



**ΕΜΠ – ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**  
**ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ**  
**ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ : ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ**

Εργασία στο μάθημα: Όψεις του αστικού τοπίου στο Δημόσιο Χώρο

Πόλη-Φύση-Νέες Τεχνολογίες

**Τα Μ.Μ.Μ. ως ιδιαίτερη κατηγορία αστικού δημόσιου χώρου**

**Η λεωφορειακή γραμμή 608:Γαλάτσι-Νεκρ. Ζωγράφου**



Χριστίνα Παλαιολόγου- Πολιτικός Μηχ/κός Ε.Μ.Π.

**Διδακτική ομάδα:** Πολύζος Ι., Αραβαντινός Α.,Μαυρομμάτη Σ.,  
Μωραΐτης Κ., Χανιώτου Ε.

ΑΘΗΝΑ, ΙΟΥΛΙΟΣ 2015

# Πρόλογος

Η παρούσα μεταπτυχιακή εργασία εκπονήθηκε κατά της διάρκεια του εαρινού εξαμήνου του Δ.Π.Μ.Σ. Αρχιτεκτονική –Σχεδιασμός του Χώρου, της Κατεύθυνσης: Πολεοδομία και Χωροταξίας, στα πλαίσια του μαθήματος Όψιςτου αστικού τοπίου στο Δημόσιο Χώρο Πόλη-Φύση-Νέες Τεχνολογίες.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω να δώσω στον κ. Στάθη Τσιαμπάο για την βοήθειά του στην επεξεργασία στην ταινία της παρουσίασης.

## Περιεχόμενα

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	1
1.1 Αντικείμενο και σκοπός της εργασίας.....	1
1.2 Διαδικασία πραγματοποίησης της εργασίας .....	1
1.3 Δομή της εργασίας .....	2
2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ .....	3
2.1 Η κοινωνική διάρθρωση του σύγχρονου αστικού χώρου.....	3
2.2 Κοινές αναφορές αστικού χώρου και Μ.Μ.Μ. ....	4
3. ΤΑ Μ.Μ.Μ. ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ.....	7
3.1 Πολεοδομικός ιστός και μεταφορές στο παρελθόν .....	7
3.2 Πολεοδομικός ιστός και μεταφορές σήμερα .....	7
4. Η ΓΡΑΜΜΗ 608.....	10
4.1 Διαδρομή και στάσεις.....	10
4.2 Δρομολόγια.....	19
4.3 Επιβάτες .....	19
4.4 Περιγραφή Διαδρομής.....	20
4.5 Μαρτυρίες .....	20
4.6 Προβλήματα και λύσεις .....	21
5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	24
ΑΝΑΦΟΡΕΣ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	25

# 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

## 1.1 Αντικείμενο και σκοπός της εργασίας

**Αντικείμενο** της παρούσης εργασίας είναι η ανάδειξη των Μ.Μ.Μ. ως ένα είδος ιδιαίτερης κατηγορίας «μετακινούμενου» αστικού δημόσιου χώρου, παρουσιάζοντας τη λειτουργία και την ανάπτυξη κοινωνικών σχέσεων στη διαδρομή του λεωφορείου 608, που ενώνει αρκετές περιοχές της πρωτεύουσας με την Πολυτεχνειούπολη και την Πανεπιστημιούπολη στην περιοχή του Ζωγράφου.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι χρήστες της συγκεκριμένης γραμμής. Στην πλειοψηφία τους (εκτός από κάτοικοι) είναι νεαροί φοιτητές, οι οποίοι συχνά στο συγκεκριμένο δρομολόγιο γνωρίζουν τους αυριανούς τους φίλους, αλλά και άτομα που επισκέπτονται το νεκροταφείο Ζωγράφου, το οποίο βρίσκεται στο τέρμα του λεωφορείου, ακριβώς ανάμεσα στην Πανεπιστημιούπολη και την Πολυτεχνειούπολη.

**Σκοπός** της εργασίας είναι το να συμβάλλει στη συνειδητοποίηση της σημασίας που έχει η βελτίωση της χρήσης των Μ.Μ.Μ. για την ποιότητα ζωής στην πόλη, καθώς κάθε φαινόμενο που κυριαρχεί εκεί, περνά και μέσα στα Μ.Μ.Μ. και να προτείνει τρόπους αντιμετώπισής των προβλημάτων που εντοπίζονται, ώστε να τα μετατρέψει σε ουσιαστικές προεκτάσεις του δημόσιου χώρου της πόλης.

## 1.2 Διαδικασία πραγματοποίησης της εργασίας

Σε πρώτη φάση μελετήθηκε η **βιβλιογραφία**, η οποία περιλαμβάνει βιβλία, ιστοτόπους, επιστημονικά περιοδικά και εργασίες πάνω σε ζητήματα Μ.Μ.Μ., αλλά και αστικού δημόσιου χώρου. Καρπός της βιβλιογραφικής έρευνας υπήρξε το θεωρητικό μέρος της εργασίας. Στη συνέχεια, επιχειρήθηκε η αποδελτίωση, ερμηνεία και αξιολόγηση των δεδομένων αυτών και, με επιτόπια έρευνα, εξετάστηκαν οι συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή, αλλά καταγράφηκαν και σχετικές μαρτυρίες.

Ακολούθως, έγινε η **επεξεργασία** των αποτελεσμάτων αυτής της πρώτης φάσης της έρευνας πεδίου και παράλληλα, επιχειρήθηκε η **ποιοτική προσέγγιση** του θέματος. Στη συνέχεια δημιουργήθηκε και το αναγκαίο φωτογραφικό αρχείο, καθώς και ένα σχετικό βίντεο. Στο τελικό στάδιο, έγινε η συνολική επιμέλεια των κειμένων και η μορφοποίηση της εργασίας, στην οποία εντάχθηκαν οι χάρτες που απεικονίζουν τις τελικές προτάσεις.

### 1.3 Δομή της εργασίας

Στον **πρόλογο** περιλαμβάνονται σύντομες πληροφορίες για την εργασία.

Στη συνέχεια υπάρχει ο **Κατάλογος Περιεχομένων**.

Το κύριο μέρος της εργασίας αποτελείται από **πέντε** κεφάλαια, ως εξής:

Στο **πρώτο κεφάλαιο** γίνεται εισαγωγή στο **αντικείμενο** που εξετάζει η εργασία, στη σημασία του, στο **στόχο** της, στην ακολουθούμενη **μεθοδολογία** και στη δομή του τεύχους.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο** γίνεται αναφορά και γνωριμία με τις βασικές έννοιες που θα μας απασχολήσουν στην εργασία.

Στο **τρίτο κεφάλαιο** γίνεται αναφορά στα Μ.Μ.Μ. της περιοχής της πρωτεύουσας.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο** γίνεται μια πρώτη **επαφή-γνωριμία** με την λεωφορειακή γραμμή 608. Στη συνέχεια προχωρούμε στην **έρευνα πεδίου**, προκειμένου να καταγράψουμε την κατάσταση που επικρατεί στην συγκεκριμένη λεωφορειακή γραμμή μέσω μαρτυριών. Αναφέρονται τα προβλήματα και προτείνονται λύσεις βελτίωσης, με αναφορά σε παραδείγματα του εξωτερικού.

Στο **πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο** αναφέρονται τα **συμπεράσματα** που προκύπτουν από την παραπάνω ανάλυση.

Τέλος, παρατίθενται οι **αναφορές** και η **βιβλιογραφία** που χρησιμοποιήθηκε.

## 2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

### 2.1 Η κοινωνική διάρθρωση του σύγχρονου αστικού χώρου

Σύμφωνα με μελέτες υπάρχουν κάποιες κοινές και πρωταρχικές σχέσεις και εξαρτήσεις του ανθρώπου με το περιβάλλον. Συγκεκριμένα, ο χώρος αποτελεί βασικό συστατικό του περιβάλλοντος κι έχει επίδραση στη συμπεριφορά του ανθρώπου.

Ο αστικός χώρος είναι το ανώτερο στάδιο οργάνωσης της ανθρώπινης κοινωνίας. Οι χώροι πρωτογενούς κοινωνικοποίησης (το σπίτι, ο δρόμος και η γειτονιά), το σχολείο και οι τόποι εργασίας, οι χώροι κοινωνικής επαφής (οι πλατείες, τα πάρκα, τα καφενεία), οι χώροι περισυλλογής και λατρείας (οι εκκλησίες και τα νεκροταφεία) είναι οι κατεξοχήν τόποι του σύγχρονου αστικού χώρου, όπου ο κάτοικος των πόλεων εργάζεται, διασκεδάζει και αναπαύεται.

Στον αστικό χώρο όπου λαμβάνουν χώρα διαδικασίες παραγωγής, κατανάλωσης, ανταλλαγής και διοίκησης, παρατηρείται πολλαπλότητα στη χρήση του εδάφους. Πλήθος ετερόκλητων χρήσεων και δραστηριοτήτων λαμβάνουν χώρα στα κέντρα των πόλεων. Η οικιστική, η βιομηχανική η εμπορική και η δημόσια είναι από τις κυριότερες χρήσεις. Σε αυτές πρέπει να προσθέσουμε και το σύστημα των μεταφορών.

Όσον αφορά στην περίπτωση της Αθήνας που μεγεθύνεται πληθυσμιακά και επεκτείνεται χωρικά, η ανάγκη για νέες μετακινήσεις αυξάνει. Το σύστημα Μέσων Μαζικής Μεταφοράς του πολεοδομικού συγκροτήματος Αθηνών αποτελείται από σύστημα μητροπολιτικού σιδηροδρόμου, (Μετρό), τραμ, λεωφορεία και τρόλεϋ, ενώ ένα τμήμα του συγκοινωνιακού έργου καλύπτεται και από τον προαστιακό σιδηρόδρομο. Τα Μ.Μ.Μ. καλύπτουν συνολικά την περιοχή της πρωτεύουσας, η οποία έχει καθοριστεί δια νόμου και δεν μπορεί να μεταβληθεί χωρίς αντίστοιχη νομοθετική ρύθμιση<sup>1</sup>.

Αναλογιζόμενοι, λοιπόν, την έκταση του δικτύου των Μ.Μ.Μ., θα μπορούσαμε να πούμε ότι σε πολλές περιπτώσεις, είναι ικανά να αντικαταστήσουν τον αστικό δημόσιο χώρο, ως μια ασήμαντου μεγέθους επιφάνεια, μετακινούμενη γραμμικά. Προκειμένου να αποδείξουμε το παραπάνω, θα αναφερθούμε σε όρους που χαρακτηρίζουν τον δημόσιο αστικό χώρο και βρίσκουν εφαρμογή και στα Μ.Μ.Μ.

---

<sup>1</sup> Η περιοχή που εξυπηρετείται σήμερα από αστική συγκοινωνία εκτείνεται Δυτικά μέχρι την Ελευσίνα, Μάνδρα και Μαγούλα (Θριάσιο Πεδίο). Ανατολικά μέχρι την Πεντέλη, την Παλλήνη, τα Σπάτα, τη Λούτσα και το Κορωπί (περιοχή Μεσογείων). Βόρεια μέχρι τη Φυλή, τη Πάρνηθα, το Κρουονέρι, το φράγμα της Λίμνης του Μαραθώνα, το Διόνυσο, τη Σταμάτα και τη Νέα και την Παλαιά Πεντέλη. Νότια μέχρι τη θάλασσα και νοτιοανατολικά μέχρι και την Σαρωνίδα. Βλ. <http://www.oasa.gr/content.php?id=peo>, τελευταία επίσκεψη 25/6/2015

## 2.2 Κοινές αναφορές αστικού χώρου και Μ.Μ.Μ.

Χρησιμοποιώντας κλασσικές ερμηνείες με άλλους όρους, θα προσπαθήσουμε να εντοπίσουμε τις κοινές αναφορές του αστικού δημόσιου χώρου και των Μ.Μ.Μ., θέλοντας να προσδώσουμε στα Μ.Μ.Μ. τον χαρακτηρισμό του «μετακινούμενου» αστικού δημόσιου χώρου.

### 1) Ο προσωπικός χώρος:

Η έννοια του προσωπικού χώρου αναφέρθηκε για πρώτη φορά γύρω στα 1900 από τον Γερμανό κοινωνιολόγο Georg Simmel. Η έννοια επανήλθε πρόσφατα στην επιφάνεια κι έγινε γνωστή με τις έρευνες των E. Hall, R. Sommer, A. Moles, και E. Rohmer. Σύμφωνα με τον Hall ο προσωπικός χώρος είναι μια μικρή προστατευτική σφαίρα ή φυσαλίδα που ένας οργανισμός διατηρεί ανάμεσα στον εαυτό του και τους άλλους. Περιγράφει τους διαφορετικούς και σύνθετους χειρισμούς που κάνει ο άνθρωπος για να ρυθμίσει την συμπεριφορά και την παρουσία του μέσα στο χώρο σε σχέση με τους άλλους ανθρώπους.

Μέσω πειραμάτων που έγιναν για να αποδειχθεί η ύπαρξη του προσωπικού χώρου, διαπιστώθηκε ότι οι άνθρωποι αντιδρούν με διάφορους τρόπους όταν κάποιος παρατηρητής εισχωρήσει στον προσωπικό τους χώρο, π.χ. αλλάζουν την στάση του σώματος ή την κατεύθυνση του βλέμματος ή απομακρύνονται. Τέτοια φαινόμενα συμπεριφοράς του ανθρώπου μπορούμε να παρατηρήσουμε καθημερινά, π.χ. μέσα στην κατοικία ή στους δημόσιους χώρους.

Όσον αφορά στα Μ.Μ.Μ. θα μπορούσαμε να πούμε ότι ένα τέτοιο φαινόμενο παρουσιάζεται όταν ο επιβάτης είναι όρθιος και κρατείται από την χειρολαβή και μετατοπίζεται προκειμένου να αποφύγει την επαφή με κάποιον διπλανό του επιβάτη.

### 2) Εδαφοκυριαρχία:

Η έννοια της εδαφοκυριαρχίας ή εδαφικότητας έγινε πρόσφατα αντικείμενο μελέτης της ανθρώπινης συμπεριφοράς σε σχέση με τον χώρο. Οι άνθρωποι κάτω από ορισμένες καταστάσεις, παρουσιάζουν διαθέσεις για αποκλειστική χρήση ενός τόπου.

Εδαφοκυριαρχία σε ένα Μ.Μ.Μ. θα μπορούσε να χαρακτηριστεί η θέση στην οποία κάθεται ο επιβάτης και θεωρεί ότι για τη διάρκεια της διαδρομής του «ανήκει» και μπορεί να την χρησιμοποιήσει κάποιος άλλος μόνο εφόσον αυτός του το επιτρέψει.

### 3) Ιδιωτικότητα:

Από τις παρατηρήσεις της ανθρώπινης συμπεριφοράς βγήκε το συμπέρασμα ότι όλες οι κοινωνικές ομάδες και όλα τα άτομα εκδηλώνουν την ανάγκη κάποιας μορφής ιδιωτικότητας. Σύμφωνα με έναν γενικό ορισμό, ιδιωτικότητα είναι το δικαίωμα του ατόμου να αποφασίσει τί είδους πληροφορία θα μεταδώσει στους άλλους και κάτω από ποιές συνθήκες. Στην περίπτωση της χρήσης των Μ.Μ.Μ. μπορούμε να πούμε ότι κάτι τέτοιο παρατηρείται όταν π.χ. ένας επιβάτης χαμηλώνει την φωνή του καθώς μιλάει στο κινητό του τηλέφωνο ή επιλέγει να μην απαντήσει στην κλήση, προκειμένου να μην ακούσουν οι υπόλοιποι επιβάτες την συνομιλία του.

### 4) Συνωστισμός:

Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται για να περιγράψει καταστάσεις όπου ο αριθμός των ατόμων ανά δεδομένη μονάδα χώρου ξεπερνά ένα βέλτιστο επίπεδο άνεσης και δεν επιτρέπει τη φυσιολογική λειτουργία. Όσον αφορά στα Μ.Μ.Μ. θεωρείται ότι υπάρχει συνωστισμός, όταν οι επιβάτες έχουν μικρό χώρο στη διάθεσή τους και είναι στριμωγμένοι, χωρίς ελευθερία κινήσεων (εικόνα 1).

### 5) Διαφήμιση:

Πρόκειται για το οπτικό-ακουστικό μήνυμα, μέσω του οποίου προβάλλονται προϊόντα, ιδέες ή πρόσωπα. Οι διαφημίσεις καταλαμβάνουν κάθε σπιθαμή του δημόσιου αστικού χώρου, προκειμένου να προωθήσουν ιδιωτικά συμφέροντα. Ο δημόσιος αστικός χώρος, αλλά και τα κελύφη των ιδιωτικών κτηρίων, τα οποία συνθέτουν την κοινόχρηστη εικόνα της πόλης, τείνουν να πάρουν τα χαρακτηριστικά ενός γιγάντιου μέσου «ενημέρωσης».

Αντίστοιχα, κατακλύζεται από διαφημίσεις τόσο ο εσωτερικός (εικόνα 2), όσο και ο εξωτερικός (εικόνα 3) χώρος των Μ.Μ.Μ.

### 6) Ανάπτυξη κοινωνικών σχέσεων:

Ο δημόσιος χώρος μια πόλης ή αστικού κέντρου αποτελεί χώρο συναντήσεων, καθώς και το πλαίσιο για την ανάπτυξη κοινωνικών σχέσεων.

Κάτι ανάλογο συμβαίνει και στα Μ.Μ.Μ. , όπως θα κατατεθεί σε επόμενο κεφάλαιο, μέσω μαρτυριών.





**Εικόνα 1:** Συνωστισμός σε λεωφορείο των Αθηνών, **Πηγή:** Διαδίκτυο



**Εικόνα 2:** Διαφήμιση στο εσωτερικό του μετρό, **Πηγή:** Διαδίκτυο



**Εικόνα 3:** Εξωτερική διαφήμιση σε βαγόνια του μετρό, **Πηγή:** Διαδίκτυο

## 3. ΤΑ Μ.Μ.Μ. ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

### 3.1 Πολεοδομικός ιστός και μεταφορές στο παρελθόν

Από τα αρχαία χρόνια ως το Β' μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η σχέση της πολεοδομίας και της κίνησης ήταν αρμονική. Οι μετακινήσεις προσαρμόζοντα στον χώρο που τους αναλογούσε.

Με τη βιομηχανική επανάσταση και τις νέες τεχνικές εκμετάλλευσης της φύσης, η πόλη ως τόπος παραγωγής γίνεται κέντρο μια δυναμικής προς κάθε κατεύθυνση. Εκείνη ακριβώς την χρονική στιγμή αρχίζει η αντιπαλότητα ανάμεσα στον πολεοδομικό σχεδιασμό και αυτόν των συγκοινωνιακών υποδομών.

Σύμφωνα με τον Raymond Unwin « ο πολεοδόμος σχεδιάζοντας μια νέα αστική περιοχή είναι εξαιρετικά σημαντικό να χαράσσει τις κύριες οδούς κυκλοφορίας χωρίς να επηρεάζεται από την εικόνα που θα παρουσιάζει στον χώρο το δίκτυο που θα προκύψει».

Δίνοντας προτεραιότητα στο αυτοκίνητο σαν βασικό μέσο μετακίνησης του 20<sup>ου</sup> αιώνα, υποτιμήθηκε το γεγονός ότι, εκτός από την πόλη του Ι.Χ., υπάρχει και η πόλη του πεζού, αλλά και της δημόσιας συγκοινωνίας.

### 3.2 Πολεοδομικός ιστός και μεταφορές σήμερα

Στις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα κρίθηκε αναγκαίο ο πολεοδομικός σχεδιασμός να συνδυάζεται με τον κυκλοφοριακό. Στα πλαίσια αυτού και όχι μόνο (μεσολάβησαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004) το σύστημα μέσων μαζικής μεταφοράς του Πολεοδομικού Συγκροτήματος των Αθηνών, έχει διευρυνθεί και εμπλουτιστεί με νέα μέσα, αφού πλέον αποτελείται από σύστημα μητροπολιτικού σιδ/μου (Μετρό), τραμ, λεωφορεία και τρόλεϋ. Επίσης, ένα τμήμα του συγκοινωνιακού έργου καλύπτεται και από τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο.

Υπεύθυνος για τον έλεγχο και την λειτουργία των Μ.Μ.Μ. της Αθήνας και του Πειραιά, καθώς και της ευρύτερης περιοχής του Λεκανοπεδίου, είναι ο Οργανισμός Αστικών, Συγκοινωνιών Αθηνών.

Πιο αναλυτικά:

- **Το Μετρό της Αθήνας:** πρόκειται για το μοναδικό, προς το παρόν, δίκτυο μετρό στην Ελλάδα. Αποτελείται από τρεις γραμμές και εξήντα έναν συνολικά σταθμούς. Εξυπηρετεί το πολεοδομικό συγκρότημα Αθήνα-Πειραιά, δηλαδή πάνω από τρεις χιλιάδες κατοίκους.

Η γραμμή 1: η λεγόμενη πράσινη γραμμή, δηλαδή η γραμμή του Ηλεκτρικού «Πειραιάς-Κηφισιά» (εικόνα 4). Το μεγαλύτερο τμήμα της είναι

επίγειο και μόνο στο τμήμα Μοναστηράκι-Αττικής περιλαμβάνει υπόγεια σήραγγα. Εγκαινιάστηκε το 1869 και η διαδρομή της έχει μήκος 25,7 χλμ.

Η γραμμή 2: ή αλλιώς η κόκκινη γραμμή «Ανθούπολη-Ελληνικό» (εικόνα 5). Είναι υπόγεια και έχει διεύθυνση Βορρά-Νότο, Άρχισε να λειτουργεί το 2000.

Η γραμμή 3: ή αλλιώς η μπλε γραμμή «Αγ. Μαρίνα-Δουκίσσης Πλακεντίας-Αεροδρόμιο» (εικόνα 6) που εγκαινιάστηκε τον Ιανουάριο του 2000. Στις αρχές του 2018 αναμένεται να παραδοθεί η επέκταση της γραμμής προς Πειραιά. Σύμφωνα με υπολογισμούς, με την επέκταση θα εξυπηρετούνται καθημερινά 132.000 επιβάτες και ο χρόνος από το λιμάνι στο αεροδρόμιο θα είναι συνολικά 45 λεπτά.

- **Προαστιακός σιδηρόδρομος Αθήνας:** πρόκειται για υπηρεσία προαστιακού σιδηροδρόμου που εξυπηρετεί αστικά και περιφερειακά κέντρα στην Αττική και τους γειτονικούς νομούς (εικόνα 7). Αποτελείται από τις ακόλουθες διαδρομές: Πειραιάς-Χαλκίδα, Κιάτο-Αεροδρόμιο, Αθήνα-Άνω Λιόσια.
- **Τραμ:** συνδέει το κέντρο της Αθήνας με το παραλιακό μέτωπο και το Ν. Φάληρο με τα νοτιότερα προάστια μέσω της παραλιακής οδού (εικόνα 8). Ξεκίνησε να λειτουργεί το 2004 εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων και πρόκειται να επεκταθεί προς το κέντρο του Πειραιά.
- **Αστικά λεωφορεία/τρόλεϋ:** το δίκτυό τους καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος του Πολεοδομικού Συγκροτήματος των Αθηνών. Έχουν 280 γραμμές με τις οποίες εξυπηρετούνται μετακινήσεις από τα προάστια προς το κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά, καθώς και μετακινήσεις από και προς τους σταθμούς του μετρό, αλλά και η σύνδεση με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (εικόνα 9).

Από τα παραπάνω Μ.Μ.Μ. που αναφέρθηκα, επιλέγουμε να ασχοληθούμε ιδιαίτερα με τα λεωφορεία, γιατί απευθύνονται στο σύνολο του πληθυσμού και της έκτασης της πρωτεύουσας και προτιμώνται από τους κατοίκους σε σχέση με τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς (μετρό, τραμ), καθώς είναι μέσο που «μπαίνει στην γειτονιά», δηλαδή φτάνει πολύ κοντά στο σπίτι τους. Τέλος, επειδή πρόκειται για μέσο ενταγμένο στο αστικό τοπίο και άρα πιο αποτελεσματικό, το οποίο σε αντίθεση με το μετρό που είναι υπόγειο, είναι υπέργειο, δίνει στον επιβάτη την δυνατότητα να βλέπει την πόλη.



**Εικόνα 4:** Ο ηλεκτρικός στον σταθμό του Πειραιά, **Πηγή:** Διαδίκτυο



**Εικόνα 5:** Σταθμός του μετρό της γραμμής 2, **Πηγή:** Διαδίκτυο



**Εικόνα 6:** Σταθμός του μετρό της γραμμής 3, **Πηγή:** Διαδίκτυο



**Εικόνα 7:** Προαστιακός σιδηρόδρομος, **Πηγή:** Διαδίκτυο



**Εικόνα 8:** Τραμ στο Φάληρο, **Πηγή:** Διαδίκτυο



**Εικόνα 9:** Τρόλεϋ στο κέντρο της Αθήνας, **Πηγή:** Διαδίκτυο



## 4. Η ΓΡΑΜΜΗ 608

Πρόκειται για συνένωση δυο λεωφορειακών γραμμών που έγινε πριν περίπου δέκα χρόνια: η γραμμή 608 Γαλάτσι-Ακαδημία και η γραμμή 222 Ακαδημία-Νεκροταφείο Ζωγράφου.

Ήταν δυο πολύ βασικές γραμμές, οι οποίες για χρόνια ένωναν περιφερειακές περιοχές με το κέντρο των Αθηνών και μάλιστα μέσω σημαντικών οδών (Πατησίων, Βασ. Σοφίας).

Χαρακτηριστικό του πόσο σημαντική ήταν η γραμμή 222, είναι η φράση που το χαρακτήριζε: «όποιος δεν έχει μπει στο λεωφορείο 222, δεν ξέρει τί θα πεί να είσαι φοιτητής».



Εικόνα 10: Το λεωφορείο 608 στην Πατησίων, τη δεκαετία του '70, Πηγή: Διαδίκτυο

### 4.1 Διαδρομή και στάσεις

Αφετηρία της γραμμής είναι το άλσος Βεΐκου στο Γαλάτσι (εικόνα 11). Το άλσος Βεΐκου είναι ένα καταπράσινο πάρκο 256 στρεμμάτων το οποίο φιλοξενεί καθημερινά πάνω από 5000 επισκέπτες. Πολλοί από αυτούς έρχονται για να συμμετέχουν στις δραστηριότητες του αθλητικού κέντρου που βρίσκεται εκεί, το οποίο έχει γήπεδα τέννις, μπάσκετ, ποδοσφαίρου, στίβο κλειστό γυμναστήριο, αλλά και κολυμβητήριο<sup>2</sup>. Τέρμα της διαδρομής είναι το Νεκρ. Ζωγράφου, το οποίο βρίσκεται δίπλα στην Πανεπιστημιούπολη και πολύ κοντά στην Πολυτεχνειούπολη.

<sup>2</sup> Βλέπε: <http://attiko-prasino.gr/Default.aspx?tabid=143&language=el-GR>, τελευταία επίσκεψη 30/6/2015



**Εικόνα 11:** Άλσος Βεΐκου, Πηγή: Διαδίκτυο



**Εικόνα 12:** Λεωφορείο της γραμμής στην αφετηρία, Πηγή: Διαδίκτυο

Η διαδρομή από την αφετηρία προς τέρμα πραγματοποιείται μέσω των οδών: Λεωφ. Ομορφοκκλησιάς, Λεωφ. Γαλατσίου, Πατησίων, Πλ. Κάνιγγος, Ακαδημίας, Λεωφ. Βασ. Σοφίας, Μιχαλακοπούλου, Ιλισίων, Γεωρ. Παπανδρέου, Λεωφ. Στρχου. Παπάγου, Κουσίδου, Νεκρ. Ζωγράφου, όπως φαίνεται και στον ακόλουθο χάρτη (εικόνα 13).



**Εικόνα 13:** Η διαδρομή από την αφετηρία, **Πηγή:** Google Earth, ίδια επεξεργασία

Η μέση ταχύτητα του λεωφορείου είναι 12 χλμ/ώρα και η διάρκεια του δρομολογίου είναι 58 λεπτά. Στον ακόλουθο πίνακα διακρίνονται τόσο οι στάσεις όσο και οι χρόνοι που χρειάζονται προκειμένου να φτάσει το λεωφορείο από την αφετηρία σε κάθε στάση.

Σειρά	Στάση	Χρόνος
0	<u>ΑΦΕΤΗΡΙΑ</u>	00'
1	<u>ΑΓ.ΕΙΡΗΝΗ</u>	00'
2	<u>ΧΡΙΣΤΙΑΝΟΥΠΟΛΕΩΣ</u>	01'
3	<u>ΠΥΘΙΑΣ</u>	03'
4	<u>ΕΣΠΕΡΙΔΩΝ</u>	05'
5	<u>ΜΑΥΡΟΓΕΝΟΥΣ</u>	06'

6	<u>ΠΑΛ.ΤΕΡΜΑ</u>	09'
7	<u>ΣΥΚΙΑ</u>	09'
8	<u>ΛΙΝΑΡΑ</u>	11'
9	<u>ΒΟΡΕΙΟΣ ΠΟΛΟΣ</u>	12'
10	<u>ΧΑΤΖΗΔΑΚΗ</u>	13'
11	<u>ΚΩΣΤΗ ΠΑΛΑΜΑ</u>	15'
12	<u>ΚΛΩΝΑΡΙΔΟΥ</u>	17'
13	<u>ΑΓ.ΛΟΥΚΑΣ</u>	18'
14	<u>ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΟΛΙΑΤΣΟΥ</u>	19'
15	<u>ΚΑΛΟΥΤΑ/ANNA-MΑΡΙΑ</u>	20'
16	<u>ΛΥΣΣΙΑΤΡΕΙΟ</u>	21'
17	<u>ΚΑΛΛΙΦΡΟΝΑ</u>	21'
18	<u>ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗΣ</u>	24'
19	<u>ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ</u>	26'
20	<u>ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΥ</u>	26'
21	<u>ΟΤΕ ΠΕΔΙΟΥ ΑΡΕΩΣ</u>	27'
22	<u>ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ</u>	31'
23	<u>ΠΛ.ΚΑΝΙΓΓΟΣ</u>	33'
24	<u>ΖΩΟΔ.ΠΗΓΗΣ</u>	34'



25	<u>ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ</u>	37'
26	<u>ΚΗΠΟΣ</u>	41'
27	<u>ΒΥΖΑΝΤΙΝΟ ΜΟΥΣΕΙΟ-ΡΗΓΙΛΛΗ</u>	42'
28	<u>ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ</u>	43'
29	<u>ΧΙΛΤΟΝ</u>	46'
30	<u>ΑΓ.ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ</u>	47'
31	<u>ΕΥΔΑΠ</u>	48'
32	<u>ΙΚΑ</u>	50'
33	<u>ΑΝΟΙΞΗ</u>	51'
34	<u>ΚΟΤΟΠΟΥΛΗ</u>	53'
35	<u>ΤΣΙΤΟΥΡΑ</u>	53'
36	<u>6η ΖΩΓΡΑΦΟΥ</u>	54'
37	<u>7η ΖΩΓΡΑΦΟΥ</u>	54'
38	<u>8η ΖΩΓΡΑΦΟΥ</u>	55'
39	<u>9η ΖΩΓΡΑΦΟΥ</u>	56'
40	<u>10η ΖΩΓΡΑΦΟΥ</u>	57'
41	<u>ΤΕΡΜΑ</u>	58'

**Πίνακας 1:** Στάσεις από αφετηρία και χρόνοι διέλευσης, **Πηγή:** Διαδίκτυο

Αντίστοιχα, η διαδρομή από το τέρμα προς την αφετηρία πραγματοποιείται μέσω των οδών Ηρώων Πολυτεχνείου, Λεωφ. Στρχου Παπάγου, Παπαδιαμαντοπούλου, Λεωφ. Βασ. Σοφίας, Παανεπιστημίου, 3<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου, Πατησίων, Δροσοπούλου, Γαλατσίου, Λεωφ. Γαλατσίου, λεωφ.

Ομορφοκκλησιάς (εικόνα 14) με μέση ταχύτητα 14 χλμ/ώρα και διάρκεια κάθε δρομολογίου 1 ώρα και 5 λεπτά. Ακολουθούν σε πίνακα οι στάσεις, καθώς και οι χρόνοι που χρειάζονται ώστε να φτάσει το λεωφορείο από την έναρξη του δρομολογίου σε κάθε στάση.



**Εικόνα 14:** Η διαδρομή από το τέρμα, Πηγή: Google Earth, ίδια επεξεργασία

Σειρά	Στάση	Χρόνος
0	<u>ΤΕΡΜΑ</u>	00'
1	<u>10η ΖΩΓΡΑΦΟΥ</u>	01'
2	<u>9η ΖΩΓΡΑΦΟΥ</u>	02'
3	<u>8η ΖΩΓΡΑΦΟΥ</u>	03'
4	<u>7η ΖΩΓΡΑΦΟΥ</u>	03'
5	<u>6η ΖΩΓΡΑΦΟΥ</u>	04'
6	<u>ΤΣΙΤΟΥΡΑ</u>	04'

7	<u>ΚΟΤΟΠΟΥΛΗ</u>	05'
8	<u>2η ΖΩΓΡΑΦΟΥ</u>	06'
9	<u>ΙΚΑ</u>	07'
10	<u>ΑΛΕΞ</u>	08'
11	<u>ΚΑΦΕΝΕΙΟ</u>	11'
12	<u>ΙΛΙΣΙΑ</u>	14'
13	<u>ΝΟΣΟΚ.ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ</u>	17'
14	<u>ΡΗΓΙΛΛΗΣ</u>	19'
15	<u>ΣΥΝΤΑΓΜΑ</u>	21'
16	<u>ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΑΘΗΝΩΝ</u>	25'
17	<u>ΡΕΞ</u>	26'
18	<u>ΠΛ.ΛΑΥΡΙΟΥ</u>	28'
19	<u>ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ</u>	30'
20	<u>ΜΟΥΣΕΙΟ</u>	33'
21	<u>ΟΤΕ ΠΕΔΙΟΥ ΑΡΕΩΣ</u>	35'
22	<u>ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΥ</u>	35'
23	<u>ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ</u>	38'
24	<u>ΚΑΛΛΙΦΡΟΝΑ</u>	41'
25	<u>ΛΥΣΙΑΤΡΕΙΟ</u>	42'

26	<u>ΙΚΑ ΠΑΤΗΣΙΩΝ</u>	44'
27	<u>ΚΟΛΙΑΤΣΟΥ</u>	44'
28	<u>ΑΓ.ΛΟΥΚΑΣ</u>	46'
29	<u>ΚΩΣΤΗ ΠΑΛΑΜΑ</u>	48'
30	<u>ΧΑΤΖΗΔΑΚΗ</u>	50'
31	<u>ΒΟΡΕΙΟΣ ΠΟΛΟΣ</u>	50'
32	<u>ΛΙΝΑΡΑ</u>	51'
33	<u>ΣΥΚΙΑ</u>	52'
34	<u>ΠΑΛΑΙΟ ΤΕΡΜΑ</u>	54'
35	<u>ΑΘ.ΔΙΑΚΟΥ</u>	54'
36	<u>ΗΡΟΔΟΤΟΥ</u>	56'
37	<u>ΦΑΡΩΝ</u>	57'
38	<u>ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ</u>	58'
39	<u>ΑΛΣΟΣ</u>	1:00
40	<u>ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ</u>	1:01
41	<u>ΑΦΕΤΗΡΙΑ</u>	1:05

**Πίνακας 1:** Στάσεις από τέρμα και χρόνοι διέλευσης, **Πηγή:** Διαδίκτυο

Στις διαδρομές της λεωφορειακής γραμμής 608 υπάρχουν ειδικές λωρίδες λεωφορείων (λεωφορειολωρίδες) στις ακόλουθες οδούς: Λεωφ. Βασ. Σοφίας, Πανεπιστημίου, Ακαδημίας, Παπαδιαμαντοπούλου, Πατησίων, Κάνιγγος. Δυστυχώς, όμως, πολύ συχνά παραβιάζονται, με αποτέλεσμα να μην επιτυγχάνεται η προνομιακή μεταχείριση των Μ.Μ.Μ. που θα είχε σαν συνέπεια τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής των πολιτών.

Σημαντικότερες στάσεις των διαδρομών αυτών (εκτός δηλαδή από την αφετηρία και το τέρμα) είναι οι:

- **Ακαδημίας:** ενώνει τη λεωφορειακή γραμμή με τη γραμμή 2 του Μετρό (Ανθούπολη-Ελληνικό, στάση Πανεπιστήμιο) και αποτελούσε παλαιό τέρμα/αφετηρία των δυο γραμμών που συνενώθηκαν, όπως έχει ήδη αναφερθεί (εικόνα 15). Ένα άλλο στοιχείο που κάνει αυτήν την στάση σημαντική, είναι η ύπαρξη της Νομικής Σχολής στην περιοχή, λόγος για τον οποίο επιβιβάζονται και αποβιβάζονται εκεί πολλοί φοιτητές.
- **Σύνταγμα:** πρόκειται για στάση η οποία εκτός από γεινίαση με τον ομόνυμο σταθμό του Μετρό, δίνει άμεση πρόσβαση στους επιβάτες στην περιοχή του κέντρου (εικόνα 16). Στην περιοχή, δηλαδή, όπου υπάρχουν χρήσεις αναψυχής, εμπορίου, αλλά και υπηρεσιών.
- **Ευαγγελισμός:** άλλη μια στάση της λεωφορειακής γραμμής που έχει άμεση σύνδεση με σταθμό του Μετρό. Εκτός αυτού, πρόκειται για κομβικό σημείο πολλών λεωφορειακών γραμμών, καθώς πρόκειται για στάση μετεπιβίβασης επιβατών σε λεωφορεία που κατευθύνονται προς Παγκράτι, Καισαριανή, αλλά και Λεωφ. Κηφισίας (εικόνα 17). Τέλος, πολύ σημαντικό στοιχείο για αυτήν την στάση, είναι το ότι εκεί βρίσκεται το νοσοκομείο «Ευαγγελισμός» από το οποίο, άλλωστε, προέρχεται και η ονομασία της. Πολλοί επισκέπτες νοσηλευόμενων, ασθενείς αλλά και εργαζόμενοι του νοσοκομείου χρησιμοποιούν την συγκεκριμένη στάση.
- **8<sup>η</sup> στάση Ζωγράφου:** πρόκειται για την στάση στην οποία αποβιβάζονται/επιβιβάζονται όσοι φοιτητές του Πολυτεχνείου έχουν επιλέξει την λεωφορειακή γραμμή 608 για την πρόσβασή τους στις σχολές (εικόνα 18). Στην γύρω περιοχή υπάρχουν πολλές επιχειρήσεις αναψυχής που απευθύνονται κυρίως σε άτομα νεαρής ηλικίας. Ενδεικτικό μάλιστα, του πόσο σημαντική είναι η ύπαρξη της στάσης ειδικά, αλλά και της λεωφορειακής γραμμής γενικά, είναι το γεγονός ότι υπάρχει εκεί καφετέρια με το όνομα «222», από την παλαιά ονομασία της γραμμής.



**Εικόνα 15:** Η στάση στην Ακαδημίας, Πηγή: Διαδίκτυο



**Εικόνα 16:** Στάση στο Σύνταγμα, Πηγή: Διαδίκτυο





**Εικόνα 17:** Στάση Ευαγγελισμού, Πηγή: Προσωπικό αρχείο



**Εικόνα 18:** Πύλη Ζωγράφου Ε.Μ.Π. -8<sup>η</sup> στάση, Πηγή: Διαδίκτυο

## 4.2 Δρομολόγια

Καθημερινά, ανάλογα με την ημέρα και την ώρα εκτελούνται από τρία έως επτά δρομολόγια κάθε ώρα. Το καλοκαίρι εφαρμόζεται θερινό ωράριο με μείωση δρομολογίων αλλά και λεωφορείων (από διπλό όχημα σε μονό). Η πληρότητα των λεωφορείων εξαρτάται, επίσης, από την ώρα και τη μέρα του δρομολογίου. Παρατηρείται συνωστισμός τις πρωινές και μεσημεριανές ώρες των καθημερινών, όταν οι φοιτητές και οι εργαζόμενοι πηγαίνουν/επιστρέφουν από τις σχολές και τις εργασίες τους.

Στην περιοχή του Ζωγράφου κατοικούν πολλοί φοιτητές, λόγω της γειτνίασης της περιοχής με την Πολυτεχνειούπολη και την Πανεπιστημιούπολη. Λόγω αυτού, μεγάλη πληρότητα καταγράφεται στα λεωφορεία και στα βραδινά δρομολόγια του Σαββάτου, καθώς πολλοί φοιτητές επιλέγουν τα λεωφορεία ως μέσο πρόσβασης στον τόπο εξόδου τους

## 4.3 Επιβάτες

Εκτός από τους κατοίκους των περιοχών από τις οποίες διέρχεται η εν λόγω γραμμή, στους επιβάτες συγκαταλέγονται και άτομα που επιθυμούν να μετακινηθούν με σκοπό την εργασία ή το εμπόριο στην περιοχή του κέντρου, καθώς πρόκειται για γραμμή κορμού που διέρχεται από πολλές και σημαντικές οδούς των Αθηνών.

Μια άλλη αρκετά μεγάλη κατηγορία επιβατών είναι όσοι επισκέπτονται το Νεκροταφείο Ζωγράφου, το οποίο όπως προαναφέρθηκε, είναι και τέρμα της διαδρομής.

Τέλος, η συντριπτική πλειοψηφία των επιβατών κατά τα πρωινά και μεσημεριανά δρομολόγια των καθημερινών κατά τη διάρκεια του ακαδημαϊκού έτους, είναι φοιτητές του Ε.Κ.Π.Α. και του Ε.Μ.Π. που πηγαίνουν ή επιστρέφουν από τις σχολές τους, καθώς και εργαζόμενοι σε υπηρεσίες των ιδρυμάτων. Από αυτούς όσοι κατοικούν στην περιοχή του Ζωγράφου επιβιβάζονται/αποβιβάζονται σε στάσεις εντός της περιοχής. Οι υπόλοιποι

που κατοικούν σε διαφορετικές περιοχές της πρωτεύουσας, επιβιβάζονται/αποβιβάζονται σε στάσεις του κέντρου, ειδικά σε αυτές που υπάρχει σύνδεση με γραμμή του Μετρό.

#### 4.4 Περιγραφή Διαδρομής

Το δρομολόγιο που περιγράφεται, πραγματοποιήθηκε στις 12/6/2015 από τις 2μμ έως τις 2:15μμ από λεωφορείο της γραμμής 608, επί της Λεωφ. Στρχου Παπάγου και επί της οδού Κουσίδου και περιλαμβάνει τις στάσεις από «Κοτοπούλη» έως «Τέρμα».

Οι στάσεις της διαδρομής είναι σχεδόν πάντα δίπλα σε κάδους σκουπιδιών και πολύ κοντά σε σούπερ μάρκετς και πλατείες.

Επιβάτες επιβιβάζονται/αποβιβάζονται καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής. Οι μεγαλύτερες ηλικίες χρησιμοποιούν κυρίως τις στάσεις που είναι κοντά στο εμπορικό κέντρο, ενώ οι νεαρότερες ηλικίες, εκείνες που βρίσκονται κοντά στις σχολές και τους χώρους αναψυχής.

Κατά τη διάρκεια της διαδρομής είναι πολύ σημαντικό να τονιστεί η μονιμότητα του εσωτερικού χώρου σε σχέση με την εναλλαγή των χρηστών, αλλά και η μη μονιμότητα του εξωτερικού. Το εσωτερικό του λεωφορείου παραμένει αμετάβλητο καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής, ενώ η εξωτερική εικόνα συνεχώς μεταβάλλεται.

#### 4.5 Μαρτυρίες

Ακολουθούν μαρτυρίες συχνών χρηστών της συγκεκριμένης λεωφορειακής γραμμής που αποδεικνύουν ότι τα Μ.Μ.Μ. και εν προκειμένω το λεωφορείο, μπορούν να λειτουργήσουν ως μια ιδιαίτερη κατηγορία αστικού δημόσιου χώρου και δεν αποτελούν έναν αυτόνομο «οργανισμό» που παραστεί στο περιθώριο της πόλης. Αντιθέτως, κάθε «γεγονός» που συμβαίνει εντός του χώρου των δημόσιων συγκοινωνιών, αποτελεί και ένδειξη των «γεγονότων» της πόλης.

Μαρία Π. , φοιτήτρια Ε.Κ.Π.Α., 22 χρονών:

*Λόγω του 608 γνωρίστηκα με τις φίλες μου, που είμαστε συμφοιτήτριες στη σχολή. Είδα ότι κατεβήκαμε στην ίδια στάση, προχωρήσαμε προς την ίδια κατεύθυνση και καταλήξαμε στο ίδιο σημείο, τη Φιλοσοφική Σχολή. Καταλάβαμε ότι είμαστε συμφοιτήτριες, μιλήσαμε, γνωριστήκαμε και μετά το μάθημα πήραμε πάλι όλες μαζί το λεωφορείο. Προέκυψε ότι μένουμε σε κοντινές περιοχές και έκτοτε δίναμε ραντεβού στο Μετρό του Ευαγγελισμού, προκειμένου να πάρουμε το λεωφορείο για να πάμε στη σχολή.*

Κατρίνα Λ., εργαζόμενη στο Ε.Μ.Π., 43 χρονών:

Μένω στην περιοχή της Πατησίων και χρησιμοποιώ το 608 κάθε μέρα, προκειμένου να πάω στη δουλειά μου. Πολύ συχνά, τύχαινε να συναντώ στα πρωινά δρομολόγια τα ίδια άτομα, τα οποία πήγαιναν και αυτά προς την ίδια κατεύθυνση, είτε εργαζόμενους είτε φοιτητές. Πολλούς από αυτούς έτυχε να τους εξυπηρετήσω στην υπηρεσία μου και αναγνωρίσαμε ο ένας τον άλλον. Την επόμενη φορά που βρισκόμαστε στο λεωφορείο, συνήθως πιάνουμε την κουβέντα.

Κώστας Κ., συνταξιούχος κάτοικος Ζωγράφου, 65 χρονών:

Κατοικώ στους Ζωγράφου πάνω από 35 χρόνια και χρησιμοποιώ το λεωφορείο 608 όταν θέλω να κατέβω κέντρο. Γενικά, δε μου αρέσει που έχει τόσο κόσμο μέσα. Δυσκολεύεσαι να μπείς και να βγείς. Επίσης, λόγω αυτού, γίνονται και πολλές κλεψιές. Είναι συγκεκριμένοι τύποι που το έχουν σύστημα. Κλέβουν κινητά και πορτοφόλια από τις τσάντες, ακόμα και από τις τσέπες των παντελονιών. Έχω τύχει πολλές φορές σε τέτοια περιστατικά.

Η ηθοποιός Γιούλα Μπούνταλη γράφει για τα φοιτητικά της χρόνια<sup>3</sup>:

### **«Flores para los muertos**

**Το πρωί** της πρώτης μέρας η είσοδος στο 222 είχε κάτι το ηρωικό. Πρώτη μέρα φοιτήτρια – πώς μου φαινόταν δεν ήξερα να πω ακριβώς, πάντως ένιωθα ότι παρατηρούσα τα πάντα γύρω μου μέσα από την καινούργια μου ιδιότητα. Ξεκινώντας από την αφετηρία στην Ακαδημία μπορείς να προσπαθήσεις να καθίσεις, αν και δεν είναι εύκολο στα 18 να μη σηκωθείς όταν γριές γυναίκες μαυροφορεμένες μπαίνουν συνέχεια πίσω σου, γύρω σου. Και να η πρώτη στιγμή φοιτητικής εξέγερσης – τι θέλουν αυτές πρωί πρωί με τα λουλούδια τους σε ένα λεωφορείο που πάει στο Πανεπιστήμιο; Εδώ θα έπρεπε να είναι μόνο νέοι! Φτάνοντας στον προορισμό μου αυτή την πρώτη μέρα, στην είσοδο του Πανεπιστημίου στο τέρμα της οδού Παπάγου, κατάλαβα ότι με αυτές τις γυναίκες οι πορείες μας θα ήταν κοινές για τα επόμενα χρόνια, γιατί το Πανεπιστήμιο Αθηνών που θα πήγαινα εγώ ήταν μια πόρτα από το Νεκροταφείο Ζωγράφου που θα πήγαιναν εκείνες.»

## **4.6 Προβλήματα και λύσεις**

Παρά το ότι ο αριθμός των δρομολογίων της συγκεκριμένης γραμμής είναι αρκετά ικανοποιητικός, όπως διαπιστώνεται τόσο από τις μαρτυρίες όσο και από την έρευνα πεδίου, υπάρχουν κάποιες συνθήκες που καθιστούν τη

---

<sup>3</sup> Πρβλ. Δ. Τριανταφύλλου, «Ζωγράφου, Άνω Ιλίσσια, Γουδή: Η πρωτεύουσα των φοιτητών», περιοδικό *Athens Voice*, Τεύχος 334, Φεβρουάριος 2011



χρήση της συγκεκριμένης γραμμής προβληματική. Ένα από αυτά είναι ο **συνωστισμός**.

Το φαινόμενο αυτό, όπως είναι εύλογο, δημιουργεί δυσφορία σε όλους τους χρήστες της γραμμής. Όμως, όταν οι χρήστες αυτοί είναι άτομα μειωμένης κινητικότητας, δηλαδή άτομα με μερική ή πλήρη αδυναμία ικανοποίησης κάποιας κινητικής λειτουργίας με τον τρόπο που την εκτελούν τα άτομα που θεωρούνται φυσιολογικά, η εμφάνιση αυτού του φαινομένου, καθιστά τη χρήση του λεωφορείου απαγορευτική.

Λύση στο συγκεκριμένο πρόβλημα θα μπορούσε να δωθεί εφαρμόζοντας ένα πρόγραμμα **ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας**, όπως αυτό που ισχύει στο Ελσίνκι της Φινλανδίας και στο Οντένς της Δανίας. Εκεί, χρησιμοποιούν μικρά ή μεσαίου μεγέθους λεωφορεία, με ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό για να εξυπηρετεί τα συγκεκριμένα άτομα (ηλικιωμένους, άτομα μειωμένης κινητικότητας κλπ) και με ειδικά διαμορφωμένο το εσωτερικό τους (πολύ χαμηλό δάπεδο, εύκολη είσοδο για τις αναπηρικές πολυθρόνες). Κάτι ανάλογο θα μπορούσε να εφαρμοστεί σε συνεργασία με τον δήμο Ζωγράφου για την ελάφρυνση της γραμμής 608.

Ένα άλλο πρόβλημα που δυστυχώς, προκύπτει αρκετά συχνά, είναι η **καθυστέρηση** του λεωφορείου λόγω της στάθμευσης παρά την οδό ενός ή και περισσοτέρων οχημάτων. Η μορφολογία της περιοχής είναι τέτοια που δεν επιτρέπει την επιλογή εναλλακτικής διαδρομής ή μικρής παράκαμψης για τα λεωφορεία (σε μεγάλο μήκος της διαδρομής υπάρχει ενδιάμεση νησίδα), με αποτέλεσμα την παρακώλυση των δρομολογίων.

Αυτή η κατάσταση θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί με μια από τις βασικότερες δυνατές βελτιώσεις της απόδοσης και του επιπέδου εξυπηρέτησης των Μ.Μ.Μ. και ειδικότερα των λεωφορείων: την προνομιακή μεταχείριση των Μ.Μ.Μ. με ειδικούς διαδρόμους (λεωφορειολωρίδες). Φυσικά, η ύπαρξη λεωφορειολωρίδων είναι ήδη εδώ και χρόνια γεγονός σε δρόμους της Αθήνας. Δυστυχώς, όμως, καταπατώνται συνεχώς με αποτέλεσμα να μην έχουμε τα αναμενόμενα αποτελέσματα, που είναι η αύξηση του αριθμού των διαδρομών χωρίς την αύξηση του απαιτούμενου αριθμού οχημάτων ή του κόστους λειτουργίας. Τέλος, δεν επιτυγχάνεται η μείωση του Ι.Χ. που είναι ένα από τα βασικά του ζητήματα της σύγχρονης πόλης.

Μια λύση για το ανώτερο πρόβλημα θα μπορούσε να είναι κάτι ανάλογο με αυτό που έκανε ο δήμαρχος του Παρισιού το καλοκαίρι το καλοκαίρι του 2001. Σε μια κεντρική οδό της πόλης, όπως είναι η Ριβολί, κατασκεύασε επτά χιλιόμετρα λεωφορειοδρόμων με πρόβλεψη να γίνουν τριάντα τέσσερα.

Έδωσε τη μια από τις τρεις λωρίδες κυκλοφορίας στα λεωφορεία και τους ποδηλάτες, χωρίζοντάς την από τον υπόλοιπο δρόμο με τσιμεντένια τοιχάκια δέκα εκατοστών. Το μέτρο αυτό κρίθηκε αναγκαίο, καθώς και εκεί συνέβαινε ό,τι και εδώ; Μια απλή γραμμή στην άσφαλτο δεν ήταν ικανή να αποτρέψει τη χρήση της λωρίδας από τα Ι.Χ. (εικόνα 19).



**Εικόνα 20:** Η οδός Ριβολί, Πηγή: Διαδίκτυο

Τέλος, σε μια προσπάθεια επίτευξης ακόμα μεγαλύτερου εξανθρωπισμού των χώρων μεταφοράς, θα πρέπει να δίνεται σε όσους το επιθυμούν η δυνατότητα μεταφοράς ποδηλάτου, θέλοντας έτσι να δημιουργηθεί μια νοητή συνέχεια ανάμεσα στην πόλη και τα συγκινωνιακά μέσα.

## 5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία έγινε μια προσπάθεια συχέτισης τους αστικού δημόσιου χώρου με τα Μ.Μ.Μ. Συγκεκριμένα, προσπαθήσαμε να παρουσιάσουμε το λεωφορείο ως «μετακινούμενο» αστικό δημόσιο χώρο. Καταλαβαίνουμε, λοιπόν και μόνο λόγω αυτού, τη σημασία που έχουν τα Μ.Μ.Μ. και ιδιαιτέρως τα λεωφορεία στη ζωή του σύγχρονου ανθρώπου και για λόγους πέραν της μετακίνησης.

Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός πρέπει να υπηρετεί τη λειτουργία της πόλης. Η βελτίωση και προνομιακή μεταχείριση των Μ.Μ.Μ. είναι ένα από τα μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας που έχει τα θετικότερα αποτελέσματα για την καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων συστημάτων μεταφορών.

Η βελτίωση των Μ.Μ.Μ. εικάζεται πως είναι το μέτρο που έχει τα καλύτερα αποτελέσματα ως προς την αύξηση της χρήσης των Μ.Μ.Μ., ιδιαίτερα από τα άτομα μεσαίων κοινωνικοοικονομικών στρωμάτων. Άλλωστε, θεωρείται ότι η βελτίωση των Μ.Μ.Μ. αποτελεί πρώτης προτεραιότητας μέτρο για την επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων.

Με την προνομοιακή μεταχείριση των λεωφορείων κατά μήκος των οδικών αρτηριών στόχος εκτός των όσων έχουν αναφερθεί, είναι και ο χωρικός και χρονικός διαχωρισμός των λεωφορείων και των Ι.Χ., καθώς η μείωση του Ι.Χ. είναι κάτι που σίγουρα επηρεάζει τον εξωτερικό αστικό χώρο προς το καλύτερο.

Για την περίπτωση της λεωφορειακής γραμμής 608 συγκεκριμένα, με την οποία ασχοληθήκαμε ιδιαιτέρως, προτάθηκαν λύσεις απέναντι σε προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι χρήστες της, αλλά και τρόποι εξανθρωπισμού της. Αυτό κρίθηκε αναγκαίο, καθώς όπως απεδείχθη στην πορεία της εργασίας, πρόκειται για μια λεωφορειακή γραμμή άκρως σημαντική, η λειτουργία της οποίας εξυπηρετεί μεγάλο μέρος του αθηναϊκού επιβατικού κοινού. Η χρησιμότητα και η σημασία της γραμμής προβλέπεται να παραμείνουν αμετάβλητες στο άμεσο μέλλον. Επανεξέτασή της θα χρειαστεί εάν και εφόσον δημιουργηθεί η γραμμή 4 του μετρό, η οποία θα διατρέχει σχεδόν την ίδια διαδρομή με τη λεωφορειακή γραμμή 608, αλλά υπογείως.

# ΑΝΑΦΟΡΕΣ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

## Ελληνική βιβλιογραφία

Αραβαντινός Αθ., *Πολεοδομικός σχεδιασμός, για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα: Συμμετρία, 2007

Βλαστός Θ. *Μια διαφορετική δημόσια συγκοινωνία για μια διαφορετική πόλη*, ΑΕΔΑ, 2003

Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., *Πολεοδομία vs μεταφορές: από την απόκλιση στη σύγκλιση*, Αθήνα: Παπασωτηρίου, 2011

Γκάμα Ε.-Ε., Η αποξένωση στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Η περίπτωση του αθηναϊκού μετρό, εργασία στο μάθημα: Ανθρωπολογικές προσεγγίσεις του χώρου, του μεταπτυχιακού προγράμματος «Πολεοδομία-Χωροταξία», Αθήνα 2007

Κουδούνη Α., *Οι διαφημίσεις και η εικόνα της πόλης*, εργασία στο μάθημα: Όψεις του αστικού τοπίου στο Δημόσιο Χώρο, Πόλη-Φύση-Νέες Τεχνολογίες, του μεταπτυχιακού προγράμματος «Πολεοδομία-Χωροταξία», Αθήνα 2007

Νικολαΐδου Σ., *Η κοινωνική οργάνωση του αστικού χώρου*, Αθήνα: Παπαζήση, 1993

Παλαιολόγου Χ., *Η οργάνωση της κυκλοφορίας στο Μεσολόγγι-Διερεύνηση αρχών και προτεραιοτήτων-Το Μεσολόγγι ποδηλατώντας στο αύριο*, σε ψηφιακή μορφή (CD), Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής Σχολής Πολιτικών Μηχ/κών Ε.Μ.Π.

Σταθόπουλος Α., Καρλαύτης Μ., *Σχεδιασμός Μεταφορικών Συστημάτων*, Αθήνα: Παπασωτηρίου, 2008

Φραντζεσκάκης Ι.Μ., Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μ.Χ., Τσαμπούλας Δ.Α., *Διαχείριση Κυκλοφορίας*, Αθήνα: Παπασωτηρίου, 2002

## Ιστοσελίδες

<http://www.athensairportbus.com/%CF%80%CF%81%CE%BF%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%BF%CF%82/%CE%B5%CE%B9%CF%83%CE%B9%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%B1.html>

<http://www.athensvoice.gr/the-paper/article/334/%CE%B6%CF%89%CE%B3%CF%81%CE%AC%CF%86%CE%BF%CF%85->

[%CE%AC%CE%BD%CF%89-%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CF%83%CE%B9%CE%B1-%CE%B3%CE%BF%CF%85%CE%B4%CE%AE-%CE%B7-%CF%80%CF%81%CF%89%CF%84%CE%B5%CF%8D%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%B1-%CF%84%CF%89%CE%BD-%CF%86%CE%BF%CE%B9%CF%84%CE%B7%CF%84%CF%8E%CE%BD](#)

<http://attiko-prasino.gr/Default.aspx?tabid=143&language=el-GR>

[https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CF%85%CE%B3%CE%BA%CE%BF%CE%B9%CE%BD%CF%89%CE%BD%CE%AF%CE%B5%CF%82\\_%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD\\_%CE%91%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CF%85%CE%B3%CE%BA%CE%BF%CE%B9%CE%BD%CF%89%CE%BD%CE%AF%CE%B5%CF%82_%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD_%CE%91%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1)

[http://www.energia.gr/article.asp?art\\_id=67312](http://www.energia.gr/article.asp?art_id=67312)

<https://www.flickr.com/photos/7364400@N04/7076333963>

[http://www.galatsisports.gr/?page\\_id=2](http://www.galatsisports.gr/?page_id=2)

<http://www.kathimerini.gr/102791/article/epikairothta/kosmos/parisi-lewforiodromoi-kai-pe zodromoi-kata-aytokinhtwn>

<http://mesametaforas.gr/busgallery/thumbnails.php?album=11&page=3>

[http://www.neopolis.gr/el/katigories\\_ar8ron/diafora\\_1/608-deite-pos-itan-to-leoforeio-ton-foititon-to-1970.html](http://www.neopolis.gr/el/katigories_ar8ron/diafora_1/608-deite-pos-itan-to-leoforeio-ton-foititon-to-1970.html)

[www.oasa.gr](http://www.oasa.gr)

<http://www.parisenimages.fr/en/collections-gallery/18857-1-first-bus-lane-rue-rivoli-paris-early-1960s>

[www.ses.gr](http://www.ses.gr)

[http://xylem.aegean.gr/~modestos/mo.blog/wp-content/uploads/2010/03/diplom\\_all.pdf](http://xylem.aegean.gr/~modestos/mo.blog/wp-content/uploads/2010/03/diplom_all.pdf)

