

ΓΕΩΠΟΝΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΝΘΟΚΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ
ΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΟΠΙΟΥ

| ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΟΠΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΟΔΩΝ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ, ΠΑΤΗΣΙΩΝ ΚΑΙ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΟΜΟΝΟΙΑΣ |

BENETH ΕΛΕΝΑ

| ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ |

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ | Επίκουρος καθηγητής | Παναγιώτης Νεκτάριος

ΜΕΛΗ | Λέκτορας | Αγγελική Παρασκευοπούλου

| Λέκτορας | Άννα-Μαρία Βισίλια

ΑΘΗΝΑ 2013

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	4
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	8
ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΓΡΑΜΜΙΚΩΝ ΠΑΡΚΩΝ	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	19
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ	19
2.1 Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	19
2.2 Η ΠΛΑΤΕΙΑ ΤΗΣ ΟΜΟΝΟΙΑΣ	24
2.3 Η ΠΛΑΤΕΙΑ ΤΟΥ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ	30
2.4 Η ΟΔΟΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ	33
2.5 Η ΟΔΟΣ ΠΑΤΗΣΙΩΝ	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	44
ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ	44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ 	48
4.1 ΤΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ	48

4.2 ΟΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	51
4.3 Ο ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ	52
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 Η ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΜΕ ΑΞΟΝΑ ΤΗΝ ΟΔΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 	56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΑΞΟΝΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ 	61
6.1 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	61
6.2 ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	62
6.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ	63
 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 	79
 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΧΕΔΙΩΝ 	82

| ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ |

Η παρούσα μεταπτυχιακή μελέτη εκπονήθηκε από την φοιτήτρια Βενέτη Έλενα του τμήματος Επιστήμης Φυτικής Παραγωγής, του μεταπτυχιακού προγράμματος Αρχιτεκτονικής Τοπίου στο Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Η μεταπτυχιακή μελέτη πραγματοποιήθηκε κάτω από την επίβλεψη του καθηγητή μου Παναγιώτη Νεκτάριου.

Στον κύριο Νεκτάριο οφείλω τις θερμές μου ευχαριστίες για την καθοδήγηση και την υποστήριξη μου καθ' όλη την διάρκεια δημιουργίας και διεκπεραίωσης της παρούσας μελέτης.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την κυρία Άννα-Μαρία Βισίλια και την κυρία Αγγελική Παρασκευοπούλου για τον χρόνο που αφιέρωσαν για την ανάγνωση της μεταπτυχιακής μου μελέτης.

Επίσης, ευχαριστώ πάρα πολύ τον υποψήφιο διδάκτορα Νίκο Ντούλα για την πολύτιμη βοήθεια του σε όλη την διάρκεια πραγματοποίησης της μεταπτυχιακής μου μελέτης.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα την οικογένεια μου για την ηθική και ψυχολογική τους υποστήριξη κατά την διάρκεια του μεταπτυχιακού μου. Ευχαριστώ πολύ την φίλη και συνάδελφο μου Θώμη Καψάλη για την βοήθεια της σε όλη την διάρκεια των σπουδών μου.

| ΠΕΡΙΛΗΨΗ |

Η μεταπτυχιακή μελέτη έχει θέμα **«Πρόταση ανάπλασης τοπίου κατά την πεζοδρόμηση των οδών Πανεπιστημίου, Πατησίων και της πλατείας Ομονοίας»** και αποτελεί μια πρόταση ανάπλασης του ιστορικού κέντρου των Αθηνών. Ταυτόχρονα, η περιοχή αυτή θα αποτελέσει μια συνεχόμενη γραμμική πλατεία, η οποία έχει ως σκοπό να αναβαθμίσει και τις γύρω περιοχές του ιστορικού κέντρου.

Κατά την μελέτη για τη συγγραφή της μεταπτυχιακής μελέτης έγινε έρευνα κυρίως στην ιστορικότητα της συγκεκριμένης περιοχής. Ερευνήθηκαν επίσης οι αλλαγές που έχουν υποστεί τόσο τα κτίρια όσο και οι πλατείες που βρίσκονται στο ενδιάμεσο. Κατά τον σχεδιασμό της υπό μελέτη περιοχής έχει γίνει προσπάθεια ανάδειξης της αρχιτεκτονικής των ιστορικών κτιρίων της Αθήνας μέσω ενός πράσινου περιπάτου.

Στόχος είναι η δημιουργία ενός μεγάλου αστικού δακτυλίου που θα συνδέσει τους αρχαιολογικούς χώρους και τα μουσεία της Αθήνας με τα ισχυρά πεδία της σύγχρονης κοινωνικής και οικονομικής δραστηριότητας του κέντρου της πόλης.

Στην παρούσα μελέτη περιλαμβάνονται τα εξής:

- Στοιχεία ιστορικά αλλά και του σήμερα όσον αφορά την περιοχή μελέτης, βάσει και των οποίων θα πραγματοποιηθεί και ο σχεδιασμός της πόλης
- Καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης
- Αρχές και άξονες σχεδιασμού της περιοχής
- Τρισδιάστατη απεικόνιση της πρότασης ανάπλασης

| ΕΙΣΑΓΩΓΗ |

Η παρούσα μεταπτυχιακή μελέτη έγινε στα πλαίσια του ευρωπαϊκού αρχιτεκτονικού διαγωνισμού με τίτλο «Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου», ο οποίος προκηρύχτηκε από το «Κοινωφελές Ίδρυμα Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης».

Η παρακάτω εργασία αναφέρεται στην ανάπλαση του ιστορικού κέντρου της Αθήνας με σκοπό την δημιουργία ενός μεγάλου αστικού δακτυλίου που θα συνδέσει τους αρχαιολογικούς χώρους και τα μουσεία της Αθήνας με τα ισχυρά πεδία της σύγχρονης κοινωνικής και οικονομικής δραστηριότητας του κέντρου της πόλης.

Η ιστορία του χώρου, η μεγάλη έκταση καθώς και η τοποθεσία του συμβάλλουν στην προσπάθεια δημιουργίας ενός μεγάλου ενιαίου γραμμικού πάρκου. Ο σχεδιασμός αυτής της περιοχής αποτελεί μια πρόκληση να φανταστούμε μια Αθήνα που θα αποκτήσει την παλιά της αίγλη μέσα από ένα μοντέρνο και σύγχρονο σχεδιασμό. Η ιστορικότητα των κτιρίων που αναδεικνύουν ταυτόχρονα την αρχιτεκτονική της παλιάς Αθήνας συνδυάζεται με τις ανάγκες της σημερινής εποχής.

Η περιοχή μελέτης αφορά την έκταση η οποία περιλαμβάνει το σύνολο της οδού Πανεπιστημίου, την πλατεία Κοραή, την πλατεία Δικαιοσύνης (Σανταρόζα), την πλατεία Ομονοίας καθώς και το τμήμα της οδού Πατησίων από την οδό Σταδίου ως την οδό Ηπείρου στο ύψος του Αρχαιολογικού Μουσείου.

Η περιοχή μελέτης θα αποτελεί μια γραμμική πορεία στο κέντρο της πόλης στην οποία θα συναντώνται οι πεζοί, το τραμ και οι ποδηλάτες, σε ένα λειτουργικό πλαίσιο επάλληλων χρήσεων και ένα συμβολικά φορτισμένο περιβάλλον.

Κύριο χαρακτηριστικό της παρέμβασης είναι η απόδοση της λεωφόρου των αυτοκινήτων σε μια νέα αστική κατάσταση, η οποία θα

αναδείξει μια νέα φυσιογνωμία της αστικής κεντρικότητας, που θα αναθέσει το νόημα του μητροπολιτικού κέντρου με τη συνδρομή της αρχιτεκτονικής του δημοσίου χώρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

| ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΓΡΑΜΜΙΚΩΝ ΠΑΡΚΩΝ |

Η αστική γραμμική μορφή, ιδρύθηκε θεωρητικά μέχρι το τέλος του 19ου αιώνα, τη στιγμή που η σύγχρονη αστική ανάπτυξη εμφανίζεται με την μορφή της τέχνης και της επιστήμης. Η γραμμική πόλη η οποία είναι μια πρωτοπόρα πρόταση του *Sorlia y Mata* ο οποίος είναι πρωτοπόρος στην αρχιτεκτονική τοπίου και στον αστικό σχεδιασμό, είχε πολλούς υποστηρικτές αλλά και πολλούς αντιπάλους κατά την διάρκεια του 20ου αιώνα. Μοντέρνες γραμμικές υποδομές αναβιώνουν αυτόν τον αιώνα.

Το ουσιαστικό χαρακτηριστικό μιας γραμμικής πόλης και μια γραμμικής διαδρομής είναι μια γραμμή. Ανεξάρτητα από την αυστηρή έννοια της γραμμής σαν στοιχείο, η γραμμή υποδηλώνει ωστόσο και μια έννοια προσαρμοστικότητας. Το κύριο χαρακτηριστικό του είναι η έννοια του γρήγορου και του αποτελεσματικού, δηλαδή υποδηλώνει την ταχεία και αποτελεσματική κίνηση των ανθρώπων. Ανάλογο της γραμμικής πόλης είναι και ένας αστικός διάδρομος μέσα σε αυτή, όπως είναι ένα γραμμικό πάρκο και το οποίο αποτελεί μια επιμήκη σπονδυλική στήλη του αστικού σχηματισμού, η οποία μπορεί να επεκταθεί και να διακλαδωθεί αλλά όχι να επεκταθεί κατά πλάτος. (Furundzic et al, 2012)

Η δημιουργία ενός γραμμικού άξονα στο κέντρο της Αθήνας θα δημιουργήσει ένα νέο τόπο έλξης για τους κατοίκους της πρωτεύουσας.

Ωστόσο παρόμοιες αναπλάσεις έχουν πραγματοποιηθεί σε περιοχές τόσο στην Ευρώπη όσο και στον υπόλοιπο κόσμο. Παρακάτω αναφέρονται ενδεικτικά κάποια παραδείγματα:

1. High Line, Manhattan, New York



Εικόνα 1. Πανοραμική άποψη του High Line (<http://www.thehighline.org>)

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ ΤΟΠΙΟΥ: James Corner Field Operations και Diller Scofidio + Renfro

Πρόκειται για μια προσπάθεια επανάχρησης μια παλιάς σιδηροδρομικής γραμμής στο πυκνοδομημένο Μανχάταν της Νέας Υόρκης. Το High Line είναι ένα εγκαταλελειμμένο τμήμα μήκους 2,33 χλμ. **(Εικόνα 2)**, της υπερυψωμένης μεταφορικής γραμμής της West Side Line στη δυτική πλευρά της Νέας Υόρκης στο Μανχάταν, ανάμεσα στην 34η οδό και την οδό Gansevoort. Κατασκευάστηκε το 1930 και συνέδεε απευθείας εργοστάσια και αποθήκες επιτρέποντας στα τρένα να κυλούν μέσα από τα κτίρια. Το 1950, η άνοδος των διαπολιτειακών μεταφορών με φορτηγά αυτοκίνητα οδήγησε σε πτώση της κίνησης στην γραμμή. Ορισμένα τμήματα καταστράφηκαν τη δεκαετία του 60 και η κυκλοφορία των τρένων σταμάτησε οριστικά το 1980. Στα μέσα της δεκαετίας του 1980 μια ομάδα ιδιωτών αγόρασε γη κάτω από το High Line σε πολύ

χαμηλές τιμές και ενήργησε για την κατεδάφιση ολόκληρης της κατασκευής κάτι το οποίο δεν έγινε εφικτό χάρη στις προσπάθειες των κατοίκων και των ακτιβιστών.



Εικόνα 2. Το High Line το 1994 πριν μεταμορφωθεί σε γραμμικό πάρκο (<http://www.thehighline.org>)

Το 1999 ξεκίνησαν κάποιες προσπάθειες από τους κατοίκους της πόλης να αναπλάσουν την σιδηροδρομική γραμμή δημιουργώντας μια ομάδα «φίλοι του High Line». Το 2003 η ομάδα αυτή προκήρυξε διαγωνισμό για την ανάπλαση της γραμμής. Μετά την προκήρυξη του διαγωνισμού το έργο ανέλαβε η ομάδα Field Operations με αρχιτέκτονες τους Diller Scofidio και Renfro.

Στόχος του έργου είναι η δημιουργία μια κυματιστής πλατφόρμας που θα διατηρεί την αίσθηση της ερημιάς της σιδηροδρομικής γραμμής (**Εικόνα 1**). Η πρόταση προβλέπει την επιστροφή της κατασκευής με σανίδες μπετόν (planks). Οι σανίδες αυτές είναι άλλοτε ενωμένες ή

βρίσκονται σε απόσταση, αφήνοντας ψηλή βλάστηση να αναπτυχθεί ανάμεσα τους. Δημιουργούν παγκάκια **(Εικόνα 3)** ή βυθίζονται προς τα κάτω διαμορφώνοντας μια πισίνα με διάφανο πάτο. Η διαδρομή είναι μήκους 1,5 χλμ. και ελίσσεται ανάμεσα από φυτά και αγριολούλουδα. Ράμπες από σκυρόδεμα περνούν από τα δέντρα προσφέροντας θέα ή βουτούν κάτω, ανάμεσα στις ασάλινες δοκούς, κάνοντας τους περαστικούς να ξεχαστούν για μια στιγμή από την πόλη τριγύρω.



Εικόνα 3. Παγκάκια τα οποία βγαίνουν μέσα από το έδαφος. (<http://www.thehighline.org>)

Αρκετή από την δουλειά των σχεδιαστών αφιερώθηκε ψάχνοντας την ισορροπία ανάμεσα στην διατήρηση του λεγόμενου «ρομαντισμού του ερειπίου» και την δημιουργία ενός μοντέρνου πράσινου περιπάτου στο κέντρο της πόλης.

2. Promenade Plantée, Paris

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ ΤΟΠΙΟΥ: Jacques Vergely

Η Promenade Plantée, γνωστή και ως Coulée Vert, είναι ένα υπερυψωμένο πάρκο, μήκους 4,5 χλμ. που βρίσκεται στο 12ο διαμέρισμα του Παρισιού (**Εικόνα 4**). Κατασκευάστηκε πάνω σε μια εγκαταλελειμμένη σιδηροδρομική οδογέφυρα, που συνέδεε την περιοχή της Βαστίλλης με τα ανατολικά προάστια του Παρισιού.

Σχεδιάστηκε το 1988 από τους Jacques Vergely και Philippe Mathieux. Το πρώτο τμήμα του περιπάτου είναι υπερυψωμένο. Εκτείνεται από την όπερα της Βαστίλλης έως τον κήπο του Reuilly σε μια απόσταση 1,5 χλμ. η διαδρομή αυτή περνάει από παλιά και νέα κτίσματα και προσφέρει διάφορες οπτικές προοπτικές στον επισκέπτη.



Εικόνα 4. Άποψη της Promenade Plantée (<http://www.promenade-plantee.org>)

Αφού διέλθει από μια περιοχή με μοντέρνα κτίρια διαμερισμάτων ο περίπατος μετατρέπεται σε μια μεταλλική γέφυρα που ανοίγει σε μια

πλατεία με ένα ηλιακό ρολόι. Εκεί βρίσκεται ο κήπος του Reuilly (**Εικόνα 5**), ο οποίος καταλαμβάνει τον χώρο ενός παλιού σταθμού μεταφόρτωσης. Ανατολικά του κήπου του Reuilly βρίσκεται η Allée Vivaldi που διέρχεται από μια πλατεία με κτίρια γραφείων. Πέρα από αυτή, ο περίπατος διαχωρίζεται σε μια διαδρομή για πεζούς και σε ένα ποδηλατόδρομο.

Η Promenade Plantée αποτελεί την πρώτη προσπάθεια αξιοποίησης ενός ιδιόμορφου αστικού κενού, αυτό των εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών, με πολλά οφέλη σε περιβαλλοντικό επίπεδο. Το γραμμικό αυτό πάρκο συγκροτεί έναν αξιόλογο πνεύμονα πρασίνου μέσα στην πόλη.



Εικόνα 5. Ο κήπος του Reuilly και η μεταλλική γέφυρα που τον διαπερνά. (<http://www.promenade-plantee.org>)

3. Διονυσίου Αρεοπαγίτου, Αθήνα

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ ΤΟΠΙΟΥ: Δημήτρης Διαμαντόπουλος

Η διαμόρφωση της οδού Διονυσίου Αρεοπαγίτου δεν στόχευε στη δημιουργία ενός απλού πεζοδρόμου με την απομάκρυνση των αυτοκινήτων αλλά δημιούργησε έναν πόλο αναψυχής **(Εικόνα 6)**. Διαμορφώθηκαν κοινόχρηστοι και ελεύθεροι χώροι που αποδόθηκαν με νέα μορφή στο κοινό. Νέες πλατείες για την πόλη - νέα σημεία αναφοράς, στάσης και συνάντησης: Το πλάτωμα μπροστά στο Νέο Μουσείο Ακρόπολης, το τρίγωνο Παρθένη.



Εικόνα 6. Η πεζοδρόμηση της Διονυσίου Αρεοπαγίτου (<http://www.astynet.gr>)

Η περιοχή παρέμβασης αφορά διαδρομή μήκους 2 χλμ. περίπου, η οποία διέρχεται μέσα από περιοχές αρχαιολογικού ενδιαφέροντος και πρασίνου, ενώ μεγάλο μέρος της εφάπτεται με τη σύγχρονη πόλη. Η ποικιλόμορφη αυτή διαδρομή σχεδιάστηκε και υλοποιήθηκε ως ένας

ενιαίος πεζόδρομος, ο οποίος επιτρέπει στους κατοίκους και στους επισκέπτες να διασχίσουν το σύνολο σχεδόν του «αρχαιολογικού πάρκου» της πόλης και να επισκεφθούν τα μνημεία, τους ιστορικούς τόπους και τα μουσεία της.



Εικόνα 7. Άποψη της διαμόρφωσης της Διονυσίου (<http://www.astynet.gr>)

Αντικείμενο της μελέτης αποτέλεσε και το φυσικό περιβάλλον. Το έντονο ανάγλυφο του εδάφους και οι φυσικές διαδρομές - απaráλλακτες από την αρχαιότητα αναδείχθηκαν με τον κατάλληλο σχεδιασμό και την αραίωση ή τον εμπλουτισμό της βλάστησης (**Εικόνα 7**). Η γραμμική χάραξη της Διονυσίου Αρεοπαγίτου, το μεγάλο πλάτος του δρόμου καθώς και το οπτικά αδιαπέραστο φράγμα πυκνής βλάστησης κατά μήκος της παλαιάς περιφραξης, αποτελούσαν στοιχεία έντονης τομής μεταξύ του αρχαιολογικού χώρου και της πόλης. Προκειμένου να αποκατασταθεί η αίσθηση της συνέχειας, ελαχιστοποιήθηκαν οι σκληρές χαράξεις και διαμορφώθηκαν «ελεύθερες

ζώνες» στις παρυφές του αρχαιολογικού χώρου, οι οποίες καθορίζονται από τα αρχαία, τις επιθυμητές πορείες και τις στάσεις θέασης των μνημείων. Ο τριγωνικός χώρος μεταξύ Ρ. Γκάλλι και Δ. Αρεοπαγίτου (όπου ήταν και η οικία του Παρθένη) ενοποιήθηκε με τον λόφο και διαμορφώθηκε ένα μικρό πάρκο με καθιστικά με θέα προς τον βράχο και μονοπάτια για την υποδοχή και κυκλοφορία των επισκεπτών. Οι παρεμβάσεις στην περιοχή αποτέλεσαν μια ευκαιρία να καταστεί σαφές ότι τα έργα αυτά εντός αρχαιολογικού χώρου δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπιστούν ως απλά έργα οδοποιίας ή ως ένας οποιοσδήποτε πεζόδρομος. Οι ρυθμοί του έργου και οι μέθοδοι εκτέλεσής του είναι και οφείλουν να είναι διαφορετικοί από άλλα τεχνικά έργα.

4. La Sagrera, Barcelona, Spain

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ ΤΟΠΙΟΥ: Γραφείο αρχιτεκτονική τοπίου West 8

Το γραμμικό αυτό πάρκο αποτελεί ένα πράσινο άξονα που εκτείνεται την πόλη της Βαρκελώνης (**Εικόνα 8**). Είναι ένα φυσικό μονοπάτι για τους πεζούς αλλά και για τους ποδηλάτες, ο οποίος είναι πρωταγωνιστής μιας νέας εποχής πιο πράσινης, μέσα μια πόλη και οποίος έρχονται σε επαφή με το φυσικό περιβάλλον. Συνδέει την θάλασσα και τα βουνά, την φύση και την πόλη της Βαρκελώνης.



Εικόνα 8. Απεικόνιση του γραμμικού πάρκου La Segrega (http://www.west8.com/projects/sagrera_linear_park)

Είναι μια διαδρομή 4 χλμ. που εκτείνεται από τις παρυφές της πόλης έως την καρδιά του κέντρου (**Εικόνα 9**). Ενώ η περιοχή πριν περιβαλλόταν και από τις δύο πλευρές από σιδηροδρομικές γραμμές πλέον συνδέεται από πάρκα που βρίσκονται στο ενδιάμεσο και έχει δημιουργηθεί μια νέα γραμμή τρένου υπόγεια. Το γραμμικό αυτό πάρκο έχει ουσιαστικά δημιουργηθεί πάνω από την νέα αυτή γραμμή.

Το έργο πραγματοποιήθηκε το 2011 από την ομάδα αρχιτεκτόνων Aldayjover, RCR, και West 8.



Εικόνα 9. Πανοραμική άποψη του γραμμικού πάρκου (http://www.west8.com/projects/sagrera_linear_park)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

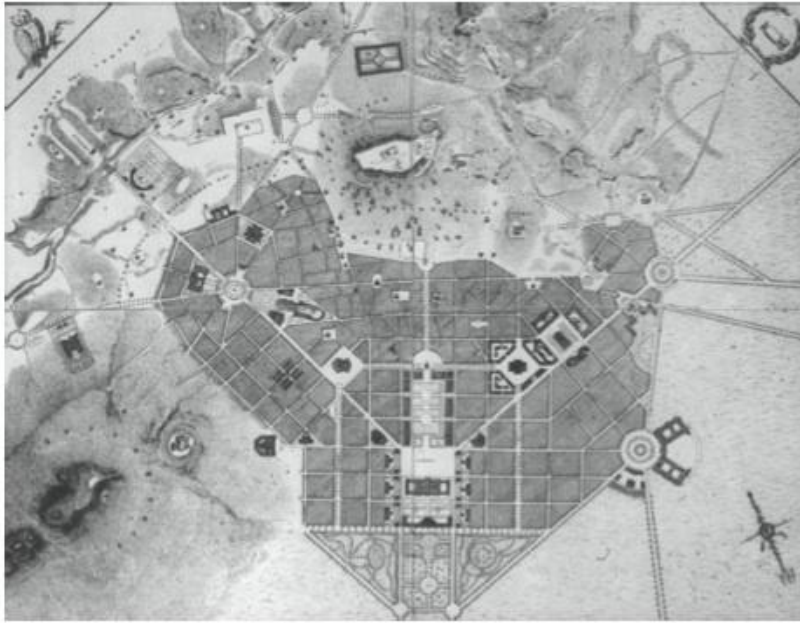
| ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ |

2.1 Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Τον Νοέμβριο του 1831 οι αρχιτέκτονες Σταμάτης Κλεάνθης και Eduard Schaubert, μαθητές του σημαντικότερου ίσως Γερμανού νεοκλασικού αρχιτέκτονα Karl Friedrich Schinkel, εγκαθίστανται στην Αθήνα, όπου βάζουν μπρος το έργο της συστηματικής τοπογράφησης της πόλης και στη συνέχεια συντάσσουν την πολεοδομική τους πρόταση, εν όψει της πιθανής εγκατάστασης εκεί της πρωτεύουσας του νεοπαγούς κράτους. Πράγματι, τον Μάιο του 1832, η μετακαποδιστριακή Προσωρινή Κυβέρνηση τους αναθέτει την εκπόνηση του Νέου Σχεδίου της Πόλεως των Αθηνών, ανεξαρτήτως του εάν θα γίνει ή όχι πρωτεύουσα. Το σχέδιο συντάσσεται και υποβάλλεται τον Δεκέμβριο του 1832 και στις 29 Ιουνίου 1833 εγκρίνεται από την Αντιβασιλεία, που είχε εν τω μεταξύ αναλάβει τα ηνία του Κράτους, και επικυρώνεται με Βασιλικό Διάταγμα στις 6 Ιουλίου του ίδιου έτους. (Μπίρης, 1995)

Η Αθήνα των αρχαίων χρόνων αποτέλεσε μια από τις ισχυρότερες πόλεις στην ευρύτερη Μεσόγειο και μπόρεσε να επιβιώσει στους αιώνες, χάνοντας δύναμη, ως τα νεώτερα χρόνια, που η αναγεννημένη Ευρώπη αναγνώρισε στην αθηναϊκή δημοκρατία, στη φιλοσοφία, τις τέχνες και τα γράμματα της αρχαίας ακμής της το πρώτο αποκορύφωμα του δικού της παρελθόντος. Η δημιουργία της ελεύθερης Ελλάδας στην αρχή του 19^{ου} αιώνα στηρίχτηκε στην ιδεολογική αναβίωση του ιδανικού αυτού παρελθόντος και συνοδεύθηκε αναπόφευκτα από την εγκατάσταση της πρωτεύουσας στα πόδια της Ακρόπολης. Το πρώτο σχέδιο της νέας Αθηνάς συντάθηκε το 1832 από δύο νέους αρχιτέκτονες

που είχαν σπουδάσει στο Βερολίνο, τον Σταμάτη Κλεάνθη και τον Eduard Schubert, **(Εικόνα 10)** και αναθεωρήθηκε από τον Leo von Klenze το 1834 **(Εικόνα 11)**, για να δώσει στην πρωτεύουσα τη δομή που έχει ακόμα και σήμερα στο κέντρο της **(Εικόνα 12-13)**. (9. www.eie.gr/archaeologia/gr/arxio.aspx)



Εικόνα 10. Σταμάτης Κλεάνθης και Eduard Schaubert, το σχέδιο της νέας Αθηνάς, 1832.
(Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη)



Εικόνα 11. Leo von Klenze, το σχέδιο της νέας Αθήνας, 1834 (Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη)



Εικόνα 12. Το κέντρο της Αθήνας από την Ομόνοια προς το Σύνταγμα.



Εικόνα 13. Το κέντρο της Αθηνάς από τα βόρεια. (www.greekscapes.gr).

Η πόλη αναπτύχθηκε στα βόρεια της Ακρόπολης, αφήνοντας ελεύθερο το γεωγραφικό ανάγλυφο των λόφων της Πνύκας και του Άρειου Πάγου στα νοτιοδυτικά. Το σχέδιο είχε τη μορφή τρίαυγωνα με μια πλατεία στην κορυφή, τη σημερινή πλατεία της Ομόνοιας, στην όποια ο Κλεάνθης και ο Schaubert είχαν τοποθετήσει τα βασιλικά ανάκτορα και ο Klenze τη Μητρόπολη. Οι άλλες δυο κορυφές του τριγώνου ήταν επίσης πλατείες. Σε εκείνη που σχεδιάστηκε στα ανατολικά τοποθετήθηκαν τελικά τα ανάκτορα, και αργότερα, όταν οι κοινωνικές διεκδικήσεις επέτυχαν τη θέσπιση ενός Συντάγματος, η πλατεία ονομάστηκε **πλατεία του Συντάγματος**. Από την αρχή της δεκαετίας του 1930 στα βασιλικά ανάκτορα στεγάζεται το Κοινοβούλιο και η πλατεία του Συντάγματος η οποία περιβάλλεται από υπουργεία, ξενοδοχεία και μεγάλα κτίρια γραφείων. Η τρίτη πλατεία δεν κατασκευάστηκε ποτέ επειδή στη θέση της ανακαλύφθηκε στο μεταξύ ο Κεραμικός. Μια άλλη πλατεία, που διαμορφώθηκε στη συνάντηση της διάμεσου του τριγώνου με την υποτεινούσα, η πλατεία του Μοναστηρακίου, απέκτησε στο πέρασμα του χρόνου τον ρόλο της 'τρίτης' πλατειάς, υλοποιώντας μια κοινωνική ανισορροπία της πρωτεύουσας: στα ανατολικά τα ανάκτορα,

η κυβέρνηση και η υψηλή τάξη, στα δυτικά η βιομηχανία και οι εργάτες της, ενώ στη μέση αναπτύσσονταν το εμπόριο και η μεσαία τάξη. Η δομή αυτή επιβίωσε σε γενικές γραμμές μέχρι τις μέρες μας.

Οι τρεις πλατείες συνδέονται με δρόμους. Το Σύνταγμα και η Ομόνοια, οι δυο σημαντικότερες πλατείες της νέας Αθήνας, συνδέονται μέσω, της οδού Σταδίου, της οδού Πανεπιστημίου και της οδού Ακαδημίας, στις οποίες κατασκευάστηκαν πολυτελείς κατοικίες και εγκαταστάθηκαν πνευματικά και πολιτιστικά ιδρύματα, και αργότερα μεγάλες τράπεζες, καταστήματα και γραφεία. Στην οδό Πανεπιστημίου, που είναι ο μεσαίος από αυτούς, κατασκευάστηκαν τρία ιδιαίτερα μεγαλόπρεπα κτίρια του νεοκλασικισμού, το **Πανεπιστήμιο**, η **Ακαδημία** και η **Εθνική Βιβλιοθήκη**.

Ο δρόμος που υλοποίησε το δυτικό σκέλος του τριγώνου, με αφητηρία την πλατεία της Ομόνοιας, οδηγεί στον Πειραιά και ονομάστηκε οδός Πειραιώς. Η διάμεσος, που οδηγεί από την Ομόνοια στην Ακρόπολη, η οδός Αθήνας, στέγασε το εμπόριο αλλά και το Δημαρχείο της πόλης. Στην προέκταση της οδού Αιόλου, αναπτύχθηκε από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα η οδός Πατησίων, η οποία οδηγούσε σε μεσοαστικές συνοικίες. Στην αρχή του δρόμου αυτού οικοδομήθηκαν το **Πολυτεχνείο** και το **Αρχαιολογικό Μουσείο**.

Η Αθήνα γνώρισε πολύ μεγάλη ανάπτυξη στον εικοστό αιώνα και η έκταση της ξεπέρασε τα όρια του λεκανοπεδίου, αλλά στη συνείδηση των κατοίκων είναι ταυτισμένη με αυτό το τρίγωνο που αγκαλιάζει την Ακρόπολη και τους αρχαιολογικούς χώρους, με δύο ισχυρές κορυφές στις πλατείες της Ομόνοιας και του Συντάγματος. Το τριγωνικό αυτό σύστημα «έκλεισε» στην αρχή του δικού μας αιώνα με ένα μεγάλο αρχαιολογικό περίπατο που συνέδεσε την πλατεία του Μοναστηρακίου με την αρχαία Αγορά, το Θησείο, την Ακρόπολη και το Μουσείο της Ακρόπολης, διαμορφώνοντας πολυσύχναστο δακτύλιο, που αφήνει

απέξω το «λειψό» κομμάτι της τρίτης πλατείας και την περιβάλλουσα οικιστική και επαγγελματική δραστηριότητα της οδού Πειραιώς. Στο ίδιο χρονικό διάστημα το σύστημα των τριών παραλλήλων δρόμων που συνδέουν την Ομόνοια και το Σύνταγμα παρέλαβε τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο του κέντρου, διευκολύνοντας την επικοινωνία των περιμετρικών συνοικιών. Στις ίδιες πλατείες και στους ίδιους δρόμους συναντηθήκαν τα τελευταία χρόνια όλες οι γραμμές του μετρό, επαναπροσδιορίζοντας τους όρους πρόσβασης στο κέντρο από την περιφέρεια.

2.2 Η ΠΛΑΤΕΙΑ ΤΗΣ ΟΜΟΝΟΙΑΣ

Η πιο παλιά πλατεία της Αθήνας, από την οποία ξεκινούν ακτινωτά οι βασικές οδικές αρτηρίες της πόλης, Σταδίου, Αθηνάς, Πανεπιστημίου, 3^{ης} Σεπτεμβρίου, Πειραιώς και Αγίου Κωνσταντίνου, καθώς και οι οδοί Κοτοπούλη και Δώρου, που έχουν πεζοδρομηθεί.

Σύμφωνα με το αρχικό πολεοδομικό σχέδιο της Αθήνας των Κλεάνθη και Ζάουμπερτ (1834), ο χώρος προοριζόταν για την ανέγερση των Ανακτόρων. Στη συνέχεια αποφασίστηκε η ανέγερση του Ναού του Σωτήρος, προκειμένου το έθνος να εκφράσει την ευγνωμοσύνη του προς το Θείο για την απελευθέρωση. Ο έρανος, όμως, δεν απέδωσε τα αναμενόμενα και το ποσό που συγκεντρώθηκε διατέθηκε για την ανέγερση του ναού της Μητροπόλεως.

Ο χώρος διαμορφώθηκε σε πλατεία το 1846 και αρχικά πήρε το όνομα Πλατεία Ανακτόρων και στη συνέχεια Πλατεία Όθωνος, προς τιμή του βασιλιά. Αποτελούσε το βορειότερο άκρο της πόλης και το τέρμα του εξοχικού περιπάτου των Αθηναίων της εποχής.

Το 1862 μετονομάστηκε σε Πλατεία Ομονοίας, όταν στο χώρο αυτό συγκεντρώθηκαν και έδωσαν όρκο «ομονοίας» οι αρχηγοί των

αντιπάλων πολιτικών μερίδων, οι οποίες είχαν προκαλέσει λόγω του δυναστικού αιματηρές ταραχές στη χώρα.

Κατά την περίοδο της βασιλείας του Γεωργίου Α' η πλατεία ευπρεπίστηκε και δενδροφυτεύτηκε. Στήθηκε και μια μαρμάρινη εξέδρα, όπου κάθε Κυριακή παιάνιζε μια στρατιωτική μπάντα προς τέρψη των θαμώνων. Η πλατεία με την πάροδο του χρόνου αποτέλεσε το κέντρο της κοσμικής κίνησης στην Αθήνα μέχρι το 1930, οπότε ανασκάφηκε το υπέδαφος της για να γίνει ο υπόγειος σταθμός του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου Πειραιώς - Αθηνών.

Έκτοτε άρχισε να αποκτά περισσότερο εμπορικό χαρακτήρα και να αποτελεί το πιο αναγνωρίσιμο σημείο της Αθήνας για τους κατοίκους της επαρχίας, που έρχονταν στην πρωτεύουσα. Στις 15 Οκτωβρίου 1954 άρχισε η διαρρύθμιση του υπόγειου χώρου, με την κατασκευή μιας υπόγειας πλατείας με τράπεζες, καταστήματα και ταχυδρομείο, αλλά και με τις πρώτες κυλιόμενες σκάλες. Τα έργα ολοκληρώθηκαν το 1960 με τη διαμόρφωση της επιφάνειας της Πλατείας Ομονοίας σε τεχνητή λίμνη με σιντριβάνια **(Εικόνα 15)**.

Με την πάροδο του χρόνου, η Πλατεία Ομονοίας υπέστη και άλλες μεταμορφώσεις, λόγω του αυξανόμενου κυκλοφοριακού φόρτου στο κέντρο της Αθήνας. Η τελευταία έγινε την περίοδο πριν από την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 και προκάλεσε γενική κατακραυγή για το αισθητικό της αποτέλεσμα **(Εικόνα 16-17)**. Σήμερα, η Ομόνοια έχει μετατραπεί ουσιαστικά σε οδικό κόμβο και δεν λειτουργεί πλέον ως πλατεία.

Η πλατεία της Ομόνοιας είναι τετράγωνη αλλά βιώθηκε στη συλλογική μνήμη των Αθηναίων του τέλους του εικοστού αιώνα ως στρόγγυλη. Ήταν ο σημαντικότερος κόμβος κυκλοφορίας στην πόλη με ένα χαρακτηριστικό round-about που είχαν σχεδιάσει το 1960 ο

αρχιτέκτονας Κώστας Μπίτσιος και ο γλυπτής Γιώργος Ζογγολόπουλος, με ένα μεγάλο σιντριβάνι στο κεντρικό εξάγωνο **(Εικόνα 15)**.

Από το 1925 έως το 1930, η πλατεία Ομονοίας ανασκάπτεται και κατασκευάζεται ο σταθμός του Ηλεκτρικού, που ήταν πριν στην οδό Αθηνάς. Η νέα μορφή της πλατείας δεν είναι πλέον κατάφυτη, αλλά εξακολουθεί να είναι πλατεία. Μαρμάρινα κιγκλιδώματα, περίπτερα και οι δύο, τότε, είσοδοι του ηλεκτρικού της δίνουν έναν αστικό τόνο, που είναι σε εντατική χρήση από τον κόσμο.

Επί Δημαρχίας Σπύρου Μερκούρη κατασκευάστηκαν (1930) και οι αεραγωγοί του υπογείου και του υποσταθμού της Ηλεκτρικής Εταιρείας με μορφή υψηλών κιόνων, ακαθορίστου ρυθμού, στη βάση των οποίων κάθονταν οι οκτώ από τις εννέα Μούσες από τσιμέντο **(Εικόνα 14)**, οι οποίες, όμως, αποξηλώθηκαν σύντομα, χαρακτηρισθείσες ως «κακόγουστες».

Τέλος, η πλατεία Ομονοίας αποτέλεσε για πολλούς ζωγράφους σημείο συνάντησης και πηγή έμπνευσης. Ο Γιάννης Ρίτσος, ο Γιάννης Τσαρούχης, ο Ναπολέων Λαπαθιώτης ήταν μερικοί από τους ανθρώπους της καλλιτεχνίας και της διάνοησης οι οποίοι ήταν θαμώνες του καφενείου αυτού. Ο Τσαρούχης μάλιστα απεικονίζει σε ελαιογραφία του το διάσημο καφενείο το «Νέον» τη νύχτα . **(Εικόνα 18)**.



Εικόνα 14. Άποψη της πλατείας Ομόνοιας του Μεσοπόλεμου (<http://www.sansimera.gr/articles/324>)



Εικόνα 15. Η πλατεία της Ομόνοιας το 1961 (<http://www.sansimera.gr/articles/324>)



Εικόνα 16. Η πλατεία της Ομόνοιας σήμερα (<http://www.sansimera.gr/articles/324>)



Εικόνα 17. Η πλατεία της Ομόνοιας το 2012 (<http://www.sansimera.gr/articles/324>)



Εικόνα 18. Γιάννη Τσαρούχη, Το Καφενείο το 'Νέον' τη νύχτα, 1965-66 (Εθνική Πινακοθήκη)

2.3 Η ΠΛΑΤΕΙΑ ΤΟΥ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ

Στην άλλη άκρη της οδού Πανεπιστημίου, η πλατεία του Συντάγματος εκπροσωπεί την επίσημη πλευρά της πόλης. Σε αυτή τη πλατεία από το 2004 έχουν τοποθετηθεί δυο γραμμές του μετρό και μια γραμμή του τραμ. Η πλατεία περιβάλλεται από μεγάλα κτίρια, τα περισσότερα από τα όποια ανήκουν στο δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα **(Εικόνα 19)**. Στο υψηλότερό σημείο της δεσπόζει το Κοινοβούλιο, με το μνημείο του αγνώστου στρατιώτη μπροστά της **(Εικόνα 21)**.

Στην αριστερή πλευρά της Βουλής υψώνεται το ξενοδοχείο της Μεγάλης Βρετανίας το οποίο είναι από παλιά το αριστοκρατικότερο του κέντρου. Ανάμεσα στα δύο αρχίζει η λεωφόρος της Βασιλίσσης Σόφιας, μια από τις σημαντικότερες της Αθηνάς, πάνω στην όποια υπάρχουν οι μεγάλες πρεσβείες, σημαντικά υπουργεία και μεγάλα μουσεία. Η Βασιλίσσης Σόφιας συνδέει το κέντρο με τις βόρειες και ανατολικές συνοικίες.



Εικόνα 19. Τα Ανάκτορα από τη δυτική πλευρά της πλατειάς Συντάγματος στην αρχή του εικοστού αιώνα (<http://www.geothea.gr/content/>)



Εικόνα 20. Η πλατεία Συντάγματος σήμερα
(<http://www.ethnos.gr/entheta.asp?catid=23539&subid=2&pubid=12286947>)

Ανάμεσα στο Κοινοβούλιο και την πλατεία καταλήγει η λεωφόρος Αμαλίας, που συνδέει το κέντρο με τις νοτιοανατολικές συνοικίες και τα παραθαλάσσια προάστια **(Εικόνα 21)**.



Εικόνα 21. Η πλατεία Συντάγματος με το μνημείο του Αγνώστου στρατιώτη και το Κοινοβούλιο. Ανάμεσα στην πλατεία και το μνημείο του αγνώστου στρατιώτη περνά η λεωφόρος Αμαλίας και κατευθύνεται προς την οδό Πανεπιστημίου. Επίσης φαίνεται και η στάση του μετρό στο Σύνταγμα. (www.bingmaps.com)

Στη συλλογική συνείδηση των Αθηναίων, η πλατεία Συντάγματος συνδέεται με σπουδαία πολιτικά γεγονότα, με πολιτικές συγκεντρώσεις και μεγάλες διαδηλώσεις, αλλά και μεγάλες γιορτές, όπως η πρωτοχρονιά (**Εικόνα 20- Εικόνα 22**).

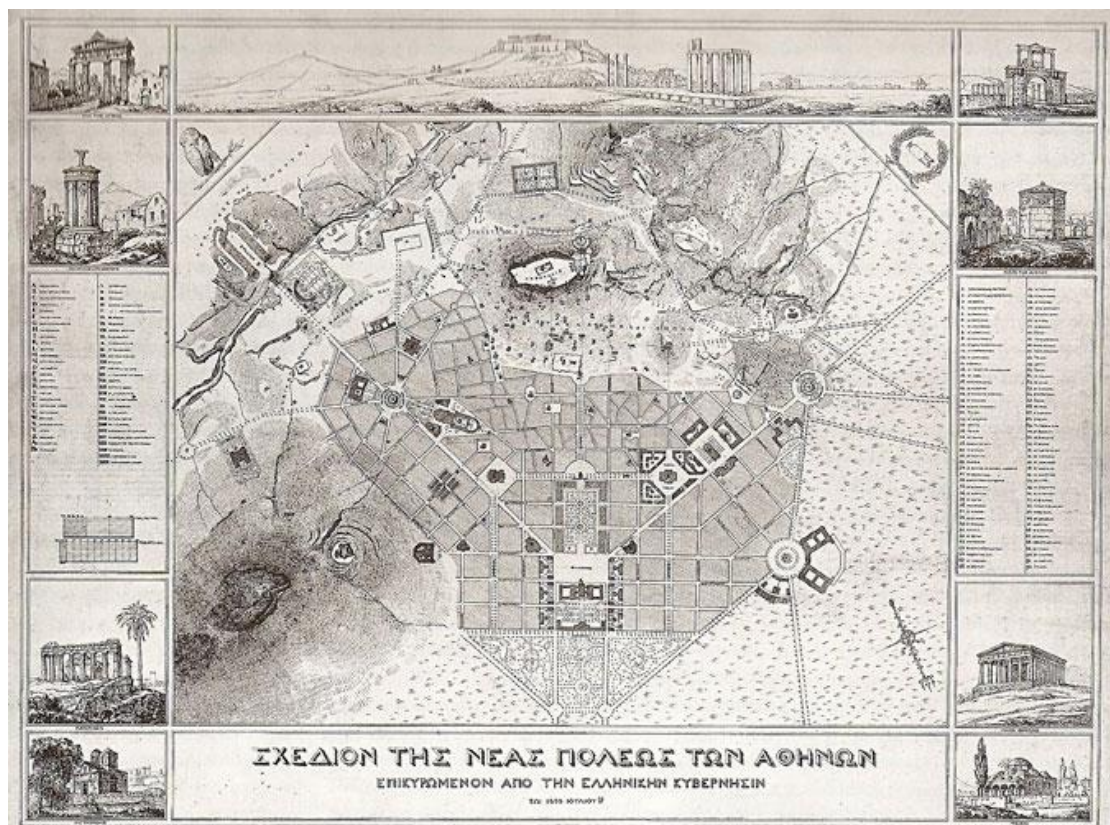


Εικόνα 22. Άποψη του κοινοβουλίου από την πλατεία Συντάγματος (<http://www.panoramio.com/photo/80011658>)

2.4 Η ΟΔΟΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ

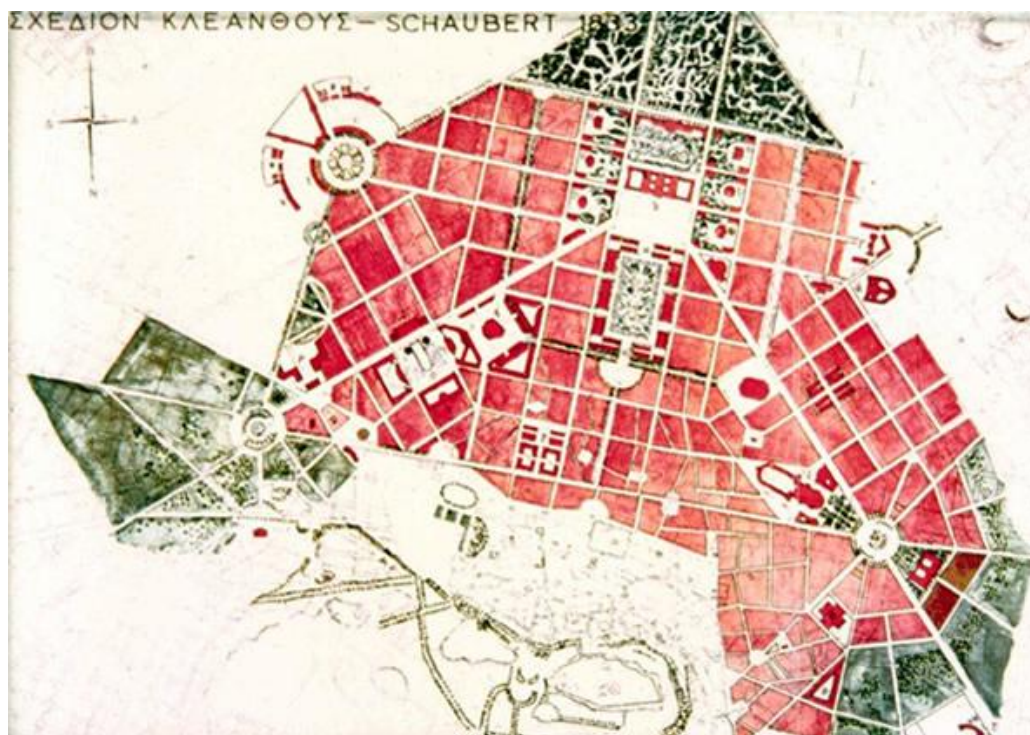
Η οδός Πανεπιστημίου συνδέει την πλατεία της Ομόνοιας με την πλατεία του Συντάγματος και αποτελεί για όλους τον πιο επιβλητικό δρόμο της σύγχρονης Αθήνας. Η Πανεπιστημίου ήταν μέρος του αρχικού σχεδίου της νέας Αθήνας, όπως το σχεδίασαν ο Κλεάνθης και ο Schaubert αλλά κυρίως όπως το άλλαξε ο Leon von Klenze. Είναι συνεπώς φορέας όλων των συντακτικών χαρακτηριστικών που πρόβαλε η νεωτερική ματιά τους πάνω στη γεωγραφική και ιστορική μορφολογία της πρωτεύουσας. Το σχέδιο των Κλεάνθη και Schaubert ανεδείκνυε την παράλληλη οδό Σταδίου σε άξονα σύνδεσης των δύο πλατειών, που βρίσκονταν στη θέση της Ομόνοιας και του Συντάγματος, **(Εικόνα 23)** αλλά η Πανεπιστημίου ήταν σε αυτό ένας δευτερεύων δρόμος. Στη θέση της σημερινής 'τριλογίας' θα υπήρχε μόνο μια τοπική Αγορά. Το σχέδιο του Klenze διατήρησε τη γενική γεωμετρία των τριών αξόνων που εκπορεύονται από μια κεντρική πλατεία αλλά έφερε δομικές αλλαγές στη ρυμοτομική οργάνωση και στη διάταξη των βασικών κτιρίων, αλλάζοντας την ιδεολογική σύνθεση της

πρωτεύουσας (**Εικόνα 24**). Παράλληλα προς την οδό Σταδίου χαραχτηκε τότε η σημερινή οδός Πανεπιστημίου ως τελευταίος περιμετρικός δρόμος του σχεδίου της πόλης. Μόνο ένα συγκρότημα κτιρίων είχε σχεδιαστεί έξω από τον 'περίπατο' αυτό, στη θέση της 'τριλογίας', με το 'Πανεπιστήμιον', τη 'Βιβλιοθήκη και Ακαδημία των Επιστημών' και την 'Ακαδημία των Τεχνών'. Ο άξονας συμμετρίας του συγκροτήματος αυτού αποκτούσε υλική μορφή σε μια γραμμική πλατεία με διπλή δενδροστοιχία, δηλαδή ένα είδος βουλεβάρτου ανάμεσα στην Πανεπιστημίου και τη Σταδίου, που ήταν στη θέση της οδού Κοραή. Η σημερινή οργάνωση του χώρου από την Ομόνοια στο Σύνταγμα και από την Πανεπιστημίου στη Σταδίου με αποκορύφωμα τη μνημειακή σχέση των δύο πλατειών και την ιδεολογική ταυτότητα των κτιρίων στον άξονα της οδού Κοραή, είναι έργο του Leo von Klenze και έχει επιβιώσει αμετάβλητη ως τις μέρες μας.

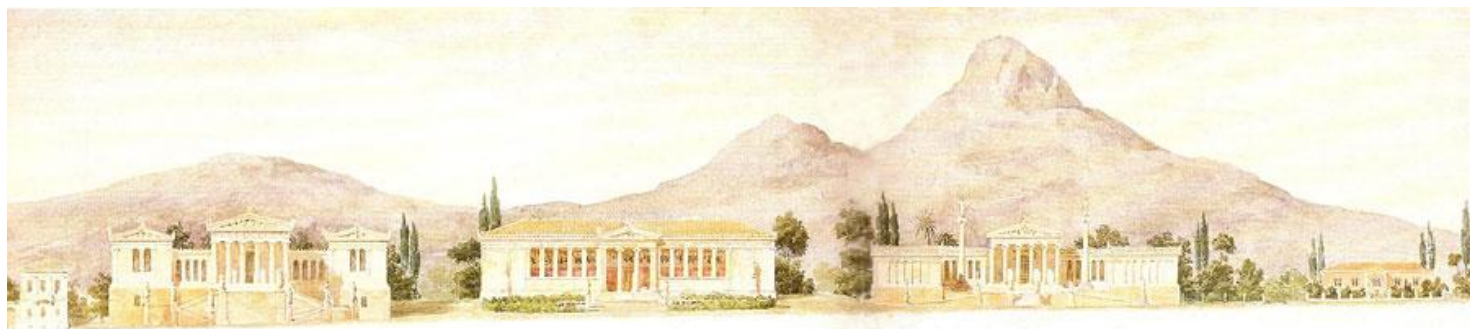


Εικόνα 23. Απόσπασμα από το σχέδιο της Αθηνάς των Κλεάνθη και Schaubert, στην ιδεατή σύνδεση των σημερινών πλατειών της Ομόνοιας (κάτω αριστερά) και του Συντάγματος (επάνω BENETH ELENA 34

δεξιά). Οι πλατείες συνδέονται με την σημερινή οδό Σταδίου.
(<http://www.greekscapes.gr/index.php/2010-01-21-16-47-29/landscapescat/34-attica/110-athens-centre.html>)



Εικόνα 24. Απόσπασμα από το σχέδιο της νέας Αθηνάς του Leo von Klenze. Αναγνωρίζεται σαφώς η σημερινή σχέση των πλατειών της Ομόνοιας και του Συντάγματος με τις οδούς Σταδίου και Πανεπιστημίου, καθώς και η σχέση της τριλογίας των πνευματικών Ιδρυμάτων με την οδό Κοραή και την πλατεία Κλαυθμώνος.
(<http://www.google.gr/imgres?hl=en&tbo=d&biw=1440&bih=772&tbn=isch&tbnid=7oMCGZCJkIfvRM:&imgrefurl=http://www.astynet.gr/static.php%3Fc%3D6&docid=gmy9TBvcCbasQM&imgurl=http://www.astynet.gr/photos/skleanthis.jpg&w=594&h=420&ei=X0HrUJbDAqXs0gXal4G4Aw&zoom=1&iact=hc&vpx=94&vpy=285&dur=3501&hovh=189&hovw=267&tx=120&ty=149&sig=114572671426442424474&page=1&tbnh=151&tbnw=213&start=0&ndsp=32&ved=1t:429,r:9,s:0,i:109>)



Εικόνα 25. Τμήμα της υδατογραφίας του Θ.Χάντσεν στο οποίο απεικονίζεται η αθηναϊκή τριλογία. (<http://www.greekscapes.gr/index.php/2010-01-21-16-47-29/landscapescat/34-attica/110-athens-centre.html>)



Εικόνα 26. Η Εθνική Βιβλιοθήκη, το Πανεπιστήμιο και η Ακαδημία. (Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη)



Εικόνα 27. Η οδός Πανεπιστημίου από το προαύλιο του Πανεπιστημίου και άποψη της πλατείας Κοραή. Στο βάθος το παλιό υπουργείο Οικονομικών που κατεδαφίστηκε στην πλατεία Κλαυθμώνος. (Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη)



Εικόνα 28. Άποψη της οδού Πανεπιστημίου από την Ομόνοια τη δεκαετία του 1930. Αριστερά διακρίνεται το θέατρο «Rex» (Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη)

Ωστόσο η πόλη δεν είχε σταθεροποιήσει ακόμα τη μορφή της. Η τοποθέτηση των Ανακτόρων στη σημερινή θέση του Κοινοβουλίου το

1837 ήταν καθοριστικής σημασίας για τη διαμόρφωση του κέντρου επειδή συνοδεύτηκε από την πολεοδομική αναθεώρηση του σχεδίου εμπρός στα Ανάκτορα, δίνοντας οριστική μορφή στην πλατεία του Συντάγματος και στη στροφή της οδού Πανεπιστημίου προς τη λεωφόρο Αμαλίας και τον ναό του Ολυμπίου Διός. Τα επόμενα χρόνια οικοδομήθηκαν στην Πανεπιστημίου πολλά σημαντικά κτίρια, που περιελάμβαναν, εκτός από την Ακαδημία, το Πανεπιστήμιό και τη Βιβλιοθήκη, τον ναό του Αγίου Διονυσίου των Καθολικών, το Αρσάκειο και το Οφθαλμιατρείο. Όλα αυτά ήταν έργα αρχιτεκτόνων που γνώρισαν μεγάλη φήμη στην Ελλάδα και το εξωτερικό, όπως οι Christian Hansen, Theophil Hansen, Leo von Klenze, Friedrich von Gärtner, Ernst Ziller, Λύσανδρος Καυταντζόγλου. Σε ελάχιστα χρόνια, η οδός Πανεπιστημίου, που ήταν ο φαρδύτερος δρόμος του κέντρου, ανεδείχθη σε ένα μεγαλοπρεπή μνημειακό άξονα, που σύντομα άφησε τη Σταδίου σε δεύτερη μοίρα **(Εικόνα 28)**.

Χάρη στη λειτουργική συνέχεια με τα Ανάκτορα, που ανανέωσε η μετατροπή τους σε Κοινοβούλιο στη διάρκεια του μεσοπολέμου, η Πανεπιστημίου, που ήταν άνετη, επιβλητική, κλασική και μοντέρνα ταυτόχρονα, αποτέλεσε τον φορέα των επίσημων παρελάσεων και πολλών διαδηλώσεων, που αναφέρονταν και τα δύο στην πολιτική εξουσία, αποκτώντας μια ξεχωριστή ταυτότητα στη συλλογική συνείδηση των πολιτών. Ταυτόχρονα ο δρόμος ανέλαβε με τα χρόνια ένα μεγάλο βάρος της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης και αναδείχθηκε σε κεντρική αρτηρία .

Στον ίδιο παρονομαστή τοποθετείται η οικοδόμηση στα μέτωπά της πολλών και μεγαλοπρεπών κτιρίων, όπως η κατοικία του Σλήμαν, το κεντρικό κτίριο της Τράπεζας της Ελλάδος, το μέγαρο της Αρχαιολογικής Εταιρείας, το μέγαρο του Μετοχικού Ταμείου Στρατού, το κινηματοθέατρο Ρεξ, ξενοδοχεία και ονομαστά καφενεία, όπως το Πανελλήνιον και του

Zonar's. Με τον ένα ή με τον άλλο τρόπο, η οδός Πανεπιστημίου αναδείχθηκε σταδιακά σε κύριο συμβολικό και λειτουργικό άξονα της πόλης. Και όπως ήταν φυσικό, με το πέρασμα του χρόνου επιβαρύνθηκε με όλα τα προβλήματα του υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου, χάνοντας μεγάλο μέρος από την παλιά μαγεία της **(Εικόνα 28)**.

Το πιο εντυπωσιακό σε αυτή τη σχέση εξέλιξης είναι η αντίφαση ανάμεσα στα στοιχεία που κρατούν ζωντανό το παρελθόν και σε εκείνα που το ανανεώνουν με αισιοδοξία για το μέλλον. Η μεταπολεμική Αθήνα αναζήτησε όλες τις χαρές που υπόσχονταν ο εκμοντερνισμός της πόλης. Πολλά κτίρια, κυρίως οι παλιές και αρχοντικές κατοικίες, ανοικοδομήθηκαν για να στεγάσουν γραφεία και άλλες συναφείς δραστηριότητες, άλλα κτίρια περιβλήθηκαν νέες μορφές και απέκτησαν περισσότερους ορόφους, οι όψεις τους στολίστηκαν με φωτεινές επιγραφές και διαφημιστικές πινακίδες, και στο επίπεδο του δρόμου, τα λεωφορεία, τα τρόλεϊ και τα αυτοκίνητα κατέλαβαν κυριολεκτικά το οδόστρωμα, μη επιτρέποντας σε πεζούς να περάσουν απέναντι παρά μόνο από τα φανάρια.

Η προετοιμασία του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου στην αρχή της δεκαετίας του '80 κατευθύνονταν από αυτό το πνεύμα. Το ενημερωτικό φυλλάδιο του Υπουργείου Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος, που πρόβαλε το νέο Ρυθμιστικό, είχε τίτλο να γίνει **«η Αθήνα και πάλι Αθήνα»** και στο εξώφυλλο μια εμβληματική εικόνα από την προτεινόμενη πεζοδρόμηση της οδού Πανεπιστημίου, στο σημείο συνάντησής της με τη νέα πλατεία Σανταρόζα. Η Πανεπιστημίου των αυτοκινήτων έχει γεμίσει με δέντρα και το οδόστρωμά της έχει αποδοθεί στους πεζούς, με μοναδικό μέσο κυκλοφορίας το φιλικό στο περιβάλλον τραμ. **(Εικόνα 29)**. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας έγινε νόμος στις 18 Φεβρουαρίου 1985 και ισχύει ακόμα. Στις «ειδικότερες κατευθύνσεις» περιλαμβάνονταν η «ποιοτική αναβάθμιση της πρωτεύουσας», που άρχιζε με την

«ενοποίηση και ανάδειξη των μεγάλων ιστορικών χώρων και την ανάδειξη αξόνων με ιστορική σημασία όπως η ιερά οδός και η οδός Πανεπιστημίου». Σύμφωνα με τον ισχύοντα νόμο, συνεπώς, η Πανεπιστημίου είναι ένας πεζόδρομος που εκκρεμεί η κατασκευή του στο εσωτερικό ενός περιμετρικά κλειστού αλλά «κύριου οδικού δικτύου».

Στα χρόνια που μεσολάβησαν από το 1985 ως σήμερα ολοκληρώθηκαν πολλά από τα έργα που προέβλεπε το Ρυθμιστικό, σε συνδυασμό με την προστασία της Πλάκας και τους πεζοδρόμους, που διαμόρφωσαν μια νέα κατάσταση στο κέντρο της πόλης. Η πεζοδρόμηση της Αποστόλου Παύλου και της Διονυσίου Αρεοπαγίτου και η ολοκλήρωση του νέου Μουσείου της Ακρόπολης, σε συνδυασμό με άλλα έργα αναβάθμισης του δημόσιου χώρου, που εκπονήθηκαν στο πλαίσιο της ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων, απέδωσαν στο κέντρο ένα χαρακτήρα αισθητικής και λειτουργίας που είναι πολύ πιο φιλικός στον πολίτη. Στην άλλη μεριά της πόλης, στη λειτουργική διασύνδεση της πλατείας της Ομόνοιας με το Σύνταγμα, τα προβλήματα έχουν ενταθεί προς διάφορες κατευθύνσεις, στις οποίες περιλαμβάνονται η πυκνή κυκλοφορία αυτοκινήτων, η πολιτική αμφισβήτηση, η κοινωνική αντιπαράθεση και η μεγάλη οικονομική κρίση. Το κρίσιμο ερώτημα της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου επανέρχεται σήμερα επιτακτικά τόσο στο επίπεδο της πολιτικής εξουσίας όσο και σε εκείνο του απλού πολίτη.

2.5 Η ΟΔΟΣ ΠΑΤΗΣΙΩΝ

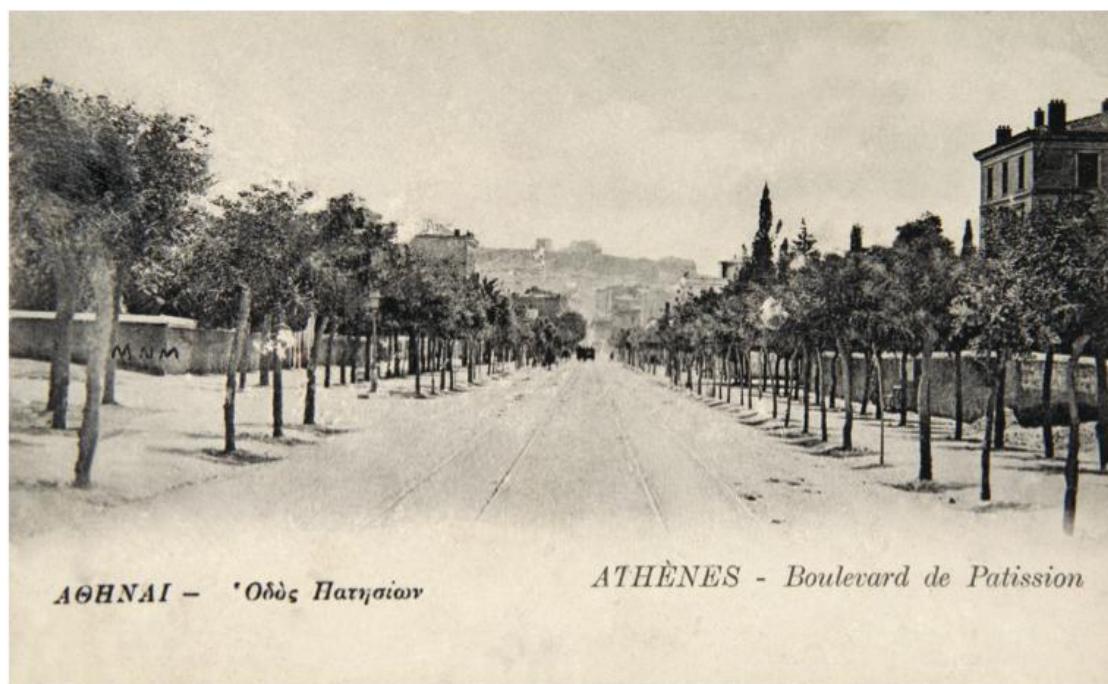
Η Πατησίων χαράχθηκε το 1908 με την πρώτη επίσημη διαίρεση της πόλεως των Αθηνών -κατόπιν μελέτης του Αθανασίου Γεωργιάδη- συνδέοντας τα Άνω Πατήσια με την πλατεία Ομονοίας στο κέντρο της Αθήνας. Ο δρόμος που οδηγούσε προς τα Πατήσια ήταν σε όλο το διάστημα του 19^{ου} αιώνα ο πιο δημοφιλής εξοχικός περίπατος των Αθηναίων και τα Πατήσια ένας εξαιρετικά ευχάριστος τόπος αναψυχής των κατοίκων της πρωτεύουσας. Το χωριουδάκι Πατήσια ήταν γεμάτο δροσερούς κήπους και κυριολεκτικά πνιγμένο στα δέντρα και τα άνθη. Η θέα από εκεί ήταν υπέροχη «καθώς άφηνε κανείς τη ματιά του να πλανιέται πάνω από την Αθήνα και να γλιστράει προς την θάλασσα» όπως γράφει χαρακτηριστικά ο Stadermann.

Το 1835 το 1841 με απόφαση του δήμου Αθηναίων άρχισε η διευθέτηση και η κατασκευή της οδού που οδηγούσε στο χωριό Πατήσια. (Εξαρχόπουλος, 1999)

Αποτελεί διοικητικό όριο μεταξύ διαφόρων συνοικιών του Δήμου της Αθήνας, όπως Άνω και Κάτω Πατήσια, Κυψέλη κλπ. Η Λεωφόρος Πατησίων φιλοξενεί μερικά από τα σπουδαιότερα ιστορικά κτήρια της Αθήνας, όπως το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο, το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, το κτήριο της ΑΣΟΕΕ, το σπίτι της Μαρία Κάλλας κ.α. Η οδός Πατησίων, επίσημα ονομάζεται οδός 28^{ης} Οκτωβρίου.

Η Πατησίων παρακολούθησε την επέκταση της πόλης προς βορρά στον 19^ο αιώνα και οδηγεί στην ομώνυμη συνοικία των Πατησίων. Η ευθεία χάραξη της αναδεικνύει στο βάθος του ορίζοντα, όταν κινείσαι προς το κέντρο, το Ερέχθειο και τον Παρθενώνα πάνω στην Ακρόπολη. **(Εικόνα 29)** Το πρώτο μέρος του δρόμου, από την Πανεπιστημίου ως την οδό Στουρνάρη, είναι στενότερο και έχει στις δύο πλευρές κτίρια γραφείων και καταστήματα. Αμέσως μετά τη Στουρνάρη ο δρόμος φαρδαιίνει αισθητά. Εκεί ακριβώς

κατασκευάστηκαν στο δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα το Πολυτεχνείο και το Αρχαιολογικό Μουσείο σε ύστερο νεοκλασικό ρυθμό. Στο πλατύ αυτό μέρος της οδού Πατησίων, που εκτείνεται ως την οδό Αγίου Μελετίου, βρίσκονται πολλά αξιόλογα κτίρια **(Εικόνα 30)** . Τα σημαντικότερα από αυτά είναι κοντά στο Μουσείο, αλλά μετά το Οικονομικό Πανεπιστήμιο και την οδό Κοδριγκτώνος, η οδός Πατησίων συγκεντρώνει πολυκατοικίες και στα δύο της μέτωπα, με χαρακτηριστική αστική τυπολογία και καταστήματα στο ισόγειο. Από την Αγίου Μελετίου και μετά η οδός Πατησίων στενεύει πάλι, όπως στην αρχή.



Εικόνα 29. Η οδός Πατησίων στην αρχή του 20^{ου} αιώνα. Στο βάθος η Ακρόπολη (Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη)



Εικόνα 30. Η οδός Πατησίων σήμερα, από το ίδιο περίπου σημείο, με την Ακρόπολη να διακρίνεται στο βάθος. (http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%BF:Patission_Avenue.JPG)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

| ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ |

Η Αθήνα είναι ταυτισμένη στην συνείδηση τόσο των Ελλήνων όσο και του υπόλοιπου κόσμου, με την Ακρόπολη. Αποτελεί το σημαντικότερο τοπόσημο της Ελλάδας και αποτελεί συμβολικό επίκεντρο της πρωτεύουσας. Η Ακρόπολη αποτελεί το κέντρο γύρω από το οποίο έχουν αναπτυχθεί ανά τους αιώνες όλοι οι αρχαιολογικοί χώροι της Αθήνας, όπως η αρχαία Αγορά ως το ναό του Ολυμπίου Διός και από το Θησείο ως την Πλάκα, συνδυάζοντας την αρχαία, τη βυζαντινή και τη νεότερη πόλη. Σε αυτή ακριβώς την περιφέρεια συγκλίνει η μεγάλη τουριστική δραστηριότητα της Αθήνας.

Η εμπορική δραστηριότητα της Αθήνας του 19^{ου} και του 20^{ου} αιώνα αναπτύχθηκε στον χώρο από την πλατεία Ομόνοιας έως την πλατεία Μοναστηρακίου. Η δραστηριότητα αυτή συνεχίζεται ακόμα και σήμερα με διάφορους τρόπους και η οποία μεταλλάσσεται συνεχώς.

Σε αντίθεση με το παλιό εμπορικό κέντρο, το νέο σχήμα της εμπορικής δραστηριότητας συγκεντρώνεται στην οδό Πατησίων, στην οδό Πανεπιστημίου, στην πλατεία Συντάγματος και εκτείνεται ως την λεωφόρο Βασιλίσσης Σόφιας και Αμαλίας.

Στο νέο αυτό σχήμα συγκεντρώνονται η πολιτική, οικονομική και πνευματική εξουσία, μαζί με ισχυρές εμπορικές και πολιτιστικές δραστηριότητες, μεγάλα γραφεία και ακριβές κατοικίες, σε άξονες κυκλοφορίας που εξυπηρετεί καλά η συγκοινωνία και προτιμούν οι μεγάλες πολιτικές εκδηλώσεις. Το προεδρικό μέγαρο, το πρωθυπουργικό γραφείο, το Κοινοβούλιο, πολλά υπουργεία και άλλοι σημαντικοί μηχανισμοί του κράτους, όπως το Συμβολικό της Επικρατείας και το

Γενικό Λογιστήριο, η Τράπεζα της Ελλάδος και οι έδρες των περισσότερων τραπεζών, τα μεγάλα Μουσεία, το Πολυτεχνείο και το Πανεπιστήμιο, η Εθνική Βιβλιοθήκη, η Ακαδημία, η Γαλλική, η Βρετανική και η Αμερικανική πρεσβεία, μεγάλα ξενοδοχεία, το Μέγαρο Μουσικής, κινηματογράφοι, θέατρα, κεντρικά βιβλιοπωλεία, πολυκαταστήματα, πολιτιστικά ιδρύματα, μεγάλα νοσοκομεία, μνημειακοί δρόμοι και πλατείες.

Στη δυτική πλευρά του σχεδίου της νέας Αθήνας, που αναπτύσσεται στα δυτικά της οδού Γ' Σεπτεμβρίου, της πλατείας της Ομόνοιας και της οδού Πειραιώς, έχουν διαμορφωθεί οι περισσότερες εμπορικές δραστηριότητες της πόλης.

Το κέντρο της Αθήνας περιβάλλεται από συνοικίες που διαφέρουν αισθητά, ως προς την κοινωνική, οικονομική και πολιτισμική σύνθεση των κατοίκων τους. Σε αυτό που μοιάζει να είναι ένα και ενιαίο κέντρο κάτω από την Ακρόπολη, υπάρχουν τελικώς πολλές διακριτές εναλλαγές τόσο κοινωνικές όσο και πολιτισμικές.

Το πρόβλημα του κέντρου, είναι αποτέλεσμα της σταδιακής εγκατάλειψης και της συνειδητής μετάλλαξής του με πρωτοβουλία και επιθυμία των ίδιων των κατοίκων του, που αναζητούσαν ένα καλύτερό αύριο. Είναι επίσης αποτέλεσμα των γεωγραφικά και δομικά ευρύτερων μεταλλαγών σε όλο το φάσμα της οικονομίας. Η αποχώρηση των κατοίκων και η μείωση του εμπορίου, που συνοδεύτηκε από τη σταδιακή απομάκρυνση υπηρεσιών του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα, έχει αφήσει ένα διαρκώς αυξανόμενο κενό. Εκείνο που έμοιαζε να είναι ο πυρήνας του ισχυρού εμπορικού κέντρου πριν από 30 χρόνια το εμπορικό τρίγωνο ανάμεσα στις πλατείες του Συντάγματος, της Ομόνοιας και του Μοναστηρακίου. Τώρα φθίνει σταθερά, έχοντας χάσει τη συνεκτική λειτουργία του στη πόλη. Επιπλέον, το ελαττωματικό κενό του κέντρου έλκει αναπόφευκτα όλες τις δραστηριότητες που

αναπτύσσονται ευκολότερα σε αυτό, διαμορφώνοντας μια αντίστροφη πόλη. Στην κατάσταση αυτή έχει συμβάλει αναντίρρητα η κοινωνική και η πολιτισμική αναδιάρθρωση του πραγματικού πληθυσμού της πρωτεύουσας, στην όποια κατοικούν πλέον πολύ διαφορετικές κοινότητες.

Η κρίση του κέντρου μπορεί να αναστραφεί με μια σειρά από συνδυασμένες ενέργειες που θα ενισχύσουν ξανά την κατοικία στο εμπορικό τρίγωνο δημιουργώντας μια νέα κεντρική συνοικία, θα διατηρήσουν τις παλιές επαγγελματικές δραστηριότητες που φθίνουν και θα φέρουν νέες, οι όποιες θα τονώσουν τη δυναμική του. Στόχος είναι η επιστροφή των κατοίκων στο κέντρο και των δραστηριοτήτων σε αυτό. Σκοπός δεν είναι να γίνει μόνο η Αθήνα όπως ήταν παλιά αλλά να αναγεννηθεί μέσα από ένα συνδυασμό της ιστορικότητας του κέντρου με ένα νέο χαρακτήρα. Το ζητούμενο είναι η δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την εγκατάσταση ποικίλων χρήσεων, που θα πυκνώσουν την οικονομία, το εμπόριο και την αναψυχή, την καλλιτεχνική παραγωγή και τον κόσμο τους, την κατοικία και τις συναφείς εξυπηρετήσεις, στη λογική της κοινωνικής διαστρωμάτωσης. Ταυτόχρονα θα αναδεχθεί το οικοδομικό, περιβαλλοντικό και πολιτισμικό οικοσύστημα του κέντρου ως ενιαίο σύνολο.

Ο αστικός χαρακτήρας και η ταυτότητα του κέντρου πρέπει να αναγνωρίζονται από ευρύτερα κοινωνικά στρώματα και να μπορούν να έχουν οικονομική, αισθητική και εκπαιδευτική λειτουργία. Στην προοπτική αυτή πρέπει να δώσουμε στο κέντρο της πόλης την ιδιότητα μιας πολυκεντρικής ενότητας που θα υπερβαίνει τους λειτουργικούς ή γεωγραφικούς διαχωρισμούς του 'εμπορικού τριγώνου' ή του 'ιστορικού κέντρου' και θα μπορεί να επεκτείνεται στη νέα μητροπολιτική κλίμακα της πρωτεύουσας διαταράσσοντας τους ομόκεντρους κύκλους γύρω από την Ακρόπολη. Η δημιουργία ενός νέου κέντρου θα

επαναπροσδιορίσει το χαρακτήρα του και την έννοια του είναι κύριος στόχος της μελέτης.

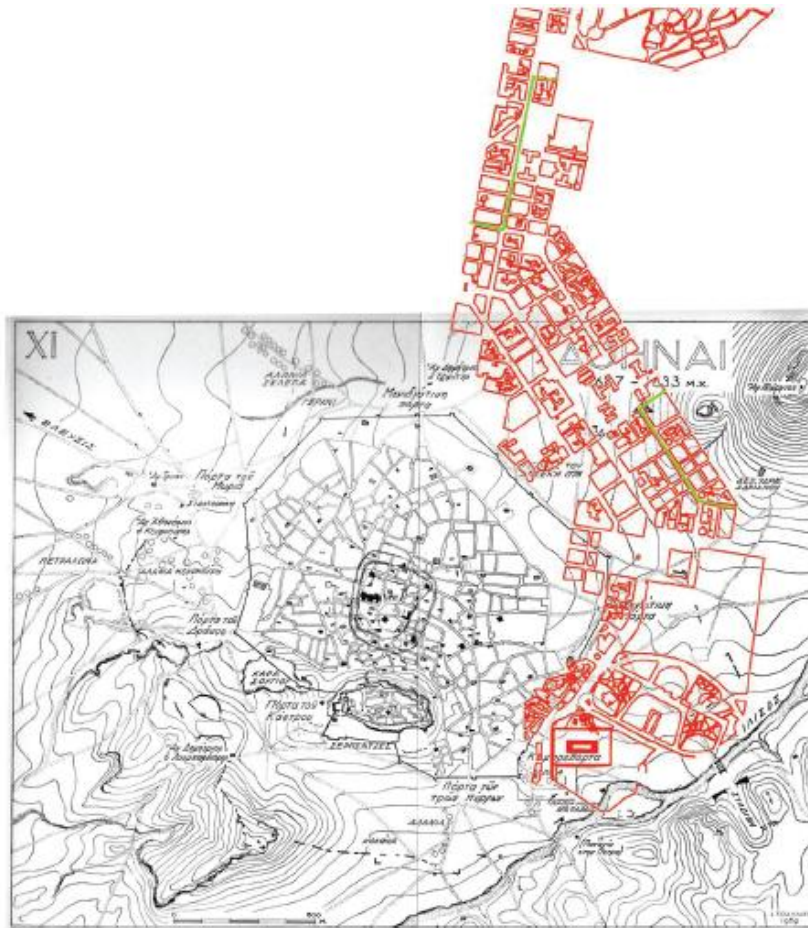
Η μελέτη της συγκεκριμένης περιοχής έχει ως σκοπό την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, τη λειτουργική σύνδεση των αρχαιολογικών χώρων με τη σύγχρονη πόλη, την προστασία, αποκατάσταση και ανάδειξη της αρχιτεκτονικής των ιστορικών κτιρίων και της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, την ενίσχυση του αστικού πρασίνου και τον περιβαλλοντικό .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 | ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ |

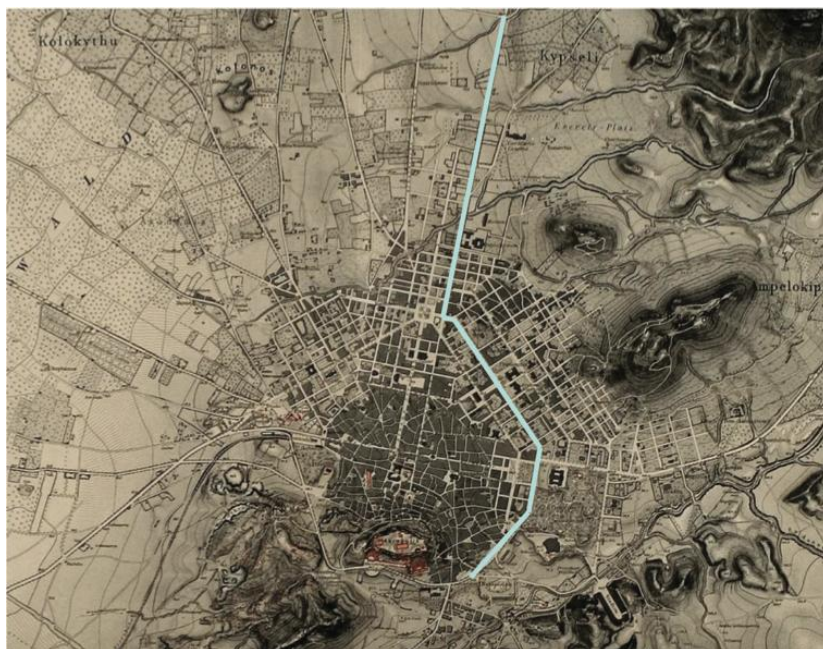
Τα δεδομένα της κατάστασης που υπάρχουν τόσο στην πόλη όσο και στην περιοχή μελέτης είναι ποικίλα. Η καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης έχει περιοριστεί σε τρεις κατευθύνσεις οι οποίες είναι απαραίτητες για τον σχεδιασμό του χώρου. Η πρώτη αφορά τα ιστορικά κτίρια που βρίσκονται κυρίως κατά μήκος της οδού Πανεπιστημίου και λιγότερο επί της οδού Πατησίων και αποτελούν μέρος της πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της πρωτεύουσας. Η δεύτερη αφορά τις τωρινές χρήσεις γης, και η τρίτη τα στοιχεία του δημόσιου χώρου όπως είναι οι πλατείες, στον οποίο γίνεται και ο σχεδιασμός.

4.1 ΤΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Η σύγχρονη Αθήνα είναι αποτέλεσμα του πολεοδομικού σχεδιασμού του 19^{ου} αιώνα. Η περιοχή μελέτης αφορά, την οδό Πανεπιστημίου και την οδό Πατησίων, με στροφή στις πλατείες Σανταρόζα, Κοραή και της Ομόνοιας, και το οποίο αποτυπώνει τον τρόπο με τον οποίο επεκτάθηκε η νέα πόλη γύρω από την παλιά **(Εικόνα 31-32)**.



Εικόνα 31. Το σχέδιο μελέτης στον άξονα της λεωφόρου Αμαλίας , της οδού Πανεπιστημίου και της οδού Πατησίων πάνω στο σχέδιο της προεπαναστατικής Αθήνας (Αρχιτεκτονικός διαγωνισμός με τίτλο «Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου»)



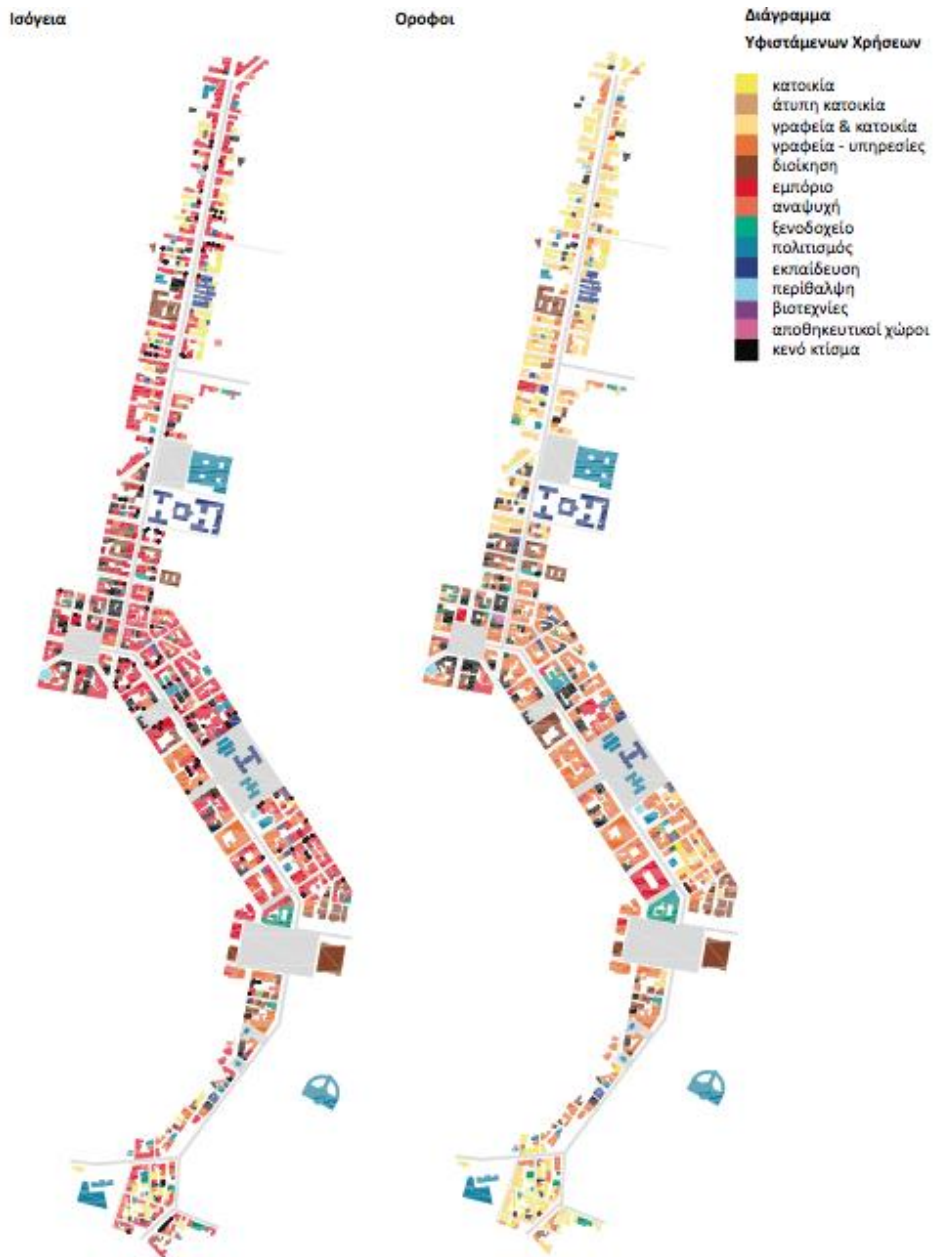
Εικόνα 32. Το σχέδιο μελέτης στον άξονα της λεωφόρου Αμαλίας , της οδού Πανεπιστημίου και της οδού Πατησίων πάνω στο σχέδιο της Αθήνας του 1875. (Αρχιτεκτονικός διαγωνισμός με τίτλο «Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου»)

Τα έργα κατασκευής του μετρό έχουν δείξει ότι υπάρχει πλούσια κληρονομιά σε μικρό βάθος κάτω από την επιφάνεια του εδάφους. Ωστόσο τα κτίρια που υπάρχουν στην περιοχή είναι κυρίως του 19^{ου} και του 20^{ου} αιώνα. Πολλά από αυτά είναι κτίρια σημαντικής αρχιτεκτονικής και στεγάζουν συμβολικά ισχυρές λειτουργίες. Δίπλα τους βρίσκονται κτίρια μικρότερης σημασίας, που προστατεύονται, και άλλα που δεν εμπίπτουν σε κανένα καθεστώς προστασίας. Η διαβάθμιση εξαρτάται από το θεσμικό πλαίσιο, που διακρίνεται σε κηρύξεις διατηρητέων κτιρίων από το Υπουργείο Πολιτισμού . Παρόλα αυτά υπάρχουν κτίρια τα οποία δεν έχουν καταγραφεί σε κατάσταση προστασίας αλλά θεωρούνται ιδιαίτερα αξιόλογα.

4.2 ΟΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Η σχέση των χρήσεων γης στην ευρύτερη ζώνη της περιοχής μελέτης, μεταβάλλεται ανάλογα με τις χρήσεις των κτιρίων που υπάρχουν στο κάθε κομμάτι της περιοχής (**Εικόνα 33**). Ιδιαίτερο ρόλο παίζει και η σχέση των κτισμένων κτιρίων και των στοών με τον δημόσιο χώρο. Παρατηρώντας του χάρτες αντιλαμβανόμαστε ότι η κατοικία απουσιάζει στον άξονα της οδού Πανεπιστήμιου και στην αρχή της λεωφόρου Αμαλίας και της οδού Πατησίων, καθώς το μεγαλύτερο μέρος αποτελείται από το εμπόριο, το σύστημα των υπηρεσιών και της διοίκησης, των πολιτιστικών και εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων και των ξενοδοχειακών μονάδων. Ωστόσο μεγάλο είναι το μέρος των κενών κτιρίων δημοσίου χαρακτήρα πολλά από τα οποία ανήκουν σε κοινωνικούς φορείς και ιδρύματα, στη ζώνη από την οδό Σταδίου ως την οδό Ακαδημίας και από την Ομόνοια ως το Σύνταγμα, αλλά ακόμα και στην οδό Πατησίων μέχρι το Αρχαιολογικό Μουσείο.

Η πλατεία Δικαιοσύνης (Σανταρόζα) και η πλατεία Ομονοίας αποτελούν ένα σαφές παράδειγμα της σημερινής εγκατάλειψης. Οι χρήσεις που εξυπηρετούνται στις πλατείες αυτές είναι καθαρά για λειτουργικούς σκοπούς. Απουσιάζει η έννοια της πλατείας και αποτελούν ορισμένες από τις πιο κακόφημες περιοχές της Αθήνας.



Εικόνα 33. Η διάθρωση των χρήσεων γης στα ισόγεια και τους ορόφους το 2011. (αρχιτεκτονικός διαγωνισμός με τίτλο «Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου»)

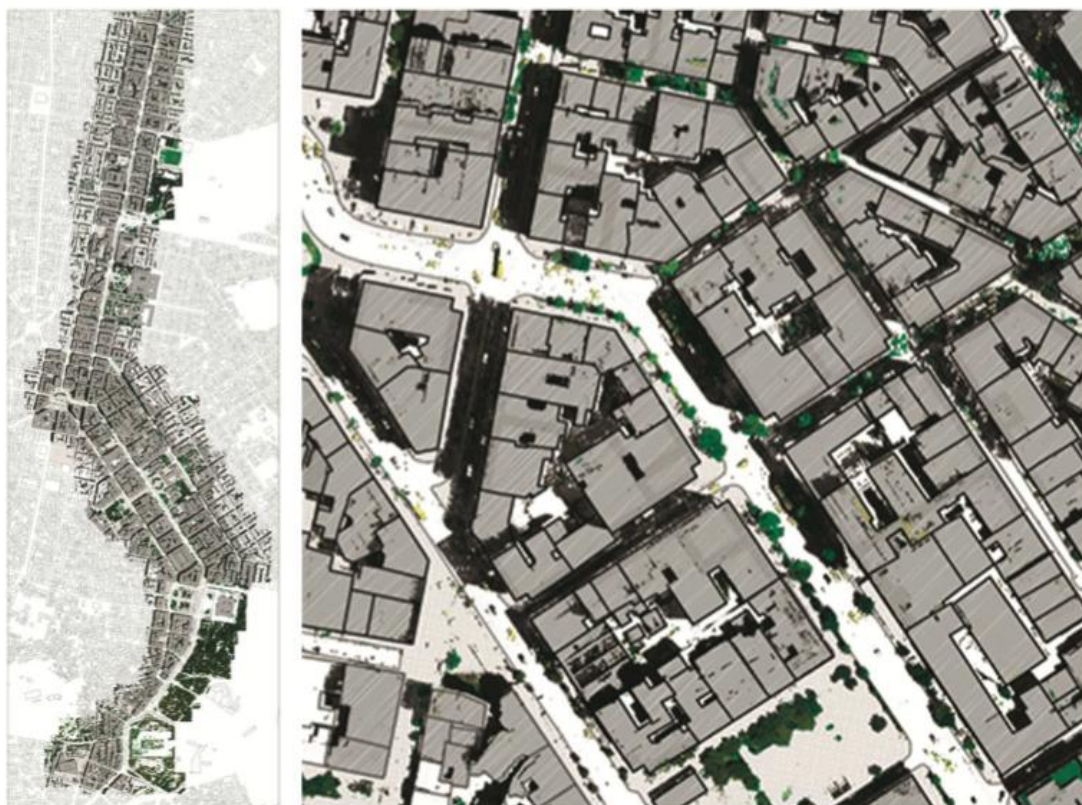
4.3 Ο ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ

Η παρούσα μεταπτυχιακή μελέτη αφορά τον δημόσιο χώρο που βρίσκεται στην οδό Πανεπιστημίου και την οδό Πατησίων. Δημόσιος είναι ο χώρος στον οποίο μπορούν ισότιμα να είναι και να ενεργούν

όλοι χωρίς περιορισμό ή έλεγχο άλλο από εκείνο της γενικά ορισμένης αστικής νομιμότητας (Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός με τίτλο «Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου»). Ο δημόσιος χώρος αποτελεί κοινό και βασικό αγαθό για τους πολίτες μιας χώρας. Είναι χώρος επαφής και επικοινωνίας των ανθρώπων. Ωστόσο η πολιτεία έχει την ευθύνη να τον αναδείξει και να τον μεταμορφώσει σε πόλο έλξης των κατοίκων.

Ο δημόσιος χώρος που αφορά την ευρύτερη περιοχής μελέτης περιλαμβάνει πλατείες, δρόμους και πεζοδρόμια. Το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα είχε αποδοθεί στην κυκλοφορία των οχημάτων με αποτέλεσμα ο πεζός να περιορίζεται σημαντικά στα πεζοδρόμια (**Εικόνα 34**). Ο άξονας της μεταπτυχιακής μελέτης εξυπηρετεί κυρίως την εμπορική δραστηριότητα και καθόλου την αναψυχή και επομένως οι επισκέπτες διαπερνούν τον χώρο χωρίς να παραμένουν σε αυτόν. Τα πεζοδρόμια είναι στενά και δύσβατα και συχνά είναι κατειλημμένα από αυτοκίνητα τα οποία εξυπηρετούν τις χρήσεις των υπηρεσιών αυτών. Η αναδιάταξη του κέντρου αποτελεί κύριο σκοπό της μεταπτυχιακής μελέτης, η οποία θα δώσει προτεραιότητα στον πεζό και θα δημιουργήσει χώρους παραμονής σε αυτόν και όχι ένα απλό πέρασμα.

Το κτίριο του Πανεπιστημίου, της Ακαδημίας, της Βιβλιοθήκης καθώς και η Πλατεία Συντάγματος μπορούν να αποτελέσουν τον κύριο πόλο έλξης στο κέντρο και επίσης τον καθρέφτη του πολιτισμού και της παράδοσης της Ελλάδας. Σκοπός δηλαδή είναι να επανασχεδιαστεί το κέντρο της πόλης με βάση τον πολιτισμό, την πολιτική και την υπάρχουσα πολεοδομία. Η αρχιτεκτονική του δημοσίου αυτού χώρου είναι το πρωταρχικό μέλημα σε αυτό τον σχεδιασμό για την ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου.



Εικόνα 34. Υπάρχουσα διάθρωση δημόσιου χώρου δρόμων, πεζοδρομίων και πλατειών καθώς και υπάρχουσα φύτευση (Αρχιτεκτονικός διαγωνισμός με τίτλο «Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου»)



Εικόνα 35. Το δίκτυο του μετρό και του τραμ και οι προβλεπόμενες επεκτάσεις του τραμ και του μετρό στην περιοχή παρέμβασης (Αρχιτεκτονικός διαγωνισμός με τίτλο «Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου»)

Σημαντικό παράγοντα για τον σχεδιασμό της υπό μελέτη περιοχής είναι το μετρό που υπάρχει ήδη στην περιοχή και αυτό που πρόκειται να επεκταθεί με αποτέλεσμα να μην μπορούν να γίνουν παρεμβάσεις σε μεγάλο βάθος (**Εικόνα 35**). Οι εξαερισμοί, οι ανελκυστήρες καθώς και οι είσοδοι του μετρό είναι ήδη υπάρχουσες υποδομές οι οποίες πρέπει να ληφθούν υπόψη για τον σχεδιασμό. Εξίσου σημαντικό σημείο είναι τα

αναμενόμενα αρχαία, σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βάθος από την επιφάνεια του οδοστρώματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 | Η ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΜΕ ΑΞΟΝΑ ΤΗΝ ΟΔΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ |

Η υφιστάμενη κατάσταση κυκλοφορίας στην Αθήνα στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην κυκλοφορία από το κέντρο πόλης με αυτοκίνητο. Παρά την κατασκευή μεγάλων αρτηριών ταχείας κυκλοφορίας η κίνηση στο κέντρο δεν μπορεί να περιορισθεί, καθώς αποτελεί κομβικό σημείο. Στην πραγματικότητα, οι δρόμοι από όλα τα περιφερειακά κέντρα συγκλίνουν στο κέντρο πόλης και διασταυρώνονται σε ένα μεγάλο Χ, που τέμνεται στους τρεις παράλληλους δρόμους της Σταδίου, της Πανεπιστημίου και της Ακαδημίας, επιτρέποντας τη διαμπερή κυκλοφορία από το κέντρο για την καλύτερη εξυπηρέτηση των περιφερειών.

Ο περιορισμός της διαμπερούς κυκλοφορίας και η ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας θα κάνουν το κέντρο ευκολότερα προσιτό και περισσότερο επιθυμητό για όσους κατοικούν μακριά από αυτό. Για το σκοπό αυτό προτείνεται η διατήρηση του κυκλοφοριακού δακτυλίου που υπάρχει μέχρι σήμερα για να εξυπηρετεί τις μέχρι τώρα κινήσεις.

Η κίνηση των αυτοκινήτων προτείνεται να γίνει στους άλλους μεγάλους οδικούς άξονες που περικλείουν το κέντρο όπως είναι η οδός Σταδίου με αλλαγή όμως της κατεύθυνσης κυκλοφορίας.

Για την αποτροπή της διέλευσης από το κέντρο πόλης με αυτοκίνητο 'διαχωρίζεται' η διασταυρούμενη συνάντηση όλων των μεγάλων δρόμων που οδηγούν στο κέντρο σε μεγάλες ανοιχτές θηλιές που μπορούν να το τροφοδοτούν ή να εφάπτονται σε αυτό και να απομακρύνονται.

Στόχος είναι η ενίσχυση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς όπως είναι το μετρό, τα λεωφορεία και η νέα προτεινόμενη γραμμή του τραμ. Οι επισκέπτες του κέντρου θα μπορούν να το επισκεφτούν εύκολα με τα ΜΜΜ. Αυτό θα βοηθήσει την μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στο κέντρο αλλά θα βοηθά την απλή διέλευση τους από αυτό.

Η προτεραιότητα στον πεζό αναπτύσσεται σε όλη την ενδιάμεση ζώνη των οδών Σταδίου και Ακαδημίας, που έχει άξονα την οδό Πανεπιστημίου, ενσωματώνοντας και δημιουργώντας γραμμικές πλατείες. Στόχος είναι η δημιουργία ενός ενιαίου γραμμικού πάρκου που θα εκτείνεται από την αρχή της οδού Πανεπιστημίου έως την συμβολή της οδού Πατησίων με την λεωφόρο Αλεξάνδρας. Οι πλατείες που βρίσκονται στο ενδιάμεσο συμπεριλαμβάνονται και αυτές στον σχεδιασμό και δίνουν ένα ακόμη μεγαλύτερο νόημα στην προτεινόμενη ανάπτυξη. Η ροή των πεζών θα είναι ομαλή και επίσης θα τους οδηγεί νοητά και προς τους υπόλοιπους αρχαιολογικούς χώρους της Αθήνας. Η σύνδεση προς νότο με τους αρχαιολογικούς χώρους, από τη Διονυσίου Αρεοπαγίτου και τη Βασιλίσσης Όλγας, και η διάχυση στην πόλη από τη βόρεια πλευρά, τόσο προς την Αιόλου και το ιστορικό κέντρο όσο και στην οδό Πατησίων, προς το Αρχαιολογικό Μουσείο αποτελεί σημαντικό βήμα της πρότασης.

Με την πρόταση αυτή δίνεται σημαντική προτεραιότητα στον πεζό εφόσον εκτός από το Σύνταγμα που συνδέεται με το Μοναστηράκι μέσω της Ερμού, ο πεζός θα διαχέεται πλέον και στην οδό Πανεπιστημίου. Αξιοποιούνται και συνδέονται σταδιακά όλοι οι αρχαιολογικοί χώροι της Αθήνας μέσα από ένα μεγάλο πράσινο περίπατο. Ο κάθετος άξονας της Κοραή θα ενισχυθεί ουσιαστικά και συμβολικά. Η Πατησίων θα αναλάβει πρόσθετη πεζή πορεία προς το Πολυτεχνείο, το Αρχαιολογικό Μουσείο και το Πεδίο του Άρεως.

Η προσβασιμότητα στο κέντρο με αυτοκίνητο και με τη δημόσια συγκοινωνία. Η συνολική αναδιάρθρωση του δικτύου της οδικής κυκλοφορίας στην Αττική στα τελευταία δέκα χρόνια, σε συνδυασμό με το δίκτυο σταθερής τροχιάς, μεταβάλλεται δραστικά τις συνθήκες της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και τη γεωγραφία προέλευσης-προορισμού. Η κατασκευή της Αττικής οδού και η διασύνδεση της με άλλους άξονες ταχείας κυκλοφορίας συνέβαλαν στην απομάκρυνση από το κέντρο πόλης υπηρεσιών και εμπορικής δραστηριότητας και εξασφάλισαν καλύτερη κυκλοφορία ανάμεσα στα περιφερειακά κέντρα της πόλης. Ταυτόχρονα, οι γραμμές του μετρό και το τραμ ανέλαβαν ένα σημαντικό φόρτο καθημερινών μετακινήσεων, βελτιώνοντας πολύ τη δημόσια συγκοινωνία και τις συνθήκες κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στην περιφέρεια του δακτυλίου.

Η Ομόνοια, το Σύνταγμα και το Μοναστηράκι θα συνδέονται πλέον μέσω ενός ενιαίου περιπάτου ο οποίος δίνει σαφή προτεραιότητα στον πεζό. Η πλατεία Ομόνοιας θα αποκτήσει την παλιά της αίγλη και δεν θα αποτελεί αναγκαστικό πέρασμα αλλά τόπο συνάντησης. Αναβαθμίζονται βέβαια έτσι και οι υπόλοιπες πλατείες που βρίσκονται στο ενδιάμεσο του γραμμικού αυτού περιπάτου όπως είναι η πλατεία Κοραή και η πλατεία Σανταρόζα.

Τα μέσα μαζικής μεταφοράς συναντώνται επίσης και στα τρία αυτά σημεία με αποτέλεσμα την διευκόλυνση των επισκεπτών. Οι τρεις γραμμές του μετρό συναντώνται ανά δύο σε κάθε πλατεία, και με το τραμ στο Σύνταγμα και στην Ομόνοια, με δεδομένη την προέκταση του τραμ στην οδό Πατησίων.

Η ένταξη της Πανεπιστήμιου σε ένα ευρύ δακτύλιο κυκλοφορίας στο κέντρο με δημόσια συγκοινωνία και προτεραιότητα στον πεζό. Η

επιλογή της πεζοδρόμησης της οδού Πανεπιστήμιου συμπαρασύρει την απόδοση των περισσότερων από τους καθέτους δρόμους και των

δημόσιων χωρών στον πεζό, με αποτέλεσμα η οδός Πανεπιστημίου να λειτουργήσει ως πόλος έλξης για τους κατοίκους της πόλης και ως σημείο συνάντησης. Προτείνεται να γίνονται οι ελάχιστες δυνατές διελεύσεις με αυτοκίνητο κυρίως για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων και των λειτουργιών που υπάρχουν στην εν λόγω περιοχή. Οι λειτουργίες αυτές είναι αναγκαίες και περιλαμβάνουν ξενοδοχεία, καταστήματα και σταθμούς στάθμευσης.

Με τη γραμμική αυτή σύνδεση θα εκτονωθεί το κέντρο από τον πληθωρισμό των μέσων μεταφοράς και θα ενταθεί η προσβασιμότητα της Πανεπιστημίου και του ευρύτερου κέντρου με μέσα μαζικής μεταφοράς. Με την ανάπλαση αυτή το θα δημιουργηθεί μια γραμμική πλατεία με τις ήδη υπάρχουσες λειτουργίες αλλά και νέες.

Η κυκλοφοριακή ρύθμιση του κέντρου στον άξονα της οδού Πανεπιστημίου. Με την προτεινόμενη ανάπλαση του κέντρου και τη πεζοδρόμηση της οδού Πανεπιστημίου και της οδού Πατησίων δημιουργείται η ανάγκη για αλλαγή της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στο κέντρο.

Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που προτείνονται από τον ευρωπαϊκό αρχιτεκτονικό διαγωνισμό με τίτλο «Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου» είναι οι εξής:

- Στην οδό Πανεπιστημίου περνάει μόνο η γραμμή του τραμ.
- Η κίνηση αντιστρέφεται στην οδό Ακαδημίας
- Η οδός Σταδίου διατηρεί τη σημερινή πορεία της
- Οι δρόμοι που περιβάλλουν την πλατεία Ομονοίας διατηρούν τις σημερινές πορείες τους
- Η κάθοδος της Βασιλίσσης Σόφιας από την Ακαδημίας ως το Σύνταγμα παραμένει εκτός κυκλοφορίας για τα ΙΧ αυτοκίνητα και παραδίδεται στους πεζούς και τη δημόσια συγκοινωνία.

(Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός με τίτλο «Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου»)

Η χάραξη της γραμμής του τραμ στη οδό Πανεπιστημίου και την συνέχιση της προς την οδό Πατησίων. Η χάραξη του τραμ ακολουθεί την πρόταση του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού με θέμα την «Ανασυγκρότηση του κέντρου μέσω της οδού Πανεπιστημίου.

Η νότια πλευρά της Πανεπιστημίου είναι σκιασμένη τις περισσότερες ώρες της ημέρας. Η τοποθέτηση της γραμμής του τραμ γίνεται από τη μέση της οδού και προς τα νότια έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η προστασία από τον ήλιο σε όσους περιμένουν το συρμό και ελεγχόμενη έκθεση στον ήλιο σε μεγαλύτερη έκταση σε όσους επιλέξουν την αναψυχή στο βορειοανατολικό τμήμα. Σε αυτό το τμήμα είναι σήμερα συγκεντρωμένα και τα περισσότερα καταστήματα αναψυχής και εμπορικής εξυπηρέτησης του κοινού.

Προτείνεται φύτευση στο ενδιάμεσο των γραμμών του τραμ με *sedum* τόσο για το αισθητικό όσο και το βιοκλιματικό αποτέλεσμα.

6.1 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Κύριος στόχος της ανάπλασης της περιοχής μελέτης είναι η αναβάθμιση του πιο κεντρικού σημείου της Αθήνας. Η ιστορικότητα του χώρου σε συνδυασμό με την γεωγραφική του θέση προσφέρουν μια μοναδική ευκαιρία ανάπλασης και επιστροφής των κατοίκων στο ιστορικό κέντρο της πόλης. Αυτό επιτυγχάνεται με την δημιουργία ενός ενιαίου πεζόδρομου που θα εκτείνεται από την πλατεία Συντάγματος κατά μήκος της οδού Πανεπιστημίου και κατόπιν επί της οδού Πατησίων έως και την συμβολή της με την λεωφόρο Αλεξάνδρας. Κατά μήκος δημιουργούνται ανοιχτοί χώροι πρασίνου στις ήδη υπάρχουσες πλατείες όπως στην πλατεία Κοραή και στην πλατεία Σανταρόζα επί της οδού Πανεπιστημίου, και τέλος στην πλατεία Ομονοίας στην συμβολή των οδών Πανεπιστημίου και Πατησίων. Οι πλατείες αυτές από απλοί χώροι διέλευσης μεταμορφώνονται σε χώρους παραμονής-αναψυχής των πολιτών ενώ παράλληλα αναβαθμίζονται αισθητικά και λειτουργικά.

Μέσω του τολμηρού αυτού εγχειρήματος σκοπός είναι η μετατροπή του κέντρου της Αθήνας από χώρο διέλευσης αυτοκινήτων σε τόπο προορισμού των κατοίκων της για αναψυχή και βελτίωση της ποιότητας ζωής τους. Μέσω της κίνησης κατά μήκος του νέου πράσινου αστικού άξονα αναδεικνύεται η ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά της πρωτεύουσας. Παράλληλα με την λειτουργική, αισθητική, περιβαλλοντική αναβάθμιση του κέντρου αναμένεται και η ενίσχυση των εμπορικών, οικονομικών και διοικητικών λειτουργιών της περιοχής.

Οι γενικοί περιβαλλοντικοί στόχοι σχετίζονται, όπως είναι φυσικό, με πλήθος επιμέρους παραμέτρων που αφορούν σε τομείς του

περιβάλλοντος που είναι σημαντικοί για μια αστική, πυκνά δομημένη περιοχή. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Αύξηση του πρασίνου στην συγκεκριμένη περιοχή
- Ενίσχυση χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς
- Μείωση επιπέδων θορύβου, από τους γειτονικούς δρόμους
- Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης
- Δημιουργία κοινόχρηστων χώρων
- Η κλιματική αναβάθμιση του κέντρου
 1. Μείωση της μέγιστης θερινής θερμοκρασίας του αέρα
 2. Μείωση των βαθμοωρών κλιματισμού
 3. Βελτίωση του δείκτη θερμικής άνεσης
 4. Μείωση της μέσης μέγιστης θερμοκρασίας επιφάνειας

6.2 ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Για τον σχεδιασμό του προτεινόμενου πεζόδρομου κατά μήκος των οδών Πανεπιστημίου και Πατησίων κύρια πηγή έμπνευσης αποτέλεσε η εικόνα και η λειτουργία του «χάρακα». Ο χάρακας αποτελεί ένα από τα βασικότερα εργαλεία που χρησιμοποιούνται στον σχεδιασμό. Συνδυάζεται με αυτό τον τρόπο η αρχιτεκτονική γεωμετρία με το τρίγωνο του αρχικού σχεδιασμού του κέντρου ως γεωμετρικό σχήμα και νόρμα. Λειτουργία του είναι η χάραξη ευθειών και η μέτρηση αποστάσεων. Διακρίνεται από την γραμμική μορφή του καθώς και από τις γραμμές σε ίσες αποστάσεις που φέρει πάνω του.

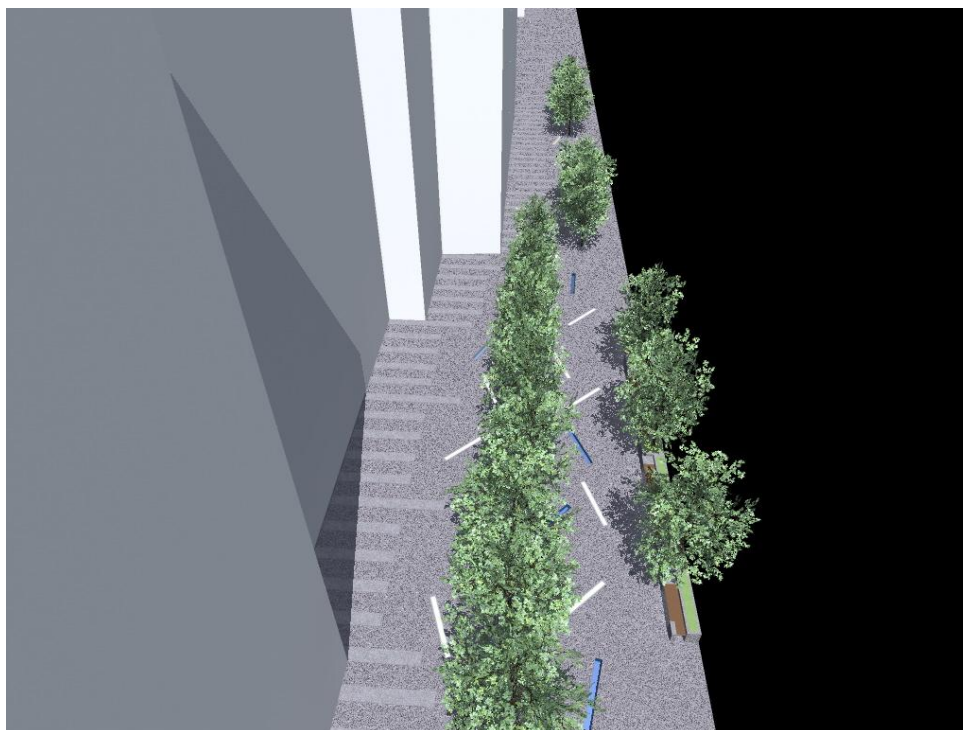
Ο χάρακας συμβολίζει επίσης την τάξη, την κανονικότητα και την σύνδεση σημείων αλλά ταυτόχρονα και της απόστασης.

Η γραμμική μορφή του χάρακα μεταφέρθηκε και αποτυπώθηκε στις επιμήκεις μεγάλες οδικές αρτηρίες των οδών Πανεπιστημίου και Πατησίων.

6.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η ΟΔΟΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ

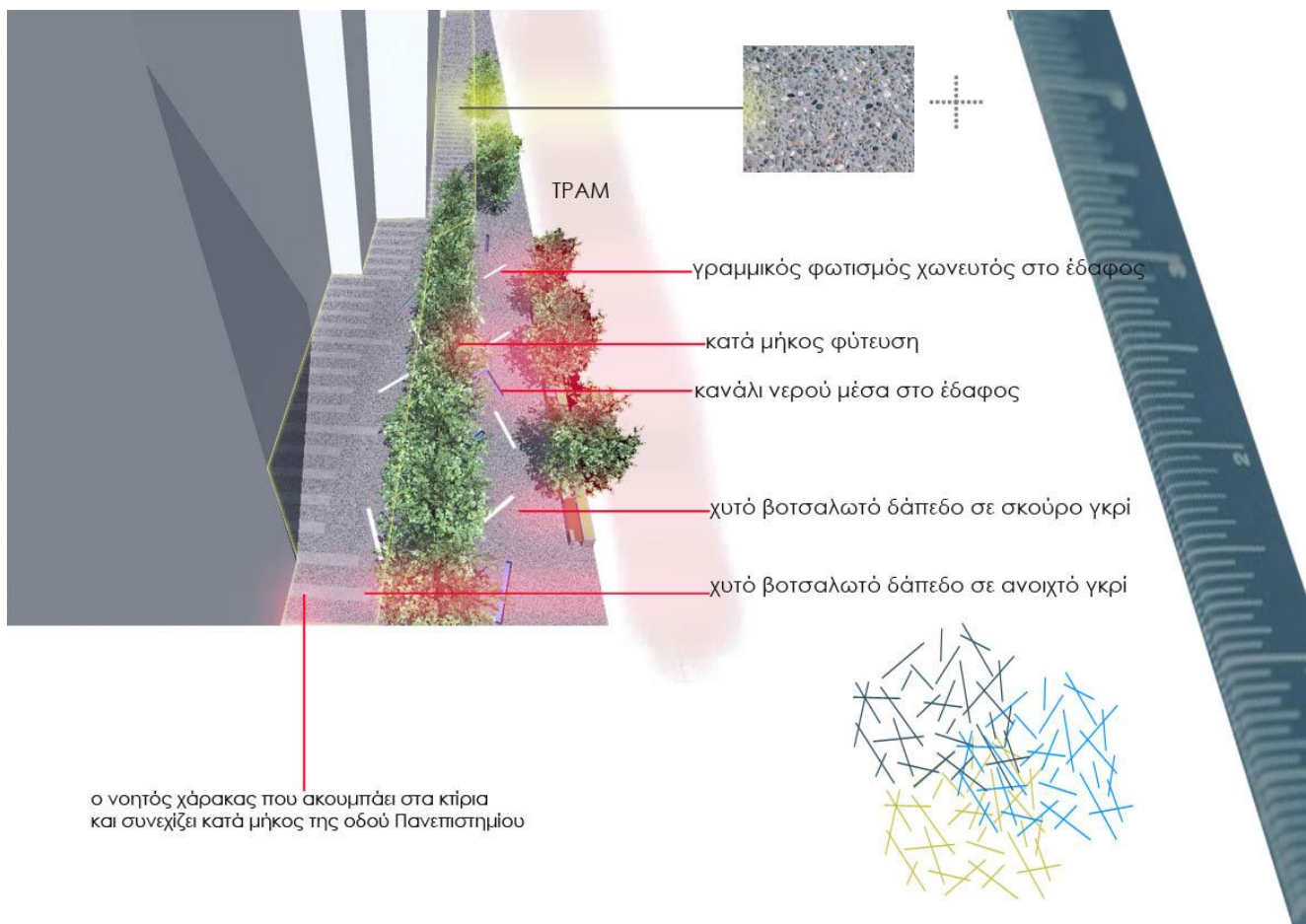
Η οδός Πανεπιστημίου μεταμορφώνεται σε ένα επιμήκη πεζόδρομο ο οποίος έχει αφετηρία την συμβολή της με την οδό Βασιλίσσης Αμαλίας και καταλήγει στην πλατεία Ομόνοιας. Κατά μήκος του πεζόδρομου η γενική ιδέα του χάρακα αποτυπώνεται μόνο στην νοτιοδυτική πλευρά της οδού. Ο χάρακας ακουμπάει νοητά στα κτίρια αυτής της πλευράς και δίνει την δυνατότητα στους περιπατητές να μπορούν ακόμη και να υπολογίσουν μια απόσταση σε πραγματικές διαστάσεις (**Εικόνα 36**).



Εικόνα 36. Τρισδιάστατη απεικόνιση ενός τυχαίου σημείου κατά μήκος της δυτικής πλευράς της οδού Πανεπιστημίου. Στην εικόνα απεικονίζεται ο σχεδιασμός του χάρακα.

Για την αποτύπωση του χάρακα στην πλακόστρωση κατά μήκος όλης της οδού χρησιμοποιούνται πλακίδια ελαφρά διαφορετικής χρωματικής απόχρωσης σε μια συνεχή αλληλουχία σε ισόποσες αποστάσεις ενός μέτρου μεταξύ τους. Η κύρια δαπεδόστρωση της οδού προτείνεται από χυτό βοτσαλωτό δάπεδο χρώματος σκούρο γκρι ενώ τα πλακίδια προτείνονται από το ίδιο υλικό σε μια πιο ανοιχτή απόχρωση του γκρι. Τα πλακίδια έχουνε στην πλειοψηφία τους διαστάσεις 0.60m πλάτος και 4m μήκος ενώ κάθε τέσσερα πλακίδια παρεμβάλλεται ένα πέμπτο με διαστάσεις 0.60m πλάτος και 6m μήκος προκειμένου να επιτύχουμε μια πιο ακριβή αποτύπωση της εικόνας του χάρακα, ο οποίος αποτελεί και την κεντρική σχεδιαστική μας ιδέα. Ο χάρακας αυτός διακόπτεται στα σημεία όπου εντοπίζονται πλατείες και οδικοί άξονες κατά μήκος της οδού Πανεπιστημίου.

Κατά μήκος τμημάτων του κεντρικού άξονα καθώς και της βορειοανατολικής πλευράς της οδού Πανεπιστημίου επιχειρείται να αποτυπωθεί στην δαπεδόστρωση μια πιο ελεύθερη μορφή ενός σπασμένου χάρακα με άτακτα τοποθετημένων των γραμμών του. Η πλευρά αυτή του πεζόδρομου έρχεται σε αντίθεση με τη αυστηρή αρχιτεκτονική σχεδίαση της απέναντι πλευράς δίνοντας μια αίσθηση ελευθερίας. Κατά αυτό τον τρόπο υποδηλώνεται μια μετάβαση από τον αυστηρό γεωμετρικό αστικό ιστό και τα ψυχρά δομικά υλικά στις ελεύθερες και ακανόνιστες γραμμές ενός φυσικού τοπίου. Σε αυτή τη περίπτωση οι γραμμές αναπαρίστανται με κανάλια νερού και γραμμικό φωτισμό στο έδαφος (Εικόνα 37), στοιχεία που απαντώνται στο φυσικό περιβάλλον και δημιουργούν μια αίσθηση αρχιτεκτονικού περιπάτου

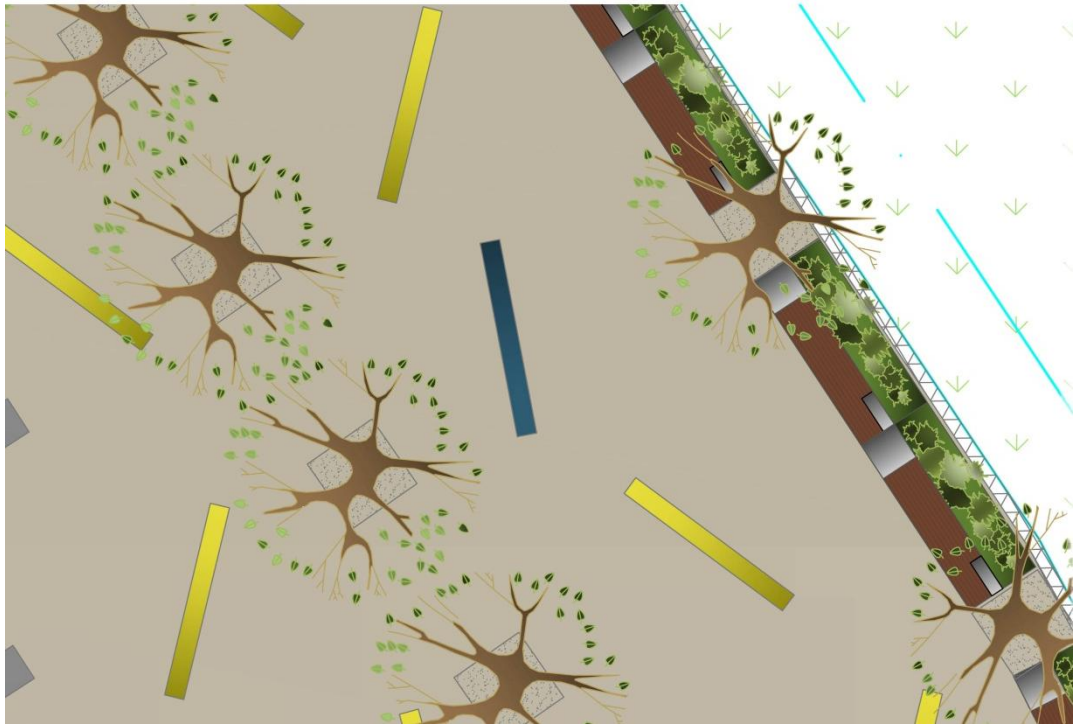


Εικόνα 37. Τρισδιάστατη απεικόνιση τμήματος της οδού Πανεπιστημίου

μέσα από την φύση.

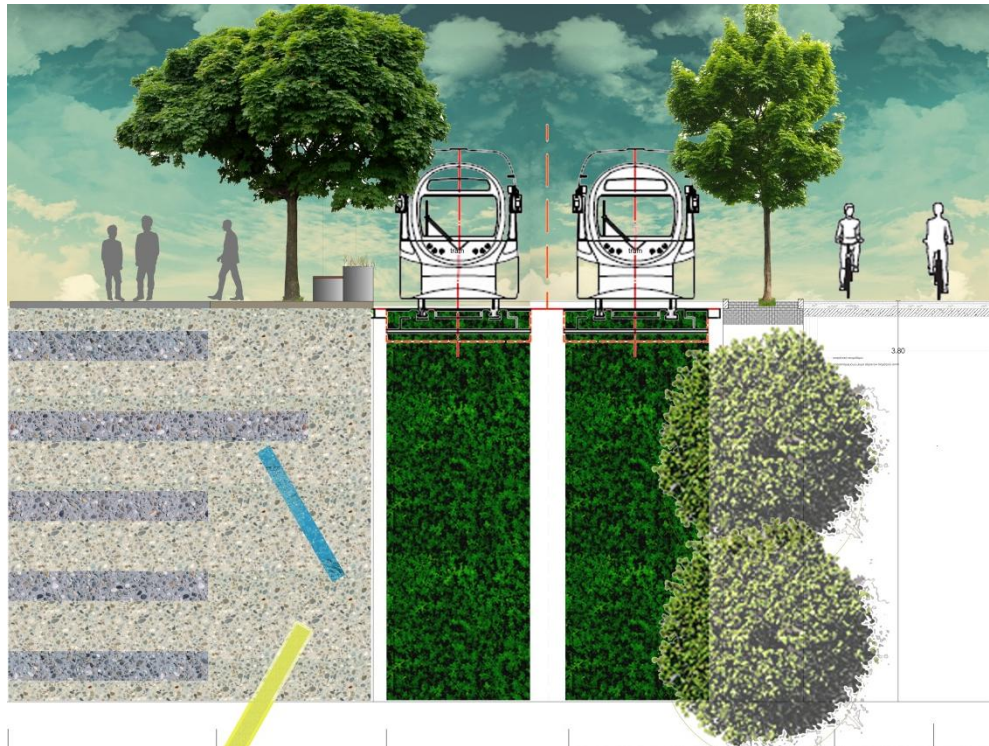
Προκειμένου να βελτιώσουμε βιοκλιματικά τις συνθήκες που θα επικρατούν στον υπό διαμόρφωση πεζόδρομο προτείνεται η γραμμική δενδροφύτευση κατά τμήματα σε όλο το μήκος της οδού στο κεντρικό της άξονα με φυτικά είδη όπως ξυλοκερατιές (*Ceratonia siliqua*), χαρουπιές, αμυγδαλιές και πλατάνια σε ομαδικές φυτεύσεις ανά είδος. Οι συστάδες φυλλοβόλων και αειθαλών δέντρων εναλλάσσονται προκειμένου να επιτύχουμε την επιθυμητή σκίαση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους σε ορισμένα τμήματα ενώ παράλληλα στόχος μας είναι και να τονιστεί και η εναλλαγή των εποχών μέσω της πτώσης των φύλλων και της ανθοφορίας στο σύγχρονο άνθρωπο της πρωτεύουσας, ο οποίος έχει συνηθίσει να ζει σε ένα ψυχρό και αφιλόξενο αστικό περιβάλλον το οποίο του παρέχει ελάχιστες ευκαιρίες επαφής με την φύση.

Η προβλεπόμενη τροχιοδρόμηση του τραμ κατά μήκος της οδού Πανεπιστημίου καταλαμβάνει ένα σημαντικό τμήμα του κεντρικού άξονα της οδού και δεν επιτρέπει την χωροθέτηση ανοικτών και εκτεταμένων χώρων στάσης και αναψυχής. Έτσι οι χώροι όπου προσφέρονται στον πολίτη για στάση ή ανάπαυση περιορίζονται σε γραμμικά μικρά καθιστικά **(Εικόνα 38)** κατά μήκος των γραμμών του τραμ. Ο οπτικός αποκλεισμός των γραμμών στους χώρους αυτούς επιτυγχάνεται μέσω φύτευσης σε ζαρντινιέρες περιμετρικά τους **(Εικόνα 39)**.



Εικόνα 38. Λεπτομέρεια της κάτοψης όπου διαφαίνονται τα παγκάκια

Σε μια προσπάθεια αύξησης της χρήσης ποδηλάτου στο κέντρο της Αθήνας διαμορφώνεται ποδηλατοδρόμος ο οποίος υποδηλώνεται με διαφορετικό υλικό και χρώμα δαπεδόστρωσης προκειμένου να διαχωριστεί από τον υπόλοιπο πεζόδρομο παρέχοντας την απαιτούμενη ασφάλεια τόσο στους πεζούς όσο και στους ποδηλάτες (**Εικόνα 39**).



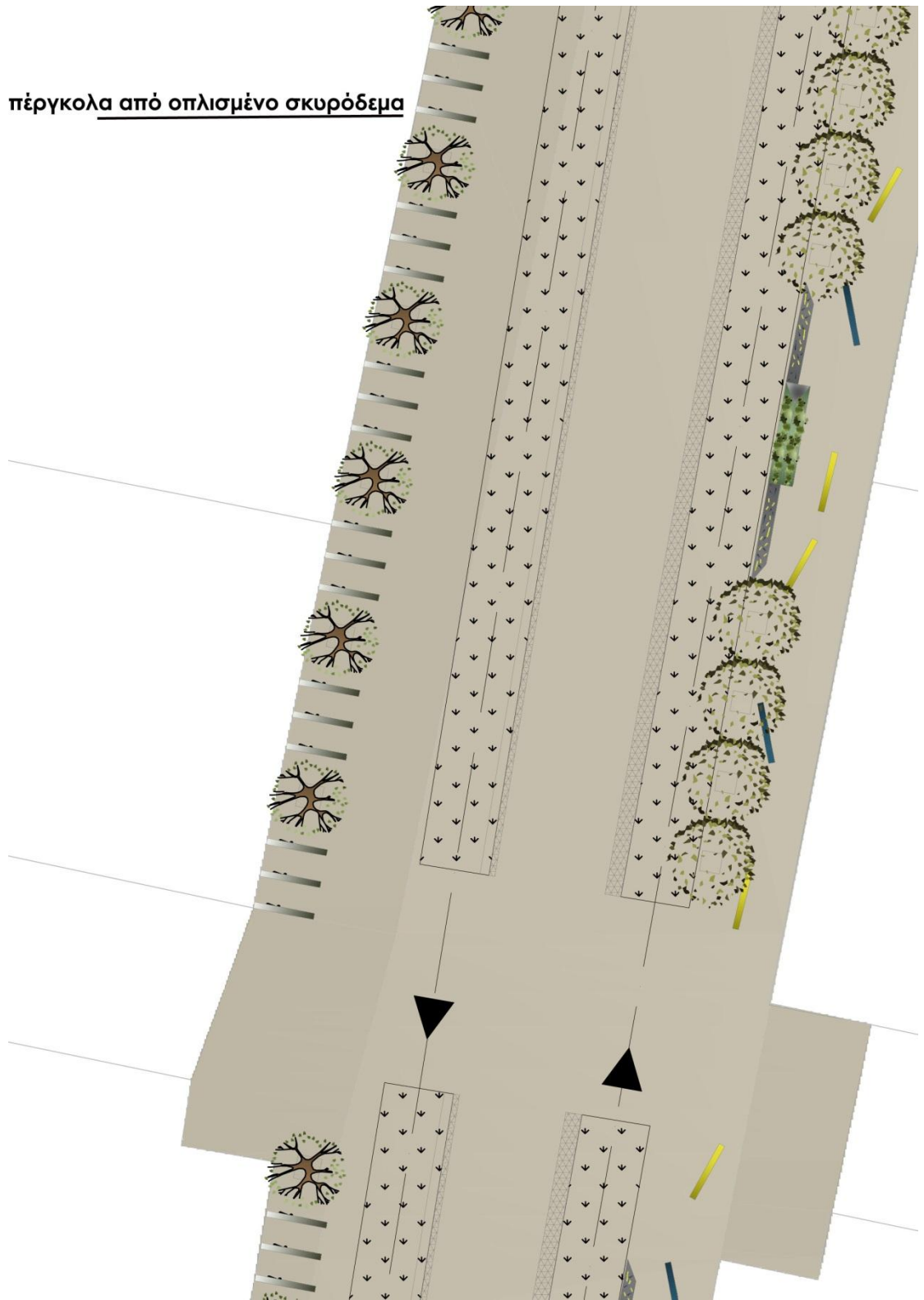
Εικόνα 39. Απεικόνιση του τραμ ,του ποδηλατοδρόμου καθώς και της οδού Πανεπιστημίου σε τυχαίο σημείο

Η ΟΔΟΣ ΠΑΤΗΣΙΩΝ

Η σχεδιαστική ιδέα που εφαρμόσθηκε στον πεζόδρομο της οδού Πανεπιστημίου συνεχίστηκε με κάποιες τροποποιήσεις και στον προτεινόμενο πεζόδρομο κατά μήκος της οδού Πατησίων μέχρι την διασταύρωση με την οδό Αλεξάνδρας δημιουργώντας μια ομαλή μετάβαση κατά την κίνηση, ενώ παράλληλα επιτυγχάνεται και σύνδεση των δύο χώρων.

Κατά την ίδια λογική στην δυτική πλευρά της οδού Πατησίων αποτυπώνεται η μορφή του χάρακα στα τμήματα που εντοπίζονται κτίρια. Στην περίπτωση αυτή όμως, οι γραμμές του χάρακα δεν εντοπίζονται στην δαπεδόστρωση αλλά ανασηκώνονται **(Εικόνα 40)** και υποδηλώνονται με την κατασκευή μιας γραμμικής πέργκολας σε όλο το μήκος της οδού με τα δομικά στοιχεία της πέργκολας.

πέργκολα από οπλισμένο σκυρόδεμα



Εικόνα 40.Σημείο κάτοψης της οδού Πατησίων όπου διαφάνεται η πέργκολα, το τραμ και η απεικόνιση του σπασμένου χάρακα.

Η πέργκολα έχει πλάτος 4m και αποτελείται από οπλισμένο σκυρόδεμα. Ανά τακτά διαστήματα η πέργκολα διακόπτεται από δενδροστοιχίες οι οποίες αποτελούνται από ξυλοκερατιές (*Ceratonia siliqua*). Έτσι εξασφαλίζεται καθ' όλη την πορεία κίνησης επί του πεζοδρόμου επιθυμητή σκίαση ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες όπου επικρατούν αντίξοες συνθήκες από πλευράς θερμοκρασίας και ηλιοφάνειας.

Στην ανατολική πλευρά της οδού Πατησίων ακολουθείται η έννοια του σπασμένου χάρακα ο οποίος αποτελείται από κανάλια νερού και γραμμικό επιδαπέδιο φωτισμό, όπως ακριβώς γίνεται και στην οδό Πανεπιστημίου. Αυτό έχει ως σκοπό να εξομαλυνθεί η αυστηρότητα της πέργκολας από ψυχρό υλικό στην ελεύθερη πλευρά της Πατησίων.

Τέλος, το τραμ συνεχίζει από την οδό Πανεπιστημίου στην οδό Πατησίων μέχρι να συναντήσει την λεωφόρο Αλεξάνδρας όπου και θα στρίψει. Παράλληλα με το τραμ από την βορειοανατολική πλευρά τοποθετείται γραμμική φύτευση κατά τμήματα μαζί με χώρους καθιστικού για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών και των περαστικών.

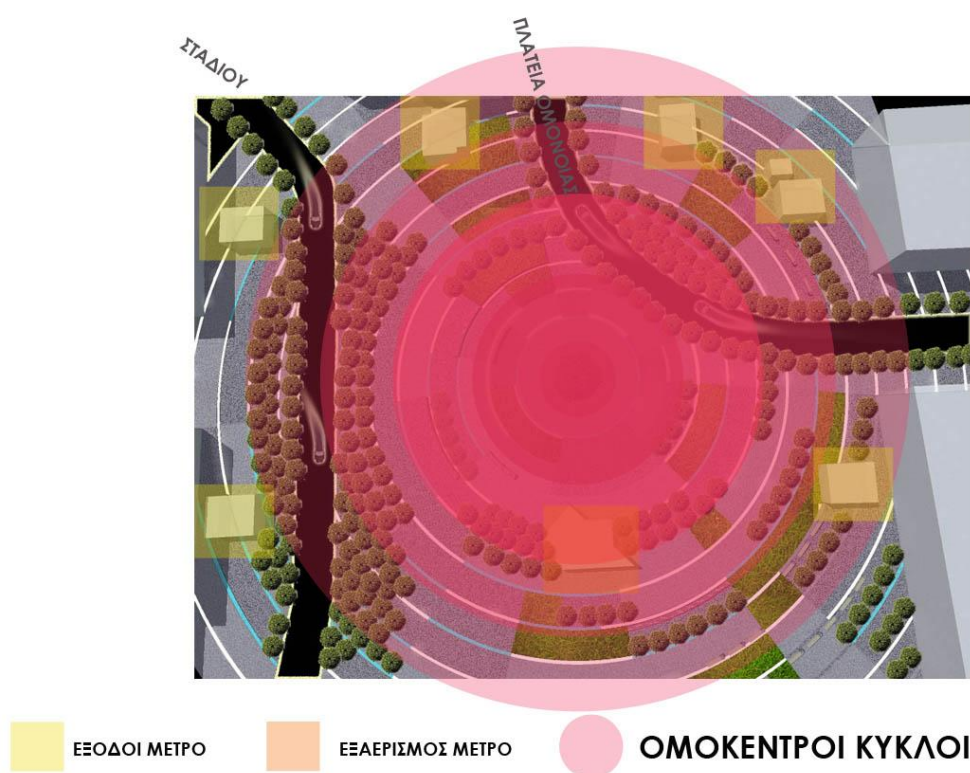
Η ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΜΟΝΟΙΑΣ

Η Ομόνοια αποτέλεσε για δεκαετίες χώρο συνάντησης και συνάθροισης των πολιτών της Αθήνας. Οι αλληπάλληλες προσπάθειες διαμόρφωσης της σε μια πλατεία φιλική προς τον πολίτη χαρακτηρίζονταν από την χρήση σκληρών και ψυχρών δομικών υλικών με έντονη την απουσία του φυτικού υλικού, με αποτέλεσμα την αποτροπή των πολιτών να την χρησιμοποιούν ως ένα χώρο παραμονής και ανάπαυσης.

Στην προκειμένη πρόταση σχεδιασμού δίνεται έντονη σημασία στην χρήση εκτεταμένων φυτοκαλυμμένων επιφανειών γεγονός που θα

βελτιώσει βιοκλιματικά τις συνθήκες που θα επικρατούν και θα την καθιστά περισσότερο φιλική στον πολίτη.

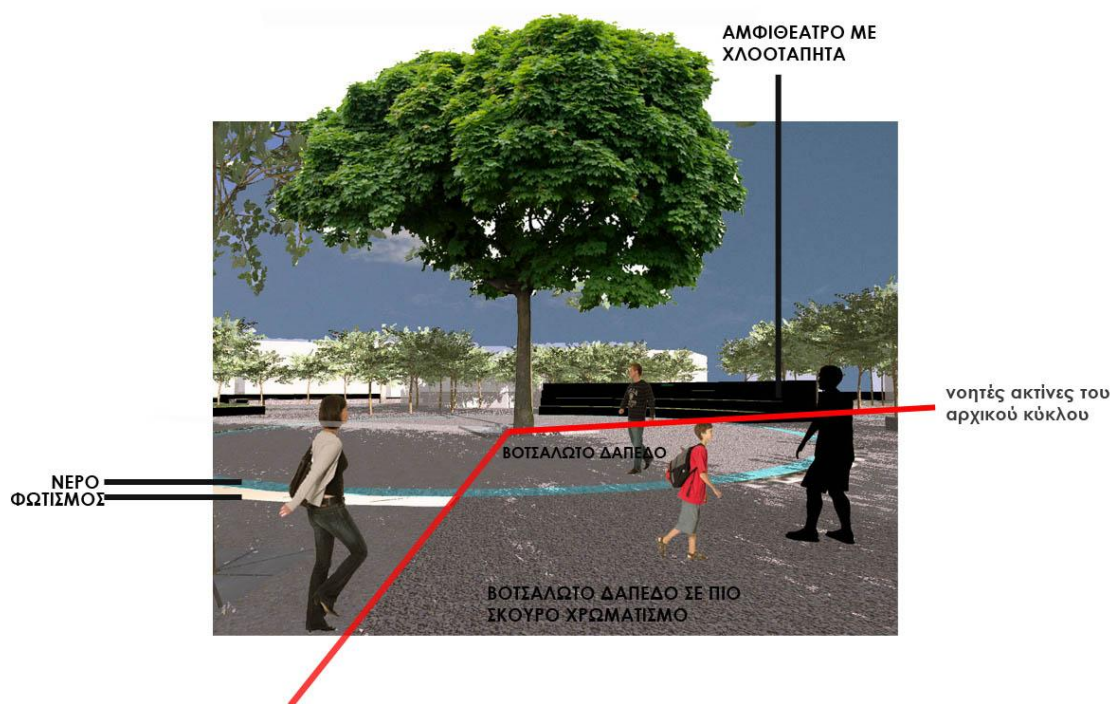
Ο σχεδιασμός της πλατείας βασίζεται σε αλληπάλληλους ομόκεντρους κύκλους με κέντρο τους το κέντρο της πλατείας **(Εικόνα 41)**. Ο κυκλικός αυτός σχεδιασμός προσπαθεί να κάνει αναφορά στον επί χρόνια κυκλικό σχήμα της πλατείας και το οποίο μέσα στα χρόνια έχει αλλοιωθεί. Οι αλληπάλληλοι κύκλοι δίνουν μια αίσθηση κίνησης από το εσωτερικό προς το εξωτερικό της πλατείας και αντίστροφα όπως ο κυματισμός μιας σταγόνας νερού στην επιφάνεια του νερού. Η διάταξη αυτή δημιουργεί μια αίσθηση κίνησης και την εντύπωση αύξησης του χώρου της πλατείας.



Εικόνα 41. Απεικόνιση της βασικής ιδέας σχεδιασμού της πλατείας Ομονοίας με βάση τους ομόκεντρους κύκλους.

Οι ομόκεντροι αυτοί κύκλοι υποδηλώνονται με την χρήση διαφορετικού χρώματος δαπεδόστρωση, καναλιών νερού, επιδαπέδιου

φωτισμού, καθιστικών καθώς και χαμηλών φυτικών φρακτών σε διάφορους συνδυασμούς **(Εικόνα 43)**. Η εναλλαγή των στοιχείων αυτών γίνεται με την χρήση των νοητών ακτινών **(Εικόνα 42)** των ομόκεντρων κύκλων, γεγονός που τονίζει ακόμη περισσότερο την σχεδιαστική ιδέα του χώρου. Στους χώρους που δημιουργούνται μεταξύ των γραμμών των κύκλων εγκαθίστανται χώροι φύτευσης με χλοοτάπητα καθώς και διαφορετικού χρώματος πλακόστρωσης ανοιχτοί χώροι. Κεντρικό στοιχείο της πλατείας αποτελεί ένας πλάτανος ο οποίος περιβάλλεται από ένα δαχτυλίδι νερού.



Εικόνα 42. Απεικόνιση της πλατείας Ομονοίας όπου διαφαινονται οι νοητές ακτίνες των κύκλων και πως αυτοί δημιουργούν τα καθιστικά, τα κανάλια νερού και τους επιδαπέδιους φωτισμούς. Οι κόκκινες γραμμές συμβολίζουν τις νοητές ακτίνες των κύκλων που δημιουργούν τα καθιστικά και τις εναλλαγές στο έδαφος.



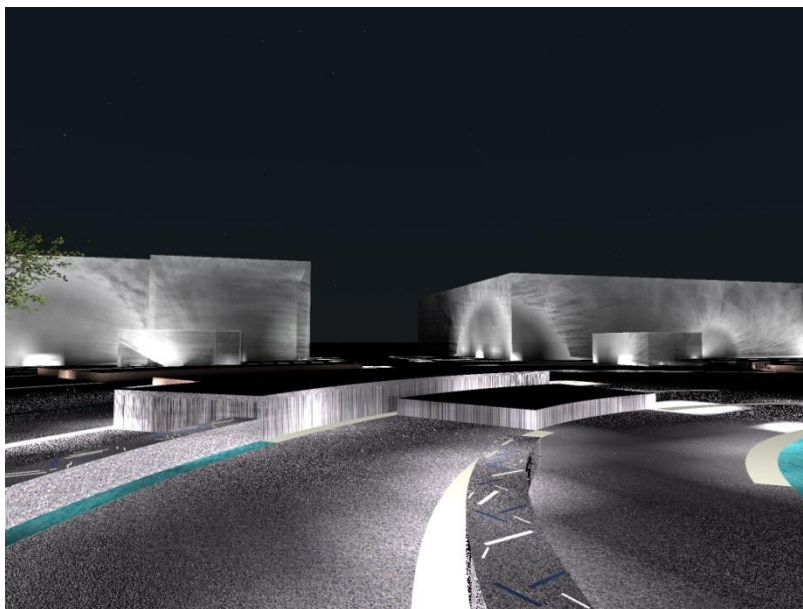
Εικόνα 43. Τρισδιάστατη απεικόνιση της πλατείας Ομονοίας όπου διαφαινονται τα καθιστικά, το κανάλι νερού και η ζαρντινιέρα.

Στα σημεία της πλατείας που διατρέχεται από οδικούς άξονες σε δυο τμήματα της εγκαθίσταται πυκνή βλάστηση αρκετού πλάτους η οποία ακολουθεί τις κυκλικές γραμμές σχεδίασης με σκοπό την οπτική απομόνωση της πλατείας καθώς και την προστασία των ατόμων που χρησιμοποιούν τον χώρο.

Πλησίον του κέντρου της πλατείας διαμορφώνεται ένα μικρής κλίμακας αμφιθέατρο το ποίο διευκολύνει την παραμονή των επισκεπτών στον χώρο παρέχοντας λόγω της θέσης του προστασία από την οπτική και ηχητική ρύπανση του οδικού δικτύου που περιβάλλει την πλατεία **(Εικόνα 42)**.

Οι δενδροφύτευση στο χώρο γίνεται κατά τμήματα πάνω στις περιμέτρους των ομόκεντρων κύκλων με πλατάνια. Οι ζαρντινιέρες εναλλάσσονται σε ύψος δημιουργώντας μια αίσθηση ανάγλυφου στον χώρο προσομοιάζοντας ένα πιο φυσικό περιβάλλον μέσα από τον μοντέρνο σχεδιασμό **(Εικόνα 41)**.

Πλησίον των εξόδων του μετρό δημιουργούνται χώροι καθιστικού ως σημεία συνάντησης. Η φύτευση στα σημεία αυτά περιορίζεται προκειμένου να εντοπίζονται ευκολότερα από τους περαστικούς.



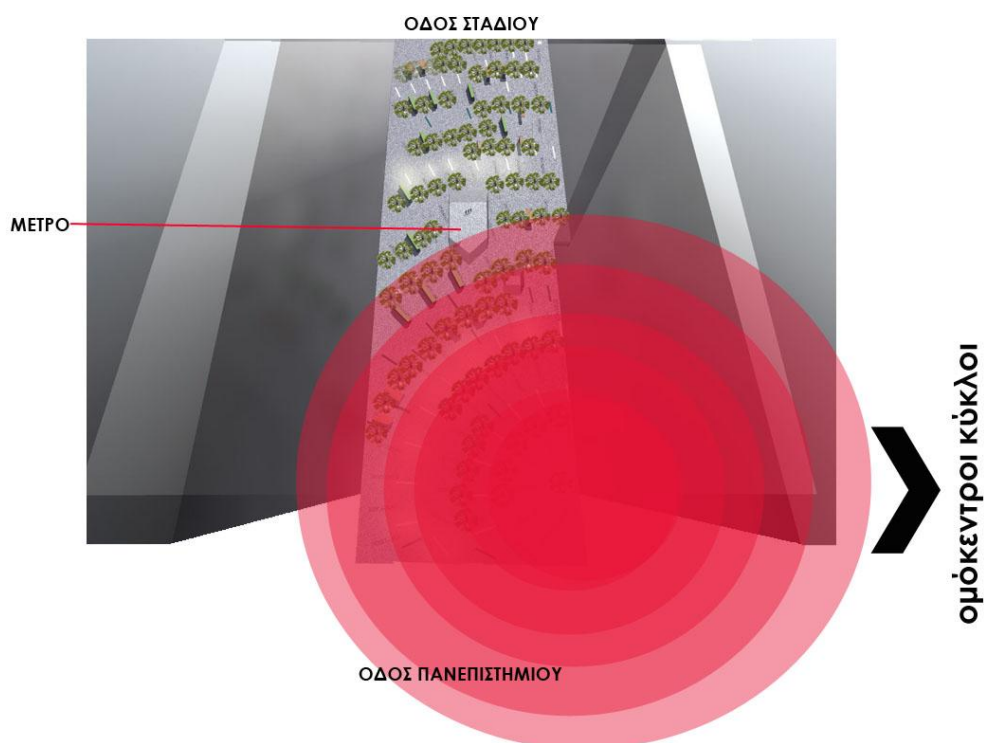
Εικόνα 44. Τρισδιάστατη νυχτερινή άποψη της πλατείας Ομονοίας.

Η ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΟΡΑΗ

Η πλατεία Κοραή αποτελούσε μέχρι τώρα ένα πέρασμα μεταξύ των οδών πανεπιστημίου και σταδίου και εξυπηρετεί κυρίως την έξοδο του μετρό για την στάση Πανεπιστήμιο και τα καταστήματα που βρίσκονται περιμετρικά της. Στόχος του σχεδιασμού της πλατείας είναι η διαμόρφωση της σε ένα άνετο χώρο συνάντησης καθώς και σε ένα χώρο όπου θα χρησιμοποιείται για ολιγόλεπτα διαλλείματα από τους εργαζόμενους στα περικείμενα κτίρια.

Για το σκοπό αυτό προτείνεται η εκτεταμένη δενδροφύτευση του χώρου η οποία μέσω της σκίασης θα βελτιώσει τις συνθήκες παραμονής, ενώ χωροθετούνται κατάλληλα και χώροι καθιστικών. Στην πλατεία εντάσσονται και στοιχεία νερού δίνοντας μια εικόνα πιο κοντά στο φυσικό τοπίο.

Ο σχεδιασμός της πλατείας Κοραή ακολουθεί την λογική των ομόκεντρων κύκλων **(Εικόνα 45)**. Το κέντρο των κύκλων αυτών εντοπίζεται στην βόρεια γωνία της πλατείας. Οι περιφέρειες των ομόκεντρων κύκλων τονίζονται από την εγκατάσταση δενδροστοιχιών με πλατάνια (*Platanus orientalis*).



Εικόνα 45. Απεικόνιση της ιδέας των ομόκεντρων κύκλων που οδήγησαν στο σχεδιασμό της πλατείας Κοραή

Σε αλληπάλληλες διακοπτόμενες ακτίνες των κύκλων αυτών χρησιμοποιούνται τα στοιχεία του σπασμένου χάρακα όπως είναι τα κανάλια του νερού, οι πλάκες διαφορετικής χρωματικής απόχρωσης, ο επιδαπέδιος φωτισμός, τα παγκάκια και οι ζαρντινιέρες **(Εικόνα 46)**.



Εικόνα 46. Τρισδιάστατη απεικόνιση της πλατείας Κοραή

Η ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ

Η πλατεία περικλείεται από τις οδούς Αρσάκη, Πανεπιστημίου και Σανταρόζα. Στο χώρο «δεσπόζει» το διατηρητέο κτίριο του παλαιού Εθνικού Τυπογραφείου το οποίο αν και εγκαταλελειμμένο λαμβάνεται υπόψη στο σχεδιασμό της πλατείας αφήνοντας μπροστά του ανοιχτό χώρο.

Η πλατεία Σανταρόζα αν και χαρακτηρίζεται από μεγάλο μέγεθος δεν χρησιμοποιείται από τους κατοίκους και τους εργαζόμενους του κέντρου ως ένας χώρος διαλλείματος από τις δραστηριότητες τους, αντιθέτως τα τελευταία χρόνια αποτελεί χώρο συγκέντρωσης μεταναστών και παράνομου εμπορίου με αποτέλεσμα να αποτελεί ένα από τα πλέον υποβαθμισμένα μέρη του κέντρου της Αθήνας.

Ο σχεδιασμός που ακολουθείται στην πλατεία Σανταρόζα αποκόπτεται από το γραμμικό χάρακα που ακολουθείται στην οδό Πανεπιστημίου. Ακολουθεί την λογική σχεδιασμού και των υπόλοιπων πλατειών, με την διαφορά ότι το κέντρο των ομόκεντρων κύκλων έχει μεταφερθεί ασύμμετρα στο εσωτερικό της πλατείας προς την πλευρά της οδού Πανεπιστημίου όπου είναι και η κύρια είσοδος της **(Εικόνα 47)**. Με τον τρόπο αυτό υποδηλώνει μια κίνηση και μια προτροπή για είσοδο προς το εσωτερικό της πλατείας στους πολίτες που κινούνται επί του πεζοδρόμου της οδού Πανεπιστημίου.



Εικόνα 47. Τρισδιάστατη απεικόνιση της πλατείας Σανταρόζα όπου διαφαίνονται τα κανάλια του νερού στο έδαφος.

Με όμοια λογική εγκαθίστανται δέντρα κατά τμήματα στην περίμετρο των ομόκεντρων κύκλων, σε μια προσπάθεια απόκρυψης των υψηλών γειτνιαζόντων κτιρίων από τον χρήστη της πλατείας. Τα δέντρα που χρησιμοποιούνται είναι πλάτανος (*Platanus orientalis*) και αμυγδαλιά (*Prunus amygdalus*) ενώ η επιλογή τους γίνεται σκόπιμα

ώστε να δοθεί χρώμα στην πλατεία μέσω της ανθοφορίας τους καθώς και η υποδήλωση της εναλλαγής των εποχών.

Στις ακτίνες των ομόκεντρων κύκλων χωροθετούνται καθιστικά **(Εικόνα 48)**, ενώ με την χρήση επιδαπέδιου φωτισμού και καναλιών νερού ισχυροποιείται και γίνεται αισθητή η σχεδιαστική πρόταση.



Εικόνα 48. Τρισδιάστατη απεικόνιση της πλατείας Σανταρόζα όπου διαφαίνονται τα καθιστικά καθώς και η εναλλαγή του υλικού στο έδαφος

| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ |

1. Furundzic S.B., Furundzic S.D.,2012, Infrastructure Corridor as Linear City
2. Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός με τίτλο «Ανασυγκρότηση του κέντρου με άξονα την οδό Πανεπιστημίου»,2012 (www.rethinkathens.org)
3. Εξαρχόπουλος, Π.,1999, Η οδός Πατησίων: Από τα Χρόνια του Όθωνα στο 2000, Η Καθημερινή/Επτά Ημέρες, 28 Μαρτίου 1999, Αθήνα
4. Κασιμάτη, Μ. Ζ. (επ.), 2010, «Ερνέστος Τσίλλερ Αρχιτέκτων [1837-1923]», εκδ. Εθνική Πινακοθήκη και Μουσείο Αλεξάνδρου Σούτσου, Αθήνα
5. Μπίρης, Κ. Η., 1995, Αι Αθήναι (1830-1966), εκδ. «Μέλισσα», Αθήνα
6. Τραυλός Ι.,1960, « Πολεοδομική εξέλιξη των Αθηνών», Β' έκδοση, Αθήνα
7. Φιλιππίδης, Δ., 1984, Νεοελληνική Αρχιτεκτονική: Αρχιτεκτονική θεωρία και πράξη (1830-1980) σαν αντανάκλαση των ιδεολογικών επιλογών της νεοελληνικής κουλτούρας, εκδ. «Μέλισσα», Αθήνα

| ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ |

8. www.eie.gr/archaeologia/gr/arxeio.aspx (Αρχαιολογία της πόλεως των Αθηνών) Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 4 Ιανουαρίου 2013
9. www.estia.minenv.gr (Αρχείο παραδοσιακών οικισμών και διατηρητέων κτιρίων) Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 4 Ιανουαρίου 2013
10. www.listedmonuments.culture.gr (Διαρκής κατάλογος των κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και μνημείων της Ελλάδος) Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 4 Ιανουαρίου 2013

11. www.odysseus.culture.gr (Πολιτιστικός χάρτης της Ελλάδος)
Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 4 Ιανουαρίου 2013
12. <http://www.benaki.gr/index.asp?id=1020403&lang=gr>
(Φωτογραφικό αρχείο Μουσείου Μπενάκη) Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 4 Ιανουαρίου 2013
13. <http://www.cityofathens.gr> Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 4 Ιανουαρίου 2013
14. <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1> Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 4 Ιανουαρίου 2013
15. <http://www.athensmuseums.net/index.php> Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 4 Ιανουαρίου 2013
16. <http://www.sansimera.gr/articles/324> Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 4 Ιανουαρίου 2013
17. <http://wwk.kathimerini.gr/kath/7days/1999/03/28031999.pdf>
Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 4 Ιανουαρίου 2013
18. <http://www.ethnos.gr/enttheta.asp?catid=23539&subid=2&pubid=12286947> Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 4 Ιανουαρίου 2013
19. <http://www.astynet.gr/projects.php?c=15&p=24> Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 4 Ιανουαρίου 2013
20. http://www.west8.com/projects/sagrera_linear_park/ Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 4 Ιανουαρίου 2013
21. <http://worldlandscapearchitect.com/team-cami-comtal-won-la-sagrera-linear-park-design-competition-barcelona-west-8-rcr-aldayjover/#.UOVnam8TG8A> Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 4 Ιανουαρίου 2013

- 22.** http://en.wikipedia.org/wiki/Promenade_plant%C3%A9e
Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 4 Ιανουαρίου 2013
- 23.** <http://www.thehighline.org/> Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 4 Ιανουαρίου 2013
- 24.** http://www.eie.gr/archaeologia/En/chapter_more_9.aspx
Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 4 Ιανουαρίου 2013
- 25.** <http://www.geothea.gr/content/%CE%B5%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BD%CE%B5%CF%82-%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CF%80%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CE%AC-%CE%B1%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1?page=6%2C0%2C0%2C11%2C1> Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 7 Ιανουαρίου 2013
- 26.** <http://www.panoramio.com/photo/80011658> Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 7 Ιανουαρίου 2013
- 27.** <http://www.greekscapes.gr/index.php/2010-01-21-16-47-29/landscapescat/34-attica/110-athens-centre.html> Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 7 Ιανουαρίου 2013
- 28.** http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%BF:Patission_Avenue.JPG Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 7 Ιανουαρίου 2013
- 29.** <http://eu1.1host.gr/~aspromav/wordpress/?p=2824> Τελευταία ημερομηνία επίσκεψης της ιστοσελίδας: 7 Ιανουαρίου 2013

| ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΧΕΔΙΩΝ |

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΕΙΔΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΚΛΙΜΑΚΑ
M1	Masterplan γενικής διάταξης	1:2000
M2	Masterplan Α-Β και Β-Γ	1:500
M3	Masterplan Γ-Δ και Δ-Ε	1:500
Σ1	Πλατεία Ομόνοιας	1:200
Σ2	Πλατεία Σανταρόζα	1:200
Σ3	Πλατεία Κοραή	1:200
Σ4	Πανεπιστημίου κατά μήκος τομή	1:20
Κ1	Κατασκευαστικές λεπτομέρειες	1:10
Α1	Αφίσα πλατείας Ομόνοιας	Άνευ κλίμακας
Α2	Αφίσα πλατείας Σανταρόζα	Άνευ κλίμακας
Α3	Αφίσα πλατείας Κοραή	Άνευ κλίμακας