

# Νέος Κεντρικός Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών

διπλωματική εργασία



φοιτητής : Παναγιώτης Δουδέσης

καθηγητής : Γιώργος Τριανταφυλλίδης

Ιούλιος 2008



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ  
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 6887/1  
Ημερ. Εισ.: 06-02-2009  
Δωρεά: Συγγραφέας  
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΑΜ  
2008  
ΔΟΥ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

**ΝΕΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΘΗΝΩΝ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΔΟΥΔΕΣΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ Γ.

ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2008

## I. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- I. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ
- II. ΕΙΣΑΓΩΓΗ
- III. Ο ΤΟΠΟΣ
  - Αθήνα
  - Περιοχή Σταθμού Λαρίσης- Οικόπεδο μελέτης
- IV. Η ΜΗΤΡΑ: 5 LAYERS ΑΝΑΓΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΤΟΠΟΥ
  - Φυγές
  - Ροές Ενέργειας
  - Οικόπεδο-Ποτάμι
  - Ασύμπτωτες Χαράξεις
  - Αστικές Τομές
- V. Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
  - Οικόπεδο Μελέτης
  - Γύρω περιοχή
- VI. Η ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
- VII. ΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΠΡΟΘΕΣΕΙΣ
  - Αστική κλίμακα
  - Κτιριακή κλίμακα
- VIII. Η ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ
- IX. Η ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ
  - Κινήσεις - τυπολογία
  - Χρήσεις - Κτιριολογικό Πρόγραμμα
  - Διαγράμματα ροών
- X. Η ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ
  - Περιγραφή κτηρίου
  - Αρχιτεκτονικά Σχέδια
  - Φωτορεαλιστικές απεικονίσεις
- XI. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

## II. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Θέμα της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η **μελέτη νέου κτιρίου για τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό της Αθήνας** (σταθμός Λαρίσης). Βασικό λόγο για την επιλογή του θέματος αποτέλεσε η διαπίστωση της αναγκαιότητας ενός τέτοιου τύπου κτιρίου στην πόλη, ικανού να αποτελέσει την κύρια πύλη των ταξιδιωτών του σιδηροδρόμου. Επιπλέον, η μελέτη κτιρίου μεγάλης κλίμακας σε συνδυασμό με την παράμετρο του σχεδιασμού δημόσιου κτιρίου μέσα σε πυκνοδομημένο αστικό ιστό, αποτέλεσαν επίσης αποφασιστικές προκλήσεις της μελέτης.

Η ίδια η λειτουργία του σιδηροδρομικού σταθμού εμπεριέχει, εκτός από την ίδια τη συνθήκη της μεταφοράς και μετακίνησης πλήθους ανθρώπων, και μια **ποιοτική -και κατ' επέκταση γοητευτική- έκφραση της ανθρώπινης συμπεριφοράς**. Είναι σημείο συνάντησης και αποχωρισμού, αρχής και τέλους εμπειριών, σημείο αναφοράς της δημόσιας ζωής, αλλά και τοπόσημο για κάθε πόλη που βρίσκεται. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι πλήθος ταινιών, λογοτεχνικών κειμένων και άλλων εικαστικών δημιουργημάτων έχουν πραγματοποιηθεί με άμεση ή έμμεση αναφορά στον σιδηρόδρομο γενικά, αλλά και τους ίδιους τους σιδηροδρομικούς σταθμούς ειδικότερα.

Βασικό ζητούμενο της μελέτης(α) αποτελεί η **ικανοποίηση των αυξημένων και πολύπλοκων λειτουργικών αναγκών μιας τέτοιας χρήσης**, με ταυτόχρονη εύρεση της βέλτιστης αρχιτεκτονικής επίλυσης. Η χωροθέτηση του κτιρίου σε ένα νευραλγικό σημείο της Αθήνας, και η επαφή του με τον ιστορικό πυρήνα της πόλης, θέτει ένα δεύτερο ζητούμενο, αυτό της **φιλοξενίας μέσα του μιας σειράς αστικών λειτουργιών(β)**. Στόχος του παραπάνω είναι η δημιουργία ενός σταθμού τέτοιου, που να αποτελεί όχι μόνο αυτόνομο σημείο αναφοράς, αλλά και κομμάτι της πόλης που το περιβάλλει. Επιπλέον, και μέσα από το σχεδιασμό, γίνεται προσπάθεια να επαναπροσδιοριστεί ο χαρακτήρας μιας υποβαθμισμένης περιοχής της Αθήνας. Διαμορφώνεται έτσι και το τρίτο ζητούμενο, η ανάγκη **προσέγγισης της μελέτης ως αστικού σχεδιασμού(γ)**, παίρνοντας αφορμές από την πόλη, ώστε να διαμορφώσει την κτιριακή δομή, και να επιστρέψει το νέο δομικό σύνολο και πάλι στην πόλη.

### III. Ο ΤΟΠΟΣ

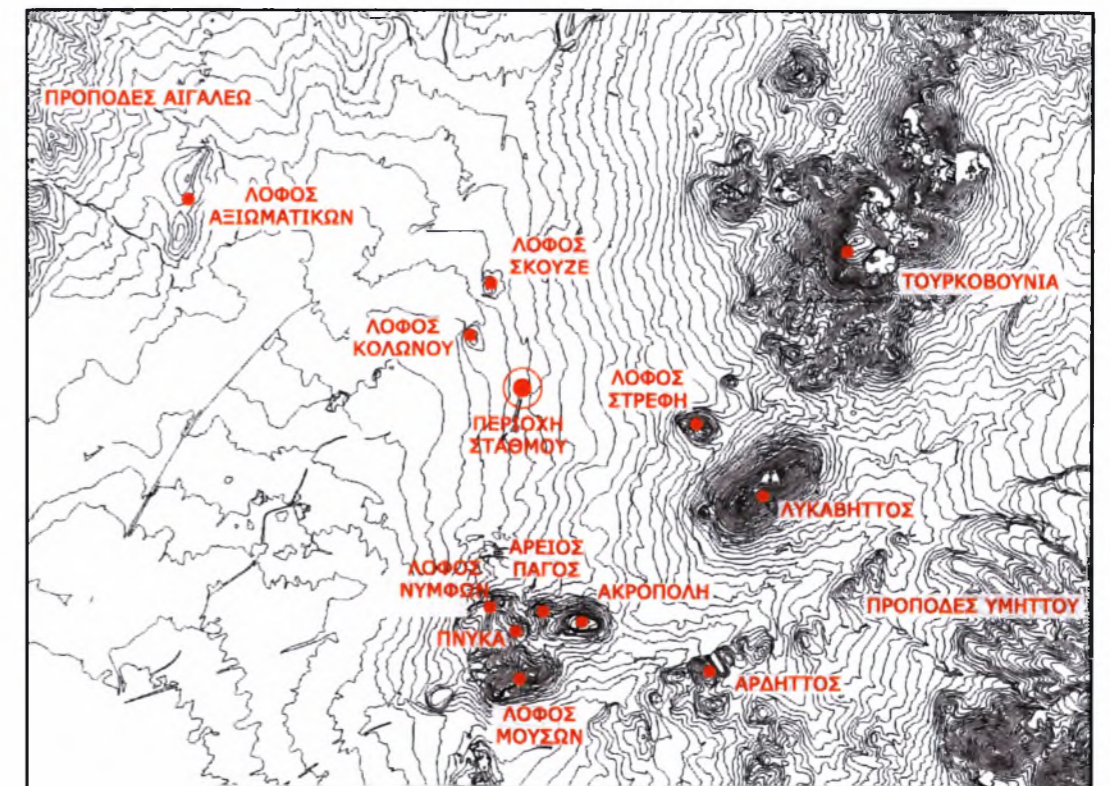
#### Αθήνα

Πριν αναλυθεί η περιοχή του Σταθμού Λαρίσης, κρίνεται αναγκαίο να ειπωθούν ορισμένα χαρακτηριστικά στοιχεία για την Αθήνα, ώστε να γίνει κατανοητό το συνολικό χωρικό πλαίσιο(context) της μελέτης.

Πόλη εξαπλωμένη σε επιφάνεια 420 km<sup>2</sup> και με επίσημο πληθυσμό 3,5 εκατομμυρίων ανθρώπων<sup>1</sup> σήμερα, η Αθήνα αποτελεί την **πρωτεύουσα** της Ελλάδας. Αν και η ιστορική εξέλιξη της πόλης δεν αφορά την παρούσα εργασία, είναι απαραίτητο να αναφερθεί ότι τα εναπομείναντα ερείπια της προϊστορικής, αρχαίας, βυζαντινής και οθωμανικής αστικής της πορείας καθιστούν σαφές, ότι πρόκειται για μια πόλη με συνεχή ιστορία, μαρτυρώντας ταυτόχρονα ένα εντονότατο παρελθόν.

Η **γεωγραφία** της θεωρείται ιδιαίτερης φυσιογνωμίας. Το λεκανοπέδιο της Αττικής, φυσικός χώρος εξάπλωσης της πόλης, σχηματίζεται από 4 όρη, την Πεντέλη και ην Πάρνηθα στα βόρεια, τον Υμηττό στα ανατολικά και το Όρος Αιγάλεω στα δυτικά. Δημιουργείται έτσι μια πεδιάδα, που στις τρεις πλευρές της περιβάλλεται από βουνά, ενώ στην τέταρτη, τη νότια, ενώνεται με τη θάλασσα του Αιγαίου πελάγους, στον Σαρωνικό Κόλπο. Ακόμα και μέσα στην πεδιάδα αυτή όμως εμφανίζεται μια ακόμα πιο ενδιαφέρουσα γεωμορφολογία. Στην κεντρική περιοχή της υπάρχουν 7 μεγάλοι λόφοι (Ακρόπολη, Μουσών, Αρείου Πάγου, Νυμφών, Πνύκας, Λυκαβηττού και Τουρκοβουνίων), και 5 μικρότεροι (Αρδηττού, Αξιωματικών, Σκουζέ, Στρέφη και Κολωνού). Αν στο παραπάνω πολύπλοκο σύστημα προσθέσει κανείς κι ένα δίκτυο 2 μεγάλων υδάτινων ροών (Κηφισός και Ιλισός) και πολλών χειμάρρων, τότε προκύπτει ένα μοναδικό τοπίο, γνωστό ευρύτερα ως «αττικό τοπίο». Ένα ακόμα χαρακτηριστικό αυτού του τοπίου αποτελεί το γεγονός ότι, ιστορικά, τα μεγαλύτερα ποσοστά βλάστησης συγκεντρώνονταν είτε στους περιβάλλοντες ορεινούς όγκους, είτε γραμμικά σε συστάδες κατά μήκος των ποταμών και χειμάρρων. Σε μια τέτοια τοπογραφία λοιπόν εξαπλώνεται σήμερα το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας, ένα δυναμικό και συνεχώς διογκούμενο σύστημα που απεικονίζει τους ρυθμούς ανάπτυξης της πόλης, και το οποίο κάποτε τονίζει το παραπάνω φυσικό ανάγλυφο, και κάποτε το εξαφανίζει.

<sup>1</sup> Επίσημα στατιστικά στοιχεία του 2001





Απόψεις της Αθήνας του 1850

### Περιοχή Σταθμού Λαρίσης και οικόπεδο μελέτης

Προσεγγίζοντας κανείς την ευρύτερη περιοχή του σταθμού Λαρίσης, αντιλαμβάνεται άμεσα τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της. Όντας ένα από τα κεντρικότερα και πιο συνωστισμένα σημεία της Αθήνας σε μετακινήσεις και χρήσεις, χαρακτηρίζεται από πολλαπλές και επάλληλες γραφές χαρακτηριστικών, παλαιότερων και σύγχρονων.

Στην αρχαία εποχή η περιοχή αποτελούσε **αγροτική έκταση** (δεν έχουν άλλωστε βρεθεί μέχρι σήμερα αρχαία ερείπια στην περιοχή του σταθμού), ενώ τους γύρω της χώρους διέσχιζαν δρόμοι που κατέληγαν στο «άστυ», την περιτειχισμένη πόλη των Αθηνών. Παρόμοιο χαρακτήρα διατηρούσε έως και τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, όταν η Αθήνα ανακηρύχθηκε πρωτεύουσα του νεότερου ελληνικού κράτους.

Στο αρχικό σχέδιο της νέας πόλης των Κλεάνθη-Schaubert το 1834, η περιοχή παραμένει ως έχει μέχρι τότε. Αλώςτε, η προτεινόμενη πολεοδομική επίλυση δεν προσδοκά την τεράστια αύξηση πληθυσμού που θα βίωνε αργότερα η πόλη, με το σχέδιο της πρότασης να εντοπίζεται κυρίως δίπλα στην υπάρχουσα παλαιά πόλη. Το 1854 ελάχιστα πράγματα έχουν αλλάξει, με μόνο χαρακτηριστικό ουσιαστικά ότι η πόλη αρχίζει να κτίζεται και στο νέο σχέδιο πόλης, μην αγνίζοντας όμως ακόμα την περιοχή. Σημείο-κλειδί για την εξέλιξη ολόκληρης της περιοχής αποτέλεσε το έτος 1880, όποτε και **πρωτολειτούργησε** η σιδηροδρομική γραμμή που συνέδεε την Αθήνα με την Πελοπόννησο. Ο κεντρικός σταθμός της πόλης οριοθετήθηκε σε σχετικά επίπεδη περιοχή ανατολικά του Λόφου του Ίππιου Κολωνού, στη σημερινή του θέση. Εκείνη την εποχή ο τόπος αυτός βρισκόταν στις παρυφές της πόλης, αγνίζοντας ελάχιστα τον οικιστικό ιστό. Λίγα χρόνια αργότερα, το 1910, χωροθετήθηκε στην ίδια περιοχή και ο σιδηροδρομικός σταθμός Λαρίσης, που συνέδεε την Αθήνα με την ομώνυμη πόλη, διαφοροποιώντας ταυτόχρονα το δίκτυο της Πελοποννήσου από αυτό της ηπειρωτικής Ελλάδας. Δημιουργήθηκε έτσι στην περιοχή ένας **δυσπλός συγκοινωνιακός κόμβος**, ο οποίος μάλιστα καταλάμβανε μεγάλο κενό χώρο της πόλης στις παρυφές της. Η ανάπτυξη του ιστού της Αθήνας συνεχίζεται σταθερά κατά τις πρώτες δεκαετίες του 20<sup>ου</sup> αιώνα, με το οικόπεδο των σταθμών να μετατρέπεται -αργά αλλά σταθερά- από άκρο της πόλης σε κενό χώρο του αστικού της ιστού. Η γύρω περιοχή αρχίζει να πολεοδομείται και να κτίζεται, ακολουθώντας την ανάπτυξη που γνωρίζει η υπόλοιπη πόλη. Ήδη το 1908, με την μη υλοποιημένη πρόταση του Hoffmann για πολεοδομικές αλλαγές, φαίνεται η πρώτη προσπάθεια καθολικού σχεδιασμού της περιοχής. Έτσι, και σε σύμπνοια με την υπόλοιπη πρόταση, προτείνεται μια πομπώδης λεωφόρος που καταλήγει σε κεντρικό κτίριο σιδηροδρομικού σταθμού, θέλοντας έτσι να οργανώσει το υπάρχον (και σχετικά άναρχο) σύστημα με διαφορετικό τρόπο. Το 1914, κι ενώ ο κτιριακός όγκος της περιοχής συνεχίζει να αυξάνεται, η πρόταση του Mawson δίνει άλλη μια μη υλοποιημένη πρόταση μεγάλης κλίμακας στην περιοχή. Συνιστά τη δημιουργία επιβλητικού τύπου κτισμάτων κατά μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών, θεωρώντας το σταθμό επίσημο και κεντρικό κομμάτι της πόλης, κατά τα πρότυπα των υπόλοιπων ευρωπαϊκών πόλεων της περιόδου. Η προσπάθεια για μεγάλης κλίμακας επεμβάσεις στην περιοχή, με άξονα τη λειτουργία του σιδηροδρόμου, φανερώνει τη **σημαντικότητα και τον προβληματισμό** που είχε προκύψει ήδη από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, για ένα συνολικότερο σχεδιασμό της.

Η περίοδος του Μεσοπολέμου βρίσκει την περιοχή σε φάση αστικής ανάπτυξης. Τα όρια της Αθήνας συνεχώς διευρύνονται, και ο τόπος μελέτης καθίσταται πλέον κομμάτι του πυκνωμένου αστικού ιστού εκατέρωθεν του, ενώ το οικόπεδο αρχίζει να εμφανίζει **έντονα χαρακτηριστικά «ορίου»** ανάμεσα στις περιοχές όπου βρίσκεται. Η πρόταση του Κ. Μπίρη το 1946 για το κέντρο της Αθήνας αναφέρει, εκτός των άλλων, και τη διάνοιξη -διεύρυνση της οδού Ιουλιανού (ως προέκταση της λεωφόρου Αλεξάνδρας), ώστε να δημιουργηθεί μια άμεση και απρόσκοπτη πρόσβαση/θέαση προς τους σταθμούς. Άλλο ένα ενδιαφέρον της πρότασης αποτελεί το γεγονός ότι, αναγνωρίζοντας τον χαρακτήρα ορίου του οικοπέδου, προτείνει και επιμέρους διανοίξεις - τομές μέσα από το ίδιο το οικόπεδο, ώστε να αποκατασταθεί, έστω και εν μέρει, η συνοχή και το διαμπερές του ιστού. Σε ένα χάρτη της Αθήνας του '50 αναγνωρίζει κανείς εύκολα το **αστικό κενό**



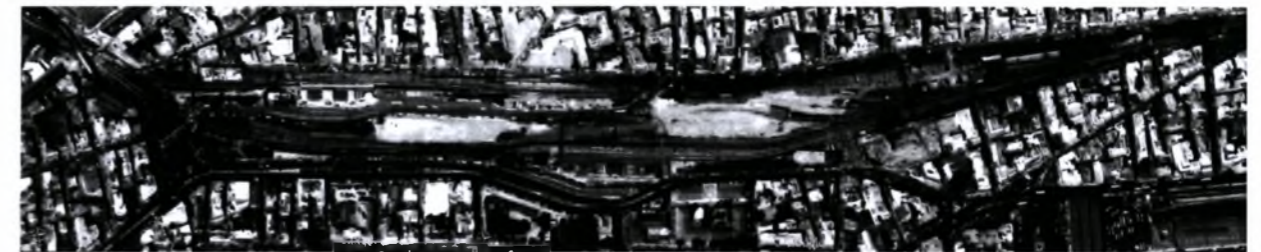


που δημιουργεί το οικόπεδο όντας γύρω από έναν εκτεταμένο και πυκνοδομημένο αστικό ιστό, κατέχοντας μάλιστα σε αυτόν κεντρική θέση.

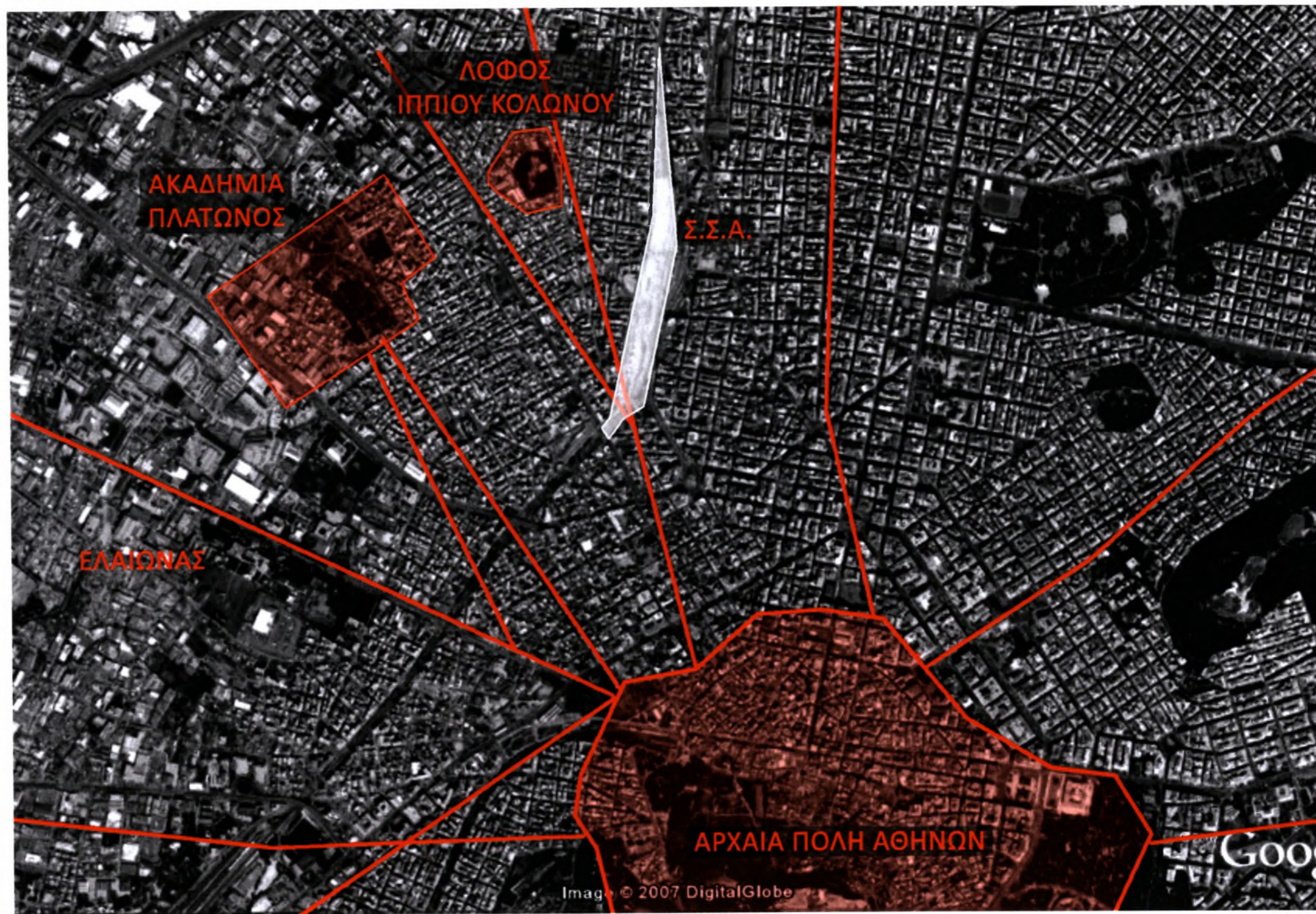
Η βίαιη γιγάντωση της πόλης σε ύψος, πυκνότητα πληθυσμού και έκταση τις αμέσως επόμενες δεκαετίες δημιούργησε εν πολλοίς τη σημερινή κατάσταση στην περιοχή των σταθμών. Βρισκόμενο πια στο **κέντρο** του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας, το οικόπεδο αποτελεί «νησίδα κενού αστικού χώρου» ανάμεσα στο πυκνό κτιριακό περιβάλλον εκατέρωθεν του. Η ήπια μορφής δόμηση γύρω του παύει να έχει συνεκτικό χαρακτήρα, αφού στη θέση παλαιών χαμηλών κτισμάτων ανεγείρονται πολυκατοικίες, που πολλές φορές ξεπερνούν τους 7 ορόφους, καλύπτοντας ακόμα και ολόκληρα οικοδομικά τετράγωνα. Η διεύρυνση του «Πολεοδομικού Κέντρου Πρωτεύουσας», τη δεκαετία του 1990, τοποθετεί την περιοχή στις παρυφές του, όπου όμως εγκαθίστανται, ή βρίσκονται ήδη εκεί, βιοτεχνικές χρήσεις, χαμηλές εισοδηματικές τάξεις, αλλά και μεγάλα ποσοστά αλλοδαπών πληθυσμιακών ομάδων<sup>2</sup>. Τα παραπάνω στοιχεία προσδίδουν στην περιοχή προβληματικό χαρακτήρα, εμποδίζοντας την ομαλή λειτουργία και ανάπτυξη της. Κάποια χαρακτηριστικά του οικοπέδου (και της ευρύτερης περιοχής μελέτης) σήμερα είναι τα εξής:

- Αποτελεί Κομβικό σημείο-όριο 3 δημοτικών διαμερισμάτων,
- κύριοι οδικοί άξονες γύρω του είναι η Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως, η οδός Ιουλιανού-Φιλαδέλφειας, η Δηλιγιάννη, η Λιοσίων, η Λένορμαν και η Ιωαννίνων,
- βρίσκεται στον πυρήνα του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Αθηνών,
- παρουσιάζει εγγύτητα με το Λόφο Ίππιου Κολωνού και με τον αρχαιολογικό χώρο της Ακαδημίας Πλάτωνος,
- βρίσκεται στα σύνορα των συνοικιών Κολωνού, πλατείας Αττικής, Μεταξουργείου, Σεπολίων και Πλατείας Βάθης, όλες με έντονο το στοιχείο της υποβάθμισης,
- εντοπίζονται μίξη και αντιθέσεις χρήσεων και χαρακτήρων (π.χ. από μικρή γειτονιά σε κέντρο πόλης, σιδηρόδρομος, βιοτεχνίες, εμπόριο, υψηλή οικιστική δόμηση),
- εντάσσεται κυρίαρχα σε ένα εν δυνάμει σύστημα-δίκτυο πλατειών και δημόσιων χώρων γύρω από αυτό ( για παράδειγμα πλατεία Πανταζόπουλου, Λόφος Κολωνού, πλατεία Καραϊσκάκη και πλατεία Μεταξουργείου, πλατεία Αττικής, πλατεία Καρδαμάτη, πλατεία Σ. Πετρούλα, πλατεία Αγίου Παντελεήμονα δίπλα στην πλατεία Αττικής, διάφορες άλλες αδόμητες μικρές εκτάσεις που πρόεκυψαν από χαράξεις οδικών αξόνων), και τέλος
- διαπερνάται –εκτός από το δίκτυο του ΟΣΕ- και από ισχυρό δίκτυο αστικών μέσων μαζικής μεταφοράς (μετρό, προαστιακός, τρόλεϊ, λεωφορεία).

Η πολύπλοκη κατάσταση που επικρατεί σήμερα στην περιοχή, δημιουργεί την ανάγκη μιας λεπτομερέστερης ανάλυσής της, η οποία και ακολουθεί σε επόμενη ενότητα.



<sup>2</sup> Στην Εφημερίδα Καθημερινή.



Η αραία και η νεότερη Αθήνα.

Διάγραμμα πλατειών γύρω από τον σταθμό και προσβάσεων τους.



#### **IV. Η ΜΗΤΡΑ: 5 LAYERS ΑΝΑΓΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΤΟΠΟΥ**

Παράλληλα με την ανάλυση των πραγματικών δεδομένων του τόπου της παρούσας διπλωματικής, δημιουργήθηκε κι ένα **μητρώο(matrrix) δεδομένων προσωπικής ανάγνωσης του τόπου**. Παρόλο που στηρίζεται κατεξοχήν σε στοιχεία που προκύπτουν από την φάση αναγνώρισης του οικοπέδου, αποτελούν ιδιαίτερης φύσης διερευνήσεις, χρησιμοποιώντας άλλοτε ξεκάθαρη λογική, κι άλλοτε καθαρά προσωπική αισθητική. Δημιουργήθηκαν έτσι 5 επίπεδα(layers) ανάγνωσης, 1) το «οικόπεδο-ποτάμι», 2) οι «αστικές τομές», 3) οι «ασύμπτωτες χαράξεις», 4) οι «ροές ενέργειας και κίνησης», και οι «φυγές». Ειδικότερα:

##### **1. Οικόπεδο ποτάμι: Αποτελεί τη ρήξη της συνέχειας του ιστού και την ταυτόχρονη τομή του.**

- Δημιουργείται από τις γραμμές-κινήσεις-ροές των διερχόμενων τραινών και την διόγκωση του χώρου που καταλαμβάνουν για να «βρει χώρο ύπαρξης» και η λειτουργία του σταθμού εκατέρωθεν των γραμμών
- Διασχίζει την πόλη σχίζοντας τη σε δυο τμήματα στην περιοχή μελέτης
- Οργανώνει ένα τριμερές, δηλαδή κτισμένο/πόλη- αδόμητο/σταθμός- κτισμένο-πόλη
- Δημιουργεί έτσι εκατέρωθεν του ένα σύστημα διαμηκών και ιδιότυπων «παρόχθιου τύπου» οψοτομών της πόλης της Αθήνας (τομές της πόλης και όψεις προς τη ροή του «ποταμού των τραινών»)

##### **2. Αστικές τομές: Προκαλείται από το «οικόπεδο-ποτάμι» που τέμνει το άστυ, δημιουργώντας ιδιότυπα αστικά τοπία(urban landscapes ή cityscapes).**

- Διακρίνεται άμεσα η επικράτηση της οριζόντιας διάστασης και προοπτικής του ορίζοντα
- Υπογραμμίζω τις ακμές η/και τις σκιές οποιουδήποτε στοιχείου προκαλεί «οριζόντιες καταστάσεις»
- Προσπάθεια να αναγνώσω καλύτερα αυτές τις καταστάσεις που προκύπτουν
- Γι αυτό και επιλέγω πάντα να τονίζω τις οριζόντιες, ποτέ τις κάθετες
- Στην αρχή μονοσήμαντες γραμμές, δηλαδή με ένα μόνο πάχος
- Η πρώτη ανάγνωση των άκμων είναι η «προφανής»
- Η δεύτερη και η τρίτη είναι πιο βαθιές, πιο προσωπικές αναγνώσεις της εικόνας που έχω μπροστά μου, με ενδεχόμενες μικρομετατοπίσεις/ επιμηκύνσεις/ βραχύνσεις των γραμμών
- Διαπιστώνονται σπαστές προοπτικές του αστικού τοπίου, και μάλιστα δυναμικά απροσδιόριστες

##### **3. Ασύμπτωτες χαράξεις: Είναι ουσιαστικά οι επιπτώσεις της ασυνέχειας του ιστού.**

- Προκύπτουν από την διαίρεση του αστικού ιστού από το «ποτάμι των τραινών»
- Είναι σαν «φερμουάρ» κατεστραμμένο, οι ενώσεις(οδοί) έχουν στρεβλώσει πλέον και είναι αδύνατο να ξανασυναντηθούν, όντας πλέον ασύμπτωτες
- Κάποιες χαράξεις συνεχίζουν την συνδεσιμότητα τους και στα δυο τμήματα του ιστού εκατέρωθεν του οικοπέδου
- Κάποιες άλλες δημιουργούν «τυφλές οδούς», με τον άξονά τους να προσκρούει είτε σε μέτωπα κτιρίων, είτε σε υπολειμματικούς ανοικτούς χώρους
- Αυτές οι νοητές προεκτάσεις του οδικού δικτύου «χωρίζουν» το οικόπεδο σε ζώνες, δημιουργώντας τελικά μια «περίδεση»
- Δημιουργείται ένα ιδιότυπο μοτίβο (pattern) αξόνων-χαράξεων στο οικόπεδο
- Προκύπτει η ανάγκη για συρραφή αυτών των χαράξεων, κατά συνέπεια και
- Συρραφή του ίδιου του ιστού

**4. Ροές ενέργειας και κίνησης:** Αποτελούνται από τις περιμετρικές οδούς του οικόπεδου, και από υποθετικές δυναμικές ενέργειες ανάμεσά τους.

- Μελετώ εδώ μια υποθετική ροή ενέργειας της αστικής κίνησης, με κέντρο το οικόπεδο του σταθμού
- Οι άξονες κίνησης (δρόμοι) δημιουργούν ένα σύστημα «μοχλών» που καταλήγουν σε κόμβους-όρια στα προσκρουόμενα οικοδομικά τετράγωνα
- Όρια και κόμβοι ορίζουν περιοχές-κοίτες κίνησης-ροής
- Light flow (προκύπτει από τα πολλαπλά αδιέξοδα σημεία των αξόνων του οδικού συστήματος)
- Heavy flow (προκύπτει από τα τελικά αδιέξοδα σημεία των διαμπερών κινήσεων που διαπερνούν το οικόπεδο
- Ο συνδυασμός τους είναι ένα γράφημα με χχ' τους οδικούς άξονες και ψψ' τις κάθετες των χχ' στα παραπάνω αδιέξοδα σημεία

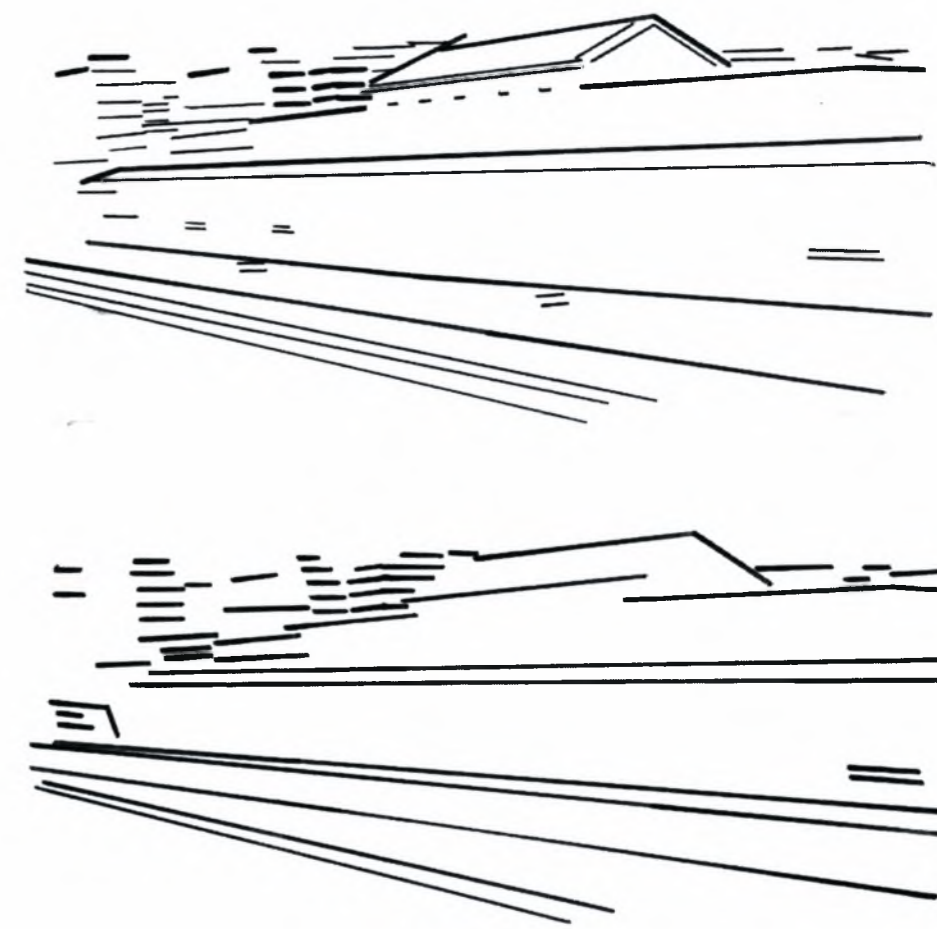
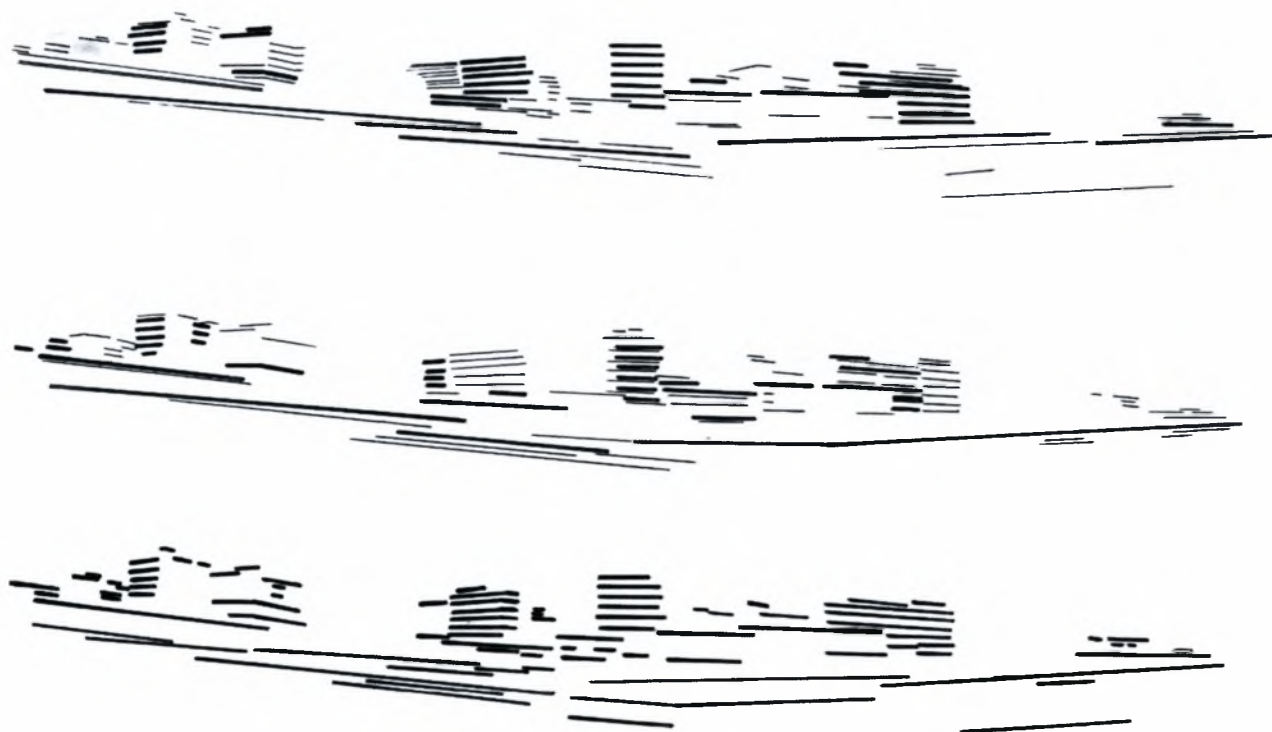
**5. Φυγές:** Αντικατοπτρίζουν ουσιαστικά την τοπογραφία-εμφανή η αφανή σήμερα- της Αθήνας.

- Κέντρο της γωνίας-οπτικής το γεωμετρικό κέντρο του οικοπέδου του σταθμού
- Ισχυρή τοπογραφία(ανήκει στην ιστορία)
- 7 μεγάλες φυγές στους 7 μεγάλους λόφους της Αθήνας
- 5 μικρότερες φυγές προς τους 5 μικρότερους λόφους της Αθήνας
- Η κάθε φυγή και μια αναφορά σε ένα σημείο-κοίταγμα της πόλης
- Πολλαπλές αναγνώσεις και αναφορές τοπίων-χώρων (αρχαιολογικό, φυσικό, οικιστικό, θρησκευτικό κτλ.)
- Η κάθε φυγή δείχνει και ένα διαφορετικό και πολύπλοκο pattern του αστικού ιστού

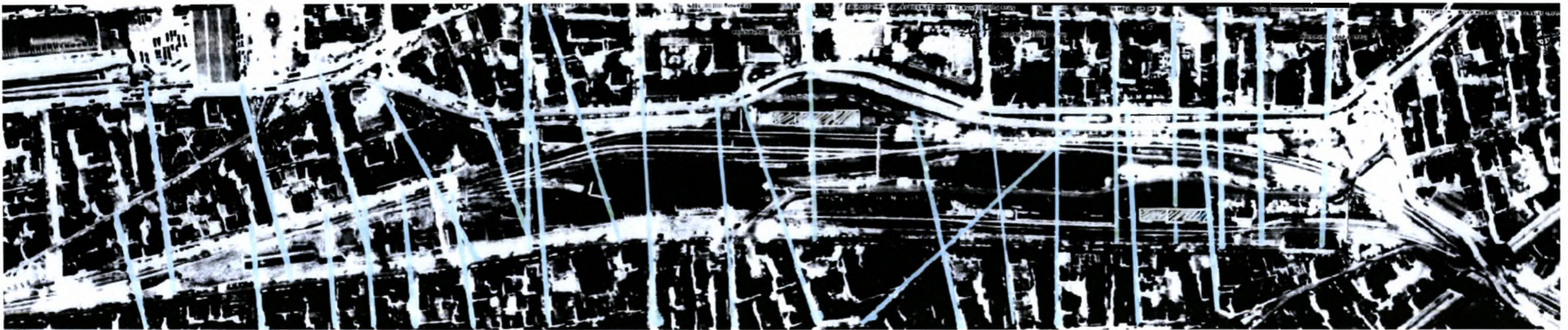
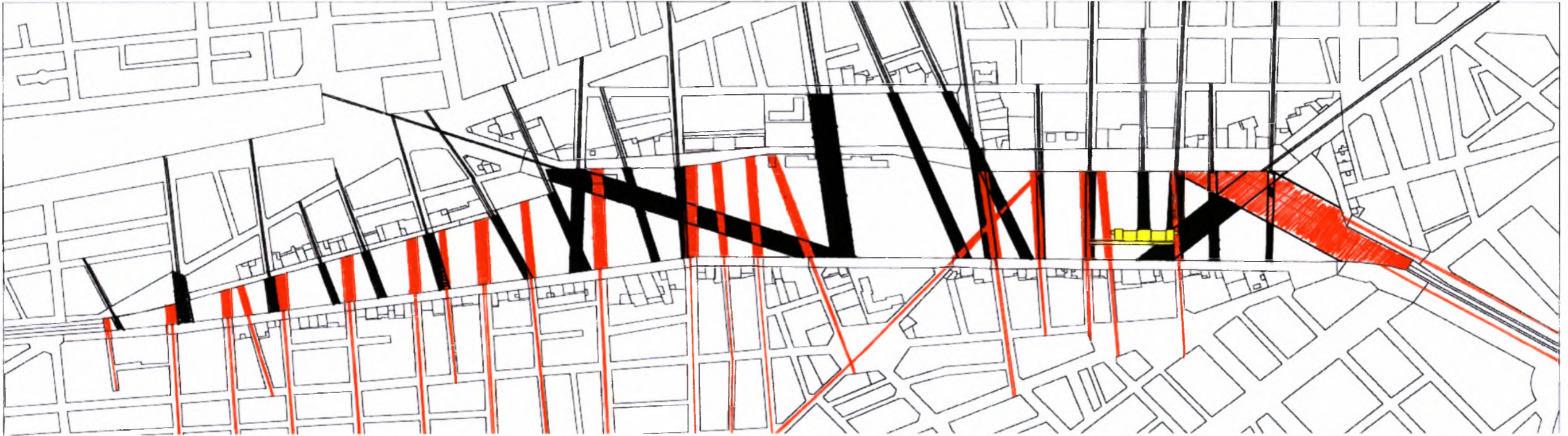
ΤΟ ΟΙΚΟΠΕΔΟ-ΠΟΤΑΜΙ



ΑΣΤΙΚΕΣ ΤΟΜΕΣ

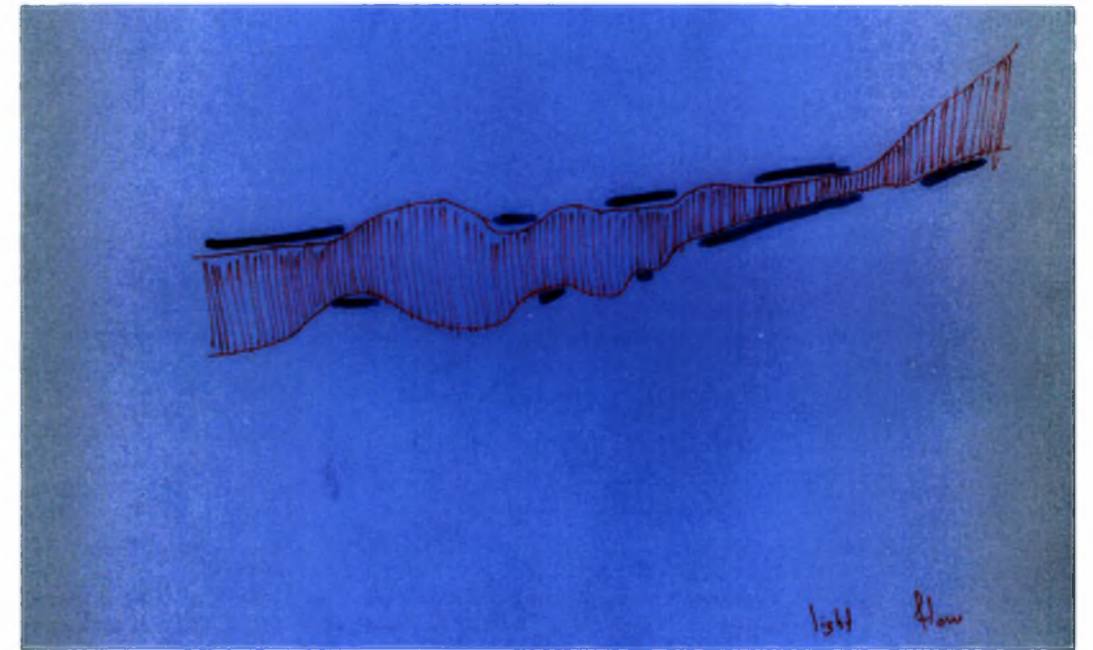
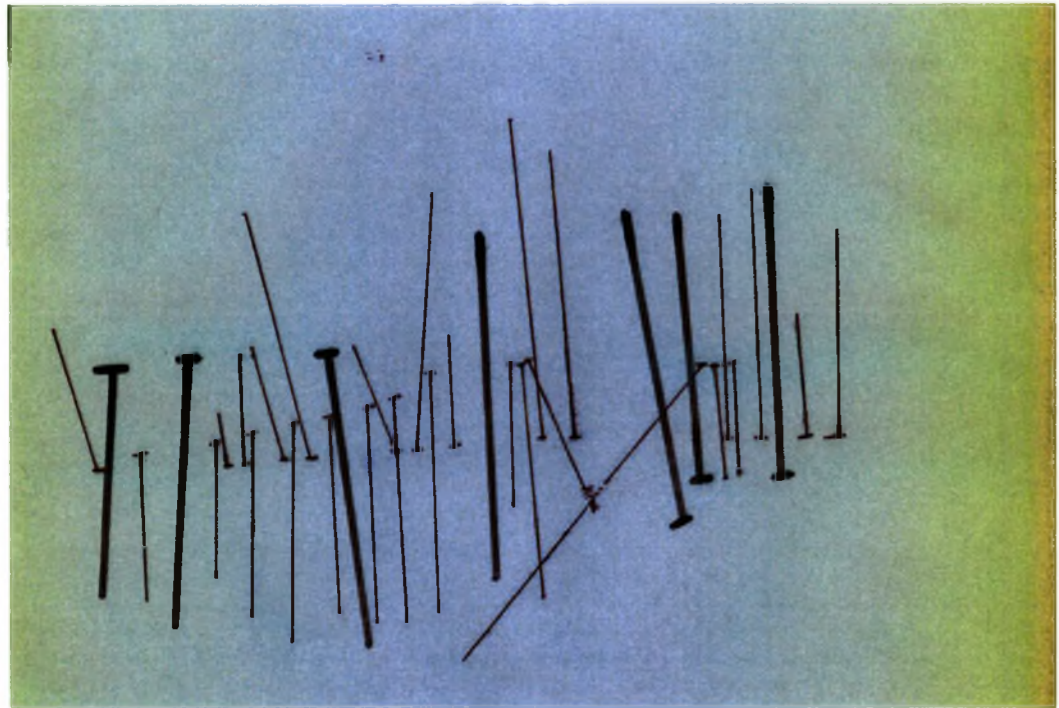
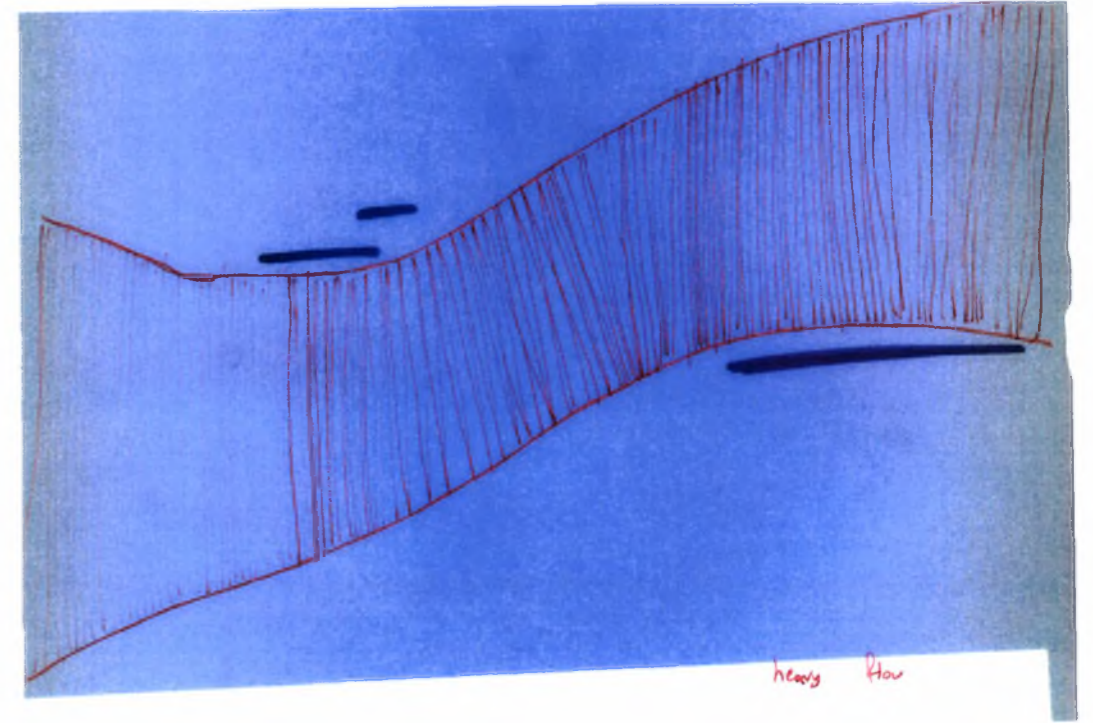
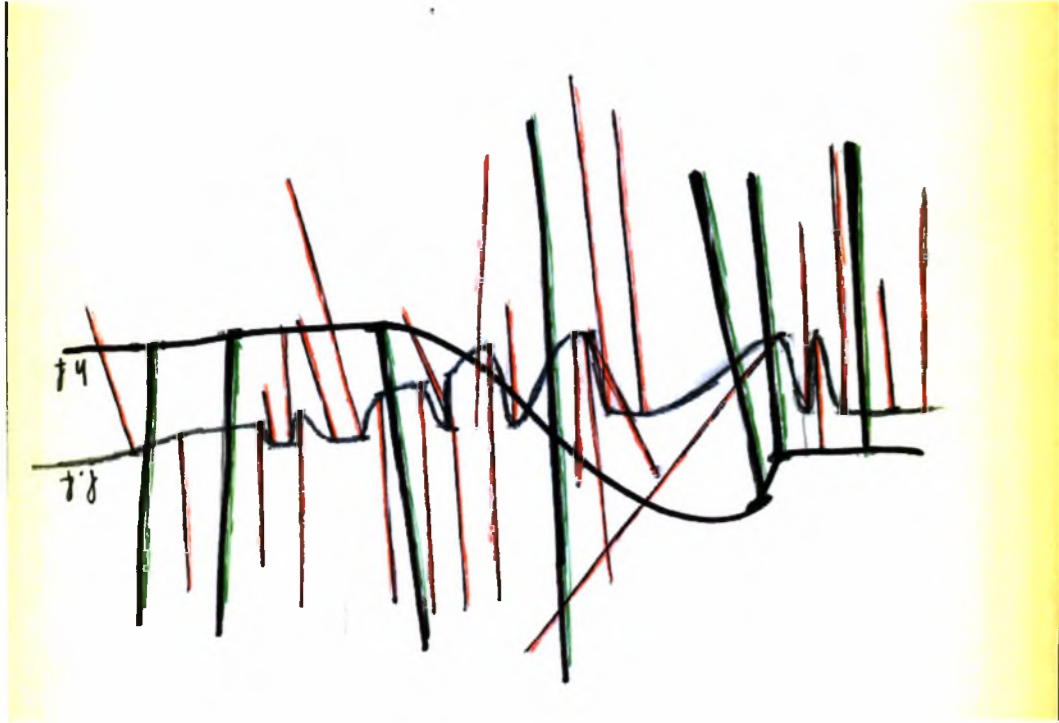


**ΑΣΥΜΠΤΩΤΕΣ ΧΑΡΑΞΕΙΣ**

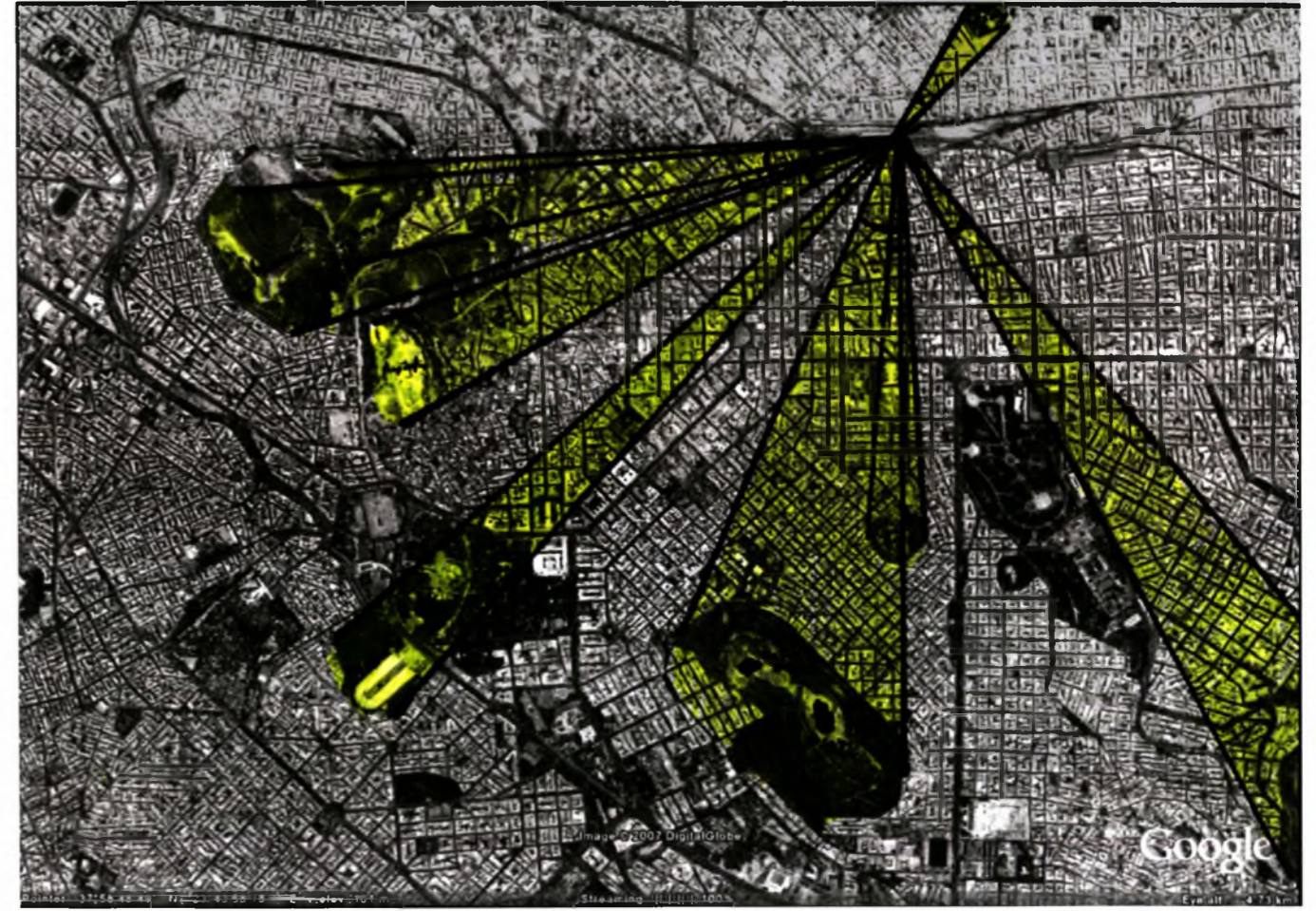
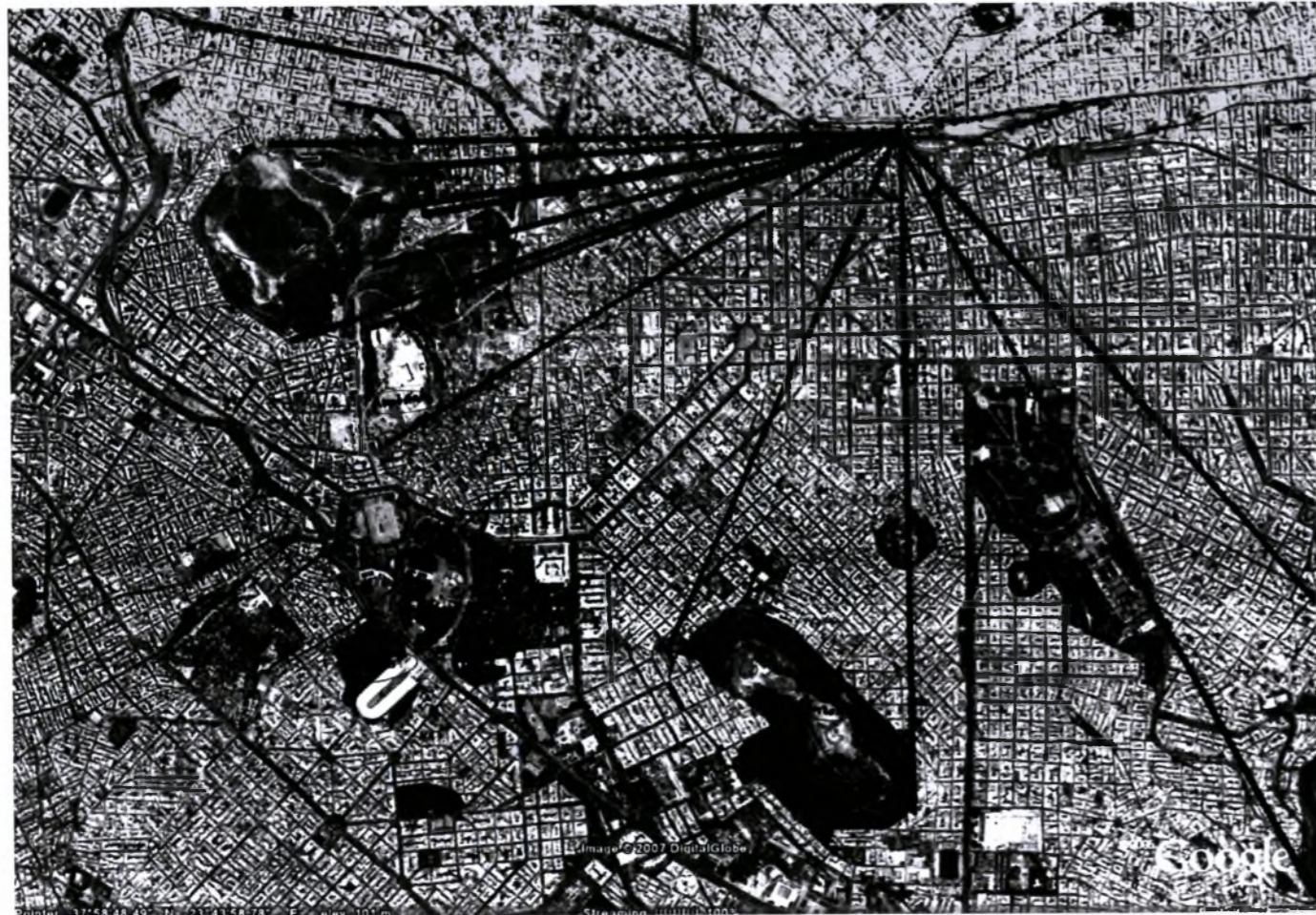




ΡΟΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΙΝΗΣΗΣ



ΦΥΓΕΣ



## V. Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

### ι. Οικόπεδο Μελέτης

#### Α) κτήρια:

Στο οικόπεδο μελέτης υπάρχουν σήμερα τέσσερις διαφορετικές κτιριακές εγκαταστάσεις σχετικές με τον ΟΣΕ: α) το κτίριο και οι αποβάθρες του σημερινού «Σταθμού Λαρίσης», β) το κτήριο του παλαιού σταθμού Πελοποννήσου, που προορίζεται μαλλον για σιδηροδρομικό μουσείο, γ) ο σταθμός λεωφορείων του ΟΣΕ για τις χώρες των Βαλκανίων, και δ) ένα κτίριο γραφείων του ΟΣΕ, συμπληρωματικό αυτού της οδού Καρόλου<sup>3</sup>.

- **(α) Κεντρικό κτίριο του σταθμού:** Έργο της πρώτης δεκαετίας του 20<sup>ου</sup> αιώνα κατά την πρώτη του φάση, με μορφή εκλαϊκευμένου νεοκλασικισμού και χωρίς ιδιαίτερα μορφολογικά στοιχεία, είναι διώροφο συνολικής έκτασης 2.000 τ.μ.. Κτισμένο σε μια εποχή με μικρές λειτουργικές και χωρικές απαιτήσεις όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μετακινήσεις, κρίνεται σήμερα ανεπαρκές, μη μπορώντας να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της τεράστιας ροής επιβατών που καλείται να διαχειριστεί. Οι διαδοχικές και μη προσεκτικές επιλογές των διευρύνσεων και προσθηκών που δέχθηκε φαίνεται να έχουν αλλοιώσει ανεπιστρεπτή την αρχική του φυσιογνωμία. Στο εσωτερικό του φιλοξενούνται ασφυκτικά οι λειτουργίες εκδοτηρίων, αναμονής επιβατών, χώρων εστίασης, γραφείων και λοιπών λειτουργιών του σταθμού, καθιστώντας προβληματική την ομαλή διεξαγωγή όλων των παραπάνω. Στη σημερινή του μορφή υπάρχουν πέντε αποβάθρες σε ισόγειο επίπεδο, τμηματικά στεγασμένες, και οι οποίες ενώνονται μεταξύ τους και με τον σταθμό με υπόγεια διάβαση και κλιμακοστάσιο.
- **(β) Παλιό κτίριο του Σταθμού Πελοποννήσου:** Σχεδιασμένο και κατασκευασμένο το 1880, εμφανίζει στοιχεία αθηναϊκού νεοκλασικισμού, ενώ οι νεομπαρόκ οροφές που προστέθηκαν το 1912, του έδωσαν τη σημερινή του μορφή, αποτελώντας μοναδικό δείγμα εφαρμογής εκλεκτικισμού σε κτίριο σιδηροδρομικού σταθμού για τον ελληνικό χώρο<sup>4</sup>. Με απόφαση του Υπουργείου Πολιτισμού το 1985, κηρύχθηκε διατηρητέο ολόκληρο το κτίριο μαζί με το σφυρήλατο μεταλλικό στέγαστρο της αποβάθρας του. Καλύπτει συνολική επιφάνεια 1000 τ.μ. ισόγειων χώρων, και σήμερα χρησιμοποιείται σαν αποθήκη δεμάτων. Στο άμεσο μέλλον έχει προταθεί να στεγάσει στους χώρους του ένα τμήμα της μουσειακής έκθεσης του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου, ή να αποτελέσει παράρτημα του Σιδηροδρομικού Μουσείου της οδού Σιώκου<sup>5</sup>.
- **(γ) Σταθμός Λεωφορείων του ΟΣΕ:** Κατασκευής του '60, μπετονένιο και χωρίς ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά, αποτελεί μαλλον προϊόν γρήγορης κατασκευής και χαμηλού προϋπολογισμού χωρίς ιδιαίτερες απαιτήσεις. Εξυπηρετεί σήμερα τις μετακινήσεις με λεωφορεία του ΟΣΕ προς διάφορες βαλκανικές χώρες, ενώ στον εξωτερικό του χώρο υπάρχει η δυνατότητα στάθμευσης έως και 5 λεωφορείων.

<sup>3</sup> Στην οδό Καρόλου βρίσκεται το Μέγαρο ΟΣΕ, ένα οικοδόμημα αρκετών χιλιάδων τ.μ., όπου και στεγάζονται σχεδόν στο σύνολό τους οι διοικητικές υπηρεσίες του οργανισμού.

<sup>4</sup> Βασίλης Κολώνας, Ελληνική Αρχιτεκτονική του 20<sup>ου</sup> αιώνα, σελ.11-12

<sup>5</sup> Στη οδό Σιώκου λειτουργεί εδώ και λίγα χρόνια το σιδηροδρομικό μουσείο, όπου και φυλάσσεται –αρκετά στριμωγμένο- τεράστια συλλογή της σιδηροδρομικής ιστορίας της Ελλάδας, με έντυπο υλικό, τροχαίο υλικό(βαγόνια και ατμομηχανές), αντικείμενα και άλλα τεκμήρια.



- **(δ) Κτίριο γραφειακών χώρων - αποθηκών:** Είναι πέτρινο διώροφο κτίσμα αδιευκρίνιστης χρονολογίας κατασκευής, στην οποία σχετικά πρόσφατα προστέθηκε και μια μπετονένια προέκταση, με σκοπό τη διεύρυνση των εσωτερικών του χώρων. Παρόλο που εμφανίζει κάποιο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, η θέση του στο οικόπεδο και η διαρρύθμιση των χώρων του το καθιστούν προβληματικό στην ένταξη σε οποιαδήποτε μορφή συνολικής επέμβασης στην τοποθεσία.

## Β) Περιβάλλοντας Χώρος:

Ο κενός περιβάλλοντας χώρος των παραπάνω κτιρίων (περίπου 125 στρέμματα αστικής γης που αποτελούν το οικόπεδο) υπόκειται σήμερα σε τεράστιες αλλαγές. Λόγω της πρόσφατης οδηγίας της Ε.Ε. για πλήρη διαχωρισμό επιβατικών και εμπορευματικών λειτουργιών στους σιδηροδρομικούς σταθμούς, ισοπεδώθηκε ένα τεράστιο τμήμα του οικοπέδου που περιελάμβανε αποθήκες, επισκευαστικές ζώνες και αποβάθρες φορτοεκφόρτωσης, αλλοιώνοντας έτσι την ιδιαίτερη φυσιογνωμία που είχε αποκτήσει ο τόπος με την πάροδο του χρόνου. Επιπλέον, η μελέτη για την ανέγερση νέου κτιρίου του Σταθμού (του οποίου η υλοποίηση ξεκίνησε το 2004) αλλοίωσε και το εναπομείναν ανάγλυφο του εδάφους, ώστε να κατασκευαστεί το μεγάλης κλίμακας έργο<sup>6</sup>. Έτσι, το οικόπεδο εμφανίζει σήμερα **υπολειμματικό χαρακτήρα**, με τα 4 παραπάνω κτίρια να αποτελούν τα μόνα σημεία συγκέντρωσης οπτικού ενδιαφέροντος σε μια αχανή χέρσα έκταση, στο κέντρο της πόλης.

Στο οικόπεδο παρουσιάζονται (πέραν των κτιρίων) και 3 αξιόλογα στοιχεία: το όριο του οικοπέδου, ένας φοίνικας, και ορισμένες εγκάρσιες δίοδοι.

- **Όρια οικοπέδου:** Μόνο στα άκρα του οικοπέδου, τα όρια δηλαδή και σημεία επαφής του με τον υπόλοιπο ιστό, διακρίνονται τα υπολείμματα της πρότερης κατάστασης, η οποία και παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον όχι μόνο για την ποικιλομορφία της, αλλά και για την ιδιαίτερη φυσιογνωμία που κρατεί. Πλούσιες σημειακές φυτεύσεις (θάμνων και πεύκων κυρίως), μικρές φυσικές αυξομειώσεις της στάθμης του εδάφους, ψηλοί πέτρινοι τοίχοι (χαρακτηριστικοί των ελληνικών σιδηροδρομικών σταθμών), υπολειμματικοί χώροι που οικειοποιούνται ποικιλοτρόπως από τους περίοικους, αλλά και μεταλλικές διαφημιστικές επιφάνειες αποτελούν πολλαπλά μικρά σημεία αναφοράς σε μια περίμετρο άνω των τριών χιλιομέτρων.
- **Φοίνικας:** Η ύπαρξη ενός υπεραιωνόβιου διατηρητέου φοίνικα, που ξεπερνά σε ύψος τα 20 μέτρα, στο μέσον μιας τεράστιας ισοπεδωμένης περιοχής, δίπλα στον ιστορικό σταθμό Πελοποννήσου, μπορεί να θεωρηθεί τουλάχιστον αξιοπρόσεκτη. Παλαιότερα αποτελούσε μάλλον τυπικό και αφανές στοιχείο, σήμερα όμως, με την ισοπέδωση που έχει υποστεί η γύρω του περιοχή, το δένδρο υψώνεται ως ιδιότυπο σημείο αναφοράς για ένα βεληνεκές πολλών δεκάδων μέτρων.
- **Εγκάρσιες δίοδοι:** Το τρίτο στοιχείο αφορά στις υπάρχουσες εγκάρσιες δίοδους ανάμεσα στις δυο πλευρές του οικοπέδου. Μπορούν να οργανωθούν σε δυο κατηγορίες, τις υπέργειες, και τις επίγειες. Η πρώτη κατηγορία είναι και η πιο καταφανής οπτικά, αφού για τη διέλευση πεζών έχουν τοποθετηθεί 2 μεταλλικές πεζογέφυρες, σε μεγάλο ύψος πάνω από τις σιδηροτροχιές. Η μια, μήκους 50 μέτρων περίπου, βρίσκεται δίπλα στο υπάρχον κεντρικό κτήριο, και η άλλη, μήκους 75 μέτρων, μερικές εκατοντάδες μέτρα βορειότερα, λειτουργώντας και ως προέκταση της οδού Ζαχία. Οι επίγειες αφορούν κυρίως ισόπεδες και αφύλακτες διαβάσεις πεζών, και βρίσκονται κυρίως στα σημεία όπου οι υψομετρικές διαφορές του εδάφους επιτρέπουν την εγκάρσια προσπέλαση.

<sup>6</sup> Αξίζει να σημειωθεί ότι από τον Μάρτιο του 2007 έχουν διακοπεί οι εργασίες κατασκευής, με τη μελέτη να κρίνεται ακατάλληλη λόγω της πρόσφατης απόφασης για υπογειοποίηση των γραμμών που διέρχονται από τον ιστό της πόλης.



Boηθητικό κτίριο ΟΣΕ



1997



2007



Φοινικας-Διοδοι



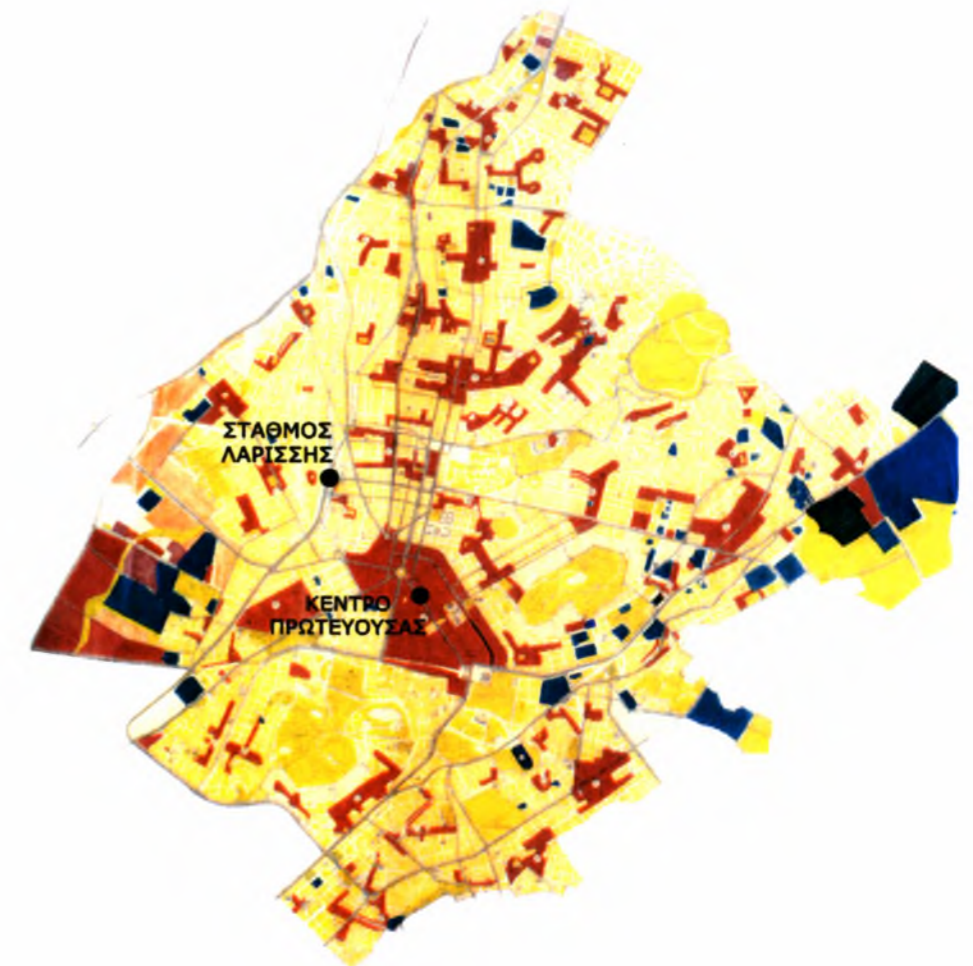
## ii. Γύρω Περιοχή:

Αλλάζοντας τώρα την οπτική της ανάγνωσης μου, και εστιάζοντας στη γύρω περιοχή, αναγνωρίζονται γύρω από το οικοπέδο 3 στοιχεία, 1) το συγκοινωνιακό δίκτυο, 2) οι υπάρχουσες χρήσεις και ο χαρακτήρας της περιοχής, καθώς και 3) το άμεσο κτιριακό περιβάλλον στο οποίο εντάσσεται η μελέτη.

- **Συγκοινωνιακή κάλυψη:** Το υφιστάμενο δίκτυο των μέσων μαζικής μεταφοράς που διαπερνούν ή/και αγγίζουν τα όρια του οικοπέδου χαρακτηρίζεται με μια πρώτη ματιά αρκετά πυκνό. Εκτός από τα υπεραστικά δρομολόγια ΟΣΕ και του Προαστιακού, που αποτελούν και τη βασική λειτουργική χρήση του χώρου, το Σταθμό εξυπηρετούν σήμερα 1 γραμμή τρόλεϊ, 1 γραμμή μετρό, και αρκετές γραμμές λεωφορείων. Βέβαια, παρατηρούνται να διασχίζουν τις όμορες προς το οικοπέδο οδούς και διάφορες άλλες γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ. Κάθε μέσο χρησιμοποιεί διαφορετικά σημεία στάσης, δημιουργώντας έτσι ένα πυκνό μεν σύστημα μεταφορών, που όμως λόγω των μη οργανωμένων και προβληματικά διασυνδεδεμένων σημείων στάσης μεταξύ τους, δεν αξιοποιείται το μέγιστο των δυνατοτήτων τους.
- **Υπάρχουσες χρήσεις,** η άμεση περιοχή μπορεί γενικά να περιγραφεί ως Γενικής Κατοικίας με τμήματα Κέντρου Πόλεως ή Κέντρου Συνοικίας (σύμφωνα κιόλας με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Αθηναίων, 1988). Παρατηρείται ότι τα οικοδομικά τετράγωνα που βρίσκονται ακριβώς απέναντι από τα όρια του οικοπέδου φιλοξενούν μια τεράστια ποικιλία χρήσεων. Εντοπίζονται αποθήκες, εργαστήρια, μικροβιοτεχνίες, συνεργεία, καταστήματα, γραφεία, δημόσια κτίρια, κατοικίες κάθε είδους, χώροι διασκέδασης, ξενοδοχεία, χώροι εκπαίδευσης και άθλησης, αλλά και εγκαταλελειμμένα κτίσματα. Επιχειρώντας το διαχωρισμό της άμεσα γειτνιάζουσας με το οικοπέδο περιοχής σε επιμέρους τμήματα, εύκολα διακρίνει κανείς 4, το βορειοανατολικό, το βορειοδυτικό, το νοτιοανατολικό και το νοτιοδυτικό.

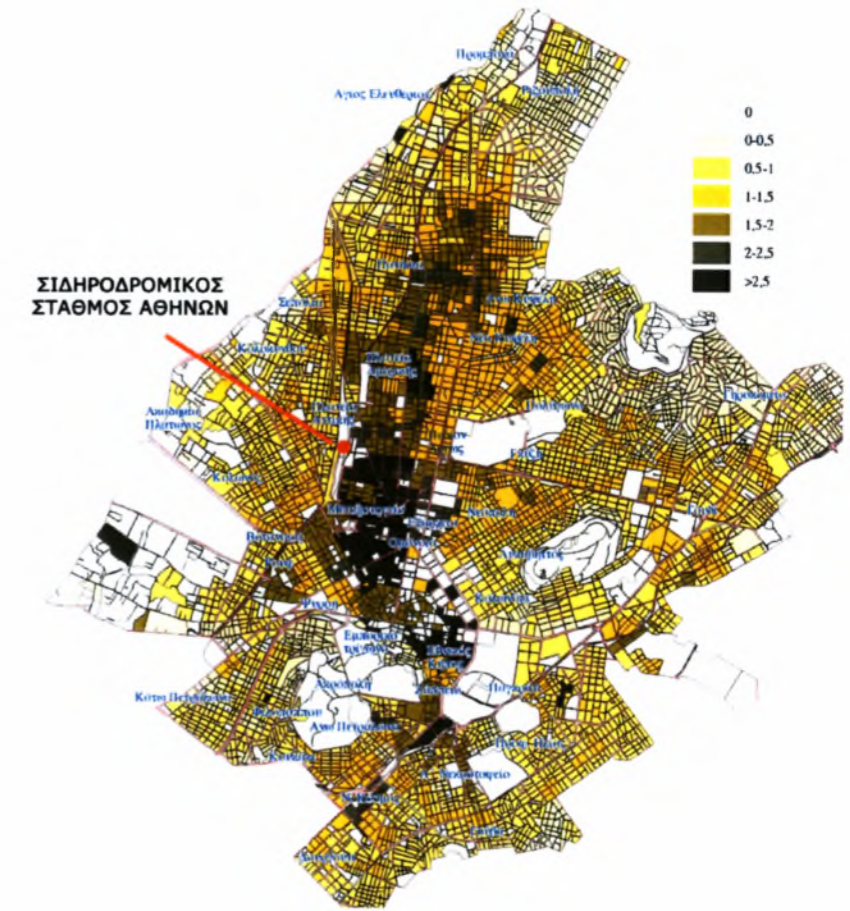
Το πρώτο, το βορειοανατολικό, εμφανίζει μια συνεκτικότερη δομή κατοικίας έναντι των υπολοίπων, με το μοντέλο της τυπικής αστικής πολυκατοικίας να επικρατεί. Αυτό το τμήμα μάλιστα είναι που γνωρίζει και την ταχύτερη οικιστική ανάπτυξη τον τελευταίο καιρό, λόγω κυρίως των συνεχών αναβαθμίσεων που συμβαίνουν στην περιοχή (Μ.Μ.Μ., κύριοι άξονες κυκλοφορίας κτλ). Στο βορειοδυτικό τμήμα ανήκουν περισσότερο οι βιοτεχνικού τύπου χρήσεις, αναμειγμένες με κατοικία και εμπόριο σε αστικού πάλι τύπου πολυκατοικίες. Αν και εδώ η χρήση της κατοικίας είναι λιγότερο έντονη σε σχέση με προηγούμενως, φαίνεται εντούτοις να διατηρείται καλύτερα το μοντέλο της γειτονιάς, αφού εμφανίζει μια χαρακτηριστική ζωντάνια, στην οποία το απέναντι κομμάτι υστερεί. Το νοτιοανατολικό τμήμα χαρακτηρίζεται περισσότερο από μη οικιστικές χρήσεις στο μέτωπο προς το σταθμό, και έντονη κατοικία και μικρεμπόριο πίσω από αυτό. Εδώ επίσης εντοπίζονται χρήσεις ξενοδοχείων, χώρων στάθμευσης, μεγάλων γραφείων και γενικά υψηλής δόμησης, μια που αυτό το τμήμα συνορεύει κατά το πλείστο με το κέντρο της πόλης. Η απέναντι περιοχή, το νοτιοδυτικό τμήμα δηλαδή, εμφανίζει (αντίθετα με το προηγούμενο) μια πιο συνεκτική δομή κατοικίας, που όμως και πάλι αναμειγνύεται με βιοτεχνικές και εμπορικές χρήσεις, σε μικρότερο όμως βαθμό από τα υπόλοιπα τμήματα.

Γενικά παρατηρείται ότι, παρόλο που το ανατολικό κομμάτι μοιάζει να εμφανίζει περισσότερα ποιοτικά χαρακτηριστικά, το δυτικό είναι εκείνο που έχει καλύτερες προοπτικές αξιοποίησης-διαχείρισης, μια που εκεί εντοπίζονται συνθήκες ηπιότερης δόμησης, με αρκετά ενδιαφέροντα αρχιτεκτονικά κτίρια μικρού ή μεσαίου μεγέθους, αλλά και περισσότεροι αδόμητοι χώροι. Αντίστοιχα, στο ανατολικό κομμάτι φαίνεται να υπάρχουν συμπυκνωμένες χρήσεις σε μεγάλους κτιριακούς όγκους, χωρίς όμως αυτό να αντιστοιχεί σε ικανό αριθμό αξιόλογων αρχιτεκτονικών δειγμάτων. Επιπλέον, η αναλογία αλλοδαπών και αυτοχθόνων κατοίκων στην



ανατολική περιοχή είναι σαφέστατα υπέρ των πρώτων, με το ποσοστό αυτό να αντιστρέφεται πλήρως στην άλλη πλευρά του σταθμού, τη δυτική.

- **Ιδιαίτερα κτήρια:** Τέλος, σε άμεση οπτική επαφή με το οικοπέδο της μελέτης, βρίσκονται πολλά κτίσματα ειδικής χρήσης. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι, το σύνολο σχεδόν των δημοσίων κτιρίων βρίσκονται απέναντι από το υπάρχον κεντρικό κτίριο του σταθμού. Η Κεντρική Βιβλιοθήκη Πολιτιστικού Οργανισμού Αθηνών, η Φιλαρμονική Ορχήστρα Δήμου Αθηναίων, ο Παιδικός και Βρεφονηπιακός Σταθμός Δήμου Αθηναίων, το παλαιό Φρουραρχείο, δυο υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις, ένας σταθμός Μετρό, και μια υπερυψωμένη πλατεία, αποτελούν ένα ιδιαίτερο σύμπλεγμα δημόσιων κλειστών και υπαίθριων χώρων, σε απόσταση αναπνοής από τον σταθμό. Διάσπαρτα εκατέρωθεν του οικοπέδου μελέτης βρίσκονται ακόμα το Κτίριο Διοίκησης της Αστυνομίας, οι Παλαιές Αποθήκες της Εθνικής Τράπεζας, μια σχολική μονάδα, ένα κτίριο διοίκησης του ΟΣΕ, ο σταθμός Ηλεκτρικού και Μετρό «Αττική» και διάσπαρτοι μικροί χώροι πρασίνου. Εκτός όμως από τα παραπάνω, αξίζει να σημειωθεί ότι στην περίμετρο του οικοπέδου εντοπίζονται και πολλά ιδιωτικά κτίρια ιστορικού αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, κτισμένα σε ποικίλες περιόδους, από τον νεοκλασικισμό έως και τον όψιμο μοντερνισμό. Άλλα από αυτά βρίσκονται σε καλή κατάσταση και χρησιμοποιούνται, και άλλα είναι ερειπωμένα ή/και σε κακή κατάσταση.







χάρτης και απόψεις ιδιαίτερων κτηρίων και οδών στην περίμετρο του οικοπέδου μελέτης.



## VI. Η ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

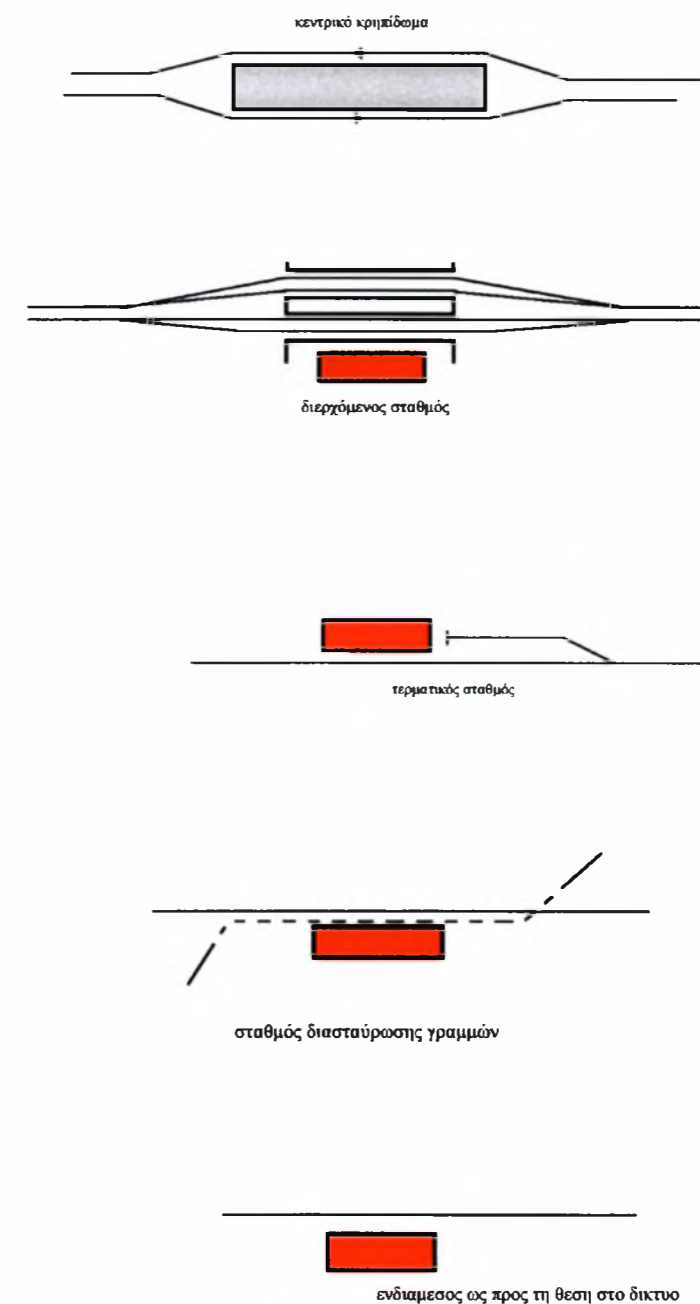
Ως κτίριο ειδικής χρήσης, ο υπάρχων σιδηροδρομικός σταθμός –αν και ανεπαρκής- «υπακούει» σε πολύ συγκεκριμένες δομές, τόσο στην τυπολογία της κτιριακής δομής του, όσο και στον τρόπο που διαχειρίζεται την κυκλοφορία των τρενών από και προς αυτόν.

• **Εσωτερική λειτουργία και διαχείριση κυκλοφορίας τρενών:** Ο «Σταθμός Λαρίσης» είναι δυνατό να αποτελεί τον τερματικό σταθμό ενός δρομολογίου, μια τυπική του στάση, ή/και το σημείο μετεπιβίβασης από ένα τρένο σε ένα άλλο. Για παράδειγμα, το δρομολόγιο Αθήνα –Δικαία έχει αφετηρία/τέρμα αυτό το σταθμό, το δρομολόγιο Πειραιάς-Κόρινθος απλά διέρχεται και κάνει στάση στο σταθμό, ενώ και τα δυο αυτά δρομολόγια μπορούν να έχουν ανταπόκριση (για μετεπιβίβαση) από το ένα στο άλλο σε δεδομένο χρόνο. Έτσι, ο υπάρχων σταθμός είναι σύνθετου τύπου όσον αφορά τη θέση του στο σιδηροδρομικό δίκτυο, όντας ταυτόχρονα «ενδιάμεσος», «τερματικός» και «ανταπόκρισης»<sup>7</sup>.

• **Τυπολογία-θέση στο δίκτυο:** Στη σημερινή του μορφή, ο υπάρχων σταθμός αποτελεί ένα σημείο μόνο κατά το μήκος της σιδηροδρομικής χάραξης από τον Πειραιά προς την ηπειρωτική χώρα. Έτσι, και σύμφωνα με την κατάταξη των σιδηροδρομικών σταθμών, αποτελεί τυπικό παράδειγμα διερχόμενου σταθμού, αφού οι συρμοί δεν χρειάζεται να βγουν από την κύρια διαδρομή τους για να εισέλθουν σε αυτόν. Ο ίδιος ο σταθμός τοποθετείται «ακουμπώντας» κατά μήκος των πλευρών των γραμμών έτσι, ώστε οι γραμμές των αποβαθρών να είναι ταυτόχρονα και κύριες γραμμές διέλευσης των συρμών του δικτύου.

• **Αρχιτεκτονική τυπολογία:** Η τυπολογία του κτιρίου ακολουθεί την τυπική επίλυση σταθμού τρενών, με πλήρη διαχωρισμό κεντρικού κτιρίου και χώρου αποβαθρών<sup>8</sup>.

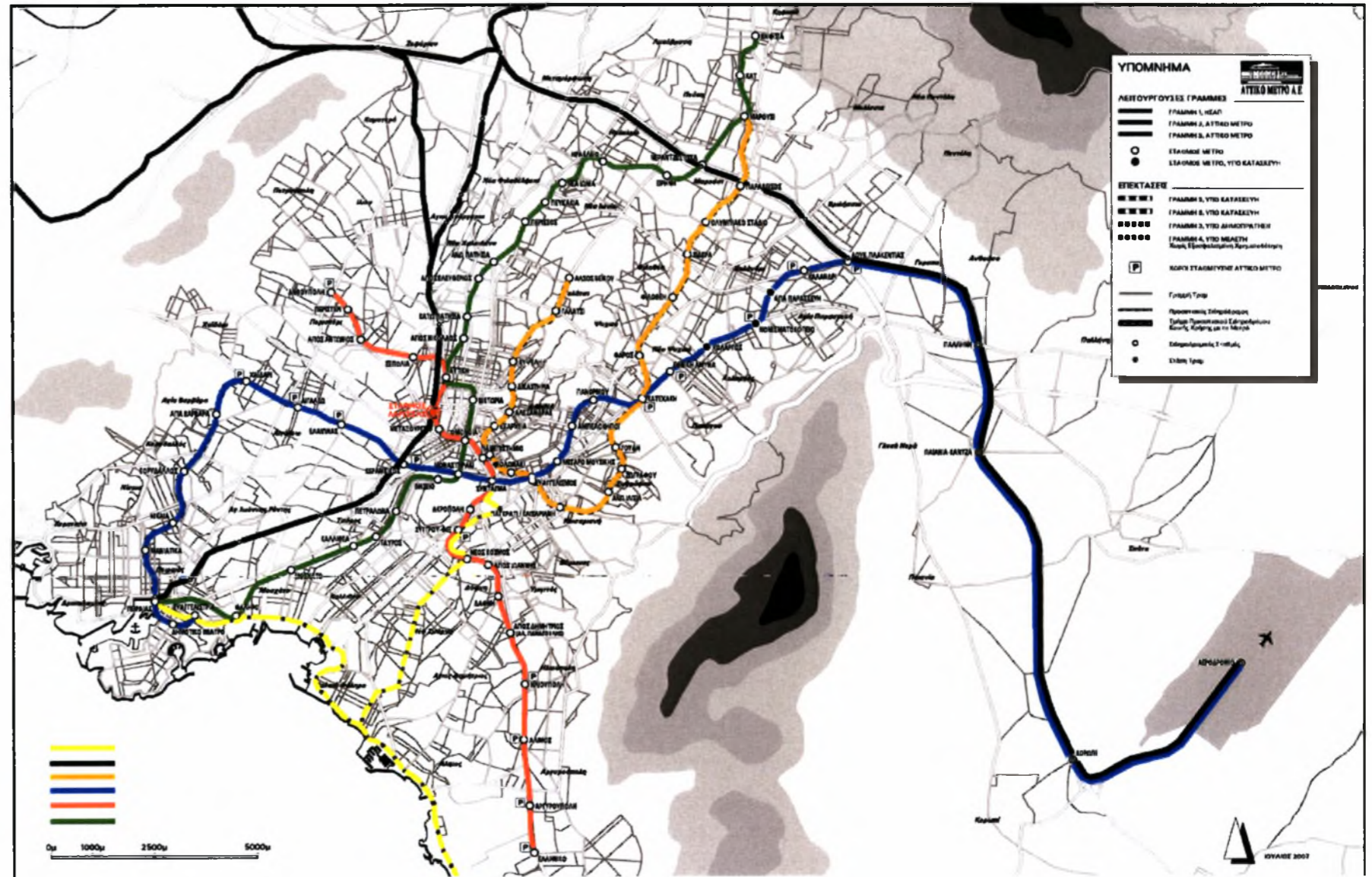
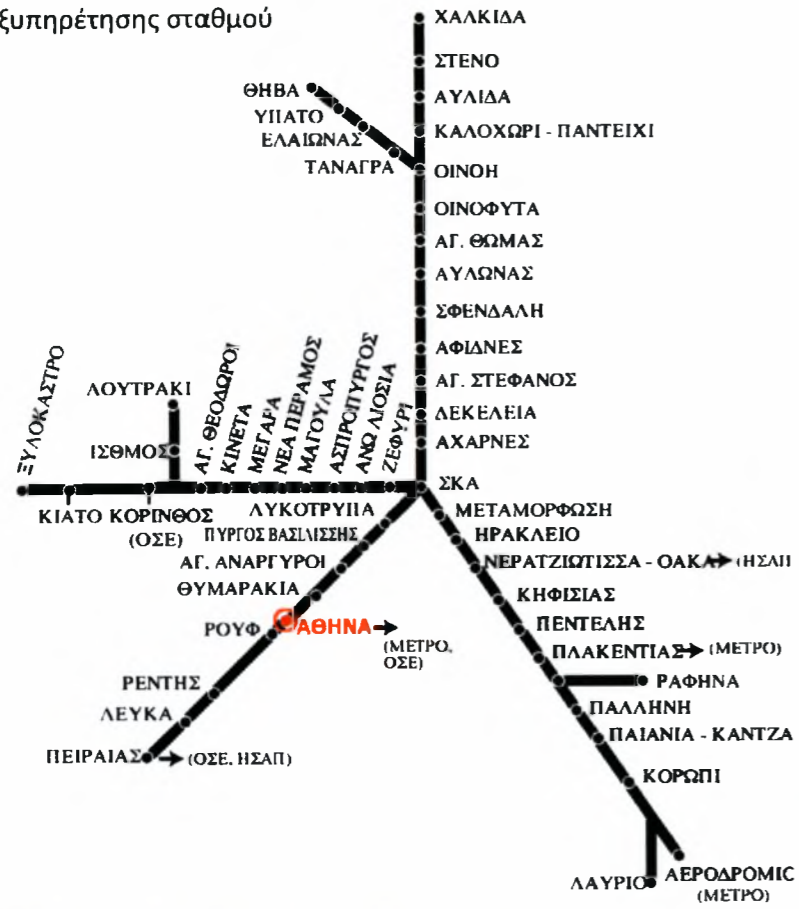
Ιστορικά, τα κτίρια των σιδηροδρομικών σταθμών χωρίζονταν κατά κύριο λόγο σε δυο μεγάλες υποενότητες, το αστικού τύπου κτίριο υποδοχής, και τον βιομηχανικού τύπου στεγασμένο χώρο αποβαθρών. Όπως τονίζει και ο Wolfgang Schivelbusch, «οι δυο αυτοί χώροι «αποτελούν δυο εντελώς ξεχωριστούς κόσμους». Το μεν κτίριο υποδοχής προσανατολίζεται-εναρμονίζεται με τον χώρο της πόλης (αστικότητα-Urbanism), ο δε χώρος αποβαθρών με τον χώρο του σιδηροδρόμου(βιομηχανία -τεχνολογική πρωτοπορία). Η πρώτη υποενότητα φιλοξενεί όλες τις χρήσεις και λειτουργίες που έχουν να κάνουν με την εξυπηρέτηση και την κίνηση των επιβατών, ενώ η δεύτερη χρησιμοποιείται σχεδόν αποκλειστικά για τις μαζικές κινήσεις των αμαξοστοιχιών, αλλά και των ίδιων των επιβατών από και προς τα τρένα. Έτσι, όπως τονίζει και πάλι ο Schivelbusch, το κτίριο υποδοχής αποτελούσε το φίλτρο – και ταυτόχρονα τον σύνδεσμο- ανάμεσα στον αστικό χώρο, και τον σιδηροδρομικό χώρο, ως τμήμα του απόγειου κιάλας της Βιομηχανικής Επανάστασης και της τότε «Νέας Εποχής»(1800 – 1950 περίπου). Σήμερα, με την αποβιομηχάνιση και την άνοδο του κλάδου των υπηρεσιών ως κυρίαρχου τομέα παραγωγής στο κοινωνικό σύνολο, ο αρχιτεκτονικός τύπος του σιδηροδρομικού σταθμού εισέρχεται διεθνώς σε μια άλλη εποχή. Πολλοί πλέον αρχιτέκτονες προσπαθούν να βρουν μοντέρνες επιλύσεις γι' αυτόν τον τύπο κτιρίου, ώστε το αποτέλεσμα να είναι σε θέση να αντικατοπτρίσει το πνεύμα της σύγχρονης πραγματικότητας.



<sup>7</sup>

<sup>8</sup> για την ιστορία των κτιρίων των σιδηροδρομικών σταθμών στο βιβλίο του ....

Δίκτυα εξυπηρέτησης σταθμού



## VII. ΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΠΡΟΘΕΣΕΙΣ

### A) αστική κλίμακα:

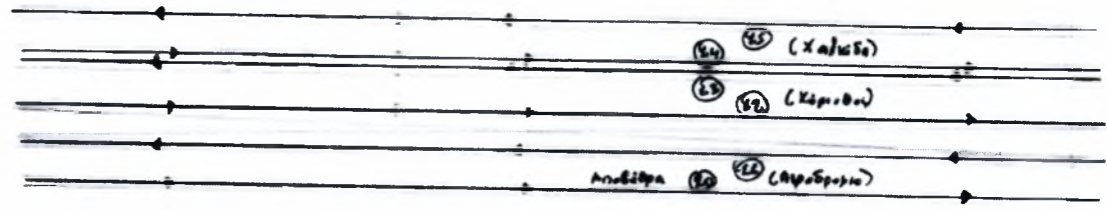
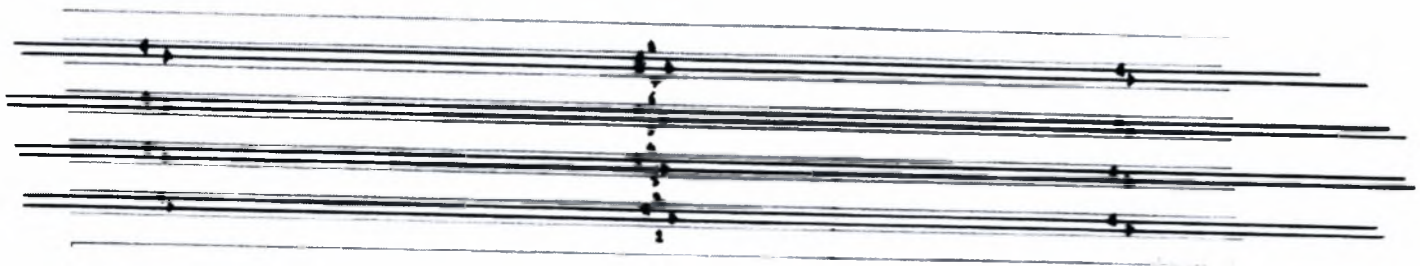
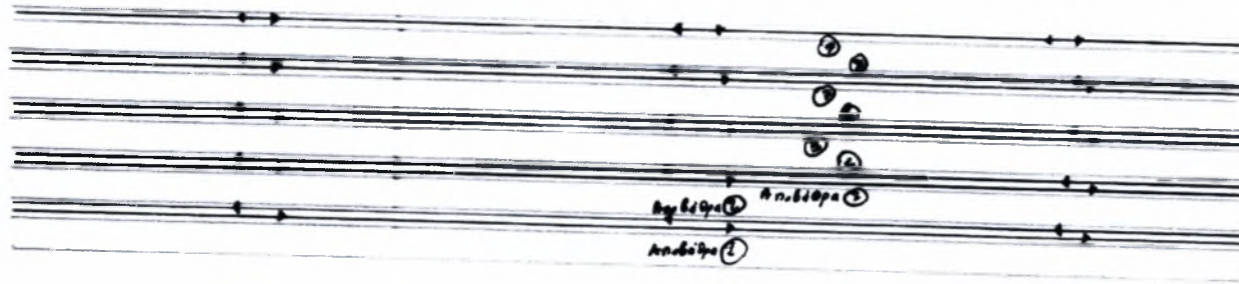
- Επαναφορά του τόπου σε δημόσιου χαρακτήρα περιοχή με συνολικά θετικό αντίκτυπο
- Αναδιοργάνωση της περιοχής μέσω μιας μεγάλης κλίμακας επέμβασης
- Απόδοση ενός σημαντικού τόπου-κτιρίου-χρήσης στην πόλη
- Απαλοιφή του χαρακτήρα απροσπέλαστου ορίου που έχει αποκτήσει ο σταθμός
- Γεφύρωση των δυο περιοχών εκατέρωθεν του οικοπέδου
- Διάσπαση αυτού του είδους χαλαρού γκέτο που έχει δημιουργηθεί στην ανατολική πλευρά

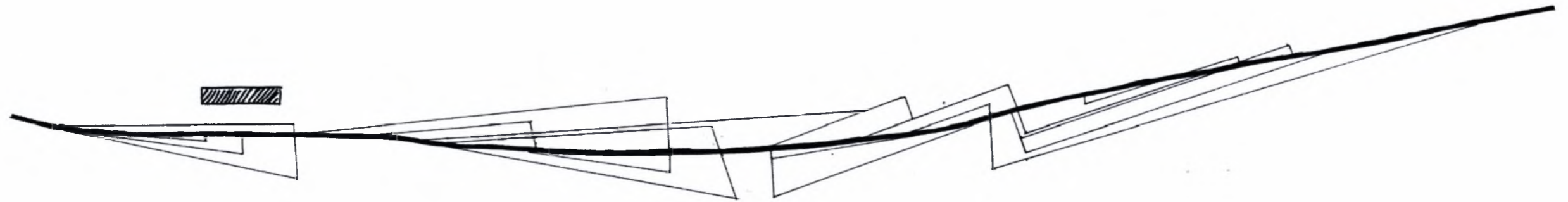
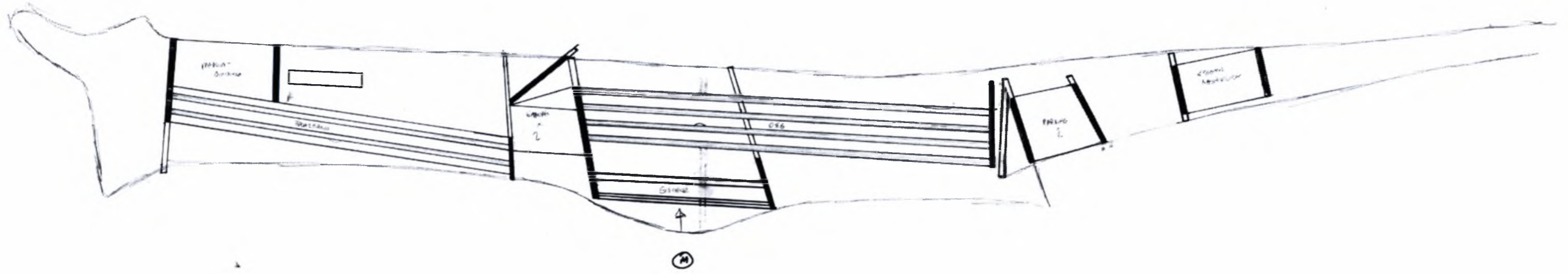
### B) κτιριακή κλίμακα:

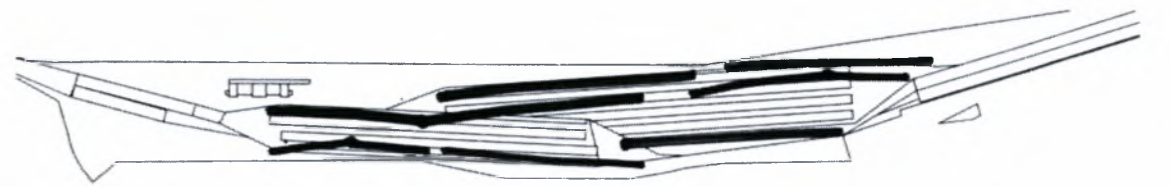
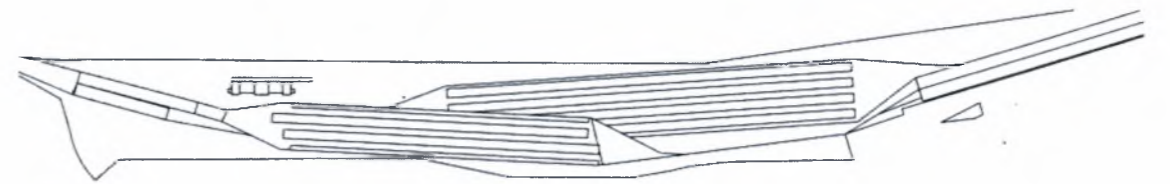
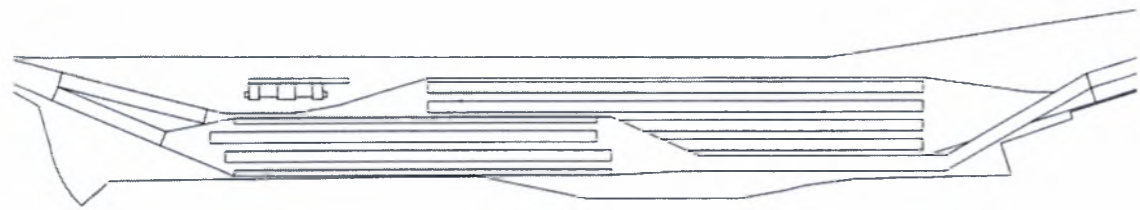
- Ολιστική αντιμετώπιση ζητήματος
- Προσπάθεια εύρεσης ενός νέου μοντέλου σιδηροδρομικού σταθμού
- Πλήρης ικανοποίηση του κτιριολογικού προγράμματος
- Επαναπροσδιορισμός του σιδηροδρομικού σταθμού σε ενεργό τοπόσημο και κομβικό σημείο της πόλης
- Διατήρηση της αίσθησης ανοικτού χώρου που παρατηρείται σήμερα στο σταθμό
- Δημιουργία ενός ιδιαίτερου αστικού τοπίου (urban landscape)

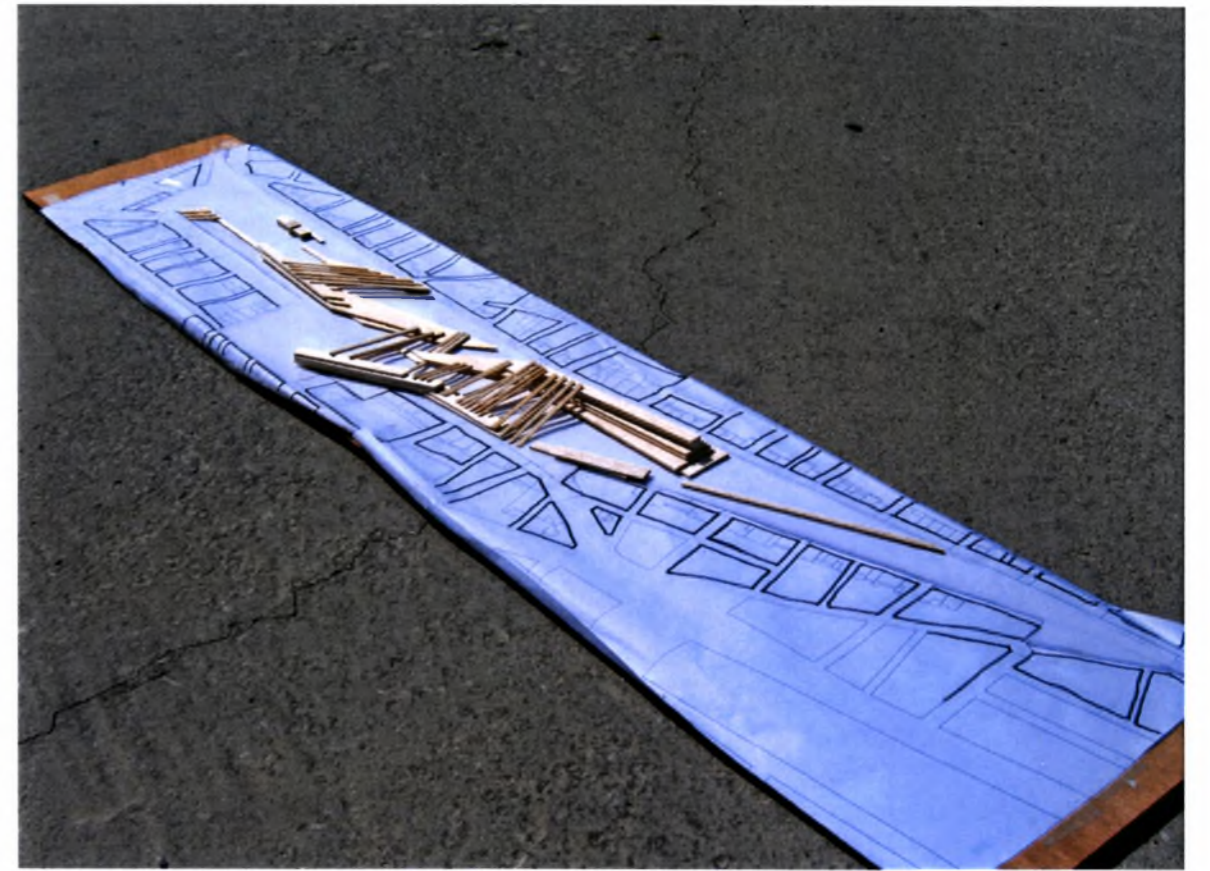
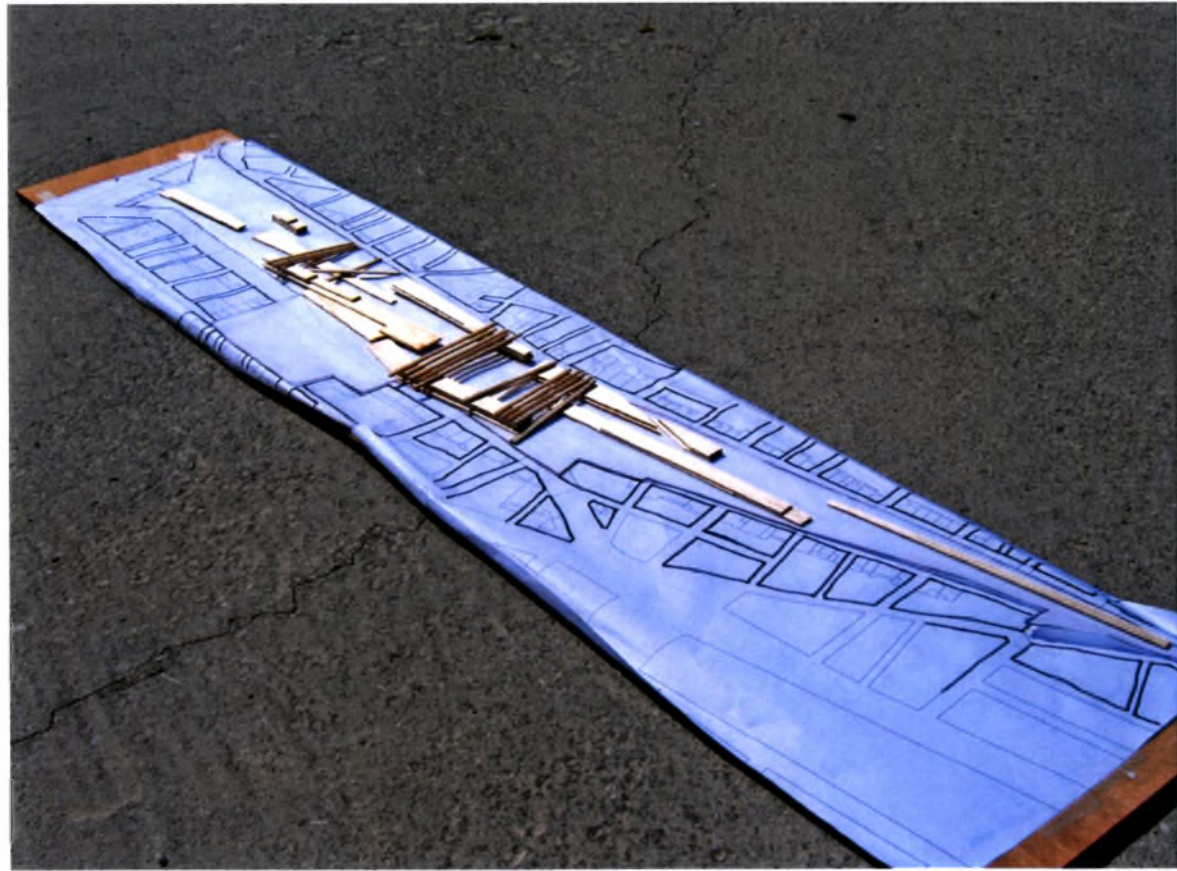
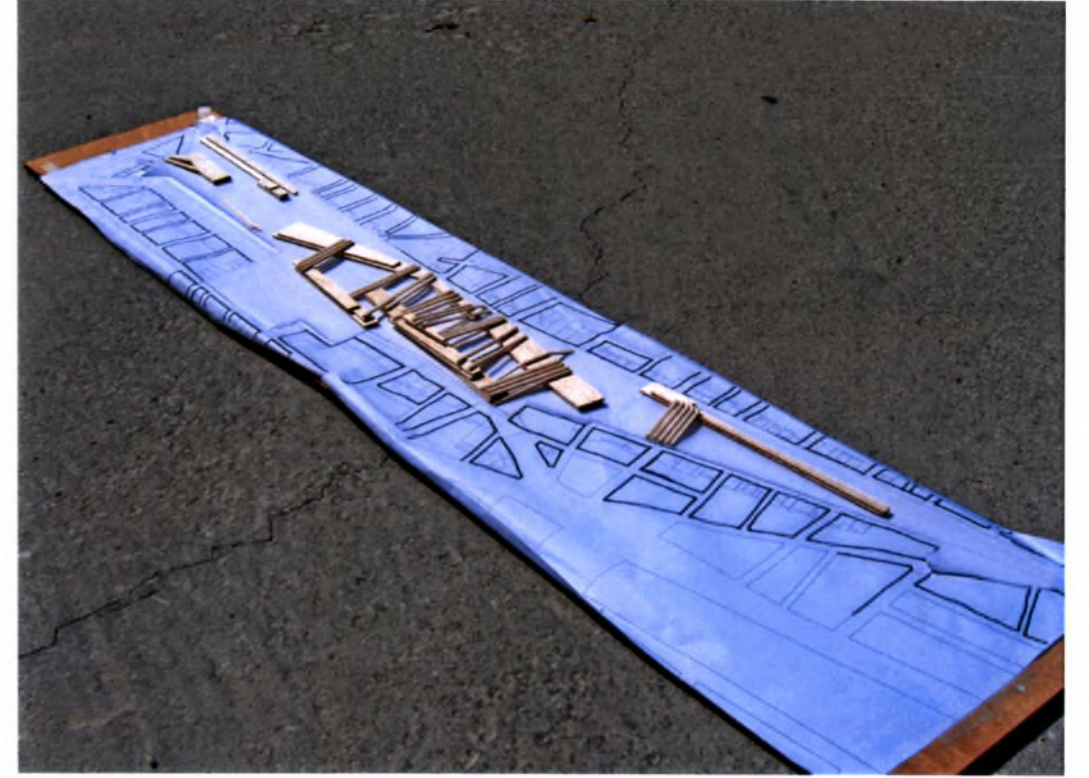
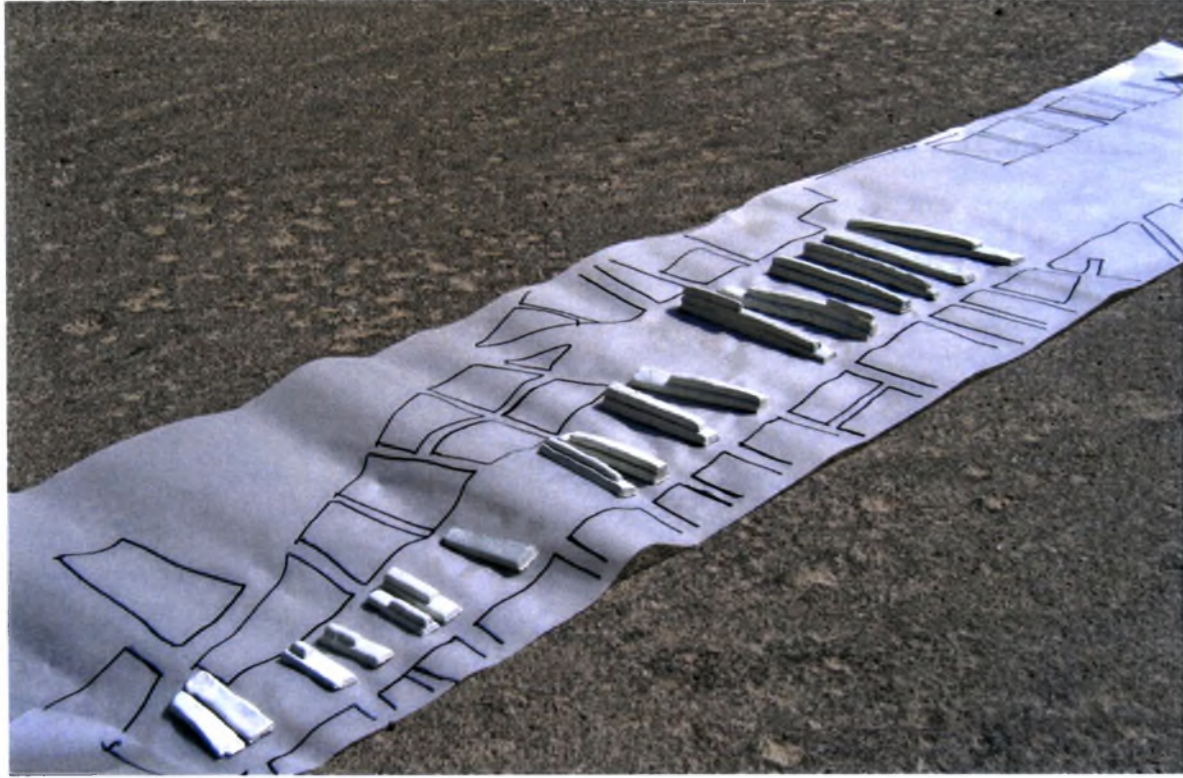
ΙΧ. Η ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

Διατάξεις αποβαθρών

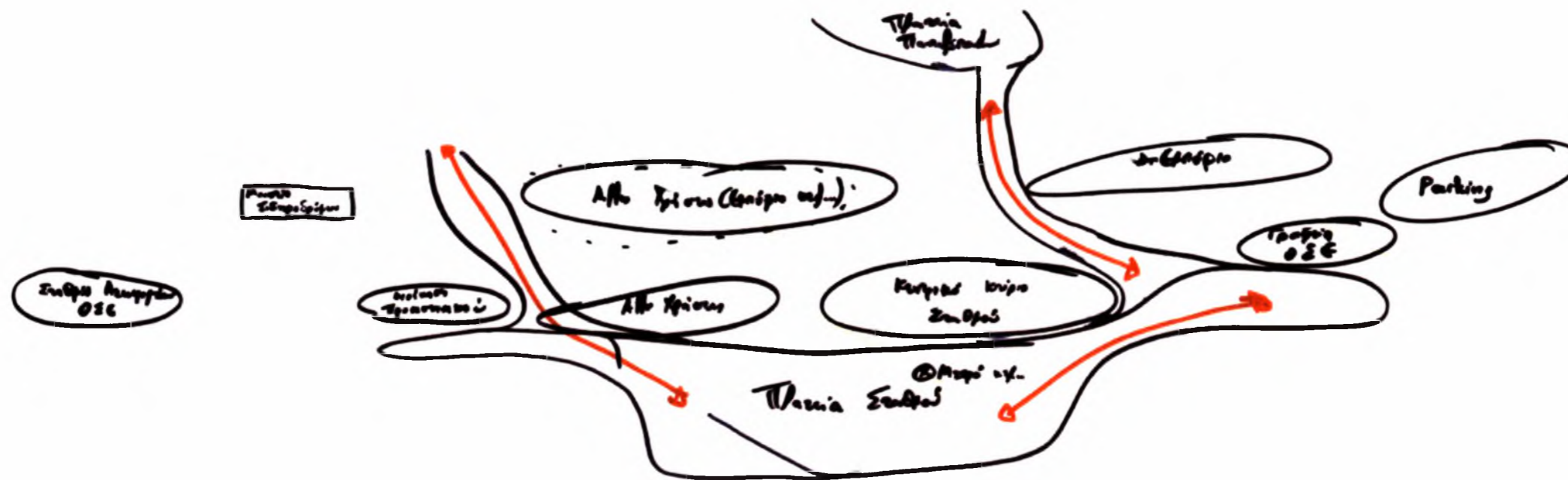
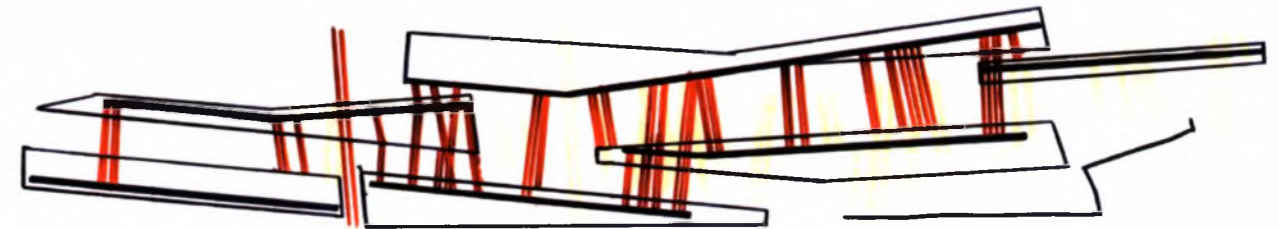






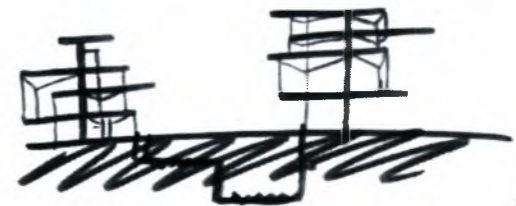
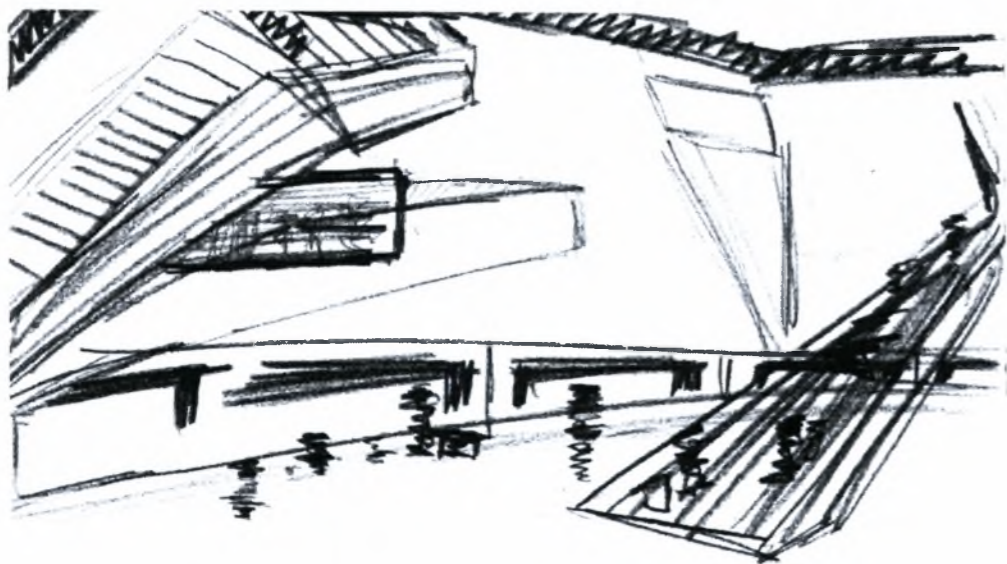
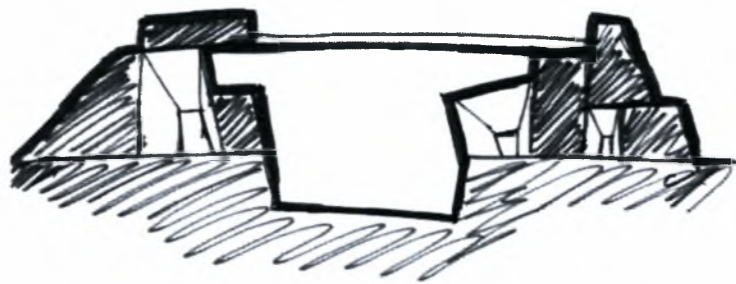
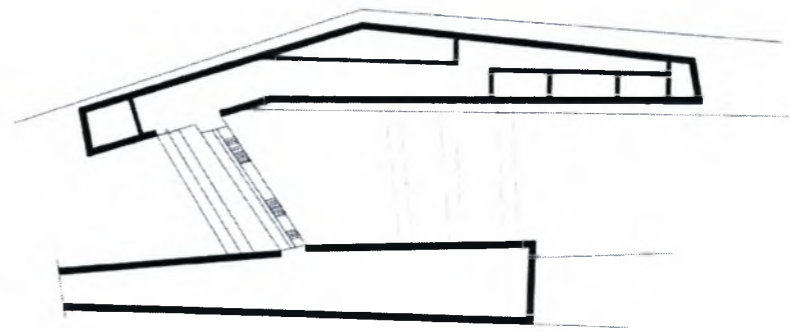
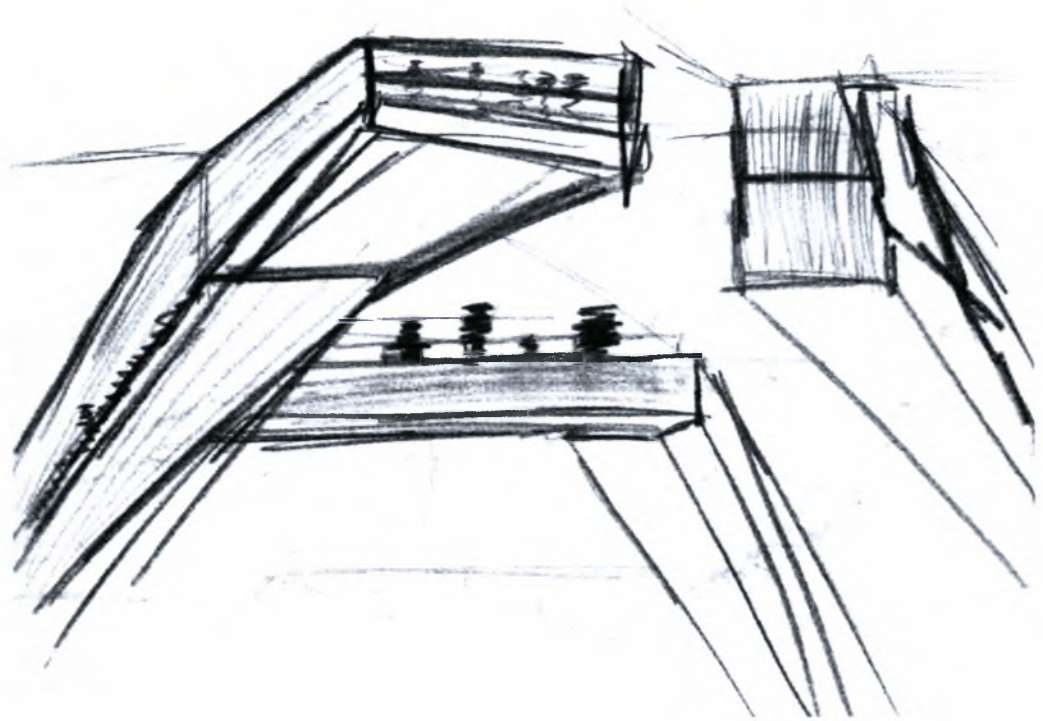


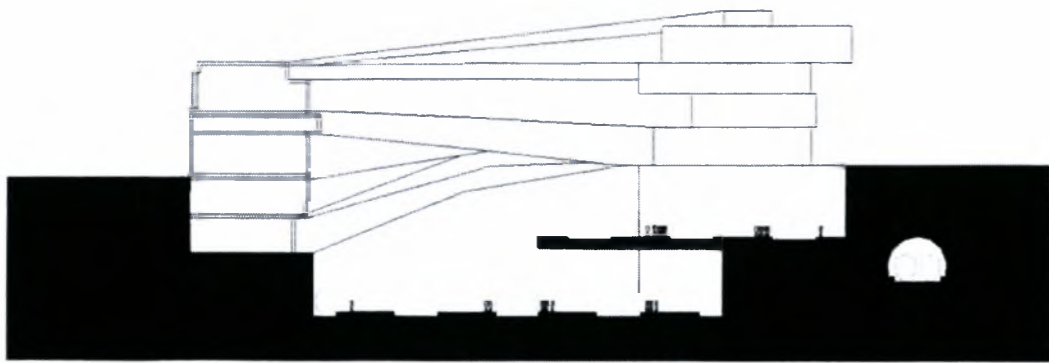
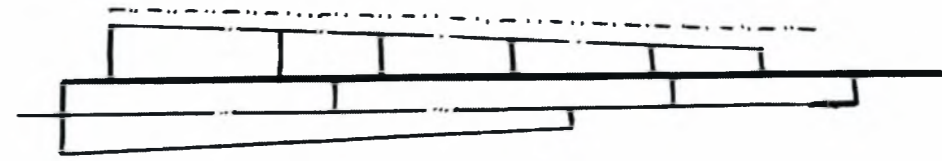
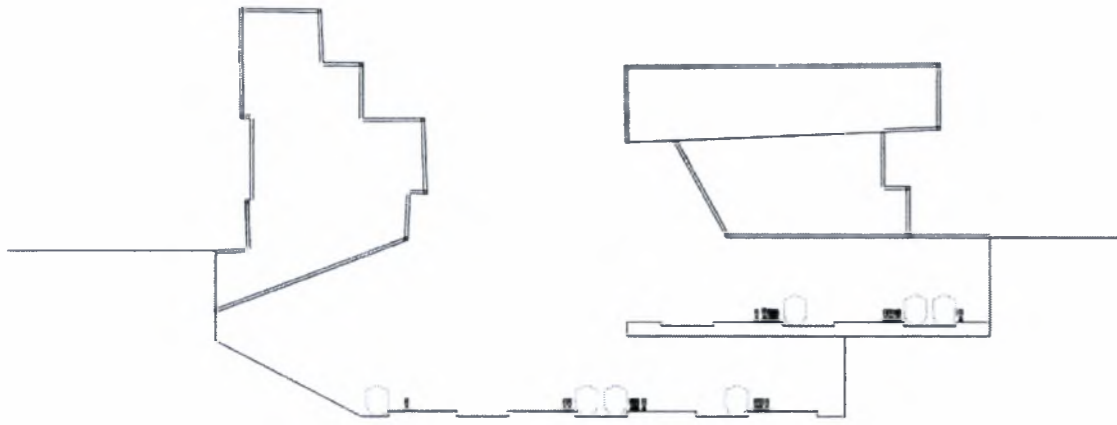












## VIII. Η ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

- **Κινήσεις τρένων και επιβατών:** Σύμφωνα με τις κινήσεις των αμαξοστοιχιών που περνούν από το σταθμό, αυτός κατέχει θέση τερματικού, ενδιάμεσου, ανταπόκρισης και διακλάδωσης δρομολογίων, και διασταύρωσης γραμμών. Επιπλέον, με πάνω από 150 διελεύσεις συρμών ΟΣΕ και Προαστιακού υπό κανονικές συνθήκες, χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερα πολυσύχναστος για τα ελληνικά δεδομένα, με 6.500.000 επιβάτες το χρόνο, ή 15.000 κατά μέσο όρο την ημέρα (υπολογισμοί χωρίς την κίνηση του παρακείμενου σταθμού μετρό), και με έντονες ανοδικές τάσεις. Βέβαια, σύμφωνα με τις μελέτες του Προγράμματος ΗΡΑΚΛΗΣ<sup>1</sup>, ο αριθμός επιβατών ανά ημέρα ανεβαίνει στους 33.000, ανεβάζοντας το σύνολο επιβατικής κίνησης σε 12.000.000 ανά έτος, όταν το αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» έχει 10.000.000 επιβάτες/έτος<sup>2</sup>. Είναι δύσκολο να βγουν βάσιμα συμπεράσματα από τη στιγμή που δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία μετακινήσεων με τρένο στην Ελλάδα, το βέβαιο όμως είναι, ότι πρόκειται για έναν σταθμό με αυξημένες απαιτήσεις χώρου, λειτουργιών και διαχείρισης ροών.

Επιπλέον, το έντυπο του ΕΔΙΣΥ 2007<sup>3</sup> μας πληροφορεί περαιτέρω για τα εξής: α) οι Ώρες Αιχμής για τον Σταθμό Λαρίσης είναι 6-10 το πρωί, 2-6 το μεσημέρι, και 8-11 το βράδυ, β) διαθέτει Σύστημα Διαχείρισης Κυκλοφορίας<sup>4</sup>, και γ) πρόκειται για σταθμό με διασταυρώσεις και παρακαμπτήριες γραμμές<sup>5</sup>. Οι λειτουργίες του Προαστιακού είναι πλήρως διαχωρισμένες από τις λειτουργίες του ΟΣΕ, αντικατοπτρίζοντας έτσι και την διαφοροποιημένη διοικητική οργάνωση των δυο εταιρειών (Ο.Σ.Ε. και Προαστιακός Α.Ε.). Ως εξωτερικοί σταθεροί παράγοντες, τα παραπάνω χαρακτηριστικά επιδρούν σημαντικά σε αποφάσεις που σχετίζονται με τη μορφή που έλαβε η τελική πρόταση.

- **Τυπολογία:** Πέραν αυτού, οι λειτουργίες «διερχόμενος», «ενδιάμεσος», «τερματικός» και «ανταπόκρισης», που περιγράφηκαν παραπάνω, παραμένουν προφανώς σταθερές και στην πρόταση, αφού ούτε ο ΟΣΕ, ούτε κι ο Προαστιακός προτίθενται να αλλάξουν τα παραπάνω βασικά λειτουργικά χαρακτηριστικά του σταθμού. Η παρούσα μελέτη εστιάζει (όσον αφορά την οργάνωση της κτιριακής δομής) εκτός των άλλων και στην εξεύρεση μιας εναλλακτικής αρχιτεκτονικής τυπολογίας σιδηροδρομικού σταθμού.

Ενταγμένη στην γενικότερη πρόθεση είναι η προσπάθεια το κτίριο να ξεφύγει από τη συνήθη σχεδιαστική πρακτική των τελευταίων ετών, η οποία χαρακτηρίζεται από δυο στοιχεία: το **ενιαίο κέλυφος** που στεγάζει τόσο τους κλειστούς χώρους του σταθμού, όσο και τις ίδιες τις αποβάθρες, και την **συσπείρωση** όλων των εσωτερικών χώρων-λειτουργιών **προς ένα σημείο**, συνήθως τον **κεντρικό χώρο υποδοχής** του κτιρίου.

Επιχειρείται δηλαδή να προσδιοριστεί εναλλακτικά το σημείο που αποτελεί την πιο άμεση σχέση του μετακινούμενου με τη λειτουργία του σιδηροδρόμου, ο σιδηροδρομικός σταθμός, και ταυτόχρονα να διαπιστωθεί αν υπάρχει δυνατότητα ικανοποίησης ενός ιδιαίτερα σφικτού και πολύπλοκου λειτουργικού προγράμματος με διαφορετικό τρόπο, χωρίς να χρειαστεί να αρθούν βασικές αρχές σχεδιασμού ενός κόμβου μεταφορών, όπως προσβασιμότητα, λογικές χρονοαποστάσεις, καλός προσανατολισμός κατά την κίνηση, σωστή διαχείριση ροών επιβατών και τρένων, έντονες χωρικές αισθήσεις.

<sup>1</sup> Το πρόγραμμα Ηρακλής .....

<sup>2</sup> Στατιστικά στοιχεία 2007

<sup>3</sup> Το φυλλάδιο αυτό εκδίδεται ετησίως ως ενημερωτικά των εταιρειών που προτίθενται να χρησιμοποιήσουν τις υποδομές του ΟΣΕ για επιβατικούς, εμπορικούς ή εμπορευματικούς σκοπούς.

<sup>4</sup> Το σύστημα Διαχείρισης Κυκλοφορίας είναι ουσιαστικά το σύστημα τηλεδιοίκησης και διαχείρισης των κινήσεων του τροχαίου υλικού (συρμών, μηχανών, συνεργειών συντήρησης κ.α.).

<sup>5</sup> Αυτό αφορά την γραμμολογία, τις συνδέσεις δηλαδή μεταξύ των σιδηροτροχιών.

- **Κτιολογικό Πρόγραμμα:**

- ΚΥΡΙΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

- Γραφείο Κεντρικού Σταθμάρχη (120 τ.μ.)
- Γραφείο Σταθμάρχη Κίνησης (143 τ.μ.)
- Γραφείο Αρχιεπιθεωρητή (40 τ.μ.)
- Γραφεία Προσωπικού (840 τ.μ.)
- Γραφεία Στρατ. Διοίκησης (260 τ.μ.)
- Γραφείο Ελέγχου Πορισμάτων (40 τ.μ.)
- Αποθήκη Εισιτηρίων (18 τ.μ.)
- Lounge προσωπικού (225 τ.μ.)
- Χωροι διημερευσης Προσωπικού και Μηχανοδηγών (200 τ.μ.)
- Οικήματα Προσωπικού (280 τ.μ.)
- Αστυνομικοί Σταθμοί
- Αίθουσα Χρηματοκιβωτίου (16 τ.μ.)
- Εκδοτήρια Εισιτηρίων Εσωτερικού, Εξωτερικού, Προαστιακού (185 τ.μ.)
- Info desks
- Internet-point (54 τ.μ.)
- Χώρος Εξυπηρέτησης Α.Μ.Ε.Α. (26 τ.μ.)
- Φουαγιέ παράδοσης/παραλαβής Αποσκευών (240 τ.μ.)
- Παραλαβή/Παράδοση Αποσκευών (230 τ.μ.)
- Αποθήκη Φύλαξης Αποσκευών (200 τ.μ.)
- Χώροι προσωρινής Φύλαξης Αποσκευών (230 τ.μ.)
- Χώρος Παρακαταθήκης (16 τ.μ.)
- Χώροι Αποβαθρών Ο.Σ.Ε. (30.840 τ.μ.)
- Χώροι Αποβαθρών Προαστιακού (14.805 τ.μ.)
- Αίθουσες Αναμονής (675 τ.μ.)
- Αίθουσα Αναμονής Α Θέσης (130 τ.μ.)
- Press Room (240 τ.μ.)
- Αίθουσα Συνεδριάσεων (80 τ.μ.)
- Τουαλέτες
- Τηλεφωνικό κέντρο (38 τ.μ.)
- Αποθήκες
- Αποθήκη εμπορευμάτων
- Γραφείο Υπαλλήλου Αποθήκης (25 τ.μ.)
- Συνεργείο Μεγαφωνικών Εγκαταστάσεων (80 τ.μ.)
- Συνεργείο Επισκευών (100 τ.μ.)
- Ηλεκτρομηχανολογικά (2.500 τ.μ.)
- Κλειδουχείο (80 τ.μ.)

- Αιθουσα τηλεδιοικησης (300 τ.μ.)
- Πινακες (80 τ.μ.)
- Ιατρείο Σταθμού (120 τ.μ.)
- Χώροι Στάθμευσης (13.000 τ.μ.)
- Στάση Ταξί/Αυτοκινήτων//Πούλμαν
- Μουσείο Σιδηροδρόμων (ιστορικό κτίριο Σταθμού Πελοποννήσου)

ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ- Γαστρονομία (1270 τ.μ.)

- Εστιατόριο
- Γρήγορο Εστιατόριο
- Café-bar
- Bar
- Φούρνος
- Ζαχαροπλαστείο
- Κάβα

Εμπορικές χρήσεις- υπηρεσίες (380 τ.μ.)

- Τουριστικά Γραφεία
- Ταχυδρομείο
- Κομμωτήριο
- Ενοικίαση αυτοκινήτων
- Φωτογραφείο
- Καθαριστήριο
- Υπηρεσίες courier
- Ενοικίαση ποδηλάτων

ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ-τυπος (375 τ.μ.)

- Τύπος-περιοδικα
- Βιβλιοπωλείο

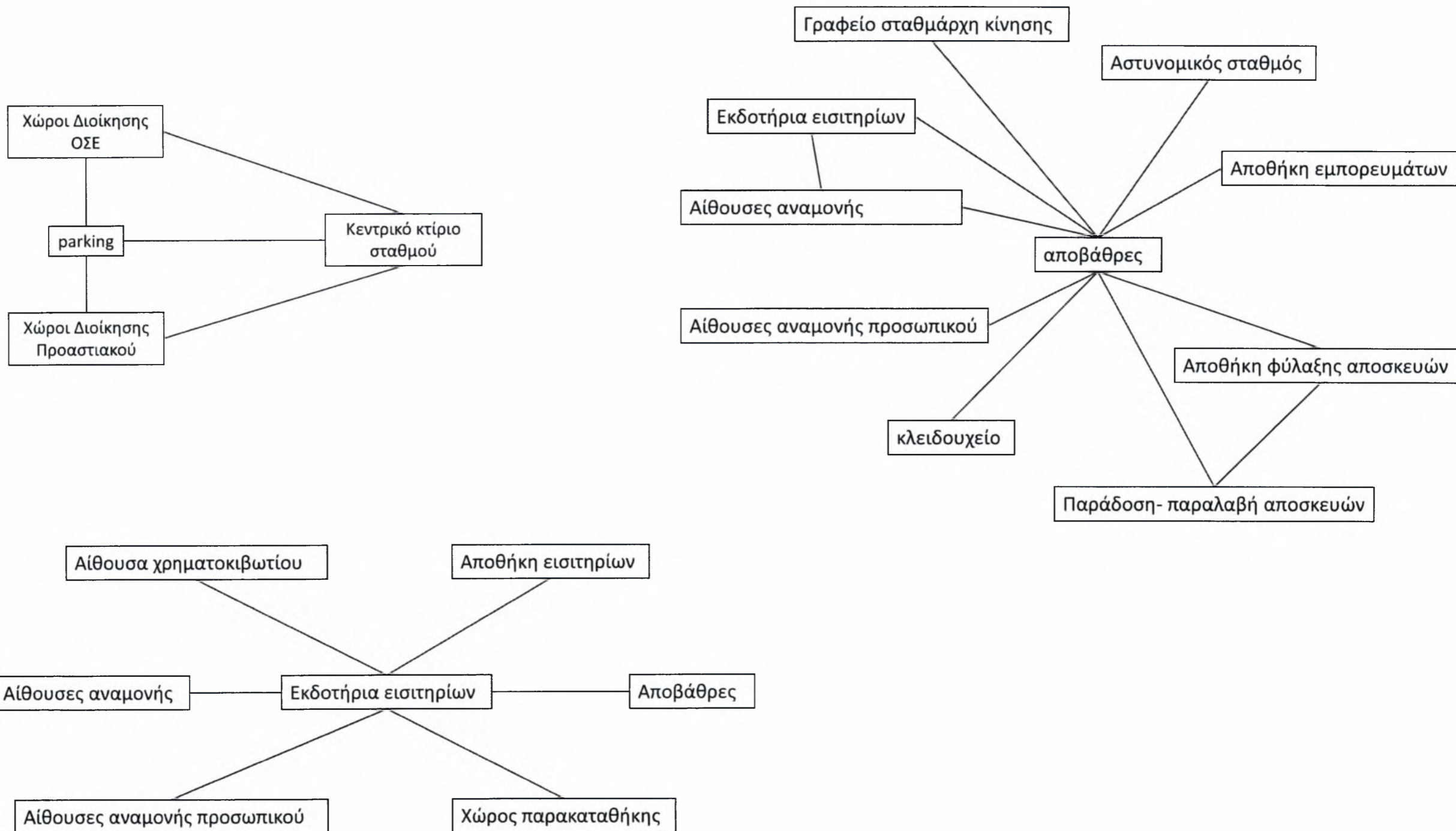
ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ-εμποριο (2100 τ.μ.)

- Δισκοπωλείο
- Είδη καπνιστή
- Σουβενίρ
- Mini Market
- Φαρμακείο
- Ηλεκτρονικά είδη
- Ανθοπωλείο
- Καλλυντικά- Είδη περιποίησης
- Αξεσουάρ

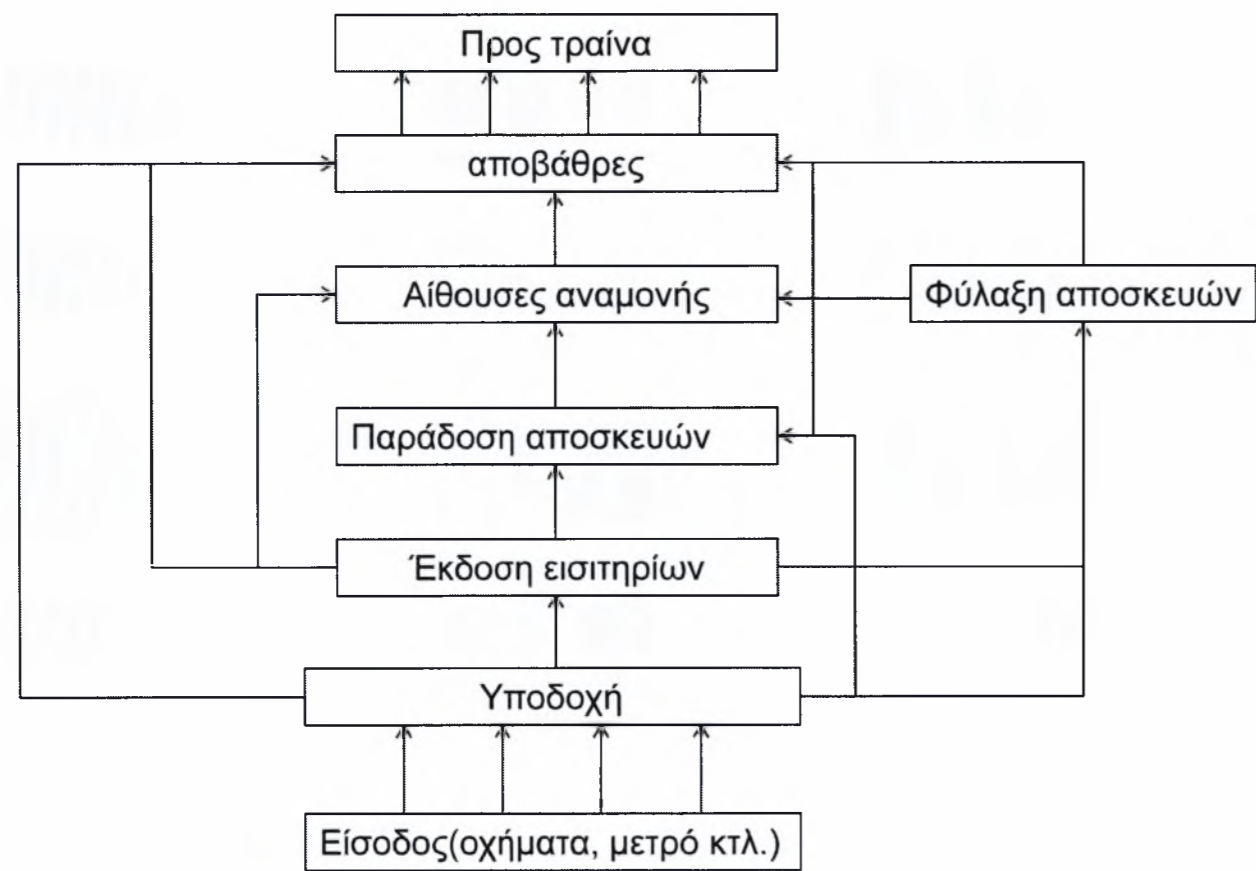


- Καταστήματα υπόδησης
- Καταστήματα ένδυσης
- Αθλητικά Είδη
- Οπτικά
  
- Γυμναστήριο (680 τ.μ.)
- Ημερησιο Ξενοδοχείο (570 τ.μ.)

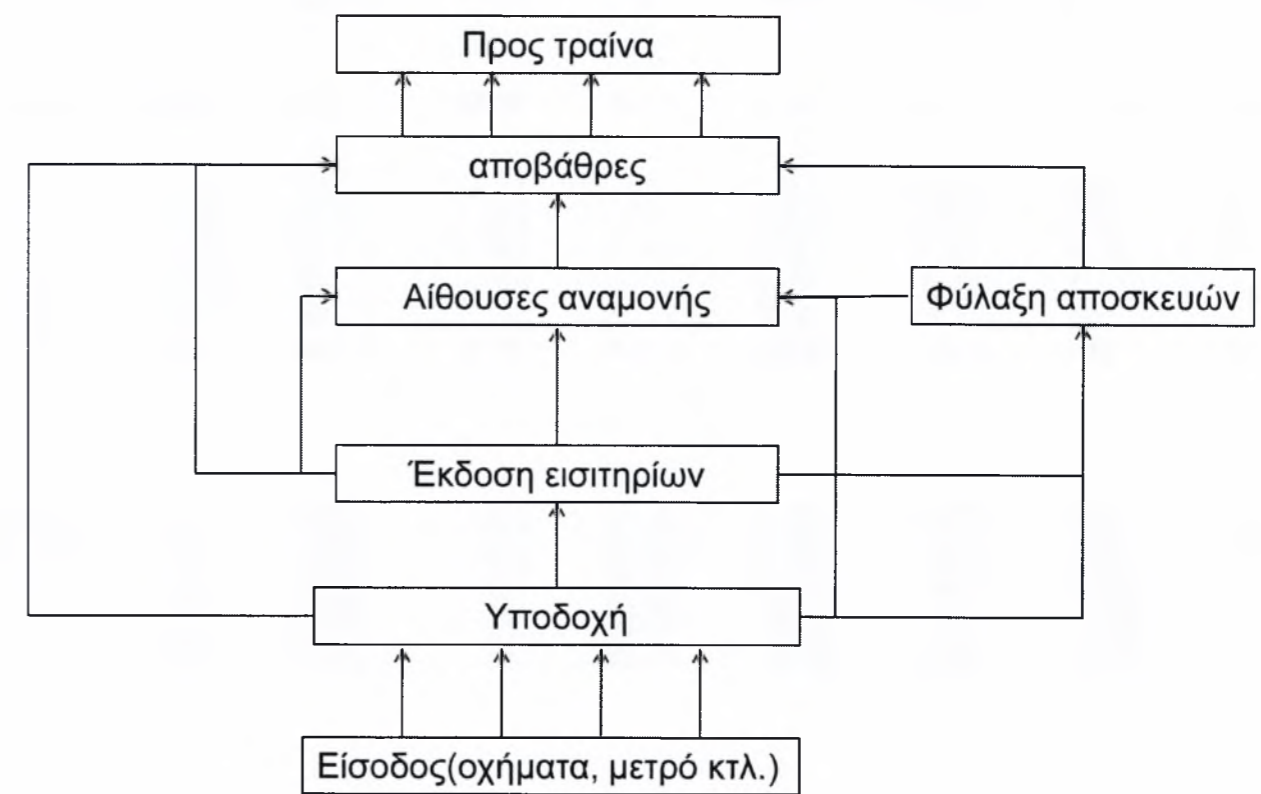
Διαγράμματα συσχετίσεων λειτουργιών



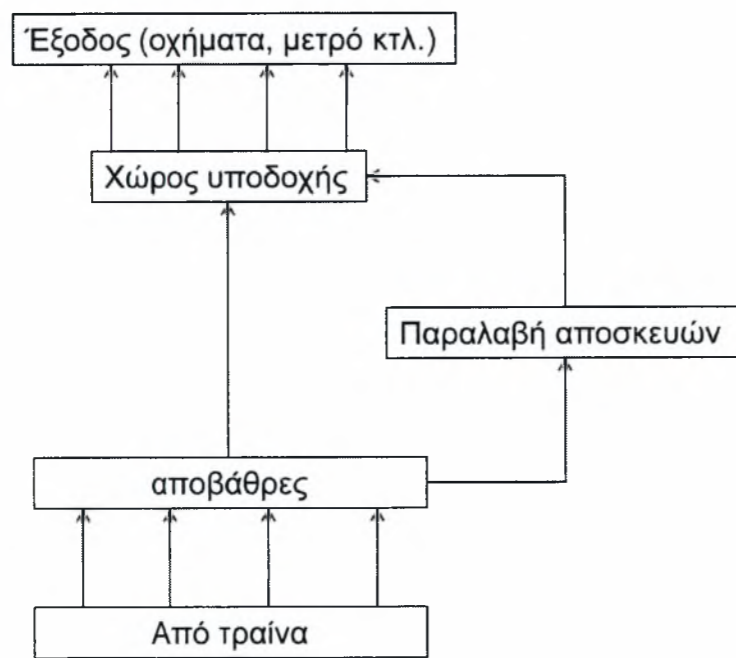
Διάγραμμα Ροής Αναχωρήσεων ΟΣΕ



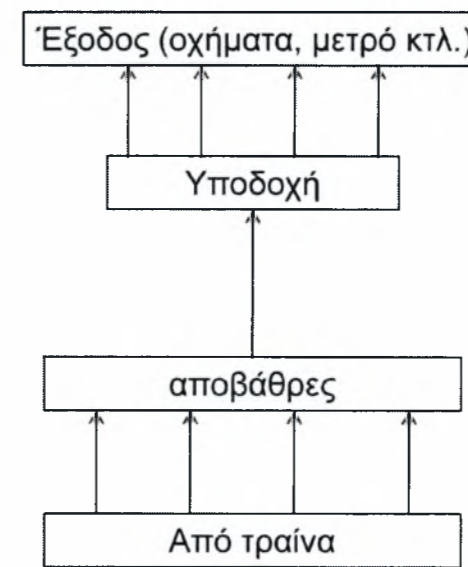
Διάγραμμα Ροής Αναχωρήσεων Προαστιακού



Διάγραμμα Ροής Αφίξεων ΟΣΕ



Διάγραμμα Ροής Αφίξεων Προαστιακού



## **Χ. Η ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ**

Μέσα από την εξέλιξη και σύνθεση των 5 επιπέδων ανάλυσης του τόπου, και σε συνδυασμό με τις τεχνικές και λειτουργικές προϋποθέσεις ενός σιδηροδρομικού σταθμού, η μελέτη έχει ως εξής:

Η πρόταση οργανώνεται ογκοπλαστικά και λειτουργικά από δυο επίπεδα αποβαθρών και πέντε κτιριακές μονάδες,

α) το κτίριο γραφείων του ΟΣΕ.

β) το κτίριο διοίκησης του Σταθμού.

γ) το κτίριο εμπορικών χρήσεων.

δ) το κεντρικό –κτίριο υποδοχής.

ε) το κτίριο Parking.

Και τα πέντε αυτά κελύφη βρίσκονται εκατέρωθεν των δυο μεγάλων πλευρών του οικοπέδου, και πάνω και πλευρικά των δυο επιπέδων αποβαθρών. Κάθε μια από αυτές τις μονάδες αποτελεί κι έναν από τους πυρήνες χρήσεων που περικλείει ο σιδηροδρομικός σταθμός. Πιο συγκεκριμένα, τα τρία από τα πέντε κτίρια τοποθετούνται επί της λεωφόρου Δηληγιαννη, η οποία και είναι ο κύριος οδικός άξονας πρόσβασης στο σταθμό.

Τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή του κτιρίου είναι τα εξής:

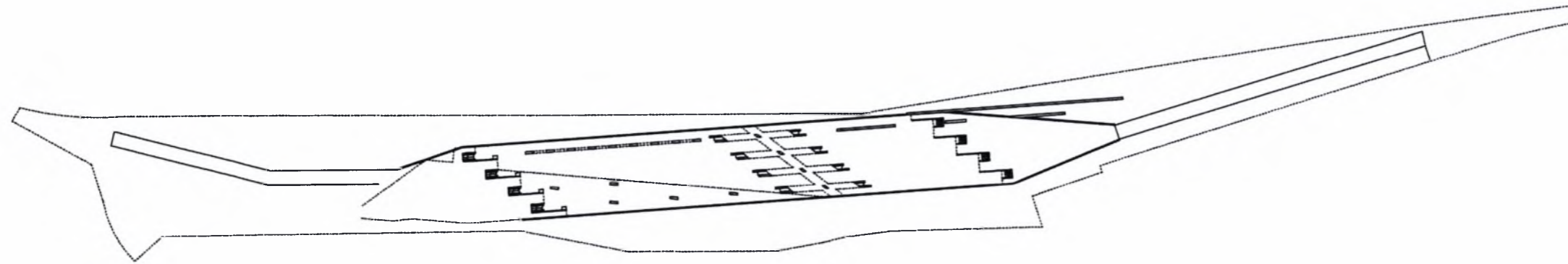
Τα συμπαγή κατακόρυφα και οριζόντια στοιχεία τόσο των αποβαθρών, όσο και των κτιριακών μονάδων είναι από προεντεταμένο προκατασκευασμένο εμφανές οπλισμένο σκυρόδεμα.

Οι διαφανείς επιφάνειες είναι υαλοπετάσματα (διπλά κελύφη εξωτερικά και γυάλινοι τοίχοι εσωτερικά) με εσωτερικό μεταλλικό φέροντα οργανισμό. Εξωτερικά οι διαφανείς επιφάνειες φέρουν μεταλλικές οριζόντιες περσίδες μεγάλων διαστάσεων.

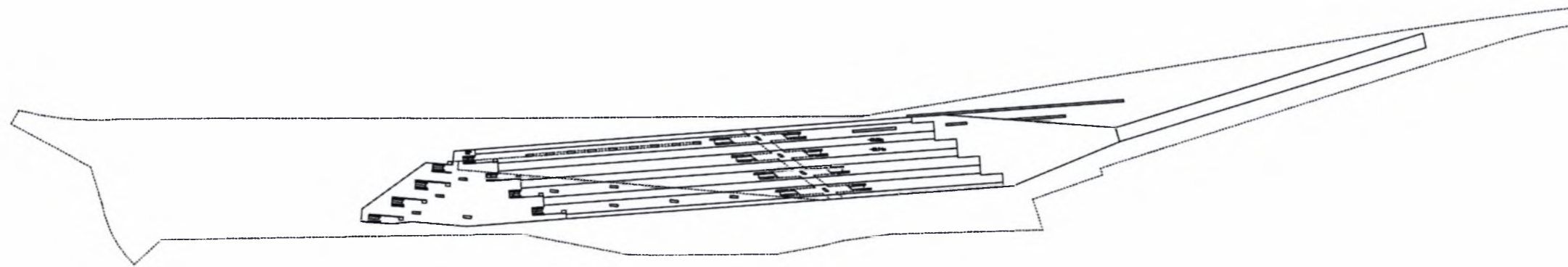
Ανάμεσα στα ανοίγματα του κεντρικού χώρου των αποβαθρών και για τη γεφύρωση των κτιρίων προτείνονται μεταλλικές κλειστές γέφυρες κιβωτιοειδους διατομής με ενδιάμεσα οριζόντια ανοίγματα θεάσεων προς τον κεντρικό αυτό χώρο.

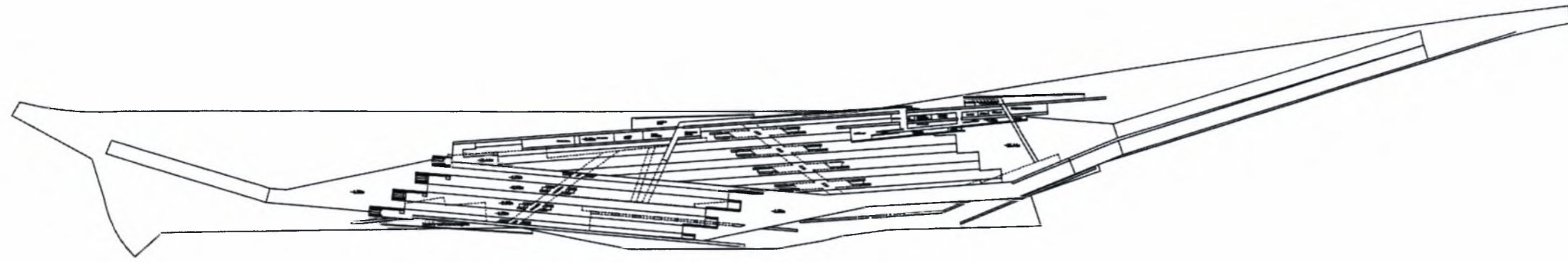
Όσον αφορά τις κατακόρυφες μετακινήσει των επιβατών, αυτές γίνονται μέσω κλιμακοστασίων τα οποία είναι τα μεν σταθερά από εμφανές οπλισμένο σκυρόδεμα, και τα κυλιόμενα από μέταλλο και γυαλί.

Επίπεδο 0

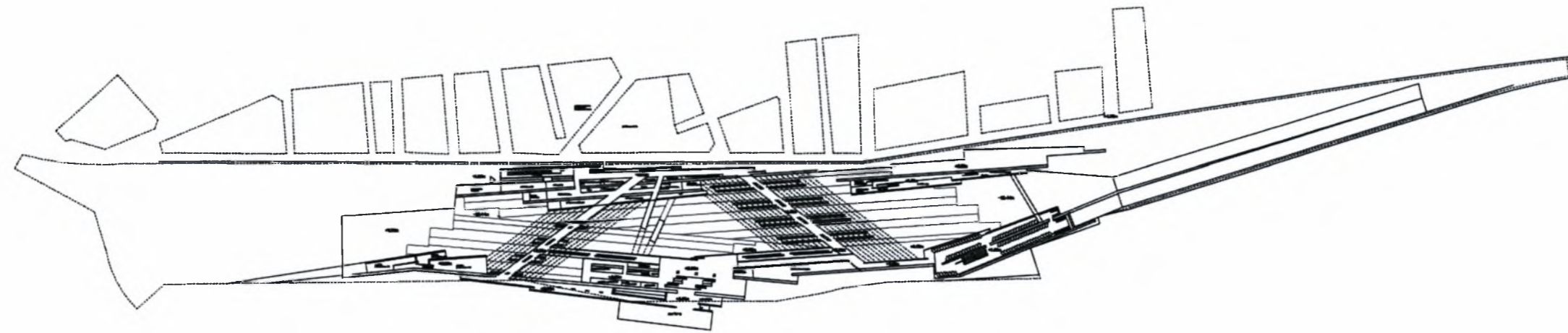


Επίπεδο 1

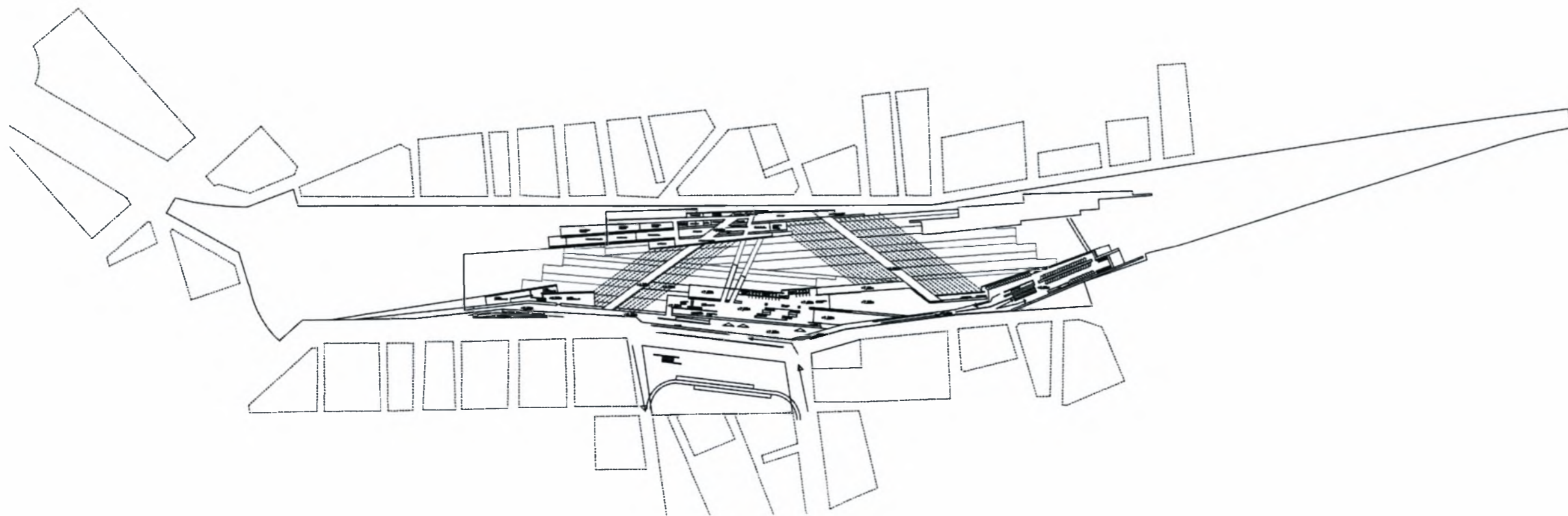




Επιπεδο 2

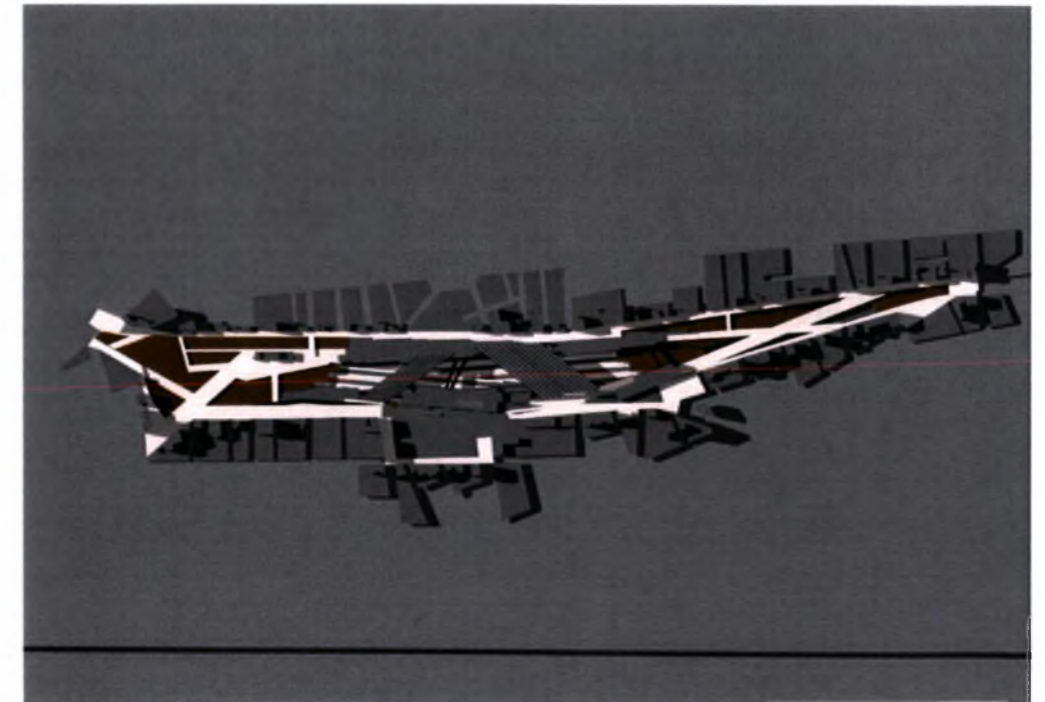
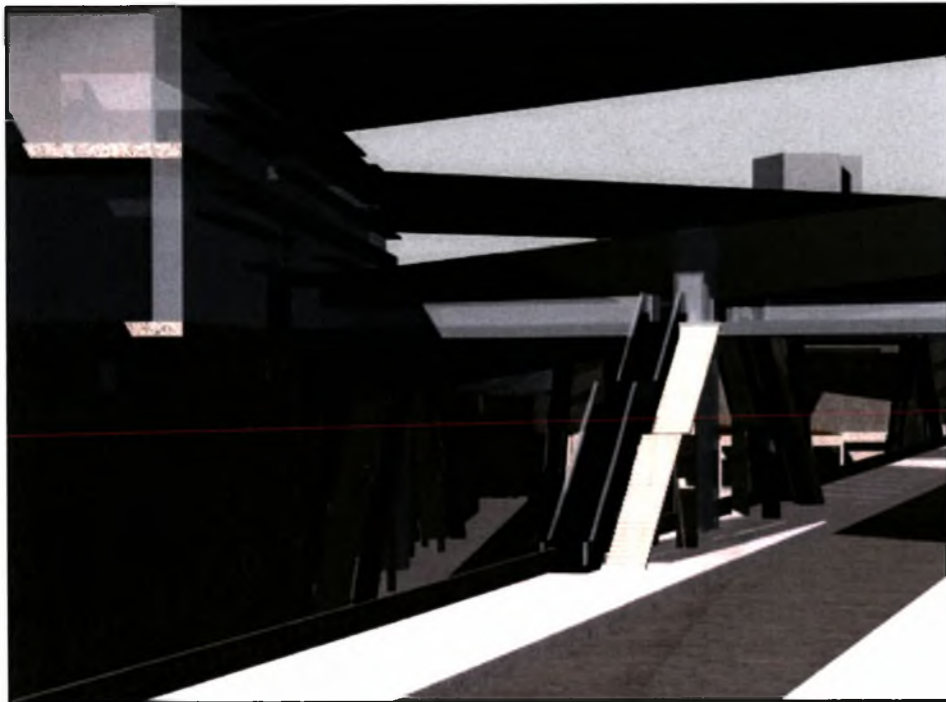
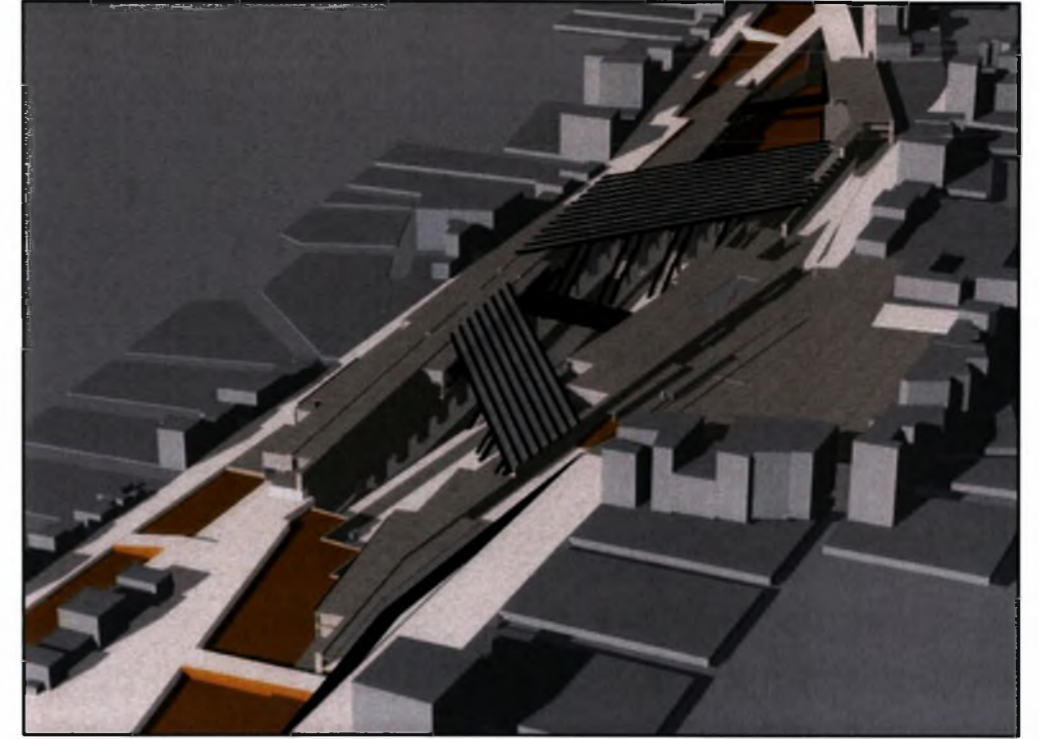
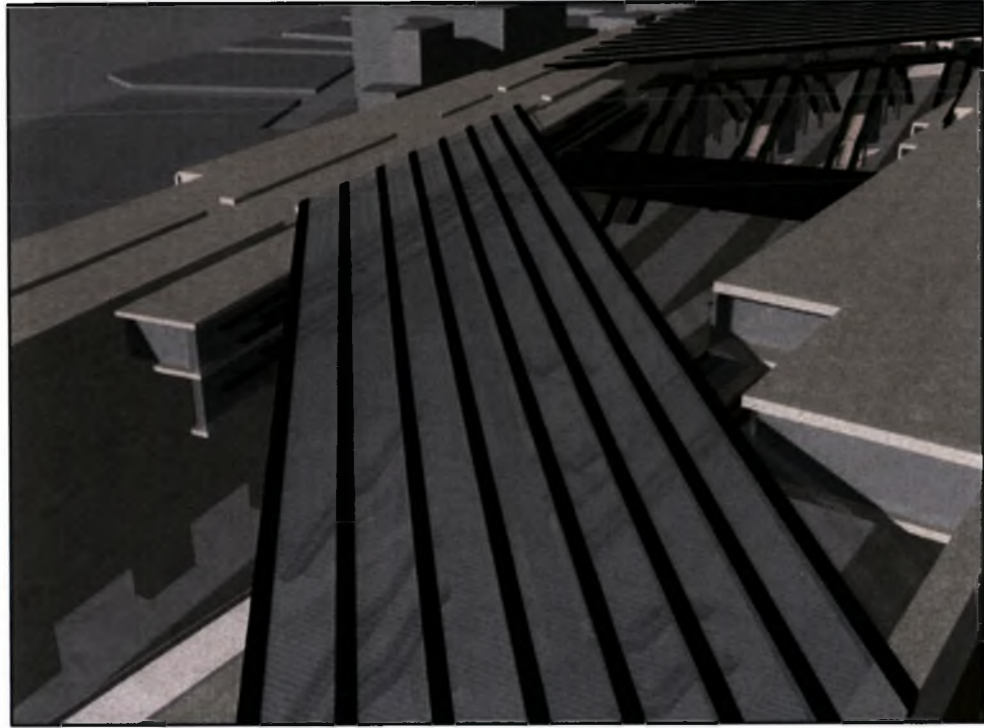


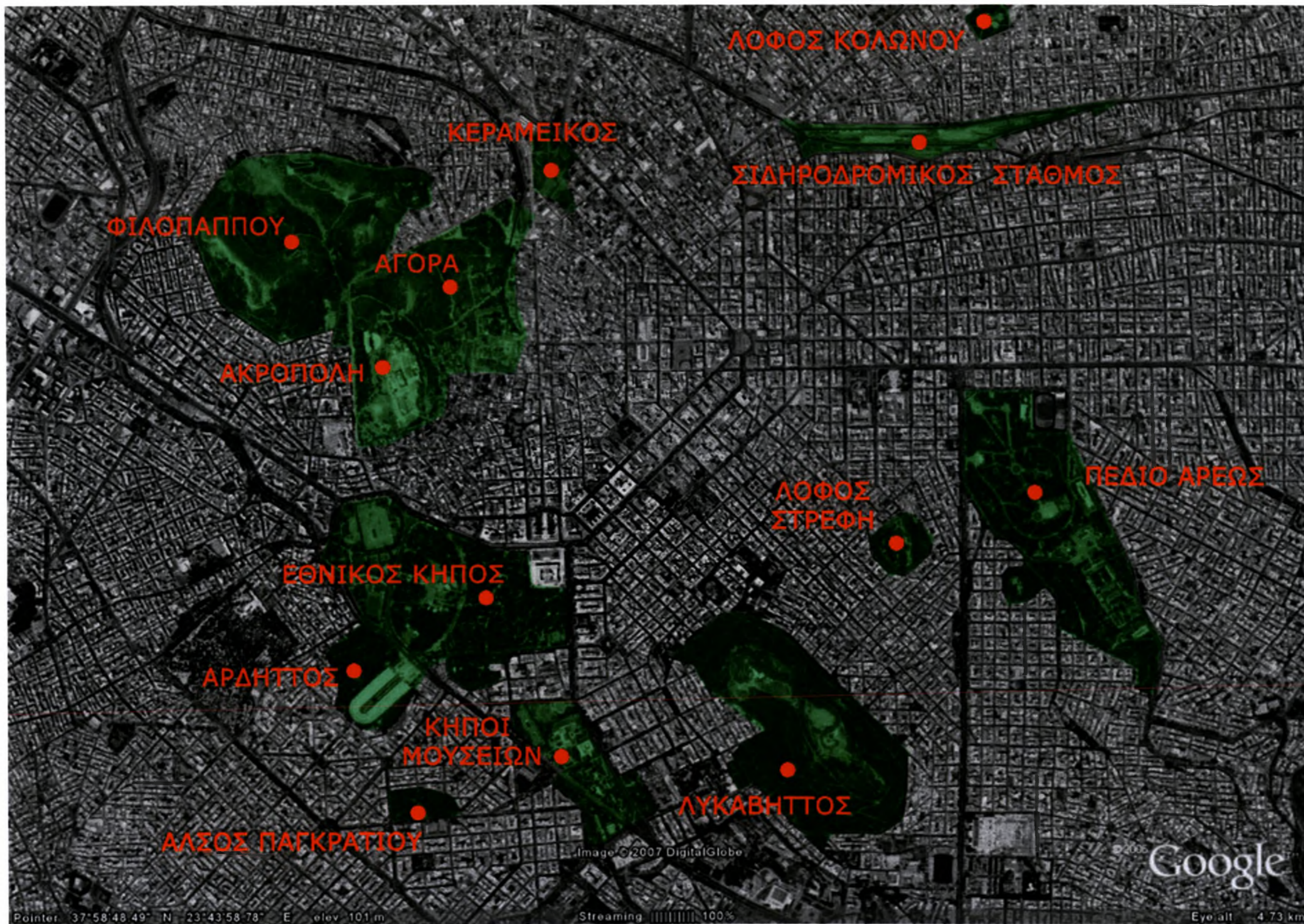
Επιπεδο 3



Επίπεδο 5







## **XII. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### Ιστοσελίδες:

- <http://users.ntua.gr/dtert/trena/>
- <http://www.attikometro.gr/>
- <http://www.db.de/site/bahn/de/start>
- <http://www.ergose.gr/>
- <http://www.oasa.gr/>
- <http://www.ose.gr/>
- [http://www.pci.org/resources/home\\_arch](http://www.pci.org/resources/home_arch)
- <http://www.proastiakos.gr/>
- <http://www.railway-technical.com/stations>
- <http://www.stadia.gr/forum>
- [http://www.survey.ntua.gr/main/labs/roads/Roads-g\\_files/Edu-g\\_files/Edu-72-g.html](http://www.survey.ntua.gr/main/labs/roads/Roads-g_files/Edu-g_files/Edu-72-g.html)
- [www.railcity.ch/index](http://www.railcity.ch/index)

### Συνεντεύξεις (Μάρτιος 2007):

- Αθανασόπουλος Αλέξης, κεντρικός σταθμάρχης Σταθμού Λαρίσης
- Μπουτσέκας Κωνσταντίνος, βοηθός σταθμάρχη Σταθμού Λαρίσης

### Περιοδικά:

- DOMUS, «International Design Competition for the new Napoli Afragola High Speed Station», τεύχος 970, Μάιος 2004
- Techniques & Architecture, «Transport Territory», τεύχος 491, Αύγουστος-Σεπτέμβριος 2007
- ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ, «Σιδηροδρομικοί Σταθμοί», τεύχος 51, Μάιος – Ιούνιος 2005

- Διαδρομές (περιοδική έκδοση του ΟΣΕ), διάφορα τεύχη

Βιβλία:

- Edwards Brian, **The Modern Station: New Approaches to Railway Architecture**, E&FN SPON, Oxford, U.K., 1997
- Ferrarini Alessia, **Railway Stations: From the Gare de l' Est to Penn Station**, Electa Architecture (διανομή του Phaidon Press), Milano, 2004
- Grassi Giorgio, **Αθήνα/ Σιδηροδρομικοί Σταθμοί: ένας νέος πόλος αστικής αναβάθμισης (α), Πρόγραμμα Ηρακλής: Δέκα σχέδια για την ελληνική πόλη**, Αθήνα, 1997
- Nash Chris, M. Wardman, K. Button, P. Nijkamp( επιμελητές), **Railways**, τευχος 3 της σειρας *Classics in Transport Analysis*, Cheltenham, Edward Elgar, 2002
- Neufert, **Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση**, Μ. Γκιούρδας, Αθήνα, 1996, (33<sup>η</sup> έκδοση)
- Ross Julian (editor), **Railway Stations: Planning, Design and Management**, Architectural Press, Oxford, U.K., 2000
- Schivelbusch Wolfgang, **The Railway Journey: The industrialization of time and space in the 19<sup>th</sup> century**, Berkeley: University of California Press, 1986
- Αντωνάκη Σουζάννα και Δημήτρης, **Αθήνα/ Σιδηροδρομικοί Σταθμοί: ένας νέος πόλος αστικής αναβάθμισης (β), Πρόγραμμα Ηρακλής: Δέκα σχέδια για την ελληνική πόλη**, Αθήνα, 1997
- Αραβαντινός Αθανάσιος, **Πολοδομικός Σχεδιασμός: για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου**, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1997
- Δοκουμετζίδης Γιάννης, Δημήτρης Κούσιος, Αλέξανδρος Μαλασπίνας, **Συγκοινωνιακά Έργα: Σιδηρόδρομοι –Αερολιμένες**, Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα, 1954
- Ελευθέριος Παπαγιαννάκης, **Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1862-1910): γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις**, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα, 1990 (2<sup>η</sup> έκδοση)
- Κολώνας Βασίλης, **Ελληνική Αρχιτεκτονική του 20<sup>ου</sup> αιώνα**, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος, 2003
- Κοτιώνης Ζήσης, **Πες που είναι η Αθήνα**, Εκδόσεις Άγρα, Αθήνα, 2006
- Σαρηγιάννης Γεώργιος, **Αθήνα 1830-2000: Εξέλιξη-πολεοδομία-μεταφορές**, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 2000
- Τσίγκας Ερωτόκριτος (επιμελητής), **Ενέργεια στην Αρχιτεκτονική: το ευρωπαϊκό εγχειρίδιο για τα παθητικά ηλιακά κτίρια**, Μαλλιάρης Παιδεία, Θεσσαλονίκη, 1996

Φορείς:

- 1110 Κέντρο Τηλεφωνικής Εξυπηρέτησης Πελατών ΟΣΕ/Προαστιακού
- Διεύθυνση Πολεοδομίας Αθηνών
- Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
- Αττικό Μετρό Α.Ε.
- Υπουργείο Πολιτισμού, Διεύθυνση Νεώτερης και Σύγχρονης Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς

Ευχαριστώ θερμά τον σταθμάρχη του Σιδηροδρομικού Σταθμού Αθήνας Αθανασόπουλο  
Αλέξη, και τους υπάλληλους του ΟΣΕ Μπουτσέκα Κώστα και Σαρρηδάκη Νίκο για την  
πολύτιμη βοήθειά τους στη συλλογή απαραίτητων πληροφοριών για την κατάσταση και  
λειτουργία του σιδηροδρομικού αυτού σταθμού.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000097517