόμησης, δημιουργώ ένα νέο χάρτη *Lynch*. Παρατηρούμε έτσι ότι μια νέα ενιαία ζώνη δημιουργείται στο Κέντρο η οποία εννοποιεί τους μικρούς πεζόδρομους εντός του εμπορικού τριγώνου με τον «έξω κόσμο» του και με τις πολλές διάσπαρτες στοές, προσδίδοντας της την ευκαιρία να αναζωογονηθούν και να ανακτήσουν την παλιά τους αίγλη και το χαρακτηριστικό εκείνο του «περάσματος» που τους λείπει. Επιπλέον, εννοποιούνται οι ελεύθεροι χώροι και οι χώροι πρασίνου και εκτονώονται μέσα στον πολεοδομικό ιστό με μια ομοιομορφία και με μία κατεύθυνση που εξαπλώνεται προς όλες της κατευθύνσεις

Σε αυτό το σημείο θέλω να επισημάνω ότι σκοπός μου δεν είναι μονάχα μία





απλή ανάπλαση – πεζοδρόμηση της Σταδίου. Κύριος στόχος είναι η δημιουργία ενός ενιαίο δίκτυο αφιερωμένο στο πεζό – περιπλανητή. Ένα ενοποιημένο Κέντρο, ένα εμπορικό τρίγωνο συνδεδεμένο με τις τριγύρω «γειτονιές» του.

Με τη βοήθεια ενός πολύ σημαντικού εργαλείου-χάρτη θα προσπαθήσω να δημιουργήσω αυτό το ενιαίο δίκτυο-γειτονιά. Αυτό το εργαλείο είναι ένας ψυχογεωγραφικός χάρτης, έτσι όπως τον δημιούργησε και τον έθεσε ο Guy Debord για το Παρίσι.

«Πρέπει να κατασκευάσουμε νέες ατμόσφαιρες, οι οποίες θα είναι προϊόν και ταυτοχρόνως εργαλείο νέων συμπεριφορών. Σε ένα πρώτο στάδιο, επομένως, πρέπει να προβούμε σε μία εμπειρική χρήση των καθημερινών πρακτικών καθώς και των πολιτιστικών μορφών που υφίστανται σήμερα, μη αναγνωρίζοντας σε αυτές καμιά αξία.»  
 Guy Debord

Έτσι προσπαθώ και εγώ, σύμφωνα με τα κριτήρια της ατμόσφαιρας και του χωρικού αποτυπώματος στην πόλη, να χωρίσω και να δημιουργήσω έναν ψυχογεωγραφικό χάρτη για την Αθήνα έτσι όπως θα είναι μετά την πεζοδρόμηση της Σταδίου.

Με αυτά τα κριτήρια χώρισα το Κέντρο της Αθήνας σε δέκα περιοχές έτσι όπως φαίνονται παρακάτω.





Ποιο αναλυτικά βλέπουμε:

- Το κομμάτι της **Σταδίου προς την Ομόνοια**: Μία γειτονιά με έντονη ζωή και ποικιλία χώρων και δρόμων καθώς και πλήθος στοών. Επίσης, είναι μια φοιτητική ζώνη με έντονη κινητικότητα. Καταγράφονται αρκετά κτίρια γραφείων και επιχειρήσεις.
- Το τμήμα της **Σταδίου προς το Σύνταγμα**: Μια περιοχή με έντονη ζωή με πιο τουριστικό και εμπορικό χαρακτήρα. Διαθέτει μια μεγάλη ποικιλία χώρων και στοών, καθώς και αρκετά κτίρια γραφείων και επιχειρήσεις.
- Το τμήμα του εμπορικού τριγώνου ανάμεσα στην **Ερμού και την οδό Αιόλου**: Μια περιοχή με έναν χαρακτήρα ενιαίου πεζόδρομου, με εμπορικό και τουριστικό χαρακτήρα. Χαρακτηρίζεται από έντονη κινητικότητα και αρκετή φασαρία καθώς και από ένα πολεοδομικό αποτύπωμα κάπως στενάχωρο αλλά όχι αποπνικτικό.
- Τη γειτονιά στο **Μουασηράκι**: Μια καθαρά τουριστική ζώνη. Διαθέτει μόνο εμπορικά μαγαζιά και καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος που απευθύνονται κυρίως στον τουρισμό.
- Τη γειτονιά του **Ψυρρή**: Ένα ιδιαίτερο, πολεοδομικά, τμήμα της Αθήνας, κάπως ...απειθάρχο, με έντονο το τουριστικό του στοιχείο αλλά και με μία φοιτητική ζωή.



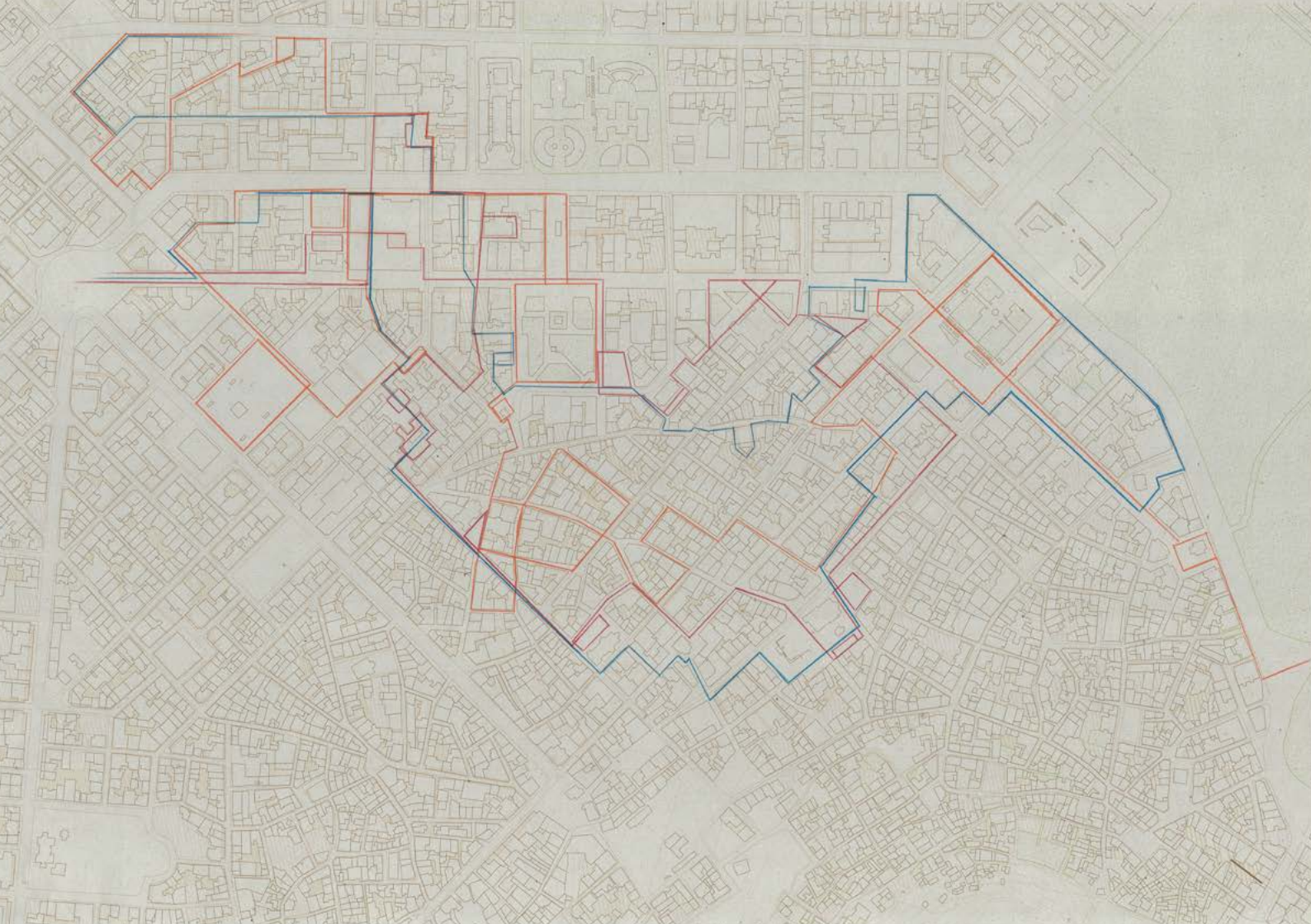
58

- Το κομμάτι **βόρειο-δυτικά της Ομόνοιας**: Μια περιοχή με κατοικίες κατά το μεγαλύτερο ποσοστό της. Με λίγη ζωή και κάπως παρηκμασμένη.
- Τη γειτονιά γύρω από την **Σχολή του ΕΜΠ**: Μια αμυγώς φοιτητική ζώνη με πολύ έντονη κινητικότητα, ζωντανή και με το φοιτητικό χαρακτήρα να ξεχειλίζει.
- Το τμήμα των **Εξαρχείων**: Παρόμοια με την προηγούμενη περιοχή. Μια φοιτητική γειτονιά με μια πιο έντονη ζωή κατά τις απογευματινές και βραδινές ώρες και με τον τουρισμό να μην έχει αλλοιώσει ακόμα το χαρακτήρα της.
- Τη γειτονιά ανάμεσα στην **οδό Ακαδημίας και την οδό Πανεπιστημίου**: Μια παρακμασμένη και απομονωμένη ζώνη- γειτονιά, καθώς βρίσκεται ανάμεσα σε δύο λεωφόρους που δεν της επιτρέπουν να εξαπλωθεί προς τα Εξάρχεια. Ωστόσο, μπορεί να εισχωρήσει, μέσω της Σταδίου, στο εμπορικό τρίγωνο.
- Τη γειτονιά του **Κολωνακίου**: Μια περιοχή με έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα, κάπως απομακρυσμένο από τον χαρακτήρα της υπόλοιπης Αθήνας με πολλές κατοικίες αλλά και κάποια νυχτερινή ζωή. Μια ζωντανή περιοχή με έντονη κινητικότητα και με αρκετά κτίρια γραφείων.

59

Παρατηρώντας αυτό το μωσαϊκό ξεχωριστών γειτονιών, δημιουργώ τρεις –





ενδεικτικές- διαδρομές που η κάθε μία έχει σκοπό μέσα από την «αφήγηση» μιας δραστηριότητας-ιστορίας να ενοποιήσει διαισθητικά κάποιες από αυτές τις γειτονιές.

Έτσι βλέπουμε διαδοχικά στον χάρτη που προαναφέρθηκε να τοποθετούνται αυτές οι τρεις διαδρομές.

Πιο συγκεκριμένα έχουμε αρχικά τη **διαδρομή της περιπλάνησης**. Η περιπλάνηση έχει ανάγκη από έντονη εναλλαγή ατμόσφαιρας και χωρικών διαφοροποιήσεων \_ έτσι από έναν στενό χώρο να περνάει σε ένα μεγάλο πάρκο και έπειτα σε ένα ζωντανό και πολύβουο πεζόδρομο και ούτω καθεξής. Όσο για την ατμόσφαιρα παρατηρούμε ότι η συγκεκριμένη διαδρομή έχει μία περιπλοκότητα όσον αφορά στην εναλλαγή από την μία γειτονιά στην άλλη έτσι ώστε να υπάρχει μια μεγάλη ποικιλία διαφορετικών εικόνων.

Έπειτα είναι η **διαδρομή του διαλόγου**, μια πιο ήρεμη διαδρομή με λιγότερες εναλλαγές που όμως περνά από πιο κεντρικούς κόμβους. Σε αυτή μεγάλο ρόλο παίζει ο ατμοσφαιρικός μυστηριώδης χώρος των στοών. Επιπλέον είναι μια διαδρομή που έχει μία μικρή ιδιωτικότητα και μια ηρεμία σε σύγκριση με την προηγούμενη καθώς η ανάπτυξη ενός διαλόγου χρειάζεται μια απομόνωση. Επίσης, έχει χαραχθεί με βάση κάποιες φυγές και θεάσεις τόσο σε τοπότητα της περιοχής όσο και σε θέες του τοπίου ως αφορμή για ερεθίσματα και έναυσμα για διάλογο.

Τέλος έχουμε την **διαδρομή του παιχνιδιού**, που από την μία έχει αυτήν την εναλλαγή



της περιπλάνησης αλλά με μια πιο έντονη χροιά, με μια λαβυρινθώδη μορφή. Περνώντας από μεγάλους ανοιχτούς χώρους, με κόσμο και ζωή. Χώροι που τόσο οι ενήλικες όσο και τα παιδιά θα μπορούν να αφεθούν στην έννοια του παιχνιδιού, όποια και να είναι αυτή για τον καθένα μας.

Οι έννοιες περιπλάνηση, διάλογος και παιχνίδι είναι τρεις έννοιες-δραστηριότητες οι οποίες έχουν εκλείψει σε ένα πολύ μεγάλο βαθμό από το Κέντρο της Αθήνας. Αυτές οι διαδρομές όπως και η παρούσα διπλωματική εργασία γενικότερα έχει ως στόχο την αναβίωση και την επανατοποθέτηση αυτών των δραστηριοτήτων στην «καρδιά» τόσο της Αθήνας όσο και στον πολιτών-χρηστών της.

62 Στον χάρτη παρατηρούμε την τοποθέτηση αυτών των διαδρομών στον κλασικό πολεοδομικό χάρτη και τη σχέση τους με τον πολεοδομικό ιστό της Αθήνας.



*Τα πρώτα σκίτσα*

Με αφορμή αυτές τις διαδρομές και την πεζοδρόμηση της Σταδίου, δημιουργώ έναν πρώτο χάρτη παρεμβάσεων, σε μορφή σκίτσου, έναν – κατά κάποια έννοια - *ατμοσφαιρικό χάρτη με τις παρεμβάσεις* που προτείνονται να δημιουργηθούν στην συνέχεια κατά μήκος αυτών των τριών διαδρομών.




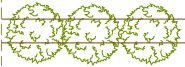

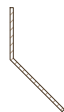


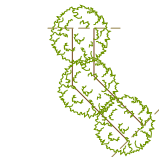




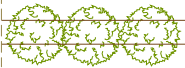




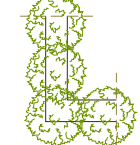








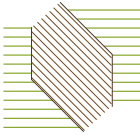
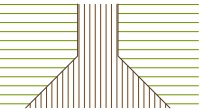



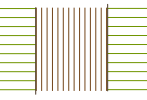
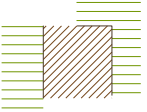

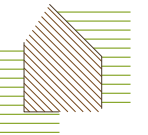
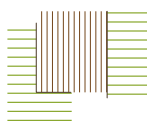



Καταρχάς, θεώρησα σκόπιμο την κατανομή των παρεμβάσεων σε πίνακες, που θα δημιουργούν έτσι κάποιες **τυπολογίες παρεμβάσεων** που θα μπορούσαν να προσαρμοστούν πάνω σε αυτόν τον ιστό των διαδρομών.

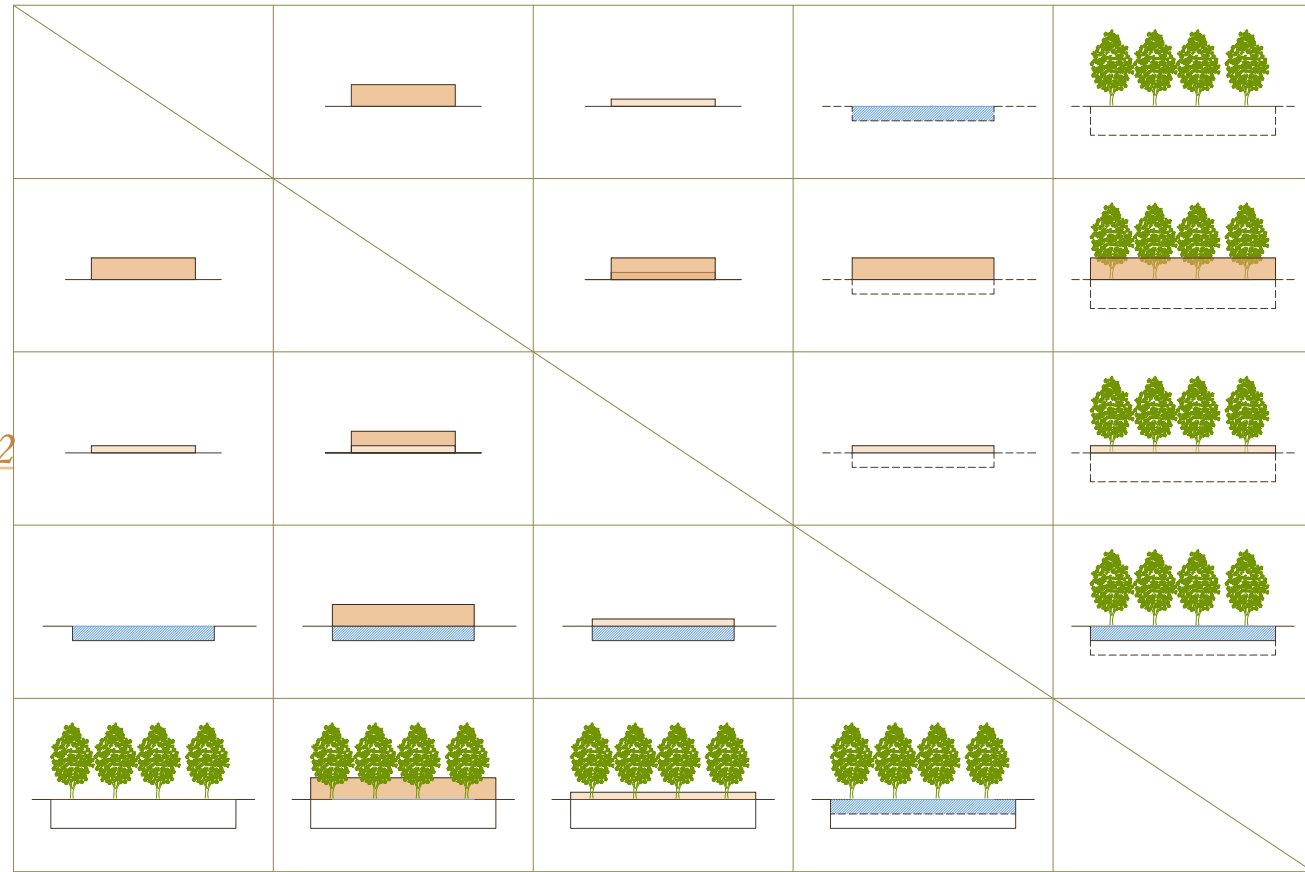


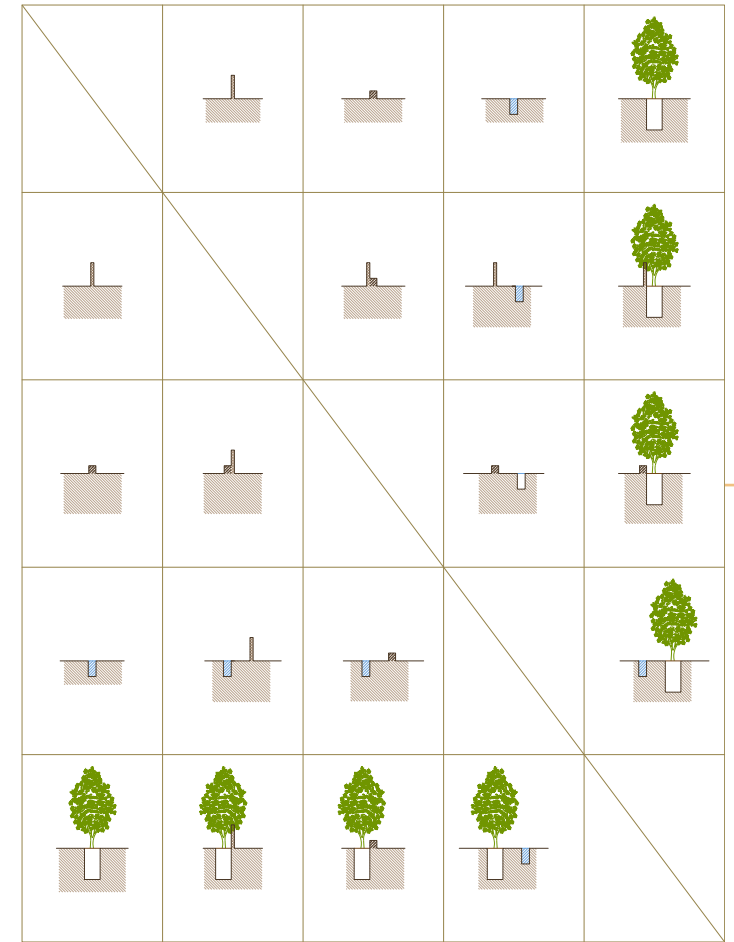
Στο *πρώτο πίνακα* που παρουσιάζεται παραπάνω υπάρχει μια κατανομή κάποιων κατοφικών μορφών σε σχέση με λειτουργία τους πάνω στην πορεία των διαδρομών σε συνάρτηση με τα στοιχεία που θεωρώ ότι λείπουν από την περιοχή – τοιχία (για κατεύθυνση), καθίσματα, πράσινο και υδάτινα στοιχεία

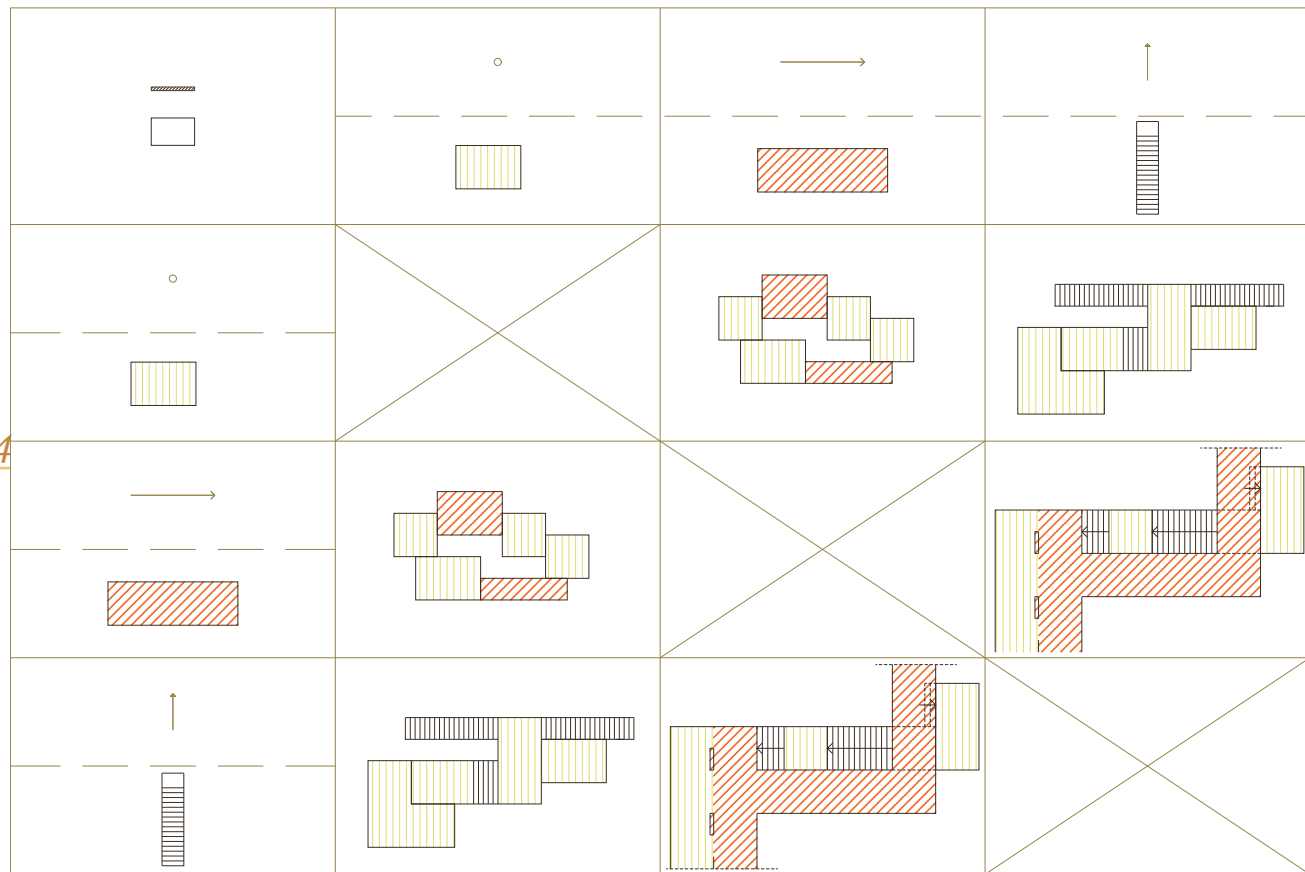
			
			
			
			

Στον *δεύτερο πίνακα* βλέπουμε το χωρικό αποτύπωμα σε κάθε μία από τις συνθέσεις των παραπάνω κατοφικών μορφών.



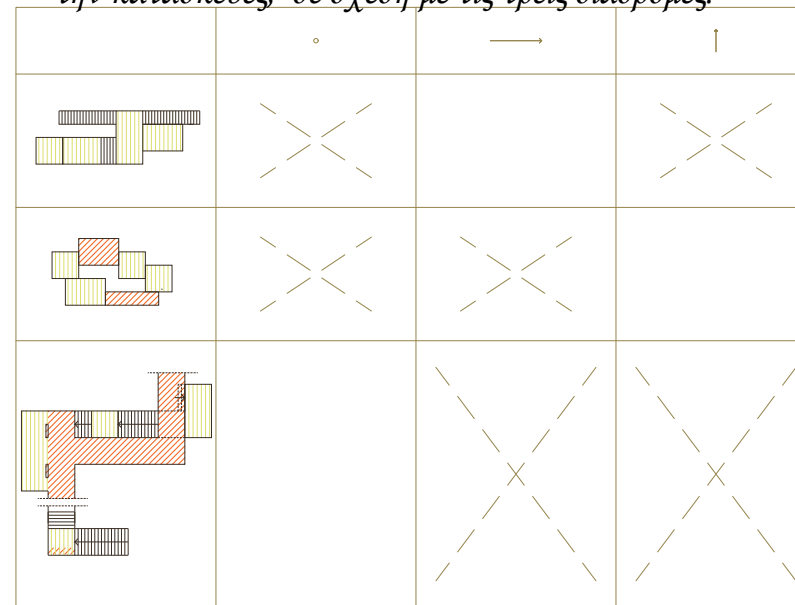
Στους πίνακες 3 και 4 βλέπουμε την κάτοψη και την όψη αυτών των στοιχείων στην μεταξύ τους σχέση, παρατηρώντας έτσι τις αποστάσεις και τις αναλογίες τους καθ' ύψος και κατά μήκος.

















Στον **πίνακα 5** βλέπουμε πλέον τη δημιουργία κάποιων καθ' ύψος κατασκευών οι οποίες συνθέτονται σε σχέση με τις δραστηριότητες των τριών διαδρομών. Κάθε διαδρομή αντιστοιχεί και σε ένα στοιχείο της κατασκευής. Έτσι έχουμε ένα πλάτωμα για στάση που αντιστοιχεί στον διάλογο, ένα στοιχείο διαδρόμου που αντιστοιχεί στην περιπλάνηση και ένα στοιχείο ανόδου που αντιστοιχεί στο παιχνίδι.

Στον **πίνακα 6** στην συνέχεια θα παρατηρήσουμε την αντιστοιχία της κάθε μίας από την κατασκευές, σε σχέση με τις τρεις διαδρομές.



		• →
		• →
		• →
		→
		→
		→

Στον **πίνακα 7** βλέπουμε – συνδέοντας τους πίνακες 1,2,3, και 4 – μία τυπολογία καθιστικών που ανάλογα με την κατοφική τους διάταξη μπορούμε να τα καταθέσουμε και αυτά στις διαδρομές σε σχέση με τη δραστηριότητα της κάθε μίας.

→							
•							
↑							

Τέλος, στους **πίνακες 8 και 9**, γίνεται μια σύνοψη όλων των προαναφερθέντων στοιχείων σε σχέση με τις δραστηριότητες της κάθε μίας από τις διαδρομές (διάλογος, περιπλάνηση, παιχνίδι), καθώς και μια κατανομή όσον αφορά την κάτοψη των στοιχείων των παρεμβάσεων.

*Η Σταδίου*



Εστιάζω σε ένα τμήμα αυτού του δρόμου για να αναλύσουμε σε μεγαλύτερο βάθος αυτές τις διαδρομές, καθώς η Σταδίου προσφέρει μια ποικιλία χώρων, διαφορετικές ατμόσφαιρες και κατά συνέπεια, παρεμβάσεων.

Στον χάρτη με τις πορείες παρατηρούμε ότι υπάρχουν πολλοί «κόμβοι» των διαδρομών επί της Σταδίου ή επί των στοών της Σταδίου, αποτελώντας έτσι ένα ενδιαφέρον και χαρακτηριστικό παράδειγμα για να εφαρμόσουμε τις προηγούμενες τυπολογίες,

Έτσι μέσα από το *master plan της Σταδίου*, παρατηρούμε τη νέα σύνθεση του δρόμου, πλέον ως πεζοδρόμου. Αντιλαμβανόμαστε έτσι ότι υπάρχουν *τρεις ζώνες*: μία ζώνη

καθαρού πεζόδρομου, μία ζώνη πρανούς με φύτευση, εντός του οποίου τοποθετούνται οι διάφορες παρεμβάσεις (από τα υπαίθρια καθιστικά μέχρι και τις καθ' ύψος κατασκευές) και τέλος μια ζώνη διπλής κατεύθυνσης για τα ποδήλατα και μίας κατεύθυνσης για τα Μ.Μ.Μ. μαζί με μία ζώνη πεζόδρομου για τις στάσεις και το πέρασμα των πεζών. Όλα αυτά σε συνδυασμό με τις στοές και τους ελεύθερους και πράσινους χώρους.

Σχετικά με τις κατασκευές των υπαίθριων καθιστικών, άλλα αφορούν την παραγωγή διαλόγου, άλλα μία στάση για ξεκούραση από τον περίπατο και άλλα για παιχνίδι. Όλα αυτά εντάσσονται στο νέο τοπίο της Σταδίου.



84

85



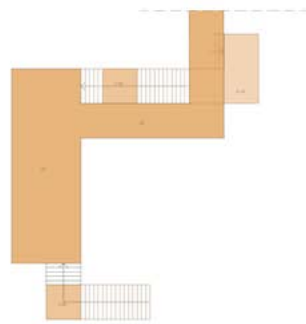
*Οι κατασκευές*

Αναλύοντας περισσότερο το ζήτημα των κατασκευών, χρειάζεται να πω ότι υπάρχουν τρεις διαφορετικές κατασκευές όπως τις βλέπουμε και στον πίνακα 9, στον οποίο παρατηρούμε τις *τρεις τυπολογίες κατασκευών* σε κάτοψη τομή και όψη.

Η πρώτη είναι η *κατασκευή των Στοών*. Σκοπός της είναι η ενοποίηση των αντικριστών στοών με σκοπό την αναζωογόνηση τους, Είναι μία κατασκευή που από την μία πλευρά υψώνεται και δημιουργώντας έναν υπερυψωμένο διάδρομο, εισχωρεί μέσα στη στοά σαν πατάρι, καταλήγοντας σε μια κάθοδο. Από την άλλη πλευρά, η κατασκευή περνάει πάλι σαν διάδρομος πάνω από τον δρόμο, δημιουργώντας μια γέφυρα κάτω από την οποία περνούν τα Μ.Μ.Μ. και τα ποδήλατα. Η γέφυρα αυτή καταλήγει σε μια κατάβαση κάθετα



Κατασκευή Στοών



Κάτοψη

Κατασκευή Παρατηρητήριο



Κάτοψη

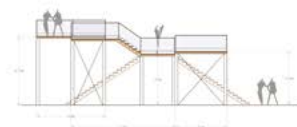
Κατασκευή Παιχνιδι



Κάτοψη



Τομές



Τομές



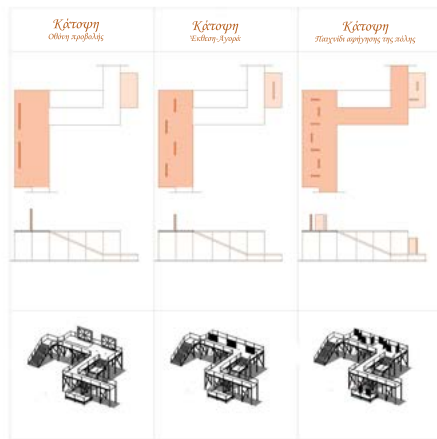
Τομές



στη στοιά –παράλληλα με την πιθανή παρόδιο στοιά (όπου υπάρχει). Στο κοινό σημείο των δύο υπερυψωμένων διαδρόμων δημιουργείται ένα πλάτωμα. Ένα πρώτο μικρότερο πλάτωμα βρίσκεται στην στροφή της πρώτης σκάλας επί της ζώνης του πεζόδρομου – στο +0,7 μέτρα. Ο άνθρωπος- πεζός, μπορεί με ευκολία να περάσει πάνω από την κατασκευή – ύψους 4 μέτρων - και με υποστρώματα (20 εκατοστά Χ 20 εκατοστά) ανά 2,4 μέτρα - 4,8 μέτρα με χιαστή δοκάρια. Η κατασκευή προτείνεται να υλοποιηθεί από **μεταλλικό σκελετό και ξύλινες επενδύσεις** ενώ θα έχει κιγκλίδωμα στο 1 μέτρο από γυαλί και μέταλλο.

Η επόμενη κατασκευή είναι η **κατασκευή του παρατηρητηρίου**. Μία κατασκευή με τρία διαφορετικά επίπεδα για στάση, από τα οποία τα δύο έχουν και ένα υπαίθριο καθιστικό. Οι κατασκευές είναι τοποθετημένες σε σημεία με θεάσεις ή φυγές. Σε ένα μέγιστο ύψος 3,8 μέτρα έτσι ώστε να μπορεί να περνάει με άνεση και ο πεζός από κάτω. Η κατασκευή είναι φτιαγμένη από μεταλλικό σκελετό \_ με υποστρώματα (20 εκατοστά Χ 20 εκατοστά) ανά 2,4 μέτρα με χιαστή δοκάρια και ξύλινες επενδύσεις ενώ έχει κιγκλίδωμα στο 1 μέτρο από γυαλί και μέταλλο.

Τέλος, έχουμε την **κατασκευή του παιχνιδιού**. Είναι μια χαμηλή κατασκευή με μέγιστο ύψος 1,6 μέτρα. Αποτελείται από έξι επίπεδα, το καθένα σε μια υψομετρική διαφορά από το προηγούμενο και το επόμενο κατά 40 εκατοστά. Στόχος της κατασκευής είναι να χρησιμοποιείται τόσο από παιδιά, για να παίζουν και να σκαρφαλώνουν όσο και από όλους τους πεζούς ως σημείο στάσης με πολλαπλές χρήσεις – είτε ως στάσεις ξεκούρασης, είτε για να μπορεί ο περαστικός να ξαπλώσει, να διαβάσει ένα βιβλίο, μια παρέα να συγκεντρωθεί και



να συζητήσει κλπ. Η κατασκευή είναι κατασκευασμένη από μεταλλικό σκελετό και ξύλινες επενδύσεις.

### ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΤΟΩΝ

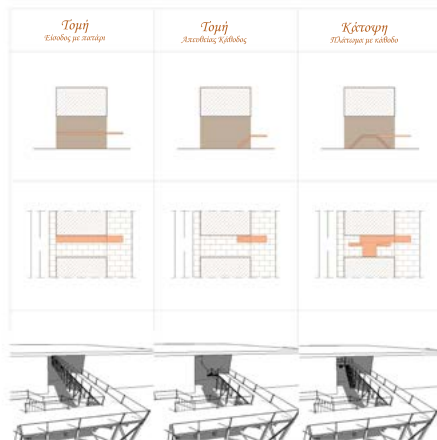
Όσο αφορά στην **πρώτη κατασκευή**, εκείνη που αναφέρεται στις Στοές, υπάρχουν **δύο ομάδες τυπολογιών**. Η πρώτη ομάδα τυπολογιών αφορά τη **χρήση του πλατώματος της κατασκευής**. Ειδικότερα:

Αρχικά, όσον αφορά στη **πρώτη χρήση** των δύο πλατωμάτων που υπάρχουν στην κατασκευή, υπάρχουν τρεις ενδεχόμενες χρήσεις. Πρώτη, είναι η χρήση τους ως χώρος «προβολής» με την μορφή του περάσματος. Με άλλα λόγια, προτείνεται να τοποθετηθούν κάποιες μεταλλικές κατασκευές – ύψους περίπου 4 μέτρων – απ’ όπου θα κρέμονται καναβάτσα ως επιφάνειες προβολής. Έτσι, θα δίνεται η δυνατότητα προβολής, λ.χ. μίας αφηγηματικής ιστορικής ταινίας μικρού μήκους για την Αθήνα, είτε μιας μικρού μήκους ταινίας, γυρισμένη στην Αθήνα ή που θα αφορά την Αθήνα κλπ.

Στην συνέχεια στη **δεύτερη χρήση**, έχουμε την οργάνωση αυτών των πλατωμάτων με κάποια χαμηλά τοιχεία – όμοια με εκείνα όλης της παρέμβασης, τα οποία είναι ξύλινα διάτρητα πανέλα. Σχετικά με αυτά τα πανέλα, από τη μία τα ξύλινα δοκαράκια τους θα είναι τοποθετημένα οριζόντια και από την άλλη κατακόρυφα. Έτσι θα δημιουργείται ένα κυβικό μοτίβο που θα επιτρέπει το βλέμμα να το διαπεράσει. Αυτά τα πλατώματα θα χρησιμοποιούνται είτε ως ένας χώρος αγοράς, είτε ως χώρος έκθεσης, που θα έχει σχέση με τη χρήση της κάθε στοάς, στην οποία εισέρχεται κάθε φορά η κατασκευή.

Τέλος, όσον αφορά στην **τρίτη χρήση** των πλατωμάτων θα αφορά έναν χώρο αφήγησης της αθηναϊκής ιστορίας. Πιο συγκεκριμένα, μέσω κάποιων πανέλων – όπως και τα προηγούμενα – θα αναρτούνται κάποιες φωτογραφίες, κάποια σκίτσα ή οτιδήποτε άλλο θα μπορούσε να βοηθήσει σε αυτή την ενέργεια. Μάλιστα, μέσω ενός κωδικού θα μπορούσε κάποιος να σαρώνει με το κινητό του τηλέφωνο ώστε να ξεκινάει μια αφήγηση και μια εξιστόρηση, λ.χ. της ιστορίας της οδού Σταδίου. Η εφαρμογή με την οποία θα σαρώνει κάποιος τον κωδικό, θα δίνει τη δυνατότητα προβολής ενός χάρτη, παράλληλα με μια ιστορία – είτε με τη μορφή κειμένου, είτε φωτογραφιών, είτε βίντεο. Με άλλα λόγια, θα προβάλλει παράλληλα έναν χάρτη ο οποίος θα σε κατευθύνει προς ένα δεύτερο σημείο της πόλης το οποίο θα βρίσκεται εντός μίας των προαναφερόμενων διαδρομών, για να συνεχιστεί αυτή η αφήγηση-εξιστόρηση.

Όσο αφορά τη δεύτερη ομάδα τυπολογιών, αφορά τον **τρόπο εισόδου της κατασκευής μέσα στις στοές**.



Αρχικά υπάρχει η είσοδος μέσω ενός παταριού. Καθώς υπάρχουν πολλές στοές που έχουν διώροφο ύψος, είναι εφικτό να δημιουργηθεί ένα πατάρι στο ίδιο ύψος με την κατασκευή, που μέσω αυτού θα μπορεί κανείς να εισέρχεται στα πατάρια των καταστημάτων ή και ακόμα (μαζί με τη συνεργασία του εκάστοτε διαχειριστή της Στοάς), να δημιουργηθούν δύο ζώνες χώρων, μία στο ισόγειο και μία στο ύψος του παταριού.

Δεύτερον, υπάρχουν οι στοές με χαμηλό ύψος ή αρκετά στενές ώστε να μην χωράει η κατασκευή. Έτσι στις πρώτες η κατασκευή θα κατεβαίνει μέσω μιας σκάλας κατευθείαν στην είσοδο της και στις δεύτερες η κατασκευή θα κατεβαίνει και αυτή μέσω μιας σκάλας αλλά κάθετα ως προς τη ροή της στοάς και πριν εισέλθει μέσα της.

Τέλος, προτείνεται και ένας τρίτος τρόπος εισόδου, που αποτελεί έναν συνδυασμό των παραπάνω. Ειδικότερα, οι κατασκευές θα εισέρχονται μέσω ενός παταριού, όπως και οι πρώτες (με την ίδια λογική) αλλά θα σταματάνε σε ένα σημείο – διαφορετικό κάθε φορά ανάλογα με τη μορφολογία της κάτοψης κάθε στοάς - και θα δημιουργούν ένα πλάτωμα απ' όπου θα μπορούν οι χρήστες να κατέβουν μέσω μιας σκάλας. Στο πλάτωμα θα μπορούσε να υπάρχει είτε ένας χώρος στάσης, είτε ένας χώρος όμοιος με εκείνον των άλλων πλατωμάτων της συγκεκριμένης κατασκευής.

Αυτά ισχύουν και για τα δύο άκρα της κατασκευής δηλαδή και του άκρου που εισέρχεται απευθείας στην στοά και εκείνου που πρέπει πρώτα να περάσει πάνω από τη ζώνη των Μ.Μ.Μ.

*Επι της Σταδίου*



Εστιάζοντας στις τρεις παρακάτω περιοχές της Σταδίου, θα επιχειρήσω να δείξω, με μεγαλύτερη λεπτομέρεια, πώς όλες αυτές οι τυπολογίες και κατασκευές μπορούν να εφαρμοστούν και να ενταχθούν στον πραγματικό χώρο.

Παρατηρώντας έτσι, με τη σειρά, αρχικά έχουμε την κατασκευή της Στοάς στη Σταδίου, όπου περνώντας πάνω από τη ζώνη των Μ.Μ.Μ. και των ποδηλάτων, καταλήγει να κατεβαίνει παράλληλα με την παρόδιο στοά ενώ από την άλλη φτάνοντας στο αίθριο που έχει η συγκεκριμένη στοά δημιουργεί ένα πλάτωμα στάσης, από το οποίο ο επισκέπτης θα κατεβαίνει απευθείας στο ισόγειο της Στοάς. Επιπλέον βλέπουμε και τη σύνθεση των επιμέρους στοιχείων πάνω στη ζώνη του πρανούς, με τα υπαίθρια καθιστικά

για διάλογο να «συνομιλούν» με τα στοιχεία για μια πιο μοναχική στάση-ξεκούραση. Επιπλέον, προτείνεται και μία ζώνη από τρεχούμενο νερό, οριοθετημένη με βάση τα υπαίθρια καθιστικά και τις φυτεύσεις καθώς και μία διαφοροποίηση της υλικότητας του δαπέδου. Ειδικότερα, το δάπεδο θα αποτελείται κυρίως από το πρανές, ενώ θα υπάρχουν κάποιες φυτεμένες ζώνες και άλλες με ξύλινη επένδυσή όπως αυτή που είναι τοποθετημένες οι κερκίδες. Η φύτευση παίζει κυρίαρχο ρόλο καθώς ταυτόχρονα έχει και την λειτουργία της κατεύθυνσης και της καθοδήγησης με την αυστηρή διάταξη που τους έχει δοθεί.

Εστιάζοντας στο τελευταίο τμήμα της Σταδίου, λίγο πριν το Σύνταγμα (Σταδίου και Βουκουρεστίου) τοποθετούνται δύο κατασκευές, μία της Στοάς που είναι παρόμοια με της προηγούμενης και μία δεύτερη που είναι το παρατηρητήριο, λόγω της θέασης του σημείου προς το Λυκαβηττό. Βλέπουμε ακόμη τη ζώνη νερού που εμφανίζεται και εξαφανίζεται – ως απόληχος του ποταμού που κάποτε διαπερνούσε τη Σταδίου – καθώς και την πλακόστρωση που υπάρχει στα σημεία όπου το νερό δεν συνεχίζεται. Τα καθίσματα και καθιστικά, όπως και οι δενδροφυτεύσεις, δεσπόζουν και εδώ σε όλο το μήκος της παρέμβασης.

Τέλος, έχουμε και μια ενδεικτική παρέμβαση επί της οδού Φιλελλήνων, στο σημείο ακριβώς μετά το Σύνταγμα. Εδώ βλέπουμε και πάλι το παρατηρητήριο λόγω της πλατείας και της Βουλής στο βάθος, καθώς και της Ακρόπολης από την άλλη πλευρά. Εδώ παρατηρούμε και την κατασκευή του παιχνιδιού που είναι έτσι τοποθετημένη – μέσα σε δύο αντικριστούς, με κλίση τοιχία-ξύλινα πανέλα – ώστε να την οριοθετούν και να την «προστατεύουν» για τη





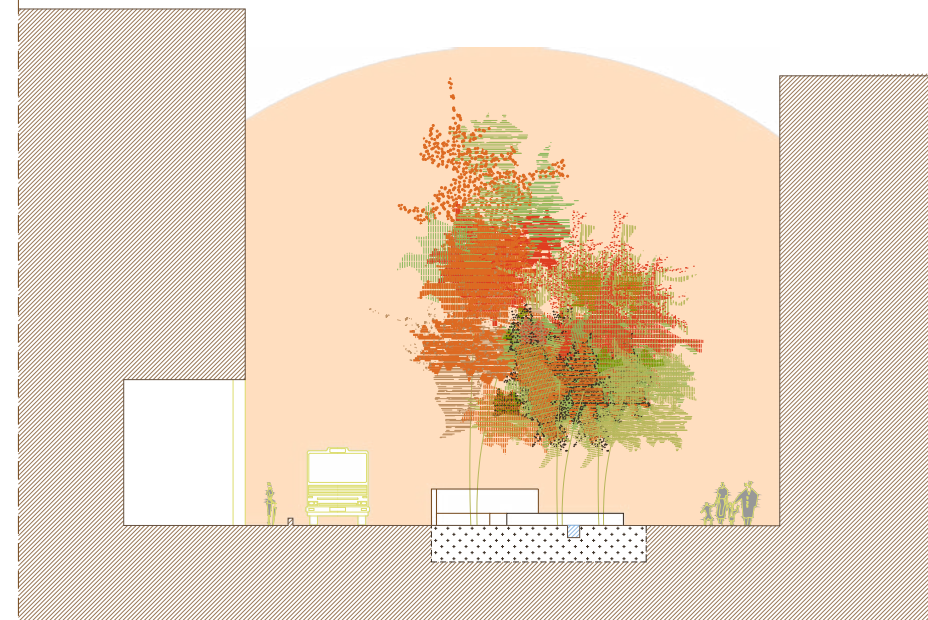




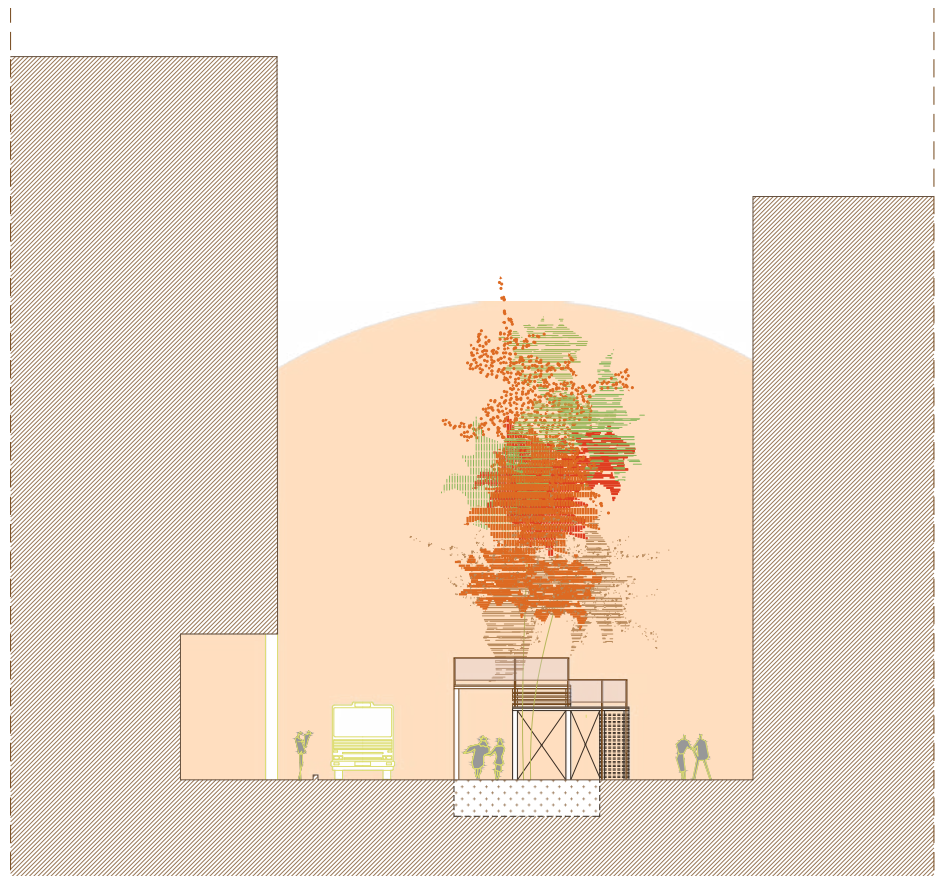


δημιουργία ενός πιο ασφαλούς και ήσυχου περιβάλλοντος, τόσο για τα παιδιά όσο και για τους ενήλικες. Εδώ επικρατούν οι πιο μοναχικές στάσεις – καθώς η διαδρομή του διαλόγου δεν «περνάει» από αυτό το σημείο έτσι όπως σχεδιάστηκε και παρουσιάστηκε πιο πάνω.

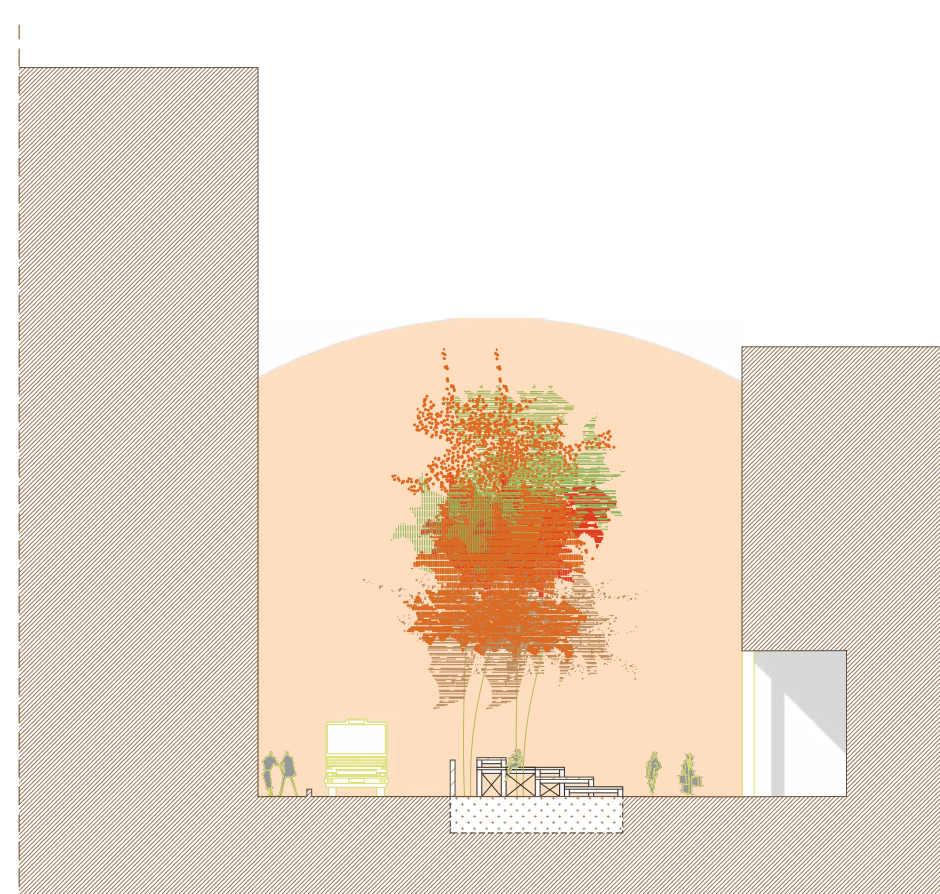
Όλα αυτά τα παρατηρούμε και στις τομές. Μια τομή για κάθε μία από αυτές τις παρεμβάσεις αντιστοιχεί και σε μία κάτοψη. Αντιλαμβανόμαστε έτσι καλύτερα πώς «κάθεται» η κάθε κατασκευή πάνω στην Σταδίου και πώς συνομιλεί με το περιβάλλον, τόσο το υπάρχον όσο και το προτεινόμενο με τα καθιστικά και όλα τα στοιχεία που συνθέτουν τη συγκεκριμένη παρέμβαση.



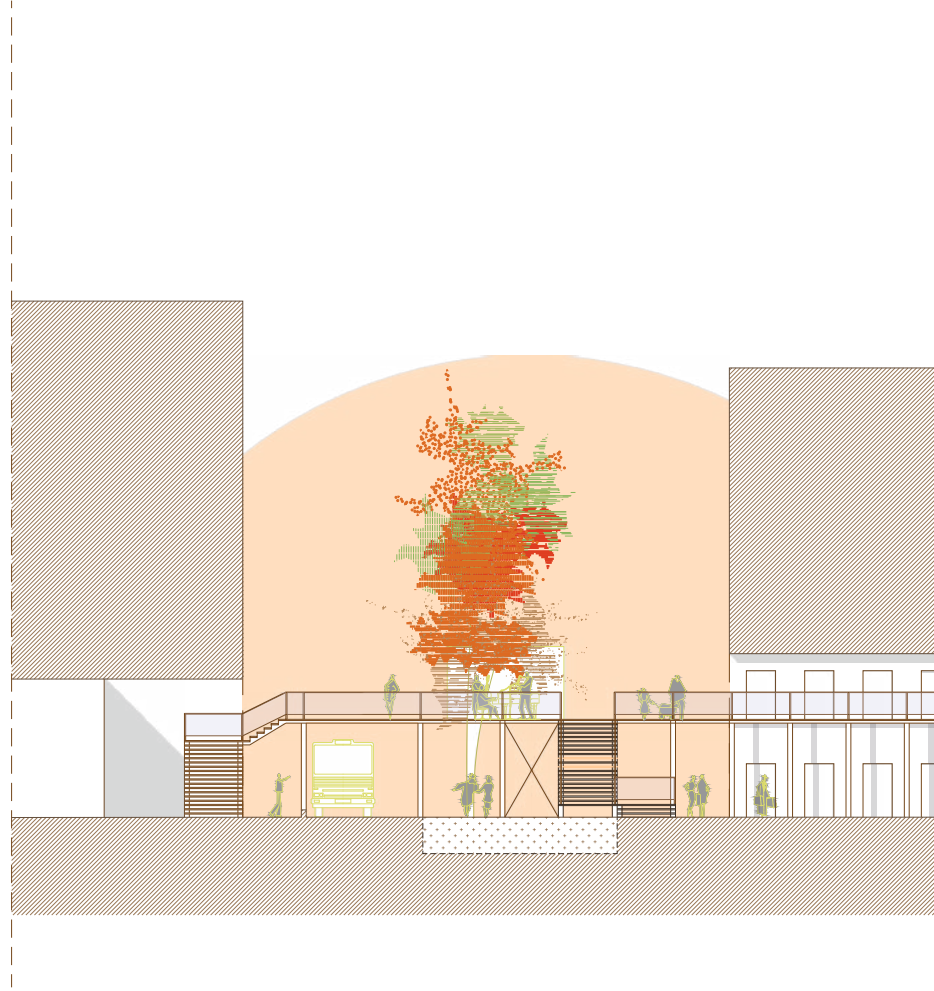
108



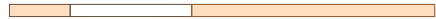
109



110



111





Τέλος μπορούμε να δούμε κάποιες προβολές της παρέμβασης σε *ορισμένες καλλιτεχνικές – φωτορεαλιστικές απεικονίσεις* της οδού Σταδίου. Αυτό στην προσπάθεια να φανεί η ατμόσφαιρα και ο χαρακτήρας που θα προσφέρουν όλες οι παρεμβάσεις στην «καρδιά» της πρωτεύουσας.

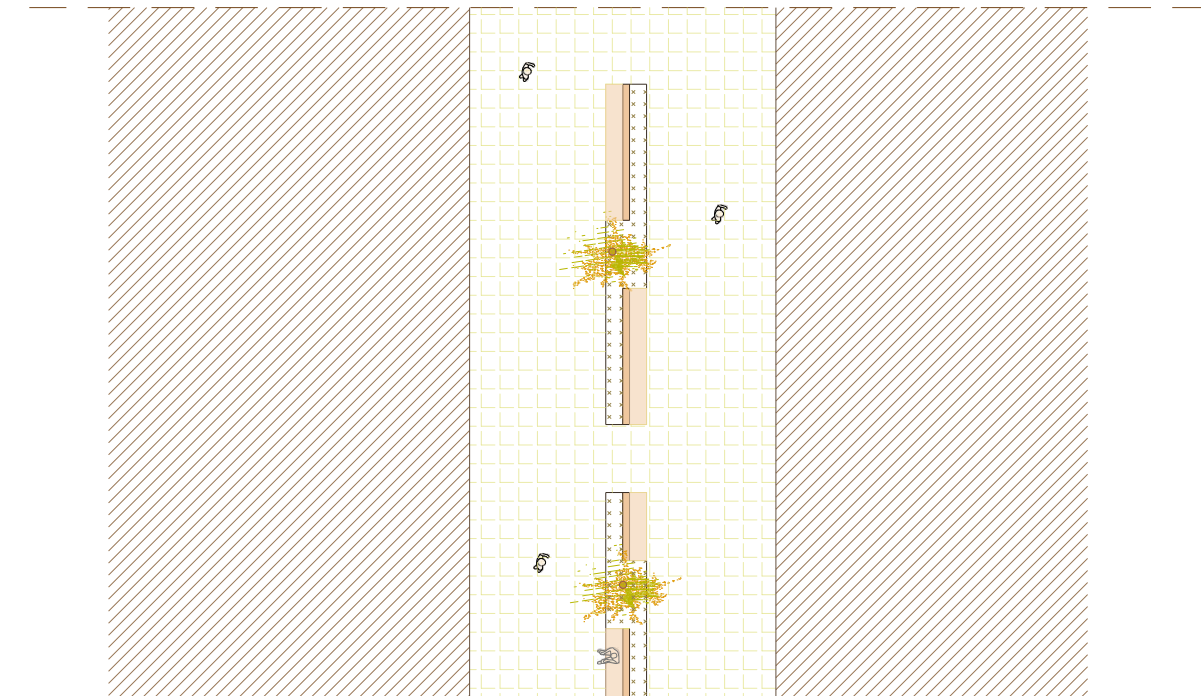
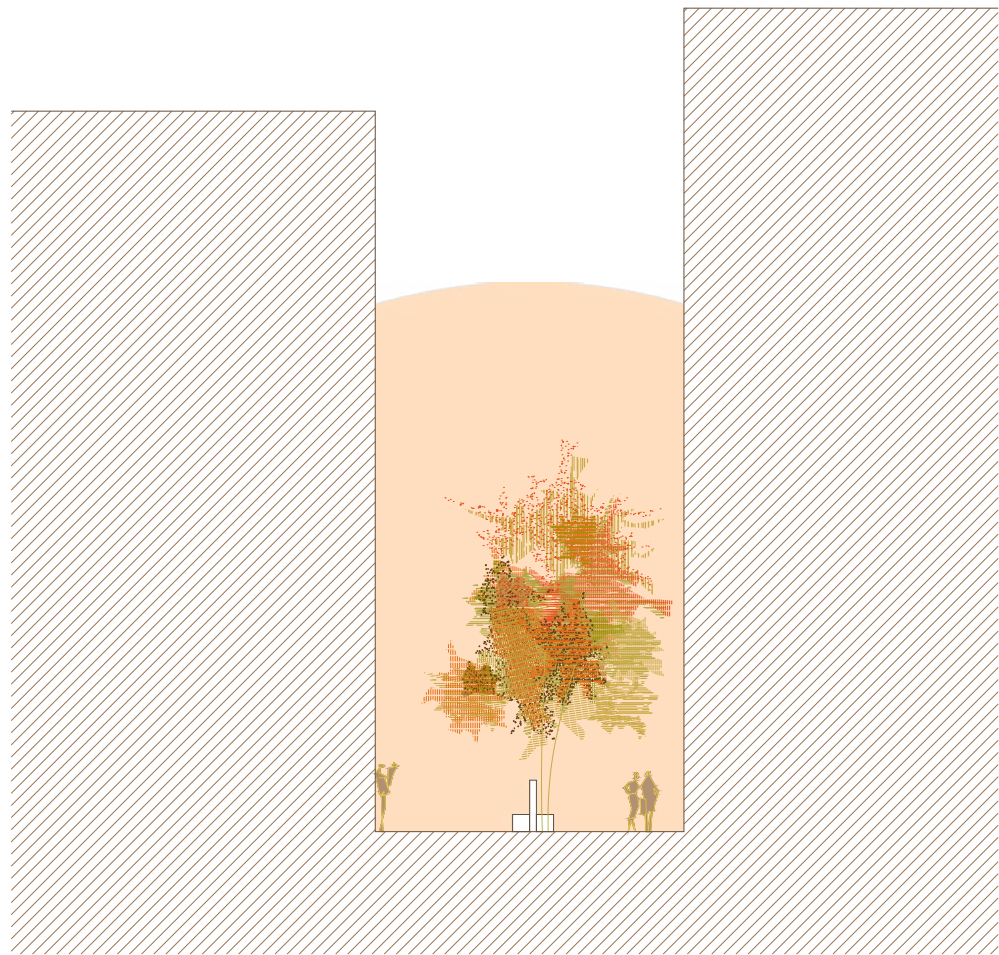




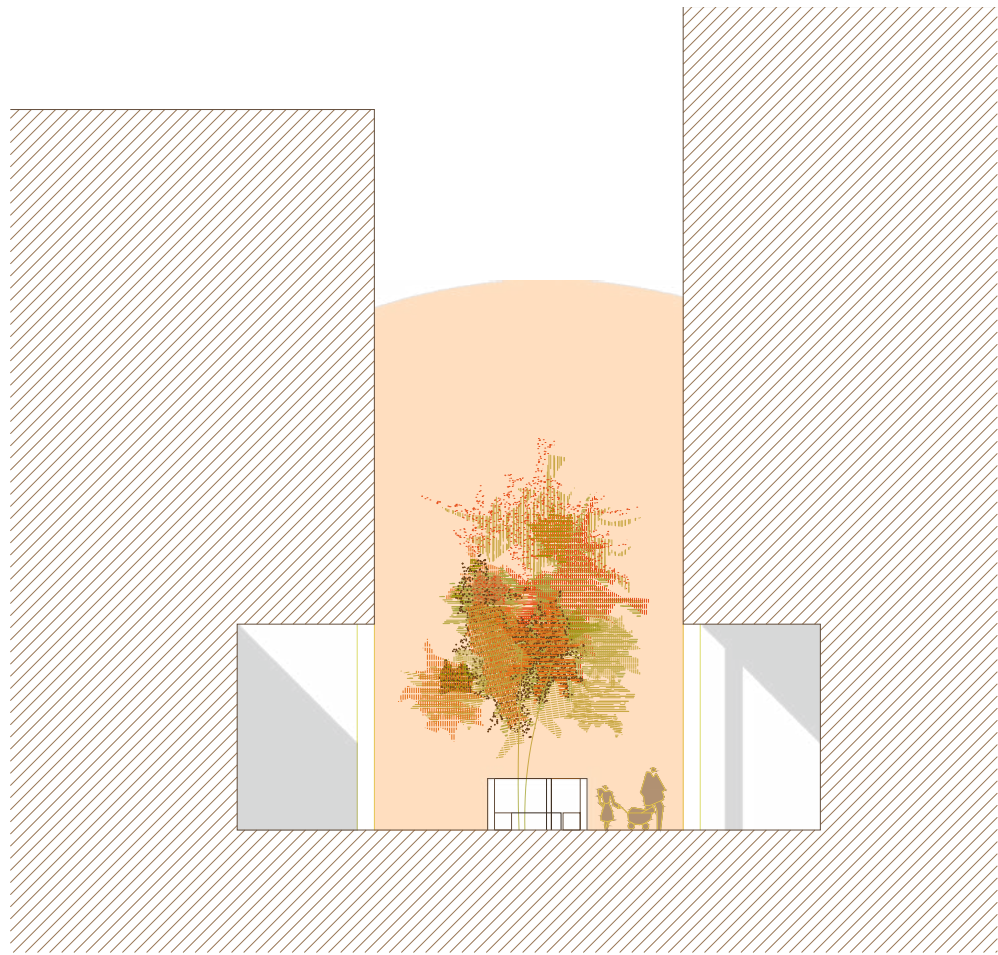
Τυπολογίες

Τέλος σχεδιάσα *τυπολογίες παρεμβάσεων* – στη σύνθεση όλων των τυπολογιών που προαναφέρθηκαν - με σκοπό να δημιουργήσω κάποιες παρεμβάσεις που μπορούν, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του δρόμου-πεζόδρομου, να προσαρμοστούν κατά μήκος όλων των διαδρομών που δημιουργήθηκαν στην παρούσα διπλωματική εργασία. Προφανώς, η κάθε τυπολογία θα προσαρμόζεται επιμέρους αλλά σκοπός είναι η δημιουργία μιας ατμόσφαιρας αλλά και ο προσδιορισμός μιας χρήσης που μετέπειτα θα πρέπει να προσαρμοστεί περαιτέρω για την εφαρμογή σε ένα πραγματικό και ορισμένο κομμάτι της πόλης

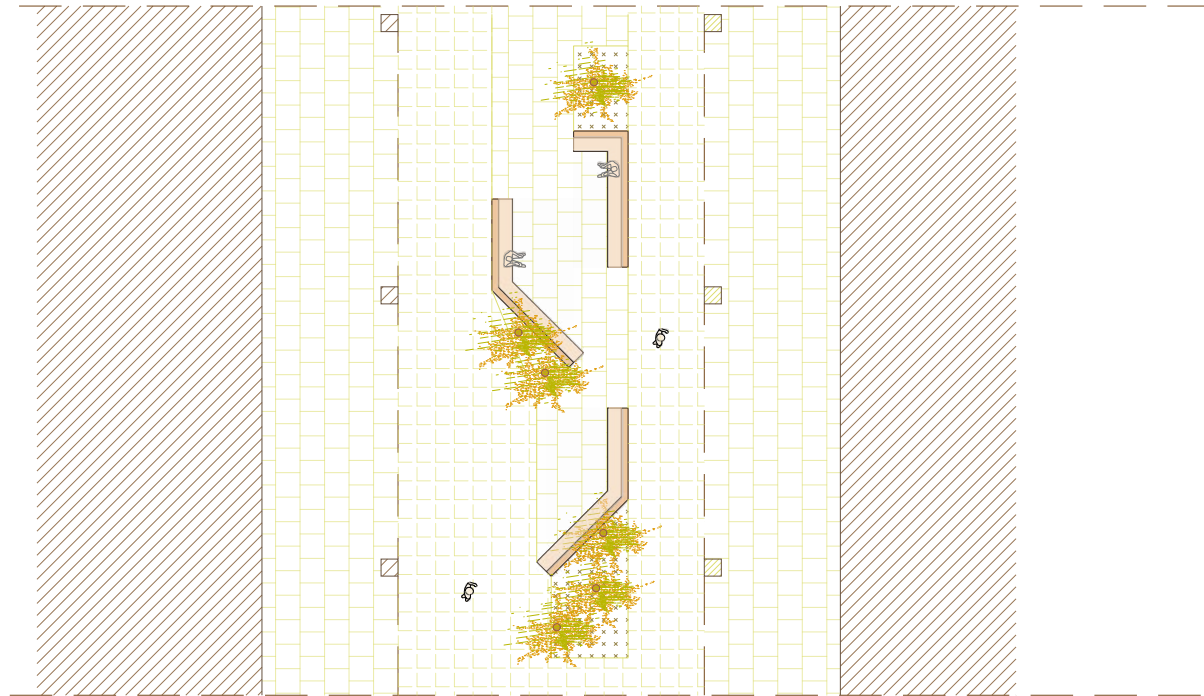
Έτσι έχουμε τις παρακάτω *έξι τυπολογίες δρόμων* με τις παρεμβάσεις τους που επικεντρώνονται, κατά κύριο λόγο, στη φύτευση και στη στάση.



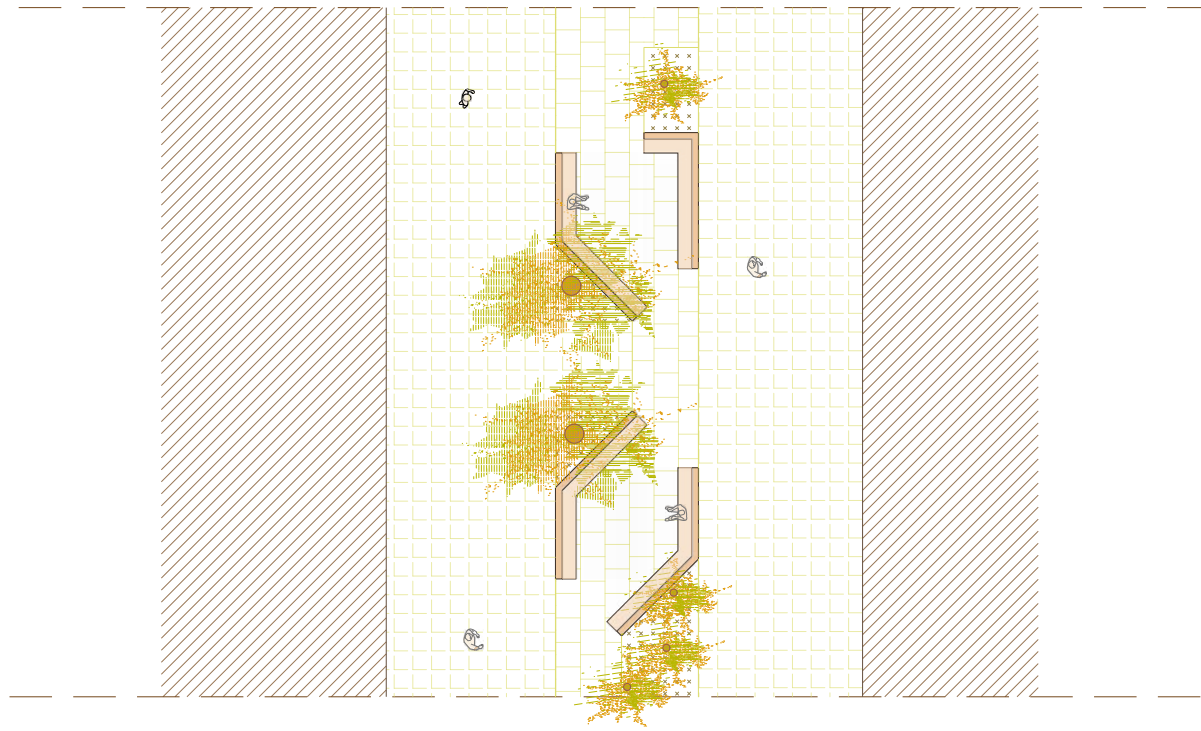
120

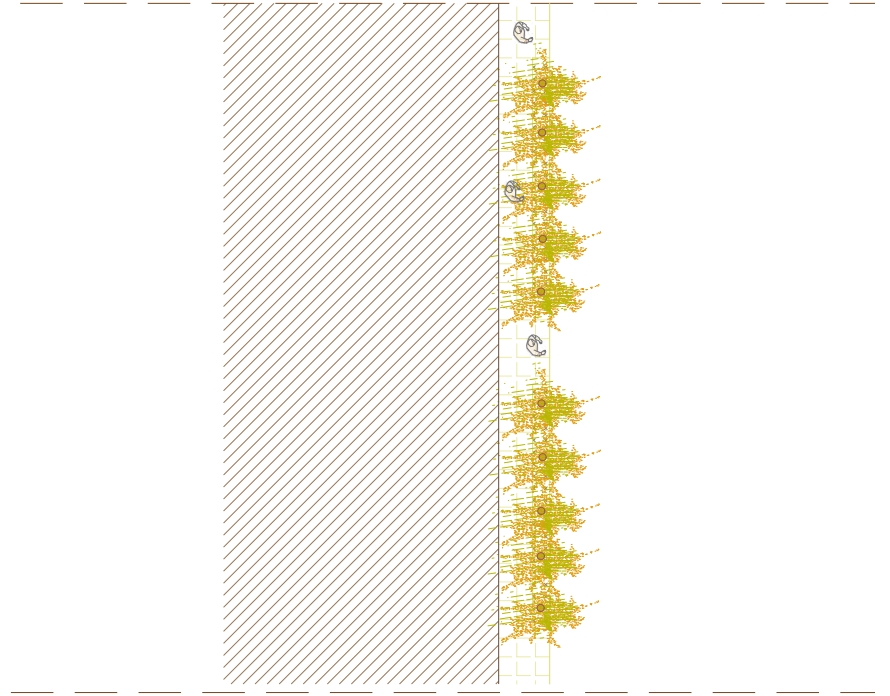
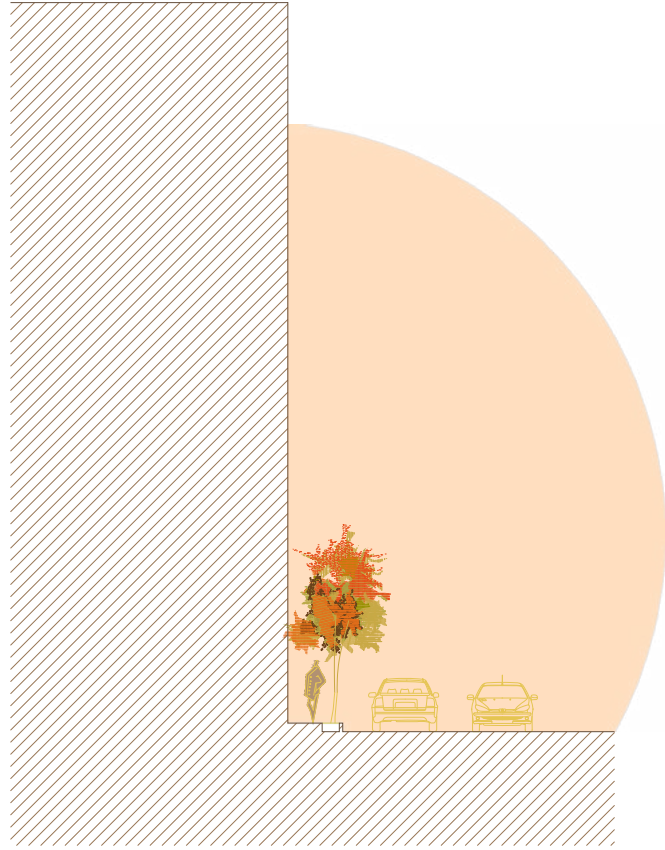


121

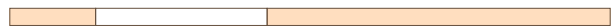
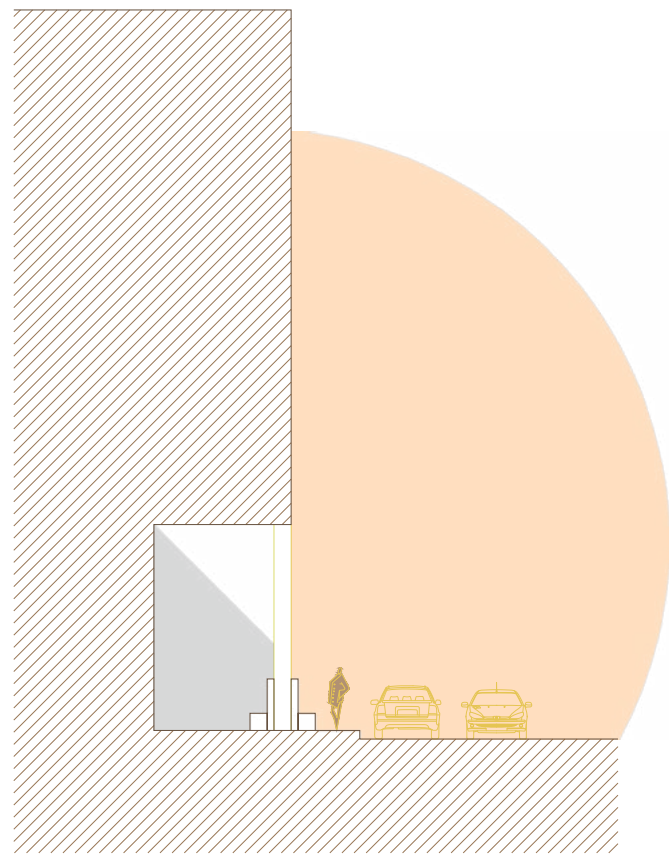




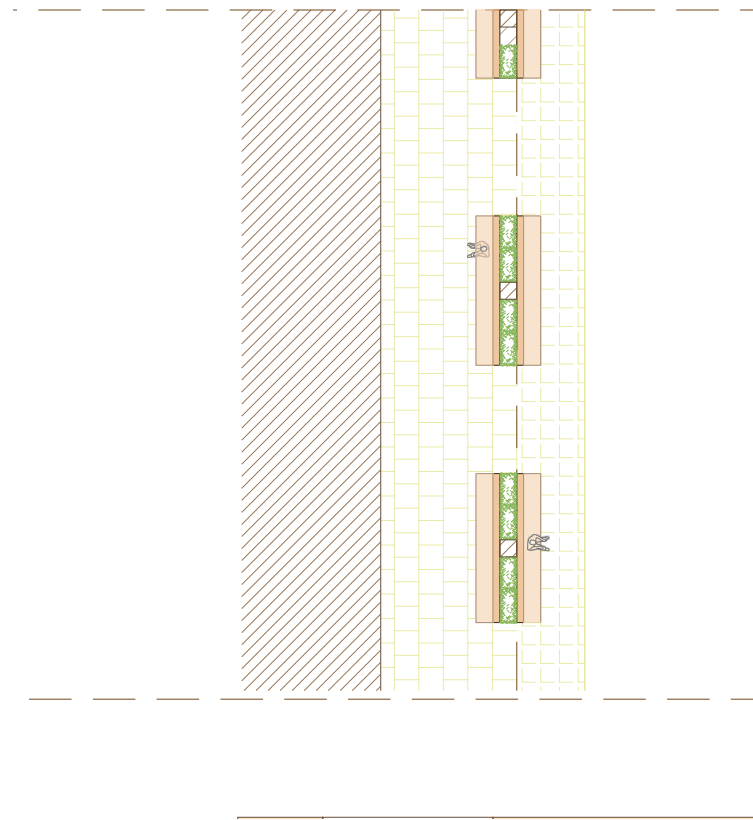




126



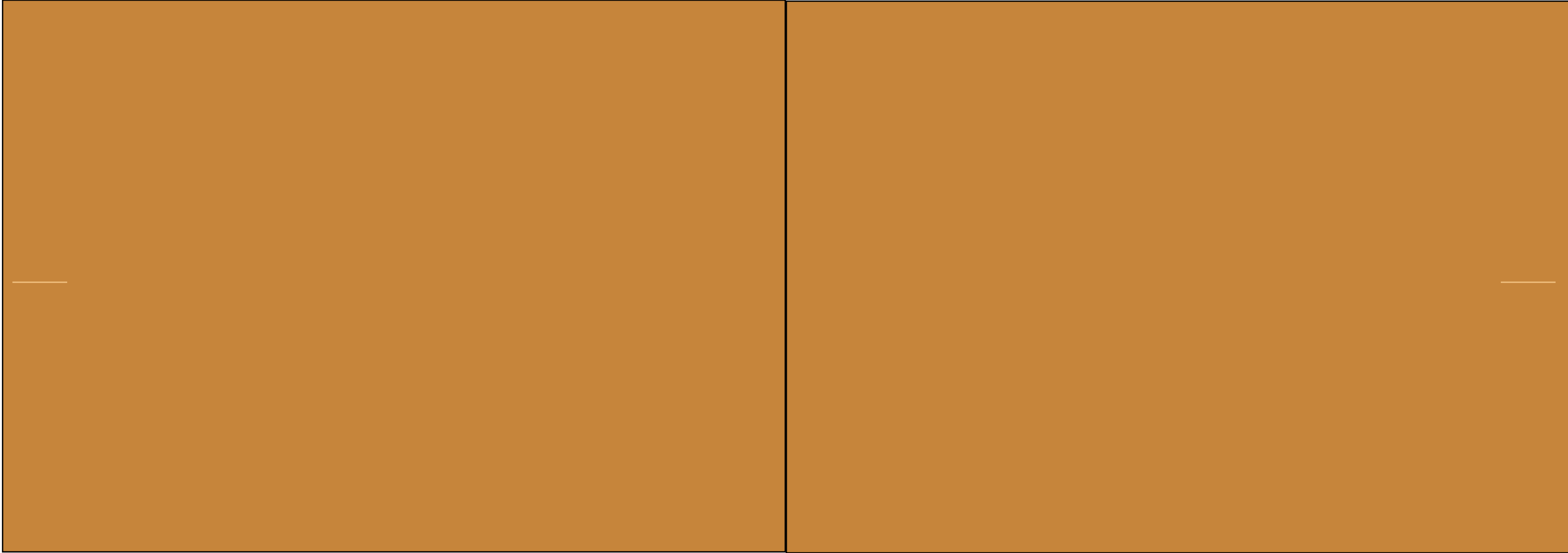
127





128







*Μια τελευταία λέξη...*



Σκοπός ήταν η δημιουργία ενός Κέντρου, στο οποίο ο πεζός θα αποτελεί προτεραιότητα και η ζωή της πόλης θα εξαρτάται από αυτόν. Η αναβίωση κάποιων χαμένων καθημερινών δραστηριοτήτων θα βοηθήσουν τόσο στην εξέλιξη του ατόμου όσο και της κοινωνίας γενικότερα. Ο διάλογος, η περιπλάνηση και το παιχνίδι αποτελούν τρεις λησμονημένες δραστηριότητες που κάποτε ήταν ζωτικής σημασίας για την Αθήνα. Από τους αρχαίους χρόνους ο διάλογος και η περιπλάνηση ήταν ένα από τα μεγαλύτερα κομμάτια της καθημερινής κοινωνικής ζωής ενός πολίτη έως και στο πρόσφατο παρελθόν όταν το παιχνίδι και η ανεμελιά αποτελούσαν μέρος της ζωής των Αθηναίων. Τέλος, είναι επίσης μια προσπάθεια να «σωθεί» η Σταδίου και οι Στοές της από τον μαρασμό, αυτόν τον τόσο σημαντικό άξονα της Αθήνας που κάποτε αποτελούσε αρτηρία ζωής της πόλης και τώρα απειλείται

με «εξαφάνιση» από τον χάρτη. Στην Αθήνα \_ σε αυτήν την πόλη με τις τόσες αντιθέσεις, τις κρυφές ομορφιές και την τόσο μεγάλη ιστορία \_ αξίζει πολύ μεγαλύτερη προσοχή από αυτήν που της δίνεται τις τελευταίες δεκαετίες, σε επίπεδο οικονομικό και κοινωνικό.

Ωστόσο, η αναζωογόνηση του Κέντρου της Αθήνας, δεν περνά μόνο μέσα από τις αναπλάσεις και τους αρχιτεκτονικούς σχεδιασμούς, αλλά απαιτεί γενναίες πολιτικές, σε κεντρικό πολιτικό επίπεδο, αλλά και σε τοπικό, με οργανωμένες και όχι αποσπασματικές δράσεις, παρέχοντας κίνητρα και στήριξη ώστε να επιστρέψει στην «καρδιά» της πρωτεύουσας η κατοικία και οι παραδοσιακές εμπορικές χρήσεις στα άδεια κτίρια, αντί να «παραδοθούν» αποκλειστικά σε τουριστικές χρήσεις.



*Βιβλιογραφία*

Θεωρία Αρχιτεκτονικής

- *Le Corbusier - Η Χάρτα των Αθηνών - Μετάφραση \_ Σταύρος Κουρεμένος - Εκδόσεις \_ ύφιλον/βιβλία - Αθήνα 2003*
- *Αλέξανδρος Παπαγεωργίου-Βενέτας - Αθηνών Αγλάισμα\_Εξέλιξη, προβλήματα και μέλλον του Αθηναϊκού τοπίου - Εκδόσεις \_ Ερμής - Αθήνα 1999\*
- *Βασίλης Σγούτας - Ένας Αθηναίος για την πόλη του - Φωτογραφίες Χαράλαμπος Λοθιζίδης\_ Κατερίνα Γληνού - Εκδόσεις \_ Πλέθρον - Αθήνα 2021*

Φιλοσοφία

- *Guy Debord - Έκθεση Περί της ΚΑτασκευής Καταστάσεων - Μετάφραση \_ Νίκος Β. Αλεξίου \_ ΕΠιμέλεια - Νίκος Κούρκουλος - Εκδόσεις \_ Ελεύθερος Τύπος - Β' Έκδοση - Αθήνα\_ Δεκέμβριος 1998*
- *Guy Debord - Η κοινωνία του Θεάματος - Μετάφραση \_ Μπαμπασάκης Γιώργος-Ικαρος - Εκδόσεις \_ Μεταίχμιο - Αθήνα \_ Νοέμβριος 2016*



- *Walter Benjamin* - Σαρλ Μπωντλαίρ\_ Ένας Λυρικός στην ακμή του Καπιταλισμού - Μετάφραση\_ Γιώργος Γκουζούλης\_ Επιμέλεια Adorno, Tiedemann, Busk-Morss - Εκδόσεις\_ Αλεξάνδρεια - Δεύτερη Έκδοση - Αθήνα\_ Δεκέμβριος 2002

### Ερευνητικές Εργασίες

- Ανδρέας Βεντουράκης, Δημήτρης Κονταργύρης - Πεζόδρομος Σταδίου - Παρουσίαση της Πρότασης για την πεζοδρόμηση της οδού Σταδίου - Ιστοσελίδα ανάρτησης και οπτικοακουστικού υλικού: [http://triantafyllou.blogspot.com/p/blog-page\\_1502.html](http://triantafyllou.blogspot.com/p/blog-page_1502.html)
- Χρήστος Χατζηγεωργίου - Διάλογος και Αρχιτεκτονική - Διάλεξη - Επιβλέπων\_ Καθηγητής Νικόλαος Ιών Τερζόγλου - Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο - Σεπτέμβριος 2022

### Άρθρα

- Γιώργος Λιάλιος - Πρόταση για πεζοδρόμηση της οδού Σταδίου - Εφημερίδα\_ Η Καθημερινή - 26 Μαΐου 2020 - Σύνδεσμος ιστοσελίδας: <https://www.kathimerini.gr/society/1079854/protasi-gia-pezodromisi-tis-odoy-stadiou/>

- Δημήτρης Ρηγόπουλος - Σταδίου, ο δρόμος που αφηγείται τη μοίρα της πόλης - Εφημερίδα\_ Η Καθημερινή - 25 Απριλίου 2023 - ιστοσελίδα άρθρου: <https://www.kathimerini.gr/society/562383844/stadiou-o-dromos-poy-afigeitai-ti-moira-tis-polis/>

- Έλενα Ντάκουλα - Αθηναϊκές στοές: Τα αρχιτεκτονικά και διακοσμητικά διαμάντια της πόλης - Athens Voice - 19 Οκτωβρίου 2022 - Ιστοσελίδα άρθρου: <https://www.athensvoice.gr/life/life-in-athens/775282/athinaiques-stoes-ta-arhitektonika-kai-diakosmitika-diamadia-tis-polis/>



Με επίκεντρο την αναδιαμόρφωση του Κέντρου της Αθήνας, η εργασία εστιάζει σε σημεία και χαρακτηριστικά που έχουν πλέον εκλείψει. Ο πεζός βρίσκεται στο περιθώριο, τα οχήματα κυριαρχούν, οι χρήσεις γης έχουν αλλοιωθεί με τον τουρισμό που, ως ...χωροκατακτητικό είδος, έχει εκτοπίσει από το Κέντρο της πρωτεύουσας την κατοικία και παραδοσιακές εμπορικές δραστηριότητες. Το δομημένο περιβάλλον έχει παραμεληθεί, οι ελάχιστοι ελεύθεροι, πράσινοι χώροι παραμένουν αναξιοποίητοι, εκτός κάποιων εξαιρέσεων, ενώ απουσιάζει ένας στρατηγικός σχεδιασμός για την πόλη.

Στην ευρωπαϊκή πρωτεύουσα, με την μακρόχρονη ιστορία, παρατηρείτε μία αδιαφορία για δραστηριότητες που άλλοτε την χαρακτήριζαν και αποτέλεσαν αναπόσπαστο κομμάτι της, στο πέρασμα της ιστορίας.

#### Περιπλάνηση - Διάλογος - Παιχνίδι

Θα μπορούσαν αυτές οι τρεις δραστηριότητες να επανέλθουν στην καθημερινότητα των πολιτών της Αθήνας;

Θα μπορούσε ο πολίτης να γίνει και πάλι «πρωταγωνιστής» στη ζωή της ελληνικής πρωτεύουσας;