

ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ

ΣΤΑΘΜΟΣ

ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ

ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

ΑΘΗΝΩΝ

Θέμα: ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ:

Στόχος της εργασίας είναι η χωροθέτηση και ο σχεδιασμός του Κεντρικού Σταθμού υπεραστικών λεωφορείων Αθηνών. Με δεδομένα την εγγύτητα με τους βασικούς αυτοκινητοδρόμους, την εύκολη πρόσβαση με μέσο σταθερής τροχιάς, την θέση της περιοχής προς το κέντρο της πόλης και τις ιδιαίτερες συνθήκες της, επιλέγεται η περιοχή του Ελαιώνα, και πιο συγκεκριμένα το οικοδομικό τετράγωνο όπου βρίσκεται το αμαξοστάσιο του μετρό, η οροφή του οποίου προτείνεται να για το συγκεκριμένο σκοπό. Η υψομετρική διαφορά της άνω επιφάνειας της οροφής του αμαξοστασίου από το επίπεδο του δρόμου αξιοποιείται ως στοιχείο με στόχο να διαχωριστούν οι κινήσεις των πεζών ανθρώπων από τις κινήσεις των οχημάτων, η οποίες τοποθετούνται σε διαφορετικά επίπεδα. Παράλληλα χρησιμοποιείται ο παρακείμενος χώρος πρασίνου για να βελτιώσει την πρόσβαση στο επίπεδο του Σταθμού ενώ συγχρόνως αποτελεί προέκταση του σταθμού τη στιγμή που και ο σταθμός μπορεί να λειτουργήσει ως προέκταση του συγκεκριμένου πάρκου. Κατόπιν προτείνονται τριών τύπων κατασκευές για να καλύψουν τις ανάγκες του σταθμού. Στο χώρο κίνησης των ανθρώπων προτείνονται περίπτερες κατασκευές ορθογωνικής κάτοψης που φιλοξενούν σημεία στάσης. Γύρω από αυτό το χώρο τοποθετούνται οι άξονες κίνησης και τα σημεία στάσης των οχημάτων, τα οποία διαμορφώνονται λαμβάνοντας υπ' όψιν την τροχιά κίνησης τους με αποτέλεσμα καμπυλόμορφες σε επίπεδο κάτοψης κατασκευές. Τέλος, οι δυο προηγούμενες καταστάσεις περικλείονται από τοπολογικής γεωμετρίας επιφάνειες, ανεπτυγμένες σε ορθογωνικό κάναβο. Οι κατασκευές αυτές σηματοδοτούν κινήσεις πεζών είτε υπό τη μορφή στεγάστρου, είτε σαν διαμόρφωση της επιφάνειας του εδάφους. Η συνολική διαμόρφωση του Σταθμού λεωφορείων φιλοδοξεί να αποτελέσει ευκαιρία για τη σύνθεση νέων αστικών προγραμμάτων.

Subject: BUS TERMINAL OF ATHENS

RESUME:

The aim of this project is the placement and the design of the bus terminal of Athens. Given the proximity to major highways, the easy access with metropolitan railway, the position of the region towards the city center and its special conditions, is selected the area of Eleonas, and more specifically, the block where is situated the depot of the Metro, the roof of which it is proposed for this purpose. The different elevation of the roof of the depot from the street level is used as a component intending to separate the movements of pedestrian from the movement of vehicles, and so they are placed at different levels. The adjacent park is also used to improve access at the Station while the park can be used as an extension of the Station and at the same time the station can operate as an extension of the park. Three types of structures are proposed for the needs of the station. In the field of human motion are proposed rectangular pavilion buildings to accommodate as stand points. Around this area are placed the spaces of the vehicles movements, which are formed taking into account their trajectory forming curved spaces at the floor plan level. Finally, the two previous statements are enclosed by topological geometry surfaces, which are developed in a rectangular grid. These elements signal the pedestrian movements either in the form of shelter, or as forming the ground surface. The overall configuration of the bus station aims to provide an opportunity for a synthesis of new urban programs.

Συγκοινωνίες και μετακινήσεις

Οι συγκοινωνίες και τα δίκτυα μεταφορών στη σύγχρονη εποχή έχουν καθοριστικό ρόλο για την ανάπτυξη των σημερινών κοινωνιών. Το μοντέλο ζωής που έχει καθιερωθεί απαιτεί τη γρήγορη και εύκολη επικοινωνία και μετακίνηση των ανθρώπων. Η σύνδεση μεταξύ των πόλεων και η ευκολία πρόσβασης αποτελούν σημαντική παράμετρο της ποιότητας υπηρεσιών που προσφέρουν στους κάτοικους και τους επισκέπτες. Ήδη για σχεδόν δύο αιώνες, αλλά με περισσότερη έμφαση όσο

πλησιάζουμε στην εποχή μας, οι μητροπόλεις και έπειτα και οι μικρότερου μεγέθους πόλεις ανέπτυσαν τις απαραίτητες υποδομές για εύκολη προσέγγιση με διάφορα μεταφορικά μέσα. (λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί κλπ.). Σημαντική προϋπόθεση βέβαια είναι η ύπαρξη και η άρτια λειτουργία των αντίστοιχων συγκοινωνιακών δικτύων.

Ο ρόλος των επικοινωνιακών και συγκοινωνιακών σταθμών στις πόλεις είναι κεντροβαρικός και συχνά αποκτά εμβληματικό χαρακτήρα. Αποτελούν σημεία συγκέντρωσης μεγάλου αριθμού ατόμων, τα οποία βρίσκονται για κάποιο χρονικό διάστημα σε κατάσταση αναμονής πριν την αναχώρησή τους. Το γεγονός μάλιστα της μετάβασης κατά την έναρξη ή τη λήξη ενός ταξιδιού, καθιστά τις συγκεκριμένες εγκαταστάσεις ένα είδος πύλης για την πόλη, που σηματοδοτεί ακόμα περισσότερο την είσοδο στο νέο περιβάλλον και τη νέα κατάσταση που συνιστά η πόλη στην οποία βρίσκονται.



Η Αθήνα ως κόμβος

Η Αθήνα, ως πρωτεύουσα του Ελληνικού κράτους, αποτελεί σημαντικό κόμβο για τις μετακινήσεις εντός της χώρας όσο ή και σε σχέση με εξωτερικούς προορισμούς. Όσον αφορά τις επίγειες συγκοινωνίες, το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας δυστυχώς ανταποκρίνεται πλημμελώς στις ανάγκες της χώρας. Παράλληλα από τους κρατικούς φορείς δίνεται σαφώς βαρύτητα στην κατασκευή και αναβάθμιση του οδικού δικτύου. Υπό αυτές τις συνθήκες είναι σαφείς οι λόγοι προτίμησης σημαντικού αριθμού του πληθυσμού προς τα υπεραστικά λεωφορεία για αρκετούς προορισμούς. Ακόμα όμως και αν κάποια στιγμή στο μέλλον το σιδηροδρομικό δίκτυο γίνει επαρκώς ανταγωνιστικό, το ταξίδι με υπεραστικά λεωφορεία συνεχίζει να προσφέρει πλεονεκτήματα, ανάλογα πάντα και με τα υποκειμενικά κριτήρια του καθενός. Σε κάθε περίπτωση πάντως τα υπεραστικά λεωφορεία έχουν μεγαλύτερη ευελιξία στη διαδρομή που ακολουθούνε, εύκολα μπορούν να αυξηθεί ο αριθμός και να πυκνώσουν τα δρομολόγια σε περίπτωση αυξημένης ζήτησης, ενώ συνήθως οι διαδικασίες επιβίβασης και αποβίβασης είναι απλούστερες και ταχύτερες συγκριτικά με το τρένο, εξοικονομώντας χρόνο για τον ταξιδιώτη.

Αυτή τη στιγμή στην Αθηνά λειτουργούν δύο σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων με βάση τον προορισμό του κάθε δρομολογίου. Βρίσκονται ο ένας κοντά στη Οδό Λιοσίων στο ύψος των Κάτω Πατησίων

και ο δεύτερος στο βόρειο άκρο του Ελαιώνα, παραπλεύρως της Λεωφόρου Κηφισσού. Οι συγκεκριμένοι σταθμοί θεωρούνται προς αντικατάσταση από τους δημόσιους φορείς καθώς αντιμετωπίζουν κάποιες αδυναμίες. Στο σταθμό της Λιοσίων το βασικό του πρόβλημα είναι η χωροθέτησή του, καθώς βρίσκεται σε πυκνοκατοικημένη περιοχή, σε μικρού μεγέθους οικόπεδο με πρόσβαση από στενούς δρόμους. Στην περιοχή δεν υπάρχει δυνατότητα απευθείας μετεπιβίβασης σε μετρό ούτε προβλέπεται κάτι τέτοιο για το μέλλον. Ο σταθμός επί της Κηφισού, ενώ έχει άμεση σχέση με τον αυτοκινητόδρομο, προβληματικά σημεία του είναι η πρόσβαση των επιβατών αλλά και η ίδια η ποιότητα κατασκευής των εγκαταστάσεων, οι οποίες θεωρούνται προσωρινές.

Χωροθέτηση

Αναζητώντας κατάλληλη περιοχή για την εγκατάσταση του Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων Αθηνών τέθηκαν κάποιες παράμετροι, που ο βαθμός ικανοποίησής τους θα καθόριζε τη βέλτιστη λύση με βάση τα υπάρχοντα δεδομένα.

Πρώτο ζητούμενο ήταν η εγγύτητα με το κέντρο της πόλης ώστε να εξασφαλιστεί εύκολη και γρήγορη πρόσβαση στο σημαντικότερο τμήμα του πληθυσμού, περιορίζοντας στο μέτρο του δυνατού τις ατομικές μετακινήσεις. Ας σημειωθεί εδώ η δυνατότητα στάσης

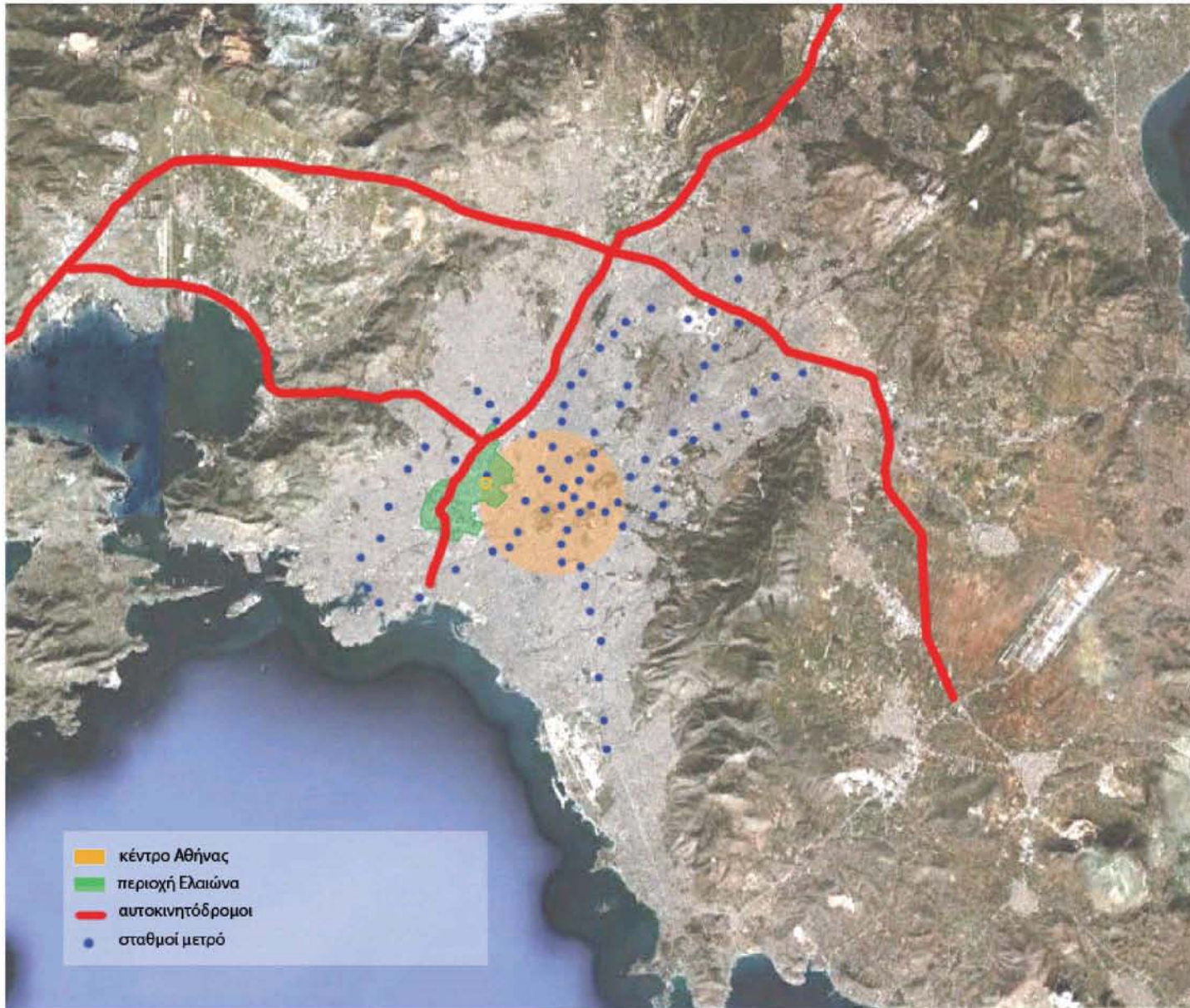
των λεωφορείων σε κάποιο σημείο της διαδρομής για συμπληρωματική επιβίβαση.

Δεύτερος σημαντικός παράγοντας με αντίστοιχους στόχους με τον προηγούμενο ήταν η δυνατότητα εύκολης πρόσβασης με μέσο σταθερής τροχιάς, και κατά προτίμηση μετρό.

Τέλος, απαραίτητη προϋπόθεση ήταν η εύκολη και σύντομη πρόσβαση των λεωφορείων στους αυτοκινητόδρομους των εθνικών οδών, περιορίζοντας την κυκλοφοριακή επιβάρυνση της πόλης.

Εξετάστηκαν διαθέσιμες περιοχές που θα μπορούσαν να καλύπτουν τις παραπάνω προϋποθέσεις στο μέγιστο βαθμό και θεωρήθηκε ιδανικότερη η περιοχή του Ελαιώνα κοντά στον ομώνυμο σταθμό του μετρό, όπου και υπάρχει διαθέσιμη μεγάλη έκταση επιφάνεια στην οροφή του αμαξοστασίου του μετρό που βρίσκεται κοντά. Το κομβικό σημείο στο οποίο βρίσκεται η συγκεκριμένη έκταση αποτελεί αναμφισβήτητο πλεονέκτημα για μια τέτοιου είδους χρήση. Η μικρή απόσταση από το Κέντρο της πόλης, η εύκολη πρόσβαση των επιβατών με το μετρό και η σχεδόν ασήμαντη απόσταση από τις εθνικές οδούς (τη λεωφόρο Κηφισσού για προορισμό προς Βορρά και εν συνεχεία από τη λεωφόρο Αθηνών με προορισμό το Νότο), μπορούν να προσδιορίσουν τη συγκεκριμένη θέση ως τη βέλτιστη λύση. Αξίζει να επισημανθεί επίσης και η μικρή απόσταση από το επιβατικό λιμάνι του Πειραιά, αλλά και το γεγονός πως η ίδια γραμμή του μετρό εξυπηρετεί και το αεροδρόμιο επιτυγχάνοντας διασύνδεση των συγκοινωνιακών μέσων.

Επιπλέον, η οριοθέτηση του οικοπέδου μελέτης από τις οδικές αρτηρίες Ιερά Οδό και Αγίας Άννης μπορεί να εξασφαλίσει εύκολα συμπληρωματικές επίγειες συγκοινωνιακές συνδέσεις με άλλες περιοχές της πόλης. Ένα επιπλέον επιχείρημα για τη συγκεκριμένη επιλογή αποτελεί και η σημερινή κατάστασή του Ελαιώνα αλλά και οι προοπτικές που είναι επιθυμητό να διαμορφωθούν. Ας σημειωθεί άλλωστε πως η συγκεκριμένη θέση προτείνεται για τη συγκεκριμένη χρήση και από τον Οργανισμό του Ρυθμιστικού σχεδίου Αθηνών.



Ο Ελαιώνας

Η περιοχή του Ελαιώνα αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε μια μεταβατική κατάσταση, έχοντας εμφανή τα σημάδια από τις έντονες βιομηχανικές χρήσεις, και αναμένοντας τις συνθήκες που θα τον μετατρέψουν σε μητροπολιτικό πόλο της μεταβιομηχανικής Αθήνας.

Ο Ελαιώνας είναι μια πεδινή έκταση, σχεδόν 9.000 στρεμμάτων που συναντάται στην ανατολική πλευρά του κέντρου της πόλης. Απέχει περίπου 3 χιλιόμετρα από την πλατεία Ομονοίας και 2 χιλιόμετρα από την περιοχή του Κεραμεικού. Ορίζεται από τμήματα των οδών Θηβών και Κηφισσού ανατολικά, τη λεωφόρο Αθηνών στο βορά ενώ νοτιοδυτικά σε πολλά σημεία ορίζεται από τις γραμμές του Ο.Σ.Ε. .

Σημαντικές οδικές αρτηρίες τον διαπερνούν όπως οι λεωφόροι Αθηνών και Κηφισσού, η Ιερά Οδός καθώς και η Πέτρου Ράλλη, καθιστώντας τον κόμβο.

Κατά το παρελθόν η ευρύτερη περιοχή που επονομαζόταν ως Ελαιώνας είχε ιδιαίτερη σημασία για τους κατοίκους της πόλης. Στην αρχαιότητα μυθολογικές αναφορές είχαν προσδώσει ιερότητα ενώ κατά μήκος της Ιεράς οδού βρίσκονταν ταφικά μνημεία. Η έκταση ήταν επί το πλείστον καλυμμένη με ελαιόδεντρα. Μέχρι τις αρχές του 20^{ου} αιώνα θεωρούταν ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και προτεινόταν για περιπάτους αναψυχής. Φιλοξενούσε μάλιστα διάσπαρτα βυζαντινά και νεότερα

μνημεία. Μετά τη μικρασιατική καταστροφή αυξήθηκαν οι πιέσεις για εκμετάλλευση της περιοχής ενώ με την πτώση της ζήτησης στα παράγωγα ελαίων και την αντικατάστασή τους από πετρελαιοειδή και γκάζι μεγάλο τμήμα των ελαιόδεντρων αντικαταστάθηκε με λαχανόκηπους και καλλιέργεια κηπευτικών ενώ κάνει την εμφάνισή της στοιχειωδώς και η κτηνοτροφία.



Ήδη από το 18^ο αιώνα λειτουργούσαν ελαιοτριβεία και κεραμοποιεία, καθιστώντας την ως την περιοχή με την πιο μακρά ιστορία της Αττικής. Μεταπολεμικά γίνεται εντονότατο το φαινόμενο της εκβιομηχάνισης της περιοχής φτάνοντας στο απόγειο τη δεκαετία του '60. Ουσιαστικά, μέχρι τη δεκαετία του '80, οπότε και

καθορίστηκε ως «βιομηχανικό πάρκο», ήταν η μόνη περιοχή εντός του πολεοδομικού ιστού των Αθηνών που είχε παραμείνει εκτός σχεδίου πόλεως. Τότε επιχειρήθηκε η εξυγίανση της περιοχής με παράλληλη συγκέντρωση των υπόλοιπων διάσπαρτων βιομηχανικών εγκαταστάσεων των Αθηνών. Η ενεργειακή κρίση της περιόδου προκάλεσε προβλήματα σε σημαντικό αριθμό βιομηχανιών και βιοτεχνιών με αποτέλεσμα να παραχωρηθεί χώρος σε μεταφορικές εταιρίες οι οποίες ξεπέρασαν τον αριθμό των 300 και εξυπηρετούσαν τις ανάγκες τις αττικής ενώ παράλληλα παρείχαν υποστήριξη και στις υπόλοιπες ενεργές βιομηχανίες.



Με έντονα τα σημάδια της αποβιομηχάνισης τη δεκαετία του '90, συντάχθηκε το '91 μια πρώτη απόπειρα Π.Δ. που επιχειρούσε να ταξινομήσει τις χρήσεις γης και να εντάξει στον πολεοδομικό ιστό την περιοχή του Ελαιώνα. Κρίθηκαν ακατάλληλες κάποιες ρυθμίσεις του, κυρίως όσον αφορούσαν τους Σ.Δ. και τελικά το '95 επικυρώθηκε νέο Π.Δ. ως ρεαλιστική λύση με στόχο την "πολιτική χωρική ανασύνταξη" της περιοχής. Το Π.Δ. του '95 όριζε σαφώς τα Ο.Τ., καθόριζε χρήσεις γης και προέβλεπε τη σταδιακή απομάκρυνση με παραχώρηση κινήτρων των οχλουσών βιομηχανιών και βιοτεχνιών, αφήνοντας εκτάσεις μεγάλης επιφάνειας για τη δημιουργία χώρων πρασίνου. Στα επόμενα χρόνια ακολούθησαν κάποιες νομοθετικές ρυθμίσεις για κάποια επιμέρους σημεία της περιοχή με σημαντικότερη την πολεοδομική ρύθμιση του Ν. 33481/2006 στο πλαίσιο της Διπλής Ανάπλασης με τη μετεγκατάσταση του γηπέδου του Παναθηναϊκού στον χώρο του πρώην εργοστασίου της ΕΤΜΑ, στα Ο.Τ. 45, 46 και 50, μεταξύ των οδών Αγίας Άννης, Αγίου Πολυκάρπου και του ρέματος του προφήτη Δανιήλ.

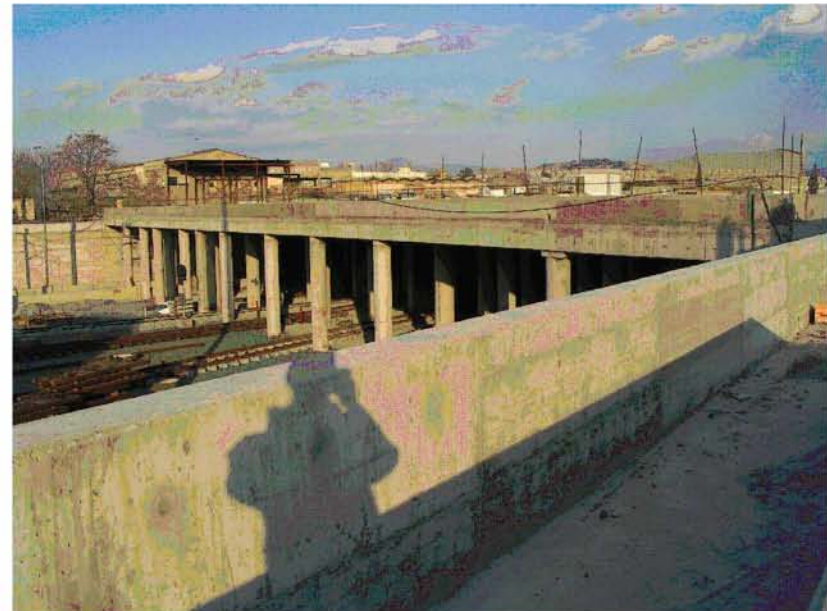
Η αταξία του χώρου και οι ετερόκλητες χρήσεις, που οφείλονται σε ιδιαίτερα στοιχεία τα οποία εμφανίζονται συχνά ευκαιριακά στην περιοχή, κάνουν αισθητή την ασυνέχεια και τη διαφοροποίηση από την υπόλοιπη πόλη. Οι κατευθύνσεις που προσπαθούν να επιβάλουν οι δημόσιοι φορείς σε συνδυασμό με τις πιέσεις που

Σταθμός υπεραστικών λεωφορείων

Οι έκταση που προτείνεται για την εγκατάσταση του Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων βρίσκεται στην οροφή του αμαξοστασίου της ΑΜΕΛ στον Ελαιώνα, στη δυτική πλευρά του οικοδομικού τετραγώνου που συναντάμε και την επισκευαστική βάση της εταιρίας. Με βάση το Π.Δ. του '95 προβλέπεται να επεκταθεί η οδός Αγ. Πολυκάρπου ορίζοντας τη βόρεια πλευρά του Ο.Τ. ενώ προβλέπεται αντίστοιχα διάνοιξη και στη συνέχεια της οδού Πιερίας στη νότια πλευρά. Στην ανατολική πλευρά το οικόπεδο ορίζεται από την οδό Αγ. Άννης,

στην απέναντι πλευρά της οποίας προβλέπεται να γίνουν οι εγκαταστάσεις του νέου γηπέδου του Παναθηναϊκού με βάση το Ν. 33481/2006.

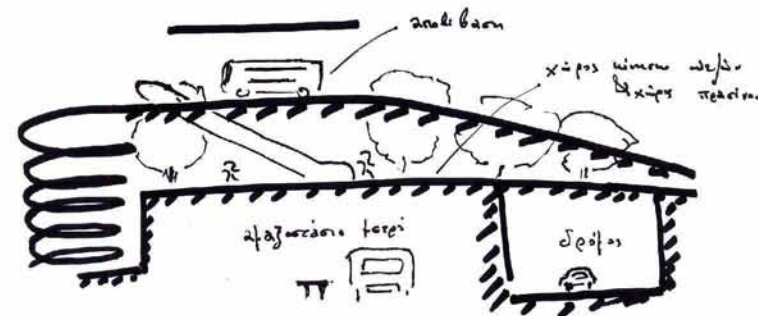
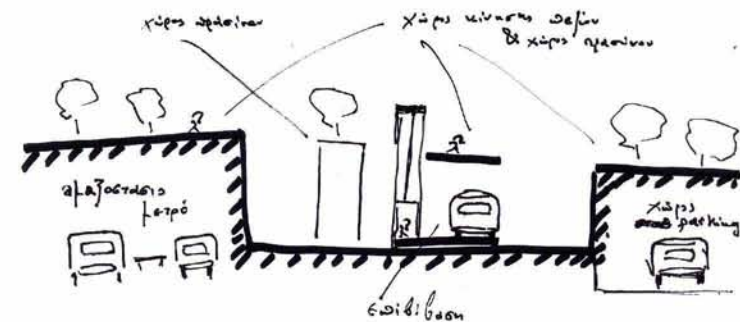
Η οροφή του αμαξοστασίου του μετρό είναι κατασκευασμένη σε μια διαφορά ύψους περίπου δυο μέτρων πάνω από το επίπεδο του δρόμου. Τέθηκε ως στόχος λοιπόν, το γεγονός αυτό να αξιοποιηθεί και να λειτουργήσει ως πλεονέκτημα, ενώ παράλληλα αναζητήθηκε και τρόπος να περιοριστεί η απομόνωση του Σταθμού από την υπόλοιπη περιοχή λόγω της συγκεκριμένης υψομετρικής διαφοράς.



Στη λύση που προτείνεται λοιπόν, επιχειρείται ο σχεδιασμός ενός σταθμού που να διαχωρίζονται και να απομονώνονται οι κινήσεις των οχημάτων ώστε να μένει χώρος που να επιτρέπει την ελεύθερη κίνηση των ανθρώπων. Ζητούμενο τίθεται να μην εμφανιστεί κανένα σημείο όπου να μπορεί να διασταυρωθεί πεζός επιβάτης με κινούμενο όχημα. Έτσι το επίπεδο που κινούνται οι άνθρωποι διαχωρίζεται πλήρως και τα οχήματα μένουν να κινούνται σε άλλες στάθμες. Αυξάνοντας το ύψος από την οροφή του αμαξοστασίου κατά ένα μέτρο σχηματίζεται η επιφάνεια για την κίνηση πεζών. Το έδαφος στη νότια πλευρά του οικοπέδου βυθίζεται προκειμένου να υποδεχτεί τον χώρο επιβίβασης και αναχώρησης των λεωφορείων. Ο χώρος αποβίβασης τοποθετείται πάνω από τον χώρο κίνησης των ανθρώπων και τέλος περιμετρικά έχουμε την πρόσβαση με ταξί, αυτοκίνητο, την έξοδο του μετρό και χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων.

Για την αντιμετώπιση του δεύτερου ζητήματος, της πρόσβασης, αξιοποιήθηκε ο χώρος κοινόχρηστου πρασίνου που προβλέπεται να δημιουργηθεί στα (με βάση το Π.Δ. του '95) εκεί που σήμερα λειτουργεί η υπηρεσία καθαριότητας και ο χώρος στάθμευσης των απορριμματοφόρων του Δήμου Αθηναίων (μεταξύ Ιεράς Οδού και Αγ. Πολυκάρπου). Η έκταση αυτή προτείνεται να αποκτήσει κατάλληλη κλίση ξεκινώντας από το ύψος

του δρόμου στην πλευρά της Ιεράς Οδού ώστε να καταλήξει σε ύψος αντίστοιχο με αυτό του σταθμού λεωφορείων στην πλευρά της οδού Αγ. Πολυκάρπου. Έτσι θα μπορέσει να γεφυρωθεί εύκολα το κενό του δρόμου παρέχοντας εύκολη και ομαλή πρόσβαση στο χώρο του σταθμού δια μέσω του συγκεκριμένου πάρκου. Παράλληλα, με τον τρόπο αυτό επεκτείνεται το πάρκο

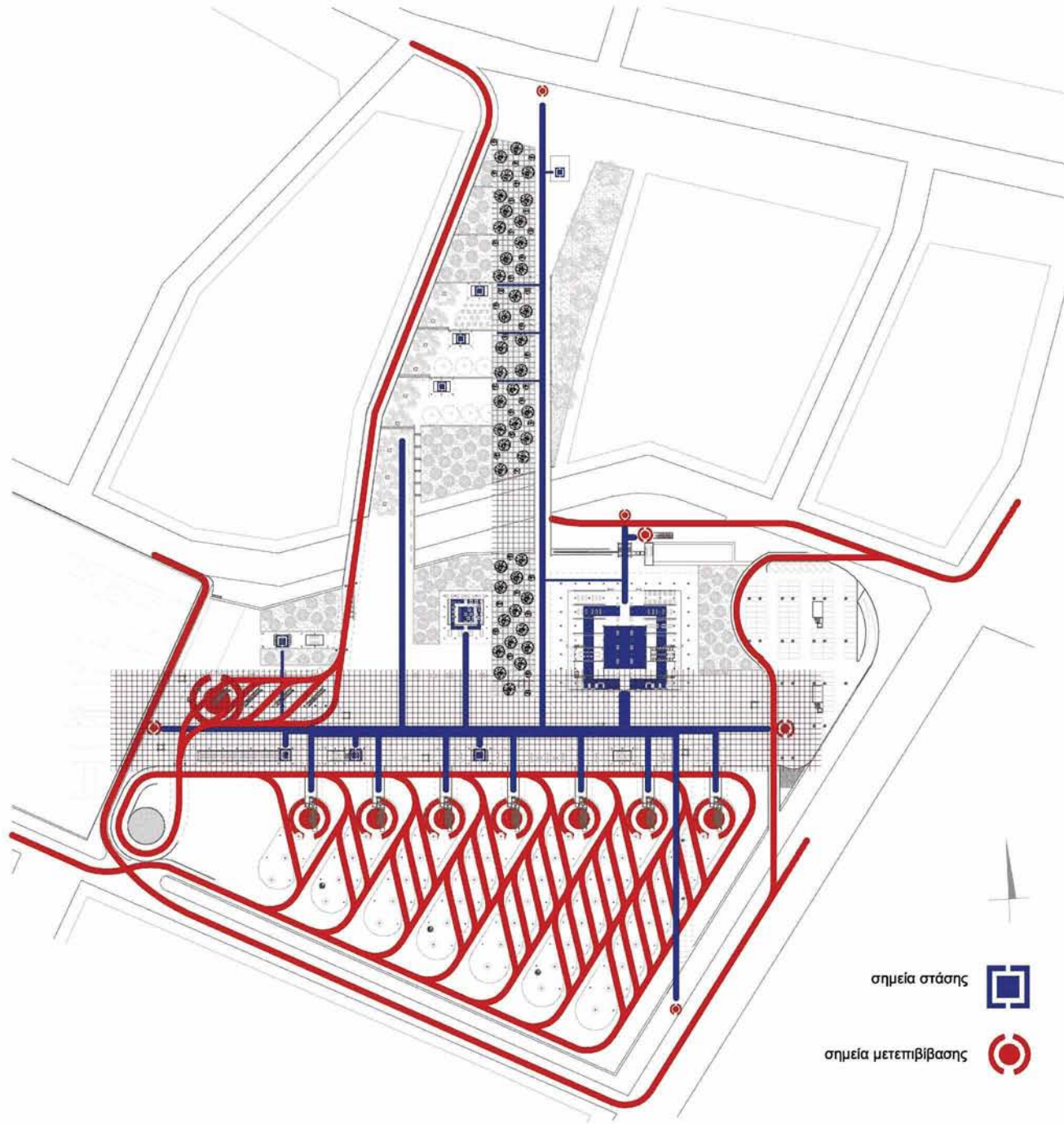


καθιστώντας το χώρο πρασίνου προέκταση του σταθμού που μπορεί να φιλοξενήσει μικρής έκτασης βοηθητικές λειτουργίες του σταθμού, οι οποίες μπορεί να απευθύνονται είτε σε επιβάτες που περιμένουν την αναχώρησή τους, είτε σε κατοίκους ή περαστικούς της περιοχής που κινούνται ανεξάρτητα από το σταθμό λεωφορείων.

Η αντιμετώπιση του επιπέδου του σταθμού ως αποκλειστικής χρήσης πεζών μπορεί να τον κάνει αντιληπτό και αυτόν ως πάρκο, με αποτέλεσμα να δημιουργείται ένα μεγαλύτερης επιφάνειας πάρκο. Δηλαδή ο σταθμός επεκτείνεται στο πάρκο και το πάρκο επεκτείνεται στο σταθμό δημιουργώντας ένα ενιαίο υβριδικό σύστημα από δυο διαφορετικές καταστάσεις.

Η πρόσβαση των λεωφορείων στο χώρο αποβίβασης προτείνεται να γίνεται από ειδική για λεωφορεία έξοδο στην Ιερά Οδό. Κατόπιν ράμπα οδηγεί στον υπερυψωμένο χώρο αποβίβασης και κυλιόμενες σκάλες οδηγούν τους ταξιδιώτες στο κάτω επίπεδο. Ο χώρος αναχώρησης βρίσκεται στο νότιο μέρος του οικοπέδου με έξοδο στην οδό Πιερίας. Τα λεωφορεία αναχωρούν από την οδό Πιερίας φτάνοντας μέχρι τον παράδρομο της Λεωφόρου Κηφισσού, όπου και ανεβαίνουν στον αυτοκινητόδρομο στην πρώτη είσοδο που συναντούν στο ύψος της Ιεράς Οδού. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται όσο το δυνατόν συνεχόμενη ροή στα λεωφορεία χωρίς να απαιτούνται στάσεις σε περισσότερα από ένα φανάρια και χωρίς να συναντούν περισσότερες από μία διασταυρώσεις παραχώρησης προτεραιότητας.

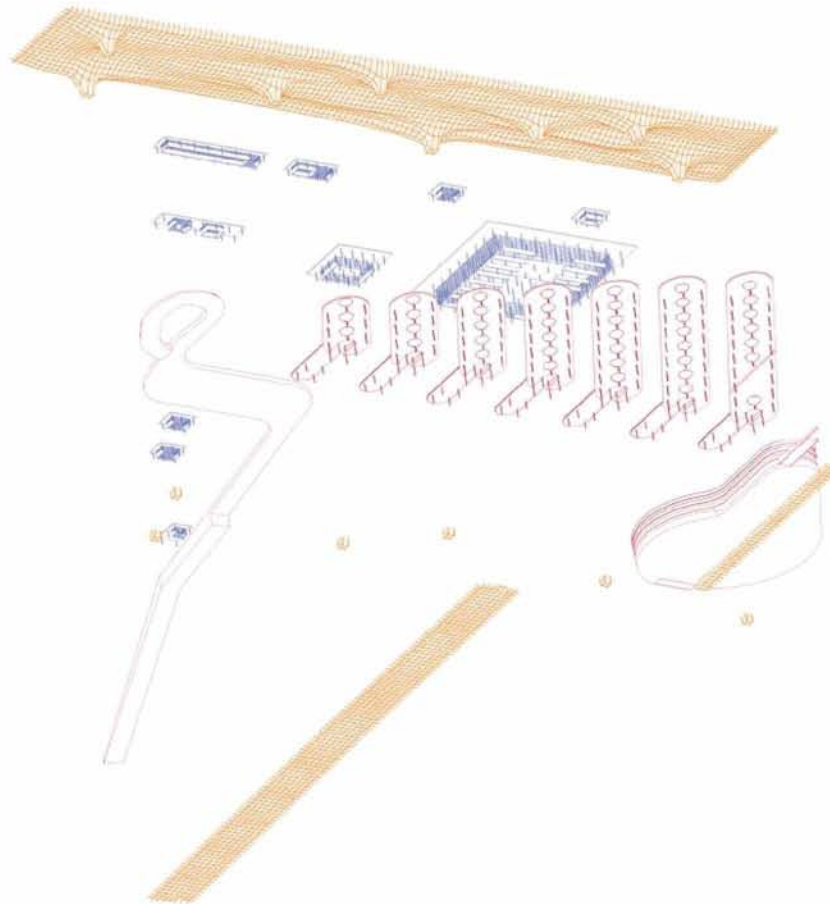




Στο χώρο του Σταθμού, αφού έχει διαμορφωθεί στα επίπεδα που προαναφέρθηκαν, στη συνέχεια χρησιμοποιούνται τριών τύπων επεμβάσεις.

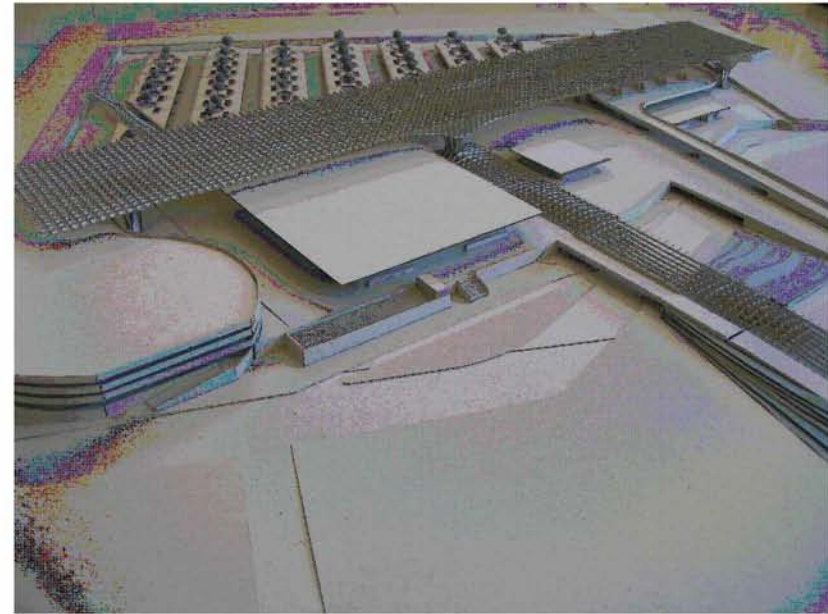
- Στο χώρο κίνησης των ανθρώπων προτείνονται περίπτερες κατασκευές ορθογωνικής κάτοψης που φιλοξενούν ως σημεία στάσης τις διάφορες εγκαταστάσεις του Σταθμού καθώς και άλλες δευτερεύουσες χρήσεις. Οι κατασκευές αυτές μπορεί να είναι μεταλλικές, με ελεύθερες κολώνες ανεπτυγμένες σε κάναβο, οι οποίες να συγκρατούν την οροφή. Οι κλειστοί χώροι ορίζονται από τοιχία ύψους 2 μέτρων, τοποθετημένα προς τη μια διεύθυνση σε δημόσιους χώρους ή και προς δεύτερη κάθετη στην πρώτη σε μη δημόσιους χώρους, και τζαμαρίες που συγκρατούνται από σκελετό οριζόντιας διάταξης.
- Οι χώροι κίνησης και στάσης των οχημάτων διαμορφώνονται λαμβάνοντας υπ' όψιν την τροχιά κίνησης τους και τοποθετούνται γύρω από τον προηγούμενο χώρο. Το αποτέλεσμα είναι καμπυλόμορφες σε επίπεδο κάτοψης κατασκευές. Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν οι χώροι επιβίβασης και αποβίβασης σε και από τα λεωφορεία, το κτίριο στάθμευσης αυτοκινήτων και η ράμπα για την στάση των ταξί.

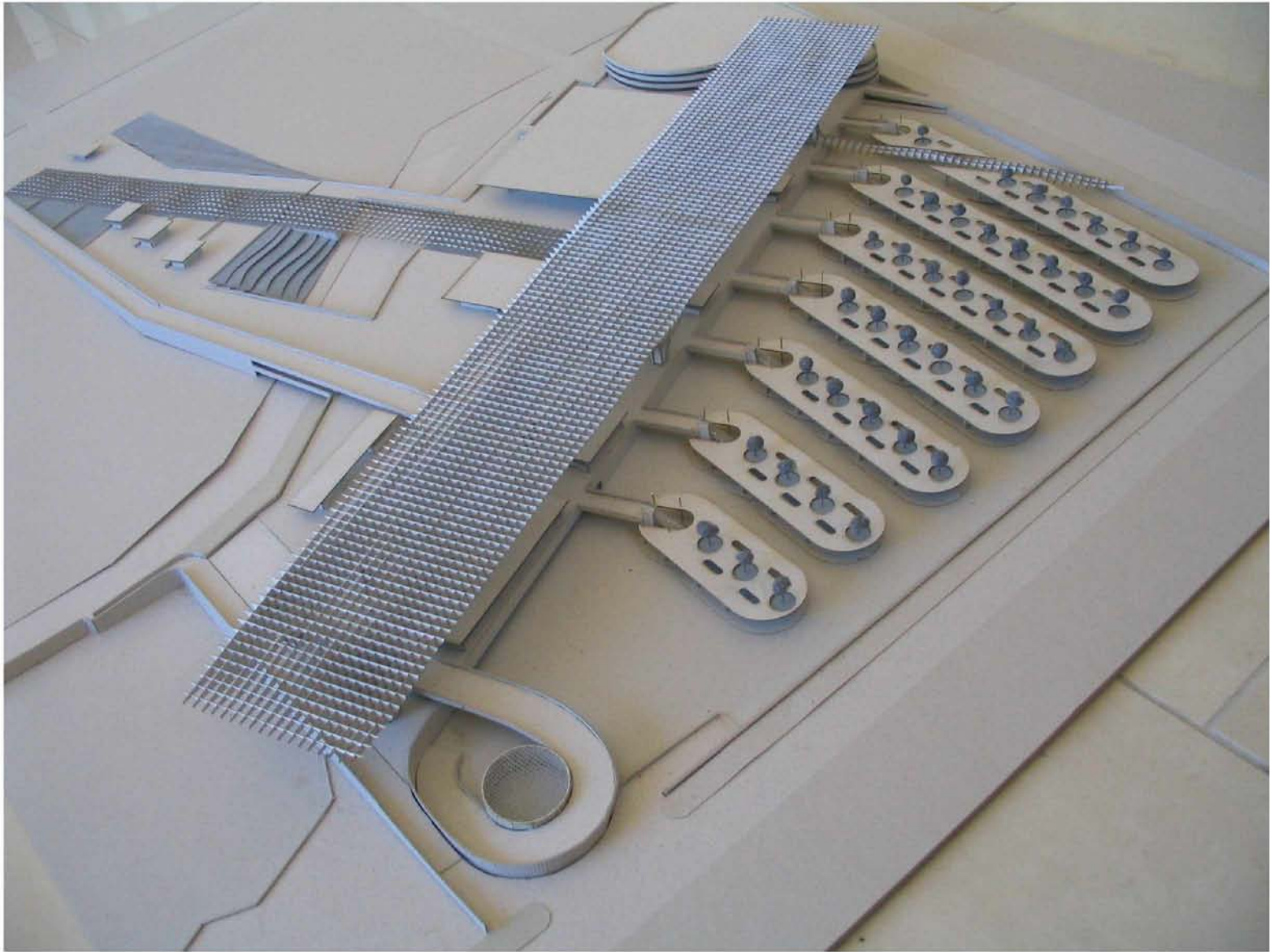
- Τέλος, οι δυο προηγούμενες καταστάσεις περικλείονται από τοπολογικής γεωμετρίας επιφάνειες, οι οποίες σχηματίζονται από ξύλινα στοιχεία με διατομή μεταβαλλόμενου ύψους, τοποθετημένα σε ορθογωνικό κάναβο. Οι κατασκευές αυτές σηματοδοτούν κινήσεις πεζών είτε υπό τη μορφή στεγάστρου, είτε σαν διαμόρφωση της επιφάνειας του εδάφους. Οι θέσεις των υποστυλωμάτων του αμαξοστασίου, τα οποία είναι τοποθετημένα φαινομενικά τυχαία – στην πραγματικότητα με βάση τη διάταξη των ράγων του τραίνου- δεν επέτρεπαν μια αμιγώς ορθογωνική διάταξη των υποστυλωμάτων. Παράλληλα, η μεγάλη απόσταση μεταξύ των σημείων που να επιτρεπόταν η έδραση οδήγησε στο σχεδιασμό του συγκεκριμένου στεγάστρου όπου η κρέμαση μεταβάλλεται ανάλογα με την απόσταση από τις κολώνες. Συγχρόνως όμως η συγκεκριμένη δομή αξιοποιείται για τη διαμόρφωση μεταβλητών καταστάσεων φωτισμού καθώς το άμεσο φως φιλτράρεται διαφορετικά σε κάθε σημείο με αποτέλεσμα να δημιουργούνται «σκιερά μονοπάτια» και «ξέφωτα».

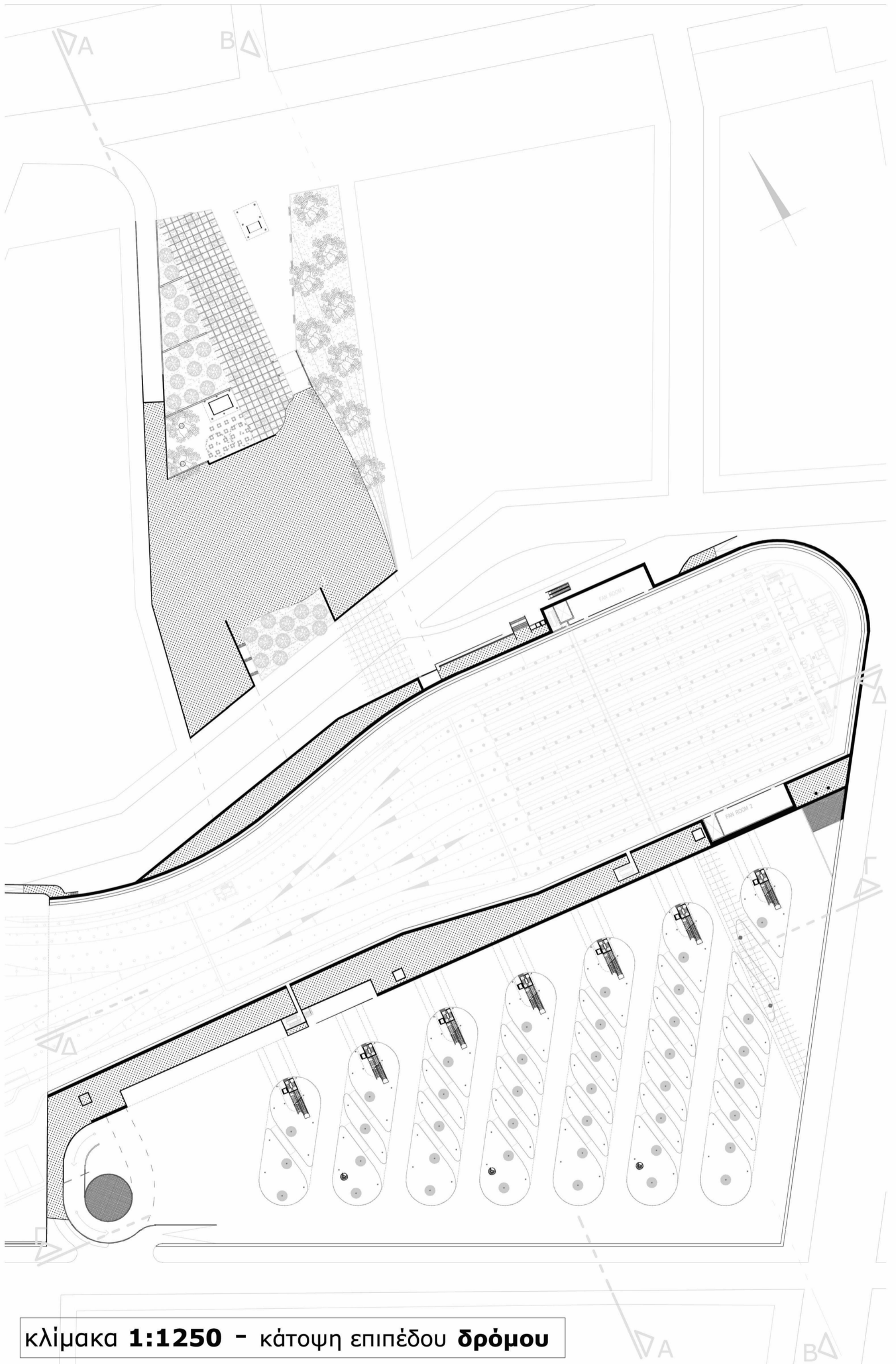


ήταν να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες που θα επιτρέπουν την ανάπτυξη υπαίθριων δραστηριοτήτων μέσα σε ένα ευχάριστο περιβάλλον ο οποίο θα μπορεί να χρησιμοποιείται όχι μόνο από ταξιδιώτες, αλλά και από κατοίκους της περιοχής ή περαστικούς.

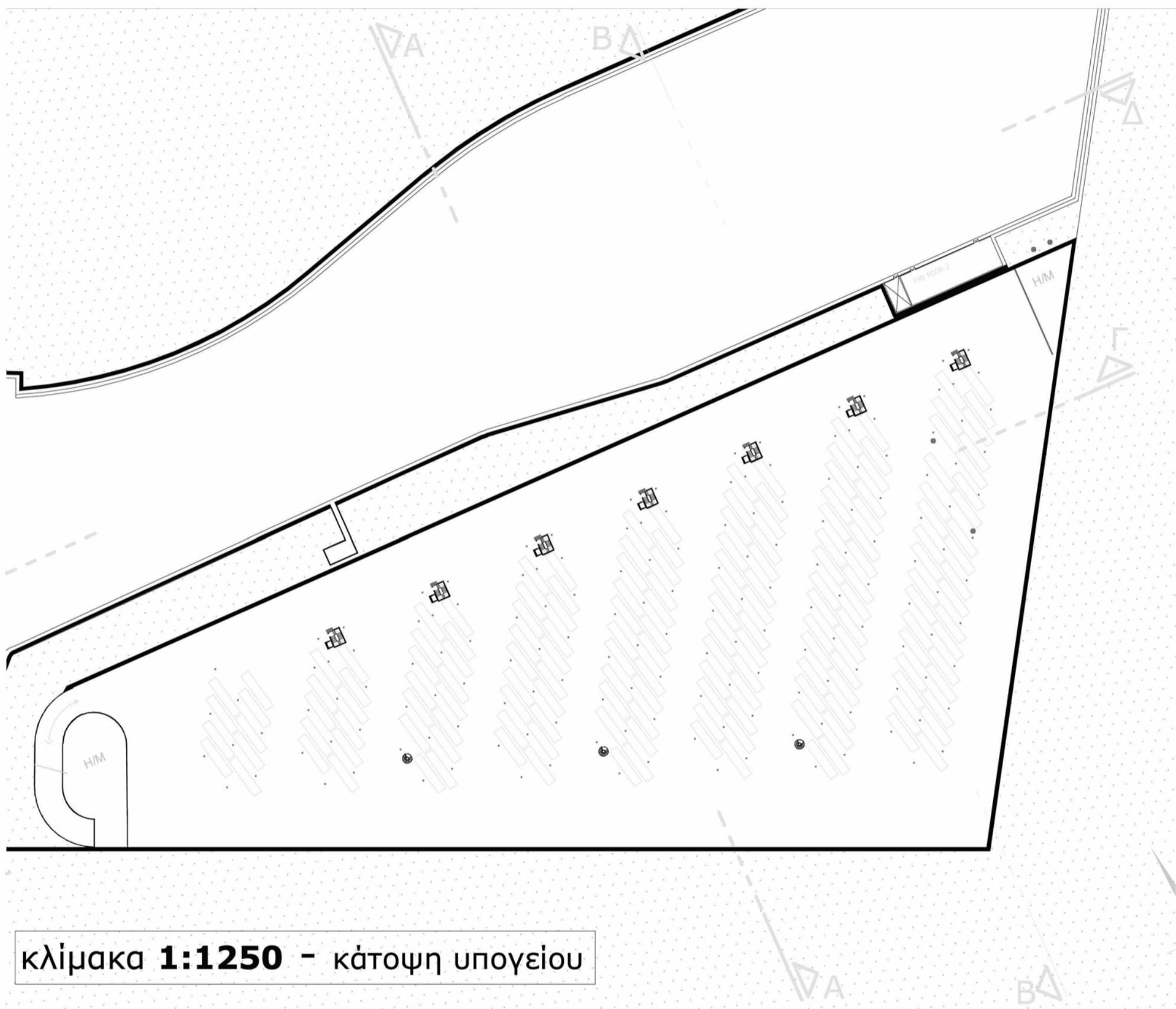
Η δημιουργία του Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων θα μπορούσε συνδυαζόμενη με γενικότερες παρεμβάσεις στην περιοχή να συμβάλλει στην αναβάθμισή της, αλλά και δρώντας καταλυτικά να βοηθήσει στη δημιουργία συνθηκών που θα επιταχύνουν τις εξελίξεις για τη βελτίωση της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος στον Ελαιώνα.







κλίμακα **1:1250** - κάτοψη επιπέδου **δρόμου**

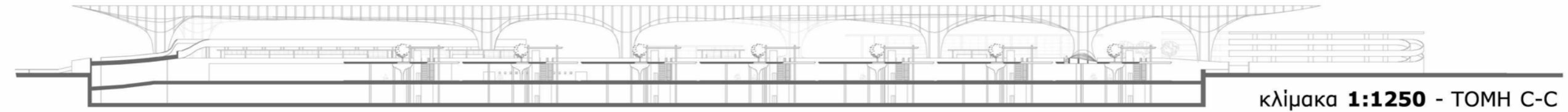




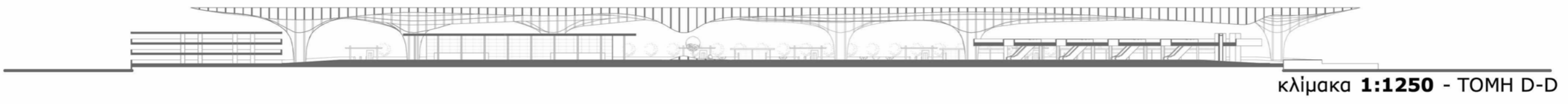
κλίμακα **1:1250** - ΤΟΜΗ Α-Α



κλίμακα **1:1250** - ΤΟΜΗ Β-Β



κλίμακα **1:1250** - ΤΟΜΗ C-C



κλίμακα **1:1250** - ΤΟΜΗ D-D



κλίμακα **1:1250** - κάτοψη επιπέδου **+3.00**