


διπλωματική εργασία  
εγκατάσταση κόμβου ροών στην Αιτική Οδό  
φοιτήτρια Ιωάννα Μπαρκούτα  
υπεύθυνος καθηγητής Ζήσης Κοτιώνης  
σεπτέμβριος 2005

ΠΤ - ΑΜ  
2005  
ΜΠΑ





**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ  
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 5391/1  
Ημερ. Εισ.: 18-06-2007  
Δωρεά: Συγγραφέα  
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΑΜ  
2005  
ΜΠΑ

Ευχαριστώ πολύ την κ. Μαρία Βροντίση για τις παρατηρήσεις και τις συμβουλές της τόσο σε θεωρητικό όσο και σε πρακτικό επίπεδο. Τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Ζήση Κοτιώνη, για την κρίση του, τη συμπαράστασή του και την επιμονή του. Τέλος ευχαριστώ τους φίλους μου για τη βοήθειά τους και τη συμπαράσταση.

διπλωματική εργασία  
Εγκατάσταση κόμβου ροών στην Αττική Οδό  
Φοιτήτρια Ιωάννα Μπαρκούτα  
Υπεύθυνος καθηγητής Ζήσης Κοτιώνης  
Σύμβουλος Μαρία Βροντίση  
Σεπτέμβριος 2005



## Περίληψη

Ξεκινώντας από μία επισκόπηση της συνάντησης της σύγχρονης Αθήνας με το πρότυπο της πόλης των δικτύων, των ροών και της κινητικότητας, η προτεινόμενη εγκατάσταση κόμβου ροών επιχειρεί να διαπραγματευθεί τις μεταβολές που συνεπάγεται η πραγματοποίηση της αθηναϊκής *autopia*, εκεί όπου οι επιδράσεις της φαινονται περισσότερο καθοριστικές: στον αντιφατικό και ραγδαία αναπτυσσόμενο προαστιακό χώρο των Μεσογείων. Ο κόμβος, τοποθετημένος στην περιοχή της Κάντζας σε σημείο τομής του άξονα της Αττικής Οδού και ενός τοπικού χειμάρρου αναπροσδιορίζει, εκτιρέπει και επεκτείνει την καθοριστική χάρτη της περιοχής κίνηση του αυτοκινήτου, επιδιώκοντας ταυτόχρονα τη συμφιλίωσή του με το κατεξοχήν στοιχείο κινητικότητας, το νερό, και με τις ροές των πεζών. Η ολοκληρωσία ακολουθεί την κίνηση των αυτοκινήτων σε έξι νέους δρόμους-επιλογές και την αντιπαράθεση των πολλαπλών ροών. Οι χρήσεις (καταστήματα, εκθεσιακοί χώροι-γκαλερί, αμφιθέατρο, καφέ, εστιατόριο, έκθεση αυτοκινήτου) 'εξαριώνονται' επί του σκελετού που προκύπτει. Διερευνάται τελικά η συνδιαλλαγή του τόπου της κίνησης και του τόπου της στάσης και ο αμοιβαίος αναπροσδιορισμός τους στο νέο προαστιακό αττικό τοπίο.

## Abstract

Beginning from a revision of the contact between the contemporary city of Athens and the pattern of the network city - the city of flows and mobility - the proposed settlement attempts to negotiate the transformations caused by the realization of the Athenian *autopia*. The node is located in the *Kantza* area, in the middle of the contradictory and rapidly developing suburban periphery of *Mesogeia*. More specifically, it is constructed at the intersection of the new urban highway and a local surface stream, seeking to redefine, divert and stretch the automobile flow. This latter, crucial for the cognitive map of the area, is conciliated with the water flow, element par excellence of mobility, as well as with the movements of pedestrians. The making of the form follows the movement of cars in six new roads/options and the confrontation of multiple flows. The uses (shops, gallery, amphitheater, café, restaurant, car exhibition) are 'suspended' on the emerging fabric. What is being investigated is the dialectics between place of movement and place of position and their mutual redefinition in the new suburban landscape of Attica.

## Εγκατάσταση κόμβου ροών στην Αττική Οδό Κινητικότητα και διαπραγμάτευση των μετασχηματισμών του αττικού χώρου

*No longer just a means of getting from A  
to B, the journey is a place to be*

Επιτέλους στην Αθήνα η κίνηση είναι όλο και λιγότερο το αντίθετο του τόπου. Η σύγχρονη ελληνική πρωτεύουσα αποκτά τα χαρακτηριστικά μιας πόλης των δικτύων, με την έννοια της άρσης του ανταγωνισμού μεταξύ κίνησης και στάσης και της αποκατάστασης της συνάφειάς τους. Η Αθήνα, έστω και αποσπασματικά ή επώδυνα, δεν είναι πια η πόλη όπου είτε κατοικείς είτε κινείσαι, αλλά πόλη που κατοικείς καθώς κινείσαι, πόλη της κινούμενης κατοίκησης.

Η σύγχρονη πόλη μοιάζει να αρθρώνεται όλο και περισσότερο σε δίκτυα. Δίκτυα ανθρώπων, δίκτυα αντικειμένων, δίκτυα ανταλλαγών εμπορευμάτων και κεφαλαίου, δίκτυα πληροφοριών, ιδεών, υπηρεσιών, δίκτυα υποδομών. Ένα δίκτυο είναι κάτι περισσότερο από την εγκαθίδρυση συνδέσεων μεταξύ σημείων στο χώρο, είναι ο αναπροσδιορισμός των ίδιων των σημείων στη βάση της σχέσης τους με άλλα σημεία.

Το κατ' εξοχήν πεδίο ορισμού των δικτύων είναι η κινητικότητα. Αρκετά πέρα από την πραγματοποίηση συνδέσεων μεταξύ τόπων στο χώρο, η σύγχρονη κινητικότητα, με την πολυμορφία της και τη χωρο-χρονική συμπύκνωση που προκαλεί, δημιουργεί δικούς της τόπους και δικό της χώρο, έναν 'χώρο γεγονότων' (*event space*, Hoete, 2003). Οι τόποι της κινητικότητας είναι στοιχείο της κουλτούρας - της ανθρωπολογίας - των κατοίκων των σημερινών πόλεων. Είναι εκεί, στους τόπους της κίνησης, άλλοτε υλικούς και άλλοτε άορατους, που οι άνθρωποι αντιλούν έμπνευση ώστε να 'επιλέγουν τι να κάνουν και πού και να κατασκευάζουν κατά το δυνατόν τις ζωές τους' (Ascher, 2003). Να είσαι κάπου σημαίνει επίσης να κινείσαι. Ή ακόμα προϋποθέτει να κινείσαι. Κάποτε προϋποθέτει να είσαι οπουδήποτε.

*Κάπου, οπουδήποτε*

Το αυτοκίνητο στην πόλη είναι ο υβριδικός τόπος όπου η κινητικότητα συναντά το ατομικό δικαίωμα της πραγμάτωσής της, όπου φαίνεται να εκφράζεται κυρίως η κίνηση ως ελευθερία αλλά και ως αποφασιστικός αναπροσδιορισμός του αστικού χώρου. Οι πόλεις αναπτύσσονται γύρω από ένα εκτεταμένο και εκτατικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, έναν σκελετό υποδομών αυτοκίνησης. Σε τέτοιο βαθμό η κίνηση και η κινητικότητα φαίνονται να συνοψίζονται στην αυτοκίνηση, ώστε να αναδειχθούν όροι όπως η αυτοκινούμενη πόλη (*automotive city*), η ακόμα η *autopia*, στη γραμμή ανάλυσης της ετεροτοπίας του Φουκώ (Calabrese, 2003). Ο αυτοκινητόδρομος, αυτή η απτή γραμμική απεικόνιση των δυνατοτήτων της *autopia* γίνεται πεδίο οργάνωσης της καθημερινής ζωής, τρόπος οργάνωσης της αντίληψης της πόλης, χώρος ελευθερίας αλλά και περιορισμών. Η πόλη γίνεται αυτό που μπορείς να δεις και αυτό που μπορείς να φτάσεις μέσα από τα γραμμικά τοπία των υποδομών και τους δικούς τους κώδικες μηνυμάτων, διαφορετικούς από τις γεωγραφικές παραμέτρους (Valor, 1998).



Η λογική της αυτοκίνησης προϋποθέτει και συμπληρωματικούς τόπους στάσης και μετάβασης (πάρκινγκ, πλατφόρμες στάσης σε λιμάνια, αεροδρόμια, σταθμούς, τόπους κατανάλωσης, γέφυρες, ανελκυστήρες, πεζοδρόμια κλπ). Η πολύ γνωστή απόδοση του χαρακτηρισμού των 'μη τόπων' (Augé, 1992) είναι εξίσου δίκαιη και άδικη, καθώς η έλλειψη συγκεκριμένης ταυτότητας που προκύπτει από την επαναλαμβανόμενη ομοιότητα αντισταθμίζεται ίσως από τη δυναμική τους, από τη δυνατότητά τους να ανασυγκροτούν την αστικότητα γύρω τους και να μετατρέπονται σε αυθεντικά χαρακτηριστικά της σύγχρονης πόλης (Ascher, 2003). Οι κόμβοι, στοιχεία αυτής της τυπολογίας, είναι κρίσιμα σημεία τομής και πύκνωσης της κινητικότητας των δικτύων. Φέρνοντας σε επαφή διαφορετικούς τρόπους κίνησης και απαιτώντας τη χρήση μεγάλων τμημάτων γης, καθιστούν ουσιαστικά δυνατή την κίνηση σε μεγάλη ακτίνα, φέρνοντας ακόμα σε επαφή τον αστικό με τον προαστιακό και τον εξω-αστικό χώρο.

#### Τόποι υποδομών

Η Αθήνα και πάλι, από καιρό μια πόλη αυτοκινήτων, εξεπλάγη από την σχεδόν ξαφνική συνάντησή της με τον διακριτό κόσμο της αυτορίας. Η κατασκευή της Αττικής Οδού μετέβαλε ραγδαία τον αντιληπτικό χάρτη της πόλης, αυξάνοντας την ταχύτητα της προσπέλασής της, αναπροσδιορίζοντας τις σχέσεις μεταξύ αστικών περιοχών, οδηγώντας στην εγκατάσταση νέων παρακείμενων σημείων και αξόνων πύκνωσης των ροών, τελικά μετασχηματίζοντας τις χρονικές και χωρικές σχέσεις. Και ειδικότερα μετέβαλε αποφασιστικά τις σχέσεις των αθηναϊκών προαστίων μεταξύ τους και με το κέντρο. Αποτελεί ταυτόχρονα στοιχείο διευκόλυνσης της πρόσβασης αλλά και όριο, καθώς και στοιχείο αλλαγής του ήδη διφορούμενου αττικού τοπίου. Το όριο που σχηματίζει η νέα αστική υποδομή σηματοδοτεί όλο και περισσότερο τη μεταβολή της κλίμακας και την εναλλαγή μεταξύ κενών και δομημένων τμημάτων, επομένως και τη μετάβαση από το κέντρο προς τα προάστια.

Η προαστιακή - έως εξω-αστική - περιφέρεια των Μεσογείων βρισκόταν σε μια διαδικασία μετασχηματισμού και πριν την εγκατάσταση της Αττικής Οδού, με αρκετές αντιφάσεις και ασάφειες (συνύπαρξη αγροτικών περιοχών με νέα προάστια, ακανόνιστη επέκταση και ακανόνιστο οδικό δίκτυο, αντιπαράθεση διαφορετικών κλιμάκων, ανομοιογενείς χρήσεις). Η Αττική Οδός ήρθε από τη μία πλευρά να υπερτονίσει και από την άλλη να εξομαλύνει τις αντιφάσεις. Η διαφοροποίηση των κλιμάκων εντάθηκε ακόμα περισσότερο. Δημιουργήθηκε ωστόσο ένα όριο αναφοράς της μελλοντικής εξάπλωσης. Προέκυψαν νέα τοπόσημα, όπως οι έξοδοι των κόμβων και οι νέοι τόποι κατανάλωσης, στη θέση άλλων, των οποίων η σημασία περιορίστηκε. Η απόσταση από την υπόλοιπη πόλη μειώθηκε και τουλάχιστον ορισμένες περιοχές της περιφέρειας έγιναν λιγότερο εξω-αστικές. Η αυτοκίνηση επιβεβαιώθηκε ως αυτό που ήταν, ο περίπου αποκλειστικός τρόπος κίνησης στα προάστια, όμως, σε μεγάλο βαθμό πλέον, εξορθολογισμένος. Ακόμα, παραδόξως, η επιρροή του τόπου της κινητικότητας επιβεβαίωσε τα Μεσόγεια ως τόπο στάσης (κατοικίας, εργασίας, κατανάλωσης) την ώρα που τα αποκαθιστούσε ως τόπο μεταβατικό.

Έτσι, η αρχιτεκτονική στα Μεσόγεια μπορεί να είναι και αλλιώς. Οι μετασχηματισμοί της κινητικότητας δημιουργούν νέα ερωτήματα: όχι μόνο τι μπορεί να χτιστεί, αλλά και τι μπορεί να είναι ορατό (Hoete, 2003). Από την άλλη, το κτιστό περιλαμβάνει την κλίμακα της κατοικίας αλλά και την κλίμακα των υποδομών. Δίπλα στο αντιφατικό αλλά παραδοσιακό τοπίο, έρχεται να προστεθεί αποφασιστικά το 'τοπίο των υποδομών' (*infrascap*e, Hadid, 2003). Εισάγει ένα νέο αστικό σενάριο, μία νέα σχεδιαστική κλίμακα που κατάγεται από την κινητικότητα και θεμελιώνεται στα σημεία τομής των ροών της και των υποδομών που κινητοποιεί.

Η εγκατάσταση του προτεινόμενου 'κόμβου ροών' τοποθετήθηκε πάνω στον άξονα της Αττικής Οδού. Στο συγκεκριμένο σημείο ο αυτοκινητόδρομος τέμνεται με έναν αναδιευθετημένο επιφανειακό χειμάρρο της περιοχής της Κάντζας, μεταξύ του ομώνυμου κόμβου και του κόμβου Ραφήνας. Η ροή της αυτοκίνησης και η ροή του νερού επαναπροσδιορίζονται από τη σχέση τους και η ίδια η σχέση καθίσταται ορατή.

#### Εκτροπή, ανάψωση, σύνδεση

Στην αφετηρία της εγκατάστασης βρίσκεται η ροή των αυτοκινήτων της Αττικής Οδού, η οποία εκτρέπεται προαιρετικά και αποκτά τρεις νέες τροχιές ανά κατεύθυνση. Σχηματίζεται έτσι ένας νέος οδικός κόμβος, αποτελούμενος από έξι συνολικά δρόμους, επί του οποίου 'αναρτώνται' χρήσεις σε πέντε επίπεδα. Η πρόσβαση στα διαφορετικά σημεία της εγκατάστασης γίνεται τόσο με το αυτοκίνητο όσο και από τους πεζούς. Αυτοκίνητα και πεζοί συναντούν τη ροή του νερού, διαμορφώνοντας τελικά τις τρεις ροές που συγκροτούν τη συνολική κίνηση στην εγκατάσταση. γεφυρώνονται οι δύο 'όχθες' της Αττικής οδού και εγκαθίσταται ταυτόχρονα μία νέα πορεία παράλληλη με την κοίτη του χειμάρρου.

Στο πρώτο επίπεδο πάνω από την Αττική Οδό (+5.70 μ.) βρίσκονται δύο πάρκινγκ αυτοκινήτων τοποθετημένα παράλληλα προς εκείνη. Το ένα εκ των δύο αποτελεί και είσοδο για τους πεζούς. Πορείες τοποθετημένες κατά μήκος των πάρκινγκ οδηγούν τους επιβάτες στο κεντρικό κλιμακοστάσιο ή στο δώμα των δύο πάρκινγκ του επόμενου επιπέδου (+7.00 μ.). Εκείνα, τοποθετημένα επίσης παράλληλα στην Αττική Οδό βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο με την καφετέρια που αποτελεί και τη σύνδεσή τους. Το δώμα των τελευταίων πάρκινγκ (+10.50) δημιουργεί μία υπαίθρια πορεία που συναντά παράλληλα και κάθετα την πορεία του νερού, τοποθετημένη δίπλα στο δώμα της καφετέριας.

Επίσης από την ίδια διαδρομή (στο +10.50) ξεκινά μια καθοδική πορεία κατά μήκος του χειμάρρου, 'σβήνοντας' χαμηλότερα (στο +4.50). Εκεί βρίσκεται μία από τις εισόδους των πεζών. Προηγουμένως η ίδια διαδρομή συνδέεται με το πάρκινγκ των καταστημάτων (επίπεδο +10.50) το δώμα του οποίου αποτελεί επίσης είσοδο πεζών. Η διαδρομή στο δώμα του πάρκινγκ οδηγεί στα καταστήματα (+14.00).



Με τη σειρά τους συνδέονται μέσω πεζογέφυρας με το φουαγιέ, τον εκθεσιακό χώρο και το αμφιθέατρο. Από τα καταστήματα επίσης, μέσω του κεντρικού κλιμακοστασίου, οδηγείται κανείς στη γκαλερί του τελευταίου επιπέδου (+20.00) και τελικά στο εστιατόριο, στο υψηλότερο σημείο της εγκατάστασης (+23.00). Στον περιβάλλοντα χώρο της κύριας εγκατάστασης δημιουργείται μία ακόμα πορεία πεζών κατά μήκος του χειμάρρου η οποία οδηγεί σε μία εξωτερική καφετέρια ή στην έκθεση αυτοκινήτου (επίπεδο +0.00).

Το αυτοκίνητο, πέρα από τη δυνατότητα στάθμευσης στα πάρκινγκ μπορεί να κινηθεί στο μεγαλύτερο μέρος της εγκατάστασης: διέρχεται από τον χώρο των καταστημάτων και εισέρχεται στην γκαλερί του τελευταίου επιπέδου (όπου διατίθεται και χώρος προσωρινής στάθμευσης για το αμφιθέατρο - πιάτσα ταξί).

Η εγκατάσταση συνολικά ακολουθεί τη δυναμική της αυτοκίνησης, επιχειρώντας να παρακολουθήσει τις δυνατότητές της και να τις διευρύνει σε χώρους όπου η αυτοκίνηση δεν 'αναμένεται'. Ταυτόχρονα η ροή των αυτοκινήτων συμφιλιώνεται με την κίνηση των πεζών σε χώρους παράλληλης κίνησης και συνδέεται με την κίνηση του νερού, συνήθως 'κρυμμένη' στην παρούσα κατάσταση από τον αυτοκινητόδρομο. Ο δρόμος παραμένει τόπος μεταβατικός αλλά γίνεται και τόπος στάσης. Το γεγονός της κίνησης ανασυγκροτείται από τη συνδιαλλαγή τριών παράλληλων αφηγήσεων, έτσι ώστε να διερευνηθεί η δυνατότητα συνάντησης της αυτοπία των αθηναϊκών προαστίων με την τοπογραφία που αποτέλεσε την προϋπόθεσή της.

Αεροφωτογραφία της περιοχής (2001)



Αεροφωτογραφία της περιοχής (1995)







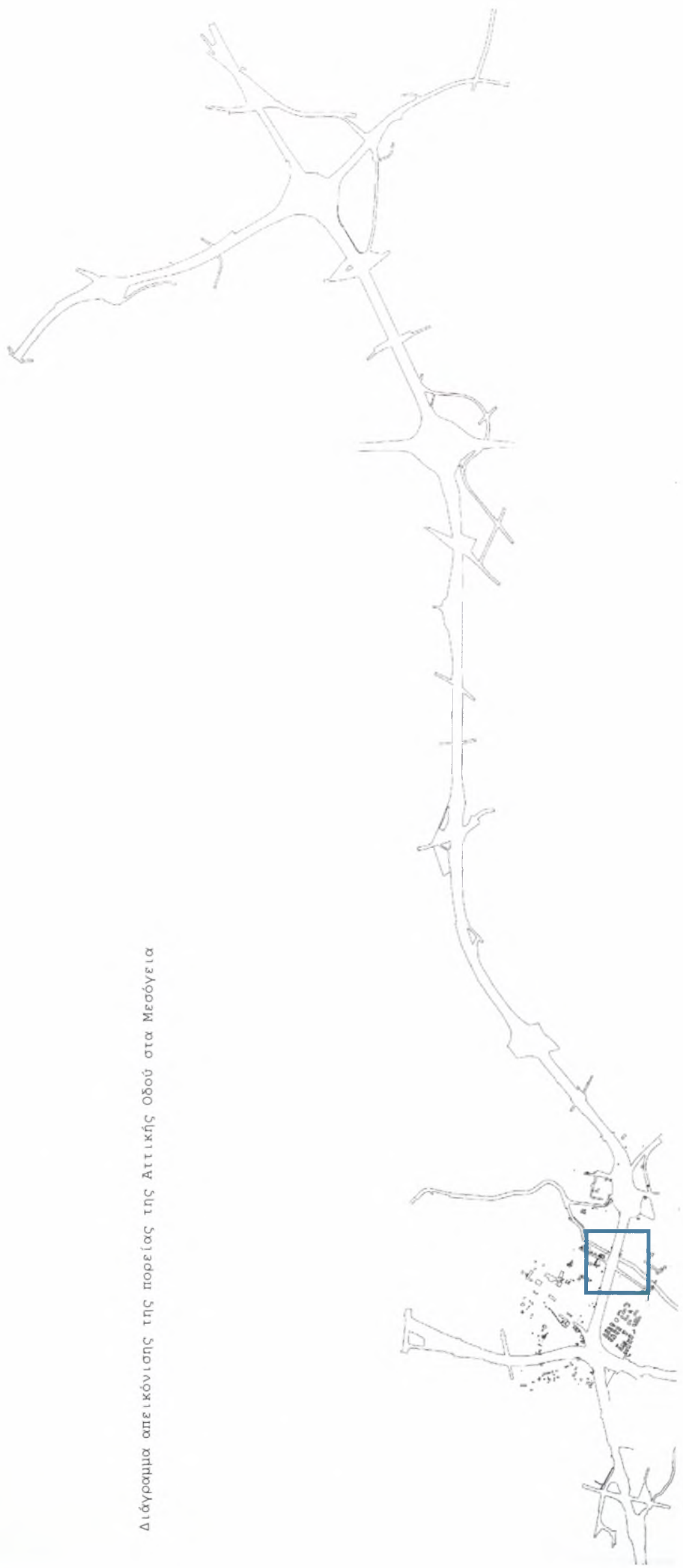






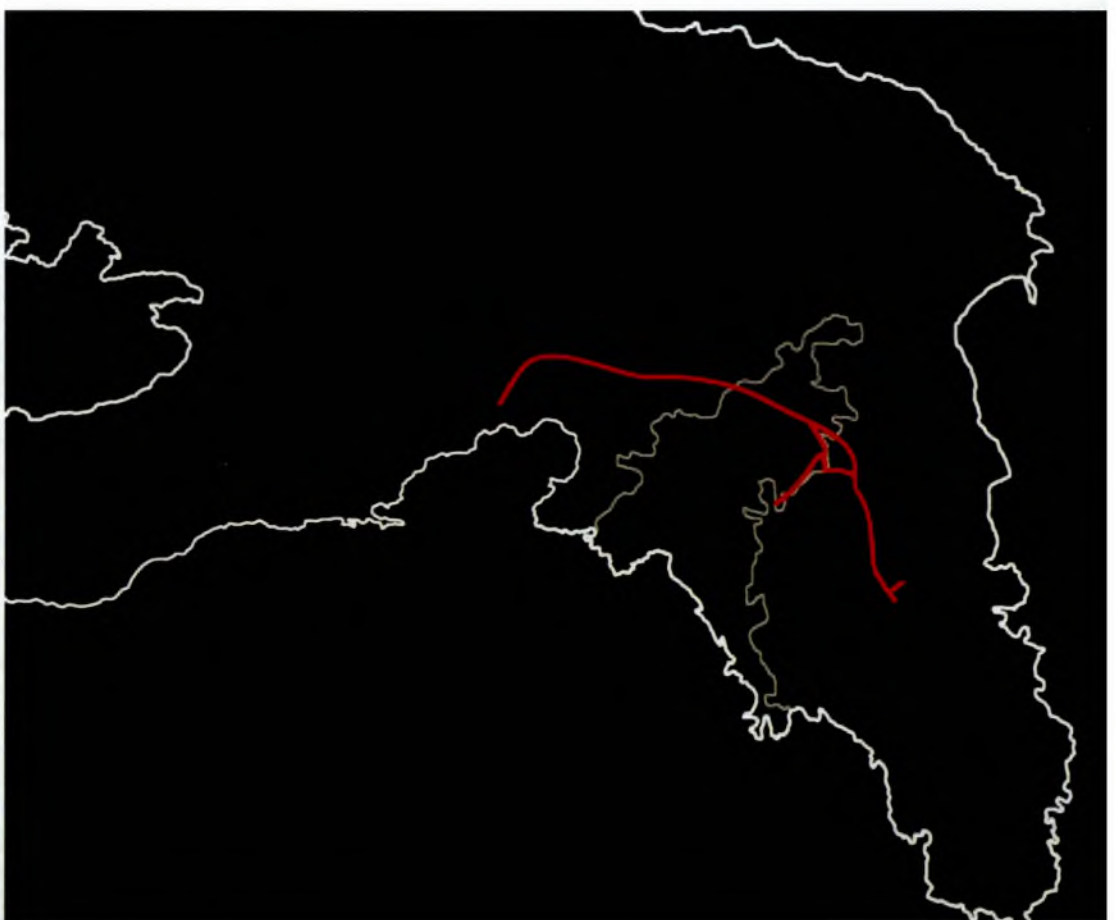


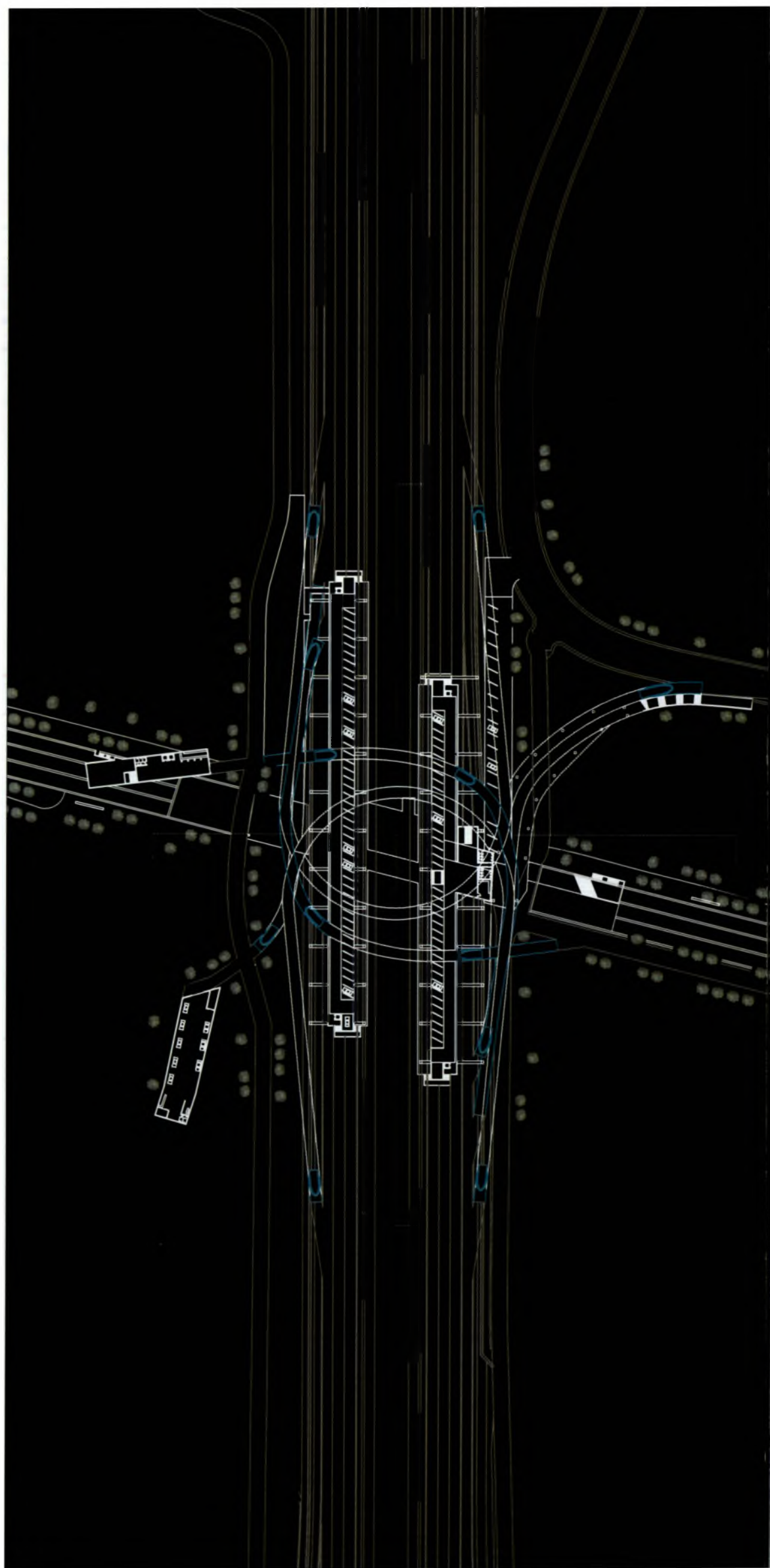
Διάγραμμα απεικόνισης της πορείας της Αττικής Οδού στα Μεσόγεια

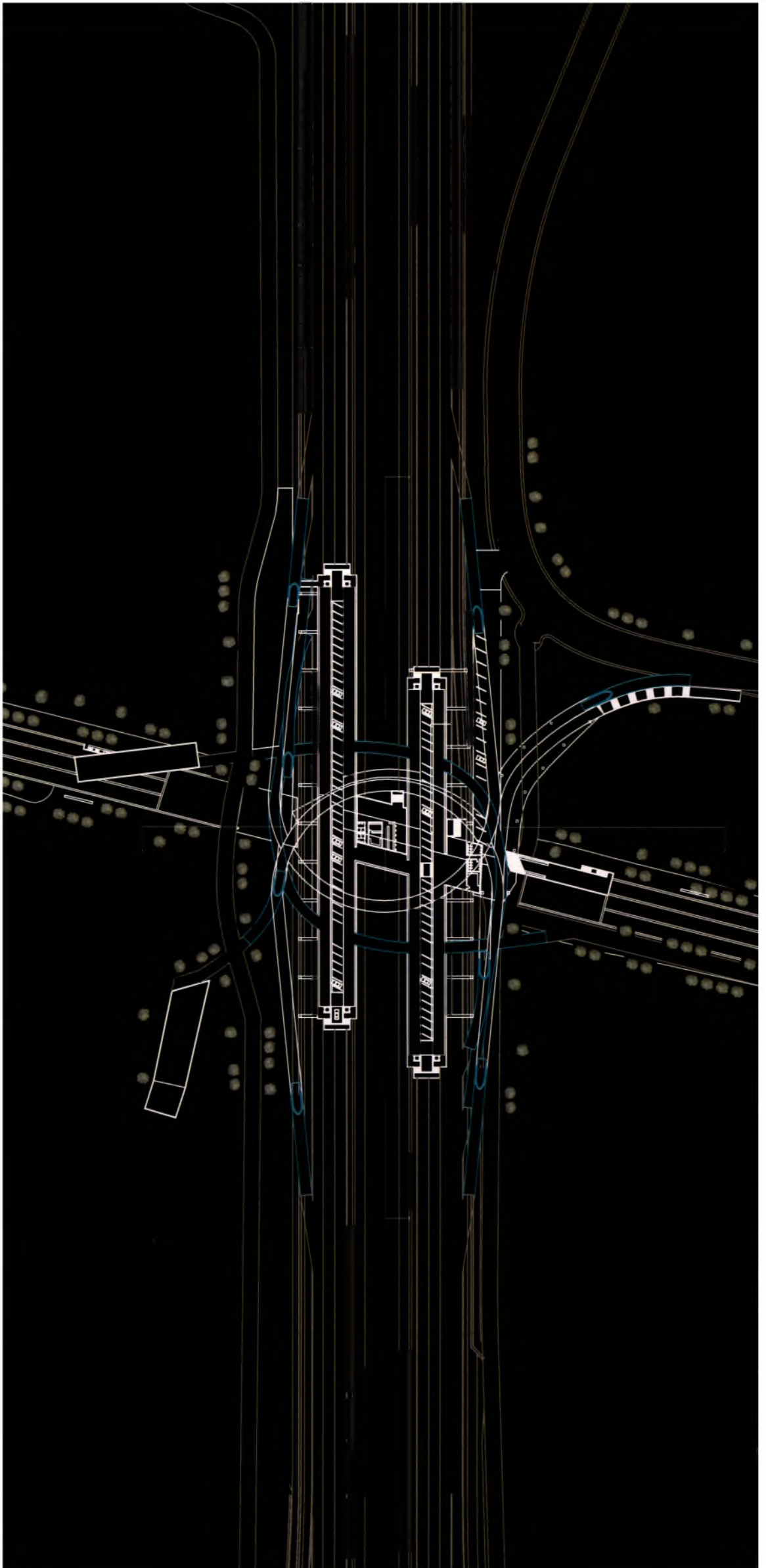


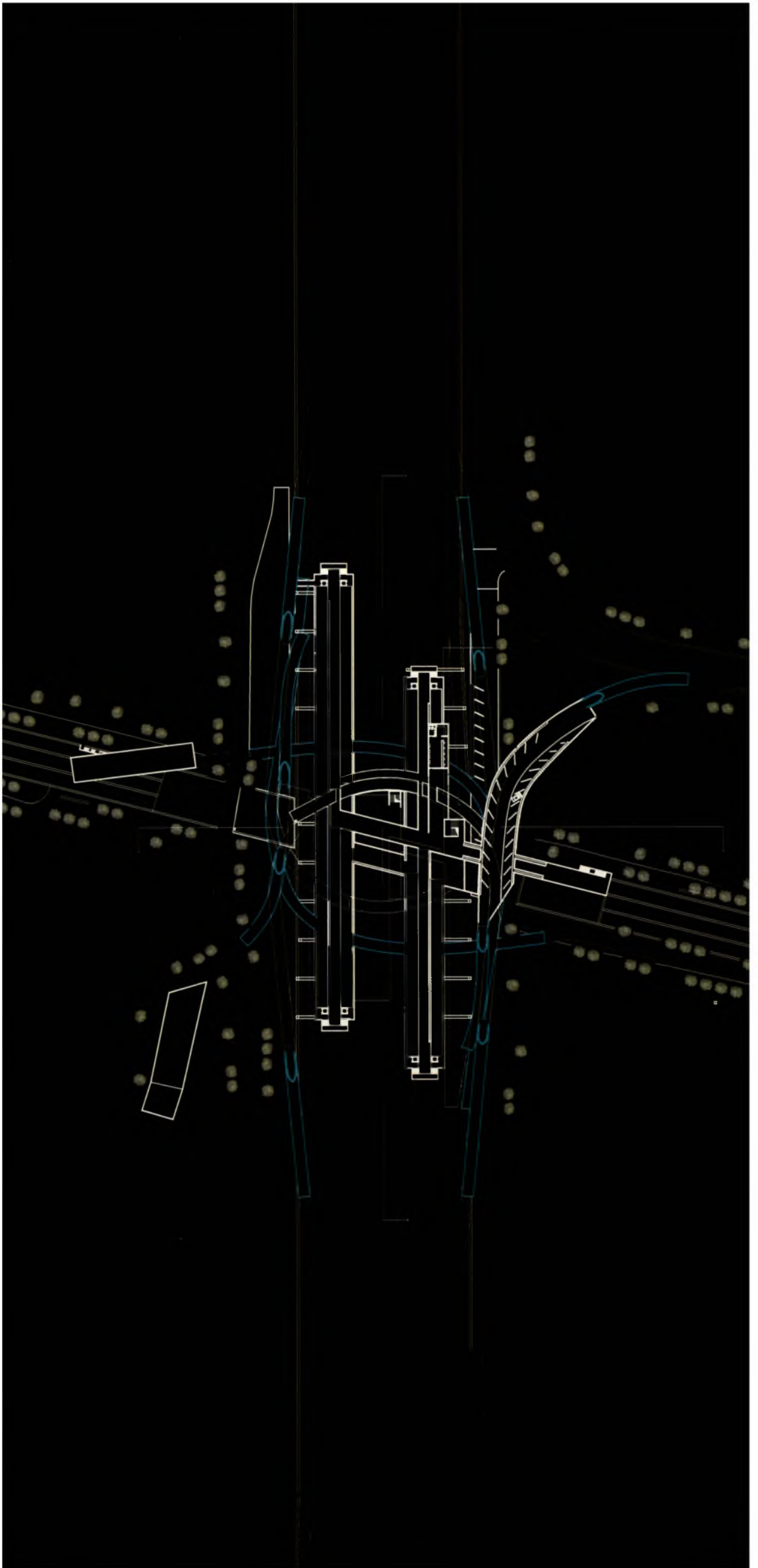


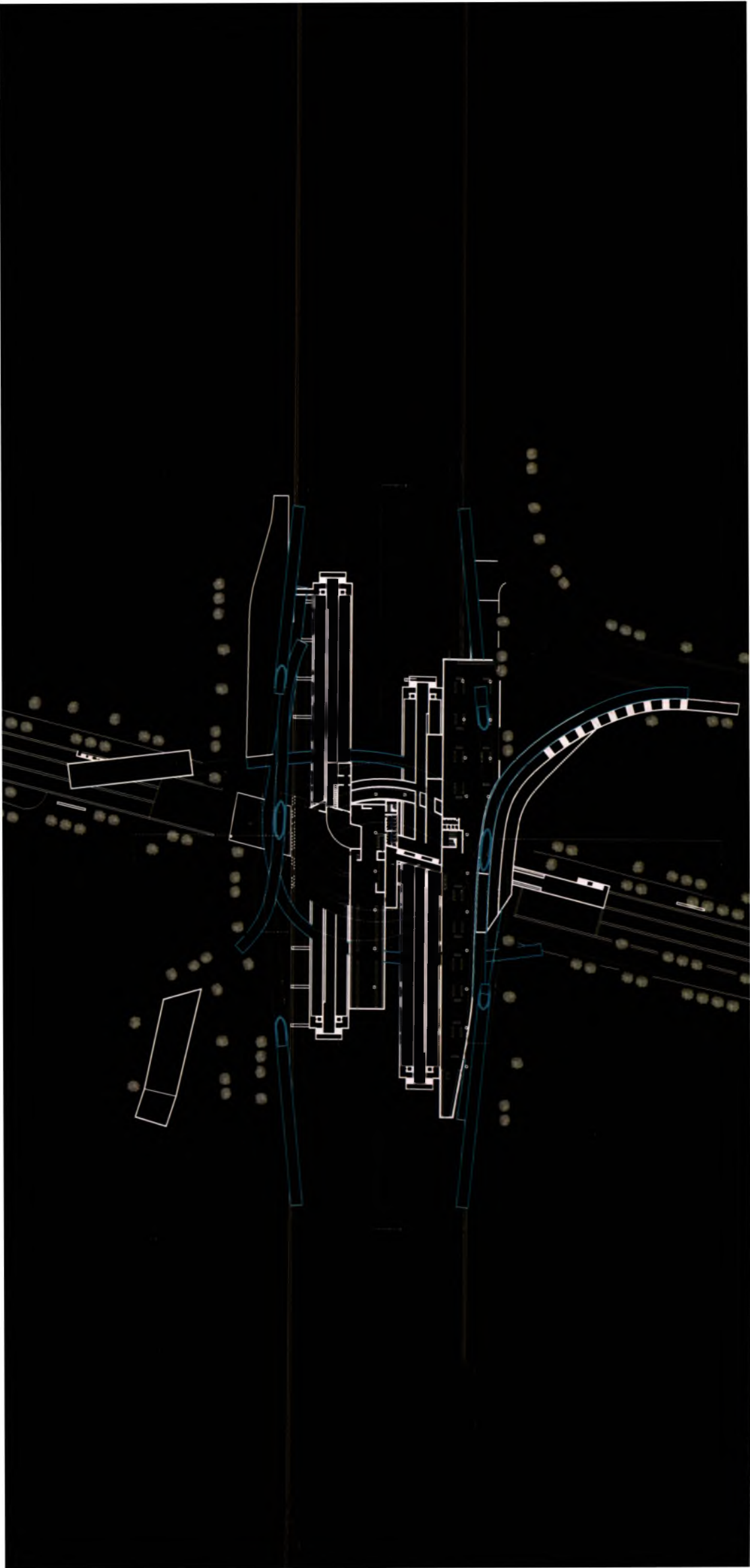
Διάγραμμα απεικόνισης της πορείας της Αττικής Οδού στην Αττική



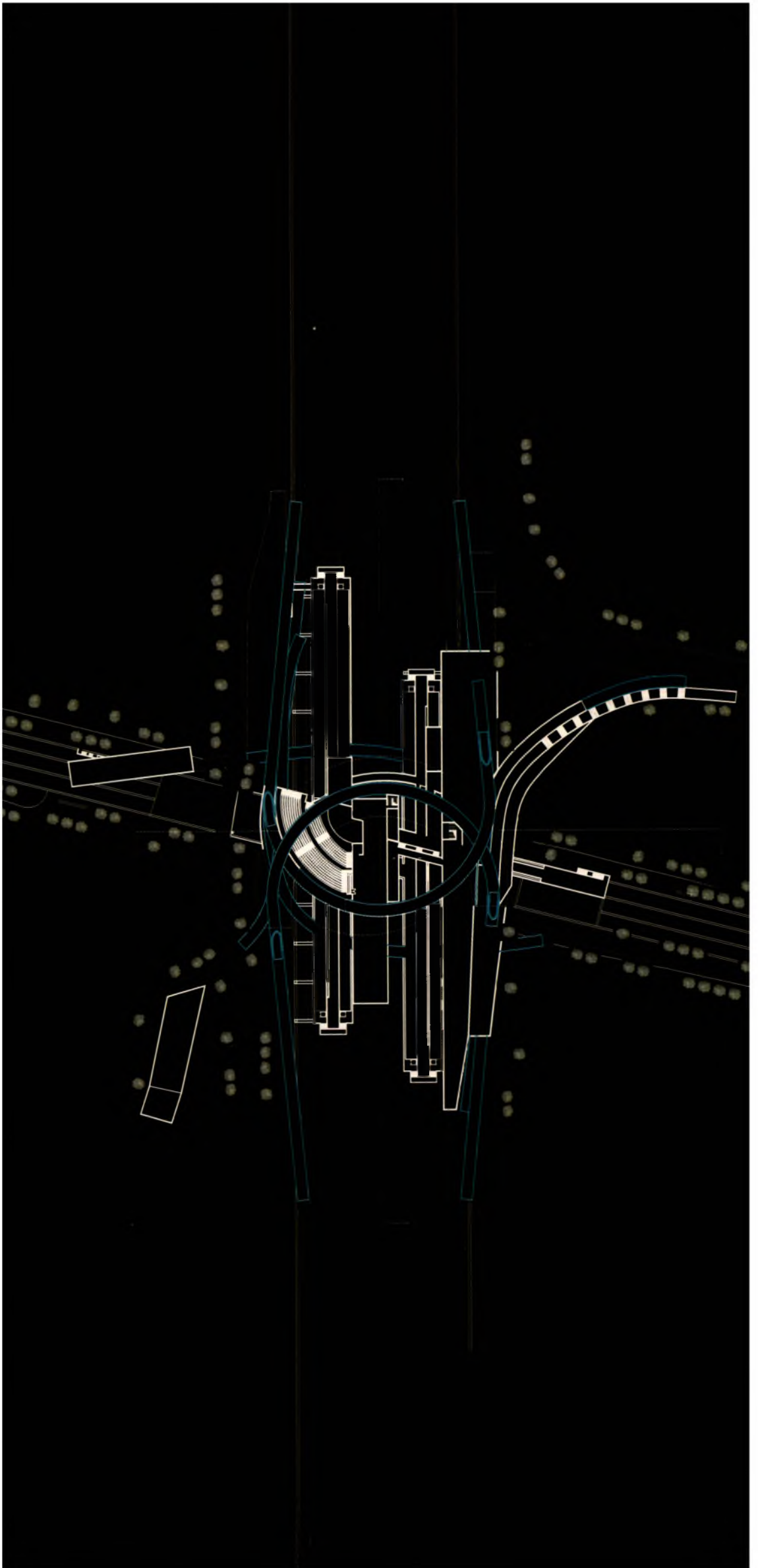




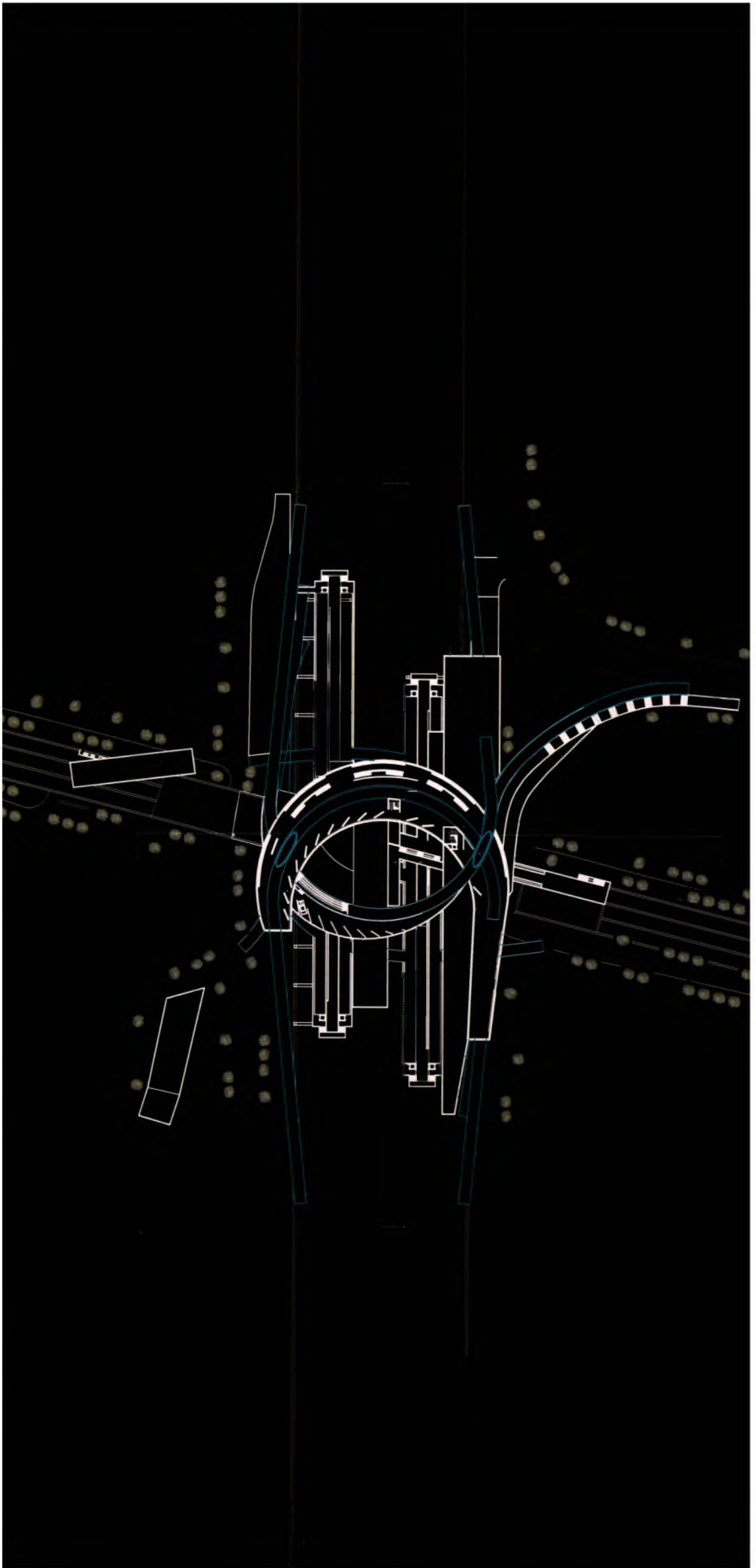


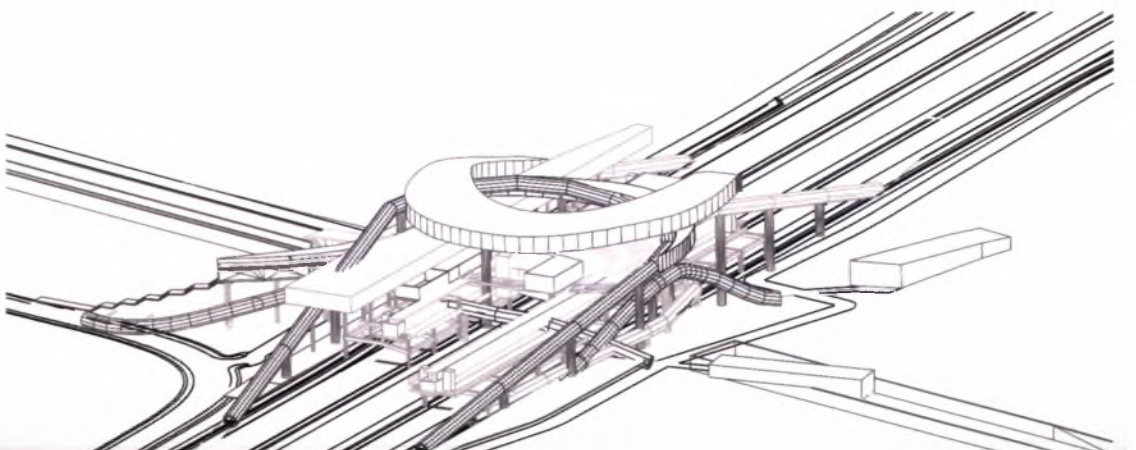
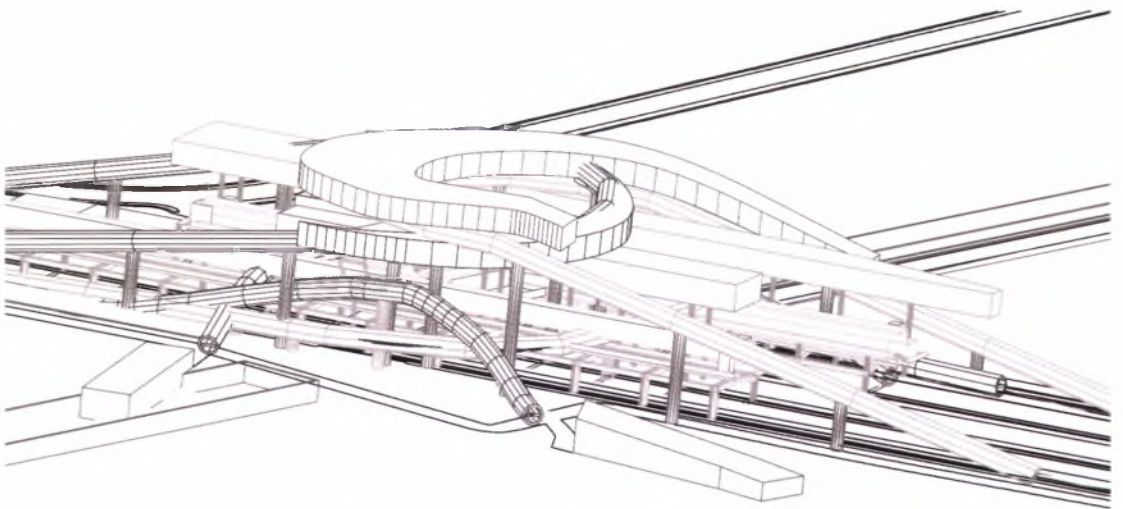
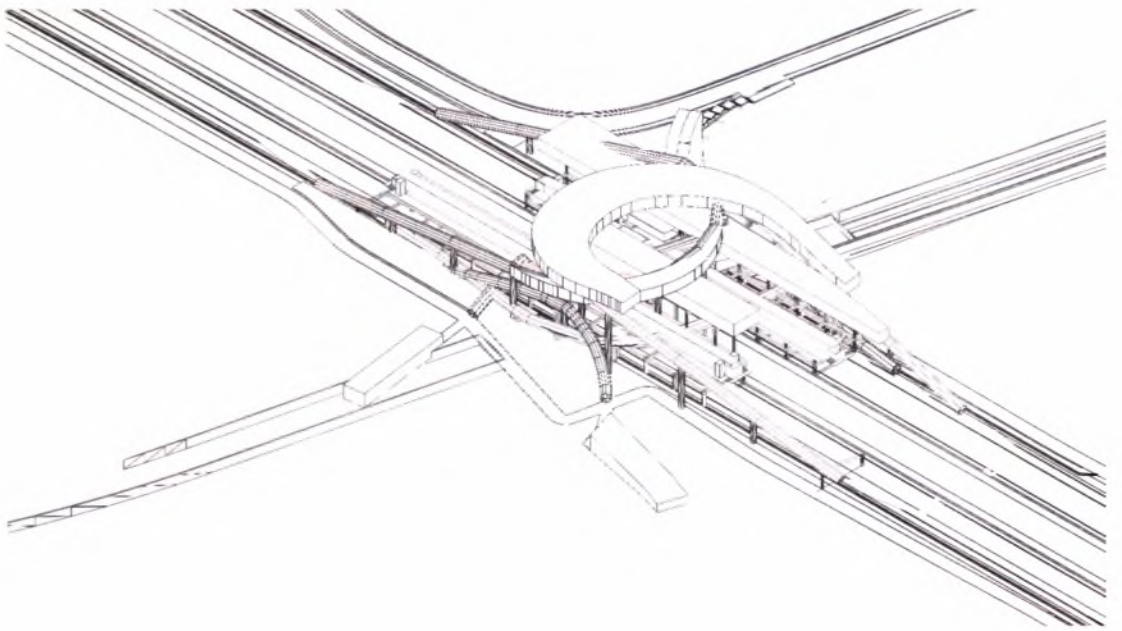


















ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000085212