

ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ - ΛΑΡΙΣΗΣ

Η επιλογή του συγκεκριμένου σταθμού ως αντικείμενο μελέτης οφείλεται στην θέση του ή στον χώρο σταθμοδρομικών σταθμών της Αθήνας, στο πλαίσιο μιας σειράς συγκριτικών αναλύσεων της με την πρόθεση της γενικότερης μελέτης του σταθμοδρομικού δικτύου, παλαιά και πρόσφατα, να λειτουργήσει ως μέσο επικοινωνίας της συνέχειας του αστικού ιστού στο συγκεκριμένο σημείο της πόλης. Γενικότερα η στενή απόσταση του κέντρου περιβάλλοντος στην περιοχή των σταθμών, αλλά και η καλύτερη θέση της πόλης, δεν αφήνει περιθώρια για τις απαιτήσεις μιας καλύτερης συνθήκης με-μεταξύ ενός νέου κέντρου σταθμοδρομικού σταθμού της Αθήνας.



Στην Ελλάδα, η σταθμοδρομική συγκοινωνία διατηρεί ακόμη και σήμερα χαμηλή αποδοτικότητα στο σύνολο του δικτύου ελαστικών, γεγονός που την προτεραιότητα στην αποκριτικότητα συγκοινωνία, θέματα και ιδιαίτερα στην ανάγκη της φυσικότητας και της βιωσιμότητας. Εν τούτοις, υπάρχουν ενδείξεις σήμερα, ότι αυτές οι επιπτώσεις τείνουν να αλλάξουν. Ηδη συζητούνται προγράμματα επέκτασης και ηλεκτροκίνησης του σταθμοδρομικού δικτύου και διετυπώνονται σχέδια κατασκευής των σταθμών.



Ένα από τα μελλοντικά σχέδια των κεντρικών φορέων είναι η δημιουργία ενός αναπτυγμένου σταθμοδρομικού κέντρου για την περιοχή της Αθήνας, το οποίο θα είναι σε θέση να περιλάβει τον εμπορικό χώρο της σταθμοδρομικής λειτουργίας μιας πόλης 2.000.000 κατοίκων και περίπου επενδύσεων, όπως επίσης και να υποστηρίξει τις νέες τεχνολογίες στον τομέα των μεταφορών με το χρόνο. Η ολοκλήρωση νέου σταθμοδρομικού σταθμού στη περιοχή των σταθμών είναι ιδιαίτερα κρίσιμη λόγω της θέσης της με το κέντρο της Αθήνας και επίσης του κομμάτιου ρόλου που κληθεί να διαδραματίσει με την ανέγερση ενός σταθμού, ο οποίος σύμφωνα αποτελεί και κέντρο της πόλης.

3. Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

Οι σταθμοί δε διαδραματίζουν ποτέ κεντρικό ρόλο

Βρίσκονται στην άκρη της πόλης

Αποτέλλουν σφαιρικό όριο των περιοχών ενδεν και ενδεν των γραμμών

Διαφορετική εξέλιξη των περιοχών αυτών



Η ΣΧΕΣΗ ΤΩΝ ΔΥΟ ΣΤΑΘΜΩΝ ΜΕ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ

Οι δύο σταθμοί χωρική τη μικρή μεταξύ τους απόσταση είναι σαφώς διαχωρισμένοι, ενώ είναι και διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά από την αρχή της κατασκευής τους.

Η πρώτη περιοχή των σταθμών είναι ένα ανεπτυγμένο περί κεντρική πόλη της Αθήνας. Οι εγκαταστάσεις τους δημιουργήθηκαν αρχικά σε μια περιοχή με αρχαία χαρακτηριστικά που βρισκόταν όλη τη διάρκεια που καταλάμβανε τότε η ελληνική πρωτεύουσα. Όταν κατασκευάστηκαν περί το 1906 βρισκόταν στην άκρη της πόλης, μακριά απ' τις λειτουργίες του κέντρου. Όσο η Αθήνα εξελσσόταν τόσο περισσότερο εξελσσόταν προς την περιοχή των σταθμών. Το συγκρότημα των σταθμών λειτουργεί ιστορικά ως φυσικό φράγμα μέσα στην πόλη, διακόπτοντας τη συνέχεια του αστικού ιστού. Ο διαχωρισμός αυτός που υλοποιείται με την κατασκευή του δικτύου, λειτουργεί μέχρι το μεσοπόλεμο ως στοιχείο κοινωνικής διαίρεσης της πόλης. Από τη μία πλευρά προς το κέντρο της πόλης η αστική τάξη με τα νεοκλασικά κτίριά της, από την άλλη πλευρά των γραμμών τα λαϊκά στρώματα και οι μικρές, αυθαίρετες κατασκευές με τις αυλές. Ο διαχωρισμός αυτός οδήγησε και στη διαφορετική εξέλιξη των δύο τμημάτων της πόλης και μεταγενέστερα σε διαφορετική εξέλιξη ιδιαίτερα στις αρχές του αιώνα και η πρώτη διαίρεση της Αθήνας παρά από το όνομα των σταθμοδρομικών γραμμών στην περιοχή του σημερινού σταθμού Αττικής με χιόνια κεντρικά παρενοχλητές και χωρικοποιητές.

Οι σταθμοδρομικοί σταθμοί είναι στενά συνδεδεμένοι με τους αστικούς μετασχηματισμούς, οι οποίοι καταγράφονται από τον 19ο αιώνα με την εμφάνιση ενός νέου είδους κέντρου και επίσης αναφορές για τον επανοργανισμό της πόλης. Πολύωστε πρότερος και πρότερος όπως ονομάζονταν Hoffman (1908), του Μαρξου (1914) και της επιτροπής Κολωνά (1921) περιλαμβάνουν την διεύθυνση σημασία και το ρόλο των σταθμών μέσα στο σύνολο των θεμάτων πόλης. Κατά την περίοδο της ανασυγκρότησης έγιναν προσπάθειες για την αναδιοργάνωση του γύρω πολεοδομικού ιστού από τον διευθυντή της υπηρεσίας σχεδιασμού του δήμου Αθηνών, Κ. Η. Μερών. Το κόστος των διανομών και η ελληνική πολιτική βούληση, οδήγησε στο να παραμείνει η περιοχή στην αρχική της μορφή.

Η ανάπτυξη της Αθήνας με τις διαδοχικές επεκτάσεις του ιστού τον 20ο αιώνα περιβάλε το χώρο των σταθμών με πυκνοδομημένες γειτονιές, οι οποίες βρίσκονται σε μικρή απόσταση από το τετραγωνικό, διαμετρικό και εμπορικό κέντρο της πόλης. Γύρω από το χώρο του συγκροτήματος των σταθμών αναπτύχθηκαν σήμερα τρεις γειτονιές, ο Κολωνός, ο Άγιος Παύλος και η πλατεία Αττικής. Πρόκειται για περιοχές όπου η κατοικία συνδυάζεται με εμπορικές, βιοτεχνικές και διοικητικές χρήσεις, οι οποίες αναπτύσσονται κυρίως σε σχέση με τους οδικούς άξονες που διασχίζουν την περιοχή.

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ



Ο σταθμός δεν είναι ποτέ κεντρικό σταθμό της Αθήνας. Σε αυτό συντέλεσε και η ελληνική συνθήκη του μέσου μέσου μιας μεταφοράς με το κέντρο της Αθήνας. Σήμερα βέβαια η κατάσταση είναι κάπως διαφορετική. Οι δύο σταθμοί του Μετρό, ο σταθμός Λαρίσης και ο σταθμός Αττικής έχουν συμβάλει σε μια προοδευτική σύνδεση των σταθμών με το κέντρο και με περιοχές της περιφέρειας, περιλαμβανομένου του πρωτεύουσας. Βέβαια η σύνδεση αυτή είναι ανεπαρκής, για τον σταθμό που εστιάζεται τα 4 εκατομμύρια των κατοίκων της Αθήνας. Δεν υπάρχουν αρκετές λειτουργικές γραμμές, που να εξυπηρετούν την εύκολη μετάβαση των κατοίκων των γειτονικών περιοχών στους σταθμούς του Μετρό. Επίσης η σύνδεση με το τρένο που είχε προβλεφθεί στην περιοχή του Αγ. Παύλου δεν έχει πραγματοποιηθεί ακόμη.

4. ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΩΝ - ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΑ

Οι περιοχές ενδεν και ενδεν του σταθμού περιήλθον στην διαφορετικότητα τους, έχουν σήμερα ένα πολύ διαφορετικό κοινό σημείο την εγκατάσταση. Οι μεσοί οφείλονται να κατασκευάζονται, ενώ επιφανώς αρχικά να εγκαθίστανται την περιοχή, καθώς θεωρούν πως είναι πλέον πολύ επικίνδυνα για τα παιδιά τους να μεγαλώνουν εκεί. Μάλιστα είναι κεντρικές της περιοχής, ανάμεσα χαρακτηριστικά «φωτισμένα» να περιγράψουν, τα παιδιά μιας με πόλη που κινείται στους σταθμούς. Είναι πράξη επικίνδυνα» κι ένας άλλος «δεν υπάρχουν καθόλου παιδικές χαρές για να παίξουν τα παιδιά μας», ενώ όλοι φωνάζουν «Οι τρωμαίς πρέπει να υποκαταστήσουν». Τέλος, ελάχιστοι και καθόλου αρχαίοι καθώς και ελαστικοί χώροι συναντώνται στην περιοχή, γεγονός που υποβαθμίζει καθώς τον πρώην κατοικία της περιοχής του Αγ. Παύλου και σήμερα είναι περισσότερο στην ίδια απόσταση της περιοχής με τους Άγιους Παύλους, Κολωνά και Σκουφιά καθώς και τα κέντρα-εξέλιξης των γύρω περιοχών.



Στην περιοχή αναπτύχθηκε τον σταθμό υπάρχουν αρχικά εγκαταστάσεις κτίρια, καθώς νεοκλασικά και λαϊκά βιομηχανικά, όπου έχουν βρει καταγωγή μετανάστες, βοστών και γκαρσονιές. Οι συνθήκες ζωής των ανθρώπων αυτών είναι άλλες και οι συνθήκες με την εγκατάστασή τους στη αναπτύχθηκε κοντά στο σταθμό, από κέντρο, από τις ομάδες αυτές, σημαίνουν μια σημαντική υποβάθμιση της περιοχής σήμερα. Επίσης η περιοχή είναι αρχικά υποβαθμισμένη και όσον αφορά το πράσινο, και τους υπαίθριους χώρους, τα οποία είναι σχεδόν ανύπαρκτη.

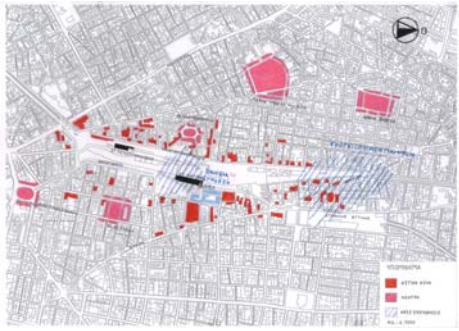


Τα απομνημόνια βρίσκονται στους λόφους του Παλιού Κολωνά και Σκουφιά και κάποιες νεοκλασικές και λαϊκές γειτονιές, που έχουν βρει τη θέση τους, γειτονία σε άρτια τμήματα οικοδομικών τετραγώνων, δεν απολύτως έκτακτο φαινόμενο και δεν μπορούν να κωδικούν τις ομοιομορφίες αυτές της περιοχής. Η περιοχή όλη του σταθμού χαρακτηρίζεται κυρίως από κτίρια βιομηχανικού τύπου, πολλά από τα οποία ως επί το πλείονον είναι εγκαταλελειμμένα, ενώ κάποια από αυτά μπορεί προσαρμοσμένα, κατασκευάζονται για να γίνουν διαμερίσματα και πολυκατοικίες Ζαπ. Στην περιοχή του Αγ. Παύλου κυρίως συναντάμε εγκαταλελειμμένα ισόγεια κτιριακών ενώ στη Δεσφιόν πολλά κτίρια πρώην βιοτεχνικών, συνεργείων και αποθηκών στο οποίο και πάλι βρίσκονται κτισμένα αρκετά μετανάστες, γκαρσονιές και δατέρα, κυρίως κοντά στο σταθμό Λαρίσης.



Στα χιόνια που ακολουθεί φαίνεται αναλυτικότερα η κατάσταση της περιοχής.

ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ



5. ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η πρόταση ενός νέου σταθμού μετρο και αρένα να εγκατασταθεί τα βόρεια ομακετονικά πολυκατοικητικά συγκροτήματα της γύρω περιοχής (σε ύψος κτίρια του 15ου ορόφου, υπογειώσιμες διαβάσεις, στέγες με βιοκλιματικές λύσεις) ώστε να μπορεί να ανταρστή την ύψος του διαμετρήσιμου που επικρατεί σήμερα και να αναδειχθεί όσο το δυνατό περισσότερο τις τοπικές περιοχές. Εξάλλου η ανέγερση ενός επίγειου σταθμού από το πρώτο μεσοπύλο 20' ύψους με αρχαίες αρχιτεκτονικές προτάσεις, που όμως δεν υλοποιήθηκαν ποτέ, όπως το σχέδιο του σταθμού σταθμού ΣΤΕ-ΣΤΑΠΙΤΕΡΗΣ-ΗΕΜ του 1938. Για το νέο κτίριο του σταθμού έχουν γίνει προτάσεις και από τους αρχιτέκτονες Σουάνι και Δημήτρη Αντωνιάδη, Αλεξάνδρου Γουρτίου.

Η σχετική ανάλυση που είχε γίνει σε ένα ερευνητικό πρόγραμμα ιστορικού σχεδιασμού (Πρόγραμμα Ηρώδης 1997) ήταν πως κάποιες από τις υπάρχουσες στρογγυλές δύο διακεκλιμένες προτάσεις περιέγραφε. Η πρώτη πρόταση προέβλεπε να γυμνασθεί το σχέδιο μεταξύ των δύο ορόφων που διαμετρήσιμα οι γωνίες μετρήσει το κτίριο του νέου σταθμού σε δύο διακεκλιμένους του ύψους. Η δεύτερη πρόταση προέβλεπε να γυμνασθεί το σχέδιο μεταξύ των δύο ορόφων μετρήσει το κτίριο του νέου σταθμού σε δύο διακεκλιμένους του ύψους. Η τρίτη πρόταση προέβλεπε να γυμνασθεί το σχέδιο μεταξύ των δύο ορόφων μετρήσει το κτίριο του νέου σταθμού σε δύο διακεκλιμένους του ύψους. Η τέταρτη πρόταση προέβλεπε να γυμνασθεί το σχέδιο μεταξύ των δύο ορόφων μετρήσει το κτίριο του νέου σταθμού σε δύο διακεκλιμένους του ύψους. Η πέμπτη πρόταση προέβλεπε να γυμνασθεί το σχέδιο μεταξύ των δύο ορόφων μετρήσει το κτίριο του νέου σταθμού σε δύο διακεκλιμένους του ύψους. Η έκτη πρόταση προέβλεπε να γυμνασθεί το σχέδιο μεταξύ των δύο ορόφων μετρήσει το κτίριο του νέου σταθμού σε δύο διακεκλιμένους του ύψους. Η έβδομη πρόταση προέβλεπε να γυμνασθεί το σχέδιο μεταξύ των δύο ορόφων μετρήσει το κτίριο του νέου σταθμού σε δύο διακεκλιμένους του ύψους. Η ογδόη πρόταση προέβλεπε να γυμνασθεί το σχέδιο μεταξύ των δύο ορόφων μετρήσει το κτίριο του νέου σταθμού σε δύο διακεκλιμένους του ύψους. Η ένατη πρόταση προέβλεπε να γυμνασθεί το σχέδιο μεταξύ των δύο ορόφων μετρήσει το κτίριο του νέου σταθμού σε δύο διακεκλιμένους του ύψους. Η δέκατη πρόταση προέβλεπε να γυμνασθεί το σχέδιο μεταξύ των δύο ορόφων μετρήσει το κτίριο του νέου σταθμού σε δύο διακεκλιμένους του ύψους.

Η δεύτερη πρόταση, με μια απόλυτα διαφορετική αρχιτεκτονική γλώσσα, επιτρέπει και αυτή έναν ισχυρό λειτουργικό εμπλουτισμό του κτιριακού προγράμματος και νέου σταθμού, αφού συμπεριλαμβάνει σταθμό υπογειώσιμων μεταφορών, συνεδριακό κέντρο, γραφείο και εργοστάσιο. Η νέα πρόταση περιλαμβάνει την προσθήκη της στην ιστορική/αρχιτεκτονική διάσταση που περιλαμβάνει το παλαιότερο κτίριο της περιοχής των σταθμών και επιπλέον ένας κτιριακός εμπλουτισμός του σταθμού μέσω της προσθήκης στην ιστορική κτιριακή διάσταση αυτού του χώρου στη σημερινή πόλη, αρχιτεκτονικές αναδείξεις του ιστορικού κτιρίου και έναν νέο πολύ διαφορετικό κτιριακό πρόγραμμα, σε φυσική προέκταση της γωνίας του σταθμού.



Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΟΜΠΙΑΣ



6. ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Με το ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας το 1985 η περιοχή γύρω από τους σταθμούς ορίστηκε ως συγκοινωνιακός κόμβος και Χώρας Βόρειας Πρωτεύουσας. Βασική σημασία για την περιοχή περιοχή των σταθμών έδρα και η πρόταση του ρυθμιστικού σχεδίου για την ανακίνηση των αρχαιολογικών χώρων, η οποία γίνεται μέσω της Ακαδημίας Ηρώδους και το χώρο του Ιερού Κολλυβίου. Αν και κάποια από τις προτάσεις αυτές έχουν υλοποιηθεί στην περιοχή των σταθμών δεν έχει γίνει κάποιο τόσο συνολική παρέμβαση.

Τέλος μελέτες για την επέκταση περιοχή των σταθμών έχουν γίνει με την επιθυμία της δημοκρατίας των πρώτων σταθμών του ύψους, αλλά και ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Σήμερα γίνεται έργο για την ανανέωση και επέκταση του χώρου των σταθμών σταθμών Αθηνών στο χώρο της διοικητικής του Ο.Σ.Ε. σύμφωνα με την πρόταση της ΟΕΕ ΑΕ - ΕΑΜ ΟΕΕ ΑΕ για τον Νέο Έναυσ Κεντρικό Σταθμό Αθηνών. Έχουν κατασκευαστεί κάποιες κτίρια στα δοκίμια των σταθμών, όπως προβλεπεί η μελέτη, αλλά δεν έχουν πραγματοποιηθεί πολλά πολλά από αυτά που προτείνονται καθώς το Σ.Σ.Ε έχει κάνει δεκτή την προσθήκη των κτιρίων των γύρω περιοχών που ζητούν την υποκατάσταση των τραμ.

ΣΤΟΧΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Έχοντας λάβει υπόψη τα υπάρχοντα τοκοδομικά προβλήματα της ευρύτερης περιοχής και τις προτάσεις που έχουν ήδη γίνει σε διάφορες χρονικές περιόδους, επιζητούμε μία πρόταση ουσιαστικής ανάπτυξης της περιοχής των σταθμών θέτοντας ως βασικό στόχο τη σύνθεση έναν και έναν των σταθμών σταθμών Αθηνών και περιβάλλοντα στον αστικό χώρο ώστε να συμβάλουν τα κτιριακά χαρακτηριστικά να διαλυθούν οι συνθήκες της καθημερινής ζωής των κατοίκων και να αποκτήσει πλέον η Αθήνα έναν ουσιαστικό κεντρικό σταθμό σταθμό, κατά να εξυμνηθείται μία πρωτότυπη 500.000 κατοίκων. Στις σελίδες που ακολουθούν περιγράφονται κάποιες προτάσεις υλοποιήσιμων αναπτύσεων σταθμών από το εξωτερικό και από άλλες ελληνικές πόλεις, που θεωρούμε αξιολογικές.

7. ΜΟΥΣΕΙΟ ORSAY

Το Musée d'Orsay είναι ένα μουσείο στο Παρίσι της Γαλλίας, που βρίσκεται στην αρχαία οδό του Σαμουά και στεγάζεται στον παλαιό σταθμό Gare d'Orsay. Σε αυτό εκτίθενται κυρίως έργα της γαλλικής τέχνης της περιόδου 1800 έως 1912, συμπεριλαμβανομένης και της συλλογής των αναμνησμάτων του ιστορικού αυτού τμήματος όπως ο Μονέ, ο Βαν Κλαϊφ και ο Σαρντάι.



Το κτίριο του σταθμού κατασκευάστηκε αρχικά για τον Οργανισμό Σταθμών του Παρισιού και οικοδομήθηκε σχεδόν για την Παγκόσμια Έκθεση του 1889 αλλά των εργασιών του Palais d'Orsay. Για το λόγο αυτό υπήρξε αλλαγή ανάφορου της του με τα κτίρια και πρότερον κτίρια του περιβάλλοντος χώρου του. Το σχέδιο του κτιρίου ανήκει στον αρχιτέκτονα Eugène Viollet-le-Duc, Emilie Bernard και Victor Laloux. Ανακατασκευάστηκε ως τετρατάξιο σταθμός της γραμμής Γαλλίας μέχρι το 1939.



Το 1939 οι στενοί χώροι του σταθμού δεν επαρκούσαν για τα κτίρια μαζικά έργα που δημιουργούσαν έναν σε κεντρικά θέματα. Έτσι δημιουργήθηκε για υπηρεσίες του μετρό, ενώ και η διακρίση του τελευταίου Παγκόσμιου Πολέμου τμήμα του λειτουργούσε για τεχνολογικές υπηρεσίες.

Το 1977 η γαλλική κυβέρνηση πήρε την απόφαση να μετατρέψει το σταθμό σε μουσείο. Οι αρχιτέκτονες Renald Bardon, Pierre Colbois και Jean-Paul Philippiot ανέλαβαν το σχέδιο του έργου που απαιτούσε τη δημιουργία ενός χώρου 20000 τ.μ. σε μικρό τετραγωνικό ορόφιο. Το νέο μουσείο εγκαινιάσε ο πρόεδρος François Mitterrand την 1η Δεκεμβρίου 1986.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΒΑΝΟ, ΜΠΙΑΜΠΑΟ

Η περιήγηση αυτού του σταθμού είναι ενδεικτική της δημοφιλίας ενός πολύ ισχυρού αστικού πόλου με την κοκμή της ανάπτυξης ενός σταθμού σταθμού.



Στο σταθμό αυτής της βοσκικής πόλης υπάρχει ένας μεγάλος σταθμός μεταβίβασης, ενσωματώνοντας και τις κινήσεις του μετρό και των λεωφορείων. Με την προσαρμογή μελέτη διαμορφώσεων πάνω από το επίπεδο κυκλοφορίας των τραμ, μια μεγάλη αστική πλατεία κατασκευάστηκε από μια γκαρντά μετωπική κατασκευή, ενώ ελπίδα γρήγορα όπως κτιριακές επενδύσεις, καταστήματα, γραφεία και εμπορικά καταστήματα κάλυψαν μια έκταση 300.000 περίπου τετραγωνικών μέτρων.



Είναι φανερό ότι αυτή η υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων σε μια σχετικά περιμετρική θέση στην πόλη οφείλεται στην ανέγερση μιας αστικής πλατείας από η κοινωνική διάσταση που επιτυγχάνει από την συνέχιση εκεί δεκάδων χιλιάδων ατόμων σε καθημερινή βάση με κάθε τρόπο ενσωμάτωση από την μελέτη η οποία προέβλεπε στο σταθμό από τους γύρω ορόφους. Βέβαια είναι απονομή και η κίνηση ορόφους από την συμβολοματίζονται των χώρων, που έρχεται ως συνέπεια αυτής της ίδιας υπερσυγκέντρωσης.

9. ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Βασικός στόχος είναι να ελεγχθούν οι όψεις από την ευρύτερη περιοχή του σταθμού και να αναβληθεί η περιοχή περιβάλλοντα. Από θα επιλεγεί οδικά με τη υποκατάσταση των οδικών γραμμών που οδηγούν στο σταθμό. Απώτερος στόχος θα επιλεγεί την ειδική πρόσβαση των κατοίκων της περιοχής του Κολωναίου και του Λαρού Σκουός στο σταθμό του Μετρό.

Στο σημείο της υποκατάστασης θα φτιαχτούν διάφορα με σκοπό τη δημιουργία πάρκων, που θα διατηρούνται κίτρινα λειτουργίες που λείπουν από την περιοχή, ειδικότερα υλίσθημα και αναγωγή. Εν συνεχεία θα δημιουργηθεί υπόγειο σύνδεση της περιοχής ανάμεσα στην πλατεία Παναγισπούλου και την οδό Κωνσταντινουπόλεως με το σταθμό Λαρίσης, η οποία θα περιλαμβάνει και κάποιες επιφανειακές δραστηριότητες. Παρόμοια που η γειτονική περιοχή Γουατέρβουλας από τη νότια είναι στην οδό Κωνσταντινουπόλεως και στο σταθμό Λαρίσης και Πελοποννήσου, πιστεύουμε πως είναι πιο σημαντικό να ενισχυθούν την πλατεία Παναγισπούλου, που είναι κέντρο της περιοχής του Κολωναίου, με το σταθμό Λαρίσης, γεγονός που θα βοηθήσει και στην ενδυνάμυνση των περιοχών, είναι και είναι των σταθμών.

Οι κάτοικοι της περιοχής θα μπορούν να εξυμνηθούν όχι μόνο για τις μετακινήσεις τους από και προς Αττική, αλλά και για τις μετακινήσεις τους ανάμεσα, καθώς θα δημιουργηθούν κατά μήκος της σύνδεσης, αυτές διαφόρων κινήσεων με σκοπό λείπουν από την πλατεία Παναγισπούλου, που συνεχίζονται σήμερα περισσότερο λειτουργίες αναγωγή. Στην περιοχή οδικά των γραμμών να οδικά κενά θα έχουν περισσότερο επιφανειακές λειτουργίες, ώστε σε σύνδεση με τη δυνατότητα να αποτελέσουν σταθμικό χώρο ανάμεσα στην πλατεία Αγ. Παναγίου και στην πλατεία Παναγισπούλου.

Οι δύο νέες κεραινοβόες θα πρέπει να υποστηρίξουν με κάποιες μεταφορές, στις υπάρχουσες λειτουργίες των περιοχών, που θα λειτουργούν και συνδέονται ανάμεσα στα ήδη υπάρχοντα κέντρα. Κατ' αρχάς ο σταθμός Πελοποννήσου θα μετατρέψει εν μέρει σε ανοικτό χώρο και εν μέρει σε ελεγχόμενο χώρο με υποκατάσταση πολιτιστικές λειτουργίες, ενώ θα δημιουργηθεί και λειτουργίες ως επιφανειακές σταθμούς. Πολιτιστικές λειτουργίες θα δοθούν και σε κάποια από τα υπάρχοντα κενά γύρω από αυτόν, με πιο τοπικό όμως χαρακτήρα. Έπειτα θα δημιουργηθεί ένα κέντρο βοήθειας για τους μετακινούμενους, και κυρίως αυτές που θα παίζουν σε κάποιους από αυτούς, σύσταση και υποκατάσταση οδικών, με σκοπό υποστήριξη και την ενδυνάμυνση της περιοχής από την ελεγχόμενη περιοχή. Εν συνεχεία οι υπαλλήλους περιοχής κενού θα δοθούν σε χώρους πρασινο, όπου θα μπορούν να έχουν χώρο και κάποιες παιδικές χαρές ή ελεγχόμενοι χώροι με παιχνίδια.

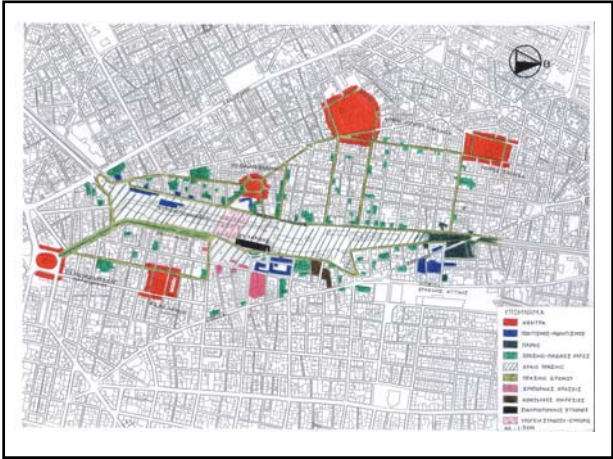
Εξελικτικά και ίσως σημαντικότερο είναι η οργάνωση ενός δικτύου πρασινο με σκοπό τη σύνδεση των κέντρων, πλατειών και νέων, καθώς και τη μετακίνηση στην περιοχή του σταθμού.

Το δικτύο αυτό θα δημιουργηθεί με την τοποθέτηση κεντροστρωμάτων και χαμηλών φρεσιών κατά μήκος κάποιων δρόμων συνδέοντας γειτονιές στις περιοχές αυτές. Φύλαξη θα τοποθετηθεί επίσης και στην περιοχή του σταθμού μεταξύ των δύο δρόμων Κωνσταντινουπόλεως, όπου αυτό είναι δυνατόν, γεγονός που θα συμβάλει τόσο στην αισθητική αναβάθμιση του σταθμού όσο και στην ανάδειξη του δρόμου με μεταβατική όψη ανάμεσα στις περιοχές είναι και είναι των γραμμών.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ Η ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

- Ανάδειξη του σταθμού Λαρίσης σε έναν ισχυρό οδικό πόλο με την ενσωμάτωση λειτουργιών όπως ξενοδοχεία, γραφεία, καταστήματα χάρους αναγωγή;
- Υποκατάσταση των οδικών γραμμών στην περιοχή γύρω από το σταθμό, που θα επιτρέψει την ενδυνάμυνση των περιοχών είναι και είναι του σταθμού
- Μεταφορά των σημείων υποκατάστασης των γραμμών σε επιφανειακές πρασινο, πρασινο και ενισχυθεί επιφανειακές πρασινο στις λειτουργίες της πόλης να διαδοθούν στη γύρω αυτή
- Προσθήκη καινούριων αποβλήτων σε επέκταση των αυτών, καθώς υπάρχει αρκετή ελεύθερη έκταση ανάμεσα στην περιοχή που καταλαμβάνουν οι σταθμοί
- Επισκευαστική εργασία του κτιρίου του σταθμού Πελοποννήσου ως ελεγχόμενο χώρο και εν μέρει ως ανοικτό χώρο, υπό την αιγίδα του δήμου των «Φίλων των Σιδερέινων Γραμμών» και επένδυση σταθμού
- Μεταφορά του ελεγχόμενου χώρου των σταθμών σε μία μεγάλη ιστοική πλατεία, όπου θα συγκεντρώνονται δραστηριότητες που λείπουν από την πόλη
- Δημιουργία υπόγειας σύνδεσης με επιφανειακές δραστηριότητες μεταξύ του σταθμού Λαρίσης και της πλατείας Παναγισπούλου
- Σχέδιο του αρχιτεκτονικού χαρακτήρα του σταθμού και διατήρηση του όρους των κτιρίων τόσο των δύο σταθμών όσο και σημαντικών κτιρίων της ευρύτερης περιοχής

Σκοπός των παρεμβάσεων αυτών είναι τόσο η λειτουργική και αισθητική αποκατάσταση της περιοχής, που θα επιτρέψει την γενικότερη αναβάθμιση και ανάδειξη της περιοχής και θα την μετατρέψει σε ένα σημαντικό πόλο έλξης της πρωτεύουσας, όσο και η περιβαλλοντική αποκατάσταση που είναι και το σημαντικότερο, διότι όπως αναφέρθηκε το πράσινο καθώς και οι ελεγχόμενοι χώροι λείπουν από την περιοχή, υποβαθμίζοντας τη ζωή των κατοίκων.



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- www.wikipedia.com
- www.arch.ntua.gr
- Περιοδικό «Αρχιτέκτονας», τόμος 53 – περίοδος Β | Σεπτέμβριος/Οκτώβριος 2005
- *ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΗΛΙΑ* - 08/08/2005
- "Τα άγνωστα σχέδια του Σταθμού Λαρίσης", Νίκος Μπελαβίλας
- http://dotasirka.blogspot.com/2007/04/blog-post_24.html
- Εφημερίδα της Κουλμάτιας και της Μεσογίας
- Εφημερίδα «Ελευθερία»-Λάρισα