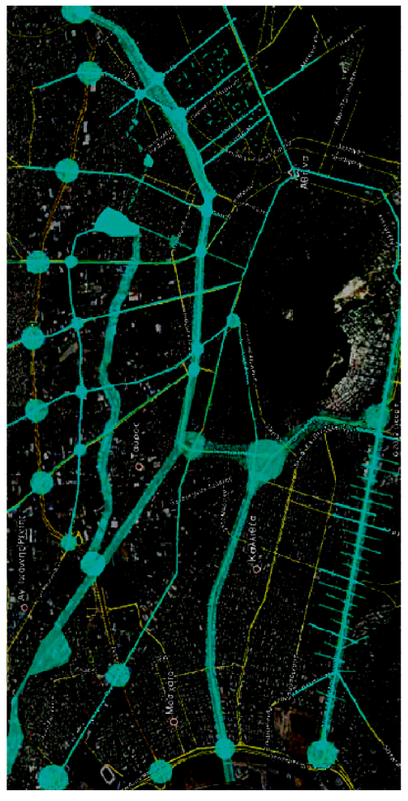
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ – ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ Ε.Μ.Π.

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ

Α’ ΦΑΣΗ



ΑΘΗΝΑ 31/1/2013

Η ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

Επιστημονικός υπεύθυνος
ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΡΜΕΝΙΔΗΣ, αρχιτέκτων μηχανικός, καθηγητής ΕΜΠ
Κύριος ερευνητής
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΟΥΡΝΙΚΙΩΤΗΣ, αρχιτέκτων πολεοδόμος, καθηγητής ΕΜΠ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΟΛΥΖΟΣ, αρχιτέκτων πολεοδόμος, καθηγητής ΕΜΠ
ΑΡΙΑΔΝΗ ΒΟΖΑΝΗ, αρχιτέκτων μηχανικός, επίκουρη καθηγήτρια ΕΜΠ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΑΠΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ, αρχιτέκτων μηχανικός, καθηγητής ΕΜΠ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΛΙΣΣΑΣ, δικηγόρος, καθηγητής ΕΜΠ
ΕΛΕΝΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ, αρχιτέκτων μηχανικός, λέκτορας ΕΜΠ
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ ΜΑΡΗ, αρχιτέκτων μηχανικός, εκλεγμένη λέκτορας ΕΜΠ

ΜΑΡΙΑ ΒΑΣΕΝΧΟΒΕΝ, αρχιτέκτονας μηχανικός ΑΠΘ, MA in Archaeology UCL, Δρ. ΕΜΠ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΥ, αρχιτέκτονας μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής ΕΜΠ
ΤΕΡΕΖΑ ΓΑΛΑΤΟΥΛΑ, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής, Υ.Δ. ΕΜΠ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής, Υ.Δ. ΕΜΠ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΖΑΜΠΑΖΑ, δικηγόρος LLM
ΕΛΕΝΗ ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΥ, αρχιτέκτων πολεοδόμος
ΗΩ ΚΑΡΥΔΗ, αρχιτέκτων μηχανικός, MA AA, Υ.Δ. ΕΜΠ
ΦΑΝΗΣ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗΣ, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής, Υ.Δ. ΕΜΠ
ΝΙΚΟΣ ΚΟΡΔΟΣ, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής, Υ.Δ. ΕΜΠ
ΑΝΝΑ ΛΑΣΚΑΡΗ, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής, MSc UCL, Υ.Δ. ΕΜΠ
ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΟΥΖΑΚΙΤΗΣ, αρχιτέκτων μηχανικός, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονικής ΕΜΠ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΠΑΛΑΜΠΑΝΙΔΗΣ, αρχιτέκτων μηχανικός ΑΠΘ, ΜΔΕ Πολεοδομίας ΕΜΠ, Υ.Δ. Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
ΕΛΕΝΑ ΠΑΤΑΤΟΥΚΑ, αρχιτέκτονας μηχανικός ΑΠΘ, ΜΔΕ Πολεοδομίας ΕΜΠ, Υ.Δ.Paris-8 / ΕΜΠ
ΚΑΤΙΑ ΡΟΥ, αρχιτέκτων DPLG
ΓΙΑΝΝΑ ΣΤΑΥΡΟΥΛΑΚΗ, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής, Δρ. ΕΜΠ
ΝΕΛΛΑ ΣΤΕΦΑΝΑΤΟΥ, αρχιτέκτων μηχανικός, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονικής ΕΜΠ
ΛΟΥΚΑΣ ΤΡΙΑΝΤΗΣ, αρχιτέκτων πολεοδόμος, MSc LSE, Υ.Δ. ΕΜΠ

ΑΜΑΛΙΑ ΚΟΥΔΟΥΝΗ, Εκπρόσωπος ΥΠΕΚΑ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΕΥΜΟΛΠΙΔΗΣ, Εκπρόσωπος Δήμου Αθηναίων

ΑΙΟΛΟΣ ΤΖΕΦΡΕΥ ΤΡΑΜΠΛ, τεχνικός

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ – ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ Ε.Μ.Π.

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ

Α’ ΦΑΣΗ

ΑΘΗΝΑ 31/1/2013

Τα περιεχόμενα και η διάρθρωση της Α' Φάσης του ερευνητικού προγράμματος

ΕΠΙΤΟΜΗ 5

Εισαγωγη 6
Το Αντικείμενο του ερευνητικού προγράμματος 6
Α' φάση: 'Γενικός Σχεδιασμός Στρατηγικών Προσέγγισης' 6
Η επιλογή περιοχής πιλοτικής εφαρμογής 6
1. Τι εννοειται ως αστικη παρεμβαση στο επιπεδο της Περιφερειας Αττικης: Σε ποια εννοια ενοτητας αναφερεται η Περιφερεια. .. 7
Ο εντοπισμός των μεγάλων αξόνων ανάπτυξης κεντρικοτήτων – οι μεγάλες χειρονομίες 8
Η βασική πρόταση της Α' Φάσης του ερευνητικού προγράμματος: 9
2. Η τυπολογια των παρεμβασεων ως προς την αποκατασταση των διαδημοτικων σχεσεων κατα τις μεγαλες χειρονομιες 10
3. Εξειδικευσεις των τυπων των αστικων παρεμβασεων στην πιλοτικη περιοχη του Νοτιο-Δυτικου Μητροπολιτικου Κεντρου - Προτεινομενα δικτυα παρεμβασεων 11
Δυτικό Μητροπολιτικό κέντρο - Χωρικές Ενότητες 1, 2, 3 11
Νότιο Μητροπολιτικό κέντρο - Χωρικές Ενότητες 4 και 5. 11
4 Αξιολογηση των προτεινομενων αστικων παρεμβασεων 13

ΜΕΡΟΣ 1 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗΝ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΘΗΝΑ: ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ. ΑΣΤΙΚΕΣ ΛΕΩΦΟΡΟΙ / ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ / ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ. ΈΝΤΑΞΗ ΣΤΟ ΑΤΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΟΛΗ 14

Εισαγωγη 15
Κεφαλαιο 1. Η πολεοδομικη διασταση στις πολιτικες συνοχης της ΕΕ– Ολοκληρωμενη Αστικη Ανασυγκροτηση – Χρηματοδοτησεις και ενταξη σε περιφερειακα προγραμματα – Πρωτοβουλια Jessica (Π.1.3.3) 16
1.1 Το πλαίσιο των αστικών πολιτικών στο ευρωπαϊκό επίπεδο. *16*
1.2 Χρηματοδοτήσεις και ένταξη σε Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ) και στο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ). Τρέχουσα προγραμματική περίοδος (2007-2013) *18*
1.3. Πρωτοβουλία Jessica (Joint European Support for Investment in City Areas) *19*
Κεφαλαιο 2. Αντικειμενο και στοχοι των Σχεδιων Ολοκληρωμενων Αστικων Παρεμβασεων (ΣΟΑΠ) – Κατευθυνσεις και θεσμικο πλαισιο – Ο διακριτος ρολος της Περιφερειακης Αυτοδιοικησης στο σχεδιασμο, στην παρακολουθηση και στην εφαρμογη τους (Π.1.3.3) 20
2.1. Αντικείμενο και στόχοι των Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων Αστικής Παρέμβασης Μητροπολιτικού Επιπέδου *20*
2.2. Φορείς προγραμματισμού, σχεδιασμού και παρακολούθησης *20*
2.3. Θεσμικό πλαίσιο και πεδίο εφαρμογής των Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) *20*
2.4. Ο διακριτός ρόλος της Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης στο σχεδιασμό του χώρου *21*
Κεφαλαιο 3. Η Νοτιοδυτικη Μητροπολιτικη Αθηνα ως προνομιακο πεδιο εφαρμογης Ολοκληρωμενων Αστικων Παρεμβασεων – Προταση συγκροτησης πλεγματος πεντε Χωρικων Ενοτητων (Π.1.2.1, Π.1.2.2) 23
3.1. Η συγκυρία της κρίσης και η επανεξέταση του προτύπου αστικής ανάπτυξης *23*
3.2. Περιγραφή της Ευρύτερης Περιοχής Μελέτης – Σημαντικές δυναμικές ανάπτυξης *23*
3.3. Κατευθύνσεις του υπερκείμενου στρατηγικού σχεδιασμού *25*
3.4. Μεγάλες δημόσιες επενδύσεις σε έργα συγκοινωνιακών υποδομών *25*
3.5. Επενδύσεις του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα σε νέες αστικές υποδομές *26*
3.6. Πρόταση συγκρότησης πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων για την προώθηση προγραμμάτων «ολοκληρωμένων πολιτικών αστικής ανασυγκρότησης» *26*
Κεφαλαιο 4. Η «γραμμικη παροδια αναπτυξη» ως αιτια υποβαθμισης – Οι Αστικες Λεωφοροι / Πρασινοι Διαδρομοι / Πολιτιστικοι Διαδρομοι ως εργαλεια αστικης ανασυγκροτησης (Π.1.2.1, Π.1.2.2) 29
4.1 Η «γραμμική παρόδια ανάπτυξη» και η κυριαρχία του ΙΧ αυτοκινήτου ως αιτίες αστικής υποβάθμισης ... *29*
4.2 Προς νέες μορφές κινητικότητας και αστικότητας - Οι Αστικές Λεωφόροι ως σύγχρονα εργαλεία αστικής ανασυγκρότησης *30*
4.3 Τρεις έννοιες - κλειδιά: Αστικές Λεωφόροι / Πολιτιστικοί Διάδρομοι / Πράσινοι Διάδρομοι *32*
Κεφαλαιο 5. Χαρτογραφηση και φωτογραφικη τεκμηριωση των προτεινομενων Αστικων Λεωφορων / Πρασινων Διαδρομων / Πολιτιστικων Διαδρομων – Ένταξη τους στο Αττικο Τοπιο και την πολη (Π.1.2.1, Π.1.2.2) 38
Παραρτημα Α: Καταγραφη των μεγαλων πολεοδομικων – κυκλοφοριακων παρεμβασεων και εργων στη Νοτιοδυτικη Μητροπολιτικη Αθηνα (Π.1.1.2, Π.1.1.4) 45
Παραρτημα Β: Αποδελτιωση στοχων / εργων / δρασεων του Επιχειρησιακου Προγραμματος Περιφερειας Αττικης 2012-14 για τη Νοτιοδυτικη Μητροπολιτικη Αθηνα. (Π.1.1.5) 47

ΜΕΡΟΣ 2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΔΙΚΤΥΑΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ: ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ - ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ ΠΕΝΤΕ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ ΣΤΗΝ ΠΙΛΟΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΘΗΝΑΣ 50

Εισαγωγη Η τυπολογια των παρεμβασεων ως προς την αποκατασταση των διαδημοτικων σχεσεων κατα τις μεγαλες χειρονομιες – Διακριση κριτηριων αξιολογησης των παρεμβασεων ως προς τις χρησεις και ως προς την κλιμακα επιρροης τους 51
Α. Κομβικές δικτυώσεις δήμων. 51
Β. Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων. 52
Γ. Διαδημοτικές δικτυώσεις σημείων και κόμβων. 52
Χωρικη Ενοτητα 1 Άνω/Κατω Πατησια, Στ. Αττικης, Στ. Λαρισης, πλ. Βαθης / Πατησιων, 3ης Σεπτεμβριου, Αχαρνων: Η περιοχη των Πατησιων ως δυναμει 'πλεγμα διασυνδεσης τοπων' (Π.1.2.2) 53
1.1 Μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις 55
1.1.1 Ζώνη Σταθμών Λαρίσης / Πελοποννήσου /πλατεία Αττικής. 55
1. 2 Μεσαίας κλίμακας παρεμβάσεις 57
1. 2.1 Ανάδειξη - διασύνδεση των εγκλωβισμένων στον ιστό λόφων 57
1. 3 Μικρής κλίμακας παρεμβάσεις: 60
1. 3.1 Αναβάθμιση του Ανισόπεδου κόμβου 'Τρεις γέφυρες' 60
1. 3.2 Επέμβαση στην περιοχή του συνεπίπεδου κόμβου οδού Σεπολίων 61
1. 3.3 Επι μέρους επεμβάσεις συρραφής μικρών αξόνων (θύλακες) με αστικά κενά . Δημιουργία 'πάρκων τσέπης' και διαδικτύωση τους στην περιοχή των Πατησίων. 62
Χωρικη Ενοτητα 2 Ακαδημια Πλατωνος, Μεταξουργειο, Κεραμεικος / Λενορμαν, λεωφ. Αθηνων, Κωνσταντινουπολεως, Πειραιως, Ιερα Οδος (Π.1.2.2) 68
2.1 Σύντομη περιγραφή της περιοχής παρεμβάσεων. Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. *68*
2.2 Προβλήματα και αναπτυξιακές δυνατότητες της περιοχής. *71*
2.3 Περιγραφή Στρατηγικών Παρεμβάσεων *73*
2.3.1 Αναβάθμιση της οδού Λένορμαν σε «αστική λεωφόρο» πολιτισμικού και φυσικού ενδιαφέροντος, όπου θα συνυπάρχουν σημαντικές χρήσεις γης, τοπικού ή υπερτοπικού χαρακτήρα, ΜΜΜ (μετρό, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδήλατο, πεζοί, αλλά και ΙΧ αυτοκίνητα. 75
2.3.2 Αναβάθμιση της περιοχής του ανισόπεδου κόμβου οδού Λένορμαν / οδού Κωνσταντινουπόλεως σε δημόσιο χώρο αστικής άρθρωσης 77
2.3.3 Αναβάθμιση του ανισόπεδου κόμβου Λεωφόρου Αθηνών - οδού Αχιλλέως με την οδό Κωνσταντινουπόλεως και παράλληλη διασύνδεση των οδών Πλαταιών/ Σαλαμίνος με τις οδούς Πλάτωνος/Μοναστηρίου στα πλαίσια της ανάδειξης του Δημόσιου Σήματος. 79
2.3.4 Αναβάθμιση του ανισόπεδου κόμβου Εθνικής οδού/οδού Λένορμαν με την ταυτόχρονη εκμετάλλευση του κενού επίγειου τμήματος για τη χωροθέτηση χρήσεων και δραστηριοτήτων. 80
Χωρικη Ενοτητα 3 Ελαιωνας, Βοτανικος / Λεωφ. Αθηνων, Ιερα Οδος, Πετρου Ραλλη (Π.1.2.2) 82
3.1 Σύντομη περιγραφή της περιοχής παρεμβάσεων. Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. *82*
3.2 Προβλήματα και αναπτυξιακές δυνατότητες της περιοχής. *91*

3.3 Περιγραφή Στρατηγικών Παρεμβάσεων..... 91
3.3.1 Αναβάθμιση της Ιεράς οδού σε «αστική λεωφόρο» πολιτισμικού και φυσικού ενδιαφέροντος, όπου θα συνυπάρχουν σημαντικές χρήσεις γης, τοπικού ή υπερτοπικού χαρακτήρα, ΜΜΜ (μετρό, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδήλατο, πεζοί, αλλά και ΙΧ αυτοκίνητα..... 92
3.3.2 Αναβάθμιση του ρέματος του Προφήτη Δανιήλ σε πράσινη διαδρομή ήπιας παραγωγικής δραστηριότητας, περιπάτου και αναψυχής που προεκτείνεται έως την Ακαδημία Πλάτωνος. 94
3.3.3 Αναβάθμιση της οδού Αγίας Άννης σε βιώσιμη αστική διαδρομή παραγωγικής δραστηριότητας, πολιτισμού και αναψυχής. Έμφαση στους κόμβους της Αγίας 'Αννης που βρίσκονται στην προέκταση των κόμβων επί της Εθνικής οδού, ώστε σε ζεύγη να αποτελέσουν εν δυνάμει πόλους διασύνδεσης των κεντρικών με τους δυτικούς δήμους 95
4. Παράλληλη αναβάθμιση των ανισόπεδων κόμβων επί της Εθνικής οδού με την ταυτόχρονη εκμετάλλευση των κενών επίγειων τμημάτων για τη χωροθέτηση χρήσεων και δραστηριοτήτων. Κόμβοι Εθνικής Οδού με Λεωφόρο Αθηνών, Ιερά Οδό, Πέτρου Ράλλη, Ορφέως, Γραμμών ΟΣΕ. 97
ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ 4 ΚΑΙ 5 ΑΠΟ ΤΗ ΖΩΝΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΣΤΗ ΖΩΝΗ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΣΥΓΓΡΟΥ (Π.1.2.1) 99
4.1 Η ιστορική εξέλιξη των δυναμικών γραμμών που συνδέουν την Αθήνα με την θάλασσα: Η τοπογραφία μίας αμφιθυμίας..... 99
4.2 Ανάγνωση αστικών φραγών και χρήσεις γης. Καταγραφή, τεκμηρίωση, ανάλυση. 110
Α. Εισαγωγή/ Περιγραφή του αντικειμένου. 110
Β. Προσέγγιση συγκεκριμένων περιπτώσεων ορίων και ανάλυση..... 111
Β.1 Άξονες-Όρια 111
Β.1 .1 Λεωφόρος Συγγρού 112
Β.1 .2 Οδός Πειραιώς, Θεσσαλονίκης και γραμμές του ΗΣΑΠ (διευρυμένη ζώνη)..... 118
Β.1 .3 Λεωφόρος Καλλιρόης – Χαμοστέρνας 125
Β.1 .4 Κοίτη του Ιλισού 128
Β.1 .5 Παραλιακό Μέτωπο/ Λεωφόρος Ποσειδώνος 131
Β.1 .6 Κοίτη του Κηφισού (Πειραιώς –Ποσειδώνος) σε διαδοχή με τις γραμμές του ΗΣΑΠ 137
Β.2 Ανάπτυξη του Πλέγματος των ορίων. 137
Γ. Συντακτική ανάγνωση της τεκμηρίωσης σε επίπεδο χρήσεων. 139
Γ.1 Ομαδοποίηση των αστικών φραγών στον άξονα των χρήσεων. 139
Γ.1.1 3+2 τύποι Αστικών Τειχών. 139
Γ.1.2 Αστικές Νησίδες..... 141
Δ. Αποτίμηση και Στόχευση 142
4.3 Γεωγραφική διαφοροποίηση των τιμών ακινήτων στους παρόδιους άξονες της Νοτιοδυτικής Μητροπολιτικής Αθήνας: Φαινόμενα έντασης και ύφεσης των τιμών των ακινήτων λόγω της συσσώρευσης ή απομάκρυνσης των λειτουργιών..... 144
4.4 Περπατώντας στην Αθήνα. Μια απόπειρα να διαβάσουμε το α-διάβατο της πόλης. 156
1.α. ΠΕΡΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ..... 156
1.β. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ..... 158
1.γ. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ..... 160
2. ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ 161
3. ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: 164
3α. Συγγρού: 164
3β. Καλλιρόης – Χαμοστέρνας / Π. Τσαλδάρη (από τη Συγγρού έως την Πειραιώς): 171
3γ. Ποσειδώνος – Εθν. Μακαρίου (από Φαληρικό Δέλτα έως ΣΕΦ): 177
3δ. Ιλισός 184
4.5 Συνοπτική περιγραφή των προτεινόμενων παρεμβάσεων στις χωρικές ενότητες 4 και 5. 189
ΣΥΝΟΨΗ ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΩΣ ΤΥΠΩΝ ΔΙΑΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ 197

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΙΛΟΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ. ΠΟΣΟΣΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΑΝΑ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ. 198
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΙΛΟΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ. ΠΟΣΟΣΤΑ ΤΥΠΟΥ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΑΝΑ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ. 216
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΔΟΜΗΤΩΝ ΧΩΡΩΝ, ΕΝΕΡΓΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΦΥΤΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΕΙΩΝ ΔΥΝΗΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ 225
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΚΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΕΝΟΥ ΚΑΙ ΑΝΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑ ΕΠΙΓΕΙΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΝΙΣΟΠΕΔΩΝ ΚΟΜΒΩΝ. 229
ΜΕΡΟΣ 3. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ..... 237
ΚΡΙΤΗΡΙΟ 1. Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ-ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ. 238
1.1. Η ιεραρχική σχέση των Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) στο σύστημα Χωροταξικού – Πολεοδομικού Σχεδιασμού. (Π.1.3.3) 238
ΚΡΙΤΗΡΙΟ 2. Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ. 242
2.1. Το αστικό κενό περίσσευμα από την ανοικοδόμηση. (Π.1.3.1)..... 242
2.2 Κατευθύνσεις πολιτικής εφαρμογών «έξυπνης πόλης». (Π.1.3.3) 246
2.3 Διερεύνηση συγχρηματοδοτούμενων παρεμβάσεων στα πλαίσια του προγράμματος JESSICA της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Π.1.3.3)..... 248
ΚΡΙΤΗΡΙΟ 4 Ο ΒΑΘΜΟΣ ΔΙΚΤΥΩΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑΣ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ. 257
4.1 Η συνέργεια με το Ρυθμιστικό 2021, με υφιστάμενα ή προγραμματισμένα έργα της Περιφέρειας και ΟΤΑ (Π.1.1.2, Π.1.1.3, Π.1.1.4, Π.1.1.5)..... 257
4.2 Προγράμματα χρηματοδότησης και εγκεκριμένα έργα από το Πράσινο Ταμείο (Π.1.1.3)..... 272
ΚΡΙΤΗΡΙΟ 6 Ο ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΣΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ, ΤΗΣ ΚΑΤΟΙΚΗΣΗΣ. 276
6.1. Γενικό περίγραμμα δικτυακών παρεμβάσεων με στόχο την αναβάθμιση της πόλης και τη βιωσιμότητα του αστικού οικοσυστήματος. 276
6.2 Η διάρθρωση στρατηγικών ολοκληρωμένης ανάπτυξης μέσα από τη σύσταση Τοπιακών Υποδομών. (Π.1.3.3) 278
6.3 Το Σχέδιο Χρήσης Ενέργειας ως εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού (Π.1.3.3)..... 284
Ι. Ο ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΧΡΗΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ – ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ 284
6.4 Αξιολόγηση της κατάστασης διατήρησης του κηρυγμένου κτιριακού αποθέματος της πόλης (Π.1.3.2) ... 291
ΚΡΙΤΗΡΙΟ 7 Η ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΡΟΛΟΥ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΩΣ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗ ΠΟΥ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΕΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ (ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ) 297
7.1 Χαρτογράφηση / χωρική σήμανση του Μητροπολιτικού Κέντρου, με παραμετρική οντολογική οργάνωση των στοιχείων και σχέσεων της βάσης δεδομένων..... 297
7.1.1 Αναπαράσταση πολλαπλών διαστάσεων του αστικού χώρου. Η αναπαράσταση ως διαδικασία μείωσης διαστάσεων: Παράδειγμα πολυεπίπεδης χαρτογράφησης των χρήσεων γης..... 297
7.1.2 Από την χαρτογραφική απεικόνιση χωρικών στιγμάτων, στην παραγωγή και συγκρότηση εργαλείων ανάγνωσης του δημόσιου αστικού χώρου. Προσεγγίζοντας την έννοια της παραμετρικής οντολογίας. (Π.1.1.1, Π.1.1.3)... 300
ΜΕΡΟΣ 4. Η ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ..... 312
4.1 ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΩΣ ΤΥΠΩΝ ΔΙΑΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ 313
4.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ - ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΩΣ ΤΥΠΩΝ ΔΙΑΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ, ΙΕΡΑΡΧΗΜΕΝΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ. 342

ΕΠΙΤΟΜΗ

ΕΠΙΤΟΜΗ

Εισαγωγή

Το Αντικείμενο του ερευνητικού προγράμματος

Το αντικείμενο του ερευνητικού έργου περιλαμβάνει τον προσδιορισμό, την αξιολόγηση και την προδιαγραφή ενός σύνθετου πλέγματος δράσεων που θα συμβάλλουν στη βελτίωση των συνθηκών κατοίκησης του αστικού χώρου σε στρατηγικά επιλεγμένες περιοχές του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας και ειδικότερα στο Μητροπολιτικό του Κέντρο.

Σκοπός της έρευνας είναι να παρασχεθεί η δυνατότητα στην Περιφέρεια Αττικής να λαμβάνει αποφάσεις για παρεμβάσεις στο Μητροπολιτικό Κέντρο, έχοντας υπόψη

- ένα γενικό πλαίσιο ολοκληρωμένης παρέμβασης ως προς το οποίο κάθε επιμέρους δράση θα συνέβαλλε στην υλοποίησή του,
- ένα γενικό πλαίσιο συναίνεσης βάσει του οποίου οι δράσεις θα μπορούσαν να τύχουν ευρείας αποδοχής από τους εμπλεκόμενους φορείς, καθώς και
- ένα γενικό πλαίσιο αξιολόγησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων
    - ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής τους σε διαφορετικές περιπτώσεις στο ευρύτερο Μητροπολιτικό κέντρο,
    - ως προς την δυνατότητα χρηματοδότησης και υλοποίησής τους,
    - ως προς τη συνέργειά τους στην αναπτυξιακή πολιτική για το Μητροπολιτικό Κέντρο.

Με στόχο τη συγκρότηση των πλαισίων εντός των οποίων η Περιφέρεια Αττικής αναπτύσσει λογικές για παρεμβάσεις, χειρίζεται τα μέσα υλοποίησής τους, και αξιολογεί την ευρύτερη εφαρμογή τους, το ερευνητικό πρόγραμμα περιλαμβάνει αντίστοιχα τρεις φάσεις εργασιών:

Α' φάση: «Γενικός Σχεδιασμός Στρατηγικών Προσέγγισης»

Β' φάση : «Σύνταξη προδιαγραφών για δικτυακές/κομβικές επεμβάσεις στο Μητροπολιτικό Κέντρο»

Γ' φάση: «Διερεύνηση επέκτασης του Γενικού Σχεδιασμού Στρατηγικών Προσέγγισης».

Α' φάση: 'Γενικός Σχεδιασμός Στρατηγικών Προσέγγισης'

Η συγκρότηση των γενικών πλαισίων του ορισμού του όλου, της δημόσιας αποδοχής και των κριτηρίων αξιολόγησης αναφέρεται στο επίπεδο διοίκησης της Περιφέρειας Αττικής. Η Περιφέρεια ως ενδιάμεσο επίπεδο μεταξύ του Υπουργείου και του Δήμου οριοθετεί και σημαίνει τη δικαιοδοσία της διαπερνώντας τα όρια των δήμων εντός αυτής, μέσα από λογικές συγκρότησης της περιφερειακής ενότητας.

Η επιλογή περιοχής πιλοτικής εφαρμογής

Μεθοδολογικά, ως περιοχή πιλοτικής συγκρότησης των γενικών πλαισίων επιλέχθηκε η Νοτιοδυτική Μητροπολιτική Κεντρικότητα, όπου παρουσιάζονται χαρακτηριστικά τόσο μιας συντελεσθείσας υποβάθμισης, όσο και μιας εν δυνάμει οξείας ανάπτυξης, αν για παράδειγμα αναφερθούμε αντιστικτικά στην περιοχή του Ελαιώνα και στην περιοχή του Φαλήρου (βλ. Μέρος 1, Κεφ.3).

Για την τεκμηρίωση του γενικού σχεδιασμού των στρατηγικών προσέγγισης του ζητήματος έχει γίνει συγκέντρωση και επεξεργασία του παρακάτω υλικού σύμφωνα με τα παραδοτέα που ορίζονται από τις συμβατικές υποχρεώσεις. Ωστόσο η διάρθρωση της Α' Φάσης για την πληρέστερη ανάπτυξη των κριτηρίων αξιολόγησης και την ιεράρχηση των κατευθύνσεων παρέμβασης ακολουθεί μια λογική ανάπτυξης και υποστήριξης της επιχειρησιακότητας των κατευθύνσεων παρέμβασης, και όχι απλά της συγκέντρωσης τεκμηριωτικών στοιχείων. (Για το λόγο αυτό, τα κατά την συμβατική υποχρέωση παραδοτέα και τα κεφάλαια του ερευνητικού έργου έχουν αντιστοιχηθεί).

Παραδοτέο Π1.1

Χαρτογράφηση / χωρική σήμανση του Μητροπολιτικού Κέντρου, με παραμετρική οντολογική οργάνωση των στοιχείων και σχέσεων της βάσης δεδομένων. Με την παραμετρική οντολογική οργάνωση αναλύονται και διασυνδέονται:

Η διάκριση των επιπέδων σημασίας τα οποία συστήνουν την πολυκεντρική ενότητά του και σύμφωνα με τα οποία αξιολογείται ο βαθμός επιρροής τους στο γενικότερο πολεοδομικό συγκρότημα,

Η πολλαπλή σημασιοδότηση υφιστάμενων κόμβων και δικτύων ως προς διαφορετικές λογικές περιγραφής τους που υποστηρίζονται

Π.1.1.1. από ήδη εκπονηθέντα ερευνητικά προγράμματα και μελέτες κατά την τελευταία δεκαετία για το Μητροπολιτικό Κέντρο, (Μέρος 3 , Κεφ.7.1.2)
Π.1.1.2. από υφιστάμενες μελέτες (δημόσιες ή ιδιωτικές) που έχουν εκπονηθεί από τις Τεχνικές υπηρεσίες των διαφορετικών φορέων που σχετίζονται με τον σχεδιασμό του χώρου κατά την τελευταία 5ετια, (Μέρος 1 Παράρτημα Α - Μέρος 3, Κεφ.4.1)
Π.1.1.3. από αποφάσεις των διαφόρων εμπλεκόμενων φορέων που σχετίζονται με τον σχεδιασμό του χώρου της τελευταίας διετίας, (Μέρος 3, Κεφ.4.1 και 4.2, Κεφ.7.1.2)

Η χρονική μεταβολή των παραπάνω με τη συνεχή αλλαγή των δεδομένων

Π.1.1.4. ως προς τα δημοπρατημένα και υπό κατασκευή έργα των διαφόρων φορέων, (Μέρος 1, Παράρτημα Α - Μέρος 3, Κεφ.4.1)
Π.1.1.5. ως προς τα προγραμματισμένα για άμεση υλοποίηση έργα της Περιφέρειας Αττικής. (Μέρος 1, Παράρτημα Β - Μέρος 3, Κεφ.4.1)

Παραδοτέο Π1.2

Προτάσεις δικτυακών παρεμβάσεων, που υπερβαίνουν τα υφιστάμενα φυσικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δημόσιου χώρου και συσχετίζουν κόμβους και διαδρομές ως προς την επίτευξη μιας ενότητας των περιοχών του επίκεντρου και περίκεντρου, με συνδετήριο ιστό τον πολιτισμό, το εμπόριο, τις μετακινήσεις (Ι.Χ., Μ.Μ.Μ.), την κυκλοφορία ποδηλάτων και πεζών κάθε ηλικίας, την περιβαλλοντική άνεση και τη μικροκλιματική αλλαγή, τις υποδομές, την τοπιακή ποιότητα, με τη συνολική της σύσταση ως εικόνα και ως χρήση, την ασφάλεια.

Π.1.2.1 Το Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο (Μέρος 1, Κεφ. 3, 4, 5 και Μέρος 2, Χωρικές Ενότητες 4, 5)

Π.1.2.2 Το Δυτικό Μητροπολιτικό Κέντρο (Μέρος 1, Κεφ. 3, 4, 5 και Μέρος 2, Χωρική Ενότητα 1, 2, 3)

Παραδοτέο Π1.3

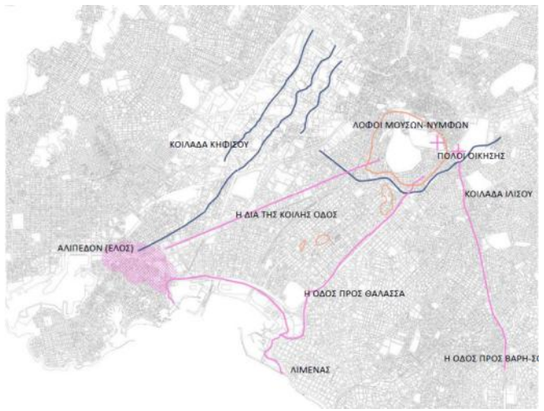
Οι προτάσεις δικτυακών παρεμβάσεων συνοδεύονται από

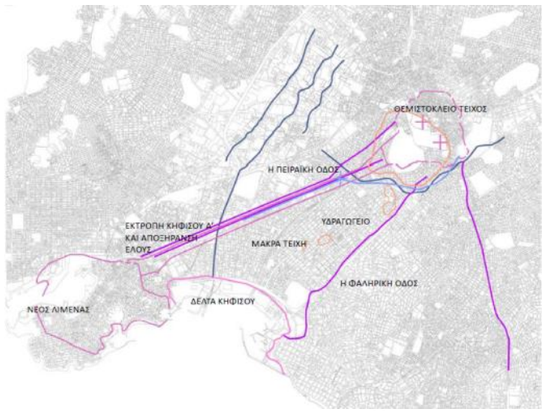
Π.1.3.1. πρόταση διαμόρφωσης και συμπλήρωσης του θεσμικού πλαισίου για την αποκατάσταση και αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων κτιρίων και οικοπέδων, (Μέρος 3, Κεφ. 2.1)
Π.1.3.2. έκθεση αξιολόγησης διατήρησης του ιστορικού κτιριακού αποθέματος, (Μέρος 3, Κεφ. 6.4) και
Π.1.3.3. διερεύνηση δυνατοτήτων ένταξης σε ευρωπαϊκά προγράμματα αστικής ανάπτυξης (Μέρος 1, Κεφ. 1 και 2 - Μέρος 3, Κεφ. 1.1, 2.2, 2.3, 6.2, 6.3).

ΕΠΙΤΟΜΗ

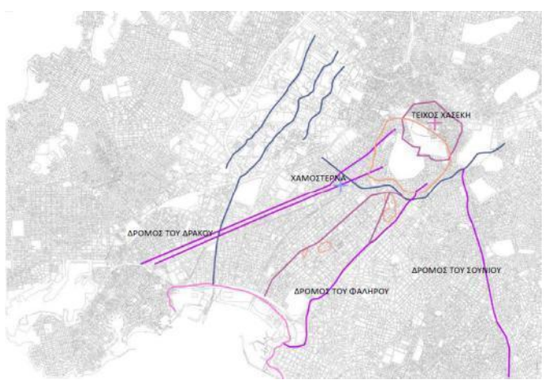
1. Τι εννοείται ως αστική παρέμβαση στο επίπεδο της Περιφέρειας Αττικής: Σε ποια έννοια ενότητας αναφέρεται η Περιφέρεια.

Η ιστορία ανάπτυξης της Νοτιοδυτικής Μητροπολιτικής Κεντρικότητας ακολούθησε παρόδια υπερτοπικούς άξονες κυκλοφορίας που είτε είχαν την πρόθεση σύνδεσης του κέντρου της Αθήνας με το παραλιακό μέτωπο και τον Πειραιά, είτε αποτελούσαν τα γεωφυσικά χαρακτηριστικά του τόπου με κοίτες ποταμών, ρεμάτων και λόφους. (Μέρος 1, Εισαγωγή και Κεφ. 4, 4.1.) Αποτέλεσμα αυτής της ανάπτυξης είναι η σημερινή πόλη να εμφανίζεται κατακερματισμένη από τα 'αστικά τείχη' που αποτελούνται από τμήματα αυτοκινητοδρόμων σε πυκνό ιστό, σιδηροδρομικές γραμμές, κοίτες ποταμιών, μεγάλους ανισόπεδους κόμβους, που χωρίζουν την πόλη σε αστικές νησίδες. Επιπλέον στον κατακερματισμό της κεντρικότητας συμβάλλουν και τα όρια των Δήμων που υποστηρίζουν την κατά τόπους ανάπτυξη με επίκεντρα, περίκεντρα και παράκεντρα.





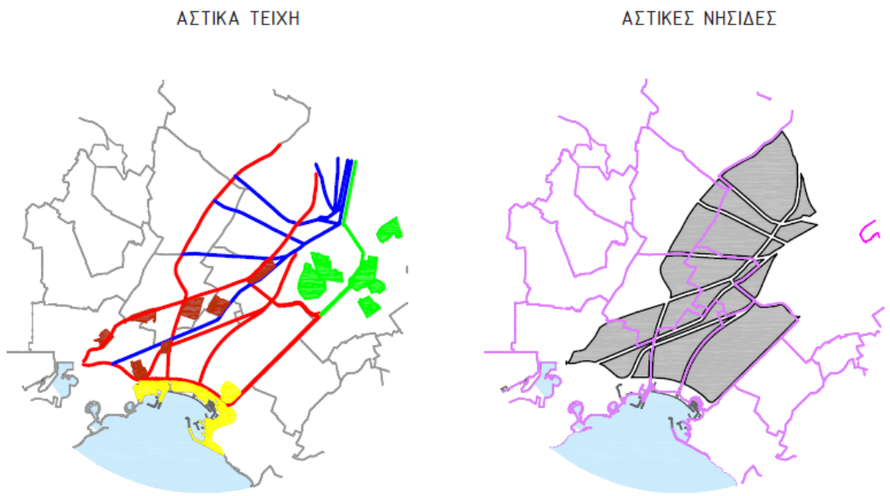
Η Εποχή του Χαλκού ..... Ο 5ος αιώνας π.Χ .





18ος αιώνας ..... Τέλος 19ου αιώνα

Διαγραμματική παρουσίαση της διαχρονικής εξέλιξης της σχέσης της Αθήνας με την θάλασσα.



Η ανάπτυξη της Νοτιοδυτικής Μητροπολιτικής Κεντρικότητας ακολουθώντας υπερτοπικούς άξονες κυκλοφορίας και ο κατακερματισμός του όλου



Τα όρια των Δήμων και ο κατακερματισμός του όλου

Ο εντοπισμός των μεγάλων αξόνων ανάπτυξης κεντρικοτήτων – οι μεγάλες χειρονομίες

Ως προς την υπέρβαση αυτού του κατακερματισμού διατυπώνεται η κύρια πρόθεση των Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (Μέρος 1, Κεφ.2): η δικτύωση δημόσιων χώρων, αστικών διαδρομών πεζού, ποδηλάτου, αυτοκινήτου, μέσων ΜΜ και σταθερής τροχιάς, σε άξονες πολιτισμού και επιχειρηματικότητας, και πορείες φυσικού και ιστορικού ενδιαφέροντος, που θα ανασυνθέσουν τις περιοχές πυκνής κατοικίας και εργασίας, στο μητροπολιτικό ενδιάμεσο της κεντρικότητας.

Οι άξονες πολιτισμού και επιχειρηματικότητας καθώς και οι πορείες φυσικού και ιστορικού ενδιαφέροντος προσδιορίζονται ως οι μεγάλες χειρονομίες που επιτρέπουν να γίνει αντιληπτός ο συστημικός ορισμός της κεντρικότητας σε επίπεδο περιφέρειας.

Σε συσχετισμό με τους υφιστάμενους άξονες ανάπτυξης κεντρικοτήτων προτείνονται ως βασικά εργαλεία σχεδιασμού των Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων: (Μέρος 1, Κεφ.4, 4.2, 4.3)

- **Αστικές Λεωφόροι**: Λεωφ. Συγγρού, Ιερά Οδός, Πειραιώς, Πατησίων, Λένορμαν
- **Μητροπολιτικοί πράσινοι διάδρομοι**:

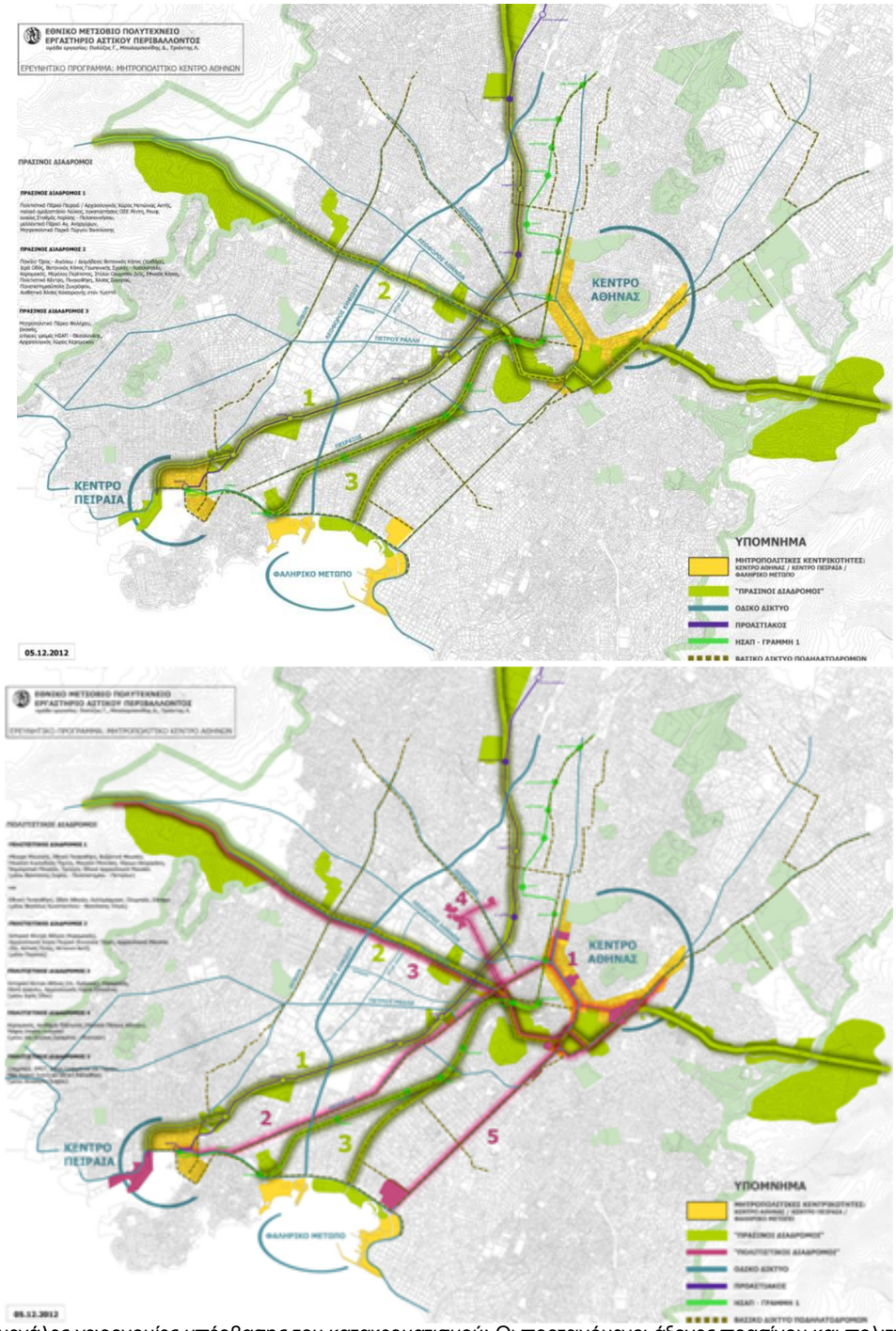
- Πράσινος Διάδρομος 1: Ποικίλο Όρος - Αιγάλεω / Διομήδειος Βοτανικός Κήπος (Χαϊδάρι), Ιερά Οδός, Βοτανικός Κήπος Γεωπονικής Σχολής / Λυσσιατρείο, Κεραμεικός, Μεγάλος Περίπατος, Στήλοι Ολυμπίου Διός / Εθνικός Κήπος, Πολιτιστικό Κέντρο / Πινακοθήκη, Δάσος Συγγρού, Πανεπιστημιούπολη Ζωγράφου, Αισθητικό Άλσος Καισαριανής στον Υμηττό.
- Πράσινος Διάδρομος 2: Πολιτιστική Ακτή Πειραιά / Αρχαιολογικός Χώρος Ητειώνιας Ακτής, Παλαιό Αμαξοστάσιο Λεύκας, Εγκαταστάσεις ΟΣΕ Ρέντη, Ρουφ, Ενιαίος Σταθμός Λαρίσης - Πελοποννήσου, μελλοντικό Πάρκο Αγίων Αναργύρων, Μητροπολιτικό Πάρκο Πύργου Βασιλίσσης. Χωροθετείται κατά κύριο λόγο στα ίχνη των παλαιών και νέων γραμμών ΟΣΕ, επεκτείνεται όμως στους παρόδιους οδικούς άξονες, π.χ. Κωνσταντινουπόλεως κ.α.
- Πράσινος Διάδρομος 3: Μητροπολιτικό Πάρκο Φαλήρου, Ιλισός, επίγειες γραμμές ΗΣΑΠ / Θεσσαλονίκης, Αρχαιολογικός Χώρος Κεραμεικού, σε συνδυασμό με άξονα επίγειας γραμμής ΗΣΑΠ από Σταθμό Φαλήρου έως Κεραμεικό (Στ. Θησείο). Το πρώτο τμήμα αυτού του διαδρόμου φιλοξενεί και τον κεντρικό άξονα ποδηλάτου βορά – νότου

- **Μητροπολιτικοί Πολιτιστικοί διάδρομοι:**

Κατά προτεραιότητα, ολοκληρώνεται ο υφιστάμενος Πολιτιστικός Διάδρομος 1: ο Μεγάλος Αρχαιολογικός Περίπατος και οι άξονες πάνω στους οποίους βρίσκονται οι σημαντικότεροι χώροι πολιτισμού της Πρωτεύουσας: Μέγαρο Μουσικής – Εθνική Πινακοθήκη – Βυζαντινό Μουσείο – Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης – Μουσείο Μπενάκη – Ίδρυμα Θεοχαράκη – Νομισματικό Μουσείο – Τριλογία – Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο μέσω Βασιλ. Σοφίας – Πανεπιστημίου – Πατησίων και Εθνική Πινακοθήκη – Ωδείο Αθηνών – Καλλιμάρμαρο – Ολυμπείο – Ζάππειο μέσω Βασιλ. Κωνσταντίνου – Βασιλ. Όλγας.

Προτείνονται τέσσερις νέοι **«μητροπολιτικοί πολιτιστικοί διάδρομοι»**:

- Πολιτιστικός Διάδρομος 2: Σύνδεση Ιστορικού Κέντρου Αθήνας (Κεραμεικός) με κεντρικούς αρχαιολογικούς χώρους Πειραιά, όπως Κονώνεια Τοίχοι, Αρχαιολογικό Μουσείο, Ζέα, Αστικές Πύλες και η Ητειώνια Ακτή, μέσω του άξονα της Πειραιώς.
- Πολιτιστικός Διάδρομος 3: Σύνδεση Ιστορικού Κέντρου Αθήνας (Πλατεία Ομονοίας) με Κεραμεικό, Μονή Δαφνίου, αρχαιολογικό χώρο Ελευσίνας, μέσω της Ιεράς Οδού.
- Πολιτιστικός Διάδρομος 4: Σύνδεση Κεραμεικού με Ακαδημία Πλάτωνος (Μουσείο Πόλεως Αθηνών) και Λόφο Ιππείου Κολωνού, μέσω του ζεύγους Σαλαμίνος / Πλαταιών. Δυτική ολοκλήρωση του Μεγάλου Αρχαιολογικού Περιπάτου.
- Πολιτιστικός Διάδρομος 5: Σύνδεση Ολυμπείου με Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών και Νέας Λυρικής Σκηνής / Εθνικής Βιβλιοθήκης μέσω λεωφόρου Συγγρού.



Οι μεγάλες χειρονομίες υπέρβασης του κατακερματισμού: Οι προτεινόμενοι άξονες πρασίνου και πολιτισμού

Σύμφωνα με αυτές τις μεγάλες χειρονομίες, στο Νοτιοδυτικό Κέντρο διακρίνονται οι παρακάτω χωρικές ενότητες

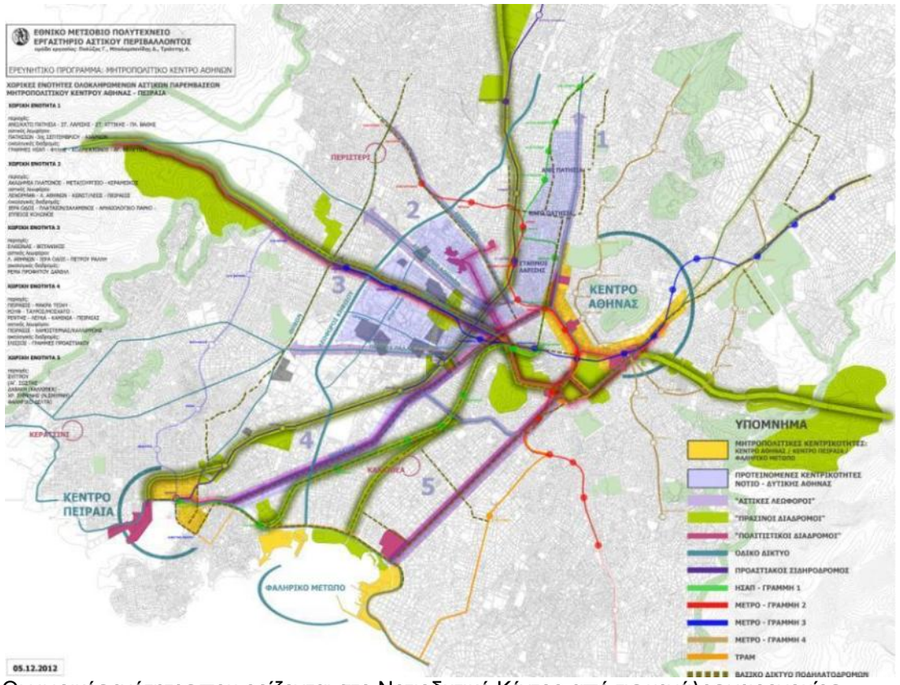
Χωρική Ενότητα 1: Άνω/Κάτω Πατήσια, Στ. Αττικής, Στ. Λαρίσης, πλ. Βάθης / Πατησίων, 3ης Σεπτεμβρίου, Αχαρνών

Χωρική Ενότητα 2: Ακαδημία Πλάτωνος, Μεταξουργείο, Κεραμεικός / Λένορμαν, λεωφ. Αθηνών, Κωνσταντινουπόλεως, Πειραιώς, Ιερά Οδός

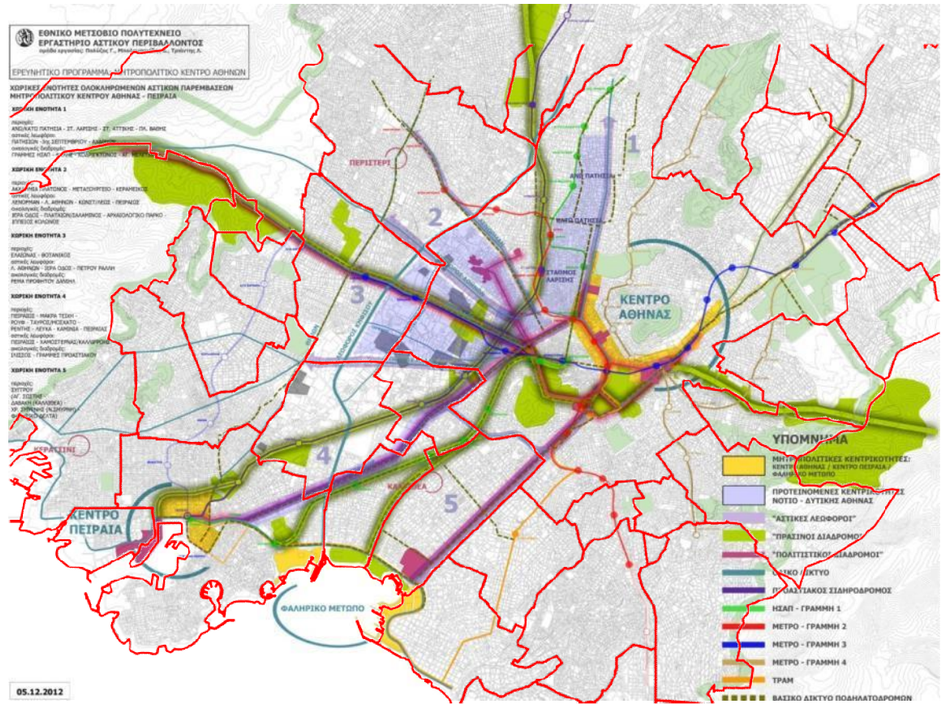
Χωρική Ενότητα 3: Ελαιώνας, Βοτανικός / Λεωφ. Αθηνών, Ιερά Οδός, Πέτρου Ράλλη

Χωρική Ενότητα 4: Ζώνη οδού Πειραιώς

Χωρική Ενότητα 5: Ζώνη Λεωφ. Συγγρού



Οι χωρικές ενότητες που ορίζονται στο Νοτιοδυτικό Κέντρο από τις μεγάλες χειρονομίες



Διαδημοτικές σχέσεις προκύπτουν καθώς οι μεγάλες χειρονομίες διαπερνούν τα όρια των Δήμων

Ωστόσο καθώς οι μεγάλες χειρονομίες διαπερνούν τα όρια των Δήμων, συστήνονται διαδημοτικές σχέσεις ως προς τη διέλευση και υλοποίησή τους. Και αυτού του είδους οι διαδημοτικές σχέσεις παρουσιάζουν μια ποικιλία ως προς τη δικτύωση κυρίως δημοτικών περίκεντρων και παράκεντρων ανάλογα με τον τρόπο που οι Δήμοι διαπερνώνται από τις μεγάλες χειρονομίες.

Η βασική πρόταση της Α’ Φάσης του ερευνητικού προγράμματος:

Η τυπολογία των διαδημοτικών σχέσεων που αναπτύσσονται κατά τη διέλευση των αστικών διαδρομών πολιτισμού και επιχειρηματικότητας καθώς και φυσικού και ιστορικού ενδιαφέροντος που αναφέρονται στην ενότητα της Περιφέρειας, προσδιορίζει το είδος των αστικών παρεμβάσεων στο διοικητικό επίπεδο της Περιφέρειας.

ΕΠΙΤΟΜΗ

2. Η τυπολογία των παρεμβάσεων ως προς την αποκατάσταση των διαδημοτικών σχέσεων κατά τις μεγάλες χειρονομίες

Με την ανάδυση των διαφορετικών τυπολογιών διαδημοτικών σχέσεων, ο σχεδιασμός στρατηγικών παρεμβάσεων δικτύωσης αφενός συνδυάζει διαφορετικούς τύπους δικτύωσης με διαφορετικές κλίμακες παρέμβασης, ανάλογα με την περίπτωση και τα προβλήματα των περιοχών, και αφετέρου αξιολογεί κριτήρια για προτάσεις χρήσεων και για διαδικασίες υλοποίησης (Μέρος 2, Εισαγωγή).

Διακρίνονται οι παρακάτω τύποι διαδημοτικών σχέσεων σύμφωνα με τους οποίους μπορούμε να περιγράψουμε τις προτεινόμενες αστικές παρεμβάσεις ως προς τον ρόλο της Περιφέρειας για την αποκατάσταση της ενότητας του όλου:

1. Κομβικές δικτυώσεις δήμων.

Σ1. Δικτυώσεις σε κόμβο με χρήση.

Σ2. Δικτυώσεις σε κόμβο κενού χρήσης.

2. Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων.

Α1. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα όρια των δήμων.

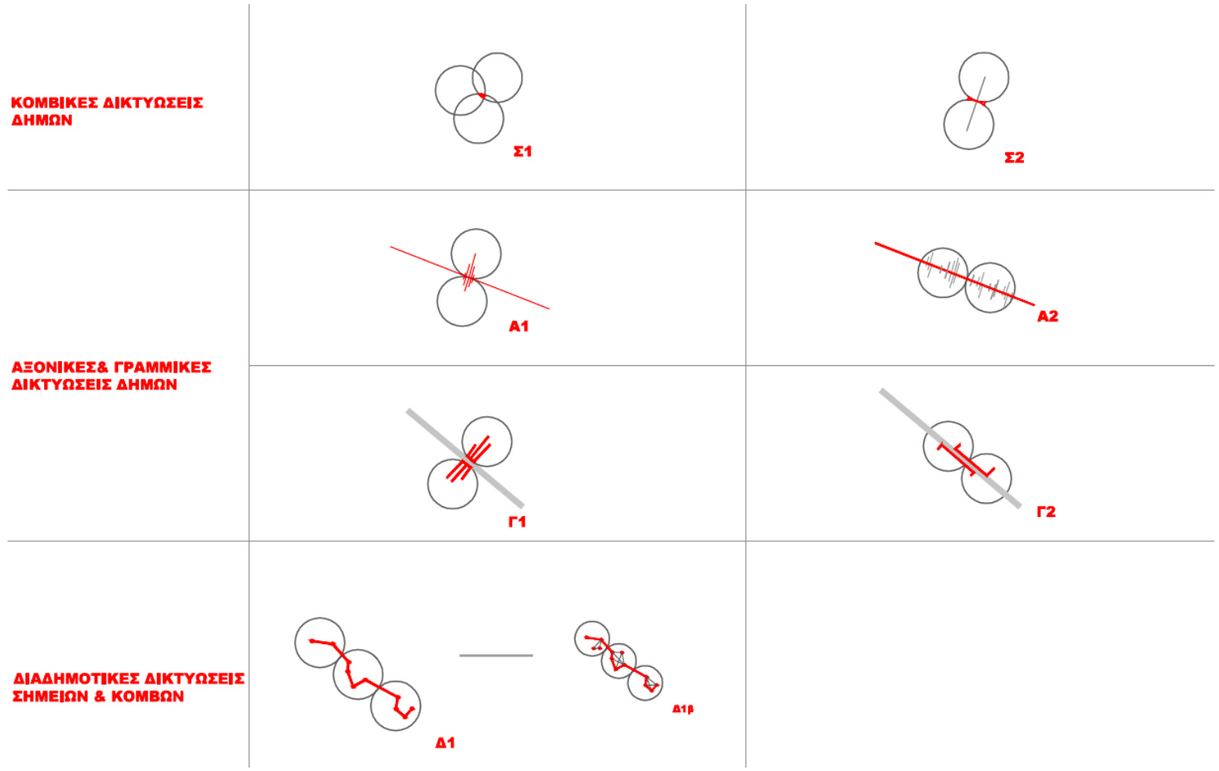
Α2. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα επίκεντρα των δήμων

Γ1. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα όρια των δήμων.

Γ2. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα επίκεντρα των δήμων.

3. Διαδημοτικές δικτυώσεις σημείων και κόμβων.

Δ1. Δικτυώσεις διεγειρόμενων σημείων κατά τη διέλευση αστικών διαδρομών



Η ανάδειξη τυπολογιών διαδημοτικής δικτύωσης και η ταξινόμηση των παρεμβάσεων με βάση αυτές είναι απαραίτητη, προκειμένου να συγκρίνουμε και να αξιολογήσουμε παρεμβάσεις που ανήκουν σε διαφορετικές γεωγραφικά περιοχές, ωστόσο παρουσιάζουν κοινά προβλήματα αστικής ασυνέχειας, διχοτόμησης και δυσλειτουργικών συνδέσεων.

Υπό αυτήν τη έννοια οι προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν πρέπει να ειδωθούν μόνο ως απάντηση σε προβλήματα των επι μέρους Χωρικών Ενοτήτων, αλλά και ως πιλοτικές δράσεις αστικής δικτύωσης, που παρέχουν τυπολογίες για μελλοντικές στρατηγικές παρεμβάσεις και σε άλλες περιοχές επιρροής της Περιφέρειας Αττικής.

Επομένως, η τυπολόγιση των παρεμβάσεων όχι μόνο με γεωγραφικά κριτήρια, αλλά με κριτήρια αστικής δικτύωσης παρέχει ένα σημαντικό εργαλείο στην Περιφέρεια Αττικής, με το οποίο μπορεί να αντιμετωπίσει στο μέλλον αντίστοιχα υποβαθμισμένες και δυσλειτουργικές περιοχές της επικράτειάς της.

3. Εξειδικεύσεις των τύπων των αστικών παρεμβάσεων στην πιλοτική περιοχή του Νοτιο-Δυτικού Μητροπολιτικού Κέντρου - Προτεινόμενα δίκτυα παρεμβάσεων

Η περιγραφή των προτεινόμενων παρεμβάσεων συντάσσεται σύμφωνα με

- Τις εξαρτήσεις από τις μεγάλες χειρονομίες – αναφορά στη τυπολογία διαδημοτικών σχέσεων δικτύωσης (χρήσεις - κλίμακα επιρροής)
- Τη διάκριση και δικτύωση γραμμικών και επιφανειακών αστικών πεδίων, ως προς τις διάφορες λογικές και σύμφωνα με το υφιστάμενο μόρφωμα
- Τις κλίμακες υλοποίησης
- Τις φάσεις υλοποίησης

(Μέρος 2, Χωρικές ενότητες 1 – 5)

Επιγραμματικά οι προτεινόμενες παρεμβάσεις είναι:

Δυτικό Μητροπολιτικό κέντρο - Χωρικές Ενότητες 1, 2, 3

Διαμόρφωση προϋποθέσεων για τη βελτίωση των συνθηκών κατοίκησης και ανάπτυξης του Δυτικού Μητροπολιτικού Κέντρου.

Χωρική Ενότητα 1

- **Ζώνη σταθμού Λαρίσης/ Πελοποννήσου/ πλατεία Αττικής.**
- **Λόφοι.** Ανάδειξη - διασύνδεση των εγκλωβισμένων στον ιστό λόφων (Ελικών, Σκουζέ, Ιππίου Κολωνού) σε σημεία ενδιαφέροντος ενός ευρύτερου διαδημοτικού δικτύου χώρων πρασίνου ή μιας διαδημοτικής αστικής διαδρομής φυσικού ενδιαφέροντος.
- **Τρείς Γέφυρες**. Αναβάθμιση του ανισόπεδου κόμβου 'Τρεις γέφυρες' **και**
- **Κόμβος Σεπολίων.** Επέμβαση στην περιοχή του συνεπίπεδου κόμβου οδού Σεπολίων των κεντρικών δυσλειτουργικών διασυνδέσεων (Φράγμα / Σταθμός Λαρίσης, Συνεπίπεδος κόμβος / σιδηροδρομικές γραμμές οδού Σεπολίων, Ανισόπεδος κόμβος / Τρεις γέφυρες) σε εν δυνάμει «κανάλια» σύνδεσης με τους δυτικούς δήμους Περιστερίου, Ιλίου, Αγίων Αναργύρων.
- **Θύλακεςκαι αστικά κενά Πατησίων.** Στην περιοχή Πατησίων, εκμετάλλευση των τοπικών ιδιαιτεροτήτων του αστικού ιστού (άξονες, θύλακες, κενά) σε εν δυνάμει αστικές συρραφές, χώρους αστικής και κοινωνικής δικτύωσης με έμφαση σε χρήσεις υποστηρικτικές της κατοικίας και της τοπικής επιχειρηματικότητας. Δημιουργία 'πάρκων τσέπης' και διαδικτύωση τους.

Χωρική Ενότητα 2

- **Λένορμαν.** Αναβάθμιση της οδού Λένορμαν σε «αστική λεωφόρο» πολιτισμικού και φυσικού ενδιαφέροντος, όπου θα συνυπάρχουν σημαντικές χρήσεις γης, τοπικού ή υπερτοπικού χαρακτήρα, ΜΜΜ (μετρό, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδήλατο, πεζοί, αλλά και ΙΧ αυτοκίνητα.
- **Κόμβος Λένορμαν- Κωνσταντινουπόλεως.** Αναβάθμιση της περιοχής του ανισόπεδου κόμβου οδού Λένορμαν / οδού Κωνσταντινουπόλεως σε δημόσιο χώρο αστικής άρθρωσης.
- **Κόμβος Λεωφόρου Αθηνών- Αχιλλέως.** Αναβάθμιση του ανισόπεδου κόμβου Λεωφόρου Αθηνών - οδού Αχιλλέως με την οδό Κωνσταντινουπόλεως και παράλληλη διασύνδεση των οδών Πλαταιών/ Σαλαμίνος με τις οδούς Πλάτωνος/Μοναστηρίου στα πλαίσια της ανάδειξης του Δημόσιου Σήματος
- **Κόμβος Εθνικής- Λένορμαν.** Αναβάθμιση του ανισόπεδου κόμβου Εθνικής οδού/οδού Λένορμαν με την ταυτόχρονη εκμετάλλευση του κενού επίγειου τμήματος για τη χωροθέτηση χρήσεων και δραστηριοτήτων.

Χωρική ενότητα 3

- **Ιερά Οδός.** Αναβάθμιση της Ιεράς οδού σε «αστική λεωφόρο» πολιτισμικού και φυσικού ενδιαφέροντος, όπου θα συνυπάρχουν σημαντικές χρήσεις γης, τοπικού ή υπερτοπικού χαρακτήρα, ΜΜΜ (μετρό, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδήλατο, πεζοί, αλλά και ΙΧ αυτοκίνητα.
- **Ρέμα Προφήτη Δανιήλ.** Αναβάθμιση του ρέματος του Προφήτη Δανιήλ σε πράσινη διαδρομή ήπιας παραγωγικής δραστηριότητας, περιπάτου και αναψυχής που προεκτείνεται έως την Ακαδημία Πλάτωνος.
- **Αγίας Άννης.** Αναβάθμιση της οδού Αγίας Άννης σε βιώσιμη αστική διαδρομή παραγωγικής δραστηριότητας, πολιτισμού και αναψυχής. Έμφαση στους κόμβους της Αγίας 'Αννης που βρίσκονται στην προέκταση των κόμβων επί της Εθνικής οδού, ώστε σε ζεύγη να αποτελέσουν εν δυνάμει πόλους διασύνδεσης των κεντρικών με τους δυτικούς δήμους.
- **Κόμβοι Εθνικής.** Παράλληλη αναβάθμιση των ανισόπεδων κόμβων επί της Εθνικής οδού με την ταυτόχρονη εκμετάλλευση των κενών επίγειων τμημάτων για τη χωροθέτηση χρήσεων και δραστηριοτήτων. Κόμβοι Εθνικής Οδού με Λεωφόρο Αθηνών, Ιερά Οδό, Πέτρου Ράλλη, Ορφέως, Γραμμών ΟΣΕ.

Νότιο Μητροπολιτικό κέντρο - Χωρικές Ενότητες 4 και 5

- **Συγγρού: Αστική Λεωφόρος.** Μετατροπή των κλειστών δρόμων ταχείας κυκλοφορίας (Συγγρού και Χαμοστέρνας) σε αστικές λεωφόρους.
- **Δέλτα Φαλήρου.** Ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε ανισόπεδους κόμβους ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου.
- **Πλατεία Τριών Δήμων.** Διαμόρφωση ενός αστικού συμπλέκτη κεντρικότητας στη συνάντηση αστικών διαδρομών που θα ενώνουν τους δύο άξονες κυκλοφορίας Αθήνας-Πειραιά, με τη γραμμή του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου στον 'Ταύρο', τους μητροπολιτικούς ποδηλατόδρομους, τη διαδρομή του πράσινου Ιλισού και την ιστορική πορεία των Μακρών τειχών από την Ακρόπολη στον Πειραιά.
- **Κηφισός – Μακρά Τείχη.** Μετατροπή της ζώνης των Μακρών τειχών σε βιώσιμη αστική διαδρομή παραγωγικής δραστηριότητας, πολιτισμού και αναψυχής, που θα συνδέει την Ακρόπολη και τους αρχαιολογικούς πεζόδρομους με το λιμάνι του Πειραιά.

- **Η «Πύλη» του Πειραιά.** Ανάκτηση του ίχνους της αρχαίας συνθήκης, ως σημείου συνάντησης της ζώνης των Μακρών Τειχών με το Τείχος του αθηναϊκού επινείου, αποτελώντας ουσιαστικά την Πύλη του.
- **Ιλισός: Πράσινο Ποτάμι.** της τεχνητής κοίτης του Ιλισού από την Καλλιθέα ως το θαλάσσιο μέτωπο σε πράσινο ποτάμι.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις κατηγοριοποιούνται ως προς την τυπολογία των διαδημοτικών σχέσεων για να ιεραρχηθούν σύμφωνα με τα κριτήρια αξιολόγησης. (Μέρος 3)

Τύπος παρέμβασης

Κωδικός αριθμός έργου	
	Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων
	Α1. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα όρια των δήμων
1	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κλειστών δρόμων ταχείας κυκλοφορίας σε αστικές λεωφόρους: **Συγγρού**
2	**Χαμοστέρνας**
	Α2. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα επίκεντρα των δήμων
3	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση και σύνδεση της Ακρόπολης και των αρχαιολογικών πεζόδρομων με το λιμάνι του Πειραιά: **Ζώνη Μακρών Τειχών**
4	Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κεντρικών οδών σε αστικές λεωφόρους και διαδρομές: **Ιερά Οδός**
5	**Αγίας Άννης**
6	Στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κεντρικών οδών σε αστικές λεωφόρους **Λένορμαν**
	Γ1. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα όρια των δήμων
7	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των ποταμών: **Ιλισός (Πράσινο Ποτάμι)**
8	**Κηφισός (από τον κόμβο Πειραιώς ως τις εκβολές)**
	Γ2. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα επίκεντρα των δήμων
9	Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση: των κεντρικών δυσλειτουργικών διασυνδέσεων **Σταθμός Λαρίσης**
10	**Συνεπίπεδος κόμβος / σιδηροδρομικές γραμμές οδού Σεπολίων**
11	Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των ρεμάτων **Προφήτης Δανιήλ.**
	Κομβικές δικτυώσεις δήμων
	Σ1. Δικτυώσεις σε κόμβο με χρήση
12	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου **Χαμοστέρνας - Ταύρος (Πλατεία Τριών Δήμων)**
13	**Πειραιώς - Σκυλίτση (Η Πύλη του Πειραιά)**
14	Στην Περιοχή του Ελαιώνα, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου **Ιεράς οδού - Αγίας Άννης**
	Σ2. Δικτυώσεις σε κόμβο κενού χρήσης.
15	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε ανισόπεδους κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου **Συγγρού - Καλλιρόης**
16	**Δέλτα Φαλήρου**
17	**Κόμβος Κηφισού - Παραλιακό μέτωπο (Κόμβος Σ.Ε.Φ.)**
18	**Κόμβος Κηφισού - Πειραιώς (Κηφισός – Μακρά Τείχη)**
19	Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κεντρικών δυσλειτουργικών διασυνδέσεων στον ανισόπεδο κόμβο: **Τρεις γέφυρες και Κόμβος Εθνικής οδού / Δυρραχίου**
20	Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση: **Ανισόπεδοι κόμβοι επί της Εθνικής οδού (Κηφισός / Λεωφόρος Αθηνών, Κηφισός / Ιερά οδός, Κηφισός / Πέτρου Ράλλη, Κηφισός / Γραμμές ΟΣΕ).**
21	Στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση των κεντρικών συνδέσεων, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση του ανισόπεδου κόμβου **Εθνική Οδός / Λένορμαν**
	Διαδημοτικές δικτυώσεις σημείων και κόμβων
	Δ1. Δικτυώσεις διεγειρόμενων σημείων κατά τη διέλευση αστικών διαδρομών
22	Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση : **Εγκλωβισμένοι στον ιστό λόφοι (Ελικών, Σκουζέ, Ιππίου Κολωνού)**
23	**Τόποι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος (Ακαδημία Πλάτωνος, Λόφος Ιππίου Κολωνού)**
24	**Αστικοί θύλακες, αστικά κενά**
25	Στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος-Λένορμαν περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση των κεντρικών συνδέσεων, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των ανισόπεδων κόμβων: **Λένορμαν – Κωνσταντινουπόλεως**
26	**Λεωφόρου Αθηνών – Κωνσταντινουπόλεως**
27	Στην περιοχή Ελαιώνα - Κεραμεικού περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση των κεντρικών συνδέσεων, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση του κόμβου: **Κόμβος Ιεράς Οδού / Πειραιώς (Κεραμεικός)**

4 Αξιολόγηση των προτεινόμενων αστικών παρεμβάσεων

Η αξιολόγηση και ιεράρχηση των προτεινόμενων αστικών παρεμβάσεων γίνεται με τα παρακάτω κριτήρια (Μέρος 3)

- τη δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης
- τη δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων
- τη δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)
- τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις (με το Ρυθμιστικό, με υφιστάμενα ή προγραμματισμένα έργα της Περιφέρειας)
- τη δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης ως προς τις επιπτώσεις της
- τον βαθμό συμβολής στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης
- την ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου (διεθνείς και ευρωπαϊκές)

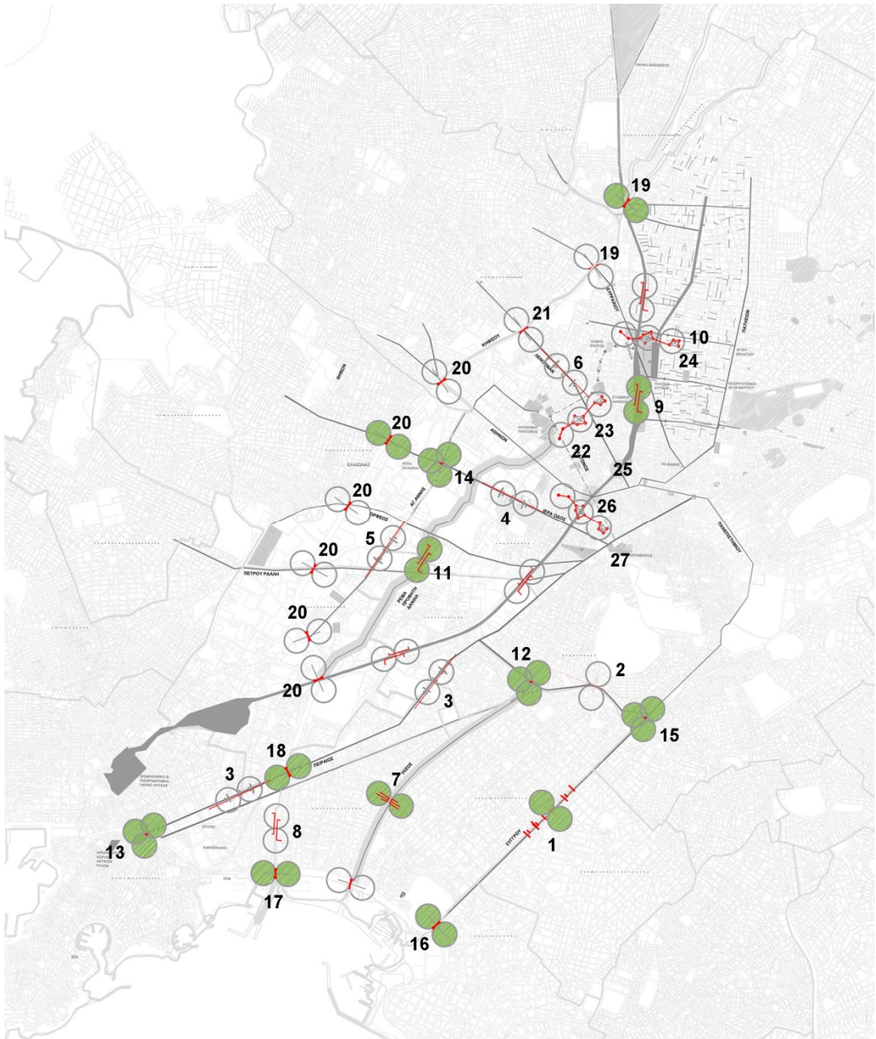
Σύμφωνα με τα κριτήρια αυτά συντάσσεται η ταυτότητα της κάθε προτεινόμενης παρέμβασης (Μέρος 4, 4.1). Τελικά οι προτεινόμενες παρεμβάσεις ιεραρχούνται σε κατηγορίες έργων πρώτης προτεραιότητας, που εφόσον αρχίσουν να αναπτύσσονται δύνανται να συνοδεύονται και από εξαρτημένα έργα δεύτερης και τρίτης προτεραιότητας. (Μέρος 4, 4.2).

Σειρά αξιολόγησης	*Έργα Α' προτεραιότητας*	*Εξαρτώμενα έργα Β' προτεραιότητας*		*Εξαρτώμενα έργα Γ' προτεραιότητας*	
1	Συγγρού *(κωδ. 1)*	1.1.1	Κόμβος Συγγρού -Καλλιρόης *(κωδ. 15)*	1.2.1	Χαμοστέρνας *(κωδ. 2)*
		1.1.2	Κόμβος Δέλτα Φαλήρου *(κωδ. 16)*		
2	Σταθμός Λαρίσης *(κωδ. 9)*	2.1.1	Κόμβος Σεπολίων / γραμμές ΟΣΕ *(κωδ. 10)*	2.2.1	Λόφοι (Ελικών, Σκουζέ, Ιππίου Κολωνού) *(κωδ. 22)*
		2.1.2	Κόμβος Λένορμαν / Κωνσταντινουπόλεως *(κωδ. 25)*	2.2.2	Αρχαιολογικοί Χώροι (Ακαδημία Πλάτωνος, Λόφος Ιππίου Κολωνού) *(κωδ. 23)*
		2.1.3	Κόμβος Τρεις Γέφυρες *(κωδ. 19)*	2.2.3	Αστικοί Θύλακες - Αστικά Κενά *(κωδ. 24)*
				2.2.4	Κόμβος Κωνσταντινουπόλεως / Λεωφόρος Αθηνών *(κωδ. 26)*
				2.2.5	Λένορμαν *(κωδ. 6)*
				2.2.6	Κόμβος Εθνικής οδού/ Λένορμαν *(κωδ. 21)*
				2.2.7	Κόμβος Εθνικής οδού/ Δυρραχίου *(κωδ. 19)*
3	Κόμβος Χαμοστέρνας - Ταύρου (Πλατεία Τριών Δήμων) *(κωδ. 12)*	3.1.1	Ιλισός (Πράσινο Ποτάμι) *(κωδ. 7)*	3.2.1	Μακρά Τείχη *(κωδ. 3)*
				3.2.2	Χαμοστέρνας *(κωδ. 2)*
4	Κόμβος Ιεράς οδού / Αγίας Άννης *(κωδ. 14)*	4.1.1	Κόμβος Εθνικής οδού / Ιεράς οδού *(κωδ. 20)*	4.2.1	Ιερά οδός *(κωδ. 4)*
		4.1.2	Προφήτης Δανιήλ *(κωδ. 11)*	4.2.2	Κόμβοι Εθνικής οδού με Λεωφόρο Αθηνών, Πέτρου Ράλλη, Ορφέως, γραμμές ΟΣΕ *(κωδ. 20)*
				4.2.3	Αγίας Άννης *(κωδ. 5)*
				4.2.4	Κόμβος Ιεράς Οδού / Πειραιώς (Κεραμεικός) *(κωδ. 27)*
5	Κόμβος Πειραιώς / Σκυλίτση (Η Πύλη του Πειραιά) *(κωδ. 13)*	5.1.1	Κόμβος Πειραιώς / Κηφισού (Κηφισός – Μακρά Τείχη) *(κωδ. 18)*	5.2.1	Μακρά Τείχη *(κωδ.3)*
		5.1.2	Κόμβος Κηφισού - Παραλιακό μέτωπο (Κόμβος Σ.Ε.Φ.) *(κωδ. 17)*	5.2.2	Κηφισός (από τον κόμβο Πειραιώς ως τις εκβολές) *(κωδ.8)*

Το συνολικό δίκτυο των στρατηγικών παρεμβάσεων εισάγει μια νέα κλίμακα διαχείρισης και παραγωγής δημόσιου χώρου, που ανταποκρίνεται στη νέα θεσμική κλίμακα του οργάνου της Περιφέρεια Αττικής.

Στο τέλος της Α' Φάσης προσδιορίζονται, περιγράφονται και τεκμηριώνονται οι καταρχάς κόμβοι του δικτύου, νευραλγικές αλληλοεξαρτόμενες παρεμβάσεις σε διαφορετικές κλίμακες και με διαφορετικό χρονικό ορίζοντα υλοποίησης. Μελλοντικά, το δίκτυο δύναται να διεγείρει ένα πλήθος άλλων εξαρτόμενων παρεμβάσεων υπερτοπικών ή τοπικών, μικρής ή μεγάλης κλίμακας. Με τη σταδιακή πρόσθεση νέων κόμβων/παρεμβάσεων το δίκτυο θα εμπλουτίζεται πυκνούμενο και επεκτεινόμενο.

Στη Β' φάση θα συνταχθούν οι προδιαγραφές βάσει των οποίων θα μελετηθούν και θα υλοποιηθούν τα έργα κατά προτεραιότητα.



Μέρος 1
Πολιτικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης στην Μητροπολιτική Αθήνα: Ολοκληρωμένες Αστικές Παρεμβάσεις. Αστικές Λεωφόροι / Πράσινοι Διάδρομοι / Πολιτιστικοί Διάδρομοι. Ένταξη στο Αττικό Τοπίο και την Πόλη

Ομάδα εργασίας:

Πολύζος Γιάννης, αρχιτέκτων πολεοδόμος, καθηγητής ΕΜΠ
Μπαλαμπανίδης Δημήτρης, αρχιτέκτων μηχανικός ΑΠΘ, ΜΔΕ Πολεοδομίας ΕΜΠ, Υ.Δ. Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Τριάντης Λουκάς, αρχιτέκτων πολεοδόμος, MSc LSE, Υ.Δ. ΕΜΠ
σε συνεργασία με Ηλιοπούλου Ελένη, αρχιτέκτων πολεοδόμος,
Ρου Κάτια, αρχιτέκτων DPLG,
Πατατούκα Έλενα, αρχιτέκτονας μηχανικός ΑΠΘ, ΜΔΕ Πολεοδομίας ΕΜΠ, Υ.Δ.Paris-8 / ΕΜΠ

Μέρος 1.

Πολιτικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης στη Μητροπολιτική Αθήνα:

Ολοκληρωμένες Αστικές Παρεμβάσεις, Αστικές Λεωφόροι / Πράσινοι Διάδρομοι / Πολιτιστικοί Διάδρομοι, Ένταξη στο Αττικό Τοπίο και την Πόλη

Εισαγωγή

Στο πλαίσιο του ερευνητικού προγράμματος της Περιφέρειας Αττικής με τίτλο: «Διερεύνηση Στρατηγικών για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο Μητροπολιτικό Κέντρο Αθηνών», η παρούσα ενότητα κινείται στη μεγάλη κλίμακα της πόλης, εξετάζοντας το πλαίσιο και τις προοπτικές για Ολοκληρωμένες Αστικές Παρεμβάσεις Μητροπολιτικού Επιπέδου στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Αθηνών. Η ανάγκη διερεύνησης και προώθησης **«ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων μητροπολιτικού επιπέδου»** γίνεται επιτακτική, με δεδομένη τόσο τη συγκυρία της κρίσης, που εκδηλώνεται έντονα στα μεγάλα αστικά κέντρα και ιδιαίτερα στην Αθήνα, όσο και μια σειρά από πολιτικές και πρακτικές των τελευταίων δεκαετιών, που οδήγησαν σε πολεοδομική και περιβαλλοντική υποβάθμιση μεγάλων τμημάτων της πόλης.

Οι παρεμβάσεις που διερευνώνται έχουν **διαδημοτικό χαρακτήρα**, υπερβαίνουν διοικητικά, φυσικά ή νοητά όρια, συνδέουν διαφορετικές περιοχές και δραστηριότητες και εκτείνονται σε ευρύτερες χωρικές, περιβαλλοντικές, ή πολιτισμικές ενότητες και αστικές υποδομές. Επιπλέον, είναι παρεμβάσεις **στρατηγικού χαρακτήρα και μητροπολιτικής εμβέλειας**, με πεδίο αναφοράς την ευρύτερη περιοχή του Μητροπολιτικού Κέντρου Αθήνας και Πειραιά και επιρροή σε ολόκληρο το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας. Όπως, επίσης, είναι παρεμβάσεις που έχουν χαρακτήρα **πολυτομεακό και πιλοτικό**, λαμβάνοντας υπόψη πολλαπλές παραμέτρους και εισάγοντας καινοτόμες μεθόδους σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων.

Οι διερευνήσεις αυτές στοχεύουν να έχουν ένα ρόλο συμβουλευτικό προς την Περιφέρεια Αττικής, συγκροτώντας **ένα ευρύ πλέγμα γενικών κατευθύνσεων και συγκεκριμένων προτάσεων,** που να μπορούν να ενταχθούν σε τρέχοντες προγραμματισμούς ή να καθοδηγήσουν μελλοντικούς σε βάθος τουλάχιστον δεκαετίας. Σε ένα μεταβαλλόμενο περιβάλλον ως προς τις αρμοδιότητες του σχεδιασμού, όπου ο ρόλος της Περιφέρειας τείνει να ενισχύεται, οι προτάσεις αυτές μπορούν να συμβάλουν στην **υπέρβαση του αποσπασματικού αθροίσματος επιμέρους δημοτικών έργων,** στην κατεύθυνση μιας συνεκτικής και συντονισμένης περιφερειακής στρατηγικής.

Η ανάγκη προώθησης πολιτικών «ολοκληρωμένης αστικής ανασυγκρότησης» εναρμονίζεται με μια σειρά από ευρωπαϊκές οδηγίες και χρηματοδοτήσεις, οι οποίες ορίζουν ένα σύγχρονο πλαίσιο για την αστική ανάπτυξη. Οι **«ολοκληρωμένες αστικές παρεμβάσεις»** καλούνται να αντιμετωπίσουν τα σύνθετα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι σημερινές πόλεις, προωθώντας έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό, ο οποίος συνδέει τον αστικό χώρο με τις τρεις όψεις της βιώσιμης ανάπτυξης, κοινωνία-οικονομία-περιβάλλον, και αναπτύσσεται σε διαφορετικές χρονικές φάσεις και κλίμακες, με την οριζόντια συνεργασία διαφόρων φορέων και νέες δομές διακυβέρνησης. Η εφαρμογή Ολοκληρωμένων Σχεδίων Αστικής Ανάπτυξης αποτελεί πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ζητούμενο των αναπτυξιακών προγραμμάτων που χρηματοδοτεί. Στο πλαίσιο των αρχών της «συμπαγούς πόλης» και στην κατεύθυνση τόνωσης της κεντρικότητας και ανάδειξης νέων μορφών αστικότητας και κινητικότητας, η σύγχρονη ευρωπαϊκή και η διεθνής εμπειρία προσφέρουν ευρύτητα **πολεοδομικών εργαλείων αστικής ανασυγκρότησης**. Από αυτά, στην παρούσα έρευνα, δίνεται έμφαση στις έννοιες - κλειδιά **Αστικές Λεωφόροι / Πράσινοι Διάδρομοι** / **Πολιτιστικοί Διάδρομοι**. Οι Αστικές Λεωφόροι, συνδυαζόμενες με πολιτικές ενίσχυσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, ιδιαίτερα των Μέσων Σταθερής Τροχιάς, συμβάλλουν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση και την οικονομική αναζωογόνηση αστικών περιοχών, βελτιώνουν την προσβασιμότητα όλων των κοινωνικών ομάδων και την ποιότητα ζωής. Οι Πράσινοι Διάδρομοι αποκαθιστούν τη φυσική συνέχεια του εξωαστικού και περιαστικού πρασίνου, συνδέοντας τους ορεινούς όγκους με τους ανοιχτούς κοινόχρηστους αστικούς χώρους και τη θάλασσα. Οι Πολιτιστικοί Διάδρομοι συνδέουν λειτουργίες ή περιοχές ιδιαίτερης ιστορικής, αρχαιολογικής και ευρύτερα πολιτισμικής σημασίας, αναδεικνύοντας τη διαχρονικότητα τόπων και μνημείων προς όφελος των κατοίκων αλλά και την προβολή της πόλης.

Η Νοτιοδυτική Μητροπολιτική Αθήνα προκρίνεται ως ένα κατεξοχήν προνομιακό πεδίο άσκησης ολοκληρωμένων πολιτικών αστικής ανασυγκρότησης. Αποτελεί μια **περιοχή στρατηγικής σημασίας για την πόλη**, συγκροτώντας το ευρύτερο πεδίο αναφοράς του «συζυγούς κέντρου Αθήνας-Πειραιά», με σημαντικές αναπτυξιακές δυναμικές, αναλαμβάνοντας σημαντικές κινήσεις ανθρώπων και εμπορευμάτων, λειτουργώντας ως η Νότια και Δυτική πύλη της Κεντρικής Αθήνας καθώς και το «πρόσωπο της πόλης στη θάλασσα», αλλά και συγκεντρώνοντας μια σειρά από σύνθετα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα. Οι ολοκληρωμένες αστικές παρεμβάσεις σε χωρικές ενότητες και υποενότητες της Νοτιοδυτικής Μητροπολιτικής Αθήνας, σε συνδυασμό με την ανάδειξη αξόνων σε Αστικές Λεωφόρους και Πράσινους ή Πολιτιστικούς Διαδρόμους συγκροτούν ένα **πλέγμα παρεμβάσεων στρατηγικού χαρακτήρα.** Το πλέγμα αυτό μπορεί να επιμεριστεί και να αναπτυχθεί σε **στάδια,** ανάλογα με τις ανάγκες και τις προτεραιότητες της πόλης.

Στην επόμενη φάση, η έρευνα θα εξειδικεύσει το σχεδιασμό, τη μεθοδολογία και τις διαδικασίες εφαρμογής του εντοπίζοντας πιθανές παρεμβάσεις - σημειακές, γραμμικές ή σε ευρύτερες περιοχές - αξιοποιώντας τα εργαλεία του θεσμικού πλαισίου, συνυπολογίζοντας το ρόλο των φορέων που θα πρέπει να συνεργαστούν και δίνοντας κατευθύνσεις, στο πλαίσιο όμως πάντα μιας ευρύτερης παρέμβασης στρατηγικού χαρακτήρα.

Η παρούσα έρευνα οργανώνεται σε πέντε κεφάλαια.

- Στο πρώτο παρουσιάζονται οι αρχές και κατευθύνσεις της ΕΕ για τις αστικές πολιτικές αστικές ανάπτυξης, μέσω των οποίων προωθούνται «ολοκληρωμένες παρεμβάσεις», πώς αυτές έχουν ενταχθεί στους επιχειρησιακούς προγραμματισμούς εθνικού και περιφερειακού επιπέδου στην τρέχουσα προγραμματική περίοδο και ποιες κατευθύνσεις δίνονται για την επόμενη, σε συνάρτηση με την δυνατότητα χρηματοδότησής τους.
- Το δεύτερο εξετάζει την εφαρμογή των ευρωπαϊκών αυτών κατευθύνσεων στην Ελλάδα, μέσω του εργαλείου των Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων, λαμβάνοντας υπόψη τις προδιαγραφές του θεσμικού πλαισίου, το αντικείμενο και τους κανονιστικούς τους στόχους, καθώς και τους προβλεπόμενους εμπλεκόμενους φορείς, με ιδιαίτερη εστίαση στο ρόλο της περιφέρειας.
- Το τρίτο τεκμηριώνει την επιλογή της Νοτιοδυτικής Μητροπολιτικής Αθήνας, ως προνομιακό πεδίο παρεμβάσεων, σε σχέση με την τρέχουσα συγκυρία της κρίσης και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Ευρύτερης Περιοχής Μελέτης, τις κατευθύνσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού, αλλά και τις επενδύσεις του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται και ο επιμερισμός της Περιοχής Μελέτης σε πέντε Χωρικές Ενότητες.
- Το τέταρτο εμβαθύνει την έρευνα, εισάγοντας τις τρεις έννοιες – κλειδιά: την Αστική Λεωφόρο, τον Πράσινο Διάδρομο και τον Πολιτιστικό Διάδρομο. Η ανάλυση ανατρέχει σε σχετικά επιτυχημένα παραδείγματα από τον ευρωπαϊκό και τον διεθνή χώρο, δίνοντας έμφαση στη σημασία, τις θετικές επιπτώσεις και τον καταλυτικό ρόλο που μπορούν να έχουν σε παρεμβάσεις αστικής ανασυγκρότησης και εντοπίζει αντίστοιχες, κατάλληλες περιπτώσεις στη Νοτιοδυτική Μητροπολιτική Αθήνα.
- Οι περιπτώσεις αυτές αναλύονται περαιτέρω στο πέμπτο κεφάλαιο, όπου προτείνεται μια πρώτη χαρτογραφική και φωτογραφική τεκμηρίωσή τους, καθώς και ένταξη στο Αττικό Τοπίο και την Πόλη.

Μέρος 1.

Πολιτικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης στη Μητροπολιτική Αθήνα:

Ολοκληρωμένες Αστικές Παρεμβάσεις, Αστικές Λεωφόροι / Πράσινοι Διάδρομοι / Πολιτιστικοί Διάδρομοι, Ένταξη στο Αττικό Τοπίο και την Πόλη

Κεφάλαιο 1.
Η πολεοδομική διάσταση στις πολιτικές συνοχής της ΕΕ– Ολοκληρωμένη Αστική Ανασυγκρότηση – Χρηματοδοτήσεις και ένταξη σε περιφερειακά προγράμματα – Πρωτοβουλία Jessica (Π.1.3.3)

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός δεν αποτελεί πλέον αποκλειστικά εθνική υπόθεση των κρατών μελών, αλλά δεσμεύεται από υπερκείμενη κοινοτική νομοθεσία και διακρατικές συμφωνίες που χαράσσουν μία κοινή στρατηγική για το σύνολο του ευρωπαϊκού χώρου. Τα τελευταία τουλάχιστον δέκα χρόνια, **τα σχετικά κοινοτικά κείμενα** αποδίδουν ολοένα μεγαλύτερη σημασία στο ρόλο των πόλεων και, ως εκ τούτου, **ορίζουν ένα σύγχρονο πλαίσιο για την αστική ανάπτυξη, με σαφή κατεύθυνση την ολοκληρωμένη προσέγγιση του σχεδιασμού**.

Με βάση τη νέα αυτή προσέγγιση, **ο χωρικός σχεδιασμός νοείται άρρηκτα συνδεδεμένος με όλες τις συνιστώσες της βιώσιμης ανάπτυξης** (οικονομία, κοινωνία, περιβάλλον και πολιτισμός), ενώ προϋποθέτει τον κάθετο συντονισμό όλων των διοικητικών επιπέδων (ΕΕ, επιτελικών υπηρεσιών, περιφερειών και δήμων) και τον οριζόντιο συντονισμό όλων των εμπλεκόμενων φορέων στην παραγωγή του χώρου (δημόσιων φορέων, ιδιοκτητών, επαγγελματιών κ.ά.). Επιπλέον, ο σχεδιασμός προϋποθέτει πλέον την οργάνωση όλων των φάσεων στο χρόνο (άμεσα, μεσοπρόθεσμα, μακροπρόθεσμα) και όλων των κλιμάκων προσέγγισης του χώρου (περιφέρεια, μητρόπολη, περιοχές υπερτοπικής σημασίας, γειτονιά, κ.ά.) και, τελικά, το συνδυασμό χρόνου και κλίμακας χώρου. Μόνο ως «ολοκληρωμένος» προωθείται πια ο σχεδιασμός του χώρου και, εξ αυτού, μόνο ως τέτοιος εγκρίνεται και εντάσσεται σε χρηματοδοτικά προγράμματα των Ταμείων της ΕΕ για κάθε επόμενη προγραμματική περίοδο.

Λαμβάνοντας υπόψη τα πιο πάνω, κρίνουμε απαραίτητη την κατανόηση των πολιτικών που διαμορφώνονται και αποφασίζονται από τα αρμόδια όργανα και τις Επιτροπές και τα οποία ορίζουν, τελικά, το σύγχρονο δεσμευτικό κοινοτικό πλαίσιο για το σχεδιασμό των πόλεων. Επιχειρούμε παρακάτω να το παρακολουθήσουμε, μέσα από τα πιο θεμελιώδη σχετικά κοινοτικά έγγραφα και σε συνάρτηση με τους τρόπους χρηματοδοτικής υποστήριξης.

1.1 Το πλαίσιο των αστικών πολιτικών στο ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η πολεοδομική διάσταση έχει τεθεί ψηλά στις προτεραιότητες της ευρωπαϊκής πολιτικής τα τελευταία δέκα χρόνια, όπως ήδη επισημάνθηκε. Αυτό αντικατοπτρίζεται στην **αναγνώριση της σημασίας του ρόλου των πόλεων**, τόσο στη Στρατηγική της Λισσαβόνας (Μάρτιος, 2000),[1] όσο και στην ανανεωμένη Στρατηγική της ΕΕ για την Αειφόρο Ανάπτυξη (Ιούνιος, 2006),[2] αλλά και στην πρόσφατη στρατηγική Ευρώπη 2020 (Ιούνιος, 2010).[3]

Ειδικότερα, **τρεις προτεραιότητες** έχουν κεντρική θέση στη στρατηγική για την Ευρώπη 2020:

- **Έξυπνη ανάπτυξη** – με την ανάπτυξη μιας οικονομίας που βασίζεται στη γνώση και την καινοτομία,
- **Βιώσιμη ανάπτυξη** – με την προώθηση μιας πιο αποτελεσματικής στην κατανάλωση των πόρων, πιο πράσινης και πιο ανταγωνιστικής οικονομίας,
- **Ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς** – με την ενίσχυση μιας οικονομίας με υψηλό ποσοστό απασχόλησης που εξασφαλίζει οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή.

Αναγνωρίζεται ότι **οι πόλεις είναι οι βασικές κινητήριες δυνάμεις της οικονομικής ανάπτυξης**, αλλά πρέπει συγχρόνως να αντιμετωπίσουν μερικές από τις σημαντικότερες προκλήσεις που έχουν σχέση με τομείς όπως, ο κοινωνικός (αποκλεισμός ειδικών κατηγοριών, κοινωνικές ανισότητες, δημογραφικές αλλαγές, στέγαση, φτώχεια, κ.ά.), ο οικονομικός (ανεργία, χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης και εξειδίκευσης), ο περιβαλλοντικός (φαινόμενο του θερμοκηπίου, εκπομπές αερίων, μόλυνση, απαξιωμένες – εγκαταλελειμμένες περιοχές, μεταφορές, επάρκεια ενέργειας) και ο πολυπολιτισμικός παράγοντας.

Οι διαδοχικές ευρωπαϊκές προεδρίες έχουν δώσει έμφαση και έχουν εργαστεί πάνω σε πολεοδομικά θέματα, οργανώνοντας άτυπες υπουργικές συναντήσεις, οι οποίες πιο πρόσφατα κατέληξαν στα παρακάτω κείμενα: Lille Action Programme (Οκτώβριος, 2000), The Marseille Declaration (Νοέμβριος, 2000), Rotterdam Urban Acquis (Νοέμβριος, 2004), Bristol Accord (Δεκέμβριος, 2005), The Leiptig Charter (Μάιος, 2007).

Ο Χάρτης της Λειψίας για τις Βιώσιμες Ευρωπαϊκές Πόλεις (Μάιος, 2007)

Ειδικά στον τομέα της «ολοκληρωμένης πολεοδομικής ανάπτυξης», ο Χάρτης της Λειψίας, ένα από τα θεμελιώδη κείμενα του ευρωπαϊκού πλαισίου, έχει θέσει τους εξής κύριους στόχους:

- Υποστήριξη της βιώσιμης ανάπτυξης στις πόλεις και προώθηση **ολοκληρωμένων καινοτόμων προσεγγίσεων στις πολεοδομικές πολιτικές** για να συντονίσουν τις τρεις διαστάσεις της βιώσιμης ανάπτυξης – κοινωνική, οικονομική, περιβαλλοντική – και
- Έμφαση στις **αποστερημένες περιοχές** (deprived urban areas) μέσω **ολοκληρωμένων πολεοδομικών πολιτικών**, οι οποίες περιλαμβάνουν την ποιότητα ζωής, την κοινωνική συνοχή, την ισότητα, την καινοτομία, καθώς και την καταπολέμηση της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού.

[1] Για τη Στρατηγική της Λισσαβόνας δεν υπάρχει νομική βάση, αλλά τα συμπεράσματα των συνεδριάσεων του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου ορίζουν ένα λεπτομερές σχέδιο. Συνοπτικά, και όπως συχνά αναφέρεται στα κοινοτικά έγγραφα, συνολικός στόχος της είναι η ΕΕ «να γίνει η ανταγωνιστικότερη και δυναμικότερη οικονομία της γνώσης ανά την υφήλιο, ικανή για βιώσιμη ανάπτυξη με περισσότερες και καλύτερες θέσεις εργασίας και με μεγαλύτερη κοινωνική συνοχή και να διαμορφωθεί ένα αειφόρο περιβάλλον». βλ. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/lisbon/article_7207_el.htm.

[2] Η πρώτη Στρατηγική της ΕΕ για την Αειφόρο Ανάπτυξη θεσπίστηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ το 2001. Το 2006 επανεξετάστηκε και εγκρίθηκε μία ανανεωμένη στρατηγική, βλ. Συμβούλιο της ΕΕ, «Επανεξέταση της στρατηγικής της ΕΕ για την αειφόρο ανάπτυξη – Ανανεωμένη στρατηγική», Βρυξέλλες, 26 Ιουνίου 2006

[3] Βλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, http://ec.europa.eu/europe2020/documents/related-document-type/index_el.htm

Τα κράτη μέλη της ΕΕ δεσμεύονται να προωθήσουν τη δημόσια συζήτηση στις χώρες τους σχετικά με τον τρόπο ενσωμάτωσης των παραπάνω αρχών και στρατηγικών στις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αναπτυξιακές πολιτικές, να χρησιμοποιήσουν το μέσο της **ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης** (integrated urban development) και τη σχετική διακυβέρνηση για την εφαρμογή του και, προς τον σκοπό αυτό, να θεσπίσουν το απαραίτητο πλαίσιο σε εθνικό επίπεδο και να προωθήσουν την καθιέρωση μιας **ισορροπημένης εδαφικής οργάνωσης**, με βάση μια ευρωπαϊκή **πολυκεντρική αστική διάρθρωση**.

Πιο αναλυτικά, ο Χάρτης της Λειψίας περιλαμβάνει πλαίσιο κατευθυντήριων αρχών για τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων και των αστικοποιούμενων περιοχών και συνοψίζεται ως εξής:[4]

- **Προώθηση προσεγγίσεων πολιτικής «ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης»**
  - Ανάλυση επικρατούσας κατάστασης, περιγραφή προβλημάτων και προοπτικών των πόλεων και των συνοικιών τους
  - Προσδιορισμός συνεκτικών αναπτυξιακών στόχων για κάθε περιοχή και ανάπτυξη ενός οράματος για ολόκληρη την πόλη
  - Συντονισμός διάφορων συνοικιακών, τομεακών και τεχνικών σχεδίων και πολιτικών και διασφάλιση της συμβολής των προγραμματισμένων επενδύσεων στην προώθηση μιας ισορροπημένης ανάπτυξης της κάθε αστικής περιοχής
  - Συντονισμός δημόσιων και ιδιωτικών πόρων και χωρική τους επικέντρωση
  - Συντονισμός του σχεδιασμού σε τοπικό επίπεδο και σε επίπεδο πόλης/περιφέρειας και συμμετοχή στη διαδικασία των πολιτών και άλλων εταίρων που μπορούν να συμβάλουν ουσιαστικά στη διαμόρφωση της μελλοντικής οικονομικής, κοινωνικής, πολιτιστικής και περιβαλλοντικής φυσιογνωμίας κάθε περιοχής
- **Δημιουργία και εξασφάλιση δημόσιων χώρων υψηλής ποιότητας**
  - Εισαγωγή της έννοιας «baukultur» (κατασκευαστική αντίληψη συναφής με την έννοια της αισθητικής ποιότητας) που αναφέρεται στην αλληλεπίδραση της αρχιτεκτονικής, του σχεδιασμού των υποδομών και της πολεοδομίας, προκειμένου να δημιουργηθούν ελκυστικοί δημόσιοι χώροι προσανατολισμένοι προς το χρήστη και να επιτευχθούν υψηλά πρότυπα σε ό,τι αφορά το περιβάλλον διαβίωσης. Ο όρος πρέπει να νοηθεί υπό την ευρύτερη δυνατή έννοια, δηλαδή ως το σύνολο των πολιτισμικών, οικονομικών, τεχνολογικών, κοινωνικών και οικολογικών πτυχών που επηρεάζουν την ποιότητα και τη διαδικασία του σχεδιασμού και της κατασκευής, όχι αποκλειστικά των δημόσιων χώρων αλλά του συνόλου της πόλης.
  - **Εκσυγχρονισμός δικτύων υποδομής και αύξηση της ενεργειακής απόδοσης**
    - Προώθηση της βιωσιμότητας, προσβασιμότητας και οικονομικής προσιτότητας των αστικών μεταφορών, διαχείριση της κυκλοφορίας και διασύνδεση των μέσων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της υποδομής για ποδηλάτες και πεζούς, καθώς και συντονισμός των αστικών μεταφορών με τις ανάγκες στέγασης, απασχόλησης, δημόσιων χώρων και προστασίας του περιβάλλοντος, μέσα από την κατάλληλη χωροθέτηση, με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής
    - Έγκαιρη βελτίωση της τεχνικής υποδομής, ιδιαίτερα των δικτύων υδροδότησης, επεξεργασίας λυμάτων κοκ. και προσαρμογή τους στις μεταβαλλόμενες ανάγκες, για κάλυψη μελλοντικών απαιτήσεων υψηλής ποιότητας διαβίωσης
    - Προαγωγή της αποδοτικής λειτουργίας, βελτιστοποίησης και αποδοτικότητας των δικτύων υποδομών υπηρεσιών κοινής ωφέλειας και της βιωσιμότητάς τους μέσα από την οικονομική χρήση των φυσικών πόρων, μεταξύ άλλων, και την αυξημένη ενεργειακή απόδοση των κτιρίων, ιδιαίτερα την ανακαίνιση του οικιστικού αποθέματος, καθώς και των προκατασκευασμένων, παλαιών και κακής ποιότητας κτιρίων, με στόχο τη μείωση των δαπανών για επιχειρήσεις και καταναλωτές και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών
    - Προαγωγή της συμπαγούς ανάπτυξης και της βιώσιμης ανάμιξης χρήσεων για σκοπούς στέγασης, απασχόλησης, εκπαίδευσης, παροχών και ψυχαγωγίας, μέσα από τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό και προγραμματισμό, ο οποίος, με τον αποτελεσματικό έλεγχο της προσφοράς γης και της κερδοσκοπικής ανάπτυξης, αποτρέπει την άναρχη εξάπλωση της αστικοποίησης
    - Διασφάλιση της ποιότητας ζωής και προσέλκυση επιχειρήσεων μέσω της χρήσης, από τη δημόσια διοίκηση, προηγμένων συστημάτων πληροφόρησης και επικοινωνίας στους τομείς της εκπαίδευσης, της απασχόλησης, των κοινωνικών υπηρεσιών, της υγείας, της ασφάλειας και της προστασίας
    - Προσαρμογή στην απειλή των κλιματολογικών αλλαγών και συμβιβασμός της αστικής ανάπτυξης με τη χαμηλή χρήση ορυκτών καυσίμων, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των εκπομπών ρύπων, μέσα από τον κατάλληλο σχεδιασμό και προγραμματισμό της ανάπτυξης, τη λήψη μέτρων καινοτόμου πρόληψης και μετριασμού των επιπτώσεων
  - **Εισαγωγή προορατικής πολιτικής καινοτομίας και εκπαίδευσης**
    - Στήριξη των συστημάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης, των κοινωνικών και πολιτιστικών οργανώσεων, των ευκαιριών δια βίου μάθησης, της αριστείας των πανεπιστημίων και ερευνητικών ιδρυμάτων και των δικτύων τεχνογνωσίας μεταξύ βιομηχανιών, επιχειρήσεων και της επιστημονικής κοινότητας, μέσα από πολιτικές ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης και χρηστής διακυβέρνησης, παρέχοντας πεδία διαλόγου φορέων και οργανωμένων συνόλων, προάγοντας τον κοινωνικό και διαπολιτισμικό διάλογο και βελτιστοποιώντας τις χωροθετικές δομές, με στόχους τόσο την αξιοποίηση του δυναμικού των ευρωπαϊκών πόλεων, ιδιαίτερα σε ότι αφορά την ανταγωνιστικότητα και την οικονομική ανάπτυξη, όσο και τη μείωση των ανισοτήτων εντός και μεταξύ των αστικών περιοχών
  - **Απόδοση της δέουσας σημασίας στις αποστερημένες περιοχές των πόλεων**
    - Εφαρμογή στρατηγικών για την αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος
    - Ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και της τοπικής πολιτικής απασχόλησης
    - Προώθηση προορατικής πολιτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης για τα παιδιά και τους νέους
    - Προώθηση αποτελεσματικών και οικονομικά προσιτών αστικών μεταφορών

[4] Για το πρωτότυπο κείμενο του Χάρτη της Λειψίας, βλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/themes/urban/leipzig_charter.pdf

Η Διακήρυξη του Τολέδο για την Αστική Ανάπτυξη (Ιούνιος, 2010)

Κατά τη διάρκεια της ισπανικής προεδρίας του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου το 2010, στην Άτυπη Συνάντηση του Τολέδο, οι αρμόδιοι Υπουργοί συζήτησαν και συμφώνησαν γύρω από την υιοθέτηση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης (integrated approach) σε σχέση με τις πολιτικές που αφορούν την ανάπτυξη του αστικού χώρου.

Στη Διακήρυξη του Τολέδο, αναγνωρίστηκε η σημασία της **ολοκληρωμένης αστικής ανασυγκρότησης** (integrated urban regeneration), για την επίτευξη των στόχων της στρατηγικής Ευρώπη 2020. Επισημαίνουμε ότι εδώ πλέον χρησιμοποιείται ο όρος αστική ανασυγκρότηση (regeneration) αντί του όρου αστική ανάπτυξη. Ειδικότερα, δόθηκε έμφαση στο σημείο όπου αναγνωρίζεται η ανάγκη προώθησης μιας αστικής ανάπτυξης πιο έξυπνης, πιο βιώσιμης και χωρίς κοινωνικούς αποκλεισμούς (a strategy for smart, sustainable and inclusive growth). Στο πλαίσιο της στενότητας πόρων, τονίζεται ότι πρέπει να επιτευχθούν περισσότερα με λιγότερα μέσα.[5] Επίσης, αναγνωρίστηκε ότι ο ρόλος των πόλεων για να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι είναι αποφασιστικός όπως και η ανάγκη κοινής αντίληψης για τις πολιτικές ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης, καθώς και καθιέρωσης δεικτών παρακολούθησής της. Ειδικότερα:

- Η σημασία της **ολοκληρωμένης αστικής ανασυγκρότησης** και ότι πρέπει**:**
  - Να αναληφθούν δράσεις στον υφιστάμενο αστικό ιστό για την επίτευξη των στόχων της στρατηγικής Ευρώπη 2020
  - Να ληφθούν υπόψη οι συστάσεις για την κλιματική αλλαγή
  - Να ληφθούν υπόψη οι δεσμεύσεις του Χάρτη της Λειψίας για ειδική μέριμνα:
    - στις υποβαθμισμένες γειτονιές
    - την εφαρμογή στρατηγικών για το φυσικό περιβάλλον και την επένδυση στον στεγαστικό τομέα
    - την τόνωση της τοπικής οικονομίας και της τοπικής αγοράς εργασίας
    - την εφαρμογή πολιτικών για την εκπαίδευση των νέων
    - την προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- **Η σημασία της ποιότητας του δημόσιου χώρου και της αρχιτεκτονικής** για την ποιότητα ζωής στην πόλη
- **Η σημασία της αστικής αναζωογόνησης με ανακύκλωση γης και οικοδομής**, καθώς και η ανάγκη σχεδιασμού μιας συνεκτικής πόλης, ώστε να μειωθεί η αστική διάχυση.

Οι τρεις έννοιες - κλειδιά για τη διαμόρφωση κοινής αντίληψης για τις πολιτικές ολοκληρωμένης αστικής ανασυγκρότησης είναι:

- **Ολοκληρωμένη προσέγγιση της πόλης,** ώστε οι στρατηγικές και πολιτικές να λαμβάνουν υπόψη την πολυπλοκότητα της αστικής ανάπτυξης και το ρόλο εκάστου τμήματος της πόλης στη συνολική δομή. Αυτή η ολοκληρωμένη προσέγγιση λαμβάνεται υπόψιν στο σχεδιασμό και κατευθύνει πόρους σε όλες τις συνιστώσες της βιώσιμης ανάπτυξης συγχρόνως, έτσι που ενέργειες προς τη μία κατεύθυνση να έχουν θετική επίπτωση στις άλλες, ή τουλάχιστον να μην συγκρούεται με τις άλλες.
- Αντιμετώπιση των συγκρούσεων και, αφενός, **κάθετος συντονισμός όλων των διοικητικών επιπέδων** (ΕΕ, κρατικών υπηρεσιών, περιφέρειας, δήμων,) με νέους τρόπους πολυεπίπεδης διακυβέρνησης, αφετέρου, οριζόντιος συντονισμός όλων των εμπλεκόμενων στην παραγωγή του χώρου (city building) - δημόσιοι φορείς, ιδιοκτήτες, χρηματοδοτικοί φορείς, επαγγελματίες - που συνδυάζουν την προσέγγιση από πάνω προς τα κάτω και από κάτω προς τα πάνω. Ειδικότερα, δημόσια διαβούλευση και συμμετοχή των πολιτών με αποτελεσματικό τρόπο.
- Ορθός τρόπος οργάνωσης όλων των φάσεων στο χρόνο (άμεσα, μεσοπρόθεσμα, μακροπρόθεσμα) και όλων των κλιμάκων προσέγγισης του χώρου (περιφέρεια, μητρόπολη, περιοχές υπερτοπικής σημασίας, γειτονιά, κ.λ.π.) και, τελικά, **συνδυασμός χρόνου και κλίμακας χώρου**. Αναλυτικότερα, από την άποψη του χρόνου πρέπει να αποφεύγεται η κοντοπρόθεσμη διαχείριση του χώρου και να δημιουργούνται στρατηγικά σενάρια (οικονομικά, περιβαλλοντικά, οινωνικο-δημογραφικα κ.α.) που να προκύπτουν από ένα συνολικό σχεδιασμό με στρατηγικές και στόχους. Ενώ, από την άποψη του χώρου, ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αστικής ανασυγκρότησης πρέπει να είναι πέρα από ένα άθροισμα μεμονωμένων ενεργειών και, συγχρόνως, να αντιμετωπίζεται η εφαρμογή του σε διοικητικό και επιχειρησιακό επίπεδο**.**

1.2 Χρηματοδοτήσεις και ένταξη σε Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ) και στο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ). Τρέχουσα προγραμματική περίοδος (2007-2013)

Για την προώθηση του «ολοκληρωμένου σχεδιασμού», έτσι όπως περιγράφηκε στην παραπάνω ενότητα μέσα από τα θεμελιώδη κοινοτικά έγγραφα, βασικό εργαλείο ανάπτυξης, τόσο σε επίπεδο στοχευμένης χρηματοδότησης από τα Ταμεία της ΕΕ, όσο και σε επίπεδο στήριξης των διαρθρωτικών αλλαγών και της πολιτικής συνοχής (Ευρωπαϊκής Περιφερειακής Πολιτικής) αποτελεί το ΕΣΠΑ (Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς). Για την ένταξη έργων στο ΕΣΠΑ και τη χρηματοδότησή τους, είναι απαραίτητη η ύπαρξη εγκεκριμένου Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΠΕΠ).

Ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη η προγραμματική περίοδος του ΕΣΠΑ 2007-2013 και πιο συγκεκριμένα:

Στο **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014**, που εγκρίθηκε από το Περιφερειακό Συμβούλιο Αττικής το Μάρτιο του 2012, **στον Άξονα 1** : Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής**, στο Μέτρο 1.4** «Αναζωογόνηση αστικών περιοχών» (σελ. 62), περιλαμβάνονται :

- Ο **Στόχος 1.4.1** που αναφέρεται στην «Ολοκληρωμένη προσέγγιση αναπλάσεων και την εφαρμογή σημαντικών παρεμβάσεων για την τόνωση της περιφερειακής οικονομίας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής». Ο στόχος αυτός εξειδικεύεται σε 3 σχέδια δράσης:
  - 1.4.1.1: Παρεμβάσεις Στρατηγικής Ανάπτυξης
  - 1.4.1.2: Ανάπλαση και Αναβάθμιση Παραλιακού Μετώπου στο Νησιωτικό Χώρο
  - 1.4.1.3: Ανάπλαση και Αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και Υποβαθμισμένων Ασικών Περιοχών

Ειδικότερα, στο σχέδιο δράσης 1.4.1.1 με τίτλο «Παρεμβάσεις στρατηγικής ανάπτυξης», περιλαμβάνονται έξι δράσεις που καλύπτουν διαφορετικούς τομείς και περιοχές του Μητροπολιτικού Συγκροτήματος Αθηνών:

  - μία δράση αφορά την Ανάπλαση της λεωφόρου Β. Όλγας (2.300.000 ευρώ)

[5] Για το πρωτότυπο κείμενο της Διακήρυξης του Τολέδο, βλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/newsroom/pdf/201006_toledo_declaration_en.pdf

- δύο δράσεις αφορούν το Παραλιακό Μέτωπο (200.000 ευρώ)[6]
- δύο δράσεις αφορούν την περιοχή του Ελαιώνα και
- μία δράση αφορά τη διαμόρφωση στρατηγικού προγράμματος για τη θεσμική προστασία του Αττικού Τοπίου[7].

Ο συνολικός προϋπολογισμός του σχεδίου δράσης 1.4.1.1. ανέρχεται σε 3.740.000 ευρώ , από τα οποία 3.7000.000 ευρώ καλύπτονται από ιδίους πόρους.

- Ο **Στόχος 1.4.4** που αναφέρεται στο «Σχεδιασμό και εξειδίκευση της αντίστοιχης μητροπολιτικής λειτουργίας», εξειδικεύεται σε:
  - ένα σχέδιο δράσης για τη διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα αστικών αναπλάσεων, με προϋπολογισμό 50.000 ευρώ και καλύπτεται από ίδιους πόρους.

Τροποποίηση ή ένταξη στη νέα προγραμματική περίοδο (2014-2020)

Το πλαίσιο εντός του οποίου θα κινηθεί ο αναπτυξιακός προγραμματισμός της χώρας στη νέα προγραμματική περίοδο 2014-2020, αποτυπώνεται σε μία σειρά κειμένων που αποτελούν δεσμεύσεις της χώρας, μεταξύ των οποίων και η στρατηγική Ευρώπη 2020.

Το καταρχήν πλαίσιο – πριν τη διαμόρφωση των κατευθύνσεων εθνικής Στρατηγικής Ανάπτυξης από το ΥΠΑΑΝ με βάση τις προτάσεις των φορέων[8]- εστιάζει, μεταξύ άλλων προτεραιοτήτων και παραμέτρων σχεδιασμού, στη χωρική προσέγγιση των αστικών περιοχών ως κινητήρων ανάπτυξης, αλλά και σε περιοχές όπου η κρίση είναι εντονότερη και για τις οποίες η προσφυγή στα προτεινόμενα εργαλεία ολοκληρωμένων παρεμβάσεων γίνεται επιτακτική.

Ειδικότερα, όσον αφορά τους Θεματικούς Στόχους και Επενδυτικές προτεραιότητες για τα Διαρθρωτικά Ταμεία, στο σημείο 6 αναφέρεται η «προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικής χρήσης των πόρων», ενώ στο σημείο e η «δράση για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, αναζωογόνηση των υποβαθμισμένων βιομηχανικών εκτάσεων και μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης».

1.3. Πρωτοβουλία Jessica (Joint European Support for Investment in City Areas)

Η πρωτοβουλία Jessica αναπτύσσεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, σε συνεργασία με την Τράπεζα Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης. Μέσω των νέων διαδικασιών, παρέχεται στα κράτη μέλη η ευχέρεια να χρησιμοποιήσουν μέρος των μη επιστρεπτέων επιχορηγήσεων που λαμβάνουν από την ΕΕ μέσω των Διαρθρωτικών Ταμείων για να επενδύσουν, υπό τη μορφή επιστρεπτέων χρηματοδοτήσεων, **σε έργα που εντάσσονται στο πλαίσιο ολοκληρωμένων σχεδίων αστικής ανάπτυξης.**

Το Jessica δεν αποτελεί νέα πηγή χρηματοδοτήσεων για τα κράτη μέλη, **αλλά αποτελεί ένα νέο μέσο χρησιμοποίησης των υφισταμένων επιχορηγήσεων των διαρθρωτικών ταμείων** για τη στήριξη ολοκληρωμένων σχεδίων αστικής ανάπτυξης.

Οι χρηματοδοτήσεις πραγματοποιούνται από τα Ταμεία Αστικής Ανάπτυξης (ΤΑΑ), τα ποία είναι ο πυρήνας της λειτουργίας Jessica και επενδύουν σε συμπράξεις μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) και σε άλλα επιλέξιμα έργα, τα οποία πρέπει να περιλαμβάνονται σε Ολοκληρωμένα Σχέδια Αειφόρου Αστικής Ανάπτυξης (ΟΣΑΑΑ).

Ως ΤΑΑ για την Αττική επελέγη η Εθνική Τράπεζα. Ως ΟΣΑΑΑ δύναται να θεωρηθεί οποιοδήποτε εγκεκριμένο πλαίσιο αναπτυξιακού και χωρικού σχεδιασμού ή προγραμματισμού από δημόσιο φορέα. (π.χ. Γ.Π.Σ., ΣΧΟΑΑΠ, ΣΟΑΠ, ΕΣΧΑΔΑ, Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου ή Περιφέρειας, Πολεοδομική Μελέτη, κ.ά.)

[6] Τα υπόλοιπα 40.000 ευρώ δίνονται σε Σύμβουλο Υποστήριξης για τη διερεύνηση και ωρίμανσης των έργων του Παραλιακού Μετώπου.
[7] Δεν έχουν ενταχθεί στον προϋπολογισμό.

[8] Βλ. Εγκύκλιο ΥΠΑΑΝ, Σχεδιασμός και Κατάρτιση Αναπτυξιακού Προγραμματισμού Περιόδου 2014-2020

Μέρος 1.
Πολιτικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης στη Μητροπολιτική Αθήνα:
Ολοκληρωμένες Αστικές Παρεμβάσεις, Αστικές Λεωφόροι / Πράσινοι Διάδρομοι / Πολιτιστικοί Διάδρομοι, Ένταξη στο Αττικό Τοπίο και την Πόλη

Κεφάλαιο 2.
Αντικείμενο και στόχοι των Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) – Κατευθύνσεις και θεσμικό πλαίσιο – Ο διακριτός ρόλος της Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης στο σχεδιασμό, στην παρακολούθηση και στην εφαρμογή τους (Π.1.3.3)

Η ανάγκη προώθησης προγραμμάτων και δράσεων «ολοκληρωμένου αστικού σχεδιασμού», βάσει των παραπάνω ευρωπαϊκών πολιτικών, προκύπτει επιτακτικά και για την περίπτωση της Ελλάδας, ιδιαίτερα δε για την Περιφέρεια Αττικής λόγω της κλίμακας και της συνθετότητας των προβλημάτων που αντιμετωπίζει. Αν στόχος τα επόμενα χρόνια είναι να μεγιστοποιηθούν οι ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις και εντάξεις σε αντίστοιχα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα, οι προωθούμενες παρεμβάσεις θα πρέπει να υπακούουν όλο και πιο πιστά στις αρχές και κατευθύνσεις αυτών των πολιτικών.

2.1. Αντικείμενο και στόχοι των Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων Αστικής Παρέμβασης Μητροπολιτικού Επιπέδου

Με τον όρο «ολοκληρωμένα προγράμματα αστικών παρεμβάσεων», όλως ιδιαίτερα σε Μητροπολιτικό Επίπεδο, εννοούμε τα προγράμματα που:

- Εντάσσονται σε έναν **συνολικότερο σχεδιασμό του χώρου**
- Έχουν **στρατηγικό χαρακτήρα** και προωθούν κατευθύνσεις και στόχους που έχουν χαράξει υπερκείμενα επίπεδα σχεδιασμού, όπως τα Ρυθμιστικά Σχέδια Πόλεων.
- Έχουν **πολυτομεακό χαρακτήρα**, δηλαδή χαρακτηρίζονται από μία ολοκληρωμένη θεώρηση του σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψιν τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του.
- Έχουν **μητροπολιτική εμβέλεια**, δηλαδή αφορούν και επηρεάζουν το σχεδιασμό ευρύτερων αστικών περιοχών, στην περίπτωσή μας της Μητροπολιτικής Αθήνας ή του Λεκανοπεδίου συνολικότερα. Δηλαδή να είναι σε **διαδημοτικό επίπεδο**, σε διαλεκτική όμως σχέση με το σχεδιασμό και τις επιπτώσεις του σε τοπικό επίπεδο.
- Ο σχεδιασμός τους να ολοκληρώνεται και σε **επιχειρησιακό επίπεδο** (χρόνου και κλίμακας χώρου) και, ταυτόχρονα, να υπακούει σε στενό συντονισμό μεταξύ των τομεακών κρατικών πολιτικών και των εμπλεκόμενων φορέων.

Λόγω έλλειψης εμπειρίας εφαρμογής αντίστοιχων προγραμμάτων στη χώρα μας, κρίνεται σκόπιμο τα πρώτα τουλάχιστον «ολοκληρωμένα προγράμματα αστικών παρεμβάσεων μητροπολιτικού χαρακτήρα» να έχουν **πιλοτικό χαρακτήρα**, μια και υποχρεωτικά θα υιοθετούν παρεμβάσεις με καινοτόμες μεθόδους σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων.

2.2. Φορείς προγραμματισμού, σχεδιασμού και παρακολούθησης

Με βάση τα παραπάνω, οι «ολοκληρωμένες αστικές παρεμβάσεις μητροπολιτικού επιπέδου», προϋποθέτουν το συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων στον προγραμματισμό και το σχεδιασμό του χώρου, σε τρία επίπεδα:

- Της **Κεντρικής Διοίκησης** (αρμόδια υπουργεία, με συντονιστικό ρόλο το ΥΠΕΚΑ, διυπουργικές επιτροπές, κ.ά.)
- Της **Περιφέρειας** , στην περίπτωσή μας της Περιφέρειας Αττικής
- Της **Τοπικής Αυτοδιοίκησης** (διαδημοτικές συνεργασίες)

Παράλληλα, προϋποθέτουν τη συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας μέσα από την ενημέρωση των εμπλεκόμενων φορέων και ομάδων και τη συμμετοχή τους στη **δημόσια διαδικασία διαβούλευσης**, προκειμένου να εξετάσουν εναλλακτικά σενάρια και να επιλέξουν εκείνα που σταθμίζουν, εκφράζουν και συνθέτουν με τον καλύτερο τρόπο τα επιμέρους συμφέροντα και τις διαφορετικές προσδοκίες.

2.3. Θεσμικό πλαίσιο και πεδίο εφαρμογής των Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ)

Για τον προγραμματισμό, διαχείριση και υλοποίηση των «ολοκληρωμένων προγραμμάτων αστικής παρέμβασης», το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο προέβλεψε, ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1990 σχετικές διατάξεις. Πρόκειται για το Αρ. 12 του Ν.2742/99 (ΦΕΚ207/Α/07.10.1999) περί «Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και άλλες Διατάξεις», στο οποίο περιγράφεται το αντικείμενο και οι στόχοι των **Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ)**.

Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, τα ΣΟΑΠ καταρτίζονται και εγκρίνονται για την προώθηση ολοκληρωμένων στρατηγικών αστικού σχεδιασμού σε:

- **Ολόκληρες πόλεις**
- **Τμήματα των πόλεων**
- **Ευρύτερες αστικές περιοχές**

Και τα τρία παραπάνω γεωγραφικά επίπεδα, οφείλουν να παρουσιάζουν κρίσιμα και σύνθετα προβλήματα, όπως

- **Αναπτυξιακής υστέρησης**
- **Κοινωνικής και οικονομικής συνοχής**
- **Περιβαλλοντικής υποβάθμισης και**
- **Ποιότητας ζωής.**

Κατ' εξουσιοδότηση του πιο πάνω νόμου, δέκα χρόνια αργότερα, το 2012, θεσμοθετήθηκαν οι **Προδιαγραφές Σύνταξης** των «Σχεδίων Ολοκληρωμένης Αστικής Ανάπτυξης», βάσει της Υπουργικής Απόφασης Αριθ. 18150 (ΦΕΚ 1341Β/24.4.2012).

Τα Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων, μπορούμε να πούμε ότι αποτελούν **το πλέον σύνθετο εργαλείο πολυτομεακού σχεδιασμού** που διαθέτει η χώρα μας και το οποίο ανταποκρίνεται στις κατευθύνσεις των ευρωπαϊκών πολιτικών συνοχής, καθώς εντάσσεται στη λογική των χρηματοδοτήσεων από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής. «Πρόκειται για εργαλείο που προέρχεται από τη χωροταξική νομοθεσία, κατά απομίμηση του ευρωπαϊκού προγράμματος Urban, που αφορά σε αστικές περιοχές σε κρίση και βασίζεται στη συνεργασία συναρμόδιων Υπουργείων ή Υπηρεσιών (π.χ. Κοινωνικής Πρόνοιας, Απασχόλησης, Περιβάλλοντος, Ανάπτυξης), ώστε να εντοπισθούν ολοκληρωμένα και με συντονισμό των αντίστοιχων πόρων (κοινωνικών και επενδυτικών) με στόχο να υπάρξει συνέργεια και χωρικά εμφανή αποτελέσματα. Το εργαλείο είναι ιδιαίτερα

απαιτητικό από πλευράς οργανωτικών δομών και ενδοδιοικητικού συντονισμού, αλλά θα ήταν ιδιαίτερα θετική η πιλοτική ενεργοποίησή του με προτροπή και καθοδήγηση των αρμοδίων Δήμων»[9]. Για πιο ολοκληρωμένη ανάλυση του θεσμικού πλαισίου των ΣΟΑΠ στην παρούσα έρευνα βλ. κείμενο Δημήτρη Μέλισσα με τίτλο: «Η ιεραρχική σχέση των σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) στο σύστημα χωροταξικού – πολεοδομικού σχεδιασμού», Αθήνα, ΕΜΠ (17-1-2013).

Η παραπάνω σύντομη αναφορά στο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο, συμπληρώνεται με την υπενθύμιση, δύο άλλων θεσμικών εργαλείων για την αντιμετώπιση πολεοδομικών προβλημάτων περιβαλλοντικής υποβάθμισης, και ποιότητας ζωής στις ελληνικές πόλεις. Πρόκειται για τα θεσμικά εργαλεία:

- **Ζώνη Ελεγχόμενης Ανάπτυξης** (ΖΕΑ), βάσει του Αρ. 99 του Ν.1892/90 ΦΕΚ101/Α/31.07.1990, Άρ. 185 ΚΒΝΠ, καθώς και τα
- **ΠΔ εξειδίκευσης** στα πλαίσια του θεσμοθετημένου ΡΣΑ, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρ. 3 του Άρ. 4 του Ν.1515/1985

2.4. Ο διακριτός ρόλος της Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης στο σχεδιασμό του χώρου

Η Περιφέρεια, ως ενδιάμεσο διοικητικό επίπεδο μεταξύ του εθνικού και του τοπικού, αποκτά έναν συνεχώς πιο διευρυμένο και αναβαθμισμένο ρόλο στις χώρες της ΕΕ, μέσα από κοινοτικές κατευθύνσεις για την αποκέντρωση, τη διακυβέρνηση και την περιφερειακή ανάπτυξη, καθώς και από τα νέα νομικά/θεσμικά πλαίσια και πρακτικές που υιοθετούν τα κράτη μέλη.

Η διοικητική αποκέντρωση και η μεταβίβαση εξουσιών και αρμοδιοτήτων από το κεντρικό κράτος προς την περιφερειακή διοίκηση και την τοπική αυτοδιοίκηση αποτελεί σταθερή κατεύθυνση των ευρωπαϊκών πολιτικών ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1980, οπότε υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο της Ευρώπης ο Ευρωπαϊκός Χάρτης για την Τοπική Αυτονομία.[10] Ο Χάρτης αυτός αποτελεί μια πολυμερή συμφωνία του Συμβουλίου της Ευρώπης και συγκεντρώνει μια σειρά από κατευθύνσεις για την τοπική αυτοδιοίκηση, σκοπεύοντας να λειτουργήσει ως πρότυπο από τα κράτη μέλη, τα οποία το επικύρωσαν.

Είκοσι χρόνια αργότερα, στην ίδια κατεύθυνση, η Λευκή Βίβλος για την Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση (2001)[11] προωθεί την ενδυνάμωση και μεγαλύτερη δυνατή αυτονομία των περιφερειακών και τοπικών διοικήσεων ως οργάνων που βρίσκονται πιο κοντά στην «κοινωνία των πολιτών», σε αντιδιαστολή με το κεντρικό κράτος, αλλά και ως κατάλληλων οργάνων για να εφαρμόσουν της αρχές της «καλής διακυβέρνησης»: ανοικτή διακυβέρνηση, υπευθυνότητα, αποτελεσματικότητα λογοδοσία και συμμετοχή. Πιο πρόσφατα, οι κατευθύνσεις αυτές επιβεβαιώνονται σε μια σειρά από επίσημα έγγραφα, μέχρι και την πρόσφατη (2011) Εδαφική Ατζέντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2020: Προς μια πιο ανταγωνιστική και βιώσιμη Ευρώπη διαφορετικών περιφερειών,[12] όπου επαναλαμβάνεται η αυξανόμενη εμπιστοσύνη στο περιφερειακό επίπεδο για την αντιμετώπιση προβλημάτων, την προώθηση και εφαρμογή πολιτικών και την αξιοποίηση χρηματοδοτικών εργαλείων.

Αν και οι διαδικασίες αποκέντρωσης συντελούνται με διαφορετικές ταχύτητες και έκταση ανάμεσα στα κράτη μέλη, **η πορεία προς ισχυρότερες περιφέρειες**, ή αλλιώς η «χειραφέτηση των περιφερειών»,[13] **είναι πλέον κανόνας** και συχνά πραγματικότητα. Στο πλαίσιο αυτό η Περιφέρεια αποκτά ένα νέο ρόλο / χαρακτήρα που έχει οδηγήσει σε αρκετές περιπτώσεις στη δημιουργία ισχυρών περιφερειακών - μητροπολιτικών διοικήσεων, αλλά και σε μια σειρά από καινοτομικά πειράματα στις σχέσεις της περιφέρειας με το κεντρικό κράτος και την τοπική αυτοδιοίκηση. Οι Περιφέρειες διεκδικούν ένα βασικό ρόλο ενεργού δρώντος[14] στη χάραξη και την εφαρμογή πολιτικών, σε αναπτυξιακούς προγραμματισμούς, στη διαχείριση και απορρόφηση κοινοτικών κονδυλίων, συνολικότερα σε ζητήματα σχεδιασμού του χώρου.

Από τον Καποδίστρια στο Πρόγραμμα Καλλικράτης

Στην Ελλάδα, σημαντικό σταθμό στις διαδικασίες αποκέντρωσης αποτέλεσε ο Νόμος 3852/2010 Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης, ο οποίος τέθηκε σε πλήρη εφαρμογή το 2011. Σε συνέχεια του προγράμματος Καποδίστριας (Ν2539/97), το πρόγραμμα Καλλικράτης ορίζει τη μεταρρύθμιση της διοικητικής διαίρεσης στη χώρα και επαναπροσδιορίζει τα όρια των διοικητικών μονάδων, τον τρόπο εκλογής των οργάνων και τις αρμοδιότητές τους. Σύμφωνα με αυτό οι 13 Περιφέρειες της χώρας αλλάζουν, όχι ως προς τα γεωγραφικά τους όρια, αλλά ως προς το ρόλο και τις αρμοδιότητές τους. Ενώ στο παρελθόν οι περιφέρειες στην ουσία εφάρμοζαν τις κεντρικές πολιτικές και ο περιφερειάρχης διοριζόταν από την κυβέρνηση, με τα νέα δεδομένα οι περιφέρειες αποδεσμεύονται από το κεντρικό κράτος και συνιστούν οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης δευτέρου βαθμού, με αιρετό περιφερειάρχη και συμβούλιο. Παράλληλα, τη θέση των παλαιών περιφερειών κάλυψε ο νέος θεσμός της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, με συνολικά 7 τέτοιες μονάδες, με επικεφαλής που διορίζεται από την κυβέρνηση. Οι Αποκεντρωμένες Διοικήσεις ανέλαβαν, σε γενικές γραμμές, εκείνες τις αρμοδιότητες των παλαιών περιφερειών, οι οποίες επιβάλλεται να παραμένουν στο Κράτος από το Σύνταγμα. Αναμφισβήτητα, με την πάροδο του χρόνου, αναμένεται πως τα δύο αυτά επίπεδα θα συγχωνευθούν.

Στο παραπάνω πλαίσιο της διοικητικής μεταρρύθμισης/αποκέντρωσης, οι νέες Περιφέρειες αποκτούν ένα νέο, πιο αυτόνομο και πιο σταθερό χαρακτήρα, αφενός επειδή εκλέγονται απευθείας από την εκλογική βάση και, αφετέρου, λόγω της διεύρυνσης των αρμοδιοτήτων τους.

Σύμφωνα με το Πρόγραμμα Καλλικράτης, ανάμεσα στις νέες αρμοδιότητες των Περιφερειών περιλαμβάνονται ο **«περιφερειακός αναπτυξιακός σχεδιασμός»** και η εξειδίκευση των στόχων της εθνικής αναπτυξιακής πολιτικής σε επίπεδο περιφέρειας, η κατάρτιση αναπτυξιακού προγράμματος, διάφορες δράσεις αναπτυξιακού χαρακτήρα, αρμοδιότητες για το περιβάλλον κ.α.[15] Σε σχέση με τον τομέα του «χωρικού σχεδιασμού και αστικών αναπλάσεων», οι Περιφέρειες αναλαμβάνουν την εξειδίκευση των γενικών κατευθύνσεων και την έκδοση οδηγιών σε θέματα πολεοδομικού σχεδιασμού και οικιστικής πολιτικής, όπως και των στρατηγικών κατευθύνσεων χωροταξικού σχεδιασμού, αλλά και την προώθηση **«μητροπολιτικής σημασίας παρεμβάσεων»**,[16] παράμετρος ιδιαίτερα σχετική με την παρούσα έρευνα.

Αξίζει πάντως να τονιστεί, όσον αφορά τον **περιφερειακό σχεδιασμό**, ότι αυτός **παραμένει σε μεγάλο βαθμό μέχρι και σήμερα στις αρμοδιότητες της κεντρικής διοίκησης**. Τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης καταρτίζονται για κάθε Περιφέρεια της χώρας με αρμοδιότητα του ΥΠΕΚΑ. Ομοίως, από το ΥΠΕΚΑ ελέγχονται/ ρυθμίζονται οι ξεχωριστές

[9] Πρόγραμμα Στρατηγικών Αναπλάσεων σε πυκνοδομημένες περιοχές κατοικίας / μικτών χρήσεων. Η περίπτωση από την πλατεία Βάθης έως τα Άνω και Κάτω Πατήσια: Μία κατά προτεραιότητα περιοχή ανάπλασης / αναβάθμισης, ΟΡΣΑ, 2011
[10] Για το πρωτότυπο κείμενο βλ. http://conventions.coe.int/Treaty/Commun/QueVoulezVous.asp?NT=122&CM=1&CL=ENG, [πρόσβαση 15.01.2013].
[11] Για το πρωτότυπο βλ. http://eur- lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2001/com2001_0428en01.pdf, [πρόσβαση 15.01.13].
[12] Για το πρωτότυπο βλ.: http://www.eu2011.hu/files/bveu/documents/TA2020.pdf, [πρόσβαση 15.01.13].
[13] Βασενχόβεν, Λ., και Σαπουντζάκη, Κ., Ασπρογέρακας, Ε., Γιαννίρης, Η., και Παγώνης, Θ., Χωρική Διακυβέρνηση. Θεωρία, Ευρωπαϊκή Εμπειρία και η περίπτωση της Ελλάδας, Αθήνα: Κριτική ΑΕ., 2010, σελ.105.

[14] Ό.π., σελ.111
[15] Ό.π., σελ.248
[16] Ό.π.

περιπτώσεις των μητροπολιτικών περιοχών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, μέσω των Οργανισμών Αθήνας και Θεσσαλονίκης και τα αντίστοιχα Ρυθμιστικά τους Σχέδια.

Σημαντικό εμπόδιο για τις διαδικασίες χωρικής αποκέντρωσης έχουν αποτελέσει οι αποφάσεις του ΣτΕ, ήδη από τη δεκαετία του 1990 που έκριναν αντισυνταγματική τη μεταβίβαση πολεοδομικών αρμοδιοτήτων από την κεντρική διοίκηση στην τοπική αυτοδιοίκηση. Παρόλα αυτά, η συζήτηση για τον ρόλο της περιφερειακής και της τοπικής αυτοδιοίκησης στο σχεδιασμό, όπως και το συνολικότερο ζήτημα της διοικητικής αποκέντρωσης, παραμένουν ανοιχτά.

Ειδικότερα για το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, το οποίο αφορά άμεσα την παρούσα έρευνα, υπογραμμίζεται ότι το ισχύον ΡΣΑ θεσμοθετήθηκε το 1985 (Ν.1515/1985) και εκκρεμεί η θεσμοθέτηση της επικαιροποίησής του, ενώ στο πλαίσιο της τρέχουσας συνολικής αναδιάρθρωσης του συστήματος σχεδιασμού παραμένει ασαφής, τόσο η προοπτική του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνα/Αττική 2021, όσο και συνολικότερα του μελλοντικού ρόλου και θέσης του Οργανισμού Αθήνας.

Σε κάθε περίπτωση μέχρι και σήμερα, **σημαντική πρόκληση για την Περιφέρεια Αττικής** παραμένει η ικανότητα **εκπόνησης και προώθησης μιας συνεκτικής στρατηγικής,** η οποία θα υπερβαίνει το συχνά ετερόκλητο και αποσπασματικό άθροισμα επιμέρους μικρών έργων.

Μέρος 1.

Πολιτικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης στη Μητροπολιτική Αθήνα:

Ολοκληρωμένες Αστικές Παρεμβάσεις, Αστικές Λεωφόροι / Πράσινοι Διάδρομοι / Πολιτιστικοί Διάδρομοι, Ένταξη στο Αττικό Τοπίο και την Πόλη

Κεφάλαιο 3.
Η Νοτιοδυτική Μητροπολιτική Αθήνα ως προνομιακό πεδίο εφαρμογής Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων – Πρόταση συγκρότησης πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων (Π.1.2.1, Π.1.2.2)

3.1. Η συγκυρία της κρίσης και η επανεξέταση του προτύπου αστικής ανάπτυξης

Το κυρίαρχο τις τελευταίες δεκαετίες πρότυπο αστικής ανάπτυξης στην Αθήνα βασίστηκε στην επέκταση των μεγάλων οδικών έργων, στις αλόγιστες επεκτάσεις σχεδίων πόλης εις βάρος του περιαστικού χώρου και την διάχυση της δόμησης στον εξωαστικό χώρο, που συνδυάστηκαν με την ανάπτυξη υπεραγορών μεγάλης επιφάνειας, αλλά και την απομάκρυνση πληθυσμού και δραστηριοτήτων – μεταξύ των οποίων κατεξοχήν του δημόσιου τομέα – από το Κέντρο Πόλης. Το πρότυπο αυτό, σε συνδυασμό με τις ουσιαστικές ελλείψεις στην εφαρμογή πολεοδομικών παρεμβάσεων από την πολιτεία, προώθησε την αστική διάχυση, τη διάβρωση της κεντρικότητας και τη σπατάλη φυσικών, τεχνικών και οικονομικών πόρων. Με το πέρασμα του χρόνου οδήγησε στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική υποβάθμιση κεντρικών περιοχών κατοικίας και τη συσσώρευση μεγάλου όγκου κενού κτιριακού αποθέματος, ενώ επέφερε μια σειρά από προβλήματα σε επίπεδο λειτουργιών, κυκλοφορίας και ποιότητας ζωής. Όλα τα παραπάνω συνιστούν **φαινόμενα κρίσης για τις κεντρικές περιοχές** τα οποία, με τη σειρά τους, συνδέονται άρρηκτα και επιδεινώνονται ραγδαία με δεδομένη την οικονομική και κοινωνική κρίση της τρέχουσας συγκυρίας.

Στο πλαίσιο αυτό, η τόνωση της μητροπολιτικής **κεντρικότητας** μπορεί να συμβάλει στην αντιμετώπιση της οικονομικής, κοινωνικής και πολεοδομικής κρίσης, σε αντιδιαστολή με τα κυρίαρχα πρότυπα αστικής ανάπτυξης των τελευταίων δεκαετιών. Η έμφαση στην κεντρικότητα συνδέεται επίσης με τις αρχές της συμπαγούς πόλης, καθώς και με μια επιθυμητή **στροφή του κατασκευαστικού τομέα προς τις αναπλάσεις στον ήδη δομημένο αστικό χώρο**, την αναζωογόνηση οικιστικών περιοχών και τις μετασκευές. Σε εναρμόνιση με σύγχρονες αντιλήψεις και πρακτικές, η εφαρμογή και η προβολή ενός τέτοιου προτύπου **μπορεί να σηματοδοτήσει μια σημαντική αναπτυξιακή προοπτική**, συνδέοντας την παραγωγή με την απασχόληση, τις νέες τεχνολογίες με την τεχνογνωσία και τον πολιτισμό και να συγκροτήσει έτσι ένα μηχανισμό στήριξης της οικονομίας της πόλης.

Στην προοπτική εξόδου από την κρίση και επανεκκίνησης του κατασκευαστικού κλάδου ως αναπτυξιακού μοχλού της οικονομίας, **η αστική ανάπτυξη είναι πολύ πιθανό να πατήσει σε τάσεις που έχουν διαμορφωθεί ή ήδη διαφαίνονται και θα μπορούσαν να ονομαστούν ως «φυσικές τάσεις του συστήματος»**. Με πεδίο αναφοράς το Λεκανοπέδιο, η ανάπτυξη αυτή αναμένεται κατά κύριο λόγο κατά μήκος του άξονα βορρά-νότου, όπως αρθρώνεται από τις Λεωφ. Συγγρού – Β.Σοφίας – Κηφισίας (με ήδη διαμορφωμένες υποδομές) και σε μικρότερο βαθμό κατά μήκος της Λεωφ. Αθηνών, κυρίως λόγω των αξιών γης και των αποθεμάτων γης.

Το προτεινόμενο στην παρούσα έρευνα πλέγμα μητροπολιτικών παρεμβάσεων, ενσωματώνοντας τις κυρίαρχες αναπτυξιακές τάσεις εντός του Λεκανοπεδίου, **προσπαθεί ταυτόχρονα και να τις επανακαθορίσει**. Για τον λόγο αυτό προτείνεται μια **συμπληρωματική σύνθετη πολεοδομική πολιτική** προς αυτές τις τάσεις ανάπτυξης, η οποία να επεκτείνεται νότια και δυτικά του Μητροπολιτικού Κέντρου Αθήνας Πειραιά.

3.2. Περιγραφή της Ευρύτερης Περιοχής Μελέτης – Σημαντικές δυναμικές ανάπτυξης

Η Νοτιοδυτική Μητροπολιτική Αθήνα αποτελεί **προνομιακό πεδίο για την άσκηση χωρικών παρεμβάσεων μητροπολιτικής εμβέλειας** ενταγμένες στους στρατηγικούς στόχους που έχει θέσει το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας/Αττικής 2021, όπως εξειδικεύονται στο αντίστοιχο Πρόγραμμα Δράσης ΡΣΑ 2012 που το συνοδεύει (Μάρτιος 2012), καθώς επίσης λαμβάνοντας υπόψη τους σχεδιασμούς και άλλων σχετικών φορέων, όπως:

- Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014 (Οκτώβριος 2012)
- Το Πρόγραμμα Δράσης για την Αναζωογόνηση του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας του Δήμου Αθηναίων (Φεβρουάριος 2012), καθώς και
- Το Πρόγραμμα Στρατηγικών Παρεμβάσεων του Δήμου Πειραιά (Οκτώβριος 2011).

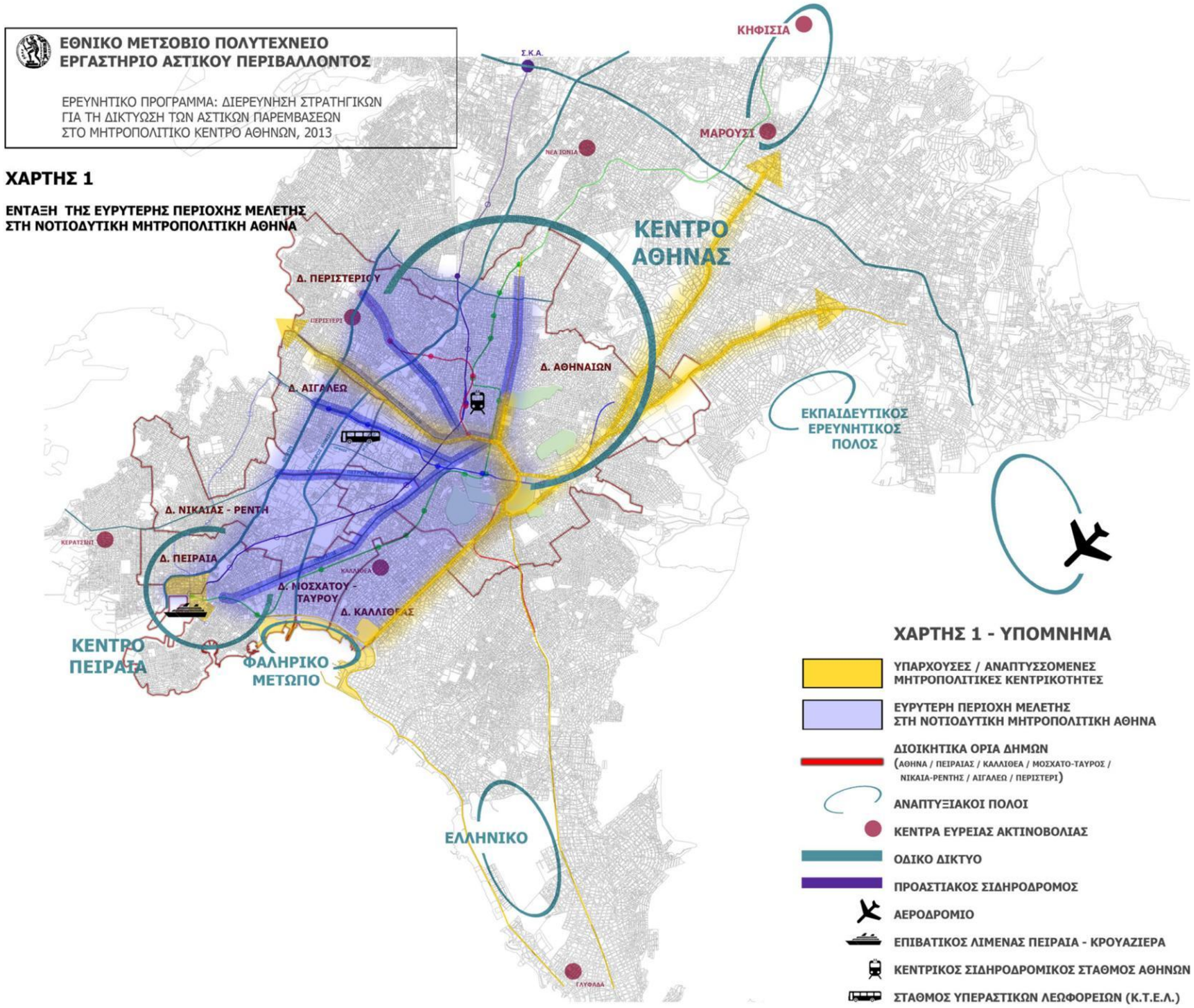
Στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας, και με βασική επιλογή την τόνωση του μητροπολιτικού κέντρου, ως **Ευρύτερη Περιοχή Μελέτης** ορίζεται ένα ιδιαίτερα εκτεταμένο τμήμα του Λεκανοπεδίου, το οποίο ορίζεται σε γενικές γραμμές: ανατολικά από τη Λεωφ. Συγγρού, δυτικά από τη Λεωφ. Θηβών, νότια από το Φαληρικό Όρμο και το λιμάνι του Πειραιά και βόρεια από τον άξονα Γαλατσίου – Καυταντζόγλου. Η περιοχή υπερκαλύπτει τους Δήμους Αθηναίων και Πειραιά, Καλλιθέας, Μοσχάτου-Ταύρου, Ρέντη-Νίκαιας και εφαπτομενικά τμήματα των Δήμων Αιγάλεω και Περιστερίου (Χάρτης 1).

Πρόκειται για ένα **καθοριστικής σημασίας τμήμα της πόλης των Αθηνών**, το οποίο περιλαμβάνει ενδεικτικά: βόρεια τις περιοχές Άνω - Κάτω Πατήσια και Κάτω Κυψέλη, νοτιότερα τις πλατείες Βάθης και Ομόνοιας, το Σταθμό Λαρίσης, τις περιοχές Μεταξουργείου, Κεραμεικού και Ακαδημίας Πλάτωνος, την περιοχή Ταύρου, την οδό Πειραιώς από το κέντρο Αθήνας έως και το λιμάνι του Πειραιά, καθώς και εκτεταμένη περιοχή του ιστορικού - εμπορικού κέντρου του Πειραιά.

Η επιλογή της περιοχής αυτής απορρέει από τις **κατευθύνσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού** και τεκμηριώνεται από μια σειρά μεγάλων δημόσιων επενδύσεων σε έργα συγκοινωνιακών υποδομών, **επενδύσεις του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα σε νέες αστικές υποδομές**, αλλά και από τα **ιδιαίτερα χαρακτηριστικά** της ίδιας της περιοχής στην τρέχουσα συγκυρία της κρίσης.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις ολοκληρωμένου σχεδιασμού που επιχειρεί η παρούσα έρευνα στη Νοτιοδυτική Αθήνα, λαμβάνει υπόψη της μια σειρά **κρίσιμων κοινών στρατηγικών στόχων και προκλήσεων**. Ειδικότερα:

- Παρουσιάζει ιδιαίτερη γεωγραφική και λειτουργική σημασία στα πλαίσια **ενίσχυσης της σύζευξης των μητροπολιτικών κέντρων Αθήνας και Πειραιά.**
- Τοποθετείται **μεταξύ των προτεινόμενων πόλων ευρείας ακτινοβολίας** Περιστερίου, Κερατσινίου και Καλλιθέας.
- Παρουσιάζει ιδιαίτερη γεωγραφική και λειτουργική σημασία για την έξοδο της Πρωτεύουσας προς τη θάλασσα και, υπ' αυτήν την έννοια, **αποκαθιστά τη σχέση της Αθήνας με το Θαλάσσιο Μέτωπό της.**
- Βρίσκεται **σε άμεση σχέση με το γεωγραφικό «τρίγωνο»** Κέντρο Αθήνας, Κέντρο Πειραιά (Επιβατικό / Εμπορικό Λιμάνι) και τον υπό ανάπλαση Φαληρικό Όρμο.


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013
ΧΑΡΤΗΣ 1
ΕΝΤΑΞΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΘΗΝΑ
ΚΗΦΙΣΙΑ
Σ.Κ.Α.
ΜΑΡΟΥΣΙ
ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ
ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ
Δ. ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ
ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ
Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ
Δ. ΑΙΓΑΛΕΩ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΣ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟΣ ΠΟΛΟΣ
Δ. ΝΙΚΑΙΑΣ - ΡΕΝΤΗ
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ
Δ. ΠΕΙΡΑΙΑ
ΚΑΛΛΙΘΕΑ
Δ. ΝΟΣΧΑΤΟΥ - ΤΑΥΡΟΥ
Δ. ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ
ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΦΑΛΗΡΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ
ΕΛΛΗΝΙΚΟ
ΓΛΥΦΑΔΑ
ΧΑΡΤΗΣ 1 - ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ / ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΕΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΕΣ
ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΘΗΝΑ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ (ΑΘΗΝΑ / ΠΕΙΡΑΙΑΣ / ΚΑΛΛΙΘΕΑ / ΜΟΣΧΑΤΟ-ΤΑΥΡΟΣ / ΝΙΚΑΙΑ-ΡΕΝΤΗΣ / ΑΙΓΑΛΕΩ / ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ)
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΙ ΠΟΛΟΙ
ΚΕΝΤΡΑ ΕΥΡΕΙΑΣ ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΙΑΣ
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ
ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ - ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΣΤΑΘΜΟΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ (Κ.Τ.Ε.Λ.)

- Το δίκτυο κυκλοφορίας που την διαπερνά παραλαμβάνει ιδιαιτέρως **σημαντικές κινήσεις ανθρώπων και εμπορευμάτων**, τόσο στον άξονα Βορρά-Νότου όσο και στον άξονα Ανατολής-Δύσης: Πειραιώς, Λεωφόρος Κηφισού, Λεωφόρος Θηβών, Πέτρου Ράλλη, Ιερά Οδός, Λεωφόρος Αθηνών, συγκοινωνιακοί κόμβοι, Προαστιακός Σιδηρόδρομος Αθήνα – Πειραιά (ενδιάμεσες στάσεις Ρουφ, Ταύρος, Ρέντης, Λεύκα), Μετρό Γραμμή 3 Ελαιώνας – Αιγάλεω – Πειραιάς, Λιμάνι Πειραιά κ.ά.
- Αποτελεί τη **Νότια πύλη εισόδου της Κεντρικής Αθήνας** και παράλληλα τη **δυτική έξοδο** προς διάφορες κατευθύνσεις (προς Δυτική Αττική, Πελοπόννησο, Στερεά και Βόρεια Ελλάδα).

Με άλλα λόγια, η Ευρύτερη Περιοχή Μελέτης περιλαμβάνει περιοχές με κρίσιμα και **σύνθετα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα και ποιότητας ζωής** (πυκνοδομημένες περιοχές κατοικίας/μικτών χρήσεων στα Άνω - Κάτω Πατησίων και Κάτω Κυψέλης, τμήμα του Ιστορικό/Εμπορικού Κέντρου, Ακαδημία Πλάτωνος, Βοτανικός, Ελαιώνας, Ταύρος, Πειραιάς), καθώς και με **σύνθετες προκλήσεις πολεοδομικού χαρακτήρα,** όπως αποσπασματικότητα του αστικού ιστού, ασυμβατότητα χρήσεων, μεγάλα ποσοστά λανθάνοντος δυναμικού, έντονος κυκλοφοριακός φόρτος, έντονη περιβαλλοντική υποβάθμιση κ.ά. Αποτελεί σημαντικό τμήμα του ευρύτερου γεωγραφικού χώρου των αποκαλούμενων «δυτικών προαστίων» τα οποία αντιμετωπίζουν «τεράστιο πρόβλημα αυξημένης θερμοκρασίας, ιδίως κατά την καλοκαιρινή περίοδο». Σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα του Πανεπιστημίου Αθηνών «κατά τη διάρκεια της ημέρας αλλά και της νύχτας η θερμοκρασία είναι 5 έως 8 βαθμούς αυξημένη σε σχέση με τα βόρεια προάστια. Αυτό έχει τεράστιες συνέπειες στη ποιότητα ζωής των πολιτών και απαιτεί να ξοδεύουν διπλάσια ενέργεια για κλιματισμό, με ότι σημαίνει αυτό για το περιβάλλον».[17]

Ταυτόχρονα, παρουσιάζει **σημαντικές δυναμικές ανάπτυξης** μέσω υφιστάμενων αλλά και προγραμματισμένων μεγάλων χωροθετήσεων (βιομηχανικές-βιοτεχνικές δραστηριότητες, μεγάλα εμπορικά κέντρα, κτίρια γραφείων και τραπεζών, κτίρια διοίκησης, εκπαιδευτικά και πολιτιστικά ιδρύματα, μουσεία, χώροι ιστορικού και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, σημαντικό κτιριακό απόθεμα κ.ά.), αλλά και λόγω των μεγάλων αποθεμάτων γης και ένα σημαντικό λανθάνον δυναμικό, που συχνά συνδέεται με τις πρώην μονάδες του δευτερογενούς τομέα.

3.3. Κατευθύνσεις του υπερκείμενου στρατηγικού σχεδιασμού

Η εστίαση της έρευνας στη Νοτιοδυτική Μητροπολιτική Αθήνα απορρέει επιπλέον από τις κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας / Αττικής 2021 και εναρμονίζεται με το πλαίσιο των ευρύτερων στόχων που προωθεί:

- Τη συνεκτική πόλη, την τόνωση της κεντρικότητας και τον περιορισμό/ ανάσχεση της αστικής διάχυσης
- Την ανάδειξη του αποθέματος της πόλης σε γη και οικοδομή ως βασικού πεδίου για την ανάπτυξη της οικοδομικής δραστηριότητας
- Την επανάχρηση υπάρχοντος κτιριακού αποθέματος, τον περιορισμό της χρήσης αυτοκινήτου, την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την εξοικονόμηση ενέργειας, την προστασία ακτών και τη δημιουργία δικτύου χώρων πρασίνου
- Τη μεταστροφή της παραδοσιακά ακμαίας οικοδομικής δραστηριότητας προς τις αναπλάσεις με βιοκλιματικό χαρακτήρα, και
- Την ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών, στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας.

Στο πλαίσιο της προτεινόμενης χωροταξικής οργάνωσης της Αττικής, η επιλογή της Ευρύτερης Περιοχής Μελέτης εντάσσεται στο δίκτυο των Αναπτυξιακών Πόλων που προβλέπονται, αφού οι δύο από τους τρεις Πόλους Διεθνούς και Εθνικής Εμβέλειας την ορίζουν και πιο συγκεκριμένα:

- Ο πόλος Αθήνας – Πειραιά, που αποτελείται από:
  - το Μητροπολιτικό Κέντρο Αθήνας - Μητροπολιτικό Κέντρο Πειραιά,
  - την περιοχή επιβατικού/ εμπορευματικού λιμένα Πειραιά,
  - τον Ελαιώνα, και
  - τις αστικές λεωφόρους Συγγρού, Πειραιώς, Ιεράς Οδού.
- Ο πόλος Θαλάσσιου Μετώπου από Φαληρικό Όρμο έως Ελληνικό.

Το πλέγμα των προτεινόμενων παρεμβάσεων ανταποκρίνεται κατά περίπτωση και, σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, στους περισσότερους από τους Άξονες Προτεραιότητας που προτείνονται και πιο συγκεκριμένα:

- Στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας,
- Στη στροφή προς το Θαλάσσιο Μέτωπο,
- Στην ολοκλήρωση Πράσινων Τόξων και Οικολογικών Διαδρόμων,
- Στην αστική αναζωογόνηση με ανακύκλωση γης και οικοδομής,
- Στην έμφαση στις πολιτικές κοινωνικής συνοχής, και
- Στην ανασυγκρότηση παραγωγικού ιστού.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις σχετίζονται οργανικά και με μια σειρά από Προγράμματα Μητροπολιτικής Εμβέλειας, όπως:

- Η «σύζευξη» των Κέντρων Πόλης Αθήνας και Πειραιά, με παράλληλη ανασυγκρότηση του «ενδιάμεσου» πολεοδομικού χώρου,
- Ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός και διαχείριση του Θαλάσσιου Μετώπου,
- Η στρατηγική ανάπτυξης για την περιοχή του Ελαιώνα,
- Η παρέμβαση πολεοδομικής αναβάθμισης στην Ακαδημία Πλάτωνος,
- Η παρέμβαση πολεοδομικής αναβάθμισης στην περιοχή κατοικίας και στο λιμενικό και επιχειρηματικό κέντρο Πειραιά, και
- Τα Μητροπολιτικά Πάρκα (ιδιαίτερα το Μητροπολιτικό Πάρκο Φαληρικού Όρμου).

3.4. Μεγάλες δημόσιες επενδύσεις σε έργα συγκοινωνιακών υποδομών

Για την επόμενη δεκαετία προβλέπονται να έχουν ολοκληρωθεί οι παρακάτω μεγάλες δημόσιες επενδύσεις:

- Η ανάπτυξη του **δικτύου του προαστιακού σιδηρόδρομου** (Πειραιάς – Ελαιώνας – Στ. Λαρίσης – Άγ. Ανάργυροι – ΣΚΑ), με νέους σταθμούς, σε συνδυασμό με τις προνομιακές δυνατότητες που προσφέρει η διαχείριση των παράπλευρων περιοχών (Θυμαράκια, Άγ. Ανάργυροι, Ρέντης κ.α.)
- Οι επεκτάσεις του **δικτύου μετρό** προς τα δυτικά:
  - Η επέκταση της γραμμής 3 που θα συνδέει στο μέλλον τον αερολιμένα Ελευθέριος Βενιζέλος και το κέντρο της Αθήνας με το κέντρο του Πειραιά και μια σειρά από πυκνοκατοικημένες περιοχές στα δυτικά του λεκανοπεδίου (υπό κατασκευή),
  - Η επέκταση της γραμμής 2 προς το Περιστέρι (υπό κατασκευή).
  - Η πρόσφατη αναβάθμιση του δικτύου της γραμμής 1 (ΗΣΑΠ) και η προγραμματισμένη δημιουργία ενός επιπλέον σταθμού στα Καμίνια.

[17] Βλ. Μελέτη Αναμόρφωσης Άλσους Περιστερίου : η ανάπλαση ενός παλιού λιγνιτωρυχείου, Μ. Σανταμούρης, ΕΚΠΑ, 2013.

- Οι προγραμματισμένες επεκτάσεις του **δικτύου τραμ**, νοτιοανατολικά προς Πειραιά, αλλά και βόρεια προς Πατήσια (μαζί με τις υπό συζήτηση νέες επεκτάσεις σε Καλλιθέα, λεωφόρο Αλεξάνδρας κ.ο.κ.)
- Η σταδιακή ανάπτυξη **δικτύου ποδηλάτου** μητροπολιτικής εμβέλειας, με κύριες και δευτερεύουσες διαδρομές (υπό διαμόρφωση)
- Η ανάπτυξη μητροπολιτικής σημασίας **συγκοινωνιακών κόμβων με δυνατότητες μετεπιβίβασης,** με τρεις πρωταρχικής σημασίας πύλες εισόδου στην Αττική να βρίσκονται στην περιοχή της ΝΔ Αθήνας:
    - Ο επιβατικός λιμένας του Πειραιά, ενισχυμένος με υποδομές κρουαζιέρας.
    - Ο Κεντρικός Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών (Σταθμός Λαρίσης και Πελοποννήσου), ο οποίος έχει ήδη αποτελέσει αντικείμενο ποικίλων προγραμματισμών και αναμένεται να παίξει σημαντικό ρόλο στο μέλλον, ιδιαίτερα στην προοπτική ανάπτυξης γρήγορης σύνδεσης Αθήνας – Θεσσαλονίκης.
    - Η δημιουργία του νέου σταθμού υπεραστικών λεωφορείων ΚΤΕΛ, που χωροθετείται πλησίον του σταθμού μετρό «Ελαιώνας» της Ιεράς Οδού, στα δυτικά όρια του Δήμου Αθηναίων και πάνω από το αμαξοστάστιο του μετρό.

3.5. Επενδύσεις του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα σε νέες αστικές υποδομές

Στην Ευρύτερη Περιοχή Μελέτης καταγράφονται οι πρόσφατες και προγραμματιζόμενες ή προτεινόμενες από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα αναπτύξεις πολιτισμού, αναψυχής, αθλητισμού, εμπορίου και διοίκησης, οι σημαντικότερες από τις οποίες είναι:

- **Πολιτισμός – Αναψυχή:**
    - Εθνική Βιβλιοθήκη και Εθνική Λυρική Σκηνή στο Φαληρικό Όρμο (υπό κατασκευή),
    - Μητροπολιτικό Πάρκο Φαληρικού Όρμου (υπό δημοπράτηση),
    - Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης/ Φιξ (υπό κατασκευή),
    - Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών (Ωνάσειο Ίδρυμα) στη λεωφόρο Συγγρού, (σε λειτουργία),
    - Μουσείο της Πόλης των Αθηνών στην Ακαδημία Πλάτωνος (προωθείται αρχιτεκτονικός διαγωνισμός από το ΥΠΠΟΤ),
    - Ανάπτυξη της Πολιτιστικής Ακτής Πειραιά/ Ητειώνια Ακτή (Αρχαιολογικό Μουσείο, Εθνικό Ναυτικό Μουσείο και Μουσείο Ενάλιων Αρχαιοτήτων, Μουσείο Μετανάστευσης),
    - Βιομηχανικό και Σιδηροδρομικό Πάρκο Καμινίων – Λεύκας,
    - Λοιπές πρόσφατα εγκατεστημένες χρήσεις πολιτισμού και εκπαίδευσης στην οδό Πειραιώς (Χώροι Φεστιβάλ Αθηνών, Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού, Ίδρυμα Μιχάλη Κακογιάννη, ΑΣΚΤ κ.α.).
- **Αθλητισμός:**
    - Αθλητικό Συγκρότημα Παναθηναϊκού στον Βοτανικό / Διπλή Ανάπλαση.
- **Επιτελική Δημόσια Διοίκηση:**
    - Πιθανή μεταφορά Υπουργείου Πολιτισμού στην οδό Πειραιώς 260,
    - Μεταφορά Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης στην οδό Θηβών (πρώην εργοστάσιο Κεράνη).
- **Λοιπές Μητροπολιτικές Χρήσεις:**
    - Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο στο Ταε Κβον Ντο, με συνοδευτικές εμπορικές χρήσεις και ξενοδοχειακή μονάδα.
- **Υπεραγορές/ Εμπορικά κέντρα**:
    - Εμπορικό Ψυχαγωγικό Κέντρο (Academy Gardens), στο πρώην εργοστάσιο Μουζάκη επί της λεωφ. Αθηνών στο ύψος της Ακαδημίας Πλάτωνος,
    - Εμπορικό κέντρο (Βωβός Α.Ε.) στο Βοτανικό, στο πλαίσιο της «Διπλής Ανάπλασης»,
    - Εμπορικό κέντρο επί του σταθμού ΟΣΕ Πειραιά,
    - Εμπορικό κέντρο πλησίον γηπέδου Καραϊσκάκη (Όμιλος Χαραγκιώνη)
    - Λοιπές πρόσφατες και προγραμματισμένες εμπορικές αναπτύξεις μεγάλης επιφάνειας κατά μήκος των αξόνων Αθηνών, Θηβών, Πέτρου Ράλλη, συμβολή Πειραιώς – Κηφισού κ.α.).

3.6. Πρόταση συγκρότησης πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων για την προώθηση προγραμμάτων «ολοκληρωμένων πολιτικών αστικής ανασυγκρότησης»

Όπως τεκμηριώνεται από τα παραπάνω, η Ευρύτερη Περιοχή Μελέτης παρουσιάζει μια σειρά από ιδιαίτερα φυσικά, ιστορικά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά και ένα δυναμικό που την καθιστούν **κατάλληλο πεδίο για την προώθηση ολοκληρωμένων πολιτικών μητροπολιτικών παρεμβάσεων**. Είναι φανερό, λόγω και της έκτασής της, ότι είναι ιδιαίτερα ετερογενής, περιλαμβάνοντας περιοχές με πολύ διαφορετικά μεταξύ τους χαρακτηριστικά και προκλήσεις, καθώς και σύνθετα προβλήματα που απαιτούν διαφορετικές λύσεις. Σε γενικές γραμμές εντοπίζονται ζητήματα υποβάθμισης της ποιότητας ζωής, έλλειψης κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και αναπτυξιακής υστέρησης, προβλήματα που έχουν διαφορετικές αφετηρίες και διαδρομές μέσα στο χρόνο, αλλά σίγουρα εντείνονται σε μεγάλο βαθμό στη συγκυρία της κρίσης. Το σύνολο των προβλημάτων και των προκλήσεων αυτών **υποστηρίζουν και δικαιολογούν την αναγκαιότητα σχεδιασμού και υλοποίησης πλέγματος ολοκληρωμένων μητροπολιτικών παρεμβάσεων**.

Ειδικότερα, η έρευνα προσδιορίζει **πέντε Χωρικές Ενότητες αναφοράς** ως πεδία εφαρμογής ολοκληρωμένων παρεμβάσεων. Τα όριά τους δεν είναι προσδιορισμένα με απόλυτο τρόπο, καθώς τα χαρακτηριστικά των ενοτήτων συχνά διαχέονται και υπερκαλύπτονται. Στο πλαίσιο αυτό, οι Χωρικές Ενότητες συγκροτούνται τυπολογικά, με βάση κάποια αναγνωρίσιμα χαρακτηριστικά που αφορούν την κοινωνική και οικονομική τους φυσιογνωμία, τις κυρίαρχες χρήσεις γης και τους συνδυασμούς τους, τις ποιότητες του χτισμένου περιβάλλοντος, τις συνδέσεις/ προσβάσεις, το περιβάλλον κ.ο.κ. Η κάθε ενότητα παρουσιάζει παρόμοιες τυπολογίες προβλημάτων/ προκλήσεων, για τις οποίες μπορούν να προταθούν αντίστοιχες τυπολογίες παρεμβάσεων.

Από την οπτική αυτή, οι Χωρικές Ενότητες μπορούν να αποτελέσουν το **επιμερισμένο χωρικό πεδίο άσκησης σχεδίων/ προγραμμάτων ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων**, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις και τις προδιαγραφές του θεσμικού πλαισίου, όπως αναφέρθηκαν στο Κεφάλαιο 2.

Το **πλέγμα των πέντε Χωρικών Ενοτήτων** περιλαμβάνει (βλ. Χάρτη 2):

- **Χωρική Ενότητα 1: Άνω/Κάτω Πατήσια, Στ. Αττικής, Στ. Λαρίσης, πλ. Βάθης / Πατησίων, 3ης Σεπτεμβρίου, Αχαρνών**

  Τις κεντρικές περιοχές κατοικίας των Άνω και Κάτω Πατησίων, των Σταθμού Λαρίσης και Αττικής και την Πλατεία Βάθης. Παρουσιάζει σημαντικές προκλήσεις όσον αφορά τα οικονομικά της χαρακτηριστικά, λόγω των προβλημάτων φτώχειας, ανεργίας και εγκατάλειψης επαγγελματικής στέγης. Σχετικά με τα κοινωνικά της χαρακτηριστικά, πρόκειται για περιοχή στην οποία έχει μεταβληθεί τις τελευταίες δεκαετίας σε σημαντικό βαθμό η κοινωνική σύνθεση. Εντοπίζεται υψηλή συγκέντρωση ευπαθών κοινωνικά ομάδων (εθνοτικές, μειονοτικές ομάδες, πρόσφυγες, άστεγοι,

τοξικοεξαρτημένοι κ.α.) και χαμηλότερων οικονομικά στρωμάτων, αλλά και μικρομεσαίων στρωμάτων που «συμπιέζονται προς τα κάτω» λόγω της κρίσης. Η περιοχή χαρακτηρίζεται και από σημαντικές ελλείψεις σε κοινωνικές υπηρεσίες και υποδομές, (εκπαίδευση, περίθαλψη, επαγγελματικές δεξιότητες κ.α.). Επιπλέον προκλήσεις που αφορούν πολεοδομικά χαρακτηριστικά, αποτελούν τα σημαντικά προβλήματα προσβασιμότητας, κινητικότητας και ασυνέχειας του ιστού, λόγω της ύπαρξης των σιδηροδρομικών γραμμών, η περιβαλλοντική υποβάθμιση, οι υψηλές πυκνότητες κατοίκησης, οι τάσεις εγκατάλειψης, τα κενά κτίρια και το πεπαλαιωμένο (αν και συχνά αξιόλογο) κτιριακό απόθεμα.

- **Χωρική Ενότητα 2: Ακαδημία Πλάτωνος, Μεταξουργείο, Κεραμεικός / Λένορμαν, λεωφ. Αθηνών, Κωνσταντινουπόλεως, Πειραιώς, Ιερά Οδός**

  Τις περιοχές της Ακαδημίας Πλάτωνος, του Μεταξουργείου και του Κεραμεικού. Όπως και η Ενότητα 1, συγκροτείται από κεντρικές περιοχές κατοικίας με σημαντικές προκλήσεις (κατά περίπτωση λιγότερο έντονες) όσον αφορά τα οικονομικά χαρακτηριστικά (οικονομικά ενεργός πληθυσμός, ανεργία, φτώχεια), τα κοινωνικά χαρακτηριστικά (συγκέντρωση χαμηλών και μικρομεσαίων στρωμάτων και μεταναστών, ελλείψεις σε κοινωνικές υπηρεσίες και υποδομές, και τα πολεοδομικά της χαρακτηριστικά (προσβασιμότητα, κινητικότητα, περιβαλλοντική υποβάθμιση, κενά κτίρια, πεπαλαιωμένο κτιριακό απόθεμα κ.α.). Σημαντική παράμετρο για την ενότητα αποτελεί ο ιδιαίτερης σημασίας αρχαιολογικός χώρος της Ακαδημίας Πλάτωνος, μαζί με τις προοπτικές ολοκλήρωσης του προγράμματος ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων, σύνδεσης με τον Κεραμεικό, το Δημόσιο Σήμα και το λόφο Ιππείου Κολωνού, καθώς και της χωροθέτησης του νέου Μουσείου της Πόλεως των Αθηνών.

- **Χωρική Ενότητα 3: Ελαιώνας, Βοτανικός / Λεωφ. Αθηνών, Ιερά Οδός, Πέτρου Ράλλη**

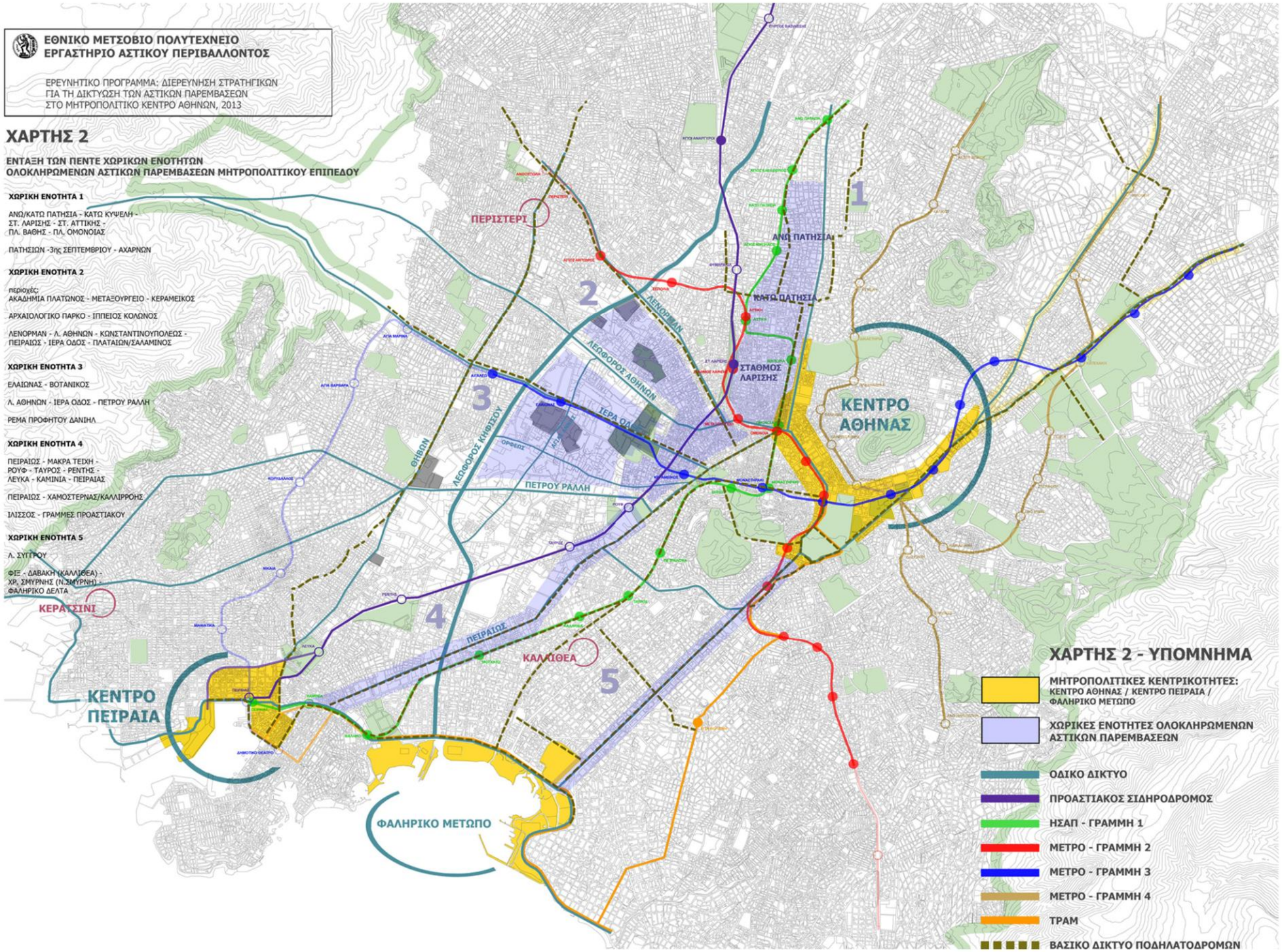
  Την έκταση εκείνη του Ελαιώνα μεταξύ της Λεωφ. Αθηνών και της Πέτρου Ράλλη, με κεντρικό άξονα αυτόν της Ιεράς Οδού. Πρόκειται για περιοχή ιδιαίτερης ιστορικής, πολιτισμικής και λειτουργικής αξίας για την πόλη με στρατηγικής σημασίας αναπτυξιακές δυνατότητες και προοπτικές καινοτομικής παραγωγικής αναδιάρθρωσης. Παρουσιάζει σημαντικές προκλήσεις ως προς τα οικονομικά της χαρακτηριστικά, σε συνάρτηση με τα μεγάλα αποθέματα γης, που δημιουργούν ευκαιρίες για άσκηση ολοκληρωμένης πολεοδομικής πολιτικής, το λανθάνον δυναμικό μονάδων του δευτερογενούς τομέα, τις μεγάλης έκτασης δημόσιες λειτουργίες (Γεωπονικό Πανεπιστήμιο, αμαξοστάσια Μετρό και λεωφορείων) και τις νέες χωροθετήσεις (Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων, γήπεδο Παναθηναϊκού, Τζαμί κ.α.). Επιπλέον σημαντικές είναι οι προκλήσεις όσον αφορά τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της περιοχής, όπου εντοπίζονται υποβαθμισμένα φυσικά περιβαλλοντικά στοιχεία (λ.χ. το Ρέμα Προφήτου Δανιήλ), περιβαλλοντική επιβάρυνση, ασυμβατότητα χρήσεων, διάρρηξη λειτουργικής ενότητας και συνέχειας ιστού, προβλήματα πρόσβασης και κινητικότητας, προβληματικό οδικό δίκτυο και κυκλοφορία, περιορισμένες δυνατότητες ενδοαστικών μετακινήσεων, έλλειψη υποδομών κ.α. Όσον αφορά τα κοινωνικά χαρακτηριστικά της περιοχής, σημαντικές είναι οι προκλήσεις που σχετίζονται με την ποιότητα κατοίκησης ευπαθών κοινωνικά ομάδων (εθνοτικές, μειονοτικές ομάδες στο Βοτανικό αλλά και μέσα στον Ελαιώνα).

- **Χωρική Ενότητα 4: Ζώνη οδού Πειραιώς**

  Αποτελεί βασικό άξονα της σύζευξης των κέντρων πόλης Αθήνας και Πειραιά, που βασίζεται στην ιδιαίτερη φυσιογνωμία και το ρόλο της οδού Πειραιώς ως άξονα πολιτισμού και επιχειρηματικότητας. Ο χαρακτήρας αυτός συγκροτείται σε σχέση με σημαντικές χρήσεις πολιτισμού, εκπαίδευσης, επιτελικής δημόσιας διοίκησης και εμπορίου που έχουν αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια ή προβλέπεται να χωροθετηθούν στο μέλλον. Η ενότητα αναπτύσσεται γραμμικά κατά μήκος της οδού Πειραιώς, χωρίς όμως να περιορίζεται στον άξονα. Αντίθετα, η οδός Πειραιώς σχετίζεται οργανικά με τους χωρικά παράλληλους άξονες των Μακρών Τειχών (ζώνη μεταξύ οδού Πειραιώς και γραμμών ΗΣΑΠ), καθώς και των δύο σιδηροδρομικών γραμμών, του προαστιακού προς βορρά και του ΗΣΑΠ προς νότο. Στην ακτίνα της επιρροής της βρίσκονται μεγάλες δημόσιες λειτουργίες/εκτάσεις, κάποιες από αυτές με σημαντικό αναπτυξιακό δυναμικό (Ρουφ, Λεύκα, Σιδηροδρομικό Πάρκο Ρέντη, Κεντρική Λαχαναγορά Αθηνών κ.α.) Η ενότητα παρουσιάζει σημαντικές προκλήσεις όσον αφορά τα πολεοδομικά της χαρακτηριστικά, μεταξύ άλλων ζητήματα κυκλοφορίας, προσβασιμότητας και κινητικότητας, περιορισμένες δυνατότητες ενδοαστικών μετακινήσεων και προβληματικές συνδέσεις των περιοχών κατοικίας που βρίσκονται εκατέρωθεν (Ταύρος/Μοσχάτο, Νίκαια/Ρέντης) υποβαθμισμένα φυσικά περιβαλλοντικά στοιχεία, διάρρηξη λειτουργικής ενότητας και συνέχειας του αστικού ιστού. Σημαντική παράμετρο για την ενότητα αποτελεί το λανθάνον δυναμικό των πρώην μονάδων του δευτερογενούς τομέα, με συγκροτήματα ιδιαίτερης πολιτισμικής και αρχιτεκτονικής αξίας (εγκαταστάσεις Λεύκας, παλαιό εργοστάσιο ΔΕΗ στο Μοσχάτο, Ήβη, ΧΡΩΠΕΙ, εργοστάσιο Τσαούσογλου κ.α.)

- **Χωρική Ενότητα 5: Ζώνη Λεωφ. Συγγρού**

  Αναπτύσσεται γραμμικά κατά μήκος της λεωφόρου Συγγρού και αποτελεί βασικό άξονα σύνδεση του κέντρου πόλης Αθήνας με το Θαλάσσιο Μέτωπο, αλλά και ιδιαίτερης σημασίας άξονας επιχειρηματικότητας, πολιτισμού και αναψυχής για την πόλη. Παρά τη γραμμική της διάρθρωση, η ενότητα εισχωρεί στις εκατέρωθεν περιοχές κατοικίας, με έμφαση: (α) στην περιοχή γύρω από το υπό κατασκευή Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης στο Φιξ, (β) στη σύνδεση Καλλιθέας-Νέας Σμύρνης (Δαβάκη-Χρυσοστόμου Σμύρνης) και (γ) στην απόληξη στο Φαληρικό Δέλτα, όπου κατασκευάζεται η νέα Λυρική Σκηνή και η Εθνική Βιβλιοθήκη, και στο μέλλον το Μητροπολιτικό Πάρκο Φαληρικού Όρμου. Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ενότητα αφορούν κυρίως πολεοδομικά χαρακτηριστικά, όπως η διάρρηξη της λειτουργικής ενότητας και συνέχειας του αστικού ιστού, η περιβαλλοντική υποβάθμιση, οι περιορισμένες δυνατότητες ενδοαστικών μετακινήσεων, τα προβλήματα κυκλοφορίας, πρόσβασης και κινητικότητας.


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013
ΧΑΡΤΗΣ 2
ΕΝΤΑΞΗ ΤΩΝ ΠΕΝΤΕ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 1
ΑΝΩ/ΚΑΤΩ ΠΑΤΗΣΙΑ - ΚΑΤΩ ΚΥΨΕΛΗ - ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ - ΣΤ. ΑΤΤΙΚΗΣ - ΠΛ. ΒΑΘΗΣ - ΠΛ. ΟΜΟΝΟΙΑΣ
ΠΑΤΗΣΙΩΝ -3ης ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ - ΑΧΑΡΝΩΝ
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 2
περιοχές:
ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΠΛΑΤΩΝΟΣ - ΜΕΤΑΞΟΥΡΓΕΙΟ - ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΣ
ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΑΡΚΟ - ΙΠΠΕΙΟΣ ΚΟΛΩΝΟΣ
ΛΕΝΟΡΜΑΝ - Λ. ΑΘΗΝΩΝ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΙΕΡΑ ΟΔΟΣ - ΠΛΑΤΑΙΩΝ/ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 3
ΕΛΑΙΩΝΑΣ - ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ
Λ. ΑΘΗΝΩΝ - ΙΕΡΑ ΟΔΟΣ - ΠΕΤΡΟΥ ΡΑΛΗ
ΡΕΜΑ ΠΡΟΦΗΤΟΥ ΔΑΝΙΗΛ
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 4
ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΜΑΚΡΑ ΤΕΙΧΗ - ΡΟΥΦ - ΤΑΥΡΟΣ - ΡΕΝΤΗΣ - ΛΕΥΚΑ - ΚΑΜΙΝΙΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΧΑΜΟΣΤΕΡΝΑΣ/ΚΑΛΛΙΡΡΟΗΣ
ΙΛΙΣΣΟΣ - ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 5
Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ
ΦΙΞ - ΔΑΒΑΚΗ (ΚΑΛΛΙΘΕΑ) - ΧΡ. ΣΜΥΡΝΗΣ (Ν.ΣΜΥΡΝΗ) - ΦΑΛΗΡΙΚΟ ΔΕΛΤΑ
ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ
ΚΑΛΛΙΘΕΑ
ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ
ΚΑΤΩ ΠΑΤΗΣΙΑ
ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ
ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ
ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΦΑΛΗΡΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ
ΛΕΝΟΡΜΑΝ
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΚΗΦΙΣΟΥ
ΙΕΡΑ ΟΔΟΣ
ΠΕΤΡΟΥ ΡΑΛΗ
ΘΗΒΩΝ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ
1
2
3
4
5
ΧΑΡΤΗΣ 2 - ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΕΣ: ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ / ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ / ΦΑΛΗΡΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ
ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ
ΗΣΑΠ - ΓΡΑΜΜΗ 1
ΜΕΤΡΟ - ΓΡΑΜΜΗ 2
ΜΕΤΡΟ - ΓΡΑΜΜΗ 3
ΜΕΤΡΟ - ΓΡΑΜΜΗ 4
ΤΡΑΜ
ΒΑΣΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ

Μέρος 1.

Πολιτικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης στη Μητροπολιτική Αθήνα:

Ολοκληρωμένες Αστικές Παρεμβάσεις, Αστικές Λεωφόροι / Πράσινοι Διάδρομοι / Πολιτιστικοί Διάδρομοι, Ένταξη στο Αττικό Τοπίο και την Πόλη

Κεφάλαιο 4.
Η «γραμμική παρόδια ανάπτυξη» ως αιτία υποβάθμισης – Οι Αστικές Λεωφόροι / Πράσινοι Διάδρομοι / Πολιτιστικοί Διάδρομοι ως εργαλεία αστικής ανασυγκρότησης (Π.1.2.1, Π.1.2.2)

Οι Πέντε Χωρικές Ενότητες που προτείνονται ως πεδία εφαρμογής πλέγματος Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (βλ. Μέρος 1, Κεφ. 3), πληρούν τις Προδιαγραφές Σύνταξης των Σχεδίων Ολοκληρωμένης Αστικής Ανάπτυξης (ΣΟΑΠ), όπως αυτές καθορίστηκαν με την Υπουργική Απόφαση Αριθ. 18150 (ΦΕΚ 1341Β/24.4.2012) που προαναφέρθηκε. Και αυτό ιδιαίτερα διότι παρουσιάζουν:

- Κοινωνικο-οικονομικό και πληθυσμιακό «περιεχόμενο» σε κρίση.
- Έντονη υποβάθμιση του πολεοδομικού τους περιβάλλοντος και, γενικότερα, της ποιότητας ζωής σε αυτές.

Επισημαίνουμε ότι, μεταξύ των περιοχών με τα παραπάνω προβλήματα, δίνεται προτεραιότητα σε εκείνες που παρουσιάζουν ένα επιπλέον χαρακτηριστικό, ιδιαίτερα έντονο για την ελληνική πόλη και καθοριστικό για τη συγκρότηση του Μητροπολιτικού Κέντρου Αθήνας - Πειραιά:

- Τέμνονται, διασχίζονται ή εφάπτονται σημαντικών οδικών κόμβων και αξόνων, οι οποίοι τις επηρεάζουν αρνητικά και εγκαθιδρύουν «αγεφύρωτες» τομές με τον παρακείμενο πολεοδομικό ιστό και όχι μόνο.

Συν τω χρόνω, οι οδικοί αυτοί άξονες μετατρέπονται σε ισχυρές **«γραμμικές αναπτύξεις»**, οι οποίες γίνονται «διαδημοτικές» ή ακόμα και «μητροπολιτικές», όπως πλέον έχουν μετατραπεί ο άξονας βορρά – νότου: Κηφισίας και Μεσογείων / Κέντρο Αθήνας / Συγγρού / Θαλάσσιο Μέτωπο ή η εθνική οδός Αθηνών - Λαμίας, ο δυτικός μητροπολιτικός άξονας: Κέντρο Αθήνας / Λεωφόρος Αθηνών / Θριάσιο / Δυτική Ελλάδα ή η Πέτρου Ράλλη / Νίκαια / Κερατσίνι / Ικόνιο και σε λιγότερο βαθμό η Λένορμαν. Πιο σύνθετη περίπτωση αποτελεί η Πειραιώς, ως άξονας πολιτισμού, εκπαίδευσης, αναψυχής, εμπορίου, ενδεχομένως ενισχυμένος στο άμεσο μέλλον με λειτουργίες επιτελικής δημόσιας διοίκησης (Υπουργείο Πολιτισμού) και με ισχυρή ακόμη παραγωγική βάση.

4.1 Η «γραμμική παρόδια ανάπτυξη» και η κυριαρχία του ΙΧ αυτοκινήτου ως αιτίες αστικής υποβάθμισης

Η **«γραμμική παρόδια ανάπτυξη»** δεν αποτελεί για την Αθήνα πρόσφατο φαινόμενο. Η διαμόρφωση παρόδιων ζωνών, οικονομικών κυρίως δραστηριοτήτων, ξεκινά ήδη από τις δεκαετίες του 1950 και του 1960, όταν το κύριο οδικό δίκτυο της Πρωτεύουσας (Κηφισίας, Συγγρού, Πατησίων, Βουλιαγμένης, Μεσογείων κ.ά.) καλύπτεται σταδιακά από κτίρια γραφείων και εμπορίου, δημόσιες υπηρεσίες, βιοτεχνίες και μικρές βιομηχανίες, ανάλογα με την περίπτωση. Η αυξημένη συγκέντρωση τέτοιου είδους δραστηριοτήτων προκάλεσε έντονο κυκλοφοριακό φόρτο, καθώς επίσης σημαντική αύξηση των τιμών γης και οικοδομής κατά μήκος των συγκεκριμένων οδικών αξόνων, με αποτέλεσμα τον εκτοπισμό λιγότερο αποδοτικών λειτουργιών όπως η κατοικία, το μικρό λιανικό εμπόριο, οι αποθήκες κ.ά.

Ακόμα και στις πρώτες δεκαετίες της μεταπολίτευσης, τα θεσμοθετημένα «κέντρα δήμων», με εξαίρεση αυτά των δήμων Αθηναίων και Πειραιά, δεν παρουσίασαν μεγάλη ελκυστικότητα για τις κεντρικές λειτουργίες σε σχέση με τις παρόδιες ζώνες κεντρικών οδικών αξόνων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η «διαδημοτική» λεωφόρος Κηφισίας, η οποία το 1988 συγκέντρωνε ήδη 1.170 μονάδες βιοτεχνίας - βιομηχανίας, εμπορίου και υπηρεσιών και 11.700 απασχολούμενους. Πιο πρόσφατα, στην περίοδο, πριν και κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, το πρότυπο αστικής ανάπτυξης συνέχισε να συνδέεται με την κατασκευή οδικών έργων μεγάλης κλίμακας, με χαρακτηριστικά παραδείγματα την ολοκλήρωση της κατασκευής της Αττικής Οδού, το υπερυψωμένο τμήμα της Λεωφ. Κηφισού ή τον ανισόπεδο κόμβο Κηφισού-Ποσειδώνος.

Το **φαινόμενο της «γραμμικής παρόδιας ανάπτυξης»** και η αντίληψη για την ανάπτυξη της πόλης σε απόλυτη συνάρτηση με τη χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου, αν και **δεν αποτελεί αποκλειστικό χαρακτηριστικό της ελληνικής πρωτεύουσας**, είναι ιδιαίτερα έντονο και καθοριστικό για την σημερινή και μελλοντική οργάνωσή της. Σε όλο το δεύτερο μισό του 20ού αιώνα, διαπέρασε τη μοντέρνα πολεοδομική σκέψη και τους σχεδιασμούς που εφαρμόστηκαν και κληροδότησαν σε πολλές πόλεις του κόσμου πυκνά οδικά δίκτυα αυξημένης κυκλοφοριακής ικανότητας, όχι μόνο από την περιφέρεια προς τα κέντρα των πόλεων αλλά ακόμα και στην καρδιά των αστικών ιστών. Στο πνεύμα του φονξιοναλισμού, σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν οδικά έργα μεγάλης κλίμακας ενώ οδικοί άξονες ταχείας κυκλοφορίας διέτρεξαν τα κέντρα των πόλεων, επικάλυψαν ποτάμια, κανάλια και ρέματα, κατέλαβαν τις όχθες τους ή ακόμα διέσχισαν ακτές, υποβαθμίζοντας τη σχέση των πόλεων με τη θάλασσα. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η κατασκευή της Λεωφ. Κηφισού στη θέση του ομώνυμου ποταμού, της Λεωφ. Μιχαλακοπούλου στη θέση του Ιλισού, των οδών Καλλιρόης και Χαμοστέρνας στη θέση των ομώνυμων ρεμάτων, της Λεωφ. Ποσειδώνος κατά μήκος της θάλασσας, αλλά και η αναβάθμιση της Λεωφ. Συγγρού σε κλειστό αυτοκινητόδρομο υψηλών ταχυτήτων στη δεκαετία του 1980.

Για πολλές δεκαετίες, η χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου, ως μοντέρνα μορφή κινητικότητας ανθρώπων και προϊόντων, ανάχθηκε σε σύμβολο προόδου και εκμοντερνισμού των πόλεων. Η καθημερινότητα των κατοίκων των πόλεων βασίστηκε ολοένα και περισσότερο στην κυκλοφορία με ΙΧ αυτοκίνητο, γεγονός που κατέστησε εύκολη και ελκυστική τη φυγή προς τα προάστια και, ως εκ τούτου, συνδέθηκε άμεσα με το φαινόμενο της **αστικής διάχυσης**. Παράλληλα, συνέβαλε στην ολοένα αυξανόμενη κυκλοφοριακή συμφόρηση και ατμοσφαιρική ρύπανση των κέντρων των πόλεων, ορισμένες γειτονιές των οποίων αποκόπηκαν η μία από την άλλη καθώς διασχίσθηκαν από φαρδείς, αδιαπέραστους και επικίνδυνους οδικούς άξονες ταχείας κυκλοφορίας.

Ως γνωστόν, την πρωτοκαθεδρία σε οδικές υποδομές και στη χρήση ΙΧ αυτοκινήτων κατέχουν παγκοσμίως και διαχρονικά οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής χωρίς όμως να υστερούν πόλεις της Ευρώπης, όπως το Παρίσι, αλλά και της Ασίας, όπως η Σεούλ στη Νότια Κορέα. Χαρακτηριστική περίπτωση κατασκευής αυτοκινητοδρόμου ταχείας κυκλοφορίας σε όχθη ποταμού αποτελεί η κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου Georges-Pompidou (voie rapide) στη δεξιά όχθη του Σηκουάνα στο Παρίσι το 1966, ο οποίος από το 2008 και μετά μετατρέπεται τους καλοκαιρινούς μήνες σε υπαίθριο χώρο αναψυχής. Πρόταση του Δήμου αποτελεί και η υποβάθμιση του αυτοκινητοδρόμου της αριστερής όχθης και η μετατροπή του σε άξονα ήπιας κυκλοφορίας.

Μέχρι πρόσφατα, και σε πολλές χώρες του κόσμου ακόμη μέχρι σήμερα, οι διαρκείς επενδύσεις σε μεγάλης κλίμακας οδικά έργα και στην κατασκευή οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας αντανακλούν μία προφανή πολιτική προτεραιότητας υπέρ των ΙΧ αυτοκινήτων και εις βάρος της κυκλοφορίας των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και, ακόμη περισσότερο, εις βάρος των ποδηλατών, των πεζών κ.ά.

4.2 Προς νέες μορφές κινητικότητας και αστικότητας - Οι Αστικές Λεωφόροι ως σύγχρονα εργαλεία αστικής ανασυγκρότησης

Τα τελευταία χρόνια, η πολεοδομική σκέψη και οι σχεδιασμοί για τις πόλεις αλλάζουν κατεύθυνση. Καλλιεργούνται αντιλήψεις γύρω από νέες μορφές κινητικότητας των κατοίκων των πόλεων, νέες μορφές δημόσιου χώρου και, ως εκ τούτου, γύρω από μία **νέα αστικότητα**. Στο πλαίσιο αυτό, βρίσκεται σε εξέλιξη η συζήτηση για τη μετατροπή των οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας που διατρέχουν τα κέντρα των πόλεων σε αστικές λεωφόρους, ενώ υπάρχουν ήδη υλοποιημένοι σχεδιασμοί.

Έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον το γεγονός ότι οι πρώτοι υλοποιημένοι σχεδιασμοί εντοπίζονται σχεδόν αποκλειστικά σε πόλεις των ΗΠΑ, στην κατεξοχήν χώρα της μετακίνησης με ΙΧ αυτοκίνητα και το μέχρι πρόσφατα μοναδικό κράτος που δεν επικύρωσε το Πρωτόκολλο του Κυότο (2005).[18] Ένα υλοποιημένο παράδειγμα εντοπίζεται και στην Ασία, στη Σεούλ της Νότιας Κορέας, μίας πόλης με εξαιρετικά πυκνό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων και με μία από τις ισχυρότερες αυτοκινητοβιομηχανίες του κόσμου.

Τα πιο γνωστά υλοποιημένα παραδείγματα βρίσκονται στο Πόρτλαντ (Harbor Drive), στη Νέα Υόρκη (West Side Highway, στο Manhattan), στο Σαν Φρανσίσκο (Embarcadero Freeway και Central Freeway), στο Μιλγουόκι (Park East Freeway), στη Βοστόνη (Central Artery, "Big Dig") και στη Σεούλ (Cheonggyecheon Expressway). Πέντε περιπτώσεις μελετών που εκπονούνται βρίσκονται στο Σιάτλ (Alaskan Way), στη Νέα Υόρκη (Sheridan Expressway, στο Bronx), στο Τορόντο (Gardiner Expressway), στο Μόντρεαλ (Autoroute Bonaventure) και στο Βανκούβερ (Dunsmuir &Georgia Viaducts).[19] Στον ευρωπαϊκό χώρο, η σχετική συζήτηση είναι ιδιαιτέρως ζωντανή στη Γαλλία, με τέσσερις περιπτώσεις σχεδιασμών υπό μελέτη στο Παρίσι (Montreuil, Argenteuil-Bezons, La Défense, Paris),[20] στις πόλεις Reims,[21] Tours,[22] Angers, Montpellier, Lyon κ.α.

Ορισμός και χαρακτηριστικά των αστικών λεωφόρων

Όλες οι περιπτώσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω αφορούν τη μετατροπή οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας σε αστικές λεωφόρους (avenue urbaine) ή αλλιώς σε άξονες ήπιας κυκλοφορίας (voie apaisee).[23] Η μετατροπή έγκειται συνήθως στην κατάργηση λωρίδων κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων, ακόμη και υπέργειων οδικών κατασκευών και την απόδοσή τους:

- Στους πεζούς, ως πεζόδρομοι
- Στους ποδηλάτες, ως ποδηλατόδρομοι ή διάδρομοι για rollers
- Στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ως αποκλειστικές λωρίδες λεωφορείων ή μέσων σταθερής τροχιάς, καθώς και
- Σε εντατικές φυτεύσεις, ως δεντροστοιχίες, νησίδες πρασίνου, γραμμικά πάρκα κ.ά.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η λύση της υπογειοποίησης των λωρίδων κυκλοφορίας συνήθως δεν προτιμάται, με εξαίρεση δύο μόνο περιπτώσεις, στη Βοστόνη και στο Σιάτλ. Στις περισσότερες περιπτώσεις πρόκειται για οριστική κατάργηση των λωρίδων κυκλοφορίας ενώ η υπογειοποίηση επιλέγεται ως λύση μόνο σε συγκεκριμένα σημεία και όχι σε όλο το μήκος του άξονα.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι οι περισσότερες περιπτώσεις μετατροπής οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας σε αστικές λεωφόρους αποτελούν τμήματα προγραμμάτων **αστικής αναζωογόνησης** των κέντρων των πόλεων, ενώ λίγες περιπτώσεις αποτελούν έκτακτο σχεδιασμό μετά από κάποια καταστροφή της οδικής υποδομής, π.χ. μετά από σεισμό. Προκύπτει, λοιπόν, ότι ο σχεδιασμός αστικών λεωφόρων αρχίζει να αποτελεί αποφασιστική θετική πολιτική για τα κέντρα των πόλεων και όχι κάποιο συγκυριακό παράδειγμα σχεδιασμού.

Συμπληρωματικά μέτρα αναβάθμισης του δημόσιου χώρου

Η μετατροπή των οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας σε αστικές λεωφόρους συνοδεύεται κατά κανόνα από συμπληρωματικά μέτρα στον παράπλευρο δημόσιο χώρο, με σκοπό την επιπλέον μείωση της χρήσης των ΙΧ αυτοκινήτων, πέρα δηλαδή από αυτήν που προκύπτει από την κατάργηση ορισμένων λωρίδων κυκλοφορίας. Τέτοια μέτρα είναι ο εντατικός έλεγχος της παράνομης στάθμευσης καθώς επίσης ο περιορισμός και η τιμολόγηση της επιτρεπόμενης. Παράλληλα, σχεδιάζεται η απορρόφηση όσων μετακινούνταν προηγουμένως με ΙΧ αυτοκίνητα από άλλα μέσα μετακίνησης, όπως Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ποδήλατο ή περπάτημα. Στη θέση των λωρίδων κυκλοφορίας ΙΧ αυτοκινήτων που καταργούνται απελευθερώνεται χώρος για επιπλέον δρομολόγια των υφιστάμενων γραμμών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς καθώς επίσης για την εγκατάσταση νέων μέσων μετακίνησης, όπως συνηθέστερα του τραμ. Τα υφιστάμενα (και τα νέα) ΜΜΜ αναβαθμίζονται σε ΜΜΜ υψηλής ποιότητας και προδιαγραφών (περισσότερα δρομολόγια, ηλεκτρονικοί πίνακες ενημέρωσης του επιβατικού κοινού, νέα οχήματα σε αποκλειστικές λωρίδες κυκλοφορίας[24] κ.ά).

Η κωδικοποίηση των **θετικών συνεπειών της μετατροπής της «γραμμικής παρόδειας ανάπτυξης» σε σύγχρονη «αστική λεωφόρος»,** συνοψίζεται στα πιο κάτω:

- **Αστική αναζωογόνηση του παρόδιου, και όχι μόνο, αστικού χώρου**

  Ο απολογισμός των σχεδιασμών που έχουν ήδη υλοποιηθεί είναι θετικός και μάλιστα σε διάφορα επίπεδα. Καταρχάς, η μετατροπή των αυτοκινητοδρόμων σε αστικές λεωφόρους έχει συμβάλει θετικά στην αναζωογόνηση του αστικού χώρου. Η πρώτη και πιο προφανής θετική μεταβολή είναι η εξάλειψη του οπτικού αλλά και υλικού-φυσικού εμποδίου που συνιστά ένας αυτοκινητόδρομος ως σκληρό και αδιαπέραστο όριο μεταξύ των δύο πλευρών του. Καθίσταται έτσι εφικτή μία πιο εύκολη και πιο ασφαλής εγκάρσια σύνδεση των κινήσεων μεταξύ των δύο πλευρών. Η μείωση των κινήσεων

[18] Το Πρωτόκολλο αυτό και η Σύμβαση-Πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τις Κλιματικές Μεταβολές (Ρίο ντε Τζανέιρο, 1992) αποτελούν το μόνο διεθνές πλαίσιο για την καταπολέμηση των κλιματικών αλλαγών. Το πρώτο αποτελεί νομική δέσμευση για τον περιορισμό των αερίων που δημιουργούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Τα εν λόγω αέρια, με βασικότερο το διοξείδιο του άνθρακα, θεωρούνται υπεύθυνα για την αύξηση της παγκόσμιας θερμοκρασίας. Τα αέρια αυτά εκλύονται κυρίως από τα ΙΧ αυτοκίνητα, τα εργοστάσια ηλεκτροδότησης και τις βιομηχανίες, βλ. Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, «Νόμος Υπ' Αριθ. 3017. Κύρωση του Πρωτοκόλλου του Κιότο στη Σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος», Αρ. Φύλλου 117, τεύχος πρώτο, Αθήνα, 30 Μαΐου 2002 (http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=443), καθώς και βλ. "Status of ratification of the Kyoto Protocol", στο United Nations Framework Convention on Climate Change (http://unfccc.int/kyoto_protocol/status_of_ratification/items/2613.php).

[19] βλ. Lecroart Paul, «De la voie rapide à l'avenue urbaine: la possibilité d'une «autre» ville ?», Territoires, No 606, Octobre 2012

[20] P. Petitjean, «La traversée des MAP à Montreuil», (http://place.de.montreuil.free.fr/blog/index.php/2012/11/16/345-la-traversee-des-map-a-montreuil)

[21] βλ. Agence d'Urbanisme Région de Reims, «Les autoroutes urbaines en voie d'apaisement» (http://www.audrr.fr/actualites/dossiers/les-autoroutes-urbaines-en-voie-d-apaisement.html)

[22] Velorution Tours (http://velorutiontours.over-blog.org/article-7282101.html)

[23] Στη γαλλική συζήτηση χρησιμοποιείται ο όρος «avenue urbaine» (αστική λεωφόρος) ή, με λίγο διαφορετική σημασία, ο όρος «voie/autoroute apaisée» (άξονας/αυτοκινητόδρομος ήπιας κυκλοφορίας).

[24] βλ. Τ ΖΕΝ στο Παρίσι

που υποδεχόταν ο αυτοκινητόδρομος συνεπάγεται αυτομάτως μείωση διαφόρων οχλήσεων, όπως η ηχορύπανση, η ατμοσφαιρική ρύπανση και ο «οπτικός θόρυβος». Ανάλογα με την περίπτωση, η πόλη ανακτά τις όχθες του ποταμού που τη διασχίζουν, το παράκτιο μέτωπό της, ρέματα ή κανάλια που είχαν θαφτεί καθώς επίσης νέους δημόσιους χώρους στη θέση του οδοστρώματος που καταργήθηκε, όπως πλατείες, χώρους άθλησης, πάρκα κ.ά. Η «υποβάθμιση» του αυτοκινητοδρόμου σε άξονα ήπιας κυκλοφορίας (voie apaisee), η διαπερατότητα της νέας αστικής λεωφόρου και οι νέες ποιότητες δημόσιου χώρου που προκύπτουν δίνουν την αφορμή για πύκνωση των λειτουργιών που αναπτύσσονταν κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου, καθώς επίσης για αύξηση της ποικιλίας των (συμβατών) χρήσεων. Στα υλοποιημένα παραδείγματα, τα μέτωπα εκατέρωθεν των αστικών λεωφόρων υποδέχτηκαν νέες χρήσεις, όπως εμπορικές δραστηριότητες μεσαίας και μικρής κλίμακας, αναψυχή, ακόμη και κατοικία. Αυτού του είδους η πύκνωση και η ανάμειξη των χρήσεων δημιούργησε ένα νέο πολυχρηστικό δημόσιο χώρο ενώ, ταυτόχρονα, συγκράτησε ή/και προσέλκυσε την εγκατάσταση νέων λειτουργιών στο κέντρο της πόλης. Υπαυτήν την έννοια, οι αστικές λεωφόροι που έχουν ήδη υλοποιηθεί έχουν συμβάλει στη συγκράτηση της αστικής διάχυσης αφού δημιούργησαν (ξανά) τις συνθήκες για ένα συμπαγές και ελκυστικό κέντρο πόλης.

- **Τόνωση της τοπικής οικονομίας**

  Η πύκνωση και η μίξη των χρήσεων στο κέντρο της πόλης, έτσι όπως περιγράφηκε παραπάνω, καθώς επίσης η δημιουργία ενός πολυχρηστικού, ελκυστικού και ασφαλούς δημόσιου χώρου συνέβαλε και στην οικονομική αναζωογόνηση των περιοχών εκατέρωθεν των αστικών λεωφόρων. Δεν είναι μόνο οι νέες χρήσεις εμπορίου και αναψυχής που εγκαταστάθηκαν και συνέβαλαν στην ανάπτυξη και τόνωση της τοπικής οικονομίας, αλλά και η τουριστική κίνηση που προσέλκυσαν οι αναβαθμισμένης ποιότητας δημόσιοι χώροι στην καρδιά του κέντρου.

- **Περιορισμός της κατανάλωσης καυσίμων / Βελτίωση του μικροκλίματος**

  Πέρα όμως από πυκνή, πολυλειτουργική, κοινωνικά και οικονομικά βιώσιμη και ασφαλής, η πόλη γίνεται ενεργειακά οικονομική και πιο υγιεινή. Καταρχάς διότι μειώνεται αυτομάτως η κατανάλωση καυσίμων καθώς επίσης η εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα και άλλων επικίνδυνων σωματιδίων αλλά και η ηχορύπανση. Πολύ έμμεσα, και χωρίς να μπορεί να μετρηθεί για την ώρα, χάρη στην αναβάθμιση της ποιότητας του αέρα μειώνονται αναπνευστικές και καρδιοαγγειακές παθήσεις αλλά και το αίσθημα διαρκούς εγρήγορσης και άγχους. Όχι μόνο διότι μειώνεται άμεσα η ρύπανση αλλά, επιπλέον, διότι στον νέο δημόσιο χώρο είναι εφικτή η ατομική φυσική άσκηση των κατοίκων της πόλης. Τέλος, το μικροκλίμα που δημιουργείται γύρω από την αστική λεωφόρο είναι σαφώς ευνοϊκότερο από πριν. Σύμφωνα με μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν, η τοπική θερμοκρασία κατά τους θερινούς μήνες είναι ακόμη και 4 βαθμούς χαμηλότερη ενώ αυξάνεται η τοπική βιοποικιλότητα τόσο στον αέρα, όσο και στο έδαφος ή στο νερό που αποκαλύπτεται, σε περίπτωση που διασχίζει την περιοχή κάποιο ποτάμι, ρέμα ή κανάλι.

- **Προσβασιμότητα για όλους**

  Εν όψει της κατάργησης λωρίδων κυκλοφορίας ΙΧ αυτοκινήτων σε κάποιον οδικό άξονα, αντιτείνεται συνήθως το επιχείρημα ή η ανησυχία πως ο κυκλοφοριακός φόρτος θα μετατοπιστεί σε παρακείμενη οδό, επιτείνοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση σε κάποιο άλλο σημείο του οδικού δικτύου. Σε αντίθεση με τη διαδεδομένη αυτή αντίληψη, η μετατροπή οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας σε αστικές λεωφόρους δεν φαίνεται να «μετατοπίζει» το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, αλλά συμβάλλει στη μείωση της χρήσης ΙΧ αυτοκινήτων, τόσο από την περιφέρεια προς το κέντρο των πόλεων όσο και στην καρδιά των αστικών ιστών. Γνωρίζοντας εκ των προτέρων ότι θα καθυστερήσουν λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης ή λόγω δύσκολης ανεύρεσης χώρου στάθμευσης, πολλοί χρήστες ΙΧ αυτοκινήτων υιοθετούν νέους τρόπους μετακίνησης. Καταρχάς, όσοι δεν εγκαταλείπουν οριστικά το ΙΧ αυτοκίνητο ελαττώνουν τις μετακινήσεις τους, επιλέγουν διαφορετικό δρομολόγιο ή αλλάζουν ωράριο μετακίνησης, αποφεύγοντας τις ώρες αιχμής. Επίσης, αρκετά διαδεδομένη πρακτική αρχίζει να αποτελεί η συνοδήγηση, που μπορεί να μειώσει τα ΙΧ αυτοκίνητα που κυκλοφορούν στους δρόμους μέχρι και τρεις φορές. Παράλληλα, όμως, πολλοί χρήστες ΙΧ αυτοκινήτου έχουν πλέον απορροφηθεί από τις δημόσιες συγκοινωνίες, στο ενισχυμένο και αναβαθμισμένο υφιστάμενο δίκτυο ΜΜΜ ή σε νέα δίκτυα μεταφορών, όπως αυτό του τραμ που συνήθως προστίθεται στην αστική λεωφόρο στη θέση των λωρίδων κυκλοφορίας ΙΧ αυτοκινήτων που καταργήθηκαν. Για μικρότερες αποστάσεις, ορισμένοι περπατούν περισσότερο ενώ άλλοι χρησιμοποιούν ποδήλατο ή συνδυάζουν τους παραπάνω τρόπους μετακίνησης.

  Στις αστικές λεωφόρους, το οδόστρωμα, δεσμευμένο προηγουμένως αποκλειστικά από τα ΙΧ αυτοκίνητα, αποδίδεται πια σε όλους τους πιθανούς χρήστες. Με άλλα λόγια, η μείωση της κινητικότητας των ΙΧ αυτοκινήτων συνεπάγεται αύξηση της προσβασιμότητας για όλους. Η εύκολη και ασφαλής διαπερατότητα των αστικών λεωφόρων αίρει τις περιττές κινήσεις, τις πολλαπλές διαδρομές και τα αδιέξοδα για πεζούς, ποδηλάτες, άτομα με μειωμένη κινητικότητα ακόμη και για τους αυτοκινητιστές, για τους οδηγούς ταξί κ.ά. Ο δημόσιος χώρος αναβαθμίζεται από κλειστή, απροσπέλαστη και εγκαταλελειμμένη νησίδα πρασίνου στο κέντρο του οδοστρώματος (στην καλύτερη περίπτωση) σε ανοιχτό, ασφαλή και ελκυστικό χώρους για όλους.

- **Προς μία νέα αστικότητα**

  Πέρα από τις παραπάνω πολλαπλές θετικές συνέπειες, τα υλοποιημένα παραδείγματα μετατροπής οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας σε αστικές λεωφόρους έχουν μία ιδιαίτερη συμβολική δύναμη: αποσυσχετίζουν τον εκμοντερνισμό των πόλεων από την κυριαρχία του ΙΧ αυτοκινήτου και, εξ αυτού, την έννοια της προόδου από την ταχύτητα και την αυτοκίνηση. Παράλληλα, έχει ιδιαίτερη σημασία το γεγονός ότι τα παραδείγματα αυτά εντοπίζονται στις κατεξοχήν χώρες του ΙΧ αυτοκινήτου και ορισμένες από τις μεγαλύτερες δυνάμεις αυτοκινητοβιομηχανίας παγκοσμίως. Καλλιεργούν έτσι σταδιακά μία νέα αντίληψη προς μία νέα αστικότητα, προς μία πόλη κοινωνικά και οικονομικά βιώσιμη, συμπαγή και οικονομική, πράσινη, ασφαλή και υγιεινή.

- **Κόστος / Όφελος**

  Η μετατροπή των οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας σε αστικές λεωφόρους προϋποθέτει αναμφισβήτητα υψηλό κόστος. Σε κάθε περίπτωση, όμως, πρόκειται για ένας κόστος χαμηλότερο από το κόστος συντήρησης των μεγάλης κλίμακας οδικών κατασκευών ή της επανακατασκευής οδικών υποδομών που έχουν ολοκληρώσει τον κύκλο ζωής τους και ακόμη χαμηλότερο από το κόστος υπογειοποίησης ενός τέτοιου οδικού άξονα σε όλο του το μήκος. Επίσης, είναι αυτονόητο πως τέτοιου είδους έργα συγχρηματοδοτούνται, αξιοποιώντας πόρους κοινοτικούς, εθνικούς αλλά και όλων των εμπλεκόμενων φορέων, διαφόρων υπουργείων, της περιφέρειας και των δήμων.

- **Προϋποθέσεις**

  Η μετατροπή των οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας σε αστικές λεωφόρους προϋποθέτει επίσης μία ουσιαστική διαδικασία διαβούλευσης μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων καθώς επίσης τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων ομάδων και πολιτών, του επιστημονικού και τεχνικού κόσμου. Στις περισσότερες περιπτώσεις, τέτοιου είδους σχεδιασμοί συνάντησαν αρχικά σοβαρές αντιδράσεις,

οι οποίες όμως ξεπεράστηκαν μέσω διαδικασιών ενημέρωσης και διαβούλευσης, καθώς επίσης μέσω ισχυρής πολιτικής βούλησης των αρμόδιων αρχών.[25]

4.3 Τρεις έννοιες - κλειδιά: Αστικές Λεωφόροι / Πολιτιστικοί Διάδρομοι / Πράσινοι Διάδρομοι

Αντλώντας από τη διεθνή εμπειρία, όπως περιγράφηκε παραπάνω, και προκειμένου για τις Χωρικές Ενότητες που μας απασχολούν εδώ, εισάγουμε τρεις έννοιες - κλειδιά που μπορούν να αποτελέσουν βασικά εργαλεία σχεδιασμού Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων:

Αστικές Λεωφόροι

Η πρώτη και βασικότερη έννοια κλειδί που προτείνεται είναι η αναβάθμιση ορισμένων οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας, μέσω της μετατροπής τους σε Αστικές Λεωφόρους. Σε αυτές μπορούν να συνυπάρχουν σημαντικές χρήσεις γης, τοπικού ή υπερτοπικού χαρακτήρα, ΜΜΜ (τραμ, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδήλατο, πεζοί, αλλά και ΙΧ αυτοκίνητα. Πρόκειται για μία σύγχρονη αντίληψη σχεδιασμού, η οποία ισχυροποιείται διεθνώς με πολλά παραδείγματα, όπως η Embarcadero Freeway ή η Cheonggyecheon Expressway στη Seoul.

Στην Νοτιοδυτική Μητροπολιτική Αθήνα, προτείνονται πέντε **«αστικές λεωφόροι»** (Χάρτης 3 και Εικόνες 11 έως 15):

- Αστική Λεωφόρος 1: Λεωφ. Συγγρού
- Αστική Λεωφόρος 2: Ιερά Οδός
- Αστική Λεωφόρος 3: Πειραιώς
- Αστική Λεωφόρος 4: Πατησίων
- Αστική Λεωφόρος 5: Λένορμαν

Πράσινοι Διάδρομοι

Μια δεύτερη έννοια - κλειδί που προτείνεται για την άσκηση σύγχρονης πολεοδομικής πολιτικής είναι η συγκρότηση ενός ολοκληρωμένου δικτύου Πράσινων Διαδρόμων σε επίπεδο Μητροπολιτικής Αθήνας που να γεφυρώνουν το εξωαστικό και περιαστικό πράσινο των ορεινών όγκων με ανοιχτούς ακάλυπτους χώρους στο εσωτερικό κάθε Χωρικής Ενότητας. Οι διάδρομοι αυτοί ταυτίζονται κατά προτεραιότητα με μητροπολιτικά πάρκα, λόφους και ρέματα, καθώς και ανενεργές υποδομές (γραμμές ΟΣΕ Πελοποννήσου). Στον ευρωπαϊκό χώρο, χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το Madrid Rio Project, η μετατροπή της Avenida de Portugal σε πράσινο διάδρομο, μήκους 6χλμ. και μέσου πλάτους 25μ., ο οποίος ένωσε μεγάλες περιοχές πρασίνου στο κέντρο πόλης.[26]

Προτείνονται τρεις **«μητροπολιτικοί πράσινοι διάδρομοι»** (Χάρτης 4 και Εικόνες 4 έως 10):

- Πράσινος Διάδρομος 1: Ποικίλο Όρος - Αιγάλεω / Διομήδειος Βοτανικός Κήπος (Χαϊδάρι), Ιερά Οδός, Βοτανικός Κήπος Γεωπονικής Σχολής / Λυσσιατρείο, Κεραμεικός, Μεγάλος Περίπατος, Στήλοι Ολυμπίου Διός / Εθνικός Κήπος, Πολιτιστικό Κέντρο / Πινακοθήκη, Δάσος Συγγρού, Πανεπιστημιούπολη Ζωγράφου, Αισθητικό Άλσος Καισαριανής στον Υμηττό.
- Πράσινος Διάδρομος 2: Πολιτιστική Ακτή Πειραιά / Αρχαιολογικός Χώρος Ητειώνιας Ακτής, Παλαιό Αμαξοστάσιο Λεύκας, Εγκαταστάσεις ΟΣΕ Ρέντη, Ρουφ, Ενιαίος Σταθμός Λαρίσης - Πελοποννήσου, μελλοντικό Πάρκο Αγίων Αναργύρων, Μητροπολιτικό Πάρκο Πύργου Βασιλίσσης. Χωροθετείται κατά κύριο λόγο στα ίχνη των παλαιών και νέων γραμμών ΟΣΕ, επεκτείνεται όμως στους παρόδιους οδικούς άξονες, π.χ. Κωνσταντινουπόλεως κ.α.
- Πράσινος Διάδρομος 3: Μητροπολιτικό Πάρκο Φαλήρου, Ιλισός, επίγειες γραμμές ΗΣΑΠ / Θεσσαλονίκης, Αρχαιολογικός Χώρος Κεραμεικού, σε συνδυασμό με άξονα επίγειας γραμμής ΗΣΑΠ από Σταθμό Φαλήρου έως Κεραμεικό (Στ. Θησείο). Το πρώτο τμήμα αυτού του διαδρόμου φιλοξενεί και τον κεντρικό άξονα ποδηλάτου βορά – νότου (βλ. πρόταση Θ. Βλαστού στο ΡΣΑ 2021).

Πολιτιστικοί Διάδρομοι

Η αποκατάσταση της φυσικής συνέχειας μεταξύ θαλασσίου μετώπου, ορεινών όγκων και σημαντικών τοπιακών χώρων ανάγονται σε βασική προτεραιότητα για την αστική αναζωογόνηση της Αθήνας, δίπλα ή σε συνδυασμό σε μια σειρά «πολιτιστικών διαδρόμων», όπως σύνδεση νέου Μουσείου Ακροπόλεως με Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο μέσω Πανεπιστημίου, σύνδεση Κεραμεικού με Ακαδημία Πλάτωνος, σύνδεση Ιστορικού Κέντρου Αθήνας με Αρχαιολογικό Χώρο Ελευσίνας, μέσω Ιεράς Οδού, σύνδεση Ολυμπίου/ Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, με Πολιτιστικό Κέντρο Φαλήρου, αναβάθμιση άξονα της Πειραιώς, κ.α. Είναι η τρίτη έννοια - κλειδί που προτείνεται για άσκηση ολοκληρωμένης πολιτικής.

Το πλέγμα «πολιτιστικών διαδρόμων» που οργανώνεται στη Μητροπολιτική Αθήνα, έχει ως στόχο να αναδείξει την διαχρονικότητα των σημαντικότερων τόπων και μνημείων που συναντάμε τόσο σε επίπεδο λεκανοπεδίου και άμεσου περιαστικού χώρου, όσο και στο σύνολο Αττικής. Ισχυροποιεί το αντίστοιχο πλέγμα Περιβαλλοντικών Διαδρόμων που δημιουργείται, όπου αυτό συμπίπτει γεωγραφικά. Τέτοιοι περιφερειακοί πόλοι / πολιτιστικοί προορισμοί είναι το Λαύριο, ο Μαραθώνας ή η Ελευσίνα, ενώ αντίστοιχα στις παρυφές του αστικού ιστού συναντάμε: το αισθητικό Άλσος Καισαριανής / Μονή Αγίου Ιωάννη Θεολόγου στον Υμηττό, τα Αρχαία Λατομεία στην Πεντέλη, το Τατόι στους πρόποδες της Πάρνηθας, την Ελευσίνα.

Το προτεινόμενο πλέγμα λαμβάνει υπόψη του τους υφιστάμενους χώρους πολιτιστικών / εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων μεγάλης εμβέλειας που ήδη λειτουργούν ή που βρίσκονται σε φάση προγραμματισμού.

Κατά προτεραιότητα, ολοκληρώνεται ο υφιστάμενος πολιτιστικός διάδρομος:

- Πολιτιστικός Διάδρομος 1: ο Μεγάλος Αρχαιολογικός Περίπατος και οι άξονες πάνω στους οποίους βρίσκονται οι σημαντικότεροι χώροι πολιτισμού της Πρωτεύουσας: Μέγαρο Μουσικής – Εθνική Πινακοθήκη – Βυζαντινό Μουσείο – Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης – Μουσείο Μπενάκη – Ίδρυμα Θεοχαράκη – Νομισματικό Μουσείο – Τριλογία – Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο μέσω Βασιλ. Σοφίας – Πανεπιστημίου – Πατησίων και Εθνική Πινακοθήκη – Ωδείο Αθηνών – Καλλιμάρμαρο – Ολυμπιείο – Ζάππειο μέσω Βασιλ. Κωνσταντίνου – Βασιλ. Όλγας.

Προτείνονται τέσσερις νέοι **«μητροπολιτικοί πολιτιστικοί διάδρομοι» (**Χάρτης 5):

- Πολιτιστικός Διάδρομος 2: Σύνδεση Ιστορικού Κέντρου Αθήνας (Κεραμεικός) με κεντρικούς αρχαιολογικούς χώρους Πειραιά, όπως Κονώνεια Τοίχοι, Αρχαιολογικό Μουσείο, Ζέα, Αστικές Πύλες και η Ητειώνια Ακτή, μέσω του άξονα της Πειραιώς.
- Πολιτιστικός Διάδρομος 3: Σύνδεση Ιστορικού Κέντρου Αθήνας (Πλατεία Ομονοίας) με Κεραμεικό, Μονή Δαφνίου, αρχαιολογικό χώρο Ελευσίνας, μέσω της Ιεράς Οδού.
- Πολιτιστικός Διάδρομος 4: Σύνδεση Κεραμεικού με Ακαδημία Πλάτωνος (Μουσείο Πόλεως Αθηνών) και Λόφο Ιππείου Κολωνού, μέσω του ζεύγους Σαλαμίνος / Πλαταιών. Δυτική ολοκλήρωση του Μεγάλου Αρχαιολογικού Περιπάτου.

[25] Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι αρχικές αντιδράσεις που αντιμετώπισε ο δήμαρχος της Σεούλ για την εμβληματική μετατροπή του αυτοκινητοδρόμου που κάλυπτε το ποτάμι Cheonggyecheon σε αστική λεωφόρο. Μετά την υλοποίηση του έργου, ο άξονας αυτός περιγράφεται ως τα Ηλύσια Πεδία της Σεούλ, ενώ ο δήμαρχος της πόλης Lee Muyng Bak αναδείχθηκε το 2007 σε Πρόεδρο της Δημοκρατίας και παρουσιάστηκε στους Times ως Ήρωας του Περιβάλλοντος. Στον ευρωπαϊκό χώρο, χαρακτηριστικές είναι οι αντιδράσεις που αντιμετώπισε ο δήμαρχος Παρισίων Bertrand Delanoë στην προσπάθειά του να περιορίσει τη χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων κατά 50%, βλ. Guy Konopnicki, «L'air de paris», στο Marianne, No 813, 23 Νοεμβρίου 2012.

[26] Για μία αναλυτική παρουσίαση βλ. www.west8.nl/projects/madrid_rio

- Πολιτιστικός Διάδρομος 5: Σύνδεση Ολυμπείου με Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών και Νέας Λυρικής Σκηνής / Εθνικής Βιβλιοθήκης μέσω λεωφόρου Συγγρού.

Είναι σημαντικό να διευκρινιστεί ότι κανένα από τα παραπάνω τρία εργαλεία που προτείνονται δεν είναι απαγορευτικό ως προς τα άλλα. Αντιθέτως, ανά περίπτωση, μπορούν να **συνδυάζονται,** όπως συμβαίνει στην περίπτωση της **Ιεράς Οδού**. Προτείνεται η αναβάθμισή της σε Αστική Λεωφόρο ενώ, παράλληλα, αποτελεί σημαντικό κομμάτι του Πράσινου Διαδρόμου που συνδέει τον Υμηττό ανατολικά με το Αιγάλεω δυτικά, καθώς επίσης σημαντικό Πολιτιστικό Διάδρομο, ως η αρχαία οδός που οδηγεί στο Θριάσιο Πεδίο, με αξιόλογα αρχαιολογικά ευρήματα κατά μήκος της, ορισμένα από τα οποία έχουν ήδη αποκαλυφθεί.

Ιδιαίτερη περίπτωση Οικολογικής Διαδρομής αποτελεί το νοτιότερο τμήμα των γραμμών ΟΣΕ / Κωνσταντινουπόλεως από Λεύκα έως Παλαιό Σταθμό Αγίου Διονυσίου Πειραιά, κοντά στο Πολιτιστικό Κέντρο ΟΛΠ, με ενδιάμεσες αναπτύξεις στα πρώην αμαξοστάσια Ρουφ και Λεύκας (βλ. πρόταση Δ. Διαμαντόπουλου).

Ο ρόλος του ποδηλάτου

Σε όλες τις Χωρικές Ενότητες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι κύριες και δευτερεύουσες διαδρομές του μελλοντικού **μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτων**, όπως αυτό έχει προταθεί στο ΡΣΑ Αθήνα / Αττική 2021
(βλ. Κεφ. ΣΤ, άρθρο 33: Παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας υπερτοπικού και τοπικού χαρακτήρα, καθώς και στο Παράρτημα)[27]

Ο ρόλος των μελλοντικών επεκτάσεων Τραμ

Επίσης θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι προτάσεις μελλοντικής διέλευσης **γραμμών τραμ,** όπως:

- σύνδεση Στ. Λαρίσης με Νοσοκομεία Παίδων, Πολυτεχνειούπολη / Πανεπιστημιούπολη Ζωγράφου, μέσω **Λεωφ. Αλεξάνδρας** και
- σύνδεση Πειραιά με Νέα Ιωνία, Αγία Παρασκευή, μέσω του άξονα της **Λεωφ. Θηβών**[28]

Πέρα των πιο πάνω διελεύσεων, και στην περίπτωση του άξονα της **οδού Πειραιώς** προτείνεται η διερεύνηση χωροθέτησης μελλοντικής γραμμής τραμ από Ομόνοια έως διασταύρωση της Πειραιώς με την Ομηρίδου Σκυλίτση στον Πειραιά. Κατ' αυτόν τον τρόπο διαμορφώνεται ένας «δακτύλιος τραμ» μητροπολιτικού επιπέδου: υφιστάμενη γραμμή τραμ Σύνταγμα – ΣΕΦ / Καραϊσκάκη, Πειραιώς, Πανεπιστημίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1. ΠΛΕΓΜΑ ΠΕΝΤΕ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ «ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ»

Χωρική Ενότητα 1: Περιοχές: Άνω/Κάτω Πατήσια, Στ. Αττικής, Στ. Λαρίσης, πλ. Βάθης / Πατησίων, 3ης Σεπτεμβρίου, Αχαρνών
Αστικές Λεωφόροι: Πατησίων, 3ης Σεπτεμβρίου, Αχαρνών
Οικολογικοί Διάδρομοι: Γραμμές ΗΣΑΠ, Φυλής, Κοδριγκτώνος, Αγ. Μελετίου

Χωρική Ενότητα 2: Περιοχές: Ακαδημία Πλάτωνος, Μεταξουργείο, Κεραμεικός / Λένορμαν, Λεωφ. Αθηνών, Κωνσταντινουπόλεως, Πειραιώς, Ιερά Οδός
Αστικές Λεωφόροι: Λένορμαν (Καπνεργοστάσιο), Κωνσταντινουπόλεως (γραμμή Προαστιακού), Πειραιώς (από Ομόνοια έως Πέτρου Ράλλη)
Οικολογικοί Διάδρομοι: Ιερά Οδός, ζεύγος Πλαταιών / Σαλαμίνος, Αρχαιολογικό Πάρκο, Ίππειος Κολωνός

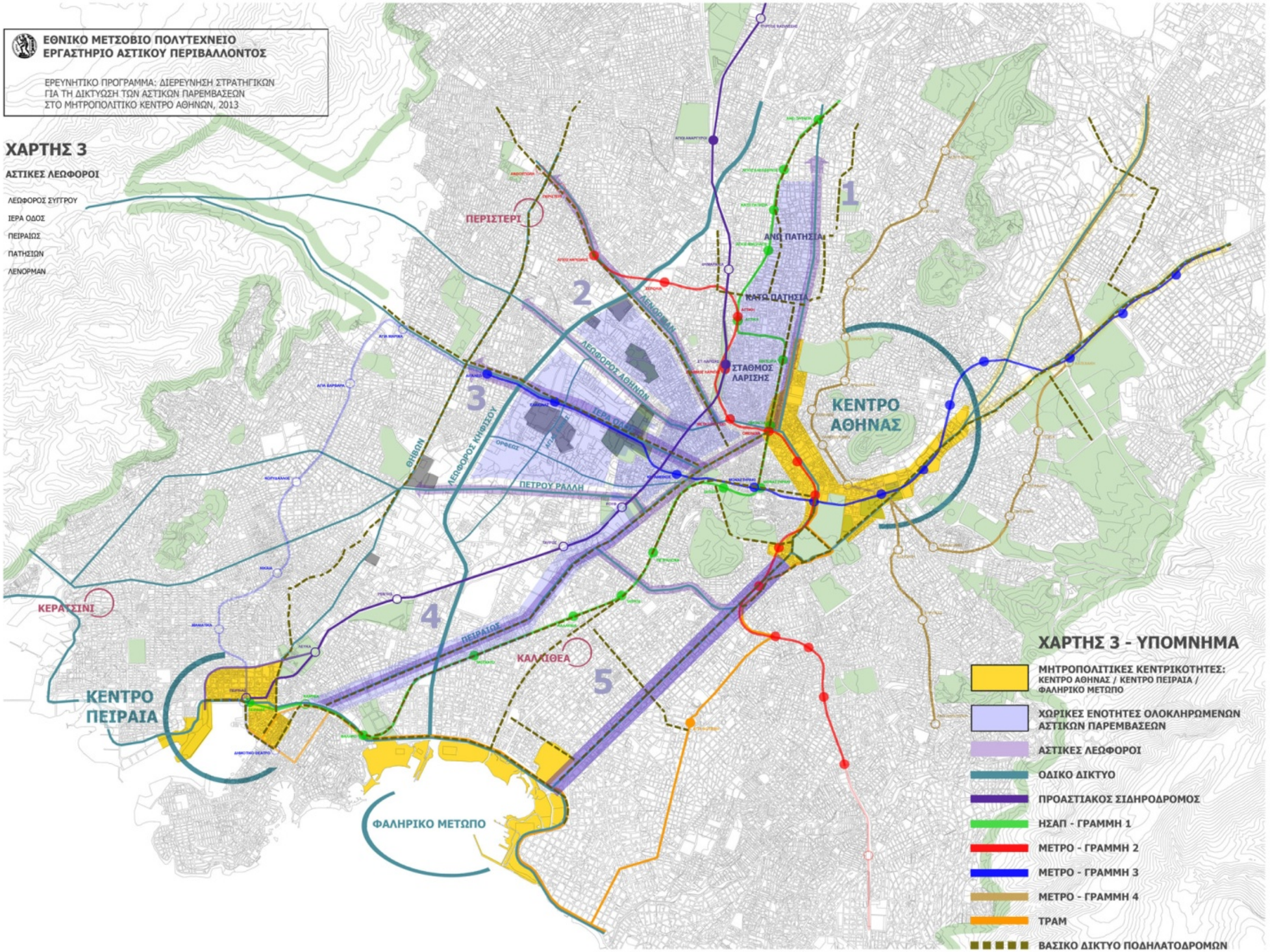
Χωρική Ενότητα 3: Περιοχές: Ελαιώνας, Βοτανικός / Λεωφ. Αθηνών, Ιερά Οδός, Πέτρου Ράλλη
Αστικές Λεωφόροι: Αθηνών (κοινή με Χωρική Ενότητα 2), Ιερά Οδός, Πέτρου Ράλλη
Οικολογικοί Διάδρομοι: Ρέμα Προφήτου Δανιήλ..

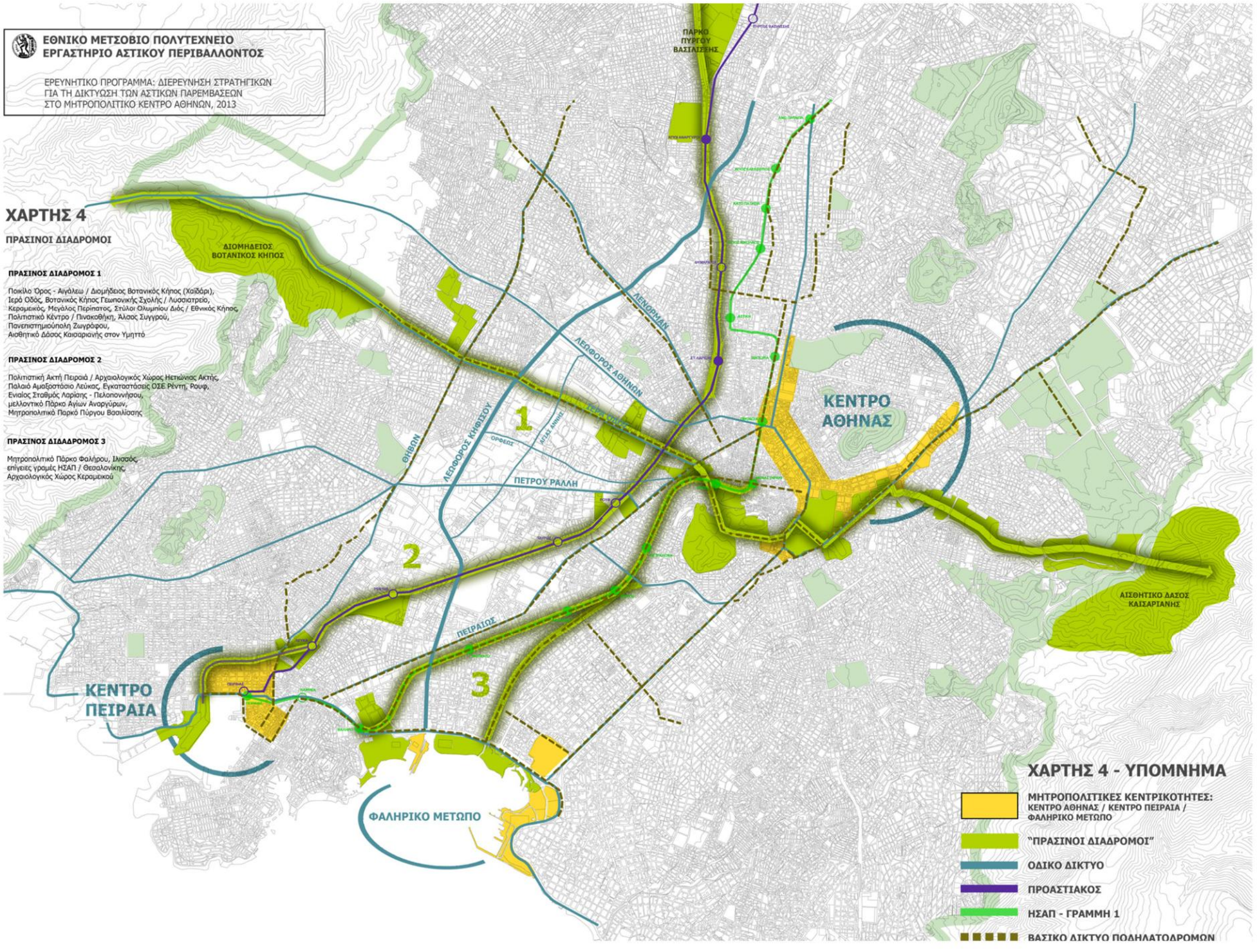
Χωρική Ενότητα 4: Ζώνη οδού Περαιώς: Ρουφ, Ταύρος / Μοσχάτο, Ρέντης, Λεύκα, Καμίνια Πειραιά
Αστικές Λεωφόροι: Πειραιώς (από Πέτρου Ράλλη έως Τροχιοδρόμων), Χαμοστέρνας/Καλλιρρόης (σύνδεση με Λεωφόρο Συγγρού).
Οικολογικοί Διάδρομοι: Ιλισός, Μακρά Τοίχοι, Γραμμές Προαστιακού και Γραμμές ΗΣΑΠ

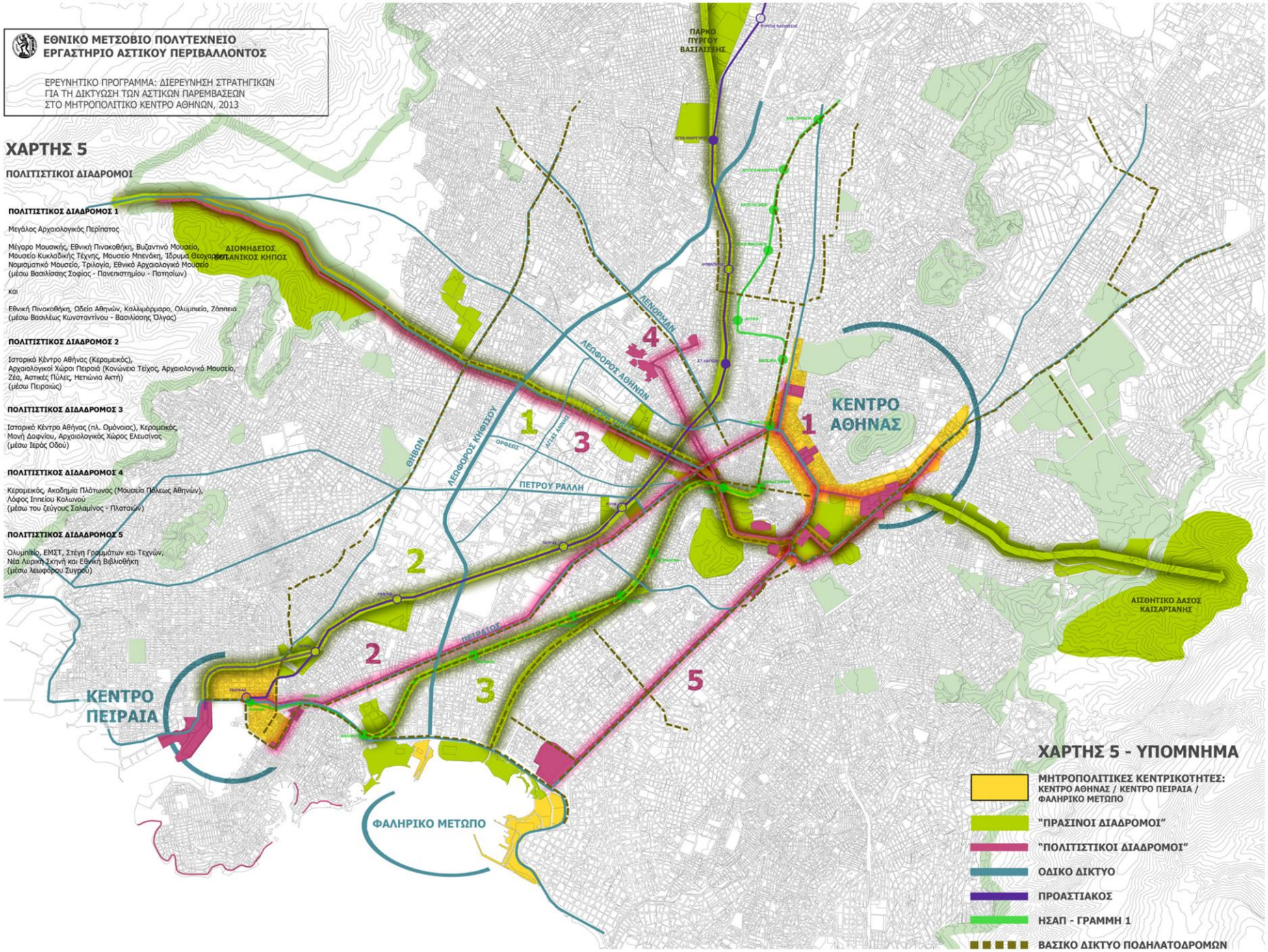
Χωρική Ενότητα 5: Ζώνη Λεωφ. Συγγρού: Άγιος Σώστης, Δαβάκη (Καλλιθέα), Χρυσοστόμου Σμύρνης (Νέα Σμύρνη), Φαληρικό Δέλτα
Αστικές Λεωφόροι: Συγγρού, Χαμοστέρνας / Καλλιρρόης (σύνδεση με Πειραιά)
Οικολογικοί Διάδρομοι: Συγγρού

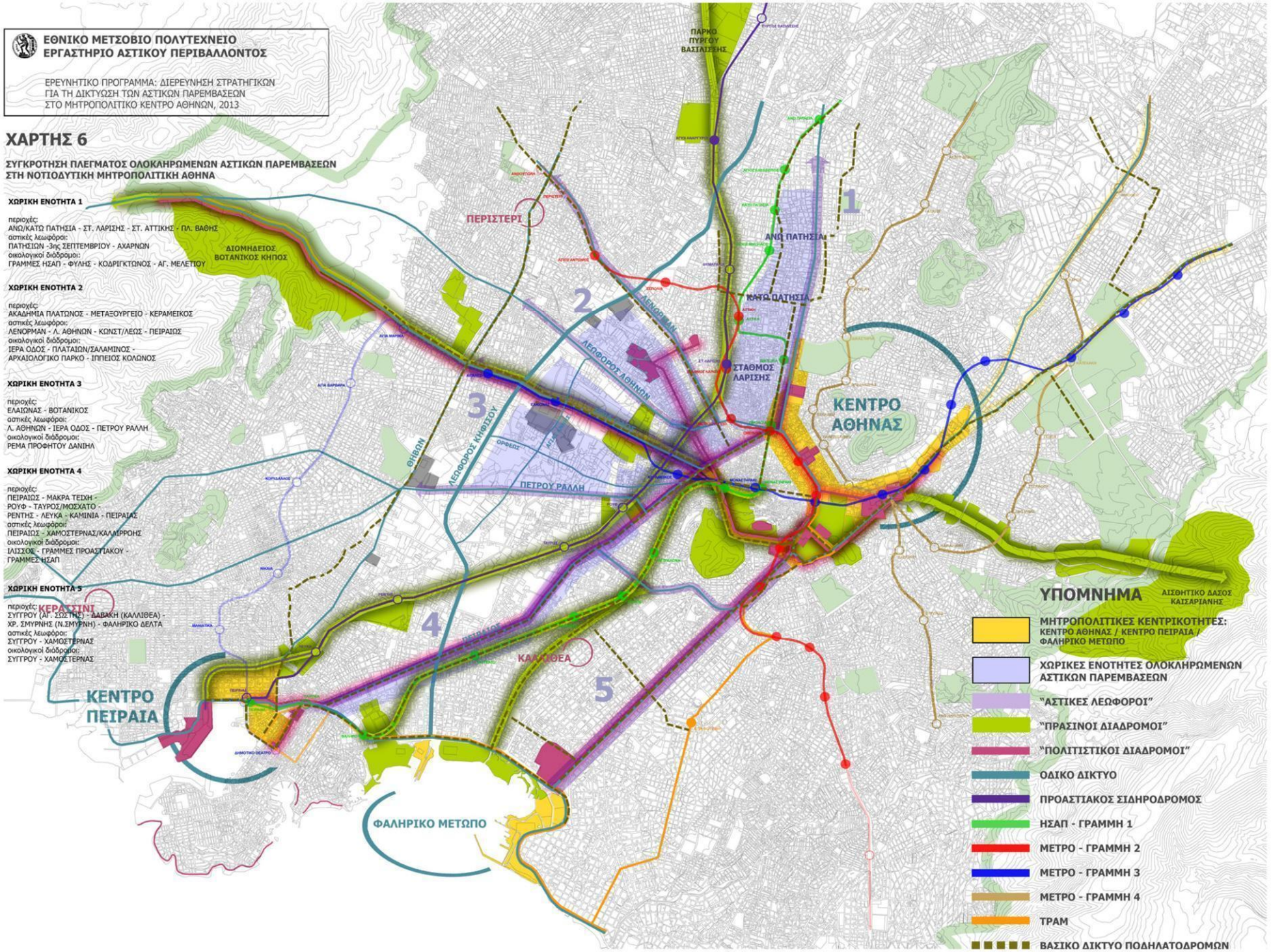
[27] Βλ. Θ. Βλαστός, Σχεδιασμός Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών μεγάλου μήκους στην Αθήνα, ΟΡΣΑ / ΕΜΠ, 2011

[28] Το 2004 προτάθηκαν τέσσερις επιλεγμένοι διάδρομοι μελλοντικών επεκτάσεων: οι δύο δρομολογήθηκαν (Νέο Φάληρο – Σταθμός ΗΣΑΠ/ΟΣΕ Πειραιά και Σύνταγμα – Πλ. Αιγύπτου – Άνω Πατήσια), ενώ δύο άλλοι είναι προς διερεύνηση (Σταθμός Λαρίσης – Πανεπιστημιούπολη και Σύνταγμα – Καισαριανή). Βλ. ερευνητικό πρόγραμμα Ολοκληρωμένο Δίκτυο Τραμ στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Αθηνών – Επεκτάσεις με έτος στόχο το 2008, ΕΜΠ, 2004, www.arch.ntua.gr/envlab.


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013
ΧΑΡΤΗΣ 3
ΑΣΤΙΚΕΣ ΛΕΩΦΟΡΟΙ
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ
ΙΕΡΑ ΟΔΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΠΑΤΗΣΙΩΝ
ΛΕΝΟΡΜΑΝ
ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ
ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ
ΚΑΤΩ ΠΑΤΗΣΙΑ
ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ
ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΠΕΤΡΟΥ ΡΑΛΗ
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ
ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΚΑΛΛΙΘΕΑ
ΦΑΛΗΡΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ
1
2
3
4
5
ΧΑΡΤΗΣ 3 - ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΕΣ: ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ / ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ / ΦΑΛΗΡΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ
ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ
ΑΣΤΙΚΕΣ ΛΕΩΦΟΡΟΙ
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ
ΗΣΑΠ - ΓΡΑΜΜΗ 1
ΜΕΤΡΟ - ΓΡΑΜΜΗ 2
ΜΕΤΡΟ - ΓΡΑΜΜΗ 3
ΜΕΤΡΟ - ΓΡΑΜΜΗ 4
ΤΡΑΜ
ΒΑΣΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013
ΧΑΡΤΗΣ 4
ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ
ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ 1
Ποικίλο Όρος - Αιγάλεω / Διομήδειος Βοτανικός Κήπος (Χαϊδάρι),
Ιερά Οδός, Βοτανικός Κήπος Γεωπονικής Σχολής / Λυσσιατρείο,
Κεραμεικός, Μεγάλος Περίπατος, Στύλοι Ολυμπίου Διός / Εθνικός Κήπος,
Πολιτιστικό Κέντρο / Πινακοθήκη, Άλσος Συγγρού,
Πανεπιστημιούπολη Ζωγράφου,
Αισθητικό Δάσος Καισαριανής στον Υμηττό
ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ 2
Πολιτιστική Ακτή Πειραιά / Αρχαιολογικός Χώρος Ηετιώνιας Ακτής,
Παλαιό Αμαξοστάσιο Λεύκας, Εγκαταστάσεις ΟΣΕ Ρέντη, Ρουφ,
Ενιαίος Σταθμός Λάρισης - Πελοποννήσου,
μελλοντικό Πάρκο Αγίων Αναργύρων,
Μητροπολιτικό Παρκό Πύργου Βασιλίσσης
ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ 3
Μητροπολιτικό Πάρκο Φαλήρου, Ιλισσός,
επίγειες γραμές ΗΣΑΠ / Θεσσαλονίκης,
Αρχαιολογικός Χώρος Κεραμεικού
ΔΙΟΜΗΔΕΙΟΣ ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ ΚΗΠΟΣ
ΠΑΡΚΟ ΠΥΡΓΟΥ ΒΑΣΙΛΙΣΣΗΣ
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΚΗΦΙΣΣΟΥ
ΘΗΒΩΝ
ΟΡΦΕΩΣ
ΠΕΤΡΟΥ ΡΑΛΛΗ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ
ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΦΑΛΗΡΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ
ΑΙΣΘΗΤΙΚΟ ΔΑΣΟΣ ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗΣ
1
2
3
ΧΑΡΤΗΣ 4 - ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΕΣ: ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ / ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ / ΦΑΛΗΡΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ
"ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ"
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ
ΗΣΑΠ - ΓΡΑΜΜΗ 1
ΒΑΣΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013
ΧΑΡΤΗΣ 5
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ 1
Μεγάλος Αρχαιολογικός Περίπατος
Μέγαρο Μουσικής, Εθνική Πινακοθήκη, Βυζαντινό Μουσείο, Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, Μουσείο Μπενάκη, Ίδρυμα Θεοχαράκη, Νομισματικό Μουσείο, Τριλογία, Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο (μέσω Βασιλίσσης Σοφίας - Πανεπιστημίου - Πατησίων)
και
Εθνική Πινακοθήκη, Ωδείο Αθηνών, Καλλιμάρμαρο, Ολυμπιείο, Ζάππειο (μέσω Βασιλέως Κωνσταντίνου - Βασιλίσσης Όλγας)
ΔΙΟΜΗΔΕΙΟΣ ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ ΚΗΠΟΣ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ 2
Ιστορικό Κέντρο Αθήνας (Κεραμεικός), Αρχαιολογικοί Χώροι Πειραιά (Κοινώνειο Τείχος, Αρχαιολογικό Μουσείο, Ζέα, Αστικές Πύλες, Ηετιώνια Ακτή) (μέσω Πειραιώς)
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ 3
Ιστορικό Κέντρο Αθήνας (πλ. Ομόνοιας), Κεραμεικός, Μονή Δαφνίου, Αρχαιολογικός Χώρος Ελευσίνας (μέσω Ιεράς Οδού)
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ 4
Κεραμεικός, Ακαδημία Πλάτωνος (Μουσεία Πόλεως Αθηνών), Λόφος Ιππείου Κολωνού (μέσω του ζεύγους Σαλαμίνος - Πλαταιών)
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ 5
Ολυμπιείο, ΕΜΣΤ, Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών, Νέα Λυρική Σκηνή και Εθνική Βιβλιοθήκη (μέσω λεωφόρου Συγγρού)
ΠΑΡΚΟ ΠΥΡΓΟΥ ΒΑΣΙΛΙΣΣΗΣ
ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ
ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΦΑΛΗΡΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ
ΑΙΣΘΗΤΙΚΟ ΔΑΣΟΣ ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗΣ
ΛΕΝΟΡΜΑΝ
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΘΗΒΩΝ
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΚΗΦΙΣΣΟΥ
ΠΕΤΡΟΥ ΡΑΛΛΗ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΧΑΡΤΗΣ 5 - ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΕΣ: ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ / ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ / ΦΑΛΗΡΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ
“ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ”
“ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ”
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ
ΗΣΑΠ - ΓΡΑΜΜΗ 1
ΒΑΣΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013
ΧΑΡΤΗΣ 6
ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΠΛΕΓΜΑΤΟΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΘΗΝΑ
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 1
περιοχές:
ΑΝΩ/ΚΑΤΩ ΠΑΤΗΣΙΑ - ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ - ΣΤ. ΑΤΤΙΚΗΣ - ΠΛ. ΒΑΘΗΣ
αστικές λεωφόροι:
ΠΑΤΗΣΙΩΝ -3ης ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ - ΑΧΑΡΝΩΝ
οικολογικοί διάδρομοι:
ΓΡΑΜΜΕΣ ΗΣΑΠ - ΦΥΛΗΣ - ΚΟΔΡΙΓΚΤΩΝΟΣ - ΑΓ. ΜΕΛΕΤΙΟΥ
ΔΙΟΜΗΔΕΙΟΣ ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ ΚΗΠΟΣ
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 2
περιοχές:
ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΠΛΑΤΩΝΟΣ - ΜΕΤΑΞΟΥΡΓΕΙΟ - ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΣ
αστικές λεωφόροι:
ΛΕΝΟΡΜΑΝ - Λ. ΑΘΗΝΩΝ - ΚΩΝΣΤ/ΛΕΩΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ
οικολογικοί διάδρομοι:
ΙΕΡΑ ΟΔΟΣ - ΠΛΑΤΑΙΩΝ/ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ - ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΑΡΚΟ - ΙΠΠΕΙΟΣ ΚΟΛΩΝΟΣ
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 3
περιοχές:
ΕΛΑΙΩΝΑΣ - ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ
αστικές λεωφόροι:
Λ. ΑΘΗΝΩΝ - ΙΕΡΑ ΟΔΟΣ - ΠΕΤΡΟΥ ΡΑΛΗ
οικολογικοί διάδρομοι:
ΡΕΜΑ ΠΡΟΦΗΤΟΥ ΔΑΝΙΗΛ
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 4
περιοχές:
ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΜΑΚΡΑ ΤΕΙΧΗ - ΡΟΥΦ - ΤΑΥΡΟΣ/ΜΟΣΧΑΤΟ - ΡΕΝΤΗΣ - ΛΕΥΚΑ - ΚΑΜΙΝΙΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
αστικές λεωφόροι:
ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΧΑΜΟΣΤΕΡΝΑΣ/ΚΑΛΛΙΡΡΟΗΣ
οικολογικοί διάδρομοι:
ΙΛΙΣΣΟΣ - ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ - ΓΡΑΜΜΕΣ ΗΣΑΠ
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 5
περιοχές:
ΣΥΓΓΡΟΥ (ΑΓ. ΣΩΣΤΗΣ) - ΔΑΒΑΚΗ (ΚΑΛΛΙΘΕΑ) - ΧΡ. ΣΜΥΡΝΗΣ (Ν.ΣΜΥΡΝΗ) - ΦΑΛΗΡΙΚΟ ΔΕΛΤΑ
αστικές λεωφόροι:
ΣΥΓΓΡΟΥ - ΧΑΜΟΣΤΕΡΝΑΣ
οικολογικοί διάδρομοι:
ΣΥΓΓΡΟΥ - ΧΑΜΟΣΤΕΡΝΑΣ
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ
ΠΑΡΚΟ ΠΥΡΓΟΥ ΒΑΣΙΛΙΣΣΗΣ
ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ
ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ
ΚΑΤΩ ΠΑΤΗΣΙΑ
ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ
ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ
ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΚΑΛΛΙΘΕΑ
ΦΑΛΗΡΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ
ΠΕΤΡΟΥ ΡΑΛΗ
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΑΙΣΘΗΤΙΚΟ ΔΑΣΟΣ ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗΣ
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΕΣ: ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ / ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ / ΦΑΛΗΡΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ
ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ
“ΑΣΤΙΚΕΣ ΛΕΩΦΟΡΟΙ”
“ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ”
“ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ”
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ
ΗΣΑΠ - ΓΡΑΜΜΗ 1
ΜΕΤΡΟ - ΓΡΑΜΜΗ 2
ΜΕΤΡΟ - ΓΡΑΜΜΗ 3
ΜΕΤΡΟ - ΓΡΑΜΜΗ 4
ΤΡΑΜ
ΒΑΣΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ

Μέρος 1.

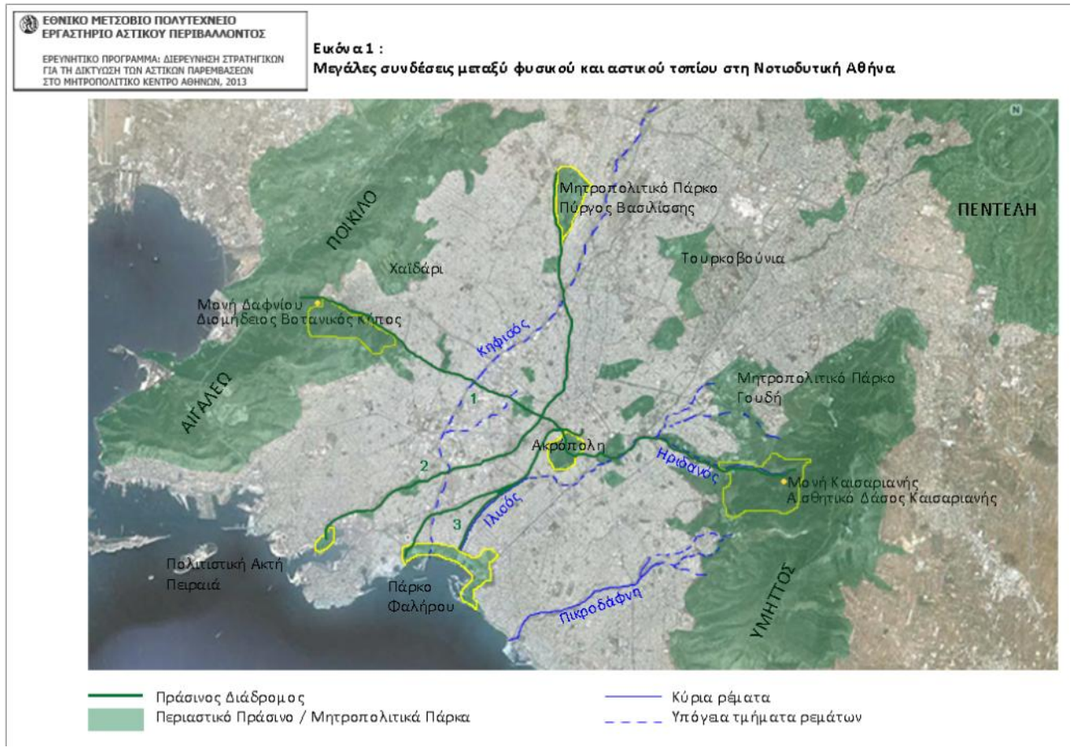
Πολιτικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης στη Μητροπολιτική Αθήνα:

Ολοκληρωμένες Αστικές Παρεμβάσεις, Αστικές Λεωφόροι / Πράσινοι Διάδρομοι / Πολιτιστικοί Διάδρομοι, Ένταξη στο Αττικό Τοπίο και την Πόλη

Κεφάλαιο 5.
Χαρτογράφηση και φωτογραφική τεκμηρίωση των προτεινόμενων Αστικών Λεωφόρων / Πράσινων Διαδρόμων / Πολιτιστικών Διαδρόμων – Ένταξή τους στο Αττικό Τοπίο και την πόλη (Π.1.2.1, Π.1.2.2)

Στο Κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται με τη μορφή φωτογραφικής τεκμηρίωσης οι προτεινόμενες Αστικές Λεωφόροι, οι Πράσινοι και Πολιτιστικοί Διάδρομοι, καθώς και η ένταξή τους στο Αττικό Τοπίο και την Πόλη:

1. Μεγάλες συνδέσεις μεταξύ αστικού και περιαστικού φυσικού τοπίου στη Νοτιοδυτική Μητροπολιτική Αθήνα
2. Κίνηση αερίων ρευμάτων πάνω από το Λεκανοπέδιο
3. Σύνδεση από Υμηττό προς Κέντρο και από Κέντρο προς Αιγάλεω
4. **Πράσινος Διάδρομος 1**: Από Υμηττό / Αισθητικό Άλσος Καισαριανής έως Αιγάλεω / Διομήδειος Βοτανικός Κήπος
5. ‘’
6. ‘’
7. **Πράσινος Διάδρομος 2**: Από Πολιτιστική Ακτή Πειραιά / Αρχαιολογικός Χώρος Ηετιώνειας Ακτής έως Μητροπολιτικό Πάρκο Πύργου Βασιλίσσης
8. ‘’
9. **Πράσινος Διάδρομος 3:** Από Μητροπολιτικό Πάρκο Φαλήρου / Ιλισός και ΣΕΦ / Καραϊσκάκη έως Κεραμεικό
10. ‘’
11. **Αστική Λεωφόρος: Συγγρού**
12. **Αστική Λεωφόρος: Πειραιώς**
13. **Αστική Λεωφόρος: Ιεράς Οδού**
14. **Αστική Λεωφόρος : Πατησίων**
15. **Αστική Λεωφόρος : Λένορμαν**



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013

Εικόνα 2 :
Κίνηση αερίων ρευμάτων πάνω από το Λεκανοπέδιο



Υπόβαθρο : Google Map 2012

Σύμφωνα με τα κλιματολογικά στοιχεία της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας για τη Μέση Μηνιαία Διεύθυνση Ανέμων σε τέσσερις σταθμούς μέτρησης στην Αττική (Ελληνικό, Νέα Φιλαδέλφεια, Ελευσίνα και Τατόι), για την περίοδο 1958-2010 προκύπτει ότι στο Λεκανοπέδιο Αττικής κυριαρχούν οι βόρειοι και βορειοανατολικοί άνεμοι καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Ειδικότερα, στους σταθμούς μέτρησης Ελευσίνας και Τατοΐου καταγράφονται βόρειοι άνεμοι. Στο σταθμό της Νέας Φιλαδέλφειας κυριαρχούν οι βορειοανατολικοί άνεμοι στα 3/4 του έτους και οι νοτιοδυτικοί το 1/3 του έτους, ενώ στο σταθμό του Ελληνικού καταγράφονται βόρειοι άνεμοι στα 3/4 του έτους και οι νότιοι το 1/3 του έτους.

Μέση Μηνιαία Διεύθυνση Ανέμων στην Αττική

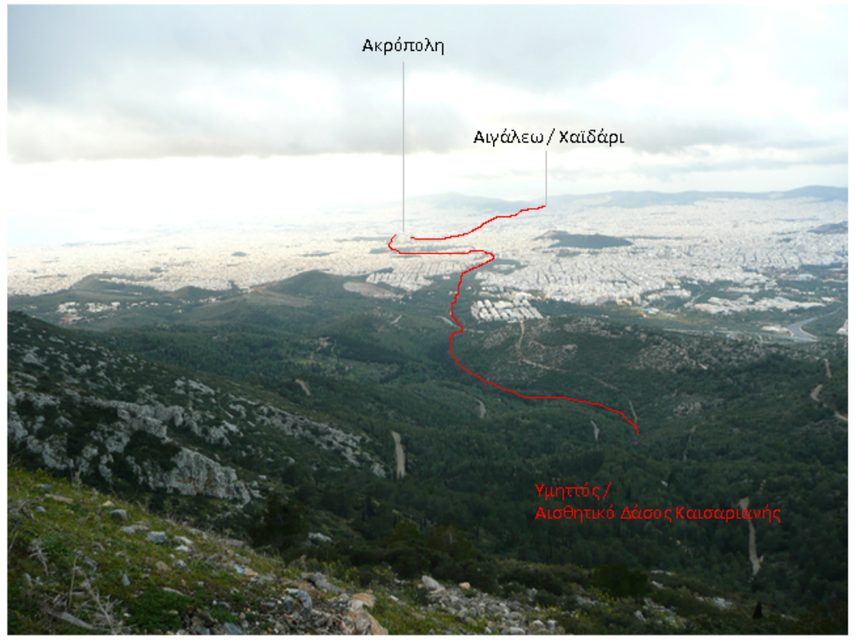
	ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΙ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ
Ελληνικό	Β	Β	Β	Ν	Ν	Ν	Β	Β	Β	Β	Β	Β
Ν.Φιλαδέλφεια	ΒΑ	ΒΑ	ΒΑ	ΝΔ	ΝΔ	ΝΔ	ΒΑ	ΒΑ	ΒΑ	ΒΑ	ΒΑ	ΒΑ
Ελευσίνα	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β
Τατόι	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β

Πηγή: Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία [www.hnms.gr]

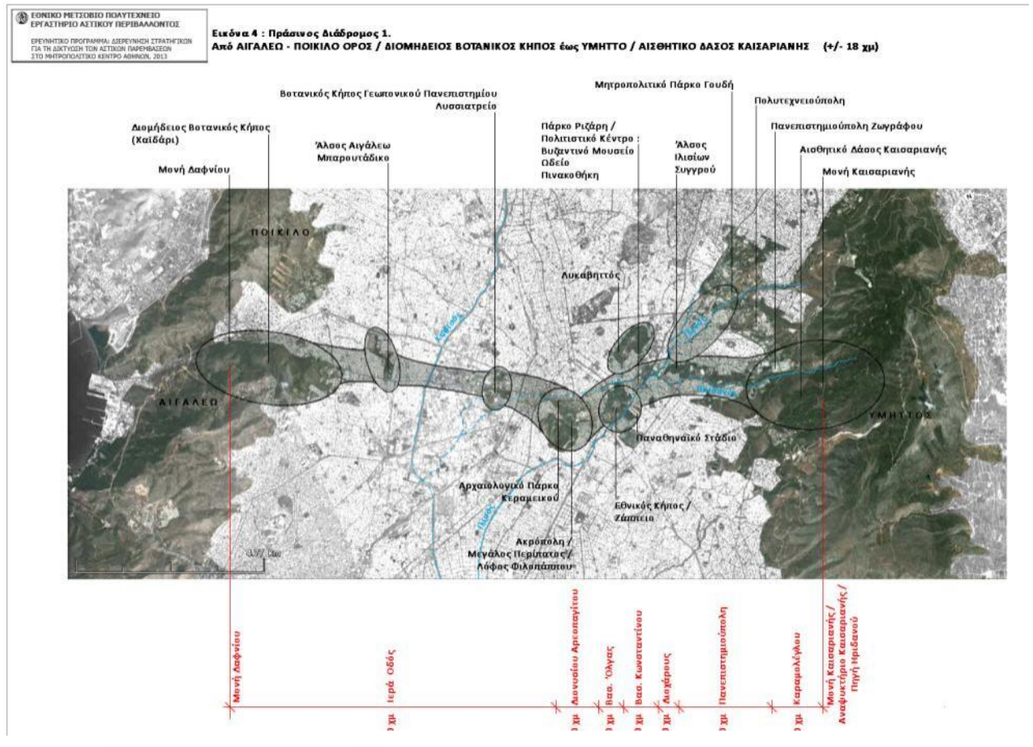
ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

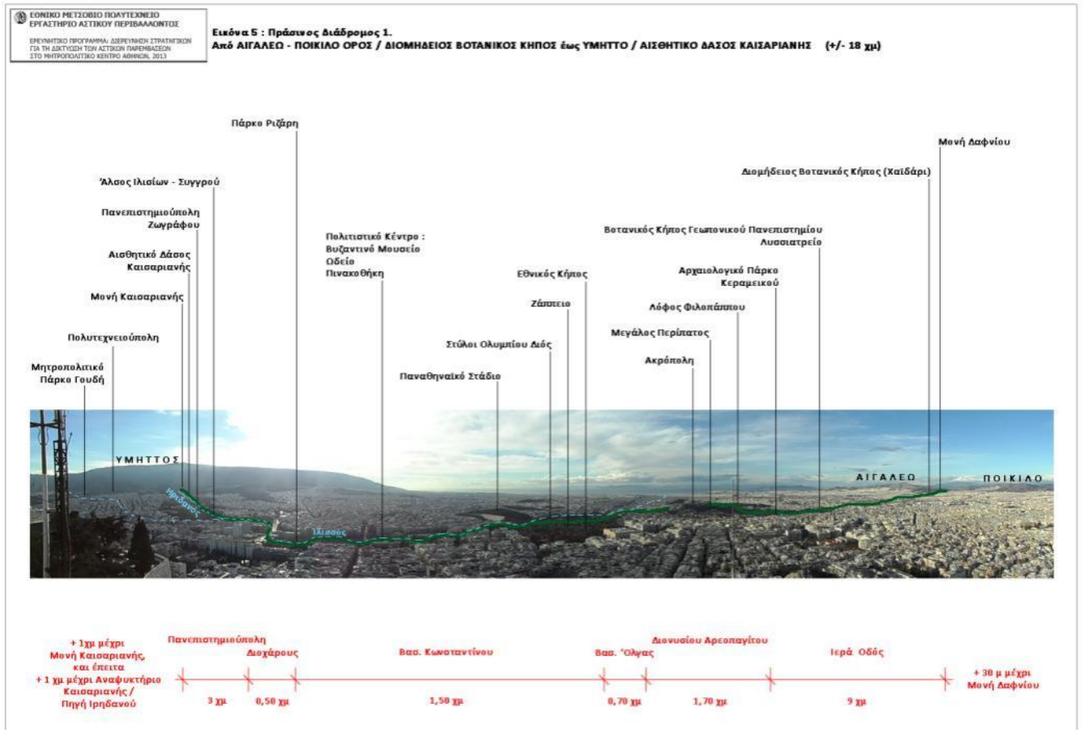
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013

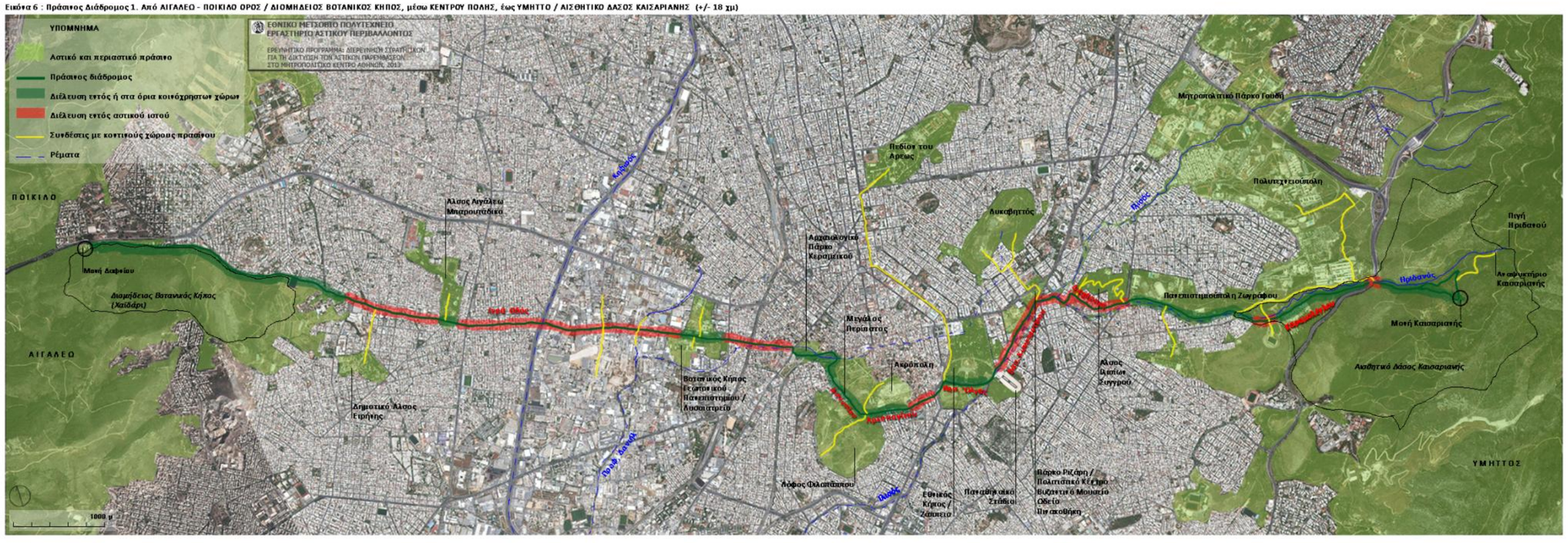
Εικόνα 3 :
Σύνδεση από Υμηττό πρός Κέντρο και από Κέντρο προς Αιγάλεω



Θέα από τον Υμηττό προς Καισαριανή, Ιλίσια, Πολιτιστικό Κέντρο, Βασ. Κωνσταντίνου, 'Ολγας / Εθνικός Κήπος, Διονυσίου Αρεοπαγίτου, Κεραμεικός, Ιερά Οδός, Αιγάλεω / Χαϊδάρι


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
Εικόνα 4 : Πράσινος διάδρομος 1.
Από ΑΙΓΑΛΕΩ - ΠΟΙΚΙΛΟ ΟΡΟΣ / ΔΙΟΜΗΔΕΙΟΣ ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ ΚΗΠΟΣ έως ΥΜΗΤΤΟ / ΑΙΣΘΗΤΙΚΟ ΔΑΣΟΣ ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗΣ (+/- 18 χμ)
Μητροπολιτικό Πάρκο Γουδή
Βοτανικός Κήπος Γεωπονικού Πανεπιστημίου Λυσσιατρείο
Πολυτεχνειούπολη
Διομήδειος Βοτανικός Κήπος (Χαϊδάρι)
Πάρκο Ριζάρη / Πολιτιστικό Κέντρο : Βυζαντινό Μουσείο Ωδείο Πινακοθήκη
Πανεπιστημιούπολη Ζωγράφου
Άλσος Αιγάλεω Μπαρουτάδικο
Άλσος Ιλισίων Συγγρού
Αισθητικό Δάσος Καισαριανής
Μονή Δαφνίου
Μονή Καισαριανής
ΠΟΙΚΙΛΟ
Λυκαβηττός
ΑΙΓΑΛΕΩ
ΥΜΗΤΤΟΣ
Παναθηναϊκό Στάδιο
Αρχαιολογικό Πάρκο Κεραμεικού
Εθνικός Κήπος / Ζάππειο
Ακρόπολη / Μεγάλος Περίπατος / Λόφος Φιλοπάππου
Μονή Δαφνίου
Ιερά Οδός
Διονυσίου Αρεοπαγίτου
Βασ. Όλγας
Βασ. Κωνσταντίνου
Διοχάρους
Πανεπιστημιούπολη
Καραμολέγλου
Μονή Καισαριανής / Αναψυκτήριο Καισαριανής / Πηγή Ηριδανού

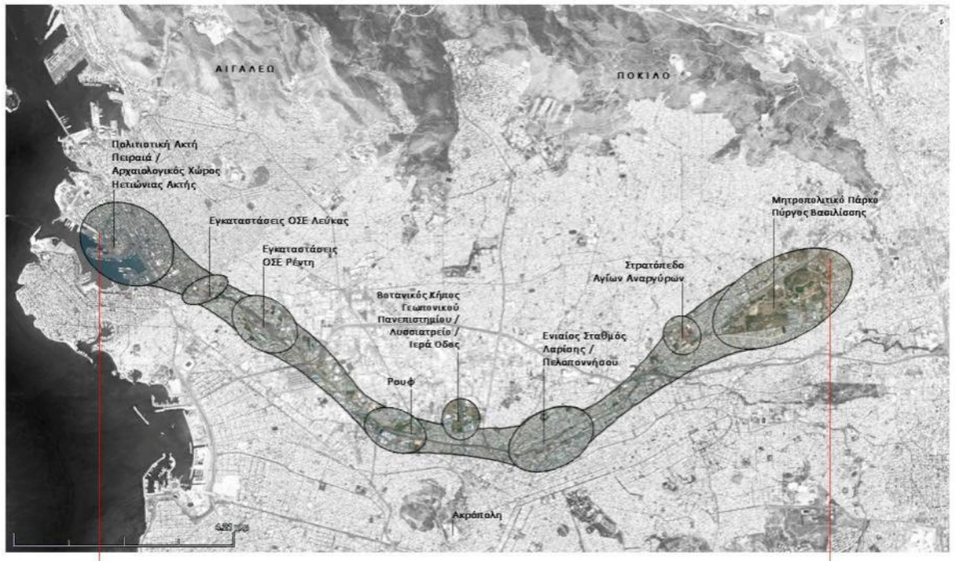

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
Εικόνα 5 : Πράσινος διάδρομος 1.
Από ΑΙΓΑΛΕΩ - ΠΟΙΚΙΛΟ ΟΡΟΣ / ΔΙΟΜΗΔΕΙΟΣ ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ ΚΗΠΟΣ έως ΥΜΗΤΤΟ / ΑΙΣΘΗΤΙΚΟ ΔΑΣΟΣ ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗΣ (+/- 18 χμ)
Πάρκο Ριζάρη
Μονή Δαφνίου
Διομήδειος Βοτανικός Κήπος (Χαϊδάρι)
Άλσος Ιλισίων - Συγγρού
Πανεπιστημιούπολη Ζωγράφου
Βοτανικός Κήπος Γεωπονικού Πανεπιστημίου Λυσσιατρείο
Αισθητικό Δάσος Καισαριανής
Πολιτιστικό Κέντρο : Βυζαντινό Μουσείο Ωδείο Πινακοθήκη
Εθνικός Κήπος
Αρχαιολογικό Πάρκο Κεραμεικού
Μονή Καισαριανής
Ζάππειο
Λόφος Φιλοπάππου
Πολυτεχνειούπολη
Μεγάλος Περίπατος
Στύλοι Ολυμπίου Διός
Ακρόπολη
Μητροπολιτικό Πάρκο Γουδή
Παναθηναϊκό Στάδιο
ΥΜΗΤΤΟΣ
ΑΙΓΑΛΕΩ
ΠΟΙΚΙΛΟ
+ 1χμ μέχρι Μονή Καισαριανής, και έπειτα
+ 1 χμ μέχρι Αναψυκτήριο Καισαριανής / Πηγή Ιρηδανού
Πανεπιστημιούπολη
Διοχάρους
Βασ. Κωνσταντίνου
Βασ. Όλγας
Διονυσίου Αρεοπαγίτου
Ιερά Οδός
+ 30 μ μέχρι Μονή Δαφνίου
3 χμ
0,50 χμ
1,50 χμ
0,70 χμ
1,70 χμ
9 χμ


Εικόνα 6 : Πράσινος διάδρομος 1. Από ΑΙΓΑΛΕΩ - ΠΟΙΚΙΛΟ ΟΡΟΣ / ΔΙΟΜΗΔΕΙΟΣ ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ ΚΗΠΟΣ, μέσω ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΟΛΗΣ, έως ΥΜΗΤΤΟ / ΑΙΣΘΗΤΙΚΟ ΔΑΣΟΣ ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗΣ (+/- 18 χμ)
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
Αστικό και περιαστικό πράσινο
Πράσινος διάδρομος
Διέλευση εντός ή στα όρια κοινόχρηστων χώρων
Διέλευση εντός αστικού ιστού
Συνδέσεις με κοντινούς χώρους πρασίνου
Ρέματα
ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013
ΠΟΙΚΙΛΟ
Μονή Δαφνίου
Διομήδειος Βοτανικός Κήπος (Χαϊδάρι)
ΑΙΓΑΛΕΩ
Άλσος Αιγάλεω Μπαρουτάδικο
Δημοτικό Άλσος Ειρήνης
Βοτανικός Κήπος Γεωπονικού Πανεπιστημίου / Λυσσιατρείο
Αρχαιολογικό Πάρκο Κεραμεικού
Μεγάλος Περίπατος
Ακρόπολη
Λόφος Φιλοπάππου
Εθνικός Κήπος / Ζάππειο
Παναθηναϊκό Στάδιο
Πάρκο Ριζάρη / Πολιτιστικό Κέντρο Βυζαντινό Μουσείο Ωδείο Πινακοθήκη
Άλσος Ιλισίων Συγγρού
Πανεπιστημιούπολη Ζωγράφου
Πολυτεχνειούπολη
Πιγή Ηριδανού
Αναψυκτήριο Καισαριανής
Μονή Καισαριανής
Αισθητικό Δάσος Καισαριανής
ΥΜΗΤΤΟΣ
Πεδίον του Αρεως
Λυκαβηττός
Μητροπολιτικό Πάρκο Γουδή
Ηριδανός
1000 μ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013

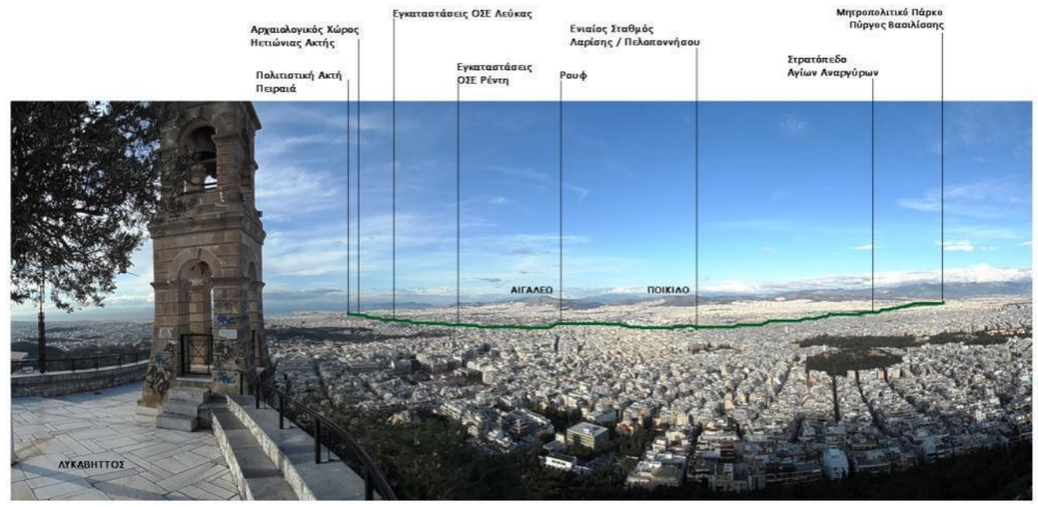
Εικόνα 7 : Πράσινος διάδρομος 2.
Από ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΠΕΙΡΑΙΑ / ΝΕΤΙΩΝΙΑ ΑΚΤΗ έως ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΠΥΡΓΟΥ ΒΑΣΙΛΙΣΣΗΣ (+/- 18 χμ)

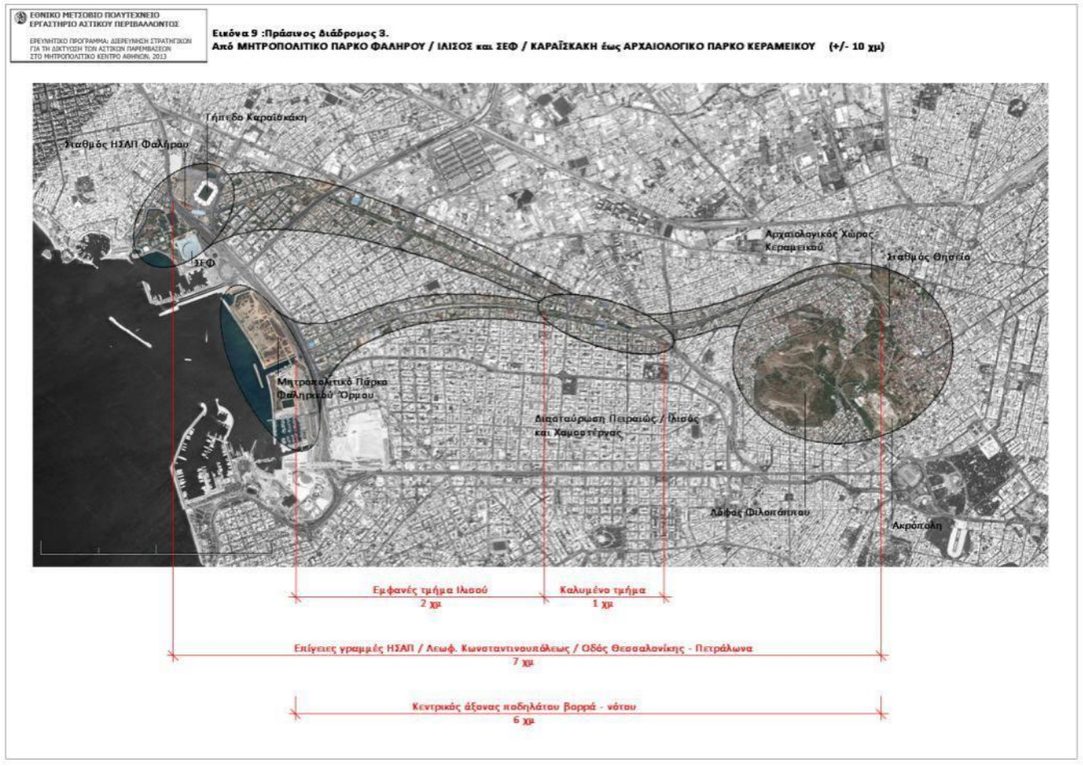


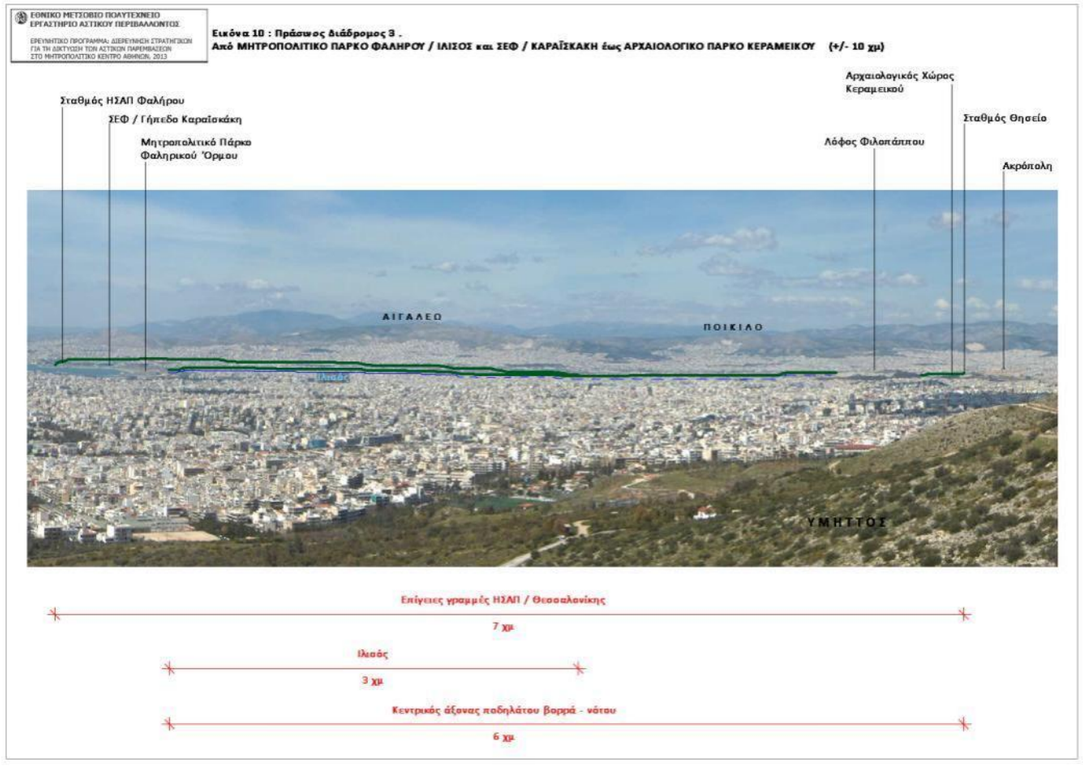
ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

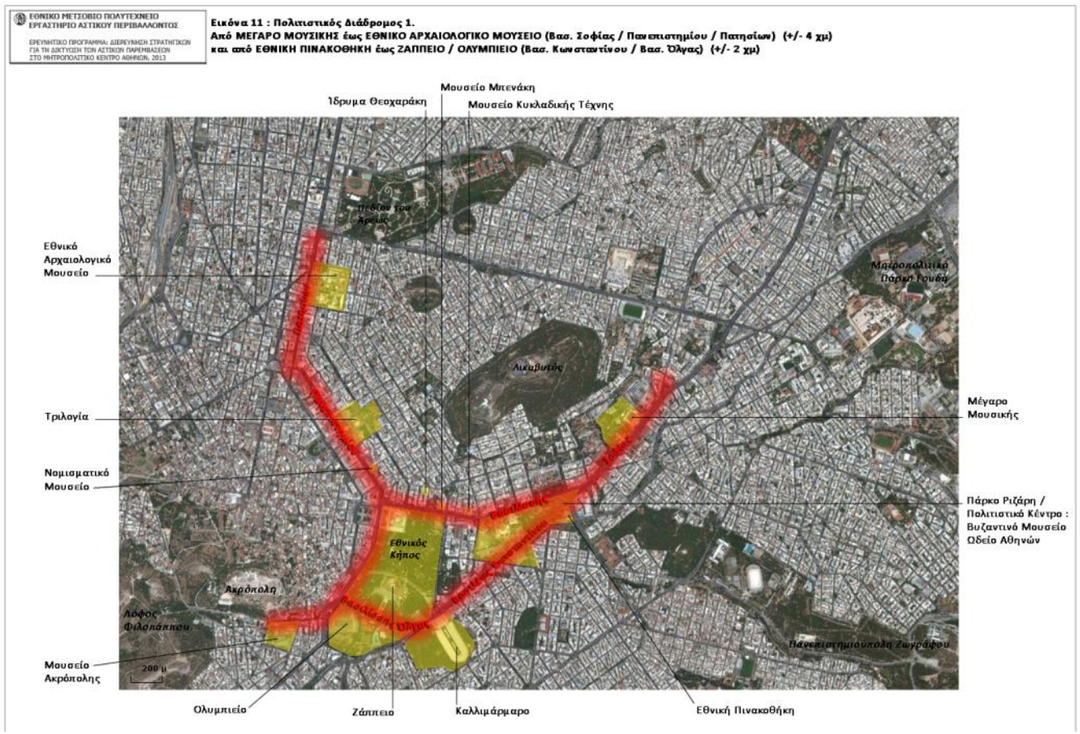
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013

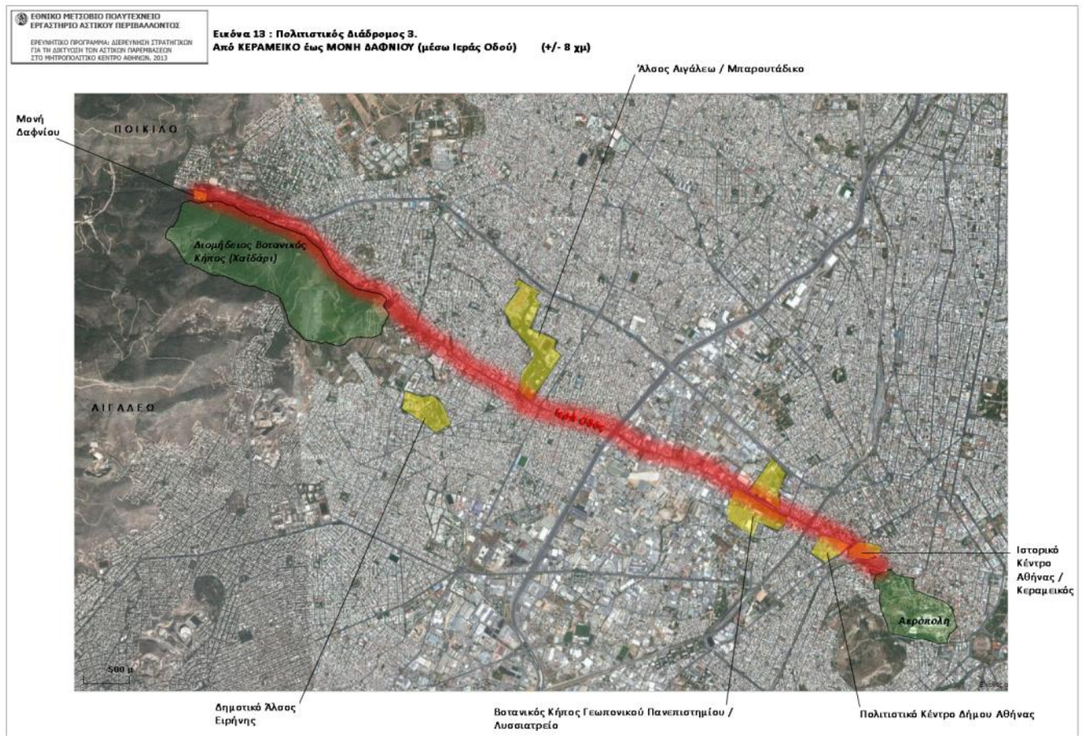
Εικόνα 8 : Πράσινος διάδρομος 2.
Από ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΠΕΙΡΑΙΑ / ΝΕΤΙΩΝΙΑ ΑΚΤΗ έως ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΠΥΡΓΟ ΒΑΣΙΛΙΣΣΗΣ (+/- 18 χμ)

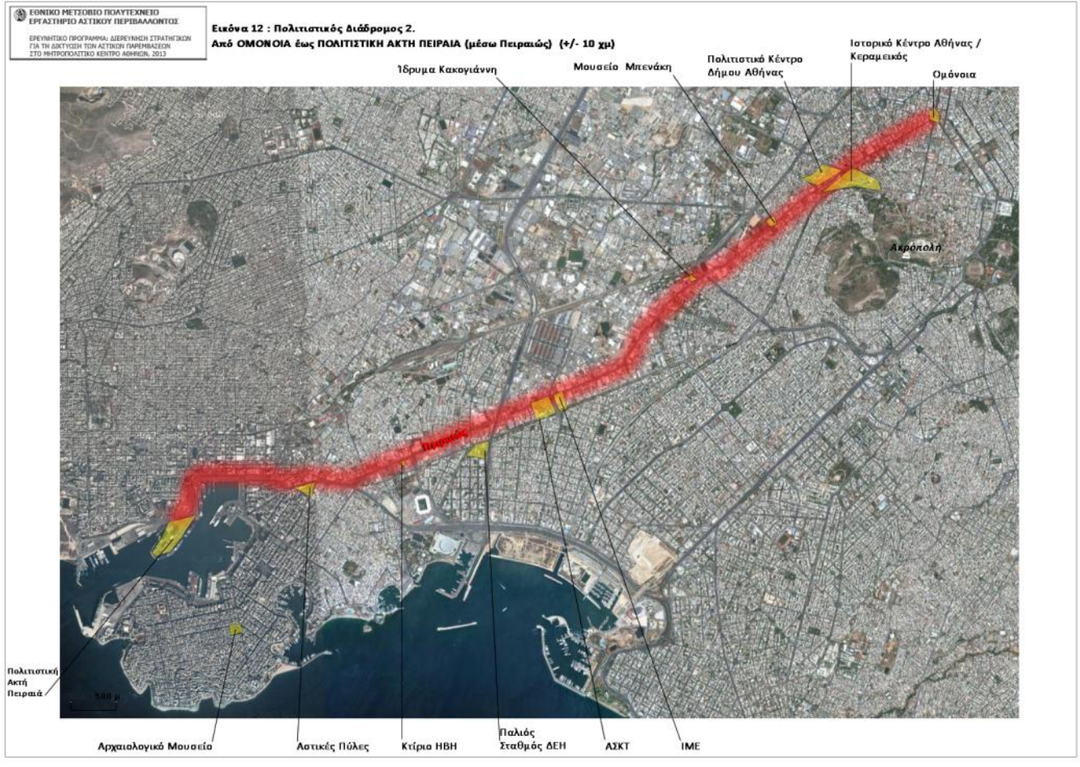


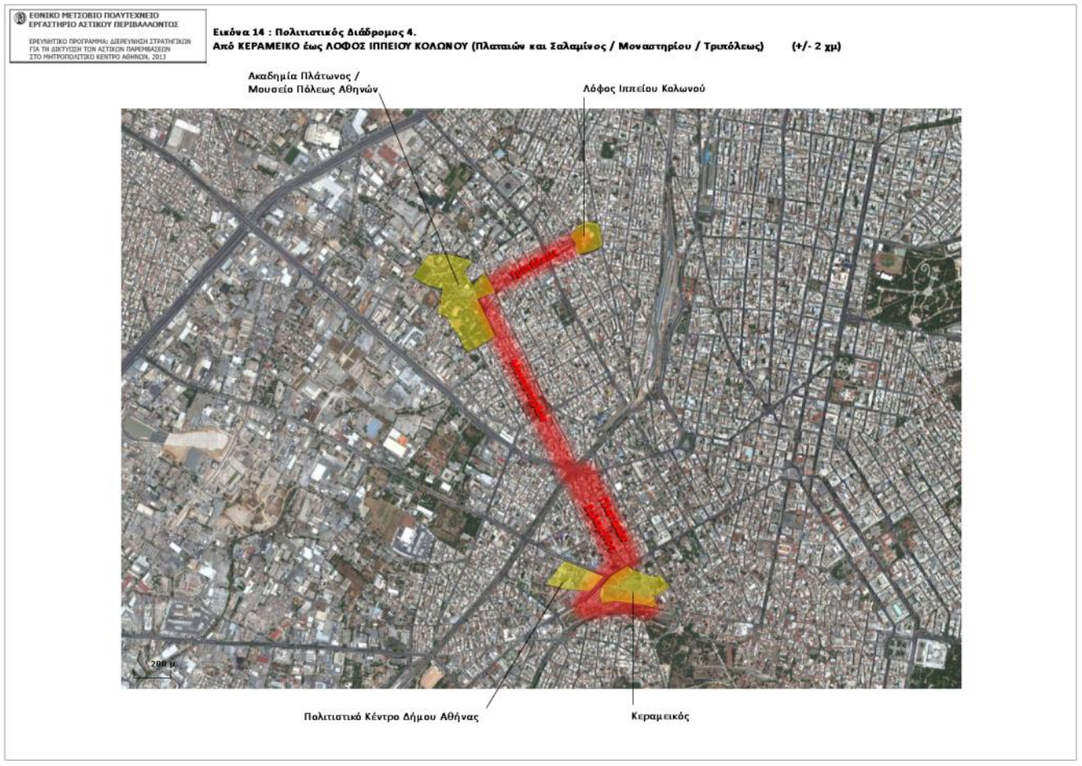

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013
Εικόνα 9 :Πράσινος διάδρομος 3.
Από ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΦΑΛΗΡΟΥ / ΙΛΙΣΟΣ και ΣΕΦ / ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ έως ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ (+/- 10 χμ)
Γήπεδο Καραϊσκάκη
Σταθμός ΗΣΑΠ Φαλήρου
ΣΕΦ
Αρχαιολογικός Χώρος Κεραμεικού
Σταθμός Θησείο
Μητροπολιτικό Πάρκο Φαληρικού Όρμου
Διαπλάτυνση Πειραιώς / Ιλισού και Χαμοστέρνας
Λόφος Φιλοπάππου
Ακρόπολη
Εμφανές τμήμα Ιλισού
2 χμ
Καλυμένο τμήμα
1 χμ
Επίγειες γραμμές ΗΣΑΠ / Λεωφ. Κωνσταντινουπόλεως / Οδός Θεσσαλονίκης - Πετράλωνα
7 χμ
Κεντρικός άξονας ποδηλάτου βορρά - νότου
6 χμ


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013
Εικόνα 10 : Πράσινος διάδρομος 3 .
Από ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΦΑΛΗΡΟΥ / ΙΛΙΣΟΣ και ΣΕΦ / ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ έως ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ (+/- 10 χμ)
Σταθμός ΗΣΑΠ Φαλήρου
ΣΕΦ / Γήπεδο Καραϊσκάκη
Μητροπολιτικό Πάρκο Φαληρικού Όρμου
Αρχαιολογικός Χώρος Κεραμεικού
Λόφος Φιλοπάππου
Σταθμός Θησείο
Ακρόπολη
ΑΙΓΑΛΕΩ
ΠΟΙΚΙΛΟ
ΥΜΗΤΤΟΣ
Επίγειες γραμμές ΗΣΑΠ / Θεσσαλονίκης
7 χμ
Ιλισός
3 χμ
Κεντρικός άξονας ποδηλάτου βορρά - νότου
6 χμ


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013
Εικόνα 11 : Πολιτιστικός διάδρομος 1.
Από ΜΕΓΑΡΟ ΜΟΥΣΙΚΗΣ έως ΕΘΝΙΚΟ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ (Βασ. Σοφίας / Πανεπιστημίου / Πατησίων) (+/- 4 χμ)
και από ΕΘΝΙΚΗ ΠΙΝΑΚΟΘΗΚΗ έως ΖΑΠΠΕΙΟ / ΟΛΥΜΠΙΕΙΟ (Βασ. Κωνσταντίνου / Βασ. Όλγας) (+/- 2 χμ)
Ίδρυμα Θεοχαράκη
Μουσείο Μπενάκη
Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης
Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο
Μητροπολιτικό (πάρκο Γουδή)
Λυκαβητός
Τριλογία
Μέγαρο Μουσικής
Νομισματικό Μουσείο
Πάρκο Ριζάρη / Πολιτιστικό Κέντρο : Βυζαντινό Μουσείο Ωδείο Αθηνών
Εθνικός Κήπος
Ακρόπολη
Λόφος Φιλοπάππου
Πανεπιστημιούπολη Ζωγράφου
Μουσείο Ακρόπολης
200 μ
Ολυμπιείο
Ζάππειο
Καλλιμάρμαρο
Εθνική Πινακοθήκη


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013
Εικόνα 13 : Πολιτιστικός διάδρομος 3.
Από ΚΕΡΑΜΕΙΚΟ έως ΜΟΝΗ ΔΑΦΝΙΟΥ (μέσω Ιεράς Οδού) (+/- 8 χμ)
Άλσος Αιγάλεω / Μπαρουτάδικο
Μονή Δαφνίου
ΠΟΙΚΙΛΟ
Διομήδειος Βοτανικός Κήπος (Χαϊδάρι)
ΑΙΓΑΛΕΩ
Κεντρικός Άξονας
Ιστορικό Κέντρο Αθήνας / Κεραμεικός
Ακρόπολη
500 μ
Δημοτικό Άλσος Ειρήνης
Βοτανικός Κήπος Γεωπονικού Πανεπιστημίου / Λυσιατρείο
Πολιτιστικό Κέντρο Δήμου Αθήνας


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013
Εικόνα 12 : Πολιτιστικός διάδρομος 2.
Από ΟΜΟΝΟΙΑ έως ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΑΚΤΗ ΠΕΙΡΑΙΑ (μέσω Πειραιώς) (+/- 10 χμ)
Ίδρυμα Κακογιάννη
Μουσείο Μπενάκη
Πολιτιστικό Κέντρο Δήμου Αθήνας
Ιστορικό Κέντρο Αθήνας / Κεραμεικός
Ομόνοια
Ακρόπολη
Πειραιώς
Πολιτιστική Ακτή Πειραιά
500 μ
Αρχαιολογικό Μουσείο
Αστικές Πύλες
Κτίρια ΗΒΗ
Παλιός Σταθμός ΔΕΗ
ΑΣΚΤ
ΙΜΕ


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013
Εικόνα 14 : Πολιτιστικός διάδρομος 4.
Από ΚΕΡΑΜΕΙΚΟ έως ΛΟΦΟΣ ΙΠΠΕΙΟΥ ΚΟΛΩΝΟΥ (Πλαταιών και Σαλαμίνος / Μοναστηρίου / Τριπόδεως) (+/- 2 χμ)
Ακαδημία Πλάτωνος / Μουσείο Πόλεως Αθηνών
Λόφος Ιππείου Κολωνού
Κεντρικός Άξονας
200 μ
Πολιτιστικό Κέντρο Δήμου Αθήνας
Κεραμεικός


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ, 2013
Εικόνα 15 : Πολιτιστικός Διάδρομος 5.
Από ΟΛΥΜΠΙΕΙΟ έως ΝΕΑ ΛΥΡΙΚΗ ΣΚΗΝΗ / ΕΘΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ (μέσω Λεωφόρου Συγγρού) (+/- 5 χμ)
ΕΜΣΤ / ΦΙΞ
Ολυμπιείο
500 μ
Νέα Λυρική Σκηνή / Εθνική Βιβλιοθήκη
Ίδρυμα Ευγενίδου / Πλανητάριο
Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών / Ίδρυμα Ωνάση

Μέρος 1.

Πολιτικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης στη Μητροπολιτική Αθήνα:

Ολοκληρωμένες Αστικές Παρεμβάσεις, Αστικές Λεωφόροι / Πράσινοι Διάδρομοι / Πολιτιστικοί Διάδρομοι, Ένταξη στο Αττικό Τοπίο και την Πόλη

Παράρτημα Α:
Καταγραφή των μεγάλων πολεοδομικών – κυκλοφοριακών παρεμβάσεων και έργων στη Νοτιοδυτική Μητροπολιτική Αθήνα (Π.1.1.2, Π.1.1.4)

1. ΕΥΡΥΤΕΡΕΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ

Λιμάνι Πειραιά
- Κεντρικό Επιβατικό Λιμάνι
- Λιμάνι Κρουαζιέρας: 6 νέες θέσεις ελλιμενισμού σε επέκταση νοτιοανατολικού μόλου (χωροθέτηση σε εξέλιξη)
- Εμπορευματικό Λιμάνι Ικονίου – Δραπετσώνας: Σταθμοί εμποροκιβωτίων COSCO και ΟΛΠ, Σιδηροδρομική σύνδεση με εμπορευματικό κέντρο – logistics Θριασίου Πεδίου (ολοκληρώθηκε).
- Πολιτιστική Ακτή Πειραιά: Εθνικό Ναυτικό Μουσείο και Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων, Μετανάστευσης κ.α.(διαγωνισμός σε εξέλιξη)
- Επέκταση Τραμ: από ΣΕΦ έως Πλ. Καραϊσκάκη (ολοκλήρωση 2015)
- Υπογειοποίηση οδού Ομηρίδου Σκυλίτση (σε εξέλιξη)

Φαληρικός Όρμος
- Εθνική Λυρική Σκηνή και Εθνική Βιβλιοθήκη, Ίδρυμα Νιάρχου: κτιριακό συγκρότημα. (ολοκλήρωση 2016)
- Μητροπολιτικό Πάρκο Φαλήρου, master plan Ρέντζο Πιάνο: δημιουργία πολυδύναμου Πάρκου (διαγωνισμός σε εξέλιξη)
- Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο: μετατροπή των εγκαταστάσεων του γηπέδου Τάεκ Βο Ντο με πιθανή προσθήκη ξενοδοχείου και εμπορικών χρήσεων (διαγωνισμός σε εξέλιξη)
- Εμπορικό Κέντρο: Jumbo, MediaMarkt, Village Cinemas (σε λειτουργία)
- Ναυτικό Μουσείο και Πάρκο Ναυτικής Παράδοσης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις Δήμου Φαλήρου (σε εξέλιξη)
- Μαρίνα Φλοίσβου (σε λειτουργία)

Ελαιώνας
- Διπλή Ανάπλαση (εμπορικό κέντρο ημιτελές)
- Αμαξοστάσιο Μετρό Ελαιώνα – Βοτανικού (σε λειτουργία)
- Στον ίδιο περιφραγμένο χώρο εργασιών θα ξεκινήσουν τα έργα για τον Κεντρικό Σταθμό Υπεραστικών Λεωφορείων ΚΤΕΛ – Σταθμό μετεπιβίβασης Άγιος Σάββας – σύνδεση με μετρό : Εμβαδόν οικοπέδου: 42.850 τ.μ. / Συντελεστής δόμησης 0.8 / Μέγιστη Δομούμενη επιφάνεια 34.280 τ.μ. / επιβάτες και δρομολόγια ημερησίως 35.000 και 400 αντίστοιχα / σκ – θερινοί μήνες – ημέρες αργίας 49.000 και 560 αντίστοιχα / χριστούγεννα – πάσχα – 15 αυγούστου 56.000 και 640 αντίστοιχα / σύνολο κτιριακών κατασκευών 32.775 τ.μ. / σύνολο στεγασμένων χώρων 31.220 τ.μ. / σύνολο υπαίθριων χώρων 44.400 τ.μ. / γενικό σύνολο υπόγειου χώρου στάθμευσης 30.000 τ.μ. / χώροι πολιτιστικού ενδιαφέροντος (εκθεσιακοί χώροι/συνεδριακό κέντρο) 1.300 τ.μ. / εμπορικές χρήσεις (εμπορικό κέντρο, γραφεία, τράπεζα, ασφάλειες) 8.570 τ.μ. / τουριστικές χρήσεις (ξενοδοχειακή μονάδα) 2.700 τ.μ. (βλ. ερευνητικό πρόγραμμα Αττικό Μετρό – Τμήμα Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ, 2003, Κ. Μωραΐτης).
- Στην περιοχή παρουσιάζεται πυκνή κυκλοφορία φορτηγών / ένταση δραστηριοτήτων

Βοτανικός
- Μεταξύ Αγίου Πολυκάρπου και Πέτρου Ράλλη
  αμαξοστάσιο τρόλεϊ
  αμαξοστάσιο Πέτρου Ράλλη

Ακαδημία Πλάτωνος
- Εργοστάσιο πρώην Μουζάκη: πρόταση κατασκευής πολυκέντρου 45.600 τ.μ. επί των οδών Λένορμαν και Κηφισού, με την επωνυμία «Academy Gardens», με δημιουργία 1.600 μόνιμων θέσεων εργασίας. (δεσμεύεται από το ΓΠΣ ως περιοχή βιομηχανικών χρήσεων)
- Μουσείο της Πόλης των Αθηνών, ΥΠΠΟ (προετοιμασία αρχιτεκτονικού διαγωνισμού σε εξέλιξη)
- «Λαχανόκηποι»
- ΜΚΟ Κιβωτός του Κόσμου

2. ΜΕΓΑΛΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

Λεωφόρος Συγγρού

Μεταξύ Στύλοι Ολυμπίου Διός και Χαμοστέρνας:
- Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης ΦΙΞ (ολοκλήρωση 2013)

Μεταξύ Χαμοστέρνας και Δαβάκη:
- Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών, Ίδρυμα Ωνάση
- Πάντειο Πανεπιστήμιο
- Κτίρια γραφείων - Έδρες τραπεζών και ασφαλιστικών εταιρειών

Μεταξύ Δαβάκη και κόμβο Ποσειδώνος – Κηφισού:
- Γραφεία και εμπορικά κέντρα (Saturn)
- Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο
- Ίδρυμα Ευγενίδου (Βιβλιοθήκη, Εκθεσιακός Χώρος, Συνεδριακοί Χώροι, Πλανητάριο)
- Εθνική Λυρική Σκηνή και Εθνική Βιβλιοθήκη

Λεωφόρος Αθηνών

Μεταξύ Θηβών και Κηφισού:
- Εμπορικά Κέντρα (MediaMarkt)
- Βιομηχανικές εγκαταστάσεις και συνεργεία αυτοκινήτων / βενζινάδικα (ΒΙΑΜΑΞ ΑΒΕΕ)

Από Κηφισού προς Αθήνα:
- Χρηματιστήριο Αθηνών (Λεωφόρος Αθηνών 110)
- Εμπορικά κέντρα, μεγάλα τραπεζικά υποκαταστήματα, γραφεία (Alpha Bank / Καρέλια / Carrefour / Εθνική Τράπεζα / WIND / Αφοί Σαρακάκη / Φυσικό Αέριο)

Οδός Πειραιώς

Από Σκυλίτση μέχρι Κηφισού:
- ΕΛΣΤΑΤ
- ΧΡΩΠΕΙ (όμιλος Χαραγκιώνη και εμπορικό κέντρο)

- Πρώην εργοστάσιο ΗΒΗ
- Εργοστάσιο ΕΛΑΪΣ
- 1ο ΕΠΑΛ Πειραιά – ΤΕΕ
- Νομαρχία Πειραιά (Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών)
- Εμπορικά κέντρα (Carrefour / Factory Outlet / JUMPO / LEROY MERLIN)
- Πρώην Κεντρικός Ατμοηλεκτρικός Σταθμός Φαλήρου (ΔΕΗ)
- Εγκαταλελειμμένα βιομηχανικά κτίρια

Από Κηφισού προς Αθήνα:
- Εμπορικά κέντρα (SATO / ΛΗΤΩ / METRO / KALAS / Business Park (project) / ProBank / IST COLLEGE / SPRIDER / ΕΛΣΩ (εγκαταλελειμμένο εργοστάσιο)
- ΑΣΚΤ / ΙΜΕ (Κέντρο Πολιτισμού Ελληνικός Κόσμος)
- Ίδρυμα Μιχάλη Κακογιάννη
- Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (Υπουργείο Εσωτερικών) Διάσπαρτα εγκαταλελειμμένα βιομηχανικά κτίρια

Στη συμβολή με Χαμοστέρνας:
- Εμπορικά κέντρα (Athens Heart / Carrefour)
- ΣΔΟΕ (Υπουργείο Οικονομικών)
- Σαράφειο Κολυμβητήριο (στο αθλητικό κέντρο Ρουφ Δήμου Αθηναίων) η ανάπλασή του έχει ενταχθεί σε ένα από τα 15 έργα του αναπτυξιακού Δ. Αθηναίων)

Ιερά Οδός
- Μετρό (μπλε γραμμή) / τερματικός Σταθμός Αιγάλεω (μεταξύ Λεωφόρου Κηφισού και Θηβών) στην καρδιά του τοπικού εμπορικού κέντρου, σύνδεση με ΙΚΕΑ και 9WEST
- Γραφεία και υπηρεσίες
- Εμπορικό κέντρο (LIDL)
- Δήμος Αθηναίων: Διευθύνσεις Μηχ/κών Καθαριοτήτων
- Εργοστάσια (ΕΒΓΑ)
- Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών και Βοτανικός Κήπος
- Αμαξοστάσιο Βοτανικού Πέτρου Ράλλη

Προς Νίκαια, (λεωφόρος Σαλαμίνος) Τουρκοβούνια, Κερατσίνι, Πέραμα:
- ΤΕΙ Πειραιά
- Εμπορικές συγκεντρώσεις (LIDL Carrefour / MediaMarkt / Makro (στη συμβολή με Λεωφόρο Κηφισού, βλ. και ΜΧΠ))
- Εργοστάσια (Παπαδοπούλου, ΔΕΛΤΑ)
- ΚΤΕΟ
- Περιφέρεια Αττικής (Δυτικός Τομέας)

Αγίας Άννης
Μεταξύ Ιεράς Οδού και Ορφέως, μεταξύ Διπλής Ανάπλασης και Αμαξοστασίου Μετρό Ελαιώνα – Βοτανικού και νέου Σταθμού ΚΤΕΛ έχει γίνει διαπλάτυνση, το υπόλοιπο κομμάτι της παρουσιάζει πυκνή κυκλοφορία φορτηγών.

Ορφέως
Πυκνή κυκλοφορία φορτηγών

Λένορμαν
- Είσοδος προς Αθήνα από τον τερματικό μετρό Άγιος Αντώνιος (στην καρδιά του εμπορικού κέντρου Περιστερίου)
- Στη συμβολή με τη Λεωφόρου Κηφισού: σημαντικές εμπορικές συγκεντρώσεις (βλ. ΜΧΠ)
- Δημόσιον Καπνεργοστάσιον (έχει εγκατασταθεί μέρος της βιβλιοθήκης της Βουλής και υπάρχει πρόθεση για δημιουργία Μουσείου του Καπνού)
- Εμπορικά κέντρα (JUMPO, Γαλαξίας)

Κωνσταντινουπόλεως
Στη συμβολή με Χαμοστέρνας:
- Εμπορικός σταθμός ΟΣΕ Ρουφ και προαστιακός Ρουφ
- Εμπορικά κέντρα (Athens Heart και Praktiker)
- Πολυχώροι (Terra Verde, αίθουσα δεξιώσεων)

Προς Πειραιά:
- Σταθμός προαστιακού Ταύρος
- Εμπορική περιοχή λαχαναγοράς και Κεντρική Λαχαναγορά Αθηνών
- Σιδηροδρομικό Πάρκο Ρέντη
- Βιομηχανικό και Σιδηροδρομικό Πάρκο Καμινίων - Λεύκων

Λεωφόρος Θηβών
Από Πειραιά μέχρι Πέτρου Ράλλη (στενό τμήμα):
- Συνεργεία και αντιπροσωπείες αυτοκινήτων
- Εμπορικά κέντρα (LIDL / Σκλαβενίτης)
- Κτίριο Κεράνη (Λεωφόρος Θηβών 196-198): δαπανήθηκαν περίπου 70 εκατ. Ευρώ, για αγορά και ανακατασκευή, αλλά από το 1998 δεν έχει στεγάσει καμία κρατική υπηρεσία)
- Ψυχαγωγικά πάρκα (Village Park και Allou Fun Park)

Από Πέτρου Ράλλη μέχρι Ιερά Οδό (πλατύ τμήμα):
- ΤΕΙ Πειραιά
- Εμπορικά κέντρα (SPRIDER / Σκλαβενίτης)
- Δημοτικό Γήπεδο Αιγάλεω
- Τερματικός σταθμός μετρό Αιγάλεω στην καρδιά του τοπικού εμπορικού κέντρου Αιγάλεω / αφετηρία ειδικού λεωφορείου για ΙΚΕΑ και 9WEST

Από Ιερά Οδό μέχρι Λεωφόρο Αθηνών (πλατύ τμήμα):
- Εμπορικό κέντρο (MediaMarkt στη συμβολή με λεωφόρο Αθηνών)

Μεγάλες Μητροπολιτικές Παρεμβάσεις στα πλαίσια Βιώσιμης Κινητικότητας
- Μητροπολιτικός ποδηλατόδρομος βορρά νότου: Θ. Βλαστός, ποδηλατόδρομος – περιφέρεια: πλατεία Ασωμάτων – πλατεία Κεραμεικού – Ιλισσός – νέα Εθνική Λυρική Σκηνή και Εθνική Βιβλιοθήκη: διακλάδωση προς Πειραιά και προς Φάληρο, Άλιμο κλπ.
- Οδός Πειραιώς: επέκταση γραμμής τρόλεϊ
- Προαστιακός: μελλοντική έναρξη λειτουργίας σταθμών Ρουφ, Ταύρου

Μέρος 1.

Πολιτικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης στη Μητροπολιτική Αθήνα:

Ολοκληρωμένες Αστικές Παρεμβάσεις, Αστικές Λεωφόροι / Πράσινοι Διάδρομοι / Πολιτιστικοί Διάδρομοι, Ένταξη στο Αττικό Τοπίο και την Πόλη

Παράρτημα Β:
Αποδελτίωση στόχων / έργων / δράσεων του Επιχειρησιακού Προγράμματος Περιφέρειας Αττικής 2012-14 για τη Νοτιοδυτική Μητροπολιτική Αθήνα. (Π.1.1.5)

Από το παραπάνω Επιχειρησιακό Πρόγραμμα παραθέτουμε τους Άξονες, τα Μέτρα και τις Δράσεις που αφορούν την Ευρύτερη Περιοχή Μελέτης.

1. Γενικοί Άξονες και Μέτρα

Κεφάλαια - Άξονες
1: Περιβάλλον και ποιότητα ζωής
2: Κοινωνική Μέριμνα – Υγεία, Πολιτισμός, Αθλητισμός
3: Οικονομία και Απασχόληση
4: Διοικητική Ικανότητα – Εσωτερικό Περιβάλλον της Περιφέρειας

Μέτρα (στόχοι, δράσεις, σχέδια δράσης)
1.1 Προστασία του φυσικού περιβάλλοντος
1.2 Βιώσιμη διαχείριση υδάτινου δυναμικού
1.3 Επέκταση και βελτίωση περιβαλλοντικών υποδομών
1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών
1.5 Επέκταση και βελτίωση μεταφορών και συγκοινωνιών
1.6 Αναβάθμιση του συστήματος Πολιτικής Προστασίας
1.7 Βελτίωση του συστήματος πολεοδομικού και χωρικού σχεδιασμού

2.1 Ενίσχυση του ρόλου της Περιφέρειας στον τομέα κοινωνικής μέριμνας και υγείας
2.2 Αναβάθμιση του ρόλου της Περιφέρειας στους τομείς Πολιτισμού και Αθλητισμού
2.3 Προστασία της δημόσιας υγείας

3.1 Ανάπτυξη – Μεταφορές – Επιχειρηματικότητα
3.2 Πρωτογενής τομέας
3.3 Τουριστική ανάπτυξη
3.4 Απασχόληση – Δια βίου μάθηση

4.1 Βελτίωση της οργάνωσης, λειτουργίας και ειδίκευσης της Περιφέρειας
4.2 Αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού της Περιφέρειας
4.3 Αξιοποίηση των ΤΠΕ (Τεχνολογιών Πληροφορίας και Τεχνολογίας) και προώθηση της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης
4.4 Βελτίωση των οικονομικών - διαχειριστικών λειτουργιών
4.5 Βελτίωση των κτιριακών εγκαταστάσεων και αναβάθμιση του εξοπλισμού της Περιφέρειας

Δράσεις
τίτλος
υπηρεσία που την υλοποιεί
συνεχιζόμενη ή νέα
γεωγραφική περιοχή υλοποίησης
προτεραιότητα
ωριμότητα
συνολικός προϋπολογισμός
κατανομή του προϋπολογισμού για τα έτη 2012. 2013. 2014
πηγή χρηματοδότησης

Οικονομικός Προγραμματισμός: χρονοδιάγραμμα υλοποίησης – προγραμματισμοί: κατανομή ανά:
άξονα – μέτρο – έτος
πηγή χρηματοδότησης
κατηγορία δράσεων
προτεραιότητα

*Για τον Άξονα 1 του Επιχειρησιακού Προγράμματος Περιφέρειας Αττικής 2012-2014 θα διατεθεί το 68% του προϋπολογισμού, δηλαδή 552.250.877 ευρώ, από το σύνολο των 813.825.703 ευρώ (βλ. σελ. 293)

2. Τίτλοι και Περιγραφή Επιλεγμένων Δράσεων στην Ευρύτερη Περιοχή Μελέτης

1.1 Προστασία του φυσικού περιβάλλοντος

1.1.1.2.2 Αποκατάσταση δασικής βλάστησης – Συμπληρωματικές καλλιεργητικές φυτεύσεις στο Ποικίλο Όρος

Γ.Δ. αναπτυξιακού προγραμματισμού και υποδομών / συνεχιζόμενο έργο

1.1.2.1.1 Εκπόνηση προγράμματος διατήρησης και οικολογικής αναβάθμισης των 19 υγροτοπικών οικοσυστημάτων της Αττικής Γ.Δ. περιβάλλοντος και ποιότητας ζωής / νέα δράση

1.1.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας για το περιβάλλον / Μητροπολιτική επιτροπή Περιβάλλοντος και ποιότητας ζωής / νέα δράση

1.2 Βιώσιμη διαχείριση υδάτινου δυναμικού

1.2.1.1.2 Εκπόνηση σχεδίων – πλαισίων ολοκληρωμένης διαχείρισης των ακτών της Αττικής / Γ.Δ. περιβάλλοντος και ποιότητας ζωής / νέα δράση

1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών

1.4.1.1.1 Ανάπλαση - Διαμόρφωση Λεωφόρου Β. Όλγας Δήμου Αθηναίων

1.4.1.1.2 Μελέτη ανάπλασης – διαχειριστικού σχεδίου παραλιακού μετώπου Περιφέρειας Αττικής

1.4.1.1.3 Σύμβουλος υποστήριξης της περιφέρειας αττικής και της ΕΔΑ περιφέρειας Αττικής στη διερεύνηση ωρίμανσης έργων του παραλιακού μετώπου

1.4.1.1.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα – Επικαιροποίηση του ισχύοντος πολεοδομικού σχεδίου

1.4.1.1.5 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα- Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής

1.4.1.3.1 Αναπλάσεις χώρων και περιοχών στο Δυτικό Αιγάλεω

1.4.1.3.4 Ανάπλαση δρόμων εμπορικού κέντρου Νίκαιας

1.4.2.1.1.1 Διαμόρφωση ανατολικού τμήματος και επέκταση Μητροπολιτικού Πάρκου ιστορικής μνήμης του Δήμου Χαϊδαρίου

1.4.3.1.5 Πράσινη διαδρομή Δυτικής Αθήνας – Δήμοι Αγίας Βαρβάρας, Αιγάλεω, Αγίων Αναργύρων, Ίλιου

1.4.3.1.7 Ανάπλαση των οδών Μαρίνου Αντύπα και Αγίας Βαρβάρας στο δήμο Αγίας Βαρβάρας

1.4.3.1.8 Ανάπλαση των οδών Προύσσης και Αγίας Βαρβάρας στο Δήμο Αιγάλεω

1.4.3.1.1.0 Ανάπλαση της Λεωφόρου Θηβών με στοιχεία βιοκλιματικού χαρακτήρα του Δ. Αιγάλεω

1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου

1.4.4 Σχεδιασμός και εξειδίκευση της αντίστοιχης μητροπολιτικής λειτουργίας» εξειδικεύεται σε 1 σχέδιο δράσης

1.4.4.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων[29]

1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων

1.5.1.2. Ανάπτυξη και αναβάθμιση βασικών οδικών αξόνων, με 31 δράσεις, ανάμεσά τους η διάνοιξη της Λ.Θηβών στα όρια του Δήμου Ιλίου και η ένωσή της με τη Λ. Φυλής

1.5.1.2.1 Ολοκλήρωση δυτικής περιφερειακής Αιγάλεω και εκατέρωθεν δικτύων

Τροποποίηση εναέριου και υπόγειου δικτύου Χ.Τ. και Μ.Τ. της ΔΕΗ στο έργο Ολοκλήρωση Δυτικής Περιφερειακής Αιγάλεω τμήματα και εκατέρωθεν δίκτυα

1.5.1.2.3 Μελέτη διάνοιξης Λεωφόρου Θηβών από λεωφόρο Φυλής έως Αττική Οδό

1.5.1.2.4 Διάνοιξη Λεωφόρου Θηβών από οδό Αγίου Νικολάου έως Λεωφόρου Φυλής

1.5.2.1 Επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς

1.5.2.1.1 Αξιολόγηση του προγράμματος ανάπτυξης των μέσων σταθερής τροχιάς – Συντονισμός προτάσεων Δήμων – Παρακολούθηση της εφαρμογής τους

1.5.2.2.1 Αξιολόγηση της εφαρμογής του προγράμματος ΟΑΣΑ – Ιεράρχηση προτεραιοτήτων βελτίωσης – Παρακολούθηση της απόδοσής τους

1.5.2.2.2 Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης και των υποδομών των υπεραστικών μεταφορών

1.5.3.1.9 Επισκευή – βελτίωση επαρχιακού και λοιπού οδικού δικτύου Π.Ε. Δυτικής Αττικής 2011

1.5.5.1.4 Ανάπλαση - δημιουργία ποδηλατοδρόμου και διασφάλιση προσβασιμότητας επί της Λ.Θηβών (από Ιδομενέους ως Αγ.Νικόλαο)

1.5.5.1.8 Δημιουργία Α' φάσης Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών

1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό

1.5.6 Σχεδιασμός και εξειδίκευση της αντίστοιχης μητροπολιτικής λειτουργίας» σε 1 σχέδιο δράσης: «Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας για τις μεταφορές.[30]

1.5.6.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας με αιχμή την ενίσχυση της συνεργασίας – συντονισμού και την παρακολούθηση – συμμετοχή στον κεντρικό σχεδιασμό.

1.7 Βελτίωση του συστήματος πολεοδομικού και χωρικού σχεδιασμού

1.7.1 Βελτίωση της αποτελεσματικότητας χωρικού σχεδιασμού- Έγκαιρη προώθηση των διαδικασιών

1.7.1.1 Διασφάλιση του συντονισμού και των συνεργασιών

1.7.1.1.1 Βελτίωση πλαισίου αρμοδιοτήτων

1.7.1.1.2 Σύσταση ειδικού γραφείου παρακολούθησης – αξιολόγησης της εφαρμογής του ΡΣΑ 2012-10-03 1.7.1.1.3 Θεσμική κατοχύρωση της προγραμματικής και λειτουργικής συνεργασίας του ΟΡΣΑ και της Περιφέρειας Αττικής

1.7.1.1.3 Θεσμική κατοχύρωση της προγραμματικής και λειτουργικής συνεργασίας ΟΡΣΑ-Περιφέρειας

1.7.1.2 Χωρική- πολεοδομική οργάνωση

1.7.1.2.1 Πρόγραμμα παρακολούθησης Χωρικού Περιβαλλοντικού σχεδιασμού

1.7.1.2.2 Πρόγραμμα παρακολούθησης της εφαρμογής των ΓΠΣ της Περιφέρειας Αττικής[31]

[29] Στο σχέδιο δράσης περιλαμβάνεται μια δράση που αποτελεί νέα πρόταση. Μέσω της υλοποίησής της επιδιώκεται η διαμόρφωση των βασικών αρχών, θέσεων και στόχων για την άσκηση της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων. Σκοπός της δράσης είναι να συμβάλλει ώστε η αρμόδια Μητροπολιτική Επιτροπή να λειτουργήσει συντονισμένα για την προώθηση της εφαρμογής του νέου θεσμικού πλαισίου και των αρμοδιοτήτων της Περιφέρειας. Ειδικότερα και όσον αφορά τον τομέα των παρεμβάσεων στρατηγικής σημασίας στον αστικό χώρο, θα συμβάλλει στην προώθηση του επιτελικού ρόλου της Περιφέρειας και τη διαμόρφωση σαφούς πλαισίου συνεργασίας και συντονισμού της τόσο με τους υπεύθυνους φορείς σχεδιασμού και υλοποίησης όσο και με τους λοιπούς εμπλεκόμενους φορείς. Στον τομέα διαδημοτικών και τοπικών παρεμβάσεων θα συμβάλλει στην υποστήριξη της διαμόρφωσης και προώθησης δράσεων με ολοκληρωμένο χαρακτήρα και αποτελέσματα ευρύτερης εμβέλειας, μη αποσπασματικών ή/και επαναλαμβανόμενων και κατ' επέκταση, θα συμβάλλει και στην υποστήριξη ιεραρχημένης δράσης της Περιφέρειας βάσει αναγκών και κριτηρίων. Ο προϋπολογισμός του σχεδίου δράσης ανέρχεται σε 50.000 € και καλύπτεται από ίδιους πόρους.

[30] Περιλαμβάνει μια δράση που αφορά τη διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας με αιχμή την εξασφάλιση σε μόνιμη βάση και την ενίσχυση της συνεργασίας- συντονισμού με τον μεγάλο αριθμό των αρμοδίων και εμπλεκόμενων φορέων (υπουργεία, εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου, οργανισμοί, δήμοι) καθώς και την παρακολούθηση- συμμετοχή της περιφέρειας στον κεντρικό σχεδιασμό.

[31] Το πρώτο σχέδιο δράσης περιλαμβάνει μια ενέργεια της αρμόδιας υπηρεσίας που αφορά τη διαμόρφωση προτάσεων για τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου χωρικού πολεοδομικού σχεδιασμού με αιχμή στην αποσαφήνιση αρμοδιοτήτων με άλλους φορείς και την άρση δυσλειτουργιών που προκύπτουν από τον πολυκερματισμό αρμοδιοτήτων σε περισσότερους φορείς, για διαφορετικές φάσεις προώθησης και υλοποίησης του ίδιου αντικειμένου. Περιλαμβάνει επίσης μια ενέργεια της διοίκησης της περιφέρειας σε στενή συνεργασία με την αντίστοιχη μητροπολιτική επιτροπή προκειμένου να εξασφαλιστεί η θεσμική κατοχύρωση της προγραμματικής και λειτουργικής συνεργασίας του ΟΡΣΑ και της Περιφέρειας, ιδιαίτερα εν όψει της εφαρμογής του νέου ΡΣΑ, μετά την ψήφισή του, που αποτελεί ένα ιδιαίτερα απαιτητικό εγχείρημα, ειδικά στην παρούσα φάση. Υποστηρικτικά προς την προηγούμενη δράση προτείνεται η σύσταση ειδικού γραφείου παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής του ΡΣΑ 2021. Το δεύτερο σχέδιο δράσης περιλαμβάνει δύο ενέργειες που αφορούν την άσκηση μιας σειράς νέων σημαντικών αρμοδιοτήτων της περιφερειακής αυτοδιοίκησης στους τομείς του χωρικού, πιο έμμεσα και πολεοδομικού άμεσα σχεδιασμού καθώς και στον τομέα του περιβάλλοντος με τον οποίο είναι στενά συνδεδεμένοι. Αν και οι απαιτούμενες δράσεις έχουν ενταχθεί με συγκεκριμένο τρόπο και προϋπολογισμό στον άξονα που αφορά τη βελτίωση του εσωτερικού περιβάλλοντος της Περιφέρειας,

1.7.2 Σχεδιασμός και εξειδίκευση της αντίστοιχης μητροπολιτικής λειτουργίας

1.7.2.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας χωρικού σχεδιασμού[32]

1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού

2.1 Ενίσχυση του ρόλου της Περιφέρειας στον τομέα κοινωνικής μέριμνας και υγείας

2.2.1.1.1 Μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ της Περιφέρειας Αττικής και του ΟΛΠ για την ανάπτυξη και λειτουργία της Πολιτιστικής Ακτής Πειραιά

2.2.1.1.5 Εκπόνηση μελέτης που αφορά την κατασκευή του Μουσείου της Αθήνας στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος. Αποκάλυψη και ανάδειξη της οχύρωσης της Αρχαίας πόλης του Πειραιά

2.2.1.1.7 Διαμόρφωση και ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Ητειωνίας Πύλης Πειραιά

3.1 Ανάπτυξη – Μεταφορές – Επιχειρηματικότητα

3.1.2.1.ε Ανάδειξη Πειραιά ως Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Κέντρου – Μελέτη προσέλκυσης επενδύσεων στις δορυφορικές τηλεπικοινωνίες και σε σύγχρονες high tech τεχνολογίες

3.1.3.1 Χωροθέτηση και λειτουργία νέων «υποδοχέων» Επιχειρηματικών και Μεταποιητικών Δραστηριοτήτων με έμφαση σε νέες καινοτόμες δραστηριότητες, καθώς και στην εξυγίανση και αναβάθμιση υφιστάμενων ΒΕΠΕ (τυπικών και άτυπων βιομηχανικών συγκεντρώσεων) στην περιφέρεια.

3.1.3.1.α Προσέλκυση νέων βιομηχανικών και επιχειρηματικών υποδομών (business parks), με έμφαση στις δραστηριότητες συνεργατικότητας (clustering) και καινοτομίας

3.1.3.1.β Προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για την οργανωμένη χωροθέτηση και λειτουργία επιχειρηματικών πάρκων, συμβολή σε νομοθετικές και οργανωτικές πρωτοβουλίες διεθνοποίησης των business parks της Αττικής και των επιχειρηματικών ευκαιριών που αναδεικνύονται

3.1.3.1.γ Διερεύνηση χωροθέτησης (νέων) ζωνών για την εγκατάσταση οργανωμένων παραγωγικών, εμπορικών αποθηκευτικών δραστηριοτήτων (εξειδίκευση στρατηγικής ΡΣΑ 2021)

3.1.3.1.δ Εξορθολογισμός της διαδικασίας χωροθέτησης και αδειοδότησης νέων Επιχειρηματικών Πάρκων (λ.χ. Επιστημονικό και Τεχνολογικό Πάρκο στην περιοχή του Ελαιώνα)

3.1.3.1.στ Συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομίας και τις τοπικές Αρχές για την εξυγίανση των άτυπων Βιομηχανικών συγκεντρώσεων στο Θριάσιο Πεδίο και στον Κηφισό

3.1.3.1.ζ Επαναχρησιμοποίηση παλαιών εργοστασίων και εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών κτιρίων – ταυτοποίηση ιδιοκτησιών, συνεργασία με τράπεζες και προσέλκυση νέων επενδύσεων

3.1.3.1.η Προετοιμασία μεγάλων επενδυτικών σχεδίων στους τομείς της ανακύκλωσης και της επανάχρησης της ήδη πολεοδομημένης γης και του αστικού ιστού με έμφαση στις ολοκληρωμένες πολιτικές αστικής ανασυγκρότησης, οικονομικού, κοινωνικού και αστικού ιστού – Αξιοποίηση νέων χρηματοδοτικών Εργαλείων (JESSICA, JEREMIE).

3.1.3.1.υ Υποστήριξη της ανάπτυξης νέου τύπου χρήσεων (δημιουργικές βιομηχανίες σε συνδυασμό με πολιτιστικές λειτουργίες) με ένταξη σε προγράμματα αστικής ανασυγκρότησης και επανάχρηση του υφιστάμενου κτιριακού βιομηχανικού / παραγωγικού αποθέματος

3.1.3.1.κ Εξυγίανση της λειτουργίας υφιστάμενων ομάδων ΜΜΕ (Μικρές και Μεσαίες Επιχειρήσεις) χαμηλής όχλησης εντός του αστικού ιστού, μέσω της δημιουργίας κοινών υποδομών και δικτύων μεταφορών, αποθήκευσης κλπ.

3.1.3.1.λ Χωροθέτηση νέων οργανωμένων ζωνών – θυλάκων ανάπτυξης που σαν στόχο θα έχουν την εγκατάσταση υφιστάμενων επιχειρήσεων, την τόνωση της ανάπτυξης συστάδων επιχειρήσεων και επιχειρηματικών δικτύων ομοειδών ή συμπληρωματικών δραστηριοτήτων, με έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος και στην ανάπτυξη της καινοτομίας

3.1.4.1.ε Αξιοποίηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων, μεγάλο μέρος των οποίων συγκεντρώνεται στους ορεινούς όγκους της Περιφέρειας με σχεδιασμό δράσεων ανάπτυξης ειδικών υποδομών και ανάπλασης εγκαταλελειμμένων Λατομείων

3.3.1.1.α Επιμήκυνση τουριστικής περιόδου με ανάπτυξη του αστικού τουρισμού και του city break

3.3.1.1.β Σχέδιο Δράσης για την προσέλκυση μεγάλων επενδύσεων για την αξιοποίηση μεγάλων ακινήτων (δημόσιων, δημοτικών, ιδιωτικών) που συνδέονται με το τουριστικό προϊόν της Αττικής – Ανάπτυξη Συνεδριακού και Εκθεσιακού Τουρισμού και θεματικών εκδηλώσεων διεθνούς εμβέλειας (mega vent)

3.3.1.1.δ Ανάπτυξη και ολοκλήρωση συνεκτικών υποδομών και δικτύων και δημιουργία νέων προορισμών με άξονες αρχικά το παραλιακό μέτωπο και στη συνέχεια εναλλακτικούς θύλακες αναψυχής στις γειτονιές σε συνδυασμό με ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικής αναζωογόνησης

3.3.2.1.α Στοχευμένες και καινοτόμες ενέργειες ενίσχυσης του Τουρισμού Κρουαζιέρας μέσω α) διεύρυνσης των δυνατοτήτων του Πειραιά ως λιμένα "home-port" και Ραφήνας και Λαυρίου, β) επανασχεδιασμού των υποδομών Κρουαζιερόπλοιων και θαλασσίου τουρισμού γενικότερα, με συνεκτίμηση διαλειτουργικότητας ΖΝΑ Αργολικού και Κορινθιακού (λ.χ. σε συνδυασμό με τον «στρατηγικό» ρόλο της Διώρυγας της Κορίνθου, της Σαλαμίνας, της ΝΖ Περάματος κλπ.) και γ) διερεύνησης και ανάπτυξης νέου ενδιάμεσου προορισμού Κρουαζιερόπλοιων (Λαύριο) σε συνδυασμό με ανάπτυξη δικτύου πολιτιστικών υποδομών στην Ανατολική Αττική.

επιλέχθηκε να αναφερθούν ως προγράμματα και στον παρόντα άξονα προκειμένου να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην άμεση ανάγκη να οργανωθεί με υψηλή προτεραιότητα ο συγκεκριμένος τομέας.

[32] Περιλαμβάνεται μια δράση που αφορά τη διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας, με αιχμή την εξασφάλιση σε μόνιμη βάση και την ενίσχυση της συνεργασίας συντονισμού με τους αρμόδιους και εμπλεκόμενους φορείς (υπουργεία, δήμοι, ΟΡΣΑ) καθώς και την παρακολούθηση συμμετοχή της περιφέρειας στον κεντρικό σχεδιασμό και τα μέτρα προώθησής τους.

Μέρος 2.
Προτάσεις δικτυακών παρεμβάσεων: Τυπολογία παρεμβάσεων - Συγκρότηση πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων στην πιλοτική περιοχή του Νοτιοδυτικού Κέντρου της Μητροπολιτικής Αθήνας

Μέρος 2.

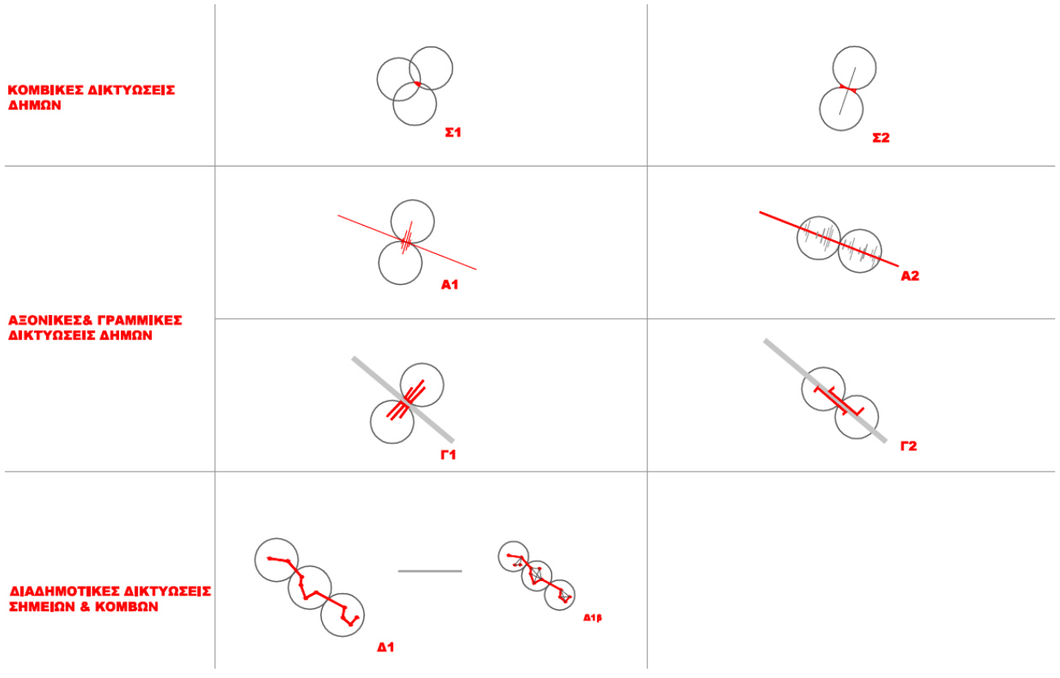
Προτάσεις δικτυακών παρεμβάσεων: Τυπολογία παρεμβάσεων - Συγκρότηση πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων στην πιλοτική περιοχή του Νοτιοδυτικού Κέντρου της Μητροπολιτικής Αθήνας

Εισαγωγή

Η τυπολογία των παρεμβάσεων ως προς την αποκατάσταση των διαδημοτικών σχέσεων κατά τις μεγάλες χειρονομίες – Διάκριση κριτηρίων αξιολόγησης των παρεμβάσεων ως προς τις χρήσεις και ως προς την κλίμακα επιρροής τους

Γιώργος Παρμενίδης, αρχιτέκτων μηχανικός, καθηγητής ΕΜΠ

Γιάννα Σταυρουλάκη, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΔΕ, Δρ. ΕΜΠ



Η ανάδειξη τυπολογιών διαδημοτικής δικτύωσης και η ταξινόμηση των παρεμβάσεων με βάση αυτές είναι απαραίτητη, προκειμένου να συγκρίνουμε και να αξιολογήσουμε παρεμβάσεις που ανήκουν σε διαφορετικές γεωγραφικά περιοχές, ωστόσο παρουσιάζουν κοινά προβλήματα αστικής ασυνέχειας, διχοτόμησης και δυσλειτουργικών συνδέσεων.

Υπό αυτήν τη έννοια οι προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν πρέπει να ειδωθούν μόνο ως απάντηση σε προβλήματα των επι μέρους Χωρικών Ενοτήτων, αλλά και ως πιλοτικές δράσεις αστικής δικτύωσης, που παρέχουν τυπολογίες για μελλοντικές στρατηγικές παρεμβάσεις και σε άλλες περιοχές επιρροής της Περιφέρειας Αττικής.

Επομένως, η τυπολόγιση των παρεμβάσεων όχι μόνο με γεωγραφικά κριτήρια, αλλά με κριτήρια αστικής δικτύωσης παρέχει ένα σημαντικό εργαλείο στην Περιφέρεια Αττικής, με το οποίο μπορεί να αντιμετωπίσει στο μέλλον αντίστοιχα υποβαθμισμένες και δυσλειτουργικές περιοχές της επικράτειάς της.

Με την ανάδυση των διαφορετικών τυπολογιών διαδημοτικών σχέσεων, ο σχεδιασμός στρατηγικών παρεμβάσεων δικτύωσης αφενός συνδυάζει διαφορετικούς τύπους δικτύωσης με διαφορετικές κλίμακες παρέμβασης, ανάλογα με την περίπτωση και τα προβλήματα των περιοχών, και αφετέρου αξιολογεί κριτήρια για προτάσεις χρήσεων και για διαδικασίες υλοποίησης.

Α. Κομβικές δικτυώσεις δήμων.

Πρόκειται για τις σημειακές σχέσεις των δήμων στους κόμβους.

Σ1. Δικτυώσεις σε κόμβο με χρήση. Συσχετισμός μέσα από έναν κοινό χώρο-κόμβο όπου οι δήμοι συναντιούνται. Ο κόμβος είναι χώρος "θετικός", δηλαδή έχει ήδη χρήσεις (όπως π.χ. ο χώρος σταθμού-πάρκινγκ στη Χαμοστέρνας, σε αντίθεση με τους κόμβους της εθνικής οδού).

Η αξιολόγηση της παρέμβασης εξαρτάται από τη δυνατότητα εισαγωγής και υποστήριξης μιας χρήσης τουλάχιστον διαδημοτικής εμβέλειας, που θα μπορούσε να έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα.

Σ2. Δικτυώσεις σε κόμβο κενού χρήσης. Συσχετισμός των δήμων μέσα από έναν μόνο κόμβο που είναι όμως "αρνητικός", υπό την έννοια ότι δεν έχει χρήση, δεν κατοικείται, σε αντιδιαστολή με την περίπτωση Σ1. Είναι «μη-τόπος». Πρόκειται για την τυπολογία των ανισόπεδων κόμβων της εθνικής οδού και των γραμμών τρένου. Η διεύρυνση αυτής της ελάχιστης επαφής των δήμων στον κόμβο θα ορίσει έναν χώρο κατοικήσιμο, ο οποίος θα λειτουργεί ως ένας χώρος μεταβατικός. Ο χώρος αυτός μπορεί να μην ενώσει ποτέ ουσιαστικά τις εκατέρωθεν χρήσεις, αλλά θα συμβάλλει στη συνέργειά τους. Υπό μία έννοια η εκμετάλλευση των χώρων που δημιουργούνται από τους ανισόπεδους κόμβους, παράγει νέα «οικόπεδα» στην επικράτεια και δικαιοδοσία της περιφέρειας.

Η αξιολόγηση της παρέμβασης εξαρτάται από τις υπάρχουσες στους διάφορους Δήμους περιβάλλουσες χρήσεις του κόμβου, όπου η παρέμβαση θα ευνοήσει τη συνέργειά τους. (π.χ. Πάρκο Βασιλίσσης και περιοχές κατοικίας στις Τρεις Γέφυρες). Η ανταποδοτικότητα θα βασίζεται στη δυνατότητα αναβάθμισης των εκατέρωθεν χρήσεων (π.χ. οι κόμβοι εθνικής οδού και η εν δυνάμει ανάπτυξη του Ελαιώνα).

Β. Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων.

Πρόκειται για τις σχέσεις των δήμων μέσα από μεγάλους οδικούς άξονες ή γραμμικά όρια, όπως οι γραμμές του τρένου, τα ποτάμια και τα ρέματα.

Α1. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα όρια των δήμων. Συσχετισμός μέσα από έναν οδικό άξονα, που αποτελεί κοινό όριο δήμων, όπως η Συγγρού, που λειτουργεί ως μια διεπαφή. Ο συσχετισμός επιτυγχάνεται με "συρραφές" των εκατέρωθεν του άξονα δρόμων και σημείων. Πρόκειται για τοπική σχέση δήμων που προϋποθέτει χωρική γειτνίαση.

Καθώς ο άξονας αποτελεί όριο, οι συρραφές γίνονται ανάμεσα στα επιμέρους επίκεντρα των Δήμων που βρίσκονται εκατέρωθεν του άξονα, διαχέοντας την επιμέρους κεντρικότητά τους. Η αξιολόγηση της παρέμβασης εξαρτάται από τις υπάρχουσες στους διάφορους Δήμους περιβάλλουσες χρήσεις του άξονα (επίκεντρα, πυκνώσεις, δυναμικές ανάπτυξης), όπου η παρέμβαση θα ευνοήσει τη συνέργειά τους. Η ανταποδοτικότητα θα βασίζεται στη δυνατότητα αναβάθμισης και εντατικοποίησης των εκατέρωθεν χρήσεων των επίκεντρων.

Α2. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα επίκεντρα των δήμων. Συσχετισμός μέσα από έναν οδικό άξονα που διατρέχει και ενώνει τους δήμους σα «σουβλάκι», όπως η Πειραιώς, η Ιερά Οδός και η Αγ.Άννης. Τέτοιοι άξονες μπορεί να ενώνουν τους διαφορετικούς δήμους, αλλά αν είναι πολύ ισχυροί μπορεί να δημιουργούν ρήγμα στο εσωτερικό του κάθε ενός ξεχωριστά, όπως η Αθηνών. Είναι απαραίτητο να ενισχυθούν οι δημοτικές σχέσεις εκατέρωθεν του άξονα προκειμένου να μη δημιουργούνται "αστικά τείχη" εντός των δήμων. Πρόκειται για μια σχέση υπερτοπική καθώς συνδέει και χωρικά απομακρυσμένους δήμους. Για παράδειγμα η Πειραιώς συνδέει το δήμο Αθηναίων και το δήμο Πειραιά διαμέσου των δήμων Ταύρου, Ρέντη Μοσχάτου.

Καθώς ο ίδιος ο άξονας αποτελεί κεντρικότητα, η αξιολόγηση της παρέμβασης εξαρτάται από τη δυνατότητα εισαγωγής και υποστήριξης χρήσεων διαδοχικών επί του άξονα, υπερτοπικής ή τουλάχιστον διαδημοτικής εμβέλειας, που θα μπορούσαν να έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα.

Γ1. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα όρια των δήμων. Συσχετισμός μέσα από ένα κοινό γραμμικό όριο, που διαμορφώνει μια αυτόνομη και αδιάβατη χωρική διαδρομή, όπως ο Ιλισός. Το όριο κυριολεκτικά διαπερνάται μόνο σημειακά. Πρόκειται περισσότερο για μια "συνάντηση", μια οπτική επαφή και μια κοινή αναφορά των δήμων εκατέρωθεν του ορίου και όχι για μια χωρική σχέση πρόσβασης. Με κατάλληλη διαμόρφωση των δημοτικών παρειών του ορίου μπορεί να επιτευχθεί κοινή ή αντίστοιχη χρήση του χώρου από τους δήμους, που ίσως ενισχύσει τον ενωτικό του χαρακτήρα. Αν ο χώρος γίνει κατοικήσιμος – όπως π.χ. στον Ιλισό - τότε συγκροτείται ένας κυριολεκτικά τόπος συνάντησης των εκατέρωθεν δήμων.

Η αξιολόγηση της παρέμβασης εξαρτάται από τη δυνατότητα εισαγωγής και υποστήριξης χρήσεων που απευθύνονται παραπληρωματικά και ενισχύουν τις υπάρχουσες χρήσεις της περιοχής του Δήμου. Στην ουσία μετατρέπεται το αδιαμόρφωτο πεδίο των παράκεντρων ορίων σε χώρο υποστήριξης των επιμέρους επίκεντρων (χώροι καλλιέργειας, αναψυχής, δημόσιων εκδηλώσεων κτλ). Η ανταποδοτικότητα θα βασίζεται στη δυνατότητα αναβάθμισης και εντατικοποίησης των υφιστάμενων χρήσεων.

Γ2. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα επίκεντρα των δήμων. Συσχετισμός μέσα από ένα γραμμικό όριο, που διαμορφώνει μια αυτόνομη και αδιάβατη χωρική διαδρομή και διατρέχει διαφορετικούς δήμους (όπως οι γραμμές ΟΣΕ και ΗΣΑΠ με τους σταθμούς τους, ο Ιλισός και το ρέμα του Προφήτη Δανιήλ). Αν και οι γραμμικότητες αυτές διατρέχουν επάλληλους δήμους, συχνά δημιουργούν αδιάβατα όρια στο εσωτερικό αυτών δημιουργώντας αποκλεισμούς, που οφείλουν να αρθούν. Συχνά είναι πιο δυνατή η διαδημοτική ένωση περιοχών που βρίσκονται στην ίδια "όχθη", παρά των περιοχών του ίδιου δήμου που βρίσκονται εκατέρωθεν του ορίου. Για παράδειγμα η σχέση Πατησίων-Σεπολίων στο δήμο Αθηναίων, λόγω των γραμμών του τρένου. Αντίστοιχα προβλήματα αντιμετωπίζουν και οι δήμοι Ταύρου, Ρέντη κλπ. Οι δήμοι "γυρνούν την πλάτη" στο εσωτερικό τους όριο με αποτέλεσμα να αποδυναμώνουν την ικανότητά του να αποτελέσει διαδημοτικό συνδετήριο άξονα.

Η αξιολόγηση της παρέμβασης εξαρτάται από τη δυνατότητα εισαγωγής και υποστήριξης χρήσεων που απευθύνονται παραπληρωματικά και ενισχύουν τις υπάρχουσες χρήσεις των γειτνιαζόντων Δήμων. Στην ουσία μετατρέπεται το αδιαμόρφωτο πεδίο των παράκεντρων ορίων σε χώρο υποστήριξης των επιμέρους επίκεντρων (χώροι καλλιέργειας, αναψυχής, δημόσιων εκδηλώσεων κτλ), ευνοώντας τη διαδημοτική συνέργεια και διάχυσή τους. Η ανταποδοτικότητα θα βασίζεται στη δυνατότητα αναβάθμισης και εντατικοποίησης των υφιστάμενων χρήσεων.

Γ. Διαδημοτικές δικτυώσεις σημείων και κόμβων.

Πρόκειται για τη δικτύωση σημείων ενδιαφέροντος διαφορετικών δήμων μέσω εναλλακτικών αστικών διαδρομών. Πρόκειται για τυπολογίες που έχουν τοπική και υπερτοπική διάσταση, όπως είναι για παράδειγμα οι προτεινόμενοι μεγάλοι Πολιτιστικοί Διάδρομοι. Οι υποπεριπτώσεις αφορούν σε δημοτικές σχέσεις που αναπτύσσονται σε σχέση με τις διαδημοτικές δικτυώσεις και τις ενισχύουν.

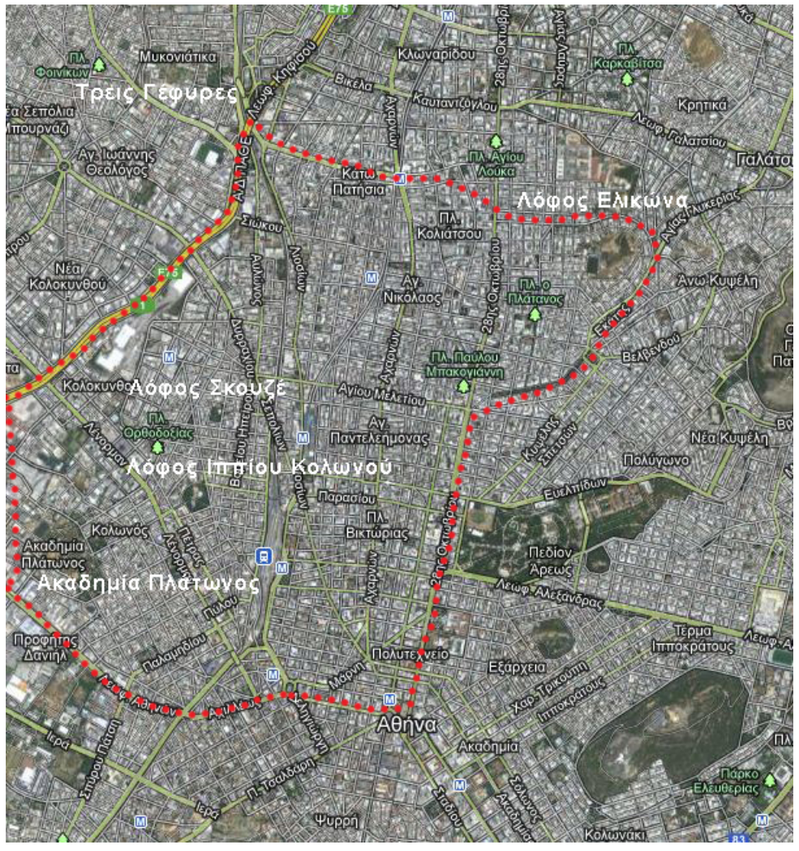
Δ1. Δικτυώσεις διεγειρόμενων σημείων κατά τη διέλευση αστικών διαδρομών. Σημεία ενδιαφέροντος διαφορετικών δήμων συνδέονται σε εναλλακτικές γραμμικές διαδρομές που υπερβαίνουν τους κεντρικούς άξονες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο προτεινόμενος Πολιτιστικός Διάδρομος 4. Τα σημεία ενδιαφέροντος του κάθε δήμου μπορεί να αποκτήσουν μεγαλύτερη εμβέλεια αν συνδεθούν με το διαδημοτικό δίκτυο, ενώ οι ενδοδημοτικές δικτυώσεις επίσης ενισχύονται από τη συνέργειά τους με αυτό (Υποπερίπτωση Δ1β). Για παράδειγμα η σύνδεση των λόφων του Κολωνού με τον Πολιτιστικό Διάδρομο 4.

Η αξιολόγηση της παρέμβασης εξαρτάται από τη δυνατότητα εισαγωγής και υποστήριξης υπερτοπικών χρήσεων που θα μπορούσαν να έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα, καθώς αφενός υλοποιούν τα ίχνη των υπερτοπικών διαδρομών και αφετέρου ενισχύουν τις υπάρχουσες χρήσεις των Δήμων.

Μέρος 2.
Προτάσεις δικτυακών παρεμβάσεων: Τυπολογία παρεμβάσεων - Συγκρότηση πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων στην πιλοτική περιοχή του Νοτιοδυτικού Κέντρου της Μητροπολιτικής Αθήνας

Χωρική Ενότητα 1
Άνω/Κάτω Πατήσια, Στ. Αττικής, Στ. Λαρίσης, πλ. Βάθης / Πατησίων, 3ης Σεπτεμβρίου, Αχαρνών: Η περιοχή των Πατησιών ως δυνάμει 'πλέγμα διασύνδεσης τόπων' (Π.1.2.2)

Βοζάνη Αριάδνη, Αρχιτέκτων Μηχ., Επ.Καθηγήτρια ΕΜΠ



Εικ.1 Αεροφωτογραφία της ευρύτερης περιοχής των Πατησίων

Η περιοχή των Πατησίων, ανήκει διοικητικά στον Δήμο Αθηναίων. Ορίζεται ανατολικά από τον άξονα της οδού Πατησιών και δυτικά από τον άξονα των σιδηροδρομικών γραμμών και την οδό Λιοσίων. Ως προς τα βόρεια και νότια όρια της η συγκεκριμένη διερεύνηση συγκεντρώνεται στην περιοχή που ορίζεται από την οδό Αγ. Μελετίου και την οδό Ιουλιανού αντίστοιχα. Η κεντροβαρική θέση της περιοχής των Πατησίων σε σχέση με τα όρια του Δήμου Αθηναίων την ανάγει σε έναν τόπο ιδιαίτερης σημασίας ως προς τις δυνατότητες ενεργοποίησης και διασύνδεσης διαφορετικών περιοχών εντός αλλά και εκτός του Δήμου. Υπό αυτήν την έννοια η διαχείριση της δεν αφορά μόνο τον Δήμο αλλά και την Περιφέρεια. Επιπλέον πρόκειται για μια περιοχή που συγκεντρώνει ιδιαίτερο ενδιαφέρον από διαφορετικούς φορείς καθώς τα τελευταία χρόνια βρίσκεται σε ένα καθεστώς υποβάθμισης ως προς τον αστικό της χαρακτήρα με συνέπειες που υπερβαίνουν τα όρια της. Το αυξανόμενο ενδιαφέρον έχει οδηγήσει στην παραγωγή μια σειράς μελετών, ερευνητικών προγραμμάτων, αρχιτεκτονικών διαγωνισμών αλλά και σπουδαστικών διπλωματικών εργασιών που αφορούν κυρίως στην διαχείριση - δικτύωση των δημοσίων ή ελεύθερων χώρων της αλλά και στην αντιμετώπιση κοινωνικών προβλημάτων που εντοπίζονται σήμερα εκεί[33] (βλ. μέρος 3, κεφάλαιο 7.1.2). Με στόχο την βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης στην συγκεκριμένη περιοχή αλλά και την ανάπτυξη του δυτικού μητροπολιτικού κέντρου της Περιφέρειας η συγκεκριμένη προσέγγιση υπογραμμίζει την σημασία διασύνδεσης της μέσω διαφορετικών δικτύων με την ευρύτερη πόλη και αντιλαμβάνεται την περιοχή ως ένα εν δυνάμει ' *πλέγμα διασύνδεσης τόπων'*

Οι δυνατότητες διασύνδεσης της περιοχής των Πατησίων με 'κέντρα' και περιοχές

ιδιαίτερου ενδιαφέροντος περιορίζονται σήμερα από μια σειρά δυσλειτουργιών στον χώρο που αφορούν τόσο την διαχείριση - αξιοποίηση συγκεκριμένων ζωνών που λειτουργούν ως 'φράγματα' , όσο και την αναβάθμιση/ανάδειξη ενός αναξιοποίητου δυναμικού δημοσίων η ελεύθερων χώρων .

- Ως '*κέντρα' ιδιαίτερου ενδιαφέροντος-πόλους διασύνδεσης*- εντοπίζονται στην ερευνητική αυτή πρόταση τόσο οι λόφοι εκτός των ορίων της περιοχής των Πατησίων, (Ελικών, Σκουζέ, Ιππίου Κολωνού) όσο και οι τόποι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή. (Ακαδημία Πλάτωνος). Οι τόποι αυτοί εντοπίζονται στα πλαίσια ενός ευρύτερου διαδημοτικού δικτύου χώρων πρασίνου ή πολιτισμού και πιθανόν μιας διαδημοτικής αστικής διαδρομής φυσικού η πολιτισμικού ενδιαφέροντος
- Ως *περιοχές διασύνδεσης* αναφερόμαστε σε όλες τις περιοχές με τις οποίες γειτνιάζει με έμφαση στις δυτικές ως προς τα Πατήσια συνοικίες δηλαδή τις περιοχές των Σεπολίων και Κολωνού και ευρύτερα τους δυτικούς δήμους

---

[33] Ενδεικτικά αναφέρονται
1. Πρόγραμμα Στρατηγικών αναπλάσεων σε πυκνοδομημένες περιοχές κατοικίας / μεικτών χρήσεων (Ο.Ρ. Σ. Α)
2. Η περιοχή από την πλατειά Βάθη έως τα Άνω και Κάτω Πατήσια: Μια κατά προτεραιότητα περιοχή ήπιας ανάπλασης- αναβάθμισης (Ο.Ρ.Σ.Α)
3. Διερεύνηση κοινωνικής και χωρικής συγκρότησης δικτύου πλατειών Αγ. Παντελεήμονα, Αττικής και Αγ. Νικόλαου. Προτάσεις πολεοδομικής ανασυγκρότησης (Επ. Υπεύθυνος : Π. Τουρνικιώτης)
4. Πρόγραμμα Ηρακλής (Μελετητες: Σ.,Δ Αντωνακάκης- Giorgio Grassi)
5. Αρχιτεκτονικός διαγωνισμός ιδεών Αθήνα χ4 (Ε.Α.Χ.Α.)
6. «Προκαταρκτική τεχνική έκθεση» που έχει εκπονήσει ο Ο.Σ.Ε. για τη δημιουργία ενός νέου ενιαίου κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού για την πόλη της Αθήνας στη ζώνη των σταθμών Λαρίσης και Πελοποννήσου.
7. Προκαταρκτική έρευνα για την περιβάλλουσα περιοχή των σταθμών, χρηματοδοτούμενη από την εταιρεία «Α.Γ.Ε.Τ. Ηρακλής». (αρχ. Νίκος Μπελαβίλας και Βάσω Τρόβα).

- Ως *χωρικές δυσλειτουργίες* εντοπίζουμε : Α) την ζώνη που περιλαμβάνει τους Σταθμούς Λαρίσης- Πελοποννήσου, β) τον συνεπίπεδο κόμβο / σιδηροδρομικές γραμμές οδού Σεπολίων, και γ) τον ανισόπεδο κόμβο / Τρεις γέφυρες.
- Ως *αναξιοποίητο δυναμικό ελεύθερων χώρων* αναγνωρίζουμε τις τοπικές ιδιαιτερότητες του αστικού ιστού (άξονες, θύλακες, κενά) σε εν δυνάμει αστικές συρραφές, με χώρους αστικής και κοινωνικής δικτύωσης με έμφαση σε χρήσεις υποστηρικτικές της κατοικίας και της τοπικής επιχειρηματικότητας.

Οι Στρατηγικές Παρεμβάσεις που προτείνονται για την περιοχή των Πατησίων αφορούν τρεις κλίμακες

1. **Μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις:**

- Επέμβαση στην ζώνη που περιλαμβάνει τα κτήρια των σταθμών Λαρίσης- Πελοποννήσου με στόχο Α. υλοποίηση γεφύρωσης –διασύνδεσης των δυο περιοχών εκατέρωθεν αυτής, Β. την διαμόρφωση του Σταθμού Αθηνών – σύμφωνα με τις προθέσεις και του ΟΣΕ- με χωροθέτηση λειτουργιών εμπορίου – αναψυχής. Επιπλέον ανάπλαση στους παρακείμενους δημοσίους χώρους / πλατείες σε άμεση σχέση με την περιοχή που περιλαμβάνει τους σταθμούς.

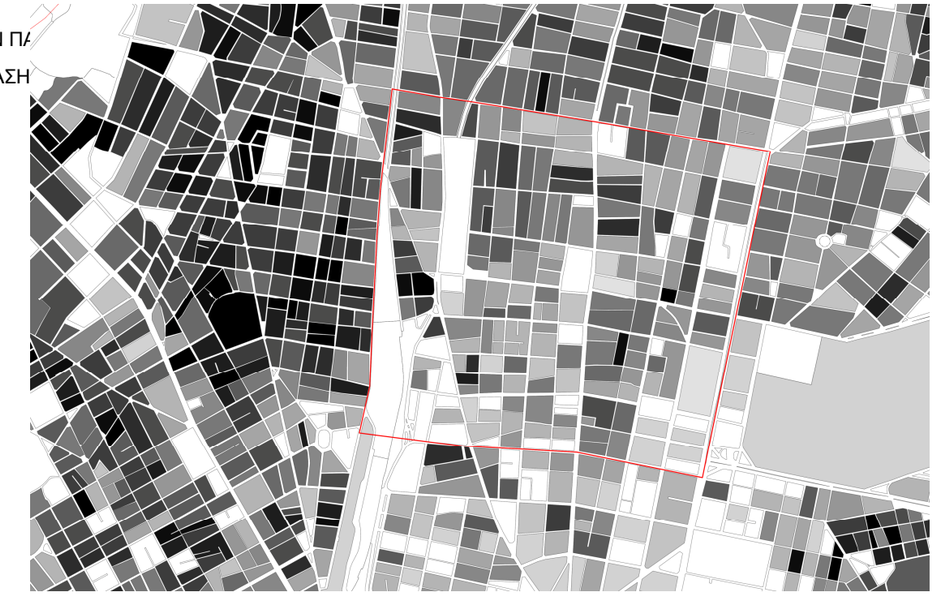
2. **Μεσαίας κλίμακας παρεμβάσεις:**

- Ανάδειξη - διασύνδεση των εγκλωβισμένων στον ιστό λόφων και των τόπων αρχαιολογικού/ ιστορικού ενδιαφέροντος

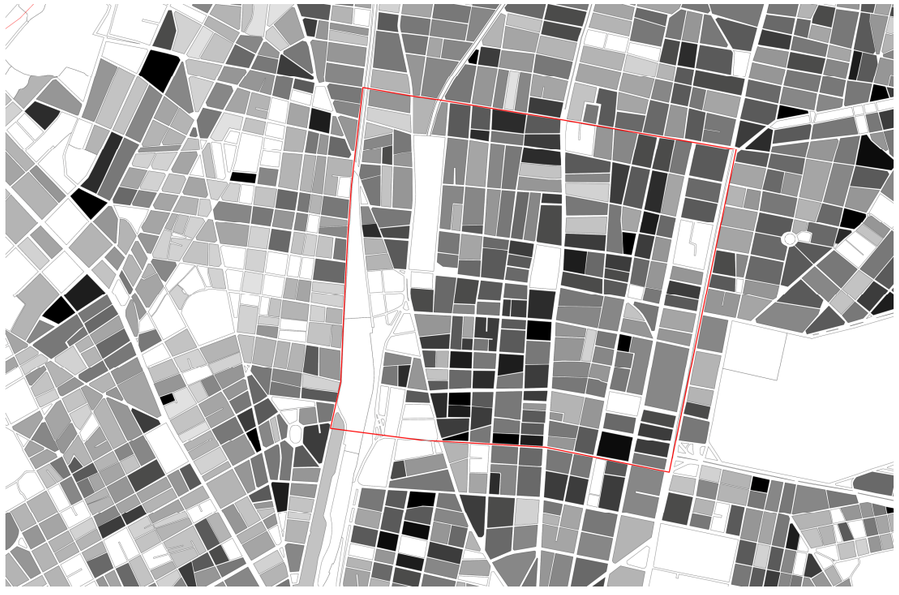
Επεμβάσεις με στόχο την ανάδειξη των σημαντικών από οικολογικής και ιστορικής αξίας καθώς και ιδιαίτερου κάλλους λόφων εκατέρωθεν της περιοχής των Πατησιών. Ανάδειξη της τοπογραφίας της ευρύτερης περιοχής και διεύρυνση της ακτίνας συρραφής της περιοχής ως / και προς τα φυσικά της ‘όρια’ . Επεμβάσεις σε άξονες που συνδέουν τους λόφους με την περιοχή των Πατησιών αλλά και με ‘πράσινες’ ή και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος διαδημοτικές διαδρομές.

3. **Μικρής κλίμακας παρεμβάσεις:**

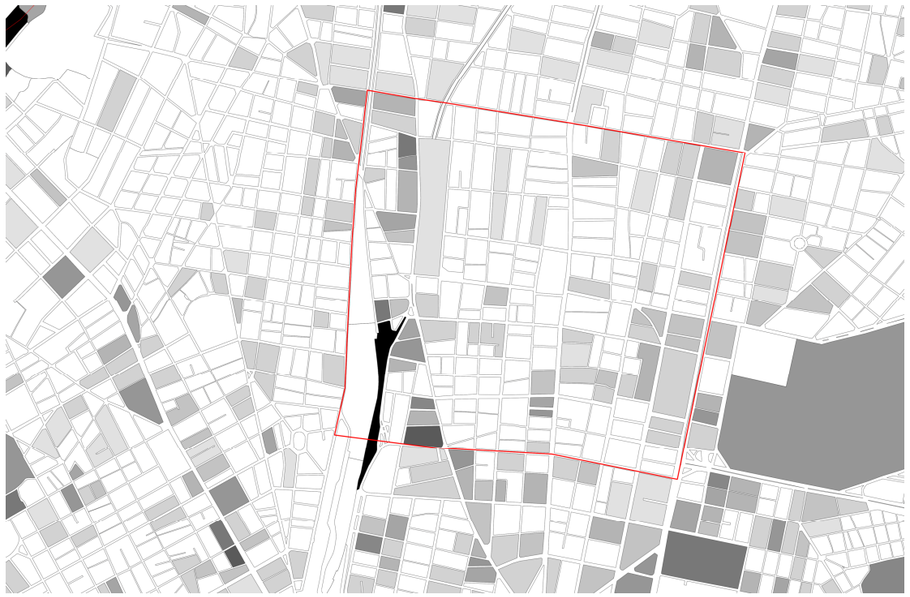
- Αναβάθμιση του Ανισόπεδου κόμβου ‘Τρεις γέφυρες’ με την ταυτόχρονη εκμετάλλευση των κενών επίγειων τμημάτων για τη χωροθέτηση χρήσεων και δραστηριοτήτων
- Σημειακές επεμβάσεις συρραφής αξόνων με αστικά κενά με στόχο την ανάπλαση μικρότερων και ασυνεχών αξόνων που συνδέονται με ελεύθερους αναξιοποίητους χώρους – αστικά κενά. Δημιουργία ‘πάρκων τσέπης’ και διαδικτύωση τους στην περιοχή των Πατησίων.
- Επέμβαση στην περιοχή του συνεπίπεδου κόμβου οδού Σεπολίων με σιδ. Γραμμές με στόχο την συρραφή των δυο περιοχών εκατέρωθεν των σιδ. γραμμών και την ομαλή και ασφαλή διέλευση πεζών – τροχοφόρων .



Εικ.3 Χάρτης Αποκλειστικής Κατοικίας



Εικ.4 Χάρτης Κύριας Κατοικίας



Εικ.5 Χάρτης Αποκλειστικής Χρήσης Καταστημάτων

1.1 Μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις

1.1.1 Ζώνη Σταθμών Λαρίσης / Πελοποννήσου /πλατεία Αττικής.





Εικ.6,7,8 Φράγμα/Σταθμός Λαρίσης

Η ευρύτερη γραμμική περιοχή που περιλαμβάνει 1. τους σταθμούς Λαρίσης- Πελοποννήσου και 2. την πλατεία Αττικής με το κτήριο του αμαξοστάσιου αξιολογούμε ότι συγκεντρώνει μεγάλο ενδιαφέρον ως προς την αναβάθμιση της, καθώς η απάντηση στα προβλήματα που την χαρακτηρίζουν αφορά ευρύτερες στρατηγικές του προγράμματος και συνδέεται με αιτήματα και στρατηγικές της Περιφέρειας Αττικής. Ειδικότερα, η γραμμική περιοχή που αφορά τους σταθμούς καθώς και η διαχείριση των δημόσιων χώρων σε σχέση με αυτήν αποτελεί δυνητικά μια από τις πύλες εισόδου στην πόλη όπως εκφράζεται στις προθέσεις του ΟΣΕ με την παράλληλη αναβάθμιση του σιδ. Δικτύου. Ήδη από το 1998 στην έκδοση του Προγράμματος Ηρακλής ,θα υπογραμμιστεί από τον Γ. Σημαιοφορίδη ότι ' *Η αναδιάρθρωση του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού της Αθήνας , …, είναι σχέδια μητροπολιτικής εμβέλειας…Γνωρίζουμε ότι ο ΟΣΕ έχει προκηρύξει αρχιτεκτονικό- πολεοδομικό διαγωνισμό για τον Σταθμό Λαρίσης ….*' [34]

Η περιοχή που περιλαμβάνει τους σταθμούς Λαρίσης –Πελοποννήσου ανήκει στον Πράσινο διάδρομο 1. Η πλατεία Αττικής με το αμαξοστάσιο βρίσκεται σε μικρή απόσταση από τον άξονα των γραμμών του τρένου που ταυτίζεται με τον πολιτιστικό διάδρομο 1.

Αξίζει να σημειωθεί ότι συμφωνά με το ΡΣΑ του 1985 το σύνολο των σταθμών της περιοχής (Λαρίσης – Πελοποννήσου, Αττικής) ορίζεται ως συγκοινωνιακός κόμβος και η περιοχή ως *Χώρος Ειδικής Παρέμβασης*. Συμφωνά δε με τον νόμο 2052/1992 περιοχές γύρω από συγκοινωνιακά έργα δύναται να οριστούν από το υπουργείο ΠΕΚΑ ως Ζώνες Έλεγχου Ανάπτυξης και να επιτρέπει η τροποποίηση πολεοδομικών σχεδίων.

Στρατηγικές επεμβάσεων στην Περιοχή Σταθμού Λαρίσης

Όπως έχει εντοπιστεί και σε προηγούμενες μελέτες η περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού που περιλαμβάνει το κτήρια των σταθμών αλλά και τις εφαπτόμενες ή αντικριστές σε αυτόν ελεύθερες ζώνες διαμορφώνει σήμερα ένα τεράστιο 'κενό' στον αστικό ιστό που φράσει την κίνηση και την οπτική επαφή με την περιοχή του Κολωνού. Η ζώνη αυτή αποτελεί μια διαπλάτυνση στον άξονα των σιδηροδρομικών γραμμών που αποτέλεσαν διαχρονικά άξονα 'διαίρεσης' της πόλης[35]. Αν και η ζώνη που περιλαμβάνει τους σταθμούς λειτουργεί ως τείχος-φράγμα, με την εκμετάλλευση των υψομετρικών διαφόρων και της τοπογραφίας της περιοχής προσφέρονται επιπλέον δυνατότητες διασύνδεσης έτσι ώστε η περιοχή να λειτουργήσει ως ζώνη μετάβασης μεταξύ του κέντρου της πόλης και των δυτικών συνοικιών της. Αξίζει να σημειωθεί ότι γύρω από το Σταθμό Λαρίσης συγκεντρώνονται πολλοί κτιριακοί όγκοι με χρήσεις πολιτιστικές και κοινωνικής πρόνοιας ενισχύοντας έτσι την δυνατότητα δημιουργίας ενός μητροπολιτικού πόλου.

[34] Πρόγραμμα Ηρακλής. Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης , σελ. 38-39
[35] Η διαίρεση αυτή περά από φυσική είναι και κοινωνική. Την περιοχή των Πατησιών μετά την κατασκευή του δικτύου θα κατοικήσει η αστική τάξη ενώ την περιοχή του Κολωνού λαϊκές κυρίως τάξεις. Έτσι παρουσιάζεται ακόμη και μετά την εποχή της αντιπαροχής μια διαφοροποίηση των δυο περιοχών ως προς την μορφολογία του κτισμένου χώρου αλλά και την ένταση των χρήσεων. Ανατολικά αναγνωρίζουμε ακόμη και σήμερα την ένταση και τα χαρακτηριστικά κέντρου πόλης, ενώ δυτικά μια περιοχή ήπιας κατοικίας με διώροφες και τριώροφες κυρίως οικοδομές.

Η ευρύτερη πρόταση επέμβασης οφείλει να περιλαμβάνει όλη την έκταση της ζώνης που αφορά τις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ, ξεκινώντας από την συμβολή των οδών Κωνσταντινουπόλεως, Λένορμαν, Ανδρομάχης και μέχρι τον ισόπεδο κόμβο των Σεπολίων. Επικεντρώνεται ωστόσο στην περιοχή που αφόρα άμεσα το κτήριο του σταθμού Λαρίσης . Πρόκειται για το σημείο διαπλάτυνσης της ευρύτερης ζώνης που περιλαμβάνει τα κτήρια του ΟΣΕ και η επέμβαση οφείλει να επιχειρήσει την άμεση συσχέτιση του κτηρίου με τους εκατέρωθεν δημόσιους Χώρους : της πλατείας Πανταζοπούλου δυτικά και της πλατείας Λαρίσης ανατολικά των γραμμών στην οποία σήμερα είναι διαμορφωμένα αθλητικά γήπεδα του Δήμου. Στην απόπειρα αυτή, σημαντικό κριτήριο αποτελεί η δυνατότητα αξιοποίησης της ζώνης αυτής σε αναφορά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς που την χαρακτηρίζει.

Ιδιοκτησιακό καθεστώς



Εικ.9 Σημερινή Κατάσταση στο Σταθμό Λαρίσης

Σύμφωνα με τον ιστότοπο της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. στην οποίαν ανήκει η διαχείριση του σιδηροδρομικού σταθμού Αθηνών , το σημαντικότερο τμήμα της ζώνης στην οποίαν αναφερόμαστε, αφορά '*ένα από τα σημαντικότερα περιουσιακά στοιχεία του ΟΣΕ με ιδιαίτερα μεγάλες δυνατότητες αξιοποίησης. Η συνολική έκταση του ακινήτου είναι 110 στρέμματα περίπου και περιλαμβάνει τους χώρους του σιδηροδρομικού σταθμού Αθηνών – Λαρίσης, ο οποίος λειτουργεί πλέον ως κεντρικός ενιαίος σιδηροδρομικός σταθμός Αθηνών και του παλαιού – κατηργημένου σταθμού Πελοποννήσου. Το ακίνητο βρίσκεται πλησίον του ιστορικού κέντρου της Αθήνας, με καλές προσβάσεις, και εξυπηρετείται άψογα από το σταθμό του Μετρό «Σταθμός Λαρίσης».*

Τα σημαντικότερα υπάρχοντα κτίρια που περιλαμβάνονται στην έκταση των 110 στρεμμάτων είναι: Α) Το σημερινό κτίριο επιβατών του σταθμού Αθηνών (παλαιός Λαρίσης), εμβαδού 1250τμ περίπου και β)Το παλαιό κτίριο επιβατών του κατηργημένου - Σταθμού Πελοποννήσου, εμβαδού 815τμ περίπου [36]

Συσχετιζόμενα Έργα και μελέτες

Μελέτη για προβλεπόμενο έργο με αγωνοθέτη τον ΟΣΕ που αφορά την ανάπτυξη του ενιαίου κεντρικού επιβατηγού σταθμού Αθηνών, έχει εκπονηθεί ήδη από το 2004 από το Γραφείο Μελετών Αλ. Τομπάζη Το έργο αφορούσε την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό του Κεντρικού Σιδηροδρομικού Σταθμού Αθηνών με προσθήκη νέων αποβάθρων, υπόγειες διαβάσεις, καταστήματα κτλ. Πρόσφατα δημοσιεύματα αναφέρουν ότι η κατασκευή του έργου έχει σταματήσει εδώ και δυο χρόνια με αποτέλεσμα την εγκατάλειψη του χώρου και την περαιτέρω υποβάθμιση του. *Δύο χρόνια συμπληρώνονται αυτές τις ημέρες από τη διάλυση της σύμβασης Πειραιάς - Αθήνα - Τρεις Γέφυρας (994) από τον ΟΣΕ, απόφαση που άφησε τον κεντρικό σταθμό και τον σιδηροδρομικό διάδρομο της πρωτεύουσας ένα απέραντο γιαπί και καταστρέφεται πια από τη φθορά του χρόνου . (tovima.gr 19.2.2013)*[37]

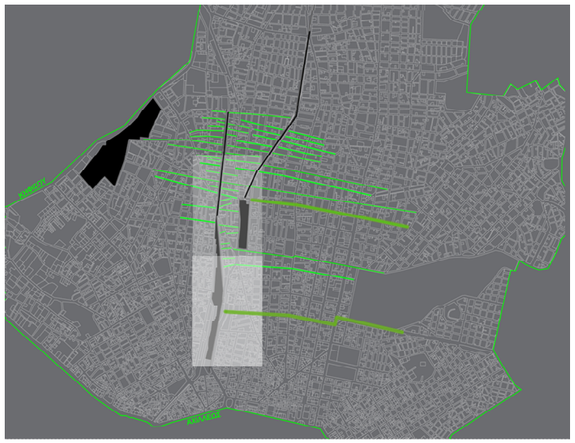
Η όποια εξέλιξη σε σχέση με το παραπάνω έργο που αφορά την ανάπτυξη του κτηρίου του σταθμού - η συνέχεια του οποίου εξαρτάται από τις διοικήσεις των ΟΣΕ , ΕΡΓΟΣΕ- θα μπορούσε να συσχετιστεί με την απόπειρα ενός ευρύτερου έργου που αφορά την διαχείριση της περιοχές αυτής ως 'ζώνη συρραφής ' . Σε αυτήν την περίπτωση η εμπλοκή φορέων που σχετίζονται με την διαχείριση του δημοσίου χώρου της πόλης σε σχέση με την λειτουργία του σταθμού θα μπορούσε να συμβάλει ώστε το έργο να ενταθεί με νέους και επιπλέον αυτών του ΟΣΕ στόχους, όπως επίσης και σε νέα προγράμματα χρηματοδότησης

Η κλίμακα του έργου το εντάσσει στις μεγάλες χειρονομίες ' παρεμβάσεων. Η υλοποίηση του θα έχει συνέπειες ως προς τον βαθμό 'επισκεψιμότητας ' και ' κατοίκησης' των περιοχών που σχετίζονται με αυτό. Τόσο μέσω των δυνατοτήτων διασύνδεσης μεταξύ περιοχών όσο και μέσω της λειτουργίας του ίδιου του έργου ως πόλος έλξης επισκεπτών (με την λειτουργία του σταθμού, των άλλων προβλεπόμενων χρήσεων αλλά και της αναβάθμισης του δημοσίου χώρου που θα το συνοδεύει,) προβλέπεται αύξηση του αριθμού των κατοίκων που θα τον διαπερνούν.

Οι δυνατότητες που θα προσφέρει μια τέτοια επέμβαση είναι δυνατόν να λειτουργήσει υποστηρικτικά για την ενεργοποίηση / κατοίκηση/ ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής. Υπό αυτήν την έννοια θα συνέβαλε επιπλέον και στην προοπτική υλοποίησης μια σειράς ενδοδημοτικών παρεμβάσεων για έργα μικρότερης ή μεγαλύτερης κλίμακας που αφορούν τον δημόσιο χώρο και βρίσκονται ήδη σε προγραμματισμό (βλ.μέρος 4, κεφάλαιο 4.1, καρτέλα 8).

Η προοπτική στρατηγικής διασύνδεσης του χώρου αυτού με την ζώνη που καταλήγει στη Πλατεία Αττικής μέσω ενός γενικότερου πλαισίου σχεδιασμού, θα δημιουργούσε ένα ευρύτερο σύστημα ενισχύοντας την ιδέα της συρραφής.

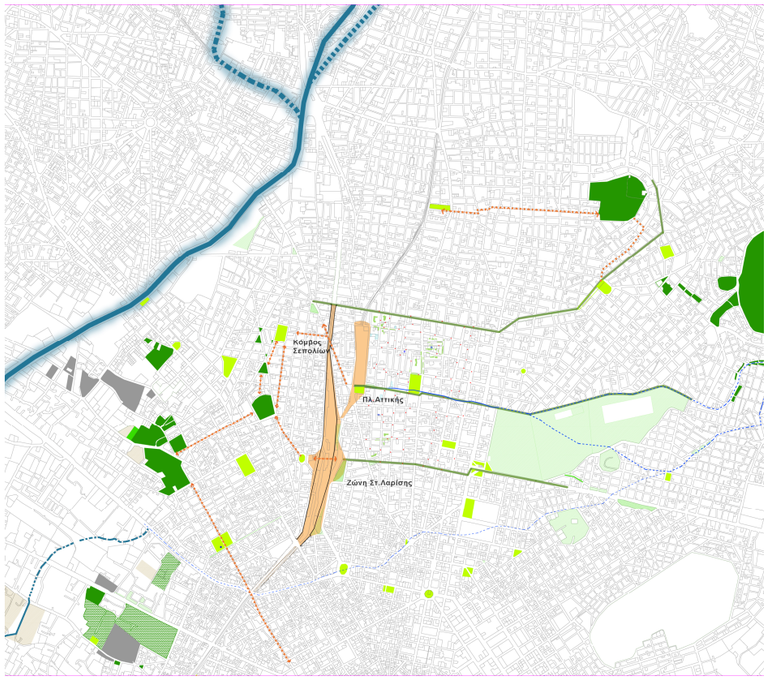
[36] Για σχέδια τεκμηριώσεις των δυο κτηρίων των σταθμών καθώς και εκτεταμένα περιγραφή και ιστορικά στοιχεία δες Προκαταρκτική έρευνα για την περιβάλλουσα περιοχή των σταθμών, χρηματοδοτούμενη από την εταιρεία «Α.Γ.Ε.Τ. Ηρακλής». (αρχ. Νίκος Μπελαβίλας και Βάσω Τρόβα)
[37] ΧΕΚΙΜΟΓΟΥ ΑΧ., Τριτοκοσμικό γιαπί ακόμη Σταθμός Λαρίσης: Δύο χρόνια μετά την καταγγελία της σύμβασης 994 οι εργασίες έχουν «παγώσει» , tovima.gr



Εικ.10 Περιοχή Σταθμού Αθηνών, Πλατεία Αττικής – Αμαξοστάσιο/ Ζώνη συρραφής.

1. 2 Μεσαίας κλίμακας παρεμβάσεις

1. 2.1 Ανάδειξη - διασύνδεση των εγκλωβισμένων στον ιστό λόφων .

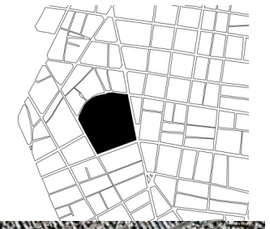


Εικ.11 Διασύνδεση των εγκλωβισμένων λόφων

Οι λόφοι που αναγνωρίζονται ως σημαντικοί πόλοι ανάδειξης-διασύνδεσης περιλαμβάνουν τον Λόφο Ιππίου Κολωνού και τον Λόφο Σκουζέ (δυτικά των σιδηροδρομικών γραμμών) καθώς και τον Λόφο Ελικώνα (ανατολικά της οδού Πατησίων) σε μεγαλύτερη απόσταση σε σχέση με τους προηγουμένους από την περιοχή των Πατησίων αλλά με σημαντικές δυνατότητες διασύνδεσης με αυτήν . Πρόκειται για λόφους που συμπληρώνουν την τοπογραφία της πόλης σε σχέση με τους λόφους που περιβάλλουν το κέντρο της πόλης της Αθήνας(Ακρόπολη, Λόφος Νυμφών (Αστεροσκοπείο) ,Λόφος Μουσών (Φιλοπάππου), Λυκαβηττός, (Πνύκα) και που παρουσιάζουν τόσο περιβαλλοντικό ενδιαφέρον- λόγω του πλούτου και της ποιότητας των φυτεύσεων τους- όσο και ιστορικό. Τα ζητήματα που σχετίζονται με την διαχείριση και ανάδειξη των λόφων αυτών,' ανοίγουν' την συζήτηση για ένα ευρύτερο πλαίσιο στρατηγικής που οφείλει να οργανωθεί από την Περιφέρεια σε συνεργασία και με άλλους φορείς σχετικά με :

- Την σημασία διάνοιξης διαύλων 'ορατότητας' στην πόλη (μέσω των θεάσεων που προσφέρουν)
- Την σημασία του εντοπισμού και της διασύνδεσης (μέσω της ορατότητας και ενός δικτύου διαδρομών) των ιστορικών και μυθολογικών εξάρσεων της Αθηναϊκής Τοπογραφίας
- Την διασύνδεση αλλά και τις πολιτικές διαχείρισης των περιοχών πρασίνου στην πόλη .

Α. Ίππιος Κολωνός





,..για να «βλέπει» ο Οιδίπους, από τον Κολωνό όπου βρίσκεται, τα τείχη της πόλης, θα έπρεπε να αφαιρεθεί το τμήμα του κτισμένου όγκου που τώρα εμποδίζει αυτή την ορατότητα.

Κοτιώνης Ζ., *Κοίταξε Οιδίποδα! Αυτή είναι η Αθήνα» [«Πες, που είναι η Αθήνα»*, εκδόσεις Άγρα

Ο λόφος Ιππίου Κολωνού αποτελεί έναν σημαντικό πνεύμονα πρασίνου σε απόσταση μικρότερη των 500μ, από τον σταθμό Λαρίσης και την Ακαδημία Πλάτωνος. Περιλαμβάνει σήμερα χρήσεις πολιτιστικές και αναψυχής (υπαίθριο θέατρο, μικρό αναψυκτήριο)καθώς και παιδική χαρά. Αποτελεί σημείο αναφοράς και εκτόνωσης για τους κατοίκους της περιοχής του Κολωνού ενώ παραμένει ασύνδετος με τις γειτονικές περιοχές και με το κέντρο της Αθήνας, εγκλωβισμένος στον αστικό ιστό που έχει αναπτυχτεί ασφυκτικά γύρω από τα όρια του. Στην κορυφή του λόφου βρίσκονται περιφραγμένα τα μνημεία του 19ου αιώνα των δυο φιλελλήνων αρχαιολόγων Καρόλου Μύλλερ και Καρόλου Λένορμαν. Το μνημείο του Μύλλερ σε σχέδια του Δανού αρχιτέκτονα Κριστιαν Χανσεν (1803 – 1883) αποτελεί ένα από τα πρώτα δημόσια γλυπτά της σύγχρονης Αθήνας (1840) ενώ, δίπλα του στήθηκε 20 χρόνια αργότερα το μνημείο του Λενορμαν. Ο λόφος αναφέρεται σε κείμενα περιηγητών της αρχαιότητας [38]αλλά και της σύγχρονης εποχής [39] από τα οποία κάνεις διακρίνει την σπουδαιότητα του αλλά και την ποιότητα των θεάσεων και του φυσικού περιβάλλοντος που προσφέρει. Ενδεικτικά ο *Hans Christian Andersen* αναφέρει: ' *Ο βουνίσιος αέρας κατέβαινε κρύος και τσουχτερός... Σε ολόκληρη τη φύση υπήρχε ένα μεγαλείο, που ούτε η Ελβετία μπορεί να σου προσφέρει'*[40].



Πέραν της περιβαλλοντικής του σημασίας και της νεότερης ιστορίας του ως τόπο μνήμης των δυο ελληνιστών, ανήκει στην κατηγορία των τόπων με σημαντικό ιστορικό, μυθολογικό και αρχαιολογικό ενδιαφέρον της Αθήνας. Καθώς γειτνιάζει και με την Ακαδημία Πλάτωνος δύναται να ενταχτεί σε δίκτυο ανάδειξης τόπων ιστορικής σημασίας της Αθήνας ή προτεινομένης πολιτισμικής διαδρομής.

Ιστορική- μυθολογική σημασία : Στοιχεία μιας επιπλέον ανάγνωσης- ανάδειξης του τόπου

Ο λόφος ανήκε στον αρχαίο αγροτικό δήμο του Ιππίου Κολωνού, εκτός των τειχών του αθηναϊκού άστεως , αποτελώντας ' συνοριακό' δήμο στο σύστημα του Κλεισθένη. *Ανήκε στο βόρειο άκρο του άστεως που μαζί με την παράλιαν (χώραν) και την μεσόγαια (χώραν) αποτελούσαν τις τρεις διαιρέσεις της Αττικής*. [41] Πρόκειται για τον γενέθλιο τόπο του Σοφοκλή που περιγράφεται στην τελευταία τραγωδία που έγραψε σε ηλικία 91 ετών ' *Οιδίπους επί Κολωνό'* .[42]Μέσω της τραγωδίας αυτής ο λόφος εγγράφεται

- ως ο τόπος *υποκείμενο*, ο τόπος δηλαδή από τον οποίον κάνεις μπορεί να ' δει' και να μιλήσει για την Αθήνα και τον Λόφο της Ακρόπολης.

Στους πρώτους στίχους της τραγωδίας η Αντιγόνη θα περιγράψει κοιτάζοντας από τον λόφο τα τείχη της Αθήνας και την πόλη. Αργότερα ο χορός θα αναφερθεί στην πόλη της Αθήνας και του τοπίου της, εκκινώντας την περιγραφή από το φυσικό τοπίο του Λόφου. Πρόκειται για έναν τόπο από τον οποίον κανείς απευθύνεται στην πόλη, όπως ο τυφλός Οιδίποδας , που χωρίς να μπορεί να την δει, την 'γνωρίζει'. Αυτή ακριβώς η σχέση(δεν βλέπω / γνωρίζω) ισχύει και σήμερα καθώς η 'τυφλότητα' προς την αρχαία πόλη της Αθήνας από τον λόφο έχει επιτελέσει μέσα από τους όγκους των πολυκατοικιών της αστικής ανάπτυξης . Αν ο Σοφοκλής χρησιμοποιεί συχνά λογοπαίγνια με την λέξη '*οίδα'* -που σημαίνει γνωρίζω- [43]η τυφλότητα του Οιδίποδα σήμερα έχει επιτελεστεί χωρικά με την απόκρυψη του λόφου από την πόλη Η αντίστροφη θέαση , δηλαδή η θέαση από τον λόφο της Ακρόπολης προς τον Κολωνό , είναι επίσης προβληματική αν όχι αδύνατη[44], αλλά τώρα μπορεί κανείς να συμπληρώσει ότι επιπλέον όχι μονό δεν βλέπω' αλλά και 'δεν γνωρίζω' . Η πόλη και οι κάτοικοι-επισκέπτες αγνοούν σήμερα τον λόφο Κολωνού που βρίσκεται εγκλωβισμένος και 'κρυμμένος', ασύνδετος από τους άλλους αρχαιολογικούς και μυθικούς τόπους της Αθήνας.

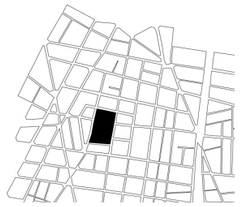
Θα ήταν σήμερα δυνατή η ανάκτηση της χαμένης ορατότητας; Υπό ποιες χωρικές συνθήκες είναι ικανή η 'επαναφορά' και γνώση και του αρχαίου αυτού λόφου στην σύγχρονη πόλη και τους επισκέπτες της;

- ως τόπος 'μετάβασης' και 'οριακή ' ζώνη

Ο λόφος και η ευρύτερη περιοχή του Κολωνού αναφέρεται ως ' *χαλκόστρωτο κατώφλι', (στ.57) αλλά και 'κατακόρυφο κατώφλι.'(καταρράκτης οδός) στ. 1590.* Πέραν της γεωγραφικής του θέσης (στα όρια του *άστεως* και της *μεσόγαιας*) σε σχέση με την πόλη της Αθήνας, ο λόφος αποτελεί ένα είδος συνόρου ανάμεσα στους θεούς του Κάτω Κόσμου και τους Ολύμπιους θεούς. Είναι ο τόπος δια μέσου του οποίου Οιδίπους θα περάσει στον Αδη, ο τόπος που έχει έλθει όχι για να παραμείνει αλλά για να αποσυρθεί. [45] Ο λόφος παραμένει δίπλα και 'έξω' από το κέντρο της πόλης και σήμερα .

[38] Παυσανίας (Αττικα) , Μετων (αστρονόμος 5ος π.χ. αιωνα) , Αριστοφάνης (Όρνιθες) , Θεόφραστος , 4ος π.χ. αιώνα (Μετεωρολογικά) , Δημωναξ (κυνικός φιλόσοφος 2ος π.Χ αιώνα) κα
[39] Ludwig Ross, 1806 - 1859, Γερμανός αρχαιολόγος "Αναμνήσεις" 1832-33, Christiane Lueth, 1817 – 1900, Hans Christian Andersen(1805-1875) Δανός λογοτέχνης και συγγραφέας παραμυθιων. ('Οδοιπορικό στην Ελλάδα', 1841)
[40] HANS CHRISTIAN ANDRSEN :'Οδοιπορικό στην Ελλάδα', 1841

[41] J.P.VERNANT- VIDAL NAQUET, Μύθος και τραγωδία στην αρχαία Ελλάδα, τόμος Β, σελ. 249
[42] J.P.VERNANT- VIDAL NAQUET, Μύθος και τραγωδία στην αρχαία Ελλάδα, τόμος Β
[43] J.P.VERNANT- VIDAL NAQUET, Μύθος και τραγωδία στην αρχαία Ελλάδα, τόμος Β
[44] ΚΟΤΙΩΝΗΣ Ζ., Πες που είναι η Αθηνα , στο Κοίταξε Οιδίποδα! Αυτή είναι η Αθήνα. σελ 111-118
[45] J.P.VERNANT- VIDAL NAQUET, Μύθος και τραγωδία στην αρχαία Ελλάδα, τόμος Β, σελ. 249-250)



Θα ήταν δυνατή η ανάδειξη του ως τόπος νέας αντιληπτικής 'μετάβασης' αφενός στην μυθολογία και την ιστορία με την οποίες σχετίζεται (χρονικές μεταβάσεις) αλλά και πιθανόν προς άλλες ενότητες της σύγχρονης πόλης; (χωρικές μεταβάσεις)

- ως τόπος 'ιερός' .

Στον λόφο περιγράφεται από την αρχή της τραγωδίας, ένα είδος διαίρεσης μεταξύ μιας άβατης ζώνης – ιερό άλσος- και ενός προσιτού χώρου. Επιπλέον υπήρχε νέα είδος 'ιερού περάσματος' στον κάτω κόσμο, από το οποίο θα εξαφανιστεί ο Οιδίποδας στο τέλος της τραγωδίας. Στον λόφο σύμφωνα με τις πηγές βρισκόταν ο ναός του Ιππίου Ποσειδώνα (προστάτη του δήμου), βωμός της Ιππίας Αθηνάς , τέμενος των Ερινυών. Επιπλέον, σύμφωνα με τον Παυσανία, βρίσκονταν τα ηρώα των Θησέα, Πειράξου, Οιδίποδα και Άδραστου. Η έννοια της ιερότητας θα μπορούσε σήμερα να εννοηθεί μέσα από την έννοια του Υψηλού (sublime) , μια έννοια που κατά τον 19^{ο} αιώνα συνδέθηκε ιδιαίτερα με συγκεκριμένες τοπιακές συνθήκες.

Θα ήταν σήμερα δυνατή η ανάδειξη μιας σύγχρονης 'ιερότητας' μέσα από την οργάνωση και τον σχεδιασμό του φυσικού τοπίου και των τόπων επίσκεψης στον λόφο;

- ως τόπος ιδιαίτερου φυσικού κάλλους.

.

Σε ένα από τα γνωστότερα χορικά (στ. 668-719) σχετικά με την φυσιογνωμία του αττικού τοπίου, ο Κολωνός περιγράφεται ως ένας από τους ομορφότερους τόπους, με ιερό δάσος σκιερό , απάνεμο, όπου φυτρώνει ο νάρκισσος , ο κρόκος , ο κισσός και η ελιά . Με πηγές που στριφογυρνούν από του Κηφισού το ρέμα και αηδόνια που εδώ φωλιάζουν περισσότερα από αλλού. (Γρυπάρης σελ. 118, 119). Οι συνθήκες αυτές έχουν χαθεί. Σήμερα έχουμε ένα διαφορετικό τοπίο με άλλα είδη φύτευσης , θα άξιζε ωστόσο να διερευνηθεί η δυνατότητα εμπλουτισμού της φύτευσης στα πλαισια ενός ευρύτερου σχεδιασμού καθώς και η ενσωμάτωση του στοιχείου του νερού.

Ο λόφος σχετίζεται άμεσα με την η Ακαδημία Πλάτωνος και τις επεμβάσεις που έχουν ήδη προαναγγελθεί εκεί (Μουσείο πόλης Αθηνών κτλ) ενώ στην μεταξύ τους περιοχή συμφωνά με τον Παυσανία βρίσκεται ο τάφος του Πλάτωνα[46]. Επιπλέον, ανήκει στους χώρους που σχετίζονται με τις Οικολογικές διαδρομές της χωρική ενότητας 2 (βλ. μέρος 2, χωρική ενότητα2)

[46] Ο Παυσανίας γράφει στα "Αττικά" του, ότι, αφού εξήλθε της Ακαδημίας, συνάντησε το μνήμα του Πλάτωνος και εκείθεν προς τα ανατολικά αντίκρισε να στέκει ψηλά πάνω στον Κολωνό το άγαλμα του Ιππίου Ποσειδώνος

B) Λόφος Σκούζε (πρώην Λόφος *Ευχλόου Δήμητρος)*



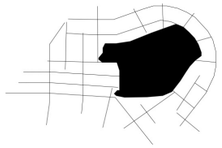
Πρόκειται για λόφο που βρίσκεται σε απόσταση περίπου 300μ από τον συνεπίπεδο κόμβο των σιδ. Γραμμών ΟΣΕ – Σεπολίων και 500μ περίπου από τον Λόφο Ιππιου Κολωνού (σύνδεση μέσω οδού Ιωαννίνων) και εξυπηρετείται από τους σταθμούς μετρό Αττικής και Σεπολίων. Αν και μικρότερος σε έκταση και σε σημασία από τον Λόφο Ιππιου Κολωνού, αποτελεί σημαντικό πνεύμονα πρασίνου(καθώς είναι κατάφυτος με πεύκα , μουριές, ελιές και κυπαρίσσια) και χώρο εκτόνωσης των κατοίκων της γειτονιάς. Σήμερα, περιλαμβάνει μικρή παιδική χαρά που χρειάζεται συντήρηση και μικρό δημ. αναψυκτήριο το οποίο δεν λειτουργεί. Στα οικοδομικά τετράγωνα που τον περιβάλλουν διατηρούνται συνθήκες αστικής αθηναϊκής γειτονιάς με χαμηλές μονώροφες και διώροφες κυρίως κατοικίες.





Στον Παυσανία, η περιοχή αποκαλείται ως *Ευχλόου Δήμητρος* από το ιερό που υπήρχε εκεί και επιβεβαιώνεται και από στίχο στην τραγωδία του Σοφοκλή Οιδίππους επί Κολωνώ[47]. Στα νεότερα χρόνια, η ευρύτερη περιοχή του Λόφου Σκούζε κατοικήθηκε από γνωστούς αθηναίους διανοουμένους και καλλιτέχνες (π.χ. Γ. Ριτσο, Κ. Γαβρα, Ν. Γουναρη, Μ Φωτοπουλο, κα)

[47] ''Οι κόρες του Οιδίποδα, Αντιγόνη και Ισμήνη, ύστερα από εντολή του πατέρα τους φέρνουν νερό από βράχο που βλέπει σε ιερό της ευχλόου Δήμητρας.'' Υπουργείο Πολιτισμού, ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ, Μυθολογική, Ιστορική και Αρχαιολογική Ανίχνευση του Βράχου



Γ. Λόφος Ελικώνα



Ο Ελικώνας ή Αλεπότρυπα βρίσκεται βόρεια της Πλατείας Κυψέλης. Πρόκειται για μικρό λόφο με κορυφή σε υψόμετρο 184 μέτρων, ο οποίος καταλαμβάνει έκταση περίπου 140 στρεμμάτων. Στο παρελθόν, λειτούργησαν σε αυτόν λατομεία. Από το 1934 έχει ανακηρυχθεί αναδασωτέος, ενώ στα τέλη της δεκαετίας του 1980 κατασκευάστηκε σε μέρος του λόφου, κέντρο νεότητας που περιλαμβάνει αθλητικές εγκαταστάσεις – γήπεδο ποδόσφαιρου. Ο λόφος δεν περιλαμβάνει διαμορφώσεις και η επίσκεψη σε αυτόν γίνεται μέσω φυσικών μονοπατιών που έχουν διαμορφωθεί στην διάρκεια των χρονών από τους περιπατητές. Εκτός των μακρινών θεάσεων που προσφέρει χαρακτηρίζεται από μεγάλο πλούτο αττικής χλωρίδας χαμηλών κυρίως θάμνων και ανθέων και παρουσιάζει περιβαλλοντικό ενδιαφέρον.





Η απόσταση του λόφου αυτού από την περιοχή των Πατησιών είναι περιπου1.5- 2χλμ. Βρίσκεται ωστόσο σε κοντινή απόσταση από την πλατεία Κυψέλης και την πεζοδρομημένη οδό Φωκίωνος Νέγρη –νοητή προέκταση της οδού Αγ. Μελετίου που έχει τονιστεί ως ιδιαίτερης σημασίας άξονας και ως προς την προέκταση της δυτικά. Επιπλέον, έχει διαδημοτικό ενδιαφέρον καθώς βρίσκεται στα όρια με τον Δήμο Γαλατσίου σε πυκνοκατοικημένη περιοχή και πολύ κοντά στο σχολικό συγκρότημα της Γκράβας. Η πρόθεση σύνδεσης του λόφου αυτού με την περιοχή των Πατησίων σχετίζεται με την γενικότερη στρατηγική διασύνδεσης της και προς βορρά (δηλαδή με την Κυψέλη) καθώς και με την υλοποίηση των προτεινόμενων 'οικολογικών διαδρομών' (βλ. μέρος 2, χωρική ενότητα 1).





1. 3 Μικρής κλίμακας παρεμβάσεις:



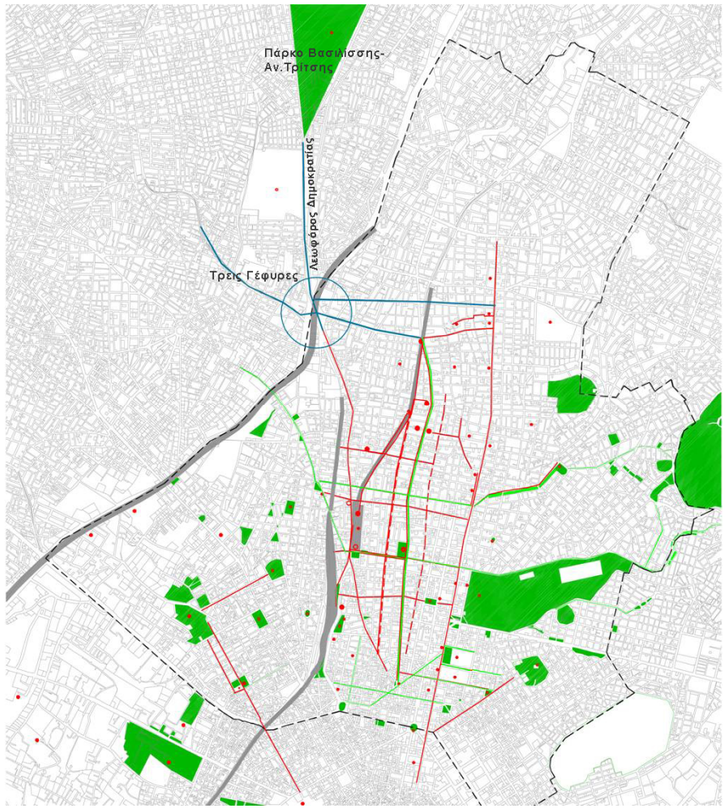
1. 3.1 Αναβάθμιση του Ανισόπεδου κόμβου 'Τρεις γέφυρες'

Εκμετάλλευση των κενών επίγειων τμημάτων για τη χωροθέτηση χρήσεων και δραστηριοτήτων.





Πρόκειται για νευραλγικό σημείο διαδημοτικής σύνδεσης, καθώς δίνεται η δυνατότητα προσπέλασης του ορίου της Εθνικής Οδού και αφορά μια από τις εν δυνάμει «πύλες» προς και από τα δυτικά προάστια. Επιπλέον, καθώς βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη των 2χλμ., αποτελεί δυνητικά 'είσοδο' προς το σημαντικό περιβαλλοντικό πάρκο των Δυτικών Προαστίων Α. Τρίτσης (Μητροπολιτικό Πάρκο Πύργου Βασιλίσσης) μέσω της Λ. Δημοκρατίας.



Εικ.12 Διασύνδεση Τρεις Γέφυρες-Πάρκο Τρίτση, Περιοχή Πατησίων - κέντρο πόλης

Όπως και οι υπόλοιποι κόμβοι της Εθνικής οδού (βλ. μέρος 2, χωρική ενότητα 3) είναι ιδιαίτερα εκτεταμένοι σε εύρος και ύψος και μένουν σήμερα ανεκμετάλλευτοι και κενοί από χρήση. Η μη αξιοποίηση τους οδηγεί στην υποβάθμιση και συχνά στην αυθαίρετη χρήση (παράνομη αφισοκόλληση) και κατοίκηση από άστεγους και άλλες ευπαθείς ομάδες πληθυσμού (μειονοτικές εθνότητες, μετανάστες κλπ). Οι συνθήκες αυτές οδηγούν σε περαιτέρω υποβάθμιση του χώρου (πρόχειρα καταλύματα, σκουπίδια κλπ), με αποτέλεσμα το «πέρασμα» προς και από τις δυτικές συνοικίες να αποτελεί μια αρνητική αστική εμπειρία. Η διάσχιση του κόμβου αποφεύγεται ως δυσάρεστη και επικίνδυνη, ενώ η εντύπωση για τους διερχομένους είναι ιδιαίτερα αρνητική.

Οι χώροι αυτοί, χαρακτηριστικοί σε πολλές δυτικές μεγαλουπόλεις , βρίσκονται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος ως προς την βελτίωση των συνθηκών προσβασιμότητας και την αξιοποίηση τους, ενώ υπάρχουν ήδη εφαρμοσμένα παραδείγματα ανάταξης του χαρακτήρα τους (βλ.μέρος 2, παράρτημα Δ) Στα παραδείγματα αυτά διακρίνονται οι διαφορετικές δυνατότητες αξιοποίησης των χαρακτηριστικών τους με παραγωγή τόσο δημόσιων χώρων όσο και χώρων ιδιωτικής εκμετάλλευσης.

1. 3.2 Επέμβαση στην περιοχή του συνεπίπεδου κόμβου οδού Σεπολίων





Επέμβαση στην περιοχή του συνεπίπεδου κόμβου με στόχο την συρραφή των δύο περιοχών εκατέρωθεν των σιδ. γραμμών και την ομαλή και ασφαλή διέλευση των πεζών και των τροχοφόρων.

Πρόκειται για ένα ακόμη νευραλγικό σημείο σύνδεσης των περιοχών εκατέρωθεν του Σταθμού, καθώς δίδεται η δυνατότητα συνεπίπεδης και συνεπώς άμεσης προσπέλασης των γραμμών.

Παρά το γεγονός, ότι η εν λόγω σύνδεση των περιοχών είναι εφικτή, το πέρασμα από τη μία πλευρά στην άλλη, αποτελεί μία εξαιρετικά αρνητική αστική εμπειρία από τη στιγμή που η προσπέλαση αναχαιτίζεται από τις γραμμές του τραίνου και η ρύθμιση της κυκλοφορίας δεν γίνεται με ορισμένο τρόπο. Συγκεκριμένα, η κίνηση των πεζών χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερα επικίνδυνη.

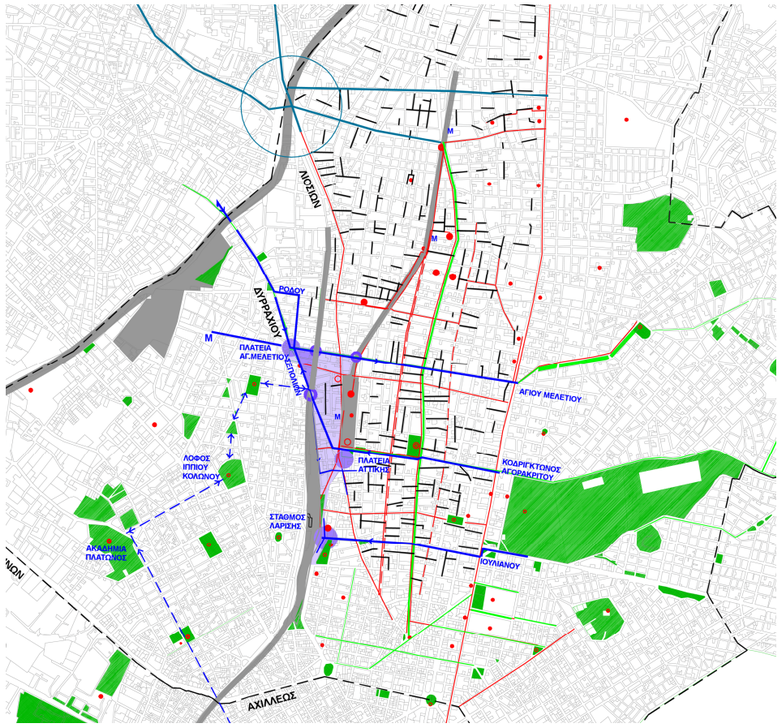
Ο χειρισμός του σημείου αυτού λοιπόν, κρίνεται απαραίτητος εφόσον δύναται να αποκαταστήσει την μέχρι σήμερα, έντονη χωρική έκφανση του Σταθμού ως τομή- φράγμα. Επιπλέον, η επίλυση του κόμβου, μπορεί να συμβάλει στην ενδυνάμωση και ενίσχυση των θυλάκων και των επιμέρους δικτύων διάρθρωσης της ευρύτερης περιοχής του σταθμού. Η διασύνδεση στον κόμβο Σεπολίων σχετίζεται άμεσα με την ανάδειξη των εγκλωβισμένων στον ιστό λόφων Σκουζέ και Ιππίου Κολωνού.

Η επίλυση του κόμβου αυτού, δύναται να απαντήσει σε μια σειρά κριτηρίων στρατηγικής για συνολικότερη πολεοδομική και περιβαλλοντική αναβάθμιση. Ενώ ταυτόχρονα, επιβάλλει τη σχεδιασμένη συνύπαρξη ΜΜΜ, ποδηλάτου, πεζών, αλλά και ΙΧ αυτοκινήτων.

1. 3.3 Επι μέρους επεμβάσεις συρραφής μικρών αξόνων (θύλακες) με αστικά κενά . Δημιουργία 'πάρκων τσέπης' και διαδικτύωση τους στην περιοχή των Πατησίων.

Οι επί μέρους επεμβάσεις με στόχο την ανάπλαση μικρότερων και ασυνεχών αξόνων που συνδέονται με ελευθέρους αναξιοποίητους χώρους – αστικά κενά φιλοδοξεί να δημιουργήσει συνθήκες εκτόνωσης και κοινωνικοποίησης των κατοίκων και θα μπορούσε να αφορά και άλλες περιοχές με αντίστοιχα χαρακτηριστικά και σε άλλους Δήμους της Περιφέρειας (π.χ. Δήμο Καλλιθέας.)

α) επεμβάσεις σε μικρούς άξονες: η περίπτωση του 'θύλακα'



Εικ.13 Το πλέγμα των «θυλάκων» στην ευρύτερη περιοχή των Πατησίων και σε σχέση με τους προτεινόμενους τόπους και οδικούς άξονες προς επέμβαση.

Χαρακτηριστικό του αστικού ιστού στην περιοχή των Πατησίων αποτελεί η ύπαρξη μικρών δρόμων, που είτε είναι αδιέξοδοι είτε εκτείνονται για ένα μόλις οικοδομικό τετράγωνο. Προέρχονται πιθανότατα από τις παραδοσιακές δουλείες διόδου[48] του παλαιότερου οκιστικού ιστού και διασπείρονται σε όλη την έκταση της περιοχής. Φαίνεται στην εικόνα η χωρική διασπορά τέτοιων δρόμων ανάμεσα στην Πατησίων και τις γραμμές του τρένου.

Πρόκειται για πολύ στενά δρομάκια με ελάχιστου πλάτους πεζοδρόμια που έχουν απευθείας πρόσβαση σε δρόμους μικρής ή μεγάλης κίνησης αυτοκινήτων (οδός Φυλής, οδός Αχαρνών). Καθώς είτε είναι αδιέξοδα, είτε διασχίζουν μόνο ένα οικοδομικό τετράγωνο και με το εύρος τους να δυσχεραίνει ιδιαίτερα την κίνηση των αυτοκινήτων, ουσιαστικά χρησιμοποιούνται για την κίνηση πεζών, για την είσοδο στις εκατέρωθεν πολυκατοικίες και για τη στάθμευση. Δεν αποτελούν συστατικά μέρη του οδικού δικτύου και οι εποχούμενοι επιλέγουν τους κεντρικότερους παρακείμενους δρόμους. Κάποια από αυτά τα δρομάκια έχουν ήδη και τυπικά πεζοδρομηθεί από το δήμο Αθηναίων.

Η μικρή διασύνδεσή τους με το υπόλοιπο δίκτυο και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους, του δίνουν έναν περισσότερο ιδιωτικό χαρακτήρα. Όσοι έχουν πεζοδρομηθεί, με ελάχιστες επεμβάσεις φύτευσης και αστικού εξοπλισμού έχουν μεταμορφωθεί σε ζωντανούς χώρους παιχνιδιού για τα παιδιά και συνάντησης για τους ηλικιωμένους της γειτονιάς. Απευθύνονται κυρίως στους κατοίκους των εκατέρωθεν πολυκατοικιών και αποτελούν ένα είδος κοινόχρηστης «αυλής», που αντικαθιστά τους έντονα υποβαθμισμένους ακάλυπτους τους χώρους τους. Πρόκειται για μικρούς θύλακες δημόσιου χώρου που διασύνδεουν χωρικά και κοινωνικά τις γύρω πολυκατοικίες, ανατρέποντας τη γενικότερη εικόνα της κοινωνικής αποξένωσης.

Προτείνεται η ανάπλαση του συνόλου των εν δυνάμει αστικών «θυλάκων», όχι σε πεζόδρομους με την τρέχουσα έννοια της διέλευσης πεζών, αλλά σε αυτούς τους μικρούς κοινόχρηστους χώρους υπαίθριας «κατοίκησης», στάσης, συνάντησης, δραστηριότητας και αναψυχής που απευθύνονται κυρίως στους άμεσα περίοικους, ώστε να παρέχουν στους κατοίκους των πολυκατοικιών έναν ποιοτικό βιώσιμο δημόσιο χώρο. Η μικρή κλίμακά τους είναι σημαντική για την οικειοποίησή τους και για την προστασία τους από τη κακοδιαχείριση. Είναι δυνατό να αποτελέσουν αντικείμενο συλλογικής χρήσης, ενδεχομένως και αυτοδιαχείρισης από τους κατοίκους των εκατέρωθεν πολυκατοικιών. Για παράδειγμα, η φροντίδα των φυτών ή η συντήρηση του εξοπλισμού θα μπορούσε να είναι αντικείμενο συλλογικής δράσης των περίοικων. Φυσικά η δημόσια πρόσβαση θα εξασφαλίζεται και σε περιπτώσεις μπορεί να ενισχύεται με την υποστήριξη χρήσεων μικροεμπορίου γειτονιάς ή ήπιας αναψυχής (μικρά εστιατόρια, καφενεία κλπ) στα ισόγεια των πολυκατοικιών.

Με διάφορες τυπολογίες, οι μικροί αυτοί θύλακες δημόσιου χώρου μπορούν να αρθρώσουν τις γύρω πολυκατοικίες σε ευρύτερους θύλακες κατοίκησης. Σε ένα παράλληλο σενάριο και σε σχέση με τους κεντρικούς εμπορικούς δρόμους (πχ Αχαρνών) μπορούν να υποστηρίξουν χρήσεις ΜΜΕ (Μικρής και Μεσαίας Επιχειρηματικότητας) και να συνδυαστούν με την ανάπτυξη θυλάκων ανοικτής καινοτομίας και μικρής συνεργατικής παραγωγής -fab labs (βλ.μέρος 3, κεφ. 2.2).

β.) Επεμβάσεις σε 'αστικά κενά' / ελεύθερα οικόπεδα

Σε κάποιες περιπτώσεις, οι παραπάνω χώροι (θύλακες) συνδέεται με κενά οικόπεδα, τα οποία θα μπορούσαν να φυτεύουν ή να χρησιμοποιηθούν προσωρινά ως τόποι υπαίθριας δραστηριότητας (παιδικές χαρές, pocket parks, χώροι υπαίθριων προβολών κλπ), ή περισσότερο μόνιμα, με τη συνεργασία του Δήμου ή δημόσιων φορέων, ως χώροι κοινωνικού εξοπλισμού (παιδικοί σταθμοί, ΚΑΠΗ κλπ). Τόσο για την χρήση των μικρών αξόνων που προαναφέραμε όσο και για την χρήση κενών οικοπέδων απαιτείται η δημιουργία ή η εκμετάλλευση του κατάλληλου θεσμικού πλαισίου (βλ. μέρος 3, κεφ 2.1). Στην διεθνή βιβλιογραφία και πρακτική η μόνιμη ή προσωρινή 'εκμετάλλευση' αντιστοίχων χώρων βρίσκεται σήμερα στο προσκήνιο καθώς η ανάγκη τόσο για χώρους πρασίνου

[48] Μικροί δρόμοι που δεσμεύονταν από τις όμμορες ιδιοκτησίες προκειμένου να εξασφαλίζεται πρόσβαση σε «τυφλά» οικόπεδα από τον κοινόχρηστο δρόμο

μικρής κλίμακας , όσο και χώρων κοινωνικοποίησης στις μεγαλουπόλεις είναι έντονο και διαρκές αίτημα των πολιτών.

Οφέλη από τον συνδυασμό των επεμβάσεων 'συρραφής' μικρής κλίμακας

Παρά το μικρό τους μέγεθος, λόγω της μεγάλης διασποράς τους στον αστικό ιστό, η ανάπλαση των αστικοί θυλάκων και των αστικά κενών έχουν πολλαπλάσια ανταποδοτικά οφέλη για την πυκνοδομημένη και πολυπληθή περιοχή κατοικίας, τόσο στο περιβάλλον όσο και στην ποιότητα ζωής. Η αναβάθμιση τους αποτελεί αθροιστικά μια πράξη ανάκτησης του δημόσιου χώρου και ενίσχυσης της κοινωνικής συνοχής, που είναι απαραίτητη για τη συγκεκριμένη περιοχή της πόλης.

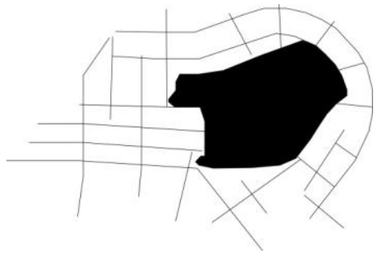
Οι δημόσιοι χώροι και οι χώροι πρασίνου δεν επαρκούν, ενώ η δημιουργία νέων στον πυκνό αστικό ιστό είναι ιδιαίτερα δύσκολη. Η ανάπλαση των θυλάκων, χωρίς να απαιτεί απαλλοτριώσεις ή κατεδαφίσεις και χωρίς να διαταράξει καθόλου το οδικό δίκτυο, μπορεί να παράσχει άμεσα και οικονομικά ένα πλέγμα κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου. Ακόμα και η φύτευση μιας δενδροστοιχίας όταν πολλαπλασιαστεί έχει μεγάλη επίδραση στο μικροκλίμα και στο αστικό οικοσύστημα (πουλιά, έντομα κλπ), καθώς δημιουργεί ένα ευρύτερο πράσινο δίκτυο.

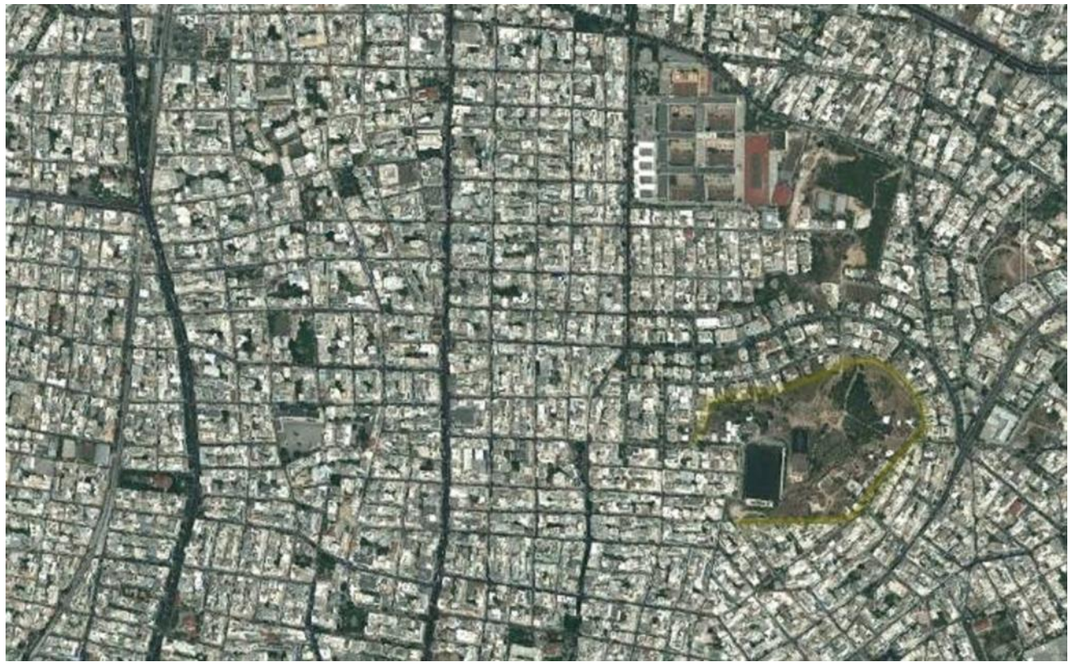
Οι μικροί θύλακες δημόσιου χώρου θα προωθήσουν την κοινωνική συνοχή, καθώς θα αποτελέσουν τόπο συνάντησης διαφορετικών ανθρώπων όλων των ηλικιών και κοινωνικών ομάδων, ενισχύοντας τις τοπικές σχέσεις γειτονιάς και δίνοντας ευκαιρία για πολυπολιτισμικές κοινωνικές διασυνδέσεις. Οι αστικοί θύλακες μπορούν να τονώσουν την κατοίκηση σε όλη την ευρύτερη περιοχή, καθώς δημιουργούν ποιοτικούς δημόσιους χώρους ακόμα και στις πιο απομακρυσμένες ή υποβαθμισμένες περιοχές (πχ γύρω από την οδό Φυλής). Η αναβάθμιση των γειτονιών θα αναζωογονήσει το ενδιαφέρον για κατοίκηση από όλες τις κοινωνικές ομάδες, με έμφαση στη μόνιμη οικογενειακή κατοικία – μια από τις παραδοσιακές χρήσεις της περιοχής που σήμερα πλήττεται ιδιαίτερα.

' Συντακτικό' υλοποίησης επεμβάσεων 'συρραφής' μικρής κλίμακας.

Στην υλοποίηση των επεμβάσεων 'συρραφής' μικρής κλίμακας σημαντική παράμετρος για την ' αναγνωσιμότητα' και την εντύπωση συνέχειας ενός πλέγματος θα αποτελέσει η διατύπωση ενός 'συντακτικού' της πρότασης που μπορεί να περιλαμβάνει επιλογή συγκεκραμένων υλικών, αστικού εξοπλισμού και τρόπους κατασκευής. Η μελέτη διαμόρφωσης του 'συντακτικού' αυτού οφείλει να λάβει υπ' όψιν την ευκολία και το κόστος της κατασκευής έτσι ώστε η υλοποίηση να είναι δυνατή ακόμη και με την συμμέτοχη των κάτοικων χωρίς αυτό να είναι απαραίτητο. Μια τέτοια διάσταση θα αυξήσει τον βαθμό οικειοποίησης μέσω της συμμετοχής και η πιλοτική εφαρμογή της θα αποτελέσει πρόκληση για την επέκταση του εγχειρήματος και σε άλλες περιοχές με αντίστοιχα χαρακτηριστικά , με τα οφέλη που αναφέρθηκαν παραπάνω.

Λόφος Ελικώνα









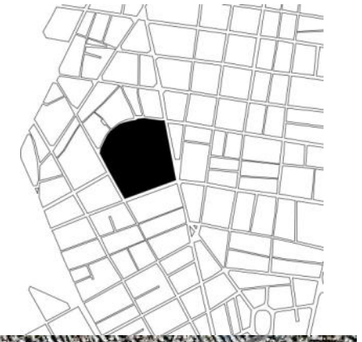








Λόφος Ιππίου Κολωνού



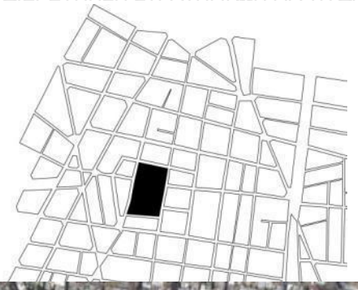


„..για να «βλέπει» ο Οιδίπους, από τον Κολωνό όπου βρίσκεται, τα τείχη της πόλης, θα έπρεπε να αφαιρεθεί το τμήμα του κτισμένου όγκου που τώρα εμποδίζει αυτή την ορατότητα.

Κοτιώνης Ζ., *Κοίταξε Οιδίποδα! Αυτή είναι η Αθήνα» [«Πες, που είναι η Αθήνα»*, εκδόσεις Άγρα



Λόφος Σκουζέ

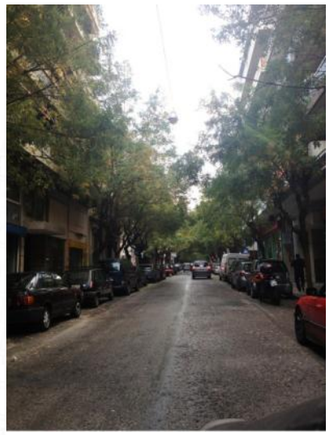




Διαδρομή Ανάγνωσης της Περιοχής

Στάση 1η: Μιχαήλ Βόδα και Ιουλιανού







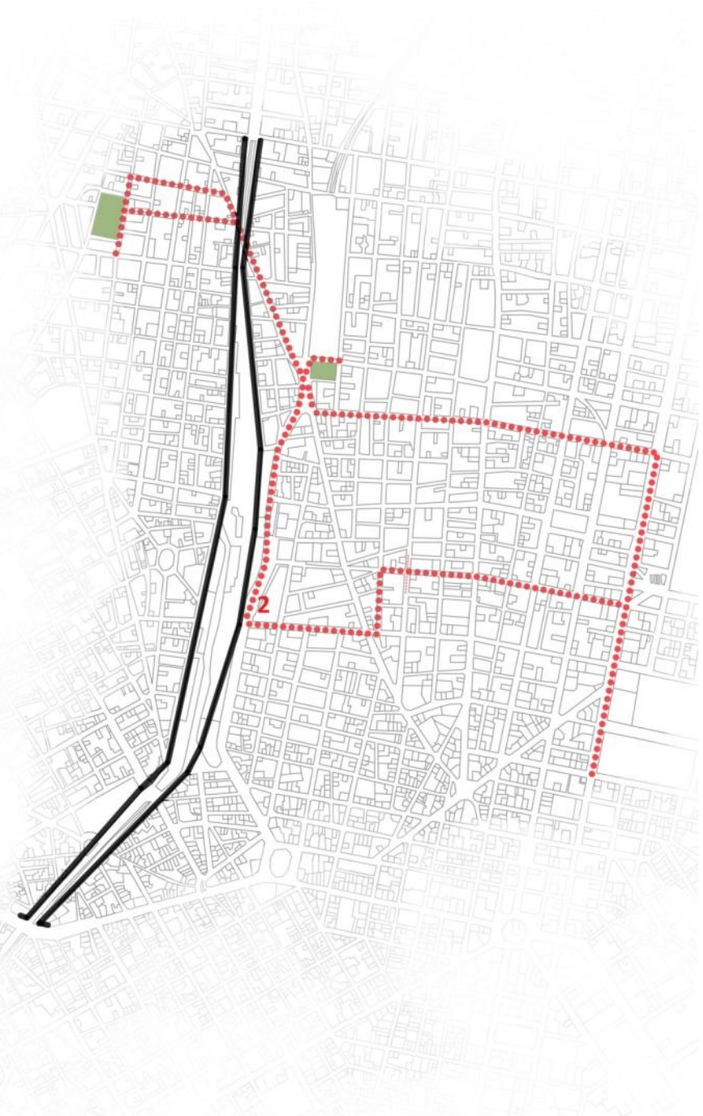








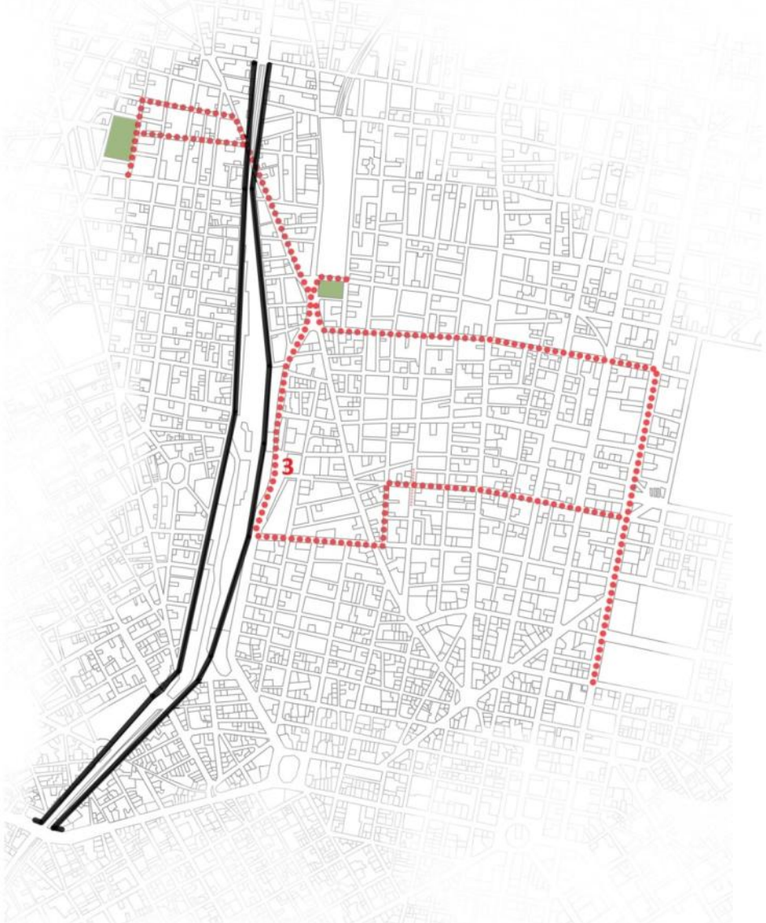
Στάση 2η: Σταθμός Λαρίσης







Στάση 3η: Δεληγιάννη και Φιλαδέλφειας









Στάση 4η , 5η: Πλατεία Αττικής , Κωνσταντινουπόλεως και Σεπολίων











Στάση 6η: Λόφος Σκουζέ







Μέρος 2.
Προτάσεις δικτυακών παρεμβάσεων: Τυπολογία παρεμβάσεων - Συγκρότηση πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων στην πιλοτική περιοχή του Νοτιοδυτικού Κέντρου της Μητροπολιτικής Αθήνας

Χωρική Ενότητα 2
Ακαδημία Πλάτωνος, Μεταξουργείο, Κεραμεικός / Λένορμαν, λεωφ. Αθηνών, Κωνσταντινουπόλεως, Πειραιώς, Ιερά Οδός (Π.1.2.2)

Γιάννα Σταυρουλάκη, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΔΕ, Δρ. ΕΜΠ

Οι Στρατηγικές Παρεμβάσεις που προτείνονται για την περιοχή της Ακαδημίας Πλάτωνος είναι επιγραμματικά οι εξής:

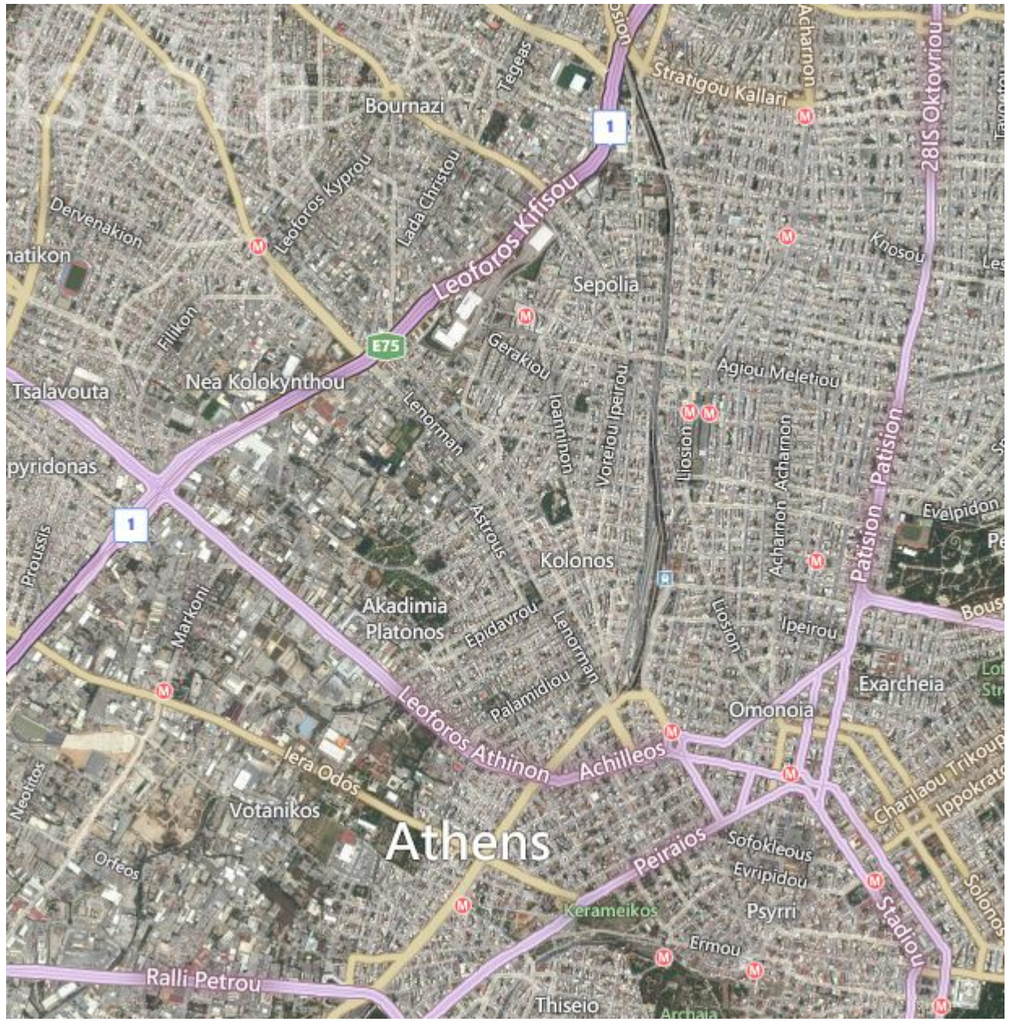
- Αναβάθμιση της οδού Λένορμαν σε «αστική λεωφόρο» πολιτισμικού και φυσικού ενδιαφέροντος, όπου θα συνυπάρχουν σημαντικές χρήσεις γης, τοπικού ή υπερτοπικού χαρακτήρα, ΜΜΜ (μετρό, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδήλατο, πεζοί, αλλά και ΙΧ αυτοκίνητα.
- Αναβάθμιση της περιοχής του ανισόπεδου κόμβου οδού Λένορμαν / οδού Κωνσταντινουπόλεως.
- Αναβάθμιση του ανισόπεδου κόμβου Λεωφόρου Αθηνών/οδού Αχιλλέως/οδού Κωνσταντινουπόλεως και παράλληλη διασύνδεση των οδών Πλαταιών/ Σαλαμίνος με τις οδούς Πλάτωνος/Μοναστηρίου στα πλαίσια της ανάδειξης του Δημόσιου Σήματος.
- Αναβάθμιση του ανισόπεδου κόμβου Εθνικής οδού/οδού Λένορμαν με την ταυτόχρονη εκμετάλλευση του κενού επίγειου τμήματος για τη χωροθέτηση χρήσεων και δραστηριοτήτων.
-

2.1 Σύντομη περιγραφή της περιοχής παρεμβάσεων. Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.

Η περιοχή Ακαδημία Πλάτωνος είναι μια από τις δυτικές συνοικίες του δήμου Αθηναίων. Οριοθετείται δυτικά από την Εθνική οδό, νότια από τη Λεωφόρο Αθηνών, βόρεια από την οδό Λένορμαν και από τις περιοχές Κολωνού και Σεπολίων και ανατολικά από την οδό Αχιλλέως και τις περιοχές Μεταξουργείου και Κεραμεικού. Όλο το δυτικό τμήμα της ανήκει στην ευρύτερη περιοχή του Ελαιώνα, παρουσιάζοντας πολλά από τα χαρακτηριστικά του τόσο στον αστικό ιστό όσο και στις χρήσεις (βλ.μέρος 2, χωρική ενότητα 3). Η εθνική οδός τη χωρίζει από το δήμο Περιστερίου αποτελώντας παράλληλα το διαδημοτικό όριο του δυτικού δήμου με το δήμο Αθηναίων. Αντίστοιχα, η οδός Λένορμαν έχει το ρόλο του διαδημοτικού συνδετήριου άξονα μεταξύ τους.

Στο κέντρο της περιοχής βρίσκεται ο αρχαιολογικός χώρος της Ακαδημίας Πλάτωνος, στον οποίο προγραμματίζεται να ανεγερθεί το Νέο Μουσείο της Πόλης των Αθηνών. Ο χώρος είναι ταυτόχρονα ένας σημαντικός φυσικός πράσινος θύλακας για την ευρύτερη περιοχή της Ακαδημίας Πλάτωνος, του Κολωνού και των Σεπολίων. Συνδιαλέγεται οπτικά με το λόφο του Ιππίου Κολωνού που βρίσκεται βορειότερα. Στο σημείο φτάνει το αρχαίο «Δημόσιο Σήμα», - ο χώρος ταφής των επιφανών Αθηναίων καθώς και των "πεσόντων εν πολέμω" – που συνέδεε τον Κεραμεικό με την Ακαδημία Πλάτωνος.

Τα χαρακτηριστικά της περιοχής δυτικά και ανατολικά του αρχαιολογικού χώρου είναι αντιδιαμετρικά αντίθετα. Ανατολικά πρόκειται για μια περιοχή γενικής κατοικίας, με συνεκτικό αστικό ιστό, μεγάλα ύψη και έντονη πυκνότητα κατοίκησης, που παρουσιάζει έντονα στοιχεία υποβάθμισης κυρίως λόγω της κακής ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος, των πεπαλαιωμένων και ασυντήρητων κτηρίων, της



Εικ1. Αεροφωτογραφία Ακαδημίας Πλάτωνος

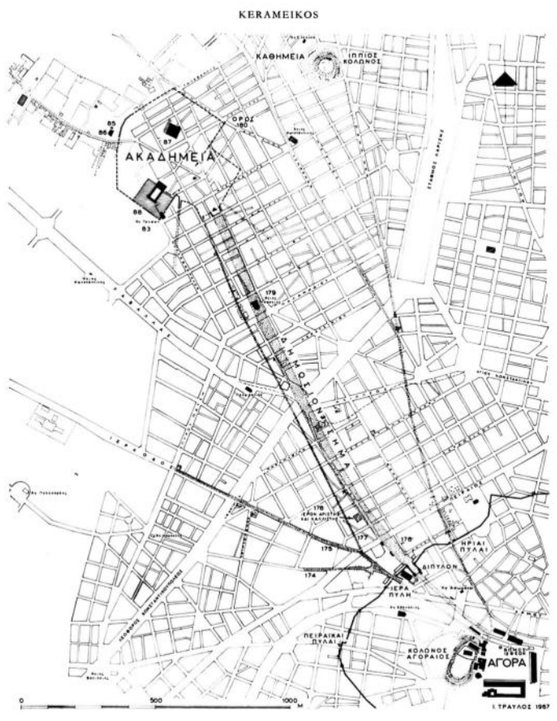
ρύπανσης και όχληση λόγω της μεγάλης πυκνότητας των αυτοκινήτων και της απουσίας επαρκούς δημόσιου χώρου. Το δυτικό τμήμα παρουσιάζει σε λίγο ηπιότερο βαθμό το χαρακτήρα της ευρύτερης περιοχής του Ελαιώνα: μεγάλες ιδιοκτησίες, χαλαρός και άναρχος αστός, οχλούσες και ρυπογόνες χρήσεις βιοτεχνίας, βιομηχανίας και μεταποίησης και μεγάλες αδόμητες εκτάσεις. Η γειτνίαση αυτών των δύο περιοχών γεννά έντονα προβλήματα τόσο λόγω ασυμβατότητας των χρήσεων, όσο και λόγω της αμφιλεγόμενης αναπτυξιακής προοπτικής του δυτικού τμήματος, που βρίσκεται σε φάση αποβιομηχάνισης.



Εικ2. Ίχνη «Δημόσιου Σήματος»



Εικ3. Άποψη αστικού ιστού γύρω από τον Αρχαιολογικό χώρο



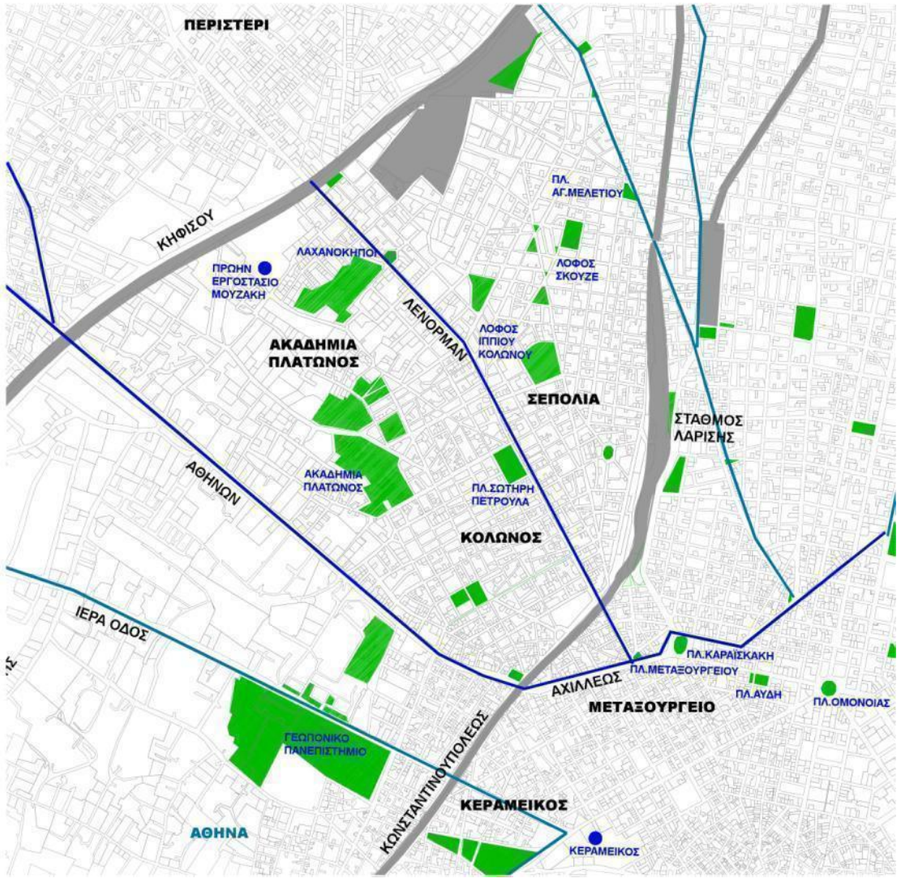
Εικ4. Σχέδιο, Τραυλός, 1967

Η ιδιαιτερότητα αυτής της χωρικής ενότητας Στρατηγικών Παρεμβάσεων είναι πως ανήκει ολοκληρωτικά στο δήμο Αθηναίων. Ωστόσο, η σημασία της συνοικίας για τη μητροπολιτική Αθήνα λόγω της ύπαρξης του αρχαιολογικού χώρου της Ακαδημίας Πλάτωνος εμπλέκει έναν αριθμό άλλων φορέων διαχείρισης και παραγωγής δημόσιου χώρου σε όλες τις κλίμακες (ΥΠΕΚΑ, Περιφέρεια Αττικής, ΟΡΣΑ, ΥΠΠΟ, ΕΑΧΑ κλπ). Ενδεικτικό είναι το πλήθος των μελετών που έχουν εκπονηθεί από τους φορείς αυτόνομα ή σε συνεργασία μεταξύ τους και με το δήμο, οι περισσότερες από τις οποίες έχουν κοινούς στόχους. Επιγραμματικά αναφέρουμε:

- Δήμος Αθηναίων, «Μελέτη για την Πολεοδομικό Ανασχεδιασμό της Ακαδημίας Πλάτωνος», Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως[49]
- ΥΠΠΟΤ, Μελέτη για το Αρχαιολογικό Άλσος της Ακαδημίας Πλάτωνος
- ΥΠΕΚΑ, Ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Ακαδημίας Πλάτωνος και αναβάθμιση ευρύτερης περιοχής, σχέδιο δράσης «Αστικές Αναπλάσεις- Μεγάλες μητροπολιτικές Παρεμβάσεις», Πρόγραμμα «Αθήνα-Αττική 2014»[50]
- ΕΑΧΑ, Μελέτη για την ανάδειξη του «Δημόσιου Σήματος», Ενοποίηση Αρχαιολογικών χώρων

Ενώ σχεδιάζεται,

- Συνεργασία ΥΠΕΚΑ, Δήμου Αθηναίων, ΟΡΣΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας για τη σύνταξη ΣΟΑΠ για το κέντρο της Αθήνας που περιλαμβάνει την περιοχή της Ακαδημίας Πλάτωνος.



Εικ5. Οδικοί άξονες και σημαντικά στοιχεία της περιοχής

Παράλληλα, η περιβαλλοντική αναβάθμιση του δυτικού τμήματος σε συνδυασμό με τη βιώσιμη χρήση του μεγάλου λανθάνοντος δυναμικού του δευτερογενούς τομέα, φέρνει σε ρήξη τις τοπικές ομάδες πολιτών και επιτροπές κατοίκων, όσο και τους τοπικούς εμπορικούς φορείς (επιμελητήρια παρακείμενων δήμων κλπ), με τους ιδιώτες μεγαλοεπενδυτές, αλλά και τους κρατικούς φορείς διαχείρισης και παραγωγής του χώρου (ΥΠΕΚΑ, Δήμος Αθηναίων κλπ)που προσπαθούν να υιοθετήσουν μια βιώσιμη στρατηγική ανάπτυξης για την περιοχή.

Οι επενδύσεις μεγάλης κλίμακας που προγραμματίζονται, θεωρούνται ως εχθρικές και ασύμβατες για μια περιοχή γενικής κατοικίας, από τους κατοίκους που διεκδικούν την πλήρη εκμετάλλευση των εκτάσεων για τη δημιουργία εκτεταμένων δημοσίων χώρων αναψυχής, αθλητισμού και εκπαίδευσης, τη δημιουργία μεγάλων χώρων πρασίνου, αλλά και αστικής καλλιέργειας. Ήδη, δύο μεγάλες ιδιοκτησίες της περιοχής έχουν γίνει σημεία έντονης έριδας μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων, καθώς λόγω της κλίμακάς τους αποτελούν σημεία καμπής για την αναπτυξιακή πορεία που θα λάβει η ευρύτερη περιοχή. Πρόκειται για την ιδιοκτησία του πρώην εργοστασίου Μουζάκη, που κατεδαφίστηκε προκειμένου να ανεγερθεί το Εμπορικό και Ψυχαγωγικό Κέντρο «Academy Gardens» επιφάνειας

[49]Όπως αναφέρεται από το Δήμο Αθηναίων με τον προτεινόμενο ανασχεδιασμό:

1. Αναδεικνύεται και προστατεύεται το Αρχαιολογικό Άλσος και δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την ένταξή του στην καθημερινή λειτουργία της γειτονιάς και της πόλης
2. Αξιοποιούνται οι ευκαιρίες, που δίνουν τα σημερινά χαρακτηριστικά της περιοχής, για την δημιουργία μιας πρότυπης πολεοδομικής ενότητας από άποψη κοινωνικού εξοπλισμού, ελεύθερων χώρων, κυκλοφορίας, χρήσεων γης και δόμησης
3. Δημιουργούνται "διαδρομές" σύνδεσης, που αφορούν κυρίως πεζούς και ποδηλάτες, με σημαντικούς δημόσιους χώρους, πόλους κοινωνικής δραστηριότητας και συγκοινωνιακές εξυπηρετήσεις
4. Βελτιώνεται το μικροκλίμα και η βιοκλιματική συμπεριφορά της περιοχής με αύξηση των ελεύθερων χώρων πρασίνου, δημόσιων και ιδιωτικών και μείωση της επιφάνειας που χρησιμοποιούν τα οχήματα

[50]Η ανάδειξή του, η απαλλοτρίωση κρίσιμων οικοπέδων για την λειτουργία του, η διευθέτηση της κυκλοφορίας στην περιοχή, η σύνδεσή του με τον Κεραμικό και τον Ελαιώνα, αποτελούν κύριες επιδιώξεις για το ΥΠΕΚΑ. Ειδικότερα όπως αναφέρεται:

"Στο πλαίσιο της συνολικής ανάδειξης του Αρχαιολογικού Χώρου της Ακαδημίας Πλάτωνος, σύμφωνα με το καταστατικό της ΕΑΧΑ (ΦΕΚ 909/15.10.1997) προωθούνται, σε συνεργασία του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού, της Διεύθυνσης Πολεοδομικού Σχεδιασμού του ΥΠΕΚΑ και της ΕΑΧΑ:

α) αύξηση του κοινοχρήστου χώρου της ευρύτερης περιοχής, με την προετοιμασία πεζοδρομημένων διαδρομών και σύνδεση του Κεραμεικού με τον αρχαιολογικό χώρο μέσω της περιοχής του Μεταξουργείου, Δημοσίου Σήματος κ.λπ.

β) Οριστικοποίηση και εξορθολογισμός του ορίου του αρχαιολογικού χώρου με αύξηση του πράσινου.

γ) Δημιουργία αφ' ενός οπτικής σύνδεσης του αρχαιολογικού χώρου της Ακαδημίας με τον Ελαιώνα και αφ' ετέρου εξόδου (με σήμανση) του αρχαιολογικού χώρου προς την Εθνική Οδό Αθηνών – Κορίνθου.

δ) Επαναπροσδιορισμός των όρων δόμησης και χρήσεων γης με στόχο την προώθηση Προεδρικού Διατάγματος για τη σχετική τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου.

Παράλληλα, γίνεται από την ΕΑΧΑ προσπάθεια σήμανσης της διαδρομής Κεραμεικός – Δημόσιο Σήμα – Ακαδημία Πλάτωνος, καθώς και μελέτες και έργα μικρής κλίμακας. Προς το παρόν εκκρεμούν οι σχετικές εγκρίσεις για τη κυκλοφοριακή μελέτη που εκπονήθηκε από την ΕΑΧΑ, με στόχο την κατάργηση της οδού Κρατύλου-Δράκοντος που «τέμνει» τον αρχαιολογικό χώρο, από τον ΟΑΣΑ, τη Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού του ΥΠΕΚΑ και το Δήμο Αθηναίων."

45.600τμ, φέρνοντας σε απόλυτη ρήξη τις τοπικές ομάδες κατοίκων και εμπόρων, τα εμπορικά επιμελητήρια των παρακείμενων δήμων (Περιστερίου, Νίκαιας, Ιλίου, Αγ.Αναργύρων κλπ) αλλά και ΜΚΟ (Monumenta)με το ΥΠΠΟΤ και το ΥΠΕΚΑ, που ενέκρινε την κατεδάφιση, παρά την πρόθεση του Δήμου Αθηναίων για διατήρηση του συνόλου εργοστασίων Λαναρά-Μουζάκη ως εξαιρετικά δείγματα βιομηχανικής ιστορίας. Το δεύτερο σημείο τριβής αποτελούν οι δύο μεγάλες ιδιοκτησίες των «Λαχανόκηπων», που εδώ και χρόνια έχουν κριθεί απαλλοτριωτέες από το Δήμο Αθηναίων. Οι κάτοικοι έχουν δημιουργήσει ένα είδος αυτοοργανωμένης συλλογικής αστικής καλλιέργειας στο χώρο, ενώ οι ιδιοκτήτες, δεδομένης της οικονομικής αδυναμίας του Δήμου να προχωρήσει στην απαλλοτρίωση, διεκδικούν με ένδικα μέσα την αποδέσμευση των ιδιοκτησιών τους για περαιτέρω εκμετάλλευση.

2.2 Προβλήματα και αναπτυξιακές δυνατότητες της περιοχής.

Συνοψίζοντας τα ιδιαίτερα προβλήματα της περιοχής είναι:

- Διχοτόμηση της περιοχής εκατέρωθεν του αρχαιολογικού χώρου. Ασυμβατότητα χρήσεων. Κατοικία και μικροεμπόριο δίπλα σε εκτάσεις που προσκαλούν το επιθετικό ιδιωτικό επενδυτικό ενδιαφέρον μεγάλης κλίμακας
- Απουσία δημόσιων χώρων για να καλύψουν τις ανάγκες της πυκνοκατοικημένης περιοχής
- Εικόνα υποβάθμισης λόγω κακής ποιότητας δομημένου περιβάλλοντος και έλλειψη συντήρησης των πεπαλαιωμένων κτιριακών κελυφών
- Κενά κτήρια κατοικίας και πρώην εγκαταστάσεων δευτερογενούς τομέα
- Κενές εκτάσεις λόγω δέσμευσης για απαλλοτρίωση που χρονίζει
- Έλλειψη σε κοινωνικό εξοπλισμό
- Ατονία του τοπικού εμπορίου και της εν γένει δραστηριότητας. Κλειστά καταστήματα.
- Πολυγνωμία, απουσία συναίνεσης, ρήξη μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και κυρίως των κρατικών φορέων παραγωγής χώρου, των τοπικών ομάδων πολιτών (κατοίκων εμπόρων κλπ) και των ιδιωτών επενδυτών, για τις αναπτυξιακές παρεμβάσεις στην περιοχή.

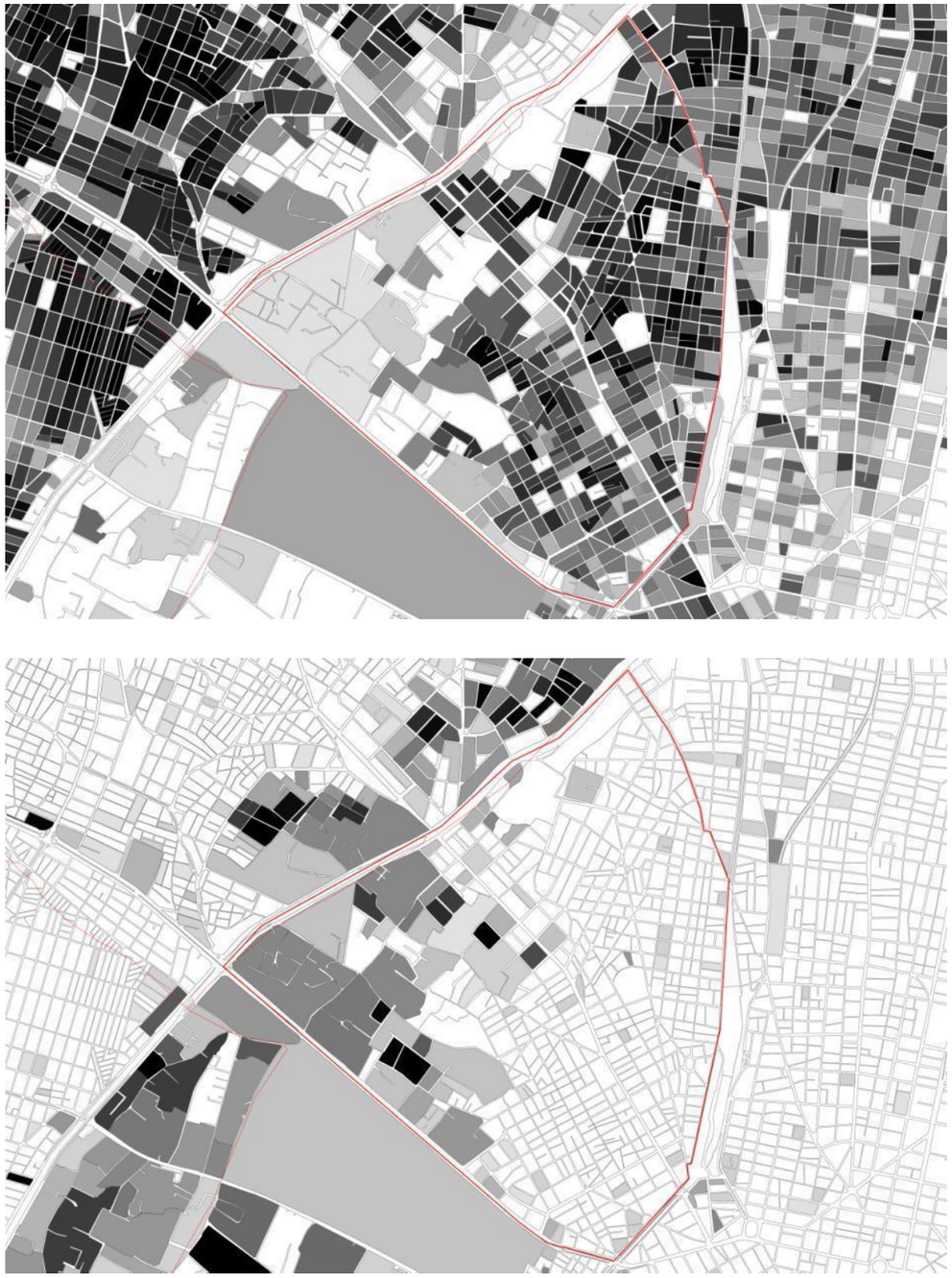
Ωστόσο η περιοχή διατηρεί την αναπτυξιακή δυναμική της κυρίως λόγω:

- της παρουσίας του σημαντικού αρχαιολογικού χώρου
- των δυνατοτήτων για επανάχρηση των πρώην εργοστασίων, ιδιαίτερα αυτών που αποτελούν σημαντικά δείγματα βιομηχανικής ιστορίας
- των μεγάλων αδόμητων εκτάσεων προς χρήση
- του μεγάλου πλήθους των κατοίκων, όχι μόνο της περιοχής αλλά και των γύρω δήμων
- της γειτνίασης με τον Ελαιώνα, μια περιοχή με έντονη δυναμική ανάπτυξης





Εικ6. Κατανομή χρήσεων. Κύρια χρήση: Κατοικία (πάνω), Δευτερεύουσα χρήση: Γραφεία-Καταστήματα (κάτω)





Εικ7. Κατανομή χρήσεων. Αποκλειστική χρήση: Κατοικία (πάνω αριστερά), Εργοστάσια-Εργαστήρια (πάνω δεξιά), Γραφεία-Καταστήματα (κάτω)

2.3 Περιγραφή Στρατηγικών Παρεμβάσεων

Συνεργασία Περιφέρειας Αττικής – Δήμου Αθηναίων

Στα πλαίσια του παρόντος Προγράμματος των Στρατηγικών Παρεμβάσεων ειδικά γι αυτήν την χωρική ενότητα είναι επιθυμητή η συνεργασία της Περιφέρειας Αττικής με το Δήμο Αθηναίων. Η συνεργασία θα έχει πολλαπλά αμφίδρομα οφέλη, τόσο σε ότι αφορά την προστιθέμενη αξία των έργων, όσο την αναγκαία χρηματοδότησή τους και την επίτευξη κοινωνικής συναίνεσης:

1. Η ενδεχόμενη ένταξη δημοτικών έργων στο Πρόγραμμα Στρατηγικών Παρεμβάσεων που επιδιώκει τη διαδημοτική τους δικτύωση θα τα σηματοδοτήσει εκ νέου στο πλαίσιο του ευρύτερου μητροπολιτικού κέντρου Αθηνών. Η δικτύωση των έργων με άλλους σημαντικούς φυσικούς και πολιτιστικούς χώρους θα αυξήσει την αναγνωρισιμότητα και την επισκεψιμότητά τους, το ιδιωτικό επενδυτικό ενδιαφέρον και τη βιωσιμότητα των έργων. Η αξία τους ως προς την περιβαλλοντική και κοινωνική τους επίδραση στην πόλη θα πολλαπλασιαστεί. Ακόμα και η πιο μικρή πεζοδρόμηση ή ανάπλαση νησίδων πρασίνου μπορεί να έχει πολλαπλά οφέλη αν ενταχθεί σε ένα ευρύτερο δίκτυο δημόσιων χώρων ή σε μια ευρύτερη στρατηγική παρεμβάσεων με μεγάλες χειρονομίες δικτύωσης.
2. Η συνεργασία των φορέων (Περιφέρεια Αττικής, Δήμος Αθηναίων) θα διευκολύνει και θα αυξήσει την πρόσβαση στα διαθέσιμα χρηματοδοτικά εργαλεία και θα υποστηρίξει την υλοποίηση των έργων με παρεμβάσεις σε διάφορες κλίμακες και φάσεις. Δημοτικά έργα που δε ήταν δυνατό να χρηματοδοτηθούν από το Δήμο (πχ η απαλλοτρίωση των «Λαχανόκηπων») θα μπορούσαν ενταγμένα στο ευρύτερο πρόγραμμα να προχωρήσουν. Αντίστοιχα, έργα που ο Δήμος υλοποιεί ή θα υλοποιήσει με δικούς του πόρους μπορούν να υποστηρίξουν τις ευρύτερες στρατηγικές παρεμβάσεις (πχ η ανάπλαση της πλατείας Σωτήρη Πέτρουλα δρα υποστηρικτικά στην Παρέμβαση για την Αναβάθμιση της οδού Λένορμαν). Στο πλαίσιο αυτό θα αυξηθεί η δυνατότητα του Δήμου να αναλάβει πρωτοβουλίες και να προχωρήσει σε περαιτέρω παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο.
3. Η συνεργασία της Περιφέρειας Αττικής και του Δήμου Αθηναίων θα επιτύχει μεγαλύτερη συναίνεση από τους πολίτες για την υλοποίηση των έργων. Θα πείσει για την περιβαλλοντική και κοινωνική συνεισφορά των εξειδικευμένων παρεμβάσεων καθώς θα είναι ενταγμένες σε ένα ευρύτερο σχέδιο για την αναβάθμιση των αστικών περιοχών και την ανάκτηση του δημόσιου χώρου και θα είναι μέρος ενός προγράμματος με συγκεκριμένο στόχο και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης. Τα μεμονωμένα έργα συνήθως αντιμετωπίζονται με καχυποψία από του πολίτες καθώς θεωρούνται σπατάλη χρημάτων χωρίς έναν ευρύτερο στόχο ή μέσο προώθησης συγκεκριμένων ιδιωτικών συμφερόντων που στερούνται κοινωνικού οράματος. Η ασυνεννοησία και η διγνωμία μεταξύ των φορέων δε βοηθά στην επίτευξη της συναίνεσης των τοπικών κοινωνιών που είναι αναγκαία, ιδιαίτερα στη συγκεκριμένη περιοχή όπου οι σχέσεις μεταξύ κράτους και πολιτών είναι ήδη έντονα διαταραγμένες.

Διασύνδεση Ακαδημίας Πλάτωνος - Ελαιώνα

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στην περιοχή της Ακαδημίας Πλάτωνος πρέπει να θεωρηθούν σε άμεση συνέργεια με τις Στρατηγικές Παρεμβάσεις στην Περιοχή του Ελαιώνα και ειδικότερα (Εικ 8):

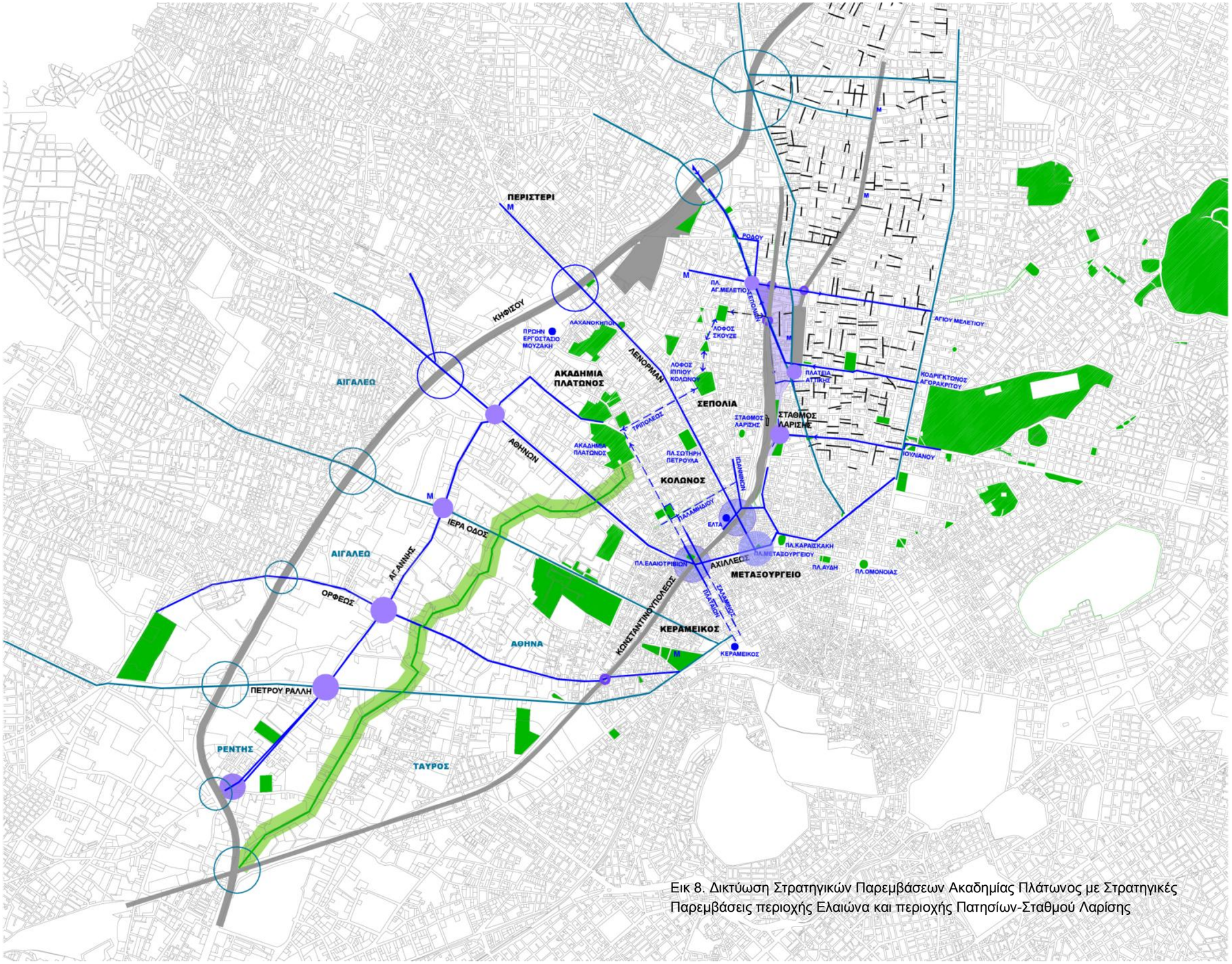
1. Με την αναβάθμιση του ρέματος του Προφήτη Δανιήλ σε πράσινη διαδρομή ήπιας παραγωγικής δραστηριότητας, περιπάτου και αναψυχής που προεκτείνεται έως την Ακαδημία Πλάτωνος (βλ. 3.3.2)
2. Με την αναβάθμιση της οδού Αγίας 'Αννης σε βιώσιμο αστικό άξονα παραγωγικής δραστηριότητας, πολιτισμού και αναψυχής που προεκτείνεται έως την Ακαδημία Πλάτωνος (βλ.3.3.3)

Η λειτουργική διασύνδεση της Ακαδημίας Πλάτωνος με την περιοχή του Ελαιώνα, με φυσικές και πολιτιστικές συνδέσεις αλλά και με την προώθηση της αμφίδρομης κυκλοφορίας όλων των μέσων (πεζών, ποδηλάτων, ΜΜΜ και ΙΧ) θα υποστηρίξει πολλαπλά την αναβάθμιση και των δύο περιοχών και αποτελεί στόχο του προγράμματος των Στρατηγικών Παρεμβάσεων που προωθείται πολύπλευρα.

γ. Στόχοι Στρατηγικών Παρεμβάσεων

Οι προτάσεις για τις Στρατηγικές Παρεμβάσεις στην περιοχή της Ακαδημίας Πλάτωνος έχουν τους παρακάτω στόχους:

- την ένταξη στα ευρύτερα δίκτυα στρατηγικών παρεμβάσεων στο σύνολο του Μητροπολιτικού κέντρου Αθηνών - Πειραιώς (Πολιτιστικοί και Φυσικοί διάδρομοι, Μέρος 1, 4.3), αλλά και στις στρατηγικές παρεμβάσεις άλλων χωρικών ενοτήτων (Ελαιώνας, Πατησίων-Σταθμός Λαρίσης)
- τη μεταξύ τους συνεκτική δικτύωση, ώστε να επιτευχθούν τα προστιθέμενα οφέλη
- την περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής με την αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος και του περιορισμού της χρήσης ΙΧ
- τη βιώσιμη κινητικότητα και λειτουργική εξυπηρέτηση
- τη δημιουργία βιώσιμου δημόσιου χώρου
- την άρση της διχοτόμησης μεταξύ της περιοχής κατοικίας και της περιοχής βιομηχανικής/βιοτεχνικής δραστηριότητας
- τη βιώσιμη ανάπτυξη του δυτικού τμήματος που βρίσκεται σε φάση σταδιακής αποβιομηχάνισης
- την υποστήριξη και συνέργεια με τα μεγάλα και μικρότερα προγραμματισμένα έργα (πχ Ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Ακαδημίας Πλάτωνος και νέο Μουσείο της Πόλης των Αθηνών, Ανάδειξη Δημόσιου Σήματος, Ανάπλαση πλ. Σωτήρη Πέτρουλα)
- την αύξηση των λειτουργικών συνδέσεων με τις γύρω περιοχές κατοικίας (Κολωνός, Σεπόλια, Περιστέρι, Κεραμεικός, Μεταξουργείο)
- την αναζωογόνηση της κατοικίας με την προσέλκυση όλων των κοινωνικών ομάδων και οικονομικών στρωμάτων
- την τόνωση του τοπικού εμπορίου και εν γένει της τοπικής δραστηριότητας
- τη συνέργεια με τη σχετική μελέτη του Δήμου Αθηναίων για την περιοχή
- την προώθηση της συνεργασίας των εμπλεκόμενων φορέων με στόχο την υποστήριξη των έργων και την επίτευξη κοινωνικής συναίνεσης



Εικ 8. Δικτύωση Στρατηγικών Παρεμβάσεων Ακαδημίας Πλάτωνος με Στρατηγικές Παρεμβάσεις περιοχής Ελαιώνα και περιοχής Πατησίων-Σταθμού Λαρίσης

Αναλυτική περιγραφή Στρατηγικών Παρεμβάσεων:

2.3.1 Αναβάθμιση της οδού Λένορμαν σε «αστική λεωφόρο» πολιτισμικού και φυσικού ενδιαφέροντος, όπου θα συνυπάρχουν σημαντικές χρήσεις γης, τοπικού ή υπερτοπικού χαρακτήρα, ΜΜΜ (μετρό, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδήλατο, πεζοί, αλλά και ΙΧ αυτοκίνητα.

Προτείνεται η αναβάθμιση της οδού Λένορμαν σε «αστική λεωφόρο», όπως ορίζεται στο Μέρος 1, Κεφ.4 (Χάρτης 3). Η αστική λεωφόρος εφαρμόζει τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας υπερτοπικού και τοπικού χαρακτήρα με ΜΜΜ (μετρό, τραμ, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ) ποδήλατο, πεζούς, αλλά και ΙΧ αυτοκίνητα, συνδυάζοντας παράλληλα σημαντικές τοπικές και υπερτοπικές χρήσεις.

Η οδός Λένορμαν αποτελεί κεντρικό άξονα της περιοχής Ακαδημία Πλάτωνος-Κολωνός-Σεπόλια και σημαντικό άξονα διαδημοτικής δικτύωσης μεταξύ του δήμου Αθηναίων και του δήμου Περιστερίου. Δυτικά διαπερνά την Εθνική Οδό, μετονομάζεται σε οδό Εθνάρχου Μακαρίου και διατρέχει όλο το εμπορικό κέντρο του Περιστερίου, ενώνοντας σημαντικά σημεία της περιοχής (σταθμούς Μετρό, κεντρικούς ναούς, το Δημαρχείο, τα συγκροτήματα εργατικών κατοικιών κλπ). Ανατολικά φτάνει έως την οδό Αχιλλέως στο Μεταξουργείο, αφού περάσει κάτω από τις γραμμές του τρένου και την οδό Κωνσταντινουπόλεως με ανισόπεδο κόμβο. Η προέκτασή της μετά την οδό Αχιλλέως είναι η οδός Κολοκυνθούς που οδηγεί στην πλατεία Ελευθερίας (Κουμουνδούρου) επί της οδού Πειραιώς.

Εξαρτήσεις από τις μεγάλες χειρονομίες – αναφορά στη τυπολογία διαδημοτικών σχέσεων δικτύωσης (χρήσεις - κλίμακα επιρροής)

Η αναβάθμιση της οδού Λένορμαν σχετίζεται άμεσα με τις μεγάλες χειρονομίες δικτύωσης των στρατηγικών παρεμβάσεων. Διασταυρώνεται με τον

Πολιτιστικό Διάδρομο 4: Σύνδεση Κεραμεικού με Ακαδημία Πλάτωνος (Μουσείο Πόλεως Αθηνών) και Λόφο Ιππίου Κολωνού, μέσω του ζεύγους Σαλαμίνος / Πλαταιών. (Μέρος 1, Χάρτης 5).

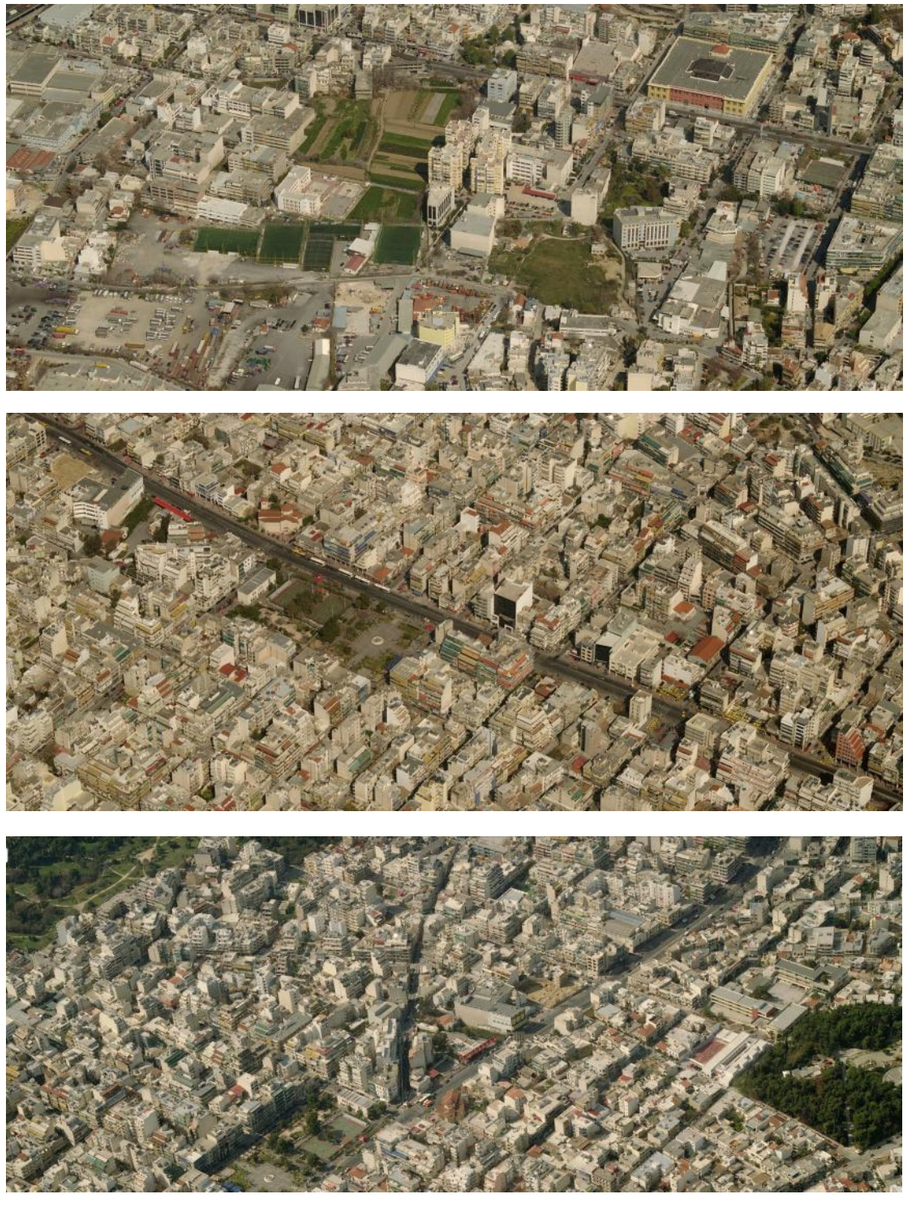
Πιο συγκεκριμένα διαμεσολαβεί τη σύνδεση της Ακαδημίας Πλάτωνος με το Λόφο Ιππίου Κολωνού.

Επίσης διασταυρώνεται με τον

Πράσινο Διάδρομο 2: Πολιτιστική Ακτή Πειραιά / Αρχαιολογικός Χώρος Ηετιώνιας Ακτής, Παλαιό Αμαξοστάσιο Λεύκας, Εγκαταστάσεις ΟΣΕ Ρέντη, Ρουφ, Ενιαίος Σταθμός Λαρίσης - Πελοποννήσου, μελλοντικό Πάρκο Αγίων Αναργύρων, Μητροπολιτικό Πάρκο Πύργου Βασιλίσσης. Χωροθετείται κατά κύριο λόγο στα ίχνη των παλαιών και νέων γραμμών ΟΣΕ, επεκτείνεται όμως στους παρόδιους οδικούς άξονες, π.χ. Κωνσταντινουπόλεως κ.α. (Μέρος 1, Χάρτης 4)

Η διασύνδεση της οδού Λένορμαν με τους μεγάλους Πολιτιστικούς και Φυσικούς Διαδρόμους θα δημιουργήσει προϋποθέσεις για την ανάκτηση του δημόσιου χώρου και την περιβαλλοντική αναβάθμιση στην ευρύτερη περιοχή, που θα αναζωογονήσουν το ενδιαφέρον για κατοίκηση και θα τονώσουν την τοπική επιχειρηματική δραστηριότητα.

Ειδικότερα, η αναβάθμιση της Λένορμαν σε «αστική λεωφόρο» θα δράσει σε άμεση συνέργεια με την αναβάθμιση του χώρου της Ακαδημίας Πλάτωνος και το νέο Μουσείο της Πόλης των Αθηνών, που προβλέπεται από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012'14 (βλ.Μέρος 3, κεφ. 4.1). Παράλληλα, θα συνεργήσει με τα προβλεπόμενα έργα του Δήμου Αθηναίων για την περιοχή, όπως την προγραμματισμένη Ανάπλαση της πλατείας Σωτήρη Πέτρουλα , της κεντρικής πλατείας του Κολωνού που βρίσκεται επί της οδού.



Εικ 9. Απόψεις της οδού Λένορμαν

Κλίμακες παρέμβασης

Η οδός συνδυάζει ποικίλες παρόδιες χρήσεις (κατοικία, εμπορικά καταστήματα, υπεραγορές, δημόσια κτήρια κλπ). Προς την πλευρά του Μεταξουργείου πυκνώνουν ιδιαίτερα οι εταιρείες/μάντρες πώλησης και ενοικίασης ΤΑΧΙ. Ιδιαίτερη σημασία έχει το διατηρητέο κτήριο βιομηχανικής αρχιτεκτονικής του πρώην Δημόσιου Καπνεργοστασίου, το οποίο στεγάζει μέρος της Βιβλιοθήκης της Βουλής, και προγραμματίζεται να στεγάσει Μουσείο Καπνού. Τέλος πρέπει να σημειωθεί η ύπαρξη πολύ μεγάλων παρόδιων κενών οικοπέδων, τα οποία είναι δεσμευμένα κυρίως από τον ΟΣΚ για την ανέγερση νέων σχολείων και από κατασκευαστικές εταιρίες για την ανέγερση συγκροτημάτων κατοικιών. Τα οικόπεδα αυτά, πρόχειρα περιφραγμένα, παραμένουν ανεκμετάλλευτα καθώς τα έργα έχουν σταματήσει, πιθανόν λόγω της οικονομικής συγκυρίας. Ιδιαίτερη θέση ανάμεσα σε αυτά, κατέχει η μεγάλη έκταση των «Λαχανόκηπων», η οποία αποτελεί τόπο αυτοοργανωμένης συλλογικής αστικής καλλιέργειας.

Χαρακτηριστικό στοιχείο της εικόνας της οδού είναι η επιβίωση τμημάτων του προϋπάρχοντος οικοδομικού ιστού πριν τη διάνοιξη της. Για χρόνια παραμένουν αδόμητες παρόδιες εκτάσεις πολύ μικρού μεγέθους, που προέκυψαν μετά από τις απαλλοτριώσεις και κατεδαφίσεις των παλιών κτισμάτων τους για τη διαπλάτυνση της οδού, ίχνη από τα οποία είναι ακόμα εμφανή στις μεσοτοιχίες που έχουν απομείνει (βλ. μέρος 3, κεφ 2.1).

Η οδός Λένορμαν παρουσιάζει στοιχεία έντονης υποβάθμισης, αλλά μεγάλης κινητικότητας και επισκεψιμότητας που συνδέεται με τη μεγάλη πυκνότητα της κατοικίας στην ευρύτερη περιοχή Κολωνού-Ακαδημίας Πλάτωνος –Σεπολιών. Η εικόνα υποβάθμισης δημιουργείται κυρίως από το δομημένο περιβάλλον. (μεγάλα και μικρά, κενά οικόπεδα, ίχνη κατεδαφίσεων, πρόχειρες περιφράξεις, πεπαλαιωμένα κτήρια, κενά καταστήματα, μάντρες αυτοκινήτων, απουσία πεζοδρομίων). Η περιοχή έχει αυξημένες ανάγκες σε δημόσιο χώρο κίνησης και αναψυχής λόγω της πολύ μεγάλης πυκνότητας της κατοικίας. Η ανάγκη για τη δημιουργία δημόσιων χώρων φαίνεται από τη πολύ μεγάλη επισκεψιμότητα της παρόδιας πλατείας Σωτήρη Πέτρουλα και των γύρω εγκαταστάσεων αθλητισμού και αναψυχής.

Λόγω του «αστικού τείχους» της Εθνικής οδού, η οδός Λένορμαν, σε συνδυασμό με την οδό Δυρραχίου και τη Λεωφόρο Αθηνών αποτελούν τις βασικές προσβάσεις των κατοίκων των δυτικών προαστίων στο κέντρο της Αθήνας με όλα τα μέσα (ΙΧ, ΜΜΜ κλπ). Η λειτουργία του τερματικού σταθμού Μετρό (Άγιος Αντώνιος) στο Περιστέρι, σε συνδυασμό με το σταθμό Μετρό Σεπολίων, έχει αποφορτίσει σημαντικά την κυκλοφορία της οδού που έως τότε ήταν ιδιαίτερα αυξημένη, κάτι που αναμένεται να βελτιωθεί περαιτέρω με την προγραμματισμένη λειτουργία άλλων δύο στάσεων μετρό στο Περιστέρι.

Η κυκλοφοριακή αποφόρτιση της οδού λόγω της λειτουργίας του Μετρό, σε συνδυασμό με τη μεγάλη πυκνότητα της γύρω περιοχής κατοικίας, τον εμπορικό χαρακτήρα της οδού και την ύπαρξη μεγάλων παρόδιων δημόσιων χώρων (πλατεία Σωτήρη Πέτρουλα με εγκαταστάσεις αναψυχής, «Δημόσιο Καπνεργοστάσιο), και των προγραμματισμένων σχολείων, δημιουργεί την ανάγκη, αλλά και όλα τα δεδομένα για να αναβαθμιστεί η οδός από κατεξοχήν οδικό άξονα σε μια «αστική λεωφόρο» και σε έναν άξονα βιώσιμης κινητικότητας. Ο νέος δημόσιος χώρος κίνησης πεζών και ποδηλάτων θα ενισχύσει την κοινωνική συνοχή, θα αναζωογονήσει το ενδιαφέρον για το οικιστικό απόθεμα (συντήρηση κτηρίων, επανάχρηση, επανακατοίκηση κλπ) και θα τονώσει την παρόδια και όχι μόνο τοπική επιχειρηματική δραστηριότητα.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην απόληξη της οδού Λένορμαν, στη συνάντηση με την οδό Αχιλλέως. Λίγα μέτρα μετά την υπόγεια διέλευση από τον ανισόπεδο κόμβο με την οδό Κωνσταντινουπόλεως, η οδός Λένορμαν καταλήγει στην Πλατεία Μεταξουργείου. Στο σημείο αυτό διασταυρώνονται οι κύριες κινήσεις προς και από την πλατεία Καραϊσκάκη, το Σταθμό Λαρίσης και την οδό Αγίου Κωνσταντίνου, αλλά και προς και από τη Λεωφόρο Αθηνών. Στο σημείο συναντιούνται οι κεντρικές περιοχές της Ομόνοιας, του Μεταξουργείου και του Κεραμεικού με τις δυτικές συνοικίες του Κολωνού και της Ακαδημίας Πλάτωνος. Πολλοί κάθετοι δρόμοι και στάσεις λεωφορείων δημιουργούν κατά τη διάρκεια της ημέρας έναν κόμβο έντονης κινητικότητας όχι μόνο αυτοκινήτων αλλά και πεζών. Ωστόσο, ο χώρος χαρακτηρίζεται από υποβάθμιση λόγω του κυκλοφοριακού φόρτου, των πεπαλαιωμένων κτηρίων, των κλειστών επιχειρήσεων και των ρυπογόνων χρήσεων (συνεργεία αυτοκινήτων κλπ) ακολουθώντας την εικόνα υποβάθμισης της ευρύτερης περιοχής (Ομόνοια, Κολωνός, Μεταξουργείο, Σταθμός Λαρίσης, Ακαδημία Πλάτωνος, Κεραμεικός). Ωστόσο ο κόμβος συνδέεται με μικρά και μεγάλα ξενοδοχεία σε σχέση και με την παρακείμενη πλατεία Καραϊσκάκη, που ανατρέπουν έστω τοπικά την ευρύτερη εικόνα υποβάθμισης.

Γύρω από τον κόμβο εκτείνονται μεγάλοι δημόσιοι χώροι που θα μπορούσαν να ενταχθούν στην αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής. Η πλατεία Μεταξουργείου με το μικρό ξενοδοχείο και τους γύρω πεζόδρομους συνδέεται έμμεσα και με την πλατεία Καραϊσκάκη. Αντίστοιχα, στη νοτιοδυτική γωνίας εκτείνεται ένας μεγάλος δημόσιος χώρος, διαμορφωμένος σε φυτεμένη πλατεία. Ωστόσο, ο χώρος παραμένει ακατοίκητος και κενός, παρ' όλη την έντονη κινητικότητα των πεζών κατά τη διάρκεια της ημέρας. Η άμεση γειτνίαση με έναν κόμβο έντονης διέλευσης αυτοκινήτων αποτρέπει πολλές δραστηριότητες αναψυχής, όπως το παιχνίδι των παιδιών, ενώ η έντονη όχληση και ρύπανση δεν προσελκύει τον περίπατο, τη στάση και την ξεκούραση. Στο πλαίσιο αυτό απουσιάζουν και οι περιφερειακές χρήσεις που θα μπορούσαν να προσελκύσουν την ευρύτερη κατοίκηση του χώρου (καταστήματα, καφέ, μικρά εστιατόρια κλπ).

Η αναβάθμιση του κόμβου θα πρέπει να συμπεριλάβει τους παρακείμενους δημόσιους χώρους, προκειμένου όλη η περιοχή να αποκτήσει συνεκτικότητα, κατάλληλη χρήση και ελκυστικότητα για τους κατοίκους και τους διερχόμενους (επισκέπτες, τουρίστες). Παράλληλα, θα αναβαθμίσει τη σύνδεση του χώρου με την πλατεία Καραϊσκάκη και το σταθμό του μετρό. Η αναβάθμιση του κόμβου θα οδηγήσει στην εξυγίανση των γύρω χρήσεων, θα αναζωογονήσει το ενδιαφέρον για το οικιστικό απόθεμα (συντήρηση κτηρίων, επανάχρηση, επανακατοίκηση κλπ) και θα στηρίξει τη λειτουργία των γύρω μικρών και μεγάλων επιχειρήσεων κλπ. Θα ανατρέψει την εικόνα ερήμωσης την νύχτα και θα τονώσει ιδιαίτερα τη λειτουργία και την επισκεψιμότητα των γύρω ξενοδοχείων, μιας και θα περιβάλλονται από ένα βιώσιμο, ζωντανό, ασφαλές και ελκυστικό περιβάλλον, από το οποίο οι επισκέπτες τους μπορούν εύκολα να κινηθούν προς την υπόλοιπη πόλη τόσο πεζοί όσο και χρησιμοποιώντας ποδήλατο ή ΜΜΜ.

Διακριτές φάσεις υλοποίησης

Διακριτές φάσεις υλοποίησης είναι δυνατόν να αφορούν:

- την αναβάθμιση του τμήματος από την οδό Αχιλλέως έως την οδό Παλαμηδίου. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη διασταύρωση με την οδό Αχιλλέως και στο υπογειοποιημένο τμήμα της οδού κάτω από την οδό Κωνσταντινουπόλεως (βλ. 2.3.2).
- την αναβάθμιση του τμήματος από την οδό Παλαμηδίου έως την οδό Τριπόλεως (τμήμα μονής κατεύθυνσης αυτοκινήτων), στη διασταύρωση με τον Πολιτιστικό Διάδρομο 4.
- την αναβάθμιση του τμήματος από την οδό Τριπόλεως έως την Εθνική οδό (τμήμα διπλής κατεύθυνσης αυτοκινήτων).

Η συνολική παρέμβαση μπορεί να υλοποιηθεί με συνεργασία της Περιφέρειας Αττικής και του δήμου Αθηναίων.

2.3.2 Αναβάθμιση της περιοχής του ανισόπεδου κόμβου οδού Λένορμαν / οδού Κωνσταντινουπόλεως σε δημόσιο χώρο αστικής άρθρωσης

Προτείνεται η αναβάθμιση της περιοχής του ανισόπεδου κόμβου της οδού Λένορμαν με τις γραμμές του ΟΣΕ και την οδό Κωνσταντινουπόλεως.

Εξαρτήσεις από τις μεγάλες χειρονομίες – αναφορά στη τυπολογία διαδημοτικών σχέσεων δικτύωσης (χρήσεις - κλίμακα επιρροής)

Η παρέμβαση αυτή πρέπει να θεωρηθεί σε εξάρτηση από την παρέμβαση Αναβάθμισης της οδού Λένορμαν σε «αστική λεωφόρο» (βλ2.3.1) με την ταυτόχρονη αναβάθμιση της διασταύρωσης με την οδό Αχιλλέως, καθώς και την παρέμβαση για την Αναβάθμιση του παρακείμενου κόμβου Αχιλλέως/Λεωφόρου Αθηνών, που θα περιγραφεί σε επόμενη ενότητα (βλ2.3.2)

Η αναβάθμιση του ανισόπεδου κόμβου Λένορμαν/Κωνσταντινουπόλεως σχετίζεται άμεσα με τις μεγάλες χειρονομίες δικτύωσης των στρατηγικών παρεμβάσεων. Βρίσκεται σε κομβικό σημείο του Πράσινου Διαδρόμου 2 που εκτείνεται κυρίως κατά μήκος των γραμμών του ΟΣΕ: (Πολιτιστική Ακτή Πειραιά / Αρχαιολογικός Χώρος Ητιώνιας Ακτής, Παλαιό Αμαξοστάσιο Λεύκας, Εγκαταστάσεις ΟΣΕ Ρέντη, Ρουφ, Ενιαίος Σταθμός Λαρίσης - Πελοποννήσου, μελλοντικό Πάρκο Αγίων Αναργύρων, Μητροπολιτικό Πάρκο Πύργου Βασιλίσσης) (Μέρος 1, Χάρτης 4).

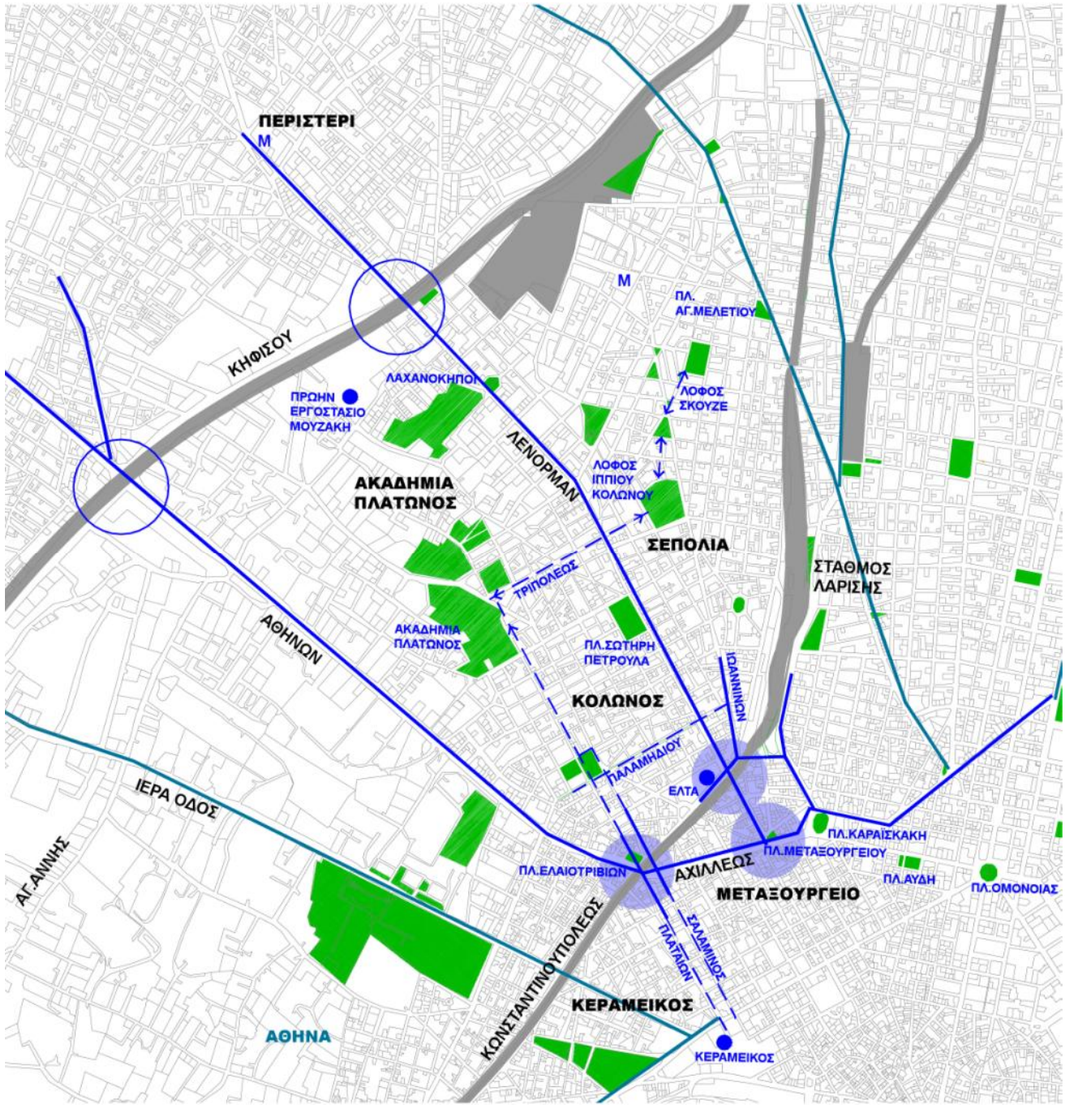
Ο κόμβος εν προκειμένω αποτελεί την απόληξη του χώρου του παλαιού Σταθμού Πελοποννήσου και πρέπει να ιδωθεί σε άμεση συνέργεια με την προτεινόμενη στρατηγική παρέμβαση για την Αναβάθμιση της περιοχής του Σταθμού Λαρίσης που περιγράφεται σε άλλο κεφάλαιο (βλ μέρος 2, χωρική ενότητα 1,1.1.1).

Κλίμακες παρέμβασης

Η οδός Λένορμαν μετά την οδό Παλαμηδίου υποβαθμίζεται και περνά κάτω από τις γραμμές του ΟΣΕ. Στο επίγειο κομμάτι του κόμβου συναντιούνται οι παράδρομοι της Λένορμαν με τις γραμμές του ΟΣΕ και την οδό Κωνσταντινουπόλεως, καθώς και με την οδό Ανδρομάχης που έρχεται από την οδό Δεληγιάννη και το σταθμό Λαρίσης και με την οδό Ιωαννίνων που οδηγεί δυτικά στα Σεπόλια. Η συνύπαρξη των γραμμών του ΟΣΕ, με τη διέλευση ΙΧ αυτοκινήτων και πεζών, η απουσία κατάλληλης σηματοδότησης και χάραξης των οδών και η απουσία πεζοδρομίων, δημιουργούν ένα άναρχο σύμπλεγμα κινήσεων. Η διέλευση από το σημείο είναι δύσκολή, αργή και αρκετά επικίνδυνη, τόσο για τους πεζούς όσο και για τα αυτοκίνητα. Ο κόμβος παρουσιάζει έντονο φόρτο αυτοκινήτων την ημέρα, αλλά σχεδόν μηδενική διέλευση πεζών.

Το σημείο παρουσιάζει έντονα σημεία εγκατάλειψης και εικόνα ερήμωσης τις βραδινές ώρες. Στην παρούσα μορφή του είναι αποτρεπτικός για την ανάπτυξη οποιασδήποτε δραστηριότητας που θα αναζωογονήσει το ενδιαφέρον για κατοίκηση από όλες τις κοινωνικές ομάδες και θα εμπλουτίσει τις χρήσεις. Τα κτήρια είναι σε κακή κατάσταση από την χρόνια έλλειψη συντήρησης και κατοικούνται από ευπαθείς ομάδες πληθυσμού, συχνά από μειονοτικές εθνότητες, ενώ χρήσεις όπως συνεργεία αυτοκινήτων και οίκοι ανοχής κλπ δεν ευνοούν την ανάπτυξη άλλων λειτουργιών (πχ εμπορίου). Η παρουσία των εκτεταμένων εγκαταστάσεων του ΕΛ.ΤΑ στη νοτιοδυτική γωνία δε βοηθά στην ανάπτυξη μικρότερης κλίμακας δραστηριοτήτων που θα λειτουργούσαν και τις απογευματινές ώρες.

Οι επίγειοι παράδρομοι της Λένορμαν επίσης εμφανίζουν έντονη εικόνα εγκατάλειψης και ερήμωσης, καθώς η έστω σύντομη τομή που δημιουργείται από την υπογειοποίηση της Λένορμαν καταλύει τη δυνατότητα για ανάπτυξη λειτουργικών διασυνδέσεων των εκατέρωθεν. Αν και γειτνιάζουν με περιοχές



Εικ 10. Στρατηγικές παρεμβάσεις στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος

Εικ 11. Απόψεις του ανισόπεδου κόμβου Λένορμαν – Κωνσταντινουπόλεως

πυκνής κατοικίας, ιδιαίτερα τη νύχτα η διέλευση των πεζών στους παράδρομους αποτρέπεται από την έντονη αίσθηση ανασφάλειας που δημιουργεί η έλλειψη επαρκούς φωτισμού και η εικόνα ερήμωσης και υποβάθμισης. Το ίδιο συμβαίνει και με το υπόγειο τμήμα της γέφυρα.

Η αναβάθμιση του κόμβου θα διευκολύνει τη λειτουργική διασύνδεση των περιοχών Μεταξουργείου, Σταθμού Λαρίσης, Κολωνού, Σπολίων. Θα είναι μια πράξη ανάκτησης του δημόσιου χώρου και προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας, που είναι αναγκαία για μια πυκνοδομημένη και πολυπληθή περιοχή κατοικίας.

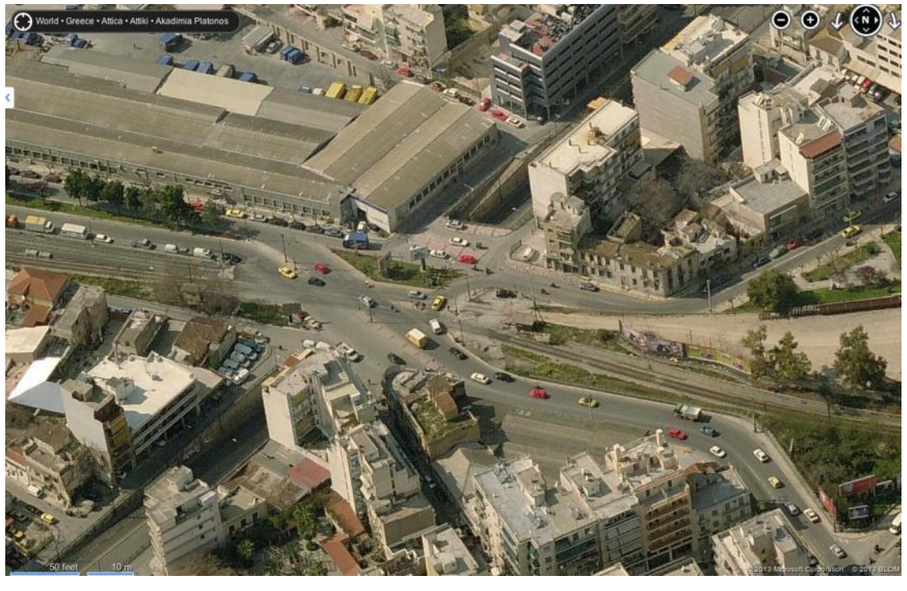
Διακριτές φάσεις υλοποίησης

Η κλίμακα του έργου επιτρέπει την υλοποίησή του σε μια φάση. Εναλλακτικά, διακριτές φάσεις υλοποίησης είναι δυνατόν να αφορούν:

- Την αναβάθμιση του επίγειου τμήματος του κόμβου στη διασταύρωση Κωνσταντινουπόλεως, Ανδρομάχης, Ιωαννίνων.
- Την αναβάθμιση του υπόγειου τμήματος του κόμβου από όπου διέρχεται η οδός Λένορμαν

Η κλίμακα της δεύτερη φάσης είναι τέτοια που μπορεί να μπορεί να υλοποιηθεί καθ’ ολοκληρία από το δήμο Αθηναίων. Η συνολική παρέμβαση μπορεί να υλοποιηθεί με συνεργασία των δύο φορέων.







2.3.3 Αναβάθμιση του ανισόπεδου κόμβου Λεωφόρου Αθηνών - οδού Αχιλλέως με την οδό Κωνσταντινουπόλεως και παράλληλη διασύνδεση των οδών Πλαταιών/ Σαλαμίνος με τις οδούς Πλάτωνος/Μοναστηρίου στα πλαίσια της ανάδειξης του Δημόσιου Σήματος.

Προτείνεται η αναβάθμιση του ανισόπεδου κόμβου Λεωφόρου Αθηνών/οδού Κωνσταντινουπόλεως. Η Λεωφόρος Αθηνών είναι προέκταση της οδού Αχιλλέως που ξεκινά από την πλατεία Καραϊσκάκη. Μετά τη διασταύρωση με την οδό Λένορμαν, η οδός σταδιακά γίνεται υπέργεια ώστε να περάσει πάνω από τις γραμμές του τρένου και την οδό Κωνσταντινουπόλεως.

Εξαρτήσεις από τις μεγάλες χειρονομίες – αναφορά στη τυπολογία διαδημοτικών σχέσεων δικτύωσης (χρήσεις - κλίμακα επιρροής)

Η παρέμβαση εντάσσεται στις μεγάλες χειρονομίες διασύνδεσης και συγκεκριμένα στον Πολιτιστικό Διάδρομο 4: (Σύνδεση Κεραμεικού με Ακαδημία Πλάτωνος (Μουσείο Πόλεως Αθηνών) και Λόφο Ιππείου Κολωνού, μέσω του ζεύγους Σαλαμίνος / Πλαταιών) καθώς βρίσκεται στην διαδρομή ανάδειξης του «Δημόσιου Σήματος». (Μέρος 1, Χάρτης 5)

Η ανάδειξη του «Δημόσιου Σήματος» είναι έργο που προωθείται σε πολλά επίπεδα, από συνεργαζόμενους φορείς (ΥΠΕΚΑ, ΕΑΧΑ, ΟΡΣΑ, Δήμος Αθηναίων) στο πλαίσιο της Δυτικής ολοκλήρωσης του μεγάλου Αρχαιολογικού Περιπάτου.

Η Στρατηγική Παρέμβαση επίσης εντάσσεται στον Πράσινο Διάδρομο 2 (Πολιτιστική Ακτή Πειραιά / Αρχαιολογικός Χώρος Ηετιώνιας Ακτής, Παλαιό Αμαξοστάσιο Λεύκας, Εγκαταστάσεις ΟΣΕ Ρέντη, Ρουφ, Ενιαίος Σταθμός Λαρίσης - Πελοποννήσου, μελλοντικό Πάρκο Αγίων Αναργύρων, Μητροπολιτικό Πάρκο Πύργου Βασιλίσσης), οποίος χωροθετείται κυρίως κατά μήκος των γραμμών του ΟΣΕ (μέρος 1, Χάρτης 4).

Κλίμακες παρέμβασης

Η παρουσία του ανισόπεδου κόμβου δημιουργεί πολλά προβλήματα τόσο για τη λειτουργική διασύνδεση των γύρω περιοχών κατοικίας, όσο και για τη δημιουργία μιας ενιαίας διαδρομής στα ίχνη του αρχαίου «Δημόσιου Σήματος» (Εικ 2,4)

Η υπέργεια λεωφόρος ανάμεσα στον πυκνό αστικό ιστό δημιουργεί έντονα προβλήματα υποβάθμισης. Τέμνει και διαχωρίζει τις περιοχές Ακαδημίας Πλάτωνος και Κεραμεικού, δημιουργεί αβίωτες συνθήκες κατοίκησης και χρήσης για τα εγκλωβισμένα παρόδια κτήρια (ρύπανση, όχληση κλπ), δημιουργεί δυσλειτουργικές κυκλοφοριακές συνδέσεις για τα αυτοκίνητα , ενώ η κίνηση των πεζών αποτρέπεται.

Στο επίγειο τμήμα του κόμβου φτάνουν οι οδοί Πλαταιών και Σαλαμίνος από τον Κεραμεικό, οι δύο δρόμοι που ταυτίζονται με το αρχαίο «Δημόσιο Σήμα», δηλαδή με το δρόμο που ένωνε τον Κεραμεικό με την Ακαδημία Πλάτωνος. Η προέκτασή τους στην περιοχή της Ακαδημίας Πλάτωνος είναι οι οδοί Πλάτωνος και Μοναστηρίου αντίστοιχα. Η παρουσία του ανισόπεδου κόμβου στο σημείο ωστόσο, αποκλείει τη συνάντησή τους. Δημιουργεί μια χωρική απόσταση, αλλά και ένα φυσικό και οπτικό εμπόδιο καθώς συνοδεύεται από μεγάλα κλιμακοστάσια, μικρά κτίσματα κλπ.

Η αναβάθμιση και η χωροθέτηση κατάλληλου εξοπλισμού και χρήσεων στο επίγειο τμήμα του κόμβου θα δημιουργήσει τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την ανάκτηση της χαμένης συνέχειας του «Δημόσιου Σήματος» και θα υποστηρίξει ουσιαστικά το προγραμματισμένο έργο για την ανάδειξή του.





Εικ 12. Απόψεις του ανισόπεδου κόμβου Αχιλλέως – Κωνσταντινουπόλεως

Οι χρήσεις μπορεί να είναι υποστηρικτικές του έργου (πχ μικρό εκθετήριο ή χώρος πληροφόρησης για την σχετική ιστορία, βιβλιοπωλείο, μικρό καφενείο κλπ). Η απευθείας πρόσβαση από τη στενή και ήπιας κυκλοφορίας πάροδο της οδού Κωνστανουπόλεως και η έκκεντρη σχέση με τη βασική οδό, δημιουργούν μια μικροκλίμακα και ένα εύκολα οικειοποιήσιμο περιβάλλον, που μπορεί να φιλοξενήσει παρόμοιες χρήσεις, αν διαμορφωθεί κατάλληλα. Η αναβάθμιση μπορεί να συμπεριλάβει και την παρακείμενη πλατεία Ελαιοτριβείων σε ένα λειτουργικό συνεκτικό σύνολο.

Η ανάδειξη του Δημόσιου Σήματος, θα επανασυνδέσει τις γειτονιές του Κεραμεικού και του Μεταξουργείου με την Ακαδημία Πλάτωνος και το υπόλοιπο ιστορικό και εμπορικό κέντρο της πόλης και θα προσφέρει σε κατοίκους και επισκέπτες μια διαδρομή ιστορικής μνήμης αλλά και λειτουργικής συνέχειας της πόλης στο παρόν. Η αναβάθμιση του κόμβου και η ένταξή του σε μια ευρύτερη πολιτιστική διαδρομή με μεγάλη επισκεψιμότητα θα ενεργοποιήσει την εξυγίανση των χρήσεων στην ευρύτερη περιοχή. Σήμερα ιδίως επί της οδού Κωνσταντινουπόλεως υπάρχουν κυρίως συνεργεία αυτοκινήτων και εμπόριο ανταλλακτικών, χρήσεις που συμβάλλουν στην περιβαλλοντική υποβάθμιση, ρύπανση και όχληση.

Διακριτές φάσεις υλοποίησης

Η κλίμακα του έργου απαιτεί να υλοποιηθεί σε μία φάση. Το έργο μπορεί να υλοποιηθεί σε συνεργασία ή καθ' ολοκληρία από το δήμο Αθηναίων.

2.3.4 Αναβάθμιση του ανισόπεδου κόμβου Εθνικής οδού/οδού Λένορμαν με την ταυτόχρονη εκμετάλλευση του κενού επίγειου τμήματος για τη χωροθέτηση χρήσεων και δραστηριοτήτων.

Προτείνεται η εκμετάλλευση του κενού δημόσιου χώρου που εκτείνεται στο επίγειο τμήμα του ανισόπεδου κόμβου της Εθνικής οδού με την οδό Λένορμαν. Ο χώρος βρίσκεται στο σημείο της διαδημοτικής σύνδεσης μεταξύ του δήμου Αθηναίων και του Δήμου Περιστερίου, σε ένα από τα λίγα σημεία όπου το «αστικό τείχος» της Εθνικής οδού διαπερνάται. Έτσι αποτελεί μια από τις κεντρικές πύλες της Αθήνας προς και από τα δυτικά προάστια. Το σημείο του κόμβου αποτελεί και το φυσικό τελείωμα της περιοχής του Ελαιώνα τόσο στο δήμο Περιστερίου, όσο και στο δήμο Αθηναίων. Από το 2008 έχει έρθει στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος μετά την αναγγελία κατασκευής ενός μεγάλου εμπορικού και ψυχαγωγικού κέντρου 45.600τμ (Academy Gardens) στο πρώην εργοστάσιο ΜΟΥΖΑΚΗ, κάτι στο οποίο αντιτίθενται ιδιαίτερα τοπικοί σύλλογοι πολιτών και εμπόρων (Εικ 10).

Εξαρτήσεις από τις μεγάλες χειρονομίες – αναφορά στη τυπολογία διαδημοτικών σχέσεων δικτύωσης (χρήσεις - κλίμακα επιρροής)

Το έργο πρέπει να θεωρηθεί ως μέρος μιας ολοκληρωμένης Στρατηγικής Παρέμβασης για την αναβάθμιση όλων των ανισόπεδων κόμβων της Εθνικής Οδού από τις Τρεις Γέφυρες έως το ΣΕΦ (Εικ8). Είναι σε άμεση συνέργεια με αντίστοιχες παρεμβάσεις, τόσο στην περιοχή του Ελαιώνα (κόμβοι Πέτρου Ράλλη, Ιεράς Οδού, Λεωφόρου Αθηνών) όσο και στην περιοχή των Πατησίων (κόμβος Δυρραχίου και Τρεις Γέφυρες). Οι εξειδικεύσεις αυτές περιγράφονται σε άλλα κεφάλαια. (βλ μέρος 2, χωρική ενότητα1, 1.3.1).

Επίσης η αναβάθμιση του κόμβου επί της Εθνικής οδού πρέπει να εξαρτηθεί από την αναβάθμιση της οδού Λένορμαν σε «αστική λεωφόρο», παρέμβαση που περιγράφηκε σε προηγούμενη ενότητα. (μέρος 2, χωρική ενότητα 2, κεφ. Γ1)





Εικ 13. Απόψεις του ανισόπεδου κόμβου Λένορμαν – Κωνσταντινουπόλεως

Κλίμακες παρέμβασης

Αν και τα επίγεια τμήματα των ανισόπεδων κόμβων είναι ιδιαίτερα εκτεταμένα σε εύρος και ύψος, μένουν χρόνια ανεκμετάλλευτα και κενά από χρήση. Η εγκατάλειψή τους οδηγεί στην υποβάθμιση και συχνά στην αυθαίρετη χρήση (παράνομη αφισοκόλληση) και αυθαίρετη κατοίκηση από άστεγους και άλλες ευπαθείς ομάδες πληθυσμού (μειονοτικές εθνότητες, μετανάστες κλπ). Η αυθαίρετη χρήση και κατοίκηση οδηγεί σε περαιτέρω υποβάθμιση του χώρου (πρόχειρα καταλύματα, σκουπίδια κλπ), με αποτέλεσμα το «πέρασμα» προς και από τις δυτικές συνοικίες να αποτελεί μια αρνητική αστική εμπειρία. Η διάσχιση του κόμβου αποφεύγεται, όταν δεν είναι απολύτως αναγκαία. Η εικόνα προς τους εποχούμενους είναι ιδιαίτερα αρνητική, ενώ οι πεζοί είναι ουσιαστικά αποκλεισμένοι.

Η ανάκτηση αυτού του δημόσιου χώρου θα ανατρέψει την εικόνα εγκατάλειψης και θα αποκλείσει τις αυθαίρετες χρήσεις. Παράλληλα, η εκμετάλλευσή του με τη χωροθέτηση συμβατών χρήσεων – ιδιωτικών ή δημόσιων, κλειστών ή υπαίθριων - θα δημιουργήσει ένα χώρο ζωντανό και χρήσιμο, που μπορεί να έχει ανταποδοτικά οφέλη (πχ συμβατές χρήσεις μικροεμπορίου). Η κατάλληλη αρχιτεκτονική διαμόρφωση του χώρου αποτελεί βασικό συστατικό της επιτυχίας της συγκεκριμένης παρέμβασης, καθώς θα κάνει τους χώρους αυτούς ελκυστικούς προς του πολίτες, αλλά και προς τους ιδιώτες επενδυτές. Παρόμοια παραδείγματα βρίσκουμε σε χώρες του εξωτερικού, όπου φαίνεται η μεγάλη ποικιλία χρήσεων που χωροθετούνται σε αντίστοιχους ανισόπεδους κόμβους (βλ. μέρος 2, παράρτημα Δ).

Η ανάκτηση και εκμετάλλευση των επίγειων τμημάτων των κόμβων, όχι μόνο θα ευνοήσει τη λειτουργική διασύνδεση των εκατέρωθεν περιοχών και δήμων, αλλά θα ενεργοποιήσει την αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής γύρω από τον κόμβο, καθώς και την εξυγίανση των χρήσεων επί της Εθνικής οδού.

Στις γωνίες όπου οι οδοί Λένορμαν και Εθνάρχου Μακαρίου διασταυρώνονται με τους επίγειους παράδρομους της Εθνικής οδού, βρίσκονται δημόσιοι υπαίθριοι χώροι που θα μπορούσαν να υποστηρίξουν και να υποστηριχθούν από την αναβάθμιση, τη βελτίωση της προσβασιμότητας και τη νέα χρήση του κόμβου. Στη βορειοανατολική γωνία βρίσκεται ο ναός της Κοίμησης της Θεοτόκου με έναν ανεπαρκή υπαίθριο χώρο. Αντίθετα, στη νοτιοδυτική γωνία εκτείνεται ένας μεγάλος υπαίθριος χώρος ιδιοκτησίας του δήμου Περιστερίου, μέρος του οποίου στεγάζει το τοπικό ΚΥΒΕ. Η αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής του κόμβου δύναται να δημιουργήσει νέες προοπτικές στην εκμετάλλευση και αυτού του κενού δημόσιου χώρου.

Πρέπει να σημειωθεί πως η αναβάθμιση του κόμβου θα αποκτήσει ιδιαίτερη σημασία ως δράση ανάκτησης του δημόσιου χώρου, στην περίπτωση που η κατασκευή του Εμπορικού κέντρου Academy Gardens προχωρήσει. Ο κυκλοφοριακός φόρτος που θα δεχθεί το σημείο είναι πιθανό να οδηγήσει σε διαπλάτυνση των κλάδων εισόδου-εξόδου από την Εθνική οδό εντείνοντας την απροσπελασιμότητα του κόμβου και την αποκοπή των δήμων Αθηναίων και Περιστερίου. Είναι ανάγκη ο επίγειος χώρος του ανισόπεδου κόμβου να επανασχεδιαστεί και χρησιμοποιηθεί κατάλληλα, ώστε να ωφεληθεί από το νέο έργο και να μην καταστεί ακόμα περισσότερο αδιάβατος για τους πεζούς και ανοίκειος για τους κατοίκους των γύρω περιοχών.

Διακριτές φάσεις υλοποίησης

Η κλίμακα του έργου απαιτεί να υλοποιηθεί σε μία φάση. Το έργο μπορεί να υλοποιηθεί σε συνεργασία ή καθ' ολοκληρία από το δήμο Αθηναίων.

Μέρος 2.
Προτάσεις δικτυακών παρεμβάσεων: Τυπολογία παρεμβάσεων - Συγκρότηση πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων στην πιλοτική περιοχή του Νοτιοδυτικού Κέντρου της Μητροπολιτικής Αθήνας

Χωρική Ενότητα 3
Ελαιώνας, Βοτανικός / Λεωφ. Αθηνών, Ιερά Οδός, Πέτρου Ράλλη (Π.1.2.2)

Γιάννα Σταυρουλάκη, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής, Δρ. ΕΜΠ
Άννα Λάσκαρη, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής, MSc UCL, Υ.Δ. ΕΜΠ

Οι Στρατηγικές Παρεμβάσεις που προτείνονται για την περιοχή του Ελαιώνα είναι επιγραμματικά οι εξής:

- Αναβάθμιση της Ιεράς οδού σε «αστική λεωφόρο» πολιτισμικού και φυσικού ενδιαφέροντος, όπου θα συνυπάρχουν σημαντικές χρήσεις γης, τοπικού ή υπερτοπικού χαρακτήρα, ΜΜΜ (μετρό, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδήλατο, πεζοί, αλλά και ΙΧ αυτοκίνητα.
- Αναβάθμιση του ρέματος του Προφήτη Δανιήλ σε πράσινη διαδρομή ήπιας παραγωγικής δραστηριότητας, περιπάτου και αναψυχής που προεκτείνεται έως την Ακαδημία Πλάτωνος.
- Αναβάθμιση της οδού Αγίας 'Αννης σε βιώσιμο αστικό άξονα παραγωγικής δραστηριότητας, πολιτισμού και αναψυχής. Έμφαση στους κόμβους της Αγίας 'Αννης που βρίσκονται στην προέκταση των κόμβων επί της Εθνικής οδού, ώστε σε ζεύγη να αποτελέσουν εν δυνάμει πόλους διασύνδεσης των κεντρικών με τους δυτικούς δήμους.
- Παράλληλη αναβάθμιση των ανισόπεδων κόμβων επί της Εθνικής οδού με την ταυτόχρονη εκμετάλλευση των κενών επίγειων τμημάτων για τη χωροθέτηση χρήσεων και δραστηριοτήτων (κόμβοι Εθνικής Οδού με Λεωφόρο Αθηνών, Ιερά Οδό, Πέτρου Ράλλη, Ορφέως, γραμμών ΟΣΕ).

3.1 Σύντομη περιγραφή της περιοχής παρεμβάσεων. Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.

Γενικά

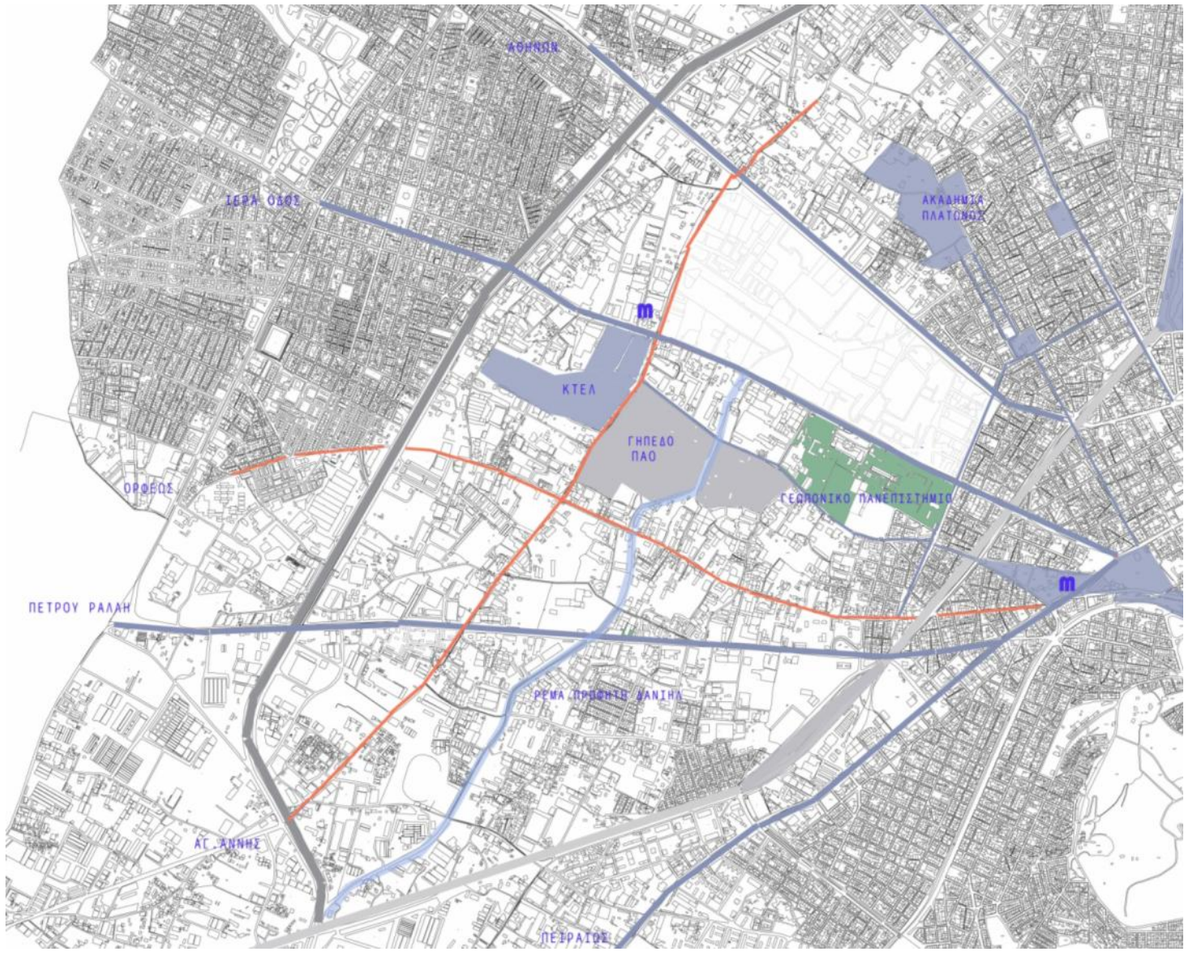
Η περιοχή του Ελαιώνα εκτείνεται σε περίπου 8700 στρέμματα νοτιοδυτικά του ιστορικού κέντρου της Αθήνας, μόλις 3 χλμ από την πλατεία Ομονοίας. Βρίσκεται στην καρδιά του μητροπολιτικού κέντρου, ανάμεσα στην ιστορική περιοχή Κολωνού – Ακαδημίας Πλάτωνος στα βόρεια και τον Πειραιά στα νότια. Παράλληλα διαμεσολαβεί τη σχέση των κεντρικών και δυτικών συνοικιών και δήμων της Αθήνας.
Η περιοχή έχει ιδιαίτερη ιστορική σημασία, καθώς συμπίπτει με τον Ιερό Ελαιώνα της Αρχαίας Αθήνας, ενώ η Ιερά Οδός αποτελεί επιβίωση της αρχαίας οδού που συνέδεε τον Κεραμεικό με την Ελευσίνα, εκατέρωθεν τις οποίας υπήρχαν τα νεκροταφεία της πόλεως. Πήρε το όνομά της από την πληθώρα των ελαιόδεντρων που βρίσκονταν στην περιοχή.
Αν και διοικητικά ανήκει σε 5 Δήμους (Αθηναίων, Αιγάλεω, Ρέντη, Ταύρου, Περιστερίου) παρουσιάζει κοινά εσωτερικά χαρακτηριστικά που την διαφοροποιούν απόλυτα από τον αστικό περίγυρο, τόσο σε επίπεδο ιστού, όσο και χρήσεων. Έτσι παρά τη διοικητική της διάσπαση θεωρείται ως ενιαία περιοχή με ιδιαίτερο χαρακτήρα και σε πλήρη αντίθεση με την υπόλοιπη πόλη.



Εικ1. Αεροφωτογραφία Ελαιώνα



Εικ 2. Όρια Δήμων σην περιοχή του Ελαιώνα



Εικ 3. Οδικοί άξονες, ρέμα Προφήτη Δανιήλ και σημαντικές υπερτοπικές χρήσεις

Οριοθετείται από ισχυρά «αστικά τείχη» περιμετρικά που την περιχαρακώνουν. Η Εθνική οδός αποτελεί το δυτικό της όριο, ενώ η Κωνσταντινουπόλεως με τις γραμμές του ΟΣΕ το ανατολικό. Παράλληλοι μεγάλοι οδικοί άξονες τη διατρέχουν με κατεύθυνση ανατολής- δύσης: Λεωφόρος Αθηνών, Ιερά Οδός, Πέτρου Ράλλη, διαπερνώντας σημειακά τις γραμμές του ΟΣΕ και την Εθνική Οδό ώστε να συνδέσουν τις κεντρικές με τις δυτικές περιοχές της πόλης.

Κεντρική χρήση στην περιοχή αποτελεί το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο το οποίο καταλαμβάνει μια πολύ μεγάλη έκταση εκατέρωθεν της Ιεράς Οδού, δυτικά της οδού Κωνσταντινουπόλεως. Γενικότερα ο Ελαιώνας συγκεντρώνει ετερόκλητες χρήσεις, με υπερισχύουσα τη βιομηχανική και βιοτεχνική-μεταποιητική δραστηριότητα μικρής και μεγάλης κλίμακας, σε συνδυασμό με λειτουργίες αποθήκευσης και μεταφοράς υλικών και προϊόντων

Οι κυρίαρχες αυτές χρήσεις, που ευνοούνται από τη διέλευση και συνάντηση μεγάλων αστικών και υπεραστικών οδικών αξόνων, συνυπάρχουν με άλλες υπερτοπικές χρήσεις (Γεωπονικό Πανεπιστήμιο, αμαξοστάσια, στρατόπεδα, εμπόριο, υπηρεσίες, αθλητισμός) αλλά και με τοπικές χρήσεις κατοικίας, λιανικού εμπορίου και μικρών επιχειρήσεων. Παράλληλα εμφανίζονται και πιο άτυπες και συχνά ασύμβατες χωρικές χρήσεις - υπολείμματα κάποιες φορές παλιότερων χρήσεων- όπως λαχανόκηποι, προσωρινές ή και αυθαίρετες κατοικίες, παράνομες χωματερές, μάντρες υλικών προς επανάχρηση κ.ά. Στην επόμενη ενότητα γίνεται εκτενής αναφορά στα είδη και την τυπολογία οργάνωσης των χρήσεων.

Παρά την νευραλγική της θέση σε σχέση στο μητροπολιτικό κέντρο και την εύκολη πρόσβαση από τους μεγάλους οδικούς άξονες, η περιοχή παραμένει εντελώς αποκομμένη και απροσπέλαστη από τις γύρω αστικές περιοχές σε τοπικό επίπεδο. Η απουσία τοπικών συνδέσεων λόγω των ισχυρών «αστικών τειχών» (οδικών αξόνων, γραμμών του ΟΣΕ) που είτε την περιβάλλουν είτε την τέμνουν, συνοδεύεται από έντονη οπτική εσωστρέφεια και έλλειψη σηματοδότησης στη πόλη. Το δημόσιο βλέμμα δεν εισχωρεί στο εσωτερικό της περιοχής από τους μεγάλους περιφερειακούς οδικούς άξονες. Αιτία

αποτελεί το μεγάλο μέγεθος των παρόδιων ιδιοκτησιών και το μικρό αντιληπτικό βάθος που παρέχουν οι κάθετοι δρόμοι λόγω της τεθλασμένης τους χάραξης. ο μικρός αριθμός δρόμων που θα άφηναν το βλέμμα να εισχωρήσει. Η οπτική εσωστρέφεια και ο αποκλεισμός του δημοσίου βλέμματος, αφήνει την περιοχή άγνωστη στους πολίτες και κατά συνέπεια αντιμετωπίζεται με φόβο και αδιαφορία. Παραμένει ερμητικά κλειστή, μια μαύρη τρύπα στην πόλη και μια περιοχή έξω από την αστική ζωή, που ευνοεί την ανάπτυξη παραβατικών συμπεριφορών. Οι εκτεταμένες θέες που παρέχουν τα υπέργεια τμήματα της Εθνικής οδού επιβαρύνουν την ήδη αρνητική εικόνα της περιοχής καθώς αποκαλύπτουν πανοραμικά στους εποχούμενους την περιβαλλοντική υποβάθμιση και την πολύ κακή ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος, όπως θα περιγραφεί στη συνέχεια.

Η ταχύτητα και η ευκολία πρόσβασης στην περιοχή από μακριά έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τη δυσκολία εισχώρησης και την επιβράδυνση που ακολουθεί λόγω του ανεπαρκούς οδικού δικτύου στο εσωτερικό της. Οι υπάρχοντες δρόμοι είναι εντελώς ακατάλληλοι, τόσο σε ότι αφορά τη διασύνδεσή τους, όσο τα γεωμετρικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά τους (μικρά πλάτη, συνεχείς αλλαγές κατεύθυνσης, απουσία απορροών, απουσία πεζοδρομίων, κακή κατάσταση οδοστρώματος). Το εσωτερικό οδικό δίκτυο κρίνεται δε εντελώς ανεπαρκές για να αναλάβει τον μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο που έπεται από τη λειτουργία των πολλών μεταφορικών εταιριών και των μεγάλων επιχειρήσεων. Μόνο δύο κάθετοι δρόμοι παρέχουν διαμπερείς κινήσεις στην περιοχή, η οδός Αγίας 'Αννης και η οδός Ορφέως, που την τέμνουν κάθετα και διασταυρώνονται περίπου στο κέντρο. Η οδός Αγίας 'Αννης αποτελεί όριο μεταξύ των δήμων Αθηναίων και Αιγάλεω. Ξεκινά από την Ακαδημία Πλάτωνος, ονομαζόμενη οδός Μαρκόνι, περνά την Λεωφόρο Αθηνών και την Ιερά Οδό οπότε και μετονομάζεται, διατρέχει τον Ελαιώνα και εκτείνεται προς το νότο και πέρα από την Εθνική Οδό. Η οδός Ορφέως ξεκινά από την οδό Πειραιώς και το Γκάζι, περνά τις γραμμές του τρένου, διατρέχει τον Ελαιώνα και εκτείνεται πέρα από την Εθνική Οδό προς τα δυτικά. Οι υπόλοιποι δρόμοι του δικτύου παρέχουν προσβάσεις κυρίως από τα ανατολικά και τα δυτικά, ενώ από το βορρά στο νότο η Αγίας 'Αννης ουσιαστικά παραλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος των κινήσεων.

Έναν σημαντικό άξονα που διατρέχει τον Ελαιώνα παράλληλα με την οδό Αγίας 'Αννης, αποτελεί το ρέμα του Προφήτη Δανιήλ., το οποίο στο μεγαλύτερο μέρος του είναι ανοιχτό. Αν και αποτελεί ένα πολύ σημαντικό φυσικό στοιχείο για την ευρύτερη περιοχή, τόσο το ρέμα, όσο και η παραρεμάτια περιοχή παρουσιάζουν έντονα σημεία εγκατάλειψης και κατά τόπους έχουν μετατραπεί σε άτυπους σκουπιδότοπους. Η παραρεμάτια βλάστηση επιβιώνει σε σημεία, εγκλωβισμένη όμως ανάμεσα στα αυθαίρετα παραπήγματα που κρέμονται ουσιαστικά στις παρειές του ρέματος. Το ρέμα αποτελεί την πίσω αυλή των ιδιοκτησιών, με ότι αυτό συνεπάγεται για τη χρήση και την προστασία του. Δεν υπάρχει πρόσβαση από το δημόσιο χώρο, ενώ συχνά έχει γίνει τόπος αυθαίρετης κατοίκησης από μειονοτικές εθνότητες.

Πέρα από το ρέμα του προφήτη Δανιήλ, το σύνολο της περιοχής χαρακτηρίζεται από έντονη περιβαλλοντική υποβάθμιση. Μεγάλος αριθμός των χρήσεων είναι οχλούσες και ρυπογόνες και η χρόνια λειτουργία τους έχει οδηγήσει στην περιβαλλοντική υποβάθμιση. Οι νέες αυθαίρετες χρήσεις που παρατηρούνται (παράνομες χωματερές και αποθήκες υλικών προς ανακύκλωση κλπ) επιβαρύνουν περαιτέρω το περιβάλλον. Η εικόνα περιβαλλοντικής υποβάθμισης εντείνεται από την κακή ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος. Το μεγαλύτερο μέρος των κατασκευών είναι ευτελείς και συχνά αυθαίρετες, δημιουργώντας την εικόνα παραγκούπολης. Τα κτήρια στο μεγαλύτερο μέρος τους είναι παλιά. Παράλληλα, η περιοχή στερείται ολοκληρωμένων δικτύων κοινής ωφελείας (αποχέτευση, φωτισμού κλπ), ενώ παρατηρείται παντελής έλλειψη πεζοδρομίων και άλλων δημόσιων χώρων. Εξαίρεση αποτελούν δύο πάρκα που βρίσκονται στην νότια περιοχή της Αγίας 'Αννης. Η εικόνα περιβαλλοντικής υποβάθμισης συνοδεύεται και από την εικόνα ερήμωσης τη νύχτα, καθώς οι δραστηριότητες της περιοχής παύουν σταδιακά μετά το μεσημέρι και δεν λειτουργούν καθόλου τις βραδυνές ώρες. Η εικόνα ερήμωσης τη νύχτα σε συνδυασμό με την έλλειψη φωτισμού και την οπτική εσωστρέφεια που περιγράφηκε νωρίτερα εντείνουν την αίσθηση φόβου και αποστροφής στους πολίτες.

Τα τελευταία χρόνια η περιοχή ήρθε στο προσκήνιο του κοινωνικού ενδιαφέροντος λόγω προγραμματισμένων μεγάλων έργων, που αναμένεται να της δώσουν νέα αναπτυξιακή προοπτική. Ένας σταθμός μετρό ήδη λειτουργεί στη διασταύρωση Αγίας 'Αννης και Ιεράς Οδού, στη γραμμή που ενώνει το Αεροδρόμιο με το Αιγάλεω. Σήμερα ωστόσο δεν έχει τη χρήση και την ανταποδοτικότητα που αναμένεται όταν θα ολοκληρωθούν τα δύο νέα μεγάλα έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη. Το πρώτο είναι ο νέος Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων που θα χωροθετηθεί πάνω από το αμαξοστάσιο του μετρό, δίπλα στη διασταύρωση της Ιεράς Οδού με την Αγίας 'Αννης. Θα στεγάσει το Κτελ Κηφισού και το Κτελ Λιοσίων, ενώ η συνολική διαμόρφωση του χώρου προβλέπει ξενοδοχείο, συνεδριακό κέντρο, εμπορικές χρήσεις κλπ. Το δεύτερο μεγάλο έργο είναι το νέο γήπεδο του ΠΑΟ σε συνδυασμό με το μεγάλο εμπορικό κέντρο που προβλέπεται από τη συμφωνία της «Διπλής Ανάπλασης». Χωροθετείται επί της Αγίας 'Αννης, επίσης κοντά στη διασταύρωση με την Ιερά οδό. Στα πλαίσια αυτού του έργου το ΥΠΕΚΑ προγραμματίζει τη διάνοιξη των παρακείμενων οδών προκειμένου να παράσχει εύκολη πρόσβαση στο γήπεδο και τις γύρω εγκαταστάσεις[51]. Προχωρά ήδη η διάνοιξη της οδού Αγίας 'Αννης από την Ιερά Οδό έως την οδό Ορφέως. Τα έργα αυτά προβλέπεται να φέρουν μεγάλο αριθμό επισκεπτών στην περιοχή και να προκαλέσουν το ιδιωτικό επενδυτικό ενδιαφέρον, ανατρέποντας την εικόνα εσωστρέφειας και υποβάθμισης.

[51]http://www.minenv.gr/download/2007-10-15.egkrisi.diathesis.pistosis.gia.odika.erga.sto.botaniko.doc



Εικ 4. Άποψη της περιοχής



Εικ 5. Άποψη της περιοχής

Είδη και τυπολογίες οργάνωσης χρήσεων

Είδη χρήσεων

Στην περιοχή του Ελαιώνα συγκεντρώνονται ετερόκλητες λειτουργίες, με υπερισχύουσα τη βιομηχανική και βιοτεχνική-μεταποιητική δραστηριότητα μικρής και μεγάλης κλίμακας, σε συνδυασμό με λειτουργίες αποθήκευσης και μεταφοράς υλικών και προϊόντων. Οι κυρίαρχες αυτές χρήσεις, που ευνοούνται από τη διέλευση και συνάντηση στην περιοχή μεγάλων αστικών και υπεραστικών οδικών αξόνων, συνυπάρχουν με άλλες υπερτοπικές χρήσεις (Γεωπονικό Πανεπιστήμιο, αμαξοστάσια, στρατόπεδα, εμπόριο, υπηρεσίες, αθλητισμός) αλλά και με τοπικές χρήσεις κατοικίας, λιανικού εμπορίου και μικρών επιχειρήσεων. Παράλληλα εμφανίζονται και πιο άτυπες και συχνά ασύμβατες χωρικές χρήσεις,

υπολείμματα κάποιες φορές παλιότερων χρήσεων, όπως λαχανόκηποι, προσωρινές ή και αυθαίρετες κατοικίες, παράνομες χωματερές, μάντρες υλικών προς επανάχρηση κ.ά.

Δίνεται η εντύπωση ότι στον Ελαιώνα μπορεί κανείς να εντοπίσει ποικίλα δείγματα δραστηριοτήτων που αποτυπώνουν ταυτόχρονα στο χώρο τις διαφορετικές φάσεις της ιστορίας της περιοχής: από περιορισμένα πλέον ίχνη του αγροτικού παρελθόντος του Ελαιώνα, που κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου κυρίως, αλλά και μέχρι τη δεκαετία του ’60, προμήθευε την ευρύτερη περιοχή με οπωροκηπευτικά, στη μεταποίηση, τη βιοτεχνία και τη βιομηχανία που κάνουν την εμφάνισή τους με τα ελαιοτριβεία και τα κεραμεία του 18^{ου} και 19 ου αιώνα, τα προπολεμικά χαρτοποιεία και σαπωνοποιεία καθώς και τα νεότερα βυρσοδεψεία, μέχρι τις εταιρίες χημικών προϊόντων, ηλεκτρικών συσκευών, πλαστικών και τροφίμων αλλά και τις εταιρίες μεταφορών που άρχισαν να εγκαθίστανται στη δεκαετία του ’80.

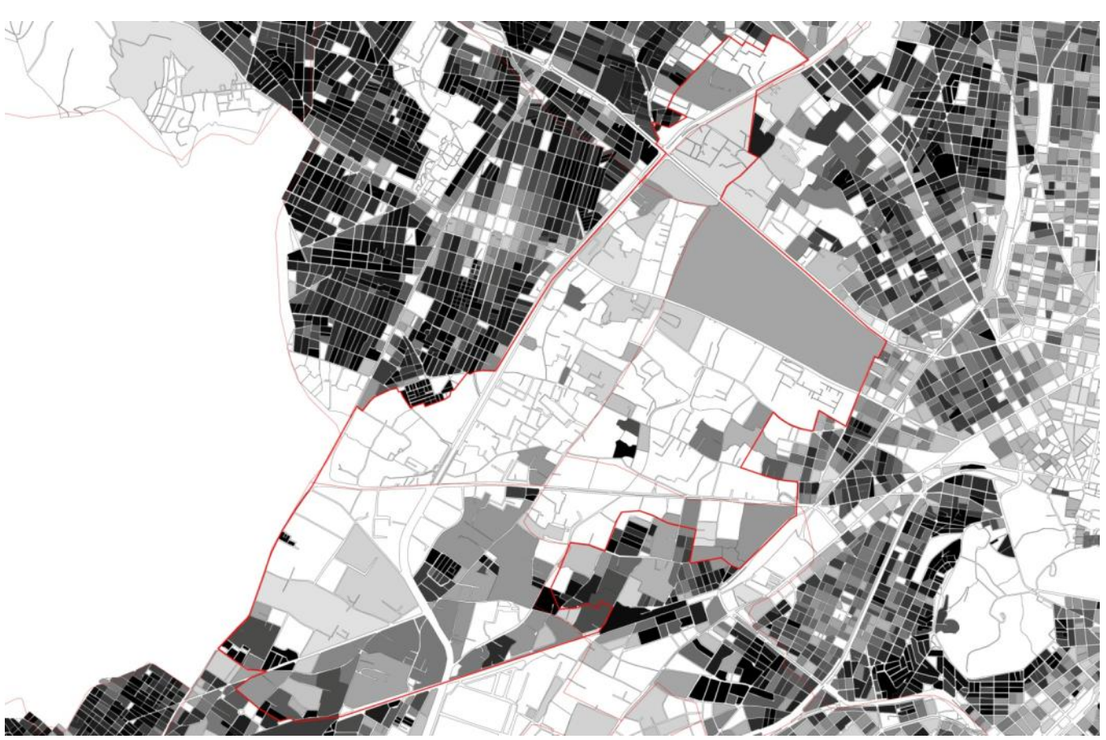
Η συγκέντρωση όλων αυτών των χρήσεων στην περιοχή του Ελαιώνα μπορεί να διαβαστεί μέσα από μια ιστορική συνέχεια, χαρακτηρίζεται όμως από χωρική ασυνέχεια. Η χωροθέτηση των χρήσεων φαίνεται να ακολουθεί μάλλον μια λογική συσσωμάτωσης και διασποράς, που προκύπτει από επάλληλες αλληλεπιθέσεις και γεμίσματα κενών. Ο πολυδιασπασμένος χαρακτήρας της περιοχής φαίνεται από την κατανομή των χρήσεων (Εικ 6).



α.



β.



γ.



Εικ 6. Κατανομή χρήσεων: α. Αποκλειστική χρήση: Καταστήματα-Γραφεία, β. Αποκλειστική χρήση: Εργοστάσια-Εργαστήρια, γ. Αποκλειστική χρήση: Κατοικία

Παρατηρώντας τα συνολικά ποσοστά των χρήσεων στην περιοχή του Ελαιώνα[52] και αθροίζοντας για κάθε χρήση τα κτίρια με αποκλειστική και μικτή – κύρια και δευτερεύουσα – αντίστοιχη χρήση, βλέπουμε ότι το ψηλότερο ποσοστό στο σύνολο του Ελαιώνα αντιστοιχεί στη βιοτεχνική και βιομηχανική δραστηριότητα (εργοστάσια-εργαστήρια 32%). Ακολουθεί η κατοικία (28%) και οι εμπορικές χρήσεις (καταστήματα – γραφεία 21%), ενώ οι υπόλοιπες χρήσεις εμφανίζονται σε πολύ μικρά ποσοστά (σχολεία-εκπαίδευση 1.3% και οι υπόλοιπες - ξενοδοχεία , νοσοκομεία, εκκλησίες, στάθμευση – σε ποσοστά μικρότερα του 0.01%). Η υπεροχή της βιοτεχνικής-βιομηχανικής χρήσης έναντι των υπολοίπων, είναι ακόμα πιο έντονη αν λάβουμε υπόψη μας και τη διαφορά σε κλίμακα, όσον αφορά στην εδαφική έκταση της κάθε χρήσης. Τα ποσοστά που παρατέθηκαν αναφέρονται σε απόλυτο πλήθος κτιρίων, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους και τον περιβάλλοντα χώρο που τους αναλογεί. Αν και δε διαθέτουμε αναλυτικά στοιχεία ως προς την έκταση που αντιστοιχεί σε κάθε χρήση, είναι αρκετά ασφαλές να υποστηρίξουμε ότι ένα μέσο βιομηχανικό κτίριο έχει μεγαλύτερη έκταση από ένα μέσο κτίριο κατοικίας, οπότε η επικράτηση της βιομηχανικής-βιοτεχνικής χρήσης γίνεται ακόμα πιο αισθητή στο χώρο.

Ως προς την κατανομή των χρήσεων ανά οικοδομικό τετράγωνο, παρατηρούμε ότι η κατοικία εμφανίζει μεγαλύτερη συγκέντρωση στα όρια του Ελαιώνα, πλησιέστερα σε θύλακες κατοικίας των γειτονικών περιοχών και μακριά από τα κοινά όρια των Δήμων που συναντιούνται στο εσωτερικό της περιοχής. Η μεγαλύτερη συγκέντρωση κατοικίας εντός του Ελαιώνα εμφανίζεται στο τμήμα που ανήκει στο Δήμο Ρέντη. Είναι χαρακτηριστικό ότι η συγκέντρωση της κατοικίας είναι πολύ μεγαλύτερη ακριβώς έξω από τα όρια της περιοχής του Ελαιώνα, κυρίως στην περιοχή του Ταύρου, του Δήμου Αθηναίων αλλά και βορειοδυτικά, προς τη μεριά του Αιγάλεω και του Περιστερίου.

Αντίθετα, η βιομηχανική-βιοτεχνική χρήση, εμφανίζει μεγαλύτερες συγκεντρώσεις στην κεντρική περιοχή του Ελαιώνα, εκεί που συναντιούνται οι μεγάλοι οδικοί άξονες και κατά μήκος των ορίων συνάντησης των Δήμων Αθηναίων, Ταύρου, Ρέντη και Αιγάλεω. Από την επί τόπου παρατήρηση φαίνεται ότι η βιομηχανική - βιοτεχνική χρήση συμπληρώνεται χωρικά και λειτουργικά από χρήσεις αποθηκών και εταιριών μεταφορών. Οι χρήσεις αυτές εντοπίζονται στα μεγαλύτερα οικόπεδα και σε συνδυασμό με το υψηλό ποσοστό τους καταλαμβάνουν τη μεγαλύτερη έκταση της περιοχής του Ελαιώνα.

Οι εμπορικές χρήσεις εμφανίζουν συγκεντρώσεις τόσο κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων, όσο και στις περιοχές όπου είναι εντονότερη η παρουσία της κατοικίας. Θα μπορούσε κανείς να υποθέσει ότι στην πρώτη περίπτωση πρόκειται για υπηρεσίες και καταστήματα υπερτοπικής σημασίας, που ίσως να σχετίζονται και με τις γειτνιάζουσες βιομηχανικές-βιοτεχνικές χρήσεις, ενώ στην δεύτερη περίπτωση ίσως πρόκειται για τοπικό λιανικό εμπόριο και υπηρεσίες που εξυπηρετούν την κατοικία. Ωστόσο δεν υπάρχουν τα απαραίτητα στοιχεία για να υποστηρίξουν μια τέτοια υπόθεση, οπότε αναφέρεται μόνο ως πιθανή ερμηνεία της χωρικής κατανομής των εμπορικών χρήσεων και χρήσεων γραφείου σε σχέση με τις υπερισχύουσες χρήσεις (βιομηχανία- βιοτεχνία, κατοικία).

Τέλος, όπως αναφέρθηκε, εμφανίζονται διάσπαρτα και άτυπες, μη καταγεγραμμένες χρήσεις, κυρίως εντός της βιομηχανικής περιοχής, όπως μάντρες συγκέντρωσης υλικών προς ανακύκλωση και επανάχρηση, παράνομες χωματερές, πρόχειρα και αυθαίρετα καταλύματα, μικροί λαχανόκηποι κ.α.

Τυπολογίες χωρικής οργάνωσης χρήσεων

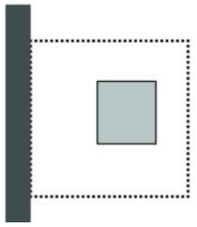
Η μεγάλη έκταση των ιδιοκτησιών της περιοχής έχει οδηγήσει στη δημιουργία διαφορετικών τυπολογιών χωρικής οργάνωσης των χρήσεων (Εικ 7):

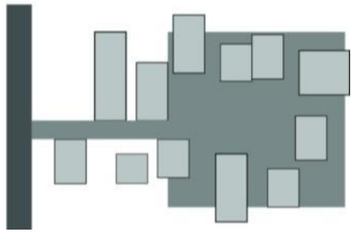
- Οι μεγάλες βιομηχανικές-βιοτεχνικές μονάδες και μονάδες μεταποίησης καταλαμβάνουν ολόκληρη την ιδιοκτησία. Χωροθετούνται κεντρικά και συχνά επεκτείνονται με μικρότερα παραρτήματα, κάποτε αυθαίρετα. Αφήνουν μεγάλους ελεύθερους χώρους για την κίνηση, την κυκλοφορία και της φορτοεκφόρτωση των μεγάλων αυτοκινήτων (φορτηγών, νταλικών κλπ)
- Οι μεσαίες και μικρές επιχειρήσεις κάθε είδους επιλέγουν τη συστέγαση στην ίδια μεγάλη ιδιοκτησία δημιουργώντας θύλακες δραστηριοτήτων. Οι συστεγαζόμενες χρήσεις ποικίλουν, με πιο συνηθισμένη αυτή των μεταφορικών εταιριών. Συνήθως χωροθετούνται σε ισόγεια κτίσματα στην περίμετρο της ιδιοκτησίας αφήνοντας ένα μεγάλο ελεύθερο χώρο στο κέντρο με άμεση πρόσβαση από το δρόμο. Ο εσωτερικός κοινόχρηστος χώρος είναι ασφαλτοστρωμένος και χωρίς καμιά άλλη διαμόρφωση ή φύτευση, καθώς χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την κυκλοφορία, στάθμευση και φορτοεκφόρτωση των μεγάλων αυτοκινήτων, που απαιτούν οι συγκεκριμένες χρήσεις - ιδιαίτερα οι μεταφορικές εταιρίες. Κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και στις μικρότερες ιδιοκτησίες, των οποίων τα κοινά όρια καταλύονται προκειμένου να δημιουργηθεί ένας ενδιάμεσος χώρος κίνησης. Σε περιπτώσεις, σε σχέση με τον εσωτερικό υπαίθριο χώρο λειτουργεί και ένα μικρό εστιατόριο ή καφενείο που απευθύνεται στους πολλούς εργαζόμενους της περιοχής. Οι παραρεμάτιες ιδιοκτησίες ακολουθούν την ίδια τυπολογία, με τον υπαίθριο χώρο να συνορεύει με το ρέμα.

[52]Οι παρατηρήσεις και διαπιστώσεις σε σχέση με τις χρήσεις, βασίζονται σε στοιχεία που προέρχονται από την απογραφή οικοδομών και κτιρίων της 1ης Δεκεμβρίου 2000 της ΕΣΥΕ (Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας). Τα δεδομένα της απογραφής είναι σε κλίμακα οικοδομικού τετραγώνου και οι χρήσεις δίνονται ως αριθμός κτιρίων ανά οικοδομικό τετράγωνο που εμφανίζουν τη συγκεκριμένη χρήση. Οι απογραφές της ΕΣΥΕ ορίζουν εννέα κατηγορίες χρήσεων (Κατοικία, Εκκλησίες – Μοναστήρια, Ξενοδοχεία, Εργοστάσια – Εργαστήρια, Σχολικά κτίρια, Καταστήματα – Γραφεία, Σταθμοί αυτοκινήτων (parking), Νοσοκομεία – Κλινικές κλπ, Άλλες χρήσεις) οι οποίες διακρίνονται περεταίρω σε αποκλειστική ή μικτή χρήση. Η μικτή χρήση διακρίνεται σε κύρια και δευτερεύουσα.



α.





β.





Εικ 7. Τυπολογίες χωρικής οργάνωσης χρήσεων: α. Κεντρικές μονάδες μεγάλης κλίμακας, β. Θύλακες δραστηριότητας, μονάδες μικρής και μεσαίας κλίμακας οργανωμένες γύρω από ένα μεγάλο υπαίθριο χώρο







Εικ 8. Απόψεις του ρέματος Προφήτη Δανιήλ

Διαχείριση και Παραγωγή του χώρου. Θεσμικό πλαίσιο.

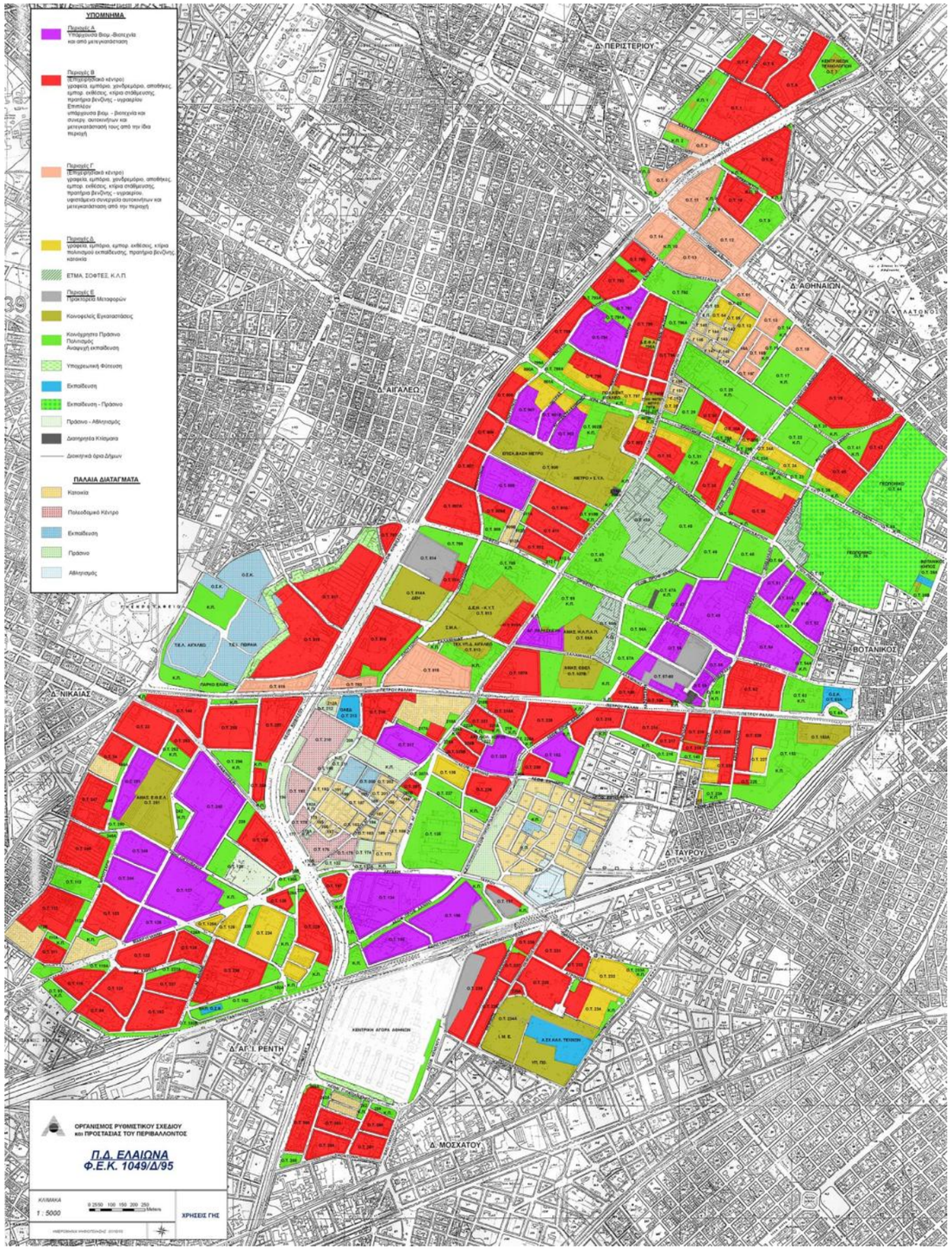
Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την οικοδόμηση και τις χρήσεις στην περιοχή του Ελαιώνα ορίστηκε μόλις το 1995 (ΦΕΚ 1049/Δ/95). Από το 1954 έως τότε πλήθος σχεδίων, μελετών, Νόμων και διαταγμάτων, που είτε δεν νομοθετήθηκαν είτε δεν εφαρμόστηκαν, δεν κατάφεραν θα εφαρμόσουν μια συνολική πολιτική για το χώρο και τις χρήσεις, αφήνοντας την περιοχή να αναπτυχθεί ανεξέλεγκτα. Ακόμα και το παρόν ΠΔ έχει υποστεί αλλεπάλληλες τροποποιήσεις, ενώ ουσιαστικά δεν έχει εφαρμοστεί λόγω τις αδυναμίας των εμπλεκόμενων φορέων να προχωρήσουν στις απαιτούμενες απαλλοτριώσεις και λόγω της δυσκολίας μετεγκαταστάσεις των οχλούσων χρήσεων βιομηχανίας και βιοτεχνίας που προβλέπει.

Συνοπτικά, το διάταγμα οργανώνει τον Ελαιώνα ως περιοχή εκτεταμένου πρασίνου, παραγωγικών δραστηριοτήτων και κεντρικών λειτουργιών.

Πιο συγκεκριμένα:

- Καθορίζονται οικοδομήσιμοι χώροι, οδοί και χώροι κοινόχρηστου πρασίνου.
- Ορίζεται η δημιουργία κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου κατά 34%. (άλλες χρήσεις Κοινωφελείς 5%, Τριτογενής τομέας 24%, Γραφεία-Κατοικίες 3%, Πρακτορεία μεταφορών 2%)
- Επιβάλλεται η απομάκρυνση εγκαταστάσεων βυρσοδεψείων, χυτηρίων επιμεταλλωτηρίων, κεραμοποιείων και έτοιμου σκυροδέματος σε διάστημα 5 ετών από τη δημοσίευση του διατάγματος.
- Επιβάλλεται η χρήση προκηπίων στο πρόσωπο των οικοπέδων.
- Καθορίζεται η αρτιότητα των οικοπέδων ως ελάχιστο πρόσωπο 25 μέτρα και ελάχιστο εμβαδόν 2.000τ.μ. με παρεκκλίσεις για τα οικόπεδα που προϋπήρχαν του 20.12.1985.
- Ορίζεται μέγιστο ποσοστό κάλυψης 50% για χρήσεις βιομηχανίας και βιοτεχνίας, κτίρια στάθμευσης και πρακτορεία μεταφορών και 40% για λοιπές χρήσεις.
- Ορίζεται συντελεστής δόμησης οκτώ δέκατα (0,8).
- Ορίζονται τα ποσοστά φύτευσης των οικοπέδων καθώς και υποχρεωτική φύτευση με υψηλό πράσινο.
- Επιτρέπεται η δημιουργία διόδων μέσα από κοινόχρηστο πράσινο σε περιπτώσεις μη προσβάσιμων οικοπέδων.

Το ρυμοτομικό σχέδιο που συνοδεύει το διάταγμα, καθορίζει το οδικό δίκτυο της περιοχής σεβόμενο σε μεγάλο βαθμός τα άναρχα όρια των ιδιοκτησιών. Παρ' όλα αυτά προβλέπει τη διάνοιξη μικρών οδών με κατεύθυνση Βορρά-Νότου οι οποίοι θα αποφόρτιζαν τον κυκλοφοριακό φόρτα της Αγίας Άννης και θα δημιουργούσαν μια πιο ισορροπημένη διασύνδεση κινήσεων. Τέλος ορίζεται η δημιουργία μιας νέας οδού - της λεωφόρου Προφήτη Δανιήλ - πάνω από το ρέμα.



Εικ 9. Ρυμοτομικό σχέδιο ΠΔ(ΦΕΚ 1049/Δ/95)

3.2 Προβλήματα και αναπτυξιακές δυνατότητες της περιοχής.

Συνοψίζοντας τα ιδιαίτερα και αλληλένδετα προβλήματα της περιοχής είναι:

- περιβαλλοντική υποβάθμιση λόγω της χρόνιας δραστηριότητας οχλούσων και ρυπογόνων μονάδων, της λειτουργίας παράνομων χωματερών, της συνεχούς ροής μεγάλων αυτοκινήτων, της έλλειψης χώρων πρασίνου, της υποβάθμισης του ρέματος Προφήτη Δανιήλ, της ανεπαρκούς αποκομιδής σκουπιδιών
- έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου υποδομών (αποχέτευση, φωτισμός κλπ)
- ανεπάρκεια οδικού δικτύου, τόσο ως προς τις διασυνδέσεις που παρέχει όσο και ως προς τα γεωμετρικά και δομικά χαρακτηριστικά του, (μικρό πλάτος, κακή ποιότητα οδοστρώματος, απουσία πεζοδρομίων, απουσία απορροών κλπ.) Επικινδυνότητα λόγω της ακαταλληλότητας του δικτύου ιδιαίτερα για την έντονη και συνεχή κυκλοφορία φορτηγών κλπ. Περιορισμένη δυνατότητα ενδοαστικών μετακινήσεων.
- σαθρός αστικός ιστός
- κακή ποιότητα δομημένου περιβάλλοντος λόγω του πλήθους των αυθαίρετων κατασκευών με ευτελή υλικά , των αυθαίρετων επεκτάσεων των μεγάλων παραγωγικών μονάδων και των πεπαλαιωμένων κτηρίων
- απουσία δημόσιου χώρου
- ασυμβατότητα χρήσεων
- οπτική εσωστρέφεια, λειτουργική απομόνωση και απροσπελασιμότητα από το γύρω αστικό ιστό σε τοπικό επίπεδο παρά τις υπερτοπικές συνδέσεις που παρέχουν οι μεγάλοι οδικοί άξονες. Έλλειψη σηματοδότησης στην πόλη.
- εικόνα ερήμωσης από το μεσημέρι και μετά οπότε και κλείνουν οι επιχειρήσεις, λόγω της απουσίας λειτουργιών εμπορίου, αναψυχής, πολιτισμού ή κατοίκησης που θα συνεπάγονταν τη συνεχή χρήση του χώρου.
- δέσμευση μεγάλων χώρων του δημοσίου σε μη «ελκυστικές» για τους πολίτες χρήσεις σε κομβικά σημεία για τη σηματοδότηση και την εικόνα της περιοχής προς τα «έξω» (πχ Υπηρεσίες Καθαριότητας δήμου Αθηναίων στην Ιερά Οδό, Αμαξοστάσιο ΕΘΕΛ στην είσοδο από το Γκάζι στην Οδό Αγίου Πολυκάρπου, Αμαξοστάσιο ΕΘΕΛ στην Πέτρου Ράλλη)
- εικόνα εγκατάλειψης λόγω της αποχώρησης μεγάλων μονάδων βιομηχανίας/μεταποίησης, τη δημιουργία κενών κτηρίων και εκτάσεων που συχνά γίνονται χώροι αυθαίρετης κατοίκησης ευπαθών ομάδων και μειονοτικών εθνοτήτων, αλλά και αυθαίρετων χρήσεων όπως παράνομες χωματερές.
- αδυναμία εφαρμογής του ρυμοτομικού σχεδίου κυρίως λόγω έλλειψης οικονομικών πόρων για απαλλοτριώσεις αναλογησίας και αντίδρασης επαγγελματιών στην μετεγκατάστασή τους
- πολυγνωμία και ασάφεια ως προς την αναπτυξιακή στρατηγική της περιοχής. Απουσία συμφωνίας και συναίνεσης εμπλεκομένων (κρατικών φορέων, επαγγελματιών, επενδυτών, κατοίκων κλπ)

Ωστόσο, η περιοχή διατηρεί την ιδιαίτερη αναπτυξιακή δυναμική της κυρίως λόγω:

- της γεωγραφική της θέση σε σχέση με το μητροπολιτικό κέντρο, αλλά και τα αναπτυσσόμενα δυτικά προάστια
- της νευραλγική της θέση σε σχέση με το υπερτοπικό κυκλοφοριακό δίκτυο της πρωτεύουσας, λόγω της άμεσης σχέσης της με την Εθνική οδό και τους μεγάλους οδικούς άξονες (Ιερά Οδός, Λεωφόρος Αθηνών, Πέτρου Ράλλη, Πειραιώς).
- των προβλεπόμενων μεγάλων έργων (γήπεδο ΠΑΟ και νέος σταθμός ΚΤΕΛ) που θα προσελκύσουν το κοινό και το ιδιωτικό επενδυτικό ενδιαφέρον
- της γειτνίασης με το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο και την περιοχή του Γκαζιού, τόπους που συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό νέων ανθρώπων, εν δυνάμει επισκεπτών του Ελαιώνα
- της σχέσης της με την Ακαδημία Πλάτωνος, τόπο μεγάλης αρχαιολογικής αξίας και έντονης αναπτυξιακής δυναμικής, μετά την απόφαση για τη δημιουργία του νέου Μουσείου της Πόλης των Αθηνών
- του διαδημοτικού της χαρακτήρα που τη φέρνει στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος πολλών αναπτυσσόμενων δήμων (πχ Αιγάλεω, Περιστέρι)
- των μεγάλων εκτάσεων προς εκμετάλλευση (αδόμητων ή με ευτελείς κατασκευές)
- των κενών συγκροτημάτων προς επανάχρηση (λανθάνον δυναμικό μονάδων δευτερογενούς τομέα, στρατόπεδα κλπ)
- των μεγάλων εκτάσεων ιδιοκτησίας δημοσίου (πχ αμαξοστάσια ΕΘΕΛ, Κέντρο Υπηρεσιών Καθαριότητας Δήμου) που θα μπορούσαν σε βάθος χρόνου να αλλάξουν χρήση
- του ρέματος του Προφήτη Δανιήλ, ενός ανεκμετάλλευτου φυσικού τόπου ιδιαίτερης αξίας
- του μεγάλου εύρους των ιδιοκτησιών, που ευνοούν όχι μόνο τις μεγάλες επενδύσεις, αλλά και την οργανωμένη συλλογική δραστηριότητα και χρήση του χώρου από μικρότερες επιχειρησιακές μονάδες (όπως παρατηρείται και σήμερα με άτυπη όμως αυτοοργάνωση)

3.3 Περιγραφή Στρατηγικών Παρεμβάσεων

Οι Στρατηγικές Παρεμβάσεις που προτείνονται για την περιοχή του Ελαιώνα είναι επιγραμματικά οι εξής:

- Αναβάθμιση της Ιεράς οδού σε «αστική λεωφόρο» πολιτισμικού και φυσικού ενδιαφέροντος, όπου θα συνυπάρχουν σημαντικές χρήσεις γης, τοπικού ή υπερτοπικού χαρακτήρα, ΜΜΜ (μετρό, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδήλατο, πεζοί, αλλά και ΙΧ αυτοκίνητα.
- Αναβάθμιση του ρέματος του Προφήτη Δανιήλ σε πράσινη διαδρομή ήπιας παραγωγικής δραστηριότητας, περιπάτου και αναψυχής που προεκτείνεται έως την Ακαδημία Πλάτωνος.
- Αναβάθμιση της οδού Αγίας 'Αννης σε βιώσιμο αστικό άξονα παραγωγικής δραστηριότητας, πολιτισμού και αναψυχής. Έμφαση στους κόμβους της Αγίας 'Αννης που βρίσκονται στην προέκταση των κόμβων επί της Εθνικής οδού, ώστε σε ζεύγη να αποτελέσουν εν δυνάμει πόλους διασύνδεσης των κεντρικών με τους δυτικούς δήμους.
- Παράλληλη αναβάθμιση των ανισόπεδων κόμβων επί της Εθνικής οδού με την ταυτόχρονη εκμετάλλευση των κενών επίγειων τμημάτων για τη χωροθέτηση χρήσεων και δραστηριοτήτων (κόμβοι Εθνικής Οδού με Λεωφόρο Αθηνών, Ιερά Οδό, Πέτρου Ράλλη, Ορφέως, γραμμών ΟΣΕ).

Οι προτάσεις για τις Στρατηγικές Παρεμβάσεις στην περιοχή του Ελαιώνα έχουν τους παρακάτω στόχους:

- την ένταξη στα ευρύτερα δίκτυα στρατηγικών παρεμβάσεων στο σύνολο του Μητροπολιτικού κέντρου Αθηνών - Πειραιώς (Πολιτιστικοί και Φυσικοί διάδρομοι, Μέρος1, 4.3)
- τη μεταξύ τους συνεκτική δικτύωση, ώστε να επιτευχθούν τα προστιθέμενα οφέλη
- την περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής
- τη βιώσιμη κινητικότητα και λειτουργική εξυπηρέτηση
- τη δημιουργία βιώσιμου δημόσιου χώρου
- την υποστήριξη και συνέργεια με τα μεγάλα και μικρότερα προγραμματισμένα έργα (ΚΤΕΛ Ελαιώνα, γήπεδο ΠΑΟ, διάνοιξη Αγίας 'Αννης)
- την αύξηση της εξωστρέφειας της και την ενεργοποίηση συνδέσεων με τις γύρω περιοχές (Γκάζι, Δήμος Αιγάλεω, Ακαδημία Πλάτωνος)
- τη διασύνδεση των παρεμβάσεων με σημαντικούς πόλους πολιτισμού και αναψυχής, όπως η Ακαδημία Πλάτωνος και Μουσείο της Πόλης των Αθηνών, ο Κεραμεικός και Δημόσιο Σήμα
- την ενεργοποίηση του ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος για την περιοχή
- την προσέλκυση νέων χρηστών και επισκεπτών (φοιτητές και νεανικό κοινό από το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο και το Γκάζι, κατοίκους των γύρω περιοχών, επισκέπτες του κέντρου, χρήστες του ΚΤΕΛ ή επισκέπτες του νέου γηπέδου του ΠΑΟ από την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας)
- την αύξηση της χρήσης του χώρου όλο το 24ωρο

Δεδομένης της ασάφειας του θεσμικού πλαισίου που διέπει την περιοχή και το στρατηγικό πλαίσιο ανάπτυξής της, οι προτάσεις έχουν ένα περαιτέρω στόχο:

- Να είναι εφαρμόσιμες και συμβατές, να διατηρούν τα οφέλη τους και να δρουν βελτιωτικά ανεξάρτητα από το αναπτυξιακό σχέδιο που θα υιοθετηθεί θεσμικά

Αναλυτική περιγραφή:

3.3.1 Αναβάθμιση της Ιεράς οδού σε «αστική λεωφόρο» πολιτισμικού και φυσικού ενδιαφέροντος, όπου θα συνυπάρχουν σημαντικές χρήσεις γης, τοπικού ή υπερτοπικού χαρακτήρα, ΜΜΜ (μετρό, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδήλατο, πεζοί, αλλά και ΙΧ αυτοκίνητα.

Προτείνεται η αναβάθμιση της Ιεράς Οδού σε «αστική λεωφόρο», όπως ορίζεται στο κεφ.765. Η αστική λεωφόρος εφαρμόζει τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας υπερτοπικού και τοπικού χαρακτήρα με ΜΜΜ (μετρό, τραμ, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ) ποδήλατο, πεζούς, αλλά και ΙΧ αυτοκίνητα, συνδυάζοντας παράλληλα σημαντικές τοπικές και υπερτοπικές χρήσεις.

Εξαρτήσεις από τις μεγάλες χειρονομίες – αναφορά στη τυπολογία διαδημοτικών σχέσεων δικτύωσης (χρήσεις - κλίμακα επιρροής)

Η Ιερά Οδός αποκτά ιδιαίτερη σημασία για την αναβάθμιση της περιοχής του Ελαιώνα και την εκ νέου σηματοδότησή του στη σύγχρονη πόλη, καθώς εντάσσεται στις μεγάλες χειρονομίες διασύνδεσης σημαντικών φυσικών και πολιτιστικών χώρων της μητροπολιτικής Αθήνας, όπως αυτές υλοποιούνται με τη δημιουργία Πράσινων και Πολιτιστικών διαδρόμων (Μέρος1, 4.3). Πιο συγκεκριμένα, η Ιερά Οδός εντάσσεται στον:

Α. Πράσινο Διάδρομο 1: Ποικίλο Όρος - Αιγάλεω / Διομήδειος Βοτανικός Κήπος (Χαϊδάρι), Ιερά Οδός, Βοτανικός Κήπος Γεωπονικής Σχολής / Λυσσιατρείο, Κεραμεικός, Μεγάλος Περίπατος, Στήλοι Ολυμπίου Διός / Εθνικός Κήπος, Πολιτιστικό Κέντρο / Πινακοθήκη, Δάσος Συγγρού, Πανεπιστημιούπολη Ζωγράφου, Αισθητικό Άλσος Καισαριανής στον Υμηττό. (Μέρος 1,Χάρτης4)

Β. Πολιτιστικό Διάδρομο 3: Σύνδεση Ιστορικού Κέντρου Αθήνας (Πλατεία Ομονοίας) με Κεραμεικό, Μονή Δαφνίου, αρχαιολογικό χώρο Ελευσίνας, μέσω της Ιεράς Οδού. (Μέρος 1, Χάρτης 5)

Έμμεσα, σχετίζεται και με τον

Πολιτιστικό Διάδρομο 4: Σύνδεση Κεραμεικού με Ακαδημία Πλάτωνος (Μουσείο Πόλεως Αθηνών) και Λόφο Ιππείου Κολωνού, μέσω του ζεύγους Σαλαμίνος / Πλαταιών. Δυτική ολοκλήρωση του Μεγάλου Αρχαιολογικού Περιπάτου (Μέρος 1, Χάρτης 5)

και διασταυρώνεται με τον

Πράσινο Διάδρομο 2: Πολιτιστική Ακτή Πειραιά / Αρχαιολογικός Χώρος Ητιώνιας Ακτής, Παλαιό Αμαξοστάσιο Λεύκας, Εγκαταστάσεις ΟΣΕ Ρέντη, Ρουφ, Ενιαίος Σταθμός Λαρίσης - Πελοποννήσου, μελλοντικό Πάρκο Αγίων Αναργύρων, Μητροπολιτικό Πάρκο Πύργου Βασιλίσσης. Χωροθετείται κατά κύριο λόγο στα ίχνη των παλαιών και νέων γραμμών ΟΣΕ, επεκτείνεται όμως στους παρόδιους οδικούς άξονες, π.χ. Κωνσταντινουπόλεως κ.α. (Μέρος 1, Χάρτης 3)

Η διασύνδεση της Ιεράς Οδού με τους μεγάλους Πολιτιστικούς και Φυσικούς Διαδρόμους θα προσελκύσει το ενδιαφέρον για την επίσκεψη, την κατοίκηση και την εν γένει δραστηριότητα στην ευρύτερη περιοχή του Ελαιώνα. Παράλληλα ευνοείται η προσέλκυση ποικιλίας χρήσεων (αναψυχής, πολιτισμού, εμπορίου κλπ) που θα εξασφαλίσουν τη μέγιστη χρήση του χώρου κατά τη διάρκεια όλου του 24ώρου. Σε τοπικό επίπεδο η αναβάθμιση της Ιεράς Οδού σε αστική λεωφόρο θα ευνοήσει τη διασύνδεση τόσο με την περιοχή του Γκαζιού, όσο και με το κέντρο του δήμου Αιγάλεω, δρώντας παράλληλα ως διαδημοτικός άξονας σύνδεσης των δήμων Αθηναίων και Αιγάλεω.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη διασταύρωση με την οδό Αγίας Άννης, ένα κόμβο διαδημοτικής σύνδεσης της Αθήνας με το Αιγάλεω. Ο κόμβος, μετά την ολοκλήρωση των έργων μητροπολιτικής εμβέλειας του νέου σταθμού ΚΤΕΛ Ελαιώνα με τις περιφερειακές χρήσεις του (ξενοδοχεία, εμπορικά καταστήματα κλπ) και του νέου Γήπεδου του ΠΑΟ σε συνδυασμό με το νέο Εμπορικό Κέντρο, προβλέπεται να αποκτήσει κεντρική θέση υποδοχής των επισκεπτών και διανομής των κινήσεων, σε σχέση και με τον ήδη υπάρχων σταθμό του ΜΕΤΡΟ. Επίσης ιδιαίτερη έμφαση αποδίδεται στη διασταύρωση της Ιεράς Οδού με το ρέμα του Προφήτη Δανιήλ και την προτεινόμενη αναβάθμισή του (βλ. παρέμβαση 3.3.2)

Στην αναβάθμιση της Ιεράς Οδού σε αστική λεωφόρο, ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην ιστορική αφετηρία της, στη διασταύρωσή της με την οδό Πειραιώς στον Κεραμεικό. Παρά το γεγονός ότι το σημείο εντοπίζεται χωρικά στο δήμο Αθηναίων αποτελεί τόπο μητροπολιτικής εμβέλειας καθώς βρίσκεται στη διασταύρωση δύο διαδημοτικών αξόνων μεγάλης ιστορικής αξίας, αλλά και μητροπολιτικής σημασίας για τη σύγχρονη πόλη. Ο χώρος του Κεραμεικού, μαζί με το Δημόσιο Σήμα (χώρος ταφής των επιφανών ανδρών της αρχαιότητας) συνδεόταν με το χώρο της Ακαδημίας Πλάτωνος, ενώ η Ιερά Οδός, ως επέκταση της Οδού Παναθηναίων κατέληγε στην Ελευσίνα. Η οδός Πειραιώς αποτελούσε αρχαίο άξονα σύνδεσης της Αθήνας με τον Πειραιά, αποτελούσε το Βόρειο σκέλος των Μακρών Τειχών- την αμυντική σύνδεση των δύο πόλεων - μέχρι του σημείου που στρέφεται για να συναντήσει τον Κεραμικό.

Ο αρχαιολογικός χώρος του Κεραμεικού αποτελεί την απόληξη του μεγάλου Αρχαιολογικού Περιπάτου της Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων (Πεζόδρομοι Δ. Αρεοπαγίτου, Απ. Παύλου, Ερμού, Πλατεία Κεραμεικού), ενώ η διασταύρωση Ιεράς οδού/Πειραιώς εντάσσεται και στα μελλοντικά έργα της ΕΑΧΑ τόσο σε σχέση με την ανάδειξη της Ιεράς Οδού, όσο και του Δημόσιου σήματος (βλ. Ακαδημία Πλάτωνος). Σήμερα αποτελεί μια ιδιαίτερα κομβική διασταύρωση τόσο για την κυκλοφορία όσο και για τη ζωή στην πόλη καθώς συνδέεται άμεσα με το Γκάζι, μια από τις πιο δημοφιλείς περιοχές αναψυχής ιδιαίτερα στους νέους, αλλά και με τον Κεραμεικό, μια παραδοσιακή περιοχή κατοικία με έντονα προβλήματα υποβάθμισης. Ωστόσο, παραμένει ένα ουσιαστικά αδιάρθρωτο πεδίο, με δυσλειτουργικές κυκλοφοριακές συνδέσεις και ασύμβατες περιβάλλουσες χρήσεις (αρχαιολογικός χώρος, νυχτερινά κέντρα, υπεραγορά εξοπλισμού εστίασης, υπόγειος χώρος στάθμευσης κλπ). Στόχος τη αναβάθμισης είναι να αποτελέσει έναν τόπο αστικής άρθρωσης των γύρω περιοχών, αλλά και έναν τόπο ιστορικής μνήμης για τη σύγχρονη μητροπολιτική Αθήνα.

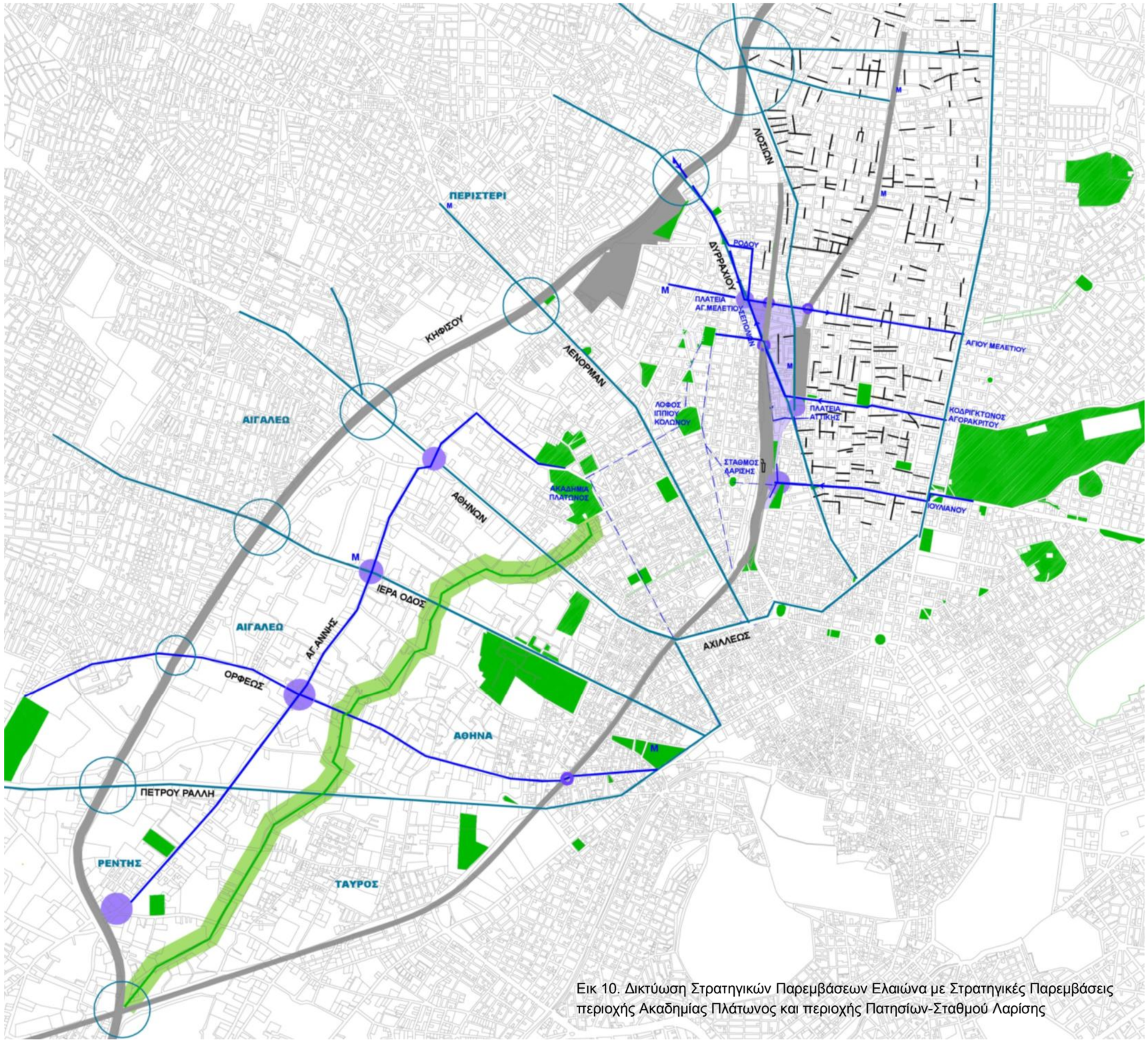
Διακριτές φάσεις υλοποίησης

Η αναβάθμιση της Ιεράς Οδού για το κομμάτι που σχετίζεται με τον Ελαιώνα μπορεί να υλοποιηθεί σε φάσεις:

Διακριτές φάσεις υλοποίησης είναι δυνατόν να αφορούν:

- Το 1ο τμήμα από την Οδό Πειραιώς έως την Οδό Κωνσταντινουπόλεως με ταυτόχρονη ανάπλαση του ισόπεδου κόμβου Ιεράς Οδού/ Πειραιώς (βλ.καρτέλα έργου 27)
- Το 2ο τμήμα από την Οδό Κωνσταντινουπόλεως έως την Οδό Αγίας 'Αννης με ταυτόχρονη ανάπλαση της διασταύρωσης με το ρέμα του Προφήτη Δανιήλ (βλ. καρτέλα έργου 11) και του ισόπεδου κόμβου Ιεράς Οδού/Αγίας 'Αννης (βλ. καρτέλα έργου 14)
- Το 3ο τμήμα από την Οδό Αγίας Άννης έως την Εθνική Οδό με ταυτόχρονη ανάπλαση του ανισόπεδου κόμβου Ιεράς Οδού/ Εθνικής Οδού (βλ. καρτέλα έργου20)

Προτεραιότητα τίθεται στο 2ο τμήμα, από την οδό Κωνσταντινουπόλεως έως την Οδό Αγίας 'Αννης, καθώς σχετίζεται με τις σημαντικότερες χρήσεις της περιοχής (Γεωπονικό Πανεπιστήμιο, Βοτανικός Κήπος, Λυσσιατρείο, Ρέμα Προφήτη Δανιήλ, νέο Γήπεδο ΠΑΟ, νέος σταθμός ΚΤΕΛ Ελαιώνα)



Εικ 10. Δικτύωση Στρατηγικών Παρεμβάσεων Ελαιώνα με Στρατηγικές Παρεμβάσεις περιοχής Ακαδημίας Πλάτωνος και περιοχής Πατησίων-Σταθμού Λαρίσης

3.3.2 Αναβάθμιση του ρέματος του Προφήτη Δανιήλ σε πράσινη διαδρομή ήπιας παραγωγικής δραστηριότητας, περιπάτου και αναψυχής που προεκτείνεται έως την Ακαδημία Πλάτωνος.

Προτείνεται η αναβάθμιση του ρέματος του Προφήτη Δανιήλ σε πράσινη διαδρομή ήπιας παραγωγικής δραστηριότητας, περιπάτου και αναψυχής, με προέκταση έως την Ακαδημία Πλάτωνος.

Η ανάπλαση του ρέματος του Προφήτη Δανιήλ δύναται να αποτελέσει αφετηρία της περιβαλλοντικής αναβάθμισης της περιοχής. Η παραρεμάτια βλάστηση επιβιώνει παρά την επιβάρυνση του χώρου με την εκτεταμένη ρίψη σκουπιδιών και λημμάτων από τις παραρεμάτιες ιδιοκτησίες. Η ανάπλαση σε συνδυασμό με τον περιορισμό των ρυπογόνων χρήσεων της περιοχής μπορεί να έχει σημαντικά αποτελέσματα στην περιβαλλοντική της εξυγίανση.

Εξαρτήσεις από τις μεγάλες χειρονομίες – αναφορά στη τυπολογία διαδημοτικών σχέσεων δικτύωσης (χρήσεις - κλίμακα επιρροής)

Η πράσινη διαδρομή του ρέματος του Προφήτη Δανιήλ σχετίζεται άμεσα με τις υπερτοπικές και τοπικές προτεινόμενες στρατηγικές παρεμβάσεις. Διασταυρώνεται με την Ιερά Οδό και μπορεί να αποτελέσει φυσική διακλάδωση του υπερτοπικού Πράσινου Διαδρόμου 1 (Μέρος 1, Χάρτης4). Αντίστοιχα σχετίζεται με τον Πολιτιστικό Διάδρομο 3 (Μέρος 1,Χάρτης 5). Η προτεινόμενη προέκταση της έως την Ακαδημία Πλάτωνος θα δημιουργούσε πρόσθετα πλεονεκτήματα καθώς θα τη δικτύωνε με σημαντικούς χώρους φυσικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος (Ακαδημία Πλάτωνος, Μουσείο της Πόλης των Αθηνών, Λόφος Ιππίου Κολωνού).

Η αναβάθμιση του ρέματος επηρεάζεται και συνεργεί άμεσα με το έργο του νέου γηπέδου του ΠΑΟ και του εμπορικού κέντρου (Διπλή Ανάπλαση). Το ρέμα διασχίζει το χώρο παρέμβασης σχεδόν στη μέση. Τα σχέδια του έργου δείχνουν ότι διατηρείται ανοιχτό το τμήμα του ρέματος και αποτελεί μέρος του υπαίθριου χώρου. Σήμερα το ρέμα στο σημείο αυτό παραμένει πράγματι ακάλυπτο, παρότι τα έργα έχουν ξεκινήσει.

Η προτεινόμενη παρέμβαση πρέπει να θεωρηθεί και σε άμεση συνέργεια με την αναβάθμιση της Αγίας 'Αννης που θα περιγραφεί στην επόμενη ενότητα. Το ρέμα και η οδός Αγίας 'Αννης αποτελούν τους κύριους άξονες «κίνησης» με κατεύθυνση βορρά - νότο. Γειτνιάζουν χωρικά και δημιουργούν μια ενδιάμεση ζώνη που παρουσιάζει τη μεγαλύτερη πύκνωση σε δημόσιους χώρους (ναούς, πάρκα, αθλητικές εγκαταστάσεις, σχολεία) (εικ. 14). Ο συσχετισμός των δύο παρεμβάσεων θα δράσει υποστηρικτικά και θα πολλαπλασιάσει τα οφέλη τους.

Κλίμακες παρέμβασης

Πέρα από τη φυσική ανάπλαση του ρέματος είναι απαραίτητη η μετατροπή του σε κοινόχρηστο χώρο. Σήμερα το ρέμα αποτελεί μέρος ή όριο ιδιοκτησιών, ενώ η δημόσια πρόσβαση αποκλείεται. Με δεδομένη την παντελή έλλειψη κοινόχρηστων χώρων στην περιοχή, η δημιουργία μιας πράσινης διαδρομής θα προσέφερε έναν μεγάλο δημόσιο χώρο στην καρδιά του Ελαιώνα. Οι κοινόχρηστοι χώροι που προβλέπει το Ρυμοτομικό σχέδιο, ακόμα και αν προχωρήσουν οι απαλλοτριώσεις, είναι διεσπαρμένοι στο σύνολο της περιοχής και δε θα προσέφεραν τα οφέλη ενός ενιαίου χώρου που τη διατρέχει αξονικά, τόσο σε ότι αφορά τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, όσο και του περιβάλλοντος. Η πράσινη διαδρομή σε συνδυασμό με την υδρολογική διαχείριση του ρέματος θα βελτιώσουν προσθετικά το μικροκλίμα και το οικοσύστημα της περιοχής. Παράλληλα, θα αποτελέσουν ένα βασικό χώρο κίνησης ποδηλάτων και πεζών, προσθέτοντας έναν αναγκαίο διαμπερή άξονα κορμό κυκλοφορίας με κατεύθυνση από βορρά- νότου.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η ανάπλαση του ρέματος του Προφήτη Δανιήλ απομακρύνεται από το εγκεκριμένο Ρυμοτομικό σχέδιο, το οποίο προβλέπει τη κάλυψη του ρέματος και τη δημιουργία της Λεωφόρου Προφήτη Δανιήλ στο ίδιο σημείο. Με την προτεινόμενη παρέμβαση, η πρόσθεση στενών παραρεμάτιων εδαφών στην κοινόχρηστη πράσινη διαδρομή σημαίνει την απαλλοτρίωση τμημάτων ιδιοκτησιών, η οποία όμως δεν είναι εκτεταμένη και στο μεγαλύτερο μέρος της προβλέπεται ήδη. Επίσης το Ρυμοτομικό σχέδιο προέβλεπε προκήπια κατά μήκος της νέας Λεωφόρου Προφήτη Δανιήλ, τα οποία θα μπορούσαν να διατηρηθούν και να αποτελέσουν πράσινες ιδιωτικές συνέχειες του ρέματος.

Η βιωσιμότητα του χώρου και η συνεχής χρήση του, οφείλει να υποστηριχθεί με συμβατές χρήσεις και δραστηριότητες. Ένα σενάριο θα μπορούσε να εντάξει λειτουργικά τις παραρεμάτιες ιδιοκτησίες, διατηρώντας στοιχεία του παραγωγικού χαρακτήρα της περιοχής. Πιο συγκεκριμένα η παρέμβαση μπορεί να ενεργοποιήσει την αλλαγή των υπαρχουσών χρήσεων εκατέρωθεν του ρέματος και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων που κυμαίνονται από την αναψυχή και τον πολιτισμό, έως το μικροεμπόριο, την ήπια παραγωγική δραστηριότητα (εργαστήρια, μικρές μεταποιητικές μονάδες κλπ) και τις πρότυπες καλλιέργειες (βλ και Μέρος 3,Κεφ6.2). Ιδανικά αυτή η πράσινη πολυλειτουργική διαδρομή, μπορεί να αποτελέσει τόπο ανάπτυξης «πράσινης» και καινοτόμας μικρής και μεσαίας επιχειρηματικότητας, ενεργοποιώντας παράλληλη ανάπτυξη στην υπόλοιπη περιοχή του Ελαιώνα (βλ. μέρος 3, κεφ. 2.2).

Η παρατηρούμενη τυπολογία οργάνωσης των μικρών και μεσαίων μονάδων βιοτεχνίας, μεταποίησης, εμπορίου και μεταφορών στην περιοχή υποστηρίζει το προτεινόμενο σενάριο (βλ. μέρος 2, χωρική ενότητα 3, κεφ. Α2). Οι μονάδες χωροθετούνται στην περίμετρο αφήνοντας ένα μεγάλο ελεύθερο χώρο στο κέντρο με άμεση πρόσβαση από το δρόμο. Ο εσωτερικός κοινόχρηστος χώρος είναι ασφαλτοστρωμένος και χωρίς καμιά άλλη διαμόρφωση ή φύτευση, καθώς χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την κυκλοφορία, στάθμευση και φορτοεκφόρτωση των μεγάλων αυτοκινήτων, που απαιτούν οι συγκεκριμένες χρήσεις - ιδιαίτερα οι μεταφορικές εταιρίες. Στην περίπτωση όμως που οι χρήσεις μετεγκατασταθούν, τότε η τυπολογία αυτή θα μπορούσε να ευνοήσει την ανάπτυξη θυλάκων δραστηριότητας – πχ εργαστηρίων, χώρων τέχνης, ΜΜΕ (Μικρές και Μεσαίες Επιχειρήσεις) ακόμα και συλλογικής κατοίκησης ή μεικτών χρήσεων εργαστηρίου/κατοικίας. Ο ενδιάμεσος χώρος θα μπορούσε να αποτελέσει έναν ημι-δημόσιο χώρο συλλογικής χρήσης από τις επιμέρους ΜΜΕ (Μικρές και Μεσαίες Επιχειρήσεις), ο οποίος όμως θα αποκτούσε ποιοτικά χαρακτηριστικά (φύτευση, εξοπλισμό κλπ) και θα δρούσε ως πράσινη συνέχεια της διαδρομής του ρέματος. Η ανατροπή της σχέσης των ιδιοκτησιών με το ρέμα θα το αναβαθμίσει˙ από την «πίσω αυλή» τους θα γίνει ο κεντρικός δημόσιος χώρος προσέλευσης και υποδοχής του κοινού. Θα οικοδομηθεί έτσι μια νέα σχέση των επαγγελματιών της περιοχής με το ρέμα, που θα βασίζεται στην προστασία και την απόλαυση και όχι στην αδιαφορία, την κακοδιαχείριση και την εγκατάλειψη.

Διακριτές φάσεις υλοποίησης

Διακριτές φάσεις υλοποίησης του έργου είναι δυνατόν να αφορούν:

- Το 1ο τμήμα, από την Ακαδημία Πλάτωνος και τη Λεωφόρο Αθηνών έως την Ιερά Οδό.
- Το 2ο τμήμα από την Ιερά Οδό έως την Πέτρου Ράλλη.
- Το 3ο τμήμα από την Οδό Πέτρου Ράλλη έως την Εθνική Οδό, με ταυτόχρονη ανάπλαση της διασταύρωσης του Ρέματος με την Εθνική Οδό και τις γραμμές του ΟΣΕ. (βλ.καρτέλα έργου 20).

Προτεραιότητα τίθεται στο 2ο τμήμα, από την Ιερά Οδό έως την Πέτρου Ράλλη. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στις διασταυρώσεις του ρέματος με όλους τους μεγάλους οδικούς άξονες (Λεωφόρος Αθηνών, Ιερά Οδός, Πέτρου Ράλλη) καθώς αποτελούν σημαντικά σημεία πρόσβασης των γύρω αστικών περιοχών. Επίσης έμφαση πρέπει να δοθεί στο τέρμα του ρέματος, στη διασταύρωση με την τεχνητή κοίτη του Κηφισού, όπου και απορρέει.



Εικ 11. Άποψη του ρέματος Προφήτη Δανιήλ

3.3.3 Αναβάθμιση της οδού Αγίας Άννης σε βιώσιμη αστική διαδρομή παραγωγικής δραστηριότητας, πολιτισμού και αναψυχής. Έμφαση στους κόμβους της Αγίας 'Αννης που βρίσκονται στην προέκταση των κόμβων επί της Εθνικής οδού, ώστε σε ζεύγη να αποτελέσουν εν δυνάμει πόλους διασύνδεσης των κεντρικών με τους δυτικούς δήμους

Προτείνεται η αναβάθμιση της οδού Αγίας 'Αννης σε βιώσιμη αστική διαδρομή ήπιας παραγωγικής δραστηριότητας, αναψυχής και πολιτισμού, που συνδυάζει ΜΜΜ, πεζούς, ποδήλατα και ΙΧ. Η οδός Αγίας Άννης, όπως έχει ήδη σημειωθεί, αποτελεί σήμερα το μοναδικό άξονα κίνησης που διατρέχει τον Ελαιώνα στον άξονα βορρά-νότου. Είναι διαδημοτικός άξονας, καθώς αποτελεί το όριο μεταξύ Δήμου Αθηναίων και Αιγάλεω, ενώ διαπερνά και τους Δήμους Ρέντη και Ταύρου. Η προτεινόμενη παρέμβαση αφορά την αναβάθμιση του συνόλου της οδού από την Λεωφόρο Αθηνών, όπου ξεκινά ως οδός Μαρκόνι, έως τον κόμβο της Εθνικής Οδού. Παράλληλα, προτείνεται η διασύνδεσή της με την Ακαδημία Πλάτωνος και το προγραμματισμένο νέο Μουσείο της Πόλης των Αθηνών.

Εξαρτήσεις από τις μεγάλες χειρονομίες – αναφορά στη τυπολογία διαδημοτικών σχέσεων δικτύωσης (χρήσεις - κλίμακα επιρροής)

Η διασταύρωση της οδού Αγίας Άννης με την Ιερά Οδό αποκτά ιδιαίτερη σημασία στα πλαίσια του συνόλου των στρατηγικών παρεμβάσεων. Με δεδομένη την έμφαση που αποκτά η Ιερά οδός ως «αστική λεωφόρος» και ως κεντρικός άξονας των υπερτοπικών Πράσινων και Πολιτιστικών Διαδρόμων (Μέρος 2, Χάρτης 3,4,5), η οδός Αγίας Άννης - ως λειτουργικό και φυσικό παρακλάδι της - θα έχει πολλαπλάσια οφέλη (επισκεψιμότητα, τόνωση της δραστηριότητας, πρόκληση ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος κλπ). Ο ήδη χωροθετημένος σταθμός Μετρό στη διασταύρωση ευνοεί περαιτέρω τη λειτουργική κεντρικότητα του σημείου.

Σε σχέση με τα παραπάνω, η προτεινόμενη παρέμβαση σχετίζεται άμεσα με την κατασκευή των μεγάλων έργων του ΚΤΕΛ Ελαιώνα και του νέου γηπέδου του ΠΑΟ, τα οποία χωροθετούνται εκατέρωθεν της οδού Αγίας Άννης κοντά στη διασταύρωση με την Ιερά Οδό. Ήδη προχωρά η διάνοιξη της οδού από την Ιερά Οδό έως την οδό Ορφέως από το ΥΠΕΚΑ στα πλαίσια του προγράμματος της «Διπλής Ανάπλασης». Στόχος είναι η βελτίωση του ανεπαρκούς οδικού δικτύου, ιδιαίτερα περιφερειακά των έργων ώστε να διευκολύνεται η πρόσβαση. Με την οριστικοποίηση της μελέτης του ΚΤΕΛ είναι πιθανό να χρειαστούν και περαιτέρω διαμορφώσεις επί της οδού.

Εκτός από την κεντρική διασταύρωση με την οδό Ιερά Οδό, στα πλαίσια της αναβάθμισης της Αγίας Άννης, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στις ισόπεδες διασταυρώσεις με τους μεγάλους οδικούς άξονες (Λεωφόρος Αθηνών Ιερά Οδός, Πέτρου Ράλλη), αλλά και με την μεγάλης κυκλοφορίας οδό Ορφέως. Η αναβάθμιση των διασταυρώσεων θα βελτιώσει την προσπελασιμότητα στην ευρύτερη περιοχή όχι μόνο από το κέντρο της πόλης, αλλά και από τα Δυτικά προάστια. Έτσι η προτεινόμενη παρέμβαση πρέπει να θεωρηθεί και σε άμεση συνέργεια με την αναβάθμιση των κόμβων της Εθνικής Οδού – παρέμβαση που θα περιγραφεί στην επόμενη ενότητα. Η αναβάθμιση των διασταυρώσεων της Αγίας Άννης σε συζυγία με την αναβάθμιση των αντίστοιχων κόμβων επί της Εθνικής οδού, θα διευκολύνουν την πρόσβαση από τα δυτικά και θα αποτελέσουν σε ζεύγη εν δυνάμει πόλους δικτύωσης των κεντρικών με τους δυτικούς δήμους. Η αναβάθμιση της διασταύρωσης με την οδό Ορφέως, τον διαμπερή άξονα κυκλοφορίας με κατεύθυνση ανατολής-δύσης, θα δημιουργήσει έναν αναγκαίο δημόσιο χώρο και έναν πόλο σύστασης κεντρικότητας στην καρδιά του Ελαιώνα.

Η προτεινόμενη παρέμβαση πρέπει να θεωρηθεί και σε άμεση συνέργεια με την αναβάθμιση του ρέματος του Προφήτη Δανιήλ, που περιγράφηκε στην προηγούμενη ενότητα (βλ 3.3.2). Το ρέμα και η οδός Αγίας Άννης αποτελούν τους κύριους άξονες «κίνησης» με κατεύθυνση βορρά - νότο. Γειτνιάζουν χωρικά και δημιουργούν μια ενδιάμεση ζώνη που παρουσιάζει τη μεγαλύτερη πύκνωση σε δημόσιους χώρους (ναούς, πάρκα, αθλητικές εγκαταστάσεις, σχολεία). Ο συσχετισμός των δύο παρεμβάσεων θα δράσει υποστηρικτικά και θα πολλαπλασιάσει τα οφέλη τους.

Κλίμακες παρέμβασης

Όπως και στην αναβάθμιση του ρέματος του προφήτη Δανιήλ, στην περίπτωση αυτή είναι ανάγκη να ενισχυθεί η παρόδια δραστηριότητα με συμβατές χρήσεις παραγωγικής δραστηριότητας, αναψυχής, πολιτισμού και εμπορίου μικρής και μεσαίας κλίμακας. Η φόρτιση που θα δεχθεί η οδός και η ευρύτερη περιοχή του Ελαιώνα από τα μεγάλα έργα του (ΚΤΕΛ, γήπεδο ΠΑΟ και εμπορικό κέντρο) θα δώσει την αναγκαία αναπτυξιακή προοπτική, αλλά θα εξισορρόπηση με ποικίλες λειτουργίες σε διαφορετική κλίμακα, ώστε να διατηρηθεί η πολυλειτουργικότητα και η ισορροπία των χρήσεων. Είναι σημαντικό να διατηρηθεί ο χαρακτήρας της περιοχής ως τόπος παραγωγικής δραστηριότητας, με μια σύγχρονη εξέλιξη, που επενδύει στην καινοτομία και στην «πράσινη» μικρή και μεσαία επιχειρηματικότητα (βλ και μέρος 3, κεφ. 2.2, κεφ. 6.2). Όπως σημειώθηκε και στην προηγούμενη ενότητα, η τυπολογία οργάνωσης των μικρών μονάδων που παρατηρείται σήμερα στην περιοχή[53], μπορεί να υποστηρίξει την ανάπτυξη θυλάκων συλλογικής δραστηριότητας – πχ εργαστηρίων, χώρων τέχνης, ΜΜΕ (Μικρής και Μεσαίας Επιχειρηματικότητας) ακόμα και συλλογικής κατοίκησης ή μεικτών χρήσεων εργαστηρίου/κατοικίας. Ο εσωτερικός κοινός υπαίθριος χώρος γύρω από τον οποίο οργανώνονται, θα μπορούσε να αποτελέσει έναν ημι-δημόσιο χώρο συλλογικής χρήσης από τις επιμέρους μικρές επιχειρήσεις, ο οποίος όμως θα αποκτούσε ποιοτικά χαρακτηριστικά (φύτευση, εξοπλισμό κλπ) και θα δρούσε ως συνέχεια της αστικής διαδρομής της Αγίας 'Αννης.



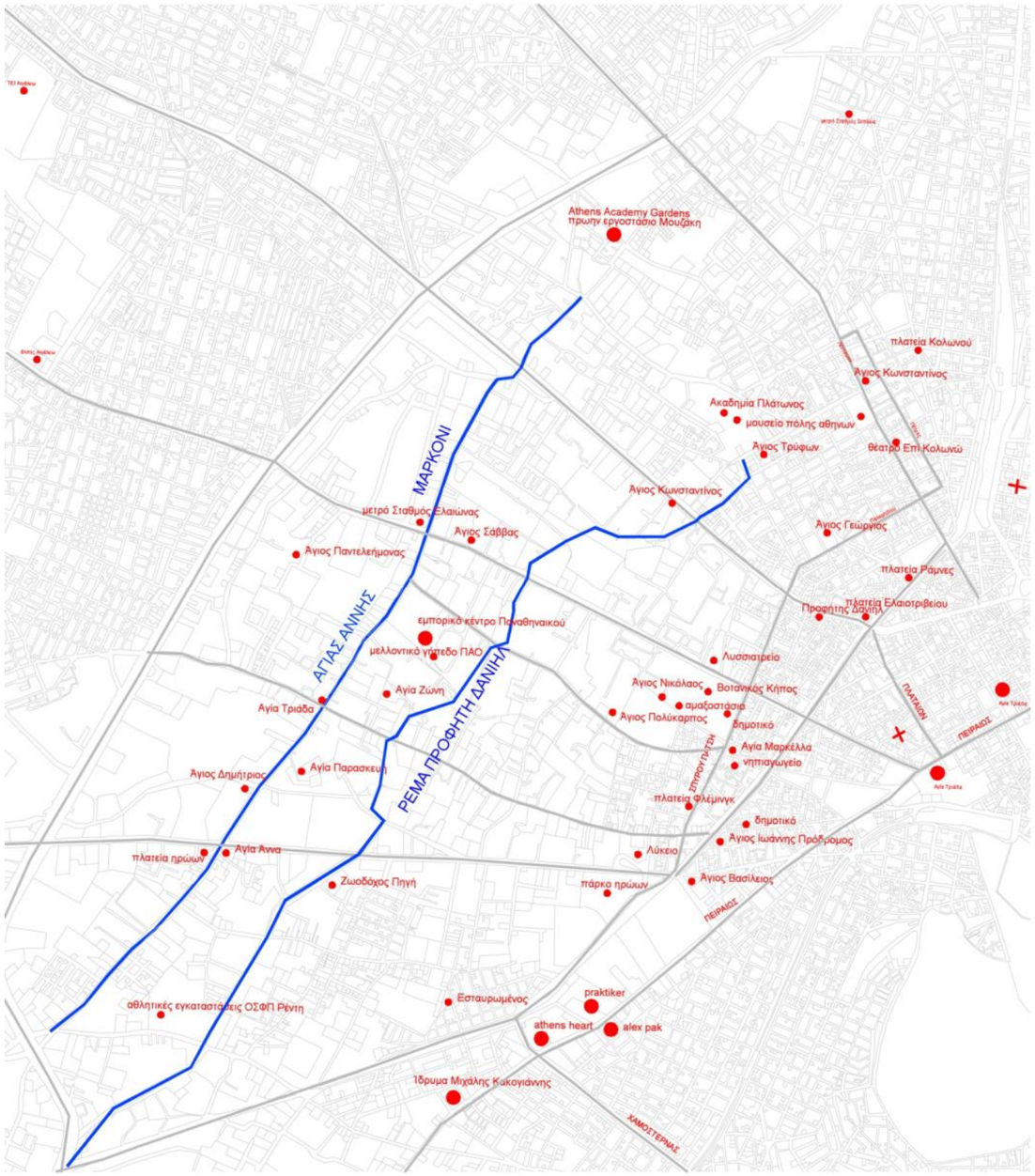
Εικ 13. Άποψη του ρέματος Προφήτη Δανιήλ και των παραρεμάτιων ιδιοκτησιών από ψηλά

Εικ 12. Άποψη της οδού Αγίας Άννης και των παρόδιων ιδιοκτησιών από ψηλά



[53] Συστέγαση μικρών μονάδων σε μεγάλες ιδιοκτησίες. Οργάνωση γύρω από ένα κοινό υπαίθριο χώρο με άμεση πρόσβαση από το δρόμο, που σήμερα εξυπηρετεί την κυκλοφορία, στάθμευση και φορτοεκφόρτωση μεγάλων αυτοκινήτων. Κατ'αντιστοιχία καταλύονται τα κοινά εσωτερικά όρια των μικρότερων ιδιοκτησιών για τη δημιουργία του κοινού ελεύθερου χώρου κίνησης.

εντοπισμός δημόσιων χώρων (ναοί, πάρκα κλπ) στην περιοχή



Εικ 14. Εντοπισμός δημόσιων χώρων (ναοί, πάρκα κλπ) στην περιοχή

Διακριτές φάσεις υλοποίησης

Διακριτές φάσεις υλοποίησης είναι δυνατόν να αφορούν:

- Το 1ο τμήμα, της προέκτασης της οδού Αγίας Άννης στην Οδό Μαρκόνι από την Ακαδημία Πλάτωνος και τη Λεωφόρο Αθηνών έως την Ιερά Οδό με ταυτόχρονη ανάπλαση του ισόπεδου κόμβου Αγίας Άννης/Αθηνών.
- Το 2ο τμήμα από την Ιερά Οδό έως την Πέτρου Ράλλη με ταυτόχρονη ανάπλαση των ισόπεδων κόμβων Αγίας Άννης/Ιεράς Οδού, Αγίας Άννης/Πέτρου Ράλλη και της διασταύρωσης Αγίας Άννης/Ορφέως.
- Το 3ο τμήμα από την Οδό Πέτρου Ράλλη έως την Εθνική Οδό με ταυτόχρονη ανάπλαση
- του κόμβου Αγίας Άννης/ Εθνικής Οδού (βλ.καρτέλα έργου 20).

Προτεραιότητα τίθεται στο 2ο τμήμα από την Ιερά Οδό έως την Πέτρου Ράλλη.

4. Παράλληλη αναβάθμιση των ανισόπεδων κόμβων επί της Εθνικής οδού με την ταυτόχρονη εκμετάλλευση των κενών επίγειων τμημάτων για τη χωροθέτηση χρήσεων και δραστηριοτήτων. Κόμβοι Εθνικής Οδού με Λεωφόρο Αθηνών, Ιερά Οδό, Πέτρου Ράλλη, Ορφέως, Γραμμών ΟΣΕ.

Προτείνεται η εκμετάλλευση των κενών δημόσιων χώρων που εκτείνονται στα επίγεια τμήματα των ανισόπεδων κόμβων της Εθνικής οδού με τους μεγάλους οδικούς άξονες (Λεωφόρος Αθηνών, Ιερά Οδός, Πέτρου Ράλλη). Οι χώροι αυτοί βρίσκονται σε προνομιακά σημεία διαδημοτικής διασύνδεσης, καθώς είναι τα μόνα σημεία όπου το απροσπέλαστο όριο της Εθνικής Οδού διαπερνάται. Αποτελούν τις «πύλες» προς και από τα δυτικά προάστια.

Αν και είναι ιδιαίτερα εκτεταμένοι σε εύρος και ύψος, μένουν χρόνια ανεκμετάλλευτοι και κενοί από χρήση. Η εγκατάλειψή τους οδηγεί στην υποβάθμιση και συχνά στην αυθαίρετη χρήση (παράνομη αφισοκόλληση) και αυθαίρετη κατοίκηση από άστεγους και άλλες ευπαθείς ομάδες πληθυσμού (μειονοτικές εθνότητες, μετανάστες κλπ). Η αυθαίρετη χρήση και κατοίκηση οδηγεί σε περαιτέρω υποβάθμιση του χώρου (πρόχειρα καταλύματα, σκουπίδια κλπ), με αποτέλεσμα το «πέρασμα» προς και από τις δυτικές συνοικίες να αποτελεί μια αρνητική αστική εμπειρία. Η διάσχιση του κόμβου αποφεύγεται, όταν δεν είναι απολύτως αναγκαία. Η εικόνα προς τους εποχούμενους είναι ιδιαίτερα αρνητική, ενώ οι πεζοί είναι ουσιαστικά αποκλεισμένοι.

Εξαρτήσεις από τις μεγάλες χειρονομίες – αναφορά στη τυπολογία διαδημοτικών σχέσεων δικτύωσης (χρήσεις - κλίμακα επιρροής)

Τα οφέλη της συγκεκριμένης παρέμβασης δρουν πολλαπλασιαστικά, καθώς εντάσσεται στην παράλληλη αναβάθμιση όλων των κόμβων της Εθνικής οδού από τις Τρεις Γέφυρες έως το τέρμα της Εθνικής Οδού στο ΣΕΦ. Η αναβάθμιση των κόμβων που συνδέουν τον Ελαιώνα με τα δυτικά προάστια θα ενεργοποιήσει περαιτέρω λειτουργικές σχέσεις ανάμεσα τους, ιδιαίτερα αν θεωρηθεί σε σχέση με την αναβάθμιση των αντίστοιχων κόμβων της οδού Αγίας Άννης που περιγράφηκε στην προηγούμενη ενότητα (3.3.3).

Ο κόμβος Εθνικής Οδού/γραμμών ΟΣΕ έχει ιδιαίτερη σημασία για το πρόγραμμα των στρατηγικών παρεμβάσεων, καθώς αποτελεί τη διασταύρωση της Εθνικής Οδού με τον Πράσινο Διάδρομο 2 (Μέρος

1, Χάρτης 4), και την απόληξη του ρέματος Προφήτη Δανιήλ, η αναβάθμιση του οποίου περιγράφηκε σε προηγούμενη ενότητα (3.3.2).

Κλίμακες παρέμβασης

Η ανάκτηση αυτών των δημόσιων χώρων θα ανατρέψει την εικόνα εγκατάλειψης και θα αποκλείσει τις αυθαίρετες χρήσεις. Παράλληλα, η εκμετάλλευσή τους με τη χωροθέτηση συμβατών χρήσεων – ιδιωτικών ή δημόσιων, κλειστών ή υπαίθριων - θα δημιουργήσει ένα χώρο ζωντανό και χρήσιμο, που μπορεί να έχει ανταποδοτικά οφέλη (πχ συμβατές χρήσεις μικροεμπορίου). Η κατάλληλη αρχιτεκτονική διαμόρφωση του χώρου αποτελεί βασικό συστατικό της επιτυχίας της συγκεκριμένης παρέμβασης, καθώς θα κάνει τους χώρους αυτούς ελκυστικούς προς του πολίτες, αλλά και προς τους ιδιώτες επενδυτές. Παρόμοια παραδείγματα βρίσκουμε σε χώρες του εξωτερικού, όπου φαίνεται η μεγάλη ποικιλία χρήσεων που χωροθετούνται σε αντίστοιχους ανισόπεδους κόμβους (μέρος 2, παράρτημα Δ).

Η ανάκτηση και εκμετάλλευση των επίγειων τμημάτων των κόμβων, όχι μόνο θα ευνοήσει τη λειτουργική διασύνδεση των εκατέρωθεν περιοχών και δήμων, αλλά θα ενεργοποιήσει την αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής γύρω από τον κόμβο, καθώς και την εξυγίανση των χρήσεων επί της Εθνικής οδού.

Διακριτές φάσεις υλοποίησης

Ως προς την υλοποίηση του έργου πρέπει να σημειωθεί ότι η επέμβαση σε κάθε ανισόπεδο κόμβο μπορεί να υλοποιηθεί ανεξάρτητα από τους άλλους:

- Κόμβος Εθνικής οδού / Λεωφόρος Αθηνών
- Κόμβος Εθνικής Οδού / Ιερά Οδός
- Κόμβος Εθνικής Οδού / Ορφέως
- Κόμβος Εθνικής Οδού/ Πέτρου Ράλλη
- Κόμβος Εθνικής Οδού / γραμμές ΟΣΕ

Προτεραιότητα υλοποίησης τίθεται στον κόμβο Εθνικής Οδού/ Ιεράς Οδού, ωστόσο πρέπει να σημειωθεί ότι η προστιθέμενη αξία του έργου έγκειται στην επαναληψιμότητά του.



Εικ 15. Ανισόπεδος κόμβος Λεωφόρου Αθηνών Εθνικής οδού

Μέρος 2.
Προτάσεις δικτυακών παρεμβάσεων: Τυπολογία παρεμβάσεων - Συγκρότηση πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων στην πιλοτική περιοχή του Νοτιοδυτικού Κέντρου της Μητροπολιτικής Αθήνας

Χωρικές Ενότητες 4 και 5
Από τη ζώνη της οδού Πειραιώς στη ζώνη της Λεωφόρου Συγγρού (Π.1.2.1)

4.1 Η ιστορική εξέλιξη των δυναμικών γραμμών που συνδέουν την Αθήνα με την θάλασσα: Η τοπογραφία μίας αμφιθυμίας

Μαρία Βασενχόβεν, αρχιτέκτονας μηχανικός ΑΠΘ, MA in Archaeology UCL, Δρ. ΕΜΠ

Εισαγωγή

Η αμφίθυμη σχέση της Αθήνας με την θάλασσα προοιωνίζεται συμβολικά στον ιδρυτικό μύθο της διαμάχης της Αθηνάς με τον Ποσειδώνα για την προστασία της πόλης. Ο Ποσειδώνας ανοίγει με την τρίαινα του μία θάλασσα στην Ακρόπολη ενώ η Αθηνά φυτεύει την ελιά, την οποία και επιλέγουν οι θεοί, προκαλώντας έτσι την οργή του Ποσειδώνα[54]. Η πόλη, παρ' ότι αργότερα εξελίσσεται σε ναυτική δύναμη, στρέφεται στην μυθολογία της συμβολικά από την θάλασσα στην αγροτική οικονομία.

Είναι ευρέως αποδεκτό ότι η ανίχνευση και η περιγραφή της ιστορίας ενός πολεοδομικού πεδίου παίζει κεντρικό ρόλο στην διαμόρφωση στρατηγικών και στον σχεδιασμό παρεμβάσεων που έχουν στόχο την βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ενίσχυση της αίσθησης του ανήκειν των κατοίκων και την νοηματοδότηση του χώρου στο πλαίσιο του συλλογικού βίου. Η παραπάνω διαπίστωση αποκτά ακόμη πιο βαρύνουσα σημασία στην περίπτωση της Αθήνας και της Αττικής. Η μακρά ιστορική διάρκεια και οι χωρικές διαπλοκές πάνω στις οποίες διαμορφώθηκε η σύγχρονη μητρόπολη καθώς και η σύγχρονη επιταγή για την ανάδειξη και αξιοποίηση τους στο πλαίσιο του αστικού βίου, καθιστούν την λεπτομερή περιγραφή και αξιοποίηση της ιστορικής τοπογραφίας απαραίτητες προϋποθέσεις για την σύνδεση του χώρου με το παρελθόν του και με ένα πολιτισμικά και κοινωνικά βιώσιμο μέλλον.

Σε αυτό το πλαίσιο, το άνοιγμα του κέντρου της Αθήνας προς την θάλασσα και η ανασυγκρότηση των πεδίων και των αξόνων που διαμορφώνουν την δομή της πόλης ανάμεσα τους, είναι απαραίτητο να ιδωθούν και από την άποψη της ιστορικής τους εξέλιξης. Με τον τρόπο αυτό η σύνθετη δομή των ορίων και των ιχνών της σύγχρονης πόλης θα αναλυθεί με βάση την ιστορική της καταγωγή, τους μετασχηματισμούς και τις ιστορικές της συνέχειες, στοιχεία τα οποία θα καθορίσουν την διαμόρφωση πολιτικών για την ενίσχυση και την διαχείριση της ιστορικότητας του αθηναϊκού τοπίου. Αντιστρόφως σημαντικά ιστορικά στοιχεία τα οποία έχουν εκλείψει από το αενάως μεταβαλλόμενο ψηφιδωτό της πόλης μπορούν να αποκτήσουν εκ νέου περίγραμμα στον χάρτη του αντιληπτού.

Σύμφωνα με την παραπάνω προσέγγιση, πολεοδομικά στοιχεία τα οποία διαμόρφωσαν δομικά την εξέλιξη της πόλης, των οποίων όμως η βασική συντακτική δομή σήμερα ατροφεί, μπορούν με κατάλληλους χειρισμούς να αποτελέσουν φορείς ανασυγκρότησης του αστικού τοπίου. Πρόκειται λοιπόν για μία ιστορική τοπογραφία του πραγματικού που μπορεί να συνδράμει ενεργά στον μελλοντικό σχεδιασμό της πόλης. Στην βάση αυτής της εφαρμογής οφείλει να τοποθετηθεί η αναλυτική περιγραφή και κατανόηση της διαχρονικής στροφής (αλλά και αποστροφής) της Αθήνας προς την θάλασσα από την προϊστορία μέχρι σήμερα.

Η διαχρονική αυτή σχέση εκφράζεται στον χώρο με μία διαδοχή συνδέσεων και αποκλεισμών, η οποία, εκκινώντας από τους προϊστορικούς χρόνους, μεταλλάσσεται είτε για να υπερβεί όρια και εμπόδια, φυσικά και ανθρωπογενή, είτε για να δημιουργήσει νέα, ευνοώντας έτσι νέες συνδέσεις, πορείες και χωρικούς συσχετισμούς. Η αμφιθυμία της σχέσης της Αθήνας με την θάλασσα εκφράζεται τόσο σε ιστορικό όσο και σε θεσμικό επίπεδο. Παρ' όλο που η θάλασσα καθόρισε την ιστορία της πόλης, η Αθήνα δεν υπήρξε ποτέ μία παραθαλάσσια οντότητα. Ακόμη και σήμερα που η στροφή προς την θάλασσα θα βελτίωνε σημαντικά τις συνθήκες διαβίωσης του πληθυσμού της πόλης -αποτελώντας και βασική κατεύθυνση του νέου ρυθμιστικού- η ανάπτυξη της σύγχρονης μητρόπολης εξακολουθεί να γυρίζει την πλάτη προς την ακτή.

Σαν βασικό εργαλείο για την μελέτη της ιστορικής τοπογραφίας του πεδίου που μας ενδιαφέρει επελέγησαν οι δυναμικές γραμμές του χώρου. Με τον όρο αυτό εννοούμε τις υλικές γραμμές και δικτυώσεις οι οποίες ορίζουν τον χώρο (όρια, συνδέσεις, άξονες κοκ), των οποίων η καταβολή και ο διαχρονικός μετασχηματισμός υπακούουν σε φυσικές και ανθρωπογενείς αιτιότητες. Οι αιτιότητες αυτές αλλάζουν με την πάροδο του χρόνου μεταβάλλοντας έτσι τις δυναμικές γραμμές οι οποίες με την σειρά τους επηρεάζουν την δομή και τις δυνατότητες του χώρου.

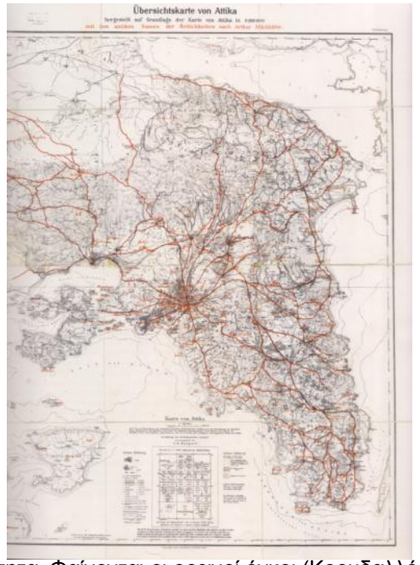
Στην παρούσα ενότητα της Φάσης Ι του ερευνητικού προγράμματος θα εξεταστεί η διαχρονική εξέλιξη των συνδέσεων της Αθήνας με την νοτιοδυτική της ακτογραμμή. Θα περιγραφεί η μετεξέλιξη των γραμμικών αξόνων και ορίων (ίχνη) που καθόρισαν την δομή του χώρου ανάμεσα στον Φαληρικό όρμο και την Πειραϊκή χερσόνησο και το κέντρο της Αθήνας καθώς και των πεδίων που διαμορφώθηκαν από την αλληλοτομία τους. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται τα ποτάμια και οι λόφοι, οι δρόμοι, οι αγροτικές οδοί, τα τείχη, τα υδραγωγεία και τα πάσης φύσεως τοπωνύμια καθώς και οι οδικοί άξονες τοπογραφικές και οι σιδηροδρομικές γραμμές. Οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν στην έρευνα είναι αρχαία κείμενα τοπογραφικού περιεχομένου, οι ιστορικοί χάρτες του λεκανοπεδίου, ανασκαφικές εκθέσεις, τοπογραφικές μελέτες και τέλος ιστορικά κείμενα, δημοσιεύματα και κάθε λογής μαρτυρίες.

Προτού εστιάσουμε στην περιοχή που μας ενδιαφέρει, θα περιγράψουμε συνοπτικά το συνολικό φυσικό και οδικό υπόβαθρο της αρχαίας πόλης των Αθηνών, το οποίο καθόρισε σε πολύ μεγάλο βαθμό την μετεξέλιξη της.

Το φυσικό υπόβαθρο της αρχαίας πόλης των Αθηνών

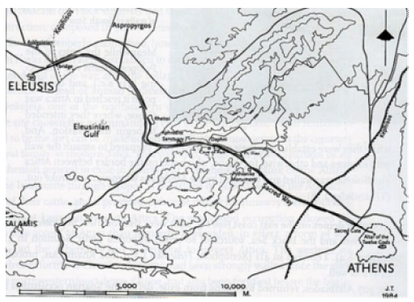
Το οδικό δίκτυο του λεκανοπεδίου των Αθηνών, από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα, καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τα γεωφυσικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής. Είναι αξιοσημείωτο ότι μέχρι τον 19^{ο} αιώνα οι δρόμοι της Αττικής ακολουθούσαν περίπου τα ίχνη των αρχαίων, ενώ κατά τον 20^{ο} αιώνα οι νέοι οδικοί άξονες συνέχισαν σε μεγάλο βαθμό να κατασκευάζονται πάνω στις παλιές χαράξεις.

[54] Ψευδο-Απολλόδωρος, Βιβλιοθήκη, 3.14.1.



Το οδικό δίκτυο της Αττικής στην αρχαιότητα. Φαίνονται οι ορεινοί όγκοι (Κορυδαλλός-Αιγάλεω-Πάρνηθα-Πεντέλη-Υμηττός που περιβάλλουν το λεκανοπέδιο και τα αντίστοιχα περάσματα του Δαφνίου, της Φυλής, προς βορρά, του Σταυρού και της Βάρης (Kaupert, πηγή: Steinhauer 2009).

Το λεκανοπέδιο της Αθήνας περιβάλλεται από τα όρη του Κορυδαλλού και του Αιγάλεω στα δυτικά, της Πάρνηθας στα βορειοδυτικά, της Πεντέλης στα βορειοανατολικά και του Υμηττού στα ανατολικά. Στην αρχαιότητα η Αθήνα συνδεόταν απ' ευθείας με την ακτή του Σαρωνικού και με άλλους προορισμούς εντός του λεκανοπεδίου. Για να ταξιδέψει όμως κανείς προς δυσμάς προς το Θριάσειο πεδίο, την Ελευσίνα και την Πελοπόννησο, προς βορρά προς Βοιωτία και Εύβοια, προς ανατολάς προς την κοιλάδα της Μεσογαίας, το Πόρτο Ράφτη και τον Μαραθώνα και τέλος προς νότο προς το Σούνιο και το Λαύριο, έπρεπε να διαβεί τα περάσματα του Δαφνίου, της Φυλής, του Σταυρού και της Βάρης αντίστοιχα. Από τα τείχη της Αθήνας εκκινούσε ένα ακτινωτό σύστημα δρόμων προς τους διαφορετικούς προορισμούς εντός και εκτός Αττικής, οι οποίοι στα ευνοϊκότερα σημεία του πεδίου συνδέονταν και μεταξύ τους δημιουργώντας έτσι ένα εκτεταμένο οδικό δίκτυο το οποίο έχει αποκαλυφθεί τμηματικά σε όλη την έκταση του νομού.



Η Ιερά οδός και το πέρασμα προς Δαφνί, Θριάσειο πεδίο και Πελοπόννησο (Τραυλός 1984). Η Ιερά οδός και η Αχαρνική οδός προς Θήβα και Στερεά περνούσαν πάνω από την κοίτη του Κηφισού.

Οι δυναμικές γραμμές οι οποίες καθόρισαν την εξέλιξη της τοπογραφίας του λεκανοπεδίου των Αθηνών μπορούν να υποδιαιρεθούν στα όρια και στις συνδέσεις που διαμορφώνει το φυσικό ανάγλυφο (ισοϋψείς, μισγάγγειες, κορυφογραμμές, υδροκρίτες, ακτογραμμή), στους ποταμούς, τα ρέματα, τα δέλτα των ποταμών και τα έλη, τις γεφυρώσεις αυτών, στις αρχαίες οδούς, στα τείχη, στα υδραγωγεία, στις αγροτικές οδούς των οποίων η ύπαρξη τεκμαίρεται στους χάρτες του 19ου αιώνα και στις νεώτερες δικτυώσεις (δρόμοι, τραμ, σιδηρόδρομοι, δίκτυα αποχέτευσης ομβρίων και λημμάτων κοκ).



Αντιπαραβολή σύγχρονης πόλης με το αρχαίο οδικό δίκτυο. Ακτινωτή διάταξη σε αντιδιαστολή με την περιφερειακή κίνηση η οποία διαμορφώνεται από την Εθνική οδό – την Αττική οδό – την λεωφόρο Υμηττού – την παραλιακή οδό. Στην αρχαιότητα τον ρόλο του περιφερειακού έπαιζαν δρόμοι που συνέδεαν την Ιερά οδό με τον Πειραιά, οι τοπικές οδοί στο ύψος του Μενιδίου και η αρχαία «οδός Βουλιαγμένης», η λεγόμενη αστική οδός προς Σούνιο.

Το φυσικό ανάγλυφο μεταβάλλεται σταδιακά καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας του λεκανοπεδίου χάρη στην δράση των ποταμών και των χειμάρρων και στην μεταφορά ιζημάτων από τα ψηλότερα στα χαμηλότερα εδάφη. Η λοφοσειρά της Αθήνας αλλοιώθηκε όμως κυρίως κατά τους νεώτερους χρόνους εξαιτίας της λατόμευσης και της εντατικής οικοδόμησης. Ως γνωστόν η λοφοσειρά αυτή αποτελείται από τον Βριλησσό (Τουρκοβούνια), τον Λόφο του Στρέφη, τον Λυκαβηττό, τον Αρδηττό, την Ακρόπολη, το Μουσείο, τον Λόφο των Νυμφών, την Πνύκα, τον Άρειο Πάγο, τον Αγοραίο Κολωνό, τον Λόφο της Σικελίας και τον Ιππείο Κολωνό.



Αθήνα – Πειραιάς (W. M Leake 1806). Διακρίνονται οι λοφοσειρά του λεκανοπεδίου η οποία το χωρίζει σε δύο κοιλάδες του Κηφισού και του Ιλισού.

Το λεκανοπέδιο των Αθηνών αποτελείται από τις κοιλάδες δύο εποχικών ποταμών, του Κηφισού και του Ιλισού και χαρακτηρίζεται από την ροή πολλών χειμάρρων και παραποτάμων ανάμεσα στους οποίους οι πιο ονομαστοί είναι ο Ηριδανός και ο Κυκλόβορος. Οι πηγές του Κηφισού και του Ιλισού βρίσκονται στην Πάρνηθα και την Πεντέλη και στον Υμηττό αντιστοίχως. Κατά την αρχαιότητα το σύστημα των ρεμάτων του λεκανοπεδίου κατέληγε στην κοιλάδα του Κηφισού και από εκεί έβρισκε διέξοδο στην θάλασσα. Οι μετασχηματισμοί των δυναμικών γραμμών των ποταμών και των χειμάρρων ανάμεσα στην Αθήνα και στην θάλασσα θα μας απασχολήσουν στην επόμενη ενότητα.

Οι αρχαίες οδοί του λεκανοπεδίου των Αθηνών συνέδεαν την πόλη με το Φάληρο (Φαληρική οδός), τον Πειραιά (Αμαξιτή οδός, διά της Κοίλης οδός, λοιπές οδοί Μακρών Τειχών), την Σαλαμίνα (Ξενική οδός), το Κερατσίνι (οδός προς Τετράκωμον), τον Πειραιά και το Κερατσίνι (οδός προς Τετράκωμον, σημερινή οδός Θηβών), την Ελευσίνα (Ιερά οδός), την Βόρεια Αττική και την Βοιωτία (οδός Αχαρνών, οδός Δεκελείας, οδός Αφιδνών), την ανατολική Αττική (σημερινές οδοί Βασιλίσσης Σοφίας – Κηφισίας και Μεσογείων – Σταυρού) και το Σούνιο (Αστική οδός Σουνίου).

Τα οχυρωματικά έργα του λεκανοπεδίου περιλαμβάνουν τον περίβολο των Αθηνών (Θεμιστόκλειο τείχος, Διατείχισμα, Βαλεριάνειο τείχος, Υστερορωμαϊκό τείχος, Τείχος Χασεκή), τα Μακρά Τείχη (Βόρειο και Νότιο Σκέλος, Φαληρικό Τείχος) και τον οχυρωματικό περίβολο του Πειραιά. Τα κυριότερα έργα υδροδότησης είναι το Πεισιστράτειο και Αδριάνειο Υδραγωγείο.

Η Αθήνα και θάλασσα

Η ύπαιθρος χώρα ανάμεσα στην Αθήνα και τον Πειραιά περιλάμβανε κατά την αρχαιότητα καλλιεργήσιμες εκτάσεις, δάση και έλη. Οι χάρτες του 19ου αιώνα επιβεβαιώνουν την συνέχιση της καλλιέργειας της γης μέχρι και τους νεότερους χρόνους.[55]

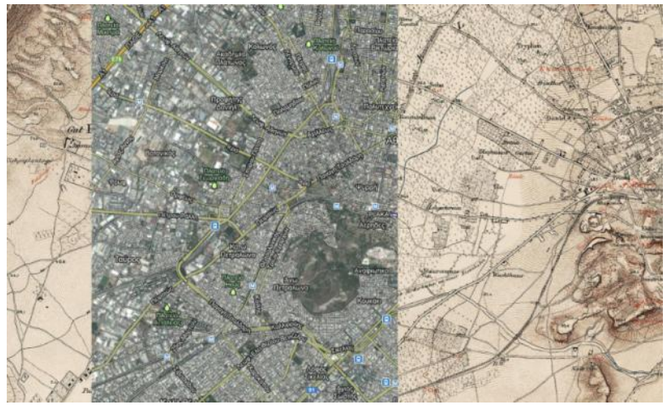
[55] Πετριτάκη 2003, 451.



Χάρτης A. Sommer (1841)

Η περιγραφή των δυναμικών γραμμών της περιοχής ξεκινάει από την ενότητα του Κηφισού και της κοιλάδας του και της ακρογραμμής του λεκανοπεδίου, καθώς η εξέλιξη των δύο αυτών γραμμών είναι άρρηκτα συνδεδεμένη. Στη συνέχεια θα εξετάσουμε την ενότητα του Ιλισού και των στοιχείων που διαμορφώνουν το τοπίο του στην υπό εξέταση περιοχή (Ολυμπιείον, Καλλιρρόη, λόφοι Σικελίας και Φιλοπάππου κοκ) καθώς και τον γραμμών που προκύπτουν από τον φυσικό – ιστορικό του προσδιορισμό (όρια άστεως, οδός προς Κυνόσαργες κοκ). Εν συνεχεία θα εξεταστεί ξεχωριστά η σύνδεση της Αθήνας με το Φάληρο και τον Πειραιά και η μετεξέλιξη της σύνδεσης αυτής μέχρι τους νεότερους χρόνους. Παράλληλα θα περιγραφούν τα όρια του άστεως προς την ακτή και η διαμόρφωση του πυλών του Θεμιστόκλειου τείχους σε συνάρτηση με την σύνδεση με τους διαφορετικούς παραθαλάσσιους προορισμούς, οι οποίοι αποτελούν το αντικείμενο της επόμενης ενότητας.

Όπως θα δούμε οι δυναμικές γραμμές του υπό εξέταση πεδίου, αποτελούν σήμερα, κυρίως, την μετεξέλιξη παλαιότερων χαράξεων με συχνά ολέθρια αποτελέσματα. Το παραπάνω γεγονός οφείλεται στην όψιμη και ραγδαία ανάπτυξη της Αθήνας από οικισμό σε μεγαλούπολη, στην διαχρονικότητα των τοπογραφικών δεδομένων του χώρου, στην άνευ σχεδιασμού εξέλιξη της πόλης και τέλος στην συνήθη αδυναμία απαλλοτρίωσης νέων πεδίων για την καλύτερη επίλυση πιεστικών πολεοδομικών ζητημάτων.



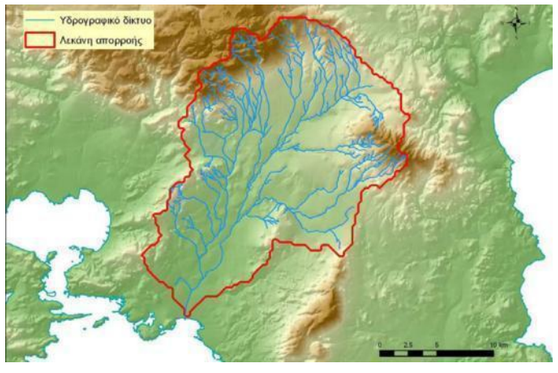
Αντιπαραβολή χάρτη Kaupert και της δορυφορικής εικόνας της σύγχρονης πόλης (google maps)

Ο Κηφισός και η κοιλάδα του

Ο Κηφισός είναι ο κύριος ποταμός του αθηναϊκού πεδίου. Στην μυθολογία είναι θεός, πατέρας της Διογένειας, της οποίας η κόρη η Πραξιθέα νυμφεύθηκε τον βασιλιά της Αθήνας Ερεχθέα[56]. Ο θεός Κηφισός παριστάνεται στο δυτικό αέτωμα του Παρθενώνα.

Στον Κηφισό συναθροίζονται τα ύδατα από το όρος Αιγάλεω, την Πάρνηθα και την Πεντέλη, οι κορυφογραμμές των οποίων μαζί με αυτές της λοφοσειράς Τουρκοβουνίων – Λυκαβητού – Φιλοπάππου – Σικελίας σχηματίζουν τον υδροκρίτη της λεκάνης απορροής του ποταμού. Η κύρια κοίτη του Κηφισού ξεκινά βορείως του χωριού Μπογιάτι. Σύμφωνα με μία άλλη άποψη ο κύριος βραχίων του Κηφισού ξεκινά από το Πεντελικό και περνάει από την Κηφισιά.

Σύμφωνα με μία άποψη στην αρχαιότητα ο Κηφισός και οι παραπόταμοι του εξέβαλλαν στον Φαληρικό όρμο[57], ενώ σύμφωνα με μία άλλη στον Κάνθαρο[58]. Το πιθανότερο είναι ότι βραχίονες του Κηφισού κατευθύνονταν προς το Φάληρο και την Πειραϊκή χερσόνησο. Κοντά στην θάλασσα (πέρα από τις αλές) σχηματιζόταν το φιλολογικά τεκμαιρόμενο έλος του Αλιπέδου (βλ. παρακάτω Αλίπεδον), το οποίο δεν επέτρεπε την εύκολη σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά. Τον 5ο αιώνα είναι πιθανό η ροή του Κηφισού κατά τον κατώτατον ρουν να εξετράπη στον Φαληρικό όρμο ούτως ώστε να αποξηρανθεί η περιοχή του Αλιπέδου, να καταστεί δυνατή η σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά και να μεταφερθεί ο λιμένας από το Φάληρο και να κατασκευαστούν τα Μακρά Τείχη. Τα Μακρά Τείχη δεν λειτούργησαν μόνο οχυρωματικά, αλλά και σαν έργο άρδευσης και υδροδότησης, με την ενσωμάτωση στην υποδομή τους αγωγών παροχέτευσης των υδάτων του Κηφισού στις καλλιεργήσιμες εκτάσεις εκατέρωθεν τους και στον Πειραιά. Η αρχαία κοίτη του Κηφισού έχει αποκαλυφθεί κατά τη διάρκεια ανασκαφών σε αρκετές θέσεις, όπως επί παραδείγματι στον σταθμό του μετρό στον Ελαιώνα και στο Νέο Φάληρο.



Υδρογραφικό δίκτυο και λεκάνη απορροής Κηφισού (Υδρογραφικό δίκτυο Κηφισού, Ν. Μαμμάσης διδάσκων ΕΜΠ, πηγή: www.oikoinfo.wordpress.com)

Το διαρκές ρέμα του Κηφισού ακολουθεί νοτιοδυτική πορεία, ξηραινόμενο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες προτού φτάσει στην θέση Τρεις Γέφυρες στα Σεπόλια. Στους νεότερους χρόνους και πριν την κατασκευή της Εθνικής Οδού, κατά τους υπόλοιπους μήνες, ο ποταμός -διαχωριζόμενος σε βραχίονες οι οποίοι άρδευαν τους αγρούς- περνούσε μέσα από την Κολοκυνθού και τον Ελαιώνα. Η Ιερά οδός διασταυρωνόταν σε τρεις θέσεις με τα ρέματα του Κηφισού, δυτικά του Βοτανικού, 300μ. από τον ναό του Αγίου Σάββα και 150μ. πιο δυτικά. Αναφέρεται ότι στις δύο γέφυρες τελούνταν από τους αρχαίους οι γεφυρισμοί[59]. Στον Άγιο Ιωάννη τον Ρέντη η κοίτη του Κηφισού δεχόταν τα νερά του Ιλισού, προ των αποχετευτικών έργων εκτροπής του στον Φαληρικό όρμο περί το 1900. Οι τρεις βραχίονες του Κηφισού έρεαν στην περιοχή του Ελαιώνα κατά μήκος των γραμμών των σημερινών οδών Αγίας Άννης, Προφήτη Δανιήλ (ρέμα Προφήτη Δανιήλ) και Δημαράκη.



Η αρχαία Ιερά οδός στον Σταθμό του Αιγάλεω και η γέφυρα του Κηφισού στον σταθμό του Ελαιώνα (πηγή: Γ' ΕΠΚΑ)

Σχετικά με το τοπίο δυτικά της πόλης κατά τον 19ο αιώνα και την χωροθέτηση των Ανακτόρων από τον Klenze στον Κεραμεικό, ο Μπίρης αναφέρει ότι «Απεκρούετο από όλους, διότι και χαμηλή ήτο εν σχέσει προς την λοιπήν πόλιν και ασυσχέτιστος προς το πρωτεύον ρυμοτομικόν της σύστημα, αλλά κυρίως, διότι όντως ανθυγιεινή, ως γειτνιάζουσα με τα έλη των εκβολών του Κηφισού και των άλλων ρευμάτων της δυτικής πλευράς του λεκανοπεδίου»[60].

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, είναι πιθανό ήδη από την αρχαιότητα η κοίτη του Κηφισού να είχε εκτραπεί έτσι ώστε να αποξηρανθεί το Αλίπεδον και να διευκολυνθεί η σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά. Στην περίπτωση αυτή η εκβολή του Κηφισού στον Φαληρικό όρμο, όπως αποτυπώνεται στον χάρτη του Kaupert ήδη από το 1875, είναι τεχνητή. Μέχρι το τέλος του 19ου αιώνα ένα μεγάλο μέρος του Φαληρικού όρμου καλύπτονταν από το δέλτα του Κηφισού. Μετά την νεροποντή και την καταστροφική πλημμύρα του 1896 στο Μοσχάτο και τον Ρέντη, αποφασίστηκε και πραγματοποιήθηκε κατά τα επόμενα δύο έτη η κατασκευή κτιστών τάφρων (μελέτη Αγγέλου Γκίνη) για την παροχέτευση του Κηφισού και του Ιλισού στον Φαληρικό όρμο[61].

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1920 και επί δημαρχίας Σπύρου Πάτση κατασκευάστηκε πλήθος αποχετευτικών αγωγών στην θέση ακάλυπτων ρεμάτων τα οποία σταδιακά καταχώθηκαν. Επιπλέον το 1929 ο καθηγητής υδραυλικής Γκαουντάντσιο Φαντόλι εκλήθη στην Αθήνα ώστε να εκπονήσει προμελέτη για την οριστική λύση του αποχετευτικού προβλήματος των Αθηνών. Ο Φαντόλι εφάρμοσε παντοροϊκό σύστημα αποχέτευσης στην λεκάνη του Κηφισού και χωριστικό στην λεκάνη του Ιλισού . Το 1936 ξεκίνησαν τα έργα διευθέτησης του Ιλισού και του Κηφισού. Η σχετική μελέτη για τον Κηφισό εκπονήθηκε από μηχανικό του υπουργείου Συγκοινωνίας. Η μελέτη αυτή, ενώ όπως αναφέρει ο Μπίρης υπήρχε δυνατότητα να προσαρμοστεί στα πολεοδομικά δεδομένα, δεν τροποποιήθηκε κατάλληλα. Εξαιτίας αυτού του γεγονότος δεν εξασφαλίστηκε εγκαίρως η ομαλή μελλοντική λειτουργία

[56] *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, Τόμος ΙΔ', 352.
[57] Πετριτάκη 2003, 451-452.
[58] Ταξιάρχη 2009, 212.
[59] *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, Τόμος ΙΔ', 351.
[60] Μπίρης 1995, 65.
[61] Μπίρης 1995, 256.

της τεχνητής κοίτης και του αυτοκινητοδρόμου (η μελλοντική κατασκευή του είχε ήδη προβλεφθεί) με αποτέλεσμα την γνωστή χρόνια εκδήλωση αστοχιών.

Το τμήμα της εθνικής οδού Αθήνα-Λαμία εγκαινιάστηκε το 1962 με πλάτος 14μ. Τα έργα για την μετατροπή της οδού σε κλειστό αυτοκινητόδρομο ξεκίνησαν στα μέσα της δεκαετίας του 1980 . Συμπερασματικά η γραμμή του Κηφισού νοτιοδυτικά των Τριών Γεφυρών είναι το σωρευτικό αποτέλεσμα τεχνικών έργων διαφόρων χρονικών φάσεων.

Τέλος από αρχαιοτάτων χρόνων στην κοιλάδα του Κηφισού και παράλληλα προς αυτόν έτρεχαν δρόμοι οι οποίοι συνέδεαν την Αθήνα και την Ιερά Οδό με τον Πειραιά (οδός Αγίας Άννης, οδός Θηβών). Στην κοιλάδα του Κηφισού κατασκευάστηκαν επίσης κατά τον 19ο αιώνα οι σιδηροδρομικές γραμμές του ΟΣΕ.

Το Αλίπεδον

Αλίπεδον στην αρχαιότητα ονομαζόταν η περιοχή ανάμεσα στο σημερινό νέο Φάληρο και τον Άγιο Ιωάννη τον Ρέντη. Κατά τους προϊστορικούς χρόνους ο Πειραιάς αποτελούσε νησίδα η οποία σταδιακά ενώθηκε με την ξηρά εξαιτίας των προσχώσεων του Κηφισού. Όπως αναφέρει ο Ξενοφώντας τα νερά του ποταμού συσσωρεύονταν στο Αλίπεδο μετατρέποντας το σε μία ελώδη έκταση, καθιστώντας έτσι τον Πειραιά ακατάλληλο για επίνειο των Αθηνών . Για να μεταφερθεί ο λιμένας από τον Φάληρο στον Πειραιά και να κατασκευαστούν τα Μακρά Τείχη, είναι πιθανό οι Αθηναίοι να εξέτρεψαν τον Κηφισό στο Φάληρο ώστε να αποξηρανθεί η ελώδης έκταση . Η υπόθεση αυτή ωστόσο δεν επιβεβαιώνεται και σύμφωνα με άλλους μελετητές ο Κηφισός χυνόταν εξ' αρχής στον φαληρικό όρμο και το Αλίπεδον πρέπει να αναζητηθεί στην παραλία του Φαλήρου. Σύμφωνα με τον Πλούταρχο ο Κίμωνας θεμελίωσε τα Μακρά Τείχη ενισχύοντας το Αλίπεδον με λίθους και χαλίκια.

Ο Ιλισός και η κοιλάδα του

Ο ποταμός Ιλισός πήγαζε από τις βορειοδυτικές υπώρειες του Υμηττού παρά το εγκαταλειμμένο μοναστήρι του Αγίου Ιωάννου του Θεολόγου, έρεε δίπλα στην βόρεια πλαγιά του Αρδηττού, περνούσε ανάμεσα στους λόφους του Μουσείου και της Σικελίας και εν συνεχεία χυνόταν στον Κηφισό. Ο Ιλισός, όπως και ο Κηφισός, αποτελούσε χείμαρρο που σε περιόδους ανομβρίας ήταν μικρό ρυάκι ενώ σε βροχερές περιόδους μετατρεπόταν σε ορμητικό ποτάμι και πλημμύριζε τις εκατέρωθεν πεδιάδες, ιδίως στις περιοχές κοντά στην θάλασσα[62]. Παρ' όλο που κατά τον Στράβωνα ο Ιλισός εκβάλλει στον όρμο του Φαλήρου[63], στους χάρτες του 19ου αιώνα εμφανίζεται να καταλήγει στον Κηφισό.

Ο Ιλισός αποτελεί από την προϊστορική εποχή χωρική αναφορά για τους μικρούς οικισμούς στα νοτιοανατολικά της Ακρόπολης και κατά την ΥΕ ΙΙΙ περίοδο ομάδα κατοίκων εγκαθίσταται δυτικά του Ιλισού και διαμορφώνεται νεκροταφείο σε μία στροφή του στο τέρμα της οδού Δημητρακοπούλου[64]. Μέχρι την αρχαϊκή περίοδο ο Ιλισός ακολουθεί την πορεία του προς τον Κηφισό και γεφυρώνεται από τους δρόμους που οδηγούν από τον οικισμό των Αθηνών προς την θάλασσα (οδοί προς Σούνιο και Φάληρο) και δυτικότερα προς τον Πειραιά.

Κατά την αρχαϊκή περίοδο ανεγέρθησαν παρά τον Ιλισό τα σημαντικότερα εκτός της πόλεως ιερά, τα οποία ήταν συνώνυμα με αυτά της Ακρόπολης, ώστε συμβολικά να υπενθυμίζεται η διπολικότητα της προϊστορικής πόλης. Κατασκευάστηκαν λοιπόν το Ολυμπιείον, το Πύθιον, το ιερό της Γης, του Ηρακλέους, της Δήμητρας και της Κόρης, της Αρτέμιδος και της Αφροδίτης εν Κήποις[65]. Κατά τον 6ο αιώνα ιδρύθηκαν τα Γυμνάσια του Λυκείου βορειδυτικά του Ιλισού και του Κυνοσάργους νοτιοανατολικά.

Η γραμμή του Ιλισού τέμνεται κατά του κλασικούς χρόνους από την χάραξη των Μακρών Τειχών. Στον Λυκούργο αποδίδεται η κατασκευή του Σταδίου στην νοτιανατολική όχθη του Ιλισού.

Στον χάρτη του Spon (1678) η κοίτη του Ιλισού φαίνεται να τέμνεται από τον δρόμο προς το Σούνιο (Chemin du Cap Colonne), προς Φάληρο (Chemin du port Phalere), προς την Καστέλα (Chemin de Munichia) και προς Πειραιά από το Πασαλιμάνι (Chemin du Port Lyon par la Marine). Παρ' όλο που δεν προκύπτει από την εικονογράφηση του χάρτη, ο Ιλισός θα τεμνόταν και από την αρχαία δια της Κοίλης οδό (Rue du Piree ou Macri Teichi) και από την Πειραϊκή οδό (Chemin du port Lion). Μπροστά στα ερείπια του Σταδίου διακρίνεται η γέφυρα του Ιλισού.

Στις τελευταίες δεκαετίες της τουρκικής κατάκτησης κατασκευάστηκαν τα υδραγωγεία του Χασεκή, του Τσακουμάκου, του Αγά, του Γουδή. Το Υδραγωγείο του Τσακουμάκου αντλούσε νερό από το υπέδαφος της κοίτης του Ιλισού κοντά στον Άγιο Θωμά στους Αμπελόκηπους.

Το 1848 ολοκληρώθηκε το χειμερινό ενδιαίτημα της Δουκίσσης Πλακεντίας (Βυζαντινό Μουσείο), το οποίο επωνομάσθη Ιλίσια. Το Σχέδιο της Διεύθυνσης Μηχανικού του Στρατού του 1864-65 περιλαμβάνει την επέκταση του σχεδίου της πόλης μέχρι τις Στύλες του Ολυμπίου Διός και τον Ιλισό. Σχεδιάζεται η σύνδεση της Αθήνας με το Φάληρο με την επέκταση των οδών Διονυσίου Αρεοπαγίτου και Μακρυγιάννη.

Το 1865 αποφασίστηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο της Αθήνας η κατασκευή σφαγείου κοντά στην κοίτη του Ιλισού νότια του λόφου του Φιλοπάππου. Από τα σφαγεία πήρε το όνομα του ο προσφυγικός συνοικισμός των Παλαιών Σφαγείων, όταν αυτά μεταφέρθηκαν στον Ταύρο (Νέα Σφαγεία). Το 1869 καθορίστηκε με τον νόμο ΤΟ' ο χαρακτήρας των παριλισίων χώρων ως χώρων πρασίνου στην πολεοδομική συγκρότηση της πρωτεύουσας.

Στον χάρτη του Kaupert (1875) τα καταγεγραμμένα πολεοδομικά στοιχεία τα οποία μπορούν να συσχετιστούν με την αρχαιότητα αλλά και με την σύγχρονη πόλη είναι πολλά. Στον ακόλουθο πίνακα σημειώνονται ορισμένα παραδείγματα από το Φύλλο Β1-Ι (Athen mit Umgebung) και από το Φύλλο Β1-ΙΙΙ (Athen-Peiraius). Η χαρτογράφηση έλαβε χώρα το 1875 και επικαιροποιήθηκε το 1891. Η κοίτη του Ιλισού σε αυτό το φύλλο αντιστοιχεί στην Λεωφόρο Καλλιρρόης, στην Λεωφόρο Χαμοστέρνας, στην οδό Σμύρνης και στις οδούς Ταύρου και Λεγάκη. Παραπόταμος του Ιλισού έρεε κατά μήκος των οδών Αρδάσης – Αναξαγόρα ή Χρυσοστόμου Σμύρνης για να ενωθεί με τον Ιλισό στις οδούς Ταύρου και Λεγάκη.

[62] Η Πολεοδομική Εξέλιξη των Αθηνών, 6.
[63] Στράβων, *Γεωγραφικών* Θ, Ι, 24.
[64] Παντελίδου-Γκόφα
[65] Τραυλός 1960, 44.

Χάρτης Kaupert Φύλλο Β1-Ι 1875 (1891) Φύλλο Β1-ΙΙΙ 1875-77	Αντιστοιχία σήμερα	Αρχαιότητα
Κοίτη μπροστά στο Ζάππειο	Κάλυψη κοίτης βορείως του κολυμβητηρίου	
Αγία Φωτεινή		
Βράχος Καλλιρροής		Πηγή Καλλιρρόης
Stadtmauerspuren		Θεμιστόκλειος περίβολος
Δρόμος για νεκροταφείο	Οδός Αναπαύσεως	Αρχαία οδός (Τραυλός)
Strasse nach Sounion	Λεωφόρος Βουλιαγμένης	Αστική οδός
Οικοδομικό τετράγωνο Μακρυγιάννη	Λεμπέση-Μακρυγιάννη-Καλλιρρόης	
δρόμος	οδός Βούρβαχη	
Ρέμα από τους πρόποδες του Υμηττού	οδός Μενέχμου	
Ruine A. Marina Windmuele	Άγιος Παντελεήμονας (1905)	
Phalerische Strasse	οδός Φαλήρου - Μακρυγιάννη	Οδός προς Φάληρο
Λόφος Σικελίας		
Σφαγεία	Προσφυγικός συνοικισμός Παλαιά Σφαγεία	
Ρέματα	οδοί Κριτίου και Κασομούλη	
Tram-bahn	Λ. Ελευθερίου Βενιζέλου	Φαληρική οδός εντός των τειχών
Antike unterirdische Wasserleitung (από Καλλιρρόη προς δεξαμενή Χαμοστέρνας)	Οδός Αρδάσης - Κρήνης	Αρχαίο υδραγωγείο
Δεξαμενή	Χαμοστέρνα; Κρήνη	Ρωμαϊκή δεξαμενή
Eisenbahn	Ηλεκτρικός σιδηρόδρομος (1865)	Μεσαίο Μακρό Τείχος
Δρόμος Βορείου Μακρού Τείχους *Grundmauer spuren*	οδός Κύπρου	Βόρειο Μακρό Τείχος
Αγροτικές οδοί και ρέμα παράλληλα με την κοίτη	Οδοί Βεΐκου-Αρδάσης-Αναξαγόρα Οδός Χρυσοστόμου Σμύρνης	
Κτήματα	Πράσινη ζώνη	
Strasse von Peiraieus	Οδός Πειραιώς (1836)	Πειραϊκή οδός
Ioannis	Άγιος Ιωάννης Ρέντη	
Eisenbahn	Γραμμές ΟΣΕ, οδός Κωνσταντινουπόλεως	Όχθες Ιλισού
Ρέμα	Οδός Προφήτου Δανιήλ	

Όπως προαναφέρθηκε περί το 1900 κατασκευάστηκε η τάφρος στην Καλλιθέα ώστε να οδηγούνται τα νερά του Ιλισού στην θάλασσα και να αποφευχθούν μελλοντικές πλημμύρες. Το διάστημα 1925-1929 κατασκευάστηκε η Λεωφόρος Χαμοστέρνας από τον Ιλισό μέχρι την οδό Πειραιώς.



Άποψη της Καλλιθέας το 1900. Διακρίνεται η κοίτη του Ιλισού.

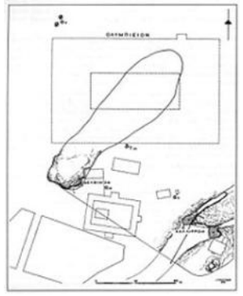
Το 1936 ο Ιωάννης Μεταξάς συνέστησε το Υπουργείο Διοικήσεως Πρωτευούσης και υπήχθησαν εκεί όλες οι κρατικές αρμοδιότητες των δήμων του λεκανοπεδίου. Υπουργός τοποθετήθηκε ο Κώστας Κοτζιάς[66]. Κατά την περίοδο αυτή, η υπηρεσία Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Συγκοινωνίας συνέταξε μελέτη εγκιβωτισμού του Ιλισού σε κλειστή ακάλυπτη τάφρο με κατακόρυφα τοιχώματα, η οποία θα ακολουθούσε την φυσική κοίτη του ποταμού μέχρι την τάφρο της Καλλιθέας, χωρίς όμως να έχει ληφθεί υπ' όψη το πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής. Το νέο Υπουργείο, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, ανέλαβε την αναθεώρηση της μελέτης εγκιβωτισμού του Ιλισού και παρενέβη στα ρυμοτομικά σχέδια εκατέρωθεν της κοίτης. Επιπλέον η κυβέρνηση Μεταξά ενέκρινε την χορήγηση δανείου από την Εθνική Τράπεζα για την σωληνωτή παροχέτευση των ομβρίων υδάτων και την αποχέτευση των ακαθάρτων σε υπονόμους μέχρι το Στάδιο. Ωστόσο στο τμήμα του Ιλισού μετά το στάδιο προβλεπόταν ακόμη ο απλός εγκιβωτισμός του Ιλισού, ακολουθώντας την υπάρχουσα κοίτη κατά μήκος της Λ. Β. Όλγας και κατόπιν μέσα από την περιοχή του σημερινού κολυμβητηρίου. Παρενέβη ξανά η Διεύθυνση Σχεδίων Πόλεων και επέβαλε νέα χάραξη κάτω από την νέα λεωφόρο Αρδηττού, η οποία κατασκευάστηκε ταυτοχρόνως. Έτσι ολοκληρώθηκε η Λ. Β. Όλγας και κατασκευάστηκε το Κολυμβητήριο στην θέση της παλαιάς κοίτης του Ιλισού.

Η περιοχή του Ολυμπιείου

Η περιοχή του Ολυμπιείου αποτέλεσε κατά την προϊστορία εστία πρωταρχικής οίκησης του λεκανοπεδίου της Αθήνας. Η μνήμη αυτού του πρώτου πόλου ανάπτυξης καθρεφτίζεται στην διαχρονική σημασία της θέσης καθ' όλη την διάρκεια της αρχαιότητας. Επιπλέον το Ολυμπιείον, το οποίο στην προϊστορία αποτελούσε την θέση υψώματος 25μ. πάνω από την κοίτη του Ιλισού, ήταν το πρώτο ορατό τοπόσημο για τους ερχόμενους από το Φάληρο, τον αρχαιότερο λιμένα των Αθηνών[67]. Η προσβασιμότητα του λοφίσκου αυτού από την θάλασσα αποτέλεσε το δίχως άλλο σημαντικό

[66] Μπίρης 1995 (1966), 325.
[67] Κορρές, Μ., Ομιλία κατά τη διάρκεια επίσκεψης στον Αρχαιολογικό χώρο του Ναού του Ολυμπίου Διός, Ένωση Φίλων της Ακρόπολης, 3-11-2012.

παράγοντα κατοίκισης. Το ύψωμα είχε διαστάσεις περίπου 170μ. επί 60μ. και ισοπεδώθηκε για την κατασκευή του ιερού.



Ο λόφος στο Ολυμπιείο και τα σημεία με προϊστορικά ευρήματα. Τ.23 : Πρωτοελλαδικός τάφος. Φ.5 : Υστεροελλαδικό πηγάδι. Θ.9 και Θ.10: Προϊστορικές επιχώσεις (πηγή: Παντελίδου-Γκόφα, Μ.)

Η διπολική ανάπτυξη της Αθήνας (Ακρόπολη – Ολυμπιείον) περιγράφεται από τον Θουκυδίδη και τεκμηριώνεται αρχαιολογικά. Η κεντρικότητα της περιοχής του Ολυμπιείου στην προϊστορία μετατοπίζεται κατά τους ιστορικούς χρόνους. Παραμένει ωστόσο σαν ανάμνηση, η οποία εκφράζεται χωρικά, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, με την σημασία των παριλισίων ιερών και την αντιστοιχία τους με αυτά της Ακροπόλεως[68].

Όπως είναι γνωστό οι πρώτοι κάτοικοι της Αθήνας εγκαθίστανται στον βράχο της Ακροπόλεως στην ύστερη νεολιθική περίοδο (3500π.Χ. – 3200π.Χ.). Μία δεύτερη ομάδα ανθρώπων πιθανόν εγκαταστάθηκε στον λόφο του Ολυμπιείου, που αργότερα ισοπεδώθηκε για να κτισθεί επάνω ο ναός του Ολυμπίου Διός. Η μορφή και η θέση του λόφου αποτέλεσαν ιδανική τοποθεσία για ίδρυση Νεολιθικού οικισμού: χαμηλό έξαρμα γης κοντά σε πηγή και ποταμό, πεδινή έκταση γύρω με εύφορο χώμα για καλλιέργεια και τέλος σύνδεση με τον Φαληρικό όρμο. Οι Νεολιθικοί κάτοικοι ήταν στραμμένοι προς την θάλασσα και διατηρούσαν στενές επαφές με τις ακτές του Σαρωνικού. Ο λοφίσκος συνέχισε να αποτελεί πυρήνα κατοίκησης και κατά τη διάρκεια της Εποχής του Χαλκού. Την ανάπτυξη των πρώτων χρόνων της ΥΕ ΙΙΙ περιόδου (1410-1380 π.Χ.) ακολουθεί μία συντηρητική περίοδος (Β' μισό 14ου αιώνα) κατά τη διάρκεια της οποίας είναι πιθανό μέρος του πληθυσμού να μεταφέρθηκε σε παραθαλάσσιους οικισμούς. Η Αθήνα εξέρχεται από την απομόνωση στις αρχές του 13ου αιώνα με το κέντρο βάρους του οικισμού να μεταφέρεται προς βορρά και το μυκηναϊκό ανάκτορο να κατασκευάζεται στην θέση του Ερεχθείου. Τα ευρήματα του Ολυμπιείου κατά τους επόμενους δύο αιώνες (1300-1100 π.Χ.) δεν παρουσιάζουν ανακτορικά χαρακτηριστικά.

Σύμφωνα με τον μύθο στο Ολυμπιείο βρισκόταν η οικία του Αιγέως, βασιλιά της Αθήνας και πατέρα του Θησέα. Ο τελευταίος πραγματοποίησε τον «συνοικισμό» των Αθηνών, δηλαδή την υπαγωγή όλων των ανεξάρτητων κωμών κάτω από μία ενιαία αρχή. Σύμφωνα με τον Πλούταρχο η έδρα του Αιγέα βρισκόταν δυτικά των Αιγέως Πυλών στο Περίφρακτο του Δελφινίου. Η περιοχή του Ολυμπιείου συνδέεται λοιπόν μυθολογικά με την έδρα της κατ' εξοχήν μυθικής μορφής των Αθηνών, του Θησέα. Ο μύθος αυτός πιθανώς έχει τις ρίζες του στην μετατόπιση του κέντρου βάρους της πόλης από πολλούς πυρήνες-οικισμούς, με σημαίνοντα αυτόν του Ολυμπιείου εξαιτίας της στροφής του προς την θάλασσα από την οποία ήρθαν οι πρώτοι κάτοικοι των Αθηνών, στην έδρα μίας ενιαίας πια αρχής με ευρύτερη δικτύωση στον χώρο του Αιγαίου, στην Ακρόπολη.

[68] ομοίως

Από την ευρύτερη αστική ενότητα του Ολυμπιείου εκπηγάζουν, μεταφορικά και κυριολεκτικά:

-τα νερά της πηγής Καλλιρρόης (30μ. πριν την Αγία Φωτεινή κάτω από την κοίτη του Ιλισού αναβλύζουν πηγαία νερά από τον Υμηττό[69]). Η υδροφορία αποτέλεσε τον κύριο παράγοντα για την πρώιμη αστικοποίηση αλλά και την διαχρονική κατοίκιση της περιοχής.

1. η αστική οδός προς το Σούνιο (Λεωφόρος Βουλιαγμένης) – σύνδεση με πέρασμα της Βάρης και Σούνιο

2. η κύρια φαληρική οδός (οδός Φαλήρου - Λεωφόρος Συγγρού) – συντομότερη σύνδεση με την θάλασσα

3. το φαληρικό τείχος (δεν έχει τεκμηριωθεί ανασκαφικά)

4. η οδός προς Κυνοσάργες (λεωφόρος Αναπαύσεως)

Επιπλέον το Ολυμπιείον, όπως και ο Ιλισός με τα παριλίσια ιερά, όριζαν το **νοτιοανατολικό όριο** της κλασικής πόλης. Ο Ιλισός είναι εποχικός ποταμός. Τα νερά που σήμερα είναι ορατά στην Αγία Φωτεινή του Ιλισού προέρχονται από την πηγή Καλλιρρόη. Νοτιοδυτικά του Ολυμπιείου η κοίτη του Ιλισού περνούσε ανάμεσα στην πόλη και στους λόφους της Σικελίας.

Περίπου παράλληλα με την κοίτη του και βορείως αυτής τέμνοντας σε ένα σημείο την Λεωφόρο Συγγρού, κατασκευάστηκε το τμήμα του Θεμιστόκλειου τείχους που συνέδεε το Ολυμπιείο με τις Φαληρικές Πύλες (υποθετική θέση). Ανασκαφικά έχει τεκμηριωθεί η θέση των Διόμειων Πυλών (προς Κυνόσαργες δια της οδού Αναπαύσεως), των Ιτωνίων Πυλών (προς Σούνιο διά της οδού Βουλιαγμένης) και της Νότιας πύλης (σύνδεση με Φάληρο εντός των τειχών). Η θέση των Φαληρικών ή Άλαδε Πυλών εικάζεται ότι βρισκόταν επί της οδού Φαλήρου.

Η σύνδεση της Αθήνας με το Φάληρο

Η κύρια φαληρική οδός συνέδεε κατά την αρχαιότητα την Αθήνα με τον αρχαίο λιμένα της πόλης, ο οποίος βρισκόταν στην περιοχή του Φαληρικού Δέλτα. Μέχρι και τους Περσικούς πολέμους το επίνειο της πόλης βρισκόταν στον Φαληρικό όρμο καθώς αυτός αποτελούσε την εγγύτερη στην πόλη παραλία και επιπλέον, όπως είδαμε παραπάνω, το Αλίπεδον καθιστούσε την σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά δυσχερή. Μετά τα Μηδικά ο λιμένας μεταφέρθηκε στην Πειραϊκή χερσόνησο. Η τεχνητή εκτροπή του Κηφισού στον Φαληρικό όρμο επιτάχυνε την σταδιακή πρόσχωση της παραλίας[70].

Τα έτη 459-456π.Χ. ο Κίμωνας κατασκεύασε τα Μακρά τείχη -το βόρειο και το φαληρικό- και ο φαληρικός λιμένας οχυρώθηκε. Κατά την ανακατασκευή όμως των τειχών από τον Κόνωνα μετά τον Πελοποννησιακό πόλεμο το φαληρικό τείχος δεν ανακατασκευάζεται. Η όδευση του τείχους από κάποιο σημείο στα ανατολικά της Νότιας πύλης μέχρι τον Φαληρικό όρμο δεν έχει μέχρι στιγμής τεκμηριωθεί ανασκαφικά[71].

Η κύρια Φαληρική οδός κατά την αρχαιότητα ακολουθούσε την γραμμή των σημερινών οδών Φαλήρου και Συγγρού και συνέδεε τις Φαληρικές (ή αλλιώς άλαδε πύλες, δηλαδή πύλες προς την θάλασσα) με το Φάληρο, βαίνοντας εκτός των τειχών. Η θέση των Φαληρικών πυλών δεν έχει επιβεβαιωθεί

[69] ομοίως
[70] Ταξιάρχη 2009, 212.
[71] Ταξιάρχη 2009, 213.

ανασκαφικά, ωστόσο εικάζεται ότι βρισκόταν στην συμβολή των οδών Φαλήρου και Σπύρου Δοντά[72]. Ένας δεύτερος δρόμος (δευτερεύουσα φαληρική οδός) ξεκινούσε από την Νότια πύλη και κατέληγε στο Φάληρο ακολουθώντας όμως μία παράλληλη πορεία εντός του Φαληρικού τείχους.

Στον χάρτη του Spon (1678) σημειώνεται η γραμμή της οδού προς το Φάληρο με την ονομασία Rue du Port Phalere. Στον χάρτη του Kaupert φαίνεται πώς μέχρι τα τέλη του 19ου αιώνα επιβιώνει η οδός προς το Φάληρο (Phalerische Strasse).

'Οπως αναφέρει ο Μπίρης, η δημιουργία της Λεωφόρου Συγγρού, καθώς επίσης και της Λεωφόρου Αλεξάνδρας, οφείλεται στον καθηγητή Τοπογραφίας Ι. Γενισαρλή, ο οποίος μετείχε στην σύνταξη του ρυμοτομικού σχεδίου του 1864 και κατά τα έτη 1876-1878 συνέλαβε την σημασία της χάραξης των δύο λεωφόρων[73]. Ένα από τα προβλήματα που προέκυψαν από την άναρχη εξάπλωση της Αθήνας με βασικό όχημα την οικοπεδοποίηση, ήταν η ανεπαρκής σύνδεση του κέντρου με το δίκτυο των αγροτικών δρόμων που την περιέβαλλαν. Η χάραξη των οδών Αλεξάνδρας και Συγγρού αποτελούν τις μοναδικές φωτεινές εξαιρέσεις στον κανόνα της άνευ σχεδιασμού δικτύωσης του κέντρου με την περιφέρεια.

Το 1900 η σύζυγος του εκλιπόντος Ανδρέα Συγγρού, Ιφιγένεια, διέθεσε στο ελληνικό δημόσιο το ποσό το οποίο απαιτείτο για την κατασκευή της λεωφόρου από την Αθήνα μέχρι το Φάληρο, υπό τον όρο ότι αυτή θα καλείται εσαεί λεωφόρος Συγγρού[74].

Η σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά

Ο αρχαιότερος δρόμος σύνδεσης της Αθήνας με τον Πειραιά ήταν η γνωστή από τον Ηρόδοτο «διά της Κοίλης οδός», η οποία εκκινώντας από την Ακρόπολη, έβαινε κατά μήκος της μισγάγγειας ανάμεσα στον λόφο των Νυμφών και στους λόφους των Μουσών και της Πνυκός και στη συνέχεια ακολουθούσε την συντομότερη απόσταση ανάμεσα στην Αθήνα και τον Πειραιά.

Η οδός είναι πανάρχαια και χρονολογείται τουλάχιστον στους αρχαϊκούς χρόνους. Ίχνη κατοίκησης πρωτοελλαδικών και μυκηναϊκών χρόνων εντοπίζονται στην ανατολική πλευρά του λόφου του Μουσείου. Κατά τη γεωμετρική εποχή νεκροταφείο καταλαμβάνει την περιοχή των δυτικών λόφων ενώ και κατά τους αρχαϊκούς χρόνους η περιοχή παραμένει εκτός των τειχών. Μετά τους περσικούς πολέμους κατασκευάζεται το Θεμιστόκλειο τείχος το οποίο περικλείει την περιοχή των δύο λόφων η οποία πλέον πυκνοκατοικείται. Η «διά της Κοίλης οδός» εξερχόταν από τον Θεμιστόκλειο περίβολο στα Μακρά τείχη διαμέσου πυλών στην δυτική του παρειά, οι οποίες δεν έχουν ακόμη ταυτιστεί αλλά εικάζεται ότι ήταν οι Μελίτιδες. Όταν κατασκευάστηκε το Διατείχισμα στα τέλη του 4ου αι. π.Χ. η «διά της Κοίλης οδός» πέρασε μέσα από το Δίπυλο υπέρ των Πυλών, το οποίο έχει ανασκαφεί και ταυτιστεί αρχαιολογικά.

Η χάραξη της οδού καθόρισε και την πορεία των Μακρών τειχών, τα οποία κατασκευάζονται από τον Κίμωνα (βόρειο και φαληρικό σκέλος) και τον Περικλή (νότιο σκέλος). Η σύνδεση αυτή επιβιώνει μέχρι τον 19ο αιώνα και είναι χαρακτηριστικό ότι στον χάρτη του Spon (1678) η οδός ονομάζεται rue du Pirée ou Makri teichi. Παρ' όλο που τα Μακρά τείχη είχαν καταστραφεί ήδη από τους ρωμαϊκούς χρόνους κατά την πολιορκία της Αθήνας και του Πειραιά από τον Σύλλα (87-86π.Χ.), κατάλοιπα τους παρέμεναν ορατά μέχρι τον 19ο αιώνα.

[72] Ταξιάρχη 2009, 214.
[73] Μπίρης 1995, 188-190.
[74] ομοίως, 252.

Κατά την κλασική αρχαιότητα η Αθήνα συνδεόταν με τον Πειραιά με τρεις ακόμη δρόμους τουλάχιστον. Η «εις Πειραιά αμαξιτός» ήταν η κύρια οδός σύνδεσης και εξερχόταν του άστεως από την Πειραϊκή πύλη στο σημερινό Θησείο και έβαινε εκτός των τειχών ακολουθώντας μία πορεία αντίστοιχη με αυτήν της νεώτερης οδού Πειραιώς.

Ακολουθώντας την χάραξη του Θεμιστόκλειου το τείχος του Χατζή Αλή Χασεκή (1778) διέθετε στο ύψος της οδού Ηρακλειδών πύργο με πύλη στην βόρεια πλευρά του, την πόρτα του Μανδραβίλη ή του Δράκου (Δράκος ονομαζόταν ο ρωμαϊκός λέοντας του μεσαιωνικού Πειραιά, αλλιώς Porto Leone). Εκπορεύονταν από αυτήν ο δρόμος του Δράκου προς τον Πειραιά (Ακάμαντος-Κυμαίων-Αλιμουσίων) καθώς και ο δρόμος της Κούλουρης (Ηρακλειδών-Μεγάλου Βασιλείου-Πέτρου Ράλλη).

Δύο ακόμη δρόμοι που συνέδεαν την Αθήνα με τον Πειραιά, εσωτερικά και εξωτερικά του νότιου σκέλους, έχουν τεκμηριωθεί αρχαιολογικά. Στον χάρτη του Spon (1678) δύο δρόμοι που ξεκινούσαν από την περιοχή των Φαληρικών πυλών κατέληγαν στην Πειραϊκή χερσόνησο. Οι γραμμές αυτές εξαφανίζονται κατά τους νεότερους χρόνους.

Οι βασικοί σταθμοί στην μετέπειτα ιστορική εξέλιξη της σύνδεσης της Αθήνας με τον Πειραιά, η οποία κατά τους νεότερους χρόνους συγκεντρώνεται στην γραμμή της αρχαίας αμαξιτής οδού και του βόρειου σκέλους των Μακρών Τειχών, αναφέρονται επιγραμματικά στην συνέχεια[75].

-**1833**. Έγκριση Σχεδίου Κλεάνθη και Σάουμπερτ (29ης Ιουνίου/11ης Ιουλίου 1833)
Σχεδιάζεται η οδός Πειραιώς ως κύρια αρτηρία του νέου ρυμοτομικού σχεδίου της Αθήνας. Ξεκινά η σποραδική ανοικοδόμηση της περιοχής πλησίον των μελλοντικών ανακτόρων στην Ομόνοια με την κατασκευή δύο διώροφων οικιών στην βόρεια πλευρά της οδού Πειραιώς από τον ποστέλνικο της Βλαχίας Κωνσταντίνο Βλαχούτση. Ο αδελφός του σπαθάριος Γ. Βλαχούτσης έχτισε άλλο ένα στην απέναντι πλευρά του δρόμου. Πολλοί Αθηναίοι εγκαθίστανται στην περιοχή της οδού Πειραιώς εξαιτίας της χωροθέτησης των ανακτόρων αρχικά στην Ομόνοια από τους Κλεάνθη και Schaubert εν συνεχεία στον Κεραμεικό από τον Leo von Klenze.

1836. Θεσπίστηκαν ειδικοί όροι δόμησης για την οδό Πειραιώς. Η οικία Γ. Βλαχούτση στέγασε την Αντιβασιλεία. Το κτήριο αυτό στη συνέχεια στέγασε μέχρι το 1871 το Πολυτεχνείο και κατόπιν το κεντρικό τμήμα του Ωδείου Αθηνών.

Η κατασκευή της οδού Πειραιώς επερατώθη εντός του έτους 1836. Συγχρόνως διατυπώθηκαν οι πρώτες προτάσεις για την κατασκευή του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου. Η Πειραιώς θεμελιώθηκε πάνω στο βόρειο σκέλος των Μακρών Τειχών.

1840. Η κατασκευή της οδού Πειραιώς συντέλεσε στην οικοδόμηση των Αθηνών κατά την δεκαετία του 1840 διότι διευκόλυνε την μεταφορά λίθων από την Πειραϊκή χερσόνησο, πωρόλιθων από την Αίγινα, θηραϊκής γης και υλικών από το εξωτερικό. Στα μέσα του 19ου αιώνα τα μεσαία αστικά στρώματα εγκαθίστανται δυτικά της οδού Πειραιώς.

1851. Εγκατάσταση εταιρείας επεξεργασίας μεταξιού δυτικά της Πειραιώς στην οικία Κατακουζηνού (οδός Μυλλέρου).

1857. Εγκατάσταση συγκροτήματος παραγωγής φωταερίου επί της οδού Πειραιώς.

[75] Πηγές: Μπίρης 1995, Μελέτη Ανάπλασης και Ανάδειξης της Ταυτότητας της οδού Πειραιώς, 1995.

Στα μέσα του 19ου αιώνα η οδός Πειραιώς προς την πλευρά του Πειραιά δεν έχει ακόμη εποικιστεί. Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες στην περιοχή Καμίνια στην ανατολική πλευρά της οδού, κεραμοποιοί έψηναν τούβλα και κεραμίδια σε πρόχειρους φούρνους.

1863. Τίθεται σε λειτουργία ο ατμήλατος σιδηρόδρομος Αθηνών – Πειραιώς. Η οριστική απόφαση της χωροθέτησης των ανακτόρων στο ανατολικό άκρο της οδού Ερμού σύμφωνα με το σχέδιο του Gärtner, επηρεάζει το μέλλον της οδού Πειραιώς καθώς και του συνόλου της δυτικής Αθήνας.

1865-1875. Τα πρώτα εργοστάσια του Πειραιά εγκαθίστανται στην περιοχή ανάμεσα στα Καμίνια και τον Άγιο Διονύσιο στα ανατολικά του λιμανιού (πρώτη βιομηχανική ζώνη Πειραιά).

1873-1883. Δημιουργείται ο πρώτος πυρήνας εργοστασίων στην αρχή της Λεωφόρου Αθηνών, ο οποίος αποτελούνταν από τέσσερις αλευρόμυλους. Στην ίδια ζώνη εγκαταστάθηκε και ο κυλινδόμυλος Ευρώτας το 1908.

1895. Η γραμμή του σιδηροδρόμου επεκτείνεται από το Θησείο στην Ομόνοια.

1904. Ο ατμοκίνητος σιδηρόδρομος μετατρέπεται σε ηλεκτρικό.

1890-τέλος Α' παγκοσμίου πολέμου. Γραμμική εξάπλωση βιομηχανιών από τα δύο άκρα της Πειραιώς προς το μέσο και δημιουργία οικιστικών πυρήνων.

Μεσοπόλεμος. Ολοκλήρωση εποικισμού οδού Πειραιώς με εργοστάσια και εισαγωγή τεχνολογίας ηλεκτρισμού.

Τέλος Β' παγκοσμίου πολέμου – δεκαετία 1970. Εμφανίζεται στην Πειραιώς όλο το φάσμα της ελληνικής βιομηχανίας.

Συμπεράσματα

Στον πίνακα που ακολουθεί περιγράφεται σχηματικά η εξέλιξη των δυναμικών γραμμών ανάμεσα στην Αθήνα και την θάλασσα. Έχουν επιλεγεί τρεις χρονολογικές ενότητες οι οποίες αντιστοιχούν στις διαθέσιμες πηγές. Η πρώτη ενότητα αντιστοιχεί στην αρχαιότητα, η δεύτερη στην μεταβυζαντινή περίοδο και η τρίτη στους νεότερους χρόνους.

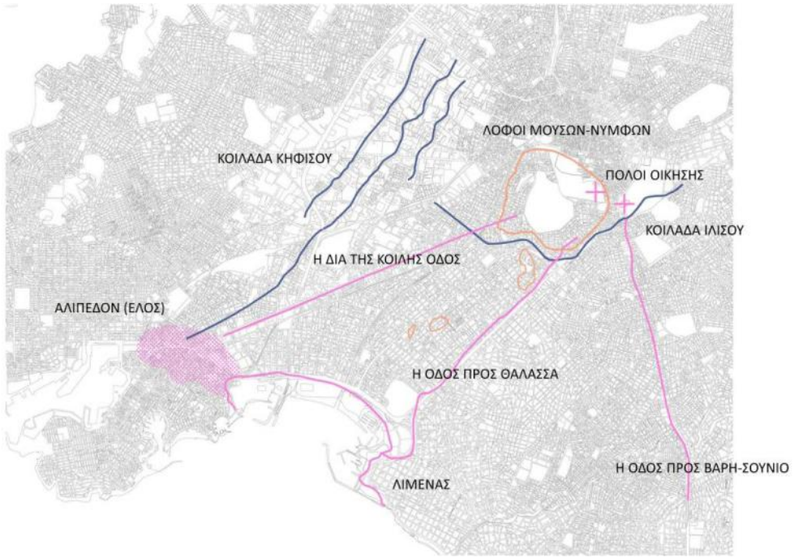
Στην πρώτη στήλη αναφέρεται ο γεωφυσικός προσδιορισμός του κάθε στοιχείου, εφόσον αυτός υφίσταται. Οι χαράξεις των δυναμικών γραμμών της αρχαιότητας μας είναι σε μεγάλο βαθμό γνωστές από τις ανασκαφικές έρευνες. Τμήματα αρχαίων κατασκευών ήταν επίσης ορατά πριν την εξάπλωση της σύγχρονης πόλης, αρχής γενομένης τον 19ο αιώνα, και έχουν αποτυπωθεί σε ιστορικούς χάρτες και τοπογραφικές μελέτες. Τέλος πολλές δομές αναφέρονται σε φιλολογικά κείμενα και επιγραφές αλλά δεν έχουν ακόμη εντοπιστεί αρχαιολογικά πολύ συχνά εξαιτίας της ολοσχερούς καταστροφής τους (π.χ. Φαληρικό Τείχος).

Με τον όρο μεταβυζαντινή-προεπαναστατική περίοδο εννοούμε το διάστημα εκείνο στο οποίο ανήκουν οι χαράξεις εκείνες οι οποίες μπορεί να τεκμηριωθεί ότι προϋπήρχαν της επανάστασης και της ίδρυσης της πρωτεύουσας του νεοσύστατου ελληνικού κράτους. Πολλές από αυτές, με μικρότερες ή μεγαλύτερες διαφορές, μπορούν να αναχθούν και σε παλαιότερες φάσεις εξέλιξης της πόλης. Τέλος με τον όρο νεώτερη περίοδο περιγράφουμε την φάση εξέλιξης των δυναμικών γραμμών της πόλης μετά την ίδρυση της νέας πόλης. Τέλος με χρώμα σημειώνεται η στήλη εκείνη στην οποία ανήκει η απαρχή της εξέλιξης της κάθε δυναμικής γραμμής.

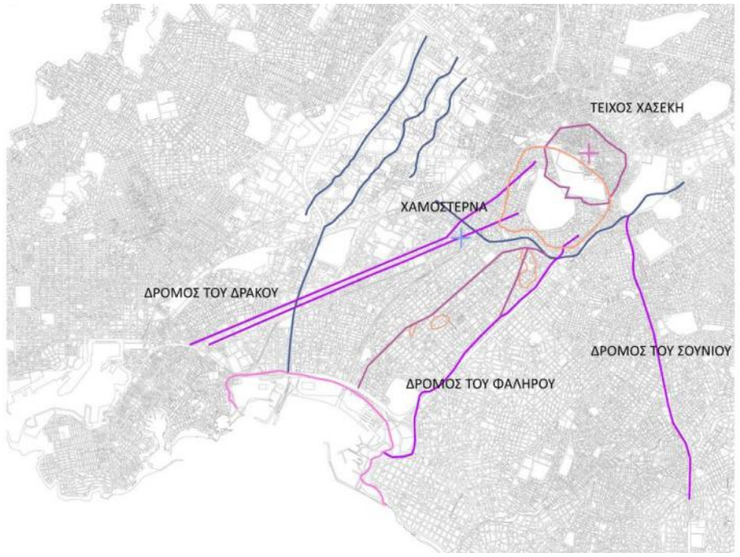
Γεωφυσικός προσδιορισμός	**Αρχαιότητα**	**Μεταβυζαντινή–προεπαναστατική περίοδος**	**Νεότερη περίοδος**
Κοιλάδα Κηφισού, ποταμός και παραπόταμοι	Εκτροπή προς το Φάληρο (5ος αι. π.Χ.) Αρχαίες οδοί (Λεωφόρος Θηβών, οδός Αγίας Άννης)	3 βραχίονες Κηφισού Αγροτικές οδοί	Λεωφόρος Κηφισού Γραμμές ΟΣΕ – Λ. Κωνσταντινουπόλεως
Αλίπεδον (έλος στις εκβολές του Κηφισού)	Αποξήρανση τον 5ο αι. π.Χ. για την κατασκευή των Μακρών Τειχών		
Ακτογραμμή (Πειραιάς –Φαληρικός)	Στην μακρινή αρχαιότητα η ακτή βρισκόταν στο ύψος του Μοσχάτου – Παλαιός λιμένας πριν την μεταφορά του στον Πειραιά κατά τον 5ο αιώνα – Επιχώσεις Κηφισού	Τρεις πύργοι –Άγιος Γεώργιος - λιμένας	Παραλιακή οδός (δεκαετία 1950)
Κοιλάδα Ιλισού, Ιλισός και παραπόταμοι	Όριο άστεως – Γραμμικός πόλος περιαστικής ανάπτυξης από την Εποχή του Χαλκού		Καλλιρρόης – Χαμοστέρνας - Γραμμή τραμ (1887) – Καλλιρρόης
Έξαρση Ολυμπιείου	Διπολική ανάπτυξη Αθηνών		Έξαρση Ολυμπιείου
Λόφος Σικελίας			Λατομείο
Πηγή Καλλιρρόη (ανάβλυση πηγαίων νερών από τον Υμηττό)	Υδραγωγείο	Υδραγωγείο	Ζώνη πρασίνου, παλαιά κοίτη Ιλισού
			Γραμμή τραμ (1887) - Λεωφόρος Θησέως
			Εκτροπή Ιλισού (1900)
Φυσικά όρια άστεως - Προορισμοί	Χάραξη Θεμιστόκλειου περιβόλου - Πύλες	Τείχος του Χασεκή (συρρίκνωση πόλης προς τα νοτιοδυτικά)	Ανάπτυξη πόλης κατά τους νεότερους χρόνους
Σύνδεση Αθήνας με την Πειραϊκή χερσόνησο (Οδός της Κοίλης – Μισγάγγεια λόφων Νυμφών και Μουσών)	Η δια της Κοίλης οδός. Αρχαιότερη οδός προς Πειραιά. Προσδιόρισε την χάραξη των Μακρών Τειχών. Εσωτερικά βόρειου σκέλους Μακρών Τειχών.		οδός Κύπρου - Διεκόπη η σύνδεση
	Μακρά Τείχη (Βόρειο Σκέλος)		οδός Πειραιώς (1836)
	Μακρά Τείχη (Νότιο Σκέλος)		Ηλεκτρικός σιδηρόδρομος – οδός Θεσσαλονίκης
	Η Πειραϊκή οδός ή Αμαξιτή οδός (Πειραϊκή πύλη) - Εξωτερικά βορείου σκέλους Μακρών Τειχών	Δρόμος του Δράκου (Πόρτα του Μανδραβίλη ή του Δράκου)	
	Η οδός εσωτερικά του νότιου σκέλους των Μακρών Τειχών		
	Η οδός εξωτερικά του νοτίου σκέλους των Μακρών Τειχών (Νότια Πύλη)	Chemin de Munichia (Spon, 1676)	
	Υδραγωγείο Μακρών Τειχών	Χαμοστέρνα	Κήποι
Σύνδεση Αθήνας – Σαλαμίνας	Η οδός προς την Σαλαμίνα	Ο Δρόμος της Κούλουρης (Πόρτα του Μανδραβίλη ή του Δράκου) Ηρακλειδών – Μεγάλου Βασιλείου – Πέτρου Ράλλη	οδός Πέτρου Ράλλη
Σύνδεση της Αθήνας με το Φάληρο	Η Φαληρική οδός	Δρόμος των τριών πύργων Chemin du port Phalere (Spon, 1676)	Οδός Φαλήρου - Λεωφόρος Συγγρού
	Φαληρικό Τείχος (δεν έχει τεκμηριωθεί ανασκαφικά)		
		Αγροτικός δρόμος	οδός Λαμπράκη (πλησίον Χαμοστέρνας)
		Αγροτικός δρόμος	Οδός Χρυσοστόμου Σμύρνης (Λαχαναγορά)
Σύνεση Αθήνας – Στενά Βάρης και Σούνιο	Η Αστική οδός	Δρόμος για το Σούνιο Chemin du Cap Colonne (Spon, 1676)	Λεωφόρος Βουλιαγμένης

Στον πίνακα φαίνονται καθαρά οι γεωφυσικές και ιστορικές καταβολές των δυναμικών γραμμών που συγκροτούν σήμερα το πεδίο ανάμεσα στην Αθήνα και την θάλασσα. Οι περισσότεροι άξονες αποτελούν το αποτέλεσμα της μετεξέλιξης είτε τοπογραφικών δεσμεύσεων του πεδίου, είτε της σύνδεσης ιστορικών σημείων έλξης του περιαστικού δικτύου. Στα διαγράμματα του ακολουθούν εικονογραφείται σχηματικά η εξέλιξη των δυναμικών γραμμών κατά τη διάρκεια μεγάλων χρονολογικών ενοτήτων. Οι ενότητες που επελέγησαν είναι αυτές της προϊστορίας του πεδίου, προτού δηλαδή η Ακρόπολη αποκτήσει τον κεντροβαρικό της ρόλο, ώστε να τονιστεί η σημασία της ενότητας Ιλισού-Ολυμπιείου στον ιστορικό χάρτη της πόλης, της κλασικής εποχής μετά την σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά, της πόλης όπως αποτυπώνεται στις αρχές του 19ου αιώνα στην οποία καθρεφτίζεται το ίχνος των μεσαιωνικών χρόνων, της Αθήνας του τέλους του 19ου αιώνα και τέλος της σύγχρονης πόλης. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο σκοπός των διαγραμμάτων δεν είναι η ακριβής αποτύπωση της ιστορικής μαρτυρίας αλλά η επισήμανση της διαχρονικότητας γραμμών και κόμβων στον χάρτη της πόλης.

Ήδη από την προϊστορική περίοδο αναδεικνύεται η σημασία της σύνδεσης της Αθήνας με το Φάληρο και τον Πειραιά, το δέλτα του Φαλήρου, τα σημεία συνάντησης του Ιλισού με τις δύο οδούς, η περιοχή του Ολυμπιείου καθώς και οι γεφυρώσεις των βραχιόνων του Κηφισού από την Ιερά οδό.

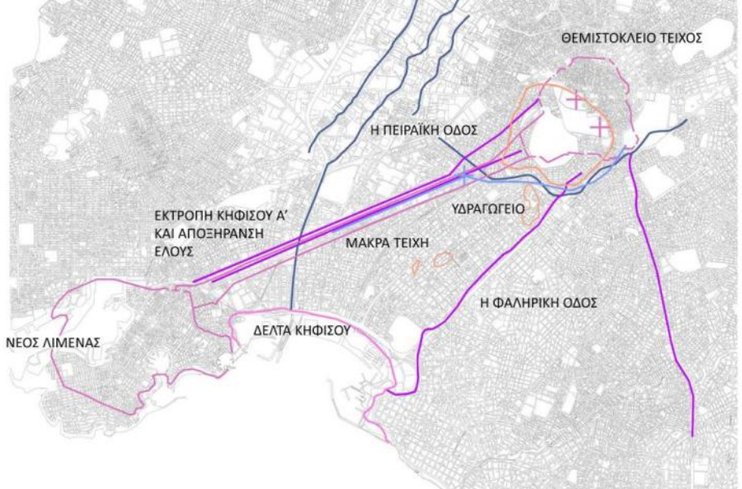


Οι δυναμικές γραμμές σύνδεσης της Αθήνας με την θάλασσα στην προϊστορική περίοδο

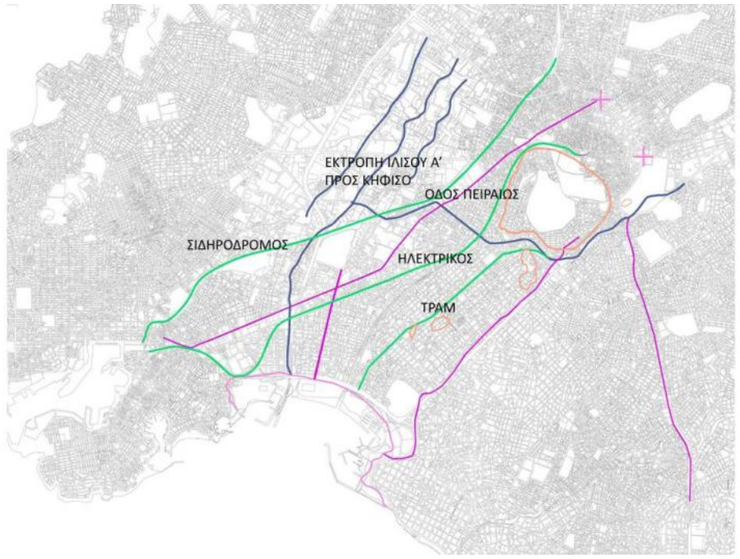


Οι δυναμικές γραμμές σύνδεσης της Αθήνας με την θάλασσα κατά την κλασική περίοδο

Στους κλασικούς χρόνους προστίθενται στα παραπάνω πεδία οι είσοδοι στα τείχη της Αθήνας και του Πειραιά και το πέρασμα του δύο ποταμών κάτω από τα Μακρά τείχη.

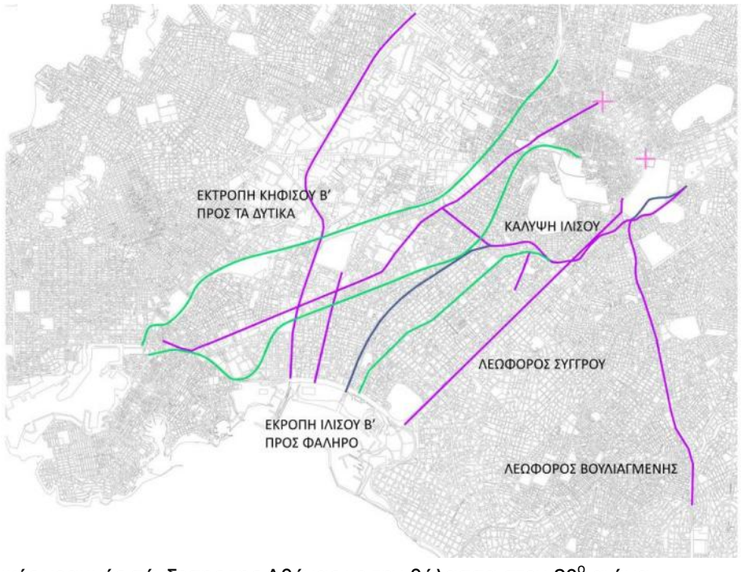


Οι δυναμικές γραμμές σύνδεσης της Αθήνας με την θάλασσα στις αρχές του 19ου αιώνα



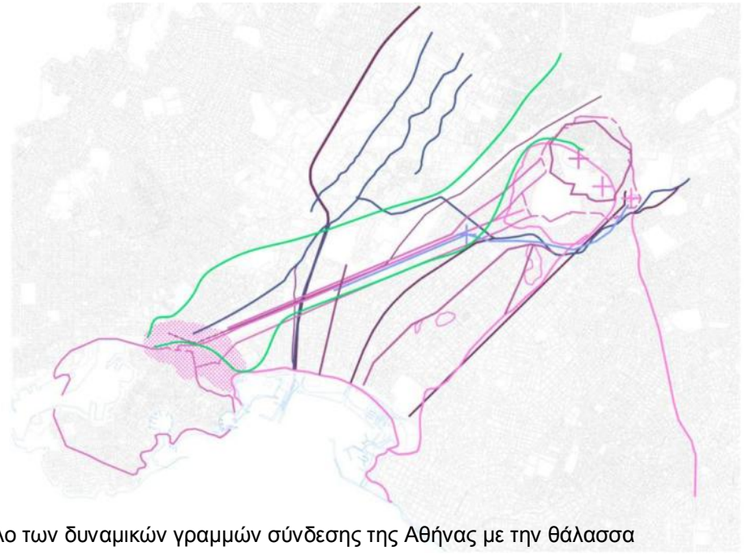
Οι δυναμικές γραμμές σύνδεσης της Αθήνας με την θάλασσα στο τέλος του 19^{ου} αιώνα

Μέχρι το τέλος του 19^{ου} αιώνα έχουν προστεθεί στον χάρτη οι γραμμές του τραμ, του ηλεκτρικού και του σιδηροδρόμου οι οποίες ακολουθούν όλες την νοτιοδυτική χάραξη τέμνοντας αλλά και ακολουθώντας την πορεία σε άλλα σημεία τις κοίτες του Ιλισού και του Κηφισού.



Οι δυναμικές γραμμές σύνδεσης της Αθήνας με την θάλασσα στον 20^{ο} αιώνα

Κατά την διάρκεια του 20^{ου} αιώνα προστίθενται στον χάρτη οι εγκιβωτισμένες κοίτες και οι εκβολές των δύο ποταμών της του λεκανοπεδίου.



Το σύνολο των δυναμικών γραμμών σύνδεσης της Αθήνας με την θάλασσα

Από την σύντομη ανάλυση που προηγήθηκε προκύπτει τόσο η αρχαιότητα όσο και οι διαχρονικότητα ορισμένων δυναμικών γραμμών και πεδίων του χώρου ανάμεσα στην Αθήνα και την θάλασσα. Η παραπάνω διαπίστωση επαναφέρει την δυνατότητα ανάδειξης του τοπίου της πόλης μέσα από επιλεγμένες παρεμβάσεις οι οποίες θα τονίσουν την αρχαιολογική και ιστορική της δομή. Οι παρεμβάσεις αυτές θα στοχεύσουν στην μετατροπή επιλεγμένων ορίων και γραμμών σε εντατικές συρραφές, αντί για όρια-ακατοίκητες ζώνες, πάνω στις οποίες θα συγκεντρωθεί η ζωή της πόλης. Με τον ίδιο τρόπο μπορούνε ιστορικοί κόμβοι να μετατραπούνε από πεδία αστικής ακαταστασίας σε πόλους έλξης και εστίες ανασύνταξης του χώρου.

Βιβλιογραφία

2000-2010: Από το ανασκαφικό έργο των εφορειών αρχαιοτήτων, ΥΠΠΟΤ, Αθήνα 2012 (www.yppo.gr/0/anaskafes/index.html).

Curtius, E. & A. Kaupert, 2008 (1904), *Karten von Attika*, Επανέκδοση, Αθήνα, Μέλισσα.

Theocharaki, A. M., 2011, "The ancient circuit wall of Athens: Its changing course and the phases of construction", *Hesperia*, Volume 80, 71-156.

Ανάπλαση και Ανάδειξη της Ταυτότητας της οδού Πειραιώς, ΥΠΕΧΩΔΕ, Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού, Μάρτιος 1995.

Δακούρα-Βογιατζόγλου, Ο., 2009, «Η διά Κοίλης οδός», στο Κορρές, Μ. (επ.), Αττικής οδοί: Αρχαίοι δρόμοι της Αττικής, Αθήνα, Μέλισσα, 220-235.

Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια, Έκδοσις Δευτέρα, Εκδοτικός Οργανισμός ο «ΦΟΙΝΙΞ» Ε.Π.Ε.

Μπίρης, Κ. Η., 1995 (1966), *Αι Αθήναι: Από του 19^{ου} εις τον 20^{ον} αιώνα*, Αθήνα, Μέλισσα.

Παντελίδου-Γκόφα, Μ., «Η Αθήνα στην προϊστορική εποχή», *Η αρχαιολογία της πόλης των Αθηνών*, Εθνικό Ίδρυμα Αθηνών (www.eie.gr/archaeologia/gr/chapter_more_1.aspx).

Πετριτάκη, Μ., 2009, «Προσπάθεια ανασύνθεσης του αρχαιολογικού τοπίου στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά βάσει των νέων ανασκαφικών δεδομένων», στο Βασιλοπούλου Β. και Σ. Κατσαρού-Τζεβελέκη (επ.), *Από τα Μεσόγεια στον Αργοσαρωνικό*, Β' Εφορεία Προϊστορικών Κλασικών Αρχαιοτήτων, Το έργο μίας δεκαετίας, 1994-2003, Πρακτικά Συνεδρίου Αθήνα, 18-20 Δεκεμβρίου 2003.

Σταϊνχάουερ, Γ., 2009, «Οδικό δίκτυο της Αττικής», στο Κορρές, Μ. (επ.), *Αττικής οδοί: Αρχαίοι δρόμοι της Αττικής*, Αθήνα, Μέλισσα, 34-73.

Ταξιάρχη, Π., 2009, «Η αρχαία Φαληρική οδός μέσα από τις μαρτυρίες και τα κατάλοιπα», στο Κορρές, Μ. (επ.), Αττικής οδοί: Αρχαίοι δρόμοι της Αττικής, Αθήνα, Μέλισσα, 212-219.

Τραυλός, Ι. Ν., 1960, *Πολεοδομική εξέλιξης των Αθηνών: Από των προϊστορικών χρόνων μέχρι των αρχών του 19^{ου} αιώνος*, Αθήναι.

Μέρος 2.
Προτάσεις δικτυακών παρεμβάσεων: Τυπολογία παρεμβάσεων - Συγκρότηση πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων στην πιλοτική περιοχή του Νοτιοδυτικού Κέντρου της Μητροπολιτικής Αθήνας

Χωρικές Ενότητες 4 και 5

Από τη ζώνη της οδού Πειραιώς στη ζώνη της Λεωφόρου Συγγρού

4.2 Ανάγνωση αστικών φραγών και χρήσεις γης. Καταγραφή, τεκμηρίωση, ανάλυση.

Φάνης Καφαντάρης, αρχιτέκτονας μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής ΕΜΠ

Γιάννης Γρηγοριάδης, αρχιτέκτονας μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής, ΥΔ ΕΜΠ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Α. Εισαγωγή/ Περιγραφή του αντικειμένου.

Β. Προσέγγιση παραδειγματικών περιπτώσεων και ανάλυση.

Β.1 Άξονες-Όρια
Β.1.1 Συγγρού
Β.1.2 Χαμοστέρνας-Καλλιρόης
Β.1.3 Πειραιώς/ Θεσσαλονίκης
Β.1.4 Ιλισός
Β.1.5 Κοίτη του Κηφισού (Πειραιώς –Ποσειδώνος) σε διαδοχή με τις γραμμές του ΗΣΑΠ
Β.1.6 Ποσειδώνος (Φαληρικός Όρμος)

Β.2 Ανάπτυξη του Πλέγματος των ορίων.

Γ. Συντακτική Ανάγνωση της Τεκμηρίωσης σε επίπεδο χρήσεων.

Γ.1 Ομαδοποίηση των αστικών φραγών στον άξονα των Χρήσεων
Γ.2.1 3+2 τύποι Αστικών Τειχών
-Αστικό τείχος / **Υπερτοπική Παρεμβολή**
-Αστικό τείχος/ **Διατοπικό Σύνορο**
-Αστικό τείχος/ **Τοπικός Διαιρέτης**
-Αστικό τείχος/ **Μητροπολιτικό εσωτερικό σύνορο**
-Αστικό τείχος/ **Μητροπολιτικό άκρο**

Γ.2.2 Αστικές Νησίδες
-Αστική Νησίδα/ **Αυτοτελής Οικιστική Ζώνη**
-Αστική Νησίδα/ **Διακριτή Λειτουργική Ζώνη**

Δ Αποτίμηση και Στόχευση

Α. Εισαγωγή/ Περιγραφή του αντικειμένου.

Οι μεταβολές της πόλης, στο βάθος ενός χρονικού ορίζοντα, εμφανίζουν περισσότερο μία δυναμική παρά μία στασιμότητα. Για κάθε χρονική στιγμή καταγραφής αποτυπώνουν στοιχεία από το παρόν και φανερώνουν το παρελθόν καθώς ανασυντάσσεται το μέλλον της πόλης, στήνοντας ουσιαστικά την αφήγηση μίας λειτουργικής συνέχειας. Στην κατεύθυνση προσέγγισης του αντικειμένου διερεύνησης, επιχειρείται εδώ η κατασκευή ενός χάρτη *χρήσεων γης* της υφιστάμενης κατάστασης· μία αντιγραφή δηλαδή της καθημερινής πόλης σήμερα.

Η καταγραφή των χρήσεων, στις περιοχές και τους άξονες που ενδιαφέρουν τη συγκεκριμένη ερευνητική εργασία χρησιμοποιείται ως εργαλείο παρακολούθησης της τρέχουσας λειτουργικής δυναμικής του χώρου με πρόθεση την στοιχειοθέτηση των αντίστοιχων συμπερασμάτων. Με αυτό συνεισφέρει τμηματικά στη συνολική αποτίμηση του αντικειμένου διερεύνησης μέσα από την αντιπαραβολή και τη σύνθεσή της με τα υπόλοιπα επί μέρους πεδία μελέτης.

Τόσο η εμπειρική παρατήρηση της διαμορφωμένης κατάστασης της ευρύτερης μεγάλης Αθήνας (σε διαδημοτικό επίπεδο) όσο και η ανάγνωση της πολεοδομίας που αποτυπώνεται σε χάρτη, γρήγορα κατευθύνει τη ματιά σε στοιχεία-άξονες που εμφανίζονται ως αστικά όρια και που τελικά διαμορφώνουν αδιαπερατότητες στην καθημερινή συνθήκη της πόλης λειτουργώντας ουσιαστικά ως *αστικά τείχη*. Στα όρια αυτά προσκρούει ή και τερματίζει η πόλη εκατέρωθεν. Οι περιοχές που ορίζονται από τις αλληλοτμήσεις των γραμμικών αυτών *αστικών τειχών* (και περιβάλλονται από αυτά) εμφανίζονται ως *αστικές νησίδες* και προκύπτουν ως απομονωμένα αποσπάσματα της πόλης που μοιάζει να έχουν ωριμάσει *εντός των τειχών*. Οι σχέσεις που αναπτύσσονται στα μέτωπα των ορίων αυτών εκφράζουν ουσιαστικά τις αντίστοιχες δυναμικές από και προς αυτά και ο εντοπισμός τους βοηθά το ξεπέρασμα και τον επαναπροσδιορισμό τους.

Συνεπώς, ειδικότερο αντικείμενο εδώ αποτελεί η τεκμηρίωση της λειτουργίας των δυναμικών αυτών ορίων στο χάρτη της πόλης και η ομαδοποίηση τους ανά περίπτωση στον άξονα των χρήσεων. Στόχο αποτελεί από τη μία η προσέγγιση των ίδιων των αξόνων που θα μελετηθούν και η ανάδειξη τους προς επίλυση και από την άλλη η μετάβαση, μέσα από τα παραδείγματα αυτά, από το ειδικό στο γενικό. Μία προσεχτική αναγωγή τους δηλαδή σε παραδειγματικές καταστάσεις (μία συντακτική ανάγνωση) ώστε να αξιοποιηθούν για τον εντοπισμό αντίστοιχων περιπτώσεων στην υπόλοιπη διαδημοτική Αθήνα.

Β. Προσέγγιση συγκεκριμένων περιπτώσεων ορίων και ανάλυση.

Αντικείμενο ειδικότερης παρατήρησης αποτελεί το νοτιοδυτικό τμήμα του διαδημοτικού χάρτη και πιο συγκεκριμένα η ανίχνευση ορίων εντός του. Ως πεδία καταγραφής, θα αξιολογηθούν άξονες/όρια και οι περιοχές εκατέρωθεν αυτών. Το συνολικό πλέγμα αυτών των ορίων που φαίνεται πως επηρεάζει τη μετάβαση από τα δυτικά προς τα ανατολικά και το «κατέβασμα» στη θάλασσα, θα αποτιμηθεί στη συνέχεια ως αυτόνομη ενότητα.

Β.1 Άξονες-Όρια

Οι άξονες που θα μελετηθούν για να εντοπιστεί η λειτουργική σημασία τους στη διαμόρφωση της υφιστάμενης κατάστασης στο νοτιοδυτικό τμήμα μελέτης αλλά και στο ξεπέρασμα της, είναι (χάρτης 1):

Λεωφόρος Συγγρού

Εκκίνηση από το Ναό του Ολυμπίου Διός και κατάληξη στο Δέλτα του Φαληρικού όρμου.

Οδός Πειραιώς, Θεσσαλονίκης και γραμμές του ΗΣΑΠ (διευρυμένη ζώνη)

Εκκίνηση από την Ιερά Οδό και κατάληξη στην είσοδο του Πειραιά στο Νέο Φάληρο.

Λεωφόρος Καλλιρόης – Χαμοστέρνας.

Εκκίνηση από τη Λεωφόρου Συγγρού και κατάληξη στην οδό Πειραιώς.

Κοίτη του Ιλισού.

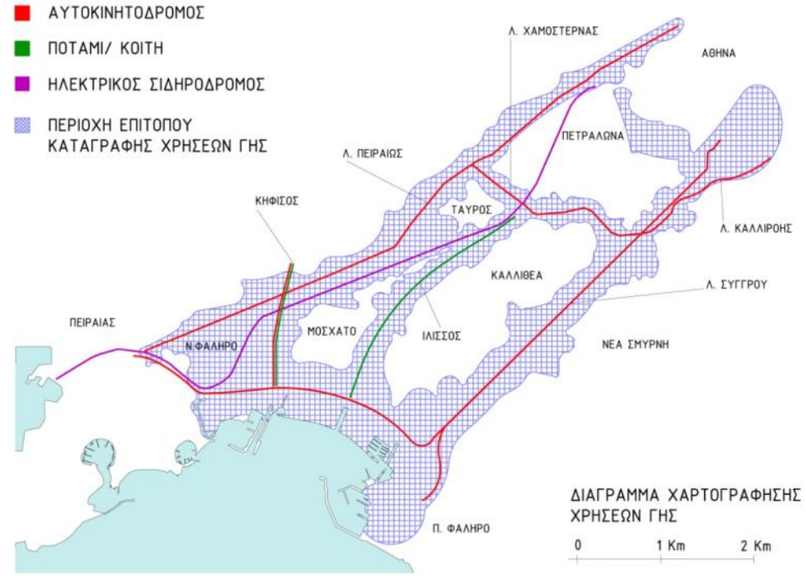
Εκκίνηση από το σταθμό του Ταύρου και κατάληξη στην οδό Ποσειδώνος στο Φαληρικό Όρμο

Κοίτη του Κηφισού (Πειραιώς –Ποσειδώνος) σε διαδοχή με τις γραμμές του ΗΣΑΠ.

Εκκίνηση από την Οδό Πειραιώς και κατάληξη στην οδό Ποσειδώνος στο Φαληρικό Όρμο.

Παραλιακό Μέτωπο/ Λεωφόρος Ποσειδώνος

Εκκίνηση από τη Λεωφόρο Συγγρού και κατάληξη στην οδό Πειραιώς (μέσω της οδού Καραολή Δημητρίου).

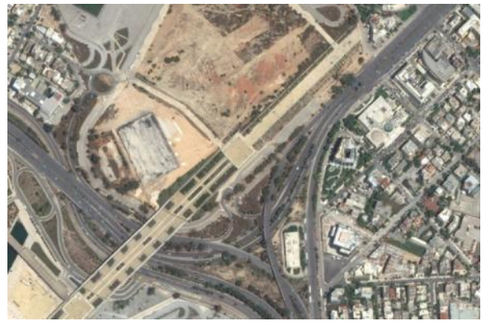


Χάρτης 1

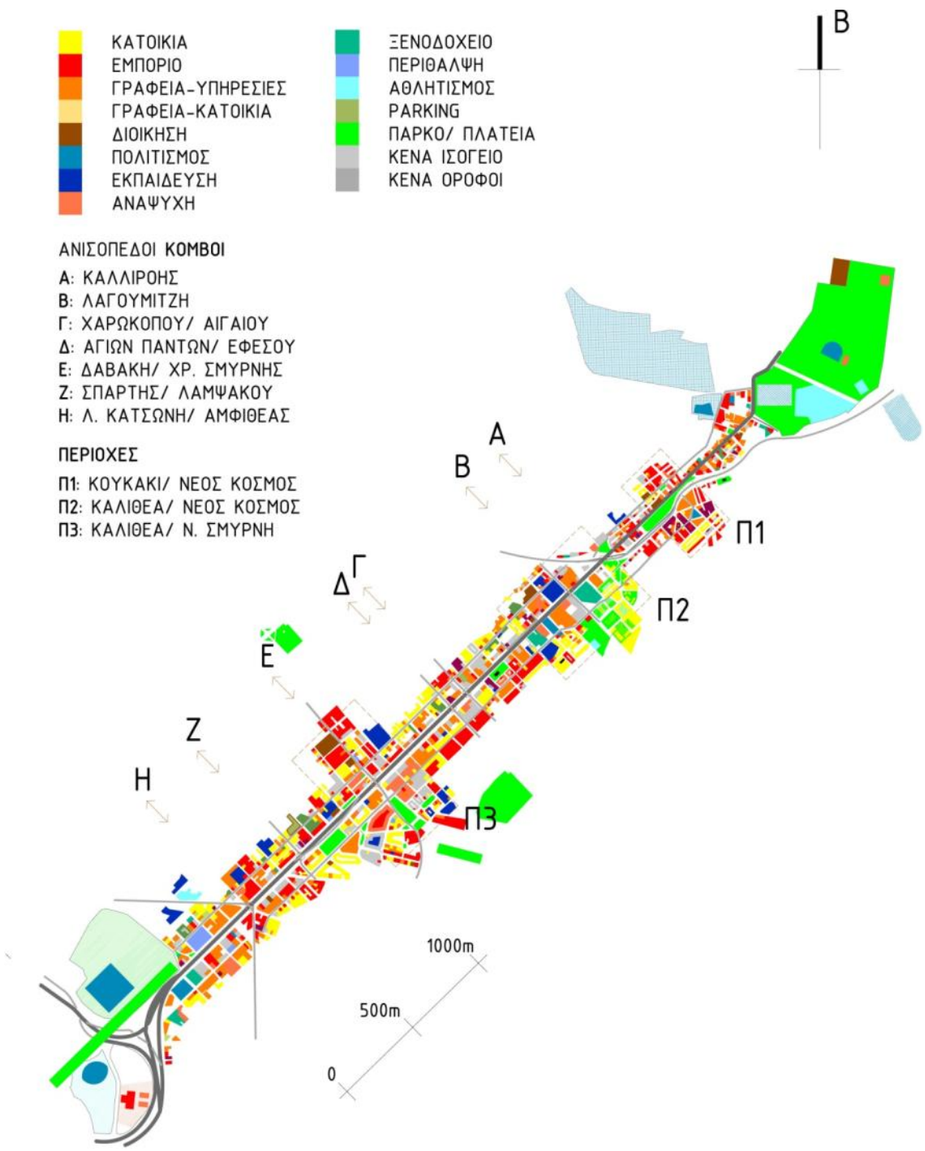
Β.1 .1 Λεωφόρος Συγγρού



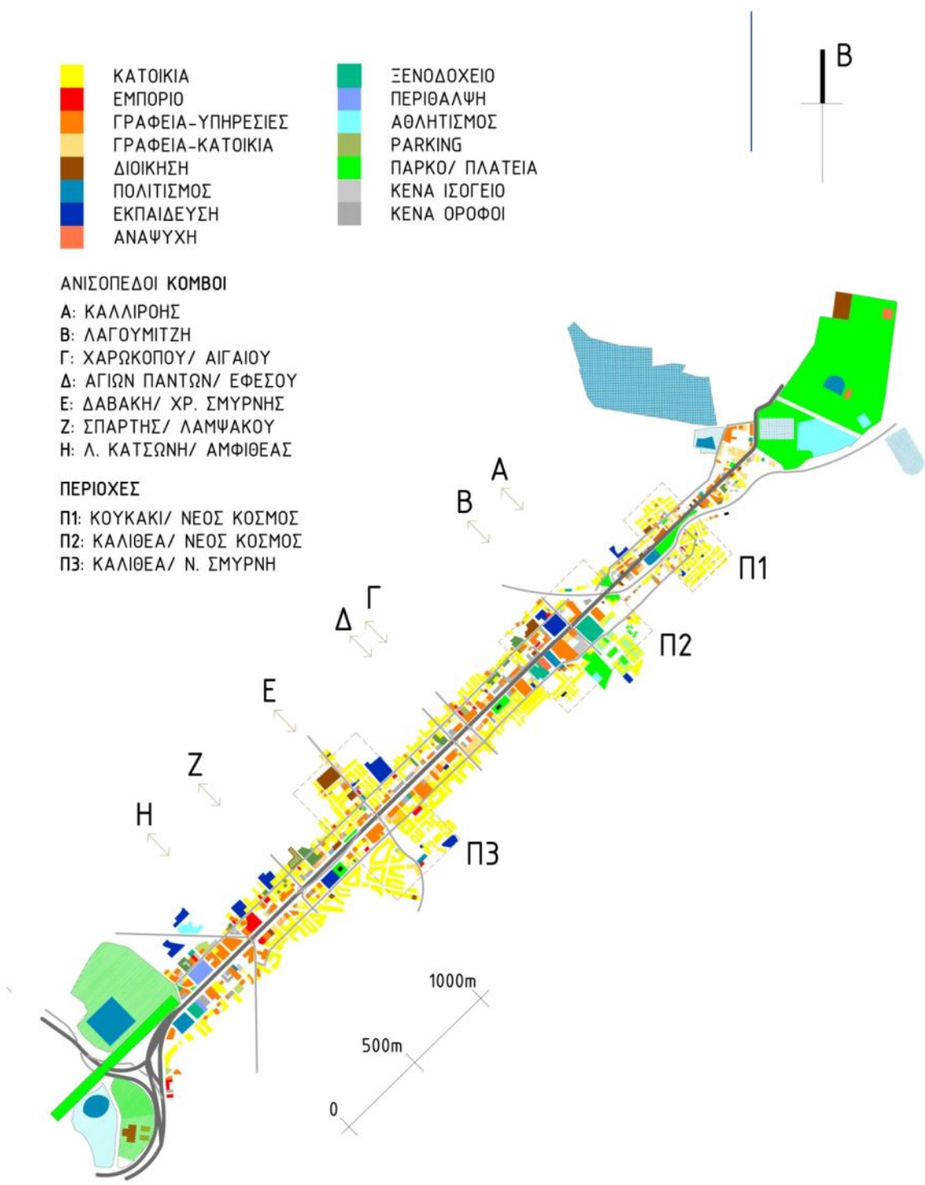




Συνολικοί Χάρτες Χρήσεων Γης



Χάρτης 2.1



Χάρτης 2.2

Παρακολουθώντας το κατέβασμα της λεωφόρου Συγγρού, από το ναό του Ολυμπίου Διός μέχρι το Φαληρικό δέλτα, γίνεται άμεσα αντιληπτή η εντατική υπερτοπική λειτουργία της κατά τις προηγούμενες δεκαετίες. Η ένταση αυτή φανερώνεται σήμερα στα μεγάλα κτίρια γραφείων, τις εμπορικές αντιπροσωπείες, τα πολυκαταστήματα, τα νυχτερινά κέντρα, την εκπαιδευτική δραστηριότητα, τις χρήσεις περίθαλψης και τον ιππόδρομο (που λείπει) καθώς και σε μελλοντικές χρήσεις που ετοιμάζονται για ανοικοδόμηση. Όλα, σε κάθε περίπτωση, συνηγορούν στη φήμη που συνόδευσε τη λεωφόρο μέχρι τώρα, με θετικό ή αρνητικό πρόσημο. Οι μεγάλες ταχύτητες στη γραμμική αυτοκίνηση και οι χρήσεις που αναπτύχθηκαν κατά μήκος του δρόμου, έδειξαν με κατεύθυνση προς τη σύγχρονη Δύση ένα αμερικάνικο "highway".

Η λεωφόρος Συγγρού εμφανίζεται από τη μία ως διακομιστής και ελκυστής υπερτοπικής και φευγαλέας κίνησης και από την άλλη ως ισχυρό όριο για τις εκατέρωθεν σε αυτή περιοχές. Καθιστά ανέφικτη μια πολεοδομική συνέχεια στην εγκάρσια σε αυτή διεύθυνση και ορίζει μία ανοίκεια και περαστική συνθήκη στον άξονα της κίνησής της, αφού οι χρήσεις που αναπτύσσονται είναι τόσο υπερτοπικές όσο και α-τοπικές. Τα μέτωπά της δημιουργούν ρηχές σε βάθος λειτουργικά ζώνες (αυτοαναφορικές) και οι περιοχές που «ακουμπούν» σε αυτή τερματίζουν απότομα στην «πλάτη» του τελευταίου οικοδομικού τετράγωνου πριν τη λεωφόρο. Η Συγγρού παρεμβάλλεται βίαια, με τρόπο ασύνδετο, ανάμεσα στην Καλλιθέα, στη Νέα Σμύρνη και στα δυτικά όρια του Παλιού Φαλήρου και από τον κόμβο στην Καλλιρρόης και έπειτα μέχρι το Δέλτα ο δρόμος «αγριεύει».

Ειδικότερα, για τις χρήσεις υπερτοπικής εμβέλειας που, όπως καταγράφεται, κυριαρχούν, επικρατέστερες είναι οι γραφειακές αναπτύξεις (χάρτης 2.5), που εναλλάσσονται ανά τύπο, από βορρά προς νότο (μεγάλες ασφαλιστικές εταιρείες, κεντρικά κτίρια τραπεζών, ναυτιλιακές εταιρείες). Με πυκνώσεις εμφανίζεται και το λιανικό υπερτοπικό εμπόριο μεγάλης κλίμακας. Οι αντιπροσωπείες αυτοκινήτων σημειώνουν ένα ιστορικό βάθος ύπαρξης τους στη λεωφόρο και τα πολυκαταστήματα στο κάτω άκρο της που αναπτύχθηκαν σχετικά πρόσφατα σημειώνουν μία γενικότερη στροφή (χάρτης 2.6). Σε αυτά περιγράφεται η μία όψη της υπερτοπικής συνθήκης της λεωφόρου, η περισσότερο κυμαινόμενη.

Διάσπαρτες χρήσεις ειδικής απεύθυνσης με αυξημένη επισκεψιμότητα εντάσσονται εξίσου στην υπερτοπική συνθήκη της λεωφόρου και, αν και διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους, εμφανίζουν μεγαλύτερη σταθερότητα από τις προηγούμενες (Χάρτης 2.3). Πολιτισμός, εκπαίδευση, ξενοδοχεία, περίθαλψη και αναψυχή-διασκέδαση[76] εντοπίζονται σε μεγάλη κλίμακα και ενώ εμφανίζουν μία πύκνωση στα δύο άκρα της Συγγρού, προς την λεωφόρο Καλλιρόης και προς το Φαληρικό δέλτα περιγράφουν καθαρά τη λειτουργική συνθήκη της λεωφόρου. Τα κέντρα διασκέδασης και οι «αμφίσημες» δραστηριότητες του δρόμου ολοκληρώνουν τις ώρες της νύχτας το υπερτοπικό αυτό προφίλ αν και πλέον σχετικά άτονα και σε ένα μεταίχμιο.

Η κατοικία απουσιάζει σχεδόν συνολικά από τα μέτωπα του δρόμου και βρίσκεται να σταματά μόλις στην «πλάτη» των οικοδομικών τετραγώνων που ακουμπούν στη λεωφόρο (Χάρτης 2.4). Στα τμήματα που η τοπογραφία ανεβαίνει σε ύψος, η κατοικία πλησιάζει το δρόμο αλλά πρακτικά απουσιάζει. Τα προσφυγικά στο Δουργούτι, ιστορικό σύμπλεγμα προσφυγικών/εργατικών κατοικιών, βρίσκονται εγκλωβισμένα σε μία εσωστρέφεια εξαιτίας του διογκωμένου κόμβου στην Καλλιρρόης και η κατοικία, και στις δύο διευθύνσεις, βλέπει γενικότερα με κατεύθυνση προς το εσωτερικό, τόσο της Νέας Σμύρνης όσο και της Καλλιθέας. Δίοδος επικοινωνίας μεταξύ των δύο περιοχών δεν εντοπίζεται, αν και οι συνθήκες προκύπτει να ευνοούν μία επαφή στο ύψος της οδού Δαβάκη για την Καλλιθέα και την επέκτασή της ως Χρυσοστόμου Σμύρνης για τη Νέα Σμύρνη.

Η λεωφόρος Συγγρού συνολικά εμφανίζει μία διάχυτη ιδιόμορφη παρακμή. Οι εντατικές χρήσεις της λεωφόρου που πυκνώνουν στα δυο άκρα της αφήνουν το μεσαίο σκέλος της σχετικά άτονο. Τα κτίρια που καταγράφονται κενά (χάρτης 2.7), εμφανίζονται συστηματικά σε ένα βάθος πενταετίας και καταλαμβάνουν το μεσαίο τμήμα του άξονα. Εταιρείες και υπηρεσίες μεταφέρουν τις έδρες τους ή κλείνουν, εμπορικές αντιπροσωπείες αποχωρούν και σε συνδυασμό με τα υπερμεγέθη σε αρκετές περιπτώσεις κτίρια, στα οποία στεγάζονταν μέχρι πρόσφατα, αφήνουν το μέτωπο του δρόμου πραγματικά κενό. Πρόσθετα, ενώ το άνω άκρο εμφανίζει μία συνοχή και συνέχεια ως προς την Αθηνά, το κάτω άκρο, στη μητροπολιτική ακτή, εμφανίζεται μετέωρο και ασύνδετο προς όλες τις κατευθύνσεις διογκώνοντας μία συνθήκη α-τοπικότητας. Σε αυτό συνεισφέρει και ο αδιάβατος κόμβος κυκλοφορίας εκεί.



Εικόνα 1: Διάβαση πεζών στη λεωφόρο Συγγρού. Διακρίνεται το δυτικό μέτωπο του δρόμου.

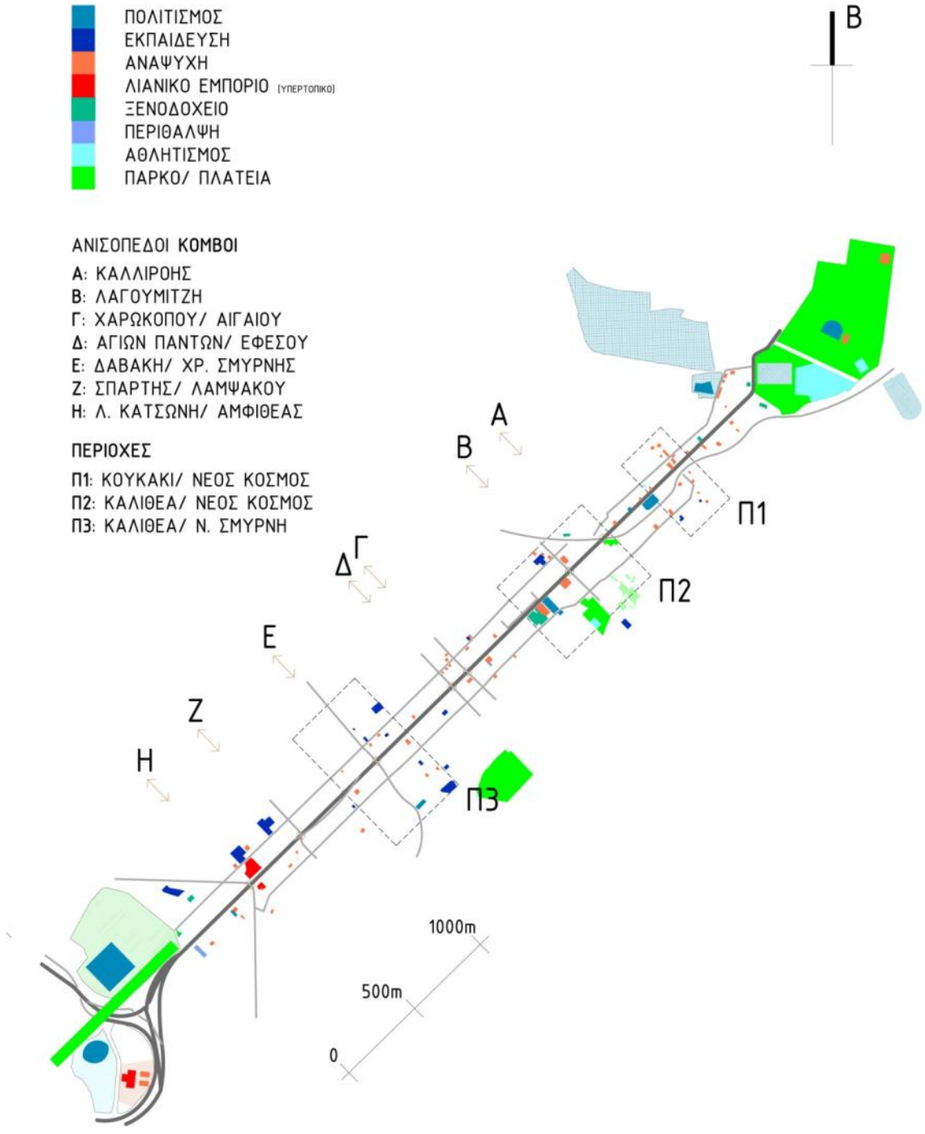


Εικόνα 2: Μεγάλα πολυώροφα κτίρια ασφαλιστικών εταιρειών στο νότιο άκρο της λεωφόρου

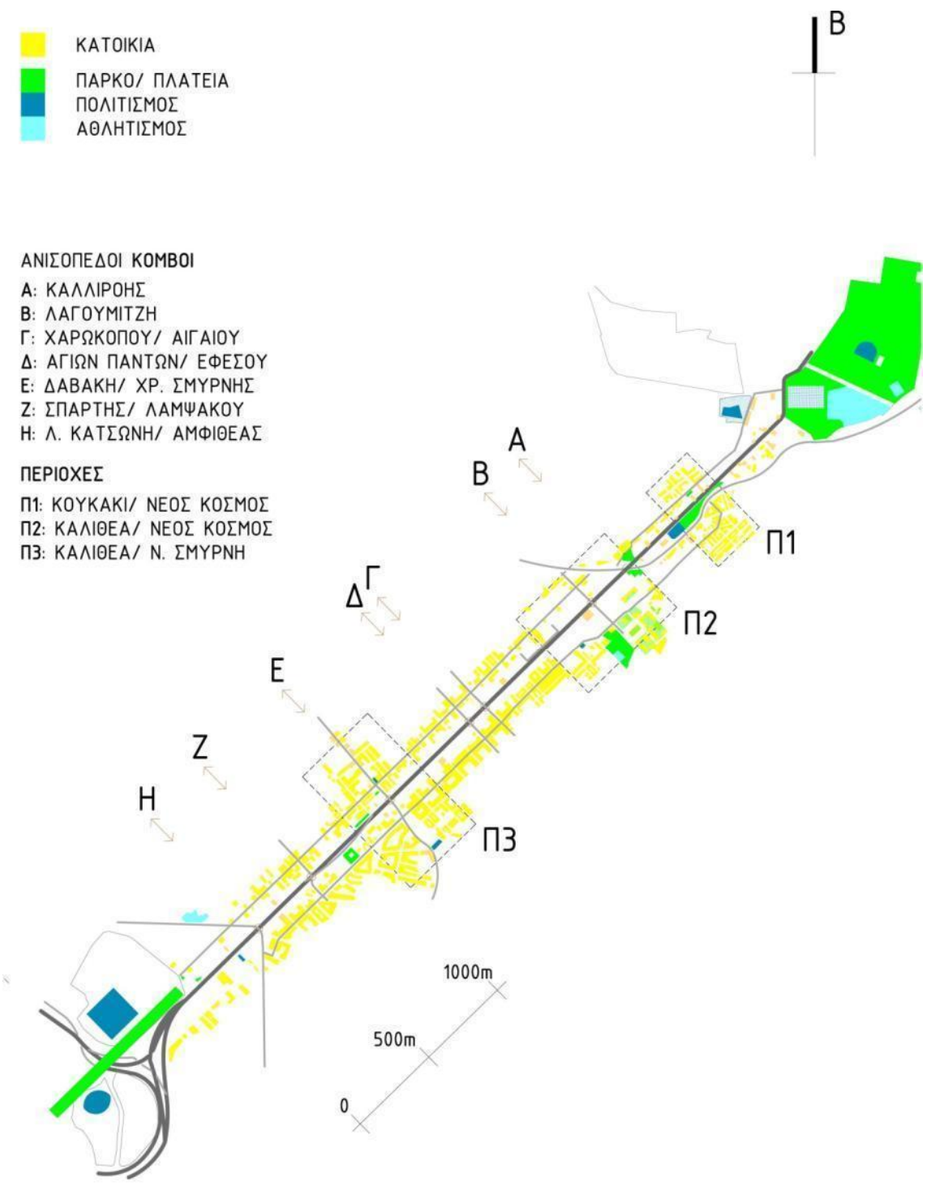
[76] Πάντειο Πανεπιστήμιο, Ιωσηφόγλειο Ορφανοτροφείο, Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης (ΦΙΞ), Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών, Ίδρυμα Ευγενίδου, Ωνάσειο Νοσοκομείο, Intercontinental, Ledra Marriot, Metropolitan, Odeon Starcity, Γυάλινο Μουσικό Θέατρο και η ακόμη αδόμητη Νέα Λυρική Σκηνή και η Νέα Εθνική Βιβλιοθήκη.

Χάρτες επιμερισμού χρήσεων.

Χάρτης 2.3

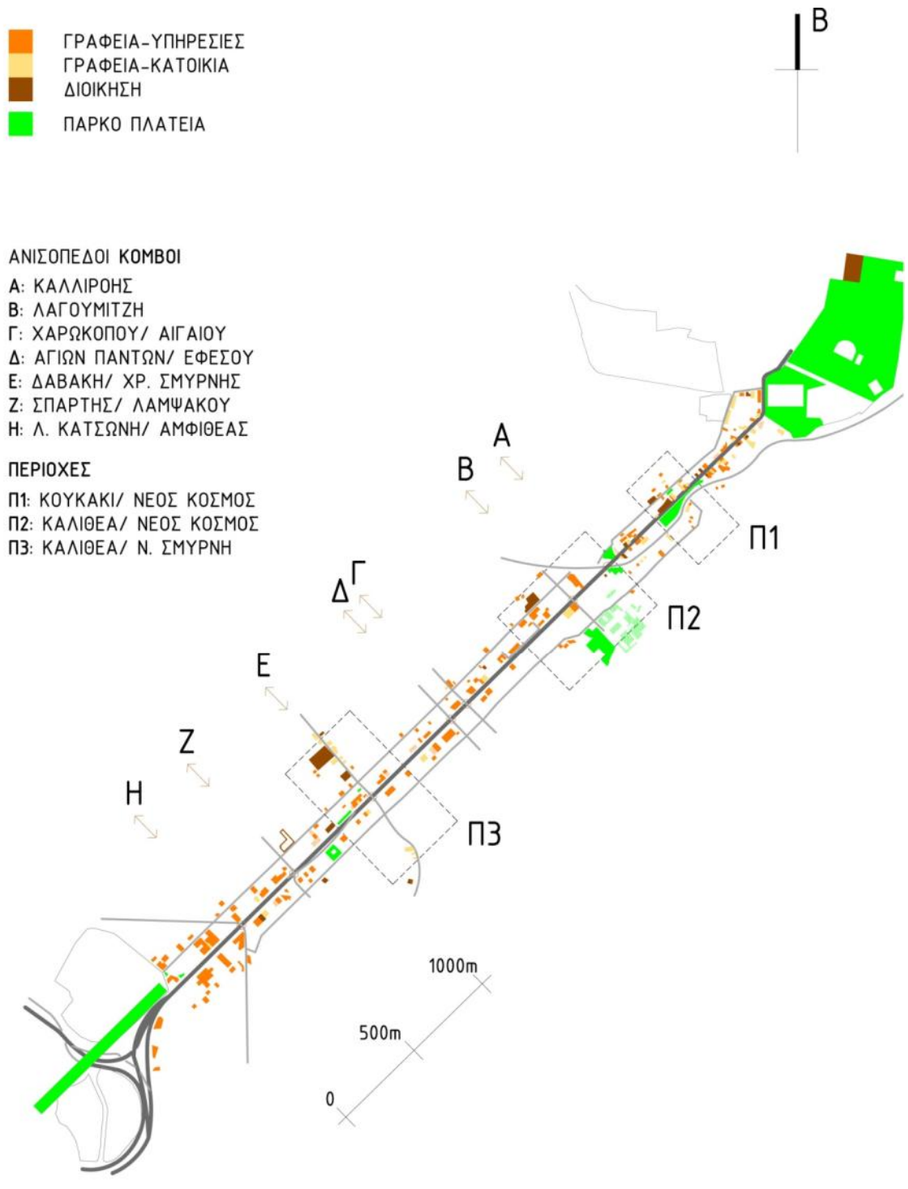


ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ / ΠΥΚΝΩΤΕΣ ΔΙΑΤΟΠΙΚΗΣ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑΣ



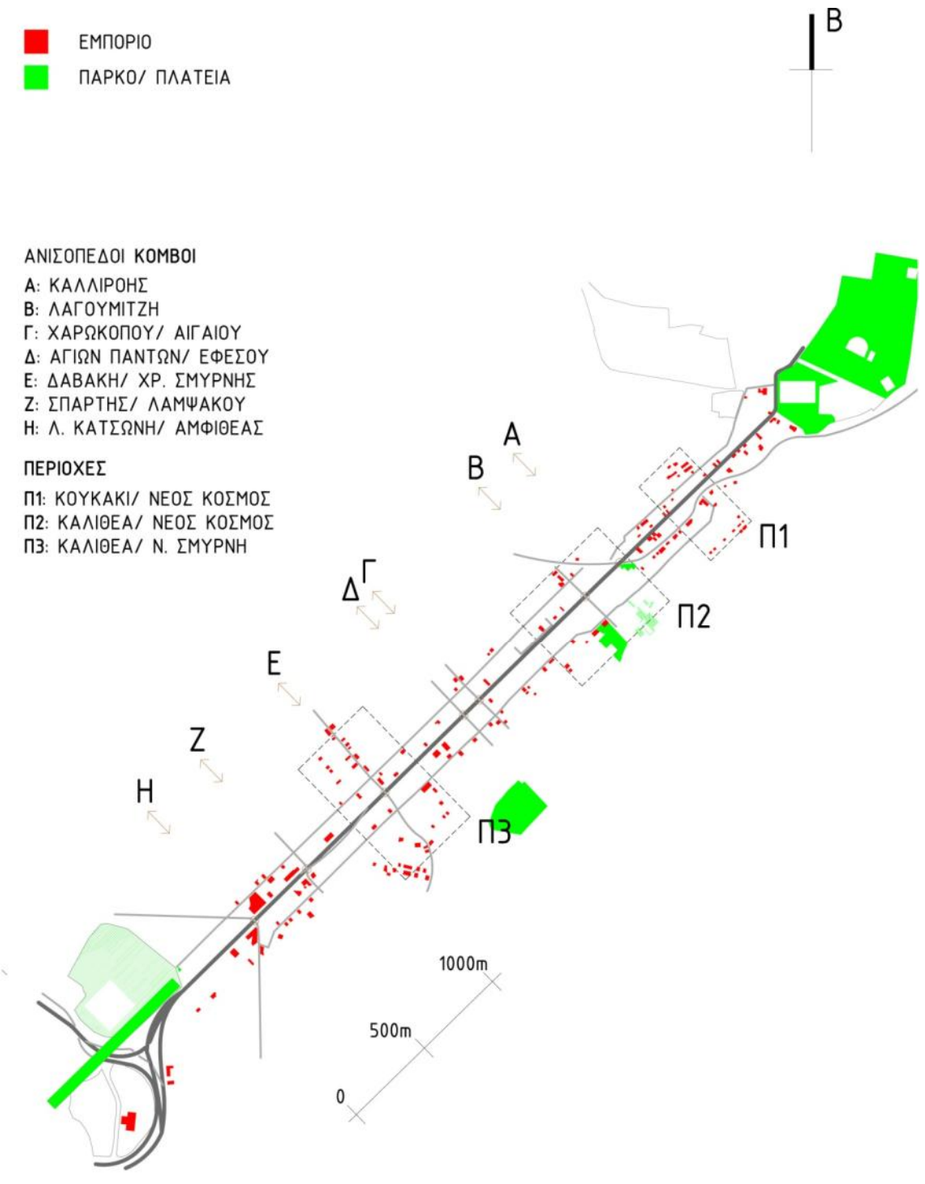
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ / ΚΑΤΟΙΚΙΑ & ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

Χάρτης 2.4



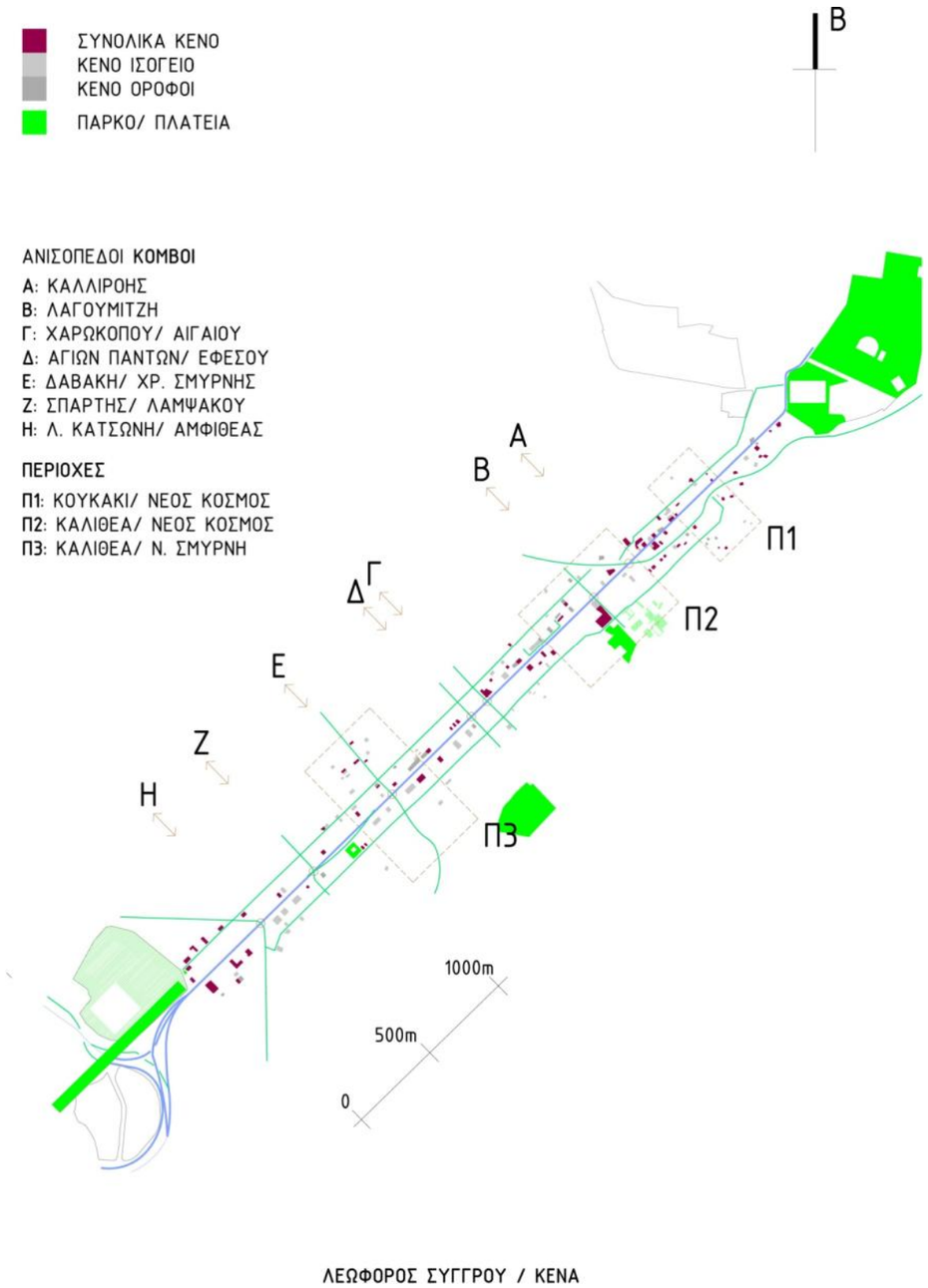
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ / ΓΡΑΦΕΙΑ-ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ- ΔΙΟΙΚΗΣΗ
ΚΥΡΙΑΡΧΗ ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΑΝΑ ΚΤΙΡΙΟ

Χάρτης 2.5



ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ / ΕΜΠΟΡΙΟ

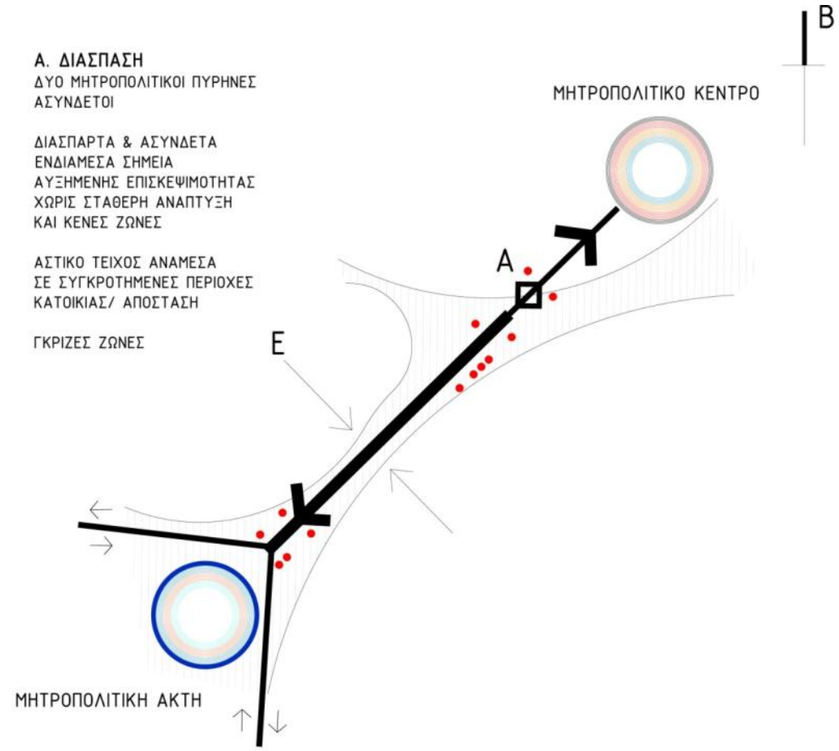
Χάρτης 2.6



Χάρτης 2.7

Αποτίμηση & Στόχευση.

Η υπερτοπική αίγλη και η δομή του δρόμου ως σύγχρονου αστικού αυτοκινητόδρομου αν και λειτούργησε ως βίαιη παρεμβολή για τις περιοχές εκατέρωθεν, έμοιαζε να εξυπηρετεί (από μία οπτική) ένα λειτουργικό ρόλο τις προηγούμενες δεκαετίες (χάρτης 2.8[α]). Η σύγχρονη συνθήκη που καταγράφεται και δυνάμει οδήγησε το δρόμο σε μία σχετική παρακμή εξακολουθεί να τον συντηρεί ως φράγμα. Σε μία κατεύθυνση επαναπροσδιορισμού του, η υπερτοπική του λειτουργία θα πρέπει να αξιοποιηθεί ως εκμεταλλεύσιμο υπόβαθρό ενώ η αποσάθρωσή του σε κάποια σκέλη μπορεί να διαχειριστεί σε όφελος μιας ώσμωσης στον άξονα δύσης- ανατολής (χάρτης 2.8[β]).

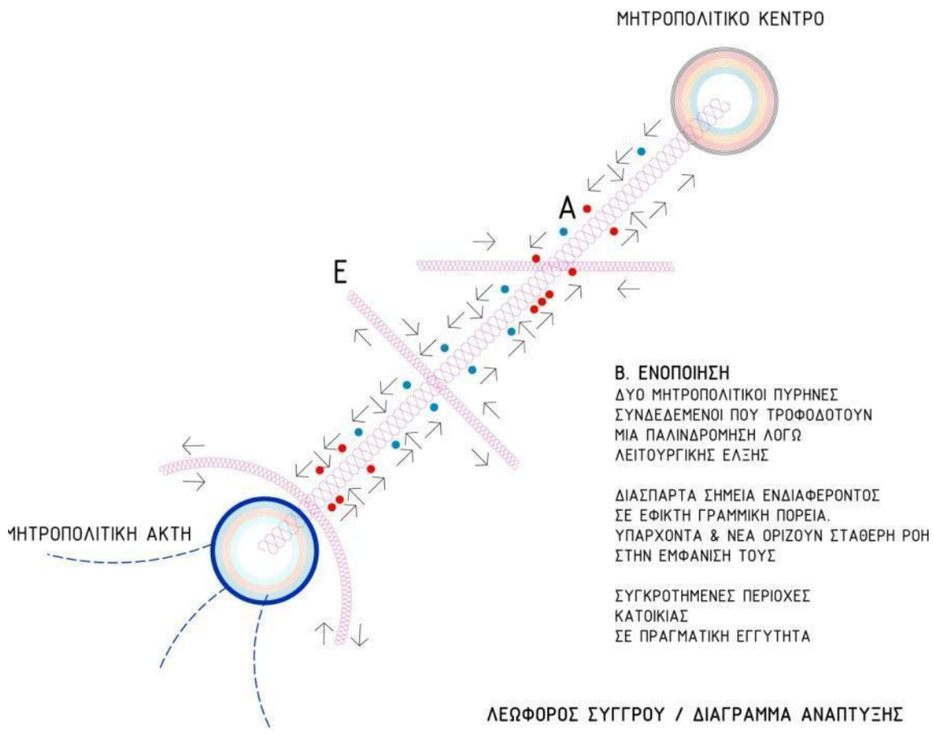


Χάρτης 2.8α

Διάγραμμα Ανάπτυξης: υφιστάμενη κατάσταση

Β.1 .2 Οδός Πειραιώς, Θεσσαλονίκης και γραμμές του ΗΣΑΠ (διευρυμένη ζώνη)

Συνεπώς, η λεωφόρος Συγγρού είναι κρίσιμο να ορίσει πολυεπίπεδες πολεοδομικές παρεμβάσεις και σε επίπεδο χρήσεων. Οι παρεμβάσεις αυτές θα πρέπει να λειτουργήσουν ως ελκυστές για μια κίνηση που θα οδηγεί στη θάλασσα και που θα αποδοθεί τόσο στους κατοίκους των γειτονικών περιοχών όσο και στους κατοίκους και επισκέπτες του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας.





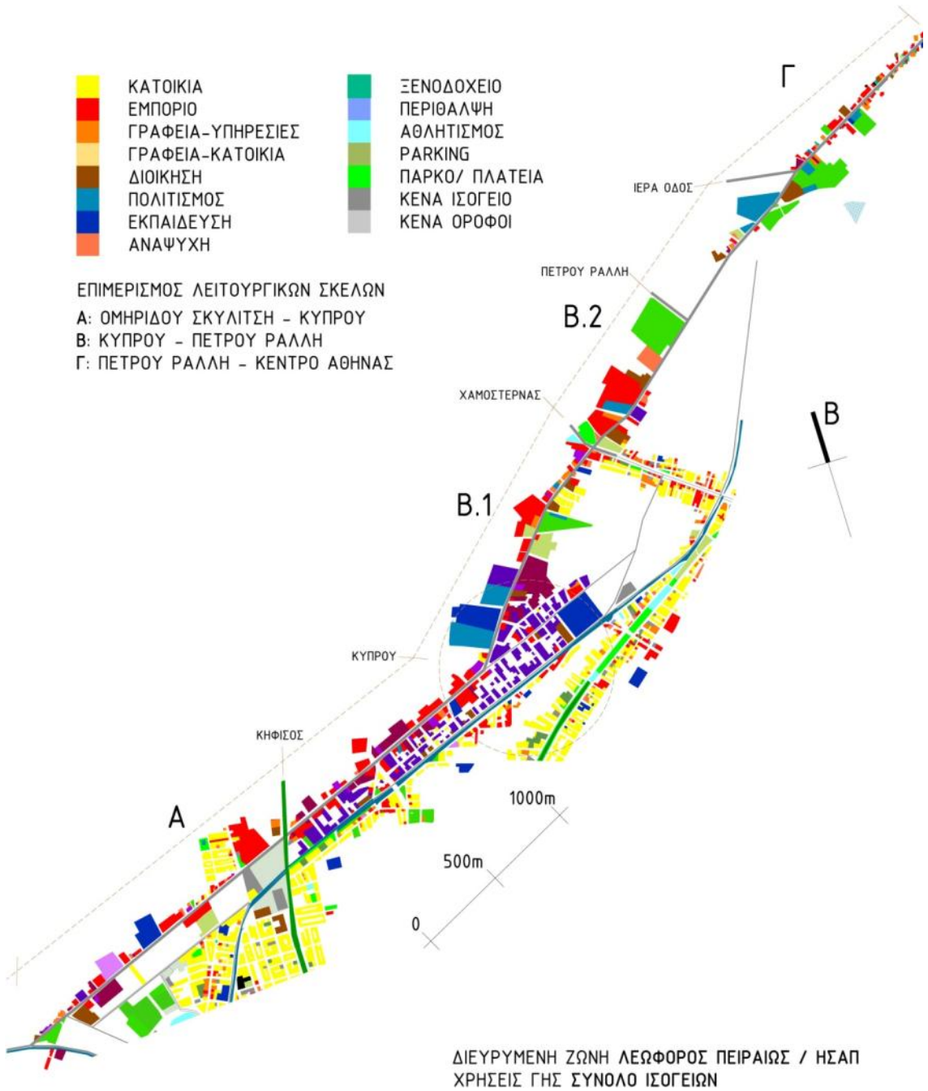




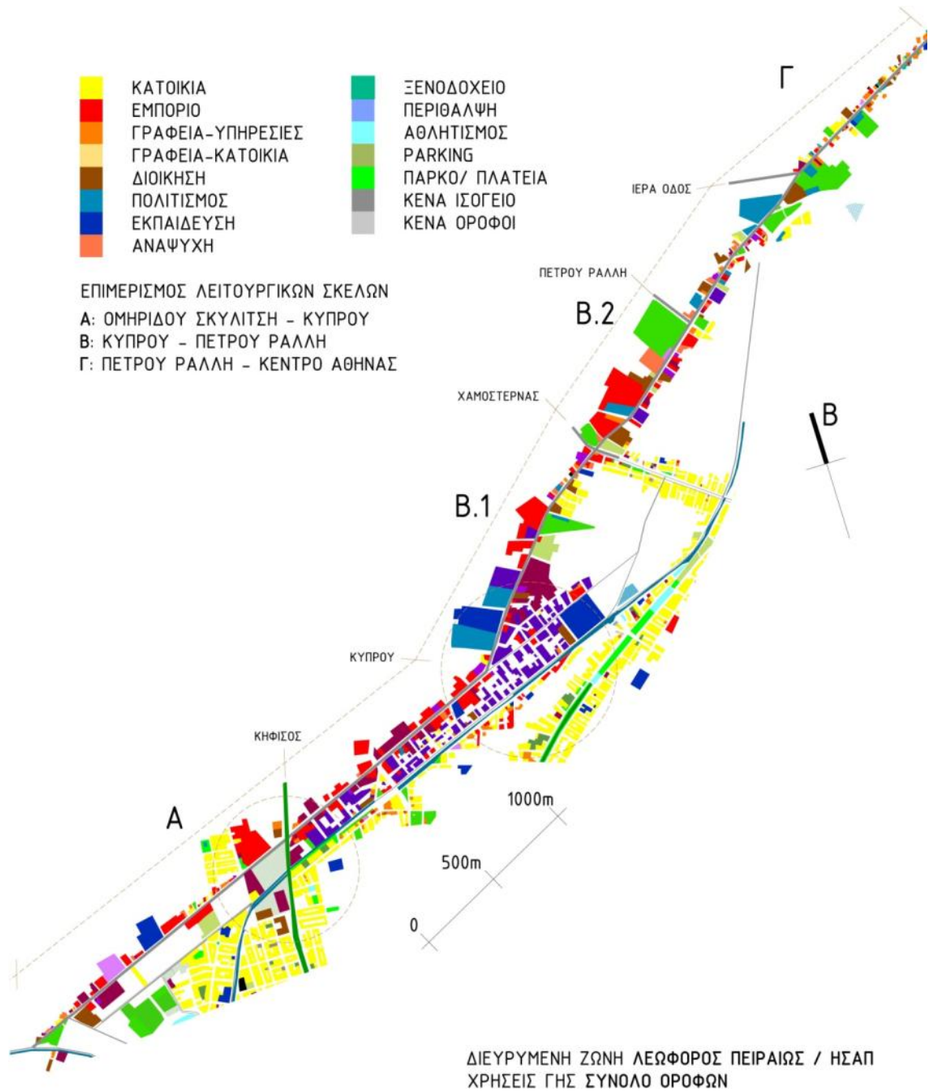
Χάρτης 2.8β

Διάγραμμα Ανάπτυξης: Στόχευση

Συνολικοί Χάρτες Χρήσεων Γης



Χάρτης 3.1



Χάρτης 3.2

Η χάραξη της οδού Πειραιώς και των γραμμών του ΗΣΑΠ επί του ίχνους των Μακρών Τειχών (κατά κύριο λόγο) τον 19ο αιώνα και η σταδιακή ανάπτυξη της βιομηχανίας, στην έως τότε μη κατοικημένη αυτή περιοχή, δημιούργησε τις προϋποθέσεις για να δημιουργηθεί μία διευρυμένη ανομοιογενής ζώνη. Η ζώνη αυτή σε βάθος χρόνου εξελίσσεται από άκρο της πόλης σε ιδιότυπο και πολλαπλό όριο, αφού με τη μεταγενέστερη ανάπτυξη και κατοίκηση των εκατέρωθεν περιοχών και με την πιο πρόσφατη παρακμή της βιομηχανίας που καταγράφεται, η αρχική συνθήκη εντοπίζεται μεταλλαγμένη.

Η σταδιακή υποχώρηση της βιοτεχνικής/βιομηχανικής ζώνης, οι χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής (στα μέτωπα της Πειραιώς) και η σταδιακή επικράτηση της κατοικίας αποτελεί το βασικό χαρακτηριστικό της πορείας από τον Πειραιά προς την Αθήνα. Το κυμαινόμενο εύρος ανάμεσα από τις γραμμές του ΗΣΑΠ και τη λεωφόρο Πειραιώς ορίζει μια αντίστοιχη εγκάρσια μετάβαση λιγότερο ή περισσότερο διαπερατή. Όσο στενεύει η ζώνη αυτή κυριαρχούν οι βαριές χρήσεις ενώ όσο διευρύνεται επικρατεί μία μίξη. Σε κάθε περίπτωση όμως οι ράγες του ΗΣΑΠ αποτελούν το ένα άκρο της ζώνης που από εκεί και έπειτα η πολεοδομική κατάσταση αλλάζει ριζικά και εξομαλύνεται. Ουσιαστικά, το βασικό χαρακτηριστικό του αστικού αυτού *τείχους* είναι μία καθολική πολεοδομική μετάπτωση.

Παρά το γεγονός ότι θα μπορούσε να γίνει λόγος για μια ισχυρή ταυτότητα του διπλού αυτού άξονα, τόσο σε συμβολικό όσο και σε λειτουργικό επίπεδο (βιομηχανικό τοπίο, σύνδεση της Αθήνας με το λιμάνι του Πειραιά), απαραίτητη είναι η αναφορά στις διαδοχικές περιοχές που τη συνθέτουν σε μία απόπειρα εμβάθυνσης στα επιμέρους χαρακτηριστικά της διευρυμένης αυτής ζώνης. Σε μία αντίστροφη (εννοιολογικά) λοιπόν πορεία, από τον Πειραιά προς την Αθήνα, στον διπλό αυτό άξονα διακρίνονται τρεις επιμέρους ζώνες:

Η πρώτη από τον κόμβο Πειραιώς - Μικράς Ασίας - Γρηγόρη Λαμπράκη έως λίγο πριν την ΑΣΚΤ (που συνεχίζεται με νοητή προέκταση στην οδό Κύπρου, που ακολουθεί το βόρειο ίχνος των Μακρών τειχών) με εσωτερικό όριο τον κόμβο του Κηφισού. Η δεύτερη από την οδό Κύπρου στη λεωφόρο Χαμοστέρνας για να καταλήξει στη λεωφόρο Πέτρου Ράλλη, και η τρίτη από τη λεωφόρο Πέτρου Ράλλη και έπειτα με κατεύθυνση το κέντρο της Αθήνας.

Το πρώτο τμήμα, συνιστά ένα πολλαπλό όριο. Όριο σε κυκλοφοριακό επίπεδο (σχολιάζεται εκτενέστερα σε άλλη ενότητα) και όριο σε επίπεδο χρήσεων. Από πλευράς χρήσεων γης, κυρίαρχες είναι οι βιοτεχνικές-βιομηχανικές χρήσεις σε μια τουλάχιστον αμήχανη σχέση με την περιορισμένη κατοικία που εμφανίζεται εξαιρετικά σπάνια στο εσωτερικό του διπλού αυτού άξονα, εξαιτίας του περιορισμένου εύρους του. Εξαίρεση αποτελεί ο κόμβος του Κηφισού όπου συγκλίνουν τρείς διαφορετικές λειτουργικές συνθήκες. Η παραγωγή- μεταποίηση, το υπερτοπικό εμπόριο και η κατοικία. Το τρίπτυχο αυτό σχηματίζει ένα πολεοδομικό σταυροδρόμι.

Για το ίδιο σκέλος της πορείας, στην εγκάρσια διεύθυνση, από τη λεωφόρο Κηφισού μέχρι τη λεωφόρο Πέτρου Ράλλη και για ένα εύρος μέχρι τη λεωφόρο Κωνσταντινουπόλεως, οι βαριές χρήσεις κυριαρχούν μονοσήμαντα. Με αυτό ορίζεται ένα ακόμα μεγαλύτερο αστικό κομμάτι, ως απομονωμένο, και πλέον το εύρος της ζώνης που χαρακτηρίστηκε ως *τείχος* ορίζεται πλέον ως *αστική νησίδα* που παρεμβάλλεται ανάμεσα σε περιοχές κατοικίας· πίσω από τις γραμμές του ΗΣΑΠ και πίσω από τη λεωφόρο Κωνσταντινουπόλεως. Ο χαρακτήρας και η έκταση των συγκεκριμένων χρήσεων (μεγάλες ιδιοκτησίες, ειδικά κτίρια) ορίζουν τη *νησίδα* αυτή ως λανθάνον βιομηχανικό πάρκο.

Το καθεστώς των βιομηχανικών κελυφών, σε αυτή τη ζώνη, είτε τείνει στην ενεργοποίηση του σε άλλη λειτουργική κατεύθυνση (επανάχρηση), είτε παραμένει στατικά κενό, ενώ κάποιες λίγες επιχειρήσεις εξακολουθούν ακόμη να λειτουργούν.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα ο κόμβος στον Κηφισό όπου η τριπλή αυτή συνθήκη εντοπίζεται ακέραια (χάρτης βιομηχανιών- ενεργές/ανενεργές) [77]. Προχωρώντας προς την Αθήνα, η νέα αυτή κατάσταση εντατικοποιείται. Οι πρόσφατες επαναχρήσεις βιομηχανικών κτιρίων μεταξύ Ιεράς οδού - Χαμοστέρνας, αλλά και κοντά στη διακλάδωση της λεωφόρου Πειραιώς με την οδό Κύπρου[78], αλλά και οι αρκετές περιπτώσεις ενεργών βιομηχανιών, επιβεβαιώνουν μία μικτή κατάσταση για όλο το μήκος του άξονα. Πρόσθετα, ο αποσπασματικός εντοπισμός ιχνών των Μακρών Τειχών, κατά πλειοψηφία σε κατάσταση εγκατάλειψης παρά προστασίας και ανάδειξης, εμπλουτίζει την εικόνα του αστικού αυτού αποσπάσματος (χάρτης 3.3, 3.8).

Για το δεύτερο τμήμα της πορείας, από την οδό Κύπρου και έπειτα, η ζώνη διευρύνεται και σταδιακά εντάσσονται σε αυτή τμήματα κατοικίας και καθώς ο διπλός αυτός άξονας μεταβαίνει στο τρίτο σκέλος, από την Πέτρου Ράλλη και έπειτα, προσεγγίζοντας το αναπλασμένο πρώην εργοστάσιο φωταερίου, η συνθήκη του *αστικού τείχους* ως μεταποιητική ζώνη και αστική φραγή φθίνει. Η ανάπλαση του Γκαζιού και η Κορεατική Αγορά, αλλά και ο πρόσφατος επαναπροσδιορισμός των λειτουργιών της περιοχής, χαρακτηρίζουν την αλλαγή λειτουργικών συσχετισμών.

Η κατοικία ακολουθεί συνολικά την ιστορία του άξονα (χάρτης 3.6). Οι εργατικές/προσφυγικές κατοικίες που κτίστηκαν κατά την βιομηχανική περίοδο της περιοχής (Ταύρος, Ρέντη, λιγότερο Καλλιθέα και Μοσχάτο) και η αναπτυσσόμενη κατοικία μικρομεσαίων - μεσαίων στρωμάτων (ιδιαίτερα στο τμήμα βόρεια της Κύπρου και ενδιαμέσως των δύο ορίων Πειραιώς – ΗΣΑΠ) κατά την σταδιακή αποβιομηχάνιση του άξονα καταλήγουν στις πρόσφατες μετατροπές των βιοτεχνικών κτιρίων σε «lofts», γύρω από την περιοχή του Γκαζιού. Η πορεία συνεπώς καθώς πλησιάζει στην Αθήνα τροφοδοτείται σταδιακά με ένα χαρακτήρα τοπικής αστικότητας αλλοιώνοντας τον γενικότερο χαρακτήρα της Πειραιώς ως υπερτοπικού άξονα διέλευσης και σε αυτό συμβάλλει και η φυσική απομάκρυνση του ορίου του ΗΣΑΠ (υπερύψωση), που εντοπίζει την άρση ενός ιστορικού κοινωνικού ορίου ανάμεσα στους δύο γειτονικούς δήμους.

Σημαντική παρουσία σε όλο το μήκος της λεωφόρου έχει το χονδρικό και το εξειδικευμένο εμπόριο, συνοδευόμενο κατά κανόνα και από τους σχετικούς χώρους αποθήκευσης (χάρτης 3.4). Χρήσεις σχετικά με το αυτοκίνητο εμφανίζονται σταθερά σε όλο το μήκος της οδού, είτε ως αντιπροσωπείες και συνεργεία, είτε ως σταθμοί υγρών καυσίμων. Οι γραφειακές χρήσεις (χάρτης 3.3) εμφανίζουν σποραδικές πυκνώσεις, κυρίως στο τμήμα Ιερά Οδός - Σφαγεία Ταύρου, αλλά και νότια των γραμμών του ΗΣΑΠ, όπου ουσιαστικά αποτελεί και την απόληξη του οικιστικού τμήματος του πρώην δήμου Μοσχάτου.

Ειδικότερα εντοπίζονται κάποιες εξάρσεις στην παραπάνω κατεύθυνση. Η πρώτη στον κόμβο του Κηφισού και η δεύτερη στη διασταύρωση με τη λεωφόρο Χαμοστέρνας. Και οι δύο εκμεταλλεύονται διασταυρούμενες υπερτοπικές κινήσεις πάνω σε μία διπλή πορεία· από την Αθήνα προς τον Πειραιά, Συγγρού- Χαμοστέρνας- Πειραιώς και το αντίστροφο. Τα μεγάλα εμπορικά κέντρα που αναπτύσσονται (Praktiker, Leroy Merlin, Jumbo, Athens Heart), λειτουργούν αναμφίβολα ως πόλοι έλξης αλλά αυτοαναφορικά. Αποτελούν μονοσήμαντους σταθμούς προορισμού και όχι δυναμικούς πυκνωτές παράλληλων και εγκάρσιων κινήσεων.

Οι χρήσεις πολιτισμού (μουσεία / ΙΜΕ, Μπενάκη) και αναψυχής, με τα νυχτερινά κέντρα διασκέδασης να προηγούνται χρονολογικά των μεγάλων πολιτιστικών χώρων (Τεχνόπολις, Λαίς, Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού, Ίδρυμα Μιχάλη Κακογιάννη) αλλά και η πρόσφατη σχετικά διόγκωση χώρων αναψυχής γύρω από το σταθμό μετρό του Κεραμικού, δείχνουν ότι η λεωφόρος Πειραιώς τσακίζει στα δύο (χάρτης

[77] Πολυχώρος Απόλλων, Φεστιβάλ Αθηνών, Δικαστικό Μέγαρο Πειραιά (επαναχρήσεις), και αρκετές ενεργές και ανενεργές.

[78] Τεχνόπολη, Μ. Μερκούρη, Ταινιοθήκη, Μ. Κακογιάννης, Μείζονος Ελληνισμού, ΑΣΚΤ

3.5). Το άνω άκρο προς την πλευρά της Αθήνας έχει παραλάβει ένα αναδυόμενο πολιτιστικό χαρακτήρα ενώ το κάτω άκρο, προς τον Πειραιά, παραμένει σε μια αδιευκρίνιστη κατάσταση με αρκετά κενά, μεγάλης επιφάνειας, κτιριακά κελύφη (βιομηχανικά-βιοτεχνικά ή άλλα).



Εικ.3 Ο κόμβος στον Κηφισό.

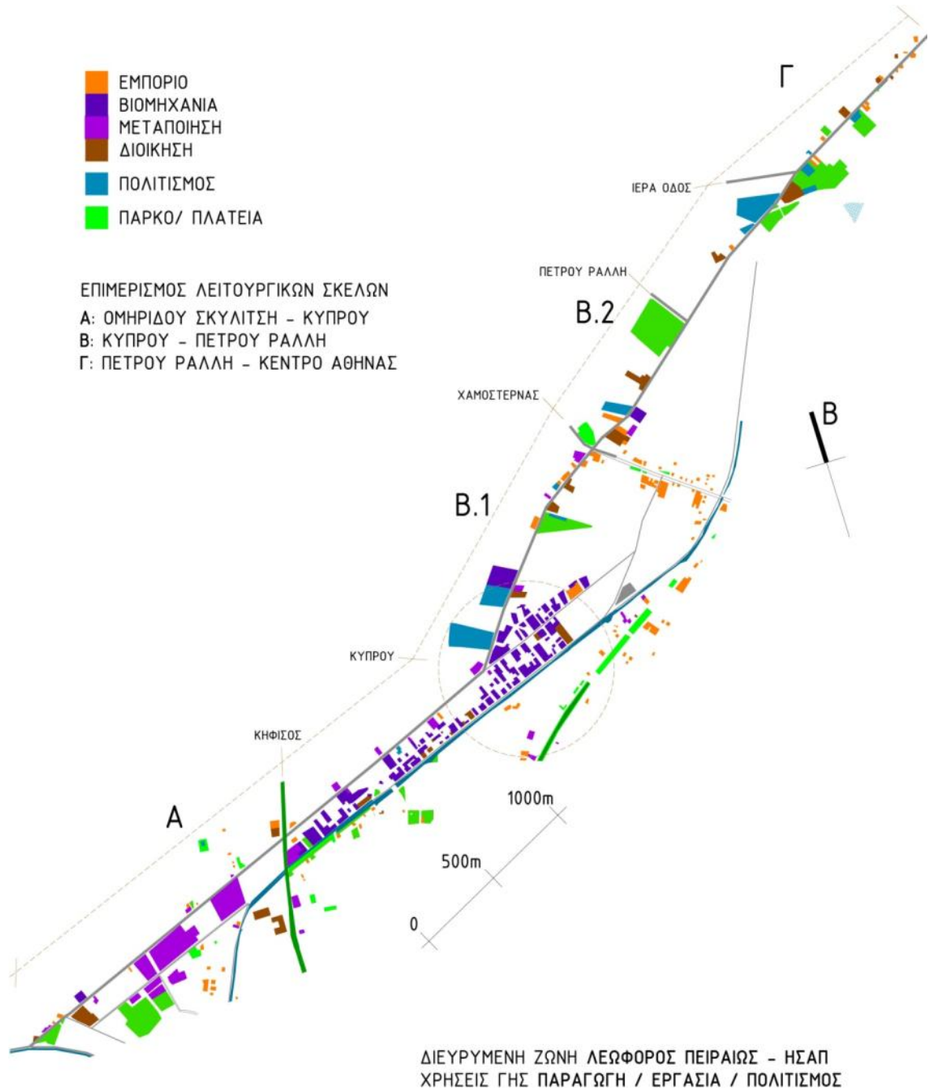


Εικ.4 Ενεργή βιομηχανία επί της Πειραιώς.

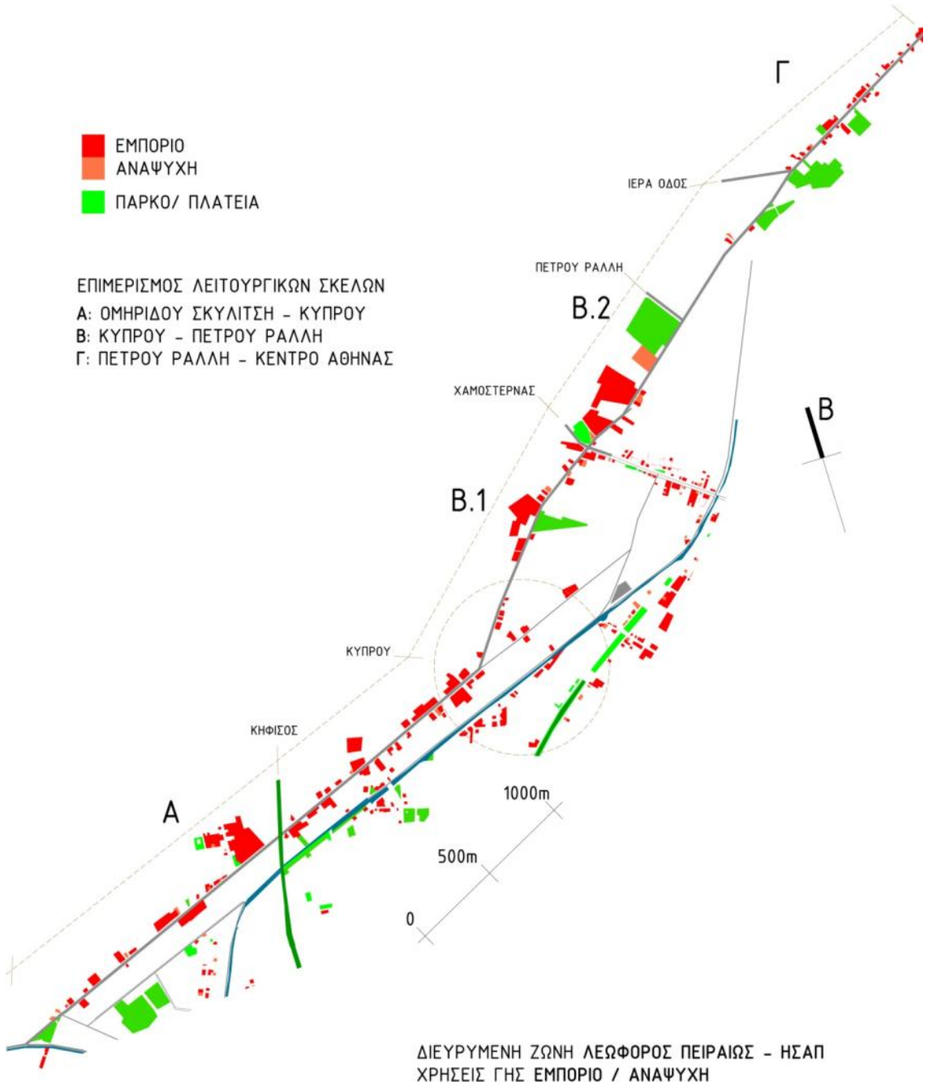


Εικ.5 Τυπική κατάσταση αδράνειας στα μέτωπα της λεωφόρου Πειραιώς.

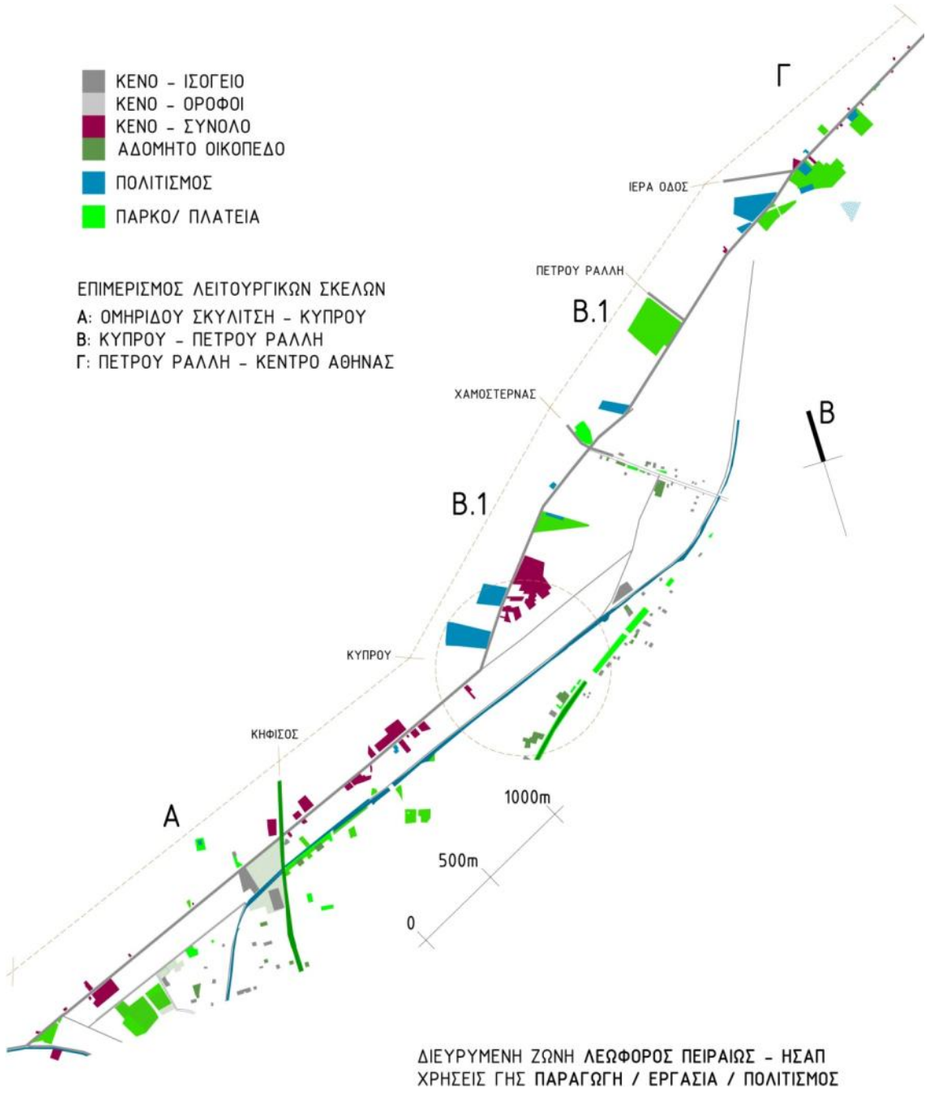
Χάρτες επιμερισμού χρήσεων.



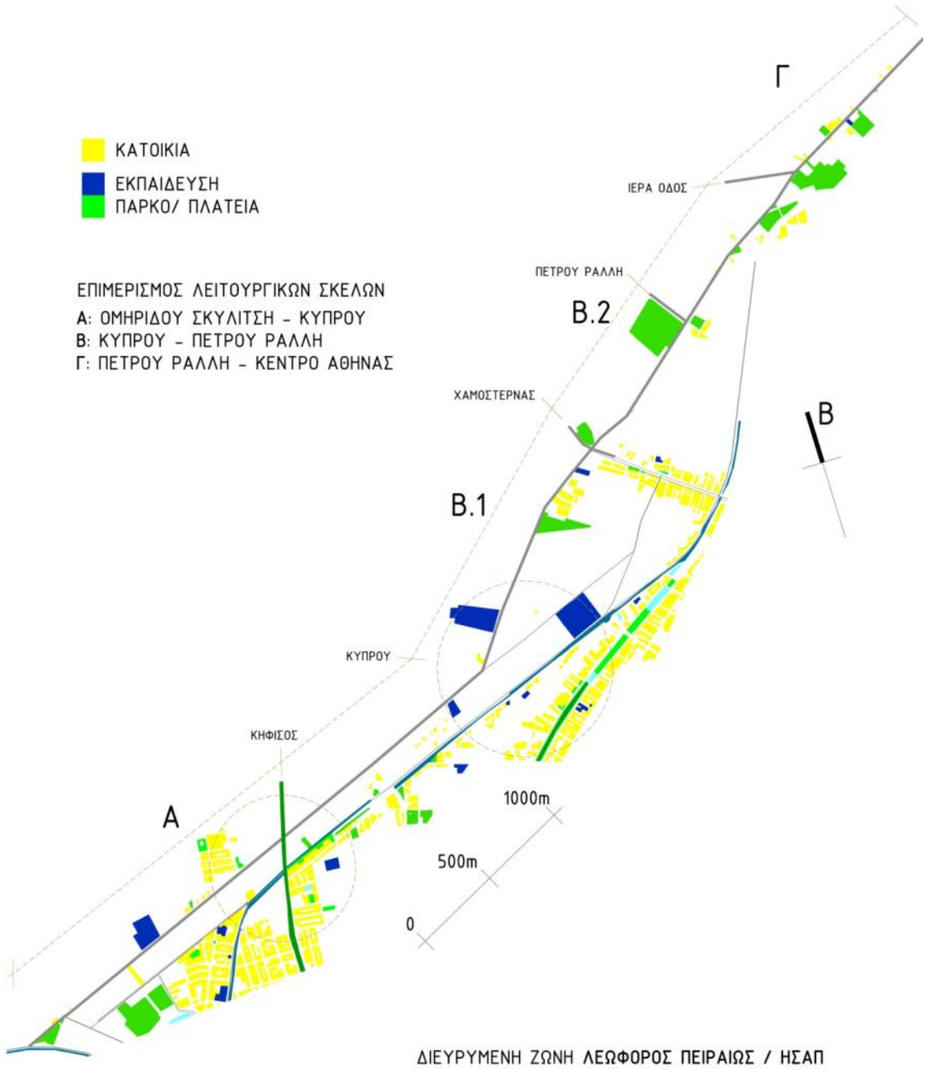
Χάρτης 3.3



Χάρτης 3.4



Χάρτης 3.5

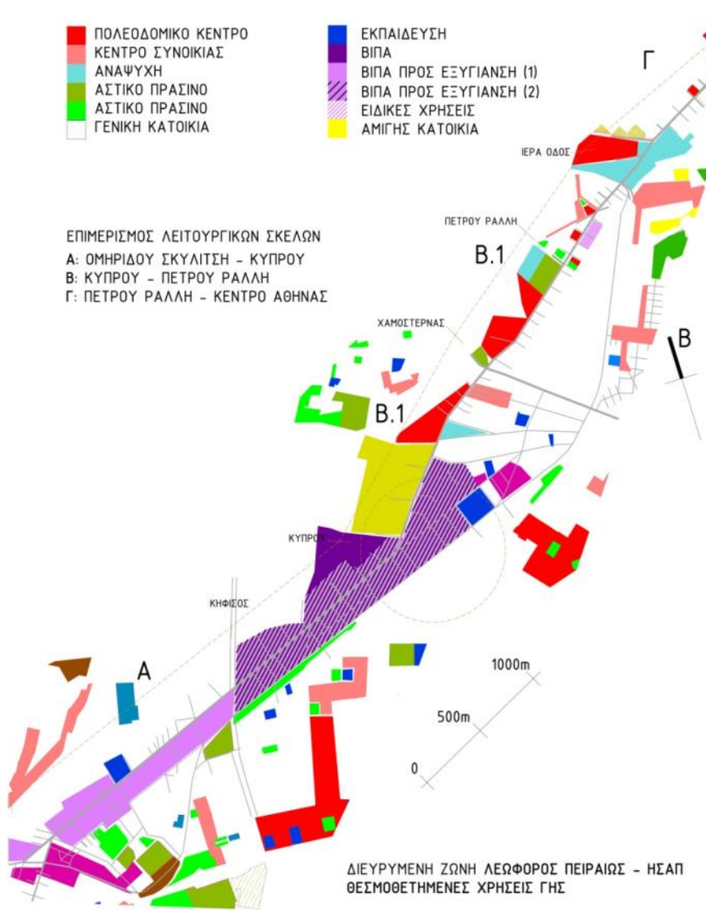


Χάρτης 3.6

Αποτίμηση & στόχευση.

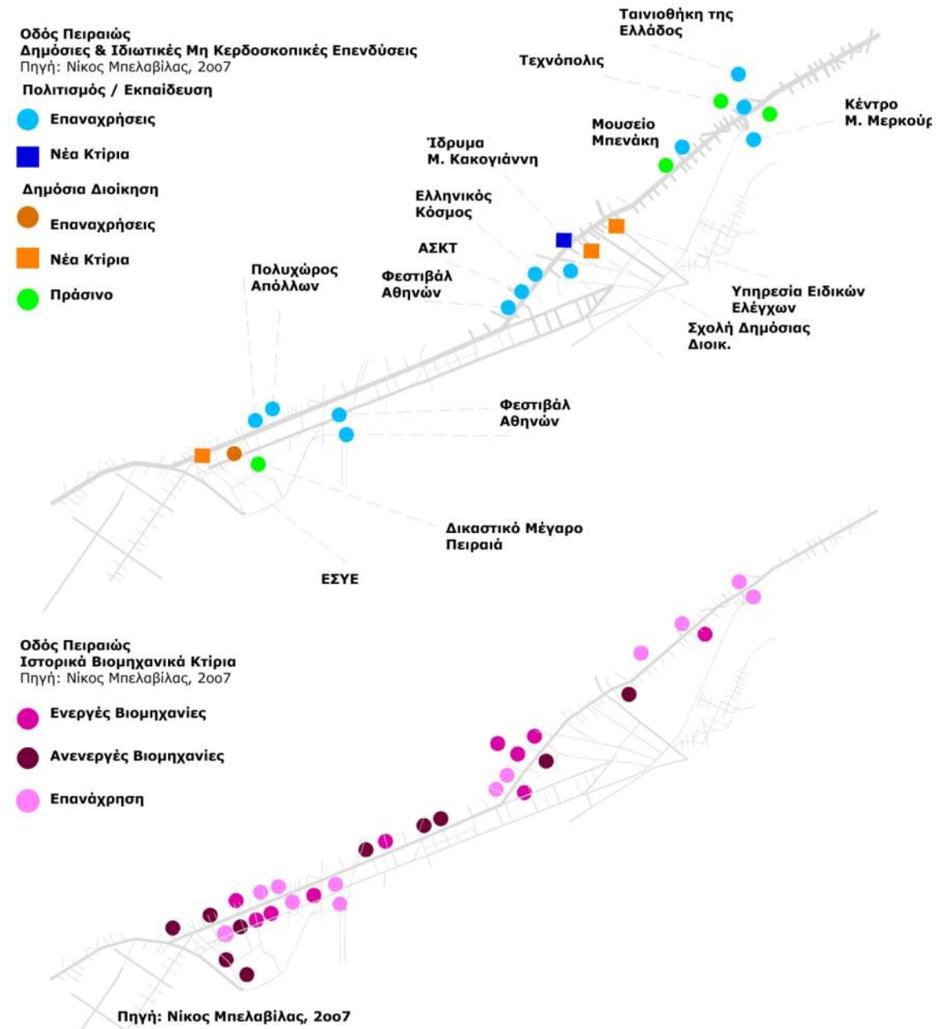
Ο διπλός άξονας Πειραιώς - ΗΣΑΠ (Θεσσαλονίκης) συνιστά ένα πολλαπλό και πολύμορφο *αστικό τείχος* σε μία μεταβατική κατάσταση. Ο βιομηχανικός - μεταποιητικός χαρακτήρας, και το υπερτοπικό εμπόριο συνυπάρχουν σε ένα αυτοαναφορικό πλαίσιο και στέκουν ανταγωνιστικά προς την κατοικία και τις χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής. Η μετάλλαξη των ορίων με κύρια την επανάχρηση των βιομηχανικών κελυφών (χάρτης 3.8) που βρίσκεται σε εξέλιξη, έχει καταγράψει ήδη αποτυχίες βιωσιμότητας, αφού, ενώ σε επίπεδο χρήσεων συμβαίνει μία αναδιάταξη, σε επίπεδο χαρακτήρα η αυτοαναφορικότητα επικρατεί. Η φθίνουσα λοιπόν κατάσταση που χαρακτηρίζει τις χρήσεις στον άξονα αυτό δείχνουν την ανάγκη μίας ευρύτερης πολεοδομικής ανασύνταξης.

Οι προβλεπόμενες θεσμικά κατευθύνσεις (χάρτης 3.7), αν και ορίζουν μια μετάβαση, ένα συνδυασμό χρήσεων πολιτισμού και κατοικίας, δε στηρίζονται σε κατάλληλα αστικά εργαλεία και παραμένουν τυπικά παθητικές αν και αναδεικνύεται μία γενικότερη κατεύθυνση ανασύνταξής της ως «λεωφόρος πολιτισμού» που συνδέει την Αθήνα με τον Πειραιά.

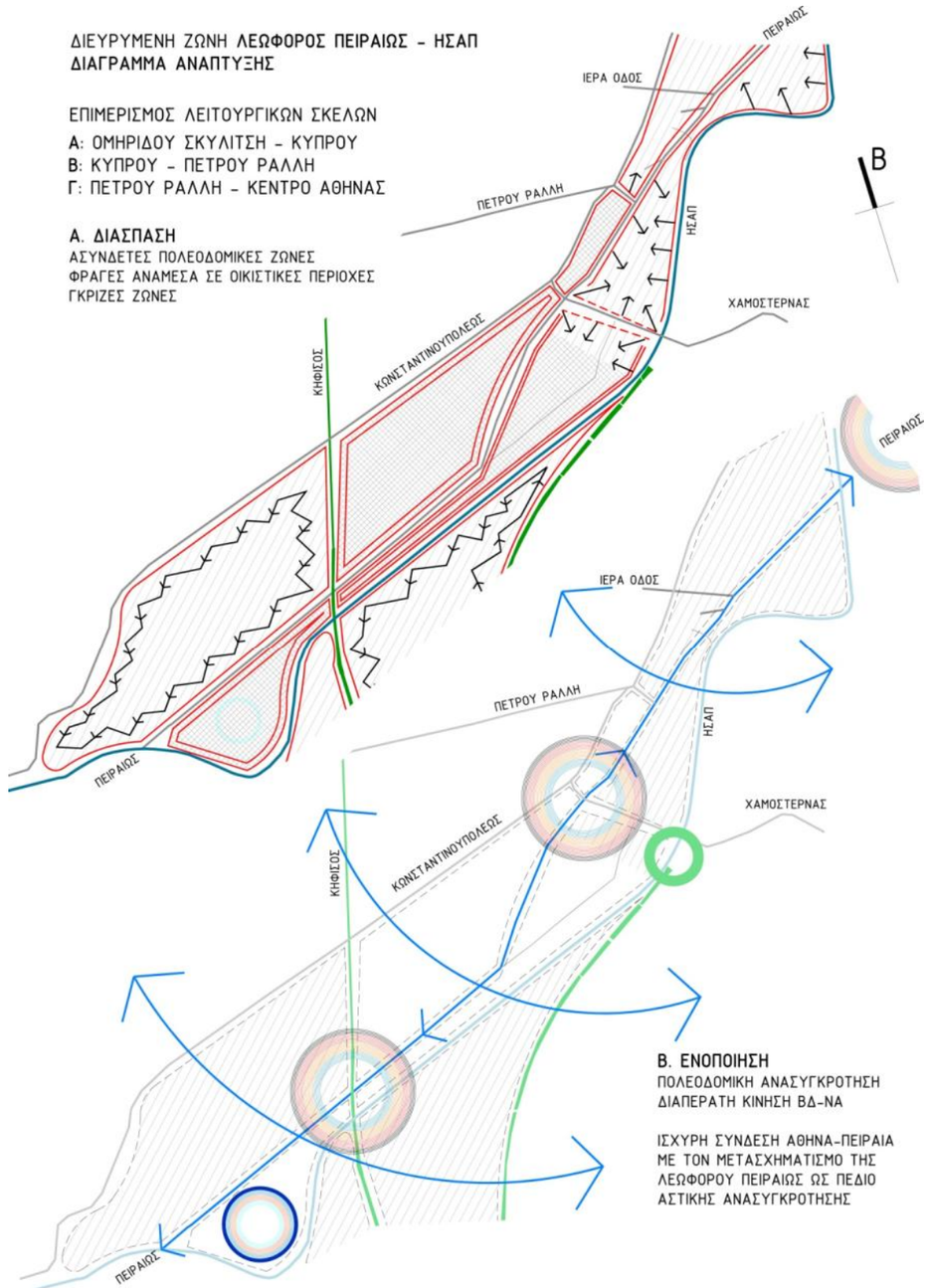


Χάρτης 3.7

Οι πολλαπλοί χαρακτήρες και ταυτότητες των επιμέρους τμημάτων μοιάζει να είναι αναπόφευκτοι και ιστορικά τεκμηριωμένοι, ωστόσο μια ενιαία προσέγγιση των επιμέρους χαρακτηριστικών και προβλημάτων στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας και της αστικής συνέχειας, που θα επιχειρήσει να περιγράψει τη δυναμική αυτή εσωτερική διαφορά, μοιάζει να είναι εφικτή. Προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στη διατήρηση και την ανάδειξη του χαρακτήρα της λειτουργικής και συμβολικής υπερτοπικής διασύνδεσης που επιτελεί το δίδυμο Πειραιώς - ΗΣΑΠ, χωρίς όμως να παραγνωρίζεται η ζωτικής σημασίας εγκάρσια κίνηση σε σχέση με τις περιοχές κατοικίας και οι περισσότερο τοπικές, μικρότερης κλίμακας χρήσεις πρέπει να ενισχυθούν.



Χάρτης 3.8



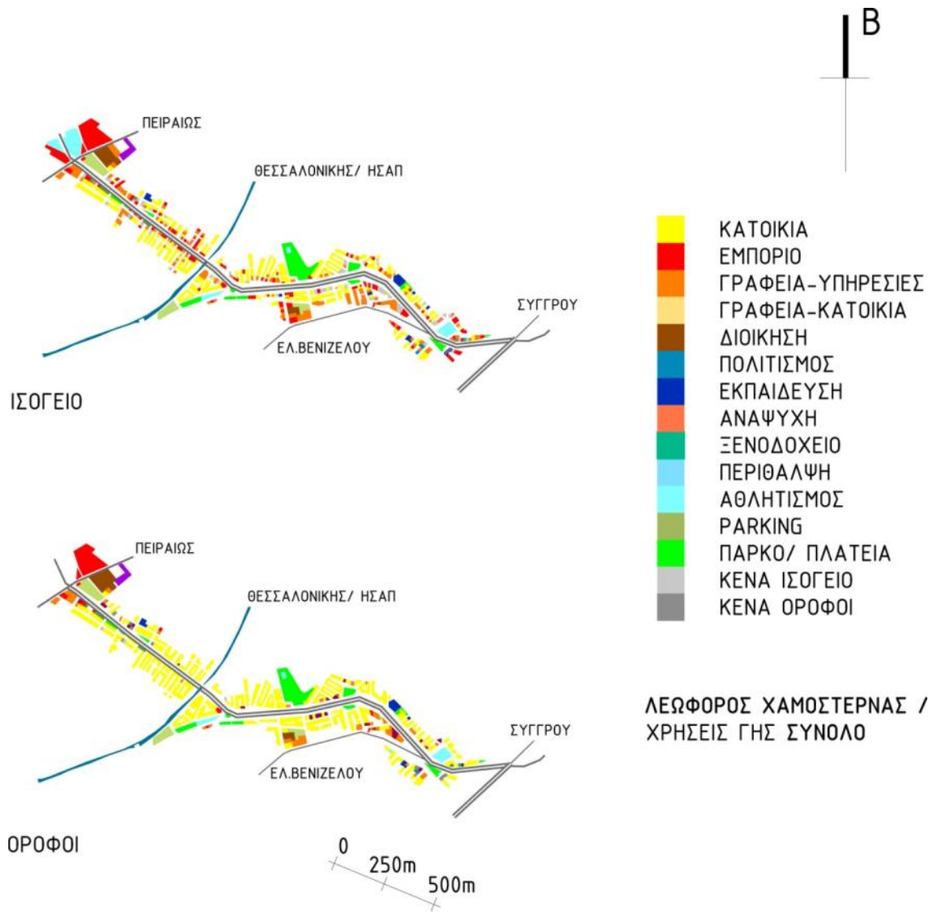
Χάρτης 3.9

Διάγραμμα Ανάπτυξης

Β.1 .3 Λεωφόρος Καλλιρόης – Χαμοστέρνας







Χάρτης 4.1

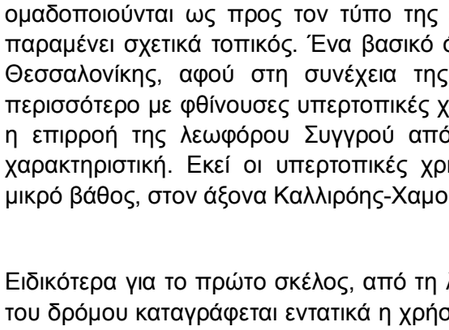
Συνολικοί Χάρτες Χρήσεων Γης

Για τη λεωφόρο Καλλιρρόης-Χαμοστέρνας, με όρια τη λεωφόρο Συγγρού και τη λεωφόρο Πειραιώς προκύπτει μία διπλή ανάγνωση. Από τη μία ο άξονας αυτός εμφανίζεται ως πέρασμα σε μία πορεία από ανατολικά προς δυτικά, και από την άλλη εμφανίζεται ως ισχυρό όριο του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας με το νότο (Καλλιθέα, Ταύρος, Μοσχάτο). Ο ρόλος του αυτός, ως όριο, δεν φαίνεται να υπερτονίζεται από τις χρήσεις που αναπτύσσονται στα μέτωπά της λεωφόρου (όπως στη Συγγρού) και κυρίαρχο χαρακτηριστικό παραμένει η δομή του αστικού αυτοκινητοδρόμου. Η φυσική ροή των υδάτων σε αυτό τον άξονα, σε προηγούμενη εποχή, σίγουρα ενίσχυσε αυτό που σήμερα καταγράφεται ως κατάληξη των εκατέρωθεν περιοχών, που τότε αποτελούσαν όχθες.

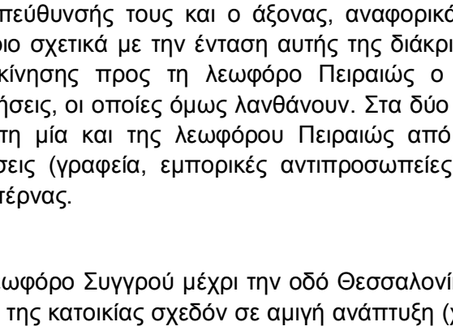
Οι χρήσεις στα μέτωπα της λεωφόρου χαρακτηρίζονται είτε ως «ξέφτια» των πίσω περιοχών είτε ομαδοποιούνται ως προς τον τύπο της απεύθυνσής τους και ο άξονας, αναφορικά με τις χρήσεις, παραμένει σχετικά τοπικός. Ένα βασικό όριο σχετικά με την ένταση αυτής της διάκρισης είναι η οδός Θεσσαλονίκης, αφού στη συνέχεια της κίνησης προς τη λεωφόρο Πειραιώς ο άξονας μπλέκει περισσότερο με φθίνουσες υπερτοπικές χρήσεις, οι οποίες όμως λανθάνουν. Στα δύο άκρα του άξονα, η επιρροή της λεωφόρου Συγγρού από τη μία και της λεωφόρου Πειραιώς από την άλλη, είναι χαρακτηριστική. Εκεί οι υπερτοπικές χρήσεις (γραφεία, εμπορικές αντιπροσωπείες) εισχωρούν, σε μικρό βάθος, στον άξονα Καλλιρόης-Χαμοστέρνας.

Ειδικότερα για το πρώτο σκέλος, από τη λεωφόρο Συγγρού μέχρι την οδό Θεσσαλονίκης, στα μέτωπα του δρόμου καταγράφεται εντατικά η χρήση της κατοικίας σχεδόν σε αμιγή ανάπτυξη (χάρτης 4.2). Από εκεί και έπειτα, παρόλο που εντοπίζεται στα ψηλότερα πατώματα των κτιρίων, εξακολουθεί να παραμένει κυρίαρχη. Το όριο που δημιουργεί ο αυτοκινητόδρομος παρεμβάλλεται συνεπώς για να διακόψει αμήχανα μία εγκάρσια οικιστική ροή αφήνοντας τις δύο εκατέρωθεν και πολεοδομικά αντίστοιχες περιοχές, τελικά ασύνδετες. Οι όχθες ξεπροβάλουν από το παρελθόν.

Το αδιαπέρατο όριο που δημιουργείται από τη μορφολογία του αυτοκινητόδρομου ενισχύεται σποραδικά και από την ύπαρξη κενών κτιρίων στο μέτωπο του. Πρόκειται κυρίως για κατοικίες που έχουν εγκαταλειφθεί λόγω δυσμενούς θέσης σε σχέση με τη μορφολογία του καταστρώματος του αυτοκινητόδρομου (ανύψωση, κόμβοι). Η γενικότερη φθίνουσα πορεία του εμπορίου, η πύκνωση εξειδικευμένων εμπορικών απευθύνσεων στη Χαμοστέρνας αλλά και οι οριακές, ως προς τα τοπικά κέντρα αναφοράς αναπτύξεις καταστημάτων λιανικής πώλησης απέδωσαν πρόσφατα αρκετούς κενούς ισόγειους χώρους συμβάλλοντας έτσι στην περαιτέρω υποβάθμιση των δύο μετώπων. Καθώς η πορεία πλησιάζει τη λεωφόρο Πειραιώς εντοπίζονται κενά κτίρια με προηγούμενη χρήση γραφείων ενώ κάποια κενά οικόπεδα που καταγράφονται συνοδεύουν τη γενικότερη εικόνα αναδιάταξης του κόμβου (χάρτης 4.2, 4.3).

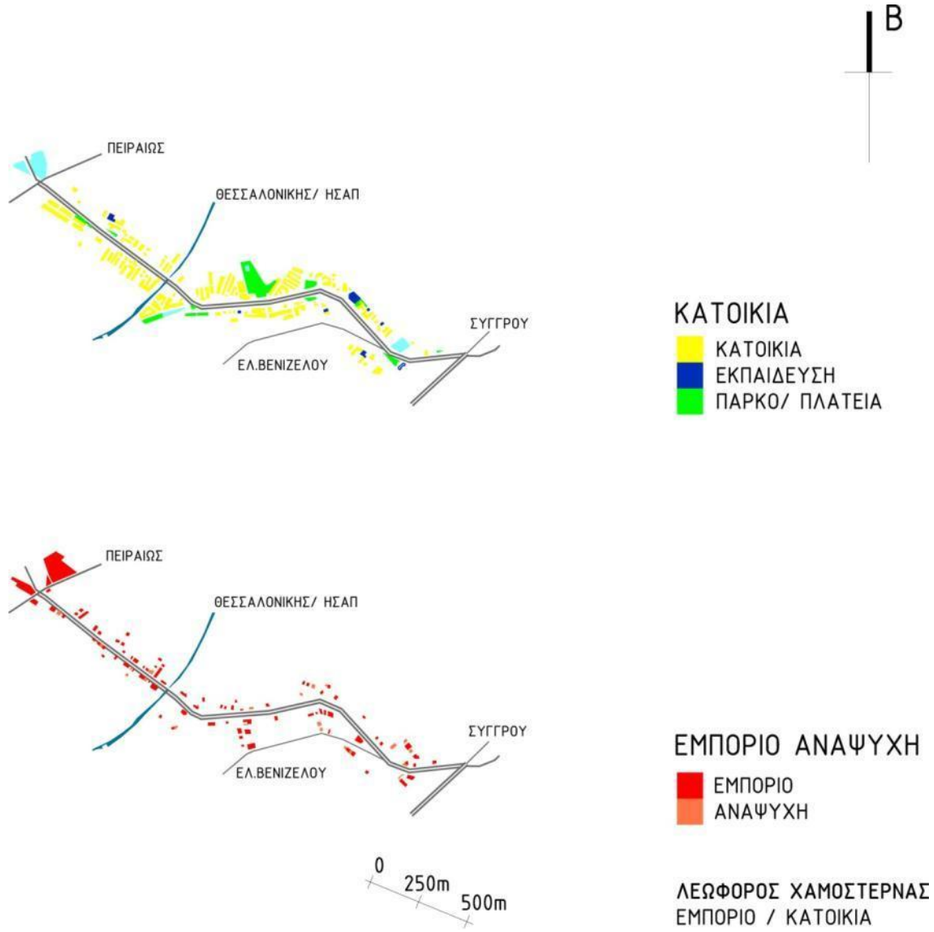


Εικόνα 6: Υπέργεια διάβαση που συνδέει τις δύο όχθες της λεωφόρου Καλλιρόης. Στο βάθος ο λόφος Φιλοπάππου.

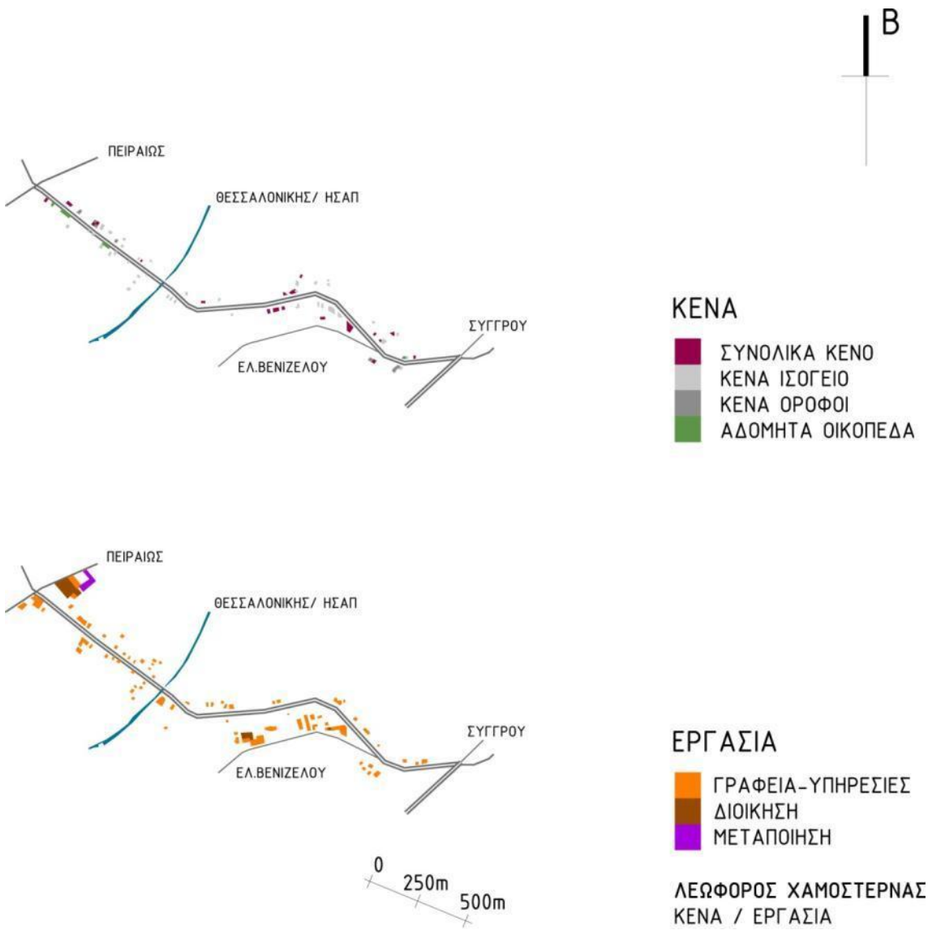


Εικόνα 7: Ο χώρος κάτω από την υπερύψωση του αυτοκινητόδρομου καθώς πλησιάζει η λεωφόρος στη Καλλιρόης στη Συγγρού.

Χάρτες επιμερισμού χρήσεων.



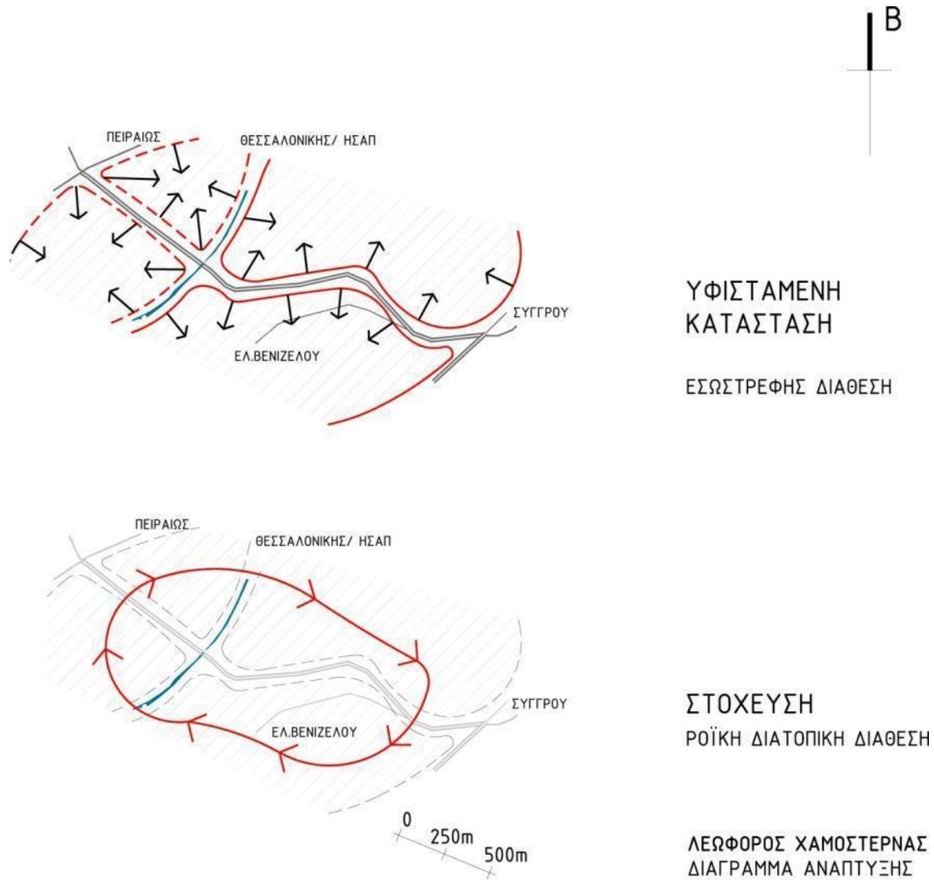
Χάρτης 4.2



Χάρτης 4.3

Αποτίμηση & Στόχευση.

Για τον άξονα Καλλιρόης-Χαμοστέρνας η υπέρβαση του ως ορίου, είναι κρίσιμη σε δύο επίπεδα, σε μητροπολιτικό και σε διατοπικό. Η εξουδετέρωση αυτού του ορίου έχει σημαντικό ρόλο στο κατέβασμα μίας περισσότερο ήπιας κίνησης με κατεύθυνση το νότο, τη θάλασσα, ευνοώντας με αυτό τον τρόπο τόσο μία μητροπολιτική στόχευση όσο και μία διατοπική σύνδεση (Καλλιθέα-Ταυρος-Πετράλωνα). Η κατάληξη των δύο μετώπων εκατέρωθεν της λεωφόρου με αντίστοιχο τρόπο και η απουσία ισχυρών υπερτοπικών χρήσεων ευνοούν την αποκατάσταση αυτής της συνέχειας. Επιπλέον ο χαρακτήρας του δρόμου ως πέρασμα από τα ανατολικά στα δυτικά δεν θα πρέπει να υποτιμηθεί ενώ οφείλει να εκφραστεί σε συνέχεια με την αναδιάταξη των δυο μεγαλύτερων αξόνων που γεφυρώνει, τη λεωφόρο Συγγρού και τη λεωφόρο Πειραιώς και να συλλειτουργήσει με αυτές.



Χάρτης 4.4

Διάγραμμα ανάπτυξης

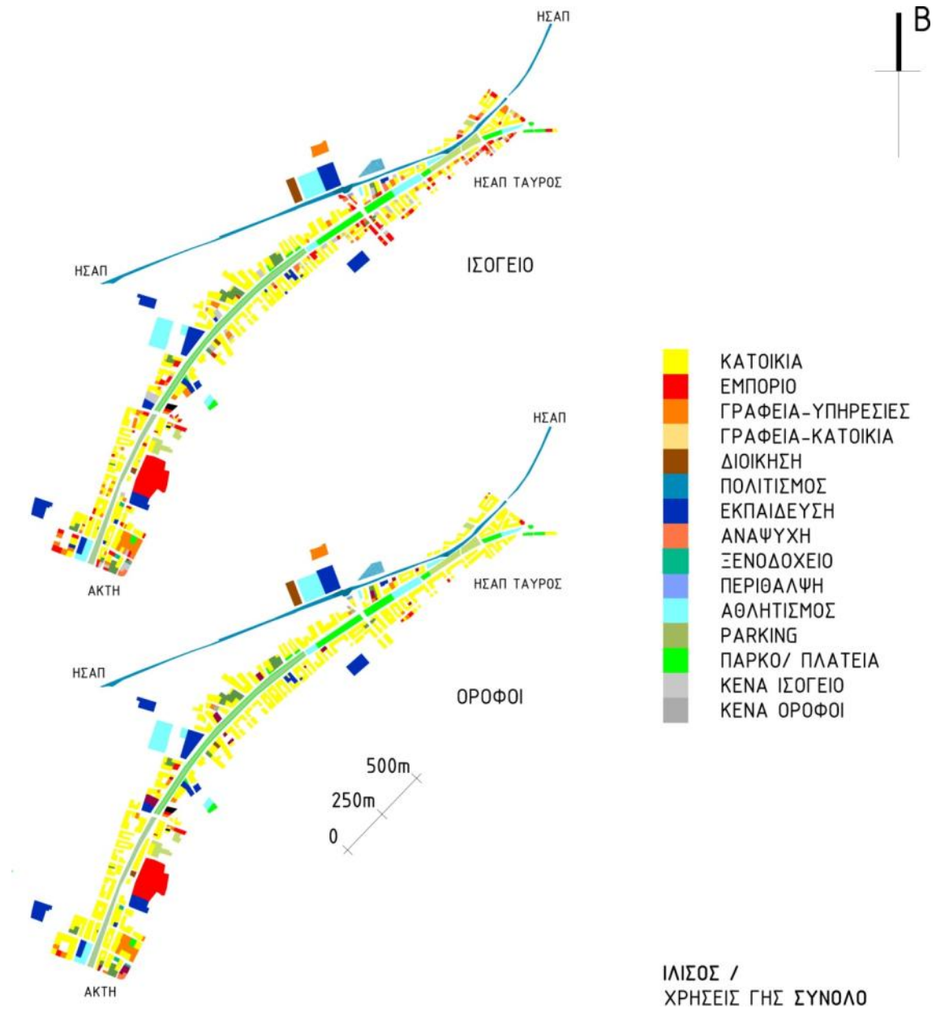
Β.1 .4 Κοίτη του Ιλισού







Καταγράφοντας τις χρήσεις στην πορεία της κοίτης του Ιλισού, από το Σταθμό του Ταύρου μέχρι την έξοδο της στο Φαληρικό όρμο, γίνεται άμεσα αντιληπτό πως πρόκειται για ένα εσωτερικό όριο τοπικού χαρακτήρα που αναπτύσσεται εκεί εξαιτίας της φυσικής του υπόστασης. Της ροής δηλαδή του νερού, αν και αφανούς, αφού πρακτικά πρόκειται για μία οριοθετημένη κοίτη χωρίς σύγχρονο λειτουργικό ρόλο. Στο όριο αυτό διαπιστώνεται η διακοπή της οικιστικής συνέχειας των εκατέρωθεν περιοχών (Καλλιθέα – Ταύρος Μοσχάτο). Η διαφορετική λειτουργική ένταση που καταγράφεται κατά μήκος της πορείας και χωρίζει το όριο σε δύο σκέλη, σχετίζεται άμεσα με τη διευθέτηση της κοίτης, σκεπασμένης ή όχι. Το πρώτο εντοπίζεται από το σταθμό του Ταύρου μέχρι την οδό Φορνέζι στα όρια του τοπικού κέντρου γύρω από το σταθμό ΗΣΑΠ της Καλλιθέας, και το δεύτερο από εκεί και έπειτα μέχρι τη λεωφόρο Ποσειδώνος.

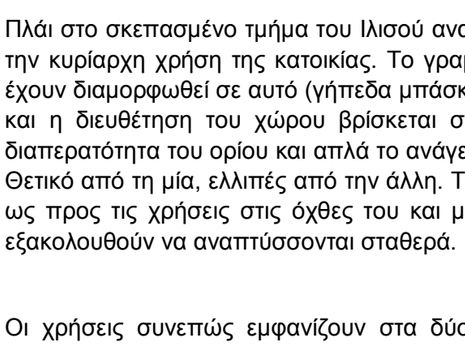


Χάρτης 5.1

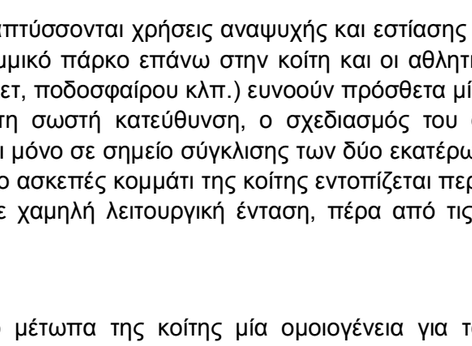
Πλάι στο σκεπασμένο τμήμα του Ιλισού αναπτύσσονται χρήσεις αναψυχής και εστίασης ταυτόχρονα με την κυρίαρχη χρήση της κατοικίας. Το γραμμικό πάρκο επάνω στην κοίτη και οι αθλητικοί χώροι που έχουν διαμορφωθεί σε αυτό (γήπεδα μπάσκετ, ποδοσφαίρου κλπ.) ευνοούν πρόσθετα μία ζωντάνια. Αν και η διευθέτηση του χώρου βρίσκεται στη σωστή κατεύθυνση, ο σχεδιασμός του δεν επιλύει τη διαπερατότητα του ορίου και απλά το ανάγει μόνο σε σημείο σύγκλισης των δύο εκατέρωθεν περιοχών. Θετικό από τη μία, ελλιπές από την άλλη. Το ασκεπές κομμάτι της κοίτης εντοπίζεται περισσότερο ήπιο ως προς τις χρήσεις στις όχθες του και με χαμηλή λειτουργική ένταση, πέρα από τις κατοικίες που εξακολουθούν να αναπτύσσονται σταθερά.

Οι χρήσεις συνεπώς εμφανίζουν στα δύο μέτωπα της κοίτης μία ομοιογένεια για το σύνολό της. Κυρίαρχη καταγράφεται η κατοικία (χάρτης 5.2) που δεν ατονεί σχεδόν σε όλο το μήκος της πορείας, με εξαίρεση το χαμηλότερο δυτικό σκέλος της, όπου εμφανίζονται εναπομένουσες βιοτεχνίες (χάρτης 5.3). Η καταγραφή σχολείων, σε μία διασπορά σε όλο το μήκος του Ιλισού και στις δύο πλευρές του, ενισχύει τη διαπίστωση ισχυρού χαρακτήρα γειτονιάς και άρα την ύπαρξη της κοίτης ως τοπικής παρεμβολής. Κενοί χώροι δεν σημειώνονται σε πύκνωση, με εξαίρεση το σκέλος γύρω από την οδό Δαβάκη, η συνθήκη δημιουργίας των οποίων ορίζεται αντίστοιχα με άλλα τοπικά κέντρα (χάρτης 5.3).

Εμπορικές χρήσεις, υπηρεσίες και γραφεία δεν εντοπίζονται δυναμικά στον άξονα μελέτης (χάρτης 5.2, 5.3). Το εμπόριο περιορίζεται σε τοπική απεύθυνση και εμφανίζει πυκνώσεις στη διαστάυρωση βασικών οδικών αξόνων και τοπικών κέντρων (οδός Δαβάκη, οδός Αγαμέμνονος, λεωφόρος Ποσειδώνος). Οι υπηρεσίες και οι γραφειακές χρήσεις βρίσκονται αντίστοιχα και αυτές σε άμεση σχέση με τις ίδιες θέσεις.

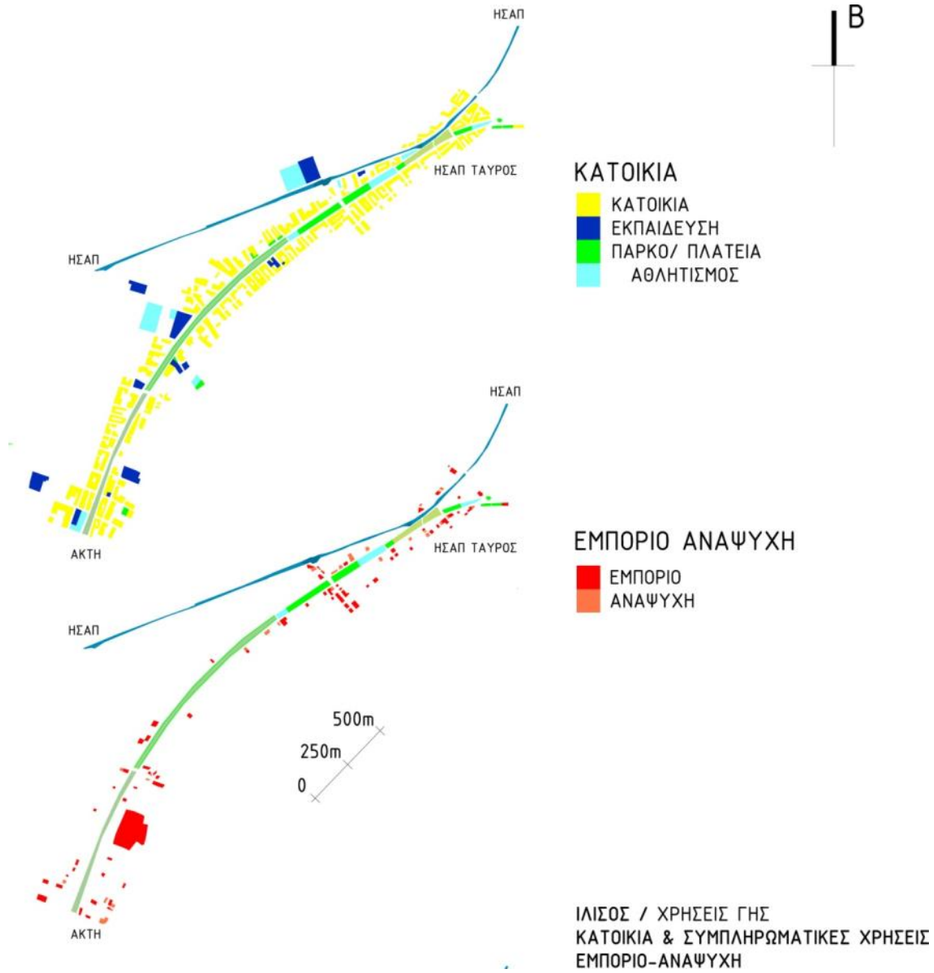


Εικ.8: Η άνυδρη κοίτη του Ιλισού λίγο πριν την έξοδο της στη θάλασσα.

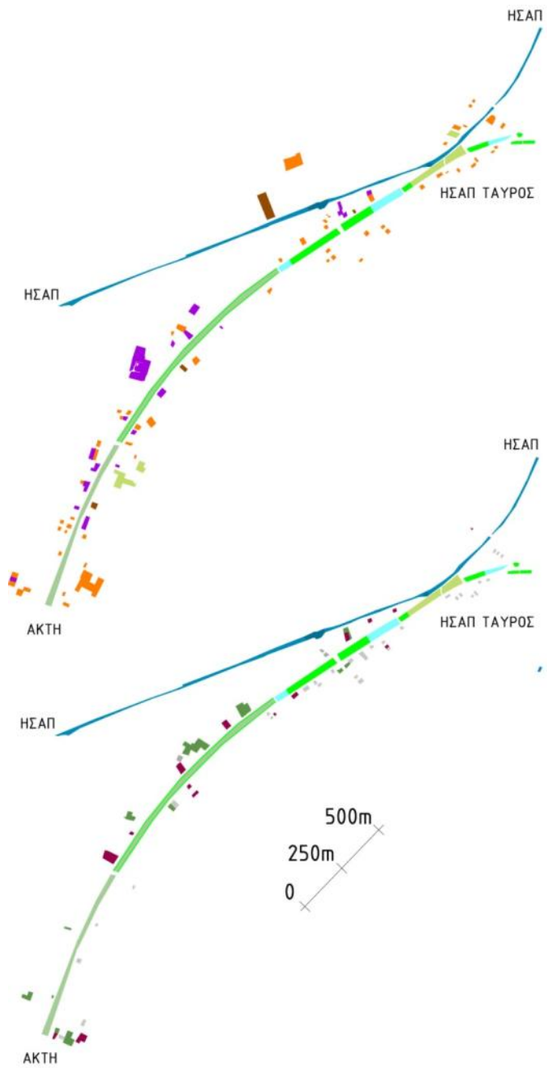


Εικ.9: Η άνυδρη κοίτη του Ιλισού λίγο μετά την οδό Φορνέζι. Στο βάθος διακρίνεται το ήδη σκεπασμένο τμήμα της

Χάρτες επιμερισμού χρήσεων.



Χάρτης 5.2

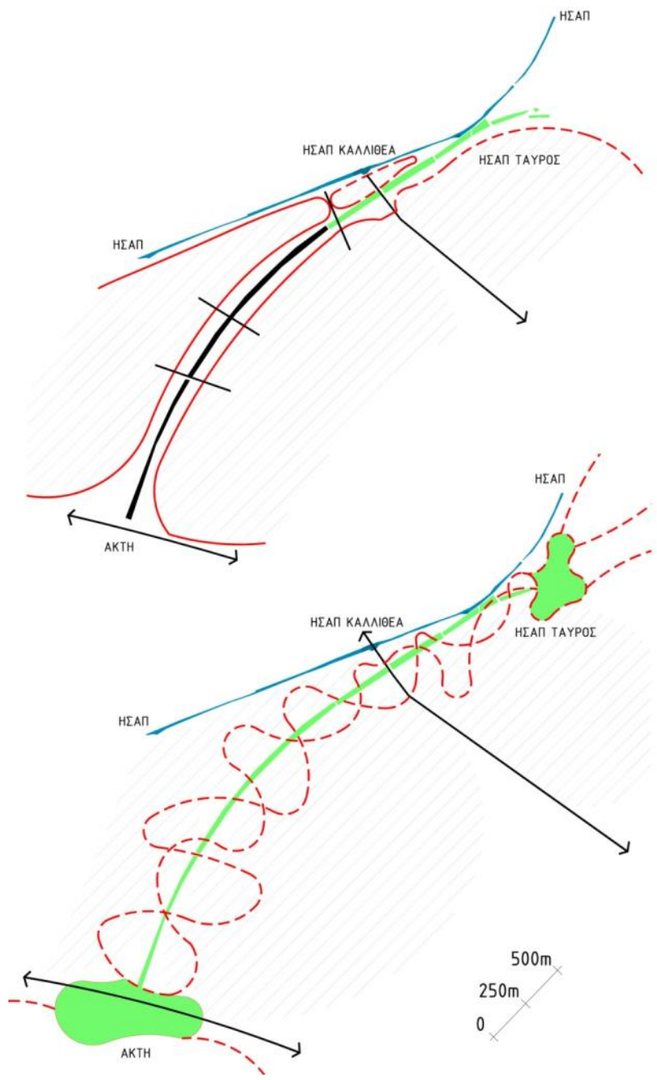




Χάρτης 5.3

Αποτίμηση & Στόχευση.

Το φυσικά αδιαπέρατο του ορίου της κοίτης ορίζει την ανάγκη υπέρβασής του τόσο σε επίπεδο λειτουργίας όσο και σε φυσική κίνηση. Η αδρανής πλέον κοίτη εκφράζει μία παρελθούσα κατάσταση χωρίς λειτουργικό νόημα και η πρώτη διευθέτηση που εφαρμόστηκε με την τμηματική κάλυψή της στεκει μετέωρη. Τα σχετικά θετικά αποτελέσματα αυτής της κίνησης δείχνουν όμως προς μία νέα κατεύθυνση με διπλή στόχευση. Από τη μία επιθυμητή είναι συνολικά η σύνδεση των περιοχών εκατέρωθεν του Ιλισού και από την άλλη η ενδυνάμωση μιας ήπιας αστικής κίνησης (περίπατος, παιχνίδι, άθληση) που εκκινεί από το σταθμό του Ταύρου για να καταλήξει στην ακτή παραλαμβάνοντας μία ευρύτερη μητροπολιτική ροή από βορά προς νότο.





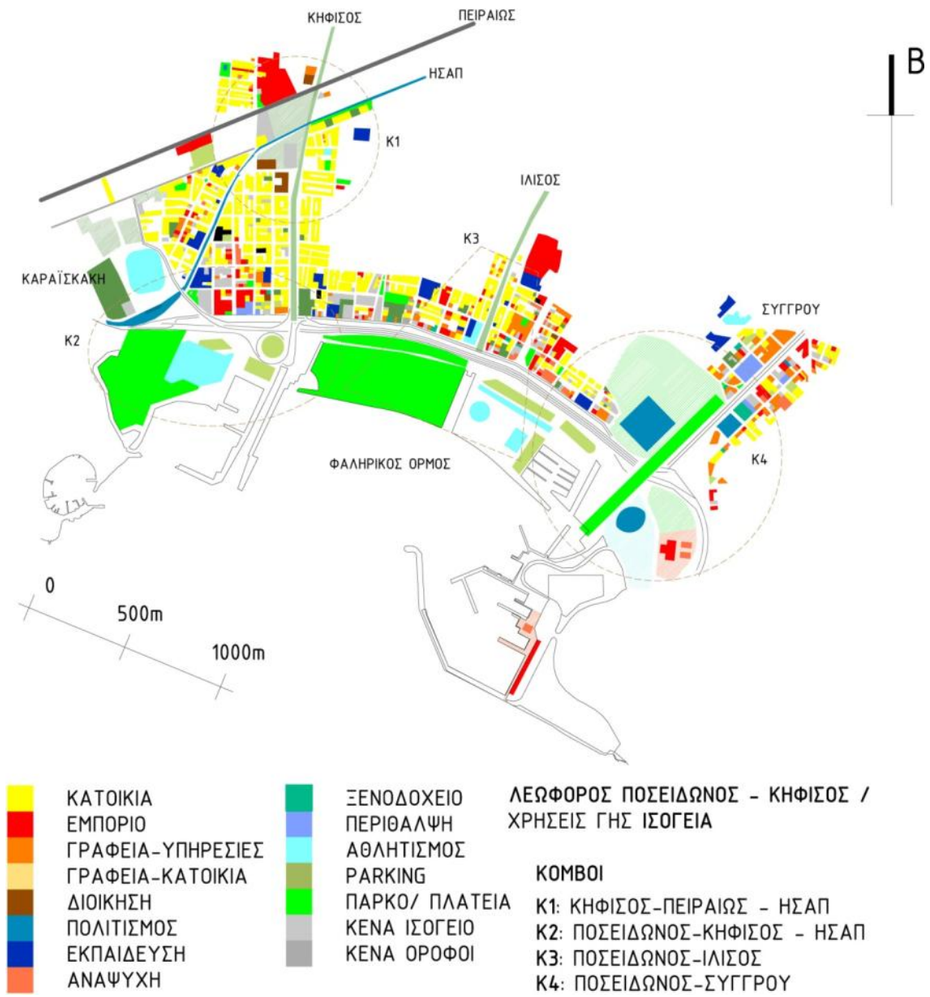
Χάρτης 5.4

Β.1 .5 Παραλιακό Μέτωπο/ Λεωφόρος Ποσειδώνος





Συνολικοί Χάρτες Χρήσεων Γης



Χάρτης 6.1α

Για τη λεωφόρο Ποσειδώνος, εδώ επιχειρείται η κατασκευή ενός χάρτη με διπλό ρόλο. Η ανάδειξη των λειτουργικών εντάσεων που δημιουργούνται εκατέρωθεν του ορίου της ακτής και αφορά τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα, τόσο για την κατοικημένη περιοχή που βρίσκεται σε άμεση γειτονία όσο και για το μητροπολιτικό κέντρο που βρίσκεται γεωγραφικά σε απόσταση. Η αντιμετώπιση της παραλιακής ζώνης ως ανάχωμα, παραπέμπει περισσότερο με όρους «υδραυλικής» σε μία «φυσιοκεντρική» προσέγγιση της πόλης παρά σε μία κατεύθυνση πολεοδομίας που αφομοιώνει την έξοδο της πόλης στη θάλασσα σε όφελός της. Η διαπίστωση αυτή, καταγράφεται εδώ ως προς την ανάπτυξη των χρήσεων



Χάρτης 6.1β

Με την καταγραφή των χρήσεων στην παραλιακής ζώνης αποκαλύπτεται σχετικά σύντομα το πρόσφατο παρελθόν της λεωφόρου. Αυτό βοηθά σημαντικά την ανάγνωση της σημερινής λειτουργικής της κατάστασης. Τα κτίρια με τις μεγάλες γυάλινες προσόψεις φανερώνουν την Ποσειδώνος τα προηγούμενα χρόνια να πρόσφερε «θέση με θέα» (μία αστραφτερή βιτρίνα) για ένα σύνολο υπερτοπικών χρήσεων. Η θέση αυτή που απολάμβανε υψηλή προβολή στέγασε για αρκετές δεκαετίες εμπορικές αντιπροσωπείες, υπηρεσίες και γραφειακές χρήσεις μεγάλης κλίμακας καθώς και ακριβή αναψυχή (χάρτης 6.2, 6.3). Οι χρήσεις αυτές εμφανίζονται σποραδικά πλέον και αρκετά κτίρια καταγράφονται κενά. Οι εναπομένουσες πλέον χρήσεις υψηλής προβολής εμφανίζουν πύκνωση προς τη λεωφόρο Συγγρού, στην έξοδο της λεωφόρου Ελ. Βενιζέλου στη θάλασσα και όσο πλησιάζουμε στη στροφή της λεωφόρου Ποσειδώνος στο γήπεδο Καραϊσκάκη.

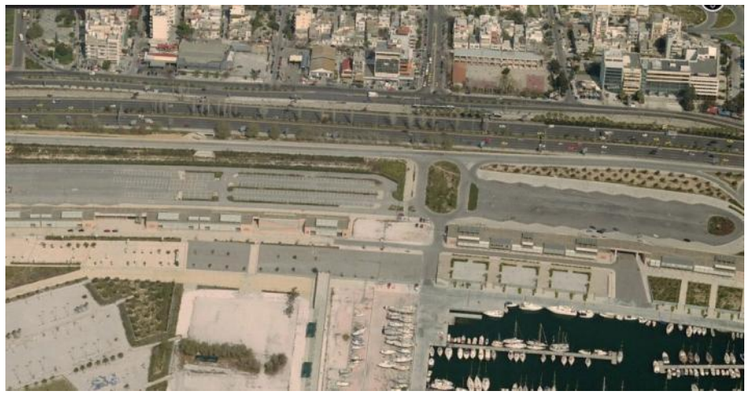
Η ανάπτυξη αυτή που εδραίωσε μέχρι πρόσφατα τον άξονα αυτό ως όριο της κατοικίας λόγω της αυξημένης υπερτοπικής λειτουργικής του έντασης, πλέον, με τον εντοπισμό αρκετών κενών κτιρίων στο μέτωπό της, ορίζει ένα αποσαθρωμένο φράγμα που αποτρέπει την ομαλή έξοδο της πόλης στη θάλασσα (χάρτης 6.5). Η κατοικία περιορίζεται στα μετόπισθεν και πιέζεται σε μία εσωστρέφεια ενώ σε λίγες μόνο περιπτώσεις φτάνει μέχρι τη λεωφόρο (χάρτης 6.4). Η εμβόλιμη αθλητική ζώνη και το «υπερσχεδιασμένο» αδιάβατο οδικό δίκτυο υποστηρίζουν και ενισχύουν το ρόλο του τεχνητού αναχώματος αναπαράγοντας οικιστικές συνθήκες που θυμίζουν αστικά μεσόγεια και όχι παραλιακή ζώνη.



Εικ. 10: Το παραλιακό μέτωπο και οι διαδοχικές κινήσεις πριν τη θάλασσα.

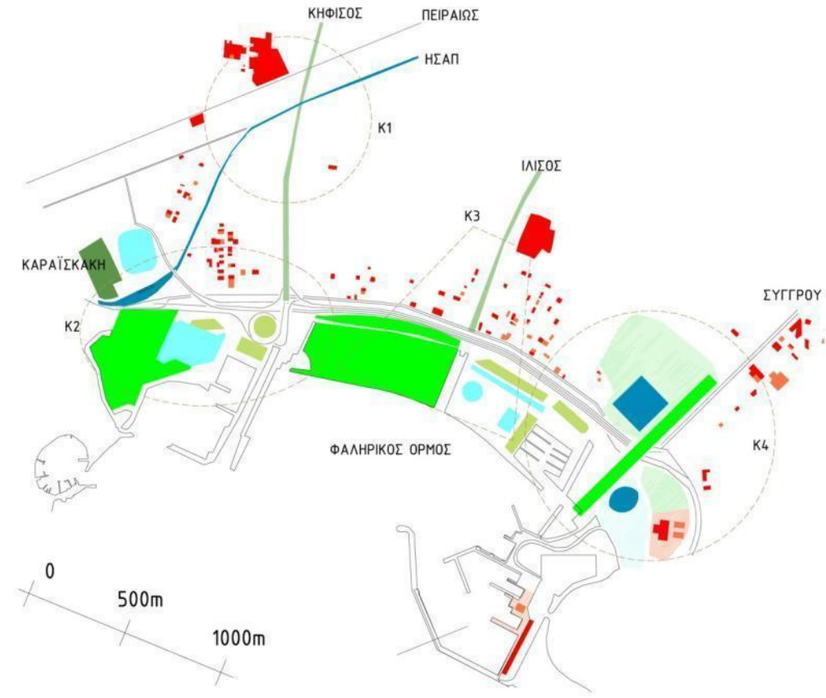


Εικ. 11: Η θέα της θάλασσας είναι σχετικά αδύνατη στο ύψος του δρόμου.

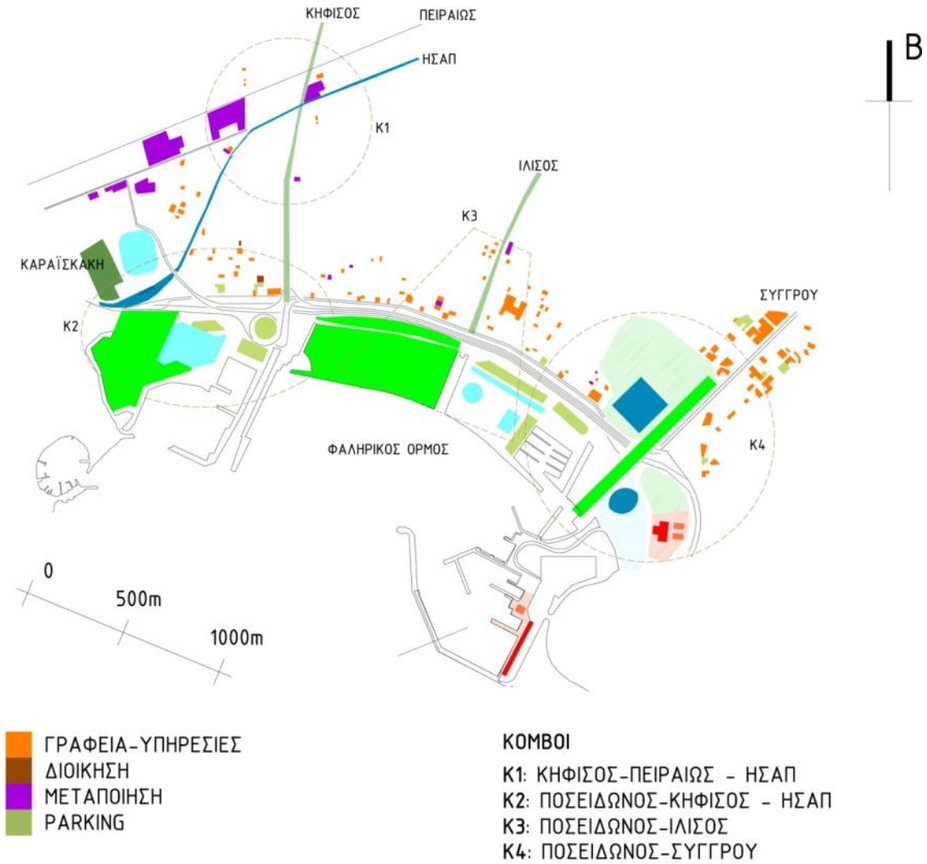


Εικ. 11 Διαδοχικές μεταπτώσεις της πόλης μέχρι τη θάλασσα. Διακρίνεται το παραλιακό μέτωπο των κτιρίων, η λεωφόρος, οι επιχώσεις και η θάλασσα.

Χάρτες επιμερισμού χρήσεων.



Χάρτης 6.2



ΓΡΑΦΕΙΑ-ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΔΙΟΙΚΗΣΗ
ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ
PARKING

ΚΟΜΒΟΙ

Κ1: ΚΗΦΙΣΟΣ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΗΣΑΠ
Κ2: ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ-ΚΗΦΙΣΟΣ - ΗΣΑΠ
Κ3: ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ-ΙΛΙΣΟΣ
Κ4: ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ-ΣΥΓΓΡΟΥ

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ - ΚΗΦΙΣΟΣ /
ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ **ΕΡΓΑΣΙΑ-ΠΑΡΑΓΩΓΗ**

Χάρτης 6.3



ΚΑΤΟΙΚΙΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
ΠΑΡΚΟ/ ΠΛΑΤΕΙΑ

ΚΟΜΒΟΙ

Κ1: ΚΗΦΙΣΟΣ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΗΣΑΠ
Κ2: ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ-ΚΗΦΙΣΟΣ - ΗΣΑΠ
Κ3: ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ-ΙΛΙΣΟΣ
Κ4: ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ-ΣΥΓΓΡΟΥ

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ - ΚΗΦΙΣΟΣ /
ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ **ΚΑΤΟΙΚΙΑ & ΣΥΜΠΛ. ΧΡΗΣΕΙΣ**

Χάρτης 6.4



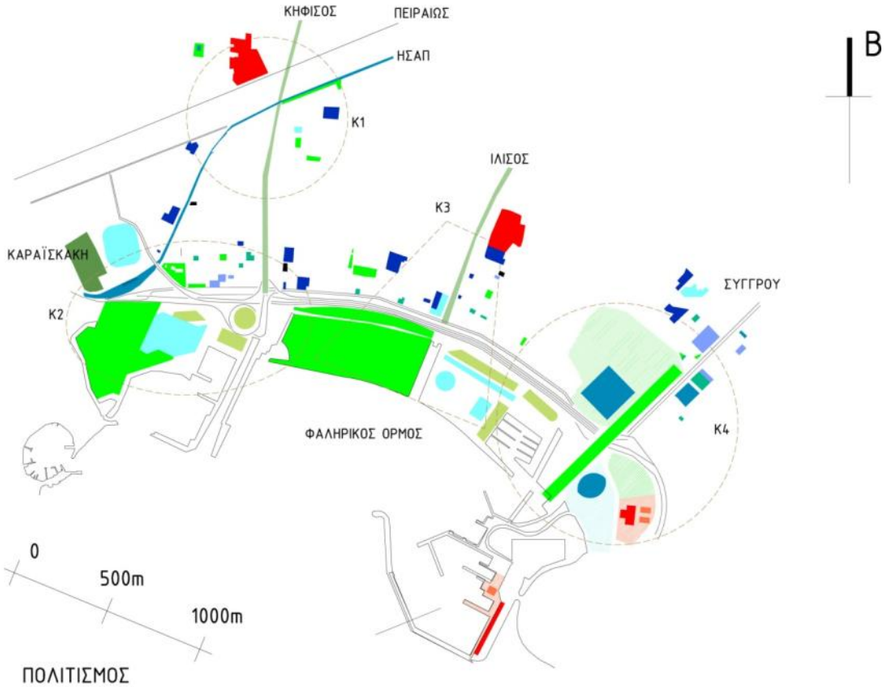
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΝΟ
ΚΕΝΑ ΙΣΟΓΕΙΟ
ΚΕΝΑ ΟΡΟΦΟΙ
ΑΔΟΜΗΤΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ
PARKING

ΚΟΜΒΟΙ

Κ1: ΚΗΦΙΣΟΣ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΗΣΑΠ
Κ2: ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ-ΚΗΦΙΣΟΣ - ΗΣΑΠ
Κ3: ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ-ΙΛΙΣΟΣ
Κ4: ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ-ΣΥΓΓΡΟΥ

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ - ΚΗΦΙΣΟΣ /
ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ **ΚΕΝΑ**

Χάρτης 6.5



ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
ΑΝΑΨΥΧΗ
ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ [ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΟ]
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ
ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
ΠΑΡΚΟ/ ΠΛΑΤΕΙΑ

ΚΟΜΒΟΙ

Κ1: ΚΗΦΙΣΟΣ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΗΣΑΠ
Κ2: ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ-ΚΗΦΙΣΟΣ - ΗΣΑΠ
Κ3: ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ-ΙΛΙΣΟΣ
Κ4: ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ-ΣΥΓΓΡΟΥ

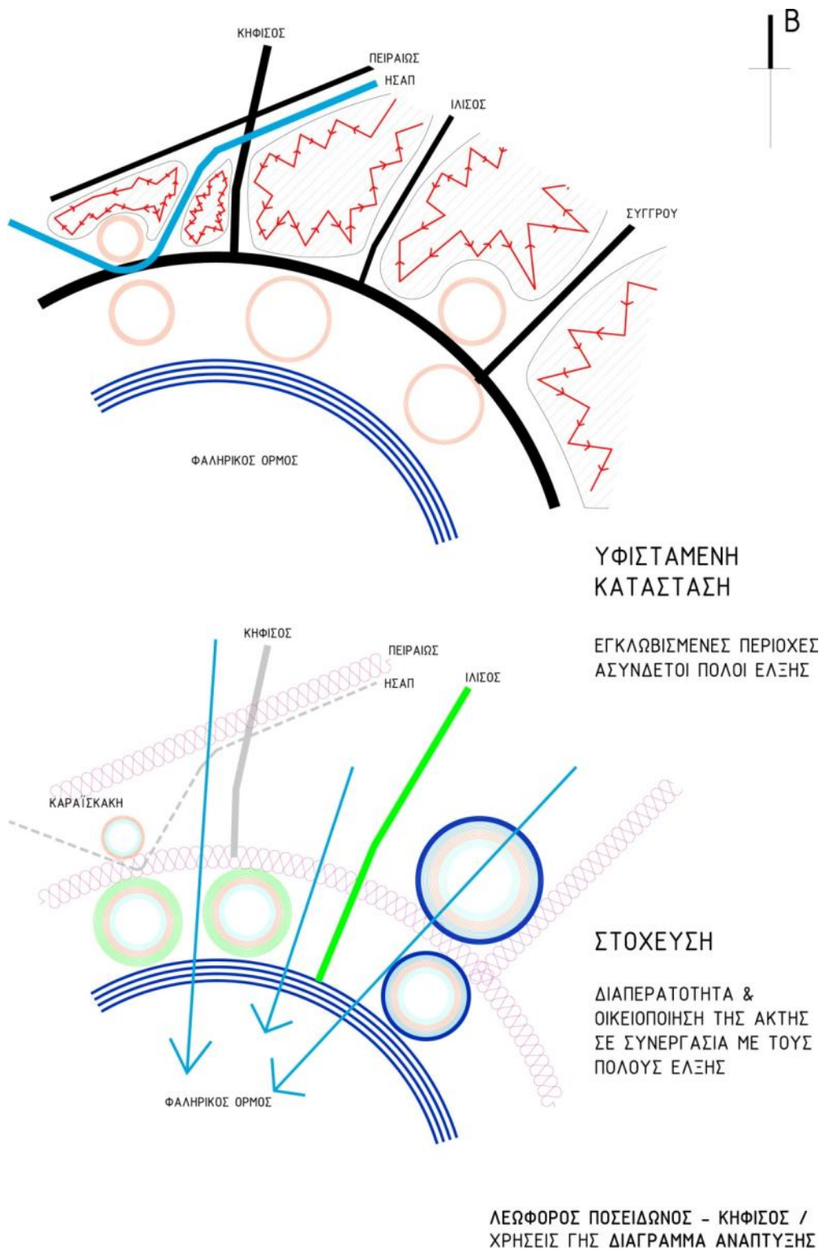
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ - ΚΗΦΙΣΟΣ /
ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ **ΠΥΚΝΩΤΕΣ**
ΔΙΑΤΟΠΙΚΗΣ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑΣ

Χάρτης 6.6

Αποτίμηση & Στόχευση.

Το στοιχείο που ξεχωρίζει κυρίαρχα είναι η σχέση της πόλης με τη θάλασσα και η ανάκτησή της, δηλαδή η λειτουργική αναζωογόνηση της πόλης μέσω της ακτής. Το όριο της παραλιακής ζώνης αν και δεν λειτουργεί ως *αστικό τείχος* μεταξύ δύο οικιστικών αποσπασμάτων, καθορίζει τη σχέση του κτισμένου αστικού περιβάλλοντος με το φυσικό τοπίο. Η μεταβατική κατάστασή του σήμερα είναι εφικτό να αντιμετωπιστεί θετικά ως πεδίο αναδιάταξης χρήσεων και αστικών συνθηκών, σε πρώτο επίπεδο σε όφελος των γειτονικών κατοικημένων περιοχών, και στη συνέχεια να αποδοθεί στον κάτοικο της μητροπολιτικής Αθήνας.

Η αποκατάσταση της σχέσης των περιοχών κατοικίας με την ακτή, ως κοινό και δημόσιο αγαθό, σε μία έκταση από το Δέλτα μέχρι και το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας είναι που τελικά προκρίνεται εδώ. Μία αστική διαχείριση που θα αποβλέπει σε όφελος της περαστικής και φευγαλέας υπερτοπικής πόλης οφείλει να υποχωρήσει. Η διαχείριση της συγκοινωνιακής μορφολογίας, μείζον θέμα σε μία κατεύθυνση επίλυσης του προβληματικού αυτού ορίου, θα μας απασχολήσει σε άλλη ενότητα. Σημειώνεται μόνο εδώ πως τα δύο αυτά σκέλη είναι αλληλένδετα και πρέπει να βλέπουν στην ίδια κατεύθυνση.



Χάρτης 6.7

Β.1 .6 Κοίτη του Κηφισού (Πειραιώς –Ποσειδώνος) σε διαδοχή με τις γραμμές του ΗΣΑΠ





Στο σύντομο κομμάτι που καταγράφεται εδώ για την κοίτη του Κηφισού, από την λεωφόρο Πειραιώς μέχρι τη λεωφόρο Ποσειδώνος αναδεικνύεται από τη μία η ανάγνωση του ορίου αυτού ως προς τις περιοχές εκατέρωθεν και από την άλλη η γεφύρωση των δύο υπερτοπικών αξόνων που το ορίζουν δια μέσου των παράπλευρων οδών. Η σχέση της διευθετημένης κοίτης με τη γραμμή του ΗΣΑΠ οργανώνει ένα ενδιαφέρον αστικό απόσπασμα με επάλληλα όρια σε μικρό τοπογραφικό βάθος και μας επιτρέπει να εξάγουμε συμπεράσματα σχετικά με μία αστική απομόνωση μικρής κλίμακας (χάρτης 6.1^{α} & 6.1^{β})

Η διογκωμένη, από υδραυλική άποψη, κοίτη του Κηφισού, αν και παραπέμπει με τη διευθέτηση της σε ένα ανοιχτό γεωγραφικά υπαίθριο απόσπασμα, εντούτοις, στο σκέλος αυτό, διαχωρίζει δύο συγκροτημένες περιοχές κατοικίας με ήπια χαρακτηριστικά. Ειδικότερα, στη σύντομη αυτή πορεία, κυρίαρχη είναι η χρήση κατοικίας (χάρτης 6.4) σχεδόν με αμιγή εμφάνιση. Το τοπίο αλλάζει μόνο στα άκρα του άξονα όπου καταγράφονται υπερτοπικές χρήσεις και μεγάλοι κενοί χώροι· κτίρια και οικόπεδα (χάρτης 6.5). Βιομηχανικές, βιοτεχνικές και εμπορικές χρήσεις αναπτύσσονται προς την οδό Πειραιώς και χρήσεις γραφείων στην άκρη της κοίτης στη λεωφόρο Ποσειδώνος (χάρτης 6.3). Οι δύο διασταυρώσεις επαναφέρουν με έντονο τρόπο την υπερτοπική κλίμακα, συγκριτικά με τον τοπικό χαρακτήρα που αναπτύσσεται κατά μήκος του Κηφισού, και αναδεικνύουν τον κόμβο στην οδό Πειραιώς ως ιδιαίτερης σημασίας.

Στο εσωτερικό των περιοχών, πίσω από τις όχθες φανερώνεται μία κατάσταση αντίστοιχη με μικρού νησιού χωρίζοντας το νέο Φάληρο σε δύο κομμάτια, εγκλωβισμένα ανάμεσα στις γραμμές του ΗΣΑΠ και την κοίτη του Κηφισού και ανάμεσα από τις γραμμές του ΗΣΑΠ και το γήπεδο Καραϊσκάκη. Σε σύντομη αυτή γεωγραφικά απόσταση παρατηρείται να αναπτύσσονται αναπόφευκτα δύο αντίστοιχα τοπικά κέντρα λόγω του αδιαπέρατου των ορίων αυτών (χάρτης 6.2).

Αποτίμηση & Στόχευση. (χάρτης 6.6.)

Τα δύο επάλληλα όρια της κοίτης και των γραμμών του ΗΣΑΠ αναδεικνύουν την ανάγκη απόσβεσης της λειτουργικής απόστασης που δημιουργείται για τις περιοχές κατοικίας εκατέρωθεν αλλά και την ανάγκη επαρκούς σύνδεσης της Πειραιώς με την Ποσειδώνος χαμηλά στο επίπεδο της κοίτης. Αν και ως αστική επέμβαση μοιάζει ιδιαίτερα απαιτητική τεχνικά δεδομένης και της έκτασης που γεφυρώνει (ειδικότερα στην κοίτη του Κηφισού), η λειτουργική δυναμική που θα προκύψει μπορεί να αναζωογονήσει το σύνολο της περιοχής που εκτείνεται ανάμεσα στο γήπεδο Καραϊσκάκη, το Σ.Ε.Φ. και το Μοσχάτο, οριοθετώντας ένα ισχυρό και βιώσιμο λειτουργικά άκρο για το Φαληρικό όρμο. Με αυτό το χειρισμό αφομοιώνεται ταυτόχρονα με την τοπική και μία μαζική υπερτοπική έλξη λόγω των αθλητικών εγκαταστάσεων, η οποία στις τρέχουσες συνθήκες έρχεται και φεύγει χωρίς διάρκεια παραμονής και γεωγραφική αναφορά.

Β.2 Ανάπτυξη του Πλέγματος των ορίων.

Το νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης που μελετήθηκε εδώ περιχαρακώνεται μέσα σε όρια που βρίσκονται σαφώς σε φθίνουσα κατάσταση και αποτελεί μία μητροπολιτικής κλίμακας νησίδα στο εσωτερικό της οποίας υπάρχουν μικρότερες. Τα ισχυρά αστικά όρια που καταγράφονται, περιγράφουν μία παρελθούσα πολεοδομική συνθήκη η οποία παρά τις όποιες ενστάσεις ως προς το σκοπό που εξυπηρέτησε (συνδυασμός γρήγορης μετακίνησης με το αυτοκίνητο και υπερτοπικές χρήσεις υψηλής προβολής), σαφώς πλέον στέκει σε λειτουργική ασάφεια και αδράνεια, σε αναμονή επαναπροσδιορισμού.

Το τμήμα αυτό συνεπώς εμφανίζεται ως παρεμβολή μεταξύ δύσης και ανατολής, στο κατέβασμα του μητροπολιτικού κέντρου στο νότο, δηλαδή στη θάλασσα. Αυτονομείται γεωγραφικά *εντός των τειχών* παρατείνοντας με σαφήνεια τη διάκριση δυτικών και ανατολικών περιοχών ενώ ταυτόχρονα συντηρεί μία απομάκρυνση από τη θάλασσα.



Χάρτης 7.1

Σε πρώτο επίπεδο καταγράφονται φραγές και μία δυσκινησία ροής από και προς τις διαφορετικές πολεοδομικές ζώνες (αστικές ή φυσικές) που καταλήγουν σε μητροπολιτικά ή υπερτοπικά όρια (Λεωφόρος Πειραιώς, Λεωφόρος Ποσειδώνος-Ακτή, Λεωφόρος Συγγρού), ενώ σε δεύτερο επίπεδο εμφανίζει στο εσωτερικό του γειτονικές περιοχές που περιβάλλονται από χαμηλότερης λειτουργικής έντασης όρια (Ιλισός, Κηφισός, Καλλιρόης-Χαμοστέρνας). Αντίστοιχα, ως μεγάλη *νησίδα* περιγράφεται το «οχυρό» Πειραιώς-Ομηρίδου Σκυλίτση (ΗΣΑΠ) -Ποσειδώνος-Συγγρού-Χαμοστέρνας ενώ ως μικρότερες αυτές που διακλαδίζονται στην κοίτη του Ιλισού, τις γραμμές του ΗΣΑΠ (οδός Θεσσαλονίκης), στο σκέλος του Κηφισού από την Πειραιώς μέχρι την Ποσειδώνος και την οδό Καραολή Δημητρίου που ορίζει μία απομονωμένη περιοχή γύρω από το γήπεδο Καραϊσκάκη.

Κυρίαρχο χαρακτηριστικό των μεγαλύτερων αυτών ορίων αποτελεί η πτωτική τάση του προηγούμενου χαρακτήρα τους και η αδρανής σχέση τους με τις περιοχές που περιβάλλουν. Η κατάσταση των ορίων της μεγαλύτερης νησίδας φανερώνεται κυρίαρχα τόσο στην αποχώρηση των υπερτοπικών χρήσεων (μεγάλες εταιρείες, υπερτοπικές εμπορικές χρήσεις, βιοτεχνίες, βιομηχανίες, κτίρια διοίκησης) που «άφησαν πίσω τους» κενά κτίρια όσο και στη μείωση της έντασης των λειτουργιών που παραμένουν στην αρχική τους θέση. Τα ενεργά αυτά τμήματα των αξόνων πλέον δεν αποτελούν μέρος μίας κυρίαρχης πολεοδομικής κατάστασης αλλά κατάλοιπά της προηγούμενης.

Αναφορικά με τα μικρότερα όρια προκύπτει μία στασιμότητα. Είτε δεν υπάρχει διαχρονικά ουσιαστική κινητοποίηση ανασύνταξης της συνθήκης που στέκει σε βάρος των περιοχών που γειτνιάζουν με αυτά (φυσικά στοιχεία όπως οι κοίτες των ποταμών – Ιλισός, Κηφισός) είτε οι λόγοι που οργάνωσαν αυτή τη συνθήκη (αυξημένη κίνηση αυτοκινήτων- Λεωφόρος Χαμοστέρνας, γραμμή ΗΣΑΠ) μοιάζουν πλέον άστοχα σχεδιασμένοι ή και παρωχημένοι και επιφέρουν μία λειτουργική αδράνεια. Η ύπαρξη τους ως όρια δεν σχετίζεται με την ανάπτυξη υπερτοπικών χρήσεων ενώ οι τοπικές χρήσεις (εκτός της κατοικίας) που αναπτύσσονται στέκουν μετέωρες και σε σχετική διασπορά, αδυνατώντας να αποδώσουν λειτουργική συνοχή στους άξονες αυτούς.

Αποτίμηση & Στόχευση.

Ανακεφαλαιώνοντας, στη ματιά του συνολικού πλέγματος στον άξονα των χρήσεων, κεντρικά στέκει η παρεμπόδιση μια ομαλής λειτουργικά ροής από τα δυτικά προς τα ανατολικά. Ενώ εμφανίζονται επάλληλες υπερτοπικές συγκεντρώσεις στον άξονα βορρά-νότου (βορειοδυτικά και νοτιοανατολικά). δεν εντοπίζεται αντίστοιχη γραμμική ροή στην αντίθετη διεύθυνση. Η αισθητή υποβάθμιση των παράλληλων αυτών αξόνων που καταγράφηκαν, σε συνδυασμό με το «φράγμα» της λεωφόρου Χαμοστέρνας και το άκρο της λεωφόρου Ποσειδώνος, ενισχύει ακόμη περισσότερο τη δυσκινησία της μητροπολιτικής καθόδου προς τη θάλασσα και πλέον ορίζει τις επί μέρους χωρικές ενότητες ακόμη πιο καθαρά ως νησίδες.

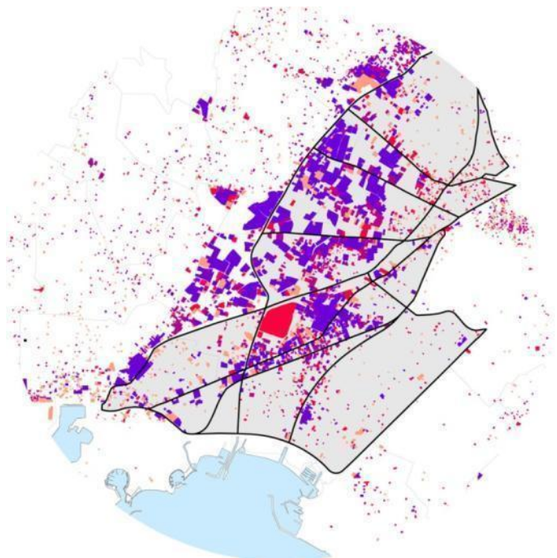
Το εγχείρημα ανάσχεσης της λειτουργικής δυσκινησίας που καταγράφεται οφείλει να αντιμετωπίσει ειδικά τα επί μέρους χαρακτηριστικά των ορίων που εντοπίζονται, στα πλαίσια όμως μίας ενιαίας λειτουργικά κατεύθυνσης για την πόλη. Η διευθέτηση των αστικών ροών από δύση προς ανατολή και από βορά σε νότο είναι κρίσιμη τόσο σε τοπικό όσο και σε μητροπολιτικό επίπεδο.

Χάρτες λειτουργικής μορφολογίας των Νησίδων.

[απογραφή Αττικό Μετρό 1996, επεξεργασία Φ.Κ.]



Χάρτης 7.2 Νησίδες & Κατοικία



Χάρτης 7.3 Νησίδες & Μεταποίηση – Βιομηχανία – Χονδρικό Εμπόριο

Γ. Συντακτική ανάγνωση της τεκμηρίωσης σε επίπεδο χρήσεων.

Στην ανάγνωση των συνολικών στοιχείων που προκύπτουν από την καταγραφή σε επίπεδο χρήσεων γης προκύπτει μία παραδειγματική διάσταση των ορίων που εξετάστηκαν. Αναδεικνύονται από τη μία διαφορετικοί τύποι *αστικών τειχών* και από την άλλη εντοπίζονται κοινά χαρακτηριστικά στα επιμέρους τμήματα των διαφορετικών αξόνων, επιτρέποντας μία σχετική επιβεβαίωση της ανάγνωσης αυτής.

Γ.1 Ομαδοποίηση των αστικών φραγών στον άξονα των χρήσεων.

Προχωρώντας σε μία ομαδοποίηση των χαρακτηριστικών αυτών, **προκύπτουν πέντε τύποι *αστικών τειχών*** που χαρακτηρίζουν με διαφορετικό τρόπο τα όρια στην πόλη. Οι τύποι αυτοί ορίζονται σε σχέση με τη λειτουργική τους ανάπτυξη στον άξονα των χρήσεων και στην κατεύθυνση αυτή γίνεται η ομαδοποίηση. Η διάκριση των *αστικών νησίδων* που περιγράφονται από αυτά τα όρια, εμφανίζεται κρίσιμη για να προσεγγίσει σε επόμενο επίπεδο μία βιώσιμη συνέχεια της πόλης. Οι νησίδες προκύπτουν με δύο βασικές διαβαθμίσεις και διακρίνονται τόσο από το διαφορετικό πολεοδομικό χαρακτήρα τους όσο και από τη κυμαινόμενη ένταση τους.

Συνεπώς, για κάθε όρο, αστικό τείχος ή νησίδα, ορίζεται και μία γενικότερη στόχευση στη βάση του επαναπροσδιορισμού τους σε μία νέα λειτουργική κατεύθυνση.

Γ.1.1 3+2 τύποι Αστικών Τειχών.

-Αστικό τείχος / Υπερτοπική Παρεμβολή



Ορισμός: Πρόκειται για το όριο που διαχωρίζει δύο ήδη συγκροτημένες περιοχές και παρεμβάλλεται ανάμεσα τους ως γραμμικός υπερτοπικός άξονας. Τα σημεία επαφής των εκατέρωθεν περιοχών με το *τείχος* δεν εμφανίζουν καμία λειτουργική συνέχεια με τα μέτωπά του αλλά ενώ οι περιοχές αυτές δεν

προκύπτει να φθίνουν λειτουργικά σε ένταση χρήσεων καθώς το πλησιάζουν, τελικά διακόπτονται βίαια από αυτή την παρεμβολή.

Δυναμική: Η δυναμική της ανάπτυξης αυτού τύπου δεν σχετίζεται με τις εκατέρωθεν περιοχές και εντοπίζεται σε άλλες παραμέτρους. Η σύνδεση πολεοδομικών κέντρων, η υπερτοπική συνάντηση υψηλής προβολής στον άξονα των χρήσεων, οι αυξημένες αντικειμενικές αξίες και η γεφύρωση υπερτοπικών αποστάσεων με γνώμονα τη γρήγορη μετακίνηση με το αυτοκίνητο αποτελούν βασικά σημεία ενίσχυσης της διαχωριστικής λειτουργίας αυτού του τείχους. Στη βάση αυτή δημιουργείται μία α-τοπική γραμμική περιοχή αναφοράς που αναφέρεται στο μητροπολιτικό σύνολο ενώ χωρικά βρίσκεται ασύνδετη με το αστικό απόσπασμα που την περιβάλλει.

Δείγμα: Λεωφόρος Συγγρού ως όριο της Αθήνας-Καλλιθέας-Νέας Σμύρνης-Παλαιού Φαλήρου και ως συνδετήριος άξονας του μητροπολιτικού κέντρου με τη μητροπολιτική ακτή (Φαληρικός Όρμος).

Στόχευση: Η αφομοίωση της υπερτοπικής δυναμικής που χαρακτηρίζει τον άξονα αυτό σε μία νέα κατεύθυνση που θα περιγράφει μία οικιστικά αειφόρα αναδυόμενη πόλη και μία βιώσιμη κινητικότητα. Η απόσβεση της ισχυρής διαχωριστικής λειτουργίας του για τις εκατέρωθεν του ορίου περιοχές προκύπτει ως επακόλουθο.

-Αστικό τείχος/ Διατοπικό Σύνορο



Ορισμός: Ως *Διατοπικό Σύνορο* χαρακτηρίζεται το γραμμικό όριο στο οποίο οι εκατέρωθεν περιοχές καταλήγουν και που στο εσωτερικό τους εμφανίζουν ολοκληρωμένη πολεοδομικά οικιστική συγκρότηση (γενική κατοικία και οργανωμένο τοπικό κέντρο). Στο τείχος αυτό προσκρούουν τα «ξέφτια» των απέναντι πολεοδομικών ενοτήτων, εννοώντας με αυτό μία λειτουργική συνθήκη με ασαφή χαρακτήρα συγκρότησης. Οι χρήσεις στα μέτωπα του άξονα εμφανίζονται να σχετίζονται κατά κανόνα με το εσωτερικό των τειχών (έστω και αν έχουν μία μικρή υπερτοπική απεύθυνση ή εξειδίκευση ανά περίπτωση).

Δυναμική: Η δυναμική αυτού του ορίου δείχνει μία λειτουργική διαβάθμιση της έντασης των τοπικών χρήσεων της περιοχής που καταλήγουν σε αυτό αλλά οι λόγοι ανάδειξης του ως διακριτό όριο σχετίζονται είτε με φυσικά γεωγραφικά δεδομένα είτε με εμβόλιμες πολεοδομικές παρεμβάσεις που ευνόησαν οι φυσικές ροές της γεωγραφίας της πόλης.

Δείγμα: Λεωφόρος Καλλιρόης-Χαμοστέρνας και Λεωφόρος Θεσσαλονίκης-γραμμή ΗΣΑΠ ως όρια Αθήνας-Ταύρου/Μοσχάτου-Καλλιθέας και κοίτη Κηφισού (Πειραιώς έως Ποσειδώνος) ως όριο Πειραιά (Νέο Φάληρο)-Μοσχάτου/Ταύρου.

Στόχευση: Το ξεπέρασμα του χαρακτήρα διάσπασης που επιφέρει αυτό το όριο σε διατοπικό επίπεδο και η λειτουργική του αφομοίωση ως σημείο συνάντησης για τις περιοχές πίσω από αυτό. Η διαπερατότητα εγκάρσια οφείλει να ευνοηθεί.

Η ανάδειξη αυτού του τύπου σε μία υπερτοπική κατεύθυνση θα πρέπει να εξεταστεί εξίσου και με τους αντίστοιχους όρου.

-Αστικό τείχος/ Τοπικός Διαιρέτης



Ορισμός: Σε μία συγκροτημένη οικιστικά ζώνη εμφανίζεται ως γραμμικό όριο που διακόπτει τη συνέχειά της χωρίς όμως οι περιοχές εκατέρωθεν των μετώπων του να συγκροτούν στο εσωτερικό τους ανεξάρτητα/αυτοτελή λειτουργικά πολεοδομικά αποσπάσματα. Οι χρήσεις δηλαδή στα μέτωπα του τύπου αυτού δεν προκύπτουν με έντονα διαφορετική λειτουργική ταυτότητα μεταξύ τους και αποτελούν κομμάτι της ίδιας γεωγραφικά (αν όχι πολεοδομικά και διοικητικά) περιοχής.

Δυναμική: Η δυναμική αυτού του τύπου σχετίζεται κυρίως με φυσικά γεωγραφικά δεδομένα και λιγότερο με εμβόλιμες πολεοδομικές παρεμβάσεις ενώ η ύπαρξη *Διατοπικού Συνόρου* σε γεωγραφική εγγύτητα καθορίζει τον χαρακτήρα του ως *Τοπικό* όριο. Δηλαδή, το πολεοδομικό εύρος ανάμεσα από δύο όρια που επιτρέπει ή δεν επιτρέπει τη συγκρότηση ανεξάρτητης οικιστικής ζώνης είναι καθοριστικό για την κατάταξη του τύπου.

Δείγμα: Κοίτη Ιλισού σε συνδυασμό με τη Λεωφόρο Θεσσαλονίκης-γραμμή ΗΣΑΠ ως όρια Καλλιθέας-Ταύρου/Μοσχάτου.

Στόχευση: Το ξεπέρασμα του χαρακτήρα διάσπασης που επιφέρει αυτό το όριο σε τοπικό επίπεδο και η αφομοίωσή του ως σημείο συνάντησης σε όφελος της περιοχής που διασπά. Βασικό μέλημα η αποκατάσταση της συνέχειας της πόλης.

-Αστικό τείχος/ Μητροπολιτικό εσωτερικό σύνορο



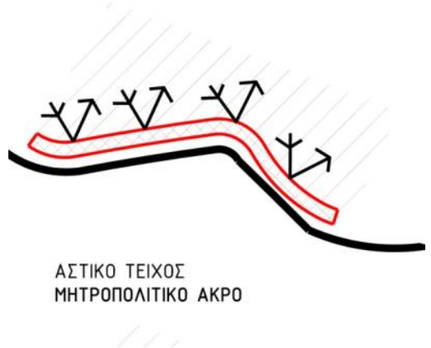
Ορισμός: Με το χαρακτηρισμό *Μητροπολιτικό Σύνορο* εννοείται ένα ακραίο όριο της ευρύτερης κατοικημένης μεγάλης Αθήνας. Πρόκειται για τον άξονα στον οποίο καταλήγει η πόλη με διαφορετική πολεοδομική ταυτότητα συγκρότησης εκατέρωθεν του.

Δυναμική: Η δυναμική αυτού του ορίου σχετίζεται με μία παρελθούσα διάσταση πολεοδομικής τακτοποίησης που όρισε για την πόλη διακριτές ζώνες (για παράδειγμα βιοτεχνικές χρήσεις και κατοικία) εκατέρωθεν κάποιου υφιστάμενου ισχυρού λειτουργικού άξονα.

Δείγμα: Οδός Πειραιώς (Πέτρου Ράλλη έως γήπεδο Καραϊσκάκη) ως όριο Δυτικών και Νοτιανατολικών περιοχών και ειδικότερα ως όριο Ταύρου/Μοσχάτου-Νίκαιας/Ρέντη με την παρεμβολή του Ελαιώνα.

Στόχευση: Η πολεοδομική ανασυγκρότηση των εκατέρωθεν περιοχών και η απόσβεση του αστικού ορίου με τρόπο που θα ευνοεί τη νέα προτεινόμενη κατεύθυνση στον άξονα των χρήσεων και πάντως με στόχο την απόσβεση της αδιαπερατότητας που σχετίζεται και με το ίδιο το γραμμικό όριο.

-Αστικό τείχος/ Μητροπολιτικό άκρο



Ορισμός: Εκφράζει την κατάσταση της κτισμένης πόλης στα γεωγραφικά της όρια με το φυσικό περιβάλλον· τα μεσόγεια, το βουνό και τη θάλασσα.

Δυναμική: Διαβάζοντας τον φυσικό περίγυρο της πόλης ως λειτουργικό της κομμάτι, το όριο που περιγράφεται εδώ αντλεί τη δυναμική του από τις συνθήκες που εμποδίζουν την ομαλή έξοδο της πόλης στο φυσικό τοπίο και κατά συνέπεια διαρρηγνύουν την επιθυμητή αυτή σχέση. Οι λειτουργίες που αναπτύσσονται στο μέτωπο του ορίου αυτού μονοπωλούν αυτή τη συνθήκη και δεν επιτρέπουν τη διάχυσή της στην πόλη. Εμφανίζει (κυριολεκτικά) χαρακτηριστικά οχυρωματικού τείχους.

Δείγμα: Λεωφόρος Ποσειδώνος ως όριο της Καλλιθέας , του Μοσχάτου και του Παλαιού Φαλήρου με το Φαληρικό Όρμο.

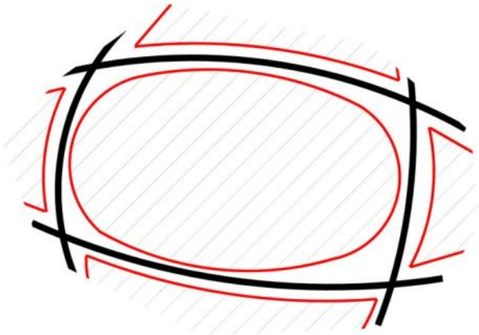
Στόχευση: Η ανασύνταξη του ορίου αυτού με τρόπο που να ευνοεί τη διάχυση της πόλης στο φυσικό τοπίο (όχι ως πολεοδομική επέκταση) και την ώσμωση των δύο απαρχής διαφορετικών συνθηκών.

Γ.1.2 Αστικές Νησίδες

Σχετικά με τις αστικές νησίδες θα πρέπει να αναφερθεί πως δεν μπορεί να προκύψει όποια εκτίμηση τους χωρίς την ανάγνωση και την ερμηνεία των ορίων που τις περιβάλλουν αφού δεν προκύπτει απαραίτητα μία ομοιότητα των *τειχών* σε όλες τις πλευρές των *νησίδων*. Στη διάκριση της έντασης των διαφορετικών τύπων των *Αστικών Τειχών* (Μητροπολιτικό, Διατοπικό, Τοπικό) ορίζεται και το είδος της προσέγγισης ανασυγκρότησης των *Νησίδων* σε πολεοδομικό επίπεδο. Μεγαλύτερη ή μικρότερη κλίμακα επέμβασης.

Συνεπώς, προκύπτουν δύο βασικές κατηγορίες *αστικών νησίδων* στο πλαίσιο δύο, αντίστοιχα, διαβαθμίσεων. Οι όποιες υποπεριπτώσεις μπορούν να προσεγγιστούν μόνο μέσα από την επί μέρους ανάγνωση των *Αστικών Τειχών*. Σχετικά με τις διαβαθμίσεις αναφερόμαστε στις περιπτώσεις που τα όρια των *Νησίδων* είναι είτε **μητροπολιτικής σημασίας** και πιθανά στο εσωτερικό τους να εμφανίζονται μικρότερες νησίδες είτε έχουν **τοπικό χαρακτήρα** και αποτελούν τμήματα μεγαλύτερων νησίδων. Η βασική αυτή διάκριση επιτρέπει την στοιχειοθέτηση των παρακάτω τύπων:

-Αστική Νησίδα/ Αυτοτελής Χωρική Ζώνη



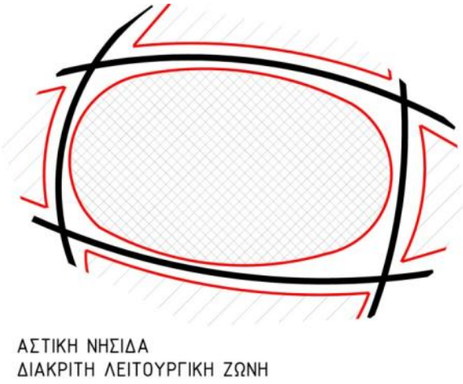
Ορισμός: Αναφέρεται στο πολεοδομικό απόσπασμα του οποίου η αυτοτέλεια εξασφαλίζεται από την οργανωμένη συγκρότηση των καθημερινών λειτουργιών στο εσωτερικό του και που περιβάλλεται με σαφήνεια από *Αστικά Τείχη*.

Δυναμική: Η δυναμική αυτής της ζώνης αντλείται από την αποξένωση της από τις γειτονικές σε αυτή περιοχές παρά το γεγονός της κοντινής γεωγραφικής απόστασης.

Δείγμα: Με όρια τη λεωφόρο Χαμοστέρνας, τη λεωφόρο Πειραιώς και την κοίτη του Ιλισού απομονώνεται η Καλλιθέα.

Στόχευση: Η έξοδος της νησίδας. Η ανασύνταξη των τειχών που την περιβάλλουν σε μία κατεύθυνση λειτουργίας τους ως σημεία συνάντησης που θα ευνοούν μία ώσμωση των εκατέρωθεν περιοχών.

-Αστική Νησίδα/ Διακριτή Λειτουργική Ζώνη



Ορισμός: Αναφέρεται στο πολεοδομικό απόσπασμα του οποίου η ορισμένη πολεοδομική λειτουργία είναι διακριτή από τις γειτονικές περιοχές που ακουμπούν στα όρια του. Αναφέρεται τόσο στις σχέσεις εντός του κτισμένου αστικού ιστού όσο και στην επαφή του με φυσικά όρια που τον περιβάλλουν.

Δυναμική: Η δυναμική και ο χαρακτήρας αυτής της ζώνης εξαρτάται από την ένταση της συνθήκης της πολεοδομικής λειτουργίας που τη χαρακτηρίζει· φθίνουσα ή εντατική.

Δείγμα: Η Βιοτεχνική νησίδα με όρια την Πειραιώς-Κωνσταντινουπόλεως-Αθηνών-Κηφισού και αφορά τις περιοχές της Αθήνας (Βοτανικός), Ταύρος (Ελαιώνας),Ρέντης. Στη νησίδα αυτή ακουμπούν περιοχές γενικής κατοικίας. *

Στόχευση: Η πολεοδομική ανασυγκρότηση της νησίδας μέσα από τον ορισμό μίας κεντρικής στρατηγικής για την πόλη και το ξεπέρασμα των ορίων της.

*Εξετάζεται ειδικότερα στο σκέλος που αφορά τη δυτική Αθήνα.

Δ. Αποτίμηση και Στόχευση

Επιχειρώντας μία γενικότερη αποτίμηση των παραπάνω καταγραφών των χρήσεων, επιθυμητή είναι η αφομοίωση των αξόνων που μελετήθηκαν τόσο ως πραγματικές προβληματικές πολεοδομικές καταστάσεις, εξαιτίας των ισχυρών ορίων (αστικών τειχών) που μοιράζουν τον αστικό χάρτη σε συγκεκριμένες νησίδες, όσο και ως παραδειγματικές περιπτώσεις προσέγγισης αντίστοιχων συνθηκών σε ένα διαδημοτικό επίπεδο.

Σχετικά με τον εντοπισμό τους παραδειγματικά, η αξιοποίηση της τεκμηρίωσης και η απόπειρα ανάδειξης χαρακτηριστικών περιπτώσεων από τη μία δείχνει προς μία κατεύθυνση συνάντησης των μέχρι τώρα απομακρυσμένων αστικών αποσπασμάτων και προωθεί την εξωστρέφεια εκατέρωθεν των τειχών και από την άλλη οριοθετεί το επίπεδο των επεμβάσεων σε τοπικό, διατοπικό ή μητροπολιτικό φάσμα ανάλογα. Η ανασύνταξη μπορεί και αναφέρεται είτε σε πολεοδομική ανασυγκρότηση ολόκληρων περιοχών είτε σε μικρότερες αστικές επεμβάσεις ήπιου χαρακτήρα. Ο αναλογισμός αυτών των στοιχείων σε συγκεκριμένα παραδείγματα θα επιτρέψει την εξάσκηση τους σε πραγματικές συνθήκες ευνοϊκές τόσο για την ανάπτυξη στρατηγικών όσο και για την επίλυση τοπο-θετημένων προβλημάτων.

Αναφορικά με την προσέγγιση ως εντοπισμένο (πραγματικό) πλέγμα αστικών τειχών, ζητούμενη είναι η επιλογή και διαβάθμιση επεμβάσεων σε κομβικά σημεία. Βασικός στόχος είναι να διαλυθεί το πλέγμα που δημιουργεί συνθήκες αδιαπερατότητας στην καθημερινή κινητικότητα και να αναζωογονηθεί η λειτουργία τους στο πεδίο των χρήσεων. Προτείνεται δηλαδή από τη μία η επίλυση της διατοπικής κινητικότητας στα σημεία επαφής των αστικών νησίδων και από την άλλη η επίλυση της μητροπολιτικής κινητικότητας στην κάθοδο της προς τη θάλασσα· στο φαληρικό όρμο αλλά και στη σύνδεση της με το μητροπολιτικό κέντρο του Πειραιά.

Οι επεμβάσεις αυτές με κατεύθυνση την ενίσχυση και αναζωογόνηση των χρήσεων μπορούν να διαβαθμιστούν σε δύο γενικότερες κατηγορίες· *σημειακές και γραμμικές*:

-*Σημειακές*, ως μοχλοί κίνησης στην αφετηρία και τον τερματισμό των αξόνων. Δηλαδή επεμβάσεις (τοποθετήσεις συγκεκριμένων χρήσεων) που θα λειτουργήσουν ως πόλοι έλξης. Περιπτώσεις σε αυτή την κατεύθυνση εντοπίζονται στο Δέλτα του Φαλήρου, στον κόμβο Καλλιρόης-Συγγρού, στον σταθμό του ΗΣΑΠ στον Ταύρο, στη διασταύρωση Κηφισού και λεωφόρου Πειραιώς και στην κατάληξη του Ιλισού.

-*Γραμμικές*, ως τροφοδοτούμενες πορείες με στόχο τη δημιουργία διαδρομών που θα συνεισφέρουν στην ενδυνάμωση του αστικού ιστού και θα λειτουργήσουν ως τοπικά σημεία συνάντησης εγκάρσια στον άξονα τους ή κατά μήκος σε ένα διατοπικό επίπεδο. Το σύνολο των επιλεγμένων αξόνων μπορεί να αξιοποιηθεί σε αυτή την κατεύθυνση, είτε με τη σχετική θεματοποίηση διαδρομών σε λειτουργική ισορροπία με την υφιστάμενη κατάσταση των περιοχών που διασχίζουν(αρχαιολογικός περίπατος στον άξονα των Μακρών Τειχών, πράσινο πάρκο στην κοίτη του Ιλισού, πολιτιστικός περίπατος στη λεωφόρο Συγγρού, αστική αξιοποίηση του υγρού στοιχείου της κοίτης του Κηφισού) είτε στην ανάδειξη κατά μήκος επί μέρους χρήσεων που ενισχύουν τη συνέχεια της κίνησης. Το τελευταίο αποτελεί ζήτημα συγκρότησης ειδικότερης στρατηγικής ανά περίπτωση και δεν είναι εφικτή η προσέγγιση του από την πολεοδομική απόσταση αυτής της μελέτης.

Καταλήγοντας, η καταγραφή του πλέγματος από τη μία προσφέρει την ανάγνωση της οργάνωσης της παρελθούσας πόλης, αναδεικνύοντας τα κατάλοιπα μίας προηγούμενης πολεοδομικής κατάστασης και από την άλλη βρίσκεται στο μεσοδιάστημα μίας αλλαγής. Η κατεύθυνση αυτής της αλλαγής είναι που διερευνάται και προτείνεται στα πλαίσια αστικών επεμβάσεων που βλέπουν στην αποκατάσταση μίας βιώσιμης κινητικότητας στην αστική καθημερινότητα, σε όφελος της χαμηλής κλίμακας και με την ενίσχυση δυναμικών σχέσεων στον άξονα μιας πόλης φιλικής προς τον κάτοικο.

Μέρος 2.
Προτάσεις δικτυακών παρεμβάσεων: Τυπολογία παρεμβάσεων - Συγκρότηση πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων στην πιλοτική περιοχή του Νοτιοδυτικού Κέντρου της Μητροπολιτικής Αθήνας

Χωρικές Ενότητες 4 και 5

Από τη ζώνη της οδού Πειραιώς στη ζώνη της Λεωφόρου Συγγρού

4.3 Γεωγραφική διαφοροποίηση των τιμών ακινήτων στους παρόδιους άξονες της Νοτιοδυτικής Μητροπολιτικής Αθήνας: Φαινόμενα έντασης και ύφεσης των τιμών των ακινήτων λόγω της συσσώρευσης ή απομάκρυνσης των λειτουργιών

Έλενα Πατατούκα, αρχιτέκτονας μηχανικός ΑΠΘ, ΜΔΕ Πολεοδομίας ΕΜΠ, Υ.Δ.Paris-8 / ΕΜΠ

Το Σχέδιο Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων στη Νοτιοδυτική Μητροπολιτική Αθήνα και η αναγκαιότητα μελέτης επιπτώσεων των υπεραξιών της γης και των ακινήτων

Η ανάπτυξη ενός μηχανισμού ολοκληρωμένης εφαρμογής προγραμμάτων ασχολείται με τις κοινωνικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές και πολιτισμικές συνιστώσες της βιώσιμης ανάπτυξης. Επιπλέον, επιδιώκει τον συντονισμό πολλών φορέων, ιδιωτικών και δημόσιων, σε πολλαπλά διοικητικά επίπεδα, και ασχολείται με τα πολλαπλασιαστικά φαινόμενα και επιπτώσεις της πρότασης. Με τον τρόπο αυτό, και στο πλαίσιο των Σχεδίων Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ), κομβικό ζήτημα είναι η διαχείριση των οικονομικών επιπτώσεων και συγκεκριμένα των υπεραξιών γης και ακινήτων που δημιουργεί μία παρέμβαση στο δημόσιο χώρο, ένα έργο ανάπλασης, ένα προτεινόμενο έργο υποδομής ή και ένα ολόκληρο σχέδιο ολοκληρωμένης αστικής παρέμβασης.

Βασικά ερωτήματα που εγείρονται είναι ο τρόπος και οι μηχανισμοί χρηματοδότησης, τα υποκείμενα που θα συμμετέχουν στην παραγωγή του χώρου, αλλά και πιο μακροπρόθεσμα η διαχείριση των υπεραξιών που θα δημιουργηθούν από τα υποκείμενα που θα έχουν σχέση με την αστική παρέμβαση. Τα υποκείμενα αυτά μπορεί να είναι οι κάτοικοι μιας περιοχής, οι επενδυτές και φορείς που συμμετέχουν στην παραγωγή του χώρου, ο δημόσιος τομέας των διάφορων διοικητικών επιπέδων - Τοπική Αυτοδιοίκηση, Περιφέρεια, Κεντρική Διοίκηση. Η συμμετοχή των διαφόρων δρώντων στην παραγωγή του χώρου και οι μηχανισμοί μέσα από τους οποίους θα συμμετέχουν αποτελεί αντικείμενο διερεύνησης. Αντιστοίχως, οι προσδοκίες για υπεραξίες που δεν θα δημιουργηθούν και τα εναλλακτικά μοντέλα διαχείρισης του χώρου αποτελούν, επίσης, σημεία προς επεξεργασία.

Στο πλαίσιο αυτά, είναι αναγκαίο να διερευνηθούν τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά των υποκειμένων που παράγουν χώρο και οι επεμβάσεις που προτείνονται. Αναφερόμαστε σε μικρομεσαίες εισοδηματικές ομάδες, που οικοδομούν μέσω της αντιπαροχής και της αυτοκατασκευής ή επενδύουν σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις, ή κύριοι δρώντες είναι το μεγάλο κεφάλαιο με ένα σημαντικό χαρτοφυλάκιο ακινήτων και επενδυτικό κεφάλαιο, με ιδιαίτερες σχέσεις με το χρηματοπιστωτικό σύστημα, τον τομέα των ΜΜΕ (Μικρές και Μεσαίες Επιχειρήσεις), της ναυτιλίας και του εμπορίου; Ποιοι οι μηχανισμοί μέσα από τους οποίους θα χρηματοδοτηθούν οι παρεμβάσεις; Θα υπάρχει ο παράγοντας της ανταποδοτικότητας όσον αφορά τα κατασκευασμένα έργα και παρεμβάσεις και με ποιους όρους;

Στο πλαίσιο του Σχεδίου Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων, όπως παρουσιάστηκε στο Κεφάλαιο 1, προνομιακό πεδίο για την άσκηση αυτών των πολιτικών έχει η **Νοτιοδυτική Μητροπολιτική Αθήνα** ως περιοχή με ιδιαίτερη γεωγραφική και λειτουργική σημασία, με σημαντικές δυναμικές για την ανάπτυξη της κεντρικότητας του λεκανοπεδίου, αλλά και σύνθετα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα. Στην περιοχή ιδιαίτερα κομβικό ρόλο έχουν οι **μεγάλοι συγκοινωνιακοί άξονες**, ως περιοχές έντασης των οικονομικών δραστηριοτήτων με πολλά οικονομικά, λειτουργικά, περιβαλλοντικά προβλήματα. Οι άξονες εμπεριέχουν προβλήματα που σχετίζονται με την προσβασιμότητα, την ασυνέχεια του ιστού και την περιβαλλοντική υποβάθμιση. Ταυτόχρονα, όμως, διαθέτουν και σημαντικό αναπτυξιακό δυναμικό όσον αφορά τα αποθέματα γης και ακινήτων που είναι κενά. Όπως παρουσιάστηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, μέσα από τις έννοιες "αστικές λεωφόροι", "πράσινοι και πολιτιστικοί διάδρομοι" επιδιώκεται η αστική ανασυγκρότηση των ισχυρών γραμμικών αναπτύξεων και των ευρύτερων περιοχών.

Το πρότυπο γραμμικής ανάπτυξης ως διαχρονικό φαινόμενο στις διαδικασίες αστικοποίησης της Αθήνας

Η μελέτη των παρόδιων περιοχών έχει μια ιδιαίτερη σημασία για την ελληνική πόλη που εγγράφει το πρότυπο γραμμικής ανάπτυξης από τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες του '50-'60. Στην κατεύθυνση αυτή οι παρόδιες ζώνες μετατρέπονται σε ζώνες λειτουργικών δραστηριοτήτων. Έτσι, ακόμα και στις πρώτες μεταπολιτευτικές δεκαετίες τα θεσμοθετημένα πολεοδομικά κέντρα δήμου, με εξαίρεση τους δήμους Αθηναίων και Πειραιά, δεν παρουσίασαν μεγαλύτερη ελκυστικότητα όσον αφορά σε κεντρικές λειτουργίες από τις παρόδιες ζώνες. Παραδείγματος χάρη, η διαδημοτική ζώνη της λεωφόρου Κηφισίας στην Αθήνα συγκέντρωνε το 1988 περίπου 1.170 μονάδες βιομηχανίας-εμπορίου και υπηρεσιών και 11.700 απασχολούμενους. Με τον τρόπο αυτό, στις δεκαετίες του '50 και του '60, το κύριο οδικό δίκτυο της Πρωτεύουσας (Κηφισίας, Συγγρού, Πειραιώς, Βουλιαγμένης κ.ά.) καλύφθηκε γρήγορα από κτίρια γραφείων και εμπορίου ή δημόσιες υπηρεσίες, βιοτεχνίες, δραστηριότητες με μεγάλο οικονομικό όφελος που επωφελούνταν από την λειτουργία του άξονα, με αποτέλεσμα να "απωθούνται" λιγότερο αποδοτικές λειτουργίες όπως η κατοικία, το μικρό λιανικό εμπόριο, οι αποθήκες. Πολλοί από αυτούς τους άξονες γρήγορα έφτασαν σε κορεσμό, κυκλοφοριακά αλλά και όσον αφορά τους όρους δόμησης, λόγω της αδυναμίας της διαμπερούς κίνησης των οχημάτων, χώρων στάθμευσης και χώρων κίνησης πεζών, όπως και της υπερβολικής παρόδιας ανοικοδόμησης.

Την περίοδο αυτή επικρατούσε η έννοια του "διαδρόμου", ενός ή συνόλου αξόνων που αποτελεί κυκλοφοριακό δίκτυο με υψηλές ταχύτητες για τη γρήγορη προσπέλαση με Ι.Χ., χωρίς να επιθυμείται ένταση των παρόδιων χρήσεων που συνδέονται με την κίνηση του πεζού. Ταυτόχρονα, υπήρχε η λογική της "κυψέλης", της αστικής περιοχής που περιβάλλεται από "διαδρόμους". Η έννοια του "αστικού διαδρόμου" εμφανίζεται αργότερα, μαζί με τα εντεινόμενα κυκλοφοριακά, περιβαλλοντικά και λειτουργικά προβλήματα των αξόνων.

Από το τέλος της δεκαετίας του '90 ξεκινά μία περίοδος κατά την οποία το πρότυπο αστικής ανάπτυξης συνδέεται με την κατασκευή πολλών και μεγάλων οδικών έργων, λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων 2004, της έναρξης της λειτουργίας του νέου αεροδρομίου στην περιοχή των Σπάτων, την ταυτόχρονη απελευθέρωση της έκτασης του παλαιού αεροδρομίου του Ελληνικού, την κατασκευή του μετρό, αλλά και εμπεριέχει και αναπλάσεις στο κέντρο της Αθήνας. Η πόλη αλλάζει όσον αφορά το

κέντρο της και τις σχέσεις των υφιστάμενων περιοχών της και διαχέεται ανατολικά προς το αεροδρόμιο και σχέση με την Αττική Οδό.

Τα έργα που υλοποιούνται λειτουργούν ως πόλος έλξης υπερτοπικών δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα και αλλάζουν τη γεωγραφία των περιοχών που χωροθετούνται όπως και τη σχέση τους με το πολεοδομικό συγκρότημα της Αττικής. Κατά μήκος της Αττικής Οδού, δημιουργούνται πολυλειτουργικά κέντρα, γραφειακοί χώροι, εμπορικά συγκροτήματα ή κέντρα αναψυχής, ξενοδοχεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, ακόμα και λιγοστά μεγάλα συγκροτήματα κατοικίας. Οι νέες αυτές περιοχές μπαίνουν στο χάρτη της κτηματαγοράς στα πλαίσια της πολιτικής ενίσχυσης της "ανταγωνιστικότητας της πόλης" σε μία κατεύθυνση που εξαγγέλλει το "διεθνή ρόλο της πρωτεύουσας" στη Νοτιοανατολική Ευρώπη (Παγώνης, Χωριανόπουλος, Κουκούλας, 2009). Δημιουργείται νέα ζήτηση για οικιστική ανάπτυξη, επιδιώκεται η προσέλκυση επενδύσεων και δημιουργούνται φαινόμενα κερδοσκοπίας της γης σε αγροτικές εκτάσεις. Τις αλλαγές αυτές συνοδεύει η περιβαλλοντική, αισθητική και πολεοδομική υποβάθμιση των περιοχών αυτών, οι οποίες συνοδεύονται από μια διαφοροποιημένη εικόνα κοινωνικής γεωγραφίας με μεγαλύτερη συγκέντρωση χαμηλότερων κοινωνικών ομάδων.

Το πρότυπο αυτό της αστικής διάχυσης έχει σοβαρές επιπτώσεις εκτός από την περιφέρεια της πόλης και στις κεντρικές περιοχές. Η αποκέντρωση των κεντρικών λειτουργιών και η απομάκρυνση μιας σειράς δραστηριοτήτων από το κέντρο της πόλης δημιουργεί ένα κενό κτιριακό απόθεμα, όπως και τη λειτουργική, κοινωνική και οικονομική υποβάθμιση του κέντρου. Το κέντρο της Αθήνας μετασχηματίζεται όσον αφορά τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται, τις κοινωνικές ομάδες που κατοικούν, τα φυσικά του χαρακτηριστικά, το ιδιοκτησιακό του καθεστώς. Μεγάλο κομμάτι των μεσαίων εισοδηματικών ομάδων φεύγουν προς τις βόρειες, νότιες ή ανατολικές περιοχές κατοικίας αναζητώντας καλύτερες συνθήκες διαβίωσης και ένα άλλο πρότυπο κατοίκησης.

Σημαντικοί άξονες που αποτελούν ισχυρές «γραμμικές αναπτύξεις», πολλές φορές διοικητικά «διαδημοτικές» με σημασία «μητροπολιτική», είναι ο άξονας βορρά – νότου: Κηφισίας και Μεσογείων / Κέντρο Αθήνας / Συγγρού / Θαλάσσιο Μέτωπο ή η εθνική οδός Αθηνών - Λαμίας, ο δυτικός μητροπολιτικός άξονας: Κέντρο Αθήνας / Λεωφόρος Αθηνών / Θριάσιο / Δυτική Ελλάδα ή η Πέτρου Ράλλη / Νίκαια / Κερατσίνι / Ικόνιο και σε λιγότερο βαθμό η Λένορμαν. Διαφορετική περίπτωση αποτελεί η Πειραιώς, ως άξονας πολιτισμού, εκπαίδευσης, αναψυχής, εμπορίου, με ισχυρή ακόμη παραγωγική βάση, αλλά και πολλά κενά κτιριακά κελύφη εξαιτίας της απομάκρυνσης βιομηχανικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων.

Οι αναπτυξιακοί άξονες διακρίνονται σε:

Α. Άξονες διεθνούς και εθνικής εμβέλειας:

1. Ο κεντρικός Άξονας του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, δηλαδή ο Αναπτυξιακός Άξονας Βορρά – Νότου Κηφισός

2. Αναπτυξιακός Άξονας Ανατολής-Δύσης Αττική Οδός

3. Άξονας του τρένου

4. Κέντρο Αθήνας / Λεωφόρος Αθηνών / Θριάσιο / Δυτική Ελλάδα

Β. Άξονες μητροπολιτικής ακτινοβολίας:

1. Άξονας βορρά – νότου: Κηφισίας και Μεσογείων / Κέντρο Αθήνας – Β. Σοφίας / Συγγρού / Θαλάσσιο Μέτωπο

2. Άξονας Θαλάσσιου Μετώπου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, από το Φαληρικό μέχρι τη Βουλιαγμένη

3. Άξονας Οδού Πειραιώς

Γ. Άξονες ενδοπεριφερειακής σημασίας:

1. Λ. Βουλιαγμένης, από την κεντρική περιοχή της Αθήνας προς Ελληνικό και Βουλιαγμένη

2. Άξονας Λ. Μεσογείων – Σταυρού – Ραφήνας και Άξονας Αεροδρομίου – Λαυρίου.

3. Πέτρου Ράλλη

4. Λένορμαν

5. Χαμοστέρνας-Καλλιρόης

Μεθοδολογία

Για τη διερεύνηση της γεωγραφικής διαφοροποίησης των τιμών των ακινήτων συλλέχθηκαν στοιχεία από αγγελίες όπως δημοσιεύονται στις εφημερίδες και χρησιμοποιήθηκε το Σύστημα Αντικειμενικών Αξιών (Σ.Α.Α.), όπως ορίστηκε από το Υπουργείο Οικονομικών το 2007. Έγινε επισκόπηση βιβλιογραφικών πηγών, και ειδικότερα των μελετών του τμήματος Αγοράς Κατοικίας της Τράπεζας της Ελλάδος και, τέλος, έγινε περιορισμένος αριθμός ημιδομημένων συνεντεύξεων με προνομιακούς πληροφορητές από αρμόδιους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς και μεσιτικά γραφεία.

Το υλικό για τις τιμές ακινήτων, και συγκεκριμένα επαγγελματικών χώρων στους οδικούς άξονες σε διάφορες περιοχές της πόλης, βασίστηκε σε δημοσιευμένες αγγελίες από το φύλλο Χρυσή Ευκαιρία για τα έτη 2012-2013. Οι αγγελίες της Χρυσής Ευκαιρίας καταγράφουν μία μάλλον σαφή εικόνα όσον αφορά τις κατοικίες και τους επαγγελματικούς χώρους προς πώληση και ενοικίαση, καθώς είναι η μεγαλύτερη εφημερίδα, έντυπη και ηλεκτρονική στον τομέα των ακινήτων. Καλύπτει έναν ευρύ γεωγραφικό χώρο και ένα αρκετά μεγάλο φάσμα ιδιοκτησιών, όσον αφορά παλαιότητα, μέγεθος και περιοχή ακινήτου. Γίνεται μία σύγκριση επαγγελματικών χώρων που ενοικιάζονται στις οδούς Συγγρού, Δημοσθένους, Θησέως, Καλλιρόης, Πέτρου Ράλλη, Κηφισού, Ιλισός, Ιερά Οδός, Ερμού, Σοφοκλέους, Θηβών και στις γραμμές του προαστιακού.

Όπως αναφέρουν και άλλοι αναλυτές, είναι σύνηθες κατά τη χρήση των αγγελιών για στατιστικές εκτιμήσεις, να αποκλείονται τα φθηνότερα και τα ακριβότερα ακίνητα, έτσι ώστε να μην επηρεαστούν οι μέσοι όροι (όπως στην κατασκευή του δείκτη Propindex, αντίθετα με την Τράπεζα Ελλάδος που δεν ακολουθεί αυτή τη μεθοδολογία), (Εμμανουήλ, 2008). Αυτό ακολουθήθηκε και στην παρούσα μελέτη για χάρη της εξαγωγής συμπερασμάτων μόνο σε σπάνιες περιπτώσεις και όχι συλλήβδην. Για τον κάθε άξονα το δείγμα ήταν 10-50 ακίνητα επαγγελματικού τύπου που προσφέρονται για ενοικίαση. Τα μεγέθη των ακινήτων, οι τυπολογίες και η παλαιότητα, επίσης, καταγράφηκαν.

Το υλικό που προκύπτει από τις αγγελίες του τύπου δεν δίνει μία ολοκληρωμένη εικόνα της αγοράς ακινήτων. Επιπλέον, η ανομοιογένεια των ακινήτων και των τιμών που προκύπτουν για κάθε γεωγραφική περιοχή είναι μεγάλη, οπότε δυσχεραίνεται η εξαγωγή συμπερασμάτων. Για παράδειγμα, πολλές φορές υπάρχουν για μία εντοπισμένη ζώνη ακίνητα μεγαλύτερου εμβαδού στα ρετιρέ των κτιρίων σε υψηλές τιμές, αλλά και μικρότεροι επαγγελματικοί χώροι σε πολύ χαμηλές τιμές, οπότε δεν είναι εύκολο να μιλήσει κανείς για ένα μέσο όρο τιμών και χαρακτηριστικών ακινήτων.

Έτσι, παράλληλα και συμπληρωματικά χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία από το Σύστημα Αντικειμενικών Αξιών (Σ.Α.Α.) του έτους 2007, την τελευταία έκδοση που έγινε από το Υπουργείο Οικονομικών. Το Σύστημα Αντικειμενικών Αξιών θεωρείται και επισήμως ότι απέχει από τις αγοραίες τιμές της εποχής και ότι δεν δίνει καθαρή εικόνα για την κτηματαγορά. Οι αρμόδιοι φορείς αναφέρουν ότι κατά τον προσδιορισμό τους υπεισέρχονται πολιτικά κριτήρια, οπότε ο προσδιορισμός τους εγγράφει το πολιτικό κλίμα της εκάστοτε περιόδου (συνέντευξη με εργαζόμενους στο Υπουργείο Οικονομικών, 2012 και Εμμανουήλ, 2008). Παρ'όλα αυτά, σε γενικές γραμμές οι τιμές του 2007 εκφράζουν τις τιμές προηγούμενων ετών (2006, 2005 και 2004) και προσαρμόστηκαν ώστε να αντιπροσωπεύουν μία μέση αύξηση κατά 30% σε σχέση με το 2001, η οποία ισχύει όσον αφορά τις αγοραίες τιμές για την Αθήνα (Εμμανουήλ, 2008).

Βέβαια, το γεγονός ότι στην παρούσα μελέτη διερευνώνται οι σημερινές τιμές ακινήτων, δηλαδή οι τιμές του έτους 2012-2013 και οι αντικειμενικές τιμές δεν έχουν επαναπροσδιοριστεί μέσα στην τελευταία πενταετία αποτελεί σημαντικό έλλειμμα. Η τρέχουσα οικονομική κρίση έχει επηρεάσει τις τιμές, που ακόμα και αν αντικειμενικές και αγοραίες συνέπιπταν σε ένα βαθμό το 2006-2007, σήμερα θα έχουμε σε συγκεκριμένες περιοχές σοβαρές διαφοροποιήσεις.

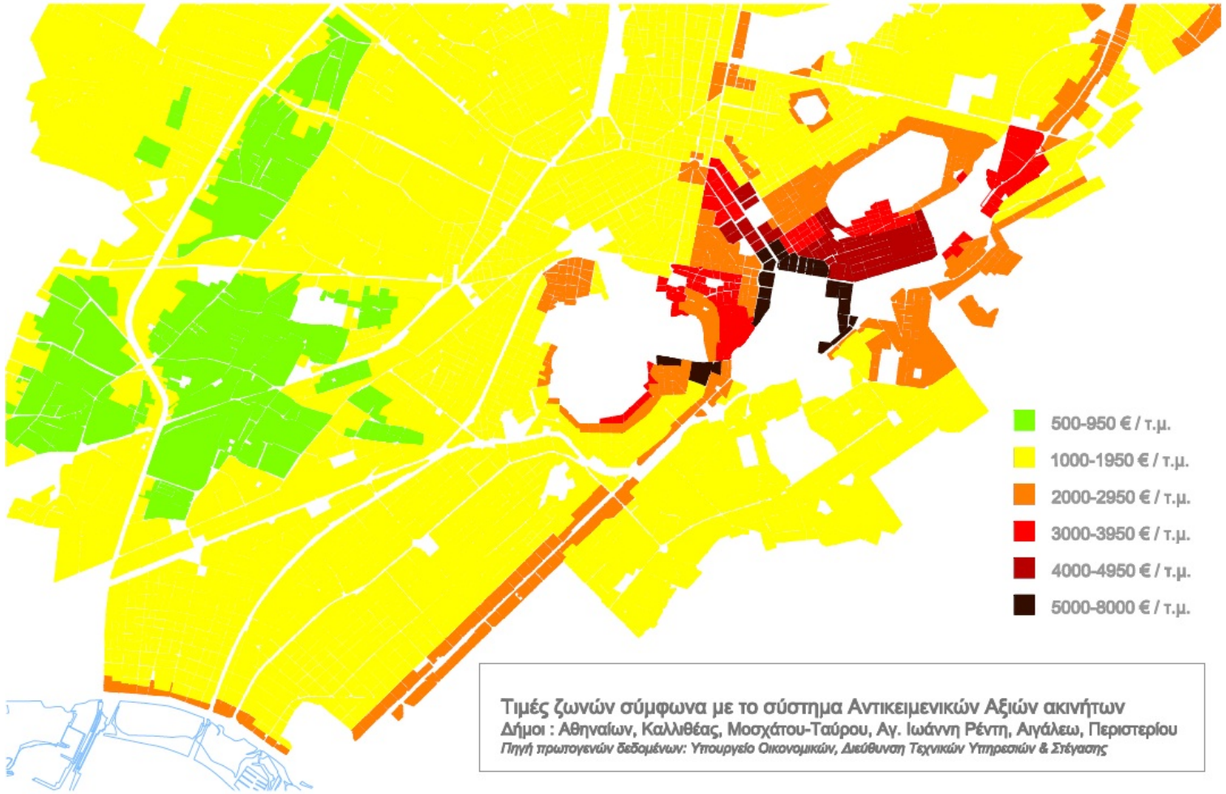
Για την ανάλυση των αντικειμενικών αξιών ακινήτων χρησιμοποιούνται οι τιμές των ζωνών, που είναι μέσες τιμές που αναφέρονται σε ευρύτερες περιοχές ή γραμμικούς άξονες, χωρίς να λαμβάνουν υπόψη τους ειδικότερα χαρακτηριστικά του ακινήτου. Παρά τις εσωτερικές διαφοροποιήσεις εντός των γεωγραφικών ζωνών εφόσον οι γεωγραφικές ζώνες αυτές δεν είναι ομοιογενείς, αλλά αποτελούνται από νεόδμητα και παλαιότερα κτίσματα, διαμερίσματα σε ρετιρέ ή υπόγεια με σημαντικές διαφορές στις εμπορικές τιμές τους, αξίζει να αναφερθεί ότι οι μέσες αυτές τιμές του Σ.Α.Α. παραμένουν εξαιρετικά σημαντικές και έγκυρες τιμές όσον αφορά τη γεωγραφική διαφοροποίηση των τιμών. Οι τιμές ζώνης μελετήθηκαν στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοδυτικής Αθήνας και συγκεκριμένα στους δήμους Αθηναίων, Καλλιθέας-Ταύρου, Αιγάλεω, Περιστέρι, Αγ. Ιωάννης Ρέντης.

Εκτός από τις τιμές ζώνης που εκφράζονται σε ευρώ/τετραγωνικό μέτρο για κάθε ακίνητο μελετήθηκαν οι συντελεστές εμπορικότητας για τον άξονα της Συγγρού και της περιοχής της Καλλιθέας. Οι συντελεστές εμπορικότητας ακολουθούν την εμπορική λειτουργία των δρόμων μέσα σε μια γειτονιά και αναφέρονται σε εσωτερικές και πιο τοπικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις τιμές ζωνών που αναφέρονται σε διαφορές πιο υπερτοπικής κλίμακας, π.χ. Μπορεί να συγκρίνουν μία χωρική ενότητα-γειτονιά με μία άλλη, αλλά όχι τις μικροδιαφορές των δρόμων εντός της χωρικής ενότητας.

Η σύγκριση των αντικειμενικών τιμών του 2007 και αγοραίων τιμών του 2012 είναι ένα σύνθετο ζήτημα το οποίο δεν επιχειρήθηκε σε όλη την έκταση του. Από τη συστηματική σύγκριση μπορεί να προκύψουν διαφορές όπως και οι εγγενείς στατιστικές και γραφειοκρατικές μεροληψίες. Μπορούν, επιπλέον, να ανοιχτούν σημαντικά ερωτήματα για την τρέχουσα οικονομική κρίση και τον τρόπο που έχει επηρεάζει την αγορά ακινήτων. Παρ' όλα αυτά, πρέπει να τονιστεί ότι υπάρχουν ορισμένα προβλήματα στο υλικό που βασίζεται σε αγγελίες, καθώς ειδικές μελέτες αναφέρουν ότι οι αγγελίες αυτές εκφράζουν την προσφορά από μεσαίες και ανώτερα εισοδηματικά περιοχές. Επιπλέον, το δείγμα που προσφέρουν είναι, όπως αναφέρθηκε, εξαιρετικά ανομοιογενές, οπότε δεν μπορεί να γίνει εύκολη η σύγκριση διαφορετικών περιοχών.

Γεωγραφική διαφοροποίηση των τιμών ακινήτων στους παρόδιους άξονες: Φαινόμενα έντασης και ύφεσης των τιμών της γης λόγω της συσσώρευσης ή απομάκρυνσης των λειτουργιών

Στο σημείο αυτό, θα διερευνηθεί η γεωγραφική διαφοροποίηση των τιμών των ακινήτων στη



Νοτιοδυτική Μητροπολιτική Αθήνα με ιδιαίτερη έμφαση στα φαινόμενα έντασης ή ύφεσης στους παρόδιους άξονες όσον αφορά στις τιμές των ακινήτων που προκύπτουν από τη συσσώρευση ή απομάκρυνση των λειτουργιών.

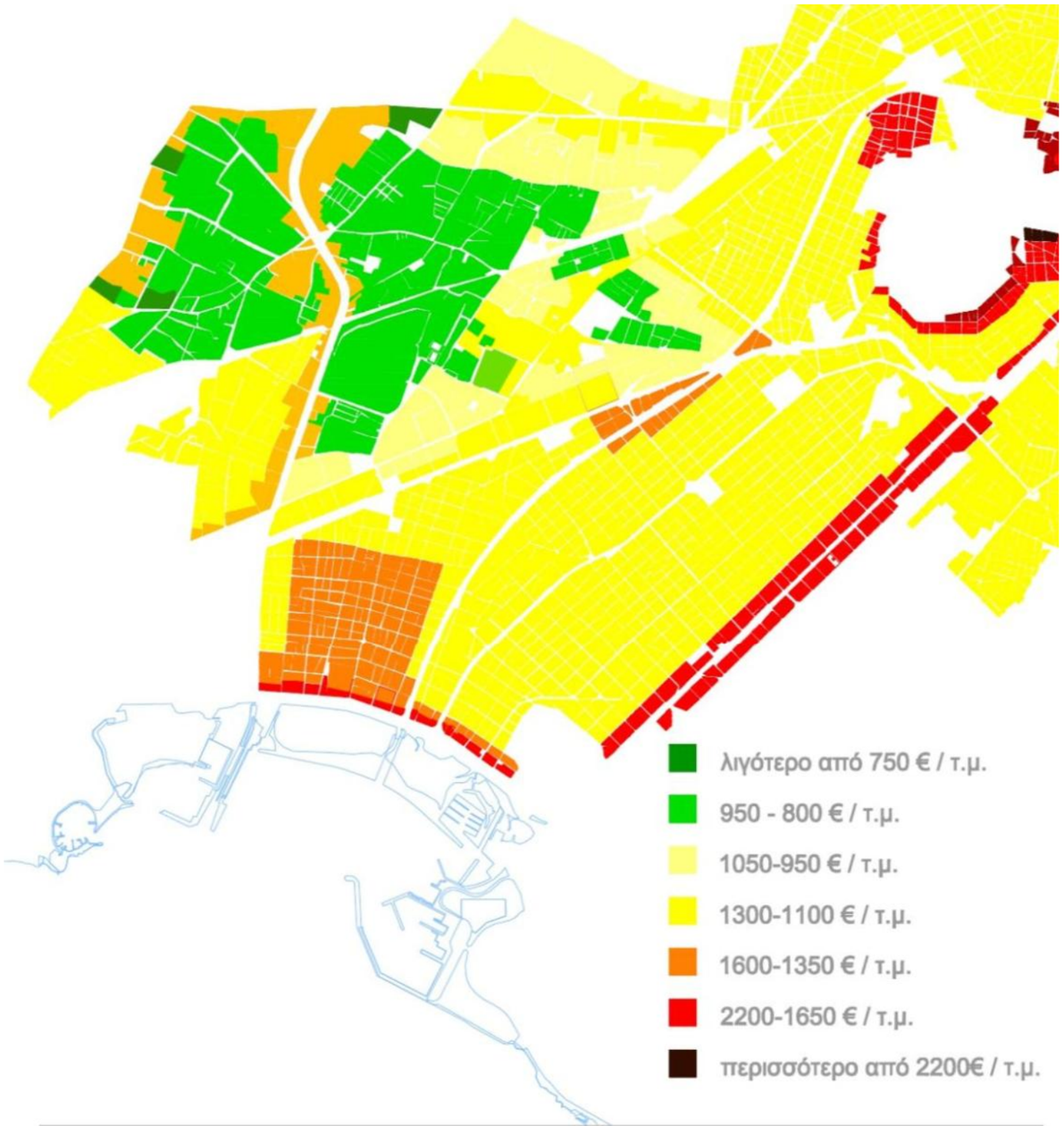
Ο παλαιός διαχωρισμός ακριβότερου ανατολικού και φθηνότερου δυτικού λεκανοπεδίου εμφανίζεται να επιβεβαιώνεται και από το Σύστημα Αντικειμενικών Αξιών του 2007. Η διαφοροποίηση αυτή αναφέρεται στο παλαιό χωρικό σχήμα Δυτικό/Ανατολικό Λεκανοπέδιο και εγγράφει πόλωση ανάμεσα σε υψηλότερα και χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα. Βέβαια, αξίζει να αναφερθεί ότι υπάρχουν πολλές περιοχές δυτικά και ανατολικά που μοιάζουν από τις τιμές ζωνών ομοιογενείς χωρίς σαφείς διαχωρισμούς, φαινόμενο λογικό αν σκεφτεί κανείς ότι η παραγωγή της ελληνικής πόλης έγινε συσσωρευτικά από το μικρό κεφάλαιο, τη μικρή ιδιοκτησία και τη μικρή οικοδομική επιχείρηση.

Στο χάρτη ξεχωρίζει η Βασιλίσσης Σοφίας και η Πανεπιστημίου στην περιοχή του Συντάγματος ως ο πιο ακριβός πόλος όσον αφορά τα ακίνητα στην περιοχή που μελετάμε, από 5.000-8.000 ευρώ/τ.μ.. Ακολουθούν οι άξονες της Πανεπιστημίου, της Σταδίου, της Βασιλίσσης Σοφίας και της Κηφισίας, όπως και οι περιοχές Κολωνάκι, Λυκαβηττός και Πλάκα από 3.000 εώς 4.950 ευρώ/τ.μ., και το Εμπορικό Τρίγωνο, κομμάτι της Πλάκας, το Θησείο, η περιοχή γύρω από το λόφο του Στρέφη, η Ομόνοια, το Πεδίον του Άρεως από 2.000 έως 2.950 ευρώ/τ.μ. Στα ίδια επίπεδα βρίσκεται η Συγγρού, η λεωφόρος Ποσειδώνος, κάποια τμήματα στην Πατησίων, η οδός Μιχαλακοπούλου και η περιοχή του Μετς. Στη διαδημοτική περιοχή του Ελαιώνα οι τιμές ακινήτων είναι χαμηλές, κυμαίνονται από 500 εώς 950 ευρώ/τ.μ. εκτός από τους άξονες του Κηφισού, Πειραιώς, της Πέτρου Ράλλη και της Ιερά Οδού, που είναι στην κατηγορίας 1.000-1.950 ευρώ/τ.μ..

Αντιλαμβάνεται κανείς ότι όσον αφορά τους παρόδιους άξονες οι πιο ελκυστικές περιοχές για επαγγελματικούς χώρους είναι καταρχήν στη Βασιλίσσης Σοφίας, μετά στη λεωφόρο Κηφισίας και μετά στη λεωφόρο Συγγρού, Ποσειδώνος. Το ιστορικό κέντρο διατηρεί την ελκυστικότητά του κοντά στο Σύνταγμα και στους άξονες Πανεπιστημίου, Σταδίου, Ακαδημίας, όπως και η Βασιλίσσης Σοφίας. Παρά το δημόσιο λόγο για εγκατάλειψη και υποβάθμιση του κέντρου, εκεί συναντώνται οι υψηλότερες αντικειμενικές τιμές ακινήτων. Συγκρίσεις των βασικών αξόνων γίνονται στον τύπο στην τρέχουσα συγκυρία και επιβεβαιώνουν τις διαφοροποιήσεις που προκύπτουν από το Σύστημα Αντικειμενικών Αξιών:

"Να σημειωθεί ότι στις βασικές business roads της Αθήνας, υπάρχουν πλέον μεγάλες ευκαιρίες ενοικίασης. Στη Λ. Κηφισίας μπορεί να μισθώσει κανείς από 12 έως 17 ευρώ/τ.μ., στη Λ. Βασ. Σοφίας έως 22 ευρώ/τ.μ., στη Λ. Μεσογείων, τη Λ. Συγγρού, τη Λ. Βουλιαγμένης και Ποσειδώνος από 5 έως 12 ευρώ/τ.μ."

Οι τιμές των ζωνών αυξάνουν κοντά σε περιοχές φυσικού κάλλους όπως ο λόγος του Λυκαβηττού, Στρέφη, Φιλοπάππου. Αυξάνουν, επίσης, στο εμπορικό κέντρο του ιστορικού τριγώνου, όπως ορίζεται από την Αιόλου, την Ακαδημίας και την οδό Ερμού. Υψηλές τιμές ακινήτων ορίζονται σε σημεία κεντρικότητας όπως η πλατεία Ομονοίας, πλατεία Κάνιγγος. Οι οδικοί άξονες που έχουν επαγγελματικούς χώρους όπως η Συγγρού, η Ποσειδώνος, η Βασιλίσσης Σοφίας και Κηφισίας, Μιχαλακοπούλου σημειώνονται με πιο υψηλές τιμές. Τέλος, περιοχές που έχουν ευνοϊκή κοινωνική αξιολόγηση έχουν χαρακτηριστεί κι αυτές ως ελκυστικές περιοχές, όπως το Κολωνάκι, η Ηρώδου Αττικού, ο Λυκαβηττός, η Πλάκα και το Θησείο. Είναι ενδιαφέρον ότι το δυτικό κομμάτι του ιστορικού τριγώνου δεν έχει αυξημένες τιμές σε σχέση με το δυτικό, ακόμα και οι εμπορικοί άξονες όπως η οδός Αθηνάς, η περιοχή Μοναστηράκι, όπου μπορεί κανείς να συναντήσει αρκετά ακριβά ακίνητα.



Τιμές ζωνών σύμφωνα με το σύστημα Αντικειμενικών Αξιών ακινήτων
Δήμοι : Αθηναίων, Καλλιθέας, Μοσχάτου-Ταύρου, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου (Χάρτης 2)
Πηγή πρωτογενών δεδομένων: Υπουργείο Οικονομικών, Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Στέγαση, Στοιχεία 2007

Μελετώντας μέσα από πιο αναλυτικές κατηγορίες την περιοχή της Νοτιοδυτικής Μητροπολιτικής Αθήνας, γίνεται αντιληπτό ότι οι χωρικές ενότητες που φαίνονταν ομοιογενείς έχουν εσωτερικές διαφοροποιήσεις. Έτσι, στην περιοχή μελέτης ξεχωρίζουν η λεωφόρος Συγγρού 2.200 ευρώ/τ.μ., όπως και η λεωφόρος Ποσειδώνος στα 2.000 ευρώ/τ.μ., οι οποίες έχουν μητροπολιτική σημασία για το λεκανοπέδιο. Τα ακριβώς πίσω μέτωπα της Συγγρού και τα οικοδομικά τετράγωνα στο Δήμο Καλλιθέας έχουν πιο χαμηλές αντικειμενικές και συγκεκριμένα βρίσκονται στα 1.300 ευρώ/τ.μ., παρουσιάζονται δηλαδή μέσα από μια ομοιογενή κατάσταση όσον αφορά τις τιμές ζωνών που ανιχνεύουν διαφοροποιήσεις σε κλίμακα λεκανοπεδίου και όχι γειτονιάς. Τέλος, αυξημένες αντικειμενικές έχουν τα κτίρια που εφάπτονται στην παρόχθια περιοχή του Ιλισού ποταμού, μεταξύ Καλλιθέας και Ταύρου, κοντά στο σταθμό του ηλεκτρικού, όπου στην παρόχθια περιοχή έχει διαμορφωθεί χώρος πρασίνου και αναψυχής.

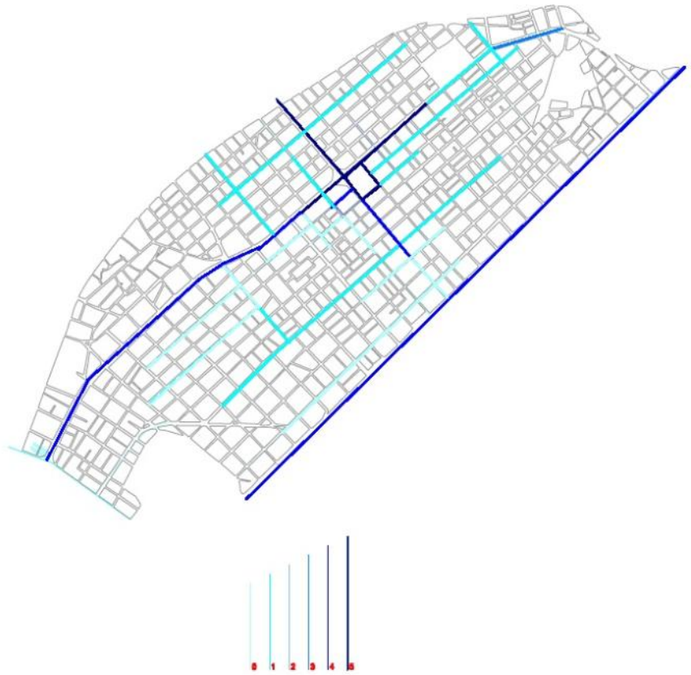
Η περιοχή του Μοσχάτου ακολουθεί την ίδια λογική, καθώς υψηλότερες αντικειμενικές τιμές έχει η λεωφόρος Ποσειδώνος που κυμαίνεται στα 2.200 ευρώ/τ.μ., ενώ τα επόμενα οικοδομικά τετράγωνα προς το βορρά έχουν χαμηλότερες αντικειμενικές αξίες, δηλαδή 1.500ευρώ/τ.μ. Στην περιοχή Άγιος Κωνσταντίνος. Οι τιμές μειώνονται περισσότερο βορειότερα στην περιοχή της Μεταμόρφωσης Μοσχάτου, δηλαδή στα 1400 και προχωρώντας προς το βορειότερο τμήμα της περιοχής, τους Άγιους Ταξιάρχες φτάνουν στα 1200 ευρώ/ τ.μ. Το Μοσχάτο δεν παρουσιάζει την ομοιογένεια της Καλλιθέας όσον αφορά τις τιμές ζωνών, αλλά παρουσιάζει σταδιακή αύξηση στις τιμές όσο τα ακίνητα πλησιάζουν προς το θαλάσσιο μέτωπο και μείωση όσο πλησιάζουν προς τις γραμμές του ηλεκτρικού και τον Ταύρο.

Έχει ενδιαφέρον να αναλυθούν οι διαφοροποιήσεις των συντελεστών δόμησης, οι οποίοι μειώνονται όσο πλησιάζουμε προς τη θάλασσα. Τα ακίνητα που βρίσκονται επί της λεωφόρου Κηφισού και της Πειραιώς και Θεσσαλονίκης (γραμμές ηλεκτρικού) έχουν χαμηλότερες αντικειμενικές αξίες από τα αμέσως επόμενα κτίρια, δηλαδή 1.200 ευρώ/τ.μ. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε αυτή την περιοχή της πόλης, οι οδικοί άξονες, εκτός από τη λεωφόρο Ποσειδώνος, δε θεωρούνται ελκυστικοί, οπότε και δεν έχουν υψηλές αντικειμενικές αξίες. Επιπλέον, τα κτίρια που βρίσκονται επί του Ιλισού έχουν κι αυτά χαμηλότερες αντικειμενικές αξίες, δηλαδή 1200 ευρώ/τ.μ. Τέλος, ολόκληρη η περιοχή βορειότερα των γραμμών του ηλεκτρικού έχει χαμηλότερες αντικειμενικές αξίες, δηλαδή 1.200 ευρώ/τ.μ., ίσως λόγω της ασυνέχειας, της δύσκολης προσπέλασης των γραμμών και των βιοτεχνικών μονάδων, αποθηκών και μονάδων χονδρεμπορίου που συγκεντρώνει.

Όσον αφορά την περιοχή του Ταύρου, η Πέτρου Ράλλη και η Πειραιώς έχουν αντικειμενική αξία 1.100 ευρώ. Στην περιοχή του Εσταυρωμένου, στο σταθμό Ρουφ του ΟΣΕ οι αντικειμενικές αξίες είναι χαμηλές κοντά στα 1000 ευρώ/τ.μ. Οι εργατικές κατοικίες του Ταύρου ανήκουν σε συγκεκριμένη ζώνη με ακόμα πιο χαμηλές αντικειμενικές αξίες, 900 ευρώ/τ.μ. Το τμήμα της Χαμοστέρνας από την Πειραιώς μέχρι την οδό Θεσσαλονίκης έχει μεγαλύτερες αντικειμενικές αξίες από τον υπόλοιπο δήμο, 1.100 ευρώ/τ.μ., όσο και η Πέτρου Ράλλη και η οδός Πειραιώς. Οι γραμμές του τρένου δεν ανεβάζουν τις αντικειμενικές αξίες των γύρω ακινήτων, αντίθετα θεωρείται από το σύστημα του Υπουργείου Οικονομικών ότι οι γραμμές του σιδηρόδρομου μειώνουν την ελκυστικότητα των γύρω ακινήτων.

Στο Δήμο Αγίου Ιωάννη Ρέντη, μεγαλύτερη ελκυστικότητα εμφανίζουν με βάση το Σύστημα Αντικειμενικών Αξιών ο άξονας Κηφισού, η οδός Πειραιώς, η Πέτρου Ράλλη και η Θηβών με 1.350 ευρώ/τ.μ. Αξίζει να σημειωθεί στο σημείο αυτό ότι το τμήμα της Θηβών που ανήκει στο δήμο Αγίου Ιωάννη Ρέντη εμφανίζει υψηλότερο συντελεστή εμπορικότητας από την οδό Πειραιώς και Πέτρου Ράλλη, σχεδόν όσο και η λεωφόρος Κηφισού, το οποίο αναδεικνύει τη δυναμική της οδού. Η μετεγκατάσταση του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων από τα 11 κτίρια στο κέντρο της πόλης στο αποκατεστημένο κτίριο των πρώην καπνοθηκών Κεράνη, στην οδό Θηβών 96-98, θα

συμβάλλει στην κατεύθυνση αυτή. Το κέντρο του δήμου ανατολικά του αμαξοστασίου του ΟΣΕ και η περιοχή βόρεια από αυτό εμφανίζουν χαμηλές τιμές, περίπου 1.000 ευρώ/τ.μ. Η περιοχή της Λαχαναγοράς και το τμήμα του Ρέντη που ανήκει στην ευρύτερη περιοχή του Ελαιώνα, εκατέρωθεν του Κηφισού, έχουν χαμηλότερες αντικειμενικές αξίες από όλο το δήμο, και συγκεκριμένα 750 ευρώ/τ.μ. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι το τμήμα της Πειραιώς, Κηφισού και Πέτρου Ράλλη είναι πιο ακριβό στο Δήμο Αγίου Ιωάννη Ρέντη σε σχέση με τον Δήμο Ταύρου-Μοσχάτου. Οι αξίες γενικώς πέφτουν όσο απομακρυνόμαστε από μεγάλους άξονες, προς το εσωτερικό της περιοχής του Ελαιώνα και η ελκυστικότητα των ακινήτων αυξάνει όσο πλησιάζει κανείς προς τους οδικούς άξονες. Οι εργατικές πολυκατοικίες του δήμου έχουν κι αυτές, όπως στο δήμο Ταύρου-Μοσχάτου, χαμηλότερες αντικειμενικές, προστατεύοντας τις χαμηλότερες εισοδηματικές ομάδες που κατοικούν εκεί, και κυμαίνονται στα 750 ευρώ/τ.μ. Το κέντρο του δήμου έχει λίγο χαμηλότερους συντελεστές δόμησης και υψηλότερες αξίες από το βόρειο, δηλαδή την αναπτυξιακή εμπορική περιοχή Αγίας Άννης.



Συντελεστές εμπορικότητας στο Δήμο Καλλιθέας
Πηγή πρωτογενών δεδομένων: Υπουργείο Οικονομικών, Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών & Στέγαση, Στοιχεία 2007

Οι συντελεστές εμπορικότητας δίνουν μία διαφορετική εικόνα όσον αφορά στο Δήμο Καλλιθέας. Κυμαίνονται σε μία κλίμακα από το 1 που είναι το ελάχιστο εώς το 5 που είναι το μέγιστο. Αναφέρονται σε διαφοροποιήσεις τιμών ακινήτων σε κλίμακα γειτονιάς και όχι σε κλίμακα λεκανοπεδίου Αττικής. Η αύξηση των συντελεστών εμπορικότητας δείχνουν την αύξηση της εμπορικότητας λόγω ελκυστικότητας, εύκολης προσβασιμότητας, ευνοϊκής κοινωνικής αξιολόγησης. Αποτελούν τους άξονες που συγκεντρώνονται τα περισσότερα εμπορικά καταστήματα στο ισόγειο και οι περισσότεροι γραφειακοί χώροι στους ορόφους των κτιρίων.

Με τον τρόπο αυτό, οι πιο αυξημένοι συντελεστές εμπορικότητας βρίσκονται στα ακίνητα γύρω από την πλατεία Δαβάκη και στους δύο κάθετους δρόμους Σιβιτανίδου και Ελευθερίου Βενιζέλου που διασταυρώνονται πάνω στην πλατεία Δαβάκη. Ακολουθούν με οι γειτονικοί δρόμοι με συντελεστή εμπορικότητας 3, όπως η Φιλαρέτου, η Γρυπάρη και η Πλάτωνος. Λιγότερο ελκυστική από την πλατεία Δαβάκη εμφανίζεται να είναι η λεωφόρος Συγγρού, η οποία έχει συντελεστή εμπορικότητας 3,5 και 4 προς το βόρειο τμήμα της, 3 στο ενδιάμεσο και πάλι αυξημένο σε 4 στην απόληξή της προς τη θάλασσα. Η Συγγρού δεν είναι ομοιογενής και το κεντρικό κομμάτι της είναι το λιγότερο ελκυστικό όσον αφορά τα ακίνητά της.

Άλλοι πόλοι γύρω από τους οποίους αυξάνουν οι συντελεστές εμπορικότητας είναι το Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, όπου οι συντελεστές φτάνουν τα επίπεδα της Συγγρού. Η οδός Δημοσθένους καταγράφεται ως πλέον ελκυστική με συντελεστή εμπορικότητας 2, στα ίδια επίπεδα με τη Λεωφόρο Ποσειδώνος, παρά τη μεγάλη διαφορά τους στις τιμές ζώνες. Η Λεωφόρος Ποσειδώνος αξιολογείται ως άξονας με ακριβά ακίνητα, εντούτοις δεν έχει μεγάλη εμπορική κίνηση στο επίπεδο του δρόμου λόγω των υφιστάμενων λειτουργιών.

Εμπορικές τιμές ακινήτων

Σημαντικά στοιχεία προέκυψαν και από τις αγγελίες των εφημερίδων. Το υλικό αφορά σε επαγγελματικούς χώρους προς ενοικίαση στις οδούς Συγγρού, Δημοσθένους, Θησέως, Καλλιρόης, Πέτρου Ράλλη, Κηφισού, Ιλισός, Ιερά Οδός, Ερμού, Σοφοκλέους, Θηβών και στις γραμμές του προαστιακού. Στο σημείο αυτό, οφείλει να σημειωθεί ότι το δείγμα σε κάποιες από τις οδούς που αναλύθηκαν ήταν περιορισμένο. Επιπλέον, έχουν διατυπωθεί ενδοιασμοί την ανάλυση της αγοράς ακινήτων μέσα από αγγελίες εφημερίδων, καθώς αυτές πολλές φορές αφορούν μεσαία και ανώτερα κοινωνικά στρώματα, πιο πλεονεκτικά ακίνητα και όχι έναν πραγματικό μέσο όρο (Εμμανουήλ, 2008). Παρ’όλα αυτά, είναι ένα χρήσιμο υλικό και το γεγονός ότι υπάρχει ανομοιογένεια στις τιμές, τα χαρακτηριστικά του ακινήτου, όπως μέγεθος, όροφος, τυπολογία δείχνουν ότι υπάρχουν δημοσιευμένες διαφορετικές περιπτώσεις.

Συγγρού					
Τοποθεσία	Τιμή (σε ευρώ)	Μεγεθος (τ.μ.)	Παλαιότητα	Όροφος	Ευρώ/τ.μ.
	540	85		3ος	6
Συγγρού 156, Ledra Mariott	1500	211	ανακαινισμένο	3ος	7
	1500	115			9
Άγιος Σώστης	700	94	Ανακαινισμένο,	1ος	7
Άγιος Σώστης	4800	400	1990	1ος	12
	400	12		1ος	12
Άγιος Σώστης	1800	240	1970	1ος	8
Άγιος Σώστης	650	105	1990	1ος	6
	800	163	1985	1ος	5
	1300	162	νεόδμητο	4ος	8
	3000	300			10
	3000	280	1980	5ος	11
Συγγρού και Δαβάκη	1600	200	1970	2ος	8
Συγγρού 183	1600	203	ανακαινισμένο	2ος	8
	850	110		5ος	8
ΟΤΕ	1100	125	2000	1ος	9
	1900	180	νεοδμητο	4ος	11
Χρυσάκη	1100	227	1982	2ος	5
	1700	180			9
	300	30			10
	18000	1500			12
	13500	1297	νεόδμητο	ολόκληρο κ	10
	6000	625	2007	5ος	10

Η λεωφόρος Συγγρού βρίσκεται σε στρατηγικό σημείο στο νότιο τμήμα του λεκανοπεδίου Αττικής και αποτελεί οδό πάνω στην οποία αναπτύσσεται σήμερα έντονη κουβέντα που αφορά την πολεοδομική εξέλιξη της πρωτεύουσας. Ξεκινώντας από το Ολυμπιείο και το παλιό εργοστάσιο του ΦΙΞ και καταλήγοντας στον Ιππόδρομο, ενώνει το κέντρο της Αθήνας με την ακτή του Σαρωνικού. Εκατέρωθεν της οδού Συγγρού βρίσκονται οι περιοχές Νέος Κόσμος, Καλλιθέα, Παλαιό Φάληρο και Νέα Σμύρνη, βρισκόμενη μεταξύ 4 Δήμων.

Η λεωφόρος Συγγρού συγκεντρώνει λειτουργίες υπερτοπικής εμβέλειας, κτιρίων κοινωνικής πρόνοιας, εκπαίδευσης. πολιτισμού, γραφειακοί χώροι που στεγάζουν ασφαλιστικές εταιρείες, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, ναυτιλιακές εταιρείες, όπως και εμπορικές αντιπροσωπείες και συνεργεία αυτοκινήτων μεγαλύτερης ή μικρότερης κλίμακας. Σε μικρότερο βαθμό συναντώνται συγκροτήματα εμπορίου αναψυχής μεγάλης κλίμακας και ξενοδοχειακές μονάδες. Τα κτίρια αυτά συχνά είναι μονολειτουργικά, χωρίς διαφοροποιήσεις από το ισόγειο στους υψηλότερους ορόφους. Σημειακά υπάρχουν στα ισόγεια παλαιότερων πολυκατοικιών του '60 - '70 κέντρα διασκέδασης και καταστήματα λιανικού εμπορίου τοπικής εμβέλειας, και ιδιαίτερα σε σχέση με πλατείες, όπως κοντά στην πλατεία Αγίου Σώστη. Οι συντελεστές δόμησης στην περιοχή είναι αυξημένοι, κυμαίνονται μεταξύ του 2,4 έως 3 και οι όροφοι των κτιρίων επί της λεωφόρου είναι σαφώς περισσότεροι από τα κτίρια στις ακριβώς πίσω οδούς. Ο οικοδομικός όγκος δεν είναι συμπαγής, καθώς διακόπτεται από πλευρικούς ακάλυπτους χώρους,, κεντρικούς κοινόχρηστους χώρους και σε ορισμένες περιπτώσεις πρασιές στα μπροστινά όρια των κτιρίων.

Όσον αφορά τις αντικειμενικές αξίες, όπως παρουσιάστηκε παραπάνω, παρουσιάζονται υψηλές, από 2.000 εώς 2.200 τ.μ. Οι εμπορικές αξίες ποικίλουν ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του ακινήτου, όροφος, παλαιότητα, θέση, τυπολογία και τις επιλογές του ιδιοκτήτη. Οι χώροι γραφείων σε ισόγειο ή ορόφους που προορίζονται για ενοικίαση κυμαίνονται από 7 εώς 12 ευρώ/τ.μ., ενώ οι τιμές πώλησης κινούνται από 1.200 σε 1.600 ευρώ κατά μέσο όρο. Συχνά, πρόκειται για ολόκληρα κτίρια ή πολλούς κενούς ορόφους που νοικιάζονται ή πωλούνται.

Αντιλαμβάνεται κανείς ότι η Συγγρού δεν είναι ομοιογενής, διαθέτει επαγγελματικούς χώρους από 5 εώς 12 ευρώ/τ.μ. με ένα μέσο όρο που κυμαίνεται περίπου στα 8,7 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο. Το μέγεθος των ακινήτων ποικίλει, καθώς συναντώνται μικρά γραφεία μεγέθους 30τ.μ., μεγαλύτερα της τάξης των 250 τ.μ. και ορισμένα ολόκληρα κτίρια συνολικού εμβαδόν 1300 τ.μ. Γεωγραφικά μπορεί κανείς να αντιληφθεί ότι οι τιμές αυξάνουν στο μετρό Συγγρού-ΦΙΞ, στην απόληξη προς τη θάλασσα και στην πλατεία του Άγιου Σώστη, αν τα ακίνητα είναι σε καλή κατάσταση.

Η λεωφόρος Συγγρού είναι παράδειγμα οδικού άξονα όπου η ύπαρξη κυκλοφορίας και προσπελασιμότητας με το Ι.Χ. προκάλεσε συσσώρευση λειτουργιών και αύξησε τις τιμές σε σχέση με άλλες οδούς στην ευρύτερη περιοχή. Σήμερα, μεγάλο κομμάτι της αντιμετωπίζει προβλήματα εγκατάλειψης, καθώς τα κενά είναι αρκετά, ιδίως γραφειακοί χώροι μεγάλης παλαιότητας. Εμφανίζονται στην οδό προβλήματα "χρηματιστηριακού" τύπου, καθώς μια σειρά επενδύσεων έχουν γίνει από διάφορες εταιρείες με προοπτική τη συνεχή άνοδο των τιμών και την ελκυστικότητα του άξονα, πράγμα που έχει αρχίσει να λειτουργεί αρνητικά και αναζητούνται τρόποι διατήρησης των τιμών και της ελκυστικότητάς της. Πολλά από τα παλαιωμένα κτιριακά κελύφη αν και απαξιωμένα, έχουν αυξημένες τιμές, παρά την υπερπροσφορά και το ευρύτερο αρνητικό οικονομικό κλίμα.

Βέβαια, πάνω στην Οδό Συγγρού συναντάται μεγάλο μέρος κτηματομεσιτικού κεφαλαίου, κατασκευαστικού κεφαλαίου όπως και εφοπλιστικού, ασφαλιστικού και τραπεζικού κεφαλαίου. Υπάρχουν επίσης ακίνητα που ανήκουν στο δημόσιο τομέα, όπως κτίρια δημόσιων υπηρεσιών ή κοινωνικής πρόνοιας πχ. Χατζηκυριάκειο ορφανοτροφείο. Η λειτουργία της Στέγης Γραμμάτων και Τεχνών, κτίριο πολιτιστικού χαρακτήρα συνολικού εμβαδόν 18.000 τ.μ., η επικείμενη λειτουργία του Εθνικού Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης στο κτίριο ΦΙΞ, η λειτουργία της Εθνικής Βιβλιοθήκης και Λυρικής Σκηνής στον πρώην Ιππόδρομο θα δώσουν αναβαθμίσουν λειτουργικά την οδό και ενδέχεται να συμβάλλουν στη μείωση των κενών κτιρίων.



Εικόνα 1: Ενοικιαζόμενο διαμέρισμα 203 τ.μ. 1600 ευρώ στη Συγγρού 183



Εικόνα 2: Ενοικιαζόμενο διαμέρισμα 200 τ.μ. 1600 ευρώ στη Συγγρού, ύψος Δαβάκη



Εικόνα 3: Ενοικιαζόμενο διαμέρισμα 227 τ.μ.,1100 ευρώ, Συγγρού ύψος Χρυσάκη



Εικόνα 5: Μακέτα της Στέγης Γραμμάτων και Τεχνών

Καλλιρρόης					
	Τιμή (σε ευρώ)	Μεγεθος (τ.μ.)	Παλαιότητα	Όροφος	Ευρώ/τ.μ.
Μετρό Συγγρού ΦΙΞ	2600	260	1954	ισόγειο	10
Μετρό Συγγρού ΦΙΞ	2800	170		ισόγειο	16
	280	57	1980	2ος	5
	350	95	1973	3ος	4
	200	10			20
Μετρό Συγγρού ΦΙΞ	1700	175	1980	ισόγειο	10
Μετρό Συγγρού ΦΙΞ	1200	50	1980	ισόγειο	24
Μετρό Συγγρού ΦΙΞ	850	86	1974	2ος	10
Μετρό Συγγρού ΦΙΞ	1040	104	1970, ανακαινισ	1ος	10
ΦΙΞ	1200	70		ισόγειο	17
ΦΙΞ	1500	214	1975	6ος	7
ΦΙΞ	7000	227		ισόγειο	31
ΦΙΞ	1500	318	1979	ισόγειο	5
Λαγουμιτζή	200	10		3ος	20
	550	118		ισόγειο	5
Χαμοστέρνας	700	80	1980	ισόγειο	9
	2300	434	1972	3ος	5
	1500	145	1994	2ος	10
	800	141			6
	600	118			5
	200	51			4

Αυξημένες τιμές φαίνονται να υπάρχουν και στην οδό Καλλιρρόης – Χαμοστέρνας στο σημείο του μετρό Συγγρού ΦΙΞ, σημείο σε μεγάλη εγγύτητα με την οδό Συγγρού. Οι τιμές είναι μικρότερες στο τμήμα που η οδός μετονομάζεται σε Χαμοστέρνας, με μέσο όρο 5 ευρώ/ τ.μ, καθώς αλλάζουν οι χρήσεις γης και η ελκυστικότητα του δρόμου.

Δημοσθένους					
	Τιμή (σε ευρώ)	Μεγεθος (τ.μ.)	Παλαιότητα	Όροφος	Ευρώ/τ.μ.
	400	60			7
	300	40			8
	150	22			7
	150	70		υπόγειο	2
	1100	500	1980	ισόγειο και	2
Πλατεία Δαβάκη	500	70	1990	3ος	7
Πλατεία Δαβάκη	1500	135	νεόδμητο	1ος	11
	300	55			5
	1600	205			8
	10000	1010	2007	2ος	10

Η οδός Δημοσθένους, που είναι παράλληλος με τη λεωφόρο Συγγρού, στο Δήμο της Καλλιθέας και έχει πιο τοπικό χαρακτήρα γειτονιάς οι τιμές ενοικίασης είναι πιο χαμηλές. Είναι, όμως, αξιοσημείωτο ότι οι τιμές στα νεόδμητα διατηρούνται σε υψηλά επίπεδα, ειδικά όσο τα ακίνητα πλησιάζουν προς την πλατεία Δαβάκη, όπου και φτάνουν περίπου της λεωφόρου Συγγρού. Η εμπορικότητα του δρόμου όπως έδειξαν και οι συντελεστές εμπορικότητας του Συστήματος Αντικειμενικών Αξιών αυξάνει τις τιμές των ακινήτων, ακόμα κι αν δεν έχει τη μητροπολιτική σημασία της οδού Συγγρού.

Θησέως					
	Τιμή (σε ευρώ)	Μεγεθος (τ.μ.)	Παλαιότητα	Όροφος	Ευρώ/τ.μ.
	380	22		ισόγειο	17
	3800	760		ισόγειο	5
	3150	300		ισόγειο	11
	3200	430		ισόγειο	7
	200	25		ισόγειο	8
	600	75		ισόγειο	8
	2500	150		ισόγειο	17
	3000	176		ισόγειο	17
	1400	208		ισόγειο	7
	1500	180		ισόγειο	8
	1200	158		ισόγειο	8
	1450	208		ισόγειο	7

Η Θησέως, επίσης παράλληλη στη Συγγρού που ανήκει στο Δήμο Καλλιθέας, χαρακτηρίζεται ως δρόμος τοπικής κυκλοφορίας, τον οποίο διασχίζει λεωφορείο που τον συνδέει με το κέντρο (040). Στο χάρτη των συντελεστών εμπορικότητας είχε το μέγιστο βαθμό συντελεστή, μεγαλύτερο και από την οδό Συγγρού, αποτελώντας έτσι τον άξονα που αναπτύσσονται οι εντονότερες χρήσεις μικρής κλίμακας εμπορίου για την περιοχή.

Οι εμπορικές τιμές είναι αυξημένες στην οδό Θησέως, όσον αφορά τους νεόδμητους χώρους γραφείων και, κυρίως, τα νεόδμητα ισόγεια καταστήματα, τα οποία μπορούν να φτάσουν και στα 17 ευρώ ανά τ.μ. Στη Θησέως, υπάρχει μεγάλος διαχωρισμός τιμών μεταξύ των εμπορικών τιμών στους ισόγειους χώρους και στους ορόφους όπου στεγάζονται χώροι γραφείων, πράγμα που δε συμβαίνει στα μονολειτουργικά κτίρια της Συγγρού που λειτουργούν ενιαία και είναι ομοιογενή, καθώς δεν απευθύνονται στην κίνηση του πεζού. Οι χώροι γραφείων είναι πιο φθηνοί, περίπου στα 5-7 ευρώ ανά τ.μ. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, ισχυρό πόλο αποτελεί η πλατεία Δαβάκη.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στη λεωφόρου Συγγρού δεν υπάρχει η σαφής διάκριση ισογείου- ορόφου όσον αφορά τις τιμές των ακινήτων. Τα κτίρια είναι μεγάλης επιφάνειας και συχνά μονολειτουργικά χωρίς διαφοροποίηση στις χρήσεις και τις τιμές. Στη Δημοσθένους και Θησέως οι εταιρείες είναι πιο μικρές, απασχολούν λιγότερους εργαζόμενους και δεν υπάρχουν τόσο μεγάλες ιδιοκτησίες. Παρ΄όλ΄αυτά κάποια νεόδμητα ακίνητα κοντά στην πλατεία Δαβάκη φτάνουν σε επίπεδο τιμών την λεωφόρο Συγγρού.

Ιλισός					
	Τιμή (σε ευρώ)	Μεγεθος (τ.μ.)	Παλαιότητα	Όροφος	Ευρώ/τ.μ.
Σταυθμός Ταύρου	600	154	1979	ισόγειο	4
	580	180		ισόγειο	3
Σιβιτανιδειος	1300	81	ανακαινισμένο	ισόγειο	16
Σιβιτανιδειος	500	100		ισόγειο	5
	520	55		ισόγειο	9
	400	140			3
	800	275	1980	2ος	3
	650	210			3
Ποσειδώνος	4300	360	1980	ισόγειο	12

Στα ίδια επίπεδα με την οδό Δημοσθένους, εμφανίζεται και ο Ιλισός. Οι γραφειακοί χώροι κυμαίνονται μεταξύ 50-200 τετραγωνικά μέτρα και οι τιμές τους είναι 3-5 ευρώ/τ.μ. Στην απόληξή του Ιλισού στο θαλάσσιο μέτωπο συναντώνται ακριβότερα κτίσματα, τα οποία όμως δεν είναι χαρακτηριστικά για τον άξονα. Το τεχνητή κοίτη του ποταμού Ιλισού δεν έχει αποτελέσει μέχρι σήμερα παράγοντα αύξησης των τιμών των γύρω ακινήτων, καθώς το μεγαλύτερο τμήμα του είναι καλυμμένο. Το τμήμα που έχει διαμορφωθεί σε χώρο πρασίνου και αναψυχής, αν και έχει υψηλότερη αντικειμενική τιμή δεν προκαλεί σημαντικές διαφοροποιήσεις στις αγοραίες τιμές.

Κηφισός					
	Τιμή (σε ευρώ)	Μεγεθος (τ.μ.)	Παλαιότητα	Όροφος	Ευρώ/τ.μ.
Λαχαναγορά	7000	1100			6
	600	120	1970	1ος	5
	9000	820		ολόκληρο κ	11
	350	120			3
Ελαιώνας	1800	280	70, αποθήκη	ισόγειο	6
Ελαιώνας	2950	650		ισόγειο	4
Πέτρου Ράλλη και Κηφισού	4500	1428		κτίριο	3
Άγιος Ιωάννης Ρέντης	6500	2000	1985	ισόγειο	3
Άγιος Ιωάννης Ρέντης	2200	900	1980	υπόγειο	2
Άγιος Ιωάννης Ρέντης	5500	1500	1980	ισόγειο	4
Λαχαναγορά	1300	194	Νεόδμητο, 200	ισόγειο	7
	8500	1600			5
Νέο Φάληρο	5000	800		1ος	6
	9000	820	νεόδμητο		11
	2500	900	1970	υπόγειο	3

Όσον αφορά τον άξονα Κηφισό, άξονα εθνικής εμβέλειας, οι λειτουργίες που αναπτύσσονται είναι τα μεγάλα εμπορικά καταστήματα, οι αποθήκες, το χονδρεμπόριο, συνεργεία. Στις αγγελίες εμφανίζονται μεγάλα ακίνητα με μέσο μέγεθος από 650 έως 2.000 τ.μ. Οι τιμές είναι μειωμένες με μέσο όρο περίπου 5 ευρώ/τ.μ. Εκτός από σημειακά κτίρια στην εκβολή του στην λεωφόρο Ποσειδώνος και άλλα νεόδμητα κτίρια καθ'όλο το μήκος του.

Γραμμή προαστικού					
	Τιμή (σε ευρώ)	Μεγεθος (τ.μ.)	Παλαιότητα	Όροφος	Ευρώ/τ.μ.
	12000	3290	1970	ολόκληρο	4
	4500	500		ισόγειο	9
	400	110	1995	ισόγειο	4
	900	220	1985	2ος	4
	5500	1500		ισόγειο	4
	1300	350		ισόγειο	4
	5000	1500		ισόγειο	3
Αμαξοστάσιο ΟΣΕ	1800	800		ισόγειο	2
Αμαξοστάσιο ΟΣΕ	1000	280		2ος	4
Αμαξοστάσιο ΟΣΕ	7500	1880		ολόκληρο	4
	1250	248		ισόγειο	5
	500	120	1980	ισόγειο	4
	900	160		ισόγειο	6
	470	150	1990	ισόγειο	3
Καμίνια	12000	5127	1997	ολόκληρο	2
	18000	5126	1995	ολόκληρο	4
	250	50	1975	1ος	5
Δηλαβέρη	750	150		ισόγειο	5
	240	50		ισόγειο	5
	900	200	1970	ισόγειο	5
	350	100		2ος	4
	600	120	1920 αποθήκη	ισόγειο	5
	180	33		3ος	5
	180	17	ανακαινισμένο	3ος	11
Λιμάνι	300	160		4ος	2
Λιμάνι	185	17	ανακαινισμένο		11
	3800	780		2ος	4
	2600	485	2000	ισόγειο	5

Παρόμοια χαρακτηριστικά με τις αξίες ακινήτων του Κηφισού, παρουσιάζουν οι γραμμές του τρένου. Τα ακίνητα ποικίλουν ως προς το μέγεθος, την παλαιότητα και τις τιμές. Πιο ελκυστικά είναι αυτά που βρίσκονται σε εγγύτητα με το λιμάνι του Πειραιά. Οι μέρες τιμές ενοικίαση είναι από 3 εώς 5 ευρώ ανά τ.μ. Από τις αγγελίες της εφημερίδας γίνεται κατανοητό ότι υπάρχουν μεγάλα αποθέματα γης και ακινήτων αδέσμευτα, που μπορούν να μεταβάλλουν το χαρακτήρα της περιοχής. Στα Καμίνια ενοικιάζονται μονάδες 5.000 τ.μ., όπως και κοντά στο Αμαξοστάσιο του ΟΣΕ ολόκληρα κτίρια ή βιοτεχνικές μονάδες και αποθήκες, μεγέθους 1.800 τ.μ. Η σημερινή κατάσταση των γραμμών δημιουργούν προβλήματα προσβασιμότητας, ασυνέχειας του ιστού, όπως και περιβαλλοντικά προβλήματα, οπότε πολλά ακίνητα που εφάπτονται του άξονα παραμένουν κενά. Η αναβάθμιση των γραμμών του προαστιακού θα συμβάλλουν σε αυτή την κατεύθυνση.

Θηβών					
	Τιμή (σε ευρώ)	Μεγεθος (τ.μ.)	Παλαιότητα	Όροφος	Ευρώ/τ.μ.
	400	35	1970	ισόγειο	11
	1000	98	2010	ισόγειο	10
	400	95			4
	650	58	1970		11
	350	55	1975	2ος	6
Ιερά Οδός	4000	480		ισόγειο	8
	400	95		ισόγειο	4
Αιγάλεω	1000	65		ισόγειο	15
	250	40	1950	1ος	6
	7500	1350	1990	ισόγειο	6
	500	81	1992	1ος	6
ΤΕΙ	15000	5200		ολόκληρο	3
	550	107	2012	1ος	5
	650	150		ισόγειο	4
	700	153	1960	ισόγειο	5
	5000	1000		ισόγειο	5
	230	50		΄	5
Άγιος Ιωάννης Ρέντης	1300	141			9
	500	54	2000	ισόγειο	9
	500	102			5
	1850	235	1980	ισόγειο	8
	750	140			5
	700	210	2012	3ος	3
	350	60			6

Ενδιαφέρον προκαλούν τα στοιχεία που αφορούν τη Θηβών, η οποία διαθέτει ακίνητα σε χαμηλές τιμές και μικρό ή μεσαίο μέγεθος, από 50 εώς 150 τ.μ. Η δυναμική του άξονα διαφαίνεται από σημειακά ακίνητα τα οποία έχουν αυξημένες τιμές, όπως κοντά στη συμβολή της με την Ιερά Οδό. Η μετεγκατάσταση του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων στις πρώην καπναποθήκες Κεράνη θα συμβάλλει σε αυτή την κατεύθυνση. Μεγάλα εμπορικά καταστήματα και συγκροτήματα αναψυχής είναι τοποθετημένα επί του άξονα.

Συγκριτική αποτίμηση των οδικών αξόνων όσον αφορά τις τιμές των ακινήτων τους

Οι οδικοί άξονες μπορούν να χωριστούν ανάλογα με τη λειτουργία τους σε συγκοινωνιακούς άξονες με εθνική εμβέλεια, άξονες μητροπολιτικής εμβέλειας, άξονες ενδοπεριφερειακής σημασίας και τοπικής σημασίας. Ο διαχωρισμός αυτός, όπως και τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά των αξόνων και των περιοχών τις οποίες διασχίζουν, σχετίζεται με τις τιμές των ακινήτων και της γης, όπως και τα χαρακτηριστικά των ακινήτων.

Σημαντικοί συγκοινωνιακοί άξονες εθνικής εμβέλειας όπως ο Κηφισός προκαλούν επενδυτικό ενδιαφέρον και απευθύνονται σε μεγάλα εμπορικά καταστήματα ή μεγάλες αποθήκες, επιχειρήσεις που χρειάζονται μεγάλο αριθμό τετραγωνικών και σχετικά χαμηλές τιμές ανά τ.μ. Οι κενές αποθήκες μεσαίου μεγέθους είναι λιγότερο ελκυστικές.

Ο προαστιακός σιδηρόδρομος, παρά τη μεγάλη σημασία του, ακόμα δεν έχει ενεργοποιήσει ανάλογο ενδιαφέρον στον τομέα των ακινήτων. Η δύσκολη προσβασιμότητα και η ασυνέχεια του ιστού εξαιτίας των γραμμών του τρένου δεν ενισχύουν την ελκυστικότητα των ακινήτων που βρίσκονται επί των γραμμών. Βέβαια, τα μεγάλα αδιάθετα αποθέματα γης και ακινήτων, δείχνουν ότι ο χαρακτήρας της περιοχής μπορεί να μεταβληθεί με δυναμικό τρόπο.

Περισσότερο ελκυστικοί για τα γραφεία επιχειρήσεων εμφανίζονται οι άξονες μητροπολιτικής εμβέλειας, όπως η λεωφόρος Συγγρού, καθώς λειτουργεί διαφημιστικά για τις εταιρείες που έχουν την έδρα του επί της λεωφόρου. Μεγάλο μέρος κτηματομεσιτικού κεφαλαίου, κατασκευαστικού κεφαλαίου όπως και εφοπλιστικού, ασφαλιστικού και τραπεζικού κεφαλαίου, πολιτικών κομμάτων έχουν επιλέξει τη χωροθέτηση των γραφείων τους στη λεωφόρο Συγγρού.

Οι αγοραίες τιμές είναι υψηλές, όχι όσο οι αντικειμενικές, κυρίως κοντά στο μετρό Συγγρού-ΦΙΞ, στην απόληξη προς τη θάλασσα και στην πλατεία του Άγιου Σώστη. Βέβαια, δεν πρέπει να παραληφτεί ότι μεγάλο κομμάτι της αντιμετωπίζει προβλήματα εγκατάλειψης και υποβάθμισης του κτιριακού αποθέματος, καθώς τα κενά κτίρια είναι αρκετά, ιδίως γραφειακοί χώροι μεγάλης παλαιότητας. Οι γραφειακοί χώροι είναι αρκετοί επί της οδού, και το νέο άνοιγμα σε άλλες περιοχές της Αθήνας, όπως προς Αττική οδό, δημιουργεί υπερπροσφορά και δυσχεραίνει το ευρύτερο κλίμα υποβάθμισης. Το μελλοντικό Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης στο κτίριο ΦΙΞ, και η μελλοντική λειτουργία της Εθνικής Βιβλιοθήκης και Λυρικής Σκηνής, σε συνδυασμό με τη Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών, ενδέχεται να αναβαθμίσουν λειτουργικά τον άξονα.

Άξονες ενδοπεριφερειακής σημασίας όπως η Θηβών εμφανίζουν χαμηλότερες τιμές ακινήτων. Θα ήταν παράλειψη, όμως να μην αναφερθεί, η έντονη δυναμική του άξονα που προκύπτει από δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί. Πρόσφατες δημοσιεύσεις ισχυρίζονται τα εξής:

“η μεταστέγαση δημόσιων φορέων στα ακίνητα της Θηβών που παρέμεναν αναξιοποίητα για πολύ καιρό θα βελτιώσει την αποδοτικότητα των υπηρεσιών του Δημοσίου”

Στο σφυρί 28 ακίνητα του Δημοσίου στην Ελλάδα και 6 στο εξωτερικό, Το Βήμα

Στην κατηγορία του άξονα με ενδοπεριφερειακή σημασία, εντάσσεται και ο άξονας Χαμοστέρνας-Καλλιρρόης, που έχει υψηλές τιμές κοντά στο μετρό Συγγρού-ΦΙΞ, αλλά χαμηλότερες στο υπόλοιπο τμήμα του.

Άξονες τοπικής σημασίας, όπως ο Ιλισός, η Δημοσθένους και η Θησέως έχουν ακίνητα με χαμηλότερες τιμές. Αξιοσημείωτοι είναι οι εμπορικοί χώροι της Θησέως, κοντά στην πλατεία Δαβάκη, οι οποίοι φτάνουν στα επίπεδα της λεωφόρου Συγγρού, κάτι που διαφαίνεται από τις εμπορικές, αλλά και τις αντικειμενικές αξίες ακινήτων.

Στην κατηγοριοποίηση, λοιπόν, αυτή φαίνονται να ξεχωρίζουν οι άξονες εθνικής εμβέλειας, όπου εγκαθίστανται μεγάλες αλυσίδες καταστημάτων, προσβάσιμες μόνο από το Ι.Χ., οι μητροπολιτικοί άξονες, όχι σε όλο τους το μήκος, αλλά κοντά σε δυναμικά σημεία και, τέλος, οι άξονες τοπικής σημασίας που συγκεντρώνουν το μικροεμπόριο σε επίπεδο γειτονιάς, κυρίως σε πυκνοκατοικημένες γειτονιές όπως η Καλλιθέα. Ως σημαντικό ανοιχτό ερώτημα αναδεικνύεται το ζήτημα των κενών κτιρίων στους παρόδιους άξονες, η έλλειψη προσβασιμότητας και τα σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα που έχουν δημιουργήσει στις γύρω περιοχές με περιρρέουσες συνέπειες σε κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο.

Σημειώνεται ότι σήμερα, το απόθεμα κενών γραφείων (όλων των τύπων και ποιοτικών προδιαγραφών) υπολογίζεται ότι διαμορφώνεται σε 20% του συνόλου, ποσοστό που κρίνεται ιδιαίτερα υψηλό.

Αλλάζουν γειτονιά, Real Estate News

Αλλάζουν πόστα, Real Estate News

Τέλος, το ζήτημα της οικονομικής κρίσης έχει αλλάξει την κτηματαγορά όσον αφορά το κτιριακό απόθεμα που διατίθεται προς πώληση και ενοικίαση, τις τιμές, τη συμπεριφορά των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και τα ακίνητα που μένουν κενά.. Δεδομένα που σκιαγραφούν τη σημερινή κατάσταση στην αγορά ακινήτων είναι η μεγάλη προσφορά ακινήτων, ειδικότερα μεγάλη προσφορά νεόδμητων οικοδομών, η χαμηλή ζήτηση, κυρίως σε παλαιότερα διαμερίσματα, οι υψηλές τιμές, τα χαμηλά ποσοστά τραπεζικού δανεισμού και η μικρή αύξηση των πλειστηριασμών. Επίσης, η αύξηση της φορολογίας στα ακίνητα και οι φόροι που σχετίζονται με μεταβιβάσεις ακινήτων, τα συμπληρωματικά έξοδα του ακινήτου (πχ ηλεκτρικό ρεύμα) και η γενικότερη στενότητα κεφαλαίων λόγω περικοπών μισθών ενισχύει την ύφεση της αγοράς ακινήτων.

Τα παραπάνω προκαλούν το γεωγραφικό μετασχηματισμό των περιοχών εγκατάστασης των επιχειρήσεων, τη ανάπτυξη ή υποβάθμιση περιοχών ή οδικών αξόνων. Οι οδικοί άξονες που παραδοσιακά αποτελούσαν τις πιο ελκυστικές και ακριβές επιλογές επαναπροσδιορίζονται και αναδεικνύονται νεότεροι, οι οποίοι παλαιότερα είχαν πιο χαμηλές τιμές και ζήτηση, όπως η εθνική οδός Αθηνών-Λαμίας, τα Μεσόγεια. Η προσπάθεια μείωσης του κόστους ενοικίου των γραφείων είναι παράμετρος αλλάζει τη γεωγραφία της Αθήνας, συζήτηση που επικρατεί στη δημόσια κουβέντα για τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, αλλά και για τις εταιρείες του Δημοσίου που επίκειται να μετεγκατασταθούν ή να προχωρήσουν σε επαναδιαπραγμάτευση ενοικίου.

Επίσης, εντοπίζονται αλλαγές στους χώρους που διατίθενται. Οι μεγάλοι γραφειακοί χώροι μοιάζουν να μην είναι τόσο ελκυστικοί για την πλειοψηφία των εταιρειών, καθώς η συρρίκνωση του οικονομικού κύκλου της εταιρείας, εγγράφεται και χωρικά σε μικρότερης κλίμακας χώρους.

“Πολλές επιχειρήσεις φεύγουν από μεγάλα κτίρια γραφείων, γιατί εξαιτίας των απολύσεων μπορούν πλέον να χωρέσουν σε μικρότερα, επισημαίνουν οι μεσίτες.”

Τα χαμηλότερα ενοίκια, Real Estate News

Στρατηγικές διαχείρισης ακινήτων μεταβάλλονται. Ιδιοκτήτες που είχαν ιδιόκτητους γραφειακούς χώρους για ένα συμπληρωματικό εισόδημα πλέον δε λαμβάνουν κάτι τέτοιο, καθώς επιβαρύνονται πρόσθετα με τη φορολογία των ακινήτων. Η μικρή και μεγαλύτερη ιδιοκτησία μοιάζει να μη συνδέεται με αισθήματα "ασφάλεια" του παρελθόντος, κατάσταση η οποία εγγράφει και γεωγραφικούς μετασχηματισμούς.

Η μείωση του εισοδήματος εξωθεί ιδιοκτήτες
σε πωλήσεις γεγονός που αυξάνει και το διαθέσιμο
προς πώληση στοκ, πιέζοντας και τις τιμές πώλησης χαμηλότερα.
Τα χαμηλότερα ενοίκια, Real Estate News

Οι τιμές των ακινήτων αναδεικνύονται ως ισχυρός παράγοντας που οφείλει να λαμβάνεται υπόψη στον πολεοδομικό σχεδιασμό, είτε αυτός αφορά σε νέες επεκτάσεις είτε σε παρεμβάσεις στον ήδη υφιστάμενο αστικό ιστό. Η μεθοδολογία διερεύνησης του ζητήματος παρά την ατελή, πολλές φορές, εφαρμογή θεωρητικών ή εμπειρικών παρατηρήσεων είναι ένα σοβαρό ζήτημα προς περεταίρω διερεύνηση. Οι τιμές ακινήτων, σε συνδυασμό με την εκ νέου πολεοδομική και κυκλοφοριακή οργάνωση, τον έλεγχο στις χρήσεις γης, την περιβαλλοντική αποκατάσταση του τοπίου μπορούν να συμβάλλουν στο στρατηγικό σχεδιασμό με άξονα τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις πόλεις και να βελτιώσουν τη λειτουργία των οδικών αξόνων.

Βιβλιογραφία

Εμμανουήλ Δ. με τη συνεργασία Γκόρτσου Κ. και Καμούτση Π. (2008), Πολεοδομικός χώρος, κατοικία και τιμές στην Αθήνα (1984-2004), Αθήνα, *ΕΚΚΕ,* Μελέτες – Έρευνες ΕΚΚΕ, 8.

Παγώνης, Θ., Ι. Χωριανόπουλος & Κουκούλα Σ (2009), *Ανταγωνιστικότητα* και αστική διάχυση: Αντιφατικές όψεις της αστικής Πολιτικής στη Μέτα-Ολυμπιακή Αθήνα, Πρακτικά του 2ο Πανελλήνιου Συνέδριου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, Σεπτέμβριος 2009, Τόμος ΙΙ, σελ. 817

Πίνακες Τιμών Αντικειμενικών Αξιών, Ηλεκτρονική σελίδα Υπουργείο Οικονομικών, http://www.minfin.gr/antikeimenikes/,*Τελευταία επίσκεψη 11-02-2013*

Αρθρογραφία

Real Estate News, Τα χαμηλότερα ενοίκια, 10-10-2012, http://www.realestatenews.gr/real-estate-in-greece/akinita/grafeia/18233-ta-xamiolotera-enikia, *Τελευταία επίσκεψη 11-02-2013*

Real Estate News, Αλλάζουν γειτονιά 31-12-2013, http://www.realestatenews.gr/real-estate-in-greece/akinita/grafeia/18734-allazoun-gitonia, *Τελευταία επίσκεψη 11-02-2013*

Το Βήμα, Στο σφυρί 28 ακίνητα του Δημοσίου στην Ελλάδα και 6 στο εξωτερικό, 12/12/2012 (http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=488411, Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης 15-1-2-13)

Μέρος 2.
Προτάσεις δικτυακών παρεμβάσεων: Τυπολογία παρεμβάσεων - Συγκρότηση πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων στην πιλοτική περιοχή του Νοτιοδυτικού Κέντρου της Μητροπολιτικής Αθήνας

Χωρικές Ενότητες 4 και 5

Από τη ζώνη της οδού Πειραιώς στη ζώνη της Λεωφόρου Συγγρού

4.4 Περπατώντας στην Αθήνα. Μια απόπειρα να διαβάσουμε το α-διάβατο της πόλης.

Χριστίνα Βασιλοπούλου, αρχιτέκτονας μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής ΕΜΠ
Γιάννης Γρηγοριάδης, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής, Υ.Δ. ΕΜΠ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.α. ΠΕΡΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

1.β. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΕΜΠΕΡΙΑ

2. ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

3. ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

α. ΣΥΓΓΡΟΥ

β. ΚΑΛΛΙΡΟΗΣ- ΧΑΜΟΣΤΕΡΝΑΣ- ΠΑΝΑΓΗ ΤΣΑΛΔΑΡΗ

γ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ

δ. ΙΛΙΣΟΣ

4. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ



1.α. ΠΕΡΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Θέτοντας στο προσκήνιο μια σειρά ερωτημάτων για τη βελτίωση των αστικών ποιοτήτων της κατοίκησης στο Νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης αλλά και της ενίσχυσης της σύζευξης του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας με το θαλάσσιο μέτωπο και το μητροπολιτικό πόλο του Πειραιά, πρωτεύοντα ρόλο αποκτά το ζήτημα της κυκλοφορίας των ανθρώπινων ροών[79].

Το σύνολο των αστικών δικτύων κυκλοφορίας – οδικό δίκτυο, δίκτυο πεζοδρόμων, δίκτυο ποδηλατοδρόμων, δίκτυο ΜΜΜ – αποτελεί ίσως το κυριότερο δίκτυο αστικών υποδομών χωρίς την υποστηρίξη του οποίου είναι αδύνατον να οργανωθεί αποτελεσματικά και οργανικά η ζωή μιας μητροπολιτικής περιφέρειας, της τάξεως της ευρωπαϊκής πρωτεύουσας, όπως είναι η Αθήνα. Αποτελεί εκείνο το δίκτυο που συνδυαζόμενο με τα υπόλοιπα πολεοδομικά δεδομένα μπορεί να συνδράμει δυναμικά και ουσιαστικά στην υλοποίηση των πιο σύγχρονων οραμάτων για την πόλη, όπως και στην αντιμετώπιση των καίριων προβλημάτων της.

Αντιμετωπίζοντας το ζήτημα της κυκλοφορίας, από τη σκοπιά των αρχιτεκτόνων/ πολεοδόμων, η συμβολή μας μπορεί να είναι ουσιαστική περισσότερο μέσω της κριτικής θεώρησης των κυκλοφοριακών επιλογών και της ποιοτικής αξιολόγησης με όρους αστικότητας παρά από τη θέση των τεχνικών συμβούλων. Αν το ζήτημα της διευθέτησης των κυκλοφοριακών ροών εύκολα μετατίθεται σε ένα ζήτημα τεχνικής κυκλοφοριακών δικτύων, η δική μας συνεισφορά εντοπίζεται στην μετάφρασή του σε αστικά συμφραζόμενα, με σκοπό την υποβολή προτάσεων παρέμβασης που θα αναφέρονται και στα τρία αυτά επίπεδα.

[79] Με το λιμάνι να έχει μεταφερθεί στο Ικόνιο, με το Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών, τη γραμμή του ΟΣΕ, την Αττική Οδό και τις Εθνικές Οδούς να σχηματίζουν μια περιφερειακή γεωγραφία για την διακίνηση εμπορευμάτων, όλα δείχνουν ότι το ζήτημα της μεταφοράς και κυκλοφορίας αγαθών μετατίθεται πλέον εκτός της περιοχής μελέτης. Με δεδομένο αυτό, δεν θα αποτελέσει αντικείμενο της δικής μας έρευνας

Από την πλευρά μας, επιδιώκοντας την ανασύσταση της *κεντρικότητας* και την ενδυνάμωση της *πολυλειτουργικότητας* της πόλης, στεκόμαστε εξ' αρχής κριτικοί σε εκείνες τις ποιότητες χώρων και δικτύων κίνησης που ενισχύουν την *μεταφορά* σε σχέση με την *κατοίκηση*, τον *κόμβο* σε σχέση με το *σταυροδρόμι* και τον *επιβάτη* σε σχέση με τον *ταξιδιώτη*[80], θεωρώντας ότι με το κατάλληλο συντακτικό τόσο η καθημερινότητα, όσο και η εικόνα μιας πόλης μπορούν να γίνουν εξαιρετικά πλούσιες πολιτισμικά.

Οι μεταφορές και οι μετακινήσεις σε αστικά περιβάλλοντα αντιμετωπίζονταν πάντα ως ο ενδιάμεσος χώρος, αλλά και ενδιάμεσος χρόνος. Η οπτική του Μοντέρνου επέδρασε καθοριστικά στη διαχείριση του ζητήματος, εντάσσοντάς τες στη λογική του zoning ως μία από τις «λειτουργίες» της πόλης[81]. Η επικράτηση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, που σχετίζεται με πλήθος άλλων κοινωνικο-οικονομικών παραγόντων, έναντι όλων των υπολοίπων μέσων ήταν συντριπτική, δημιουργώντας ένα μοντέλο μετακινήσεων που έτεινε να επιβληθεί παντού και το οποίο θα μπορούσαμε για τις ανάγκες της μελέτης να ονομάσουμε «αμερικάνικου» τύπου, μιας και εκεί συγκροτήθηκε σαν παράδειγμα. Η κριτική του ξεκινά στις δεκαετίες '60 και '70 με τον σχολιασμό των τεχνικών και της μεθοδολογίας που χρησιμοποιούσαν οι ειδικοί συγκοινωνιολόγοι αλλά φτάνει μέχρι και την επίδρασή του στις κοινότητες των κατοίκων των πόλεων[82]. Περνώντας μέσα από τις περιβαλλοντικές ενστάσεις που αναδείχθηκαν κατά τη δεκαετία του '90[83], οι οποίες επέβαλλαν στο λεξιλόγιο των κυκλοφοριολόγων, στην αυγή του 21ου αιώνα, την έννοια της *βιώσιμης κινητικότητας*, φτάνουμε σήμερα να γνωρίζουμε επαρκώς τους λόγους για τους οποίους τα δίκτυα κυκλοφορίας σε ένα αστικό περιβάλλον οφείλουν να λειτουργούν οργανικά με τη ζωή της πόλης και το φυσικό περιβάλλον, λαμβάνοντας υπόψη τα υποκείμενα, τις κοινωνικές ομάδες και τα συμφέροντά τους, την ιστορία, τους φυσικούς πόρους, τον αστικό πολιτισμό και την απόλαυσή του, την οικονομία.

Δανειζόμενοι τα εργαλεία της κριτικής σκέψης του ανθρωπολόγου M. Augé, από το βιβλίο του *Non-places,* κατασκευάζουμε ένα ξεκάθαρο αρνητικό πρότυπο των αστικών περιβαλλόντων, που είναι «επιθετικά» ως προς τον άνθρωπο και την ανάγκη του να προσδιορίζεται μέσω του χώρου, και τα οποία απευθυνόμενα στον «μέσο άνθρωπο [...] δεν δημιουργούν ούτε ατομική ταυτότητα ούτε σχέσεις˙ μόνο μοναξιά και ομοιότητα»[84]. Τέτοιοι χώροι είναι για μας οι αυτοκινητόδρομοι, οι εναέριες γέφυρες, οι υπόγειες διαβάσεις, οι νησίδες ανάμεσα στις λωρίδες κυκλοφορίας, οι ανισόπεδοι κόμβοι και το σύνολο των εγκαταστάσεών τους, οι διαφημιστικές ταμπέλες, οι ανενεργοί πράσινοι χώροι και τα κατεστραμμένα – αδιάβατα πεζοδρόμια, όπου δεν μπορεί να εκπτυχωθεί η ζωή και ο στόχος είναι να τροποποιηθούν ώστε να αποδοθούν στην καθημερινότητα της πόλης. Ο Augé αναφέρεται στους αυτοκινητόδρομους, γράφοντας: «αποφεύγουν για λειτουργικούς λόγους, όλα τα κύρια μέρη στα οποία μας πάνε»[85] εντοπίζοντας ένα αόρατο σημείο αστοχίας τους και συγκροτώντας πάνω σε αυτό, για μας, μια ολόκληρη κριτική θεώρηση πάνω στο πολιτισμικό πρότυπο που εκφράζουν και επιβάλλουν με τη χρήση τους. Με αφορμή αυτό ξανακοιτάμε την πόλη μας επιδιώκοντας να εντοπίσουμε και να επέμβουμε ακριβώς σε εκείνα τα δυσδιάκριτα, λόγω ενσωμάτωσης στην κοινωνική ζωή της πόλης, σημεία.

Η J. Jacobs σωστά περιγράφει ότι πρόκειται για «μία δράση [που] παράγει μια αντίδραση, η οποία με τη σειρά της εντείνει την συνθήκη που είναι υπεύθυνη για την αρχική δράση»[86]. Το «παιχνίδι» αυτό έχει καταφέρει να παγιώσει μια σειρά από αντιλήψεις και συμπεριφορές στις οποίες προσκρούει κανείς μιλώντας για τις κυκλοφοριακές υποδομές, ως αστικό συντελεστή που τροποποιούμενος επιδέχεται βελτίωσης.

Σύμφωνα με την οπτική της Jacobs, το κυκλοφοριακό δίκτυο είναι πολλά παραπάνω από την απλή διευθέτηση των μετακινήσεων. Οι δρόμοι, τα πεζοδρόμια και οι πεζόδρομοι αποτελούν «τον *κύριο δημόσιο χώρο* της πόλης, τα πιο ζωτικά της όργανα»[87]. Εκεί εκτονώνονται οι στεγασμένες χρήσεις και φιλοξενούνται οι υπαίθριες, εκεί οι κάτοικοι και οι επισκέπτες της συναντιούνται και συνυπάρχουν. Εκεί διαβάζει κανείς το φυσικό ανάγλυφο της πόλης και πολλές φορές και το ιστορικό – αρχαιολογικό. Ο σχεδιασμός του, λοιπόν, ανάγεται σε ένα ζήτημα επεξεργασίας της *πολυπλοκότητας* και της *οργανικότητας* της πόλης. Μπορεί να αποτελέσει το πεδίο συρραφής και ανάμιξης δραστηριοτήτων και κοινωνικών μορφωμάτων και υπό αυτή την έννοια, τα αυτοκίνητα μπορούν να λειτουργήσουν θετικά και να μην αποκλείονται δαιμονοποιημένα, στη λογική του πλήρους διαχωρισμού πεζών και οχημάτων[88], αλλά να συνεισφέρουν στις επιθυμητές «συναντήσεις» της πόλης. Υποστηρίζουμε την ποικιλία, ισορροπία και σύνθεση των διατιθέμενων μέσων, με σαφή προσανατολισμό στην βελτίωση του συνόλου των αστικών συνθηκών και επιδιώκουμε την ενδυνάμωση των συναντήσεων των κατοίκων και των δραστηριοτήτων, μέσω του πολλαπλασιασμού των διασταυρώσεων των πορειών.

Φλερτάρουμε με την ιδέα *μετατροπής των αυτοκινητόδρομων σε αστικές λεωφόρους*, στα πρότυπα των Ευρωπαϊκών αλλά και Αμερικάνικων boulevards, όπου οι μεγάλες κυκλοφοριακές κινήσεις συνοδεύονται από έναν πλούτο δραστηριοτήτων και ταυτόχρονα δυνατότητα για περίπατο.

Ως *αστικές λεωφόρους*, θα ορίσουμε τους *μεγάλους αστικούς δρόμους με φύτευση, πλατειά πεζοδρόμια και πολλαπλές λωρίδες κυκλοφορίας αυτοκινήτων, τόσο αργής όσο και γρήγορης κίνησης*, που συνήθως πλαισιώνονται από μνημειακή αρχιτεκτονική και υποστηρίζουν μια ποικιλία χρήσεων.[89] Το πιο σημαντικό τους χαρακτηριστικό είναι ότι αποτελούν υπαίθρια συστήματα που εξυπηρετούν πολλαπλές λειτουργίες ταυτόχρονα, πχ. κυκλοφορία οχημάτων, αστικό πράσινο, κίνηση και διαμονή πεζών και ποδηλάτων και υποστήριξη των αστικών δραστηριοτήτων και της ζωτικής για την πόλη «ζωής του δρόμου» και αυτά ακριβώς τα στοιχεία είναι που μας ενδιαφέρει να επαναφέρουμε στην πόλη της Αθήνας, στα σημεία όπου εκλείπουν ή λανθάνουν.

[80] Τα ζεύγη αποδίδονται στον M. Augé , από το βιβλίο Augé, M., *Non-places*, London/ NY: Verso, 2008, σελ. 86
[81] Le Corbusier, *Χάρτα των Αθηνών*, Αθήνα: εκδ. Υψιλον, 2003, σελ. 80
[82] Kane, L., Behrens, R., *Transport planning models, an historical and critical review,* εισήγηση στο 21st Annual South African Transport Conference, South Africa, 15 - 19 July 2002.
[83] Ο.π.
[84] Augé, M. , *ο.π.*, σελ.83
[85] Ο.π., σελ.79
[86] Jacobs, J., *The death and life of great American cities*, London: Pimlico, 2000, σελ.363
[87] Ο.π., σελ.39
[88] Ο.π., σελ.362
[89] Jacobs, A., Macdonald, E., Rofe,Y., *The Boulevard Book*, Cambridge, Mass: MIT Press, 2002

1.β. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Μελετώντας την περιοχή ανάμεσα στον μητροπολιτικό πυρήνα της Αθήνας, εκείνο του Πειραιά και τον Φαληρικό Όρμο έχουμε τη δυνατότητα να περιγράψουμε κάποιους από τους βασικούς τύπους αστικών προβλημάτων που αντιμετωπίζει η ευρύτερη περιφέρεια του λεκανοπεδίου, ενώ ταυτόχρονα θα χρειαστεί να κατανοήσουμε τα ιδιαίτερα ιστορικοκοινωνικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά της ώστε οι λύσεις που θα προταθούν να μπορούν να εξειδικευτούν -στα case studies-, που έχουμε επιλέξει.

Το τμήμα του αστικού ιστού που επεξεργαζόμαστε αποτελεί ιστορικά το κατέβασμα της πόλης στη θάλασσα, όπως αναλύεται διεξοδικά στο κεφάλαιο του ιστορικού υποβάθρου, κυρίως μέσω των οδών Πειραιώς και Συγγρού, που συνδέουν αντίστοιχα την πόλη της Αθήνας με την πόλη του Πειραιά και το θαλάσσιο μέτωπο[90]. Στις αρχές του 20ου αιώνα, προστίθεται η σύνδεση με το Φάληρο μέσω του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου, μειώνοντας σημαντικά για τους κατοίκους της Αθήνας την απόσταση από τη θάλασσα και την απόλαυσή της. Η έκταση ανάμεσα και γύρω από τους δύο δρόμους διαμορφώνει από πολύ νωρίς στην ιστορία της πόλης τα χαρακτηριστικά της. Η περιοχή της Καλλιθέας και της Νέας Σμύρνης γίνονται, με τις μετακινήσεις πληθυσμών εντός και εκτός συνόρων από την αρχή του 20ου αιώνα και τη δημογραφική έκρηξη της πρωτεύουσας των δεκαετιών '50 και '60, δύο από τις πιο πυκνοκατοικημένες και με μεγάλη αυτονομία περιαστικές περιοχές κατοικίας, ενώ ο Ταύρος και το Μοσχάτο σταθεροποιούν έναν ιδιόμορφο χαρακτήρα ανάμιξης παραγωγικών δραστηριοτήτων και κατοικίας, δημιουργώντας μια ενδιάμεση ζώνη ανάμεσα στην αμιγώς παραγωγική πλευρά της πόλης – Ρέντη, Ρουφ, Ελαιώνα – και τις γειτονιές κατοικίας και αναψυχής. Έτσι, στη νεότερη ιστορία της πόλης, η Συγγρού αναλαμβάνει όχι μόνο τη σύνδεση του κέντρου της Αθήνας με τη θάλασσα αλλά και με τις εκατέρωθεν περιοχές κατοικίας, ενώ η Πειραιώς συνεχίζει να υποστηρίζει τόσο την μετακίνηση από και προς τον Πειραιά, όσο και τις βαριές χρήσεις της παραγωγής, του χονδρικού εμπορίου και των μεταφορών, μαζί με τους πυρήνες κατοικίας που απλώνονται στο ενδιάμεσο. Πρόκειται, λοιπόν, για μια περιοχή με αλληλοπλεκόμενες και διαφορετικές μεταξύ τους ανάγκες σε επίπεδο κυκλοφορικαών ροών.

Στα πλαίσια της «εξυγίανσης» του αστικού περιβάλλοντος και της υλοποίησης του αναπτυξιακού οράματος της Αθήνας συντάσσεται το ΡΣΑ του 1985, που αποτελεί μια σημαντική προσπάθεια εξισορρόπησης των διαφορετικών και αντιθετικών δυναμικών της πόλης. Σύμφωνα με τις διατάξεις του, η πόλη αποκτά βαριά κυκλοφοριακή υποδομή (κλειστούς αυτοκινητόδρομους ταχείας κυκλοφορίας), ενώ σταδιακά απομακρύνει τη βαριά βιομηχανία και βιοτεχνία από την ευρύτερη περιοχή της πόλης της Αθήνας. Η λειτουργιστική οπτική τεμαχίζει οριστικά την περιοχή που μας ενδιαφέρει σε διαφορετικές μεταξύ τους γειτονιές, εσωστρεφείς και αυτόνομες, που μόνο επιδιώκοντας τη σύνδεση με το κέντρο αποκτούν διόδους εξωστρέφειας. Η επαφή των όμορων περιοχών με τη θάλασσα χάνει την ομαλότητά της καθώς εγκαθίσταται στο όνομα της ταχείας μετακίνησης η λεωφόρος Ποσειδώνος, αξεπέραστο ακόμα και σήμερα εμπόδιο, χωρίς όμως να επιτυγχάνεται τελικά η μητροπολιτική αξιοποίησή του Φαλήρου, όπως σχεδιαζόταν. Η διαδικασία της αποβιομηχάνισης της Πειραιώς πραγματοποιείται αφήνοντας περισσότερο μια αστική «ουλή», παρά ένα δυναμικό πεδίο ανάπτυξης, γεγονός που μάλλον ισχύει μέχρι σήμερα, παρά τις προσπάθειες που έγιναν εκ των υστέρων να τονωθεί με πολιτιστικές δραστηριότητες[91]. Παράλληλα, η δυναμικότητα του κέντρου αρχίζει να διαχέεται προς τα Νότια, μέσω της Συγγρού που αποκτά το προφίλ ενός δυναμικού επιχειρηματικού άξονα, στα πρότυπα του αμερικάνικου μοντέλου – αυτοκινητόδρομος με εκατέρωθεν μεγάλα κτίρια-σύμβολα–. Οι δίδυμες αυτές εξελίξεις μπορούν να ερμηνευτούν μαζί ως αποτύπωση στον αστικό χώρο της διαδικασίας «τριτογενοποίησης» της παραγωγής, της μεταλλαγής δηλαδή των παραγωγικών δομών της χώρας από βιομηχανικές σε υπηρεσίες. Η παράλληλη ιστορία και μελέτη των δύο δρόμων μπορεί να αφηγηθεί συνοπτικά την αντικατάσταση, εντός του ίδιου παραδείγματος, ενός μοντέλου ανάπτυξης με ένα άλλο, παρακολουθώντας τους παγκόσμιους συσχετισμούς αλλά και τα αντίστοιχα προβλήματα[92].

Ενώ έχουν ήδη κατανοηθεί και δεχθεί κριτική οι επιβαρυντικές, με αστικούς όρους, επιπτώσεις των πολεοδομικών ρυθμίσεων του προηγούμενου αιώνα, η ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004 να προσφέρει στην πόλη τις υποδομές που θα την ανακουφίσουν και θα την αναζωογονήσουν χάνεται, αφήνοντας ένα επιπλέον πρόβλημα σε αυτή. Οι ανισόπεδοι κόμβοι πολλαπλασιάζονται, η παραλία αποκόπτεται πλήρως, ενώ τα έργα που θα ενσωμάτωναν τις έκτακτες επεμβάσεις στην καθημερινή αστική ζωή δεν γίνονται ποτέ[93].

Φτάνοντας στο σήμερα και συνοψίζοντας τα χαρακτηριστικά και τις προβληματικές της ευρύτερης περιοχής Νοτιοδυτικά του κέντρου της Αθήνας έως το θαλάσσιο μέτωπο, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι εξακολουθεί να αποτελεί μια από τις πιο δυναμικές ζώνες περιαστικής κατοικίας (Ν. Σμύρνη, Ν. Κόσμος, Κουκάκι, Καλλιθέα, Μοσχάτο, Ταύρος) ενώ παραμένουν εντός της αρκετά μεγάλες εκτάσεις βιομηχανικών πάρκων αλλά και «brown fields». Ως εκ τούτου, οι απαιτήσεις από τα αστικά δίκτυα κυκλοφορίας είναι ιδιαίτερα σύνθετες, πολυεπίπεδες και πολλές φορές αντιθετικές μεταξύ τους. Οφείλουν να εξυπηρετούν τόσο τις μεγάλες κινήσεις σύνδεσης του μητροπολιτικού κέντρου με την Νότια και Δυτική περιφέρειά του, όσο και τις επιμέρους ανάγκες των περιοχών που διασχίζουν ή που βρίσκονται εκατέρωθεν. Ταυτόχρονα η ανάγκη για εκτόνωση και σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα, το θαλάσσιο μέτωπο και τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται εκεί (σύνδεση με νησιωτική Ελλάδα, εμπορικό λιμάνι, τουρισμός, αθλητισμός, αναψυχή, επιχειρηματικότητα, κ.α.) αλλά και αντίστροφα υποδοχής των ροών των ιδιαίτερα δυναμικών και ξεχωριστών παραθαλάσσιων δραστηριοτήτων στον κεντρικό πυρήνα της Αθήνας παραμένει ένα ανεπαρκώς λυμένο πρόβλημα και ένα βασικό ζητούμενο. Ενώ τέλος, δεν πρέπει να ξεχνάμε τη γεωγραφική εγγύτητα της περιοχής στην οποία αναφερόμαστε με το κέντρο της Αθήνας, που έχει συντελέσει έτσι ώστε αστικά πυκνώματα όπως πχ. η λεωφόρος Συγγρού να αποτελούν δυναμικούς άξονες πύκνωσης και ταυτόχρονα διάχυσης της μητροπολιτικής κεντρικότητας προς την περιφέρεια.

Γίνεται φανερό, λοιπόν, από τα παραπάνω ότι η ιδιαιτερότητα και η σημασία της περιοχής μελέτης σε μητροπολιτικό επίπεδο, όσον αφορά ζητήματα κυκλοφορίας, είναι μεγάλη, περιλαμβάνοντας τυπικά προβλήματα της Αθήνας, όπως η εσωστρέφεια των περιοχών κατοικίας προς τους μεγάλους οδικούς άξονες αλλά και ιδιαίτερα ή μοναδικά χαρακτηριστικά της, όπως η ένωση με το θαλάσσιο μέτωπο.

Ερευνώντας ειδικά την περίπτωση της Αθήνας, όπου όλα τα παραπάνω συνθέτουν ένα τοπίο αποσπασματικού σχεδιασμού και εκτέλεσης των δημόσιων έργων αφήνοντας εν τέλει ως παρακαταθήκη ένα πολύπλοκο ψηφιδωτό επιμέρους λύσεων κυκλοφοριακών προβλημάτων ασύνδετων μεταξύ τους, προκύπτει η άμεση ανάγκη εξορθολογισμού και επαναπροσδιορισμού επί ενός συνολικού σχεδίου που θα προβλέπει την σύνδεση των βασικών πόλων του λεκανοπεδίου, πχ. των πόλων Αθήνα – Πειραιά, του Φαληρικού Όρμου, της Ιεράς Οδού και του Υμηττού. Κάτι τέτοιο

[90] Μπιρης, Κ., *Αι Αθήναι*, Αθήνα: Μέλισσα, 1996
[91] Βλ. θεσμικό πλαίσιο παρακάτω

[92] Burgel, G., *Η επιστροφή της πόλης*, Αθήνα: Παπαζήσης, 2008, σελ.133
[93] Βλ. θεσμικό πλαίσιο παρακάτω

επιχειρείται μέσω της προσέγγισής μας με την ευκαιρία συνεργασίας και δράσης σε επίπεδο Περιφερειακής κλίμακας σχεδιασμού.

Προκειμένου να εμπλουτίσουμε τη θεωρητική προσέγγιση με πρακτική εμπειρία, σε αυτό το σημείο θα πραγματοποιήσουμε μια μικρή παρέκβαση – αναφορά σε διεθνή παραδείγματα διαχείρισης αντίστοιχων σύνθετων αστικών παρεμβάσεων στη λογική της απομάκρυνσης αυτοκινητόδρομων. Τα παραδείγματα ανά τον κόσμο είναι ιδιαιτέρως πλούσια και αφορούν πχ. σκεπασμένα με αυτοκινητόδρομους ποτάμια που αποκαταστάθηκαν και έγιναν αστικές πορείες νερού και πρασίνου[94], ανασυγκρότηση και αναδόμηση ολόκληρων περιοχών με αφορμή την απομάκρυνση ενός ανισόπεδου κόμβου[95], απλή μετατροπή κεντρικών οδικών αρτηριών από αυτοκινητόδρομους σε αστικές λεωφόρους[96]. Ενδεικτικά θα αναφερθούμε σε δύο περιπτώσεις, που υλοποιήθηκαν και κρίνονται αφενός επιτυχείς και αφετέρου σχετικές με το αντικείμενο μελέτης μας. Η πρώτη είναι η *Central Freeway* στο *San Francisco* και η δεύτερη η *Embarcadero* στην ίδια πόλη. Μας ενδιαφέρουν, ως παραδείγματα στρατηγικού σχεδιασμού, καθώς στην πρώτη περίπτωση πρόκειται για μετατροπή αυτοκινητόδρομου σε αστική λεωφόρο εντός του κέντρου της πόλης και στη δεύτερη για αποκατάσταση του παραθαλάσσιου μετώπου με απομάκρυνση του αυτοκινητόδρομου και διαχείριση του δρόμου ως αστική λεωφόρο.

Συνοπτικά όσον αφορά την Central Freeway[97] (εικ.1,2,3), πρόκειται για έναν κλειστό αυτοκινητόδρομο που κατασκευάστηκε το 1959, ως τμήμα του κεντρικού δικτύου αυτοκινητόδρομων στην πόλη του San Francisco αλλά έμεινε ημιτελής (μόνο 3 χλμ), λόγω κινήματος διαμαρτυρίας της πόλης ενάντια στους αυτοκινητόδρομους. Η σκέψη απομάκρυνσής του ωρίμασε και μελετήθηκε από την πολιτεία μετά την καταστροφή που υπέστη από σεισμό το 1989, καθώς τα έξοδα συντήρησής του ως αυτοκινητόδρομου ήταν πάρα πολλά.

Από τη μελέτη και την υλοποίηση τελικά, όμως, φάνηκε ότι τα συνολικά οφέλη ήταν πολύ περισσότερα, όπως επανασύνδεση του αστικού ιστού, ενδυνάμωση και εμπλουτισμός των δραστηριοτήτων και χρήσεων γης επί του δρόμου αλλά και της ευρύτερης περιοχής, μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου επί του δρόμου στα επίπεδα προ κατασκευής του αυτοκινητόδρομου, αύξηση των τιμών γης κατά 30%, αύξηση του αισθήματος ασφάλειας στους χρήστες του δρόμου, δημιουργία ενός γραμμικού αστικού πράσινου διαδρόμου στο κέντρο της πόλης, κατασκευή πάρκου πάνω από 1.500 τ.μ. στην απόληξη της λεωφόρου με τα χρήματα που εξοικονομήθηκαν από την επιλογή της ήπιας μορφής παρέμβασης, εξασφάλιση 2 λωρίδων στάθμευσης ΙΧ επί του δρόμου, αναβάθμιση των προσφερόμενωνω αστικών ποιοτήτων (ατμοσφαιρική ρύπανση, θόρυβος) επί του δρόμου και στις γύρω περιοχές, κα.

Τα μόνα προβλήματα που σημειώθηκαν ήταν κυκλοφοριακής φύσης και αφορούσαν μικρές καθυστερήσεις στη δημόσια συγκοινωνία και ατυχήματα λόγω συνάντησης πορειών σε στροφές δρόμων, που όμως σύντομα διευθετήθηκαν με κατάλληλη επιλογή υλικών οδοστρώματος και επιπλέον σήματοδότησης.

Η αποτίμηση και αξιολόγηση του έργου το 2007 από την πολιτεία, το παρουσιάζει ως έναν «ιστορικό συμβιβασμό που μπορεί να μην είναι τέλειος αλλά πέτυχε τους πιο σημαντικούς στόχους του», διατηρώντας τη δυνατότητα διαχείρισης μεγάλου φόρτου κυκλοφορίας και ταυτόχρονα εμπλουτίζοντας την πόλη.

Η Embarcadero[98] (εικ.4,5,6), κατασκευάστηκε και αυτή το 1959 και εξυπηρετούσε πλησίον του κέντρου περιοχές με έντονη εμπορική δραστηριότητα. Παρουσίαζε την ιδιαιτερότητα ότι βρισκόταν κατά μήκος του παραθαλάσσιου μετώπου και ταυτόχρονα είχε διπλό ύψος αποτελώντας ένα αστικό φράγμα, τόσο πρόσβασης στη θάλασσα, όσο και οπτικής επαφής μαζί της. Όπως και στο προηγούμενο παράδειγμα η αφορμή για την απομάκρυνση δόθηκε με τις εκτεταμένες ζημιές που σημειώθηκαν στην υποδομή του αυτοκινητόδρομου με τον σεισμό του '89. Ως πρόταση είχε απορριφθεί μέσω ψηφοφορίας των πολιτών πριν το '89, αλλά επανήλθε και επικράτησε αφού μετά την καταστροφή του δρόμου, οι κάτοικοι συνήθισαν να μην τον χρησιμοποιούν.

Η νέα εκδοχή του δρόμου έδωσε στην κυκλοφορία 6 λωρίδες κίνησης για ΙΧ, πεζοδρόμια 8 μ. για τους πεζούς και ποδηλατόδρομο, ενώ συνεισέφερε στην πόλη με φύτευση, παραθαλάσσιες πλατείες και το μεγαλύτερο στον κόσμο έργο τέχνης στο δημόσιο χώρο. Η κυκλοφορία των ΙΧ μειώθηκε σημαντικά, ενώ οι φόβοι για αρνητική επίδραση στις εμπορικές δραστηριότητες στην Chinatown, που βρίσκεται δίπλα στο δρόμο, δεν επιβεβαιώθηκαν ούτε στο ελάχιστο. Αντίθετα, δραστηριότητες που είχαν ατροφήσει εξαιτίας της ύπαρξης του αυτοκινητόδρομου, όπως η χρήση του ferry boat, ανέκαμψαν, προσφέροντας τόσο στους κατοίκους, όσο και στους επισκέπτες της πόλης ένα νέο μέσο και άλλες, όπως η κατοικία και οι υπηρεσίες, βρήκαν καινούργιο έδαφος ανάπτυξης, αυξάνοντας και την αξία γης της ευρύτερης περιοχής. Σχετικά στατιστικά στοιχεία για την περίοδο 1995-2000, δείχνουν ότι με την αποκατάσταση του παραθαλάσσιου μετώπου, την ανάδειξή του ως ένα νέο, εύκολα προσεγγίσιμο προορισμό περιπάτου και αναψυχής, την επανασύνδεση του με τον αστικό ιστό και την ανάδειξη των υπαρχόντων αστικών και φυσικών πόρων, μέσω της μετατροπής της Embarcadero σε αστική λεωφόρο (χωρίς ακόμα την επανάχρηση του ferry boat που πραγματοποιήθηκε λίγο αργότερα) η πόλη του San Francisco γνώρισε αύξηση του τουρισμού κατά 39% και αλλαγή του προφίλ των παρακείμενων περιοχών που παρουσίαζαν σοβαρά προβλήματα υποβάθμισης σε περισσότερο ελκυστικές γειτονιές. Το σημαντικότερο από όλα όσα σχετίζονται με την αποτίμηση αυτού του έργου αφορά στην επιτυχή ενσωμάτωση στη ζωή της πόλης, με ταυτόχρονη επίλυση σύνθετων κινήσεων και ανάπτυξη πλούτου δραστηριοτήτων, ενός τμήματος του αστικού μετώπου, που ήταν απομονωμένο και ποιοτικά υποβαθμισμένο.

Από τα παραπάνω φαίνεται ότι προβλήματα σαν αυτά που αντιμετωπίζει η πόλη της Αθήνας, είναι κοινά στις μεγάλες μητροπόλεις του κόσμου. Η εμπειρία τους λειτουργεί ως ένα επιπλέον μέτρο επαναδιοργάνωσης του λεκανοπεδίου ως μια μεγάλη μητροπολιτική περιφέρεια, στα πρότυπα του Λονδίνου ή του Παρισιού. Χωρίς να επεκταθούμε περισσότερο σε αυτά ή άλλα αντίστοιχα παραδείγματα παρεμβάσεων, κρατούμε στο οπλοστάσιο των επιχειρημάτων μας, υπέρ ενός σύγχρονου οράματος σύνθετης αστικότητας, με τα δεδομένα της διεθνούς ανταγωνιστικότητας, την επιτυχία τους και στην περίπτωση που χρειαστεί μπορούμε να ανατρέξουμε στη βιβλιογραφία και να εντρυφήσουμε περισσότερο σε επιλεγμένα case studies.

[94] Πχ. η περίπτωση της *Cheonggyecheon,* στη Σεούλ της Ν. Κορέας
[95] Πχ. η περίπτωση της *Park East Freeway*, στην πόλη Milwaukee των ΗΠΑ
[96] Πχ. η περίπτωση της *Sheridan Expressway*, στη Ν. Υορκη
[97] Seattle Urban Mobility Plan, *Case studies in urban freeway removal,* Ιανουάριος 2008 (http://www.cityofseattle.net/transportation/docs/ump/06%20SEATTLE%20Case%20studies%20in%20urban%20freeway%20removal.pdf)

[98] ITDP, EMBARQ, *The life and death of urban highways*, report 2012 (http://www.itdp.org/documents/LifeandDeathofUrbanHighways_031312.pdf)



1. 2.





3.

Εικ.1. Η Central Freeway λειτουργώντας ως αυτοκινητόδρομος.

Εικ. 2,3. Ο ίδιος δρόμος μετά την αποκατάστασή του ως αστική λεωφόρο.



4.





5.

6.

Εικ. 5,6 Η Embarcadero λειτουργώντας ως αυτοκινητόδρομος.

Εικ. 7. Ο ίδιος δρόμος ως αστική λεωφόρος.

1.γ. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ

Αντικείμενο της διερεύνησης αποτελεί η χαρτογράφηση και κριτική ανάλυση των βασικών ροών κυκλοφορίας και κίνησης πεζών και οχημάτων στο Νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης, με σκοπό τη διαμόρφωση μιας εποπτικής, αλλά ταυτόχρονα επαρκώς εστιασμένης, εικόνας της λειτουργίας των αστικών δικτύων κίνησης σήμερα, όπως αυτή εξελίσσεται ως αποτέλεσμα παλαιότερων επιλογών που ιστορικά επικράτησαν ή θεσμοθετήθηκαν αλλά και των νέων δυναμικών που αποτυπώνονται στο χώρο και δεν έχουν ακόμα εκτιμηθεί. Η κριτική θεώρηση αυτών των στοιχείων αλλά και ο προσδιορισμός από την πλευρά μας βασικών πολεοδομικών αρχών θα αποτελέσουν τα εργαλεία με τα οποία η έρευνα αυτή θα χαράξει μελλοντικές στρατηγικές και θα προχωρήσει σε σύνθετες προτάσεις αστικών παρεμβάσεων τόσο σχετικά με την κυκλοφορία όσο και σε συνδυασμό με την ιστορική ανάγνωση της πόλης και την ανάλυση των χρήσεων γης.

Επιδίωξή μας, μέσω της φιλικής προς τον κάτοικο και τον πεζό προσέγγισης που υιοθετούμε, είναι η *αποκατάσταση της συνοχής του αστικού ιστού* στα σημεία που αυτός έχει διαρραγεί ή αραιώσει, ο *πολλαπλασιασμός των διασταυρώσεων της πόλης*, η *ενίσχυση της πορώδους ικανότητάς της* με ταυτόχρονη *επιστράτευση λύσεων βιώσιμης κινητικότητας*, η *βελτίωση και ενδυνάμωση της σχέσης κατοίκου και αστικού τοπίου* εντός του πεδίου της καθημερινότητας και η *τόνωση της ταυτότητας των κατοίκων και της πόλης*, μέσω της ανάδειξης των ιδιαίτερων τόπων και τοπίων της, αλλά και των ροών σύνδεσής τους.

Μέτρο της έρευνάς μας θα αποτελέσουν τα *αστικά τείχη* και *ρήγματα*, τα οποία αναδεικνύονται μέσα από αυτή, επιβεβαιώνοντας μια αρχική υπόθεση εργασίας που σκιαγραφούσε αχαρτογράφητα έως τώρα *αδιάβατα όρια* εντός του αστικού ιστού και προσέβλεπε στη μελέτη αναστρεψιμότητάς τους.

Εξαιτίας αυτής της βασικής για την έρευνα παραδοχής πλησιάζοντας στον χάρτη και εξειδικεύοντας το ερευνητικό ερώτημα, που σε θεωρητική τυπολογία αναπαρίσταται με την ενασχόληση με την έννοια του *αστικού ορίου*, του σημείου δηλαδή που ενώνεται ή διαχωρίζεται ο αστικός ιστός, το ενδιαφέρον μας στρέφεται στις μεγάλες αρτηρίες – διόδους, που δημιουργούν το δίκτυο σύνδεσης του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας με το θαλάσσιο μέτωπο και την πόλη του Πειραιά: **τη λεωφόρο Συγγρού**, **τον Ιλισό**, **τη γραμμή του ΗΣΑΠ**, **την οδό Πειραιώς, τις σιδηροδρομικές γραμμές του ΟΣΕ, τη λεωφόρο Ποσειδώνος** και **την Καλλιρόης-Χαμοστέρνας**. Θεωρούμε αφενός ότι αποτελούν τις πραγματικές και συμβολικές τοποθεσίες αστικής (και κοινωνικής) ασυνέχειας του πολεοδομικού ιστού, πολλές φορές υπεύθυνες για τον κατακερματισμό του και την έκπτωση του επιπέδου αστικότητας και αφετέρου τα πιο καίρια, ως προς τη δυναμική και εμβέλεια επιρροής, σημεία παρέμβασης.

Επιδιώκουμε να καταλήξουμε σε προτάσεις στρατηγικών παρεμβάσεων σε σημεία που θα προκύψουν από την χαρτογραφική ανάλυση που θα προηγηθεί. Οι προτάσεις μας αποσκοπούν στην *αναίρεση των ορίων που εντοπίζουμε και στην συνθετική επανασύνδεση του αστικού ιστού με όρους πολεοδομικής λειτουργικότητας και κοινωνικής συνοχής, στην κατεύθυνση της ανάδειξης της αστικότητας και της πολυεπίπεδης βελτίωσης των αστικών συνθηκών*.

Η προσέγγισή μας, παραμένοντας εντός του επιστημονικού πεδίου της αρχιτεκτονικής, της πολεοδομίας και του αστικού σχεδιασμού, δεν επιδιώκει να μελετήσει και να δώσει λύσεις σε ζητήματα αμιγώς κυκλοφοριακά, θεωρώντας την τελική επίλυση ως αντικείμενο εξειδικευμένων μελετών

συγκοινωνιολόγου. Παρόλα αυτά, εξοπλισμένη με εργαλεία ευρείας κατανόησης, γνώσης και διαχείρισης της αστικής ζωής, όπως αναλύθηκε παραπάνω, είναι σε θέση να προσφέρει ακόμα και για θέματα κυκλοφοριακά εκείνα τα αξιολογικά κριτήρια που θα τεκμηριώσουν και θα μετατρέψουν την οποιαδήποτε επιλογή σε σημαντική παρέμβαση, με πολεοδομικά και κοινωνικά μέτρα.

Για τον λόγο αυτό, θεωρείται σκόπιμο από την αρχή κιόλας της έρευνας να συνυπολογιστούν παράγοντες όπως το *φυσικό ανάγλυφο της πόλης*, οι *οπτικές φυγές* και οι *προσφερόμενες θέες* αλλά και οι *δυναμικές των χρήσεων γης* και το *ιστορικό υπόβαθρο* της πόλης, ώστε να αποφευχθεί η μονόπλευρη ανάγνωση των δεδομένων που συλλέξαμε με όρους κυκλοφοριακών ροών και να επιτευχθεί η μέγιστη δυνατή αξιοποίηση των γνώσεων και μέσων που διαθέτουμε. Παράλληλα, υιοθετούμε το κριτικό βλέμμα της Jacobs και σε αυτό το σημείο, δίνοντας έμφαση στην «κοινά, συνηθισμένα πράγματα»[99] που θα μας δώσουν το μέτρο της καθημερινότητας μιας πόλης.

Προχωρώντας σε μια λογική μελέτης και εκτίμησης των αστικών επιπτώσεων βασικών κυκλοφοριακών επιλογών, που έχουν πραγματοποιηθεί, οργανώνουμε μια σύνθεση μεθοδολογικών εργαλείων. Αρχικά συγκεντρώνουμε και πραγματοποιούμε ένα μικρό σχολιασμό εκείνων των θεσμοθετημένων από την πολιτεία αποφάσεων που έχουν συντελέσει στην διαμόρφωση της σημερινής κατάστασης της κυκλοφορίας, δημιουργώντας ένα υπόβαθρο συζήτησης και κριτικής των δεδομένων αλλά υποδεικνύοντας και πιθανούς στόχους νομικών τροποποιήσεων. Ύστερα, η σχετική βιβλιογραφία και αρθρογραφία για τις περιοχές μελέτης συνδυάζεται με αστική παρατήρηση και εξερεύνηση, δηλαδή πρωτογενή έρευνα επί του πεδίου με ποιοτικές και ποσοτικές καταγραφές και χαρτογραφήσεις που επιχειρούν να αποτυπώσουν τις πιο πρόσφατες τάσεις που ακόμα δεν έχουν εκτιμηθεί. Χρήσιμες φάνηκαν και οι επαφές που έγιναν με αρμόδιες υπηρεσίες της Διοίκησης και οι άτυπες συζητήσεις με υπαλλήλους τους, προσφέροντας μια εμπεριστατωμένη μέσα από την ίδια την πρακτική, ματιά των προβλημάτων σχεδιασμού και υλοποίησης των οδικών έργων στην μητροπολιτική περιφέρεια της Αθήνας.

Δίνοντας έμφαση, όπως προείπαμε, στον εντοπισμό και την ανάλυση των δυσμενών περιπτώσεων αστικών ορίων, η μεθοδολογία μας θα οδηγήσει στην παρουσίαση και πρόταση κρίσιμων σημείων παρέμβασης καθώς και στην περιγραφή των βασικών προδιαγραφών της επεξεργασίας τους.

2. ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Θεωρούμε σκόπιμο για την πληρέστερη κατανόηση της υπάρχουσας κατάστασης αλλά και των δυνατοτήτων παρέμβασης να αφιερώσουμε εν μέρος του κεφαλαίου στο θεσμικό πλαίσιο και τις αρμόδιες υπηρεσίες που σχετίζονται με την προδιαγραφή κατευθύνσεων για τα ζητήματα κυκλοφορίας από πλευράς πολιτείας ή αποτελούν τα αρμόδια όργανα για τη μελέτη και την εκτέλεση των οδικών και κυκλοφοριακών έργων.

Στην περίπτωση της μητροπολιτικής περιφέρειας της Αθήνας, το ζήτημα του οδικού δικτύου, που εκ των πραγμάτων ξεπερνά τα στενά συμφέροντα μιας συγκεκριμένης περιοχής, αποτελεί αντικείμενο αρμοδιότητας ενός αθροίσματος διαφορετικών υπηρεσιών, ενώ οι κατευθύνσεις σχεδιασμού ορίζονται μόνο εμμέσως στις διάφορες κλίμακες πολεοδομικών σχεδίων και σε προεδρικά διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις με χωροταξικό περιεχόμενο ή απευθείας από τις τεχνικές υπηρεσίες της διοίκησης.

Σε ολόκληρο το εύρος των διοικητικών υπηρεσιών, από την κλίμακα των Υπουργείων[100] μέχρι την Τοπική Αυτοδιοίκηση των Δήμων και των Περιφερειών αλλά και τις τεχνικές διευθύνσεις των διαφορετικών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, μπορούμε να εντοπίσουμε υπηρεσίες σχετικές με έργα κυκλοφορίας και οδοποιίας – μελέτης και σχεδιασμού, εκτέλεσης και συντήρησης –. Για έκτακτους λόγους υπάρχει η δυνατότητα και έχει συμβεί στο παρελθόν να συσταθεί κάποια ξεχωριστή υπηρεσία ή εταιρεία, που έχει αναλάβει ένα έργο το οποίο περιλαμβάνει και ρύθμιση κυκλοφοριακών ροών, όπως ισχύει με την περίπτωση της ΕΑΧΑ και με τα Ολυμπιακά Ακίνητα. Αυτή η διασπορά των αρμοδιοτήτων δημιούργησε ένα κενό ανάμεσα στο σχεδιασμό και την υλοποίηση, που πρακτικά αποτυπώνεται ως αναντιστοιχία δεδομένων ανάμεσα στις διαφορετικές κλίμακες σχεδιασμού και τις αρμόδιες υπηρεσίες, αλλά και ως παρερμηνεία των ειλημμένων αποφάσεων, ή απλή τεχνοκρατική υλοποίηση χωρίς την επεξεργασία που χρειάζεται στο πέρασμα από μια μεγαλύτερη κλίμακα σε μια μικρότερη. Πρακτικά στο χώρο αποτυπώνεται ως αποσπασματικότητα έργων, μη ολοκλήρωσή τους, κακή συναρμογή έως και αντικρουόμενη μεταξύ τους λειτουργία. Τον γραφειοκρατικό λαβύρινθο, που θεωρούμε συνυπεύθυνο για την κακώς κείμενη πραγματικότητα των δικτύων κυκλοφορίας, επιβεβαίωσαν επαφές που έγιναν με αρμόδιες τεχνικές υπηρεσίες σε διαφορετικά επίπεδα αρμοδιότητας (Υπουργείο Μεταφορών, Περιφέρεια, Δήμος)

Παρόλα αυτά, μετά την εφαρμογή του σχεδίου μεταρρύθμισης της δομής της Αυτοδιοίκησης, τον *Καλλικράτη*, πληθώρα αρμοδιοτήτων που ήταν διασπαρμένη στις υπηρεσίες που προαναφέρθηκαν συγκεντρώθηκε στην Περιφέρεια[101], πραγματοποιώντας ένα πρώτο βήμα για τον εξορθολογισμό των διαδικασιών. Ωστόσο, μια ολοκληρωμένη και συνολική ανάλυση σαν αυτή που επιχειρούμε εξακολουθεί να αναδεικνύει την ανάγκη καλύτερου συντονισμού των επιμέρους αρμοδίων.

Μέχρι και σήμερα, ο σχεδιασμός των κυκλοφοριακών δικτύων παίρνει τις βασικές του κατευθύνσεις από το Ρυθμιστικό Σχέδιο, εξειδικεύοντάς τες στα Γενικά Πολεοδομικά του κάθε Δήμου και στις επιμέρους Πολεοδομικές Μελέτες που αυτοί είναι υπεύθυνοι να εκπονούν. Για την έρευνά μας, τα παραπάνω σχέδια θα αποτελέσουν το βασικό υλικό που θέτουμε ως θεσμοθετημένο υπόβαθρο, αφού το συγκεντρώσουμε, καθώς λόγω της πρόσφατης μεταφοράς των υπηρεσιών είναι ιδιαίτερα δύσκολο να εντοπίσει κανείς αναλυτικά τεκμήρια για την κατασκευή των μεγάλων οδικών έργων του λεκανοπεδίου και να στοιχειοθετήσει μια χρονολογική χαρτογράφησή τους.

Εν προκειμένω, εκτός από το *ΡΣΑ του '85*, που εντάσσει την περιοχή που μελετάμε (η οποία αναφέρεται στους εφτά Δήμους: Αθηναίων, Καλλιθέας, Ν. Σμύρνης, Αλίμου, Ταύρου – Μοσχάτου, Ρέντη, Πειραιά) στο χωροταξικό της Αττικής, ισχύουν τα ΓΠΣ των επι μέρους δήμων και οι τροποποιητικές τους διατάξεις. Αναλυτικά πρόκειται για τα: *ΓΠΣ Αθήνας* (ΦΕΚ 80Δ'/1988), *ΓΠΣ Πειραιά* (ΦΕΚ 79Δ'/1988), *ΓΠΣ Ταύρου* (ΦΕΚ 834Δ'/1987), *ΓΠΣ Ρέντη* (ΦΕΚ 1038Δ'/1987), *ΓΠΣ Μοσχάτου* (ΦΕΚ 386Δ'/1988), *ΓΠΣ Π.Φαλήρου* (ΦΕΚ 386Δ'/1989), *ΓΠΣ Ν.Σμύρνης* (ΦΕΚ 520Δ'/1987), *ΓΠΣ Καλλιθέας* (ΦΕΚ 369Δ'/1989 & ΦΕΚ 192Δ'/2006), *Τροποποίηση ΓΠΣ Αθήνας, Ταύρου, Μοσχάτου,*

[99] Jacobs, J., *Ο.π.*, σελ.13

[100] Υπουργεία Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (παλαιότερο Υπ. Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων), Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, ΟΡΣΑ

[101] Διευθυνση Κατασκευής Έργων Οδοποιΐας, Διευθυνση Κατασκευής Έργων Συντήρησης Οδοποιΐας, Διευθυνση Οδικών Έργων, Διεύθυνση Τεχνικών έργων

Ρέντη, Πειραιώς (ΦΕΚ 1063Δ'/2004). Ταυτόχρονα για την περιοχή του παραλιακού μετώπου ισχύει το *Διάταγμα καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης* (ΦΕΚ 254Δ'/2004) που είχε στόχο την επανάκτηση του θαλάσσιου μετώπου και βασίζεται σε πρόγραμμα του ΟΡΣΑ που ξεκίνησε το 1994[102]. Μια σειρά από νομικές διευθετήσεις που αφορούσαν τα Ολυμπιακά έργα και την Μετα-ολυμπιακή τους αξιοποίηση[103] αλλά και μια σειρά μελετών περιβαλλοντικού, αρχιτεκτονικού, πολεοδομικού και οικονομικού περιεχομένου[104] που έγιναν για λογαριασμό της πολιτείας ή τέθηκαν υπόψη της, επέτρεψαν θεσμικά σημαντικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, όπως η κατασκευή των κόμβων του Δέλτα και του Κηφισού, η χωροθέτηση του ΤΡΑΜ, η κατασκευή της Εσπλανάδας, διαμορφώνοντας το τοπίο των ροών κυκλοφορίας σήμερα. Στα παραπάνω προστίθενται οι ρυθμίσεις, οι μελέτες και τα έργα που είναι εν εξελίξει, όπως η πρόταση ΡΣΑ '11, η κατασκευή του ΜΕΤΡΟ στον Πειραιά, το δίκτυο ποδηλατοδρόμων του λεκανοπεδίου, η διαμόρφωση του παραλιακού μετώπου ανάμεσα στο Δέλτα και την απόληξη του Κηφισού.

Τα παραπάνω νομοθετικά κείμενα και μελέτες μαζί με το περιεχόμενό τους λειτουργούν περισσότερο ως προγραμματικά κείμενα της εκάστοτε εποχής, πληροφορώντας μας για το πολεοδομικό όραμα και τις προθέσεις της πολιτείας, παρά ως οδηγοί ανάγνωσης της πραγματικότητας, καθώς μόνο τμηματικά έχουν υλοποιηθεί.

Συγκεκριμένα, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που προβλέπονται από το ΡΣΑ του '85, που δίνουν και τις κατευθύνσεις, οι οποίες ακολουθούν εξειδικεύοντας στη συνέχεια τα ΓΠΣ κάθε Δήμου, για το σύνολο του λεκανοπεδίου άρα και για την περιοχή μελέτης, ενισχύουν τις τάσεις αποσυμφόρησης του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας και ενδυνάμωσης των οχτώ αναπτυσσόμενων τότε περιφερειακών πολεοδομικών κέντρων του λεκανοπεδίου (Μαρούσι, Αιγάλεω, Γλυφάδα, κτλ.), συμφωνώντας και υλοποιώντας το «εκσυγχρονιστικό» τότε όραμα αποκέντρωσης της μητρόπολης και εξυγίανσης της από το κυκλοφοριακό και το περιβαλλοντικό πρόβλημα που αντιμετώπιζε[105]. (εικ. 7)

Οι δύο δακτύλιοι που προβλέπονται, καθώς και η πληθώρα κύριων οδικών αξόνων που τους συναντούν κάθετα, διασχίζοντας το κέντρο και διατρέχοντας το σύνολο της πόλης ακτινωτά, παίζουν τον ρόλο των βασικών κυκλοφοριακών αρτηριών μέσω των οποίων *οι κάτοικοι μπορούν γρήγορα να μεταφερθούν από τα προάστια στο κέντρο και πάλι πίσω*. Δρόμοι που μας ενδιαφέρουν για την τρέχουσα μελέτη, όπως η οδός Πειραιώς, η λεωφόρος Συγγρού αλλά και η Πατησίων, η Αχαρνών, η Θηβών και η Π. Ράλλη εντάσσονται στο σχηματισμό που χαρακτηρίζεται ως «κύριο οδικό δίκτυο» και είναι υπεύθυνο για τις εγκάρσιες στο κέντρο κινήσεις, ενώ δρόμοι όπως η Καλλιρόης-Χαμοστέρνας και η Κωνσταντινουπόλεως εντάσσονται στον «εσωτερικό δακτύλιο» της πόλης και αναλαμβάνουν τις περιμετρικές του κέντρου κινήσεις. Το πλάνο αυτό παρουσιάζει μια εκδοχή για την Αθήνα του κυρίαρχου Δυτικού προτύπου των δεκαετιών '70 -' 80 για την ταχεία και διαχωρισμένη από την ζωή της πόλης μεταφορά πληθυσμών από τους τόπους κατοικίας (προάστια) στον πυρήνα διοίκησης, απασχόλησης και εργασίας (μητροπολιτικό κέντρο Αθήνας) και πάλι πίσω, μέσω μεγάλων κλειστών οδικών αρτηριών.

Θα μπορούσε κανείς να σχολιάσει πως *το ΡΣΑ του '85 ήταν αυτό το σχέδιο που καθιέρωσε τον μητροπολιτικό – υπερτοπικό χαρακτήρα σε άξονες όπως η Συγγρού και η Καλλιρόης, εγκατέστησε εντός του πιο ζωτικού πυρήνα της πόλης ιδιαίτερα μεγάλης κλίμακας υποδομές ρισκάροντας την οργανικότητά του και την περιβαλλοντική του ισορροπία, απομόνωσε και διαχώρισε πλήρως τις μεγάλες ροές κυκλοφορίας από το υπόλοιπο αστικό περιβάλλον, έδωσε προτεραιότητα στο ΙΧ έναντι της δημόσιας συγκοινωνίας και του πεζού, αυξάνοντας την ταχύτητα κίνησης των οχημάτων και ανάγκαζοντας τους πεζούς σε υπόγεια ή εναέρια κίνηση*. Παράλληλα, απέτυχε στο να υπερασπιστεί και να τονώσει μεγάλες πολεοδομικές χειρονομίες όπως την έξοδο της πόλης προς τη θάλασσα, προκρίνοντας την ανάγκη ταχείας κίνησης κατά μήκος του παραλιακού μετώπου έναντι της απόδοσής του προς χρήση ή την ανάδειξη της Δυτικής Αθήνας ως ένα πόλο πολιτιστικού και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, μέσω της πεζοδρόμησης της Ιεράς Οδού. Το μοντέλο κυκλοφορίας και κατοίκησης που προτάθηκε από το Ρυθμιστικό της Αττικής το 1985 και στα πλαίσια του οποίου έχουν δρομολογηθεί αποφάσεις όπως η κατασκευή κλειστών αυτοκινητόδρομων εντός ή πολύ κοντά στο κέντρο της Αθήνας, όπως έχουμε αναφέρει ήδη, έχει αμφισβητηθεί επιστημονικά και σε επίπεδο πρακτικής διεθνώς, προσανατολίζοντας και τις δικές μας προτάσεις προς αυτή την κατεύθυνση.

Η αποσπασματικότητα, βέβαια, εκτέλεσης αυτού του σχεδίου από τις αρμόδιες υπηρεσίες οδήγησε σήμερα – σχεδόν 30 χρόνια αργότερα – να έχει πραγματοποιηθεί τμηματικά, επιβαρύνοντας κάποιες περιοχές περισσότερο από άλλες. Αυτό αποτελεί ένα από τα σημεία στα οποία στεκόμαστε στο πλαίσιο της έρευνάς μας εντοπίζοντας σημεία μεγαλύτερης έντασης προβλημάτων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η «υπερδιαστασιολογημένη» Καλλιρόης, που παρέμεινε τμήμα κλειστού αυτοκινητοδρόμου, παρά την μη ολοκλήρωση του πλάνου κατασκευής ενός περιφερειακού δακτυλίου του κέντρου.

Βέβαια, μεγαλύτερη αστοχία μπορούμε να εντοπίσουμε στη μικρότερη κλίμακα σχεδιασμού, επιπέδου ΓΠΣ και αρμοδιότητας Δήμων και τεχνικών υπηρεσιών οδοποιίας, καθώς σε αυτό το στάδιο θα έπρεπε να υπάρχει πρόνοια για την οργανική ενσωμάτωση και εκτέλεση των αποφάσεων του ΡΣΑ εντός του αστικού και κοινωνικού ιστού. Η τεχνοκρατική ερμηνεία των προαποφασισμένων σε ανώτερο νομικό επίπεδο κυκλοφοριακών επιλογών και οι συγκρούσεις διαφορετικών συμφερόντων ανά περιοχή οδήγησαν στην αποσπασματικότητα και την κακή συρραφή των έργων και σε αυτό το πιο επιμερισμένο επίπεδο εφαρμογής.

Τις πιθανές αστοχίες των βασικών ρυθμιστικών εργαλείων, επιχειρούν να διορθώσουν διατάγματα όπως αυτό του *Καθορισμού ζωνών προστασίας χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγ. Μαρίνα Κρωπίας* (ΦΕΚ 254 Δ'/ 2004) ή η *Τροποποίηση ΓΠΣ Αθήνας, Ταύρου, Μοσχάτου, Ρέντη, Πειραιώς* (ΦΕΚ 1063Δ'/2004), που ενσωματώνει τις προτάσεις της *Μελέτης Ανάπλασης της οδού Πειραιώς* (1995, για λογαριασμό του ΥΠΕΧΩΔΕ)[106]. Παρά την σαφή προτεραιότητα που θέτει το πρώτο στην εκτόνωση της πόλης στη θάλασσα και την ανάκτηση του παραλιακού μετώπου και τα μέτρα ομαλής αποβιομηχάνισης της Πειραιώς, που προτείνει το δεύτερο, παραμένουν και τα δύο ανεπαρκώς εφαρμοσμένα.

Αντίθετα, στην περίπτωση της παραλίας για παράδειγμα, μέσω των έκτακτων νομοθετικών ρυθμίσεων που έγιναν για την διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων[107] σε μια ευρύτερη ζώνη γύρω από τα Ολυμπιακά ακίνητα της παραλίας, το θαλάσσιο μέτωπο αποκόπτεται οριστικά από τον αστικό ιστό, τόσο εξαιτίας του ίδιου του σχεδιασμού, όσο και της αποσπασματικής υλοποίησης των έργων. Κάποιες

[102] Μπατζίκου, Σπ., *Μεταολυμπιακή εξέλιξη του Φαληρικού Όρμου*, εργασία στο μάθημα *Προσεγγίσεις του σχεδιασμού στην Ελλάδα,* ΔΠΜΣ ΕΜΠ, Πολεοδομία-Χωροταξία, 2008/09
[103] *Ν.2730/1999*, *ΕΣΟΑΠ περιοχής Ολυμπιακών εγκαταστάσεων Beach Volley και λοιπών αθλημάτων και Ανάπλαση της περιοχής στο Φαληρικό Όρμο* (ΦΕΚ 233Δ'/2002), *Ν.3342/2005*
[104] Θ. Παπαγιάννης και Συνεργάτες ΑΕΜ (2005), Περιφέρεια Αττικής (2006), Σχέδιο ειδικού χωροταξικού πλαισίου για τον τουρισμό (2009), JBR Hellas (2005), Ομάδα Μελετητών Φάληρο 21 (2005)
[105] *Εφημερίδα της κυβερνήσεως*, 18-2-1986, αρ. Φύλ.18, σελ.363 & σελ.368
[106] Βαταβάλη, Φ., Μπελαβίλας, Ν., Ο μετασχηματισμός της οδού Πειραιώς, ανακοίνωση στην 5η Πανελλήνια Επιστημονική Συνάντηση TICCIH, Βόλος / 22-25 Νοεμβρίου 2007
[107] Μπατζίκου, Σπ., Ο.π.

από τις βασικές αποφάσεις, που θα συντελούσαν στην απόδοση του έργου στους κατοίκους και στην αναβάθμιση της περιοχής με αστικούς και περιβαλλοντικούς όρους, δεν πραγματοποιήθηκαν ποτέ παρά την επαναφορά του θέματος στο προσκήνιο από αλλεπάλληλες μελέτες που γίνονταν ήδη από την φάση του σχεδιασμού των Ολυμπιακών έργων[108]. «Ο Φαληρικός Όρμος είναι σήμερα απρόσιτος και αντιλειτουργικός. Ας μην ξεχνάμε ότι κατασκευάστηκε μόνο κατά 50% σύμφωνα με το αρχικό πρόγραμμα ανάπτυξης: ούτε το οικολογικό πάρκο έγινε, ούτε η βύθιση της Ποσειδώνος, ούτε τα κανάλια νερού. Αν κάποτε γίνονταν όλα αυτά, η περιοχή θα μεταμορφωνόταν.» αναφέρει χαρακτηριστικά η Ράνια Κλουτσινιώτη[109]. Η τελευταία μελέτη, που αναμένεται να επιδράσει στο σκηνικό της περιοχής και στα πλαίσια της έρευνάς μας θα θεωρηθεί ως δεδομένο παρόλο που εκκρεμεί το σημαντικό στάδιο της υλοποίησης της, είναι αυτή του Piano για τον Ιππόδρομο[110] η οποία προβλέπει, εκτός των άλλων, την μερική βύθιση του αυτοκινητόδρομου και την δημιουργία περασμάτων, υποσχόμενη για ακόμα μία φορά την αποκατάσταση της σύνδεσης πόλης και θαλάσσιου μετώπου.

Συμπεραίνοντας, θα ισχυριστούμε σχετικά με το παράδειγμα του Φαληρικού όρμου ότι, προς το παρόν, η νομική κάλυψη εκείνης της έκτακτης συγκυρίας, εκτός από την υποστήριξη των Αγώνων και την ένταξη κάποιων εκτάσεων στην αγορά γης, δεν κατάφερε μέχρι σήμερα να υποστηρίξει την χρησιμότητα των ρυθμίσεων που προέβλεπε, για τις γύρω περιοχές, ενώ αντίθετα επιβάρυνε αισθητά τις παραθαλάσσιες γειτονιές, μέσω των αλλεπάλληλων ανισόπεδων κόμβων κυκλοφορίας και του πολλαπλασιασμού των λωρίδων του αυτοκινητόδρομου, προτάσσοντας και πάλι ένα μοντέλο κυκλοφορίας και κατοίκησης «αμερικάνικου» τύπου .[111]

Μεγάλης σημασίας παρέμβαση για την πόλη της Αθήνας θα αποτελέσει η υλοποίηση του δικτύου ποδηλατοδρόμων, που έχει μελετηθεί και σχεδιαστεί από ερευνητική ομάδα του ΕΜΠ για λογαριασμό του ΟΡΣΑ[112]. Εντάσσοντας δυναμικά στην πόλη το ποδήλατο, εμφανίζονται και αναδεικνύονται καινούργιες ή λανθάνουσες διαδρομές που σχετίζονται με ένα σύνολο παραγόντων, όπως το ανάγλυφο, τα φυσικά στοιχεία (πράσινο και νερό), η ησυχία, τα αστικά τοπόσημα, οι ελεύθεροι χώροι, οι ανενεργοί χώροι, κα., δίνοντας τη δυνατότητα με την ηπιότητα, ευκολία και οικονομία χρήσης του μέσου να ενισχυθεί η κοινωνική ζωή σε τοπικό επίπεδο, να αποκατασταθεί η ζωντάνια σε «σκοτεινά» σημεία του αστικού ιστού, να αποσυμφορηθούν οι οδικοί άξονες, να μειωθεί η ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση, και άλλες αστικές ποιότητες, που βρίσκονται πολύ κοντά στους στόχους της δικής έρευνας.

Εξαιτίας της συνάφειας αυτής, από τις προτεινόμενες διαδρομές, λαμβάνουμε υπόψη ως δεδομένο για την μελέτη μας τις τρεις που αφορούν την ευρύτερη περιοχή που επεξεργαζόμαστε και πραγματοποιούν τη σύνδεση της Αθήνας και του Φαληρικού Όρμου, του Πειραιά και του Δέλτα και τέλος της Αθήνας και του Πειραιά. Το σχέδιο που έχει εκπονηθεί προβλέπει χρήση και σύνδεση υπαρχόντων πεζοδρόμων ή χαλαρών διαδρομών και αλλά και ανάδειξη αρχαιολογικών ιχνών, πχ. πεζόδρομος ΕΑΧΑ, κοίτη Ιλισού, οδός Θεσσαλονίκης και οδός Σκυλίτση (δίπλα στις γραμμές του ΗΣΑΠ), Μακρά Τείχη, κα., προσφέροντάς μας ήδη στοιχεία και εναλλακτικές για τη μελέτη και τις προτάσεις μας.

Στην παρέκβαση που κάνουμε για το θεσμικό πλαίσιο, θα πρέπει να αναφερθούμε και στο νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο που κατατέθηκε ως Σχέδιο Νόμου το 2011 (εικ.8), καθώς αποτυπώνει σαφώς τις νέες τάσεις στον αστικό σχεδιασμό, που βασίζονται στην κριτική και την εμπειρία των προηγούμενων μοντέλων. *Προτάσσει την εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας και του ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού ως μέτρο της συνεκτικής πόλης και της πολυκεντρικότητας, την σαφή προτεραιότητα των δικτύων Μέσων Σταθερής Τραχιάς με ταυτόχρονο εξορθολογισμό του συνόλου των ΜΜΜ και αποθάρρυνση της χρήσης του ΙΧ, την αποφυγή κατασκευής νέων αστικών και περιφερειακών αυτοκινητόδρομων και την προστασία των Αστικών Λεωφόρων με ταυτόχρονη υποστήριξη μεγάλων Συγκοινωνιακών Κέντρων που θα αναβαθμίσουν τον ρόλο της Αθήνας με διεθνή κριτήρια, την ενίσχυση συλλογικών, ήπιων και βιώσιμων μορφών μετακίνησης με την συγκρότηση ολοκληρωμένων δικτύων ποδηλατοδρόμων με στόχο την ανάδειξη της φυσιογνωμίας της πόλης και της αστικής ζωής και τέλος την ελαχιστοποίηση των διαμπερών κινήσεων, με απόδοση κεντρικών διαδρομών της πόλης στους πεζούς και την ήπια κυκλοφορία*[113]. Στο πλαίσιο της μελέτης μας, θα χρησιμοποιήσουμε τις θέσεις της πρότασης ΡΣΑ '11 ως ένα ιδιαίτερης βαρύτητας υπόβαθρο αναφοράς και τεκμηρίωσης των πρώτων συμπερασμάτων και προτάσεών μας. Συμφωνώντας στην κατεύθυνσή του, όσον αφορά τα ζητήματα διαχείρισης κυκλοφορίας ανθρώπων και αγαθών, η σκοπιά μας θα λειτουργήσει συμπληρωματικά, εξειδικεύοντας τις γενικές αρχές που θέτει σε εστιασμένες παρεμβάσεις.

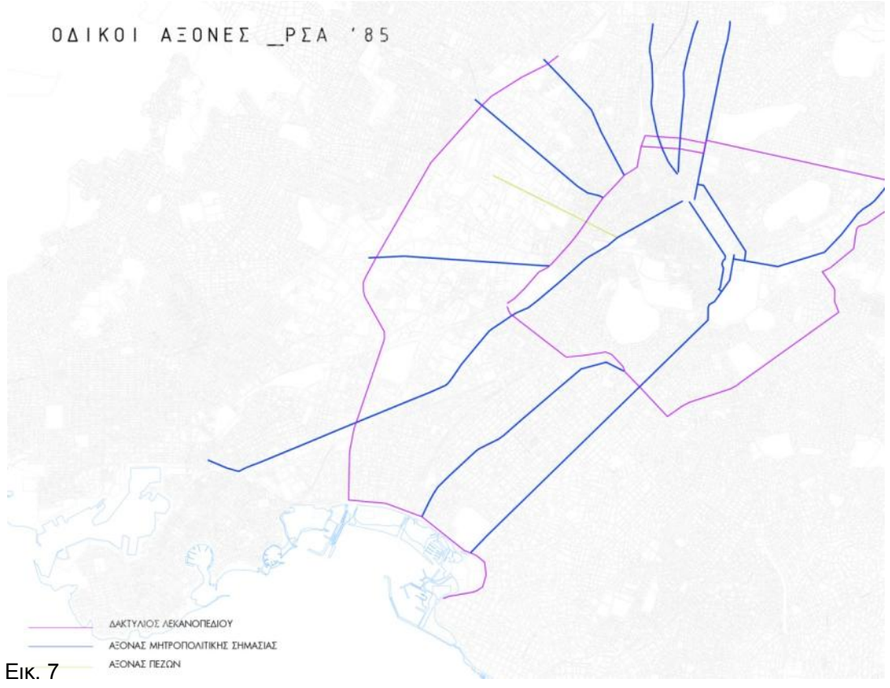
Πιο αναλυτικά, το ενδιαφέρον μας εστιάζεται αρχικά στην πρόταση απομάκρυνσης από τους μητροπολιτικούς πυρήνες της Αθήνας και του Πειραιά αλλά και της ακτογραμμής των ταχέων κλειστών κινήσεων (αυτοκινητόδρομοι) και μεταφοράς αυτών των φόρτων στην περιφέρεια του λεκανοπεδίου, στους Άξονες Διαπεριφερειακής ή Μητροπολιτικής Σημασίας, ορίζοντας κλίμακες κυκλοφορίας που δεν επιδρούν αρνητικά στην αστικότητα του συνόλου και αποκαθιστώντας το άνοιγμα της πόλης στο θάλασσα. Όπως και στην πρόταση διαχείρισης σημαντικών οδικών αξόνων ως Αστικών Λεωφόρων, δίνοντας προτεραιότητα στην αναβάθμιση των αστικών ποιοτήτων κατοίκησης και αναιρώντας τον εσωστρεφή τους χαρακτήρα ως αξόνων μετακίνησης.

Παράλληλα, η προϋπόθεση ενίσχυσης και περαιτέρω ανάπτυξης των ΜΜΜ και κυρίως των ΜΣΤ θεωρείται ζωτικής σημασίας για την εκτέλεση των προτάσεων που προηγούνται. Η κατασκευή δικτύων ποδηλατοδρόμων μητροπολιτικής εμβέλειας συμπληρώνει την κλίμακα διαφορετικών ποιοτήτων κίνησης, διεκδικώντας να απορροφήσει μεγάλο τμήμα των καθημερινών διαδρομών μικρών αποστάσεων των πολιτών.

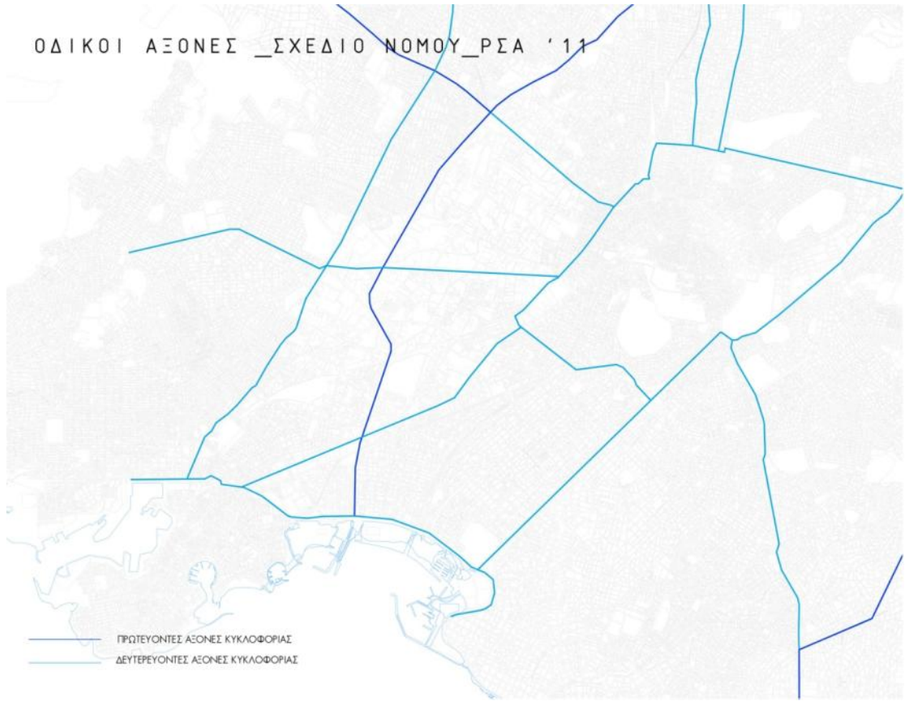
Τέλος, η πρόταση δημιουργίας «πράσινων διαδρόμων» θα αποτελέσει για μας το εργαλείο για την ανάδειξη της ιδιαιτερότητας του Αττικού φυσικού τοπίου σε συνδυασμό με διευθέτηση αστικών πορειών σύνθετου λειτουργικά χαρακτήρα.

---

[108] Ομάδα Φάληρο 21, Μελέτη Παπαγιάννη, 2005 (ΕΣΟΑΠ)
[109] *Οδοιπορικό στη μιζέρια του Φαλήρου* (http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_ell_1_23/03/2008_263842)
[110] ΥΠΕΚΑ, *ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ - Παρουσίαση ανάπλασης του φαληρικού μετώπου*, (http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=362&sni[524]=920&language=el-GR)
[111] http://www.asda.gr/elxoroi/saronic.htm
[112] ΟΡΣΑ & ΕΜΠ, Ερευνητικό Πρόγραμμα: Θεματική συμπλήρωση και εξειδίκευση, ως προς το σχεδιασμό δικτύου ποδηλατικών διαδρομών μεγάλου μήκους στην Αθήνα, της έρευνας μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, 2011
[113] ΥΠΕΚΑ, ΟΡΣΑ, *Αθηνα, μεσογειακη πρωτευουσα, Στρατηγικές και προτεραιότητες του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/ Αττικής 2021,* Αθήνα: ΟΡΣΑ, Ιούλιος 2011



Εικ. 7



Εικ. 8

3. ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΜΕΛΕΤΗΣ:

Έχοντας σκιαγραφήσει, μέσω της γενικής προσέγγισης του ζητήματος της κυκλοφορίας στο αστικό περιβάλλον και της περιγραφής των ιδιαιτεροτήτων της περιοχής μελέτης που προηγήθηκαν, τα εργαλεία σκέψης, τα κριτήρια παρατήρησης και αξιολόγησης και τους άξονες διατύπωσης προτάσεων, προχωράμε στην παρουσίαση των στοιχείων καταγραφής και μελέτης των αξόνων που ήδη έχουμε προαναγγείλει.

Θεματικά οι παρατηρήσεις αφορούν το ιστορικό υπόβαθρο του κάθε άξονα, το λειτουργικό και συμβολικό του ρόλο στο λεκανοπέδιο, την ποιότητα της σχέσης που δημιουργείται με τα μέτωπα και τις γειτονιές εκατέρωθεν αλλά και το φυσικό περιβάλλον, τον εντοπισμό των κύριων δυσλειτουργιών αλλά και δυναμικών του και τέλος πιθανές κατευθύνσεις προτάσεων.

Οι καταγραφές και οι παρατηρήσεις που πραγματοποιήθηκαν στην επιτόπια έρευνα αφορούν την ένταση της κυκλοφορίας ΙΧ και πεζών, τη φωτεινή σηματοδότηση και τις διαβάσεις για τους πεζούς, τους ανισόπεδους κόμβους, την ένταση της στάθμευσης επί του δρόμου, την ποιότητα των πεζοδρομίων και των δημόσιων χώρων, το πράσινο και τους ανενεργούς χώρους και τέλος τις θέες και τη σχέση του εκάστοτε δρόμου με το φυσικό ανάγλυφο. Ενώ οι χαρτογραφήσεις που έγιναν από συνδυασμό στοιχείων αφορούν τη σχέση του κάθε άξονα με το μητροπολιτικό οδικό δίκτυο, τις περιοχές εκατέρωθεν και τα υπόλοιπα δίκτυα μεταφοράς.

3α. Συγγρού:

Ποιοτικά χαρακτηριστικά:

Ιστορικά, η λεωφόρος Συγγρού αποτελούσε πάντα το «κατέβασμα» της πόλης στη θάλασσα και τις παραθαλάσσιες δραστηριότητες, ενώ είναι ένας από τους ελάχιστους κλειστούς αυτοκινητόδρομους που βρίσκονται σε άμεση επαφή με το δυναμικό κέντρο της Αθήνας. Είναι κατασκευασμένη σύμφωνα με το «αμερικάνικο» μοντέλο αυτοκινητοδρόμων, όπου το οδόστρωμα είναι πλήρως διαχωρισμένο από τον ιστό της πόλης που βρίσκεται γύρω του και τα κτίρια επί του δρόμου είναι «κατά παράθεση κτίρια – σύμβολα», μεγάλης κλίμακας και συμβολικής αξίας (εικ.9).

Ταυτόχρονα, σε σχέση με το μητροπολιτικό οδικό δίκτυο, εξακολουθεί να αποτελεί μία από τις βασικές και αναπόσπαστες πορείες από και προς το μητροπολιτικό κέντρο της πόλης, όταν το προσεγγίζουμε από τη νοτιοδυτική πλευρά του (σύνδεση νοτίων προαστίων). (εικ.10) Εκτός από κίνηση ταχείας κυκλοφορίας λειτουργεί και ως κύρια αρτηρία - «διανομέας» κινήσεων στις εκατέρωθεν περιοχές κατοικίας (Καλλιθέα, Ν. Σμύρνη, κα.) (εικ.11). Αναφορικά με το σύνολο του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας, διαπιστώνουμε ότι συμμετέχει στο βασικό οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής του λεκανοπεδίου, ως μία από τις πρωτεύουσες αρτηρίες του (εικ.12) και τέλος, έχει συμβάλλει στη μεταλλαγή της γεωγραφίας του μητροπολιτικού κέντρου, εξαπλώνοντάς το δυναμικό τμήμα του προς τα νότια, δημιουργώντας μαζί με την Κηφισίας έναν δυναμικό επιχειρηματικό, πολιτιστικό άξονα Β-Ν, που βγαίνει ως τη θάλασσα.

Όσον αφορά τη σχέση του με τις περιοχές εκατέρωθεν του δρόμου στη σημερινή της μορφή αποτελεί το όριο μεταξύ των Δήμων Ν. Σμύρνης, Φαλήρου και Καλλιθέας. Κρίνουμε ότι διατηρεί ανεξάρτητο και

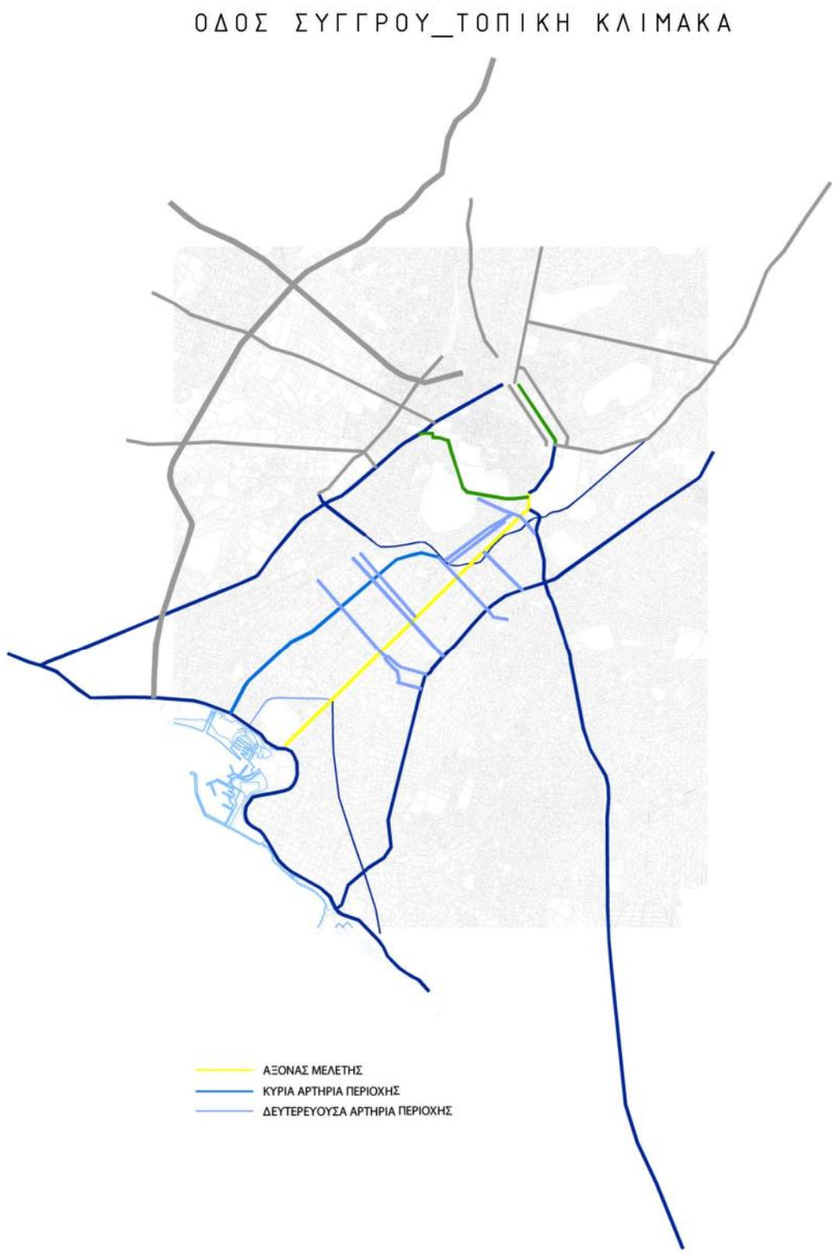
ιδιαίτερα διακριτό χαρακτήρα σε σχέση με τις περιοχές που εφάπτεται, καθώς αποτελεί ένα μητροπολιτικό στοιχείο μεγάλης κλίμακας και βαριάς έντασης και μορφολογίας ανάμεσα σε περιοχές κατοικίας. Λειτουργεί τόσο ως όριο – «πλάτη» των περιοχών εκατέρωθεν, οι οποίες στρέφονται προς την αντίθετη κατεύθυνση (εντός), όσο και ως φράγμα του «πορώδους» της πόλης, δηλαδή ανακόπτει την ελεύθερη κυκλοφορία, τη διάχυση λειτουργιών, τη συνάντηση και την ανάμειξη των γειτονιών εκατέρωθεν. Όντας κλειστός αυτοκινητόδρομος με συγκεκριμένες εισόδους – εξόδους για τις επιθυμητές κατευθύνσεις, δημιουργεί σημεία λειτουργικής και κυκλοφοριακής πύκνωσης αλλά και αραίωσης, επιβαρύνοντας ή αποδυναμώνοντας δυσανάλογα, σε σχέση με το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα της διευθέτησης της κυκλοφορίας, το αστικό περιβάλλον και τις συνθήκες κατοίκησης αλλά και τις δυναμικές ανάπτυξης των περιοχών. Η λεωφόρος Συγγρού δεν προσφέρει εκτός από συμβολική αξία και ταχύτητα κίνησης και κατ’επέκταση πρόσβασης, καμία άλλη αστική ποιότητα στα μέτωπά της (ήρεμο, καθαρό και ήσυχο περιβάλλον, πράσινο, δυνατότητα στάθμευσης, ευκολία κίνησης κατά μήκος και εγκάρσια, απόλαυση κίνησης – βόλτα, ανάδειξη του φυσικού αναγλύφου – οπτικών φυγών), ενώ απευθύνεται και εξυπηρετεί ολοκληρωμένα και μονομερώς ένα συγκεκριμένο τμήμα του πληθυσμού της πόλης, αυτό των κινούμενων με ΙΧ ή λεωφορεία διανύοντας μεγάλες αποστάσεις, αποκλείοντας όλα τα υπόλοιπα μέρη του πληθυσμού της. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει και η μελέτη των δρομολογίων των ΜΜΜ, που περνούν από τον δρόμο, από την οποία φαίνεται ότι περισσότερο εξυπηρετούνται περιοχές όπως η Βούλα και το Καλαμάκι, παρά η Καλλιθέα και η Ν. Σμύρνη, οι κύριες είσοδοι για τις οποίες δεν βρίσκονται επί της Συγγρού (εικ.13,14).



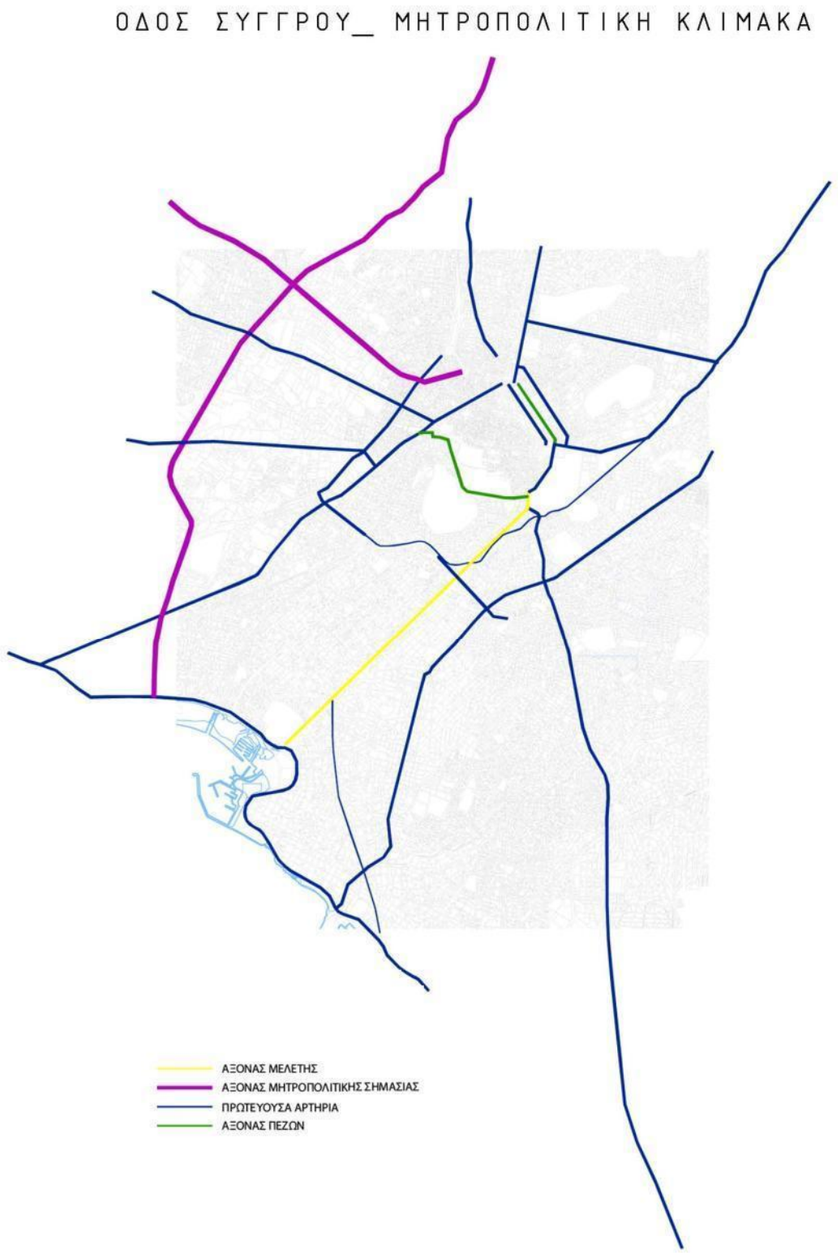
Εικ.9



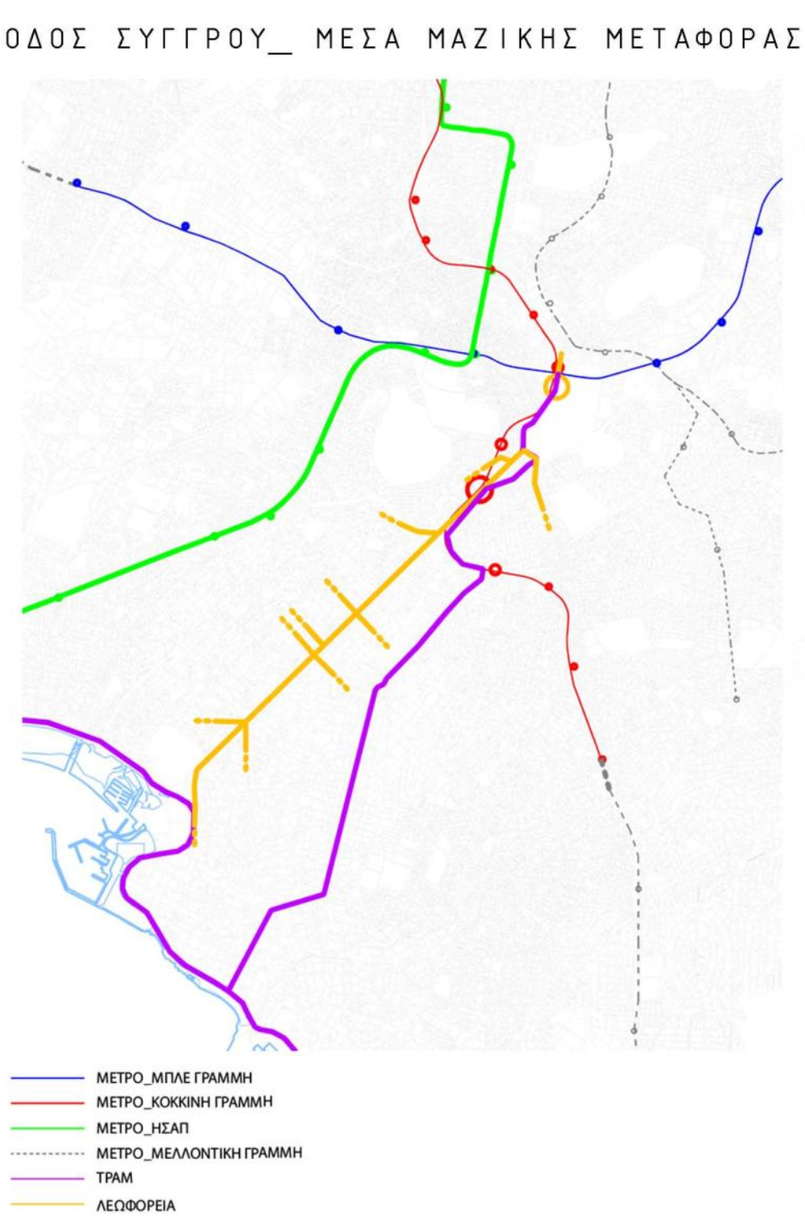
Εικ. 10


ΟΔΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ_ΤΟΠΙΚΗ ΚΛΙΜΑΚΑ
ΑΞΟΝΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
ΚΥΡΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

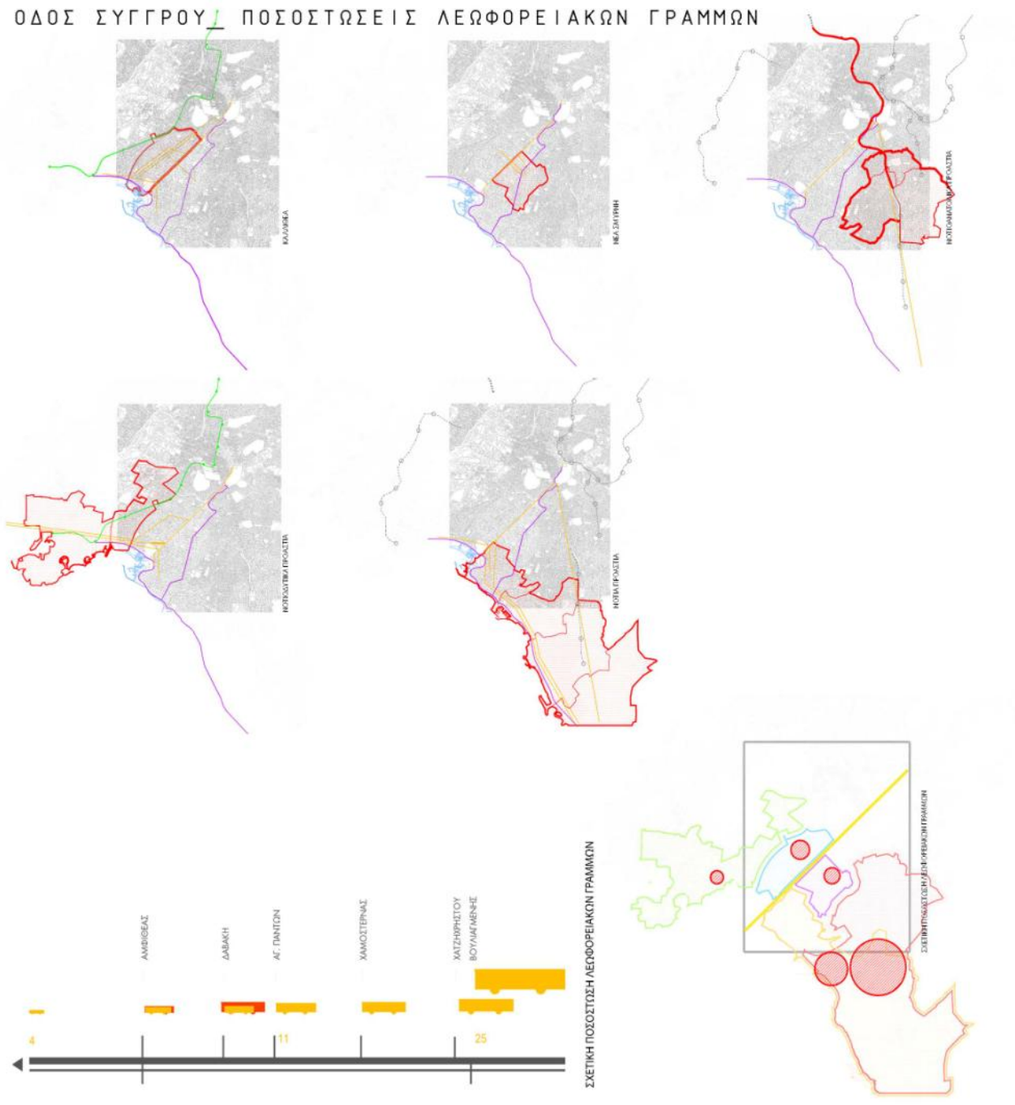
Εικ. 11


ΟΔΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ_ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΛΙΜΑΚΑ
ΑΞΟΝΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
ΑΞΟΝΑΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ
ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ
ΑΞΟΝΑΣ ΠΕΖΩΝ

Εικ.12


ΟΔΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ_ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
ΜΕΤΡΟ_ΜΠΛΕ ΓΡΑΜΜΗ
ΜΕΤΡΟ_ΚΟΚΚΙΝΗ ΓΡΑΜΜΗ
ΜΕΤΡΟ_ΗΣΑΠ
ΜΕΤΡΟ_ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
ΤΡΑΜ
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Εικ.13


ΟΔΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ_ ΠΟΣΟΣΤΩΣΕΙΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΣΧΕΤΙΚΗ ΠΟΣΟΣΤΩΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΑΜΒΙΟΦΕΑΣ
ΔΑΦΝΗ
ΑΓ. ΠΑΝΤΩΝ
ΧΑΜΟΣΤΕΡΝΑΣ
ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣΤΟΥ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ
4
11
25

Εικ.14

Εστιάζοντας στο χάρτη, οι παραπάνω γενικές παρατηρήσεις αναδεικνύουν τα *σημεία δυσλειτουργίας* του άξονα σε συνδυασμό με τις υπάρχουσες *δυναμικές* της πόλης. Στο πλαίσιο της παρουσίασης του δρόμου παρουσιάζουμε τη σχετική απαρίθμηση αμέσως πιο κάτω:

- Ανισόπεδοι **κόμβοι Καλλιρόης**, **Λαγουμιτζή** και **Ποσειδώνος**:

  Διαπιστώνουμε δυσανάλογη φόρτιση και ένταση για τον αστικό χώρο, ενώ κρίνουμε ότι παρεμπόδιζεται η ήπια κυκλοφορία οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων προς χάριν της γρήγορης και χωρίς διακοπή κίνησης των ΙΧ. Παρόλο που οι συγκεκριμένες συναντήσεις δρόμων είναι ιδιαίτερης σημασίας για τη διευθέτηση της κυκλοφορίας στο λεκανοπέδιο, από τις καταγραφές φάνηκε ότι επιβαρύνουν σημαντικά την περιοχή γύρω τους σε μια εμβέλεια 2 οικοδομικών τετραγώνων τουλάχιστον. Παρατηρούμε έλλειψη χώρων εκτόνωσης υπαίθριων δραστηριοτήτων, αλλά και υποβάθμιση των όρων με τους οποίους θα μπορούσε κάτι τέτοιο να συμβεί, λόγω θορύβου και καυσαερίου, έλλειψη φύτευσης και υποβάθμισης του μικροκλίματος, διάσπαση της συνοχής του αστικού ιστού ή ακόμα και της πιθανής συναρμογής του.

  Ειδικά για τον κόμβο της Καλλιρόης – Λαγουμιτζή, η εγγύτητά του με το πύκνωμα χρήσεων του Παντείου, της Στέγης Γραμμάτων και Τεχνών και του Intercontinental από τη μία και του Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης από την άλλη, αναδεικνύει τη μη οργανική χωροθέτησή του και την επιβαρυντική λειτουργία του για το πλήθος των χρηστών αυτού του πόλου δραστηριοτήτων. (εικ.14, 15)

- Ανισόπεδος **κόμβος Χαροκόπου** – **Αγ. Πάντων**, **Δαβάκη**, **Σπάρτης**, **Αμφιθέας**:

  Διαπιστώνουμε περιορισμό της κίνησης των οχημάτων και παρεμπόδιση της ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων. Στα σημεία αυτά, εξαιτίας του αυτοκινητόδρομου, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις έχουν γίνει περισσότερο πολύπλοκες από όσο αναλογεί στην ένταση κυκλοφορίας που διαχειρίζονται.

- Στήλες Ολυμπίου Διός:

  Παρατηρούμε ασυνέχεια της σημαντικότερης και πιο διαδεδομένης τουριστικά πορείας του ευρύτερου λεκανοπεδίου, του αρχαιολογικού περίπατου της Δ. Αρεοπαγίτου και Μακρυγιάννη. Η εν λόγω πορεία καταλήγει σε μια ανεπαρκή διάβαση πεζών που συναντιέται με ιδιαίτερα επιβαρυμένη ένταση κυκλοφορίας οχημάτων στην αρχή της Συγγρού, καθιστώντας αδύνατη την κατά τα άλλα εύκολη και προφανή πεζή σύνδεση με τις Στήλες.

- **Φιξ**:

  Πρόκειται για έναν από τους σημαντικότερους σταθμούς μετεπιβίβασης του κέντρου της Αθήνας στον οποίο διαπιστώνουμε δυσχέρεια και ασυνέχεια στην εγκάρσια και διαμήκη κίνηση πεζών, λόγω ανεπάρκειας της διάβασης αλλά και ανυπαρξίας υποδομών υποστήριξης της διαδικασίας μετεπιβίβασης.

- Πόλος Μουσείου Σ.Τ.– **Παντείου** – Στέγης – Ιντερκοντινένταλ – Συνεδριακού:

  Παρατηρείται δυσχέρεια και ασυνέχεια στην γρήγορη ή ήπια κίνηση πεζών σε έναν από τους πιο δυναμικούς και πολυσύχναστους πόλους εκπαίδευσης, πολιτισμού, αναψυχής, επιχειρηματικότητας και τουρισμού του κέντρου της Αθήνας, ενώ παρουσιάζεται αδυναμία στάσης πεζών και οχημάτων, αλλά και υπαίθριας εκτόνωσης των παραπάνω δραστηριοτήτων. Η σύνδεση των δύο πλευρών γίνεται με υπόγεια διάβαση.

- Κατά μήκος διάζωμα:

  Πρόκειται για την εγκατάσταση ενός τεχνητού «αστικού φράγματος», που αποκλείει μεταξύ τους τις περιοχές εκατέρωθεν – ακόμα και οπτικά -, υποχρεώνοντας σε αδυναμία πραγματοποίησης ελεύθερης εγκάρσιας κίνησης ή σε υπόγεια κίνηση μέσω των διαβάσεων, που βρίσκονται περίπου ανά 500 μ. (εικ.16,17,18)

- Παράδρομος:

  Λειτουργεί συμπληρωματικά του αυτοκινητόδρομου, ενισχύοντας τον κλειστό και αδιαπέραστο χαρακτήρα του, αποδίδοντας πάλι αποκλειστικά στα ΙΧ ακόμα και το τμήμα του δρόμου που αφορά την ήπια κίνηση. Λόγω του αυτοκινητόδρομου και της μεγάλης προσέλευσης αυτοκινήτων, είναι συνήθως γεμάτος σταθμευμένα ΙΧ, εξαφανίζοντας και τον ελάχιστο χώρο που είχε προβλεφθεί για κίνηση πεζών. Ενδιαφέρουσα παρατήρηση αποτελεί το γεγονός ότι μαζί με τη δεξιά λωρίδα κίνησης του κυρίως δρόμου και το πεζοδρόμιο – νησίδα που διαχωρίζει τα δύο, το οποίο πότε πλαταίνει, πότε γίνεται στάση λεωφορείου και πότε λωρίδα εισόδου ή εξόδου από τη λεωφόρο, αποτελούν μια ευρεία μεταβατική ζώνη ανάμεσα στην ταχεία κίνηση των ΙΧ και την ήπια κίνηση του αστικού ιστού.(εικ.19)

- Πεζοδρόμια:

  Λόγω των όρων δόμησης[114], τα πεζοδρόμια προβλέπεται να είναι μεγάλα. Παρόλα αυτά, η διευθέτηση του χώρου εναπόκειται στον ιδιοκτήτη του ακινήτου, που τις περισσότερες φορές τον μετατρέπει σε χώρο στάθμευσης. Εν τέλει, δηλαδή, ο χώρος που προβλέπεται για τον πεζό δεν του αποδίδεται και σε συνδυασμό με την απρόσεκτη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού και φύτευσης, της ελλιπούς συντήρησης και της παράνομης στάθμευσης, η κίνησή του πεζού στα πεζοδρόμια της Συγγρού παρουσιάζει μεγάλη δυσκολία. (εικ.20)

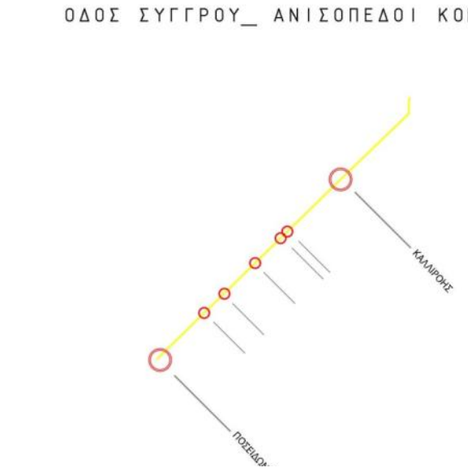
- Απόληξη στο **θαλάσσιο μέτωπο**:

  Λόγω του ανισόπεδου κόμβου και των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που έχουν γίνει στην περιοχή ο δρόμος τελειώνει πολύ νωρίτερα από τη συνάντησή του με τη θάλασσα, αποπροσανατολίζοντας και απομακρύνοντας ακόμα και οπτικά τον χρήστη του δρόμου (οδηγό, επιβάτη, ποδηλάτη ή πεζό) από τη θέα της ακτής και της θάλασσας. Πρακτικά είναι αδύνατον να περπατήσει κανείς κατά μήκος του δρόμου μετά το ύψος του Ιππόδρομου αλλά και να βγει στη θάλασσα πεζός, χωρίς να χρησιμοποιήσει την Εσπλανάδα, η οποία όμως δεν καταφέρνει να συσχετισθεί με τον δρόμο και την όποια κίνηση πεζών.

[114] *[η απόσταση της οικοδομικής γραμμής από τη ρυμοτομική είναι 10 μ.]*

- Θέες – φυσικό ανάγλυφο (Αρδηττός, Μουσείο Ακρόπολης, Φιλοπάππου, θαλάσσιο μέτωπο, φυγή δρόμου, Υμηττός, Αιγάλεω):

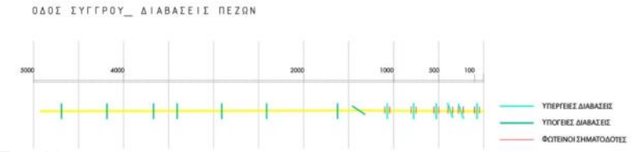
  Λόγω της μορφολογίας που έχει επιλεχθεί για την κατασκευή του δρόμου και της έντασης της κυκλοφορίας που αυτή επιφέρει, το πλούσιο φυσικό ανάγλυφο, οι οπτικές φυγές και αναφορές σε φυσικά ή αστικά τοπόσημα του λεκανοπεδίου υποβαθμίζονται αισθητά, στερώντας από την πόλη και τους κατοίκους τις σημαντικές αστικές ποιότητες που αυτά θα μπορούσαν να προσφέρουν σε επίπεδο καθημερινότητας αλλά και συγκρότησης ταυτότητας, όπως και τις ευκαιρίες αξιοποίησης των διαθέσιμων πόρων. Επίσης, λόγω της έλλειψης ελεύθερου χώρου και καθαριότητας αλλά και του θορύβου που κυριαρχεί στο δρόμο από τις μεγάλες ταχύτητες που αναπτύσσονται, ο δρόμος υποβαθμίζεται περιβαλλοντικά και αδυνατεί να προσφέρει τις συνθήκες εντός των οποίων θα μπορούσε κάποιος στην υπάρχουσα κατάσταση να απολαύσει οποιαδήποτε σχέση με το φυσικό ανάγλυφο ή τις θέες. (εικ.21)



Εικ.14



Εικ. 15



Εικ. 16





Εικ.17, 18



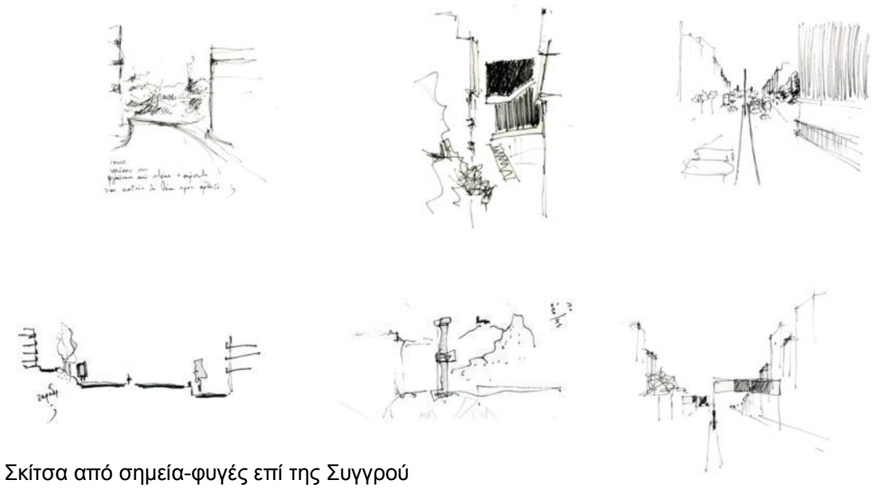
Εικ. 19



Εικ. 20



Εικ.21



Εικ. 22 Σκίτσα από σημεία-φυγές επί της Συγγρού

Κατευθύνσεις προτάσεων:

Οι προτάσεις μας για την βελτίωση των όρων αστικότητας στη λεωφόρο Συγγρού, για τους κατοίκους και επισκέπτες της πόλης, κινούνται στην κατεύθυνση του επαναπροσδιορισμού του χαρακτήρα της από δρόμο «αμερικάνικου» τύπου, σε «ευρωπαϊκού». Πιο αναλυτικά, προτείνουμε:

- Αναστροφή του χαρακτήρα του δρόμου και μετατροπή του *από κλειστό αυτοκινητόδρομο ταχείας κυκλοφορίας σε αστική λεωφόρο.*

- Ενίσχυση της χρήσης των μέσων σταθερής τροχιάς και του ποδηλάτου με σκοπό την μείωση της χρήσης ΙΧ, με τη δημιουργία γραμμής τραμ, υλοποίηση των ποδηλατοδρόμων που έχουν μελετηθεί από τον ΟΡΣΑ και μείωση των διερχόμενων λεωφορείων. Πιθανών να είναι χρήσιμο να συμπεριληφθεί στην πρόταση ο διαχωρισμός δύο φάσεων υλοποίησης, όπου στην πρώτη τα λεωφορεία και τα ποδήλατα θα αναλάβουν το βάρος μείωσης των ιδιωτικών οχημάτων και στη δεύτερη θα κατασκευαστεί η γραμμή τραμ που θα μπορέσει να εξυπηρετήσει τον άξονα.

- Αναδιαμόρφωση του οδοστρώματος και απόδοση τμήματος του δρόμου (παράδρομος + 1 λωρίδα κυκλοφορίας) στην ήπια κυκλοφορία (πεζός, ποδηλάτης, μικρής διάρκειας στάθμευση) και στην υπαίθρια εκτόνωση και ανάπτυξη δραστηριοτήτων, αξιοποιώντας τους ήδη υπάρχοντες αστικούς (βασικοί οδικοί άξονες ή ισχυρές χρήσεις), φυσικούς (ανάγλυφο) και επιχειρηματικούς (διαδημοτικό όριο) πόρους, δημιουργώντας νέες ευκαιρίες αξιοποίησης και ανάπτυξης του μετώπου του δρόμου σε καινούργιες κατευθύνσεις που προσθέτουν στον αστικό πλούτο της πόλης, βελτιώνοντας τόσο την εικόνα για τους επισκέπτες, όσο και την καθημερινότητα για τους κατοίκους.

- Ενίσχυση της ελεύθερης και ανεμπόδιστης κίνησης μεταξύ των περιοχών εκατέρωθεν, τόσο κατά μήκος όσο και εγκάρσια του δρόμου, για το σύνολο της αρτηρίας αλλά και σε επιλεγμένους άξονες και σημεία με βάση την κυκλοφοριακή σημασία και την ένταση των οδικών αξόνων, το φυσικό ανάγλυφο, τη λειτουργική δυναμική. Πχ. Στήλες Ολυμπίου Διός, Φιξ, Καλλιρόης – Πάντειο, Δαβάκη, Αμφιθέας – Δέλτα. Δημιουργία αστικών συνεχειών εγκάρσια του δρόμου, επιδιώκοντας την αποκατάσταση της πορώδους ικανότητα της πόλης, την ανάμιξη των δραστηριοτήτων και τη συνάντηση των κατοίκων.

- Επεξεργασία των ανισόπεδων κόμβων ή και κατάργησή τους, με στόχο την επιβράδυνση και απόδοση σε ήπια κυκλοφορία και φύτευση.

3β. Καλλιρόης – Χαμοστέρνας / Π. Τσαλδάρη (από τη Συγγρού έως την Πειραιώς):

Πρόκειται για οδική αρτηρία που είναι κατασκευασμένη πάνω στους παλιούς δρόμους που ακολουθούσαν τις κοίτες του ρέματος της Καλλιρόης και του ποταμού Ιλισού, έχοντας σκεπάσει πλέον και το ίδιο το άνοιγμα του ποταμού.

Σε σχέση με το μητροπολιτικό οδικό δίκτυο, αποτελεί την κύρια σύνδεση των οδών Πειραιώς και Συγγρού στο βόρειο τμήμα τους, κατ' επέκταση των ανατολικών με τα δυτικά προάστια της πόλης και λειτουργεί περισσότερο συμπληρωματικά της Πειραιώς και της Κωνσταντινουπόλεως, παρά της Συγγρού, η οποία με ανταγωνιστικό τρόπο απορροφά την κίνηση και με τη βοήθεια της Ποσειδώνος και της Κηφισού καταλήγει πιο γρήγορα στα δυτικά της πόλης. (εικ.22)

Αξιολογούμε τον άξονα ως «υπερδιαστασιολογημένο» άξονα κυκλοφορίας ΙΧ, καθώς η πραγματική ένταση ροής αυτοκινήτων, όπως αυτή φάνηκε από τις καταγραφές, είναι πολύ μικρότερη από την προβλεπόμενη από τους μελετητές – κατασκευαστές του δρόμου. (εικ.23, 24) Το γεγονός αυτό σχετίζεται με τον ρόλο τον οποίο προβλεπόταν να παίξει η Καλλιρόης – Χαμοστέρνας στο Ρυθμιστικό του '85, όπως ήδη έχουμε αναφέρει[115]. Σήμερα όμως, έχει απομείνει εντός του αστικού ιστού ως απόσπασμα κλειστού αυτοκινητόδρομου βαριάς έντασης κυκλοφορίας, χωρίς την ανάλογη χρήση. Δεδομένης της υλοποίησης του σχεδίου *ανασυγκρότησης του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου*, η σημασία της Καλλιρόης – Χαμοστέρνας θα πρέπει να ξανασυζητηθεί, καθώς θα αποτελέσει μάλλον τον άξονα που θα απορροφήσει τις μεγάλες κινήσεις που έρχονται από τα νότια προς τα δυτικά, αποκλείοντάς τες από το κέντρο της πόλης. Το γεγονός αυτό δεν μεταβάλει κάτι στην οπτική μας που προσβλέπει σε επιβράδυνσή της, αντίθετα ενισχύει το επιχείρημα ανάγκης βελτίωσης των αστικών συντελεστών της, ειδικά στην περίπτωση που αποκτήσει τον ρόλο που δεν της αποδόθηκε ως τώρα, ώστε και να εξυπηρετεί σωστά τις νέες χρήσεις και να μην επιβαρυνθούν περαιτέρω οι εκατέρωθεν περιοχές από τις όποιες αλλαγές.

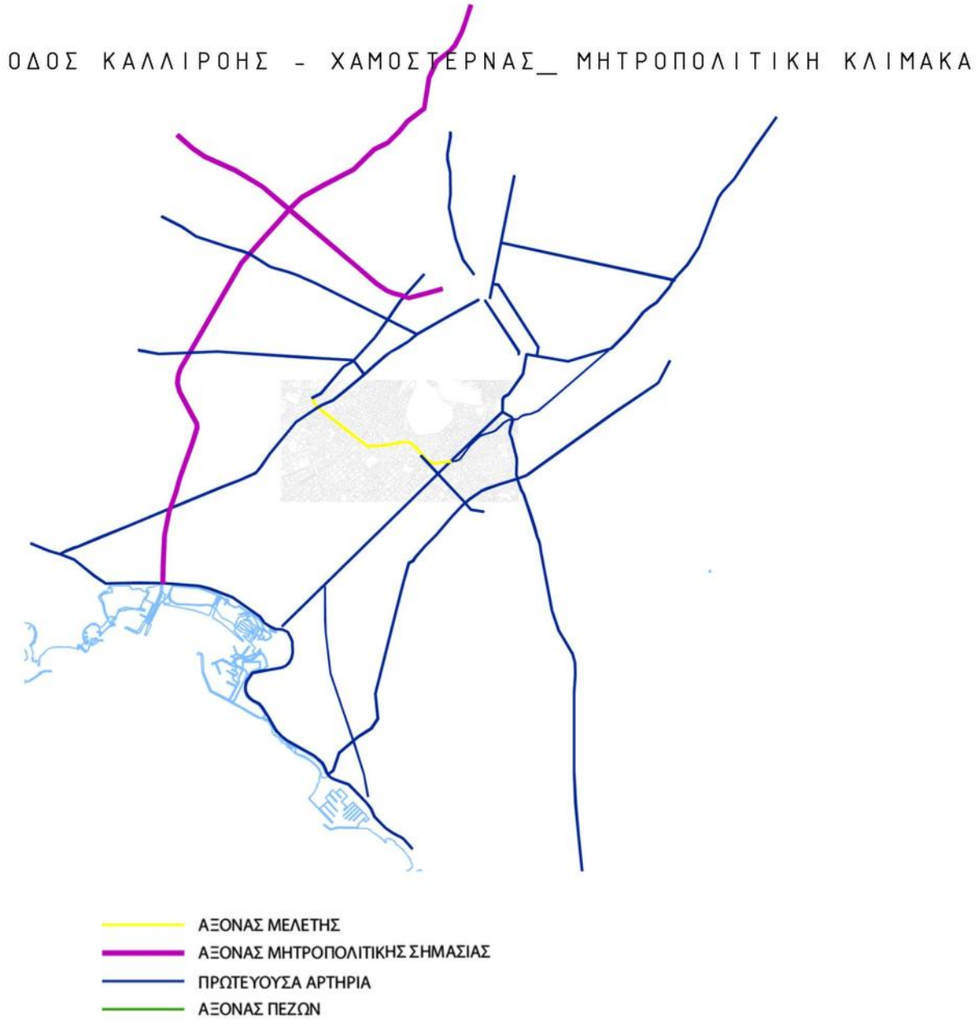
Όσον αφορά τη σχέση με τις περιοχές εκατέρωθεν του δρόμου, αποτελεί το όριο μεταξύ των Δήμων Αθηναίων (συνοικίες Άνω και κάτω Πετραλώνων, Φιλοπάππου και Κουκακίου), Ταύρου και Καλλιθέας. Στο μεγαλύτερο τμήμα του είναι ένας κλειστός αυτοκινητόδρομος σχεδιασμένος για βαριά έντασης κυκλοφορία και για μας αποτελεί άλλο ένα «αστικό τείχος» που αποκλείει την επικοινωνία των δύο πλευρών, που πλέον έχουν γίνει ανεξάρτητες γειτονιές. (εικ.25) Αποτελεί λειτουργικά, μορφολογικά και συμβολικά στοιχείο μεγάλης αντίθεσης, σε σχέση με την κλίμακα και την πολεοδομική συγκρότηση των εκατέρωθεν περιοχών (εικ.26). Εφάπτεται με περιοχές κατοικίας, κάποιες εκ των οποίων διατηρούν ακόμα πολύ ήπιους όρους δόμησης, λόγω εγγύτητας με το λόφο των Νυμφών αλλά και με σημαντικές αρχαιότητες της Αθήνας. (εικ.27,28,29) Στο τμήμα που είναι αστική λεωφόρος (Χαμοστέρνας – Π. Τσαλδάρη) προσφέρει καλύτερες συνθήκες για τα μέτωπα και την μεταξύ τους επικοινωνία και λειτουργεί περισσότερο συνεκτικά.

Περπατώντας κανείς κατά μήκος της, φαίνεται ότι δεν διασχίζει τις περιοχές κατοικίας αλλά περνά δίπλα σε ένα όριό τους, που λειτουργεί ως «πλάτη» για την κάθε περιοχή. Αρχικά υποθέσαμε ότι το γεγονός σχετίζεται με το ότι εκεί βρισκόταν ο Ιλισός, οπότε υπήρχε ένα φυσικό όριο που χώριζε την περιοχή κατοικίας σε διαφορετικές γειτονιές, οι οποίες λειτουργικά είχαν το κέντρο τους εσωτερικά και σταματούσαν εκεί. Μαρτυρίες παλιών κατοίκων της περιοχής, όμως, αναδεικνύουν το ότι οι δύο πλευρές του ποταμού λειτουργούσαν σαν μια γειτονιά «με κοινό μπακάλικο», όπως χαρακτηριστικά μας είπαν, και δημόσιες συγκοινωνίες, που περνούσαν από τους δρόμους που βρίσκονταν στις κοίτες. Τα δεδομένα αυτά μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η σημερινή εσωστρέφεια των περιοχών ως προς τον δρόμο μάλλον είναι φαινόμενο που έχει οξυνθεί από την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου. Η ίδια κάτοικος περιέγραψε την απότομη υποβάθμιση της καθημερινότητας που υπέστησαν οι παρακείμενες κατοικίες από την ταχεία λεωφόρο σχολιάζοντας τον θόρυβο που ακολούθησε την ανακατασκευή του δρόμου. Δήλωσε χαρακτηριστικά, «το καλοκαίρι καθόμασταν στην αυλή και δεν μπορούσαμε να ακούσουμε την τηλεόραση που ήταν μέσα στο δωμάτιο».

Σήμερα οι κύριες προσβάσεις στις γειτονιές εκατέρωθεν δεν γίνονται μέσω του ποταμού και των κοιτών του, αλλά μέσω των μεγάλων οδικών αξόνων που βρίσκονται κοντά, όπως η Πειραιώς και η Συγγρού ή και απευθείας από το κέντρο της πόλης. Το παραπάνω επιβεβαιώνεται και από τα δρομολόγια των ΜΜΜ, που δεν χρησιμοποιούν παρά ιδιαιτέρως τμηματικά τον άξονα μελέτης μας, προτιμώντας άλλους δρόμους. (εικ.30, 31)

Η μεγάλη μορφολογική και λειτουργική αντίθεση του άξονα και των περιοχών κατοικίας εκατέρωθεν, εμφανίζεται και στη σχέση του με τον παράδρομο, ο οποίος λειτουργεί ως «φίλτρο» των γειτονιών προς το «μπετονένιο ποτάμι», δανειζόμενος στοιχεία από τα ήπια χαρακτηριστικά τους και γινόμενος πρακτικά ένας δρόμος ήπιας, τοπικής κυκλοφορίας ή ένα πεπλατυσμένο πεζοδρόμιο, δίπλα στην κύρια κίνηση του αυτοκινητόδρομου. Ο παράδρομος, όμως, όταν πλησιάζει κοντά στους μεγάλους κόμβους με τη Συγγρού και την Πειραιώς παύει να λειτουργεί ήπια και αποκτά τον συνηθισμένο συμπληρωματικό στον αυτοκινητόδρομο ρόλο του.

[115] Βλ. θεσμικό πλαίσιο



Εικ. 22



Εικ.23



Εικ. 24

Εικ. 26



Εικ.25

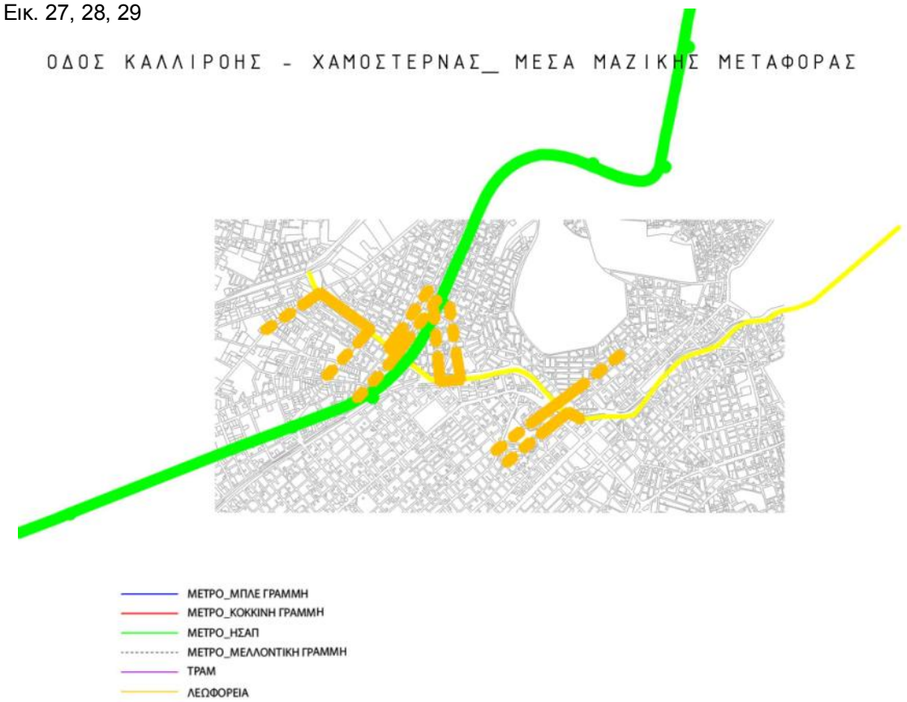




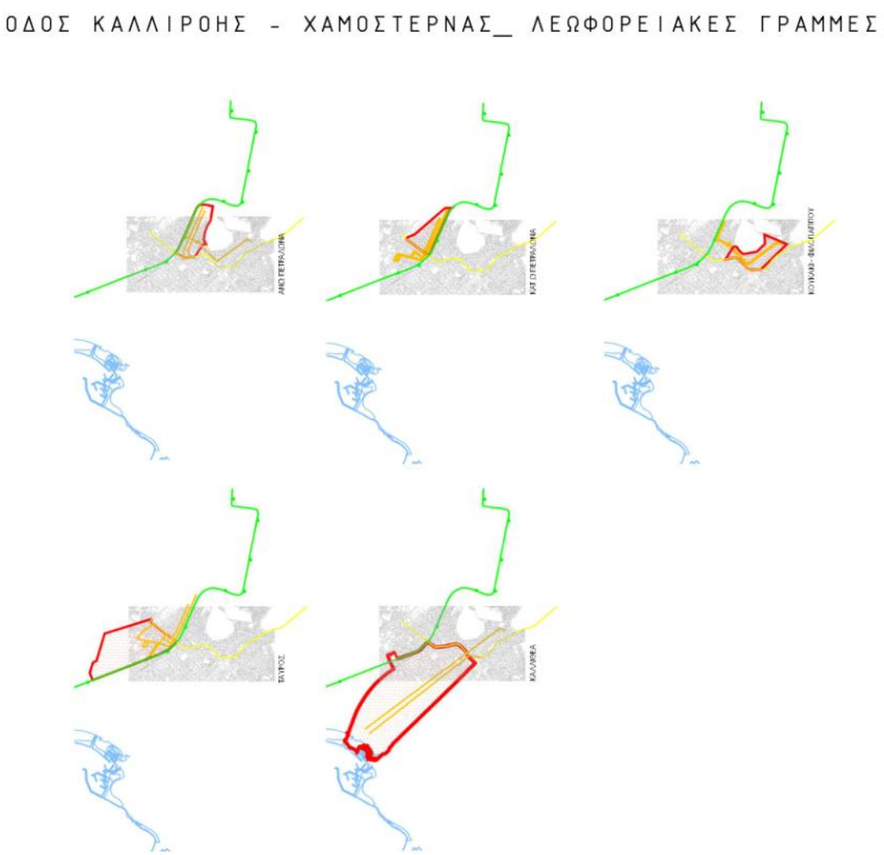




Εικ. 27, 28, 29



Εικ. 30



Εικ. 31

Τοποθετώντας πάνω στο χάρτη τις βασικές δυσλειτουργίες που παρατηρήσαμε, προκύπτουν τα εξής σημεία:

- Ανισόπεδοι **κόμβοι Συγγρού**, **Λαγουμιτζή** και **Βεΐκου**:

  Διαπιστώνουμε δυσανάλογη φόρτιση και ένταση για τον αστικό χώρο, καθώς και παρεμπόδιση ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων. Το σύμπλεγμα αυτό δημιουργεί μια ευρύτερη περιοχή με βάθος 2 οικοδομικών τετραγώνων, που ρυθμίζεται από τον κόμβο, μειώνοντας τις ήπιες κινήσεις που πιθανών να μπορούσαν να συμβούν ή υποχρεώνοντάς τες να συμβούν κάτω από ιδιαιτέρως υποβαθμισμένες με αστικούς όρους συνθήκες.(εικ.32, 33)

- Ανιδόπεδος **κόμβος Πειραιώς**:

  Παρατηρείται δυσανάλογη φόρτιση και ένταση για τον αστικό χώρο, παρεμπόδιση ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων σε μια διασταύρωση με αισθητά μικρότερη ένταση κυκλοφορίας από αυτή που είναι σχεδιασμένη να εξυπηρετήσει, ενώ ο αστικός ιστός διαρρηγνύεται και αραιώνει σε βάθος 2 οικοδομικών τετραγώνων.

- Ανισόπεδος **κόμβος γραμμών ΗΣΑΠ – Θεσσαλονίκης**:

  Και εδώ παρατηρούμε δυσανάλογη φόρτιση και ένταση για τον αστικό χώρο και παρεμπόδιση ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων. Πρόκειται για μια δυνάμει ενδιαφέρουσα περίπτωση συνάντησης πολλών διαφορετικών ειδών κινήσεων (ΗΣΑΠ, ποδηλατόδρομος, ΙΧ, λεωφορεία, πεζοί, στάθμευση, φυσικοί πόροι -υπόγεια ύδατα και πράσινο-), με εναν ανενεργό δρόμο που υπερίπταται πάνω από τον άξονα μελέτης (Θεσσαλονίκης).

- Κατά μήκος διάζωμα:

  Αποτελεί φράγμα, «αστικό τείχος» ανάμεσα στις περιοχές εκατέρωθεν – ακόμα και οπτικά -, και το θεωρούμε υπεύθυνο για την αδυναμία πραγματοποίησης ελεύθερης εγκάρσιας κίνησης και σύνδεσης των παράπλευρων του δρόμου γειτονιών. (εικ.34, 35)

- Αερογέφυρες και υπόγειες διαβάσεις πεζών:

  Αποτελεί εκδοχή μιας ιδιαιτέρως περιοριστικής και σκληρά εντοπισμένης με πολεοδομικούς όρους εγκάρσιας κίνηση ανάμεσα στις εκατέρωθεν περιοχές. Θεωρούμε ότι εξυπηρετεί με δυσμενή τρόπο τους πεζούς στους οποίους υποτίθεται ότι απευθύνεται και δεν συμβάλλει ουσιαστικά στην επικοινωνία των δύο πλευρών του δρόμου. (εικ36, 37)

- Παράδρομος:

  Σε ένα τμήμα του, λειτουργεί συμπληρωματικά του αυτοκινητόδρομου, ενισχύοντας τον κλειστό και αδιαπέραστο χαρακτήρα του, αποδίδοντας πάλι αποκλειστικά στα ΙΧ ακόμα και το τμήμα του δρόμου που έχει να κάνει με ήπια κίνηση, ενώ στο μεγαλύτερο τμήμα του λειτουργεί σαν φίλτρο προς τον αυτοκινητόδρομο, σε πλήρη συμφωνία με τις ήπιες και χαλαρές κινήσεις των εκατέρωθεν γειτονιών ενισχύοντας το επιχείρημα υπέρ ενός πεπλατυσμένου πεζοδρομίου που θα μπορούσε να εκτονώνει τις δραστηριότητες υπαίθρια και να λειτουργεί σαν περίπατος, στα πρότυπα των αστικών λεωφόρων. (εικ.38)

- Πεζοδρόμια:

Στο μεγαλύτερο μέρος τους είναι επαρκώς μεγάλα και φιλοξενούν υπαίθριες εκτονώσεις χρήσεων από τα μέτωπα. Δεν συμβαίνει το ίδιο στα μικρά τμήματα που γειτνιάζουν με τους κόμβους, στα οποία είναι σχεδόν ανύπαρκτα.

- Ανενεργοί **πράσινοι χώροι**:

  Καταγράφεται πληθώρα πράσινων στοιχείων (χορτάρι, θάμνοι, δέντρα) που φυτρώνουν σε όλων των ειδών τους ελεύθερους χώρους: παρτέρια, νησίδες, διάζωμα δρόμου, πρανές δρόμου, πεζοδρόμια, πλατείες, πλατώματα, παιδικές χαρές, αρχαιολογικός ή άλλος υπαίθριος δημόσιος φυλασσόμενος χώρος, χώροι άθλησης. Διαγράφεται ως αυθόρμητα σχηματισμένο ίχνος του σκεπασμένου ποταμού και αποδίδεται στα υπόγεια ύδατα που εξακολουθούν να περνούν παρά τον εγκιβωτισμό του, χωρίς όμως να έχει αποκτήσει κάποιον τέτοιο ιδιαίτερο χαρακτήρα. (εικ.39, 40,41,42)

Κατευθύνσεις προτάσεων:

Για την περίπτωση της Καλλιρόης – Χαμοστέρνας/ Π, Τσαλδάρη, οι προτάσεις μας διατηρούν την κριτική προς τους αυτοκινητόδρομους ματιά, επιδιώκοντας να αναδείξουν τον υπάρχοντα πλούτο φυσικών πόρων και τον εν δυνάμει αντίστοιχο των αστικών ποιοτήτων. Προτείνουμε, λοιπόν

- Αναστροφή του χαρακτήρα του δρόμου στο τμήμα που χρειάζεται και μετατροπή του *από κλειστό αυτοκινητόδρομο ταχείας κυκλοφορίας σε αστική λεωφόρο.*

- Επιβράδυνση και απόδοση σε ήπια κυκλοφορία και φύτευση των ανισόπεδων κόμβων ή και κατάργησή τους.

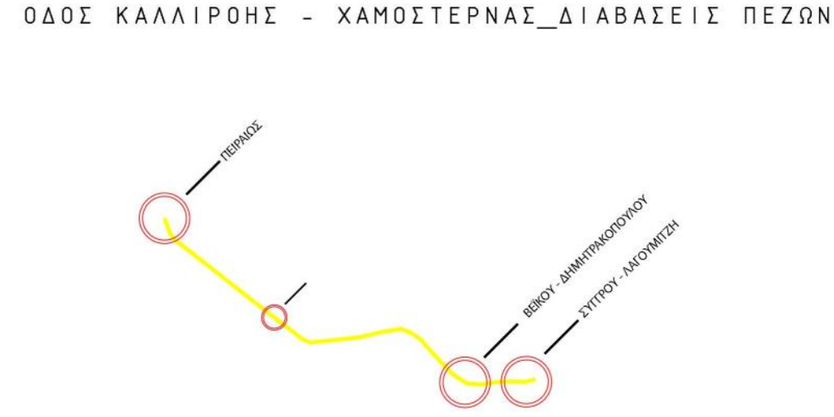
- Αναδιαμόρφωση του οδοστρώματος και απόδοση τμήματος του δρόμου (παράδρομος + 1 λωρίδα κυκλοφορίας) στην ήπια κυκλοφορία (πεζός, ποδηλάτης, μικρής διάρκειας στάθμευση) και στην υπαίθρια εκτόνωση και περαιτέρω ανάπτυξη δραστηριοτήτων, αξιοποιώντας τους ήδη υπάρχοντες αστικούς (συνδέσεις με περιοχές, αρχαιολογικοί χώροι), φυσικούς (ανάγλυφο εδάφους, ύδατα, πράσινο, οπτικές θέες) και επιχειρηματικούς (διαδημοτικό όριο) πόρους, δημιουργώντας νέες ευκαιρίες αξιοποίησης και ανάπτυξης του μετώπου του δρόμου σε καινούργιες κατευθύνσεις ή προϋπάρχουσες τάσεις, που προσθέτουν με ποιοτικά κριτήρια στον προσφερόμενο αστικό πλούτο της πόλης, βελτιώνοντας κυρίως τις συνθήκες κατοίκησης στα μέτωπα και τις περιοχές εκατέρωθεν του άξονα αλλά και στη συνολική εικόνα της πόλης.

- Ενίσχυση της ελεύθερης και ανεμπόδιστης κίνησης κατά μήκος και εγκάρσια του δρόμου μεταξύ των περιοχών εκατέρωθεν, με όλα τα δυνατά μέσα, σε επιλεγμένους άξονες και εντοπισμένα σημεία με βάση την κυκλοφοριακή σημασία και την ένταση των οδικών αξόνων, το φυσικό ανάγλυφο και τη λειτουργική δυναμική (πχ. στροφή Ιλισού και συνάντηση με ΗΣΑΠ, οδός Κοίλης, Ιλισός, πλατεία κάτω από του Φιλοπάππου). Δημιουργία αστικών συνεχειών εγκάρσια του δρόμου – αποκατάσταση της πορώδους ικανότητα της πόλης.

- Ανάκτηση της διερρηγμένης με τα φυσικά στοιχεία σχέσης, μέσω της επιβράδυνσης της κυκλοφορίας και της ανάδειξης των φυσικών πόρων στην κατεύθυνση του σχεδιασμού πράσινης διαδρομής κατά μήκος αλλά και εγκάρσια στον άξονα (στο ύψος της στροφής του Ιλισού) του άξονα.

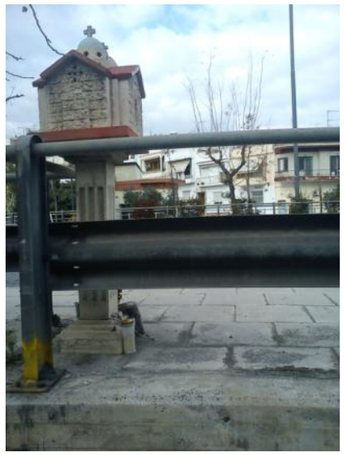


Εικ. 32

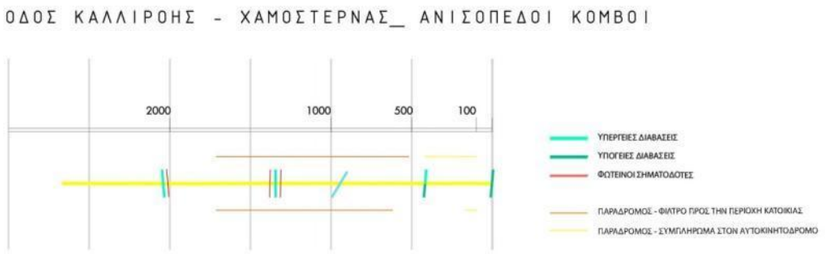


Εικ. 33





Εικ.34, 35



Εικ. 36



Εικ. 37



Εικ. 38



Εικ. 39



Εικ. 40



Εικ. 41 Καταγραφή των πράσινων επί της Καλλιρόης- Χαμοστέρνας.



Εικ. 42 Καταγραφή της σχέσης του δρόμου με τις οπτικές φυγές και το φυσικό ανάγλυφο.

3γ. Ποσειδώνος – Εθν. Μακαρίου (από Φαληρικό Δέλτα έως ΣΕΦ):

Η περίπτωση των παραθαλάσσιων δρόμων του λεκανοπεδίου δεν θα αποτελέσει άμεσα αντικείμενο του ερευνητικού προγράμματος καθώς ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη έργα (Λυρική και Βιβλιοθήκη) που θα τροποποιήσουν σημαντικά την περιοχή. Ωστόσο θα εκθέσουμε έναν μικρό σχολιασμό της υπάρχουσας κατάστασης επιδιώκοντας να ληφθεί υπόψη σαν γενική κατεύθυνση κυρίως στα τμήματα που απομένει να σχεδιαστούν (από Κηφισό μέχρι ΣΕΦ ή Πειραιά).

Πρόκειται για ένα σύμπλεγμα δύο οδικών αξόνων που βρίσκονται κατά παράθεση μετά το τέλος του αστικού ιστού προς την πλευρά της ακτογραμμής. (εικ.43, 44, 45) Η Εθν. Μακαρίου έχει χαρακτηριστικά αστικής λεωφόρου και η Ποσειδώνος κλειστού αυτοκινητόδρομου, ενώ μεταξύ τους βρίσκεται η γραμμή του τραμ. Το σύμπλεγμα αυτό των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων αποτελεί το πιο ισχυρό από τα «αστικά φράγματα» που μελετάμε, τόσο λόγω της έντασης των παρεμβάσεων που έχουν γίνει για τη διευθέτηση της κυκλοφορίας, όσο και λόγω της επίδρασης που κρίνουμε ότι έχει στην προφανή σχέση που αναπτύσσεται ανάμεσα σε μία παραθαλάσσια περιοχή και την ακτή. Οι δύο δρόμοι παίζουν διαφορετικό ρόλο στην πόλη, με την Ποσειδώνος να λειτουργεί αποκλειστικά σε μητροπολιτική κλίμακα και την Εθν. Μακαρίου να αποτελεί πρωτεύουσα αρτηρία της ευρύτερης περιοχής.

Όσον αφορά την μητροπολιτική κλίμακα, η Ποσειδώνος αποτελεί τμήμα του περιφερειακού δακτυλίου της πρωτεύουσας και έχοντας ενωθεί με την Κηφισού, μετά τα Ολυμπιακά έργα, αναλαμβάνει όλες τις μεγάλες ροές κινήσεων στην κατεύθυνση ανατολής – δύσης στη νότια πλευρά της πόλης. Αποτελεί παραδειγματικό κλειστό διάδρομο κυκλοφορίας που δεν σχετίζεται καθόλου με τις περιοχές και τις εκτάσεις τις οποίες διασχίζει ή με τις οποίες εφάπτεται. (εικ.46, 47) Ενώνει μεγάλης κλίμακας αποστάσεις, προσπερνώντας εκατοντάδες μέτρα κατοικημένων περιοχών ή αχανών ανενεργών εκτάσεων. Ακόμα και αν θεωρήσουμε ότι ο ρόλος της για την πόλη είναι να εξασφαλίσει την ίδια εύκολη πρόσβαση στην παραλία με αυτούς που μένουν παραθαλάσσια, σε κόσμο από όλο το λεκανοπέδιο, μπορούμε με ευκολία να ισχυριστούμε ότι αποτυγχάνει, καθώς δεν υλοποιήθηκαν ποτέ τα έργα που αφορούσαν στην ένωση της πόλης με τη θάλασσα, οπότε έμεινε μόνο το έργο που σχετιζόταν με την ταχεία μεταφορά, μετατρέποντας το Φαληρικό Όρμο σε ένα τεράστιο διάδρομο κίνησης και όχι σε ένα μητροπολιτικό πόλο. Η εκδοχή του δρόμου που υφίσταται σήμερα οφείλεται σε σειρά κυκλοφοριακών έργων, τα τελευταία εκ των οποίων έμειναν ανολοκλήρωτα και αφορούσαν τους Ολυμπιακούς, και θεωρούμε ότι δεν είναι αποτέλεσμα μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής αστικού σχεδιασμού που επιδίωκε τη σημερινή του μορφή, αλλά διαδοχή επιλογών που λειτούργησαν εντείνοντας το πρόβλημα που προσπάθησαν να λύσουν, ακριβώς στη λογική που περιγράφει η Jacobs, όπως αναφέραμε νωρίτερα στην ανάλυση.

Σχετικά με την Εθν. Μακαρίου, που αφορά τις περιοχές κατοικίας και τις ήπιες τοπικές κινήσεις, η βασική παρατήρηση στρέφεται πάλι στην Ποσειδώνος, που στέκει σαν «τείχος» δίπλα της, υποβαθμίζοντας τις όποιες ποιότητες μπορεί να προσφέρει στην εξυπηρέτηση των κατοίκων. Η πλούσια υπαίθρια καθημερινή δραστηριότητα που θα μπορούσε να αναπτύσσεται επί της Εθν. Μακαρίου σπρώχνεται προς τους εσωτερικούς δρόμους. Παρόλα αυτά, υποστηρίζει την καθημερινότητα των περιοχών κατοικίας (Τζιτζιφιές, Μοσχάτο, Ν. Φάληρο) αλλά με ιδιαίτερα μονόπλευρο τρόπο αποδίδοντας και πάλι προτεραιότητα αποκλειστικά στο ΙΧ. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι επί του δρόμου σε απόσταση σχεδόν ενός χιλιομέτρου μεταξύ τους βρίσκονται δύο σχολεία, κανένα από τα οποία δεν έχει φανάρι και διάβαση για πεζούς απ'έξω για να εξασφαλίσει την

πρόσβαση στις στάσεις του τραμ που βρίσκονται ακριβώς απέναντι. Ο δρόμος δεν καταφέρνει εν γένει βέβαια να λειτουργήσει συμπληρωματικά με το τράμ, με το οποίο εφάπτεται, λόγω ανεπάρκειας διαβάσεων, αλλά και ελλιπούς σχεδιασμού του χώρου. Τα δύο δίκτυα μοιάζουν τυχαία τοποθετημένα, σχεδόν πεταμένα το ένα δίπλα στο άλλο. (εικ.48, 49)

Ενδιαφέρουσα παρατήρηση αποτελεί το γεγονός ότι το τέλος του αστικού ιστού χωρίζουν από την ακτογραμμή, εμποδίζοντας την κίνηση, τα εξής από βόρεια προς την θάλασσα: 2 ρεύματα αστικής λεωφόρου, 2 λωρίδων το καθένα, ένα πεζοδρόμιο που πολλές φορές μετατρέπεται σε πεζούλι, διάζωμα ή δεν υπάρχει, ζώνη κίνησης τραμ, με τα δικά της πεζούλια, πεζοδρόμια, κτλ, διάζωμα υπερύψωσης αυτοκινητόδρομου με συρματόπλεγμα, 2 ρεύματα ταχείας κλειστής κυκλοφορίας, 4 λωρίδων το καθένα, διάζωμα ή αντιπλημμυρικό κανάλι πλάτους 15μ., πεζοδρόμιο, 2 ρεύματα ήπιας κυκλοφορίας, 1 λωρίδας το καθένα, πεζοδρόμιο και μια αχανής έκταση με διάσπαρτα κτίρια. (εικ.50,51,52)

Τα έργα που έχουν ξεκινήσει στο Δέλτα και αφορούν την κατασκευή των νέων κτιρίων της Λυρικής Σκηνής και της Βιβλιοθήκης της Αθήνας πραγματοποιούνται με χρηματοδότηση του ιδρύματος Νιάρχου και προβλέπουν μια σειρά από ρυθμίσεις που αφορούν ζητήματα κυκλοφορίας. (εικ.53) Η κατεύθυνση που προτείνεται είναι μια προσπάθεια σύνθεσης των διαφορετικών, αντιθετικών κινήσεων που διασταυρώνονται εκεί, με διατήρηση της γρήγορης κλειστής λεωφόρου, αλλά βύθισή της σε τμήματα και ταυτόχρονη δημιουργία πάρκων – περασμάτων για τους πεζούς σαν προέκταση του αστικού ιστού της πόλης. Παρότι η λύση Piano – Παπαγιάννη προτείνει μια απάντηση στο πρόβλημα της αποκοπής της πόλης από την ακτή σε επίπεδο κάτοψης, κρίνουμε ότι η εξακολουθεί να παρέχει προτεραιότητα στα ΙΧ και όχι στην αβίαστη και ανενόχλητη ένωση της πόλης με τη θάλασσα, καθώς η σύνθεση ενός αυτοκινητόδρομου με έναν περίπατο μάλλον θα λειτουργήσει επιβαρυντικά για τον περίπατο, υποβαθμίζοντάς τον λόγω θορύβου και καυσαερίων. Παράλληλα, η μεγακλίμακα του έργου δεν συμβαδίζει με τις ήπιες ανάγκες των παρακείμενων περιοχών κατοικίας και τα τεράστια συμπλέγματα αυτοκινητόδρομων διατηρούνται χωρίς να τροποποιούνται στο ελάχιστο, συνεχίζοντας με αυτό τον τρόπο να αποκόπτουν τον αστικό ιστό, να λειτουργούν επιβαρυντικά στο αστικό τοπίο και δυσχεραίνοντας τις συνθήκες εντός των οποίων θα δημιουργηθεί ένα πάρκο. Το ήδη σύνθετο τοπίο, γίνεται ακόμα πιο σύνθετο χωρίς να προωθεί τη συνάντηση, την πολυπλοκότητα και την οργανικότητα της πόλης. Τα δύο μοντέλα κίνησης, γρήγορη μετακίνηση με ΙΧ και ήπια ή πεζή κυκλοφορία, παρατίθενται ατόφια το καθένα, στην παραγματικότητα συγκρουόμενα μεταξύ τους και όχι συντιθέμενα.





Εικ. 43, 44, 45





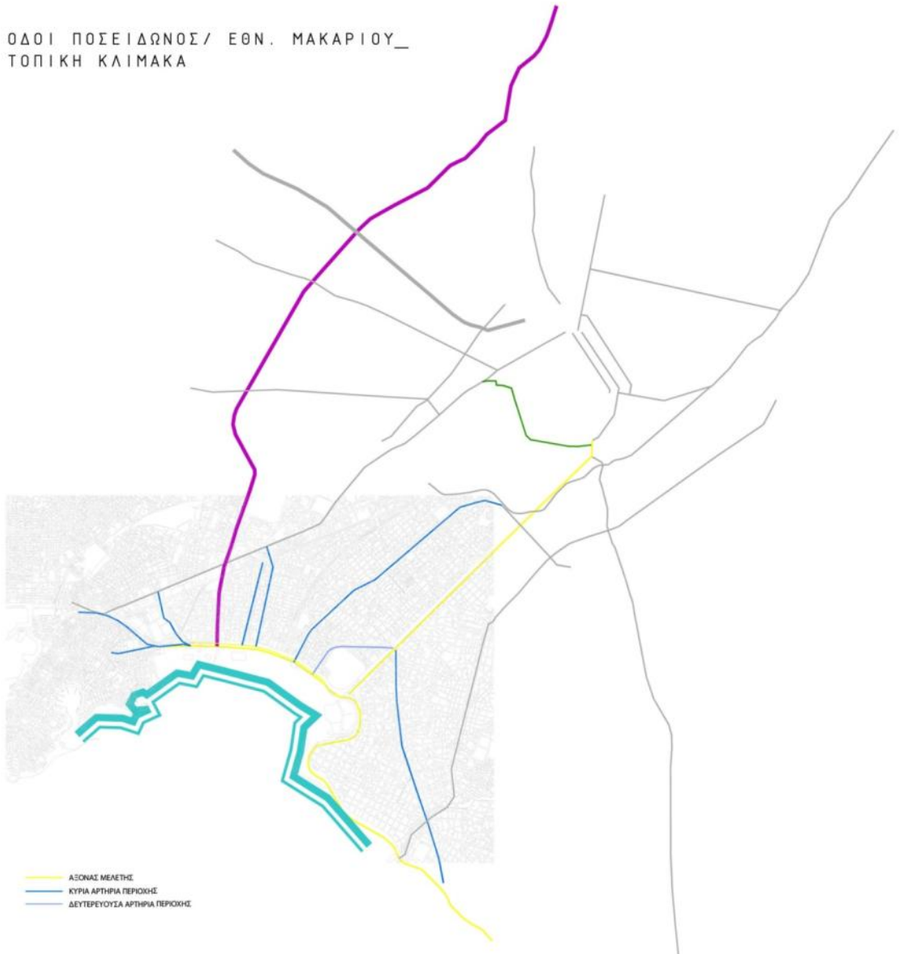
Εικ. 46



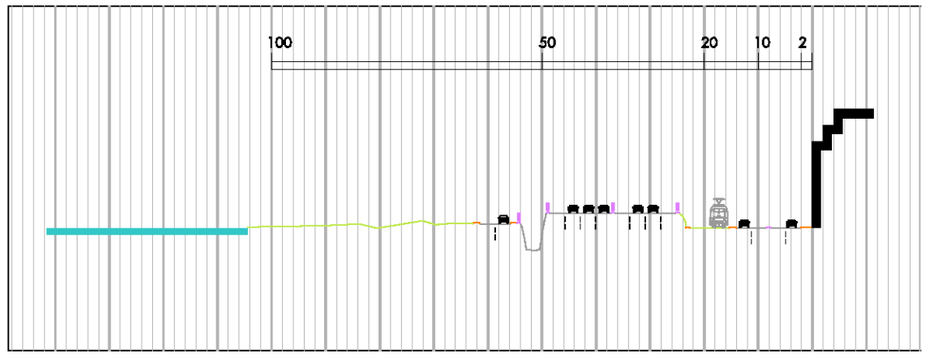
Εικ. 47



Εικ. 48



Εικ. 49



Εικ.50





Εικ. 51, 52



Εικ. 53

Κωδικοποιώντας τα παραπάνω, θα μπορούσαμε να εστιάσουμε στα εξής:

- Ανισόπεδοι κόμβοι Φαληρικού Δέλτα, Κηφισού

  Διαπιστώνουμε δυσανάλογη φόρτιση και ένταση για τον αστικό χώρο και το φυσικό περιβάλλον, καθώς και παρεμπόδιση οποιασδήποτε άλλης μορφής κυκλοφορίας πλην της αυτοκίνησης. Η επίλυση των σύνθετων κινήσεων μητροπολιτικής εμβέλειας πραγματοποιήθηκε σε βάρος όλων των υπολοίπων εκδοχών κίνησης και κατοίκησης του χώρου, επιβάλλοντας και εγκαθιστώντας ένα καθεστώς μεγακλίμακας χωρίς πρόβλεψη ενσωμάτωσής του στις αστικές συνθήκες με αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος δυσάρεστου για την εκπτύχωση άλλων δραστηριοτήτων. Η έκταση δε που διατίθεται για τις εν λόγω κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, σύμφωνα με την επιτόπια παρατήρηση, κρίνεται δυσανάλογα μεγάλη σε σχέση με τα οφέλη που προσφέρει. Πρόκειται για ακόμα δύο «υπερδιαστασιολογημένους» κόμβους της πόλης, που εξυπηρέτησαν τη συγκυρία των Ολυμπιακών Αγώνων και έκτοτε ενισχύουν το πρόβλημα της αυξημένης χρήσης ΙΧ στο αστικό περιβάλλον. (εικ.54,35, 35α)

- Περιοχή ΣΕΦ

  Πρόκειται για μια μεγάλη έκταση στην οποία πραγματοποιήθηκαν αλλεπάλληλες διευθετήσεις κυκλοφορίας, χωρίς έναν συνολικό στρατηγικό σχεδιασμό για το χώρο, με αποτέλεσμα σήμερα να παρουσιάζει την εικόνα ενός αποσπασματικού και πολύπλοκου συμπλέγματος. Η πληθώρα ανενεργών χώρων, η παράνομη στάθμευση σε βάρος του δημόσιου χώρου κίνησης και ο αποπροσανατολισμός του χρήστη σε σχέση με την ευρύτερη περιοχή αλλά και τις εγκαταστάσεις γύρω είναι τα βασικά προβλήματα που εντοπίστηκαν.(εικ.57)

- Υπερύψωση Ποσειδώνος

  Διαπιστώνουμε ιδιαίτερα δυσχερείς αστικές συνθήκες για την Εθν. Μακαρίου, τη γραμμή του τραμ και τις παράκτιες περιοχές κατοικίας, εξαιτίας της διαφοράς στάθμης της Ποσειδώνος, η οποία εκτός από το γεγονός ότι είναι αδύνατο να διασχιστεί, αποκλείει και οπτικά τα παραπάνω από τη θάλασσα και τον ορίζοντα.

- Παράθεση δικτύων κυκλοφορίας

  Η επιτόπια παρατήρηση επιβεβαίωσε την αρχική υπόθεση μη συνεργασίας των διαφορετικών δικτύων κυκλοφορίας, που εσωστρεφές το καθένα επιβαρύνει τα υπόλοιπα και όλα μαζί την καθημερινότητα της πόλης. Οι δε χώροι που έχουν προβλεφθεί για νησίδες και διαζώματα σε κάθε ένα από αυτά τα δίκτυα, πολλαπλασιάζουν δυσανάλογα τους ανενεργούς ενδιάμεσους χώρους του αστικού τοπίου και αθροιστικά δίνουν εικόνα αποσπασματικότητας και εγκατάλειψης της πόλης και των υποδομών της. (εικ.58)

- Υπόγειες διαβάσεις Ποσειδώνος

  Η πρόβλεψη που έχει γίνει για την εγκάρσια διάσχιση της λεωφόρου Ποσειδώνος από πεζούς ή ποδηλάτες με σκοπό την πρόσβαση στην ακτή θυμίζει περισσότερο έξοδο κινδύνου παρά κύρια κίνηση. Οι τρείς διαβάσεις (εκ των οποίων η μία αφορά κίνηση ΙΧ και συμπληρωματικά πεζούς) έχουν περιορισμένο πλάτος και υποτυπώδη σχεδιασμό, ελλιπή συντήρηση, δεν παρουσιάζουν καμία συνεκτικότητα με τον αστικό ιστό και δεν υποστηρίζονται από λειτουργικές δραστηριότητες ώστε να διαχυθεί η πόλη προς εκείνη την πλευρά. Πρόκειται για παραδειγματική περίπτωση υποβάθμισης έως αποτροπής και παρεμπόδισης της κίνησης. (εικ.59,60,61,62)

- Διαβάσεις Εθν. Μακαρίου

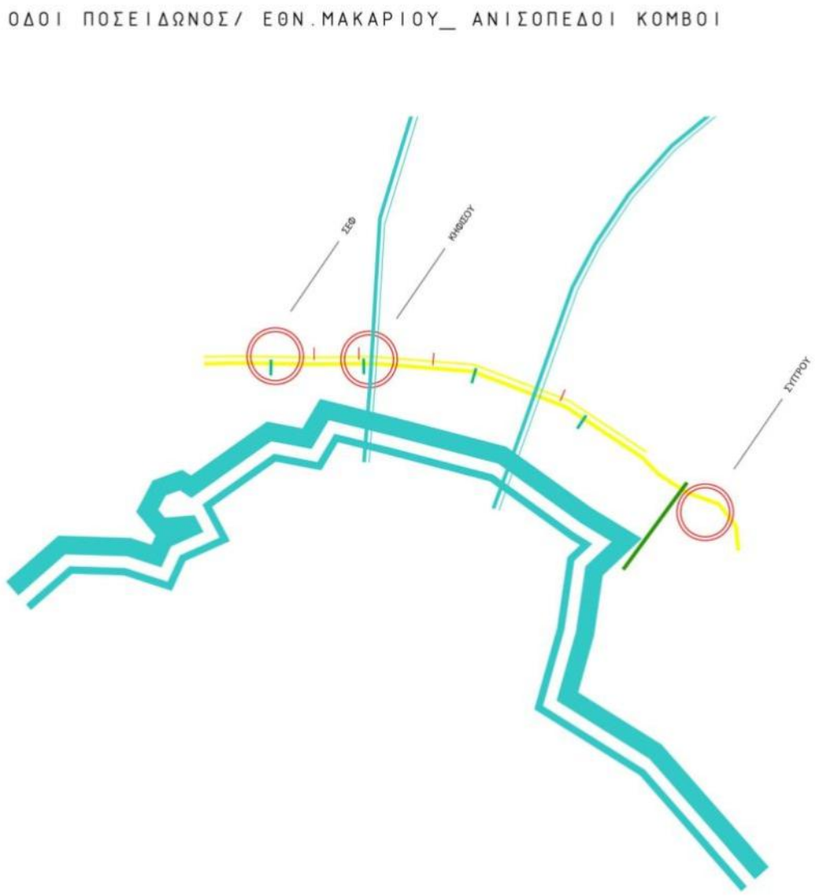
  Διαπιστώνουμε ανεπάρκεια διαβάσεων για την εγκάρσια διάσχιση του δρόμου, παρά το γεγονός ότι εξυπηρετεί τοπική κυκλοφορία και συγκεκριμένα βρίσκεται ανάμεσα στην γραμμή του τραμ και τον αστικό ιστό, με σαφείς επιπτώσεις στο επίπεδο ασφάλειας του δρόμου και κατ' επέκταση στην ίδια τη δυναμική πεζής κίνησης. (εικ.63)

- Στάθμευση

  Στην ευρύτερη περιοχή παρατηρήθηκε οξύ πρόβλημα παράνομης στάθμευσης πάνω στα ήδη ανεπαρκή πεζοδρόμια των παραδρόμων αλλά και οπουδήποτε ήταν δυνατόν να σταθμεύσει κανείς, επιτείνοντας την υπάρχουσα έλλειψη δημόσιων χώρων κίνησης ή άλλης δραστηριότητας.

- Θέες

  Στην περίπτωση του Φαληρικού Όρμου, παρατηρείται πλήρης αντιστροφή της προφανούς σχέσης παραθαλάσσιων περιοχών με την ακτογραμμή, λόγω της μεσολάβησης και υπερύψωσης της Ποσειδώνος και των ανισόπεδων κόμβων. Παρόλα αυτά εντοπίζονται σημεία, όπως η απόληξη της Συγγρού και του Ιλισού, στα οποία η θέα σε επίπεδο Αττικού τοπίου είναι μοναδική.(εικ.64)



Εικ. 54





Εικ. 55, 56





Εικ. 57, 58



Εικ. 59



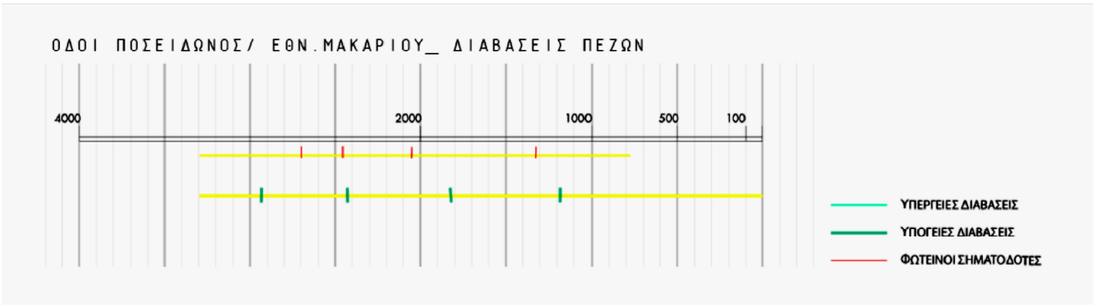
Εικ. 60



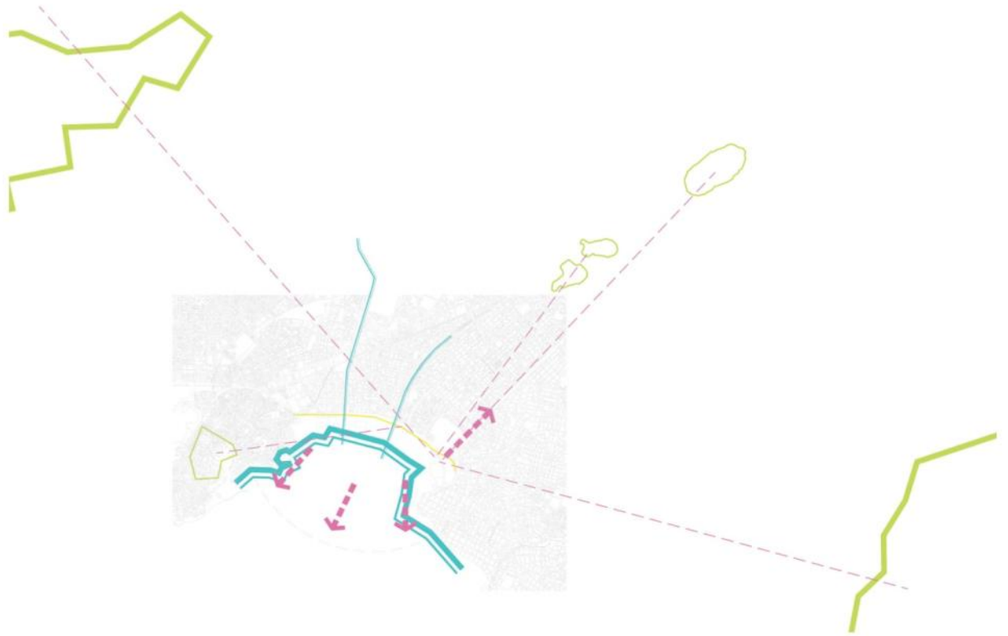
Εικ. 61



Εικ. 62



Εικ. 63



Εικ. 64 Καταγραφή οπτικών θεάσεων επί των δρόμων

Κατευθύνσεις προτάσεων:

Παρότι, όπως αναφέραμε, δεν θα προβούμε σε προτάσεις που αφορούν τον Φαληρικό Όρμο, λόγω της παρέμβασης Piano, θα περιγράψουμε, ολοκληρώνοντας με αυτό τον τρόπο την ανάλυση της Νοτιοδυτικής πλευράς της πόλης, τις κατευθύνσεις για τις πολιτικές διαχείρισης θεμάτων κυκλοφορίας στο παραθαλάσσιο μέτωπο της Αθήνας, προσφέροντας ένα εργαλείο αξιολόγησης της υπάρχουσας κατάστασης και της μέλλουσας εκδοχής της, αλλά και διαμόρφωσης κριτηρίων για μελλοντικές παρεμβάσεις.

- Μετατροπή του κλειστού αυτοκινητόδρομου σε αστική λεωφόρο κατά μήκος της ακτής, στην κατεύθυνση της επιβράδυνσης της κυκλοφορίας και κατάργησης των «αστικών φραγμάτων» εκτόνωσης της πόλης προς την θάλασσα.

- Μείωση και σύνθεση σε ένα δρόμο στη στάθμη του εδάφους (αστικού ιστού) των παράλληλων κινήσεων που πραγματοποιούνται από τα διάφορα δίκτυα κυκλοφορίας (Εθν. Μακαρίου, Ποσειδώνος, τραμ), με ταυτόχρονη απόδοση προτεραιότητας στην ήπια μορφή κυκλοφορίας. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το υπάρχον σύμπλεγμα θα μπορούσε πχ. να αντικατασταθεί με μια αστική λεωφόρο με ζώνη τραμ, 2 λωρίδες ταχείας κυκλοφορίας, 2 λωρίδες ήπιας για στροφές, λεωφορεία, σύντομη στάθμευση, ποδηλατόδρομο και πεζοδρόμιο πλάτους 9-10μ., φυσικά χωρίς διαζώματα και μεταλλικά κιγκλιδώματα.

- Συντονισμός και συνεργασία των διαφορετικών φορέων για τον σχεδιασμό, τη διαχείριση και συντήρηση του δρόμου.

- Αποκατάσταση και ενδυνάμωση της σχέσης παραθαλάσσιων περιοχών και ακτογραμμής με πολλαπλασιασμό και απόδοση προτεραιότητας στις εγκάρσιες του άξονα κινήσεις.

- Τροποποίηση ή και απομάκρυνση των ανισόπεδων κόμβων με στόχο την επιβράδυνση της κυκλοφορίας και απόδοσή τους σε φύτευση και ήπια κίνηση.

- Αποκατάσταση του φυσικού τοπίου με ταυτόχρονη αξιοποίηση και απόδοση σε δραστηριότητες της πόλης των πλούσιων φυσικών πόρων του θαλάσσιου μετώπου (θάλασσα, ακτή, θέες).

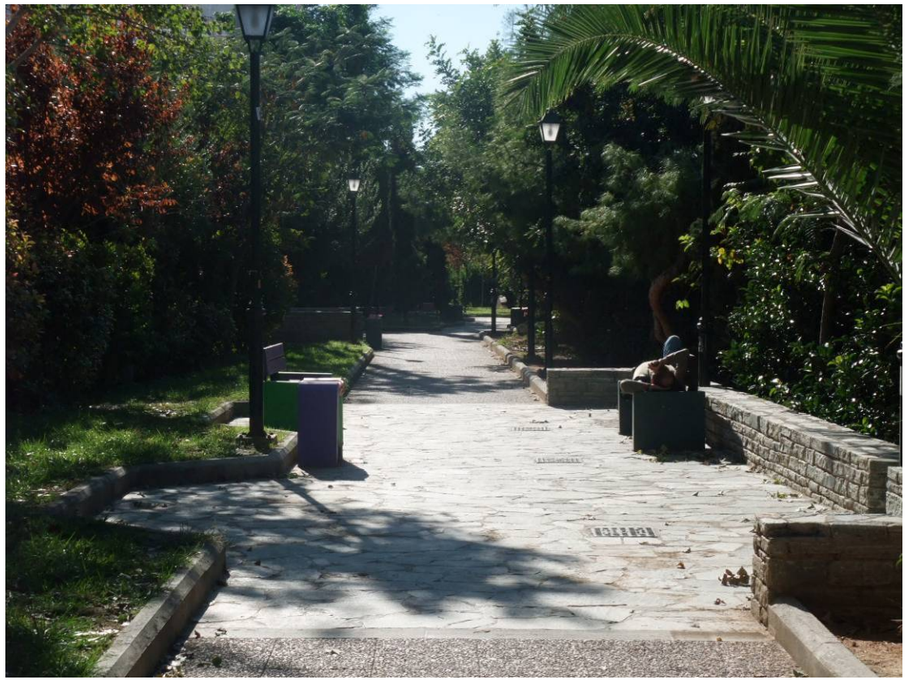
- Σύνδεση και ανάδειξη των εκβολών του Ιλισού και πιθανών του Κηφισού με τον Φαληρικό Όρμο, ως συνέχεια πιθανών χαλαρών πράσινων περιπάτων.



3δ. Ιλισός

Ποιοτικά χαρακτηριστικά:

Αρχικά πρέπει να επισημάνουμε ότι με το όνομα «Ιλισός» αναφερόμαστε εδώ στην κατασκευασμένη στις αρχές του 20ου αιώνα τάφρο που είχε σκοπό την απορροή των ομβρίων κυρίως υδάτων στο Φαληρικό όρμο, και ακολουθεί τις σημερινές οδούς Ιλισού/ Σαλαμίνος και Π. Τσαλδάρη. Η γραμμική αυτή κατασκευή αποτέλεσε στο μεγαλύτερο μήκος της και το διαδημοτικό όριο μεταξύ Καλλιθέας και Ταύρου - Μοσχάτου αντίστοιχα. Παρότι δεν μπορεί να γίνει ακριβώς λόγος για «ποταμό», είχαμε διαχρονικά την παρουσία και ανάπτυξη έντονης και υψηλής φύτευσης στις τεχνητές του όχθες, καθώς και μια σειρά από λιγότερο ή περισσότερο σχεδιασμένους και ικανούς σε έκταση δημόσιους χώρους (εικ.1).



εικ.1

Θέματα περιβαλλοντικής υποβάθμισης που σχετίζονται με την εποχιακή συσσώρευση και ροή υδάτων ίσως ήταν καθοριστικά στο να καθυστερήσει η ανανέωση του κτηριακού δυναμικού στα πιο δυσμενή σημεία του, με αποτέλεσμα να συναντάμε κατά τόπους συγκεντρωμένες παλιές μονοκατοικίες με τις αυλές τους. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι πολλές φορές αυτές βρίσκονται σε αρκετά χαμηλότερο επίπεδο από αυτό των σημερινών «παράδρομων» (στο τμήμα νότια της Σιβιτανίδου)(εικ.2), όμοια με τις πρώτες παράλληλες οδούς της τάφρου, οδηγώντας στην υπόθεση ότι η τεχνητή κοίτη κατασκευάστηκε σκόπιμα σε υψηλότερο επίπεδο, πιθανότατα για αντιπλημμυρικούς λόγους (ο Ιλισός ιδιαίτερα παλαιότερα γέμιζε κατά τις έντονες βροχοπτώσεις).




εικ.2

Η νέα ανοικοδόμηση στις όχθες δέχθηκε μια σημαντική ώθηση στη δεκαετία του ’90, πιθανότατα και εξαιτίας της κάλυψης ενός σημαντικού τμήματος της ανοιχτής κοίτης (το σύνολο της κάλυψης ανέρχεται σήμερα περίπου στο 1/3 επί του συνόλου), κάτι που αφενός αναίρεσε τοπικά σε σημαντικό βαθμό την περιβαλλοντική υποβάθμιση που αναφέραμε νωρίτερα, αλλά και συνοδεύτηκε από τη δημιουργία ιδιαίτερα εκτεταμένων για την ευρύτερη περιοχή χώρων πρασίνου και αθλητισμού. Στα στοιχεία αναβάθμισης και ζωογόνησης της περιοχής στην κατεύθυνση της κατοικίας πρέπει να συμπεριληφθεί και η δημιουργία ενός νέου σταθμού του ΗΣΑΠ την ίδια περίοδο (Ταύρος). Τα τελευταία χρόνια ακολούθησαν και νέες αναπλάσεις με χώρους πρασίνου στην ανατολική όχθη του νότιου τμήματος (Καλλιθέα) που προσέλκυσαν και αρκετούς για την περιοχή χώρους εστίασης και αναψυχής (εικ.3), και ποδηλατόδρομο στη δυτική όχθη αντίστοιχα (Μοσχάτο), που αποτελεί τμήμα ευρύτερου υπό υλοποίηση σχετικού δικτύου (εικ.4).




εικ.3




εικ.4

Γενικά, η κοίτη, οι πράσινοι και ελεύθεροι χώροι εκατέρωθεν, αλλά και το ίδιο το οπτικό άνοιγμα που προκύπτει από το κενό καθεαυτό που εγκαθίδρυσε στην περιοχή η κατασκευή της τεχνητής κοίτης, αποτέλεσαν ανέκαθεν γραμμικό πόλο υπαίθριας εκτόνωσης των μετώπων κατοικίας. Στο βόρειο τμήμα (μετά τη Δαβάκη) η συνθήκη αυτή εμπλουτίζεται από μια όχι ιδανική, ωστόσο υπάρχουσα θέα προς την Ακρόπολη, ενώ η αντίστροφη θέα προς τη θάλασσα στο νότιο τμήμα εμποδίζεται από την ίδια την καμπύλη μορφή της κοίτης, αλλά και από την παρεμβολή της υπερυψωμένης παραλιακής λεωφόρου. Μ’ αυτή την έννοια επιπλέον, μπορεί να λεχθεί ότι το σύνολο λειτουργεί ως ενιαία γραμμική «πράσινη» (για τα δεδομένα της περιοχής) πορεία των εκατέρωθεν περιοχών κατοικίας προς τη θάλασσα. Τη συνθήκη αυτή διαταράσσουν συνδυαστικά οι δύο μεγάλες εγκάρσιες διακοπές της Σιβιτανίδου (Δαβάκη) και της Μεταμορφώσεως - Αγαμέμνονος, η παρόδια στάθμευση και η αντίστοιχη ανεπάρκεια πεζοδρομίων σε σημαντικό μήκος της πορείας, και βέβαια ο ουσιαστικός αποκλεισμός από τον προορισμό της πορείας με την κατάληξη επί των πολλαπλών εμποδίων της παραλιακής λεωφόρου. Οι εγκάρσιες συνδέσεις με γέφυρες του ανοιχτού ακόμα τμήματος είναι ασθενείς και περιορισμένες, εξυπηρετώντας οριακά μια λειτουργική σύνδεση και συνέχεια μεταξύ των δύο όχι πολύ διαφορετικών απέναντι περιοχών (Καλλιθέα - Μοσχάτο)(εικ.5). Η μειωμένη σημασία των εγκάρσιων φυγών, που κατά τα άλλα είναι έντονες λόγω του Ιπποδάμειου συστήματος που χαρακτηρίζει τον γύρω αστικό ιστό, εντείνει το χαρακτήρα της γραμμικής αυτής πορείας - εκτόνωσης, προσδίδοντάς της επιπλέον μια αυτοτέλεια.



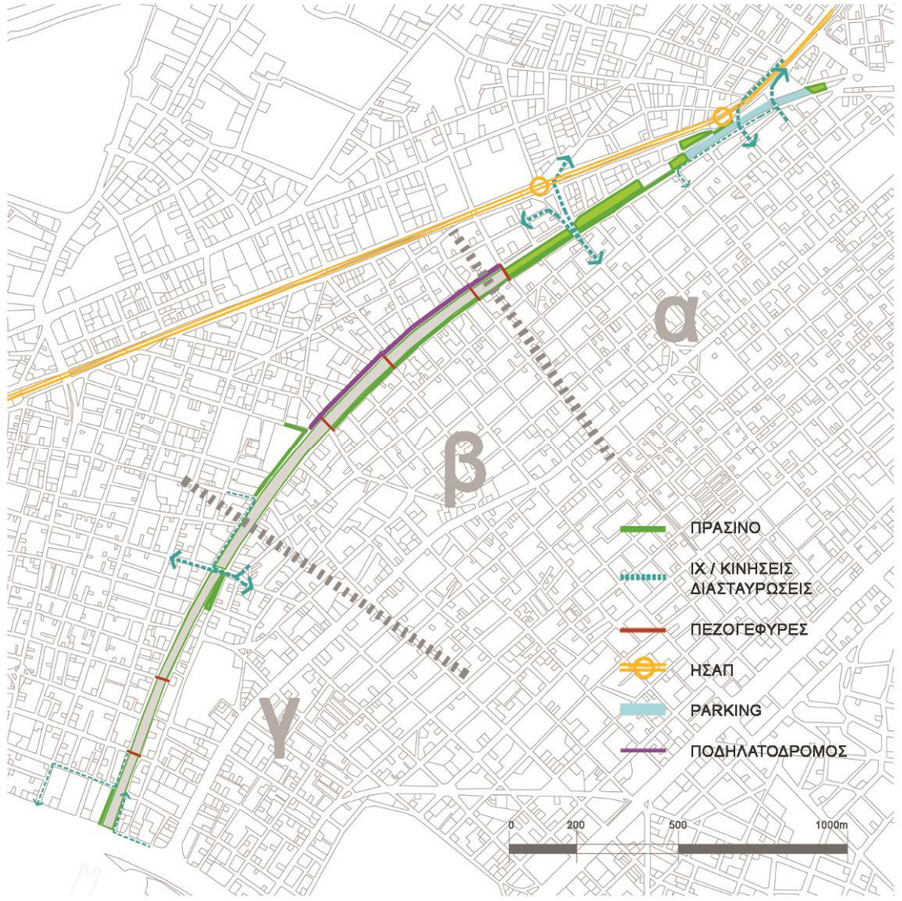

εικ.5

Το πλάτος των παράδρομων είναι γενικά πολύ μικρό, το οποίο σε συνδυασμό με την παρόδια στάθμευση ή τις περιστασιακές ιδιομορφίες του δημόσιου χώρου καθιστά έως και επικίνδυνη την παράλληλη κίνηση του πεζού ή του ποδηλάτη. Η κυκλοφορία των ΙΧ είναι εντονότερη στον δυτικό παράδρομο (οδός Ιλισού) που παραλαμβάνει κινήσεις απ' το Μοσχάτο προς την Ποσειδώνος, σε σχέση με τον ανατολικό (Π. Τσαλδάρη) που ανεβαίνει αντίστροφα και εξυπηρετεί κυρίως εσωτερικές τοπικές μετακινήσεις σε βάθος δύο οικοδομικών τετραγώνων της Καλλιθέας. Η κυκλοφορία ποδηλάτων ακόμα και σήμερα (γενικότερη αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου, ποδηλατόδρομος σε ένα τμήμα) παραμένει χαμηλή, ενώ έντονη είναι η χρήση των παρόδων από πεζούς για περίπατο και άθληση, παρά τις δύσκολες συνθήκες.

Ανεβαίνοντας σε κλίμακα, για να δούμε το ρόλο του Ιλισού στο μητροπολιτικό δίκτυο, αν και είναι προφανής η διαφορά από τα υπόλοιπα αστικά όρια που μελετάμε εδώ και που αποτελούν καθαρά οδικούς άξονες, η θέση, το μέγεθος και η μοναδικότητά του, εγκαθιστούν με αδιαμφισβήτητο τρόπο και σε κομβικό σημείο τη δυνατότητα και συνάμα τη δυναμική μιας άλλου τύπου γραμμικής, πράσινης αστικής πορείας, φιλικής προς τον πεζό και τον ποδηλάτη, όριο που χαρακτηρίζει και παραλαμβάνει λειτουργίες και κινήσεις χωρίς να δημιουργεί όμως ρήγμα στον αστικό ιστό. Στη σημερινή του μορφή βέβαια, και ιδιαίτερα βλέποντάς τον σε μια ευρύτερη κίνηση εγκάρσια, αποτελεί ένα από τα μεγάλα διαδοχικά όρια (σχεδόν σε κανονικές αποστάσεις) που διασχίζει κανείς δύσκολα για να μεταβεί από τα ανατολικά στα δυτικά και αντιστρόφως (Νέα Σμύρνη - Καλλιθέα - Μοσχάτο - Ταύρος - Ρέντη). Το όριο αυτό έχει μετασχηματιστεί σε μεγάλο βαθμό στο κομμάτι που ο Ιλισός πλησιάζει τις γραμμές του ΗΣΑΠ (μεταξύ σταθμών Καλλιθέας - Ταύρου), με την ανάπτυξη πράσινων και ελεύθερων χώρων επί της κάλυψης της κοίτης, αν και ιδωμένο ως προς το σύνολο παρουσιάζεται αποσπασματικό και κατ' επέκταση δεν καταφέρνει να συγκροτήσει κάποιον αντίστοιχο με τις δυνατότητες που διαφαίνονται, λειτουργικό και συμβολικό πόλο κεντρικότητας για την ευρύτερη περιοχή (ενδεικτική είναι η διάθεση ενός από τα πιο προνομιακά τμήματά του για δημόσιο υπαίθριο χώρο στάθμευσης) (εικ.6).



εικ.6



εικ.7

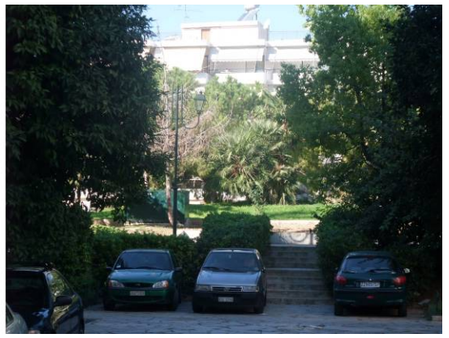
Προσπαθώντας να οργανώσουμε τα παραπάνω με βάση και το σχετικό διάγραμμα (εικ.7), αναδεικνύοντας τις επιμέρους και συνολικές δυσλειτουργίες και δυνατότητες του ορίου που μελετάμε, θα είχαμε να παρατηρήσουμε τα εξής:

- Τριμερής διαχωρισμός. Στη σημερινή κατάσταση του Ιλισού όπως την περιγράψαμε, προκύπτουν σχετικά σαφώς τρεις διαδοχικές περιοχές με τα ιδιαίτερά τους χαρακτηριστικά.

  α. Χαμοστέρνας - Φορνέζη

  Το τμήμα αυτό είναι ουσιαστικά η κάλυψη της τεχνητής κοίτης με χώρους πρασίνου και αθλητισμού, συμβατικού και κάπως αμήχανου σχεδιασμού, που καθιστούν ωστόσο το όριο εδώ αρκετά πορώδες, αν και κάποιες τεχνικές και σχεδιαστικές αστοχίες δυσκολεύουν αρκετά τις εγκάρσιες κινήσεις (υπερύψωση κάλυψης) (εικ.8). Τέμνεται και πλαισιώνει μεγάλες εγκάρσιες διαδημοτικές οδικές συνδέσεις (επαφή με τρεις ΑΚ - Σιβιτανίδου, Αγ. Πάντων, Χαμοστέρνας) αποκτώντας έτσι ένα συμβολικό φορτίο εισόδου - εξόδου από την Καλλιθέα, ενώ γειτνιάζει με δυο σταθμούς του ΗΣΑΠ, αποτελώντας έτσι ήδη δυνάμει έναν υπερτοπικό γραμμικό πράσινο πόλο για μετακινήσεις μητροπολιτικής κλίμακας. Σ' αυτή την κατεύθυνση συνηγορεί και η τομή

με έναν από τους κύριους εμπορικούς - επιχειρηματικούς άξονες της Καλλιθέας, τη Σιβιτανίδου (Δαβάκη). Τέλος χαρακτηριστική είναι η ύπαρξη μεγάλου δημόσιου υπαίθριου parking και μάλιστα σε εγγύτητα με τον σταθμό ΗΣΑΠ Ταύρου, στοιχείο που αν και παραμένει προβληματικό σε άλλα επίπεδα, ενισχύει τη δυναμική ενός υπερτοπικού πόλου βιώσιμης κινητικότητας και αστικής συνέχειας.

εικ.8

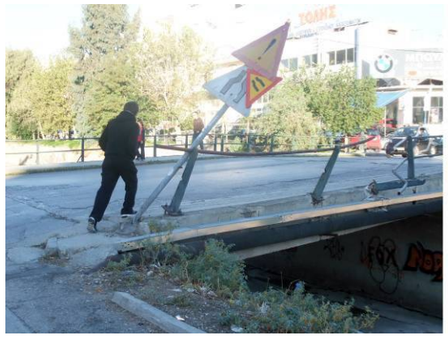
β. Φορνέζη - Κεφαλληνίας

Το τμήμα αυτό όπως και το επόμενο έχουν το χαρακτηριστικό της ανοιχτής κοίτης και της τοπικής εγκάρσιας διασύνδεσης με γέφυρες, με αποτέλεσμα τα μέτωπα, παρότι παρόμοια, να παραμένουν διακριτά. Έτσι έχουμε την ανάπτυξη τμήματος ποδηλατοδρόμου στο δυτικό τμήμα και αναπλάσεων - χώρων πρασίνου στο ανατολικό, πλαισιωμένου από δρόμο ήπιας κυκλοφορίας, στο μεγαλύτερο μήκος. Η φύτευση παρότι σαφώς λιγότερη παραμένει έντονη και δίνει τον χαρακτήρα στο σύνολο, ενώ στην ανατολική όχθη έχουν αναπτυχθεί και χώροι εστίασης και αναψυχής ελαφρώς υπερτοπικής εμβέλειας. Η συνολική εικόνα εκατέρωθεν είναι αρκετά καλή και φωτίζει τις δυνατότητες ενός μελλοντικού γραμμικού πορώδους πράσινου ορίου, αλλά σήμερα παραμένει ασθενική εξαιτίας του σκληρού διαχωρισμού που επιφέρει η τεχνητή κοίτη.

γ. Κεφαλληνίας - Ποσειδώνος

Το τελευταίο τμήμα είναι και το δυσμενέστερο, από την άποψη ότι απουσιάζουν σχεδόν εξ ολοκλήρου οι πράσινοι ελεύθεροι χώροι εκατέρωθεν της κοίτης, καθώς και οι όποιες λειτουργικές ή συγκοινωνιακές υπερτοπικές διαστάσεις (με εξαίρεση τον κόμβο Μεταμορφώσεως - Αγαμέμνονος), καθιστώντας ακόμα και την παράλληλη κίνηση δύσκολη και δυσάρεστη. Αξίζει να σημειωθεί ότι η απόληξη του άξονα στην Ποσειδώνος δεν συναντά διάβαση ή άλλο τρόπο μετάβασης προς την παραλία, με τη συντομότερη εναλλακτική διαδρομή να αποτελεί η προσέγγιση της αντίστοιχης απόληξης της Θησέως (που και πάλι δεν καταφέρνει να φτάσει απευθείας μέχρι την παραλία).

- Ιδιαίτερα προβληματικοί παρουσιάζονται οι οδικοί κόμβοι που συναντάει ο Ιλισός. Τόσο η Σιβιτανίδου όσο και η Μεταμορφώσεως, αποτελούν διασταυρώσεις επί του Ιλισού υπεράριθμων κινήσεων, με αποτέλεσμα να αυξάνεται καταρχήν ο κίνδυνος εν γένει ατυχημάτων, αφετέρου να μην υπάρχει ένας σαφής και εύκολος τόπος διάσχισής τους απ' τον πεζό ή τον ποδηλάτη (εικ.9). Αυτό οφείλεται κυρίως στην απόπειρα να συνδυαστούν τοπικές κινήσεις μικρότερης σημασίας με διαδημοτικές ή υπερτοπικές, στον ίδιο κόμβο. Επιπλέον, όχι τόσο η Σιβιτανίδου, όσο οι ΑΚ Αγ. Πάντων - Χαροκόπου, αποτελούν δυσανάλογα μεγάλα χωρικά όρια - εμπόδια σε ένα τμήμα του Ιλισού που διαφορετικά θα είχε επιλυθεί ως προς τις κατευθύνσεις που το βλέπουμε εδώ, και μάλιστα εξυπηρετώντας κινήσεις που θα μπορούσαν να είχαν διευθετηθεί με πιο ήπιο τρόπο χωρίς μεγάλες συνέπειες για τις εκατέρωθεν περιοχές και τη σύνδεσή τους.




εικ.9

<u>Κατευθύνσεις προτάσεων:</u>

Σύμφωνα με τα παραπάνω, στην κατεύθυνση που διαφαίνεται καταλληλότερη για το όριο που μελετάμε, του μετασχηματισμού του δηλαδή σε ένα καταρχήν τοπικό - διαδημοτικό, αλλά όπως είδαμε και δυνάμει υπερτοπικό γραμμικό πόλο πρασίνου, με αφετηρία τα νότια όρια του κέντρου και απόληξη την παραλία, θα έπρεπε να ληφθεί μια δέσμη δράσεων προσαρμοσμένη στα επιμέρους χαρακτηριστικά, προβλήματα και δυναμικές του άξονα του Ιλισού. Συγκεκριμένα:

- Εξέταση της δυνατότητας επαναπροσδιορισμού της ανοιχτής τεχνητής κοίτης στην κατεύθυνση ενός νέου, φυσικού, ποταμού - γραμμικού πάρκου. Διαμόρφωση της νέας κοίτης με φυσικά υλικά και κατάλληλη φύτευση, επίλυση της εγκάρσιας κίνησης με βαθμιδωτές και άλλες διατάξεις, παράλληλα με τεχνικό έργο υπόγειας παροχέτευσης των ομβρίων.
- Επανεξέταση - επανασχεδίαση του δημόσιου χώρου στο καλυμμένο τμήμα της κοίτης με στόχο την καλύτερη εγκάρσια διασύνδεση (αντιμετώπιση της υψομετρικής διαφοράς), αλλά και την ανάδειξη του συμβολικού φορτίου που λανθάνει σε αυτό (θέες, υπερτοπικές χρήσεις, διαφορετική διευθέτηση parking).
- Ενθάρρυνση (οικονομικά κίνητρα, πρόβλεψη στάθμευσης, σύνδεση με διαδρομές βιώσιμης κινητικότητας) ελεγχόμενης ανάπτυξης χρήσεων υποστηρικτικών της λειτουργίας ενός γραμμικού πόλου πρασίνου (αναψυχή, επιχειρηματικότητα), στα πρότυπα του δεύτερου τμήματος (Φορνέζη - Κεφαλληνίας, ανατολικά).
- Επανεξέταση κυκλοφοριακά των μεγάλων οδικών κόμβων στην κατεύθυνση ευκολότερης και ασφαλέστερης μετακίνησης παράλληλα και εγκάρσια σε αυτούς, ιδιαίτερα για πεζούς και ποδηλάτες. Αποκλεισμός των επιμέρους δευτερευόντων τοπικών διελεύσεων από αυτούς, επιβράδυνση της εγκάρσιας κυκλοφορίας με φωτεινούς σηματοδότες (Μεταμορφώσεως), πιθανή κατάργηση των ΑΚ (ΑΓ. Πάντων, Χαροκόπου) και επίλυση της διαδημοτικής διασύνδεσης μέσω της Χαμοστέρνας. Ολοκλήρωση του κατά μήκος ποδηλατόδρομου (οδός Σαλαμίνος - Ιλισού) και διασύνδεσή του σε ένα δυνάμει μητροπολιτικό δίκτυο.

- Ιδιαίτερη μνεία θα πρέπει να δοθεί στη διαμόρφωση της συνάντησης του Ιλισού με τους δύο μεγάλους μητροπολιτικούς άξονες στα δύο άκρα του, καθώς από τη Χαμοστέρνας θα παραλαμβάνει δυνάμει μητροπολιτικές κινήσεις προς την παραλία, και στην Ποσειδώνος θα πρέπει να βρίσκει μια ήπια κατά το δυνατόν διέξοδο σε αυτήν. Όσον αφορά τη Χαμοστέρνας θα έπρεπε να εξεταστεί, παράλληλα με τον ανασχεδιασμό του δημόσιου χώρου τοπικά και την ανάπτυξη διαβάσεων και φωτεινών σημάνσεων όπου χρειάζεται, η διασύνδεση με μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Όσον αφορά την Ποσειδώνος, στην κατεύθυνση που βρίσκονται και οι αντίστοιχες εκεί προτάσεις, θα έπρεπε να εξεταστεί μια σταδιακή μετάβαση σε δίκτυα ήπιας κυκλοφορίας παράλληλα και ει δυνατόν εγκάρσια προς αυτήν, με κατεύθυνση την παραλία. Σε κάθε περίπτωση θα έπρεπε να μπει σε προτεραιότητα το ζήτημα της οπτικής φυγής προς την παραλία, ως θέας που δύναται και οφείλει να χαρακτηρίσει μεγάλο τμήμα του άξονα του Ιλισού και να αναδείξει τη συμβολική του λειτουργία (εικ.10).



εικ.10

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ και ΑΛΛΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Augé, M., *Non-places*, London/ NY: Verso, 2008

Βαταβάλη, Φ., Μπελαβίλας, Ν., *Ο μετασχηματισμός της οδού Πειραιώς*, ανακοίνωση στην 5η Πανελλήνια Επιστημονική Συνάντηση TICCIH, Βόλος / 22-25 Νοεμβρίου 2007

Burgel, G., *Η επιστροφή της πόλης*, Αθήνα: Παπαζήσης, 2008

ITDP, EMBARQ, *The life and death of urban highways*, report 2012 (http://www.itdp.org/documents/LifeandDeathofUrbanHighways_031312.pdf)

Jacobs, A., Macdonald, E., Rofe,Y., *The Boulevard Book*, Cambridge, Mass: MIT Press, 2002

Jacobs, J., *The death and life of great American cities*, London: Pimlico, 2000

Kane, L., Behrens, R., *Transport planning models, an historical and critical review,* εισήγηση στο 21st Annual South African Transport Conference, South Africa, 15 - 19 July 2002.

Le Corbusier, *Χάρτα των Αθηνών*, Αθήνα: εκδ. Υψιλον, 2003

Μπατζίκου, Σπ., *Μεταολυμπιακή εξέλιξη του Φαληρικού Όρμου*, εργασία στο μάθημα *Προσεγγίσεις του σχεδιασμού στην Ελλάδα,* ΔΠΜΣ ΕΜΠ, Πολεοδομία-Χωροταξία, 2008/09
Μπιρης, Κ., *Αι Αθήναι*, Αθήνα: εκδ.Μέλισσα, 1996

ΟΡΣΑ & ΕΜΠ, *Ερευνητικό Πρόγραμμα: Θεματική συμπλήρωση και εξειδίκευση, ως προς το σχεδιασμό δικτύου ποδηλατικών διαδρομών μεγάλου μήκους στην Αθήνα, της έρευνας μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού,* 2011

Seattle Urban Mobility Plan, *Case studies in urban freeway removal,* Ιανουάριος 2008 (http://www.cityofseattle.net/transportation/docs/ump/06%20SEATTLE%20Case%20studies%20in%20urban%20freeway%20removal.pdf)

ΥΠΕΚΑ, ΟΡΣΑ, *Αθηνα, μεσογειακη πρωτευουσα, Στρατηγικές και προτεραιότητες του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/ Αττικής 2021,* Αθήνα: ΟΡΣΑ, Ιούλιος 2011

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

http://www.asda.gr/elxoroi/saronic.htm

Οδοιπορικό στη μιζέρια του Φαλήρου (http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_ell_1_23/03/2008_263842)

Μέρος 2.
Προτάσεις δικτυακών παρεμβάσεων: Τυπολογία παρεμβάσεων - Συγκρότηση πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων στην πιλοτική περιοχή του Νοτιοδυτικού Κέντρου της Μητροπολιτικής Αθήνας

Χωρικές Ενότητες 4 και 5

Από τη ζώνη της οδού Πειραιώς στη ζώνη της Λεωφόρου Συγγρού

4.5 Συνοπτική περιγραφή των προτεινόμενων παρεμβάσεων στις χωρικές ενότητες 4 και 5.

Σταύρος Μουζακίτης, αρχιτέκτων μηχανικός, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονικής ΕΜΠ

1. «Συγγρού: Αστική Λεωφόρος»

1.Α «Δέλτα Φαλήρου»

2.Α «Πλατεία Τριών Δήμων»

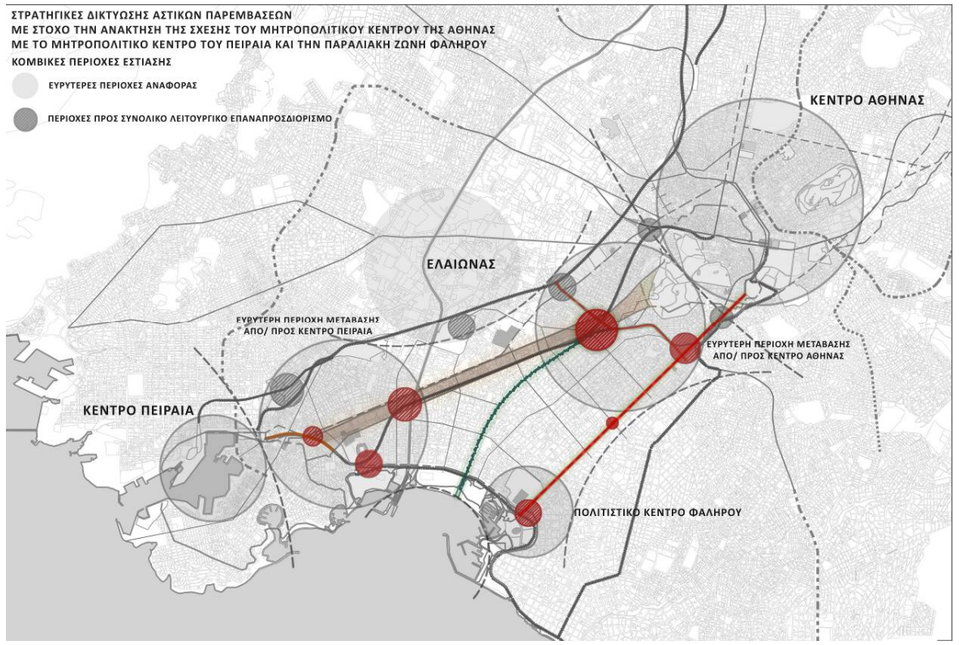
2.Β «Κηφισός – Μακρά Τείχη»

2.Γ Η «Πύλη» του Πειραιά

3. «Ιλισός: Πράσινο Ποτάμι»

Σε αυτή την ενότητα περιγράφονται και αιτιολογούνται εκτενέστερα οι προτεινόμενες αστικές παρεμβάσεις. Όλες οι προτάσεις των παρεμβάσεων που ακολουθούν αποβλέπουν στη γενική κατεύθυνση της λειτουργικής, περιβαλλοντικής και αισθητικής αναβάθμισης και εν τέλει της αποκατάστασης και ανασύνθεσης της αστικής συνέχειας και της βιώσιμης κινητικότητας στην ευρύτερη περιοχή του μητροπολιτικού κέντρου. Με βάση την ανάλυση που προηγήθηκε, κατατάσσονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες, των γραμμικών και σημειακών παρεμβάσεων. Τα σημεία, οι γραμμές και τα επίπεδα εμπλοκής και δυνητικής επανεκκίνησης της πόλης συναντιούνται σε αστικούς αυτοκινητόδρομους σε παρακμή, σε λανθάνουσες διαδρομές πράσινων ελεύθερων χώρων και ιστορίας, και στις μεταξύ τους διασταυρώσεις και πυκνώσεις. Σε ένα άλλο εξίσου σημαντικό πλαίσιο, η πρωτογενής και δευτερογενής έρευνα «δείχνουν» προς αυτές τις κρίσιμες περιοχές της πόλης, που βρίσκονται ήδη στα πρόθυρα της μετάλλαξης, ο έλεγχος της οποίας φαίνεται να είναι κρίσιμος όσο και άμεσα εφικτός. Κριτήρια των επιμέρους επιλογών και ιεραρχήσεων αποτέλεσαν η θέση, η διαδημοτικότητα, η προσφερόμενη επιφάνεια ενεργοποίησης, και τέλος ο συνυπολογισμός κόστους/ τεχνικής δυσκολίας/ οφέλους της κάθε επέμβασης.

Με βάση τα προηγούμενα, καταλήγουμε σε δύο μεγάλους και άμεσους στόχους, τη γραμμική παρέμβαση στη Λεωφόρο Συγγρού και τη σημειακή παρέμβαση στη συμβολή Χαμοστέρνας, Ιλισού και Μακρών τειχών («Τρεις Δήμοι»). Οι στόχοι αυτοί υπακούουν στο συνολικό πλαίσιο των στρατηγικών αποκατάστασης, ανασύνθεσης και διασύνδεσης της μητροπολιτικής κεντρικότητας της Αθήνας, του Πειραιά, του Παραλιακού Μετώπου και ευρύτερα των δήμων του Νοτιοδυτικού τόξου του Λεκανοπεδίου, και μπορούν επιπλέον να αποτελέσουν ουσιαστικές αφετηρίες αλλαγών για τη μητροπολιτική Αθήνα, ενεργοποιώντας τις επόμενες παρεμβάσεις.



1. «Συγγρού: Αστική Λεωφόρος»

Γενικότερος στόχος, που έχει αναφερθεί προηγουμένως, είναι η γραμμική επέμβαση στον άξονα της λεωφόρου Συγγρού, που αποτελεί όριο τεσσάρων Δήμων, και η μετατροπή του αυτοκινητόδρομου σε αστική λεωφόρο, με στόχο την αποκατάσταση της συνοχής του αστικού ιστού, μεταξύ των εκατέρωθεν περιοχών και τη βελτίωση των συνθηκών κατοίκησης και κίνησης κατά μήκος του άξονα, στην κατεύθυνση της σύνθεσης του μητροπολιτικού και τοπικού του χαρακτήρα. Αναφερόμαστε εδώ στο γραμμικό άξονα υπερτοπικής κυκλοφορίας που ξεκινάει από τους στύλους του Ολυμπίου Διός, μετατρέπεται σε κλειστό αυτοκινητόδρομο στο ύψος του Φιξ για να καταλήξει στο Δέλτα Φαλήρου και στο διαμοιρασμό των κινήσεων των ΙΧ και ΜΜΜ από το κέντρο στον Πειραιά και τα ανατολικά παράλια και αντιστρόφως, μέσω του ανισόπεδου κόμβου. Η Συγγρού ως άξονας ταχείας κυκλοφορίας αυτοκινήτων, που εξυπηρέτησε το παλαιό αεροδρόμιο του Ελληνικού και τη γρήγορη ανάπτυξη των νοτίων προαστίων, απέκτησε εξ αυτών μια υπερτοπική επιχειρηματική εμβέλεια, αλλά βρίσκεται σήμερα σε μεταβατική φάση, με δεδομένη τη χωροταξική αναδιάρθρωση του λεκανοπεδίου, στις οποίες περιλαμβάνονται οι μεγάλες αστικές παρεμβάσεις στα δύο άκρα του, δηλαδή στο κέντρο της Αθήνας και τον Φαληρικό όρμο, καθώς καιη ανάπτυξη πολιτισμού καθ΄ όλο το μήκος του. Η Συγγρού αποτελεί ένα σκληρό αστικό φράγμα που αποκόπτει τις εκατέρωθεν περιοχές και τη μεταξύ τους δυναμική, ενώ οι παρόδιες χρήσεις φθίνουν, τη στιγμή που αναπτύσσονται δυναμικά νέες, μητροπολιτικής σημασίας, που αποζητούν μια διαφορετική, ηπιότερη αναδιάταξη του άξονα και μια νέα φυσιογνωμία αστικής λεωφόρου.

1.Α Δέλτα Φαλήρου

Η λειτουργική και συμβολική ολοκλήρωση της λεωφόρου Συγγρού στο θαλάσσιο μέτωπο, επιβάλει τη γενικότερη ανασύνταξη του κυκλοφοριακού κόμβου στο Δέλτα Φαλήρου με στόχο το κοινωνικό πορώδες των περιμετρικών λειτουργιών και τη βελτίωση των ανθρώπινων μετακινήσεων και των ευρύτερων περιβαλλοντικών συνθηκών, με δεδομένη τη μετατροπή της Συγγρού σε αστική λεωφόρο της και του Φαληρικού όρμου σε μητροπολιτικό κέντρο πολιτισμού. Ο κόμβος αυτός έχει αποτελέσει και στο παρελθόν αντικείμενο προβληματισμού σε αρχιτεκτονικό διαγωνισμό για την περιοχή του Δέλτα (1977). Στην παρούσα κατάσταση πραγμάτων και την νέα συνθήκη κατοίκησης και χρήσης του Δέλτα και όλου του Φαληρικού μετώπου, το ζητούμενο είναι η διερεύνηση λύσεων για την αναδιοργάνωση της κυκλοφορίας με στόχο την υποβάθμιση ή την κατάργηση του κόμβου και την αποκατάσταση του αστικού πορώδους, στην κατεύθυνση της διεπαφής των τριών περιοχών που αναπτύσσονται γύρω του και της φιλικής πρόσβασης των πεζών στο θαλάσσιο μέτωπο. Οι παρεμβάσεις θα μπορούσαν να εξετάσουν την απόδοση λειτουργιών πλατείας-πάρκου στο επίπεδο του εδάφους, με εκτεταμένη μελέτης φύτευσης, την αξιοποίηση του χώρου των καταργούμενων διαδρόμων κίνησης αυτοκινήτου (πάνω και κάτω από τους υπερυψωμένους διαδρόμους) προς όφελος της πεζή κίνησης σε όλες τις διευθύνσεις, ώστε να εξασφαλίζεται η άνετη πρόσβαση ή διέλευση από τις περιμετρικές περιοχές (Π. Φάληρο, Ιππόδρομος, παραλία), και η ένταξη διαδρομών Τραμ και ποδηλάτου στο επίπεδο του εδάφους και επέκτασή τους στη λεωφόρο Συγγρού.

Στην προτεινόμενη παρέμβαση μπορούν να περιλαμβάνονται επίσης η κατάργηση του ανισόπεδου κόμβου και η κυκλοφοριακή επίλυση μέσω υπόγειου round about διευρυμένης ακτίνας, η διατήρηση της βασικής υποδομής του υπερυψωμένου τμήματος του δρόμου, ως χαρακτηριστικού στοιχείου ιστορικής ταυτότητας, ικανού να προσδώσει στο χώρο χαρακτήρα αστικού τοποσήμου και ο βιοκλιματικός επαναπροσδιορισμός του με κατάλληλες φυτεύσεις και απόδοση λειτουργίας θεματικού περιπάτου, και τέλος η κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης στο εσωτερικό του round about, ικανού να απορροφήσει μεγάλο μέρος των αυξημένων απαιτήσεων για στάθμευση που θα προκύψουν στο μέλλον από τις εντατικές μητροπολιτικές λειτουργιές της περιοχής

2.Α Η «Πλατεία των Τριών Δήμων»

Πεδίο γενικής αναφοράς των παρεμβάσεων της «Πλατείας των τριών Δήμων» αποτελεί η ευρύτερη περιοχή βορειοανατολικά του σταθμού ΗΣΑΠ «Ταύρος», περιμετρικά του χαρακτηριστικού «οικοδομικού τριγώνου» που προκύπτει από τη συμβολή της λεωφόρου Χαμοστέρνας, της οδού Σαλαμίνος και των γραμμών του ΗΣΑΠ. Ως ζώνη κύριας παρέμβασης προτείνεται η διευρυμένη γραμμική ζώνη εκατέρωθεν της οδού Σαλαμίνος, στο τμήμα της από το σταθμό ΗΣΑΠ «Ταύρος» μέχρι τη συμβολή της με τη λεωφόρο Χαμοστέρνας.
Η περιοχή αποτελεί διοικητικό σύνορο μεταξύ τριών δήμων (Αθηναίων, Ταύρου, Καλλιθέας) και αναγνωρίζεται ως προνομιακό σημείο μετάβασης - σύνδεσης του αθηναϊκού κέντρου με τη γραμμική ζώνη των Μακρών Τειχών (κατά την αρχαιότητα αποτελούσε σημείο συμβολής των Μακρών Τειχών με τον Ιλισό, ενώ έπειτα από την εκτροπή και την κάλυψη της κοίτης του Ιλισού, πρόκειται μάλλον για μια περιοχή σύγκλισης των «ιχνών» τους). Στο πλαίσιο των στρατηγικών δικτύωσης αστικών παρεμβάσεων στη μητροπολιτική Αθήνα, η περιοχή αναλαμβάνει μια ιδιαίτερα κομβική σημασία, καθώς αποτελεί παράλληλα ένα πύκνωμα λειτουργιών τοπικής αναφοράς και ένα κομβικό σημείο συνάντησης διαδρομών έντονης μητροπολιτικής εμβέλειας. Για το λόγο αυτό η ανασυγκρότησή της αξιολογείται ως ικανή να δώσει το έναυσμα και την ώθηση για μια αλληλουχία σχετικών παρεμβάσεων στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας.



Το κύριο χαρακτηριστικό της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής είναι ο εκτεταμένος υπαίθριος χώρος στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων (τοπικής αναφοράς). Ο χώρος ορίζει μάλλον μια απωθητική συνθήκη, καθώς δεν έχει να προσφέρει ιδιαίτερες χωρικές-περιβαλλοντικές ποιότητες (χώρους στάσης, σκίαση/ δροσισμός, αισθητικό ενδιαφέρον), ούτε κάποιο λειτουργικό «ελκυστή», πέρα από τη στάθμευση. Επιπλέον, σχετικά έντονη είναι η αίσθηση της χωρικής αποκοπής της περιοχής από τις γειτονικές της, κυρίως προς το βορειοδυτικό τμήμα, όπου κυριαρχούν τα όρια της Χαμοστέρνας και των γραμμών του ΗΣΑΠ, η εγκάρσια διέλευση των οποίων είναι από δύσκολη έως αδύνατη, με αποτέλεσμα να γίνονται αντιληπτά ως εμπόδια για την πεζή πρόσβαση. Ακόμα, η αυξημένη πυκνότητα αυτοκινήτων σε μια ευρεία μη σκιασμένη επιφάνεια συνδέεται και με περιβαλλοντικά προβλήματα (όπως η αύξηση της θερμοκρασίας και της φωτοανακλαστικότητας το καλοκαίρι), που τον καθιστούν γενικά αφιλόξενο.

Φωτογραφίες υφιστάμενης κατάστασης











Πέρα από την αύξηση του αστικού «πορώδους» (βελτίωση των συνθηκών κίνησης, πρόσβασης και λειτουργικής διαπερατότητας), προτείνεται οι προσεγγίσεις να στοχεύουν στη διαμόρφωση συνθηκών προσέλκυσης που θα αποδίδουν ένα χαρακτήρα δημόσιας πλατείας, με τοπικό όσο και υπερτοπικό χαρακτήρα, κατάλληλης ώστε να υποδεχθεί λειτουργίες «ελεύθερου χρόνου», ψυχαγωγίας και αναψυχής (ανάπαυση, περίπατος, σπορ, παιγνίδι κτλ.), παράλληλα με τη δυνατότητα ανάπτυξης χώρων κατάλληλων για ήπια εμπορική-πολιτιστική δραστηριότητα (υπαίθρια ή στεγασμένη). Μπορούν επιπλέον να περιλαμβάνονται και χρήσεις με ανταποδοτικό χαρακτήρα, ικανές να προσελκύσουν το επενδυτικό ενδιαφέρον ιδιωτών, με την προϋπόθεση να συνεισφέρουν στη χρηματοδότηση του έργου (ΣΔΙΤ κλπ). Σε μια τέτοια προοπτική, μπορεί να προβλεφτεί η κατασκευή χώρου υπόγειας στάθμευσης που να στεγάζει τουλάχιστον τις τοπικές ανάγκες (για το σκοπό αυτό, προτείνεται ενδεικτικά η μακρόστενη πλατεία στη νότια πλευρά της Χαμοστέρνας, με πλάτος ενός Ο.Τ.

Ο σχεδιασμός θα μπορούσε να εστιάζει κατά κύριο λόγο σε τοπιακές διαμορφώσεις βιοκλιματικού χαρακτήρα. Τέτοιου τύπου διαμορφώσεις συνήθως προτρέπουν στην αποκάλυψη του φυσικού εδάφους-χώματος, στη διαμόρφωση του φυσικού αναγλύφου με τρόπο που να ευνοεί την ομαλή κίνηση-πρόσβαση των πεζών και την απόδοση μέγιστου ποσοστού λειτουργικής επιφάνειας (αυτό επιτυγχάνεται συχνά μέσα από «ροϊκές» αρχιτεκτονικές μορφολογίες), στην ενίσχυση της φύτευσης και στη χρήση της ως δομικού-συνθετικού στοιχείου, στην ένταξη διαδρομών νερού (αν και όπου είναι αυτό δυνατόν) κ.α. Στα στοιχεία αυτά θα μπορούσαν να ενταχθούν ελαφριές κατασκευές κατάλληλες για στέγαση-υποδοχή λειτουργιών και στοιχεία αστικού εξοπλισμού, ενώ απαραίτητη θεωρείται η χάραξη διαδρομών ποδηλάτου, με τρόπο ώστε να συνδέεται ομαλά με το προτεινόμενο δίκτυο (βλ. μελέτη Θ. Βλαστού). Προϋπόθεση είναι σε κάθε περίπτωση να συνεκτιμηθούν τα απαιτούμενα δίκτυα υποδομών.

Τα επιμέρους «ειδικά» αντικείμενα της παρέμβασης θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν (1) Σχεδιασμό γέφυρας για πεζούς και ποδήλατα διαγωνίως εγκάρσια της Χαμοστέρνας – στην προέκταση της Σαλαμίνος (στο ίχνος του Ιλισού) και προτάσεις για τη διαμόρφωση της μικρής πλατείας έντονα οξυγώνιου σχήματος που βρίσκεται στην απόληξή της (βόρια της Χαμοστέρνας) - πλατεία Μερκούρη, λόφος Δεξαμενής (Πετράλωνα), (2) Παρεμβάσεις στους οδικούς άξονες εκατέρωθεν των γραμμών του ΗΣΑΠ (στο τμήμα από το σταθμό «Ταύρος» μέχρι το σταθμό «Πετράλωνα»), με κατάργηση τουλάχιστον μιας λωρίδας κυκλοφορίας ανά ρεύμα, αλλαγή υλικού δαπεδόστρωσης, ενίσχυση φύτευσης, διαμόρφωση διαδρομών πεζού – ποδηλάτου. Αναμένονται ιδέες για παρεμβάσεις και επί της ζώνης των γραμμών, ως διερεύνηση των δυνατοτήτων άρσης του λειτουργικού φράγματος που αυτές ορίζουν, μέσα από τη διαμόρφωση συνθηκών διαπερατότητας και την εξασφάλιση ενός «πορώδους» χαρακτήρα, και (3) Προτάσεις για το «οικοδομικό τρίγωνο» μεταξύ Χαμοστέρνας, Σαλαμίνος, γραμμών ΗΣΑΠ (πχ. πιλοτικά προγράμματα ενοποίησης και βιοκλιματικής διαχείρισης ακαλύπτων χώρων και δωμάτων, απόδοση τυχόν ανενεργών κελυφών σε δημόσια χρήση).

Με στόχο τη διευκόλυνση λύσεων για κατάλληλους τρόπους μετάβασης από και προς τη γραμμική πορεία εκατέρωθεν των γραμμών ΗΣΑΠ και την οδό Θεσσαλονίκης, προτείνεται η λειτουργική - χωρική αποφόρτιση της περιοχής μπροστά από το σταθμό του «Ταύρου» μέσα από τη μεταφορά των γηπέδων 5Χ5 που βρίσκονται πλησίον (νότια) του σταθμού, στο εγγύς τμήμα του καλυμμένου Ιλισού όπου η ήδη διαμορφωμένη γραμμική ακολουθία αθλητικών χώρων (μπάσκετ, τένις) διακόπτεται από μια σχετικά απομονωμένη δημόσια πλατεία. Στη θέση των γηπέδων θεωρείται προτιμότερο να αναπτυχθούν δραστηριότητες δημόσιας πλατείας με χαρακτήρα εισόδου/ εξόδου από και προς την ευρύτερη περιοχή παρέμβασης, με διαμορφώσεις που θα εστιάζουν στην καλύτερη κατανομή των κινήσεων στις δυο βασικές πορείες προς το Φάληρο (Ιλισός, γραμμές ΗΣΑΠ/ Μακρά Τείχη).Τονίζεται τέλος ότι οι όποιες παρεμβάσεις στην περιοχή παρέμβασης θα πρέπει να συνδυαστούν με κατάλληλες διαμορφώσεις στην περιοχή των Πετραλώνων (πεζοδρομήσεις, ποδηλατοδρομήσεις, αλλαγή υλικού οδοστρώματος, ενίσχυση φύτευσης κτλ.), με στόχο την ομαλή σύνδεση της ευρύτερης ζώνης των Μακρών Τειχών με το λόφο του Φιλοπάππου και κατ' επέκταση με το αθηναϊκό κέντρο. Προς αυτή την κατεύθυνση απαιτείται συνεργασία και συντονισμός με τον Δήμο Αθηναίων.



2.Β «Κηφισός – Μακρά Τείχη»

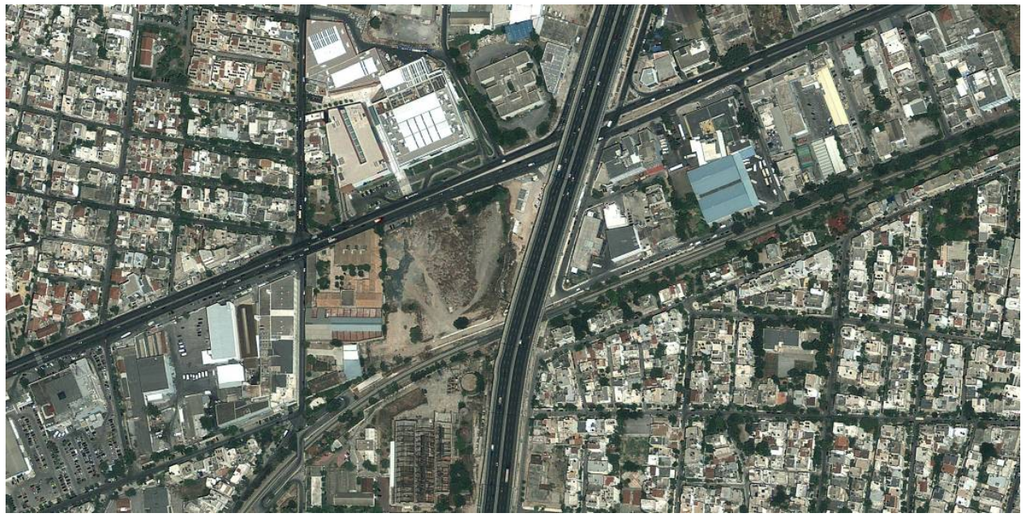
Πρόκειται για την ευρύτερη περιοχή δυτικά της κοίτης του Κηφισού, στο σημείο συμβολής της με τη ζώνης των Μακρών Τειχών. Βασικό χαρακτηριστικό της περιοχής αποτελεί το εκτεταμένο κενό οικόπεδο που βρίσκεται ακριβώς στη διασταύρωση Περαιώς – Κηφισού και περιγράφεται από τις νοητές προεκτάσεις των αξόνων της οδού Θεσσαλονίκης και της Δημητρίου Φαληρέως (τονίζεται με πράσινο χρώμα στην εικόνα). Επιπλέον αποτελεί το σημείο όπου οι γραμμές του ΗΣΑΠ αρχίζουν να στρίβουν ομαλά προκειμένου να βγουν στο Φάληρο.

Πέρα από την ιδιάζουσα θέση του στον αστικό ιστό, το 'οικόπεδο' αυτό αποκτά επιπλέον σημασία καθώς συνιστά τη μοναδική περίπτωση κενού που εκτείνεται σε όλο το εύρος – πλάτος της ζώνης των αρχαίων Τειχών, αποτελώντας προφανώς ένα προνομιακό σημείο για επεμβάσεις με στόχο την ανάδειξη της αρχαιολογικής σημασίας τους. Παρ' όλα αυτά, σύμφωνα με πληροφορίες, στο 'οικόπεδο' προβλέπεται κατασκευή κτιρίου μεγάλης κλίμακας με λειτουργία εμπορικού κέντρου. Ωστόσο, η διαδικασία εφαρμογής του έργου βρίσκεται προς το παρόν σε αναμονή λόγω προβλημάτων χρηματοδότησης.

Ως προς τα λοιπά χαρακτηριστικά του 'οικοπέδου', θα πρέπει να επισημανθεί το μεγάλο λειτουργικό πρόβλημα που προκαλεί η απαγόρευση της διέλευσης από το εσωτερικό του, η οποία έχει ως αποτέλεσμα την απότομη διακοπή της γραμμικής πορείας της οδού Θεσσαλονικής. Η επίλυση του προβλήματος, δηλαδή η αποκατάσταση της φυσικής συνέχειας της πορείας, αποτελεί ζήτημα πρώτης προτεραιότητας (το οποίο συνδέεται, μεταξύ άλλων, με τη δυνατότητα απόδοσης ενός καταλληλότερου δικτύου ποδηλατοδρόμων, σε πλήρη συμφωνία με τη λογική της υφιστάμενης υπό υλοποίηση σχετικής πρότασης).

Το ενδιαφέρον της συγκεκριμένης περιοχής επεκτείνεται και πέραν του 'οικοπέδου' αυτού, στην ευρύτερη περιοχή στα νοτιοδυτικά του, η οποία χαρακτηρίζεται από την παρουσία τριών μεγάλης έκτασης εγκαταλειμμένων εργοστασιακών εγκαταστάσεων. Πέρα από εξαιρετικά δείγματα βιομηχανικής αρχαιολογίας, τα κελύφη αυτά αποτελούν βασικά στοιχεία λανθάνοντος δυναμικού, στην προοπτική της λειτουργικής εκμετάλλευσης του υφιστάμενου κτιριακού αποθέματος.

Τέλος, αξίζει να επισημανθεί η σχετικά πρόσφατη εγκατάσταση στη βόρεια πλευρά της Πειραιώς των εμπορικών καταστημάτων Jumbo και Leroy Merlin, τα οποία αποτελούν λειτουργικούς πόλους υπερτοπικού ενδιαφέροντος, εντείνοντας σε μεγάλο βαθμό τις ανθρώπινες ροές στην ευρύτερη περιοχή. Η άμεση γειτνίαση των καταστημάτων αυτών με την περιοχή παρέμβασης, προτρέπει στη διερεύνηση της δυνατότητας χρηματοδότησης μέρους του έργου από αυτές και άλλες επιχειρήσεις, μέσα από την απόδοση ενός ποσοστού της υπεραξίας που θα προκύψει από την προβλεπόμενη άνοδο των τιμών γης στην περιοχή μετά από την παρέμβαση.









Στα στοιχεία της προτεινόμενης παρέμβασης περιλαμβάνονται:

- Απόδοση στη δημόσια χρήση τμήματος του κενού ‘οικοπέδου’ πλάι στο ποτάμι, με στόχο α) την αποκατάσταση της συνέχειας της γραμμικής πορείας της οδού Θεσσαλονίκης και τη σύνδεσή της με την οδό Κανελλοπούλου, (με την οποία βρίσκεται σε σχέση ευθείας προέκτασης) και β) τη βελτίωση των δυνατοτήτων διέλευσης εγκάρσια των γραμμών ΗΣΑΠ.
- Αποκάλυψη των Μακρών Τειχών στο ‘οικόπεδο’, με τρόπο που να αναδεικνύει το σύνολο του πλάτους τους (από Πειραιώς ως Θεσσαλονίκης) και διαμόρφωση αρχαιολογικού χώρου δημόσιας πρόσβασης. Προϋπόθεση αυτών αποτελεί η παρέμβαση της Περιφέρειας Αττικής σε θεσμικό επίπεδο, με στόχο την επανεξέταση της οικοδόμησης εμπορικού κέντρου στο επίμαχο ‘οικόπεδο’ και τη διερεύνηση της δυνατότητας αντικατάστασής του με κατασκευή μικρότερης κλίμακας και ηπιότερης χρήσης (πχ πολιτισμού, αναψυχής).
- Αποκατάσταση των παλαιών εργοστασιακών μονάδων, και ειδικότερα της Ηλεκτρικής Εταιρείας, και επανάχρησή τους με κοινωφελείς και ανταποδοτικές δημόσιες λειτουργίες (μικροεμπόριο, πολιτισμός, εργαστήρια, μικροβιοτεχνικές μονάδες στέγασης κ.α.), οι οποίες θα μπορούσαν να αποτελέσουν επιπλέον κομβικούς παράγοντες αναζωογόνησης της περιοχής.
- Πιλοτικές προτάσεις για διαμορφώσεις στις όχθες του Κηφισού ή και επί του ποταμού (κάτω από το στεγασμένο τμήμα), με στόχο τη βελτίωση της περιβαλλοντικής (ατμοσφαιρικής και περιβαλλοντικής) του ποιότητας και τη λειτουργική του αξιοποίηση με τρόπο που να εξασφαλίζει τόσο τη διευκόλυνση των εγκάρσιων διελεύσεων όσο και την απόδοση μιας αισθητικά ευχάριστης διαδρομής προς το νότο, με στόχο τη διάσχιση της Ποσειδώνος και την έξοδο στο φαληρικό όρμο και τη θάλασσα.
- Πρόταση για την εισαγωγή μιας επιπλέον στάσης ΗΣΑΠ στην περιοχή, με τρόπο ώστε να προκύπτουν ίσες αποστάσεις μεταξύ των σταθμών του Μοσχάτου, του Φαλήρου, του προτεινόμενου νέου σταθμού στη συμβολή Σκυλίτση/ Πειραιώς/ Λαμπράκη και του τερματικού σταθμού του Πειραιά. Προς αυτή την κατεύθυνση θα μπορούσε να αξιοποιηθεί η χαρακτηριστική γέφυρα οχημάτων στην οδό Βενιζέλου, η οποία φέρει μέγεθος και σχήμα τέτοιο ώστε με ελάχιστες προσθήκες και μετατροπές να μπορεί να ικανοποιήσει τις ανάγκες ενός τέτοιου σταθμού (χωρίς βέβαια να χάσει τη λειτουργία της γεφύρωσης).

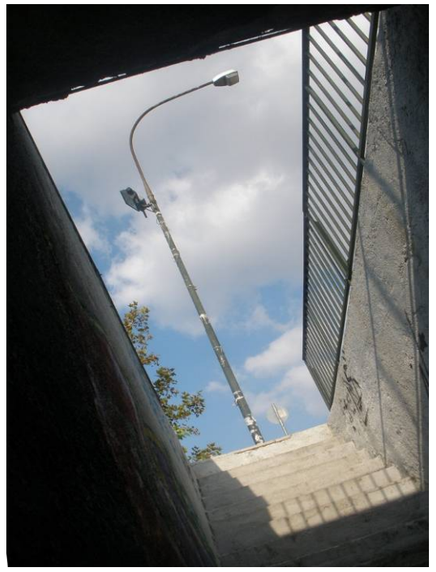




2.Γ «Η Πύλη του Πειραιά»

Αναφερόμαστε στην περιοχή στην οποία η οδός Πειραιώς «ακουμπά» στον Πειραιά, αλλάζοντας κατεύθυνση, όπως εφάπτεται προς την οδό Ομηρ. Σκυλίτση και τις γραμμές του ΗΣΑΠ. Στο σημείο αυτό ο σύγχρονος αστικός ιστός αντανακλά με σχετική σαφήνεια το ίχνος της αρχαίας συνθήκης, ως σημείου συνάντησης της ζώνης των Μακρών Τειχών με το Τείχος του αθηναϊκού επινείου, αποτελώντας ουσιαστικά την Πύλη του, ιδιότητα που διατηρεί ως σήμερα, αν και με πιο συμβολικό τρόπο, τόσο σε θεσμικό επίπεδο (όριο μητροπολιτικής κεντρικότητας) όσο και σε ευρύτερο λειτουργικό (κυκλοφοριακός κόμβος υπερτοπικής σημασίας).

Η περιοχή συνδέεται με το κέντρο του Πειραιά μέσω της οδού Γρ. Λαμπράκη, η οποία τέμνει διαγωνίως την απόληξη της ζώνης των τειχών, με αποτέλεσμα να προκύπτουν εκατέρωθεν δυο χαρακτηριστικά αστικά κενά τριγωνικού σχήματος, τα οποία αξιολογούνται ως ιδιαίτερα σημαντικό λανθάνον δυναμικό, κατάλληλο για παρεμβάσεις στην κατεύθυνση περιβαλλοντικής, κυκλοφοριακής και πολιτιστικής αναβάθμισης. Το ανατολικό από τα δυο αυτά τρίγωνα ανήκει στον Οργανισμό Σχολικών Κτιρίων και προορίζεται για την ανέγερση του κτιρίου της Ραλλείου Σχολής Πειραιά (Γυμνάσιο και Λύκειο). Το υπόλοιπο τμήμα του ανατολικού τριγώνου και το πλέον χαρακτηριστικό δυτικό τρίγωνο αποτελούν ελεύθερες επιφάνειες στις οποίες υφίσταται αξιόλογη φύτευση, όμως ο ελλιπής σχεδιασμός και η αποκοπή τους από τις περιμετρικές περιοχές λόγω των φραγμών που ορίζουν οι οδικοί άξονες δημιουργεί μια αμήχανη συνθήκη η οποία εμποδίζει την ανάπτυξη χαρακτηριστικών δημόσιας πλατείας, ως τόπου προσέλκυσης, συνάντησης και συλλογικής δραστηριότητας ανθρώπων. Στα βασικά στοιχεία της περιοχής θα πρέπει να προστεθούν οι υφιστάμενες προτάσεις των αρμόδιων φορέων για την ένταξη νέου σταθμού ΗΣΑΠ στο σημείο καθώς και για την υπογειοποίηση των γραμμών ΗΣΑΠ κατά μήκος της Σκυλίτση, από το σταθμό του Φαλήρου μέχρι τον τερματικό σταθμό του Πειραιά. Επισημαίνεται πως οι προτάσεις αυτές έρχονται σε γενική συμφωνία με τις παρεμβάσεις που εδώ προτείνουμε, ωστόσο θεωρούμε σκόπιμο οι γενικές μας κατευθύνσεις να μπορούν να επιτευχθούν ακόμα και στην περίπτωση που τα έργα αυτά ματαιωθούν ως εξαιρετικά δαπανηρά.











Στις προτεινόμενες παρεμβάσεις περιλαμβάνεται η διαμόρφωση δημόσιας πλατείας με τοπικό όσο και υπερτοπικό χαρακτήρα, ως χώρος εκτόνωσης του νέου σταθμού ΗΣΑΠ. Η πλατεία μπορεί να υποστηρίζεται από λειτουργίες αναψυχής και πολιτισμού, που θα συνδέονται με την τοπική αποκάλυψη τμήματος των Μακρών Τειχών. Οι λειτουργίες αυτές θα μπορούσαν να συνδυαστούν με την ένταξη διαδραστικών κατασκευών ικανών να αποτελέσουν παράγοντες ευρύτερης λειτουργικής ενεργοποίησης. Ακόμα, ο σχεδιασμός θα μπορούσε να αποδίδει ένα γενικό χαρακτήρα *τοποσήμου* στην περιοχή, προς ανάδειξη του ρόλου της ως «πύλης»- σημείο εισόδου/ εξόδου προς και από τον Πειραιά.

Στην περιοχή παρέμβασης μπορεί να περιληφθεί το μικρό οικοδομικό τετράγωνο που βρίσκεται στη στροφή της Πειραιώς στην κατεύθυνση των γραμμών ΗΣΑΠ (στη βόρια πλευρά της ή δυτικά του παλιού εργοστασίου «Κεράνης»), στο οποίο υφίσταται μικρής κλίμακας κτιριακό απόθεμα σχετικά παλιό και κατά το μεγαλύτερο μέρος ανενεργό. Η έκταση αυτή αξιολογείται ως κατάλληλη για την κατασκευή χώρου υπόγειας στάθμευσης, ως ανταποδοτική λειτουργία, η οποία θα λειτουργεί συμπληρωματικά προς το νέο σταθμό ΗΣΑΠ (park&ride). Αξίζει να σημειωθεί ότι μια υπόσκαφη κατασκευή στο σημείο αυτό, που βρίσκεται εκτός των Μακρών Τειχών, δεν αναμένεται να εμποδιστεί από σημαντικά αρχαιολογικά ευρημάτα, αλλά και αν βρεθούν, θα μπορούσε να συμβάλλει στην περαιτέρω ανάδειξή τους (πχ. μέσα από την καθ' ύψος αποκάλυψη της βορειοδυτικής πλευράς των τειχών, με την οποία βρίσκεται σε επαφή).

Στις ευρύτερες παρεμβάσεις θα πρέπει να περιληφθεί η βιοκλιματική αποκατάσταση και επανάχρηση του κτιρίου του «Κεράνη», καθώς και των κτιριακών εγκαταστάσεων του εργοστασίου παραγωγής ζυμών (στο νοτιοανατολικό τμήμα της συμβολής Σκυλίτση-Λαμπράκη), στην προοπτική της λειτουργικής συμβολής τους στη συνθήκη του νέου σταθμού ΗΣΑΠ και της νέας πλατείας. Στην ίδια λογική, θα πρέπει να προβλεφθεί η δυνατότητα εύκολης σύνδεσης με το μουσείο των Μακρών Τειχών, στη συμβολή των οδών Πύλης και 34^{ου} Συντάγματος Πεζικού (αρχιτέκτων Βασίλης Γκανιάτσας). Τέλος, οι προτάσεις θα πρέπει να συμπληρωθούν από συγκοινωνιακές μελέτες με στόχο την κυκλοφοριακή αποφόρτιση, μέσα από κατάργηση λωρίδων επί των οδών Σκυλίτση, Αλιπέδου και Γρ. Λαμπράκη, για την απόδοση επιφάνειας σε πεζούς, ποδήλατα και στοιχεία φύτευσης, στην προοπτική της διαμόρφωσης μιας εμβληματικής εισόδου στον Πειραιά, με πολλαπλά λειτουργικά και περιβαλλοντικά οφέλη για τις περιοχές εκατέρωθεν. Μέρος της παρέμβασης θα αποτελεί ο λειτουργικός και βιοκλιματικός επαναπροσδιορισμός του ιδιότυπα επιμήκους οικοδομικού τετραγώνου μεταξύ των οδών Σκυλίτση και Αλιπέδου.

3. «Ιλισός: Πράσινο Ποτάμι»

Προτείνεται παρέμβαση για την ανάπλαση της άνυδρης κοίτης του Ιλισού και τη μετατροπή της σε «πράσινο ποτάμι» (γραμμικό πάρκο επί της κοίτης) που να καταλήγει στην ακτή με ανασύνταξη της εξόδου της κοίτης στον Φαληρικό Όρμο. Στους στόχους της προτεινόμενης παρέμβασης περιλαμβάνονται**:**

- Παροχέτευση των υδάτων με αγωγό σε συνέχεια με το ήδη σκεπασμένο σκέλος του Ιλισού.
- Ανάκτηση του εδάφους και διαμόρφωση γραμμικού πάρκου στην ανοιχτή κοίτη, με κατασκευή φυσικού πρανούς και εκτεταμένη φύτευσή της.
- Ενσωμάτωση και επιτάχυνση της υλοποίησης του ήδη σχεδιασμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων.
- Αποκατάσταση της σχέσης της ανοιχτής κοίτης με το σκεπασμένο σκέλος της και ανασχεδιασμός του τελευταίου σε ενιαίο πλαίσιο με το προτεινόμενο έργο.
- Αποκατάσταση του τρόπου εξόδου της κοίτης στη θάλασσα.
- Σχεδιασμός συμπληρωματικών χρήσεων ως προς το προτεινόμενο γραμμικό πάρκο.
- Σύνδεση με το προτεινόμενο διαδημοτικό πάρκο στο σταθμό του Ταύρου.





Μέρος 2.

Προτάσεις δικτυακών παρεμβάσεων: Τυπολογία παρεμβάσεων - Συγκρότηση πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων στην πιλοτική περιοχή του Νοτιοδυτικού Κέντρου της Μητροπολιτικής Αθήνας

Σύνοψη

Χαρτογράφηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων ως τύπων διαδημοτικών σχέσεων

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στις Χωρικές Ενότητες 1, 2, 3, 4 και 5 τοποθετούνται στον χάρτη ως τύποι διαδημοτικών σχέσεων. Στο Μέρος 3 αναπτύσσονται τα Κριτήρια αξιολόγησής τους και στο Μέρος 4 οι παρεμβάσεις ιεραρχούνται.

Χωρική Ενότητα 1

- **Ζώνη σταθμού Λαρίσης/ Πελοποννήσσου/ πλατεία Αττικής**
- **Λόφοι**
- **Τρείς Γέφυρες**
- **Κόμβος Σεπολίων**
- **Θύλακεςκαι αστικά κενά Πατησίων**

Χωρική Ενότητα 2

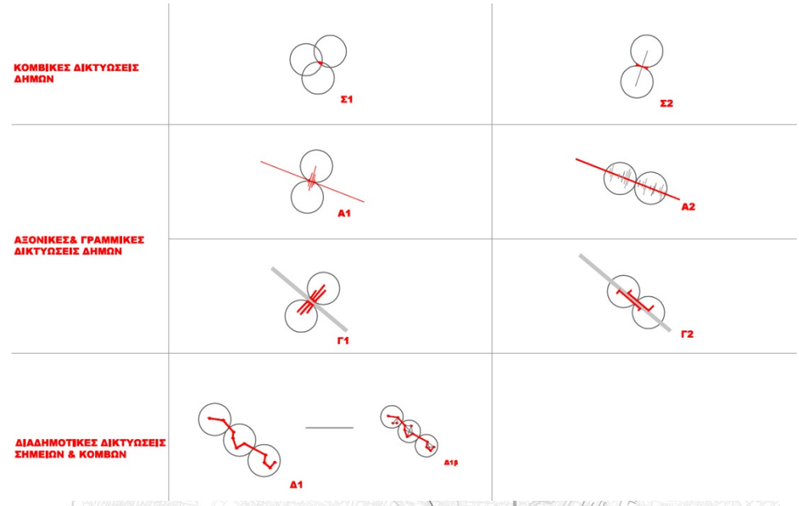
- **Λένορμαν**
- **Κόμβος Λένορμαν- Κωνσταντινουπόλεως**
- **Κόμβος Λεωφόρου Αθηνών- Αχιλλέως**
- **Κόμβος Εθνικής- Λένορμαν**

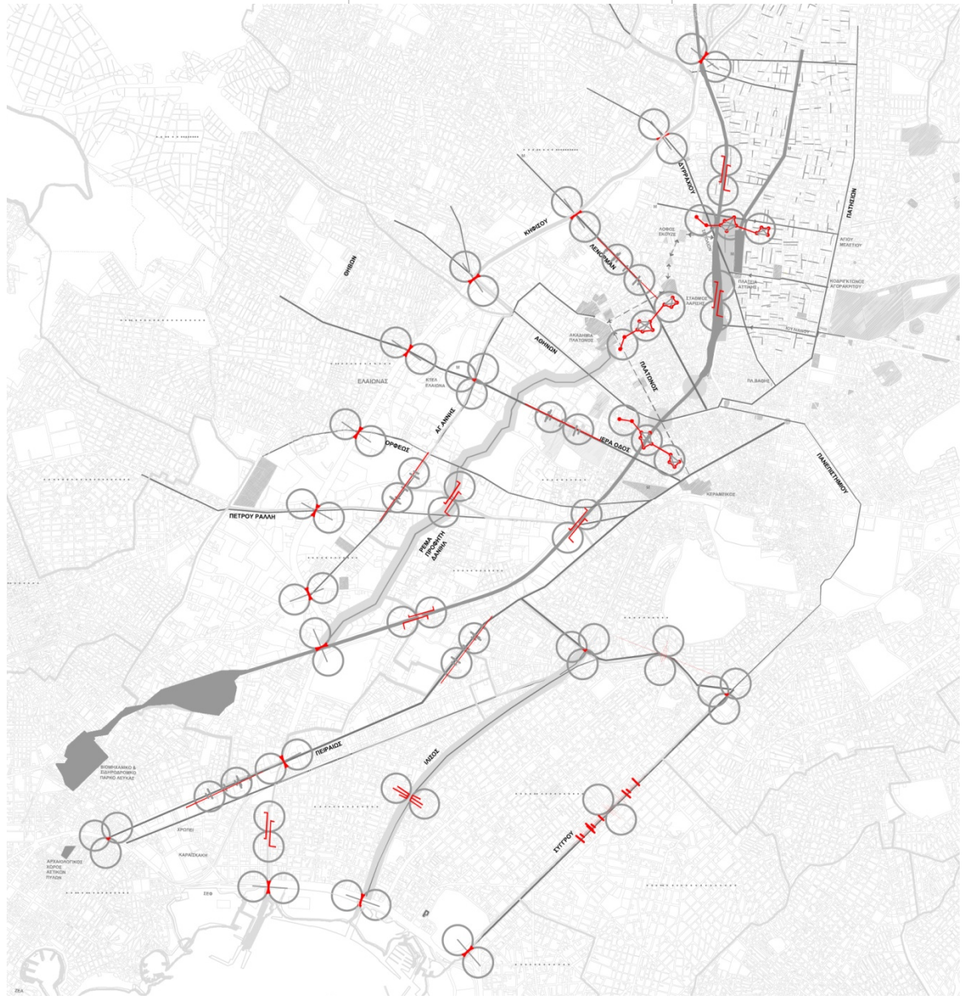
Χωρική ενότητα 3

- **Ιερά Οδός**
- **Ρέμα Προφήτη Δανιήλ**
- **Αγίας Άννης**
- **Κόμβοι Εθνικής**

Χωρικές Ενότητες 4 και 5

- **Συγγρού: Αστική Λεωφόρος**
- **Δέλτα Φαλήρου**
- **Πλατεία Τριών Δήμων**
- **Κηφισός – Μακρά Τείχη**
- **Η «Πύλη» του Πειραιά**
- **Ιλισός: Πράσινο Ποτάμι**





Μέρος 2.
Προτάσεις δικτυακών παρεμβάσεων: Τυπολογία παρεμβάσεων - Συγκρότηση πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων στην πιλοτική περιοχή του Νοτιοδυτικού Κέντρου της Μητροπολιτικής Αθήνας

Παράρτημα Α
Χαρτογράφηση των χρήσεων των κτιρίων στην πιλοτική περιοχή παρέμβασης. Ποσοστά χρήσης ανά οικοδομικό τετράγωνο.

Άννα Λάσκαρη, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής, MSc UCL, Υ.Δ. ΕΜΠ

Οι χάρτες που ακολουθούν αναπαριστούν τα ποσοστά κτιρίων που αντιστοιχούν σε κάθε χρήση ανά οικοδομικό τετράγωνο.

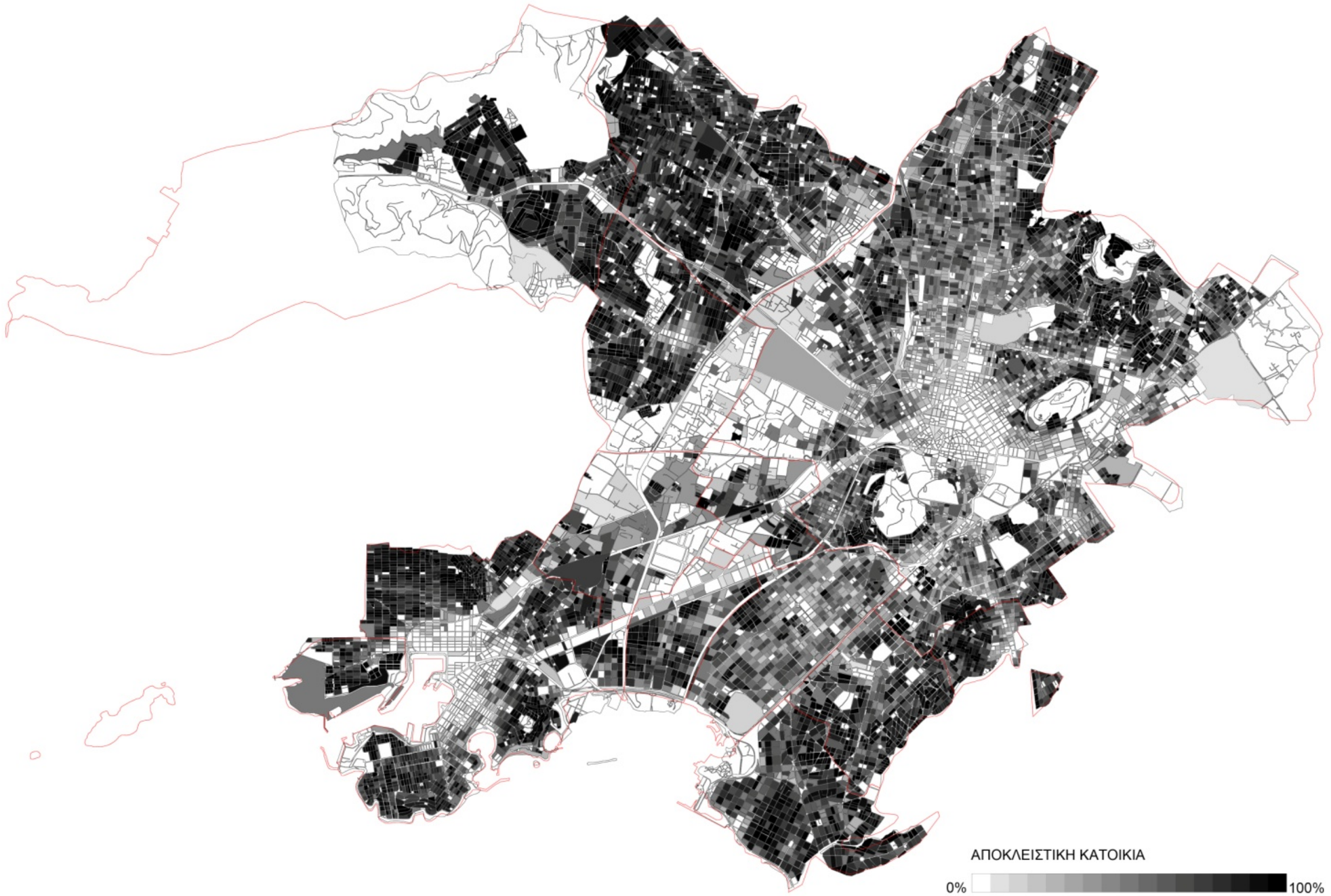
Τα στοιχεία προέρχονται από την απογραφή οικοδομών και κτιρίων της 1ης Δεκεμβρίου 2000 της ΕΣΥΕ (Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας) και έχουν παραχωρηθεί για τους σκοπούς της παρούσας έρευνας από την ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή). Τα δεδομένα της απογραφής είναι σε κλίμακα οικοδομικού τετραγώνου και οι χρήσεις δίνονται ως αριθμός κτιρίων που εμφανίζουν τη συγκεκριμένη χρήση ανά οικοδομικό τετράγωνο. Η κατηγοριοποίηση των χρήσεων ακολουθεί τις απογραφές της ΕΣΥΕ, όπου ορίζονται εννέα κατηγορίες χρήσεων:

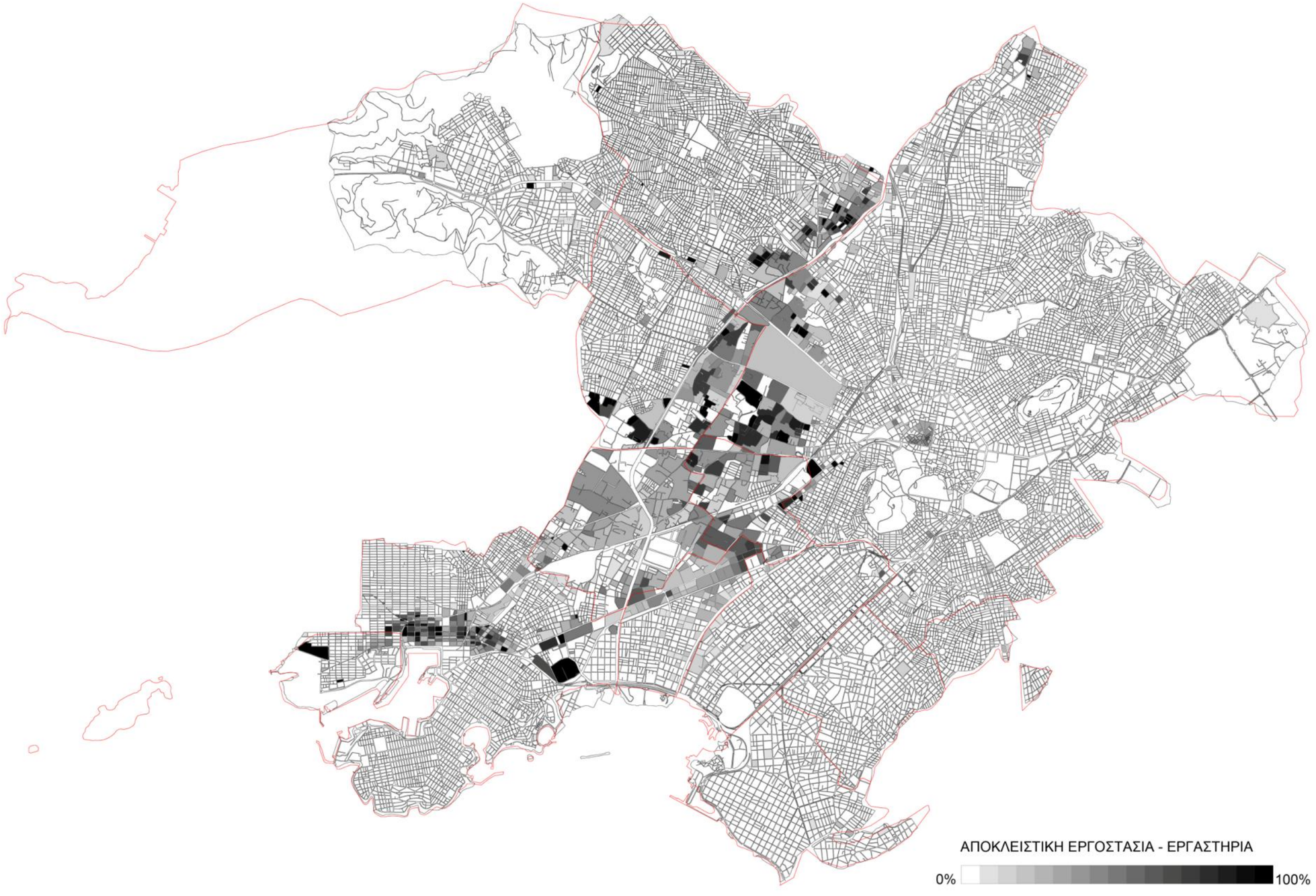
1. Κατοικία
2. Εκκλησίες – Μοναστήρια
3. Ξενοδοχεία
4. Εργοστάσια – Εργαστήρια
5. Σχολικά κτίρια – Εκπαίδευση
6. Καταστήματα – Γραφεία
7. Σταθμοί αυτοκινήτων (parking)
8. Νοσοκομεία – Κλινικές κλπ
9. Άλλες χρήσεις

Οι χρήσεις αυτές διακρίνονται περεταίρω σε αποκλειστική ή μικτή χρήση. Η μικτή χρήση διακρίνεται σε κύρια και δευτερεύουσα. Έτσι συνολικά προκύπτουν 27 κατηγορίες.

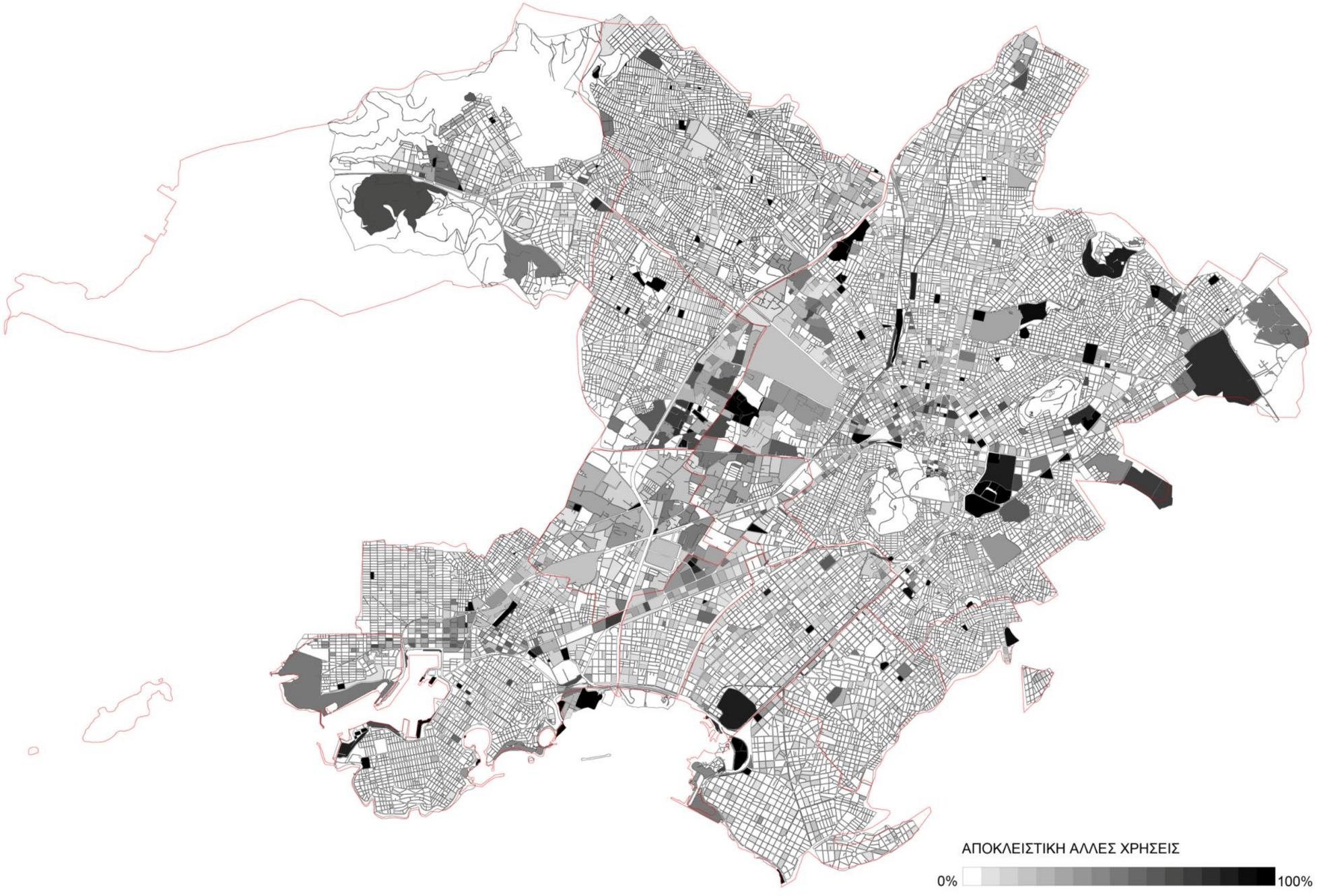
Από τα στοιχεία της απογραφής έχουν υπολογιστεί τα ποσοστά της αντίστοιχης χρήσης σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο ως λόγος του πλήθους των κτιρίων που εμφανίζει τη συγκεκριμένη χρήση στο δεδομένο τετράγωνο προς το συνολικό πλήθος κτιρίων του τετραγώνου και η πληροφορία αυτή οπτικοποιείται με τονικές διαβαθμίσεις του γκρι. Έχουν χρησιμοποιηθεί 17 διαβαθμίσεις, με το 0% να αντιστοιχεί στο λευκό και το 100% στο μαύρο. Κάθε ενδιάμεση διαβάθμιση αντιστοιχεί σε βήμα 6.25%.

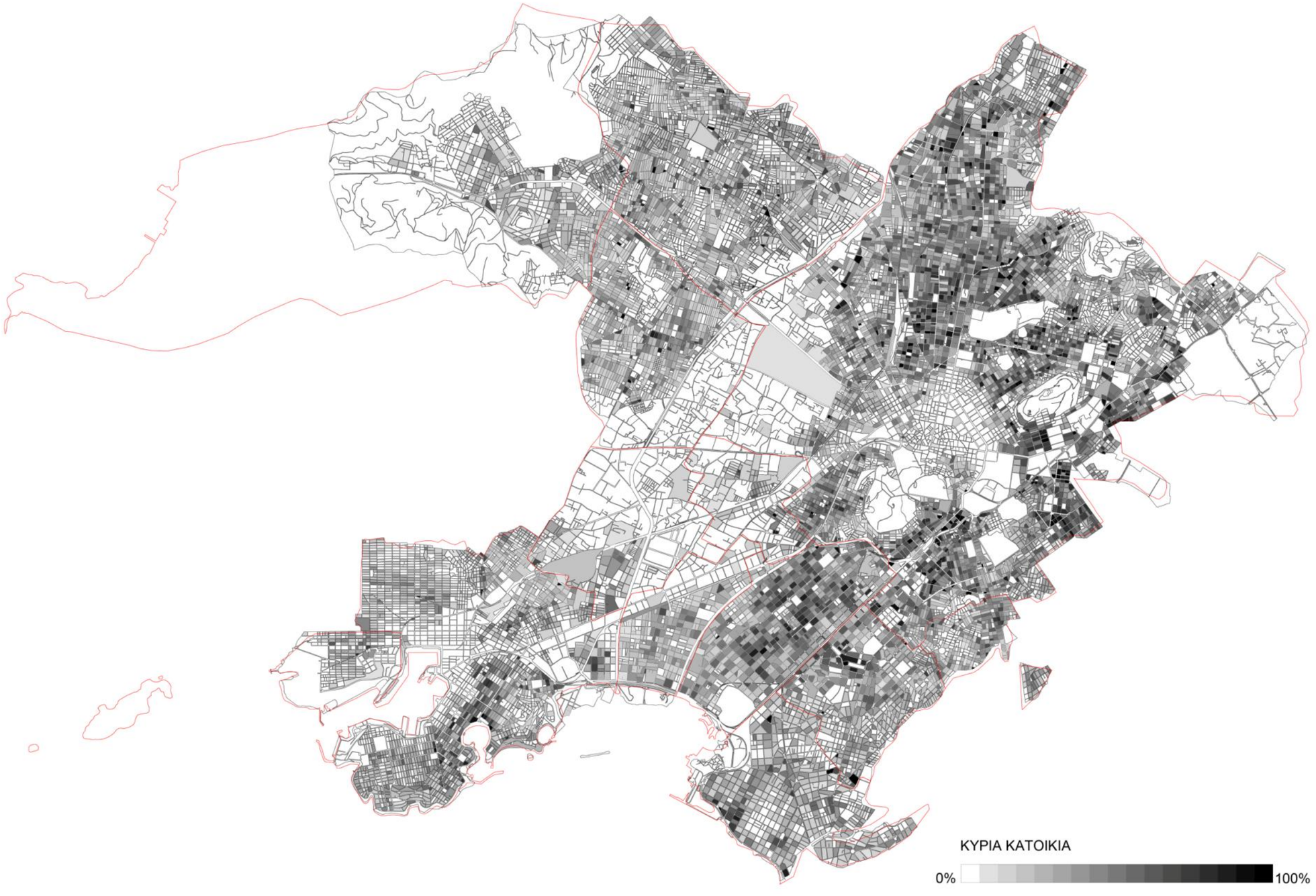
Στους χάρτες που ακολουθούν οι χρήσεις 1, 4, 6 και 9 εμφανίζονται ξεχωριστά ανάλογα με τη διάκρισή τους σε αποκλειστικές ή μικτές (κύριες και δευτερεύουσες), ενώ οι υπόλοιπες εμφανίζονται συνολικά (άθροισμα αποκλειστικής, κύριας και δευτερεύουσας) λόγω της μικρής εμφάνισής τους στις επιμέρους κατηγορίες.

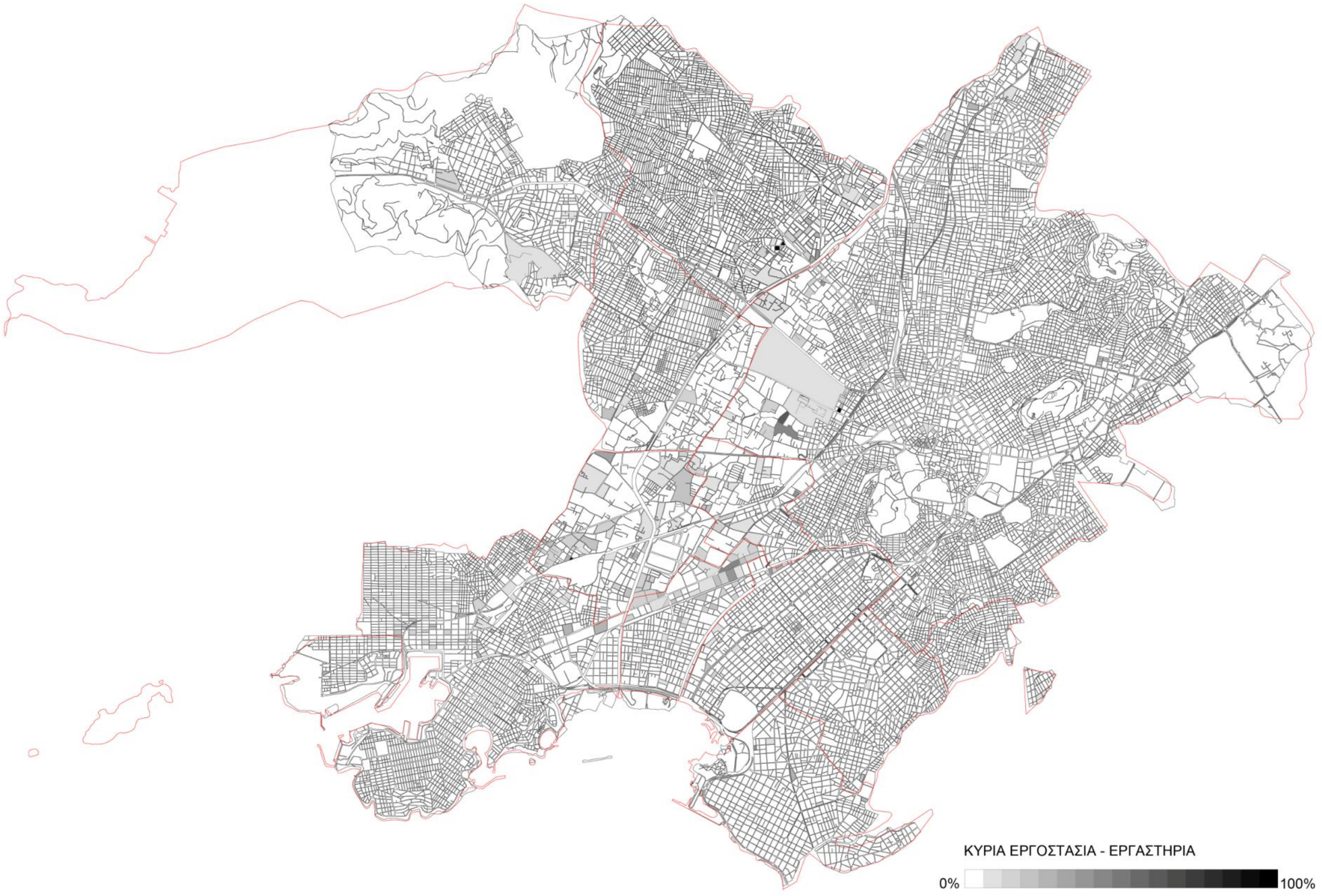

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
0%
100%

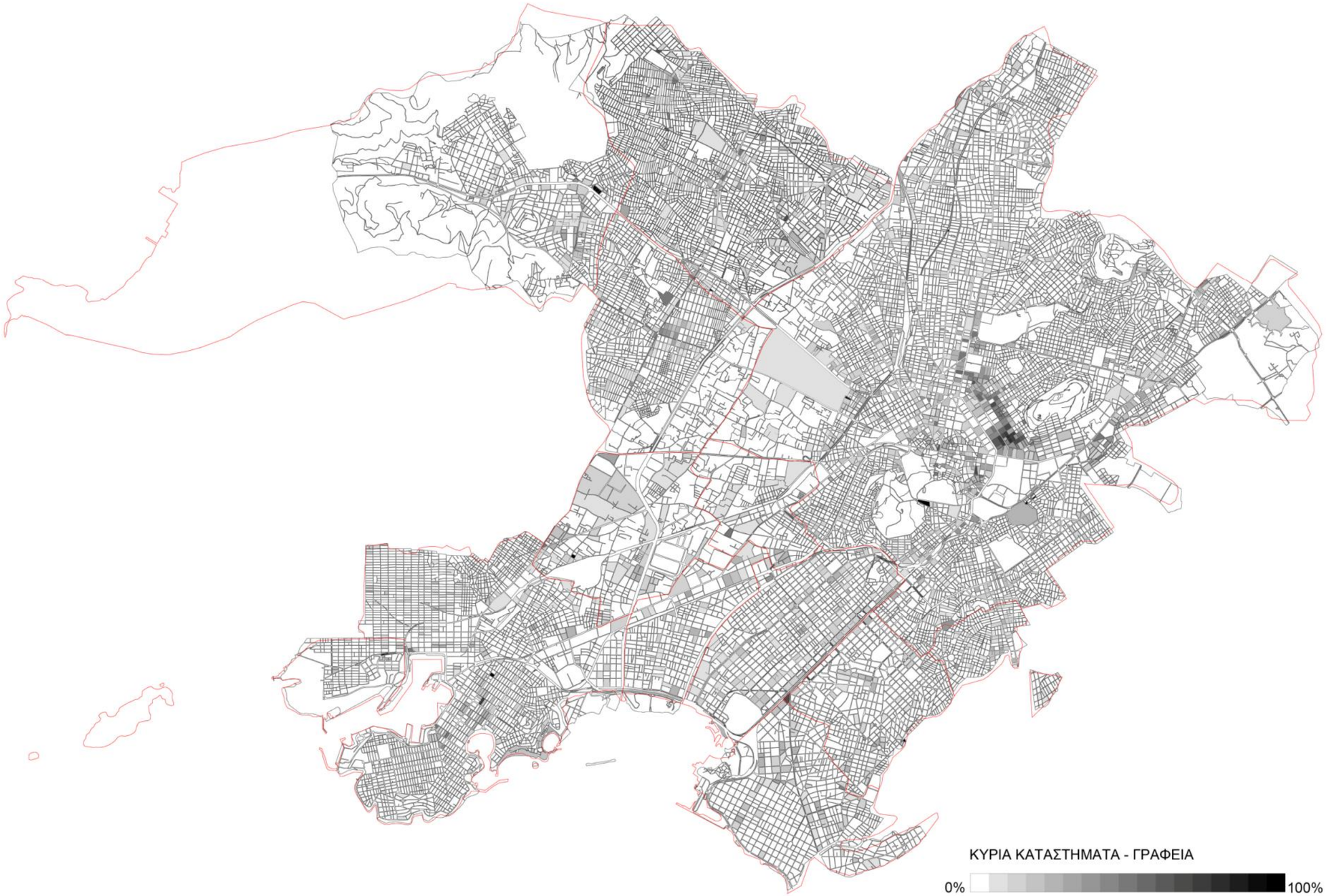

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ - ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ
0%
100%


ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ - ΓΡΑΦΕΙΑ
0%
100%

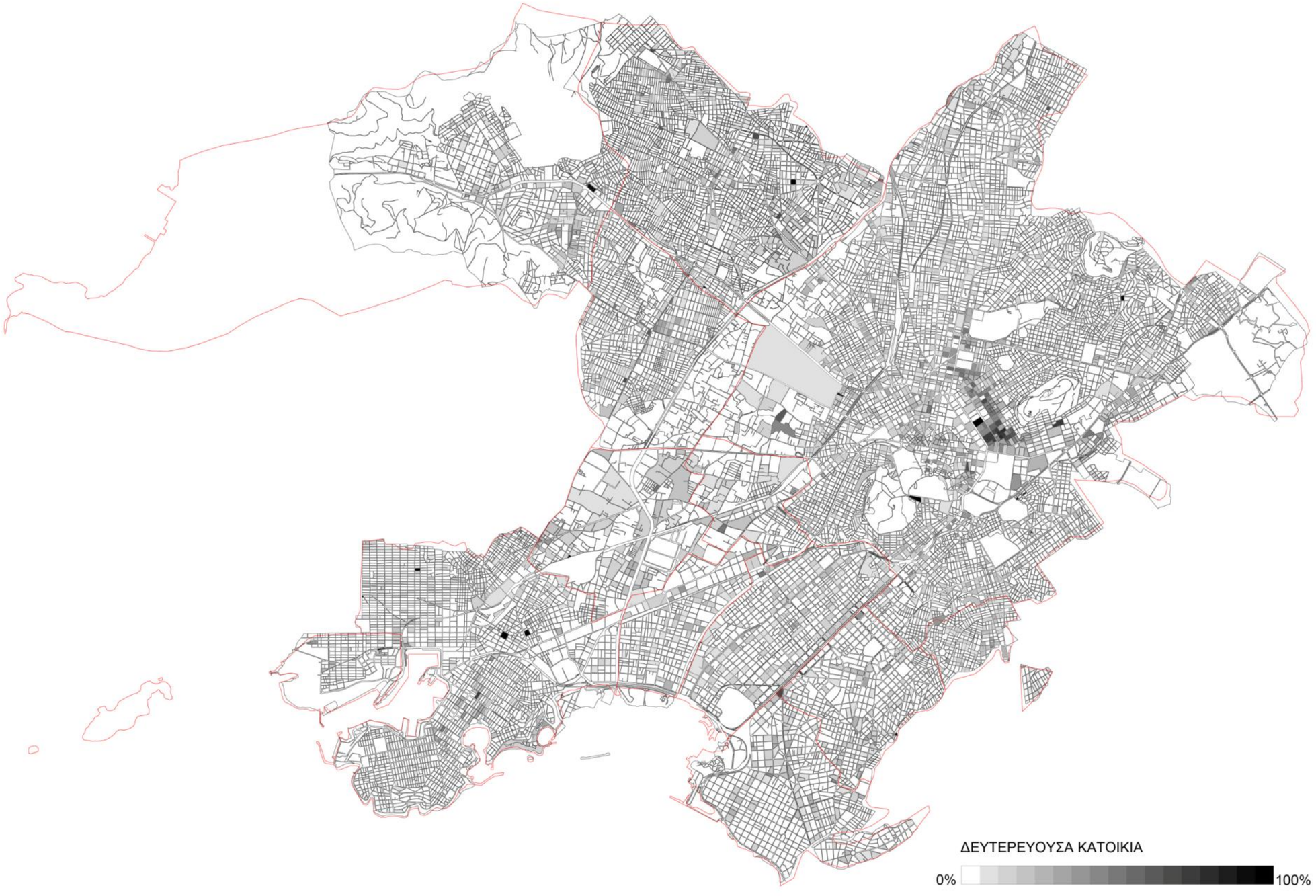

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
0%
100%

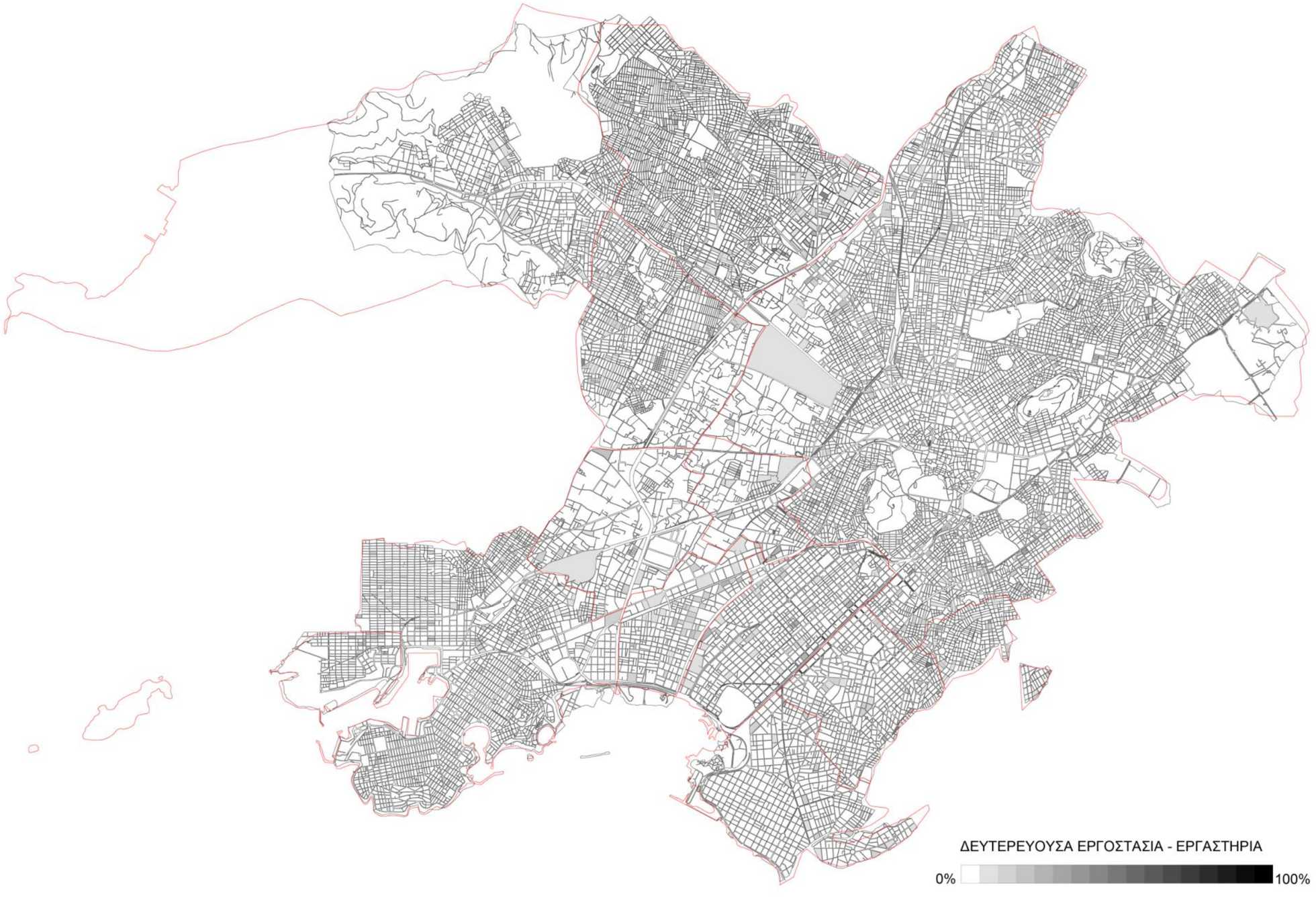

ΚΥΡΙΑ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
0%
100%

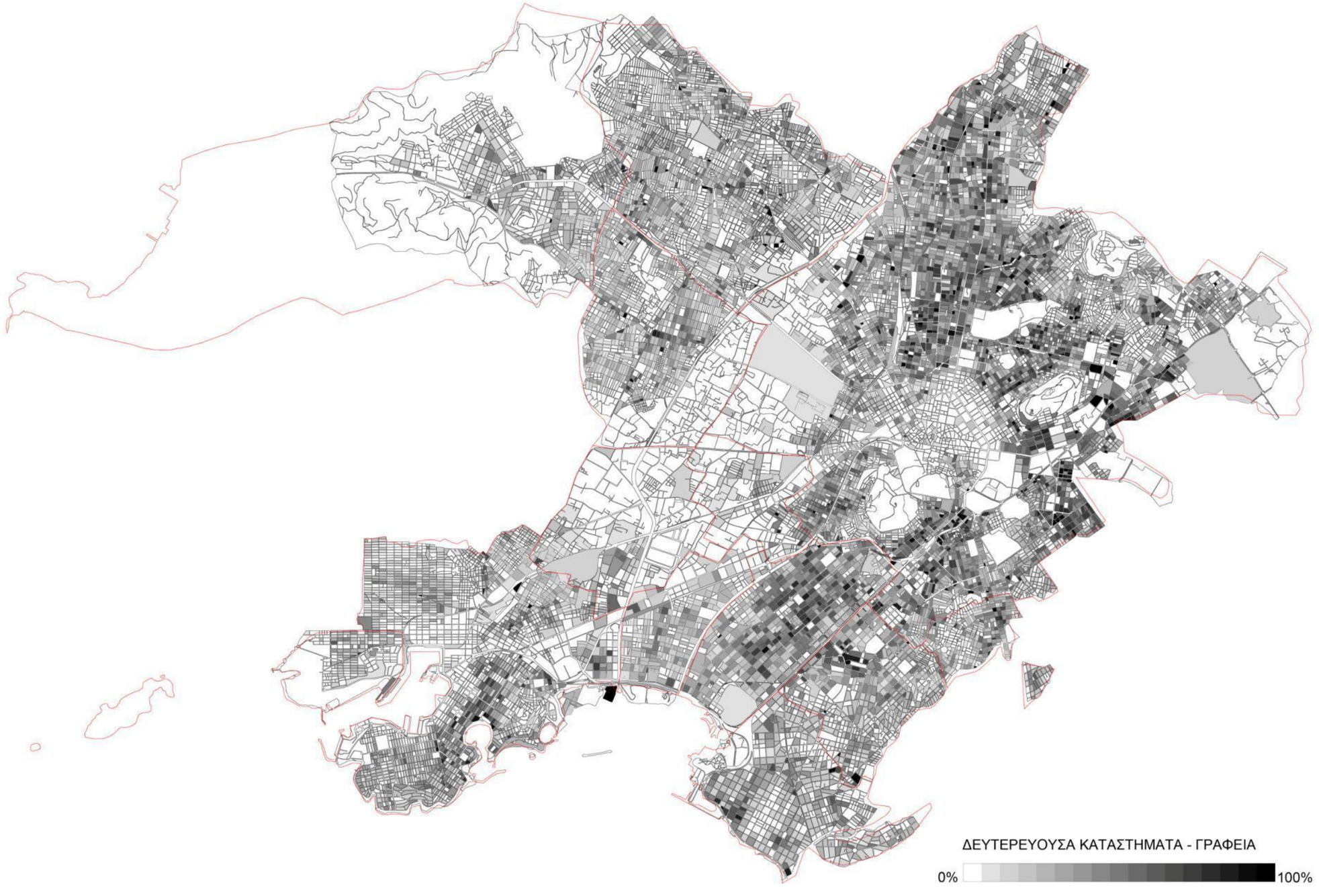

ΚΥΡΙΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ - ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ
0%
100%

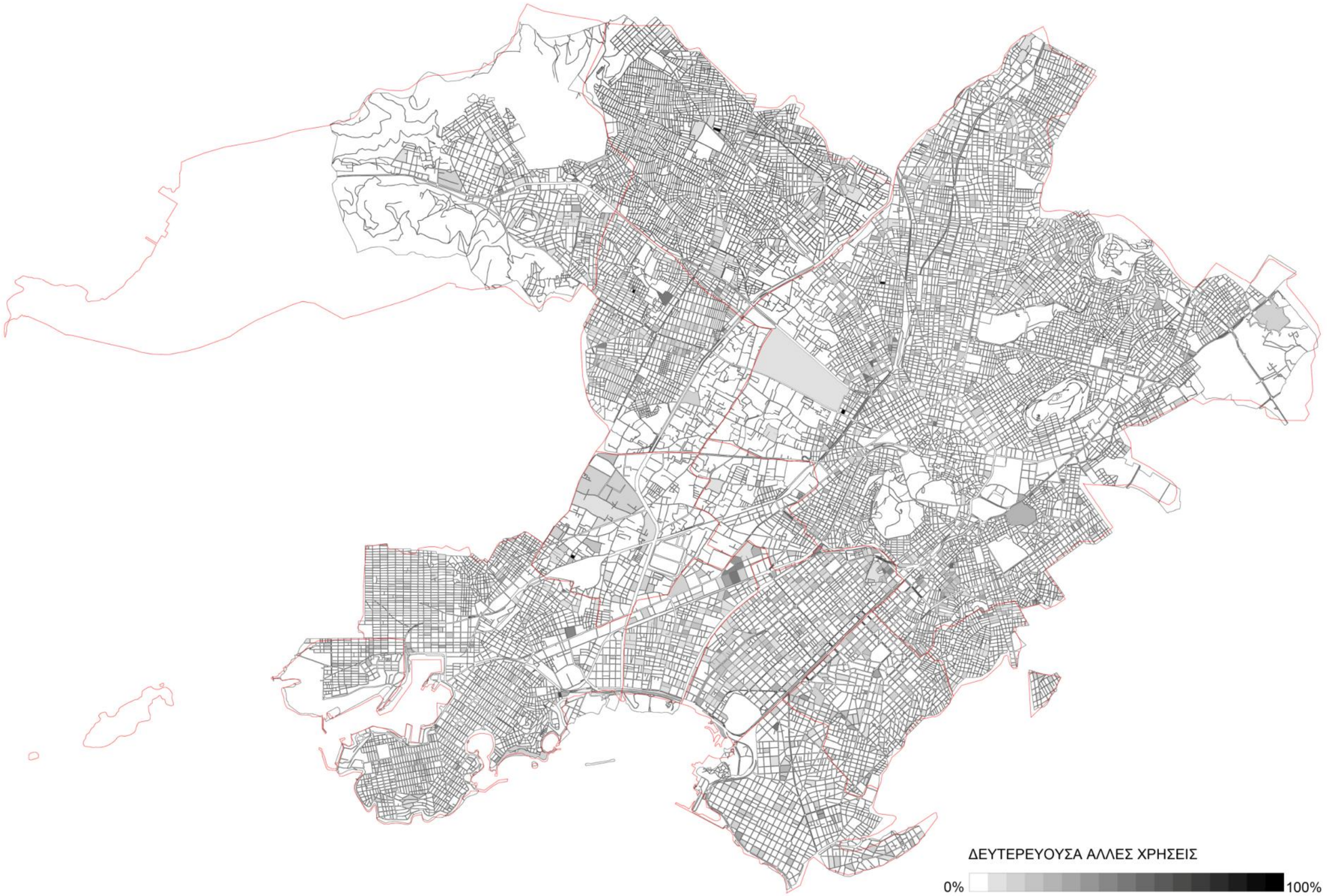

ΚΥΡΙΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ - ΓΡΑΦΕΙΑ
0%
100%

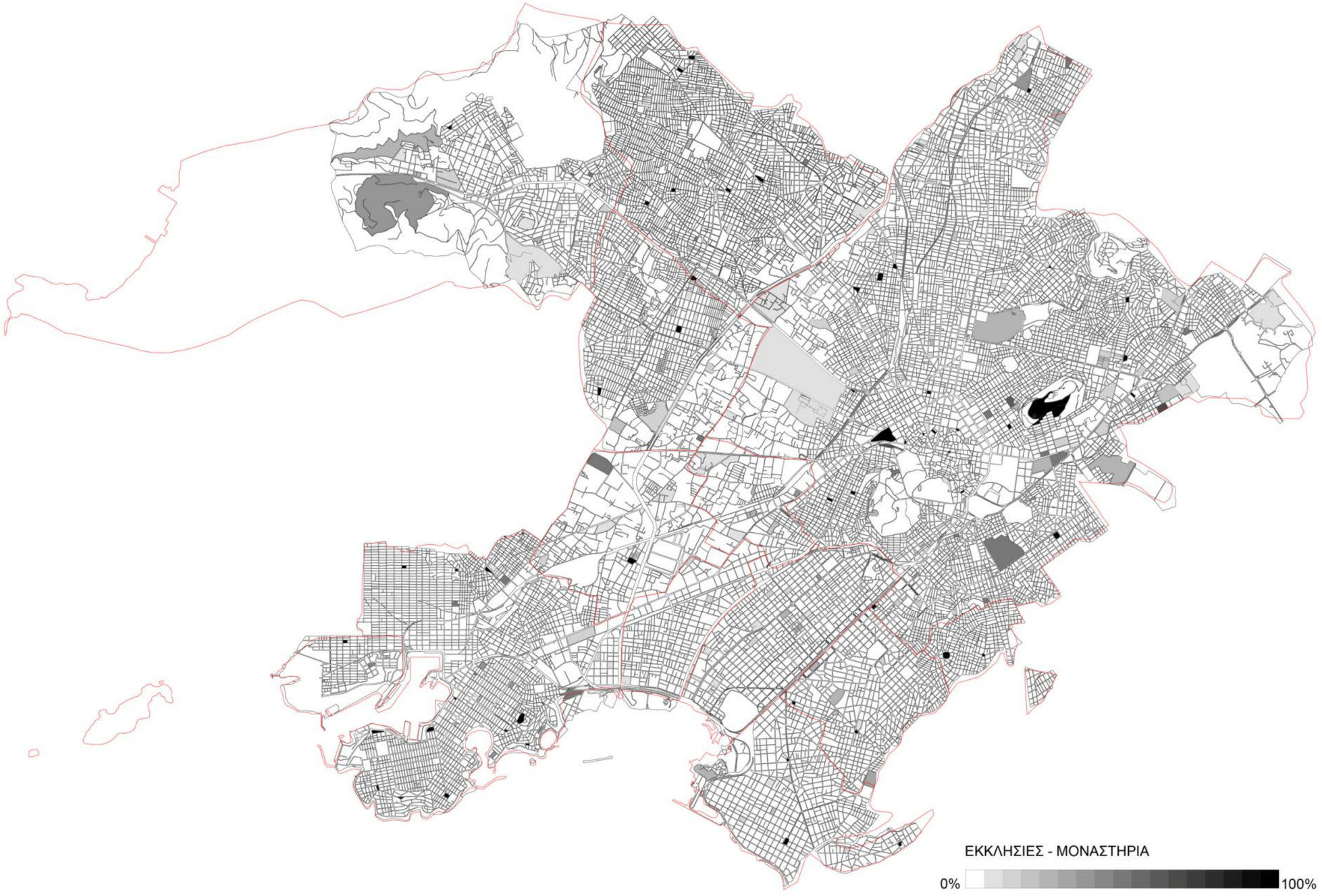

ΚΥΡΙΑ ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
0%
100%


ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
0%
100%


ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ - ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ
0%
100%

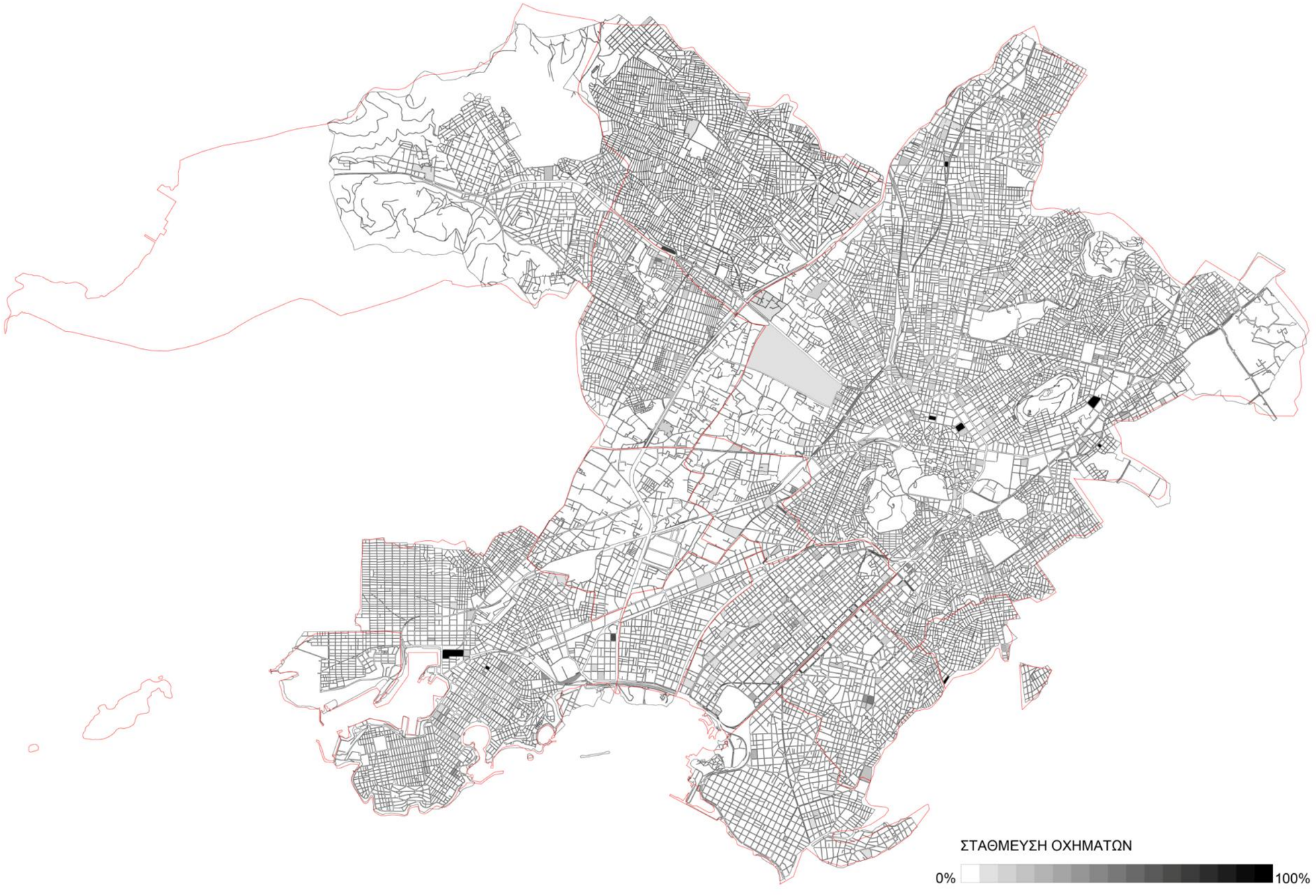

ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ - ΓΡΑΦΕΙΑ
0%
100%


ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΑΛΛΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
0%
100%


ΕΚΚΛΗΣΙΕΣ - ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΑ
0%
100%


ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ
0%
100%


ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
0%
100%


ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
0%
100%


ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ - ΚΛΙΝΙΚΕΣ
0%
100%

Μέρος 2.
Προτάσεις δικτυακών παρεμβάσεων: Τυπολογία παρεμβάσεων - Συγκρότηση πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων στην πιλοτική περιοχή του Νοτιοδυτικού Κέντρου της Μητροπολιτικής Αθήνας

Παράρτημα Β
Χαρτογράφηση των κατοικιών στην πιλοτική περιοχή παρέμβασης. Ποσοστά τύπου κατοικίας ανά οικοδομικό τετράγωνο.

Άννα Λάσκαρη, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής, MSc UCL, Υ.Δ. ΕΜΠ

Οι χάρτες που ακολουθούν αναπαριστούν τα ποσοστά των κατοικιών που αντιστοιχούν σε κάθε τύπο ανά οικοδομικό τετράγωνο.

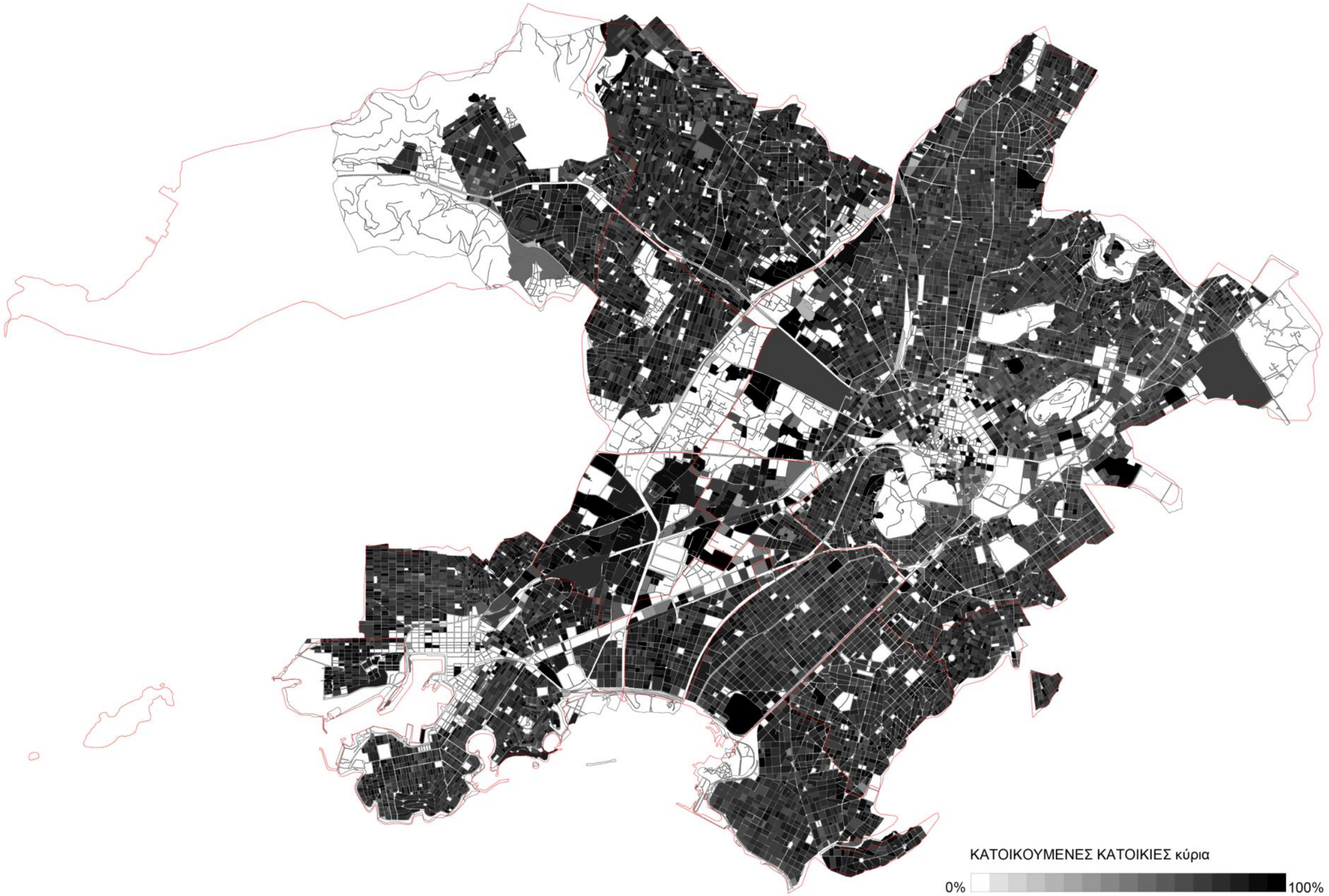
Τα στοιχεία προέρχονται από την απογραφή κατοικιών του 2001 και έχουν παραχωρηθεί για τους σκοπούς της παρούσας έρευνας από την ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή). Τα δεδομένα της απογραφής είναι σε κλίμακα οικοδομικού τετραγώνου και οι κατοικίες δίνονται ως αριθμός κατοικιών που εμφανίζουν τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά χρήσης ανά οικοδομικό τετράγωνο. Η κατηγοριοποίηση των κατοικιών ακολουθεί αυτή της απογραφής όσον αφορά στις κανονικές κατοικίες, όπου ορίζονται οι εξής τύποι κανονικής κατοικίας:

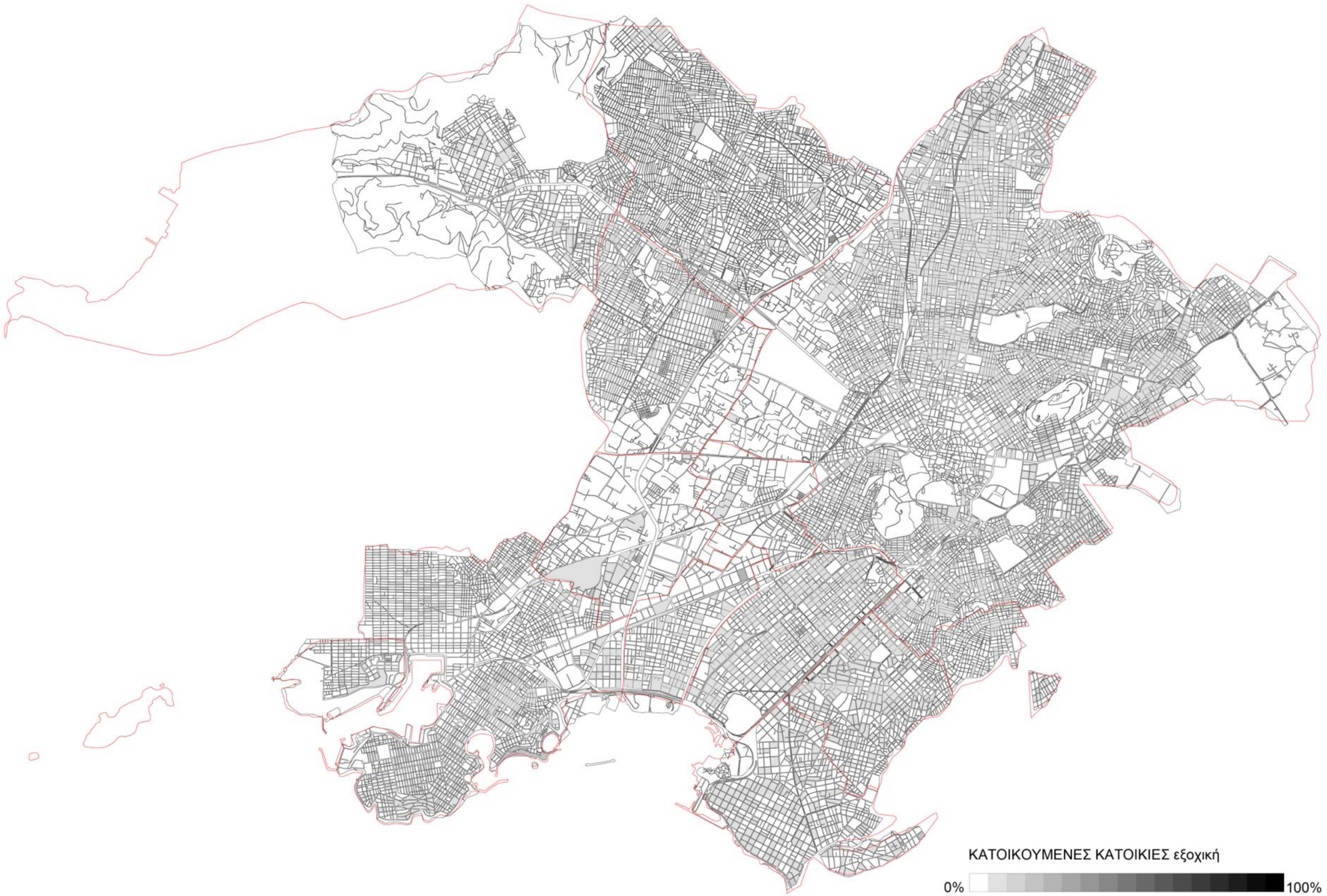
Α. Κανονικές Κατοικούμενες
1. Κύρια
2. Εξοχική ή Δευτερεύουσα
3. Προσωρινά κενή

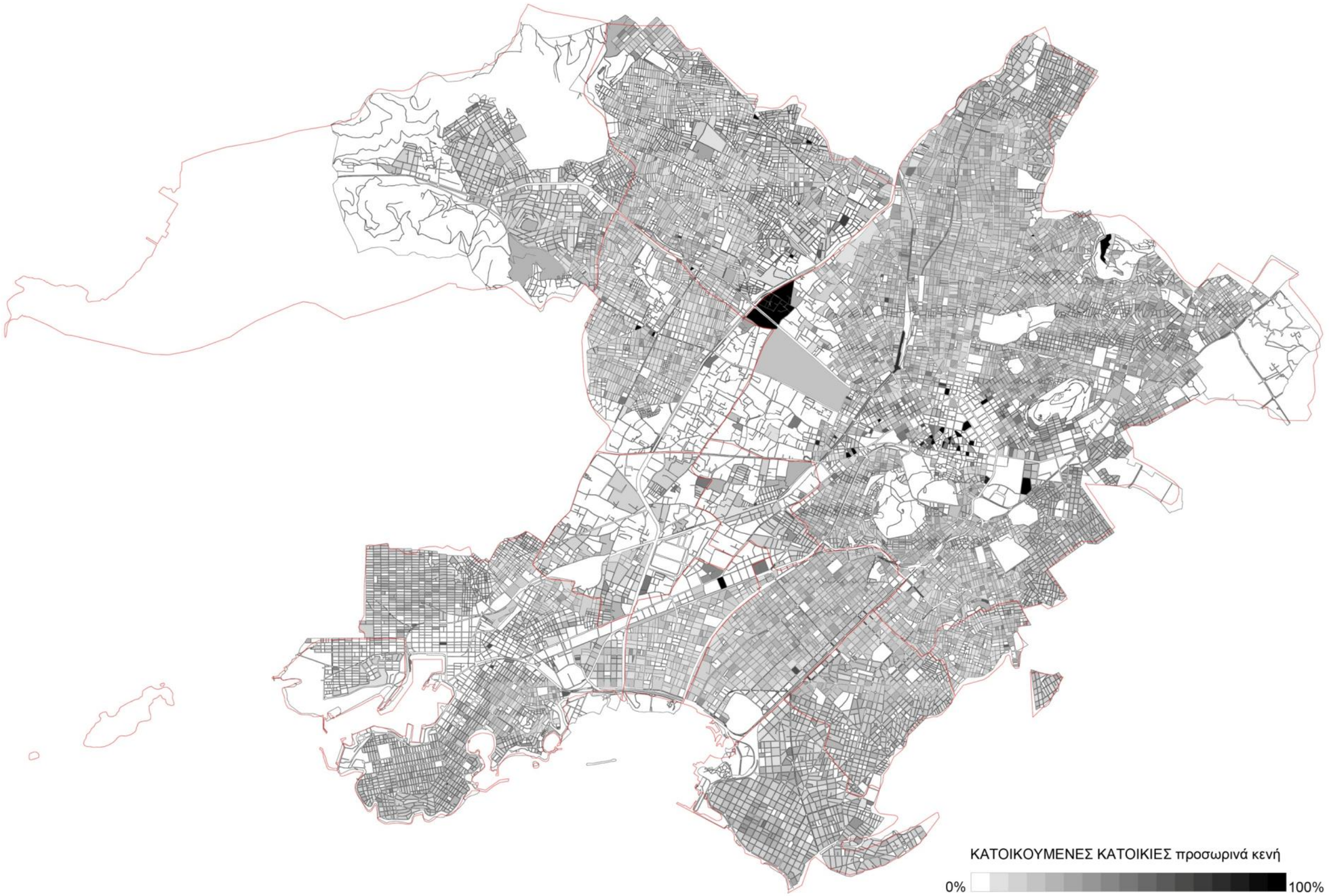
Β. Κανονικές Κενές
4. για ενοικίαση
5. για πώληση
6. Εξοχική ή Δευτερεύουσα
7. Για άλλο λόγο

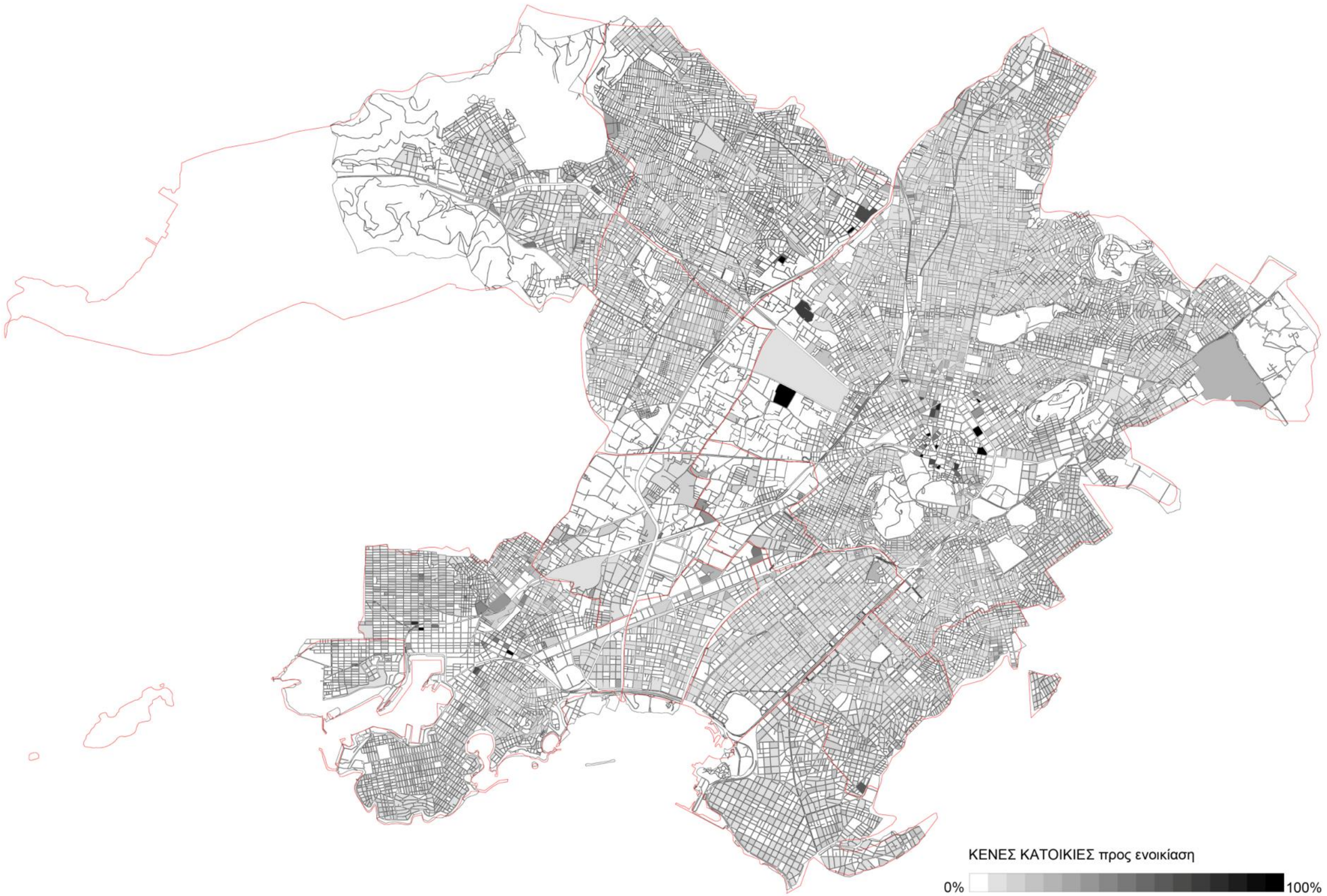
Από την κατηγορία Β. *Κανονικές Κενές* έχει υπολογιστεί και το σύνολο των κενών κατοικιών ως άθροισμα όλων των υποκατηγοριών προκειμένου να υπάρχει μια συνολική εικόνα των μη χρησιμοποιούμενων κατοικιών. Οι υπόλοιπες κατηγορίες που ορίζονται από την απογραφή (Κανονικές μέσα σε συλλογικές, Κινητή κατοικία, Άλλου είδους που προορίζεται για κατοικία, Άλλου είδους που δεν προορίζεται για κατοικία) δεν λήφθηκαν υπόψη στη συγκεκριμένη χαρτογράφηση.

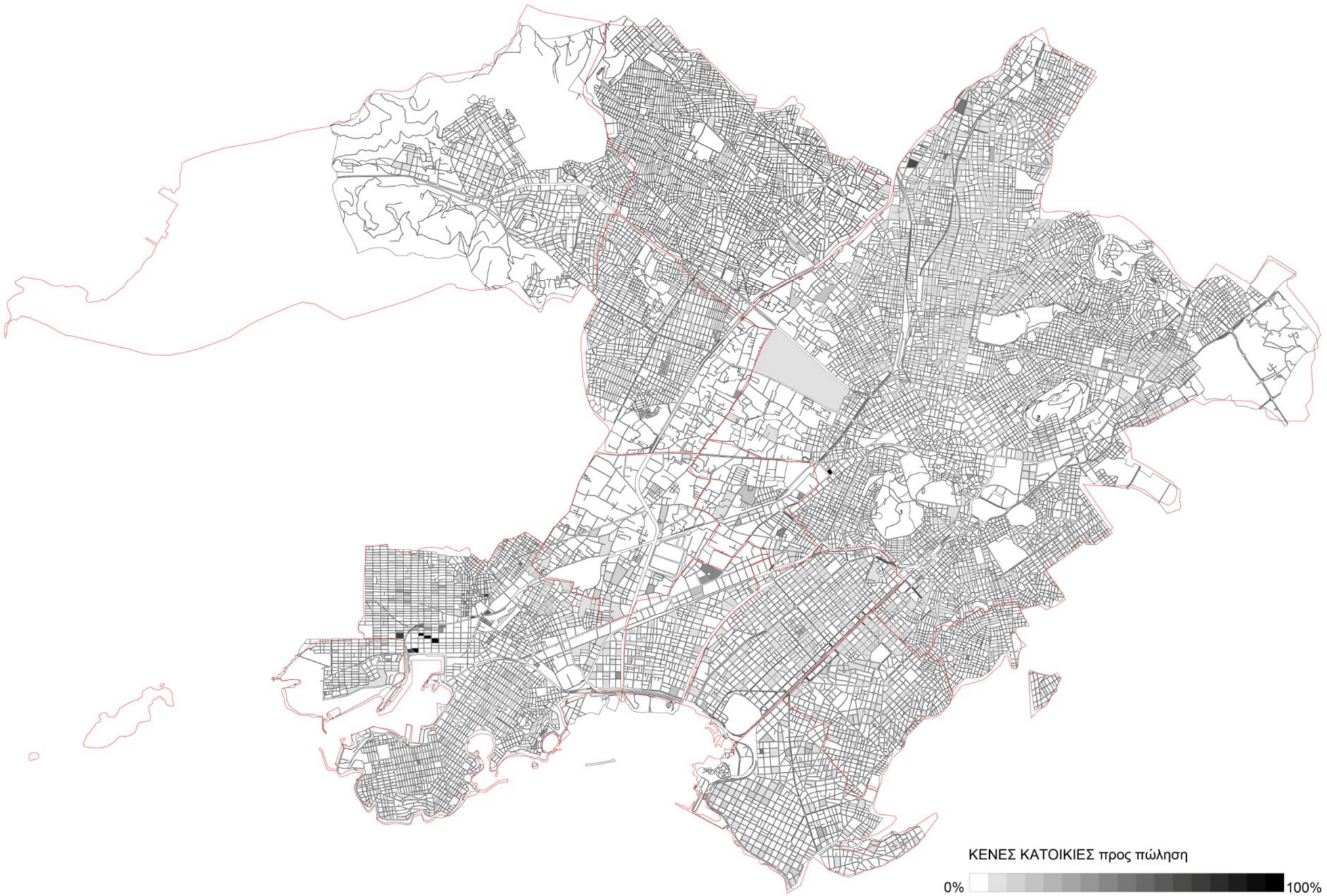
Από τα στοιχεία της απογραφής έχουν υπολογιστεί τα ποσοστά της αντίστοιχης κατηγορίας κατοικιών σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο ως λόγος του πλήθους των κατοικιών του συγκεκριμένου τύπου στο δεδομένο τετράγωνο προς το συνολικό πλήθος κατοικιών του τετραγώνου και η πληροφορία αυτή οπτικοποιείται με τονικές διαβαθμίσεις του γκρι. Έχουν χρησιμοποιηθεί 17 διαβαθμίσεις, με το 0% να αντιστοιχεί στο λευκό και το 100% στο μαύρο. Κάθε ενδιάμεση διαβάθμιση αντιστοιχεί σε βήμα 6.25%.

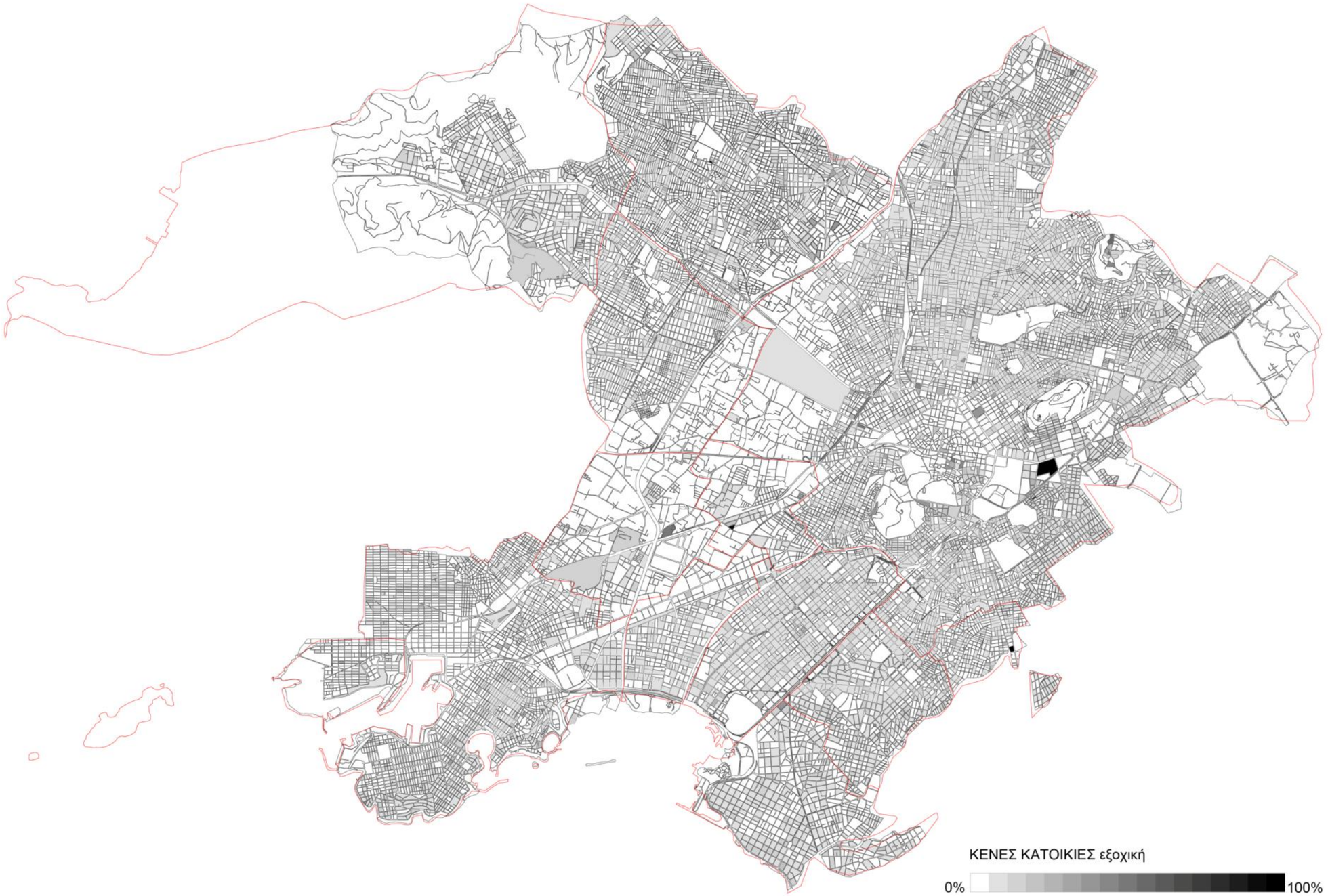

ΚΑΤΟΙΚΟΥΜΕΝΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ κύρια
0%
100%

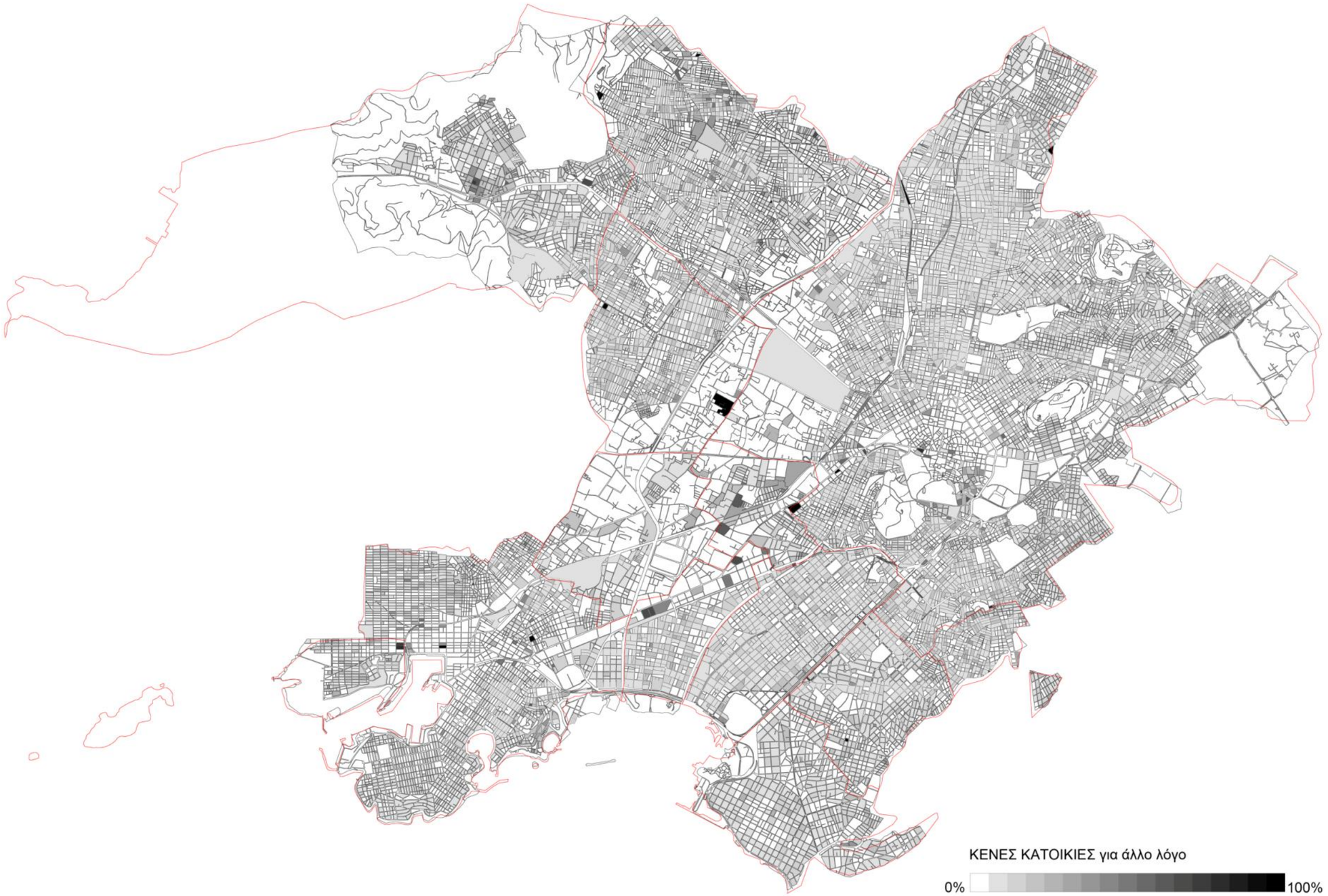

ΚΑΤΟΙΚΟΥΜΕΝΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ εξοχική
0%
100%

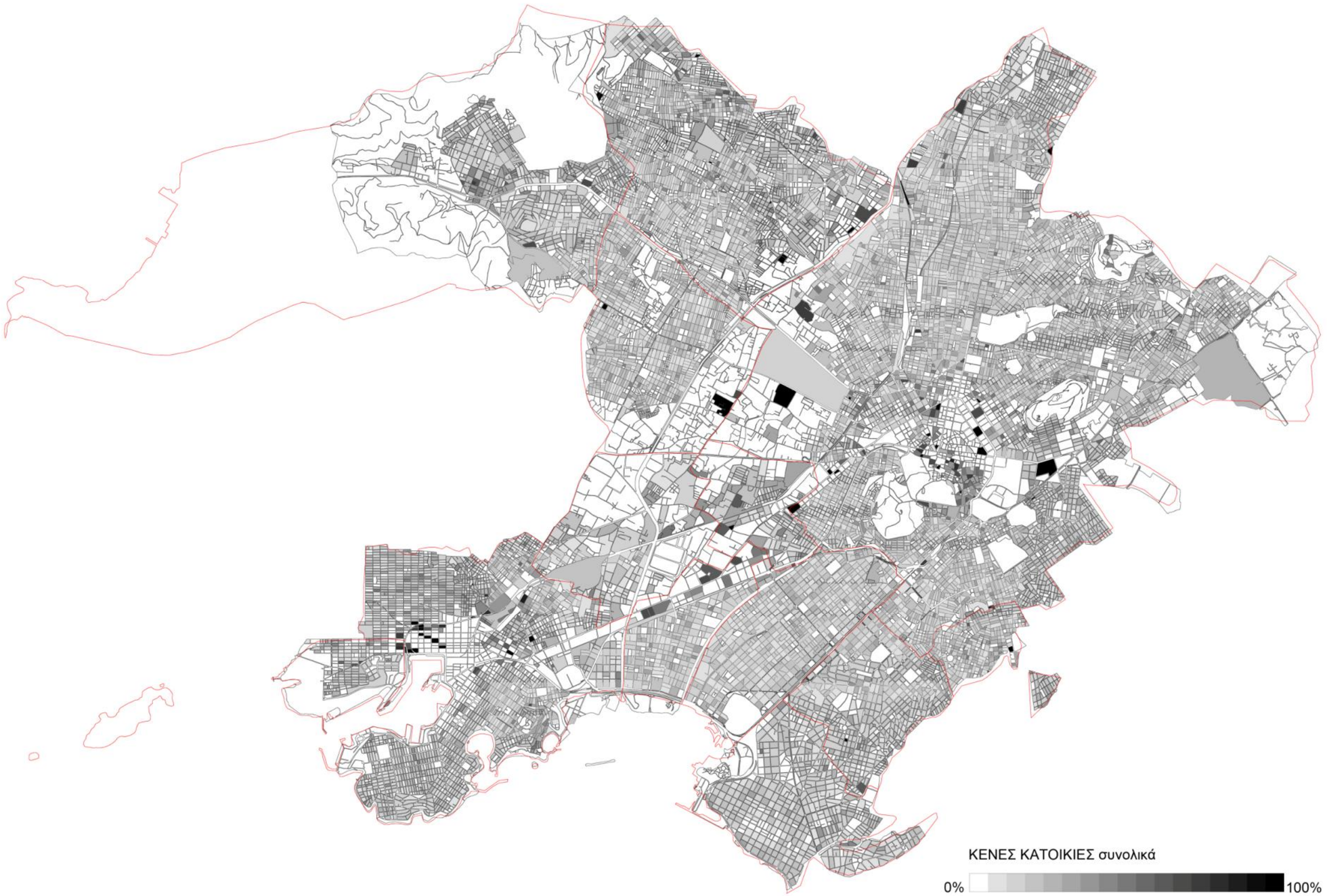

ΚΑΤΟΙΚΟΥΜΕΝΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ προσωρινά κενή
0%
100%


ΚΕΝΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ προς ενοικίαση
0%
100%


ΚΕΝΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ προς πώληση
0%
100%

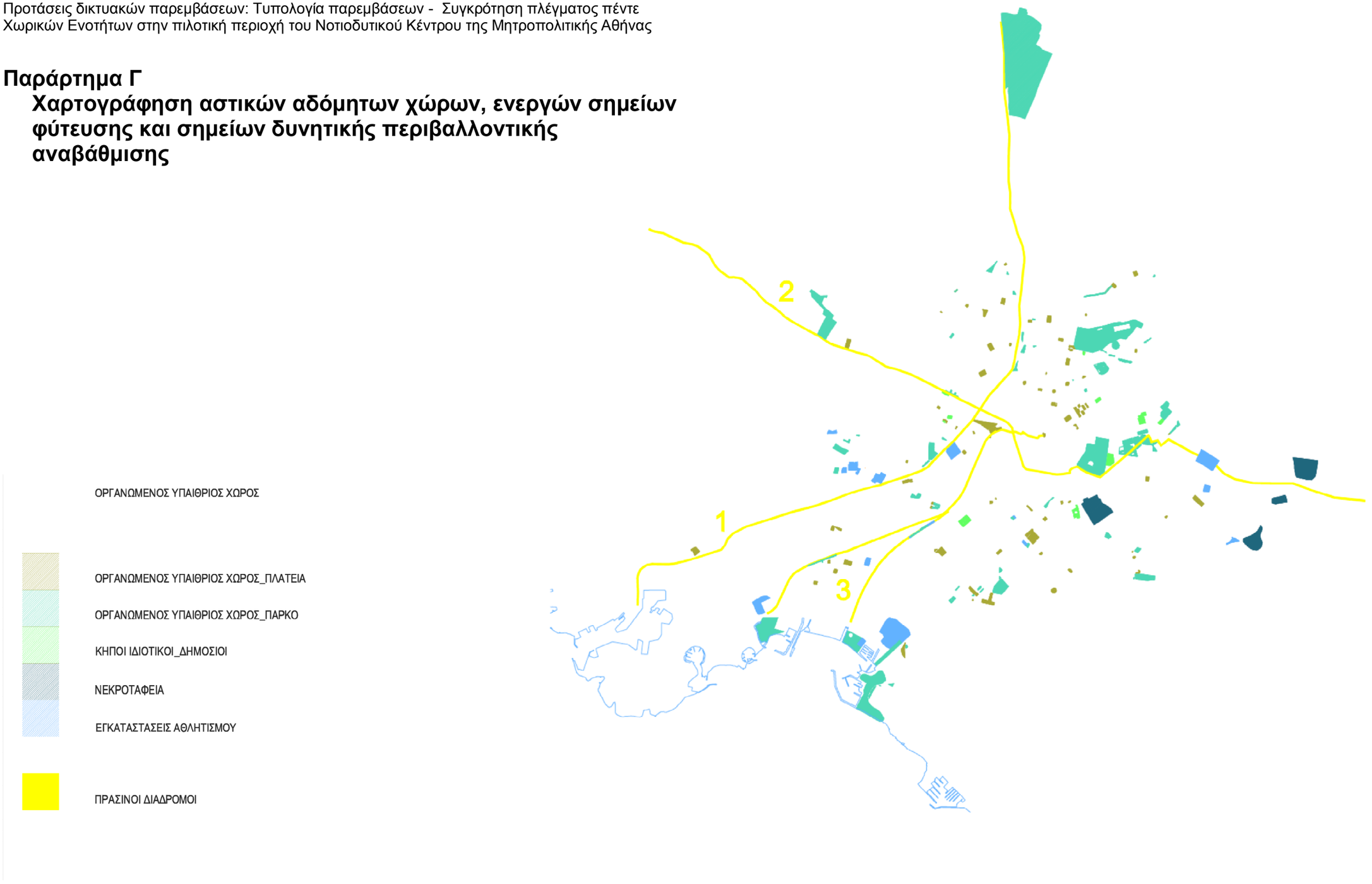

ΚΕΝΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ εξοχική
0%
100%


ΚΕΝΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ για άλλο λόγο
0%
100%


ΚΕΝΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ συνολικά
0%
100%

Μέρος 2.
Προτάσεις δικτυακών παρεμβάσεων: Τυπολογία παρεμβάσεων - Συγκρότηση πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων στην πιλοτική περιοχή του Νοτιοδυτικού Κέντρου της Μητροπολιτικής Αθήνας

Παράρτημα Γ
Χαρτογράφηση αστικών αδόμητων χώρων, ενεργών σημείων φύτευσης και σημείων δυνητικής περιβαλλοντικής αναβάθμισης




2
1
3
ΦΥΣΙΚΟ ΤΟΠΙΟ_ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΑ
ΥΠΟΛΕΙΜΜΑΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ
ΦΥΣΙΚΗ ΔΑΣΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ
ΚΑΛΛΙΕΡΓΗΜΕΝΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ
ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΑ_ΑΔΙΑΡΘΡΩΤΑ ΠΕΔΙΑ
ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΑ_ΣΚΛΗΡΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ
ΠΟΤΑΜΙΑ_ΡΕΜΑΤΑ_ΥΠΟΓΕΙΑ ΥΔΑΤΑ
ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ


ΣΗΜΕΙΑ ΔΥΝΗΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ
ΔΙΕΚΔΙΚΟΥΜΕΝΟΙ ΥΠΑΙΘΡΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΑΠΟ ΥΠΕΡΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΑ
1. ΟΙΚΟΠΕΔΟ ΧΡΩΠΕΙ
2. ΛΕΥΚΑ -ΟΣΕ
3. ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ ΡΟΥΦ
4. 301 ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΒΑΣΕΩΣ-ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ
5. ΧΩΡΟΣ Ε.Θ.Ι.Α.ΓΕ.
6. ΠΡΩΗΝ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΑ ΚΕΒΟΠ-ΚΕΒΔ
ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ Φ.Ε.Κ, 1049/Δ/95 ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΑΙΩΝΑ
ΠΟΤΑΜΙΑ_ΡΕΜΑΤΑ_ΥΠΟΓΕΙΑ ΥΔΑΤΑ
ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ
1
2
3
4
5
6

ΑΣΤΙΚΟΙ ΑΔΟΜΗΤΟΙ ΧΩΡΟΙ_
ΕΝΕΡΓΑ ΣΗΜΕΙΑ ΦΥΤΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΕΙΑ
ΔΥΝΗΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ

ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟΣ ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ_ΠΛΑΤΕΙΑ

ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟΣ ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ_ΠΑΡΚΟ

ΚΗΠΟΙ_ΙΔΙΟΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ

ΥΠΟΛΕΙΜΜΑΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ

ΦΥΣΙΚΗ ΔΑΣΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ

ΚΑΛΛΙΕΡΓΗΜΕΝΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ

ΔΙΕΚΔΙΚΟΥΜΕΝΟΙ ΥΠΑΙΘΡΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΑΔΙΑΡΘΡΩΤΑ ΠΕΔΙΑ

ΣΚΛΗΡΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ

ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΑ

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

ΠΟΤΑΜΙΑ_ΡΕΜΑΤΑ_ΥΠΟΓΕΙΑ ΥΔΑΤΑ

ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ



Μέρος 2.
Προτάσεις δικτυακών παρεμβάσεων: Τυπολογία παρεμβάσεων - Συγκρότηση πλέγματος πέντε Χωρικών Ενοτήτων στην πιλοτική περιοχή του Νοτιοδυτικού Κέντρου της Μητροπολιτικής Αθήνας

Παράρτημα Δ
Παραδείγματα αναβάθμισης και ανάκτησης του κενού και ανεκμετάλλευτου δημόσιου χώρου στα επίγεια τμήματα ανισόπεδων κόμβων.

Αριάδνη Βοζάνη, αρχιτέκτων μηχανικός, επίκουρη καθηγήτρια ΕΜΠ
Νέλλα Στεφανάτου, αρχιτέκτων μηχανικός, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονικής ΕΜΠ

Παράδειγμα Διαχείρισης του Κενού Χώρου Κάτω από Γέφυρα στον Διεθνή Αρχιτεκτονικό Διαγωνισμό Ιδεών Αστικού Σχεδιασμού

«Η ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΑΡΤΥΡΩΝ ΚΑΙ Ο ΜΕΓΑΛΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΤΗΣ ΒΗΡΥΤΟΥ»
Βηρυτός, Λίβανος, 2004

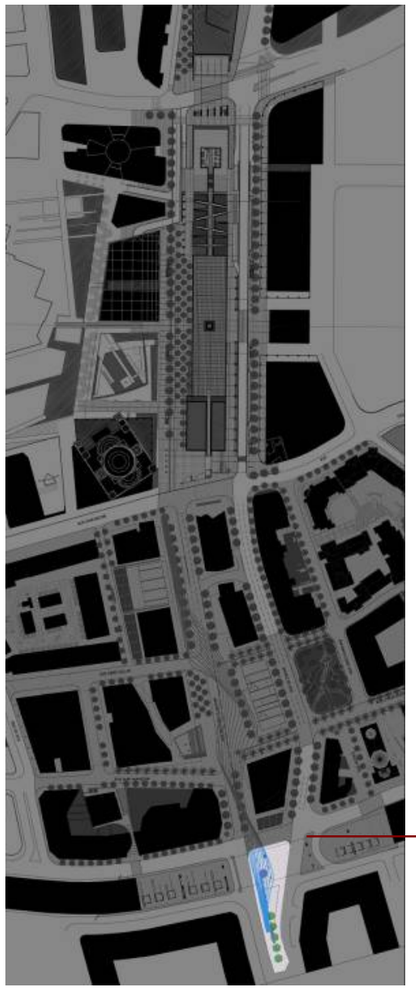
1^{ο} Βραβείο
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ:
Κύριοι μελετητές αρχιτέκτονες: Βάσω Αγοραστίδου, Λητώ Ιωαννίδου, Μπούκη Μπαμπάλου-Νουκάκη, Αντώνης Νουκάκης.

Η Γέφυρα



Κάτω από τη γέφυρα προτείνονται χρήσεις και κατασκευές με σκοπό την ποιοτική αναβάθμιση των κενών, ανεκμετάλλευτων χώρων:

- Η πηγή
- Το εκθεσιακό περίπτερο
- Περίπτερα με λουλούδια







Κάτοψη περιοχής Κατωφλιού - «κάτω από τη γέφυρα»

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ



BANKSIDE URBAN FOREST

Από τους witherford/watson/mann architects, Λονδινο
Συντονισμένο σχέδιο ανάπτυξης και αστικού σχεδιασμού της περιοχής που εκτείνεται από την άκρη του ποταμού προς τα κάτω στο Elephant and Castle, συνορεύει με τον Blackfriars Road και τη Borough High Street. Το έργο έχει ανατεθεί από την Better Bankside (μη κερδοσκοπική εταιρεία, περιορισμένης ευθύνης) σε συνεργασία με μια ευρεία ομάδα που περιλαμβάνει το London Borough of Southwark, την Tate Modern, The Architecture Foundation, Transport for London, Land Securities, Cross River Partnership και την Native Land, μετά από διαγωνισμό.



Στην παραπάνω εικόνα, προτείνονται συγκεκριμένοι χειρισμοί για την ανάπλαση των υποβαθμισμένων χώρων κάτω από τη γέφυρα:

- Ενίσχυση της υπάρχουσας Φύτευσης
- Αστικός εξοπλισμός όπως καθιστικοί χώροι, παγκάκια, σιντριβάνια για τη βελτίωση του μικροκλίματος
- Φωτισμός
- Φιλικά στο περιβάλλον υλικά διαστρωμάτωσης του εδάφους
- Ανάπτυξη χρήσεων μικρεμπορίου – αναψυχής



Στην συγκεκριμένη εικόνα, προτείνεται η επένδυση της αψίδας με φύτευση σε ειδικά πανέλα που επιτρέπει την ανάπτυξη αναρριχητικών φυτών. Τα φυτά αυτά, αναπτύσσονται μέσω ενός συστήματος τεχνητού φωτισμού και άρδευσης ενσωματωμένο στα ειδικά πανέλα.



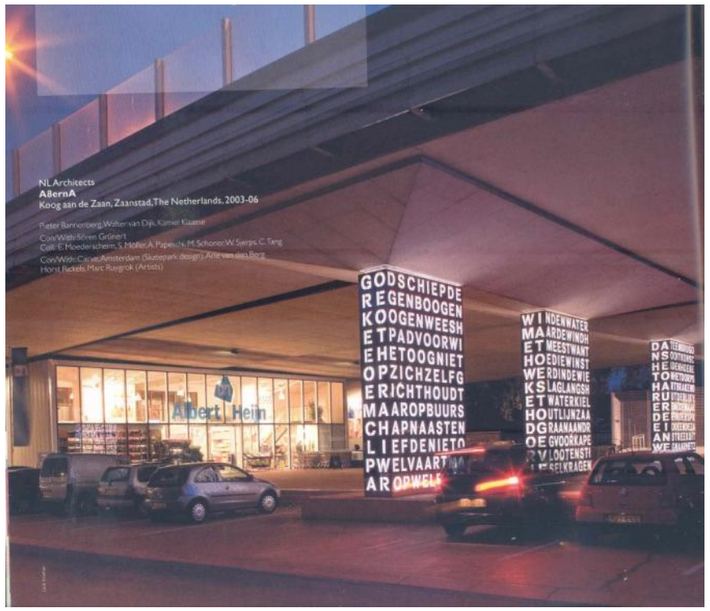
Οπωροφόρα δέντρα και δημιουργία κοινόχρηστων γραμμικών χώρων διέλευσης / συρραφής με έμφαση στα φυσικά υλικά επίστρωσης (πατημένο χώμα κ.τ.λ)

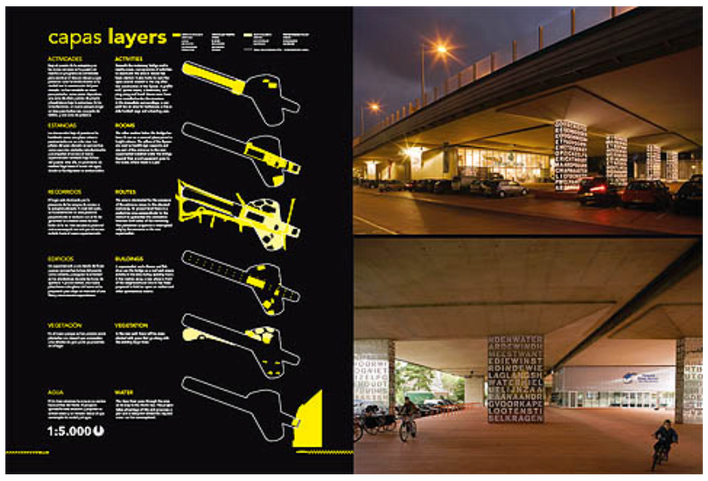


viaducts between great suffolk street and ewer street

Ο χώρος κάτω από την γέφυρα εμπλουτίζεται με χρήσεις, ανταλλακτικού εμπορίου, έκθεσης προϊόντων και αγαθών. Τονίζεται η ανάγκη για φυσικό φωτισμό μέσω της διάνοιξης οπών στις γέφυρες και τους θόλους.

Παραδείγματα Υλοποιημένης Διαμόρφωσης Δημόσιων Χώρων σε Κόμβους-Γέφυρες





Επέμβαση του γραφείου NL Architects κάτω από γέφυρα σε περιοχή Κοντά στο Άμστερνταμ, Ολλανδία. (2003-2006)
Zaanstad, The Netherlands , 2003-2006



Επέμβαση του γραφείου NL Architects σε υπέργεια και υπόγεια τμήματα της γέφυρας La Dallman. Marsupial Bridge. Milwaukee. USA (2012



Εγκατάσταση' / κρέμασμα 'κόκκινης κούνιας' κάτω από Γέφυρες αλλά και σε διάφορα σημεία πόλεων του κόσμου, ενθαρρύνοντας την απόδοση χώρων παιχνιδιού σε ' αδρανή σημεία ' των πόλεων.The red swing project, από το περίπτερο Η.Π.Α. στην διεθνή έκθεση αρχιτεκτονικής Biennale της Βενετίας (2012)



Μετατροπή των επίγειων χώρων σε skate park στην Γέφυρα **Kings Highway** St. Louis (από το περίπτερο Η.Π.Α. με τίτλο : Spontaneus Interventions, στην διεθνή έκθεση αρχιτεκτονικής Biennale της Βενετίας , 2012)



Λοιπά παραδείγματα

NL Architects

Koogaan de Zaan, Zaanstad, The Netherlands, *2003*-06







A8ernA

Μέρος 3.
Κριτήρια αξιολόγησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων

Μέρος 3.

Κριτήρια αξιολόγησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων

Κριτήριο 1.
Η δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης.

1.1. Η ιεραρχική σχέση των Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) στο σύστημα Χωροταξικού – Πολεοδομικού Σχεδιασμού. (Π.1.3.3)

Δημήτρης Μέλισσας, δικηγόρος, καθηγητής ΕΜΠ

1.1. Έχει ήδη επισημανθεί (Μέρος 1) ότι, οι **πέντε χωρικές ενότητες της Νοτιοδυτικής Αθήνας** [δηλαδή: α) Α. και Κ. Πατήσια/Σταθμοί Αττικής - Λαρίσης/Πλ. Βάθη β) Ακαδημία Πλάτωνος/Μεταξουργείο/Κεραμεικός γ) Ελαιώνας/Βοτανικός δ) Περαιώς/ Μακρά Τείχη- Ρουφ /Ταύρος-Μοσχάτο/ Ρέντης/ Λεύκα/ Καμίνια/ Πειραιάς και ε) Συγγρού] μπορούν να αποτελέσουν περιοχές ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων, κατά την έννοια του άρθρου 12 του Ν. 2742/1999, στο μέτρο που διαπερνώνται από δίκτυο κυκλοφορίας με σημαντική κίνηση, αποτελούν πύλες εισόδου - εξόδου της κεντρικής Αθήνας, καταλαμβάνουν ενότητες με κρίσιμα και σύνθετα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα, και ο σχεδιασμός τους προωθεί στρατηγικούς στόχους του ΡΣΑ. Κατά τούτο, **πληρούν τα κριτήρια ένταξης** του άρθρου 12 του Ν. 2742/1999, που προβλέπει την κατάρτιση και έγκριση Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (εφεξής, **ΣΟΑΠ**), σε ευρύτερες αστικές περιοχές, που παρουσιάζουν κρίσιμα και σύνθετα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής, με στόχο την βελτίωση των υποδομών, την καταπολέμηση του κοινωνικού διαχωρισμού, την αρμονική διάρθρωση των χρήσεων γης, και εν γένει την ανάδειξη και βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Ειδικότερα, με την παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 2742/1999, προβλέπεται ότι:

«*Για την προώθηση ολοκληρωμένων στρατηγικών αστικού σχεδιασμού σε πόλεις ή τμήματά τους, καθώς και σε ευρύτερες αστικές περιοχές που παρουσιάζουν κρίσιμα και σύνθετα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής, καταρτίζονται και εγκρίνονται Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (Σ.Ο.Α.Π.), κατά τις διατάξεις του άρθρου αυτού. Με τα παραπάνω σχέδια επιδιώκεται ειδικότερα, εντός του πλαισίου των κατευθύνσεων του εθνικού και περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού και των εγκεκριμένων ρυθμιστικών σχεδίων, η βελτίωση των υποδομών και των βασικών κοινωνικών εξυπηρετήσεων, η αντιμετώπιση της ανεργίας και η δημιουργία επαρκών ευκαιριών απασχόλησης, η ενσωμάτωση των λειτουργιών και των κοινωνικών ομάδων στον αστικό ιστό και η καταπολέμηση του κοινωνικού διαχωρισμού, η αρμονική διάρθρωση των χρήσεων γης, η συνετή διαχείριση του αστικού οικοσυστήματος, η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών, η ανάπτυξη μέσων πρόσβασης και διακίνησης ανθρώπων και αγαθών φιλικών προς το περιβάλλον, η διατήρηση και ανάδειξη της αστικής πολιτιστικής κληρονομιάς, καθώς και η γενικότερη κοινωνική, οικονομική. περιβαλλοντική και πολιτισμική αναζωογόνηση των πόλεων και των ευρύτερων αστικών περιοχών με μειονεκτικά χαρακτηριστικά.*

Με τα ίδια σχέδια επιδιώκεται επίσης η διευκόλυνση της συμμετοχής των πόλεων και αστικών περιοχών που παρουσιάζουν μειονεκτικά χαρακτηριστικά σε προγράμματα και δίκτυο διαπεριφερειακής και διευρωπαϊκής συνεργασίας, με τα οποία προωθείται η αντιμετώπιση καινών προβλημάτων, η ανταλλαγή της σχετικής εμπειρίας και η ανάπτυξη καινών μεθόδων και μέσων για την αστική αναγέννηση και την αειφόρο αστική ανάπτυξη. Τα σχέδια αυτά συνοδεύονται από πρόγραμμα δράσης, στο οποίο εξειδικεύονται οι απαιτούμενες για την εφαρμογή τους κανονιστικές, χρηματοδοτικές και διαχειριστικές ρυθμίσεις, μέτρα και προγράμματα, κατά φάσεις και φορείς εκτέλεσης και χρηματοδότησης, καθώς και τυχόν συμπληρωματικές δράσεις πληροφόρησης, κατάρτισης, εκπαίδευσης και κοινωνικής και οικονομικής επανένταξης του πληθυσμού των περιοχών αυτών.»

Όπως προκύπτει, τα ΣΟΑΠ αποτελούν για ένα ιδιαίτερα ευέλικτο εργαλείο σχεδιασμού, το οποίο, στις ειδικώς καθοριζόμενες στο νόμο περιπτώσεις (δημιουργία κρίσιμων προβλημάτων αναπτυξιακής, κοινωνικής ή περιβαλλοντικής υστέρησης ή υποβάθμισης, σε συνδυασμό με την αναγκαιότητα διευκόλυνσης ένταξης σε χρηματοδοτικά προγράμματα), δύναται να ανταποκριθεί με επάρκεια στην ανάγκη υπέρβασης των συνήθων καθυστερήσεων και αγκυλώσεων της τρέχουσας διαδικασίας πολεοδομικού σχεδιασμού (τροποποίηση ΓΠΣ, μελέτη ανάπλασης), εφόσον πρόκειται για περιοχές με ιδιαίτερα κρίσιμα και σύνθετα προβλήματα, όπως αναφέρονται παραπάνω.

1.2. Μέχρι πρόσφατα, ο θεσμός των ΣΟΑΠ παρέμενε ανενεργός, διότι δεν είχαν εγκριθεί οι προδιαγραφές εκπόνησης των σχετικών μελετών.

Ωστόσο, πρόσφατα τέθηκε σε εφαρμογή η πρωτοβουλία Jessica της ΕΕ και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, με στόχο την κινητοποίηση κεφαλαίων για τη χρηματοδότηση ολοκληρωμένων δράσεων αστικής ανάπτυξης και, ειδικότερα, την ανάπτυξη του αστικού χώρου και τη δημιουργία θέσεων εργασίας μέσω της υλοποίησης και λειτουργίας έργων αστικής ανάπτυξης. Τα έργα που υλοποιούνται στο πλαίσιο του χρηματοδοτικού εργαλείου JESSICA οφείλουν να εντάσσονται σε Ολοκληρωμένα Σχέδια Αειφόρου Αστικής Ανάπτυξης (ΟΣΑΑΑ). Δηλαδή, προϋπόθεση για την κατ' αρχήν επιλεξιμότητα έργων για αξιολόγηση από τα Ταμεία Αστικής Ανάπτυξης στο πλαίσιο του χρηματοδοτικού εργαλείου JESSICA, αποτελεί η ένταξή τους σε Ολοκληρωμένα Σχέδια Αειφόρου Αστικής Ανάπτυξης (ΟΣΑΑΑ), μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται ρητώς **και τα ΣΟΑΠ**, όπως διευκρινίζεται και στην υπ' αρ. πρωτ. 16646/ΓΓΕΑ20306/9.4.12 ερμηνευτική Εγκύκλιο του ΥπΑΑΝ.

Έτσι, η κινητοποίηση της πρωτοβουλίας JESSICA δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την προώθηση από την Πολιτεία της έκδοσης των απαιτούμενων κανονιστικών αποφάσεων, προκειμένου να ενεργοποιηθούν οι διαδικασίες εκπόνησης και έγκρισης των ΣΟΑΠ, και εκδόθηκε συναφώς η πρόσφατη ΥΑ 18150/9.4.2012 «Προδιαγραφές σύνταξης Σχεδίων Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης».

Σύμφωνα με την Υ.Α. αυτήν, προβλέπεται ότι αρχικώς προσδιορίζεται η περιοχή της εφαρμογής του ΣΟΑΠ, η οποία πρέπει να παρουσιάζει ομοιογένεια, και μπορεί να χωρίζεται σε επιμέρους γεωγραφικές ενότητες. Ακολουθεί η αποτύπωση των χαρακτηριστικών των περιοχών που χρήζουν παρεμβάσεως και η συλλογή και επεξεργασία των στοιχείων, που οδηγεί στην σύνταξη Έκθεσης

Πορισμάτων, στην οποία διατυπώνονται οι στόχοι και η στρατηγική παρεμβάσεων στην περιοχή. Οι στόχοι εστιάζονται στην αντιμετώπιση των προβλημάτων της περιοχής, εξειδικεύονται σε επιμέρους στόχους και υποδεικνύουν τη στρατηγική των παρεμβάσεων, μέσω συγκεκριμένων δράσεων. Οι δράσεις αποτελούν την επιχειρησιακή έκφραση της στρατηγικής, εξειδικεύονται σε έργα και ενέργειες, μεμονωμένα ή σε σύνολο. Τέλος, διατυπώνονται προτάσεις για ένταξη σε τρέχουσες πολιτικές/προγράμματα, εθνικά ή ευρωπαϊκά.

Το πρόγραμμα δράσης, που έχει τη μορφή καινοτόμου ολοκληρωμένου αναπτυξιακού προγράμματος πολυτομεακού χαρακτήρα της περιοχής επέμβασης, συνοδεύεται από εισηγητική έκθεση, που επεξηγεί και τεκμηριώνει συνοπτικά τις προτάσεις, τίθεται σε διαβούλευση, και αφού οριστικοποιηθεί, περιλαμβάνεται σε σχέδιο Κ.Υ.Α. προς έγκριση.

1.3. Το ζήτημα της ιεραρχικής ένταξης των ΣΟΑΠ στο σύστημα επιπέδων σχεδιασμού συναρτάται, προφανώς, με την φύση των εν λόγω σχεδίων.

Τα ΣΟΑΠ έχουν ως αντικείμενο, σύμφωνα με την οικεία διάταξη του άρθρου 8 παρ. 1 του Ν. 2742/199, τη διατύπωση «στρατηγικών αστικού σχεδιασμού…».

Σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση του Ν. 2742/1999, τα ΣΟΑΠ εντάσσονται στην προσπάθεια της σύγχρονης χωροταξικής πολιτικής για τον αστικό χώρο να αντιμετωπίσει την διττή πρόκληση, αφενός της διατήρησης των πόλεων στο προσκήνιο μιας οικονομίας, η οποία παγκοσμιοποιείται ολοένα και περισσότερο και καθίσταται όλο και πιο ανταγωνιστική και, ταυτόχρονα, της θεραπείας των σύνθετων προβλημάτων των πόλεων.

Περαιτέρω, σύμφωνα πάντοτε με την εισηγητική έκθεση, τα ΣΟΑΠ συναρτώνται με την έγκριση επιχειρησιακών προγραμμάτων στο πλαίσιο της κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN, και αναφέρεται ρητώς ότι με την πρόβλεψή τους, ολοκληρώνονται οι διατάξεις του ειδικού για τις αναπλάσεις πόλεων κεφαλαίου Β΄ (άρθρα 8-17) του Ν. 2508/1997 «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας», και αντιμετωπίζονται τα ευρύτερα προβλήματα χωροταξικού διαχωρισμού που δημιουργούνται σε πόλεις ή αστικές περιοχές με μειονεκτικά χαρακτηριστικά.

Επιπλέον, όπως επισημαίνεται (Οργανισμός Αθήνας, Μητροπολιτικές Παρεμβάσεις Στρατηγικής Σημασίας, http://www.organismosathinas.gr/Default.aspx?id=13), ο θεσμός των ΣΟΑΠ καλείται να ανταποκριθεί κυρίως στις ανάγκες χωρικού σχεδιασμού μητροπολιτικού χαρακτήρα με ειδικά προγράμματα, που «…ενισχύουν την επιχειρησιακή διάσταση του σχεδιασμού, ενσωματώνοντας εργαλεία ενεργού παρέμβασης (οικονομικά, νομικά, διοικητικά) σε συμπλήρωση του κλασσικού σχεδιασμού χρήσεων γης κανονιστικού τύπου, και συντελούν στην αποτελεσματικότητά του μέσω αυξημένων συντονιστικών δράσεων και σύνδεσης σχεδιασμού και εφαρμογής». Αντιθέτως, η ρύθμιση του πολεοδομικού σκέλους της επέμβασης μπορεί να υλοποιηθεί και με χρήση του θεσμού των ΖΕΑ καθώς και των άλλων εργαλείων για τις αστικές αναπλάσεις, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Ν. 2508/97.

Στο ερώτημα, εάν πρόκειται για χωρικό σχέδιο με χωροταξικό ή πολεοδομικό χαρακτήρα, οφείλει να υπογραμμισθεί ότι, μόνη η πρόβλεψη των ΣΟΑΠ σε ένα νομοθετικό κείμενο (Ν. 2742/1999) το οποίο, όπως υποδεικνύει ο τίτλος του («Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη») και καταγράφει ρητά η διάταξη του άρθρου 1 («σκοπός»), αποβλέπει στη θεσμοθέτηση σύγχρονων οργάνων, διαδικασιών και μέσων άσκησης χωροταξικού σχεδιασμού, δεν επαρκεί για την αναγνώριση του χωροταξικού χαρακτήρα των εν λόγω σχεδίων. Ωστόσο, όπως συνάγεται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ΣΟΑΠ, τον αναπτυξιακό τους χαρακτήρα, την σύνδεσή τους με επιχειρησιακά προγράμματα, την γεωγραφική τους έκταση και την στοχοθεσία τους, που στην πραγματικότητα, υποκαθιστά τον θεσμό των αναπλάσεων του Ν. 2508/97, πρόκειται για ένα πολεοδομικό εργαλείο με έντονα αναπτυξιακό χαρακτήρα.

1.4. Ο ανωτέρω προσδιορισμός της φύσης των ΣΟΑΠ δεν έχει αποκλειστικά θεωρητικό ενδιαφέρον, αλλά λειτουργεί επιβοηθητικά στον καθορισμό της ιεραρχικής θέσης των ΣΟΑΠ στο ισχύον σύστημα χωροταξικού - πολεοδομικού σχεδιασμού.

Ο καθορισμός αυτός επιχειρείται κατ' αρχάς να διευκρινιστεί νομοθετικά από τον τυπικό νομοθέτη.

Έτσι, αφενός η διάταξη της παρ. 10 του άρθρου 12 του Ν. 2742/1999 προβλέπει ότι:

«10. Εγκεκριμένα γενικά πολεοδομικά σχέδια, σχέδια χωρικής και οικιστικής οργάνωσης ανοικτών πόλεων ή άλλα σχέδια χρήσεων γης πολεοδομικού χαρακτήρα πρέπει να τροποποιηθούν ή αναθεωρηθούν με τη διαδικασία που ορίζεται στις διατάξεις που τα διέπουν μέσα σε προθεσμία πέντε (5) ετών από την έγκριση των σχεδίων του άρθρου αυτού, προκειμένου να εναρμονισθούν προς τις κατευθύνσεις και λοιπές ρυθμίσεις των Σ.Ο.Α.Π.».

Ταυτόχρονα, δε, η παρ. 1 ορίζει ρητώς ότι οι στόχοι των Σ.Ο.Α.Π. κινούνται:

«*…εντός του πλαισίου των κατευθύνσεων του εθνικού και περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού και των εγκεκριμένων ρυθμιστικών σχεδίων*».

Εξάλλου, την εναρμόνιση των ΣΟΑΠ προς τις κατευθύνσεις του Γενικού και των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού, προβλέπει ρητά και η ΥΑ 51949/29.11.10 «Παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του Γενικού, των Ειδικών και των Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης» (ΦΕΚ Β' 1925).

Εκ των ανωτέρω συνάγεται κατ' αρχάς ότι, ανεξαρτήτως της θεώρησης των ΣΟΑΠ, είτε ως εργαλείων αμιγούς χωροταξικού σχεδιασμού, είτε ως μέσου συνδυασμένης άσκησης χωροταξικής και πολεοδομικής πολιτικής (αντιστοίχως προς τα εγκεκριμένα Ρυθμιστικά Σχέδια Αθήνας και Θεσσαλονίκης), πάντως, πρόκειται για επίπεδο σχεδιασμού **υπερκείμενο των ΓΠΣ**, που οφείλουν να συμμορφώνονται με αυτό, και **υποκείμενο του χωροταξικών σχεδίων** (ΕΠΧΣΑΑ, ΠΠΧΣΑΑ, Ειδικά ΠΧΣΑΑ και ΡΣ) της περιοχής στην οποία αφορά, προς τα οποία οφείλει να υπακούει.

1.5. Πάντως, ας μας επιτραπεί να σημειώσουμε ότι, το ζήτημα της αναζήτησης και του προσδιορισμού ενός σαφούς και ορθολογικού μοντέλου σαφούς ιεραρχικής σχέσης εργαλείων χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού έχει ανακύψει σε αρκετές περιπτώσεις, λόγω συγκρούσεων ή ελλιπή συντονισμού μεταξύ επιπέδων και εργαλείων σχεδιασμού, ιδίως δε εκείνων με διττό χαρακτήρα ή αμφίσημο περιεχόμενο. Μάλιστα, όπως είναι γνωστό, στο ΥΠΕΚΑ συγκροτήθηκε πρόσφατα Ομάδα Εργασίας με αντικείμενο την διατύπωση ενός νέου συστήματος χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, με ταυτόχρονη μείωση του αριθμού των επάλληλων σχεδιασμών. Όπως

προκύπτει από σχετικό έγγραφο, μεταξύ των προτεραιοτήτων της Ομάδας, είναι η διατύπωση πρότασης για τις ολοκληρωμένες αστικές αναπλάσεις, και της θέσπισης μηχανισμού επιτάχυνσης στρατηγικών παρεμβάσεων.

1.6. Παράλληλα, ανεξαρτήτως της ως άνω προωθούμενης νομοθετικής παρέμβασης, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι, η απάντηση στο ερώτημα της ιεραρχικής ένταξης των ΣΟΑΠ στο ισχύον πλαίσιο σχεδιασμού, εξασφαλίζει την θωράκισή τους απέναντι στον κίνδυνο δικαστικής τους αμφισβήτησης. Διότι, όπως είναι γνωστό, σε αρκετές περιπτώσεις κανονιστικές αποφάσεις έγκρισης ειδικών χωροταξικών και πολεοδομικών σχεδίων έχουν ακυρωθεί, ακριβώς επειδή διαπιστώθηκε νομολογιακά, η αναγκαιότητα υποχρεωτικής προηγούμενης ένταξής τους σε χωροταξικό σχεδιασμό υπερκείμενου επιπέδου. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της πρόσφατης ΣτΕ 3396/2010, που αφορούσε την έγκριση Περιοχής Οργανωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (ΠΟΤΑ) στην Μεσσηνία, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις του Ν. 2545/1997.

Ειδικότερα, κατά την πάγια νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας (ΣτΕ 3478/2000 Ολομ., 1569/2005 Ολομ., 2489/2006 Ολομ.), από τις διατάξεις του άρθρου 24, καθώς και των άρθρων 79 παρ. 8 και 106 του Συντάγματος, συνάγεται ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός ανατίθεται στην Πολιτεία, που οφείλει να θεσπίζει τις αναγκαίες ρυθμίσεις, ώστε να διασφαλίζεται η προστασία του περιβάλλοντος, οι άριστοι δυνατοί όροι διαβιώσεως του πληθυσμού και η οικονομική ανάπτυξη στα πλαίσια της αρχής της βιώσιμης ανάπτυξης. Ουσιώδης, δε, όρος για την βιώσιμη ανάπτυξη είναι τα ολοκληρωμένα χωροταξικά σχέδια που προβλέπονται στο Ν. 2742/1999, δηλαδή, το Γενικό, τα Ειδικά και τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, τα οποία θέτουν, με βάση την ανάλυση των δεδομένων και την πρόγνωση των μελλοντικών εξελίξεων, τους μακροπρόθεσμους στόχους της οικονομικής και κοινωνικής αναπτύξεως και ρυθμίζουν, μεταξύ άλλων, το πλαίσιο για την διαμόρφωση των οικιστικών περιοχών, των περιοχών ασκήσεως παραγωγικών δραστηριοτήτων, καθώς και των ελευθέρων χώρων στις εκτός σχεδίου περιοχές. Περαιτέρω, κατά το άρθρο 24 του Συντάγματος, ο χωροταξικός σχεδιασμός πρέπει να έχει κατ' αρχήν ολοκληρωθεί πριν από την ανάπτυξη οποιασδήποτε ιδιαιτέρως σημαντικής δραστηριότητας, ώστε να αποφεύγεται η άναρχη ανάπτυξη, που προκαλεί υποβάθμιση ή και καταστροφή του περιβάλλοντος, καθώς και η δημιουργία πραγματικών καταστάσεων, που δυσχεραίνουν και υπονομεύουν την ορθολογική χωροταξία. Με βάση τις ανωτέρω παραδοχές, το Δικαστήριο έκρινε ότι, ενόψει των δυνητικών σημαντικών του επιπτώσεων, ο καθορισμός μιας περιοχής ως ΠΟΤΑ πρέπει να αποτελεί οπωσδήποτε αντικείμενο προηγούμενου χωροταξικού σχεδιασμού, εφόσον μόνον έτσι μπορούν να εκτιμηθούν εκ των προτέρων οι επιπτώσεις της δραστηριότητας αυτής στο περιβάλλον και να προταθούν οι κατάλληλες για την υποδοχή της γεωγραφικές περιοχές με βάση τους κανόνες της χωροταξίας, και όχι μόνο με κριτήρια την οικονομική ανάπτυξη ή την ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης.

1.7. Από την σαφή τοποθέτηση του νομοθέτη στην παρ. 1 του άρθρου 8 του Ν. 2742/1999, ερμηνευόμενη υπό το φως των ανωτέρω σκέψεων της νομολογίας, συνάγεται η αναγκαιότητα, εν προκειμένω, εξέτασης της εναρμόνισης των προτεινόμενων ρυθμίσεων του ΣΟΑΠ, προς τους στόχους και κατευθύνσεις **του υφιστάμενου Ρ.Σ.Α. (Ν. 1515/85) και του (υπό θέσπιση) νέου Ρ.Σ.Α.Α. (που επέχει θέση ΠΠΧΣΑΑ, κατά τους ορισμούς του).**

Όπως έχει ήδη επισημανθεί (Μέρος 1), ο σχεδιασμός της ευρύτερης περιοχής μελέτης, που έχει επιλεγεί (οριοθετείται από Λ. Συγγρού - Φαληρικό Όρμο - λιμάνι Πειραιά - Λ. Θηβών - άξονα Γαλατσίου-Καυταντζόγλου) δύναται να προωθήσει ορισμένους από τους στρατηγικούς στόχους που έχει θέσει το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας/Αττικής 2021.

Πάντως, κατά την άποψή μας, εφόσον το ΡΣΑΑ 2021 συνιστά σχέδιο υπό θεσμοθέτηση, θα πρέπει να ελεγχθεί επιπροσθέτως η εναρμόνιση του προτεινόμενου ΣΟΑΠ και με τους ήδη ισχύοντες χωροταξικούς σχεδιασμούς, τούτο δε ανεξαρτήτως του τυχόν παρωχημένου ή τομεακού χαρακτήρα τους.

Εφόσον δε, από τον έλεγχο αυτό προκύψει ότι, οι προς θεσμοθέτηση προτάσεις του ΣΟΑΠ δεν αντιστοιχούν σε αντίστοιχες κατευθύνσεις χωροταξικών σχεδίων, τότε αναμφίβολα αναφύεται η ανάγκη προηγούμενης θεσμοθέτησης ή τροποποίησής τους, δηλαδή: α) είτε με την επίσπευση της διαδικασίας θεσμοθέτησης του υπό θέσπιση σχεδίου νόμου του Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/Αττικής 2021, με προσθήκη, όπου απαιτείται, των αναγκαίων κατευθύνσεων, β) είτε με προσθήκη των απαιτούμενων προβλέψεων με «σημειακή» τροποποίηση του ήδη ισχύοντος ΡΣΑ (Ν. 1515/85), όπως έχει ήδη λάβει χώρα στο παρελθόν, με αφορμή τα έργα των ολυμπιακών αγώνων γ) είτε, τέλος, με έκδοση προεδρικού διατάγματος, όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 παρ. 3 του ισχύοντος Ν. 1515/85, με αντικείμενο την κατά νόμο συμπλήρωση - μερική τροποποίηση του ΡΣΑ.

Ανακύπτει, βεβαίως, το ερώτημα εάν, στην τελευταία αυτή περίπτωση, ο βαθμός εξειδίκευσης και λεπτομέρειας των προβλέψεων του σχετικού π.δ. θα είχε ως επακόλουθο να καθίσταται άνευ αντικειμένου η θέσπιση ΣΟΑΠ για την ίδια παρέμβαση. Η απάντηση στο ερώτημα αυτό είναι αρνητική. Και τούτο διότι, όπως έχει ήδη αναπτυχθεί, τα ΣΟΑΠ αποτελούν εργαλείο σχεδιασμού αναπτυξιακού χαρακτήρα, που δεν περιορίζεται μόνο στο σκέλος της πολεοδομικής παρέμβασης, και αποσκοπεί στην επίλυση των προβλημάτων της περιοχής επέμβασης, με την υλοποίηση συγκεκριμένου προγράμματος δράσης όπως εξειδικεύεται με τα προβλεπόμενα έργα και επεμβάσεις.

2. Η ΑΠΑΙΤΗΣΗ ΥΠΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΣΟΑΠ ΣΕ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ

2.1. Με την ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017/2006 «Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2001/42/ΕΚ "σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων" του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2001» (ΦΕΚ Β΄ 1225/5.9.2006), μεταφέρθηκαν στο ελληνικό δίκαιο οι διατάξεις της οδηγίας 2001/42/ΕΚ σχετικά με τη Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση (εφεξής: «ΣΠΕ») σχεδίων και προγραμμάτων.

Σύμφωνα με τη διάταξη της παρ. 1 εδ. α΄ του άρθρου 3 της ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017/2006, που καθορίζει, κατά τον τίτλο του, το πεδίο εφαρμογής των σχετικών διατάξεων, η Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση πραγματοποιείται για σχέδια ή προγράμματα εθνικού, περιφερειακού, νομαρχιακού ή τοπικού χαρακτήρα, τα οποία ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, και ειδικότερα, πριν από την έγκριση σχεδίων και προγραμμάτων που εκπονούνται, μεταξύ άλλων, για τους τομείς του πολεοδομικού ή χωροταξικού

σχεδιασμού ή χρήσεων γης, και τα οποία καθορίζουν το πλαίσιο για μελλοντικές άδειες έργων και δραστηριοτήτων της πρώτης (Α) κατηγορίας (υποκατηγορίες 1 και 2) του Παραρτήματος Ι (πίνακες 1−10) της ΚΥΑ 15393/2332/2002 (ΦΕΚ 1022 Β΄) για την «Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν. 1650/1986 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του ν. 3010/2002». Μεταξύ των σχεδίων αυτών, όπως καταγράφονται στο Παράρτημα Ι του άρθρου 11 της ΚΥΑ, περιλαμβάνονται ρητώς και τα ΣΟΑΠ. Εξάλλου, με τη μεταβατική διάταξη του άρθρου 10 § 4 διευκρινίστηκε, ότι ο πολεοδομικός και χωροταξικός σχεδιασμός που συμπεριλαμβανόταν στον Πίνακα 6 του Παραρτήματος Ι της ΚΥΑ 15393/2332/2002, δεν θα υπόκεινται πλέον σε διαδικασία ΠΠΕΑ και ΕΠΟ, κατά τις διατάξεις της ΚΥΑ 11014/703/Φ104/2003, αλλά σε διαδικασία ΣΠΕ. Με άλλα λόγια, από την έναρξη εφαρμογής της ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017/2006, ο πολεοδομικός και ο χωροταξικός σχεδιασμός, που συμπεριλαμβάνονταν με αύξοντα αριθμό 23 και 24 στον Πίνακα της Ομάδας 6 «Τουριστικές Εγκαταστάσεις – Εργασίες Πολεοδομίας» της ΚΥΑ 15393/2332/2002, έπαυσαν να υπόκεινται σε διαδικασία απλής έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, ως απλά έργα ή δραστηριότητες, και υπάγονται πλέον σε διαδικασία στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης, ως σχέδια ή προγράμματα.

Μάλιστα, η απαίτηση για απαρέγκλιτη τήρηση της διαδικασίας ΣΠΕ σύμφωνα με τις διατάξεις της ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ. 107017/28.8.2006, ιδίως προκειμένου περί ΓΠΣ, επιβεβαιώθηκε και με τις πρόσφατες αποφάσεις ΣτΕ 1824/2012 (σκέψη 12η) και ΣτΕ 3649/2009 (σκέψη 10η).

2.2. Η διαδικασία ΣΠΕ διεξάγεται σε τέσσερα στάδια: α) την εκπόνηση στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (εφεξής: «ΣΜΠΕ») β) τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων με τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και το κοινό, γ) τη συνεκτίμηση της περιβαλλοντικής μελέτης και των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων κατά τη λήψη της απόφασης και δ) την παροχή πληροφοριών σχετικά με την απόφαση.

Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, της εκπόνησης ΣΜΠΕ προηγείται κατ' αρχάς περιβαλλοντικός προέλεγχος, προκειμένου να κριθεί εάν κάποιο σχέδιο ή πρόγραμμα πρέπει να υποβληθεί σε ΣΠΕ. Ειδικότερα, περιβαλλοντικός προέλεγχος πραγματοποιείται, κατά το άρθρο 5 της ΚΥΑ, αφενός για σχέδια και προγράμματα που εφαρμόζονται σε περιοχές του Δικτύου Natura 2000 και ενδέχεται να τις επηρεάσουν, αφετέρου για σχέδια και προγράμματα του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 11 (τοπικά ρυμοτομικά, τροποποιήσεις ήσσονος σημασίας, κ.λπ.).

Για την διενέργεια περιβαλλοντικού προελέγχου, η αρχή του σχεδιασμού υποβάλλει αίτηση προς την αρμόδια για την εξέταση του θέματος αρχή. Η αίτηση αυτή συνοδεύεται από φάκελο, που περιέχει γενικά στοιχεία για την αρχή σχεδιασμού, περιγραφή του σχεδίου ή προγράμματος, περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης του περιβάλλοντος, εκτίμηση της σημασίας των επιπτώσεων στο περιβάλλον και παραρτήματα με χάρτες. Ο φάκελος διαβιβάζεται στις κατά περίπτωση αρμόδιες δημόσιες αρχές για να διατυπώσουν τη γνώμη τους και στη συνέχεια, αφού η αρμόδια αρχή αξιολογήσει εάν το προτεινόμενο σχέδιο ή πρόγραμμα ενδέχεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, προβαίνει σε θετική γνωμοδότηση ή αρνητική απόφαση για το κατά πόσο πρέπει το σχέδιο ή πρόγραμμα αυτό να υποβληθεί σε διαδικασία ΣΠΕ.

Εφόσον κατά την ανωτέρω διαδικασία περιβαλλοντικού προελέγχου, κριθεί τελικώς ότι απαιτείται ΣΠΕ, εκπονείται ΣΜΠΕ, στην οποία εντοπίζονται, περιγράφονται και αξιολογούνται οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις που θα έχει στο περιβάλλον η εφαρμογή του σχεδίου ή προγράμματος, καθώς και λογικές εναλλακτικές δυνατότητες, σε περιεκτική μορφή, λαμβανομένων υπόψη των στόχων και του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής του σχεδίου ή προγράμματος.

Βάσει της εκπονηθείσας ΣΜΠΕ, διενεργείται η κυρίως διαδικασία της ΣΠΕ, κατά το άρθρο 7. Έτσι, η αρχή σχεδιασμού του έργου υποβάλλει αίτηση, συνοδευόμενη από τον φάκελο της ΣΜΠΕ και την θετική γνωμοδότηση του περιβαλλοντικού προελέγχου, και πραγματοποιείται η διαδικασία διαβούλευσης τόσο με τις δημόσιες αρχές, όσο και με το ενδιαφερόμενο κοινό (με δημοσίευση πρόσκλησης στον τύπο, αλλά και κάθε άλλο πρόσφορο μέσο).

Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας διαβούλευσης και την παραλαβή των διατυπωθεισών απόψεων, άλλως από την παρέλευση της ταχθείσας προθεσμίας, η αρμόδια αρχή αξιολογεί τις ενδεχόμενες σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του σχεδίου ή προγράμματος και προβαίνει στην εκπόνηση σχεδίου απόφασης έγκρισης της ΣΜΠΕ.

Η απόφαση έγκρισης της ΣΜΠΕ εκδίδεται από τον Υπουργό ΠΕΚΑ και τους συναρμόδιους Υπουργούς και περιλαμβάνει πληροφορίες και στοιχεία: α) σχετικά με τη διαβούλευση με τις δημόσιες αρχές και το ενδιαφερόμενο κοινό, β) σχετικά με τα αποτελέσματα των διασυνοριακών διαβουλεύσεων που ενδεχομένως διενεργήθηκαν, γ) για τις διαφοροποιήσεις που τυχόν επιβάλλονται στο σχέδιο ή πρόγραμμα από την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης, δ) για τους όρους, περιορισμούς και κατευθύνσεις για την προστασία και διαχείριση του περιβάλλοντος, που πρέπει να συνοδεύουν την έγκριση του σχεδίου ή προγράμματος, ε) για το προβλεπόμενο σύστημα παρακολούθησης των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του και στ) για το χρονικό διάστημα ισχύος της απόφασης (άρθρο 8 παρ. 10).

2.3. Όπως προαναφέρθηκε, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 3 της ΚΥΑ, τα σχέδια ή προγράμματα που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙ του άρθρου 11, υποβάλλονται σε διαδικασία ΣΠΕ τότε μόνον, όταν η κατά περίπτωση αρμόδια αρχή, στο πλαίσιο της διαδικασίας περιβαλλοντικού προελέγχου του άρθρου 5, κρίνει ότι τα σχέδια ή προγράμματα αυτά ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Τέτοια σχέδια αποτελούν, κατά το Παράρτημα ΙΙ του ίδιου άρθρου 11, μεταξύ άλλων, τα σχέδια ή προγράμματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1 του άρθρου 3, αλλά καθορίζουν τη χρήση μικρής περιοχής σε τοπικό επίπεδο (π.χ. τοπικά ρυμοτομικά σχέδια), καθώς επίσης και τα σχέδια ή προγράμματα που αποτελούν ήσσονα τροποποίηση των αναφερομένων στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1 του άρθρου 3 σχεδίων και προγραμμάτων. Έτσι, εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της ΚΥΑ (όπως και της οδηγίας), οι περιπτώσεις εντοπισμένης ή και ήσσονος τροποποίησης πολεοδομικών ή χωροταξικών σχεδιασμών.

Εν προκειμένω, πάντως, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η έγκριση ΣΟΑΠ που αφορά παρεμβάσεις μητροπολιτικού χαρακτήρα ευρύτερης περιοχής, συνιστά παρέμβαση μικρής έκτασης ή ήσσονος σημασίας, ενώ, ακόμη και στην περίπτωση αυτή, η διαπίστωση για την εξαίρεση αυτή χωρεί μόνον εφόσον τηρηθεί η διαδικασία του περιβαλλοντικού προελέγχου, που προβλέπεται στο άρθρο 5 της ΚΥΑ.

Μέρος 3.

Κριτήρια αξιολόγησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων

Κριτήριο 2.
Η δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων.

2.1. Το αστικό κενό περίσσευμα από την ανοικοδόμηση. (Π.1.3.1)

Δημήτρης Μέλισσας, δικηγόρος, καθηγητής ΕΜΠ

1. Εισαγωγή: αστικό κενό περίσσευμα από την ανοικοδόμηση

Τα αστικά κενά αποτυπώνονται ως διάσπαρτοι αναξιοποίητοι χώροι που δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν από το κοινό, και ως εκ τούτου βιώνονται ως αφιλόξενοι και δυσλειτουργικοί.

Η πολύχρονη απραξία της Πολιτείας ως προς την διαχείρισή τους τα καθιστά ευάλωτα και σε συνεχή απειλή από πάσης φύσεως αυθαίρετες χρήσεις, ιδίως στις σημερινές συνθήκες οικονομικής εξαθλίωσης, που τα αστικά κενά προσλαμβάνουν χαρακτήρα προσωρινού καταλύματος.

Οι περιορισμένοι αυτοί χώροι ασφυκτιούν από την κυριαρχία της πολυκατοικίας, η οποία αλλοιώνει και αναιρεί στη συνέχεια την οριοθέτηση του αστικού ιστού, που δεν συναρθρώνεται με έναν ορατό δημόσιο χώρο. Διότι, το αστικό κενό συνήθως προκύπτει συμπτωματικά, ως περίσσευμα από την ανοικοδόμηση, και όχι ως αποτέλεσμα συγκεκριμένων πολεοδομικών παρεμβάσεων.

2. Τυπολογία

Αστικά κενά αποτελούν συνήθως αδόμητα οικόπεδα, που δεν αναπτύχθηκαν για ιδιωτικούς ή πολεοδομικούς λόγους, ακάλυπτοι χώροι σε αχρησία, περιοχές, μεγαλύτερες ή μικρότερες, με αμφιλεγόμενο ή ιδιαίτερο νομικό καθεστώς (π.χ. ένας μικρός περιφραγμένος αρχαιολογικός χώρος με περιορισμένη πρόσβαση, ένα στρατόπεδο, μία εγκατάσταση ΜΜΜ που δεν εξυπηρετούν πια την αρχική τους αποστολή), πυρήνες παλαιών «κτημάτων», που επιβίωσαν στη σύγχρονη πόλη, εκτάσεις που προκύπτουν λόγω της απαξίωσης του βιομηχανικού και οικιστικού αποθέματος του κέντρου, δηλαδή, εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις, ετοιμόρροπα ή κατεδαφισθέντα παλαιά κτίρια, είτε αποτελούν άλλους χώρους ασυνέχειας του ιστού (π.χ. μια αδιαμόρφωτη κοίτη ενός ρέματος, το τμήμα ενός οδικού άξονα, που δεν παρουσιάζει κάποια λειτουργική αξία).

Γενικά, τα αστικά κενά θα μπορούσαν να διακριθούν στις ακόλουθες κατηγορίες, με βάση διαφορετικά κριτήρια διαμόρφωσης.

i. Το μέγεθός τους

Η κλίμακα των κενών ποικίλει, ανάλογα, συνήθως, με τη γενεσιουργό αιτία τους. Έτσι, άλλοτε εντοπίζονται μικρά κενά, διασκορπισμένα τυχαία στον ιστό της πόλης, κι άλλοτε πρόκειται για μεγάλες αδιαμόρφωτες εκτάσεις (π.χ. Ελαιώνας).

ii. Το πολεοδομικό καθεστώς που τα διέπει

Τα αστικά κενά άλλοτε στερούνται παντελώς κανόνων που να καθορίζουν την χρήση και την λειτουργία τους (π.χ. μία ευρύτερη έκταση στην πόλη, εκτός σχεδίου, χωρίς χρήσεις), και άλλοτε, ενδεχομένως υπάγονται σε ένα θεσμικό πλαίσιο, το οποίο όμως δεν τυγχάνει εφαρμογής, είτε διότι είναι παρωχημένο (π.χ. ένας εγκαταλελειμμένος βιομηχανικός χώρος που δεν πρόκειται να επαναλειτουργήσει ως τέτοιος), ή απλώς, δεν έχει αξιοποιηθεί, για ιδιωτικούς λόγους (π.χ. ένα αδόμητο οικόπεδο αγνώστου ιδιοκτήτη σε μία περιοχή που προορίζεται για κατοικία, αλλά είναι κενό και χρησιμοποιείται ως πάρκινγκ των οχημάτων των γειτόνων, είτε ως χώρος εναπόθεσης μπάζων και σκουπιδιών).

iii. Την πραγματική ή αυθαίρετη χρήση και λειτουργία τους

Όπως προαναφέρθηκε, οι κενοί χώροι του αστικού ιστού, εφόσον δεν παραμένουν κενοί, μπορεί να καταλαμβάνονται αυθόρμητα ή αυθαίρετα από περιοίκους ή τρίτα πρόσωπα, για ιδιωτικές ή κοινόχρηστες χρήσεις (οίκηση, στάθμευση, εικαστικά).

iv. Το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς

Από μία πρώτη απόπειρα καταγραφής και συστηματοποίησης των προς αξιοποίηση «κενών» χώρων (οικοπέδων ή κτιρίων) προκύπτει ότι αυτά μπορεί να ανήκουν είτε στην κυριότητα ιδιωτών, είτε και του Δημοσίου.

v. Το κέλυφός τους

Συνήθως τα αστικά κενά παραπέμπουν σε αδόμητες οικοπεδικές εκτάσεις, άλλοτε όμως, περιλαμβάνουν και κτίσματα εγκαταλελειμμένα ή σε αχρησία.

3. ΝΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΩΝ

Η νομική αντιμετώπιση των αστικών κενών, συναρτάται με τον χαρακτήρα τους, σύμφωνα με τις διακρίσεις που επιχειρήθηκαν αμέσως ανωτέρω, καθώς και τον σκοπό που καλούνται να επιτελέσουν. Μάλιστα, όπως παρατηρείται, τα τελευταία χρόνια, τα αστικά κενά έχουν βρεθεί στο επίκεντρο των επιστημονικών αντιπαραθέσεων, και διαφοροποιούνται οι αντιλήψεις για τον ρόλο, τη μορφή τους και τον τρόπο αποκατάστασής τους.

Από τους υποστηρικτές της συμπαγούς πόλης τα κενά γίνονται αντιληπτά από, ως «ανεπιθύμητες αστικές περιοχές που έχουν ανάγκη επανασχεδιασμού». Από την άλλη πλευρά, όμως, υπάρχουν συλλογικές δράσεις και παρεμβάσεις στην πόλη από ομάδες που αναπτύσσουν συγκεκριμένες μεθοδολογίες, με στόχο την ανάπτυξη νέων πρακτικών στο δημόσιο χώρο. Κατά την λογική αυτή, ο εφήμερος, μη σχεδιασμένος, ανατρεπτικός χαρακτήρας των αστικών κενών αποτελεί την δυναμική τους, διότι αποτελούν τον αντίποδα της κατασκευασμένης πόλης, τον αρνητικό της χώρο, με αποτέλεσμα να καθίσταται εν τέλει επιβεβλημένη η μη - οργάνωσή τους.

Στο πλαίσιο αυτό, ο διάλογος που έχει αναπτυχθεί για την σημασία των χωρικών κενών συνεισφέρει στις προσεγγίσεις για την οργάνωση και την διαχείρισή τους, με στόχο την οικονομική και κοινωνική τους αναζωογόνηση. Άλλωστε, όπως γίνεται δεκτό, η ποιότητα του δημόσιου χώρου αντικατοπτρίζει το επίπεδο διαβίωσης των κατοίκων της πόλης. Φυσικό επακόλουθο του μετασχηματισμού του δημόσιου χώρου στη σύγχρονη εποχή είναι η πολυλειτουργικότητά του, που δεν

μπορεί να προκρίνεται αποκλειστικά με οικονομικά κριτήρια, αλλά με βάση την αδήριτη ανάγκη για ασφαλή και ελεύθερη πρόσβασή του από το κοινωνικό σύνολο, καθώς και την «ποιότητα των παρεχομένων συνθηκών» του.

Βέβαια, είναι αλήθεια ότι, τις περισσότερες φορές τα ζητήματα του αστικού πρασίνου εξαντλούνται στην προβληματική της δημιουργίας μεγάλων πάρκων, και δεν επικεντρώνεται στις μικρές ενότητες και δίκτυα του αστικού πρασίνου, που είναι εξίσου σημαντικά. Διότι, με δεδομένο τον κατακερματισμό των αστικών κενών, τα ασχεδίαστα μικρά τμήματα, που προκύπτουν, εμφανίζονται ως τόποι πρόσφοροι για διαμόρφωση τους ως μικρών κοινόχρηστων χώρων πρασίνου. Ωστόσο, και σε αυτή την περίπτωση, οι όποιες προτάσεις αξιοποίησης θα πρέπει να εξαντλούνται σε μία αποσπασματική θεώρησή τους, με επεμβάσεις μικρής κλίμακας, αλλά να θεμελιώνονται στη λογική της ένταξής τους σε ένα ενοποιημένο σύστημα - δίκτυο.

Πάντως, τα **μικρά πάρκα (pocket parks)**, αποτελούν μια νέα κατηγορία χώρων αστικού πρασίνου, ανάμεσα στο πάρκο γειτονιάς και τον ιδιωτικό κήπο. Από τα παλαιότερα και πιο γνωστά παραδείγματα είναι το πάρκο Paley στο Μανχάταν, μικρά πάρκα (pocket parks) στο προάστιο του Λονδίνου Brent και στο Northampton της Αγγλίας.

Τα μικρά πάρκα διαμορφώνονται, συνήθως, σε κενά οικόπεδα σε επαφή με το δρόμο ή και το εσωτερικό των οικοδομικών τετραγώνων Λειτουργούν ως βιοκλιματικοί θύλακες στον ιστό μιας περιοχής και ταυτόχρονα ως ενδιάμεσοι κοινωνικοί χώροι. Αρκετές φορές χρησιμοποιούνται ήδη, άτυπα, από τους κατοίκους, που συμμετέχουν στην διαμόρφωση και τη συντήρησή τους. Μάλιστα, όπως παρατηρείται, με αυτόν τον τρόπο ενισχύεται η συνοχή των τοπικών κοινοτήτων και ταυτόχρονα αναδύεται ένας οικονομικά βιώσιμος τρόπος διαχείρισης των χώρων πρασίνου, κάτι που αποτελεί προφανή προϋπόθεση για την ανάπτυξη και κυρίως τη συντήρηση εκτεταμένων δικτύων πρασίνου μέσα στον οικιστικό ιστό.

Το ζήτημα της εναρμόνισης της εν τοις πράγμασι κοινής χρήσης των χώρων αυτών με το θεσμικό πλαίσιο που τους διέπει, έχει δύο σκέλη: αφενός, το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς, αφετέρου τον πολεοδομικό τους χαρακτηρισμό.

i. Ως προς το ιδιοκτησιακό καθεστώς και την μέθοδο απόκτησής τους

α. Εγκαταλελειμμένα, ετοιμόρροπα και κατεδαφιστέα ακίνητα

Όσον αφορά την κατηγορία των κενών που αποτελούν αναμφισβήτητα ιδιωτική ιδιοκτησία, στη νομοθεσία απαντάται η έννοια των «εγκαταλελειμμένων ακινήτων» και καθορίζεται ο τρόπος κατάληψης και διαχείρισής τους από το Δημόσιο, σύμφωνα με το άρθρο 34 του α.ν. 1539/1938 «Περί προστασίας των δημοσίων κτημάτων».

Ως προς το ζήτημα της κατεδάφισης επικινδύνων, στην ελληνική έννομη τάξη διακρίνονται τέσσερις περιπτώσεις των επικίνδυνων οικοδομών: Επικίνδυνες από άποψη στατικής και δομικής, από άποψη υγιεινής, από άποψη ασφάλειας κατά του πυρός και από άποψη κυκλοφορίας του κοινού στο εσωτερικό χώρων συνάθροισης.

Οικοδομή και εν γένει κατασκευή θεωρείται επικίνδυνη από άποψη στατική και δομική (κοινώς ετοιμόρροπη) όταν λόγω ανεπαρκούς ή κακής θεμελίωσης, κακής ποιότητας ή σύνθεσης των υλικών από τα οποία αποτελείται, κακότεχνης εργασίας δόμησης, υποσκαφής ή διάβρωσης από ύδατα ή άλλα υγρά ακατάλληλης διάταξης ή σύνδεσης ή ανεπαρκών διατάσεων των στοιχείων της, δεν παρουσιάζει εν όλω ή εν μέρει την απαιτούμενη για τα φορτία που θα βαστάζει και γενικά για τον προορισμό της ασφάλεια. Για όποιες περιπτώσεις δεν έχει εκδοθεί ειδικός κανονισμός ασφάλειας (δηλαδή όρια ασφάλειας υλικών, τηρητέοι κανόνες υπολογισμού, όροι ποιότητας, επεξεργασίας και εφαρμογής υλικών, κανόνες δόμησης και δοκιμές υλικών και κατασκευών), λαμβάνονται υπόψη τα γενικώς στην επιστήμη ισχύοντα σε σχέση προς την ειδική φύση και επεξεργασία των υλικών και τον τρόπο δόμησης της υπό έλεγχο κατασκευής. Όταν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις του κινδύνου που εκδηλώνονται με σημαντικές καθιζήσεις, παρεκκλίσεις, αποσύνθεση μαζών τοιχοποιίας, ρωγμές δηλωτικές στατικής ανεπάρκειας σε σημείο επικίνδυνο, ο κίνδυνος θεωρείται ως άμεσος και η κατασκευή χαρακτηρίζεται κοινώς ως **επικινδύνως ετοιμόρροπη.** Το ίδιο ισχύει και όταν δεν υπάρχουν οι παραπάνω εξωτερικές ενδείξεις, αλλά από τον υπολογισμό ή τον τρόπο δόμησης (για τα υπό εκτέλεση έργα) ή την επενέργεια ορισμένων γνωστών αιτίων προκύπτει αναμφισβήτητα η ύπαρξη του κινδύνου..

Οικοδομές επικίνδυνες από άποψη υγιεινής θεωρούνται εκείνα τα κτήρια ή διαμερίσματά τους, τα οποία δεν πληρούν τους σχετικούς όρους που καθορίζει ο οικοδομικός και κτιριοδομικός κανονισμός, καθώς και οι εκάστοτε θεσμοθετημένες υγειονομικές διατάξεις.

Οικοδομές επικίνδυνες από άποψη ασφάλειας κατά του πυρός θεωρούνται εκείνες οι κατασκευές ή διαμερίσματά τους, τα οποία δεν πληρούν τους σχετικούς όρους, τους οποίους καθορίζει ο κανονισμός πυροπροστασίας Στο σημείο αυτό θα μπορούσε να αναφερθεί επιπροσθέτως ότι, μία κατασκευή ή τμήμα αυτής θα πρέπει να θεωρείται επικίνδυνη από άποψη ασφαλείας κατά του πυρός ή των εκρήξεων, όταν δεν πληροί τους όρους που καθορίζουν οι ισχύοντες κατά την εποχή του ελέγχου κανονισμοί και διατάξεις, όπως ο γενικός οικοδομικός κανονισμός, ο κτιριοδομικός κανονισμός, οι κανονισμοί που συνοδεύουν αυτόν (πυρασφάλεια, χρήση καυσίμου αερίου κλπ), οι θεσμοθετημένες διατάξεις της πυροσβεστικής υπηρεσίας, οι διατάξεις που αφορούν στη μεταφορά, στην αποθήκευση και στη χρήση εύφλεκτων και εκρηκτικών υλικών κλπ. Μία κατασκευή θα πρέπει να θεωρείται ετοιμόρροπη από πλευράς πυρασφάλειας ή εκρήξεων, όταν υπάρχει άμεσος κίνδυνος όπως π.χ. η περίπτωση υπογείου σε κτήριο όπου διαπιστώνεται διαφυγή εύφλεκτου ή εκρηκτικού αερίου. Μία πυρκαγιά ή έκρηξη είναι δυνατό να προκαλέσει και στατική ή/και δομική επικινδυνότητα ή ετοιμορροπία σε μία κατασκευή, οπότε η κατασκευή ελέγχεται και με τις αντίστοιχες διατάξεις της στατικής ή και δομικής επικινδυνότητας ή ετοιμορροπίας.

Οικοδομές επικίνδυνες από άποψη κυκλοφορίας του κοινού στο εσωτερικό χώρων συνάθροισης θεωρούνται εκείνοι οι χώροι, που δεν πληρούν τους απαιτούμενους όρους για την άνετη και ασφαλή κυκλοφορία του κοινού μέσα σε αυτούς, την άνετη παρακολούθηση των θεαμάτων και ακροαμάτων κ.λπ. και την ταχεία και ασφαλή εκκένωση σε περίπτωση αιφνίδιας ανάγκης. Η επικινδυνότητα αυτή είναι δυνατόν να αναφέρεται και σε κοινόχρηστους χώρους ιδιωτικών ή δημοσίων κτηρίων με μεγάλη κυκλοφορία ατόμων (είσοδοι και διάδρομοι πολυκατοικιών, κλίμακες, γκαράζ κλπ), και όχι μόνο σε χώρους συνάθροισης κοινού. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται σε περιπτώσεις που εκτός από τον κίνδυνο κυκλοφορίας ή παραμονής κοινού υπάρχουν και άλλοι κίνδυνοι όπως π.χ. στατική ή δομική επικινδυνότητα σε κιγκλιδώματα, εξέδρες, πόρτες κ.α. από πανικό ή έκτροπα σε

γήπεδα, στάδια, εκπαιδευτήρια, θέατρα, κιν/φους, πολυκαταστήματα, κέντρα διασκέδασης κλπ. Δηλαδή στις περιπτώσεις αυτές, εκτός από την επικινδυνότητα από άποψη κυκλοφορίας ή παραμονής κοινού, πρέπει να ελέγχεται και η πιθανότητα κινδύνου από άλλες αιτίες (στατική ή δομική, επικινδυνότητα, πυρασφάλεια κλπ).

Σε όλες τις περιπτώσεις επικίνδυνων και ετοιμόρροπων κατασκευών συντάσσεται από επιτροπή σχετική έκθεση, κοινοποιείται στον ιδιοκτήτη και στους ενοίκους και μέσα σε τρεις ημέρες από την κοινοποίηση η πολεοδομική υπηρεσία προβαίνει στην κατεδάφιση της επικίνδυνης κατασκευής και αποκλείεται οποιαδήποτε ένσταση ή παρέμβαση.

Πάντως θα πρέπει να επισημανθεί ότι από τη θέσπιση του π.δ. 13/22.4.1929 «Περί επικινδύνων οικοδομών» μέχρι σήμερα, έχει παρέλθει μεγάλο χρονικό διάστημα, κατά το οποίο έχουν επέλθει μεταβολές στις αρμοδιότητες και στη διάρθρωση των υπηρεσιών του δημοσίου τομέα, στην τρέχουσα τεχνική ορολογία, στις απαιτήσεις στατικής και αντισεισμικής επάρκειας των κατασκευών (νέα τεχνογνωσία) και έχουν θεσπισθεί νέες διατάξεις για τις αυθαίρετες και διατηρητέες οικοδομές. Εν όψει της διαμορφωθείσης αυτής νέας πραγματικότητας, κρίνεται απαραίτητη η ερμηνεία και η επικαιροποίηση των διατάξεων του π.δ. 13/22.4.1929 «περί επικινδύνων οικοδομών». Τα αρμόδια όργανα κατά την εφαρμογή των διατάξεων περί επικινδύνων οικοδομών, θα πρέπει: **α.** να διακρίνουν μεταξύ επικινδυνότητας και ετοιμορροπίας με βάση τη σύγχρονη τεχνογνωσία και τους νέους κανονισμούς. **β.** να θεωρούν ως επικίνδυνη μία κατασκευή ή μέρος αυτής, όταν ελεγχόμενη μακροσκοπικά ή με υπολογισμούς, υπάρχουν ενδείξεις ότι ο μεν κίνδυνος κατάρρευσης δεν είναι άμεσος, αλλά στο μέλλον, από βίαιο συμβάν (σεισμό, πυρκαγιά, έκρηξη κλπ), έλλειψη συντήρησης ή από την επενέργεια άλλων αιτίων, υπάρχει η πιθανότητα η κατασκευή να καταστεί ετοιμόρροπη, ή οι τυχόν υπάρχουσες βλάβες να έχουν δυσμενή επίδραση σε ανθρώπους και πράγματα. **γ.** ως ετοιμόρροπη (έτοιμη να καταρρεύσει) να θεωρούν μία κατασκευή ή μέρος αυτής, όταν ελεγχόμενη μακροσκοπικά ή με υπολογισμούς, υπάρχουν ενδείξεις ότι ο κίνδυνος κατάρρευσης από βίαιο ή όχι συμβάν είναι πιθανός. **δ.** ως επικινδύνως ετοιμόρροπη (έτοιμη να καταρρεύσει αμέσως) να θεωρούν μία κατασκευή ή μέρος αυτής, όταν από εξωτερικές μόνο ενδείξεις στα φέροντα στοιχεία της, είναι προφανής ο άμεσος κίνδυνος κατάρρευσης, ο οποίος δεν μπορεί να αποτραπεί με τα υπάρχοντα σήμερα τεχνικά μέσα υποστυλώσεων, ενισχύσεων και επισκευών και ο μόνος τρόπος άρσης της ετοιμορροπίας είναι η άμεση (εντός των πολύ τριών ημερών) κατεδάφισή της. **ε.** από άποψη στατική, επικίνδυνη ή ετοιμόρροπη, να θεωρούν μία κατασκευή, όταν ο κίνδυνος εντοπίζεται μόνο στο φέροντα οργανισμό της. **στ.** από άποψη δομική, επικίνδυνη ή ετοιμόρροπη να θεωρούν μία κατασκευή, όταν ο κίνδυνος εντοπίζεται μόνο στο μη φέροντα οργανισμό της. **ζ.** από άποψη στατική και δομική, επικίνδυνη ή ετοιμόρροπη, να θεωρούν μία κατασκευή όταν ο κίνδυνος εντοπίζεται στο φέροντα και μη φέροντα οργανισμό της. Για την κατάταξη μίας κατασκευής σε μία από τις παραπάνω κατηγορίες, θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να λαμβάνονται υπ' όψιν οι σύγχρονες γνώσεις για θέματα ασφαλείας των κατασκευών.

β. Η απόκτηση κοινόχρηστων χώρων με ρυμοτομική απαλλοτρίωση

Κυρίως όμως, για την θεσμοθέτηση της λειτουργίας των κενών, ως κοινόχρηστων χώρων, εφόσον πρόκειται για ιδιωτικές εκτάσεις γης, υφίσταται η δυνατότητα απόκτησης κοινόχρηστων χώρων, με την πάγια μέθοδο των ρυμοτομικών απαλλοτριώσεων.

Συγκεκριμένα, οι ρυμοτομικές απαλλοτριώσεις, για την εφαρμογή του σχεδίου πόλεως, αποσκοπούν ακριβώς στην δημιουργία ή επέκταση των κοινόχρηστων χώρων και κηρύσσονται σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις που ισχύουν για αυτές. Στην περίπτωση των ρυμοτομικών απαλλοτριώσεων προς εφαρμογή του σχεδίου πόλεως, η κήρυξή της γίνεται με μόνη τη δημοσίευση στο ΦΕΚ του προεδρικού διατάγματος για την έγκριση ή τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου ή της πολεοδομικής μελέτης. Μετά την κήρυξη της απαλλοτρίωσης ακολουθεί η διαδικασία του καθορισμού της αποζημίωσης των ιδιοκτησιών και η αναγνώριση των δικαιούχων.

Σύμφωνα με την πάγια νομολογία, ο καθορισμός του ακινήτου ως κοινόχρηστος χώρος, γίνεται με πράξη έγκρισης, αναθεώρησης, τροποποίησης ή επέκτασης ρυμοτομικού σχεδίου ή αν πρόκειται για πολεοδόμηση κατά το σύστημα του Ν 1337/1983, με έγκριση πολεοδομικής μελέτης και ισοδυναμεί με κήρυξη απαλλοτρίωσης του χώρου αυτού (ΣτΕ 4452/2010, ΣτΕ 603/2008 Ολομ., 3986/2008, 270/2008, 4587/2005).

Επίσης, η νομολογία έχει κρίνει ότι, κατά την έννοια των διατάξεων του Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα, που επιτρέπει να απαλλοτριωθούν αναγκαστικά χάριν των δήμων και κοινοτήτων για λόγους δημόσιας ωφέλειας, αστικά ή αγροτικά ακίνητα για τη δημιουργία ή την επέκταση πλατειών, κήπων, αλσών, δενδροστοιχιών, αθλητικών γηπέδων και άλλων κοινοχρήστων χώρων, με επιφύλαξη των διατάξεων που ρυθμίζουν την κήρυξη απαλλοτριώσεων για την εφαρμογή εγκεκριμένων σχεδίων πόλεως, η αναγκαστική απαλλοτρίωση αστικού ακινήτου από ΟΤΑ χωρεί μόνο εφόσον προηγηθεί ο κατά τις οικείες πολεοδομικές διατάξεις αφορισμός του προς εξυπηρέτηση του εκάστοτε δημοσίου σκοπού, η δε κήρυξη της απαλλοτριώσεως αυτής έχει ως αντικείμενο μόνο τη διαδικασία μεταθέσεως της κυριότητος του απαλλοτριωμένου ακινήτου από τον ιδιοκτήτη του στον οικείο ΟΤΑ, και όχι τη διαπίστωση εκ μέρους του ΟΤΑ της συνδρομής λόγου δημόσιας ωφέλειας δικαιολογούντος την απαλλοτρίωση (ΣτΕ 2010/2005, 2012/2001, 1002/2002).

ii. Ως προς τον κοινόχρηστο χαρακτήρα τους

1. Κοινόχρηστοι χώροι είναι οι κάθε είδους δρόμοι, πλατείες, άλση και γενικά οι προοριζόμενοι για κοινή χρήση ελεύθεροι χώροι, που καθορίζονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο του οικισμού ή έχουν τεθεί σε κοινή χρήση με οποιοδήποτε άλλο νόμιμο τρόπο.

Στην έννοια των κοινοχρήστων πραγμάτων (δρόμοι, πλατείες, γιαλοί, λιμάνια, ύδατα) αναφέρεται και ο Αστικός Κώδικας (ΑΚ 967 επόμ.), κατά τις διατάξεις του οποίου, η κυριότητα των κοινοχρήστων ανήκει στο Δημόσιο, εφόσον δεν ανήκουν στην κυριότητα των Δήμων, στην εδαφική περιφέρεια των οποίων υπάγονται. Τέλος, σύμφωνα με τη νομολογία, τα κοινόχρηστα προορίζονται για τη θεραπεία δημοσίου συμφέροντος και λαμβάνουν τον προορισμό αυτό με τους ακόλουθους τρεις τρόπους: α) από το νόμο, δηλαδή με τον χαρακτηρισμό τους από το ρυμοτομικό σχέδιο, την πράξη αναδασμού ή οριστικής διανομής (ΑΠ 483/2007), β) με τη βούληση του ιδιοκτήτη, που τα θέτει στην κοινή χρήση με νομότυπη δικαιοπραξία (διαθήκη ή δωρεά) ή με παραίτηση από την κυριότητα, με σκοπό να καταστούν κοινόχρηστα, γ) με την αμνημονεύτου χρόνου αρχαιότητα, που βασίζεται στον κανόνα ότι, μία υπάρχουσα πραγματική κατάσταση πραγμάτων θεωρείται πως έχει ιδρυθεί νόμιμα και επικυρώνεται, εφόσον υπάρχει για τόσο χρόνο, ώστε η παρούσα γενιά ανθρώπων επί μία 40ετία να γνωρίζει ότι έτσι έχει η κατάσταση, και η αμέσως προηγούμενη γενιά, για 40 έτη, να μην γνώρισε διαφορετική κατάσταση.

Οι κοινόχρηστοι χώροι, ως πράγματα «εκτός συναλλαγής», κατά τον Αστικό Κώδικα, δεν υπόκεινται σε εκποίηση ή ανταλλαγή εκ μέρους του Δημοσίου ή των ΟΤΑ, αλλά επιτρέπεται μόνον η παραχώρηση ιδιαιτέρων ιδιωτικών δικαιωμάτων, εφόσον τα δικαιώματα αυτά δεν αναιρούν την - κατά τον προορισμό του πράγματος - κοινοχρησία και εφόσον η παραχώρηση προβλέπεται από ειδική διάταξη νόμου (ΣτΕ 1637/2007).

2. Διαφορετική είναι η έννοια των κοινοχρήστων, κατά την πολεοδομική νομοθεσία. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 153 ΚΒΠΝ, τα σχέδια πόλεων καθορίζουν αφενός: «*α) τις οδούς, τις πλατείες, τους κοινόχρηστους κήπους, τις πρασιές και άλση και γενικά τους κοινόχρηστους χώρους που είναι αναγκαίοι για κοινωφελείς σκοπούς*».

Την έννοια των (δημόσιων) κοινόχρηστων χώρων προσδιορίζει το άρθρο 2 περ. 39 του ΝΟΚ, κατά το οποίο «*Κοινόχρηστοι χώροι είναι οι κοινής χρήσης ελεύθεροι χώροι, που καθορίζονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο ή έχουν τεθεί σε κοινή χρήση με οποιονδήποτε νόμιμο τρόπο*». Εξάλλου, σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 2 παρ. 2 του ΓΟΚ/85, ως «κοινόχρηστοι χώροι» νοούνται οι κάθε είδους δρόμοι, πλατείες, άλση και γενικά οι προοριζόμενοι για κοινή χρήση ελεύθεροι χώροι, που καθορίζονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο του οικισμού ή έχουν τεθεί σε κοινή χρήση με οποιοδήποτε άλλο νόμιμο τρόπο..

3. Κατά την ρύθμιση του αρ. 1 παρ. Α΄ του π.δ. 23.2./6.3.1987 «Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης» (ΦΕΚ Δ΄ 166/6.3.1987) (αρ. 230 ΚΒΠΝ), μεταξύ των 9 κατηγοριών χρήσεων γης που καθορίζονται στις περιοχές των ΓΠΣ, σύμφωνα με την γενική πολεοδομική λειτουργία τους, περιλαμβάνεται και η κατηγορία (γενική πολεοδομική λειτουργία) υπ' αριθμ. 9 «Ελεύθεροι χώροι – αστικό πράσινο». Σύμφωνα επίσης με την ρύθμιση της επόμενης παρ. Β του ιδίου άρθρου 1 (αρ. 230 ΚΒΠΝ), μεταξύ των 27 προβλεπόμενων χρήσεων που καθορίζονται σύμφωνα με την ειδική πολεοδομική λειτουργία τους και συνιστούν σε διαφορετικό κάθε φορά μεταξύ τους συνδυασμό, το περιεχόμενο καθεμίας από τις προαναφερόμενες κατηγορίες χρήσεων γης, περιλαμβάνεται και η χρήση (ειδική πολεοδομική λειτουργία) υπ' αριθμ. 25 «Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες, πάρκα, άλση, οδοί, παιδικές χαρές κ.λπ.)». Ειδικότερα, κατά την διάταξη του άρθρου 9 «Περιεχόμενο ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου» του ως άνω π.δ. 23.2./6.3.1987 (άρθρο 238 ΚΒΠΝ), που καθορίζει περιοριστικά τις ειδικές χρήσεις που εντάσσονται στην κατηγορία (γενική πολεοδομική λειτουργία) των «Ελευθέρων χώρων – αστικού πρασίνου», προβλέπεται ότι στις περιοχές αυτές επιτρέπονται περιοριστικά μόνο αναψυκτήρια, αθλητικές εγκαταστάσεις, πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις, και χώροι συνάθροισης κοινού.

4. Η Πολιτεία μέχρι σήμερα, δεν έχει προχωρήσει στην διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου πλαισίου για τη συνολική διαμόρφωση των δημόσιων χώρων, με ιδιαίτερη πρόβλεψη των επιτρεπόμενων χρήσεων γης στις εγγύς και εφαπτόμενες με τους δημόσιους χώρους περιοχές, με αποτέλεσμα, τελικά, ο σχεδιασμός και η διαχείρισή τους να προσεγγίζονται αποσπασματικά. Επομένως, η χρήση γης ενός κοινόχρηστου χώρου εξακολουθεί να διενεργείται με τον πολεοδομικό σχεδιασμό της κάθε περιοχής, και ειδικότερα, με τον καθορισμό της στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο.

Πράγματι, όπως παρατηρείται, η κανονιστική θέσπιση χρήσεων γης προσιδιάζει στο πρώτο επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού και
ιδιαίτερα στο ΓΠΣ, το οποίο συνιστά την πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης. Αντίθετα, ο καθορισμός συγκεκριμένου ακινήτου για ορισμένη χρήση, δηλαδή η ατομική ρύθμιση της δραστηριότητας, που θα υποδεχτεί το ακίνητο, προσιδιάζει στο δεύτερο επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού, στο οποίο συγκεκριμενοποιούνται οι κατευθύνσεις του ΓΠΣ, εφόσον μόνο κατ' εξαίρεση μπορεί το ΓΠΣ να περιέχει ειδικές ρυθμίσεις που δεν χρήζουν περαιτέρω εξειδίκευσης.

Ως γνωστόν, σύμφωνα με το άρθρο 4 § 5 του ν. 2508/97, το ΓΠΣ περιλαμβάνει τη γενική εκτίμηση των αναγκών σε κοινόχρηστους χώρους, κοινωφελείς εξυπηρετήσεις και δημόσιες παρεμβάσεις ή ενισχύσεις στον τομέα της στέγης, και διατυπώνει τη γενική πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης των πολεοδομικών ενοτήτων σε συνάρτηση με τις παραπάνω ανάγκες, με ειδικότερο καθορισμό των χρήσεων γης.

5. Περαιτέρω, σύμφωνα με τη νομολογία, η παραχώρηση δημοσίας εκτάσεως προς ΟΤΑ κ.λπ. για κοινωφελή χρήση είναι επιτρεπτή μόνον εφ' όσον γίνεται προς εξυπηρέτηση χρήσης νομίμως καθορισθείσας κατά τις ισχύουσες πολεοδομικές διατάξεις, σύμφωνα και με την διάταξη του άρθρου 3 του Ν. 1512/1985 που ορίζει ότι «1. Η εκποίηση, η παραχώρηση και η μίσθωση, καθώς και κάθε άλλη παραχώρηση της χρήσης εκτάσεων γης, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, από το Δημόσιο, τους Ο.Τ.Α. ή τα Ν.Π.Δ.Δ. και τα Ν.Π.Ι.Δ. του δημόσιου τομέα, γίνεται αφού προσδιοριστεί η χρήση των εκτάσεων αυτών και εφόσον ο σκοπός των παραπάνω πράξεων δεν είναι αντίθετος με τη χρήση αυτή... Η παραπάνω απόφαση δεν είναι αναγκαία όταν ο σκοπός της παραχώρησης της χρήσης ή μίσθωσης δεν μεταβάλλει την υφιστάμενη χρήση των εκτάσεων…». Ως νομίμως καθορισθείσα χρήση γης νοείται και η γενομένη διά του οικείου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΣτΕ 295/2002).

Τέλος, όπως γίνεται δεκτό δεν επιτρέπεται μεταβολή της χρήσης ή του προορισμού των εντός σχεδίου πόλεων κοινόχρηστων εκτάσεων, οι οποίες καλύπτονται από βλάστηση που έχει δημιουργηθεί φυσικά ή τεχνητά (πάρκα ή άλση), παρά μόνον κατ' εξαίρεση, στις περιπτώσεις που καθορίζει η νομοθεσία (ΣτΕ 974/2005).

Μέρος 3.

Κριτήρια αξιολόγησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων

Κριτήριο 2.

Η δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων.

2.2 Κατευθύνσεις πολιτικής εφαρμογών «έξυπνης πόλης». (Π.1.3.3)

Δημήτρης Παπαλεξόπουλος, αρχιτέκτων μηχανικός, καθηγητής ΕΜΠ

Κατευθύνσεις πολιτικής εφαρμογών «έξυπνης πόλης»

Στόχος του σημειώματος είναι να θέσει ορισμένα σημεία σχετικά με το ενδεχόμενο εφαρμογών ΤΠΕ στον αστικό χώρο που είναι το αντικείμενο της έρευνας. Βασίζεται στην Α φάση της και προτείνει ορισμένες κατευθύνσεις για την Β Φάση. Η οπτική γωνία του σημειώματος στηρίζεται σε ένα μεγάλο βαθμό στο *Smart Cities as Innovation Ecosystems Sustained by the Future Internet,* Fireball White Paper (2012)[116] και στο *Connecting Smart and Sustainable Growth through Smart Specialization*[117] του Smart Specialization Platform[118].

1.Γενικές κατευθύνσεις

Ο όρος «έξυπνη πόλη» (smart city) καλύπτει σήμερα ένα εξαιρετικά ευρύ φάσμα έρευνας και ανάπτυξης εφαρμογών. Στην προσπάθεια σύνδεσης της έρευνας και των εφαρμογών με τον πολεοδομικό φυσικό σχεδιασμό, προτιμάται ο όρος «εξυπνότερη πόλη» (smarter city), που αναζητά πεδία εφαρμογών που εκκινούν από την σημερινή πόλη, επιλύοντας συγκεκριμένα προβλήματα της, αντί να συγκροτεί μια ιδεατή μελλοντική εικόνα της πόλης.

Ο αστικός χώρος θεωρείται περιβάλλον *εντοπισμένων καινοτομιών*, που διασυνδέονται μεταξύ τους δημιουργώντας ***αστικά οικοσυστήματα καινοτομίας.***

Σε αυτή την κατεύθυνση σημαντική επιρροή θα έχει η ανάπτυξη του *Μελλοντικού Διαδικτύου* (Future Internet). Ενδεικτικά αναφέρονται ορισμένα σημεία[119], που προκύπτουν από την προοπτική εφαρμογής του:

- Στόχος είναι η δημιουργία ενός περιβάλλοντος ευρυζωνικών δικτύων, έξυπνων εφαρμογών και ικανοτήτων καινοτομίας. Η αναζήτηση αυτού του περιβάλλοντος θα γίνει μέσα από την υποστήριξη αποκεντρωμένων και «από τα κάτω « (bottom- up) προσεγγίσεων πολεοδομικού σχεδιασμού και ανάπτυξης καινοτομίας,[120] μέσα από την ενεργοποίηση των πολιτών, των τοπικών επιχειρήσεων και των κοινωνικών οργανώσεων.
- Στην συνέχεια ανάπτυξης της συλλογικής νοημοσύνης, οι τάσεις έρευνας και εφαρμογών στοχεύουν στην, σε πραγματικό χρόνο, ανάκτηση αστικών δεδομένων (περιβαλλοντικών, κυκλοφορίας κ.λ.π.), στην διασύνδεση τους και στην ανάπτυξη μοντέλων πρόβλεψης και σχεδιασμού. Τα δεδομένα αυτά πρέπει να είναι ανοικτά (open data) και η πρόσβαση σε αυτά ελεύθερη.[121] Τα δεδομένα αυτά προέρχονται κυρίως από δύο πηγές: Από συστήματα αισθητήρων κατανεμημένων στον αστικό ιστό και από δεδομένα που παράγουν και μεταβιβάζουν οι ίδιοι οι πολίτες (ατομικά ή σε δίκτυα).
- Στον κύκλο ανάπτυξης συλλογικής νοημοσύνης για τον αστικό ιστό συμμετέχουν και οι παραγωγικές διαδικασίες μέσα από την ανάπτυξη θυλάκων ανοικτής καινοτομίας και παραγωγής, δικτύων συνεργατικότητας, δικτύων Fab Lab.
- Η ανάπτυξη πλατφορμών συνεργασία που διασυνδέουν το Μελλοντικό Διαδίκτυο με εφαρμογές IoT (Internet of Things) και Living Labs.

Ως γενική κατεύθυνση, θα πρέπει να συνδυαστούν δύο προσεγγίσεις:

- Η πρώτη μπορεί να χαρακτηριστεί ως «technology push" και αναφέρεται στην γενική ανάπτυξη τεχνολογιών που σχετίζονται με το Μελλοντικό Διαδίκτυο, όπως το Cloud Computing.
- Η δεύτερη μπορεί να χαρακτηριστεί ως "application pull" και αναφέρεται στις επί μέρους απαιτήσεις που διαμορφώνονται από τις ανάγκες που διαπιστώνει ο αστικός σχεδιασμός. Σε αυτή την κατεύθυνση τα Living Labs έχουν σημαντικό ρόλο.

2.Πεδία εφαρμογής

Τα πεδία εφαρμογής και ανάδυσης δικτύων οικοσυστημάτων ανοικτής καινοτομίας με εφαρμογή στον αστικό χώρο είναι δυνατόν να κατηγοριοποιηθούν σε τρείς ενότητες, που αναφέρονται[122]:

- Στην πρωτεύουσα δραστηριότητα της περιοχής (διοικητικό κέντρο ή κέντρο υπηρεσιών, παραγωγή, κατοικία, εκπαίδευση)
- Στα δίκτυα κοινής ωφελείας (μεταφορές, ενέργεια, νερό, ευρυζωνικά δίκτυα)
- Στην διαχείριση της πόλης (διακυβέρνηση, ανοικτά δεδομένα, κεντρικός σχεδιασμός)

Ενδεικτικά πεδία εφαρμογής που βρίσκονται σήμερα σε ανάπτυξη είναι:

- Κατ' οίκον περίθαλψη και παρακολούθηση σε διασύνδεση με νοσοκομεία.
- Κοινωνική βοήθεια.
- Διαχείριση κυκλοφορίας.
- Διαχείριση χώρων στάθμευσης.

[116] http://www.anci.it/Contenuti/Allegati/White%20paper%20Fireball%20su%20Smart%20City.pdf
[117] http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/presenta/green_growth/greengrowth.pdf
[118] http://s3platform.jrc.ec.europa.eu/home;jsessionid=k9LhRFLPS6TshcsJv1IxB4myJrQGFgtTV8w0rblJqQYmZFghGjJy!1165638854!1359284463487
[119] Νίκος Κομνηνός, Hans Schaffers και Marc Pallot, *Smart Cities as Innovation Ecosystems Sustained by the Future Internet*, FIRE, 2012, http://www.anci.it/Contenuti/Allegati/White%20paper%20Fireball%20su%20Smart%20City.pdf
[119] http://intelligentheritage.wordpress.com/
[120] *Στο ίδιο,* σ. 6.
[121] *Στο ίδιο,* σ. 13.
[122] *Στο ίδιο,* σ. 51.

- Δημόσιες μεταφορές.
- Παρακολούθηση και ανάκτηση περιβαλλοντικών δεδομένων. (ατμοσφαιρική μόλυνση, CO2, θόρυβος).
- Δημόσιος φωτισμός.
- Διαχείριση συντήρησης χώρων πρασίνου (ελεγχόμενη άρδευση) .
- Δίκτυα συνεργατικών επιχειρήσεων.
- Θύλακες παραγωγικών επιχειρήσεων.
- Πλατφόρμες κοινοτήτων γνώσης.

3.Προτάσεις σχετικές με την διερεύνηση στρατηγικών για την δικτύωση αστικών παρεμβάσεων στο μητροπολιτικό κέντρο Αθηνών

Η χωροθέτηση πεδίων εφαρμογής στον αστικό χώρο που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας θα μπορούσε να ακολουθήσει μια τριμερή αλλά διασυνδεδεμένη κατανομή σε περιοχές που ήδη έχουν εντοπιστεί στα πλαίσια της έρευνας για το Μητροπολιτικό Κέντρο Αθηνών.

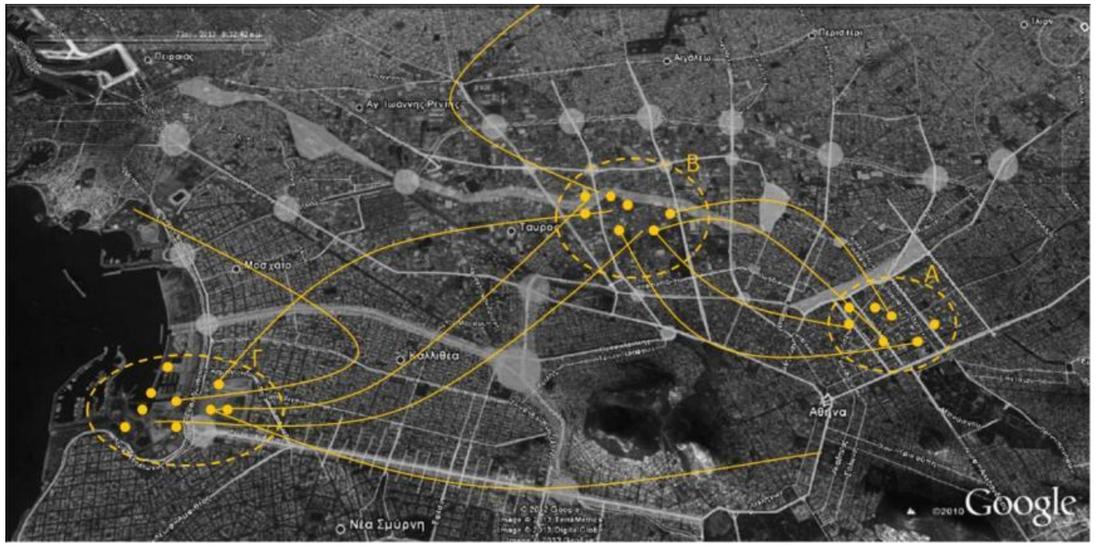
Α. Κέντρο Αθήνας.

Β. Ελαιώνας.

Γ. Πολιτιστικό κέντρο Φαλήρου.

Η κάθε μία περιοχή μπορεί να φιλοξενήσει από ένα *αστικό οικοσύστημα καινοτομίας*, που θα οργανώνεται γύρω από ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της, ενώ δεν θα αποκλείονται οι εφαρμογές και άλλων πεδίων:

- Στο Κέντρο Αθήνας η έμφαση μπορεί να δοθεί στις υπηρεσίες κοινωνικής βοήθειας και μικρής συνεργατικής παραγωγής (Fab Labs).
- Στην περιοχή του Ελαιώνα η έμφαση μπορεί να δοθεί στην δημιουργία θυλάκων ΜΜΕ (Μικρές και Μεσαίες Επιχειρήσεις) που εφαρμόζουν τεχνολογίες ψηφιακής παραγωγής και στην διαχείριση της πράσινης ζώνης του Προφήτη Δανιήλ.
- Στην περιοχή του Πολιτιστικού Κέντρου Φαλήρου η έμφαση μπορεί να δοθεί στην αναψυχή και στον πολιτισμό.



Κάθε μία από τις περιοχές είναι δυνατόν να αναπτυχθεί ως Living Lab, με στόχο την ένταξη κοινοτήτων χρηστών και πολιτών στα πρώτα στάδια ανάπτυξης της έρευνας. Σε αυτή την κατεύθυνση τα Living Labs έχουν χωρική διάσταση, που προκύπτει από την χωρική ανάλυση καθώς και τις προτάσεις της παρούσας έρευνας. Τα Living Labs συνδέουν τις τάσεις "technology push – application pull", που αναφέραμε πιο πάνω.

Οι περιοχές είναι δυνατόν να συνδέονται μεταξύ τους ώστε κύρια πεδία ανάπτυξης της μιας να υποστηρίζουν την ανάπτυξη δευτερευόντων πεδίων μιας άλλης.

Το σύνολο των περιοχών ή και κάθε μια είναι δυνατόν να συμμετέχουν σε ευρύτερα δίκτυα συνεργασίας, που ευρίσκονται στην μητρόπολη της Αθήνας, σε άλλες πόλεις της Ελλάδας (Θεσσαλονίκη) η και εκτός του εθνικού χώρου.

Η ανάπτυξη των προτάσεων μεταξύ άλλων:

- Δεν μπορεί παρά να εντάσσεται στα πλαίσια ενός ευρύτερου προγραμματισμού έρευνας και ανάπτυξης, που συνήθως καλύπτει ένα βάθος δεκαετίας. Ωστόσο η εκκίνηση της δημιουργίας των αστικών οικοσυστημάτων καινοτομίας μπορεί να είναι άμεση επιτρέποντας την επίτευξη άμεσων αποτελεσμάτων.
- Προϋποθέτει την ανάπτυξη ενός πολιτισμού ανοικτού – ελεύθερου λογισμικού.
- Υποστηρίζεται από την διασύνδεση των επί μέρους προτάσεων σε περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο, με την προώθηση μεταφοράς καινοτομίας και την εξοικονόμηση πόρων μέσα από την από κοινού ανάπτυξη εφαρμογών.

Μέρος 3.

Κριτήρια αξιολόγησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων

Κριτήριο 2

Η δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων.

2.3 Διερεύνηση συγχρηματοδοτούμενων παρεμβάσεων στα πλαίσια του προγράμματος JESSICA της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Π.1.3.3)

.

Ιφιγένεια Μάρη, αρχιτέκτων μηχανικός, εκλεγμένη λέκτορας ΕΜΠ

Στα πλαίσια της έρευνας έγινε καταγραφή επιλεγμένων παραδειγμάτων, συγχρηματοδοτούμενων παρεμβάσεων που έχουν υλοποιηθεί σε διάφορα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα πλαίσια του προγράμματος Jessica (www.jessica.europa.eu/).

Επιλέχθηκαν παραδείγματα που αφορούν κυρίως παρεμβάσεις σε μεγάλα αστικά κέντρα και που αντιμετωπίζουν προκλήσεις συναφείς με την περιφέρεια της Αττικής.

Τα κριτήρια επιλογής των παραδειγμάτων αναφοράς περιλαμβάνουν την αναβάθμιση περιοχών εφαρμογής με όρους κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς, επιχειρηματικούς, πολιτιστικούς

Οι τομείς παρέμβασης χωρίζονται σε δώδεκα θεματικές ενότητες και παρατίθεται κατάλογος με τα συνοπτικά χαρακτηριστικά του κάθε παραδείγματος και σύντομη περιγραφή παραδειγμάτων για κάθε έναν τομέα.

1. ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

> 1.1 *A future creative hotspot* > ΒΕΛΓΙΟ / ΓΑΝΔΗ

αντικείμενο

- μετατροπή παλαιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων σε κέντρο τεχνών, αναψυχής, τουρισμού και επιχειρηματικότητας στους τομείς των δημιουργικών επαγγελμάτων και του gaming (παιχνίδια ηλεκτρονικού υπολογιστή)

χαρακτηριστικά

- 2/3 του κεντρικού κτιρίου αξιοποιούνται για τους τομείς των εφαρμοσμένων τεχνών (δημιουργικά επαγγέλματα) ενθαρρύνοντας τη συνεργασία μεταξύ ελεύθερων επαγγελματιών και οργανισμών, ο υπολειπόμενος χώρος θα στεγάσει ένα κέντρο καινοτομίας και design που θα λειτουργεί ως κοιτίδα για start-up επιχειρήσεις του χώρου το οποίο θα διευθύνεται από άτομο με τεχνικές και εμπορικές δεξιότητες
- στεγάζει την Ακαδημία Media και Design με περίπου 500 φοιτητές στα Μεταπτυχιακά του προγράμματα, πολυχώρο 10 κινηματογράφων (Multiplex), 4 ΜΜΕ (Μικρές και Μεσαίες Επιχειρήσεις) δημιουργικής κατεύθυνσης που εδρεύουν στο εργαστήρι καινοτομίας και design
- στα σχέδια είναι ένα πολιτιστικό κέντρο με δύο μεγάλα αμφιθέατρα, έναν εκθεσιακό χώρο και αίθουσες συναντήσεων
- στα σχέδια είναι διάφορες λειτουργίες τουριστικού ενδιαφέροντος σε σχέση με τη βιομηχανική ιστορία του κτιρίου και ένα κέντρο για την καινοτομία και επιχειρηματικότητα στο χώρο των δημιουργικών επαγγελμάτων

εμπλεκόμενοι φορείς

- στο project εμπλέκονται διάφοροι φορείς ιδιωτικού και δημόσιου φορέα (πανεπιστημιακές σχολές δημόσιες και ιδιωτικές, ερευνητικά ινστιτούτα, δήμος, ομάδες επαγγελματιών κλπ)

κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος

- το project αναμένεται να έχει διαρκή αντίκτυπο στην πόλη και την ευρύτερη περιοχή στους τομείς της απασχόλησης, καινοτομίας και τουρισμού
- οι χρήσεις των χώρων προέκυψαν από μελέτες που δείχνουν ότι οι τομείς των δημιουργικών επαγγελμάτων και του gaming είναι ισχυρά αναπτυσσόμενοι παγκοσμίως
- δημιουργία θέσεων εργασίας κατά τη φάση κατασκευής αλλά και κατά τη φάση της λειτουργίας
-

> 1.2 *Bringing business back to the city*> ΒΕΛΓΙΟ / Liège, (Wallonie)

αντικείμενο

- μετασκευή παλαιού βιομηχανικού χώρου (ορυχεία) σε επιχειρηματικό πάρκο

χαρακτηριστικά

επανάχρηση 1,2 εκταρίων στις παρυφές της πόλης

- προσέλκυση επιχειρήσεων με ήπιες παραγωγικές δραστηριότητες και οικολογικού χαρακτήρα
- ο χώρος παρότι προορίζεται αυστηρά για εμπορική χρήση, ενσωματώνει δημόσιο οδικό δίκτυο, βρίσκεται πλησίον οικιστικής περιοχής και είναι πλήρως προσπελάσιμος από όλους τους πολίτες
- οι επιλέξιμες επιχειρήσεις για εγκατάσταση στο πάρκο υπόκεινται σε αυστηρούς περιορισμούς σε ότι αφορά συστήματα και τεχνολογίες δόμηση ενώ το πάρκο δρα συμβουλευτικά σε θέματα διαχείρισης περιβάλλοντος και αειφόρου ανάπτυξης καθοδηγώντας τις εταιρίες προς πηγές χρηματοδότησης της περιφέρειες της Βαλλονίας
- μεταξύ άλλων προτάσεων αντικείμενα χρηματοδότησης είναι η διαχείριση υδάτων και ενέργειας καθώς και θέματα ποιότητας υδάτων και ατμόσφαιρας

εμπλεκόμενοι φορείς

- το δημοτικό συμβούλιο, εταιρία οικονομικής διαχείρισης για λογαριασμό της περιφέρειας, επιτροπές της περιφέρειας, τοπικές επιχειρήσεις

κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος

- ενδυνάμωση τοπικής και περιφερειακής οικονομίας, μέσω της προσέλκυσης μακροχρόνιων επενδύσεων στους τομείς της πράσινης ανάπτυξης
- δημιουργία επιχειρηματικών κοιτίδων στη θέση εγκαταλελειμμένων σημείων της πόλης

- δημιουργία θέσεων εργασίας κατά τη φάση κατασκευής αλλά και κατά τη φάση της λειτουργίας

> 1.3 *Car-maker mobilizes cutting-edge childcare* > ΓΕΡΜΑΝΙΑ / Hesse

αντικείμενο

- δημιουργία και λειτουργία παιδικού σταθμού εντός των εγκαταστάσεων παραγωγής μεγάλης αυτοκινητοβιομηχανίας

χαρακτηριστικά

- στόχος της παρέμβασης είναι η διευκόλυνση των υπαλλήλων με μικρά παιδιά και η αύξηση της συμμετοχής των γυναικών σαν ποσοστό στο τοπικό εργατικό δυναμικό
- σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι πολλές οι εταιρίες που παλεύουν να προσελκύσουν και να διατηρήσουν άνδρες και γυναίκες με μικρά παιδία ή εξαρτώμενα μέλη. Μία λύση σε αυτό το πρόβλημα είναι η δημιουργία αποκλειστικών χώρων παιδικής φροντίδας για τους εργαζόμενους εντός των εγκαταστάσεων των εταιριών

εμπλεκόμενοι φορείς

- περιφέρεια, Ευρωπαϊκή Ένωση, ιδιωτικές εταιρίες

κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος

- εξεύρεση λύσης στο πρόβλημα της έλλειψης εξειδικευμένου προσωπικού σε οικονομικά υποαναπτυγμένες περιοχές, πρόβλημα που μελέτες δείχνουν ότι βαίνει επιδεινούμενο λόγω της γήρανσης του πληθυσμού σε όλη την Ευρώπη
- ενίσχυση του ποσοστού συμμετοχής των γυναικών στο τοπικό εργατικό δυναμικό
- η επέμβαση βοηθάει επίσης τον ιδιώτη επενδυτή να διατηρήσει και να επεκτείνει το γυναικείο προσωπικό του ενισχύοντας έτσι την ανταγωνιστικότητά του καθώς και το προφίλ εταιρικής ευθύνης του

2. ΕΝΕΡΓΕΙΑ

> 2.1 *Energising buildings the right way*> ΑΥΣΤΡΙΑ / OSTÖSTERREICH, Niederösterreich

αντικείμενο

- η δημιουργία δικτύου πράσινης οικοδόμησης όπου ειδικοί του κατασκευαστικού κλάδου συνεργάζονται ώστε να διασφαλίσουν ότι όλες οι παλιές και νέες κατασκευές διέπονται από οικολογικές προδιαγραφές

χαρακτηριστικά

- το δίκτυο εφαρμόζει την αρχή "καινοτομία μέσω συνεργασιών" και εφαρμόζει νέες τεχνολογίες και προσεγγίσεις όπως οι παθητικές κατοικίες και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας
- περισσότερα από 230 έργα έχουν πραγματοποιηθεί από το δίκτυο με 200 εμπλεκόμενους συνεργάτες τα οποία έχουν βελτιώσει δραστικά την ενεργειακή συμπεριφορά σε παλιά κτίρια συνεισφέροντας έτσι στον στόχο της πρωτοβουλίας της Ε.Ε. EU2020 για μία ενεργειακά αποδοτική Ευρώπη
- ο διοικητικός πυρήνας του δικτύου περιλαμβάνει πέντε επιστημονικές ειδικότητες: αρχιτέκτονες, ειδικούς σε ενεργειακά θέματα και επαγγελματίες από την κατασκευή και την εσωτερική διακόσμηση
- το δίκτυο προωθεί έξυπνα, καινοτόμα, αειφόρα και οικολογικά έργα επ' ωφελεία των περιοχών εφαρμογής, μέσω της ιστοσελίδας του, ενημερωτικών πρωτοβουλιών, συνεντεύξεων τύπου, παρουσιάσεων και εκθέσεων
- για τους στόχους του το δίκτυο διεξάγει ερευνητικές εργασίες σε συνεργασία με πανεπιστήμια, ινστιτούτα ερευνών και τεχνικές σχολές
- τα αποτελέσματα είναι ήδη ορατά, σε μία πενταετία η ενεργειακή απόδοση των παλιών κτιρίων στη περιοχή της νότιας Αυστρίας είχε βελτιωθεί από 280 σε 78kwh/τμ/έτος
- το δίκτυο παρέχει εκπαιδευτικά προγράμματα που απευθύνονται σε ΜΜΕ (Μικρές και Μεσαίες Επιχειρήσεις), αρχιτέκτονες, κτιριακούς μηχανολόγους μηχανικούς, ξυλουργούς, θερμουδραυλικούς και άλλους επαγγελματίες του κατασκευαστικού κλάδου, με στόχο την ενίσχυση του προφίλ του κατασκευαστικού κλάδου μέσω καθιέρωσης ενιαίων αναγνωρισμένων προδιαγραφών και προσόντων
- το δίκτυο ανατροφοδοτεί δεδομένα για τους κτιριακούς κανονισμούς, παρέχει οικονομικά κίνητρα και ευαισθητοποιεί τη κοινή γνώμη σχετικά με την "πράσινη" οικοδόμηση. Κατόρθωσε έτσι να μετατρέψει μια μικρή εξειδικευμένη αγορά σε μεγάλη και κυρίαρχη καθώς 50% των νεοαναγειρόμενων σπιτιών χτίζονται με παθητικά ενεργειακές προδιαγραφές

κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος

- άμεσα περιβαλλοντικά οφέλη, ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα οικολογίας, ενίσχυση όλων των εμπλεκομένων στο κατασκευαστικό κλάδο

3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

> 3.1 *Journey from wasteland to parkland* > ΙΤΑΛΙΑ / ΝΑΠΟΛΗ

αντικείμενο

- σχέδιο αστικής ανάπλασης εγκαταλειμμένης βιομηχανικής ζώνης και μετατροπής της σε πάρκο 40 εκταρίων για κατοίκους και επισκέπτες

χαρακτηριστικά

- η ανάπλαση του χώρου ήταν αντικείμενο σχεδιασμού και δράσεων τα τελευταία χρόνια από τις τοπικές αρχές, η απολύμανση της ζώνης είχε χρηματοδοτηθεί από κοινοτικούς πόρους (ERDF) κατά την περίοδο 2000-2006, την περίοδο 2007-2013 η Ευρωπαϊκή Επενδυτική Τράπεζα συγχρηματοδότησε άλλες δράσεις ανάπλασης στο χώρο
- ιδιωτική εταιρία αστικής ανάπτυξης αναλαμβάνει τις εργασίες κατασκευής του project το οποίο όταν ολοκληρωθεί η διαχείριση του θα ανήκει στο δήμο της Νάπολης
- στόχος η δημιουργία ενός αστικού πάρκου το οποίο εντάσσεται σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αστικής ανάπλασης
- οι επεμβάσεις καλύπτουν ευρύ πεδίο δράσεων όπως δημιουργία αρχαιολογικής ζώνης, θέσεις parking IX, κατασκευή ή αναβάθμιση οδικών αξόνων πρόσβασης στο πάρκο, δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων, εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας από φωτοβολταϊκά συστήματα

- εκτιμώμενος ετήσιος αριθμός επισκεπτών 1.500.000

εμπλεκόμενοι φορείς

- δημοτική αρχή, ιδιωτικές εταιρίες

κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος

- άμεσα οφέλη για το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής των πολιτών
- δημιουργία θέσεων εργασίας κατά τη φάση κατασκευής αλλά και κατά τη φάση της λειτουργίας του πάρκου
- δημιουργία υπερτοπικού πόλου έλξης στην περιοχή επέμβασης

> 3.2 *Keeping Madrid clean and green* > ΙΣΠΑΝΙΑ / ΜΑΔΡΙΤΗ

αντικείμενο

- η χρήση επεξεργασμένου νερού στις αρδεύσεις πάρκων και στις υπηρεσίες καθαρισμού δημοσίων χώρων εξοικονομώντας έτσι πολύτιμους υδάτινους πόρους

χαρακτηριστικά

- στόχος η επεξεργασία πάνω από 14hm3 υδάτινων αποβλήτων μέσα από ένα δίκτυο δημοτικών εγκαταστάσεων επεξεργασίας λυμάτων, δικτύου αγωγών μεταφοράς, δεξαμενών αποθήκευσης, αντλητικών σταθμών

εμπλεκόμενοι φορείς

- φορέας σχεδιασμού, υλοποίησης και διαχείρισης η δημοτική αρχή

κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος

- αειφόρος ανάπτυξη
- περιβαλλοντικά οφέλη και ευαισθητοποίηση για τους κάτοικους της πόλης
- οικονομικά οφέλη
- δημιουργία θέσεων εργασίας κατά τη φάση κατασκευής αλλά και κατά τη φάση της λειτουργίας
- εισαγωγή και εφαρμογή εξελιγμένης τεχνολογίας

4. ΥΓΕΙΑ

> 4.1 *Solving a major waste problem benefits the environment and human health* > ΡΟΥΜΑΝΙΑ / Sud-Est

αντικείμενο

- υλοποίηση πρότυπου ολοκληρωμένου προγράμματος διαχείρισης στερεών αποβλήτων στην νοτιοανατολική περιφέρεια της Ρουμανίας

χαρακτηριστικά

- όταν μπει σε φάση λειτουργίας το πρόγραμμα θα ελαττώσει τον αριθμό των παράνομων χωματερών και των ανοιχτών χωματερών και θα αυξήσει τον δίκτυ ανακύκλωσης
- στα πλαίσια του προγράμματος θα εγκατασταθεί καινούργιος τεχνολογικά εξελιγμένος εξοπλισμός όπως κοντέινερ και συστήματα φόρτωσης και μεταφοράς
- το πρόγραμμα έχει ως στόχο την ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης σε ότι αφορά τον παραγόμενο όγκο απορριμμάτων κάθε νοικοκυριού καθώς και την ενθάρρυνση της διαλογής των ανακυκλώσιμων απορριμμάτων κατά την απόρριψη τους
- το πρόγραμμα διαχειρίζεται το περιφερειακό συμβούλιο της περιοχής εφαρμογής του έργου
- θα κατασκευασθεί ένας νέος χώρος υγειονομικής ταφής απορριμμάτων με προδιαγραφές επεξεργασίας υποπροϊόντων απορριμμάτων, δυναμικότητας 15.000 τόνων. Με τη λειτουργία αυτού του χώρου θα κλείσουν και θα αναπλασθούν σε χώρους πρασίνου πέντε ανοιχτές χωματερές εντός αστικού ιστού και διακόσιοι περιφερειακοί χώροι απόθεσης απορριμμάτων
- το έργο καλύπτει τις ανάγκες διαχείρισης απορριμμάτων του συνόλου του αστικού πληθυσμού της περιοχής και του 90% των κατοίκων της ευρύτερης περιφέρειας. Επίσης αναμένεται να συμμορφώσει το σύστημα διαχείρισης απορριμμάτων της συγκεκριμένης περιφέρειας με τις υψηλές ευρωπαϊκές προδιαγραφές κάτι που αποτελεί ώρα ένταξης της χώρας στην Ε.Ε. από το 2007

κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος

- αναμένονται να δημιουργηθούν 200 θέσεις εργασίας κατά τις φάσεις κατασκευής και λειτουργίας
- ελαχιστοποίηση των υγειονομικών κινδύνων που σχετίζονται με τη ρύπανση των παράνομων χωματερών
- το νέο σύστημα διαχείρισης απορριμμάτων θα ωφελήσει μέσο-μακροπρόθεσμα το περιβάλλον, θα ελαχιστοποιήσει το συνολικό όγκο των απορριμμάτων καθιστώντας έτσι την περιοχή περισσότερο ελκυστική σε δυνητικούς επενδυτές
- η παραγόμενη βιοαιθανόλη θα συλλέγεται και θα πωλείται συνεισφέροντας στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην περιοχή

5. ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ, ΕΡΕΥΝΑ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

> 5.1 *Providing a 'smart' marketing platform for small design firms* > ΑΓΓΛΙΑ / ΛΟΝΔΙΝΟ

αντικείμενο

- δημιουργία μη κερδοσκοπικού οργανισμού με αντικείμενο την βοήθεια πολύ μικρών εταιρειών design με στόχο την προσβασιμότητα στην παγκόσμια αγορά

χαρακτηριστικά

- παρέχει ένα αποκλειστικό δίκτυο και b2b (business to business) σε designers και τους υποστηρίζει σε θέματα επιμόρφωσης, πληροφόρησης, μέσων παραγωγής και ευκαιριών επιχειρηματικής συνεργασίας
- παρέχει την υποδομή και υποστήριξη ώστε να βοηθήσει μεμονωμένους designers να προωθήσουν εμπορικά τα προϊόντα τους στην παγκόσμια αγορά μέσω e-shop, διεθνών εμπορικών εκθέσεων, ιστοσελίδων και προβολής στον τύπο

εμπλεκόμενοι φορείς

- μη κερδοσκοπικές εταιρίες, ελεύθεροι επαγγελματίες στο χώρο του design

κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος

- οργανισμός προσφέρει ένα υποστηρικτικό δίκτυο και μία έξυπνη πλατφόρμα marketing σε πολύ μικρές επιχειρήσεις στο χώρο του design δίνοντας τους έτσι προσβάσεις σε παραγωγικά μέσα και αγορές που συνήθως είναι διαθέσιμα μόνο σε πολύ μεγάλες εταιρίες
- προώθηση νεανικής επιχειρηματικότητας
- προώθηση γυναικείας απασχόλησης καθώς σύμφωνα με μελέτες το 67% των απασχολούμενων στο χώρο είναι γυναίκες

6. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

> 6.1 *Improved urban planning helps adaptation to climate change*> ΕΛΛΑΔΑ, ΙΤΑΛΙΑ, ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ, ΟΛΛΑΝΔΙΑ, ΑΥΣΤΡΙΑ, ΣΛΟΒΑΚΙΑ, ΣΟΥΗΔΙΑ, ΑΓΓΛΙΑ

αντικείμενο

- το πρόγραμμα παρέχει εργαλεία ανάλυσης και βοηθά τους πολεοδόμους, αρχιτέκτονες, χωροτάκτες σε όλη την Ευρώπη να δημιουργήσουν και να επανασχεδιάσουν υπαίθριους χώρους και κτίρια με σκοπό τη διασφάλιση της προσαρμοστικότητάς τους στις κλιματικές αλλαγές και τα ακραία φυσικά φαινόμενα

χαρακτηριστικά

- το πρόγραμμα ονομάζεται "προσαρμογή πράσινων και μπλε χώρων στις αστικές περιοχές G.R.a.B.S." και έχει ως στόχο τη βελτίωση της δυναμικότητας και των χαρακτηριστικών στις χρήσεις "πράσινων" και "μπλε" υποδομών. Ως "πράσινες" υποδομές ορίζονται κήποι, πάρκα, τοπία, πράσινα δώματα κ.λ.π. και ως "μπλε" χώροι ύδατος όπως ποτάμια, χείμαρροι, λίμνες, δεξαμενές εκτόνωσης πλημμυρίδων και αειφόρα συστήματα αποστράγγισης. Και τα δύο είδη υποδομών ορίζονται ως ζωτικής σημασίας στη δημιουργία ανάπτυξης προσαρμοσμένης στις κλιματικές αλλαγές
- στα πλαίσια του προγράμματος χαράσσεται πολιτική και αναπτύσσονται εργαλεία για την ανάδειξη του ρόλου των "πράσινων" και "μπλε" υποδομών στη θωράκιση των ευρωπαϊκών πόλεων
- μέσω της διαπεριφερειακής συνεργασίας το πρόγραμμα συγκεντρώνει και διαχέει κώδικες καλής πρακτικής, know-how και εμπειρίας πάνω σε στρατηγικές προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή προς τοπικές και περιφερειακές αρχές κατά μήκος της Ευρώπης
- βασικό εργαλείο που έχει αναπτυχθεί στα πλαίσια του προγράμματος είναι το "εργαλείο εκτίμησης επικινδυνότητας και ευαισθησίας" μέσω του οποίου οι μελετητές μπορούν να εισάγουν κλιματικά και κοινωνικοοικονομικά δεδομένα σε ηλεκτρονικά γεωγραφικά χαρτογραφικά συστήματα (G.I.S.) και να υπολογίσουν την ευαισθησία συγκεκριμένων περιοχών σε φαινόμενα σχετιζόμενα με την κλιματική αλλαγή. Το εργαλείο ολοκληρώνεται με την ανάπτυξη μίας on-line βάσης δεδομένων με παραδείγματα εφαρμογής διεθνώς η οποία συγκεντρώνει πληροφορίες αποτελεσματικών μελετών σε αστικές περιοχές

εμπλεκόμενοι φορείς

- στο πρόγραμμα συμμετέχουν 14 φορείς από 8 χώρες-μέλη της Ε.Ε. που αντιμετωπίζουν ένα εύρος προκλήσεων από την κλιματική αλλαγή

κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος

- το πρόγραμμα εκτός του ότι παρέχει εργαλεία λήψης αποφάσεων και χάραξης πολιτικής βοηθά στην ευαισθητοποίηση των πολιτικών εμπλεκόμενων φορέων και τοπικών κοινοτήτων πάνω σε θέματα επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής

7. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ, ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΠΑΙΔΕΙΑ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

> 7.1 *German pop music industry set for a bright future* > ΓΕΡΜΑΝΙΑ / Mannheim (Baden-Württemberg)

αντικείμενο

- το έργο αφορά στη δημιουργία ακαδημίας μουσικών σπουδών και μουσικού πάρκου με υποδομές που υποστηρίζει τη μικρομεσαία επιχειρηματικότητα στη μουσική βιομηχανία

χαρακτηριστικά

- σε ένα χώρο με ασαφή στάνταρ εκπαίδευσης και προσόντων η Μουσική Ακαδημία προσφέρει υποστήριξη σε όλα τα συναφή με τη μουσική επαγγέλματα βοηθώντας στη μετάβαση από το ωμό ταλέντο σε μία επιτυχημένη καριέρα στη μουσική, μέσω αναγνωρισμένων ακαδημαϊκών σπουδών
- περισσότερο από το 70% όλων των αποφοίτων βρίσκει δουλειά στο χώρο
- η Ακαδημία προσφέρει σπουδές σε όργανα που δεν καλύπτονται από παραδοσιακές σχολές καθώς και κατεύθυνση management
- η Ακαδημία απονέμει πτυχία σχετικά με όλους τους τομείς της μουσικής βιομηχανίας (διοργανώσεις συναυλιών, στελέχη δισκογραφικών, στελέχη marketing, καλλιτεχνικοί διευθυντές) και της παραγωγής pop μουσικής (όλα τα μουσικά όργανα, dj, τραγουδιστές, συνθέτες και παραγωγούς)
- το Μουσικό Πάρκο προσφέρει πάνω από 4000τμ εγκαταστάσεων που περιλαμβάνουν tv studio, studio ηχογραφήσεων, εργαστήρια, αίθουσες συναντήσεων και συναυλιών. Ο χώρος λειτουργεί υποστηρικτικά σε start-up μικρομεσαίες επιχειρήσεις της μουσικής βιομηχανίας παρέχοντας τις υποδομές του, σεμινάρια και εξεύρεση χρηματοδοτήσεων κάνοντας έτσι διαφορά σε ένα εύθραυστο επιχειρηματικό περιβάλλον
- το 2003 η μουσική βιομηχανία της Ε.Ε. παρουσίασε πάνω από 654 δις. ευρώ. Η Ακαδημία και το Μουσικό Πάρκο παρέχουν τα εργαλεία ώστε η μουσική βιομηχανία να παραμένει ανταγωνιστικό σε ένα ρευστό και συνεχώς μεταβαλλόμενο παγκόσμιο οικονομικό και τεχνολογικό περιβάλλον

κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος

- στήριξη της καλλιτεχνικής δημιουργίας και των συναφών επαγγελμάτων
- αντιμετώπιση της καλλιτεχνικής παραγωγής με αντικειμενικούς και επιστημονικούς όρους

8. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

> 8.1 *Neighbourhoods reborn* > ΓΕΡΜΑΝΙΑ, ΓΑΛΛΙΑ, ΟΛΛΑΝΔΙΑ, ΑΓΓΛΙΑ

αντικείμενο

- δημιουργία δικτύου συνεργασίας έξι ευρωπαϊκών πόλεων με στόχο την ανταλλαγή πρακτικών και εμπειριών επανάχρησης παλαιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων

χαρακτηριστικά

- στόχος του δικτύου είναι η συνεργασία, η διάχυση της γνώσης χρηματοδοτικών εργαλείων και ιδεών μεταξύ πόλεων που διαθέτουν παλαιές βιομηχανικές εγκαταστάσεις προς επανάχρηση με σεβασμό στην ιδιαίτερη ταυτότητά τους
- παραδείγματα χρήσεων που αναπτύσσονται στους χώρους αυτούς είναι οικιστικά προγράμματα, επαγγελματικοί χώροι, ανοικτοί δημόσιοι χώροι και εγκαταστάσεις κοινωνικού, τουριστικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος
- για την υλοποίηση των παρεμβάσεων απαιτείται η συνεργασία μεταξύ δημοσίων φορέων, ιδιωτικών εταιριών και κατοίκων και διασφαλίζει την αστική συνέχεια, την τόνωση των τοπικών οικονομιών και της απασχόλησης

9. ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΑΡΘΩΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ

> 9.1 *Regions pool together for more sustainable energy solutions*> ΓΕΡΜΑΝΙΑ / ΒΕΡΟΛΙΝΟ

αντικείμενο

- αφορά στη δημιουργία πανευρωπαϊκού δικτύου από εθνικούς, περιφερειακούς και δημοτικούς φορείς με στόχο την προώθηση και υλοποίηση οικονομικών και φιλικών προς το περιβάλλον κεντρικών εγκαταστάσεων θέρμανσης και κλιματισμού

χαρακτηριστικά

- η πρωτοβουλία βοηθάει τις ευρωπαϊκές περιφέρειες και τις τοπικές κοινωνίες να ανταποκριθούν στην αυξανόμενη ζήτηση για θέρμανση και ψύξη των κτιρίων μέσω ενός διαδικτυακού εργαλείου που ευνοεί τη διάχυση της εμπειρίας πάνω στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και τη λήψη αποφάσεων για σχετικά έργα στην περιφέρεια
- το έργο εμπλέκει 18 συνεργαζόμενους φορείς από 11 χώρες οι οποίοι συνεργάζονται μέσω σεμιναρίων, ημερίδων, επισκέψεων σε καινοτόμες ενεργειακές εγκαταστάσεις
- μέχρι στιγμής έχει παραχθεί ένας τόμος γενικών κατευθυντήριων γραμμών και πέντε περιφερειακών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τον τρόπο προσέγγισης, 8 case studies καλής πρακτικής σχετικά με τον τρόπο προσέγγισης, 7 case studies χρηματοδοτικής καλής πρακτικής, 5 χρηματοδοτικές προτάσεις για τυπικά έργα θέρμανσης, 3 προμελέτες σκοπιμότητας
- μέσω ενός εργαλείου διαθέσιμου στο διαδίκτυο οι περιφερειακοί και δημοτικοί παράγοντες χάραξης πολιτικής μπορούν να αναζητήσουν παραδείγματα καλής πρακτικής σχετικά με καινοτόμες ενεργειακές πολιτικές και χρηματοδοτικές λύσεις για αειφόρα συστήματα θέρμανσης και ψύξης και έτσι να αναπτύξουν τις κατάλληλες προσεγγίσεις για την ενσωμάτωση αυτών των αειφόρων λύσεων στις περιφέρειες και στις τοπικές κοινωνίες τους

κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος

- η πρωτοβουλία αυτή κατάφερε να ενσωματώσει επιτυχημένα την περιφερειακή, οικονομική και κοινωνική διάσταση στο πανευρωπαϊκό ζητούμενο της αειφορίας
- παρέχει και διαχέει συμβουλευτικά εργαλεία πολιτικής και καθοδήγηση για την ταύτιση της ενεργειακής αειφορίας με την περιφερειακή επιχειρηματική ανάπτυξη και την προώθησε κοινωνικών πολιτικών
- μετατροπή των τοπικών κοινοτήτων σε "έξυπνες ενεργειακά" κοινότητες

10. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

> 10.1 *Culture takes centre stage in Leicester* > ΑΓΓΛΙΑ / ΛΕΣΤΕΡ

αντικείμενο

- αφορά ανέγερση Πολιτιστικού Κέντρου χαρακτηριστικής αρχιτεκτονικής ταυτότητας που περιλαμβάνει χώρους παραστάσεων, καφέ και μπαρ

χαρακτηριστικά

- η ιδιαίτερη αρχιτεκτονική ταυτότητα του κτιρίου προσφέρει αύρα ανανέωσης σε μία υποβαθμισμένη περιοχή του Λέστερ και λειτουργεί ως κόμβος πολιτισμού
- έχει ήδη αποφέρει 70εκ. ευρώ κέρδη στην τοπική οικονομία μέσω καλλιτεχνικών παραγωγών και επιχειρηματικών δράσεων
- το κτίριο έχει ήδη γίνει τοπόσημο, συμβολίζοντας την αναγέννηση της πόλης και αντανακλώντας τη θέση της ως κέντρο πολιτισμικών δράσεων στην περιοχή της Αν. Αγγλίας

κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος

- αποτελεί πόλο προσέλκυσης επενδύσεων στην πόλη, βοηθάει στην προσέλκυση επισκεπτών, δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και αναβάθμιση του πολιτιστικού επιπέδου των κατοίκων της περιοχής

> 10.2 *A gathering place for citizens* > ΙΤΑΛΙΑ / Τορίνο, ΠΙΕΜΟΝΤΕ

αντικείμενο

- δημιουργία κέντρου πολιτισμού και κοινωνικής συνεύρεσης στην πόλη του Τορίνο με στόχο την ενθάρρυνση των πολιτών για συμμετοχή στα κοινά

χαρακτηριστικά

- λειτουργεί ως χώρος δοκιμής νέων μορφών άμεσης συμμετοχής στα κοινά, εξάσκησης των πολιτικών δικαιωμάτων και ανταλλαγής ιδεών μεταξύ ανθρώπων διαφορετικών ηλικιών, εθνικής και πολιτισμικής προέλευσης
- προσφέρει την ευκαιρία σε ανθρώπους όλων των ηλικιών να περάσουν δημιουργικά τον ελεύθερο χρόνο τους και να συμμετάσχουν ενεργά στην κοινωνική ζωή της κοινότητας
- επιπρόσθετα προσφέρει μαθήματα και σεμινάρια σε διάφορα αντικείμενα όπως μαθήματα ιταλικής γλώσσας για μετανάστες, πολιτιστικά δρώμενα όπως μουσική, θέατρο, κινηματογράφος

και φεστιβάλ χορού και δράσεις και κοινωνικές υπηρεσίες για περιθωριοποιημένες ομάδες με στόχο την ενσωμάτωσή τους στην κοινότητα

- περίπου 3.200 άνθρωποι συμμετέχουν στις δραστηριότητες κάθε εβδομάδα
- το κέντρο λειτουργεί σε ένα ανακαινισμένο κτίριο 2.500τμ και 2000τμ υπαίθριο χώρο που χρησιμοποιείται για θερινές εκδηλώσεις

εμπλεκόμενοι φορείς

- το έργο είναι ένα φωτεινό παράδειγμα επιτυχημένης σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στο πεδίο των κοινωνικών και πολιτιστικών δράσεων, η διαχείριση του κέντρου γίνεται από μη κερδοσκοπικό ίδρυμα το οποίο βασίζεται σε ένα δίκτυο 50 διαφορετικών λειτουργικών συνεργασιών, πολιτιστικών συλλόγων και ομάδων αυτό-οργάνωσης
- με στόχο την οικονομική του αυτοτέλεια το ίδρυμα έχει εγκαινιάσει διάφορες εμπορικές χρήσεις όπως ένα εστιατόριο και ένα καφέ των οποίων τα κέρδη επανεπενδύονται στα λειτουργικά του κόστη, και συχνά διοργανώνει εράνους σε συνεργασία με δημόσιους και ιδιωτικούς οργανισμούς

κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος

- κρατώντας τις πόρτες του ανοικτές προς όλα τα μέλη της τοπικής κοινότητας το κέντρου προωθεί την κατανόηση και τη δημιουργία σχέσεων μεταξύ διαφορετικών ανθρώπων και πολιτισμών και των τοπικών κοινοτήτων αλλοδαπών μεταναστών
- βελτίωση της ποιότητας της καθημερινής ζωής των κατοίκων
- προσπάθεια επανένταξης περιθωριοποιημένων συμπολιτών μας

> 10.3 *Striking landmark embellishes Lahti lakeside* > ΦΙΛΑΝΔΙΑ / Etelä-Suomi

αντικείμενο

- μετατροπή και επέκταση παλαιού βιομηχανικού χώρου (εργοστάσιο ξυλείας) σε πολυχώρο δίνοντας στέγη σε καλλιτέχνες, επιχειρήσεις και άλλους χρήστες για διάφορες εκδηλώσεις

χαρακτηριστικά

- 90.000τμ συναυλιακών και συνεδριακών χώρων
- έδρα της συμφωνικής ορχήστρας της πόλης
- από αρχιτεκτονικής σκοπιάς το κτίριο θεωρείται από πολλούς εμβληματικό στο τομέα των ξύλινων κατασκευών
- διαθέτει αίθουσες διαφόρων δυναμικοτήτων και χρήσεων
- ένα από τα πλεονεκτήματα του κτιρίου είναι ότι οι εκάστοτε χρήστες μπορούν να δημιουργήσουν διαφορετικές συνθήκες διάταξης, επίπλωσης, ήχου και φωτός

κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος

- οι 140 συναυλίες και 400 εκδηλώσεις που διοργανώνονται κάθε χρόνο έχουν δώσει νέα δυναμική στην τοπική οικονομία της περιοχής
- αναβάθμιση της πολιτιστικής ζωής των κατοίκων της περιοχής

> 10.4 *Captivating experience at Acropolis Museum* > ΕΛΛΑΔΑ / ΑΘΗΝΑ

αντικείμενο

- η δημιουργία σύγχρονου μουσειακού χώρου ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής αξίας με θέμα τον Παρθενώνα στο κέντρο της Αθήνας με στόχο την ανάδειξη της αρχαιολογικής, ιστορικής, συμβολικής και αισθητικής αξίας του συμπλέγματος της Ακροπόλεως

χαρακτηριστικά

- το έργο αποτελεί μέρος του προγράμματος EU2020 της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει ως στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της αειφορίας στην οικονομία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως σύνολο
- πέρα από την επίδειξη της πλούσιας ιστορίας της Ελλάδας στους τουρίστες και ντόπιους που προσελκύει το μουσείο λειτουργεί επίσης και ως πόλος γύρω από τον οποίο τοπικές επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται και ενδυναμώνονται
- στην ίδια στρατηγική εντάσσεται και η ανάπτυξη και άλλων μουσείων με στόχο την ανάδειξη του πλούσιου πολιτιστικού δυναμικού της χώρας (Μουσείο Μπενάκη, Βυζαντινό Μουσείο Αθήνας και Θεσσαλονίκης), συμβάλλοντας έτσι στην ενίσχυση του τουρισμού, της απασχόλησης και της ανάπτυξης στη χώρα
- συνέργιες που ενσωματώνουν τον πολιτισμό, τουρισμό, επιχειρηματικότητα, εκπαίδευση, υγεία και γαστρονομία, βοηθούν τη χώρα να αναβαθμισθεί ως υψηλής ποιότητας τουριστικός προορισμός

κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος

- δημιουργία απασχόλησης, ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας, προώθηση θεμάτων παιδείας και πολιτισμού, ενίσχυση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της κάθε χώρας

11. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

> 11.1 *Time to discover the splendour of Florence by tram* > ΙΤΑΛΙΑ / ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ (Τοσκάνη)

αντικείμενο

- η αναβάθμιση και η επέκταση του δικτύου τραμ της πόλης της Φλωρεντίας

χαρακτηριστικά

- το έργο αποτελεί μέρος ενός συνολικού σχεδιασμού για τη δημιουργία δικτύου τραμ που θα ενώνει τους κύριους δήμους της μητροπολιτικής περιοχής της Φλωρεντίας
- το έργο περιλαμβάνει επενδύσεις που στόχο έχουν την αναβάθμιση ή/και την τροποποίηση των υφιστάμενων υποδομών καθώς και την κατασκευή καινούργιων όπως νέες υπόγειες ή υπέργειες διαβάσεις, μία νέα γέφυρα πάνω από τον ποταμό Άρνο και άλλες τροποποιήσεις για την εναρμόνιση με το καινούργιο σύστημα
- θα κατασκευασθούν 18, 92 χλμ νέων γραμμών και 46 νέες στάσεις
- το έργο εντάσσεται σε ένα συνολικό στόχο που είναι η αειφόρα κίνηση στη μητροπολιτική περιοχή της Φλωρεντίας

κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος

- δημιουργία 511 θέσεων εργασίας κατά τη φάση κατασκευής και 186 νέων θέσεων κατά τη φάση λειτουργίας
- οι τοπικές αρχές εκτιμούν ότι ως άμεσο αποτέλεσμα του έργα πάνω από 14,5 εκατομμύρια οδηγών ΙΧ θα αφήσουν τα αυτοκίνητα και θα χρησιμοποιήσουν τις δημόσιες συγκοινωνίες (37% των επιβατών του τραμ)
- περιβαλλοντικά οφέλη από την αποσυμφόρηση της αστικής κίνησης
- βελτιωμένη προαστιακή συγκοινωνία και βελτίωση του συστήματος μεταφορών μεταξύ της περιοχής και της υπόλοιπης περιφέρειας διευκολύνοντας την κινητικότητα των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών της πόλης

> 11.2 *Dijon: a tram network carrying ambitions* > ΓΑΛΛΙΑ / Dijon (Bourgogne)

αντικείμενο

- δημιουργία νέου δικτύου τραμ διασυνδεμένου με τα υπόλοιπα αστικά μέσα μεταφοράς στο πλαίσιο προγράμματος μεγάλης κλίμακας αστικής αναμόρφωσης και ανάπτυξης με έμφαση στην περιβαλλοντική συνείδηση

χαρακτηριστικά

- δημιουργία δύο γραμμών τραμ (20χλμ) με 35 σταθμούς που λειτουργεί ως συνδετήριος άξονας σε ένα συνδυασμένο σύστημα μεταφορών ενώνοντας δύο διαφορετικά δίκτυα συγκοινωνιών στην ευρύτερη περιοχή της Dijon
- το έργο εντάσσεται σε μία συνολική στρατηγική αναμόρφωσης του αστικού ιστού της πόλης στους τομείς των συγκοινωνιών, περιβάλλοντος και απασχόλησης
- το έργο αυξάνει την προσβασιμότητα του γενικού πληθυσμού αλλά και ειδικών ομάδων (α.μ.ε.α., μαθητές, φοιτητές, ποδηλάτες) προς εργασιακούς, σπουδαστικούς χώρους καθώς και προς χώρους εμπορικής χρήσης που αναπτύσσονται κατά μήκος του νέου συγκοινωνιακού άξονα
- ενσωμάτωση στους συρμούς και στους σταθμούς προδιαγραφών πρόσβασης α.μ.ε.α., δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων και ασφαλισμένων χώρων στάθμευσης ποδηλάτων δίπλα στους σταθμούς
- διασύνδεση διαφόρων μέσων μεταφοράς: τραίνα, ΙΧ και ποδήλατα, ανασχεδιασμός δρομολογίων ΜΜΜ, αποθάρρυνση χρήσης ΙΧ στο κέντρο της πόλης
- η λύση του τραμ επιλέχθηκε επειδή είναι πιο αθόρυβο σε σχέση με τα λεωφορεία, χρησιμοποιεί δέκα φορές λιγότερη ενέργεια και παράγει ρύπους εκατό φορές λιγότερο σε σχέση με ένα ΙΧ
- το έργο συνδέεται με 6.700 θέσεις εργασίας κατά τη φάση της κατασκευής (2 χρόνια) και 64 κατά τη φάση λειτουργίας

12. ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

> 12.1 *Urban park revitalizes deprived city neighborhood* > ΒΕΛΓΙΟ / ΑΝΤΒΕΡΠ

αντικείμενο

- μετατροπή παλαιού εγκαταλειμμένου σιδηροδρομικού αμαξοστασίου σε δημοφιλές πάρκο αναψυχής δίνοντας έναυσμα στην κοινωνική και οικονομική μεταμόρφωση των γειτονικών περιοχών

χαρακτηριστικά

- αποτελεί υπόδειγμα ενοποιημένου σχεδιασμού ενσωματώνοντας χωρικά, κοινωνικά, πολιτισμικά και επιχειρηματικά στοιχεία σε ένα μεγάλης κλίμακας έργο αστικής ανάπλασης
- η μετατροπή των παλαιών σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων σε αστικό πάρκο υλοποιήθηκε με τη σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού φορέα καθώς η εμπορική διάσταση του έργου ήταν ζωτικής σημασίας για την επιτυχία του. Έτσι από τα 24 εκτάρια του χώρου τα 18 αξιοποιήθηκαν από τον δήμο για την ανάπτυξη του πάρκου ενώ στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις εκχωρήθηκαν δικαιώματα εμπορικής εκμετάλλευσης σε μία έκταση 6 εκταρίων
- το πάρκο περιλαμβάνει ζώνες αναψυχής και πρασίνου, ζώνες ήπιας οικιστικής ανάπτυξης καθιστώντας το δημοφιλές σημείο αστικής αναψυχής για τους κατοίκους καθώς και για πολλούς επισκέπτες της πόλης
- το πάρκο λειτούργησε ως κόμβος συνένωσης τριών περιοχών που μέχρι τότε ήταν αποκομμένες μεταξύ τους εξαιτίας των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων. Τα παράπλευρα οφέλη για τις πρώην υποβαθμισμένες περιοχές περιλαμβάνουν την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και την οικονομική αναζωογόνηση τους. Η ιδιωτική ανάπτυξη στις παρακείμενες του πάρκου περιοχές αυξήθηκε με επενδύσεις οικιστικού και εμπορικού χαρακτήρα
- ο δήμος παίζει ενεργό ρόλο στη λειτουργία του πάρκου έχοντας την ευθύνη της διαχείρισης και του προγραμματισμού των εκδηλώσεων στο πάρκο (πολιτιστικά δρώμενα, φεστιβάλ, αθλητικές εκδηλώσεις, περίπατοι κλπ) με τη σύμπραξη των κατοίκων και των τοπικών οργανώσεων και δικτύων πολιτών
- η δράση συνεχίζεται με έργα μετασκευής των παλιών σιδηροδρομικών υποστέγων σε αθλητικές εγκαταστάσεις. Το μεγαλύτερο υπόστεγο έκτασης 5.500τμ η πόλη αποφάσισε να το παραχωρήσει για χρήσεις στον τομέα του κινηματογράφου και των multi-media παραγωγών με τη φιλοδοξία να ενισχύσει την τοπική οικονομία των δημιουργικών επαγγελμάτων και τη μετατροπή της πόλης σε δημιουργικό σημείο ενδιαφέροντος

εμπλεκόμενοι φορείς

- δήμος, εταιρία σιδηροδρόμων, εταιρία διαχείρισης περιουσίας των σιδηροδρόμων, ιδιωτικές επιχειρήσεις εμπορικές και κατασκευαστικές

12.2 *Neighborhood revival in Palencia* > ΙΣΠΑΝΙΑ / Castilla y León

αντικείμενο

- το έργο αποτελεί μέρος μίας ευρύτερης προσπάθειας προώθησης της αειφόρας αστικής ανάπτυξης σε 43 πόλεις της Ισπανίας και αφορά στην αστική, οικονομική και κοινωνική αναγέννηση σε γειτονιές των πόλεων

χαρακτηριστικά

- αστικές δράσεις: στα πλαίσια του προγράμματος υλοποιούνται δράσεις όπως ανακαινίσεις ιστορικών κτιρίων, δημιουργία ποδηλατοδρόμων και εγκατάσταση νέων φιλικών προς το περιβάλλον υποδομών δημόσιου φωτισμού. Δράσεις ενίσχυσης της αστικής προσβασιμότητας και κινητικότητας όπως ποδηλατοδρόμοι και παρκινγκ καθώς και εκστρατείες ευαισθητοποίησης σχετικά με τα πλεονεκτήματα και τα οφέλη της χρήσης των αστικών συγκοινωνιών και των ποδηλάτων
- κοινωνικές δράσεις: υποστήριξη της κοινωνικής ενσωμάτωσης και πολιτικών ίσων ευκαιριών μέσω προγραμμάτων που ενθαρρύνουν την ενσωμάτωση των νέων στην κοινωνία και καταπολεμούν την εγκατάλειψη του σχολείου από τους νέους. Υλοποιούνται προγράμματα εκπαίδευσης ενηλίκων και δράσεις υποστήριξης κοινοτήτων σε μειονεκτική θέση
- ανάληψη δράσεων αναδάσωσης περιαστικών λόφων και δημιουργίας ζωνών αναψυχής για τους κατοίκους
- δημιουργία σταθμού πληροφόρησης σχετικά με την οικιακή χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τα ενεργειακά και οικονομικά οφέλη που προκύπτουν από αυτό και εγκατάσταση συναφών συστημάτων σε τοπικά δημόσια κτίρια. Εγκατάσταση συστημάτων οδοφωτισμού μέσω ηλιακής ενέργειας
- οικονομικές δράσεις: ωφέλειες για την τοπική επιχειρηματικότητα μέσω της δημιουργίας πολυθεματικού εκπαιδευτικού κέντρου για την ενίσχυση της απασχόλησης και της επιχειρηματικής δράσης κυρίως μεταξύ μικρομεσαίων επιχειρήσεων και πολύ μικρών επιχειρήσεων που θεωρούνται ζωτικής σημασίας για την τοπική ανάπτυξη. Έχει εκπονηθεί πλάνο για την ενίσχυση των εμπορικών δραστηριοτήτων, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας τοπικών Μ.Μ.Ε. και υποστήριξη νέων start-up επιχειρήσεων. Για την υποστήριξη του τουρισμού ως σημαντικό μοχλό οικονομικής ανάπτυξης, αναλήφθηκαν δράσεις ανακαίνισης ιστορικών κτιρίων και περιοχών.

12.3 *Berlin's neighborhood management project brings decision-making on social development to the local level* > ΓΕΡΜΑΝΙΑ / ΒΕΡΟΛΙΝΟ

αντικείμενο

- η εισαγωγή συμβουλίων σε επίπεδο γειτονιάς σε παραμελημένες περιοχές του Βερολίνου με σκοπό την ενδυνάμωση της συμμετοχής των κατοίκων στη λήψη αποφάσεων σχετικά με την επιλογή και χρηματοδότηση παρεμβάσεων βελτίωσης των συνθηκών διαβίωση τους

χαρακτηριστικά

- η πρωτοβουλία είχε ως στόχο την καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού και διαφόρων κοινωνικών θεμάτων που ανέκυψαν σε συγκεκριμένες περιοχές του Βερολίνου μετά την επανένωση της πόλης
- οι κοινωνικά υποβαθμισμένες περιοχές της πόλης υπέφεραν από ελλείψεις σε δημόσιους χώρους, ανεργία, εξάρτηση από κρατική βοήθεια και από θέματα που προκύπτουν από την έλλειψη κοινωνικής και εθνικής ενσωμάτωσης. Η πρωτοβουλία ήρθε ως απάντηση σε αυτήν την κατάσταση με στόχο την δημιουργία γειτονιών με αλληλεγγύη μεταξύ τους, με ίσες ευκαιρίες ανάπτυξης για τη γειτονιά και τους κατοίκους της
- οι πιο δημοφιλείς δράσεις ήταν η υποστήριξη στα τοπικά σχολεία ώστε να καταστούν σημεία αναφοράς στην περιοχή, η ανακαίνιση δημόσιων κτιρίων ώστε να αυξηθεί η κοινωνική συνοχή και η προώθηση μίας κουλτούρας γειτονιάς με έμφαση στην αλληλεγγύη
- άλλες δράσεις της πρωτοβουλίας αφορούν την ενσωμάτωση ομάδων διαφορετικής εθνικής προέλευσης καθώς αποτελούν πλειοψηφία σε υποβαθμισμένες περιοχές και η υποστήριξη σε θέματα εκπαίδευσης, εύρεσης εργασίας και κοινωνικής ενσωμάτωσης

εμπλεκόμενοι φορείς

- ενεργά εμπλεκόμενοι στο έργο είναι οι ντόπιοι κάτοικοι σε συνεργασία με τις δημοτικές αρχές, τα διαμερισματικά συμβούλια και τις ομάδες διαχείρισης σε επίπεδο γειτονιάς
- Ζωτικό ρόλο επίσης παίζουν τοπικοί φορείς όπως σχολεία, εκκλησίες, επιχειρήσεις, τοπικές οργανώσεις κατοίκων

κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος

- αναβάθμιση υποβαθμισμένων περιοχών μεταθέτοντας τη λήψη αποφάσεων σε τοπικό επίπεδο ενισχύοντας τη συμμετοχή των κατοίκων στα κοινά
- ενσωμάτωση αποκλεισμένων ομάδων πληθυσμού σε όρους εθνικότητας, θρησκείας, μορφώσεως και άλλους κοινωνικούς παράγοντες

12.4 *Piazza Livio Bianco: how to revive a suburb* > ΙΤΑΛΙΑ / ΤΟΡΙΝΟ

αντικείμενο

- αφορά στην ανάπλαση πλατείας στα υποβαθμισμένα νότια προάστια του Τορίνο αναζωογονώντας την τοπική κοινότητα και ανυψώνοντας το ηθικό των κατοίκων

χαρακτηριστικά

- η πλατεία βρίσκεται σε υποβαθμισμένο προάστιο όπου λειτουργούσαν οι παλαιές βιομηχανικές εγκαταστάσεις της ΦΙΑΤ και παλαιές κατοικίες που προορίζονταν για τη στέγαση των εργαζομένων της εταιρίας
- η αποβιομηχάνιση της περιοχής οδήγησε σταδιακά στη φυσική και οικονομική υποβάθμιση και εγκατάλειψη της περιοχής και των υποδομών της
- η πλατεία είχε χάσει τη χρήση της ως δημόσιος χώρος συνεύρεσης και ψυχαγωγίας, έγινε εστία μικροπαραβατικότητας ενώ η πλειοψηφία των κατοίκων τη χαρακτήριζε ως "πολύ άσχημη"
- ο στόχος του προγράμματος ήταν η δημιουργία μίας πραγματικής πλατείας, ενός φιλόξενου μέρους προσέλκυσης των κατοίκων όλων των ηλικιών σε περιβάλλον διαδραστικότητας και ασφάλειας
- κατά τη διάρκεια επιλογής των επιμέρους αντικειμένων της επέμβασης λήφθηκαν υπ' όψιν οι προτάσεις της τοπικής κοινότητας
- τρεις από τις προτάσεις που προκρίθηκαν εκτέθηκαν σε δημόσια κριτική από τους κατοίκους. Παράλληλα η δημοτική αρχή ενέταξε την πλατεία στα προς χρηματοδότηση έργα συνολικότερου πλάνου αστικής παρέμβασης

- με στόχο την ουσιαστική αναζωογόνηση της πλατείας επιλέχθηκαν χρήσεις που προωθούν την κοινωνικότητα, τον πολιτισμό, την προσβασιμότητα σε όλους όπως παιδικές χαρές, πάρκο με ανοιχτό θέατρο και θεματικό πάρκο δραστηριοτήτων για εφήβους
- η παρέμβαση είχε ως αποτέλεσμα την επιστροφή της ζωής στην πλατεία, με μητέρες, μικρά παιδιά, ηλικιωμένους κλπ

α/α	Κατήγορια Δράσης	Θέμα	Χώρα/Πόλη Εφάρμογής	TOTAL Investment	EU contribution	Συνοπτική περιγραφή παραδείγματος	URL Link	Σχόλια/ Παρατηρήσεις
1.	ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (*Business Support*)							
1.1		*A future creative hotspot*	ΒΕΛΓΙΟ / ΓΑΝΔΗ (Λιμβουργία)	€ 558,537,400	€ 317,819,800	μετατροπή παλαιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων σε κέντρο τεχνών, αναψυχής, τουρισμού και επιχειρηματικότητας στους τομείς των δημιουργικών επαγγελμάτων και του gaming	http://www.c-mine.be/	συναφές και με την κατ. 10
1.2		*Bringing business back to the city*	ΒΕΛΓΙΟ / Liège, (Wallonie)	€ 1,423,000	€ 963,800	μετασκευή παλαιού βιομηχανικού χώρου (ορυχεία) σε επιχειρηματικό πάρκο	Agence de développement pour la province de Liège	/
1.3		*Car-maker mobilises cutting-edge childcare*	ΓΕΡΜΑΝΙΑ / Hesse	€ 1,860,000	€ 500,000	δημιουργία και λειτουργία παιδικού σταθμού εντός των εγκαταστάσεων παραγωγής μεγάλης αυτοκινητοβιομηχανίας		/
2.	ΕΝΕΡΓΕΙΑ (*Energy*)							
2.1		*Energising buildings the right way*	ΑΥΣΤΡΙΑ / Niederösterreich	€ 3,431,400	€ 937,400	δημιουργία δικτύου πράσινης οικοδόμησης όπου ειδικοί του κατασκευαστικού κλάδου συνεργάζονται ώστε να διασφαλίσουν ότι όλες οι παλιές και νέες κατασκευές διέπονται από οικολογικές προδιαγραφές	http://www.ecoplus.at/ecoplus/cluster-niederoesterreich/bau-energie-umwelt	συναφές και με τις κατ. 3,5
3.	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ (*Environment*)							
3.1		*Journey from wasteland to parkland*	ΙΤΑΛΙΑ / ΝΑΠΟΛΗ (Καμπανία)	€ 75,889,700	€ 37,944,900	σχέδιο αστικής ανάπλασης εγκαταλειμμένης βιομηχανικής ζώνης και μεταποίησής της σε πάρκο 40 εκταρίων για κατοίκους και επισκέπτες		/
3.2		*Keeping Madrid clean and green*	ΙΣΠΑΝΙΑ / ΜΑΔΡΙΤΗ	€ 26,885,860	€ 9,029,600	η χρήση επεξεργασμένου νερού στις αρδεύσεις πάρκων και στις υπηρεσίες καθαρισμού δημοσίων χώρων εξοικονομώντας έτσι πολύτιμους υδάτινους πόρους		/
4.	ΥΓΕΙΑ (*Health*)							
4.1		*Solving a major waste problem benefits the environment and human health*	ΡΟΥΜΑΝΙΑ / Sud-Est	€ 36,510,000	€ 27,176,20	υλοποίηση πρότυπου ολοκληρωμένου προγράμματος διαχείρισης στερεών αποβλήτων στην νοτιοανατολική περιφέρεια της Ρουμανίας	Vrancea County Council	/
5.	ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ, ΕΡΕΥΝΑ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ (*Innovation, Research and Technological Development*)							
5.1		*Providing a 'smart' marketing platform for small design firms*	ΑΓΓΛΙΑ / ΛΟΝΔΙΝΟ	€ 1 490 000	€ 750 000	δημιουργία μη κερδοσκοπικού οργανισμού με αντικείμενο την βοήθεια πολύ μικρών εταιρειών design με στόχο την προσβασιμότητα στην παγκόσμια αγορά	http://www.culturelabel.com	/
6.	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ (*Rural Development*)							
6.1		*Improved urban planning helps adaptation to climate change*	ΕΛΛΑΔΑ, ΙΤΑΛΙΑ, ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ, ΟΛΛΑΝΔΙΑ, ΑΥΣΤΡΙΑ, ΣΛΟΒΑΚΙΑ, ΣΟΥΗΔΙΑ, ΑΓΓΛΙΑ	€ 3.183.000	€ 2 430 000	το πρόγραμμα παρέχει εργαλεία ανάλυσης και βοηθά τους πολεοδόμους, αρχιτέκτονες, χωροτάκτες σε όλη την Ευρώπη να δημιουργήσουν και να επανασχεδιάσουν υπαίθρους χώρους και κτίρια με σκοπό τη διασφάλιση της προσαρμοστικότητάς τους στις κλιματικές αλλαγές και τα ακραία φυσικά φαινόμενα	http://www.wiels.org/	/
7.	ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ, ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΠΑΙΔΕΙΑ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ (*Social inclusion, Jobs, Education and Training*)							
7.1		*German pop music industry set for a bright future*	ΓΕΡΜΑΝΙΑ / Mannheim (Baden-Württemberg)		€ 5,500,000	το έργο αφορά στη δημιουργία ακαδημίας μουσικών σπουδών και μουσικού πάρκου με υποδομές που υποστηρίζει τη μικρομεσαία επιχειρηματικότητα στη μουσική βιομηχανία	http://www.musikpark-mannheim.de/ http://www.mannheim.de http://www.popakademie.de	/
8.	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ (*Territorial Co-operation*)							
8.1		*Neighbourhoods reborn*	ΓΕΡΜΑΝΙΑ,ΓΑΛΛΙΑ, ΟΛΛΑΝΔΙΑ, ΑΓΓΛΙΑ	€ 22,597,594	€ 11,005,616	δημιουργία δικτύου συνεργασίας έξι ευρωπαϊκών πόλεων με στόχο την ανταλλαγή πρακτικών και εμπειρικών επανάχρησης παλαιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων		
9.	ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ (*Structural funds management and governance*)							
9.1		*Regions pool together for more sustainable energy solutions*	ΓΕΡΜΑΝΙΑ / ΒΕΡΟΛΙΝΟ		€ 830,942	αφορά στη δημιουργία πανευρωπαϊκού δικτύου από εθνικούς, περιφερειακούς και δημοτικούς φορείς με στόχο την προώθηση και υλοποίηση οικονομικών και φιλικών προς το περιβάλλον κεντρικών εγκαταστάσεων θέρμανσης και κλιματισμού	ReqEnergy	συναφές και με τις κατ. 2,3,5,8
10.	ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ (*Turism and Culture*)							
10.1		*Culture takes centre stage in Leicester*	ΑΓΓΛΙΑ / ΛΕΣΤΕΡ (Αν. Αγγλία)		€ 2,090,000	αφορά ανέγερση Πολιτιστικού Κέντρου χαρακτηριστικής αρχιτεκτονικής ταυτότητας που περιλαμβάνει χώρους παραστάσεων, καφέ και μπαρ	http://www.curveonline.co.uk	/
10.2		*A gathering place for citizens*	ΙΤΑΛΙΑ / ΤΟΡΙΝΟ (ΠΙΕΜΟΝΤΕ)	€ 851,125	€ 248,150	δημιουργία κέντρου πολιτισμού και κοινωνικής συνεύρεσης στην πόλη του Τορίνο με στόχο την ενθάρρυνση των πολιτών για συμμετοχή στα κοινά	http://www.comune.torino.it/	συναφές και με την κατ. 7
10.3		*Striking landmark embellishes Lahti lakeside*	ΦΙΛΑΝΔΙΑ / Etelä-Suomi	€ 23,000,000	€ 1,700,000	μετατροπή και επέκταση παλαιού βιομηχανικού χώρου (εργοστάσιο ξυλείας) σε πολυχώρο δίνοντας στέγη σε καλλιτέχνες, επιχειρήσεις και άλλους χρήστες για διάφορες εκδηλώσεις	Sibeliustalo	/
10.4		*Captivating experience at Acropolis Museum*	ΕΛΛΑΔΑ / ΑΘΗΝΑ	€ 130,071,000	€ 24,938,000	η δημιουργία σύγχρονου μουσειακού χώρου ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής αξίας με θέμα τον Παρθενώνα στο κέντρο της Αθήνας με στόχο την ανάδειξη της αρχαιολογικής, ιστορικής, συμβολικής και αισθητικής αξίας του συμπλέγματος της Ακροπόλεως	theacropolismuseum.gr	συναφές και με την κατ. 7
11.	ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (*Transportation*)							
11.1		*Time to discover the splendour of Florence by*	ΙΤΑΛΙΑ / ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	€ 159,890,900	€ 53,275,600	αναβάθμιση και επέκταση του δικτύου τραμ της πόλης της Φλωρεντίας		/
11.2		*Dijon: a tram network carrying ambitions*	ΓΑΛΛΙΑ / Dijon (Bourgogne)	€ 18 528 240	€ 6 314 424	δημιουργία νέου δικτύου τραμ διασυνδεμένου με τα υπόλοιπα αστικά μέσα μεταφοράς στο πλαίσιο προγράμματος μεγάλης κλίμακας αστικής αναμόρφωσης και ανάπτυξης με έμφαση στην περιβαλλοντική συνείδηση		/
12.	ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ (*Urban Develpoment*)							
12.1		*Urban park revitalises deprived city neighbourhood*	ΒΕΛΓΙΟ / ΑΝΤΒΕΡΠΙ	€ 41 200 000	€ 14 000 000	μετατροπή παλαιού εγκαταλειμμένου σιδηροδρομικού αμαξοστασίου σε δημοφιλές πάρκο αναψυχής δίνοντας έναυσμα στην κοινωνική και οικονομική μεταμόρφωση των γειτονικών περιοχών		/
12.2		*Neighbourhood revival in Palencia*	ΙΣΠΑΝΙΑ / Castilla y León	€ 11,743,600	€ 8,220,500	το έργο απετέλεί μέρος μίας ευρύτερης προσπάθειας προώθησης της αειφόρας αστικής ανάπτυξης σε 43 πόλεις της Ισπανίας και αφορά στην αστική, οικονομική και κοινωνική αναγέννηση σε γειτονιές των πόλεων	Proyecto Urban Palencia 2007 2013	συναφές και με την κατ. 6
12.3		*Berlin's neighbourhood management project brings decision-making on social development to the local level*	ΓΕΡΜΑΝΙΑ / ΒΕΡΟΛΙΝΟ	€ 223 500 000	€ 83 500 000	η εισαγωγή συμβουλίων σε επίπεδο γειτονιάς σε πραμελημένες περιοχές του Βερολίνου με σκοπό την ενδυνάμωση της συμμετοχής των κατοίκων στη λήψη αποφάσεων σχετικά με την επιλογή και χρηματοδότηση παρεμβάσεων βελτίωσης των συνθηκών διαβίωσή τους		/
12.4		*Piazza Livio Bianco: how to revive a supurb*	ΙΤΑΛΙΑ / ΤΟΡΙΝΟ	€ 2,226,885	€ 914,998 (ERDF)	αφορά στην ανάπλαση πλατείας στα υποβαθμισμένα νότια προάστια του Τορίνο	Comune di Torino - Urban	/

Μέρος 3.

Κριτήρια αξιολόγησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων

Κριτήριο 4 Ο βαθμός δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις.

4.1 Η συνέργεια με το Ρυθμιστικό 2021, με υφιστάμενα ή προγραμματισμένα έργα της Περιφέρειας και ΟΤΑ (Π.1.1.2, Π.1.1.3, Π.1.1.4, Π.1.1.5)

Γιάννα Σταυρουλάκη, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής, Δρ. ΕΜΠ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

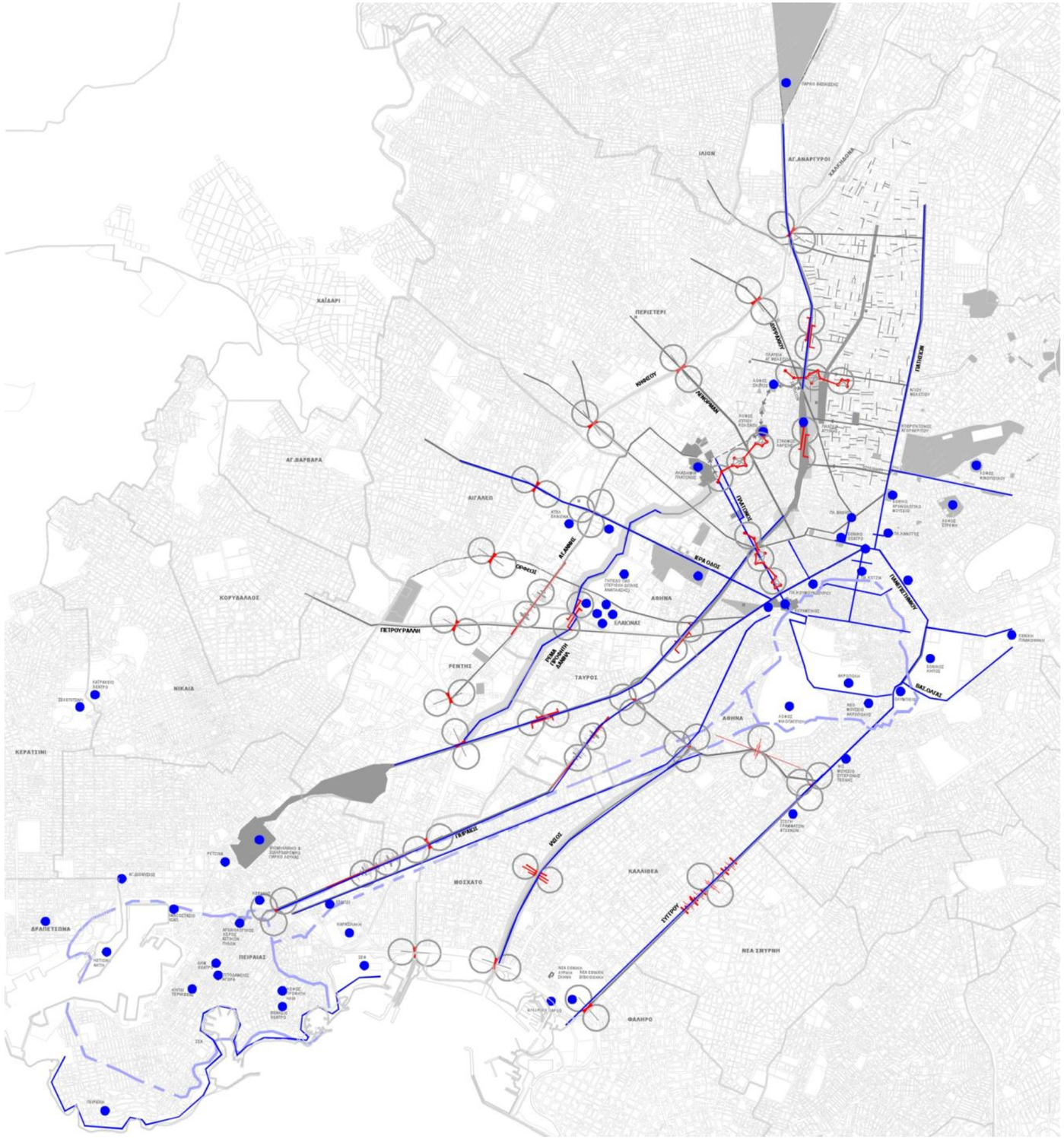
Τύπος παρέμβασης		**Άμεση συνέργεια με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021**	**Έμμεση συνέργεια με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021**
Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων			
Α1. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα όρια των δήμων			
	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κλειστών δρόμων ταχείας κυκλοφορίας σε αστικές λεωφόρους:		
1	**Συγγρού**	2.1.3. Δημιουργία του Εθνικού Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης στο κτήριο «ΦΙΞ» 6.1.9 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Ενίσχυση «Νέων Πολιτιστικών Διαδρομών» 6.1.16 «Σύζευξη» κέντρων πόλης Αθήνας και Πειραιά. Λεωφόρος Συγγρού-Μακρά Τείχη-Ηλεκτρικός-Οδός Πειραιώς-γραμμές ΟΣΕ 6.2.6 Ανάπλαση Φαληρικού Όρμου. Κέντρο Πολιτισμού με Εθνική Λυρική Σκηνή, Εθνική Βιβλιοθήκη και Πάρκο 6.2.7 Ανάπλαση Φαληρικού Όρμου. Μητροπολιτικό Πάρκο και ανάπλαση παράκτιας περιοχής Φαληρικού Όρμου	2.2.7 Ενταξη πολιτισμού στις αναπλάσεις και την αξιοποιηση του κενού κτηριακού αποθέματος. Πρόγραμμα ανάπλασης πλατειών 3.3.5 Αξιοποίηση δημόσιων εκτάσεων και ακινήτων/Ολυμπιακών ακινήτων για χρήσεις συνεδριακού τουρισμού 4.2.7 Επέκταση υφιστάμενων και δημιουργία νέων γραμμών τραμ Β' προτεραιότητας 4.4.4 Δημιουργία Α΄φάσης Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών 6.1.1 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνα;. Επαναπροσδιορισμός του κέντρου με άξονα την Πανεπιστημίου 6.1.8 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Ολοκλήρωση του μεγάλου Αρχαιολογικού περίπατου της Αθήνας
2	**Χαμοστέρνας-Καλλιρόης**		2.2.7 Ένταξη πολιτισμού στις αναπλάσεις και την αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος. Πρόγραμμα ανάπλασης πλατειών 6.1.8 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Ολοκλήρωση του μεγάλου Αρχαιολογικού περίπατου της Αθήνας 6.1.16 «Σύζευξη» κέντρων πόλης Αθήνας και Πειραιά. Λεωφόρος Συγγρού-Μακρά Τείχη-Ηλεκτρικός-Οδός Πειραιώς-γραμμές ΟΣΕ
Α2. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα επίκεντρα των δήμων			
3	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση και σύνδεση της Ακρόπολης και των αρχαιολογικών πεζόδρομων με το λιμάνι του Πειραιά: **Ζώνη Μακρών Τειχών**	6.1.11 Ανασυγκρότηση κέντρου Πειραιά. Ανάπλαση Θαλάσσιου αστικού μετώπου Πειραιά 6.1.12 Ανασυγκρότηση κέντρου Πειραιά. Ανάδειξη πυρήνα του Πειραιά 6.1.14 Ανασυγκρότηση κέντρου Πειραιά. Κατάρτιση και έγκριση ΣΟΑΠ Πειραιά 6.1.15 Ανασυγκρότηση κέντρου Πειραιά. Λειτουργική ανασύνταξη υποβαθμισμένων περιοχών 6.1.16 «Σύζευξη» κέντρων πόλης Αθήνας και Πειραιά. Λεωφόρος Συγγρού-Μακρά Τείχη-Ηλεκτρικός-Οδός Πειραιώς-γραμμές ΟΣΕ	2.1.4 Πολιτιστική Ακτή Πειραιά με Μουσείο Ενάλιων Αρχαιοτήτων και Μουσείο Μετανάστευσης 2.2.5 Ένταξη πολιτισμού στις αναπλάσεις και την αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος. Καταγραφή και ανάδειξη σημαντικών κτηρίων. 2.2.7 Ένταξη πολιτισμού στις αναπλάσεις και την αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος. Πρόγραμμα ανάπλασης πλατειών 2.2.8. Ανάδειξη και διασύνδεση μνημείων και αρχαιολογικών χώρων. Καταγραφή, μελέτη και κήρυξη όλων των μνημείων. 2.3.1 Στρατηγικό πρόγραμμα για τη θεσμική προστασία του Αττικού τοπίου 2.3.2 Πρόγραμμα καταγραφής και αξιολόγησης όλων των τοπίων 3.3.4 Πρόγραμμα βελτίωσης της ελκυστικότητας της Περιφέρειας Αττικής ως τουριστικού προορισμού 4.1.1 Αναβάθμιση και επέκταση των υποδομών εξυπηρέτησης του κεντρικού επιβατικού λιμένα Πειραιά 4.2.11 Δημιουργία 7 Συγκοινωνιακών κέντρων 6.1.3 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Αστικές κεντρικότητες. ΙΚΑ-Μεταξουργείο-Πλατεία Κουμουνδούρου- οδός Πειραιώς 6.1.13 Ανασυγκρότηση κέντρου Πειραιά. Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις επιπέδου γειτονιάς 6.1.11 Ανασυγκρότηση κέντρου Πειραιά. Ανάπλαση Θαλάσσιου αστικού μετώπου Πειραιά

4	Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κεντρικών οδών σε αστικές λεωφόρους και διαδρομές: **Ιερά Οδός**	6.1.9 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Ενίσχυση «Νέων Πολιτιστικών Διαδρομών» 6.3.1 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Επικαιροποίηση του ισχύοντος Πολεοδομικού Σχεδίου. 6.3.2 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής και απαλλοτριώσεις 6.3.3 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Βασικό οδικό δίκτυο και δίκτυα υποδομής 6.3.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Διπλή Ανάπλαση-Παρεμβάσεις περιοχή Ελαιώνα	2.2.5 Ένταξη πολιτισμού στις αναπλάσεις και την αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος. Καταγραφή και ανάδειξη σημαντικών κτηρίων. 2.2.8. Ανάδειξη και διασύνδεση μνημείων και αρχαιολογικών χώρων. Καταγραφή, μελέτη και κήρυξη όλων των μνημείων. 3.2.7. Δημιουργία «Στρατηγικών υποδοχέων καινοτομίας και πράσινης ανάπτυξης» 3.3.4 Πρόγραμμα βελτίωσης της ελκυστικότητας της Περιφέρειας Αττικής ως τουριστικού προορισμού 4.1.10 Νέος κεντρικός σταθμός υπεραστικών λεωφορείων στον Ελαιώνα 4.2.11 Δημιουργία 7 Συγκοινωνιακών κέντρων
5	**Αγίας Άννης**	3.2.7. Δημιουργία «Στρατηγικών υποδοχέων καινοτομίας και πράσινης ανάπτυξης» 4.1.10 Νέος κεντρικός σταθμός υπεραστικών λεωφορείων στον Ελαιώνα 6.3.1 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Επικαιροποίηση του ισχύοντος Πολεοδομικού Σχεδίου. 6.3.2 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής και απαλλοτριώσεις 6.3.3 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Βασικό οδικό δίκτυο και δίκτυα υποδομής 6.3.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Διπλή Ανάπλαση-Παρεμβάσεις περιοχή Ελαιώνα	2.2.4. Προστασία και ανάδειξη συνόλων με αξιόλογα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά. 2.2.5 Ένταξη πολιτισμού στις αναπλάσεις και την αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος. Καταγραφή και ανάδειξη σημαντικών κτηρίων. 3.3.4 Πρόγραμμα βελτίωσης της ελκυστικότητας της Περιφέρειας Αττικής ως τουριστικού προορισμού 4.2.11 Δημιουργία 7 Συγκοινωνιακών κέντρων 6.1.6 Ολοκληρωμένη παρέμβαση πολεοδομικής αναβάθμισης στην Ακαδημία Πλάτωνος 2.1.1 Ακαδημία Πλάτωνος – Ολοκληρωμένη ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου αρχαίου Γυμνασίου με το νέο Αρχαιολογικό Μουσείο της Πόλης των Αθηνών
6	Στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κεντρικών οδών σε αστικές λεωφόρους **Λένορμαν**	6.1.6 Ολοκληρωμένη παρέμβαση πολεοδομικής αναβάθμισης στην Ακαδημία Πλάτωνος 6.1.9 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Ενίσχυση «Νέων Πολιτιστικών Διαδρομών»	2.1.1 Ακαδημία Πλάτωνος – Ολοκληρωμένη ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου αρχαίου Γυμνασίου με το νέο Αρχαιολογικό Μουσείο της Πόλης των Αθηνών 2.2.5 Ένταξη πολιτισμού στις αναπλάσεις και την αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος. Καταγραφή και ανάδειξη σημαντικών κτηρίων. 2.2.7 Ένταξη πολιτισμού στις αναπλάσεις και την αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος. Πρόγραμμα ανάπλασης πλατειών 2.2.8. Ανάδειξη και διασύνδεση μνημείων και αρχαιολογικών χώρων. Καταγραφή, μελέτη και κήρυξη όλων των μνημείων. 6.3.1 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Επικαιροποίηση του ισχύοντος Πολεοδομικού Σχεδίου. 6.3.2 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής και απαλλοτριώσεις 6.3.3 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Βασικό οδικό δίκτυο και δίκτυα υποδομής 6.1.3 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Αστικές υποδομές και κεντρικότητα: ΙΚΑ-Μεταξουργείο-Πλ.Κουμουνδούρου-οδός Πειραιώς
Γ1. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα όρια των δήμων			
7	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των ποταμών: **Ιλισός (Πράσινο Ποτάμι)**	1.2.5 Ειδικό πρόγραμμα προστασίας και αποκατάστασης μνημείων και τοπίων υδατικού ενδιαφέροντος Αττικής 1.2.1 Εκπόνηση ολοκληρωμένου επιχειρησιακού σχεδίου διαχείρισης υδάτων Αττικής 1.2.2 Ειδικό πρόγραμμα προστασίας και αποκατάστασης υδατορευμάτων Αττικής 2.3.2 Πρόγραμμα καταγραφής και αξιολόγησης όλων των τοπίων	2.3.1 Στρατηγικό πρόγραμμα για τη θεσμική προστασία του Αττικού τοπίου
8	**Κηφισός (από τον κόμβο Πειραιώς ως τις εκβολές)**	1.2.5 Ειδικό πρόγραμμα προστασίας και αποκατάστασης μνημείων και τοπίων υδατικού ενδιαφέροντος Αττικής 1.2.1 Εκπόνηση ολοκληρωμένου επιχειρησιακού σχεδίου διαχείρισης υδάτων Αττικής 1.2.2 Ειδικό πρόγραμμα προστασίας και αποκατάστασης υδατορευμάτων Αττικής	2.3.1 Στρατηγικό πρόγραμμα για τη θεσμική προστασία του Αττικού τοπίου 2.3.2 Πρόγραμμα καταγραφής και αξιολόγησης όλων των τοπίων 5.2.4 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανα χωρική ενότητα ή για το σύνολο της ΠΑ και Τοπικά σχέδια αναβάθμισης ή Ανάκτησης του δημόσιου χώρου
Γ2. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα επίκεντρα των δήμων			
9	Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση: των κεντρικών δυσλειτουργικών διασυνδέσεων **Σταθμός Λαρίσης**	4.1.9 Νέος επιβατικός σιδηροδρομικός σταθμός Αθήνας 3.3.4 Πρόγραμμα βελτίωσης της ελκυστικότητας της Περιφέρειας Αττικής ως τουριστικού προορισμού 4.1.5 Έργα και ανάπτυξη νέων σιδηροδρομικών (υπερτοπικών) γραμμών Α' προτεραιότητας 4.2.1 Ολοκλήρωση και επέκταση γραμμών Α' προτεραιότητας 4.2.7 Επέκταση υφιστάμενων και δημιουργία νέων γραμμών τραμ Β' προτεραιότητας 4.2.11 Δημιουργία 7 Συγκοινωνιακών κέντρων	2.2.5 Ένταξη πολιτισμού στις αναπλάσεις και την αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος. Καταγραφή και ανάδειξη σημαντικών κτηρίων. 2.2.7 Ένταξη πολιτισμού στις αναπλάσεις και την αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος. Πρόγραμμα ανάπλασης πλατειών 6.1.2 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Περιοχή Ομόνοια-Μινιόν-Πλατεία Βάθης

10	**Συνεπίπεδος κόμβος / σιδηροδρομικές γραμμές οδού Σεπολίων**	4.1.9 Νέος επιβατικός σιδηροδρομικός σταθμός Αθήνας 4.1.5 Έργα και ανάπτυξη νέων σιδηροδρομικών (υπερτοπικών) γραμμών Α' προτεραιότητας 4.2.1 Ολοκλήρωση και επέκταση γραμμών Α' προτεραιότητας	4.2.11 Δημιουργία 7 Συγκοινωνιακών κέντρων
11	Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των ρεμάτων **Προφήτης Δανιήλ**	1.2.2 Ειδικό πρόγραμμα προστασίας και αποκατάστασης υδατορευμάτων Αττικής 3.2.7. Δημιουργία «Στρατηγικών υποδοχέων καινοτομίας και πράσινης ανάπτυξης» 6.3.1 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Επικαιροποίηση του ισχύοντος Πολεοδομικού Σχεδίου. 6.3.2 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής και απαλλοτριώσεις 6.3.3 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Βασικό οδικό δίκτυο και δίκτυα υποδομής 6.3.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Διπλή Ανάπλαση-Παρεμβάσεις περιοχή Ελαιώνα	2.1.1 Ακαδημία Πλάτωνος – Ολοκληρωμένη ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου αρχαίου Γυμνασίου με το νέο Αρχαιολογικό Μουσείο της Πόλης των Αθηνών
Κομβικές δικτυώσεις δήμων			
Σ1. Δικτυώσεις σε κόμβο με χρήση			
	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου		
12	**Χαμοστέρνας - Ταύρος (Πλατεία Τριών Δήμων)**	6.1.16 «Σύζευξη» κέντρων πόλης Αθήνας και Πειραιά. Λεωφόρος Συγγρού-Μακρά Τείχη-Ηλεκτρικός-Οδός Πειραιώς-γραμμές ΟΣΕ 4.1.5 Έργα και ανάπτυξη νέων σιδηροδρομικών (υπερτοπικών) γραμμών Α' προτεραιότητας 4.2.1 Ολοκλήρωση και επέκταση γραμμών Α' προτεραιότητας	1.2.5 Ειδικό πρόγραμμα προστασίας και αποκατάστασης μνημείων και τοπίων υδατικού ενδιαφέροντος Αττικής 2.3.1 Στρατηγικό πρόγραμμα για τη θεσμική προστασία του Αττικού τοπίου 2.2.7 Ένταξη πολιτισμού στις αναπλάσεις και την αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος. Πρόγραμμα ανάπλασης πλατειών
13	**Πειραιώς - Σκυλίτση (Η Πύλη του Πειραιά)**	6.1.16 «Σύζευξη» κέντρων πόλης Αθήνας και Πειραιά. Λεωφόρος Συγγρού-Μακρά Τείχη-Ηλεκτρικός-Οδός Πειραιώς-γραμμές ΟΣΕ 6.1.11 Ανασυγκρότηση κέντρου Πειραιά. Ανάπλαση Θαλάσσιου αστικού μετώπου Πειραιά 6.1.12 Ανασυγκρότηση κέντρου Πειραιά. Ανάδειξη πυρήνα του Πειραιά 6.1.14 Ανασυγκρότηση κέντρου Πειραιά. Κατάρτιση και έγκριση ΣΟΑΠ Πειραιά 6.1.15 Ανασυγκρότηση κέντρου Πειραιά. Λειτουργική ανασύνταξη υποβαθμισμένων περιοχών 6.1.16 «Σύζευξη» κέντρων πόλης Αθήνας και Πειραιά. Λεωφόρος Συγγρού-Μακρά Τείχη-Ηλεκτρικός-Οδός Πειραιώς-γραμμές ΟΣΕ	2.2.5 Ένταξη πολιτισμού στις αναπλάσεις και την αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος. Καταγραφή και ανάδειξη σημαντικών κτηρίων. 2.2.7 Ένταξη πολιτισμού στις αναπλάσεις και την αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος. Πρόγραμμα ανάπλασης πλατειών 2.2.8. Ανάδειξη και διασύνδεση μνημείων και αρχαιολογικών χώρων. Καταγραφή, μελέτη και κήρυξη όλων των μνημείων. 2.3.1 Στρατηγικό πρόγραμμα για τη θεσμική προστασία του Αττικού τοπίου 2.3.2 Πρόγραμμα καταγραφής και αξιολόγησης όλων των τοπίων 3.3.4 Πρόγραμμα βελτίωσης της ελκυστικότητας της Περιφέρειας Αττικής ως τουριστικού προορισμού 6.1.13 Ανασυγκρότηση κέντρου Πειραιά. Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις επιπέδου γειτονιάς
14	Στην περιοχή του Ελαιώνα, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου **Ιεράς Οδού – Αγίας Άννης**	4.1.10 Νέος κεντρικός σταθμός υπεραστικών λεωφορείων στον Ελαιώνα 6.3.1 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Επικαιροποίηση του ισχύοντος Πολεοδομικού Σχεδίου. 6.3.2 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής και απαλλοτριώσεις 6.3.3 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Βασικό οδικό δίκτυο και δίκτυα υποδομής 6.3.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Διπλή Ανάπλαση-Παρεμβάσεις περιοχή Ελαιώνα	4.2.11 Δημιουργία 7 Συγκοινωνιακών κέντρων

Σ2. Δικτυώσεις σε κόμβο κενού χρήσης.			
	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε ανισόπεδους κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου		
15	**Συγγρού – Καλλιρόης**	6.1.16 «Σύζευξη» κέντρων πόλης Αθήνας και Πειραιά. Λεωφόρος Συγγρού-Μακρά Τείχη-Ηλεκτρικός-Οδός Πειραιώς-γραμμές ΟΣΕ	6.1.1 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνα;. Επαναπροσδιορισμός του κέντρου με άξονα την Πανεπιστημίου 6.1.8 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Ολοκλήρωση του μεγάλου Αρχαιολογικού περίπατου της Αθήνας
16	**Δέλτα Φαλήρου**	1.2.2 Ειδικό πρόγραμμα προστασίας και αποκατάστασης υδατορευμάτων Αττικής 6.2.1 Εκπόνηση σχεδίων-πλαισίων Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των ακτών της Αττικής (ΣΟΔΑΑ) 6.2.6 Ανάπλαση Φαληρικού Όρμου. Κέντρο Πολιτισμού με Εθνική Λυρική Σκηνή, Εθνική Βιβλιοθήκη και Πάρκο 6.2.7 Ανάπλαση Φαληρικού Όρμου. Μητροπολιτικό Πάρκο και ανάπλαση παράκτιας περιοχής Φαληρικού Όρμου	3.3.5 Αξιοποίηση δημόσιων εκτάσεων και ακινήτων/Ολυμπιακών ακινήτων για χρήσεις συνεδριακού τουρισμού 4.2.6 Επέκταση υφιστάμενων και δημιουργία νέων γραμμών τραμ 4.4.4 Δημιουργία Α΄φάσης Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών 6.1.11 Ανασυγκρότηση κέντρου Πειραιά. Ανάπλαση Θαλάσσιου αστικού μετώπου Πειραιά 4.2.6 Επέκταση υφιστάμενων και δημιουργία νέων γραμμών τραμ Α' προτεραιότητας 6.2.4 Πρόγραμμα ανάπλασης παράκτιας ζώνης Φαλήρου –Βουλιαγμένης με διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου - πεζόδρομου
17	**Κόμβος Κηφισού - Παραλιακό μέτωπο (Κόμβος Σ.Ε.Φ.)**	6.2.1 Εκπόνηση σχεδίων-πλαισίων Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των ακτών της Αττικής (ΣΟΔΑΑ) 6.1.11 Ανασυγκρότηση κέντρου Πειραιά. Ανάπλαση Θαλάσσιου αστικού μετώπου Πειραιά 1.2.2 Ειδικό πρόγραμμα προστασίας και αποκατάστασης υδατορευμάτων Αττικής	3.3.4 Πρόγραμμα βελτίωσης της ελκυστικότητας της Περιφέρειας Αττικής ως τουριστικού προορισμού 4.2.6 Επέκταση υφιστάμενων και δημιουργία νέων γραμμών τραμ Α' προτεραιότητας
18	**Κόμβος Κηφισού - Πειραιώς (Κηφισός – Μακρά Τείχη)**	6.1.16 «Σύζευξη» κέντρων πόλης Αθήνας και Πειραιά. Λεωφόρος Συγγρού-Μακρά Τείχη-Ηλεκτρικός-Οδός Πειραιώς-γραμμές ΟΣΕ	2.2.5 Ένταξη πολιτισμού στις αναπλάσεις και την αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος. Καταγραφή και ανάδειξη σημαντικών κτηρίων. 2.2.8. Ανάδειξη και διασύνδεση μνημείων και αρχαιολογικών χώρων. Καταγραφή, μελέτη και κήρυξη όλων των μνημείων. 6.1.12 Ανασυγκρότηση κέντρου Πειραιά. Ανάδειξη πυρήνα του Πειραιά 6.1.14 Ανασυγκρότηση κέντρου Πειραιά. Κατάρτιση και έγκριση ΣΟΑΠ Πειραιά 6.1.15 Ανασυγκρότηση κέντρου Πειραιά. Λειτουργική ανασύνταξη υποβαθμισμένων περιοχών
19	Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κεντρικών δυσλειτουργικών διασυνδέσεων στον ανισόπεδο κόμβο: **Τρεις γέφυρες και Κόμβος Εθνικής οδού / Δυρραχίου**	4.2.1 Ολοκλήρωση και επέκταση γραμμών Α' προτεραιότητας	4.1.5 Έργα και ανάπτυξη νέων σιδηροδρομικών (υπερτοπικών) γραμμών Α' προτεραιότητας 6.4.3 Μητροπολιτικό Πάρκο Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης Πύργου Βασιλίσσης
20	Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση: **Ανισόπεδοι κόμβοι επί της Εθνικής οδού (Κηφισός / Λεωφόρος Αθηνών, Κηφισός / Ιερά οδός, Κηφισός / Πέτρου Ράλλη, Κηφισός / Γραμμές ΟΣΕ)**	3.2.7. Δημιουργία «Στρατηγικών υποδοχέων καινοτομίας και πράσινης ανάπτυξης» 4.1.10 Νέος κεντρικός σταθμός υπεραστικών λεωφορείων στον Ελαιώνα 4.2.11 Δημιουργία 7 Συγκοινωνιακών κέντρων 6.3.1 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Επικαιροποίηση του ισχύοντος Πολεοδομικού Σχεδίου.	6.3.2 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής και απαλλοτριώσεις 6.3.3 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Βασικό οδικό δίκτυο και δίκτυα υποδομής 6.3.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Διπλή Ανάπλαση-Παρεμβάσεις περιοχή Ελαιώνα
21	Στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση των κεντρικών συνδέσεων, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση του ανισόπεδου κόμβου **Εθνική Οδός / Λένορμαν**		6.1.6 Ολοκληρωμένη παρέμβαση πολεοδομικής αναβάθμισης στην Ακαδημία Πλάτωνος

Διαδημοτικές δικτυώσεις σημείων και κόμβων			
Δ1. Δικτυώσεις διεγειρόμενων σημείων κατά τη διέλευση αστικών διαδρομών			
	Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση		2.2.4.Προστασία και ανάδειξη συνόλων με αξιόλογα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά. 2.2.5 Ένταξή πολιτισμού στις αναπλάσεις και την αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος. Καταγραφή και ανάδειξη σημαντικών κτηρίων. 2.2.7 Ένταξη πολιτισμού στις αναπλάσεις και την αξιοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος. Πρόγραμμα ανάπλασης πλατειών 4.2.6 Επέκταση υφιστάμενων και δημιουργία νέων γραμμών τραμ 6.1.2 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Περιοχή Ομόνοια-Μινιόν-Πλατεία Βάθης 6.1.9 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Ενίσχυση «Νέων Πολιτιστικών Διαδρομών» 6.1.10 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Κατάρτιση και έγκριση ΣΟΑΠ Αθήνας
22	**Εγκλωβισμένοι στον ιστό λόφοι (Ελικών, Σκουζέ, Ιππίου Κολωνού)**	6.1.6 Ολοκληρωμένη παρέμβαση πολεοδομικής αναβάθμισης στην Ακαδημία Πλάτωνος 6.1.9 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Ενίσχυση «Νέων Πολιτιστικών Διαδρομών»	2.2.8. Ανάδειξη και διασύνδεση μνημείων και αρχαιολογικών χώρων. Καταγραφή, μελέτη και κήρυξη όλων των μνημείων.
23	**Τόποι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος (Ακαδημία Πλάτωνος, Λόφος Ιππίου Κολωνού)**	2.1.1 Ακαδημία Πλάτωνος – Ολοκληρωμένη ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου αρχαίου Γυμνασίου με το νέο Αρχαιολογικό Μουσείο της Πόλης των Αθηνών 6.1.6 Ολοκληρωμένη παρέμβαση πολεοδομικής αναβάθμισης στην Ακαδημία Πλάτωνος 6.1.9 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Ενίσχυση «Νέων Πολιτιστικών Διαδρομών»	2.2.8. Ανάδειξη και διασύνδεση μνημείων και αρχαιολογικών χώρων. Καταγραφή, μελέτη και κήρυξη όλων των μνημείων.
24	**Αστικοί θύλακες, αστικά κενά**	4.1.5 Έργα και ανάπτυξη νέων σιδηροδρομικών (υπερτοπικών) γραμμών Α' προτεραιότητας 5.2.4 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανα χωρική ενότητα ή για το σύνολο της ΠΑ και Τοπικά σχέδια αναβάθμισης ή Ανάκτησης του δημόσιου χώρου	2.2.4 Προστασία και ανάδειξη συνόλων με αξιόλογα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά 6.1.2. Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας: Περιοχή Ομόνοιας – Μινιόν-Πλατείας Βάθης
	Στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος-Λένορμαν περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση των κεντρικών συνδέσεων, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των ανισόπεδων κόμβων:		
25	**Λένορμαν – Κωνσταντινουπόλεως**	4.1.9 Νέος επιβατικός σιδηροδρομικός σταθμός Αθήνας 4.1.5 Έργα και ανάπτυξη νέων σιδηροδρομικών (υπερτοπικών) γραμμών Α' προτεραιότητας 5.2.4 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανα χωρική ενότητα ή για το σύνολο της ΠΑ και Τοπικά σχέδια αναβάθμισης ανάκτησης του δημόσιου χώρου	4.1.9 Νέος επιβατικός σιδηροδρομικός σταθμός Αθήνας
26	**Λεωφόρου Αθηνών – Κωνσταντινουπόλεως**	4.1.5 Έργα και ανάπτυξη νέων σιδηροδρομικών (υπερτοπικών) γραμμών Α' προτεραιότητας 6.1.9 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Ενίσχυση «Νέων Πολιτιστικών Διαδρομών» 2.2.8 Ανάδειξη και διασύνδεση μνημείων και αρχαιολογικών χώρων. Καταγραφή, μελέτη και κήρυξη όλων των μνημείων. 5.2.4 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανα χωρική ενότητα ή για το σύνολο της ΠΑ και Τοπικά σχέδια αναβάθμισης ή Ανάκτησης του δημόσιου χώρου	2.1.1 Ακαδημία Πλάτωνος – Ολοκληρωμένη ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου αρχαίου Γυμνασίου με το νέο Αρχαιολογικό Μουσείο της Πόλης των Αθηνών 6.1.6 Ολοκληρωμένη παρέμβαση πολεοδομικής αναβάθμισης στην Ακαδημία Πλάτωνος 6.1.3 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Αστικές υποδομές και κεντρικότητα: ΙΚΑ-Μεταξουργείο-Πλ.Κουμουνδούρου-οδός Πειραιώς
27	Στην περιοχή Ελαιώνα - Κεραμεικού περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση των κεντρικών συνδέσεων, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση του κόμβου: **Κόμβος Ιεράς Οδού / Πειραιώς (Κεραμεικός)**	6.1.8 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Ολοκλήρωση του Μεγάλου Αρχαιολογικού Περίπατου της Αθήνας 6.1.9 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Ενίσχυση «Νέων Πολιτιστικών Διαδρομών» 2.2.8 Ανάδειξη και διασύνδεση μνημείων και αρχαιολογικών χώρων. Καταγραφή, μελέτη και κήρυξη όλων των μνημείων. 6.1.3 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Δικτύωση αστικών διαδρομών στο κέντρο πόλης	6.1.3 Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας. Αστικές υποδομές και κεντρικότητα: ΙΚΑ-Μεταξουργείο-Πλ.Κουμουνδούρου-οδός Πειραιώς 3.3.4 Πρόγραμμα βελτίωσης της ελκυστικότητας της Περιφέρειας Αττικής ως τουριστικού προορισμού 5.2.4 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανα χωρική ενότητα ή για το σύνολο της ΠΑ και Τοπικά σχέδια αναβάθμισης ή Ανάκτησης του δημόσιου χώρου 2.1.1 Ακαδημία Πλάτωνος – Ολοκληρωμένη ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου αρχαίου Γυμνασίου με το νέο Αρχαιολογικό Μουσείο της Πόλης των Αθηνών 6.1.6 Ολοκληρωμένη παρέμβαση πολεοδομικής αναβάθμισης στην Ακαδημία Πλάτωνος



Εικ 1: Χαρτογράφηση χωρικά προσδιορισμένων δράσεων ΡΣΑ2021 στην περιοχή μελέτης

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Τύπος παρέμβασης		**Άμεση συνέργεια με έργο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012'14**	**Έμμεση συνέργεια με έργο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012'14**
Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων			
Α1. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα όρια των δήμων			
	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κλειστών δρόμων ταχείας κυκλοφορίας σε αστικές λεωφόρους:		
1	**Συγγρού**		Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 1.4.1.1.1 Ανάπλαση διαμόρφωση Λεωφ. Β.Όλγας Δήμου Αθηναίων 1.5.5.1.8 Δημιουργία Α' φάσης Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών
2	**Χαμοστέρνας-Καλλιρόης**		Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 1.5.5.1.8 Δημιουργία Α' φάσης Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών
Α2. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα επίκεντρα των δήμων			
3	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση και σύνδεση της Ακρόπολης και των αρχαιολογικών πεζόδρομων με το λιμάνι του Πειραιά: **Ζώνη Μακρών Τειχών**	2.2.1.1.6 Αποκάλυψη και ανάδειξη της οχύρωσης της Αρχαίας πόλης του Πειραιά 2.2.1.1.3 Έργα ανάδειξης και προστασίας αρχαιολογικών χώρων	Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 2.2.1.1.1 Μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ της Περιφέρειας Αττικής και του ΟΛΠ για την ανάπτυξη και λειτουργία της Πολιτιστικής Ακτής Πειραιά 2.2.1.1.7 Διαμόρφωση και ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Ητειωνίας Πύλης Πειραιά 2.2.1.1.2 Εκπόνηση προγράμματος και ιεράρχηση προτεραιοτήτων για την ανάδειξη των ιστορικών και των πολιτιστικών ιδιαιτεροτήτων (πχ αναξιοποίητων αρχαιολογικών χώρων) κάθε ΠΕ 3.1.3.1.ζ Επαναχρησιμοποίηση παλαιών εργοστασίων και εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών κτιρίων – ταυτοποίηση ιδιοκτησιών, συνεργασία με τράπεζες και προσέλκυση νέων επενδύσεων 1.5.5.1.8 Δημιουργία Α' φάσης Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών
4	Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κεντρικών οδών σε αστικές λεωφόρους και διαδρομές: **Ιερά Οδός**	1.4.1.1.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα – Επικαιροποίηση του ισχύοντος πολεοδομικού σχεδίου 1.4.1.1.5 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα- Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής	Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.5.5.1.8 Δημιουργία Α' φάσης Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών 2.2.1.1.3 Έργα ανάδειξης και προστασίας αρχαιολογικών χώρων 2.2.1.1.2 Εκπόνηση προγράμματος και ιεράρχηση προτεραιοτήτων για την ανάδειξη των ιστορικών και των πολιτιστικών ιδιαιτεροτήτων (πχ αναξιοποίητων αρχαιολογικών χώρων) κάθε ΠΕ

5	**Αγίας Άννης**	1.4.1.1.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα – Επικαιροποίηση του ισχύοντος πολεοδομικού σχεδίου 1.4.1.1.5 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα- Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής	Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 3.1.3.1.ζ Επαναχρησιμοποίηση παλαιών εργοστασίων και εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών κτιρίων – ταυτοποίηση ιδιοκτησιών, συνεργασία με τράπεζες και προσέλκυση νέων επενδύσεων 3.1.3.1.λ Χωροθέτηση νέων οργανωμένων ζωνών – θυλάκων ανάπτυξης που σαν στόχο θα έχουν την εγκατάσταση υφιστάμενων επιχειρήσεων, την τόνωση της ανάπτυξης συστάδων επιχειρήσεων και επιχειρηματικών δικτύων ομοειδών ή συμπληρωματικών δραστηριοτήτων, με έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος και στην ανάπτυξη της καινοτομίας 3.1.3.1.u Υποστήριξη της ανάπτυξης νέου τύπου χρήσεων (δημιουργικές βιομηχανίες σε συνδυασμό με πολιτιστικές λειτουργίες) με ένταξη σε προγράμματα αστικής ανασυγκρότησης και επανάχρηση του υφιστάμενου κτιριακού βιομηχανικού / παραγωγικού αποθέματος 2.2.1.1.5 Εκπόνηση μελέτης που αφορά την κατασκευή του Μουσείου της Αθήνας στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος 1.5.1.2. Ανάπτυξη και αναβάθμιση βασικών οδικών αξόνων, με 31 δράσεις, ανάμεσά τους η διάνοιξη της Λ.Θηβών στα όρια του Δήμου Ιλίου και η ένωσή της με τη Λεωφ.Φυλής
6	Στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κεντρικών οδών σε αστικές λεωφόρους **Λένορμαν**	1.5.5.1.8 Δημιουργία Α' φάσης Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών 2.2.1.1.5 Εκπόνηση μελέτης που αφορά την κατασκευή του Μουσείου της Αθήνας στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος	Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.1.1.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα – Επικαιροποίηση του ισχύοντος πολεοδομικού σχεδίου 1.4.1.1.5 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα- Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 2.2.1.1.3 Έργα ανάδειξης και προστασίας αρχαιολογικών χώρων 3.1.3.1.ζ Επαναχρησιμοποίηση παλαιών εργοστασίων και εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών κτιρίων – ταυτοποίηση ιδιοκτησιών, συνεργασία με τράπεζες και προσέλκυση νέων επενδύσεων 3.1.3.1.λ Χωροθέτηση νέων οργανωμένων ζωνών – θυλάκων ανάπτυξης που σαν στόχο θα έχουν την εγκατάσταση υφιστάμενων επιχειρήσεων, την τόνωση της ανάπτυξης συστάδων επιχειρήσεων και επιχειρηματικών δικτύων ομοειδών ή συμπληρωματικών δραστηριοτήτων, με έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος και στην ανάπτυξη της καινοτομίας 3.1.3.1. Εξυγίανση της λειτουργίας υφιστάμενων ομάδων ΜΜΕ (Μικρές και Μεσαίες Επιχειρήσεις) χαμηλής όχλησης εντός του αστικού ιστού, μέσω της δημιουργίας κοινών υποδομών και δικτύων μεταφορών, αποθήκευσης κλπ.
Γ1. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα όρια των δήμων			
7	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των ποταμών: **Ιλισός (Πράσινο Ποτάμι)**	1.1.2.1.1 Εκπόνηση προγράμματος διατήρησης και οικολογικής αναβάθμισης των 19 υγροτοπικών οικοσυστημάτων της Αττικής Γ.Δ. περιβάλλοντος και ποιότητας ζωής / νέα δράση	Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού
8 **Γ2. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα επίκεντρα των δήμων**	**Κηφισός (από τον κόμβο Πειραιώς ως τις εκβολές)**	3.1.3.1.στ Συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομίας και τις τοπικές Αρχές για την εξυγίανση των άτυπων Βιομηχανικών συγκεντρώσεων στο Θριάσιο Πεδίο και στον Κηφισό 1.1.2.1.1 Εκπόνηση προγράμματος διατήρησης και οικολογικής αναβάθμισης των 19 υγροτοπικών οικοσυστημάτων της Αττικής Γ.Δ. περιβάλλοντος και ποιότητας ζωής / νέα δράση	Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 3.1.3.1.ζ Επαναχρησιμοποίηση παλαιών εργοστασίων και εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών κτιρίων – ταυτοποίηση ιδιοκτησιών, συνεργασία με τράπεζες και προσέλκυση νέων επενδύσεων 3.1.3.1.λ Χωροθέτηση νέων οργανωμένων ζωνών – θυλάκων ανάπτυξης που σαν στόχο θα έχουν την εγκατάσταση υφιστάμενων επιχειρήσεων, την τόνωση της ανάπτυξης συστάδων επιχειρήσεων και επιχειρηματικών δικτύων ομοειδών ή συμπληρωματικών δραστηριοτήτων, με έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος και στην ανάπτυξη της καινοτομίας 3.1.3.1. Εξυγίανση της λειτουργίας υφιστάμενων ομάδων ΜΜΕ (Μικρές και Μεσαίες Επιχειρήσεις) χαμηλής όχλησης εντός του αστικού ιστού, μέσω της δημιουργίας κοινών υποδομών και δικτύων μεταφορών, αποθήκευσης κλπ. 3.1.3.1.u Υποστήριξη της ανάπτυξης νέου τύπου χρήσεων (δημιουργικές βιομηχανίες σε συνδυασμό με πολιτιστικές λειτουργίες) με ένταξη σε προγράμματα αστικής ανασυγκρότησης και επανάχρηση του υφιστάμενου κτιριακού βιομηχανικού / παραγωγικού αποθέματος Σχέδιο Δράσης 1.1.5.1 Αντιμετώπιση της Ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου στην Αττική

9	Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση: των κεντρικών δυσλειτουργικών διασυνδέσεων **Σταθμός Λαρίσης**		Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού
10	**Συνεπίπεδος κόμβος / σιδηροδρομικές γραμμές οδού Σεπολίων**		Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό
11	Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των ρεμάτων **Προφήτης Δανιήλ**	1.4.1.1.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα – Επικαιροποίηση του ισχύοντος πολεοδομικού σχεδίου 1.4.1.1.5 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα- Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής	Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σχέδιο δράσης 1.2.2.1 Μελέτη οριοθέτησης και προστασίας ρεμάτων Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 2.2.1.1.5 Εκπόνηση μελέτης που αφορά την κατασκευή του Μουσείου της Αθήνας στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος
Κομβικές δικτυώσεις δήμων			
Σ1. Δικτυώσεις σε κόμβο με χρήση			
	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου		
12	**Χαμοστέρνας - Ταύρος (Πλατεία Τριών Δήμων)**		Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 1.5.5.1.8 Δημιουργία Α' φάσης Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών
13	**Πειραιώς - Σκυλίτση (Η Πύλη του Πειραιά)**	2.2.1.1.2 Εκπόνηση προγράμματος και ιεράρχηση προτεραιοτήτων για την ανάδειξη των ιστορικών και των πολιτιστικών ιδιαιτεροτήτων (πχ αναξιοποίητων αρχαιολογικών χώρων) κάθε ΠΕ 3.1.3.1.ζ Επαναχρησιμοποίηση παλαιών εργοστασίων και εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών κτιρίων – ταυτοποίηση ιδιοκτησιών, συνεργασία με τράπεζες και προσέλκυση νέων επενδύσεων	Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 2.2.1.1.1 Μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ της Περιφέρειας Αττικής και του ΟΛΠ για την ανάπτυξη και λειτουργία της Πολιτιστικής Ακτής Πειραιά 2.2.1.1.7 Διαμόρφωση και ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Ηετιωνίας Πύλης Πειραιά 2.2.1.1.2 Εκπόνηση προγράμματος και ιεράρχηση προτεραιοτήτων για την ανάδειξη των ιστορικών και των πολιτιστικών ιδιαιτεροτήτων (πχ αναξιοποίητων αρχαιολογικών χώρων) κάθε ΠΕ 3.1.3.1.ζ Επαναχρησιμοποίηση παλαιών εργοστασίων και εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών κτιρίων – ταυτοποίηση ιδιοκτησιών, συνεργασία με τράπεζες και προσέλκυση νέων επενδύσεων 1.5.5.1.8 Δημιουργία Α' φάσης Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών

14	Στην περιοχή του Ελαιώνα, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου **Ιεράς Οδού – Αγίας Άννης**	1.4.1.1.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα – Επικαιροποίηση του ισχύοντος πολεοδομικού σχεδίου 1.4.1.1.5 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα- Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής	Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού
Σ2. Δικτυώσεις σε κόμβο κενού χρήσης.			
	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε ανισόπεδους κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου:		Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού
15	**Συγγρού – Καλλιρόης**		Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 1.4.1.1.1 Ανάπλαση διαμόρφωση Λεωφ. Β.Όλγας Δήμου Αθηναίων 1.5.5.1.8 Δημιουργία Α’ φάσης Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών
16	**Δέλτα Φαλήρου**		Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 1.2.1.1.2 Εκπόνηση σχεδίων – πλαισίων ολοκληρωμένης διαχείρισης των ακτών της Αττικής 1.4.1.1.2 Μελέτη ανάπλασης – διαχειριστικού σχεδίου παραλιακού μετώπου Περιφέρειας Αττικής
17	**Κόμβος Κηφισού - Παραλιακό μέτωπο (Κόμβος Σ.Ε.Φ.)**		Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 1.2.1.1.2 Εκπόνηση σχεδίων – πλαισίων ολοκληρωμένης διαχείρισης των ακτών της Αττικής 1.4.1.1.2 Μελέτη ανάπλασης – διαχειριστικού σχεδίου παραλιακού μετώπου Περιφέρειας Αττικής
18	**Κόμβος Κηφισού - Πειραιώς (Κηφισός – Μακρά Τείχη)**		Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 2.2.1.1.6 Αποκάλυψη και ανάδειξη της οχύρωσης της Αρχαίας πόλης του Πειραιά 2.2.1.1.3 Έργα ανάδειξης και προστασίας αρχαιολογικών χώρων

19	Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κεντρικών δυσλειτουργικών διασυνδέσεων στον ανισόπεδο κόμβο **Τρεις γέφυρες και Κόμβος Εθνικής οδού / Δυρραχίου**		Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 1.5.5.1.8 Δημιουργία Α' φάσης Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών 1.4.2.1.1.0 Μελέτη βιωσιμότητας – αξιοποίησης του πάρκου Α.Τρίτσης
20	Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση: **Ανισόπεδοι κόμβοι επί της Εθνικής οδού (Κηφισός / Λεωφόρος Αθηνών, Κηφισός / Ιερά οδός, Κηφισός / Πέτρου Ράλλη, Κηφισός / Γραμμές ΟΣΕ)**	1.4.1.1.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα – Επικαιροποίηση του ισχύοντος πολεοδομικού σχεδίου 1.4.1.1.5 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα- Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής	Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού
21	Στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση των κεντρικών συνδέσεων, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση του ανισόπεδου κόμβου **Εθνική Οδός / Λένορμαν**		Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 1.5.5.1.8 Δημιουργία Α' φάσης Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών 1.4.1.1.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα – Επικαιροποίηση του ισχύοντος πολεοδομικού σχεδίου 1.4.1.1.5 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα- Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής
Διαδημοτικές δικτυώσεις σημείων και κόμβων			
Δ1. Δικτυώσεις διεγειρόμενων σημείων κατά τη διέλευση αστικών διαδρομών			
	Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση		
22	**Εγκλωβισμένοι στον ιστό λόφοι (Ελικών, Σκουζέ, Ιππίου Κολωνού)**	2.2.1.1.3 Έργα ανάδειξης και προστασίας αρχαιολογικών χώρων	Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 2.2.1.1.2 Εκπόνηση προγράμματος και ιεράρχηση προτεραιοτήτων για την ανάδειξη των ιστορικών και των πολιτιστικών ιδιαιτεροτήτων (πχ αναξιοποίητων αρχαιολογικών χώρων) κάθε ΠΕ 2.2.1.1.5 Εκπόνηση μελέτης που αφορά την κατασκευή του Μουσείου της Αθήνας στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος
23	**Τόποι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος (Ακαδημία Πλάτωνος, Λόφος Ιππίου Κολωνού)**	2.2.1.1.5 Εκπόνηση μελέτης που αφορά την κατασκευή του Μουσείου της Αθήνας στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος 2.2.1.1.3 Έργα ανάδειξης και προστασίας αρχαιολογικών χώρων	Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 2.2.1.1.2 Εκπόνηση προγράμματος και ιεράρχηση προτεραιοτήτων γιατην ανάδειξη των ιστορικών και των πολιτιστικών ιδιαιτεροτήτων (πχ αναξιοποίητων αρχαιολογικών χώρων) κάθε ΠΕ

24	**Αστικοί θύλακες, αστικά κενά**		Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 2.1.2.2 Σχέδιο δράσης – Πρόγραμμα έργων κάλυψης ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων σε ανάγκες κοινωνικού εξοπλισμού και μονάδες υγείας 2.1.2.2.3 Κατασκευή βρεφονηπιακών σταθμών
	Στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος-Λένορμαν περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση των κεντρικών συνδέσεων, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των ανισόπεδων κόμβων:		Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού
25	**Λένορμαν – Κωνσταντινουπόλεως**		Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 1.5.5.1.8 Δημιουργία Α' φάσης Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών 3.1.3.1.κ Εξυγίανση της λειτουργίας υφιστάμενων ομάδων ΜΜΕ (Μικρές και Μεσαίες Επιχειρήσεις) χαμηλής όχλησης εντός του αστικού ιστού, μέσω της δημιουργίας κοινών υποδομών και δικτύων μεταφορών, αποθήκευσης κλπ.
26	**Λεωφόρου Αθηνών – Κωνσταντινουπόλεως**	2.2.1.1.3 Έργα ανάδειξης και προστασίας αρχαιολογικών χώρων	Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 2.2.1.1.5 Εκπόνηση μελέτης που αφορά την κατασκευή του Μουσείου της Αθήνας στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος 2.2.1.1.2 Εκπόνηση προγράμματος και ιεράρχηση προτεραιοτήτων για την ανάδειξη των ιστορικών και των πολιτιστικών ιδιαιτεροτήτων (πχ αναξιοποίητων αρχαιολογικών χώρων) κάθε ΠΕ
27	Στην περιοχή Ελαιώνα - Κεραμεικού περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση των κεντρικών συνδέσεων, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση του κόμβου: **Κόμβος Ιεράς Οδού / Πειραιώς (Κεραμεικός)**	2.2.1.1.3 Έργα ανάδειξης και προστασίας αρχαιολογικών χώρων	Μέτρο 1.4 Αναζωογόνηση αστικών περιοχών Σχέδιο Δράσης 1.4.3.1 Αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου σε τοπικό επίπεδο Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών 1.4.4.1.1 Διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της μητροπολιτικής λειτουργίας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου 1.5.5.1.9 Οδηγός ενσωμάτωσης των αρχών βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό 1.7.2.1.1 Διαμόρφωση του πλαισίου της Μητροπολιτικής λειτουργίας Χωρικού Σχεδιασμού 2.2.1.1.5 Εκπόνηση μελέτης που αφορά την κατασκευή του Μουσείου της Αθήνας στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος 2.2.1.1.2 Εκπόνηση προγράμματος και ιεράρχηση προτεραιοτήτων για την ανάδειξη των ιστορικών και των πολιτιστικών ιδιαιτεροτήτων (πχ αναξιοποίητων αρχαιολογικών χώρων) κάθε ΠΕ 3.1.3.1.κ Εξυγίανση της λειτουργίας υφιστάμενων ομάδων ΜΜΕ (Μικρές και Μεσαίες Επιχειρήσεις) χαμηλής όχλησης εντός του αστικού ιστού, μέσω της δημιουργίας κοινών υποδομών και δικτύων μεταφορών, αποθήκευσης κλπ.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΧΩΡΙΚΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ 2012’14

1. 1.4.1.1.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα – Επικαιροποίηση του ισχύοντος πολεοδομικού σχεδίου

2. 1.4.1.1.5 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα- Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής

3. 3.1.3.1.δ Εξορθολογισμός της διαδικασίας χωροθέτησης και αδειοδότησης νέων Επιχειρηματικών Πάρκων (λ.χ. Επιστημονικό και Τεχνολογικό Πάρκο στην περιοχή του Ελαιώνα)

4. 2.2.1.1.5 Εκπόνηση μελέτης που αφορά την κατασκευή του Μουσείου της Αθήνας στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος

5. 1.4.2.1.4 Αισθητικές παρεμβάσεις Εθνικού Κήπου

6. 1.4.1.1.1 Ανάπλαση διαμόρφωση Λεωφ. Β.Όλγας Δήμου Αθηναίων

7. 1.4.1.1.2 Μελέτη ανάπλασης – διαχειριστικού σχεδίου παραλιακού μετώπου Περιφέρειας Αττικής

8. 2.2.1.1.6 Αποκάλυψη και ανάδειξη της οχύρωσης της Αρχαίας πόλης του Πειραιά

9. 3.1.2.1.ε Ανάδειξη Πειραιά ως Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Κέντρου – Μελέτη προσέλκυσης επενδύσεων στις δορυφορικές τηλεπικοινωνίες και σε σύγχρονες high tech τεχνολογίες

10. 1.5.3.1.17 Συντήρηση –Βελτίωση οδικού άξονα Επιβατικό λιμάνι Πειραιά

11. 2.2.1.1.1 Μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ της Περιφέρειας Αττικής και του ΟΛΠ για την ανάπτυξη και λειτουργία της Πολιτιστικής Ακτής Πειραιά

12. 1.4.1.3.4 Ανάπλαση δρόμων εμπορικού κέντρου Νίκαιας

13. 1.4.3.1.5 Πράσινη διαδρομή Δυτικής Αθήνας – Δήμοι Αγίας Βαρβάρας, Αιγάλεω, Αγίων Αναργύρων, Ίλιου

14. 1.4.3.1.7 Ανάπλαση των οδών Μαρίνου Αντύπα και Αγίας Βαρβάρας στο δήμο Αγίας Βαρβάρας

15. 1.4.3.1.7 Ανάπλαση των οδών Μαρίνου Αντύπα και Αγίας Βαρβάρας στο δήμο Αγίας Βαρβάρας

16. 1.4.1.3.1 Αναπλάσεις χώρων και περιοχών στο Δ.Αιγάλεω

17. 1.4.3.1.4 Ανάπλαση της Λεωφόρου Θηβών με στοιχεία βιοκλιματικού χαρακτήρα στο Δ.Αιγάλεω

18. 1.4.3.1.8 Ανάπλαση των οδών Προύσσης και Αγίας Βαρβάρας στο Δήμο Αιγάλεω

19. 1.4.3.1.5 Πράσινη διαδρομή Δυτικής Αθήνας – Δήμοι Αγίας Βαρβάρας, Αιγάλεω, Αγίων Αναργύρων, Ίλιου

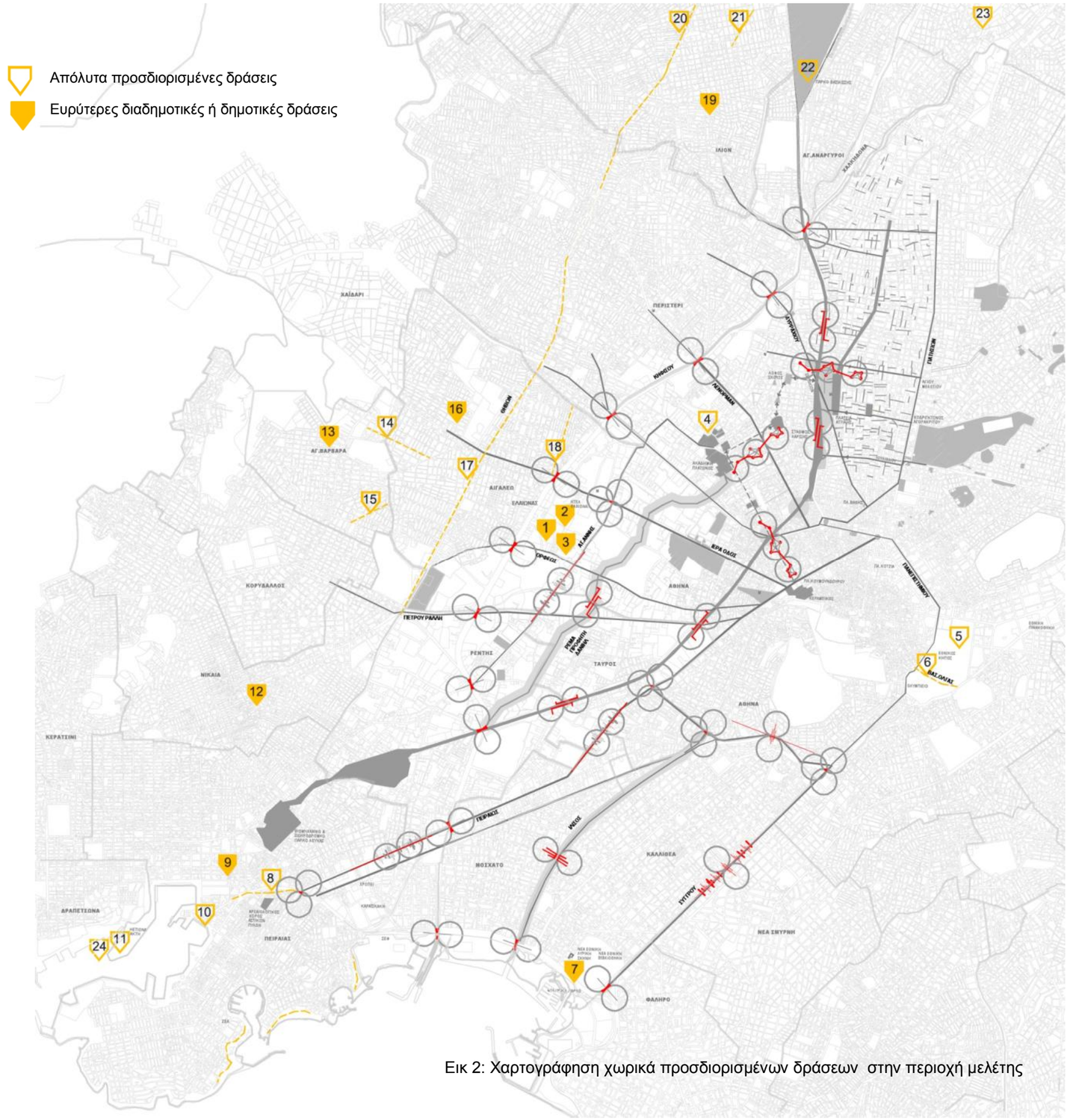
20. 1.5.5.1.4 Ανάπλαση - δημιουργία ποδηλατοδρόμου και διασφάλιση προσβασιμότητας επί της Λ.Θηβών (από Ιδομενέως ως Αγ.Νικολάου)

21. 1.4.3.1.4 Ανακατασκευή πλατείας Ρίμινι και διαμόρφωση οδού Παναγούλη του Δήμου Ιλίου

22. 1.4.2.1.10 Μελέτη βιωσιμότητας –Αξιοποίησης του Πάρκου Α.Τρίτσης

23. 1.4.2.1.8 Προστασία, διαχείριση και ανάπλαση Άλσους Ν.Φιλαδελφειας του Δήμου Ν. Φιλαδέλφειας

24. 2.2.1.1.7 Διαμόρφωση και ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Ηετιωνίας Πύλης Πειραιά



Εικ 2: Χαρτογράφηση χωρικά προσδιορισμένων δράσεων στην περιοχή μελέτης

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

1. Πλατεία Σωτήρη Πέτρουλα (μελέτη βιοκλιματικής ανάπλασης)

2. Πολεοδομική αναβάθμιση περιοχής Ακαδημίας Πλάτωνος

3. Ανάπλαση οδού Αντιγόνης (μελέτη)

4. Ανάδειξη Αρχαιολογικού χώρου Ακαδημίας Πλάτωνος (κατάργηση οδού Κρατύλου)

5. Πλατεία Αγίου Γεωργίου Κυψέλης (μελέτη ανάπλασης)

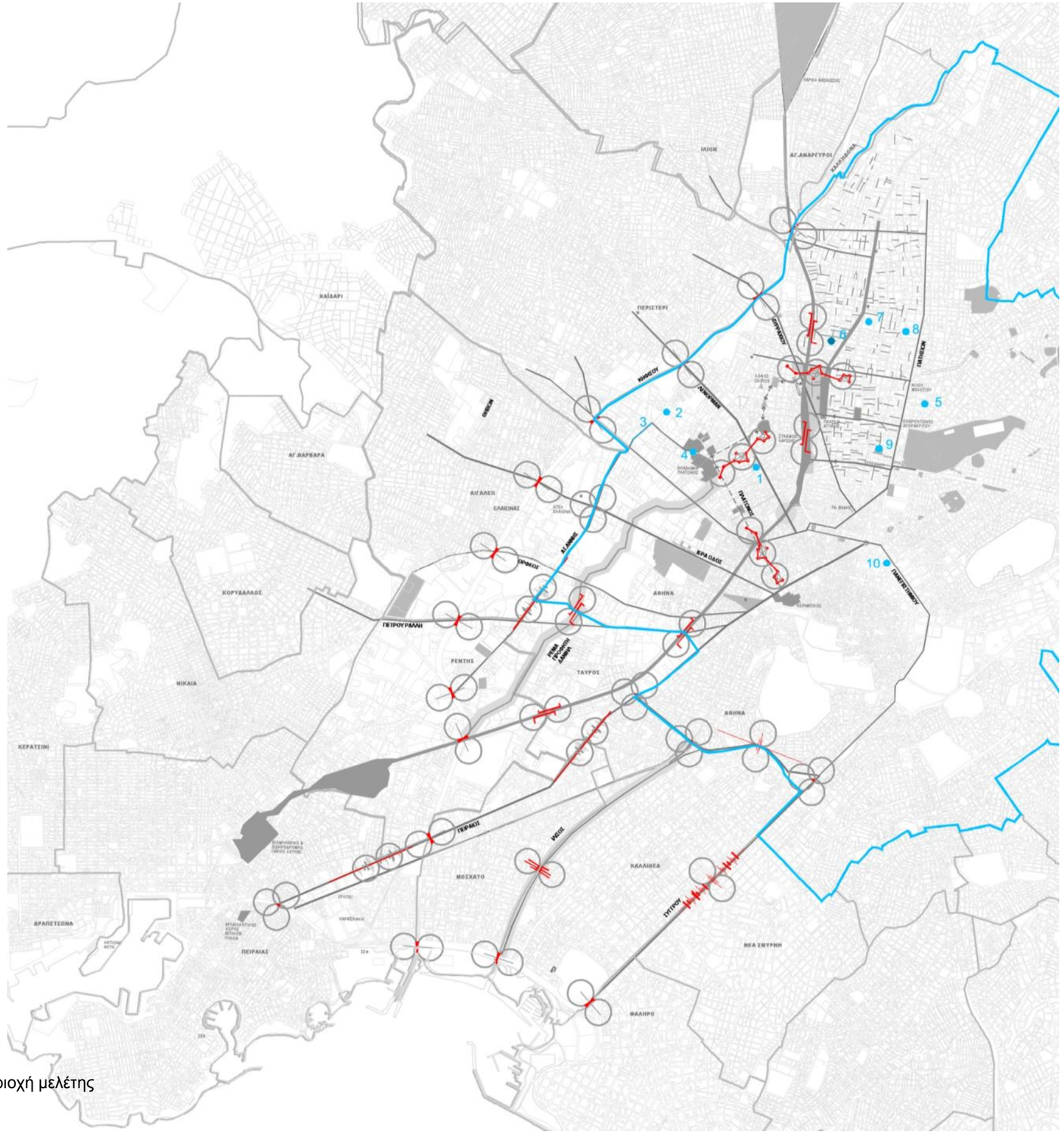
6. Πλατεία Αθανάσιου Διάκου (ολοκληρωμένο έργο)

7. Πλατεία Πάφου (μελέτη βιοκλιματικής ανάπλασης)

8. Πλατεία Καλλιγά (μελέτη αναδιαμόρφωσης)

9. Πλατεία Βικτωρίας (μελέτη αναδιαμόρφωσης)

10. Πλατεία Σανταρόζα (προμελέτη για αναβάθμιση)



Εικ 3: Χαρτογράφηση χωρικά προσδιορισμένων δράσεων Δήμου Αθηναίων στην περιοχή μελέτης

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ ΑΣΔΑ (Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δυτικής Αττικής)

Προγραμματισμένα έργα και διεκδικήσεις ΑΣΔΑ (ΠΣΚΑ 2007-2013) & ΕΠ ΟΤΑ 2011-2013 (Αιγάλεω, Ίλιον, Άγιοι Ανάργυροι) ΥΠΟΣΗΜΕΙΩΣΗ

1. ΚΧ Μαρκόνι & Θεσσαλίας (Ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων περιοχής Ελαιώνα)

2. Άλσος Αιγάλεω, Μπαρουτάδικο (Συνεχιζόμενες δράσεις ανάπλασης)

3. Κτήμα Μερκάτη (Ανάπλαση)

4. Βυζαντινός ναός Άγιος Ιωάννη του Ελαιώνα (Μελέτη αποκατάστασης), μεταβυζαντινή εκκλησία της Παναγίας του Καλτά (Μελέτη αποκατάστασης)

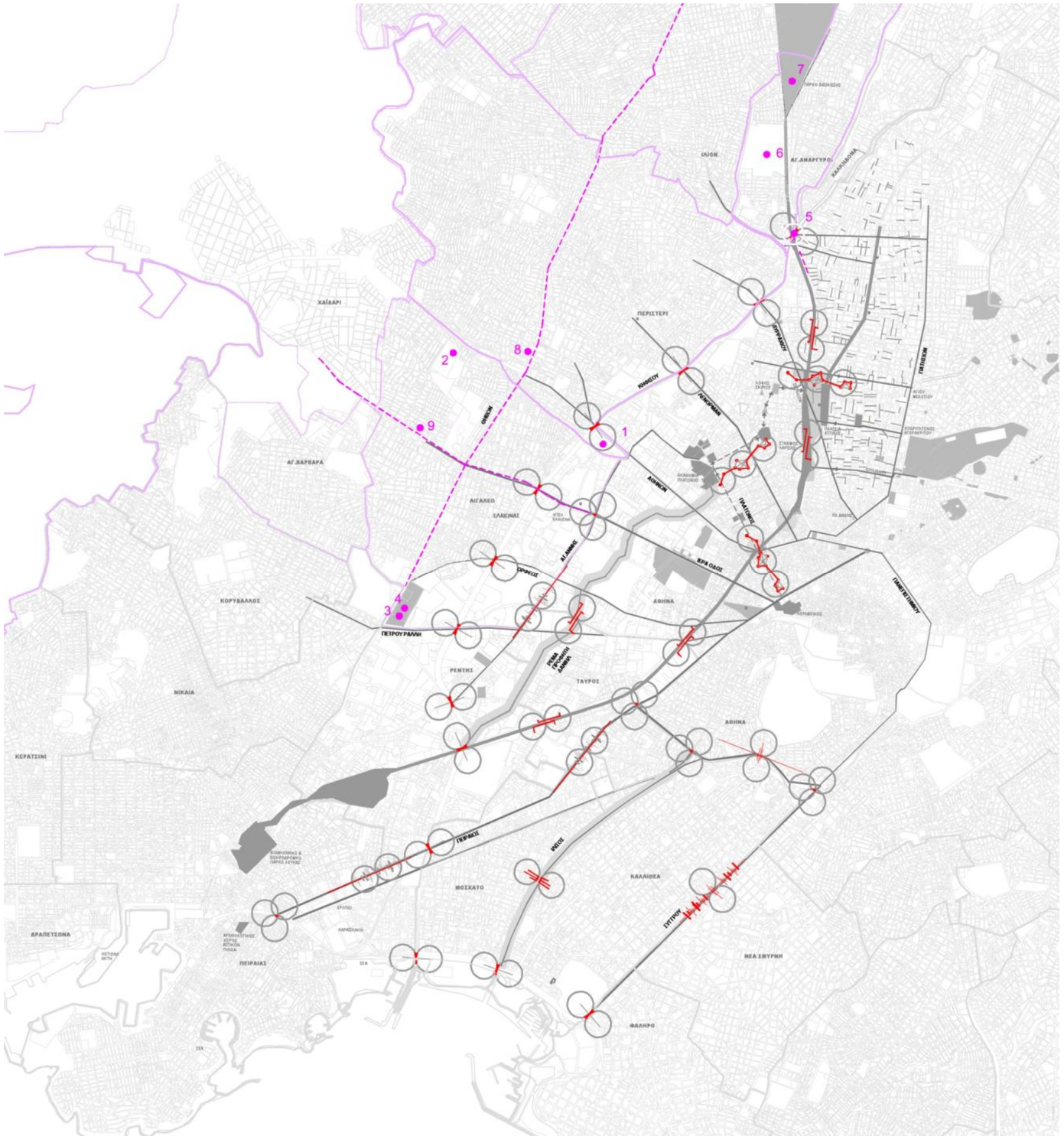
5. Κόμβος Τρεις Γέφυρες (διευθέτηση κυκλοφορίας, διεκδίκηση υπογειοποίησης γραμμών ΟΣΕ)

6. Στρατιωτικό εργοστάσιο Βάσης 301 (Διεκδίκηση έκτασης για ανάπλαση)

7. Πάρκο Τρίτση (Μελέτη βιωσιμότητας, Συνεχιζόμενες δράσεις ανάπλασης)

8. Ιερά Οδός (Αρχαιολογικό πάρκο Ιεράς Οδού, Αισθητική & λειτουργική αναβάθμιση)

9. Λεωφόρος Θηβών (Ανάπλαση με στοιχεία Βιοκλιματικού χαρακτήρα)



Μέρος 3.

Κριτήρια αξιολόγησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων

Κριτήριο 4 Ο βαθμός δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις (με το Ρυθμιστικό, με υφιστάμενα ή προγραμματισμένα έργα της Περιφέρειας και ΟΤΑ).

4.2 Προγράμματα χρηματοδότησης και εγκεκριμένα έργα από το Πράσινο Ταμείο (Π.1.1.3)

Νέλλα Στεφανάτου, αρχιτέκτων μηχανικός, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονικής ΕΜΠ

Α. Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα "Απόκτηση και Διαμόρφωση Ελεύθερων Χώρων στις Πόλεις"

Απαλλοτριώσεις σε όλη την Ελλάδα για τη δημιουργία κοινόχρηστων και χώρων πράσινου

Πάγιο πρόβλημα των ελληνικών πόλεων αποτελεί η έλλειψη ελεύθερων - κοινόχρηστων χώρων, καθώς και χώρων πρασίνου. Αυτό οφείλεται μεταξύ άλλων, τόσο στις μακροχρόνιες διαδικασίες εκπόνησης κι εφαρμογής των σχεδίων πόλεων από πλευράς διοικητικών πράξεων, όσο και στην έλλειψη οικονομικών πόρων των πρωτοβάθμιων ΟΤΑ για την αποζημίωση των προς απαλλοτρίωση ιδιοκτησιών για τη δημιουργία των ελεύθερων χώρων.

Μέσω του προγράμματος «Απόκτηση και Διαμόρφωση Ελεύθερων Χώρων στις Πόλεις», το Πράσινο Ταμείο υπογραμμίζει την αναγκαιότητα ύπαρξης όσο το δυνατόν περισσότερων ελεύθερων χώρων στον αστικό ιστό και στοχεύει στην αποκατάσταση του περιβαλλοντικού ισοζυγίου, δηλαδή στην

ΣΚΟΠΟΣ, ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Το χρηματοδοτικό πρόγραμμα «Απόκτηση και διαμόρφωση ελεύθερων χώρων στις πόλεις» έχει ως σκοπό την αποκατάσταση του περιβαλλοντικού ισοζυγίου των πόλεων, με τη βελτίωση της αναλογίας δομήσιμου προς αδόμητο χώρο προς όφελος του αδόμητου κοινόχρηστου χώρου.

Αντικείμενο του προγράμματος είναι η συμβολή στη χρηματοδότηση για την απόκτηση και τη διαμόρφωσης κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου, που προβλέπονται από τα ισχύοντα Ρυμοτομικά Σχέδια των πόλεων και των οποίων η απαλλοτρίωση δε συντελέστηκε λόγω έλλειψης χρημάτων για αποζημιώσεις των ιδιοκτητών εκ μέρους των υπόχρεων Δήμων.

Δικαιούχοι του προγράμματος είναι οι ΟΤΑ Α΄ βαθμού.

Διαδικασία ένταξης

Το πρόγραμμα υλοποιείται σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού (ΔΠΣχ) της Γενικής Δ/νσης Πολεοδομίας του ΥΠΕΚΑ, η οποία είναι αρμόδια για την καταρχήν εκτίμηση της πολεοδομικής σημασίας και του βαθμού ωριμότητας (από πλευράς διαδικασίας) των προς απαλλοτρίωση χώρων, καθώς και για την προώθηση των προβλεπόμενων για την απαλλοτρίωση διοικητικών πράξεων.

Ήδη με την ΥΑ 2299/2011, όπως αυτή στη συνέχεια συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε, εγκρίθηκε μια σημαντική πίστωση ύψους 40 εκ €, από πόρους του έτους 2011, και με την ΥΑ 1289/2012 μια δεύτερη πίστωση ύψους9 εκ.€ από πόρους του έτους 2012, για την υλοποίηση μέρους του προγράμματος.

Οι ενδιαφερόμενοι δικαιούχοι Δήμοι υποβάλλουν καταρχάς τις προτάσεις τους στη ΔΠΣχ, η οποία αφού τις αξιολογεί ενημερώνει το Πράσινο Ταμείο σχετικά. Το Πράσινο Ταμείο έχει συγκροτήσει ειδική επιτροπή ελέγχου και αξιολόγησης, με συμμετοχή και των αρμόδιων υπηρεσιών του ΥΠΕΚΑ (Δ/νσεων Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Τοπογραφικών Εφαρμογών), η οποία, μετά από λεπτομερή έλεγχο των σχετικών φακέλων ως προς την πληρότητα και την ωριμότητα της διαδικασίας απαλλοτρίωσης, και σε στενή συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους Δήμους, ώστε να συμπληρωθούν τυχόν ελλείψεις, εισηγείται στο Δ.Σ. του Πράσινου Ταμείου, και αυτό εγκρίνει, την ένταξη των εν λόγω Δήμων ως οριστικών πλέον δικαιούχων στο πρόγραμμα και την πληρωμή της υποχρέωσής τους, ώστε να συντελεστεί η απαλλοτρίωση των συγκεκριμένων Κοινόχρηστων Χώρων.

ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Το πρόγραμμα αφορά/ αναφέρεται σε δύο (2) κατηγορίες κοινόχρηστων χώρων ή/και χώρων πρασίνου ως εξής:

	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΧΩΡΟΥ	ΥΑ	ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ Π.Τ.
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Α΄	ΚΧ για τους οποίους έχει εκδοθεί δικαστική απόφαση άρσης απαλλοτρίωσης αλλά κρίνεται πολεοδομικά αναγκαία η επανεπιβολή της.	Υπ' αριθμ. 1400/2011 ΥΑ, δέσμευσης πίστωσης για επανεπιβολές απαλλοτρίωσης για το έτος 2011.	• Το ΠΤ προβαίνει σε δέσμευση πίστωσης (με την έκδοση σχετικής απόφασης) προκειμένου να καταστεί δυνατή η διοικητική διαδικασία επανεπιβολής της απαλλοτρίωσης.
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Β΄	Χώροι που μπορούν να αποζημιωθούν άμεσα λόγω ωριμότητας της διαδικασίας απαλλοτρίωσης (ύπαρξη πράξης αναλογισμού και καθορισμού τιμής μονάδας).	Η διαδικασία χρηματοδότησης του προγράμματος για τη συντέλεση της απαλλοτρίωσης έχει οριστεί με την υπ' αριθμ. 2299/2011 ΥΑ (όπως συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε).	• Το χρηματοδοτικό πρόγραμμα του Πράσινου Ταμείου καλύπτει αποκλειστικά και μόνο τις υποχρεώσεις των Δήμων και απαιτείται η εξασφάλιση από τους Δήμους της απαραίτητης χρηματοδότησης για την κάλυψη των υποχρεώσεων των παρόδιων ιδιοκτητών. • Η χρηματοδότηση των οριστικών δικαιούχων γίνεται με παρακαταθήκη στο Ταμείο Παρακαταθηκών & Δανείων (ΤΠ&Δ). • Η εξόφληση της παρακαταθήκης υπέρ του Δήμου εκτελείται με ταυτόχρονη σύσταση νέας παρακαταθήκης υπέρ των αναγνωρισθησομένων δικαιούχων της αποζημίωσης της πράξης αναλογισμού ή της πράξης εφαρμογής.

*πηγή: http://www.prasinotameio.gr/index.php/el/arhiki/47-programmata-kai-dikaiouxoi/programmata1/koinoxristi-xoroi

Κοινόχρηστους χώρους και οάσεις πράσινου θα αποκτήσουν δώδεκα δήμοι στην Αττική και άλλοι 15 στην υπόλοιπη χώρα, μετά από απαλλοτριώσεις με πόρους του Πράσινου Ταμείου, που θα πραγματοποιηθούν στο πλαίσιο του προγραμματισμού και εφαρμογής εγκεκριμένων ρυμοτομικών σχεδίων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.

Το ΥΠΕΚΑ, μετά την ψήφιση του ν.3843/2010 που όριζε ότι τα έσοδα που θα συγκεντρωθούν από τα πρόστιμα των αυθαιρεσιών (ημιυπαίθριοι, κ.λπ.) θα διατεθούν για να συμβάλλουν στην αποκατάσταση των ζημιών που έχουν προκληθεί στο περιβάλλον, όπως με αστικές αναπλάσεις και με την απόκτηση χώρων πράσινου, ζήτησε από όλους τους δήμους της χώρας να υποβάλλουν τις προτάσεις τους, βάσει του προγραμματισμού εφαρμογής εγκεκριμένων ρυμοτομικών σχεδίων για την απαλλοτρίωση ρυμοτομούμενων ιδιοκτησιών. Ζητήθηκε, επίσης, η πρόταση να συνοδεύεται από συγκεκριμένα τεχνικά στοιχεία και προτεραιότητες για την απαλλοτρίωση των χώρων, ανάλογα με την πολεοδομική σημασία τους στην οργάνωση και λειτουργία της κάθε πόλης και ανάλογα με το στάδιο των διαδικασιών της απαλλοτρίωσης. Αυτό ήταν σημαντικό, ώστε να αξιολογηθεί η ωριμότητα και η προτεραιότητα ένταξης των προτεινομένων χώρων σε προγράμματα χρηματοδότησης του Πράσινου Ταμείου.

Στην πρόσκληση ανταποκρίθηκαν, συνολικά μέχρι σήμερα, 22 δήμοι της Περιφέρειας Αττικής και 54 δήμοι στην υπόλοιπη χώρα, αποστέλλοντας στοιχεία για την ένταξη συγκεκριμένων χώρων και ποσών που θα χρειαστούν για την απαλλοτρίωσή τους.

Από την εξέταση των παραπάνω αιτημάτων και αφού αξιολογήθηκαν όλα τα στοιχεία, προκύπτει ωριμότητα για υλοποίηση συγκεκριμένων απαλλοτριώσεων για τους παρακάτω ΟΤΑ:

Περιφέρεια Αττικής

	ΟΤΑ - ΔΗΜΟΙ	ΣΚΟΠΟΣ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΜΒΑΔΟ σε τ.μ.	ΠΟΣΟ σε ευρώ
1	**Αθηναίων**	Χώροι πράσινου - Κοινόχρηστοι	-Ο.Τ. 44 περ. 88 (Σεπόλια) -Ο.Τ. 108^{α} περ. 94 (Άνω Πατήσια)	4.300 8.400 **Σύνολο:** 12.700	5.500.000,00 9.000.000,00 **Σύνολο:** 14.500.000,00
2	**Αγίων Αναργύρων**	Χώροι πράσινου - Κοινόχρηστοι	-Ο.Τ. 314 -Ο.Τ. 518^{Α} , 519^{Α} , 519Β	860 1.400 **Σύνολο:** 2.260	129.000,00 210.000,00 **Σύνολο:** 339.000,00
3	**Αιγάλεω**	Χώροι πράσινου	-Ο.Τ.244 (Οδοί Χίου-Οικονόμου-Θεοτόκου) -Ο.Τ. 985 -Ο.Τ. 972 (Δωρίδος & Περιστερίου) -Ο.Τ. 383 (Σικελιανού & Ιερά Οδός)	1.500,00 1.044,45 765,00 300,00 **Σύνολο:** 3.609,45	770.000,00 348.532,35 250.000,00 180.000,00 **Σύνολο:** 1.548.532,35
4	**Γαλατσίου**	Χώροι πράσινου	Ο.Τ. 104 &104^{α} , Λόφος Παιδιού-Γκράβα	2.000,00	1.700.000
5	**Μοσχάτου**	Χώρος πράσινου	Ο.Τ. 1	1.721,65	700.000,00
6	**Ταύρου**	Χώρος πράσινου	Ο.Τ. Γ88 & Γ173	3.420,00	500.000,00
7	**Νίκαιας**	Χώροι πράσινου	-Ο.Τ. 310 (Οφρυνίου, Παρασκευοπούλου κ.λπ.) -Ο.Τ. (Οδοί Αντιόχειας, Τζαβέλλα κλπ) -Ο.Τ. (Οδοί Βρυούλων, Γερβ.Γρεβενών κλπ)	2.577,00 1.586,00 632,00 **Σύνολο:** 4.795	1.100.000 600.000,00 270.000,00 **Σύνολο:** 1.970.000,00
8	**Πειραιά**	Κοινόχρηστοι Χώροι, Πράσινο κ.λπ.	-Ο.Τ. 234 (Υμηττού, Μαραθώνος κλπ) -Πλατεία (Γρ. Λαμπράκη & Μικράς Ασίας -Πλατεία (Νάξου, Γρανικού, Πωγωνιανής κλπ)	3.320,00 150 τμ 2.000 τμ **Σύνολο:** 11.201	1.500.000 120.000,00 2.700.000 **Σύνολο:** 4.570.000,00

*πηγή: http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=362&sni[524]=796&language=el-GR

Α. Συμφώνα με την ΥΑ 2299 2011-Κοινοχρηστοι Χώροι-Κατευθ.Β:

Σκοπός του προγράμματος είναι η απόκτηση από τους Δήμους που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα Ι Κοινοχρήστων Χώρων που προβλέπονται σε εγκεκριμένα Ρυμοτομικά Σχέδια, οι οποίοι έχουν ιδιαίτερη πολεοδομική σημασία, και των οποίων η εξασφάλιση αποζημίωσης έχει επείγοντα χαρακτήρα.

Προσωρινοί δικαιούχοι του προγράμματος είναι Δήμοι, οι οποίοι περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙ της παρούσας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

α/α	**ΔΗΜΟΣ**
1	Άγιοι Ανάργυροι Καματερό
2	Αθήνα
3	Αιγάλεω
4	Αμπελόκηποι
5	Γαλάτσι
6	Ίλιον
7	Καλλιθέα
8	Μοσχάτο-Ταύρος
9	Ν.Ιωνία
10	Νίκαια-Αγ. Ιωάννης Ρέντη
11	Πειραιάς
12	Περιστέρι

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Α/Α	**ΟΤΑ**	**ΠΟΣΟ (€)**
1	Καλλιθέα	2.630.600,00
2	Γαλάτσι	1.500.000,00
3	Άγιοι Ανάργυροι Καματερό	749.380,59
4	Νίκαια	270.000,00
5	Αιγάλεω	598.532,35
6	Μοσχάτο – Ταύρος	1.400.000,00
7	Πειραιάς	4.320.000,00
8	Ίλιον	1.684.201,55
9	Ν. Ιωνία	1.569.750,00
10	Χαϊδάρι	600.000,00
11	Χαλάνδρι	2.748.970,00

Α. Συμφώνα με την ΥΑ 1119 2012-Κοινοχρηστοι Χώροι-Κατευθ.Β – 3 Τροποποίηση

6. Στο αναριθμημένο Παράρτημα Ι προστίθεται μία ακόμη εγγραφή (με α/α 33), για το Δήμο Αθηναίων, ύψους χρηματοδότησης 8.302.878,00€ ώστε να ενταχθεί ως προσωρινός δικαιούχος στην πίστωση έτους 2011 του προγράμματος «Απόκτηση και διαμόρφωση ελεύθερων χώρων στις πόλεις ως εξής:

Α/Α	**Ο.Τ.Α.**	**ΠΟΣΟ (€)**
1	Καλλιθέα	2.630.600,00
2	Γαλάτσι	1.500.000,00
3	Άγιοι Ανάργυροι Καματερό	749.380,59
4	Νίκαια	270.000,00
5	Αιγάλεω	598.532,35
6	Μοσχάτο – Ταύρος	1.400.000,00
7	Πειραιάς	4.320.000,00
8	Ίλιον	1.684.201,55
9	Ν. Ιωνία	1.569.750,00
10	Χαϊδάρι	600.000,00
11	Πέραμα	846.095,00
12	Χαλάνδρι	2.748.970,00
.....		
33	Αθήνα	8.302.878,00

Σημειώνεται, ότι από τα εγκεκριμένα κονδύλια, ποσό 8,3 εκ. ευρώ έχει δεσμευτεί για την ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων στην περιοχή του Ελαιώνα του Δήμου Αθηναίων.

ΠΗΓΗ: http://www.econews.gr/2012/03/02/prasino-tameio-2012-erga/

Β. ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΝΗΣΗ

Α/Α	ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ ΔΗΜΟΣ	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠ/ΣΜΟΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
1	Αθηναίων	ΕΡΓΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΠΛΑΤΕΙΩΝ ΣΕ ΌΛΑ ΤΑ ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ	471.484,00 €	ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΛΑΤΕΙΑΣ / ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ
2	Αθηναίων	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΟΔΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΟ 7Ο ΔΔ	304.684,16 €	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ / ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ / ΔΡΟΜΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
3	Αθηναίων	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ & ΟΔΩΝ ΣΤΟ 1 ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ	376.019,54 €	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ / ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ / ΔΡΟΜΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
4	Αθηναίων	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΠΑΛΑΙΩΝ & ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ 2010	371.752,08 €	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ / ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ / ΔΡΟΜΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
5	Αθηναίων	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ	346.779,68 €	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ / ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ / ΔΡΟΜΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
6	Αθηναίων	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΟΔΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΟ 2Ο Δ.Δ.	229.318,22 €	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ / ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ / ΔΡΟΜΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
7	Αθηναίων	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΠΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΣΕ ΌΛΑ ΤΑ ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ 2009	115.027,08 €	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ / ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ / ΔΡΟΜΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
8	Αθηναίων	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΟΔΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΟ 5Ο Δ.Δ.	112.188,07 €	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ / ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ / ΔΡΟΜΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
9	Αθηναίων	ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ & ΑΥΤΟΜΑΤΟΥ ΠΟΤΙΣΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ, ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΞΑΡΧΕΙΩΝ, ΣΤΑ ΠΑΡΤΕΡΙΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ, ΣΤΟΥΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ ΑΙΟΛΟΥ, Π. ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ Ε΄, ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ, ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΕΝΔΡΟΣΤΟΙΧΙΩΝ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ	247.091,75 €	ΠΡΑΣΙΝΟ

Μέρος 3.

Κριτήρια αξιολόγησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων

Κριτήριο 6
Ο βαθμός συμβολής στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης.

6.1. Γενικό περίγραμμα δικτυακών παρεμβάσεων με στόχο την αναβάθμιση της πόλης και τη βιωσιμότητα του αστικού οικοσυστήματος.

Ελένη Αλεξάνδρου, αρχιτέκτων μηχανικός, επίκουρη καθηγήτρια, ΕΜΠ

Η πόλη αποτελεί ένα σύστημα που περιέχει τη γη, το νερό, τα φυτά αλλά και τις ανθρώπινες κατασκευές, δομημένες με φυσικά και μη υλικά. Η διαδραστική σχέση ανάμεσα στις ανθρώπινες δραστηριότητες και το φυσικό περιβάλλον παράγουν το αστικό οικοσύστημα, ένα ανοιχτό σύστημα πολύ διαφορετικό από αυτό που προϋπήρχε πριν την ανθρώπινη παρέμβαση και το οποίο διατηρείται με την συνεχή εισαγωγή ενέργειας και υλικών, ενώ παράγει τόνους αποβλήτων. Η άτακτη και συνεχής επέκταση της πόλης καθώς και η αύξηση της πυκνότητάς της, επιφέρουν αλλαγές στον αέρα, τη γη, το νερό, την χλωρίδα και την πανίδα της και δημιουργούν περιβαλλοντικά προβλήματα που επιδρούν στην υγεία, την ευεξία και την άνεση (θερμική, οπτική, ακουστική) των κατοίκων της. Πιο ειδικά η δράση των κατοίκων, η λειτουργία των κτιρίων (θέρμανση-ψύξη), και η κατανάλωση υγρών και στερεών καυσίμων αλλάζουν δραστικά το κλίμα μιας περιοχής και μολύνουν την ατμόσφαιρά της. Οι βασικές αλλαγές είναι ορατές στην γεωμορφολογία, στον υδρολογικό κύκλο (ρέματα, ποτάμια κλπ, μόλυνση των υδάτων, του υδροφόρου ορίζοντα και του εδάφους), αλλαγές στην χλωρίδα. Ο τόπος δηλαδή χάνει τα φυσικά χαρακτηριστικά του.

Οι δικτυακές παρεμβάσεις στο μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας πρέπει να έχουν μεταξύ άλλων και τους παρακάτω στόχους:

- την βελτίωση του μικροκλίματος
- τον περιορισμό της μόλυνσης (μείωση των αποβλήτων εκπομπών και ρύπων)
- τη μείωση της καταναλισκόμενης μη ανανεώσιμης ενέργειας
- τη βιωσιμότητα των παρεμβάσεων αυτών και την ευζωία των κατοίκων.

Οι επεμβάσεις προς αυτή την κατεύθυνση πρέπει να γίνονται με χειρονομίες που βελτιώνουν παραπάνω από μία καταστάσεις (πχ ρύπανση, υπερθέρμανση κλπ.). Όταν τμήματα του αστικού οικοσυστήματος σχεδιάζονται για να καλύψουν πάνω από μία λειτουργία, μπορεί να εξοικονομηθεί και να διατηρηθεί ενέργεια. Επίσης η ομαδοποίηση περιοχών με κοινά δομικά χαρακτηριστικά και περιβαλλοντικά ή λειτουργικά προβλήματα, βοηθά στην συστηματοποίηση επεμβάσεων σε αυτές.

Οι επεμβάσεις αυτές σχετίζονται με στρατηγικές φυτεύσεων, χειρισμών του ανέμου, και διαχείρισης του υφισταμένου κτιριακού και δομημένου δυναμικού.

1. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΦΥΤΕΥΣΗΣ

Το φαινόμενο της αστικής νησίδας που δημιουργείται από την υπερθέρμανση των πυκνών αστικών ιστών, οφείλεται στην αποθήκευση της ηλιακής ακτινοβολίας στους δρόμους, τα πεζοδρόμια, τις στέγες και τα δώματα του πυκνοδομημένου αστικού ιστού, που ουσιαστικά έχουν αντικαταστήσει την προϋπάρχουσα χλωρίδα, -αποτελούν δηλαδή την επιδερμίδα της πόλης. Τα φυτά και το νερό απορροφούν επίσης ηλιακή ακτινοβολία, όμως η μεγαλύτερη ενέργειά τους αποβάλλεται με τη εξάτμιση και την διαπνοή με αποτέλεσμα να έχουν μεγαλύτερη θερμική απώλεια από ότι κέρδος.

Οι πράσινες ζώνες και τα πάρκα λειτουργούν ως δοχεία διοξειδίου του άνθρακα (CO2) και εξουδετερώνουν το φαινόμενο της αστικής νησίδας στις μεγάλες και πυκνοκατοικημένες περιοχές. Ακόμα με κατάλληλους χειρισμούς μπορούν να αποφορτίσουν από τους ρύπους τις προβληματικές περιοχές όπως θα δούμε παρακάτω, ενώ παράλληλα προσφέρουν τον απαραίτητο σκιασμό στους κατοίκους αλλά και το δομημένο περιβάλλον.

Τα πάρκα αποτελούν τον αναγκαίο βιοτικό ανοιχτό χώρο για τους κατοίκους, την χλωρίδα και την πανίδα και βελτιώνουν την βιωσιμότητα και υγιεινή της πόλης, ενώ το κλιματικό τους αντίκτυπο επηρεάζει την ευρύτερη αστική περιοχή που το περιβάλλει. Ο σχεδιασμός ενός πάρκου που θα προσφέρει δροσερό αέρα μέσα στην πόλη, θα συγκρατεί τα νερά της βροχής από τους γύρω δρόμους και θα εξουδετερώνει την ρύπανση και ηχορύπανση των γύρω δρόμων στις γειτνιάζουσες κατοικημένες περιοχές αποτελεί μια οικολογική λύση, που είναι συνήθως πιο αποδοτική από ότι αν τα παραπάνω προβλήματα αντιμετωπιστούν με επιμέρους χειρισμούς. Η φύτευση των ανοιχτών χώρων αποτελεί προτιμότερη λύση από τον σχεδιασμό μιας ανοιχτής πλατείας που αποτελεί άλλη μια δομική παρέμβαση της οποίας ο σχεδιασμός και τα υλικά, επιβαρύνουν το περιβάλλον και συνήθως δημιουργούν αφιλόξενους χώρους με δυσχερές μικροκλίμα (ανεπιθύμητη ένταση ανέμων, υπερθέρμανση, διαχείριση ομβρίων κλπ.). Προτείνεται η καταγραφή και διαχείριση του ανεκμετάλλευτου δυναμικού ανοιχτών χώρων μικρής και μεγάλης έκτασης (άδεια οικόπεδα, ανοιχτοί χώροι στάθμευσης, μικρές πλατείες) μέσα στον αστικό ιστό για την δημιουργία φυτεύσεων ή πάρκων τσέπης.

Η σωστή φύτευση στα όρια των δρόμων (ειδικά αυτών με αυξημένη κίνηση) βοηθάει τον διασκορπισμό των συσσωρευμένων ρύπων πάνω και γύρω από αυτούς προστατεύοντας έτσι τις γειτνιάζουσες κατοικημένες. Έχει διαπιστωθεί ότι οι ρύποι σε οδικές αρτηρίες με μεγάλη κυκλοφορία αλλά συνεχή ροή είναι λιγότεροι από ότι σε δρόμους με ιδιαίτερα αυξημένη κίνηση όπου τα αυτοκίνητα κινούνται με πολύ μικρές ταχύτητες σταματώντας και ξεκινώντας συνέχεια. Ειδικοί χειρισμοί πρέπει να γίνονται και στα σημεία εισόδων και εξόδων μεγάλων οδικών αρτηριών που γειτνιάζουν με κατοικημένες περιοχές. Είναι επιθυμητό να έχουν μεταβατικούς χώρους με πράσινο, κι όπου αυτό δεν είναι δυνατόν, συνίσταται φύτευση με δέντρα πυκνού φυλλώματος προκειμένου να αποφορτιστούν αυτές οι περιοχές από ρύπους και ηχορύπανση. Ο επαναπροσδιορισμός της κίνησης των αυτοκινήτων μέσα στις υπό μελέτη περιοχές πρέπει να αξιολογήσει και τους μικρούς τοπικούς δρόμους που οι Άγγλοι αποκαλούν "rat-runs" και χρησιμοποιούνται συστηματικά από πλήθος οδηγών που θέλουν να αποφύγουν τους δρόμους με φανάρια που μποτιλιάρονται σε ώρες αιχμής. Επίσης κρίνεται απαραίτητο οι ποδηλατοδρόμοι να γειτνιάζουν με πράσινες ζώνες. Τέλος η κατά μήκος φύτευση μακριών δρόμων ή σιδηροδρομικών γραμμών, συμβάλλει στην δημιουργία πράσινων δικτυακών διαδρομών που αναπτύσσουν το φυσικό περιβάλλον στον αστικό χώρο και τον συνδέουν κατά κάποιο τρόπο με την εξοχή.

Η καταγραφή της ποιότητας της χλωρίδας του αστικού οικοσυστήματος και ο καθορισμός των ανθεκτικότερων και καταλληλότερων (αντοχή στις συνθήκες μικροκλίματος, περιορισμένες απαιτήσεις συντήρησης ποιότητα του εδάφους/χώματος),θα οδηγήσει στον καθορισμό των κατάλληλων τύπων

φύτευσης σε κάθε περιοχή ενώ παράλληλα θα αξιολογηθεί η ανάγκη ψηλής ή χαμηλής βλάστησης (ανάλογα με τις ανάγκες ηλιασμού, σκιασμού και αερισμού που προκύπτουν από την γεωμετρία του δομημένου χώρου).

Η κάλυψη των ελεύθερων επιφανειών με πράσινο ή υλικά που επιτρέπουν την ανάπτυξη φυτών (πχ. κυβόλιθοι) αποτρέπουν την απορρόφηση της ηλιακής ακτινοβολίας και κατά συνέπεια την αύξηση της θερμοκρασίας του αέρα. Παράλληλα συμβάλλουν στην συγκράτηση των υδάτων και την αποφόρτιση των δικτύων αποχέτευσης, μειώνοντας τις πιθανότητες πλημύρας. Τέλος, όταν το έδαφος καλύπτεται από φύλλα και φυτά αντί για πλακοστρώσεις αποφεύγεται η μόλυνση του εδάφους. Η φύτευση των δρόμων που προήλθαν από επιχωματώσεις ρεμάτων ενδείκνυνται μιας και με τον τρόπο αυτό πιθανώς να διευκολύνεται η άρδευση τους.

2. ΑΕΡΙΣΜΟΣ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΝΤΩΝ ΑΝΕΜΩΝ

Η μόλυνση, η αρρώστια και η πόλη είναι συνδεδεμένες από τα αρχαία χρόνια. Αυτοκίνητα, εργοστάσια και μονάδες παραγωγής ενέργειας, καυστήρες και βιομηχανίες δηλητηριάζουν και θερμαίνουν τον αέρα. Η πυκνή δόμηση μπλοκάρει τον άνεμο, και αποτρέπει τον διασκορπισμό των ρύπων και της ζέστης. Από την άλλη οι κοιλάδες και τα φαράγγια που δημιουργούν οι δρόμοι παγιδεύουν τους ρύπους. Η πέτρα και το μπετόν, απορροφούν την θερμότητα την μέρα και την επανεκπέμπουν πάλι το βράδυ. Όλες αυτές οι παράμετροι παράγουν το αστικό κλίμα που διαφέρει σημαντικά από αυτό της εξοχής. Οι αστικές λειτουργίες, οι μορφές, τα υλικά και ο τρόπος που συνδυάζονται είναι υπεύθυνοι για την μεγάλη ποικιλία μικροκλιμάτων (μωσαϊκά μικροκλιμάτων) και τον βαθμό της μόλυνσης από σημείο σε σημείο μέσα στην πόλη.

Ακόμα και σε ημέρες με καλές συνθήκες και καθαρό ουρανό το μονοξείδιο του άνθρακα και η μολυσμένη δηλητηριώδης σκόνη, στα πεζοδρόμια και τις παιδικές χαρές μέσα στην πόλη, μπορεί να φτάσει σε υψηλά επίπεδα. Το καλοκαίρι η ζέστη προστίθεται σε αυτή την κατάσταση και σε συνδυασμό με τον ανεπαρκή αερισμό δημιουργεί συνθήκες ιδιαίτερα επιβαρυντικές για την υγεία των κατοίκων. Είναι γνωστό ότι ειδικά οι πυκνοκατοικημένες περιοχές έχουν πιο ψηλές θερμοκρασίες και ανεπαρκή φυσικό αερισμό από ότι η ύπαιθρος που περιβάλλει την πόλη. Ο επαρκής αερισμός, οι κατάλληλοι χειρισμοί κίνησης των οχημάτων και τέλος η διαμόρφωση των δρόμων σε συνδυασμό με την φύτευση, μπορούν να βελτιώσουν σημαντικά τις συνθήκες αυτές.

Το αν οι τοπικοί άνεμοι θα διεισδύσουν στο εσωτερικό και τα χαμηλότερα επίπεδα μιας πόλης εξαρτάται από τον προσανατολισμό και την συνέχεια των ανοιχτών χώρων και των δρόμων. Οι άνεμοι επιταχύνουν στους δρόμους που έχουν διεύθυνση παράλληλη με την δική τους. Στους δρόμους με μεγάλη και αργή κίνηση παράγεται περισσότερη μόλυνση από ότι σε ένα δρόμο με συνεχή ροή. Ένας μακρύς και όχι ιδιαίτερα πλατύς δρόμος (street canyon) που ορίζεται από ψηλά κτίρια παράγει υψηλά επίπεδα ρύπων και ακόμη αποτρέπει τον διασκορπισμό τους. Η απόσταση των κτιρίων λοιπόν από τον δρόμο και ο αερισμός καθορίζουν τον βαθμό μόλυνσης. Οι κάθετοι προς τις μεγάλες κεντρικές αρτηρίες δρόμοι έχουν περιορισμένο αερισμό λόγω της σχέσης τους με αυτές.. Για τον λόγο αυτό η φύτευση τους μπορεί να ενισχύσει τον αερισμό τους. Αντίθετα οι μεγάλες σε πλάτος και μικρές σε μήκος οδικές αρτηρίες βοηθούν στον διασκορπισμό των ρύπων και την καλή κίνηση του αέρα.

3. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΑΠΟΘΕΜΑΤΟΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΕΝΩΝ ΚΕΛΥΦΩΝ

Η αποκατάσταση και αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων κτιρίων αποτελεί πολύ σημαντική συνιστώσα της βιώσιμης ανάπτυξης μιας και μειώνει την χρήση νέων υλικών, τις απαιτήσεις σε ενέργεια και την εκπομπή ρύπων που προκύπτουν από τις νέες κατασκευές, ακολουθεί με λίγα το λόγια μια από τις βασικές αρχές της βιωσιμότητας δηλαδή, **επισκευή**(**μείωση** παραγωγής δομημένου χώρου) **επανάχρηση**, **ανακύκλωση** (reduce, reuse, recycle). Μέσα σε αυτό το πλαίσιο θα μπορούσε να γίνει και χρησιμοποίηση δομικών μελών κατεδαφιστέων και ερειπωμένων κελυφών καθώς και ανακυκλωμένων υλικών για την διαμόρφωση υπαίθριων χώρων, ή πάρκων τσέπης και εφήμερων κατασκευών σε ανοιχτούς χώρους. Τέλος όπου κρίνεται απαραίτητο και εξασφαλίζεται θεσμικά θα μπορούσαν να γίνουν προτάσεις σκιασμού και φύτευσης δωμάτων ή όψεων στο υφιστάμενο κτιριακό απόθεμα.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

1. Σωστή και ρεαλιστική αξιολόγηση των δεδομένων και των αξιοποιήσιμων πηγών.
2. Οι προτεινόμενες λύσεις να είναι αναστρέψιμες και βιώσιμες. Δηλαδή να έχουν την δυνατότητα προσαρμογής στην εξελικτική διαδικασία μιας πόλης. Οποιαδήποτε δομική παρέμβαση και σχεδιασμός υπαίθριων και φυτεμένων χώρων πρέπει να γίνεται με βάση τις αρχές βιωσιμότητας. Να χρησιμοποιούνται ανακυκλωμένα υλικά, κατάλληλα φυτά για το συγκεκριμένο μικροκλίμα, και να απαιτείται μικρή συντήρηση.
3. Στις περιοχές μελέτης πρέπει να γίνεται καταγραφή και ανάκτηση δεδομένων (κλιματικών, κυκλοφοριακών, χρήσεων γης, δομημένου περιβάλλοντος κλπ) με στόχο την μοντελοποίηση περιοχών προκειμένου να επιτευχθεί ο καλύτερος συνδυαστικός σχεδιασμός και να αξιοποιούνται τα δεδομένα καταγραφής.
4. Ο σχεδιασμός των παρεμβάσεων πρέπει να στοχεύει στην συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων φορέων. Να ισορροπούν και να ικανοποιούνται κοινωνικές οικονομικές και περιβαλλοντικές ανάγκες. Μια επιτυχημένη πόλη παρέχει ασφάλεια στους επενδυτές της, έχει τις απαραίτητες υποδομές και κυρίως τοποθετεί σε πρώτη προτεραιότητα της ανάγκες των κατοίκων σε κάθε σχεδιαστική χειρονομία. Ο βιώσιμος σχεδιασμός είναι πολυδιάστατος και απαιτεί την κατανόηση σύνθετων και πολλές φορές αντικρουόμενων σχέσεων. Οι παραπάνω σχέσεις μαζί με θέματα κουλτούρας και περιβάλλοντος πρέπει να ενσωματώνονται στον αστικό σχεδιασμό.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Garreau, Joel, "Edge city – Life on the new frontier" 1991 Anchor book, N.Y. USA
Mc Harg, Ian, "Design with Nature" 1992, John Wiley and Sons Inc., USA
Oke, T.R., "Boundary layer climates" 1987, Routledge – Taylor & Francis Group, Great Britain
Whiston Spirn, Anne, "The granite garden - urban nature and human design" 1984 Basic βooks , USA
http://www.opengreenspace.com/opportunities-and-challenges/societal/social-spaces/
http://www.unep.org/urban_environment/pdfs/liveableCities.pdf
http://www.citiesalliance.org/sites/citiesalliance.org/files/Anual_Reports/low_res_ar_06_web_0.pdf
http://www.pps.org/reference/september2004bestworst/
http://depts.washington.edu/open2100/pdf/2_OpenSpaceTypes/Open_Space_Types/pocket_parks.pdf

Μέρος 3.

Κριτήρια αξιολόγησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων

Κριτήριο 6

Ο βαθμός συμβολής στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης.

6.2 Η διάρθρωση στρατηγικών ολοκληρωμένης ανάπτυξης μέσα από τη σύσταση Τοπιακών Υποδομών. (Π.1.3.3)

Ηώ Καρύδη, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΑ ΑΑ, υποψήφια διδάκτωρ ΕΜΠ

Στόχος του σημειώματος είναι να τονίσει τη σημασία του διαθέσιμου ή / και προγραμματισμένου μελλοντικού συστήματος υποδομών – φυσικού και τεχνολογικού- και της ικανότητάς του να διαμορφώσει νέες αστικές τυπολογίες. Η σημασία είναι ανάλογη του βαθμού στον οποίο το σύστημα αυτό συνδυάζεται με τις αστικές και περιβαλλοντικές διεργασίες που υπαγορεύει η απαίτηση ολοκληρωμένων παρεμβάσεων. Η πρόταση αυτή εγείρει μια νέα νοηματοδότηση τόσο για το ρόλο και το χαρακτήρα των υποδομών και την τύπο-μορφολογική τους διάρθρωση στον αστικό χώρο όσο και για την αυξανόμενη προτεραιότητα για οικολογικές τεχνικές διαχείρισης και προσεταιρισμού φυσικών διαδικασιών στα δημόσια έργα[123] και στον τρόπο που αυτά λειτουργούν καταλυτικά στη σύνδεση της αστικής μορφολογίας με τη φυσική λειτουργία των διαθέσιμων οικοσυστημάτων.[124]

1. Αστικοποίηση και Δικτυακές Υποδομές

Η έμφαση, ο κεντρικός ρόλος και το εύρος των δικτυακών υποδομών είναι αδιαμφισβήτητος στη διαδικασία αστικοποίησης. Η αλληλεπίδραση τους με το αστικό περιβάλλον οφείλεται μεταξύ άλλων:

- στην διεισδυτικότητα της εξάρτησης της σύγχρονης αστικής ζωής από υλικά και τεχνολογικά δίκτυα και από την ανάγκη για κινητικότητα
- στην αλληλοεπικάλυψη, αυξανόμενη ποικιλία, και επομένως η πυκνότητα των δικτυακών υποδομών
- στην ταχύτητα εξειδίκευσης και περιπλοκότητας των πιο ισχυρών και εξελιγμένων συστημάτων υποδομών [125]

Με δεδομένη την εντεινόμενη αστικοποίηση, ιδίως στις αναπτυσσόμενες χώρες και την πρωτοφανή έκταση και πολυπλοκότητα των μητροπολιτικών συμπλεγμάτων, η υποδομή προσδιορίζεται ως αναγκαία συνθήκη για την λειτουργία και τη ανταγωνιστικότητα της σύγχρονης πόλης καθώς ο αστικός ιστός γίνεται αλληλένδετος με τα τεχνολογικά συστήματα μεταφορών και κινητικότητας και διαχείρισης συστημάτων κοινής ωφέλειας (συστήματα ύδρευσης, αποχέτευσης κ.α.) Σαν αποτέλεσμα μεγάλο μέρος του αστικού και περιαστικού τοπίου (Urban & Regional Landscape) συστήνεται μέσα από δικτυακές υποδομές.[126]

2. Οι Τ*οπιακές Υποδομές* ως αρχιτεκτονικό εργαλείο αστικής παρέμβασης

Ο σημερινός σχεδιασμός της πόλης και της περιφέρειας επανατοποθετείται κριτικά στην ιστορικά διαιρετική φύση των μηχανικών υποδομών. Ο διαχωρισμός της φυσικής δυναμικής του χώρου από τον τρόπο που αυτός έχει διαρθρωθεί στο πέρασμα του χρόνου από δικτυακές υποδομές και πρακτικές λειτουργικής προγραμματικής διαίρεσης (zoning) καθιστά αναγκαία την αποδέσμευση των εν χρήσει σήμερα μοντέλων ελέγχου και αποκέντρωσης προς μια πιο οικολογικά προσαρτημένη και οικονομικά εφικτή επανομαδοποίηση βασικών σύνθετων αστικών υποδομών που διαρθρώνουν το αστικό τοπίο συνδυάζοντας οικολογικά και οικονομικά αξιώματα.

Αυτή η συνθήκη μέσω της συγκρότησης «τοπιακών υβριδικών υποδομών» προδιαγράφει τη συγκρότηση ενός νέου πολεοδομικού εργαλείου παρέμβασης το οποίο επανατοποθετεί την κρισιμότητα της οικολογίας ως *νέα οικονομία* και ως δομικό σύστημα που ελέγχει, προσαρμόζει και αναπαράγει φυσικές διαδικασίες, προγραμματικές υποστηρικτικές λειτουργίες και συστήνει μεταβολικά περιβάλλοντα διαχείρισης παραγωγικών πόρων και ενέργειας.

Οι στόχοι και οι προτεραιότητες του σχεδιασμού, πέρα από την απλή αντικατάσταση των πεπαλαιωμένων υποδομών, εστιάζουν σε τρόπους που εκμεταλλεύονται ένθετες κλίμακες σε στρατηγικές που καταλύουν ένα μεγαλύτερο και πιο ορατό όφελος για το κοινό. Αυτές οι κλίμακες συμβάλλουν στην προστιθέμενη αξία στην υποδομή, εξασφαλίζουν πολυλειτουργικότητα, αειφορική λειτουργία και δημόσια παρουσία. Επιπλέον, συστήνουν αυτό-οργανωμένες οντότητες στην ευρύτερη δικτυακή συνθήκη και δημιουργούν δυνατότητες προσέλκυση στρατηγικών επενδύσεων γύρω από νέες μορφές εγκατάστασης και διαχείρισης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας.

3. Σύνθετες Εφαρμογές πεδίου Τοπιακών Υποδομών

Προϋπόθεση της «ολοκληρωμένης και βιώσιμης» αστικής ανάπτυξης είναι η συνδυασμένη πράξη αλληλένδετων ενεργειών, που αποσκοπούν σε παρεμβάσεις *«ολοκληρωμένου χαρακτήρα όπως αστικές υποδομές συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών της ύδρευσης και αποχέτευσης, της ενέργειας, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, περιβαλλοντικές αναπλάσεις, έργα διαχείρισης στερεών αποβλήτων, έργα ενεργειακής αποδοτικότητας εν γένει αλλά και σε δημόσια και ιδιωτικά κτίρια, επαναξιοποίηση εγκαταλειμμένων βιομηχανικών εκτάσεων κλπ.»*[127]

Ως τώρα στο διάλογο πάνω στη μορφή της πόλης και των υποδομών έχει δοθεί σημαντικά μεγαλύτερη προσοχή στα «σκληρά συστήματα» αστικής υποστήριξης όπως δρόμοι, αποχέτευση και

---

[123] βλ. Καρύδη, Η. *«Βίο-Επανορθώσεις σε δημόσιο Χώρο. Προεκτάσεις αστικού και τοπιακού μεταβολισμού», Πρακτικά Συνεδρίου Public Space, Δημόσιος Χώρος Αναζητείται,* ΤΕΕ/ΤΚΜ, 2011

124 Στο επιστημολογικό της πλαίσιο αυτή η θεώρηση βασίζεται στην επιστημονική συζήτηση και έρευνα γύρω από τις αναγκαιότητες που θέτει η περιβαλλοντική αλλαγή παράλληλα με τις πιέσεις εκσυγχρονισμού των δημοσίων έργων στα πλαίσια δημόσιας ή ιδιωτικής πρωτοβουλίας επένδυσης και της διαμόρφωσης κόστους/οφέλους και των αστοχιών που συνοδεύουν συχνά τα παραδοσιακά έργα «σκληρών» υποδομών ανάσχεσης φυσικών μεταβολών στο περιβάλλον.

[125] βλ. Καρύδη, Η και Κατσίκης Ν., *Πάτρα. Η περιαστική πόλη & Τα αναπτύγματα νερού. Σύγχρονες εκδοχές σχεδιασμού με βάση τη Νέα Γεωγραφία και την Τοπιακή Πολεοδομία, 10ο Διεθνές Επιστημονικό Συμπόσιο με θέμα: «Πόλεις και Περιφέρειες στην Ελλάδα και τη Μεσόγειο στον 21ο αιώνα»* Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, 2010

[126] βλ. Καρύδη, Η ο.π.

[127] Συνοπτικό απόσπασμα από την εγκύκλιο: Οδηγός Για Τα Ολοκληρωμένα Σχέδια Αστικής Ανάπτυξης (ΟΣΑΑ), 2010 www.espa.gr/elibrary/Odigos_OSAA_100520.DOC [πρόσβαση: 4/2/2013]

γέφυρες, επενδύσεις για διαχείριση αποβλήτων και παροχή ύδρευσης με ξέχωρη την πρόνοια παραγωγής και διαμόρφωσης του κοινόχρηστου δημόσιου χώρου και των συναφών υποδομών. Η πραγματική πρόκληση της ολοκληρωμένης ανάπτυξης δίνει τη δυνατότητα συνδυασμού των παραπάνω πρακτικών. Μέσω της ενεργοποίησης «μαλακών» υποδομών [soft engineering methods], η οικολογία καθίσταται μεταρρυθμιστής την χωρικής διάρθρωσης της αστικής μορφολογίας.

Η πραγματική πρόκληση αυτής της συνθήκης είναι η παραγωγή υποδομών ικανών να λειτουργούν «υβριδικά» μέσα από την προγραμματική διαχείριση σημειακών και γραμμικών παρεμβάσεων που συνδυάζουν φυσικό-τεχνητά και κοινωνικά συστήματα με στόχο τη δυνατότητα συγκρότησης τοπίων υψηλής οικολογικής παραγωγικότητας και προσαρμοστικότητας. Η συμπαραγωγή διαμορφώσεων κοινόχρηστων χώρων και δημόσιων έργων που εκτελούνται με βιώσιμο προσανατολισμό κινητοποιεί εκείνους τους μηχανισμούς ετερογένειας που διέπουν τα οικοσύστημα όπως η αλλαγή, η προσαρμογή, η διαφοροποίηση, βλέποντας σε αυτούς ένα καθοριστικό ρόλο στον τρόπο που ορίζουν και περιορίζουν την προσέγγιση ή ένταξη ευμετάβλητων φυσικών δυναμικών διαδικασιών που προκύπτουν από το υδρολογικό και τοπογραφικό δυναμικό του χώρου στη διαχείριση και πολιτισμική αξιοποίηση του φυσικού χώρου. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις ένταξης τέτοιων συστημάτων υποδομής αποτελούν:

- Συστήματα βιώσιμης υδρολογικής διαχείρισης, ανακύκλωσης και βιολογικού καθαρισμού των επιφανειακών απορροών και επανάχρησής τους σε γειτνιάζουσες υποδομές ως νερό άρδευσης και αποχέτευσης
- Έμφαση σε παραγωγικά τοπία και αυτό-οργανωμένα και ελεγχόμενα από διακοινοτικές ομάδες περιβάλλοντα [π.χ. λαχανόκηποι – κοινοτικές αγορές κλπ]
- Βίο-βιομηχανικές καλλιέργειες (πρότυπες/πειραματικές καλλιέργειες υποκινούμενες από έρευνα και τεχνολογία – ανθοκομικές καλλιέργειες)
- Προσέλκυση στρατηγικών επενδύσεων σχετικά με την εγκατάσταση ΑΠΕ που παράγουν και εξοικονομούν για όφελος τοπικών γειτονικών επενδύσεων

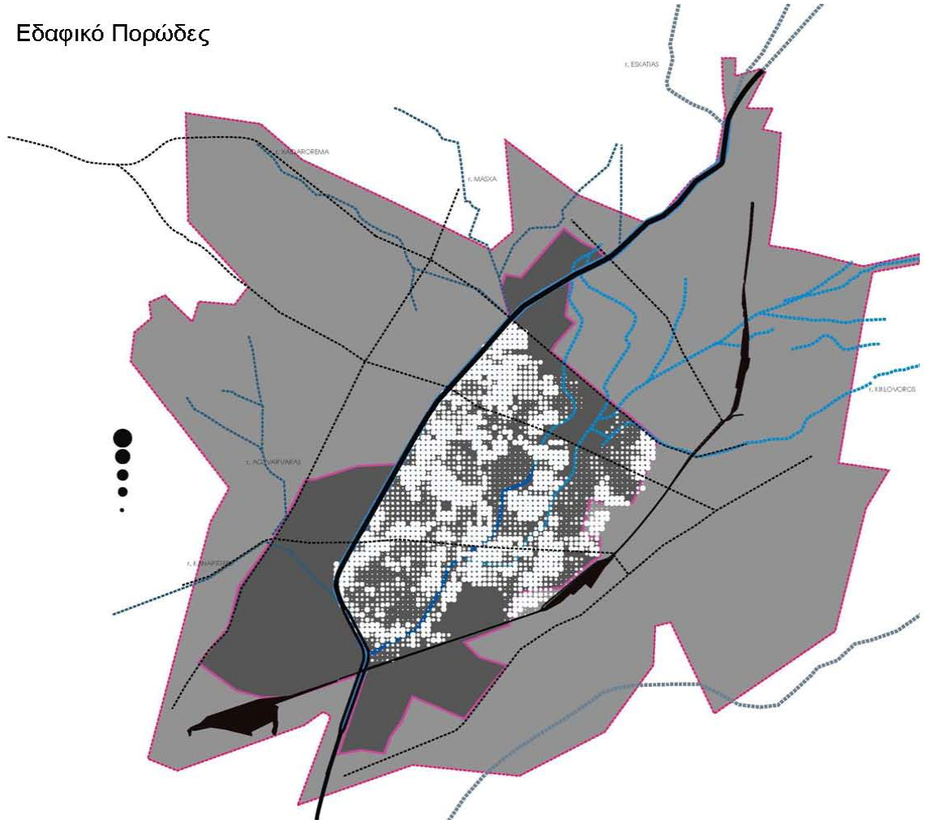
Η αξιολογητή βάση τέτοιων Δικτυακών Παρεμβάσεων πέρα από την τυπολογική ιεράρχηση και με ζητούμενο την ιεράρχηση ως προς τη δυνατότητα μέγιστης αποδοτικότητας σε σχέση με παραγωγικά δυναμικά συστήματα αξιοποίησης μπορεί να κριθεί μέσα από δεδομένα τοπολογικής ανάλυσης του πεδίου.

Η σύσταση του δικτυακού τοπίου και η ιεραρχημένη σύνθεση προτάσεων απαιτεί πέρα από τον χαρακτηρισμό και εντοπισμό των κόμβων και των αξόνων που απαρτίζουν το σύστημα προτεραιοτήτων, την καταγραφή δεδομένων:

- προσβασιμότητας, διέλευσης
- περιβαλλοντικής τρωτότητας (πλημμυροπαθείς περιοχές, περιοχές έντονης ρύπανσης εδάφους και ανάγκης ένταξης απορρυπαντικών μηχανισμών)
- διαμεσολάβησης, εγγύτητας, ή βαθμού έντασης ως προς σύνθετα προγραμματικά χαρακτηριστικά (λειτουργικός εμπλουτισμός και διαμόρφωση ζήτησης ή κεντρικότητας)

Η αξιολογητή βάση μπορεί να αποδοθεί μέσα από τοπία διαβάθμισης [εικ. 1- 3]

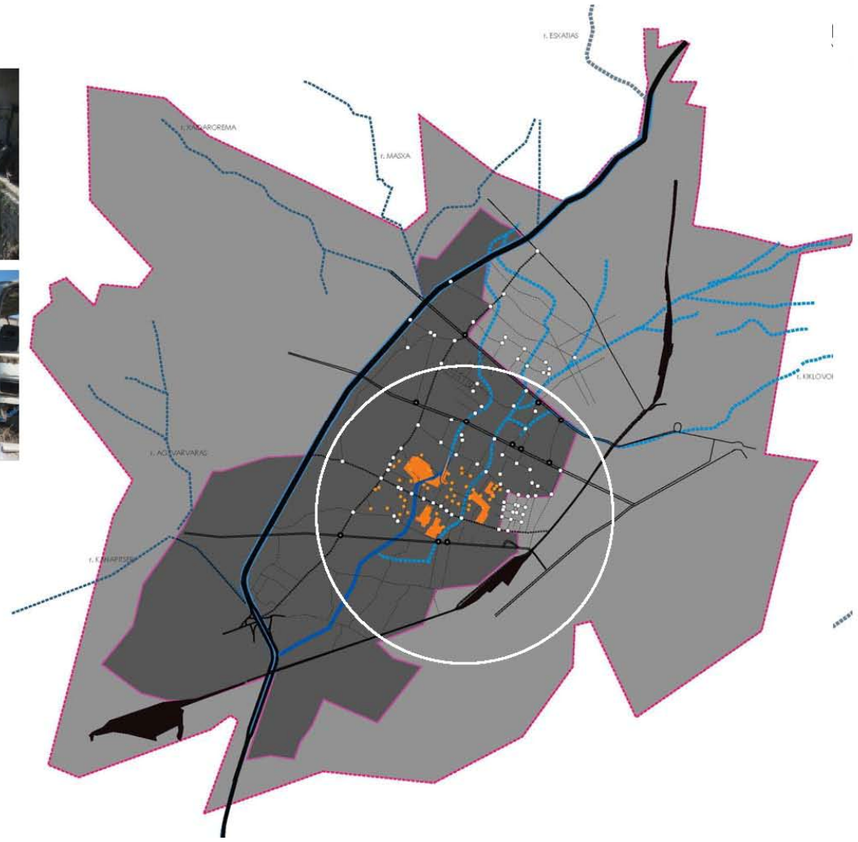




Εικ.1 Διερευνητικά Διαγράμματα Διαβάθμισης της περιβαλλοντικής τρωτότητας και της πλημμυρογενούς συμπεριφοράς στον Ελαιώνα βάσει του εδαφικού πορώδους και της σφράγισης μαλακών επιφανειών:



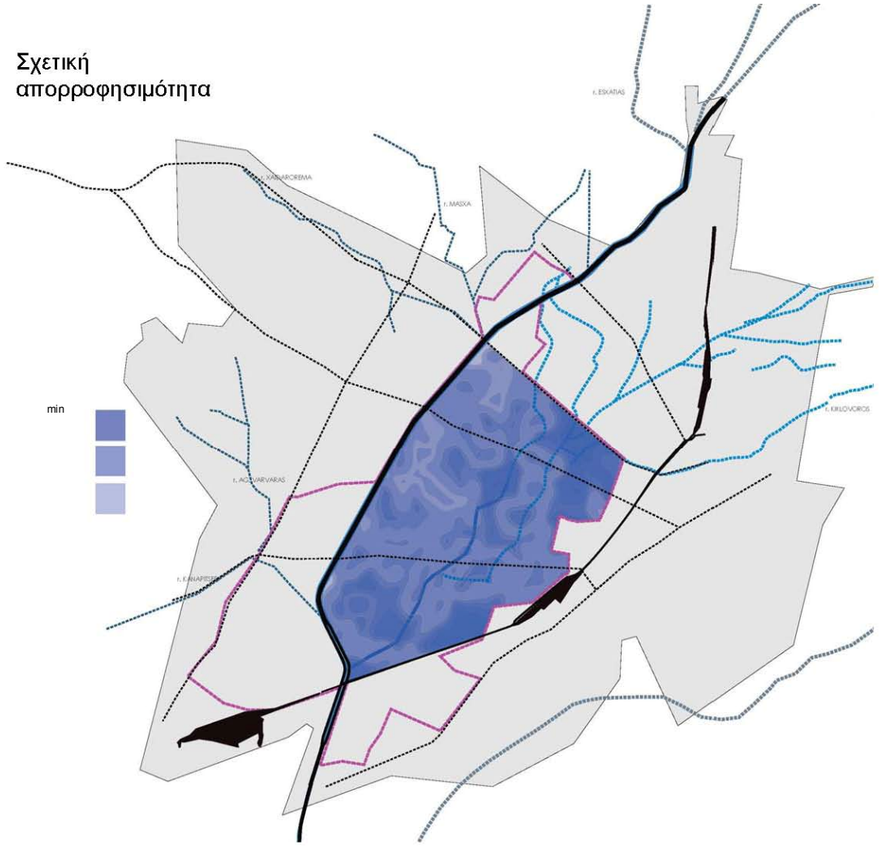




Εικ.2 Διερευνητικά Διαγράμματα Διαβάθμισης της περιβαλλοντικής τρωτότητας και της πλημμυρογενούς συμπεριφοράς στον Ελαιώνα βάσει του εδαφικού πορώδους και της σφράγισης μαλακών επιφανειών:

- Ενδεικτικές Περιοχές Ρύπανσης με κίνδυνο επιμόλυνσης των Υδάτων απορροής και του Υπόγειου Υδροφόρου

Σχετική
απορροφησιμότητα



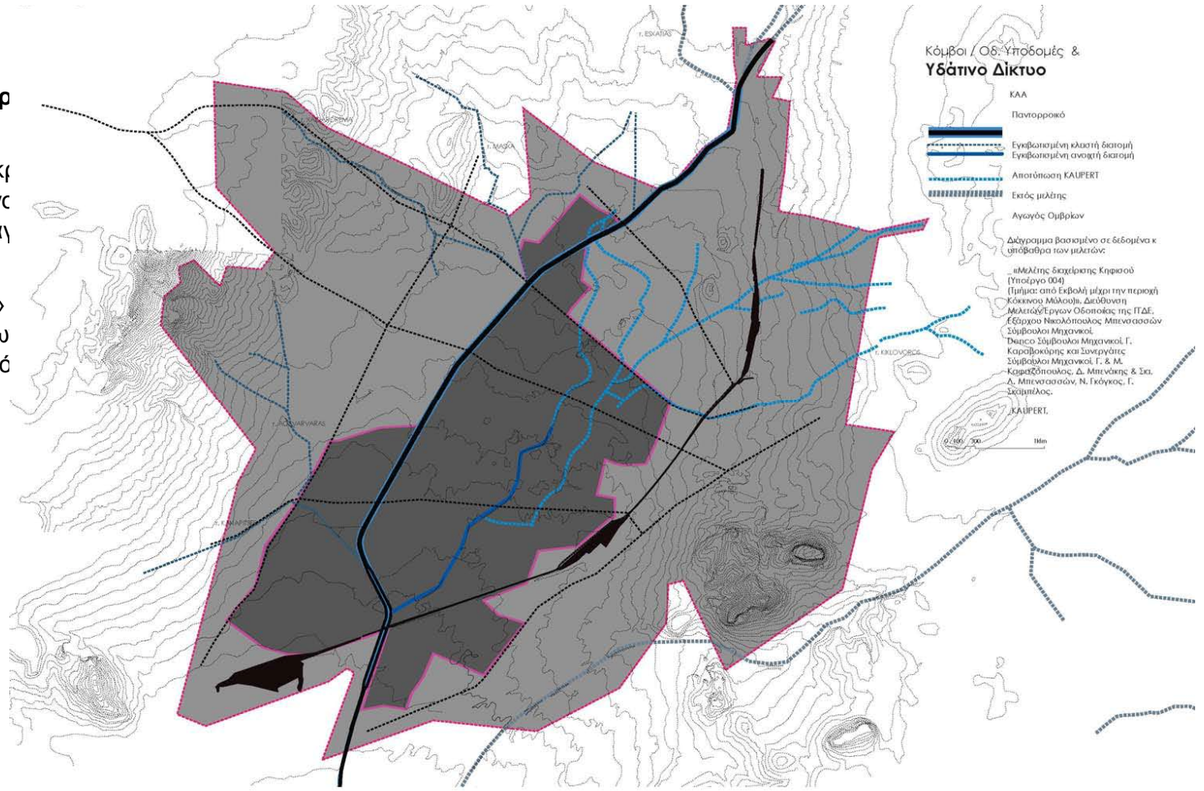
Εικ.3 Διερευνητικά Διαγράμματα Διαβάθμισης της περιβαλλοντικής τρωτότητας και της πλημμυρογενούς συμπεριφοράς σε τμήμα του Ελαιώνα βάσει του εδαφικού πορώδους και της σφράγισης μαλακών επιφανειών:

- Σχετική Απορροφητικότητα λόγω σφράγισης των μαλακών εδαφών

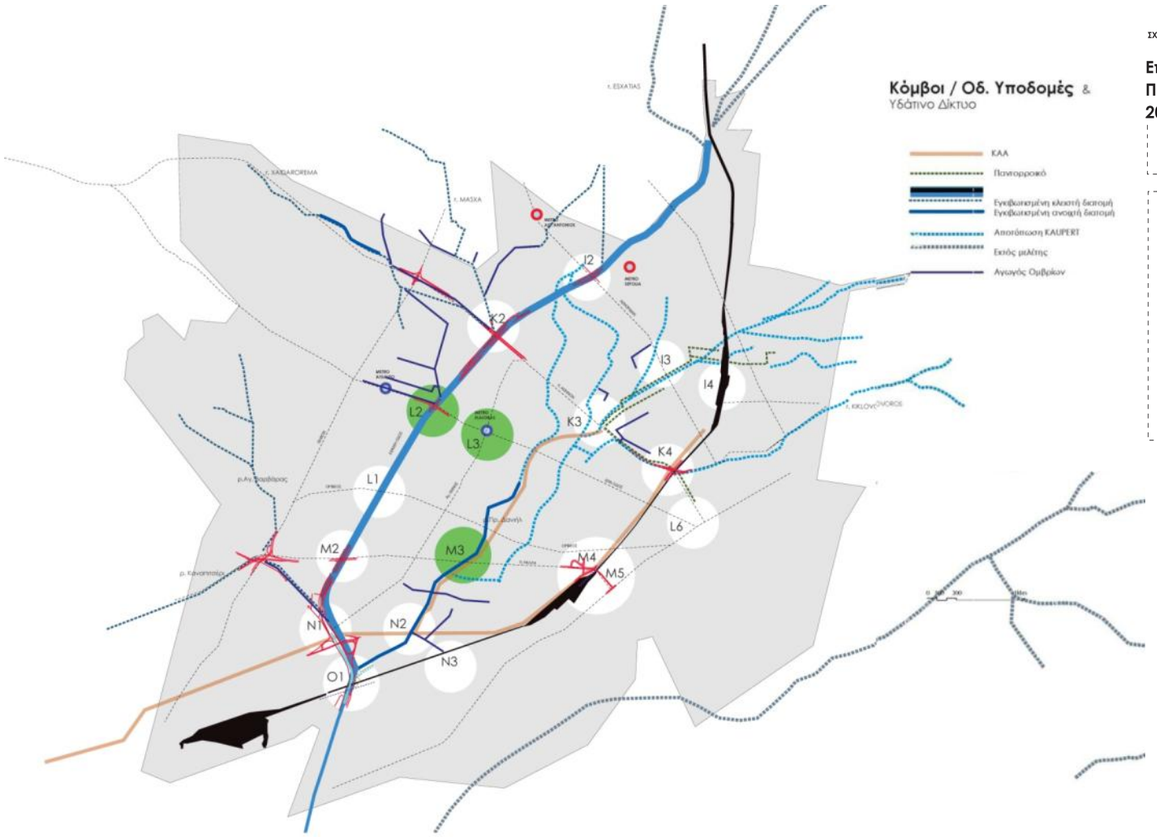
4. Ειδικές προδιαγραφές για διερεύνηση εφαρμογής προτάσεων στην πιλοτική περ του Νότιο-Δυτικού Μητροπολιτικού Κέντρου

Χαρακτηριστικό γνώρισμα της περιοχής μελέτης είναι το γεγονός ότι εμπίπτει στην Υδροκ Λεκάνη του Λεκανοπεδίου Αθηνών και επιβαρύνεται πλημμυρικά από τις απορροές που παράγ Κηφισός και ο Ιλισός ιδιαίτερα μέσα από τις μεταβολές στο δομημένο περιβάλλον, το σφράγ μαλακών επιφανειών και η έλλειψη δικτύου συλλογής και επαρκούς παροχετευτικής ικανότητας.

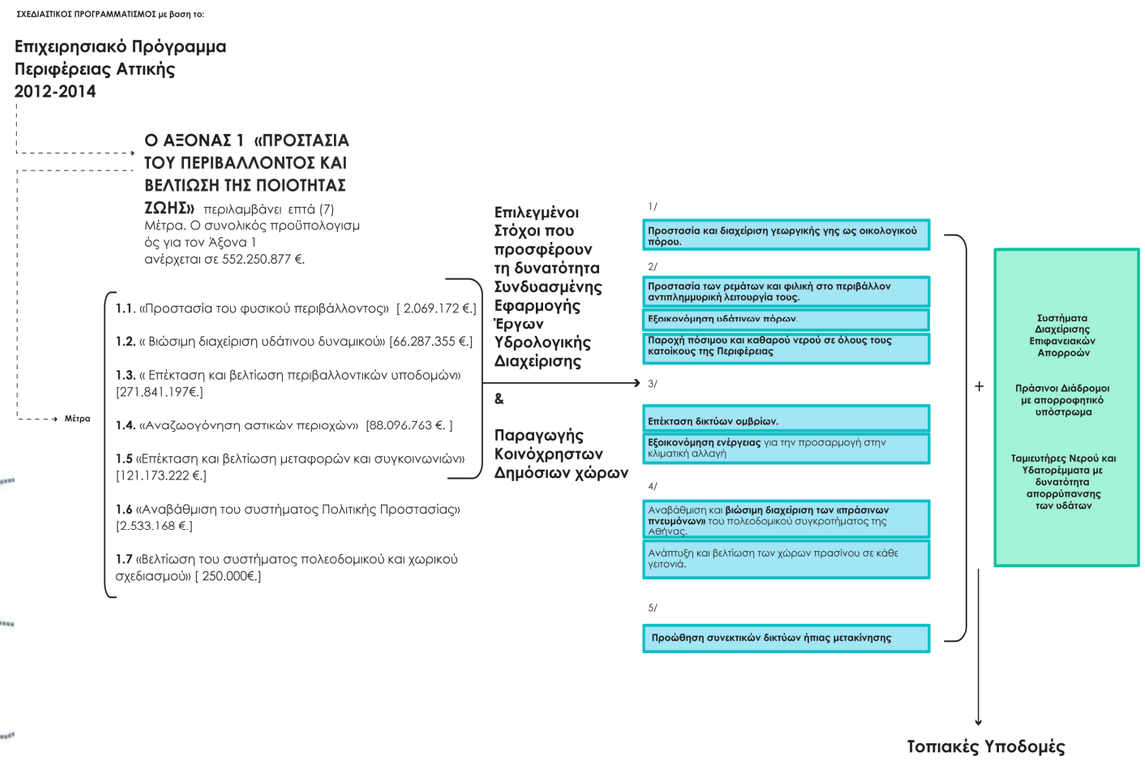
Ζητούμενο διερεύνησης στην προκειμένη περίπτωση είναι η «κάθετη ανάγνωση» αλληλεπίθεσης του δικτύου αστικών παρεμβάσεων –μεταφορικών υποδομών –χέρσων εκτάσεω υδάτινου δικτύου απορροών, υδατορεμάτων και αποχέτευσης ώστε να προκύψουν συνεργαζό επίπεδα σχεδιασμού και στρατηγικών διαχείρισης και νέας σκοπιμότητας [εικ.4-5]:.



Εικ.4 Η περιοχή του Ελαιώνα, το βασικό δίκτυο Υδατορεμάτων και η Τοπογραφία



Εικ.5 Αλληλεπίθεση του Δικτύου Αστικών Παρεμβάσεων με το μεταφορικό Δίκτυο Κόμβων και το Δίκτυο Υδάτινων Υποδομών Ύδρευσης και Αποχέτευσης



Εικ.6 Ενδεικτικές Δυνατότητες Παραγωγής Τοπιακών Υποδομών που βασίζονται στη Βιώσιμη Υδρολογική Διαχείριση μέσα από επιλεγμένους στόχους του Επιχειρησιακού προγράμματος της Περιφέρειας

Η χωροθέτηση εφαρμογών ακολουθεί την ίδια συνοχή αλλά προσαρμόζεται σε κάθε περιοχή ως προς τις απαιτήσεις της διαθέσιμης χωρικής κλίμακας και των ιδιαίτερων γεωγραφικών - μορφολογικών χαρακτηριστικών και εντείνει στην προκειμένη περίπτωση τις δυνατότητες υδρολογικής διαχείρισης οι οποίες άλλωστε εμφανίζονται με διαφορετικούς στόχους στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Περιφέρειας 2012-2014 [εικ.6]:

- Για το **Κέντρο Αθήνας,** η έμφαση μπορεί να δοθεί στη συνδυαστική δυναμική αξιοποίησης γραμμικών οικολογικών διαδρόμων που αποφορτίζουν τις θερμικές νησίδες του πυκνοκατοικημένου ιστού ενώ υποστηρίζουν κοινωνικούς χώρους μέσω θυλάκων πολιτισμού και πρασίνου με χαμηλό κόστος συντήρησης μέσω της παράλληλης ένταξης βιώσιμων συστημάτων υδρολογικής διαχείρισης και επανάχρησή του νερού σε συνοδευτικές υποστηρικτικές υποδομές (π.χ. κοινοτικοί κήποι ή πότισμα δημοσίου πρασίνου).
- Για τον **Ελαιώνα,** προτείνεται η διακριτική εκμετάλλευση της χαρακτηριστικής λειτουργικής πολυπλοκότητας που εμφανίζει ο χώρος μέσω του εμπλουτισμού παραγωγικών χρήσεων, θυλάκων πολιτισμού και πρότυπων καλλιεργειών σε συνδυασμό με την αξιοποίηση του διαθέσιμου υδάτινου δυναμικού με άξονα το ρέμα του Πρ. Δανιήλ για απορρύπανση μολυσμένων εδαφών και για τη διάθεσή του ανακυκλωμένου νερού για άρδευση και άλλες υποστηρικτικές λειτουργίες π.χ. εξοικονόμηση νερού χρήσης και αυτονομίας σε κτίρια (νερό αποχέτευσης κλπ).

- Για το **Πολιτιστικό κέντρο Φάληρου,** δίνεται η δυνατότητα συνδυασμού των προαναφερθεισών πρακτικών, με έμφαση στη λειτουργική συνδεσιμότητα των οικιστικών περιοχών με τον παράκτιο χώρο και το Θαλάσσιο μέτωπο, τη δημιουργία πράσινων διαδρόμων (βλ προτεινόμενη μετατροπή Ιλισού) και τη συνδεσιμότητα με τους νέους κεντρικούς πολιτιστικούς και πράσινους πόρους με παράλληλα υποστηρικτικά έργα απορρύπανσης και βιώσιμης υδρολογικής διαχείρισης που θα αποφορτίσουν τις ευπαθείς πλημμυρογενείς γειτονιές του Δέλτα Φαλήρου.

Συμπερασματικά, ο επανακαθορισμός της σημασίας της σύγχρονης υποδομής ως υβριδική πολύ-λειτουργική οντότητα:

- προϋποθέτει τη συνοχή και ενσωμάτωση των χαρακτηριστικών του βίο-φυσικού τοπίου το οποίο η εν-λόγω υποδομή έχει συμπιέσει
- επιχειρεί έναν συναφή προς την επίπτωση αυτήν επανακαθορισμό του ορισμού του τοπίου: ως πολυσύνθετο λειτουργικό σύστημα ουσιαστικών πόρων, υπηρεσιών και δραστικών παραγόντων που παράγουν και υποστηρίζουν αστικές οικονομίες.

Μέσα από αυτές τις οικολογικές προϋποθέσεις και τις οικονομικές πιέσεις ο σχεδιασμός τοπιακών υποδομών προτείνει ένα διευρυμένο λειτουργικό σύστημα για τις σύγχρονες πόλεις όπου η πλήρης συνθετότητα των βιοδυναμικών διαδικασιών και των πόρων εικονογραφούνται και εφαρμόζονται πλήρως σε όλο το αποτύπωμα της πολεοδόμησης και στους κύκλους ζωής της υποδομής.

Αυτό το σύγχρονο μόρφωμα προοιωνίζει ένα μηχανισμό παραγωγής για τις ειδικότητες του σχεδιασμού περισσότερο ευέλικτο-συνεργασιακό και διαδικαστικό μαζί με την συνεισφορά στα μετρήσιμα στοιχεία του σχεδίου της έρευνας και τις εφαρμογές. Από αυτό το σημείο εκκινούν στρατηγικές σχεδιασμού που κινούνται ανάμεσα σε 2 άκρα: βραχείες άμεσες παρεμβάσεις σε αλληλουχία με ευρύτερες και διαρκέστερες αναμορφωτικές διαδικασίες και οικολογικά αποτελέσματα.

Μέρος 3.

Κριτήρια αξιολόγησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων

Κριτήριο 6

Ο βαθμός συμβολής στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης.

6.3 Το Σχέδιο Χρήσης Ενέργειας ως εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού (Π.1.3.3)

Νίκος Κόρδος, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής, Υ.Δ. ΕΜΠ

Ι. Ο ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΧΡΗΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ – ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Στα πλαίσια ενός στρατηγικού σχεδιασμού μητροπολιτικών τόπων στην σύγχρονη πολεοδομία και γενικά του χωρικού σχεδιασμού προς την κατεύθυνση επαναπροσδιορισμού ταυτότητας της πόλης έχει ξεκινήσει μια διεθνής συζήτηση για την-εν τη γενέσει όποιου αστικού εγχειρήματος- σύνδεσης ενεργειακού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Το ερώτημα αν οι λειτουργίες της πόλης, θα εξυπηρετούνται στο μέλλον επαρκώς, λόγω μεγάλης ταχύτητας ανάπτυξης και πυκνότητας, χρήσεων και ατόμων πλανάται σε κάθε βήμα χωρικού σχεδιασμού. Είναι γεγονός ότι παρά τις διαφορές τους όλες οι απόψεις για την αειφορική βιώσιμη ανάπτυξη συνειδητοποιούν την σημασία της ποιότητας του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος και τα σημάδια που άφησε στο περιβάλλον η αλόγιστη παραγωγή ενεργοβόρων πόλεων σε επίπεδο οικονομικό, κοινωνικής συνοχής, εγκατάλειψης, κλπ. (3ο Πανελλήνιο Συνέδριο του Συμβουλίου Περιβάλλοντος «Κλιματική Αλλαγή, βιώσιμη ανάπτυξη και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας», ΑΠΘ 15-17/10/2009).

Το παρόν κείμενο περιλαμβάνει πρώτες σκέψεις στο θεωρητικό πλαίσιο υπό εκπόνηση διδακτορικής διατριβής στο ΕΜΠ με θέμα το σχέδιο χρήσης ενέργειας ως εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού

Προϋπόθεση για μια ολιστική θεώρηση της βιώσιμης ανάπτυξης είναι η πολυδιάστατη παρέμβαση του χωρικού σχεδιασμού σε οριοθετημένη κλίμακα με τη συμμετοχή πολιτών εθελοντικών οργανώσεων ιδιωτικού τομέα μέσα από καινοτόμες λύσεις περιβαλλοντικής αναβάθμισης εξοικονόμησης ενέργειας και δημιουργίας θέσεων εργασίας. Η αστική οικολογία σε ερευνητικό και πολιτικό επίπεδο κυρίως στρέφεται στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και την ανασυγκρότηση του αστικού χώρου και μελετά την αλληλοσυσχέτιση και αλληλεπίδραση των οικοσυστημάτων, την υγεία, την οικονομία, την ποιότητα ζωής και περιβάλλοντος, με διαφοροποιήσεις ωστόσο στο ειδικό βάρος της περιβαλλοντικής διάστασης. (Ελευθεριάδου, Β, Τεχνικά χρονικά, τ.34, 2003).

Ο αρχιτεκτονικός και πολεοδομικός σχεδιασμός ενώ έχουν κάνει πολλά βήματα στην κατεύθυνση του βιοκλιματισμού, δεν έχουν λάβει υπ' όψιν διαχρονικά την ενέργεια στην μεγάλη κλίμακα της ενεργού πολεοδομίας των αναπλάσεων και των νέων οικισμών. (ΔΙΠΕ: Οικολογική Δόμηση, 2000). Ο χωρικός σχεδιασμός δεν έχει φέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα όσον αφορά στα παραπάνω μέχρι σήμερα και η Ευρωπαική Ένωση με στόχο την αειφόρα ανάπτυξη του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος και στα πλαίσια της συμφωνίας του Κιότο έχει θέσει στόχους, μεταξύ των οποίων την μείωση του διοξειδίου του άνθρακα (CO2) στο ποσοστό τουλάχιστον 20%. (Ευρωπαική Οδηγία, 2006/32/ΕΚ.

Πολύ πρόσφατα η Διεθνής Επιτροπή ζήτησε επιπλέον 36 τρις δολάρια για επενδύσεις σε ΑΠΕ**).**

Βασικός ρόλος που ανατίθεται στο χωρικό σχεδιασμό είναι εκείνος του μηχανισμού συντονισμού πολιτικών σε διαφορετικούς τομείς και διοικητικά επίπεδα (CEC 2008) με δυνατότητα καθοδήγησης της ανάπτυξης στο χώρο (OECD 2001). (Σερράος, Κ, 2012) Στην περίπτωση της Ελλάδας, ο υλοποιημένος χωρικός σχεδιασμός φαίνεται να υπολείπεται του ρόλου αυτού. Μέρος της ανεπάρκειας μπορεί να αποδοθεί στην απουσία μιας αποτελεσματικής συνεργασίας μεταξύ πολιτικών στη χώρα μας, έλλειμμα το οποίο υπονομεύει την αξιοπιστία των διακηρυγμένων στόχων εμποδίζοντας τη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου πλαισίου στρατηγικών.

Συνδέεται άμεσα με την προσεκτική διαχείριση των φυσικών και ανθρωπογενών πόρων, ώστε από την μια να αντλούμε από αυτούς τα μέγιστα και από την άλλη, να μην τους στερούμε από τις επόμενες γενιές. (Διαμαντόπουλος, Γ, 2008) Κάθε περιοχή παρουσιάζεται σαν ένας «locus solus» ενώ κάθε επέμβαση στον χώρο απαιτεί γενικούς κανόνες. Από την μια πλευρά φαντάζει αδύνατη μια ορθολογική επέμβαση συνδεδεμένη με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ενός τόπου, από την άλλη αυτά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά είναι που επιδρούν κυρίως στον τρόπο της επέμβασης. (Rossi, A., Αρχιτεκτονική της πόλης, 1991).

Όσον αφορά στην ταυτότητα των πόλεων σε σχέση με τον πολεοδομικό - χωρικό σχεδιασμό βαδίζει παράλληλα με το αστικό marketing. Ο διάλογος γύρω από τον αστικό ανταγωνισμό κατά τις τελευταίες δεκαετίες (Ασπρογέρακας, Ε, 2004β, Begg 2002, Oatley 1998, Jensen-Butler κ.α., 1997, Kresl 1995, Porter 1990) ανέδειξε το σημαντικό ρόλο του αστικού μάρκετινγκ (urban marketing) ως εργαλείο για την προσέλκυση επενδύσεων σε διεθνές επίπεδο Από την μια οι παράμετροι που συνιστούν τον τόπο και την ταυτότητά του τροφοδοτούν με στρατηγικές τον σχεδιασμό, και από την άλλη μέσα από τους στόχους και προτάσεις που προβάλλει για την βελτίωση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος μπορεί να αναδειχθεί σε εργαλείο ανάδειξης ταυτότητας. (Σερράος, Κ, Ασπρογέρακας Ε, Πόλεις και πολιτικές, 2012).

Στον διεθνή ανταγωνισμό των πόλεων, η κάθε μια στηρίζεται στα τοπικά ιδιαίτερα πλεονεκτήματα για την διαμόρφωση ελκυστικής ταυτότητας. Ένα διεθνές συγκριτικό πλεονέκτημα πλέον είναι η οικολογική ταυτότητα της πόλης, πράγμα το οποίο έχει άμεση σχέση με την ενεργειακή πολιτική των τόπων. Σε αυτό το πλαίσιο έχει δημιουργηθεί παγκοσμίως ένας ανταγωνισμός για το ποια θα είναι Φιλική στο περιβάλλον και ενεργειακά αυτάρκης και θα παρουσιάσει το καλύτερο και πιο βιώσιμο περιβάλλον.

Μέσα από αυτή την οπτική και την επιθυμία συμβολής στο ερευνητικό, η ανάπτυξη μεθοδολογίας για την κατάρτιση του Σχεδίου Χρήσης Ενέργειας για κάποιο μέρος των προτάσεων και παρεμβάσεων μπορεί να καταστεί χρήσιμο και καινοτόμο εργαλείο σύνδεσης του πολεοδομικού και ενεργειακού σχεδιασμού. Σημαντική εμπειρία μπορεί να αντληθεί από την ήδη υπάρχουσα εφαρμογή του στην υπόλοιπη Ευρώπη και ειδικά την Γερμανία, καθώς και στην Αμερική.

Με την ενεργειακή κρίση του 1973 και του 1979 εμφανίστηκε έντονα το ενεργειακό πρόβλημα, ιδίως αυτό της μονομερούς παγκόσμιας εξάρτησης από το πετρέλαιο. Έτσι ήλθε στο προσκήνιο η χρήση Ανανεούμενων Πηγών Ενέργειας. Αργότερα το ενδιαφέρον για το θέμα ατόνησε, επανήλθε το 1990, όμως με διαφορετικό τρόπο τότε, και ακόμη εντονότερα στην εποχή μας, με την κρίση που διατρέχει την Ελλάδα και την υπόλοιπη Ευρώπη. Εκτός από την οικονομική διάσταση τίθενται πλέον και μια σειρά από άλλες παραμέτρους που αφορούν στον πολεοδομικό σχεδιασμό, περιβαλλοντικά ζητήματα που αφορούν στο φυσικό και αστικό περιβάλλον, στις συνέπειες σε αυτό του δομημένου χώρου και την

αναζήτηση σχεδιαστικών και πολιτικών λύσεων για αναβάθμισή της ποιότητας ζωής, της κοινωνικής συνοχής κλπ.

Είναι γνωστό ότι εξαιτίας του κυρίαρχου μοντέλου ανάπτυξης της κοινωνίας και της οικονομίας έχει γίνει η σχέση μας με την ενέργεια και το περιβάλλον προβληματική. Στην προβιομηχανική περίοδο ο τομέας παραγωγής κατοικίας και δομημένου χώρου ήταν αναπόσπαστα δεμένος με το φυσικό περιβάλλον αλλά μετά την βιομηχανική επανάσταση, την εμπορευματοποίηση και την αλματώδη εξέλιξη της τεχνολογίας, που υποτίθεται ότι έλυνε οποιοδήποτε πρόβλημα, η υπερεκμετάλλευση των φυσικών και άλλων διαθέσιμων πόρων οδήγησαν την εξέλιξη σε βάρος του περιβάλλοντος, φυσικού και αστικού.

Η ενέργεια αποτελεί τον κύριο παράγοντα παροχής ανέσεων στην πόλη και το αστικό περιβάλλον και συγχρόνως συνιστά ίσως την κυριότερη αιτία βλάβης του περιβάλλοντος, φυσικού και αστικού. Το κτήριο είναι το κύτταρο ανταλλαγής θερμότητας με το περιβάλλον και η πόλη ο οργανισμός ανταλλαγής ενέργειας με το περιβάλλον.

Οι επιλογές του χωρικού σχεδιασμού αντιμετωπίζουν την ενεργειακή συγκρότηση και φροντίδα των οικισμών και των μεγάλων έργων ενός τόπου επιφανειακά, η μάλλον κανονιστικά και με ένα είδος δέους, προσπαθώντας να προβλέψουν επιπτώσεις βάσει ερωτηματολογίων που απευθύνονται σε όλη την Ελλάδα και δεν λαμβάνουν υπ'όψιν τα πραγματικά δεδομένα. Εντέλει ο πολεοδομικός σχεδιασμός δεν αντιμετωπίζει το πρόβλημα άμεσα και επιθετικά στην γένεση του οικισμού ή του πολεοδομικού σχηματισμού, ενώ αυτό είναι βασική παράμετρος στους προγραμματικούς στόχους του, αλλά το περι-θωρεί η το επι-θεωρεί. Αυτό το κενό φιλοδοξεί να καλύψει η ανάπτυξη του Σ.Χ.Ε.

Το Σχέδιο Χρήσης Ενέργειας (ΣΧΕ) συνιστά μια δέσμη σχεδίων, μέτρων και πολιτικών για την ενεργειακή φροντίδα των οικισμών και πολεοδομικών σχηματισμών ως ένα άτυπο εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού.

Πρόκειται για ένα σχέδιο που μπορεί να λάβει την μορφή χαρτών, όπως των Χαρτών Χρήσεων Γης διαγραμμάτων και κειμένων που μετά την κατάλληλη επεξεργασία θα παρέχουν προτάσεις και μέτρα για την βιωσιμότητα και την εξοικονόμηση ενέργειας και πόρων κάποιου υπάρχοντος οικισμού,-πολεοδομικού συγκροτήματος ή τμήματος του. Το παραπάνω άτυπο, ωστόσο ουσιαστικό εργαλείο, επιχειρεί να βοηθήσει στο να γνωρίζουμε από την αρχή του σχεδιασμού – των όποιων επεμβάσεων οικιστικού ή πολεοδομικού συνόλου αν αυτό είναι βιώσιμο ή όχι και τι πρέπει να κάνουμε για να το καταστήσουμε τέτοιο. Στους υπάρχοντες πολεοδομικούς σχηματισμούς θα μπορούν μέσω των χαρτών να συναχθούν συμπεράσματα για τις προτάσεις επεμβάσεων στον αστικό χώρο, για την βελτίωση του ενεργειακού και περιβαλλοντικού αποτελέσματος.

Από την επάλληλη σχέση και σύγκριση των άλλων υπαρχόντων πολεοδομικών χαρτών, εργαλείων και στοιχείων θα υπάρχει δυνατότητα, διαβάζοντας τους ίδιους χάρτες να αντλήσει κανείς πολύτιμα συμπεράσματα για την ποιότητα σχεδιασμού, για υλικότητα, για τα φυσικά απόβλητα και τις επιπτώσεις του σχεδιασμού συνδυάζοντας τις παραμέτρους που επιδρούν σε αυτόν.

Βασικό πλεονέκτημα του ως άνω σχεδίου μπορεί να θεωρηθεί το ότι η επεξεργασία ενός τέτοιου σχεδίου απευθύνεται άμεσα στον τόπο και επιδιώκει την ενεργειακή του αυτάρκεια.. Ένα εργαλείο που μεταξύ άλλων, μπορεί να βοηθήσει στην αξιολόγηση των επιλογών σεναρίων επεμβάσεων είναι το μοντέλο «MARKAL», (ΣΔΕΑ 1, 2008, σελ. 34) το οποίο συμπεριέλαβε τις πολιτικές και μέτρα που ενσωματώθηκαν στο ενεργειακό σύστημα της χώρας, διείσδυση ΑΠΕ χωρίς τους περιορισμούς των εκπομπών ρύπων. Στο σενάριο Αναφοράς (το σενάριο που θα χρησιμοποιηθεί σαν μέτρο σύγκρισης) χρησιμοποιήθηκε η λογική «Business as usual» (Ελευθεριάδου, 2007).

ΙΙ. ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Α) Στην Γερμανία υπάρχει ήδη αρκετή εμπειρία σε επίπεδο ενεργειακού σχεδιασμού και διαχείρισης ενέργειας σε συνέργεια με τον πολεοδομικό σχεδιασμό τόσο σε κλίμακα πόλης όσο και σε κλίμακα ομόσπονδων κρατιδίων μέσω συγκεκριμένων προγραμμάτων.

1. IKK (Integrierte Klimaschutzkonzepte=Ενσωματωμένα Σχέδια Προστασίας Κλίματος), και **ENP (Energienutzungsplaene=Σχέδια Χρήσης Ενέργειας)** κατά την οδηγία του ομοσπονδιακού υπουργείου οικονομίας, καινοτομίας ,κυκλοφορίας και τεχνολογίας. Πρόκειται για ενεργειακές «συνταγές» και πρακτικές καθώς και σχεδιαστικές χειρονομίες, σε τοπικό και περιφερειακό συνεισφέρουν ώστε η ενεργειακή φροντίδα να προσαρμόζεται αφενός, στον μέγιστο δυνατό βαθμό στις ανάγκες του πολίτη-χρήστη και να προσφέρουν λύσεις και μέτρα εξοικονόμησης με θετικά αποτελέσματα στο κλίμα αλλά και σε οικονομικό και αισθητικό επίπεδο. Στο ομόσπονδο κρατίδιο της Βαυαρίας το αρμόδιο υπουργείο αφού επεξεργάστηκε σε συνεργασία με το εκεί Πανεπιστήμιο (Technische Universität München, Lehrstuhl Bauklimatik) μεθόδους ολιστικής προσέγγισης την ενεργειακής διαχείρισης των πόλεων και οικισμών, μελετώντας χαρακτηριστικά παραδείγματα πόλεων και οικισμών, εξέδωσε τα αποτελέσματα σε επίπεδο γενικού ευρύτερου σχεδιασμού με τα συμπεράσματα, τις μεθοδολογίες που ακολουθήθηκαν και τα σενάρια που αναπτύχθηκαν (Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit, Leitfaden Energienutzungsplan). Το Πανεπιστήμιο έχει εκπονήσει αρκετές έρευνες οι οποίες του ανατέθηκαν από πόλεις. Οδηγοί αυτών των ερευνών αποτέλεσαν μελέτες βελτιστοποίησης σημαντικών μεγάλων έργων η μνημείων, όπως το έργο Energieeinsparpotenziale Kloster St.Ottillien (Δυνατότητες εξοικονόμησης ενέργειας μονής Αγ. Οτίλλιεν), όπου επετεύχθη μείωση ποσοστού 85% ενεργειακής απαίτησης λειτουργίας. Πόλεις και μικρότερες κοινότητες στις οποίες τρέχουν τώρα τέτοια προγράμματα είναι: Fürstenfeldbruck υπό την επίβλεψη του Υπουργείου Εσωτερικών Βαυαρίας, Nürnberg, Oberhausen an der Donau κ.α., των οποίων τα σχέδια έχουν σαν κοινό τόπο την κοινή αρχική προσέγγιση και μεθοδολογία, ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης και υποδομών, σενάρια εξέλιξης υπάρχουσας κατάστασης, ανάλυση διαθέσιμων πόρων και ενέργειας και ΑΠΕ, διαμόρφωση σεναρίων βελτιστοποίησης υποδομών δυναμικού εξοικονόμησης και χρήσης ΑΠΕ με σκοπό την μέγιστη αυτάρκεια. Κατόπιν διαμορφώνεται κατάλογος μέτρων και στρατηγικών με αναγωγή στο 2020-2050 με προβλέψεις και χρονοδιαγράμματα ελέγχου. Διαφοροποιήσεις συνίστανται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των τόπων, αλλά και στον συνυπολογισμό μερικών σχεδίων, το δυναμικό των αποβλήτων και απορριμμάτων και φυσικά των προτεραιοτήτων που θέτει ο μελετητής.

Στην παραπάνω κατεύθυνση δραστηριοποιείται και το ερευνητικό κέντρο FFE (Forschungsstelle fuer Energiewirtschaft e.V=Γραφείο έρευνας για ενεργειακή διαχείρηση Α.Σ.).

2. Στα πλαίσια της δράσεων της Ευρωπαικής Ένωσης με την επονομασία Stadt und Energieeffizienz (=πόλη και ενεργειακή απόδοση) έχουν αναληφθεί πρωτοβουλίες και τρέχει πλήθος ερευνητικών προγραμμάτων μέσω της Υπηρεσίας Internationale Energie Agentur με στόχο την εφαρμογή ενός τεχνολογικού προγράμματος ώστε να επιτευχθούν συμφωνίες πολυμερών τεχνολογικών πρωτοβουλιών, στα πλαίσια των οποίων και τα ονομαζόμενα ANNEXES.

Σε αυτά συμμετέχουν πολλά κράτη της Ευρώπης όπως Ιταλία, Γαλλία, Δανία Αυστρία, Τσεχία, καθώς και Αμερική κ.α. και έχουν οριστεί θεματικές ερευνητικές ενότητες με τον τίτλο. Στο ANNEX 51, με θέμα Energy Efficient Communitiess (=Ενεργητικά αποδοτικές Κοινότητες) έχουν οριστεί για παράδειγμα 4 υποκατηγορίες έρευνας (SUBTASKS) και τα αποτελέσματα, αφού συλλεχθούν και αξιολογηθούν σε εθνικό επίπεδο και μεταξύ των χωρών που συμμετέχουν, συγκρίνονται και δημοσιεύονται συμπεράσματα και ανταλλάσσονται εμπειρίες.

Τα αποτελέσματα οδηγούν στην δημιουργία πληροφοριακών δεδομένων υποδομής καθώς και σε προτάσεις πολιτικής σε θέματα σχεδιασμού και ενέργειας αλλά και προτάσεις εξειδίκευσης μέτρων σε Εθνικό επίπεδο (ιστοσελίδα της Υπηρεσίας www.iea-dhc.org).

Τα 4 ερευνητικά θέματα του ANNEX 51 έχουν ως εξής:

Subtask A. Στην κατηγορία αυτή το αποτέλεσμα της έρευνα αναμένεται να δώσει την εποπτεία σχεδιαστικών μεθόδων και εργαλείων και μοντέλων σχεδιασμού σε επίπεδο κοινοτήτων που αφορούν στον ενεργειακό σχεδιασμό. Αυτό θα συμβεί από παρακολούθηση και την τεκμηρίωση επιτυχημένων προγραμμάτων(Projects),ων πόλεων που συμμετέχουν, των προϊόντων αποτελέσματος των ερευνών καθώς και την σύνοψη των μέτρων που εφαρμόστηκαν στις χώρες μέλη των προγραμμάτων.

Subtask B. Αντικείμενο έρευνας της υποκατηγορίας αυτής είναι η τεκμηρίωση τεχνικών και σχεδιαστικών καινοτομικών εργαλείων και επικοινωνία αυτών, προγραμμάτων ενεργειακού σχεδιασμού σε επίπεδο Ανακαίνισης η επεμβάσεων εκσυγχρονισμού γειτονιάς και οικισμού- οικοδομικού τετραγώνου.

Subtask C. Εδώ ερευνώνται μακροπρόθεσμες στρατηγικές σχεδιασμού και εφαρμογής μέτρων και πολιτικών για πολεοδομικές κοινότητες. Τα αποτελέσματα των τελικών αναφορών των ερευνητικών προγραμμάτων ανά κατηγορία περιλαμβάνονται στην ιστοσελίδα Annex 51 με εξειδικευμένες αναφορές σε μελέτες περίπτωσης (zu den case studies).

΄Ενα είδος εργαλείων που αξιοποιήθηκε μέσω των Annexes είναι προγράμματα εξομοίωσης πολεοδομικού σχεδιασμού σε συνάρτηση με ενεργειακές παραμέτρους ,π.χ. **το"CITY SIM" η το "CASEBEE**". Αυτά είναι εξειδικευμένα προγράμματα που ανάλογα με τους στόχους του σχεδιασμού σε σχέση με την εφαρμογή ΑΠΕ σε αυτόν μας επιτρέπουν να έχουμε εικόνα που συνδυάζει πολεοδομικές και ενεργειακές παραμέτρους πολεοδομικού σχεδιασμού.. Θα ήταν χρήσιμο να εξεταστεί η χρήση τους στο ερευνητικό προκειμένου να αξιολογηθεί το αποτέλεσμα των όποιων παρεμβάσεων καλύτερα.

3. Ένα σοβαρό και ευρύ ερευνητικό πρόγραμμα σε τοπικό επίπεδο πραγματοποιείται αυτήν την στιγμή στην Γερμανία από την πόλη-κράτος της Βρέμης. Ονομάζεται **«Project Klimawandel Unterweser»** (=Πρόγραμμα κλιματικής αλλαγής στην περιοχή Κάτω Βέζερ) και διεξάγεται με την συμμετοχή πολλών πολιτικών κοινωνικών-επαγγελματικών ομάδων, όπως αγροτών, τουρισμού, Δήμου, Περιφέρειας και πραγματεύεται σε βάθος 2 ετών την ανάπτυξη επικοινωνιακών, διαπραγματευτικών και σχεδιαστικών στρατηγικών για την μεταβολή του κλίματος και την σχέση του με τον πολεοδομικό σχεδιασμό και άλλων παραμέτρων καθώς και την εξέταση μεθόδων προσαρμογής στην ήδη προκληθείσα «ζημιά» στην περιφέρεια του Unterweser. Το πρόγραμμα επιδοτείται από το Γερμανικό κράτος –Υπουργείο Περιβάλλοντος, Κατασκευών και Κυκλοφορίας, και την Ε.Ε και υλοποιείται με την συνεργασία του οργανισμού BEKS, ένα ιδιωτικό κέντρο έρευνας προστασίας κλίματος, σαν τμήμα του μεγαλύτερου ερευνητικού προγράμματος "KLIMA ZWEI", το οποίο εκπονεί γενικές αρχές προστασίας κλίματος στον πολεοδομικό σχεδιασμό (Leitfaden Klimaschutz in der städtebaulichen Planung). Το πρόγραμμα της Βρέμης έχει χωριστεί σε τρία πεδία διερεύνησης και διατρέχει όλο το φάσμα του σχεδιασμού σε επίπεδο ανάλυσης και προτάσεων σχεδιαστικών και θεσμικών μέτρων για την ανάσχεση των συνεπειών στο περιβάλλον. Τα τρία πεδία συνίστανται στην ανάλυση των επιπτώσεων του αστικού χώρου στο κλίμα και το περιβάλλον και την αναμονή εξέλιξης των επιπτώσεων αυτών, στην διερεύνηση των παραγόντων που δρουν στην πόλη και το περιβάλλον της, καθώς και την ανάπτυξη στρατηγικών ανάσχεσης των συνεπειών μέσω σχεδιαστικών χειρονομιών καιμέτρων εξοικονόμησης ,παρουσιάζοντας κάποιες περιπτώσεις μελέτης (case studies). Επίσης αφορούν τα πεδία αυτά στην εξυπηρέτηση των στρατηγικών και μέτρων που κατέληξαν εξασφαλίζοντας την επικοινωνία του εγχειρήματος, την συναίνεση των πολιτών και την χρηματοδότηση αλλά και την παρακολούθηση εφαρμογής.

Σημεία άξια αναφοράς από αυτό το πρόγραμμα είναι ο όρος "Mitigration" και ο όρος "Adaptation". Σαν επεξήγηση του πρώτου αναφέρω ότι εφόσον η βασική προϋπόθεση ύπαρξης των αστικών παραγόντων είναι το υγιές περιβάλλον απ' την μια πλευρά, από την άλλη η συνέχιση της ύπαρξης λειτουργίας τους απαιτεί ενέργεια της οποίας –είναι κοινά αποδεκτό- πρέπει να μειώσουμε την κατανάλωσή και παραγωγή της. Για να σώσουμε το περιβάλλον «μας» και να εξασφαλίσουμε την ποιότητα της απρόσκοπτης λειτουργίας των χρήσεων και χρηστών της πόλης είναι απαραίτητο να αντικαταστήσουμε μεγάλο μέρος της απαιτούμενης ενέργειας λειτουργίας της πόλης με ΑΠΕ. Ο δεύτερος όρος έχει να κάνει με την προσαρμοστικότητα των στρατηγικών και του σχεδιασμού στην ήδη προκληθείσα ζημιά ώστε είτε να περιορίσει την εξέλιξή της είτε να αυξήσουν την προσαρμοστικότητα του συστήματος, μέσω μέτρων και σχεδιαστικών χειρονομιών να μειώσει τις «πληγές» του αστικού συστήματος και να αυξήσει το δυναμικό προσαρμοστικότητας (Born,M., EEA, 2009). Σε σχεδιαστικό και πολεοδομικό επίπεδο οι παράγοντες που εξετάζονται στο πρόγραμμα της Βρέμης σαν δυνάμεις επιρροής στην διαμόρφωση του αστικού, χωρικού και φυσικού, περιβάλλοντος –- είναι (σύμφωνα με τη σελίδα www.bbr.bund.de):

Χρήσεις γης

Τα γενικά πολεοδομικά σχέδια (Bebauungsplanung)

Κτιριακός σχεδιασμός

Κυκλοφοριακός σχεδιασμός

Ενεργειακός σχεδιασμός.

Οι πόλεις και οι κοινότητες που έχουν την δυνατότητα να εισάγουν απαρχής, τυπικά η άτυπα εργαλεία ενεργειακού σχεδιασμού, στον γενικά πολεοδομικά σχέδια αποφεύγουν μελλοντικά εμπόδια και δύνανται να καθορίσουν προδιαγραφές και προϋποθέσεις στην κατεύθυνση εξοικονόμησης ενέργειας και αειφόρου ανάπτυξης των πολεοδομικών συγκροτημάτων. Τέτοια είναι:

Επεμβάσεις-ανακαινίσεις στην κατεύθυνση της εξοικονόμησης ενέργειας από αποδοτικότερης λειτουργία υπαρχόντων υποδομών και οικισμών

Βιώσιμες-Οικολογικές επιλογές στον σχεδιασμό νέων τμημάτων πόλης με χρήση ΑΠΕ

Χρήση τηλεθέρμανσης-ψύξης η συνδυασμένης παραγωγής ενέργειας

Αποφυγή σπατάλης δημόσιου χώρου για κυκλοφορία με δημιουργία συνεκτικών νέων οικισμών

«Αποτσιμεντοποίηση» των δημόσιων ελεύθερων και κατάλληλες φυτεύσεις

Αποθάρρυνση της ιδιωτικής κυκλοφορίας μεσω ενίσχυσης των Μ.Μ.Μ. και μέσων σταθερής τροχιάς καθώς και ανθρώπινης διαχείρισης του κυκλοφοριακού συστήματος της πόλης.

Στα πλαίσια του ίδιου προγράμματος αναδεικνύονται 4 επίπεδα αειφόρου σχεδιασμού της πόλης**:1**. Κατευθυντήριες αρχές και πολιτικές για το περιβάλλον και το κλίμα **2**.Επίπεδο της εφαρμογής του σχεδιασμού σε σχέση με τις χρήσεις γης. **3**.Επίπεδο εφαρμογής των πολεοδομικών σχεδίων **4**.πολεοδομικά συμβόλαια.

Στο τελευταίο εννοείται ότι σε περίπτωση αδυναμίας επιβολής των όρων των πολεοδομικών σχεδίων – κυρίως για θέρμανση ψύξη-, θα μπορούν μέσω των πολεοδομικών συμβολαίων να δραστηριοποιηθούν στον τομέα αυτόν ιδιώτες με μεγαλύτερη ευελιξία (Tabelle 2, BauGB, 2004). Στα παραδείγματα που εξετάστηκαν στο παραπάνω πρόγραμμα, ήταν η εκμετάλλευση της ηλιακής ενέργειας των κτηρίων απευθείας στο «σώμα» του κτηρίου-τοίχοι στέγες παράθυρα (Grampp 2007, aus Vortrag Kampert S., Dortmund, 19.11.2008). Σε υπάρχοντες οικισμούς, όπως αυτός του Bergparte, επιχειρήθηκε η βελτιστοποίηση των ηλιακών κερδών μέσω αναδιάταξης του οικισμού, με το σύστημα αξιολόγησης πολεοδομικού ενεργειακού σχεδιασμού **"GOSOL"** .Με το σύστημα αυτό αξιολογείται εκτός από την ενεργητική συμπεριφορά του οικισμού και η ποιότητα ζωής των κατοίκων. Εκεί από την εξομοίωση φάνηκαν θεαματικά αποτελέσματα εξοικονόμησης ενέργειας και βελτίωσης ποιότητας ζωής των κατοίκων με ότι αυτό συνεπάγεται για το κλίμα και το περιβάλλον,- Οικονομικές κοινωνικές κλπ.

Τα δομικά συστατικά της ενεργειακής μελέτης μπορούν να συνοψιστούν στα εξής (κατά την σελίδα www.bbr.bund.de):

Χωρικά διαφοροποιούμενα στοιχεία, ήτοι υπάρχουσα κατάσταση: Τυπολογικός χαρακτήρας οικισμού, υποδομές και δίκτυα, ενεργειακές απαιτήσεις, είδη καταναλωτών, κτηματολόγιο ρύπων κ.α.

Διερεύνηση ενεργειακού αποθέματος από εξοικονόμηση λόγω ανακαινίσεων κτηρίων, λόγω ΑΠΕ και βιομάζας, λόγω θερμικών αποβλήτων κλπ.

Χωρικά διαφοροποιούμενα στοιχεία: Πρόγνωση και ανάπτυξη σεναρίων (μεγ.15 έτη), όπως αύξηση ενεργειακών απαιτήσεων λόγω επέκτασης οικισμού η μείωση λόγω εξοικονόμησης

Ανάπτυξη και μέτρων και στρατηγικών για εξοικονόμηση ενέργειας σε δημόσια κτήρια βιοτεχνικά βιομηχανικά κατοικίες Παθητικά κτήρια κλπ, βελτίωση δικτύων χρήση τηλεθέρμανση κλπ,

Αξιολόγηση και επιλογή μεθόδου σύμφωνα με την οικονομική και κοινωνική αποδοχή και την διαβούλευση με τους φορείς.

Εφαρμογή και παρακολούθηση εφαρμογής

4. Ένα άλλο σημαντικό Projekt, που πραγματοποιήθηκε σαν μελέτη περίπτωσης του προγράμματος, ήταν το άλλοτε βιομηχανικό συγκρότημα υψικαμίνων Phoenix-West στο Dortmund σε μια έκταση 200 εκταρίων. Το έργο χαρακτηρίστηκε σημαντικό το 2003 και επιδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση λόγω της ενεργειακής του διαχείρισης και «συνταγής» για την συμβολή του στην ανάσχεση των συνεπειών του περιβάλλοντος στο κλίμα. Δημιουργήθηκε ένα νέο τμήμα πόλης με χρήσεις κατοικίας, υπηρεσίες , ψυχαγωγίας κλπ. Η καινοτομία σε αυτό το Project ήταν η επιλογή μεθόδου προσέγγισης υλοποίησης του έργου όσον αφορά στην ενεργειακή εξυπηρέτηση και φροντίδα. Είχαν να επιλέξουν ανάμεσα στην κλασσική μέθοδο, όπου ένα τεχνοκράτης ειδικός θα αξιολογούσε ανάγκες, αποθεματικά, τόπους παραγωγής ενέργειας, συνδυασμό με ΑΠΕ ως προβλέπουν οι στόχοι και οι νόμοι, θα υπολογίζονταν σε συνάρτηση με κόστος επενδυτές όλο το εγχείρημα και θα αποφασιζόταν η βέλτιστη λύση (Huebner, Gertec, 19.11.2008).

Επέλεξαν όμως το σύστημα **«contracting»**, στο οποίο γίνεται πρόσκληση επενδυτών με κάποια διαδικασία του νόμου (παράγρ. 7 Abs.2 Bundeshaushaltsordnung), η οποία ακολουθείται από διαγωνισμό, στον οποίο οι νικητές προτείνουν την λύση ενεργειακής φροντίδας και είναι υπεύθυνοι για την εγκατάσταση και λειτουργία της.

Το πρόγραμμα περιείχε δύο φάσεις: την φάση της ενημέρωσης, διαβούλευσης και κινήτρων και την φάση της υλοποίησης και κάλυψης των αναγκών (www.gertec.de).

Το τελευταίο στάδιο του προγράμματος ήταν η εξεύρεση πόρων και αυτό έγινε αξιοποιώντας συνδυαστικά διάφορες δυνατότητες του Γερμανικού κράτους και της Ε.Ε. (www.umwelt-unternehmen.bremen.de/Angewande umweltforschung.html).

Άλλη πηγή ήταν ένα συμβουλευτικό πρόγραμμα για την εφαρμογή οικολογικών μεθόδων προσέγγισης αποδοτικότητας, ήτοι το πρόγραμμα REN (Rationelle Energienutzung=Ορθολογική χρήση ενέργειας). Τρίτη πηγή ήταν αντίστοιχη της γνωστής στην Ελλάδα «εξοικονομώ κατ'οίκον».

Β) Ένα άλλο σημαντικό παράδειγμα από την διεθνή εμπειρία είναι η προσπάθεια -να απαντηθούν τα ερωτήματα όπως: τι είναι αειφορική ή βιώσιμη μητρόπολη, πώς σιγουρεύεται ένα βιώσιμο μέλλον της μητρόπολης, με οραματική διάθεση σε βάθος χρονικού ορίζοντα το 2040.Μπορεί να καταστεί βιώσιμη ενεργειακά μια τέτοια μητρόπολη η εξαιτίας της μεγάλης πυκνότητας ανθρώπων και δραστηριοτήτων ή αυτό θεωρείται ουτοπία; Τα ερωτήματα αυτά ανέθεσε το Υπουργείο Περιβάλλοντος του Βελγίου για την πόλη των Βρυξελλών αναθέτοντας μια μελέτη στο τεχνικό Πανεπιστήμιο του Μονάχου - Αρχιτεκτονική Σχολή, τμήμα «Klima & Design» για την διερεύνηση, και με ποιούς όρους, ενός βιώσιμου μέλλοντος της μητρόπολης. Τα ερωτήματα θα διερευνηθούν διεξοδικά στα πλαίσια ενός οραματικού σχεδίου σε περιφερειακό επίπεδο. Μια διεπιστημονική ομάδα πολεοδόμων και άλλων ειδικών θα ερευνήσουν το θέμα της ανανέωσης και μετεξέλιξης της μητρόπολης από αρχιτεκτονική, κοινωνική και οικονομολογική διάσταση καθώς και από την σκοπιά της κινητικότητας και δικτύωσης.

Τα παραπάνω παραδείγματα από την εμπειρία μας δείχνουν ότι στην διεθνή πραγματικότητα ο χωρικός σχεδιασμός αντιμετωπίζεται είτε σε επίπεδο πόλης είτε σε περιφερειακό με μια ολιστική θεώρηση θέτοντας εκτός των άλλων την ενεργειακή παράμετρο από την αρχή του σχεδιασμού ως ιδιαίτερα σημαντική, αφού είναι η αφενός δρώσα δύναμη παροχής ανέσεων αλλά και συγχρόνως η κύρια αιτία βλάβης του περιβάλλοντος με τις γνωστές συνέπειες στο κλίμα. Αυτό καθιστά την πρόβλεψη του σχεδιασμού για την μελλοντική λειτουργία της πόλης ακριβέστερη αλλά και συμβάλλει σαφώς στην θετική συμβολή στο κλίμα και στους στόχους που τίθενται από τους διεθνείς οργανισμούς.

Ένα σημείο κοινό σε όλα τα παραπάνω και σε πλήθος άλλων "projects" είναι πως οι σοβαρές μελέτες πολεοδομικού σχεδιασμού ανατίθενται σε πανεπιστημιακά ιδρύματα. Στην ελληνική πραγματικότητα αυτό συμβαίνει πολύ λιγότερο και όταν γίνεται συμβαίνει το εξής: Λόγω έλλειψης ρεαλιστικών χρονοδιαγραμμάτων μηχανισμών εφαρμογής και ελέγχου, αλλά και έλλειψης ρεαλιστικού σχεδίου εξεύρεσης πόρων ο σχεδιασμός καθίσταται είτε παρωχημένος είτε ανεφάρμοστος.

III. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Ο πιο σημαντικός παράγοντας υλοποίησης- εκτός της πολιτικής βούλησης και της συναίνεσης των πολιτών- είναι η χρηματοδότηση τέτοιων εγχειρημάτων.

Συνοπτικά αναφέρω μερικά σύγχρονα χρηματοδοτικά εργαλεία που θα μπορούσαν να συσχετιστούν με τους στόχους του ερευνητικού προγράμματος :

Α) «ELENA»: Καλύπτει ως το 90% τεχνικής βοήθειας για προετοιμασία μεγάλων προγραμμάτων αειφόρου ενέργειας, σε πόλεις και περιφέρειες, τα οποία μπορεί να είναι κατάλληλα επίσης για χρηματοδότηση από ΕΤεπ.

Τα προγράμματα οφείλουν να:

- συμβάλλουν στην επίτευξη στόχων του '20-20-20',

- έχουν προϋπολογισμό > 50 εκατομ. Ευρώ,

- έχουν συντελεστή μόχλευσης μεταξύ ύψους επένδυσης και επιχορήγησης.

Οι τομείς στους οποίους αναφέρεται το χρηματοδοτικό εργαλείο «ELENA» είναι:

- Βελτίωση Ενεργειακής απόδοσης δημοσίων και ιδιωτικών κτηρίων συμπεριλαμβανομένων κοινωνικών κατοικιών.

- Οδικού φωτισμού.

- Επενδύσεις για ανακαίνιση και επισκευή κατασκευή δικτύων τηλεθέρμανσης-ψύξης και δικτύων συμπαραγωγής θέρμανσης και ηλεκτρικής ενέργειας.

- Ενσωμάτωση ΑΠΕ στο δομημένο περιβάλλον

- Αποκεντρωμένα συστήματα συμπαραγωγής σε επίπεδο γειτονιάς και τοπικές υποδομές συμπεριλαμβανομένων και των ευφυών δικτύων.

- Αστικές μεταφορές με σκοπό την προώθηση ΑΠΕ και την ενίσχυση ενεργειακής απόδοσης.

Επιλέξιμες Δαπάνες είναι:

- Μελέτη σκοπιμότητας και ερευνών αγοράς.

- Κατάρτιση προγράμματος υλοποίησης και επιχειρησιακού σχεδίου.

- Προετοιμασία διαδικασιών και συμβατικών ρυθμίσεων δημοπράτησης, καθώς και ενεργειακοί έλεγχοι.

- Δημιουργία μονάδων υλοποίησης προγράμματος καθώς και όλες οι απαραίτητες δράσεις για την υλοποίηση των προγραμμάτων.

Β) Ένα νέο χρηματοδοτικό εργαλείο που χρηματοδοτεί έργα περιορισμού κλιματικής αλλαγής με ποσά από (5-25) εκατομμύρια Ευρώ είναι **το Energy Efficiency Fund.** Απευθύνεται σε δημοτικούς, περιφερειακούς φορείς η άλλους ιδιωτικούς που λειτουργούν για λογαριασμό τους και αφορά έργα ενεργειακής αποδοτικότητας μικρής κλίμακας (η περισσότερα συνδυαζόμενα μεταξύ τους) έργα εφαρμογής ΑΠΕ, και έργα καθαρών αστικών μεταφορών σε άμεση συνάφεια με το Σύμφωνο των Δημάρχων.

Γ) Ένα πρόγραμμα το οποίο αποτελεί δυναμικό χρηματοδοτικό εργαλείο επενδύσεων για βιωσιμότερο αστικό περιβάλλον είναι το '**INTELLIGENT ENERGY EUROPE (IEE) 3** (.ec.europa.eu/energy/intelligent/).

'Απαιτήσεις του Προγράμματος:

• Υποβάλλεται από δημοτική ή και άλλη δημόσια αρχή.

• Ελάχιστο κόστος τεχνικής βοήθειας 400.000 €, που θα οδηγεί σε επενδύσεις τουλάχιστον 6 εκ € (μπορεί να μειωθεί στο 50% σε ειδικές περιπτώσεις).

• με συντελεστή μόχλευσης 15 (κάθε ευρώ τεχνικής βοήθειας πρέπει να οδηγεί σε επενδύσεις >15 €).

• Η διάρκεια του έργου είναι μέχρι 36 μήνες> η επένδυση πρέπει να διασφαλιστεί πριν το τέλος της τεχνικής βοήθειας.

• Θα χρηματοδοτηθεί ως το 75% των επιλέξιμων δαπανών Τεχνικής Βοήθειας.

• Ρήτρα αποπληρωμής = τεχνική βοήθεια βάσει απόδοσης.

Επιλέξιμες παρεμβάσεις επενδυτικού προγράμματος:

• Υφιστάμενα δημόσια και ιδιωτικά κτίρια.

• Οδικός φωτισμός και σηματοδότες.

• Αστικές μεταφορές.

• Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στο δομημένο περιβάλλον.

Οι προϋποθέσεις χρηματοδότησης είναι:

• Δημοτικό Σχέδιο Δράσης.

• Πολιτική δέσμευση.

• Μετρήσιμοι στόχοι και δείκτες μέτρησης αποτελέσματος.

Επίσης υποστηρίζει έργα που απαιτούν διακρατική συνεργασία:

1. Καλές πρακτικές πολυεπίπεδης διακυβέρνησης:

Πρότυπες συνεργασίες σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό επίπεδο μεταξύ δημόσιων αρχών και όλων των φορέων της τοπικής κοινωνίας για την ανάπτυξη ΣΔΑΕ με μετρήσιμους δείκτες.

2. Ανάπτυξη υποδομών για εθνικές/περιφερειακέςενώσεις πολεοδομικών φορέων: ανταλλαγή εμπειρίας για την ενσωμάτωση των αρχών της βιώσιμης

ενέργειας στον χωροταξικό- πολεοδομικό σχεδιασμό.

Δ) Δεν πρέπει να παραλείψουμε ένα από τα πιο επιτυχημένα προγράμματα για βιώσιμο αστικό περιβάλλον στην Ευρώπη, **το «Covenant of Mayors» (=Σύμφωνο των Δημάρχων).** Πάνω από 3500 Δήμοι ανά την Ευρώπη, από αυτούς 80 στην Ελλάδα, συμμετέχουν σε μια εθελοντική, αλλά δεσμευτική συμφωνία για να μειώσουν την ενεργειακή τους κατανάλωση και τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου πάνω από 20% και να αυξήσουν κατά πάνω από 20% τη διείσδυση ΑΠΕ στο χώρο επικράτειάς τους, να υπερβούν, δηλαδή τους στόχους 20,20,20 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στην προσπάθειά τους αυτή υποστηρίζονται από σχεδόν 100 Συντονιστές (κυρίως Περιφέρειες κι Επαρχίες), που παρέχουν τεχνικά και οικονομικά εργαλεία για τον τοπικό σχεδιασμό και τις δράσεις για βιώσιμη ενέργεια και σχεδόν 70 Υποστηρικτές (ενώσεις Δήμων) που προωθούν τις αρχές και τις δράσεις του Συμφώνου στα μέλη τους. Το γιατί θα πρέπει να ενταχθεί ένας δήμος στο σύμφωνο συνοψίζεται παρακάτω:

- Να κάνει μια δημόσια δήλωση για την δέσμευσή του για την μείωση του CO2.

- Να δημιουργήσει ή ενισχύσει τη δυναμική για μείωση τουCO2 στην περιοχή του.

- Να ωφεληθεί από την ενθάρρυνση και το παράδειγμα άλλων πρωτοπόρων και να μοιραστεί με άλλους την εμπειρία που έχει αναπτυχθεί στο δήμο του.

- Να γίνει ο Δήμος γνωστός ως πρωτοπόρος.

- Να δημοσιοποιήσει τα επιτεύγματά του στο διαδικτυακό τόπο του Συμφώνου

-Να ΑΥΞΗΣΕΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΤΙΣ ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το προτεινόμενο Σχέδιο Χρήσης Ενέργειας (ΣΧΕ) απαντά στα εξής ερωτήματα του σχεδιασμού: Ποιο είδος ενέργειας για ποιόν σκοπό είναι η καταλληλότερη επιλογή; Πού μπορούν να εγκατασταθούν ΑΠΕ;
- ένα ερώτημα που συνοδεύεται από άλλα όπως, εικόνα πόλης, αλλοίωση φυσικού περιβάλλοντος, ζητήματα υποδομών και φυσικά κοινωνικής αποδοχής.

Η κατάρτιση του Σχεδίου Χρήσης Ενέργειας πηγάζει από την αναγκαιότητα παράλληλης εξέλιξης πολεοδομικού και ενεργειακού σχεδιασμού, δύο επιπέδων με δυναμική αλληλεπίδραση μεταξύ τους. Το ΣΧΕ φιλοδοξεί να αποτελέσει εργαλείο σύνδεσης των δύο επιπέδων σε πραγματικές συνθήκες.

Επειδή ο χωρικός σχεδιασμός μεταξύ άλλων έχει σαν στόχους την ασφάλεια, την ισονομία και δικαιοσύνη, την υγεία, την προσβασιμότητα όλων στην ενέργεια και την αξιοποίηση των τοπικών και περιφερειακών πόρων στο μέγιστο, το Σ.Χ.Ε θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων αυτών με απτό τρόπο.

Το ΣΧΕ πρόκειται να συνδέσει τα μέχρι τώρα σχεδιαστικά εργαλεία με τις θεσμοθετημένες πολιτικές που αφορούν στον χωρικό σχεδιασμό αφενός και αφετέρου τα επίπεδα σχεδιασμού, όπως για παράδειγμα στην εξειδίκευση των ειδικών χωροταξικών μελετών, και μέσω των μέτρων που προτείνει θα βοηθήσει τους ασκούντες πολιτική να χαράξουν και να προβλέψουν καλύτερα το μέλλον του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος. Η μεθοδολογία που θα αναπτυχθεί απευθυνόμενη στα ελληνικά δεδομένα θα βοηθήσει όχι μόνο στην εξέλιξη και ανάπτυξη εξειδικευμένων εργαλείων πολεοδομικού σχεδιασμού αλλά και στην διεπιστημονικότητα πού διέπουν αυτού του είδους οι σχεδιασμοί.

Η Ελλάδα εξαρτάται ενεργειακά σε μεγάλο βαθμό από το εξωτερικό. Μέσω του ΣΧΕ και την βελτίωση της ενεργειακής αυτάρκειας από την χρήση εγχώριων πόρων και την εξοικονόμηση που θα προκύψει από τον νέο σχεδιασμό θα μειωθεί αυτή η εξάρτηση.

Τέλος το Σ.Χ.Ε επιχειρεί να συμβάλει στην διαμόρφωση μιας δομημένης και θεμελιωμένης στα τοπικά δεδομένα κάθε τόπου διάφανης και καθαρής, μακρόχρονης πολιτικής για την ενεργειακή φροντίδα του δομημένου χώρου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α. ΚΕΙΜΕΝΑ

1. ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ, Μ. , «Χωροταξικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη», Συμμετρία, Αθήνα 2000.

2. ΑΠΘ: 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο του Συμβουλίου Περιβάλλοντος «Κλιματική Αλλαγή, βιώσιμη ανάπτυξη και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας», 15-17/10/2009.

3. ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α., «Πολεοδομικός σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου», Συμμετρία, Αθήνα, 1997.

4. ΑΣΠΡΟΓΕΡΑΚΑΣ, Ε. « Μηχανισμοί Διαμόρφωσης του Αστικού Περιβάλλοντος στη Μεταμοντέρνα Πόλη, Αναφορά στην Ελληνική Εμπειρία», στο : ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Δ. , ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ Γ. , ΣΕΡΡΑΟΣ Κ. , (επιμ.), Πόλη και Χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα, Αθήνα : ΕΜΠ-Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας-ΣΕΠΟΧ 2004.

5. BECKMAN Ε Ρ., ΔΗΜΟΥΔΗ Δ., ΚΟΜΝΙΤΣΑΣ Κ., ΚΟΣΜΑΚΗ Π., ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ Ν., ΠΟΛΥΖΟΣ Ι., «Βιοκλιματικός σχεδιασμός κτιρίων και περιβάλλοντος χώρου», Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Πάτρα 2001.

6. ΔΡΟΣΟΣ, Ι., «Δυνατότητες πολεοδόμησης περιοχών αυθαιρέτων υπό το πρίσμα της πολεοδομικής και περιβαλλοντικής συμβατότητας. Η περίπτωση των περιοχών 'ΔΕΣΗ' και 'ΚΟΥΦΟΣ' στα όρια των δήμων Γέρακα και Πεντέλης» Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, ΕΜΠ, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Δ.Π.Μ.Σ. Αρχιτεκτονική-Σχεδιασμός του χώρου, Αθήνα 2008.

7. ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΟΥ, Ε., «Χωροταξικός- Ενεργειακός σχεδιασμός ανανεώσιμων πηγών ενέργειας» Διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Περιβάλλοντος, Μυτιλήνη 2007.

8. ΚΟΣΜΑΚΗ, Π., «Σχεδιασμός , περιβαλλοντικές επιπτώσεις και μέθοδοι εκτίμησής τους, Τόμος Α: Σχεδιασμός πόλεων και περιβαλλοντικές επιπτώσεις», Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο Πάτρα 1999.

9. ΚΕΔΚΕ, ΤΕΕ Ημερίδα: Αστικό Περιβάλλον και Εξοικονόμηση Ενέργειας σε συνθήκες κλιματικής αλλαγής. Ο ρόλος των ΟΤΑ, Εισήγηση με θέμα «Ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης στην εξοικονόμηση ενέργειας στο πλαίσιο πολιτικής πράσινης ευθύνης» Εισηγητές : Κοτρώνιας Γ. Μπαΐρακτάρης Δ., Θεσσαλονίκη 2009.

10. ΚΟΝΤΟΡΟΥΠΗΣ, Μ.Γ., «Ενεργειακός-Βιοκλιματικός σχεδιασμός κτιρίων και οικισμών», ΕΜΠ, Αθήνα 2002.

11. ΜΑΝΤΖΙΟΥ, Λ. , «Βιοκλιματική Αρχιτεκτονική στην Ελλάδα» , ΕΡΓΟΝ IV 2000

12. ΜΕΛΙΣΣΑΣ, Δ. , «Οι χρήσεις γης, το γενικό πολεοδομικό σχέδιο & η ζώνη οικιστικού ελέγχου», Σάκκουλα , Αθήνα 2010.

13. ΜΕΞΑ, Α. «Η μέθοδος των σεναρίων ως εργαλείο στον στρατηγικό περιβαλλοντικό σχεδιασμό» Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Περιβάλλοντος, Μυτιλήνη 2000.

14. ΜΕΧΛΕΡΗ, Ε. , «Ανάλυση και αξιολόγηση των κύριων μοντέλων προσδιορισμού των συνιστωσών της ολικής ηλιακής ακτινοβολίας σε οριζόντιο επίπεδο- Ανάπτυξη ενός νέου εμπειρικού μοντέλου» ,Αθήνα 2007.

15. ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ, Η. , «Ενεργειακή Ανάλυση και Λήψη Αποφάσεων: Ένα Πολυκριτηριακό Μεθοδολογικό πλαίσιο» Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Περιβάλλοντος 2003.

16. ΡΟΪΝΙΩΤΗ, ΑΡΓ., «Σενάρια χρήσης καθαρής ενέργειας για το ελληνικό ενεργειακό σύστημα» Μεταπτυχιακή Εργασία , Ε.Μ.Π., Δ.Π.Μ.Σ. 'Περιβάλλον και Ανάπτυξη', Αθήνα.

17. ΣΤΕΦΑΝΟΥ, Ι. ΚΑΙ ΡΟΪΔΩ, Μ. «Ο ρόλος της ενέργειας στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό και την περιφερειακή ανάπτυξη» , Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 2002.

18. ΤΣΙΛΙΓΚΙΡΙΔΗΣ, Γ. , «Χρονική και χωρική ανάλυση της χρήσης ενέργειας και εκπομπών αέριων ρύπων περιόδου 1960-1990 στην Ελλάδα» , Θεσσαλονίκη 1995.

19. ΤΖΑΝΑΚΑΚΗ, Ε., «Καινοτόμες τεχνολογίες για τα κτίρια της Ευρώπης¨»,Energy for Mayors, , Αθήνα , 21-03-2012.

20. ΔΙΠΕ , «Οικολογική Δόμηση», Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα.

21. KEWOG: Stadtebau GmbH Geschaftsbereich ZREU, «ENERGIEnutzyngsplan Stadt Neumarkt i.d.Opf» 2009.

22. LAUTENBACHER, M. Dr. Wolf A. , , «Energie-Atlas Bayern-mehr als nur eine Karte», Bayerischer Staatsministevium fur Umwelt und Gesundheit 2010.

23. TECHNISCHE UNIVERSITAT MUNCHEN, LEHRSTUHL FÜR BAUKLIMATIK.

24. BAUKLIMATIK UND HAUSTECHNIK: LEITFADEN Energienutzungsplan , 2011.

25.ΚΟΣΜΑΚΗ Π., ΛΟΥΚΟΠΟΥΛΟΣ Δ. «Ο ιστός της πόλης: Θεωρίες και εφαρμογές, Αρχιτεκτονικά θέματα» αρ. 16, σελ. 109-203, Αθήνα 1982.

26.Intelligente Architectur, 07-09/2011, σελίδες 10-12 , 24-43 , 56-69 2002.

Β. ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ:

1. Forschungsstelle für Energiewirtschaft e.V. : Energieschutzplan. Στο: www.ffe.de/die-themen/ressourcen-und-klimaschutz/191.

2. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ: Σχέδιο Δράσης Ενεργειακής Απόδοσης. Στα πλαίσια της Οδηγίας 2006/32/ΕΚ. Στο: http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/doc/neeap/greece_el.pdf.

3. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ: Οδηγία 2006/32/ΕΚ της 5/04/2006 για την ενεργειακή απόδοση κατά την τελική χρήση και τις ενεργειακές υπηρεσίες.Στο: http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:114:0064:0064:EL:PDF.

4. CIVILTEECH: Κανονισμός ενεργειακής απόδοσης κτιρίων. Στο: http://forums.civiltech.gr/legal/f/117/p/904/911.aspx#911.

5. Klimaschutz in der Region. Leitfaden Klimaschutz in der städtebaulichen Planung. Στο: http://www.klimazwei.de/LinkClick.aspx?fileticket=eVBdvyGZ3EU%3D&tabid=144&language=de-DE.

6. COLUMBIA ENGINEERING: Model Created to Map Energy Use in NYC Buildings. Στο:

http://www.engineering.columbia.edu/model-created-map-energy-use-nyc-buildings

8. SIEMENS: Sustainable cities. Building cities worth building a future in. Στο: http://www.usa.siemens.com/sustainable-cities/?stc=usccc010040.

Μέρος 3.

Κριτήρια αξιολόγησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων

Κριτήριο 6

Ο βαθμός συμβολής στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης.

6.4 Αξιολόγηση της κατάστασης διατήρησης του κηρυγμένου κτιριακού αποθέματος της πόλης (Π.1.3.2)

Μαρία Βασενχόφεν, αρχιτέκτονας μηχανικός ΑΠΘ, MA in Archaeology UCL, Δρ. ΕΜΠ

Στο τέλος μίας μακράς πορείας εμβάθυνσης στα ζητήματα της προστασίας και της διαχείρισης του ιστορικού τοπίου της πόλης, με όχημα την δειγματοληπτική έρευνα σε όλο το πλάτος του μητροπολιτικού κέντρου, επιχειρείται μια σύνοψη των επιμέρους διαπιστώσεων και συμπερασμάτων. Πρωταρχικός στόχος είναι η συνολική ερμηνεία της παθογένειας της διαχείρισης του ιστορικού κτιριακού αποθέματος. Αυτή κινείται προς δύο κατευθύνσεις: (α) μία τυπολόγηση των αστοχιών (αλλά και των θεσμικών επιτυχιών) των σχετικών με την προστασία των κτιρίων που έχουν χαρακτηριστεί διατηρητέα από το πρώην ΥΠΠΟΤ (νυν ΥΠΑΙΘΠΑ), το ΥΠΕΚΑ ή και από τα δύο -κάποια από τα οποία αποκαταστάθηκαν στη διάρκεια των 25 περίπου τελευταίων χρόνων- με διαβαθμισμένα αποτελέσματα (καλά – μέτρια – κακά). Το ενδιαφέρον εστιάστηκε από την αρχή στην διαδικασία της κήρυξης και στο ιδιοκτησιακό καθεστώς.

Ως αποτέλεσμα της έρευνας αναδύθηκε η ανάγκη (β) μιας συνολικής αναθεώρησης του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου ΥΠΕΚΑ και ΥΠΠΟΤ, μέσω μιας πρότασης για την συγκρότηση ενός ενιαίου συμβουλίου-φορέα για την Αθήνα, το οποίο να μην περιορίζεται στην προστασία των μνημείων και των διατηρητέων κελυφών όπως αυτή λειτουργεί σήμερα, αλλά να διαχειρίζεται τις πολεοδομικές της παραμέτρους και να επεξεργάζεται στρατηγικές συνολικής διαχείρισης του ιστορικού τοπίου της πόλης. Κεντρικό ζητούμενο μιας τέτοιας πρότασης θα ήταν να διευκολυνθεί η απεμπλοκή προβλημάτων που χρονίζουν και που σχετίζονται με τη διατήρηση του κτιριακού αποθέματος, διαθέτοντας ένα θεσμικό πλαίσιο που να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις της σύγχρονης πόλης.

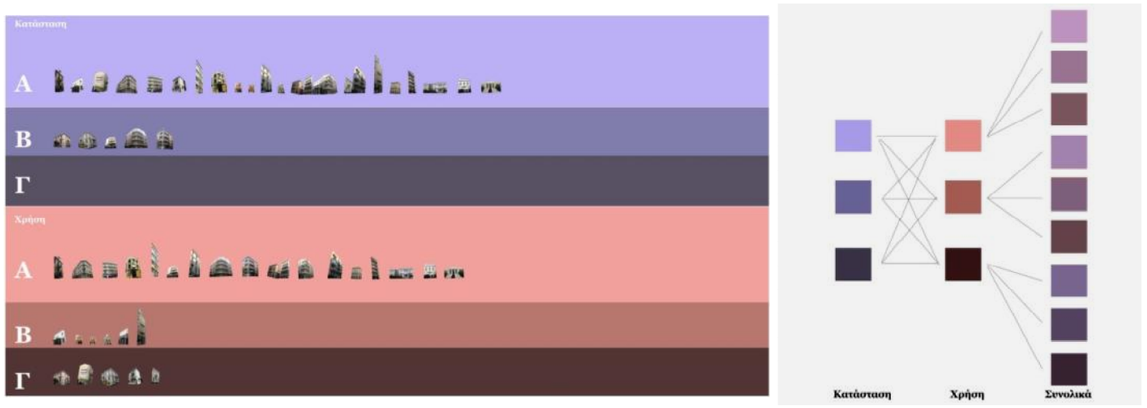
Στην παρούσα φάση της έρευνας θα περιοριστούμε στην κατεύθυνση (α): Θα συνδυάσουμε τις συνολικές παρατηρήσεις των δικών μας καταγραφών με το περιεχόμενο μιας συνέντευξης που μας παραχωρήθηκε από την Διεύθυνση Αναστήλωσης Νεωτέρων και Σύγχρονων Μνημείων του πρώην ΥΠΠΟΤ. Τοποθετώντας τους χάρτες της αξιολόγησης του διατηρητέου κτιριακού αποθέματος που προέκυψαν από τις δειγματοληπτικές καταγραφές και αξιολογήσεις σε ένα ενιαίο υπόβαθρο, θα σκιαγραφήσουμε μία συνολική εικόνα της πόλης. Μπορούμε να αποδώσουμε διαφορετικούς χαρακτήρες στις περιοχές της πόλης, με βάση την αξιολόγηση της κατάστασης των διατηρητέων κτιρίων, και να διαγνώσουμε που έχει επιτύχει ή αποτύχει η υφιστάμενη στρατηγική προστασίας του διατηρητέου κτιριακού αποθέματος. Θα απαντήσουμε έτσι στα δύο βασικά ερωτήματα: πού εντοπίζονται τα βασικά προβλήματα και που οφείλονται αυτά;

Με βάση τις καταγραφές που έγιναν στο κέντρο της Αθήνας, προκύπτει ότι καλύτερη εμφανίζεται η κατάσταση διατήρησης των προστατευόμενων κτηρίων στο ανατολικό τμήμα της πόλης (Κολωνάκι, Σύνταγμα και οδός Πανεπιστημίου). Αντιθέτως η κατάσταση διατήρησης είναι πολύ προβληματική στις περιοχές του Κεραμεικού και του Μεταξουργείου όπως και στην ευρύτερη περιοχή της Ομόνοιας.

Στην περίπτωση του Κεραμεικού και του Μεταξουργείου το πρόβλημα οφείλεται κυρίως στην κακή κατάσταση του κτιριακού αποθέματος, ενώ η περιοχή της Ομόνοιας εμφανίζεται προβληματική κυρίως λόγω της εγκατάλειψης των κτηρίων από τους χρήστες τους. Στην περιοχή της πλατείας Βάθη και του Σταθμού Λαρίσης τα κηρυγμένα κτίρια βρίσκονται σε μέτρια ή καλή κατάσταση διατήρησης, μολονότι στα περισσότερα έχει εγκαταλειφθεί η αυθεντική χρήση. Το πρόβλημα φαίνεται να έγκειται περισσότερο στη σταδιακή υποβάθμιση της περιοχής και όχι να προκαλείται από το καθεστώς της διατήρησης.



Εικόνα 1 Παράδειγμα γραμμικής τομής κατά μήκος της οποίας πραγματοποιήθηκε δειγματοληπτική έρευνα (κόκκινο). Με μπλε σημειώνονται τα όρια του ιστορικού κέντρου της Αθήνας και με πράσινο του αρχαιολογικού χώρου (πηγή: «Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα Αθήνας και Πειραιά», Ερευνητικό πρόγραμμα, Β' Φάση, ΕΜΠ, Αθήνα, 2011, σελ. 50).



Εικόνα 2 Αξιολόγηση διατηρητέου κτιριακού αποθέματος κατά μήκος της γραμμικής τομής (πηγή: «Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα Αθήνας και Πειραιά», Ερευνητικό πρόγραμμα, Β' Φάση, ΕΜΠ, Αθήνα, 2011, σελ. 53).

Εικόνα 3 Χρωματική κλίμακα αξιολόγησης διατηρητέου αποθέματος. Το σκουρότερο χρώμα συμβολίζει εντατικοποίηση της παθολογίας (πηγή: «Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα Αθήνας και Πειραιά», Ερευνητικό πρόγραμμα, Β’ Φάση, ΕΜΠ, Αθήνα, 2011, σελ. 29).

Κάτι ανάλογο φαίνεται να ισχύει και για την περιοχή της Ομόνοιας. Στην περιοχή του Μεταξουργείου, όπου οξύνεται η παθολογία του διατηρητέου κτιριακού αποθέματος, φαίνεται αντίθετα να υπάρχει πρόβλημα που σχετίζεται άμεσα με το καθεστώς της διατήρησης. Η Πολιτεία υποδαυλίζει την προσπάθειά της να διατηρήσει και να προστατεύσει το μνημειακό απόθεμα της πόλης, όταν ο συντελεστής δόμησης στην περιοχή είναι κατά μέσο όρο 4,5, καθιστώντας τη διατήρηση μιας μονώροφης κατοικίας εντελώς ασύμφορη για τον ιδιοκτήτη της, ο οποίος απλώς την αφήνει να καταρρεύσει ή να φτάσει σε μη αναστρέψιμη κατάσταση, προκειμένου να μπορέσει να επωφεληθεί από τον πολύ μεγαλύτερο συντελεστή. Η ανακοίνωση προμελέτης για μαζική κήρυξη 240 επιπλέον κτιρίων της περιοχής ως διατηρητέων δείχνει ωστόσο πώς ο μηχανισμός της διατήρησης συνεχίζει να λειτουργεί σε ένα αυτόνομο επίπεδο αποκομμένο από τις δυνατότητες των ιδιοκτητών να ανταποκριθούν σε αυτό.

Τέλος από τις δειγματοληπτικές έρευνες αναδύθηκαν προβλήματα που έχουν αρχίσει να εμφανίζονται και σε άλλες περιοχές, όπως επί παραδείγματι στην Πλάκα, οι οποίες έχουν εδραιωθεί στην κοινή συνείδηση σαν επιτυχημένες εφαρμογές των στρατηγικών προστασίας. Τα προβλήματα αυτά απορρέουν από τη μακρά διάρκεια της εφαρμογής του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, το οποίο αποδείχθηκε καταλυτικό κατά την περίοδο της εφαρμογής του. Σήμερα το πλαίσιο αυτό χρήζει επανεξέτασης.

Είμαστε σε θέση να συγκεφαλαιώσουμε κάποιους βασικούς παράγοντες παθολογίας που αφορούν στα ζητήματα της προστασίας. Είδαμε παραπάνω ότι σε ορισμένες περιπτώσεις το πρόβλημα της διατήρησης δεν είναι απόρροια του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου αλλά της συνολικής υποβάθμισης περιοχών της πόλης, την οποία ακολουθεί η απαξίωση και η εγκατάλειψη του κτιριακού αποθέματος, διατηρητέου ή μη.

Ένας δεύτερος παράγοντας που ενέχεται στην εκδήλωση των προβλημάτων των σχετικών με τη διατήρηση είναι, όπως είδαμε, το ασύμφορο της επένδυσης σε ένα διατηρητέο κτίριο λίγων ορόφων, όταν την ίδια στιγμή οι ισχύοντες συντελεστές δόμησης επιτρέπουν στον ιδιοκτήτη να κτίσει στη θέση του ένα μεγαλύτερο οικοδόμημα. Ένα άλλο πρόβλημα είναι η συνιδιοκτησία του ακινήτου από δύο, τρεις ή περισσότερους ιδιώτες ή οργανισμούς που δύσκολα συντονίζονται και αποτελούν αποθαρρυντικό παράγοντα για τους επίδοξους επενδυτές. Το βασικότερο ερώτημα που οφείλει να μας απασχολήσει ωστόσο είναι τι συμβαίνει όταν δεν υπάρχει το απαραίτητο κεφάλαιο για την επένδυση σε ένα διατηρητέο ακίνητο.

Υπάρχουν επίσης σημαντικά προβλήματα που απορρέουν ευθέως από το ισχύον θεσμικό πλαίσιο. Τα προβλήματα της προστασίας των διατηρητέων κτηρίων λ.χ. στην περιοχή του Ψυρρή αποτελούν κατ’ εξοχήν απόρροια θεσμικής στρέβλωσης. Το παλαιό «οικοσύστημα» χρήσεων γης το οποίο περιλάμβανε την βιοτεχνία, το εμπόριο, την κατοικία και την αναψυχή βρισκόταν σε μία ιδιότυπη ισορροπία με ένα ιδιαίτερο τυπολογικό-λειτουργικό κτιριακό αποτύπωμα το οποίο χαρακτηρίζεται από την πυκνή συνύπαρξη λαϊκών κτισμάτων ιστορικού στυλ, νεοκλασικών κατοικιών και πολυλειτουργικών κτιρίων του 1950 και του 1960. Αφ’ ης στιγμής η περιοχή «εξυγιάνθηκε» και στράφηκε ολοκληρωτικά στην αναψυχή, με αποτέλεσμα την παραμόρφωση πολλών κελυφών ώστε να εξυπηρετηθεί αυτή η νέα στροφή, το κτιριακό δυναμικό και οι αστικοί θύλακες οι οποίοι βρίσκονται εκτός ζωνών διασκέδασης έχουν μετατραπεί σε μαύρες τρύπες στον αστικό ιστό με έντονα προβλήματα όχι μόνο συντήρησης και προστασίας αλλά και κοινωνικής-λειτουργικής συνοχής. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω οι ζώνες αυτές που παρουσιάζουν χαρακτηριστικά έντονης κτιριακής ιζηματογένεσης διαφόρων εποχών και φάσεων, χαμηλών αρχιτεκτονικών προδιαγραφών, μεγάλης κατάτμησης και τέλος «καψίματος» από την αλόγιστη εισροή της αναψυχής πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα θεσμικά με σχέδια ελεγχόμενης ανάπλασης.

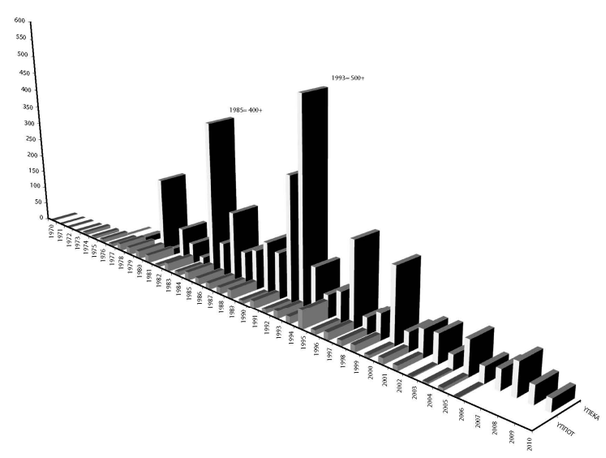


Εικόνα 4 Κατηγορίες τυπολογικής-χρονολόγησης του κτιριακού αποθέματος, κτιριακό-λειτουργικό αποτύπωμα του κέντρου της πόλης (πηγή: «Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα Αθήνας και Πειραιά», Ερευνητικό πρόγραμμα, Β’ Φάση, ΕΜΠ, Αθήνα, 2011, σελ. 28).

Ένα άλλο συνηθισμένο φαινόμενο είναι αυτό της εγκατάλειψης διατηρητέων κτιρίων ελάσσονος σημασίας επειδή οι όροι για την αποκατάσταση τους, όπως αυτοί έχουν τεθεί στις αποφάσεις κήρυξης του ΥΠΠΟΤ, είναι πολύ αυστηροί. Στις κηρύξεις αυτές τα κτίρια χαρακτηρίζονται μνημεία με αποτέλεσμα να πρέπει να διατηρηθεί η αυθεντική κατασκευή και δομή του συνόλου του οικοδομήματος. Τέτοιοι όροι είναι πολύ συχνά αποτρεπτικοί για την οποιαδήποτε απόπειρα ένταξης του κτιρίου στην ζωή της σύγχρονης πόλης.

Σε περιοχές όπως η Πανεπιστημίου, η Πλάκα, η γενική αίσθηση είναι ότι το στοίχημα της διατήρησης έχει επιτύχει (βλ. π.χ. την θετική αποτίμηση του ερευνητικού προγράμματος του Δ. Ζήβα για την Πλάκα και της εφαρμογής του το 2002). Το παραπάνω γεγονός ενδέχεται να οφείλεται στο ιδιαίτερο καθεστώς των συγκεκριμένων μνημειακών συνόλων, τα οποία όχι μόνο εγκαταστάθηκαν στη συλλογική συνείδηση ως άξια διατήρησης αλλά και διέθεταν και το προνόμιο της γειτνίασης με το συμβολικό επίκεντρο της πόλης.

Ωστόσο, οι ζώνες όπου η τουριστική και συμβολική ανάπτυξη τις περιοχής έλκουν υψηλά εισοδήματα καθώς και επενδύσεις σε διατηρητέα ακίνητα, αποτελούν μάλλον τις εξαιρέσεις στον κανόνα. Δεν συνέβη το ίδιο σε περιοχές της πόλης όπου η επένδυση σε διατηρητέα ακίνητα δεν παρουσιάζεται σαν οικονομικά βιώσιμη επιλογή (π.χ Κυψέλη, Πατήσια). Δεν είναι ασύνηθες το κόστος της αποκατάστασης ενός διατηρητέου κτιρίου να ισούται ή να υπερβαίνει το σύνολο της περιουσίας του ιδιοκτήτη χωρίς μάλιστα προοπτική κέρδους. Στη μακρά διάρκεια της ζωής της πόλης έχουν εμφανιστεί εμφαντικά οι συνέπειες του παραπάνω γεγονότος στον αστικό ιστό. Διατηρητέα κτίρια εγκαταλείπονται στην τύχη τους από τους μικροϊδιοκτήτες, οι οποίοι παρακαλούν να καταρρεύσουν από το ίδιο το βάρος των υλικών και του χρόνου, ώστε να μπορέσουν να ανεγείρουν νέες κατασκευές με πολλαπλάσιο όφελος, εκμεταλλευόμενοι τους ισχύοντες συντελεστές δόμησης.



Εικόνα 5 Η καμπύλη των κηρύξεων κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών (πηγή: «Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα Αθήνας και Πειραιά», Ερευνητικό πρόγραμμα, Β' Φάση, ΕΜΠ, Αθήνα, 2011, σελ. 503).

Οι μαζικές κηρύξεις των προηγούμενων δεκαετιών δεν συνυπολόγισαν την οικονομική δυναμική της πόλης και παρήγαγαν ένα σημαντικό ποσοστό κτιρίων που απλά δεν είναι δυνατόν να συντηρηθεί και έτσι καταδικάστηκε στην εγκατάλειψη. Με αυτόν τον τρόπο, οι πολιτικές της προστασίας δεν επέφεραν πλήγμα μόνο στην ιστορική φυσιογνωμία της πόλης, αλλά και στην ήδη φθίνουσα εμπορική δραστηριότητά του. Γίνεται πλέον φανερό ότι η πρόθεση της ιστορικοποίησης οδήγησε και στην αδρανοποίηση.

Παρατηρούμε λοιπόν μία ριζική διαφοροποίηση ανάμεσα (α) στα κηρυγμένα εκείνα κτίρια που προστατεύτηκαν αποτελεσματικά και εντάχθηκαν στην ζωή της πόλης –κυρίως επειδή λειτούργησε ένας συνδυασμός κινήτρων και προσδοκώμενου οφέλους από πλευράς των ιδιοκτητών – και (β) σε εκείνα τα οποία αφήνονται να καταρρεύσουν κυρίως επειδή δεν λειτούργησε κανένας θετικός παράγοντας για τη διάσωση και την ανάδειξή τους. Το φαινόμενο αυτό δε θα έπρεπε παρά να ερμηνευθεί ως ισχυρή ένδειξη του γεγονότος ότι το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο έχει εν πολλοίς αποτύχει. Η εστία του προβλήματος φαίνεται να είναι η προσκόλληση στην αρχαιολογική αντίληψη της αντιμετώπισης του διατηρητέου κτιρίου ως μνημείου χωρίς να δίνεται καμία έμφαση στο ζήτημα της διαχείρισης και του σχεδιασμού του μέλλοντος του στο πλαίσιο των δυναμικών που αναπτύσσονται στην πόλη.

Το πρόβλημα εντείνεται στις περιπτώσεις των διπλών κηρύξεων (ΥΠΠΟΤ και ΥΠΕΚΑ), οι οποίες λειτουργούν θετικά όταν πρόκειται για δημόσια κτίρια, αλλά συχνά αποθαρρύνουν ιδιώτες που έχουν αποφασίσει να αναλάβουν το ρίσκο της επένδυσης στην αποκατάσταση και στην πορεία αποθαρρύνονται, λόγω της πολυπλοκότητας των διαδικασιών.

Β. Αξιολόγηση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου

Η παρούσα έρευνα έλαβε χώρα σε μία περίοδο ραγδαίων μεταλλαγών τόσο σε κοινωνικό-οικονομικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο νομοθεσίας και οργάνωσης του κράτους και της δημόσιας διοίκησης. Αξίζει μόνο να αναφερθεί ότι τόσο ο νέος Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός όσο και η νέα διάρθρωση των αρμοδίων σε θέματα προστασίας του ιστορικού περιβάλλοντος Υπουργείων (πρώην ΥΠΠΟΤ και ΥΠΕΚΑ) θα επιφέρουν σημαντικές αλλαγές, τόσο θετικές όσο και αρνητικές, στην διαχείριση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Οι περικοπές στους διαθέσιμους πόρους για την ανάληψη πρωτοβουλιών και την υλοποίηση έργων αποτελούν το δίχως άλλο ανασταλτικό παράγοντα που πρέπει όμως επειγόντως να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την δημιουργία ενός βιώσιμου και οικονομικά ανταποδοτικού πλαισίου διαχείρισης που θα είναι σε θέση να συνεπικουρήσει στις προσπάθειες για την ανασυγκρότηση της Αθήνας σε συνθήκες κρίσης.

Αναφέρουμε μόνο ενδεικτικά ότι στο νέο «Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό» στην παράγραφο όπου περιγράφεται η διαδικασία ελέγχου των αιτήσεων κατεδάφισης ορίζεται το έτος 1955 σαν όριο για τον υποχρεωτικό έλεγχο της αρχιτεκτονικής αξίας όλων των παλαιότερων κατασκευών, αντικαθιστώντας έτσι το παλαιότερο υποκειμενικό κριτήριο της ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής αξίας. Με τον τρόπο αυτό δημιουργείται ένα φράγμα προστασίας για την διάσωση περισσότερων αξιόλογων κατασκευών. Παράλληλα όμως γίνεται πιο επιτακτική η θεσμοθέτηση και η εφαρμογή ενός πλαισίου ορθολογικής και βιώσιμης διαχείρισης της διατηρητέας αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Ωστόσο, παρά την παραπάνω απαίτηση, ο νέος οργανισμός της Γενικής Γραμματείας του Πολιτισμού που αναμένεται να οριστικοποιηθεί, δεν φαίνεται να περιλαμβάνει την Διεύθυνση Νεώτερης και Σύγχρονης Κληρονομιάς, αρμόδια μέχρι σήμερα για τον χαρακτηρισμό των μνημείων από πλευράς ΥΠΑΙΘΠΑ.

Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η αποδελτίωση του θεσμικού πλαισίου της προστασίας των μνημείων δεν είχε στόχο την συνολική καταγραφή όλων των διαδικασιών και αρμοδιοτήτων που προκύπτουν από την σχετική νομοθεσία, αλλά τον εντοπισμό των μηχανισμών εκείνων που επηρεάζουν άμεσα την διαμόρφωση του ιστορικού τοπίου της Αθήνας στην σημερινή ιδιόμορφη πολιτική και ιστορική συγκυρία.

Επιπλέον αξίζει να τονιστεί ότι, όπως και στην περίπτωση των χρήσεων, η έννοια του θεσμικού πλαισίου αναφέρεται σε μια σειρά από ετερόκλητες ρυθμίσεις, κανονισμούς, εργαλεία, όπως επίσης και

στον στρατηγικό σχεδιασμό και την εφαρμογή σχεδίων δράσης από τους αρμόδιους φορείς στους τομείς της προστασίας, της διαχείρισης και της ανάδειξης του ιστορικού και μνημειακού πλούτου της Αθήνας. Το θεσμικό αυτό πλαίσιο μπορεί να ταξινομηθεί σε 3 κρίσιμες ενότητες οι οποίες συνοψίζονται παρακάτω:

Γενική νομοθεσία και φορείς- πρώην ΥΠΠΟΤ/ ΥΠΕΚΑ, Ν. 3028/2002- Στον πυρήνα της διαχείρισης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς βρίσκονται οι διατάξεις της βασικής νομοθεσίας και η διάρθρωση των αρμοδιοτήτων των σχετικών φορέων (πρώην ΥΠΠΟΤ, ΥΠΕΚΑ). Τον κεντρικό ρόλο στην λειτουργία του ΥΠΠΟΤ παίζουν οι διατάξεις του Ν. 3028/2002, οι οποίες αντικατοπτρίζουν τις βασικές αρχές και πολιτικές που εφαρμόζονται στην διαχείριση της αρχαιολογικής κληρονομιάς. Η νομοθεσία που εφαρμόζεται από το ΥΠΕΚΑ δεν είναι αυτόνομη αλλά αποτελεί τμήμα του οικοδομικού κανονισμού και των πολεοδομικών διατάξεων και των σχετικών διαταγμάτων.

Δυστυχώς η προσπάθεια θεσμικής ανανέωσης και σύγκλισης με τις ευρωπαϊκές πρακτικές στην διαχείριση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς εξαντλήθηκε στην ψήφιση και εφαρμογή του Ν. 3028/2002, χωρίς να εξειδικευτούν στρατηγικές και να υλοποιηθούν σχέδια δράσης ώστε να διαμορφωθεί μία περισσότερο στοχευμένη, συνεκτική και μακροπρόθεσμη πολιτική για τα μνημεία.

Προβλεπόμενες διαδικασίες και δράσεις- Στην δεύτερη ενότητα βρίσκονται οι διαδικασίες και οι δράσεις οι οποίες διαμορφώνουν το τοπίο της προστασίας. Συνοπτικά αναφέρουμε ότι οι κυριότερες είναι:

-Ο **χαρακτηρισμός** ή η **κήρυξη** κατόπιν αιτήσεως κατεδάφισης, μετατροπής ή και απ' ευθείας με επισπεύδοντα τον ιδιώτη ή την ίδια την πολιτεία

-Ο **γραφειοκρατικός έλεγχος** μελετών για την επέμβαση στο μνημείο (ή στην προστατευόμενη ζώνη) ή στον περιβάλλοντα χώρο αυτού.

-Η **ένταξη σε ρυθμίσεις** για φορολογική απαλλαγή, επιδότηση ή άλλων οικονομικών κινήτρων. Η διαδικασία αυτή είναι γενικά ατροφική σε επίπεδο εφαρμογών και έχει αποδειχθεί ότι δεν είναι σε θέση να κινητοποιήσει την αναζωογόνηση του ιστορικού περιβάλλοντος

-Η **υλοποίηση δημόσιων έργων** σε μνημεία ή στο περιβάλλον τους με σκοπό την ανάδειξη των ιστορικών ποιοτήτων του τοπίου. Πολλές εφαρμογές αυτού του είδους υλοποιήθηκαν με την εκταμίευση κοινοτικών πόρων χωρίς όμως να μπούνε οι βάσεις για την ανταποδοτικότητα τους για το σύστημα της διαχείρισης του ιστορικού περιβάλλοντος και της ιστορικής κληρονομιάς.

ΥΑ και ΠΔ- Στην τρίτη ενότητα βρίσκεται ένα αχανές σώμα Υπουργικών Αποφάσεων και Προεδρικών Διαταγμάτων των οποίων το περιεχόμενο αποφασίστηκε με όρους αποσπασματικής και πρόσκαιρης εκτίμησης της πραγματικότητας χωρίς να έχει δημιουργηθεί ένα πλαίσιο αναθεώρησης για την αντιμετώπιση εστιασμένων προβλημάτων και προκλήσεων όπως αυτή του ιστορικού κέντρου της Αθήνας.

Μόλις το 2000 τα άρθρα του Ν.1577/1985 «Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός και άλλες πολεοδομικές διατάξεις» τα σχετικά με την «Προστασία της αρχιτεκτονικής και της φυσικής κληρονομιάς» αντικαταστάθηκαν με αυτά του Ν. 2831/2000 (ΦΕΚ 140/Α'/13.6.2000). Λίγο αργότερα, το 2002, θεσπίστηκε εκ νέου (βρισκόταν ήδη εν ισχύ ο Ν. 1469/1950, ΦΕΚ 169/Α'/7.8.1950, άρθρα 1 - 6) η σημασία των νεώτερων ακίνητων μνημείων. Η αρχιτεκτονική κληρονομιά, η οποία χρονολογείται από το 1830 μέχρι σήμερα, απέκτησε εφεξής ισάξια σημασία με την αρχαία και ως εκ τούτου χρήζει ισότιμης αντιμετώπισης.

Μετά την πάροδο μίας δεκαετίας από το 2002 είναι ολοφάνερο ότι το θεσμικό πλαίσιο που ρυθμίζει την προστασία της νεώτερης αρχιτεκτονικής κληρονομιάς γενικότερα και την ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Αθήνας ειδικότερα δεν είναι επαρκές. Τα πολύπλευρα αίτια αυτής της αδυναμίας, τα οποία περιγράφηκαν στην προηγούμενη ενότητα, συνοψίζονται και στην συνέχεια.

α1. Ανάλυση παθολογίας θεσμικού πλαισίου προστασίας

Η καταγραφή των πεδίων στα οποία εντοπίζονται ζητήματα παθογένειας της ιστορικής διάστασης του κέντρου έγινε σε τρεις άξονες. Καταγράφηκε καταρχάς η παθολογία του ιστορικού αποθέματος που αφορά κυρίως στις ανεπάρκειες πρακτικών και πολιτικών. Πρόκειται για μια λειτουργική και ιδεολογική παθολογία. Παράλληλα, καταγράφηκε το ιστορικό απόθεμα που λανθάνει στο κέντρο της πόλης και που, παρά τη δυναμική του, έχει αγνοηθεί από τους θεσμικούς μηχανισμούς. Στον τρίτο άξονα, έγινε κριτικός σχολιασμός σύνθετων προβλημάτων λειτουργικής και ιδεολογικής φύσεως που προκύπτουν από την διασύνδεση της ιστορικής διάστασης με άλλες παραμέτρους του αστικού τοπίου.

Πολλά είναι τα ζητήματα λειτουργικής παθολογίας που αναγνωρίστηκαν κατά την έρευνα μας. Παρατηρήθηκαν μια έντονη χωρική διαφοροποίηση της κατάστασης διατήρησης και ποιότητας επεμβάσεων ιστορικών στοιχείων (κατά γειτονιές, κατά θύλακες και συχνά στο ίδιο μέτωπο), μια ανάμιξη ιστορικών στοιχείων με απρόσωπες χρήσεις, ενίοτε συχνά εναλλασσόμενες, αλλά και μια εγκατάλειψη ιστορικών κτιρίων και κελυφών, συχνά εμβληματικών ή/και πυκνωτών κεντρικότητας. Παράλληλα διαπιστώθηκε ένα αυξανόμενο κενό χρήσης διατηρητέων κτιρίων, όπως και ασυνέχειες και αρρυθμίες στην αντίληψη των ιστορικών στρωμάτων της πόλης, πρόβλημα που συνδέεται και με τις ανεπαρκείς στρατηγικές εμπλοκής των κατοίκων στην ιστορικότητα του αστικού περιβάλλοντος. Προβλήματα αισθητικού και λειτουργικού χαρακτήρα προκύπτουν από την αισθητική ανακολουθία αποκαταστάσεων και κτιριακών επεμβάσεων, την καταστρατήγηση κανονισμών που αφορούν στα διατηρητέα κτίρια και στις προστατευόμενες γειτονιές, τις μη επιστημονικά τεκμηριωμένες επεμβάσεις και επισκευές και την ακαλαίσθητη διάπλαση των ισογείων διατηρητέων οικοδομών.

Σε ορισμένες περιπτώσεις το πρόβλημα της διατήρησης δεν είναι απόρροια του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, αλλά μιας ευρύτερης κατάστασης υποβάθμισης περιοχών της πόλης, την οποία ακολουθεί η απαξίωση και εγκατάλειψη του κτιριακού αποθέματος. Άλλος παράγοντας που συντρέχει στην εμφάνιση προβλημάτων σχετικών με τη διατήρηση είναι, το σχετικά ασύμφορο της επιλογής της επένδυσης σε ένα διατηρητέο κτίριο λίγων ορόφων, όταν την ίδια στιγμή οι ισχύοντες συντελεστές δόμησης επιτρέπουν στον ιδιοκτήτη του να κτίσει στη θέση του ένα μεγαλύτερο ακίνητο. Ένα άλλο βασικό πρόβλημα είναι η συνιδιοκτησία του διατηρητέου ακινήτου από δύο, τρεις ή περισσότερους ιδιώτες ή οργανισμούς που δύσκολα συντονίζονται και αποτελούν αποθαρρυντικό παράγοντα για τους επίδοξους επενδυτές

Τα ζητήματα ιδεολογικής παθολογίας μπορούν να αναγνωρισθούν με τρεις διαφορετικές προσεγγίσεις, δηλ. από την οπτική της επιστημονικής προσέγγισης του ιστορικού τοπίου, με μια περισσότερο διαχειριστική προσέγγιση του και, τέλος, από την άποψη των αστοχιών του θεσμικού πλαισίου.

Από πλευράς επιστημονικής προσέγγισης εντοπίζεται η ανεπαρκής ή ελλιπής ανάδειξη της σύνδεσης ιστορικού και φυσικού χώρου, των «οριζόντιων» ιστορικών στρώσεων, όπως π.χ. της ρωμαϊκής αρχαιότητας και του αθηναϊκού μεσαίωνα, και της χωροταξικής και πολεοδομικής δομής της πόλης κατά τη μακρά ιστορία της. Ανεπάρκειες όμως υπάρχουν και σε σχέση με την πιο πρόσφατη ιστορία, δηλ. ως προς την χωρική και ποιοτική εσωτερική διαφοροποίηση της αρχιτεκτονικής και πολεοδομικής κληρονομιάς του 19ου και του 20ού αιώνα και ως προς την αντιμετώπιση των ιστορικών συνοικιών του 20ού αιώνα που βρίσκονται εκτός ιστορικού κέντρου. Τέλος, υπάρχει ελλιπής αντιμετώπιση της ολότητας και της σημασίας του πολιτισμικού περιβάλλοντος που χρήζει προστασίας.

Από πλευράς διαχειριστικής προσέγγισης του ιστορικού τοπίου, επισημάνθηκε εν πρώτοις η αντιμετώπιση του ιστορικού περιβάλλοντος, με την εξαίρεση των έργων αιχμής, που περιορίζεται εν πολλοίς στην έμφαση του πρώην ΥΠΠΟΤ στην προστασία του μνημείου και των αρχαιοτήτων και στον οικιστικό και κτιριακό έλεγχο που θεσμοθετείται από το ΥΠΕΚΑ, χωρίς να έχουν προωθηθεί επαρκώς μηχανισμοί διαχείρισης και εφαρμογής σε επίπεδο αστικού τοπίου. Υπάρχουν όμως και ζητήματα ανεπαρκούς ανάδειξης της αρχαιολογίας της πόλης σε επίπεδο γενικών στρατηγικών, διαιώνισης του διπόλου ιστορικού αρχιτεκτονικού περιβάλλοντος και κακοήθους αστικού ιστού και ελλιπώς επικαιροποιημένης εφαρμογής στρατηγικών «επανάχρησης» του ιστορικού αποθέματος.

Τέλος, οι αστοχίες του θεσμικού πλαισίου εντοπίζονται στην πληθώρα και σύγχυση αρμοδιοτήτων δίχως δυνατότητα ευέλικτων εστιασμένων δράσεων και στην απουσία ενεργητικών στρατηγικών και συμμετοχικών πολιτικών ώστε να δημιουργηθούν «χρήστες» του ιστορικού περιβάλλοντος.

Παράλληλα εντοπίστηκαν λανθάνουσες ιστορικές ενότητες με πιθανή μελλοντική δυναμική στην ενίσχυση της αθηναϊκής κεντρικότητας. Παραδείγματα αποτελούν όπως είδαμε τα τείχη της Αθήνας, τα Μακρά Τείχη, η οδός προς την Ακαδημία Πλάτωνος, η φυσική και ιστορική ενότητα του Ιλισού, και διάφοροι θύλακες στο κέντρο της πόλης (ιστορικές γειτονιές, κτήρια τοπόσημα σε αδράνεια, άξονες) όπως π.χ. η αρχιτεκτονική του μεσοπολέμου εμπορικού τριγώνου, η οδός Πανεπιστημίου, το ερειπωμένο κτίριο στην συμβολή Αιόλου και Σταδίου.

Υπάρχουν ακόμη και παραδείγματα σύνθετης παθολογίας του ιστορικού τοπίου, όπως η «μονοκαλλιέργεια» πολιτισμού-αναψυχής, δηλαδή η μονοδιάστατη σχέση ιστορικής διάστασης με τις χρήσεις γης, ιδίως του τουρισμού, της αναψυχής και του πολιτισμού, η μονοστρωματική αντίληψη της ιστορίας της πόλης, και η επικράτηση μιας διαφορετικής αντιμετώπισης της παράδοσης και της ιστορικής και πολιτισμικής κληρονομιάς από διαφορετικές κοινωνικές ομάδες.

α2. Πεδία για την υπέρβαση του θεσμικού πλαισίου της προστασίας

Συνοψίζοντας τα σημαντικότερα ζητήματα που ανακύπτουν από τη διερεύνηση του θεσμικού πλαισίου της προστασίας είναι:

Πολυδιάσπαση και πανσπερμία αρμοδιοτήτων

Όπως έχει ήδη πολλές φορές αναφερθεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα της διαχείρισης του ιστορικού αποθέματος της Αθήνας είναι οι διπλές κηρύξεις από το πρώην ΥΠΠΟΤ και το ΥΠΕΚΑ οι οποίες δεν προκύπτουν από ένα πλαίσιο συνεργασίες των 2 φορέων αλλά απεναντίας λειτουργούν πολλές φορές ανταγωνιστικά. Δεν οι λίγες οι περιπτώσεις όπου οι ιδιοκτήτες έβαλαν μπρος μία επενδυτική πρωτοβουλία έχοντας λάβει υπ' όψη τους περιορισμούς του ΥΠΕΚΑ για να χαρακτηριστεί το κτήριο και από το ΥΠΠΟΤ κατά τη διαδικασία έγκρισης των μελετών με δυσμενείς φυσικά συνέπειες για τους επιχειρηματίες και εν τέλει για το ακίνητο.

Απουσία πολιτικής και σχεδιασμού

Δεν γίνεται συστηματική και συγκριτική καταγραφή και αξιολόγηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς με αποτέλεσμα κάθε περίπτωση να κρίνεται αποσπασματικά με πρόσκαιρα και υποκειμενικά κριτήρια.

Τα συμφέροντα των ιδιοκτητών των προς κήρυξη ή προστατευόμενων ακινήτων κατά κανόνα δεν συγκλίνουν με τις πολιτικές προστασίας με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται το έργο των αρμόδιων υπηρεσιών. Αυτή η σύγκρουση αγοράς και προστασίας αναπαράγεται για τους ακόλουθους λόγους:

Δεν καλλιεργείται στους πολίτες η απαραίτητη εκτίμηση για την αρχιτεκτονική κληρονομιά με αποτέλεσμα να μην εμπλέκονται θετικά, εγκαίρως και ουσιαστικά στο έργο της πολιτείας.

Η θεσμικές διαδικασίες είναι εχθρικές προς τον ιδιοκτήτη (καθυστερήσεις, εμπλοκή συναρμοδιοτήτων, ασάφεια εντολών και κατευθύνσεων, αδυναμία να προγραμματίσει καθώς βρίσκεται συχνά προ εκπλήξεως)

Οι αρμόδιοι φορείς αλλά και η ίδια φιλοσοφία της προστασίας έχει θέσει εαυτόν εκτός κοινωνίας και οικονομικού πλαισίου, αντί να αναπτύξει στρατηγικές ώστε να ενσωματωθεί σε αναπτυξιακές πολιτικές παίζοντας έτσι ενεργό ρόλο στην διαμόρφωση του αστικού χώρου (όχι μόνο με εργαλεία όπως φορολογικά κίνητρα και επιδοτήσεις αλλά με κινητοποίηση κερδοφόρων μηχανισμών με άξονα την προστασία)

Απουσιάζει πλήρως από τις επίσημες πολιτικές προστασίας η έννοια της διαχείρισης έτσι ώστε να σχεδιάζεται ένα βιώσιμο μέλλον των μνημείων, με αποτέλεσμα την διαρκή υποβάθμιση, καταστροφή και συχνά αφανισμό του ιστορικού κτηριακού αποθέματος, καθώς συχνά, μετά την κήρυξη ενός κτηρίου ως μνημείο, προκύπτει οικονομικό και θεσμικό αδιέξοδο.

Ανεπαρκείς ρυθμίσεις

Κατά την διαδικασία κήρυξης ενός κτηρίου ως νεώτερο μνημείο ακολουθούνται πολύ γενικά κριτήρια αξιολόγησης. Σύμφωνα με τον Ν.3028/2002 προβλέπεται ο μέγιστος βαθμός και μία κατηγορία προστασίας για όλα μνημεία, παρ' όλο που στην πράξη οι λόγοι για τον χαρακτηρισμό διαφέρουν από κήρυξη σε κήρυξη. Επιπλέον δεν τηρούνται προδιαγραφές πληρότητας του φακέλου κήρυξης με αποτέλεσμα η προστασία και το μέλλον του μνημείου να χαράσσεται με υποκειμενικά και ελαστικά κριτήρια.

Ειδικότερα σπανίως συντάσσεται πλήρης τεκμηρίωση της κατάστασης διατήρησης του κτηρίου πριν την κήρυξή του, ώστε να μπορεί να ελεγχθεί η πορεία του. Αντιθέτως συχνά το μόνο έγγραφο στο οποίο παρουσιάζεται το σκεπτικό της κήρυξης είναι η Υπουργική Απόφαση.

Παρεκκλίσεις και αυθαιρεσίες

Η βασική ιδιαιτερότητα των νεώτερων μνημείων είναι ότι σε αντίθεση με τα περισσότερα αρχαία είναι «εν ζωή» και άρα πρέπει να ανταποκρίνονται στις λειτουργικές απαιτήσεις ιδιοκτητών-χρηστών. Η ανάγκη για αλλαγές και επεμβάσεις είναι αντίθετη με το πνεύμα του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου το οποίο δεν έχει ενσωματώσει έννοιες όπως αυτές την «εποικοδομητικής αποκατάστασης» και της «ελεγχόμενης αλλαγής».

Το αποτέλεσμα είναι ότι προκειμένου να παρακαμφθεί το αδιέξοδο καλλιεργείται η ανοχή σε επιβλαβείς εν τέλει και μη ελεγχόμενες επεμβάσεις με πλήρως υποκειμενικά κριτήρια επιλογής.

Ιδιαίτερα ανελαστικές ρυθμίσεις

Οι κηρύξεις του πρώην ΥΠΠΟΤ συχνά αποδεικνύονται μοιραίες για τα κτήρια των οποίων οι ιδιοκτήτες δεν είναι σε θέση να αναλάβουν τα έξοδα αποκατάστασης ή στις περιπτώσεις όπου τα οικονομικά κίνητρα δεν επαρκούν για μία τέτοια επένδυση. Όπως αναφέρθηκε ήδη αντί η διαχείριση των μνημείων να εστιάσει σε μία πολιτική διατήρησης η οποία θα ενσωματώσει την έννοια της αλλαγής στα εργαλεία της, οι αρμόδιες υπηρεσίες σχεδόν αγνοούν το γεγονός ότι οι πρακτικές τους συμβάλλουν τα μάλα στην αποσταθεροποίηση του αστικού ιστού της Αθήνας.

Ρυθμίσεις που αποδείχτηκαν άστοχες

Με την πάροδο του χρόνου αποδεικνύεται ότι οι μαζικές κηρύξεις χωρίς πρόβλεψη για το μέλλον επιβάρυναν το ήδη δυστοπικό τοπίο του κέντρου της πόλης. Οι κηρύξεις αυτές πήραν την μορφή ενός καθυστερημένου reflex στην λαίλαπα της μεταπολεμικής ανοικοδόμησης χωρίς όμως να συνοδεύονται

από κάποια πρόταση εκτός από αόριστες εξαγγελίες για την στέγαση πολιτιστικών δραστηριοτήτων στα διατηρητέα κελύφη.

Όπως ήδη αναφέρθηκε ειδική μορφή θεσμικής παθολογίας αποτελούν οι νομοθετικές ρυθμίσεις που διευκόλυναν την επικράτηση της αναψυχής σε παραδοσιακά πολυλειτουργικές ιστορικές γειτονιές του κέντρου όπως η περιοχή του Ψυρρή.

Αδυναμία ελέγχου εφαρμογής

Η έβδομη κατηγορία αστοχιών αφορά τόσο τον έλεγχο των χρήσεων σε παραδοσιακές γειτονιές όσο και τον έλεγχο των επεμβάσεων σε μνημεία όπως ήδη αναφέρθηκε παραπάνω στο σημείο 4.

Μέρος 3.

Κριτήρια αξιολόγησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων

Κριτήριο 7
Η ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου (διεθνείς και ευρωπαϊκές)

7.1 Χαρτογράφηση / χωρική σήμανση του Μητροπολιτικού Κέντρου, με παραμετρική οντολογική οργάνωση των στοιχείων και σχέσεων της βάσης δεδομένων

7.1.1 Αναπαράσταση πολλαπλών διαστάσεων του αστικού χώρου. Η αναπαράσταση ως διαδικασία μείωσης διαστάσεων: Παράδειγμα πολυεπίπεδης χαρτογράφησης των χρήσεων γης

Άννα Λάσκαρη, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΔΕ Αρχιτεκτονικής, MSc UCL, Υ.Δ. ΕΜΠ

Κάθε διακριτή χωρική οντότητα του αστικού χώρου περιγράφεται ως μοναδικό αντικείμενο και μπορεί να αναπαρασταθεί ως πολυδιάστατο διάνυσμα, με κάθε μια από τις διαστάσεις του να αντιστοιχεί σε μια ιδιότητα του αντικειμένου. Είναι σαφές ότι μόνο το ίδιο το αντικείμενο στο φυσικό χώρο διατηρεί όλες τις διαστάσεις του και φέρει το πλήρες φάσμα της πληροφορίας που ενσωματώνει και ότι κάθε αναπαράσταση αποτελεί μια διαδικασία μείωσης των διαστάσεων. Για παράδειγμα, η πληροφορία που μπορεί να εξαχθεί από σχεδιαστικές αναπαραστάσεις χώρων, όσο ακριβείς και λεπτομερείς και αν είναι, περιορίζεται σε συγκεκριμένους τύπους χαρακτηριστικών του χώρου, όπως γεωμετρικά, μορφολογικά και κατασκευαστικά χαρακτηριστικά, πιθανά στοιχεία σχετικά με τα υλικά, τις υφές τους και τα ενεργειακά χαρακτηριστικά τους και άλλα αλλά δεν καλύπτει παρά ένα μέρος των χαρακτηριστικών που συνιστούν την αντιληπτική ταυτότητα του αναπαριστάμενου χώρου.

Κάθε αναπαράσταση μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως φορέας και επικοινωνός ενός πεπερασμένου φάσματος ιδιοτήτων, προσφέροντας μια συγκεκριμένη και στοχευμένη οπτική του αντικειμένου. Η επιλογή της αναπαράστασης αποτελεί κατεξοχήν ερμηνευτική πράξη, ορίζοντας το πεδίο δυνατών αναγνώσεων του αναπαριστάμενου αντικειμένου. Έτσι, κάθε αναπαράσταση αποτελεί μια προεπιλεγμένη μείωση του πολυδιάστατου χαρακτήρα του αντικειμένου και περιγράφει ένα υποσύνολο των διαστάσεων που αντιστοιχούν στις ιδιότητές του.

Είναι λογικό να υποθέσουμε ότι αν και κάθε μία διάσταση του αντικειμένου δεν μπορεί να το περιγράψει, όσο περισσότερες μπορούμε να «μετρήσουμε» τόσο πιο πολύ η αναπαράσταση θα προσομοιάζει του αντικειμένου, καθώς θα παρουσιάζει μια κατ' αναλογία πολλαπλότητα. Ωστόσο δεν είναι δυνατό να αναγάγουμε το αντικείμενο σε μια πλήρη λίστα ιδιοτήτων. Αν και κάποιες διαστάσεις είναι αρκετά εύκολο να ποσοτικοποιηθούν και να αναπαρασταθούν, άλλες δεν μπορούν να εντοπιστούν, να απαριθμηθούν, να απομονωθούν και να μετρηθούν με σαφήνεια. Αλλά ακόμα και αν είχαμε τη δυνατότητα αναπαράστασης οποιασδήποτε ιδιότητας, το πλήθος τους δεν εξαντλείται, καθώς πρόκειται για ιδιότητες που επιδίδονται στο αντικείμενο σύμφωνα με τις εκάστοτε προθέσεις της έρευνας. Επιπλέον, οι αντιληπτικές ποιότητες της κάθε χωρικής οντότητας δεν ανάγονται στο σύνολο των χαρακτηριστικών ένα προς ένα, αλλά αναδύονται από το σύστημα των μεταξύ τους συσχετισμών και δυναμικών αλληλεπιδράσεων.

Πολυεπίπεδη χαρτογράφηση του αστικού χώρου

Η προσέγγιση που επιχειρείται εδώ βασίζεται σε μια ανοιχτή πολυδιάστατη αναπαράσταση ιδιοτήτων του αστικού χώρου με τη χρήση πολλαπλών, ανεξάρτητων, αλληλεπικαλυπτόμενων επιπέδων πληροφορίας (layers) με τη μορφή δισδιάστατης χαρτογράφησης. Κάθε επίπεδο μπορεί να αντιστοιχεί σε ένα υποσύνολο ιδιοτήτων ή και μία ιδιότητα μπορεί να αναπαρίσταται σε διαφορετικά επίπεδα. Ο συσχετισμός μεταξύ των διαστάσεων είναι μη ιεραρχικός και προκύπτει από την ταυτόχρονη συνύπαρξη χαρακτηριστικών που διατρέχουν τα επίπεδα στον χαρτογραφικό τόπο της εκάστοτε χωρικής ενότητας υπό ανάλυση. Το σύστημα είναι ανοιχτό, με την έννοια ότι η πληροφορία δεν είναι εξαντλητική και υπάρχει η δυνατότητα προσθήκης νέων στοιχείων στα ήδη υπάρχοντα επίπεδα, αλλά και δημιουργίας νέων επιπέδων πληροφορίας. Με αυτόν τον τρόπο οργάνωσης και οπτικοποίησης της πληροφορίας παρέχεται η δυνατότητα άμεσης εποπτείας σε διαφορετικές κλίμακες ανάλυσης τόσο της κατανομής κάθε ιδιότητας σε όλο το εύρος της περιοχής όσο και της συγκέντρωσης διαφορετικών ιδιοτήτων σε συγκεκριμένα σημεία.

Παράδειγμα πολυεπίπεδης χαρτογράφησης των χρήσεων γης

Στην περίπτωση των χρήσεων γης (χρήσεις ανά οικοδομικό τετράγωνο σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ από την απογραφή οικοδομών και κτιρίων της 1ης Δεκεμβρίου 2000 της ΕΣΥΕ), κάθε χρήση αποτελεί διαφορετικό επίπεδο πληροφορίας (σχεδιαστικό layer). Η πληροφορία που αναπαρίσταται αφορά στο ποσοστό της αντίστοιχης χρήσης σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο (πλήθος κτιρίων που εμφανίζει τη συγκεκριμένη χρήση στο δεδομένο τετράγωνο/ συνολικό πλήθος κτιρίων του τετραγώνου) και οπτικοποιείται με τονικές διαβαθμίσεις του γκρι ώστε να είναι άμεσα ορατή και εύληπτη η χωρική κατανομή των τιμών (βλ. μέρος 2, παράρτημα Α). Με αντίστοιχο τρόπο έχει χαρτογραφηθεί με μεγαλύτερη λεπτομέρεια η χρήση της κατοικίας, ως προς τον αριθμό κατοικιών ανά οικοδομικό τετράγωνο και τα χαρακτηριστικά χρήσης τους (σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ από την απογραφή κατοικιών του 2001) (βλ. μέρος 2, παράρτημα Β).

Αν και η απόδοση αυτή των χρήσεων έχει μικρή ανάλυση και βαθμό λεπτομέρειας, λειτουργεί αποτελεσματικά στην αποκάλυψη πιθανών σχηματισμών (patterns) σε μεγάλη κλίμακα, τόσο ως προς την «οριζόντια» κατανομή μίας μεμονωμένης χρήσης σε όλο το εύρος της υπό μελέτη περιοχής, όσο και ως προς την «κατακόρυφη» κατανομή όλων χρήσεων σε υποπεριοχές μικρότερης κλίμακας. Έτσι παρέχεται πολύ άμεσα μια γενική εντύπωση σχετικά με το είδος και την πυκνότητα των χρήσεων και μπορεί να συμβάλει στον εντοπισμό της ανάγκης για μεταβολή τόσο των πυκνοτήτων όσο και των τύπων των χρήσεων, με εξισορρόπηση των ήδη υπαρχουσών χρήσεων, αλλά και με τη δημιουργία κινήτρων για την εισαγωγή νέων ή την απομάκρυνση υφιστάμενων.

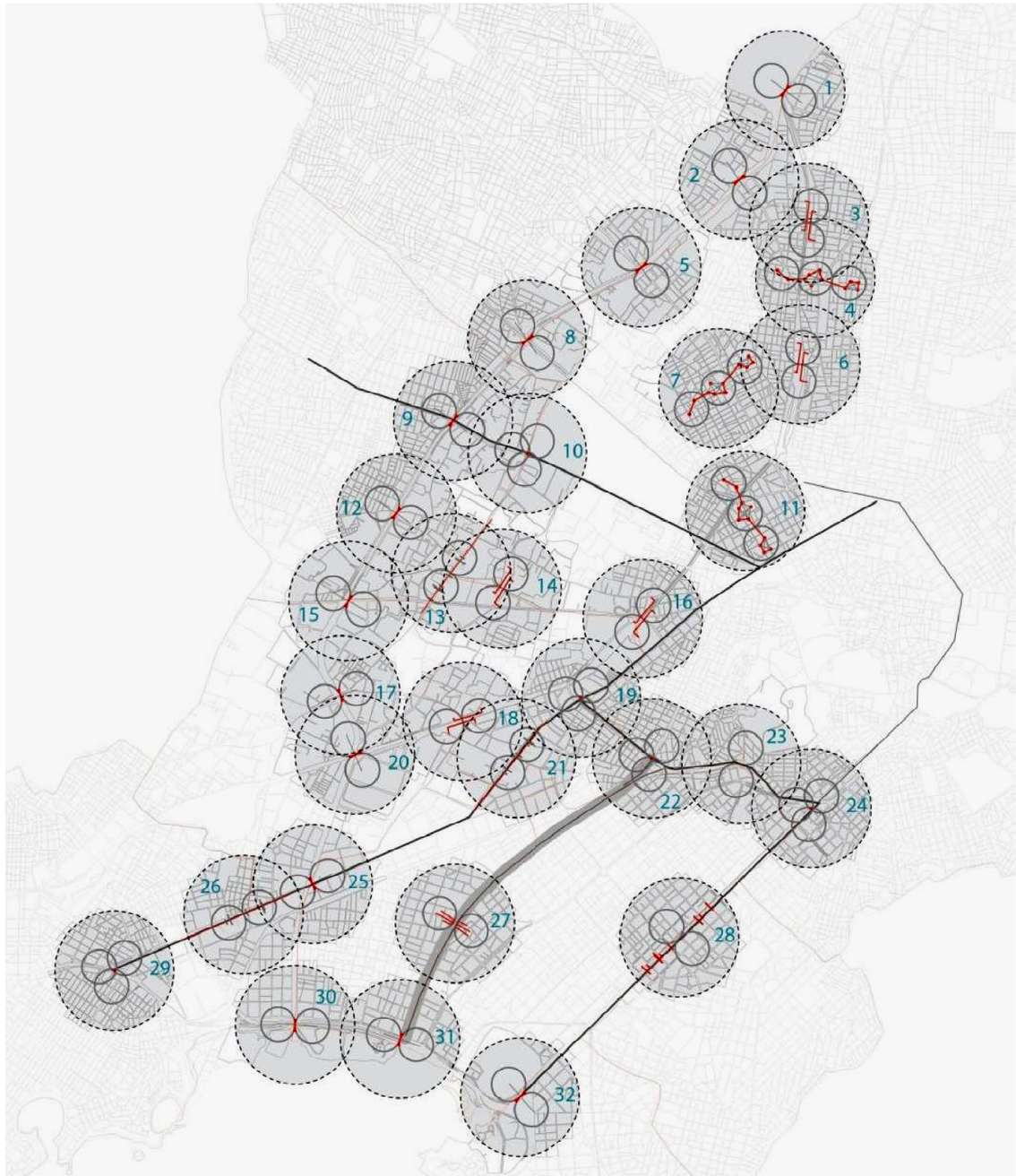
Αντίστοιχα, η χαρτογράφηση αναλυτικότερων στοιχείων που αναφέρονται στην κατοικία, οπτικοποιώντας πληροφορίες σχετικά με λεπτομερέστερες συνθήκες χρήσης του χώρου (μόνιμη ή εξοχική κατοικία, ιδιόκτητη ή ενοικιαζόμενη, κατοικούμενη ή κενή κ.ά.), μπορεί να αναδείξει

σχηματισμούς ως προς την κατανομή των τρόπων κατοίκησης, οικειοποίησης ή και εγκατάλειψης του χώρου κατοικίας. Έτσι, μπορεί ίσως να συμβάλει τόσο στον εντοπισμό γενικών τάσεων ως προς τις συνθήκες κατοίκησης σε μεγάλη κλίμακα, όσο και στον εντοπισμό πιθανών θυλάκων υψηλής ζήτησης ή αντίθετα έντονης εγκατάλειψης ως προς την πρόθεση κατοίκησης.

Πέρα από τα στοιχεία που μπορούν να εξαχθούν από την αυτόνομη μελέτη της κατανομής των χρήσεων, η συνδυαστική μελέτη των διαφορετικών επιπέδων χαρτογράφησης μπορεί να αποκαλύψει ευρύτερους συσχετισμούς σε διαφορετικές κλίμακες ανάλυσης. Βλέποντας πώς η κατανομή των χρήσεων σχετίζεται με την παρουσία και την κατανομή άλλων ιδιοτήτων μπορεί να εντοπισθούν επαναλαμβανόμενοι χαρακτηριστικοί σχηματισμοί που να αποκαλύπτουν μη προφανείς ενδογενείς συσχετισμούς μεταξύ περιοχών. Τέτοιου τύπου συσχετισμοί θα μπορούσαν να καθοδηγήσουν μια στρατηγική επέμβασης με τη λογική ότι αν μια ήδη εντοπισμένη «προβληματική» περιοχή εμφανίζει κοινά χαρακτηριστικά με άλλες περιοχές, ως προς την κατανομή των χαρτογραφημένων ιδιοτήτων, πιθανά αυτό να αποτελεί μια ένδειξη ότι οι περιοχές αυτές μπορεί να εμφανίζουν αντίστοιχα προβλήματα και επομένως να μπορούν να υπαχθούν σε ένα κοινό πλαίσιο ανάλυσης και επέμβασης. Έτσι, πέρα από το επίπεδο της λεπτομερούς μελέτης των δεδομένων, σε ένα πιο αφαιρετικό και μη-ερμηνευτικό επίπεδο οι σχηματισμοί των κατανομών των χαρτογραφημένων ιδιοτήτων σε μεγάλη κλίμακα μπορούν να λειτουργήσουν σαν γενικοί δείκτες συσχετισμών μεταξύ περιοχών και να αποκαλύψουν πεδία που προσφέρονται για την εφαρμογή κοινών στρατηγικών χωρικών επεμβάσεων.

Παράδειγμα εφαρμογής: Πολυεπίπεδη χαρτογράφηση χρήσεων σε επιλεγμένες περιοχές «δράσεων»

Στην περίπτωση ανάλυσης μεμονωμένων αστικών ενοτήτων –περιοχών δράσεων, μελετώνται οι χρήσεις γης τόσο ως προς τα συνολικά ποσοστά εμφάνισής τους, όσο και ως προς την κατανομή τους εντός της περιοχής. Η κατανομή των χρήσεων ανά οικοδομικό τετράγωνο φαίνεται στους συνολικούς χάρτες χρήσεων γης (βλ. μέρος 2, παράρτημα Α). Προκειμένου όμως να εξάγουμε τα συνολικά ποσοστά για την κάθε χρήση ανά περιοχή μελέτης, πρέπει πρώτα να προσδιορίσουμε σαφή όρια για κάθε περιοχή. Στην προκειμένη περίπτωση ορίζουμε κάθε περιοχή εντός κύκλου διαμέτρου ενός χιλιομέτρου γύρω από εντοπισμένα σημεία ενδιαφέροντος και υπολογίζουμε τα ποσοστά χρήσεων εντός της περιμέτρου αυτής.
Τα αποτελέσματα των μετρήσεων εμφανίζονται στους παρακάτω πίνακες. Οι κατηγορίες χρήσεων είναι αυτές που έχουν οριστεί από την ΕΣΥΕ. Για κάθε χρήση ο δεκαδικός αριθμός αντιστοιχεί σε ποσοστό % κτιρίων με τη συγκεκριμένη χρήση επί του συνολικού αριθμού κτιρίων και το κλάσμα αντιστοιχεί στον αριθμό κτιρίων με τη συγκεκριμένη χρήση / του συνολικού αριθμού κτιρίων. Από τους πίνακες αυτούς φαίνεται με σαφήνεια τόσο η συνολική συμμετοχή κάθε χρήσης ή τύπου κατοικίας αντίστοιχα στο σύνολο της κάθε περιοχής μεμονωμένα και επομένως στη διαμόρφωση του ιδιαίτερου χαρακτήρα της, όσο και πιθανοί συσχετισμοί μεταξύ διαφορετικών περιοχών.



Περιοχές «δράσεων» και ορισμός περιμέτρων για τη μέτρηση των συνολικών ποσοστών χρήσεων.

περιοχή	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ																																
Σύνολο κτιρίων αποκλειστικής χρήσης	73.79	82.36	66.94	61.19	80.32	63.18	68.85	87.58	78.11	99.17	73.67	87.19	94.14	93.19	98.16	74.54	95.79	92.97	80.05	88.52	89.02	66.16	77.61	59.21	84.4	83.69	75.65	57.35	79.04	78.03	76.13	80.45
	518 / 702	775 / 941	1312 / 1960	1211 / 197	751 / 935	1040 / 164	1410 / 204	1051 / 120	1138 / 145	240 / 242	1234 / 167	1048 / 120	305 / 324	547 / 587	160 / 163	884 / 1186	523 / 546	529 / 569	1035 / 129	316 / 357	454 / 510	1310 / 198	1407 / 181	794 / 134	1001 / 118	1247 / 149	1047 / 138	679 / 118	1237 / 156	419 / 537	539 / 708	284 / 353
Κατοικίες	58.55	52.07	58.93	53.76	40	52.43	60.6	51.83	61.63	4.96	41.49	71.55	13.27	28.28	25.77	51.69	54.76	45.87	58.47	42.86	30.78	60.05	71.87	44.67	65.09	74.83	62.93	46.71	59.42	69.83	66.95	53.54
	411 / 702	490 / 941	1155 / 1960	1064 / 197	374 / 935	863 / 164	1241 / 204	622 / 120	898 / 145	12 / 242	695 / 167	860 / 120	43 / 324	166 / 587	42 / 163	613 / 1186	299 / 546	261 / 569	756 / 129	153 / 357	157 / 510	1189 / 198	1303 / 181	599 / 134	772 / 118	1115 / 149	871 / 138	553 / 118	930 / 156	375 / 537	474 / 708	189 / 353
Εκκλησίες - Μοναστήρια	0.14	0.43	0.05	0.15	0.32	0.12	0.15	0.33	0.14	0	0.12	0.33	1.23	0.51	0.61	0.08	0.73	0.18	0.39	0.28	0.78	0.05	0.17	0.07	0	0.2	0.07	0	0.13	0.37	0.14	0
	1 / 702	4 / 941	1 / 1960	3 / 1979	3 / 935	2 / 1646	3 / 2048	4 / 1200	2 / 1457	0 / 242	2 / 1675	4 / 1202	4 / 324	3 / 587	1 / 163	1 / 1186	4 / 546	1 / 569	5 / 1293	1 / 357	4 / 510	1 / 1980	3 / 1813	1 / 1341	0 / 1186	3 / 1490	1 / 1384	0 / 1184	2 / 1565	2 / 537	1 / 708	0 / 353
Ξενοδοχεία	0	0	0	0.05	0	0.61	0	0	0	0	0.18	0	1.23	0.34	0	0.08	0	0	0	0	0	0	0	0.37	0.08	0	0	0.25	0	1.68	1.13	0.85
	0 / 702	0 / 941	0 / 1960	1 / 1979	0 / 935	10 / 1646	0 / 2048	0 / 1200	0 / 1457	0 / 242	3 / 1675	0 / 1202	4 / 324	2 / 587	0 / 163	1 / 1186	0 / 546	0 / 569	0 / 1293	0 / 357	0 / 510	0 / 1980	0 / 1813	5 / 1341	1 / 1186	0 / 1490	0 / 1384	3 / 1184	0 / 1565	9 / 537	8 / 708	3 / 353
Εργοστάσια - Εργαστήρια	5.84	15.3	0.66	0.76	18.61	0.3	0.39	14	5.77	47.93	2.81	2.66	36.42	29.3	30.67	7.76	15.02	21.44	8.97	12.04	32.35	0.66	0.17	0.52	8.52	1.68	3.47	0	5.37	0	0.28	0.57
	41 / 702	144 / 941	13 / 1960	15 / 1979	174 / 935	5 / 1646	8 / 2048	168 / 1200	84 / 1457	116 / 242	47 / 1675	32 / 1202	118 / 324	172 / 587	50 / 163	92 / 1186	82 / 546	122 / 569	116 / 129	43 / 357	165 / 510	13 / 1980	3 / 1813	7 / 1341	101 / 118	25 / 1490	48 / 1384	0 / 1184	84 / 1565	0 / 537	2 / 708	2 / 353
Σχολικά κτίρια	0.57	0.53	0.46	0.45	0.53	0.67	0.39	0.08	0.21	0	0.3	0.17	0	0	3.07	0.67	0.18	0.53	0.54	0.56	3.33	0.96	0.22	0.89	0.84	0.74	1.08	0.59	0.26	1.49	0.56	0.57
	4 / 702	5 / 941	9 / 1960	9 / 1979	5 / 935	11 / 1646	8 / 2048	1 / 1200	3 / 1457	0 / 242	5 / 1675	2 / 1202	0 / 324	0 / 587	5 / 163	8 / 1186	1 / 546	3 / 569	7 / 1293	2 / 357	17 / 510	19 / 1980	4 / 1813	12 / 1341	10 / 1186	11 / 1490	15 / 1384	7 / 1184	4 / 1565	8 / 537	4 / 708	2 / 353
Καταστήματα - Γραφεία	4.42	4.46	3.67	2.98	10.8	3.71	4.59	17.08	5.97	21.9	19.4	4.99	8.95	6.47	24.54	5.56	10.99	9.67	7.27	17.37	13.92	2.78	2.92	7.38	4.55	3.89	3.61	6.84	9.07	1.86	3.53	7.08
	31 / 702	42 / 941	72 / 1960	59 / 1979	101 / 935	61 / 1646	94 / 2048	205 / 120	87 / 1457	53 / 242	325 / 167	60 / 1202	29 / 324	38 / 587	40 / 163	66 / 1186	60 / 546	55 / 569	94 / 1293	62 / 357	71 / 510	55 / 1980	53 / 1813	99 / 1341	54 / 1186	58 / 1490	50 / 1384	81 / 1184	142 / 156	10 / 537	25 / 708	25 / 353
Σταθμοί Αυτοκινήτων	0.28	0.11	0.26	0.15	0	0.36	0.1	0.75	0	0	0.42	0.17	0	0.17	0.61	0.17	0	0.35	0.23	0	0.2	0.1	0	0.22	0	0.2	0	0	0.19	0.19	0	0.85
	2 / 702	1 / 941	5 / 1960	3 / 1979	0 / 935	6 / 1646	2 / 2048	9 / 1200	0 / 1457	0 / 242	7 / 1675	2 / 1202	0 / 324	1 / 587	1 / 163	2 / 1186	0 / 546	2 / 569	3 / 1293	0 / 357	1 / 510	2 / 1980	0 / 1813	3 / 1341	0 / 1186	3 / 1490	0 / 1384	0 / 1184	3 / 1565	1 / 537	0 / 708	3 / 353
Νοσοκομεία, Κλινικές κλπ.	0.14	0	0.05	0.1	0	0.06	0	0	0.07	0	0.06	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.08	0.06	0	0	0	0
	1 / 702	0 / 941	1 / 1960	2 / 1979	0 / 935	1 / 1646	0 / 2048	0 / 1200	1 / 1457	0 / 242	1 / 1675	0 / 1202	0 / 324	0 / 587	0 / 163	0 / 1186	0 / 546	0 / 569	0 / 1293	0 / 357	0 / 510	0 / 1980	0 / 1813	0 / 1341	0 / 1186	0 / 1490	0 / 1384	1 / 1184	1 / 1565	0 / 537	0 / 708	0 / 353
Άλλες χρήσεις	3.85	9.46	2.86	2.88	10.05	4.92	2.64	3.5	4.32	24.38	10.21	7.32	33.02	28.11	12.88	8.52	14.1	14.94	4.18	15.41	7.65	1.57	2.26	5.07	5.31	2.15	4.48	2.87	4.54	2.61	3.53	17
	27 / 702	89 / 941	56 / 1960	57 / 1979	94 / 935	81 / 1646	54 / 2048	42 / 1200	63 / 1457	59 / 242	171 / 167	88 / 1202	107 / 324	165 / 587	21 / 163	101 / 1186	77 / 546	85 / 569	54 / 1293	55 / 357	39 / 510	31 / 1980	41 / 1813	68 / 1341	63 / 1186	32 / 1490	62 / 1384	34 / 1184	71 / 1565	14 / 537	25 / 708	60 / 353
ΜΙΚΤΗ - ΚΥΡΙΑ ΧΡΗΣΗ																																
	26.21	17.64	33.06	38.81	19.68	36.82	31.15	12.42	21.89	0.83	26.39	12.81	5.86	6.81	1.84	25.46	4.21	7.03	19.95	11.48	10.98	33.84	22.39	40.79	15.6	16.31	24.35	42.65	20.96	21.97	23.87	19.55
	184 / 702	166 / 941	648 / 1960	768 / 197	184 / 935	606 / 164	638 / 204	149 / 120	319 / 145	2 / 242	442 / 167	154 / 120	19 / 324	40 / 587	3 / 163	302 / 118	23 / 546	40 / 569	258 / 129	41 / 357	56 / 510	670 / 198	406 / 181	547 / 134	185 / 118	243 / 149	337 / 138	505 / 118	328 / 156	118 / 537	169 / 708	69 / 353
Κατοικίες	21.94	13.82	31.43	37.09	14.76	34.57	28.52	10.25	19.63	0.41	20.78	11.56	3.7	5.96	0	22.43	0.37	3.16	17.79	6.16	4.31	32.27	20.3	36.61	11.05	13.96	20.88	40.62	19.74	20.11	22.46	16.15
	154 / 702	130 / 941	616 / 1960	734 / 197	138 / 935	569 / 164	584 / 204	123 / 120	286 / 145	1 / 242	348 / 167	139 / 120	12 / 324	35 / 587	0 / 163	266 / 118	2 / 546	18 / 569	230 / 129	22 / 357	22 / 510	639 / 198	368 / 181	491 / 134	131 / 118	208 / 149	289 / 138	481 / 118	309 / 156	108 / 537	159 / 708	57 / 353
Εκκλησίες - Μοναστήρια	0	0.11	0.1	0.05	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0 / 702	1 / 941	2 / 1960	1 / 1979	0 / 935	0 / 1646	0 / 2048	0 / 1200	0 / 1457	0 / 242	0 / 1675	0 / 1202	0 / 324	0 / 587	0 / 163	0 / 1186	0 / 546	0 / 569	0 / 1293	0 / 357	0 / 510	0 / 1980	0 / 1813	0 / 1341	0 / 1186	0 / 1490	0 / 1384	0 / 1184	0 / 1565	0 / 537	0 / 708	0 / 353
Ξενοδοχεία	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0 / 702	0 / 941	0 / 1960	0 / 1979	0 / 935	0 / 1646	0 / 2048	0 / 1200	0 / 1457	0 / 242	0 / 1675	0 / 1202	0 / 324	0 / 587	0 / 163	0 / 1186	0 / 546	0 / 569	0 / 1293	0 / 357	1 / 510	0 / 1980	0 / 1813	0 / 1341	0 / 1186	0 / 1490	0 / 1384	0 / 1184	0 / 1565	0 / 537	0 / 708	0 / 353
Εργοστάσια - Εργαστήρια	1	0.96	0.15	0.15	2.03	0.43	0.2	1.08	0.48	0	0.66	0.17	1.23	0.68	0.61	0.67	0.92	2.11	0.46	1.12	2.75	0.05	0.11	0.15	1.18	0.13	0.87	0.08	0.32	0	0.14	0.57
	7 / 702	9 / 941	3 / 1960	3 / 1979	19 / 935	7 / 1646	4 / 2048	13 / 1200	7 / 1457	0 / 242	11 / 1675	2 / 1202	4 / 324	4 / 587	1 / 163	8 / 1186	5 / 546	12 / 569	6 / 1293	4 / 357	14 / 510	1 / 1980	2 / 1813	2 / 1341	14 / 1186	2 / 1490	12 / 1384	1 / 1184	5 / 1565	0 / 537	1 / 708	2 / 353
Σχολικά κτίρια	0.43	0	0.05	0.1	0.21	0.06	0.1	0	0	0	0.06	0	0	0	0	0.08	0.18	0	0	0.28	0.2	0.05	0.06	0	0	0	0.07	0	0.13	0	0	0
	3 / 702	0 / 941	1 / 1960	2 / 1979	2 / 935	1 / 1646	2 / 2048	0 / 1200	0 / 1457	0 / 242	1 / 1675	0 / 1202	0 / 324	0 / 587	0 / 163	1 / 1186	1 / 546	0 / 569	0 / 1293	1 / 357	1 / 510	1 / 1980	1 / 1813	0 / 1341	0 / 1186	0 / 1490	1 / 1384	0 / 1184	2 / 1565	0 / 537	0 / 708	0 / 353
Καταστήματα - Γραφεία	1.85	1.38	0.71	0.81	2.25	1.15	1.81	1	1.51	0.41	3.7	0.75	0.93	0.17	1.23	1.6	1.28	1.41	1.47	2.8	2.75	1.36	1.43	2.91	1.77	1.74	1.73	1.69	0.51	0.93	0.85	2.27
	13 / 702	13 / 941	14 / 1960	16 / 1979	21 / 935	19 / 1646	37 / 2048	12 / 1200	22 / 1457	1 / 242	62 / 1675	9 / 1202	3 / 324	1 / 587	2 / 163	19 / 1186	7 / 546	8 / 569	19 / 1293	10 / 357	14 / 510	27 / 1980	26 / 1813	39 / 1341	21 / 1186	26 / 1490	24 / 1384	20 / 1184	8 / 1565	5 / 537	6 / 708	8 / 353
Σταθμοί Αυτοκινήτων	0	0	0.05	0.15	0	0.06	0	0.08	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2	0	0	0	0	0	0.07	0	0	0	0	0
	0 / 702	0 / 941	1 / 1960	3 / 1979	0 / 935	1 / 1646	0 / 2048	1 / 1200	0 / 1457	0 / 242	0 / 1675	0 / 1202	0 / 324	0 / 587	0 / 163	0 / 1186	0 / 546	0 / 569	0 / 1293	0 / 357	1 / 510	0 / 1980	0 / 1813	0 / 1341	0 / 1186	0 / 1490	1 / 1384	0 / 1184	0 / 1565	0 / 537	0 / 708	0 / 353
Νοσοκομεία, Κλινικές κλπ.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.06	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.07	0	0	0	0	0	0.19	0	0
	0 / 702	0 / 941	0 / 1960	0 / 1979	0 / 935	0 / 1646	0 / 2048	0 / 1200	0 / 1457	0 / 242	0 / 1675	0 / 1202	0 / 324	0 / 587	0 / 163	0 / 1186	0 / 546	0 / 569	0 / 1293	0 / 357	0 / 510	0 / 1980	0 / 1813	0 / 1341	0 / 1186	0 / 1490	0 / 1384	0 / 1184	0 / 1565	1 / 537	0 / 708	0 / 353
Άλλες χρήσεις	1	1.38	0.56	0.56	0.43	0.55	0.54	0	0.27	0	1.13	0.33	0	0	0	0.67	1.47	0.35	0.23	1.12	0.59	0.1	0.5	1.04	1.6	0.47	0.72	0.25	0.26	0.74	0.42	0.57
	7 / 702	13 / 941	11 / 1960	11 / 1979	4 / 935	9 / 1646	11 / 2048	0 / 1200	4 / 1457	0 / 242	19 / 1675	4 / 1202	0 / 324	0 / 587	0 / 163	8 / 1186	8 / 546	2 / 569	3 / 1293	4 / 357	3 / 510	2 / 1980	9 / 1813	14 / 1341	19 / 1186	7 / 1490	10 / 1384	3 / 1184	4 / 1565	4 / 537	3 / 708	2 / 353
ΜΙΚΤΗ - ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΧΡΗΣΗ																																
Κατοικίες	3.85	3.29	1.38	1.47	3.96	2.19	2.59	1.17	1.78	0.41	4.78	1.08	1.85	0.34	1.23	2.78	2.93	3.87	1.93	4.76	3.73	1.31	1.71	3.58	2.61	1.88	2.6	1.77	0.83	1.49	1.13	2.55
	27 / 702	31 / 941	27 / 1960	29 / 1979	37 / 935	36 / 1646	53 / 2048	14 / 1200	26 / 1457	1 / 242	80 / 1675	13 / 1202	6 / 324	2 / 587	2 / 163	33 / 1186	16 / 546	22 / 569	25 / 1293	17 / 357	19 / 510	26 / 1980	31 / 1813	48 / 1341	31 / 1186	28 / 1490	36 / 1384	21 / 1184	13 / 1565	8 / 537	8 / 708	9 / 353
Εκκλησίες - Μοναστήρια	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.05	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0 / 702	0 / 941	0 / 1960	0 / 1979	0 / 935	0 / 1646	0 / 2048	0 / 1200	0 / 1457	0 / 242	0 / 1675	0 / 1202	0 / 324	0 / 587	0 / 163	0 / 1186	0 / 546	0 / 569	0 / 1293	0 / 357	0 / 510	1 / 1980	0 / 1813	0 / 1341	0 / 1186	0 / 1490	0 / 1384	0 / 1184	0 / 1565	0 / 537	0 / 708	0 / 353
Ξενοδοχεία	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0 / 702	0 / 941	0 / 1960	0 / 1979	0 / 935	0 / 1646	0 / 2048	0 / 1200	0 / 1457	0 / 242	0 / 1675	0 / 1202	0 / 324	0 / 587	0 / 163	0 / 1186	0 / 546	0 / 569	0 / 1293	0 / 357	0 / 510	0 / 1980	0 / 1813	0 / 1341	0 / 1186	0 / 1490	0 / 1384	0 / 1184	0 / 1565	0 / 537	0 / 708	0 / 353
Εργοστάσια - Εργαστήρια	1.42	1.49	0.56	1.01	2.57	0.97	0.73	1.42	0.34	0	0.54	0.33	0.31	1.53	0	1.43	0	0.53	1.24	0.56	1.37	0.76	0.61	0.82	0.93	1.07	1.95	0.25	0.26	0.19	0.56	0.28
	10 / 702	14 / 941	11 / 1960	20 / 1979	24 / 935	16 / 1646	15 / 2048	17 / 1200	5 / 1457	0 / 242	9 / 1675	4 / 1202	1 / 324	9 / 587	0 / 163	17 / 1186	0 / 546	3 / 569	16 / 1293	2 / 357	7 / 510	15 / 1980	11 / 1813	11 / 1341	11 / 1186	16 / 1490	27 / 1384	3 / 1184	4 / 1565	1 / 537	4 / 708	1 / 353
Σχολικά κτίρια	0	0.11	0.05	0.3	0	0.43	0	0	0.07	0	0.18	0	0	0	0.61	0.17	0	0	0	0	0	0.05	0.17	0.07	0.08	0	0.22	0.17	0.13	0	0.42	0
	0 / 702	1 / 941	1 / 1960	6 / 1979	0 / 935	7 / 1646	0 / 2048	0 / 1200	1 / 1457	0 / 242	3 / 1675	0 / 1202	0 / 324	0 / 587	1 / 163	2 / 1186	0 / 546	0 / 569	0 / 1293	0 / 357	0 / 510	1 / 1980	3 / 1813	1 / 1341	1 / 1186	0 / 1490	3 / 1384	2 / 1184	2 / 1565	0 / 537	3 / 708	0 / 353
Καταστήματα - Γραφεία	19.8	11.48	28.47	33.75	12.41	30.38	25.05	8.5	16.27	0.41	17.67	10.32	3.7	4.6	0	18.72	0.37	2.64	15.7	4.76	3.73	29.09	16.49	32.21	10.71	12.42	16.33	37.33	17.96	19.55	19.63	15.01
	139 / 702	108 / 941	558 / 1960	668 / 197	116 / 935	500 / 164	513 / 204	102 / 120	237 / 145	1 / 242	296 / 167	124 / 120	12 / 324	27 / 587	0 / 163	222 / 118	2 / 546	15 / 569	203 / 129	17 / 357	19 / 510	576 / 198	299 / 181	432 / 134	127 / 118	185 / 149	226 / 138	442 / 118	281 / 156	105 / 537	139 / 708	53 / 353
Σταθμοί Αυτοκινήτων	0	0.21	0.26	0.3	0.21	0.61	0.44	0	0.69	0	0.18	0.5	0	0	0	0.17	0	0	0.15	0	0	0.51	0.22	0.22	0	0.2	0.22	0.34	0.89	0.19	0.14	0.28
	0 / 702	2 / 941	5 / 1960	6 / 1979	2 / 935	10 / 1646	9 / 2048	0 / 1200	10 / 1457	0 / 242	3 / 1675	6 / 1202	0 / 324	0 / 587	0 / 163	2 / 1186	0 / 546	0 / 569	2 / 1293	0 / 357	0 / 510	10 / 1980	4 / 1813	3 / 1341	0 / 1186	3 / 1490	3 / 1384	4 / 1184	14 / 1565	1 / 537	1 / 708	1 / 353
Νοσοκομεία, Κλινικές κλπ.	0	0	0	0	0	0.12	0.05	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.15	0	0	0	0	0	0	0.14	0
	0 / 702	0 / 941	0 / 1960	0 / 1979	0 / 935	2 / 1646	1 / 2048	0 / 1200	0 / 1457	0 / 242	0 / 1675	0 / 1202	0 / 324	0 / 587	0 / 163	0 / 1186	0 / 546	0 / 569	0 / 1293	0 / 357	0 / 510	0 / 1980	0 / 1813	2 / 1341	0 / 1186	0 / 1490	0 / 1384	0 / 1184	0 / 1565	0 / 537	1 / 708	0 / 353
Άλλες χρήσεις	1.14	1.06	2.35	2.02	0.53	2.13	2.29	1.33	2.75	0	3.04	0.58	0	0.34	0	2.19	0.92	0	0.93	1.4	2.16	2.07	3.2	3.73	1.26	0.74	3.03	2.79	0.89	0.56	1.84	1.42
	8 / 702	10 / 941	46 / 1960	40 / 1979	5 / 935	35 / 1646	47 / 2048	16 / 1200	40 / 1457	0 / 242	51 / 1675	7 / 1202	0 / 324	2 / 587	0 / 163	26 / 1186	5 / 546	0 / 569	12 / 1293	5 / 357	11 / 510	41 / 1980	58 / 1813	50 / 1341	15 / 1186	11 / 1490	42 / 1384	33 / 1184	14 / 1565	3 / 537	13 / 708	5 / 353

Πίνακας Χρήσεων: συνολικά ποσοστά χρήσεων ανά περιοχή μελέτης.

περιοχή	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
Σύνολο κατοικιών	2987	3568	13012	15660	2408	12255	8703	1644	2915	13	5405	3232	448	583	98	3528	434	696	4578	687	2027	10163	7304	9422	2508	4700	4805	10822	5654	2962	2433	959
ΚΑΤΟΙΚΟΥΜΕΝΕΣ																																
Κύρια	72.61	76.29	72.66	71.81	76.29	72.94	76.8	78.71	79.93	84.62	72.99	81.06	78.79	78.22	83.67	77.07	82.03	80.75	78.88	86.32	84.31	76.27	73.89	72.96	80.9	78.34	80.65	75.78	77.11	76.87	79.28	82.38
	2169 / 29	2722 / 35	9455 / 1	11245 /	1837 / 24	8939 / 1	6684 / 8	1294 / 1	2330 / 2	11 / 13	3945 / 54	2620 / 3	353 / 44	456 / 58	82 / 98	2719 / 3	356 / 43	562 / 69	3611 / 4	593 / 68	1709 / 2	7751 / 1	5397 / 7	6874 / 9	2029 / 2	3682 / 4	3875 / 4	8201 / 1	4360 / 5	2277 / 2	1929 / 2	790 / 959
Εξοχική ή δευτερεύουσα	0.7	0.56	0.75	0.89	0.62	0.99	0.8	1.34	0.51	0	0.81	0.96	0.89	0.51	0	0.51	0.69	0.57	0.35	0.73	0.25	0.76	0.78	0.88	0.72	0.85	0.77	0.99	1.38	0.74	1.15	0.42
	22 / 2987	20 / 356	97 / 130	140 / 15	15 / 240	121 / 12	70 / 870	22 / 164	15 / 291	0 / 13	44 / 540	31 / 323	4 / 448	3 / 583	0 / 98	18 / 352	3 / 434	4 / 696	16 / 457	5 / 687	5 / 2027	77 / 1016	57 / 730	83 / 942	18 / 250	40 / 470	37 / 480	107 / 108	78 / 565	22 / 296	28 / 243	4 / 959
Προσωρινά κενή	15.20	15.05	17.53	17.39	11.71	14.27	14.19	9.91	9.02	0	13.71	7.12	8.48	9.43	8.16	13.04	4.61	4.6	10.9	6.11	6.71	14.12	13.35	15.71	8.01	9.3	9.34	12.9	10.29	9.35	8.75	7.61
	454 / 298	537 / 356	2281 / 1	2724 / 1	282 / 240	1749 / 1	1235 / 8	163 / 164	263 / 29	0 / 13	741 / 540	230 / 323	38 / 448	55 / 583	8 / 98	460 / 352	20 / 434	32 / 696	499 / 457	42 / 687	136 / 202	1435 / 10	975 / 730	1480 / 94	201 / 250	437 / 470	449 / 480	1395 / 10	582 / 565	277 / 296	213 / 243	73 / 959
ΧΕΝΕΣ																																
Για ενοικί

Μέρος 3.

Κριτήρια αξιολόγησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων

Κριτήριο 7

Η ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου (διεθνείς και ευρωπαϊκές)

7.1.2 Από την χαρτογραφική απεικόνιση χωρικών στιγμάτων, στην παραγωγή και συγκρότηση εργαλείων ανάγνωσης του δημόσιου αστικού χώρου. Προσεγγίζοντας την έννοια της παραμετρικής οντολογίας. (Π.1.1.1, Π.1.1.3)

Τερέζα Γαλάτουλα, αρχιτέκτων μηχανικός, ΜΔΕ, Υ.Δ. ΕΜΠ

Στα πλαίσια του ερευνητικού έργου «Διερεύνηση Στρατηγικών για την Δικτύωση των Αστικών Παρεμβάσεων στο Μητροπολιτικό Κέντρο Αθηνών», η ερευνητική ομάδα κλήθηκε να προσδιορίσει, να αξιολογήσει και εν τέλει να προδιαγράψει ένα πλέγμα δράσεων στο Μητροπολιτικό Κέντρο της Αθήνας, ούτως ώστε να παρασχεθεί η δυνατότητα στην Περιφέρεια Αττικής να λαμβάνει αποφάσεις για δράσεις-έργα σε στρατηγικά επιλεγμένες περιοχές, που θα συμβάλλουν στη βελτίωση των συνθηκών κατοίκησης του δημόσιου αστικού χώρου.

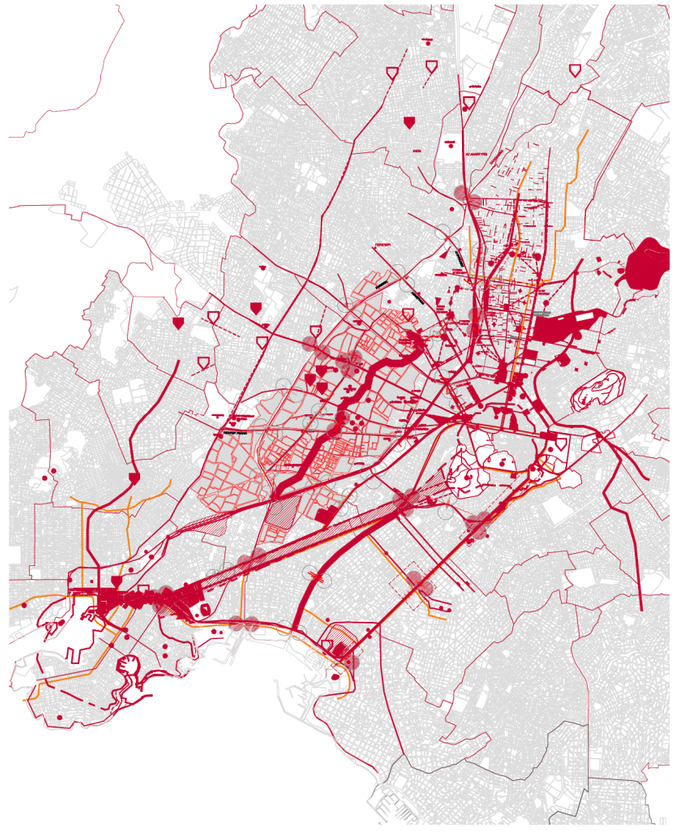
Εστιάζοντας στο μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας και πιο συγκεκριμένα στο δημόσιο χώρο αυτού, μπορούμε να πούμε με βεβαιότητα πως δεν πρόκειται για ένα ουδέτερο και κενό χώρο, ένα παθητικό και αδρανές πεδίο πάνω στο οποίο κυλάει η αστική ζωή. Η ίδια η κοινωνία προβάλλεται πάνω στο χώρο της, όχι μόνο σαν ένα άθροισμα υλικών δεδομένων αλλά και μέσω του τρόπου που εκείνη τον αξιοποιεί και τον ερμηνεύει, μέσω του πολιτισμού της, δίνοντας τα δικά της ξεχωριστά χαρακτηριστικά. Ο πολιτισμός κάθε κοινωνίας ωστόσο, δεν αποτελεί κάτι το ενιαίο και αναλλοίωτο, αλλά στη διάρκεια του χρόνου τροποποιείται, εξελίσσεται και εν τέλει δημιουργεί την συλλογική ιστορία και μνήμη της πόλης. Μέσα σε μια κριτική προσέγγιση που αντιλαμβάνεται τον πολιτισμό σαν μια συνεχή διαδικασία και έναν χώρο συνεχούς διάδρασης και διαπραγμάτευσης, ο δημόσιος χώρος δρα σαν φορέας κοινωνικών αξιών, προτύπων, ιδεών και αρχών και δεν μπορεί να ειδωθεί σαν μια κατασκευή που είναι στατική χρονικά. Η υπόστασή του είναι δυναμική και συγκροτείται κάθε φορά από την ίδια την κοινωνία και τον πολιτισμό της.

Εάν σε αυτή την ήδη πολυδιάστατη ανάγνωση του σύγχρονου αστικού ιστού -που παραμένει ετερογενής στο εσωτερικό του-, και των χαρακτηριστικών του, προστεθεί και η οικονομική, πολιτιστική, ιστορική και κοινωνική παράμετρος, αντιλαμβάνεται κανείς την πολλαπλότητα της πληροφορίας που κάθε στοιχείο του αστικού χώρου μπορεί να ενσωματώνει.

Η αντιμετώπιση της πολυπλοκότητας αυτής, προσεγγίζεται με την συγκρότηση χωρικών στοιχείων και σχέσεων στο δημόσιο χώρο, που είναι αναγνωρίσιμα από το κοινωνικό σύνολο ως ιστορικά και κοινωνικά στίγματα. Τα χωρικά αυτά στίγματα εννοούνται ως πολυδιάστατες οντότητες που περιλαμβάνουν διαφορετικές λογικές οργάνωσης. Μια εξ’ αυτών των λογικών είναι η συγκρότηση πληροφορίας μέσω της κεκτημένης εμπειρίας των ερευνητικών προγραμμάτων, των ερευνών σε ακαδημαϊκό επίπεδο και των μελετών σε ιδιωτικό επίπεδο.

Ως εργαλείο αναπαραστατικό χρησιμοποιείται η δυσδιάστατη χαρτογράφηση, σε συνδυασμό με την συγκριτική- παραμετρική απεικόνιση των σημείων ενδιαφέροντος, ως αποτέλεσμα αξιολόγησης και αναγνώρισής τους από διαφορετικές ερευνητικές προσεγγίσεις. Η χαρτογράφηση αυτή συνίσταται στην διαδικασία επισήμανσης συγκεκριμένων, στρατηγικής σημασίας, στοιχείων -που μπορεί να είναι άξονες, περιοχές, ή σημειακά εντοπισμένοι κόμβοι- μέσω της αναγνώρισής τους ως ιστορικά, κοινωνικά, ή πολιτιστικά αστικά στίγματα.

Συντίθεται έτσι ένα πεδίο με πολλαπλές – ενίοτε και ετερόκλητες- πληροφορίες, που έχουν αποδοθεί από διαφορετικές πηγές, με διαφορετικές προφανώς στοχοθεσίες, λογικές και παραμέτρους, ιδεολογικές αντιλήψεις και εν τέλει χωρικές αξιολογήσεις. Θεωρώντας πως η επιλογή μιας σειράς στιγμάτων από την εκάστοτε ερευνητική- κοινωνική ομάδα φέρει και αναπόσπαστα στοιχεία προσωπικής αξιολογικής ιεράρχησης, επιχειρείται η ουδετεροποίηση όλων αυτών των σημασιολογικά εντοπισμένων στοιχείων και συνεπώς η αναπαραστατική α-διαφοροποίησή τους και η αναγωγή τους συνολικά σε ένα ενιαίο επίπεδο (layer). Παράγεται έτσι ένας καμβάς με συγκεκριμένα πάντα όρια, που υποδεικνύει- υπαινίσσεται τις ενδεχόμενες περιοχές ενδιαφέροντος· είναι αυτές που παρουσιάζουν μια αυξημένη συγκέντρωση αναφορών και πολλαπλών νοημάτων, σε συγκριτικό πάντα επίπεδο, όπως προαναφέρθηκε. Το συγκριτικό αυτό πεδίο ανάγνωσης του χάρτη, ενισχύεται από τον αναπαραστατικό συνδυασμό των επιπέδων (layers) που συνθέτουν την κεκτημένη ερευνητική εμπειρία με αυτά των έργων της Περιφέρειας, του Δήμου, του ΑΣΔΑ (Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας) καθώς και του ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, όπως έχουν παρουσιαστεί και σε προηγούμενο κεφάλαιο (βλ. μέρος 3, κεφ. 4.1).

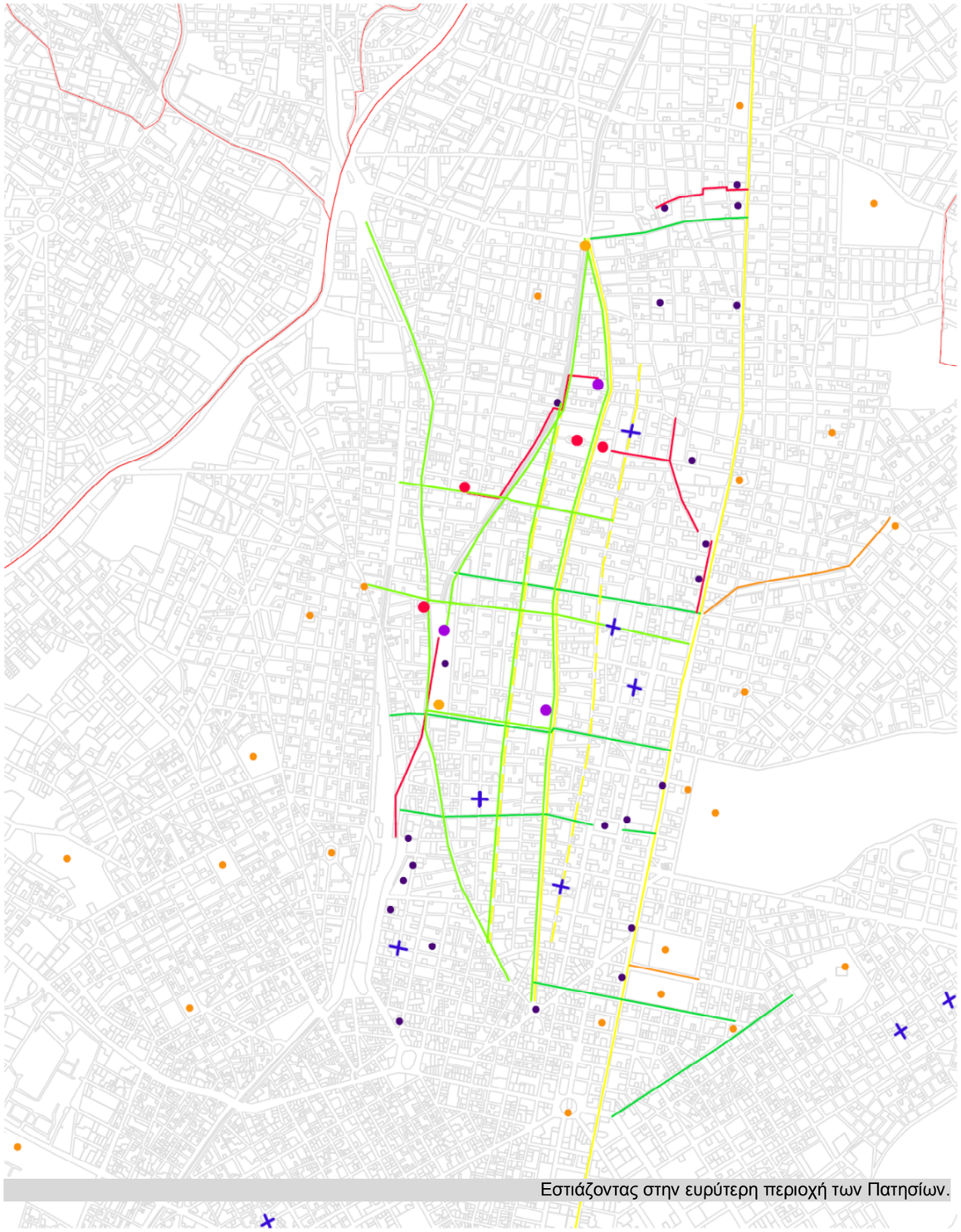


Εστιάζοντας κανείς σε μια περιοχή ενδιαφέροντος, επαναφέρει το σύνολο της πληροφορίας, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τα νοήματα και τις σημασίες του εκάστοτε στοιχείου, όπως αυτά έχουν ήδη αποδοθεί, μέσα από ένα διαφορετικό κάθε φορά πρίσμα παραμέτρων. Το αναδυόμενο κάθε φορά πεδίο, συντίθεται από σημεία που μετατρέπονται σε οντότητες μέσω της ενσωματωμένης πληροφορίας. Είναι οντότητες- φορείς πολλαπλών ερμηνειών, αναγνώσεων και σχέσεων- δικτυώσεων μεταξύ αυτών. Ανάμεσα σε ένα εν δυνάμει επιλεγμένο στίγμα και στο χωρικό δίκτυο στο οποίο αυτό εντάσσεται, αναπτύσσεται μια σχέση διπολική, όπου στίγμα και δίκτυο ανατροφοδοτούνται για την εξαγωγή συμπερασμάτων. Δεδομένης της δυνατότητας παραγωγής διαφορετικής κάθε φορά ανάγνωσης ή/και αξιολόγησης της πληροφορίας των παραμετρικών οντοτήτων, παράγεται και διαφορετικό νήμα σχέσεων, διαφορετικό δίκτυο.

Αυτό το πεδίο της πολλαπλότητας των παραμέτρων, μπορεί να πει κανείς πως δεν είναι κάτι στατικό όπως προηγουμένως, αλλά ένας δυναμικός φορέας πληροφορίας που μεταβάλλεται στο χρόνο. Αρκεί να επισημανθεί εδώ πως αναφερόμενοι στα έργα της Περιφέρειας Αττικής αλλά και του Δήμου Αθηναίων, εισάγεται προφανώς το ζήτημα της παραμέτρου του χρόνου, μιας και κάποια από αυτά είναι ήδη υπό υλοποίηση, άλλα υπό δημοπράτηση και άλλα αποτελούν μελλοντικούς στόχους των αντίστοιχων φορέων. Εξελικτικά επίσης θα εμπλουτίζονται και οι έρευνες και οι μελέτες επί των ζητημάτων της αναβάθμισης του κέντρου της Αθήνας καθώς και του ευρύτερου μητροπολιτικού κέντρου, από ακαδημαϊκούς , δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς.

Για όσο θα υπάρχουν διαφοροποιητικές ή συμπληρωματικές ερευνητικές προσεγγίσεις, για τόσο η κάθε οντότητα, πιθανά, θα εμπλουτίζεται με νέα νοήματα και θα παράγει και νέες σχέσεις με το ευρύτερο σύνολο. Κάθε φορά που θα επιχειρείται μια νέα ανάγνωση με νέα κριτήρια επιλογής, αξιολόγησης και ιεράρχησης, θα προκύπτουν κόμβοι με πολλαπλή σημασιοδότηση και δίκτυα σχέσεων με ενδεχομένως διαφορετικές περιγραφικές λογικές.

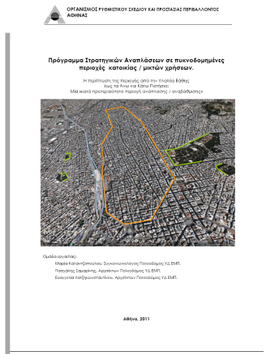
Θα έλεγε κανείς πως μέσω της παραμετρικής οντολογίας, ως ερευνητικής μεθοδολογίας, επιτυγχάνεται ο εντοπισμός, ο προσδιορισμός, η αξιολόγηση και η τεκμηριωμένη ιεράρχηση σημαντικών κόμβων, μέσω της εμπλουτισμένης νοηματοδότησης αυτών. Οι κόμβοι αυτοί πλέον, ως φορείς αυτών των πολλαπλών σημασιών, οργανώνουν ένα δίκτυο σχέσεων μεταξύ τους, ασκώντας ισχυρή επιρροή στο ευρύτερο δημόσιο αστικό πεδίο στο οποίο διενεργούνται. Προτείνονται έτσι επεμβάσεις- δράσεις στο δημόσιο αστικό τοπίο, που προκύπτουν όχι μόνο μέσα από τις τεκμηριωμένες επιλογές σε συγκεκριμένα σημεία- κόμβους, αλλά και μέσω του σχεσιακού δικτύου που αυτοί οι κόμβοι παράγουν μεταξύ τους. Διαφαίνεται πως το αποτέλεσμα μιας τέτοιας αναλυτικής λογικής σχεδιασμού, παρόλο που φαινομενικά θα έχει εντοπισμένες χωρικά δράσεις, στην πραγματικότητα θα μπορούσε να πολλαπλασιάσει τις δυνατότητες κατοίκησης και χρήσης, τόσο του ιδιωτικού όσο και του δημόσιου αστικού χώρου του ευρύτερου μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας.



Εστιάζοντας στην ευρύτερη περιοχή των Πατησίων.

Τα χωρικά στίγματα στο ευρύτερο μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας με βάση την κεκτημένη εμπειρία. Η διαδικασία της χαρτογράφησης.

Όπως προαναφέρθηκε, η διαδικασία της χαρτογράφησης βασίστηκε σε πέντε διαφορετικές ερευνητικές προσεγγίσεις.



1.

“Πρόγραμμα στρατηγικών αναπλάσεων σε πυκνοδομημένες περιοχές κατοικίας/ μικτών χρήσεων. Η περίπτωση της περιοχής από την πλατεία Βάθης έως τα Άνω και τα Κάτω Πατήσια: Μια “κατά προτεραιότητα” περιοχή ανάπλασης/ αναβάθμισης.”

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας

Αθήνα, 2011



2.

“Διερεύνηση κοινωνικής και χωρικής συγκρότησης δικτύου πλατειών Αγίου Παντελεήμονα, Αττικής και Αγίου Νικολάου. Προτάσεις πολεοδομικής ανασυγκρότησης.”

Επιμέλεια και Συντονισμός: Παναγιώτης Τουρνικιώτης

ΕΜΠ, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Μάιος 2010



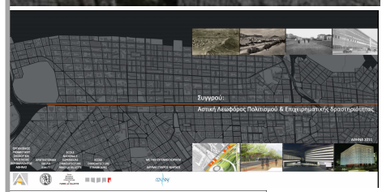
3.

Αποτελέσματα διαγωνισμού ιδεών με θέμα “Αθήνα x 4”

Προκήρυξη: ΕΑΧΑ ΑΕ

Πρόγραμμα Αθήνα– Αττική 2014 ΥΠΕΚΑ

Αθήνα, 2011

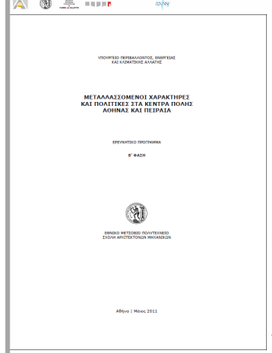


4.

“Συγγρού: Αστική Λεωφόρος Πολιτισμού& Επιχειρηματικής Δραστηριότητας”

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Αρχιτεκτονική Σχολή ΕΜΠ, Ecole Nationale Superieure d’ Architecture Paris La Villete, Ecole d’Architecture Strasbourg

Αθήνα, 2011



5.

“Μεταλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα πόλης Αθήνας και Πειραιά”

Επιστημονικός Υπεύθυνος: Παναγιώτης Τουρνικιώτης

ΕΜΠ, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

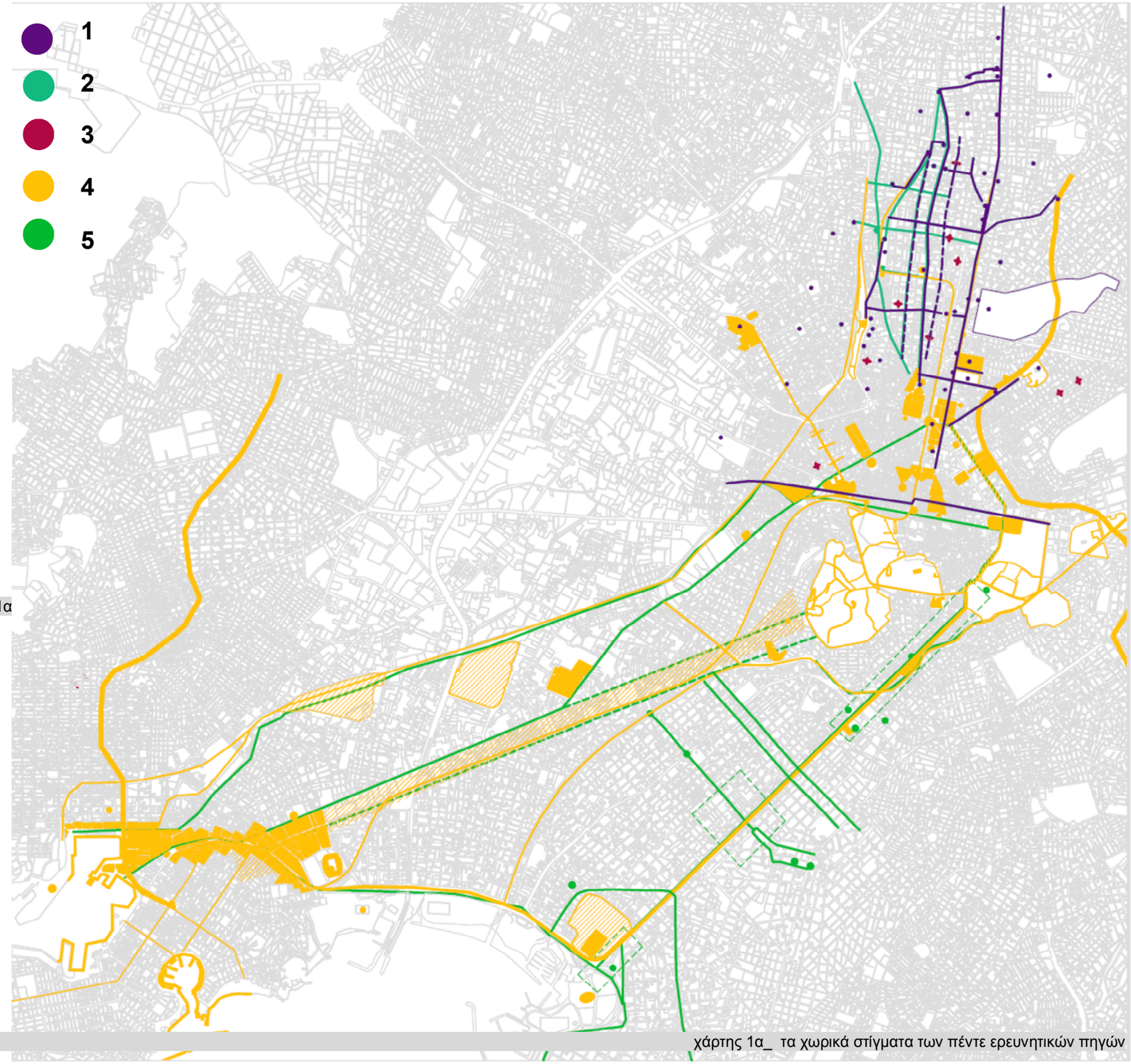
Αθήνα, 2011-12

Ο χάρτης 1α απεικονίζει τα σημεία τα οποία έχουν αξιολογηθεί ως σημαντικά από τις ερευνητικές πηγές που έχουν χρησιμοποιηθεί ως υπόβαθρο κεκτημένης εμπειρίας, τα στοιχεία των οποίων αναφέρθηκαν παραπάνω. Χρησιμοποιείται ξεχωριστό χρώμα για την κάθε πηγή, ώστε να διαχωριστούν σε πρώτο επίπεδο οι διαφορετικές αξιολογήσεις και προσεγγίσεις.

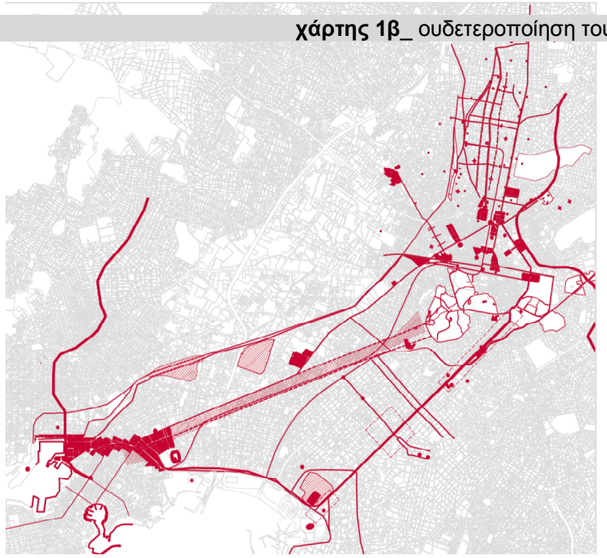
Παρατηρεί κανείς πως κάποια σημεία αξιολογούνται ως σημαντικά από παραπάνω από μία προσέγγιση και με διαφορετικό ενδεχομένως σημείο αναφοράς.

Δεδομένων των προφανών διαφοροποιητικών χαρακτηριστικών των πηγών (αντικείμενο μελέτης, περιοχή μελέτης, στόχος, κύριος έργου κ.α) επιχειρείται η ουδετεροποίηση των χωρικών στιγμάτων και η α-διαφοροποίησή τους- χάρτης 1β.

Ο χάρτης 1β μπορεί πια να χρησιμοποιηθεί ως ένα ουδέτερο και ενιαίο υπόβαθρο για την συγκριτική αξιολόγηση και άλλων παραμέτρων.



χάρτης 1α_ τα χωρικά στίγματα των πέντε ερευνητικών πηγών



χάρτης 1β_ ουδετεροποίηση του χάρτη 1α

Εστιάζοντας στην ευρύτερη περιοχή των Πατησίων, διακρίνουμε στον χάρτη 2α τα σημεία στα οποία συμπίπτουν οι ερευνητικές προσεγγίσεις στην ευρύτερη περιοχή των Πατησίων:

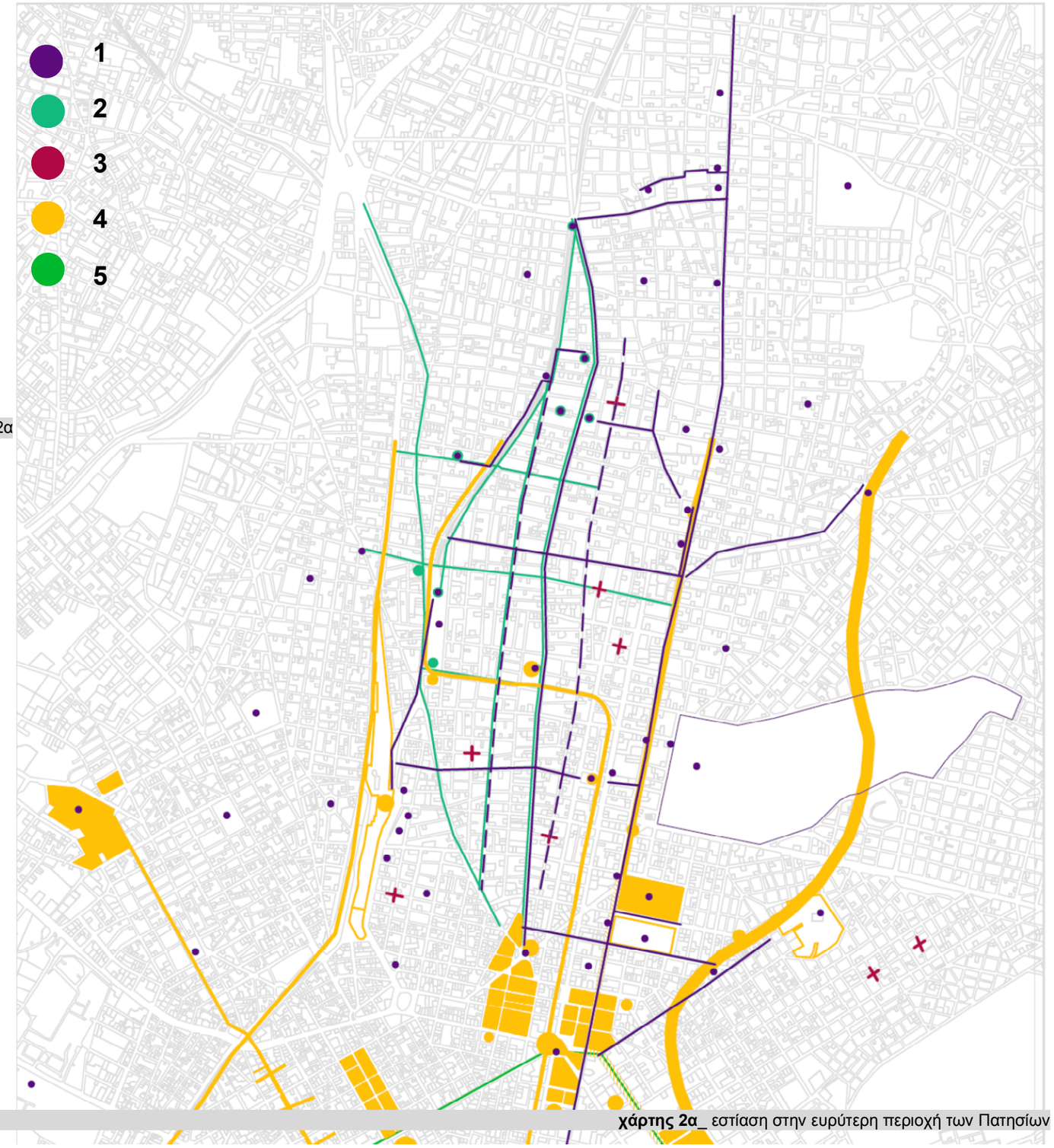
- οι άξονες της Πατησίων, Αχαρνών, Μιχαήλ Βόδα, Λεωφόρος Ιωνίας και η Αγίου Μελετίου εγκάρσια
- οι πλατείες Κάτω Πατησίων, Αγίου Νικολάου, Αγίας Τριάδας, Καλλιγά, Αθανασίου Διάκου (Θυμαράκια), Αττικής, Αγίου Παντελεήμονα, Αγίου Γεωργίου, Βικτωρίας, σταθμού Λαρίσης, Σωτήρη Πέτρουλα, Βάθης, Εξαρχείων , Ομονοίας, Κοτζιά, Σανταρόσα και ο πεζόδρομους Πάφου.

(Πιο αναλυτικά για την περιοχή των Πατησίων βλ. μέρος 2, χωρική ενότητα1.)

Ο χάρτης 2β μπορεί πια να χρησιμοποιηθεί ως ένα ουδέτερο και ενιαίο υπόβαθρο για την συγκριτική αξιολόγηση των παραπάνω με άλλες παραμέτρους, όπως για παράδειγμα με τα έργα του Δήμου Αθηναίων.



χάρτης 2β_ ουδετεροποίηση του χάρτη 2α



χάρτης 2α_ εστίαση στην ευρύτερη περιοχή των Πατησίων

Στον χάρτη 3 χρησιμοποιούμε τον 2β ως υπόβαθρο, με ουδετεροποιημένα τα διαφοροποιητικά χαρακτηριστικά της περιοχής και τα συνδυάζουμε με τα προγραμματισμένα έργα του Δήμου Αθηναίων.

Αναφορικά πρόκειται για τις εξής πλατείες:

Βικτωρίας, Σωτήρη Πέτρουλα – Κολωνός, Καλλιγά - Πατήσια/Ευπαλίνου, Δικαιοσύνης (Σανταρόζα), Αθ. Διάκου - Θυμαράκια, Πατήσια (ολοκληρώθηκε), Πάφου-Πατήσια, Αγ.Γεωργίου Κυψέλης.

(Για τα έργα του Δήμου Αθηναίων επίσης βλ. μέρος 3, κεφ. 4.1.)

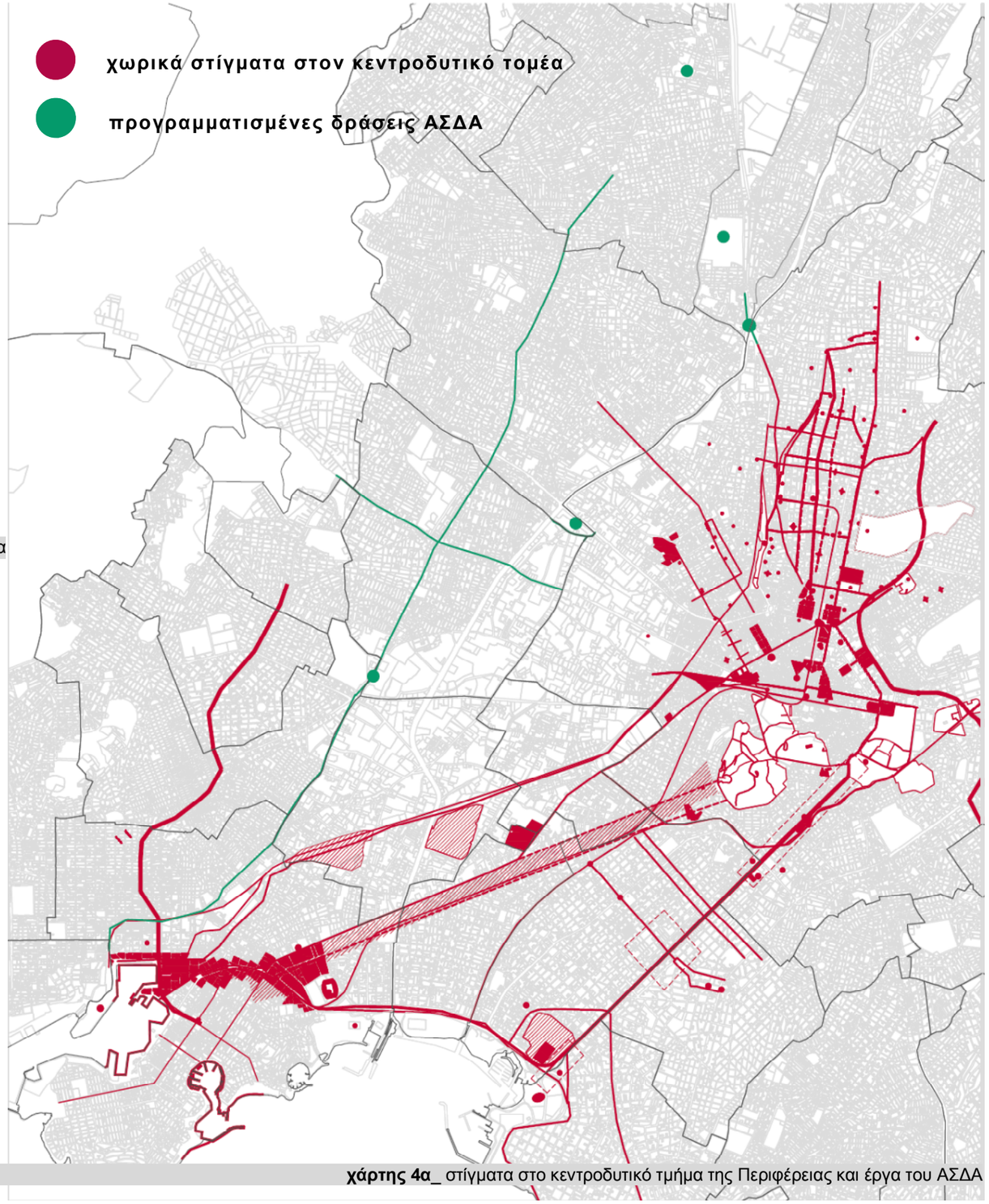


χάρτης 3_ ερευνητικά στίγματα και έργα του Δήμου Αθηναίων στην ευρύτερη περιοχή των Πατησίων

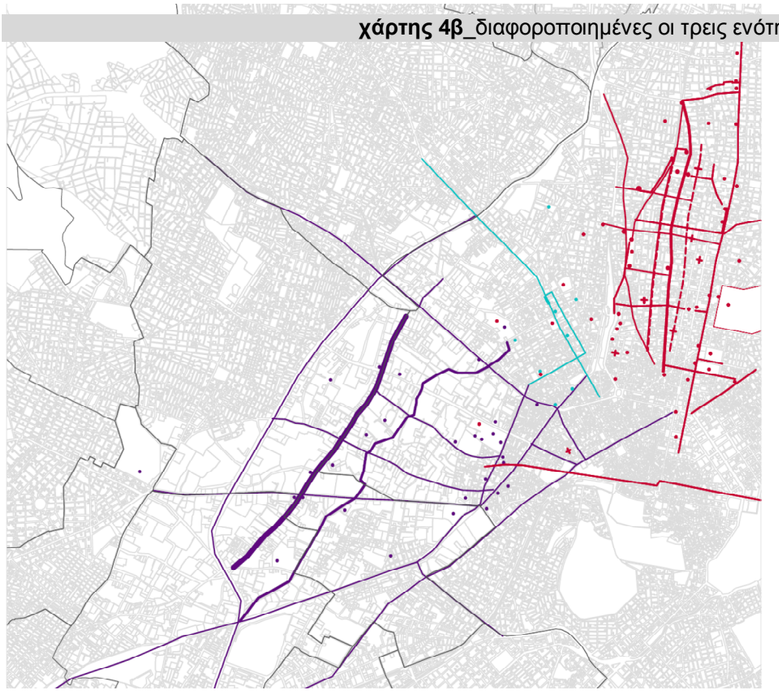
Ο χάρτης 4α εστιάζει στο κεντροδυτικό τμήμα της Περιφέρειας, ουδετεροποιώντας τα ιδιαίτερα χωρικά χαρακτηριστικά τριών ενοτήτων, Πατησίων, Ακαδημίας Πλάτωνος- Κολωνού και Ελαιώνα- Αιγάλεω (χάρτης 4β) και τα αντιπαραβάλλει με τα προγραμματισμένα έργα του Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αττικής (ΑΣΔΑ). Αναφορικά πρόκειται για τις εξής δράσεις:

Κτήμα Μερκάτη με Βυζαντινό ναό Αγ.Ιωάννης του Ελαιώνα , Στρατόπεδα ΚΕΔΒ-ΚΕΒΟΠ 301 Ε.Β Στρ.Κοσκινά, Διάνοιξη Θηβών, Διάνοιξη Λιοσίων και κόμβος με Εθνική , Αρχαιολογικό πάρκο Ιεράς Οδού -Ανασκαφή και ανάπλαση, Ελαιώνας – Μαρκόνι & Θεσσαλίας- χώρος πρασίνου, Χώρος Ραδιοφωνίας στο Ίλιον.

(Για το κεντροδυτικό τμήμα βλ. μέρος 2, χωρική ενότητα 2 και 3. Για τα έργα του ΑΣΔΑ βλ. μέρος 3, κεφ. 4.1)



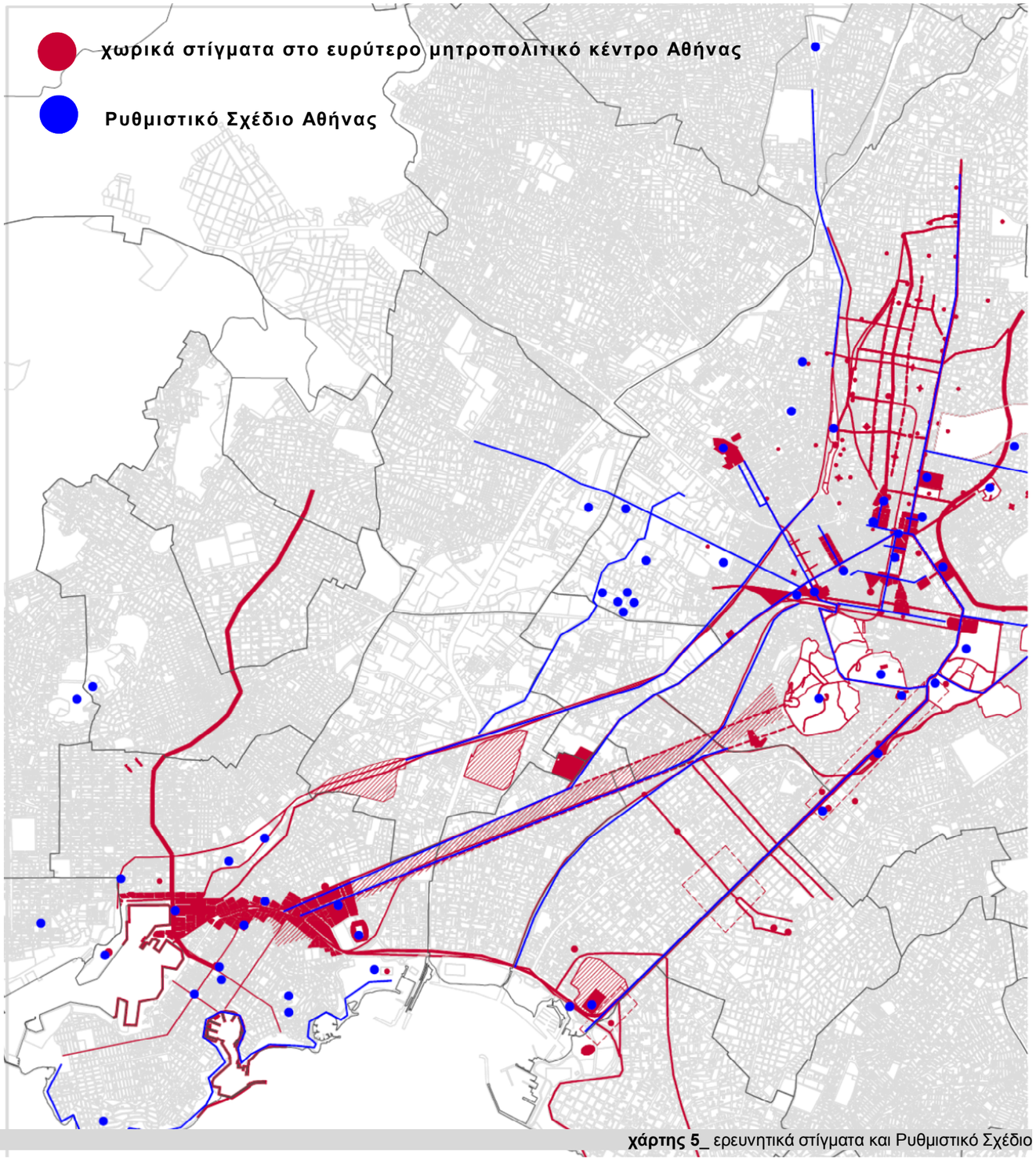
χάρτης 4α_ στίγματα στο κεντροδυτικό τμήμα της Περιφέρειας και έργα του ΑΣΔΑ



χάρτης 4β_διαφοροποιημένες οι τρεις ενότητες του κεντροδυτικού τομέα

Ο χάρτης 5, σε επίπεδο Περιφέρειας, συνδυάζει το υπόβαθρο 1β με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας.

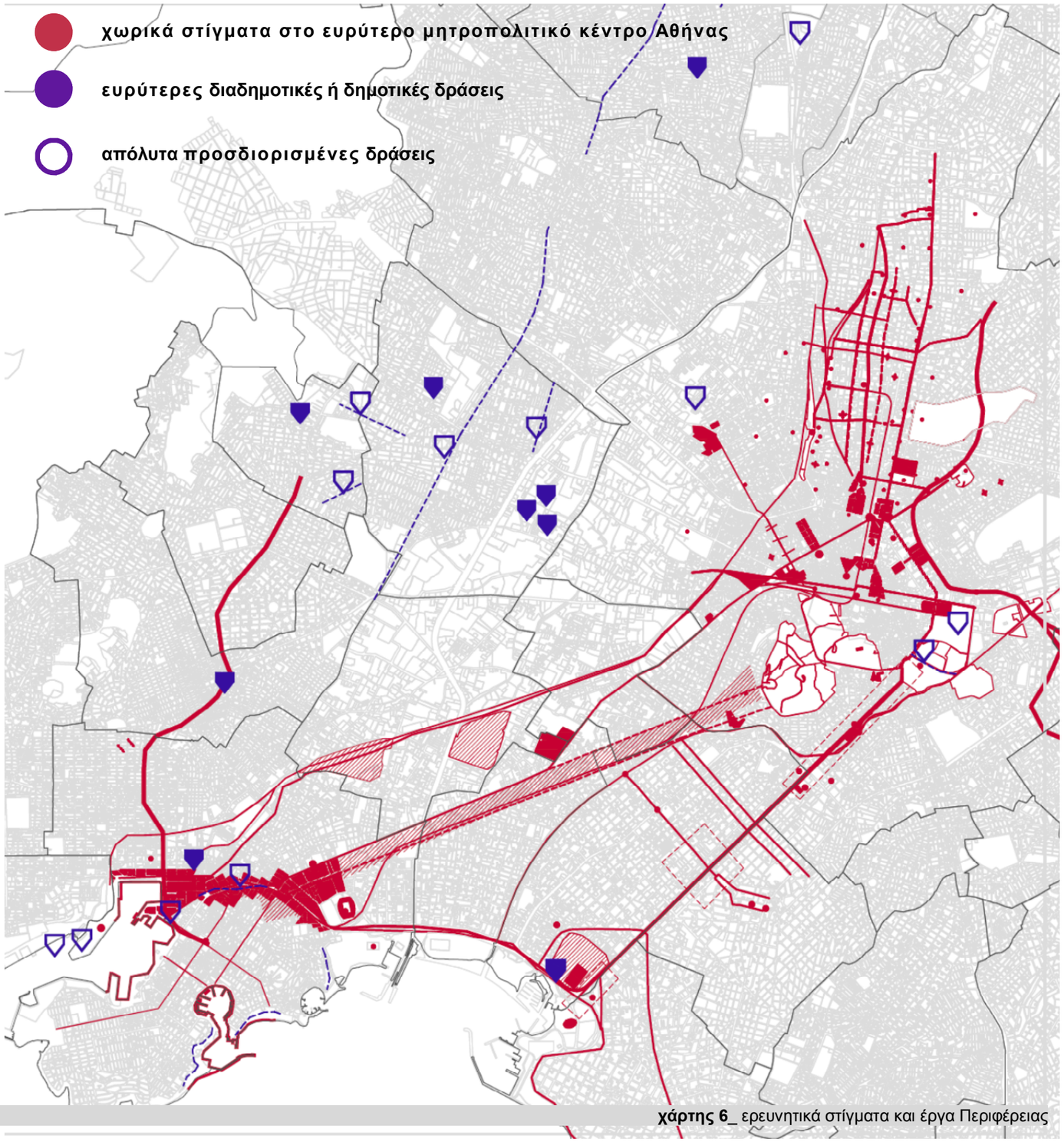
(Για το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας επίσης βλ. μέρος 3, κεφ. 4.1.)



χάρτης 5_ ερευνητικά στίγματα και Ρυθμιστικό Σχέδιο

Ο χάρτης 6, σε επίπεδο Περιφέρειας, συνδυάζει το υπόβαθρο 1β με τις χωρικά προσδιορισμένες προγραμματισμένες δρ της Περιφέρειας Αττικής.

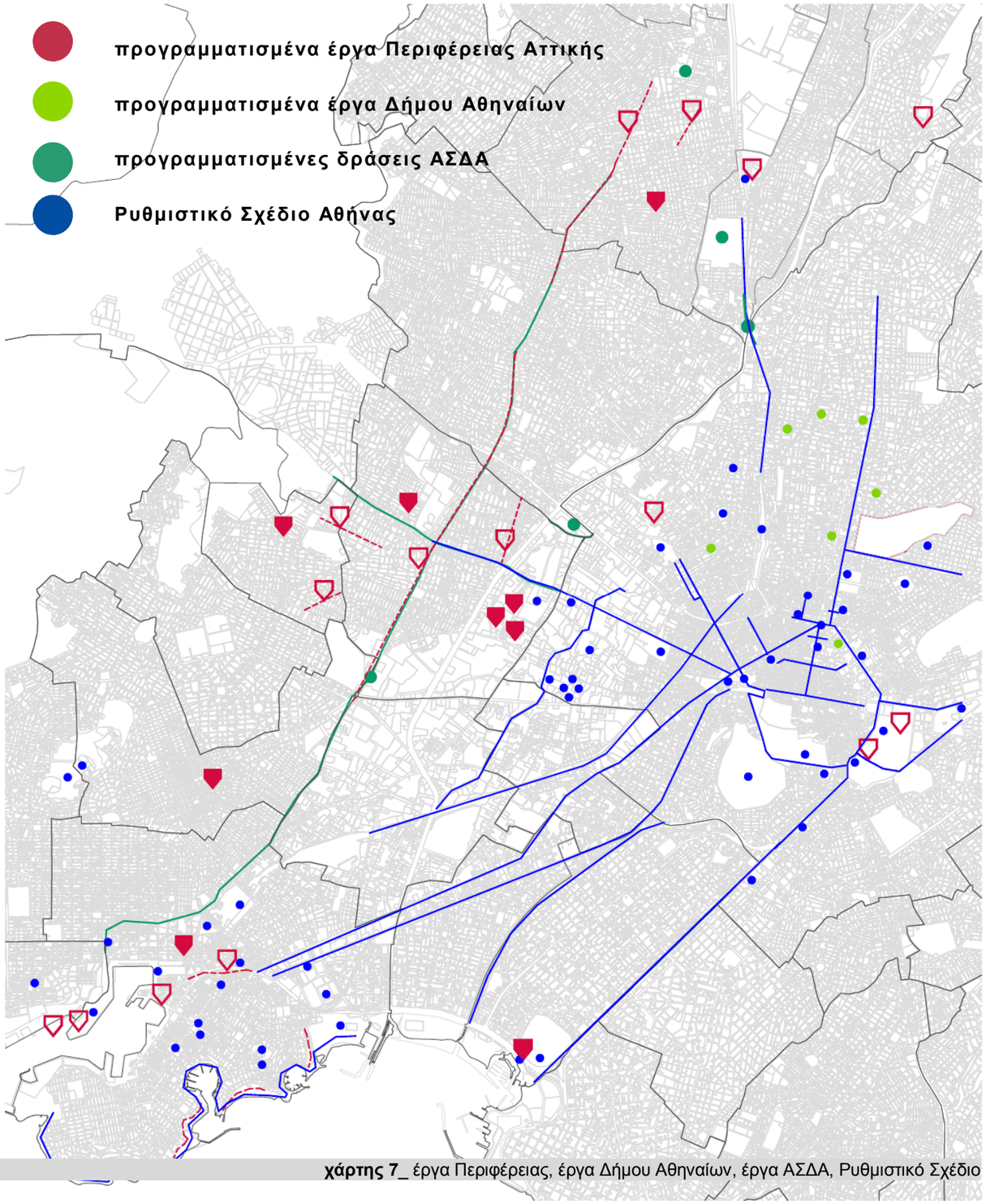
(Για τα προγραμματισμένα έργα της Περιφέρειας Αττικής επίσης βλ. μέρος 3, κεφ. 4.1.)



χάρτης 6_ ερευνητικά στίγματα και έργα Περιφέρειας

Ο χάρτης 7 φέρει τα προγραμματισμένα έργα της Περιφέρειας Αττικής, του Δήμου Αθηναίων, του ΑΣΔΑ και το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας.

(Για την συνέργεια των φορέων επίσης βλ. μέρος 3, κεφ. 4.1.)



χάρτης 7_ έργα Περιφέρειας, έργα Δήμου Αθηναίων, έργα ΑΣΔΑ, Ρυθμιστικό Σχέδιο

Ο χάρτης 8 εμπλουτίζει τον χάρτη των προγραμματισμένων έργων των φορέων με έργα δημόσια και ιδιωτικά μητροπολιτικής εμβέλειας. Πιο συγκεκριμένα, στην ευρύτερη περιοχή της ΝΔ Μητροπολιτικής Αθήνας καταγράφονται οι πρόσφατες και προγραμματιζόμενες από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα αναπτύξεις πολιτισμού, αναψυχής, αθλητισμού, οι σημαντικότερες από τις οποίες είναι:

Πολιτισμός – Αναψυχή:

- Εθνική Βιβλιοθήκη και Εθνική Λυρική Σκηνή στο Φαληρικό Όρμο (υπό κατασκευή),
- Μητροπολιτικό Πάρκο Φαληρικού Όρμου (υπό δημοπράτηση),
- Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης/ Φιξ, (υπό κατασκευή),
- Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών (Ωνάσειο Ίδρυμα) στη λεωφόρο Συγγρού, (σε λειτουργία),
- Μουσείο της Πόλης των Αθηνών στην Ακαδημία Πλάτωνα (προωθείται αρχιτεκτονικός διαγωνισμός από το ΥΠΠΟΤ),
- Ανάπτυξη της Πολιτιστικής Ακτής Πειραιά/ Ητειώνια Ακτή (Αρχαιολογικό Μουσείο, Εθνικό Ναυτικό Μουσείο και Μουσείο Ενάλιων Αρχαιοτήτων, Μουσείο Μετανάστευσης),
- Βιομηχανικό και Σιδηροδρομικό Πάρκο Καμινίων – Λεύκας,
- Λοιπές πρόσφατα εγκατεστημένες χρήσεις πολιτισμού και εκπαίδευσης στην οδό Πειραιώς (Χώροι Φεστιβάλ Αθηνών, Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού, Ίδρυμα Μιχάλη Κακογιάννη, ΑΣΚΤ κ.α.).

Αθλητισμός:

- Αθλητικό Συγκρότημα Παναθηναϊκού στον Βοτανικό / Διπλή Ανάπλαση.

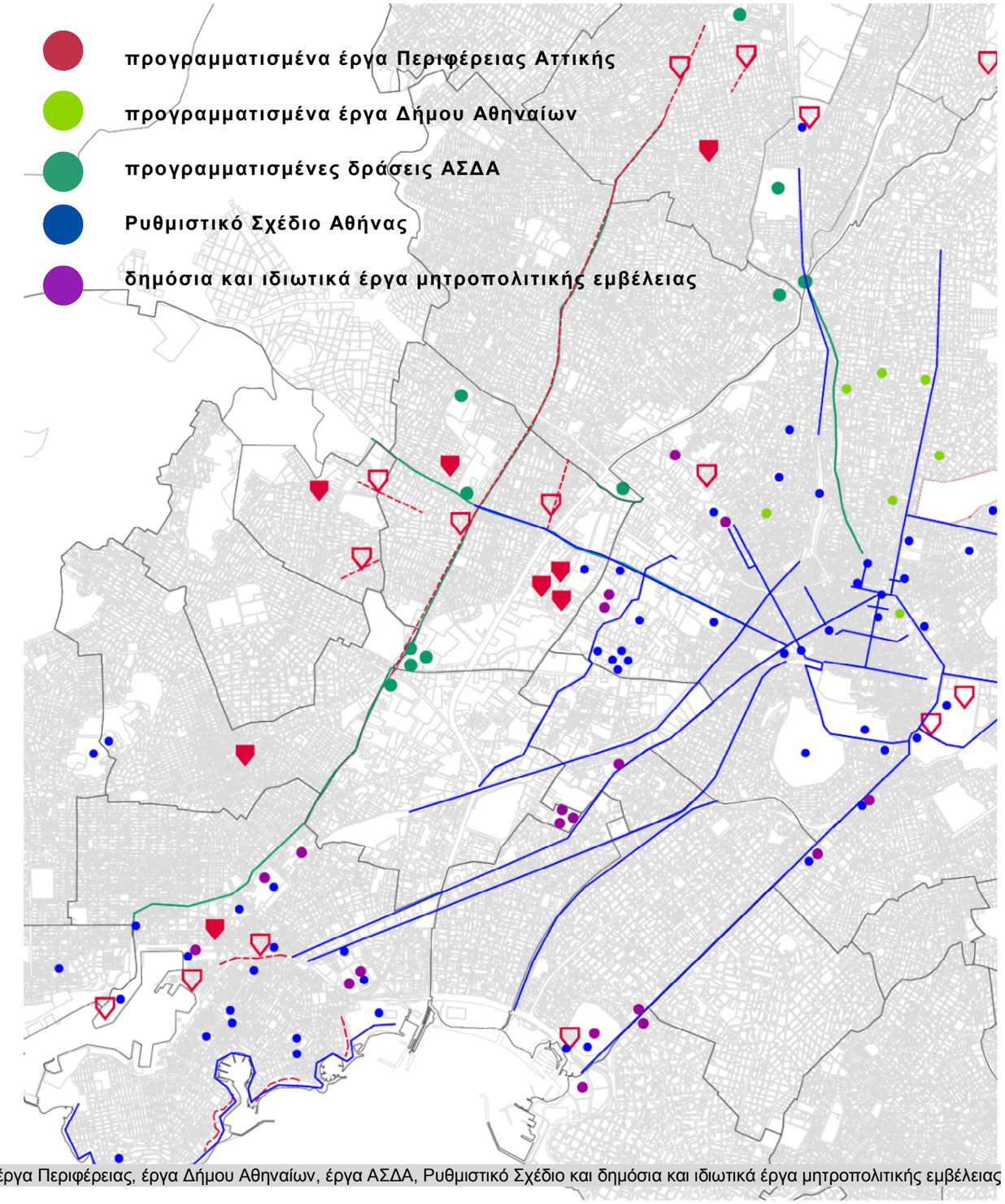
Λοιπές Μητροπολιτικές Χρήσεις:

- Μητροπολιτικό Συνεδριακό Κέντρο Αθηνών στο Ταε Κβον Ντο

Υπεραγορές/ Εμπορικά κέντρα:

- Athens Garden, πρώην εργοστάσιο Μουζάκη στην Ακαδημία Πλάτωνα,
- Εμπορικό κέντρο Παναθηναϊκού στο Βοτανικό,
- Εμπορικό κέντρο επί του σταθμού ΟΣΕ Πειραιά,
- Εμπορικό κέντρο Ομίλου Χαραγκιώνη πλησίον γηπέδου Καραϊσκάκη

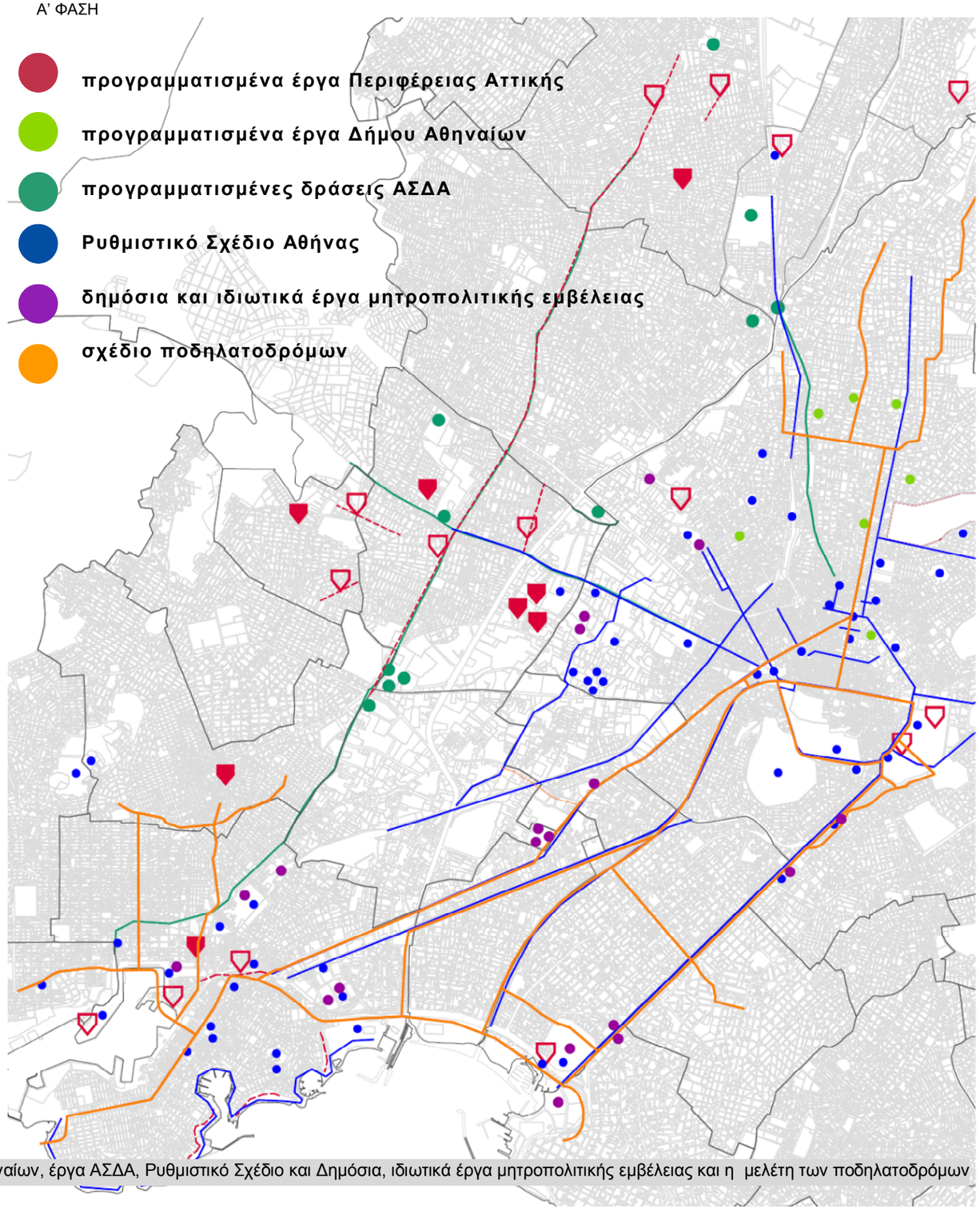
(Πιο αναλυτικά για τις παρεμβάσεις και τα έργα στη Νοτιοδυτική Μητροπολιτική Αθήνα, βλ. μέρος 1, Παράρτημα Α)



χάρτης 8_ έργα Περιφέρειας, έργα Δήμου Αθηναίων, έργα ΑΣΔΑ, Ρυθμιστικό Σχέδιο και δημόσια και ιδιωτικά έργα μητροπολιτικής εμβέλειας

Στον χάρτη 9 παρουσιάζονται τα προγραμματισμένα έργα των φορέων δημόσια και ιδιωτικά σε συνδυασμό με το σχέδιο ποδηλατοδρόμων για την Αθήνα.

(Βλ. Θ. Βλαστός, Σχεδιασμός Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών μεγάλου μήκους στην Αθήνα, ΟΡΣΑ / ΕΜΠ, 2011)



χάρτης 9 _ έργα Περιφέρειας, έργα Δήμου Αθηναίων, έργα ΑΣΔΑ, Ρυθμιστικό Σχέδιο και Δημόσια, ιδιωτικά έργα μητροπολιτικής εμβέλειας και η μελέτη των ποδηλατοδρόμων

Μέρος 4.
Η ιεράρχηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων

Μέρος 4.

Η ιεράρχηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων

4.1 Κωδικοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων ως τύπων διαδημοτικών σχέσεων και σύμφωνα με τα κριτήρια αξιολόγησης

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις κατηγοριοποιούνται ως προς την τυπολογία των διαδημοτικών σχέσεων για να ιεραρχηθούν σύμφωνα με τα κριτήρια αξιολόγησης:

- τη δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης
- τη δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων
- τη δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)
- τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις (με το Ρυθμιστικό, με υφιστάμενα ή προγραμματισμένα έργα της Περιφέρειας)
- τη δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης ως προς τις επιπτώσεις της
- τον βαθμό συμβολής στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης
- την ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου (διεθνείς και ευρωπαϊκές)

Σύμφωνα με τα κριτήρια αυτά συντάσσεται η ταυτότητα της κάθε προτεινόμενης παρέμβασης.

Τύπος παρέμβασης

Κωδικός αριθμός έργου	**Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων**
	Α1. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα όρια των δήμων
	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κλειστών δρόμων ταχείας κυκλοφορίας σε αστικές λεωφόρους:
1	**Συγγρού**
2	**Χαμοστέρνας**
	Α2. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα επίκεντρα των δήμων
	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση και σύνδεση της Ακρόπολης και των αρχαιολογικών πεζόδρομων με το λιμάνι του Πειραιά:
3	**Ζώνη Μακρών Τειχών**
	Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κεντρικών οδών σε αστικές λεωφόρους και διαδρομές:
4	**Ιερά Οδός**
5	**Αγίας Άννης**
	Στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κεντρικών οδών σε αστικές λεωφόρους
6	**Λένορμαν**
	Γ1. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα όρια των δήμων
	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των ποταμών:
7	**Ιλισός (Πράσινο Ποτάμι)**
8	**Κηφισός (από τον κόμβο Πειραιώς ως τις εκβολές)**
	Γ2. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα επίκεντρα των δήμων
	Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση: των κεντρικών δυσλειτουργικών διασυνδέσεων
9	**Σταθμός Λαρίσης**
10	**Συνεπίπεδος κόμβος / σιδηροδρομικές γραμμές οδού Σεπολίων**
	Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των ρεμάτων
11	**Προφήτης Δανιήλ.**

	Κομβικές δικτυώσεις δήμων
	Σ1. Δικτυώσεις σε κόμβο με χρήση
	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου
12	**Χαμοστέρνας - Ταύρος (Πλατεία Τριών Δήμων)**
13	**Πειραιώς - Σκυλίτση (Η Πύλη του Πειραιά)**
	Στην Περιοχή του Ελαιώνα, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου
14	**Ιεράς οδού - Αγίας Άννης**
	Σ2. Δικτυώσεις σε κόμβο κενού χρήσης.
	Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε ανισόπεδους κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου
15	**Συγγρού - Καλλιρόης**
16	**Δέλτα Φαλήρου**
17	**Κόμβος Κηφισού - Παραλιακό μέτωπο (Κόμβος Σ.Ε.Φ.)**
18	**Κόμβος Κηφισού - Πειραιώς (Κηφισός – Μακρά Τείχη)**
19	Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κεντρικών δυσλειτουργικών διασυνδέσεων στον ανισόπεδο κόμβο: **Τρεις γέφυρες και Κόμβος Εθνικής οδού / Δυρραχίου**
20	Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση: **Ανισόπεδοι κόμβοι επί της Εθνικής οδού (Κηφισός / Λεωφόρος Αθηνών, Κηφισός / Ιερά οδός, Κηφισός / Πέτρου Ράλλη, Κηφισός / Γραμμές ΟΣΕ).**
21	Στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση των κεντρικών συνδέσεων, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση του ανισόπεδου κόμβου **Εθνική Οδός / Λένορμαν**
	Διαδημοτικές δικτυώσεις σημείων και κόμβων
	Δ1. Δικτυώσεις διεγειρόμενων σημείων κατά τη διέλευση αστικών διαδρομών
	Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση :
22	**Εγκλωβισμένοι στον ιστό λόφοι (Ελικών, Σκουζέ, Ιππίου Κολωνού)**
23	**Τόποι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος (Ακαδημία Πλάτωνος, Λόφος Ιππίου Κολωνού)**
24	**Αστικοί θύλακες, αστικά κενά**
	Στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος-Λένορμαν περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση των κεντρικών συνδέσεων, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των ανισόπεδων κόμβων:
25	**Λένορμαν – Κωνσταντινουπόλεως**
26	**Λεωφόρου Αθηνών – Κωνσταντινουπόλεως**
27	Στην περιοχή Ελαιώνα - Κεραμεικού περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση των κεντρικών συνδέσεων, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση του κόμβου: **Κόμβος Ιεράς Οδού / Πειραιώς (Κεραμεικός)**

1	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**								
Τύπος παρέμβασης **Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων** **Α1. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα όρια των δήμων**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κλειστών δρόμων ταχείας κυκλοφορίας σε αστικές λεωφόρους. **Συγγρού: Αστική λεωφόρος** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης Μετατροπή του αυτοκινητόδρομου σε αστική λεωφόρο, με στόχο την αποκατάσταση της συνοχής του αστικού ιστού, μεταξύ των εκατέρωθεν περιοχών και τη βελτίωση των συνθηκών κατοίκησης και κίνησης κατά μήκος του άξονα, στην κατεύθυνση της σύνθεσης του μητροπολιτικού και τοπικού του χαρακτήρα. **Ειδικότερα στοιχεία** • Περιορισμός της κίνησης των αυτοκινήτων με μείωση των λωρίδων κυκλοφορίας. • Διεύρυνση του πεζοδρομίου και κατάργηση των παράδρομων και απόδοση τους στους πεζούς. • Δημιουργία ποδηλατοδρόμου. • Προώθηση της κατασκευής γραμμής τραμ επί της Λεωφόρου. • Ανάδειξη της συνάντησης των οδών Δαβάκη και Αγ. Φωτεινής με τη Συγγρού ως σημείο διεπαφής των εκατέρωθεν γειτονιών. • Εκτεταμένη φύτευση σε όλο το μήκος της λεωφόρου. • Αναπροσαρμογή των υπόγειων διαβάσεων των αυτοκινήτων σε όφελος της εγκάρσιας προς τη λεωφόρο πεζής κίνησης.	Εκτός από την ένταξη του έργου σε ένα ΣΟΑΠ, που θα αφορά την ευρύτερη περιοχή, εξασφαλίζοντας με αυτό τον τρόπο ένα σημαντικό μέρος των απαιτούμενων πόρων, θεωρούμε πρωτεύον στοιχείο για την συγκεκριμένη παρέμβαση την επεξεργασία ενός επιχειρησιακού πλάνου, σύμφωνα με το οποίο η Περιφέρεια θα έχει τη δυνατότητα να αξιοποιήσει το γεγονός ότι πάνω στον άξονα δραστηριοποιούνται ισχυρές οικονομικές δυνάμεις, προωθώντας τη συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα και την διεκδίκηση της υλοποίησης προκαθορισμένων τμημάτων του έργου ως αντάλλαγμα του κέρδους που προσφέρεται στον ιδιώτη από την υπεραξία του ακινήτου του. Το μέτρο προτείνεται, ανεξάρτητα από την συγκυρία της κρίσης που διανύουμε, ως συνεργασία με επιλεγμένους ιδιώτες και όχι με τη μορφή δημοτικού ή φορολογικού τέλους, προκειμένου να μην επιβαρυνθούν οι μικρές ιδιοκτησίες και επιχειρήσεις.	• Δημιουργία εργαλείων – κινήτρων για την ιεραρχημένη ανταποδοτική οικονομική συμμετοχή των ιδιωτών των οποίων οι ιδιοκτησίες και οι οικονομικές δραστηριότητες αναπτύσσονται στα μέτωπα της λεωφόρου και υφίστανται σήμερα αρνητικές συνέπειες από το καθεστώς του κλειστού αυτοκινητοδρόμου [τα εργαλεία και τα κίνητρα που θα απευθύνονται στη μεγάλη κλίμακα – όπως τα Ξενοδοχεία Ιντερκοντινένταλ και Ledra Marriott, το Odeon Starcity, η Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών, το Πάντειο Πανεπιστήμιο, το ΕΜΣΤ, το Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό, η Νέα Δημοκρατία, το Media Markt, η Νέα Λυρική και η Εθνική Βιβλιοθήκη, το Νέο Συνεδριακό του Φαληρικού - και όχι τη μικρή]. • Εγκατάσταση ανταποδοτικής γραμμής Τραμ / δίκτυο ποδηλάτων. • Ανάδειξη των φυσικών πόρων (όπως είναι η θέα) για τη δημιουργία πόλων αναψυχής ή τουριστικής αξιοποίησης του άξονα, σε συνδυασμό με την τόνωση του υπάρχοντος πολιτιστικού χαρακτήρα του δρόμου και την απόληξή του στην ακτή, στη λογική της προώθησης της λειτουργίας του ως αστική λεωφόρο για άμεση πρόσβαση στη θάλασσα και αντίστροφα για την είσοδο στην Αθήνα. • Επιλογή σημείων όπως η συνάντηση των οδών Δαβάκη- Αγ. Φωτεινής και Συγγρού, για την οργάνωση επιχειρηματικών δράσεων στις οποίες μπορούν να συμμετέχουν φορείς του δημοσίου και ιδιώτες στο πλαίσιο της οργανικής ανάπτυξης της περιοχής εκατέρωθεν της ζώνης επέμβασης.	Η περίπτωση του έργου αναβάθμισης της Συγγρού σε αστική λεωφόρο αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα παρέμβασης σε διαδημοτικό όριο, γεγονός που προσφέρει ταυτόχρονα την δυνατότητα δράσης τόσο σε μητροπολιτική κλίμακα, όσο και σε τοπικό επίπεδο. Αφενός, η περιοχή που έχει επιλεγεί να προταθεί το έργο μπορεί να περιγραφεί από τις κατηγορίες πολεοδομικών χαρακτηριστικών, που έχουν οριστεί ως προδιαγραφές ένταξης σε ΣΟΑΠ, σύμφωνα με το ΦΕΚ 1341Δ'/2012. (ΙΙΙ.2- ιδιαίτερα έντονα φαινόμενα περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, ΙΙΙ.3- απουσία ελεύθερων χώρων, καταπάτηση υφιστάμενων, ΙΙΙ.8- διάλυση λειτουργικής ενότητας και αστικού ιστού, ΙΙΙ.9- αστικός ιστός που δημιουργεί προβλήματα πρόσβασης και κινητικότητας, ΙΙΙ.10- μειωμένη πρόσβαση σε δυνατότητες ενδοαστικών μετακινήσεων). Αφετέρου, μέσω του έργου, ενεργοποιούνται οι ακόλουθες δράσεις του Σχεδίου Επιχειρησιακού Προγράμματος της Περιφέρειας 2012-2014 : • Βελτίωση της ποιότητας ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος (1.1) • Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικών αναπλάσεων και εφαρμογή σημαντικών αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την τόνωση της περιφερειακής οικονομίας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής (1.4) • Επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς και ενίσχυση των λοιπών ΜΜΜ, προώθηση συνεκτικών δικτύων ήπιας μετακίνησης και βελτίωση της βατότητας και της ασφάλειας του οδικού δικτύου (1.5) • Ανάδειξη των πολιτιστικών πόρων της Αττικής και προβολή της σύγχρονης πολιτιστικής δημιουργίας και διεθνώς (2.2) • Εμπλουτισμός, διαφοροποίηση του περιφερειακού τουριστικού προϊόντος και ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού (3.3) • Ανάπτυξη και βελτίωση των χώρων πρασίνου σε κάθε γειτονιά (1.4) • Βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης και της ελκυστικότητας της Περιφέρειας ως τόπου άσκησης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων – προσέλκυση νέων επενδυτών (3.1)	**Άμεση συνέργεια** 2.1.3. 6.1.9 6.1.16 6.2.6 6.2.7 **Έμμεση συνέργεια** 2.2.7 3.3.5 4.2.7 4.4.4 6.1.1 6.1.8 (βλ. Αναλυτικά στονΠίνακα 1, Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 ΣχέδιοΔράσης 1.4.3.1 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 1.4.1.1.1 1.5.5.1.8 (βλ.Αναλυτικά στονΠίνακα 2,Μέρος 3, κεφ 4.1)	Το προτεινόμενο έργο έχει τη δυνατότητα να υλοποιηθεί σε δύο διακριτές φάσεις, χωρίς αυτό να επιδρά αρνητικά στο συνολικό σχέδιο της παρέμβασης. Αντίθετα η τμηματική υλοποίηση θα δώσει τη δυνατότητα αφενός να επανεκτιμηθούν όλες οι λεπτομέρειες της πρότασης και να ενσωματωθεί με ήπιο τρόπο στη ζωή της πόλης και αφετέρου να εμπλουτιστούν κατά το δεύτερο στάδιο οι διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι με τα μέσα που θα έχουν προκύψει από την πρώτη φάση εκτέλεσης. Προτείνουμε σε πρώτο χρόνο να απομακρυνθούν τα διαζώματα του κλειστού αυτοκινητόδρομου και να μετατραπεί η Συγγρού σε αστική λεωφόρο με πολλά μικρά έργα επιφάνειας (επιβράδυνση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, σχεδιασμός πολλών μικρών ισόπεδων διαβάσεων για τους πεζούς, διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, φύτευση, ανάλογος φωτισμός και αστικός εξοπλισμός, με ταυτόχρονη απόδοση κινήτρων για την ενίσχυση των πολιτιστικών και οικονομικών λειτουργιών σε επιλεγμένες ζώνες ή σημεία (ζώνη Παντείου- Στέγης Γραμμάτων και Τεχνών- ΕΜΣΤ, κόμβος Δαβάκη, κόμβος Δέλτα σε συνδυασμό με Βιβλιοθήκη – Λυρική – Φαληρικό μέτωπο) κερδίζοντας το ενδιαφέρον και το χρόνο των κατοίκων. Η εγκατάσταση ενός μέσου μεταφοράς σταθερής τροχιάς (τραμ), που θα συνδέσει το κέντρο της Αθήνας με το θαλάσσιο μέτωπο και το κέντρο του Πειραιά, παρότι κρίνεται απαραίτητη έχει τοποθετηθεί σε δεύτερη φάση (αμέσως μετά το 2014) για να επιτύχει την ωρίμανση των συνθηκών της συγχρηματοδότησής της από μεγάλους ιδιώτες που δραστηριοποιούνται στον άξονα και θα ωφεληθούν άμεσα από την συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση.	• Βελτίωση των αστικών συνθηκών κατοίκησης και κίνησης πάνω στον άξονα και στις γύρω περιοχές. • Αποκατάσταση της συνοχής του αστικού ιστού. • Αποκατάσταση του ανοίγματος της πόλης στη θάλασσα και αντίστροφα της υποδοχής των θαλάσσιων και παραθαλάσσιων δραστηριοτήτων εντός της. • Ενίσχυση της συσχέτισης με το παραθαλάσσιο μέτωπο. • Ενίσχυση των υπαρχόντων δυναμικών του άξονα: πχ. του πολιτιστικού και επιχειρηματικού χαρακτήρα της Συγγρού. • Τόνωση των υπαρχόντων δυναμικών πόλων (περιοχές Πάντειου Πανεπιστημίου & Αμφιθέας) • Ανάδειξη του υποβαθμισμένου σήμερα φυσικού πλούτου της περιοχής και σύνδεσή του με τους γύρω ελεύθερους χώρους, μέσω ήπιων μέσων μετακίνησης. • Εμπορική και οικονομική τόνωση της περιοχής με την ανακατασκευή των κόμβων και την απόδοση του ανενεργού σήμερα δημόσιου χώρου προς αξιοποίηση αλλά και μέσω της συνολικής παρέμβασης στο δρόμο που θα τον κάνει πιο φιλικό στη χρήση.	• Η κλίμακα του έργου αλλά και το περιεχόμενο -επέμβαση στο μητροπολιτικό οδικό δίκτυο που ξεπερνά τα στενά συμφέροντα ενός Δήμου- το κατατάσσουν σε εκείνη την κατηγορία έργων που μπορούν και πρέπει να υλοποιηθούν από την Περιφέρεια, η οποία διαθέτει όλες τις αρμόδιες και εξειδικευμένες υπηρεσίες για να το συντονίσει. Η σύμπτωση της προτεινόμενης παρέμβασης με το διαδημοτικό όριο αποτελεί σημαντικό επιχείρημα για την δυνατότητας υλοποίησης αυτού του έργου από την Περιφέρεια. • Η σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα θα αποτελέσει στο επόμενο διάστημα μία από τις πλέον σημαντικές υποθέσεις για την πόλη της Αθήνας, δεδομένης της ευκαιρίας κατασκευής της νέας Εθνικής Βιβλιοθήκης και της Λυρικής Σκηνής, αλλά και με την προβλεπόμενη αξιοποίηση του Φαληρικού μετώπου. Για τον παραπάνω λόγο, η Περιφέρεια θα πρέπει να προβλέψει και να σχεδιάσει σημαντικά έργα με τα οποία να συμμετάσχει και να συμβάλλει στους μετασχηματισμούς της πόλης.

2	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων** **Α1. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα όρια των δήμων**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κλειστών δρόμων ταχείας κυκλοφορίας σε αστικές λεωφόρους **Χαμοστέρνας** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης. Γραμμική επέμβαση στον άξονα της λεωφόρου Χαμοστέρνας (διαδημοτικό όριο) στην κατεύθυνση της υποβάθμισης του αυτοκινητόδρομου και της μετατροπής του σε αστική λεωφόρο, με στόχο τον περιορισμό και την επιβράδυνση των αυτοκινήτων, την αποκατάσταση σύνδεσης των οικιστικών περιοχών εκατέρωθεν, την αναζωογόνηση της ζωής κατά μήκος του δρόμου. **Ειδικότερα στοιχεία** • Περιορισμός της κίνησης των αυτοκινήτων με μείωση των λωρίδων κυκλοφορίας. • Διεύρυνση του πεζοδρομίου και κατάργηση των παράδρομων και απόδοση τους στους πεζούς. • Δημιουργία ποδηλατοδρόμου. • Πιθανή επέκταση της γραμμής τραμ επί της Λεωφόρου για τη σύνδεση της Συγγρού και την Πειραιώς, με εγκατάσταση γραμμής τραμ στην Πειραιώς. • Ανάδειξη της συνάντησης της λεωφόρου με την προτεινόμενη διαδημοτική πλατεία [2.Α] και αποκατάσταση της ροής από το κέντρο της Αθηνάς προς την ακτή συλλειτουργώντας και ενισχύοντας τις παρεμβάσεις [2.Α, 4]. • Ανάδειξη της σύνδεσης της επέμβασης με τις ενότητες παρέμβασης [1] και [3]. • Εκτεταμένη φύτευση σε όλο το μήκος της λεωφόρου. • Αποκατάσταση της εγκάρσιας προς τη λεωφόρο πεζής κίνησης.	Το έργο μπορεί να χρηματοδοτηθεί εντασσόμενο σε ένα ΣΟΑΠ, μέσω προγραμμάτων όπως το JESSICA και το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη, ενώ η ανάπτυξη ανταποδοτικών χρήσεων επιχειρηματικού χαρακτήρα μπορεί να αποτελέσει τμήμα του σχεδιασμού και να ενεργοποιήσει την περιβαλλοντική καινοτομία και τις «πράσινες» επενδύσεις ολοκληρώνοντας την ενότητα παρέμβασης [2.Α, 4].	Ήδη, λόγω της προγραμματισμένης ανασυγκρότησης του κέντρου της Αθήνας με άξονα την Πανεπιστημίου, ο ρόλος της λεωφόρου Καλλιρόης φαίνεται να αποκτά στο εγγύς μέλλον νέα χαρακτηριστικά, με αυξημένη σημασία σε μητροπολιτική κλίμακα, δεδομένου ότι θα «υποδεχθεί» ένα μέρος της κίνησης, και κατ' επέκταση ένα πλήθος εμπορικών και οικονομικών δραστηριοτήτων σε μια σύνθεση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων.	Το έργο που περιγράφεται σε αυτή την ενότητα μπορεί να περιληφθεί σε ευρύτερο σχέδιο ΣΟΑΠ, δεδομένων των υποβαθμισμένων συνθηκών κατοίκησης στην περιοχή (ειδικότερα σε σχέση με τα μέτωπα της λεωφόρου) και της ανάγκης αποκατάστασης των περιβαλλοντικών συνθηκών (ΙΙΙ.2- ιδιαίτερα έντονα φαινόμενα περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, ΙΙΙ.3- απουσία ελεύθερων χώρων, καταπάτηση υφιστάμενων, ΙΙΙ.8- διάλυση λειτουργικής ενότητας και αστικού ιστού, ΙΙΙ.9- αστικός ιστός που δημιουργεί προβλήματα πρόσβασης και κινητικότητας, ΙΙΙ.10- μειωμένη πρόσβαση σε δυνατότητες ενδοαστικών μετακινήσεων). Όσον αφορά το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Περιφέρειας, μπορεί να σχετιστεί με τα εξής μέτρα: • Βελτίωση της ποιότητας ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος (1.1) • Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικών αναπλάσεων και εφαρμογή σημαντικών αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την τόνωση της περιφερειακής οικονομίας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής (1.4) Αναβάθμιση και βιώσιμη διαχείριση των «πράσινων» πνευμόνων του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας (1.4) • Ανάπτυξη και βελτίωση των χώρων πρασίνου σε κάθε γειτονιά (1.4) • Βελτίωση της βατότητας και ασφάλειας του οδικού δικτύου (1.5) • Προώθηση συνεκτικών δικτύων ήπιας μετακίνησης (1.5)	**Άμεση συνέργεια** 2.2.7 6.1.8 6.1.16 (βλ. Αναλυτικά στονΠίνακα 1, Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 ΣχέδιοΔράσης 1.4.3.1 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 1.5.5.1.8 (βλ.Αναλυτικά στονΠίνακα 2,Μέρος 3, κεφ 4.1	• Το προτεινόμενο έργο έχει τη δυνατότητα να υλοποιηθεί σε δύο διακριτές φάσεις, χωρίς αυτό να επιδρά αρνητικά στο συνολικό σχέδιο της παρέμβασης. Αντίθετα η τμηματική υλοποίηση θα δώσει τη δυνατότητα αφενός να επανεκτιμηθούν όλες οι λεπτομέρειες της πρότασης και να ενσωματωθεί με ήπιο τρόπο στη ζωή της πόλης και αφετέρου να εμπλουτιστούν κατά το δεύτερο στάδιο οι διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι με τα μέσα που θα έχουν προκύψει από την πρώτη φάση εκτέλεσης. • Προτείνουμε σε πρώτο χρόνο να απομακρυνθούν τα διαζώματα του κλειστού αυτοκινητόδρομου και να μετατραπεί η Χαμοστέρνας σε αστική λεωφόρο με πολλά μικρά έργα επιφάνειας (επιβράδυνση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, σχεδιασμός πολλών μικρών ισόπεδων διαβάσεων για τους πεζούς, διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, φύτευση, ανάλογος φωτισμός και αστικός εξοπλισμός, ρύθμιση της παρόδιας στάθμευσης και ανασχεδιασμός του κόμβου με τη Συγγρού και την Πειραιώς για την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας με κριτήριο το αστικό πορώδες και την ανθρώπινη διάσταση των πεζή μετακινήσεων), με ταυτόχρονη απόδοση κινήτρων για την ενίσχυση των πολιτιστικών και οικονομικών λειτουργιών σε επιλεγμένες (σύνδεση με Φιλοπάππου και προτεινόμενη διαδημοτική πλατεία [2.Α] και γραμμικό πάρκο [4]) κερδίζοντας το ενδιαφέρον και το χρόνο των κατοίκων. • Η εγκατάσταση ενός μέσου μεταφοράς σταθερής τροχιάς (τραμ), που θα συνδέσει το κέντρο της Αθήνας με το θαλάσσιο μέτωπο και το κέντρο του Πειραιά, παρότι κρίνεται απαραίτητη έχει τοποθετηθεί σε δεύτερη φάση (αμέσως μετά το 2014) για να επιτύχει την ωρίμανση των συνθηκών της συγχρηματοδότησής της από μεγάλους ιδιώτες που δραστηριοποιούνται στον άξονα και θα ωφεληθούν άμεσα από την συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση. Επίσης σε δεύτερο χρόνο, θα εξετασθεί η δυνατότητα ανασχεδιασμού ή απομάκρυνσης του κόμβου της Συγγρού.	Στους στόχους του έργου περιλαμβάνεται: • Πύκνωση των δραστηριοτήτων ή ενδυνάμωση της σημασίας των λοιπών στοιχείων της περιοχής, που σήμερα δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερη δυναμική ή παραμένουν ασύνδετα μεταξύ τους παρά την εγγύτητά. • Βελτίωση των συνθηκών κατοίκησης και κίνησης κατά μήκος του άξονα και στις γύρω περιοχές, που σήμερα είναι χωρισμένες με «αστικά τείχη». • Αποκατάσταση της συνοχής του κοινωνικού και αστικού ιστού. • Ενίσχυση των μέσων βιώσιμης κινητικότητας, συνδυάζοντας τις διευρυμένες πεζοδρομήσεις, πεζή πορεία, ποδηλατόδρομο. • Βελτίωση του μικροκλίματος της ευρύτερης περιοχής με την μείωση της σκληρής επιφάνειας με την αύξηση του πράσινου και της αποκατάστασης της κοίτης του ποταμού. • Ενίσχυση της διαδρομής-κατέβασμα προς τη θάλασσα, με τη σύνδεση της περιοχής αλλά και του μητροπολιτικού κέντρου, σε συνδυασμό με τις παρεμβάσεις [2.Α, 4]	• Η κλίμακα του έργου αλλά και το περιεχόμενο -επέμβαση στο οδικό δίκτυο που ξεπερνά τα στενά συμφέροντα ενός Δήμου- το κατατάσσουν σε εκείνη την κατηγορία έργων που μπορούν να υλοποιηθούν μόνο από την Περιφέρεια, συνυπολογίζοντας σε αυτή την κρίση και το πλήθος των αρμόδιων εξειδικευμένων υπηρεσιών που διαθέτει και έχει την ευκολία να συντονίσει. • Η σύμπτωση του προτεινόμενου άξονα παρέμβασης με το διαδημοτικό όριο αποτελεί ένα επιπλέον επιχείρημα για την αποκλειστικότητα της δυνατότητας υλοποίησης αυτού του έργου από την Περιφέρεια. • Αντιμετωπίζοντας το έργο είτε στο πλαίσιο των παρεμβάσεων [2Α,4] είτε ως συνδετήριο άξονα της ενότητας [1] και [2], η σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα και η σύζευξη των δύο μητροπολιτικών κέντρων που επιτυγχάνεται στον άξονα της βιώσιμης κινητικότητας θα αποτελέσουν στο επόμενο διάστημα μία από τις πλέον σημαντικές υποθέσεις για την πόλη της Αθήνας. Για τον παραπάνω λόγο, η Περιφέρεια θα πρέπει να προβλέψει και να σχεδιάσει σημαντικά έργα με τα οποία να συμμετάσχει και να συμβάλλει στους μετασχηματισμούς της πόλης.

3	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**								
Τύπος παρέμβασης **Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων** **Α2. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα επίκεντρα των δήμων**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση και σύνδεση της Ακρόπολης και των αρχαιολογικών πεζόδρομων με το λιμάνι του Πειραιά: **Ζώνη Μακρών Τειχών** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης. Ανάδειξη της ζώνης των Μακρών Τειχών σε βασικό μητροπολιτικό άξονα, με στόχο την ανάκτηση της σχέσης του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας με το αντίστοιχο του Πειραιά και το παραλιακό μέτωπο, στην κατεύθυνση της λειτουργικής, περιβαλλοντικής, οικονομικής και κοινωνικής αναζωογόνησης της ευρύτερης περιοχής αναφοράς του. **Ειδικότερα στοιχεία:** • Ανάδειξη διαδρομής επί των Μακρών Τειχών που να συνδέει την αρχαία είσοδο της πόλης της Αθήνας στου Φιλοπάππου με την αντίστοιχη είσοδο στην πόλη του Πειραιά. • Πολεοδομική ανασύνταξη των περιοχών εντός και εκατέρωθεν της ζώνης των Μακρών Τειχών (οδός Πειραιώς – γραμμή ΗΣΑΠ) με προηγούμενη χρήση παραγωγής-μεταποίησης. • Ανασύνταξη του κόμβου στη Χαμοστέρνας.	Στην περίπτωση της ζώνης των Μακρών Τειχών, τα μέσα χρηματοδότησης των έργων μπορούν να προέρχονται από ένα συνδυασμό των προγραμμάτων JESSICA / Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης και ιδιωτών που έχουν συμφέροντα σε εντοπισμένα σημεία πάνω στην οδό Πειραιώς αλλά και στις εκατέρωθεν περιοχές. Στην ανασυγκρότηση της περιοχής μπορούν να συμβάλλουν και άλλοι εμπλεκόμενοι δημόσιοι φορείς, που θα επωφεληθούν από τις προτεινόμενες αλλαγές, όπως ο ΗΣΑΠ ή ο φορέας κατασκευής του δικτύου ποδηλατοδρόμων, με την ανάληψη της υλοποίησης τμήματος των έργων που σχετίζεται με τις εγκαταστάσεις του. Η συνεργασία και ο έλεγχος της ιδιωτικής πρωτοβουλίας μεγάλης κλίμακας με κίνητρα παραμένει και σε αυτή την περίπτωση η πιο δυναμική εναλλακτική πηγή χρηματοδότησης.	Οι σχεδιαστικοί χειρισμοί σε εντοπισμένα πολλαπλά σημεία θα μπορούσαν να ευνοήσουν την εκτεταμένη τοπική αποκάλυψη των Μακρών Τειχών, λειτουργώντας ως σημαντικοί αρχαιολογικοί χώροι ικανοί να προσελκύσουν μεγάλο αριθμό επισκεπτών, κυρίως σε περιπατητική διάθεση (ποδηλατών και πεζών). Ακόμα, η βιοκλιματική κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης και η στρατηγική χωροθέτησή τους (πχ. πλησίον των σταθμών ΗΣΑΠ και των υπερτοπικών οδικών αξόνων, στη λογική του κόμβου park&ride) σε σημεία όπου δεν αναμένεται να βρεθούν αρχαία (ή κάτω από αυτά), μπορεί να αποτελέσει έναν τύπο ανταποδοτικής λειτουργίας ικανό να προσελκύσει ιδιωτικά επενδυτικά κεφάλαια που θα συμβάλλουν στη χρηματοδότηση ευρύτερων έργων, ενώ μπορεί να λειτουργήσει ευνοϊκά στην κατεύθυνση περιορισμού της χρήσης του αυτοκινήτου και της ενίσχυσης των ΜΜΜ, με πολλαπλά περιβαλλοντικά, λειτουργικά και οικονομικά πλεονεκτήματα. Επιπλέον, η ενεργοποίηση του ανενεργού κτιριακού αποθέματος σε μια σύνθεση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων (πχ. παραγωγής-μεταποίησης, παράλληλα με ήπιες χρήσεις εμπορικού ή πολιτιστικού χαρακτήρα και δραστηριότητες αναψυχής, αθλητισμού) είναι σε θέση να δημιουργήσουν ικανό αριθμό κίνησης κόσμου που μπορεί να αναζωογονήσει την οικονομία της περιοχής.	Το έργο μπορεί να περιληφθεί σε ευρύτερο σχέδιο ΣΟΑΠ, πληρώντας προδιαγραφές που αυτό ορίζει (ΙΙΙ.2- ιδιαίτερα έντονα φαινόμενα περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, ΙΙΙ.3- απουσία ελεύθερων χώρων, καταπάτηση υφιστάμενων, ΙΙΙ.4- μεγάλη πυκνότητα κατοίκησης ή τάσεις εγκατάλειψης, ΙΙΙ.5- μεγάλη πυκνότητα εγκαταλελειμμένων ή υπό κατάληψη κτιρίων, ΙΙΙ.7- συγκέντρωση ασύμβατων χρήσεων, ΙΙΙ.8- διάλυση λειτουργικής ενότητας και αστικού ιστού, ΙΙΙ.9- αστικός ιστός που δημιουργεί προβλήματα πρόσβασης και κινητικότητας, ΙΙΙ.10- μειωμένη πρόσβαση σε δυνατότητες ενδοαστικών μετακινήσεων). Όσον αφορά το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Περιφέρειας, μπορεί να σχετιστεί με τα εξής μέτρα: • Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικών αναπλάσεων και εφαρμογή σημαντικών αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την τόνωση της περιφερειακής οικονομίας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής (1.4) • Αναβάθμιση και βιώσιμη διαχείριση των «πράσινων» πνευμόνων του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας (1.4) • Ανάπτυξη και βελτίωση των χώρων πρασίνου σε κάθε γειτονιά (1.4) • Βελτίωση της ποιότητας ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος (1.1) • Βελτίωση της βατότητας και ασφάλειας του οδικού δικτύου (1.5) • Προώθηση συνεκτικών δικτύων ήπιας μετακίνησης (1.5) • Βελτίωση του επιπέδου ζωής των κατοίκων και της κοινωνικής συνοχής, μέσω ολοκληρωμένων αθλητικών και πολιτιστικών προγραμμάτων σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο. (2.2) • Βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης και της ελκυστικότητας της Περιφέρειας ως τόπου άσκησης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων – προσέλκυση νέων επενδυτών (3.1)	**Άμεση συνέργεια** 6.1.11 6.1.12 6.1.14 6.1.15 6.1.16 **Έμμεση Συνέργεια** 2.1.4 2.2.5 2.2.7 2.2.8. 2.3.1 2.3.2 3.3.4 4.1.1 4.2.11 6.1.3 6.1.13 6.1.11 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1, Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Άμεση συνέργεια** 2.2.1.1.6 2.2.1.1.3 **Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 ΣχέδιοΔράσης 1.4.3.1 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 1.5.5.1.8 2.2.1.1.1 2.2.1.1.7 2.2.1.1.2 3.1.3.1.ζ 3.1.3.1.u (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2,Μέρος 3, κεφ 4.1)	Ξεκινώντας από τα σημεία όπου μπορούν να αναπτυχθούν ανταποδοτικές χρήσεις, όπως οι κόμβοι Κηφισού, Ποσειδώνος, Σκυλίτση και προχωρώντας κατόπιν στην ενεργοποίηση της ευρύτερης ζώνης των Μακρών Τειχών, το έργο μπορεί να εξελιχθεί σε δύο ή τρεις διαδοχικές φάσεις αυτοχρηματοδοτούμενο σε σημαντικό βαθμό. Ταυτόχρονα, η ανασυγκρότηση κάποιων επιμέρους σημείων και κατ' επέκταση η αύξηση των επισκεπτών της περιοχής και η βελτίωση των συνθηκών κατά τόπους, θα συμβάλλει στην αλλαγή της οπτικής των κατοίκων και στην ισχυροποίηση της άποψης συνολικής παρέμβασης.	Η παρέμβαση δίνει τη δυνατότητα ανασυγκρότησης μιας ευρύτερης ζώνης συμβάλλοντας στην αναζωογόνηση, τη σύνθετη ανάπτυξη δραστηριοτήτων και την ενεργοποίηση του λανθάνοντος κτιριακού αποθέματος με ταυτόχρονη ανάδειξη του ιστορικού υποβάθρου της πόλης ως στοιχείο διαμόρφωσης της ταυτότητας του αστικού περιβάλλοντος. Πρόκειται για παρέμβαση με σημαντικό ρόλο στην περιβαλλοντική αναβάθμιση του ευρύτερου Νοτιοδυτικού τμήματος της πόλης, τόσο λόγω της κλίμακάς της, όσο και της έντασης του προβλήματος στη ζώνη της αποβιομηχανοποιημένης Πειραιώς (παρά τις σχετικές θεσμοθετημένες κινήσεις). Συμβάλει στην βελτίωση των συνθηκών κατοίκησης των περιοχών που περιλαμβάνει ή στις οποίες εφάπτεται, που σήμερα αντιμετωπίζουν προβλήματα υποβάθμισης. Συνδέεται και συμμετέχει, τέλος, στο μεγάλο δίκτυο αρχαιολογικών περιπάτων, συνεισφέροντας στην πολιτιστική και τουριστική ανάδειξη της πόλης.	Πρόκειται για ένα έργο μητροπολιτικής κλίμακας και σημασίας που θα έχει τη δυνατότητα να υλοποιηθεί από ένα διαχειριστικό όργανο επιπέδου Περιφέρειας, μέσω του οποίου θα εξασφαλισθεί η ομοιογενής εκτέλεση, τόσο χρονικά, όσο και ποιοτικά, κατά την οποία θα μπορούν σημεία που αποφέρουν γρήγορα ή μεγάλα κέρδη να προσφέρουν τα μέσα χρηματοδότησης αυτών που δεν διαθέτουν αντίστοιχους πόρους. Ολοκληρώνοντας το σχέδιο για το άνοιγμα της πόλης της Αθήνας στη θάλασσα (σε συνδυασμό με τη Συγγρού και τον Ιλισό), η Περιφέρεια θα έχει προσφέρει στους κατοίκους μία από τις μεγαλύτερες αστικές γραμμές πρασίνου, πολιτισμού και αναψυχής.

4	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων** **Α2. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα επίκεντρα των δήμων**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση: της Ιεράς οδού σε αστική λεωφόρο πολιτισμικού και φυσικού ενδιαφέροντος **Ιερά Οδός** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης: • Αναβάθμιση της Ιεράς οδού σε «αστική λεωφόρο» πολιτισμικού και φυσικού ενδιαφέροντος, όπου θα συνυπάρχουν σημαντικές χρήσεις γης, τοπικού ή υπερτοπικού χαρακτήρα, ΜΜΜ (μετρό, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδήλατο, πεζοί, αλλά και ΙΧ αυτοκίνητα.	• Δυνατότητα χρηματοδότησης του έργου από το χρηματοδοτικό εργαλείο Jessica, καθώς εντάσσεται στη σύνταξη ενός ευρύτερου ΣΟΑΠ που αφορά στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 3: Ελαιώνας,Βοτανικός) (βλ. Μέρος 1, Κεφ.3.6). • Δυνατότητα μερικής χρηματοδότησης του έργου με βάση τις νέες δράσεις του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Αττικής 2012-2014: α. 1.4.1.1.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα – Επικαιροποίηση του ισχύοντος πολεοδομικού σχεδίου, Προτεραιότητα Α, Πηγή χρηματοδότησης ΠΔΕ (Σχέδιο Δράσης 1.4.1.1. Παρεμβάσεις Στρατηγικής Ανάπτυξης,) β.1.4.1.1.5 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα- Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής, Προτεραιότητα Α, Πηγή χρηματοδότησης ΠΔΕ (Σχέδιο Δράσης 1.4.1.1. Παρεμβάσεις Στρατηγικής Ανάπτυξης)	• Ενίσχυση του ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη παρόδιων χρήσεων αναψυχής και πολιτισμού, που θα εκμεταλλεύονται την προβλεπόμενη αύξηση της επισκεψιμότητας της περιοχής - με έμφαση στη νεανική κινητικότητα - σε σχέση και με: α. την αναπτυσσόμενη περιοχή του Γκαζιού β. το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο γ. το σταθμό μετρό Ελαιώνα δ. το νέο ΚΤΕΛ Ελαιώνα ε. το νέο γήπεδο ΠΑΟ • Πρόβλεψη ανταποδοτικών χρήσεων στον ανισόπεδο κόμβο της Ιεράς Οδού με την Εθνική Οδό (20) • Εκμετάλλευση παρόδιων οικοπέδων και κτηρίων ιδιοκτησίας δημοσίου	Α. Το έργο εντάσσεται: • στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 3: Ελαιώνας,Βοτανικός), (βλ. Μέρος 1, Κεφ.3.6). • Στις μεγάλες διαδημοτικές χειρονομίες υπερτοπικού χαρακτήρα: α. Πολιτισμικός Διάδρομος 3: Σύνδεση Ιστορικού Κέντρου Αθήνας (Πλατεία Ομονοίας) με Κεραμεικό, Μονή Δαφνίου, αρχαιολογικό χώρο Ελευσίνας, μέσω της Ιεράς Οδού (βλ. Μέρος 1, Κεφ.4.3). β. Πράσινος Διάδρομος 2: Ποικίλο Όρος Αιγάλεω / Διομήδειος Βοτανικός Κήπος (Χαϊδάρι), Ιερά Οδός, Βοτανικός Κήπος Γεωπονικής Σχολής / Λυσσιατρείο, Κεραμεικός, Μεγάλος Περίπατος, Στύλοι Ολυμπίου Διός / Εθνικός Κήπος, Πολιτιστικό Κέντρο / Πινακοθήκη, Άλσος Συγγρού, Πανεπιστημιούπολη Ζωγράφου, Αισθητικό Άλσος Καισαριανής στον Υμηττό (βλ. Μέρος 1, Κεφ.4.3). • Στη διαδημοτική δικτύωση τοπικού χαρακτήρα των Δήμων Αθήνας και Αιγάλεω Β. Το έργο μπορεί να συσχετιστεί με δράσεις μικρής ή μεγάλης κλίμακας που προβλέπονται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012'14: Γ. Το έργο προβλέπεται να εγείρει: • μια σειρά δημοτικών παρεμβάσεων για έργα μικρότερης ή μεγαλύτερης κλίμακας που αφορούν την αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου και την ανάπτυξη και ενίσχυση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων.	**Άμεση συνέργεια** 6.1.9 **Έμμεση συνέργεια** 2.2.5 2.2.8. 3.2.7. 3.3.4 4.1.10 4.2.11 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1, Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Άμεση συνέργεια** 1.4.1.1.4 1.4.1.1.5 **Έμμεση συνέργεια** Μέτρο1.4 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1. 1.5.5.1.8 2.2.1.1.2 3.1.3.1.u (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2, Μέρος 3, κεφ 4.1)	Διακριτές φάσεις υλοποίησης είναι δυνατόν να αφορούν: • Το 1ο τμήμα από την Οδό Πειραιώς έως την Οδό Κωνσταντινουπόλεως με ταυτόχρονη ανάπλαση του ισόπεδου κόμβου Ιεράς Οδού/Κωνσταντινουπόλεως • Το 2ο τμήμα από την Οδό Κωνσταντινουπόλεως έως την Οδό Αγίας Άννης με ταυτόχρονη ανάπλαση της διασταύρωσης με το ρέμα του Προφήτη Δανιήλ (11) και του ισόπεδου κόμβου Ιεράς Οδού/Αγίας Άννης (14) • Το 3ο τμήμα από την Οδό Αγίας Άννης έως την Εθνική Οδό με ταυτόχρονη ανάπλαση του ανισόπεδου κόμβου Ιεράς Οδού/ Εθνικής Οδού (20) Προτεραιότητα τίθεται στο 2ο τμήμα, από την οδό Κωνσταντινουπόλεως έως την Οδό Αγίας Άννης.	• Περιβαλλοντική αναβάθμιση με τη συμμετοχή στην οργάνωση φυσικών διαδρόμων στην πόλη ενισχύοντας τις ζώνες και της περιοχές πρασίνου. • Συμμέτοχη στην οργάνωση και ανάδειξη πολιτιστικών διαδρομών στην πόλη. • Συμμετοχή στην ανάδειξη και δικτύωση των Αρχαιολογικών χώρων. • Στήριξη της βιώσιμης κινητικότητας με τη σχεδιασμένη συνύπαρξη ΜΜΜ (μετρό, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδηλάτου, πεζών, αλλά και ΙΧ αυτοκινήτων. • Αναβάθμιση της ευρύτερης έντονα υποβαθμισμένης περιοχής του Ελαιώνα (εξυγίανση παλαιών χρήσεων και ανάπτυξη νέων πολιτισμού και αναψυχής, αποκατάσταση παλαιών κτιριακών κελυφών και απομάκρυνση αυθαιρέτων, ανατροπή της εικόνας ερήμωσης κατά τις βραδυνές ώρες κλπ) μέσω της προβλεπόμενης αύξησης του αριθμού των επισκεπτών και του ιδιωτικού και δημόσιου επενδυτικού ενδιαφέροντος • Υποστήριξη των προγραμματιζόμενων έργων μητροπολιτικής εμβέλειας, όπως το νέο ΚΤΕΛ Ελαιώνα και το νέο γήπεδο του ΠΑΟ	• Η κλίμακα του έργου, η διαδημοτική και υπερτοπική του εμβέλεια και ο συσχετισμός του με σημαντικά δημόσια και ιδιωτικά έργα (ΚΤΕΛ Ελαιώνα, διπλή ανάπλαση κλπ) αναδεικνύει τον **επιτελικό ρόλο** της Περιφέρειας ως το φορέα που δύναται: α. να φέρει σε πέρας έργα μητροπολιτικής εμβέλειας β. να συσχετίσει ένα πλήθος εμπλεκόμενων φορέων (ΟΤΑ, ΥΠΕΚΑ, Δημόσιους Οργανισμούς, ομάδες πολιτών κλπ) επιτυγχάνοντας τη συναίνεση, γ. να εκμεταλλευθεί διαθέσιμα εργαλεία χρηματοδότησης με ταχύτητα και αποτελεσματικότητα • Η ένταση της υποβάθμισης της ευρύτερης περιοχής του Ελαιώνα αναδεικνύει τον **κοινωνικό ρόλο** της Περιφέρειας Αττικής ως το φορέα που δύναται να αντιμετωπίσει κρίσιμα πολλαπλά κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα μέσα από υποδειγματικές διαδικασίες παραγωγής δημόσιου έργου / χώρου.

5	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων** **Α2. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα επίκεντρα των δήμων**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση: της οδού Αγίας Άννης με έμφαση στους κόμβους της Αγίας Άννης που βρίσκονται στην προέκταση των κόμβων επί της Εθνικής οδού **Αγίας Άννης** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης **:** Αναβάθμιση της οδού Αγίας Άννης σε βιώσιμο αστικό άξονα παραγωγικής δραστηριότητας, πολιτισμού και αναψυχής. Έμφαση στους κόμβους της Αγίας Άννης που βρίσκονται στην προέκταση των κόμβων επί της Εθνικής οδού, ώστε σε ζεύγη να αποτελέσουν εν δυνάμει πόλους διασύνδεσης των κεντρικών με τους δυτικούς δήμους	• Δυνατότητα χρηματοδότησης του έργου από το χρηματοδοτικό εργαλείο Jessica, καθώς εντάσσεται στη σύνταξη ενός ευρύτερου ΣΟΑΠ που αφορά στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 3: Ελαιώνας,Βοτανικός), (βλ. Μέρος 1, Κεφ.3.6). Δυνατότητα μερικής χρηματοδότησης του έργου με βάση τις νέες δράσεις του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Αττικής 2012-2014: α. 1.4.1.1.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα – Επικαιροποίηση του ισχύοντος πολεοδομικού σχεδίου, Προτεραιότητα Α, Πηγή χρηματοδότησης ΠΔΕ (Σχέδιο Δράσης 1.4.1.1. Παρεμβάσεις Στρατηγικής Ανάπτυξης,) β.1.4.1.1.5 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα- Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής, Προτεραιότητα Α, Πηγή χρηματοδότησης ΠΔΕ (Σχέδιο Δράσης 1.4.1.1. Παρεμβάσεις Στρατηγικής Ανάπτυξης) • Συμμετοχή στη χρηματοδότηση από τους ΟΤΑ των όμορων Δήμων Αθηναίων, Αιγάλεω, Ρέντη, Ταύρου. • Συμμετοχή στη χρηματοδότηση από το ΥΠΕΚΑ συσχετίζοντας το έργο με τις δράσεις που συνοδεύουν το πρόγραμμα της «Διπλής Ανάπλασης»: α. Ανακατασκευή και διαπλάτυνση της οδού Αγ.Άννης από την Ιερά οδό στην Π.Ράλλη β. Ανακατασκευή και διαπλάτυνση της οδού Μαρκόνι από την Ιερά οδό έως την Λεωφόρο Αθηνών	• Ενίσχυση του ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη παρόδιων χρήσεων παραγωγικής δραστηριότητας, αναψυχής και πολιτισμού, που θα εκμεταλλεύονται την προβλεπόμενη αύξηση της επισκεψιμότητας της περιοχής - με έμφαση στη νεανική κινητικότητα - σε σχέση και με: α. το νέο ΚΤΕΛ Ελαιώνα β. το νέο γήπεδο ΠΑΟ γ. το σταθμό μετρό Ελαιώνα δ. την αναπτυσσόμενη περιοχή του Γκαζιού ε. το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο • Εκμετάλλευση παρόδιων οικοπέδων και κτηρίων ιδιοκτησίας δημοσίου • Συσχετισμός με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012'14: • Δράση 3.1.3.1.ζ: Επαναχρησιμοποίηση παλαιών εργοστασίων και εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών κτιρίων – ταυτοποίηση ιδιοκτησιών, συνεργασία με τράπεζες και προσέλκυση νέων επενδύσεων	Α. Το έργο εντάσσεται: • στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 3: Ελαιώνας,Βοτανικός), (βλ. Μέρος 1, Κεφ.3.6). • Στη διαδημοτική δικτύωση τοπικού χαρακτήρα των Δήμων Αθηναίων, Αιγάλεω, Ρέντη, Ταύρου • Στις δράσεις του ΥΠΕΚΑ σχετικά με την αναβάθμιση του οδικού δικτύου του Ελαιώνα που συνοδεύουν το πρόγραμμα της «Διπλής Ανάπλασης»: α. Ανακατασκευή και διαπλάτυνση της οδού Αγ.Άννης από την Ιερά οδό στην Π.Ράλλη β. Ανακατασκευή και διαπλάτυνση της οδού Μαρκόνι από την Ιερά οδό έως την Λεωφόρο Αθηνών Β. Το έργο μπορεί να συσχετιστεί με δράσεις μικρής ή μεγάλης κλίμακας που προβλέπονται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012'14 : Γ. Το έργο προβλέπεται να εγείρει: • μια σειρά δημοτικών παρεμβάσεων για έργα μικρότερης ή μεγαλύτερης κλίμακας που αφορούν την αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου και την ανάπτυξη και ενίσχυση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων.	**Άμεση συνέργεια** 3.2.7. 4.1.10 6.3.1 6.3.2 6.3.3 6.3.4 **Έμμεση συνέργεια** 2.1.1 2.2.4 2.2.5 4.2.11 6.1.6 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1, Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Άμεση συνέργεια** 1.4.1.1.4 1.4.1.1.5 3.1.3.1.ζ 3.1.3.1.λ 3.1.3.1.u **Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 1.4.1.3 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 1.5.1.2 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2, Μέρος 3, κεφ 4.1)	Διακριτές φάσεις υλοποίησης είναι δυνατόν να αφορούν: • Το 1^{ο} τμήμα, της προέκτασης της οδού Αγίας Άννης στην Οδό Μαρκόνι από την Ακαδημία Πλάτωνος και τη Λεωφόρο Αθηνών έως την Ιερά Οδό με ταυτόχρονη ανάπλαση του ισόπεδου κόμβου Αγίας Άννης/Αθηνών. • Το 2^{ο} τμήμα από την Ιερά Οδό έως την Πέτρου Ράλλη με ταυτόχρονη ανάπλαση των ισόπεδων κόμβων Αγίας Άννης/Ιεράς Οδού, Αγίας Άννης/Πέτρου Ράλλη και της διασταύρωσης Αγίας Άννης/Ορφέως. • Το 3^{ο} τμήμα από την Οδό Πέτρου Ράλλη έως την Εθνική Οδό με ταυτόχρονη ανάπλαση του κόμβου Αγίας Άννης/ Εθνικής Οδού (14). Προτεραιότητα τίθεται στο 2^{ο} τμήμα, Ιερά Οδό έως την Πέτρου Ράλλη.	• Περιβαλλοντική αναβάθμιση με τη συμμετοχή στην οργάνωση φυσικών διαδρόμων στην πόλη ενισχύοντας τις ζώνες και της περιοχές πρασίνου. • Συσχετισμός της περιοχής του Ελαιώνα με την Ακαδημία Πλάτωνος και το προγραμματιζόμενο έργο του Μουσείου της Πόλεως των Αθηνών. • Στήριξη της βιώσιμης κινητικότητας με τη σχεδιασμένη συνύπαρξη ΜΜΜ, ποδηλάτου, πεζών, αλλά και ΙΧ αυτοκινήτων. • Αναβάθμιση της ευρύτερης έντονα υποβαθμισμένης περιοχής του Ελαιώνα (εξυγίανση παλαιών χρήσεων και ανάπτυξη νέων πολιτισμού και αναψυχής, αποκατάσταση παλαιών κτιριακών κελυφών και απομάκρυνση αυθαιρέτων, ανατροπή της εικόνας ερήμωσης κατά τις βραδυνές ώρες κλπ) μέσω της προβλεπόμενης αύξησης του αριθμού των επισκεπτών και του ιδιωτικού και δημόσιου επενδυτικού ενδιαφέροντος • Ενίσχυση της ήπιας και βιώσιμης παραγωγικής δραστηριότητας και προσέλκυση ΜΜΕ • Υποστήριξη των προγραμματιζόμενων έργων μητροπολιτικής εμβέλειας, όπως το νέο ΚΤΕΛ Ελαιώνα και το νέο γήπεδο του ΠΑΟ με την αναβάθμιση του οδικού δικτύου πρόσβασης.	• Η κλίμακα του έργου, η διαδημοτική του εμβέλεια και ο συσχετισμός του με σημαντικά δημόσια και ιδιωτικά έργα (ΚΤΕΛ Ελαιώνα, διπλή ανάπλαση κλπ) αναδεικνύει τον **επιτελικό ρόλο** της Περιφέρειας ως το φορέα που δύναται: • α. να φέρει σε πέρας έργα διαδημοτικής εμβέλειας • β. να συσχετίσει ένα πλήθος εμπλεκόμενων φορέων (ΟΤΑ, ΥΠΕΚΑ, Δημόσιους Οργανισμούς, ομάδες πολιτών κλπ) επιτυγχάνοντας τη συναίνεση, • γ. να εκμεταλλευθεί διαθέσιμα εργαλεία χρηματοδότησης με ταχύτητα και αποτελεσματικότητα • Η ένταση της υποβάθμισης της ευρύτερης περιοχής του Ελαιώνα αναδεικνύει τον **κοινωνικό ρόλο** της Περιφέρειας Αττικής ως το φορέα που δύναται να αντιμετωπίσει κρίσιμα πολλαπλά κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα μέσα από υποδειγματικές διαδικασίες παραγωγής δημόσιου έργου / χώρου.

6	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων** **Α2. Δικτυώσεις εγκαρσίως διαπερατού άξονα στα επίκεντρα των δήμων**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση: α. της οδού Λένορμαν σε αστική λεωφόρο πολιτισμικού και φυσικού ενδιαφέροντος **Οδός Λένορμαν** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης • Αναβάθμιση της οδού Λένορμαν σε «αστική λεωφόρο» πολιτισμικού και φυσικού ενδιαφέροντος, όπου θα συνυπάρχουν σημαντικές χρήσεις γης, τοπικού ή υπερτοπικού χαρακτήρα, ΜΜΜ (μετρό, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδήλατο, πεζοί, αλλά και ΙΧ αυτοκίνητα.	• Δυνατότητα χρηματοδότησης του έργου από το χρηματοδοτικό εργαλείο Jessica, καθώς εντάσσεται στη σύνταξη ενός ευρύτερου ΣΟΑΠ που αφορά στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 2: Ακαδημία Πλάτωνος), όπως αυτή περιγράφεται και τεκμηριώνεται στο Μέρος 1, (3.6, 4.3, Χάρτης 2, Πιν1) • Δυνατότητα μερικής χρηματοδότησης του έργου με βάση τις δράσεις του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Αττικής 2012-2014 (Πιν 86) • Δυνατότητα συνεργασίας Περιφέρειας Αττικής – Δήμου Αθηναίων για τη χρηματοδότηση και υλοποίηση	• Ενίσχυση του ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη παρόδιων χρήσεων εμπορίου, αναψυχής και πολιτισμού, που θα εκμεταλλεύονται την προβλεπόμενη αύξηση της κινητικότητας πεζών σε σχέση και με την επίσκεψη στον Αρχαιολογικό χώρο της Ακαδημίας Πλάτωνος και το Νέο Μουσείο της Πόλης των Αθηνών • Εκμετάλλευση παρόδιων κενών οικοπέδων και κτηρίων • Πρόβλεψη ανταποδοτικών χρήσεων στον ανισόπεδο κόμβο της Λένορμαν με την Εθνική Οδό (21)	Α. Το έργο εντάσσεται: • στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 2: Ακαδημία Πλάτωνος), όπως αυτή περιγράφεται και τεκμηριώνεται στο (3.6, 4.3, Χάρτης 2, Πιν1). • Στις μεγάλες διαδημοτικές χειρονομίες υπερτοπικού χαρακτήρα: α. Πολιτιστικό Διάδρομο 4: Σύνδεση Κεραμεικού με Ακαδημία Πλάτωνος (Μουσείο Πόλεως Αθηνών) και Λόφο Ιππίου Κολωνού, μέσω του ζεύγους Σαλαμίνος / Πλαταιών. (Μέρος 1, Χάρτης 5). β. Πράσινο Διάδρομο 2: Πολιτιστική Ακτή Πειραιά / Αρχαιολογικός Χώρος Ηετιώνιας Ακτής, Παλαιό Αμαξοστάσιο Λεύκας, Εγκαταστάσεις ΟΣΕ Ρέντη, Ρουφ, Ενιαίος Σταθμός Λαρίσης - Πελοποννήσου, μελλοντικό Πάρκο Αγίων Αναργύρων, Μητροπολιτικό Πάρκο Πύργου Βασιλίσσης. Χωροθετείται κατά κύριο λόγο στα ίχνη των παλαιών και νέων γραμμών ΟΣΕ, επεκτείνεται όμως στους παρόδιους οδικούς άξονες, π.χ. Κωνσταντινουπόλεως κ.α. (Μέρος 1, Χάρτης 4) • Στη διαδημοτική δικτύωση τοπικού χαρακτήρα των Δήμων Αθήνας και Περιστερίου • Στο γεωγραφικό πλαίσιο του Δήμου Αθηναίων Β. Το έργο μπορεί να συσχετιστεί με δράσεις μικρής ή μεγάλης κλίμακας που προβλέπονται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012'14. Γ. Το έργο προβλέπεται να εγείρει: • μια σειρά δημοτικών παρεμβάσεων για έργα μικρότερης ή μεγαλύτερης κλίμακας που αφορούν την αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου, την οργάνωση πολιτιστικών διαδρομών, την ανάδειξη του Αρχαιολογικού Χώρου της Ακαδημίας Πλάτωνος και την ανάπτυξη και ενίσχυση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων.	**Άμεση συνέργεια** 6.1.6 6.1.9 **Έμμεση συνέργεια** 2.1.1 2.2.5 2.2.7 2.2.8. 6.3.1 6.3.2 6.3.3 6.1.3 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1, Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Άμεση συνέργεια** 1.5.5.1.8 2.2.1.1.5 **Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 1.4.1.3 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 2.2.1.1.3 1.4.1.1.4 1.4.1.1.5 3.1.3.1.ζ (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2, Μέρος 3, κεφ 4.1)	Διακριτές φάσεις υλοποίησης είναι δυνατόν να αφορούν: • την αναβάθμιση του τμήματος από την οδό Αχιλλέως έως την οδό Παλαμηδίου. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη διασταύρωση με την οδό Αχιλλέως και στο υπογειοποιημένο τμήμα της οδού κάτω από την οδό Κωνσταντινουπόλεως (βλ.κωδ26) • την αναβάθμιση του τμήματος από την οδό Παλαμηδίου έως την οδό Τριπόλεως (τμήμα μονής κατεύθυνσης αυτοκινήτων), στη διασταύρωση με τον Πολιτιστικό Διάδρομο 4. • την αναβάθμιση του τμήματος από την οδό Τριπόλεως έως την Εθνική οδό (τμήμα διπλής κατεύθυνσης αυτοκινήτων). Η συνολική παρέμβαση μπορεί να υλοποιηθεί με συνεργασία της Περιφέρειας Αττικής και του δήμου Αθηναίων.	• Περιβαλλοντική αναβάθμιση με τη συμμετοχή στην οργάνωση φυσικών διαδρόμων στην πόλη ενισχύοντας τις ζώνες και της περιοχές πρασίνου. • Συμμέτοχη στην οργάνωση και ανάδειξη πολιτιστικών διαδρομών στην πόλη. Ανάδειξη και δικτύωση των Αρχαιολογικών χώρων. • Υποστήριξη της λειτουργίας του Αρχαιολογικού χώρου Ακαδημίας Πλάτωνος, του νέου Μουσείου της Πόλης των Αθηνών και του προγραμματιζόμενου Μουσείου Καπνού μέσω της καλύτερης διασύνδεσης και σηματοδότησης στη πόλη • Στήριξη της βιώσιμης κινητικότητας με τη σχεδιασμένη συνύπαρξη ΜΜΜ (μετρό, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδηλάτου, πεζών, αλλά και ΙΧ αυτοκινήτων. • Αναβάθμιση της ευρύτερης έντονα υποβαθμισμένης περιοχής Ακαδημίας Πλάτωνος-Κολωνού – Μεταξουργείου (εξυγίανση χρήσεων, αποκατάσταση παλαιών κτιριακών κελυφών, αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος) μέσω της προβλεπόμενης αύξησης του ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος όλων των κλιμάκων • Αναζωογόνηση της κατοίκηση του χώρου από όλες τις κοινωνικές ομάδες. Τόνωση κοινωνικής συνοχής. • Τόνωση της τοπικής δραστηριότητας (εμπόριο, αναψυχή)	• Η κλίμακα του έργου, η διαδημοτική και υπερτοπική του εμβέλεια και ο συσχετισμός του με σημαντικούς χώρους και δημόσια έργα πολιτισμού (Αρχαιολογικός χώρος Ακαδημίας Πλάτωνος, Νέο Μουσείο της Πόλης των Αθηνών) αναδεικνύει τον **επιτελικό ρόλο** της Περιφέρειας ως το φορέα που δύναται: α. να φέρει σε πέρας έργα μητροπολιτικής εμβέλειας β. να συσχετίσει ένα πλήθος εμπλεκόμενων φορέων (ΟΤΑ, ΥΠΕΚΑ, ΥΠΠΟ, ΕΑΧΑ, ομάδες πολιτών κλπ) επιτυγχάνοντας τη συναίνεση, γ. να εκμεταλλευθεί διαθέσιμα εργαλεία χρηματοδότησης με ταχύτητα και αποτελεσματικότητα • Η ένταση της υποβάθμισης της ευρύτερης περιοχής Ακαδημίας Πλάτωνος-Κολωνού-Μεταξουργείου αναδεικνύει τον **κοινωνικό ρόλο** της Περιφέρειας Αττικής ως το φορέα που δύναται να αντιμετωπίσει κρίσιμα πολλαπλά κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα μέσα από υποδειγματικές διαδικασίες παραγωγής δημόσιου έργου / χώρου.

7	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων** **Γ1. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα όρια των δήμων**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των ποταμών: **Ιλισός (Πράσινο Ποτάμι)** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης. Ανάπλαση της άνυδρης κοίτης του Ιλισού και μετατροπή της σε «πράσινο ποτάμι» (γραμμικό πάρκο επί της κοίτης) που καταλήγει στην ακτή με ανασύνταξη της εξόδου της κοίτης στον Φαληρικό Όρμο. **Ειδικότερα στοιχεία** • Διαμόρφωση γραμμικού πάρκου επί της ανοιχτής κοίτης χαμηλά, χωρίς υπερύψωση και χωρίς την κάλυψη της. • Πρόνοια για την παροχέτευση των υδάτων σε συνέχεια με το ήδη σκεπασμένο σκέλος του Ιλισού. • Ενσωμάτωση και επιτάχυνση υλοποίησης του ήδη σχεδιασμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων εκατέρωθεν της κοίτης. • Εκτεταμένη φύτευση της κοίτης. • Αποκατάσταση της σχέσης της ανοιχτής κοίτης με το σκεπασμένο σκέλος της και ανασχεδιασμός του τελευταίου σε ένα ενιαίο πλαίσιο με το προτεινόμενο έργο. • Αποκατάσταση του τρόπου εξόδου της κοίτης στη θάλασσα • Χωροθέτηση συμπληρωματικών χρήσεων ως προς το προτεινόμενο γραμμικό πάρκο.	Το έργο μπορεί να χρηματοδοτηθεί εντασσόμενο σε ένα ΣΟΑΠ, μέσω προγραμμάτων όπως το JESSICA και το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη. Η αξιοποίηση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας μπορεί να αναδειχθεί σε κίνηση ζωτικής σημασίας όσον αφορά την συγκεκριμένη παρέμβαση, στην οποία η αναζήτηση πόρων μελέτης και υλοποίησης οφείλει να ενεργοποιήσει την περιβαλλοντική καινοτομία και τις «πράσινες» επενδύσεις.	• Οι νέες ροές ανθρώπων που προστίθενται στο πάζλ των ήδη υπαρχουσών, δημιουργεί ικανό αριθμό κίνησης κόσμου που μπορεί να αναγεννήσει την οικονομία της περιοχής εκατέρωθεν της κοίτης σε μια σύνθεση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων. • Ανάδειξη των φυσικών πόρων (όπως είναι η θέα) για τη δημιουργία πόλων αναψυχής ή τουριστικής αξιοποίησης, σε συνδυασμό με την τόνωση της αποκατάστασης της άμεσης σύνδεσης με την ακτή.	Το έργο που περιγράφεται σε αυτή την ενότητα μπορεί να περιληφθεί σε ευρύτερο σχέδιο ΣΟΑΠ, δεδομένων των υποβαθμισμένων συνθηκών λόγω της άνυδρης κοίτης που λειτουργεί ως φράγμα διεπαφών στην περιοχή και της ανάγκης αποκατάστασης των περιβαλλοντικών συνθηκών (ΙΙΙ.2- ιδιαίτερα έντονα φαινόμενα περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, ΙΙΙ.3- απουσία ελεύθερων χώρων, καταπάτηση υφιστάμενων, ΙΙΙ.8- διάλυση λειτουργικής ενότητας και αστικού ιστού, ΙΙΙ.9- αστικός ιστός που δημιουργεί προβλήματα πρόσβασης και κινητικότητας, ΙΙΙ.10- μειωμένη πρόσβαση σε δυνατότητες ενδοαστικών μετακινήσεων). Όσον αφορά το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Περιφέρειας, μπορεί να σχετιστεί με τα εξής μέτρα: • Βελτίωση της ποιότητας ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος (1.1) • Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικών αναπλάσεων και εφαρμογή σημαντικών αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την τόνωση της περιφερειακής οικονομίας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής (1.4) • Προστασία των ρεμάτων, φιλική στο περιβάλλον αντιπλημμυρική λειτουργία τους (1.2) • Αναβάθμιση και βιώσιμη διαχείριση των «πράσινων» πνευμόνων του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας (1.4) • Ανάπτυξη και βελτίωση των χώρων πρασίνου σε κάθε γειτονιά (1.4) • Βελτίωση της βατότητας και ασφάλειας του οδικού δικτύου (1.5) • Προώθηση συνεκτικών δικτύων ήπιας μετακίνησης (1.5)	**Άμεση συνέργεια** 1.2.5 1.2.1 1.2.2 2.3.2 **Έμμεση συνέργεια** 2.3.1 (βλ. Αναλυτικά στονΠίνακα 1, Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Άμεση συνέργεια** 1.1.2.1.1 **Έμμεση Συνέργεια** Μέτρο 1.4 ΣχέδιοΔράσης 1.4.3.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 1.5.5.1.8 (βλ.Αναλυτικά στονΠίνακα 2,Μέρος 3, κεφ 4.1	Το κόστος και αυτής της παρέμβασης είναι συγκριτικά χαμηλό, καθώς μεγάλο μέρος της στηρίζεται στην αποδόμηση του υπάρχοντος και όχι σε νέες ή μεγάλες και απαιτητικές κατασκευές. Η παροχέτευση των υδάτων θα προχωρήσει σε πρώτο επίπεδο ενώ σε συνέχεια θα ακολουθήσει η αναμόρφωση της κοίτης.	Στους στόχους του έργου περιλαμβάνεται: • Δημιουργία ενός γραμμικού πόλου στην περιοχή και κατ' επέκταση πύκνωση των δραστηριοτήτων ή ενδυνάμωση της σημασίας των λοιπών στοιχείων της περιοχής, που σήμερα δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερη δυναμική ή παραμένουν ασύνδετα μεταξύ τους παρά την εγγύτητά. • Βελτίωση των συνθηκών κατοίκησης και κίνησης κατά μήκος του άξονα και στις γύρω περιοχές, που σήμερα είναι χωρισμένες με «αστικά τείχη». • Αποκατάσταση της συνοχής του κοινωνικού και αστικού ιστού. • Ενίσχυση των μέσων βιώσιμης κινητικότητας, συνδυάζοντας την πλατεία με πεζοδρομήσεις, πεζή πορεία, ποδηλατόδρομο. • Ανάδειξη του φυσικού στοιχείου (πράσινο, νερό) ως τμήμα αστικής λεωφόρου που συνεχίζει σε χαλαρή διαδρομή στην κοίτη του ποταμού, εντάσσοντάς το στα στοιχεία πολιτιστικής ταυτότητας και κληρονομιάς της πόλης. • Βελτίωση του μικροκλίματος της ευρύτερης περιοχής με την μείωση της σκληρής επιφάνειας με την αύξηση του πράσινου και της αποκατάστασης της κοίτης του ποταμού. • Δημιουργία μιας επιπλέον διαδρομής- κατέβασμα προς τη θάλασσα, με ήπια χαρακτηριστικά, χαλαρή, συνδυάζοντας τοπικά και υπερτοπικά στοιχεία. • Ολοκλήρωση της ενότητας παρέμβασης 2.	Ο ιδιαίτερος «πράσινος» χαρακτήρας της προτεινόμενης κατεύθυνσης θα αναδείξει μία επιπλέον πτυχή στην κατεύθυνση των σύγχρονων αστικών επεμβάσεων για τη μητροπολιτική Αθήνα. Με τον ειδικότερο χαρακτήρα (καινοτόμο για τα εγχώρια δεδομένα) της μετατροπής του Ιλισού σε «πράσινο ποτάμι», η Περιφέρεια θα αποδεικνύει το πολλαπλό επίπεδο δράσης των υπηρεσιών της, υλοποιώντας ένα έργο που σαν κύριο στόχο θέτει την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της και την ανοιχτή πρόσβαση της πόλης στην ακτή του Φαληρικού με μια ήρεμη και πράσινη διαδρομή που καταλήγει στην θάλασσα.

8	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων** **Γ1. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα όρια των δήμων**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των ποταμών: **Κηφισός (από τον κόμβο Πειραιώς ως τις εκβολές)** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης. Ανασύνταξη της μορφολογίας της κοίτης και των εκβολών του Κηφισού, με στόχο την αφομοίωση του υγρού στοιχείου σε όφελος των πολεοδομικών ενοτήτων σε επίπεδο αστικού εμπλουτισμού με παρόχθιες δραστηριότητες. **Ειδικότερα στοιχεία** • Ανάκτηση του κοινωνικού πορώδους ανάμεσα στις οικιστικές περιοχές και τις υπερτοπικές λειτουργίες εκατέρωθεν της κοίτης και βελτίωση της ανθρώπινης συνθήκης των μετακινήσεων. • Αξιοποίηση του χώρου κάτω από τους υπερυψωμένους διαδρόμους κίνησης των αυτοκινήτων προς όφελος της πεζής κίνησης σε όλες τις διευθύνσεις. • Ανασύνταξη της μορφολογίας της κοίτης και των εκβολών του Κηφισού. • Επανένταξη του Κηφισού στη ζωή της περιοχής, ως υδάτινου και πράσινου στοιχείου.	Τα μέσα χρηματοδότησης του έργου μπορούν να προέρχονται από ένα συνδυασμό των προγραμμάτων JESSICA / Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης και ιδιωτών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή ή έχουν στην ιδιοκτησία τους γη και ακίνητη περιουσία, ενώ η συνεργασία με άλλους δημόσιους φορείς (ΣΕΦ, ΤΡΑΜ) θα μπορούσε να αποτελεί εναλλακτική χρηματοδότησης τμήματος των παρεμβάσεων.	Η ανάδειξη των φυσικών πόρων (υγρού στοιχείου, θέας, φύτευσης) για τη δημιουργία πόλων αναψυχής ή τουριστικής αξιοποίησης, σε συνδυασμό με την τόνωση της αποκατάστασης της άμεσης σύνδεσης μεταξύ των εκατέρωθεν περιοχής, θα προσθέσει νέες ροές ανθρώπων στο πάζλ των ήδη υπαρχουσών, δημιουργώντας ικανό αριθμό κίνησης κόσμου που μπορεί να αναγεννήσει την οικονομία της ευρύτερης περιοχής αναφοράς της κοίτης σε μια σύνθεση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων.	Το έργο μπορεί να περιληφθεί σε ευρύτερο σχέδιο ΣΟΑΠ, πληρώντας προδιαγραφές που αυτό ορίζει (ΙΙΙ.2- ιδιαίτερα έντονα φαινόμενα περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, ΙΙΙ.3- απουσία ελεύθερων χώρων, καταπάτηση υφιστάμενων, ΙΙΙ.7- συγκέντρωση ασύμβατων χρήσεων, ΙΙΙ.8- διάλυση λειτουργικής ενότητας και αστικού ιστού, ΙΙΙ.9- αστικός ιστός που δημιουργεί προβλήματα πρόσβασης και κινητικότητας, ΙΙΙ.10- μειωμένη πρόσβαση σε δυνατότητες ενδοαστικών μετακινήσεων). Όσον αφορά το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Περιφέρειας, μπορεί να σχετιστεί με τα εξής μέτρα: • Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικών αναπλάσεων και εφαρμογή σημαντικών αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την τόνωση της περιφερειακής οικονομίας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής (1.4) • Αναβάθμιση και βιώσιμη διαχείριση των «πράσινων» πνευμόνων του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας (1.4) • Ανάπτυξη και βελτίωση των χώρων πρασίνου σε κάθε γειτονιά (1.4) • Προστασία των ρεμάτων, φιλική στο περιβάλλον αντιπλημμυρική λειτουργία τους (1.2) • Έλεγχος της θαλάσσιας ρύπανσης, προστασία και αποκατάσταση των ακτών (1.2) • Βελτίωση της ποιότητας ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος (1.1) • Βελτίωση της βατότητας και ασφάλειας του οδικού δικτύου (1.5) • Προώθηση συνεκτικών δικτύων ήπιας μετακίνησης (1.5) • Βελτίωση του επιπέδου ζωής των κατοίκων και της κοινωνικής συνοχής, μέσω ολοκληρωμένων αθλητικών και πολιτιστικών προγραμμάτων σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο. (2.2) • Βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης και της ελκυστικότητας της Περιφέρειας ως τόπου άσκησης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων – προσέλκυση νέων επενδυτών (3.1)	**Άμεση συνέργεια** 1.2.5 1.2.1 1.2.2 **Έμμεση συνέργεια** 2.3.1 2.3.2 5.2.4 (βλ. Αναλυτικά στονΠίνακα 1, Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Άμεση Συνέργεια** 3.1.3.1.στ 1.1.2.1.1 **Έμμεση Συνέργεια** **Έμμεση Συνέργεια** Μέτρο 1.4 ΣχέδιοΔράσης 1.4.3.1 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 3.1.3.1.ζ 3.1.3.1.λ 3.1.3.1. 3.1.3.1.u Σχέδιο Δράσης 1.1.5.1 (βλ.Αναλυτικά στονΠίνακα 2,Μέρος 3, κεφ 4.1	Το έργο μπορεί να ξεκινήσει με την αποκατάσταση των πεζών και ήπιων συνδέσεων των περιοχών εκατέρωθεν του Κηφισού, με μικρά έργα επιφάνειας, με μια παράλληλη κινητοποίηση της πιθανότητας ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων, ώστε να αυξηθούν οι διαθέσιμοι πόροι με στόχο την υλοποίηση και ολοκλήρωση της παρέμβασης με την ανασυγκρότηση του συνόλου του άξονα, σε δεύτερο χρόνο.	Στους στόχους του έργου περιλαμβάνεται: • Βελτίωση των αστικών συνθηκών κατοίκησης και κίνησης. • Αποκατάσταση της συνοχής του αστικού ιστού. • Τόνωση των υπαρχόντων και δυναμικών πόλων (ΣΕΦ-Φαληρικό Μέτωπο) • Ανάδειξη του υποβαθμισμένου σήμερα φυσικού υποβάθρου της περιοχής (Κηφισός, παραθαλάσσιο μέτωπο) και σύνδεσή του με τις γύρω περιοχές κατοικίας, μέσω ήπιων δικτύων μετακίνησης. • Απόδοση εκτεταμένης επιφάνειας προς ενίσχυση της αστικής φύτευσης • Ενίσχυση και συλλειτουργία με τις παρεμβάσεις [2.Β, 2.Γ]	• Η κλίμακα του έργου αλλά και το περιεχόμενο -επέμβαση στο οδικό δίκτυο που ξεπερνά τα στενά συμφέροντα ενός Δήμου- το κατατάσσουν σε εκείνη την κατηγορία έργων που μπορούν να υλοποιηθούν μόνο από την Περιφέρεια, συνυπολογίζοντας σε αυτή την κρίση και το πλήθος των αρμόδιων εξειδικευμένων υπηρεσιών που διαθέτει και έχει την ευκολία να συντονίσει, αλλά και την ευκαιρία να συμμετάσχει ενεργά σε έναν νέο δυναμικό πόλο του μητροπολιτικού συμπλέγματος της Αθήνας και του Πειραιά. • Παράλληλα, η περιοχή θα αποτελέσει στο επόμενο διάστημα μία από τις πλέον σημαντικές υποθέσεις για την πόλη της Αθήνας. Για τον παραπάνω λόγο, η Περιφέρεια θα πρέπει να προβλέψει και να σχεδιάσει σημαντικά έργα με τα οποία να συμμετάσχει και να συμβάλλει στους μετασχηματισμούς της πόλης.

9	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων** **Γ2. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα επίκεντρα των δήμων**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, μέσω της αντιμετώπισης (ταυτόχρονη αναβάθμιση) κεντρικών δυσλειτουργικών διασυνδέσεων: α. Φράγμα / Σταθμός Λαρίσης β. Συνεπίπεδος κόμβος / σιδηροδρομικές γραμμές οδού Σεπολίων) **Σταθμός Λαρίσης** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης. • Επέμβαση στην περιοχή – ζώνη που περιλαμβάνει τα κτήρια των σταθμών Λαρίσης- Πελοποννήσου με στόχο Α. την υλοποίηση γεφύρωσης – διασύνδεσης των δυο περιοχών εκατέρωθεν αυτής Β. την αναδιαμόρφωση των σταθμών σε έναν Σταθμό Αθηνών – σύμφωνα με τις προθέσεις και του ΟΣΕ- και την χωροθέτηση επιπλέον λειτουργιών εμπορίου – αναψυχής • Επέμβαση, ανάπλαση στις ζώνες δημοσίου χώρου / πλατείες σε άμεση σχέση με την περιοχή που περιλαμβάνει τους σταθμούς.	Προϋπόθεση για την χρηματοδότηση του έργου από το χρηματοδοτικό εργαλείο Jessica, αποτελεί η σύνταξη ενός ευρύτερου ΣΟΑΠ που περιλαμβάνει το συγκεκριμένο έργο. Το συγκεκριμένο έργο πληροί τις προϋποθέσεις ένταξης του σε ΣΟΑΠ καθώς η υλοποίηση του απαντά σε μια σειρά κριτήριων στρατηγικής για συνολικότερη πολεοδομική και περιβαλλοντική αναβάθμιση	• Σύνταξη κτιριολογικού προγράμματος με ποσοστά χρήσεων ικανά να φέρουν ανταποδοτικά οφέλη για την χρηματοδότηση του έργου. Υποστήριξη της λειτουργίας του σταθμού με λειτουργίες εμπορίου και αναψυχής. • Οργάνωση επιχειρηματικών σχημάτων που θα συμμετέχουν φορείς του δημοσίου και ιδιώτες στα πλαίσια της ανάπτυξης της περιοχής εκατέρωθεν της ζώνης επέμβασης.	Η κλίμακα του έργου το εντάσσει στις μεγάλες χειρονομίες ' παρεμβάσεων. Οι επιπτώσεις της υλοποίησης του προβλέπεται να συμβάλουν στην προοπτική μια σειράς ενδοδημοτικών παρεμβάσεων για έργα μικρότερη ή μεγαλύτερης κλίμακας που αφορούν τον δημόσιο χώρο. Έτσι η υλοποίηση του δύναται να ενεργοποιήσει και να συσχετιστεί με • Την ανάπλαση δημ. χώρων της περιοχής(πλατείες) στα πλαίσια του σχεδίου Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών • Το έργο 'Ανάπτυξη του Σιδηροδρομικού Σταθμού Αθηνών' , εργοδότης ΟΣΕ το όποιο βρίσκεται στάσιμο εδώ κα 2 χρόνια. • Την υλοποίηση διαδρομών ποδηλάτου στα πλαίσια του 1.5.5.1.8 Δημιουργία Α' φάσης Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών • Την υλοποίηση πεζοδρομήσεων που αφορούν κυρίως τους 'αστικούς θύλακες' της περιοχής στα πλαίσια του σχεδίου Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών. • Την επέμβαση σε κρίσιμους για την περιοχή κυκλοφοριακούς άξονες της περιοχής στα πλαίσια του σχεδίου Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών • Την υλοποίηση 'πάρκων τσέπης' σε ελευθέρους χώρους με διαφορετικό καθεστώς ιδιοκτησίας υπό την προϋπόθεση οργάνωσης του θεσμικού πλαισίου που θα το επιτρέπει. • Τα παραπάνω δύναται να εντάσσονται στα πλαίσια του1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου	**Άμεση συνέργεια** 4.1.9 3.3.4 4.1.5 4.2.1 4.2.7 4.2.11 **Έμμεση συνέργεια** 2.2.5 2.2.7 6.1.2 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1, Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 Σ.χέδιο Δράσης 1.4.3.1 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2, Μέρος 3, κεφ 4.1)	Διακριτές φάσεις υλοποιήσεις είναι δυνατόν να αφορούν • την ανάπλαση των παρακείμενων ζωνών πράσινου και του δημοσίου χώρου γενικότερα σε σχέση με το κτήριο του σταθμού • Το κτηριακό έργο 'γεφύρωσης' των δυο περιοχών εκατέρωθεν του σταθμού μέσω π.χ. της οροφής του νέου προτεινόμενου κελύφους . Σε κάθε περίπτωση ανήκει στην κατηγορία των εντοπισμένων επεμβάσεων με συγκεκριμένο κτηριολογικό πρόγραμμα και η διαίρεση του σε φάσεις θα πρέπει να μελετηθεί σε σχέση και με τους στόχους που προσβλέπει η κάθε φάση.	• Βελτίωση του περιβάλλοντος μέσω της ανάπλασης/ φύτευσης ζωνών και σημείων που σχετίζονται άμεσα με το κτήριο του σταθμού όσο και μέσω των προϋποθέσεων κατασκευής του έργου με βάση τις νέες τεχνολογίες και τον βιοκλιματικό σχεδιασμό. • Συμμέτοχη στην οργάνωση και ανάδειξη πολιτιστικών διαδρομών στην πόλη . Η διαχείριση της ζώνης του σταθμού από 'φράγμα', σε χώρο 'μετάβασης' και σύνδεσης μεταξύ σημείων ιστορικού και πολιτιστικού χαρακτήρα (Λόφος Ιππίου Κολωνού, Ακ. Πλάτωνος) • Δυνατότητα πρόβλεψης στο κτηριολογικό πρόγραμμα χρήσεων πολιτισμού (π.χ. εκθεσιακοί χώροι) που να συλλειτουργούν με τις πολιτιστικές χρήσεις των γειτονικών κτηρίων (π.χ. βιβλιοθήκη Δήμου Αθηναίων). • Βελτίωση συνθηκών κατοίκησης τόσο για τους κατοίκους της περιοχής όσο και για τους διερχομένους επισκέπτες μέσω των δυνατοτήτων διασύνδεσης , της περιβαλλοντικής αναβάθμισης, της ανάπλασης παρακείμενων δημ. χώρων και της πρόβλεψης χώρων πολιτισμού. • Εμπορική/ οικονομική τόνωση της περιοχής μέσω της προβλεπόμενης αύξησης του αριθμού των κατοίκων/ επισκεπτών.	• Η κλίμακα του έργου και η πολλαπλή του σημασία το κατατάσσει στην κατηγορία των έργων που δύναται να ισχυροποιήσει τον ρόλο της Περιφέρειας • Η σημασία του έργου υπερβαίνει τα όρια του Δήμου καθώς στην προοπτική αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου ο σταθμός και ο δημ. χώρος που τον περιβάλει θα διαμορφώνει μια από τις πύλες εισόδου στην πόλη(όπως έχει εντοπιστεί σε σημαντικό αριθμό μελετών και προγραμμάτων τα τελευταία χρόνια). • Η ανάληψη της διαδικασίας που θα οδηγήσει στις μελέτες και την υλοποίηση του από την Περιφέρεια αποτελεί εξαιρετική δυνατότητα για την ανάδειξη της αφενός ως ευρύτερου συντονιστή μεταξύ των εμπλεκόμενων άλλων φορέων, αφετέρου ως φορέα που λειτουργεί υποδειγματικά στις διαδικασίες παραγωγής δημόσιου έργου / χώρου την εποχή αυτή..

10	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων** **Γ2. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα επίκεντρα των δήμων**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, μέσω της αντιμετώπισης κεντρικών δυσλειτουργικών διασυνδέσεων: α. Φράγμα / Σταθμός Λαρίσης β. Συνεπίπεδος κόμβος / σιδηροδρομικές γραμμές οδού Σεπολίων) **Συνεπίπεδος κόμβος σιδηροδρομικές γραμμές / οδού Σεπολίων** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης. Επέμβαση στην περιοχή του συνεπίπεδου κόμβου με στόχο την συρραφή των δυο περιοχών εκατέρωθεν των σιδ. γραμμών και την ομαλή και ασφαλή διέλευση πεζών – τροχοφόρων .	Προϋπόθεση για την χρηματοδότηση του έργου από το χρηματοδοτικό εργαλείο Jessica, αποτελεί η σύνταξη ενός ευρύτερου ΣΟΑΠ που περιλαμβάνει το συγκεκριμένο έργο. Το συγκεκριμένο έργο πληροί τις προϋποθέσεις ένταξης του σε ΣΟΑΠ καθώς η υλοποίηση του απαντά σε μια σειρά κριτήριων στρατηγικής για συνολικότερη πολεοδομική και περιβαλλοντική αναβάθμιση	Ανάλογα με τον σχεδιασμό της επέμβασης δύναται η ενίσχυση του ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος στην ανάπτυξη παρόδιων χρήσεων εμπορίου.	Το έργο εντάσσεται στο • Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών.	**Άμεση συνέργεια** 4.1.9 3.3.4 4.1.5 4.2.1 4.2.7 4.2.11 **Έμμεση συνέργεια** 2.2.5 2.2.7 6.1.2 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1, Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 Σχέδιο Δράσης 1.4.3.1 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2, Μέρος 3, κεφ 4.1)	Οι φάσεις υλοποίησης εξαρτώνται από την προτεινόμενο σχεδιασμό. Η κλίμακα του έργου επιτρέπει την υλοποίηση της σε μια φάση με άμεσα αποτελέσματα αναβάθμισης της περιοχής .	• Βελτίωση του περιβάλλοντος με προβλεπόμενη φύτευση σε έκταση της περιοχής επέμβασης. • Στήριξη της βιώσιμης κινητικότητας με τη σχεδιασμένη συνύπαρξη ΜΜΜ, ποδηλάτου, πεζών, αλλά και ΙΧ αυτοκινήτων. • Συμμέτοχη στην οργάνωση και ανάδειξη πολιτιστικών διαδρομών στην πόλη . Η διασύνδεση στον κόμβο Σεπολίων σχετίζεται άμεσα με την ανάδειξη των εγκλωβισμένων στον ιστό λόφων Σκουζέ και Ιππίου Κολωνού. • Βελτίωση συνθηκών κατοίκησης τόσο για τους κατοίκους της περιοχής όσο και για τους διερχομένους επισκέπτες	Η τυπολογία της επίλυσης του συγκεκριμένου κόμβου μπορεί να οδηγήσει στην ευρύτερη αντιμετώπιση παρόμοιων τυπολογικών δυσλειτουργιών διασύνδεσης στο σύνολο της Περιφέρειας. • Η υλοποίηση της επέμβασης για ένα στρατηγικής σημασίας κόμβο μπορεί να λειτουργήσει πιλοτικά ,αναδεικνύοντας τον ρόλο της Περιφέρειας ως φορέα **αντιμετώπισης μιας τυπολογίας προβλημάτων σε διαδημοτικό επίπεδο.**

11	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων** **Γ2. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα επίκεντρα των δήμων**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση αναβάθμιση του ρέματος του Προφήτη Δανιήλ. **Ρέμα Προφήτη Δανιήλ** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης • Αναβάθμιση του ρέματος του Προφήτη Δανιήλ σε πράσινη διαδρομή ήπιας παραγωγικής δραστηριότητας, περιπάτου και αναψυχής που προεκτείνεται έως την Ακαδημία Πλάτωνος.	• Δυνατότητα χρηματοδότησης του έργου από το χρηματοδοτικό εργαλείο Jessica, καθώς εντάσσεται στη σύνταξη ενός ευρύτερου ΣΟΑΠ που αφορά στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 3: Ελαιώνας,Βοτανικός), (βλ. Μέρος 1, Κεφ.3.6). • Δυνατότητα μερικής χρηματοδότησης του έργου με βάση τις νέες δράσεις του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Αττικής 2012-2014 : α. 1.4.1.1.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα – Επικαιροποίηση του ισχύοντος πολεοδομικού σχεδίου, (Σχέδιο Δράσης 1.4.1.1. Παρεμβάσεις Στρατηγικής Ανάπτυξης, Προτεραιότητα Α, Πηγή Χρηματοδότησης ΠΔΕ) β.1.4.1.1.5 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα- Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής, (Σχέδιο Δράσης 1.4.1.1. Παρεμβάσεις Στρατηγικής Ανάπτυξης Προτεραιότητα Α, Πηγή Χρηματοδότησης ΠΔΕ) γ.Σχέδιο δράσης 1.2.2.1 Μελέτη οριοθέτησης και προστασίας ρεμάτων (Προτεραιότητα Α. Πηγή Χρηματοδότησης:Ίδιοι Πόροι) • Συμμετοχή στη χρηματοδότηση από τους ΟΤΑ των Δήμων Αθηναίων, Ρέντη, Ταύρου. • Συμμετοχή στη χρηματοδότηση από το ΥΠΕΚΑ συσχετίζοντας το έργο με τις δράσεις που συνοδεύουν το πρόγραμμα της «Διπλής Ανάπλασης» α. Η κατασκευή της λεωφόρου Προφήτη Δανιήλ από την Π.Ράλλη στη Λεωφόρο Αθηνών	• Ενίσχυση του ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη παραρεμάτιων χρήσεων ήπιας παραγωγικής δραστηριότητας, αστικής καλλιέργειας αναψυχής και πολιτισμού, που θα εκμεταλλεύονται την προβλεπόμενη αύξηση της επισκεψιμότητας της περιοχής - με έμφαση στη νεανική κινητικότητα - σε σχέση και με: α. την αναπτυσσόμενη περιοχή του Γκαζιού β. το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο γ. το σταθμό μετρό Ελαιώνα δ. το νέο ΚΤΕΛ Ελαιώνα ε. το νέο γήπεδο ΠΑΟ • Εκμετάλλευση παραρεμάτιων οικοπέδων και κτηρίων ιδιοκτησίας δημοσίου	Α. Το έργο εντάσσεται: • στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 3: Ελαιώνας,Βοτανικός), (βλ. Μέρος 1, Κεφ.3.6). • Στη διαδημοτική δικτύωση τοπικού χαρακτήρα των Δήμων Αθηναίων, Ρέντη, Ταύρου • Στις δράσεις του ΥΠΕΚΑ σχετικά με την αναβάθμιση του οδικού δικτύου του Ελαιώνα που συνοδεύουν το πρόγραμμα της «Διπλής Ανάπλασης»: α. Η κατασκευή της λεωφόρου Προφήτη Δανιήλ από την Π.Ράλλη στη Λεωφόρο Αθηνών Β. Το έργο μπορεί να συσχετιστεί με δράσεις μικρής ή μεγάλης κλίμακας που προβλέπονται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012'14: Γ. Το έργο προβλέπεται να εγείρει: • μια σειρά δημοτικών παρεμβάσεων για έργα μικρότερης ή μεγαλύτερης κλίμακας που αφορούν την ενίσχυση, προστασία και δικτύωση των χώρων πρασίνου, την αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου και την ανάπτυξη και ενίσχυση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων.	**Άμεση συνέργεια** 1.2.2 3.2.7 6.3.1 6.3.2 6.3.3 6.3.4 **Έμμεση συνέργεια** 2.1.1 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1, Μέρος 3, κεφ4.1)	**Άμεση συνέργεια** 1.4.1.1.4 1.4.1.1.5 2.2.1.1.5 **Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 Σχέδιο Δράσης 1.4.3.1 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.7.2.1.1 Σχέδιο δράσης 1.2.2.1 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2, Μέρος 3, κεφ4.1)	Διακριτές φάσεις υλοποίησης είναι δυνατόν να αφορούν: • Το 1^{ο} τμήμα, από την Ακαδημία Πλάτωνος και τη Λεωφόρο Αθηνών έως την Ιερά Οδό. • Το 2^{ο} τμήμα από την Ιερά Οδό έως την Πέτρου Ράλλη. • Το 3^{ο} τμήμα από την Οδό Πέτρου Ράλλη έως την Εθνική Οδό, με ταυτόχρονη ανάπλαση της διασταύρωσης του Ρέματος με την Εθνική Οδό και τις γραμμές του ΟΣΕ. (20). Προτεραιότητα τίθεται στο 2^{ο} τμήμα, Ιερά Οδό έως την Πέτρου Ράλλη.	• Περιβαλλοντική αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής του Ελαιώνα με την προστασία του ρέματος και της παραρεμάτιας περιοχής και με την προστασία και ενίσχυση της παραρεμάτιας βλάστησης. • Συσχετισμός της περιοχής του Ελαιώνα με την Ακαδημία Πλάτωνος και το προγραμματιζόμενο έργο του Μουσείου της Πόλεως των Αθηνών μέσω ενός πράσινου περιπάτου. Δικτύωση πρασίνων χώρων Ρέματος Προφήτη Δανιήλ, Ακαδημίας Πλάτωνος, Λόφου Ιππίου Κολωνού. • Στήριξη της βιώσιμης κινητικότητας με το σχεδιασμό ενός χώρου περιπάτου και τη σχεδιασμένη συνύπαρξη ποδηλάτου και πεζών. • Αναβάθμιση της ευρύτερης έντονα υποβαθμισμένης περιοχής του Ελαιώνα (εξυγίανση παλαιών χρήσεων και ανάπτυξη νέων πολιτισμού και αναψυχής, αποκατάσταση παλαιών κτιριακών κελυφών και απομάκρυνση αυθαιρέτων, ανατροπή της εικόνας ερήμωσης κατά τις βραδυνές ώρες κλπ) μέσω της προβλεπόμενης αύξησης του αριθμού των επισκεπτών και του ιδιωτικού και δημόσιου επενδυτικού ενδιαφέροντος • Ενίσχυση της ήπιας και βιώσιμης παραγωγικής δραστηριότητας και προσέλκυση ΜΜΕ με έμφαση στην καινοτομία και την «πράσινη» τεχνολογία.	• Η κλίμακα του έργου, η διαδημοτική του εμβέλεια και ο συσχετισμός του με σημαντικά δημόσια και ιδιωτικά έργα (ΚΤΕΛ Ελαιώνα, διπλή ανάπλαση κλπ) αναδεικνύει τον **επιτελικό ρόλο** της Περιφέρειας ως το φορέα που δύναται: α. να φέρει σε πέρας έργα διαδημοτικής εμβέλειας β. να συσχετίσει ένα πλήθος εμπλεκόμενων φορέων (ΟΤΑ, ΥΠΕΚΑ, Δημόσιους Οργανισμούς, ομάδες πολιτών κλπ) επιτυγχάνοντας τη συναίνεση, γ. να εκμεταλλευθεί διαθέσιμα εργαλεία χρηματοδότησης με ταχύτητα και αποτελεσματικότητα • Η ένταση της υποβάθμισης της ευρύτερης περιοχής του Ελαιώνα αναδεικνύει τον **κοινωνικό ρόλο** της Περιφέρειας Αττικής ως το φορέα που δύναται να αντιμετωπίσει κρίσιμα πολλαπλά κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα μέσα από υποδειγματικές διαδικασίες παραγωγής δημόσιου έργου / χώρου.

12

Τύπος παρέμβασης **Κομβικές δικτυώσεις δήμων** **Σ1. Δικτυώσεις σε κόμβο με χρήση**	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης** δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014	δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου **Χαμοστέρνας - Ταύρος (Πλατεία Τριών Δήμων)** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης. Διαμόρφωση διαδημοτικής πλατείας-πάρκου αναψυχής και επιχειρηματικής δραστηριότητας στο διάχυτο πεδίο εμπρός από τον Σταθμό του ΗΣΑΠ Ταύρος, στο οποίο συναντώνται η πίσω πλευρά του λόφου του Φιλοπάππου, η ιστορική πορεία των Μακρών Τειχών, ο καλυμμένος Ιλισός, το τοπωνύμιο της Χαμοστέρνας και ο αυτοκινητόδρομος Καλλιρρόης-Χαμοστέρνας, η ανισόπεδη οδός Θεσσαλονίκης και ο ποδηλατόδρομος που προβλέπεται να περάσει από εκεί για να συνδέσει το κέντρο με τον Φαληρικό όρμο στην όχθη του Ιλισού. Βασικός στόχος είναι να μετατραπεί η περιοχή σε σημείο συνάντησης τριών μεγάλων δήμων και να καταστεί κύριος πόλος για τη μητροπολιτική κεντρικότητα στα νοτιοδυτικά του κέντρου της Αθήνας. **Ειδικότερα στοιχεία** • Μετατροπή του διάχυτου χώρου στάθμευσης περί τον Σταθμό ΗΣΑΠ Ταύρος σε αστικό πάρκο/πλατεία. • Κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης κάτω από την επιφάνεια της πλατείας. • Τοποθέτηση συμπληρωματικών χρήσεων στην προτεινόμενη πλατεία. • Σύνδεση με τον ποδηλατόδρομο που προβλέπεται να περάσει από εκεί για να συνδέσει το κέντρο με τον Φαληρικό όρμο στην όχθη του Ιλισού, με στόχο το σημείο αυτό συνάντησης τριών μεγάλων δήμων να καταστεί κύριος πόλος για τη μητροπολιτική κεντρικότητα στα νοτιοδυτικά του κέντρου της Αθήνας. • Ανασύνταξη της σχέσης της προτεινόμενης πλατείας με τη σκεπασμένη κοίτη του Ιλισού και την επαφή με τη λεωφόρο Χαμοστέρνας. • Υπέρβαση της Χαμοστέρνας με στόχο τη σύνδεση με την περιοχή των Πετραλώνων στην πίσω πλευρά του λόφου του Φιλοπάππου και τη συνέχιση της διαδρομής των Μακρών Τειχών, μέσω του λόφου της «Δεξαμενής», προς την Κοίλη και κατ' επέκταση την Ακρόπολη. • Ανασύνταξη του κόμβου στη συμβολή των οδών Πειραιώς και Χαμοστέρνας.	Το έργο μπορεί να χρηματοδοτηθεί εντασσόμενο σε ένα ΣΟΑΠ, μέσω προγραμμάτων όπως το JESSICA και το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη, ενώ η ανάπτυξη ανταποδοτικών χρήσεων επιχειρηματικού χαρακτήρα ή στάθμευσης αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση του σταθμού ΗΣΑΠ θα μπορεί να αποτελέσει τμήμα του σχεδιασμού. Η αξιοποίηση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας μπορεί να αναδειχθεί σε κίνηση ζωτικής σημασίας όσον αφορά την συγκεκριμένη παρέμβαση, στην οποία η αναζήτηση πόρων μελέτης και υλοποίησης οφείλει να ενεργοποιήσει την περιβαλλοντική καινοτομία και τις «πράσινες» επενδύσεις..	Η ανάδειξη της προτεινόμενης διαδημοτικής πλατείας σε δημοφιλές σημείο μητροπολιτικής και τοπικής συνάντησης και άρα ενίσχυσης των ανταποδοτικών χρήσεων που προτείνονται τεκμηριώνεται πολλαπλά. Ήδη, λόγω της προγραμματισμένης ανασυγκρότησης του κέντρου της Αθήνας με άξονα την Πανεπιστημίου, ο ρόλος της λεωφόρου Καλλιρόης φαίνεται να αποκτά στο εγγύς μέλλον νέα χαρακτηριστικά, με αυξημένη σημασία σε μητροπολιτική κλίμακα, δεδομένου ότι θα «υποδεχθεί» ένα μέρος της κίνησης, και κατ' επέκταση ένα πλήθος εμπορικών και οικονομικών δραστηριοτήτων . Ταυτόχρονα, ο νέος μητροπολιτικός ποδηλατόδρομος, που σχεδιάστηκε και αναμένεται να υλοποιηθεί, θα ζωντανέψει την περιοχή διασχίζοντας εγκάρσια την Χαμοστέρνας. Οι δύο νέες ροές ανθρώπων που προστίθενται στο πάζλ των ήδη υπαρχουσών, δημιουργεί ικανό αριθμό κίνησης κόσμου που μπορεί να αναγεννήσει την οικονομία της περιοχής σε μια σύνθεση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων.	Το έργο που περιγράφεται σε αυτή την ενότητα μπορεί να περιληφθεί σε ευρύτερο σχέδιο ΣΟΑΠ, δεδομένων των υποβαθμισμένων συνθηκών κατοίκησης στην περιοχή και της ανάγκης αποκατάστασης των περιβαλλοντικών συνθηκών (ΙΙΙ.2- ιδιαίτερα έντονα φαινόμενα περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, ΙΙΙ.3- απουσία ελεύθερων χώρων, καταπάτηση υφιστάμενων, ΙΙΙ.8- διάλυση λειτουργικής ενότητας και αστικού ιστού, ΙΙΙ.9- αστικός ιστός που δημιουργεί προβλήματα πρόσβασης και κινητικότητας, ΙΙΙ.10- μειωμένη πρόσβαση σε δυνατότητες ενδοαστικών μετακινήσεων). Όσον αφορά το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Περιφέρειας, μπορεί να σχετιστεί με τα εξής μέτρα: • Βελτίωση της ποιότητας ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος (1.1) • Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικών αναπλάσεων και εφαρμογή σημαντικών αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την τόνωση της περιφερειακής οικονομίας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής (1.4) • Αναβάθμιση και βιώσιμη διαχείριση των «πράσινων» πνευμόνων του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας (1.4) • Ανάπτυξη και βελτίωση των χώρων πρασίνου (1.4) • Προώθηση συνεκτικών δικτύων ήπιας μετακίνησης (1.5)	**Άμεση συνέργεια** 6.1.16 4.1.5 4.2.1 **Έμμεση Συνέργεια** 1.2.5 2.3.1 2.2.7 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1,Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Έμμεση Συνέργεια** Μέτρο 1.4 ΣχέδιοΔράσης 1.4.3.1 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 1.5.5.1.8 (βλ.Αναλυτικά στονΠίνακα 2,Μέρος 3, κεφ 4.1	Το κόστος αυτής της παρέμβασης είναι συγκριτικά χαμηλό, καθώς μεγάλο μέρος της στηρίζεται στην αποδόμηση του υπάρχοντος και όχι σε νέες ή μεγάλες κατασκευές και άρα μπορεί να προχωρήσει είτε σε μία είτε σε δύο φάσεις ανάλογα το πρόγραμμά της επέμβασης. Η πιθανή δημιουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης (2 φάσεις) μπορεί να λειτουργήσει ανταποδοτικά σε επίπεδο χρηματοδότησης για την ολοκλήρωση της παρέμβασης.	• Βελτίωση των αστικών συνθηκών κατοίκησης και κίνησης. • Αποκατάσταση της συνοχής του αστικού ιστού. • Ενίσχυση των υπαρχόντων δυναμικών των περιοχών και του σταθμού του ΗΣΑΠ. • Ανάδειξη του υποβαθμισμένου σήμερα φυσικού πλούτου της περιοχής και σύνδεσή του με τους γύρω ελεύθερους χώρους. • Εμπορική και οικονομική τόνωση της περιοχής με την απόδοση του ανενεργού σήμερα δημόσιου χώρου προς όφελος των κατοίκων στο πλαίσιο του περιπάτου και της ανοιχτής αναψυχής.	Ο ιδιαίτερος «πράσινος» χαρακτήρας της προτεινόμενης κατεύθυνσης θα αναδείξει μία επιπλέον πτυχή στην κατεύθυνση των σύγχρονων αστικών επεμβάσεων για τη μητροπολιτική Αθήνα, ενώ η επέμβαση σε ένα σημείο στο οποίο οι δυναμικές δεν έχουν παγιωθεί ακόμα, αν και αυτό προβλέπεται να συμβεί πολύ σύντομα, δίνει το πλεονέκτημα στην Περιφέρεια να παρέμβει εγκαίρως και να αποτελεί αυτή τον παράγοντα ενεργοποίησης του νέου πόλου.

13	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**								
Τύπος παρέμβασης **Κομβικές δικτυώσεις δήμων** **Σ1. Δικτυώσεις σε κόμβο με χρήση**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου **Κόμβος Πειραιώς - Σκυλίτση (Η Πύλη του Πειραιά)** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης. Ανασύνταξη του κόμβου Πειραιώς – Ομ. Σκυλίτση – Γρ. Λαμπράκη, στην περιοχή της συμβολής του ίχνους των Μακρών Τειχών και των γραμμών του ΗΣΑΠ, με στόχο την ανάδειξη της φυσικής και αρχαιολογικής της σημασίας, την αποκατάσταση του αστικού πορώδους και την ενίσχυση του ρόλου της ως «Πύλης» στην κεντρική περιοχή του Πειραιά. **Ειδικότερα στοιχεία:** • Αναδιοργάνωση της κυκλοφορίας και ανασχεδιασμός του κόμβου στη λογική της ευρύτερης πολεοδομικής ανασύνταξης της «ζώνης των Μακρών Τειχών» και της εισόδου στον Πειραιά (εισαγωγή νέου σταθμού ΗΣΑΠ και υπογειοποίηση των γραμμών κατά μήκος της Σκυλίτση). • Αποκατάσταση του αστικού πορώδους του κόμβου με στόχο τη διεπαφή των περιοχών που αναπτύσσονται γύρω του και της φιλικής πρόσβασης των πεζών ανάμεσα στις περιοχές • Αξιοποίηση του ανενεργού κτιριακού αποθέματος • Αξιοποίηση τμήματος του χώρου κίνησης των αυτοκινήτων προς όφελος της πεζής κίνησης σε όλες τις διευθύνσεις. • Σύνδεση με το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων και επέκτασή του στις οδούς Λαμπράκη και Σκυλίτση. • Εκτεταμένη μελέτης φύτευσης.	Στην περίπτωση της περιοχής γύρω από τη συνάντηση των οδών Πειραιώς- Σκυλίτση-Λαμπράκη, τα μέσα χρηματοδότησης των έργων μπορούν να προέρχονται από ένα συνδυασμό των προγραμμάτων JESSICA / Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης και ιδιωτών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή ή έχουν στην ιδιοκτησία τους γη και ακίνητη περιουσία.	Οι σχεδιαστικοί χειρισμοί σε εντοπισμένα πολλαπλά σημεία περιοχές όπως η συμβολή της Πειραιώς με τον Κηφισό ή ο κόμβος Πειραιώς/ Σκυλίτση/ Λαμπράκη, θα μπορούσαν να ευνοήσουν την εκτεταμένη τοπική αποκάλυψη των Μακρών Τειχών, λειτουργώντας ως σημαντικοί αρχαιολογικοί χώροι ικανοί να προσελκύσουν μεγάλο αριθμό επισκεπτών, σε συνδυασμό με τις αστικές πύλες του Πειραιά και τα Κονώνεια τείχη. Η ενεργοποίηση του ανενεργού κτιριακού αποθέματος σε μια σύνθεση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων (πχ. παραγωγής-μεταποίησης, παράλληλα με ήπιες χρήσεις εμπορικού ή πολιτιστικού χαρακτήρα και δραστηριότητες αναψυχής, αθλητισμού) είναι σε θέση να δημιουργήσουν ικανό αριθμό κίνησης κόσμου που μπορεί να αναζωογονήσει την οικονομία της περιοχής.	Το έργο μπορεί να περιληφθεί σε ευρύτερο σχέδιο ΣΟΑΠ, πληρώντας προδιαγραφές που αυτό ορίζει (ΙΙΙ.3- απουσία ελεύθερων χώρων, καταπάτηση υφιστάμενων, ΙΙΙ.4- μεγάλη πυκνότητα κατοίκησης ή τάσεις εγκατάλειψης, ΙΙΙ.5- μεγάλη πυκνότητα εγκαταλελειμμένων ή υπό κατάληψη κτιρίων, ΙΙΙ.7- συγκέντρωση ασύμβατων χρήσεων, ΙΙΙ.8- διάλυση λειτουργικής ενότητας και αστικού ιστού, ΙΙΙ.9- αστικός ιστός που δημιουργεί προβλήματα πρόσβασης και κινητικότητας, ΙΙΙ.10- μειωμένη πρόσβαση σε δυνατότητες ενδοαστικών μετακινήσεων). Όσον αφορά το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Περιφέρειας, μπορεί να σχετιστεί με τα εξής μέτρα: • Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικών αναπλάσεων και εφαρμογή σημαντικών αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την τόνωση της περιφερειακής οικονομίας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής (1.4) • Βελτίωση της ποιότητας ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος (1.1) • Βελτίωση της βατότητας και ασφάλειας του οδικού δικτύου (1.5) • Προώθηση συνεκτικών δικτύων ήπιας μετακίνησης (1.5) • Βελτίωση του επιπέδου ζωής των κατοίκων και της κοινωνικής συνοχής, μέσω ολοκληρωμένων αθλητικών και πολιτιστικών προγραμμάτων σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο. (2.2) • Βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης και της ελκυστικότητας της Περιφέρειας ως τόπου άσκησης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων – προσέλκυση νέων επενδυτών (3.1)	**Άμεση συνέργεια** 6.1.16 6.1.11 6.1.12 6.1.14 6.1.15 6.1.16 **Έμμεση Συνέργεια** 2.2.5 2.2.7 2.2.8. 2.3.1 2.3.2 3.3.4 6.1.13 (βλ. Αναλυτικά στονΠίνακα 1, Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Άμεση συνέργεια** 2.2.1.1.2 3.1.3.1.ζ **Έμμεση Συνέργεια** Μέτρο 1.4 ΣχέδιοΔράσης 1.4.3.1 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 1.5.5.1.8 2.2.1.1.1 2.2.1.1.7 3.1.3.1.ζ (βλ.Αναλυτικά στονΠίνακα 2,Μέρος 3, κεφ 4.1	Το έργο μπορεί να ξεκινήσει με την αποκατάσταση των πεζών και ήπιων συνδέσεων των περιοχών μεταξύ τους, με μικρά έργα επιφάνειας, με μια παράλληλη κινητοποίηση της πιθανότητας ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων γύρω από τον κόμβο, ώστε να αυξηθούν οι διαθέσιμοι πόροι με στόχο την υλοποίηση και ολοκλήρωση της παρέμβασης με την ανασυγκρότηση του ίδιου του κόμβου, σε δεύτερο χρόνο.	Στους στόχους του έργου περιλαμβάνεται: • Βελτίωση των αστικών συνθηκών κατοίκησης και κίνησης. • Αποκατάσταση της συνοχής του αστικού ιστού. • Τόνωση των υπαρχόντων και δυναμικών πόλων (υφιστάμενες και μελλοντικές χρήσεις στη συμβολή των οδών Πειραιώς-Λαμπράκη-Σκυλίτση –εκτεταμένο ανενεργό κτιριακό απόθεμα–) • Ανάδειξη του υποβαθμισμένου σήμερα ιστορικού υπόβαθρο της περιοχής (Μακρά Τείχη- είσοδος στον Πειραιά) και σύνδεσή του με τις γύρω περιοχές κατοικίας, μέσω ήπιων δικτύων μετακίνησης.	Η κλίμακα του έργου αλλά και το περιεχόμενο - επέμβαση στο οδικό δίκτυο που ξεπερνά τα στενά συμφέροντα ενός Δήμου- το κατατάσσουν σε εκείνη την κατηγορία έργων που μπορούν να υλοποιηθούν μόνο από την Περιφέρεια, συνυπολογίζοντας σε αυτή την κρίση και το πλήθος των αρμόδιων εξειδικευμένων υπηρεσιών που διαθέτει και έχει την ευκολία να συντονίσει, αλλά και την ευκαιρία να συμμετάσχει ενεργά σε έναν νέο δυναμικό πόλο του μητροπολιτικού συμπλέγματος της Αθήνας και του Πειραιά.

14	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Κομβικές δικτυώσεις δήμων** **Σ1. Δικτυώσεις σε κόμβο με χρήση**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου **Ιεράς Οδού/Αγίας Άννης** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης: • Αναβάθμιση της περιοχής του κόμβου Ιεράς Οδού/Αγίας Άννης σε δημόσιο χώρο αστικής άρθρωσης	• Δυνατότητα χρηματοδότησης του έργου από το χρηματοδοτικό εργαλείο Jessica, καθώς εντάσσεται στη σύνταξη ενός ευρύτερου ΣΟΑΠ που αφορά στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 3: Ελαιώνας,Βοτανικός) (βλ. Μέρος 1, Κεφ.3.6). • Δυνατότητα μερικής χρηματοδότησης του έργου με βάση τις νέες δράσεις του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Αττικής 2012-2014: α. 1.4.1.1.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα – Επικαιροποίηση του ισχύοντος πολεοδομικού σχεδίου, Προτεραιότητα Α, Πηγή χρηματοδότησης ΠΔΕ (Σχέδιο Δράσης 1.4.1.1. Παρεμβάσεις Στρατηγικής Ανάπτυξης,) β.1.4.1.1.5 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα- Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής, Προτεραιότητα Α, Πηγή χρηματοδότησης ΠΔΕ (Σχέδιο Δράσης 1.4.1.1. Παρεμβάσεις Στρατηγικής Ανάπτυξης)	• Ενίσχυση του ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη παρόδιων χρήσεων αναψυχής και πολιτισμού, που θα εκμεταλλεύονται την προβλεπόμενη αύξηση της επισκεψιμότητας της περιοχής - με έμφαση στη νεανική κινητικότητα - σε σχέση και με: α. την αναπτυσσόμενη περιοχή του Γκαζιού β. το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο γ. το σταθμό μετρό Ελαιώνα δ. το νέο ΚΤΕΛ Ελαιώνα ε. το νέο γήπεδο ΠΑΟ • Πρόβλεψη ανταποδοτικών χρήσεων στον ανισόπεδο κόμβο της Ιεράς Οδού με την Εθνική Οδό (20) • Εκμετάλλευση παρόδιων οικοπέδων και κτηρίων ιδιοκτησίας δημοσίου	Α. Το έργο εντάσσεται: • στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 3: Ελαιώνας,Βοτανικός), (βλ. Μέρος 1, Κεφ.3.6). • Στις μεγάλες διαδημοτικές χειρονομίες υπερτοπικού χαρακτήρα: α. Πολιτισμικός Διάδρομος 3: Σύνδεση Ιστορικού Κέντρου Αθήνας (Πλατεία Ομονοίας) με Κεραμεικό, Μονή Δαφνίου, αρχαιολογικό χώρο Ελευσίνας, μέσω της Ιεράς Οδού (βλ. Μέρος 1, Κεφ.4.3). β. Πράσινος Διάδρομος 2: Ποικίλο Όρος Αιγάλεω / Διομήδειος Βοτανικός Κήπος (Χαϊδάρι), Ιερά Οδός, Βοτανικός Κήπος Γεωπονικής Σχολής / Λυσσιατρείο, Κεραμεικός, Μεγάλος Περίπατος, Στύλοι Ολυμπίου Διός / Εθνικός Κήπος, Πολιτιστικό Κέντρο / Πινακοθήκη, Άλσος Συγγρού, Πανεπιστημιούπολη Ζωγράφου, Αισθητικό Άλσος Καισαριανής στον Υμηττό (βλ. Μέρος 1, Κεφ.4.3). • Στη διαδημοτική δικτύωση τοπικού χαρακτήρα των Δήμων Αθήνας και Αιγάλεω Β. Το έργο μπορεί να συσχετιστεί με δράσεις μικρής ή μεγάλης κλίμακας που προβλέπονται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012'14: Γ. Το έργο προβλέπεται να εγείρει: • μια σειρά δημοτικών παρεμβάσεων για έργα μικρότερης ή μεγαλύτερης κλίμακας που αφορούν την αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου και την ανάπτυξη και ενίσχυση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων.	**Άμεση συνέργεια** 4.1.10 6.3.1. 6.3.2 6.3.3 6.3.4 **Έμμεση συνέργεια** 4.2.11 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1, Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Άμεση συνέργεια** 1.4.1.1.4 1.4.1.1.5 **Έμμεση συνέργεια** Μέτρο1.4 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1. 1.5.5.1.8 3.1.3.1.u 3.1.3.1.ζ 3.1.3.1.λ (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2, Μέρος 3, κεφ 4.1)	Η κλίμακα του έργου απαιτεί να υλοποιηθεί σε μία φάση.	• Περιβαλλοντική αναβάθμιση με τη συμμετοχή στην οργάνωση φυσικών διαδρόμων στην πόλη ενισχύοντας τις ζώνες και της περιοχές πρασίνου. • Συμμέτοχη στην οργάνωση και ανάδειξη πολιτιστικών διαδρομών στην πόλη. • Συμμετοχή στην ανάδειξη και δικτύωση των Αρχαιολογικών χώρων. • Στήριξη της βιώσιμης κινητικότητας με τη σχεδιασμένη συνύπαρξη ΜΜΜ (μετρό, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδηλάτου, πεζών, αλλά και ΙΧ αυτοκινήτων. • Αναβάθμιση της ευρύτερης έντονα υποβαθμισμένης περιοχής του Ελαιώνα (εξυγίανση παλαιών χρήσεων και ανάπτυξη νέων πολιτισμού και αναψυχής, αποκατάσταση παλαιών κτιριακών κελυφών και απομάκρυνση αυθαιρέτων, ανατροπή της εικόνας ερήμωσης κατά τις βραδυνές ώρες κλπ) μέσω της προβλεπόμενης αύξησης του αριθμού των επισκεπτών και του ιδιωτικού και δημόσιου επενδυτικού ενδιαφέροντος • Υποστήριξη των προγραμματιζόμενων έργων μητροπολιτικής εμβέλειας, όπως το νέο ΚΤΕΛ Ελαιώνα και το νέο γήπεδο του ΠΑΟ	• Η κλίμακα του έργου, η διαδημοτική και υπερτοπική του εμβέλεια και ο συσχετισμός του με σημαντικά δημόσια και ιδιωτικά έργα (ΚΤΕΛ Ελαιώνα, διπλή ανάπλαση κλπ) αναδεικνύει τον **επιτελικό ρόλο** της Περιφέρειας ως το φορέα που δύναται: α. να φέρει σε πέρας έργα μητροπολιτικής εμβέλειας β. να συσχετίσει ένα πλήθος εμπλεκόμενων φορέων (ΟΤΑ, ΥΠΕΚΑ, Δημόσιους Οργανισμούς, ομάδες πολιτών κλπ) επιτυγχάνοντας τη συναίνεση, γ. να εκμεταλλευθεί διαθέσιμα εργαλεία χρηματοδότησης με ταχύτητα και αποτελεσματικότητα • Η ένταση της υποβάθμισης της ευρύτερης περιοχής του Ελαιώνα αναδεικνύει τον **κοινωνικό ρόλο** της Περιφέρειας Αττικής ως το φορέα που δύναται να αντιμετωπίσει κρίσιμα πολλαπλά κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα μέσα από υποδειγματικές διαδικασίες παραγωγής δημόσιου έργου / χώρου.

15	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**								
Τύπος παρέμβασης **Κομβικές δικτυώσεις δήμων** **Σ2. Δικτυώσεις σε κόμβο κενού χρήσης**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στο <u>Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο</u>, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε ανισόπεδους κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου **Κόμβος Συγγρού-Καλλιρόης** <u>Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης</u> Ανασύνταξη του κόμβου στη συμβολή της Συγγρού με τη λεωφόρο Καλλιρόης με στόχο το κοινωνικό πορώδες των περιμετρικών λειτουργιών και τη βελτίωση της ανθρώπινης συνθήκης των μετακινήσεων. **Ειδικότερα στοιχεία** • Διευθέτηση της κυκλοφορίας με βάση τα σύγχρονα δεδομένα και απλοποίηση του κόμβου, ανασχεδιασμός του κόμβου. • Αποκατάσταση της διεπαφής των περιοχών εκατέρωθεν του κόμβου. • Αποκατάσταση της πεζής κίνησης εγκάρσια στη λεωφόρο. • Αξιοποίηση του χώρου υπό των υπερυψωμένων διαδρόμων κίνησης των αυτοκινήτων σε όφελος της πεζής κίνησης και σε όλες τις διευθύνσεις. • Αξιοποίηση πιθανών καταργούμενων διαδρόμων κίνησης των αυτοκινήτων και απόδοση τους στους πεζούς. • Σύνδεση των νέων διαδρόμων με το δίκτυο ποδηλατοδρόμων και πιο συγκεκριμένα με τον προτεινόμενο επί της Συγγρού [1]. • Εκτεταμένη μελέτη φύτευσης.	Το έργο μπορεί να χρηματοδοτηθεί εντασσόμενο σε ένα ΣΟΑΠ και σε άμεση σχέση με την προτεινόμενη κατεύθυνση της λεωφόρου Συγγρού [1.α], καθώς και μέσω προγραμμάτων όπως το JESSICA και το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη. Πρωτεύον στοιχείο για την συγκεκριμένη παρέμβαση αποτελεί η επεξεργασία ενός επιχειρησιακού πλάνου, σύμφωνα με το οποίο η Περιφέρεια θα έχει τη δυνατότητα να αξιοποιήσει το γεγονός ότι στην περιοχή δραστηριοποιούνται ισχυρά ιδιωτικά κεφάλαια (εταιρείες υπηρεσιών, ξενοδοχεία, συγκροτήματα αναψυχής). Η υπεραξία για την περιοχή περί του κόμβου που προκύπτει με τη συνολική αναβάθμιση του άξονα της προτεινόμενης επέμβασης στη λεωφόρο Συγγρού αλλά και της ίδιας της διευθέτησης του κόμβου Καλλιρόης μπορεί ανταποδοτικά να συγχρηματοδοτήσει μέρος του έργου σε συνεργασία με επιλεγμένους ιδιώτες και όχι με τη μορφή δημοτικού ή φορολογικού τέλους, προκειμένου να μην επιβαρυνθούν οι μικρές ιδιοκτησίες και επιχειρήσεις.	Δημιουργία εργαλείων – κινήτρων για την ανταποδοτική οικονομική ιεραρχημένη συμμετοχή των ιδιωτών των οποίων οι ιδιοκτησίες και οι οικονομικές δραστηριότητες αναπτύσσονται περί του κόμβου.	Η περίπτωση ανασύνταξης του κόμβου αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα παρέμβασης σε διαδημοτικό όριο, γεγονός που προσφέρει ταυτόχρονα την δυνατότητα δράσης τόσο σε μητροπολιτική κλίμακα, όσο και σε τοπικό επίπεδο. Αφενός, η περιοχή που έχει επιλεγεί να προταθεί το έργο μπορεί να περιγραφεί από τις κατηγορίες πολεοδομικών χαρακτηριστικών, που έχουν οριστεί ως προδιαγραφές ένταξης σε ΣΟΑΠ, σύμφωνα με το ΦΕΚ 1341Δ'/2012. (ΙΙΙ.2- ιδιαίτερα έντονα φαινόμενα περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, ΙΙΙ.3- απουσία ελεύθερων χώρων, καταπάτηση υφιστάμενων, ΙΙΙ.8- διάλυση λειτουργικής ενότητας και αστικού ιστού, ΙΙΙ.9- αστικός ιστός που δημιουργεί προβλήματα πρόσβασης και κινητικότητας, ΙΙΙ.10- μειωμένη πρόσβαση σε δυνατότητες ενδοαστικών μετακινήσεων). Αφετέρου, μέσω του έργου, ενεργοποιούνται οι ακόλουθες δράσεις του Σχεδίου Επιχειρησιακού Προγράμματος της Περιφέρειας 2012-2014 : • Βελτίωση της ποιότητας ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος (1.1) • Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικών αναπλάσεων και εφαρμογή σημαντικών αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την τόνωση της περιφερειακής οικονομίας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής (1.4) • Επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς και ενίσχυση των λοιπών ΜΜΜ, προώθηση συνεκτικών δικτύων ήπιας μετακίνησης και βελτίωση της βατότητας και της ασφάλειας του οδικού δικτύου (1.5) • Ανάπτυξη και βελτίωση των χώρων πρασίνου (1.4) • Βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης και της ελκυστικότητας της Περιφέρειας ως τόπου άσκησης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων – προσέλκυση νέων επενδυτών (3.1) • Ολοκλήρωση της ενότητας παρέμβασης 1 (άξονας Συγγρού) • Ρύθμιση της σύνδεσης με την ενότητα παρέμβασης 2 (Σταθμός ΗΣΑΠ Ταύρος – Χαμοστέρνας-Ιλισός)	**Άμεση συνέργεια** 6.1.16 **Έμμεση Συνέργεια** 6.1.1 6.1.8 (βλ. Αναλυτικά στονΠίνακα 1, Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Έμμεση Συνέργεια** Μέτρο 1.4 ΣχέδιοΔράσης 1.4.3.1 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 1.5.5.1.8 1.4.1.1.1 (βλ.Αναλυτικά στονΠίνακα 2,Μέρος 3, κεφ 4.1	Το προτεινόμενο έργο έχει τη δυνατότητα να υλοποιηθεί σε δύο διακριτές φάσεις, χωρίς αυτό να επιδρά αρνητικά στο συνολικό σχέδιο της παρέμβασης. Αντίθετα η τμηματική υλοποίηση θα δώσει τη δυνατότητα αφενός να επανεκτιμηθούν όλες οι λεπτομέρειες της πρότασης και να ενσωματωθεί με ήπιο τρόπο στη ζωή της πόλης και αφετέρου να εμπλουτιστούν κατά το δεύτερο στάδιο οι διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι με τα μέσα που θα έχουν προκύψει από την πρώτη φάση εκτέλεσης. Προτείνουμε συνολικά την επανεκτίμηση του κόμβου σύμφωνα με τα σύγχρονα κυκλοφοριακά δεδομένα. Σε πρώτο χρόνο σε μία κατεύθυνση απλοποίησης του με την απόδοση διαδρόμων αυτοκινήτων στους πεζούς και το ποδήλατο και με αξιοποίηση του χώρου υπό των υπερυψωμένων διαδρόμων και σε δεύτερο χρόνο προτείνεται ο συνολικός ανασχεδιασμό του. Σε τρίτο στάδιο, η επέκταση ενός μέσου μεταφοράς σταθερής τροχιάς (τραμ) έρχεται σε συνέχεια της επέμβασης στον άξονα της Συγγρού με όλα τα αντίστοιχα οφέλη [1].	• Βελτίωση των αστικών συνθηκών κατοίκησης και κίνησης. • Αποκατάσταση της συνοχής του αστικού ιστού. • Ενίσχυση της συσχέτισης με την προτεινόμενη παρέμβαση στον άξονα της λεωφόρου Συγγρού [1] . • Ανασύνταξη και διεύρυνση της εγκάρσιας κίνησης στη λεωφόρο Συγγρού για την έξοδο των εκατέρωθεν περιοχών επί του νέου προτεινόμενου άξονα [1] με προτεραιότητα των πεζό και τον ποδηλάτη. Ιδιαίτερη μέριμνα για την απαλοιφή της απομόνωσης των υφιστάμενων συγκροτημάτων κατοικιών στην ανατολική παρειά του κόμβου. • Ενίσχυση των υφιστάμενων και μελλοντικών χρήσεων και τόνωση των υπαρχόντων δυναμικών πόλων σε εγγύτητα με τον κόμβο (Συγκροτήματα κατοικιών, Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης στο Φιξ, Πάντειο Πανεπιστήμιο, ΣΓΤ) • Ανάδειξη του υποβαθμισμένου σήμερα φυσικού πλούτου της περιοχής και σύνδεσή του με τους γύρω ελεύθερους χώρους, μέσω ήπιων μέσων μετακίνησης.	• Η κλίμακα του έργου αλλά και το περιεχόμενο -επέμβαση στο οδικό δίκτυο που ξεπερνά τα στενά συμφέροντα ενός Δήμου- το κατατάσσουν σε εκείνη την κατηγορία έργων που μπορούν να υλοποιηθούν μόνο από την Περιφέρεια, συνυπολογίζοντας σε αυτή την κρίση και το πλήθος των αρμόδιων εξειδικευμένων υπηρεσιών που διαθέτει και έχει την ευκολία να συντονίσει. • Η σύμπτωση της προτεινόμενης παρέμβασης με το διαδημοτικό όριο αποτελεί ένα επιπλέον επιχείρημα για την αποκλειστικότητα της δυνατότητας υλοποίησης αυτού του έργου από την Περιφέρεια.

16	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**								
Τύπος παρέμβασης **Κομβικές δικτυώσεις δήμων** **Σ2. Δικτυώσεις σε κόμβο κενού χρήσης**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε ανισόπεδους κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου **Δέλτα Φαλήρου** <u>Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης</u> Ανασύνταξη του κόμβου στο Δέλτα Φαλήρου με στόχο το κοινωνικό πορώδες των περιμετρικών λειτουργιών και τη βελτίωση της ανθρώπινης συνθήκης των μετακινήσεων. **Ειδικότερα στοιχεία** • Αναδιοργάνωση της κυκλοφορίας και ανασχεδιασμός του κόμβου με τα νέα δεδομένα της μετατροπής του Δέλτα σε μητροπολιτικό κέντρο πολιτισμού, της ανάδειξη του Φαληρικού όρμου με υπερτοπικές χρήσεις και της μετατροπής της Συγγρού σε αστική λεωφόρο,. • Αποκατάσταση του αστικού πορώδους του κόμβου με στόχο τη διεπαφή των τριών περιοχών που αναπτύσσονται γύρω του και της φιλικής πρόσβασης των πεζών στο θαλάσσιο μέτωπο. • Αξιοποίηση του χώρου κάτω από τους υπερυψωμένους διαδρόμους κίνησης των αυτοκινήτων προς όφελος της πεζή κίνησης σε όλες τις διευθύνσεις. • Αξιοποίηση των καταργούμενων διαδρόμων κίνησης αυτοκινήτων με την απόδοσή τους στους πεζούς, το ποδήλατο ή σε άλλες χρήσεις. • Σύνδεση των νέων διαδρόμων με το δίκτυο ποδηλατοδρόμων και πιο συγκεκριμένα με τον προτεινόμενο επί της Συγγρού [1] • Εκτεταμένη μελέτη φύτευσης.	Το έργο μπορεί να χρηματοδοτηθεί εντασσόμενο σε ένα ΣΟΑΠ και σε άμεση σχέση με την προτεινόμενη κατεύθυνση της λεωφόρου Συγγρού [1], καθώς και μέσω προγραμμάτων όπως το JESSICA και το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη. Πρωτεύον στοιχείο για τη συγκεκριμένη παρέμβαση αποτελεί ωστόσο η επεξεργασία ενός επιχειρησιακού πλάνου, σύμφωνα με το οποίο η Περιφέρεια θα έχει τη δυνατότητα να αξιοποιήσει το γεγονός ότι στον κόμβο του Δέλτα αναπτύσσεται ένας ισχυρός πόλος πολιτισμού και επιχειρηματικότητας. Η υπεραξία που θα προκύψει στην περιοχή του κόμβου με τη συνολική αναβάθμιση του Δέλτα μπορεί να συγχρηματοδοτήσει ανταποδοτικά μέρος του έργου σε συνεργασία με επιλεγμένους ιδιώτες και όχι με τη μορφή δημοτικού ή φορολογικού τέλους, προκειμένου να μην επιβαρυνθούν οι μικρές ιδιοκτησίες και επιχειρήσεις.	• Δημιουργία εργαλείων – κινήτρων για την ανταποδοτική οικονομική συμμετοχή των ιδιωτών, των οποίων οι ιδιοκτησίες και οι οικονομικές δραστηριότητες αναπτύσσονται γύρω από τον κόμβο. • Επέκταση ανταποδοτικής γραμμής Τραμ / δίκτυο ποδηλάτων. • Ανάδειξη των φυσικών πόρων (όπως είναι η θέα) για τη δημιουργία πόλων αναψυχής ή τουριστικής αξιοποίησης, σε συνδυασμό με την τόνωση της αποκατάστασης της άμεσης σύνδεσης με την ακτή	Η προτεινόμενη ανασύνταξη του κόμβου αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα παρέμβασης σε διαδημοτικό όριο, γεγονός που προσφέρει ταυτόχρονα την δυνατότητα δράσης τόσο σε μητροπολιτική κλίμακα, όσο και σε τοπικό επίπεδο. Αφενός, η περιοχή που έχει επιλεγεί να προταθεί το έργο μπορεί να περιγραφεί με τις κατηγορίες πολεοδομικών χαρακτηριστικών, που έχουν οριστεί ως προδιαγραφές ένταξης σε ΣΟΑΠ, σύμφωνα με το ΦΕΚ 1341Δ'/2012. (ΙΙΙ.2: ιδιαίτερα έντονα φαινόμενα περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, ΙΙΙ.3: απουσία ελεύθερων χώρων, καταπάτηση υφιστάμενων, ΙΙΙ.8: διάλυση λειτουργικής ενότητας και αστικού ιστού, ΙΙΙ.9: αστικός ιστός που δημιουργεί προβλήματα πρόσβασης και κινητικότητας, ΙΙΙ.10: μειωμένη πρόσβαση σε δυνατότητες ενδοαστικών μετακινήσεων). Αφετέρου, μέσω του έργου, ενεργοποιούνται οι ακόλουθες δράσεις του Σχεδίου Επιχειρησιακού Προγράμματος της Περιφέρειας 2012-2014 : • Βελτίωση της ποιότητας ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος (1.1) • Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικών αναπλάσεων και εφαρμογή σημαντικών αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την τόνωση της περιφερειακής οικονομίας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής (1.4) • Επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς και ενίσχυση των λοιπών ΜΜΜ, προώθηση συνεκτικών δικτύων ήπιας μετακίνησης και βελτίωση της βατότητας και της ασφάλειας του οδικού δικτύου (1.5) • Ανάδειξη των πολιτιστικών πόρων της Αττικής και προβολή της σύγχρονης πολιτιστικής δημιουργίας και διεθνώς (2.2) • Εμπλουτισμός, διαφοροποίηση του περιφερειακού τουριστικού προϊόντος και ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού (3.3) • Ανάπτυξη και βελτίωση των χώρων πρασίνου (1.4) • Βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης και της ελκυστικότητας της Περιφέρειας ως τόπου άσκησης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων – προσέλκυση νέων επενδυτών (3.1) Επιπλέον, με το έργο αυτό ολοκληρώνεται η ενότητα παρέμβαση 1 (άξονας Συγγρού)	**Άμεση Συνέργεια** 1.2.2 6.2.1 6.2.6 6.2.7 **Έμμεση συνέργεια** 3.3.5 4.2.6 4.4.4 6.1.11 4.2.6 6.2.4 (βλ. Αναλυτικά στονΠίνακα 1, Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Έμμεση Συνέργεια** Μέτρο 1.4 ΣχέδιοΔράσης 1.4.3.1 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 1.5.5.1.8 1.2.1.1.2 1.4.1.1.2 (βλ.Αναλυτικά στονΠίνακα 2,Μέρος 3, κεφ 4.1	Το προτεινόμενο έργο έχει τη δυνατότητα να υλοποιηθεί σε δύο ή τρεις διακριτές φάσεις, χωρίς αυτό να επιδρά αρνητικά στο συνολικό σχέδιο της παρέμβασης. Αντίθετα η τμηματική υλοποίηση θα δώσει τη δυνατότητα αφενός να επανεκτιμηθούν όλες οι λεπτομέρειες της πρότασης και να ενσωματωθεί με ήπιο τρόπο στη ζωή της πόλης και αφετέρου να εμπλουτιστούν κατά το δεύτερο στάδιο οι διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι με τα μέσα που θα έχουν προκύψει από την πρώτη φάση εκτέλεσης. Προτείνουμε σε πρώτο χρόνο, εργασίες για την κατασκευή υπογειοποιημένου κυκλοφοριακού round about, δηλαδή οδικού άξονα κυκλικής τροχιάς που θα εγγράφεται, εφαπτομενικά ως προς τους υφιστάμενους πλευρικούς οδικούς άξονες, στην κεντρική περιοχή του «τρίλοβου» σχήματος που προκύπτει από αυτούς, με τρόπο που δεν θα εμποδίζει την τρέχουσα κυκλοφοριακή λειτουργία του κόμβου. Σε δεύτερο χρόνο, μετά την ολοκλήρωση των εργασιών αυτών, είναι εφικτή η αλλαγή της λειτουργίας του κόμβου, με την κατάργηση των ανισόπεδων τμημάτων του δρόμου που διασταυρώνονται «χιαστεί» στην κεντρική περιοχή (δηλαδή του υπερυψωμένου τμήματος που φέρει το ρεύμα με κατεύθυνση από τη Συγγρού προς τα νότια και το «ισόπεδο» τμήμα που κατευθύνεται από τα νότια προς την Ποσειδώνος· το υπογειοποιημένο τμήμα με κατεύθυνση από Συγγρού προς βορειοδυτικά στην Ποσειδώνος μπορεί να παραμείνει ως έχει και να συσχετιστεί με τον νέο υποβαθμισμένο round-about). Οι υφιστάμενες δομές και τα «ίχνη» των προς κατάργηση τμημάτων μπορούν να διατηρηθούν (ως χαρακτηριστικά στοιχεία της ιστορικής ταυτότητας της πόλης με ιδιαίτερη αξία τοποσήμου) και να αποδοθούν στους πεζούς και το ποδήλατο, έπειτα από τη στρατηγική φύτευσή τους και την απαραίτητη αντικατάσταση των υλικών δαπεδόστρωσης. Σε τρίτο στάδιο, η επέκταση ενός μέσου μεταφοράς σταθερής τροχιάς (τραμ) καθώς και του δικτύου ποδηλατοδρόμων, με τρόπο που θα συνδέει το κέντρο της Αθήνας με το θαλάσσιο μέτωπο και το κέντρο του Πειραιά, έρχεται σε συνέχεια της επέμβασης στον άξονα της Συγγρού με όλα τα αντίστοιχα οφέλη [1]	• Βελτίωση των αστικών συνθηκών κατοίκησης και κίνησης. • Αποκατάσταση της συνοχής του αστικού ιστού. • Αποκατάσταση του ανοίγματος της πόλης στη θάλασσα και αντίστροφα της υποδοχής των θαλάσσιων και παραθαλάσσιων δραστηριοτήτων εντός της. • Ενίσχυση της συσχέτισης με το παραθαλάσσιο μέτωπο. • Ενίσχυση των μελλοντικών δυναμικών των χρήσεων στην κατάληξη του Δέλτα (Νέα Λυρική Σκηνή, Νέα Εθνική Βιβλιοθήκη). • Τόνωση των υπαρχόντων δυναμικών πόλων (υφιστάμενες και μελλοντικές χρήσεις επί του παράκτιου μετώπου) • Ανάδειξη του υποβαθμισμένου σήμερα φυσικού πλούτου της περιοχής και σύνδεσή του με τους γύρω ελεύθερους χώρους, μέσω ήπιων μέσων μετακίνησης.	• Η κλίμακα του έργου αλλά και το περιεχόμενο - επέμβαση στο μητροπολιτικό οδικό δίκτυο που ξεπερνά τα στενά συμφέροντα ενός Δήμου- το κατατάσσουν σε εκείνη την κατηγορία έργων που μπορούν και πρέπει να υλοποιηθούν από την Περιφέρεια, η οποία διαθέτει όλες τις αρμόδιες και εξειδικευμένες υπηρεσίες για να το συντονίσει. Η σύμπτωση της προτεινόμενης παρέμβασης με το διαδημοτικό όριο αποτελεί σημαντικό επιχείρημα για την δυνατότητας υλοποίησης αυτού του έργου από την Περιφέρεια. • Η σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα θα αποτελέσει στο επόμενο διάστημα μία από τις πλέον σημαντικές υποθέσεις για την πόλη της Αθήνας, δεδομένης της ευκαιρίας κατασκευής της νέας Εθνικής Βιβλιοθήκης και της Λυρικής Σκηνής, αλλά και με την προβλεπόμενη αξιοποίηση του Φαληρικού μετώπου. Για τον παραπάνω λόγο, η Περιφέρεια θα πρέπει να προβλέψει και να σχεδιάσει σημαντικά έργα με τα οποία να συμμετάσχει και να συμβάλλει στους μετασχηματισμούς της πόλης.

17	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Κομβικές δικτυώσεις δήμων** **Σ2. Δικτυώσεις σε κόμβο κενού χρήσης.**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στο <u>Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο,</u> περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε ανισόπεδους κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου **Κόμβος Κηφισού - Παραλιακό μέτωπο (Κόμβος Σ.Ε.Φ.)** <u>Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης</u> Ανασύνταξη του κόμβου μεταξύ Εθνικής οδού και λεωφόρου Ποσειδώνος, στην ευρύτερη περιοχή των αθλητικών εγκαταστάσεων «Καραϊσκάκη» και «Σ.Ε.Φ.», με στόχο την ανάκτηση του κοινωνικού πορώδους ανάμεσα στις οικιστικές περιοχές και τις υπερτοπικές λειτουργίες του θαλασσίου μετώπου, και τη βελτίωση της ανθρώπινης συνθήκης των μετακινήσεων. **Ειδικότερα στοιχεία** • Ανάκτηση του κοινωνικού πορώδους ανάμεσα στις οικιστικές περιοχές και τις υπερτοπικές λειτουργίες του θαλασσίου μετώπου, και τη βελτίωση της ανθρώπινης συνθήκης των μετακινήσεων. • Αξιοποίηση του χώρου κάτω από τους υπερυψωμένους διαδρόμους κίνησης των αυτοκινήτων προς όφελος της πεζής κίνησης σε όλες τις διευθύνσεις. • Ανασύνταξη της μορφολογίας της κοίτης και των εκβολών του Κηφισού. • Απόδοση εκτεταμένης επιφάνειας προς ανάπτυξη δημόσιων δραστηριοτήτων και ενίσχυση της αστικής φύτευσης	Τα μέσα χρηματοδότησης του έργου μπορούν να προέρχονται από ένα συνδυασμό των προγραμμάτων JESSICA / Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης και ιδιωτών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή ή έχουν στην ιδιοκτησία τους γη και ακίνητη περιουσία, ενώ η συνεργασία με άλλους δημόσιους φορείς (ΣΕΦ, ΤΡΑΜ) θα μπορούσε να αποτελεί εναλλακτική χρηματοδότησης τμήματος των παρεμβάσεων.	Η ανάδειξη των φυσικών πόρων (υγρού στοιχείου, θέας, φύτευσης) για τη δημιουργία πόλων αναψυχής ή τουριστικής αξιοποίησης, σε συνδυασμό με την τόνωση της αποκατάστασης της άμεσης σύνδεσης του πολεοδομικού ιστού με την ακτή, θα προσθέσει νέες ροές ανθρώπων στο πάζλ των ήδη υπαρχουσών, δημιουργώντας ικανό αριθμό κίνησης κόσμου που μπορεί να αναγεννήσει την οικονομία της ευρύτερης περιοχής αναφοράς του κόμβου σε μια σύνθεση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων.	Το έργο μπορεί να περιληφθεί σε ευρύτερο σχέδιο ΣΟΑΠ, πληρώντας προδιαγραφές που αυτό ορίζει (III.2- ιδιαίτερα έντονα φαινόμενα περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, III.3- απουσία ελεύθερων χώρων, καταπάτηση υφιστάμενων, III.7- συγκέντρωση ασύμβατων χρήσεων, III.8- διάλυση λειτουργικής ενότητας και αστικού ιστού, III.9- αστικός ιστός που δημιουργεί προβλήματα πρόσβασης και κινητικότητας, III.10- μειωμένη πρόσβαση σε δυνατότητες ενδοαστικών μετακινήσεων). Όσον αφορά το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Περιφέρειας, μπορεί να σχετιστεί με τα εξής μέτρα: • Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικών αναπλάσεων και εφαρμογή σημαντικών αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την τόνωση της περιφερειακής οικονομίας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής (1.4) • Αναβάθιση και βιώσιμη διαχείριση των «πράσινων» πνευμόνων του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας (1.4) • Ανάπτυξη και βελτίωση των χώρων πρασίνου σε κάθε γειτονιά (1.4) • Προστασία των ρεμάτων, φιλική στο περιβάλλον αντιπλημμυρική λειτουργία τους (1.2) • Έλεγχος της θαλάσσιας ρύπανσης, προστασία και αποκατάσταση των ακτών (1.2) • Βελτίωση της ποιότητας ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος (1.1) • Βελτίωση της βατότητας και ασφάλειας του οδικού δικτύου (1.5) • Προώθηση συνεκτικών δικτύων ήπιας μετακίνησης (1.5) • Βελτίωση του επιπέδου ζωής των κατοίκων και της κοινωνικής συνοχής, μέσω ολοκληρωμένων αθλητικών και πολιτιστικών προγραμμάτων σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο. (2.2) • Βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης και της ελκυστικότητας της Περιφέρειας ως τόπου άσκησης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων – προσέλκυση νέων επενδυτών (3.1)	**Άμεση συνέργεια** 6.2.1 6.1.11 1.2.2 **Έμμεση Συνέργεια** 3.3.4 4.2.6 (βλ. Αναλυτικά στονΠίνακα 1, Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Έμμεση Συνέργεια** Μέτρο 1.4 ΣχέδιοΔράσης 1.4.3.1 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 1.5.5.1.8 1.2.1.1.2 1.4.1.1.2 (βλ.Αναλυτικά στονΠίνακα 2,Μέρος 3, κεφ 4.1	Το έργο μπορεί να ξεκινήσει με την αποκατάσταση των πεζών και ήπιων συνδέσεων των περιοχών κατοικίας με την ακτή, με μικρά έργα επιφάνειας, με μια παράλληλη κινητοποίηση της δυνατότητας ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων γύρω από τον κόμβο, ώστε να αυξηθούν οι διαθέσιμοι πόροι με στόχο την υλοποίηση και ολοκλήρωση της παρέμβασης με την ανασυγκρότηση του συνόλου του κόμβου, σε δεύτερο χρόνο.	Στους στόχους του έργου περιλαμβάνεται: • Βελτίωση των αστικών συνθηκών κατοίκησης και κίνησης. • Αποκατάσταση της συνοχής του αστικού ιστού. • Τόνωση των υπαρχόντων και δυναμικών πόλων (ΣΕΦ-Φαληρικό Μέτωπο) • Ανάδειξη του υποβαθμισμένου σήμερα φυσικού υποβάθρου της περιοχής (Κηφισός, παραθαλάσσιο μέτωπο) και σύνδεσή του με τις γύρω περιοχές κατοικίας, μέσω ήπιων δικτύων μετακίνησης. • Απόδοση εκτεταμένης επιφάνειας προς ανάπτυξη δημόσιων δραστηριοτήτων και ενίσχυση της αστικής φύτευσης	Η κλίμακα του έργου αλλά και το περιεχόμενο -επέμβαση στο οδικό δίκτυο που ξεπερνά τα στενά συμφέροντα ενός Δήμου- το κατατάσσουν σε εκείνη την κατηγορία έργων που μπορούν να υλοποιηθούν μόνο από την Περιφέρεια, συνυπολογίζοντας σε αυτή την κρίση και το πλήθος των αρμόδιων εξειδικευμένων υπηρεσιών που διαθέτει και έχει την ευκολία να συντονίσει, αλλά και την ευκαιρία να συμμετάσχει ενεργά σε έναν νέο δυναμικό πόλο του μητροπολιτικού συμπλέγματος της Αθήνας και του Πειραιά. Παράλληλα, η περιοχή θα αποτελέσει στο επόμενο διάστημα μία από τις πλέον σημαντικές υποθέσεις για την πόλη της Αθήνας. Για τον παραπάνω λόγο, η Περιφέρεια θα πρέπει να προβλέψει και να σχεδιάσει σημαντικά έργα με τα οποία να συμμετάσχει και να συμβάλλει στους μετασχηματισμούς της πόλης.

18	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Κομβικές δικτυώσεις δήμων** **Σ2. Δικτυώσεις σε κόμβο κενού χρήσης**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη ανάκτηση του κοινωνικού, λειτουργικού και αισθητικού πορώδους σε ανισόπεδους κόμβους της ενδιάμεσης μητροπολιτικής κεντρικότητας με στόχο τη συνοχή του κατακερματισμένου αστικού συνόλου **Κόμβος Κηφισού - Πειραιώς (Κηφισός – Μακρά Τείχη)** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης. Ανασύνταξη της ευρύτερης περιοχής δυτικά της κοίτης του Κηφισού, στο σημείο συμβολής της με τη ζώνη των Μακρών Τειχών, με στόχο την ανάδειξη της φυσικής και αρχαιολογικής της σημασίας και την αποκατάσταση του αστικού πορώδους, στη γενικότερη κατεύθυνση της λειτουργικής, περιβαλλοντικής, οικονομικής και κοινωνικής του αναζωογόνησης. **Ειδικότερα στοιχεία:** • Αναδιοργάνωση της κυκλοφορίας και ανασχεδιασμός του κόμβου στη λογική της ευρύτερης πολεοδομικής ανασύνταξης της «ζώνης των Μακρών Τειχών». • Αποκατάσταση του αστικού πορώδους του κόμβου με στόχο τη διεπαφή των τριών περιοχών που αναπτύσσονται γύρω του και της φιλικής πρόσβασης των πεζών ανάμεσα στις περιοχές • Αξιοποίηση του εκτεταμένου κενού οικοπέδου που βρίσκεται στη διασταύρωση Πειραιώς – Κηφισού, με στόχο την ανάδειξη της αρχαιολογικής σημασίας του. • Αποκατάσταση και επανάχρηση του υφιστάμενου κτιριακού αποθέματος. • Αξιοποίηση του χώρου κάτω από τους υπερυψωμένους διαδρόμους κίνησης των αυτοκινήτων. • Επανένταξη του Κηφισού και της κοίτης του στην ζωή της περιοχής, ως υδάτινου και πράσινου στοιχείου. • Σύνδεση με το δίκτυο ποδηλατοδρόμων και πιο συγκεκριμένα με τον προτεινόμενο επί της Θεσσαλονίκης • Εκτεταμένη μελέτη φύτευσης.	Τα μέσα χρηματοδότησης των έργων μπορούν να προέρχονται από ένα συνδυασμό των προγραμμάτων JESSICA / Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης και ιδιωτών που έχουν συμφέροντα μέσω ιδιοκτησιών γύρω από τον κόμβο. Στην ανασυγκρότηση του κόμβου μπορούν να συμβάλλουν και άλλοι εμπλεκόμενοι δημόσιοι φορείς, που θα επωφεληθούν από τις προτεινόμενες αλλαγές, όπως ο ΗΣΑΠ ή ο φορέας κατασκευής του δικτύου ποδηλατοδρόμων, με την ανάληψη της υλοποίησης τμήματος των έργων που σχετίζεται με τις εγκαταστάσεις του. Η συνεργασία και ο έλεγχος της ιδιωτικής πρωτοβουλίας μεγάλης κλίμακας με κίνητρα παραμένει και σε αυτή την περίπτωση η πιο δυναμική εναλλακτική πηγή χρηματοδότησης.	Η ενεργοποίηση του ανενεργού κτιριακού αποθέματος σε μια σύνθεση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων (πχ. παραγωγής-μεταποίησης, παράλληλα με ήπιες χρήσεις εμπορικού ή πολιτιστικού χαρακτήρα και δραστηριότητες αναψυχής, αθλητισμού) είναι σε θέση να δημιουργήσουν ικανό αριθμό κίνησης κόσμου που μπορεί να αναζωογονήσει την οικονομία της περιοχής.	Το έργο μπορεί να περιληφθεί σε ευρύτερο σχέδιο ΣΟΑΠ, πληρώντας προδιαγραφές που αυτό ορίζει (ΙΙΙ.2- ιδιαίτερα έντονα φαινόμενα περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, ΙΙΙ.3- απουσία ελεύθερων χώρων, καταπάτηση υφιστάμενων, ΙΙΙ.4- μεγάλη πυκνότητα κατοίκησης ή τάσεις εγκατάλειψης, ΙΙΙ.5- μεγάλη πυκνότητα εγκαταλελειμμένων ή υπό κατάληψη κτιρίων, ΙΙΙ.8- διάλυση λειτουργικής ενότητας και αστικού ιστού, ΙΙΙ.9- αστικός ιστός που δημιουργεί προβλήματα πρόσβασης και κινητικότητας, ΙΙΙ.10- μειωμένη πρόσβαση σε δυνατότητες ενδοαστικών μετακινήσεων). Όσον αφορά το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Περιφέρειας, μπορεί να σχετιστεί με τα εξής μέτρα: • Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικών αναπλάσεων και εφαρμογή σημαντικών αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την τόνωση της περιφερειακής οικονομίας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής (1.4) • Προστασία των ρεμάτων, φιλική στο περιβάλλον αντιπλημμυρική λειτουργία τους (1.2) • Έλεγχος της θαλάσσιας ρύπανσης, προστασία και αποκατάσταση των ακτών (1.2) • Βελτίωση της ποιότητας ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος (1.1) • Βελτίωση της βατότητας και ασφάλειας του οδικού δικτύου (1.5) • Προώθηση συνεκτικών δικτύων ήπιας μετακίνησης (1.5) • Βελτίωση του επιπέδου ζωής των κατοίκων και της κοινωνικής συνοχής, μέσω ολοκληρωμένων αθλητικών και πολιτιστικών προγραμμάτων σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο. (2.2) • Βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης και της ελκυστικότητας της Περιφέρειας ως τόπου άσκησης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων – προσέλκυση νέων επενδυτών (3.1)	**Άμεση συνέργεια** 6.1.16 **Έμμεση Συνέργεια** 2.2.5 2.2.8. 6.1.12 6.1.14 6.1.15 (βλ.Αναλυτικά στονΠίνακα 1,Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 Σχέδιο Δράσης 1.4.3.1 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 2.2.1.1.6 2.2.1.1.3 (βλ.Αναλυτικά στονΠίνακα 2,Μέρος 3, κεφ 4.1	Το έργο μπορεί να ξεκινήσει με την αποκατάσταση των πεζών και ήπιων συνδέσεων των περιοχών μεταξύ τους, με μικρά έργα επιφάνειας, και με την παράλληλη ενεργοποίηση της θεσμικής και προγραμματικής δυνατότητας ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων γύρω από τον κόμβο, ώστε να καλλιεργηθεί το ενδιαφέρον και να αυξηθούν οι διαθέσιμοι πόροι με στόχο την ολοκλήρωση της παρέμβασης με την ανασυγκρότηση του ίδιου του κόμβου, σε δεύτερο χρόνο.	Στους στόχους του έργου περιλαμβάνεται: • Βελτίωση των αστικών συνθηκών κατοίκησης και κίνησης. • Αποκατάσταση της συνοχής του αστικού ιστού. • Τόνωση των υπαρχόντων και δυναμικών πόλων (υφιστάμενες και μελλοντικές χρήσεις στη συμβολή των οδών Πειραιώς και Κηφισού –εκτεταμένο ανενεργό κτιριακό απόθεμα και μεγάλες ενεργές επιχειρήσεις) • Ανάδειξη του υποβαθμισμένου σήμερα φυσικού πλούτου της περιοχής (Κηφισού) και σύνδεσή του με τις γύρω περιοχές κατοικίας, μέσω ήπιων δικτύων μετακίνησης.	Η κλίμακα του έργου αλλά και το περιεχόμενο - επέμβαση στο οδικό δίκτυο που ξεπερνά τα στενά συμφέροντα ενός Δήμου- το κατατάσσουν σε εκείνη την κατηγορία έργων που μπορούν να υλοποιηθούν μόνο από την Περιφέρεια, συνυπολογίζοντας σε αυτή την κρίση και το πλήθος των αρμόδιων εξειδικευμένων υπηρεσιών που διαθέτει και έχει την ευκολία να συντονίσει, αλλά και την ευκαιρία να συμμετάσχει ενεργά σε έναν νέο δυναμικό πόλο του μητροπολιτικού συμπλέγματος της Αθήνας και του Πειραιά.

19	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Κομβικές Δικτυώσεις Δήμων** **Σ2. Δικτυώσεις σε κόμβο κενού χρήσης**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	 με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014	δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κεντρικών δυσλειτουργικών διασυνδέσεων στον **Ανισόπεδοι κόμβοι 'Τρεις γέφυρες' και Εθνικής οδού / Δυρραχίου** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης**.** Αναβάθμιση του **Ανισόπεδου κόμβου 'Τρεις γέφυρες'** με την ταυτόχρονη εκμετάλλευση των κενών επίγειων τμημάτων για τη χωροθέτηση χρήσεων και δραστηριοτήτων	• Δυνατότητα χρηματοδότησης του έργου από το χρηματοδοτικό εργαλείο Jessica, καθώς εντάσσεται στη σύνταξη ενός ευρύτερου ΣΟΑΠ που αφορά στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 1:Άνω/Κάτω Πατήσια), όπως αυτή περιγράφεται και τεκμηριώνεται στο κεφ. 4, παράγραφος 4.3,Πίνακας 1. • Συμμετοχή στη χρηματοδότηση από τους ΟΤΑ των Δήμων Αθηναίων, του Δήμου Αγίων Αναργύρων και του Δήμου Περιστεριού	Χωροθέτηση ανταποδοτικών χρήσεων εμπορίου ή άλλης συμβατής δραστηριότητας στα επίγεια τμήματα του ανισόπεδου κόμβου.	Α. Το έργο : • εντάσσεται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012'14 που αναφέρεται στην «Ολοκληρωμένη προσέγγιση αναπλάσεων και την εφαρμογή σημαντικών παρεμβάσεων για την τόνωση της περιφερειακής οικονομίας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής» στα πλαίσια του Σχεδίου Δράσης **1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών.** κεφ.1 • στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 1: Άνω/Κάτω Πατήσια), όπως αυτή περιγράφεται και τεκμηριώνεται στο κεφ. 4 • Στη διαδημοτική δικτύωση τοπικού χαρακτήρα των Δήμων Αθηναίων, Αγίων Αναργύρων, Δήμου Περιστερίου • Στην πρόταση του ΡΣΑ Αθήνα/Αττική 20211 για τη δημιουργία **μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτων**, (βλ. Κεφ. ΣΤ, άρθρο 33 Παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας υπερτοπικού και τοπικού χαρακτήρα, καθώς και στο Παράρτημα) [27] (**Παράρτημα Β** 1.5.5.1.8 Δημιουργία Α' φάσης Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών.) Β. Το έργο σχετίζεται: • με τη συνολική διευθέτηση και αναβάθμιση της περιοχής 'Τρεις γέφυρες' • με δράσεις μικρής ή μεγάλης κλίμακας που προβλέπονται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012'14 (βλ. Πίνακα 5767) • 1.4.2.1.1.0 Μελέτη βιωσιμότητας – αξιοποίησης του πάρκου Βασιλίσσης (Α. Τρίτσης) Γ. Το έργο προβλέπεται να εγείρει: • μια σειρά δημοτικών παρεμβάσεων για έργα μικρότερης ή μεγαλύτερης κλίμακας που αφορούν την αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου και την εξυγίανση και ενίσχυση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων στην δημόσια κενή επιφάνεια του κόμβου.	**Άμεση συνέργεια** 4.2.1 **Έμμεση συνέργεια** 4.1.5 6.4.3 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1, Μέρος 3, κεφ4.1)	**Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 Σχέδιο Δράσης 1.4.3.1 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 1.5.5.1.8 1.4.2.1.1.0 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2, Μέρος 3, κεφ4.1)	Πρόκειται για επέμβαση , η υλοποίηση της οποίας δύναται να πραγματοποιηθεί σε μια φάση	• Αναβάθμιση και ανάκτηση του κενού και ανεκμετάλλευτου δημόσιου χώρου στα επίγεια τμήματα, που αποτελεί συχνά τόπο αυθαίρετης κατοίκησης. • Εξυγίανση και ενίσχυση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων. • Ενίσχυση της λειτουργικής σύνδεσης των όμορων δήμων. • Προσθετική αξία από την επαναληψιμότητα της δράσης. • Στήριξη της βιώσιμης κινητικότητας με τη σχεδιασμένη συνύπαρξη ΜΜΜ, ποδηλάτου, πεζών, αλλά και ΙΧ αυτοκινήτων. • Βελτίωση συνθηκών κατοίκησης τόσο για τους κατοίκους της περιοχής όσο και για τους διερχομένους επισκέπτες . • Σύνδεση με το Πάρκο Βασιλίσσης και συρραφή του με την περιοχή. Όπως αναφέρεται παραπάνω, μέσω της ρύθμιση του δικτύου κυκλοφορίας κυρίως πεζών και ποδηλάτων, επιλύονται τα προβλήματα προσέγγισης και πρόσβασης στο πάρκο, καθιστώντας το, ζωτικό χώρο εκτόνωσης των κατοίκων. Η περιοχή με αυτό τον τρόπο, ενισχύεται περιβαλλοντικά. Ταυτόχρονα, μέσω της συρραφής, το πάρκο Βασιλίσσης, γίνεται τοπικός και υπερτοπικός πόλος έλξης, εκτόνωσης και αναψυχής.	• Η ανάκτηση, αναβάθμιση και χρήση κενών και χρόνια ανεκμετάλλευτων δημόσιων εκτάσεων αναδεικνύει το καινοτόμο ρόλο της Περιφέρειας ως το νέο φορέα παραγωγής και διαχείρισης του δημόσιου χώρου. • Η επαναληψιμότητα του έργου και η διαδημοτική του σημασία αναδεικνύει τον επιτελικό ρόλο της Περιφέρειας ως το φορέα που δύναται: α. να φέρει σε πέρας έργα διαδημοτικής εμβέλειας γ. να εκμεταλλευθεί διαθέσιμα εργαλεία χρηματοδότησης με ταχύτητα και αποτελεσματικότητα • Η ένταση της υποβάθμισης της περιοχής στις 'Τρεις Γέφυρες' αναδεικνύει τον κοινωνικό ρόλο της Περιφέρειας Αττικής ως το φορέα που δύναται να αντιμετωπίσει κρίσιμα πολλαπλά κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα μέσα από υποδειγματικές και καινοτόμες διαδικασίες παραγωγής δημόσιου έργου / χώρου.

20	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Κομβικές δικτυώσεις δήμων** **Σ2. Δικτυώσεις σε κόμβο κενού χρήσης.**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κόμβων επί της Εθνικής οδού. **Ανισόπεδοι κόμβοι Εθνικής οδού** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης • Παράλληλη αναβάθμιση των ανισόπεδων κόμβων επί της Εθνικής οδού με την ταυτόχρονη εκμετάλλευση των κενών επίγειων τμημάτων για τη χωροθέτηση χρήσεων και δραστηριοτήτων. Κόμβοι Εθνικής Οδού με Λεωφόρο Αθηνών, Ιερά Οδό, Πέτρου Ράλλη, Ορφέως, Γραμμών ΟΣΕ.	• Δυνατότητα χρηματοδότησης του έργου από το χρηματοδοτικό εργαλείο Jessica, καθώς εντάσσεται στη σύνταξη ενός ευρύτερου ΣΟΑΠ που αφορά στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 3: Ελαιώνας,Βοτανικός), (βλ. Μέρος 1, Κεφ.3.6). • Δυνατότητα μερικής χρηματοδότησης του έργου με βάση τις νέες δράσεις του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Αττικής 2012-2014 : α. 1.4.1.1.4 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα – Επικαιροποίηση του ισχύοντος πολεοδομικού σχεδίου, (Σχέδιο Δράσης 1.4.1.1. Παρεμβάσεις Στρατηγικής Ανάπτυξης, Προτεραιότητα Α, Πηγή Χρηματοδότησης ΠΔΕ) β.1.4.1.1.5 Στρατηγική ανάπτυξης για τον Ελαιώνα- Ολοκλήρωση πράξεων εφαρμογής, (Σχέδιο Δράσης 1.4.1.1. Παρεμβάσεις Στρατηγικής Ανάπτυξης Προτεραιότητα Α, Πηγή Χρηματοδότησης ΠΔΕ) • Συμμετοχή στη χρηματοδότηση από τους ΟΤΑ των Δήμων Αθηναίων, Ρέντη, Ταύρου.	• Χωροθέτηση ανταποδοτικών χρήσεων εμπορίου ή άλλης συμβατής δραστηριότητας στα επίγεια τμήματα των ανισόπεδων κόμβων.	Α. Το έργο εντάσσεται: • στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 3: Ελαιώνας,Βοτανικός), (βλ. Μέρος 1, Κεφ.3.6). • Στη διαδημοτική δικτύωση τοπικού χαρακτήρα των Δήμων Αθηναίων, Αιγάλεω, Ρέντη, Ταύρου Β. Το έργο σχετίζεται: • με τη συνολική διευθέτηση και αναβάθμιση της Εθνικής οδού και του Κηφισού ποταμού • με δράσεις μικρής ή μεγάλης κλίμακας που προβλέπονται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012'14. Γ. Το έργο προβλέπεται να εγείρει: • μια σειρά δημοτικών παρεμβάσεων για έργα μικρότερης ή μεγαλύτερης κλίμακας που αφορούν την αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου και την εξυγίανση και ενίσχυση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων εκατέρωθεν της Εθνικής Οδού.	**Άμεση συνέργεια** 3.2.7. 4.1.10 4.2.11 6.3.1 **Έμμεση συνέργεια** 6.3.2 6.3.3 6.3.4 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1, Μέρος 3, κεφ4.1)	**Άμεση συνέργεια** 1.4.1.1.4 1.4.1.1.5 **Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 Σχέδιο Δράσης 1.4.3.1 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2, Μέρος 3, κεφ4.1)	• Η επέμβαση σε κάθε ανισόπεδο κόμβο μπορεί να υλοποιηθεί ανεξάρτητα από τους άλλους. Προτεραιότητα τίθεται στον κόμβο Εθνικής Οδού/ Ιεράς Οδού, ωστόσο πρέπει να σημειωθεί ότι η προστιθέμενη αξία του έργου έγκειται στην παράλληλη αναβάθμιση περισσότερων από έναν κόμβων.	• Αναβάθμιση και ανάκτηση του κενού και ανεκμετάλλευτου δημόσιου χώρου στα επίγεια τμήματα των κόμβων, που αποτελεί συχνά τόπο αυθαίρετης κατοίκησης. • Εξυγίανση και ενίσχυση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων εκατέρωθεν της Εθνικής Οδού και κυρίως γύρω από τους κόμβους. • Ενίσχυση της λειτουργικής σύνδεσης των όμορων δήμων. • Προσθετική αξία από την επαναληψιμότητα της δράσης.	• Η ανάκτηση, αναβάθμιση και χρήση κενών και χρόνια ανεκμετάλλευτων δημόσιων εκτάσεων αναδεικνύει το καινοτόμο ρόλο της Περιφέρειας ως το νέο φορέα παραγωγής και διαχείρισης του δημόσιου χώρου. • Η επαναληψιμότητα του έργου και η διαδημοτική του σημασία αναδεικνύει τον **επιτελικό ρόλο** της Περιφέρειας ως το φορέα που δύναται: • α. να φέρει σε πέρας έργα διαδημοτικής εμβέλειας • γ. να εκμεταλλευθεί διαθέσιμα εργαλεία χρηματοδότησης με ταχύτητα και αποτελεσματικότητα • Η ένταση της υποβάθμισης των περιοχών των ανισόπεδων κόμβων της Εθνικής Οδού, αλλά και της ευρύτερης περιοχής του Ελαιώνα αναδεικνύει τον **κοινωνικό ρόλο** της Περιφέρειας Αττικής ως το φορέα που δύναται να αντιμετωπίσει κρίσιμα πολλαπλά κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα μέσα από υποδειγματικές και καινοτόμες διαδικασίες παραγωγής δημόσιου έργου / χώρου.

21	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Κομβικές δικτυώσεις δήμων** **Σ2. Δικτυώσεις σε κόμβο κενού χρήσης.**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
<u>Στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος</u> περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κόμβων επί της Εθνικής οδού. **Ανισόπεδος κόμβος Εθνικής οδού / Λένορμαν** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης • Αναβάθμιση των ανισόπεδων κόμβων Λένορμαν / Εθνικής οδού με την ταυτόχρονη εκμετάλλευση των κενών επίγειων τμημάτων για τη χωροθέτηση χρήσεων και δραστηριοτήτων.	• Δυνατότητα χρηματοδότησης του έργου από το χρηματοδοτικό εργαλείο Jessica, καθώς εντάσσεται στη σύνταξη ενός ευρύτερου ΣΟΑΠ που αφορά στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 2: Ακαδημία Πλάτωνος), όπως αυτή περιγράφεται και τεκμηριώνεται στο Μέρος 1, (3.6, 4.3, Χάρτης 2, Πιν1) • Δυνατότητα μερικής χρηματοδότησης του έργου με βάση τις νέες δράσεις του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Αττικής 2012-2014 • Συμμετοχή στη χρηματοδότηση από τους ΟΤΑ των Δήμων Αθηναίων και Περιστερίου	• Χωροθέτηση ανταποδοτικών χρήσεων εμπορίου ή άλλης συμβατής δραστηριότητας στα επίγεια τμήματα των ανισόπεδων κόμβων.	Α. Το έργο εντάσσεται: • στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 2: Ακαδημία Πλάτωνος), όπως αυτή περιγράφεται και τεκμηριώνεται στο Μέρος 1, (3.6, 4.3, Χάρτης 2, Πιν1) • Στη διαδημοτική δικτύωση τοπικού χαρακτήρα των Δήμων Αθηναίων, Περιστερίου Β. Το έργο σχετίζεται: • με τη συνολική διευθέτηση και αναβάθμιση της Εθνικής οδού και του Κηφισού ποταμού • με δράσεις μικρής ή μεγάλης κλίμακας που προβλέπονται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012'14. Γ. Το έργο προβλέπεται να εγείρει: • μια σειρά δημοτικών παρεμβάσεων για έργα μικρότερης ή μεγαλύτερης κλίμακας που αφορούν την αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου και την εξυγίανση και ενίσχυση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων εκατέρωθεν της Εθνικής Οδού.	**Έμμεση συνέργεια** 6.1.6 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1, Μέρος 3, κεφ4.1)	**Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 Σχέδιο Δράσης 1.4.3.1 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 1.5.5.1.8 1.4.1.1.4 1.4.1.1.5 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2, Μέρος 3, κεφ4.1)	Η κλίμακα του έργου απαιτεί να υλοποιηθεί σε μία φάση. Το έργο μπορεί να υλοποιηθεί σε συνεργασία ή καθ' ολοκληρία από το δήμο Αθηναίων.	• Βελτίωση των αστικών συνθηκών κατοίκησης και κίνησης. • Αποκατάσταση της συνοχής του αστικού ιστού. • Αποκατάσταση του ανοίγματος της πόλης στη θάλασσα και αντίστροφα της υποδοχής των θαλάσσιων και παραθαλάσσιων δραστηριοτήτων εντός της. • Ενίσχυση της συσχέτισης με το παραθαλάσσιο μέτωπο. • Ενίσχυση των μελλοντικών δυναμικών των χρήσεων στην κατάληξη του Δέλτα (Νέα Λυρική Σκηνή, Νέα Εθνική Βιβλιοθήκη). • Τόνωση των υπαρχόντων δυναμικών πόλων (υφιστάμενες και μελλοντικές χρήσεις επί του παράκτιου μετώπου) • Ανάδειξη του υποβαθμισμένου σήμερα φυσικού πλούτου της περιοχής και σύνδεσή του με τους γύρω ελεύθερους χώρους, μέσω ήπιων μέσων μετακίνησης. •	• Η ανάκτηση, αναβάθμιση και χρήση κενών και χρόνια ανεκμετάλλευτων δημόσιων εκτάσεων αναδεικνύει το καινοτόμο ρόλο της Περιφέρειας ως το νέο φορέα παραγωγής και διαχείρισης του δημόσιου χώρου. • Η επαναληψιμότητα του έργου και η διαδημοτική του σημασία αναδεικνύει τον **επιτελικό ρόλο** της Περιφέρειας ως το φορέα που δύναται: α. να φέρει σε πέρας έργα διαδημοτικής εμβέλειας β. να εκμεταλλευθεί διαθέσιμα εργαλεία χρηματοδότησης με ταχύτητα και αποτελεσματικότητα • Η ένταση της υποβάθμισης των περιοχών των ανισόπεδων κόμβων της Εθνικής Οδού, αλλά και της ευρύτερης περιοχής του Ελαιώνα αναδεικνύει τον **κοινωνικό ρόλο** της Περιφέρειας Αττικής ως το φορέα που δύναται να αντιμετωπίσει κρίσιμα πολλαπλά κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα μέσα από υποδειγματικές και καινοτόμες διαδικασίες παραγωγής δημόσιου έργου / χώρου.

22	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Διαδημοτικές Δικτυώσεις Σημείων & Κόμβων** **Δ1. Δικτυώσεις διεγειρόμενων σημείων κατά τη διέλευση αστικών διαδρομών**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, μέσω της δικτύωσης και ανάπλασης **Των εγκλωβισμένων στον ιστό λόφων** : **Ελικών, Σκουζέ (Ευχλόου Δήμητρας), Ιππίος Κολωνός.** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης Επεμβάσεις με στόχο την ανάδειξη των σημαντικών από οικολογικής και ιστορικής αξίας καθώς και ιδιαίτερου κάλλους λόφων εκατέρωθεν της περιοχής των Πατησιών. Ανάδειξη της τοπογραφίας της ευρύτερης περιοχής και διεύρυνση της ακτίνας συρραφής της περιοχής ως / και προς τα φυσικά της 'όρια' . Επεμβάσεις σε άξονες που συνδέουν τους λόφους με την περιοχή των Πατησιών αλλά και με 'πράσινες' ή και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος διαδημοτικές διαδρομές.	Προϋπόθεση για την χρηματοδότηση του έργου από το χρηματοδοτικό εργαλείο Jessica, αποτελεί η σύνταξη ενός ευρύτερου ΣΟΑΠ που περιλαμβάνει το συγκεκριμένο έργο. Το συγκεκριμένο έργο πληροί τις προϋποθέσεις ένταξης του σε ΣΟΑΠ καθώς η υλοποίηση του απαντά σε μια σειρά κριτήριων στρατηγικής για συνολικότερη πολεοδομική και περιβαλλοντική αναβάθμιση	Οι δυνατότητες ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων είναι διαφορετικές ανάλογα με τον λόφο και το δίκτυο δρόμων που τους συνδέουν με την ευρύτερη περιοχή. Οι αναπλάσεις τους οφείλουν να στοχεύουν στην ανάδειξη του φυσικού τους κάλλους. Ωστόσο θα μπορούσαν να προβλεφτούν επι των λόφων περιορισμένης κλίμακας • Ανταποδοτικές χρήσεις αναψυχής- εστίασης • Ανταποδοτικές χρήσεις πολιτισμού. (ήδη στον Λόφο Ιππίου Κολωνού λειτουργεί υπαίθριο θέατρο) Ενίσχυση του ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη παρόδιων χρήσεων αναψυχής και εμπορίου στους άξονες που τους συνδέουν σε αναφορά με την προβλεπόμενη αύξηση της επισκεψιμότητας	• Τα έργα ανάπλασης / ανάδειξης των συγκεκριμένων λόφων εντάσσονται στο σχέδιο δράσης1.4.1.1 με τίτλο «Παρεμβάσεις στρατηγικής ανάπτυξης», όπου μία δράση αφορά τη διαμόρφωση στρατηγικού προγράμματος για τη θεσμική προστασία και ανάδειξη του Αττικού Τοπίου • 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου • Την υλοποίηση πεζοδρομήσεων στα πλαίσια του σχεδίου Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών • Αν αφορούν καταρχήν ενδοδημοτική παρέμβαση και θα μπορούσαν να ενεργοποιήσουν μια σειρά αντίστοιχων ή συμπληρωματικών έργων υποδεικνύοντας α. Την τυπολογία παρεμβάσεων ως προς την διαχείριση αντίστοιχων φυσικών τόπων / δημόσιων χώρων. β. Τις αρχές σχεδιασμού ως προς τις κινήσεις –θεάσεις- φυτεύσεις γ. Προτεινόμενα υλικά και μεθόδους κατασκευής. Δ. Προτεινόμενο αστικό εξοπλισμό. Τα έργα αυτά αποκτούν υπερτοπική σημασία σε συσχετισμό με τα υπόλοιπα έργα που αφορούν το ΣΟΑΠ στο οποίο εντάσσονται εξυπηρετώντας ευρύτερες στρατηγικές δικτύωσης και αναβάθμισης της πόλης	**Άμεση συνέργεια** 6.1. 6.1.9 **Έμμεση συνέργεια** 2.2.4 2.2.5 2.2.7 4.2.6 6.1.2 6.1.9 6.1.10 2.2.8 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1, Μέρος 3, κεφ4.1)	**Άμεση συνέργεια** 2.2.1.1.5 2.2.1.1.3 **Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 Σχέδιο Δράσης 1.4.3.1 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 2.2.1.1.2 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2, Μέρος 3, κεφ4.1)	Διακριτές φάσεις υλοποίησης είναι δυνατόν να αφορούν: • Την ανάπλαση κάθε ενός λόφου ανεξάρτητα (Ελικών, Σκουζέ, Ιππίου Κολωνού) Την επέμβαση στους άξονες που τους διασύνδεουν η τους συσχετίζουν με άλλους δημόσιους χώρους	• Περιβαλλοντική αναβάθμιση με τη συμμετοχή στην οργάνωση φυσικών διαδρόμων στην πόλη ενισχύοντας τις ζώνες και της περιοχές πρασίνου. • Συμμέτοχη στην οργάνωση και ανάδειξη πολιτιστικών διαδρομών στην πόλη. • Βελτίωση συνθηκών κατοίκησης τόσο για τους κατοίκους της περιοχής όσο και για τους διερχομένους επισκέπτες μέσω των δυνατοτήτων διασύνδεσης , της περιβαλλοντικής αναβάθμισης και της πρόβλεψης χώρων πολιτισμού. • Εμπορική/ οικονομική τόνωση της περιοχής μέσω της προβλεπόμενης αύξησης του αριθμού των κατοίκων/ επισκεπτών	Η φύση του έργου αναδεικνύει τον ρόλο της Περιφέρειας ως το φορέα που δύναται σε συνεργασία με τον Δήμο Αθηναίων • Να αναδείξει την σημασία της τοπογραφία της πόλης μέσω της ανάδειξης δικτύωσης των φυσικών της εξάρσεων • να εκμεταλλευθεί διαθέσιμα εργαλεία χρηματοδότησης με ταχύτητα και αποτελεσματικό τητα

23	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Διαδημοτικές Δικτυώσεις Σημείων & Κόμβων** **Δ1. Δικτυώσεις διεγειρόμενων σημείων κατά τη διέλευση αστικών διαδρομών**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, μέσω της δικτύωσης και ανάπλασης των τόπων αρχαιολογικού ενδιαφέροντος : **Ακαδημία Πλάτωνος, Λόφος Ιππίου Κολωνού** (αρχαιολογικοί τόποι 'εκτός των τειχών') Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης Επεμβάσεις με στόχο την ανάδειξη των συγκεκριμένων αρχαιολογικών τόπων τόσο με επιμέρους έργα σε κάθε έναν από αυτούς -με άμεσες επιπτώσεις στις περιοχές που ανήκουν- , όσο και μέσω της ανάδειξης των διαδρομών που αφορούν την μεταξύ τους σύνδεση αλλά και την διαδημοτική τους δικτύωση με άλλους αρχαιολογικούς τόπους και δημόσιους χώρους.	Προϋπόθεση για την χρηματοδότηση του έργου από το χρηματοδοτικό εργαλείο Jessica, αποτελεί η σύνταξη ενός ευρύτερου ΣΟΑΠ που περιλαμβάνει το συγκεκριμένο έργο. Το συγκεκριμένο έργο πληροί τις προϋποθέσεις ένταξης του σε ΣΟΑΠ καθώς η υλοποίηση του απαντά σε μια σειρά κριτήριων στρατηγικής για συνολικότερη πολεοδομική και περιβαλλοντική αναβάθμιση	Οι δυνατότητες ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων είναι διαφορετικές ανάλογα με τον λόφο και το δίκτυο δρόμων που τους συνδέουν με την ευρύτερη περιοχή. Οι αναπλάσεις τους οφείλουν να στοχεύουν στην ανάδειξη του φυσικού τους κάλλους. Ωστόσο θα μπορούσαν να προβλεφτούν επι των λόφων περιορισμένης κλίμακας • Ανταποδοτικές χρήσεις αναψυχής- εστίασης σε σχέση με τις χρήσεις πολιτισμού. (θέατρο στον Λόφο Ιππίου Κολωνού, Μουσείο στην Ακαδημία Πλάτωνος) • Ανταποδοτικές χρήσεις πολιτισμού. (ήδη στον Λόφο Ιππίου Κολωνού λειτουργεί υπαίθριο θέατρο, ενώ έχει προγραμματιστεί Κατασκευή Μουσείου στην Ακ. Πλάτωνος 2.2.1.1.5) Ενίσχυση του ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη παρόδιων χρήσεων αναψυχής και εμπορίου στους άξονες που τους διασυνδέουν σε αναφορά με την προβλεπόμενη αύξηση της επισκεψιμότητας	Οι επεμβάσεις δικτύωσης –ανάπλασης των τόπων αρχαιολογικού ενδιαφέροντος (Ακαδημία Πλάτωνος, Λόφος Ιππίου Κολωνού) σχετίζονται άμεσα με • 2.2.1.1.5 Εκπόνηση μελέτης που αφορά την κατασκευή του Μουσείου της Αθήνας στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος • 2.2.1.1.2 Εκπόνηση προγράμματος και ιεράρχηση προτεραιοτήτων για την ανάδειξη των ιστορικών και των πολιτιστικών ιδιαιτεροτήτων (πχ αναξιοποίητων αρχαιολογικών χώρων) κάθε ΠΕ • 2.2.1.1.3 Έργα ανάδειξης και προστασίας αρχαιολογικών χώρων • 1.4.3.1.2.3 Έγκριση κατευθύνσεων σχεδιασμού του πλέγματος πρασίνου ανά χωρική ενότητα ή για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής και Τοπικά Σχέδια αναβάθμισης και ανάκτησης του δημόσιου χώρου • Πρόβλεψη ανάδειξης της περιοχής στην Ακαδημία Πλάτωνα ως Υπερτοπικού Πόλου Πολιτιστικών Δραστηριοτήτων σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (Ν1515/85) όπως ισχύει. • Πρόβλεψη ,σύμφωνα με το πρόγραμμα της Ε.Α.Χ.Α , 135 στρεμμάτων αρχαιολογικού πάρκου (σε συνδυασμό με το Μουσείο της Πόλης των Αθηνών, που προβλέπεται να ανεγερθεί εντός του πάρκου) με στόχο την συνολική παρέμβαση στην περιοχή με αναπλάσεις και ανάπτυξη δράσεων : π.χ. πολιτιστικές δραστηριότητες που να συνάδουν με τη λειτουργία της ως πνευματικού κέντρου, δημιουργία συνεδριακού κέντρου συμπληρωματικού στο Μουσείο της Πόλης των Αθηνών πολεοδομική παρέμβαση που να συμβάλλει στην προσέλκυση ειδικού τουρισμού. • Την υλοποίηση πεζοδρομήσεων στα πλαίσια του σχεδίου Δράσης 1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών Αν και πρόκειται για έργα ενδοδημοτικά αποκτούν υπερτοπική σημασία σε συσχετισμό με τα υπόλοιπα έργα που αφορούν το ΣΟΑΠ στο οποίο εντάσσονται, εξυπηρετώντας ευρύτερες στρατηγικές δικτύωσης και αναβάθμισης της πόλης.	**Άμεση συνέργεια** 6.1.6 6.1.9 **Έμμεση συνέργεια** 2.2.4 2.2.5 2.2.7 4.2.6 6.1.2 6.1.9 6.1.10 2.2.8 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1, Μέρος 3, κεφ4.1)	**Άμεση συνέργεια** 2.2.1.1.5 2.2.1.1.3 **Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 Σχέδιο Δράσης 1.4.3.1 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 2.2.1.1.2 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2, Μέρος 3, κεφ4.1)	Διακριτές φάσεις υλοποίησης είναι δυνατόν να αφορούν: • Την ανάπλαση κάθε τόπου ανεξάρτητα (Ακαδημία Πλάτωνος , Ιππίου Κολωνού) Την επέμβαση στους άξονες που τους διασύνδεουν η τους συσχετίζουν με άλλους δημόσιους χώρους η / και αρχαιολογικούς χώρους	• Περιβαλλοντική αναβάθμιση μέσω της ανάπλασης των περιοχών με ενίσχυση της φύτευσης και την οργάνωση φυτεμένων διαδρομών που τις διασύνδεουν. • Συμμέτοχη στην οργάνωση και ανάδειξη του δικτύου πολιτιστικών διαδρομών στην πόλη. • Συμμετοχή στην ανάδειξη και δικτύωση των Αρχαιολογικών χώρων. • Βελτίωση συνθηκών κατοίκησης τόσο για τους κατοίκους της περιοχής όσο και για τους διερχομένους επισκέπτες μέσω των δυνατοτήτων διασύνδεσης , της περιβαλλοντικής αναβάθμισης και της πρόβλεψης χώρων πολιτισμού. • εμπορική/ οικονομική τόνωση της περιοχής μέσω της προβλεπόμενης αύξησης του αριθμού των κατοίκων/ επισκεπτών	Η φύση του έργου αναδεικνύει τον ρολό της Περιφέρειας ως τον επιτελικό φορέα που δύναται να συντονίσει φορείς (Δήμος Αθηναίων , Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων, κα) ώστε • Να αναδειχτεί η σημασία των επιμέρους τόπων αλλά και η οργάνωση των διαδρομών που τις διασύνδεουν και συσχετίζονται με ευρύτερα προγράμματα • να εκμεταλλευθεί διαθέσιμα εργαλεία χρηματοδότησης με ταχύτητα και αποτελεσματικότητα

24	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Διαδημοτικές Δικτυώσεις Σημείων & Κόμβων** **Δ1. Δικτυώσεις διεγειρόμενων σημείων κατά τη διέλευση αστικών διαδρομών**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στην περιοχή Πατησίων, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, μέσω της δικτύωσης και ανάπλασης Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης. των εν δυνάμει συρραφών **Αστικοί θύλακες, Αστικά κενά** Εκμετάλλευση των τοπικών ιδιαιτεροτήτων του αστικού ιστού (άξονες, θύλακες, κενά) σε εν δυνάμει αστικές συρραφές, χώρους αστικής και κοινωνικής δικτύωσης με έμφαση σε χρήσεις υποστηρικτικές της κατοικίας και της τοπικής επιχειρηματικότητας	Προϋπόθεση για την χρηματοδότηση του έργου από το χρηματοδοτικό εργαλείο Jessica, αποτελεί η σύνταξη ενός ευρύτερου ΣΟΑΠ που περιλαμβάνει το συγκεκριμένο έργο. Το συγκεκριμένο έργο πληροί τις προϋποθέσεις ένταξης του σε ΣΟΑΠ καθώς η υλοποίηση του απαντά σε μια σειρά κριτήριων στρατηγικής για συνολικότερη πολεοδομική και περιβαλλοντική αναβάθμιση.	Χωροθέτηση ανταποδοτικών χρήσεων εμπορίου ή άλλης συμβατής δραστηριότητας στους υπό επέμβαση χώρους και ειδικότερα στα ισόγεια των πολυκατοικιών που τους περιβάλλουν. (υποστήριξη χρήσεων μικροεμπορίου γειτονιάς ή ήπιας αναψυχής :μικρά εστιατόρια, καφενεία κλπ) Δυνατότητα δημιουργίας αυτοδιαχειριζόμενων χώρων και χώρων συλλογικής χρήσης.	Το έργο : • εντάσσεται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012'14 που αναφέρεται στην «Ολοκληρωμένη προσέγγιση αναπλάσεων και την εφαρμογή σημαντικών παρεμβάσεων για την τόνωση της περιφερειακής οικονομίας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής» στα πλαίσια του Σχεδίου Δράσης **1.4.1.3 Ανάπλαση και αναβάθμιση Κέντρων Δήμων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών.** κεφ.1 • 2.1.2.2 Σχέδιο δράσης – Πρόγραμμα έργων κάλυψης ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων σε ανάγκες κοινωνικού εξοπλισμού και μονάδες υγείας. • 2.1.2.2.3 Κατασκευή βρεφονηπιακών σταθμών Τα έργα ανάπλασης / ανάδειξης που αφορούν τους 'θύλακες' στην συγκεκριμένη περιοχή αποτελούν κατ' αρχήν ενδοδημοτική παρέμβαση. Η υλοποίηση τους ωστόσο, θα μπορούσε να λειτουργήσει πιλοτικά και υπό αυτήν την έννοια να αφορά περισσότερο από έναν δήμους υποδεικνύοντας • Τυπολογία παρεμβάσεων • Αρχές σχεδιασμού • Προτεινόμενα υλικά και μεθόδους κατασκευής • Προτεινόμενο αστικό εξοπλισμό και φύτευση Τα έργα αυτά αποκτούν υπερτοπική σημασία σε συσχετισμό με τα υπόλοιπα έργα που αφορούν το ΣΟΑΠ στο οποίο εντάσσονται εξυπηρετώντας ευρύτερες στρατηγικές δικτύωσης και αναβάθμισης της πόλης.	**Άμεση συνέργεια** 4.1.5 5.2.4 **Έμμεση συνέργεια** 2.2.4 2.2.5 2.2.7 4.2.6 6.1.2 6.1.9 6.1.10 2.2.4 6.1.2 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1, Μέρος 3, κεφ4.1)	**Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 Σχέδιο Δράσης 1.4.3.1 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 2.1.2.2 2.1.2.2.3 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2, Μέρος 3, κεφ4.1)	Οι φάσεις υλοποίησης εξαρτώνται από την οργάνωση των επί μέρους περιοχών – ενοτήτων που θα δεχτούν την επέμβαση. Η κλίμακα του έργου επιτρέπει την υλοποίηση της σε επί μέρους και αυτόνομες διακριτές φάσεις- με έλεγχο των επιπτώσεων ως προς την αναβάθμιση της άμεσης και ευρύτερης περιοχής στην οποία αναφέρονται.	• Αναβάθμιση και ανάκτηση του ανεκμετάλλευτου δημόσιου χώρου σε κοινόχρηστους χώρους υπαίθριας «κατοίκησης», στάσης, συνάντησης, δραστηριότητας και αναψυχής .Ποιοτικός βιώσιμος δημόσιος χώρος. • Ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής, των τοπικών σχέσεων γειτονιάς, με τη ανάπτυξη χρήσεων εμπορίου και αναψυχής καθώς και αυτοδιαχειριζόμενων χώρων • Εξυγίανση και ενίσχυση του χαρακτήρα της περιοχής σε περιοχή κατοίκησης • Ενίσχυση της υπάρχουσας φύτευσης και δημιουργία ενός «πράσινου δικτύου» • Στήριξη της βιώσιμης κινητικότητας με τη σχεδιασμένη συνύπαρξη ΜΜΜ, ποδηλάτου, πεζών, αλλά και ΙΧ αυτοκινήτων • Προσθετική αξία από την επαναληψιμότητα της δράσης	• Η ανάκτηση, ανάπλαση και χρήση κενών και ανεκμετάλλευτων δημόσιων ή ιδιωτικών χώρων με την οργάνωση ή εκμετάλλευση του κατάλληλου θεσμικού πλαισίου, αναδεικνύει το **καινοτόμο ρόλο** της Περιφέρειας ως το νέο φορέα παραγωγής και διαχείρισης δημόσιας χρήσης χώρων. • Η δυνατότητα επαναληψιμότητας και επέκτασης της εφαρμογής του έργου σε περιοχές με αντίστοιχα χαρακτηριστικά καθώς και ο πιλοτικός του χαρακτήρας αναδεικνύουν τον **επιτελικό ρόλο** της Περιφέρειας • Η φύση του έργου αναδεικνύει τον ρόλο της Περιφέρειας ως το φορέα που δύναται σε συνεργασία με τον Δήμο Αθηναίων να εκμεταλλευθεί διαθέσιμα εργαλεία χρηματοδότησης με ταχύτητα και αποτελεσματικότητα, ενώ ταυτόχρονα υιοθετεί άμεσες και οικονομικές λύσεις μέσω της διατύπωσης της τυπολογίας και του 'συντακτικού' της κατασκευής του.

25	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Διαδημοτικές δικτυώσεις σημείων και κόμβων** **Δ1. Δικτυώσεις διεγειρόμενων σημείων κατά τη διέλευση αστικών διαδρομών**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014	δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
Στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση: **Ανισόπεδος κόμβος οδού Λένορμαν / οδού Κωνσταντινουπόλεως** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης • Αναβάθμιση της περιοχής του ανισόπεδου κόμβου οδού Λένορμαν / οδού Κωνσταντινουπόλεως σε δημόσιο χώρο αστικής άρθρωσης	• Δυνατότητα χρηματοδότησης του έργου από το χρηματοδοτικό εργαλείο Jessica, καθώς εντάσσεται στη σύνταξη ενός ευρύτερου ΣΟΑΠ που αφορά στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 2: Ακαδημία Πλάτωνος), όπως αυτή περιγράφεται και τεκμηριώνεται στο Μέρος 1, (3.6, 4.3, Χάρτης 2, Πιν1) • Δυνατότητα μερικής χρηματοδότησης του έργου με βάση τις δράσεις του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Αττικής 2012-2014 • Δυνατότητα συνεργασίας Περιφέρειας Αττικής – Δήμου Αθηναίων για τη χρηματοδότηση και υλοποίηση	• Ενίσχυση του μικρού και μεσαίου ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη χρήσεων εμπορίου, αναψυχής και πολιτισμού, γύρω από τον κόμβο, στη οδό Κωνσταντινουπόλεως και στους παράδρομους της οδού Λένορμαν, που θα εκμεταλλεύονται την προβλεπόμενη αύξηση της κινητικότητας πεζών και τη λειτουργική διασύνδεση των γύρω αστικών περιοχών (Ακαδημία Πλάτωνος, Κολωνός, Σεπόλια, Μεταξουργείο, περιοχή Σταθμού Λαρίσης) • Ανάπτυξη ανταποδοτικών χρήσεων που θα συνδέονται με το Σταθμό Λαρίσης και την προτεινόμενη αναβάθμισή του • Εκμετάλλευση αδόμητων οικοπέδων και κτηρίων ιδιοκτησίας δημοσίου	Α. Το έργο εντάσσεται: • στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 2: Ακαδημία Πλάτωνος), όπως αυτή περιγράφεται και τεκμηριώνεται στο (3.6, 4.3, Χάρτης 2, Πιν1). • Στις μεγάλες διαδημοτικές χειρονομίες υπερτοπικού χαρακτήρα: Πράσινος Διάδρομος 2: Πολιτιστική Ακτή Πειραιά / Αρχαιολογικός Χώρος Ητιώνιας Ακτής, Παλαιό Αμαξοστάσιο Λεύκας, Εγκαταστάσεις ΟΣΕ Ρέντη, Ρουφ, Ενιαίος Σταθμός Λαρίσης - Πελοποννήσου, μελλοντικό Πάρκο Αγίων Αναργύρων, Μητροπολιτικό Πάρκο Πύργου Βασιλίσσης. Χωροθετείται κατά κύριο λόγο στα ίχνη των παλαιών και νέων γραμμών ΟΣΕ, επεκτείνεται όμως στους παρόδιους οδικούς άξονες, π.χ. Κωνσταντινουπόλεως κ.α. (Μέρος 1, Χάρτης 4) • Στο γεωγραφικό πλαίσιο του Δήμου Αθηναίων Β. Το έργο μπορεί να συσχετιστεί με δράσεις μικρής ή μεγάλης κλίμακας που προβλέπονται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012'14 Γ. Το έργο προβλέπεται να εγείρει: • μια σειρά δημοτικών παρεμβάσεων για έργα μικρότερης ή μεγαλύτερης κλίμακας που αφορούν την αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου και την ανάπτυξη και ενίσχυση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων.	**Άμεση συνέργεια** 4.1.9 4.1.5 5.2.4 **Έμμεση συνέργεια** 4.1.9 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1, Μέρος 3, κεφ4.1)	**Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 Σχέδιο Δράσης 1.4.3.1 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 1.5.5.1.8 3.1.3.1.κ (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2, Μέρος 3, κεφ4.1)	Η κλίμακα του έργου επιτρέπει την υλοποίησή του σε μια φάση. Εναλλακτικά, διακριτές φάσεις υλοποίησης είναι δυνατόν να αφορούν: • Την αναβάθμιση του επίγειου τμήματος του κόμβου στη διασταύρωση Κωνσταντινουπόλεως, Ανδρομάχης, Ιωαννίνων. • Την αναβάθμιση του υπόγειου τμήματος του κόμβου από όπου διέρχεται η οδός Λένορμαν Η κλίμακα της δεύτερη φάσης είναι τέτοια που μπορεί να μπορεί να υλοποιηθεί καθ' ολοκληρία από το δήμο Αθηναίων. Η συνολική παρέμβαση μπορεί να υλοποιηθεί με συνεργασία των δύο φορέων.	• Περιβαλλοντική αναβάθμιση με τη συμμετοχή στην οργάνωση φυσικών διαδρόμων στην πόλη ενισχύοντας τις ζώνες και της περιοχές πρασίνου. • Στήριξη της βιώσιμης κινητικότητας με τη σχεδιασμένη συνύπαρξη ΜΜΜ (μετρό, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδηλάτου, πεζών, αλλά και ΙΧ αυτοκινήτων. • Λειτουργική διασύνδεση των γύρω περιοχών κατοικίας Κολωνού –Μεταξουργείου, περιοχή του Σταθμού Λαρίσης • Αναβάθμιση της ευρύτερης έντονα υποβαθμισμένης περιοχής Κολωνού – Μεταξουργείου (εξυγίανση χρήσεων, αποκατάσταση παλαιών κτιριακών κελυφών, αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος) μέσω της προβλεπόμενης αύξησης του ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος όλων των κλιμάκων • Αναζωογόνηση της κατοίκησης του χώρου από όλες τις κοινωνικές ομάδες. Τόνωση κοινωνικής συνοχής. • Τόνωση της τοπικής δραστηριότητας (εμπόριο, αναψυχή) μέσω της λειτουργικής διασύνδεσης με το Σταθμό Λαρίσης • Υποστήριξη της λειτουργίας του Σταθμού Λαρίσης μέσω της καλύτερης διασύνδεσής του με τις συνοικίες δυτικά των γραμμών του τρένου	• Η κλίμακα του έργου, αναδεικνύει τον επιτελικό ρόλο της Περιφέρειας ως τον φορέα που δύναται: α. να παρεμβαίνει σε όλες τις κλίμακες, β. να επιτυγχάνει τις αναγκαίες συνεργασίες με τους ΟΤΑ για την προώθηση δημοτικών έργων στρατηγικής σημασίας γ. να συσχετίσει ένα πλήθος εμπλεκόμενων φορέων (ΟΤΑ, Δημόσιους Οργανισμούς, ομάδες πολιτών κλπ) επιτυγχάνοντας τη συναίνεση, δ. να εκμεταλλευθεί διαθέσιμα εργαλεία χρηματοδότησης με ταχύτητα και αποτελεσματικότητα • Η ένταση της υποβάθμισης της ευρύτερης περιοχής Ακαδημίας Πλάτωνος-Κολωνού-Μεταξουργείου αναδεικνύει τον **κοινωνικό ρόλο** της Περιφέρειας Αττικής ως το φορέα που δύναται να αντιμετωπίσει κρίσιμα πολλαπλά κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα μέσα από υποδειγματικές διαδικασίες παραγωγής δημόσιου έργου / χώρου.

26	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Διαδημοτικές δικτυώσεις σημείων και κόμβων** **Δ1. Δικτυώσεις διεγειρόμενων σημείων κατά τη διέλευση αστικών διαδρομών**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στην περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση: **Ανισόπεδος κόμβος Λεωφόρου Αθηνών / οδού Κωνσταντινουπόλεως** . Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης**;** • Αναβάθμιση του ανισόπεδου κόμβου Λεωφόρου Αθηνών - οδού Αχιλλέως με την οδό Κωνσταντινουπόλεως και παράλληλη διασύνδεση των οδών Πλαταιών/ Σαλαμίνος με τις οδούς Πλάτωνος/Μοναστηρίου στα πλαίσια της ανάδειξης του Δημόσιου Σήματος	• Δυνατότητα χρηματοδότησης του έργου από το χρηματοδοτικό εργαλείο Jessica, καθώς εντάσσεται στη σύνταξη ενός ευρύτερου ΣΟΑΠ που αφορά στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 2: Ακαδημία Πλάτωνος), όπως αυτή περιγράφεται και τεκμηριώνεται στο Μέρος 1, (3.6, 4.3, Χάρτης 2, Πιν1) • Δυνατότητα μερικής χρηματοδότησης του έργου με βάση τις δράσεις του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Αττικής 2012-2014 • Δυνατότητα συνεργασίας Περιφέρειας Αττικής – Δήμου Αθηναίων για τη χρηματοδότηση και υλοποίηση • Δυνατότητα μερικής χρηματοδότησης στα πλαίσια του έργου της Ανάδειξης του Δημόσιου Σήματος και της δυτικής ολοκλήρωσης του Αρχαιολογικού Περιπάτου με τη συνεργασία ΕΑΧΑ,ΥΠΕΚΑ, ΥΠΠΟ	• Ενίσχυση του μικρού και μεσαίου ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη χρήσεων εμπορίου, αναψυχής και πολιτισμού, που θα εκμεταλλεύονται την προβλεπόμενη αύξηση της κινητικότητας πεζών λόγω της προγραμματισμένης πολιτιστικής διαδρομής του Ανάδειξης του Δημόσιου Σήματος και τη λειτουργική διασύνδεση των γύρω αστικών περιοχών (Ακαδημία Πλάτωνος, Μεταξουργείο, Κεραμεικός, Κολωνός) • Ανάπτυξη ανταποδοτικών χρήσεων που θα συνδέονται με το έργο της «Ανάδειξης του Δημόσιου Σήματος» • Πρόβλεψη ανταποδοτικών χρήσεων στο ισόπεδο τμήμα του κόμβου • Εκμετάλλευση αδόμητων οικοπέδων και κτηρίων ιδιοκτησίας δημοσίου	Α. Το έργο εντάσσεται: • στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 2: Ακαδημία Πλάτωνος), όπως αυτή περιγράφεται και τεκμηριώνεται στο (3.6, 4.3, Χάρτης 2, Πιν1). • Στις μεγάλες διαδημοτικές χειρονομίες υπερτοπικού χαρακτήρα: α. Πράσινος Διάδρομος 2: Πολιτιστική Ακτή Πειραιά / Αρχαιολογικός Χώρος Ηετιώνιας Ακτής, Παλαιό Αμαξοστάσιο Λεύκας, Εγκαταστάσεις ΟΣΕ Ρέντη, Ρουφ, Ενιαίος Σταθμός Λαρίσης - Πελοποννήσου, μελλοντικό Πάρκο Αγίων Αναργύρων, Μητροπολιτικό Πάρκο Πύργου Βασιλίσσης. Χωροθετείται κατά κύριο λόγο στα ίχνη των παλαιών και νέων γραμμών ΟΣΕ, επεκτείνεται όμως στους παρόδιους οδικούς άξονες, π.χ. Κωνσταντινουπόλεως κ.α. (Μέρος 1, Χάρτης 4) β. Πολιτιστικό Διάδρομο 4: Σύνδεση Κεραμεικού με Ακαδημία Πλάτωνος (Μουσείο Πόλεως Αθηνών) και Λόφο Ιππίου Κολωνού, μέσω του ζεύγους Σαλαμίνος / Πλαταιών. (Μέρος 1, Χάρτης 5). • Στη δυτική ολοκλήρωση του Αρχαιολογικού Περιπάτου (έργο της Ανάδειξης του Δημόσιου Σήματος με τη συνεργασία ΕΑΧΑ,ΥΠΕΚΑ, ΥΠΠΟ) • Στο γεωγραφικό πλαίσιο του Δήμου Αθηναίων Β. Το έργο μπορεί να συσχετιστεί με δράσεις μικρής ή μεγάλης κλίμακας που προβλέπονται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012'14. Γ. Το έργο προβλέπεται να εγείρει: • μια σειρά δημοτικών παρεμβάσεων για έργα μικρότερης ή μεγαλύτερης κλίμακας που αφορούν την αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου, την ανάδειξη πολιτιστικών διαδρομών και την ανάπτυξη και ενίσχυση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων.	**Άμεση συνέργεια** 4.1.5 6.1.9 2.2.8 5.2.4 **Έμμεση συνέργεια** 2.1.1 6.1.6 6.1.3 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1, Μέρος 3, κεφ4.1)	**Άμεση συνέργεια** 2.2.1.1.3 **Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 Σχέδιο Δράσης 1.4.3.1 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 2.2.1.1.5 2.2.1.1.2 3.1.3.1.κ (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2, Μέρος 3, κεφ4.1)	Η κλίμακα του έργου απαιτεί να υλοποιηθεί σε μία φάση. Το έργο μπορεί να υλοποιηθεί σε συνεργασία ή καθ' ολοκληρία από το δήμο Αθηναίων.	• Περιβαλλοντική αναβάθμιση με τη συμμετοχή στην οργάνωση φυσικών διαδρόμων στην πόλη ενισχύοντας τις ζώνες και της περιοχές πρασίνου. • Συμμέτοχη στην οργάνωση και ανάδειξη πολιτιστικών διαδρομών στην πόλη. Συμμετοχή στην ανάδειξη του Δημόσιου Σήματος και δικτύωση των Αρχαιολογικών χώρων Κεραμεικού και Ακαδημίας Πλάτωνος. • Στήριξη της βιώσιμης κινητικότητας με τη σχεδιασμένη συνύπαρξη ΜΜΜ (μετρό, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδηλάτου, πεζών, αλλά και ΙΧ αυτοκινήτων. • Λειτουργική διασύνδεση περιοχών κατοικίας Κεραμεικού – Μεταξουργείου - Ακαδημίας Πλάτωνος-Κολωνού • Αναβάθμιση της ευρύτερης έντονα υποβαθμισμένης περιοχής Ακαδημίας Πλάτωνος- Κεραμεικού – Μεταξουργείου (εξυγίανση χρήσεων, αποκατάσταση παλαιών κτιριακών κελυφών, αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος) μέσω της προβλεπόμενης αύξησης του ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος όλων των κλιμάκων • Αναζωογόνηση της κατοίκησης του χώρου από όλες τις κοινωνικές ομάδες. Τόνωση κοινωνικής συνοχής. • Τόνωση της τοπικής δραστηριότητας (εμπόριο, αναψυχή)	• Η κλίμακα του έργου και η σύνδεσή του έργα μητροπολιτικής εμβέλειας αναδεικνύει τον **επιτελικό ρόλο** της Περιφέρειας ως τον φορέα που δύναται: α. να παρεμβαίνει σε όλες τις κλίμακες και β. επιτυγχάνει τις αναγκαίες συνεργασίες με τους ΟΤΑ για την προώθηση δημοτικών έργων στρατηγικής σημασίας γ. να συσχετίσει ένα πλήθος εμπλεκόμενων φορέων (ΟΤΑ, ΥΥΠΟ, ΕΑΧΑ, Δημόσιους Οργανισμούς, ομάδες πολιτών κλπ) επιτυγχάνοντας τη συναίνεση, δ. να εκμεταλλευθεί διαθέσιμα εργαλεία χρηματοδότησης με ταχύτητα και αποτελεσματικότητα • Η ένταση της υποβάθμισης της ευρύτερης περιοχής Ακαδημίας Πλάτωνος-Μεταξουργείου-Κεραμεικού-Κολωνού αναδεικνύει τον **κοινωνικό ρόλο** της Περιφέρειας Αττικής ως το φορέα που δύναται να αντιμετωπίσει κρίσιμα πολλαπλά κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα μέσα από υποδειγματικές διαδικασίες παραγωγής δημόσιου έργου / χώρου.

27	**Κριτήρια αξιολόγησης της παρέμβασης**							
Τύπος παρέμβασης **Διαδημοτικές δικτυώσεις σημείων και κόμβων** **Δ1. Δικτυώσεις διεγειρόμενων σημείων κατά τη διέλευση αστικών διαδρομών**	δυνατότητα χρηματοδότησης-υλοποίησης	δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων	δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)	τον βαθμό δικτύωσης και συνέργειας με άλλες προτεινόμενες παρεμβάσεις		δυνατότητα υλοποίησης σε διακριτές φάσεις που επιτρέπουν τη σταδιακή χρηματοδότηση αλλά και την επανεκτίμηση της παρέμβασης	συμβολή στη βελτίωση του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της κατοίκησης	ανάδειξη του ρόλου της Περιφέρειας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου ως ευρύτερου συντονιστή που ενεργοποιεί διαδικασίες παραγωγής δημόσιου χώρου
				με έργο Προγράμματος Δράσης ΡΣΑ2021	με έργο ΕΠ της Περιφέρειας Αττικής 2012-2014			
Στην περιοχή Ελαιώνα περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση του κόμβου: **Ιεράς Οδού/Πειραιώς** Κωδικοποιημένη περιγραφή πρότασης παρέμβασης: • Αναβάθμιση της περιοχής του κόμβου Ιεράς Οδού/Πειραιώς σε δημόσιο χώρο αστικής άρθρωσης και ιστορικής μνήμης	• Δυνατότητα χρηματοδότησης του έργου από το χρηματοδοτικό εργαλείο Jessica, καθώς εντάσσεται στη σύνταξη ενός ευρύτερου ΣΟΑΠ που αφορά στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 3: Ελαιώνας,Βοτανικός) (βλ. Μέρος 1, Κεφ.3.6). • Δυνατότητα συνεργασίας Περιφέρειας Αττικής – Δήμου Αθηναίων για τη χρηματοδότηση και υλοποίηση • Δυνατότητα μερικής χρηματοδότησης στα πλαίσια του έργου της Ανάδειξης του Δημόσιου Σήματος και της ολοκλήρωσης του Αρχαιολογικού Περιπάτου με τη συνεργασία ΕΑΧΑ,ΥΠΕΚΑ, ΥΠΠΟ	• Ενίσχυση του ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη παρόδιων χρήσεων αναψυχής και πολιτισμού, που θα εκμεταλλεύονται τη νεανική κινητικότητα της περιοχής - σε σχέση με: α. την αναπτυσσόμενη περιοχή του Γκαζιού β. το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο • Εκμετάλλευση οικοπέδων και κτηρίων ιδιοκτησίας δημοσίου	Α. Το έργο εντάσσεται: • στην Περιοχή Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Χωρική ενότητα 3: Ελαιώνας,Βοτανικός), (βλ. Μέρος 1, Κεφ.3.6). • Στις μεγάλες διαδημοτικές χειρονομίες υπερτοπικού χαρακτήρα: α. Πολιτισμικός Διάδρομος 3: Σύνδεση Ιστορικού Κέντρου Αθήνας (Πλατεία Ομονοίας) με Κεραμεικό, Μονή Δαφνίου, αρχαιολογικό χώρο Ελευσίνας, μέσω της Ιεράς Οδού (βλ. Μέρος 1, Κεφ.4.3). β. Πράσινος Διάδρομος 2: Ποικίλο Όρος Αιγάλεω / Διομήδειος Βοτανικός Κήπος (Χαϊδάρι), Ιερά Οδός, Βοτανικός Κήπος Γεωπονικής Σχολής / Λυσσιατρείο, Κεραμεικός, Μεγάλος Περίπατος, Στύλοι Ολυμπίου Διός / Εθνικός Κήπος, Πολιτιστικό Κέντρο / Πινακοθήκη, Άλσος Συγγρού, Πανεπιστημιούπολη Ζωγράφου, Αισθητικό Άλσος Καισαριανής στον Υμηττό (βλ. Μέρος 1, Κεφ.4.3). Β. Το έργο μπορεί να συσχετιστεί με δράσεις μικρής ή μεγάλης κλίμακας που προβλέπονται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2012'14: Γ. Το έργο προβλέπεται να εγείρει: • μια σειρά δημοτικών παρεμβάσεων για έργα μικρότερης ή μεγαλύτερης κλίμακας που αφορούν την αναβάθμιση και ανάκτηση του δημόσιου χώρου και την ανάπτυξη και ενίσχυση τοπικών και υπερτοπικών χρήσεων.	**Άμεση συνέργεια** 6.1.8 6.1.9 2.2.8 6.1.3 **Έμμεση συνέργεια** 6.1.3 3.3.4 5.2.4 2.1.1 6.1.6 (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 1, Μέρος 3, κεφ 4.1)	**Άμεση συνέργεια** 2.2.1.1.3 **Έμμεση συνέργεια** Μέτρο 1.4 Σχέδιο Δράσης 1.4.3.1 Σχέδιο Δράσης 1.4.1.3 1.4.4.1.1 1.4.3.1.2.3 1.5.5.1.9 1.7.2.1.1 2.2.1.1.5 2.2.1.1.2 3.1.3.1.κ (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2, Μέρος 3, κεφ4.1) (βλ. Αναλυτικά στον Πίνακα 2, Μέρος 3, κεφ 4.1)	Η κλίμακα του έργου απαιτεί να υλοποιηθεί σε μία φάση. Το έργο μπορεί να υλοποιηθεί σε συνεργασία ή καθ' ολοκληρία από το δήμο Αθηναίων.	• Περιβαλλοντική αναβάθμιση με τη συμμετοχή στην οργάνωση φυσικών διαδρόμων στην πόλη ενισχύοντας τις ζώνες και της περιοχές πρασίνου. • Συμμέτοχη στην οργάνωση και ανάδειξη πολιτιστικών διαδρομών στην πόλη. • Συμμετοχή στην ανάδειξη και δικτύωση των Αρχαιολογικών χώρων. • Στήριξη της βιώσιμης κινητικότητας με τη σχεδιασμένη συνύπαρξη ΜΜΜ (μετρό, γραμμές κορμού λεωφορείων ή τρόλεϊ), ποδηλάτου, πεζών, αλλά και ΙΧ αυτοκινήτων. • Υποστήριξη των προγραμματιζόμενων έργων μητροπολιτικής εμβέλειας, όπως το νέο ΚΤΕΛ Ελαιώνα και το νέο γήπεδο του ΠΑΟ • Συμμέτοχη στην οργάνωση και ανάδειξη πολιτιστικών διαδρομών στην πόλη. Συμμετοχή στην ανάδειξη του Δημόσιου Σήματος και στην ολοκλήρωση του Μεγάλου Αρχαιολογικού Περίπατου	• Η κλίμακα του έργου και η σύνδεσή του έργα μητροπολιτικής εμβέλειας αναδεικνύει τον **επιτελικό ρόλο** της Περιφέρειας ως τον φορέα που δύναται: α. να παρεμβαίνει σε όλες τις κλίμακες και β. επιτυγχάνει τις αναγκαίες συνεργασίες με τους ΟΤΑ για την προώθηση δημοτικών έργων στρατηγικής σημασίας γ. να συσχετίσει ένα πλήθος εμπλεκόμενων φορέων (ΟΤΑ, ΥΥΠΟ, ΕΑΧΑ, Δημόσιους Οργανισμούς, ομάδες πολιτών κλπ) επιτυγχάνοντας τη συναίνεση, δ. να εκμεταλλευθεί διαθέσιμα εργαλεία χρηματοδότησης με ταχύτητα και αποτελεσματικότητα Η ένταση της υποβάθμισης της ευρύτερης περιοχής του Κέντρου αναδεικνύει τον **κοινωνικό ρόλο** της Περιφέρειας Αττικής ως το φορέα που δύναται να αντιμετωπίσει κρίσιμα πολλαπλά κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα μέσα από υποδειγματικές διαδικασίες παραγωγής δημόσιου έργου / χώρου.

Μέρος 4.

Η ιεράρχηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων

4.2 Συμπερασματικός Πίνακας - Χαρτογράφηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων ως τύπων διαδημοτικών σχέσεων, ιεραρχημένων ως προς τα κριτήρια αξιολόγησης.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις ιεραρχούνται σε κατηγορίες έργων πρώτης προτεραιότητας, που εφόσον αρχίσουν να αναπτύσσονται δύνανται να συνοδεύονται και από εξαρτημένα έργα δεύτερης και τρίτης προτεραιότητας.

Το συνολικό δίκτυο των στρατηγικών παρεμβάσεων εισάγει μια νέα κλίμακα διαχείρισης και παραγωγής δημόσιου χώρου, που ανταποκρίνεται στη νέα θεσμική κλίμακα του οργάνου της Περιφέρεια Αττικής.

Στο τέλος της Α' Φάσης προσδιορίζονται, περιγράφονται και τεκμηριώνονται οι καταρχάς κόμβοι του δικτύου, νευραλγικές αλληλοεξαρτόμενες παρεμβάσεις σε διαφορετικές κλίμακες και με διαφορετικό χρονικό ορίζοντα υλοποίησης. Μελλοντικά, το δίκτυο δύναται να διεγείρει ένα πλήθος άλλων εξαρτόμενων παρεμβάσεων υπερτοπικών ή τοπικών, μικρής ή μεγάλης κλίμακας. Με τη σταδιακή πρόσθεση νέων κόμβων/παρεμβάσεων το δίκτυο θα εμπλουτίζεται πυκνούμενο και επεκτεινόμενο.

Στη Β' φάση θα συνταχθούν οι προδιαγραφές βάσει των οποίων θα μελετηθούν και θα υλοποιηθούν τα έργα κατά προτεραιότητα.

Σειρά αξιολόγησης	*Έργα Α' προτεραιότητας*	*Εξαρτώμενα έργα Β' προτεραιότητας*		*Εξαρτώμενα έργα Γ' προτεραιότητας*	
1	Συγγρού *(κωδ. 1)*	1.1.1	Κόμβος Συγγρού -Καλλιρόης *(κωδ. 15)*	1.2.1	Χαμοστέρνας *(κωδ. 2)*
		1.1.2	Κόμβος Δέλτα Φαλήρου *(κωδ. 16)*		
2	Σταθμός Λαρίσης *(κωδ. 9)*	2.1.1	Κόμβος Σεπολίων / γραμμές ΟΣΕ *(κωδ. 10)*	2.2.1	Λόφοι (Ελικών, Σκουζέ, Ιππίου Κολωνού) *(κωδ. 22)*
		2.1.2	Κόμβος Λένορμαν / Κωνσταντινουπόλεως *(κωδ. 25)*	2.2.2	Αρχαιολογικοί Χώροι (Ακαδημία Πλάτωνος, Λόφος Ιππίου Κολωνού) *(κωδ. 23)*
		2.1.3	Κόμβος Τρεις Γέφυρες *(κωδ. 19)*	2.2.3	Αστικοί Θύλακες - Αστικά Κενά *(κωδ. 24)*
				2.2.4	Κόμβος Κωνσταντινουπόλεως / Λεωφόρος Αθηνών *(κωδ. 26)*
				2.2.5	Λένορμαν *(κωδ. 6)*
				2.2.6	Κόμβος Εθνικής οδού/ Λένορμαν *(κωδ. 21)*
				2.2.7	Κόμβος Εθνικής οδού/ Δυρραχίου *(κωδ. 19)*
3	Κόμβος Χαμοστέρνας - Ταύρου (Πλατεία Τριών Δήμων) *(κωδ. 12)*	3.1.1	Ιλισός (Πράσινο Ποτάμι) *(κωδ. 7)*	3.2.1	Μακρά Τείχη *(κωδ. 3)*
				3.2.2	Χαμοστέρνας *(κωδ. 2)*
4	Κόμβος Ιεράς οδού / Αγίας Άννης *(κωδ. 14)*	4.1.1	Κόμβος Εθνικής οδού / Ιεράς οδού *(κωδ. 20)*	4.2.1	Ιερά οδός *(κωδ. 4)*
		4.1.2	Προφήτης Δανιήλ *(κωδ. 11)*	4.2.2	Κόμβοι Εθνικής οδού με Λεωφόρο Αθηνών, Πέτρου Ράλλη, Ορφέως, γραμμές ΟΣΕ *(κωδ. 20)*
				4.2.3	Αγίας Άννης *(κωδ. 5)*
				4.2.4	Κόμβος Ιεράς Οδού / Πειραιώς (Κεραμεικός) *(κωδ. 27)*
5	Κόμβος Πειραιώς / Σκυλίτση (Η Πύλη του Πειραιά) *(κωδ. 13)*	5.1.1	Κόμβος Πειραιώς / Κηφισού (Κηφισός – Μακρά Τείχη) *(κωδ. 18)*	5.2.1	Μακρά Τείχη *(κωδ.3)*
		5.1.2	Κόμβος Κηφισού - Παραλιακό μέτωπο (Κόμβος Σ.Ε.Φ.) *(κωδ. 17)*	5.2.2	Κηφισός (από τον κόμβο Πειραιώς ως τις εκβολές) *(κωδ.8)*

