

Γεωγραφίες

Αρ. 15 (2009)

Γεωγραφίες, Τεύχος 15, 2009



ΤΟ ΒΗΜΑ ΤΩΝ ΦΟΙΤΗΤΩΝ

-

ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΣΤΟΝ ΕΛΑΙΩΝΑ – ΣΤΑΘΜΟΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΚΑΙ ΝΕΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΕΣ¹

Βασίλειος Κίτσος

Η εργασία εστιάζει λιγότερο στο κτήριο του κεντρικού σταθμού υπεραστικών λεωφορείων (ΚΣΥΛ) καθ' εαυτό και περισσότερο στον τρόπο με τον οποίο παράγονται αστικός χώρος και εγκαταστάσεις υποδομών πόλης στη μεταολυμπιακή Αθήνα. Τα αποτελέσματα της έρευνας αυτής έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην επίλυση του κτηριακού προγράμματος του σταθμού. Εντέλει προέκυψε ένα κτήριο-διάγραμμα οργανωμένο πάνω σε ροές οχημάτων και πεζών, που χαρακτηρίζεται από την πρόθεση οργάνωσης των θραυσματικών και αποσπασματικών παρεμβάσεων που υλοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή σε ένα συσσωμάτωμα λειτουργιών.

Το ιστορικό του νέου σταθμού

Η λειτουργία ενός νέου κεντρικού σταθμού υπεραστικών λεωφορείων (ΚΣΥΛ) εξαγγέλλεται για πρώτη φορά το 1986. Το 1998, και εν μέρει λόγω της κινητικότητας της εταιρείας Αττικό Μετρό, αποφασίζεται να στεγαστεί ο ΚΣΥΛ σε τμήμα ιδιόκτητου οικοπέδου επί της Αγ. Άν-

νης, όπου θα κατασκευαζόταν ούτως ή άλλως το υπόγειο αμαξοστάσιο της γραμμής 3.

Τον Δεκέμβριο του 2003 ολοκληρώνεται από το ΕΜΠ μελέτη κατά παραγγελία της ΑΜΕΛ. Σύμφωνα με αυτήν, ο ΚΣΥΛ, με δυναμικότητα 70 λεωφορεία, θα συγκεντρώνει τα ΚΤΕΛ όλων των νομών. Έτσι, σε περιόδους αιχμής ο νέος σταθμός αναμένεται να διακινεί ίδιο ή και μεγαλύτερο αριθμό επιβατών από το αεροδρόμιο των Σπάτων. Η διαπίστωση αυτή είναι ενδεικτική της βαρύτητας σημασίας του έργου για ολόκληρο το λεκανοπέδιο, δεδομένης της θέσης του σε κεντρικό σημείο της πόλης. Σηματοδοτεί επίσης την ανάγκη να προσεγγιστεί ο ΚΣΥΛ όχι πλέον ως ένας μεγάλος υπόστεγος χώρος αναμονής, αλλά ως ένας κυκλοφοριακός κόμβος υψηλής έντασης, ικανός να επιφέρει αλλαγές σε ευρύτερα τμήματα αστικού χώρου.

Υπεραστικές μετακινήσεις σήμερα

Τα ΚΤΕΛ εξακολουθούν να είναι το πιο διαδεδομένο μέσο υπεραστικής μετακίνησης στον ελληνικό χώρο. Ό-

1. Διπλωματική εργασία, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, ΕΜΠ, 2007. Επιβλέποντες: Μαρία Μαντουβάλου, Κώστας Μωραΐτης.

σον αφορά στις υποδομές της πρωτεύουσας, οι δύο εν λειτουργία σταθμοί είναι ανεπαρκείς, κακά οργανωμένοι και δύσκολα προσβάσιμοι.

Η σύσταση του ΚΤΕΛ συμπίπτει χρονικά με τις μεγάλες μετακινήσεις αγροτικών πληθυσμών προς τα αστικά κέντρα και ιδιαίτερα την Αθήνα. Μια αντίστοιχη πραγματικότητα διαμορφώνεται από τα μέσα της δεκαετίας του '90, αυτή τη φορά λόγω της μετακίνησης οικονομικών μεταναστών στην ελληνική επικράτεια. Θεωρώντας πως οι εξελίξεις αυτές επηρεάζουν τις υπεραστικές μετακινήσεις ποικιλοτρόπως, κρίθηκε απαραίτητη μια καταγραφή της ρευστής, εν πολλοίς άγνωστης πραγματικότητας των διαδρομών προς τα βόρεια βαλκανικά κράτη.

Τα πρακτορεία που καλύπτουν τα δρομολόγια αυτά είναι σήμερα συγκεντρωμένα κυρίως γύρω από το Σταθμό Λαρίσης και την Πλατεία Καραϊσκάκη, σε μια ακτίνα 2 χμ. Λειτουργούν υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού, όπως ακριβώς και οι λεωφορειούχοι πριν θεσμοθετηθούν τα ΚΤΕΛ. Στο μέλλον, και για λόγους όπως η ενσωμάτωση των γειτονικών κρατών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι πολύ πιθανές οι ανακατατάξεις στη συγκεκριμένη αγορά, που με τη σειρά τους ίσως οδηγήσουν και στο αίτημα για έναν ενιαίο σταθμό.

Η περίπτωση του Ελαιώνα

Η ιστορία της περιοχής αντικατοπτρίζει και αυτήν της πόλης της Αθήνας, με τον κύκλο της εκβιομηχάνισης να κλείνει και το βάρος να μετατοπίζεται στον τομέα των υπηρεσιών. Ειδικότερα, η παύση λειτουργίας ρυπογόνων μονάδων ή η μεταφορά τους στο Θριάσιο Πεδίο εντάσσονται σε μια ευρύτερη πολιτι-

κή αποδέσμευση αστικών επιφανειών προς εκμετάλλευση και εναρμονισμού με κοινοτικές οδηγίες.

Σήμερα ο Ελαιώνας, μια τεράστια, μέχρι πρόσφατα ανεκμετάλλευτη επιφάνεια στην καρδιά της πρωτεύουσας, αποτελεί ένα προνομιακό και συναρπαστικό ως προς τις μελλοντικές εξελίξεις κομμάτι της πόλης, αλλά και το μεγάλο διακύβευμα για την ίδια τη φυσιογνωμία της πρωτεύουσας, όπως αυτή αναμένεται να εξελιχθεί στο μέλλον. Καταλυτικό ρόλο στις εξελίξεις έχουν παίξει και οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004, των οποίων οι συνέπειες στην παραγωγή κτισμένου χώρου, στην κλίμακα των κατασκευών, στα νέα επιχειρηματικά σχήματα που αναδύονται και κινούνται με όρους επιθετικού φιλελευθερισμού, τώρα αρχίζουν να εμφανίζονται.

Νομοθετήματα

Η τελευταία από μια σειρά συνολικών προσεγγίσεων για την περιοχή είναι το Διάταγμα του Ελαιώνα (ΠΔ 1049- ΦΕΚ 30/11/1995). Σε αυτό ορίζονται ενότητες χρήσεων, αναδιάταξη των βιοτεχνικών-βιομηχανικών χρήσεων, κυρίως στο Δήμο Αιγάλεω, συγκέντρωση των διάσπαρτων σήμερα πρακτορείων μεταφορών, επιχειρησιακό κέντρο επί της Αθηνών και ψυχαγωγικό επί της Ιεράς Οδού, ομαδοποίηση των κοινωφελών εγκαταστάσεων και χώροι κοινόχρηστου πρασίνου. Οι προβλεπόμενες εκτάσεις κοινόχρηστου πρασίνου, αποσπασματικές, ούτως ή άλλως αδόμητες ή εύκολα μετατρέψιμες σε πάρκα, όπως το Στρατόπεδο Μαρκόνι, δεν υπακούν σε κάποια συνολική προσέγγιση, και φαίνεται πως ένα ενιαίο αστικό πάρκο πρακτικά δεν τέθηκε ως προτεραιότητα.

Το καθεστώς των εγκαταστάσεων της ΕΤΜΑ και της Softex, που αποτελούν σημεία αναφοράς για την ιστορία και τη βιομηχανική εξέλιξη του Ελαιώνα, δεν προσδιορίζεται. Το γεγονός αυτό έχει μεγάλη σημασία για τον Ελαιώνα στο σύνολό του, καθώς βρίσκονται σε σημείο εξαιρετικά κομβικό και προνομιακό, όπως αποδεικνύεται και από τα τεκταινόμενα.

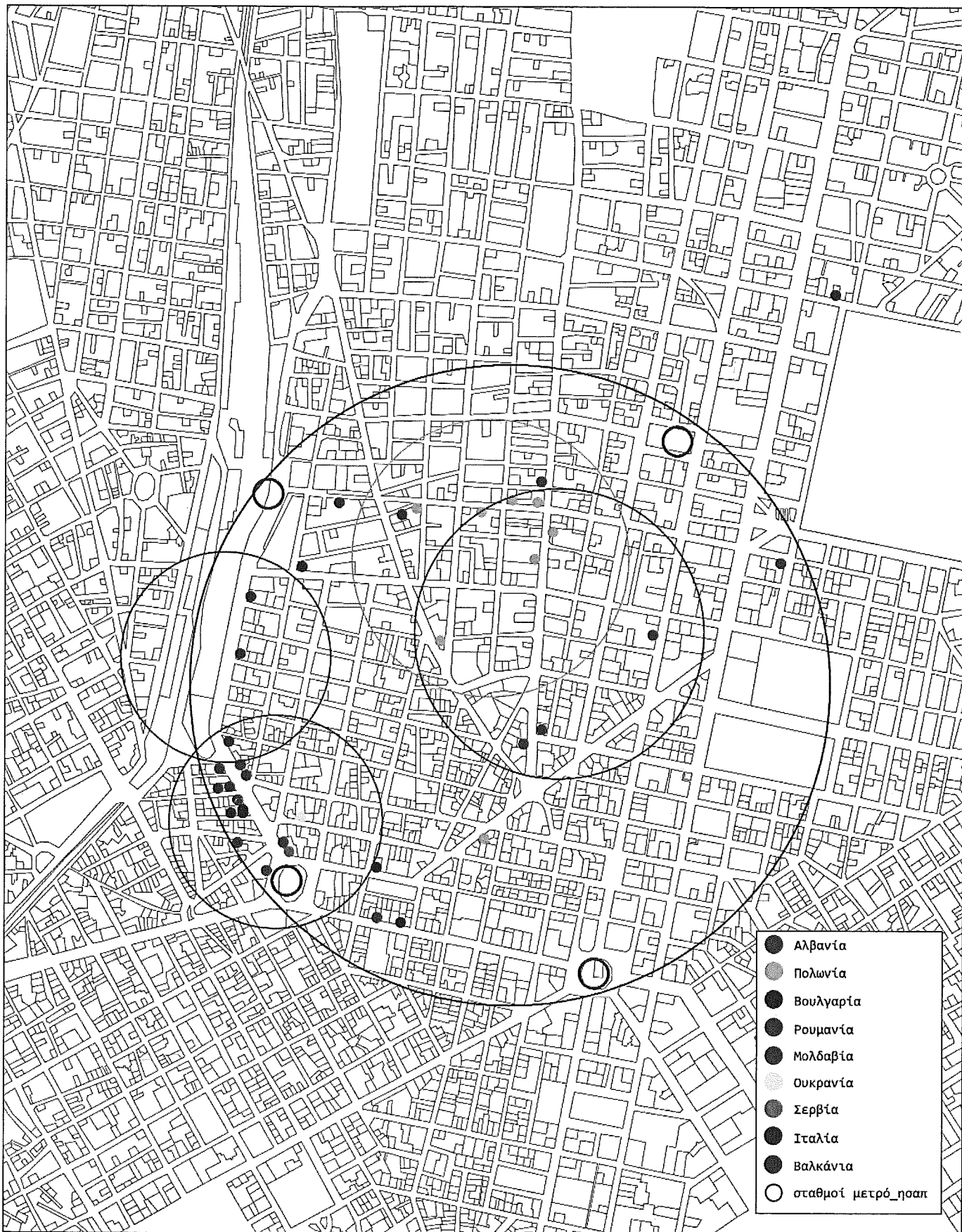
Περιοχή μελέτης

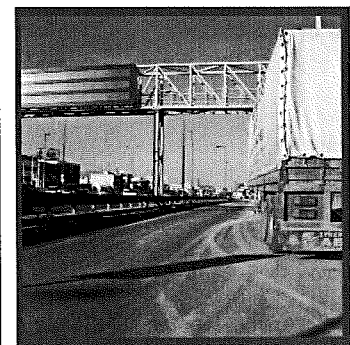
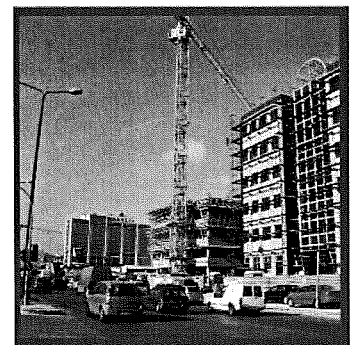
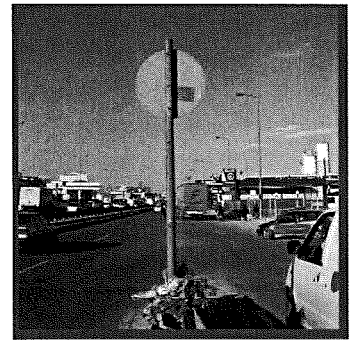
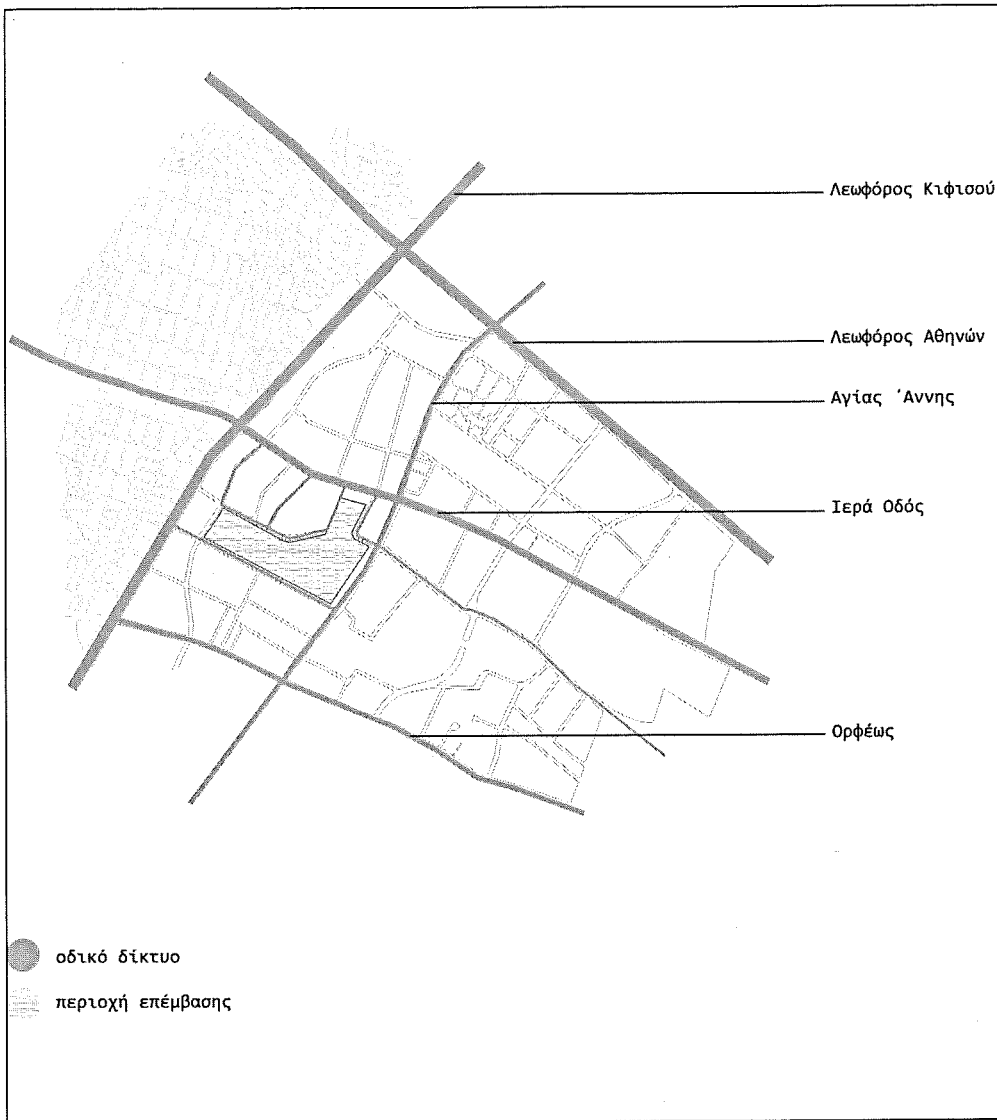
Η περιοχή μελέτης ορίζεται από τις λεωφόρους Κηφισού και Αθηνών, την οδό Ορφέως, το ρέμα του Προφήτη Δανιήλ και τη Γεωπονική. Η έκταση αυτή τέμνεται κάθετα από την Αγ. Άννης, όριο μεταξύ των δήμων Αιγάλεω και Αθηναίων.

Στην περιοχή κυριαρχούν βιοτεχνίες, συνεργεία, υπερτοπικό εμπόριο και αποθηκευτικοί χώροι. Η μεγάλη πλειοψηφία των κτηρίων, με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις κάποιων βιομηχανικών μονάδων, είναι ισόγεια ή διώροφα. Πολλά είναι πρόχειρα κατασκευασμένα, τα περισσότερα βρίσκονται σε κακή κατάσταση, ενώ χρησιμοποιούνται και αρκετές υπόστεγες κατασκευές. Η ηλικία του κτηριακού αποθέματος ποικίλλει, σε κάθε περίπτωση όμως η πλειοψηφία είναι άνω των 20 ετών. Μετά το 1995 και τη δημοσίευση του διατάγματος παρατηρείται ύφεση, όχι όμως παύση, της οικοδομικής δραστηριότητας. Νεότερα κτήρια εμφανίζονται διάσπαρτα στην περιοχή, με χρήσεις κυρίως τριτογενούς τομέα.

Νέες κεντρικότητες

Οι σημερινές εξελίξεις φανερώνουν το μέγεθος των επερχόμενων αλλα-





γών, που αφορούν όλη την Αθήνα. Μπορεί κανείς να μιλήσει για νέες κεντρικές περιοχές που αναδιοργανώνονται σε μεγάλη κλίμακα, αναπλάθονται και παραδίδονται στην πόλη και ευρύτερες κοινωνικές ομάδες.

Ειδικότερα:

- Το τμήμα μεταξύ Λεωφ. Κηφισού και Αγ. Άννης, εντός των ζωνών Α και Β, σε γενικές γραμμές δεν επηρεάζεται. Σημαντικότερη παρέμβαση είναι η χωροθέτηση στα Ο.Τ.

Εικόνα 1
Κατανομή πρακτορείων εξωτερικού στον αστικό ιστό

805 και Ο.Τ. 802α κατ' αρχάς του αμαξοστάσιου της ΑΜΕΛ και μετέπειτα του ΚΣΥΛ, απόφαση που αποτελεί επιστέγασμα κινήσεων κατά τα φαινόμενα προγραμματισμένων.

- Κατά μήκος της Λεωφ. Αθηνών ολοκληρώνεται η ταινιακή γραφειακή ανάπτυξη, στα χνάρια της Κηφισίας, που αλλάζει άρδην τη φυσιογνωμία της ευρύτερης περιοχής.

- Η Ιερά Οδός αναμένεται επίσης να αλλάξει ριζικά: προβλέπεται κυκλοφοριακή υποβάθμιση, ζώνη πρασίνου πλάτους 35+35 μ. κατά μήκος της και η σημειακή ανάδειξη αρχαιολογικών ευρημάτων. Μια λωρίδα γης παράλληλη με το α-

Εικόνα 2

Χωροθέτηση του ΚΣΥΛ στον Ελαιώνα και σημαντικότερες οδικές αρτηρίες

στικό πράσινο εντάσσεται στη ζώνη Δ (αναψυχή-κατοικία-πολιτισμός), υποστηρίζοντας έτσι τη μεταμόρφωση του τμήματος αυτού της Ιεράς Οδού από υποβαθμισμένη αρτηρία σε ζώνη αναψυχής και αρχαιολογικού περιπάτου. Στη διασταύρωση με την Αγ. Άννης λειτουργεί από το καλοκαίρι του 2007 στάση μετρό, το πρώτο ολοκληρωμένο έργο αστικής υποδομής στην περιοχή.

- Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει το Α τμήμα της περιοχής με-

λέτης, εντός του Δήμου Αθηναίων, που εντάσσεται στην επονομαζόμενη «διπλή ανάπλαση» Βοτανικού-Λεωφ. Αλεξάνδρου. Σε έκταση 250 στρεμμάτων, σε ένα από τα πιο νεοραλγικά σημεία του Ελαιώνα, με τον Ν. 3481/06 τροποποιείται το ισχύον ρυμοτομικό σχέδιο, δημιουργούνται τα Ο.Τ. 45α, 45, 46 και χωροθετούνται οι αθλητικές εγκαταστάσεις του ΠΑΟ και εμπορικό κέντρο κυριότητας Δήμου Αθηναίων. Στο πλαίσιο αυτό, παραχωρείται από την ΕΤΜΑ στο δήμο έκταση 42+19 στρεμμάτων. Ως αντάλλαγμα, η ΕΤΜΑ (που πριν το 2000 ανακοινώνει συγχωνεύσεις και μείωση παραγωγής και το 2001 μεταφέρει μεγάλο τμήμα της παραγωγής στην Κίνα) διατηρεί στην ιδιοκτησία της οικόπεδο με επαυξημένο συντελεστή δόμησης 1,6 (από 0,8) και δικαίωμα επιχειρηματικών χρήσεων. Στις 17/10/2006 πουλά έτσι ακίνητα έκτασης 75 και 25 στρεμμάτων στην Μπάμπης Βωβός – Διεθνής Τεχνική, η οποία μπορεί να κατασκευάσει εμπορικό κέντρο συνολικής δόμησης 69.000 μ² και κάλυψης 17.000, στη διασταύρωση των οδών Αγ. Άννης και Αγ. Πολυκάργου.

Αυτά συμβαίνουν απέναντι από το μελλοντικό αμαξοστάσιο, το οποίο θεσμοθετείται ως χρήση ήδη από το 1995, ενώ η πρόθεση να στεγαστεί εκεί και ο ΚΣΥΛ ανακοινώνεται επίσημα το 1998, χρονική στιγμή κατά την οποία οι προθέσεις για το γήπεδο δεν είχαν εκδηλωθεί, τουλάχιστον επίσημα. Άρα είναι πιθανό αυτές οι εξελίξεις να σχετίζονται μεταξύ τους ήδη πριν από το 1995, όταν το Διάταγμα του Ελαιώνα απέφευγε να προσδιορίσει τη μελλοντική χρήση των εκτάσεων της ΕΤΜΑ.

Οι εξελίξεις λοιπόν δείχνουν να επηρεάζονται πρωτίστως από τη δράση επιχειρηματικών ομίλων και

της κτηματαγοράς. Διαδραματίζονται στην ουσία πίσω από τα φώτα της δημοσιότητας, ενώ ανακοινώσεις θριαμβευτικού ύφους εμφανίζονται σποραδικά εδώ και χρόνια στον τύπο, συχνότερα για λόγους πολιτικής σκοπιμότητας και σπάνια θίγοντας ουσιαστικά ζητήματα.

Η υπό διαμόρφωση πραγματικότητα στον Ελαιώνα είναι ενδεικτική της ουσιαστικής απουσίας της κεντρικής εξουσίας σε μια κρίσιμη για το λεκανοπέδιο περιοχή, του περιορισμού της στη διευκόλυνση της δράσης μεγάλων επιχειρηματικών σχημάτων στην παραγωγή αστικού χώρου, σε ένα περιβάλλον που αφήθηκε ανέγγιχτο και αποτελεί πλέον ένα χρυσωρυχείο του real estate.

Τα παραπάνω καταγράφονται σε μια περιοχή ακτίνας 1 χμ. Δημιουργείται έτσι εκ του μηδενός ένα δυναμικό αστικό περιβάλλον, ένας πόλος υπερτοπικής σημασίας, σε απόσταση 3 χμ. από την Ομόνοια και το εμπορικό τρίγωνο και σε πλεονεκτικό κυκλοφοριακό σημείο, προσβάσιμο από κεντρικές οδικές αρτηρίες και το μετρό. Το περιβάλλον αυτό αναμένεται να επηρεάσει την αγορά του ιστορικού κέντρου και να αναδιαμορφώσει γενικότερα το χάρτη των μετακινήσεων και του εμπορίου στο Λεκανοπέδιο, λειτουργώντας ως σημείο αναφοράς για τα μέχρι πρότινος «απομακρυσμένα» δυτικά προάστια.

Η όποια πρόταση για τις εγκαταστάσεις του ΚΣΥΛ οφείλει λοιπόν να λάβει υπόψη όλες τις μεταλλάξεις που ήδη υφίσταται η περιοχή.

Συνθετική πορεία

Το κτηριολογικό πρόγραμμα (αυτό της μελέτης του ΕΜΠ), μπορεί να χωριστεί σε διακριτές ενότητες:

1) κεντρική αίθουσα του σταθ-

μού και υποστηρικτικές λειτουργίες
2) αποβάθρες (70 θέσεις στάθμευσης) και χώροι επιβίβασης/αποβίβασης

3) ξενοδοχειακή μονάδα

4) αμιγώς εμπορικές χρήσεις

5) κοινόχρηστοι δημόσιοι χώροι

6) συνεργεία και depot (μη προσβάσιμοι χώροι).

Στο σχεδιασμό ενός έργου όπως ο ΚΣΥΛ αντικειμενικά δεδομένα κατευθύνουν την πορεία οργάνωσης του χώρου. Για παράδειγμα:

– η απρόσκοπτη κίνηση των λεωφορείων και ο περιορισμός της εντός του οικοπέδου

– η ελαχιστοποίηση των αποστάσεων και των χρόνων κίνησης εντός του σταθμού

– η απλούστευση των κινήσεων για τη διευκόλυνση του προσανατολισμού και την αποφυγή συμφόρησης

– η ύπαρξη αναγνωρίσιμης κεντρικής εισόδου.

Σε πρώτη φάση επιλύεται ο τρόπος προσέγγισης των οχημάτων στο σταθμό (υπεραστικά και αστικά λεωφορεία, ΙΧ και ταξί). Αυτό έχει σημασία τόσο για την εύρυθμη λειτουργία του σταθμού όσο και για τη μικρότερη δυνατή επιβάρυνση του οδικού δικτύου. Σε συνδυασμό με την κυκλοφορία των πεζών, αποτελεί βασική κατευθυντήρια αρχή για τη σύνθεση του συγκροτήματος.

Στη συνέχεια απεικονίζονται διαγραμματικά οι κινήσεις των πεζών στην ευρύτερη περιοχή, σε σχέση με το μελλοντικό κοινόχρηστο πράσινο, τους σημαντικότερους οδικούς άξονες και τους νέους πόλους αναψυχής. Επισημαίνεται η βαρύτητα του νέου σταθμού μετρό και γίνεται ένας πρώτος διαχωρισμός κινήσεων πεζών και οχημάτων και εντοπισμός σημείων όπου αναμένεται πύκνωση των κινήσεων αυτών.

Αφού τεθούν τα όρια, προσδιο-

ρίζεται επακριβώς ο τρόπος κίνησης των λεωφορείων κατά την είσοδο/έξοδο και ο τρόπος στάθμευσης στις αποβάθρες. Μέσα από αυτή τη διαδικασία προκύπτουν συγκεκριμένα μεγέθη, οι ακριβείς ανάγκες του σταθμού σε χώρους κίνησης, και αποφασίζεται η κίνηση των λεωφορείων σε δύο στάθμες. Ο άξονας στροφής του λεωφορείου υπογραμμίζει την έννοια της επανάληψης που διέπει τη λειτουργία της επιβίβασης/αποβίβασης και ανάγεται σε βασικό στοιχείο προσανατολισμού και συγκρότησης του χώρου.

Ο ΚΣΥΛ προσεγγίζεται ως ένα σύστημα τριών ισότιμων, αλληλεπιδρώντων, διαφορετικού χαρακτήρα πυρήνων:

1) Η κεφαλή, με την έξοδο του μετρό και τους χώρους kiss and ride είναι το σημείο από όπου ξεκινούν οι περισσότερες κινήσεις.

2) Οι αποβάθρες και οι χώροι κίνησης πεζών και λεωφορείων, υπαίθριοι και ημιυπαίθριοι.

3) Ο πυρήνας των εμπορικών δραστηριοτήτων επί της Αγ. Άννης.

Οι κινήσεις των επιβατών οργανώνονται γύρω από έναν κεντρικό πυρήνα, μια κατ' αρχάς κλειστή κτηριακή μάζα-κόμβο διαχείρισης κι-

νήσεων, που στη συνέχεια μετατρέπεται σε πάρκο που πλαισιώνεται από αυτές. Αυτό που παραμένει είναι η έννοια του κέντρου.

Με οδηγό τα παραπάνω, μια ενιαία επιφάνεια κοινόχρηστου πρασίνου ξεκινά από την Ιερά Οδό, διατρέχει το οικόπεδο δημιουργώντας το πάρκο ανάμεσα στις δύο αποβάθρες, περνά κάτω από το δρόμο κίνησης των λεωφορείων και καταλήγει είτε στο πρώτο επίπεδο του ξενοδοχείου, απέναντι από το νέο εμπορικό κέντρο, είτε στο Ο.Τ. 81. Έτσι, ενοποιούνται χώροι πρασίνου και αναψυχής στο ευρύτερο περιβάλλον, με το συγκρότημα του ΚΣΥΛ να έρχεται στο επίκεντρο της κίνησης και πεζών που δεν έχουν κατ' ανάγκη σχέση με αυτό.

Το κέντρο βάρους της κτηριακής μάζας μετατοπίζεται προς την Ιερά Οδό. Η έξοδος του σταθμού του μετρό οδηγεί απευθείας στο εσωτερικό του ΚΣΥΛ. Εκεί συγκεντρώνονται οι ζωτικές δημόσιες λειτουργίες (κεντρική αίθουσα αναμονής, εκδοτήρια, εστιατόριο). Δίπλα σε αυτές, κατά μήκος της παρόδου της Αγ. Άννης, οργανώνονται και οι χώροι kiss and ride. Ο πυρήνας των εμπορικών δραστηριοτήτων κατά μή-

κος του μετώπου της Αγ. Άννης, σε αντίστιξη με το μελλοντικό εμπορικό κέντρο, αποσυνδέεται από τα αυστηρά λειτουργικά όρια του ΚΣΥΛ και εντάσσεται σε ένα δυναμικό αστικό περιβάλλον.

Στην ίδια λογική, η γειτνίαση του Δ τμήματος του οικοπέδου με το open-air τμήμα του αμαξοστασίου της ΑΜΕΛ και χρήσεις ζώνης Α (βιομηχανία-βιοτεχνία) οδηγεί στη χωροθέτηση των υποστηρικτικών λειτουργιών του συγκροτήματος (depot και συνεργεία) στο σημείο αυτό.

Ο ΚΣΥΛ τελικά αντιμετωπίζεται αφενός ως το προϊόν της αλληλεπίθεσης-σύμπλεξης των κινήσεων πεζών και οχημάτων, αφετέρου ως μια αστική υποδομή μεγάλης κλίμακας (υπερδομή), που, λόγω και του έντονα δημόσιου και κομβικού για τις μετακινήσεις στην Αθήνα χαρακτήρα της, αποτελεί αφορμή και αφετηρία για μια συναρμογή των αυτοαναφορικών παρεμβάσεων που αναμένεται να υλοποιηθούν στο άμεσο μέλλον, σε ένα δυναμικά ενιαίο σύστημα.

Έτσι, η δομή που προκύπτει αναφέρεται σε ένα ευρύτερο αστικό περιβάλλον. Το τροφοδοτεί και, αντίστροφα, ανατροφοδοτείται από αυτό.