



σχολή
αρχιτεκτόνων
μηχανικών

ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Πολεοδομία-Χωροταξία

Όψεις του αστικού τοπίου και δημόσιος χώρος. Πόλη, φύση και νέες τεχνολογίες

Δισάσκοντες: Ι. Πολύζος, Α. Αραβαντινός, Ε. Χανιώτου

À la recherche du vert perdu:
αναβαθμίζοντας τον άξονα της
Πατησίων

Μαρία Λατινοπούλου

Ιούνιος 2017

Περιεχόμενα

1	Εισαγωγικά	1
1.1	Αντικείμενο έρευνας - Περί υποβάθμισης κι αναβάθμισης	1
1.2	Περί δρόμων.....	2
1.3	Πολεοδομική και οικιστική εξέλιξη	3
2	Εστιάζοντας στην περιοχή μελέτης.....	6
2.1	Ο άξονας διαχρονικά – ιστορική και πολεοδομική εξέλιξη	6
2.2	Υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο.....	6
2.3	Ο άξονας ως δρόμος.....	8
2.4	Ο άξονας ως χώρος	10
2.5	Δραστηριότητες επί του άξονα	11
2.6	Κοινωνικά στοιχεία.....	13
2.7	Καθορισμός ενοτήτων	15
3	Εμβαθύνοντας στις επί μέρους ενότητες.....	17
3.1	Από τη Λεωφόρο Αλεξάνδρας μέχρι την Αγίου Μελετίου.....	17
3.2	Κάτω Πατήσια.....	19
3.3	Αθροιστικός απολογισμός.....	20
4	Προς μία νέα καθημερινότητα.....	21
4.1	Επισκόπηση των μελετών για την περιοχή	21
4.2	Κατευθύνσεις	22
5	Συμπεράσματα	26

1 Εισαγωγικά

1.1 Αντικείμενο έρευνας - Περί υποβάθμισης κι αναβάθμισης

Τα τελευταία χρόνια αναδύεται όλο και πιο έντονη η αίσθηση ότι υπάρχουν σημαντικά προβλήματα, πολεοδομικής φύσης, στον αστικό χώρο της Αθήνας. Τα προβλήματα αυτά στέφονται είτε γύρω από ζητήματα συγκρότησης της ίδιας της πόλης (πχ χωροθέτηση των διάφορων λειτουργιών και οι μεταξύ τους σχέσεις, κυκλοφοριακά ζητήματα, ατμοσφαιρική ρύπανση, ηχορύπανση κα) είτε ζητήματα που αφορούν τις κοινωνικές σχέσεις όπως αυτές εκδηλώνονται στο χώρο της πόλης (πχ εγκατάλειψη περιοχών από τους κατοίκους, φθορά της έννοιας της γειτονιάς, ανασφάλεια κα). Τα ζητήματα αυτά δεν είναι καινούρια, αλλά εμφανίζονται έντονα ήδη από τη δεκαετία του '90 (ΕΜΠ, 1992).

Σημαντικό στοιχείο αποτελεί ότι τα θέματα αυτά δεν αποτελούν μόνο αντικείμενο έρευνας πολεοδόμων και πολιτικών ιθυνόντων, αλλά και μόνιμο αντικείμενο του έντυπου και του ψηφιακού τύπου. Η έννοια η οποία απορρέει από αυτή τη δημόσια συζήτηση είναι εκείνη της «υποβάθμισης» κάποιων περιοχών. Η γενικευμένη χρήση του όρου η οποία περικλείει πλήθος διαφορετικών περιπτώσεων με διαφορετικά ζητήματα η κάθε μία, η επίσης γενικευμένη απόδοση ευθυνών και υπόδειξη υπευθύνων οδηγεί σε μία επικίνδυνη ασάφεια η οποία σε μεγάλο βαθμό δυσχεραίνει τη διατύπωση πρακτικών που να συμβάλουν στην άρση αυτών των προβλημάτων. Η διερεύνηση της έννοιας της υποβάθμισης και των διαφορετικών υποπεριπτώσεων που περιλαμβάνει αποτελεί ένα μεγάλο κεφάλαιο το οποίο δε θα διερευνηθεί στην παρούσα εργασία. Η έννοια αυτή όμως και ακριβώς αυτή η προβληματική χρήση της δίνει το έναυσμα για την εμβάθυνση σε μία τέτοια μελέτη περίπτωσης, ώστε να μπορέσουν να διερευνηθούν οι παράγοντες υποβάθμισης, να κατανοηθούν και μέσα από αυτό να γίνουν διακριτοί οι παράγοντες που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε μία αναβάθμιση, αναγνωρίζοντας παράλληλα τις επιπτώσεις που θα επιφέρει στην περιοχή.

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση των παραγόντων που αλληλεπιδρούν και διαμορφώνουν την πραγματικότητα πάνω στον άξονα της Πατησίων, ο οποίος διέρχεται από περιοχές οι οποίες χαρακτηρίζονται ως «υποβαθμισμένες». Πραγματοποιείται «ανάγνωση» της περιοχής μελέτης σε διαδοχικά επίπεδα ώστε να κατανοηθούν οι μεταβλητές που αλληλοδρούν και οι ποιότητες που παράγονται. Επιχειρείται να κατανοηθούν οι ποσοτικοί και ποιοτικοί χωρικοί και κοινωνικοί παράγοντες που άπτονται του δημόσιου χώρου. Για να γίνει αυτό, πέρα από βιβλιογραφική έρευνα για

τον εντοπισμό στοιχείων που αφορούν την ιστορική εξέλιξη της περιοχής μελέτης, πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις σε αυτή, καταγραφές και αποτυπώσεις παρατηρήσεων. Η ανάλυση ξεκινάει με τη συνολική διερεύνηση και παρουσίαση των μεταβλητών που συνθέτουν την περιοχή μελέτης και συνεχίζει με την εστίαση σε δύο χωρικές ενότητες με διαφορετικά ποιοτικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά μεταξύ τους. Μέσα από την επισκόπηση των μελετών που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί για την ευρύτερη περιοχή μελέτης αναδεικνύεται η σημασία της επαναδιαπραγμάτευσης του δρόμου ως δημόσιου χώρου και η ανάγκη αναβάθμισης του χώρου αυτού.

1.2 Περί δρόμων

Ο δρόμος ως χώρος και ως έννοια αποτελεί μία θεματική με ισχυρή παρουσία στη διεθνή έρευνα, τόσο τη σύγχρονη όσο και των προηγούμενων αιώνων, σε διάφορους επιστημονικούς τομείς όπως τον αστικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, τη γεωγραφία, τις πολιτιστικές σπουδές και την κοινωνιολογία. Στο άκουσμα του ονόματος των κεντρικότερων λεωφόρων μίας πόλης, δημιουργούνται εσωτερικοί συνειρμοί που τις συνδέουν με διάφορες εκφάνσεις της καθημερινότητας στην πόλη, όπως η διασκέδαση, το άγχος, οι αγορές, πολιτικές οι δράσεις και διαμαρτυρίες, οι συγκρούσεις και οι διεκδικήσεις, αλλά και οι μετακινήσεις και ο ενδιάμεσος χώρος και χρόνος από μία δραστηριότητα σε μία άλλη.

Έτσι, έρχεται στο προσκήνιο η «αιώνια» διαμάχη μεταξύ των μοντέρνων και μεταμοντέρνων, όπου για τους πρώτους ο δρόμος είναι ένας χώρος που χρησιμοποιείται για τη μετακίνηση ανάμεσα σε δύο σημεία ενώ για τους δεύτερους είναι ένα μέρος το οποίο σχεδιάζεται για να φιλοξενεί και να ενισχύει τον αστικό τρόπο ζωής. Την περίοδο του άκρατου μοντερνισμού, η έμφαση δόθηκε στη μεταφορική ικανότητα του οδικού δικτύου, αγνοώντας συχνά τον αστικό σχεδιασμό με την έννοια της γειτονιάς και της τοπικότητας.

«Σχεδιάζουμε εφαρμογές μηχανικής παρά σχεδιασμού. Η μηχανική έχει την τάση να βελτιστοποιεί τα στοιχεία χωρίς να λαμβάνει υπόψη το ευρύτερο πλαίσιο, ενώ ο σχεδιασμός τείνει να είναι διφορούμενος, αφήνοντας τις κρίσιμες λεπτομέρειες στην τύχη. Αν απλώς σχεδιάζουμε μηχανικά, χάνουμε την πιθανότητα να αναπτύξουμε μια προσέγγιση ενός «ολοκληρωμένου συστήματος» ενός «σχεδιασμού» που να αναγνωρίζει τις αντισταθμίσεις μεταξύ απομονωμένων αποτελεσμάτων κι ενσωματωμένων τμημάτων»(Calthorpe & Fulton,2001)

Η ιστορία των δρόμων ξεκινάει μετά τα μέσα του 19ου αιώνα στο Παρίσι με τον Haussmann και τη διάνοιξη των φαρδιών λεωφόρων, καθιερώνοντας ένα νέο πρότυπο οδικού συστήματος. Το σύστημα αυτό υιοθετήθηκε και από άλλες πόλεις εκείνη την περίοδο για να καλύψουν της ανάγκες που προέκυψαν λόγω της βιομηχανικής επανάστασης. Η κληρονομιά του Haussmann όμως δεν περιορίζεται στην υιοθέτηση της τεχνικής αυτής ως εργαλείο εξυγίανσης του αστικού ιστού, αλλά έγκειται κυρίως σε επίπεδο έμπνευσης κι όχι ακριβούς αντιγραφής καθώς το παράδειγμα αυτό λειτούργησε για τους θεωρητικούς του Μοντέρνου Κινήματος ως η απόδειξη ότι οι λεωφόροι μπορούν να λειτουργήσουν ως μία ολοκληρωμένη σύσταση που έχει τη δυνατότητα να επιφέρει αποτελεσματικές αλλαγές σε κάθε επίπεδο λειτουργίας μίας πόλης.

Στην περίπτωση της Αθήνας, που προκειμένου να αποτελέσει την πρωτεύουσα του νέου ελληνικού κράτους επί βασιλείας του Όθωνα, οι αρχιτέκτονες Κλεάνθης και Schaubert συνέταξαν την πολεοδομική πρόταση για την Αθήνα, σε μία ακτίνα εμβέλειας όσο το σημερινό κέντρο της. Η απόλυτη κανονικότητα με τη χρήση των πλατειών ως κέντρα και τους βασικούς οδικούς άξονες να χαράσσονται είτε ακτινωτά ως προς αυτές είτε παράλληλα και κάθετα ως προς τους βασικούς άξονες αποτελεί ενσάρκωση του προτύπου του Haussmann και συνδέεται άμεσα με τις έννοιες Έθνος, Κράτος και Κυβέρνηση (Καλλιβρετάκης). Η συνέχεια είναι γνωστή. Μία σειρά σχεδίων επί σχεδίων, με διανοίξεις μεγάλων λεωφόρων με ενιαία μέτωπα σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα, την αυθαιρεσία στη δόμηση και την επακόλουθη ανεξέλεγκτη προσαύξηση των όρων δόμησης, την προτεραιότητα στην καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών ενός μεταφορικού συστήματος που βασίζεται στη χρήση ΙΧ, ο δημόσιος χώρος της Αθήνας πλήττεται από ζητήματα τα οποία είτε δε θίγονται είτε αποφεύγονται να αντιμετωπιστούν.

1.3 Πολεοδομική και οικιστική εξέλιξη

Η ευρύτερη περιοχή της Αθήνας απαρτίζει την Περιφέρεια Αττικής, τη μεγαλύτερη σε πληθυσμό, πυκνότητα κατοίκησης και συμμετοχή στο ΑΕΠ περιφέρεια. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα απογραφικά δεδομένα, η ευρύτερη Περιφέρεια Αττικής κατέχει πάνω από το 1/3 του πληθυσμού της χώρας. Πιο συγκεκριμένα, η περιφερειακή ενότητα του κεντρικού τομέα Αττικής έχει πάνω από 1.000.000 κατοίκους, από τους οποίους περισσότεροι από 600.000 κατοικούν στο Δήμο Αθηναίων.

Πρόκειται για μία νέα πόλη με ηλικία μερικών αιώνων, χτισμένη πάνω στα ίχνη της Αθήνας της αρχαιότητας. Η εξέλιξή της καθορίστηκε σε μεγάλο βαθμό από όλες εκείνες τις μεταβλητές που οδηγούν στην αστυφιλία. Το αντίκτυπο της γρήγορης δημογραφικής ανάπτυξης της κυρίως από τον 19^ο αιώνα μέχρι τα τέλη του 20^{ου} φαίνεται μέσα από της διαδοχικές κι αποσπασματικές επεκτάσεις του σχεδίου πόλης οι οποίες στόχευαν στο να εξυπηρετήσουν ιδιωτικά συμφέροντα (Μπίρης, 1999). Η μετατροπή των αγροτικών εκτάσεων σε οικόπεδα μέσα από τον ανεξέλεγκτο κατακερματισμό της γης είχε ως επακόλουθο την απουσία χώρων δημόσιας χρήσης.

Πέρα από τα ζητήματα που αφορούν την οργάνωση του χώρου, ενδιαφέρον στοιχείο αποτελεί και η εξέλιξη της μορφολογίας των κτιρίων. Οι νομοθετικές ρυθμίσεις σχετικά με την ανοικοδόμηση, με κυριότερο συστατικό τον ορθογωνισμό των ιδιοκτησιών ώστε να υπακούουν σε ένα γεωμετρικό σύστημα αξόνων οδήγησε στην κατάτμηση της γης σε μικρά οικόπεδα και τη δημιουργία συνεχόμενων μετώπων (Μονιούδη, 2015). Τα επιβεβλημένα αυτά σχήματα σε συνδυασμό με την επιλογή του νεοκλασικισμού για τα δημόσια κτίρια της οθωνικής περιόδου οδήγησαν στην υιοθέτηση κτιριακών όγκων που συνάδουν με το νεοκλασικισμό. Στη συνέχεια, τα νέα δεδομένα και οι αλλαγές στον τρόπο ζωής επηρέασαν τη μορφολογία των κτιρίων. Η αυξημένη ζήτηση για κατοικία από τη μεσοαστική τάξη οδήγησε στη μορφή της αστικής πολυκατοικίας του Μεσοπολέμου, με σημαντικές επιρροές από αρχιτεκτονικά ρεύματα όπως η Art Nouveau. Άλλη καθοριστική για το αστικό τοπίο δεκαετία είναι το '60, όπου με την αντιπαροχή προέκυψαν νέες μαζικές οικοδομές καλύπτοντας την ανάγκη για στέγαση του ολοένα και αυξανόμενου πληθυσμού όπως αυτός διαμορφωνόταν μέσα από την εσωτερική μετανάστευση. Στα επόμενα χρόνια, οι πολυκατοικίες μαζικού τύπου εργολαβικής κατασκευής κυρίως των δεκαετιών 1970-1980 «συμπλήρωσαν» μεγάλο μέρος των αστικών κενών που είχαν απομείνει, φροντίζοντας να εξαντλήσουν τους επιτρεπόμενους όρους δόμησης.

Έτσι, η πορεία της κτιριοδομικής νομοθεσίας καθόρισε σε σημαντικό βαθμό την εξέλιξη των αστικών πολυκατοικιών και διαμόρφωσε τη σημερινή εικόνα της πόλης. Τα χαρακτηριστικά που προέκυψαν από αυτές τις διαδικασίες είναι το συνεχές οικοδομικό σύστημα, τα μεγάλα ύψη των κτιρίων στις κεντρικές περιοχές της πόλης, η τυχαιότητα στο μέγεθος και το σχήμα των ακάλυπτων χώρων στο εσωτερικό των οικοδομικών τετραγώνων και η δυνατότητα κατασκευής ορόφων σε εσοχή (ρετιρέ) οι οποίοι απολάμβαναν ευνοϊκότερες συνθήκες ηλιασμού, αερισμού και ηχητικών οχλήσεων.

Ιδιαίτερα κρίσιμη είναι η επίδραση που είχε η αντιπαροχή στην κοινωνική γεωγραφία της πόλης. Η ραγδαία αύξηση του αριθμού των πολυκατοικιών στις κεντρικές και τις γύρω από το κέντρο περιοχές τις δεκαετίες '50-'70 οδήγησε σε υπερδιπλασιασμό των κατοίκων του Δήμου Αθηναίων λόγω της έντονης ζήτησης, η οποία όμως μέσα από την ανεξέλεγκτη ανάπτυξη οδήγησε σε υποβάθμιση των συνθηκών ζωής στο κέντρο, καθώς δε συμβάδισε με τη βελτίωση των αντίστοιχων υποδομών (Μαλούτας κα, 2015). Ως αποτέλεσμα, από τη δεκαετία του '80 κι έπειτα οι περιοχές αυτές επιλέγονται όλο και λιγότερο για κατοικία εξαιτίας της υποβάθμισης αυτής. Αυτό συνετέλεσε στη δημιουργία κοινωνικής και πολιτισμικής ανάμειξης, τόσο με την είσοδο χαμηλότερων κοινωνικών στρωμάτων όσο και με την έξοδο των υψηλότερων, αλλά και με την παρουσία των μεταναστών στις περιοχές αυτές από τη δεκαετία του '90 κι έπειτα. Η ανάμειξη αυτή είναι ιδιαίτερα πυκνή, καθώς στην περίπτωση του κέντρου της Αθήνας οι κοινωνικές διαστρωματώσεις δεν απαντώνται τόσο στο οριζόντιο επίπεδο αλλά στο κατακόρυφο με τα χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα να κατοικούν στα ισόγεια – ημιυπόγεια και τα υψηλότερα κοινωνικά στρώματα να επιλέγουν τους τελευταίους ορόφους και τα ρετιρέ (Μαλούτας κα, 2006).

Εν ολίγοις, η εξέλιξη της πόλης βασίστηκε σε ένα συγκεντρωτικό μοντέλο ανάπτυξης, όπου ο ίδιος ο «συγκεντρωτισμός» και η «βιασύνη» που χαρακτήρισε τις επίσημες ή μη διαδικασίες που ακολουθήθηκαν, παραμέρισαν το ζήτημα της ορθής διαχείρισης του δημόσιου χώρου. Η πολιτική γης που ασκήθηκε και η ιδιωτική κερδοσκοπία παραμέλησε τη μέριμνα για τη διασφάλιση δημόσιας γης, τόσο με την έννοια του ελεύθερου χώρου πρασίνου και αναψυχής όσο και για με όρους κοινωνικών και μεταφορικών υποδομών.

Σήμερα, οι εκφάνσεις της κρίσης στο χώρο της πόλης είναι ιδιαίτερα έντονα. Παρατηρείται η διαρκώς εντεινόμενη οικονομική και κοινωνική υποβάθμιση κεντρικών περιοχών γενικής κατοικίας, με ταυτόχρονη στοχοποίησή τους στον επίσημο λόγο, ο οποίος τις περιγράφει ως ένα γενικευμένο κι απροσδιόριστο κοινωνικό περιθώριο που περιλαμβάνει αδιάκριτα μετανάστες, ναρκομανείς κι άστεγους. Σε αυτό έρχεται να προστεθεί κι ένας μεγάλος όγκος κενού κτιριακού αποθέματος που πρόκειται κυρίως για χώρους κατοικίας, κτίρια γραφείων και ισόγεια καταστήματα.

2 Εστιάζοντας στην περιοχή μελέτης

2.1 Ο άξονας διαχρονικά – ιστορική και πολεοδομική εξέλιξη

Η κατασκευή του άξονα αυτού που ένωνε την πρωτεύουσα με το αρχικά χωριό και στη συνέχεια προάστιο των Πατησίων έγινε το 1841 με βάση τα σχέδια του J. Beck (Παπανικολάου – Κρίστενσεν, 1999) στη συνέχεια του άξονα της Αιόλου. Η ευθεία χάραξη της οδού, αν και ελαφρά τεθλασμένη ανά κάποια διαστήματα, αναδεικνύει στο νότιο μέρος της τον Παρθενώνα και το Ερέχθειο. Όλο το 19^ο αιώνα ο δρόμος αυτός αποτελούσε χώρο περιπάτου λόγω του μεγάλου πλάτους του συγκριτικά με τους υπόλοιπους δρόμους, του επίπεδου σχετικά ανάγλυφού του και του ότι κατέληγε στην τότε εξοχή. Την ίδια περίοδο πραγματοποιήθηκαν οργανωμένες δενδροφυτεύσεις επί των αξόνων της πόλης, μεταξύ αυτών και στην Πατησίων παρόλο που τότε ήταν ένας εξοχικός δρόμος.

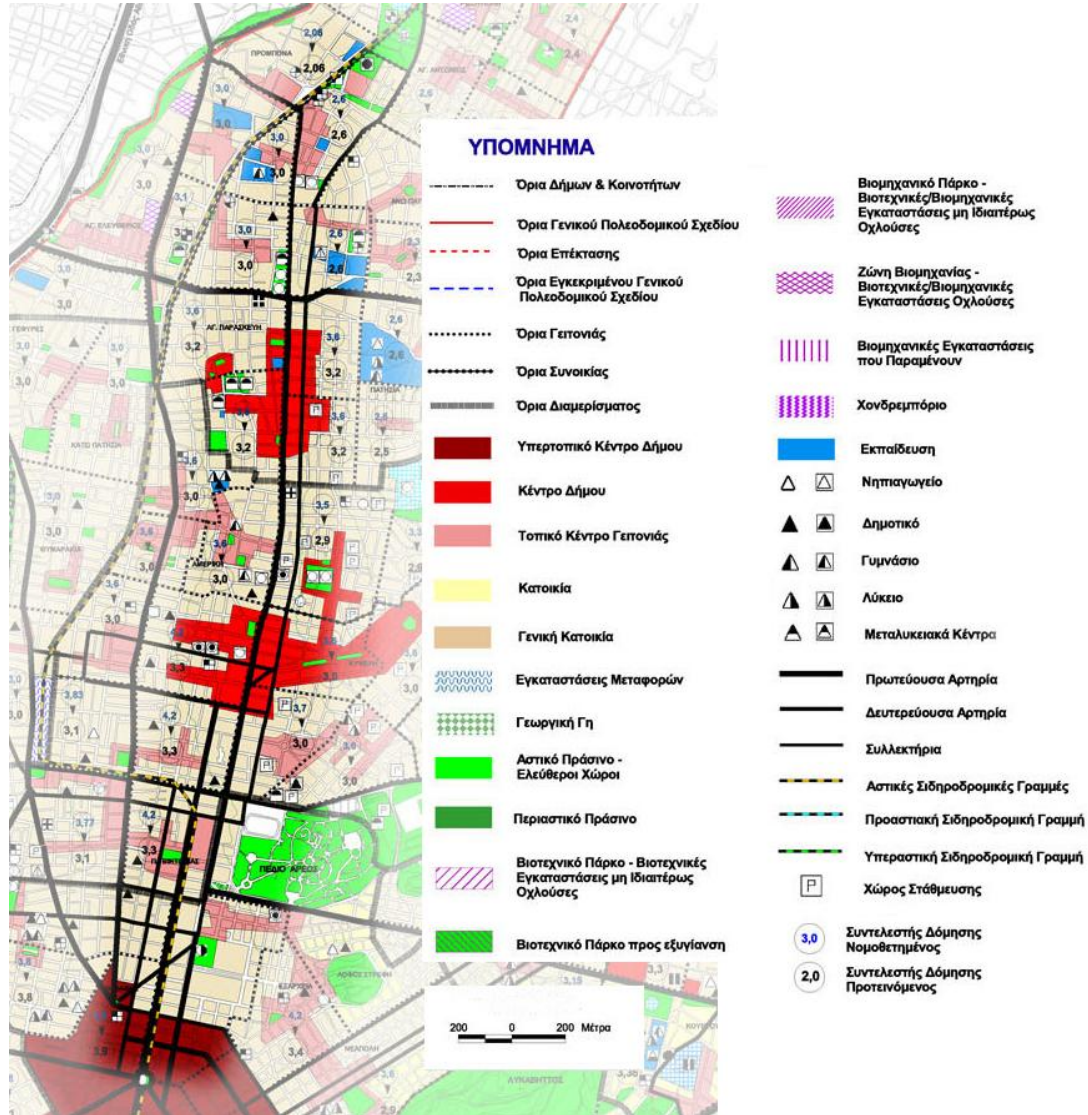
Η Πατησίων διήλθε από όλη την ιστορία της επέκτασης πόλης προς τα βόρεια από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα κι έπειτα. Ουσιαστικά πρόκειται για σχέδια κατάτμησης και καταμερισμού του χώρου σε οικόπεδα, κι επομένως όχι για σχέδια που αποτελούν μέρος ενός συνολικού σχεδιασμού του αστικού ιστού. Όπως ήταν φυσικό επακόλουθο, η διαμόρφωση του ιστού και του δημόσιου χώρου παραμερίστηκε. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα Κάτω Πατήσια, τα οποία «διακόπτουν» τη Λεωφόρο Γ' Σεπτεμβρίου (Μπίρης, 1999), γεγονός το οποίο ειδικά σήμερα δημιουργεί κυκλοφοριακά προβλήματα στην πόλη.

2.2 Υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο

Προκειμένου να είναι σαφής ο τρόπος με τον οποίο χρησιμοποιείται το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) της Αθήνας του 1988 στην παρούσα εργασία, πρέπει να αναφερθεί ότι μελετάται τόσο ως το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για την πολεοδόμηση της περιοχής όσο και για την κατανόηση των κατευθύνσεων που αφορούν την αναβάθμιση των δημόσιων χώρων και των κοινωνικών υποδομών.

Συνοπτικά και με βάση τα ζητούμενα σε αυτή την περίπτωση, αξίζει να αναφερθεί ότι οι γενικοί στόχοι του ΓΠΣ αφορούσαν τη δημιουργία πολυλειτουργικών κέντρων, προβάλλοντας τη διάθεση για προώθηση μίας πολυκεντρικής δομής στην πόλη (ΦΕΚ 80Δ 1988). Το μεγαλύτερο βάρος δινόταν στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και των κοινωνικών υποδομών ιδιαίτερα σε υποβαθμισμένες περιοχές. Για να προκύψουν και να «πετύχουν» τα κέντρα αυτά προτεινόταν η απομάκρυνση των κεντρικών λειτουργιών από

τις αρτηρίες και μία σειρά από κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε στη χρήση της κατοικίας, με το στόχο για επαναφορά της στο κέντρο του Δήμου. Αυτό επιβεβαιώνεται από την ισχυρή παρουσία της Γενικής Κατοικίας ως κυρίαρχη χρήση στο ΓΠΣ.



Χάρτης 1 το ισχύον ΓΠΣ, πηγή: organismosathinas.gr

Έτσι, με βάση το ΓΠΣ η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει ένα τμήμα του Υπερτοπικού Κέντρου του Δήμου, από την Ομόνοια μέχρι τη Χαλκοκονδύλη. Μέσα σε αυτή εντοπίζονται δύο περιοχές που χαρακτηρίζονται ως Κέντρα Δήμου (από την Φωκίωνος Νέγρη μέχρι την Αγίου Μελετίου και στα Κάτω Πατήσια από τη Νικοπόλεως μέχρι την Ιακωβάτων). Τέλος, στο υπόλοιπο μήκος του άξονα εντοπίζονται κάποιες περιοχές που χαρακτηρίζονται ως κέντρα γειτονιάς. Στο σύνολο της περιοχής μελέτης και στην άμεση ακτίνα εμβλέειάς της, η ελκυστικότητα και η σύνδεση των τοπικών κέντρων αλλά και ως μέσο αύξησης του πρασίνου προτεινόταν ως λογική οι πεζοδρομήσεις.

Επιπλέον, το ΓΠΣ ανέφερε ότι για την εφαρμογή του θα χρειαζόταν να πραγματοποιηθούν ειδικές μελέτες για κάθε μία από τις επί μέρους περιοχές του Δήμου προκειμένου να αναλυθούν τα δεδομένα που αφορούν την υπάρχουσα κατάσταση και να διαμορφωθούν οι αντίστοιχες προτάσεις. Παρόλο, λοιπόν, που πράγματι πραγματοποιήθηκαν πολεοδομικές μελέτες στην ευρύτερη περιοχή, δε θεσμοθετήθηκαν ώστε να προχωρήσουν στο στάδιο του σχεδιασμού και της εφαρμογής. Με άλλα λόγια, οι στόχοι του ΓΠΣ δεν έχουν μεταφραστεί σε αντίστοιχα αποτελέσματα στην οργάνωση του χώρου (ΟΡΣΑ, 2011), Εξάλλου, τα δημογραφικά χαρακτηριστικά της περιοχής σήμερα έχουν μεταβληθεί αρκετά σε σχέση την περίοδο εκείνη, κυρίως λόγω των μεταβολών στις οικονομικές δραστηριότητες του κέντρου αλλά και με την εισροή των μεταναστευτικών ρευμάτων. Ωστόσο, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το ΓΠΣ αποτελεί το πλαίσιο μέσα από το οποίο μπορούν να γίνουν καλύτερα κατανοητές οι κατευθύνσεις που πρέπει να ακολουθηθούν για την περιοχή.

2.3 Ο άξονας ως δρόμος

Η περιοχή μελέτης ξεκινάει από την Πλατεία Ομονοίας και καταλήγει στο σταθμό Άνω Πατήσια της Γραμμής 1 του Μετρό. Σχεδόν παράλληλα σε αυτήν είναι η Αχαρνών και η Γραμμή 1 του Μετρό (Ηλεκτρικός). Εκατέρωθεν του άξονα αυτού βρίσκονται σημαντικές συνοικίες του κέντρου: πλατεία Βάθη, πλατεία Βικτωρίας, πλατεία Αττικής, Άγιος Νικόλαος, Κάτω και Άνω Πατήσια, Εξάρχεια και Κυψέλη.



2.1 ο άξονας μελέτης, **πηγή:** ίδια επεξεργασία



2.2 το οδικό δίκτυο, πηγή: ίδια επεξεργασία

Η περιοχή εξυπηρετείται σχεδόν από όλα τα μεταφορικά μέσα του Δήμου Αθηναίων. Από τον άξονα της Πατησίων διέρχονται γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα (εικόνα 2.2), ενώ σε κοντινή απόσταση βρίσκονται οι σταθμοί του Ηλεκτρικού και οι αναμενόμενοι σταθμοί της Γραμμής 4 του Μετρό (Εξάρχεια, Δικαστήρια, Κυψέλη).



2.3 δίκτυο συγκοινωνιών, πηγή: oasa.gr

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο άξονας αυτός ανήκει στο κύριο οδικό δίκτυο της πόλης. Αυτό σημαίνει ότι δεν εξυπηρετεί μόνο τοπικές μετακινήσεις των άμεσων χρηστών των περιοχών εκατέρωθεν του, αλλά εξυπηρετεί και υπερτοπικές μετακινήσεις. Με άλλα λόγια, από τον άξονα αυτόν διέρχεται καθημερινά πλήθος κόσμου είτε πραγματοποιώντας καθημερινές αναγκαστικές μετακινήσεις για εργασία είτε μετακινήσεις που αφορούν δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου. Έτσι, συγκεντρώνει σε καθημερινό επίπεδο υψηλούς φόρτους κυκλοφορίας, καθώς παραλαμβάνει μεγάλο μέρος της κίνησης υπερτοπικής σημασίας που διέρχεται από την περιοχή του κέντρου.

2.4 Ο άξονας ως χώρος

Διασχίζοντας την Πατησίων γίνεται αντιληπτό ότι δεν έχει τα ίδια γεωμετρικά χαρακτηριστικά σε όλο το μήκος του. Το πλάτος του άξονα διαφοροποιείται κι αυξάνεται άλλοτε προς όφελος των πεζών κι άλλοτε των οχημάτων. Προστίθενται κατά σημεία και μερικοί χώροι πρασίνου. Σημαντικό ρόλο στον τρόπο με τον οποίο γίνονται αντιληπτές αυτές οι διαστάσεις αποτελεί το γεγονός ότι ο άξονας ορίζεται από δύο συνεχή μέτωπα, ενώ σε μερικά σημεία ανάμεσα στον ελεύθερο χώρο και το αστικό μέτωπο υπάρχει ως ενδιάμεσος χώρος η «στοά». Μελετώντας το ρυμοτομικό σχέδιο της Αθήνας γίνεται και αριθμητικά αντιληπτό το πώς εμφανίζονται αυτές οι αυξομειώσεις.



2.4 γεωμετρικά χαρακτηριστικά, πηγή: ίδια επεξεργασία

Αν συνυπολογίσουμε τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του άξονα με την κυκλοφοριακή λειτουργία του, γίνεται αντιληπτό ότι πρόκειται για μία φαρδιά λωρίδα που χαρακτηρίζεται από αυξημένους ατμοσφαιρικούς ρύπους καθώς και από υψηλά επίπεδα θορύβου. Σε κάποια σημεία τα πεζοδρόμια παρουσιάζουν μεγάλο φάρδος συγκριτικά με τα δεδομένα της πόλης, ωστόσο δεν απουσιάζει από αυτά μία σειρά προβλημάτων που αφορά κατασκευαστικά, λειτουργικά ή άλλα σημειακά προβλήματα.



2.5 ελεύθεροι χώροι και χώροι πρασίνου, **πηγή:** ίδια επεξεργασία

Για τον υπολογισμό των ελεύθερων επιφανειών στην περιοχή μελέτης, υπολογίζονται ως επιφάνεια περιοχής όλος ο άξονας και δύο οικοδομικά τετράγωνα εκατέρωθεν του. Η περιοχή που προκύπτει καλύπτει έκταση 136 εκταρίων. Από αυτά, ο ελεύθερος αδόμητος χώρος κατανέμεται ως εξής:

- 55% ανήκει στο οδικό δίκτυο
- 29% στους ακάλυπτους χώρους στο εσωτερικό των οικοδομικών τετραγώνων
- 11% στους δημόσιους χώρους
- 5% σε αδόμητα οικόπεδα

Σημαντικό στοιχείο για τον τρόπο με τον οποίο γίνεται αντιληπτός ο δημόσιος χώρος είναι η αντιπαράβολή του με το δομημένο περιβάλλον. Παρακολουθώντας το πώς κλιμακώνονται οι Συντελεστές Δόμησης στην περιοχή, διακρίνεται το πώς διαμορφώνεται το οικιστικό απόθεμα στην περιοχή. Ξεκινώντας από το 3,0 και φτάνοντας μέχρι το 4,2 στις περιοχές κοντά στο κέντρο (πλατεία Αττικής, πλατεία Βικτωρίας) έχουν οδηγήσει στο να επικρατούν πολυκατοικίες άνω των 5-6 ορόφων στην περιοχή, με εξαίρεση τα Άνω Πατήσια και την Κυπριάδου, όπου συγκεκριμένα εκεί ο Συντελεστής Δόμησης είναι μόλις 2,6.

2.5 Δραστηριότητες επί του άξονα

Δεδομένου ότι καλύπτει ένα μεγάλο μήκος, είναι αναμενόμενο να υπάρχουν διαφοροποιήσεις ανάμεσα σε διάφορα σημεία του άξονα. Σε ό,τι αφορά τις δραστηριότητες που επικρατούν σε αυτόν, βασικό στοιχείο είναι η πολυλειτουργικότητα και η μεγάλη ανάμιξη χρήσεων, με κυρίαρχη τη χρήση της κατοικίας στους ορόφους, το εμπόριο στα ισόγεια και κατά τόπους γραφεία, υπηρεσίες και καταστήματα εστίασης.

Θα λέγαμε λοιπόν ότι ξεκινάει με τη συγκέντρωση κεντρικών λειτουργιών πόλης όπως για παράδειγμα διάφορες υπηρεσίες καθώς και σημαντικά δημόσια κτίρια, τόσο συμβολικά, όπως το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο και το Πολυτεχνείο. Συνεχίζει με χώρους γραφείων, πολιτισμού (κυρίως θέατρα), καταστήματα αναψυχής κι εμπορικά καταστήματα, ενώ όσο πλησιάζει στο βόρειο μέρος του συναντάμε όλο και πιο έντονη τη χρήση της κατοικίας.

Σημαντική και κρίσιμη είναι η παρουσία χώρων κενής χρήσης, κυρίως υπό τη μορφή κλειστών εμπορικών καταστημάτων.

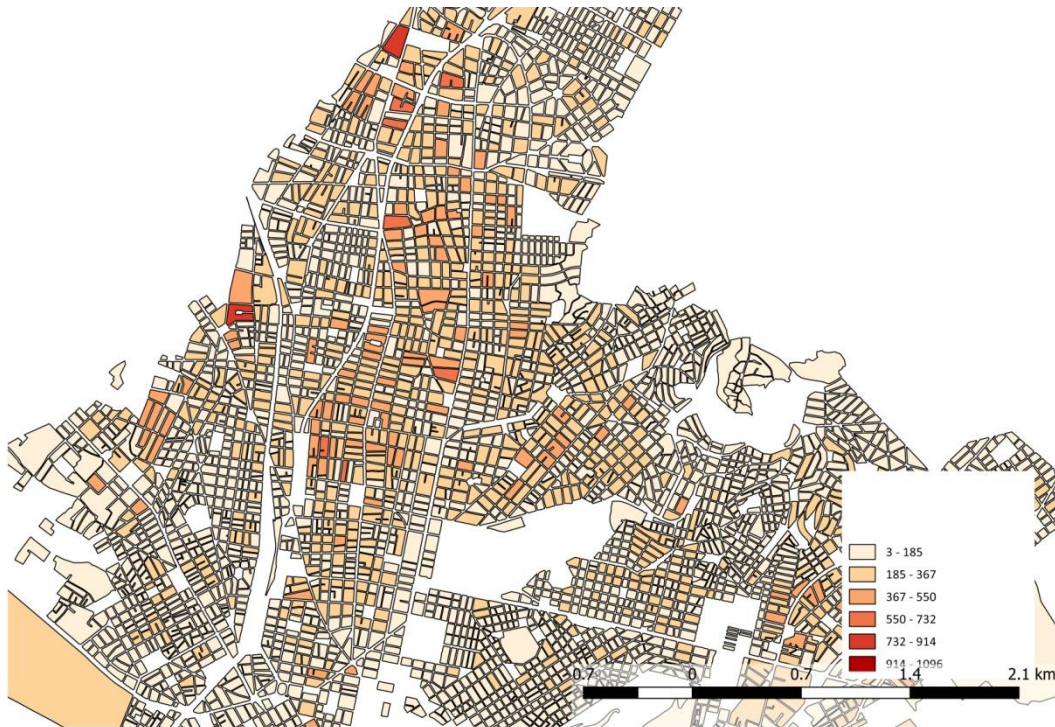
Πιο συγκεκριμένα, η κατοικία αποτελεί κυρίαρχη χρήση στις περισσότερες από τις περιοχές που βρίσκονται εκατέρωθεν του άξονα (Πλατεία Βικτωρίας, Κυψέλη, Πατήσια). Ωστόσο, η κατοικία δεν εμφανίζεται κυρίως πάνω στο μέτωπο της Πατησίων, αλλά στους κάθετους δρόμους σε αυτήν και στο εσωτερικό των αντίστοιχων περιοχών.

Πολύ ισχυρή χρήση στην περιοχή μελέτης αποτελεί η εμπορική. Η εμπορική δραστηριότητα εκτείνεται σε όλο το μήκος του άξονα και παρουσιάζει διαφορετικές τυπολογίες, τόσο ως προς το είδος και το μέγεθός της όσο και ως προς τα χωρικά της χαρακτηριστικά. Πιο συγκεκριμένα, το εμπόριο εντοπίζεται σε ισόγεια καταστήματα διαφόρων μεγεθών, σε στοές ή ακόμα και σε πολυώροφα καταστήματα. Πρόκειται κυρίως για καταστήματα που αφορούν είδη ένδυσης και τρόφιμα κι απευθύνονται κυρίως στα μεσαία και στα μικρομεσαία εισοδήματα.

Άλλη χαρακτηριστική χρήση στην περιοχή μελέτης είναι τα γραφεία και οι επαγγελματικοί χώροι. Εντοπίζεται εκεί πλήθος γραφεία δικηγόρων, μηχανικών, λογιστών και ιατρών, καθώς και κάποια μεμονωμένα ταξιδιωτικά γραφεία, τα οποία συνυπάρχουν στους ορόφους των πολυκατοικιών μαζί με κατοικίες. Τα κτίρια στα οποία στεγάζονται οι χώροι αυτοί ποικίλουν και κυμαίνονται από πολυκατοικίες της αντιπαροχής μέχρι σύγχρονες πολυκατοικίες, κάποιες μάλιστα μεταξύ αυτών σχεδιασμένες εξ αρχής για να στεγάσουν επαγγελματικούς χώρους.

Τέλος, στον άξονα αυτό έχουν χωροθετηθεί χρήσεις που αφορούν σημαντικές δημόσιες και διοικητικές υπηρεσίες. Οι υπηρεσίες αυτές ως επί το πλείστον στεγάζονται σε μονολειτουργικά κτίρια ή καλύπτουν όλους τους ορόφους του αντίστοιχου κτιρίου πλην του ισόγειου όπου στεγάζονται εμπορικά καταστήματα. Οι πιο χαρακτηριστικές από αυτές τις υπηρεσίες είναι το κτίριο του ΟΤΕ στην πλατεία Βικτωρίας καθώς και τα γραφεία της ΓΣΕΕ και το Εθνικό Τυπογραφείο. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα κτίρια που στεγάζουν τέτοιου είδους λειτουργίες παρουσιάζουν πύκνωση στο τμήμα από την Ομόνοια μέχρι τη Λεωφόρο Αλεξάνδρας, καθώς σε αυτό το τμήμα βρίσκονται το κτίριο της ΔΕΗ, του ΟΓΑ και του του ΟΕΚ.

2.6 Κοινωνικά στοιχεία



Χάρτης 2 αριθμός κατοίκων ανά οικοδομικό τετράγωνο, **πηγή:** ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

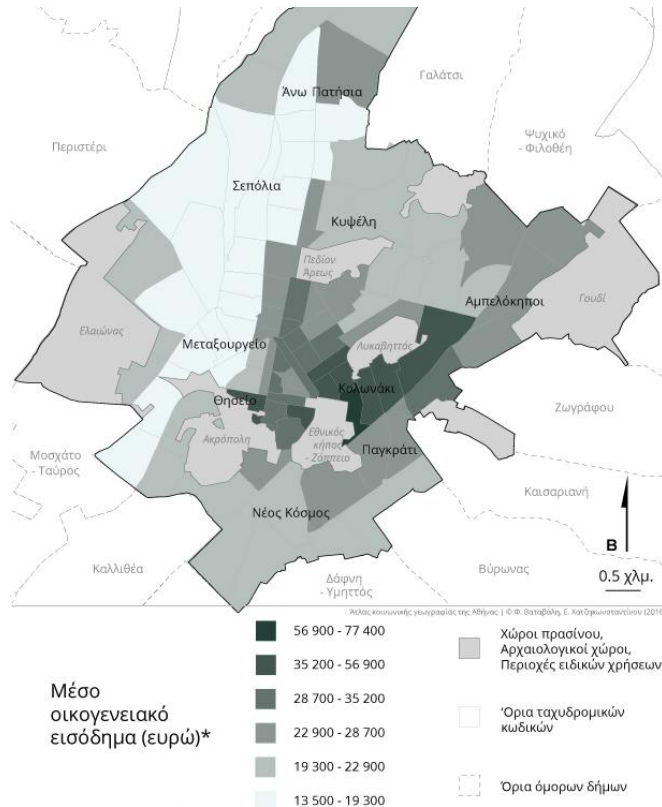
Όπως έχει ήδη αναφερθεί, εκατέρωθεν του άξονα βρίσκονται μερικές από τις πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές της Αθήνας, όπως τα Πατήσια και η Κυψέλη. Με βάση τα πιο πρόσφατα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, κοντά σε όλο το μήκος του άξονα εντοπίζονται αρκετά υψηλές τιμές πυκνότητας κατοίκων, με εξαίρεση το τμήμα ανάμεσα στην Ομόνοια και την Πλατεία Βικτωρίας. Η κατοικία παρουσιάζει διαβαθμίσεις και διακυμάνσεις με κάθε έννοια σε όλο το μήκος του άξονα.



2.6 γραμμική τιμή ζώνης, **πηγή:** Υπουργείο Οικονομικών(2007), ίδια επεξεργασία

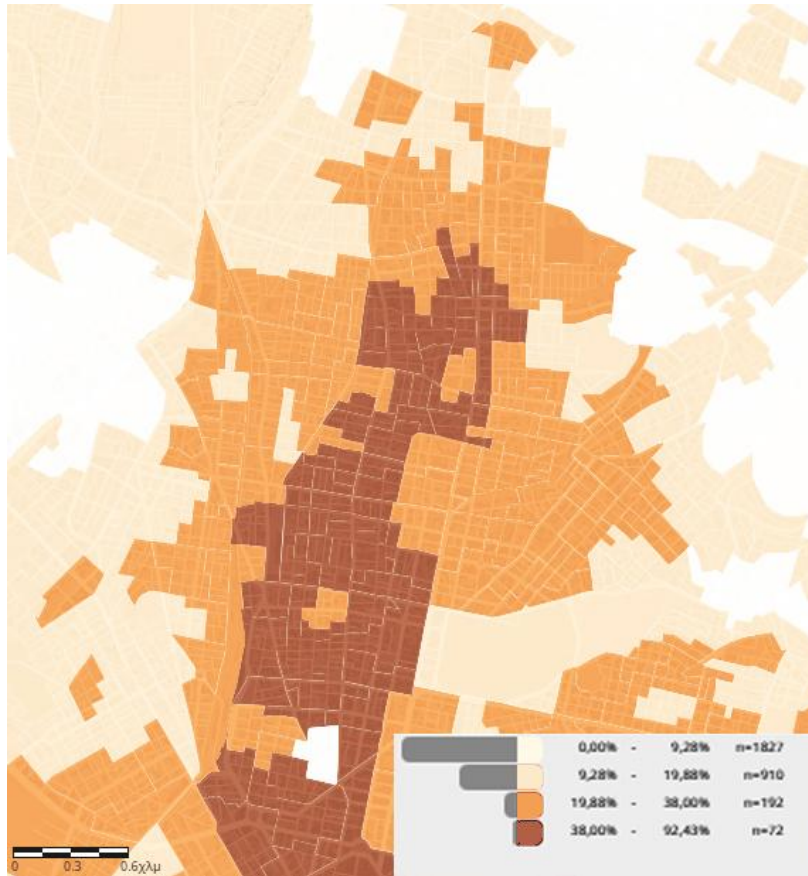
Πέρα από τις διακυμάνσεις στην πυκνότητα κατοίκων, διαφοροποιήσεις παρατηρούνται και ως προς το προφίλ των ίδιων των κατοίκων. Όπως δηλώνουν και οι γραμμικές αξίες ζώνης, η κατοικία απευθύνεται σε μικρομεσαία και μεσαία στρώματα. Το γεγονός αυτό

επιβεβαιώνεται και στην πράξη. Με εξαίρεση την περιοχή Κυπριάδου και τα Άνω Πατήσια, στην περιοχή μελέτης η κατοικία στεγάζει ως επί το πλείστον νοικοκυριά με χαμηλό ετήσιο εισόδημα. Νοικοκυριά με σχετικά υψηλότερα εισοδήματα παρατηρούνται στο τμήμα από την Κορδιγκτώνος και κάτω. Ωστόσο, στο σημείο εκείνο παρατηρείται έντονος κατακόρυφος διαχωρισμός μεταξύ των κατοίκων όπως έχουν αναδείξει σχετικές μελέτες, ωστόσο δε θα γίνει παραπάνω επέκταση πάνω σε αυτό το θέμα, καθώς δεν αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας εργασίας.



Χάρτης 3 πηγή: athenssocialatlas.gr/en/article/energy-poverty/

Αυτό που αξίζει ωστόσο να σημειωθεί είναι η πολυμορφία ως προς το προφίλ των κατοίκων, τόσο με βάση το εισόδημα όσο και με βάση την υπηκοότητα. Σύμφωνα με τα δεδομένα της απογραφής του 2011, στην περιοχή εντοπίζονται αρκετά υψηλές συγκεντρώσεις μεταναστών. Ενδιαφέρον αποτελεί το γεγονός ότι πέρα από το εμφανές δίπολο «ντόπιοι –μετανάστες», επί της ουσίας στην περιοχή ενυπάρχουν υποδιαιρέσεις αυτών των κατηγοριών, καθώς πρόκειται για μετανάστες διαφορετικής καταγωγής μεταξύ τους, διαμορφώνοντας έτσι ένα σύνθετο κοινωνικό ιστό που αποτελείται από άτομα με διαφορετικά πολιτισμικά υπόβαθρα. Το στοιχείο αυτό σχετίζεται άμεσα με το δημόσιο χώρο, δεδομένου του ισχυρού αποτυπώματος των δραστηριοτήτων των ατόμων αυτών στο χώρο.

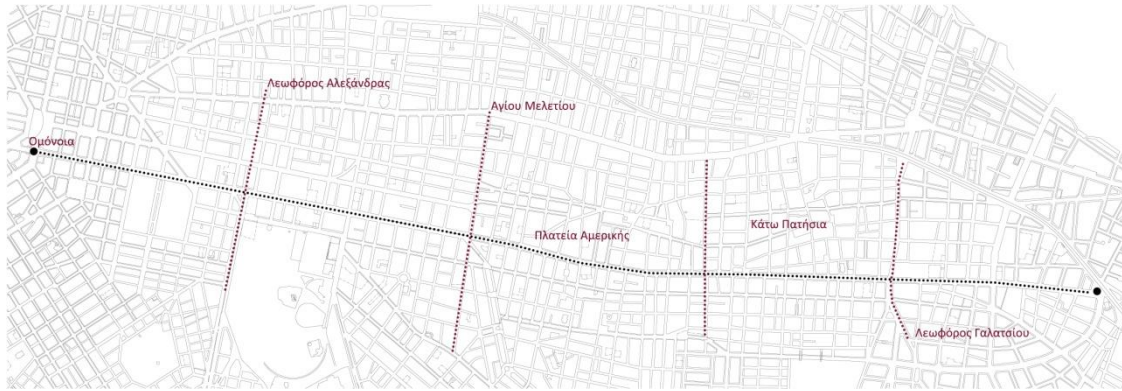


2.7 Ποσοστό κατοίκων υπηκοότητας πέραν της ελληνικής, **πηγή:** panoramaps.statistics.gr

Πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η εμφάνιση νέων ειδών εμποροοικονομικών δραστηριοτήτων στην περιοχή, όπως καταστήματα αποστολής χρημάτων (money transfer) και τηλεφωνικών κέντρων. Σε αυτά έρχονται να προστεθούν καταστήματα που στοχεύουν στην εξυπηρέτηση των συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων, όπως παντοπωλεία με προϊόντα από τον τόπο προέλευσής τους κι αντίστοιχα καταστήματα εστίασης, καθώς κι αρκετά κουρεία. Έτσι, το γεγονός ότι οι δημόσιοι χώροι είναι συγκεκριμένοι και περιορισμένοι, οδηγεί στο να αποκτούν ένα διττό χαρακτήρα αυτά τα καταστήματα: πέρα από την καθαρά εμπορική χρήση, λειτουργούν παράλληλα και ως σημεία κοινωνικών συναναστροφών για ορισμένες κοινωνικές ομάδες.

2.7 Καθορισμός ενοτήτων

Συνοπλογίζοντας όλα τα παραπάνω γίνεται εμφανές ότι σε κάθε επίπεδο ανάλυσης η περιοχή μελέτης δε συγκεντρώνει ίδια χαρακτηριστικά σε όλο το μήκος της, αλλά ανά περιοχές παρουσιάζει διαφορετικές ποιότητες. Έτσι, ορίζονται πέντε επί μέρους ενότητες. Αυτές προέκυψαν κυρίως με βάση τις χρήσεις που επικρατούν στα διάφορα σημεία του άξονα.



2.8 διαχωρισμός σε ενότητες

Η πρώτη ενότητα ξεκινάει από την Ομόνοια και φτάνει μέχρι τη Λεωφόρο Αλεξάνδρας. Η ενότητα αυτή χαρακτηρίζεται από δύο κυκλοφοριακούς κόμβους στην αρχή και στο τέλος της (πλατεία Ομόνοιας και Αιγύπτου) και σε αυτή δεσπόζουν το Πολυτεχνείο και το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο.

Η δεύτερη ενότητα ξεκινάει από τη Λεωφόρο Αλεξάνδρας κι εκτείνεται μέχρι την Αγίου Μελετίου. Στο σημείο αυτό συγκεντρώνονται αρκετές δημόσιες υπηρεσίες καθώς κι εμπόριο υπερτοπικού χαρακτήρα.

Η επόμενη ενότητα εκτείνεται εκατέρωθεν της πλατείας Αμερικής, όπου αρχίζει η κυρίαρχη χρήση είναι το εμπόριο, αλλά όχι με τον ίδιο τρόπο που εντοπίζεται στην προηγούμενη ενότητα. Εδώ, το εμπόριο έχει χαρακτήρα εξυπηρέτησης γειτονιάς, και κυρίως μίας γειτονιάς που χαρακτηρίζεται από πολυπολιτισμικότητα.

Σειρά έχει η τέταρτη ενότητα στη οποία τοποθετείται το υπόλοιπο μέρος των Κάτω Πατησιών. Ο λόγος για τον οποίο διαχωρίζεται από την προηγούμενη ενότητα είναι το γεγονός ότι σε αυτό το σημείο η κατοικία αρχίζει να εμφανίζεται πιο έντονη και τα καταστήματα έχουν πιο εξωστρεφή χαρακτήρα.

Η τελευταία ενότητα περιλαμβάνει την περιοχή των Άνω Πατησιών. Σε αυτό το σημείο του άξονα εντοπίζονται χρήσεις αναψυχής ακόμα μεγαλύτερης εξωστρέφειας, ενώ παράλληλα διαφοροποιήσεις παρατηρούνται και στο ζήτημα της κατοικίας καθώς στην περιοχή κατοικούν μεσαία κοινωνικά στρώματα.

3 Εμβαθύνοντας στις επί μέρους ενότητες

3.1 Από τη Λεωφόρο Αλεξάνδρας μέχρι την Αγίου Μελετίου

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, στην ενότητα αυτή συγκεντρώνονται κτίρια που στεγάζουν δημόσιες και διοικητικές υπηρεσίες, ενώ επιπλέον στην περιοχή δεσπόζει και το Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών (ΟΠΑ). Στην ενότητα αυτή υπάρχει έντονη η εμπορική δραστηριότητα όσο απομακρύνεται κανείς από την Πλατεία Αιγύπτου και κινείται προς την Κορδιγκτώνος. Πρόκειται για καταστήματα ένδυσης και υπόδησης, μερικά εκ των οποίων μάλιστα ανήκουν σε εμπορικές αλυσίδες. Παρόλο που η συγκεκριμένη εμπορική δραστηριότητα όπως αυτή εμφανίζεται στην περιοχή δεν είναι ιδιαίτερα εξωστρεφής, χαρακτηρίζεται ως υπερτοπικού χαρακτήρα καθώς δεν αποτελεί εξυπηρέτηση γειτονιάς. Τις εμπορικές δραστηριότητες συμπληρώνουν σποραδικά καταστήματα αναψυχής και κυρίως εστίασης, όπου στη συγκεκριμένη περίπτωση πρόκειται για καφετέριες ή ταχυφαγεία.



3.1 χρήσεις ισογείων, πηγή: ίδια επεξεργασία

Ως προς τον τρόπο με τον οποίο διαρθρώνεται και βιώνεται ο δημόσιος χώρος, η ενότητα αυτή ξεκινάει με την πλατεία Αιγύπτου. Το σημείο αυτό, ωστόσο, δε λειτουργεί ως πλατεία αλλά ως κυκλοφοριακός κόμβος και λόγω του σχεδιασμού του αλλά και της ύπαρξης του ΚΤΕΛ Αττικής σε αυτό. Τα εμπορικά καταστήματα, το ΟΠΑ και λόγοι που συνδέονται με εργασία ή υποχρεώσεις που αφορούν τη μετάβαση σε κάποια από τις δημόσιες υπηρεσίες της περιοχής συμβάλλουν στο να διέρχεται πλήθος κόσμου από την περιοχή τις πρωινές κι απογευματινές ώρες. Αντίστοιχα, οι ίδιες δραστηριότητες οδηγούν στο, πολύ μικρό αριθμό πεζών διερχομένων από αυτό το σημείο κατά τις βραδινές ώρες όπου από τον άξονα διέρχονται κυρίως αυτοκίνητα.



3.2 χαρακτηριστικά δημόσιου χώρου, **πηγή:** ίδια επεξεργασία

Συγκεκριμένα λοιπόν σε ό,τι αφορά την κίνηση των πεζών στην ενότητα αυτή και στη χρήση του χώρου από αυτούς, πρέπει να αναφερθεί ότι στο σημείο αυτό ο άξονας εμφανίζει το μεγαλύτερο πλάτος του. Ωστόσο, το πλάτος αυτό αποδίδεται κυρίως στο δρόμο. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τη στενή νησίδα πρασίνου μεταξύ των δύο ρευμάτων για τα αυτοκίνητα καθιστά τη διάβαση από τη μία πλευρά του άξονα στην άλλη δύσκολη. Η λειτουργία του άξονα ως «φράγμα» ανάμεσα στις δύο πλευρές γίνεται ιδιαίτερα εμφανής τις πρωινές ώρες όπου πέρα από το πλήθος κόσμου που συγκεντρώνεται στις διαβάσεις, ιδιαίτερα κρίσιμη είναι η μαζική παρουσία μαθητών δημοτικών σχολείων της περιοχής που κατευθύνεται σε αυτά. Στο κομμάτι της ενότητας αυτής από την Αγίου Μελετίου μέχρι την Κορδιγκτώνος τα πεζοδρόμια έχουν ένα οριακά επαρκές πλάτος, δεδομένου μάλιστα ότι σε αρκετά σημεία τμήμα του πεζοδρομίου καταλαμβάνεται είτε από τραπεζοκαθίσματα των καταστημάτων εστίασης είτε από πάγκους μικροπωλητών. Επιπλέον, κατά τις ώρες αιχμής, το πλήθος των ατόμων που αναμένουν την άφιξη της λεωφορειακής γραμμής ή του τρόλεϊ που τους εξυπηρετεί καλύπτει ένα μεγάλο μέρος του πεζοδρομίου, ενίοτε χωρίς να περισσεύει χώρος για ομαλή κίνηση πεζών. Έτσι, ο χώρος χρησιμοποιείται κυρίως για διέλευση και μάλιστα αρκετά βιαστική, ενώ η στάση σε αυτή τη χωρική ενότητα έχει το χαρακτήρα της αναμονής για την άφιξη κάποιου μέσου μαζικής μεταφοράς. Στάση υπό τη μορφή συνειδητής επιλογής πραγματοποιείται στις παράλληλες στον άξονα οδούς και κυρίως όπου υπάρχουν κατάλληλα διαμορφωμένοι χώροι όπως η πλατεία Βικτωρίας.

Τέλος, σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο εμφανίζεται το πράσινο, σε αυτή την ενότητα είναι έντονα εμφανής μέσα από γραμμικές δεντροστοιχίες εκατέρωθεν του άξονα και μέσα στη νησίδα ανάμεσα στα δύο ρεύματα κυκλοφορίας οχημάτων. Εντούτοις, αν συνυπολογίσει κανείς το συνολικό πλάτος του άξονα σε αυτό το σημείο καθώς και τις ηχητικές οχλήσεις κυρίως λόγω της έντονης κίνησης οχημάτων, προκύπτει η διαπίστωση ότι, αναλογικά, το πράσινο δεν είναι επαρκές.

3.2 Κάτω Πατήσια

Η δεύτερη ενότητα που διερευνάται αφορά τα Κάτω Πατήσια, από τα σημεία γύρω από την πλατεία Κολιάτσου μέχρι τη λεωφόρο Γαλασίου. Ως προς τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται επί του άξονα, κυριαρχούν οι εμπορικές. Στις υπόλοιπες πλευρές των οικοδομικών τετραγώνων εκατέρωθεν του άξονα καθώς και στο εσωτερικό των γύρω περιοχών επικρατεί η χρήση της κατοικίας. Το εμπόριο σε αυτή την ενότητα αφορά κυρίως είδη διατροφής, είτε με τη μορφή παντοπωλείων που εμπορεύονται προϊόντα τα οποία προέρχονται από τις χώρες εκείνων που τα λειτουργούν κι απευθύνονται κυρίως σε αυτούς είτε αλυσίδων σούπερ μάρκετ που απευθύνονται γενικότερα στους κατοίκους της περιοχής. Επιπλέον, εντοπίζονται καταστήματα ειδών ένδυσης και υπόδησης συνοικιακού χαρακτήρα. Τα καταστήματα εστίασης είναι ως επί το πλείστον φούρνοι ή καφετέριες οι οποίες προσφέρουν κατά κύριο λόγο καφέ «στο χέρι», με εξαίρεση αυτές γύρω από την πλατεία Κολιάτσου. Και σε αυτή την ενότητα οι δραστηριότητες προσδίδουν ιδιαίτερη ζωντάνια και κινητικότητα από πλευράς κυρίως κατοίκων στην περιοχή κατά τις πρωινές κι απογευματινές ώρες, ενώ αντίστοιχα ερημώνουν κατά τις βραδινές ώρες. Μάλιστα, θα ήταν παράλειψη να μην αναφερθεί ότι ακριβώς αυτής της απουσίας έντονης κινητικότητας κατά τις βραδινές ώρες αλλά και για μία σειρά από άλλους παράγοντες, τις βραδινές ώρες λαμβάνουν χώρα στην περιοχή μία σειρά από έκνομες δραστηριότητες με πιο χαρακτηριστική την πορνεία.



3.3 χρήσεις ισογείων, πηγή: ίδια επεξεργασία

Σχετικά με τον τρόπο που διαρθρώνεται ο δημόσιος χώρος στην ενότητα αυτή, ο άξονας εδώ εμφανίζει το πιο μικρό του πλάτος. Αυτό όμως αντισταθμίζεται από το γεγονός ότι στο σημείο αυτό υπάρχουν αρκετοί ελεύθεροι χώροι και μάλιστα πρασίνου, με

χαρακτηριστικότερο το Πάρκο Φιξ στη βόρεια πλευρά αυτής της ενότητας. Ωστόσο, τα όρια μεταξύ των πάρκων και του χώρου που λειτουργεί ως πεζοδρόμιο είναι εξαιρετικά σαφή και οπτικά, λόγω της αντίθεσης ανάμεσα στο πράσινο των πάρκων αυτών και τα στενά πεζοδρόμια με τα συνεχή μέτωπα των κτιρίων, αλλά και πρακτικά λόγω της τοποθέτησης χαμηλής περίφραξης περιμετρικά τους. Ένα στοιχείο το οποίο εμφανίζεται κατ' επανάληψη στην ενότητα αυτή είναι οι εσοχές στις γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων, οι οποίες ουσιαστικά εξυπηρετούν ως σημεία αναμονής πριν διασχίσει κάποιος έναν κάθετο δρόμο. Και σε αυτή την ενότητα το μεγαλύτερο μέρος του δημόσιου χώρου χρησιμοποιείται καθαρά ως διέλευση κι ως αναμονή στις στάσεις λεωφορείων και τρόλεϊ. Ο δημόσιος χώρος ο οποίος αξιοποιείται και βιώνεται ως χώρος στάσης και κοινωνικών συναναστροφών είναι οι πλατείες και τα πάρκα, στα οποία όμως συναντά κανείς είτε ηλικιωμένα άτομα είτε μετανάστες, ενώ τα βραδινές ώρες οι χώροι αυτοί αδειάζουν επικίνδυνα.



3.4 στοιχεία δημόσιου χώρου, **πηγή:** ίδια επεξεργασία

3.3 Αθροιστικός απολογισμός

Ο αστικός ιστός στην περιοχή μοιάζει να αναπτύσσεται γραμμικά πάνω στον υπό μελέτη άξονα, πάνω στον οποίο συγκεντρώνονται εμπορικές και δημόσιες λειτουργίες. Μία σειρά από παράλληλους δρόμους όπως η 3^η Σεπτεμβρίου και η Αχαρνών ενισχύουν τη γραμμικότητα της οργάνωσης της περιοχής, ενώ οι μεγάλοι κάθετοι σε αυτούς δρόμοι λειτουργούν παράλληλα και ως συνδέσεις αυτών των αξόνων αλλά και ως τοπικά κέντρα γειτονιάς σε κάποια τμήματά τους. Οι ιεραρχήσεις των αξόνων και ως προς την κυκλοφορία αλλά και ως προς την κεντρικότητα, οι οποίες μάλιστα γίνονται πιο έντονα εμφανείς και μέσα από τις αυξομειώσεις του πλάτους των δρόμων, δημιουργούν διαφοροποιήσεις και δυναμικές στο σύνολο της περιοχής. Η εναλλαγή του ρυθμού του αστικού χώρου μπορεί να αποδώσει διαφορετικές εκδοχές χώρου ικανού να καλύψει τις διάφορες κοινωνικές ανάγκες.

4 Προς μία νέα καθημερινότητα

4.1 Επισκόπηση των μελετών για την περιοχή

Όπως αναφέρθηκε, το ΓΠΣ προσδιόριζε ότι για την εφαρμογή του ήταν απαραίτητο να εκπονηθούν ειδικές μελέτες για κάθε μία από τις επιμέρους περιοχές του Δήμου, οι οποίες θα ήταν σύμφωνες με το ΓΠΣ. Έτσι, κατά τη δεκαετία του '90 πραγματοποιήθηκε μία σειρά μελετών που αφορούν περιοχές οι οποίες εφάπτονται της Πατησίων. Συγκεκριμένα, για την περιοχή μελέτης έχουν πραγματοποιηθεί οι εξής Πολεοδομικές Μελέτες (ΟΡΣΑ, 2011):

- Περιοχή Κολιάτσου - Πατήσια, 1992, Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως, Δ. Αθηναίων
- Περιοχή πλατείας Αμερικής, 1994, μελετητής Γ. Καρανίκας
- Περιοχή Βικτώρια, 1994, μελετητής Γ. Καρανίκας
- Περιοχή Πλατείας Αττικής, 1994, μελετήτρια Ε. Σιόλα
- Περιοχή Βάθης - Ομόνοιας, 1992, μελετήτρια Μ. Κανδρεβιώτου

Μέσα από τις μελέτες αυτές και την ανάγνωση των κοινών τους στοιχείων αναδύονται κάποια στοιχεία τα οποία θα αποτελέσουν απαραίτητα συστατικά για τις κατευθύνσεις που πρέπει να ακολουθηθούν. Αρχικά, οι χωρικά εστιασμένες παρεμβάσεις που προτείνονται σε αυτές καταδεικνύουν την αναγνώριση της σημασίας της αναβάθμισης στον αστικό χώρο και συγκεκριμένα στην ευρύτερη περιοχή ενδιαφέροντος. Κοινό στοιχείο όλων ήταν η προτεραιότητα στην πεζή μετακίνηση με την παράλληλη πρόθεση για τον περιορισμό της κίνησης του αυτοκινήτου εντός των περιοχών. Αυτή η πρόθεση ουσιαστικά θέτει υπό διαπραγμάτευση τη λογική της αναδιαμόρφωσης του δρόμου ως δημόσιο χώρο. Παρόλο που δεν ολοκληρώθηκε η θεσμοθέτηση αυτών των μελετών, ωστόσο μπορούν να αποκομισθούν μερικά διδάγματα από αυτές.

Σχετικά με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, παρά τη σύμπτωση των μελετών αυτών ως προς τη λογική δημιουργίας εσωστρεφών κυψελών κυκλοφορίας που εξασφαλίζουν τη μη διάρρηξη των συνοικιών από διαμπερείς κινήσεις αυτοκινήτων διατηρούνται αρκετές επιφυλάξεις για το αν τελικά κάτι τέτοιο μπορεί να πετύχει ή αν οι διαμπερείς αυτές κινήσεις θα μεταβιβαστούν στους επόμενους παράλληλους άξονες που περιβάλλουν την περιοχή. Αρκετά αποδοτική ωστόσο μπορεί να αποφανεί η μονοδρόμηση και συμπληρωματική λειτουργία του ζεύγους των αξόνων Πατησίων και Αχαρνών, όπως προτάθηκε και παρουσιάστηκε στο Ενημερωτικό Δελτίο του ΤΕΕ (Τ.2593, 19/7/2010).

Η συζήτηση γύρω από την επαναδιαπραγμάτευση των δρόμων ως δημόσιων χώρων επανέρχεται και τα τελευταία χρόνια, υπενθυμίζοντας την κρισιμότητα του ζητήματος. Η

πιο χαρακτηριστική περίπτωση είναι η Μελέτη για Μετατροπή της Πανεπιστημίου σε άξονα δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και περιπάτου στο πλαίσιο των παρεμβάσεων του προγράμματος Αθήνα 2014. Παρά τη μη έγκρισή της από το Συμβούλιο της Επικρατείας, τις υπερβολές τόσο σε σχεδιαστικό επίπεδο όσο και στις κριτικές που δέχτηκε, τα ερευνητικά προγράμματα τα οποία προηγήθηκαν της μελέτης αυτής, δηλαδή το ερευνητικό πρόγραμμα «Διερεύνηση της δυνατότητας αποκλειστικής χρήσης της Πανεπιστημίου για Δημόσιες Συγκοινωνίες» και το «Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα πόλης Αθήνας και Πειραιά» υπογραμμίζουν για ακόμα μία φορά την ανάγκη για σημαντικές αλλαγές στο δημόσιο χώρο και το οδικό δίκτυο της πόλης.

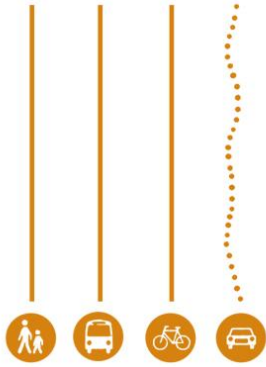
4.2 Κατευθύνσεις

Γίνεται φανερό ότι κατά μήκος του άξονα εκτυλίσσεται ένας ποικιλόμορφος και δυναμικός χαρακτήρας ο οποίος είναι αποτέλεσμα των διαδικασιών της ίδιας της πόλης και των ανθρώπων της. Παράλληλα, στα σημεία αυτά είναι φανερά τα σημεία της υποβάθμισης, τα οποία συνδέονται με τους μη καλά ενσωματωμένους χώρους πρασίνου που μεταφράζονται στην ανθρώπινη αντίληψη και δραστηριότητα ως έλλειψη ελεύθερων χώρων πρασίνου, το υποβαθμισμένο κτιριακό απόθεμα, τα έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα και την έλλειψη χώρων στάθμευσης. Μέσα από την ανάλυση και αναγνώριση της υφιστάμενης κατάστασης αναδύονται οι διάφορες διαστάσεις της υποβάθμισης, οι οποίες εκφράζονται ιδιαίτερα στο δημόσιο χώρο. Παρά τις τοπικές ιδιαιτερότητες των ενοτήτων στις οποίες χωρίζεται η περιοχή, οι καταστάσεις και τα προβλήματα που διαμορφώνονται είναι αλληλένδετα. Έτσι, όλες οι τοπικές «ενέσεις» που ενδεχομένως χρειάζονται θα πρέπει να εντάσσονται σε μία ενιαία στρατηγική.

Οι κατευθύνσεις προς τις οποίες κρίνεται αναγκαίο να κινηθεί ο σχεδιασμός για την περιοχή χωρίζονται σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη, αφορά στην προστασία και διατήρηση του δυναμικού χαρακτήρα της περιοχής μέσα από τη διατήρηση κι ενίσχυση της πολυλειτουργικότητας του άξονα. Σε αυτό το πλαίσιο κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική η μέριμνα για την προστασία της κοινωνικής σύστασης της περιοχής μέσα από τη διαφύλαξη της πρόσβασης των ευπαθών κοινωνικών ομάδων σε κατοικία, καθώς αναγνωρίζεται ο ρόλος τους στη σύσταση της περιοχής.

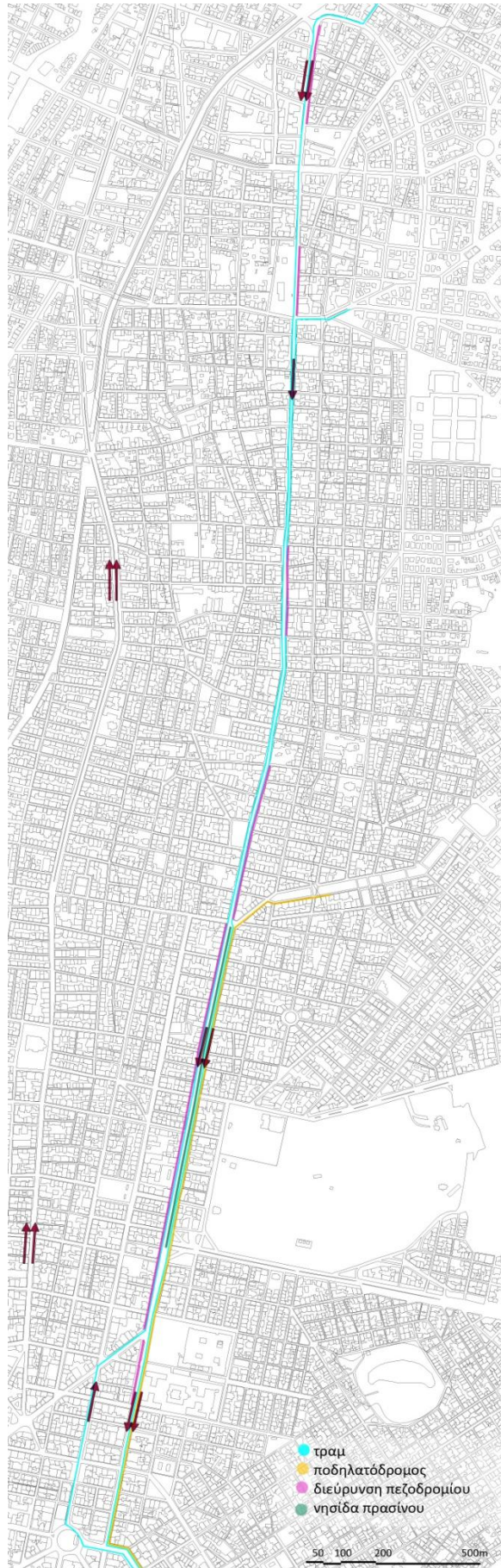
Η δεύτερη κατεύθυνση αφορά την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου της περιοχής μελέτης. Σε αυτό, πρωτεύοντα ρόλο έχει η μέριμνα για τη δημιουργία συνδέσεων μεταξύ των χώρων πρασίνου και αυτών που γειτνιάζουν άμεσα με τον άξονα αλλά και αυτών με τους χώρους πρασίνου υπερτοπικής σημασίας που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή καθώς και η

ενίσχυση του παρόδιου πραίνου. Επιπλέον, σημαντική κρίνεται και η δικτύωση των γειτονιών με τους ελεύθερους χώρους και η μέριμνα για την καλύτερη διασύνδεση των (περιορισμένων) κοινωνικών υποδομών στην περιοχή. Τέλος, κρίνεται απαραίτητη η αναβάθμιση του παρόδιου χώρου περπατήματος με την παράλληλη μετατροπή της κυκλοφορίας σε πιο ήπια.

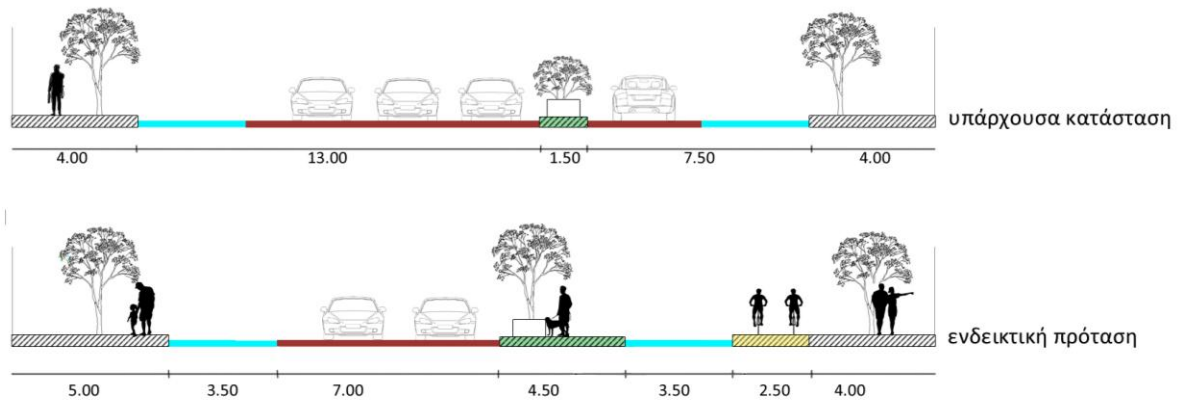


4.1 καθορισμός προτεραιοτήτων, **πηγή:** ίδια επεξεργασία

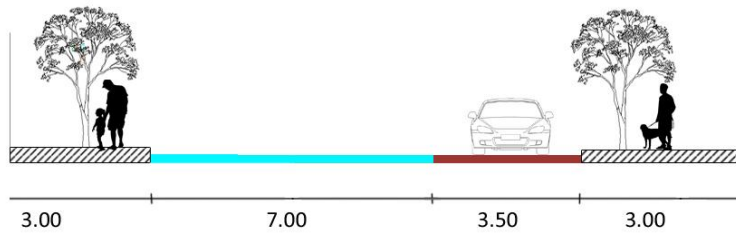
Έτσι, μία ενδεικτική πρόταση περιλαμβάνει την απομάκρυνση μεγάλου μέρους της κίνησης αυτοκινήτων από τον άξονα αυτό και την απόδοσή του στην κυκλοφορία μέσω μαζικής μεταφοράς και σε διαπλατύνσεις πεζοδρομίων. Προτείνεται η μονοδρόμηση των οδών Πατησίων και Αχαρνών ώστε να λειτουργεί η μία συμπληρωματικά της άλλης, όπου στα φαρδύτερα σημεία του άξονα θα αποδίδονται δύο λωρίδες στο αυτοκίνητο ενώ στα στενότερα μία. Ως προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς προτείνεται η κατασκευή μέσου σταθερής τροχιάς, και συγκεκριμένα τραμ. Δεδομένου του πλήθους κόσμου που διέρχεται καθημερινά από τον άξονα και ειδικά κατά τις ώρες αιχμής, το μέσο αυτό λόγω τις χωρητικότητάς του κρίνεται ως το καταλληλότερο υπέργειο μέσο για να καλύψει τη ζήτηση για μετακίνηση στην περιοχή. Επιπλέον, τα λοιπά χαρακτηριστικά του θα συμβάλουν στην αναβάθμιση του δημόσιου χώρου καθώς συμβαδίζουν με μία ευρύτερη λογική ανάπτυξης με γνώμονα τον πεζό. Επιπλέον, προτείνονται διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων με ενίσχυση των παρόδιων φυτεύσεων σε αντίστιξη με τις πλατείες που βρίσκονται στον άξονα. Στόχος είναι οι χώροι που προκύπτουν, πέρα από την αισθητική αναβάθμιση, να αναβαθμιστούν και λειτουργικά με τη μετατροπή τους σε χώρους παραμονής πέρα από διέλευσης.



Χάρτης 4 ενδεικτική πρόταση



4.2 τομή στο ύψος του Πεδίου του Άρεως



4.3 τομή στο ύψος της πλατείας Κολιάτσου

5 Συμπεράσματα

Στην παρούσα εργασία έγινε μία διερεύνηση των μεταβλητών που συνθέτουν την εικόνα και την πραγματικότητα γύρω από τον άξονα της Πατησίων. Συγκεκριμένα, η επάλληλη παράθεση των παραγόντων που αλληλοδρούν με την απόδοση ερμηνειών για το αποτύπωμά τους στο δημόσιο χώρο αποτελεί ένα εγχείρημα για την αναβάθμιση του εν λόγω χώρου μέσα από τα ίδια τα στοιχεία του. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι «γραμμές» στις οποίες καταλήγει η παρούσα εργασία, τόσο με την έννοια των κατευθυντήριων όσο και των κυριολεκτικών γραμμών στα σχέδια δεν αποτελούν σχεδιαστική πρόταση, αλλά επιχειρούν να ορίσουν το πλαίσιο μέσα στο οποίο προτείνεται να κινηθεί ο σχεδιασμός της περιοχής.

Η εργασία αυτή έρχεται να συμβάλει στο διάλογο που έχει ανοίξει στο ζήτημα της επαναδιαπραγμάτευσης του σχεδιασμού των οδικών αξόνων, ενισχύοντας το εγχείρημα ότι οι χώροι αυτοί πρέπει να αντιμετωπισθούν ως κατ' εξοχήν δημόσιοι.

Βιβλιογραφία

Calthorpe P., Fulton . (2001) *The Regional City: Planning For the End of Sprawl*, Washington: Island Press, σ. 43

Καλλιβρετάκης Λ., *Η Αθήνα τον 19ο αιώνα: Από επαρχιακή πόλη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, πρωτεύουσα του Ελληνικού Βασιλείου*, http://www.eie.gr/archaeologia/gr/chapter_more_9.aspx

ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή Πληθυσμού 2011, *Μόνιμος Πληθυσμός κατά ομάδες υπηκοοτήτων*, www.statistics.gr

ΕΜΠ – Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, ΥΠΕΧΩΔΕ (Κοσμάκη Π., Λιάπης Ι., Λουκόπουλος Δ., Μαντουβάλου Μ., Πολύζος Ι.), (1992), *Ανάπλαση κεντρικών περιοχών κατοικίας. Μελέτη περίπτωσης Κάτω Πατήσια*, Αθήνα

Μαλούτας Θ., Εμμανουήλ Δ., Παντελίδου-Μαλούτα Μ. (2006) *Κοινωνικές δομές, πρακτικές και αντιλήψεις: Νέες παράμετροι και τάσεις μεταβολής 1980-2000*, Αθήνα: ΕΚΚΕ, σειρά Μελέτες – Έρευνες ΕΚΚΕ,2

Μαλούτας Θ., Σπυρέλης Σ. (2015) Η πολυκατοικία της αντιπαροχής και ο κάθετος κοινωνικός διαχωρισμός, athenssocialatlas.gr/άρθρο/κάθετος-διαχωρισμός/

Μονιούδη - Γαβαλά Δ. (2015) *Η Ελληνική Πόλη από τον Ιππόδαμο στον Κλεάνθη, Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών*, Αθήνα

Μπίρης Κ. (1999) *Αι Αθήναι από του 19ου εις τον 20ον αιώνα* Αθήνα: Μέλισσα

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Περιβάλλοντος Αθήνας, *Πρόγραμμα Στρατηγικών Αναπλάσεων σε πυκνοδομημένες περιοχές κατοικίας / μικτών χρήσεων, Η περίπτωση της περιοχής από την πλατεία Βάθης έως τα Άνω και Κάτω Πατήσια: Μία «κατά προτεραιότητα περιοχή ανάπλασης / αναβάθμισης*, Αθήνα

Παπανικολάου – Κρίστενσεν Α., *Οδός Πατησίων, Από τα Χρόνια του Όθωνα στο 2000*, Αφιέρωμα, *εφημερίδα Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ*, φύλλο της 28ης Μαρτίου 1999

Έγγραφα δημόσιου φορέα

Τ.2593, 19/7/2010

ΦΕΚ 80Δ 1988