



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΩΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ - ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ - ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

Η ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΤΡΙΓΩΝΟΥ

ΕΝΑ ΜΕΓΑΛΟ ΞΕΚΙΝΗΜΑ ΓΙΑ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ



**ΕΡΕΥΝΑ
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ
ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

Υπεύθ. Ερευνας:
Απ. Γιώτης, Καθηγ. ΕΜΠ

Κύριοι Ερευνητές:
Ι. Φραντζεσκάκης, Καθηγητής ΕΜΠ
Αθ. Αραβαντινός, Καθηγητής ΕΜΠ
Ι. Γκόλιας, Αναπλ. Καθηγητής ΕΜΠ
Θ. Βήλαστός, Επικ. Καθηγητής ΕΜΠ

Επιμέλεια έκδοσης:
Θ. Βήλαστός

Αθήνα Μάϊος 1998

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ - ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ - ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΟΔΟΠΟΙΑΣ

Η ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΤΡΙΓΩΝΟΥ

ΕΝΑ ΜΕΓΑΛΟ ΞΕΚΙΝΗΜΑ ΓΙΑ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

ΕΡΕΥΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
ΓΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ

Υπεύθ. Ερευνας:
Απ. Γιώτης, Καθηγ. ΕΜΠ

Κύριοι Ερευνητές:
Ι. Φραντζεσκάκης, Καθηγητής ΕΜΠ
Αθ. Αραβαντινός, Καθηγητής ΕΜΠ
Ι. Γκόλιας, Αναπλ. Καθηγητής ΕΜΠ
Θ. Βλαστός, Επικ. Καθηγητής ΕΜΠ

Επιμέλεια έκδοσης:
Θ. Βλαστός



Αθήνα Μάρτιος 1998

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου

Ο τόμος αυτός περιλαμβάνει τα κύρια σημεία και αποτελέσματα της έρευνας με τίτλο: "Διερεύνηση μεθόδων αντιμετώπισης προβλημάτων εφαρμογής από την πεζοδρόμηση στο κεντρικό Τρίγωνο της Αθήνας Σταδίου-Ερμού-Αθηνάς" που εκπόνησε το Ε.Μ.Π. την περίοδο μεταξύ Απριλίου 1995 - Σεπτεμβρίου 1996 με αντικείμενο την αξιολόγηση της εφαρμογής της πεζοδρόμησης, την πρόταση διορθωτικών ενεργειών και την εξαγωγή συμπερασμάτων για τη δυνατότητα επέκτασης των πεζοδρομήσεων και σε άλλες περιοχές του κέντρου.

Είναι πιθανόν ότι μερικές από τις περιλαμβανόμενες προτάσεις βασιζόμενες σε αναλύσεις της περιόδου 1995-96, να χρειαστεί να προσαρμοστούν κατά την εφαρμογή τους σε νεώτερα δεδομένα που ενδεχομένως να προκύψουν.

Ομάδα ερευνητικού προγράμματος

- Απ. Γιώτης, Καθηγητής ΕΜΠ, (Υπεύθυνος του Προγράμματος)
- Ι. Φραντζεσκάκης, Καθηγητής ΕΜΠ
- Αθ. Αραβαντινός, Καθηγητής ΕΜΠ
- Ι. Γκόλιας, Αναπλ. Καθηγητής ΕΜΠ
- Θ. Βλαστός, Επικ. Καθηγητής ΕΜΠ

- Ι. Τζουβαδάκης, Επικ. Καθηγητής ΕΜΠ
- Β. Νάκος, Επικ. Καθηγητής ΕΜΠ
- Γ. Γιαννής, Δρ - Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
- Β. Βιρβιδάκης, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
- Χ. Ριζομυλιώτης, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
- Αλ. Χατζηδούρος, Αρχιτέκτων M.Sc. Συγκ/λόγος, Οικον/λόγος
- Ευ. Βασιλάκος, Πολ. Μηχανικός Συγκοινωνιολόγος
- Δ. Μαυρίδης, Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ

καθώς επίσης και ο

- Αλ. Τριποδάκης, Αρχιτέκτων - Πολεοδόμος, πρώην Αντιδήμαρχος Αθηναίων

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου

Το Κεφάλαιο 13 με τα συνοδευτικά σκίτσα έχει γραφεί από τον Αρχιτέκτονα Μηχ. Αλ. Τριποδάκη.

Η εκτέλεση του χαρτογραφικού έργου έγινε από τους: Α. Σκοπελίτη, Αγρ. Τοπογράφο Μηχανικό ΕΜΠ και Χρ. Βραδή, Αγρ. Τοπογράφο Μηχανικό Ε.Μ.Π.

Περισσότερα και λεπτομερέστερα στοιχεία περιλαμβάνονται στα τεύχη των Εκθέσεων του ερευνητικού προγράμματος. Οι Πίνακες, τα Σχέδια και τα Διαγράμματα που έχουν ληφθεί από αυτά διατηρούν την αρχική τους αρίθμηση. Η σειρά των τευχών έχει ως ακολούθως:

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΥΠΕΧΩΔΕ

Ερευνητικό Έργο
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΜΕΘΟΔΩΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ
ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΙΚΟ
ΤΡΙΓΩΝΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ
ΣΤΑΔΙΟΥ - ΕΡΜΟΥ - ΑΘΗΝΑΣ

- Εκθεση 1. Ερευνες - Μετρήσεις - Ανάλυση - Διαπιστώσεις
(2 τεύχη) Παραρτήματα: Πίνακες - Σχήματα - Σχέδια
Μέρος Πρώτο
Αθήνα - Οκτώβριος 1995
- Εκθεση 2. Ερευνες - Μετρήσεις - Ανάλυση - Διαπιστώσεις -
(2 τεύχη) Προτάσεις - Εκθεση - Πίνακες - Διαγράμματα -
Σχήματα - Σχέδια
Μέρος Δεύτερο
Αθήνα - Φεβρουάριος 1996
- Εκθεση 3. Ερευνες - Μετρήσεις - Διαπιστώσεις - Συμπεράσματα -
(1 τεύχος) Προτάσεις - Πίνακες - Διαγράμματα - Σχέδια -
Φωτογραφίες - Χάρτες - Σκίτσα - Παραρτήματα
Μέρος Τρίτο
Αθήνα - Σεπτέμβριος 1996

Πίνακας Περιεχομένων

αρ. σελίδας

Πρόλογος	
1. Η Πολεοδομική και Συγκοινωνιακή Ταυτότητα του Εμπορικού Τριγώνου (βλ. έγχρ. Σχ. 8.3, 2η Εκθ.)	7
2. Οι Εμπορικές Χρήσεις στο Τρίγωνο	13
3. Οι μη Εμπορικές Χρήσεις (βλ. έγχρ. Σχ. 3.2, 2η Εκθ.)	17
4. Τροφοδοσία των καταστημάτων	23
5. Έρευνα Απόψεων των Καταστηματαρχών	29
6. Οι επισκέπτες του Τριγώνου. Έρευνα των Απόψεών τους	33
7. Οι επιπτώσεις της πεζοδρόμησης στους Κυκλοφοριακούς Φόρτους	41
8. Οι επιπτώσεις της πεζοδρόμησης στη Ρύπανση του Αέρα	45
9. Οι επιπτώσεις της πεζοδρόμησης στο Θόρυβο	53
10. Τα προβλήματα Στάθμευσης στο Τρίγωνο και στην ευρύτερη περιοχή. Προτάσεις (βλ. έγχρ. Σχ. 2.1, 2η Εκθ. και έγχρ. Σχ. 2.1. 3η Εκθ.)	55
11. Η Αλωση του Τριγώνου από τα Δίκυκλα. Προτάσεις για την Ελεγχόμενη Στάθμευσή τους	65
12. Αστυνόμευση της πεζοδρόμησης	69
13. Η Αισθητική Ταυτότητα του Εμπορικού Τριγώνου. Η Μορφολογική Αρθρωσή του με την Πόλη (βλ. έγχρ. Σχ. 4.2, 3η Εκθ. και έγχρ. Σχ. 8.2, 2η Εκθ.)	71
14. Προτάσεις Ανακατασκευής των οδών Σοφοκλέους, Ευριπίδου, Κολοκοτρώνη και Αθηνάς	89
15. Η εξυπηρέτηση του Τριγώνου με Μικρά Λεωφορεία. Προτάσεις (βλ. έγχρ. Σχ. 7.1, 2η Εκθ. και έγχρ. Σχ. 7.3, 2η Εκθ.)	115
16. Σενάρια Εισαγωγής του Ηλεκτρικού Αυτοκινήτου στο Τρίγωνο. Προτάσεις	135
17. Δίκτυο Πληροφόρησης για το Τρίγωνο και την Πόλη	143
18. Σχολιασμός και Συμπεράσματα	147
Επίλογος	163

* Τα έγχρωμα Σχέδια βρίσκονται στο τέλος του τόμου

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου

Πίνακας Εγχρώμων Σχεδίων

A/A	Αρ. Σχεδίου	Τίτλος
1	Σχέδιο 3.2. 2η Εκθεση	Ειδικές χρήσεις κατά κατηγορίες
2	Σχέδιο 2.1. 2η Εκθεση	Υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού
3	Σχέδιο 2.1. 3η Εκθεση	Πρόταση στάθμευσης για ειδικές χρήσεις
4	Σχέδιο 4.2. 3η Εκθεση	Αξονες κίνησης πεζών και οχημάτων (1996)
5	Σχέδιο 8.2. 2η Εκθεση	Σύνδεση γειτονικών περιοχών μεγάλης ακτινοβολίας
6	Σχέδιο 8.3. 2η Εκθεση	Οι ήδη υλοποιημένες πεζοδρομήσεις (1995-96)
7	Σχέδιο 7.1. 2η Εκθεση	Δίκτυο Mini-bus. Υφιστάμενες γραμμές (1996)
8	Σχέδιο 7.3. 2η Εκθεση	Πρόταση δικτύου Mini-bus για σύνδεση του κέντρου και των εφαπτομένων κεντρικών περιοχών

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το έργο που άρχισε να πραγματοποιείται τον Απρίλιο του 1995 με κοινή ταυτόχρονη προσπάθεια και συνεργασία του Δήμου Αθηναίων και του ΥΠΕΧΩΔΕ, για την πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου στο κέντρο της Αθήνας, ήταν πράγματι ένα μεγάλο ξεκίνημα για την πρωτεύουσα, ώστε να μπορέσει κάπως να αναπνεύσει από τις επιπτώσεις ενός "αναγκαίου" κακού, του αυτοκινήτου.

Η πρόταση της ερευνητικής ομάδας από μέλη ΔΕΠ του ΕΜΠ και άλλους ειδικούς επιστήμονες, για να αναλάβει τη διερεύνηση των τόσων προβλημάτων που θα προέκυπταν από την πεζοδρόμηση ενός σημαντικού τμήματος του κέντρου της Αθήνας, και που ήταν βέβαιο ότι θα απαιτούσαν διαρθρωτικές ενέργειες, όταν η ιδέα της πεζοδρόμησης του συγκεκριμένου Τριγώνου ήταν ακόμη στη σύλληψή της και στο αρχικό στάδιο της μελέτης, βρήκε άμεση ανταπόκριση τόσο από το Δήμο Αθηναίων όσο και λίγο αργότερα από το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Η εργασία, που έγινε μέσω ερευνητικού προγράμματος, περιέλαβε συλλογή στοιχείων, ερωτηματολόγια, συνεντεύξεις, μετρήσεις, αναλύσεις, διαπιστώσεις, προτάσεις και συμπεράσματα, που παρουσιάστηκαν με πίνακες, διαγράμματα, σχήματα, σχέδια και φωτογραφίες στα 5 υποβληθέντα τεύχη, στο χρονικό διάστημα από τον Απρίλιο 1995 μέχρι το Σεπτέμβριο 1996.

Σήμερα, ύστερα από 3 περίπου χρόνια από την έναρξη της έρευνας, θεωρήθηκε σκόπιμο και χρήσιμο, κατόπιν μάλιστα και του ενδιαφέροντος που εξακολουθεί να υπάρχει για τη μείζονα πολεοδομική-συγκοινωνιακή αυτή προσπάθεια, τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα της εργασίας καθώς και ορισμένες προτάσεις της ερευνητικής ομάδας, πέραν των λεπτομερέστερων Τεχνικών Εκθέσεων που έχουν υποβληθεί στους αρμόδιους φορείς, να γίνουν κτήμα ευρύτερου κοινού με την έκδοση του παρόντος τεύχους.

Απ. Γιώτης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η Πολεοδομική και Συγκοινωνιακή Ταυτότητα του Εμπορικού Τριγώνου

Γενική Θεώρηση

Η πρωτεύουσα αντιμετωπίζει σήμερα μια σειρά από μεγάλα προβλήματα που σχετίζονται με τη συγκοινωνία και το περιβάλλον. Ο κορεσμός της κυκλοφορίας και η ρύπανση έχουν απλωθεί σε μεγάλο μέρος της επιφάνειας του πολεοδομικού συγκροτήματος και για μεγάλες χρονικές περιόδους. Τα δίκτυα λεωφορείων, στο μεγαλύτερο τους μέρος εγκλωβισμένα στην υπόλοιπη κυκλοφορία, προσφέρουν ένα πολύ χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης. Η κατασκευή αποκλειστικών λωρίδων προχωρά με πολύ αργούς ρυθμούς και χωρίς την ενδεδειγμένη πύκνωση δρομολογίων ή δημιουργία χώρων μετεπιβίβασης.

Παράλληλα το πρόβλημα της υποβάθμισης του ανοιχτού δημόσιου χώρου είναι τεράστιο. Ο δρόμος έχει μεταβληθεί σε ένα πεδίο αυθαίρετης στάθμευσης αυτοκινήτων και δικύκλων, όπου ακόμη και τα πεζοδρόμια, παρά το ελάχιστο πλάτος τους, έχουν καταληφθεί. Οι πεζοί συχνά υποχρεώνονται να περπατούν στο οδόστρωμα γιατί τα πεζοδρόμια είναι γεμάτα εμπόδια. Όμως έτσι η κίνηση του πεζού γίνεται ιδιαίτερα επικίνδυνη και την αποφεύγει. Τα ατυχήματα είναι πάρα πολλά, αλλά και η ατμοσφαιρική ρύπανση και ο θόρυβος καθιστούν τις συνθήκες στο δρόμο ιδιαίτερα δυσάρεστες. Οι δρόμοι των πυκνοδομημένων περί το κέντρο περιοχών, παρόλο που πρόκειται για περιοχές κατοικίας, έχουν πάψει να είναι χώροι επικοινωνίας και παιχνιδιού. Οι κοινωνικές συνέπειες είναι σοβαρές. Οι πλέον αδύνατοι δεν μετακινούνται, ή δεν περπατούν. Οι ηλικιωμένοι, τα μικρά παιδιά και οι ανάπηροι, μένουν κλεισμένοι στα διαμερίσματα.

Πρόκειται για συνθήκες που εξωθούν τους Αθηναίους, ακόμη και για πολύ μικρού μήκους μετακινήσεις, να καταφεύγουν στη χρήση του

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 1

ιδιωτικού αυτοκινήτου, το οποίο τους θωρακίζει και τους προστατεύει κάπως από τη ρύπανση.

Το κέντρο είναι η καρδιά της κάθε πόλης. Στην Αθήνα σήμερα το κέντρο λόγω των προβλημάτων που προκαλεί η κυκλοφορία, λόγω επίσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου, δεν μπορεί να παίζει τον πολιτιστικό, κοινωνικό και οικονομικό ρόλο που του ανήκει, τόσο απέναντι στον κάτοικο όσο και απέναντι στον επισκέπτη. Οι ξένοι παρακάμπτουν την Αθήνα. Οι κάτοικοι της Αθήνας επίσης παρακάμπτουν το κέντρο αναζητώντας αγορές και εξυπηρετήσεις αναψυχής στα περιφερειακά κέντρα. Αυτό είναι ένα κόστος οικονομικό και πολιτιστικό για την Αθήνα και για ολόκληρη την Ευρώπη.

Το πρόβλημα έχει εντοπιστεί και η ανάδειξη του Κέντρου έχει προσδιοριστεί ως ο υπ' αριθμόν ένα στόχος για την Πρωτεύουσα. Η ανάδειξη του Εμπορικού Τριγώνου αποτελεί την αιχμή του δόρατος αυτής της στρατηγικής.

Πώς προέκυψε η ταυτότητα του Τριγώνου:

Το σχέδιο που πρότειναν οι πρώτοι πολεοδόμοι της Αθήνας ήταν φυσικό να έχει σαν στόχο την μετατροπή της φυσιογνωμίας της πόλης του 1834, που αντιστοιχούσε στην περίοδο της τουρκοκρατίας, και την ανάδειξη μιας νέας ταυτότητας, νεοκλασικής. Το σχέδιό τους λοιπόν προέβλεπε πολλές χαράξεις ευθύγραμμων αξόνων, διαπλατύνσεις κλπ. Ίσως το πιο χαρακτηριστικό είναι το σχέδιο της περιμέτρου της παλιάς πόλης που πήρε τη μορφή ενός ισοσκελούς Τριγώνου, που στις ακμές του χωροθετήθηκαν οι πιο σημαντικές νέες λειτουργίες.

Από το πρώτο αυτό πολεοδομικό σχέδιο εφαρμόστηκαν οι βασικότερες προβλέψεις. Χαρακτήθηκαν οι άξονες της περιμέτρου, δηλαδή κατασκευάστηκε το Τρίγωνο Πειραιώς - Σταδίου - Ερμού. Από τους τρεις άξονες οι δύο, Πειραιώς και Σταδίου, χαράχθηκαν εύκολα γιατί η χάραξη τους ήταν εκτός του ιστού ενώ η Ερμού δυσκολότερα, διότι ουσιαστικά τέμνει την παλιά πόλη. Κατασκευάστηκε επίσης η Αθηνάς ως διχοτόμος του Τριγώνου.

Από το Τρίγωνο που δημιουργήθηκε, το νότιο τμήμα, με όριο την Ευριπίδου, αντιστοιχεί στον παλιό ιστό, το δε βόρειο τμήμα, βρίσκεται εκτός της παλιάς πόλης. Αυτό γίνεται απολύτως ορατό από τη μορφή των δρόμων. Βόρεια της Ευριπίδου όλοι οι δρόμοι είναι ευθύγραμμες χαράξεις ενώ νότια της Ευριπίδου το δίκτυο εξακολουθεί να είναι το δίκτυο το προ του 1834.

Μορφολογικά λοιπόν το Τρίγωνο περιλαμβάνει δύο σαφώς διακριτές επιφάνειες. Την νεοκλασική του 19ου αιώνα και την παλαιότερη, αυτή του 18ου.

Ο μορφολογικός χαρακτήρας της επιφάνειας νότια της Ευριπίδου δεν περιορίζεται στο σύνορο της Ερμού. Συνεχίζεται αναλλοίωτος στο Μοναστηράκι και στην Πλάκα σχηματίζοντας μια επιφάνεια ενιαίου χαρακτήρα και σημαντικού μεγέθους, η οποία έχει νότιο όριό της την Ακρόπολη. Η επιφάνεια αυτή υποδέχεται διάφορες χρήσεις, οι οποίες τη χωρίζουν σε τρεις μεγάλες κατηγορίες διακριτές γεωγραφικά:

- Η πρώτη κατηγορία αντιστοιχεί στο Δυτικό Τρίγωνο, που ορίζεται από τις οδούς Πειραιώς - Αθηνάς - Ερμού. Αφορά χρήσεις κυρίως βιοτεχνικές.
- Η δεύτερη κατηγορία αντιστοιχεί σε χρήσεις κυρίως εμπορικές και αντιστοιχεί στο Ανατολικό Τρίγωνο, που ορίζεται από τις οδούς Σταδίου - Ερμού - Αθηνάς.
- Στη τρίτη κατηγορία κυριαρχεί η κατοικία. Είναι η Πλάκα η οποία στεγάζει και χρήσεις αναψυχής, που κυρίως απευθύνονται στο ξένο επισκέπτη, ο οποίος προσελκύεται από την ιδιαίτερη φυσιογνωμία της αρχιτεκτονικής και της ρυμοτομίας της.

Με την πεζοδρομηση λοιπόν του Ιστορικού Τριγώνου δεν αποδόθηκε στον πεζό μια σαφώς οριοθετημένη πολεοδομικά επιφάνεια. Η γεωμετρική της σαφήνεια γίνεται λιγότερο αισθητή όταν ληφθούν υπόψη και άλλοι παράγοντες που χαρακτηρίζουν το Τρίγωνο, όπως είναι η κατανομή των διαφόρων χρήσεων γης στο εσωτερικό του, η δυναμική και η ποιότητα των διαφόρων εφαπτόμενων σε αυτό τμημάτων της πόλης κλπ.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 1

Όλοι οι παραπάνω παράγοντες επηρεάζουν κατά άνισο τρόπο τα διάφορα τμήματα του Τριγώνου με αποτέλεσμα αυτό να μην έχει ενιαία και ισόρροπη συμπεριφορά.

Τα νέα συγκοινωνιακά δεδομένα θα διευκολύνουν την πολιτική αναβάθμισης του Εμπορικού Τριγώνου:

Η εξυπηρέτηση από το δίκτυο μετρό

Τέσσερις σταθμοί μετρό θα βρίσκονται στην περίμετρο του Τριγώνου εκ των οποίων οι τρεις θα είναι διπλοί (εξυπηρέτηση δύο γραμμών). Η απόσταση του μακρύτερου σημείου του Τριγώνου από σταθμό κάθε γραμμής θα είναι 820 μ., ενώ η απόσταση του μακρύτερου σημείου του Τριγώνου από σταθμό του μετρό οποιασδήποτε γραμμής γενικά, θα είναι μόλις 400 μ.

Οι οδικοί περιμετρικοί άξονες

- Η οδός Αθηνάς. Δεν έπρεπε να παίζει σπουδαίο συγκοινωνιακό ρόλο διότι είναι ένας άξονας που καταλήγει στο Μοναστηράκι επομένως δεν θα έπρεπε να εξυπηρετεί μεγάλου μήκους μετακινήσεις, όπως συμβαίνει δυστυχώς σήμερα. Ο βασικός της ρόλος θα έπρεπε να είναι η εξυπηρέτηση των χρήσεων που βρίσκονται στο Εμπορικό και στο συζυγές του Τρίγωνο. Προσφέρει όμως μια θαυμάσια προοπτική προς την Ακρόπολη. Τα γεωμετρικά της χαρακτηριστικά είναι πλούσια. Παρέχουν τη δυνατότητα για διαμορφώσεις (π.χ. διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων της) που θα αναδείξουν τα εγκαταλελειμμένα διατηρητέα κτίριά της, το Δημαρχείο αλλά και γενικότερα τον πολεοδομικό της χαρακτήρα. Η οδός Αθηνάς συγκεντρώνει έντονη παρουσία πεζών χάρη στο ειδικό εμπόριο που φιλοξενεί και θα μπορούσε να προσφέρει μια αξιοπρεπή σύνδεση μεταξύ των αρχαιολογικών χώρων και της πλατείας Ομονοίας.

- Η οδός Σταδίου. Αντίθετα με την Αθηνάς, δεν είναι ένας άξονας "αδιέξοδος". Συμμετέχει στο σύστημα των τεσσάρων αξόνων Σταδίου - Πανεπιστημίου - Ακαδημίας - Σόλωνος, οι οποίοι

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 1

αναπτύσσονται κατά μήκος του αυχένα που σχηματίζεται μεταξύ του λόφου του Λυκαβηττού και της Ακρόπολης/Ιστορικού Κέντρου.

Ο τετράδυμος αυτός άξονας φιλοξενεί τις μετακινήσεις μεταξύ των νοτιών και των βορείων περιοχών της Αθήνας, οι οποίες υποχρεωτικά διέρχονται από αυτόν, λόγω των εμποδίων του λόφου της Ακρόπολης και της Πλάκας αλλά και του αρχαιολογικού χώρου του ναού του Ολυμπίου Διός και του Εθνικού Κήπου.

Η Σταδίου λοιπόν, είναι ένας σημαντικός άξονας που συμπύπτει με το μέτωπο επαφής του Εμπορικού Τριγώνου με το σύγχρονο Κέντρο.

- Η οδός Ερμού. Είναι ένας ευθύγραμμος δρόμος που συνδέει τον Κεραμεικό με την Πλ. Συντάγματος, όμως, κατά το μεγαλύτερο τμήμα του, είναι πολύ στενός με αποτέλεσμα δύσκολα να διαφοροποιείται από το γύρω οδικό δίκτυο της παλιάς πόλης. Για το λόγο αυτό από την νότια πλευρά το Τρίγωνο εμφανίζεται ως ένα σώμα με την Πλάκα. Αυτό είναι θετικό εφόσον η πολεοδομική στρατηγική για το Κέντρο της Αθήνας είναι η ενοποίηση των αρχαιολογικών και ιστορικών χώρων και η σύνδεσή τους με τις νεώτερες αναπτύξεις.

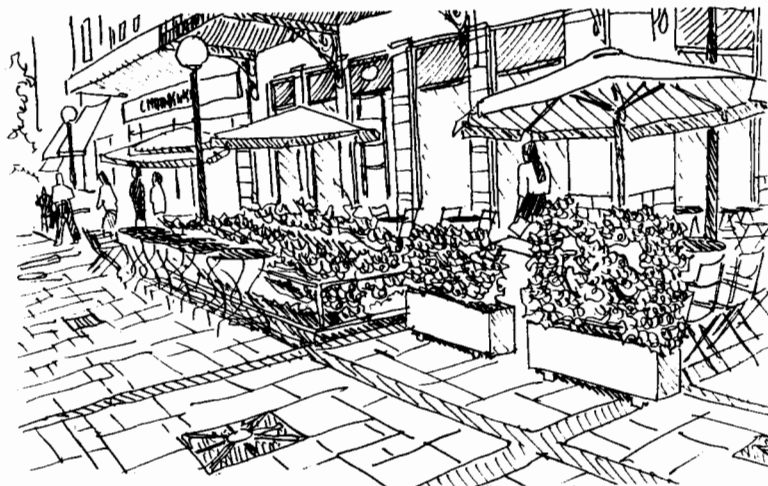
Το Εμπορικό Τρίγωνο και η γενικότερη πολιτική για το Κέντρο

Η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου το βοηθά στην αμεσότερη άρθρωσή του με το Μοναστηράκι και την Πλάκα. Προκύπτει μια μεγάλη επιφάνεια που, εφόσον περιλάβει και τους αρχαιολογικούς χώρους, αποκτά έκταση ικανή να λειτουργήσει ως ένας σημαντικός πόλος έλξης για τους κατοίκους της Πρωτεύουσας και τους ξένους επισκέπτες. Η επιφάνεια αυτή έχει ως φυσική συνέχεια το δεύτερο ήμισυ του Ιστορικού Τριγώνου, την περιοχή Ψυρρή, η οποία θα έπρεπε επίσης να πεζοδρομηθεί.

Από κυκλοφοριακής πλευράς το οδικό δίκτυο του Ιστορικού Τριγώνου μαζί με αυτό της Πλάκας δεν εξυπηρετούν διαμπερείς και μεγάλο μήκους μετακινήσεις. Επομένως και η πεζοδρόμηση του Ψυρρή θα μπορούσε να επιχειρηθεί εφόσον δίνονται λύσεις στο πρόβλημα της

τροφοδοσίας και λειτουργίας των διαφόρων επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες σε αυτό.

Το Εμπορικό Τρίγωνο είναι μια επιφάνεια με ιστορική αξία για την Αθήνα η οποία κατέχει μια ενδιάμεση θέση μεταξύ των αρχαιολογικών χώρων και του σύγχρονου κέντρου. Όμως με αυτήν πρέπει να συνδεθούν επίσης πολύτιμα τμήματα του σύγχρονου Κέντρου στα οποία βρίσκονται σημαντικές χρήσεις, που δεν είναι δυνατόν να εξακολουθούν να υπολειτουργούν, να υποαξιοποιούνται και να υποβαθμίζονται από τις κυκλοφοριακές ροές. Οι χρήσεις αυτές βρίσκονται κατά κανόνα επί αρτηριών. Στις αρτηρίες αυτές, αν οι λεωφορειακές γραμμές και οι γραμμές τρόλλεϋ αντικατασταθούν με τραμ, θα μπορέσουν να γίνουν σοβαρές διαμορφώσεις ανάπλασης που θα προσελκύσουν και τον πεζό. Το σχήμα λοιπόν, που θα ήταν σκόπιμο να υλοποιηθεί ως προς την πολιτική αποκατάσταση ενός Κέντρου για την Αθήνα, θα έπρεπε να συγκροτείται από μια κεντρική πεζοδρομημένη επιφάνεια από την οποία θα εξαρτώνται σημαντικοί πόλοι γύρω της μέσω διαδρόμων ασφαλούς και άνετης κίνησης για τον πεζό.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΤΡΙΓΩΝΟ

Κατανομή των επιχειρήσεων στους δρόμους του Τριγώνου

Στο Τρίγωνο (εξαιρουμένων των περιμετρικών δρόμων) υπάρχουν σήμερα 3.158 εμπορικές επιχειρήσεις κατανεμημένες σε 64 δρόμους και 76 οικοδομικά τετράγωνα. Η κατανομή είναι άνιση. Οι δρόμοι που βρίσκονται οι περισσότερες επιχειρήσεις είναι η οδός Ερμού και η οδός Κολοκοτρώνη. Άλλοι 8 δρόμοι είναι επίσης πολύ βασικοί: Συνολικά οι Ερμού, Κολοκοτρώνη, Αιόλου, Περικλέους, Αγ.Μάρκου, Ρόμβης, Θησέως και Βουλής φιλοξενούν το 42% των επιχειρήσεων του Εμπορικού Τριγώνου.

Κατανομή των επιχειρήσεων ως προς τον κυκλοφοριακό χαρακτήρα της οδού

Μετά την εφαρμογή της συνολικής πεζοδρόμησης του Τριγώνου, το 67% των επιχειρήσεων (2.301) βρίσκονται σε δρόμους κλειστούς στην κυκλοφορία και το 23% (734) βρίσκονται σε δρόμους ανοικτούς. Το 10% των επιχειρήσεων (328) βρίσκονται σε δρόμους διέλευσης προς τους χώρους στάθμευσης. Σημειώνεται ότι το 17% των επιχειρήσεων βρίσκεται σε οδούς που ήταν πεζοδρομημένες πριν την εφαρμογή των μέτρων του Τριγώνου. Προκύπτει δηλαδή ότι το μέτρο της συνολικής πεζοδρόμησης του 1996 αφορούσε το 50% των επιχειρήσεων.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι από τις 1.567 επιχειρήσεις, που βρίσκονται σε κατασκευασμένο ή θεσμοθετημένο πεζόδρομο, οι 306 (ποσοστό 20%) βρίσκονται σε ένα συγκεκριμένο δρόμο, την οδό Ερμού. Επίσης, ένα μεγάλο ποσοστό των επιχειρήσεων που βρίσκονται σε ανοικτούς στη κυκλοφορία δρόμους βρίσκεται επί δύο μόνο δρόμων: επί της οδού Κολοκοτρώνη (17% του συνόλου - 261 επιχειρήσεις) και επί της οδού Βουλής (7% του συνόλου 103 επιχειρήσεις).

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 2

Ως προς τη θέση της επιχείρησης παρατηρείται ότι πολύ μεγάλο μέρος των επιχειρήσεων (62% του συνόλου - 1.956 επιχειρήσεις) βρίσκονται σε ισόγειο. Από αυτές οι 176 χρησιμοποιούν και κάποιο ακόμη όροφο.

Κατανομή των επιχειρήσεων ανά είδος επιχείρησης

Παρατηρείται μεγάλη πολυδιάσπαση ως προς το είδος. Με εξαίρεση τρεις κατηγορίες (ρούχα, κοσμήματα και βιοτεχνία) καμμία κατηγορία επιχειρήσεων δεν ξεπερνά το 6% του συνόλου.

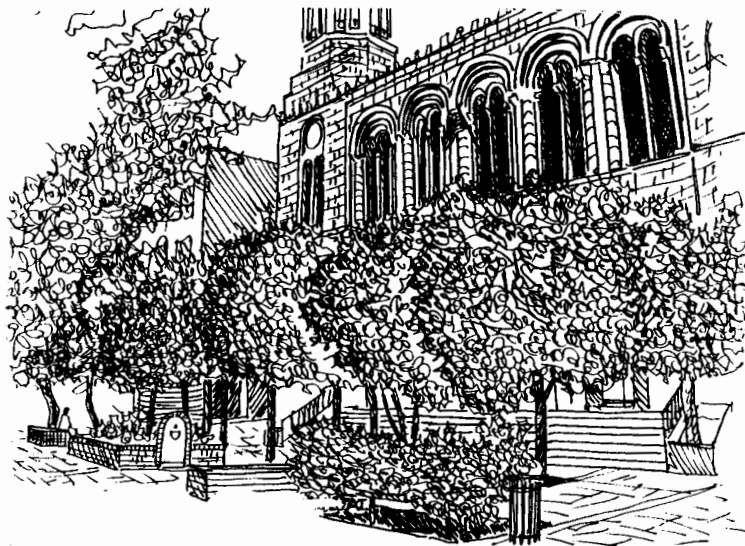
Μεγάλο ποσοστό των επιχειρήσεων του Τριγώνου (37% του συνόλου - 1.180 επιχειρήσεις) είναι επιχειρήσεις που ασχολούνται με το εμπόριο ειδών ένδυσης. Σημαντικά ποσοστά του συνόλου παρουσιάζουν επίσης και οι επιχειρήσεις κοσμημάτων (14% - 430 επιχειρήσεις) καθώς και οι βιοτεχνίες (11% - 347 επιχειρήσεις). Αμέσως μετά ακολουθούν οι επιχειρήσεις χαρτικών (193), ψιλικών (193), και ηλεκτρονικών (137).

Υπάρχει χαρακτηριστική εξειδίκευση των δρόμων ως προς τις επιχειρήσεις που φιλοξενούν. Για παράδειγμα σε τρεις βασικούς δρόμους (Ερμού, Αιόλου και Αγίου Μάρκου) το 60% των επιχειρήσεων ασχολούνται με το εμπόριο ειδών ένδυσης. Το εμπόριο κοσμημάτων αποτελεί το 48% των επιχειρήσεων των οδών Θησέως και Χαβρίου και το 38% των επιχειρήσεων της οδού Περικλέους. Το 63% των επιχειρήσεων της οδού Βύσσης ασχολούνται με το εμπόριο χρωμάτων και το 20% των επιχειρήσεων της οδού Καραγιώργη Σερβίας ασχολούνται με τουριστικές υπηρεσίες. Το 36% των επιχειρήσεων της οδού Δραγατσανίου και το 21% της οδού Πραξιτέλους ασχολούνται με το εμπόριο ηλεκτρονικών.

Πιο συγκεκριμένα τα είδη ένδυσης συγκεντρώνονται κατά 37% σε τέσσερις δρόμους: Ερμού, Κολοκοτρώνη, Αιόλου και Αγ. Μάρκου. Τα ηλεκτρονικά στις οδούς Πραξιτέλους (15%) και Κολοκοτρώνη (12%). Τα καλλυντικά στις οδούς Κολοκοτρώνη (19%), Ερμού (16%) και Λέκκα (14%). Τα κοσμήματα στις οδούς Περικλέους (12%), Θησέως (12%) και Ερμού (10%). Το "φαγητό" στην οδό Σοφοκλέους. Το εμπόριο τροφίμων στις οδούς Ευριπίδου (26%) και Σοφοκλέους (26%). Τα χαρτικά στην οδό Πραξιτέλους (13%). Οι τουριστικές

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 2

υπηρεσίες στις οδούς Καραγιώργη Σερβίας (20%) και Αριστείδου (10%). Τα είδη διακόσμησης στην οδό Βύσσης (19%).



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΟΙ ΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

Γενικά

Το Εμπορικό Τρίγωνο δεν είναι μια ομοιόμορφη επιφάνεια. Η ιδιαιτερότητά του συνίσταται στο ότι σε αυτό υπάρχουν χρήσεις ετερόκλητες σε συγκεντρώσεις ιδιαίτερα πυκνές. Ενώ η κατοικία ελάχιστα εμφανίζεται στην περιοχή, το χονδρικό και το λιανικό εμπόριο κυριαρχούν. Συναντώνται επίσης χρήσεις, κυρίως του τριτογενούς τομέα των οποίων ο αριθμός δεν είναι καθόλου αμελητέος, ενώ υπάρχουν και χρήσεις μοναδικές όπως το Χρηματιστήριο, κάποια Υπουργεία και η Δημοτική Αγορά.

Θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι ο χαρακτηρισμός του Τριγώνου ως "Εμπορικός" δεν είναι απόλυτα σωστός. Υπάρχουν πολλές μη εμπορικές χρήσεις, που λόγω της δυναμικής τους ασκούν μια έντονη επιρροή στον περιβάλλοντα χώρο τους με την κατά κανόνα παράνομη στάθμευση των οχημάτων που προσελκύουν. Υπάρχουν και άλλες χρήσεις οι οποίες δεν δημιουργούν σοβαρά προβλήματα στο Τρίγωνο διότι διαθέτουν ιδόκτους χώρους στάθμευσης (όπως κάποιες Τράπεζες, το Χρηματιστήριο κλπ).

- Δημόσιες Υπηρεσίες (βρίσκονται κυρίως στην ανατολική πλευρά). Από τις πιο σημαντικές είναι το Υπουργείο Οικονομικών (με σοβαρές επιπτώσεις στάθμευσης στις οδούς Καραγιώργη Σερβίας και Νίκης), το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, το Υπουργείο Παιδείας, το Υπουργείο Εσωτερικών και το κτίριο Διοίκησης και Διοικητικής Μερίμνης του Ναυτικού
- Τράπεζες (Συναντώνται στο σύνολο της περιμέτρου).
- Τύπος και συναφείς Χρήσεις (Βρίσκονται κυρίως στο κεντρικό τμήμα της ανατολικής πλευράς του Εμπορικού Τριγώνου). Τα γραφεία εφημερίδων είναι από τις πιο οχλούσες χρήσεις. Η επίπτωσή τους είναι πάρα πολύ σοβαρή λόγω της μεγάλης κινητικότητας των δημοσιογράφων.
- Εκκλησίες

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 3

- Εκπαίδευση - Ιδιωτική και δημόσια (Βρίσκεται κοντά στους δύο πόλους υπηρεσιών του Τριγώνου, στην πλ. Συντάγματος και στην πλατεία Ομονοίας).
- Χρηματιστήριο, Χρηματιστηριακές Εταιρείες, γραφεία Χρηματιστών.
- Αναψυχή διασκέδαση (Διάσπαρτη στο Ε.Τ. με έμφαση στα σύνορά του με την Πλάκα).
- Δημοτικές αγορές, πολυκαταστήματα και μεγάλες εταιρίες
- Πολιτισμός
- Ξενοδοχεία
- Πιάτσες Μεταφορέων

Οι μη εμπορικές χρήσεις και τα προβλήματα στάθμευσης που δημιουργούν

Οι μη εμπορικές χρήσεις που προκαλούν τις μεγαλύτερες δυσχέρειες λόγω στάθμευσης εντοπίζονται ουσιαστικά σε τρεις θέσεις παρά την ανατολική περίμετρο του Τριγώνου.

1. Στην οδό Δραγατσανίου λόγω των αυτοκινήτων του Υπουργείου Εσωτερικών.
2. Στην ομάδα των οδών Καρύτση, Γαζή, Λαδά, Παρνασσού.
3. Στη δυτική πλευρά της πλατείας Συντάγματος και στις οδούς Καρ. Σερβίας και Νίκης.

Τα προβλήματα στην πρώτη θέση, οφείλονται κυρίως σε ένα Υπουργείο και σε μια ειδική κατηγορία εμπορίου. Στη δεύτερη θέση τα προβλήματα οφείλονται στα δημοσιογραφικά αυτοκίνητα και στην τρίτη κυρίως στα Υπουργεία. Αναλυτικότερα:

Η στάθμευση οχημάτων, τα οποία ανήκουν σε Δημόσιους Οργανισμούς, Υπουργεία, Τράπεζες κλπ. επιβαρύνει κυρίως τις οδούς:

- Σοφοκλέους (μπροστά στο Χρηματιστήριο και στην Εθνική Τράπεζα),
- Αριστείδου (στις συμβολές της με τις οδούς Πεσματζόγλου και Ευριπίδου)
- Δραγατσανίου

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 3

- Παλαιών Πατρών Γερμανού,
- Λεωχάρους (στη συμβολή της με την οδό Κολοκοτρώνη),
- Παπαρηγοπούλου (μεταξύ των οδών Παρνασσού και Πραξιτέλους)
- Μητροπόλεως (από την Πλατεία Συντάγματος έως την οδό Νίκης και από την οδό Βουλής έως την Πεντέλης),
- Νίκης (από την οδό Μητροπόλεως έως την Καραγιώργη Σερβίας),
- Ερμού (στο τμήμα της από την οδό Συντάγματος έως την οδό Νίκης)

- Τα σταθμεύοντα στην οδό Σοφοκλέους είναι οχήματα χρηματαποστολών που εξυπηρετούν το Χρηματιστήριο, τα οποία συνήθως πραγματοποιούν ολιγόλεπτη στάθμευση. Σύμφωνα με τα ισχύοντα στο Εμπορικό Τρίγωνο τα αυτοκίνητα αυτά δεν υπόκεινται σε περιορισμούς κυκλοφορίας και στάθμευσης.

Στη συμβολή της οδού Δραγατσανίου με την οδό Ευριπίδου σταθμεύουν 4 φορτηγά μεταφορών σε θέσεις εγκεκριμένες από το Γραφείο Εμπορικού Τριγώνου Αθήνας (ΓΕΤΑ). Στο υπόλοιπο τμήμα της οδού Δραγατσανίου και στις δύο πλευρές του, καθώς και σε τμήμα της προσβάσεως στον υπόγειο χώρο στάθμευσης σταθμεύουν οχήματα διαφόρων τύπων που ανήκουν στο Υπουργείο Εσωτερικών. Από το ΓΕΤΑ, έχουν παραχωρηθεί στο Υπουργείο Εσωτερικών 8 θέσεις στάθμευσης στην οδό Δραγατσανίου, όμως τα οχήματα του Υπουργείου που σταθμεύουν εκεί είναι περίπου τριπλάσια.

- Στην οδό Παπαρηγοπούλου έχουν παραχωρηθεί από το ΓΕΤΑ 27 θέσεις στάθμευσης. Από αυτές 24 διατίθενται στο Πολεμικό Ναυτικό, 2 στο ΥΠΕΧΩΔΕ και 1 στο Υπουργείο Πολιτισμού. Η δυνατότητα στάθμευσης στο τμήμα αυτό του δρόμου ανέρχεται σε 16 θέσεις. Τα επιπλέον οχήματα σταθμεύουν στην οδό Π.Π. Γερμανού και στις δύο πλευρές της.
- Στην οδό Λεωχάρους σταθμεύουν τα οχήματα του Α' Αστυνομικού τμήματος της Αθήνας.
- Στην οδό Καραγιώργη Σερβίας, σταθμεύουν τα οχήματα του Υπουργείου Οικονομικών, της Εθνικής Τράπεζας, της Εθνικής Ασφαλιστικής και του Ιδρύματος Παλινοστούντων.

- Το ίδιο ακριβώς πρόβλημα στάθμευσης παρουσιάζεται στις οδούς Ερμού, Βουλής και Μητροπόλεως και προκαλείται από τα Υπουργεία Εθνικής Οικονομίας, Παιδείας και Θρησκευμάτων και από το Κεντρικό Κατάστημα των ΕΛΤΑ. Από το ΓΕΤΑ στις οδούς αυτές, δεν έχει δοθεί καμία Κάρτα Στάθμευσης για τα Υπουργεία ή τα ΕΛΤΑ.

Η στάθμευση οχημάτων τα οποία ανήκουν σε μεγάλους ιδιωτικούς οργανισμούς επιβαρύνει κυρίως τις οδούς:

- Παρνασσού
- Χρ. Λαδά
- Καρύτση
- Ανθίμου Γαζή.

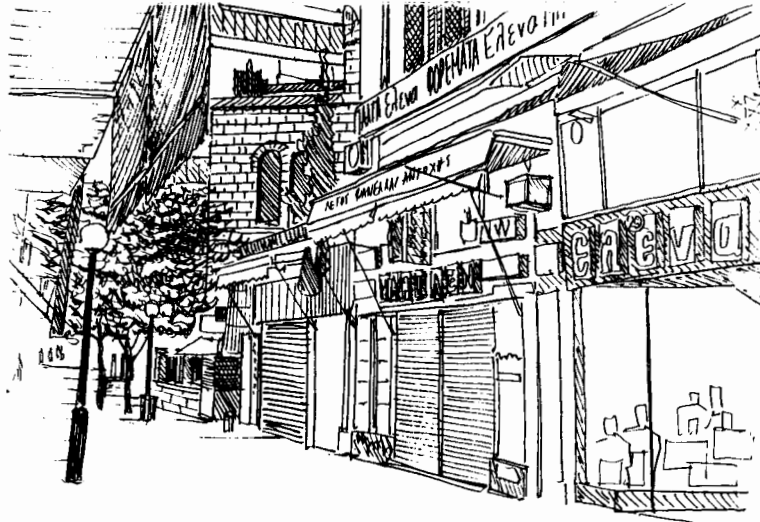
Τα οχήματα που σταθμεύουν στις οδούς αυτές ανήκουν σε δημοσιογράφους εφημερίδων που στεγάζονται στην ευρύτερη περιοχή της πλατείας Καρύτση. Η στάθμευση είναι πυκνή και έντονα εναλλασσόμενη. Οξύτατο παρουσιάζεται το πρόβλημα στην οδό Χρήστου Λαδά. Τα οχήματα πραγματοποιούν πολύωρη στάθμευση και τοποθετούνται υπό γωνία. Σε δεύτερη σειρά κατά μήκος του δρόμου σταθμεύουν όσα πραγματοποιούν συντομότερη στάση, ενώ μεταξύ των πρηγουμένων, ή σε τρίτη σειρά, σταθμεύουν δίκυκλα. Η διάταξη αυτή των οχημάτων μειώνει την ενεργό διατομή της οδού σε βαθμό τέτοιο, ώστε η κυκλοφορία να διεξάγεται με πολύ μικρές ταχύτητες. Με την ίδια ένταση εμφανίζεται το πρόβλημα και στις άλλες οδούς που αναφέρθηκαν παραπάνω. Εκεί τα οχήματα σταθμεύουν και στις δύο πλευρές τους, όχι όμως σε διπλές σειρές όταν το πλάτος τους δεν το επιτρέπει. Από το ΓΕΤΑ, για στάθμευση δημοσιογραφικών οχημάτων, έχουν παραχωρηθεί 90 κάρτες στάθμευσης, ενώ η συνολική δυναμικότητα των οδών ανέρχεται σε 92 θέσεις.

Η άμεση αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος της περιοχής θα επιτευχθεί με τη δραστική μείωση των θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο. Προτείνονται λοιπόν 22 συνολικά θέσεις στάθμευσης στις οδούς Παρνασσού - Χρήστου Λαδά - Καρύτση και Ανθίμου Γαζή, που είναι το μέγιστο ανεκτό για την περιοχή, οι οποίες θα εξυπηρετούν τις ανάγκες των ιδιωτικών

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 3

οργανισμών και Υπουργείων της περιοχής (Πολιτισμού στην οδό Παρνασσού και Μεταφορών στην Ανθ. Γαζή). Για να καλυφθούν οι υπόλοιπες ανάγκες στάθμευσης των ιδιωτικών Οργανισμών και Υπουργείων πρέπει να αναζητηθούν θέσεις στον υπόγειο χώρο στάθμευσης της πλατείας Κλαυθμώνος.

Περισσότερες αναφορές και προτάσεις για τα προβλήματα στάθμευσης στο Τρίγωνο και την ευρύτερη περιοχή, γίνονται στο Κεφ. 10.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ

Ερευνα ερωτηματολογίου

Κατά την περίοδο μεταξύ Οκτωβρίου 1995 - Φεβρουαρίου 1996 συμπληρώθηκαν 479 ερωτηματολόγια με στόχο τη διερεύνηση θεμάτων σχετικών με την τροφοδοσία των καταστημάτων. Το δείγμα περιελάμβανε επιχειρήσεις από όλους τους δρόμους του Τριγώνου και αντιπροσωπευτικές όλων των κατηγοριών.

Γενικά χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων

Η κατανομή επιχειρήσεων με βάση τις πωλήσεις τους δίνεται παρακάτω.

Πίνακας 4.1. (βλ. Εκθεση 1η, Πιν. 4.1., σελ. 39)

Πωλήσεις	Αρ. Επιχειρ.	Ποσοστό %
1. Λιανική	254	53
2. Χονδρική	81	17
3. Λιανική & Χονδρική	144	30
ΣΥΝΟΛΟ	479	100

Το εμβαδόν των επιχειρήσεων είναι κατά μέσο όρο 152 τετραγωνικά μέτρα (ελάχιστο 2 τ.μ. και μέγιστο 1500 τ.μ.). Το 35% (126) των επιχειρήσεων έχει εμβαδόν πάνω από 100 τ.μ. ενώ το 37% (136) των επιχειρήσεων κάτω από 50 τ.μ.

Ο συνολικός αριθμός των εργαζομένων στις επιχειρήσεις που ερευνήθηκαν είναι 2.371, δηλαδή 5,2 ανά επιχείρηση κατά μέσο όρο (μέγιστος αριθμός 132 εργαζόμενοι και ελάχιστος αριθμός 1). Σημειώνεται ότι η μεγάλη πλειονότητα (73%) των επιχειρήσεων απασχολεί λιγότερους από 5 υπαλλήλους.

Είδος χρησιμοποιούμενων οχημάτων για τροφοδοσία και αποστολή εμπορευμάτων

Από τις 479 επιχειρήσεις που αποτέλεσαν το δείγμα της έρευνας, οι 47 (10%) χρησιμοποιούν δίκυκλα ή τρίκυκλα για την τροφοδοσία ή την αποστολή εμπορευμάτων, 158 (33%) χρησιμοποιούν ΙΧ αυτοκίνητα, 290 (61%) χρησιμοποιούν ημιφορτηγά και 167 (35%) χρησιμοποιούν φορτηγά (διαξονικά και τριαξονικά). Σημειώνεται ότι πολλές επιχειρήσεις (177 - 37%) χρησιμοποιούν περισσότερες από μία κατηγορίες οχημάτων ενώ ορισμένες επιχειρήσεις (35 - 7%) δεν χρησιμοποιούν καθόλου οχήματα για την τροφοδοσία και την αποστολή.

Ο συνολικός αριθμός των οχημάτων (όλων των κατηγοριών) που χρησιμοποιούν οι 479 επιχειρήσεις της έρευνας είναι 753, δηλαδή αναλογούν κατά μέσο όρο 1,6 οχήματα ανά επιχείρηση.

Αναλογούν κατά μέσο όρο περίπου 10 μετακινήσεις ημερησίως ανά επιχείρηση και περίπου 6 μετακινήσεις ημερησίως ανά όχημα. Ο αριθμός μετακινήσεων για τροφοδοσία και αποστολή είναι περίπου όμοιος.

Το 50% των μετακινήσεων τροφοδοσίας εκτελούνται από ημιφορτηγά, 25% από φορτηγά, 19% από Ι.Χ. και 6% από δίκυκλα. Αντίστοιχα, το 45% των μετακινήσεων αποστολής εκτελούνται από ημιφορτηγά, 23% από Ι.Χ., 17% από φορτηγά και 14% από δίκυκλα. Τα μεγαλύτερα οχήματα (ημιφορτηγά, φορτηγά) χρησιμοποιούνται περισσότερο για μετακινήσεις τροφοδοσίας ενώ για μετακινήσεις αποστολής τα μικρότερα οχήματα (δίκυκλα, τρίκυκλα, Ι.Χ.) χρησιμοποιούνται σχετικά περισσότερο.

Ώρες τροφοδοσίας και αποστολής

Η μεγάλη πλειονότητα των επιχειρήσεων εκτελεί τις μετακινήσεις τροφοδοσίας και αποστολής το πρωί, έως τις 10:30. Πιο συγκεκριμένα το 82% των μετακινήσεων τροφοδοσίας του 83% των επιχειρήσεων γίνεται τις πρωινές ώρες έως τις 10:30. Σημειώνεται όμως ότι οι ώρες μετά τις 18:00 δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν τη μεγάλη πλειονότητα των επιχειρήσεων χονδρικού εμπορίου αφού

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 4

αυτές λειτουργούν έως τις 15:30 - 16:00. Κατά συνέπεια οι επιχειρήσεις αυτές οδηγούνται είτε στη χρήση του πρωινού ωραρίου - που δεν είναι πάντα βολικό - είτε στην παραβίαση των ωραρίων.

Οι παραβιάσεις των ωραρίων αποστολής εμπορευμάτων είναι διπλάσιες από εκείνες της τροφοδοσίας. Η τροφοδοσία μπορεί να προγραμματιστεί όχι όμως και οι επιθυμίες της πελατείας. Το σύνολο των παρανόμων αυτών μετακινήσεων (1080) αποτελεί το 23% του συνόλου των μετακινήσεων τροφοδοσίας και αποστολής των επιχειρήσεων του Τριγώνου.

Όπως είναι φυσικό, οι επιχειρήσεις που εκτελούν τη μεγάλη πλειονότητα των μετακινήσεων επιθυμούν τα ωράρια τροφοδοσίας και αποστολής να είναι τελείως ελεύθερα.

Είδος οδού και ώρες τροφοδοσίας και αποστολής

Τα ποσοστά των επιχειρήσεων που παραβιάζουν τα ωράρια τροφοδοσίας και αποστολής δεν διαφέρουν σημαντικά σε σχέση με το αν ο δρόμος μπροστά από την επιχείρηση είναι κλειστός ή ανοικτός στην κυκλοφορία. Ομοίως τα ποσοστά των επιχειρήσεων που επιθυμούν ελεύθερα ωράρια τροφοδοσίας και αποστολών και βρίσκονται σε δρόμους κλειστούς με τα νέα μέτρα είναι περίπου ίσα με εκείνα των επιχειρήσεων που βρίσκονται σε δρόμους ανοικτούς στην κυκλοφορία.

Είδος πωλήσεων και ώρες τροφοδοσίας και αποστολής

Οι επιχειρήσεις που κάνουν πωλήσεις αποκλειστικά λιανικού εμπορίου παρουσιάζουν μικρά ποσοστά μετακινήσεων τροφοδοσίας (7%) και αποστολής (5%) σε περιόδους εκτός του επιτρεπόμενου ωραρίου, σε αντίθεση με τις επιχειρήσεις που κάνουν πωλήσεις αποκλειστικά χονδρικού εμπορίου (τροφοδοσία 26% - αποστολής 35%).

Αντίστοιχη είναι και η τάση της επιθυμητής ώρας τροφοδοσίας και αποστολής αφού μόνο το 28% των επιχειρήσεων λιανικού εμπορίου

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 4

δηλώνουν επιθυμία για ελεύθερο ωράριο τροφοδοσίας και 10% για ελεύθερο ωράριο αποστολών έναντι του 77% των επιχειρήσεων χονδρικού εμπορίου που δηλώνουν επιθυμία για ελεύθερο ωράριο τροφοδοσίας και αποστολών.

Σημειώνεται ότι η μετακίνηση για αποστολή μίας επιχείρησης λιανικού εμπορίου είναι διαφορετική από την μετακίνηση για αποστολή μίας επιχείρησης χονδρικού εμπορίου αφού στο λιανικό εμπόριο η αποστολή αφορά συνήθως μικρές αποστολές σε πολλούς παραλήπτες ενώ στο χονδρικό εμπόριο οι αποστολές αφορούν μικρότερο αριθμό παραληπτών.

Είδος πωλήσεων και τροφοδοσία

Οι επιχειρήσεις χονδρικού εμπορίου εκτελούν πολύ περισσότερες ημερήσιες μετακινήσεις από τις επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου. Το 59% των επιχειρήσεων χονδρικού εμπορίου εκτελούν πάνω από 5 ημερήσιες μετακινήσεις για την τροφοδοσία και την αποστολή ενώ το αντίστοιχο ποσοστό των επιχειρήσεων λιανικού εμπορίου είναι 26%.

Όσο περισσότερες ημερήσιες μετακινήσεις τροφοδοσίας εκτελεί μία επιχείρηση τόσο λιγότερο σέβεται τα ωράρια.

Η στάθμευση των οχημάτων τροφοδοσίας και αποστολής

Η συντριπτική πλειονότητα των επιχειρήσεων (345 - 86%) που απάντησαν σε ερώτηση για το σημείο στάθμευσης αναμονής των οχημάτων τους δήλωσε ότι τα οχήματα τους σταθμεύουν εμπρός από την επιχείρηση είτε παράνομα είτε νόμιμα. 113 επιχειρήσεις (28%) δήλωσαν ότι τα οχήματα τους σταθμεύουν όπου βρουν, ενώ μόνο ένα μικρό ποσοστό (32 - 8% των επιχειρήσεων) δήλωσε ότι χρησιμοποιεί χώρο στάθμευσης.

Οι επιχειρήσεις που βρίσκονται σε δρόμο ανοικτό στην κυκλοφορία δηλώνουν ότι η αδυναμία προσέγγισης λόγω παρανόμων σταθμεύσεων είναι το σημαντικότερο πρόβλημα τόσο για την

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 4

τροφοδοσία όσο και για την αποστολή. Το γεγονός αυτό εξηγείται από την ιδιαίτερα συμφορημένη κατάσταση που επικρατεί στους λίγους δρόμους του Τριγώνου που παραμένουν ανοικτοί και στους οποίους διοχετεύεται τόσο μεγάλο μέρος της κυκλοφορίας όσο και μεγάλο μέρος της στάθμευσης, με αποτέλεσμα να δυσκολεύονται ιδιαίτερα στις φορτοεκφορτώσεις τους οι επιχειρήσεις που βρίσκονται πάνω στους δρόμους αυτούς.

Γενικά συμπεράσματα για την τροφοδοσία και την αποστολή εμπορευμάτων

Τα παρακάτω τρία γενικά συμπεράσματα συνοψίζουν τις κύριες τάσεις που χαρακτηρίζουν τη στάση των επιχειρήσεων σε σχέση με τη νέα κατάσταση που έχει δημιουργηθεί στην τροφοδοσία των επιχειρήσεων και την αποστολή εμπορευμάτων μετά τις ρυθμίσεις στο Τρίγωνο.

- Το σύστημα τροφοδοσίας των επιχειρήσεων πλήττεται από τα μέτρα του Τριγώνου λιγότερο από όσο πλήττεται το σύστημα αποστολής. Η διαπίστωση αυτή εξηγείται από το γεγονός ότι οι μετακινήσεις τροφοδοσίας είναι περισσότερο τακτικές και προγραμματισμένες από τις μετακινήσεις αποστολής και κατά συνέπεια πιο εύκολα οργανώνεται το σύστημα τροφοδοσίας μέσα στα πλαίσια των ωραρίων του Τριγώνου απ' ότι το σύστημα αποστολών που συχνά έχει να απαντήσει σε έκτακτες ανάγκες που δύσκολα προγραμματίζονται εκ των προτέρων.
- Οι επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου είναι λιγότερο αρνητικές στην πεζοδρόμηση του Τριγώνου απ' ότι οι επιχειρήσεις χονδρικού εμπορίου. Αυτό εξηγείται από το ότι οι δυσκολίες στην τροφοδοσία και την αποστολή, που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου, αποζημιώνονται ως ένα βαθμό από τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και κάποια αύξηση της πελατείας τους, αλλά και διότι εκτελούν λιγότερες μεταφορές.
- Οι επιχειρήσεις του Τριγώνου δεν είναι αρνητικές στις νέες ρυθμίσεις παρότι προς το παρόν στη πλειονότητά τους έχουν

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 4

περισσότερα προβλήματα παρά οφέλη. Οι απόψεις που κατεγράφησαν από έρευνα που έγινε το 1996 έδειξαν ότι η πλειονότητα των επιχειρήσεων βρίσκεται σε αναμονή βελτιώσεων στο Τρίγωνο που θα πρέπει κυρίως να αφορούν τα ωράρια τροφοδοσίας και αποστολής, τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, την πολιτική στάθμευσης και τη γενικότερη ανάπλαση του χώρου.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΕΡΕΥΝΑ ΑΠΟΨΕΩΝ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑΡΧΩΝ

Τα συμπεράσματα από την έρευνα που έγινε το 1996 και με βάση τις απαντήσεις των καταστηματάρχων είναι τα εξής:

1. Οι εμπορικές επιχειρήσεις στο εσωτερικό του Τριγώνου δεν αντιμετωπίζουν τα ίδια προβλήματα. Οι διαφοροποιήσεις είναι πάρα πολλές και θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι οι μοναδικές ομαδοποιήσεις που συγκροτούνται αφορούν καταστήματα που βρίσκονται στον ίδιο δρόμο ή σε τμήματα του ίδιου δρόμου.
2. Διαφοροποιήσεις προβλημάτων διαπιστώνονται:
 - α) μεταξύ επιχειρήσεων χονδρικής και λιανικής πώλησης
 - β) μεταξύ των καταστημάτων σε πεζοδρόμους που ήταν κατασκευασμένοι προ του μέτρου και σε νέους πεζόδρομους.

Τα καταστήματα στους παλαιούς πεζοδρόμους έχουν ήδη προσαρμοστεί στην πεζοδρόμηση. Επί πλέον οι παλαιοί πεζόδρομοι, χάρη στην ποιότητά τους, προσελκύουν τους πεζούς και τα απογεύματα. Αντίθετα στους νέους πεζόδρομους, όπου τα έργα κατασκευής ακόμη δεν έχουν αρχίσει, το οδικό περιβάλλον είναι απωθητικό και το απόγευμα νεκρώνουν.

- γ) μεταξύ καταστημάτων που βρίσκονται πάνω ή πολύ κοντά στους τρεις δρόμους που είναι ανοικτοί στο αυτοκίνητο (Σοφοκλέους, Ευριπίδου, Κολοκοτρώνη) και καταστημάτων που βρίσκονται σε πιο απομακρυσμένες θέσεις. Όσα βρίσκονται πάνω στους τρεις δρόμους τροφοδοτούνται, παρανόμως μεν αλλά ευκολότερα, καθ'όλη τη διάρκεια της ημέρας.
 - δ) μεταξύ καταστημάτων λιανικής που πωλούν αντικείμενα που ο πελάτης μπορεί εύκολα να τα μεταφέρει και άλλων που πωλούν αντικείμενα για τη μεταφορά των οποίων απαιτείται αυτοκίνητο (είδη βαπτίσεων, γάμων κλπ.).

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 5

- ε) μεταξύ καταστημάτων (λιανικής είτε χονδρικής) τα οποία έχουν ένα μεγάλο ποσοστό πελατών που έρχεται από την επαρχία, οι οποίοι αποθαρρύνονται περισσότερο από τους Αθηναίους από το μέτρο με αποτέλεσμα να αποφεύγουν το Τρίγωνο και άλλων που απευθύνονται σε αθηναϊκή πελατεία.
- ζ) μεταξύ καταστημάτων (χονδρικής είτε λιανικής) που πωλούν αντικείμενα που ο πελάτης μπορεί εύκολα να βρει και σε περιφερειακά πολυκαταστήματα, και άλλων που είναι εξειδικευμένα σε κάποιο προϊόν και τα οποία συγκρατούν την πελατεία τους.
- η) μεταξύ καταστημάτων που τροφοδοτούνται με Ι.Χ. (από τις πρώτες εκτιμήσεις φαίνεται ότι με Ι.Χ. εκτελείται περίπου το 25% της τροφοδοσίας και περίπου το 30% των αποστολών) και άλλων που χρησιμοποιούν φορτηγά. Για τα πρώτα ανέκυψε ένα σοβαρό πρόβλημα διότι δεν είχε προβλεφθεί από τις ρυθμίσεις της πεζοδρόμησης ότι το Ι.Χ. ή το δίκυκλο μπορούν να χρησιμοποιούνται και ως οχήματα τροφοδοσίας.

Γενικά συμπεράσματα από την ανάλυση των απόψεων

1. Το κόστος στάθμευσης σε γκαράζ θεωρείται πολύ ακριβό και εκτιμάται ότι θα αποθαρρύνει πελάτες, καταστηματάρχες και υπαλλήλους να χρησιμοποιούν το Ι.Χ. για την προσπέλαση του Τριγώνου.
2. Είναι επιθυμία των καταστηματάρχων να χρησιμοποιείται το Ι.Χ. στο εμπορικό Τρίγωνο και οι κυριώτεροι λόγοι είναι: α. Εύκολη και γρήγορη προσέγγιση β. Εύκολη και ανεξέλεγκτη τροφοδοσία-αποστολή
3. Πολλοί, και κυρίως όσοι βρίσκονται κοντά στην πλατεία Κοτζιά, ζητούσαν να επιταχυνθούν οι εργασίες περάτωσης του σταθμού αυτοκινήτων, που σήμερα λειτουργεί, ώστε να δημιουργηθούν πολλές θέσεις στάθμευσης κυρίως για τους πελάτες τους.
4. Σχεδόν όλοι ζητούν βελτίωση των ΜΜΜ και ιδίως πύκνωση των δρομολογίων του Mini Bus. Αυτό κυρίως το ζητούν όσοι βρίσκονται σε οδούς από τις οποίες διέρχεται το Mini Bus.
5. Πολλοί, και ειδικότερα όσοι βρίσκονται σε πεζόδρομους, μεταφέρουν τα εμπορεύματά τους με αχθοφόρους ή οι ίδιοι στα

- χέρια ή με χειράμαξες, έως τον πλησιέστερο δρόμο που προσεγγίζουν οχήματα και εκεί τα φορτώνουν σε Ι.Χ. που τους περιμένουν ή σε φορτηγά. Αυτά βέβαια συμβαίνουν εκτός ωραρίου τροφοδοσίας. Επομένως στα σημεία αυτά δημιουργείται κυκλοφοριακό πρόβλημα. Τέτοια σημεία είναι η διασταύρωση Αριστείδου-Σοφοκλέους και Αριστείδου - Πλ. Αγ. Θεοδώρων που εξυπηρετούν τα καταστήματα της Αριστείδου.
6. Πολλοί προτείνουν το Τρίγωνο να είναι ελεύθερο στο Ι.Χ., Σάββατο και Κυριακή, ώστε να μπορούν να επισκέπτονται τις επιχειρήσεις τους για διαφόρους λόγους (π.χ. καθαριότητα).
 7. Ισχυρίζονται επίσης ότι οι πελάτες από την επαρχία αποφεύγουν το Τρίγωνο λόγω ελλιπούς ενημέρωσης. Μερικοί όμως έθιξαν το θέμα της ελλιπούς ενημέρωσης και για τους Αθηναίους.
 8. Πολλοί από τους ερωτηθέντες εμφανίζονται υπέρ του μέτρου αλλά με προϋποθέσεις και ιδίως τη βελτίωση της υποδομής. Εννοούν ότι πρώτα πρέπει να ολοκληρωθεί ο υπόγειος σιδηρόδρομος, να βελτιωθούν και να πυκνώσουν τα δρομολόγια των λεωφορείων και μετά να εφαρμοστεί το μέτρο.
 9. Σχεδόν όλοι επιθυμούν την κυκλοφορία των δικύκλων στο Τρίγωνο αλλά και σχεδόν όλοι παραπονούνται για την άτακτη στάθμευσή τους και για το πρόβλημα που δημιουργούν στην κίνηση των πεζών. Ο θόρυβός τους επίσης αποτελεί αντικείμενο παραπόνων.
 10. Αρκετοί βιοτέχνες και χονδρέμποροι ανησυχούν για τη μεταστέγασή τους και ζητούν από το κράτος να χωροθετήσει την περιοχή όπου θα μεταφερθούν. Ισχυρίζονται ότι πρώτα έπρεπε να γίνει αυτό και κατόπιν να κλείσει το Τρίγωνο.
 11. Οι περισσότεροι επαγγελματίες ζητούν άδειες διέλευσης και στάθμευσης για τα επαγγελματικά ή ιδιωτικά τους οχήματα.
 12. Τέλος σχεδόν όλοι επιθυμούν την ελεύθερη κίνηση των ταξί εντός του Τριγώνου.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΟΙ ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ ΤΟΥ ΤΡΙΓΩΝΟΥ. ΕΡΕΥΝΑ ΤΩΝ ΑΠΟΨΕΩΝ ΤΟΥΣ

Συμπληρώθηκαν 500 ερωτηματολόγια από επισκέπτες του Τριγώνου, μεγαλύτερους των 18 ετών, με προσωπική επικοινωνία στο δρόμο, σε 18 σημεία και με τυχαία δειγματοληψία.

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε την 9η Ιουλίου 1996 (πρωί και απόγευμα) από εταιρεία δημοσκοπήσεων¹ με χρησιμοποίηση 18 συνεντευκτών και δύο επιθεωρητών.

Χαρακτηριστικά των επισκεπτών

Από τους 500 ερωτηθέντες οι 244 ήταν άντρες και οι 256 γυναίκες. Το 47% των ανδρών εργάζεται σε λευκά επαγγέλματα, το 22% σε σκούρα επαγγέλματα και το 31% δεν εργάζεται². Αντίθετα, το 36% των γυναικών εργάζεται σε λευκά επαγγέλματα, το 9% σε σκούρα επαγγέλματα και το 55% δεν εργάζεται. Το 74% του συνόλου των ερωτηθέντων ήταν ηλικίας από 18 έως 44 ετών ενώ το 35% των ερωτηθέντων ήταν ηλικίας από 25 έως 34 ετών.

Αποδοχή

Η συντριπτική πλειονότητα τόσο των ανδρών (83%) όσο και των γυναικών (89%) δηλώνουν ικανοποιημένοι από τα νέα μέτρα.

¹ ICAP - GALLUP HELLAS A.E.

² *Λευκά επαγγέλματα:*

Σκούρα επαγγέλματα:
Μη εργαζόμενοι:

βιομήχανοι, έμποροι, ελεύθεροι
επαγγελματίες επιστήμονες, υπάλληλοι
γραφείου ιδιωτικού και δημόσιου τομέα
τεχνίτες
νοικοκυρές, μαθητές, σπουδαστές,
συνταξιούχοι και άνεργοι

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 6

Στις ηλικίες 25-34 για τους άντρες και 25-44 για τις γυναίκες εμφανίζονται τα υψηλότερα ποσοστά ικανοποίησης από τα μέτρα του Τριγώνου.

Πίνακας 6.2. Βαθμός ικανοποίησης των ερωτηθέντων επισκεπτών από τα μέτρα του Τριγώνου ανά φύλλο και ηλικία (βλ. Εκθεση 3η, Πιν. 6.2, σελ. 101)

ΑΝΤΡΕΣ

Ηλικία	Ικανοπ.	Δυσαρ.	Αδιαρ.	Σύνολο
18-24	40	3	9	52
25-34	66	5	6	77
35-44	38	4	4	46
45-54	20	2	2	24
55-64	27	2	3	32
> 65	12	1	0	13
Σύνολο	203	17	24	244

ΑΝΤΡΕΣ

Ηλικία	Ικανοπ.	Δυσαρ.	Αδιαρ.	Σύνολο
18-24	77%	6%	17%	100%
25-34	86%	6%	8%	100%
35-44	83%	9%	9%	100%
45-54	83%	8%	8%	100%
55-64	84%	6%	9%	100%
> 65	92%	8%	0%	100%
Σύνολο	83%	7%	10%	100%

ΓΥΝΑΙΚΕΣ

Ηλικία	Ικανοπ.	Δυσαρ.	Αδιαρ.	Σύνολο
18-24	35	1	5	41
25-34	88	3	5	96
35-44	48	0	4	52
45-54	31	1	5	37
55-64	20	0	1	21
> 65	6	2	1	9
Σύνολο	228	7	21	256

ΓΥΝΑΙΚΕΣ

Ηλικία	Ικανοπ.	Δυσαρ.	Αδιαρ.	Σύνολο
18-24	85%	2%	12%	100%
25-34	92%	3%	5%	100%
35-44	92%	0%	8%	100%
45-54	84%	3%	14%	100%
55-64	95%	0%	5%	100%
> 65	67%	22%	11%	100%
Σύνολο	89%	3%	8%	100%

ΣΥΝΟΛΟ

Ηλικία	Ικανοπ.	Δυσαρ.	Αδιαρ.	Σύνολο
18-24	75	4	14	93
25-34	154	8	11	173
35-44	86	4	8	98
45-54	51	3	7	61
55-64	47	2	4	53
> 65	18	3	1	22
Σύνολο	431	24	45	500

ΣΥΝΟΛΟ

Ηλικία	Ικανοπ.	Δυσαρ.	Αδιαρ.	Σύνολο
18-24	81%	4%	15%	100%
25-34	89%	5%	6%	100%
35-44	88%	4%	8%	100%
45-54	84%	5%	11%	100%
55-64	89%	4%	8%	100%
> 65	82%	14%	5%	100%
Σύνολο	86%	5%	9%	100%

Σκοπός επίσκεψης στο Εμπορικό Τρίγωνο

Από το σύνολο των 500 ερωτηθέντων το 8% δεν είχε επισκεφθεί το Τρίγωνο πριν από την εφαρμογή των μέτρων. Η πλειονότητα (62%) των 1319 αρχικά ερωτηθέντων (για να επιλεγούν μόνο οι επισκέπτες) εργάζεται στο Εμπορικό Τρίγωνο. Το 22% βρισκόταν εκεί για ψώνια, το 8% για βόλτα ή κάποιο ραντεβού και το υπόλοιπο 8% για δουλειές. Από τους 287 επισκέπτες που πήγαν στο Τρίγωνο για ψώνια, οι 260 (91%) δήλωσαν ευχαριστημένοι. Από αυτούς που πήγαν για προσωπικές δουλειές το 70% δήλωσαν ικανοποιημένοι.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 6

Από τους λόγους προτίμησης του Τριγώνου που ξεχωρίζουν είναι το ότι εκεί υπάρχουν φτηνές τιμές και ευκαιρίες (18% στο σύνολο), ότι είναι ευχάριστο περιβάλλον για ψώνια (12% στο σύνολο) και ότι εκεί διατίθεται μεγάλη ποικιλία προϊόντων (10% στο σύνολο). Ακόμη, ένας στους πέντε ερωτώμενους (20%) επισκέφτηκε το Εμπορικό Τρίγωνο γιατί εκεί βρίσκεται κάποια υπηρεσία/γραφείο. Το 15% ανέφερε επίσης ότι είχε ορίσει εκεί σημείο συνάντησης. Σχεδόν ο ένας στους δύο δυσαρεστημένους επισκέπτες του Τριγώνου πηγαίνει εκεί διότι εκεί βρίσκεται η υπηρεσία ή το γραφείο που πρέπει να επισκεφθεί.

Συνοψίζοντας σημειώνεται το γεγονός ότι αρκετοί από τους λόγους επίσκεψης του Τριγώνου τους οποίους προέβαλαν σχεδόν όλοι όσοι ήταν ικανοποιημένοι από τα μέτρα, αφορούν κυρίως στην ανταγωνιστικότητα των καταστημάτων της περιοχής και είναι ανεξάρτητοι από τα μέτρα των πεζοδρομήσεων (μεγάλη ποικιλία των προϊόντων και καταστημάτων, φτηνές τιμές, ευκαιρίες, κλπ.). Το γεγονός ότι στο Τρίγωνο υπάρχουν μόνο πεζόδρομοι αναφέρθηκε ως λόγος προτίμησης μόνο από το 11% των "νέων" επισκεπτών, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό των παλαιών επισκεπτών είναι 5%.

Πίνακας 6.13. Σκοπός επίσκεψης και τρόπος μετακίνησης των επισκεπτών του Τριγώνου (βλ. Εκθεση 3η, Πιν. 6.13, σελ. 115)

	Ψώνια	Βόλτα	Επαγγ λόγοι	Προσωπ. δουλειές	Άλλος	Σύνολο
Λεωφορείο	101	33	9	20	3	166
Mini bus	13	1	0	2	1	17
Τρόλλεϋ	54	16	7	7	1	85
Ηλεκτρικός	37	11	1	5	3	57
Ταξί	21	3	5	4	2	35
Αυτοκίνητο	21	12	7	10	3	53
Μοτοσυκλέτα	29	19	3	7	2	60
Ποδήλατο	0	1	0	0	0	1
Μόνο με τα πόδια	29	8	5	3	4	49
Σύνολο	305	104	37	58	19	523

Κατοικία, προέλευση και προορισμός

Δύο στους τρεις επισκέπτες μένουν σε σχετικά μακρινές περιοχές, ενώ οι υπόλοιποι προέρχονται από περιοχές που είναι κοντά στο Τρίγωνο.

Οι επισκέπτες που είτε μένουν, είτε προέρχονται είτε πηγαίνουν στις βόρειες περιοχές παρουσιάζουν αυξημένα ποσοστά ικανοποίησης (93-94%) από τα μέτρα. Αντίθετα οι επισκέπτες που είτε μένουν, είτε προέρχονται είτε πηγαίνουν στις δυτικές περιοχές παρουσιάζουν τα υψηλότερα ποσοστά δυσαρεστημένων και αδιάφορων για τα μέτρα (6-7% και 15-18% αντίστοιχα).

Πρόσβαση στο Τρίγωνο και εσωτερικές μετακινήσεις

Τα λεωφορεία είναι το μέσο το οποίο χρησιμοποιείται συστηματικότερα από τους επισκέπτες του Τριγώνου (33%). Πέντε άλλα μέσα χρησιμοποιούνται επίσης: τρόλλεϋ (14%), μοτοσυκλέτες (10%), ηλεκτρικός (9%), ΙΧ αυτοκίνητο (9%) και ταξί (6%). Αξιοσημείωτο είναι ότι 56% των επισκεπτών χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (Λεωφορείο, Τρόλεϋ, Μετρό) ενώ το ποσοστό αυτό για το σύνολο των μετακινήσεων στην Αθήνα είναι σχεδόν το μισό.

Αναφορικά με τους επισκέπτες που προσεγγίζουν το εμπορικό Τρίγωνο με τα πόδια αυτοί χωρίζονται σε εκείνους που ήρθαν αποκλειστικά με τα πόδια χωρίς να χρησιμοποιήσουν κανένα μέσο μεταφοράς (10% του συνόλου των επισκεπτών) και σε εκείνους που χρησιμοποίησαν κάποιο μέσο μεταφοράς και το τελευταίο τμήμα της διαδρομής το έκαναν πεζή (16%).

Παρατηρείται σχετικά αυξημένη χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου και του ταξί όταν η μετακίνηση γίνεται για επαγγελματικούς λόγους.

Σημαντικά αυξημένη είναι επίσης η χρήση Ι.Χ. αυτοκινήτου για προσωπικές εργασίες και η χρήση μοτοσυκλέτας για βόλτα καθώς και σχετικά αυξημένη η χρήση λεωφορείου, τρόλλεϋ και ηλεκτρικού όταν ο σκοπός επίσκεψης είναι τα ψώνια. Αντίθετα, παρατηρείται σημαντική μείωση στη χρήση ταξί όταν ο σκοπός επίσκεψης είναι η

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 6

βόλτα, στη χρήση Ι.Χ. αυτοκινήτου όταν ο σκοπός επίσκεψης είναι τα ψώνια και στη χρήση τρόλλεϋ για προσωπικές δουλειές και επαγγελματικούς λόγους.

Ιδιαίτερα ικανοποιημένοι εμφανίζονται όσοι ήρθαν στο Τρίγωνο με τρόλεϋ (94% του συνόλου). Σημειώνεται ότι τα σημαντικότερα ποσοστά δυσαρεστημένων από τα μέτρα εμφανίζονται στους επισκέπτες που ήρθαν στο Τρίγωνο με ταξί ή αυτοκίνητο Ι.Χ.

Από τους 53 που χρησιμοποίησαν το αυτοκίνητό τους για να επισκεφθούν το Τρίγωνο το 60% στάθμευσε το αυτοκίνητό του σε χώρους στάθμευσης, ενώ το υπόλοιπο 40% στο δρόμο.

Δεν παρατηρείται σημαντική μεταβολή στη χρήση των μέσων μεταφοράς μετά την εφαρμογή των μέτρων στο Τρίγωνο.

- Ως προς το ταξί μόνο ένας στους τέσσερις (26%) θεώρησε μη ικανοποιητική τη δυνατότητα πρόσβασης στο Τρίγωνο με αυτό το μέσο. Αρκετά περισσότεροι, συγκριτικά με την προηγούμενη ερώτηση (38%), ανέφεραν ότι δεν είναι ικανοποιητική η δυνατότητα αποχώρησης με ταξί από το Τρίγωνο. Το κυριότερο πρόβλημα που αναφέρθηκε είναι το γεγονός ότι τις ώρες αιχμής τα ταξί είναι δυσεύρετα (50%).

- Ο ένας στους τέσσερις (27%) βρίσκει μη ικανοποιητική την προσφερόμενη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση με λεωφορεία μέσα στο Τρίγωνο. Η έλλειψη συχνών δρομολογίων (56%) και οι καθυστερήσεις (28%) είναι τα κυρίαρχα προβλήματα.

Το ποσοστό των δυσαρεστημένων από τα λεωφορεία ως προς την πρόσβαση προς/από το ευρύτερο κέντρο της Αθήνας (22%) είναι μικρότερο από το αντίστοιχο ποσοστό δυσαρεστημένων ως προς την εξυπηρέτηση με λεωφορεία μέσα στο Τρίγωνο (27%).

Το πρόβλημα της έλλειψης συχνών δρομολογίων λεωφορείων είναι το κυρίαρχο πρόβλημα όσων χρησιμοποιούν λεωφορεία.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 6

- Ένας στους τέσσερις ερωτώμενους (24%) απάντησε ότι αντιμετωπίζει προβλήματα όταν μετακινείται με τα πόδια στο Τρίγωνο.

Οι επισκέπτες του Τριγώνου ανέφεραν συνολικά 17 προβλήματα αναφορικά με το περπάτημα. Τα κυριότερα από αυτά ήταν ο συνωστισμός (33%), η ύπαρξη πολλών μοτοσυκλετών (18%), η παράνομη παρουσία αυτοκινήτων (9%), τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα (8%), τα στενά πεζοδρόμια (8%) και το βρώμικο περιβάλλον (8%).

Ιεράρχηση προβλημάτων κατά τους επισκέπτες

77 επισκέπτες (15% του συνόλου) ανέφεραν προβλήματα από την εφαρμογή των μέτρων. Το σημαντικότερο πρόβλημα για το 16% είναι η κακή συγκοινωνία, για επίσης 16% η έλλειψη χώρων στάθμευσης, για το 12% οι καθυστερήσεις, για το 10% η κυκλοφορία των μοτοσυκλετιστών και τέλος για το 9% η μη συστηματική και μη αρμονική υλοποίηση των μέτρων.

Παρ' όλο που οι περισσότεροι ερωτώμενοι είναι ικανοποιημένοι από τα μέτρα στο Τρίγωνο, το 70% (148 στους 500) ανέφερε ότι χρειάζονται βελτιωτικές επεμβάσεις.

Η πεζοδρόμηση του κέντρου της Αθήνας (21%) και η ανάγκη για περισσότερο πράσινο (20%) είναι οι άμεσες επεμβάσεις που προτείνουν οι ερωτώμενοι. Τρίτη σε σειρά προτεραιότητας (10%) έρχεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης.

Αυτοί που δεν αντιμετωπίζουν προβλήματα από τα μέτρα πρότειναν την πεζοδρόμηση του ευρύτερου κέντρου (22%), την ολική απαγόρευση των αυτοκινήτων (10%), ενώ αντίθετα αυτοί που αντιμετώπισαν προβλήματα ανέφεραν σε μεγαλύτερο ποσοστό την ανάγκη δημιουργίας χώρων πρασίνου (25%) και την επέκταση της πεζοδρόμησης ως την Πανεπιστημίου (7%).

Επιπλέον, οι δυσαρεστημένοι από την εφαρμογή των μέτρων υποστήριξαν την ανάγκη να μείνουν ελεύθερα τα ΙΧ, φορτηγά και μηχανάκια (18%) καθώς επίσης και τη βελτίωση των δημόσιων μέσων μεταφοράς (17%). Τέλος οι "αδιάφοροι" ερωτώμενοι

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 6

θεωρούν περισσότερο αναγκαία τη δημιουργία χώρων πρασίνου (31%) και την επέκταση της πεζοδρόμησης ως την Πανεπιστημίου (10%).

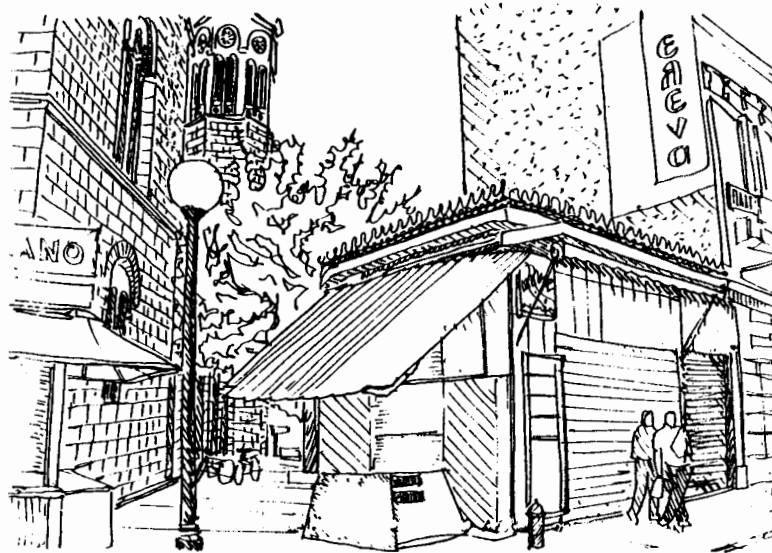
Από τα μέτρα που προτάθηκαν η αύξηση του πρασίνου έρχεται πρώτο σε σειρά (38%). Η πεζοδρόμηση του κέντρου της Αθήνας αναφέρθηκε από το 27%, ενώ με ποσοστά αξιοσημείωτα αναφέρθηκαν επίσης η ανάγκη για περισσότερη καθαριότητα (15%), η δημιουργία χώρων στάθμευσης (13%), η ολική απαγόρευση των αυτοκινήτων στο Τρίγωνο (11%), η καλύτερη και συχνότερη συγκοινωνία (8%), η αστυνόμευση των μέτρων (7%), ο καλλωπισμός της περιοχής (7%), η συντήρηση των κτιρίων (6%).

Συμπεράσματα

- Η συντριπτική πλειονότητα (86%) των επισκεπτών του Τριγώνου είναι ικανοποιημένη από τα μέτρα ενώ δυσαρεστημένοι ή αδιάφοροι είναι λίγοι επισκέπτες που κυρίως χρησιμοποιούσαν ή/και θέλουν να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους.
- Η προσέλευση για αγορές, που αποτελεί και τον κυριότερο λόγο επίσκεψης του Τριγώνου δεν αντιμετωπίζει πρόβλημα αφού η συντριπτική πλειοψηφία (91%) των επισκεπτών για ψώνια δηλώνει ικανοποιημένη από τα μέτρα.
- Όταν η μετακίνηση των επισκεπτών γίνεται για επαγγελματικούς λόγους, η χρήση ΙΧ αυτοκινήτου είναι αυξημένη σε σχέση με τους άλλους σκοπούς μετακίνησης και η χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς μειωμένη, ενώ όταν ο σκοπός επίσκεψης είναι η βόλτα τότε η χρήση ταξί είναι μειωμένη και η χρήση μοτοσυκλέτας αυξημένη. Για τα ψώνια η πλειονότητα (67%) χρησιμοποιεί τα μέσα μαζικής μεταφοράς.
- Οι νέοι (18-24 χρονών) και οι γυναίκες αύξησαν περισσότερο τη συχνότητα επισκέψεων στο Εμπορικό Τρίγωνο μετά την εφαρμογή των μέτρων στο Τρίγωνο.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 10

- Δεν υπάρχει σημαντική μεταβολή στις συνήθειες των επισκεπτών αναφορικά με τη χρήση των μέσων μεταφοράς μετά την εφαρμογή των μέτρων στο Τρίγωνο.
- Το πρόβλημα της κακής συχνότητας δρομολογίων λεωφορείων είναι το κυρίαρχο πρόβλημα ενώ το κυριότερο πρόβλημα ως προς τη χρήση των ταξί είναι το γεγονός ότι είναι δυσεύρετα τις ώρες αιχμής.
- Τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι επισκέπτες είναι σχετικά με τη κυκλοφορία και τη στάθμευση μέσα και γύρω από το Τρίγωνο.
- Οι προτεινόμενες βελτιωτικές επεμβάσεις στο Τρίγωνο αφορούν κυρίως στην πολεοδομική αναβάθμισή του (περισσότερο πράσινο, πεζοδρόμηση του κέντρου της Αθήνας, περισσότερη καθαριότητα, καλλωπισμός, κλπ.) αλλά και στη στάθμευση (δημιουργία χώρων στάθμευσης, αστυνόμευση) και το κυκλοφοριακό (ολική απαγόρευση αυτοκινήτων στο Τρίγωνο, καλύτερη και συχνότερη συγκοινωνία, κλπ.).



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥΣ ΦΟΡΤΟΥΣ

Μετρήσεις "πριν" (Φεβρουάριος 1995) και αμέσως "μετά" (Μάιος 1995)

Από τις συγκρίσεις των μετρήσεων πριν (Φεβρουάριος 1995) και αμέσως μετά (Μάιος 1995) την πεζοδρόμηση προκύπτουν οι εξής διαπιστώσεις:

- Σημαντική αύξηση του φόρτου της οδού Κολοκοτρώνη (26%) και ειδικά της δεξιάς στροφής προς Σταδίου (198%). Η Κολοκοτρώνη έχει δεχθεί σημαντικό κομμάτι του φόρτου της Ερμού που πλέον δεν είναι ανοικτή για τα οχήματα. Έτσι ο φόρτος της Ερμού μεταφέρεται κυρίως στο ρεύμα της Αθηνάς προς Ομόνοια (αύξηση 87%) και διοχετεύεται μέσω Κολοκοτρώνη και Ευριπίδου προς τη Σταδίου.
- Σημαντική αύξηση του φόρτου της Μητροπόλεως (23%) που οφείλεται κυρίως στη μεταφορά του φόρτου του άξονα Καραγιώργη Σερβίας - Περικλέους, που έκλεισε για τα οχήματα.
- Σημαντική αύξηση του φόρτου των Δραγατσανίου - Παπαρηγοπούλου (περιβάλλουσες της Πλατείας Κλαυθμώνος) (72% και 108% αντίστοιχα) που μερικώς οφείλεται σε αυξημένη χρήση του σταθμού αυτοκινήτων της πλατείας ή και σε αύξηση των βραχυχρόνιων σταθμεύσεων στον σταθμό.
- Ο φόρτος του ρεύματος της οδού Αθηνάς που κατευθύνεται από την Ομόνοια προς το Μοναστηράκι και που φθάνει στον κόμβο Αθηνάς - Ερμού μειώνεται πολύ (39%), αφού η οδός Ερμού έχει πεζοδρομηθεί.

Τέλος τα κατ'αρχήν συμπεράσματα για τις επιπτώσεις των μέτρων στους βασικούς παράλληλους και περιβάλλοντες το κέντρο άξονες Ακαδημίας και Φιλελλήνων - Σταδίου για τους οποίους υπάρχουν στοιχεία "πριν" και "μετά" το κλείσιμο του κέντρου δεν δείχνουν σαφείς ουσιαστικές μεταβολές.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 7

Πίνακας 1.2 Μετρήσεις Σύνθεσης Κυκλοφορίας "πριν" και "μετά" (βλ. Εκθεση 2η, Πιν. 1.2., σελ 17)

ΜΕΤΡΗΣΗ				ΣΥΝΘΕΣΗ				
Σταθμός	Οδός	Κατεύθυνση	Ημερομηνία	Φορτηγά	Λεωφορεία	Ι.Χ.	Ταξί	Μοτοσυκλέτες
005006	Μητροπόλεως	Μοναστηράκι	Τρίτη 24/7/90	2.09	1.79	47.20	21.23	27.69
005008	Ερμού	Μοναστηράκι	Δευτέρα 25/11/91	3.17	2.17	41.41	19.55	33.70
005008	Ερμού	Θησείο	Δευτέρα 25/11/91	3.39	1.66	42.97	14.84	37.13
005038	Φιλελλήνων	παραλία	Δευτέρα 2/3/92	0.84	4.77	37.54	30.33	26.52
005039	Βασ Αμαλίας	Σύνταγμα	Παρασκευή 29/5/92	0.61	4.85	43.18	24.25	27.12
005039	Βασ Αμαλίας	παραλία	Παρασκευή 29/5/92	1.05	7.01	38.66	27.05	26.23
005041	Αποστόλου Παύλου	Θησείο	Πέμπτη 2/6/94	4.62	1.81	55.53	17.07	20.98
005041	Αποστόλου Παύλου	Κουκάκι	Πέμπτη 2/6/94	4.33	2.82	51.67	16.56	24.62
005282	Αθηνάς	Ομόνοια	Τετάρτη 20/9/89	2.83	0.98	32.52	15.57	48.10
005282	Αθηνάς	Μοναστηράκι	Τετάρτη 20/9/89	4.55	1.49	39.09	11.99	42.88

ΜΕΤΡΗΣΗ				ΣΥΝΘΕΣΗ				
Σταθμός	Οδός	Κατεύθυνση	Ημερομηνία	Φορτηγά	Λεωφορεία	Ι.Χ.	Ταξί	Μοτοσυκλέτες
005006	Μητροπόλεως	Μοναστηράκι	Δευτέρα 26/6/95	1.73	1.61	24.72	22.83	49.11
005008	Ερμού	Μοναστηράκι	Τετάρτη 28/6/95	4.15	2.15	25.51	20.12	46.07
005008	Ερμού	Θησείο	Τετάρτη 28/6/95	3.84	1.64	35.98	17.99	40.55
005038	Φιλελλήνων	παραλία	Παρασκευή 1/9/95	1.42	6.30	34.58	36.47	21.23
005039	Βασ Αμαλίας	Σύνταγμα	Παρασκευή 1/9/95	0.93	5.02	42.65	26.08	25.32
005039	Βασ Αμαλίας	παραλία	Πέμπτη 31/8/95	1.61	7.29	34.91	34.34	21.86
005041	Αποστόλου Παύλου	Θησείο	Τετάρτη 12/7/95	5.09	2.71	49.39	16.61	26.19
005041	Αποστόλου Παύλου	Κουκάκι	Τετάρτη 12/7/95	4.46	2.25	52.95	15.26	25.07
005282	Αθηνάς	Ομόνοια	Πέμπτη 27/7/95	3.17	2.82	24.30	20.41	49.30
005282	Αθηνάς	Μοναστηράκι	Πέμπτη 27/7/95	3.20	2.43	26.29	15.83	52.25

Μετρήσεις μετά την εξισορρόπηση της κυκλοφορίας (Ιούνιος-Οκτώβριος 1995)

Τον Ιούνιο και τον Οκτώβριο του 1995 πραγματοποιήθηκαν από το ΥΠΕΧΩΔΕ νέες μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων με σκοπό να ληφθούν συγκριτικά στοιχεία φόρτων μετά την εξισορρόπηση του συστήματος. Παράλληλα με τις μετρήσεις φόρτων κινήσεων σε κόμβους, το ΥΠΕΧΩΔΕ πραγματοποίησε και μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας.

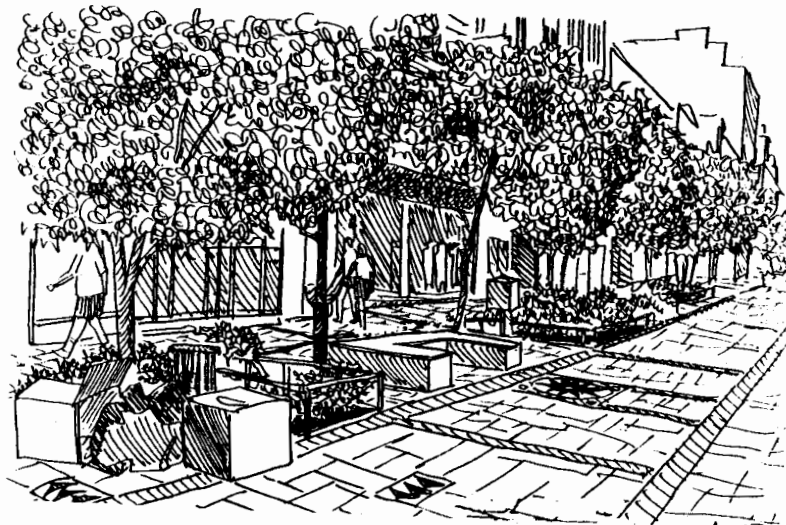
Από τα στοιχεία μετρήσεων προκύπτει μια σαφής αύξηση σε βάρος του Ι.Χ. του ποσοστού των μοτοσυκλετών στις οδούς που βρίσκονται στα όρια του Τριγώνου ή εξυπηρετούν κινήσεις προς και από αυτό (Αθηνάς, Ερμού και Μητροπόλεως) ενώ στις υπόλοιπες οδούς δεν παρουσιάζονται ιδιαίτερες μεταβολές. Από τις μετρήσεις του Οκτωβρίου 1995 προκύπτει ότι σε γενικές γραμμές οι τάσεις, είτε αυξητικές είτε μειωτικές, που εμφανίσθηκαν αμέσως μετά την πεζοδρόμηση διατηρούνται ή ενισχύονται.

Ειδικότερα στον άξονα της οδού Σταδίου παρατηρούνται μικρές αυξομειώσεις στις τιμές των φόρτων του βασικού ρεύματος της ευθείας κίνησης.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 7

Συγκεκριμένα :

- Στον κόμβο Σταδίου - Γ.Σταύρου παρατηρείται σημαντική αύξηση και των δυο κινήσεων της Γ. Σταύρου.
- Στον κόμβο Σταδίου - Πεσμαζόγλου παρατηρείται διατήρηση των επιπέδων που ίσχυαν πριν την πεζοδρόμηση.
- Στους κόμβους Σταδίου - Δραγατσανίου, Σταδίου - Παπαρρηγοπούλου και Σταδίου - Αμερικής, αντίθετα, παρατηρούνται σημαντικές αυξήσεις (102% της Δραγατσανίου, 51% της Παπαρρηγοπούλου και περίπου 50% του συνολικού φόρτου της Κολοκοτρώνη όπου ειδικά η ευθεία κίνηση προς Αμερικής σχεδόν πενταπλασιάζεται).
- Στους κόμβους της Πλατείας Συντάγματος ο συνολικός φόρτος διατηρείται σε επίπεδα της τάξης του 80% του προ της πεζοδρόμησης φόρτου.
- Οι φόρτοι στους κόμβους της οδού Φιλελλήνων παραμένουν στα ίδια επίπεδα χωρίς ιδιαίτερες διακυμάνσεις τόσο της βασικής κίνησης όσο και των κινήσεων των καθέτων στη Φιλελλήνων οδών.
- Στους κόμβους της οδού Αθηνάς δεν παρατηρούνται σημαντικές μεταβολές. Επιπλέον ενισχύεται ο φόρτος της οδού Ευριπίδου και ειδικά της ευθείας κίνησης.
- Στους κόμβους της οδού Ακαδημίας οι τιμές των φόρτων διατηρούνται επίσης στα προ της πεζοδρόμησης επίπεδα.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΣΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΑ

Ποιά θα είναι η βελτίωση της ποιότητας του αέρα που θα επιτευχθεί όταν υλοποιηθεί πραγματικά η πεζοδρόμηση του Τριγώνου; Φυσικά για να απαντηθεί αυτό το ερώτημα πρέπει προηγουμένως να οριστεί ο συγκεκριμένος χώρος αναφοράς. Στο επίπεδο του Λεκανοπεδίου τα οφέλη είναι αμελητέα. Στο επίπεδο του ίδιου του Τριγώνου τα οφέλη είναι σημαντικά. Αλλά ακόμη και σε αυτό σήμερα οι διαφορές είναι πολύ μεγάλες από δρόμο σε δρόμο. Διαφορετικές επίσης θα είναι οι συνθήκες στις διάφορες περιόδους της ημέρας. Αλλά ισχύουν κατά την περίοδο τροφοδοσίας, άλλα κατά τις εργάσιμες ώρες των γραφείων, άλλα κατά τη διάρκεια λειτουργίας των καταστημάτων, άλλα όταν όλα είναι κλειστά. Το ζήτημα λοιπόν είναι για τον επισκέπτη του Τριγώνου ποιές θα είναι οι διαδρομές που θα ακολουθεί και για πόσο χρόνο θα παραμένει εκεί.

Ομως ο επισκέπτης του Τριγώνου για να φτάσει ως αυτό θα κινηθεί γενικότερα στην Αθήνα. Θα χρησιμοποιήσει κάποιο μέσο και θα ακολουθήσει κάποιες διαδρομές. Οι επιλογές αυτές επηρεάζουν προφανώς σημαντικά την ποιότητα του αέρα για τον μετακινούμενο. Η δημιουργία πάντως μιας όασης στο κέντρο της Αθήνας είναι μεγάλης σημασίας. Το θέμα των επιπτώσεων της ρύπανσης δεν είναι στατικό και δεν περιορίζεται στη γνώση του τι συνθήκες επικρατούν και πού. Θα μπορούσαν οι κάτοικοι να αποφεύγουν σχεδόν πλήρως τη ρύπανση, αν η ζωή εκτυλίσσονταν αποκλειστικά σε κλειστούς χώρους. Ομως το ζητούμενο είναι η πόλη να είναι ζωντανή. Το ζήτημα των επιπτώσεων είναι συνδεδεμένο με το πώς ζουν οι κάτοικοι στην πόλη τους. Αυτή η συζήτηση δεν έχει ξεκινήσει. Η απλή μέτρηση τιμών συγκεντρώσεων ρύπανσης δεν αρκεί. Από μόνη της δεν έχει νόημα. Το ζήτημα δεν είναι η παρακολούθηση της διακύμανσής τους και η λήψη μέτρων όταν καταγράφονται επεισόδια. Το θεμελιώδες πρόβλημα είναι να οριστεί το επίπεδο ποιότητας του αέρα που ο πολίτης έχει δικαίωμα να αναπνέει και να χαραχθούν πολιτικές για να επιτευχθεί αυτός ο μεγάλος στόχος. Από την απλή διαφύλαξη της υγείας πρέπει να

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 8

περάσουμε προοδευτικά στην εξασφάλιση μιας ανθρώπινης ζωής με ποιότητα.

Το Τρίγωνο δεν έχει γίνει ούτε μπορεί εύκολα να γίνει η όαση που χρειάζεται η Αθήνα. Διότι ακόμη σε αυτό οι παραβιάσεις από τα αυτοκίνητα της απαγόρευσης εισόδου είναι συχνές αφού δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί τα περιοριστικά μέτρα. Δεν πρέπει να υποτιμηθεί επίσης ότι το γενικότερο αστικό περιβάλλον του Τριγώνου είναι ιδιαίτερα υποβαθμισμένο και η ρύπανση που παράγεται σε αυτό διαχέεται και στο Τρίγωνο. Η πολιτική της αναβάθμισης του κέντρου δεν περιορίζεται στο Τρίγωνο και για να αξιοποιηθεί η πεζοδρόμηση πρέπει να γίνουν ρυθμίσεις και παρεμβάσεις και στη γύρω του περιοχή.

Καταγραφή της ποιότητας της ατμόσφαιρας στην άμεση και ευρύτερη περιοχή μελέτης, πριν από την εφαρμογή των μέτρων αποκλεισμού της κυκλοφορίας στο Εμπορικό Τρίγωνο της Αθήνας

Η καταγραφή της ποιότητας της ατμόσφαιρας στην Αθήνα άρχισε από το 1974. Οι κύριες πηγές ατμοσφαιρικής ρύπανσης είναι η κυκλοφορία αυτοκινήτων, η κεντρική θέρμανση και η βιομηχανία (το ποσοστό συμμετοχής τους φαίνεται για παράδειγμα από τις μετρήσεις του 1990 στον επόμενο Πίνακα 6.1).

Πίνακας 6.1 Εκτίμηση Εκπομπών Ρύπων για τό Έτος 1990, σε Χιλιάδες Τόνους (βλ. Εκθεση 2η, Πιν. 6.1, σελ. 102)

ΠΗΓΗ	HC	NO _x	CO	TSP	SO ₂
Κυκλοφορία	81,1	27,8	538,1	0,1	1,4
Βιομηχανία	21,8	7,0	0,5	21,2	12,7
Κεντρική θέρμανση	0,2	1,4	0,4		3,7
Σύνολο	103,1	36,2	539,0	21,3	17,8

Από το 1983 άρχισε η λειτουργία των αυτόματων σταθμών παρακολούθησης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Σήμερα λειτουργούν οκτώ μόνιμοι σταθμοί και ένας κινητός. Παράλληλα συνεχίζεται η λειτουργία δύο ημιαυτόματων σταθμών.

Εκτίμηση της διαφοροποίησης της ποιότητας της ατμόσφαιρας μετά την πεζοδρόμηση

Η εκτίμηση των επιπτώσεων στην ποιότητα της ατμόσφαιρας μετά την εφαρμογή της πεζοδρόμησης στο Εμπορικό Τρίγωνο έγινε όχι με μετρήσεις ρύπων, οι οποίοι εξαρτώνται και από άλλους παράγοντες κυρίως κλιματολογικούς, αλλά με συγκριτικό υπολογισμό των ρυπαντικών φορτίων των παραγομένων από την οδική κυκλοφορία πριν και μετά την πεζοδρόμηση. Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία εξετάστηκαν τέσσερις ομάδες οδικών τμημάτων του Εμπορικού Τριγώνου:

- α) οδικά τμήματα που είχαν ήδη πεζοδρομηθεί (π.χ. Αιόλου)
- β) οδικά τμήματα τα οποία πεζοδρομήθηκαν με τη συνολική πεζοδρόμηση
- γ) οδικά τμήματα στα οποία επιτρέπεται η κυκλοφορία αλλά εξυπηρετούν πολύ μικρούς φόρτους
- δ) οδικά τμήματα του βασικού δικτύου

Τα χαρακτηριστικά των οδικών τμημάτων, πριν και μετά, που λήφθηκαν υπόψη είναι:

- το μήκος
- ο φόρτος
- η μέση ταχύτητα
- η σύνθεση της κυκλοφορίας (οχήμ. < 3,5 τόν, Βαρέα οχήμ., ταξί, μοτοσ.).

Για την εκτίμηση του εκπεμπόμενου ρυπαντικού φορτίου (Ε.Ρ.Φ.) ελήφθησαν οι συντελεστές εκπομπής των βασικών ρύπων (CO, NOx, VOC) από την οδική κυκλοφορία και χρησιμοποιήθηκε η ακόλουθη σχέση:

$$E.P.Φ. (gr) = L * R * Q$$

όπου

- L (km) : μήκος διανυόμενου δρόμου
- R (gr/km) : συντελεστής εκπομπής οχημάτων
- Q : ο φόρτος για τη μελετούμενη χρονική περίοδο

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 8

Τα αποτελέσματα που προέκυψαν συγκεντρώνονται στον επόμενο Πίνακα.

Πίνακας 6.12 Εκπεμπόμενα Ρυπαντικά Φορτία σε τη χρονικό διάστημα 7:30 - 16:00 (βλ. Εκθεση 2η, Πιν. 6.12, σελ. 121)

ΑΕΡΙΟΙ ΡΥΠΟΙ	CO	NOx	VOC
ΠΡΙΝ			
A	1,258	0,109	0,261
B	0,171	0,018	0,039
Γ	0,024	0,003	0,005
Δ	0,043	0,005	0,010
ΣΥΝΟΛΟ	1,459	0,131	0,306
ΜΕΤΑ			
A	1,036	0,107	0,224
B	0,012	0,003	0,003
Γ	0,009	0,002	0,002
Δ	0,0007	0,0002	0,0002
ΣΥΝΟΛΟ	1,058	0,112	0,229

- A οδικά τμήματα του βασικού δικτύου
- B οδικά τμήματα τα οποία πεζοδρομήθησαν
- Γ οδικά τμήματα στα οποία επιτρέπεται η κυκλοφορία αλλά εξυπηρετούν μικρούς φόρτους
- Δ οδικά τμήματα τα οποία πεζοδρομήθησαν παλαιότερα (οδ. Αιόλου)

Η αναγωγή των εκπεμπόμενων ρυπαντικών φορτίων, από το διάστημα 7:30 - 16:00, στην περίοδο του 24ώρου έγινε με βάση

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 8

εκτιμήσεις που βασίζονται σε στοιχεία του ΠΕΡΠΑ για το έτος 1990.

Παραδοχές εργασίας

- 1) Με βάση 24ωρες μετρήσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ στην περιοχή μελέτης:

$$\text{Κυκλοφοριακός φόρτος } Q_{18\omega\rho\upsilon} = 1.65 * Q_{9\omega\rho\upsilon}$$

$$Q_{24\omega\rho\upsilon} = Q_{18\omega\rho\upsilon} / 0,85$$

- 2) Τα διανυόμενα οχηματοχιλιόμετρα τα οποία μετά την εφαρμογή των μέτρων δεν πραγματοποιούνται στο Εμπορικό Τρίγωνο της Αθήνας, δεν μεταφέρθηκαν σε άλλη περιοχή
- 3) Οι συνολικές εκπομπές αέριων ρύπων όπως εκτιμήθηκαν σύμφωνα με τα στοιχεία του ΠΕΡΠΑ το 1990, δεν έχουν μεταβληθεί σημαντικά μέχρι σήμερα.

Με βάση τις παραπάνω παραδοχές και τις εκτιμήσεις των εκπεμπόμενων ρυπαντικών φορτίων δίνονται στον πίνακα που ακολουθεί οι τιμές του εκπεμπόμενου ρυπαντικού φορτίου στην ευρύτερη περιοχή και στο Εμπορικό Τρίγωνο, για χρονική περίοδο 24 ωρών.

Πίνακας 6.13. Ρυπαντικό Φορτίο 24ωρου (tn), Ευρύτερης Περιοχής (στοιχεία ΠΕΡΠΑ 1990) και Περιοχής Εμπορικού Τριγώνου (βάσει παραδοχών εργασίας) (βλ. Εκθεση 2η, Πιν. 6.13, σελ. 123)

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΡΥΠΑΝΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ 24ωρου (tn)		
• Ευρύτερη	CO	Nox	VOC
Απο Οδική Κυκλοφορία	1474	76	222
Συνολο Εκπομπών	1476	99	282
• Εμπορικό Τρίγωνο			
Σύνολο Πρίν την εφαρμογή των μέτρων	2,83	0,254	0,594
Σύνολο Μετά την εφαρμογή των μέτρων	2,05	0,217	0,44

Συμπεράσματα

Περιοχή Εμπορικού Τριγώνου: Η μείωση των διανυομένων οχηματοχιλιομέτρων έχει ως αποτέλεσμα, όπως άλλωστε είναι αναμενόμενο, την μείωση των συνολικών εκπομπών ρύπων. Συγκεκριμένα:

Μεταβολή οχηματοχιλιομέτρων: Σύνολο: - 19 %

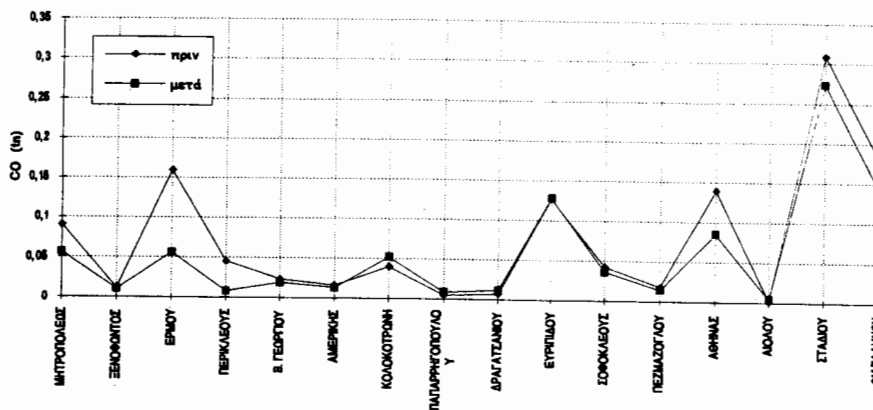
Όσον αφορά στις συνολικές εκπομπές μετά την εφαρμογή των μέτρων απαγόρευσης της κυκλοφορίας, εκτιμάται ότι μετεβλήθησαν ως προς τις αρχικές αντίστοιχες εκπομπές ως εξής:

Μεταβολή συνολικών εκπομπών:

CO: μεταβολή - 27 %
 Nox: μεταβολή - 15 %
 VOC: μεταβολή - 25%

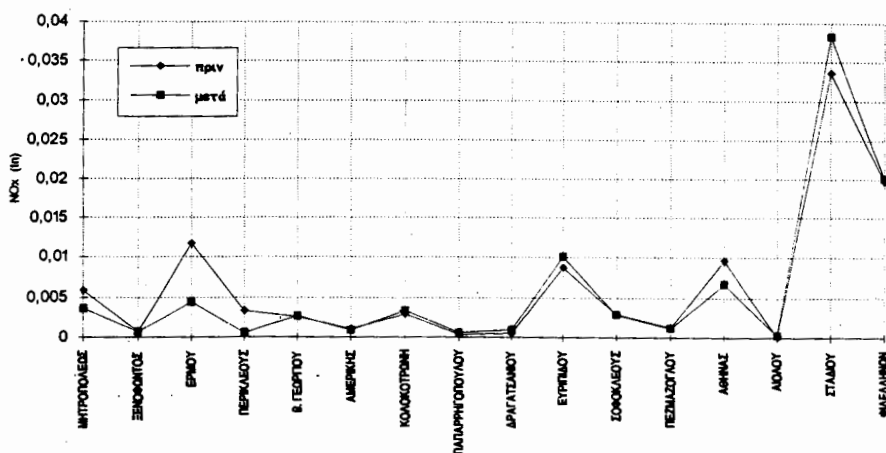
Ευρύτερη Περιοχή: Η ποσοστιαία συμμετοχή του εκπεμπόμενου ρυπαντικού φορτίου στο Εμπορικό Τρίγωνο, πριν από την πεζοδρόμηση, σε σχέση με τις εκπομπές στην ευρύτερη περιοχή είναι οι ακόλουθες: CO: 0,191%, NOx: 0,33%, VOC: 0,27%

Διάγραμμα 6.1. Μεταβολή του εκπεμπόμενου ρυπαντικού φορτίου της περιοχής του Εμπορικού Τριγώνου πριν και μετά τα μέτρα αποκλεισμού της κυκλοφορίας CO (tn) (7:30-16:00) (βλ. Εκθεση 2η, Διάγραμμα 6.1, σελ. 124)



Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 8

Διάγραμμα 6.2. Μεταβολή του εκπεμπόμενου ρυπαντικού φορτίου της περιοχής του Εμπορικού Τριγώνου πριν και μετά τα μέτρα αποκλεισμού της κυκλοφορίας NOx (tn) (7:30-16:00) (βλ. Εκθεση 2η, Διάγραμμα 6.2, σελ. 124)



Κατά συνέπεια η συμβολή της πεζοδρόμησης στη μείωση της ρύπανσης του αέρα του Λεκανοπεδίου είναι αμελητέα. Μόλις 0.05% για το CO, 0.049% NOx για το και 0.069% για το VOC. Η συμβολή είναι ακόμη χαμηλότερη αν συνυπολογιστούν και οι υπόλοιπες πηγές ρύπανσης πλην της κυκλοφορίας.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΣΤΟ ΘΟΥΡΥΒΟ

Για την εκτίμηση της ποιότητας του ακουστικού περιβάλλοντος στην περιοχή του Εμπορικού Τριγώνου της Αθήνας έγιναν 30 ακουστικές μετρήσεις των ποσοστομετρικών δεικτών L1, L10, L50, L90 (Ln είναι η στάθμη θορύβου της οποίας γίνεται υπέρβαση κατά το η% μιας χρονικής περιόδου), καθώς και της ενεργειακά ισοδύναμης μέσης στάθμης θορύβου Leq, σε 25 διαφορετικά σημεία.

Από τα αποτελέσματα των μετρήσεων προκύπτει ένα αναμενόμενο συμπέρασμα: Υπάρχει σημαντική βελτίωση σε δρόμους εσωτερικούς του Τριγώνου που πεζοδρομήθηκαν ενώ στους δρόμους της περιμέτρου ή εσωτερικούς, που παραμένουν ανοικτοί στην κυκλοφορία, τα επίπεδα θορύβου αυξήθηκαν ελαφρά.

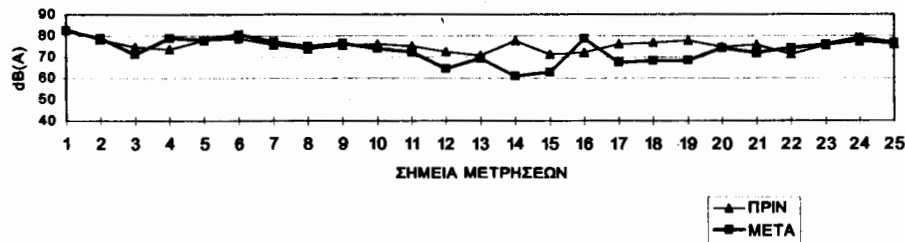
Πρέπει να σημειωθεί ότι οι δρόμοι όπου η κυκλοφορία αυτοκινήτων απαγορεύτηκε δεν σημαίνει ότι έχουν μεταβληθεί σε απολύτως ήσυχους δρόμους. Είναι τόσο μικρό το πλάτος τους και πυκνές οι παρόδιες δραστηριότητες, που οι οποιοδήποτε παραγόμενοι ήχοι δύσκολα διαχέονται. Τα δίκυκλα που κινούνται παράνομα σε όλη τη διάρκεια της ημέρας συμβάλλουν επίσης στην αύξηση των επιπέδων θορύβου. Η μικρή απόσταση του Τριγώνου από τις περιβάλλουσες κορεσμένες κύριες κεντρικές αρτηρίες συνεπάγεται επίσης τη συνεχή επικράτηση ενός θορύβου βάθους που δεν είναι αμελητέος.

Κατά την περίοδο που ισχύει το ωράριο τροφοδοσίας των καταστημάτων τα επίπεδα θορύβου αυξάνουν σημαντικά. Σε γενικές λοιπόν γραμμές γίνεται φανερό ότι η φυσιογνωμία του Τριγώνου, με την έντονη πυκνότητα δραστηριοτήτων κατά την ημέρα, αποκλείει το να μετατραπεί κάποτε σε περιοχή σημαντικά μειωμένου θορύβου. Αυτή τη σχετική ησυχία η πρωτεύουσα την έχει ανάγκη μπορεί όμως να την αποκτήσει σε άλλες καταλληλότερες περιοχές, όπως για παράδειγμα είναι οι αρχαιολογικοί χώροι.

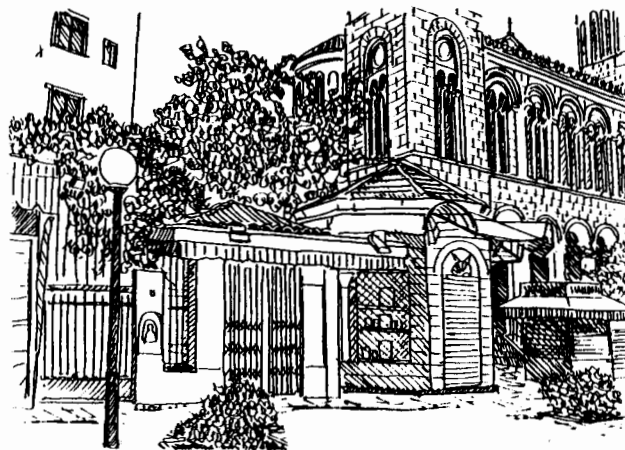
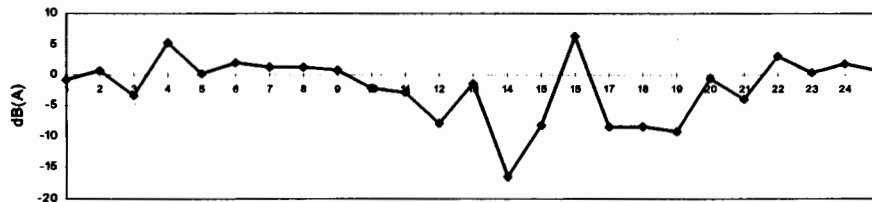
Κατά τις βραδυνές ώρες τα πράγματα είναι ακριβώς τα αντίθετα. Η σχεδόν πλήρης νέκρωση της περιοχής του Τριγώνου από κοινωνικές

δραστηριότητες (θέατρα, ζαχαροπλαστεία, κλπ) το καθιστά αφιλόξενο και μη ασφαλές. Για να βελτιωθεί η κατάσταση αυτή θα πρέπει να δοθούν τα κατάλληλα κίνητρα.

Σχήμα 5.1. Διακύμανση στάθμευσης δείκτη Leq πριν & μετά την εφαρμογή του μέτρου (βλ. Εκθεση 2η, Σχ. 5.1, σελ. 95)



Σχήμα 5.2. Διαφοροποίηση δείκτη Leq μετά την εφαρμογή του μέτρου σε 25 σημεία μετρήσεων εντός τριγώνου (βλ. Εκθεση 2η, Σχ. 5.2, σελ. 95)



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΤΡΙΓΩΝΟ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου είχε ως άμεσο αποτέλεσμα την κατάργηση σημαντικού αριθμού θέσεων στάθμευσης και την αποθάρρυνση της χρήσης του επιβατικού αυτοκινήτου Ι.Χ., με συνέπεια να μεταβληθεί τόσο η προσφορά όσο και η ζήτηση στάθμευσης, όχι μόνο μέσα στο Εμπορικό Τρίγωνο αλλά και στην άμεση περιοχή του.

Η εκτίμηση της μεταβολής της προσφοράς και της ζήτησης στάθμευσης έγινε χωριστά για τη στάθμευση παρά το κράσπεδο και για τη στάθμευση εκτός οδού σε στεγασμένους και υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων.

Επίσης, το γεγονός ότι οι αλλαγές στη στάθμευση σε μια περιοχή επηρεάζουν σοβαρά και τις γειτονικές της υποχρέωσε την έρευνα να επεκταθεί στη διερεύνηση των θεμάτων στάθμευσης και στην ευρύτερη περιοχή του Τριγώνου.

Όσον αφορά τα προβλήματα στάθμευσης που δημιουργούν ειδικά οι μη εμπορικές χρήσεις, γίνεται αναφορά σε Κεφ. 3.

Στάθμευση εκτός οδού

Προσφορά

Μέσα στο Εμπορικό Τρίγωνο λειτουργούν 4 δημόσιοι χώροι στάθμευσης, 3 στεγασμένοι και 1 υπαίθριος, συνολικής χωρητικότητας 1150 θέσεων. Στην άμεση περιοχή του Τριγώνου λειτουργούν, επί πλέον των παραπάνω, 40 δημόσιοι χώροι στάθμευσης, 23 στεγασμένοι και 17 υπαίθριοι, συνολικής χωρητικότητας 4.419 θέσεων.

Μετά την πεζοδρόμηση στους υφισταμένους προστέθηκε ο σταθμός της πλατείας Κοτζιά, που η κατασκευή του ολοκληρώθηκε πρόσφατα.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 13

Πίνακας 2.2. Υφιστάμενοι Χώροι Στάθμευσης Εκτός οδού (Δημόσιας Χρήσης) (βλ. Έκθεση 2η, Πιν. 2.2, σελ. 42)

Τμήμα περιοχής Πλάκας που γειτνιάζει με Εμπορικό Τρίγωνο

Διεύθυνση	Είδος Σταθμού	Αριθμός Ορόφων	Χωρητικότητα	Αριθμός Καταγ/των Οχημάτων	Ποσοστό πληρ/τας
Σκούφου 5	Στεγασμένος	1 υπέργειος	25	25	100.00
Ν. Νικοδήμου 35	Στεγασμένος	6 υπέργειοι, 2 υπόγειοι	170	80	47.06
Ν. Νικοδήμου 18	Στεγασμένος	3 υπόγειοι	150	140	93.33
Ξενοφώντος 13	Στεγασμένος	3 υπόγειοι	130	80	61.54
Ν. Νικοδήμου 4	Στεγασμένος	9 υπέργειοι, 2 υπόγειοι	125	80	64.00
Θουκυδίδου 3	Στεγασμένος	2 υπόγειοι	85	60	92.31
Ν. Νικοδήμου 3	Υπαίθριος	2 υπόγειοι	57	45	78.96
Ν. Νικοδήμου 14	Υπαίθριος	2 υπόγειοι	44	32	72.73
Ν. Νικοδήμου 16, Βουλής 51	Υπαίθριος	2 υπόγειοι	22	22	100.00
Ν. Νικοδήμου 17, Βουλής 48	Υπαίθριος	2 υπόγειοι	48	16	33.33
Φιλελλήνων 12	Υπαίθριος	2 υπόγειοι	100	91	91.00
Ηπίτου 8	Υπαίθριος	2 υπόγειοι	20	20	100.00
Μητροπόλεως 23, Πατρώου 8-10	Υπαίθριος	2 υπόγειοι	60	70	116.67
Πατρώου 6	Στεγασμένος	1 υπέργειος, 1 υπόγειος	18	15	83.33
Θουκυδίδου 2, Απόλωνος	Υπαίθριος	1 υπέργειος, 1 υπόγειος	40	40	100.00
Αδριανού 92	Υπαίθριος	1 υπέργειος, 1 υπόγειος	15	8	53.33
Αγγ. Βλάχου 9	Υπαίθριος	1 υπέργειος, 1 υπόγειος	52	48	92.31
Αγγ. Βλάχου 6	Υπαίθριος	1 υπέργειος, 1 υπόγειος	30	25	83.33
Μνησικλέους 12	Υπαίθριος	1 υπέργειος, 1 υπόγειος	40	39	97.50
Σ Υ Ν Ο Λ Ο			1211	936	77.29

Πληρότητα

Αύξηση της πληρότητας παρουσιάζεται στους σταθμούς της πλ. Κλαυθμώνος και των οδών Λυκούργου 14 και Εμ. Μπενάκη 40, μείωση στους σταθμούς των οδών Ομήρου 12 και Ζαλοκώστα 8-10, ενώ η ίδια περίπτωση πληρότητα παρουσιάζεται στο σταθμό της οδού Φειδίου 7.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 13

**Πίνακας 2.2. (συνέχεια) Υφιστάμενοι Χώροι Στάθμευσης Εκτός οδού
(Δημόσιας Χρήσης) (βλ. Εκθεση 2η, Πιν. 2.2, σελ. 42)**

Υπόλοιπο περιοχής Πλάκας

Διεύθυνση	Είδος Σταθμού	Αριθμός Ορόφων	Χωρητικότητα	Αριθμός Καταγ/των Οχημάτων	Ποσοστό πληρ/τας
Κέκροπος 1-5	Στεγασμένος	1 υπέργειος, 1 υπόγειος	120	100	83.33
Δαιδάλου 26-28	Υπαίθριος	1 υπέργειος, 1 υπόγειος	80	40	50.00
Τσάτσου 6	Υπαίθριος	1 υπέργειος, 1 υπόγειος	20	11	55.00
Τριπόδων 32	Υπαίθριος	1 υπέργειος, 1 υπόγειος	25	16	64.00
Τριπόδων 6-14	Υπαίθριος	1 υπέργειος, 1 υπόγειος	55	35	83.64
Φλέσσα 6	Υπαίθριος	1 υπέργειος, 1 υπόγειος	30	23	76.67
Ερεχθέως 2	Υπαίθριος	1 υπέργειος, 1 υπόγειος	50	20	40.00
Κυρρήστου 4	Υπαίθριος	1 υπέργειος, 1 υπόγειος	30	16	60.00
Σ Υ Ν Ο Λ Ο			410	263	64.15

Περιοχή Εμπορικού Τριγώνου

Διεύθυνση	Είδος Σταθμού	Αριθμός Ορόφων	Χωρητικότητα	Αριθμός Καταγ/των Οχημάτων	Ποσοστό πληρ/τας
Περικλέους 34	Στεγασμένος	2 υπόγειοι	200	193	96.50
Πλ. Κλαυθμώνος	Στεγασμένος	3 υπόγειοι	700	811	104.30
Ερμού 12, Σκόπα, Πετράκη	Στεγασμένος	1 υπόγειος	50	58	116.00
Παπαρηγοπούλου 9	Υπαίθριος		200	180	90.00
Σ Υ Ν Ο Λ Ο			1150	1242	108.00

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 10

Πίνακας 2.2. (συνέχεια) Υφιστάμενοι Χώροι Στάθμευσης Εκτός οδού (Δημόσιας Χρήσης) (βλ. Εκθεση 2η, Πιν. 2.2, σελ. 42)

Περιοχή που γειτνιάζει με το Εμπορικό Τρίγωνο (πλήν Πλάκας)

Διεύθυνση	Είδος Σταθμού	Αριθμός Ορόφων	Χωρητικότητα	Αριθμός Καταγ/των Οχημάτων	Ποσοστό πληρ/τας
Φειδίου 5	Στεγασμένος	3 υπόγειοι	300	279	73.00
Ξενοφώντος 4	Στεγασμένος	6 υπέργειοι, 2 υπόγειοι	230	192	83.48
Λυκούργου 14, Αθηνάς 57	Στεγασμένος	11 υπέργειοι	200	180	90.00
Αγ. Ελεούσης 4, Μιαούλη	Στεγασμένος	4 υπέργειοι, 2 υπόγειοι	120	90	75.00
Ομήρου 12	Στεγασμένος	10 υπέργειοι 3 υπόγειοι	350	250	71.43
Φειδίου 7	Στεγασμένος	3 υπέργειοι, 1 υπόγειος	100	90	90.00
Εμ. Μπενάκη 10	Στεγασμένος	3 υπόγειοι	200	190	95.00
Ζαλοκώστα 8-10	Στεγασμένος	3 υπόγειοι	230	212	92.17
Βεραντζέρου 36-40	Στεγασμένος	11 υπέργειοι, 2 υπόγειοι	190	146	76.84
Βεραντζέρου 34	Στεγασμένος	2 υπόγειοι	80	75	93.75
Μενάνδρου 54	Στεγασμένος	15 υπόγειοι (ημι.)	260	234	90.00
Κριεζώτου 12	Υπαίθριος		80	56	91.57
Ξενοφώντος 2	Υπαίθριος		50	50	100.00
Σίνα 8	Υπαίθριος		40	35	87.50
Αμερικής 3	Υπαίθριος		150	120	80.00
Αγ. Θέκλας 12, Παπανικολή	Υπαίθριος		20	20	100.00
Σατωβριάνδου 15, Κοτοπούλη	Υπαίθριος		45	40	88.89
Χαρ. Τρικούπη 12	Υπαίθριος		80	55	91.67
Σωκράτους 6	Στεγασμένος	4 υπόγειοι	350	300	86.71
Σ Υ Ν Ο Λ Ο			3035	2553	84.12

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 10

Από τις ερωτήσεις που έγιναν στους ιδιοκτήτες προκύπτει ότι για τους χώρους στάθμευσης μέσα στο Τρίγωνο υπήρξε αύξηση της πληρότητας, γεγονός που επιβεβαιώνεται από τις μετρήσεις για το σταθμό της Πλ. Κλαυθμώνος αλλά και για τους σταθμούς των οδών Λυκούργου και Εμ. Μπενάκη που βρίσκονται στα όρια του Τριγώνου. Αντίθετα, για τους σταθμούς εκτός Τριγώνου από τις απαντήσεις διαπιστώθηκε ότι η πληρότητα έμεινε σχεδόν σταθερή.

Πίνακας 5.3. Σύγκριση Χαρακτηριστικών Στάθμευσης "Πριν" και "Μετά" Σταθμός Αυτοκινήτων Πλ. Κλαυθμώνος (Αριθμός θέσεων: 700) (βλ. Εκθεση 1η, Πιν. 5.3, σελ. 92)

Α/Α	Χαρακτηριστικά	Πριν 4 Απριλ.	Μετά 7 Ιουλ.	Μεταβολ.
1	Σύνολο μετρηθέντων οχημάτων	1148	1341	+16,8%
2	Μέση διάρκεια στάθμευσης (ώρες)	4.80	4.80	0
	Τυπική απόκλιση	3.20	3.30	+3.1%
	Συντελεστής μεταβλητότητας	0.67	0.69	+3.0%
3	Δείκτης εναλλαγής (με βάση τη μέγιστη συσσώρευση)	1,56	1,66	+6.4%
4	Ρυθμός αφίξεων ώρας αιχμής % αριθμού καταγραφέντων οχημάτων	20.12%	18.88%	-6.2%
	Μέσος όρος αφίξεων ανά 2'	7.7 %	8.5%	+11.3%
5	Ρυθμός αναχωρήσεων ώρας αιχμής % αριθμού καταγρ/ντων οχημάτων	16.11%	15.39%	-4.5%
	Μέσος όρος αναχωρήσεων ανά 2'	6.2 %	6.9 %	+11.3%
6	Μέγιστη Συσσώρευση	734	811	+10.5%
	Αριθμός οχημάτων	101.9%	115.9%	+10.5%
	%Χωρητικότητα			

Στάθμευση παρά το Κράσπεδο

Έγινε επικαιροποίηση της παλαιότερης απογραφής θέσεων στάθμευσης σε κρίσιμα σημεία του Εμπορικού Τριγώνου και της περιοχής που το περιβάλλει. Η απογραφή συμπληρώθηκε και με ορισμένες πλευρές οικοδομικών τετραγώνων που βρίσκονται στα εξωτερικά όρια της περιοχής που περιβάλλει το Ε.Τ

Στο πλαίσιο της έρευνας έγινε μια δεύτερη καταγραφή και βρέθηκαν 168 παράνομες σταθμεύσεις εντός του Εμπορικού Τριγώνου και 742 παράνομα σταθμευμένοι στην περιμετρική ζώνη (έναντι 485 κατά την πρώτη απογραφή αμέσως μετά την πεζοδρόμηση). Η σημαντική αυτή αύξηση οφείλεται κυρίως στο ότι κατά τη χρονική περίοδο που

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 10

έγινε η δεύτερη απογραφή είχε επέλθει μερική χαλάρωση των μέτρων αστυνόμευσης, και δευτερευόντως στο γεγονός ότι η προσέλευση των οχημάτων στο κέντρο στατιστικά είναι σαφώς μεγαλύτερη κατά το μήνα Οκτώβριο, έναντι του Ιουνίου.

Οσες θέσεις παρά το κράσπεδο απέμειναν μετά την εφαρμογή του μέτρου αποδόθηκαν - ορθώς - στην πλειονότητά τους προς αποκλειστική χρήση και εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής και συγκεκριμένα οι 213 από τις 293, ενώ παρέμειναν και 97 θέσεις ειδικής στάθμευσης.

Για την εκτίμηση των επιπτώσεων στην ευρύτερη περιοχή έγινε απογραφή της στάθμευσης στην περιοχή της Πλάκας που περιλαμβάνει την Πλάκα, τους Αέρηδες, τμήμα της περιοχής του Μοναστηρακίου και τμήμα της περιοχής του Θησειού. Οι οδοί που συνιστούν το όριο της περιοχής είναι: Ερμού, Μητροπόλεως, Φιλελλήνων, Βασ. Αμαλίας, Θρασύλλου, Στρατώνος, Πρυτανείου, Θεωρίας, Διοσκούρων, Πολυγνώτου, Βρυσακίου, Αδριανού και Αγ. Ασωμάτων. Η περιοχή αυτή θεωρείται ότι ανήκει στην άμεση γειτονιά του Τριγώνου μια και βρίσκεται σε αποδεκτή απόσταση βαδίσματος. Βρέθηκαν 507 θέσεις παρά το κράσπεδο χωρίς περιορισμό, 108 θέσεις με παρκόμετρα, 83 θέσεις με περιορισμό μηνών και 152 με περιορισμό ωρών. Οι τελευταίες όμως στην ουσία δεν είναι διαθέσιμες κατά τις ώρες αιχμής οπότε και απαγορεύεται η στάθμευση, όπως, ουσιαστικά, δεν είναι διαθέσιμες στο ευρύ κοινό οι 27 θέσεις κατοίκων και οι 162 θέσεις ειδικής στάθμευσης.

Τέλος, στην υπόλοιπη περιοχή της Πλάκας (πλην εκείνης που ορίζεται ως αμέσως γεινιάζουσα με το Εμπορικό Τρίγωνο) υπάρχουν διαθέσιμες παρά το κράσπεδο 110 θέσεις χωρίς περιορισμό, 141 θέσεις αποκλειστικής χρήσεως κατοίκων και 25 θέσεις ειδικής στάθμευσης. Εκτός οδού υπάρχει ένας στεγασμένος και επτά υπαίθριοι χώροι, συνολικής χωρητικότητας 410 θέσεων με μέση πληρότητα της τάξης του 65%.

Παρατηρείται ότι στους σταθμούς αυτοκινήτων του νεοαπογραφέντος τμήματος της περιοχής της Πλάκας το ποσοστό πληρότητας (65%) είναι σημαντικά μικρότερο σε σχέση με το αντίστοιχο των σταθμών αυτοκινήτων τόσο εντός του Εμπορικού

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 10

Τριγώνου (υπερβαίνει το 100%) όσο και στην περίμετρο αυτού (82%). Σε τρεις σταθμούς του τμήματος της περιοχής της Πλάκας που γειτνιάζει με το Ε.Τ. (με κωδικούς αριθμούς 307, 310 και 381) έγινε καταγραφή των σταθμευμένων οχημάτων και τον Ιούνιο του 1995 αλλά και τον Ιανουάριο του 1996. Το ποσοστό πληρότητας μειώθηκε από 87% περίπου σε 58% περίπου. Η μείωση αυτή είναι συνάρτηση της αύξησης που σημειώθηκε στον αριθμό των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων, που με τη σειρά της οφείλεται στη χαλάρωση της αστυνόμευσης. Ετσι, πολλοί οδηγοί προτιμούν την εύκολη λύση της "δωρεάν" παράνομης στάθμευσης αντί της καταβολής τέλους στάθμευσης σε έναν από τους 50 σταθμούς αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης που βρίσκονται στο σύνολο της εξεταζόμενης περιοχής.

Συμπεράσματα - Προτάσεις

Ο συνολικός αριθμός διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο στην περιοχή του Εμπορικού Τριγώνου και στην περιβάλλουσα αυτό περιοχή, ανέρχεται σε 1429, με κατάληψη που φθάνει σχεδόν στο 100% κατά τη διάρκεια των ωρών αιχμής. Αντίστοιχα οι καταγραφείσες παράνομες σταθμεύσεις κατά τις ώρες αιχμής ανέρχονται σε 910 και αποτελούν το 40% περίπου των συνολικών σταθμεύσεων. Από τις 5396 διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης εκτός οδού είναι κατειλημμένες οι 4731, υπάρχει δηλαδή περίσσεια 665 θέσεων. Συνεπώς, από μια πρώτη προσέγγιση, το καταγεγραμμένο έλλειμμα θέσεων στην περιοχή είναι της τάξης των 250 θέσεων και προκύπτει ως η διαφορά των παράνομων σταθμεύσεων στο κράσπεδο μείον την περίσσεια θέσεων στους χώρους εκτός οδού. Θα πρέπει πάντως να επισημανθεί ότι η περίσσεια θέσεων εκτός οδού παρατηρείται ως επί το πλείστον στην περιοχή της Πλάκας.

Ο κύριος στόχος των πολεοδομικών παρεμβάσεων στην περιοχή του Εμπορικού Τριγώνου είναι η αποθάρρυνση της χρήσης του Ι.Χ. στο κέντρο και κατά συνέπεια η ενθάρρυνση των επισκεπτών και εργαζομένων να στραφούν προς εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης, κυρίως προς τη Δημόσια Συγκοινωνία.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 10

- Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος η πολιτική στάθμευσης θα πρέπει να επικεντρωθεί στους ακόλουθους άξονες:

- Απομάκρυνση από τις διαθέσιμες θέσεις στο κράσπεδο όλων των μακροχρόνιων σταθμεύσεων, εκτός εκείνων των κατοίκων. Οι σταθμεύσεις αυτές θα πρέπει να εξυπηρετούνται από τους χώρους στάθμευσης εκτός οδού.
- Επιβολή χρονικού περιορισμού και τιμολόγηση των διαθέσιμων στους επισκέπτες θέσεων στο κράσπεδο, έτσι ώστε να εξυπηρετούνται οι πραγματικές και άμεσες ανάγκες για βραχυχρόνια στάθμευση. Ως άμεσο μέτρο για τη μερική αντιμετώπιση του προβλήματος είχε προταθεί η καθιέρωση της επί πληρωμή στάθμευσης σε συνδυασμό με την επιβολή δίωρου χρονικού περιορισμού σε επιλεγμένα σημεία πράγμα που ήδη εφαρμόζεται. Η κατ' αυτόν τον τρόπο απομάκρυνση των μακροχρόνιων σταθμεύσεων θα συντελέσει στη σημαντική αύξηση του συντελεστή εναλλαγής.
- Ικανοποιητική εξυπηρέτηση των κατοίκων του Εμπορικού Τριγώνου και της Πλάκας. Πέραν του τμήματος της Πλάκας, που βρίσκεται στην άμεση γειτονία του Εμπορικού Τριγώνου, στην υπόλοιπη περιοχή η κύρια κατεύθυνση θα πρέπει να είναι η απόδοση για στάθμευση στους κατοίκους του μεγαλύτερου αριθμού των 110 διαθέσιμων χωρίς περιορισμό σήμερα θέσεων. Οι θέσεις αυτές, προστιθέμενες στις 141 υφιστάμενες, θα ικανοποιήσουν τις ανάγκες των κατοίκων.
- Εξυπηρέτηση των αναγκών για ειδική στάθμευση μετά από αυστηρή επανεξέταση των υφισταμένων ρυθμίσεων.
- Καθολική απομάκρυνση των παράνομων σταθμεύσεων με συστηματική και συνεχή αστυνόμευση. Η υλοποίηση των στόχων της πολιτικής αυτής θα είναι περισσότερο αποτελεσματική αν όλη η περιοχή, συμπεριλαμβανομένου του συνόλου της Πλάκας, ενταχθεί στο σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης, στην εφαρμογή του οποίου προχώρησε πρόσφατα ο Δήμος.

Οι απαιτούμενες παρεμβάσεις θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο ιδιαίτερης και λεπτομερούς μελέτης από το Διαχειριστή του συνολικού συστήματος των μέτρων αναβάθμισης του κέντρου.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 10

Για την εξυπηρέτηση των άμεσων αναγκών για βραχυχρόνια στάθμευση στην ευρύτερη περιοχή προτείνεται η καθιέρωση του μέτρου της επί πληρωμή στάθμευσης σε συνδυασμό με την επιβολή δώρου χρονικού περιορισμού, σε επιλεγμένα σημεία, πράγμα που ήδη εφαρμόζεται.

Πίνακας 2.1. Υφιστάμενη Κατάσταση Στάθμευσης Παρά το Κράσπεδο (Επικαιροποίηση Οκτώβριος 95 και Ιανουάριος 96) (βλ. Εκθεση 2η, Πιν. 2.1, σελ. 39)

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΤΕΤΡΑΓΩΝΑ		ΕΙΔΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ							
περιοχή	αριθμ. Ο.Τ.	Χωρίς περίσθμ	Περίσθμς μνηών	Περίσθμς ωρών	Π/μετ ρα	Ειδ. στάθ.	Θέσεις Κατοίκ	Σύν	Παρ.
1 Εμπορικό Τρίγωνο	75	9	3	82	6	97	213	390	168
2 Σύνολο περιοχής που γειτνιάζει με το Ε.Τ.	135	507	83	152	106	142	27	1039	742
2α Τμήμα περιοχής Πλάκας που γειτνιάζει με Ε.Τ.	37	142	0	37	76	33	26	314	180
2β Υπόλοιπο περιοχής που γειτνιάζει με το Ε.Τ.	96	365	83	115	32	129	1	725	582
3 Σύνολο περιοχής Πλάκας	111	252	0	42	78	54	167	597	513
3α Τμήμα περιοχής Πλάκας που γειτνιάζει με Ε.Τ.	37	142	0	37	76	33	26	314	130
3β Υπόλοιπο περιοχής Πλάκας	74	110	0	5	2	25	141	283	333
4 Σύνολο Εξετ/μένης Περιοχής	284	626	86	219	116	284	381	1712	1243

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11

Η ΑΛΩΣΗ ΤΟΥ ΤΡΙΓΩΝΟΥ ΑΠΟ ΤΑ ΔΙΚΥΚΛΑ. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΤΟΥΣ

Το δίκυκλο αντιπροσωπεύει, όπως και η τροφοδοσία, ένα από τα πιο σοβαρά προβλήματα για το Τρίγωνο.

Ήταν γνωστό ότι στους δρόμους του κέντρου της Αθήνας το ποσοστό των δικύκλων στη σύνθεση της κυκλοφορίας ήταν πολύ υψηλό (υπάρχουν δρόμοι του κέντρου όπου ο αριθμός των δικύκλων ξεπερνά και το 40%) του συνολικού φόρτου οχημάτων.

Ειδικά για το Εμπορικό Τρίγωνο από τις πρώτες επεξεργασίες των απαντήσεων στις συνεντεύξεις προκύπτει ότι το δίκυκλο χρησιμοποιείται εντατικά όχι μόνο για την πρόσβαση στο Τρίγωνο αλλά ακόμη και για την εξυπηρέτηση αναγκών τροφοδοσίας και αποστολής εμπορευμάτων ιδιαίτερα των καταστημάτων λιανικού εμπορίου. Χρησιμοποιείται επίσης, από καταναλωτές για αγορές καθώς και από επαγγελματίες με συνεχείς και απρογραμμάτιστες μετακινήσεις όπως κλειδαράδες, συντηρητές, διανομείς εγγράφων και έτοιμου φαγητού κλπ.

Το δίκυκλο επιτρέπει την εκτέλεση μεγάλου αριθμού μετακινήσεων και είναι ένα όχημα που οι χρήστες του θεωρούν ότι είναι αυτονόητο, για λόγους ασφάλειας και όχι μόνο, ότι θα το σταθμεύουν πολύ κοντά στο χώρο προορισμού τους.

Το μέτρο της πεζοδρόμησης προέβλεψε 460 θέσεις δικύκλων. Όμως οι θέσεις αυτές στην πλειονότητά τους είναι συγκεντρωμένες στην ανατολική πλευρά του Τριγώνου, δηλαδή κοντά στο μέτωπο της Σταδίου. Δεν είναι λοιπόν ισόρροπα κατανεμημένες με αποτέλεσμα οι δικυκλιστές να υποπίπτουν σε πάρα πολλές παραβάσεις κυκλοφορίας και στάθμευσης.

Οι 460 θέσεις που προβλέφθηκαν είναι ελάχιστες ως προς την πραγματική ζήτηση που ξεπερνά τις 2000 δίκυκλα.

Κατά την απογραφή στάθμευσης όσων δικύκλων ήσαν σταθμευμένα κατά ομάδες τουλάχιστον 15 δικύκλων απογράφηκαν 1660 δίκυκλα. Αν προστεθούν σε αυτά και τα σταθμευμένα μεμονωμένα σε όλους τους δρόμους τότε ξεπερνιέται ο αριθμός των 2000.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στις νόμιμες θέσεις στάθμευσης δικύκλων ο αριθμός που έχει προβλεφθεί είναι κατά πολύ μικρότερος του αριθμού σταθμευόντων.

Επομένως διαπιστώνεται ότι:

1. Υπάρχει μεγάλη ζήτηση στάθμευσης δικύκλων.
2. Εκεί που έχει προβλεφθεί η νόμιμη στάθμευσή τους σταθμεύουν περισσότερα με αποτέλεσμα να δημιουργούνται μεγάλα προβλήματα αισθητικής αλλά και λειτουργίας (δυσκολίες πρόσβασης των πεζών στα καταστήματα). Γι' αυτό και έγιναν μερικές σημειακές διαμορφώσεις που διακόπτουν τη σειρά των δικύκλων με επέκταση του πεζοδρομίου.
3. Εκεί όπου υπήρχαν θέσεις στάθμευσης δικύκλων προ του μέτρου αυτές εξακολούθησαν να λειτουργούν ως θέσεις στάθμευσης και μάλιστα κατά πολύ ενταντικότερο τρόπο.
4. Εκεί όπου ο αριθμός των δικύκλων ξεπερνά τα 50 τα προβλήματα λειτουργίας του πεζοδρόμου και της αισθητικής του χώρου υποσκάπτουν τους στόχους της πεζοδρόμησης.
5. Στάθμευση μεμονωμένων δικύκλων παρατηρείται παντού, παρά την αστυνόμευση.
6. Το Τρίγωνο συγκεντρώνει τους μεγαλύτερους αριθμούς μαζικής στάθμευσης δικύκλων σε όλο το κέντρο της Αθήνας. Πράγματι η απογραφή στάθμευσης επεκτάθηκε σε μια ευρύτερη περιοχή του κέντρου μέχρι την Σόλωνος και διαπιστώθηκε ότι μόνο στην Εμμ. Μπενάκη υπάρχει μια συγκέντρωση 100 σταθμευμένων δικύκλων ενώ συνολικά σε όλη τη ζώνη που περιλαμβάνεται μεταξύ Σόλωνος και Σταδίου καταγράφηκαν 550 δίκυκλα. Επομένως

διαπιστώνεται ότι στο κέντρο της Αθήνας η ομαδική στάθμευση δικύκλων ουσιαστικά εξυπηρετείται κυρίως από μία ζώνη δυτικά της Σταδίου και βάθους μόλις 150 μ.

Πρόταση δημιουργίας ομαδικών θέσεων στάθμευσης δικύκλων

Πρέπει να επιτευχθεί η συρρίκνωση των εκτεταμένων περιοχών στάθμευσης δικύκλων που έχουν προβλεφθεί στην περίμετρο και μάλιστα σε σημεία που συμπίπτουν με σημαντικές πύλες εισόδου στο Τρίγωνο. Η δημιουργία θέσεων για στάθμευση μικρών ομάδων δικύκλων στο εσωτερικό του Τριγώνου θα έκανε εφικτή τη μείωση του μεγέθους των περιμετρικών συγκεντρώσεων. Προτείνονται λοιπόν 52 σημεία, που περιλαμβάνουν 1000 θέσεις στάθμευσης. Ο Μ.Ο. θέσεων δικύκλων ανά προτεινόμενο σημείο είναι περίπου 20 (με ελάχιστο τις 8 και μέγιστο τις 40).

Σε αυτές πρέπει να προστεθούν και οι θέσεις στην περίμετρο του Τριγώνου, που περιορίζονται από 460 σε 220. Επομένως ο συνολικός αριθμός δικύκλων που θα τους δίνεται η δυνατότητα να σταθμεύουν στο Τρίγωνο είναι 1220. Ο αριθμός αυτός εκτιμάται ότι είναι ο μέγιστος περιβαλλοντικά αποδεκτός αριθμός δικύκλων για το Τρίγωνο.

Τα κριτήρια με τα οποία επιλέχτηκαν τα διάφορα σημεία στάθμευσης των δικύκλων είναι τα εξής:

1. Να βρίσκονται κοντά σε δρόμους ανοικτούς στην κυκλοφορία. Αυτό επιδιώκεται, ώστε να επιβληθεί ο περιορισμός, το δίκυκλο να μεταφέρεται μέχρι το σημείο στάθμευσης με σβηστό κινητήρα για λογικά μικρές αποστάσεις.
2. Να μη βρίσκονται μπροστά σε εισόδους καταστημάτων, ή να μην παρεμποδίζουν την προσέγγιση των πεζών στις βιτρίνες τους. Αντίθετα προτιμήθηκαν σημεία στάθμευσης τα οποία γειτνιάζουν με κτίρια Δημοσίων Υπηρεσιών ή Τραπεζών για την ασφαλέστερη στάθμευση των δικύκλων.
3. Να μη εμποδίζουν την τροφοδοσία των καταστημάτων, ακόμη και αν όλες οι θέσεις στάθμευσης είναι κατειλημμένες.

4. Να μη εμποδίζουν την κίνηση των πεζών. Ακόμα και όταν οι θέσεις στάθμευσης είναι κάτω από στοές ή προβόλους (π.χ. Νικίου και Κολοκοτρώνη ή Βορέου δίπλα στην Πολεοδομία), έχει προβλεφθεί χώρος ώστε οι πεζοί να κινούνται ασφαλώς και προστατευμένοι.

5. Δόθηκε προσοχή ώστε τα σημεία στάθμευσης να μη προσβάλουν την αισθητική του χώρου. Για όλα τα σημεία στάθμευσης πρέπει να εκπονηθούν ειδικές μελέτες. Σε σημεία όπου προβλέπονται πολλές θέσεις (π.χ. στην Ερμού ή στην Χ. Λαδά, ή στο προαύλιο της Μητροπόλεως) η σειρά των θέσεων δεν θα είναι συνεχής.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12

ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ

Δυστυχώς σε αυτή την πρώτη περίοδο εφαρμογής του μέτρου όπου η νοοτροπία του κόσμου δεν έχει προσαρμοστεί στις ανάγκες και δεν έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες διαμόρφωσης των πεζοδρόμων, δεν είναι δυνατόν να επιτύχει η πεζοδρόμηση αν δεν προστατευτεί. Σε επόμενο στάδιο ελπίζεται ότι οι ίδιοι οι εργαζόμενοι και οι επισκέπτες θα πάρουν στα χέρια τους την υπόθεση της προστασίας του Τριγώνου από αυθαίρετες συμπεριφορές. Η λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος ελέγχου των προσβάσεων θα βοηθήσει την προσπάθεια, παρόλο που δεν μπορεί από μόνη της να λύσει το πρόβλημα και επί πλέον απαιτεί ειδικευμένο προσωπικό για τη συντήρηση και αποτελεσματική λειτουργία του.

Για την εφαρμογή ενός προγράμματος συστηματικής αστυνόμευσης, απαιτούνται οι παρακάτω ενέργειες:

1. Σύσταση ενός οργάνου (γραφείου) από το Δήμο Αθηναίων που θα προγραμματίζει, συντονίζει, παρακολουθεί και αξιολογεί τις ενέργειες της Τροχαίας, της Δημ. Αστυνομίας, της Ιδιωτικής Εταιρείας Διαχείρισης Στάθμευσης και του φορέα λειτουργίας του ηλεκτρονικού συστήματος ελέγχου των προσβάσεων στο Εμπορικό Τρίγωνο.
2. Ενταξη όλων των νόμιμων θέσεων στάθμευσης της περιοχής εφαρμογής στο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης.
3. Κατάρτιση ενός πλήρους και λεπτομερούς προγράμματος αστυνόμευσης, επιλογής και εκπαίδευσης του κατάλληλου προσωπικού, προμήθειας σύγχρονου εξοπλισμού αστυνόμευσης κλπ.
4. Πλήρης σήμανση με οριζόντιες διαγραμμίσεις, πληροφοριακές και ρυθμιστικές πινακίδες και κατασκευή ειδικών διαμορφώσεων σε όλη την περιοχή ελέγχου.
5. Καλύτερη οργάνωση του συστήματος διαχείρισης και είσπραξης των κλήσεων από τη Μηχανογραφική Υπηρεσία του Δήμου ώστε να

αξιοποιηθεί πλήρως το υφιστάμενο αλλά και το προβλεπόμενο νομοθετικό πλαίσιο. Σχετικά προτείνεται η άμεση εφαρμογή του από καιρού προταθέντος συστήματος είσπραξης των προστίμων κατά την καταβολή των τελών κυκλοφορίας.

6. Οργάνωση εκστρατείας πληροφόρησης του κοινού πριν, αλλά και κατά τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος.

Είναι φανερό ότι το παρόν κεφάλαιο αναφέρεται στην αστυνόμευση του Τριγώνου από πλευράς Τροχαίας και μόνο. Η γενικότερη αστυνόμευση της περιοχής (ναρκωτικά, εγκληματικότητα κλπ) αποτελεί ένα σημαντικό πρόβλημα, το οποίο επηρεάζει σοβαρώς μεταξύ άλλων και την ελκυστικότητά της και εμμέσως και την κίνηση μέσα στο Τρίγωνο, τις νυκτερινές κυρίως ώρες. Το θέμα αυτό δεν θίγεται στην παρούσα έρευνα διότι, αν και σημαντικό, δεν εμπίπτει στο ερευνητικό αντικείμενο και αποτελεί μέρος γενικότερης αντιμετώπισης σε επίπεδο ολόκληρης της πρωτεύουσας.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13

Η ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΤΡΙΓΩΝΟΥ. Η ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΗ ΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ

Η απελευθέρωση του Εμπορικού Τριγώνου της Αθήνας από την κυκλοφορία των τροχοφόρων προσφέρει τη δυνατότητα αισθητικής ανάδειξης του σε υποδειγματική περιοχή πιλότο για το ευρύτερο Ιστορικό Κέντρο της Πόλης.

Μέσα στο ευρύτερο φάσμα των παρεμβάσεων που πρέπει να προωθηθούν προς αυτή την κατεύθυνση, η διαμόρφωση της αισθητικής ταυτότητας του Τριγώνου έχει κυρίαρχη σημασία. Και τούτο ιδιαίτερα σε μία πόλη όπως η Αθήνα, όπου η πλήρης αλλοτρίωση και καταστροφή των όποιων ποιοτήτων της καθιστά επιτακτική την ανάγκη κάποιων παρεμβάσεων πνοής που θα εγκαινιάσουν πειστικά μια νέα στάση και συμπεριφορά του πολίτη προς την πόλη του.

Το προτεινόμενο από την έρευνα Πρόγραμμα Δράσης για την επιτυχία των παραπάνω στόχων είναι πολυσχιδές και πολυμέτωπο ώστε να μπορεί να αντιμετωπίσει στη μικρή κλίμακα του Εμπορικού Τριγώνου τη σωρεία των προβλημάτων που ξεπερνούν κατά πολύ την εμβέλειά του και που μαστίζουν επί δεκαετίες την Πρωτεύουσα.

Οι τομείς παρεμβάσεων είναι οι παρακάτω:

A. Παρεμβάσεις στο εξωτερικό περίγραμμα
Διαμόρφωση πυλών και διαβάσεων
Διαμόρφωση πεζοδρομίων και αποκατάσταση όψεων
Σύνδεση γειτονικών περιοχών

B. Παρεμβάσεις στο εσωτερικό του Εμπορικού Τριγώνου.
Διαμόρφωση κύριων χώρων στάσης
Διαμόρφωση αξόνων κίνησης
Συγκρότηση δικτύου πόλων ενδιαφέροντος

A. Παρεμβάσεις στο εξωτερικό περίγραμμα του Εμπορικού Τριγώνου.

Το εξωτερικό περίγραμμα αποτελεί την περιοχή της πρώτης επαφής του επισκέπτη ή του διερχόμενου από το Τρίγωνο. Η σαφής αντιληπτική οργάνωση του περιγράμματος ως φυσικού ορίου και η ποιοτική διαφοροποίησή του από το γειτονικό του περιβάλλον θα συμβάλει στη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας του Τριγώνου.

Ο τονισμός του περιμετρικού ορίου μπορεί να αντιμετωπιστεί με τρεις δέσμες μέτρων:

A1. Διαμόρφωση των πυλών και διαβάσεων

Τα σημεία εισόδου κατανέμονται σε σημεία προσπέλασης για τον πεζό μεγάλης ή δευτερεύουσας σημασίας και σε σημεία προσπέλασης για τα τροχοφόρα. Για τις δύο πρώτες κατηγορίες και σε κάθε κόμβο προτείνεται η δημιουργία Πύλης ή Διάβασης για πεζούς ενώ για την τρίτη η διαμόρφωση Πύλης διαφορετικού τύπου για τροχοφόρα. Προτείνονται οι εξής βασικές συνθετικές αρχές για το σχεδιασμό τους:

Οι παρεμβάσεις θα πρέπει να έχουν ένα χαρακτήρα λιτό, ελαφρύ και ελεύθερο, που θα ξεχωρίζει από το δομημένο περιβάλλον στο οποίο θα ενταχθούν, ώστε να αναγνωρίζονται ως προάγγελοι της εσωτερικής ατμόσφαιρας που θα κυριαρχεί. Θα αφορούν στην επιφάνεια του πεζοδρομίου, τα τρισδιάστατα στοιχεία όπως στέγαστρα, πινακίδες σήμανσης, φωτιστικά και πράσινο. Ως υλικά προτείνονται μεταλλικές κατασκευές και πανί με περιορισμένες κτιστές κατασκευές από τούβλο.

Ως θέσεις για τις κύριες Πύλες πεζών προτείνονται οι παρακάτω:

- α. Ερμού και Πλ. Συντάγματος
- β. Ευαγγελιστρίας και Μητροπόλεως
- γ. Καπνικαρέας και Μητροπόλεως
- δ. Αιόλου και Ερμού
- ε. Αγ. Ειρήνης και Αθηνάς

- ζ. Βύσσης και Αθηνάς
- η. Αιόλου και Σταδίου
- θ. Γ. Σταύρου και Σταδίου

Περιοχές Διαβάσεων μπορούν να είναι οι διασταυρώσεις των υπόλοιπων δευτερευόντων πεζοδρόμων με την περίμετρο του Εμπορικού Τριγώνου. Τέλος, διαφορετικού τύπου Πύλες για τροχοφόρα μπορούν να μελετηθούν στις εισόδους των τριών διαμπερών αξόνων Σοφοκλέους, Ευριπίδου και Κολοκοτρώνη - Βορέου επί της Σταδίου και Αθηνάς.

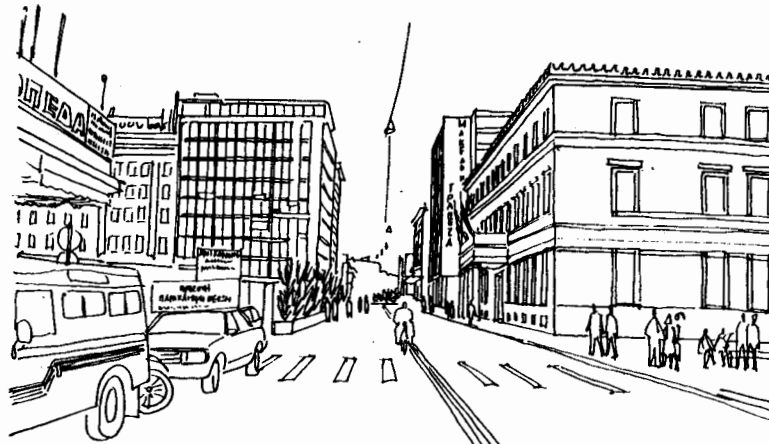
A2. Διαμόρφωση του πεζοδρομίου (Επίστρωση - Δενδροστοιχίες - Φωτισμός - Εξοπλισμός) και αποκατάσταση όψεων στις οδούς Σταδίου - Μητροπόλεως - Αθηνάς

Αποτελεί τη δεύτερη δέσμη μέτρων με κεντρικό στόχο τον τονισμό των ορίων του Τριγώνου αλλά και την ανάπλαση της εξωτερικής περιμέτρου του ως κυρίαρχου στοιχείου προβολής του στον ευρύτερο αστικό χώρο.

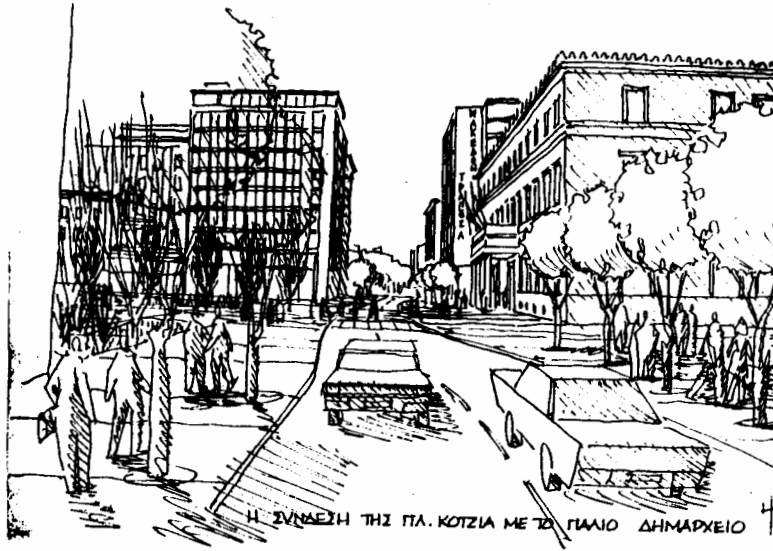
Η διαμόρφωση του πεζοδρομίου με τις αναγκαίες τροποποιήσεις (διαπλατύνσεις κλπ.) θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ενιαία.

- Ειδικότερα, στην οδό Αθηνάς θα πρέπει να εξετασθεί η σχέση της περιμέτρου με το Π. Δημαρχείο και το σταθμό αυτοκινήτων - υπερυψωμένη Πλατεία Βαρβακείου.
- Στην οδό Μητροπόλεως πρέπει να διερευνηθούν οι δυνατότητες ριζικής αναμόρφωσης του πεζοδρομίου με παράλληλες κυκλοφοριακές διευθετήσεις για την καλύτερη ένταξη της Πλ. Μητροπόλεως στην περίμετρο του Τριγώνου και στην οδό Ευαγγελιστρίας.
- Στην οδό Σταδίου θα πρέπει να αντιμετωπισθεί το ενδεχόμενο μόνιμης διευθέτησης του λεωφορειόδρομου με μεταφορά σε ενδιάμεση νησίδα πολλών μηχανολογικών στοιχείων του εξοπλισμού του (πίνακες ΔΕΗ, φωτισμός οδοστρώματος κλπ) όπως επίσης και η διευθέτηση επί μέρους περιοχών, όπως η μικρή Πλατεία του παλαιού κτιρίου Κατράντζου και η συνάντηση Κολοκοτρώνη - Σταδίου.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 13



Η ΟΔΟΣ ΑΘΗΝΑΣ ΜΠΡΟΣΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΑΙΟ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ ΣΗΜΕΡΑ.



Η ΣΥΝΑΞΗ ΤΗΣ ΠΛ. ΚΟΤΖΙΑ ΜΕ ΤΟ ΠΛΑΙΟ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ

Ιδιαίτερης σημασίας, όπως αναλύεται παρακάτω, είναι και οι συνδέσεις της περιμέτρου με την Πλατεία Δικαιοσύνης και την οδό Κοραή.

- Στις παραπάνω αναπλάσεις θα περιληφθεί και η αποκατάσταση των δενδροστοιχιών, ο φωτισμός, η ένταξη στοιχείων επίπλωσης και ορόσημων που θα παίζουν το ρόλο διακριτικών συμβόλων των ορίων του προστατευμένου χώρου και θα αποσαφηνίζουν την έκταση της περιοχής του.

Η καθαίρεση επιγραφών και διαφημίσεων, η θέσπιση πρόσθετων κίνητρων για την ταχύρρυθμη ανακαίνιση των διατηρητέων, η κήρυξη νεωτέρων κατασκευών (μεσοπολέμου κλπ) ως διατηρητέων και η θεσμοθέτηση κανονισμού όψεων για την εναρμόνιση των σύγχρονων κατασκευών με τις παλαιότερες, με εργασίες στις εξωτερικές όψεις, αποτελούν επίσης παρεμβάσεις κρίσιμες για το Τρίγωνο.

Α3. Σύνδεση των γειτονικών περιοχών μεγάλης ακτινοβολίας με το περίγραμμα του Τριγώνου και βαθμιαία ανάπτυξή τους

Η ανάγκη αποσαφήνισης των εξωτερικών ορίων της περιοχής μελέτης δεν πρέπει να συνεπάγεται την αισθητική περιχαράκωσή της. Αντίθετα το Τρίγωνο είναι σκόπιμο να αντιμετωπισθεί ως ο πρώτος πυρήνας εφαρμογής μιας σειράς μέτρων που βαθμιαία μπορούν να επεκταθούν στην ευρύτερη περιοχή του Ιστορικού Κέντρου της πόλης.

Υπό αυτό το πρίσμα καθορίστηκαν οι περιοχές σύνδεσης του Τριγώνου με το άμεσο περιβάλλον του. Αποτελούν ουσιαστικά τις γέφυρες μέσα από τις οποίες θα αναπτυχθεί μελλοντικά η συνολική ανάπτυξη του κεντρικού πυρήνα της Πρωτεύουσας.

Ως χώροι μεγάλης ακτινοβολίας στο άμεσο περιβάλλον του Τριγώνου, που θα πρέπει να συνδεθούν με αυτό, εντοπίζονται οι παρακάτω:

- α. Αθηνάς - Σταδίου - Ομόνοια.
- β. Γ. Σταύρου - Σανταρόζα (Πλ. Δικαιοσύνης)
- γ. Πλ. Κλαυθμώνος - Κοραή

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 13



- δ. Ερμού - Κ. Σερβίας - Σύνταγμα
- ε. Πλ. Μητροπόλεως - Ευαγγελιστρίας - Φωκίωνος
- ζ. Πλ. Βαρβακείου - Αγορά
- η. Πλ. Δημαρχείου - Πλ. Κοτζιά

Οι προτεινόμενες συνδέσεις θα ήταν σκόπιμο να ανακατασκευαστούν με υπερύψωση του οδοστρώματος, πλακοστρώσεις και τοποθέτηση ειδικών στοιχείων αστικού εξοπλισμού.

Β. Παρεμβάσεις στο εσωτερικό του Τριγώνου

Η εσωτερική επιφάνεια του Τριγώνου περιλαμβάνει τους κύριους και ζωτικούς χώρους όπου μπορεί να αναπτυχθεί κοινωνική ζωή και να αναδειχθούν τα ιδιαίτερα στοιχεία της ταυτότητάς του.

Οι προταθείσες παρεμβάσεις στην εξωτερική περίμετρο έχουν ως κύριο στόχο την αποσαφήνιση των ορίων του Τριγώνου για τον τονισμό της ιδιαίτερης αντιληπτικής και αισθητικής του υπόστασης. Οι δέσμες των μέτρων για το εσωτερικό του Τριγώνου αποβλέπουν πέραν της αισθητικής και στη λειτουργική εξυπηρέτηση των δραστηριοτήτων, που αναβαθμίζουν την κοινωνική του ταυτότητα.

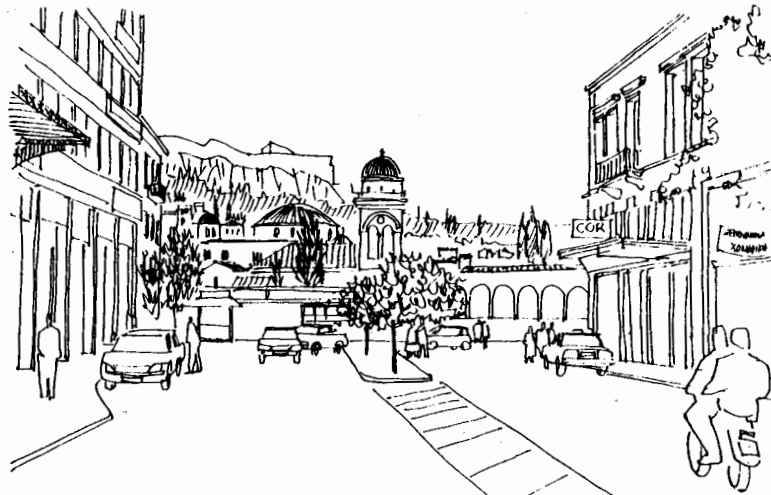
Το πρόγραμμα δράσης για τη συνολική εσωτερική επιφάνεια προτείνεται να αναπτυχθεί σε τρεις κύριες ενότητες:

- Στους κύριους χώρους στάσης, που καθορίζουν με την ακτινοβολία τους το χαρακτήρα του γειτονικού τους περιβάλλοντος.
- Στους άξονες κίνησης, που ιεραρχούνται ποιοτικά.
- Στα δίκτυα, που αναπτύσσονται σε όλη την έκταση του Τριγώνου και που συνδέουν τους διάφορους σημαντικούς πόλους.

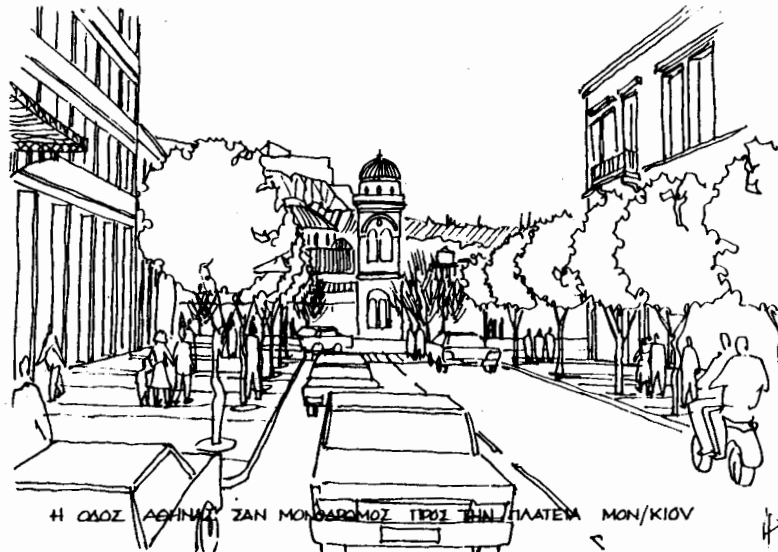
Β1. Οι κύριοι χώροι στάσης: Ανάδειξη διακεκριμένων υποπεριοχών

Η σημασία των κύριων χώρων στάσης ξεπερνά κατά πολύ τα όρια τους. Αποτελούν κέντρο βάρους συγκεκριμένων Υποπεριοχών του Ε.Τ., που είναι απαραίτητο να αποσαφηνισθούν από πλευράς

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 13



Η ΟΔΟΣ ΑΘΗΝΑΣ ΤΡΟΣ ΤΗΝ ΓΥΛΕΙΑ ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙΟΥ ΣΗΜΕΡΑ.



Η ΟΔΟΣ ΑΘΗΝΑΣ ΤΩΝ ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙΩΝ ΤΡΟΣ ΤΗΝ ΓΥΛΕΙΑ ΜΟΝ/ΚΙΟΥ

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 13

αντιληπτικής ώστε να οδηγήσουν στην ευανάγνωστη οργάνωση της συνολικής επιφάνειάς του σε ενότητες - γειτονιές προσιτής κλίμακας.

Παράλληλα συνιστούν τους βασικούς πυρήνες, όπου μπορούν να αναπτυχθούν υπαίθριες οργανωμένες αλλά και άτυπες δραστηριότητες, που παίζουν καθοριστικό ρόλο στην κοινωνική ζωή και συγκρότηση του Ε.Τ., αφού αποτελούν το βασικό κεντρομόλο παράγοντα για την επικοινωνία των επισκεπτών.

Οι κύριοι χώροι στάσης μπορούν να ταξινομηθούν σε δύο βασικές κατηγορίες :

Μείζονες Χώροι - Πλατείες του Νεοκλασικού Ιστού του Ε.Τ.

1. Η Πλατεία Κοτζιά
2. Η Πλατεία Κλαυθμώνος
3. Ο χώρος της Αγοράς
4. Η Πλατεία Κατράντζου

Μικροί υπαίθριοι Χώροι - Πλατείες - Περίβολοι Εκκλησιών του Μεσαιωνικού Ιστού

1. Ο Αγ. Γεώργιος
2. Οι Αγ. Θεόδωροι
3. Η Παναγία Χρυσοσπηλιώτισσα
4. Η Αγ. Ειρήνη
5. Η Καπνικαρέα
6. Η Παναγία Ρόμβη
7. Ο Αδόμητος Χώρος της Εθνικής Τράπεζας Αιόλου και Σοφοκλέους
8. Η διασταύρωση Πραξιτέλους - Αγ. Μάρκου
9. Η Περικλέους - Διομείας
10. Η Ευαγγελιστρίας - Καλαμιώτου

Αισθητική και Λειτουργική αντιμετώπιση

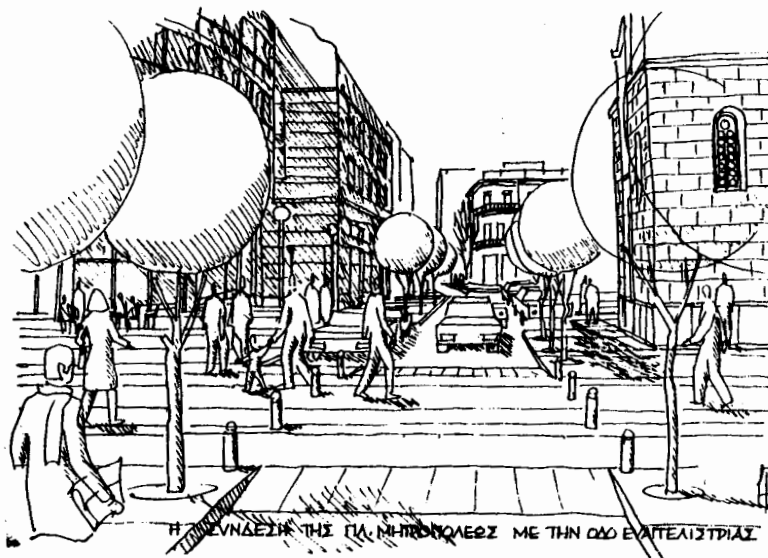
α) Παρεμβάσεις στα κτιριακά μέτωπα.

Καθαίρεση επιγραφών - διαφημίσεων - προσθέτων αντικειμένων.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομική του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 13



ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ ΚΑΙ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ ΣΗΜΕΡΑ



Η ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΤΗΣ ΓΙΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΟ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 13

- Τα πρόσθετα αντικείμενα, όπως ηλιακοί θερμοσίφωνες, κεραίες τηλεοράσεων, κλιματιστικά σώματα, θα αντιμετωπισθούν σε εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας.
- Ανάπτυξη πρασίνου στις όψεις: με δωρεάν παροχή από πλευράς του Δήμου και του ΥΠΕΧΩΔΕ ελαφρών τυποποιημένων μεταλλικών ζαρντινιερών και φυτών
- Κανονισμός όψεων
- Χρήση ενιαίου χρώματος τέντας ανά οικοδομή.
- Χρωματισμός και συντήρηση όψεων με τυποποιημένους χρωματισμούς.
- Καθορισμός ιδεατού στερεού για τα αδόμητα οικόπεδα με δεσμεύσεις πέραν του ΓΟΚ
- Κήρυξη διατηρητέων - Θέσπιση Κινήτρων

β. Παρεμβάσεις στους χώρους στάσης:

Ανάπλαση των χώρων στάσης με:

- Ανάδειξη των στοιχείων - ορόσημων
- Οργάνωση και ποιοτική αναβάθμιση της παρουσίας του πρασίνου
- Ανάπλαση του βατού χώρου με την ένταξη κατασκευών που θα επιτρέπουν το λειτουργικό εμπλουτισμό του
- Φωτισμό
- Ένταξη των νέων στοιχείων εξοπλισμού πόλης

B2. Οι άξονες κίνησης:

Η συνύπαρξη του Μεσαιωνικού με τον Νεοκλασικό ιστό της Πόλης είναι χαρακτηριστική. Το γεγονός αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία μίας μεγάλης ποικιλίας δρόμων και δρομίσκων, που διαφέρουν μεταξύ τους ως προς το μήκος και το πλάτος αλλά και ως προς τη μορφή των χαράξεών τους. Η αισθητική και λειτουργική ανάπλαση του συνολικού συστήματος πεζοδρόμων και ασφαλτόδρομων του Ε.Τ. προϋποθέτει προσεκτική ανάλυση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των στοιχείων που το συγκροτούν.

Οι άξονες κίνησης (οδικοί ή πεζών) μπορούν να κατανεμηθούν στις εξής υποκατηγορίες :

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 13



Η ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΒΟΡΡΕΟΥ ΚΑΙ ΑΘΗΝΑΣ ΣΗΜΕΡΑ



Η ΠΥΛΗ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΒΟΡΡΕΟΥ



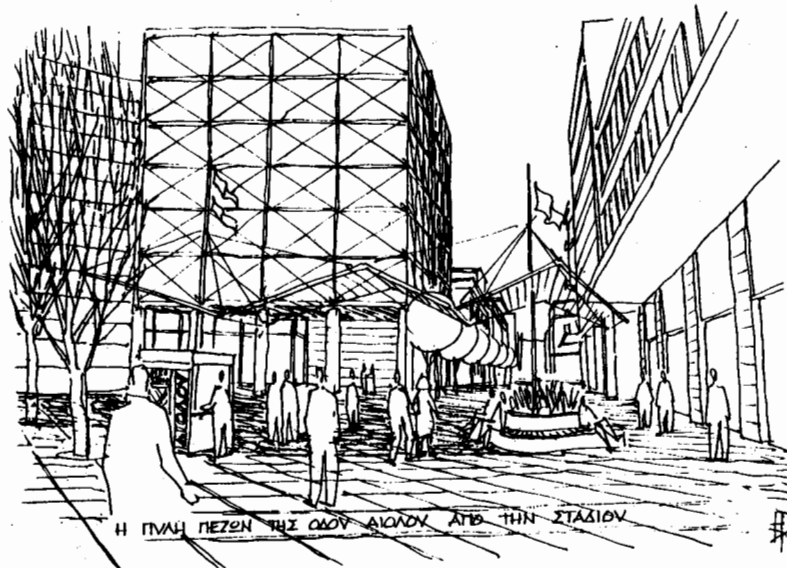
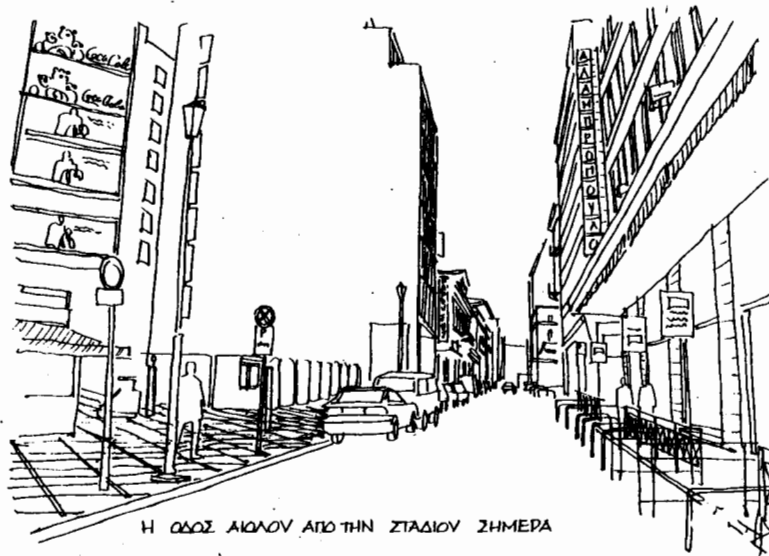
- Ευθύγραμμοι άξονες πεζών μεγάλου μήκους (Ερμού, Περικλέους - Αθηναΐδος, Αιόλου).
- Τεθλασμένοι άξονες πεζών μεγάλου μήκους (Πραξιτέλους - Λέκκα, Ευαγγελιστριάς - Αγ. Μάρκου - Καλαμιώτου, Μιλτιάδου, Καρόρη, Χρυσοσπηλιώτισσας, Βύσσης).
- Μικρού μήκους και μεγάλου πλάτους συνδετήριοι πεζόδρομοι (Παπαρηγοπούλου, Αριστείδου, Λυκούργου, Αγγελοπούλου, Βουλής).
- Μικρού μήκους και μικρού πλάτους συνδετήριοι πεζόδρομοι (περί τους 20).
- Διαμπερείς δρόμοι κίνησης τροχοφόρων (Κολοκοτρώνη, Δραγατσανίου, Σοφοκλέους).

Αισθητική και Λειτουργική Αντιμετώπιση

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και εδώ, όπως και στους χώρους στάσης, θα αναπτυχθούν τόσο στην επιφάνεια των αξόνων όσο και στα κτιριακά μέτωπα που τους πλαισιώνουν.

Ως προς την ανάπλαση της επιφάνειας των αξόνων κίνησης ισχύουν τα όσα προαναφέρθηκαν στην προηγούμενη ενότητα (πράσινο, ανάπλαση βατού χώρου, φωτισμός, εξοπλισμός) με τις εξής πρόσθετες επισημάνσεις:

- Η διαμόρφωση των δρόμων όλων των παραπάνω κατηγοριών θα γίνει με στόχο την ανάδειξη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους.
- Ιδιαίτερο ρόλο για την υπογράμμιση του διαφορετικού τους χαρακτήρα θα παίξει και η προσαρμογή στην κλίμακα των δρόμων των τρισδιάστατων αντικειμένων του εξοπλισμού (κυρίως φωτιστικών και σήμανσης) και η επιλογή του είδους της δενδροφύτευσης.
- Η διαμόρφωση της πλακόστρωσης ιδιαίτερα θα εξασφαλίζει ενότητα στο συνολικό δίκτυο, ενώ παράλληλα θα υπογραμμίζει τις διαφορετικές χαράξεις, διαστάσεις κλπ. των δρόμων του δικτύου. Θα πρέπει, για το λόγο αυτό, το σύστημα που θα υιοθετηθεί να διαθέτει μεγάλη ευελιξία προσαρμογών σε ορθογωνικές, διαμήκεις, τεθλασμένες ή ακόμα και καμπύλες διατάξεις.



Ιδιαίτερη σημασία θα έχει η αντιμετώπιση των σημείων σύζευξης των πλακοστρώσεων των δρόμων με τις περιοχές των Πυλών.

- Οι δρόμοι, θα εμπλουτισθούν με εικαστικές παρεμβάσεις λειτουργικού χαρακτήρα.
- Τέλος, σχετικά με την οργάνωση του βατού χώρου των πεζόδρομων κρίνεται και εδώ, ιδιαίτερα για τους κυρίαρχους άξονες του Ε.Τ., όπως οι Ερμού, Αιόλου, Πραξιτέλους, απαραίτητη η ένταξη κατασκευών που θα τονώσουν τον κοινωνικό τους χαρακτήρα και θα ενισχύσουν τη πολυλειτουργικότητά τους

B3. Παρεμβάσεις μορφής Δικτύου

Οι παρεμβάσεις αυτές αναφέρονται σε περιοχές μεγάλης ακτινοβολίας σε όλη την έκταση του Ε.Τ. και βαθμιαία μπορούν να επεκταθούν στο σύνολο του Ιστορικού Κέντρου της Πόλης.

Δίκτυο Ιστορικής Μνήμης - Φωτισμός Κτιρίων

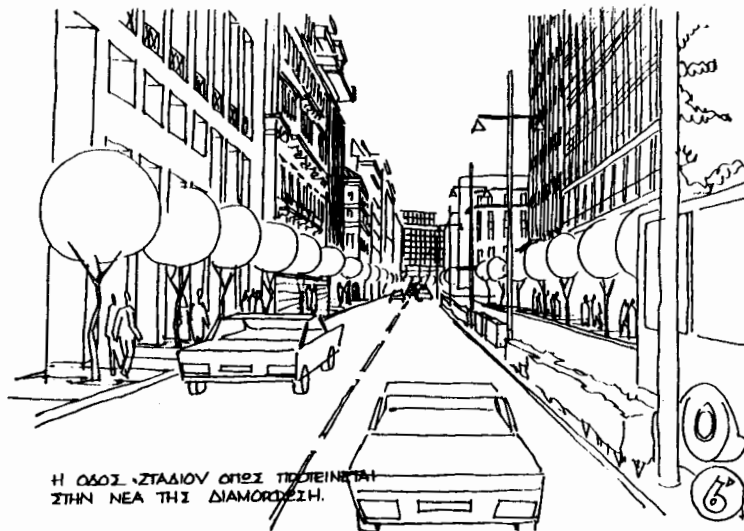
Στοχεύει στην ανάδειξη των Αρχαιολογικών Μνημείων, Ιστορικών Τοποθεσιών, Εικαστικών στοιχείων Ιστορικής σημασίας, Αρχαιολογικών Ευρημάτων κλπ. με συντήρηση και αποκατάστασή τους και με κατάλληλη τυποποιημένη σήμανση και φωτισμό. Τα διάφορα στοιχεία του δικτύου Ιστορικής Μνήμης θα συνδέονται μεταξύ τους με ειδική πορεία - μονοπάτι που θα σημαίνεται με χαρακτηριστική διακριτική γραμμική πλακόστρωση και με ειδικούς πίνακες πληροφόρησης.

Δίκτυο Εικαστικών παρεμβάσεων

Αποσκοπεί στην αποκατάσταση της καθημερινής επαφής του πολίτη με την τέχνη. Το δίκτυο θα περιλάβει μία σειρά από παρεμβάσεις. Το θέμα τους μπορεί να είναι σχετικό με την ταυτότητα της υποπεριοχής όπου εντάσσονται. Οι σημαντικότερες από τις συνθέσεις που θα προταθούν μπορούν να αντιμετωπισθούν σε συνδυασμό με την παρουσία πρασίνου, νερού και λειτουργικών διαμορφώσεων (καθιστικά, μικρές κερκίδες κλπ) ώστε να αποτελούν δυναμικά σύνολα, πυρήνες συνάντησης και συναναστροφής.



Η ΟΔΟΣ ΣΤΑΔΙΟΥ ΖΗΜΕΔΑ



Η ΟΔΟΣ ΣΤΑΔΙΟΥ ΟΠΩΣ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ
ΣΤΗΝ ΝΕΑ ΤΗΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ.



Δίκτυο στοιχείων Νερού

Προτείνεται η χωροθέτηση μίας ποικιλίας στοιχείων νερού σε χαρακτηριστικές θέσεις (κρήνες, μικροί ή μεγάλοι πίδακες, ρυάκια κλπ). Η έντονη παρουσία του νερού στο σύνολο της περιοχής μελέτης, θεωρείται ότι μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στην ενίσχυση του επιδιωκόμενου χαρακτήρα ηρεμίας και ποιότητας για το Εμπορικό Τρίγωνο.

Δίκτυο πρασίνου

Θα περιλαμβάνει μία ποικιλία στοιχείων πρασίνου όπως ζαρντιέρες λουλουδιών, θάμνους, δενδροστοιχίες, μεμονωμένες φυτικές συνθέσεις κλπ. Κατά τις νυκτερινές ώρες το δίκτυο πρασίνου θα αναδεικνύεται με την κατάλληλη χρήση φωτισμού.

Δίκτυο ποδηλάτων

Θα αποτελέσει τμήμα του ευρύτερου δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα αναπτυχθεί στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας, για την εσωτερική του εξυπηρέτηση και για την άρθρωσή του με τις γύρω περιοχές κατοικίας. Οι διάδρομοι για το ποδήλατο, που θα συνδυαστούν με τις στάσεις και τους σταθμούς των δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας, θα κατασκευαστούν με ξεχωριστό υλικό και θα συνοδεύονται με τον κατάλληλο εξοπλισμό.

Δίκτυο Αστικού εξοπλισμού

Είναι το σύνολο των αντικειμένων που θα "επιπλώσουν" το Εμπορικό Τρίγωνο και που η χρήση τους θα επεκταθεί βαθμιαία στο ευρύτερο Ιστορικό Κέντρο.

Θα πρέπει να αντιμετωπισθούν με ενιαίο ύφος και υψηλή αισθητική ποιότητα έτσι ώστε να προάγουν πειστικά την επιθυμητή νέα ταυτότητα της περιοχής. Στοιχεία Αστικού Εξοπλισμού που θα πρέπει να προβλεφθούν είναι: Πίνακες Ογοματοθεσίας δρόμων, Καλάθια απορριμμάτων, Φωτιστικά στοιχεία, Παγκάκια, Πίνακες Προσανατολισμού και Χάρτες, Εμπόδια Προστασίας από παράνομες σταθμεύσεις, Πινακίδες σήμανσης, Ρολόγια, Κιόσκια Πληροφόρησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ, ΕΥΡΙΠΙΔΟΥ, ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ ΚΑΙ ΑΘΗΝΑΣ

Στο κεφάλαιο αυτό διερευνάται το ζήτημα των τεσσάρων δρόμων που αφέθηκαν ελεύθεροι στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων, δηλαδή της οδού Κολοκοτρώνη, της Ευριπίδου, της Σοφοκλέους και της Αθηνάς. Τα μεγέθη της κυκλοφοριακής ροής που αναπτύσσεται σε αυτούς, αυξήθηκαν αισθητά λόγω της πεζοδρόμησης των υπολοίπων δρόμων του Εμπορικού Τριγώνου και σε βαθμό που να ξεπερνούν τη διατιθέμενη χωρητικότητά τους. Τα προβλήματα ρύπανσης και θορύβου είναι πολύ σοβαρά. Οι απώλειες χρόνου από τις καθυστερήσεις είναι επίσης πολύ μεγάλες. Η λειτουργία των καταστημάτων στους δρόμους αυτούς παρεμποδίζεται και η οικονομική τους βιωσιμότητα τίθεται σε κίνδυνο. Τα αμέσως επόμενα χρόνια εκτιμάται ότι η κυκλοφορία των οχημάτων θα αυξηθεί και τα παραπάνω προβλήματα θα οξυνθούν ακόμη περισσότερο.

Παράλληλα το Τρίγωνο θα γίνεται διαρκώς ελκυστικότερο, οι επισκέπτες θα αυξάνονται και οι τριβές και τα ατυχήματα μεταξύ πεζών και οχημάτων στους τρεις δρόμους θα είναι συνεχείς. Η εντονότερη παρουσία των πεζών θα καταστήσει την ήδη έρπουσα ροή των αυτοκινήτων σχεδόν αδύνατη και ο επιζητούμενος κυκλοφοριακός στόχος, που οδήγησε και στην επιλογή της μη πεζοδρόμησης των τριών δρόμων εκ των πραγμάτων θα ακυρωθεί. Σε απάντηση των παραπάνω προβλημάτων, κατατίθενται σχέδια πρότασης ανακατασκευής των τριών δρόμων με στόχους α) να καταστεί αδύνατη η παράνομη στάθμευση που παρεμποδίζει τη ροή β) να περιοριστεί το εύρος του οδοστρώματος στο απολύτως απαραίτητο γ) να διευκολυνθεί η κίνηση του πεζού και δ) να διαφυλαχτούν οι απαραίτητες θέσεις ολιγόχρονης στάσης για την τροφοδοσία των καταστημάτων.

Είναι φανερό ότι οι προτεινόμενες διαμορφώσεις δεν είναι ουδέτερες αισθητικά. Επίσης και η ίδια η συγκοινωνιακή

διαφοροποίηση των τριών δρόμων συνεπάγεται διαφοροποιήσεις και στην αισθητική τους παρουσία στο εσωτερικό του Τριγώνου. Με την πεζοδρόμηση επιδιώχθηκε να δοθεί μια συγκεκριμένη ταυτότητα στο Τρίγωνο, ταυτότητα ενιαία. Οι τρεις δρόμοι τραυματίζουν την ομοιομορφία του Τριγώνου. Στρεβλώνουν επίσης την επι μέρους μορφή των ιδιαίτερων δικτύων που αναπτύσσονται σε αυτό.

Με την παράλληλη διερεύνηση της αισθητικής φυσιογνωμίας του Τριγώνου εντοπίστηκαν τα εσωτερικά δίκτυα των χώρων παραμονής και των διαδρόμων κίνησης, και έτσι προέκυψαν οι κατευθύνσεις σχεδιασμού και για τους τέσσερις συγκεκριμένους δρόμους. Είναι πλέον δυνατόν να εκτιμηθούν καλύτερα οι αισθητικές επιπτώσεις στη Σοφοκλέους, στην Ευριπίδου, στην Κολοκοτρώνη και την Αθηνάς με την ανάλυση του ρόλου τους ως προς τη συγκεκριμένη θέση των παραπάνω δικτύων.

Αμφιβολίες όμως εκφράζονται και για το εάν η Κολοκοτρώνη, η Ευριπίδου, η Σοφοκλέους και η Αθηνάς θα παραμείνουν οριστικά ανοικτές στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Σήμερα αρχίζει να γίνεται κοινά αποδεκτή η αναγκαιότητα της επέκτασης των πεζοδρομήσεων προς το ευρύτερο κέντρο της πρωτεύουσας. Όταν αυτό θα συμβεί το κέρδος από τη διατήρηση της κυκλοφορίας σε αυτούς τους τρεις δρόμους θα είναι κυριολεκτικά αμελητέο. Το ευρύτερο κέντρο θα λειτουργεί με βάση τη δημόσια συγκοινωνία και θα λειτουργεί επαρκώς. Οι γύρω από το Τρίγωνο τέσσερις σταθμοί του μετρό, σε συνδυασμό με το δίκτυο των μικρών λεωφορείων εξασφαλίζουν μια πολύ καλή κάλυψη της επιφάνειάς του, την πληρέστερη από κάθε άλλη περιοχή της Αθήνας. Όταν θα ολοκληρωθεί το μετρό οι τρεις πρώτοι δρόμοι και εν μέρει η Αθηνάς θα γίνει εφικτό να πεζοδρομηθούν. Οι προτεινόμενες διαμορφώσεις δεν θα ήταν άσκοπες αφού προετοιμάζουν την πεζοδρόμηση. Όταν αυτή θα γίνει θα ενσωματωθούν στο σχεδιασμό της και ο διάδρομος κίνησης τότε θα μετατραπεί σε διάδρομο τροφοδοσίας.

Συμπερασματικά, απαιτείται να προσδιοριστούν άμεσα οι αισθητικές αρχές που θα διέπουν το συνολικό σχεδιασμό του Τριγώνου, περιλαμβανομένων των όψεων, του εξοπλισμού και των διαμορφώσεων του επιφανειακού τάπητα. Ο προσδιορισμός αυτός προϋποθέτει αναλυτικές διερευνήσεις όλων των πολεοδομικών,

αρχιτεκτονικών και λειτουργικών παραμέτρων του Τριγώνου. Όταν ολοκληρωθεί θα υπάρχουν πλέον οι απαραίτητες εκείνες οδηγίες και προδιαγραφές για την συντονισμένη υλοποίηση των επί μέρους έργων από όλους τους συναρμόδιους φορείς.

Πεσμαζόγλου - Σοφοκλέους

Η Σοφοκλέους - Πεσμαζόγλου βρίσκεται κοντά στην κορυφή του Εμπορικού Τριγώνου. Αρχίζει λίγο πριν από το μέσον της οδού Σταδίου και καταλήγει στην οδό Αθηνάς, περίπου στο μέσον του διαστήματος μεταξύ του Δημαρχείου και της Βαρβακείου Αγοράς. Είναι μονής κατεύθυνσης με φορά προς την οδό Αθηνάς. Η Σοφοκλέους - Πεσμαζόγλου εξυπηρετεί κινήσεις διαμπερείς για τα δύο Τρίγωνα, κινήσεις που παρακάμπτονται μέσω αυτής την πλατεία Ομονοίας.

Ο δρόμος αυτός συνδέει δύο περιοχές με διαφορετικό χαρακτήρα και διαφορετικές χρήσεις γης. Ενώνει την οδό Σταδίου (υπηρεσίες με υψηλή αξία γης), με την οδό Αθηνάς (χονδρικό και λιανικό εμπόριο, χαμηλότερες αξίες). Οι λειτουργίες και το ύψος του δρόμου μεταβάλλονται ανάλογα. Με βάση τη γεωμετρία ο δρόμος μπορεί να διακριθεί σε δύο τμήματα: το πρώτο, αρχίζει από την οδό Σταδίου και τελειώνει στην Αριστείδου. Το δεύτερο, αρχίζει από την Αριστείδου και τελειώνει στην Αθηνάς.

Το πλάτος του δρόμου δεν είναι σταθερό. Το μεγαλύτερο εμφανίζεται κοντά στην οδό Σταδίου (περίπου 12.00 μ) και το μικρότερο στην οδό Αθηνάς (περίπου 10.00 μ). Στο τμήμα της οδού Πεσμαζόγλου το πλάτος του πεζοδρομίου είναι επίσης μεταβλητό από την μία πλευρά του. Στη δεξιά πλευρά του δρόμου (δεξιά ή αριστερή πλευρά νοούνται κατά τη φορά κίνησης των οχημάτων), το πλάτος του πεζοδρομίου μεταβάλλεται από 2.00 μ. έως 1.50 μ. Στην αριστερή πλευρά αυτού του τμήματος το πλάτος του πεζοδρομίου είναι σταθερό και ίσο με 2.00 μ. Εκατέρωθεν των πεζοδρομίων τα νεότερα κτίσματα έχουν παρόδιες στοές με πλάτος περίπου 3.50 μ. ενώ τα υποστυλώματα των στοών αυτών είναι πυκνά, σε απόσταση 3.00 μ - 4.00 μ.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 14

Στο τμήμα της οδού Σοφοκλέους, από την οδό Αριστείδου έως την οδό Αιόλου, το δεξιό πεζοδρόμιο είναι σταθερού πλάτους 2.00 μ ενώ όπου υπάρχουν παρόδιες στοές, αυτές έχουν πλάτος περίπου 3.50 μ, τα υποστρώματά τους είναι πυκνά, οι δε μεταξύ τους αποστάσεις είναι 3.50 - 4.00 μ. Στην αριστερή πλευρά και για το τμήμα από την οδό Αριστείδου έως την οδό Αιόλου, το πλάτος του πεζοδρομίου είναι μεταβλητό και κυμαίνεται από 3.00 μ. έως 2.00 μ. Το πλάτος της στοάς είναι και εδώ 3.50 μ ενώ τα υποστρώματά τους είναι αραιότερα των προηγούμενων, με αποστάσεις περίπου 6.50 μ.

Με κριτήριο τις χρήσεις γης, ο δρόμος χωρίζεται σε δύο κυρίως τμήματα:

Α' Τμήμα: μεταξύ των οδών Σταδίου και Αιόλου

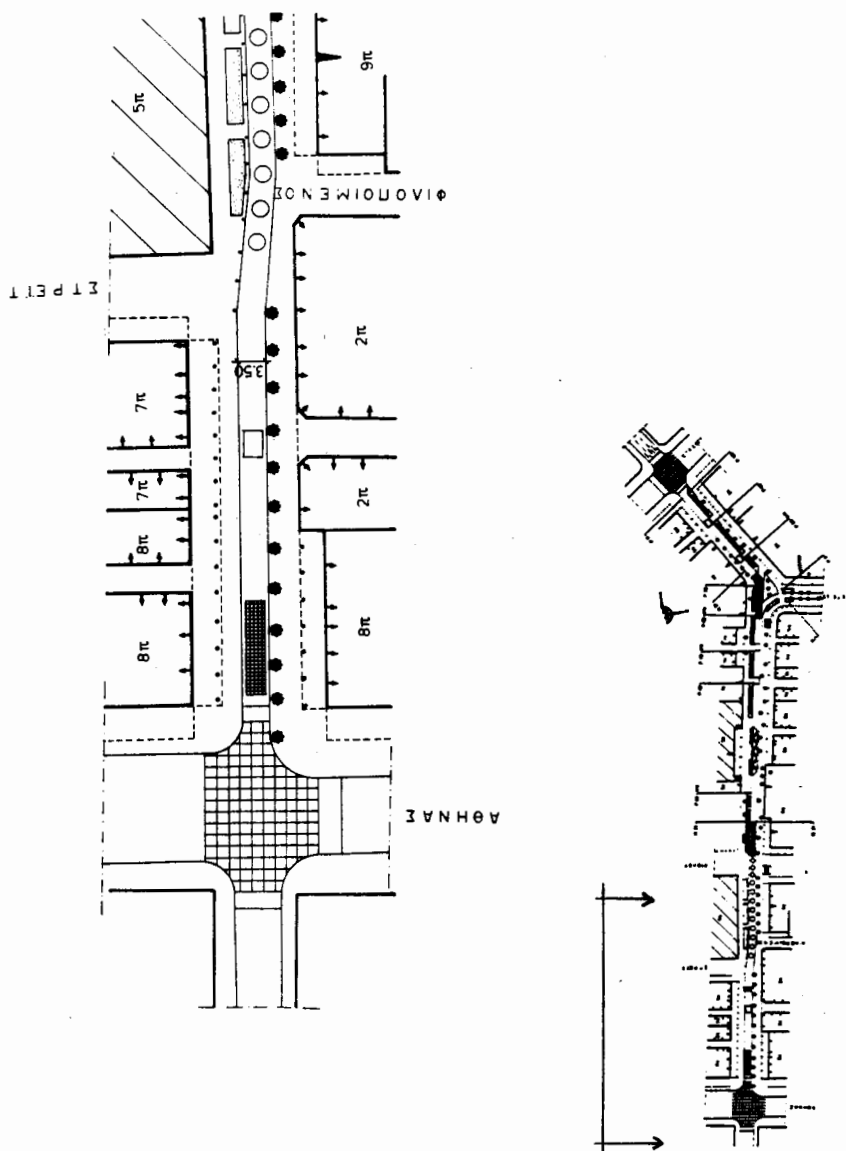
Εδώ συναντώνται κυρίως υπηρεσίες (Τράπεζες, Χρηματιστήριο, Ταχ. Ταμιευτήριο, Χρηματιστηριακές Εταιρείες κλπ) και λίγα καταστήματα τα οποία πωλούν ρουχισμό ή ηλεκτρικά είδη. Τα ύψη των κτιρίων είναι μεγάλα, κατά κανόνα 8 ή 9 ορόφων, εκτός από τα διατηρητέα, δηλαδή το Χρηματιστήριο και τις Τράπεζες, τα οποία είναι το πολύ 4 ορόφων.

Β' τμήμα: μεταξύ των οδών Αιόλου και Αθηνάς

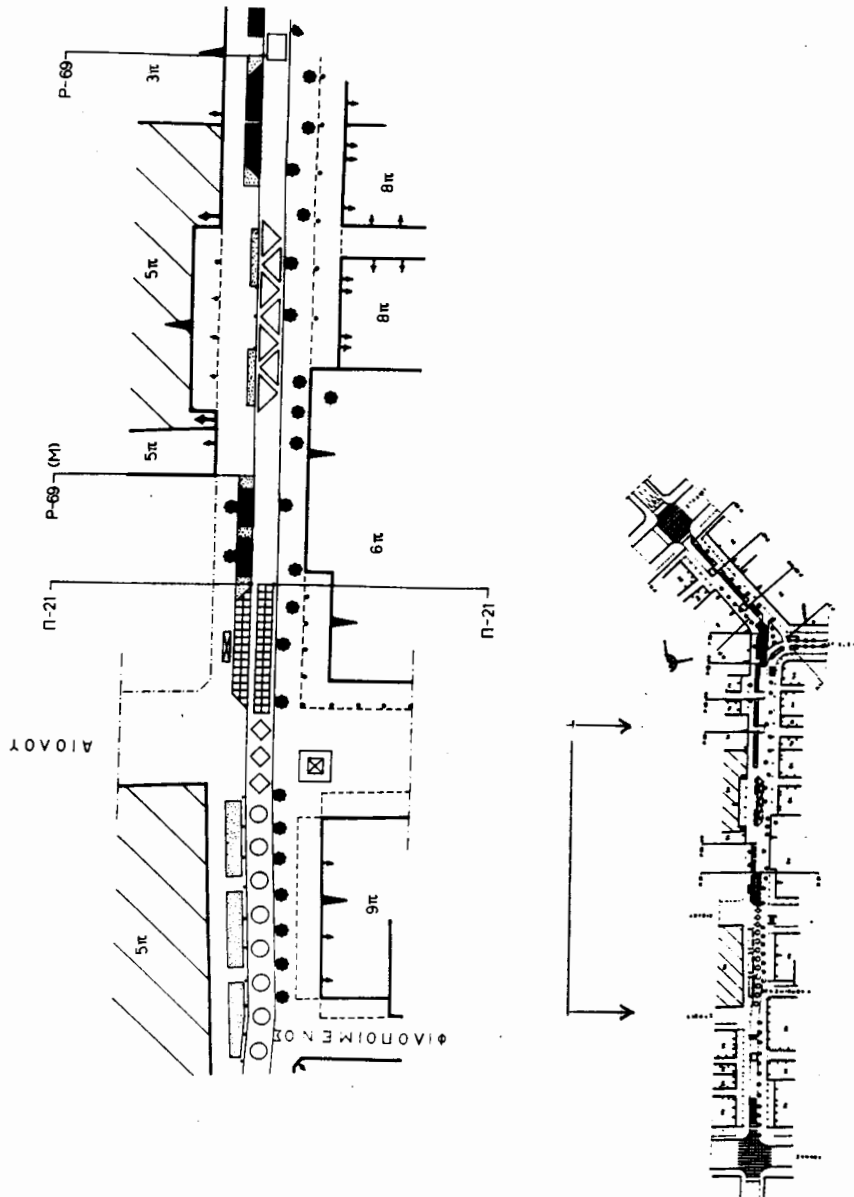
Το τμήμα αυτό φιλοξενεί κυρίως εμπορικά καταστήματα τροφίμων.

Πρόταση

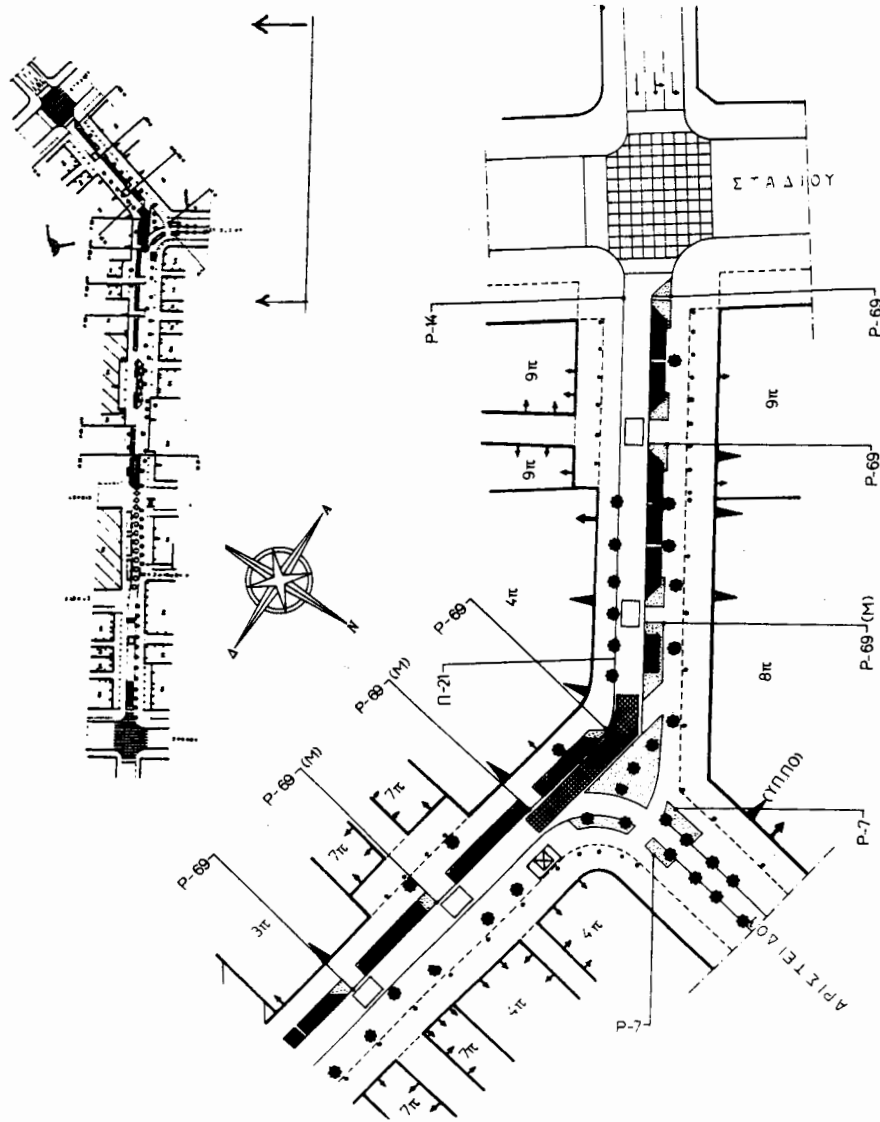
Τα κυριότερα προβλήματα του δρόμου είναι η κυκλοφορία των οχημάτων, η κίνηση των πεζών, η στάθμευση και το υποβαθμισμένο αισθητικό περιβάλλον. Η κυκλοφοριακή ροή διακόπτεται συχνά είτε από τις παράνομες στάσεις και σταθμεύσεις, είτε από την τροφοδοσία των καταστημάτων. Η κίνηση των πεζών πραγματοποιείται με δυσχέρεια εξαιτίας των κατειλημμένων πεζοδρομίων, είτε από αυτοκίνητα είτε από εμπορεύματα. Σε ορισμένα σημεία του δρόμου οι πεζοί αναγκάζονται να περπατούν στο οδόστρωμα.



Πρόταση Διαμόρφωσης οδού Σοφοκλέους - Πεσματζόγλου
Τμήμα Α



Πρόταση Διαμόρφωσης οδού Σοφοκλέους - Πεσματζόγλου
Τμήμα Β



Πρόταση Διαμόρφωσης οδού Σοφοκλέους - Πεσματζόγλου
Τμήμα Γ

Προτείνεται η αναβάθμιση της λειτουργίας και της αισθητικής του δρόμου, ώστε να γίνει φιλικός στους χρήστες (πεζούς και οδηγούς), αλλά και πόλος έλξης επισκεπτών, όχι μόνον για αγορές αλλά και για αναψυχή. Επιδιώκεται επίσης η ανάδειξη της ιστορικής και πολιτιστικής του ταυτότητας ως μέρος της γενικότερης προσπάθειας για την ανάδειξη του Εμπορικού Τριγώνου της Αθήνας.

Ο βασικός στόχος της πρότασης είναι η αυστηρή οριοθέτηση του χώρου που θα διατίθεται για την κίνηση ή τη στάθμευση των οχημάτων. Με αυτό τον τρόπο θα επιτευχθεί η διευκόλυνση της ροής και ο έλεγχος των ταχυτήτων ενώ παράλληλα γίνεται δυνατή η διεύρυνση των πεζοδρομίων.

Ο δρόμος φιλοξενεί μεγάλες πυκνότητες πεζών. Η ροή είναι επίσης συνεχής. Χρειάζεται να μπει μια τάξη που θα δίνει έμφαση στην προστασία και στην προσέλκυση του πεζού. Η διαμόρφωση επιδιώκει την προφύλαξη των πεζών από τα αυτοκίνητα μέσω εμποδίων που συμβάλλουν στην αισθητική του δρόμου. Οι διαβάσεις διαμορφώνονται κατά τρόπο που να προειδοποιείται ο οδηγός. Τελική επιδίωξη είναι η αρμονική και ασφαλής συνύπαρξη πεζών και οχημάτων.

Προτείνεται η μείωση του πλάτους του οδοστρώματος στα 3.50 μ καθ'όλο το μήκος του δρόμου με αντίστοιχη αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων με ελάχιστο τα 2.50 μ. Στην συμβολή των οδών Πεσμαζόγλου - Αριστείδου - Σοφοκλέους το μεγαλύτερο μέρος του οδοστρώματος διατίθεται για τη δημιουργία πλατείας, με δενδροφύτευση και διαμόρφωση κήπου.

Στο χώρο των πεζοδρομίων προτείνεται η κατασκευή τμημάτων πρασίνου, στο δε οδόστρωμα με χρήση κατάλληλων υλικών η διαμόρφωση σχημάτων - συμβόλων, συσχετισμένων με την παράπλευρη αρχιτεκτονική, που θα μετατρέψουν το χώρο κυκλοφορίας σε τάπητα της πόλης.

Ευριπίδου - Δραγατσανίου

Ο δρόμος διέρχεται από το κέντρο περίπου του Εμπορικού Τριγώνου. Αρχίζει από το μέσον της οδού Αθηνάς και καταλήγει στην οδό

Σταδίου, στο ύψος της πλατείας Κλαυθμώνος. Είναι μονής κατεύθυνσης με φορά κίνησης προς την οδό Σταδίου.

Όπως συμβαίνει και με τις οδούς Ευριπίδου - Σοφοκλέους, έτσι και ο δρόμος αυτός συνδέει περιοχές χονδρικού και λιανικού εμπορίου με περιοχές υπηρεσιών και υψηλών αξιών γης. Επειδή ο χαρακτήρας και η λειτουργία του δρόμου είναι ευθεία συνάρτηση των χρήσεων γης και της εκμετάλλευσης που προκύπτει απ'αυτές, η μορφή του μεταβάλλεται σταδιακά από την οδό Αθηνάς προς την πλατεία Κλαυθμώνος.

Με κριτήριο τη γεωμετρία διακρίνονται δύο διαφορετικά ευθύγραμμα τμήματα. Το πρώτο, η Ευριπίδου, βρίσκεται μεταξύ των οδών Αθηνάς και Αριστείδου, ενώ το δεύτερο, είναι το μεταξύ των οδών Αριστείδου και Σταδίου. Το πλάτος του δρόμου δεν είναι σταθερό. Της Ευριπίδου το πλάτος κυμαίνεται από 10.00 μ. έως 18.00 μ., ενώ της Δραγατσανίου από 18.00 μ. έως 21.50 μ.

Στο τμήμα της Ευριπίδου μεταξύ των οδών Πραξιτέλους και Αριστείδου το πλάτος του αριστερού πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1.80 μ έως 2.50 μ. Στην πλευρά αυτή του δρόμου υπάρχει παρόδια στοά της οποίας το πλάτος είναι σταθερό (3.50μ). Το πλάτος του αριστερού πεζοδρομίου είναι σταθερό (1.80 μ), ενώ η παρόδια στοά της πλευράς αυτής έχει μεταβλητό πλάτος από 2.80 μ έως 3.20 μ.

Στο τμήμα της Ευριπίδου μεταξύ των οδών Πραξιτέλους και Αιόλου το αριστερό πεζοδρόμιο έχει σταθερό πλάτος (1.80 μ) ενώ η παρόδια στοά έχει επίσης σταθερό πλάτος (3.0 μ) και τα υποστυλώματά της κατά ένα μέρος της είναι (ανά 6 μ. περίπου), ενώ κατά το υπόλοιπο (ανά 3 μ.).

Στο τμήμα της οδού Ευριπίδου από την Αιόλου έως την Αθηνάς το αριστερό πεζοδρόμιο έχει σταθερό πλάτος 1.80 μ και το δεξιό 2.00 μ. Οι παρόδιες στοές έχουν πλάτος 3.00 μ και πυκνά υποστυλώματα.

Με κριτήριο τις χρήσεις γης ο δρόμος χωρίζεται σε τρία τμήματα:

Α' Τμήμα (μεταξύ των οδών Αιόλου και Αθηνάς)

Στο τμήμα αυτό βρίσκονται κυρίως καταστήματα τροφίμων και η κρεαταγορά.

Β' τμήμα (μεταξύ των οδών Αριστείδου και Αιόλου)

Εδώ οι χρήσεις ισογείου επεκτείνουν τις αντίστοιχες των παρακείμενων οδών, όπως της Αριστείδου - Δραγατσανίου, (καταστήματα ηλεκτρικών ειδών), Αιόλου (ρουχισμός), Πραξιτέλους (καταστήματα επιγραφών και σφραγίδων).

Γ' Τμήμα (οδός Δραγατσανίου)

Το τμήμα αυτό χαρακτηρίζεται από δύο κυρίως χρήσεις.

1. Από τις χρήσεις ισογείου
2. Από τις χρήσεις των ορόφων

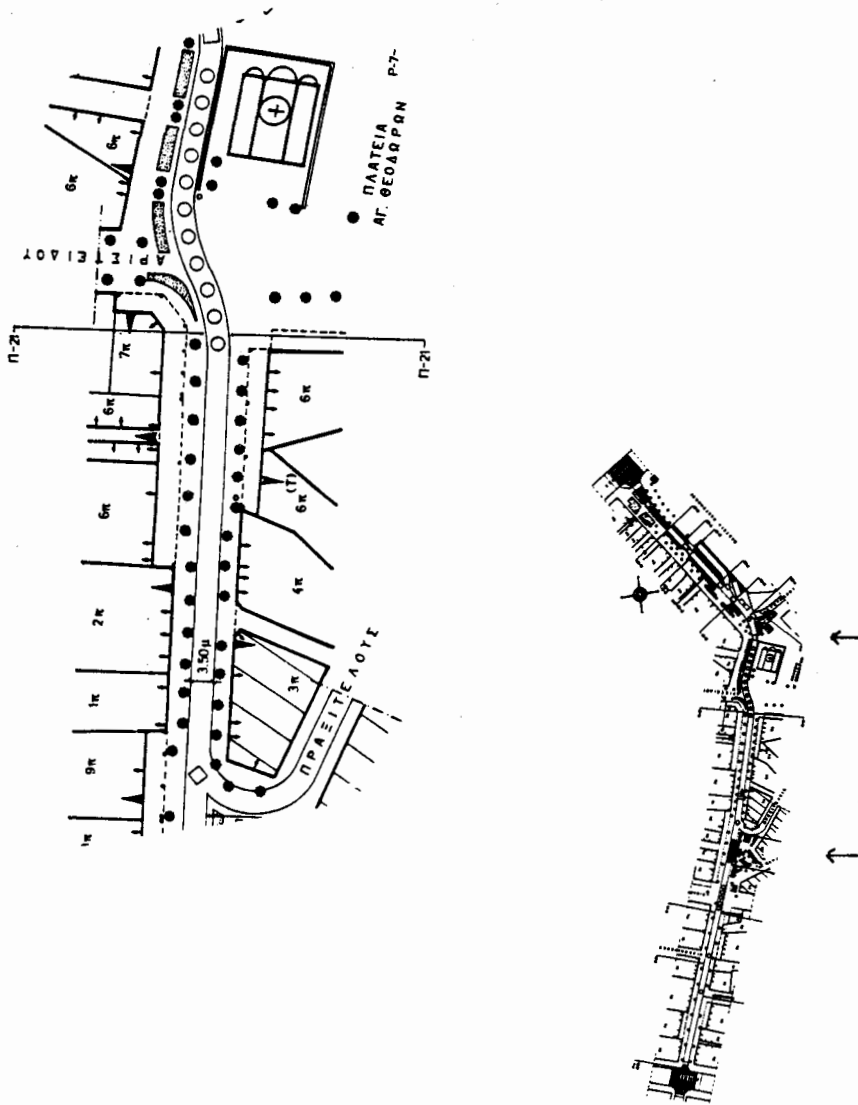
Στα ισόγεια των κτιρίων υπάρχουν καταστήματα τα οποία πωλούν, σχεδόν αποκλειστικά ηλεκτρικές συσκευές ή οικοσκευές. Στους ορόφους των κτιρίων, των οποίων τα ύψη είναι μεγάλα (6-8 όροφοι) υπάρχουν διάφορες υπηρεσίες, όπως το Υπουργείο Εσωτερικών, εταιρεία μεταλλείων κλπ. Κατοικίες δεν υπάρχουν.

Πρόταση

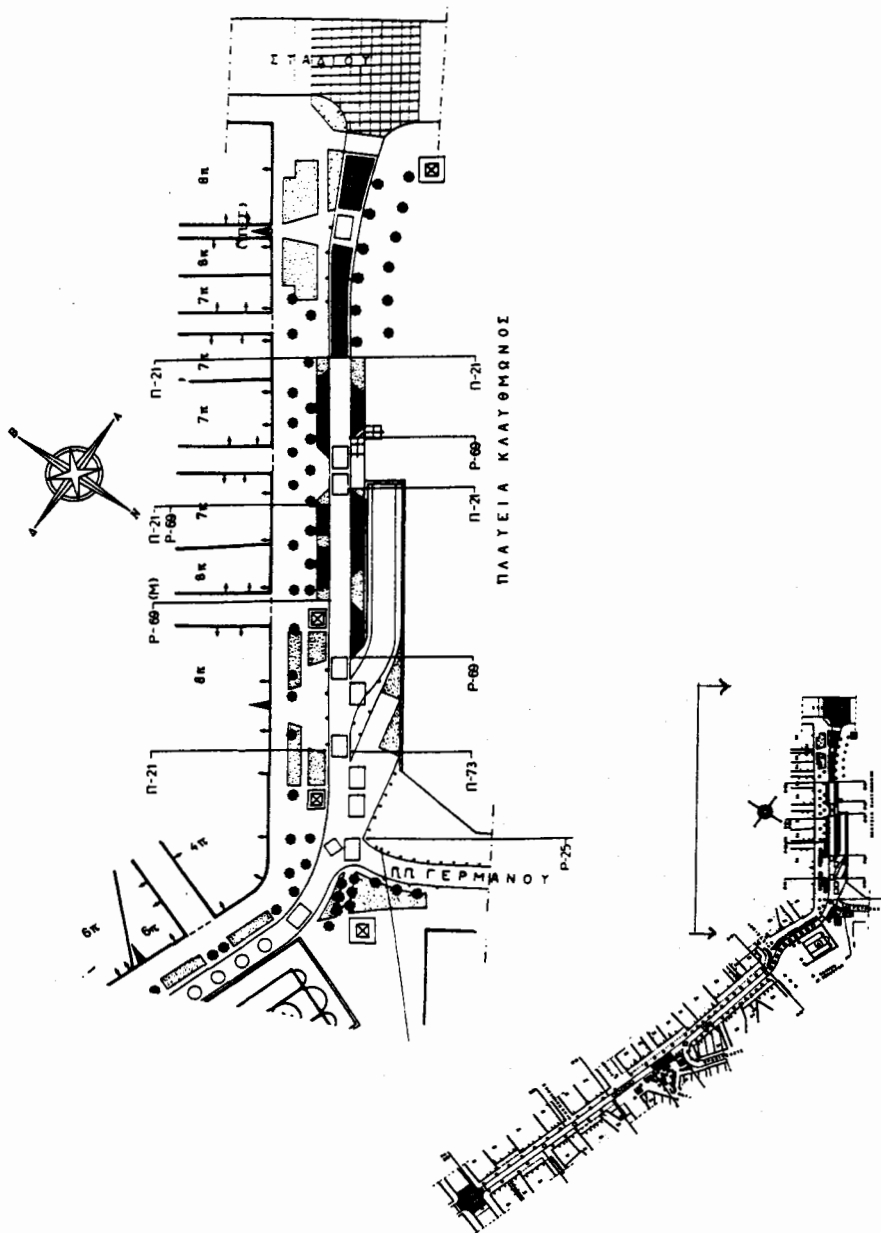
Στο πρώτο και δεύτερο τμήμα του δρόμου υπάρχει εξαιρετική στενότητα με αποτέλεσμα να μη υπάρχει σαφής διαχωρισμός μεταξύ των χώρων πεζών και οχημάτων. Οι πεζοί χρησιμοποιούν συχνά το οδόστρωμα ενώ τα αυτοκίνητα τροφοδοσίας καταλαμβάνουν τα πεζοδρόμια. Τα παράνομα σταθμευμένα οχήματα είναι πολλά.

Στο τρίτο τμήμα (οδός Δραγατσανίου) δεν παρουσιάζονται ιδιαίτερα προβλήματα στην κίνηση πεζών και οχημάτων. Ο δρόμος είναι πολύ πλατύς και μεγάλο μέρος του χρησιμοποιείται για στάθμευση των

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 14



Πρόταση Διαμόρφωσης οδού Ευριπίδου - Δραγατσανίου
Τμήμα Β



Πρόταση Διαμόρφωσης οδού Ευριπίδου - Δραγατσάνιου
Τμήμα Γ

οχημάτων του Υπ. Εσωτερικών. Το τμήμα αυτό πρέπει να αναπλαστεί. Το πλάτος του οδοστρώματος περιορίστηκε στα 3.50 μ. Αποτρέπονται έτσι οι παράνομες στάσεις και σταθμεύσεις και μειώνονται οι ταχύτητες. Αποκλείεται η στάση και στάθμευση στο τμήμα μεταξύ των οδών Αθηνάς και Δραγατσανίου. Η τροφοδοσία των καταστημάτων δεν μπορεί να πραγματοποιείται με τα αντίστοιχα αυτοκίνητα σταθμευμένα στο οδόστρωμα. Τις ώρες τροφοδοσίας τα οχήματα αυτά μπορούν να χρησιμοποιούν το πεζοδρόμιο ή και τις παρόδιες στοές. Στην οδό Δραγατσανίου επιτρέπεται η στάθμευση οχημάτων, σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους.

Κύριος στόχος της πρότασης αναμόρφωσης είναι η αποκατάσταση της αισθητικής ώστε να πάψει ο δρόμος να είναι ασύμβατος με την ιστορική φυσιογνωμία της πλατείας. Ακολουθούνται οι ίδιες αρχές σχεδιασμού που περιγράφηκαν στην πρόταση για την οδό Σοφοκλέους. Τα σημεία που αντιμετωπίστηκαν με ιδιαίτερη προσοχή είναι:

α. Η συμβολή των οδών Αιόλου - Ευριπίδου - Πραξιτέλους - Αγ. Μάρκου. Η χάραξη του οδοστρώματος τροποποιείται και η πλατεία διευρύνεται. Δημιουργείται χώρος στάθμευσης δικύκλων και στάση λεωφορείου.

β. Ο χώρος μπροστά στην εκκλησία των Αγίων Θεοδώρων, που σχεδιάζεται ως συνέχεια του παρακείμενου πολιτιστικού χώρου.

γ. Ο χώρος μπροστά στο Υπ. Εσωτερικών. Πρέπει να τονιστεί η είσοδος του με παρεμβάσεις στο πεζοδρόμιο, διότι το πλάτος της είναι μόλις 2.00 μ. Προτείνεται επίσης διαμόρφωση και του οδοστρώματος ώστε να τονιστεί η ιδιαιτερότητα της χρήσης.

Βορέου - Κολοκοτρώνη

Ο δρόμος αυτός έχει αφετηρία την οδό Αθηνάς, κοντά στην πλατεία Μοναστηρακίου και καταλήγει στην οδό Σταδίου, κοντά στην πλατεία Συντάγματος. Είναι μονής κατεύθυνσης με φορά κίνησης προς την οδό Σταδίου.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 14

Με κριτήριο τη γεωμετρία ο δρόμος χωρίζεται σε δύο τμήματα, την οδό Βορέου και την οδό Κολοκοτρώνη. Το πλάτος του δρόμου δεν είναι σταθερό. Κυμαίνεται από 18,5 μ. μέχρι 5.50 μ. Όμως τα πλάτη των πεζοδρομίων είναι σταθερά (1.0 μ).

Με κριτήριο τις χρήσεις γης ο δρόμος διαιρείται σε δύο τμήματα. Το πρώτο είναι από την οδό Αθηνάς έως την οδό Καρύτση και περιλαμβάνει την οδό Βορέου καθώς και μέρος της οδού Κολοκοτρώνη, ενώ το δεύτερο τμήμα βρίσκεται μεταξύ των οδών Καρύτση και Σταδίου.

Το πρώτο τμήμα χαρακτηρίζεται από λιανικό και χονδρικό εμπόριο, κυρίως ρουχισμού στο ισόγειο. Οι λειτουργίες των κτιρίων αυτού του τμήματος, καθώς και η μικρή παρουσία κατοικίας προκαλούν ερήμωση του δρόμου τις απογευματινές και βραδυνές ώρες. Τις πρωινές όμως, που τα καταστήματα λειτουργούν, υπάρχει έντονη κίνηση πεζών και αυτοκινήτων.

Το δεύτερο τμήμα, μεταξύ των οδών Καρύτση και Σταδίου, χαρακτηρίζεται κυρίως από υπηρεσίες και πολύ λιγότερο από εμπόριο, το οποίο είναι λιανικό, κυρίως οικοσκευών και ρουχισμού. Αυτό το τμήμα ως προς τη λειτουργία του επηρεάζεται από τις γειτονικές χρήσεις της πλατείας Συντάγματος, αλλά και από τις αντίστοιχες των οδών Σταδίου και Πανεπιστημίου με τις οποίες γειτνιάζει. Εδώ υπάρχει το ανακαινισμένο κτίριο της Παλαιάς Βουλής, κτίρια τραπεζών, το Μετοχικό Ταμείο Στρατού, το Κεντρικό κατάστημα της Γενικής Τράπεζας, και το ΤΣΜΕΔΕ.

Η ροή της κυκλοφορίας δεν είναι ομαλή. Διακόπτεται συχνά και σχηματίζονται μεγάλοι μήκους ουρές. Οι κυριότερες αιτίες διακοπής της κυκλοφοριακής ροής είναι:

α. Οι συχνές στάσεις των ταξί, είτε για επιβίβαση-αποβίβαση πελατών, είτε για να διανομή ή παραλαβή εμπορευμάτων.

β. Η παράνομη στάθμευση

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 14

γ. Οι συχνές βραχύχρονες στάσεις διαφόρων οχημάτων για να παραλάβουν ή να παραδώσουν εμπορεύματα μικρού όγκου και βάρους.

δ. Η παράνομη στάθμευση στο πεζοδρόμιο και στις δύο πλευρές του δρόμου.

Πρόταση

Τα κυριότερα προβλήματα είναι ο μεγάλος διαμπερής φόρτος, η ανεξέλεγκτη στάθμευση και η γενικότερη υποβάθμιση του χώρου και του περιβάλλοντος του δρόμου. Η τροφοδοσία των καταστημάτων συμβάλλει επίσης στην άναρχη λειτουργία του δρόμου.

Η ελάχιστη παρουσία κατοικιών και άλλων ποιοτικών στοιχείων τα οποία θα έκαναν το δρόμο φιλικότερο στους πεζούς, όπως περίπτερα, τηλεφωνικοί θάλαμοι, καφεενεία κλπ. είναι χαρακτηριστική.

Στο δρόμο υπάρχουν ωστόσο πολλά παλαιά κτίρια, που αντιπροσωπεύουν την αρχιτεκτονική της νεότερης Αθήνας και τα οποία με κατάλληλη διαχείριση θα μπορούσαν να συμβάλουν στην ανάδειξη της ιστορικής ταυτότητας του δρόμου.

Προτείνεται και εδώ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με αντίστοιχο περιορισμό του πλάτους του οδοστρώματος στα 3.50 μ. Λόγω έλλειψης χώρου προτείνεται η στάθμη των πεζοδρομίων να συμπίπτει με αυτή του οδοστρώματος. Το κοινό τους όριο σημαίνεται με χαμηλούς πέτρινους πασσάλους.

Σε τμήματα όπου υπάρχουν παρόδιες στοές μόνο από τη μία πλευρά, το πεζοδρόμιο έχει διαπλατυνθεί μόνο στην απέναντι. Χάρη στη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων προκύπτει χώρος που εμπλουτίζεται με πράσινο. Στα πεζοδρόμια προβλέπονται ελεύθεροι διάδρομοι πλάτους 3.00 μ για να ικανοποιούνται οι ανάγκες τροφοδοσίας.

Με σχήματα που προτείνεται να χαραχτούν στο οδόστρωμα αυτό χωρίζεται σε μια σειρά από αυτόνομα τμήματα, που συσχετίζονται με τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά του δρόμου.

Αθηνάς

Η οδός Αθηνάς είναι το δυτικό όριο του Εμπορικού Τριγώνου. Συνδέει την πλατεία Μοναστηρακίου με την πλατεία Ομονοίας, χαράσσοντας μια εντυπωσιακή προοπτική από τον άξονα της Γ' Σεπτεμβρίου προς την Ακρόπολη. Η κίνηση είναι αμφίδρομη. Ο δρόμος λειτουργεί ως διαχωριστική γραμμή αποκοπής αλλά και ενοποίησης μεταξύ των δύο Τριγώνων.

Ο δρόμος είναι ευθύγραμμος. Το πλάτος του δεν παρουσιάζει έντονες μεταβολές. Κυμαίνεται γύρω στα 20.0 μ.

Με κριτήριο τις χρήσεις γης η οδός Αθηνάς χωρίζεται σε τρία τμήματα: Το πρώτο βρίσκεται μεταξύ των οδών Ερμού και Ευριπίδου, το δεύτερο μεταξύ των οδών Ευριπίδου και Σοφοκλέους και το τελευταίο από την οδό Σοφοκλέους έως την Πλατεία Ομονοίας.

Α' Τμήμα (μεταξύ των οδών Ερμού και Ευριπίδου)

Η κύρια χρήση ισογείου στο τμήμα αυτό είναι κυρίως χονδρικό και λιανικό εμπόριο ρουχισμού, υφασμάτων, σιδηρικών και εργαλείων. Τα υπόγεια των κτιρίων χρησιμοποιούνται ως αποθήκες ενώ οι όροφοι των πολυκατοικιών ως αποθήκες αλλά και ως βιοτεχνίες, συνήθως ρουχισμού. Συναντώνται πολλές Τράπεζες, ένα υποκατάστημα του Ο.Τ.Ε. και γραφεία του Δήμου Αθηναίων.

Τα περισσότερα κτίρια του τμήματος αυτού είναι χαμηλά και παλαιά (2 έως 3 όροφοι). Η εγκατάλειψή τους είναι εμφανής. Στα περισσότερα απ'αυτά χρησιμοποιούνται μόνο τα ισόγεια, οι είσοδοί των οποίων έχουν μετατραπεί σε καταστήματα.

Κατά τις εργάσιμες ημέρες και τις πρωϊνές ώρες των αργιών, αυτό το τμήμα του δρόμου παρουσιάζει έντονη κίνηση πεζών και οχημάτων. Τις βραδυνές και νυχτερινές ώρες, μετά το κλείσιμο των

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 14

καταστημάτων, ο δρόμος ερημώνει από πεζούς, αλλά και η κίνηση των οχημάτων είναι περιορισμένη.

Τα οχήματα που κυκλοφορούν στο τμήμα αυτό είναι κυρίως Ι.Χ., ταξί, μικρά φορτηγά Λεωφορεία και Mini - Buses.

Απο το τμήμα αυτό διέρχονται αρκετές γραμμές λεωφορείων, οι οποίες εξυπηρετούνται από δύο στάσεις, που υπάρχουν κοντά στις διασταυρώσεις με την Αγ. Ειρήνης και την Ευριπίδου.

Οι κυριότερες αιτίες παρεμπόδισης της κυκλοφοριακής ροής είναι:

- α) Η μείωση της διατιθέμενης διαδρομής λόγω παράνομων σταθμεύσεων. Το καθαρό πλάτος κάθε κατεύθυνσης από 5,5 μ. περιορίζεται συχνά στα 3.50 μ. ή και σε λιγότερο όταν υπάρχουν διπλές σταθμεύσεις.
- β) Οι ελιγμοί των οχημάτων για στάθμευση.
- γ) Η τροφοδοσία
- δ) Οι στάσεις των λεωφορείων
- στ) Οι αριστερές στρέφουσες κινήσεις

Β' Τμήμα (μεταξύ των οδών Ευριπίδου και Σοφοκλέους)

Το τμήμα ανήκει σε μια ευρύτερη περιοχή του πολεοδομικού ιστού της Αθήνας η οποία περικλείεται από τις οδούς Αιόλου, Σοφοκλέους, Σωκράτους και Ευριπίδου. Η περιοχή αυτή είναι γνωστή ως η "Αγορά" και περιλαμβάνει τη Δημοτική και τη Βαρβάκειο Αγορά.

Τα οχήματα τροφοδοσίας της Δημοτικής και της Βαρβακείου Αγοράς επηρεάζουν έντονα αυτό το τμήμα. Οι συνθήκες κυκλοφορίας εδώ είναι δυσχερέστερες από αυτές του προηγούμενου. Πρόσθετοι λόγοι είναι οι εξής:

- α) η πυκνή κίνηση των πεζών στο οδόστρωμα.
- β) Η άτακτη τοποθέτηση πάγκων από τους λιανοπωλητές.
- γ) Η κίνηση των αχθοφόρων με χειράμαξες στο οδόστρωμα.

Γ' Τμήμα (μεταξύ της οδού Σοφοκλέους και της πλατείας Ομονοίας)

Χαρακτηρίζεται από χρήσεις λιανικού εμπορίου, και λιγότερο από αποθηκευτικές και βιοτεχνικές. Στο ισόγειο, υπάρχουν καταστήματα τα οποία πωλούν κυρίως ρουχισμό και ηλεκτρικά - ηλεκτρονικά είδη. Οι αποθήκες βρίσκονται στα υπόγεια και τους ορόφους, στους οποίους υπάρχουν επίσης οι λίγες βιοτεχνίες του τμήματος αυτού. Οι βιοτεχνικές χρήσεις της περιοχής είναι ήπιες και αφορούν τον ρουχισμό. Στο δρόμο υπάρχουν αρκετοί ενεχυροδανειστές των οποίων οι κινητές προθήκες βρίσκονται κοντά στην πλατεία Ομονοίας, επί του πεζοδρομίου.

Στο τμήμα αυτό του δρόμου υπάρχουν υπηρεσίες Τραπεζών, του ΗΣΑΠ και της ΕΥΔΑΠ ενώ πολύ κοντά στην Ομόνοια, σε στοιά παράλληλη προς την οδό Αθηνάς βρίσκεται το Ειρηνοδικείο. Και εδώ εναλλάσσονται παλαιά και νεότερα κτίρια. Τα νεότερα κτίρια είναι πολυόροφα (8-11 ορόφων) με παρόδιες και εγκάρσιες στοές. Τα παλαιότερα έχουν λιγότερους ορόφους (2-4) αλλά έντονο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Το παλαιό Δημαρχείο είναι ιδιαίτερα φροντισμένο, ενώ έχουν γίνει επεμβάσεις στον περιβάλλοντα χώρο του.

Κατά τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων, καθώς και τις πρωϊνές ώρες των αργιών στο τμήμα αυτό του δρόμου υπάρχει έντονη κίνηση πεζών και αυτοκινήτων για εμπορικούς κυρίως λόγους. Τις νυχτερινές ώρες η περιοχή ερημώνει και μόνο το τμήμα που γειτνιάζει με την πλατεία Ομονοίας διατηρεί έντονη την ζωντάνια του.

Οι συνθήκες κυκλοφορίας και λειτουργίας του δρόμου ομοιάζουν με τις αντίστοιχες του πρώτου τμήματος της οδού Αθηνάς. Οι εμπλοκές των κινήσεων πεζών και αχθοφόρων με τις κινήσεις οχημάτων σε συνδυασμό και με καταλήψεις του οδοστρώματος από λιανοπωλητές είναι συνήθεις. Πρόβλημα επίσης προκαλεί και η πιάτσα ταξί σε αυτό το σημείο.

Η κυκλοφορία και η στάθμευση των οχημάτων συναρτώνται άμεσα με την λειτουργία και τις χρήσεις της οδού, γι'αυτό θα αναλυθούν σε σχέση με τα τμήματα στα οποία διαιρείται ο δρόμος.

Σε όλο το μήκος της οδού και ιδιαίτερα στο ισόγειο αναπτύσσονται εμπορικές χρήσεις που λειτουργούν ως πόλοι έλξης πεζών. Εδώ το πλάτος των πεζοδρομίων δεν είναι αμελητέο (περίπου 5 μ.). Όμως σε ορισμένα σημεία, όπως στις διασταυρώσεις με τις οδούς Ερμού και Σοφοκλέους, το πλάτος τους μειώνεται στα 2 μ. Στα σημεία αυτά οι πεζοί χρησιμοποιούν και το οδόστρωμα.

Κατά τις νυχτερινές ώρες λειτουργούν οι πάγκοι των εφημεριδοπωλών που βρίσκονται στη διασταύρωση της οδού Αθηνάς με την πλατεία Ομονοίας. Το σημείο αυτό είναι από τα πιο ζωντανά σημεία του κέντρου όλο το εικοσιτετράωρο. Εμπόδιο αποτελούν τα περίπτερα τα οποία απαντώνται συχνά σε όλο το μήκος του δρόμου. Οι τυποποιημένες διαστάσεις τους είναι 1.80μ X 1.80 μ. όμως στην πράξη με το εμπόρευσμά τους καταλαμβάνουν πλάτος περίπου 3.00 μ. X 4.00 μ. παρεμποδίζοντας τους πεζούς. Εντονο ενδιαφέρον παρουσιάζει και ο χώρος γύρω από το Δημαρχείο που αποτελεί σημείο συγκέντρωσης προσφύγων.

Πρόταση

Στο προηγούμενο κεφάλαιο αναφέρθηκαν τα στοιχεία τα οποία συνθέτουν την σημερινή εικόνα της οδού Αθηνάς, τη μορφή της και τη ζωντανία της. Ο χώρος της είναι τόπος συνάντησης. Κύριος στόχος είναι η ποιοτική αναβάθμιση της οδού με τακτοποίηση του χώρου της και ανάδειξη των συνιστωσών που θα συμβάλουν στην ανάδειξη της ταυτότητας του δρόμου.

Τμηματοποίηση του δρόμου

Η προκαταρκτική πρόταση αναμόρφωσης προβλέπει το διαχωρισμό του δρόμου σε δύο λειτουργικές ενότητες. Η μία περιλαμβάνει το τμήμα από την οδό Σοφοκλέους έως την πλατεία Ομονοίας, του οποίου προτείνεται η πεζοδρόμηση, ενώ η άλλη το τμήμα από την οδό Ερμού έως την οδό Σοφοκλέους. Τα τμήματα αυτά θα αντιστοιχούν στα τμήματα που λειτουργικά διαιρείται ο δρόμος. Η εφικτότητα της παραπάνω πεζοδρόμησης έχει ήδη μελετηθεί διεξοδικά από τη Διεύθυνση Οδοποιίας του Δήμου Αθηναίων.

Α' Τμήμα (Μεταξύ οδού Σοφοκλέους και Πλατείας Ομονοίας)

Ενας από τους κύριους λόγους πεζοδρόμησης του τμήματος αυτού, είναι η ένταξη του Δημαρχείου στον ευρύτερο χώρο της πλατείας Κοτζιά. Δημιουργείται με αυτόν τον τρόπο, μια μεγάλη πλατεία η οποία, κατά τις τρεις πλευρές της περικλείεται από αξιόλογες κατασκευές.

Στη συμβολή της οδού Αθηνάς με την πλατεία Ομονοίας προτείνεται η δημιουργία χώρων με καθιστικά και τραπέζια για χρήση των δύο γωνιακών εστιατορίων. Προχωρώντας προς την οδό Σοφοκλέους, στις άκρες του δρόμου, προβλέπονται θέσεις για εγκατάσταση των πάγκων των λιανοπωλητών. Κοντά στο Παλιό Δημαρχείο προτείνεται η δημιουργία ενός πολύ μικρού υπαίθριου θεάτρου, το οποίο μπορεί επίσης να λειτουργεί ως χώρος συνάντησης.

Στο πεζοδρομημένο τμήμα, επιτρέπεται η διέλευση του mini-bus. Ο διάδρομος κίνησής τους ορίζεται αυστηρά. Αλλα οχήματα που θα επιτρέπεται να κυκλοφορούν είναι τα αυτοκίνητα τροφοδοσίας κατά τις προβλεπόμενες ώρες. Για τα οχήματα αυτά έχουν προβλεφθεί διάδρομοι πλάτους 3.00 μ. κατά μήκος του δρόμου μπροστά από τα καταστήματα. Οι διάδρομοι αυτοί θα χρησιμοποιούνται και από τα οχήματα κοινής ωφελείας.

Β' Τμήμα (Μεταξύ των οδών Ερμού και Σοφοκλέους)

Στο τμήμα αυτό η κυκλοφορία των οχημάτων θα συνεχιστεί. Ο προτεινόμενος σχεδιασμός, βάζει τάξη στην κίνηση οχημάτων και πεζών, αντιμετωπίζει το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης με την κατάλληλη διαμόρφωση του δρόμου, ενώ προβλέπει διαδρόμους τροφοδοσίας. Η κυριότερη μέριμνα εδώ είναι η άνεση κίνησης των πεζών, και η σύνδεση των διαμορφώσεων με τον αρχιτεκτονικό πλούτο. Η ανάδειξη των προοπτικών προς Ακρόπολη και προς τα μνημεία στις παρυφές του λόφου της, ήταν επίσης από τους κύριους στόχους.

Ανάπλαση του Ιστορικού Τριγώνου (Ερμού - Πειραιώς - Αθηνάς)

Η αναμόρφωση της οδού Αθηνάς θα έπρεπε να συσχετιστεί με την αναμόρφωση της ευρύτερης γειτονικής επιφάνειας του Ιστορικού Τριγώνου. Αν στο Εμπορικό Τρίγωνο της Αθήνας προστεθούν οι περιοχές γύρω από την Ακρόπολη (Πλάκα, Θησείο) και η πλατεία Συντάγματος, το Κολωνάκι, τα Εξάρχεια και το Τρίγωνο μεταξύ των οδών Ερμού, Πειραιώς και Αθηνάς, προκύπτει ο πυρήνας του κέντρου της σημερινής πρωτεύουσας. Η αναμόρφωση του Ιστορικού Τριγώνου θα είναι απαραίτητο συμπλήρωμα της πολιτικής ανάπλασης του κέντρου.

Η περιοχή του Ιστορικού Τριγώνου περικλείεται από τις οδούς Ερμού - Πειραιώς και Αθηνάς. Αποτελείται από τρεις κυρίως πολεοδομικές - ιστορικές ενότητες:

α. Το χώρο ο οποίος περιβάλλεται από τις οδούς Αθηνάς - Ερμού - Σαρρή και Ευριπίδου. Το τμήμα αυτό έχει κέντρο την πλατεία Ψυρρή (Ηρώων). Πολλοί δρόμοι του συγκλίνουν προς την πλατεία. Τα περισσότερα κτίρια εδώ είναι παλαιά και έχουν λίγους ορόφους, ενώ τα νεότερα είναι λίγα και πολυόροφα. Όλα όμως χρησιμοποιούνται για εμπορικές ή αποθηκευτικές χρήσεις. Οι δρόμοι είναι ιδιαίτερα στενοί και χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες τροφοδοσίας των καταστημάτων ή αποθηκών, οι οποίες καλύπτονται με μικρά φορτηγά ώστε να υπάρχει ευχέρεια ελιγμών. Η πλατεία Ψυρρή και τμήμα της οδού Αγίων Αναργύρων πρόσφατα πεζοδρομήθηκαν. Η επέμβαση αυτή σε συνδυασμό με τις μονοδρομήσεις της περιοχής και τα μικρά πλάτη των δρόμων αποκλείει κάθε περίπτωση ανάπτυξης διαμπερούς κυκλοφορίας.

Όλα τα προηγούμενα (πολεοδομική ιδιαιτερότητα, παλαιά κτίρια, πεζοδρόμηση) συνδυασμένα με τον αρχιτεκτονικό πλούτο των πολλών νεοκλασικών κτιρίων έχουν ως αποτέλεσμα την προσέλκυση αρκετών κέντρων ψυχαγωγίας. Έτσι το τμήμα αυτό της πόλης αλλάζει πρόσωπο. Η ανάδειξή του σε περιοχή ψυχαγωγίας βοηθά ώστε η ευρύτερη περιοχή να γίνει περισσότερο ασφαλής.

β. Στη δεύτερη ενότητα ανήκει το δυτικό τμήμα του Ιστορικού Τριγώνου που περικλείεται από τις οδούς Πειραιώς - Σαλαμίνας -

Ψαραμαίγκου - Αγ. Ασωμάτων - Μελιδώνη - Ερμού - Πλ. Αγ. Ασωμάτων - Σαρρή - Αριστοφάνους - Ευριπίδου. Το μεγαλύτερο τμήμα του ρυμοτομικού του είναι ορθογωνικός κάναβος.

Στην περιοχή που γειτνιάζει με την πλατεία Ομονοίας τα κτίρια είναι νεότερα και πολυόροφα και οι δρόμοι περισσότερο φαρδείς. Οι κύριες χρήσεις είναι και σ' αυτό το τμήμα αποθηκευτικές και εμπορικές ενώ υπάρχουν λίγες υπηρεσίες.

γ. Η τρίτη ενότητα του Ιστορικού Τριγώνου ταυτίζεται με τον αρχαιολογικό χώρο του Κεραμεικού. Περικλείεται από τις οδούς Σαλαμίνας - Ψαραμαίγκου - Αγ. Ασωμάτων - Μελιδώνη και Ερμού. Πρόκειται για αρχαιολογικό χώρο με εξέχουσα σημασία για τον οποίο ο Δήμος Αθηναίων έχει εκπονήσει πολεοδομικούς διαγωνισμούς και μελέτες. Για την ανάδειξη του πλούτου αυτών των ενοτήτων και για την άρθρωση των επί μέρους στοιχείων τους προτείνεται η πεζοδρόμηση δύο διαδρόμων, οι οποίοι θα λειτουργούν ως άξονες που θα συνδέουν μνημεία και τόπους συνυφασμένους με την αρχαία και νεότερη ιστορία της Αθήνας.

Προτεινόμενες διαδρομές που αξίζει να αναπλαστούν:

Πρώτη Διαδρομή

Αρχίζει από την οδό Σωκράτους (στο πίσω μέρος της Βαρβακείου Αγοράς) και ακολουθεί την οδό Θεάτρου έως την πλατεία Θεάτρου. Προτείνεται η μετατροπή του τμήματος της οδού Μενάνδρου που διέρχεται από την πλατεία Θεάτρου σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας. Η οδός Θεάτρου μπορεί να μετατραπεί σε αμιγή πεζόδρομο, ενώ οι ανάγκες τροφοδοσίας των παρoδίων χρήσεων θα ικανοποιούνται από τις οδούς Σωκράτους και Αριστοφάνους και οι ανάγκες της πλατείας Θεάτρου από τις οδούς Μενάνδρου και Αριστοφάνους. Συνεχίζοντας προτείνεται η πεζοδρόμηση της οδού Σαπφούς. Μετατρέπεται σε αμιγή πεζόδρομο όπως και η οδός Κορίνης μέχρι την πλατεία Κουμουνδούρου (πλ. Ελευθερίας).

Προς τα νότια προτείνεται η πεζοδρόμηση των περιμετρικών δρόμων της πλατείας Κουμουνδούρου με διατήρηση όμως των αφετηριών των λεωφορείων. Η πεζοδρόμηση συνεχίζεται στην οδό

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 14

Ψαρομαίγκου, μέχρι τα όρια του Αρχαιολογικού χώρου του Κεραμεικού. Και αυτή η οδός μπορεί να γίνει αμιγής πεζόδρομος ο οποίος θα τροφοδοτείται από τις οδούς Καλογήρων, Σάμου και Αγ. Ασωμάτων. Επίσης προτείνεται η πεζοδρόμηση της οδού Σαλαμίνας που εφάπτεται του Αρχαιολογικού χώρου.

Οι παραπάνω πεζόδρομοι ενώνουν τον αρχαιολογικό χώρο του Κεραμεικού με τη Δημοτική Αγορά, τη Βαρβάκειο Αγορά, την πλατεία Θεάτρου και την πλατεία Κουμουνδούρου.

Δεύτερη Διαδρομή

Περιλαμβάνει την οδό Μιαούλη, την πλατεία Ψυρρή, την οδό Αγ. Αναργύρων, τμήμα της οποίας είναι ήδη πεζοδρομημένο, τμήμα της οδού Σαρρή και την οδό Κραναού, μέχρι την πλατεία Κουμουνδούρου. Με τη δεύτερη διαδρομή ενώνονται οι πλατείες Μοναστηρακίου και Κουμουνδούρου με τον Κεραμεικό δια μέσου του Μεσαιωνικού τμήματος της πόλης.

Τρίτη Διαδρομή

Με τη διαδρομή αυτή μπορεί να ενωθεί ο Κεραμεικός με την Ακρόπολη μέσω ήδη πεζοδρομημένων τμημάτων στην περιοχή του Θησείου.

Συμπεράσματα

Ο πρώτη και η δεύτερη διαδρομή σε συνδυασμό με την οδό Ερμού, της οποίας έχει ήδη αρχίσει η πεζοδρόμηση, σχηματίζουν ένα βρόχο. Με δίκτυο πεζοδρόμων συνολικού μήκους 3 χιλιομέτρων περίπου τα περισσότερα από τα ενδιαφέροντα ιστορικά και πολιτιστικά σημεία του κέντρου γίνονται προσπελάσιμα.

Η πεζοδρόμηση της οδού Αθηνάς, από την πλατεία Ομονοίας έως την οδό Σοφοκλέους, δεν επηρεάζει ουσιαστικά την τροφοδοσία των γειτνιαζόντων με αυτήν Ο.Τ. Η τροφοδοσία των υπολοίπων πλευρών των Ο.Τ., τα οποία γειτνιάζουν με την οδό Αθηνάς, και βρίσκονται στη δυτική πλευρά της, θα γίνεται με είσοδο από την οδό Σωκράτους και έξοδο προς την οδό Αθηνάς, ενώ για όσα Ο.Τ.

βρίσκονται στην ανατολική πλευρά της, θα γίνεται με είσοδο από την οδό Αιόλου και την πλατεία Κοτζιά και έξοδο επίσης προς την οδό Αθηνάς.

Η πεζοδρόμηση του Ιστορικού Τριγώνου θα συναντήσει, όπως είναι φυσικό, προβλήματα τροφοδοσίας συναφή με αυτά που προέκυψαν στο Εμπορικό Τρίγωνο. Όμως με την πρόβλεψη ωραίων τροφοδοσιών θα μπορέσουν να αντιμετωπιστούν. Ως προς τη στάθμευση των κατοίκων αυτοί δικαιούνται προφανώς να τύχουν προνομιακής μεταχείρισης.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15

Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΤΡΙΓΩΝΟΥ ΜΕ ΜΙΚΡΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Σήμερα στο κέντρο της Αθήνας λειτουργούν με μικρολεωφορεία τέσσερις γραμμές:

- 060 Εξάρχεια - Λυκαβηττός
- 100 Ζήνωνος - Ακαδημία - Αγορά
- 150 Ομόνοια - Σύνταγμα - Μοναστηράκι
- 200 Εξάρχεια - Αγορά - Κολωνάκι

Από τις γραμμές αυτές, η 100 και η 200 σχεδιάσθηκαν για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες του κέντρου, η γραμμή 060 λειτούργησε με μικρολεωφορεία λόγω των δυσκολιών που αντιμετώπιζε η γραμμή 023 Κυψέλη - Λυκαβηττός, ενώ η δημιουργία της γραμμής 150 είναι απολύτως συνδεδεμένη με την πεζοδρόμηση.

Το δίκτυο αστικών συγκοινωνιών της ευρύτερης περιοχής

Η κεντροβαρική θέση του Τριγώνου, σε συνδυασμό με τη μονοκεντρικότητα της πόλης και το πλήθος και η σημαντικότητα των χρήσεων γης που είναι χωροθετημένες στην περιοχή, δημιουργούν ένα ισχυρό πόλο έλξης μετακινήσεων. Οι επιθυμίες μετακινήσεων, που το ένα άκρο τους έχει κατάληξη ή αφετηρία την περιοχή του Τριγώνου, ικανοποιούνται από ένα σημαντικό αριθμό γραμμών που είτε διέρχονται από την περιοχή εφαπτομενικά είτε τη διασχίζουν.

Εκτός από τα μικρολεωφορεία το Τρίγωνο εξυπηρετούν και γραμμές που λειτουργούν με συμβατικά οχήματα, οι οποίες έχουν χωροθετημένα τα καταληκτικά τους σημεία σε θέσεις αντιδιαμετρικές ως προς αυτό. Οι γραμμές αυτές είναι: 025 Ιπποκράτους-Προφήτης Δανιήλ, 026 Ιπποκράτους-Βοτανικός και 027 Ιπποκράτους-Ορφέως. Στην ομάδα των τριών αυτών γραμμών είναι

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 15

ενταγμένα 14 οχήματα, τα οποία κατανέμονται στις γραμμές ανάλογα με το πλήθος των δρομολογίων που εκτελούν.

Μία ακόμη γραμμή η 813 Αβέρωφ-Προύσσης, διέρχεται εφάπτομενικά από την περιοχή παρέχοντας διασύνδεση τόσο με την περιοχή των Αμπελοκήπων όσο και με τις περιοχές που βρίσκονται δυτικά του Τριγώνου.

Επίσης δύο ακόμη γραμμές είχαν αφετηρία στο τελευταίο τμήμα της οδού Μητροπόλεως πριν την Πλατεία Μοναστηρακίου. Η γραμμή 209 Μοναστηράκι-Μεταμόρφωση και η 210 Μοναστηράκι- Ν. Ελβετία, οι οποίες μετά την επέμβαση στην περιοχή μετετράπησαν σε κυκλικές ως προς τα τέρματά τους, και διέρχονται από τις οδούς Μητροπόλεως, Αιόλου, Ερμού, Φιλελλήνων, συνδέοντας νότιες περιοχές και Δήμους με το κέντρο.

Σημαντικός επίσης διάδρομος κυκλοφορίας για τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι και η οδός Σταδίου η οποία χρησιμοποιείται από αρκετές λεωφορειακές γραμμές και γραμμές τρόλλεϋ. Τέλος σημαντικός αριθμός αφετηριών είναι χωροθετημένες στις αμέσως γειτνιάζουσες με το Τρίγωνο περιοχές, όπου καταλήγει πλήθος γραμμών από διάφορους Δήμους και περιοχές της Πρωτεύουσας. Επί πλέον πρέπει να σημειωθεί ότι οι αφετηρίες των 16 νέων αξονικών γραμμών, που δημιουργήθηκαν με τις δύο πρόσφατες σημαντικές επεμβάσεις στο σύστημα των αστικών συγκοινωνιών, βρίσκονται χωροθετημένες στην γύρω από το Τρίγωνο περιοχή.

ΓΡΑΜΜΗ 060

Διαδρομή:

Αφετηρία Πλ. Αιγύπτου (Πατησίων και Αλεξάνδρας). Κυκλική.

Λ. Αλεξάνδρας, Σπ. Τρικούπη, Εξάρχεια, Πλ. Κάνιγγος, Ακαδημίας, Κανάρη, Πλ. Κολωνακίου, Πατρ. Ιωακείμ, Ευαγγελισμός, Κλεομένους, Σαρανταπήχου, (περιφερειακός Λυκαβηττού), Ευαγγελισμός, Πατρ. Ιωακείμ, Πλ. Κολωνακίου, Κουμπάρη, Βασ. Σοφίας, Σόλωνος, Στουρνάρη, Πατησίων, Αφετηρία.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 15

Το συνολικό μήκος της γραμμής ανέρχεται σε 11.000 μέτρα, και στο διάστημα αυτό είναι χωροθετημένες 40 στάσεις με μέση απόσταση μεταξύ τους 275 μέτρα. Η γραμμή 060 λειτουργεί όλη την εβδομάδα, σε αντίθεση με τις άλλες γραμμές μικρολεωφορείων, και έχει προγραμματισμένα 28 δρομολόγια ημερησίως. Η προγραμματισμένη συχνότητα διέλευσης είναι 30 λεπτά.

Οι επιβάτες που χρησιμοποιούν τη γραμμή ανέρχονται σε 1350 περίπου ημερησίως, που σημαίνει ότι κάθε δρομολόγιο διακινεί κατά μέσο όρο 48 επιβάτες.

Η γραμμή παρουσιάζει τις μεγαλύτερες πληρότητες στο τμήμα της διαδρομής από Πλ. Κάνιγγος έως το Κολωνάκι. Όλα τα δρομολόγια της γραμμής ανεξάρτητα από την ώρα εκτέλεσής τους, παρουσιάζουν το ίδιο περίπου διάγραμμα πληρότητας.

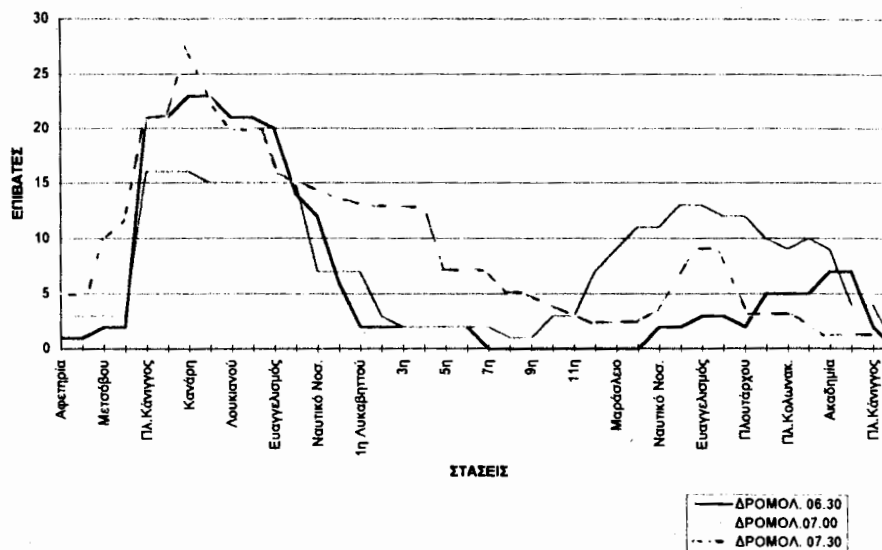
Οι σημαντικότερες στάσεις επιβίβασης της γραμμής είναι η της Πλ. Κάνιγγος και η Κανάρη (στάση επί της Κανάρη πριν την Σόλωνος), στην κατεύθυνση προς Λυκαβηττό, ακολουθούμενες από τη στάση της Μετσόβου και την Αφετηρία. Οι στάσεις που βρίσκονται στο τμήμα από το Ναυτ. Νοσοκομείο μέχρι την Πλουτάρχου παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη κινητικότητα κατά την επιστροφή της γραμμής προς την αφετηρία.

Αντίστοιχα, οι σημαντικότερες στάσεις αποβίβασης στην πορεία της γραμμής προς τον Λυκαβηττό είναι εκείνες που βρίσκονται στο τμήμα της διαδρομής από την Λουκιανού μέχρι το Ναυτ. Νοσοκομείο.

Πίνακας 7.2.1 Κατανομή χρόνων διαδρομής μέσα στην ημέρα - Γραμμή 060 (βλ. Εκθεση 2η, Πιν. 7.2.1, σελ. 136)

Χρονικές Περίοδοι	06:30-08:00	08:00-12:00	12:00-16:00
Δρομολόγια	4	6	8
Μin Χρόνος	45	63	55
Max Χρόνος	56	78	78
Μέσος Χρόνος	49	64	68

Διάγραμμα 7.2.4.α Πληρότητα γραμμής 060. Μέτρηση της 20.10.1995
(βλ. Εκθεση 2η, Διαγρ. 7.2.4α, σελ. 147)



Γραμμή 100

Διαδρομή:

Αφετηρία Ζήνωνος. Κυκλική.

Ζήνωνος, Ακομινάτου, Καρόλου, Μάρνη, Πλ. Βάθης, Χαλκοκονδύλη, Πλ. Κάνιγγος, Ακαδημίας, Ομήρου, Σταδίου, Σύνταγμα, Καρ. Σερβίας, Λέκκα, Πραξιτέλους, Ευριπίδου, Αριστείδου, Σοφοκλέους, Αγορά, Κολωνού, Αγησιλάου, Ζήνωνος.

Το συνολικό μήκος της διαδρομής ανέρχεται σε 4200 μ. και στο διάστημα αυτό είναι χωροθετημένες 18 στάσεις, με μέση απόσταση μεταξύ τους περίπου 230 μέτρα. Η γραμμή λειτουργεί με 8 οχήματα. Η χρονοαπόσταση μεταξύ δύο διαδοχικών διελεύσεων είναι προγραμματισμένη ανά 6 με 7 λεπτά στις ώρες αιχμής, και ανά 10 λεπτά στα χρονικά διαστήματα μεταξύ των αιχμών.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 15

Η μέση συχνότητα στις ώρες αιχμής, μετρήθηκε γύρω στα 6 με 7 λεπτά, ενώ στα χρονικά διαστήματα μεταξύ των αιχμών η συχνότητα κυμαίνεται μεταξύ 10 και 13 λεπτών.

Από τους μετρηθέντες χρόνους διαδρομής, προκύπτει ότι ο ελάχιστος απαιτούμενος θεωρητικός χρόνος για μία πλήρη διαδρομή είναι της τάξεως των 20 λεπτών, ενώ ο αντίστοιχος μέγιστος ανέρχεται σε περίπου 80 λεπτά. Ο ελάχιστος απαιτούμενος χρόνος για να καλύψει η γραμμή την απόσταση από την αφετηρία έως την πλατεία Κάνιγγος, μετρήθηκε σε 7 λεπτά (δρομολόγιο των 07.15) ενώ ο απαιτούμενος μέγιστος χρόνος μετρήθηκε 18 λεπτά.

Ο συνολικός αριθμός επιβατών που χρησιμοποιεί την γραμμή ανέρχεται σε 6382 άτομα ημερησίως, για τις ημέρες που η γραμμή λειτουργεί μέχρι τις 21.00, που σημαίνει ότι διακινούνται 60 περίπου επιβάτες ανά δρομολόγιο.

Το 8% των δρομολογίων χρησιμοποιείται συνολικά από λιγότερους από 40 επιβάτες. Το 28% χρησιμοποιείται από 40 έως 50 επιβάτες, ενώ το 17% περίπου των δρομολογίων διακινεί καθ' όλη την διαδρομή περισσότερους από 80 επιβάτες.

Πίνακας 7.3.4 Κατανομή Δρομολογίων ανάλογα με τον χρόνο διαδρομής (βλ. Εκθεση 2η, Πιν. 7.3.4, σελ. 158)

Χρόνος Διαδρομής	<25	25-30	30-35	35-40	40-45	>45	Σύνολο
Αριθμός Δρομολογίων	2	9	9	8	6	2	36
%Συνόλου Δρομολογίων	5	25	25	22.2	16.7	5.5	99.9%

Γραμμή 150

Η γραμμή με την ονομασία Ομόνοια - Σύνταγμα - Μοναστηράκι - Ομόνοια, και χαρακτηριστικό αριθμό 150, δημιουργήθηκε για να καλύψει τις ανάγκες μετακίνησης του επιβατικού κοινού στο Εμπορικό Τρίγωνο μετά την πεζοδρόμησή του.

Διαδρομή:

Αφετηρία: Αθηνάς. Κυκλική.

Αθηνάς, Πλ. Ομονοίας, Σταδίου, Σύνταγμα, Μητροπόλεως, Αιόλου, Ερμού, Αθηνάς.

Λειτουργικά χαρακτηριστικά

Το συνολικό μήκος της διαδρομής είναι 3.200 μ. και στο διάστημα αυτό είναι χωροθετημένες 12 στάσεις με μέση απόσταση μεταξύ τους 290 μέτρα. Η γραμμή λειτουργεί με 4 οχήματα και ένα εφεδρικό. Η χρονοαπόσταση μεταξύ δύο διαδοχικών διελεύσεων είναι προγραμματισμένη ανά 7.5 λεπτά στις ώρες αιχμής, και ανά 10 λεπτά στα χρονικά διαστήματα μεταξύ των αιχμών.

Τα διανυόμενα οχηματοχιλιόμετρα είναι 342 για τις ημέρες που η γραμμή λειτουργεί έως τις 21.00, και 217 για τις ημέρες που λειτουργεί έως τις 16.00. Το σύνολο των εβδομαδιαία διανυομένων οχηματοχιλιομέτρων ανέρχεται σε 1.804.

Από τους μετρηθέντες χρόνους διαδρομής προκύπτει ότι ενώ ο ελάχιστος θεωρητικός χρόνος για μία πλήρη διαδρομή είναι 7 λεπτά ο πραγματοποιούμενος μέγιστος είναι 48 λεπτά. Στο πρώτο τμήμα Ομόνοια - Σύνταγμα απαιτήθηκε ένας ελάχιστος χρόνος διαδρομής 3 λεπτών για να καλυφθεί η απόσταση, και ένας μέγιστος χρόνος για την ίδια απόσταση 22 λεπτά (δρομολόγιο των 13.20). Στο τμήμα από Σύνταγμα έως Μοναστηράκι (Ερμού και Αθηνάς) ο ελάχιστος απαιτούμενος χρόνος για να καλυφθεί η απόσταση μετρήθηκε 2 λεπτά (δρομολόγια των 06.30, 06.40 και 06.50) και ο μέγιστος 15 λεπτά (δρομολόγιο των 12.00). Στο τμήμα από Μοναστηράκι έως Ομόνοια (Αφετηρία) ο ελάχιστος χρόνος που μετρήθηκε ήταν 2 λεπτά (δρομολόγια των 06.50, 07.00, 07.15, 07.30 και 08.00) και ο μέγιστος χρόνος 11 λεπτά (δρομολόγια των 15.30 και 15.55).

Το 10% των δρομολογίων εκτελείται με 5 έως 10 επιβάτες, ενώ το 39% χρησιμοποιείται από 10 έως 20 επιβάτες. Τέλος το 28% των δρομολογίων χρησιμοποιείται από 20 έως 30 επιβάτες, και μόλις το 16% από περισσότερους από 30 επιβάτες. Με δεδομένο ότι τα

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 15

μικρολεωφορεία έχουν χωρητικότητα 31 ατόμων (15 καθήμενοι και 16 όρθιοι), τα οχήματα που κυκλοφορούν με λιγότερο από το 35% των καθημένων επιβατών λογίζονται άδεια.

Η γραμμή δεν είναι βιώσιμη με τον τρόπο που λειτουργεί σήμερα. Η σημερινή διαδρομή στην περίμετρο του Τριγώνου και με κατεύθυνση από Ομόνοια προς Σύνταγμα, δεν προσφέρει ουσιώδη εξυπηρέτηση, δεδομένου ότι από την περιοχή διέρχεται σημαντικός αριθμός άλλων αστικών γραμμών. Μία αναθεώρηση της χάραξης με πιθανή επέκτασή της θα ήταν σκόπιμη.

Γραμμή 200

Η διαδρομή της γραμμής σχεδιάσθηκε με τέτοιο τρόπο, ώστε εκτός από τη διέλευσή της από το κέντρο της πόλης, να συνδέει δύο κεντρικές συνοικίες, από τις παλαιότερες της Αθήνας, τα Εξάρχεια και το Κολωνάκι.

Σχηματικά η διαδρομή της γραμμής συμπίπτει με τις δύο κάθετες πλευρές ενός ορθογωνίου Τριγώνου με κορυφή την Πλ. Μοναστηρακίου. Τέμνει στην κατεύθυνση προς βορρά περίπου διαμετρικά την διαδρομή της γραμμής 100.

Τα βασικά σημεία τομής και επαφής των δύο γραμμών που είναι και σημεία ανταπόκρισης και μετεπιβίβασης, τόσο μεταξύ τους όσο και με άλλες γραμμές, είναι η Αγορά (Αθηνάς και Σοφοκλέους), η Πλ. Βάθης και η Πλ. Συντάγματος.

Διαδρομή:

Αφετηρία Π.λ. Αιγύπτου (Πατησίων και Αλεξάνδρας). Κυκλική.

Λ. Αλεξάνδρας, Σπ. Τρικούπη, Εξάρχεια, Στουρνάρη, Αριστοτέλους, Μενάνδρου, Ευριπίδου, Αγορά, Αθηνάς, Βορέου, Κολοκοτρώνη, Αμερικής, Λυκαβηττού, Σκουφά, Πλ. Κολωνακίου, Πατρ. Ιωακείμ Μαρασλή, Σοφίας, Γεωργίου Α', Καρ. Σερβίας, Περικλέους, Αθηναΐδος, Αγ. Ειρήνης, Αθηνάς, Πλ. Ομονοίας, Γ' Σεπτεμβρίου, Μάρνη, Πατησίων, Αφετηρία.

Η προγραμματισμένη συχνότητα διέλευσης στις ώρες αιχμής είναι ανά 6 λεπτά, ενώ στα χρονικά διαστήματα μεταξύ των αιχμών, η συχνότητα έχει προγραμματισθεί ανά 10 λεπτά.

Τα διανυόμενα οχηματοχιλιόμετρα ανέρχονται σε 909 τις ημέρες που η γραμμή λειτουργεί έως τις 17.00, και σε 1.026 για τις ημέρες που λειτουργεί έως τις 20.30. Το σύνολο, των εβδομαδιαία διανυομένων οχηματοχιλιομέτρων ανέρχεται σε 3753.

Από τις μετρήσεις χρόνων διαδρομής προέκυψε ότι ο χρόνος εκτέλεσης μίας διαδρομής, κυμαίνεται από 40 έως 90 λεπτά. Από ένα σύνολο 30 δρομολογίων που μετρήθηκαν μεταξύ 06.30 και 16.00, μόλις το 3% αυτών καλύπτει τη διαδρομή σε χρόνο μικρότερο από 50 λεπτά. Περίπου τα μισά δρομολόγια, εκτελούν την διαδρομή σε χρόνο που κυμαίνεται από 60 έως 70 λεπτά. Τέλος το 30% των δρομολογίων καλύπτει την διαδρομή σε χρόνο από 50 έως 60 λεπτά.

Γενικά η γραμμή διακινεί περί τους 5.000 επιβάτες (από 06.30 έως 16.00). Η κατανομή των επιβατών ποικίλει. Συγκεκριμένα μετρήθηκαν δρομολόγια που στην διάρκεια της διαδρομής τους διακίνησαν 30 επιβάτες, και άλλα που διακίνησαν περισσότερους από 120 επιβάτες.

Σύγκριση λειτουργικών χαρακτηριστικών πριν και μετά την πεζοδρόμηση

Γραμμή 100

Σε γενικές γραμμές διαπιστώνεται ότι κατά τις χρονικές περιόδους των αιχμών υπάρχει μία αύξηση τόσο των δρομολογίων όσο και της επιβατικής κίνησης, ενώ κατά τα χρονικά διαστήματα μεταξύ των αιχμών παρατηρείται μείωση και στα δύο μεγέθη.

Τον Νοέμβριο και κατά το χρονικό διάστημα από 07.00 έως 10.00, η γραμμή παρουσίασε μία συνολική αύξηση τόσο των εκτελεσθέντων δρομολογίων, της τάξης του 25%, όσο και του διακινούμενου επιβατικού κοινού της τάξης του 35% (συγκριτικά πάντα με μήνα αναφοράς τον Ιανουάριο του 1995). Η αμέσως επόμενη χρονική περίοδος, από 10.00 έως 13.00, παρουσιάζει μία μείωση, τόσο ως

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 15

προς τα εκτελεσθέντα δρομολόγια, όσο και ως προς το μεταφερόμενο επιβατικό κοινό. Οι μειώσεις αυτές ανήρθαν σε 27% περίπου στα εκτελεσθέντα δρομολόγια και στο 25% περίπου του μεταφορικού έργου της γραμμής. Τέλος, κατά την απογευματινή περίοδο από 13.00 έως 16.00, παρατηρείται μία σημαντική αύξηση των εκτελεσθέντων δρομολογίων μεταξύ Νοεμβρίου και Ιανουαρίου, κατά 40% περίπου, με μία πολύ μικρότερη όμως αύξηση του συνολικού έργου της γραμμής, που ανέρχεται σε 13% περίπου.

Γραμμή 200

Αντίθετη με την εικόνα της γραμμής 100, παρουσιάζεται η εικόνα της γραμμής 200. Η σύγκριση έγινε και για τη γραμμή αυτή τις ίδιες χρονικές περιόδους. Υπάρχουν μειωτικές τάσεις τόσο ως προς τα εκτελεσθέντα δρομολόγια, όσο και ως προς το παραγόμενο μεταφορικό έργο.

Τα συνολικά μεγέθη για τη γραμμή 200 στις δύο συγκρινόμενες περιόδους, κινούνται σε επίπεδα της τάξης του 15% χαμηλότερα, τόσο όσον αφορά στα εκτελεσθέντα δρομολόγια, όσο και στην επιβατική κίνηση.

Το συμπέρασμα είναι ότι η περιοχή του Τριγώνου παρουσίασε μία αύξηση κυρίως στην επιβίβαση. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και η λειτουργία της γραμμής 150, η οποία δημιουργήθηκε συγχρόνως με τη πεζοδρόμηση του Τριγώνου και προσέλκυσε ένα μέρος τόσο των επιβατών των δύο άλλων γραμμών των μικρολεωφορείων, όσο και ένα ακόμη ποσοστό από εκείνους που είτε δεν χρησιμοποιούσαν τα μαζικά μέσα μεταφοράς είτε τα χρησιμοποιούσαν σποραδικά. Η αύξηση αυτή των επιβιβάσεων στις στάσεις του Τριγώνου σημαίνει ότι περισσότερος κόσμος εισέρχεται στο Τρίγωνο, ο οποίος το προσεγγίζει με διάφορους τρόπους και μέσα, για παράδειγμα με τη γραμμή 150, η οποία λειτουργεί ανταγωνιστικά με τις άλλες γραμμές.

Αθροιστικά πλέον θεωρούμενες και οι τρεις γραμμές, παρουσιάζουν μία αύξηση στο μεταφορικό έργο. Η αύξηση αυτή θα μπορούσε να διασταυρωθεί και από μετρήσεις κομίστρου, αλλά λόγω της δωρεάν

λειτουργίας της γραμμής 150 δεν είναι δυνατή μία τέτοια προσέγγιση.

Σύγκριση χρόνων

Για τη γραμμή 100, συγκρίνοντας τις μετρηθείσες τιμές κατά τις δύο περιόδους, πριν και μετά, παρατηρούμε ότι κατά την πρωινή ζώνη της λειτουργίας της γραμμής, ο μέσος απαιτούμενος χρόνος διαδρομής αυξήθηκε. Επίσης στη μεσημεριανή ζώνη αυξήθηκε ο μέσος απαιτούμενος χρόνος διαδρομής. Αντίθετα στη χρονική περίοδο από 10.00 έως 13.00, όλα τα μεγέθη των χρόνων που μετρήθηκαν βρέθηκαν μικρότερα. Περισσότερο περίπλοκη εικόνα παρουσιάζουν οι χρόνοι διαδρομής της γραμμής 200, οι οποίοι τις περισσότερες χρονικές περιόδους παρουσιάζουν μία μείωση και ως προς τα τρία μεγέθη, δηλαδή προς τους σημειωθέντες ελάχιστους, μέγιστους και μέσους χρόνους. Μία αύξηση χρόνων και ως προς τις τρεις κατηγορίες σημειώθηκε κατά το δώρο από 08.00 έως 10.00.

Αξιολόγηση υπάρχουσας κατάστασης

Η αρχική αξιολόγηση των τεσσάρων γραμμών του κέντρου που λειτουργούν με μικρολεωφορεία οδηγεί στις εξής διαπιστώσεις:

- Η αισθητά μικρή επιβατική κίνηση της γραμμής 150, που εκτελεί το 16% περίπου των δρομολογίων με λιγότερους από 10 επιβάτες, κρίνεται αντιοικονομική.
- Η γραμμή 100 λειτουργεί σε κανονικά επίπεδα, διακινώντας ένα σημαντικό αριθμό επιβατών, έχει όμως άμεση ανάγκη επανασχεδιασμού της δρομολόγησής της, διότι όπως διαπιστώθηκε οι αιχμές δεν συμπίπτουν απόλυτα με τις αιχμές του δικτύου, αφού ο ρόλος της είναι διαφορετικός από αυτόν των άλλων γραμμών.
- Η γραμμή 060 λειτουργεί σε δύο ανεξάρτητα τμήματα, άρα και εδώ χρειάζεται επέμβαση ως προς την διαδρομή και αποσύνδεση του ενός τμήματος της διαδρομής από το άλλο, μειώνοντας έτσι το κόστος της γραμμής και διατηρώντας το ίδιο επίπεδο εξυπηρέτησης.

- Επεμβάσεις ως προς την κατανομή των δρομολογίων θα πρέπει να επιχειρηθούν στη γραμμή 200, αυξάνοντας το μεταφορικό της έργο, εξυπηρετώντας καλύτερα τη ζήτηση στις ώρες που παρατηρείται αυξημένη, και που δεν συμπίπτει απόλυτα με τη ζήτηση αιχμής των άλλων γραμμών.

Με βάση αυτές τις διαπιστώσεις προτείνεται η αναδιοργάνωση των υπάρχουσών γραμμών, με σκοπό να λειτουργήσουν καλύτερα, τόσο από πλευράς επιβάτη, όσο και από πλευράς επιχείρησης. Η προσδοκώμενη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης του επιβάτη, με μικροεπεμβάσεις στο δίκτυο, διατηρώντας το κόστος λειτουργίας της γραμμής αμετάβλητο, σημαίνει βελτίωση της παροχής εξυπηρέτησης. Επίσης η αποτελεσματικότερη εκμετάλλευση των γραμμών, είναι δυνατόν να ικανοποιήσει μεγαλύτερη ζήτηση με αμετάβλητη τη δύναμη του στόλου και με ίδιες συχνότητες. Επειδή όπως προέκυψε από την ανάλυση υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης των γραμμών, στη συνέχεια γίνεται ένας επαναπροσδιορισμός του ρόλου των γραμμών, που συνίσταται στην επαναξιολόγηση τόσο των διαδρομών όσο και των δρομολογίων, προς όφελος του επιβάτη. Προτείνονται επίσης νέες γραμμές, συμβάλλοντας αποτελεσματικότερα στην εξυπηρέτηση της ζήτησης, όπου παρουσιάζεται αυξημένη.

Όπως λειτουργεί σήμερα το δίκτυο μικρολεωφορείων, δεν παρουσιάζει σοβαρά προβλήματα λειτουργίας. Ορισμένες δυσλειτουργίες και αστοχίες που παρατηρούνται στο σύστημα έχουν τυχαίο χαρακτήρα και είναι συνδεδεμένες τόσο με το γενικότερο πρόβλημα της κυκλοφορίας στο κέντρο, όσο και με το προσωπικό και με το τροχαίο υλικό.

Εντοπίστηκαν και ορισμένα προβλήματα τόσο σχετικά με την χάραξη των διαδρομών όσο και με τη δρομολόγηση. Συγκεκριμένα εντοπίστηκαν προβλήματα στις συχνότητες, ώστε να πρέπει να επανεξετασθούν τα δρομολόγια, δίνοντας μεγαλύτερη βαρύτητα σε αυτά που κινούνται αμέσως μετά τις περιόδους των αιχμών. Πράγματι εντοπίστηκαν προβλήματα εξυπηρέτησης, αφού η περίοδος αιχμής για την κεντρική περιοχή είναι μετατοπισμένη σε σύγκριση με την αιχμή του υπόλοιπου δικτύου.

Επανασχεδιασμό χρειάζεται και η γραμμή 150, διότι με την σημερινή πορεία που ακολουθεί δεν εξυπηρετεί το επιβατικό κοινό, το οποίο δεν την προτιμά και παρ' όλο που είναι δωρεάν δεν έχει προσελκύσει αρκετούς επιβάτες. Η επέκταση της διαδρομής της θα δώσει μία ώθηση στη γραμμή, καλύπτοντας μία ευρύτερη περιοχή, δίνοντας τη δυνατότητα και σε άλλους χρήστες και μη χρήστες των μαζικών μέσων μεταφοράς να χρησιμοποιούν το λεωφορείο για τις μετακινήσεις τους.

Πρόταση εναλλακτικού δικτύου

Προτείνεται η προσαρμογή των διαδρομών των γραμμών με κριτήριο το σκοπό τους.

Η γραμμή 100 μπορεί να χαρακτηρισθεί ως γραμμή σύνδεσης ή μετεπιβίβασης. Βασικός σκοπός της είναι η σύνδεση των αφετηριών.

Η γραμμή 100 θα ακολουθεί τη σημερινή χάραξη στο μεγαλύτερο τμήμα της διαδρομής της. Με μικρή τροποποίηση της χάραξης στην πλατεία Βάθης, η γραμμή θα διέρχεται από τρεις ακόμη τερματικούς σταθμούς αστικών συγκοινωνιών, που βρίσκονται ο ένας στη συμβολή των οδών Μάρνη και Πατησίων, ο άλλος στην αρχή της Βασιλέως Ηρακλείου, και ο τρίτος στην οδό Στουρνάρη, αμέσως μετά την Πατησίων. Μια δεύτερη μικρή τροποποίηση θα είναι η μετατόπιση της θέσης της αφετηρίας από την περιοχή της οδού Ζήνωνος στην Πλ. Κουμουνδούρου. Εκεί έχει δημιουργηθεί ένας σημαντικός καταληκτικός σταθμός των γραμμών που προέρχονται από τα δυτικά προάστια της πρωτεύουσας.

Συνδέονται έτσι οι αφετηρίες του κέντρου, και επί πλέον οι 16 αφετηρίες των αξονικών γραμμών που πρόσφατα δημιουργήθηκαν στην Αθήνα. Η διαδρομή της γραμμής 100 προσλαμβάνει πλέον τον χαρακτήρα μίας περιβάλλουσας όλων των αφετηριών, παρέχοντας τη δυνατότητα στο επιβατικό κοινό να κινείται μεταξύ δύο αφετηριών, που είναι χωροθετημένες σε αντιδιαμετρικά σημεία και σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους, ώστε να συνεχίζει τη μετακίνηση προς τον τελικό προορισμό του, χωρίς να παρεμβάλλονται αποστάσεις που θα πρέπει να διανυθούν πεζή.

- Η γραμμή 200 μπορεί να χαρακτηριστεί ως γραμμή με σκοπό τα ψώνια. Πράγματι διέρχεται από τους εμπορικότερους δρόμους της περιοχής, τόσο του λιανικού εμπορίου όσο και του χονδρεμπορίου, όπως η Μενάνδρου, η Σοφοκλέους, η Αθηνάς, η Ερμού, και από περιοχές όπως το Κολωνάκι, η Ομόνοια, το Σύνταγμα και η Κεντρική Αγορά.
- Η γραμμή 150 επεκτείνεται και περιβάλλει πλέον και το συζυγές τρίγωνο που βρίσκεται δυτικά του Εμπορικού Τριγώνου. Η αφετηρία της γραμμής χωροθετείται στην Πλ. Κομουνδούρου μαζί με την γραμμή 100, και η διαδρομή που ακολουθεί είναι: Πλ. Κομουνδούρου, Πειραιώς, Ομόνοια, Σταδίου, Σύνταγμα, Μητροπόλεως, Μοναστηράκι, Ερμού, Πλ. Ασωμάτων, Σαρρή, Πλ. Κομουνδούρου.

Σχηματικά η γραμμή 150 με τη γραμμή 100 συνθέτουν δύο Τρίγωνα. Η κορυφή του ενός (γραμμή 150), βρίσκεται στο κέντρο του άλλου (γραμμή 100), και τέμνονται σε δύο σημεία, στην περιοχή της Πλ. Κομουνδούρου και στο Σύνταγμα.

- Επεμβάσεις μεγαλύτερης κλίμακας γίνονται στη γραμμή 060. Η γραμμή μπορεί να χαρακτηριστεί ως γραμμή αναψυχής. Πράγματι διέρχεται από τα σημαντικότερα πάρκα και σημεία αναψυχής της πόλης. Ενώνει το λόφο του Αρδηττού και το Καλλιμάρμαρο, με τον Εθνικό Κήπο, το κέντρο της πόλης, το λόφο του Στρέφη και το Πεδίον του Άρεως.

Η διαδρομή αποσυνδέεται από την περιοχή του Λυκαβηττού. Όπως προέκυψε από την ανάλυση της γραμμής, το τμήμα της στο Λυκαβηττό, λειτουργεί ανεξάρτητα από την υπόλοιπη γραμμή. Επειδή όμως, λόγω του ανάγλυφου της περιοχής και των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου, είναι δύσκολη η σύνδεση της περιοχής με κάποια άλλη γραμμή, δημιουργείται μία τοπικού χαρακτήρα και εμβέλειας γραμμή, η οποία θα συνδέει την περιοχή του Λυκαβηττού με το Κολωνάκι, το Σύνταγμα και την Ακαδημίας. Η αφετηρία της γραμμής χωροθετείται στη διασταύρωση Σίνα και Πανεπιστημίου και δια μέσου των οδών Σίνα, Μερλιέ, Ασκληπιού και Περιφερειακού Λυκαβηττού συναντά την παλαιά της

διαδρομή. Κατόπιν από τη Δεξαμενή, δια μέσου των οδών Ηρακλείου, Σόλωνος και Ομήρου, καταλήγει στην αφετηρία της.

Η διαδρομή της γραμμής 060, αποσυνδεδεμένη από το τμήμα του Λυκαβηττού, επανασχεδιάζεται και επεκτείνεται προς τα δύο καταληκτικά της σημεία. Από τη μία πλευρά επεκτείνεται και καταλήγει στον Γκύζη. Από την άλλη η επέκταση της γραμμής φθάνει μέχρι Παγκράτι και Μέτς. Επίσης η διαδρομή της γραμμής διαφοροποιείται στην περιοχή του Πεδίου του Άρεως, εισερχόμενη στη περιοχή της Νεάπολης.

Τέλος προτείνεται η δημιουργία μίας νέας γραμμής, η οποία θα διέρχεται από τα σημαντικότερα σημεία αρχαιολογικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος της πόλης. Η γραμμή αυτή μπορεί να χαρακτηριστεί ως γραμμή Αρχαιολογικών Χώρων ή γραμμή Πολιτιστικού Ενδιαφέροντος.

Η αφετηρία της γραμμής χωροθετείται στη περιοχή του Αρχαιολογικού Μουσείου, και δια μέσου των οδών Ακαδημίας, Βασ. Σοφίας Ηρώδου Αττικού, Διονυσίου Αρεοπαγίτου, Ερμού, Αθηνάς, Πανεπιστημίου, Πατησίων καταλήγει στην αφετηρία της. Διέρχεται από το Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων, το Θεατρικό Μουσείο, το Μουσείο Μπενάκη, Το Βυζαντινό και Πολεμικό Μουσείο που βρίσκονται λίγο πιο πάνω καθώς και την Εθνική Πινακοθήκη, το Μέγαρο Μαξίμου, το Ζάππειο, το Καλλιμάρμαρο, τους Στήλους του Ολυπίου Διός, την Πλάκα, την Ακρόπολη, τη περιοχή του Θησείου και της Πλ. Μοναστηρακίου, τη Βιβλιοθήκη, την Ακαδημία και το Πανεπιστήμιο, την Ομόνοια και το Πολυτεχνείο, καταλήγοντας και πάλι στο Αρχαιολογικό Μουσείο.

Η γραμμή των Αρχαιολογικών χώρων θα λειτουργεί αρχικά μόνον τις Κυριακές, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν άλλα διαθέσιμα οχήματα.

Σημειώνεται ότι η πρόταση διάρθρωσης των γραμμών των μικρολεωφορείων, έλαβε υπόψη της την υπάρχουσα δύναμη των οχημάτων, και προσανατολίσθηκε σε λύσεις που μπορούν να είναι άμεσα εφαρμόσιμες με τον υπάρχοντα στόλο των 31 μικρολεωφορείων και τις δυνατότητες οργάνωσης της επιχείρησης.

ΠΡΟΣ ΕΝΑ ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟ ΜΙΚΡΟΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΡΙΓΩΝΟ

Πέρα από τις άμεσες και μικρής κλίμακας επεμβάσεις, που εξετάστηκαν προηγουμένως, εδώ προτείνεται μια ολοκληρωμένη λειτουργία των γραμμών, η οποία θα καλύπτει το ευρύτερο κέντρο. Ο σχεδιασμός της θα στηρίζεται εκτός από τα αποτελέσματα των μετρήσεων πεδίου και στα αποτελέσματα, και στις τάσεις που διαφαίνονται από άλλες μελέτες μεγαλύτερης κλίμακας που έχουν κατά καιρούς διεξαχθεί στο Λεκανοπέδιο σχετικά με τις μετακινήσεις προσώπων.

Το σχέδιο οργάνωσης των γραμμών μικρολεωφορείων στην ευρύτερη περιοχή του Κέντρου στηρίζεται στη συμπλήρωση του δικτύου με νέες γραμμές που κρίνονται αναγκαίες για την άρτια λειτουργία του χωρίς να υπάρξει υπέρμετρη αύξηση του κόστους λειτουργίας.

Η αύξηση της δύναμης των οχημάτων θα δώσει μια νέα διάσταση και ώθηση στις μετακινήσεις, αφού πλέον οι γραμμές θα έχουν τον αναγκαίο αριθμό οχημάτων.

Αύξηση οχημάτων σημαίνει καλύτερος προγραμματισμός και κατανομή δρομολογίων στη διάρκεια της λειτουργίας της γραμμής, ώστε να μη παρατηρούνται αποκλίσεις από τις προγραμματισμένες συχνότητες. Ο καλύτερος προγραμματισμός σημαίνει αξιοπιστία της γραμμής, μείωση των χρονοαποστάσεων και αύξηση της συχνότητας διέλευσης.

Η αύξηση των διελεύσεων και η τήρηση του προγράμματος δρομολόγησης, έχει ως αποτέλεσμα την προσέλκυση νέων επιβατών, προσφέροντας συγχρόνως μια καλύτερη κατανομή τους στα οχήματα.

- Γραμμή 100

Η αύξηση της επιβατικής κίνησης που παρατηρήθηκε κατά την πρωινή περίοδο αιχμής στη γραμμή 100, δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί με διαχειριστικές μεθόδους, αλλά μόνον με αύξηση

της δύναμης των οχημάτων της γραμμής. Τα οχήματα θα πρέπει να αυξηθούν κατά 5 τουλάχιστον.

Η μείωση της επιβατικής κίνησης της γραμμής 200, εστιάζεται κυρίως στη μη αξιοπιστία της γραμμής. Οι μεγάλες αποκλίσεις που παρατηρούνται από τα προγραμματισμένα δρομολόγια, έχουν αρνητική επίδραση στο επιβατικό κοινό. Η μόνη επέμβαση που θα μπορέσει να αναζωογονήσει τη γραμμή, είναι η αύξηση των οχημάτων που απασχολούνται στη γραμμή κατά τρία με τέσσερα οχήματα.

Η γραμμή 150 εμφανίζει αυξητικές τάσεις συγκριτικά με τους πρώτους μήνες λειτουργίας της.

Η επέκταση της διαδρομής όπως περιγράφηκε προηγουμένως, θα απαιτήσει δύο ακόμη οχήματα, ώστε να μπορέσει να κρατήσει σχετικά καλές συχνότητες και μελλοντική αύξηση της δύναμης, αν η γραμμή εξακολουθήσει να λειτουργεί δωρεάν.

Ο διαχωρισμός της γραμμής 060, και η δημιουργία δύο νέων γραμμών σημαίνει αύξηση των οχημάτων.

- Για τη γραμμή Γκύζη - Μέγας (060) υπολογίζεται ότι θα απαιτηθούν έξι οχήματα για να επιτευχθούν συχνότητες των 20 λεπτών.

Επίσης η τοπική γραμμή του Λυκαβηττού (060Α) που δημιουργείται, μπορεί να λειτουργεί στην αρχή με ένα όχημα και με συχνότητα της τάξης των τριάντα λεπτών. Επειδή όμως μια γραμμή όσο μικρή διαδρομή και αν εκτελεί, και όσο περιορισμένο χαρακτήρα και αν έχει, δεν μπορεί να λειτουργήσει σωστά με ένα μόνο όχημα, θα χρειασθούν δύο οχήματα στη γραμμή, και η συχνότητά της μπορεί να προγραμματισθεί στα 20 λεπτά.

Συμπερασματικά τα 24 οχήματα, που σήμερα απασχολούνται στις γραμμές του κέντρου, θα πρέπει να αυξηθούν, και η συνολική τους δύναμη θα πρέπει να ανέλθει στα 38 οχήματα.

Μετακινήσεις

Για τη μελέτη των απαραίτητων τροποποιήσεων των διαδρομών σχηματίσθηκαν μητρώα μετακινήσεων με αστικές συγκοινωνίες. Από το σύνολο των 252 ζωνών του Δήμου της Αθήνας, επελέγησαν 108 ζώνες οι οποίες οριοθετούν ένα ευρύτερο τμήμα της κεντρικής περιοχής της Αθήνας.

Από τα νέα αυτά μητρώα παρατηρείται ότι οι ζώνες με τις εντονότερες έλξεις μετακινήσεων, είναι εκείνες που βρίσκονται γύρω από την Πλ. Ομονοίας, οι ζώνες που αποτελούν το Εμπορικό Τρίγωνο, καθώς και οι ζώνες που βρίσκονται μεταξύ του άξονα της οδού Σταδίου και της Σόλωνος. Από το μητρώο των μετακινήσεων αυτών παρατηρήθηκε ότι καθημερινά ένας σημαντικός αριθμός πολιτών μετακινείται για διάφορους λόγους σε μικρές σχετικά αποστάσεις στο κέντρο, μεταξύ όμορων περιοχών, ή ακόμη και μεταξύ όμορων ζωνών. Οι μετακινήσεις αυτές που πραγματοποιούνται σε μεγάλο βαθμό με ταξί δίκυκλο ή πεζή, θα μπορούσαν να απορροφηθούν από το σύστημα των αστικών συγκοινωνιών.

Πίνακας 9.1 Τελική πρόταση - Συχνότητες και χρόνος διαδρομής για τις γραμμές mini-bus κέντρου (βλ. Εκθεση 3η, Πιν. 9.1, σελ. 167)

	ΓΡΑΜΜΗ 060		ΓΡΑΜΜΗ 060Α		ΓΡΑΜΜΗ 100		ΓΡΑΜΜΗ 150		ΓΡΑΜΜΗ 200	
ΧΡΟΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΔΟΙ	ΧΡΟΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜ	ΣΥΧΝ	ΧΡΟΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜ.	ΣΥΧΝ	ΧΡΟΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜ	ΣΥΧΝ	ΧΡΟΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜ.	ΣΥΧΝ	ΧΡΟΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜ	ΣΥΧΝΟΤ
06.30-07.15	100'	20'	35'	20'	40'	10'	40'	7.5'	60'	10'
07.15-08.00	100'	20'	35'	20'	45'	7.5'	40'	7.5'	75'	7.5'
08.00-13.00	100'	20'	35'	20'	50'	6'	40'	7.5'	90'	7.5'
13.00-16.00	100'	20'	35'	20'	60'	5'	40'	7.5'	100'	7.5'
16.00-20.00	100'	20'	35'	20'	50'	6'	40'	10'	75'	10'

Πίνακας 9.2 Απαιτούμενα οχήματα για τις γραμμές mini-bus κέντρου (βλ. Εκθεση 3η, Πιν. 9.2, σελ. 167)

ΑΡΙΘΜΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ	ΧΡΟΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΑΠΑΙΤΟΥΜ. ΟΧΗΜΑΤΑ
060	100'	20'	6
060 Α	35'	20'	2
100	40'~60'	5'~7.5'	12
150	40'	7.5'	5
200	60'~100'	7.5'~10'	13
ΣΥΝΟΛΟ			38

Τροποποιήσεις στις διαδρομές

Διαχωρισμός της γραμμής 060

Ο νέος σχεδιασμός της γραμμής υπαγορεύθηκε από την ανάγκη σύνδεσης δύο αντιδιαμετρικά περιοχών, που αν και όμορες με το κέντρο δεν έχουν άμεση σύνδεση.

Η αφετηρία της γραμμής χωροθετείται στα βόρεια όρια της συνοικίας του Γκύζη, και συγκεκριμένα στην οδό Βαφειοχωρίου, στο ύψος της οδού Καρολίδου. Η διαδρομή της είναι κυκλική και εκτείνεται μέχρι το Μέγας.

Το δίκτυο που ακολουθεί η διαδρομή της γραμμής είναι το εξής:

Βαφειοχωρίου - Μεγαλουπόλεως - Άφειας - Γκύζη - Ιπποκράτους - Λασκάρως - Ζωοδόχου Πηγής - Ναυαρίνου - Σκουφά - Πατρ. Ιωακείμ - Μαρασλή - Βασ. Σοφίας - Χιλτον - Βασ. Κων/νου - Σπύρου Μερκούρη. Επιστροφή: Πλατεία Πρ. Ηλία στο Παγκράτι - Μουσούρου - Βασ. Κων/νου - Ρηγίλλης - Βασ. Σοφίας - Σέκερη - Σόλωνος - Μουστοξύδη - Βαλτινών - Βαρβάκη - Αγ. Στυλιανού.

Με τη χάραξη της διαδρομής αυτής, ενώνονται οι περιοχές του Γκύζη, της Νεάπολης, των Εξαρχείων, του Κολωνακίου και του Παγκρατιού με το κέντρο της πόλης.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου - Κεφάλαιο 15

Γραμμή 060Α

Η γραμμή 060Α είναι η νέα τοπική γραμμή του Λυκαβηττού. Η αφετηρία της τοποθετείται στην αρχή της οδού Σίνα (Οφθαλμιατρείο) και η διαδρομή που ακολουθεί είναι η εξής: Σίνα, Μερλιέ, Ασκληπιού, Φαναριωτών, Αρματωλών και Κλεφτών, Τσόχα, Νοσ. Έλενας, και κατόπιν από τον περιφερειακό του Λυκαβηττού, τον οποίο διατρέχει αριστερόστροφα, καταλήγει στην αφετηρία της δια μέσου της Δεξαμενής και των Ηρακλείτου, Σόλωνος, Ομήρου και Πανεπιστημίου.

Πίνακας 9.3 Τελική πρόταση - προσφερόμενο έργο των γραμμών μικρολεωφορείων (mini-bus) κέντρου (βλ. Εκθεση 3η, Πιν. 9.3, σελ. 173)

ΑΡΙΘ. ΓΡΑΜ.	ΜΕΣΟ ΜΗΚΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	ΘΕΣΕΙΣ		ΠΡΟΣΦΕΡ ΕΡΓΟ (1)		
		ΚΑΘΗΜ.	ΣΥΝΟΛ.	Α	Β	ΑΙΧΜΗΣ
060	2,1*	15	36	7830	18792	1253
060Α	2,4*	15	36	3487	9234	616
100	1,4	15	36	9450	22680	1814
150	0,8	15	36	5760	13824	922
200	1,9	15	36	13500	32400	2592
ΣΥΝΟΛΟ				40027	96930	7197

ΑΡΙΘ. ΓΡΑΜ.	ΟΧΗΜΑΤ.	ΜΗΚΟΣ	ΟΧΗΜ/ΧΛΜ	ΜΕΣΗ ΣΥΧΝΟΤ.	ΠΡΟΓΡΑΜ. ΔΡΟΜ.	
					ΗΜΕΡΗΣ.	ΑΙΧΜΗΣ
060	6	11,6	522	20	45	3
060Α	2	5,7	256	20	45	3
100	12	4,2	630	6	150	12
150	5	3,2	384	7,5	120	8
200	13	9	900	9	100	8
ΣΥΝΟΛΟ	38		2692			

(1) Προσφερόμενες χιλιομετρικές οχηματοθέσεις

(*) Εκτίμηση

Α προσφερόμενες οχηματοθέσεις καθημένων

Β Προσφερόμενες οχηματοθέσεις καθημένων και ορθίων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 16

ΣΕΝΑΡΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΡΙΓΩΝΟ. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου εξυπηρετεί δύο στρατηγικές: η πρώτη είναι η βελτίωση του μικροπεριβάλλοντός του ως προς τον αέρα και το θόρυβο η δε δεύτερη, η διαμόρφωση του χώρου των δρόμων έτσι ώστε να γίνει φιλικός στον πεζό.

Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα δεν είναι ασύμβατα με την πρώτη στρατηγική. Είναι φυσικά ασύμβατα με τη δεύτερη διότι και αυτά καταναλώνουν χώρο. Ωστόσο για συμβολικούς λόγους θα ήταν ιδιαίτερα σημαντικό να συσχετιστεί η ηλεκτροκίνηση με τη θεαματικότερη παρέμβαση πεζοδρόμησης που έγινε ποτέ στην Αθήνα. Θα ήταν ιδιαίτερα σημαντικό να δώσει την ευκαιρία το Εμπορικό Τρίγωνο να εισαχθεί η ηλεκτροκίνηση στην Αθήνα. Θα βοηθηθεί έτσι και η γενικότερη λειτουργία του.

Η επιφάνεια του Εμπορικού Τριγώνου είναι πολύ μικρή και οι δρόμοι πολύ στενοί για να αφηθεί σε αυτό ελεύθερο το ιδιωτικό ηλεκτρικό αυτοκίνητο. Ομως υπάρχουν δύο άλλες κατηγορίες οχημάτων, απαραίτητες για τη λειτουργία του Εμπορικού Τριγώνου, που θα μπορούσαν να ηλεκτροκινηθούν. Είναι τα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας και τα οχήματα τροφοδοσίας των καταστημάτων και αποστολής εμπορευμάτων. Στις παραπάνω δύο κατηγορίες είναι εφικτό να προστεθούν:

- τα οχήματα τα σχετικά με τη λειτουργία «ειδικών χρήσεων», όπως Δημοσίων Επιχειρήσεων, Τραπεζών, Υπουργείων και Εφημερίδων.

- το «ιδιωτικό ταξί χωρίς οδηγό»: σύστημα ηλεκτρικών οχημάτων που περιγράφεται παρακάτω και θα μπορούσε να προσεγγίζει τα όρια της προστατευόμενης περιοχής ή και να διαθέτει ειδικές θέσεις στους σταθμούς στάθμευσης που βρίσκονται στο εσωτερικό και στην περιμέτρο τους.

Σενάρια

(α) Το «ιδιωτικό ηλεκτρικό ταξί χωρίς οδηγό». Στάθμευση και μετεπιβίβαση.

Ενα ειδικό σύστημα “στάθμευσης και μετεπιβίβασης” θα μπορούσε να εισαχθεί στην Αθήνα. Με το σύστημα αυτό οι Αθηναίοι θα είχαν την ευχέρεια να σταθμεύουν τα αυτοκίνητά τους σε σταθμούς και χώρους στάθμευσης στα όρια του μικρού δακτυλίου της Αθήνας και να μετεπιβιβάζονται σε ένα ενοικιαζόμενο από το σταθμό ηλεκτρικό αυτοκίνητο, που θα οδηγούν οι ίδιοι, με το οποίο θα συνεχίζουν τη μετακίνησή τους προς το κέντρο. Στη συνέχεια, θα έχουν τη δυνατότητα να αφήνουν το ηλεκτρικό αυτοκίνητο σε άλλους σταθμούς του κέντρου από τους οποίους θα μπορούν να πραγματοποιήσουν, με το ίδιο ή άλλο διαθέσιμο από το σταθμό ηλεκτρικό αυτοκίνητο, για την επιστροφή την αντίστροφη μετακίνηση προς το σταθμό που βρίσκεται το Ι.Χ. τους.

Ευνόητο είναι ότι το σύστημα θα πρέπει να προσφέρει τη δυνατότητα μετακινήσεων και του ενός σκέλους μόνον ή του αντίστροφου κύκλου από αυτόν που περιγράφηκε ή συνδυασμών μετακινήσεων εντός του εσωτερικού δακτυλίου της πόλης. Επίσης ότι το κόστος ενοικίασης του Ηλεκτρικού Οχήματος (Η.Ο) θα πρέπει να είναι προσιτό και ελκυστικά συγκρίσιμο προς το κόστος χρήσης άλλου μέσου.

Φόρτιση και μερική ή ολική επαναφόρτιση της μπαταρίας του Η.Ο. θα είναι δυνατή τόσο στους σταθμούς στάθμευσης όσο και στις προεπιλεγμένες θέσεις όπου θα σταθμεύει το όχημα.

Το Εμπορικό Τρίγωνο και μελλοντικά μια ευρύτερη πεζοδρομημένη ζώνη θα εξυπηρετηθούν ιδιαίτερα από αυτοκίνητα αυτού του συστήματος που θα επιτρέψουν σε όσους θα επιθυμούν να μετακινούνται «ιδιωτικά» και να προσεγγίζουν στην καρδιά του κέντρου.

(β) Ηλεκτρικά μικρολεωφορεία

Ηλεκτροκίνητα μικρολεωφορεία (Η.Μ/Λ) θα μπορούσαν να αντικαταστήσουν προοδευτικά αυτά που έχουν δρομολογηθεί στις υφιστάμενες γραμμές του κέντρου. Θα μπορούσαν επίσης απ' ευθείας να δρομολογηθούν στις νέες προτεινόμενες γραμμές. Ωστόσο σε δοκιμαστικό στάδιο είναι δυνατόν να εισαχθεί μια μικρή αλλά μεγάλης συμβολικής σημασίας γραμμή που θα συνδέσει, με αφετηρία την πλατεία Ομονοίας και μέσω της οδού Αθηνάς, το Ιστορικό Τρίγωνο, με την Ακρόπολη. Ανάλογες ηλεκτροκίνητες συνδέσεις μεταξύ των πιο χαρακτηριστικών σημείων τους συναντώνται σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις και λειτουργούν με επιτυχία.

Το σχέδιο λειτουργίας γραμμής Η.Μ/Λ θα πρέπει να πληροί περιβαλλοντικούς, συγκοινωνιακούς, πολεοδομικούς και κοινωνικο-οικονομικούς στόχους και ειδικότερα να επιδιώκει:

- Την προσέλκυση στις συγκοινωνίες επιβατικού κοινού από τα ιδιωτικά μέσα μεταφορών.
- Τη βελτιστοποίηση της συνοχής, της συμπληρωματικότητας και της συνεργασίας των διαφόρων μέσων δημόσιας συγκοινωνίας (διαλειτουργικότητα). Ιδιαίτερη έμφαση από αυτή την πλευρά θα μπορούσε να δοθεί στα σημεία ανταπόκρισης με τις γραμμές του μετρό, του τραμ και των άλλων λεωφορείων και μικρολεωφορείων.
- Την αλλαγή των συνηθειών των μετακινουμένων εντός του κέντρου των Αθηνών υπέρ των πεζών και της δημόσιας συγκοινωνίας.
- Την ενοποίηση των αρχαιολογικών και εμπορικών κέντρων της πόλεως.
- Τη μείωση των συνολικών εκπομπών καυσαερίων (κυρίως CO, NO_x), και του θορύβου, καθώς και της κατανάλωσης ενέργειας για τις μεταφορές.
- Τη μείωση των επιπτώσεων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των δονήσεων επί της ιστορικής κληρονομιάς.
- Την εξασφάλιση της μέγιστης δυνατής αποδοχής των ηλεκτροκίνητων οχημάτων από τους Αθηναίους καθώς και από τους διάφορους επισκέπτες του κέντρου της πόλεως.

(γ) Υπηρεσίες τροφοδοσίας με τη χρήση ηλεκτρικών μικρών φορτηγών (Η.Φ.)

Η διευκόλυνση της τροφοδοσίας των καταστημάτων είναι μία από τις προϋποθέσεις επιτυχίας της πεζοδρόμησης. Για το λόγο αυτό ορίστηκαν ώρες ελεύθερης τροφοδοσίας, εκτός φυσικά των ωρών αιχμής, των καταστημάτων του Εμπορικού Τριγώνου.

Παρ' όλα αυτά, οι ρυθμίσεις για την τροφοδοσία έχουν εγείρει παράπονα από διάφορες επιχειρήσεις. Πράγματι, δεν είναι πάντοτε δυνατός από τα καταστήματα ο πλήρης προγραμματισμός των αναγκών τους ή η αποφυγή ανεπιθύμητων τροποποιήσεων του προγράμματος τροφοδοσίας ούτε και των καθυστερήσεων ή των πρόωρων αφίξεων των φορτηγών τροφοδοσίας και αποστολής (στους πελάτες των καταστημάτων), ιδίως αν ληφθούν υπ' όψη ο μεγάλος αριθμός και η ποικιλία των εμπορευμάτων των προελεύσεων και των προορισμών. Θα πρέπει να ληφθεί επίσης υπ' όψη, ότι οι σύγχρονες επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου τείνουν να βασίζονται περισσότερο σε παραλαβές και αποστολές μικρών ποσοτήτων τη φορά, με μικρά σχετικώς οχήματα και λιγότερο σε μαζικές παραδόσεις με μεγαλύτερα φορτηγά. Η τάση αυτή είναι άλλωστε δικαιολογημένη από το σχετικά μικρό μέγεθος μιας μέσης επιχείρησης του Τριγώνου.

Προκειμένου να διευκολυνθούν ακόμη περισσότερο οι ανάγκες τροφοδοσίας προτείνεται η εφαρμογή ενός προγράμματος-πilotού, όπου μικρός αριθμός ηλεκτροκίνητων φορτηγών θα εξυπηρετούν σε όλες τις εργάσιμες ώρες τη διακίνηση των εμπορευμάτων προς και από τα καταστήματα, από και προς προεπιλεγμένους εμπορευματικούς σταθμούς και θέσεις, που να βρίσκονται κοντά ή και στα όρια της πεζοδρομημένης περιοχής.

Τα Η.Φ. θα εξυπηρετούν τις κινήσεις προς και από τα καταστήματα που εδρεύουν εντός της πεζοδρομημένης ζώνης. Το κέντρο επιχειρήσεων θα είναι σε ένα κατάλληλα προεπιλεγμένο εμπορευματικό σταθμό, που θα βρίσκεται στην περίμετρο ή κοντά στα όρια του Εμπορικού Τριγώνου.

Ο εμπορευματικός σταθμός θα είναι ο αποδέκτης φορτίου, εμπορευμάτων και πακέτων που θα μεταφέρονται προ αυτόν από συμβατικά μικρότερα, μεσαία ή μεγάλα φορτηγά, με προελεύσεις εκτός του κέντρου της πόλης. Στη συνέχεια, θα γίνεται μεταφόρτωση σε Η.Φ. και τα φορτία θα προωθούνται σε προορισμούς στο Εμπορικό Τρίγωνο και ιδιαιτέρως σε επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου (καταστήματα κυρίως). Η αντίστροφη διαδρομή (Τρίγωνο - Σταθμός με Η.Φ.) θα ακολουθείται εφ' όσον ένα κατάστημα ή επιχείρηση έχει ανάγκη να στείλει εμπορεύματα (σε μεγάλες σχετικά ποσότητες) σε προορισμούς εκτός της ελεγχόμενης ζώνης και σε ώρες εκτός του ωραρίου τροφοδοσίας που θα εφαρμόζεται στο Τρίγωνο.

Με την υπόθεση ότι κατά τη διάρκεια του δοκιμαστικού προγράμματος επίδειξης, θα διακινούνται από τον εμπορευματικό σταθμό ημερησίως 500 "παραγγελίες - πακέττα", και ότι σε κάθε πλήρη διαδρομή θα μεταφέρονται κατά μέσο όρο περί τις 20 "παραγγελίες-πακέττα" (προς και από το σταθμό) υπολογίζεται ένας μέσος αριθμός 25 πλήρων διαδρομών ημερησίως, για το σύνολο των Η.Φ. που θα χρησιμοποιούνται. Με ένα μέσο μήκος κάθε πλήρους διαδρομής 10 km και αυτονομία κάθε Η.Φ. 50km (χωρίς επαναφόρτιση μπαταρίας) προκύπτει ένας ελάχιστος αριθμός 5 Η.Φ., που θα κυκλοφορούν με ευελιξία έχοντας έδρα τον εμπορευματικό σταθμό. Έτσι, κάθε Η.Φ. θα μπορεί να πραγματοποιεί κατ' ελάχιστο 5 πλήρεις διαδρομές την ημέρα μεταφέροντας 100 παραγγελίες.

Προκειμένου να εξυπηρετηθεί η ζήτηση στο Τρίγωνο καλλίτερα αλλά και να δοκιμασθούν και οι άλλες πτυχές της τεχνολογίας των Η.Ο., το σύστημα θα μπορούσε να συμπληρωθεί με ορισμένα ακόμη Η.Φ. τα οποία θα εξυπηρετούν μεμονωμένες παραγγελίες (φορτηγά - ταξί), που θα έχουν επικοινωνία με το κέντρο επιχειρήσεων και θα σταθμεύουν στην περίμετρο της πεζοδρομημένης ζώνης σε θέσεις που θα επιτρέπουν την επαναφόρτιση της μπαταρίας τους από ειδικά παρκόμετρα που θα κατασκευασθούν για τη συγκεκριμένη λειτουργία. Για το τμήμα αυτό του συστήματος ένας πρόσθετος αριθμός 2 Η.Φ. κρίνεται ικανοποιητικός ανεβάζοντας τον ελάχιστο συνολικό αριθμό Η.Φ. σε 7.

Το όλο σύστημα (εμπορευματικός σταθμός και Η.Φ.) θα λειτουργεί σε 12-ωρη βάση. Το καταλληλότερο για την πολεοδομία, κυκλοφορία και περιβάλλον του Τριγώνου μέγεθος των Η.Φ. δεν θα έπρεπε να υπερβαίνει τους 2,5 t μέγιστο μεικτό βάρος.

Η φόρτιση των συσσωρευτών θα πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια της νύχτας στο σταθμό μέσω του δικτύου της ΔΕΗ σε ειδικές ενισχυμένες θέσεις φόρτισης. Η φόρτιση δεν προϋποθέτει υποχρεωτικά ειδικές εγκαταστάσεις, η δε σύνδεση με το ρεύμα θα επιτυγχάνει πλήρη επαναφόρτιση σε διάστημα 7 - 9 ωρών, σύμφωνα με την υπάρχουσα τεχνολογία συσσωρευτών. Το επιχειρησιακό κέντρο, εφοδιασμένο με κατάλληλο τηλεπικοινωνιακό υλικό (τηλεφωνικό κέντρο, fax, Η/Υ με modem, ραδιοτηλέφωνα, κ.ά.) θα συγκεντρώνει από την (τις) προηγούμενη(ες) ημέρες τις παραγγελίες, θα οργανώνει το ημερήσιο και ωριαίο πρόγραμμα και θα συντονίζει τη λειτουργία του συστήματος και τη διεκπεραίωση των παραγγελιών, με βάση τη σειρά εισαγωγής τους.

Τρεις θέσεις μπορούν να θεωρηθούν ως πιθανά κέντρα-σταθμοί. Ο σταθμός των ΗΛΠΑΠ κοντά στο Γκάζι, η Βαρβάκειος αγορά και ο υπό κατασκευή Δημοτικός Χώρος Στάθμευσης στην Πλατεία Δημαρχείου (έναντι του Δημαρχείου). Από αυτές τις θέσεις προτιμότερη για λόγους κυκλοφορίας κυρίως αλλά και εξοικείωσης με την ηλεκτρική τεχνολογία είναι η πρώτη (ΗΛΠΑΠ). Η δεύτερη και η τρίτη ενδεχομένως να παρουσιάζουν προβλήματα στο ελεύθερο ύψος εισόδου και κυκλοφορίας για τα μεγάλα φορτηγά που θα μεταφέρουν τα προς μεταφόρτωση σε Η.Ο εμπορεύματα. Μολονότι η περιγραφή του προγράμματος αντιστοιχεί σε Η.Ο. εξοπλισμένα μόνον με μπαταρίες, δεν είναι δυνατόν στη φάση αυτή να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο χρησιμοποίησης ηλεκτρικών - υβριδικών οχημάτων, που θα αυξήσουν τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά του συστήματος.

Η διερεύνηση εδώ είναι σε προκαταρκτικό στάδιο και πολλά από τα οικονομικά και τεχνικά χαρακτηριστικά χρειάζονται περαιτέρω επεξεργασία. Εκτιμάται ωστόσο ότι για την υλοποίηση του σχεδίου θα ήταν σκόπιμη η σύμπραξη του Δήμου Αθηναίων ή και των αρμοδίων υπουργείων με δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς. Η

αναζήτηση συνεταιίρων στον δημόσιο τομέα θα έπρεπε να περιλάβει αρχικά τους φορείς που έχουν αρμοδιότητα στην παροχή υπηρεσιών μεταφορών, δηλαδή το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και τους εποπτευόμενους από αυτό Οργανισμούς (Ο.Α.Σ.Α., Ε.ΘΕ.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π.). Επίσης συνεργάτες θα μπορούσαν να είναι οι φορείς πολεοδομικού σχεδιασμού, δηλαδή το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, οι φορείς για αρχαιολογικά και πολιτιστικά θέματα και ο κατ' εξοχήν αρμόδιος για παροχή ηλεκτρικής ενέργειας φορέας, η Δ.Ε.Η.

Στον ιδιωτικό τομέα επιθυμητή θα ήταν η συνεργασία και η ενδεχόμενη σύμπραξη με πιθανούς χρήστες του προγράμματος, όπως το Εμπορικό Επιμελητήριο Αθηνών και οι Ενώσεις των ιδιοκτητών και καταστηματαρχών του Εμπορικού Τριγώνου. Η ιδέα μεμονωμένων συνδρομητών από την κατηγορία των χρηστών ίσως αποδειχθεί η πλέον πρόσφορη, αν οι άλλες μορφές συμπράξεων δεν τελεσφορήσουν. Άλλοι συνεργάτες και υποστηρικτές του προγράμματος επίδειξης από τον ιδιωτικό τομέα θα μπορούσαν να αναζητηθούν μεταξύ των κατασκευαστών Η.Ο., λόγω της προοπτικής των ωφελειών που θα προκύψουν γι' αυτούς από την προβολή τους (μέσω διαφήμισης) και την αύξηση του μεριδίου τους από την αγορά στην προώθηση ενός νέου προϊόντος.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 17

ΔΙΚΤΥΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΤΡΙΓΩΝΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΟΛΗ

Γενικά

Η ανάγκη αγωγής του πολίτη για να πάρει στα χέρια του την υπόθεση προστασίας του περιβάλλοντος είναι επείγουσα. Όλοι όσοι εργάζονται, κατοικούν, κινούνται και γενικότερα ζουν στην πόλη πρέπει να ενημερωθούν ώστε να γίνουν πιο υπεύθυνοι απέναντι σε όσες επιπτώσεις προκαλεί η καθημερινή τους στάση και συμπεριφορά. Ως εκ τούτου ο σχεδιασμός της πληροφόρησης, παράλληλα με τους άλλους πολεοδομικούς και κυκλοφοριακούς σχεδιασμούς, έχει πρωταρχική σημασία. Αν ο τομέας αυτός υποτιμηθεί, είναι σχεδόν βέβαιο, ότι η στρατηγική αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος θα αποτύχει.

Οι νέες τεχνολογίες στις επικοινωνίες πρέπει να αξιοποιηθούν χωρίς να εγκαταλειφθούν οι παραδοσιακές και δοκιμασμένες μέθοδοι επικοινωνίας και ενημέρωσης (εφημερίδες, τηλεόραση, ραδιόφωνο, λοιπά έντυπα). Οι πιο κατάλληλες συσκευές για την επικοινωνία με τους χρήστες είναι οι ειδικές οθόνες με τις οποίες η "συνομιλία" γίνεται αγγίζοντας με το δάκτυλο διάφορα σημεία της επιφάνειας (touch screen), ανάλογα με τη θέση στην οποία εμφανίζεται η διευκρινιστική ερώτηση που υποβάλλει το σύστημα στο χρήστη.

Η εμπειρία δείχνει ότι τα ηλεκτρονικά σημεία πληροφόρησης χρησιμεύουν, κατά το μεγαλύτερο ποσοστό, για την άμεση εκτέλεση μετακινήσεων. Οι πληροφορίες που κυρίως αναζητούνται είναι σχετικές με τα μέσα μετακίνησης, τα σημεία πώλησης συγκεκριμένων εμπορευμάτων, τη θέση διαφόρων χρήσεων κλπ. Η πληροφόρηση που παρέχεται από τις ηλεκτρονικές οθόνες στο δρόμο, είναι ελκυστικότερη από αυτήν που θα παρείχε στο σπίτι ένας προσωπικός υπολογιστής, διότι προσφέρεται εύκολα μέσω των δυνατοτήτων επιλογής (menu) αλλά και της ταχύτητας απόκρισης του συστήματος. Η ταχύτητα επιτυγχάνεται με την τοπική αποθήκευση στοιχείων ή με βάσεις δεδομένων με τις οποίες το

σύστημα επικοινωνεί άμεσα μέσω μισθωμένων τηλεφωνικών γραμμών.

Στο ερώτημα μήπως η τεχνοφοβία ή η τυχόν πολυπλοκότητα αυτών των συσκευών τις οδηγήσει σε αχρηστία η απάντηση που δίνεται είναι ότι το κοινό προσαρμόζεται γρήγορα σε κάθε τι το καινούργιο. Η πρόσφατη εμπειρία από την τεράστια εξάπλωση των αυτόματων ταμειακών μηχανών (ΑΤΜ) το αποδεικνύει. Η δοκιμαστική ευρεία εγκατάσταση παρόμοιων ηλεκτρονικών συσκευών στο Los Angeles της Καλιφόρνια (77 κιόσκια) όπου οι πληροφορίες παρείχοντο σε δύο γλώσσες, Αγγλικά και Ισπανικά, έδειξε ότι δεν υπήρξε πολιτιστικό χάσμα στη χρήση αυτών των τεχνολογιών.

Η διάθεση πληροφοριών για τις δραστηριότητες, τις αγορές και τις μετακινήσεις στο Τρίγωνο θα είναι εξαιρετικά χρήσιμη και στους ξένους επισκέπτες. Στόχος της υλοποίησης του συστήματος πληροφόρησης θα πρέπει να είναι η δημιουργία ενός δικτύου σημείων ενημέρωσης. Το δίκτυο αυτό θα περιλαμβάνει μονάδες πληροφόρησης, τόσο σε σημεία υπαίθρια όσο και σε σημεία εντός κτιρίων (μεγάλα καταστήματα, ξενοδοχεία, πολιτιστικές αίθουσες). Επίσης θα πρέπει να τοποθετηθούν εντός χώρων (ή αιθουσών) που προορίζονται ως σημεία επαφής και ενημέρωσης των πολιτών, για παράδειγμα στο Μέγαρο Μελά στην πλατεία Δημαρχείου ή στο τριγωνικό κτίριο στην οδό Λέκκα, αν αποφασιστεί ότι τα κτίρια αυτά θα αναλάβουν τέτοιους ρόλους.

Προτείνεται το σύστημα παροχής ηλεκτρονικής πληροφόρησης να είναι αυτάρκες οικονομικά. Πρέπει να λειτουργεί σε ανταποδοτική βάση. Για το λόγο αυτό πρέπει να υιοθετηθεί και να υποστηριχτεί από τα Επιμελητήρια, τα οποία θα μπορούσαν να δράσουν και ως επί μέρους παροχείς πληροφόρησης για τα μέλη τους. Στο ερευνητικό πρόγραμμα του ΕΜΠ με αντικείμενο την πολεοδομική αναβάθμιση του Εμπορικού Τριγώνου, που εκπονήθηκε κατά την περίοδο 1990-91 για το Δήμο Αθηναίων, προτάθηκε η δημιουργία Κέντρου Πολυπληροφόρησης με έδρα το Μέγαρο Μελά, που βρίσκεται στην πλατεία Δημαρχείου. Ως παραρτήματα του κέντρου πολυπληροφόρησης είχαν προταθεί οι δύο παρακάτω θέσεις:

- α. Το ακίνητο Κατράντζου, στη συμβολή των οδών Σταδίου και Αιόλου (Χαυτεία).
- β. Το εκτός σχεδίου υποτυπώδες "Οικοδομικό Τετράγωνο" υπό μορφή τριγωνικής σφήνας, μέσα στο χώρο της οδού Περικλέους και παρά τη διασταύρωση με την οδό Λέκκα.

Μέσω του κέντρου ο πολίτης, καταναλωτής και επισκέπτης θα έχει τη δυνατότητα να πληροφορείται για τη θέση και τα προϊόντα εμπορικών επιχειρήσεων, για τις παρεχόμενες υπηρεσίες, για πολιτιστικές εκδηλώσεις, ξενοδοχεία κλπ. καθώς και για τις δυνατότητες μετακίνησής του μέσα και έξω από το Εμπορικό Τρίγωνο (λεωφορειακές γραμμές και στάσεις, πιάτσες ταξί, χώρους στάθμευσης, προτεινόμενες διαδρομές με τα πόδια κλπ).

Ηδη με την έναρξη της εφαρμογής των διαφόρων μέτρων για το Εμπορικό Τρίγωνο (Διάταγμα Χρήσεων και Αλλαγής Ορων Δόμησης, Πεζοδρόμηση κλπ.) καθίσταται σαφές ότι δεν αρκεί η θεσμοθέτηση συγκεκριμένων περιορισμών αλλά απαιτείται ενεργοποίηση προς την κατάλληλη κατεύθυνση του ανθρώπινου παράγοντα. Το εργαλείο για την ενεργοποίηση αυτή αποτελεί η πληροφόρηση. Μερικοί από τους σκοπούς της πληροφόρησης θα μπορούσαν να είναι:

1. Σεβασμός και τήρηση των ωραρίων τροφοδοσίας των καταστημάτων, των υποδεικνυόμενων διαδρομών, των θέσεων στάθμευσης κλπ).
2. Προώθηση των προγραμμάτων ως προς τη συγκέντρωση, επεξεργασία και αποκομιδή στερεών αποβλήτων (μείωση του όγκου στην "πηγή", ανακύκλωση κλπ.).
3. Μείωση της χρήσης του Ι.Χ., της μοτοσυκλέτας και του ταξί, και προτίμηση μετακινήσεων με τα πόδια, με ποδήλατο, με δημόσια συγκοινωνία.

Οι επιχειρήσεις πρέπει να συμβάλουν στην αλλαγή των συνηθειών των εργαζομένων και των συναλλασσομένων με αυτές. Εγκύκλιοι, διαφημιστικά φυλλάδια, οπτικοακουστικές εφαρμογές (multi-media) στους χώρους εργασίας και διακίνησης κοινού, διανομή εισιτηρίων λεωφορείων είναι πολιτικές και μέσα που πρέπει να χρησιμοποιηθούν.

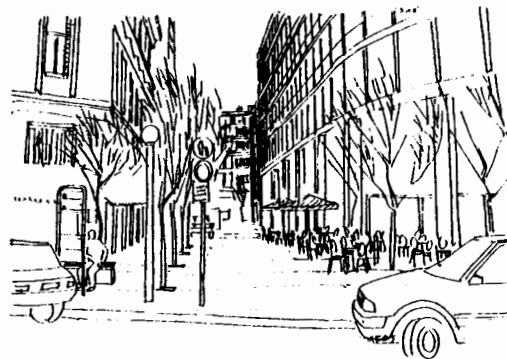
Ειδικότερα οι επιχειρήσεις θα πρέπει να αντιληφθούν ότι τα θέματα τροφοδοσίας επιλύονται κατά τον καλύτερο τρόπο όταν τούτα αντιμετωπίζονται μέσα στα ακίνητά τους και όχι στον κοινόχρηστο χώρο. Για παράδειγμα η στάθμευση τροχοφόρων χρηματαποστολών πρέπει να παύσει να γίνεται πάνω στα πεζοδρόμια και τους πεζόδρομους. Οφείλουν όλες οι τράπεζες να προχωρήσουν σε διασκευές στα υπόγεια, ισόγεια ή τους ακάλυπτους χώρους για να αποκτήσουν χώρους στάθμευσης. Κάτι ανάλογο ισχύει και για τα τροχοφόρα τροφοδοσίας μεγάλων καταστημάτων, τα υπηρεσιακά αυτοκίνητα δημόσιων φορέων κλπ.

Αποστολή επιστολών:

Θα ήταν σκόπιμη η αποστολή σειράς προσωπικών επιστολών από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ και το Δήμαρχο Αθηναίων με τις οποίες να αιτείται η ενεργοποίηση των αποδεκτών τους όπως είναι οι:

- Διοικητές Τραπεζών και Χρηματιστηρίου.
- Επικεφαλής Δημοσίων Υπηρεσιών που στεγάζονται στο Εμπορικό Τρίγωνο καθώς και μεγάλων οργανισμών.
- Διευθυντές μεγάλων ιδιωτικών εμπορικών επιχειρήσεων και λοιπών ιδιωτικών εταιρειών (ασφαλιστικές εταιρείες, ταξιδιωτικά γραφεία, ξενοδοχεία, εκδοτικά συγκροτήματα κλπ).

Επίσης θα ήταν σκόπιμη η αποστολή ανοικτής επιστολής ή άλλου έντυπου υλικού προς τους πολίτες. Η δραστηριοποίηση και άλλων συλλογικών και συνδικαλιστικών φορέων του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα, είτε πρόκειται για επιμελητήρια και συλλόγους (ΕΒΕΑ, Εμπορικοί Σύλλογοι κ.α.) είτε πρόκειται για εκπροσώπους των εργαζομένων, θα ήταν επίσης πολύτιμη.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 18

ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Εισαγωγή

Από τις 10.4.1995 που ισχύει η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου έχουν περάσει περισσότερο από 2,5 χρόνια. Πρόκειται για ένα αρκετά μεγάλο διάστημα κατά το οποίο η ερευνητική ομάδα του Πολυτεχνείου παρακολούθησε στενά όλα τα ζητήματα τα σχετικά με την εφαρμογή αυτού του μέτρου το οποίο συζητήθηκε και σχολιάστηκε έντονα από την αθηναϊκή κοινωνία αλλά και δημιούργησε μια πολύ καλή εικόνα, για τις προσπάθειες να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της αναβάθμισης της πρωτεύουσας, στους ευρωπαίους εταίρους μας. Παράλληλα το Τρίγωνο παρακολουθήθηκε στενά και από τις υπηρεσίες του Δήμου και του ΥΠΕΧΩΔΕ. Είναι λοιπόν δυνατόν σήμερα, γνωρίζοντας τις περισσότερες πτυχές του θέματος αλλά και έχοντας αναλύσει τη φυσιογνωμία και τις ιδιαιτερότητες αυτού του τόσο σημαντικού τμήματος της πόλης μας, να διατυπωθούν κάποια συμπεράσματα που δεν θα αποσκοπούν μόνο σε μια γενική και ουδέτερη καταγραφή της εμπειρίας που αποκτήθηκε αλλά κυρίως, θα αποσκοπούν στην υποβοήθηση της χάραξης κατευθύνσεων πολιτικής για τις ενέργειες που θα απαιτηθούν από εδώ και πέρα. Η υπόθεση του Τριγώνου δεν έκλεισε με την πεζοδρόμηση, αντίθετα άνοιξε ένα μεγάλο κεφάλαιο στην πολεοδομική πρακτική της χώρας, που θα απαιτεί αδιάκοπη παρακολούθηση και συνεχείς παρεμβάσεις από τους αρμόδιους φορείς.

Η πεζοδρόμηση του Τριγώνου ήταν μια τομή στην καθημερινή ζωή της Αθήνας, μια ριζική παρέμβαση για να ανακοπεί η προϊούσα υποβάθμιση του κέντρου, στην οποία όλοι είχαν παθητικά υποταγεί θεωρώντας την ως μια αναπότρεπτη εξέλιξη. Μια τέτοια παρέμβαση έχει ανάγκη από συνεχή παρουσία των αρμόδιων υπηρεσιών και ετοιμότητα για συνεχή λήψη μέτρων προστασίας, διότι η τύχη της πεζοδρόμησης απειλείται από πολλές πλευρές. Το μέτρο δεν πρέπει να αποτύχει. Αυτό δεν θα ήταν εις βάρος μόνον του κέντρου αλλά και εις βάρος της αξιοπιστίας κάθε μελλοντικής προσπάθειας για την αναβάθμιση της ελληνικής πόλης. Η πεζοδρόμηση του Τριγώνου

αποτέλεσε και αποτελεί μια σπουδαία εμπειρία, για τις υπηρεσίες του Υπουργείου και του Δήμου που την εφάρμοσαν, για την Τροχαία που την αστυνόμευσε, για τους Αθηναίους που επισκέπτονται το Τρίγωνο ως εργαζόμενοι ή αγοραστές και για τους επιχειρηματίες που έχουν σε αυτό την έδρα τους. Το Τρίγωνο είναι μια πολεοδομική ενότητα που μελετήθηκε αναλυτικά ήδη αρκετά χρόνια πριν από την πεζοδρόμηση και πάλι από το Πολυτεχνείο. Η συγκεκριμένη μελέτη εφαρμογής της πεζοδρόμησης δεν έγινε λοιπόν χωρίς σκέψη. Υπήρχε υλικό που αξιοποιήθηκε, βαθειά γνώση του χώρου και πολύχρονος προβληματισμός για την ανάγκη και τον τρόπο παρέμβασης στο κέντρο. Αποκτήθηκε μια πλούσια εμπειρία και οι υπηρεσίες έχουν στη διάθεσή τους πλέον ένα καλό παράδειγμα χρήσιμο και για τις επόμενες παρεμβάσεις τους στο κέντρο και στις γειτονιές της Αθήνας καθώς και στις άλλες ελληνικές πόλεις.

Από την έρευνα στους χρήστες του Τριγώνου φάνηκε ότι η ελληνική κοινωνία έχει πειστεί για την αναγκαιότητα των πεζοδρομήσεων, συζητά σοβαρά και αποδέχεται τους περιορισμούς στην κυκλοφορία του αυτοκινήτου. Οι Αθηναίοι ειδικότερα έχουν αντιληφθεί ότι το οδικό δίκτυο δεν επαρκεί και επομένως ότι το ιδιωτικό αυτοκίνητο δεν είναι το κατάλληλότερο μέσο για την επίσκεψη του κέντρου. Ωστόσο υποχρεώνονται να το χρησιμοποιούν εντατικά διότι η δημόσια συγκοινωνία δεν τους εξασφαλίζει μια πραγματικά εναλλακτική λύση. Οι Αθηναίοι επίσης αναγνωρίζουν την αναγκαιότητα ανάπλασης του κέντρου της πρωτεύουσας. Όμως οι δύσκολες συνθήκες που επικρατούν τώρα σε αυτό υποχρεώνουν ένα μεγάλο αριθμό κατοίκων να το εγκαταλείπει αναζητώντας στα προάστια έναν αέρα πιο καθαρό, λιγότερο θόρυβο, ανετότερες συνθήκες στάθμευσης, μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Το κέντρο της Αθήνας τους διώχνει. Το πρόβλημα είναι ότι από τη νέα τους κατοικία έχουν ανάγκη μιας γρήγορης προσπέλασης του κέντρου, όπου σημαντικό μέρος τους εργάζεται. Με τις σημερινές βέβαια συνθήκες η μοναδική ρεαλιστική, αλλά με πολλά προβλήματα λύση, είναι η χρήση του Ι.Χ. Η χρήση του Ι.Χ. επιδεινώνει τις κυκλοφοριακές συνθήκες στους άξονες που συνδέουν το κέντρο με την περιφέρεια και πρέπει να τονιστεί ότι διευκόλυνση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. με πρόσθετα έργα ή μέτρα θα χειροτερεύσει την κατάσταση, αφού θα οδηγήσει αργά ή γρήγορα σε παράγωγη

κυκλοφορία, καθιστώντας οποιαδήποτε προσπάθεια προς την κατεύθυνση αυτή μάταια.

Ενώ στις περισσότερες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες το να ζεις στο κέντρο είναι πολυτέλεια, στην Αθήνα, αντίθετα από ό,τι ίσχυε παλαιότερα, το να ζεις στο Εμπορικό Τρίγωνο και σε τμήματα του Ιστορικού Κέντρου τείνει να γίνει σημάδι κοινωνικής υστέρησης. Οι συνθήκες υποβάθμισης του κέντρου διαμορφώνουν το καταλληλότερο έδαφος για την προσέλκυση επιχειρήσεων που αναζητούν φτηνούς χώρους. Χονδρεμπόριο και βιοτεχνίες που, υπό φυσιολογικές συνθήκες, θα έπρεπε να είναι εγκατεστημένες στην περιφέρεια, συγκεντρώνονται στο κέντρο και φυσικά αντιστέκονται στις πολιτικές ανάπλασής του. Διότι γνωρίζουν καλά ότι σε ένα αναβαθμισμένο κέντρο δεν θα έχουν θέση. Η πολιτεία σε αυτό το ζήτημα δεν στερείται ευθυνών. Είναι απαραίτητο να προσφέρει σε αυτές τις επιχειρήσεις τις στοιχειώδεις προϋποθέσεις υποδομής για τη μετεγκατάστασή τους σε καταλληλότερους χώρους.

Η ποιότητα του πολεοδομικού χαρακτήρα του Τριγώνου δεν αμφισβητείται από κανένα. Το Τρίγωνο είναι η καρδιά της πρωτεύουσας. Εφάπτεται σε τεράστιας σημασίας αρχαιολογικούς χώρους. Εφάπτεται επίσης σε κεντρικές περιοχές κατοικίας, αναψυχής και εμπορίου υψηλής στάθμης όπως το Κολωνάκι, σε περιοχές κατοικίας και εκπαίδευσης με έντονη φοιτητική και καλλιτεχνική ζωή, όπως τα Εξάρχεια, και σε άλλες ιστορικές περιοχές κατοικίας, όπως του Ψυρρή και το Μεταξουργείο, με έντονο λαϊκό χαρακτήρα, που έχουν μεγάλα περιθώρια αναβάθμισης. Στο εσωτερικό και στην περίμετρο του Τριγώνου συναντώνται βυζαντινές εκκλησίες μεγάλης αρχιτεκτονικής αξίας και νεότερα νεοκλασικά κτίρια που αποτελούν σημεία αναφοράς για την πόλη, όπως για παράδειγμα το Δημαρχείο. Οι ανοικτοί χώροι του Τριγώνου σχηματίζουν δίκτυα κίνησης πολύ γραφικά, και χώρους στάσης - πλατείες μορφής και κλίμακας ιδιαίτερα ελκυστικής για τον επισκέπτη. Το Τρίγωνο είναι μια επιφάνεια ξεχωριστής ταυτότητας για την Αθήνα και αδιαμφισβήτητα είναι αυτή από όπου έπρεπε να ξεκινήσει, όπως και έγινε, η φιλόδοξη επιχείρηση διάσωσης της και επαναπόδοσης σε αυτήν του ρόλου που της αξίζει στην Ελλάδα.

Η σκοπιμότητα της πεζοδρόμησης του Τριγώνου δεν έχει νόημα να κριθεί καθ' εαυτή. Αξιολογείται μόνο υπό το πρίσμα της κατάστασης που επικρατεί στην Αθήνα γενικότερα. Δεν θά' πρεπε δηλαδή τα όποια λειτουργικά προβλήματα προκαλούνται σημειακά σε κάποιους χρήστες του Τριγώνου να αποκρύπτουν τα όσα μεγάλα προβλήματα της Αθήνας με την πεζοδρόμηση επιχειρείται να αμβλυνθούν. Και τα προβλήματα της Αθήνας είναι μεγάλα. Η δημόσια συγκοινωνία είναι ανεπαρκής, ο πεζός δεν έχει χώρο για να περπατήσει, είναι το συχνότερο θύμα ατυχημάτων με αυτοκίνητα και δίκυκλα, και αυτός που είναι από τους πιο εκτεθειμένους στο θόρυβο και τη ρύπανση. Το κέντρο θα είχε εγκαταλειφθεί αν δεν βρίσκονταν σε αυτό οι αφετηρίες της δημόσιας συγκοινωνίας που εξυπηρετούν τα προάστια, αν δεν διέρχονταν από αυτό οι οδικές αρτηρίες που συνδέουν το βόρειο με το νότιο και το ανατολικό με το δυτικό Λεκανοπέδιο, αν δεν υπήρχαν εκεί παραδοσιακά οι έδρες της διοίκησης και των μεγάλων οργανισμών και ιδρυμάτων καθώς και του εμπορίου, αν δεν συγκεντρώνονταν σε αυτό σχολές και πανεπιστήμια, αν δεν περιλάμβανε τους πόλους έλξης των ξένων επισκεπτών μεταξύ των οποίων η Ακρόπολη και η Πλάκα..

Τα μεγάλα συγκοινωνιακά προβλήματα στο Λεκανοπέδιο δεν επέτρεψαν να αναπτυχθούν οι φυγόκεντρες τάσεις στην κλίμακα που κυριάρχησαν στις άλλες ευρωπαϊκές πόλεις. Το κέντρο της Αθήνας κράτησε σε ένα βαθμό τη ζωντάνια του. Παρέμεινε πυκνό διότι έτσι εξασφάλιζε τη μεγαλύτερη οικονομία στις μετακινήσεις. Ωστόσο το κέντρο στερείται συνοχής. Οι πόλοι έλξης είναι διασκορπισμένοι σε μια μεγάλη σχετικά επιφάνεια, που φαίνεται ακόμη μεγαλύτερη αφού, ανάμεσά τους, παρεμβάλλονται και τους αποκόπτουν οδικοί άξονες, αλλά και μικρότεροι δρόμοι, που όμως εξυπηρετούν υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους. Το κέντρο δεν προσφέρει στον επισκέπτη μια ενιαία επιφάνεια ευχάριστη για περίπατο και για παραμονή. Θα ήταν εύκολο να προσφέρει μια τέτοια επιφάνεια αν δεν επικρατούσε ο κορεσμός, ο θόρυβος, η ρύπανση, αν υπήρχαν τουλάχιστον ασφαλείς διαβάσεις και άνετα πεζοδρόμια για τον πεζό.

Το Τρίγωνο βρίσκεται σχεδόν κεντροβαρικά στο κέντρο. Το Αρχαιολογικό Μουσείο, το Πολυτεχνείο, το συγκρότημα του Πανεπιστημίου / Βιβλιοθήκης / Ακαδημίας / Πνευματικού Κέντρου, το

Κολωνάκι, η Βουλή, η Πλάκα, το Μοναστηράκι του Ψυρρή βρίσκονται γύρω του. Το Τρίγωνο θα μπορούσε να συνδέει όλους αυτούς τους πόλους. Ομως για να γίνει αυτό έπρεπε πρώτα το ίδιο στο εσωτερικό του να απελευθερωθεί από τα προβλήματα της κυκλοφορίας. Το πρώτο βήμα ήταν να γίνει αυτό μια όαση στο εσωτερικό της "χαοτικής" Αθήνας. Τα επόμενα βήματα είναι η όαση αυτή να αρθρωθεί με τους πόλους του ευρύτερου κέντρου.

Η πεζοδρόμηση είναι λοιπόν μια απολύτως σκόπιμη και δικαιολογημένη παρέμβαση. Αν εξαιρέσει κανείς την κλίμακά της, η πεζοδρόμηση του Τριγώνου δεν είναι μια πρωτότυπη ιδέα. Σε πολλές ελληνικές πόλεις έχουν γίνει πεζοδρομήσεις τα τελευταία χρόνια. Επομένως δεν υπήρξε ένα πρόωρο μέτρο για τη νοοτροπία του Έλληνα.

Σχόλια για τον τρόπο που εφαρμόστηκε η πεζοδρόμηση

Η παρέμβαση διακρίνεται από τρεις βασικές χαρακτηριστικές ενέργειες που δεν έγιναν:

Η μερική ασάφεια της περιοχής εφαρμογής του μέτρου

Η πρώτη ενέργεια που δεν έγινε είναι σχετική με την καθαρότητα και την αναγνωρισιμότητα της παρέμβασης. Αυτό που έπρεπε να χαρακτηρίζει τη φιλοσοφία της πεζοδρόμησης του Τριγώνου είναι ότι πρόκειται για πεζοδρόμηση της επιφάνειας μιας ολόκληρης πολεοδομικής ενότητας. Αυτό έχει μια ιδιαίτερη συμβολική σημασία. Υπογραμμίζει τον πολεοδομικό και μη σημειακό χαρακτήρα της παρέμβασης, αναδεικνύει το στόχο δημιουργίας μιας αυτόνομης περιοχής, που θα μπορούσε να επεκτείνει τα όριά της ενσωματώνοντας και άλλες κεντρικές περιοχές, υποδηλώνει τη στρατηγική προς την εξασφάλιση στον επισκέπτη μιας όασης που θα τον προστατεύει από τις επιπτώσεις της κυκλοφορίας στο υπόλοιπο κέντρο. Είναι προφανές ότι από λόγους ανάγκης πεζοδρομήθηκαν δρόμοι μικροί, χωρίς ποιοτική αξία, δρόμοι όπου κυριαρχεί το χονδρεμπόριο και οι βιοτεχνίες. Έπρεπε να πεζοδρομηθούν περισσότεροι δρόμοι ώστε να προκύψει μια καθαρή επιφάνεια με σαφή όρια, που εύκολα αναγνωρίζεται και εντοπίζεται στον περίπλοκο χώρο της πρωτεύουσας. Ομως αυτός ο στόχος δεν

υλοποιήθηκε παρά μερικά. Οι δρόμοι οι πιο σημαντικοί από συγκοινωνιακής πλευράς, οι δρόμοι με μια κάποια κυκλοφορία, με εξαίρεση την Ερμού, παρέμειναν ανοικτοί στο αυτοκίνητο. Η Κολοκοτρώνη, η Ευριπίδου και η Σοφοκλέους ανέλαβαν ακόμη μεγαλύτερο φόρτο από αυτόν που εξυπηρετούσαν παλαιότερα και δεν μπορούσε να γίνει αλλιώς αφού το χονδρεμπόριο και οι βιοτεχνίες παρέμειναν στο Τρίγωνο. Έτσι δεν δόθηκε στο σύνολό της η εικόνα της ελεύθερης από αυτοκίνητα επιφάνειας. Ουσιαστικά η οδός Ερμού είναι ο μόνος δρόμος του Τριγώνου για τον οποίο η πεζοδρόμηση είχε μια σημασία. Στο δρόμο αυτό καταγράφηκε και το μεγαλύτερο ποσοστό αποδοχής του μέτρου από τους εμπόρους. Ήταν λοιπόν εύκολη η παρέμβαση εκεί και θεαματική λόγω της ευθυγραμμίας του δρόμου και των χρήσεων που φιλοξενεί.

Η καθυστέρηση κατασκευής των πεζοδρόμων και η χρονική σειρά των έργων

Η δεύτερη χαρακτηριστική ενέργεια που δεν έγινε έγκειται στην επιλογή των προτεραιοτήτων κατασκευής των πεζοδρόμων. Το ιδανικό φυσικά θα ήταν να ανακατασκευαστούν τα οδοστρώματα, με πλακόστρωση και κυβολίθους, άμεσα και στο σύνολό τους. Διότι σήμερα προσφέρεται στον επισκέπτη μια πολύ περίεργη εικόνα. Κυριαρχεί η άσφαλτος και η απουσία αυτοκινήτων την κάνει ακόμη περισσότερο ορατή. Η απουσία επίσης του τυπικού εξοπλισμού των πεζοδρόμων είναι η αιτία που το περιβάλλον των δρόμων γίνεται ακόμη πιο φτωχό, γυμνό, άσχημο και αφιλόξενο. Οι πεζοί δεν πείθονται ότι ολόκληρος πλέον ο χώρος του δρόμου είναι δικός τους και εξακολουθούν να περπατούν στα πεζοδρόμια, όπου αυτά είναι ελεύθερα. Τα ελάχιστα αυτοκίνητα που εκινούνται με μικρή ταχύτητα ή ήταν σταθμευμένα έκαναν το δρόμο να φαίνεται πιο ζωντανός. Σήμερα η απλή απομάκρυνση των αυτοκινήτων δεν έλυσε το αισθητικό πρόβλημα στο εσωτερικό του Τριγώνου. Δεν εξασφαλίστηκαν έγκαιρα τα χρήματα για την κατασκευή των πεζοδρόμων συνολικά και αυτά τα χρήματα που βρέθηκαν διετεθήσαν αποκλειστικά για την ανακατασκευή της Ερμού. Από μιας πλευράς η Ερμού το αξίζει, διότι είναι ένας δρόμος με σημαντική παρουσία πεζών, όμως από μια άλλη οπτική γωνία, είναι ο δρόμος που δεν είχε τόσο επείγουσα ανάγκη αναβάθμισης. Η σημασία του σε σχέση με τους άλλους δρόμους του Τριγώνου είναι

μεγάλη, και με την ανακατασκευή του η απόσταση που θα τον χωρίζει από αυτούς θα γίνει ακόμη μεγαλύτερη.

Θα ήταν σκόπιμο όσα χρήματα ήταν διαθέσιμα να δαπανηθούν κατά τρόπο ώστε με τα έργα να δοθεί η εντύπωση ότι στοχεύεται η ενιαία και ισόρροπη ανάδειξη της συνολικής επιφάνειας του Τριγώνου. Θα μπορούσαν να επιμεριστούν σε μικρές κατασκευαστικές παρεμβάσεις στα κρισιμότερα σημεία και ίσως να δημιουργήσουν εστίες παρουσίας πεζών εκεί από όπου σήμερα αυτοί απέχουν.

Οι Αθηναίοι δεν έχουν αντιληφθεί τα κέρδη από την πεζοδρόμηση διότι αυτά τα κέρδη ακόμη δεν φάνηκαν στο σύνολό τους. Απομακρύνθηκε το αυτοκίνητο, όμως οι δρόμοι του Τριγώνου εξακολουθούν να ταυτίζονται με την υποδομή που εξυπηρετούσε τις ανάγκες αποκλειστικά του αυτοκινήτου. Αυτή η κατάσταση δίνει επιχειρήματα στους λίγους, που αντιστέκονται ακόμη στην πεζοδρόμηση, αφού κανείς δεν έχει εξηγήσει ή περιγράψει στους Αθηναίους την εικόνα που θα έχει το Τρίγωνο, αισθητικά και λειτουργικά όταν η πεζοδρόμηση θα έχει ολοκληρωθεί. Κανείς εξάλλου επίσημα δεν είπε στους Αθηναίους ότι η πεζοδρόμηση ακόμη δεν υλοποιήθηκε παρά μόνο κατά το πρώτο της σκέλος. Αν οριστικοποιηθεί η επιδιωκόμενη εικόνα, και αυτό είναι επείγον, τότε άμεσα πρέπει να κοινοποιηθεί στον κόσμο. Είναι βέβαιο ότι η πεζοδρόμηση του Τριγώνου θα αποκτήσει τότε πολύ περισσότερους υποστηρικτές.

Η καθυστέρηση της απομάκρυνσης των μη συμβατών χρήσεων

Η πεζοδρόμηση του Τριγώνου δεν περιορίζεται σε ένα κυκλοφοριακό μέτρο. Είναι και ριζική αλλαγή των χρήσεων γης. Αλλαγή που ακόμη δεν έγινε. Πρέπει ωστόσο να προγραμματιστεί, και το χρονοδιάγραμμα απομάκρυνσης να τηρηθεί απαρεγκλίτως. Ως προς αυτό η πολιτεία δεν μπορεί να είναι ελαστική και οφείλει να κάνει ξεκάθαρη την απόφασή της, αφού έχει και υποχρεώσεις. Πρέπει να προετοιμάσει τους χώρους για τη μετεγκατάσταση των ασύμβατων με την πεζοδρόμηση χρήσεων και να βοηθήσει οικονομικά τους μετακινούμενους επιχειρηματίες που πολλοί από αυτούς έχουν επενδύσει περιουσίες εκεί. Η απομάκρυνση του χονδρεμπορίου και

των βιοτεχνιών είναι προϋπόθεση για να επιτύχει η πεζοδρόμηση. Η εικόνα του Τριγώνου, όπως πρέπει να καταλήξει, είναι η εικόνα μιας πολεοδομικής επιφάνειας πολυλειτουργικής που συνδυάζει εμπόριο, διοίκηση, αναψυχή, πολιτιστικές χρήσεις και κατοικία. Η κατοικία έχει σχεδόν εξαφανιστεί από το Τρίγωνο, αλλά είναι βέβαιο ότι η αναβάθμισή του θα προσελκύσει νέους κατοίκους και αυτό θα είναι μια πάρα πολύ θετική εξέλιξη. Οι ξένοι επισκέπτες, που επισκέπτονται τους αρχαιολογικούς χώρους και την Πλάκα, θα βρίσκουν στο Τρίγωνο μια εξίσου ενδιαφέρουσα περιοχή μέσω της οποίας θα συνεχίζουν την πορεία τους προς τα άλλα κεντρικά σημεία της Αθήνας.

Θετικές και αρνητικές επιπτώσεις. Γενικές προτάσεις

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, αυτό που πρέπει να υπογραμμιστεί είναι ότι η πεζοδρόμηση του Τριγώνου δεν έχει ολοκληρωθεί ούτε από πλευράς αισθητικής ούτε από πλευράς χρήσεων. Δεν έχει τονιστεί ότι υπολείπεται να γίνουν πολλά ακόμη.

Τα κέρδη ως προς την κυκλοφορία

Όπως ήταν αναμενόμενο, από την έρευνα του Πολυτεχνείου αποδεικνύεται ότι από συγκοινωνιακής πλευράς η πεζοδρόμηση του Τριγώνου δεν επηρέασε την γύρω κυκλοφορία παρά ελάχιστα. Μόνο η πεζοδρόμηση της Ερμού είχε κάποια σημασία, αλλά και αυτή είχε ως αρνητική επίπτωση την αύξηση της ροής επί της Κολοκοτρώνη και την υποβάθμιση των συνθηκών που επικρατούν σε αυτήν. Οι υπόλοιπες διαμπερείς ροές εξακολουθούν να εκτελούνται όπως και πριν στην Ευριπίδου και τη Σοφοκλέους. Όσο αυτές θα είναι ανοικτές στην κυκλοφορία το περιβάλλον που προσφέρεται στους επισκέπτες του Τριγώνου θα είναι λιγότερο φιλόξενο. Σήμερα το πρόβλημα από αυτές δεν είναι σοβαρό. Όταν όμως πραγματικά υλοποιηθεί η πεζοδρόμηση στο υπόλοιπο Τρίγωνο και αυξηθούν εντυπωσιακά, όπως αναμένεται, οι ροές πεζών τότε ο διαχωρισμός από τις Σοφοκλέους, Ευριπίδου, Κολοκοτρώνη, όπως αυτές είναι σήμερα, με φόρτους που θα αυξάνονται αδιάκοπα, θα είναι έντονος και επικίνδυνος. Η ερευνητική ομάδα κατέθεσε προκαταρκτικά σχέδια ανάπλασης αυτών των τριών δρόμων, χωρίς την απομάκρυνση του αυτοκινήτου, αλλά με περιορισμό του σε ένα

διάδρομο μικρότερου πλάτους και με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, δεδομένου ότι προέκυψε χώρος από την κατάργηση της στάθμευσης. Αν τα σχέδια αυτά υλοποιηθούν η βελτίωση είναι βέβαιη. Όμως τελικά, η σκοπιμότερη και συνεπέστερη λύση θα είναι η πλήρης πεζοδρόμηση, που θα μπορούσε βέβαια να υλοποιηθεί πιο εύκολα αν εφαρμοστούν σε πρώτη φάση τα παραπάνω σχέδια. Η απόφαση για αυτό το ζήτημα θα είναι μια πολιτική απόφαση. Η πεζοδρόμηση αυτών των δρόμων είναι εφικτή. Το σύστημα της κυκλοφορίας εκτιμάται ότι θα βρει μια νέα ισορροπία, όπως συνέβη σε όλες τις παρόμοιες επεμβάσεις.

Στους περιμετρικούς του Τριγώνου δρόμους δηλαδή στην Σταδίου, την Αθηνάς και τη Μητροπόλεως δεν προέκυψε, όπως ήταν φυσικό, καμιά αξιοσημείωτη αλλαγή εξαιτίας της πεζοδρόμησης δεδομένου ότι οι άξονες αυτοί ήταν ήδη κορεσμένοι. Η "πεζοδρόμησή" λοιπόν του Τριγώνου με τη σημερινή της μορφή δεν άλλαξε σχεδόν σε τίποτα αυτές τις ροές, όπως άλλωστε αναμενόταν.

Τα κέρδη ως προς το περιβάλλον

Οι διαπιστώσεις είναι ανάλογες με αυτές ως προς την κυκλοφορία. Αυτού του τύπου οι παρεμβάσεις από τη φύση τους δεν επιτυγχάνουν παρά τοπικού χαρακτήρα κέρδη στο επίπεδο του άμεσου περιβάλλοντος των πεζοδρόμων. Η σημασία τους για την υπόλοιπη πόλη είναι αμελητέα. Δεν ήταν δυνατόν η κατάργηση μιας ασήμαντης κυκλοφορίας σε ένα πολύ μικρό τμήμα του Λεκανοπεδίου να επιδράσει στα επίπεδα της ρύπανσης που αναπτύσσονται στο σύνολο της πρωτεύουσας. Όμως για όσους περπατούν στους δρόμους του Τριγώνου η διαφορά είναι σημαντική. Τα ίδια ισχύουν και ως προς το θόρυβο. Μαζί με τις παραπάνω θετικές και αρνητικές διαπιστώσεις πρέπει να σημειωθεί ότι η πεζοδρόμηση ήταν ένα ιδιαίτερα ηχηρό μήνυμα προς την Ευρώπη, που γνωρίζει τα προβλήματα ρύπανσης της Αθήνας, για την απόφαση να αποκατασταθεί το περιβάλλον της. Ήταν ένα μήνυμα πολύ μεγάλης πολιτικής και πολιτιστικής σημασίας που είχε πραγματικά θετική απήχηση. Άρα υπήρξαν κέρδη που θάπρεπε να τονιστούν περισσότερο.

Οι επιπτώσεις στη στάθμευση. Τα προβλήματα αστυνόμευσής της.

Το πρόβλημα προσπελασιμότητας του κέντρου της Αθήνας είναι σοβαρό. Ως προς την πρόσβαση με ιδιωτικό αυτοκίνητο, αυτή εξαρτάται μεταξύ των άλλων και από τις διατιθέμενες θέσεις στάθμευσης, που ο αριθμός τους είναι σχετικά μικρός. Η πεζοδρόμηση αφαίρεσε ένα σημαντικό αριθμό θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο από την περιοχή του Τριγώνου. Τις θέσεις εκτός οδού δεν τις κατήργησε, αντίθετα διατήρησε διαδρόμους προσπέλασης για όλους τους σταθμούς. Το πρόβλημα προσπέλασης των αυτοκινήτων σε αυτούς δεν είναι σημαντικό. Σοβαρό πρόβλημα προκύπτει αντίθετα από τους μεγάλους αριθμούς αυτοκινήτων σχετικών με τη λειτουργία Τραπεζών, Υπουργείων, Εφημερίδων κλπ. που σταθμεύουν "ημιπαρანόμως" στο δρόμο. Τα φορτηγά τροφοδοσίας επίσης δεν τηρούν αυστηρά τα επιτρεπόμενα ωράρια.

Το πρόβλημα που δημιουργείται από την άναρχη στάθμευση γύρω από Υπουργεία και Εφημερίδες είναι σοβαρό. Έχει να κάνει με την αξιοπιστία του κράτους και τη σοβαρότητά του όταν επιβάλλει περιορισμούς στους παραδοσιακούς χρήστες του Τριγώνου, δίνοντας αυτό από τη μεριά του το χειρότερο παράδειγμα.

Η έρευνα κατέγραψε σοβαρές πιέσεις από την άναρχη στάθμευση στη γειτονική περιοχή του Τριγώνου, την Πλάκα. Αυτές οφείλονται και στον περιορισμό των θέσεων στο ίδιο το Τρίγωνο αλλά ίσως κυρίως στο ότι η αστυνομική επιτήρηση της στάθμευσης εστιάστηκε σε αυτό αφήνοντας ελεύθερο πεδίο δράσης στην Πλάκα. Η Πλάκα ήταν μια καλή διέξοδος για τους αυτοκινητιστές, που αποφεύγουν να πληρώσουν για στάθμευση. Είναι ευάλωτη διότι είναι ένα περιβάλλον μη κορεσμένο. Αντίθετα όλες οι άλλες εφραπτόμενες περιοχές είναι από χρόνια κορεσμένες. Οι επιπτώσεις στην Πλάκα δίνουν ένα παράδειγμα για τους κινδύνους που διατρέχουν οι παρεμβάσεις ανάπλασης. Απαιτείται αυστηρή αστυνόμευση. Δεν μπορεί να αποφευχθεί, έτσι όπως έχουν ακόμη τα πράγματα σήμερα, δηλαδή αστική συγκοινωνία αναξιόπιστη και έλλειψη σταθμών στάθμευσης στην περίμετρο του κέντρου. Οσο επεκτείνονται σήμερα οι περιοχές που αναπλάθονται τόσο πρέπει να αυξάνεται και το δυναμικό που τις αστυνομεύει. Αλλιώς τα προβλήματα θα μεταφέρονται στις γειτονικές περιοχές. Οι

αρνητικές πιέσεις στην Πλάκα είναι ένα φαινόμενο απέναντι στο οποίο πρέπει η πολιτεία να αντιδράσει άμεσα. Η Πλάκα πρέπει και αξίζει να προστατευθεί με κάθε τρόπο.

Η αστυνόμευση της πεζοδρόμησης του Τριγώνου υπήρξε εντατική κατά το πρώτο στάδιο εφαρμογής του μέτρου ενώ στη συνέχεια χαλάρωσε, όπως συμβαίνει πολλές φορές στην Ελλάδα με τα νέα μέτρα. Ο κόσμος το γνωρίζει και προσαρμόζει τη συμπεριφορά του ανάλογα. Σήμερα τα προβλήματα από τις παράνομες διελεύσεις και σταθμεύσεις είναι πάρα πολλά. Το Τρίγωνο κυριολεκτικά αλώνεται καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας ιδιαίτερα από τα δίκυκλα.

Το πρόβλημα με τα δίκυκλα είναι ακόμη πιο δυσεπίλυτο από αυτό που τίθεται από τα αυτοκίνητα. Διότι τα δίκυκλα δύσκολα αστυνομεύονται και δεν ελέγχονται από το ηλεκτρικό σύστημα που εγκαταστάθηκε στις προσβάσεις του Τριγώνου. Και διότι οι χρήστες τους έχουν πολύ πιο "απειθαρχές" συμπεριφορές από τους αυτοκινητιστές. Ο αρχικός σχεδιασμός της πεζοδρόμησης προέβλεπε την προσφορά στα δίκυκλα πολλών θέσεων στην περίμετρο του Τριγώνου και ιδιαίτερα στην πλευρά της Σταδίου. Το αποτέλεσμα ήταν οι θέσεις αυτές να υπερκορεστούν και να είναι πολύ άσχημο το θέαμα που παρουσιάζουν οι σημαντικότερες ίσως πύλες του Τριγώνου, αυτές που θα έπρεπε να είναι οι πλέον ελκυστικές. Γι' αυτό αντιμετωπίζοντας το πρόβλημα "ρεαλιστικά", προτείνεται η ριζική συρρίκνωση των μεγάλης κλίμακας περιοχών στάθμευσης δίκυκλων στην περίμετρο του Τριγώνου και η δημιουργία πολλών, αλλά διασκορπισμένων, θέσεων στάθμευσης στο εσωτερικό του. Σε αυτές το δίκυκλο θα μεταφέρεται με σβησμένη τη μηχανή. Φυσικά και αυτή η λύση δεν θα αποδώσει αν δεν υπάρξει αυστηρή αστυνόμευση.

Αυτό που πρέπει να υπογραμμιστεί είναι ότι δεν μπορεί να απαιτείται η πειθάρχηση στα περιοριστικά μέτρα όταν το αντικείμενο προστασίας των μέτρων αυτών δεν δικαιολογεί και δεν πειθεί ότι το αξίζει. Στο Τρίγωνο αυτή τη στιγμή αστυνομεύεται η ασφαλτος καθώς και ένα περιβάλλον αισθητικά μέτριο. Αντίθετα, αν είχαν προχωρήσει οι γενικότερες αναπλάσεις τότε ο βαθμός πειθάρχησης θα ήταν μεγαλύτερος.

Ο αριθμός των προσφερομένων θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων στην περιοχή του Τριγώνου αυξάνεται σημαντικά με τους δύο νέους σταθμούς του Δήμου, της Βαρβακείου Αγοράς και της πλατείας Δημαρχείου. Η κατασκευή των δύο αυτών σταθμών μαζί και με το πρόσφατα εφαρμοσθέν σύστημα της στάθμευσης επί πληρωμεί στο ευρύ κέντρο, προβλέπεται ότι θα προσφέρουν αρκετές θέσεις για όσους επιθυμούν να επισκεφθούν με Ι.Χ. για λίγο το Τρίγωνο, αλλά και για λίγους που θα εξυπηρετούνται σε μόνιμη βάση.

Οι νέοι σταθμοί κατασκευάζονται για να αντικαταστήσουν τις παράνομες θέσεις στάθμευσης που θα αστυνομευθούν συστηματικά. Επίσης, το σύστημα πληρωμής εφαρμόζεται για την αποθάρρυνση της μακροχρόνιας στάθμευσης και την καλύτερη εξυπηρέτηση της βραχυχρόνιας στάθμευσης, που είναι απαραίτητη για τη διατήρηση της ζωτικότητας του κέντρου.

Η δημόσια συγκοινωνία

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η πολιτική αναβάθμισης του κέντρου είναι συμβατή μόνο με μια πολιτική προώθησης της χρήσης της αστικής συγκοινωνίας από τους επισκέπτες του. Αυτός είναι ο στόχος. Από τα Ι.Χ. αυτοκίνητα που κυκλοφορούν στο κέντρο ένα ποσοστό αντιστοιχεί σε μετακινήσεις υποχρεωτικές συνδεδεμένες με τις λειτουργικές ανάγκες των διαφόρων επιχειρήσεων και οργανισμών που έχουν την έδρα τους σε αυτό. Η στάθμευση αυτών των αυτοκινήτων θα πρέπει να εξυπηρετείται κατά προτεραιότητα από τους σταθμούς αυτοκινήτων, ώστε να απελευθερωθούν οι δρόμοι του Τριγώνου. Είναι γεγονός ότι δεν είναι τόσο εύκολη υπόθεση η εφαρμογή ενός ευέλικτου συστήματος παραχώρησης προτεραιότητας στα παραπάνω αυτοκίνητα. Ωστόσο οι τεχνικές της τηλεματικής θα μπορούσαν σύντομα να το κάνουν εφικτό. Προς αυτή την κατεύθυνση θα έπρεπε να γίνουν προσπάθειες.

Η δημόσια συγκοινωνία βγήκε ιδιαίτερα κερδισμένη από την πεζοδρόμηση. Η εικόνα της βελτιώθηκε σημαντικά και αυτό χάρη στις γραμμές των μικρών λεωφορείων. Οι περισσότερες από αυτές τις γραμμές λειτουργούσαν και πριν από την πεζοδρόμηση. Ομως βελτιώθηκαν και εμπλουτίστηκαν με μια νέα γραμμή που

την αστική συγκοινωνία είναι ότι το μικρό λεωφορείο συνόδεψε την παρέμβαση και ταυτίστηκε με την πολιτική των αναπλάσεων. Έδειξε στους Αθηναίους ότι είναι συμβατό με την πεζοδρόμηση και ότι είναι μια από τις προϋποθέσεις για την επιτυχία της.

Η ανάδειξη της αισθητικής ταυτότητας του Τριγώνου. Η ενίσχυση της ελκυστικότητάς του. Πληροφόρηση.

Από πλευράς πολεοδομικής αισθητικής του Τριγώνου η έρευνα του Πολυτεχνείου επεσήμανε ότι στην περιοχή του υπάρχει ένας πλούτος ιδιαιτεροτήτων που αξίζει να αναδειχθούν. Στο εσωτερικό του Τριγώνου υπάρχουν πόλοι ανοικτών και κλειστών χώρων μεγάλης αξίας που θάπρεπε να συνδεθούν με δίκτυα που θα το διασχίζουν και θα συνεχίζονται στο εσωτερικό των εφραπτόμενων κεντρικών περιοχών ενοποιώντας το Τρίγωνο με την πόλη και αρθρώνοντας τα δικά του σημεία ενδιαφέροντος με τους κύριους πόλους που εδράζονται στη γύρω περιοχή. Σημεία κλειδιά στα δίκτυα αυτά θα είναι οι Πύλες του Τριγώνου, που θα είναι οι βιτρίνες του, και από αυτές θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό η έλξη που θα ασκήσει στους επισκέπτες του κέντρου.

Η πεζοδρόμηση όπως έχει εφαρμοστεί μέχρι τώρα αντιμετώπισε το Τρίγωνο κατά κάποιο τρόπο μονοδιάστατα. Η απλή απομάκρυνση του αυτοκινήτου, έστω και μερικώς από το Τρίγωνο, δεν σημαίνει ότι αυτομάτως προσδόθηκε η επιζητούμενη ταυτότητα σε αυτό. Η επόμενη φάση παρεμβάσεων θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από λεπτομερείς προσεγγίσεις και αναλυτικούς σχεδιασμούς. Οι διάφοροι φορείς που έχουν αρμοδιότητα για το Τρίγωνο είναι απαραίτητο να συντονιστούν. Η αισθητική των όψεων των κτιρίων, η αισθητική του εξοπλισμού των δρόμων και των πλατειών, οι όροι δόμησης, οι χρήσεις που θα ενισχυθεί η εγκατάστασή τους, αποτελούν τομείς της φυσιογνωμίας του Τριγώνου που πρέπει να αντιμετωπιστούν ενιαία.

Η πεζοδρόμηση στο Τρίγωνο και στη συνέχεια η όλη σειρά των παρεμβάσεων σε αυτό συνθέτουν μια επιχείρηση ευρείας κλίμακας που πρέπει να διαφημιστεί. Τόσο για να αξιοποιηθούν στο μέγιστο από τους κατοίκους οι υπηρεσίες που θα προσφέρει όσο και γιατί αποτελεί ένα παράδειγμα υλοποίησης που πρέπει να επαναληφθεί

και σε άλλες περιοχές στο κέντρο και στα προάστια. Θα είναι κέρδος για την πόλη να ανθούν οι επιχειρήσεις που θα λειτουργούν στο Τρίγωνο. Είναι κέρδος για την πόλη να προσελκύει το Τρίγωνο κατοίκους και ξένους επισκέπτες. Όμως για να γίνει αυτό πρέπει οι διάφορες δυνατότητες για την προσπελασιμότητά του να είναι γνωστές, κατανοητές και εύκολες. Πρέπει επίσης να προσφέρεται κατά τον απλούστερο τρόπο η πληροφορία ως προς τι μπορεί κανείς να κάνει και να αγοράσει εκεί. Δεν έχουν γίνει παρά ελάχιστα προς αυτή την κατεύθυνση. Διοικητικές υπηρεσίες και εμπορικά καταστήματα θα μπορούσαν να συγκροτηθούν σε δίκτυα ώστε να παρέχεται στον επισκέπτη του Τριγώνου μια ομαδοποιημένη πληροφόρηση. Η ανάγκη που άλλοτε οδηγούσε ομοειδή καταστήματα να συγκεντρώνονται στον ίδιο δρόμο δεν είναι πλέον τόσο ισχυρή. Το ίδιο αποτέλεσμα θα μπορεί να αποκτηθεί μέσω των ηλεκτρονικών εργαλείων επικοινωνίας. Μέσω της τηλεματικής και από σημεία πληροφόρησης διασκορπισμένα στα πιο νευραλγικά σημεία του Τριγώνου, η θέση και το είδος των παρεχομένων υπηρεσιών και τα καταστήματα πώλησης των διαφόρων κατηγοριών προϊόντων θα γίνονται εύκολα γνωστά. Ο ευκολότερος τρόπος προσπέλασής τους, με τα πόδια ή με τα μικρά λεωφορεία, θα δίνεται επίσης με χαρτογραφικό τρόπο. Το Τρίγωνο θα προσφέρεται ως μια ενιαία επιχείρηση πολλαπλών υπηρεσιών.

Ενα άλλο μεγάλο κεφάλαιο από την έκβαση του οποίου θα εξαρτηθεί η τύχη της πεζοδρόμησης είναι η συμμετοχή των επιχειρηματιών και των εργαζομένων. Αυτοί, περισσότερο από κάθε άλλον, μπορούν να το προστατέψουν, όπως αυτοί είναι που με τη συμπεριφορά τους θα μπορούσαν να υποσκάψουν την προοπτική που χαραχτηκε. Η πολιτεία πρέπει, με κατάλληλη ενεργοποίηση και συνεργασία με τους φορείς που τους εκπροσωπούν, να τους βοηθήσει να αντιληφθούν ότι βρίσκονται σε ένα χώρο πολύτιμο για την πρωτεύουσα. Χώρο, από την τύχη του οποίου εξαρτώνται οι προοπτικές για την ποιότητα του περιβάλλοντος στην πόλη συνολικά. Με την πεζοδρόμηση του Τριγώνου δοκιμάζεται και η ικανότητά μας ως κοινωνία να συγκατατεθούμε σε κάποιους περιορισμούς, να συμπεριφερθούμε περισσότερο συλλογικά, να πειθαρχήσουμε σε μια δαπανηρή προσπάθεια της πολιτείας, να λειτουργήσουμε ευγενέστερα και πιο πολιτισμένα. Το μεγαλύτερο βάρος για μια αλλαγή στη συμπεριφορά πέφτει πρώτα στους

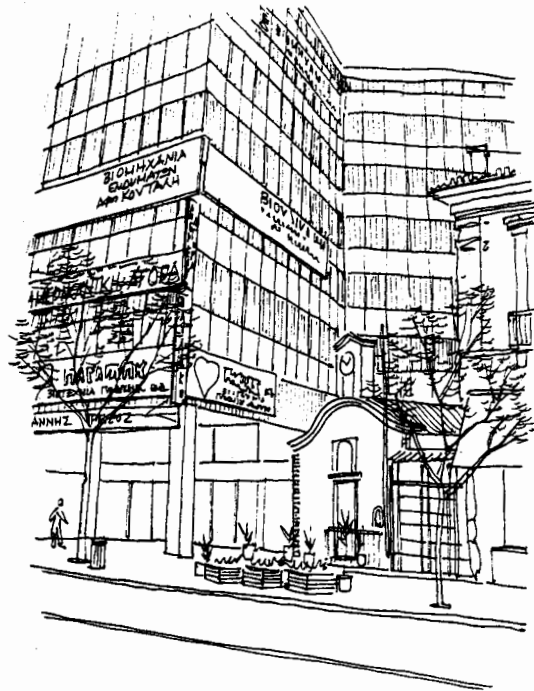
επικεφαλής των δημοσίων υπηρεσιών και των άλλων φορέων δημοσίου δικαίου που βρίσκονται στο Τρίγωνο. Πρέπει να δώσει το παράδειγμα.

Το Τρίγωνο μετά την κατασκευή των δύο νέων γραμμών μετρό θα είναι η επιφάνεια της Αθήνας με την καλύτερη εξυπηρέτηση με μέσα συλλογικής μεταφοράς. Με αυτήν η προσπέλαση του Τριγώνου θα γίνεται πολύ πιο εύκολα παρά με ιδιωτικό αυτοκίνητο. Τέσσερις σταθμοί μετρό θα βρίσκονται στην περίμετρο του Τριγώνου. Μαζί με τα δίκτυα μικρών λεωφορείων και με το δεδομένο ότι οι αφετηρίες των ακτινικών γραμμών του Λεκανοπεδίου είναι χωροθετημένες στην περίμετρό του και συνδέονται με τα μικρά λεωφορεία καθίσταται "το Τρίγωνο", το πιο προνομιούχο συγκοινωνιακά τμήμα της πρωτεύουσας.

Η τροφοδοσία των επιχειρήσεων. Οι δυνατότητες από τις νέες τεχνολογίες.

Το πρόβλημα της τροφοδοσίας των καταστημάτων επισημάνθηκε ήδη από την πρώτη φάση της έρευνας κατά την οποία εκπονήθηκε ειδική έρευνα ερωτηματολογίου σε μεγάλο αριθμό καταστημάτων. Για τη λειτουργία των καταστημάτων θα ήταν επιθυμητή η ελεύθερη προσπέλασή τους από τα φορτηγά και από τα αυτοκίνητα των πελατών τους. Πρόκειται όμως για μια λύση ασύμβατη με την προοπτική ανάπτυξης του Τριγώνου. Θα ήταν δε και εις βάρος των καταστημάτων εκείνων που δεν απευθύνονται σε κάποιους ειδικούς αγοραστές αλλά σε ένα ευρύτερο κοινό, που συνδυάζει τις αγορές με τη βόλτα και επιλέγει το κέντρο ή τα πολυκαταστήματα των προαστίων με κριτήριο το γενικότερο περιβάλλον που εκεί επικρατεί. Η ασφάλεια και η άνεση έχουν ένα ειδικό βάρος στις επιλογές του σημερινού αγοραστή. Δεν πρέπει να υποτιμάται ότι πλέον το κέντρο δεν μονοπωλεί τις δυνατότητες αλλά ότι αντίθετα ο ανταγωνισμός είναι μεγάλος. Είναι φυσικό κάποιες επιχειρήσεις, όπως το χονδρεμπόριο, να μη βρίσκουν κανένα σημαντικό όφελος από την προοπτική ενός αναβαθμισμένου περιβάλλοντος. Θα ήταν καλύτερα για αυτές να απομακρυνθούν, όπως προβλέπεται και από τη σχετική νομοθεσία.

Για τις επιχειρήσεις όμως που θα μείνουν προτείνεται ένα σύστημα τροφοδοσίας με μικρό αριθμό ηλεκτροκίνητων ημιφορτηγών. Είναι σκόπιμο η ηλεκτροκίνηση να εισαχθεί στην Αθήνα μέσω του Τριγώνου. Είναι σκόπιμο να ταυτιστεί η πιο θεαματική παρέμβαση για την ανάπλαση της πρωτεύουσας με την εισαγωγή της υψηλής τεχνολογίας. Το Τρίγωνο είναι ένας ιστορικός χώρος, όμως η ανάπλασή του πρέπει να είναι μια μοντέρνα παρέμβαση. Απομακρύνοντας το αυτοκίνητο δεν διώκεται η τεχνολογία. Αντίθετα της δίνεται η ευκαιρία να αντικαταστήσει προηγούμενες συμβατικές με σοβαρές επιπτώσεις και να δώσει νέες δυνατότητες στον τρόπο που θα ζούμε την πόλη μας στον καινούργιο αιώνα.



ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου ήταν ένα θεαματικό και ουσιαστικό μέτρο παρέμβασης σε μια πρωτεύουσα γνωστή για τα προβλήματά της. Ήταν ένα μέτρο που διαμόρφωσε μια καλή εικόνα για την αποφασιστικότητα αυτών που χειρίζονται την τύχη της. Σήμερα, μετά από τρία χρόνια από την έναρξη εφαρμογής και παρά τη μεγάλη επιτυχία της ανακατασκευής της Ερμού, η αρχικά καλή εικόνα κινδυνεύει να χαλάσει. Η παράνομη παρουσία του αυτοκινήτου στο Τρίγωνο είναι έντονη, τα δίκυκλα κυριολεκτικά το έχουν κατακλύσει, τα έργα περιορίστηκαν στην Ερμού.

Οι Αθηναίοι είναι πεπεισμένοι για την αναγκαιότητα των πεζοδρομήσεων, ιδιαίτερα στο κέντρο που εξακολουθεί να παίζει τον ιστορικό κοινωνικό του ρόλο ως πόλος αναφοράς. Δεν υποτιμούν τη ξεχωριστή αξία των αρχαιολογικών χώρων που εμπλουτίζουν το κέντρο και περιμένουν πολλά από τη μεγάλη στρατηγική ενοποίησής τους. Η Αθήνα με την ανάληψη της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων έγινε πιο αισιόδοξη, πιστεύει ότι μπορεί να αντιμετωπίσει τα προβλήματά της και να γίνει μια σύγχρονη ευρωπαϊκή πρωτεύουσα αντάξια της μοναδικής ιστορίας της.

Το βασικό χαρακτηριστικό της πεζοδρόμησης είναι ότι δεν αφορά, όπως συνήθως γίνεται, σ' ένα μεμονωμένο δρόμο αλλά σε μια επιφάνεια. Η σημασία της είναι πολεοδομική και όχι κυκλοφοριακή. Όπως αποδείχτηκε από τις μετρήσεις, ο περιορισμός των φόρτων στην κλίμακα του ευρύτερου κέντρου είναι αμελητέος. Ανάλογα αμελητέος είναι ο περιορισμός των επιπτώσεων του αυτοκινήτου όπως η ρύπανση και ο θόρυβος. Ωστόσο υπάρχει ένα τεράστιο κέρδος. Δημιουργήθηκε μια όαση στο κέντρο, καθαρή ήσυχη και ελκυστική για ευχάριστο περπάτημα. Δεν είναι λίγο για μια πόλη που οι κάτοικοί της δεν τολμούν να περπατήσουν στο δρόμο, δεν είναι λίγο για μια πόλη που ο δρόμος έχει καταντήσει να είναι μόνο ένας συγκοινωνιακός αγωγός.

Όμως το μέτρο δεν εφαρμόστηκε ολοκληρωμένα. Με εξαίρεση την Ερμού, οι δρόμοι που είχαν μια υπολογίσιμη κυκλοφορία, όπως η Κολοκοτρώνη, η Σοφοκλέους και η Ευριπίδου παρέμειναν ανοιχτοί.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου

Αυτό δεν βοήθησε να γίνει αντιληπτός ο πραγματικός στόχος αλλά και η ταυτότητα της παρέμβασης.

Επίσης αρνητικά λειτούργησε το γεγονός ότι τα έργα περιορίστηκαν στην Ερμού και δεν κατανεμήθηκαν αρμονικά, έστω και σε μικρότερες κλίμακες, στο σύνολο της επιφάνειας του Τριγώνου. Τρίγωνο δεν είναι μόνο η Ερμού, όμως αυτή απορρόφησε όλες τις επενδύσεις.

Πεζοδρόμηση σημαίνει αισθητική ανάπλαση του κέντρου. Σημαίνει απομάκρυνση χρήσεων που βρίσκονταν εκεί μόνο και μόνο γιατί το κέντρο παρήκμαζε. Οι ασύμβατες χρήσεις θα υποχρεωθούν να φύγουν λόγω της ανόδου των αξιών γης. Όμως αν δεν τους προσφέρει η πολιτεία κατάλληλους χώρους για να μετεγκατασταθούν, θα αναζητήσουν νέες θέσεις που θα είναι και εις βάρος της λειτουργίας τους και εις βάρος της πόλης. Δεν έχει γίνει αντιληπτή η σοβαρότητα αυτού του προβλήματος και έχουν γίνει ελάχιστα βήματα προς αυτή την κατεύθυνση.

Η πεζοδρόμηση ήταν μια δοκιμή και για άλλες ανάλογες παρεμβάσεις που έχει ανάγκη το κέντρο και τα άλλα τοπικά κέντρα της Αθήνας. Το μεγάλο ερώτημα ως προς τις πεζοδρομήσεις είναι οι επιπτώσεις τους στις γειτονικές περιοχές. Στην περίπτωση του Τριγώνου και των επιπτώσεων της πεζοδρόμησής του στην Πλάκα, τα αποτελέσματα δεν είναι τα επιθυμητά. Έπρεπε να προστατευθεί η Πλάκα και αυτό δεν έγινε. Χρησιμοποιήθηκε αυθαιρέτως η Πλάκα ως διέξοδος στάθμευσης, όταν η αστυνόμευση έστρεψε την προσοχή της προς το Τρίγωνο. Στις συνθήκες κορεσμού της ελληνικής πρωτεύουσας ήταν αναμενόμενη αυτή η εξέλιξη. Υποτιμήθηκε η σημασία της αστυνόμευσης. Και όμως είναι προϋπόθεση για την επιτυχία κάθε περιοριστικού μέτρου στο αυτοκίνητο.

Με την κατασκευή των δύο νέων γκαράζ του Δήμου Αθηναίων, στην Βαρβάκειο Αγορά και στην πλατεία Κοτζιά, μπορούν να εξυπηρετηθούν κάποιες υποχρεωτικές μετακινήσεις με αυτοκίνητο στο κέντρο. Υπάρχουν και άλλοι υπόγειοι σταθμοί στην περιοχή. Όμως πρέπει να υπάρξει μια σαφής πολιτική στη διαχείρισή τους.

Ε.Μ.Π. - Η πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου

Πόσα αυτοκίνητα είναι περιβαλλοντικά ικανό το κέντρο να υποδέχεται καθημερινά;

Οι δημόσιοι φορείς, τα Υπουργεία και οι Τράπεζες, οι Εφημερίδες, θα έπρεπε να δίνουν το παράδειγμα. Συμβαίνει το αντίθετο. Τα προβλήματα που δημιουργούνται από τη στάθμευση των αυτοκινήτων τους είναι σοβαρά. Πώς υπ' αυτές τις συνθήκες να προστατευθεί με αυστηρότητα το Τρίγωνο;

Το κέντρο της Αθήνας είναι μια μεγάλη επιχείρηση και από την επιτυχία της ανάπτυξής του θα κερδίσει η πόλη αλλά και όλοι όσοι έχουν επενδύσει σε αυτό. Πρέπει να συνεργαστούν και να συμβάλλουν οικονομικά για την αισθητική βελτίωση των κτιρίων που είναι εγκατεστημένοι και για την εισαγωγή νέων τεχνολογιών, που θα βοηθήσουν τόσο στην αποτελεσματικότερη λειτουργία του όσο και στην πληροφόρηση κατοίκων και επισκεπτών για τις εξυπηρετήσεις που μπορεί να προσφέρει.

Το Εμπορικό Τρίγωνο, μόλις ολοκληρωθεί το μετρό, θα γίνει η αρτιότερα εξυπηρετούμενη από δημόσια συγκοινωνία περιοχή της Αθήνας. Η δημόσια συγκοινωνία από την πεζοδρόμηση του Τριγώνου βγήκε κερδισμένη. Δρομολογήθηκε δωρεάν γραμμή μικρών λεωφορείων, καθώς και άλλες που το συνέδεσαν με τις γειτονικές περιοχές κατοικίας και με τις αφετηρίες γραμμών πιο μακρυνών περιοχών. Η βελτίωση της εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας και οι πολεοδομικές αναπλάσεις αποτελούν τη μοναδική διέξοδο που δίνεται στην Αθήνα για να διαφύγει από το φαύλο κύκλο αυτοκίνητο - υποβάθμιση - περισσότερο αυτοκίνητο.

Η πεζοδρόμηση του Τριγώνου αγωνίζεται να παγιωθεί. Όπως σε κάθε παρέμβαση τέτοιας κλίμακας ήταν φυσικό να γίνουν και λάθη. Όμως το συνολικό αποτέλεσμα είναι πολύ θετικό. Το μήνυμα που δόθηκε στους Αθηναίους ήταν ξεκάθαρο. Υπογραμμίστηκε η σημασία του κέντρου. Τονίστηκε η ανάγκη να περιοριστεί το αυτοκίνητο. Αναβαθμίστηκε έστω και τοπικά η δημόσια συγκοινωνία. Η πολιτεία έκανε το πρώτο σημαντικό βήμα. Τώρα τη σκυτάλη την έχουν στα χέρια τους οι πολίτες. Από αυτών τη στάση και τη συμμετοχή θα εξαρτηθεί αν θα γίνουν τα επόμενα βήματα.

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών
Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής
Εργαστήριο Οδοποιίας

Ερευνητικό Πρόγραμμα
"Διερεύνηση μεθόδων αυτ. μετεπίσης προβλεψών
εμφάνισης από την πεζοδρομική του Εμπορικού Τριγώνου
της Αθήνας (Σταδίου - Ερμού - Αθήνας)" Β.ΦΑΔΗ

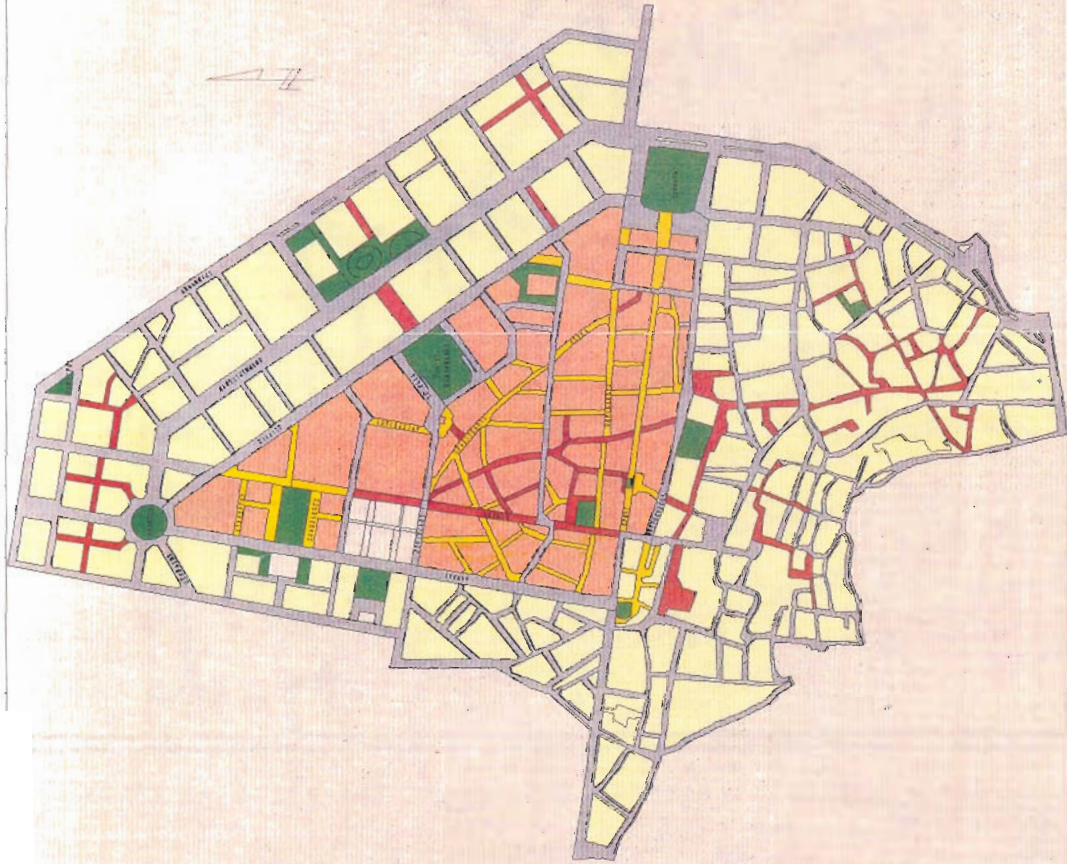
Θέμα: Το Εμπορικό Τρίγωνο
Οι ήδη υλοποιημένες πεζοδρομήσεις Σχέδιο Β.3

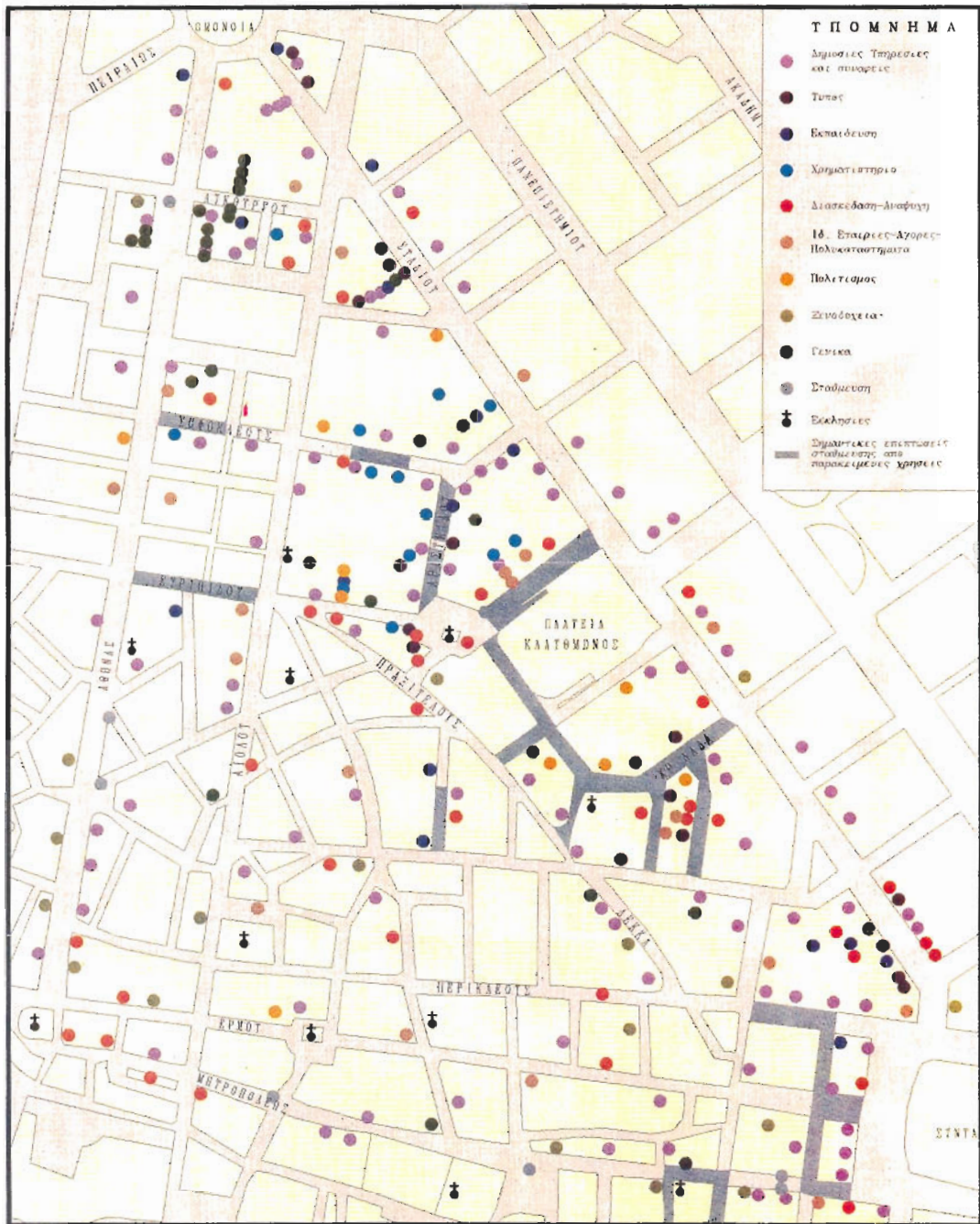
ΥΠΟΜΝΗΜΑ



Φεβρουάριος 1995
ΚΑΜΑΡΑ 1:6500

ΧΑΡΤΟΣΤΙΓΜΑΤΗ
Εργαστήριο Χωροταξίας Ε.Μ.Π.





Δ Η Μ Ο Σ Α Θ Η Ν Α Ι Ω Ν
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
 Τομή Πολιτικών Μηχανικών
 Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής
 Εργαστήριο Οδοποιίας

Ερευνητικό Πρόγραμμα
 Διερεύνηση μεθόδων αντιμετώπισης προβλημάτων κίνησης στο την κεντρική του Εμπορικού Τμήματος της Αθήνας (Στάθμη - Εξυπηλ - Αθήνας) Β' ΦΑΣΗ

ΘΕΜΑ: Κατηγοριοποίηση "ειδικής" χρήσης

Σχέδιο: 9.2

Φεβρουάριος 1996 ΚΑΙΜΑΚΑ 1:2840

Χωροταξιακή: Εργαστήριο Χωροταξιακής Ε.Μ.Π

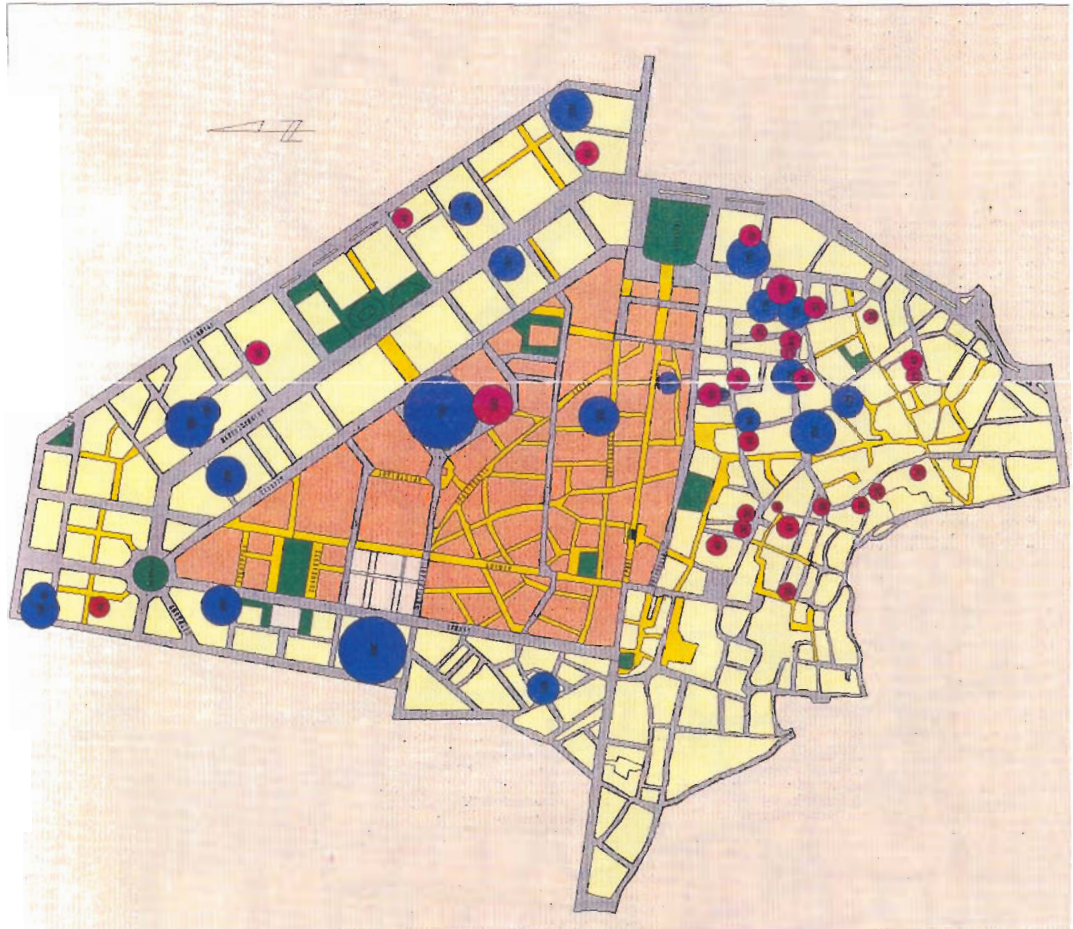
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ
 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
 Ίνστιτούτο Πολιτικών Μηχανικών
 Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής
 Εργαστήριο Οδοποιίας

Ερευνητικό Πρόγραμμα
 "Διερεύνηση μεθόδων αντιμετώπισης προβλημάτων
 εδαφοτάξης από την περικοπή του Σιμαρικού Τριγώνου
 της Αθήνας (Σταδίου - Ήρμου - Αθήνας)" Β ΦΑΣΗ

Θέμα: Τυπώσιμοι χώροι στάθμευσης
 εκτός οδού
 Σχέδιο 2.1

ΤΥΠΩΜΗΜΑ



Αθήνα 1996
 ΚΑΙΜΑΚΑ Γ. ΚΟΣΩ
 ΧΑΡΤΟΥΣΤΗΘΕΣΗ
 Εργαστήριο Χαρτογραφίας Γ.Μ.Π.

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

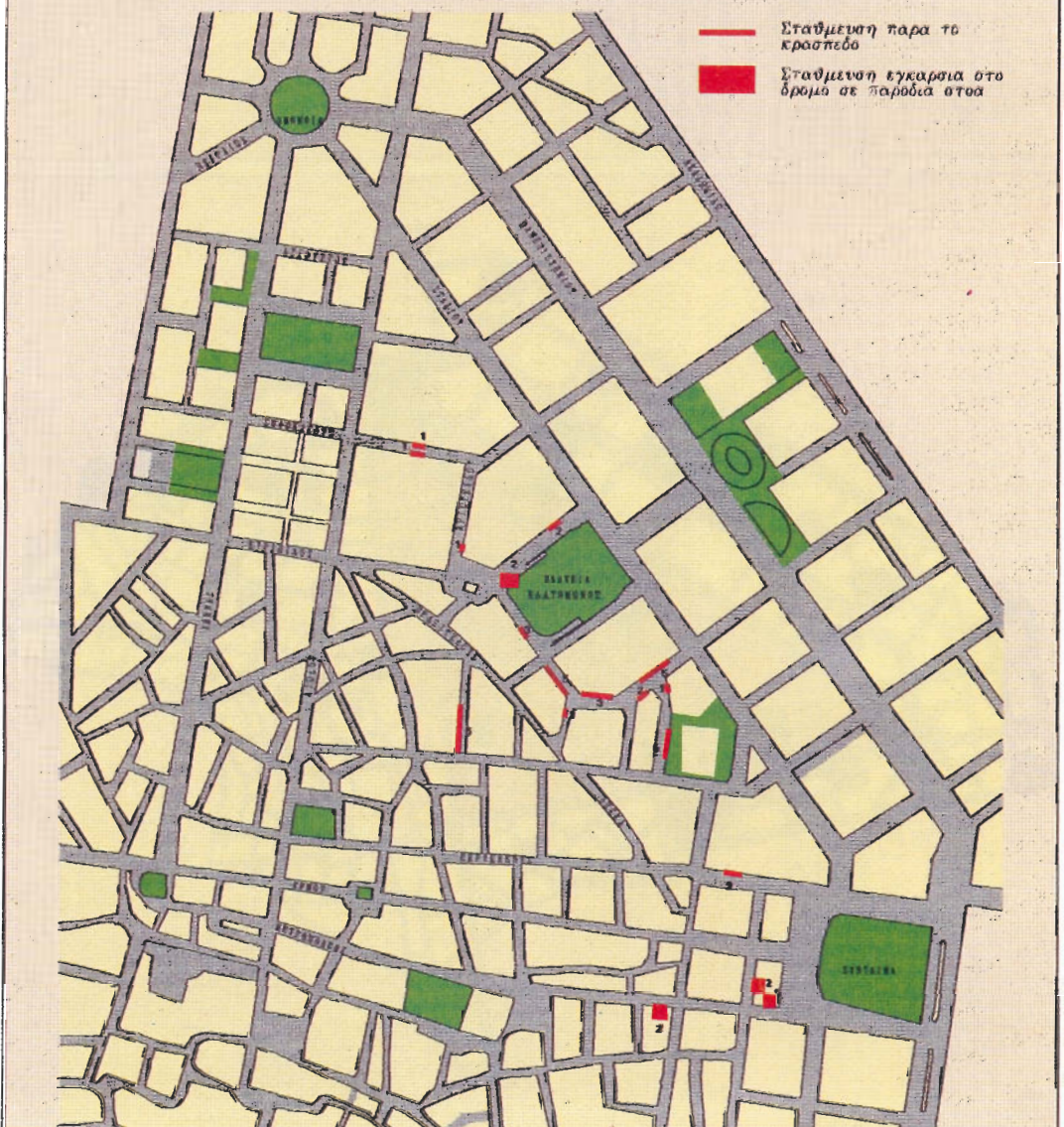
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών
Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής
Εργαστήριο Οδοποιίας

Ερευνητικό Πρόγραμμα
"Διερεύνηση μεθόδων αντιμετώπισης προβλημάτων εφαρμογής από
την πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου της Αθήνας"

Γ' ΦΑΣΗ

Θεμα: "Πρόταση σταθμεύσης για ειδικές χρήσεις"

ΣΧΕΔΙΟ 21



ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΠΟΥΡΤΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

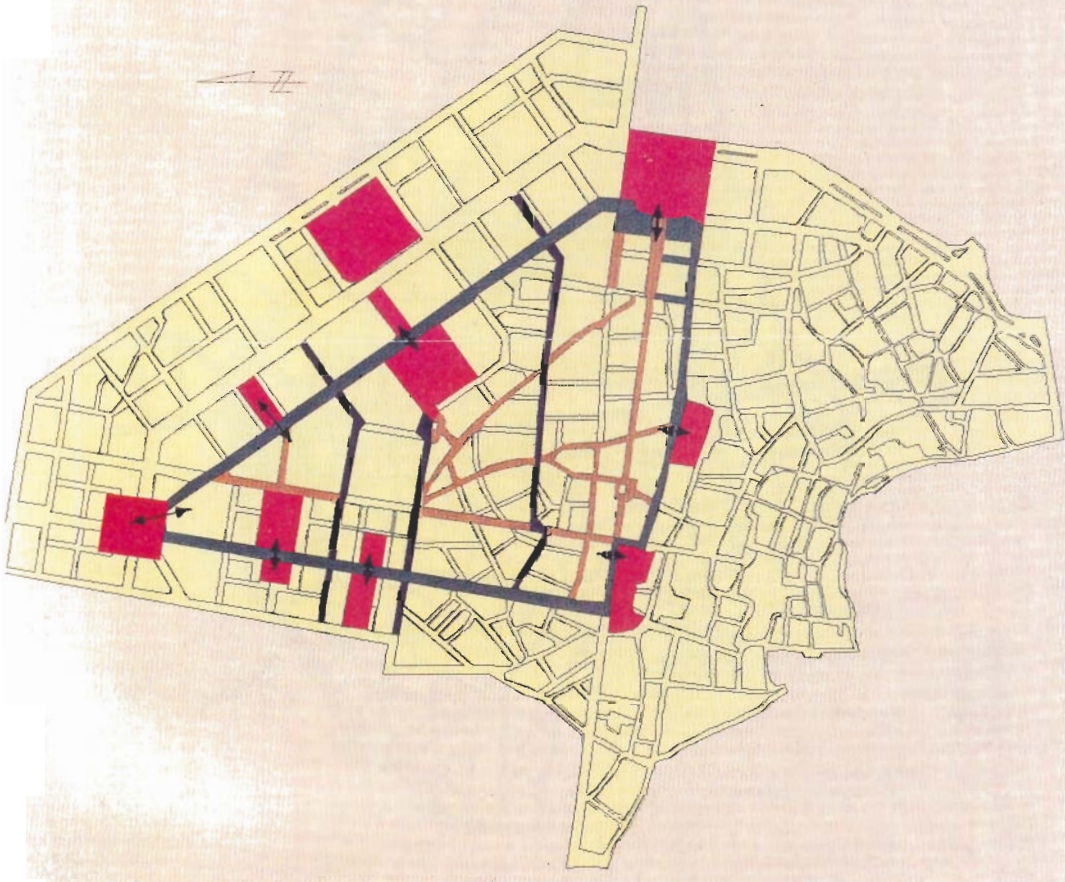
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών
Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής
Εργαστήριο Οδοποιίας

Ερευνητικό Πρόγραμμα
"Διερεύνηση μεθόδων αντιμετώπισης προβλημάτων
εμφανιστές από την εκκένωση του Εμπορικού Τριγώνου
της Αθήνας (Στάδιου - Ερμού - Αδριακής)" Β ΦΑΣΗ

Θέμα: Διοργάνωση Αποφυγής Πυρκαγιάς
Συμβολή γεωμετρικών παραμέτρων μετρώσεως
αποφυγής με το ελεύθερο περιγράφημα
του Τριγώνου Σελίδα 82

Υ Π Ο Μ Ν Η Μ Α

-  Ελεύθερο περιγράφημα μετρώσεως αποφυγής
-  Διεύθυνση κινήσεως Προσώπων προς το ελεύθερο περιγράφημα



Κυβερνητικό ΕΡΜΦ
ΚΑΙΜΑΚΣ 1/6505

ΧΑΡΤΟΥΣΤΗΘΕΣΗ
Εργαστήριο Χαρτογραφίας Ε.Μ.Π

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

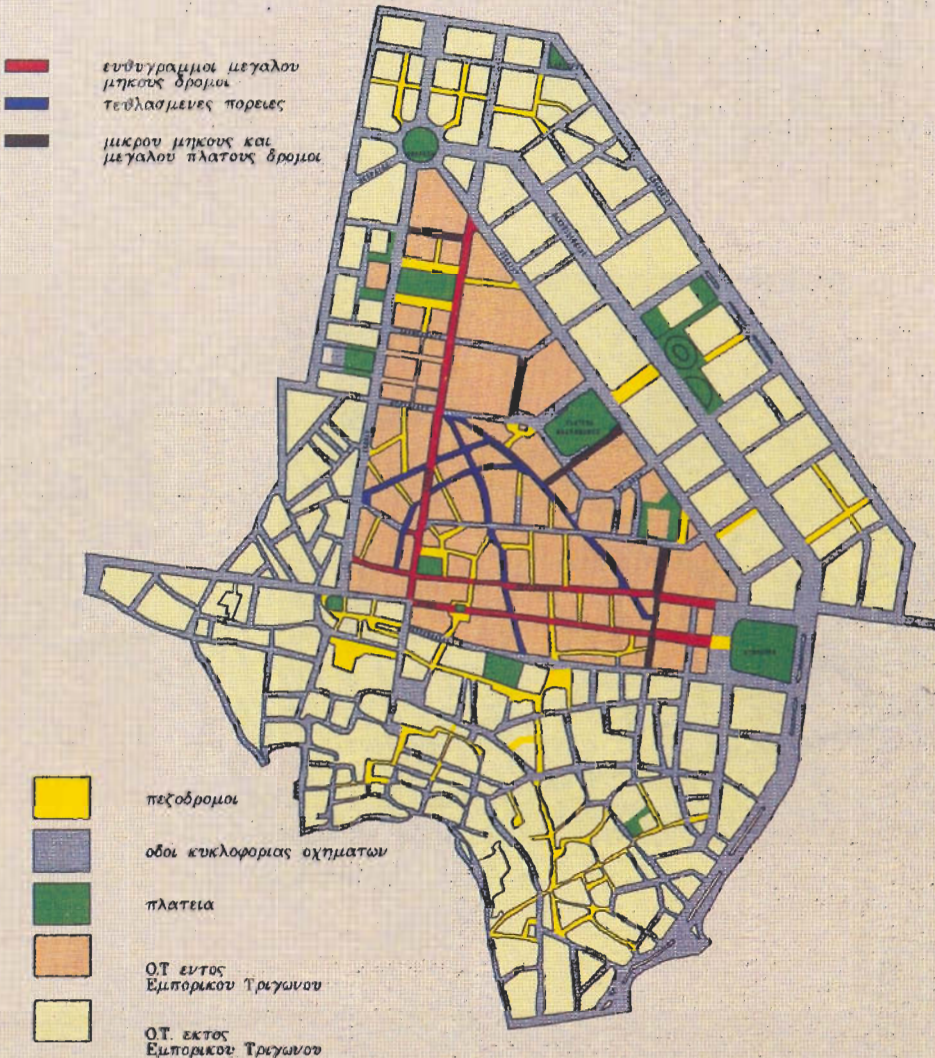
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών
Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής
Εργαστήριο Οδοποιίας

Ερευνητικό Πρόγραμμα
"Διερεύνηση μεθόδων αντιμετώπισης προβλημάτων εφαρμογής από
την πεζοδρομηση του Εμπορικού Τριγώνου της Αθήνας"

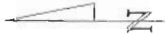
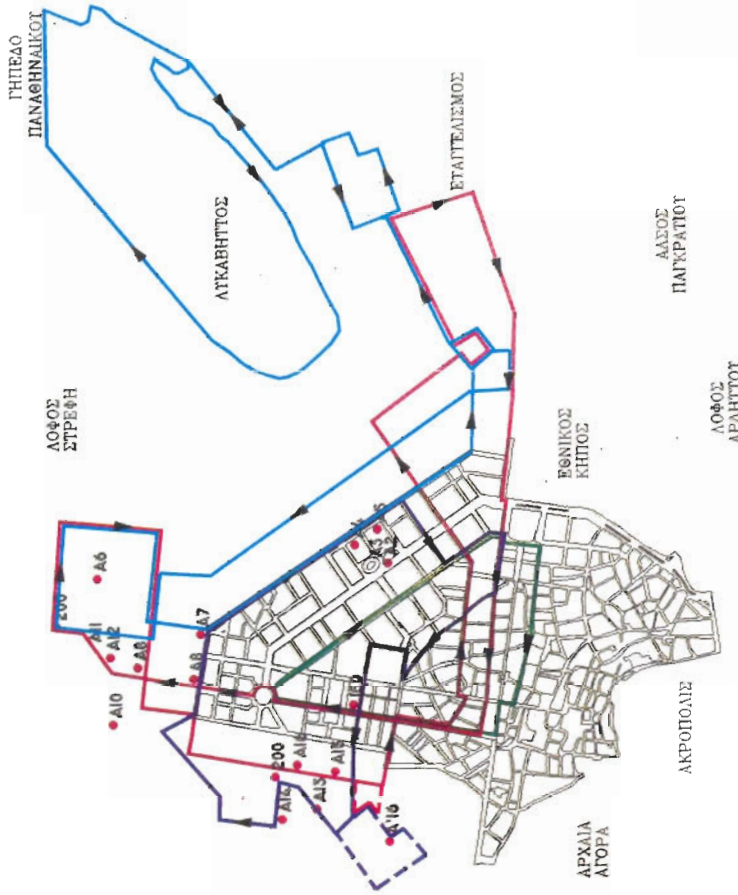
Γ' ΦΑΣΗ

Θεμα: "Αξονες Κίνησης"

ΣΧΕΔΙΟ 4.2



ΠΕΔΙΟ ΑΡΕΤΗΣ



ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΠΟΤΥΡΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΠΡΟΒΛΕΨΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΟΔΟΠΟΙΑΣ

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΜΕΘΩΔΩΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΗΣΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ
ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΡΙΓΩΝΟ
ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ : ΣΤΑΛΙΩΤ-ΕΡΜΟΥΤ-ΑΘΗΝΑΣ
Β' ΦΑΣΗ

ΘΕΜΑ: Διετούς Mini-Bus
Υποσταθμεύες Γραμμές
Σχεδίο 7.1

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Γραμμή 100
- Γραμμή 150
- Γραμμή 200
- Γραμμή 060 (Γουέλη - Παγκράτι)

● A7
Ανετηρία Γραμμή A7
ΚΑΙΜΑΚΑ 1: 13500
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 1996



ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΠΡΟΓΡΑΦΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΕΩΡΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΠΡΟΔΟΜΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΟΔΟΠΟΙΑΣ

ΕΡΕΤΗΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΔΙΕΡΕΤΗΝΗ ΜΕΘΟΔΩΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ
ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΝ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΡΙΤΩΝ
ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ : ΣΤΑΔΙΟΥ - ΕΡΜΟΥ - ΑΘΗΝΑΣ
Β' ΦΑΣΗ

ΘΕΜΑ: Πρόταση δικτύου Mini-Bus για τη
συνδεδεση του κέντρου και των
εφαπτομένων του κεντρικών περιοχών
Σχέδιο 7.3

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Γραμμή 100
- Γραμμή 150
- Γραμμή 200
- Γραμμή 060 (Γενική - Παγκράτι)
- Γραμμή 060 (Λυκαβηττών)
- Γραμμή Αρχαιολογικών Χωρών
- Α7

ΚΑΙΜΑΚΑ 1: 13500

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 1996

