

Α΄ ΜΕΡΟΣ: Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΑΝΩ ΠΕΤΡΑΛΩΝΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
2. Περιοχή μελέτης	4
2.1. Οριοθέτηση.....	4
2.2. Η θέση της περιοχής στην ευρύτερη περιοχή.....	4
2.3. Διαχωρισμός της περιοχής μελέτης σε υποπεριοχές και χαρακτηριστικά αυτών.....	5
3. Μεθοδολογία έρευνας	7
4. Γενικά στοιχεία για την περιοχή μελέτης	9
4.1. Αξίες γης.....	9
4.2. Χρήσεις γης.....	9
4.3. Κατοικία.....	10
4.4. Ακατοίκητα.....	11
4.5. Εμπόριο.....	14
4.6. Διοίκηση και κοινωφελείς οργανισμοί.....	19
4.7. Εκκλησίες.....	21
4.8. Χώροι εκπαίδευσης.....	22
5. Νεοκλασικές κατοικίες	24
6. Προσφυγικές κατοικίες	29
7. Αυθαίρετα	29
8. Κοινόχρηστοι χώροι	31
8.1. Πράσινο.....	31
8.2. Πάρκα – πλατείες.....	36
8.3. Παιδικές χαρές – Αθλητικές Εγκαταστάσεις.....	39
9. Χώροι ψυχαγωγίας	43
10. Δίκτυο κυκλοφορίας	46
10.1. Κυκλοφορία.....	46
10.2. Στάθμευση.....	49
10.3. Σήμανση.....	53
10.4. Μέσα μαζικής μεταφοράς.....	53
10.5. Κατάσταση δρόμων.....	56

11. Δίκτυο κίνησης πεζών	58
11.1. Πεζοδρόμια.....	58
11.2. Πεζόδρομοι.....	63
12 Ρύπανση	66
12.1. Ηχορύπανση.....	68
13. Προτάσεις ανάπλασης	69
14. Συμπεράσματα	83

Β΄ ΜΕΡΟΣ: ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΔΙΠΛΑ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΤΟΥ ΦΙΛΟΠΑΠΠΟΥ

1. Ιστορική αναδρομή για την προσφυγική κατοικία	86
2. Οριοθέτηση περιοχής	95
3. Προβλήματα δομημένου περιβάλλοντος	98
4. Προτάσεις ανάπλασης	99
5. Σύγκριση των προσφυγικών κατοικιών των Άνω Πετραλώνων με άλλες προσφυγικές κατοικίες της Αθήνας	99
5.1. Προσφυγικές κατοικίες Δραπετσώνας	100
5.2. Προσφυγικές κατοικίες Ν. Ιωνίας.....	106
6. Ερωτηματολόγιο	118
7. Συμπεράσματα	127
8. Περιεχόμενα	128

Α΄ ΜΕΡΟΣ

Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΑΝΩ ΠΕΤΡΑΛΩΝΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η επιλογή αυτής της πτυχιακής εργασίας, έγινε ύστερα από ομόφωνη απόφαση του επιβλέποντος καθηγητή μας , κύριο Γιώργο Βαρελίδη και εμάς. Αυτό που μας κέντρισε το ενδιαφέρον, ήταν ότι πρόκειται για μια περιοχή που βρίσκεται κοντά στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας (λόφος Φιλοπάππου, Θησείο) και με ιδιαίτερο χαρακτηριστικό τις πέτρινες προσφυγικές κατοικίες που βρίσκονται δίπλα στον λόφο του Φιλοπάππου.

Κύριος στόχος μας είναι να μελετήσουμε τα προβλήματα που παρουσιάζει η ευρύτερη περιοχή μελέτης, καθώς και να προτείνουμε μέτρα ανάπλασης που θα διευκολύνουν και θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων αυτής.

2. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

2.1 Οριοθέτηση

Η περιοχή μελέτης οριοθετείται ανατολικά από τον λόφο του Φιλοπάππου, νότια από τη Λεωφόρο Χαμοστέρνας και Καλλιρρόης, δυτικά από την οδό Πειραιώς και βόρεια από την οδό Αποστόλου Παύλου. Η περιοχή έχει τραπεζοειδές σχήμα, εκτεινόμενη με κλίσεις γύρω από τον λόφο και σε γενικές γραμμές μπορεί να θεωρηθεί ως ένα κλειστό σύστημα, καθώς περικλείεται από σαφή φυσικά όρια, όπως οι προαναφερθέντες υπερτονικής σημασίας δρόμοι που πλαισιώνουν την περιοχή, καθώς και ο λόφος του Φιλοπάππου (βλέπε χάρτη 1).

2.2 Η θέση της περιοχής μελέτης στην ευρύτερη περιοχή

Η περιοχή μελέτης ανήκει στο τρίτο Δημοτικό Διαμέρισμα του Δήμου Αθηνών και περιλαμβάνει τις κατοικίες των Άνω και Κάτω Πετραλώνων και ένα τμήμα της συνοικίας του Θησειού. Συγκεκριμένα, βρίσκεται στο δυτικό τμήμα του χώρου που περιβάλλει την Ακρόπολη και το λόφο Φιλοπάππου. Συνορεύει βόρειοανατολικά με την συνοικία του Θησειού, ανατολικά με το

λόφο του Φιλοπάππου, νότια με το Δήμο της Καλλιθέας, νοτιοδυτικά με το Δήμο του Ταύρου και δυτικά με την περιοχή του Γκαζοχωρίου.

2.3 Διαχωρισμός της περιοχής μελέτης σε υποπεριοχές

Κατά την διαδικασία της πολεοδομικής διερεύνησης της περιοχής μελέτης, η ύπαρξη υποπεριοχών διαφοροποιούνται από τις υπόλοιπες καθώς παρουσιάζουν ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Τα χαρακτηριστικά αυτά αφορούν κυρίως την κατανομή και διάρθρωση των χρήσεων γης του δομημένου περιβάλλοντος, αλλά και την ύπαρξη φυσικών ή τεχνητών ορίων, όπως οι άξονες κυκλοφορίας. Οι υποπεριοχές που διαχωρίσαμε είναι τα ζεύγη των οδών Τριών Ιεραρχών - Θεσσαλονίκης και Δημοφώντος - Τρώων.

Τριών Ιεραρχών - Θεσσαλονίκης

Έχει αναπτυχθεί από πολλά χρόνια σαν ζώνη γενικής κατοικίας υψηλών πυκνοτήτων. Στο μεγαλύτερο ποσοστό των κτηρίων παρατηρείται η ανάπτυξη εμπορικών καταστημάτων και κοινωνικής εξυπηρέτησης χρήσεων στα ισόγεια, ενώ στους ορόφους κυρίαρχη είναι η χρήση κατοικίας.

Παρουσιάζει τη δυνατότερη και πιο ενδιαφέρουσα εικόνα, συγκεντρώνοντας τις σημαντικότερες πορείες (Θεσσαλονίκης) και το σημαντικότερο κομβικό σημείο (σταθμός του ΗΣΑΠ).

Τρώων - Δημοφώντος

Έχουν αναπτυχθεί και αυτές σαν ζώνες γενικής κατοικίας. Η οδός Δημοφώντος αποτελεί το σημαντικότερο κομβικό σημείο, αφού μέσω της οδού Τρώων, συνδέεται με τη λεωφόρο του Φιλοπάππου.

Στο μεγαλύτερο ποσοστό των κτηρίων παρατηρείται η χρήση αποθηκευτικών χώρων στα ισόγεια, ενώ στους ορόφους κυρίαρχη είναι η χρήση κατοικίας.

3. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Τα βήματα που ακολουθήσαμε για την περαιώση της εργασίας ήταν τα εξής:

- Αρχικά, επισκεφτήκαμε την περιοχή μελέτης για να την γνωρίσουμε, να εντοπίσουμε τα όριά της και συγκεκριμένα τις προσφυγικές κατοικίες, καθώς δεν γνωρίζαμε την ύπαρξη και την θέση τους.
- Πήραμε κάποιες ενδεικτικές φωτογραφίες των προσφυγικών κατοικιών, τις οποίες δείξαμε στον επιβλέποντα καθηγητή μας, για να επιβεβαιώσουμε ότι βρισκόμαστε σε σωστή πορεία.
- Επισκεφτήκαμε την υπηρεσία της Πολεοδομίας Αθηνών στην οδό Βίσσης, από όπου προμηθευτήκαμε τους χάρτες που αφορούσαν την περιοχή μελέτης. Η δυσκολία που αντιμετωπίσαμε ήταν ότι οι χάρτες δεν ήταν ευδιάκριτοι και έτσι αποφασίσαμε να κάνουμε βελτιώσεις και παρεμβάσεις που θα μας διευκόλυναν αργότερα.
- Εκτός από τους χάρτες της ευρύτερης περιοχής, αναζητήσαμε χάρτες (παλαιούς) που αφορούσαν αποκλειστικά τις προσφυγικές κατοικίες. Η Πολεοδομία των Αθηνών δε διαθέτει τέτοιου είδους χάρτες και γι' αυτό οι εκεί αρμόδιοι υπάλληλοι μας πρότειναν να επισκεφτούμε το παράρτημα του ΥΠΕΧΩΔΕ των Αμπελοκήπων, χωρίς όμως να καταφέρουμε να συγκεντρώσουμε βοηθητικό υλικό. Στη συνέχεια πήγαμε στο Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας στην οδό Αχαρνών, όπου μας πρότειναν να επισκεφτούμε υποκατάστημα του Υπουργείου στην οδό Ευαγγελιστρίας. Εκεί, είχαμε άμεση εξυπηρέτηση από τους υπαλλήλους και τελικά προμηθευτήκαμε τους συγκεκριμένους χάρτες.
- Από τον Δήμο Αθηναίων, προμηθευτήκαμε τον χάρτη που καταγράφει τους συντελεστές δόμησης της ευρύτερης περιοχής μελέτης.
- Για άλλη μια φορά επισκεφτήκαμε την Πολεοδομία Αθηνών, συγκεκριμένα το τμήμα αυθαιρέτων, για να καταγράψουμε τις αυθαιρεσίες που έχουν γίνει έως σήμερα στην περιοχή. Συγκεκριμένα, με την βοήθεια των υπαλλήλων, μας δόθηκαν στοιχεία από το αρχείο του υπολογιστή και από χειρόγραφα αρχεία.

- Όσον αφορά το δίκτυο των μέσων μαζικής μεταφοράς, επισκεφτήκαμε τα κεντρικά γραφεία του ΟΑΣΑ στη οδό Μετσόβου 15, όπου προμηθευτήκαμε τον αντίστοιχο χάρτη.
- Για να γνωρίσουμε την αντικειμενική αξία των κατοικιών της περιοχής μελέτης, επισκεφτήκαμε το συμβολαιογραφείο του κυρίου Γ. Στεφανάκου, στο κέντρο της Αθήνας.
- Επόμενο βήμα ήταν να καταγράψουμε τις χρήσεις γης της περιοχής. Η αποτύπωση της περιοχής ολοκληρώθηκε ύστερα από τρεις εβδομάδες καθημερινής επίσκεψης. Αυτό που μας δυσκόλεψε περισσότερο, ήταν οι υψηλές θερμοκρασίες, εφόσον η αποτύπωση έγινε καλοκαιρινούς μήνες, καθώς και η μεγάλη έκταση της περιοχής μελέτης. Επίσης, δύσκολη ήταν η πρόσβαση σε κάποια σημεία της οδού Απολλωνίου, αφού πρόκειται για στενά και ερημικά δρομάκια.
- Όσο αφορά τις πηγές της βιβλιογραφίας επισκεφτήκαμε τις βιβλιοθήκες του Τ.Ε.Ε., του Πολυτεχνείου στην οδό Πατησίων και Ζωγράφου, και του Τ.Ε.Ι. Πειραιά. Η δυσκολία που αντιμετωπίσαμε ήταν ότι στην βιβλιοθήκη του Πολυτεχνείου στην Πατησίων, στο κτίριο της Μπουμπουλίνας, δεν μας επιτράπηκε ούτε ο δανεισμός, ούτε η έκδοση κάποιων φωτοαντίγραφων, αναγκάζοντάς μας να καταγράψουμε τις πληροφορίες χειρόγραφα.
- Για άλλη μια φορά περπατήσαμε όλη την περιοχή, για να συγκεντρώσουμε το φωτογραφικό υλικό και παράλληλα για να σχηματίσουμε το ερωτηματολόγιο της περιοχής των προσφυγικών κατοικιών. Δεν παρουσιάστηκε εμπόδιο κατά το πέρας του ερωτηματολογίου, εφόσον οι κάτοικοι ήταν πρόθυμοι να μας βοηθήσουν και να μας απαντήσουν σε κάθε είδους ερώτηση.
- Για να διαπιστώσουμε την κατάσταση των προσφυγικών κατοικιών, κάναμε σύγκριση με άλλες προσφυγικές κατοικίες στην περιφέρεια της Αττικής. Επισκεφτήκαμε την περιοχή της Δραπετσώνας και της Νέας Ιωνίας. Η δυσκολία που αντιμετωπίσαμε στη Δραπετσώνα, ήταν ότι οι προσφυγικές κατοικίες ήταν διασκορπισμένες σε τρία διαφορετικά σημεία.

4. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

4.1 Αξίες γης

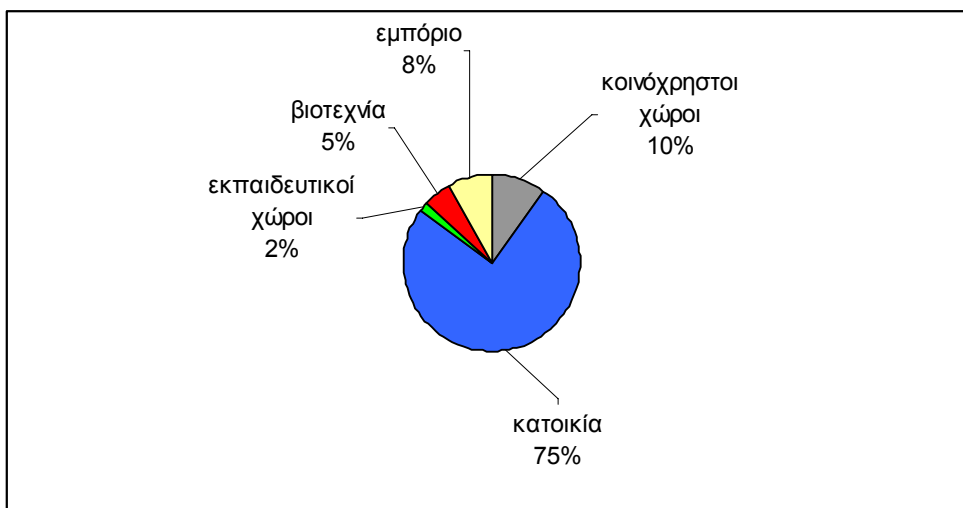
Για να γνωρίσουμε την αντικειμενική αξία της περιοχής μελέτης, επισκεφτήκαμε συμβολαιογραφείο στο κέντρο της Αθήνας, απ' όπου ενημερωθήκαμε ότι η τιμή ζώνης των Άνω Πετραλώνων, είναι 997 € και των προσφυγικών κατοικιών 851 €. Δεν μπορέσαμε να συλλέξουμε περισσότερες πληροφορίες, αφού δεν συναντήσαμε κανένα μεσιτικό γραφείο στην περιοχή μελέτης.

4.2 Χρήσεις γης

Η ισχύουσα χρήση για το σύνολο της περιοχής είναι η χρήση της γενικής κατοικίας καλύπτοντας το 75% του συνόλου των χρήσεων. Οι εμπορικές χρήσεις είναι συγκεντρωμένες κυρίως στο κέντρο της περιοχής μελέτης, οδός Τριών Ιεραρχών, με ποσοστό 8% του συνόλου χρήσεων.

Τα εκπαιδευτικά κτήρια, καθώς και οι χρήσεις κοινωνικών εξυπηρετήσεων είναι διασκορπισμένα σε λίγα σημεία της περιοχής με ποσοστό 2% επί του συνόλου. Διαπιστώνεται η ύπαρξη ελάχιστων χώρων πρασίνου, πεζόδρομων και κοινόχρηστων χώρων με ποσοστό 10% (σε αυτό τον αριθμό έχει προστεθεί ο λόφος του Φιλοπάππου και οι γειτονικοί χώροι πρασίνου). Τέλος οι βιομηχανίες - βιοτεχνίες καλύπτουν το 5% του συνόλου χρήσεων.

Διάγραμμα: κατανομή χρήσεων γης



4.3 Κατοικία

Το οικοδομικό σύστημα της περιοχής, στο μέγιστο ποσοστό, είναι συνεχές. Η δόμηση καταλαμβάνει το 70% του ακάλυπτου χώρου, εφόσον γνωρίζουμε ότι προ του ΓΟΚ του 1995 δεν υπήρχε περιορισμός στο ποσοστό κάλυψης.

Έτσι διαπιστώνουμε, ότι η δόμηση του οικοπέδου αφήνει περιορισμένους και τεμαχισμένους χώρους που ελάχιστα συντελούν στον φωτισμό και αερισμό διαμερισμάτων. Αποτέλεσμα, σε αρκετές περιπτώσεις, η δημιουργία μικρών διαμερισμάτων χαμηλής ποιότητας και αποθηκευτικών χώρων.

Στην υπό μελέτη περιοχή, κύρια χρήση γης, ιδίως σε επίπεδο ορόφων είναι η γενική κατοικία. Το μεγαλύτερο ποσοστό κτισμάτων της περιοχής είναι τετραόροφες πολυκατοικίες. Οι περισσότερες από τις πολυκατοικίες αυτές ανεγέρθηκαν την εποχή της αντιπαροχής και εκφράζουν την μεταπολεμική διαστρέβλωση της ιδεολογίας του μοντέρνου κινήματος, που εξυπηρέτησε την άναρχη εμπορευματοποίηση της οικοδομής. Η εξωτερική εμφάνιση των κτηρίων δεν παρουσιάζει κάποιο σαφή αρχιτεκτονικό σχεδιασμό -κτήρια, κουτιά, με στενά μπαλκόνια- που δεν πληρούν τους κύριους όρους της σύγχρονης, άνετης, ποιοτικής διαβίωσης των κατοίκων που μένουν σε αυτά. Τα μεγέθη των διαμερισμάτων κυμαίνονται από 20 m² μέχρι 120 m².

Επίσης, παρατηρήσαμε μικρού πλάτους εξώστες (συγκεκριμένα στην οδό Θεσσαλονίκης) που περιορίζονται στο 1/10 του πλάτους του δρόμου που διατρέχουν, την πλειοψηφία τους το σύνολο της πρόσοψης των κτηρίων.

Η τυπική κατασκευή φέροντος οργανισμού είναι από οπλισμένο σκυρόδεμα και πλήρωση με τούβλο, καλύπτεται συνήθως από ανοιχτή απόχρωση ασβεστοκονιάματος (επίχρισμα) στο σύνολο της εξωτερικής επιφάνειας. Τα ανοίγματα των κτηρίων είναι τυπικών διαστάσεων της ελληνικής κατοικίας, κατασκευασμένα από ξύλο στις παλαιότερες κατοικίες και σύγχρονο υλικό όπως αλουμίνιο στις νεότερες και μοντέρνες κατοικίες.¹

4.4 Ακατοίκητα

Η περιοχή έχει αναβαθμιστεί αρκετά σε σχέση με το παρελθόν, κυρίως στο κεντρικό τμήμα που περικλείεται από τις οδούς Θεσσαλονίκης και Δημοφώντος που είναι κοντά στον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο. Παρ' όλα αυτά, στο βορειοανατολικό τμήμα της περιοχής και συγκεκριμένα στις οδούς Αβάντων , Ακταίου, Γαλατείας, Αγήνορος, παρατηρούμε αρκετές εγκαταλελειμένες κατοικίες που βρίσκονται σε άθλια κατάσταση, αρκετές από τις οποίες είναι σεισμόπληκτες και έχουν κριθεί ακατοίκητες θέτοντας σε κίνδυνο την σωματική ακεραιότητα του περπατητή. Όλα αυτά υποδηλώνουν ότι η περιοχή που βρίσκεται κοντά στο λόφο Φιλοπάππου δεν έχει αξιοποιηθεί, σε σχέση με την ευρύτερη περιοχή.



Εγκαταλελημένο στην οδό Δημοφώντος



Σεισμόπληκτη κατοικία στην οδό Δημοφώντος



Σεισμόπληκτη κατοικία στην οδό Αχαιών

Σεισμόπληκτο στην οδό Γαλατείας

Εγκαταλελημένο στην οδό Εφύρας

Εγκαταλελημένο στην οδό Αβάντων

4.5 Εμπόριο

Ιδιαίτερη θέση κατέχουν στην υπό μελέτη περιοχή και οι εγκαταστάσεις που σχετίζονται με το εμπόριο. Σε επίπεδο ισογείων αναπτύσσεται κάθε είδους εμπορική δραστηριότητα. Τα περισσότερα εμπορικά καταστήματα αναπτύσσονται κατά μήκος των οδών Θεσσαλονίκης και Τριών Ιεραρχών. Συχνά το είδος των εμπορικών επιχειρήσεων καθορίζεται από τις παρακείμενες χρήσεις γης. Για παράδειγμα

αναφέρουμε ότι κοντά στο σταθμό του ΗΣΑΠ των Πετραλώνων εντοπίζονται αρτοποιία, σούπερ μάρκετ αλλά και φροντιστήρια. Σημαντικός είναι ο αριθμός των καταστημάτων πώλησης ειδών ένδυσης, υπόδησης και καλλυντικών. Η εμπορική εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής για τις καθημερινές ανάγκες, γίνεται από μικροκαταστήματα λιανικού εμπορίου τοπικού χαρακτήρα.

Παρ' όλα αυτά όμως, παρατηρούμε ότι στην ευρύτερη περιοχή, ειδικότερα η πλευρά των προσφυγικών κατοικιών είναι αποκομμένη από τα εμπορικά καταστήματα. Οι κάτοικοι είναι απομακρυσμένοι από αυτά, αναγκασμένοι να διανύουν μεγάλη απόσταση για να καλύψουν τις πρώτες ανάγκες τους. Η μόνη εξυπηρέτησή τους είναι κάποια γειτονικά μαγαζάκια (ψιλικατζίδικα), που βρίσκονται στην οδό Τρώων, Απολλωνίου και Δημοφώντος.



Σούπερ μάρκετ στην οδό Θεσσαλονίκης



Κρεοπωλείο στην οδό Τριών Ιεραρχών



Μανάβικο στην οδό Τριών Ιεραρχών



Αρτοποιείο στην οδό Τριών Ιεραρχών



Βιβλιοπωλείο στην οδό Θεσσαλονίκης



Ψηλικατζίδικο στην οδό Τριών Ιεραρχών



Εμπορικό κατάστημα στην οδό Τριών Ιεραρχών

4.6 Διοίκηση και κοινωφελείς οργανισμοί

Στην κατηγορία χρήσεων γης, ανήκουν και οι εγκαταστάσεις που σχετίζονται με τη διοίκηση του δημόσιου τομέα και τους οργανισμούς παροχής κοινωφελούς έργου. Αναλυτικότερα, μιλάμε για περιφερειακές ή τοπικές υπηρεσίες δημόσιας διοίκησης, αστυνομίας, δικαιοσύνης, αυτοδιοίκησης, εταιρείες, ιδιωτικούς οργανισμούς κ.τ.λ. Οι χωροθετήσεις των υφιστάμενων κοινωνικών, κοινωφελών λειτουργιών δεν εξυπηρετούν κατά το καλύτερο δυνατό τρόπο, από απόψεως γεωγραφικής κατανομής και χρονοαποστάσεων, τους κατοίκους των υπό μελέτη γειτονιών, υπαγορεύτηκαν όμως, κυρίως, από κριτήρια διαθεσιμότητας των χώρων εγκατάστασης και των σπάνιων – αν όχι ανέφικτων εναλλακτικών επιλογών. Οι ίδιες αδυναμίες, σε συνδυασμό με το υψηλό κόστος των ακινήτων, επιβάλλουν τον περιορισμό, των προτεινόμενων για δέσμευση (θεσμοθέτηση) κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων.¹ Συγκεκριμένα, καταγράψαμε το κτήριο του κέντρου νεότητας στην οδό Τρώων και τον χορευτικό σύλλογο στην οδό Τριών Ιεραρχών, αρκετά υποκαταστήματα τραπεζών στην οδό Τριών Ιεραρχών. Επίσης, ιατρεία και φαρμακεία επί τις οδούς Αιολέων, Κυδαντίδων και Τριών Ιεραρχών.

Τέλος, παρατηρήσαμε ότι δεν υπάρχουν καθόλου κέντρα περίθαλψης και ότι ο αριθμός των φαρμακείων είναι ελάχιστος σε σχέση με την έκταση της περιοχής.



Τράπεζα στην οδό Τριών Ιεραρχών



Τράπεζα στην οδό Τριών Ιεραρχών



Φαρμακείο στην οδό Τριών Ιεραρχών

4.7 Εκκλησίες

Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν δυο εκκλησίες, των Τριών Ιεραρχών στο κέντρο της ομώνυμης γειτονιάς και της Αγίας Σωτήρας, στην οδό Απολλωνίου στους πρόποδες του λόφου του Φιλοπάππου.



Ιερός ναός των Τριών Ιεραρχών επί της οδού Τριών Ιεραρχών

4.8 Χώροι εκπαίδευσης

Εντός της περιοχής μελέτης, παρατηρήσαμε αρκετούς χώρους εκπαίδευσης. Συγκεκριμένα τον 22^ο παιδικό σταθμό στην οδό Ιώων, στην οδό Αιολέων Κρατικό παιδικό σταθμό, στην οδό Παληναίων και Φιλοστράτου το 47^ο και 48^ο Νηπιαγωγείο και στην οδό Τρώων το 78^ο Δημοτικό και το 9^ο και 34^ο Λύκειο, και 9^ο και 34^ο γυμνάσιο.

Τα σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, που είναι συγκεντρωμένα στην οδό Τρώων, δεν επαρκούν για να καλύψουν τον αριθμό των παιδιών τις πρωινές ώρες, γι' αυτό λειτουργούν και την απογευματινή βάρδια . Πρέπει να επισημάνουμε επίσης, ότι ορισμένα από αυτά δεν λειτουργούν γιατί έχουν υποστεί ζημιές από τον σεισμό και το κράτος δεν έχει μεριμνήσει ακόμα για την

επανακατασκευή τους. Η έλλειψη χώρων εκπαίδευσης αναγκάζει τους μαθητές να μεταφέρονται στις γειτονικές περιοχές, όπως στον Ταύρο, την Καλλιθέα, τα Κάτω Πετράλωνα κ.τ.λ.

Χώροι εκπαίδευσης στην οδό Τρώων





5. Νεοκλασικά

Η περιοχή συνορεύει με την περιοχή του Θησείου και τον λόφο του Φιλοπάππου, τα οποία εντάσσονται στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας. Γι' αυτό, στο βορειοανατολικό τμήμα της περιοχής συναντήσαμε αρκετές νεοκλασικές κατοικίες, οι οποίες έχουν αναπαλαιωθεί και συντηρηθεί σε καλή κατάσταση. Πολλά από αυτά μάλιστα παρουσιάζουν και αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον και έχουν χαρακτηριστεί διατηρητέα.

Η αξία των κτηρίων αυτών είναι ότι δίνουν στην περιοχή μια ιστορική πραγματικότητα. Ο μεγάλος αριθμός νεοκλασικών κτηρίων, που κοσμούν την περιοχή μελέτης, περιλαμβάνουν χαρακτηριστικά παραδείγματα διαφόρων φάσεων του νεοκλασικού ρεύματος στην αρχιτεκτονική, ενώ λιγιστά αξιόλογα κτήρια παρουσιάζουν επιρροές από Ευρωπαϊκές αρχιτεκτονικές τάσεις της δεκαετίας του '20 και του '30, αντιπροσωπεύοντας την εγκαθίδρυση του μοντέρνου κινήματος στο Αθηναϊκό τοπίο.¹

Νεοκλασικές κατοικίες συναντήσαμε στην περιοχή του Θησείου, στις οδούς Γαλατίας, Ευρισιχθόνος και Αγηνόρος.



Νεοκλασική κατοικία στην οδό Ακάμαντος



Νεοκλασική κατοικία στην οδό Αγήνορος



Νεοκλασική κατοικία στην οδό Τρώων



Νεοκλασική κατοικία στην οδό Κυμαίων

Βιβλιογραφικές σημειώσεις του κεφαλαίου 4 :

1. Ασημακόπουλος Γιάννης, " Έκοτεχνικά " , εκδ. Ερατοσθένης ΕΠΕ, Αθήνα 2001, σελ. 12, 32.

6. ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ

Στο βόρειο τμήμα της περιοχής συναντήσαμε προσφυγικές κατοικίες που κτίστηκαν από το 1922, οι οποίες διαφέρουν μορφολογικά από τις υπόλοιπες κατοικίες, αφού είναι ισόγειες, πέτρινες, με κεραμοσκεπή και έτσι η περιοχή αποκτά και ιστορικό ενδιαφέρον.

Υποσημείωση : Η κατηγορία των προσφυγικών κατοικιών αναλύεται στο Β΄ μέρος.

7. ΑΥΘΑΙΡΕΤΑ

Για να διαπιστώσουμε τις αυθαιρεσίες που υπάρχουν στην περιοχή επισκεφτήκαμε την Πολεοδομία Αθηνών όπου υπάγονται τα Άνω Πετράλωνα στην οποία, με την βοήθεια των υπαλλήλων του τμήματος των αυθαιρέτων και από τα βιβλία αρχείων που υπήρχαν, καταγράψαμε τα στοιχεία του παρακάτω πίνακα που αφορούν είτε ήδη αυθαίρετα, είτε καταγγελίες που έχουν γίνει από τους πολίτες για τις οποίες δεν έχει ακόμα γίνει αυτοψία, από τους αρμόδιους υπαλλήλους.

Α/Α	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΑΡΧΕΙΟ	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ
1	Δημοφώντος 157	2887/04	αυθαίρετο
2	Δημοφώντος 6	17958/04	αυθαίρετο
3	Τριών Ιεραρχών 30	24389/03	αυθαίρετο
4	Αχαιών 10	6255/03	αυθαίρετο
5	Αιολέων 6	23803/03	αυθαίρετο
6	Αιθαλίδων 14	14050/03	αυθαίρετο
7	Αιθαλίδων 14	10953/03	αυθαίρετο
8	Ακάμαντος 28	1865/04	αυθαίρετο
9	Βούλγαρη 2	1144/04	αυθαίρετο

10	Βούλγαρη 17	3012/04	αυθαίρετο
11	Δημοφώντος 6	19203/98	αυθαίρετη προσθήκη
12	Αιθαλίδων 10	15111/99	αυθαιρεσία
13	Ιωνών 42-44	11732/97	αυθαίρετο τοιχοποιίες

A/A	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΑΡΧΕΙΟ	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ
1	Ακταίου 8		καταγγελία
2	Θεσσαλονίκης 54	5631/04	καταγγελία
3	Θεσσαλονίκης 180	6514/04	καταγγελία
4	Θεσσαλονίκης 180	6515/04	καταγγελία
5	Θεσσαλονίκης 84	16695/04	καταγγελία
6	Θεσσαλονίκης 84	18220/04	καταγγελία
7	Χλωρίδος	14358/04	καταγγελία
8	Καλλισθένους 94	18137/03	καταγγελία
9	Τρώων 25	99/04	καταγγελία
10	Τρώων 32	10680/04	καταγγελία
11	Τρώων 32	8647/04	καταγγελία
12	Τρώων 30	8800/04	καταγγελία
13	Δημοφώντος 81	13280/04	καταγγελία
14	Δημοφώντος 176	19333/04	καταγγελία
15	Τριών Ιεραρχών 137	28814/03	καταγγελία
16	Κυδαντίων 47	15080/04	καταγγελία
17	Θορικών 8	6702/03	καταγγελία
18	Φιλοστράτου 20	14097/03	καταγγελία
19	Αιθαλίδων 14	1003/03	καταγγελία
20	Ακάμαντος 33	2466/03	καταγγελία
21	Ξενοφίλου 4	13450/04	καταγγελία
22	Ξενοφίλου 4	14109/04	καταγγελία
23	Κυδαντίων 47	15080/04	καταγγελία
24	Θορικών 8	6702/03	καταγγελία
25	Φιλοστράτου 20	14097/03	καταγγελία
26	Αιθαλίδων 14	1003/03	καταγγελία
27	Ακάμαντος 33	2466/03	καταγγελία
28	Ξενοφίλου 4	13450/04	καταγγελία
29	Ξενοφίλου 4	14109/04	καταγγελία
30	Θεσσαλονίκης 15	12495/03	αρχείο
31	Θεσσαλονίκης 7	16468/03	αρχείο
32	Καλλισθένους 10	19064/04	αρχείο

33	Καλλισθένους 1	19220/04	αρχείο
34	Δωριέων 30	15355/03	
35	Θεσσαλονίκης 15	12899/03	
36	Κυδαντίνων 4	4819/03	απάντηση
37	Φυλασιών 57	17757/36	απάντηση
38	Μυρμιδέων 2	3106/03	απάντηση
39	Θεσσαλονίκης 93	10641/97	οικιστικές εργασίες
40	Τριών Ιεραρχών και Επακρέων	13964/00	οικιστικές εργασίες
41	Αιολέων 3	11149/04	έκπτωση προστίμου
42	Τίμωνος 6	4962/03	ένσταση
43	Θεσσαλονίκης 89-91	11039/97	συμμόρφωση
44	Θεσσαλονίκης 5-4	11877/97	δωμάτια
45	Τριών Ιεραρχών 34	13018/98	μπαλκόνι (απάντηση Α51498)
46	Τριών Ιεραρχών 43	13571/98	προσθήκη
47	Τρώων 24	13023/98	ανοίγματα ζημιές
48	Τρώων 24	14312/98	ανάκληση
49	Τριών Ιεραρχών και Επακρέων	14295/01	εγκατάσταση κλιματισμού
50	Δημοφώντος 88	16949/98	κλιματιστικό
51	Δημοφώντος 100	3838/99	τεχνική έκθεση
52	Δημοφώντος 128 Α	19850/00	προσθήκες (2) σε διαμερίσματα
53	Δημοφώντος 2Α	23944/01	εργασίες
54	Αιολέων 52	3181/98	στέγαστρο
55	Αιοξονέων 8	9327/99	πέργκολα
56	Πελασγών 10	13247/97	συνεργείο
57	Τρώων και Βούλγαρη	1037/97	κατασκευές μπετόν

8. ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ- ΧΩΡΟΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

8.1. Πράσινο

Ένας πολύς σημαντικός τομέας στον οποίο οι σύγχρονες πόλεις πάσχουν, είναι αυτός της απουσίας ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, οι οποίοι επιτελούν πολύ σημαντικές λειτουργίες για την πόλη τόσο από περιβαλλοντική άποψη όσο από κοινωνική και αισθητική. Η άναρχη αστική ανάπτυξη και η οικοδομική

δραστηριότητα αλλοίωσε και περιόρισε σημαντικά τους υπαίθριους χώρους και χώρους πρασίνου, με αποτέλεσμα την μονότονη αισθητική του αστικού τοπίου, την απουσία φυσικών στοιχείων και τον περιορισμό της δυνατότητας των κατοίκων για αναψυχή, περίπατο και επικοινωνία. Το μπετόν κυριάρχησε πάνω σε όλα τα οικοδομικά υλικά, η αστική πολυκατοικία έγινε το βασικό οικιστικό πρότυπο, και όπου αξιοποιήθηκαν κάποιοι ελεύθεροι χώροι αυτοί ταυτίστηκαν με την παραγωγή ενός τεχνικού ντεκόρ (γκαζόν, κήπος).¹

Η συμβολή των φυτεύσεων στην πόλη

Τα διάφορα στοιχεία βλάστησης μπορούν να συμβάλουν στην αποφυγή φαινομένων υπερθέρμανσης (μέσω του σκιασμού), στη ρύθμιση της θερμοκρασίας και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα (μέσω των βιολογικών λειτουργιών), στη κίνηση του αέρα και στη βελτίωση της ηχορύπανσης. Προφανώς, ο βαθμός στον οποίο τα στοιχεία αυτά μπορούν να επηρεάζουν τους παρακάτω παράγοντες εξαρτάται από την επιφάνεια την οποία καλύπτουν : σε ένα μεγάλο πάρκο οι μικροκλιματικές συνθήκες το καλοκαίρι είναι πολύ φιλικές, από ότι σε ένα δενδροφυτευμένο δρόμο, είναι σαφώς καλύτερες από ότι σε ένα δρόμο χωρίς φυτεύσεις ή άλλα στοιχεία σκιασμού. Τα οφέλη που προσφέρει το πράσινο στη πόλη είναι πολλαπλά και αυξάνονται όσο αυξάνεται η επιφάνεια του. Συγκεκριμένα, στην ευρύτερη περιοχή των Άνω Πετραλώνων, η σημαντικότερη επιφάνεια πρασίνου είναι το αρκετά μεγάλο σε έκταση πάρκο, στην οδό Δημοφώντος, καθώς και η σημαντική συμβολή του λόφου Φιλοπάππου.

Οι φυτεύσεις μέσα στη πόλη επηρεάζουν σημαντικά τον ηλιασμό. Γενικά, σε ότι αφορά τον ηλιασμό, είναι ο σχεδιασμός για την μέγιστη ηλιακή ακτινοβολία, όταν χρειάζεται θέρμανση και η προστασία από την ηλιακή ακτινοβολία όταν μπορεί να υπάρξει υπερθέρμανση. Κατά τους χειμερινούς μήνες είναι επιθυμητό το φως και η ακτινοβολία του ηλίου να φτάνουν στο δρόμο και στις όψεις των κτηρίων. Αντίθετα το καλοκαίρι, ειδικά σε μεγάλους ανοικτούς χώρους (πλατείες), αλλά και σε δρόμους, η δυσφορία που προκαλείται από την έκθεση στον ήλιο μπορεί σε σύντομο χρονικό διάστημα να γίνει ανυπόφορη. Ο σκιασμός ενός δρόμου ή ενός πεζοδρομίου κάνει πιο ευχαριστεί την πορεία των πεζών ή των αυτοκινήτων που τους διασχίζουν τους

καλοκαιρινούς μήνες. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η οδός Θεσσαλονίκης, όπου έχουμε δέντροφύτευση από την πλευρά του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου, είναι πυκνή, εφόσον πρόκειται για δρόμο μεγάλης κυκλοφορίας από οχήματα και πεζούς.

Ο ρόλος των φυτεύσεων, ως ηλιοπροστατευτικών διατάξεων, είναι πολύ σημαντικός τους καλοκαιρινούς μήνες. Οι πόλεις στις οποίες ζούμε αποτελούνται κατά το μεγαλύτερο μέρος τους από τεχνητά υλικά (άσφαλτο, σκυρόδεμα, τσιμέντο). Τα υλικά αυτά έχουν δείκτη ανακλαστικότητας και άρα πολύ υψηλή απορρόφηση ηλιακής ακτινοβολίας.

Έτσι οι τοίχοι των πολυκατοικιών, τα πλακόστρωτα των πεζοδρομίων και πλατειών και τα οδοστρώματα των δρόμων λειτουργούν σαν θερμοσυσσωρευτές οι οποίοι αποταμιεύουν θερμική ενέργεια κατά την διάρκεια της ημέρας λόγω διαφοράς θερμοκρασίας στον περιβάλλοντα ατμοσφαιρικό αέρα.

Τα διάφορα στοιχεία βλάστησης μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στη μείωση της ηλιακής ακτινοβολίας που φτάνει στα υλικά αυτά, στη μείωση της απορροφημένης ηλιακής ακτινοβολίας και κατά συνέπεια αποφυγή φαινόμενων υπερθέρμανσης.

Επίσης, σημαντικός είναι ο ρόλος των φυτεύσεων ως ηλιοπροστατευτικών διατάξεων γιατί έχει ως στόχο την επίτευξη της οπτικής άνεσης και της αποφυγής δημιουργίας φαινόμενων θάμβωσης στους ελεύθερους χώρους της πόλης το καλοκαίρι. Το πράσινο έχει την ιδιότητα να απορροφά το μεγαλύτερο μέρος της προσπίπτουσας ηλιακής ακτινοβολίας, επηρεάζοντας τη φωτεινότητα του περιβάλλοντος και αντισταθμίζοντας τη θάμβωση που προκαλούν γειτονικά υλικά με μεγάλη ανακλαστικότητα.

Σε μια πόλη όπως η Αθήνα που το κλίμα είναι θερμό και ξηρό, η βλάστηση μπορεί να βελτιώσει τις μικροκλιματικές συνθήκες και να μετριάσει την υπερβολική ζέστη.

Το είδος των δένδρων και οι μεταξύ τους αποστάσεις έχουν σημαντική επίπτωση στην κίνηση του αέρα κοντά στο έδαφος. Μια πυκνή δένδροστοιχία μπορεί να εμποδίζει την ελεύθερη κίνηση του αέρα. Αντίθετα ένα μεμονωμένο ψηλό δένδρο σε ένα σημείο ενός υπαίθριου χώρου, μπορεί να συγκεντρώσει την κυκλοφορία του αέρα κάτω από το φύλλωμα του και με τρόπο αυτό να βελτιώσει τον αερισμό / κλιματισμό κοντά στο έδαφος, κάτω από αυτό. Η πυκνή φύτευση γύρω από στενά ανοίγματα στον αστικό ιστό, είναι δυνατό να μετριάσει τα φαινόμενα wind – tunnel, να αποτρέψει την κίνηση

της σκόνης και να βελτιώσει τη θερμική άνεση μέσα στα γύρω κτήρια με μείωση της μεταφοράς θερμότητας.

Ο Ι. Τσαλικίδης σημειώνει : «η μέτρια κλίμακα των δένδρων συνδέει αρμονικά τα ψηλά ογκώδη κτήρια με τον άνθρωπο που τα χρησιμοποιεί. Οι κάθετες γραμμές των κτιρίων φαίνονται λιγότερο καταπιεστικές ανάμεσα ή πίσω από τα φυλλώματα των δένδρων.

Τα δένδρα, οι θάμνοι, και τα παρτέρια ή οι ζαρντινιέρες, προσθέτουν χρώμα, μυρωδιές και ζωή στις πόλεις. Οι διάφοροι τόνοι πρασίνου, τα χρώματα των λουλουδιών, τα έντομα και τα πουλιά που ζουν μέσα σ' αυτά, είναι στοιχεία που λείπουν εξαιρετικά από την πόλη». ²



Λόφος Φιλοπάππου



Πράσινο στην οδό Στησικλέους



Πράσινο επί της οδού Τρώων

8.2 Πλατείες - Πάρκα

Στο παρελθόν οι χώροι αναψυχής στην Αθήνα κάλυπταν σε μεγάλο ποσοστό τις ανάγκες του χώρου των κοινωνικών δραστηριοτήτων των κατοίκων και είχαν σημαντική θέση στην δημόσια ζωή της πόλης. Με το φαινόμενο όμως της αστικοποίησης οι υπαίθριοι χώροι στην πόλη συρρικνώθηκαν, προς όφελος της ιδιωτικής δόμησης με αποτέλεσμα να αποτελέσουν το κενό ανάμεσα στα κτήρια χωρίς σχεδιασμό και συνέχεια. Το συγκεκριμένο πρόβλημα παρατηρείται έντονα στην μεταπολεμική Ελλάδα, η οποία ανοικοδομείται χωρίς πολεοδομικό σχεδιασμό και υποδομή. Το βάρος της έλλειψης των υπαίθριων χώρων ανέλαβαν οι ήδη διαμορφωμένες πλατείες και επακόλουθο ήταν ο υπερτονισμός τους ώστε να αποτελέσουν με το χρόνο, σημεία αναφοράς της κάθε περιοχής. Οι γειτονιές της πόλης δημιουργήθηκαν κυρίως με κέντρο μια τέτοια πλατεία, η οποία συγκέντρωνε

όλες τις τοπικές λειτουργίες όπως το εμπόριο, την αναψυχή, τη λατρεία, τη διασκέδαση κτλ.¹

Συγκεκριμένα καταγράψαμε το πάρκο στην οδό Τρώων, την πλατεία Αμαλίας Μερκούρη στην οδό Δωριέων, την πλατεία στην εκκλησία των Τριών Ιεραρχών, την παιδική χαρά και το αθλητικό κέντρο ΟΝΑ των Άνω Πετραλώνων.

Οι προαναφερθέντες πλατείες μαζί με τους δρόμους, είναι κύρια συστατικά στοιχεία της πόλης. Ο ρόλος τους είναι πολλαπλός και σύνθετος. Αποκτούν ιδιαίτερη σημασία ανάλογα με την θέση, την ιστορία, τις χρήσεις και οργάνωση του χώρου τους, τα στοιχεία και τα χαρακτηριστικά του φυσικού περιβάλλοντος.² Οι δημόσιοι υπαίθριοι χώροι της πόλης εκπληρώνουν πολλαπλούς αλλά και συμπληρωματικούς μεταξύ τους ρόλους. Είναι χώροι ανοιχτοί προς τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος (τον ήλιο, τον αέρα, το νερό, το πράσινο), επιτρέπουν δηλαδή την παρουσία, ως ένα βαθμό, και τη λειτουργία της φύσης στο δομημένο περιβάλλον. Έτσι βοηθούν στην κατανόηση του περιβάλλοντος και στον προσανατολισμό μέσα στην πόλη και επίσης δίνουν τη δυνατότητα στους ανθρώπους που ζουν και κινούνται στον αστικό χώρο να έρχονται σε άμεση επαφή με τα στοιχεία της φύσης.³ Παράλληλα, οι δημόσιοι αστικοί χώροι και με αυτή την έννοια κοινωνικοί χώροι, φέρουν μεγάλο μέρος της κοινωνικής ζωής στην πόλη. Ως χώροι κίνησης – στάσης των ανθρώπων έχουν συνθετικό ρόλο μέσα στο πλέγμα των δραστηριοτήτων, των κτηρίων, των σημείων και των ροών του δομημένου περιβάλλοντος. Προσφέρουν ευκαιρίες για να πραγματοποιηθούν κοινωνικές επαφές, συναντήσεις, γνωριμίες. Πολλές φορές λαμβάνουν σε αυτούς χώρα, δραστηριότητες των εφήβων πολιτισμικές, αναψυχής, εμπορικές, αθλητικές στις οποίες τα άτομα συμμετέχουν ενεργητικά με ένα τρόπο που συχνά τους απαγορεύεται στους κλειστούς και ελεγχόμενους χώρους. Συνήθως αποτελούν χώρους ξεκούρασης και με διαφορετικά ερεθίσματα από εκείνα που χαρακτηρίζουν την πολυθόρυβη πόλη.^{4,5}



Πλατεία στην οδό Αίθρας

Πλατεία Αμαλίας Μερκούρη

8.4 Παιδική χαρά-Αθλητικές εγκαταστάσεις

Κατά την περιήγησή μας καταγράψαμε μια παιδική χαρά περιορισμένου ορίου ηλικίας, με συνοδεία γονέων για λόγους ασφαλείας και αθλητικές εγκαταστάσεις στις οποίες τα άτομα μπορούν να εξαντλήσουν την ενεργητικότητά τους με διάφορες δραστηριότητες.

Εδώ, πρέπει να τονιστεί, ότι ο εξοπλισμός του αθλητικού κέντρου ήταν ελλιπής, εφόσον παρατηρήσαμε ότι τα αποδυτήρια των αθλητών ήταν σε πολύ άσχημη κατάσταση, αφού πρόκειται για έναν χώρο πολύ μικρό, ο οποίος δεν επαρκεί για τις ανάγκες των όσων τον επισκέπτονται.

Παιδική χαρά επί της οδού Στησικλέους

Παιδική χαρά επί της οδού Κυμαίων

Αθλητικές εγκαταστάσεις Ο.Ν.Α. επί της οδού Αρισταγόρα

Βιβλιογραφικές σημειώσεις κεφαλαίου 8 :

1. Κουρσακλής Σταύρος , " Αστικό πράσινο, ο ρόλος και η σημασία των πάρκων στη δομή της πόλης " , μεταπτυχιακή εργασία, Αθήνα 2002 : Ε.Μ.Π.
2. Μπουγιατιώτη Μαρία-Φλώρα, " Το πράσινο στους δρόμους της πόλης " , μεταπτυχιακή εργασία, Μάιος 2001 : Ε.Μ.Π.
3. Καλογιάννη Ισμήνη, " Οι πλατείες της Αθήνας και ο κοινωνικός τους ρόλος " , μεταπτυχιακή εργασία, Αθήνα 2000 : Ε.Μ.Π.
4. Μπέλση Μαρία, " Χώρος, χρόνος, πλατείες και φυσιογνωμία της πόλης, επιπτώσεις στον αστικό σχεδιασμό " , διάλεξη, Αθήνα 2004 : Ε.Μ.Π.
5. Κρίκου Κωνσταντίνα, " Τα αστικά πάρκα και η σχέση τους με την πόλη " μεταπτυχιακή εργασία, Αθήνα 2003 : Ε.Μ.Π.

9 ΧΩΡΟΙ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΣ

Παρόλο που η περιοχή των Άνω Πετραλώνων είναι μια καθαρά περιοχή γενικής κατοικίας, μεγάλης έκτασης, θα ήταν αναμενόμενο να συναντήσει κανείς, αρκετά κέντρα ψυχαγωγίας όπως εστιατόρια, καφετέριες, θέατρα κ.τ.λ. Εντούτοις κατά την καταγραφή μας συναντήσαμε ελάχιστους ψυχαγωγικούς χώρους καφετέριες, μπαρ, εστιατόρια στις κεντρικές οδούς της περιοχής μελέτης.

Η έλλειψη των χώρων αυτών οφείλεται στο ότι συνορεύει βορειοανατολικά με την περιοχή του Θησείου και την συνοικία του Ψειρή, οι οποίες χαρακτηρίζονται καθαρά αμιγή ψυχαγωγικά κέντρα, παρέχοντας μια σειρά από ποικίλες επιλογές, όπως κινηματογράφο, θέατρο, και άλλου είδους κατηγορίες διασκέδασης. Επίσης οι περιοχές αυτές αποτελούν μέρος ενός φημισμένου ιστορικού κέντρου της Αθήνας, συγκεντρώνοντας όχι μόνο τους περίοικους, αλλά και το ενδιαφέρον πολλών τουριστών καθημερινά.

Χώροι ψυχαγωγίας στην οδό Δημοφώντος







Νεοκλασική κατοικία που χρησιμοποιείται και ως χώρος ψυχαγωγίας

10. ΔΙΚΤΥΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

10.1 Κυκλοφορία

Ένας βασικός παράγοντας για την λειτουργία και την εξέλιξη μιας αστικής περιοχής είναι η κυκλοφορία, η δυνατότητα δηλαδή μετακίνησης από το ένα σημείο στο άλλο. Οι διάφορες χρήσεις γης που αποτελούν την αστική περιοχή (κέντρο, κατοικία, βιομηχανία, κ.τ.λ.) συνδέονται μεταξύ τους και με τον έξω από την αστική περιοχή χώρο. Οι συνδέσεις αυτές που μπορεί να είναι ένας δρόμος, σιδηρόδρομος κ.τ.λ. εξασφαλίζουν την κυκλοφορία, δηλαδή την διεξαγωγή μετακινήσεων μεταξύ των χρήσεων γης και πολλές φορές κατευθύνουν τη γεωγραφική και ποιοτική ανάπτυξη μιας αστικής περιοχής.

Σκοπός μετακινήσεων

Οι μετακινήσεις ατόμων γίνονται για ένα συγκεκριμένο σκοπό που μπορεί να είναι εργασία, η αγορά αγαθών, η κοινωνική επαφή, η αναψυχή, η εκπαίδευση κ.τ.λ. Από αυτές τις κατηγορίες που συνήθως χρησιμοποιούνται για την ανάλυση των μετακινήσεων κατά σκοπό, η κατηγορία με σκοπό την εργασία έχει τη μεγαλύτερη συμμετοχή στο σύνολο των μετακινήσεων. Για την Αθήνα π.χ. το ποσοστό συμμετοχής είναι 42,2%. Οι μετακινήσεις ατόμων, διακρίνονται σε δυο κατηγορίες : αυτές που ξεκινούν ή έχουν προορισμό την κατοικία και εκείνες που γίνονται μεταξύ των άλλων χρήσεων γης, όπως είναι από την εργασία στη διασκέδαση, από την εργασία για αγορές κ.λ.π. Το ποσοστό των μετακινήσεων στην περιοχή των Άνω Πετραλώνων, με βάση την κατοικία είναι κατά πολύ μεγαλύτερο από το ποσοστό των μετακινήσεων για άλλες χρήσεις.¹

Οι μετακινήσεις στην Αθήνα γίνονται κυρίως με Ι.Χ. ενώ τα μέσα μαζικής μεταφοράς έρχονται δεύτερα σε προτίμηση. Υπάρχει άνισος ανταγωνισμός ανάμεσα σε αυτά τα δυο μέσα. Διεκδικούν τον ίδιο χώρο, αλλά ο Αθηναίος σκέφτεται πιο θετικά για το

αυτοκίνητο και το προασπίζεται. Κατά κανόνα αντιστέκεται στις πεζοδρομήσεις, στα περιοριστικά μέτρα, στη δημιουργία αποκλειστικών λωρίδων, γιατί η δημόσια συγκοινωνία, στη στάθμευση επί πληρωμή. Η εξάρτηση από το αυτοκίνητο γίνεται όλο και πιο ισχυρή. Το αυτοκίνητο προβάλλει ως αυτονόητο εξάρτημα για κάθε Αθηναίο, για κάθε του μετακίνηση, για κάθε του δραστηριότητα. Ιδίως το δικό του αυτοκίνητο. Το αυτοκίνητο είναι μετά το σπίτι η πιο σημαντική επένδυση. Είναι σύμβολο ανέσεων, ελευθερίας, δύναμης, επιτυχίας, αναψυχής και ίσως της γοητείας του να ζεις, ιδιωτικά το δημόσιο χώρο. Το αυτοκίνητο ως δικαίωμα όλων ακυρώνεται. Η πόλη ζημιώνεται, όπως ζημιώνεται και το συλλογικό συμφέρον. Τα αυτοκίνητα όλων δεν χωρούν στους δρόμους της Αθήνας, που φτιάχτηκαν στην πλειοψηφία τους σε ανυποψίαστες εποχές. Το αυτοκίνητο δεν προκαλεί μόνο πρόβλημα κατά την κίνηση του, αλλά κατά και την στάση του. Ειδικά όταν δεν υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις όπως συμβαίνει σε χώρους με την πυκνότητα του κέντρου. Έτσι γεννιέται το θέμα της παράνομης στάθμευσης με σημαντικές συνέπειες στο περιβάλλον της πόλης.²

Παράγοντες που επηρεάζουν την κυκλοφοριακή ικανότητα του δρόμου

Κυκλοφοριακή ικανότητα είναι ο μέγιστος αριθμός των οχημάτων που μπορεί να εξυπηρετήσει ένας δρόμος σε ένα δεδομένο χρονικό διάστημα π.χ. σε μια ώρα ή σε μια ημέρα (24 ώρες), κάτω από ορισμένες συνθήκες λειτουργίας του δρόμου.

Οι συνθήκες λειτουργίας καθορίζονται από :

A) Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου που είναι χαρακτηριστικά της διατομής του, η συχνότητα, το είδος και η κυκλοφοριακή ικανότητα των διασταυρώσεων με άλλους δρόμους, οι κατά μήκος κλίσεις, οι στροφές, ο φωτισμός κ.λ.π.

B) Τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του δρόμου που είναι η σύνθεση της κυκλοφορίας (ορίζεται σαν ποσοστό της βαριάς σε σχέση με την ελαφριά κυκλοφορία) ο φόρτος κυκλοφορίας στους διασταυρωμένους δρόμους, η κίνηση των πεζών και η στάθμευση ή στάση στο κράσπεδο, (επηρεάζεται άμεσα από το είδος των χρήσεων γης που περιβάλλουν τον δρόμο) και τέλος η συμπεριφορά των οδηγών και πεζών.

Από τους παραπάνω παράγοντες που ορίζουν οι συνθήκες λειτουργίας ενός δρόμου τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά δε μεταβάλλονται χρονικά, εκτός εάν γίνουν έργα, ενώ τα λειτουργικά χαρακτηριστικά αλλάζουν συνεχώς επηρεάζοντας ανάλογα την κυκλοφοριακή ικανότητα του δρόμου.¹

Συγκεκριμένα κυκλοφοριακά φορτισμένους οδικούς άξονες υπερτοπικής σημασίας συναντήσαμε στις οδούς Τριών Ιεραρχών, Θεσσαλονίκης, Δημοφώντος. Πρέπει να επισημάνουμε ότι πρόκειται για κεντρικούς δρόμους, αφού συνδέουν την περιοχή με το κέντρο της Αθήνας, συγκεκριμένα οι οδοί Θεσσαλονίκης και Δημοφώντος καταλήγουν στην οδό Πειραιώς μέσω της οδού Ηρακλείδων και η οδός Τριών Ιεραρχών μέσω της οδού Κηφισόδοτου καταλήγει στη λεωφόρο Χαμοστέρνας και λεωφόρο Καλλιρρόης οι οποίοι αποτελούν κεντρική κατεύθυνση προς Καλλιθέα, Ταύρο, Νέα Σμύρνη κ.τ.λ.

Κίνηση στην οδό Τριών Ιεραρχών





10.2 Στάθμευση

Μια θέση στάθμευσης ανά κατοικία ή διαμέρισμα πρέπει να έχουν όλα τα νέα κτίρια που κατασκευάζονται στη Αττική. Αυτό ορίζει το Προεδρικό Διάταγμα ΙΙΙ για τον καθορισμό του απαιτούμενου αριθμού θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων, αναλόγως των χρήσεων και του μεγέθους των κτιρίων, στο ηπειρωτικό τμήμα της περιφέρειας Αττικής και κατάργηση του Π.Δ. 230/2993 (Α΄94) , το οποίο δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 76/Α΄/ 5.3.2004) και τέθηκε αμέσως σε ισχύ. Με το Διάταγμα αυξάνονται οι υποχρεωτικές θέσεις στάθμευσης σε κάθε νέο κτήριο της Αττικής, η οποία αντιμετωπίζεται πλέον ενιαία, καθώς καταργείται ο διαχωρισμός τους σε ζώνες.

Το Π.Δ., όπως είχε επισημάνει εγκαίρως το ΤΕΕ, δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στην κατασκευή νέων οικοδομών, ιδιαίτερα στις περιοχές με υψηλό συντελεστή

δόμησης, που είναι κυρίως οι υποβαθμισμένες, όπου υπάρχουν μικρά και μεσαίου μεγέθους οικόπεδα και επιτρέπεται η κατασκευή πολλών διαμερισμάτων, με συνέπεια να πρέπει να κατασκευαστούν πολλές θέσεις στάθμευσης. Το γεγονός καθιστά σχεδόν απαγορευτική την οικοδόμησή τους. Αντίθετα, στα μεγάλα οικόπεδα με χαμηλό συντελεστή δόμησης, δεν δημιουργείται κανένα πρόβλημα.

Παράλληλα, η εφαρμογή του Π.Δ. αναμένεται να οδηγήσει σε αυξήσεις στις τιμές αγοράς των μικρών κυρίως διαμερισμάτων, καθώς και η θέση στάθμευσης θα πωλείται υποχρεωτικά μαζί με το διαμέρισμα. Αλλά, για να κατασκευαστεί μια θέση στάθμευσης ανά κατοικία, χρειάζεται ενισχυμένη κατασκευή της οικοδομής και ενδεχομένως χρησιμοποίηση νέων τεχνολογιών στους χώρους στάθμευσης, εφόσον το επιτρέπουν η έκταση του οικοπέδου και ο συντελεστής δόμησης της περιοχής.³

Όσο αφορά την περιοχή των Άνω Πετραλώνων παρατηρήσαμε την ανυπαρξία χώρων στάθμευσης, που αποτελεί το σημαντικότερο εργαλείο για την προσπέλαση μιας περιοχής, αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την παράνομη στάθμευση η οποία έχει γίνει πιο τακτική καθώς υπάρχει έλλειμμα σε θέσεις αλλά και πλεόνασμα σε θέσεις με αμοιβή. Δηλαδή αρκετοί κάτοχοι Ι.Χ., προτιμούν να κάνουν γύρω και να επιβαρύνουν έτσι την κυκλοφορία με περιττές διαδρομές παρά να πληρώσουν για στάθμευση.

Στο κέντρο επικρατούν κάποιες ειδικές συνθήκες όπως μεγάλη πυκνότητα δόμησης και λειτουργιών, έλλειψη ελεύθερου χώρου και χώρου στάθμευσης. Ειδικά η ανάγκη για στάθμευση είναι μεγάλη, αφού απευθύνεται ταυτόχρονα στους κατοίκους, στα καταστήματα (τροφοδοσία-αποστολή εργαζόμενων), στους επισκέπτες με σκοπό τις αγορές, την αναψυχή, στους εργαζομένους, σε ειδικές χρήσεις που η λειτουργία τους εξαρτάται από το αυτοκίνητο (εφημερίδες, τράπεζες, ξενοδοχεία, υπουργεία).

Όλα τα παραπάνω έχουν σαν συνέπεια την υπερχείλιση και την κατάληψη των πεζοδρομίων σε κάθε παρειά του δρόμου, καθώς και την στάθμευση των αυτοκινήτων σε σημεία όπου υπάρχει σήμανση απαγόρευσης στάθμευσης, με αποτέλεσμα την παρακώλυση της κυκλοφορίας, την δύσκολη προσπέλαση των μέσων μαζικής μεταφοράς καθώς και την δυσκολία προσπέλασης των πεζών.

Μια ανάσα στο παραπάνω πρόβλημα θα έδιναν τα ιδιωτικά πάρκινγκ, τα οποία απουσίαζαν ουσιαστικά από την περιοχή μελέτης εξαιτίας της πυκνής δόμησης.

Παράνομη στάθμευση



Οδός Δωριέων



Οδός Παλληναίων



Οδός Τρώων

Οδός Καλλισθένου

10.3 Σήμανση

Η περιοχή μας, καθώς βρίσκεται στο κέντρο της Αθήνας, δεν παρουσιάζει ιδιαίτερα προβλήματα στη σήμανση. Τα απαραίτητα σήματα βρίσκονται στους περισσότερους δρόμους, αν και πολλά από αυτά είναι φθαρμένα από τον χρόνο αλλά και λόγω καιρικών συνθηκών.

Επίσης θεωρούμε σημαντική παράλειψη την έλλειψη απαγορευτικών σημάτων στάθμευσης σε δρόμους που εξαιτίας του πλάτους τους είναι αδύνατη η ταυτόχρονη στάθμευση πάνω στο κράσπεδο και η διέλευση οχημάτων.

Φωτεινοί σηματοδότες (φανάρια) υπάρχουν στην οδό Αίθρας.

10.4 Μέσα μαζικής μεταφοράς

Βασικό μέσο μεταφοράς της περιοχής είναι ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος των Πετραλώνων του Η.Σ.Α.Π., το οποίο εξυπηρετεί καθημερινά μεγάλο αριθμό κατοίκων και αποτελεί το μοναδικό μέσο που συνδέει την περιοχή με κατευθύνσεις προς Πειραιά και προς το κέντρο της Ομόνοιας.

Επιπλέον μέσα μεταφοράς είναι η γραμμή του τρόλεϊ 15 με αφετηρία Πετράλωνα και τέρμα Ομόνοια – Ελευθερίου Βενιζέλου και οι γραμμές των λεωφορείων 731 και 031 με διαδρομή Ανθούπολη – Άνω Πετράλωνα και Ομόνοια – Πετράλωνα αντίστοιχα (βλέπε χάρτη 2).



Σταθμός του ΗΣΑΠ των Άνω Πετραλώνων



Στάση του τρόλεϊ 15 επί της οδού Θεσσαλονίκης

ΧΑΡΤΗΣ ΟΑΣΑ

Χάρτης 2

10.5 Κατάσταση δρόμων

Οι δρόμοι της περιοχής μας είναι κατά το μεγαλύτερο ποσοστό τοπικές οδοί. Σαν τοπικές χαρακτηρίζονται οι οδοί που εξυπηρετούν τις μετακινήσεις μέσα στα όρια της περιοχής. Αποτελούν την τελευταία βαθμίδα της ιεράρχησης του αστικού δικτύου. Τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά τους επιβάλλουν μικρές ταχύτητες εξασφαλίζοντας ασφάλεια στη μετακίνηση των πεζών και γενικά επιτρέπουν ελεύθερη ή ελεγχόμενη στάθμευση εξυπηρετώντας έτσι τις παράπλευρες χρήσεις.

Οι δρόμοι της περιοχής, εκτός του ότι είναι στενοί, δεν είναι και σε τόσο καλή κατάσταση. Ελάχιστοι είναι σε καλή κατάσταση και βρίσκονται στις οδούς Δημοφώντος, Τρώων, Θεσσαλονίκης και Τριών Ιεραρχών. Και εδώ πρέπει να σημειώσουμε, ότι λέγοντας καλή κατάσταση εννοούμε ένα οδόστρωμα ασφαλοποιημένο χωρίς λακκούβες ή υψώματα. Σε μέτρια κατάσταση ήταν οι δρόμοι στην οδό Απολλωνίου. Σαν μέτρια κατάσταση κατατάσσουμε ένα δρόμο, αν το οδόστρωμά του είναι ασφαλοστρωμένο, έχει όμως μπαλώματα ή μικρές λακκούβες (π.χ. οδός Τριών Ιεραρχών). Στην κακή κατάσταση, κατατάσσουμε ένα δρόμο εάν το οδόστρωμά του είναι ασφαλοστρωμένο, έχει όμως λακκούβες μεγάλου μεγέθους, έτσι ώστε να είναι επικίνδυνο για τα οχήματα που διέρχονται από εκεί ή ακόμα και για τους πεζούς. (π.χ. οδός Αβάντων).

Από την παραπάνω ανάλυση γίνεται φανερό, ότι η κατάταξη σε κατηγορίες δρόμων είναι τελείως σχετική. Γιατί η πραγματικότητα είναι ότι ο καθένας δρόμος δεν μπορεί να χαρακτηριστεί καλός με την απόλυτη έννοια του όρου, δηλαδή θεωρώντας τον ακίνδυνο για τα διερχόμενα οχήματα κάτω από οποιαδήποτε καιρικές συνθήκες. Η ολισθηρότητα του οδοστρώματος, η οποία οφείλεται καταρχάς στην κακή ποιότητα των υλικών και κατά δεύτερο στην κακή συντήρηση, δεν λήφθηκε υπόψη στην παραπάνω διάταξη.

Για λεπτομερή καταγραφή των τοπικών οδών, βλέπε χάρτη: η κατάσταση των δρόμων.



**Οδόστρωμα με λακούβες επί της οδού
Θορικών**

Κατεστραμμένο οδόστρωμα επί της οδού Τριών Ιεραρχών

Βιβλιογραφικές σημειώσεις κεφαλαίου 10

1. Αραβαντινός Αθανάσιος , “ Πολεοδομικός σχεδιασμός ”, Αθήνα 1973 σελ.507, σελ. 533: Τ.Ε.Ε.
2. Χαραλαμποπούλου Κωνσταντίνα, “ Η στάθμευση στο περιβάλλον της πόλης”, σπουδαστική εργασία, Ε.Μ.Π.
3. Ενημερωτικό δελτίο Τ.Ε.Ε., τεύχος 2293, Μάιος 2004, σελ. 22.

11. ΔΙΚΤΥΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ

11.1 Πεζοδρόμια

Έχοντας σαν κύριο στόχο οι σχεδιαστές των σημερινών πόλεων στο να εξυπηρετήσουν τα όλο και περισσότερα οχήματα που τις κατακλύζουν, μείωναν διαρκώς τα πλάτη των πεζοδρομίων, διευκολύνοντας έτσι την κίνηση των αυτοκινήτων (μέρος του πεζοδρομίου μετατρέπεται σε λωρίδα κυκλοφορίας των οχημάτων), αλλά ταυτόχρονα δυσχεραίνοντας με τον τρόπο αυτό την κίνηση των πεζών.

Έτσι, σήμερα στην Ελλάδα, το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου προβλέπεται σε 2,5 μέτρα, από τα οποία τα 2,0 μέτρα είναι ο χώρος που χρειάζεται ώστε να εξασφαλίζεται η ομαλή διασταύρωση δυο ατόμων και τα 0,5 μέτρα είναι ο χώρος που απαιτείται για την τοποθέτηση του απαραίτητου εξοπλισμού (π.χ. παγκάκια, κάδοι απορριμμάτων, κ.τ.λ.). Αν βέβαια το πεζοδρόμιο προβλέπεται να χρησιμοποιηθεί και για άλλους σκοπούς, όπως για παράδειγμα για αναψυχή, τότε προβλέπεται αύξηση του αρχικού πλάτους. Στους δε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας δεν προβλέπεται κατασκευή πεζοδρομίου, αφού θεωρείται ότι ανάμεσα στις δυο ρυμοτομικές γραμμές μπορούν να συνυπάρξουν άνετα πεζοί και αυτοκίνητα. Τέλος, τα κεντρικά πεζοδρόμια (ή αλλιώς νησίδες πρασίνου) οφείλουν να έχουν το διπλάσιο ή ακόμα και το τριπλάσιο πλάτος από αυτό του οδοστρώματος που χωρίζουν, πράγμα που στους ελληνικούς τουλάχιστον δρόμους δεν παρατηρείται.¹

Η ποιότητα των χώρων διέλευσης των πεζών

Ένας χώρος καθίσταται ελκυστικός για να περιπατηθεί όταν γύρω του έχει αξιοθέατα και χώρους υψηλής αισθητικής αξίας και ενδιαφέροντος. Με βάση αυτό, επιδίωξη βασική θα έπρεπε να αποτελεί η δημιουργία ενός ευχάριστου για τον πεζό περιβάλλοντος. Δυστυχώς όμως η αισθητική αξία των σημερινών πόλεων είναι μηδενική και ανύπαρκτη, αφού αυτές στην πλειοψηφία τους κατακλύζονται από ψηλά κτήρια μαυρισμένα συνήθως λόγω καυσαερίου, ή άλλα που είναι εγκαταλελειμένα και απεριποίητα, καθώς επίσης και από χώρους στάθμευσης. Η συσσώρευση όλων αυτών των στοιχείων και η συγκέντρωσή τους στα αστικά κέντρα δημιουργούν ένα εχθρικό και αφιλόξενο περιβάλλον για τον πεζό.¹

Βασική προϋπόθεση για να επιλέξει κάποιος το περπάτημα σαν τρόπο μετακίνησης είναι το να γνωρίζει ότι μπορεί κάθε στιγμή που θα νιώσει κουρασμένος να βρει μέρος να καθίσει, έτσι ώστε να ανακτήσει τις δυνάμεις του και να μπορέσει να συνεχίσει την πορεία του.

Εμπόδια στους χώρους διέλευσης των πεζών

Οι χώροι διέλευσης των πεζών, είναι χώροι με μικρά κατά κανόνα πλάτη, στενοί δηλαδή, που δεν επαρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες. Αντί όμως για να πραγματοποιούνται προσπάθειες για να αυξάνονται οι χώροι αυτοί, δυστυχώς μειώνονται. Μείωση δεν σημαίνει απαραίτητα ότι καταργείται το πεζοδρόμιο, αλλά ότι τοποθετούνται στην επιφάνεια αυτού αντικείμενα τόσα ώστε τελικά γίνεται ο χώρος των πεζών μη προσπελάσιμος. Τέτοιου είδους αντικείμενα είναι τα σήματα κυκλοφορίας, οι φωτεινοί σηματοδότες και τα παρκόμετρα, που αν και βρίσκονται στο τμήμα της οδού που χρησιμοποιείται από τους πεζούς, αφορούν τους οδηγούς. Σε αυτά προστίθενται οι τηλεφωνικοί θάλαμοι, περίπτερα, κινούμενα ανθοπωλεία, τα φώτα, τα ταχυδρομικά κουτιά, οι κάδοι απορριμμάτων και ένα σωρό άλλες λεπτομέρειες που καταλαμβάνουν πολύτιμο χώρο και απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή από τον πεζό, αφού μπορούν σε πολλές περιπτώσεις να αποδειχθούν εστίες κινδύνου.¹

Παρ' όλα αυτά στην ευρύτερη περιοχή παρατηρήσαμε ελάχιστα καθίσματα στα πεζοδρόμια και μόνο στους χώρους πάρκων, πλατειών και στο προαύλιο της εκκλησίας.

Κατάσταση πεζοδρομίων

Όσο αφορά την κατάσταση των πεζοδρομίων, πολύ λίγα βρίσκονται σε καλή σημερινή κατάσταση, ενώ τα περισσότερα παρουσιάζουν ανομοιογένεια ως προς το μέγεθος και την ποιότητα των πλακών και το χρόνο κατασκευής τους. Εξαιτίας της πρόχειρης κατασκευής και της κακής συντήρησης παρουσιάζουν φαινόμενα καθίζησης που επιδεινώνονται από την παράνομη στάθμευση οχημάτων πάνω σε αυτά, με συνέπεια το σπάσιμό τους.

Πρέπει όμως να επισημάνουμε ότι στις κεντρικές αρτηρίες των Άνω Πετραλώνων όπως Δημοφώντος, τα πεζοδρόμια ήταν σε άριστη κατάσταση, πληρώντας τις σημερινές προδιαγραφές, όπως με ράμπες για τους ανάπηρους και κολωνάκια στις άκρες αυτών για να μην επιτυγχάνεται η παράνομη στάθμευση των αυτοκινήτων και δίκυκλων.

Τέλος στην Λεωφόρο Φιλοπάππου υπάρχουν προστατευτικά κιγκλιδώματα που έχουν σαν σκοπό την ασφάλεια των πεζών, εφόσον πρόκειται για οδό ταχείας κυκλοφορίας.



Πεζοδρόμιο στην οδό Δημοφώντος



Πεζοδρόμιο στην οδό Αιζωνέων

Πεζοδρόμιο στην οδό Τρώων

Πεζοδρόμια σε κακή κατάσταση επί της οδού Τριών Ιεραρχών





11.2 Πεζόδρομοι

Κατά την αποτύπωση της περιοχής μελέτης καταγράψαμε την ανυπαρξία πεζόδρομων. Συγκεκριμένα συναντήσαμε δυο πεζόδρομους στο κέντρο των Πετραλώνων στις οδούς Ιώνων και Θερρικλείδων οι οποίοι είναι κάθετοι στις οδούς Τριών Ιεραρχών και Θεσσαλονίκης. Πρόκειται για πεζόδρομους μικρού πλάτους και μήκους, οι οποίοι συνδέονται με τους κάθετους δρόμους με κλίμακες, λόγω του ανισόπεδου του εδάφους που παρουσιάζει η περιοχή. Οι πεζόδρομοι αυτοί έχουν σαν στόχο να δώσουν την αίσθηση της “γειτονιάς” στο κέντρο των Άνω Πετραλώνων.

Σημαντικό χαρακτηριστικό της περιοχής είναι ο πεζόδρομος στην οδό Τρώων, ο οποίος ξεκινά από την οδό Παλληναίων και καταλήγει στον περιφερειακό του Φιλοπάππου. Πρόκειται για πεζόδρομο μεγάλου πλάτους και μήκους, με ανηφορική κλίση. Αποτελεί κύρια διέξοδο για τους κατοίκους κάθε ηλικίας, αφού μπορούν να απολαύσουν τον καθημερινό τους περίπατο σ’ ένα ευχάριστο χώρο που συνδυάζει

αρκετό πράσινο (αθλητικό κέντρο ΟΝΑ) και λόγω του υψομέτρου στο σημείο αυτό, την πανοραμική θέα των δυτικών προαστίων του νομού Αττικής.

Παρ' όλα αυτά στον συγκεκριμένο πεζόδρομο η τοπική Αυτοδιοίκηση δεν έχει λάβει τα απαραίτητα μέτρα που θα εξασφαλίζουν την ασφάλεια των πεζών, ιδιαίτερα κατά τις βραδινές ώρες. Συγκεκριμένα δεν έχει θέσει αρμόδιους φύλακες για την ασφάλεια της περιοχής και δεν υπάρχει ο απαραίτητος φωτισμός, αφού χωρίς φως είναι αδύνατο κατά τις βραδινές ώρες να περπατήσει κανείς σε έναν πεζόδρομο λόγω φόβου και ανασφάλειας.

Πεζόδρομος επί της οδού Τρώων (δίπλα στις προσφυγικές κατοικίες)





Πεζοδρόμος στην οδό Ιώων

Βιβλιογραφικές σημειώσεις του κεφαλαίου 11:

1. Παραουλάκη Παναγιώτα, " Η συμβολή της πεζοδρόμησης στην αναβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος." , μεταπτυχιακή εργασία, σελ.38,32.

12. ΡΥΠΑΝΣΗ

Το ότι η περιοχή βρίσκεται στο κέντρο της Αθήνας, έχει ως αποτέλεσμα να αντιμετωπίζει μεγάλο πρόβλημα ρύπανσης. Τα υψηλά ποσοστά νέφους που επικρατούν στην περιοχή δυσχεραίνουν τη ζωή και των μόνιμων κατοίκων, αλλά και εκείνων που εργάζονται εκεί. Πρέπει να αναφέρουμε ότι οι κάδοι απορριμμάτων δεν επαρκούσαν για να καλύψουν τις ανάγκες της περιοχής. Συγκεκριμένα συναντήσαμε οδούς οι οποίες δεν είχαν καθόλου κάδους όπως την οδό Αιθαλίδων, Μυρμιδόνων, Αγήγορος, Χλωρίδος, Ακάμαντος, Βασάντη, με αποτέλεσμα να γίνεται υπερφόρτωση σε γειτονικούς κάδους.

Όλα αυτά έχουν ως συνέπεια τα σκουπίδια να κατακλύζουν τους δρόμους και τα πεζοδρόμια, να δυσχεραίνουν τη διέλευση των πεζών και αν μη τι άλλο η συσσώρευση αυτών να δημιουργεί κίνδυνο στην δημόσια υγεία των κατοίκων και των περαστικών.



Μπάζα στην οδό Παλληναίων



Υπερφόρτωση κάδων επί της οδού Τρώων



Υπερφόρτωση κάδων στην οδό Υπερίωνος

Σκουπίδια σε πεζοδρόμιο στην οδό Τέλου

12.1 Ηχορύπανση

Παρατηρήσαμε μεγάλη διέλευση αυτοκινήτων στις κεντρικούς οδούς της περιοχής Δημοφώντος, Τριών Ιεραρχών, Θεσσαλονίκης , με αποτέλεσμα τη συνεχή φασαρία και τον θόρυβο σε ώρες αιχμής, δημιουργώντας ένα κλίμα δυσφορίας στη διέλευση των πεζών καθώς και στην ζωή των μόνιμων κατοίκων.

Πρέπει να τονιστεί ότι, η οδός Θεσσαλονίκης επιβαρύνεται και από τον θόρυβο που προκαλούν οι γραμμές του ηλεκτρικού σταθμού του ΗΣΑΠ.

13. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Αναγκαιότητα και δυνατότητες πολεοδομικής παρέμβασης σε περιοχές κατοικίας υψηλών και μέσων πυκνοτήτων

Η αναγκαιότητα για παρέμβαση

Μετά την παρουσίαση που έγινε πιο πάνω σχετικά με τα προβλήματα που εμφανίζονται στην περιοχή, η αναγκαιότητα για πολεοδομική παρέμβαση είναι αυτονόητη.

Θεωρούμε όμως απαραίτητο να σταθούμε για λίγο στους συγκεκριμένους λόγους που καθιστούν την παρέμβαση αυτή ειδικά στις περιοχές υψηλών και μέσων πυκνοτήτων όλο και πιο επιτακτική.

Οι πιο σημαντικοί από αυτούς είναι η οι παρακάτω:

A) Η συνεχής υποβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος, τα χαμηλά στάνταρτ και οι ελλείψεις σε τεχνική και κοινωνική υποδομή. Παρατηρήσαμε ότι οι πραγματοποιημένοι συντελεστές δόμησης και οι πυκνότητες πληθυσμού στην περιοχή είναι πολύ υψηλότερες από τα γενικά παραδεκτά ανώτατα όρια. Εξάλλου το ποσοστό ελεύθερων χώρων (κοινόχρηστων, πρασίνου) στις περιοχές κατοικίας είναι πολύ μικρό και μειώνεται συνεχώς, ενώ οι ελλείψεις σε κοινωνική υποδομή παραμένουν. Η σχέση του ιδιωτικού κεφαλαίου του επενδυμένου στον οικοδομημένο χώρο προς το κεφάλαιο που είναι επενδυμένο σε κοινωνική και τεχνική υποδομή είναι δυσανάλογα υψηλή σε σύγκριση με άλλες πόλεις της Δ. Ευρώπης. Επιπλέον ο κτισμένος οικοδομικός όγκος περιοχών κατοικίας μέσω και υψηλών πυκνοτήτων δεν πληρεί τις προδιαγραφές αερισμού, ηλιασμού σε ορισμένες περιοχές αυτός κάθε αυτός ο τεχνικός εξοπλισμός των κτηρίων παρουσιάζει ήδη δείγματα πρόωρης παλαίωσης.

B) Τα ειδικά προβλήματα κυκλοφορίας, ρύπανσης, ακουστικής ρύπανσης(θορύβου) και σεισμικότητας. Η όξυνση αυτών των ειδικών προβλημάτων που έχει τελευταία κορυφωθεί, επιβάλλει επείγουσες πολεοδομικές παρεμβάσεις στην περιοχή κατοικίας.

Γ) Τα ειδικά πλεονεκτήματα θέσης που πιθανόν έχουν οι περιοχές κατοικίας. Με την πάροδο του χρόνου, θα πρέπει να αναμένεται ότι ορισμένες περιοχές κατοικίας θα αποκτήσουν ειδικά πλεονεκτήματα λόγω θέσης, που σημαίνει ότι θα προσελκύσουν είτε χρήσεις κατοικίας υψηλότερων εισοδηματικών στρωμάτων είτε χρήσεις αποδοτικότερες από την κατοικία, που πιέζουν για εντατικότερη εκμετάλλευση. Με τέτοια δεδομένα θα απαιτηθούν πολεοδομικές παρεμβάσεις αναπλάσεων – εξυγιάνσεων που θα βελτιώνουν τις συνθήκες σε αυτές τις περιοχές.

Η μερική ανάπλαση θα αναφέρεται στα εξής θέματα:

- Ουσιαστική μείωση πραγματοποιούμενων Σ.Δ. και πυκνοτήτων.
- Ενοποίηση των ακάλυπτων χώρων ή τμημάτων τους.
- Εξασφάλιση θέσεως στάθμευσης για τους κατοίκους της περιοχής επέμβασης στον ακάλυπτο χώρο και στα υπόγεια.
- Σταδιακή αλλαγή χρήσεων των υπόγειων χώρων και μετατροπή τους σε χώρους στάθμευσης.
- Εξασφάλιση χώρων (υπαίθριων ή κλειστών) που θα αποδοθούν σε κοινωφελείς χρήσεις για την εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής επέμβασης κατά προτεραιότητα και κατά δεύτερο των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής. Τέτοιες χρήσεις μπορεί να είναι παιδικός σταθμός, χώρος εργαστηρίων, χώρος εκθέσεων, χώρος παιχνιδιών.
- Δενδροφύτευση και εξασφάλιση χώρων πρασίνου στους ενοποιημένους ακάλυπτους χώρους, αλλά και σε τμήματα των δρόμων. Στους χώρους πρασίνου θα εντάσσονται υπαίθρια ή ημιστεγασμένα καθιστικά (κιόσκια).
- Ενοποίηση ταρατσών των πολυκατοικιών – όπου είναι δυνατή λόγω διαφορών στο ύψος των κτηρίων – και δημιουργία χώρων πρασίνου στις εξωτερικές περιμέτρους. Διαμόρφωση ταρατσών, ώστε να χρησιμοποιούνται από τους ενοίκους των πολυκατοικιών ως χώροι καθιστικού.
- Ενδεικτικά αναφέρουμε τη σταδιακή απελευθέρωση ορισμένων ισογείων από ιδιωτικές χρήσεις (κατοικία, καταστήματα) και μετατροπή τους σε πυλωτή, εξασφαλίζοντας έτσι άνετες προσπελάσεις στους ακάλυπτους εσωτερικούς χώρους

και καλύτερη σύνδεση / ενοποίηση του δρόμου και των εξωτερικών δημόσιων κοινόχρηστων λειτουργιών με τις εσωτερικές μέσα στο οικοδομικό τετράγωνο-κοινόχρηστες λειτουργίες.

Μια τέτοια ενοποίηση βελτιώνει επίσης σημαντικά τις συνθήκες αερισμού στο οικοδομικό τετράγωνο. Επίσης θα μπορούσε να προχωρήσει ο φορέας ανάπλασης σε δέσμευση ολόκληρων κτηρίων στο οικοδομικό τετράγωνο, ιδιαίτερα παλαιών οικοδομών που το κόστος απόκτησης ή χρήσης είναι σημαντικά μικρότερο των νέων , και να τις μετατρέψει ανάλογα για κοινωφελείς σκοπούς. ¹

Πεζόδρομοι

Η ανάγκη για πεζοδρομήσεις

Από όσα αναφέρθηκαν γίνεται φανερό το πόσο σημαντική είναι η ύπαρξη πεζόδρομων σε μια πόλη. Δεδομένης όμως της μεγάλης επέκτασης των σημερινών πόλεων, δεν είναι εύκολο κανείς να τις αναδημιουργήσει και να τις κατασκευάσει από την αρχή, μπορεί όμως να επέμβει ουσιαστικά και αποφασιστικά σε αυτές, με την κατάργηση κάποιων υπαρχόντων οδών κυκλοφορίας οχημάτων και με την μετέπειτα μετατροπή τους σε πεζόδρομους.

Δρόμοι τέτοιου είδους αποτελούν αυτοί που βρίσκονται στο κέντρο μίας πόλης, ή ακόμα και αυτοί που βρίσκονται σε πυκνοκατοικημένες περιοχές που ασφυκτιούν από πολυκατοικίες και αυτοκίνητα και δεν αφήνουν κανένα περιθώριο στους κατοίκους τους να βγουν έξω από τα διαμερίσματά τους. Μέσα από τις " μετατροπές " τέτοιων δρόμων γίνεται εμφανής η προσφορά και η συμβολή της πεζοδρόμησης στα μεγάλα προβλήματα των σημερινών μεγαλουπόλεων, και η οποία εξετάζεται παρακάτω αναλυτικά. ²

Η συμβολή της πεζοδρόμησης στην ανάπτυξη του αστικού σχεδιασμού

Σήμερα πια, σε όλη την Ευρώπη κατασκευάζονται ή βρίσκονται σε εξέλιξη ολόκληρα δίκτυα πεζόδρομων, που προάγουν σαφώς και ενισχύουν την πεζή μετακίνηση και τα οποία πραγματοποιούνται κατά κύριο λόγο κάτω από την επίβλεψη τοπικών και δημοτικών αρχών κάθε περιοχής. Σκοπός των αστικών αυτών παρεμβάσεων είναι η

ικανοποίηση των ανθρώπινων και κοινωνικών αναγκών και ο συμβιβασμός των εννοιών "πόλη" και "ποιότητα ζωής".

Ο αστικός λοιπόν σχεδιασμός υποχρεώνεται να περιλαμβάνει κατασκευές πεζόδρομων, οι οποίοι όμως δεν θα εξυπηρετούν μονόπλευρες λειτουργίες. Δηλαδή, οι πεζόδρομοι δεν θα πλαισιώνονται αποκλειστικά και μόνο από εμπορικά καταστήματα ή κέντρα ψυχαγωγίας ή κατοικίες, αλλά από συνδυασμό αυτών, έτσι ώστε να μπορούν να εξυπηρετούν τον πολίτη και να καλύπτουν όσο το δυνατόν περισσότερες από τις ανάγκες που αυτός έχει.²

Συγκεκριμένα ο πεζόδρομος στην οδό Τρώων όπου κύρια χρήση του είναι η κατοικία χωρίς να παρέχει άλλες δραστηριότητες. Γι' αυτό οι τοπικές αρχές πρέπει να λάβουν μέτρα αξιοποίησης και αναβάθμισής τους. Δηλαδή την δημιουργία κέντρων ψυχαγωγίας όπως καφετέριες, εστιατόρια, ταβέρνες.

Η συμβολή της πεζοδρόμησης στην κοινωνικοποίηση του ατόμου

Αυτό που σήμερα λείπει στους κατοίκους της πόλης είναι η άνετη μετακίνησή τους στους δρόμους, που παλαιότερα αποτελούσε και αφορμή για επικοινωνία και συναναστροφή. Ο δρόμος που άλλοτε αποτελούσε τόπο συντήρησης και συνεύρεσης των κατοίκων μιας γειτονιάς σήμερα δεν υφίσταται. Ένας από τους κυριότερους στόχους της πεζοδρόμησης είναι ο επαναπροσδιορισμός της λειτουργίας του δρόμου, έτσι ώστε αυτός να αποτελεί τόπο συνάντησης και συναναστροφής. Ο στόχος λοιπόν της κατασκευής των πεζοδρόμων δεν είναι μονόπλευρος. Δεν συμβάλλει μόνο στην άνετη μετακίνηση των τουριστών ή όσων ψωνίζουν, αλλά συμβάλλει και στην ανάδειξη της προσωπικότητας του ατόμου μέσα από την επικοινωνία με τους γύρω του και στην ανάδειξη της κοινωνικής συμπεριφοράς του, βοηθώντας έτσι στην ομαλή ένταξή του στην κοινωνία.²

Η συμβολή της πεζοδρόμησης στην διατήρηση της ιστορίας της πόλης.

Η πεζοδρόμηση αποτελεί το καταλληλότερο μέσο για την διατήρηση των ιστορικών χαρακτηριστικών μιας πόλης. Συνήθως, η ιστορία της κάθε πόλης ξεκινά από το κέντρο της, αφού αυτό αποτέλεσε τον πυρήνα της εξέλιξης και της επέκτασης των

γεωγραφικών της ορίων. Η περιοχή των Άνω Πετραλώνων εντάσσεται στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας, εφόσον συνορεύει με την περιοχή του Θησείου. Χαρακτηριστικό στοιχείο αυτού του τμήματος είναι οι προσφυγικές κατοικίες, οι οποίες παρουσιάζουν ένα αρχιτεκτονικό, ιστορικό ενδιαφέρον λόγω της πέτρινης κατασκευής τους. Είναι λοιπόν σαφές ότι πρέπει να διατηρείται και να παραμένει αμετάβλητο με το πέρασμα του χρόνου. Για τον λόγο αυτό δεν μπορούμε να το "φορτίσουμε" με αυτοκίνητα, κίνηση και ρύπανση, δηλαδή με οτιδήποτε αλλοιώνει τη μορφή του. Η διατήρησή του αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την ιστορία και την εξέλιξη ενός τόπου, γι' αυτό και οι κάτοικοι της πόλης πρέπει να το γνωρίζουν και να το επισκέπτονται. Για να επιτευχθεί όμως κάτι τέτοιο θα πρέπει ο χώρος να είναι προσπελάσιμος και ελκυστικός για τους πεζούς. Έτσι, επιβάλλεται η πεζοδρόμησή του και η ενίσχυση του με εμπορικές ή και άλλες δραστηριότητες. ²

Η συμβολή της πεζοδρόμησης στην αποκατάσταση του περιβάλλοντος

Ένα από τα μεγαλύτερα, αλλά και πιο δύσλυτα προβλήματα των σημερινών μεγαλουπόλεων είναι η καταστροφή του περιβάλλοντος και η μόλυνση αυτού. Χαρακτηριστική είναι η μόλυνση της ατμόσφαιρας που προέρχεται από τους συνεχείς ρύπους των αυτοκινήτων και που είναι πολύ δύσκολο να περιοριστεί.

Ένας από τους τρόπους επίλυσης του προβλήματος αυτού είναι και η πεζοδρόμηση που εξασφαλίζει- σε τοπική κλίμακα- τη ρύπανση του περιβάλλοντος, αφού αποκλείει την κίνηση των οχημάτων. Ταυτόχρονα ενισχύει την αποκατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος μέσα στην πόλη, αφού στους πεζόδρομους υπάρχει η δυνατότητα της μέγιστης δενδροφύτευσης και γενικότερα της κάλυψης με πράσινο φέρνοντας έτσι τον κάτοικο της πόλης πιο κοντά στη φύση και δημιουργώντας έναν βιώσιμο γι' αυτόν χώρο. ²

Η συμβολή της πεζοδρόμησης στην αντιμετώπιση των προβλημάτων της πόλης

Η ανάγκη για δημιουργία πεζόδρομων μέσα στον πολεοδομικό ιστό της πόλης κρίνεται ιδιαίτερα επιτακτική στις μέρες μας, όπου φαινόμενα όπως η ρύπανση και ο θόρυβος κατακλύζουν τη ζωή μας σε καθημερινή βάση. Όπου κατασκευάζονται

πεζόδρομοι παρατηρείται δραστική μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ακόμα και όταν στους γύρω δρόμους είναι ενισχυμένη η κίνηση των οχημάτων ενώ το ίδιο συμβαίνει και με τον θόρυβο που δημιουργείται λόγω της κίνησης των αυτοκινήτων.

Ταυτόχρονα, δίνεται η δυνατότητα στον πεζό να νιώσει ασφάλεια μέσα στην πόλη, γεγονός το οποίο ευνοεί την μετακίνησή του. Έτσι σε τέτοιους δρόμους η διέλευση των πεζών, συναντάται ιδιαίτερα αυξημένη. Η προσφορά βέβαια των πεζόδρομων δεν εξαντλείται εδώ. Τέτοιου είδους δρόμοι πρέπει να κατασκευάζονται με τέτοιο τρόπο, ώστε να εξυπηρετούν την άνετη διέλευση των οχημάτων εφοδιασμού των καταστημάτων σε ορισμένες ώρες της ημέρας ενώ ταυτόχρονα δίνουν τη δυνατότητα γρήγορης και εύκολης μετακίνησης σε οχήματα έκτακτης ανάγκης, όπως ασθενοφόρα, πυροσβεστικά οχήματα, αστυνομία κτλ.

Η όψη του πεζόδρομου θα μπορούσε να βελτιωθεί προσθέτοντας σιντριβάνια, γλυπτά, αγάλματα, τα οποία αναβάθμιζαν την αισθητική ποιότητά του .²

Έλεγχος και επίβλεψη πεζόδρομων

Παρά την προσπάθεια που γίνεται για την δημιουργία χώρων που ευνοούν τους πεζούς και την μετακίνησή τους μέσα στην πόλη και παρά την προσπάθεια που γίνεται για σχεδιασμό και διαμόρφωση των πεζόδρομων, πολλοί επιτήδειοι τους εκμεταλλεύονται, μετατρέποντας τους σε χώρους στάθμευσης μοτοσικλετών και αυτοκινήτων. Το φαινόμενο αυτό είναι ιδιαίτερα εξαπλωμένο και γίνεται εντονότερο κατά τις νυχτερινές ώρες, ιδίως από τους κατοίκους της γύρω από τον πεζόδρομο περιοχής.²

Με βάση τα πιο πάνω, προτείνεται πεζοδρόμηση της οδού Παλληναίων, ενώνοντας το κέντρο της γειτονιάς και την εκκλησία των Τριών Ιεραρχών, το σχολικό συγκρότημα και την διέξοδο ροής πεζών της συνοικίας προς τον Λόφο του Φιλοπάππου.

Πεζοδρόμια

Σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν εξίσου σημαντικό ρόλο στην ποιότητα ζωής παίζουν και τα πεζοδρόμια στα οποία πρέπει να ληφθούν τα εξής μέτρα:

-Διαπλάτυνση πεζοδρομίου.

Το πλάτος του πεζοδρομίου πρέπει να αυξηθεί. Έτσι μόνο οι πεζοί θα αποκτήσουν το χαμένο χώρο που τους ανήκει. Η στρατηγική βέβαια αυτή, σύμφωνα με την οποία η αύξηση του πεζοδρομίου θα πραγματοποιηθεί σε βάρος του δρόμου, θα οδηγήσει σε απότομη αύξηση της κυκλοφοριακής κίνησης και κατά συνέπεια σε αποθάρρυνση των οδηγών από τη χρησιμοποίηση του αυτοκινήτου, οπότε με έμμεσο αυτή τη φορά τρόπο ενισχύεται η πεζή κυκλοφορία.

Συγκεκριμένα προτείνεται η διαπλάτυνση του ενός πεζοδρομίου της οδού Τριών Ιεραρχών ή εναλλάξ, καθώς και της οδού Θεσσαλονίκης.

- Κατάργηση της μιας σειράς θέσεων στάθμευσης.

Αυτό μπορεί να γίνει συγκεκριμένα στις οδούς Ιώνων, Κυδαντίδων, Υπερίωνος, Δαναών, Δωριέων. Επίσης συνίσταται τοποθέτηση ειδικών κολωνακίων έτσι ώστε να μην επιτυγχάνεται η παράνομη στάθμευση.

- Σύμφωνα με τα νέα Προεδρικά Διατάγματα κάθε πεζοδρόμιο πρέπει να πληρεί όλες τις προϋποθέσεις για την προσπέλαση των πεζών με ειδικές ανάγκες (πεζούς, τυφλούς, άτομα με κινητικά προβλήματα). Τοποθέτηση δηλαδή ράμπων και λωρίδων κυκλοφορίας για τους τυφλούς.

Παρατηρήσαμε ότι η κατάσταση αρκετών πεζοδρομίων δεν ήταν καλή. Γι' αυτό οι καταστραμμένες πλάκες πρέπει να εγκατασταθούν έγκαιρα για να μην αποτελούν παγίδα για την διέλευση των πεζών. Οι δημόσιοι φορείς που εκτελούν έργα (ΕΥΔΑΠ, ΔΕΗ, ΟΤΕ, οφείλουν κατά την διεκπεραίωση των έργων τους να κατασκευάζουν το πεζοδρόμιο στην αρχική του μορφή.

-Στους κεντρικούς εμπορικούς δρόμους μεγάλης κυκλοφορίας πεζών, θα πρέπει να απομακρυνθούν κάθε είδους εμπόδια, όπως εμπορεύματα καταστημάτων, τραπεζάκια κέντρων ψυχαγωγίας, κινούμενα ανθοπωλεία.

Τέλος πρέπει να τοποθετηθούν παγκάκια για την ξεκούραση του πεζού.

-Πρέπει επίσης να παρθούν μέτρα για την σήμανση που λαμβάνει μέρος του πεζοδρομίου, αφού η σήμανση καταλαμβάνει χώρο που αφορά τους οδηγούς και όχι τους πεζούς.

Ο Αθ. Αραβαντινός αναφέρει : η προσφορά ενός ευχάριστου χώρου περιβάλλοντος για περπάτημα στους δρόμους της γειτονιάς αλλά και στους κεντρικούς δρόμους, είναι αναγκαία συνθήκη για να είναι η πόλη φιλική απέναντι στους κατοίκους της, στους ξένους, στους επισκέπτες, στα παιδιά, στα άτομα με ειδικές ανάγκες. Ένα πεζοδρόμιο δεν είναι ποτέ ευχάριστο όταν καταλαμβάνεται από παρκαρισμένα αυτοκίνητα όταν δεν έχει πλάτος παρά 80 εκ. ή όταν είναι απρόσιτα από τον ήλιο.

Κοινοφελείς οργανισμοί

Λόγω του μεγάλου αριθμού κατοίκων της περιοχής, η εξυπηρέτηση από κοινοφελείς οργανισμούς πρέπει να είναι ουσιαστική, ώστε να μην αναγκάζει τους κατοίκους να καταφεύγουν στις γείτονες περιοχές. Συγκεκριμένα, πρέπει να εφοδιαστεί η περιοχή με κέντρο Περίθαλψης, Αστυνομικό Τμήμα, Υγειονομικές Υπηρεσίες και άλλες δημόσιες υπηρεσίες όπως ΙΚΑ, ΟΑΕΔ, για την γρήγορη και επαρκή εξυπηρέτηση του κοινού.

Χώροι εκπαίδευσης

Στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, οι χώροι εκπαίδευσης δεν επαρκούν για τις ανάγκες της περιοχής γι' αυτό το κράτος οφείλει να μεριμνήσει, για την εύρεση χώρου και μετέπειτα, την κατασκευή εκπαιδευτικών κέντρων καθώς και την επανακατασκευή των υπαρχόντων.

Εμπορικά καταστήματα

Πρέπει να γίνει επέκταση των εμπορικών καταστημάτων στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, δηλαδή την κατασκευή καταστημάτων πρώτης ανάγκης (σούπερ μάρκετ, αρτοποιία, ψιλικάτζιδικα, μανάβικα) όπως στην περιοχή των προσφυγικών και στις γύρω περιοχές, έτσι ώστε να γίνεται καλύτερη και ταχύτερη η εξυπηρέτηση των κατοίκων.

Μέσα μεταφοράς

Η περιοχή μας εξυπηρετείται εκτός από τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο και από τα λεωφορεία και τρόλεϊ τα οποία διέρχονται μόνο από τις οδούς Τριών Ιεραρχών, Δημοφώντος και την πλατεία Αμαλίας Μερκούρη, χωρίς να εξυπηρετούν τις δευτερεύουσες οδούς.

Γενικά τα μεταφορικά μέσα θα πρέπει να συνδέουν διάφορες κατηγορίες αστικών χρήσεων μεταξύ τους, εφόσον υπάρχει ανάγκη τέτοιων συνδέσεων και εφόσον προβλέπεται και εξυπηρετεί τους στόχους του πολεοδομικού σχεδιασμού. Παράλληλα ένας σημαντικός προορισμός των αστικών μεταφορών είναι να συνδέουν εύκολα τις τερματικές εγκαταστάσεις των υπεραστικών συγκοινωνιών μεταξύ τους και με τα διάφορα διαμερίσματα της πόλης.

Ως προς τα λεωφορεία, η πορεία τους μπορεί να διέρχεται από πυκνοκατοικημένες περιοχές και όχι κατ' ανάγκη από κύριες αρτηρίες, αφού ο σκοπός τους είναι να εισχωρούν στις συνοικίες και να εξυπηρετούν όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού σε μικρή απόσταση γύρω από την πορεία τους, με στάσεις που απέχουν μεταξύ τους απόσταση περπατήματος. Η παραπάνω περιγραφή της πορείας των λεωφορείων συναντάται συνήθως στις συνοικίες. Παράλληλα άλλα λεωφορεία κατευθυνόμενα π.χ. προς το κέντρο ακολουθούν τους βασικούς δρόμους χωρίς συχνές στάσεις (express) αφήνοντας την εξυπηρέτηση των ενδιάμεσων περιοχών στις γραμμές τοπικού χαρακτήρα.³

Ρύπανση

Όσο αφορά την δημόσια υγιεινή και την καθαριότητα της περιοχής μελέτης η Τοπική Αυτοδιοίκηση οφείλει να μεριμνήσει στον εφοδιασμό της περιοχής με περισσότερους κάδους, στη πιο συχνή συγκομιδή των ρύπων από τους κάδους και στην αύξηση του αριθμού υπαλλήλων καθαριότητας για την διατήρηση της καθαριότητας των δρόμων και των πεζοδρομίων καθημερινά.

Σήμανση

Σημαντικό ρόλο για την κυκλοφοριακή ρύθμιση και εξυπηρέτηση οδηγών και πεζών παίζει η σήμανση. Συγκεκριμένα στις κεντρικές αρτηρίες της περιοχής Τριών Ιεραρχών, Θεσσαλονίκης, Δημοφώντος και Τρώων πρέπει να τοποθετηθούν φωτεινοί σηματοδότες κυρίως σε σημεία που να εξυπηρετούν μεγαλύτερο αριθμό πεζών. Επίσης πρέπει να αντικαθιστούν οι παλιές φθαρμένες σημάτσες με καινούριες και να τοποθετηθούν εκεί που δεν εμποδίζουν την διέλευση των πεζών.

Στάθμευση

Η ανάγκη για διάθεση χώρων στάθμευσης καθορίζεται από τον αριθμό των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν σε μια αστική περιοχή και η χωριοθέτηση τους εξαρτάται από την κατανομή των χρήσεων γης μέσα στην περιοχή αυτή. Έτσι, όταν ο αριθμός των αυτοκινήτων ήταν μικρός, ο παραδοσιακός τρόπος στάθμευσης στο κράσπεδο των οδών αρκούσε για να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες. Αργότερα που ο αριθμός αυξήθηκε, αναζητήθηκαν διάφορες πρόσθετες λύσεις, όπως η δημιουργία γκαράζ, ενώ παράλληλα έγινε απαραίτητη η διαμόρφωση γενικής πολιτικής στάθμευσης με σκοπό απ' την μια πλευρά τη βέλτιστη εξυπηρέτηση και από την άλλη την απελευθέρωση των οδών από τα σταθμευμένα αυτοκίνητα.

Το πρόβλημα της στάθμευσης προσπαθεί να αντιμετωπιστεί με:

- υπαίθρια πάρκινγκ σε μεμονωμένες περιπτώσεις ελεύθερων οικοπέδων
- υπέργεια πάρκινγκ, κτίρια πάρκινγκ
- μεγάλης κλίμακας υπόγεια πάρκινγκ κάτω από μεγάλες ελεύθερες επιφάνειες
- ιδιωτικά πάρκινγκ που προβλέπονται κατά την κατασκευή των αντίστοιχων κτηρίων
- ειδικές διαμορφώσεις του πεζοδρομίου σε συνδυασμό φύτευσης για την καλύτερη εικόνα της στάθμευσης παρά την οδό, όπου το επιτρέπει το λάθος του δρόμου.

Για περιοχές κατοικίας η πολιτική του ελέγχου στάθμευσης ορίζει ότι:

α) τα νέα κτίρια κατοικίας θα πρέπει να διαθέτουν συνολικά τόσες θέσεις, όσες θα χρειάζονται οι κάτοικοι σε

- υπόγειους χώρους
- σε υπέργειους χώρους
- σε πιλοτές

β) στα παλαιά κτίρια πρέπει :

να κατασκευαστούν δημόσιοι σταθμοί πολλοί και μικροί, ισόρροπα διεσπαρμένοι στην περιοχή κατοικίας, ώστε η στάθμευση να είναι κοντά στην κατοικία. Αυτοί οι σταθμοί θα είναι υπόγειοι μεταλλικοί με ανελκυστήρες σε ακάλυπτους χώρους πολυκατοικιών (αρκεί να υπάρχει άμεση σχέση ακάλυπτου δρόμου).

Επίσης, προτείνεται ανάπλαση πολυκατοικιών με κατασκευή γκαράζ στο υπόγειο, ημιυπόγειο και ισόγειό τους.

Καθώς και η κατασκευή υπόγειων σταθμών κάτω από πλατείες, δρόμους, μικρά οικόπεδα.

Τέλος όμως από το θέμα της λειτουργίας σημασία έχει και το θέμα της αισθητικής των χώρων στάθμευσης που προτείνονται σαν λύσεις. Το πρόβλημα αυτό μας απασχολεί λόγω της υπάρχουσας κατάστασης των χωρών αυτών, των τρόπων με τους οποίους πραγματοποιούνται, της εικόνας που δίνουν στην πόλη.⁴

Οι υπόγειοι και ημιυπόγειοι χώροι των πολυκατοικιών που εξυπηρετούσαν αρχικά διάφορες χρήσεις (κατοικία, εμπόριο, βιοτεχνία, αποθήκευση) εγκαταλείπονται με την πάροδο του χρόνου ολοένα και περισσότερο από τους χρήστες τους. Τα βασικά αίτια είναι η υποβάθμιση του περιβάλλοντος και η δυσλειτουργία των χρήσεων και η αύξηση των απαιτήσεων των ενοίκων για καλύτερες συνθήκες στέγασης.

Συνεπώς η αξιοποίηση των χώρων αυτών με την μετατροπή τους σε χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων διασώζει τον οικοδομικό αυτό πλούτο από την αχρηστία και παρέχει έτοιμη στέγη, που με μικρές δαπάνες για μετατροπές, μπορεί να ικανοποιήσει τις ανάγκες στάθμευσης. Με τη λύση αυτή διασώζονται τα μέχρι σήμερα άχτιστα οικόπεδα από την οικοδόμηση και μπορούν να μετατραπούν σε χώρους πρασίνου και αναψυχής.

Έτσι τα αυτοκίνητα π.χ. των ενοίκων ενός ξενοδοχείου, των υπαλλήλων ενός γραφείου, του προσωπικού ενός καταστήματος, μιας τράπεζας ή ενός ιατρείου, δεν θα πρέπει να σταθμεύουν στο δρόμο ή στο πεζοδρόμιο, αλλά στον ιδιωτικό χώρο. Το ίδιο

όμως πρέπει να γίνει και με τους κατοίκους που είναι ιδιοκτήτες ενός αυτοκινήτου. Είναι αδιανόητο η "κινητή" αυτή ιδιοκτησία τους να "καταπατεί" σε μόνιμη βάση κοινωνικό χώρο και μάλιστα τις ώρες που δεν χρησιμοποιείται. (δηλαδή δεν κινείται).

Μέχρι και η προσωρινή στάθμευση, π.χ. φορτηγών, που ανεφοδιάζουν ένα πολυκατάστημα ή εξυπηρετούν μια βιοτεχνία είναι ανάγκη να εξασφαλίζει στον ιδιωτικό χώρο της αντίστοιχης λειτουργίας.

Ακόμα και για ένα όσο το δυνατό μεγαλύτερο μέρος αυτοκινήτων πελατών ή άλλων επισκεπτών - έστω και να πρόκειται για στάθμευση μέσα σε ιδιωτικούς χώρους των σχετικών λειτουργιών. Έτσι π.χ. οι πελάτες ενός εστιατορίου ή ενός κέντρου αναψυχής, θα πρέπει να μπορούν να βρουν μια θέση στάθμευσης που θα τους διαθέτει στα πλαίσια των υπηρεσιών που τους παρέχει η αντίστοιχη λειτουργία και με ευθύνη αυτών που τη διαχειρίζονται.

Τελειώνοντας με το θέμα της στάθμευσης, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι προβλήματα στάθμευσης παρουσιάζουν όχι μόνο τα αυτοκίνητα, αλλά όλες οι κατηγορίες τροχοφόρων από τα μεγαλύτερα ως τα μικρότερα.

Για τα μεγαλύτερα οχήματα, όπως τα φορτηγά και τα λεωφορεία, το θέμα χρειάζεται να αντιμετωπιστεί στα πλαίσια του σχεδιασμού των αντίστοιχων κυκλοφοριακών εγκαταστάσεων μέσα ή γύρω από την πόλη.

Για τις μοτοσικλέτες ας σημειώσουμε ότι πρόσφατα γίνεται προσπάθεια για την οργάνωση της στάθμευσής τους, δεδομένου ότι ο αριθμός τους αυξήθηκε κατακόρυφα τα τελευταία χρόνια μετά την ενεργειακή κρίση και τους περιορισμούς στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων.

Η προσφορά συγκεκριμένων χώρων στάθμευσης για τις μοτοσικλέτες εφαρμόζεται ήδη σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες και αποσκοπεί στην εξοικονόμηση χώρου και στον περιορισμό της ενόχλησης που προξενεί η ανεξέλεγκτη στάθμευσή τους.³

Κυκλοφορία

Αρχές και μέθοδοι σχεδιασμού κυκλοφορίας

Αναφέρονται παρακάτω οι αρχές και οι μέθοδοι σχεδιασμού που διέπουν τις προτάσεις οργάνωσης της κυκλοφορίας, ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι της ικανοποιητικής κυκλοφορίας στην περιοχή μελέτης. Οι αποκλίσεις από τις αρχές αυτές περιορίζονται στο ελάχιστο και μόνο εκεί που επιβάλλονται από ειδικές τοπικές συνθήκες. Έτσι, στη διαμόρφωση των προτάσεων που ακολουθούν, έγινε προσπάθεια να τηρηθούν οι εξής κανόνες:

- Να υπάρχει σαφής λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου
- Να μην διασπάται ο πολεοδομικός ιστός των γειτονιών από το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο ή από τους οδούς με αυξημένη κυκλοφορία
- Να εξασφαλίζεται η ασφαλής προσπέλαση της τοπικής κυκλοφορίας στους κύριους άξονες.
- Να υπάρχει περιορισμός της διαμπερούς κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο και να αποθαρρύνεται η διάχυση της διαμπερούς κυκλοφορίας στο τοπικό δίκτυο.
- Να προστατεύεται η κυκλοφορία των πεζών από τα οχήματα, ιδιαίτερα όπου αυτή είναι έντονη.
- Να εξασφαλίζεται επάρκεια στάθμευσης για τους κατοίκους και για τους επισκέπτες.
- Τα προτεινόμενα θέματα να είναι κατά το δυνατόν αυτό-επιβαλλόμενα ώστε να μην απαιτείται υπερβολική αστυνόμευση για την επιβολή τους.⁵

Ποιοτική εκτίμηση της κυκλοφοριακής κατάστασης του οδικού δικτύου της περιοχής

Στο τοπικό δίκτυο της περιοχής μελέτης, δεσπόζουσα θέση έχει το δίδυμο Δημοφώντος- Τριών Ιεραρχών. Η κυκλοφορία σε αυτά είναι έντονη και παρουσιάζονται προβλήματα λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης και στάθμευσης.

Πρόταση χρήσεων γης

Προτείνεται να παραμείνουν οι χρήσεις λιανικού εμπορίου και άλλων υπηρεσιών, όπως έχουν αναπτυχθεί κατά μήκος των βασικών αρτηριών και ιδιαίτερα : των οδών Τριών Ιεραρχών (διαπλάτυνση πεζοδρομίων), Δημοφώντος και Θεσσαλονίκης.

Συγκεκριμένα η περιοχή της συνοικίας Τριών Ιεραρχών, εκατέρωθεν της οδού Καλλισθένους από Στησικλέους και Ναυάρχου Βούλγαρη έως Τρώων και μέχρι την οδό Τιμοδήμου (παλαιός συνοικισμός " Περικλέους ") καθορίζεται περιοχή " αμιγούς κατοικίας ", δεν επιτρέπεται αλλαγή υφιστάμενων χρήσεων ή οποιαδήποτε αλλοίωση του ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού και πολεοδομικού χαρακτήρα της περιοχής. Επιβάλλονται παράλληλα περιβαλλοντικές βελτιώσεις των κοινόχρηστων χώρων, τόσο στο εσωτερικό της περιοχής, όσο και προς τα εξωτερικά όριά της. Επίσης προτείνεται μείωση του θεσμοθετημένου συντελεστή δόμησης της περιοχής, στο επίπεδο του μέσου υφιστάμενου πραγματοποιημένου.

Επίσης, προτείνεται κατεδάφιση των υφιστάμενων αυθαιρέτων της περιοχής Ασύρματου εντός του λόφου του Φιλοπάππου και ανάπλαση της περιοχής, ως άλσους. Παρά το ότι ο οικισμός Ασυρμάτου, βρίσκεται εκτός των συμβατικών ορίων της περιοχής μελέτης, η εντόπιση αυτή κρίνεται απολύτως δικαιολογημένη.⁵

Όροι δόμησης

Στη γειτονιά Φιλοπάππου, ο πραγματοποιούμενος συντελεστής δόμησης είναι 1,90 αντί του 2,10 που προβλέπει το ΓΠΣ, και στη γειτονιά των Τριών Ιεραρχών είναι 1,74 αντί του 2,30. Δηλαδή, οι πραγματοποιούμενοι συντελεστές δόμησης σε αυτές τις γειτονιές είναι μικρότεροι από τους προβλεπόμενους από το ΓΠΣ. Όπως και στις πιο πάνω περιοχές, στις γειτονιές αυτές, που λόγω του χαρακτήρα τους χρήζουν προστασίας και διατήρησης, είναι πρακτικά αδύνατη η περαιτέρω αύξηση των πραγματοποιημένων συντελεστών δόμησης γεγονός που οφείλεται στους περιορισμούς που έχουν θεσμοθετηθεί, όσον αφορά στο μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτηρίων, στο μικρό μέγεθος των οικοπέδων και στους στενούς δρόμους, σε όλη την περιοχή.

Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμο να διατηρηθούν οι θεσμοθετημένες ζώνες συντελεστών δόμησης και μεγίστων επιτρεπόμενων υψών κτιρίων ως έχουν.⁵

Βιβλιογραφικές σημειώσεις του κεφαλαίου 13 :

1. Α. Αραβαντινού, Π. Γετίμη, Γ. Πρωτοψάλτη, Δ. Χριστοφιλοπούλου, " Θέματα προγραμματισμού 35 ", Αθήνα 1987: Ε.Μ.Π. σελ. 70
2. Παραουλάκη Παναγιώτα, " Η συμβολή της πεζοδρόμησης στην αναβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος ", πτυχιακή εργασία : Ε.Μ.Π.
3. Αραβαντινός Αθανάσιος, " Πολεοδομικός σχεδιασμός ", σελ. 553, 554, 556, 507 : Ε.Μ.Π.
4. Χαραμποπούλου Κωνσταντίνα, " Η στάθμευση στο περιβάλλον της πόλης ", σπουδαστική εργασία : Ε.Μ.Π.
5. Ασημακόπουλος Γιάννης, " Εκοτεχνικά " , Μάιος 2001, Ερατοσθένης ΕΠΕ , σελ. 21, 11, 15, 17, 8.

14. Συμπεράσματα

Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των προτεινόμενων ρυθμίσεων

Οι προτεινόμενες πολεοδομικές ρυθμίσεις εκτιμάται ότι θα έχουν ευρείας έκτασης περιβαλλοντικές επιπτώσεις, από κάθε άποψη θετικές και επιθυμητές, από αυτές οι πλέον σημαντικές είναι εκείνες που αφορούν στην μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, στη μείωση της ηχορύπανσης, στην ανακούφιση από τον συνωστισμό και τον κορεσμό στο ζήτημα της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, στην αναβάθμιση της αισθητικής της πόλης, στην διευκόλυνση της κυκλοφορίας των τροχήλατων αμαξιδίων μεταφοράς βρεφών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Επίσης είναι εκείνες που αφορούν στη μείωση της τρωτότητας της περιοχής από φυσικές καταστροφές και από ατυχήματα (πυρκαγιές , εκρήξεις υλικών και υγρών).

Η προτεινόμενη υλοποίηση ενός εκτεταμένου δικτύου ροής πεζών, πεζοδρόμων και παρκοπεζοδρόμων, σε συνδυασμό με την ανακούφιση των δρόμων από την παρόδια

στάθμευση, συμβάλλει αποφασιστικά στην μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων που αυτή προκαλεί.

Επιπλέον, η πρόταση (και εξασφάλιση) μεγάλου αριθμού θέσεων στάθμευσης σε υπόγειους χώρους κάτω από δρόμους ή και πλατείες και κτίρια, εκτιμάται ότι θα συμβάλλει στην ανακούφιση των κοινόχρηστων χώρων από την παρόδια στάθμευση και, κατ' επέκταση, στην απελευθέρωση επιπλέον κοινόχρηστου χώρου για την φύτευση, την ευχερέστερη κίνηση πεζών και κυρίως την ανετότερη μετακίνηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες και των ηλικιωμένων.

Η διευθέτηση των κυκλοφοριακών προβλημάτων εκτιμάται ότι θα συμβάλλει στην μείωση τόσο του χρόνου των διαδρομών, όσο και του συνωστισμού - κορεσμού που οφείλεται στην κυκλοφορία αυτοκινήτων. Με τον τρόπο αυτό θα ελαχιστοποιηθούν και οι οχλήσεις που προκαλεί το κυκλοφοριακό στην περιοχή.

Από το πλαίσιο των ρυθμίσεων, που αφορά στην προστασία του κτηριακού πλούτου και στην αναβάθμιση της εικόνας της πόλης, τόσο σε επίπεδο κοινόχρηστων χώρων όσο και σε επίπεδο κτηρίων, όπως αυτή εκτιμάται ότι θα εξασφαλιστεί μέσα από τις συνολικές επεμβάσεις σε σύνολα κτηρίων και από τους όρους και περιορισμούς δόμησης, εκτιμάται ότι θα βελτιωθεί η εικόνα της περιοχής και θα υπάρξει σημαντική αισθητική αναβάθμιση.

Τέλος, η τρωτότητα της περιοχής από φυσικές καταστροφές θα ελαχιστοποιηθεί γιατί:
α) θα αυξηθούν οι διαθέσιμοι κοινόχρηστοι χώροι, οι ακάλυπτοι χώροι και μάλιστα κατά τρόπο ισόρροπο σε όλη την έκταση της περιοχής μελέτης β) θα προστατευθούν από τις επικίνδυνες χρήσεις οι περιοχές κατοικίας με την βοήθεια των ρυθμίσεων σε επίπεδο χρήσεων γης. Με τις ρυθμίσεις αυτές αποκλείεται η ύπαρξη επικίνδυνων χώρων αποθήκευσης καυσίμων, εύφλεκτων υλικών και πάσης φύσεως επικίνδυνων χημικών υλών.

Συμπερασματικά, η όλη παρέμβαση εκτιμάται ότι θα συμβάλλει στην σημαντική περιβαλλοντική και ποιοτική αναβάθμιση της περιοχής.

Β΄ ΜΕΡΟΣ

ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΔΙΠΛΑ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΤΟΥ ΦΙΛΟΠΑΠΟΥ

1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ

Το 1913 – 1923 έφθασαν στην Ελλάδα αλλεπάλληλα κύματα προσφύγων, με αποκορύφωμα τους πληθυσμούς της Μικρασιατικής καταστροφής. Η Σμύρνη καιγόταν στις 11 Σεπτεμβρίου 1922. Η έξοδος των πληθυσμών της Μικράς Ασίας ήταν δραματική, βίαιη και αιματηρή. Με την συνθήκη της Λωζάνης (1923), η Ελλάδα έχασε όλες τις ανθηρές παροικίες της στην Τουρκία. Μισό περίπου εκατομμύριο Τούρκοι εγκατέλειψαν τη χώρα, ενώ εισέρχονταν 1,3 εκατομμύρια Έλληνες πρόσφυγες. Το 1922 -23, μέσα σ' έναν χρόνο, ο ελληνικός πληθυσμός αυξήθηκε ξαφνικά κατά 18%. Το 1922 η πλειοψηφία των Ελλήνων συγκεντρώθηκε, για πρώτη φορά, μέσα στα εθνικά σύνορα. Η μαζική αυτή εγκατάσταση της προσφυγιάς, σε μια Ελλάδα εξασθενημένη από δέκα χρόνια συνεχών πολέμων, δημιούργησε στη χώρα, που δεν είχε τότε ούτε 5.000.000 κατοίκους, ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα της σύγχρονης ιστορίας της: ανατροπή του πολιτεύματος, ανθρώπινη εξαθλίωση, κοινωνική αναταραχή και μια σοβαρή οικονομική και χρηματιστική κρίση καθώς υπήρξαν οι άμεσες συνέπειες. Το ζήτημα των προσφύγων θα καθορίσει σε μεγάλο βαθμό την πολιτική, οικονομική και κοινωνική ζωή της Ελλάδας στο διάστημα του μεσοπολέμου.¹

Α) Πολιτικοί και οικονομικοί όροι ενσωμάτωσης των προσφύγων

Οι πρόσφυγες που εγκαθίστανται στην Ελλάδα μετά το 1922 χωρίζονται σε δύο κατηγορίες : η πρώτη περιλαμβάνει αυτούς που εγκαταστάθηκαν αμέσως μετά την μικρασιατική καταστροφή, το φθινόπωρο του 1922, και η δεύτερη εκείνους που αναγκάστηκαν να φύγουν από την Τουρκία σύμφωνα με την συνθήκη της Λωζάνης που υποχρέωνε με ανταλλαγή τους Ελληνοτουρκικούς πληθυσμούς που είχαν παραμείνει στις δύο χώρες. Εδώ πρέπει να αναφέρουμε την διαφορά οικονομικού επιπέδου ανάμεσα στους πρόσφυγες που ήρθαν καταδιωκόμενοι από την προέλευση του τουρκικού στρατού και τους ανταλλαγέντες. Ενώ εκείνου του φθινοπώρου του 1922, άνθρωποι εξαντλημένοι που τους θέριζαν οι επιδημίες, αποβιβάζονταν με ελάχιστα υπάρχοντα, οι ανταλλαγμένοι, που ήταν στην πλειοψηφία τους αγρότες από την περιοχή του Πόντου και της Ανατολικής Θράκης, μπόρεσαν να μεταφέρουν ένα τμήμα της οικοσκευής τους, μερικά αγροτικά εργαλεία και κατοικίδια ζώα.

Ωστόσο, παρά το χρονικό διάστημα που χωρίζει αυτές τις μετακινήσεις, όλος σχεδόν αυτός ο πληθυσμός βρέθηκε συγκεντρωμένος για δύο, τρία ή και περισσότερα χρόνια στους προσωρινούς καταυλισμούς των σταθμών άφιξης τους, την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο και αλλού περιμένοντας την κρατική αγωγή. Είχε στην πλειοψηφία του ανάγκη στέγασης και οικονομικής βοήθειας για την καθημερινή του επιβίωση. Η Ελλάδα βρίσκεται αντιμέτωπη με ένα από τα κρίσιμα ζητήματα της νεότερης ιστορίας της: την κοινωνική και οικονομική ενσωμάτωση ενός πληθυσμού, καθώς και την κατανομή του στο χώρο.

Το πρώτο κριτήριο για την κατανομή τους στο χώρο υπήρξε η ομοιογένεση των Νέων χωρών και προπαντός την Μακεδονίας, που μετά την ανταλλαγή είχε χάσει ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού της. Στόχευε στη δημιουργία ενός ανθρώπινου τείχους ενάντια στις πιθανές βλέψεις των συμμάχων του βορρά για το Αιγαίο. Έτσι, οι ξεριζωμένοι της Μ. Ασίας μεταφέρονται κύρια στις βόρειες επαρχίες «επαρχίες που θα εξελληνίζονταν με τρόπο βέβαιο και ολοκληρωτικό, οπότε θα έσβηνε τελειωτικά κάθε βλέψη που στηριζόταν στην αριθμητική δύναμη των αλλόφυλων πληθυσμών που κατοικούσαν στην περιοχή.»(Σ.Σεφεριάδης)

Το δεύτερο κριτήριο για κατανομή των προσφύγων στο χώρο σχετίζεται με την εσωτερική πολιτική κατάσταση και ειδικότερα με την εκλογική τους συμπεριφοράς. Επειδή τα πρώτα χρόνια της εγκατάστασής τους στην Ελλάδα ήταν στην μεγάλη τους πλειοψηφία βενιζελικοί, οι κυβερνήσεις που βγήκαν μετά το 1922 θεώρησαν ότι ο καλύτερος τρόπος για να επηρεάσουν την δομή του εκλογικού σώματος ήταν να τους εγκαταστήσουν κοντά στα μεγάλα αστικά κέντρα, κυρίως στην Αθήνα και την Θεσσαλονίκη. Αυτή και όχι τόσο μεγάλη δυνατότητα απασχόλησης, είναι η εξήγηση της μεγάλης συγκέντρωσής τους σ' αυτές τις δύο πόλεις : το 30% του συνολικού προσφυγικού πληθυσμού, το 60% του αστικού προσφυγικού πληθυσμού.

Η κατά προτεραιότητα εγκατάστασή τους στον αστικό χώρο δεν ήταν ούτε τυχαία, ούτε αυθόρμητη: "βασικά υπαγορεύτηκε από τις ανάγκες των Φιλελεύθερων να προσφέρουν φτηνή εργατική δύναμη στις βιομηχανίες του κέντρου και να αντισταθμίσουν την εκλογική υπεροχή των αντιβενιζελικών δυνάμεων στα αστικά κέντρα της Παλαιάς Ελλάδας" (Α. Ελεφάντης).

Η πολιτική αρχή που εφαρμόστηκε για να ολοκληρωθεί ο εποικισμός, αρχή που έκφραζε εξάλλου το σύνολο των αστικών κομμάτων, βενιζελικών και μη, ήταν η "καλλιέργεια του αισθήματος της μικρής ιδιοκτησίας σαν απάντηση στο κομμουνιστικό μικρόβιο που είχε μπει σε όλες τις κοινωνικές τάξεις και κυρίως στο πλήθος των " λέει ο Α. Λεϊμέζης.

Οι πρόσφυγες αποτελούσαν το πρωταρχικό κεφάλαιο του μεσοπολέμου. Το πόσο αληθινό είναι αυτό, φαίνεται αν λάβουμε υπ' όψη μας τις προσπάθειες που έγιναν για τη δημιουργία ενός κόμματος που θα επέτρεπε να ακουστεί η φωνή τους στη Βουλή και να ενταθούν οι κοινωνικοί αγώνες.

Όσον αφορά τους οικονομικούς όρους ενσωμάτωσης των προσφύγων, το Φλεβάρη του 1923 η Ελληνική κυβέρνηση ζήτησε την ηθική υποστήριξη και την τεχνική βοήθεια της Κοινωνίας των Εθνών. Η τεχνική αυτή βοήθεια σημαίνει οικονομική βοήθεια, όχι μόνο για την εγκατάσταση των προσφύγων αλλά και για την ανόρθωση των δημόσιων οικονομικών που είχαν πληγεί σοβαρά από τις στρατιωτικές δαπάνες.

Το Δεκέμβρη του 1924 εγκρίθηκε το πρώτο δάνειο, ονομαστικής αξίας 12.300.000 στερλίνες. Το ποσό του πρώτου αυτού δανείου αποδείχθηκε ανεπαρκές για τις ανάγκες αποκατάστασης των προσφύγων. Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου του 1926 είχε ξοδευτεί το 86% του καθαρού προϊόντος του, ενώ το υπόλοιπο χρησίμευε σαν ενέχυρο για να καλυφθεί η εξυπηρέτηση ενός άλλου δανείου. Από το ποσό που ξοδεύτηκε, το 11% πήγε για την αστική αποκατάσταση των προσφύγων και το 89% για τον αγροτικό εποικισμό, από το οποίο το 35% χρησιμοποιήθηκε για την κατασκευή και επισκευή σπιτιών, το 44% για γενικές προμήθειες (σπόροι, ζώα) και το υπόλοιπο σε έργα υποδομής, κυρίως οδοποιίας και διοικητικά έξοδα.

Ένα δεύτερο διεθνές, εκδόθηκε το Φλεβάρη του 1928. Η ονομαστική του αξία ήταν 7.558.000 στερλίνες και απέφερε 6.424.000. Το ένα τρίτο πήγε στην αποκατάσταση των προσφύγων, άλλο ένα τρίτο στη ρευστοποίηση οφειλών του προϋπολογισμού και το τελευταίο τρίτο στη σταθεροποίηση του νομίσματος.

Το 1930, όταν διαλυόταν η Ε.Α.Π. (επιτροπή αποκατάστασης των προσφύγων), υπολογίστηκε ότι της είχαν διατεθεί 13.735.000 στερλίνες, 5 δισεκατομμύρια δραχμές προς 365 δραχμές η στερλίνα. Αν αφαιρέσουμε ένα μικρό υπόλοιπο που υπήρχε

διαθέσιμο αυτή τη χρονολογία, 3,3 δισεκατομμύρια, δηλαδή 70%, ξοδεύτηκαν για τον αγροτικό εποικισμό και το 1,3 δισεκατομμύρια για την αστική αποκατάσταση. Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι η πλειοψηφία των εξωτερικών δανείων που παραχωρήθηκαν στην ΕΑΠ διατέθηκαν για την αγροτική εγκατάσταση των προσφύγων.

Παράλληλα με τον εξωτερικό δανεισμό, το κράτος προχώρησε και στην έκδοση εσωτερικών δανείων, για να αποζημιώσει τους πρόσφυγες αναλογικά ως προς τις περιουσίες που εγκατέλειψαν στην Τουρκία. Η αποζημίωση που δόθηκε σε όσους πρόσφυγες δεν ωφελήθηκαν του αγροτικού εποικισμού, είχε τη μορφή προσωρινής προκαταβολής, δηλαδή σε αντάλλαγμα κάποιου μελλοντικού διακανονισμού έπαιρναν σε ρευστό το 1/3 ως 1/5 και τα υπόλοιπα σε ομολογίες.

Το κράτος συνάπτει τρία δάνεια, το πρώτο το 1926, το δεύτερο το 1928 και το τρίτο το 1929, συνολικής αξίας 7,6 δισεκατομμυρίων, με εγγύηση ακίνητα των οποίων η ρευστοποίηση υπολογιζόταν σε 4 δισεκατομμύρια.

Πλάι σ' αυτά τα δάνεια, που αποσκοπούσαν στην κάλυψη της αποζημίωσης των προσφύγων, εκδόθηκαν και πολλά άλλα μέσω ιδιωτικών εταιριών, ξένων και ελληνικών. Τα πιο σημαντικά, αυτά που έχουν άμεση σχέση με την εγκατάσταση των προσφύγων και την πολιτική των λεγόμενων μεγάλων παραγωγικών έργων που αρχίζει αυτή την περίοδο, είναι: το δάνειο για την κατασκευή της υποδομής του συνοικισμού της Νέας Σμύρνης, ύψους 2 εκατομμυρίων δραχμών, το δάνειο της εταιρίας. Τέκτων για την κατασκευή σπιτιών, νοσοκομείων, ορφανοτροφείων κλπ., ύψους 100 εκατομμυρίων, το δάνειο της αμερικανικής εταιρίας Ούλεν για την κατασκευή του φράγματος του Μαραθώνα και του δικτύου ύδρευσης της Αθήνας, ύψους 10 εκατομμυρίων δολαρίων.

Συνολικά, μεταξύ 1922 και 1932, το εξωτερικό χρέος ανήλθε σε 1.015 εκατομμύρια χρυσά φράγκα και το εσωτερικό σε 5.688 εκατομμύρια χρυσές δραχμές.

Παρ' όλες τις κριτικές που έγιναν ως προς τους όρους καταβολής των ξένων δανείων και γενικότερα ως προς την πολιτική που ακολουθήθηκε πάνω σ' αυτό τον τομέα, πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι τα δάνεια αυτά, παρότι πραγματοποιήθηκαν κάτω από δυσβάστακτες συνθήκες κινητοποίησαν τις εγχώριες παραγωγικές διαδικασίες και

ευνόησαν έτσι την οικονομική ανάπτυξη της χώρας στο μεσοπόλεμο. Τα ξένα κεφάλαια δεν επενδύθηκαν αποκλειστικά για την βοήθεια στους πρόσφυγες, αλλά επίσης για να επωφεληθούν από την διεύρυνση της εσωτερικής αγοράς και για να εκμεταλλευθούν νέες δυνατότητες γρήγορης απόδοσης : μεγάλα έργα υποδομής, έργα αποξήρανσης και άρδευσης κλπ.

Μέσα σ' αυτό το πολιτικό και οικονομικό πλαίσιο αρχίζει, από το 1924, η Ε.Α.Π. την πολιτική της κατανομής του προσφυγικού πληθυσμού. Ασχολήθηκε αρχικά με την αγροτική αποκατάσταση που τη θεώρησε σαν μείζων πρόβλημα, βάση για μια "παραγωγική" εγκατάσταση, και αργότερα με την εγκατάστασή τους στις πόλεις.²

Β) Ο ΕΠΟΙΚΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΑΙΘΡΟΥ

Τους πρώτους μήνες μετά την άφιξή τους, οι πρόσφυγες δεν καταλαμβάνουν απλώς γη, αλλά εγκαθίστανται όπου μπορούν. Τα κενά οικόπεδα γεμίζουν σκηνές από τσουβαλόπανο και αυτοσχέδιες κατασκευές ξύλινες ή τενεκεδένιες, τα άδεια σπίτια καταλαμβάνονται, τα πολιτιστικά κτίρια αλλάζουν χρήση. Το έργο της προσωρινής περίθαλψης είναι τεράστιο.

Μετά το 1924 η αποκατάσταση των προσφύγων εισέρχεται σε νέα φάση και εποπτεύεται από την ΕΑΠ. Η ΕΑΠ, θεωρώντας ότι σ' ένα σύνολο 1.400.000 προσφύγων οι 750.000 ήταν καλλιεργητές ή απλά εργάτες γης, μαραγκοί, μικροβιοτεχνίες κλπ. βάλθηκε να μοιράσει τα εδάφη που της είχαν παραχωρηθεί και να κατευθύνει τους πρώτους εποίκους. Σύμφωνα με το πρωτόκολλο της σύστασής της η ελληνική κυβέρνηση είχε δεσμευθεί να της παραχωρήσει μια έκταση τουλάχιστον 500.000 Ηα, της οποίας θα είχε την αποκλειστική κυριότητα ως τη στιγμή που ο πρόσφυγες, έχοντας τακτοποιήσει τα χρέη τους, θα είχαν εξοφληθεί και το ποσό του κλήρου που τους αναλογούσε.

Το 70% των γαιών προέρχεται από την ανταλλάξιμη περιουσία, 18% είναι κρατικές, ξένων υπηκόων ή νοικιασμένες από μοναστήρια και μόνο 12% προέρχεται από αλλοτριώσεις τσιφλικιών στην Παλαιά Ελλάδα. Η μεγάλη πλειοψηφία αυτών των γαιών βρίσκεται στη Μακεδονία και τη Θράκη, όπου στράφηκε και η κύρια

προσπάθεια εποικισμού. Παρατηρείται λοιπόν άνιση κατανομή των προσφύγων στο χώρο. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 1928 αντιπροσώπευαν το 70% του πληθυσμού του νομού Δράμας, το 63% του νομού Καβάλας, το 54% του νομού Πέλλας και μόνο 1% ως 2% στους νομούς Ζακύνθου, Κέρκυρας, Κεφαλλονιάς, Τρικάλων, Άρτας, Αρκαδίας, Λακωνίας, Μεσσηνίας. Σε άλλους 12 είναι κάτω από 10%. Το μεγαλύτερο μέρος των εδαφών που τους παραχωρήθηκαν προέρχεται από την αναχώρηση του Μουσουλμανικού και Σλαβόφωνου πληθυσμού.

Μόλις συγκεντρώθηκαν αυτές οι εκτάσεις, τέθηκε το πρόβλημα της διανομής τους, παράλληλα με την προσπάθεια να δημιουργηθούν ομοιογενής κοινότητες, όπως προέβλεπε το νομοθετικό διάταγμα του 1923 που καθόριζε τα του εποικισμού. Επιχειρήθηκε να ανασυγκροτηθούν όπως υπήρχαν στη Μ.Ασία, ακόμα και με διοικητικά μέτρα, όμως το αποτέλεσμα δεν υπήρξε πειστικό. Λίγες κοινότητες κατόρθωσαν να έχουν ομοιογενή σύνθεση, ενώ οι περισσότερες περιλάμβαναν πρόσφυγες κάθε προέλευσης. Στο μεγάλο μέρος του εποικισμού, η Ε.Α.Π. υπήρξε κεντρικός φορέας προγραμματισμού και υλοποίησης ως τον Ιούλιο του 1929, είχε εγκαταστήσει 143.591 οικογένειες προσφύγων με 570.156 μέλη σε 1.957 συνοικισμούς, ενώ τις υπόλοιπες το Υπουργείο Γεωργίας. Στη Μακεδονία και τη Θράκη, η Ε.Α.Π. και το κράτος παραχώρησαν λιγότερες κατοικίες απ' όσες χρειαζόνταν για τη εγκατάσταση αυτών των οικογενειών : 131.532 σπίτια. Ένα μεγάλο μέρος προήλθε από τις 65.489 ερειπωμένες και ακατοίκητες ιδιοκτησίες των μουσουλμάνων και άλλων ανταλλαγμένων της Μακεδονίας και της Θράκης, από τις οποίες οι 15.848 επισκευάστηκαν. Αλλά 52.561 σπίτια κατασκευάστηκαν από την Επιτροπή σε καινούργιες τοποθεσίες ή πλάι σε υπάρχουσα χωριά και 13.487 χτίστηκαν από το κράτος.

Από τους 1.957 συνοικισμούς όπου η Ε.Α.Π. εγκατέστησε τους πρόσφυγες, 943 ήταν παλιά εγκαταλελειμμένα χωριά, 424 ήταν νέοι συνοικισμοί, 540 ήταν νέοι οικισμοί δίπλα σε χωριά γηγενών.

Ένας σημαντικός αριθμός αυτών των οικισμών, 254 για την ακρίβεια, χωροθετήθηκε στο ορεινό τμήμα της Ροδόπης και της Πίνδου, 12 στην περιοχή της Καστοριάς, 31 της Έδεσσας, 23 του Κιλκίς, 112 της Δράμας, κ.τ.λ. Ο στόχος αυτού του ορεινού

εποικισμού, σε περιοχές που βρίσκονται μακριά από κάθε άξονα επικοινωνίας και με πολλές κλιματολογικές δυσκολίες, εντάσσεται στην πολιτική της επίτευξης μεγαλύτερης ομοιογένειας του ακριτικού πληθυσμού. Οι 20.000 περίπου οικογένειες που οδηγήθηκαν στα Μακεδονικά σύνορα και οι 15.000 της Θράκης προέρχονταν κυρίως από τα βουνά του Πόντου όπου η απασχόληση τους ήταν η κτηνοτροφία.

Το αποτέλεσμα αυτής της χωρίς παραγωγικά κριτήρια χωροθέτησης ήταν βαθμιαία εγκατάλειψη των χωριών αυτών από τους κατοίκους τους. Το κράτος προσπάθησε να ανακόψει αυτή την έξοδο ψηφίζοντας το 1929 ένα νόμο που θέσπιζε μια σειρά πλεονεκτικών οικονομικών μέτρων, χωρίς όμως να έχει θεαματικά αποτελέσματα. Τέτοιοι παράγοντες συνέβαλαν ακόμα περισσότερο στην ερήμωση του αγροτικού χώρου και επιτάχυναν την αστική συγκέντρωση.

Γ) Η ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ

Στις πόλεις οι πρώτοι συνοικισμοί ήταν μάλλον προσωρινοί, αφού τα κύματα προσφύγων έφταναν σταδιακά. Η διαδικασία αστικοποίησης διέρχεται αρχικά από μια φάση αστάθειας, καθώς οι πρόσφυγες περιπλανιόνται.

«Αυτά τα πρώτα τρία χρόνια τουλάχιστον, οι πρόσφυγες των αστικών κέντρων, ωθούμενοι από κάποιο περίεργο ένστικτο, βρίσκονταν συνεχώς σε κίνηση. Ελάχιστες ήταν οι οικογένειες που δεν μετακόμισαν από πόλη σε πόλη, θέλοντας να δουν με τα ίδια τους τα μάτια τις δυνατότητες που πρόσφερε το κάθε μέρος που επισκέπτονταν » (Eddy 1931 , αναφορά στο Morgenthau, 1929:258)

Το 1928 όταν πια σταματούν αυτές οι μετακινήσεις, η κατανομή του Ελληνικού αστικού πληθυσμού έχει διαμορφωθεί ως εξής : ντόπιοι 39%, πρόσφυγες 27,7%, εσωτερικοί μετανάστες 33,3%. Η Αθήνα , ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη ήταν τα σημαντικότερα αστικά συγκροτήματα στη διαδικασία αποκατάστασης των προσφύγων. Το διάστημα 1920-1928 ο πληθυσμός της περιοχής της πρωτεύουσας διπλασιάστηκε, εμφανίζοντας μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 7.4%, μοναδικό στα χρονικά της πόλης.

Η οικοδόμηση των προσφυγικών συνοικισμών στα αστικά κέντρα έγινε με τρεις τρόπους: α) από το κράτος, β) με αυτοστέγαση, γ) με αυθαίρετη δόμηση.

Το κράτος σε άλλες περιπτώσεις έχτισε το ίδιο τις κατοικίες, εξ' υπάρχεις ή βελτιώνοντας παλαιότερες κατασκευές, σε άλλες απλά τεμάχισε το χώρο με βάση ένα υποτυπώδες σχέδιο σε οικοδομήσιμους κλήρους τους οποίους παραχώρησε αργότερα στους δικαιούχους. Η αυτοστέγαση ήταν μια μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε σε αρκετά μεγάλο βαθμό μετά το 1930. Απάλλαξε το κράτος από την πλήρη ευθύνη στέγασης των προσφύγων μια και μόνο τα οικόπεδα τους παραχωρούντο, μαζί με δωρεάν άδεια οικοδομής και τεχνικής επίβλεψης, καθώς και μικρή οικονομική ενίσχυση της τάξης των 40.000 με 50.000 δραχμών. Εξίσου αποτελεσματική, αν όχι περισσότερο, ήταν η αυθαίρετη δόμηση που τελικά γενικεύτηκε με την ανοχή της πολιτείας, αντιμετωπίστηκε ανέξοδα το στεγαστικό πρόβλημα, χωρίς την αναγκαία κοινωνική και τεχνική υποδομή, ενώ ταυτόχρονα εκτονώνονταν ο κοινωνικός και πολιτικός αναβρασμός που προκαλούσε η έλλειψη στέγης.

Ενώ για το Ταμείο Περίθαλψης Προσφύγων (ΤΠΠ), δεν μπαίνει πρωταρχικά το ζήτημα της επιλογής της καταλληλότερης θέσης για το στήσιμο των ξύλινων παραπηγμάτων που κατασκευάζει, μια και αντιμετωπίζει το ζήτημα της στέγασης των προσφύγων σε προσωρινή βάση, το ίδιο δε συμβαίνει με την ΕΑΠ. Αυτή, αντιμετωπίζει το ζήτημα της στέγασης τους πιο προγραμματισμένα και με κατεύθυνση τη μόνιμη εγκατάστασή τους. Τότε πρωτοεμφανίστηκε το ζήτημα της επιλογής κάποιων περιοχών μέσα ή γύρω από τα υπάρχοντα αστικά κέντρα που θα διαμορφώνονταν σε προσφυγικούς συνοικισμούς κύρια προτιμήθηκε ο δεύτερος δρόμος, δηλαδή η χωροθέτησή τους έξω από τα όρια της πόλης, στα περίχωρα. Οι λόγοι αυτής της επιλογής δεν πρέπει να αναζητηθούν αποκλειστικά, όπως προβάλλεται από την ίδια την Ε.Α.Π., στην ελαχιστοποίηση της οικονομικής επιβάρυνσης από τις απαραίτητες απαλλοτριώσεις ή στην πρόθεση προστασίας των γηγενών από τις μεταδοτικές επιδημίες που μαστίζουν τους πρόσφυγες, αλλά στην προσπάθεια απομόνωσης τους προς αποφυγή πιθανόν κοινωνικοπολιτικών αναταραχών από την συσσώρευση ανέργων, άστεγων και δυσαρεστημένων.

Ένα δεύτερο και πολύ σημαντικό κριτήριο επιλογής μελλοντικών θέσεων ήταν η ύπαρξη σ' αυτές από παλιότερα βιομηχανικών μονάδων, όσο μικρές και περιορισμένες αν ήταν. Η συγκέντρωση γύρω τους πληθώρας φτηνών εργατικών χεριών, από την πλευρά της θα αποτελέσει αφορμή για προσέλκυση νέων μονάδων και αυτήν καθ' εξής. Αυτό ισχύει για το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, δεν μπορεί όμως να γενικευτεί για τα μικρότερα κέντρα, όπως λ.χ. για τη Δράμα, την Κομοτηνή ή τα Γιαννιτσά, όπου η βιομηχανία είναι περιορισμένη μέχρι ανύπαρκτη. Στις περιπτώσεις αυτές, άλλα τοπικά κριτήρια έχουν το προβάδισμα για την επιλογή μιας τοποθεσίας έναντι μιας άλλης.

Σε μεγάλο λοιπόν βαθμό, η εκβιομηχάνιση μπορεί να αποδοθεί στους πρόσφυγες. Οι τέσσερις πρώτοι προσφυγικοί οικισμοί της Αθήνας και του Πειραιά - Νέα Ιωνία, Καισαριανή, Βύρωνας, Κοκκινιά - εξελίχθηκαν σε βιομηχανικές κοινότητες, χάρη στην πρωτοβουλία των προσφύγων και την πολιτική της Ε.Α.Π. Το 1926 στις προσφυγικές συνοικίες της Αθήνας και του Πειραιά λειτουργούν, ήδη 36 βιομηχανικές επιχειρήσεις, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται 27 ταπητοβιομηχανίες, 4 υφαντήρια, ένα εργοστάσιο χρωστικών και χημικών προϊόντων, μια σοκολατοποιία, ένα εργοστάσιο που παράγει καρφιά και εργαστήρια κεραμικής, ενώ κατασκευάζεται ήδη ένα εργοστάσιο ελαστικών.

Γύρω από τη βιομηχανική ζώνη από το λιμάνι του Πειραιά και την Αθήνα, δημιουργήθηκαν αργότερα τα μεγάλα εργατικά προάστια: η Κοκκινιά, η Δραπετσώνα, το Κερατσίνι. Οι συνοικίες αυτές περιτριγυρίστηκαν αμέσως από νέες βιομηχανίες, που έφταναν ως το Σκαραμαγκά και το Πέραμα στα δυτικά ως τον Άγιο Ιωάννη Ρέντη και τον Ταύρο στα ανατολικά. Στο βορειοανατολικό άκρο της νέας βιομηχανικής περιοχής, στη Νέα Ιωνία, συγκεντρώθηκαν ειδικευμένες υφάντριες που ανέπτυξαν την ταπητοβιομηχανία και αργότερα τη βαμβακουφαντουργία και τη βιομηχανία έτοιμων ενδυμάτων.

Όσο ο χρόνος περνάει τόσο η σχέση βιομηχανία - πρόσφυγες συσφίγγεται. Το αποδεικνύει η συνεχής χωροθέτηση νέων μονάδων πλάι στους προσφυγικούς συνοικισμούς, κοντά στις πυκνοκατοικημένες εργατικές συνοικίες οι βιομηχανικές μονάδες έβρισκαν εργατικό δυναμικό, αλλά και αναπτυγμένο συγκοινωνιακό δίκτυο.

Το φτηνό εργατικό δυναμικό, είναι εκεί που δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του δευτερογενή τομέα σ' αυτήν την περίοδο. Η μετεξέλιξη του τρόπου παραγωγής που συντελείτε και η ανακατανομή των δραστηριοτήτων που την συνόδεψαν, επέφεραν ριζικές αλλαγές στη πολεοδομική συγκρότηση των μεγάλων αστικών κέντρων και γενικότερα στην οργάνωση του χώρου. Η γρήγορη ενσωμάτωση του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού στον καπιταλιστικό τρόπο παραγωγής, συμβοηθούμενη από την οριακή περίπτωση αστικοποίησης, μεταφράστηκε σε μια κρίση, κρίση που εκδηλώνεται ταυτόχρονα στην κρίση της κατοικίας και σαν κρίση στην οργάνωση του χώρου συνολικότερα.

Οι προσφυγικοί συνοικισμοί όχι μόνο συντέλεσαν στην πολεοδομική διαμόρφωση του ελλαδικού χώρου, αλλά καθόρισαν σε μεγάλο βαθμό την μελλοντική του οργάνωση.³

Βιβλιογραφικές σημειώσεις της ιστορικής αναδρομής :

1. Λυγίζος Ιωάννης, " Λαϊκή στέγη στην Ελλάδα και στο εξωτερικό ", ΤΕΕ, σελ. 70-72, 202-219, 247-253.
2. Πολύζος Ι., " Η εγκατάσταση των προσφύγων του 1922: Μια οριακή περίπτωση αστικοποίησης", συμβολή στην έρευνα, για τον αστικό χώρο στην Ελλάδα, Εκδόσεις Τομέα " Πόλη και κοινωνικές πρακτικές ", Αθήνα 1984, σελ. 3-51.
3. Λεοντίδου Λίλα, " Πόλις της σιωπής ", Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909 – 1940, σελ. 150 – 185.

2. ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ

Οι προσφυγικές κατοικίες, περικλείονται από τις οδούς των Τρώων, Τιμοδήμου, Απολλωνίου και το άλσος Φιλοπάππου. Αποτελεί το υψηλότερο σημείο των Άνω Πετραλώνων, αφού βρίσκεται κοντά στο άλσος του Φιλοπάππου, καθώς είναι

συνοικία που βρίσκεται σε διαφορετικό υψόμετρο σε σχέση με τις υπόλοιπες γειτονικές κατοικίες.

Αρχιτεκτονική μορφή των προσφυγικών κατοικιών της ευρύτερης περιοχής μελέτης

Ο βασικός τύπος σπιτιού είναι ισόγειες συνεχόμενες πολυκατοικίες. Οι διώροφες και μονώροφες κατοικίες ήταν ελάχιστες. Τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή αυτών είναι πέτρα και χωματόπλινθοι ή κομμάτια έτοιμου μπετόν. Η σκεπή έγινε από κεραμίδια γαλλικού τύπου ή βυζαντινά ενώ τα κουφώματα είναι ξύλινα καρφωτά. Στις διώροφες κατοικίες υπάρχει διώροφη εσωτερική σκάλα με κυλινδρική κουπαστή και ξύλινο μπαλκόνι για τις οικογένειες των επάνω ορόφων. Η είσοδος είναι κενή ενώ η αποχέτευση γίνεται σε κοινούς βόθρους.

Μια προσφυγική κατοικία έχει επιφάνεια 40 τ.μ., αποτελείται από μια μικρή είσοδο Χολ, δύο κύρια δωμάτια και ένα W.C. Όμως υπάρχει και ο τύπος των συνεχόμενων κατοικιών. Εδώ το εμβαδόν προσεγγίζει τα 27 τ.μ. και περιλαμβάνει ένα κύριο δωμάτιο, μια κουζίνα – καθιστικό και το W.C.



Διώροφη πέτρινη προσφυγική κατοικία επί της οδού Ναυαρίνου



Προσφυγική κατοικία στην οδό Ευγενιδίου Αντωνιάδου

3. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Συγκεκριμένα παρατηρήσαμε τα εξής προβλήματα:

- Κακή κατάσταση δρόμων και πεζοδρομίων.
- Κακή κατάσταση του εξοπλισμού της περιοχής π.χ. φωτισμός, παγκάκια..
- Έλλειψη χώρων ψυχαγωγίας (καφετέριες, εστιατόρια, ταβέρνες).
- Έλλειψη καταστημάτων πρώτης ανάγκης (σούπερ μάρκετ, ψιλικατζίδικα, μανάβικα).
- Έλλειψη χώρων στάθμευσης.

- Δυσχερή εξυπηρέτηση μεταφοράς των κατοίκων.
- Απουσία αστυνόμευσης της ευρύτερης περιοχής μελέτης.

4. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Μια λύση για την καλύτερη αισθητική διαμόρφωση της περιοχής των προσφυγικών είναι η πεζοδρόμηση των οδών Ναυάρχου Βούλγαρη, Ξενοφίλου, Χρυσανθοπούλου, Τιμοδήμου, Αρισταγόρα και Φαιρεκράτους, αφού πρόκειται για μικρού πλάτους δρομάκια τα οποία δεν επιτρέπουν την διέλευση αυτοκινήτων, αλλά μόνο την διέλευση των μόνιμων κατοίκων.

Για την καλύτερη διέλευση των αυτοκινήτων, προτείνουμε την μονοδρόμηση των οδών Ευγενίδου Αντωνιάδου και Καλλισθένους σε άνοδο και κάθοδο αντίστοιχα, οι οποίες θα αποτελούν τους κύριους συνδετικούς κρίκους της περιοχής με την Λεωφόρο Φιλοπάππου και το κέντρο των Άνω Πετραλώνων.

Η δημιουργία αυτών των πεζοδρομήσεων καθώς επίσης και του ήδη υπάρχοντος πεζόδρομου στην οδό Τρώων, απαιτεί τον απαραίτητο εξοπλισμό τους με παγκάκια, φωτισμό, κάδους, δενδροφύτευση και διακοσμητικά στοιχεία, όπως σιντριβάνια, αγάλματα και άλλα είδη σύγχρονης τέχνης).

Στην πλατεία επί της οδού Αρισταγόρα, συνιστούμε την εγκατάσταση καταστημάτων ψιλικών και πρώτης ανάγκης για την διευκόλυνση των κατοίκων της περιοχής αποφεύγοντας τις άσκοπες μετακινήσεις τους.

- Οι προτάσεις ανάπλασης αναλύονται διεξοδικά, στον χάρτη των μέτρων ανάπλασης.

5. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ ΤΩΝ ΑΝΩ ΠΕΤΡΑΛΩΝΩΝ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Στο νομό Αττικής υπάρχουν και άλλες προσφυγικές κατοικίες όπως στην περιοχή Δραπετσώνας και της Νέας Ιωνίας.

5.1 Προσφυγικές κατοικίες της Δραπετσώνας

• Οι προσφυγικές κατοικίες του Αγίου Διονυσίου

Στην περιοχή αυτή βρίσκονται οι παλαιότερες προσφυγικές κατοικίες της Δραπετσώνας. Δυστυχώς, πλέον αποτελούν την πιο υποβαθμισμένη περιοχή οργανωμένης δόμησης.

Βασικά χαρακτηριστικά είναι οι ελάχιστες ανέσεις, οι περιορισμένοι χώροι και η φορά των κτιρίων. Ο κόμβος του Αγίου Διονυσίου δημιουργεί έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα στην περιοχή ενώ η ακατάπαυστη κίνηση των οχημάτων που κινούνται στην λιμενοβιομηχανική ζώνη επιβαρύνει τις συνθήκες διαβίωσης και την ποιότητα των κατοικιών.

Οι πολυκατοικίες χωρίζονται από την οδό Σωκράτους, η οποία είναι έντονα φορτισμένη λόγω κίνησης. Στα γειτονικά τετράγωνα υπάρχουν ελάχιστες κατοικίες, γιατί εκεί είναι αυξημένες οι δραστηριότητες που σχετίζονται με το λιμάνι. Έτσι τα κτίσματα που υπάρχουν στην περιοχή χρησιμοποιούνται σαν επαγγελματικοί χώροι λιγότερο και περισσότερο σαν αποθηκευτικοί χώροι.

Οι πολυκατοικίες αυτές κατασκευάστηκαν την περίοδο του μεσοπολέμου 1932-1935, από το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας (τότε λεγόταν Υπουργείο Κοινωνικών Υπηρεσιών). Αποτελούνται από 3 πολυκατοικίες επί των οδών Μ. Μπότσαρη, Ψαρών και Σωκράτους και μια πολυκατοικία επί της οδού Σωκράτους. Το σύνολο των διαμερισμάτων είναι 150 και ο μέσος όρος επιφάνειας του κάθε διαμερίσματος είναι 32 m². Η κτιριακή επιφάνεια ανέρχεται σε 5000 m² και η έκταση του οικοπέδου χώρου είναι 4300 m². Ο τυποποιημένος συντελεστής δόμησης πλησιάζει το 1,62 με θεσμοθετημένο επιτρεπόμενο 2,60.

Φαίνεται πως η παλαιότητα των κτιρίων, ο τρόπος κατασκευής τους (λιθοδομή) και η φθορά που έχουν υποστεί, η στενότητα των χώρων καθιστούν πολύ δύσκολη τη διαδικασία ανακαίνισής τους. Η προσπάθεια ανακαίνισης πιθανόν να μην έφερνε τα αναμενόμενα αποτελέσματα ενώ ταυτόχρονα θα ήταν οικονομικά ασύμφορη.

Κατά συνέπεια, ο τρόπος παρέμβασης αποτελεί σημαντικό πρόβλημα για τον Δήμο και πρέπει να αντιμετωπιστεί έτσι ώστε να ικανοποιηθούν οι δικαιούχοι, να αναβαθμιστεί η περιοχή του Αγίου Διονυσίου και η ευρύτερη περιοχή και να διατηρηθεί η συνοχή του κοινωνικού ιστού των ανθρώπων που κατοικούσαν εκεί μέχρι το 1999, όσο αυτό είναι εφικτό. “ Η κοινή προσφυγική προέλευση των κατοίκων, το γεγονός ότι πολλοί από αυτούς είναι ηλικιωμένοι και έχουν ζήσει και μεγαλώσει σε αυτόν τον ίδιο χώρο, ενισχύουν την άποψη της διατήρησης της κατοικίας τους στο χώρο αυτό ”.

Η προσωρινή τους μεταστέγαση έχει αλλάξει ριζικά τη ζωή τους. Στην πορεία της μελέτης μας γνωρίσαμε από κοντά τον πόνο και την αγωνία αυτών των ανθρώπων. Σε μια από τις επισκέψεις μας στην περιοχή, συναντήσαμε κάποιους από τους κατοίκους που έχουν μεταφερθεί πλέον σε λυόμενα, μετά τον σεισμό και μας εξέφρασαν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και την ανάγκη τους να βρεθεί άμεσα λύση για τα σπίτια τους, όπως τους έχει υποσχεθεί.¹



- **Οι προσφυγικές κατοικίες του Αγίου Φανουρίου**

Αποτελεί τη σημαντικότερη μορφή οργανωμένης δόμησης στο Δήμο Δραπετσώνας και καταλαμβάνει έκταση περίπου 130 στρεμμάτων και στεγάζει 5.125 κατοίκους. Η κατασκευή των πολυκατοικιών ξεκίνησε το 1967 και παραδόθηκαν από το Υπουργείο Κοινωνικών Υπηρεσιών στις αρχές της δεκαετίας του 1970 με το σύστημα κλήρωσης κατά προτεραιότητας. Τότε καταστράφηκαν και οι παράγκες της περιοχής Καστρακίου και Αγίου Παντελεήμονα.

Ο συντελεστής δόμησης είναι 1,60 στα συγκροτήματα των πολυκατοικιών και 0,60 στα συγκροτήματα των μονοκατοικιών που καλύπτουν την ανατολική πλευρά του οικισμού. Στο σύνολό τους οι πολυκατοικίες είναι 69.

Στις περισσότερες περιπτώσεις οι κατοικίες περιλαμβάνουν έναν τύπο διαμερίσματος ενώ είναι ελάχιστες οι περιπτώσεις δύο τύπων στην ίδια πολυκατοικία. Από την ημέρα της παράδοσης τους στους δικαιούχους μέχρι σήμερα υπήρχαν φθορές και είναι εμφανείς.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι των πολυκατοικιών είναι πολλαπλά. Δεν υπάρχει κεντρική θέρμανση και η μόνωση των δωματίων δεν είναι κατάλληλη. Αυτό δημιουργεί σοβαρά προβλήματα ιδιαίτερα στους κατοίκους των τελευταίων ορόφων. Τα υδραυλικά συστήματα είναι πεπαλαιωμένα. Οι ιδιοκτήτες παρεμβαίνουν αντικαθιστώντας τα, όπως επίσης παρεμβαίνουν με διάφορους τρόπους και στις όψεις των πολυκατοικιών.

Η ποιότητα και η άνεση δεν αποτελούσαν βασικό χαρακτηριστικό των κατοικιών από τότε που κατασκευάστηκαν. Επομένως με την πάροδο του χρόνου υποβαθμίζονται ακόμα περισσότερο. Απευθύνονταν στα χαμηλά εργατικά στρώματα και αν τότε μπορούσαν να θεωρηθούν αποδεκτές σε επίπεδο ανέσεων, σήμερα δεν συμβαδίζουν με τις σύγχρονες συνθήκες. Οι κάτοικοί τους, έχουν στην πλειοψηφία τους χαμηλά εισοδήματα και έτσι ο συμβιβασμός γι' αυτούς είναι η μοναδική λύση. Η κατάσταση είναι πιο δύσκολη για τους ηλικιωμένους. Αν και οι εκτάσεις πρασίνου είναι αρκετά μεγάλες και δημιουργούν ευχάριστη εικόνα, η αδυναμία συντήρησής του και η γενική

εικόνα φθοράς που επικρατεί στις όψεις των πολυκατοικιών, υπερτερούν. Όλα αυτά δημιουργούν τάσεις φυγής στους κατοίκους και αντικατάσταση του πληθυσμού με ακόμη πιο ασθενή οικονομικά στρώματα που δεν μπορούν να συντηρήσουν τις πολυκατοικίες. Σύμφωνα με πληροφορίες που πήραμε από μεσιτικό γραφείο, το κόστος των διαμερισμάτων σε αυτές τις πολυκατοικίες είναι 600-750 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο.¹



- **Προσφυγικές κατοικίες της Αναλήψεως και το Ταμπάκιου**

Οι προσφυγικές πολυκατοικίες Αναλήψεως, έγιναν για την αποκατάσταση των αστών προσφύγων από τα παραπήγματα και κατασκευαστήκαν την περίοδο 1982-1986. Βρίσκονται επί των οδών : 25^{ης} Μαρτίου, Πόντου, Αναλήψεως, Δημητσάνης, Καπετανίδου και Δραπετσώνος. Ο οικισμός περιλαμβάνει 9 πολυκατοικίες με 172 διαμερίσματα και βρίσκεται σε καλή κατάσταση αφού έχει κατασκευαστεί σχετικά πρόσφατα.

Οι προσφυγικές πολυκατοικίες Ταμπάκιου, έγιναν για την αποκατάσταση των παραπηγματούχων " Μελίνας Μερκούρη " και κατασκευάστηκαν το 1922 όπου στεγάζονται 172 οικογένειες. Οι πολυκατοικίες αυτές βρίσκονται επί των οδών : Βύρωνος, Μιαούλη, Ηρακλέους, Μ. Μπότσαρη, Σωκράτους και Ανώνυμος.

Οι δυο οικισμοί Ταμπάκιου-Ανάληψη αντιμετωπίζουν δύο βασικά προβλήματα:

A) Ο περιβάλλον χώρος. Σε μικρή απόσταση από τις πολυκατοικίες στο Ταμπάκιου, βρίσκεται το εργοστάσιο γύψου. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την έλλειψη πρασίνου και κοινόχρηστων χώρων καθώς και η δυσκολία πρόσβασης στην θάλασσα δημιουργούν ακατάλληλο οικιστικό περιβάλλον.

B) Η έλλειψη τοπικού εμπορικού κέντρου για τις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής.¹





Οδός 25^{ης} Μαρτίου





5.2 Οι προσφυγικές κατοικίες της Νέας Ιωνίας

Στον οικιστικό τομέα επικρατεί η άναρχη δόμηση. Η μέθοδος της αντιπαροχής συνεχίζει να εξαφανίζει το προσφυγικό στοιχείο. Ολοένα και περισσότερες πολυκατοικίες διαφορετικού αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος η καθεμιά, αντικαθιστούν τα παλιά προσφυγικά σπίτια. Η συνύπαρξη του παλιού με το νέο δεν είναι τόσο ευχάριστη καθώς τα προσφυγικά σπίτια μοιάζουν να φυτοζωούν. Η Ειρήνη Κοντοστέργιου, ιδιοκτήτρια κατασκευαστικού γραφείου στην περιοχή πιστεύει ότι η όψη της Νέας Ιωνίας την επόμενη δεκαετία θα είναι εντελώς διαφορετική. << Αν δεν υπάρξει πολιτειακή μέριμνα και δεν αναγνωριστούν ορισμένες συνοικίες με έντονο το στοιχείο της προσφυγιάς ως διατηρητέες κάποια στιγμή στο μέλλον τίποτα στην περιοχή δεν θα θυμίζει κάτι από την ιστορία της>> αναφέρει χαρακτηριστικά.

Με το πέρασμα τόσων δεκαετιών τα περισσότερα από τα προσφυγικά σπίτια είναι σε πολύ άσχημη κατάσταση. Στο σεισμό του 1999 αρκετά κρίθηκαν κατεδαφιστέα ενώ τα περισσότερα είχαν ανάγκη επισκευής. Η αντιπαροχή για τους ιδιοκτήτες αυτών των

οικημάτων υπήρξε η πλέον συμφέρουσα λύση. Αξίζει να αναφερθεί ότι σήμερα στα περισσότερα από τα παλιά σπίτια κατοικούν οικονομικοί μετανάστες καθώς τα ενοίκια στα συγκεκριμένα οικήματα είναι πολύ χαμηλότερα.

Γενικότερα η Νέα Ιωνία πάσχει από έλλειψη ελεύθερων χώρων. Είναι έντονη η ανάγκη για δημιουργία ζωτικών χώρων πρασίνου, για περισσότερα πάρκα και πλατείες που θα συμβάλλουν στην αισθητική αναβάθμιση της περιοχής και θα δώσουν ανάσα σε μια πόλη τόσο ασφυκτικά δομημένη.²







Βιβλιογραφικές σημειώσεις του κεφαλαίου 5 :

1. Γιαννουδάκη Αντωνία, Περαματζή Αγγελική, " Θύλακες προσφυγικών – εργατικών οικισμών στην Αθήνα και τον Πειραιά" Οικοισμοί Δραπετσώνας, πτυχιακή εργασία, Αθήνα Ιούνιος 2004, σελ. 93,103,116
2. Γεώργια Γεωργία , Καραβίδα Κατερίνα, Κλιάφας Δημήτρης, Κοντογεώργος Λάμπρος, " Η Νέα Ιωνία όπως διαμορφώθηκε στο χτες και το σήμερα ", πτυχιακή εργασία, σελ. 19, 20.

Ως μέτρο σύγκρισης για την κατάσταση των προσφυγικών κατοικιών των Άνω Πετραλώνων, λάβαμε τα προσφυγικά στην περιοχή της Δραπετσώνας και της Νέας Ιωνίας.

Συγκεκριμένα, στη Δραπετσώνα επισκεφτήκαμε τις προσφυγικές κατοικίες στις περιοχές Αγίου Φανουρίου, Αγίου Διονυσίου, Ταμπάκικου και Αναλήψεως και παρατηρήσανε ότι έχουν ανοικοδομηθεί, παίρνοντας τη θέση τους πολυώροφα συγκροτήματα πολυκατοικιών. Ελάχιστες από αυτές έχουν συντηρηθεί και έχουν παραμείνει στην αρχική τους κατάσταση, σε αντίθεση με τα προσφυγικά των Άνω Πετραλώνων τα οποία έχουν συντηρηθεί και έχουν διατηρήσει την αρχική τους μορφή.

Πρέπει να επισημάνουμε ότι οι κατοικίες που έχουν παραμείνει σε άθλια κατάσταση, αποτελούν καταφύγιο για αλλοδαπούς και άπορους.

Όσον αφορά τον περιβάλλοντα χώρο, παρατηρήσαμε ότι η περιοχή της Δραπετσώνας, δεν είναι ιδιαίτερα αναβαθμισμένη (εφόσον πρόκειται για περιοχή κοντά στο λιμάνι του Πειραιά) καθώς επίσης και την έντονη έλλειψη πρασίνου και κοινόχρηστων χώρων, σε αντίθεση με τα προσφυγικά των Άνω Πετραλώνων που έχουν ως κύρια πηγή πρασίνου τον λόφο του Φιλοπάππου.

Κοινό πρόβλημα και των δυο περιοχών σύγκρισης, αποτελεί η έλλειψη τοπικού εμπορικού κέντρου, για τις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής.

Όσο αφορά τις κατοικίες της Νέας Ιωνίας, εδώ οι κατοικίες, όπως και στα Άνω Πετραλώνα, έχουν παραμείνει στην αρχική τους κατάσταση. Μικρό ποσοστό αυτών έχουν βελτιωθεί ελάχιστα και κύριοι κάτοικοι αυτών είναι αλλοδαποί.

Σε αντίθεση με τους κατοίκους των περιοχών της Δραπετσώνας και των Άνω Πετραλώνων, εδώ οι κάτοικοι εξυπηρετούνται άμεσα από τα εμπορικά καταστήματα της περιοχής, που βρίσκονται σε μικρή ακτίνα από αυτούς.

Ομοιότητες προσφυγικών κατοικιών

Διώροφες προσφυγικές κατοικίες



Νέα Ιωνία

Άνω Πετράλωνα



Ισόγειες προσφυγικές κατοικίες



Νέα Ιωνία



Άνω Πετράλωνα

Διαφορές προσφυγικών κατοικιών



Άνω Πετράλωνα



Νέα Ιωνία



Διώροφες πέτρινες κατοικίες

Άνω Πετράλωνα

Δραπετσώνα





Δραπετσώνα



Άνω Πετράλωνα

Κοινό χαρακτηριστικό, ισόγειες μονοκατοικίες



Άνω Πετράλωνα



Νέα Ιωνία



**Ανασυγκρότηση προσφυγικών
κατοικιών Αγίου Φανουρίου**

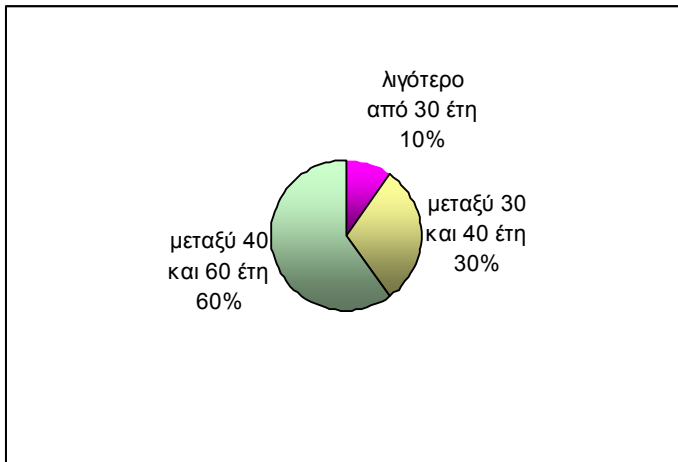
**Διατήρηση
αρχιτεκτονικής μορφής
Άνω Πετράλωνα**



6. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

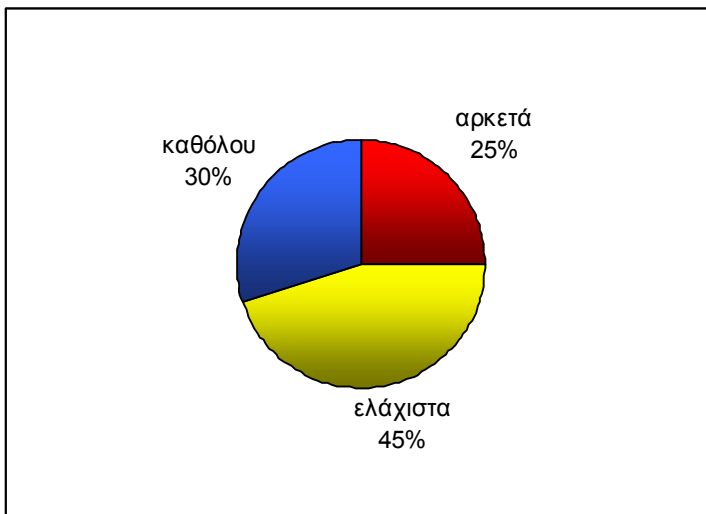
Ερώτηση 1^η

Πόσο καιρό μένετε στην περιοχή;



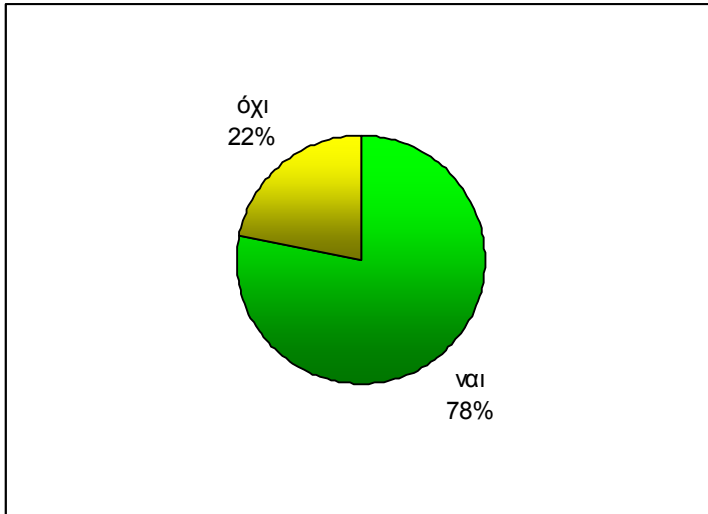
Ερώτηση 2^η

Θα χαρακτηρίζατε την περιοχή των προσφυγικών κατοικιών σαν προβληματική περιοχή?

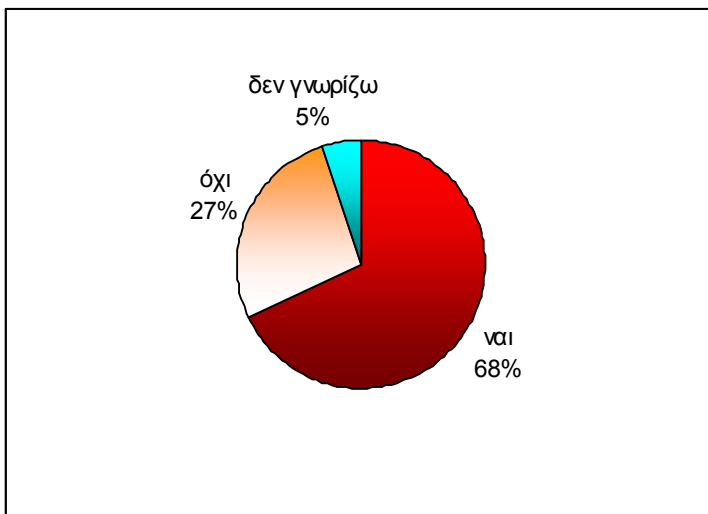


Ερώτηση 3^η

Πιστεύεται ότι το πράσινο της περιοχής είναι επαρκές?

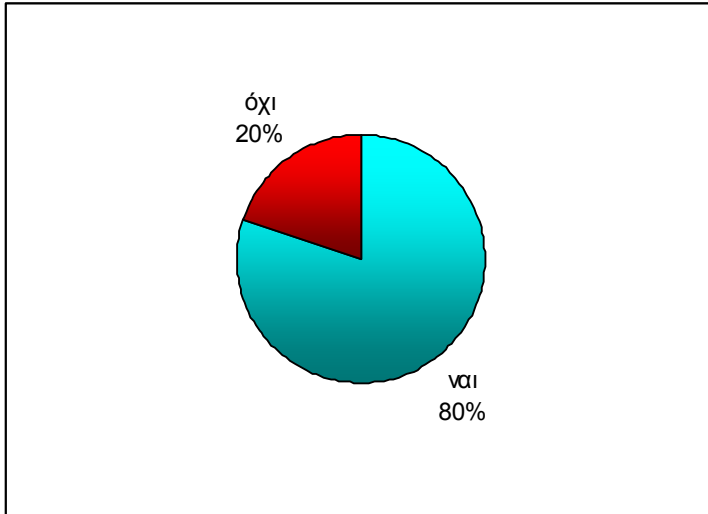
**Ερώτηση 4^η**

Πιστεύεται ότι η πεζοδρόμηση της οδού Τρώων, αναβάθμισε την ποιότητα του περιβάλλοντος στην περιοχή?

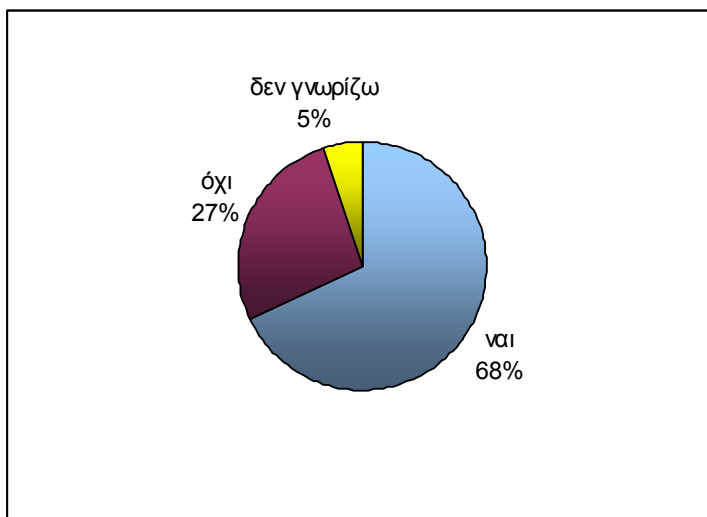


Ερώτηση 5^η

Θεωρείται ότι το πράσινο στον πεζόδρομο στην οδό Τρώων είναι αρκετό;

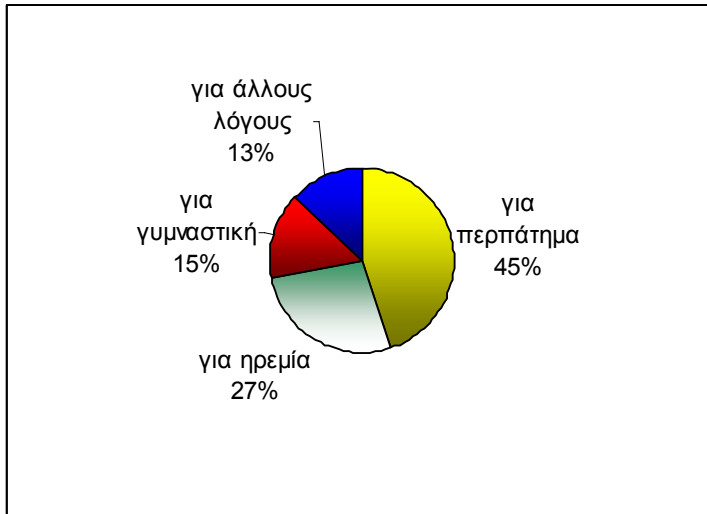
**Ερώτηση 6^η**

Πιστεύεται ότι με την πεζοδρόμηση της οδού Τρώων, αυξήθηκε η εγκληματικότητα;

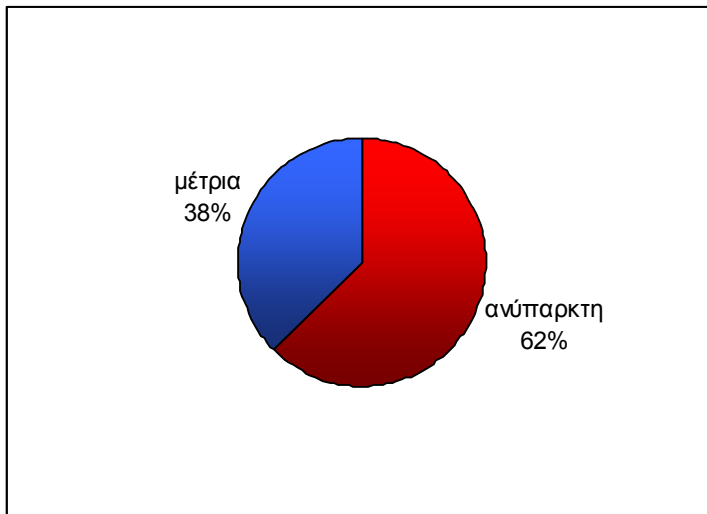


Ερώτηση 7^η

Για πιο λόγο επισκέπτεστε συνήθως τον πεζόδρομο στην οδό Τρώων;

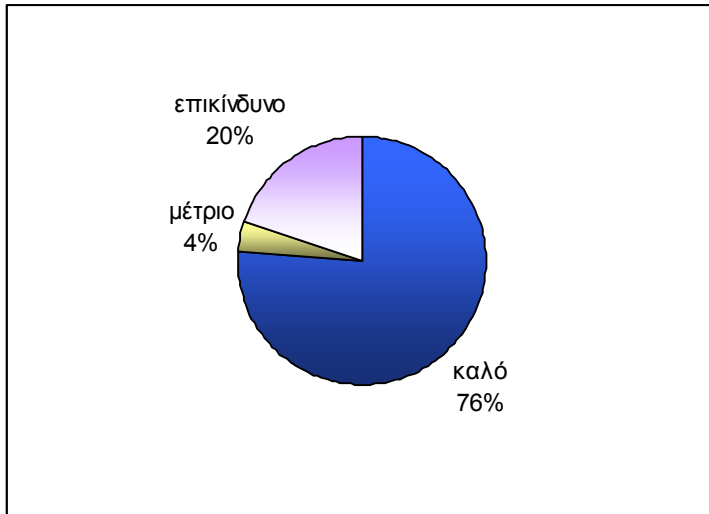
**Ερώτηση 8^η**

Πως θα χαρακτηρίζατε την ασφάλεια που υπάρχει στον πεζόδρομο;

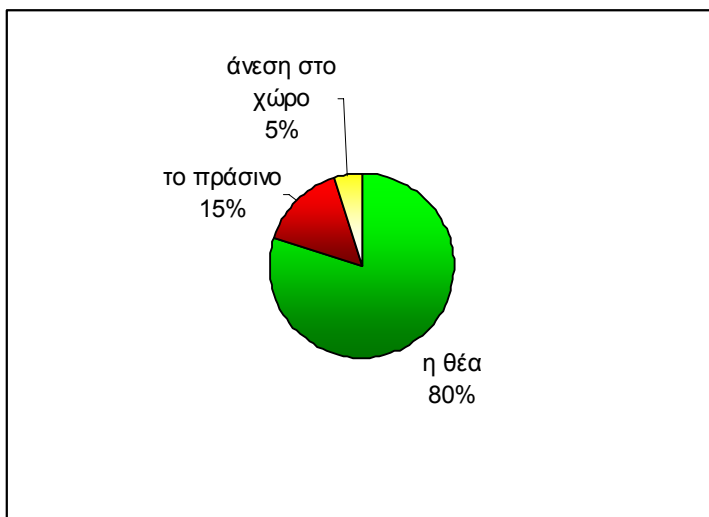


Ερώτηση 9^η

Πόσο ευχάριστο βρίσκετε το περπάτημα στην περιοχή;

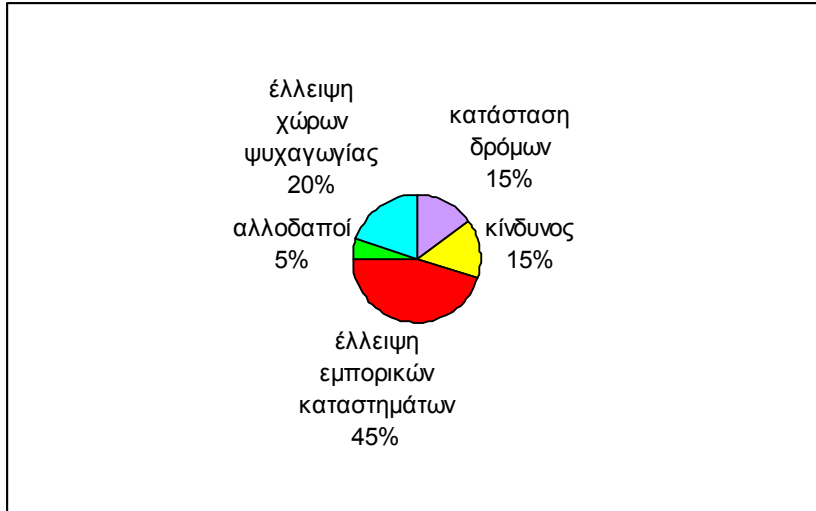
**Ερώτηση 10^η**

Τι σας αρέσει σε αυτό τον πεζόδρομο;

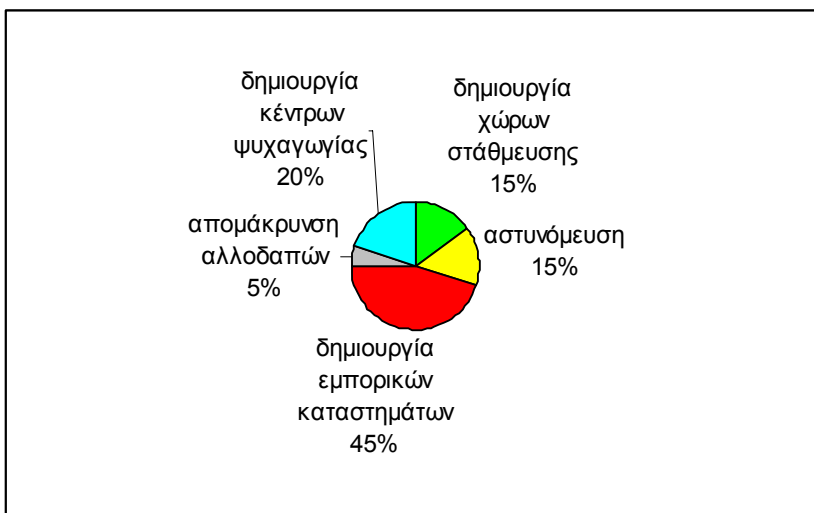


Ερώτηση 11^η

Τι δεν σας αρέσει στην περιοχή;

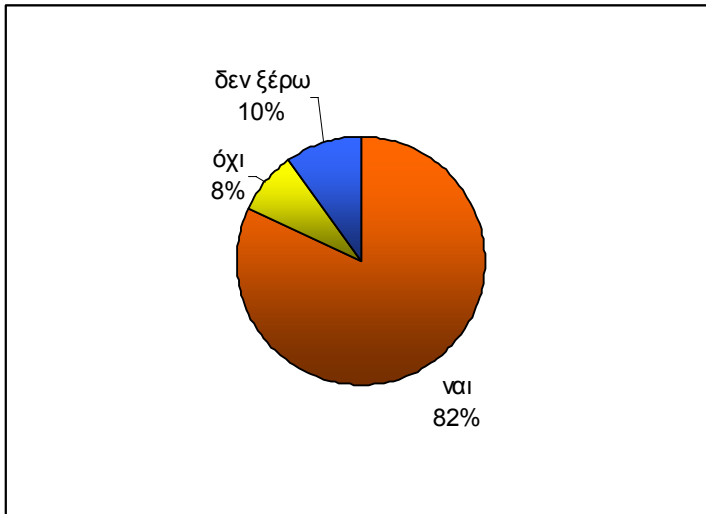
**Ερώτηση 12^η**

Ποιες είναι οι προτάσεις σας για την καλύτερευση της περιοχής;

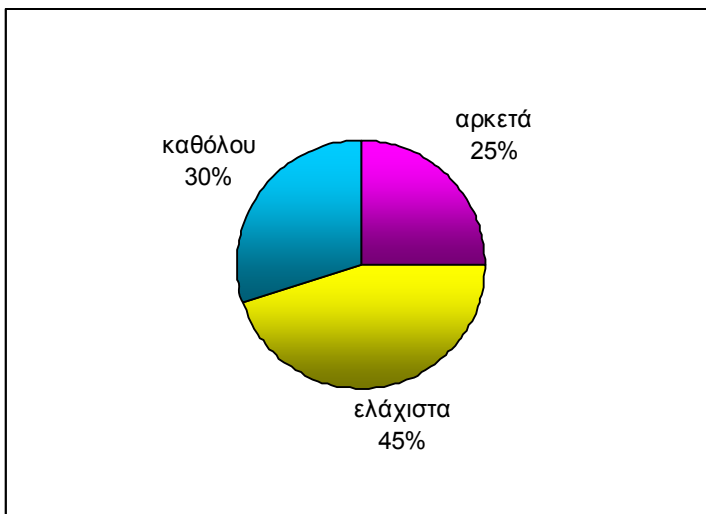


Ερώτηση 13^η

Θα θέλατε να διατηρήσετε την αρχιτεκτονική μορφή στις όψεις των κατοικιών σας;

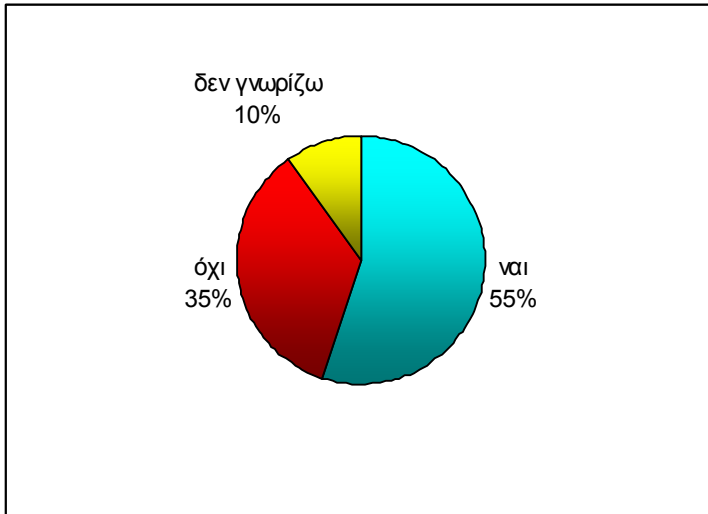
**Ερώτηση 14^η**

Πόσο σας έχει βοηθήσει το κράτος στην βελτίωση και αναβάθμιση της περιοχής κατοικίας σας;

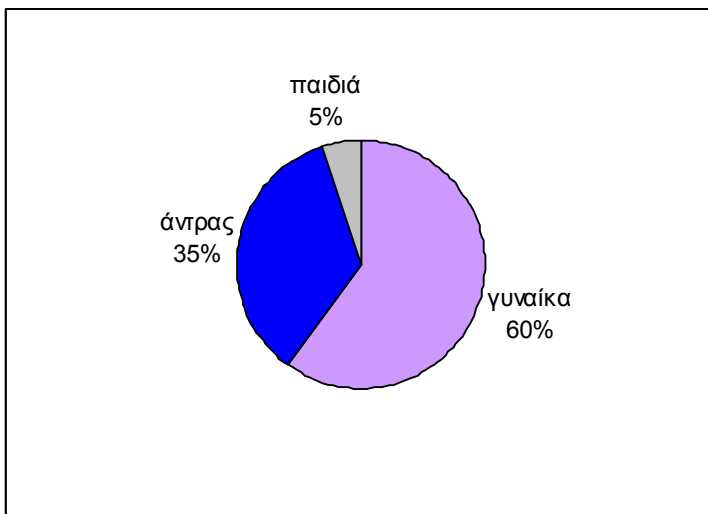


Ερώτηση 15^η

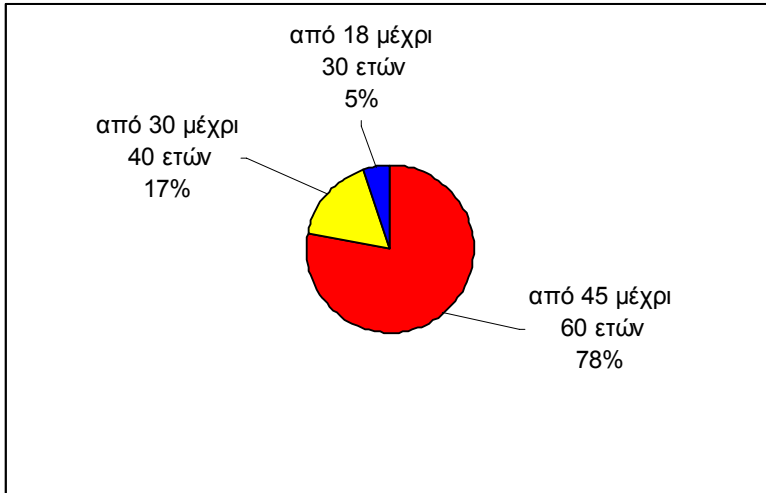
Νιώθετε ότι έχετε διαφορετικό τρόπο ζωής από τους κατοίκους των γύρω περιοχών;

**Ερώτηση 16^η**

Φύλο



Ερώτηση 17^η
Ηλικία



7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στα πρώτα στάδια, της διαδικασίας συλλογής στοιχείων για την δημιουργία αυτής της πτυχιακής εργασίας, αυτά που γνωρίσαμε για τους προσφυγικούς οικισμούς ήταν ελάχιστα. Στην πορεία διαπιστώναμε ότι το προσφυγικό φαινόμενο στην Αθήνα και τον Πειραιά ήταν και παραμένει έντονο , αφού υπάρχουν ακόμα θύλακες προσφυγικών οικισμών στις περιοχές αυτές.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου διαπιστώσαμε, ότι οι άνθρωποι που διαμένουν στους οικισμούς αυτούς, είναι μεγάλης ηλικίας και πέρα από τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν καθημερινά είτε χωροταξιακά, είτε κοινωνικά, δεν παύουν να νιώθουν βαθιά μέσα τους δυνατά συναισθήματα, τα οποία να τους " δένουν " με τον χώρο που ζούνε.

Γι' αυτό η διατήρηση των οικισμών αυτών είναι σημαντική, γιατί έτσι διατηρείται η πολιτιστική κληρονομιά και η ζωή στις περιοχές γενικής κατοικίας, όπως είναι αυτές των Άνω Πετραλώνων.

Τέλος θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε όσους μας βοήθησαν για την συγκέντρωση στοιχείων και πληροφοριών για την ολοκλήρωση αυτής της εργασίας.

Επίσης τον υπεύθυνο καθηγητή μας κ. Βαρελίδη Γεώργιο για την άψογη συνεργασία και βοήθειά του.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α΄ ΜΕΡΟΣ

1. Καλογιάννη Ισμήνη, "Οι πλατείες της Αθήνας και ο κοινωνικός τους ρόλος" Αθήνα 2000, πτυχιακή εργασία : Ε.Μ.Π.
2. Μπέλση Μαρία, "Χώρος, χρόνος πλατείες και φυσιογνωμία της πόλης, επιπτώσεις στον αστικό σχεδιασμό", Αθήνα 2004, διάλεξη : Ε.Μ.Π.
3. Καλογιάννη Ισμήνη, "Οι πλατείες της Αθήνας ως κοινόχρηστοι χώροι και η κοινωνική τους διάσταση", Αθήνα 2004, μεταπτυχιακή εργασία : Ε.Μ.Π.
4. Μπουγιατιώτη Μαρία, "Το πράσινο στους δρόμους της πόλης", Μάιος 2001, πτυχιακή εργασία : Ε.Μ.Π.
5. Κουρσακλής Σταύρος, "Αστικό πράσινο, ο ρόλος και η σημασία των πάρκων στη δομή της πόλης", Αθήνα 2002, πτυχιακή εργασία : Ε.Μ.Π.
6. Πατρώνης Γιάννης, "Περιβαλλοντικός σχεδιασμός στον αστικό χώρο και η σημασία του. Οι υπαίθριοι χώροι στην πόλη", Αθήνα 2002, διπλωματική εργασία : Ε.Μ.Π.
7. Ταιγανίδη Ελένη, "Υπαίθριοι χώροι", Αθήνα 2001, διπλωματική εργασία : Ε.Μ.Π.
8. Παραουλάκη Παναγιώτα, "Η συμβολή της πεζοδρόμησης στην αναβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος", Αθήνα, διπλωματική εργασία : Ε.Μ.Π.
9. Αραβαντινός Αθανάσιος, "Πολεοδομικός σχεδιασμός"
10. Αραβαντινός Αθ., Κοσμάκης Π. "Υπαίθριοι χώροι στην πόλη"
11. Χαραλαμποπούλου Κωνσταντίνα, "Η στάθμευση στο περιβάλλον της πόλης", Αθήνα, σπουδαστική εργασία : Ε.Μ.Π.
12. Ενημερωτικό δελτίο Τ.Ε.Ε. τεύχος 2293, 3 Μαΐου 2004 : Τ.Ε.Ε.
13. Α. Αραβαντινός, Π. Γετίμη, Γ. Πρωτοψάλτη, Δ. Χριστοφιλόπουλου, "Ανάπλαση προβληματικών περιοχών κατοικίας και υψηλών και μέσων πυκνοτήτων στα αστικά κέντρα", Αθήνα 1987 : Τ.Ε.Ε.
14. Καρδάκου Όλγα, Χαράμη Σταυρούλα, "Προτάσεις πολεοδομικού και κυκλοφοριακού χαρακτήρα με στόχο την ανάδειξη της φυσιογνωμίας του κέντρου

- της Αθήνας, εφαρμογή στην περιοχή του Νέου Κόσμου”, Αθήνα, πτυχιακή εργασία : Ε.Μ.Π.
15. Δοξιάδη Κ., “ Η πρωτεύουσά μας και το μέλλον της ”, Αθήνα 1960, εκδ. Τεχνικά γραφεία Δοξιάδη.
16. Παπαχατζάκης Κ. , “ Περιοχές κατοικίας και κυκλοφορία ”, Αθήνα 2000 : ΕΜΠ.
17. Νικολοπούλου Μαρία, “ Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων στην Αθήνα – Λόφος Φιλοπάππου ”, Αθήνα 1998 : σπουδαστική εργασία : Ε.Μ.Π.
18. Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, “ Κυκλοφορία στο κέντρο της Αθήνας ”, Αθήνα : Ε.Μ.Π.
19. Κομνηνός Ν. , “ Αστικός σχεδιασμός και κατασκευή της πόλης ”, πτυχιακή εργασία, Αθήνα : Ε.Μ.Π.
20. Στεφάνου Ιωσήφ, “ Συγκοινωνία και περιβάλλον ”, πτυχιακή εργασία, Αθήνα : Ε.Μ.Π.
21. Παυλάκης Π., “ Το οδικό δίκτυο και η ανάγκη λήψεως μέτρων προστασίας των από καταλήψεις παρόδιων ιδιοκτητών ”, Αθήνα : Ε.Μ.Π.
22. Παπούλας Χαράλαμπος, “ Αθλητικές εγκαταστάσεις ”, Αθήνα 2002, διπλωματική εργασία : Ε.Μ.Π.
23. Πέππα Βαγγελιώ, “ Χώροι αναψυχής. Παλιό παγοποιείο του Φιξ. ”, Αθήνα 1994, διπλωματική εργασία : Ε.Μ.Π.
24. Πολυχρονόπουλος Θεοχάρους Ι., “ Τα δημοτικά σχολεία ”, Αθήνα, κτιριολογική έρευνα : Ε.Μ.Π.
25. Αναγνωστόπουλος Κώστας, “ Δρόμοι της Αθήνας ”, Αθήνα 2002, πτυχιακή εργασία : Ε.Μ.Π.
26. Πλουμίδου Πελαγία, “ Δρόμοι της πόλης ”, Αθήνα 2001, πτυχιακή εργασία : Ε.Μ.Π.
27. Κρίκου Κωνσταντίνα, “ Τα αστικά πάρκα και η σχέση τους με την πόλη ”, Αθήνα 2003, μεταπτυχιακή εργασία : Ε.Μ.Π.
28. Μπαλαφούτα Κωνσταντίνα, “ Δύο πλατείες στα Πατήσια – Μελέτη δημοσίου χώρου σε μια γειτονιά ”, Αθήνα 2002, διάλεξη : Ε.Μ.Π.

29. Ζολί Ρ., " Η πόλη και ο αστικός πολιτισμός " , Αθήνα 1991, μεταπτυχιακή εργασία : Ε.Μ.Π.
30. Φραντζεσκάκης, Γιαννόπουλος, " Διαχείριση κυκλοφορίας, Οδική ασφάλεια.", Αθήνα : Ε.Μ.Π.
31. Κομνηνός Ν., " Αστικός σχεδιασμός και κατασκευή της πόλης " , Αθήνα : Ε.Μ.Π.
32. Ξενόπουλος , " Υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι " , Αθήνα: Ε.Μ.Π.
33. Τερζόγλου Ιωάννης, " Κοινόχρηστοι χώροι " , Αθήνα : Ε.Μ.Π.
34. Ασημακόπουλος Ι., " ΕΚΟΤΕΧΝΙΚΑ " , Μάιος 2001, Ερατοσθένης Ε.Π.Ε.

Β΄ ΜΕΡΟΣ

1. Λεοντίδου Λ., " Πόλεις της σιωπής . Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909 – 1940 " , Αθήνα, 2001 : ΕΤΒΑ.
2. Αναστασόπουλος Γ., " Ιστορία της Ελληνικής βιομηχανίας 1840 – 1940 " , Αθήνα ,1947 Α : Ελληνική Εκδοτική Εταιρεία.
3. Τριανταφυλλίδης Στ., " Η ιστορία της Δραπετσώνας άλλοτε και τώρα " , Αθήνα, 1998 : Στοιχειοθεσία – Εκτύπωση : Ειρ. Χατζησινιάκη.
4. ΤΕΕ (Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας), " Η κατοικία στην Ελλάδα" Κρατική δραστηριότητα " , Αθήνα 1975 :Τ.Ε.Ε.
5. Ψυρούκης Ν., " Η μικρασιατική καταστροφή 1918 – 1923, Η μέση Ανατολή μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο " , Αθήνα 1964: Επικαιρότητα.
6. Μπίρης Κ., (Αί Αθήναι – του 19^{ου} εις τον 20^{ου} αιώνα), Αθήνα 1966: Εκδ. Καθιδρύματος Πολεοδομίας και Ιστορίας των Αθηνών.
7. Αγαπητός Σ., " Η πόλις " , Αθήνα, 1928: Εστία.
8. Παπαιωάννου Γ., " Μέρος Ι : 1920 – 1960 " , Αθήνα 1975 : ΤΕΕ.

9. Γκιζέλη Β.Δ., " Κοινωνικοί μετασχηματισμοί και προέλευση της κοινωνικής κατοικίας στην Ελλάδα (1920 – 1930) ", Αθήνα 1984: Επικαιρότητα.
10. Λυγίζος Ι., " Η λαϊκή στέγη ", Αθήνα 1974 : ΤΕΕ.
11. Κοσμάκη Π., " Σχεδιασμένοι οικισμοί στην Αθήνα του μεσοπολέμου", Αθήνα 1991 : Διδακτορική Διατριβή.
12. Βακαλόπουλος, " Πρόσφυγες και προσφυγικό ζήτημα ", Αθήνα : Ε.Μ.Π.

Παρατήρηση : Οι φωτογραφίες που απουσιάζουν από την εργασία δεν ήταν δυνατό να γίνουν σε ηλεκτρονική μορφή.

<< Ειρήνη είναι το όνομα μιας πόλης ιδωμένης από μακριά, που όταν την πλησιάζεις αλλάζει.

Η πόλη για όποιον την προσπερνάει χωρίς να μπαίνει μέσα είναι άλλη, και άλλη για όποιον παγιδεύεται σ' αυτήν και δεν βγαίνει. Άλλη είναι η πόλη όπου φτάσεις την πρώτη φορά, άλλη εκείνη που αφήνεις για να μην ξαναγυρίσεις. Κάθε μιας της πρέπει ένα διαφορετικό όνομα ...>>

Halo Calvina, "Οι αόρατες πόλεις"