

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
11 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ



ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΕΙΡΗΝΗ ΘΕΟΦΙΛΑΤΟΥ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2002

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

- Εικόνα 1.1:* Παράδειγμα πεζόδρομου-διευρυμένου πεζοδρομίου δίπλα σε οδό τροχοφόρων **σελ. 4**
- Εικόνα 1.2:* Δρόμος στην Πλάκα-Αναφιώτικα, στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας. Πεζόδρομος εκ των πραγμάτων. **σελ. 6**
- Εικόνα 1.3:* Τουρ (Γαλλία). Πεζοδρομήσεις στον ιστορικό (μεσαιωνικό) πυρήνα της πόλης με αναπαλαιώσεις κτιρίων. Οι χρήσεις που επικρατούν είναι εμπόριο, εστιατόρια, καφετέριες, μπαρ. Περιμετρικά του κέντρου της πόλης υπάρχουν περίπου 4 μεγάλοι υπόγειοι χώροι στάθμευσης. **σελ. 10**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

- Εικόνα 2.1:* Σχέδιο του Leonardo Da Vinci για διαχωρισμό κινήσεων πεζών –τροχοφόρων **σελ. 11**
- Εικόνα 2.2:* Τυπικός δρόμος στη Βενετία. Από την ίδρυση της πόλης, συνειδητά αποκλείστηκε κάθε κίνηση τροχοφόρου. Σήμερα η Βενετία αποτελεί απόδειξη ότι οι τροφοδοσίες σε μια πόλη μπορούν να γίνουν και χωρίς τη χρήση τροχοφόρων και υπόδειγμα διαχωρισμού κινήσεων πεζών και τροχοφόρων. **σελ. 13**
- Εικόνα 2.3:* Τυπικός δρόμος από ένα νησί των Κυκλάδων (Σίκινος). Από τις εποχές που ο "πεζόδρομος" ήταν αυτονόητος στον σχεδιασμό. **σελ. 13**
- Εικόνα 2.4:* Θεσμοθετημένος, όχι διαμορφωμένος πεζόδρομος στο Εμπορικό Τρίγωνο της Αθήνας. **σελ. 19**
- Εικόνα 2.5:* Πεζόδρομος στο Δήμο Αλίμου (1991). **σελ. 19**
- Εικόνα 2.6:* Εργασίες πεζοδρόμησης σε πάροδο της Ερμού. **σελ. 20**
- Εικόνα 2.7:* Το πλέγμα αξόνων κίνησης πεζών που προβλέφθηκε από το ΥΧΟΠ. **σελ. 21**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

- Εικόνα 3.1:* Ο πεζόδρομος της Ερμού εκτός ωρών καταστημάτων (Κυριακή μεσημέρι). Ικανή κίνηση πεζών, σταθμευμένα και διερχόμενα τροχοφόρα, μικροπωλητές. **σελ. 25**
- Εικόνα 3.2:* Η Ερμού Σαββατόβραδο. Όπως και στην προηγούμενη εικόνα, αποδεικνύεται ότι η Ερμού έχει πάντα κίνηση. **σελ. 26**
- Εικόνα 3.3:* Η Ερμού παραμονές Χριστουγέννων **σελ. 26**
- Εικόνα 3.4:* Τουρ (Γαλλία). Απόληξη πεζόδρομου σε δρόμο κυκλοφορίας τροχοφόρων. Διακρίνονται οι "μπάρες" ηλεκτρονικού ελέγχου πρόσβασης (ίδιο σύστημα με αυτό που κατασκευάστηκε και στο Εμπορικό Τρίγωνο της Αθήνας) σε λειτουργία. **σελ. 28**
- Εικόνα 3.5:* Αυτοσχέδιες ταμπέλες στο οδόστρωμα και μικροπωλητές σε καθορισμένες θέσεις στην Ερμού. **σελ. 29**
- Εικόνα 3.6:* Κτίρια της οδού Ερμού. Έντονες αντιθέσεις σε ύψη και μορφολογία. **σελ. 30**
- Εικόνα 3.7:* Ο πεζόδρομος της Αιόλου με τα τραπεζοκαθίσματα. **σελ. 33**
- Εικόνα 3.8:* Η είσοδος του πεζόδρομου της Αιόλου από την οδό Ευρυπίδου **σελ. 33**
- Εικόνα 3.9:* Διαμόρφωση και μικροπωλητές στην οδό Αιόλου **σελ. 35**
- Εικόνα 3.10:* Οι μπάρες του ηλεκτρονικού συστήματος ελέγχου εισόδου οχημάτων στο Εμπορικό Τρίγωνο σε αχρηστεία. (συμβολή Αιόλου με Σοφοκλέους). **σελ. 35**
- Εικόνα 3.11:* Η οδός Βουκουρεστίου από την Λεωφ. Ακαδημίας. **σελ. 36**
- Εικόνα 3.12:* Ο πεζόδρομος της Βουκουρεστίου από την οδό Πανεπιστημίου **σελ. 37**
- Εικόνα 3.13:* Η οδός Βουκουρεστίου. **σελ. 38**
- Εικόνα 3.14:* Προσπάθειες του Δήμου Αθηναίων να διαχωρίσει τους χώρους κίνησης πεζών και οχημάτων και να αποτρέψει τη στάθμευση. **σελ. 39**

<i>Εικόνα 3.15:</i> Η οδός Πανδρόσου	σελ. 42
<i>Εικόνα 3.16:</i> Ακτινικό οδικό δίκτυο με στενούς δρόμους στη περιοχή του Ψυρρή.	σελ. 44
<i>Εικόνα 3.17:</i> Βράδυ στον πεζόδρομο της Αγίων Αναργύρων. Ορατός ο "εξοπλισμός" των μπαρ.	σελ. 44
<i>Εικόνα 3.18:</i> Κτίρια της οδού Αγίων Αναργύρων	σελ. 45
<i>Εικόνα 3.19:</i> Η οδός Αγίων Αναργύρων στο ύψος της πλατείας των Αγίων Αναργύρων.	σελ. 46

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

<i>Εικόνα 4.1:</i> Η οδός Δράκου. Τραπεζοκαθίσματα, υψηλή και χαμηλή φύτευση. δημιουργούν ευχάριστο περιβάλλον για στάση.	σελ. 47
<i>Εικόνα 4.2:</i> Η είσοδος στο πεζόδρομο της Δράκου κλειστή για όλα τα οχήματα.	σελ. 48
<i>Εικόνα 4.3:</i> "Υποδομή" ιδιωτικής πρωτοβουλίας.	σελ. 48
<i>Εικόνα 4.4:</i> Το μεγάλο πλάτος της Δράκου επέτρεψε την διαμόρφωση με καθιστικά και άφθονο πράσινο πετυχαίνοντας ένα ευχάριστο περιβάλλον.	σελ. 50
<i>Εικόνα 4.5:</i> Στοιχεία από τη διαμόρφωση της οδού Δράκου.	σελ. 50
<i>Εικόνα 4.6:</i> Η οδός Αφροδίτης στην Πλάκα.	σελ. 51
<i>Εικόνα 4.7:</i> Κτίρια της οδού Αφροδίτης, και φύτευση ιδιωτικής πρωτοβουλίας.	σελ. 52
<i>Εικόνα 4.8:</i> Η οδός Μεθώνης.	σελ. 53
<i>Εικόνα 4.9:</i> Εικόνα "αποθηκευτικού χώρου" το χειμώνα στη Βαλτετσίου.	σελ.55
<i>Εικόνα 4.10:</i> Αυτοκίνητα το χειμώνα και τραπεζοκαθίσματα το καλοκαίρι δεν αφήνουν "ανεκμετάλλευτο" το δημόσιο χώρο στη Βαλτετσίου.	σελ. 56

<i>Εικόνα 4.11: "Κάγκελα", τραπέζοκαθίσματα και σημαντική κίνηση πεζών στην Ηρακλειδών.</i>	σελ. 58
<i>Εικόνα 4.12: Η Ηρακλειδών από την οδό Νηλέως. Ορατά τα δεκάδες σταθμευμένα δίκυκλα.</i>	σελ. 60
<i>Εικόνα 4.13: Η Διονυσίου Αρεοπαγίτου μπροστά από την είσοδο του αρχαιολογικού χώρου της Ακρόπολης.</i>	σελ. 61
<i>Εικόνα 4.14: Πολυκατοικίες στο ακραίο τμήμα προς Λεωφ. Αμαλίας.</i>	σελ. 62
<i>Εικόνα 4.15: Η συμβολή του πεζόδρομου με την Λεωφ. Αμαλίας. Διακρίνονται τα μέτρα αποτροπής εισόδου τροχοφόρων.</i>	σελ. 63
<i>Εικόνα 4.16: Νεοκλασικά κτίρια κατά μήκος της Διονυσίου Αρεοπαγίτου.</i>	σελ. 64
<i>Εικόνα 4.17: Σχέδιο από τη μελέτη πεζοδρόμησης.</i>	σελ. 64
<i>Εικόνα 4.18: Η Διονυσίου Αρεοπαγίτου με φορά από τη Λεωφ. Αμαλίας προς την Ακρόπολη.</i>	σελ. 64

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

<i>Πίνακας 5.1: Οχήματα κατά μέσο όρο στους πεζόδρομους του δείγματος.</i>	σελ. 66
<i>Πίνακας 5.2: Τα εμπόδια που συναντούν οι πεζοί στους πεζόδρομους του δείγματος</i>	σελ. 67
<i>Πίνακας 5.3: Ο εξοπλισμός που διαθέτουν οι πεζόδρομοι του δείγματος.</i>	σελ. 72

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

<i>Διάγραμμα 5.1: Χρήσεις στα ισόγεια των κτιρίων των πεζόδρομων του δείγματος.</i>	σελ. 68
<i>Διάγραμμα 5.2: Χρήσεις στους ορόφους των κτιρίων των πεζόδρομων του δείγματος.</i>	σελ. 69

<i>Διάγραμμα 5.3:</i> Ύψη κτιρίων στους εμπορικούς πεζόδρομους του δείγματος.	σελ. 70
<i>Διάγραμμα 5.4:</i> Ηλικία κτιρίων στους εμπορικούς πεζόδρομους του δείγματος.	σελ. 70
<i>Διάγραμμα 5.5:</i> Κατάσταση κτιρίων στους εμπορικούς πεζόδρομους του δείγματος.	σελ. 71
<i>Διάγραμμα 5.6:</i> Ποσοστό κτιρίων ανά χρήση στους ορόφους στους πεζόδρομους περιοχών κατοικίας του δείγματος.	σελ. 75
<i>Διάγραμμα 5.7:</i> Ποσοστό κτιρίων ανά χρήση στους ορόφους στους πεζόδρομους περιοχών κατοικίας του δείγματος.	σελ. 75
<i>Διάγραμμα 5.8:</i> Ηλικία κτιρίων στους πεζόδρομους περιοχών κατοικίας του δείγματος.	σελ. 76
<i>Διάγραμμα 5.9:</i> Κτίρια ανά ομάδα αριθμών ορόφων στους πεζόδρομους περιοχών κατοικίας.	σελ. 77
<i>Διάγραμμα 5.10:</i> Κτίρια ανάλογα με την κατάσταση στους πεζόδρομους περιοχών κατοικίας.	σελ. 77

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΕΔΙΩΝ ΕΝΤΟΣ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

<i>Σχέδιο 3.1:</i> Τομή κατά πλάτος οδού Ερμού, κλίμακα 1:400	σελ. 30
<i>Σχέδιο 3.2:</i> Τομή της οδού Αιόλου, κλίμακα 1:400	σελ. 34
<i>Σχέδιο 3.3:</i> Τομή κατά πλάτος της οδού Βουκουρεστίου, κλίμακα 1: 400.	σελ. 38
<i>Σχέδιο 3.4:</i> Τομή κατά πλάτος της οδού Πανδρόσου, κλίμακα 1:400	σελ. 41
<i>Σχέδιο 3.5:</i> Τομή κατά πλάτος οδού Αγίων Αναργύρων, κλίμακα 1: 400.	σελ. 43

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

<i>Σχέδιο 4.1:</i> Τομή κατά πλάτος της οδού Δράκου, κλίμακα 1: 500 (περίπου)	σελ. 49
<i>Σχέδιο 4.2:</i> Τομή κατά πλάτος της οδού Αφροδίτης, κλίμακα 1: 400.	σελ. 52
<i>Σχέδιο 4.3:</i> Τομή κατά πλάτος οδού Μεθώνης, κλίμακα 1: 400	σελ. 54

<i>Σχέδιο 4.4:</i> Τομή κατά πλάτος της οδού Βαλτετσίου, κλίμακα 1: 400.	σελ. 56
<i>Σχέδιο 4.5:</i> Τομή κατά πλάτος της οδού Ηρακλειδών, κλίμακα 1: 400.	σελ. 59
<i>Σχέδιο 4.6:</i> Τομή κατά πλάτος της οδού Διονυσίου Αρεοπαγίτου, κλίμακα 1: 500 (περίπου).	σελ. 62

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΕΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

<i>Χάρτης 1:</i> Πεζόδρομοι, κλίμακα 1:10.000
<i>Σχέδιο 1:</i> Χρήσεις στα ισόγεια, κλίμακα 1:2.000
<i>Σχέδιο 2:</i> Χρήσεις στους ορόφους, κλίμακα 1:2.000
<i>Σχέδιο 3:</i> Χρονολογία κατασκευής κτιρίου, κλίμακα 1:2.000
<i>Σχέδιο 4:</i> Αριθμός ορόφων, κλίμακα 1:2.000
<i>Σχέδιο 5:</i> Κατάσταση κτιρίων, κλίμακα 1:2.000

Ευχαριστίες

Να κάνεις διπλωματική εργασία τελικά είναι δύσκολο...

Ευτυχώς και για εμένα υπήρξαν άνθρωποι που με βοήθησαν ακόμη και με μια ελάχιστη συνδρομή.

Ευχαριστώ την αδερφή μου Παναγιώτα, τις συναδέλφους Σοφία Φεργάδη, Καλλιόπη Παπαδοπούλου και Κατερίνα Μαραγκουδάκη για τις πληροφορίες και τις συμβουλές ή και τον καλό λόγο και το κουράγιο που μου έδωσαν.

Ακόμη τους:

- κα Αναστασιάδη της Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας ΑΕ,
- κα Ζογκόλη, κα Τσουρογιάννη και κο Κορμανό της Διεύθυνσης Ειδικών Έργων Αναβάθμισης Περιοχών του ΥΠΕΧΩΔΕ
- τις υπαλλήλους της Διεύθυνσης Σχεδίου Πόλεως του Δήμου Αθηναίων
- τους καθηγητές του ΕΜΠ Αθανάσιο Αραβαντινό και Θάνο Βλαστό
- την Εύη και την Τζούλη

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ-ΣΤΟΧΟΙ-ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	3
1. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ	4
1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ	4
1.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ	5
1.2.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΒΑΘΜΟ ΑΝΟΧΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ.....	5
1.2.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ	5
1.3 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ.....	6
1.5 ΟΙ ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ	8
1.6 ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΩΣ ΜΕΤΡΑ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ.....	9
2. ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΣΕ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ	11
2.1 Η ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ.....	11
2.2 ΠΡΩΤΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ	11
2.3 ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	14
2.3.1 ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ	14
2.3.2 ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	15
2.4 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ	15
2.4.1 ΦΑΣΕΙΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥΣ	15
2.4.2 ΦΟΡΕΙΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	17
2.5 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	18
2.6 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ	20
2.6.1 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ	20
2.6.2 Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ.....	22
2.6.2.1 ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ.....	22
2.6.2.2 ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΟΠΩΣ ΕΚΦΡΑΖΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΥΠΟ.....	23
2.6.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ	24
3. ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ	25
3.1 ΕΡΜΟΥ – ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΡΙΓΩΝΟ	25
3.2 ΑΙΟΛΟΥ – ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΡΙΓΩΝΟ.....	32
3.3 ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ.....	36
3.4 ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ – ΠΛΑΚΑ/ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ.....	40

3.5 ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ - ΨΥΡΡΗ	43
4. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ.....	47
4.1 ΔΡΑΚΟΥ - ΚΟΥΚΑΚΙ	47
4.2 ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ - ΠΛΑΚΑ.....	51
4.3 ΜΕΘΩΝΗΣ – ΕΞΑΡΧΕΙΑ	53
4.4 ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ - ΕΞΑΡΧΕΙΑ	55
4.5 ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ - ΘΗΣΕΙΟ	58
4.6 ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΟΥ - ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗ.....	61
5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	65
5.1 ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ.....	65
5.2 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ.....	73
5.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ ΜΕ ΤΙΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΤΥΠΟΥ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ.....	78
5.4 ΟΙ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	79
5.5 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ ΠΟΥ ΜΕΛΕΤΗΣΑΜΕ.....	81
6. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	82
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	85
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	88

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ-ΣΤΟΧΟΙ-ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Αυτή η διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο την έρευνα σε 11 πεζόδρομους της κεντρικής Αθήνας, 5 εμπορικούς και 6 περιοχών κατοικίας, ως προς τα μορφολογικά και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά τους.

Τα συμπεράσματα στηρίζονται σε έρευνα πεδίου, που αποτυπώνει την κατάσταση των πεζόδρομων του δείγματος όπως καταγράφηκε τον Δεκέμβριο του 2001. Καταγράφηκαν πεζοί και οχήματα, ο εξοπλισμός των πεζόδρομων καθώς και το κτιριακό απόθεμα.

Για την απογραφή του κτιριακού αποθέματος επιλέχθηκαν τμήματα των πεζόδρομων κατά μήκος ενός έως τριών οικοδομικών τετραγώνων. Σε χάρτες έχουν καταγραφεί οι ηλικίες, η κατάσταση, το ύψος και οι χρήσεις των κτιρίων.

Εντός των ορίων αυτών των τμημάτων έγιναν και οι παρατηρήσεις ως προς τον εξοπλισμό (σήμανση, φωτισμό, δοχεία απορριμμάτων, καθιστικά και φύτευση) των πεζόδρομων, την παρουσία των πεζών και των οχημάτων. Τα αποτελέσματα των παρατηρήσεων συγκεντρώθηκαν σε πίνακες στο παράρτημα.

Ειδικά οι μετρήσεις πεζών και τροχοφόρων έγιναν για χρονικά διαστήματα δέκα λεπτών (καθολική δειγματοληψία) και ανάχθηκαν ανά λεπτό ανά μέτρο. Τα σταθμευμένα οχήματα ανάχθηκαν ανά εμβαδόν της παρατηρούμενης περιοχής.

Αρχικά δίνονται ο ορισμός και η σημασία γενικά των πεζόδρομων, έπειτα το ιστορικό της εμφάνισής τους. Σημαντικό για να εξαχθούν συμπεράσματα είναι και η αναφορά του πώς αντιλαμβάνονται και κρίνουν οι ερευνητές τον σχεδιασμό των πεζόδρομων που έχουν υλοποιηθεί στην Αθήνα, καθώς και σχόλια του κοινού για τη λειτουργία τους όπως αποτυπώνονται από άρθρα του τύπου.

1. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ

Με τον όρο «πεζόδρομος» εννοούμε οδό που στο σύνολο, η σχεδόν στο σύνολο του πλάτους της, δηλαδή ανάμεσα στις δύο ρυμοτομικές γραμμές της, χρησιμοποιείται κυρίως για την κίνηση των πεζών. Έτσι οι πεζόδρομοι αντιδιαστέλλονται από τα πεζοδρόμια, που γενικά είναι στενές λωρίδες κίνησης των πεζών στις παρυφές και κατά μήκος κάποιου δρόμου τροχοφόρων. Είναι φυσικό ότι υπάρχουν περιπτώσεις που και οι δύο όροι μπορούν να χρησιμοποιηθούν, λ.χ. ένα πολύ πλατύ πεζοδρόμιο δίπλα σε μια οδό αυτοκινήτων, αν μάλιστα τούτο διαχωρίζεται κάπως από την οδό, μπορεί να χαρακτηριστεί και ως πεζόδρομος. (Αραβαντινός, Αθ. 1993: 561)



Πηγή: Τοπική εφημερίδα «Η Φωνή του Αλίμου», Μάιος 2002

Εικόνα 1.1: Παράδειγμα πεζόδρομου-διευρυμένου πεζοδρομίου δίπλα σε οδό τροχοφόρων

Φυσικά, ένας πεζόδρομος δεν είναι απαραίτητο να κινείται ανάμεσα σε δύο ρυμοτομικές γραμμές. Έχουμε περιπτώσεις μιας ελεύθερης χάραξης του μέσα στο πράσινο (μονοπάτι), ή κατά μήκος μιας ακτής και φυσικά σε συνδυασμό με πλατειές και άλλους κοινόχρηστους χώρους. Έτσι το πλάτος ενός πεζόδρομου δεν είναι κάτι που πρέπει να παραμένει σταθερό σε όλο το μήκος του. Δεν έχουμε δηλαδή μια κατάσταση ανάλογη με τις λωρίδες κίνησης οχημάτων που γενικά κρατούν το ίδιο πλάτος στο δρόμο. Όμως παρά την ευελιξία που μας επιτρέπεται ως προς το πλάτος και τα άλλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του πεζόδρομου, μπαίνουν κάποιοι περιορισμοί ως προς το ελάχιστο πλάτος του, εφόσον στον πεζόδρομο δύνανται να κινηθούν οχήματα έκτακτης ανάγκης. (Αραβαντινός, Αθ. 1993: 561)

1.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

1.2.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΒΑΘΜΟ ΑΝΟΧΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Ανάλογα με το βαθμό ανάμιξης του πεζού με τα τροχοφόρα μπορούμε να διακρίνουμε τους δρόμους για τους πεζούς στις πιο κάτω κατηγορίες με αναφορά στους πεζόδρομους που εξετάζουμε σε αυτή την εργασία:

1. *Αμιγείς πεζόδρομοι*, όπου αποκλείεται η κίνηση τροχοφόρων (π.χ. Δράκου, Αφροδίτης, Μεθώνης, Διονυσίου Αρεοπαγίτου, Πανδρόσου). Σε αυτή τη κατηγορία οι συνθήκες ή η διαμόρφωση ή και τα δύο μαζί αποκλείουν ολοκληρωτικά κάθε τροχοφόρο. Συγκεκριμένα, οι κλίσεις και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου (πλάτος, στροφές) ή η διαμόρφωση του (σκαλιά, εμπόδια, τύπος και αντοχή δαπέδου κλπ) δεν επιτρέπουν τη διάβαση από αυτούς. Επίσης, σε αυτή την κατηγορία ανήκουν και πεζόδρομοι που έχουν οριστεί ως «αμιγείς», ωστόσο επιτρέπεται η διέλευση των οχημάτων έκτακτης ανάγκης (ασθενοφόρα, πυροσβεστικά) ή οχημάτων μεταφορών, αλλά και απορριμματοφόρων αν δεν έχει οριστεί αλλιώς η αποκομιδή των απορριμμάτων.
2. *Πεζόδρομοι με πρόσβαση τροχοφόρων για ορισμένες ώρες*, π.χ. εμπορικοί πεζόδρομοι όπου επιτρέπεται η είσοδος σε οχήματα τροφοδοσίας όταν τα καταστήματα είναι κλειστά (Ερμού, Αιόλου, Βουκουρεστίου, Βαλτετσίου).
3. *Πεζόδρομοι με πρόσβαση για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων*, συνήθως των κατοίκων της περιοχής για να σταθμεύσουν σε προκαθορισμένες θέσεις (Ηρακλειδών). Ακόμη σε ορισμένους κεντρικούς πεζόδρομους πόλεων επιτρέπεται η διέλευση δημοσίων μέσων μεταφοράς.
4. *Πεζόδρομοι με «ήπια» κυκλοφορία τροχοφόρων (woonerf)*, με χαμηλές ταχύτητες και προτεραιότητα των πεζών (Αγίων Αναργύρων).

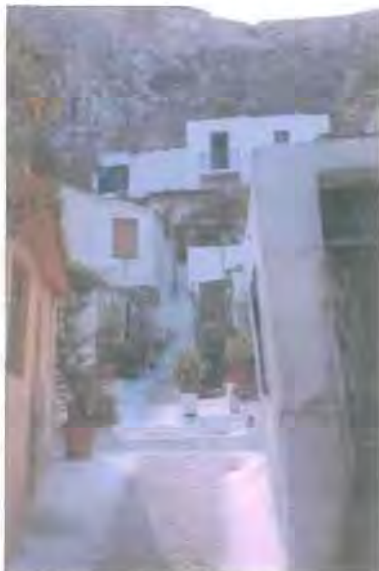
1.2.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ

Ανάλογα με τη χρήση στην οποία εντάσσεται ένας πεζόδρομος, και την οποία φυσικά εξυπηρετεί, μπορεί να του αποδοθεί ένας ακόμη χαρακτηρισμός:

1. *Πεζόδρομοι περιοχών κατοικίας* (Δράκου, Αφροδίτης, Μεθώνης, Βαλτετσίου, Ηρακλειδών, Διονυσίου Αρεοπαγίτου)

2. *Πεζόδρομοι κέντρων πόλεων και ειδικότερα εμπορικοί πεζόδρομοι* (Ερμού, Αιόλου, Βουκουρεστίου, Πανδρόσου, Αγίων Αναργύρων)
3. *Πεζόδρομοι ιστορικών ή παραδοσιακών τμημάτων οικισμού* (Αφροδίτης-Πλάκα)
4. *Πεζόδρομοι περιοχών του δευτερογενούς τομέα, όπως λ.χ. των βιοτεχνικών κέντρων*
5. *Τουριστικοί πεζόδρομοι* (Πανδρόσου, Διονυσίου Αρεοπαγίτου)
6. *Πεζόδρομοι σε περιοχές ψυχαγωγικών εγκαταστάσεων*
7. *Πεζόδρομοι/μονοπάτια ενταγμένα στα πάρκα, στους αρχαιολογικούς χώρους, σε αθλητικές εγκαταστάσεις και σε άλλους ελεύθερους χώρους.* (Αραβαντινός, Αθ. 1993:563-567 και 1997: 462-463)

Οι λόγοι που υπαγορεύουν την κατάταξη των πεζόδρομων ανάλογα με τις χρήσεις που εξυπηρετούν σχετίζονται κυρίως με τις ειδικές προδιαγραφές μορφής και εξοπλισμού που απαιτούνται για κάθε κατηγορία.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 1.2: Δρόμος στην Πλάκα-Αναφιώτικα, στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας. Πεζόδρομος εκ των πραγμάτων.

1.3 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

Ο σχεδιασμός της κίνησης του πεζού είναι ένα πρόβλημα αρχιτεκτονικής, πρόβλημα κατασκευής και πρόβλημα οργάνωσης των ευρύτερων δικτύων της πόλης. Ο χώρος για τον πεζό συνδέεται με την αρχιτεκτονική των παρακείμενων κτιρίων που προβάλλονται πάνω του και αρθρώνεται με την αρχιτεκτονική των δικτύων μετακίνησης και ιδιαίτερα της δημόσιας συγκοινωνίας. (Αραβαντινός, Αθ. 1997: 459)

Ένας πεζόδρομος, όπως προαναφέραμε, ορίζεται μορφολογικά, αισθητικά, και λειτουργικά. Ειδικά ως προς τις λειτουργίες που εξυπηρετεί ένας (αστικός) πεζόδρομος, αυτές ουσιαστικά αντανακλούν την ανθρώπινη ανάγκη για κοινωνικοποίηση. Η πρωταρχική λειτουργία ενός πεζόδρομου είναι να προσφέρει τη δυνατότητα μεγαλύτερης οικειοποίησης του (αστικού) περιβάλλοντος από τους πεζούς.

Βέβαια, ο σχεδιασμός του, σε μεγάλο βαθμό, υπαγορεύεται από τη κατηγορία στην οποία ανήκει ο εκάστοτε πεζόδρομος (βλ. παραπάνω). Από τις χρήσεις που εξυπηρετεί και κατά συνέπεια από τον φόρτο πεζών που θα φιλοξενεί. Από τη μορφολογία και το μέγεθος των κτιρίων της περιοχής.

Ακόμη στο συνολικό σχεδιασμό για τις πεζοδρομήσεις κέντρων πόλεων πρέπει να υπάρχει μέριμνα για τις ανάγκες σε χώρους στάθμευσης των αυτοκινήτων εγγύς της πεζοδρομημένης περιοχής, η τόνωση των μέσων μαζικής μεταφοράς με παράλληλα μέτρα αποτροπής της χρήσης του αυτοκινήτου στο κέντρο των πόλεων, και η ύπαρξη δακτυλίου περιμετρικά της πεζοδρομημένης περιοχής μήκους όχι πάνω του 1,5 με 2 χιλιόμετρα¹.

Η ευχάριστη βόλτα των πεζών σε έναν πεζόδρομο εξασφαλίζεται καλύτερα όταν υπάρχουν τρόποι προφύλαξης από τις καιρικές συνθήκες (βροχή, έντονο ήλιο, ζέστη).² Έτσι, π.χ. γίνονται επιλογές για πράσινο ή σκίαστρα ή παρόδιες στοές κ.ο.κ.

Ο σχεδιασμός των πεζόδρομων είναι μια πολύπλοκη διαδικασία που βασίζεται στη διαπίστωση των αναγκών, πιθανών προβλημάτων και πιθανών λύσεων όπως και ανάλυση των τοπικών φυσικών, οικονομικών και κοινωνικών χαρακτηριστικών. Μια ανάλυση όταν αξιολογηθεί σωστά μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να υποστηρίξει βασικές προτάσεις που αφορούν την αναγκαιότητα και εφικτότητα της δημιουργίας πεζόδρομων σε μια δεδομένη αστική περιοχή.

Ειδικά το σχέδιο διαμόρφωσης είναι το κύριο σημείο αναφοράς για το φυσικό σχεδιασμό. Είναι η σχέση μεταξύ των διαστάσεων του ίδιου του χώρου, του εξοπλισμού και του αριθμού των χρηστών και των δραστηριοτήτων που προβλέφθηκαν για τον πεζόδρομο.

¹ Από συζήτηση με τον καθηγητή του ΕΜΠ Αθανάσιο Αραβαντινό.

² Αυτό από τα παλιά χρόνια εξασφαλιζόταν με παρόδιες στοές (porticos) κατά μήκος των κτιρίων (για τη βροχή) αλλά κυρίως κρατώντας το πλάτος των δρόμων πολύ στενό (για τον ήλιο).

Γενικά ο σχεδιασμός περιέχει λεπτομερή σχέδια για τις μεταφορές, συγκοινωνιακές μελέτες, τα δίκτυα κοινής ωφέλειας και φυσικά για τη διαμόρφωση και τον εξοπλισμό.

Τέλος, η μορφή ακριβώς που θα πάρει ένας πεζόδρομος είναι σημαντική παράμετρος και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό και από τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν. Η επιλογή τους θα πρέπει να γίνει λαμβάνοντας υπόψη τη συντήρηση, το κόστος επισκευών, αισθητικές αξίες και τη γενική εμφάνιση. Το κόστος θα πρέπει να εκτιμηθεί τόσο ως προς το αρχικό κόστος αλλά και για τον κύκλο ζωής του έργου, δηλαδή, τη διάρκεια ζωής τους, το κόστος συντήρησης, το κόστος αντικατάστασης και το κόστος του χρήματος. (ΥΧΟΠ, 1980, Brambilla, Longo, 1977)

Ειδικά μέτρα πρέπει να λαμβάνονται στη διαμόρφωση των πεζόδρομων (και γενικά των χώρων όπου κινούνται πεζοί) για την ασφαλή και άνετη κίνηση τους. Το «ειδικό» έγκειται τόσο στα άτομα με ειδικές ανάγκες (π.χ. άτομα σε αναπηρικά αμαξίδια, τυφλοί, κα) αλλά και σε ευρύτερες ομάδες πληθυσμού που, αν και, τα άτομα είναι αρτιμελή και υγιή μπορούν να βρεθούν σε καταστάσεις μειωμένης ικανότητας όρασης και κίνησης λόγω ηλικίας (κάτω των 12 και πάνω των 65 χρόνων), μέθης – επήρειας ναρκωτικών ουσιών, προσωρινής ανικανότητας λόγω ατυχημάτων, αλλά και γονείς με μικρά παιδιά ή όταν πεζοί προσπαθούν να μεταφέρουν βαλίτσες ή ογκώδη αντικείμενα. Οπότε μέτρα που διευκολύνουν την κυκλοφορία όπως ράμπες, κλπ εξυπηρετούν όλο τον πληθυσμό, που σε κάποια φάση της ζωής του ίσως βρεθεί σε κάποια από τις προαναφερθείσες δύσκολες καταστάσεις, και όχι μόνο το σχετικά μικρό ποσοστό των ΑΜΕΑ ως προς το γενικό πληθυσμό. (Tolley, 1990, www.minenv.gr)

1.5 ΟΙ ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

Οι πεζοδρομήσεις έχουν ως θετικά αποτελέσματα υψηλά στάνταρ περιβάλλοντος, δηλαδή, μειωμένη ρύπανση, μειωμένο θόρυβο και ουσιαστικά ανύπαρκτο κίνδυνο ατυχημάτων για τους πεζούς. Ακόμη, βελτιώνεται αισθητικά το περιβάλλον μέσα στο οποίο κινούνται οι πεζοί, προσφέρονται δυνατότητες για ανάπτυξη κοινωνικών σχέσεων και δραστηριοτήτων, γίνεται καλύτερη η ψυχολογική κατάσταση των διακινούμενων. (Γρηγορόπουλος, κ.α. 1978:1).

Η πεζοδρόμηση δρόμων που πριν χρησιμοποιούνταν για την κυκλοφορία των οχημάτων αποσκοπεί συνήθως στους εξής συγκεκριμένους στόχους που είναι συγχρόνως και τα βασικά πλεονεκτήματα στα οποία στοχεύει η δημιουργία τους:

1. Προστασία και άνεση στη διακίνηση των πεζών.

2. Τόνωση ειδικών χρήσεων γης ή λειτουργιών που πριν υποβαθμίζονταν λόγω ένταξης τους σε ακατάλληλο περιβάλλον.
3. Τόνωση του λειτουργικού συσχετισμού μεταξύ συναφών στοιχείων κοινωνικού εξοπλισμού που σήμερα είναι απομονωμένα ή λειτουργικά ασύνδετα.
4. Ανάπλαση τοπική ή ευρύτερη του αστικού περιβάλλοντος με απομάκρυνση της κυκλοφορίας και στάθμευσης των οχημάτων, μείωση του θορύβου και της ρύπανσης της ατμόσφαιρας, βελτίωση του αισθητικού περιβάλλοντος κλπ.
5. Ενθάρρυνση και ενίσχυση της εμπορευματικής κίνησης αν και όπου αυτό είναι επιθυμητό.

Η μεθόδευση των στόχων αυτών θα πρέπει ταυτόχρονα να συνδυάζεται με την επιδίωξη για περιορισμό κατά το δυνατό των αρνητικών επιπτώσεων στη λειτουργία του κυκλοφοριακού συστήματος της ευρύτερης περιοχής γύρω από τη ζώνη που πεζοδρομείται. (Γιαννόπουλος, 1980:5)

Ειδικά η πεζοδρόμηση κεντρικών εμπορικών δρόμων παρουσιάζει οικονομικά πλεονεκτήματα για τα καταστήματα, λόγω αύξησης της θελκτικότητας της περιοχής. Διεθνώς έχει παρατηρηθεί μια αύξηση των πωλήσεων τουλάχιστον 10% αμέσως μετά την εφαρμογή της πεζοδρόμησης. (Γρηγορόπουλος, κ.α. 1978:1).

1.6 ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΩΣ ΜΕΤΡΑ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ

Οι παραπάνω στόχοι δημιουργίας των πεζόδρομων είναι κατεξοχήν στόχοι πολεοδομικής και περιβαλλοντικής αναβάθμισης των αστικών κέντρων. Γιαυτό οι πεζόδρομοι θα πρέπει να συνδυάζονται με μια σειρά μέτρων που θα εντάσσονται σε γενικότερες πολιτικές που έχουν στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές. Μπορούμε να αναφέρουμε:

1. Ορθολογική κατανομή των χρήσεων γης στο χώρο ώστε να λειτουργεί καλύτερα η κάθε χρήση.
2. Κυκλοφοριακές βελτιώσεις στο οδικό δίκτυο, οδική παράκαμψη του κέντρου, δημιουργία χώρων στάθμευσης περιμετρικά της πεζοδρομημένης περιοχής, βελτίωση των δημόσιων μέσων μεταφοράς, κλπ.

3. Βελτίωση και ανάδειξη των όψεων των κτιρίων και του δημόσιου χώρου, με τον καθορισμό προτύπων, συντήρηση, κλπ.

Ειδικά οι πεζόδρομοι εντάσσονται στα μέτρα της δεύτερης κατηγορίας οπότε θα πρέπει να θεωρούνται ως τμήμα μιας γενικότερης πολεοδομικής πολιτικής. (Γιαννόπουλος, 1980:5-6)



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 1.3: Τουρ (Γαλλία). Πεζοδρομήσεις στον ιστορικό (μεσαιωνικό) πυρήνα της πόλης με αναπαλαιώσεις κτιρίων. Οι χρήσεις που επικρατούν είναι εμπόριο, εστιατόρια, καφετέριες, μπαρ. Περιμετρικά του κέντρου της πόλης υπάρχουν περίπου 4 μεγάλοι υπόγειοι χώροι στάθμευσης.

2. ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΣΕ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ

2.1 Η ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

Στην αρχαία Ρώμη υπήρχε ήδη μια τυπολογία δρόμων (450 π.Χ.) που αναφέρει και διαχωρίζει τους πεζόδρομους της εποχής από τους δρόμους για τροχοφόρα: ο δρόμος για πεζούς ονομάζεται *initer*, ο δρόμος μιας άμαξας *actus*, ο δρόμος για να διασταυρωθούν δύο άμαξες *via*. (Ανανιάδου-Τζημοπούλου, 1997:27) Επίσης, όταν νύχτωνε αποκλείονταν οι βαριές άμαξες από τον εσωτερικό πυρήνα της πόλης. Αλλά και από άλλες ιστορικές αναφορές, η κυκλοφορία των αμαξών επιτρεπόταν μόνο στα κέντρα των πόλεων και μόνο ορισμένες ώρες της ημέρας. (Hass-Clau, 1990)

Τον 16^ο αιώνα, Ο Leonardo da Vinci σχεδίασε ένα σύστημα διαφορετικών επιπέδων για τους πεζούς και την κυκλοφορία των αμαξών. Στο σχέδιο του υπήρχαν κρεμαστοί δρόμοι για να κυκλοφορούν εύκολα οι πεζοί, ενώ σε ένα χαμηλότερο επίπεδο κυκλοφορούσαν τα οχήματα. Τα δύο επίπεδα του δρόμου επικοινωνούσαν με ελικοειδείς σκάλες. (Aravantinos, 1963)



Πηγή: Aravantinos, 1963

Εικόνα 2.1: Σχέδιο του Leonardo Da Vinci για διαχωρισμό κινήσεων πεζών – τροχοφόρων

Τα παραπάνω αποδεικνύουν ότι, ακόμη και από την προβιομηχανική εποχή, ήδη από την εμφάνιση και τη γενίκευση της χρήσης τους, τα τροχοφόρα αποτέλεσαν πρόβλημα, για τη λύση του οποίου χρησιμοποιήθηκαν περιορισμοί και έτσι σταδιακά «γεννήθηκαν» οι πεζόδρομοι όπως τους ορίζουμε και σήμερα.

2.2 ΠΡΩΤΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

Στην Ευρώπη οι πεζοδρομήσεις έγιναν για να ικανοποιήσουν από λειτουργικούς σκοπούς, όπως στρατηγικές για τον έλεγχο της κυκλοφορίας τροχοφόρων, μέχρι

ανθρωπιστικούς που αφορούσαν τη διατήρηση του αστικού ιστού και τη βελτίωση των συνθηκών κατοικίας στις κεντρικές περιοχές των πόλεων. Στην Αμερική οι πεζοδρομήσεις επικεντρώνονταν κύρια στην αναζωογόνηση του εμπορικού κέντρου. (Brambilla, Longo, 1977:63)

Οι πεζόδρομοι πρωτοεμφανίστηκαν στις ευρωπαϊκές πόλεις στα τέλη της δεκαετίας του '40, ως μέρος των σχεδίων ανοικοδόμησης πόλεων όπως το Ρότερνταμ και η Στοκχόλμη. Αυτές οι πόλεις υιοθέτησαν πολιτικές που διαχώριζαν τους τύπους κυκλοφορίας αλλά και τις αστικές λειτουργίες προλαμβάνοντας την επόμενη τάση στο σχεδιασμό. Τέτοια σχέδια ήταν άκρως πρωτοποριακά για εκείνη την εποχή, όταν σε πολλές άλλες ευρωπαϊκές πόλεις οι πολεοδόμοι προτιμούσαν να φαρδύνουν τους δρόμους και να κατεδαφίσουν ολόκληρα οικοδομικά τετράγωνα προς όφελος της κυκλοφορίας των τροχοφόρων και τις νέες οικοδομές, με αποτέλεσμα να χαθεί ο χαρακτήρας του ιστορικού πυρήνα των πόλεων αυτών.

Εκείνη την εποχή (τέλη της δεκαετίας του '40) δεν μπορούσε να προβλεφθεί η επικείμενη έκρηξη της κυκλοφορίας ιδιωτικών αυτοκινήτων στις ευρωπαϊκές πόλεις. Ωστόσο, στα τέλη της δεκαετίας του '50 τα προβλήματα ήταν ήδη πολύ σοβαρά. Ο αριθμός των οχημάτων ήταν τόσο μεγάλος ώστε τίποτα να μην μπορεί να γίνει ώστε να διευκολυνθεί η κυκλοφορία τους στο κέντρο των πόλεων όσο κι αν προσπαθούσαν οι πολεοδόμοι να εκσυγχρονίσουν τις κεντρικές περιοχές. Υπήρχαν καθυστερήσεις στις τροφοδοσίες, οι περιβαλλοντικές συνθήκες είχαν υποβαθμιστεί και υπήρχε κίνδυνος για την ασφάλεια των πεζών. Πλέον ήταν φανερό ότι για να επιβιώσουν οι ιστορικοί πυρήνες των πόλεων έπρεπε να απομακρυνθούν τα ιδιωτικά αυτοκίνητα. Η απαγόρευση της κυκλοφορίας στα ιστορικά και τα εμπορικά κέντρα των πόλεων έγινε έκτοτε μια ευρέως διαδεδομένη πολιτική που, που ήδη στα μέσα της δεκαετίας του '70, είχε υιοθετηθεί από όλες τις μεγάλες πόλεις. (Brambilla, Longo, 1977:10)

Οι πρώτοι πεζόδρομοι εφαρμόστηκαν αρκετά απότομα, χωρίς κατάλληλη ενημέρωση των ενδιαφερομένων και γιαυτό συνάντησαν σημαντική αντίθεση. Τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η Strøget στην Κοπεγχάγη. Το 1962 έκλεισε πειραματικά με πρωτοβουλία της δημοτικής αρχής και δύο χρόνια αργότερα έγινε μόνιμος πεζόδρομος εφόσον οι αρχικές αντιδράσεις αποδείχτηκαν αβάσιμες και διαφάνηκαν τα θετικά αποτελέσματα. Ένα χρόνο μετά το πειραματικό κλείσιμο της, μόνο 72% της προηγούμενης κυκλοφορίας βρέθηκε στους γύρω δρόμους και αυτό μειώθηκε κατά 38% στις ώρες αιχμής, χωρίς φυσικά να σημειωθούν τα μπουτλιαρίσματα για τα οποία προειδοποιούσαν η αστυνομία, το Υπουργείο Συγκοινωνιών και οι περισσότεροι

συγκοινωνιολόγοι. Παράλληλα, η κυκλοφορία των πεζών αυξήθηκε κατά 48% στον πεζόδρομο συμβάλλοντας στην τόνωση του εμπορίου. (Γρηγορόπουλος, 1978)



Πηγή: Carmen Hass-Klau, 1990.

Εικόνα 2.2: Τυπικός δρόμος στη Βενετία. Από την ίδρυση της πόλης, συνειδητά αποκλείστηκε κάθε κίνηση τροχοφόρου. Σήμερα η Βενετία αποτελεί απόδειξη ότι οι τροφοδοσίες σε μια πόλη μπορούν να γίνουν και χωρίς τη χρήση τροχοφόρων και υπόδειγμα διαχωρισμού κινήσεων πεζών και τροχοφόρων.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 2.3: Τυπικός δρόμος από ένα νησί των Κυκλάδων (Σίκινος). Από τις εποχές που ο "πεζόδρομος" ήταν αυτονόητος στον σχεδιασμό.

2.3 ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Μέχρι το Σεπτέμβριο του 1978 όπου κατασκευάστηκε ο εμπορικός πεζόδρομος της Βουκουρεστίου στο κέντρο της Αθήνας, οι πιο γνωστές μόνιμες πεζοδρομήσεις στην Ελλάδα ήταν εκείνες των οδών Δ. Γούναρη στη Θεσσαλονίκη και των οδών Τοσίτσα και Γρηγορίου Ε΄ στην Αθήνα. (Γιαννόπουλος, 1980:9)

2.3.1 ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

Με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Αθηναίων πεζοδρομήθηκαν η Γρηγορίου Ε΄ (μεταξύ Ακαδημίας και Πανεπιστημίου) και η Τοσίτσα (μεταξύ Πολυτεχνείου και Μουσείου). Και οι δύο δρόμοι ήταν μικρής κυκλοφοριακής σημασίας και χωρίς εμπορικές χρήσεις κατά μήκος τους άρα μπορούν να χαρακτηριστούν ως ανώδυνες επεμβάσεις γιατί δεν προκάλεσαν αντιδράσεις και δεν επηρέασαν την κυκλοφορία των οχημάτων. (Γρηγορόπουλος, 1978:75)

Στα τέλη της δεκαετίας του '70 εμφανίστηκαν και τα πρώτα παραδείγματα μη μόνιμων πεζόδρομων. Έτσι, με αστυνομική διάταξη της Τροχαίας Αθηνών, απαγορευόταν ορισμένες ώρες της ημέρας η διέλευση τροχοφόρων από την οδό Θεμιστοκλέους μεταξύ των οδών Ακαδημίας και Πανεπιστημίου, και η είσοδος τροχοφόρων στο τρίγωνο που περικλειόταν από τις οδούς Σταδίου, Ερμού και Αθηνάς (Εμπορικό Τρίγωνο) ορισμένες μέρες την περίοδο των Χριστουγέννων και του Πάσχα. Οι απαγορεύσεις αυτές γίνονταν για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πεζών που έκαναν τις αγορές τους στις περιοχές αυτές. Τέλος, η Τροχαία, για παρόμοιους λόγους (διευκόλυνση της κίνησης των πεζών για οποιοδήποτε λόγο βρισκονταν εκεί) απαγόρευσε τη διέλευση τροχοφόρων ορισμένες ώρες της ημέρας κατά τους καλοκαιρινούς μήνες σε δρόμους που είχαν μεγάλη κίνηση πεζών όπως στη Φωκίωνος Νέγρη, σε δρόμους της Πλάκας κλπ.. (Γρηγορόπουλος, Σ. 1978:75)

Το 1978 πεζοδρομήθηκε η οδός Βουκουρεστίου, σημαντικός εμπορικός δρόμος με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο, θέμα που αποτέλεσε τροφή για καθημερινές συζητήσεις για πολλούς μήνες. Η πεζοδρόμηση αυτή είχε το χαρακτηριστικό ότι έγινε στα πλαίσια μιας ευρύτερης οργανωμένης προσπάθειας ανάπλασης και βελτίωσης των ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων σε αστικές περιοχές. Προηγήθηκε επίσης πλήρης κυκλοφοριακή μελέτη η οποία συνεχίστηκε για έναν ακόμη χρόνο μετά την πεζοποίηση. (Γιαννόπουλος, 1980:9)

2.3.2 ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Η πεζοδρόμηση της Δ. Γούναρη (μεταξύ Εγνατίας και Μ. Αλεξάνδρου) ήταν η πρώτη ολοκληρωμένη εφαρμογή πεζοδρόμησης στην Ελλάδα σε δρόμο με διάφορες λειτουργίες και χρήσεις. Σημαντικό κίνητρο ήταν η ύπαρξη αρχαίων κάτω από το δρόμο αλλά και η μικρή σημασία του στον οδικό ιστό της πόλης παρά τη θέση του και τα χαρακτηριστικά του.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η πραγματοποίηση της με τους υπάρχοντες νόμους, ελλείπει εκείνη τη εποχή πολεοδομικής νομοθεσίας σχετικά με πεζόδρομους. Η Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Θεσσαλονίκης, που είχε συλλάβει και την ιδέα της πεζοδρόμησης, ξεκίνησε θεωρώντας το δρόμο ως κοινόχρηστο χώρο της πόλης και προχώρησε με ό,τι δεν απαγορευόταν ρητά από το νόμο, στηριγμένη βέβαια σε σχετικό νόμο σύμφωνα με τον οποίο αρμόδιος για τέτοιου είδους επεμβάσεις είναι ο Δήμος. (Γρηγορόπουλος, 1978)

2.4 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

2.4.1 ΦΑΣΕΙΣ³ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥΣ

Στα τέλη της δεκαετίας του '70, τις πρώτες προσπάθειες για τη δημιουργία πεζόδρομων στο κέντρο της Αθήνας ακολούθησαν για πολλούς μήνες καθημερινή συζήτηση. Το ότι οι πεζόδρομοι ήταν γενικά επιθυμητοί και το ότι αποτελούσαν βελτίωση των συνθηκών ζωής και εργασίας στις σημερινές πόλεις δεν αμφισβητούνταν σχεδόν από κανένα. Ο σκεπτικισμός για την δημιουργία τους βασιζόταν στις επιπτώσεις που θα είχαν στην κυκλοφορία των οχημάτων και λιγότερο κατά πόσο εντάσσονταν σε ένα γενικότερο πλέγμα μέτρων για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της πόλης. Εξάλλου, οι επιπτώσεις των πεζόδρομων πάνω στην κυκλοφορία των οχημάτων και κυρίως οι αρνητικές είναι και αυτές που γίνονται αντιληπτές από το ευρύ κοινό και αποτελούν κύριο θέμα συζήτησης και αντιρρήσεων. (Μπιτσάνη, Χαραλαμπίδης 1990:19)

Πάντως, από τις πρώτες προσπάθειες δημιουργίας πεζόδρομων μέχρι σήμερα τα πράγματα έχουν προχωρήσει αρκετά. Οι πεζοδρομήσεις που ξεκίνησαν το 1975 ως «ανώδυνα πειράματα» έχουν γενικευθεί και είναι κοντά στην επίτευξη του στόχου για

³ Όπως τις αναφέρουν οι Μπιτσάνη, Χαραλαμπίδης στη διάλεξη τους για το τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του ΕΜΠ: «Βουκουρεστίου: ο πρώτος εμπορικός πεζόδρομος», 1990.

ενιαίο πλέγμα πεζόδρομων που θα διατρέχουν το κέντρο της πρωτεύουσας ενοποιώντας σημεία πολιτιστικού και περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος, όπως προωθούνται από μεγαλεπήβολα σχέδια του ΥΠΕΧΩΔΕ εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας το 2004 (βλ. 2004: Η άλλη Αττική-Η άλλη Αθήνα) με κύριο φορέα υλοποίησης την Εταιρία Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων ΑΕ.

Μπορούμε να διακρίνουμε τις παρακάτω φάσεις δημιουργίας πεζόδρομων:

1. Περίοδος 1975-1978

Στην πρώτη αυτή φάση δημιουργούνται οι πεζόδρομοι της οδού Τοσίτσα και της οδού Γρηγορίου Ε΄.

2. Περίοδος 1978-1979

Το χρονικό αυτό διάστημα πεζοδρομούνται η Βουκουρεστίου (μεταξύ Πανεπιστημίου και Ακαδημίας) και η μικρή πάροδος της η Βαλαωρίτου, ενώ με απόφαση της Τροχαίας απαγορεύεται η διέλευση οχημάτων στο εμπορικό τρίγωνο της Σταδίου -Ερμού - Αθηνάς κατά τη διάρκεια των Χριστουγέννων και του Πάσχα.

Το ίδιο χρονικό διάστημα αρχίζει η μελέτη της πεζοδρόμησης της Πλάκας, ένα έργο που συνεχίζεται κατά τη διάρκεια ετών κατά φάσεις, και άρχισε όπως και στην περίπτωση του εμπορικού τριγώνου με απαγόρευση της κίνησης οχημάτων κατά τη διάρκεια ορισμένων ωρών. Παρόμοια αντιμετώπιση είχε και η οδός Φωκίωνος Νέγρη στην Κυψέλη.

3. Περίοδος 1980-1985

Την περίοδο αυτή πεζοδρομείται η Φωκίωνος Νέγρη, ολοκληρώνεται η Α΄ φάση πεζοδρόμησης της Πλάκας ενώ παράλληλα αρχίζει η δεύτερη φάση της.

Παρουσιάζεται πρόταση ανάπλασης της περιοχής του Θησείου, η οποία περιελάμβανε ένα δίκτυο πεζόδρομων για τον σκοπό αυτό.

4. Περίοδος 1985-1990

Οι πεζοδρομήσεις αυτής της περιόδου αποτελούν κυρίως μέρη πολεοδομικών αναπλάσεων και οικιστικών αναπτύξεων από το Δήμο Αθηναίων. Πεζοδρομήσεις που ανήκουν σε αυτές τις κατηγορίες είναι εκείνες που έγιναν στο Θησείο, τα Εξάρχεια και το Μεταξουργείο.

Ακόμη έχουμε πεζοδρομήσεις εμπορικών δρόμων στο Κολωνάκι όπως η οδός Τσακάλωφ (μεταξύ Ηρακλείτου και Πατριάρχου Ιωακείμ) και Μηλιώνη (μεταξύ Ηρακλείτου και Πατριάρχου Ιωακείμ).

Αξίζει να αναφερθεί ότι το Νοέμβριο του 1988 με πρωτοβουλία του ΤΕΕ και σε συνεργασία με τον Δήμο Αθηναίων οργανώθηκε διημερίδα με αντικείμενο την Αξιοποίηση της Πρότασης του Δήμου Αθηναίων για το Κέντρο της Αθήνας που προτάθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ και αφορούσε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Αθήνας.

5. Περίοδος 1990-1997

Ορόσημο αυτής της περιόδου η χρονολογία 1995 όπου πεζοδρομείται επιτέλους ο πρώτος σε σημασία εμπορικός πεζόδρομος της πόλης, η οδός Ερμού. Έχουν προηγηθεί οι πεζοδρομήσεις στο Θησείο (Ηρακλειδών) και στου Ψυρρή από το ΥΠΕΧΩΔΕ ως μέρη των συνολικών αναπλάσεων αυτών των περιοχών.

6. Περίοδος 1997 έως σήμερα

Το 1997 ιδρύεται η Εταιρία Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας ΑΕ⁴ που σημαντικό μέρος των επιδιώξεων της είναι πεζοδρομήσεις κεντρικών δρόμων (Αποστόλου Παύλου, Αθηνάς, Κολοκοτρώνη, κ.α). Το 2000 πεζοδρομείται η μήκους ενός χιλιομέτρου Διονυσίου Αρεοπαγίτου και το 2001 εξαγγέλλονται από το ΥΠΕΧΩΔΕ και νέες πεζοδρομήσεις κεντρικών δρόμων (Ολγας, κ.α.) μεταξύ άλλων έργων για αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση της πόλης ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 με το «2004: Η άλλη Αττική - Η άλλη Αθήνα». Επίσης το 2002 ξεκίνησε η πεζοδρόμηση της Αποστόλου Παύλου.

2.4.2 ΦΟΡΕΙΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Στο κέντρο της Αθήνας έχουν δραστηριοποιηθεί στην κατασκευή πεζοδρόμων αρχικά το ΥΠΕΧΩΔΕ-τότε ΥΧΟΠ (Εμπορικό Τρίγωνο, περιοχή Ψυρρή, Θησείο), ο

⁴ Με βάση προτάσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας, ΥΠΕΧΩΔΕ και ΥΠΠΟ προώθησαν την εκπόνηση μιας σειράς μελετών ενός κοινού προγράμματος ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων. Στη συνέχεια τα δύο υπουργεία συνέστησαν την ΕΑΧΑ ΑΕ, σκοπός της οποίας είναι η υλοποίηση των προβλεπόμενων έργων. Ο όρος «ενοποίηση» σημαίνει τη δημιουργία ενός δικτύου δημόσιων χώρων που θα συνδέει τα σημαντικά πολιτιστικά ορόσημα της πόλης. (www.astynet.gr)

Δήμος Αθηναίων και, τα τελευταία χρόνια, η Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας (ΥΠΕΧΩΔΕ-ΥΠΠΟ).

Οι παλιότεροι πεζόδρομοι της Αθήνας ήταν η Τοσίτσα και η Γρηγορίου Ε', που όμως είχαν κατασκευαστεί με πρωτοβουλία του Δήμου Αθηναίων σε σημεία απ'όπου πριν δεν διερχόταν σημαντική κίνηση τροχοφόρων. Η πρώτη σημαντική και οργανωμένη πρωτοβουλία για πεζοδρόμηση ήταν αυτή της Βουκουρεστίου από το ΥΧΟΠ το 1978. Ακολούθησε, στις αρχές της δεκαετίας του '80 η ανάπλαση της περιοχής της Πλάκας, που συνεχίζεται μέχρι σήμερα, από το Γραφείο Πλάκας (ΥΠΕΧΩΔΕ) και, στα μέσα της δεκαετίας του '80, μαζικές πεζοδρομήσεις στο Εμπορικό Τρίγωνο από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Το 1995 πεζοδρομήθηκε η Ερμού, ο σημαντικότερος εμπορικός δρόμος της πόλης, και σύντομα θα δημοπρατηθούν οι μελέτες για τις πεζοδρομήσεις των παρόδων της, επίσης από το ΥΠΕΧΩΔΕ και τη Διεύθυνση Ειδικών Έργων Αναβάθμισης Περιοχών.

Από τα μέσα της δεκαετίας του '90 αναλαμβάνει δράση στις πεζοδρομήσεις και η Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας (ΕΑΧΑ), αρχικά ως διεύθυνση του Υπουργείου Πολιτισμού και από το 1997 ως ανώνυμη εταιρεία. Προϊόν της η πεζοδρόμηση της Διονυσίου Αρεοπαγίτου και στα μελλοντικά της σχέδια η πεζοδρόμηση κεντρικών δρόμων όπως η Βασιλίσσης Όλγας, η Αποστόλου Παύλου, κ.α..

Ο Δήμος Αθηναίων συμμετείχε στην κατασκευή των πεζοδρόμων που έγιναν στο Εμπορικό Τρίγωνο από το ΥΠΕΧΩΔΕ με συνεργεία Αυτεπιστασίας από τη Δ/ση Οδοποιίας (Τμήμα Πεζοδρόμων) με εποπτεία-επίβλεψη από τη Δ/ση Κατασκευής Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ. (Ρεμόνδου, 1988: 7) Μετά το πέρας των έργων διαμόρφωσης οι πεζόδρομοι παραχωρήθηκαν από το ΥΠΕΧΩΔΕ στο Δήμο για χρήση και συντήρηση, όπως γίνεται πάντα σε τέτοιες περιπτώσεις. (Ρεμόνδου, 1988: 11)

Από το 1989 ο Δήμος Αθηναίων άρχισε να αναθέτει μελέτες πολεοδομικής αναβάθμισης. Σήμερα έχουν τελειώσει 11 πολεοδομικές μελέτες για γειτονιές της Αθήνας που περιλαμβάνουν και προωθούν πεζοδρομήσεις.

2.5 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Τυπικά το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο για τις πεζοδρομήσεις παρέχεται από το νόμο 2508/97 (αναπλάσεις). Ωστόσο δεν έχει χρησιμοποιηθεί ακόμη ούτε και από το ΥΠΕΧΩΔΕ (ΔΕΕΑΠ) γιατί δεν είναι γνωστό τι προβλήματα τυχόν να δημιουργηθούν

από την εφαρμογή του⁵. Στη ΔΕΕΑΠ (Διεύθυνση Ειδικών Έργων Αναβάθμισης Πρωτεύουσας) ακολουθούν προδιαγραφές του ΥΠΕΧΩΔΕ για αναπλάσεις κοινόχρηστων χώρων και αυτές της ΕΑΧΑ για το σχεδιασμό των πεζοδρόμων π.χ. οδηγίες για την κυκλοφορία ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Η ακολουθούμενη τακτική είναι, μετά από αίτημα, π.χ. των κατοίκων, να βγαίνει Προεδρικό Διάταγμα για την πεζοδρόμηση ενός δρόμου. Για τον τελικό χαρακτηρισμό του γίνονται κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές μελέτες από το ΥΠΕΧΩΔΕ ή από ιδιώτη και έπειτα θεσμοθετείται. Ακολούθως διαμορφώνεται, είτε αμέσως είτε αργότερα, και τέλος σηματοδοτείται.⁶



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 2.4: Θεσμοθετημένος, όχι διαμορφωμένος πεζόδρομος στο Εμπορικό Τρίγωνο της Αθήνας.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 2.5: Πεζόδρομος στο Δήμο Αλίμου (1991).

⁵ Από τηλεφωνική επικοινωνία με κα. Τσουρογιάννη της ΔΕΕΑΠ, ΥΠΕΧΩΔΕ.

⁶ Από τηλεφωνική επικοινωνία με κο Κορμανό της ΔΕΕΑΠ, ΥΠΕΧΩΔΕ.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 2.6: Εργασίες πεζοδρόμησης σε πάροδο της Ερμού.

2.6 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

Γενικά, οποιοδήποτε κείμενο αναφέρεται στον δημόσιο χώρο, μέρος του οποίου, φυσικά, αποτελούν και οι (κατασκευασμένοι) πεζόδρομοι, τονίζει την ποσοτική και ποιοτική του ανεπάρκεια στις σύγχρονες ελληνικές πόλεις. Αν και απαραίτητος για την κοινωνική ζωή του κατοίκου της πόλης στις ελληνικές πόλεις άργησε να δοθεί η πρέπουσα σημασία. Σ' αυτό συντέλεσε κυρίως η απρογραμμάτιστη πολεοδομικά ανάπτυξη και επέκταση των ελληνικών πόλεων που δεν άφησε πολλά περιθώρια για τον κοινόχρηστο χώρο ακόμη κι αν αυτός είναι ο δρόμος ή τα πεζοδρόμια.

2.6.1 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

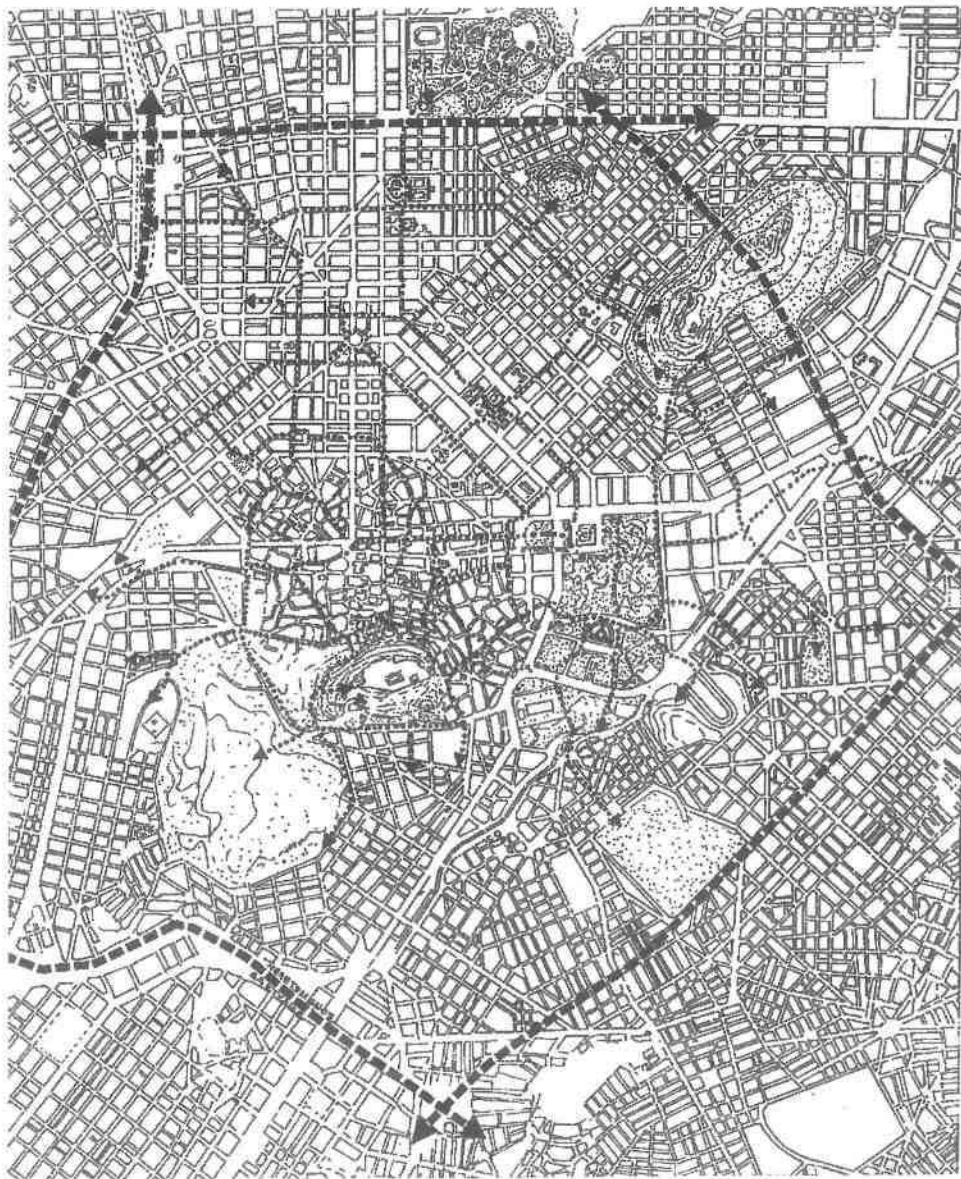
Αποσπασματικές και ευκαιριακές χωρίς συνολική αντίληψη του σχεδιασμού οι πεζοδρομήσεις όπως τις βλέπει ο Φιλιππίδης (1990) που χαρακτηρίζει τις εκτενείς πεζοδρομήσεις στις παρυφές του κέντρου της Αθήνας ή τους πεζόδρομους μήκους ενός μόνο οικοδομικού τετραγώνου «ευκαιριακές παρεμβάσεις, με στόχο να φανεί η δραστηριότητα κάποιου φορέα⁷».

Ακόμη, για αυτόν, η πρώτη πεζοδρόμηση εμπορικού δρόμου, αυτή της Βουκουρεστίου, αποτελεί σύμβολο «από τη μια κυβερνητικής σύγχυσης γύρω από τις σκοπιμότητες και προτεραιότητες παρέμβασης και από την άλλη ως δείγμα γραφής μιας πολιτικής βούλησης που εξωραϊζει με στόχο την εξυπηρέτηση των κατοίκων της πόλης».

⁷ Οι φορείς που δραστηριοποιούνται στην περιοχή είναι ο Δήμος Αθηναίων και το ΥΠΕΧΩΔΕ

Ωστόσο, σε έκδοση του ΥΧΟΠ-οδηγό πεζοδρομήσεων που απευθύνεται στην τοπική αυτοδιοίκηση (1981) δημοσιεύτηκε χάρτης με δίκτυο πεζοδρόμων για το κέντρο της Αθήνας όπου φαίνεται ήδη η λογική διασύνδεσης πεζή που εκφράστηκε αργότερα έμπρακτα από την Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων της Αθήνας που «τρέχει» ή το Πρόγραμμα Ενοποίησης Χώρων Πρασίνου, Πολιτιστικών και Κοινωνικών Δραστηριοτήτων του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Συμπερασματικά το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει μια συνολική αντίληψη του σχεδιασμού των πεζοδρομήσεων κάτι που γενικά δεν υφίσταται στην περίπτωση των δήμων όπως τονίζει και ο Οικονόμου σε συνέντευξη στην Ελευθεροτυπία (30/4/01).



2.1. Το πλέγμα αξόνων ροής πεζών που καθορίστηκε για το κέντρο της Αθήνας.

Πηγή: ΥΧΟΠ, 1981.

Εικόνα 2.7: Το πλέγμα αξόνων κίνησης πεζών που προβλέφθηκε από το ΥΧΟΠ.

2.6.2 Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

2.6.2.1 ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ

Ως προς την κακή αισθητική, την ποιοτική και ποσοτική ανεπάρκεια των δημόσιων χώρων υπερθεματίζουν ερευνητές όπως ο Οικονόμου (1999) για την περιοχή δραστηριότητας της ΕΑΧΑ και ο Ζήβας (2002) ειδικά για την περιοχή της Πλάκας (η οποία εμπεριέχεται στην παραπάνω περιοχή).

Ο Οικονόμου ξεκινάει την παρουσίαση του δημόσιου χώρου χαρακτηρίζοντας την κατάσταση του ως «ένα από τα μείζονα πρόβλημα της σύγχρονης ελληνικής πόλης». Και συνεχίζει με συγκεκριμένες παρατηρήσεις για χαμηλή ποιότητα αστικού σχεδιασμού με ποικιλομορφία υλικών και μορφών και εκφυλισμού του δημοσίου χώρου από την κατάληψη του από τραπεζοκαθίσματα, εμπορεύματα, σταθμευμένα και διερχόμενα οχήματα και τα προβλήματα που προκαλούν τα τελευταία: ηχορύπανση, κίνδυνο ατυχημάτων για τους πεζούς, φθορές της δαπεδόστρωσης και του εξοπλισμού, που ούτως ή άλλως η συντήρησή τους είναι χαμηλής στάθμης.

Ο Ζήβας εντοπίζει και αυτός τα προβλήματα του δημόσιου χώρου: σε κατάληψη από τραπεζοκαθίσματα, εμπορεύματα και οχήματα, ποικιλία υλικών επίστρωσης των επιφανειών και κακή συντήρησή τους και σε ποικιλομορφία στα είδη αστικού εξοπλισμού και κακή συντήρησή τους.

Η Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό (2000) έχει ασχοληθεί με το θέμα της κατάστασης των πεζόδρομων, ποσοτικοποιώντας τα ευρήματά της. Η έρευνα, που πραγματοποιήθηκε το 1995-1996, και συμπεραίνει ότι: 10% των πεζόδρομων έχει επάρκεια ως προς σήμανση, φωτισμό, δοχεία απορριμμάτων, παγκάκια και φυτά. Μόνο στο 15% των πεζόδρομων η κίνηση των πεζών πραγματοποιείται με ικανοποιητικό τρόπο. Αιτία: τα παρανόμως σταθμευμένα οχήματα. Στο 94% των τμημάτων των αμιγών πεζόδρομων υπάρχει παράνομη στάθμευση, στοιχείο ενδεικτικό της έλλειψης αστυνόμευσης.

Γενικά, κατά τη ΜΑΜ, οι πεζόδρομοι του Λεκανοπεδίου δεν κατασκευάζονται με κοινές και ικανοποιητικές προδιαγραφές, δεν αστυνομεύονται και δεν δικαιολογούν στις περισσότερες περιπτώσεις τη σκοπιμότητα τους καθώς έχουν τοποθετηθεί σε περιοχές με μικρή κίνηση πεζών.

Ο Φιλιππίδης πιστεύει ότι στη διαμόρφωση των πεζόδρομων, όπως και στην περίπτωση των πλατειών, δίνεται «περισσότερη έμφαση στην ικανοποίηση αισθητικών αναγκών πέρα από οτιδήποτε άλλο, συχνά χωρίς να υπάρχει τίποτε άλλο» υπογραμμίζοντας τη μη λήψη υπόψη των λειτουργικών αναγκών στη διαμόρφωση των πεζόδρομων.

2.6.2.2 ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΟΠΩΣ ΕΚΦΡΑΖΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΥΠΟ

«Οι πεζόδρομοι έγιναν πάρκινγκ», Τα Νέα, 13/9/1997

«Πεζόδρομοι για αυτοκίνητα», Το Βήμα, 8/11/1998

«Πάρκινγκ ο πεζόδρομος της Ερμού», Τα Νέα, 21/12/1999

«Ζούγκλα οι πεζόδρομοι από μηχανάκια και οχήματα» Τα Νέα, 12/4/2000

«Πεζοδρομήσεις: Μαθήματα και παθήματα», Ελευθεροτυπία, 30/4/2001

Μερικοί τίτλοι άρθρων του αθηναϊκού τύπου για τα προβλήματα που βιώνουν οι πεζοί στους πεζόδρομους που κατασκευάστηκαν «αποκλειστικά» για αυτούς. Φυσικά νούμερο 1 πρόβλημα αποτελούν τα τροχοφόρα! Πεζοί-καταναλωτές, καταστηματαρχες και μόνιμοι κάτοικοι βλέπουν το πρόβλημα στην Ερμού και σε άλλους (ή μάλλον σε όλους τους) πεζόδρομους του κέντρου της Αθήνας. «Αλίμονο αν ξεχαστείς και περπατήσεις αμέριμος» λέει για τα μηχανάκια κάτοικος της οδού Μεθώνης. (Τα Νέα, 13/9/97)

«Τα ωράρια ανεφοδιασμού των καταστημάτων δεν τηρούνται και σε όλη τη διάρκεια της ημέρας φορτηγά εμποδίζουν την κυκλοφορία των πεζών» στην Ερμού (Τα Νέα, 21/12/1999) με αποτέλεσμα να κινδυνεύει ακόμη και η ασφάλεια των πεζών από τα διερχόμενα οχήματα (ό.π.) και χωρίς η παρουσία της αστυνομίας να αποτελεί εμπόδιο. Αυτό δημιούργησε φόβο στους καταστηματαρχες για πτώση των πωλήσεων.

Άλλα προβλήματα των κεντρικών εμπορικών πεζόδρομων, όπως καταγράφονται από το ίδιο άρθρο: «η καθαριότητα είναι ανύπαρκτη, πλανόδιοι πωλητές έχουν κατακλύσει πεζοδρόμια και δρόμους» και γενικά δημοτική αστυνομία και τροχαία απουσιάζουν.

Ενάμισι χρόνο μετά, άλλο άρθρο (Τα Νέα, 12/4/2000) καταγράφει και επισημαίνει ακριβώς την ίδια κατάσταση για 3 κεντρικούς εμπορικούς πεζόδρομους: Ερμού, Βουκουρεστίου και Ευαγγελιστρίας. Παρκαρισμένα και διερχόμενα δίκυκλα και Ι.Χ., ελλιπή αστυνόμευση και μικροπωλητές «υποβαθμίζουν το ιστορικό εμπορικό

κέντρο» και δυσχεραίνουν την άνετη διέλευση των πεζών με την όλη εικόνα των πεζόδρομων «να μην έλκει τον καταναλωτή».

Στη Διονυσίου Αρεοπαγίτου τονίζεται, από άλλο άρθρο, η κατάληψη από τραπεζοκαθίσματα Ο πεζόδρομος χαρακτηρίζεται ως «απέραντη ταβέρνα, τουλάχιστον στο τμήμα προς την πλευρά των Στύλων του Ολυμπίου Διός» από άλλο άρθρο. «Μάλιστα αρκετοί καταστηματαρχες έχουν απλώσει τα τραπεζάκια τους πάνω στον πεζόδρομο, καταλαμβάνοντας ακόμη και τις ειδικές διαγραμμίσεις που έχουν τοποθετηθεί για να διευκολύνουν την ανεξάρτητη κίνηση των τυφλών!». Και εδώ αναφέρεται η απουσία αστυνόμευσης. (Ελευθεροτυπία, 21/5/2002)

2.6.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ

Συνοψίζοντας, μπορούμε να πούμε ότι τα προβλήματα που έχουν αντιληφθεί τόσο οι μελετητές όσο και οι άμεσα ενδιαφερόμενοι μέσω του τύπου είναι:

- Χαμηλή ποιότητα σχεδιασμού, ποικιλομορφία υλικών επίστρωσης και εξοπλισμού και κακή συντήρηση τους
- Έλλειψη επαρκούς αστυνόμευσης με συνέπεια τροχοφόρα να διατρέχουν και να σταθμεύουν στους πεζόδρομους και τα οχήματα τροφοδοσίας να κινούνται αδιάκοπα καταστρατηγώντας τα ωράρια τροφοδοσίας. Επίσης μικροπωλητές καταλαμβάνουν ανεξέλεγκτα τους πεζόδρομους
- Εκφυλισμός του χώρου με κατάληψη από τραπεζοκαθίσματα και εμπορεύματα

Στα επόμενα κεφάλαια μελετώνται αναλυτικά μερικοί πεζόδρομοι της Αθήνας ως προς τη μορφή και τη λειτουργία τους.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
 ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 11 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΤΗΣ
 ΑΘΗΝΑΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:
 ΕΙΡΗΝΗ ΘΕΟΦΙΛΑΤΟΥ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
 ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2002

ΧΑΡΤΗΣ 1: ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:10.000

ΥΠΟΜΝΗΜΑ
 — ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ
 ■ ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ

- ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ**
- 1 ΕΡΜΟΥ
 - 2 ΑΙΟΛΟΥ
 - 3 ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ
 - 4 ΔΡΑΚΟΥ
 - 5 ΜΕΘΩΝΗΣ
 - 6 ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ
 - 7 ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ
 - 8 ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ
 - 9 ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ
 - 10 ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ
 - 11 ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΟΥ
 - ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ

3. ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

3.1 ΕΡΜΟΥ – Εμπορικό Τρίγωνο

Η Ερμού είναι πεζοδρομημένη μεταξύ των οδών Αιόλου και Φιλελλήνων (Πλατεία Συντάγματος). Ως περιοχή μελέτης επελέγη το τμήμα μεταξύ των οδών Βουλής και Φωκίωνος.

Ο σημαντικότερος εμπορικός πεζόδρομος της Αθήνας με ακτίνα έλξης που υπερβαίνει τα όρια της πόλης. Κατασκευάστηκε το 1995 αν και ήταν στα σχέδια τουλάχιστον για μια δεκαετία αλλά αντιδρούσαν πάντα οι καταστηματάρχες στην υλοποίηση φοβούμενοι μη έγκαιρη περάτωση των εργασιών με συνέπειες στην εμπορική κίνηση. (Ρεμούνδου, 1988)

Πάντα αποτελούσε και συνεχίζει τον πρώτο σε σημασία εμπορικό δρόμο της Αθήνας, με προσεγμένες βιτρίνες καταστημάτων και προσφορά ειδών (κυρίως) ένδυσης καλής ποιότητας.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.1: Ο πεζόδρομος της Ερμού εκτός ωρών καταστημάτων (Κυριακή μεσημέρι). Ικανή κίνηση πεζών, σταθμευμένα και διερχόμενα τροχοφόρα, μικροπωλητές.

Ο πεζόδρομος της Ερμού δεν αδειάζει ποτέ. Πάντα έχει μεγάλη κίνηση πεζών ακόμη και όταν τα μαγαζιά είναι κλειστά εξυπηρετώντας τη διαμπερή κίνηση προς Ψυρρή και Πλάκα από Πλατεία Συντάγματος. Είναι, δηλαδή, ένας ζωντανός και ευχάριστος πεζόδρομος, ένα καλό δείγμα του είδους με την έννοια ότι προσφέρει το αίσθημα της ασφάλειας όλες τις ώρες.

Μόνιμη θέση έχουν πλέον στην Ερμού και τα θεάματα του δρόμου. Μουσικοί και μίμοι (καθημερινά), θέατρο του δρόμου και ταχυδακτυλουργοί (τα Σάββατα στην πλατεία Καπνικαρέας) κάνουντας ακόμη πιο ενδιαφέρουσα τη διέλευση.

Πεζοί

Όπως αναφέραμε η κίνηση πεζών είναι πάντα μεγάλη (μέσος όρος: 148,5 πεζοί/λεπτό ή 14,8 π/μ/λ). Δεδομένου ότι η έρευνα πεδίου έγινε τις τρεις τελευταίες εβδομάδες του Δεκεμβρίου, μια από τις εποχές του χρόνου που η διάθεση για αγορές είναι μεγάλη άρα και η κίνηση στους εμπορικούς δρόμους, οι ροές ήταν τέτοιες (μέχρι 250 πεζοί/λεπτό) που οι πεζοί κάποιες φορές προχωρούσαν με δυσκολία



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.2: Η Ερμού Σαββατόβραδο. Όπως και στην προηγούμενη εικόνα, αποδεικνύεται ότι η Ερμού έχει πάντα κίνηση.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.3: Η Ερμού παραμονές Χριστουγέννων

Οχήματα

Βέβαια, τα σταθμευμένα και διερχόμενα τροχοφόρα δεν λείπουν (μέσοι όροι: 1,8 αυτοκίνητα, 3,6 δίκυκλα, 1,3 οχήματα τροφοδοσίας διερχόμενα στον χρόνο

παρατήρησης) αλλά έχουν τους μικρότερους αριθμούς απ' ό τι σε άλλους εμπορικούς πεζόδρομους της περιοχής (βλ. Αιόλου).

Το σύστημα ελέγχου της εισόδου τροχοφόρων στον πεζόδρομο με τις «βυθιζόμενες μπάρες» στις ακραίες εισόδους του πεζόδρομου, που χρησιμοποιήθηκε αρχικά, έχει εγκαταλειφθεί, και ουσιαστικά οποιοδήποτε όχημα οποιαδήποτε ώρα είναι ελεύθερο να περάσει και να σταθμεύσει.

Το εν λόγω σύστημα στο Εμπορικό Τρίγωνο ξεκίνησε δοκιμαστικά τη λειτουργία του στο Εμπορικό Τρίγωνο τον Ιανουάριο του 1998. Αρχικά η δοκιμαστική εφαρμογή αφορούσε το τμήμα που περικλείεται από τις οδούς Αθηνάς, Σταδίου και Κολοκοτρώνη. Οι μόνιμοι κάτοικοι της περιοχής (145) είχαν τη δυνατότητα ελεύθερης πρόσβασης με την προμήθεια ειδικής κάρτας. Το σύστημα είχε λειτουργία όλο το 24ωρο με εξαίρεση από 8 μ.μ. μέχρι 6.30 π.μ. που η είσοδος ήταν ελεύθερη. Για την τροφοδοσία των καταστημάτων οι «μπάρες» κατέβαιναν μεταξύ των ωρών 7.00-10.30 π.μ. και 2.00-5.30 μ.μ.. Υπήρχε και ειδική πρόβλεψη για έκτακτες περιπτώσεις (πρόβλημα λειτουργίας, διακοπή ρεύματος, κτλ). (Τζαναβάρα, 10/1/1998)

Το όλο σύστημα σχεδιάστηκε και χρηματοδοτήθηκε (700 εκ. δραχμές) από το ΥΠΕΧΩΔΕ και παραδόθηκε για τη λειτουργία στο Δήμο Αθηναίων αλλά ποτέ δε λειτούργησε επαρκώς και σύντομα εγκαταλείφθηκε, σχεδόν στην αρχή της λειτουργίας του.

Σήμερα κατεστραμμένα στοιχεία του συστήματος βλέπουμε εγκαταλειμμένα στην Ερμού, στην Αιόλου και σε άλλα σημεία του Εμπορικού Τριγώνου.⁸

Δυνατότητα υπάρχει και για εγκάρσιες διελεύσεις (Βουλής, Νίκης, κ.α.), αλλά λόγω του οδικού δικτύου της άμεσης περιοχής που δεν εξυπηρετεί την άνετη κυκλοφορία (στενοί δρόμοι και πεζόδρομοι) αλλά και της αυξημένης κίνησης πεζών είναι φανερό ότι τελικά οι οδηγοί αποφεύγουν την Ερμού και την χρησιμοποιούν μόνο όταν είναι απολύτως απαραίτητο. Ωστόσο, τα οχήματα τροφοδοσίας έχουν έντονη παρουσία (μέσοι όροι: 0,8 σταθμευμένα ή 1/1750 μ² και 1,3 διερχόμενα στο χρόνο παρατήρησης) εκτός των ωρών τροφοδοσίας⁹ και αποτελούν εμπόδια για την άνετη και

⁸ Το συγκεκριμένο μέτρο είχε πάρει μεγάλη δημοσιότητα όταν άρχισε να λειτουργεί για την πληροφόρηση του κοινού, αλλά παράλληλα έρχονταν στο φως και οι διαμαρτυρίες των χονδρεμπόρων. Τελικά οι φωνές διαμαρτυρίας υπερίσχυσαν (και μαζί με μια «μεγαλειώδη» εικόνα ενός αυτοκινήτου που το σήκωσε μια «μπάρα») έπεισαν προφανώς τον Δήμο Αθηναίων για την «αντιλαϊκότητα» του μέτρου.

⁹ 6.00 μ.μ.-10.00 π.μ. σύμφωνα με τις προγενέστερες ταμπέλες, εφόσον δεν λειτουργεί πλέον το ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου πρόσβασης τροχοφόρων.

ασφαλή διέλευση των πεζών. Αστυνόμευση υπάρχει από τη Δημοτική και την Ελληνική Αστυνομία αλλά μάλλον δεν επαρκεί σύμφωνα με τις ενδείξεις.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.4: Τουρ (Γαλλία). Απόληξη πεζόδρομου σε δρόμο κυκλοφορίας τροχοφόρων. Διακρίνονται οι "μπάρες" ηλεκτρονικού ελέγχου πρόσβασης (ίδιο σύστημα με αυτό που κατασκευάστηκε και στο Εμπορικό Τρίγωνο της Αθήνας) σε λειτουργία.

Αντικείμενα-Εμπόδια

Τα παραδοσιακά κουλούρια και οι φουφούδες με τα κάστανα το χειμώνα και τα καλαμπόκια το καλοκαίρι, που συναντώνται άλλωστε σε όλο το Κέντρο, υπάρχουν σε καθορισμένες θέσεις. Δεν είναι πολλά ή σε τέτοιες θέσεις που να δυσχεραίνουν την άνετη διέλευση των πεζών. Αντίθετα αποτελούν μέρος της εικόνας της Ερμού από παλιά.

Αυτοσχέδιες διαφημιστικές ταμπέλες καταστημάτων που βρίσκονται σε παρόδους συναντώνται...

Οι πλανόδιοι μικροπωλητές-οικονομικοί μετανάστες, προφανώς χωρίς άδεια που κατακλύζουν το δρόμο απλώνοντας τηπραμάτεια τους, ενοχλούν την άνετη διέλευση των πεζών. Τρέπονται σε φυγή μόλις φανεί κάποιο περιπολικό της αστυνομίας αλλά επανέρχονται μόλις ελευθερωθεί το πεδίο. Από την ώρα που θα κλείσουν τα καταστήματα και μέχρι τις 10 περίπου το βράδυ η αρχή της Ερμού προς την πλατεία Συντάγματος και η ίδια η πλατεία μετατρέπονται σε υπαίθριο παζάρι.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.5: Αυτοσχέδιες ταμπέλες στο οδόστρωμα και μικροπωλητές σε καθορισμένες θέσεις στην Ερμού.

Χρήσεις

Φυσικά στα κτίρια της οδού Ερμού ως χρήση κυριαρχεί το εμπόριο, σε ισόγεια (95%) και ορόφους (41%). Στους ορόφους των επαγγελματικών πολυκατοικιών βρίσκουμε γραφεία (π.χ. ταξιδίων) (45%) και επαγγελματικά εργαστήρια (π.χ. ραφή κουρτινών) (5%) που συχνά συνδυάζονται με εμπόριο. Στους τελευταίους ορόφους των κτιρίων που χτίστηκαν για πολυκατοικίες υπάρχουν και κατοικίες αλλά πραγματικά είναι η εξαίρεση (εκτός της περιοχής του δείγματος).

Κτίρια

Η κατάσταση των κτιρίων πέρα από τα ισόγεια που φυσικά είναι άψογη στους ορόφους πολλών κτιρίων είναι λιγότερο προσεγμένη. Αλλά πραγματικά από τον πεζό διαφεύγει η εικόνα των ορόφων. Γενικά κατά 86% η κατάσταση των κτιρίων είναι καλή.

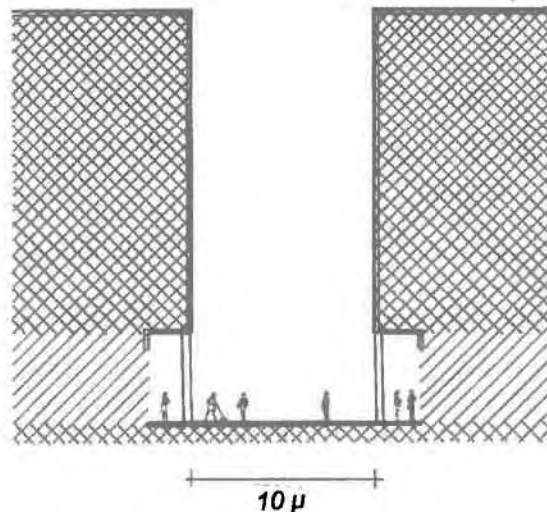
Τα περισσότερα είναι κατασκευής του '60 με '70 (73%), συχνά με παρόδιες και εσωτερικές στοές. Νέα (της τελευταίας εικοσαετίας) κτίρια δεν υπάρχουν αν και ορισμένα κτίρια είναι πλήρως ανακαινισμένα. Τέσσερα μπορούν να χαρακτηριστούν αξιόλογα (νεοκλασικά) στην περιοχή του δείγματος.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.6: Κτίρια της οδού Ερμού. Έντονες αντιθέσεις σε ύψη και μορφολογία.

Ως προς την μορφολογία και των αριθμό ορόφων σίγουρα δεν υπάρχει ομοιομορφία. Υπάρχουν από διώροφα μέχρι 7όροφα, με σχετική κυριαρχία των 6όροφων (27%) και 7όροφων (23%). Η αναλογία ύψους κτιρίων και πλάτους του πεζόδρομου (10 μέτρα) δεν είναι ανεκτή και τελικά η Ερμού είναι χαρακτηριστικά ένας «σκοτεινός» δρόμος το χειμώνα λόγω των υψηλών κτιρίων¹⁰.



Σχέδιο 3.1: Τομή κατά πλάτος οδού Ερμού, κλίμακα 1:400

Διαμόρφωση-Εξοπλισμός

Δεν υπάρχει καθόλου πράσινο ή διαμορφωμένοι καθιστικοί χώροι κάτι που είναι θετικό αν σκεφτεί κανείς ότι υπάρχουν φορές που ο δρόμος κατακλύζεται κυριολεκτικά από κόσμο, και τότε τέτοιες διαμορφώσεις θα αποτελούσαν εμπόδια. Άρα αυτή η «μινιμαλιστική» σχεδιαστική προσέγγιση είναι επιλογή με γνώμονα τη μεγάλη

¹⁰ Ωστόσο η σκιά από τα υψηλά κτίρια είναι θετικό για έναν δρόμο το καλοκαίρι.

συγκέντρωση πεζών που αναμενόταν μετά την πεζοδρόμηση. Ωστόσο, ο περίβολος της εκκλησίας της Καπνικαρέας αποτελεί και καθιστικό.

Η δαπεδόστρωση είναι με κυβόλιθους, στο κεντρικό τμήμα του πεζόδρομου, ανάγλυφους που δυσκολεύουν το βάδισμα. Πλέον έχουν πάρει μια γκριζα απόχρωση.

Υπάρχει σήμανση, επαρκής φωτισμός και δοχεία απορριμμάτων.

3.2 ΑΙΟΛΟΥ – Εμπορικό Τρίγωνο

Πεζόδρομος μεταξύ των οδών Ερμού και Σοφοκλέους. Ως περιοχή μελέτης επελέγη το ακραίο τμήμα της μεταξύ των οδών Ευριπίδου και Σοφοκλέους.

Κατασκευάστηκε στα μέσα της δεκαετίας του '80. Ένας πεζόδρομος με ανεπίσημο εμπορικό χαρακτήρα, με χαμηλότερες τιμές και ποιότητα προσφερομένων προϊόντων σε σύγκριση με την Ερμού. Χαρακτηριστικά οι μελετητές ενδιαφέρθηκαν να μην αλλοιωθεί αυτός ο χαρακτήρας του δρόμου με την πεζοδρόμηση. (Ρεμούνδου, 1988)

Πεζοί

Η κίνηση τους είναι μεγάλη τις περισσότερες ώρες (μέσος όρος: 96 πεζοί ανά λεπτό ή 8π/μλ) αλλά όχι και τις νυχτερινές. Είναι και αυτός ένας δημοφιλής πεζόδρομος. Ωστόσο δεν διαθέτει την ακτινοβολία της Ερμού ώστε να επικρατεί το αδιαχώρητο. Αλλά σε σχέση και με άλλους γειτονικούς πεζόδρομους είναι πιο ήρεμος, π.χ. Ευαγγελιστριάς.

Όταν κλείνουν τα καταστήματα ο δρόμος ερημώνει. Η Αιόλου δεν αποτελεί δρόμο διαπερούς διέλευσης. Είναι άδεια, ειδικά τις βραδινές ώρες, και αυτό αποθαρρύνει περαιτέρω τις μετακινήσεις μέσω αυτής, λόγω της έλλειψης ασφάλειας που δημιουργεί στους πεζούς ένας άδειος δρόμος, δεδομένου ότι δεν υπάρχει κατοικία και οι 2-3 καφετέριες βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους και μάλλον δεν λειτουργούν όταν κλείνουν τα καταστήματα.

Οχήματα

Η Αιόλου λόγω των «εμποδίων» που έχει, παρτέρια και χτιστά παγκάκια, που λείπουν από την Ερμού, θα περίμενε κανείς να είναι απροσπέλαστη από τροχοφόρα. Ωστόσο τα δίκυκλα (μ.ό. 13,7 σταθμευμένα και 12 διερχόμενα δίκυκλα κάνουν έντονη την παρουσία τους. Σημειωτέον ότι ο χώρος για να κινηθεί ένα αυτοκίνητο είναι ελάχιστος, αυτό δεν εμποδίζει όμως την διέλευση και παραμονή τους (κατά μέσο όρο 1 σταθμευμένο αυτοκίνητο ανά 720 μ² πεζόδρομου).

Και εδώ, όπως και στην Ερμού, το σύστημα ελέγχου πρόσβασης τροχοφόρων στις εισόδους του πεζόδρομου και το σχετικό ωράριο για τις τροφοδοσίες έχουν εγκαταλειφθεί.

Αντικείμενα-Εμπόδια

Υπάρχουν πολλοί πλανόδιοι μικροπωλητές που συχνά καταλαμβάνουν τους καθιστικούς χώρους που προορίζονται για τους πεζούς και εμποδίζουν την άνετη διέλευση ή στάση τους, με καρότσια και πάγκους (αυτό το είδος του εμπορίου υπήρχε και πριν τη πεζοδρόμηση).



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.7: Ο πεζόδρομος της Αιόλου με τα τραπεζοκαθίσματα.

Ακόμη καλάθια και κρεμάστρες από τα παρακείμενα καταστήματα κατακλύζουν το οδόστρωμα, μέχρι το ένα με ενάμισι μέτρο από τη ρυμοτομική γραμμή, που σε συνδυασμό και με τους πάγκους των μικροπωλητών και τα παρτέρια σε ορισμένα σημεία μειώνουν σημαντικά τον χώρο διέλευσης των πεζών.

Επίσης βρίσκουμε τραπεζοκαθίσματα και τέντες των καφετεριών.



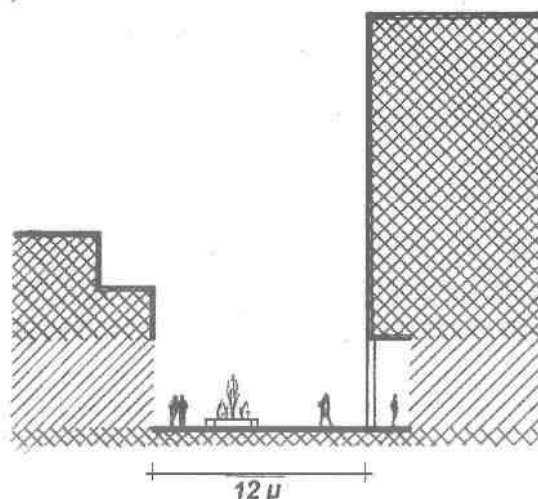
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.8: Η είσοδος του πεζόδρομου της Αιόλου από την οδό Ευρυπίδου

Κτίρια

Τα κτίρια της όσον αφορά τα ισόγεια απλώς δεν έχουν την διακόσμηση αυτών της Ερμού, αλλά δεν υπάρχουν κενά ή σε άσχημη κατάσταση. Οι όροφοι, όπως και στην Ερμού είναι λιγότερο συντηρημένοι. Τα καλύτερα, ως σύνολο, κτίρια είναι 2-3 που ανήκουν σε τράπεζες και μερικά που ανήκουν σε μεγάλες επιχειρήσεις. Οι ηλικίες όπως και στην Ερμού, του '60-'70 (50%), με παρόδιες και εσωτερικές στοές και παλαιότερα (44%). Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν πέντε νεοκλασικά σε μέτρια κατάσταση.

Και εδώ υπάρχουν μεγάλες διαφορές στα ύψη (1-9 όροφοι) και στα μεγέθη των κτιρίων. Τα υψηλά κτίρια βρίσκονται κυρίως κατά μήκος της μιας πλευράς του δρόμου και τα χαμηλά-νεοκλασικά από την άλλη. Το πλάτος του δρόμου (12 μέτρα) στην περιοχή δείγματος είναι μικρό για κτίρια 8 και 9 ορόφων και δημιουργείται δυσαναλογία που μερικώς εξισορροπείται από τα χαμηλότερα κτίρια του δρόμου (2όροφα:31%).



Σχέδιο 3.2: Τομή της οδού Αιόλου, κλίμακα 1:400

Χρήσεις

Η Αιόλου είναι ένας κεντρικός πεζόδρομος που φιλοξενεί λιανικό εμπόριο (75%) ένδυσης και ειδών για το σπίτι. Γενικά εδώ η ποιότητα και οι τιμές των προϊόντων είναι πιο χαμηλά από αυτές της Ερμού και αυτό υπογραμμίζεται και από το περιβάλλον (π.χ. «κράχτες»). Αυτός ο δρόμος διατήρησε τη «λαϊκή ανεπιστημότητα» που είχε και πριν από τη πεζοδρόμηση του όπως τη χαρακτήρισαν οι μελετητές του. (Ρεμόνδου, 1988)

Στην περιοχή μελέτης, λόγω της γειτνίασης με το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών συχνή χρήση είναι τα γραφεία και οι τράπεζες (19% των ισογείων και 25% των ορόφων). Αλλά υπάρχουν και επαγγελματικά εργαστήρια (13% στους ορόφους).



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.9: Διαμόρφωση και μικροπωλητές στην οδό Αιόλου

Διαμόρφωση-Εξοπλισμός

Παρτέρια με χαμηλή φύτευση και χτιστά παγκάκια που δημιουργούν ευχάριστο περιβάλλον. Το δάπεδο του πεζόδρομου είναι καλυμμένο με πλάκες μαρμάρου, σε πολλά σημεία σε άσχημη κατάσταση με κίνδυνο για την ασφαλή διέλευση των πεζών. Υπάρχει σήμανση, επαρκής φωτισμός, δοχεία απορριμμάτων.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.10: Οι μπάρες του ηλεκτρονικού συστήματος ελέγχου εισόδου οχημάτων στο Εμπορικό Τρίγωνο σε αχρηστεία. (συμβολή Αιόλου με Σοφοκλέους).

3.3 ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ

Ο πρώτος εμπορικός πεζόδρομος της Αθήνας, από το 1978. Η Βουκουρεστίου είναι πεζόδρομος κατά μήκος δύο οικοδομικών τετραγώνων μεταξύ Ακαδημίας και Πανεπιστημίου. Γενικά είναι ήρεμος, διασταυρώνεται με άλλον έναν πεζόδρομο (Βαλαωρίτου). Κατά μήκος ενός τετραγώνου (μεταξύ Πανεπιστημίου-Σταδίου) έχει τη μορφή διευρυμένου πεζοδρομίου αφήνοντας και μια λωρίδα κυκλοφορίας για οχήματα, χωρίς όμως να έχει σημαντική κίνηση τροχοφόρων. Εκεί είναι η «πιάτσα» των λιμουζινών της Αθήνας. Μεταξύ των λεωφόρων Πανεπιστημίου και Ακαδημίας είναι αμιγής πεζόδρομος και αποτελεί και την περιοχή μελέτης για την εργασία.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.11: Η οδός Βουκουρεστίου από την Λεωφ. Ακαδημίας.

Πεζοί

Πιο πολύ διάδρομος (ενώνει το Εμπορικό Τρίγωνο με το Κολωνάκι και την Ακαδημίας-αφετηρίες λεωφορείων) παρά προορισμός (λόγω των εξεζητημένων προϊόντων και τιμών) και με λιγότερη κίνηση και ζωή από τους προηγούμενους δύο. Ωστόσο, ποτέ δεν αδειάζει τελείως διατηρώντας σημαντική κίνηση πεζών. (μ.ό. 3 π/μ/λ)

Οχήματα

Μονοπωλούν τα δίκυκλα (κατά μέσο όρο 1 σταθμευμένο δίκυκλο/200 μ² πεζόδρομου και 7 διερχόμενα/10 λεπτά) και σπανίζουν (αλλά δεν εκλείπουν) Ι.Χ. (1/700 μ²) και οχήματα τροφοδοσίας (1/700 μ²) με κανένα διερχόμενο κατά τα διαστήματα παρατήρησης, λόγω διαμόρφωσης κατά το μήκος (παρτέρια) αλλά κυρίως στις εισόδους του (κτιστοί κώνοι που αποτρέπουν τη στάθμευση στην είσοδο από

Πανεπιστημίου, σκαλιά από την Ακαδημίας). Υπάρχουν και λίγες θέσεις που προορίζονται για τη νόμιμη στάθμευση των δικύκλων μπροστά από 1-2 κτίρια.

Αντικείμενα-Εμπόδια

Συνήθως ένας ανθοπώλης καταλαμβάνει ένα καθιστικό-παρτέρι. Αναγκαστικά οι κάδοι απορριμμάτων βρίσκονται μέσα στον πεζόδρομο και δίπλα στα παρτέρια, κάτι που δεν παρατηρείται σε κανέναν άλλο πεζόδρομο.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.12: Ο πεζόδρομος της Βουκουρεστίου από την οδό Πανεπιστημίου

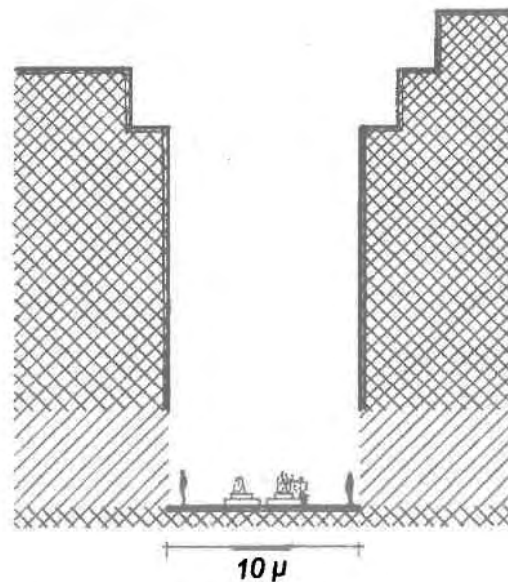
Κτίρια

Τα κτίρια, του '60-'70 (20%) ή και παλαιότερα (73%), σε καλή (60%) ή μέτρια (33%) κατάσταση, 2 έως 7 ορόφων, κυρίως 5όροφα (40%), 6όροφα (27%) και 7όροφα (13%) με 87% των κτιρίων να είναι πενταόροφα έως και οκταόροφα. Τρία κτίρια είναι αξιόλογα, το ένα από αυτά κενό. Ως προς τη σχέση υψών κτιρίων και πλάτους του πεζόδρομου μπορούμε να πούμε ότι παρατηρείται δυσαναλογία, για το δεδομένο πλάτος του πεζόδρομου (10 μέτρα) με αποτέλεσμα η Βουκουρεστίου να είναι ένας «σκοτεινός» δρόμος το χειμώνα.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.13: Η οδός Βουκουρεστίου.



Σχέδιο 3.3: Τομή κατά πλάτος της οδού Βουκουρεστίου, κλίμακα 1: 400.

Χρήσεις

Στα ισόγεια συναντούμε τράπεζες (13%) και εμπόριο (80%) ειδών ένδυσης και για το σπίτι, γνωστών και ακριβών εταιριών, καθώς και πολλά κοσμηματοπωλεία. Στους ορόφους εμπόριο (13%), γραφεία (80%), ιατρεία.

Διαμόρφωση-Εξοπλισμός

Διαθέτει παρτέρια και κτιστά παγκάκια. Η δαπεδόστρωση είναι με ορθογώνιες πλάκες Καρύστου. Δεν διαθέτει σήμανση. Κατά μήκος του πεζόδρομου τοποθετήθηκαν μεταγενέστερα μικροί στύλοι από μπετόν για να αποτρέπουν τη στάθμευση των

οχημάτων. Διαθέτει επαρκή φωτισμό, με πολύ εντυπωσιακούς φωτιστικούς στύλους, και δοχεία απορριμμάτων.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.14: Προσπάθειες του Δήμου Αθηναίων να διαχωρίσει τους χώρους κίνησης πεζών και οχημάτων και να αποτρέψει τη στάθμευση.

3.4 ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ – Πλάκα/Μοναστηράκι

Αυτός ο πεζόδρομος ξεκινάει από την Πλατεία Μητροπόλεως και φτάνει στην Πλατεία Μοναστηρακίου (οδός Άρεως). Ως περιοχή μελέτης επελέγη το τμήμα μεταξύ των οδών Άρεως και Αιόλου.

Ο τουριστικός εμπορικός πεζόδρομος της Αθήνας, κρατάει όμως τον απλό-λαϊκό χαρακτήρα του Μοναστηρακίου. Παλιά ήταν ο δρόμος του εμπορίου δερματίνων ειδών με μερικά μαγαζιά να συνεχίζουν και σήμερα την παράδοση.

Είναι διαμορφωμένος αλλά όχι και χαρακτηρισμένος πεζόδρομος.(Ζήβας, 2002)

Πεζοί

Αρκετοί πεζοί (μ.ό. 16,2 π/μ/λ) επιλέγουν να χρησιμοποιήσουν την Πανδρόσου, αφού αποτελεί συνδετήριο μεταξύ του σταθμού ΗΣΑΠ Μοναστηρακίου προς Πλάκα και Ερμού. Αλλά και η ίδια αποτελεί δημοφιλή προορισμό μαζί με την Ηφαίστου και τη γύρω περιοχή για αγορές κυρίως του νεανικού κοινού (ενδύματα, διακοσμητικά είδη) και των τουριστών (τα γνωστά τουριστικά είδη, κοσμήματα).

Οχήματα

Λόγω μικρού πλάτους (4 μέτρα) η διέλευση και στάθμευση οχημάτων είναι μηδενική (εκτός από 1-2 μόνιμα σταθμευμένα δίκυκλα). Η Πανδρόσου είναι μη θεσμοθετημένος πεζόδρομος, ωστόσο, εκ των πραγμάτων, τα οχήματα έχουν αποκλειστεί από αυτή.

Αντικείμενα-Εμπόδια

Οι προθήκες των καταστημάτων «βγαίνουν» στο δρόμο, οι προσόψεις πολλών καταστημάτων είναι ανοιχτές στο δρόμο, και κρεμάστρες με ρούχα κρέμονται πάνω από τα κεφάλια των περαστικών δημιουργώντας ένα ευχάριστο ανακάτεμα κλειστού-ιδιωτικού και ανοικτού-δημόσιου χώρου και την έντονη αίσθηση ότι βρισκόμαστε σε κλειστή στοά. Η αίσθηση της στοάς ενισχύεται από τις τέντες για σκίαση που έχουν τοποθετήσει μερικοί καταστηματάρχες και τις προεξοχές ορισμένων κτηρίων πάνω από το δρόμο.

Κτίρια

Στην περιοχή του δείγματος, στη μία πλευρά του δρόμου, μια σειρά από μονώροφα (77% στο σύνολο του δρόμου) μονόχωρα ή δίχωρα μικρά παλιά κτίσματα στα όρια του αρχαιολογικού χώρου της Ρωμαϊκής Αγοράς, τα περισσότερα ανοικτά προς το δρόμο. Από την άλλη πλευρά του δρόμου παλιά κτίσματα ενός και δύο ορόφων. Τα ισόγεια είναι, τα περισσότερα σε καλή κατάσταση. Οι όροφοι πιο συχνά σε μέτρια ή κακή κατάσταση.

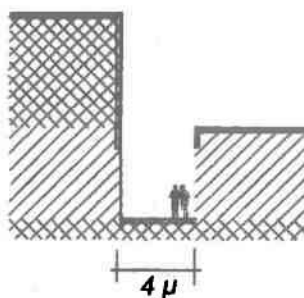
Η Πανδρόσου γενικά διατηρεί καλή αναλογία πλάτους δρόμου προς ύψος κτιρίων, όπως και όλη η Πλάκα. (Ζήβας, 2002)

Χρήσεις

Εμπόριο και μόνο (97%)! Είδη ένδυσης, πολλά κοσμηματοπωλεία και καταστήματα τουριστικών ειδών. Οι όροφοι φιλοξενούν δραστηριότητες συναφείς με αυτές των ισογείων: εργαστήρια, αποθήκες ή κενοί και όχι κατοικία.

Διαμόρφωση-Εξοπλισμός

Και εδώ απουσιάζουν παρτέρια με πράσινο και παγκάκια λόγω πολύ μικρού πλάτους και μεγάλης διέλευσης πεζών. Η δαπεδόστρωση είναι με επιμελημένο μπετόν και φιλέτα μαρμάρου. Υπάρχει φωτισμός, δοχεία απορριμμάτων, αλλά όχι σήμανση.



Σχέδιο 3.4: Τομή κατά πλάτος της οδού Πανδρόσου, κλίμακα 1:400



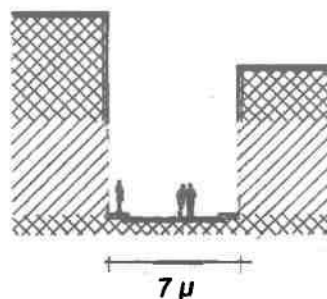
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.15: Η οδός Πανδρόσου

3.5 ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ - Ψυρρή

Ξεκινάει από την Πλατεία Ηρώων και φτάνει στην οδό Σαρρή. Ως περιοχή μελέτης επελέγη το τμήμα μεταξύ των οδών Τάκη και Σαρρή.

Ένας πεζόδρομος ήπιας κυκλοφορίας τροχοφόρων (woonerf) στα πλαίσια των έργων αναβάθμισης της περιοχής Ψυρρή από το ΥΠΕΧΩΔΕ και το πρόγραμμα Αττική SOS.



Σχέδιο 3.5: Τομή κατά πλάτος οδού Αγίων Αναργύρων, κλίμακα 1: 400.

Πεζοί

Το χειμώνα η κίνηση είναι περιορισμένη (μ.ό. 2,3 π/μ/λ) ως προς αυτή του καλοκαιριού αλλά σημαντική. Συνήθως τα μεσημέρια προσελκύει κόσμο, μετά τη βόλτα στην Ερμού, στα πολλά καφέ και μεζεδοπωλεία του πεζόδρομου.

Οχήματα

Η Αγίων Αναργύρων δίνει την εντύπωση ενός πλακοστρωμένου δρόμου για τροχοφόρα παρά ενός πεζόδρομου, και τελικά αυτό είναι στην ουσία, εφόσον η παρουσία τους είναι ανεμπόδιστη και έντονη τις περισσότερες ώρες (κατά μέσο όρο 1 σταθμευμένο αυτοκίνητο ανά 146 μ² πεζόδρομου και 1 σταθμευμένο δίκυκλο ανά 146 μ² πεζόδρομου και διερχόμενα 3,3 αυτοκίνητα και 16,3 δίκυκλα σε δέκα λεπτά παρατήρησης). Και σε άλλους πεζόδρομους, που επίσης δεν συναντούμε το ειδικό σήμα του ΚΟΚ ή άλλη προειδοποίηση, η μορφολογία τους αλλά και η αναλογία πεζών/οχημάτων σαφώς παραπέμπει στην ειδική τους χρήση. Η ροή των οχημάτων είναι συνεχής, χωρίς να εξασφαλίζεται η προτεραιότητα των πεζών, και περιορίζεται μόνο όταν λόγω συνθηκών πεζοί και τραπέζια κάνουν έντονη την παρουσία τους.

Η παραπάνω κατάσταση υπαγορεύεται από το οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής του Ψυρρή, που είναι ακτινικό και με μικρού πλάτους δρόμους, και την

κεντρικότητα της Αγίων Αναργύρων. Αυτός ο δρόμος είναι από τους λίγους που Ψυρρή που μπορεί να εξυπηρετήσει επαρκώς την κίνηση των τροχοφόρων.



Πηγή: www.psirionline.gr

Εικόνα 3.16: Ακτινικό οδικό δίκτυο με στενούς δρόμους στη περιοχή του Ψυρρή.

Αντικείμενα-Εμπόδια

Τραπέζια, γλάστρες και λοιπά στοιχεία διακόσμησης των καφετεριών. Πολλά σταθμευμένα οχήματα.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.17: Βράδυ στον πεζόδρομο της Αγίων Αναργύρων. Ορατός ο "εξοπλισμός" των μπαρ.

Κτίρια

Τα περισσότερα κτίσματα παλιά, μέχρι το '60 (79%). Τέσσερα νεοκλασικά (στην περιοχή μελέτης) ερειπωμένα ή απαστράπτοντα ανακαινισμένα. Λίγα αδιάφορα επαγγελματικά κτίρια του '60. Και εδώ μπορούμε να πούμε ότι υπάρχει καλή αναλογία πλάτους πεζόδρομου και ύψους κτιρίων, εφόσον δεν υπάρχουν ψηλότερα κτίρια από 3όροφα.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.18: Κτίρια της οδού Αγίων Αναργύρων

Χρήσεις

Ίσως είναι ο πεζόδρομος με τις πλέον αντιφατικές χρήσεις. Εργαστήρια, καφετέριες, εστιατόρια, ουζερί, γκαλερί έργων τέχνης, κατοικία και τοπικό εμπόριο, εκκλησίες. Η ανάμιξη των χρήσεων βρίσκει στην οδό Αγ. Αναργύρων την τέλεια ενσάρκωση της. Αυτό αντανακλά την μεταβατική φάση και τις αντιθέσεις της όλης περιοχής του Ψυρρή. Μια παλιά παραδοσιακή γειτονιά που είχε αρχίσει να εγκαταλείπεται από κατοίκους και επαγγελματίες και αναπλάστηκε οργανωμένα ώστε σήμερα κάθε παλιά ερειπωμένη αποθήκη να έχει μετατραπεί σε θέατρο (3 σε όλη την περιοχή), τα νεοκλασικά σε εστιατόρια και καφετέριες, και τα κτίρια του '60 που προορίζονταν για γραφεία ή εργαστήρια να φιλοξενούν εκθέσεις έργων τέχνης και εργαστήρια καλλιτεχνών, ακόμη και κατοικία. Ο συγκεκριμένος δρόμος έγινε σημείο αναφοράς για τη νυκτερινή ζωή της πόλης με πολλές ταβέρνες και καφετέριες, που οι περισσότερες προέκυψαν μετά την πεζοδρόμηση εκτοπίζοντας, βέβαια, τις εμπορικές χρήσεις και τα εργαστήρια που προϋπήρχαν.

Διαμόρφωση-Εξοπλισμός

Δεν διαθέτει παγκάκια και φύτευση λόγω μικρού πλάτους και μεγάλης κυκλοφορίας πεζών. Υπάρχει υψομετρική διαφορά του στενού «πεζοδρομίου» και του «δρόμου» και σε κάποια σημεία το «πεζοδρόμιο» στενεύει προς όφελος του «δρόμου». Επίστρωση με κυβόλιθους. Υπάρχει επαρκής φωτισμός. Δεν υπάρχουν δοχεία απορριμμάτων.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3.19: Η οδός Αγίων Αναργύρων στο ύψος της πλατείας των Αγίων Αναργύρων.

4. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

4.1 ΔΡΑΚΟΥ - Κουκάκι

Η Δράκου έχει πεζοδρομηθεί το 1988 από τον Δήμο Αθηναίων, μεταξύ των οδών Συγγρού και Βεΐκου κατά μήκος 3 οικοδομικών τετραγώνων, που αποτελεί και την περιοχή μελέτης για την εργασία. Είναι αμιγής πεζόδρομος, ωστόσο κατακλύζεται από δίκυκλα.

Γενικά, είναι ένας ελκυστικός πεζόδρομος για την άνετη διέλευση και παραμονή των πεζών, σ' αυτό συμβάλλει το μεγάλο πλάτος (20 μέτρα) του και το πράσινο που φιλοξενεί.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.1: Η οδός Δράκου. Τραπεζοκαθίσματα, υψηλή και χαμηλή φύτευση, δημιουργούν ευχάριστο περιβάλλον για στάση.

Πεζοί

Πάντα έχει κίνηση έστω και μικρή (μ.ό. 0,9 π/μ/λ). Στο άκρο προς Συγγρού φιλοξενεί την είσοδο-έξοδο του μετρό (σταθμός Συγγρού-Φιξ) στον οποίο οφείλει μεγάλο μέρος των διαμπερών κινήσεων των πεζών, καθώς και στάση λεωφορείων και «πιάτσα» ταξί.

Οχήματα

Παραδόξως δεν μπαίνουν αυτοκίνητα. Αυτό οφείλεται στη μορφολογία (παρτέρια) του και την ύπαρξη τραπεζοκαθισμάτων αλλά κυρίως στο κλείσιμο του από τις κάθετες οδούς τροχοφόρων με κάγκελα ... αλλά και κάδους απορριμμάτων και τα σταθμευμένα αυτοκίνητα. Οπότε η τροφοδοσία των καταστημάτων γίνεται αναγκαστικά με τα χέρια ή με καρότσια.

Δίκυκλα πάντως υπάρχουν σε μεγάλους αριθμούς (κατά μέσο όρο 1 σταθμευμένο δίκυκλο ανά 160 μ² πεζόδρομου και 2 διερχόμενα/10 λεπτά).



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.2: Η είσοδος στο πεζόδρομο της Δράκου κλειστή για όλα τα οχήματα.

Αντικείμενα-Εμπόδια

Το χειμώνα δεν υπάρχουν πολλά τραπεζοκαθίσματα έξω, όμως για πολλές επιχειρήσεις ο πεζόδρομος αποτελεί «αποθηκευτικό χώρο» των τραπεζιών που δεν χρησιμοποιούνται και περιμένουν είτε το επόμενο καλοκαίρι είτε τις μέρες με καλό καιρό. Ακόμη κάθε επιχειρηματίας έχει εφοδιάσει τον πεζόδρομο μπροστά από το μαγαζί του με τον απαραίτητο εξοπλισμό: τέντες, γλάστρες και διαχωριστικά που «εξωραΐζουν» και έμμεσα οριοθετούν και την επιφάνεια δικαιοδοσίας της επιχείρησης του. Τα συγκεκριμένα στοιχεία όμως συχνά εμποδίζουν τους πεζούς να χρησιμοποιήσουν τον υπάρχον καθιστικό εξοπλισμό του πεζόδρομου (παγκάκια από μπετόν) αποτελούν όμως και πιθανή αιτία πρόκλησης ατυχημάτων.

Πλησίον του σταθμού Μετρό, οι πλανόδιοι μικροπωλητές προσπαθούν να επωφεληθούν της μεγάλης ροής πεζών, εμποδίζοντας όμως την άνετη διέλευση τους.



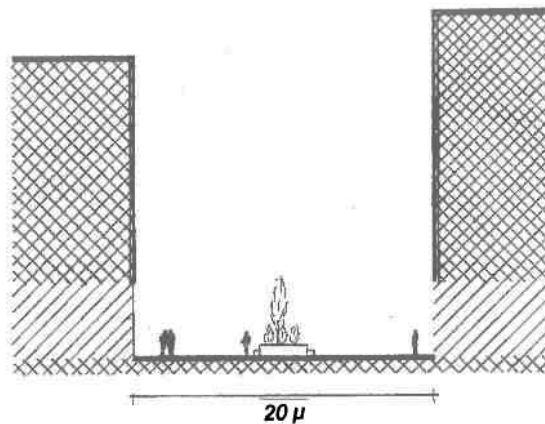
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.3: "Υποδομή" ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Κτίρια

Τα περισσότερα κτίρια (88%) είναι σε καλή κατάσταση, κυρίως πολυκατοικίες του '60-'70 (71%) και μία του '80, απομένουν όμως και 3 νεοκλασικά σε καλή, μέτρια και κακή κατάσταση αντιστοίχως.

Η Δράκου αποτελεί ευχάριστη έκπληξη του αθηναϊκού αστικού τοπίου με το ασυνήθιστα μεγάλο πλάτος της, οπότε δεν δημιουργούν δυσαναλογία οι συνήθως δόροφες οικοδομές (59%) κατά μήκος της.



Σχέδιο 4.1: Τομή κατά πλάτος της οδού Δράκου, κλίμακα 1: 500 (περίπου)

Χρήσεις

Αν και πεζόδρομος περιοχής κατοικίας (75%) λόγω θέσης αλλά και πλάτους φιλοξενεί στα ισόγεια εμπόριο αλλά και καφετέριες και ψητοπωλεία. Τα δύο γωνιακά κτίρια στη συμβολή της με τη Λεωφόρο Συγγρού φιλοξενούν γραφεία στους ορόφους (ασφαλιστικές εταιρίες) και εστιατόρια (αλυσίδων fast-food) στα ισόγεια.

Διαμόρφωση-Εξοπλισμός

Είναι ένας φαρδύς πεζόδρομος με παρτέρια και καθιστικά με έντονη παρουσία του πράσινου. Η δαπεδόστρωση του είναι με τσιμεντόπλακες με διαγώνιες αυλακώσεις. Έχει σήμανση, επαρκή φωτισμό και δοχεία απορριμμάτων.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.4: Το μεγάλο πλάτος της Δράκου επέτρεψε την διαμόρφωση με καθιστικά και άφθονο πράσινο πετυχαίνοντας ένα ευχάριστο περιβάλλον.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.5: Στοιχεία από τη διαμόρφωση της οδού Δράκου.

4.2 ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ - Πλάκα

Ένας ήρεμος πεζόδρομος κατοικίας της Πλάκας με σχεδόν ανύπαρκτη κίνηση. Η οδός Αφροδίτης είναι μικρού μήκους (ένα οικοδομικό τετράγωνο), μεταξύ των οδών Αδριανού, του πολυσύχναστου κεντρικού δρόμου της Πλάκας, και Χαιρεφώντος. Διαμορφώθηκε στα πλαίσια της ανάπλασης της Πλάκας.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.6: Η οδός Αφροδίτης στην Πλάκα.

Πεζοί

Εξαιρετικά ήσυχος πεζόδρομος, έχει μικρή κίνηση πεζών (μ.ό. 0,1 π/μ/λ).

Οχήματα

Ένα-δύο αυτοκίνητα τροφοδοσίας και μερικά δίκυκλα (μ.ό. 4 σταθμευμένα δίκυκλα) φαίνεται ότι έχουν μόνιμη θέση στο δρόμο στη συμβολή με την Αδριανού, όμως δεν παρατηρείται άλλη κίνηση τροχοφόρων.

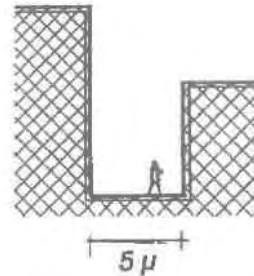
Αντικείμενα-Εμπόδια

Δεν υπάρχουν ενοχλητικά στοιχεία, που άλλωστε δεν συναντώνται στους πεζόδρομους αμιγώς κατοικίας. Χαρακτηριστικά σε μεγάλο μήκος, μπροστά από μερικά εγκαταλελειμμένα κτίρια, οι κάτοικοι έχουν τοποθετήσει γλάστρες για να ομορφύνουν το δρόμο τους.

Κτίρια

Λιγότερο ή περισσότερο ενδιαφέροντα κτίρια, διαφόρων ηλικιών (κατασκευής μέχρι το '60-'70), συνυπάρχουν με εγκαταλελειμμένα και ανακαινισμένα νεοκλασικά (5). Η ανομοιογένεια είναι έντονη στη μορφολογία και την κατάσταση των κτιρίων.

Και εδώ η αναλογία υψών κτιρίων (κατά 64% είναι μέχρι και 2όροφα) και πλάτους πεζόδρομου είναι καλή.



Σχέδιο 4.2: Τομή κατά πλάτος της οδού Αφροδίτης, κλίμακα 1: 400.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.7: Κτίρια της οδού Αφροδίτης, και φύτευση ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Χρήσεις

Κατοικία (80% στους ορόφους, 45% στα ισόγεια), μόνο ένα κατάστημα με εμπόριο τροφίμων και ένα-δύο κοσμηματοπωλεία και ειδών διακόσμησης ενταγμένα στο εμπορικό πνεύμα της ευρύτερης περιοχής που ανήκει ο πεζόδρομος.

Διαμόρφωση-Εξοπλισμός

Η πλακόστρωση του είναι με ορθογώνιες μαρμαρόπλακες Τήνου. Έχει σήμανση και επαρκή φωτισμό. Δεν έχει παγκάκια και φυτά λόγω μικρού πλάτους και σημασίας, ούτε δοχεία απορριμμάτων.

4.3 ΜΕΘΩΝΗΣ – Εξάργεια

Η οδός Μεθώνης έχει πεζοδρομηθεί κατά μήκος επτά οικοδομικών τετραγώνων, από την οδό Οικονόμου μέχρι την οδό Ιπποκράτους. Ως περιοχή μελέτης επελέγη το τμήμα μεταξύ των οδών Εμμανουήλ Μπενάκη και Ζωοδόχου Πηγής.

Άλλος ένας περιφερειακός ήσυχος πεζόδρομος περιοχής κατοικίας, με σπάνια εμφάνιση άλλων χρήσεων.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.8: Η οδός Μεθώνης.

Πεζοί

Οι πεζοί είναι λίγοι αλλά έχουν συνεχή παρουσία (μ.ό. 0,1 π/μ/λ).

Οχήματα

Δίκυκλα μόνο, σταθμευμένα (κατά μέσο όρο 1/160 μ² πεζόδρομου) και διερχόμενα (μ.ό. 2,5/10 λεπτά). Η διαμόρφωση του πεζόδρομου δεν επιτρέπει την κίνηση αυτοκινήτων, ωστόσο σταθμεύουν κάθετα στις εισόδους του πεζόδρομου, στις συμβολές του με τις οδούς τροχοφόρων, εμποδίζοντας τη διέλευση ειδικών οχημάτων σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

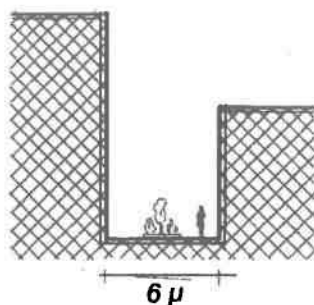
Αντικείμενα-Εμπόδια

Ούτε εδώ υπάρχουν αντικείμενα που να δυσχεραίνουν την άνετη διέλευση των πεζών.

Κτίρια

Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν 7 νεοκλασικά (37%) ανακαινισμένα, εγκαταλελειμμένα ή σε φάση ανοικοδόμησης και άλλα κτίρια κατασκευής προ '60 (74%). Τα υπόλοιπα κτίρια είναι κυρίως πολυκατοικίες του '60-'70 (26%), όχι πιο νέα κτίσματα, σε καλή κατάσταση. Η συνολική εικόνα είναι η συνηθισμένη αθηναϊκή και ελληνική ποικιλομορφία.

Με εξαίρεση τις δύο ακραίες πολυκατοικίες στην περιοχή μελέτης υπάρχει καλή αναλογία πλάτους δρόμου (6 μέτρα) και υψών των κτιρίων.



Σχέδιο 4.3: Τομή κατά πλάτος οδού Μεθώνης, κλίμακα 1: 400

Χρήσεις

Η κατοικία κυριαρχεί σε ορόφους (94%) και ισόγεια (79%). Συναντούμαι και 1-2 καταστήματα και μία ταβέρνα.

Διαμόρφωση-Εξοπλισμός

Παρτέρια με χαμηλή φύτευση. Επίστρωση με τσιμεντόπλακες με διαγώνιες αυλακώσεις. Δεν υπάρχουν παγκάκια, σήμανση και δοχεία απορριμμάτων. Υπάρχει φωτισμός.

Μπορούμε να πούμε ότι η έλλειψη καθιστικών χώρων αφαιρεί μερικά την έννοια του δημόσιου χώρου από την οδό Μεθώνης, που σκοπό έχει να κάνει ένα ελεύθερο χώρο προσιτό και οικείο στους πεζούς που τον χρησιμοποιούν. Γιατί πραγματικά είναι ένας ήσυχος δρόμος, που θα μπορούσε να αποτελεί προέκταση-κήπο των σπιτιών του δρόμου.

4.4 ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ - Εξάρχεια

Πεζοδρομημένη οδός σε όλο το μήκος της (7 οικοδομικά τετράγωνα), από την Πλατεία Εξαρχείων (οδός Θεμιστοκλέους) μέχρι την οδό Γ. Πρασά. Ως περιοχή μελέτης επελέγη το τμήμα μεταξύ των οδών Θεμιστοκλέους και Ζωοδόχου Πηγής.

Ανήκει στην κατηγορία πεζόδρομων περιοχών κατοικίας με έντονη την παρουσία ταβερνών, ψητοπωλείων και καφετεριών, αλλά και εμπορικών χρήσεων.

Πεζοί

Είναι σαφώς περισσότεροι απ'ότι στη Μεθώνης, άλλωστε είναι πιο κεντρικός - ξεκινάει από την πολυσύχναστη πλατεία Εξαρχείων, και φιλοξενεί περισσότερες χρήσεις (μ.ό. 0,4 π/μ/λ)

Οχήματα

Σταθμευμένα δίκυκλα (κατά μέσο όρο $1/54 \mu^2$), αυτοκίνητα ($1/220 \mu^2$) και οχήματα τροφοδοσίας ($1/960 \mu^2$), αλλά και διερχόμενα, αδιακρίτως ώρας λόγω των πολλών εμπορικών επιχειρήσεων του δρόμου.

Αντικείμενα-Εμπόδια

Τον χειμώνα τα τραπέζια των παρακείμενων ταβερνών παραμένουν στον πεζόδρομο ακόμη και όταν δεν χρησιμοποιούνται κάνοντας ουσιαστικά χρήση του πεζόδρομου ως αποθηκευτικού χώρου. Το καλοκαίρι οι πεζοί περνάνε από όσο χώρο τους αφήνουν τα τραπεζοκαθίσματα. Επίσης τα προαναφερθέντα σταθμευμένα οχήματα αποτελούν εμπόδια στην άνετη διέλευση των πεζών.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.9: Εικόνα "αποθηκευτικού χώρου" το χειμώνα στη Βαλτετσίου.

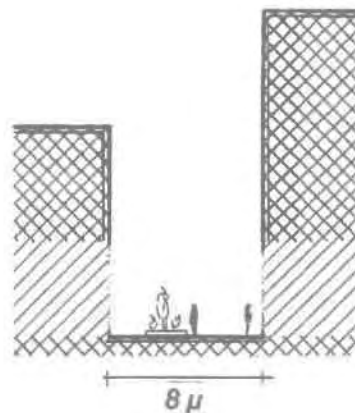


Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.10: Αυτοκίνητα το χειμώνα και τραπεζοκαθίσματα το καλοκαίρι δεν αφήνουν "ανεκμετάλλευτο" το δημόσιο χώρο στη Βαλτετσίου.

Κτίρια

Πολυκατοικίες του '60-'70 (52%) σε καλή και μέτρια κατάσταση. Έξι νεοκλασικά τόσο σε καλή όσο και σε κακή κατάσταση ή σε φάση ανοικοδόμησης. Κατά συνέπεια, και εδώ έχουμε έντονες μορφολογικές και υψομετρικές διαφορές στα κτίρια και την κατάσταση τους. Ωστόσο συνολικά η αναλογία ύψους κτιρίων και πλάτους πεζόδρομου (8 μέτρα) είναι καλή, αφού η πλειοψηφία των οικοδομών είναι μέχρι 4όροφα (65%).



Σχέδιο 4.4: Τομή κατά πλάτος της οδού Βαλτετσίου, κλίμακα 1: 400.

Χρήσεις

Η οδός Βαλτετσίου μπορεί να χαρακτηριστεί ως πεζόδρομος κατοικίας μιας και αυτή κυριαρχεί, αλλά μόνο στους ορόφους (75%). Στα ισόγεια των κτιρίων βρίσκουμε κυρίως τις πάντα ευπρόσδεκτες σε πεζόδρομους κατοικίας καφετέριες και εστιατόρια

αλλά και άλλες χρήσεις, όπως γραφεία εκδοτικών οίκων που είναι άλλωστε πολλά και στην ευρύτερη περιοχή των Εξαρχείων.

Η Βαλτετσίου όπως και η Ηρακλειδών, στο Θησείο, αποτελούν τους πεζόδρομους-πόλους έλξης «υπερτοπικής» πελατείας για τις καφετέριες και τις ταβέρνες τους, η Βαλτετσίου περισσότερο ως δορυφόρος της πλατείας Εξαρχείων. Ωστόσο το χειμώνα η Βαλτετσίου, όπως και η Δράκου, χάνει την αίγλη της.

Στην περιοχή μελέτης υπάρχει και ένας υπόγειος χώρος στάθμευσης στο μοναδικό κτίριο γραφείων.

Διαμόρφωση-Εξοπλισμός

Παρτέρια με χαμηλή φύτευση και μικρά δέντρα. Επίστρωση με τσιμεντόπλακες με διαγώνιες αυλακώσεις, πλάκες πεζοδρομίου. Δεν υπάρχουν παγκάκια και δοχεία απορριμμάτων. Υπάρχει φωτισμός και σήμανση.



4.5 ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ - Θησείο

Πεζόδρομος μεταξύ των οδών Νηλέως και Δημοφώντος, ως περιοχή μελέτης επελέγη το τμήμα μεταξύ Νηλέως και Ακταίου. Διαμορφώθηκε στα μέσα της δεκαετίας του '90 στα πλαίσια της μελέτης Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων και έκτοτε προσέλκυσε επιχειρήσεις νυχτερινής διασκέδασης εκ του μηδενός. Απόδειξη ότι η πεζοδρόμηση ενός ήδη σημαντικού δρόμου με χαμένη αίγλη, του δίνει νέα ζωή. Η Ηρακλειδών παλιά αποτελούσε κεντρικό δρόμο όπως μαρτυρούν και οι γραμμές του παλιού τραμ που τη διατρέχουν.

Πεζοί

Η οδός Ηρακλειδών είναι ένας πολυσύχναστος πεζόδρομος κατοικίας (0,3 π/μ/λ).

Η θέση της κοντά στο σταθμό ΗΣΑΠ του Θησειού, η γειτνίαση της με τις περιοχές Ψυρρή, Πλάκα και το Εμπορικό Τρίγωνο (τέρμα Ερμού) δικαιολογούν την επιτυχία της να προσελκύει κόσμο και από άλλες περιοχές της Αθήνας κατά τη διάρκεια όλου του έτους και όλες τις ώρες και με όλες τις καιρικές συνθήκες στις πολλές καφετέριες της.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.11: "Κάγκελα", τραπεζοκαθίσματα και σημαντική κίνηση πεζών στην Ηρακλειδών.

Οχήματα

Υπάρχουν κάποιες θέσεις (~10) για νόμιμη στάθμευση, προφανώς των περιοίκων, αλλά και πολλά άλλα αυτοκίνητα (κατά μέσο όρο $1/203 \mu^2$) και δίκυκλα

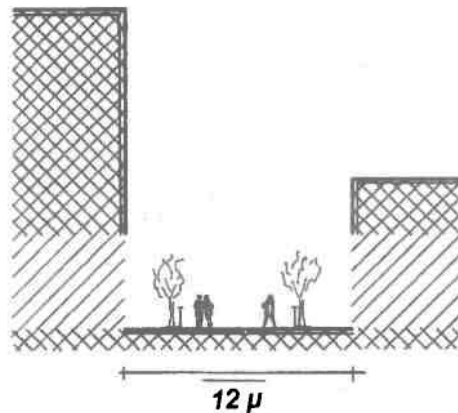
($1/65 \mu^2$) κατακλύζουν μόνιμα τον πεζόδρομο μετατρέποντας τον σε έναν υπαίθριο χώρο στάθμευσης.

Αντικείμενα-Εμπόδια

Σε αυτό το σημείο τα τραπεζοκαθίσματα των καφετεριών δεν λείπουν κυριολεκτικά ποτέ αφήνοντας βέβαια ένα λογικό κενό για άνετη διέλευση των πεζών αλλά όχι παραπάνω, ωστόσο οι δύο περιοχές, στάσης και διέλευσης, χωρίζονται με κάγκελα.

Κτίρια

Τα κτίρια της είναι πολυκατοικίες ('60-'80), κατά 39%, που στα ισόγεια τους φιλοξενούν εμπόριο και καφενεία. Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν δέκα νεοκλασικά καθώς και άλλα παλιά κτίρια (συνολικά το 62% των κτιρίων) που τα περισσότερα φιλοξενούν καφετέριες, μπαρ και ουζερί. Τα διαμορφωμένα παλιά κτίρια και νεοκλασικά βρίσκονται κυρίως μεταξύ των οδών Νηλέως και Αμφικτύωνος. Και εδώ υπάρχει καλή αναλογία υψών κτιρίων και πλάτους του πεζόδρομου (12 μέτρα).



Σχέδιο 4.5: Τομή κατά πλάτος της οδού Ηρακλειδών, κλίμακα 1: 400.

Χρήσεις

Φυσικά στους ορόφους των πολυκατοικιών υπάρχει κατοικία (61%). Στα ισόγεια των πολυκατοικιών υπάρχει εμπόριο (12%) τροφίμων, ρούχων και πολλά καφενεία. Κατά μήκος του τετραγώνου που πλησιάζει προς την Αποστόλου Παύλου συγκεντρώνονται τα ανακαινισμένα νεοκλασικά που στεγάζουν τις πάντα γεμάτες καφετέριες.

Διαμόρφωση-Εξοπλισμός

Επίστρωση με πλάκες Καρύστου με τις ράγες του παλιού τραμ να έχουν αφηθεί εμφανείς. Δεν υπάρχουν παρτέρια ή παγκάκια (εκτός από ένα σε κακή κατάσταση) λόγω πλάτους και χρήσεων (νόμιμη και παράνομη στάθμευση, τραπεζοκαθίσματα καφετεριών). Δεν υπάρχουν δοχεία απορριμμάτων και σήμανση. Υπάρχει φωτισμός.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.12: Η Ηρακλειδών από την οδό Νηλέως. Ορατά τα δεκάδες σταθμευμένα δίκυκλα.

4.6 ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΟΥ - Μακρυγιάννη

Η Διονυσίου Αρεοπαγίτου πεζοδρομήθηκε πρόσφατα (2001), σε όλο το μήκος της από Λεωφόρο Αμαλίας μέχρι Αποστόλου Παύλου. Η πεζοδρόμηση έγινε στα πλαίσια του Προγράμματος Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας που προωθείται από τα Υπουργεία Πολιτισμού και ΠΕΧΩΔΕ. Πριν γίνει πεζόδρομος ήταν ο οδικός άξονας που οδηγούσε στην Ακρόπολη και τους υπόλοιπους αρχαιολογικούς χώρους της νότιας κλίτους της και δεν είχε μεγάλη κίνηση τροχοφόρων. Έχει επίσημο χαρακτήρα και φιλοξενεί πολλά γραφεία.

Ως περιοχής μελέτης επελέγη το τμήμα μεταξύ της Λεωφόρου Αμαλίας και της οδού Στρατηγού Μακρυγιάννη. Εκεί βρίσκεται και ο σταθμός του μετρό (Ακρόπολη).



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.13: Η Διονυσίου Αρεοπαγίτου μπροστά από την είσοδο του αρχαιολογικού χώρου της Ακρόπολης.

Πεζοί

Γενικά παρατηρείται μικρή έως μηδενική κίνηση πεζών με λίγο μεγαλύτερη τις εργάσιμες ώρες (κατά μέσο όρο 0,2 π/μ/λ) στο ακραίο τμήμα της προς την Αμαλίας που αποτελεί την περιοχή μελέτης.

Οχήματα

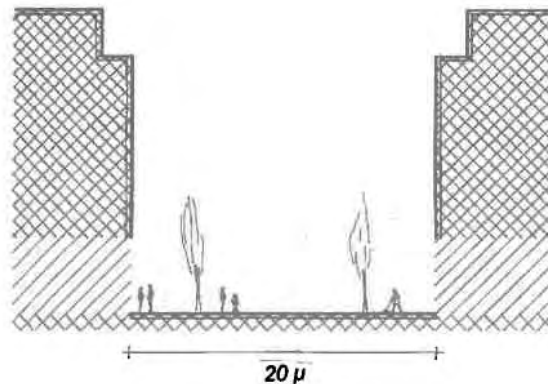
Υπάρχουν κάποια σταθμευμένα αυτοκίνητα, αν και σε χαμηλές τιμές (κατά μέσο όρο 1/1300 μ²) και 5,5 διερχόμενα δίκυκλα κατά μέσο όρο. Η είσοδος από τη Λεωφόρο Αμαλίας είναι κλειστή με αλυσίδα, όχι όμως και οι υπόλοιποι κάθετοι οδοί τροχοφόρων.

Αντικείμενα-Εμπόδια

Περιορισμένη χρησιμοποίηση του χώρου μπροστά από τα καταστήματα τουριστικών ειδών μέχρι το όριο των παρόδιων στοών.

Κτίρια

Κατά μήκος της υπάρχουν πολλά αξιόλογα (νεοκλασικά), τριώροφα, συνήθως, κτίρια σε πολύ καλή κατάσταση. Η δόμηση στο μεγαλύτερο μέρος του περιορίζεται μόνο στη μία πλευρά του δρόμου εφόσον ο δρόμος αποτελεί όριο του αρχαιολογικού χώρου της Ακρόπολης. Ωστόσο το κομμάτι του δείγματος βρίσκεται στο άκρο προς τη Λεωφόρο Αμαλίας και μόνο εκεί είναι δομημένο και από τις δύο πλευρές. Εκεί τα κτίρια είναι ψηλά, του '60 και πιο παλιά (64%) σε κακή, μέτρια ή καλή κατάσταση, κανένα δεν είναι αξιόλογο σε αντίθεση με τον υπόλοιπο δρόμο στον οποίο είναι τα περισσότερα αξιόλογα. Επειδή η Διονυσίου Αρεοπαγίτου είναι πολύ πλατύς πεζόδρομος (20 μέτρα) και τα κτίρια 5 (18%) ή 6 (55%) ορόφων η αναλογία πλάτους δρόμου και ύψους κτιρίων είναι καλή.



Σχέδιο 4.6: Τομή κατά πλάτος της οδού Διονυσίου Αρεοπαγίτου, κλίμακα 1: 500 (περίπου).



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.14: Πολυκατοικίες στο ακραίο τμήμα προς Λεωφ. Αμαλίας.

Χρήσεις

Προς την Αμαλίας συνωστίζονται τα μαγαζιά με αναμνηστικά και κοσμηματοπωλεία που απευθύνονται στους διερχόμενους τουρίστες. Επίσης βρίσκουμε τράπεζες και ένα ταχυδρομείο, ψιλικά και ταβέρνες (εμπόριο-υπηρεσίες: 64%). Στους ορόφους των κτιρίων της περιοχής συναντάται κυρίως κατοικία (30%) και γραφεία (50%). Δεν μπορεί να χαρακτηριστεί απόλυτα ως πεζόδρομος περιοχής κατοικίας εφόσον αυτή δεν καταλαμβάνει μεγάλο ποσοστό αλλά ούτε και περιοχής καθαρά εμπορίου.

Διαμόρφωση-Εξοπλισμός

Η επίστρωση είναι με κυβόλιθους γνευσίου. Η έλλειψη καθιστικών χώρων και η γενικά απλή διαμόρφωση, με χαρακτήρα «βουλεβάρτου» με δεντροστοιχίες, δικαιολογείται από το σχεδιασμό του πεζόδρομου, που προέβλεψε να διαφυλαχτεί ένα κεντρικό μέρος πλάτους 6 μέτρων για τη διέλευση μελλοντικά μίνι-μπας ή και τραμ. Διαθέτει δοχεία απορριμμάτων, όχι όμως σήμανση και φωτισμό.

Η είσοδος της από τη Λεωφόρο Αμαλίας είναι κλειστή με αλυσίδες και μικρούς πάσσαλους από μετόν, που συνεχίζονται μέχρι τον πρώτο κάθετο.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.15: Η συμβολή του πεζόδρομου με την Λεωφ. Αμαλίας. Διακρίνονται τα μέτρα αποτροπής εισόδου τροχοφόρων.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.16: Νεοκλασικά κτίρια κατά μήκος της Διονυσίου Αρεοπαγίτου.



Πηγή: Ιστοσελίδα της Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας

Εικόνα 4.17: Σχέδιο από τη μελέτη πεζοδρόμησης.



Πηγή: προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.18: Η Διονυσίου Αρεοπαγίτου με φορά από τη Λεωφ. Αμαλίας προς την Ακρόπολη.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

5.1 ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

Πεζοί

Οι πεζοί, σίγουρα, όπως αποδεικνύουν οι μεγάλες τιμές συγκέντρωσης τους, απολαμβάνουν να χρησιμοποιούν τους εμπορικούς πεζόδρομους. Βέβαια όλοι οι πεζόδρομοι δεν είναι το ίδιο δημοφιλείς, αλλά στο 100% των εξεταζόμενων πεζοδρομημένων τμημάτων διαπιστώθηκε ικανή κίνηση πεζών. Αναμφισβήτητα μια πεζοδρόμηση δεν αρκεί από μόνη της για να προσελκύσει πελατεία στα εμπορικά καταστήματα, αντίθετα συνήθως οι ήδη δημοφιλείς εμπορικοί δρόμοι επιλέγονται για να πεζοδρομηθούν. Ωστόσο μια πεζοδρόμηση στα πλαίσια της αναβάθμισης-ανάπλασης μιας περιοχής συμβάλλει στην προσέλκυση πεζών έστω και για τις όχι ακριβώς εμπορικές χρήσεις, βλ. Αγίων Αναργύρων στου Ψυρρή.

Οχήματα

Πανταχού παρόντα, τα αυτοκίνητα κάνουν έντονη την παρουσία τους, παρκαρισμένα ή διερχόμενα, στο 60% των εμπορικών πεζόδρομων, τα δίκυκλα στο 80% και τα οχήματα τροφοδοσίας στο 60%. Συχνά, βέβαια δεν υπάρχει σήμανση πεζόδρομου και το μόνο που μπορεί να αποτρέψει τους οδηγούς από το να εισέλθουν σε έναν πεζόδρομο είναι ανυπέρβλητα εμπόδια, που ούτως ή άλλως δεν υπάρχουν. Οι πρωτοποριακές βυθιζόμενες μπάρες της Ερμού και της Αιόλου, έχουν καταστραφεί ή αχρηστευθεί. Το ωράριο τροφοδοσίας που αναγράφεται στις πινακίδες του Εμπορικού Τριγώνου (6.00 μ.μ.-10.00 π.μ.) καταστρατηγείται καθημερινά με τα οχήματα τροφοδοσίας να εισέρχονται στην Ερμού και τους άλλους πεζόδρομους όλο το εικοσιτετράωρο, ακόμη και τις ώρες που η κίνηση των πεζών είναι η μέγιστη. Ευτυχώς σέβονται την προτεραιότητα των πεζών αλλά ομολογουμένως είναι ενοχλητικά για αυτούς. Σημειωτέον ότι στην Ερμού υπάρχει αστυνόμευση από την Ελληνική και τη Δημοτική Αστυνομία και γίνονται λεκτικές παρατηρήσεις στους εισερχόμενους οδηγούς αλλά προφανώς δεν υπάρχουν κυρώσεις και η ελαστικότητα ομολογουμένως είναι μεγάλη.

Με τη συνεχή παρουσία οχημάτων έχουμε ηχορύπανση, ρύπανση του αέρα, κίνδυνο ατυχημάτων, όχληση των πεζών, όλες τις αρνητικές συνέπειες που ένας πεζόδρομος έχει ως σκοπό να εξαλείψει. Ακόμη προκαλούνται σημαντικές φθορές στην

επίστρωση και τον εξοπλισμό των πεζόδρομων με επιπτώσεις στην εικόνα του πεζόδρομου αλλά και στην ασφάλεια των πεζών.

ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΣΟΙ ΟΡΟΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗΣ											
		ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ				ΔΙΚΥΚΛΑ				ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ			
		ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ		ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΑ		ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ		ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΑ		ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ		ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΑ	
		Μ.Ο.	ΔΕΙΚΤΗΣ	Μ.Ο.	ΔΕΙΚΤΗΣ	Μ.Ο.	ΔΕΙΚΤΗΣ	Μ.Ο.	ΔΕΙΚΤΗΣ	Μ.Ο.	ΔΕΙΚΤΗΣ	Μ.Ο.	ΔΕΙΚΤΗΣ
ΕΜΠΟΡ. ΚΟΙ	ΕΡΜΟΥ	0	-	1,8	1/972	0,5	1/3500	3,5	1/50	0,8	1/2188	1,3	1/1346
	ΑΙΟΛΟΥ	1,3	1/1107	0,7	1/2057	13,7	1/105	12	1/1200	0,3	1/4800	1	1/1440
	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ	0,7	1/2000	0	-	7	1/200	4	1/350	0,7	1/200	0	-
	ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ	0	-	0	-	1,5	1/346	0	-	0	-	0	-
	ΑΠΩΝ												
ΚΑΤΟ Κ/ΑΣ	ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	6,3	1/139	3,3	1/265	6,3	1/139	16,3	1/54	0	-	0	-
	ΔΡΑΚΟΥ	0	-	0	-	20	1/160	0	-	0	-	0	-
	ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ	0,5	1/600	0	-	4	1/75	0	-	1	1/300	0	-
	ΜΕΘΩΝΗΣ	1	1/720	0	-	4,5	1/160	2,5	1/288	0	-	0	-
	ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ	6,5	1/222	9	1/160	26,5	1/54	4,5	1/320	1,5	1/960	0	-
	ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ	13	1/203	1,5	1/1760	40,5	1/65	2,5	1/1056	0	-	0	-
	ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ												
	ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΟΥ	1	1/2600	0,5	1/5200	1	1/2600	5,5	1/472	0	-	0	-

Πηγή: Έρευνα πεδίου (Δεκέμβριος 2001), ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 5.1: Οχήματα κατά μέσο όρο στους πεζόδρομους του δείγματος.

Αντικείμενα-Εμπόδια

Τα πραγματικά εμπόδια για τους διερχόμενους πεζούς από τους εμπορικούς πεζόδρομους που μελετήσαμε είναι τα τροχοφόρα που δεν λείπουν σχεδόν ποτέ. Αλλά και άλλα εμπόδια έρχονται να απομειώσουν περαιτέρω τον ωφέλιμο για την άνετη και ασφαλή διέλευση τους χώρο. Τραπεζοκαθίσματα (στο 40 % των εμπορικών πεζόδρομων) που αφήνουν έναν σχετικά στενό διάδρομο διέλευσης και συνήθως στερούν από τους χρήστες του πεζόδρομου τον βασικό καθιστικό εξοπλισμό του. Δεν μπορούμε να πούμε ότι θα ήταν καλύτερο να λείψουν οι καφετέριες και τα τραπεζοκαθίσματα από τους πεζόδρομους γιατί παρά τα παραπάνω μειονεκτήματα αποτελούν θετικό στοιχείο ζωντάνιας των πεζόδρομων.

Στο 40% (Αιόλου και Πανδρόσου) των εμπορικών πεζόδρομων συναντούμε προθήκες καταστημάτων που έχουν «εισβάλλει» στο πεζόδρομο. Στην Αιόλου μπορούμε να πούμε ότι τείνουν να αποτελούν μειονέκτημα γιατί ίσως να υπάρχει υπερβολή, ενώ στην Πανδρόσου είναι κάπως καλύτερα αν και είναι ένας πολύ στενός δρόμος. Είναι γεγονός ότι περιορίζουν τον χώρο κίνησης των πεζών, κάποτε μπορεί να είναι και επικίνδυνα τα στοιχεία αυτά για την ασφάλεια των περαστικών, όμως δίνουν και αυτά ζωντάνια και χρώμα στους πεζόδρομους, ενταγμένα στο πνεύμα «ανεπισημότητας» της ευρύτερης περιοχής που ανήκουν αυτοί.

Σε ένα 40% των εμπορικών πεζόδρομων βρίσκουμε και τους μικροπωλητές. Στην Αιόλου που έχουν μόνιμη (και μάλλον νόμιμη) θέση, καταλαμβάνουν συχνά με το

εμπόρευμα τους τα παγκάκια αλλά δεν μπορούμε να πούμε ότι μειώνουν σημαντικά το χώρο διέλευσης των πεζών. Στην Ερμού, που είναι μικρότερου πλάτους, με περισσότερη κίνηση και άρα πιο ελκυστική και για τους μικροπωλητές, δημιουργείται πρόβλημα. Υπάρχει αυστηρή αστυνόμευση ενάντια σε αυτούς τους μικροπωλητές (κυρίως αλλοδαποί) κατά τις ώρες καταστημάτων, αλλά αυτοί επιμένουν να εμφανίζονται όταν φεύγουν οι αστυνομικοί και έτσι βρίσκονται σε ένα συνεχές κυνηγητό.

	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ	ΕΜΠΟΔΙΑ					
		ΟΧΗΜΑΤΑ			ΤΡΑΠΕΖΟ-ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ	ΠΡΟΘΗΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ	ΠΑΓΚΟΙ ΜΙΚΡΟΠΩΛΗΤΩΝ
		ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ			
ΕΜΠΟΡΚΟ	ΕΡΜΟΥ	+	+	+	-	-	+++
	ΑΙΟΛΟΥ	+	+++	+	+	++	+
	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ	-	++	-	-	-	-
	ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ	-	-	-	-	+	-
	ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	++	++	-	+	-	-
ΚΑΤΟΚΑΣ	ΔΡΑΚΟΥ	-	+++	-	+	-	+
	ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ	-	+	-	-	-	-
	ΜΕΘΩΝΗΣ	-	+	-	-	-	-
	ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ	++	+++	+	+	-	-
	ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ	++	+++	-	+	-	-
	ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ	-	-	-	-	-	-
	ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΟΥ	-	-	-	-	-	-

Πηγή: Έρευνα πεδίου (Δεκέμβριος 2001), ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 5.2: Τα εμπόδια που συναντούν οι πεζοί στους πεζόδρομους του δείγματος

Χρήσεις

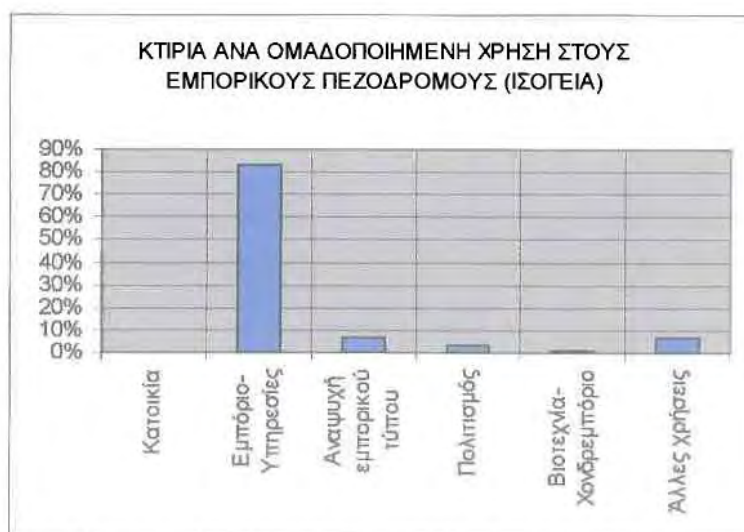
Ως χρήση απουσιάζει η κατοικία στους εμπορικούς πεζόδρομους, τουλάχιστον στα ισόγεια, με παρουσία μόνο 8% στους ορόφους και μόνο στην Αγίων Αναργύρων. Η χρήση που κυριαρχεί είναι, φυσικά, η «εμπόριο-υπηρεσίες» 83% στα ισόγεια και 52% στους ορόφους. Υπάρχει και η παρουσία αναψυχής εμπορικού τύπου (7%), πάλι χάρη μόνο στην Αγίων Αναργύρων, έναν δρόμο που ανήκει σε μια περιοχή σε μεταβατικό, μπορούμε να πούμε, στάδιο.

Στην Αιόλου και τη Βουκουρεστίου βρίσκουμε τράπεζες και γραφεία στα ισόγεια (19% και 13%), που στους ορόφους φτάνουν το 25% και 80% αντίστοιχα και στην Ερμού το 45%. Φυσικά και οι τρεις δρόμοι είναι κεντρικότατοι αλλά αυτό εξηγείται και με τις θέσεις τους κοντά σε σημαντικά κέντρα όπως το Χρηματιστήριο για την Αιόλου ή η Πλατεία Συντάγματος για την Ερμού και τη Βουκουρεστίου.

Τα επαγγελματικά εργαστήρια αντιπροσωπεύουν το 22%, στις οδούς Ερμού, Αιόλου και Αγίων Αναργύρων (5%, 13%, και 19% αντίστοιχα). Το ποσοστό είναι

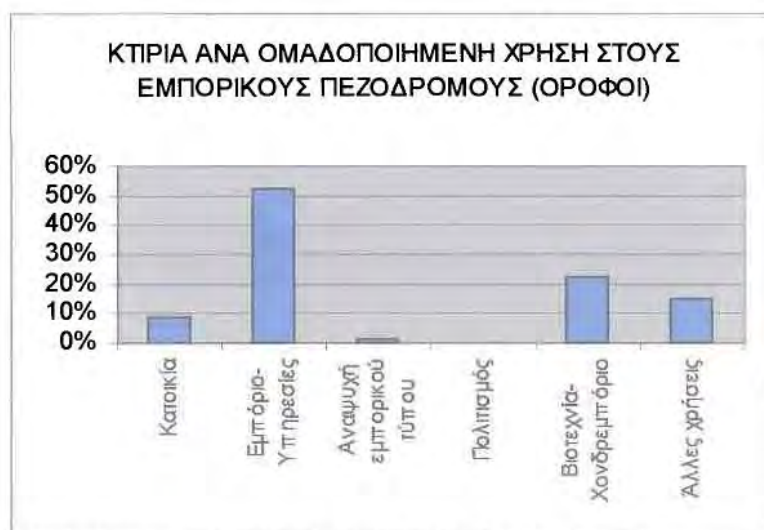
χαμηλό, εφόσον όσο πιο κεντρικός είναι ένας πεζόδρομος τόσο είναι μεγαλύτερη η προτίμηση για γραφεία έναντι των εργαστηρίων. Ωστόσο οι πεζόδρομοι δεν είναι κατάλληλοι για χρήσεις που απαιτούν από τους πελάτες να χρησιμοποιήσουν το αυτοκίνητο τους για να μεταφέρουν τα αγορασμένα (ή επισκευασμένα) ογκώδη αντικείμενα.

Κενά, εγκαταλειμμένα και υπό ανακαίνιση υπάρχουν σε 7% στα ισόγεια και 15% στους ορόφους. Το ποσοστό είναι υψηλό αλλά κυρίως με τη συμμετοχή των εγκαταλειμμένων κτιρίων της Αγίων Αναργύρων. Γενικά υπάρχουν κενά και εγκαταλειμμένα κτίρια στους κεντρικούς εμπορικούς πεζόδρομους, αλλά συγκυριακά, εφόσον υπάρχει η τάση να ανακαινίζονται και να χρησιμοποιούνται όλα τα κτίρια, λόγω της μεγάλης γαιοπροσόδου.



Πηγή: Έρευνα πεδίου (Δεκέμβριος 2001), ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 5.1: Χρήσεις στα ισόγεια των κτιρίων των πεζόδρομων του δείγματος.



Πηγή: Έρευνα πεδίου (Δεκέμβριος 2001), ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 5.2: Χρήσεις στους ορόφους των κτιρίων των πεζόδρομων του δείγματος.

Κτίρια

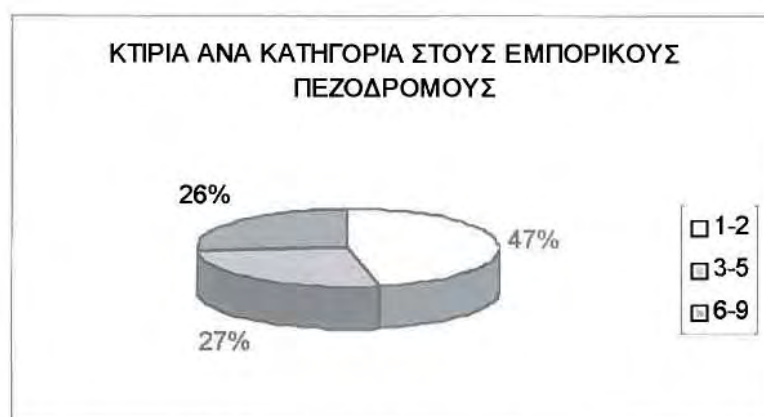
Τα κτίρια στους εμπορικούς πεζόδρομους σε ποσοστό 69% είναι κατασκευής προ του 1960, με ένα 19% εξ αυτών να μπορούν χαρακτηριστούν ως αξιόλογα. Επειδή η μελέτη έγινε σε δρόμους εντός των ορίων του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας, ακριβώς στο κέντρο της πόλης που συμπίπτει με τον πυρήνα της πρώτης αστικής ανάπτυξης της, φυσικό είναι η οικοδόμηση αλλά και η ανανέωση του κτιριακού αποθέματος να έχει συντελεστεί έγκαιρα, μέχρι και τη δεκαετία του '50 που άρχισε η έντονη ανοικοδόμηση στην Αθήνα, εφόσον υπήρχε επιπλέον το κίνητρο της εμπορικότητας των δρόμων. Τις επόμενες δεκαετίες του '60 και '70 εξακολούθησε η ανοικοδόμηση στο 29% του συνόλου των κτιρίων και μόνο ένα 2% (δύο κτίρια) να κατασκευαστούν μετά το 1980. Βέβαια 6% των κτιρίων, κυρίως αξιόλογα, είναι εγκαταλειμμένα που μάλλον θα ανοικοδομηθούν μελλοντικά διατηρώντας μόνο την πρόσοψη τους κατά την κρατούσα τάση.

Ως προς το ύψος των κτιρίων, σχεδόν τα μισά (47%) είναι μέχρι διώροφα. Οφείλουμε να πούμε ότι το ποσοστό του ύψους επηρεάζεται σημαντικά από 27 κτίρια (σε σύνολο 107 των περιοχών μελέτης των εμπορικών πεζόδρομων που εξετάσαμε) της οδού Πανδρόσου που είναι μονώροφα. Ένα 27% των κτιρίων είναι από τριώροφα έως πενταόροφα και ένα 26% έξι ορόφων και άνω.

Γενικά, η κατάσταση των κτιρίων των εμπορικών πεζόδρομων είναι μπορούμε να πούμε καλή (77%) αν και συχνά υπάρχει αντίφαση, με τα ισόγεια να είναι άψογα και εντυπωσιακής διακόσμησης και οι όροφοι με όψη εγκατάλειψης (χαρακτηριστικό

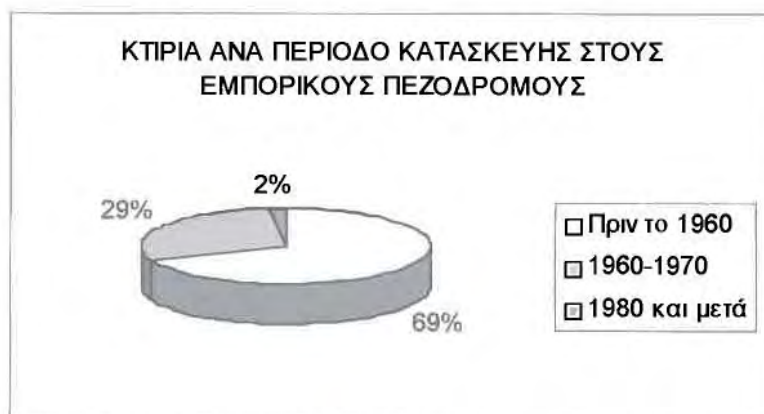
παράδειγμα κτίριο στην Ερμού, εικ. 3.5). Γενικά κτίρια που στους ορόφους στεγάζονται αποθήκες ή εργαστήρια, συχνά και γραφεία δεν παρουσιάζουν περιποιημένη όψη. Μόνο κτίρια που και στους ορόφους υπάρχει εμπόριο, ή έστω γραφεία αλλά ανήκουν σε τράπεζες (βλ. Αιόλου), είναι ως σύνολο σε καλή κατάσταση. Σε μέτρια κατάσταση ένα 12% των κτιρίων και σε κακή το 11%.

Ως προς τη μορφολογία, οφείλουμε να αναφέρουμε τις παρόδιες στοές που είναι συχνές στα κτίρια των εμπορικών πεζόδρομων (Ερμού, Αιόλου, Βουκουρεστίου), χαρακτηριστικό των οικοδομών του '60 κυρίως (Γ.Ο.Κ. '55).



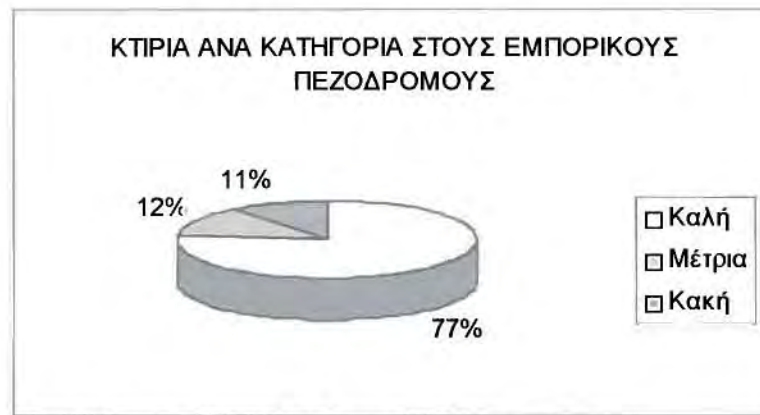
Πηγή: Έρευνα πεδίου (Δεκέμβριος 2001), ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 5.3: Ύψη κτιρίων στους εμπορικούς πεζόδρομους του δείγματος.



Πηγή: Έρευνα πεδίου (Δεκέμβριος 2001), ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 5.4: Ηλικία κτιρίων στους εμπορικούς πεζόδρομους του δείγματος.



Πηγή: Έρευνα πεδίου (Δεκέμβριος 2001), ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 5.5: Κατάσταση κτιρίων στους εμπορικούς πεζόδρομους του δείγματος.

Διαμόρφωση-Εξοπλισμός

Το 40% των εμπορικών πεζόδρομων που εξετάσαμε παρουσιάζουν «επάρκεια ως προς τα στοιχεία εκείνα που πρέπει να διαθέτει συνήθως ένας πεζόδρομος»¹¹, δηλαδή, σήμανση, φωτισμό, δοχεία απορριμμάτων, παγκάκια και φύτευση. Στο 100% των εξεταζόμενων πεζοδρομημένων τμημάτων συναντάται φωτισμός και εγγύτητα σε στάση δημόσιου μέσου μεταφοράς, θετικά στοιχεία που συναντώνται στους περισσότερους ελληνικούς πεζόδρομους. Στο 40% διαπιστώθηκε η ύπαρξη καθιστικών και φύτευσης, σε πεζόδρομους σχετικά μεγαλύτερου πλάτους και μικρότερης κίνησης (Αιόλου, Βουκουρεστίου).

Συχνό είναι το φαινόμενο των κατεστραμμένων πλακοστρώσεων στους εμπορικούς πεζόδρομους, λόγω της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων, για τα οποία δεν είναι σχεδιασμένοι, ή εργασιών για τα δίκτυα που άφησαν «μπαλώματα». Άμεση συνέπεια είναι η αισθητική υποβάθμιση και ο κίνδυνος ατυχημάτων για τους πεζούς.

Ειδικά το κεφάλαιο της δαπεδόστρωσης των εμπορικών πεζόδρομων είναι σημαντικό. Εντυπωσιάζει αρνητικά η ποικιλία υλικών και σχεδιαστικών προσεγγίσεων ακόμη και σε γειτονικούς πεζόδρομους, ανάλογα με την χρονολογία ή το φορέα κατασκευής. Δεν υπάρχει ενιαία σχεδιαστική και αισθητική αντιμετώπιση όλων των πεζοδρομημένων τμημάτων, που δίνει αρνητική εικόνα ως σύνολο όσο πετυχημένα και αν είναι τα μεμονωμένα εγχειρήματα. Ορισμένες επιλογές υλικών δεν ήταν και τόσο κατάλληλες, όπως οι κυβόλιθοι στην Ερμού που αρχικά ήταν ανοιχτόχρωμοι γκρι και γρήγορα πήραν ένα αντιαισθητικό σκούρο γκρι χρώμα λόγω ρύπανσης. Εδώ, βέβαια,

¹¹ Όπως αναφέρει η Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό, 2000.

μπορούμε να επισημάνουμε την έλλειψη καθαριότητας που αναφέρουν μελετητές και τύπος.

	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ					ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ (*)
		ΣΗΜΑΝΣΗ	ΦΩΤΙΣΜΟΣ	ΔΟΧΕΙΑ ΑΠΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ	ΠΑΓΚΑΚΙΑ	ΦΥΤΕΥΣΗ	
ΕΜΓΟΡΙΚΟ	ΕΡΜΟΥ	+	+	+	-	-	+
	ΑΙΟΛΟΥ	+	+	+	+	+	+
	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ	+	+	+	+	+	+
	ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ	-	+	+	-	-	+
	ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	-	+	-	-	-	+
ΚΑΤΟΙΚΑΣ	ΔΡΑΚΟΥ	+	+	+	+	+	+
	ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ	+	+	-	-	-	+
	ΜΕΘΩΝΗΣ	-	+	-	-	+	+
	ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ	+	+	-	-	+	+
	ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ	-	+	-	-	-	+
	ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΟΥ	-	-	+	-	+	+

(*) στάση λεωφορείων, μετρό ή ηλεκτρικού σε απόσταση μικρότερη από 500 μέτρα

Πηγή: Έρευνα πεδίου (Δεκέμβριος 2001), ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 5.3: Ο εξοπλισμός που διαθέτουν οι πεζόδρομοι του δείγματος.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

11 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΤΗΣ
ΑΘΗΝΑΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:
ΕΙΡΗΝΗ ΘΕΟΦΙΛΑΤΟΥ








ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2002

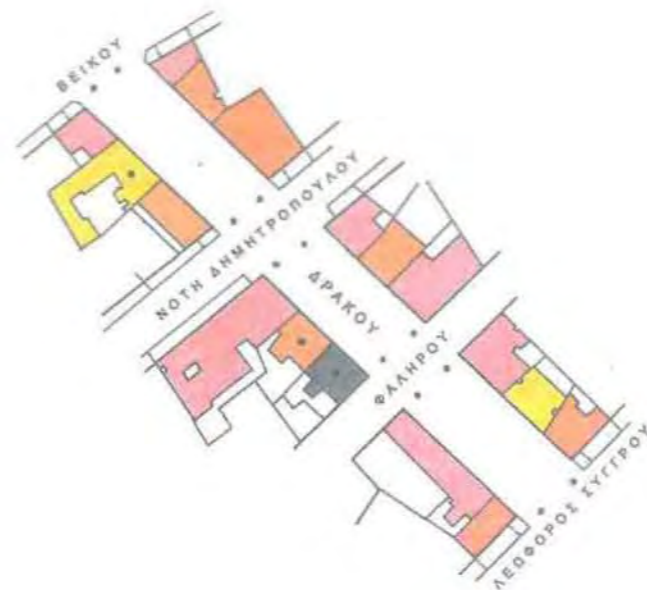
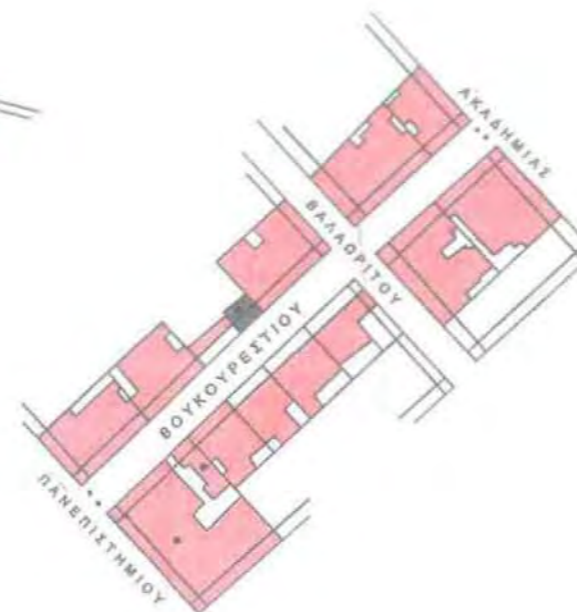
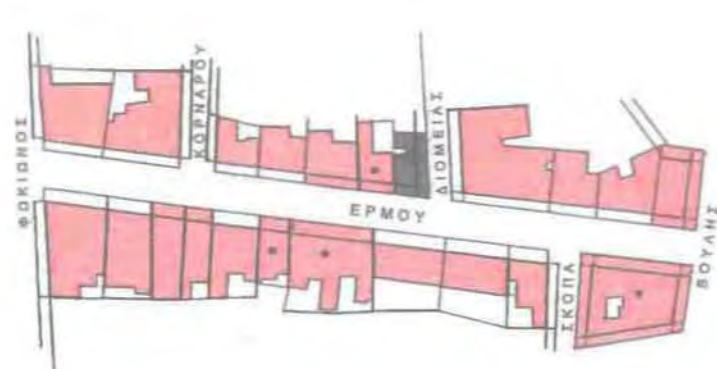
ΣΧΕΔΙΟ 1: ΧΡΗΣΕΙΣ ΣΤΑ
ΙΣΟΓΕΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1: 2.000

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

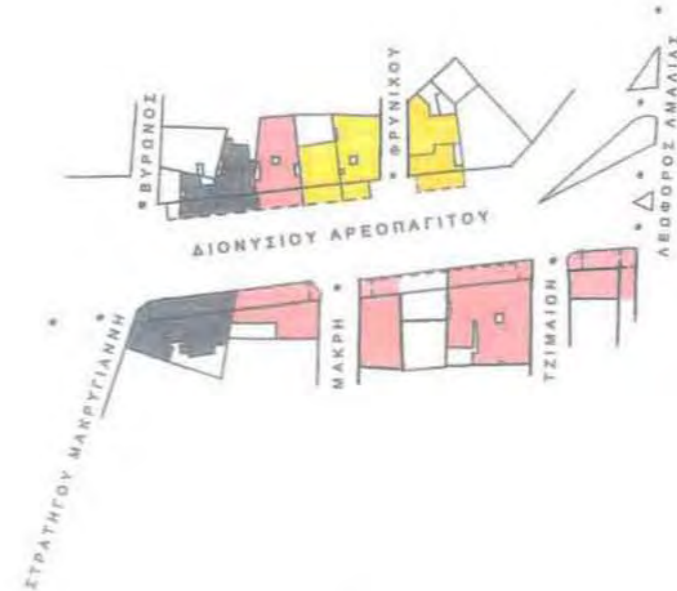
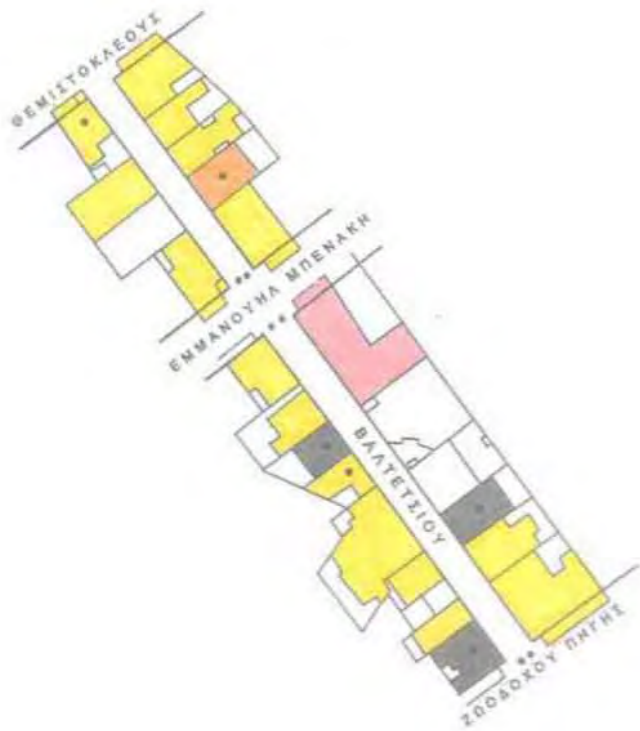
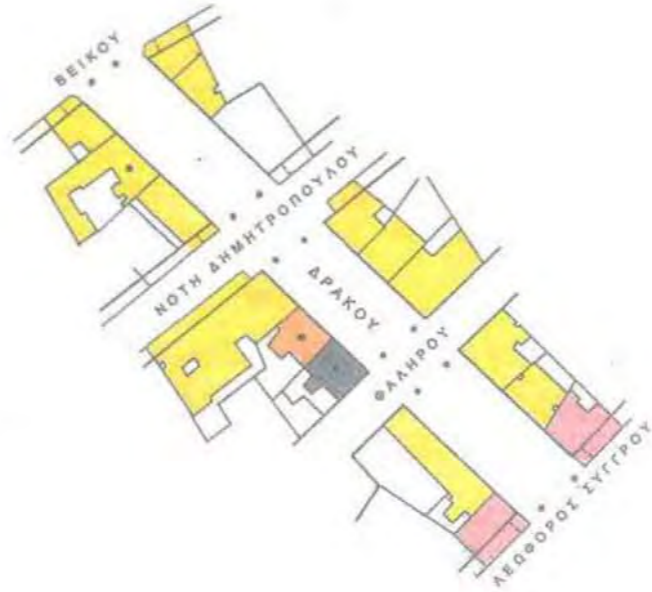
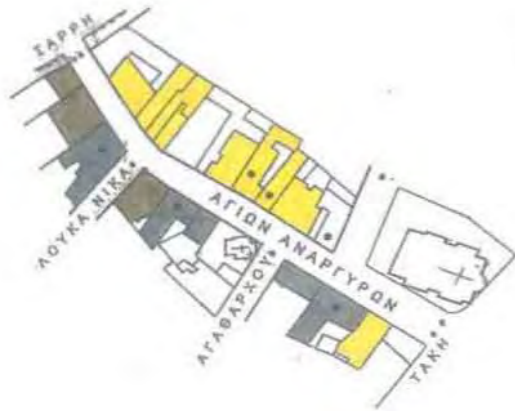
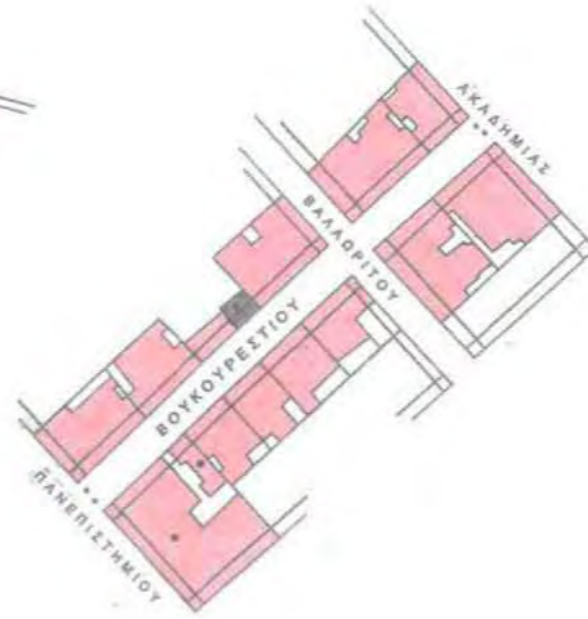
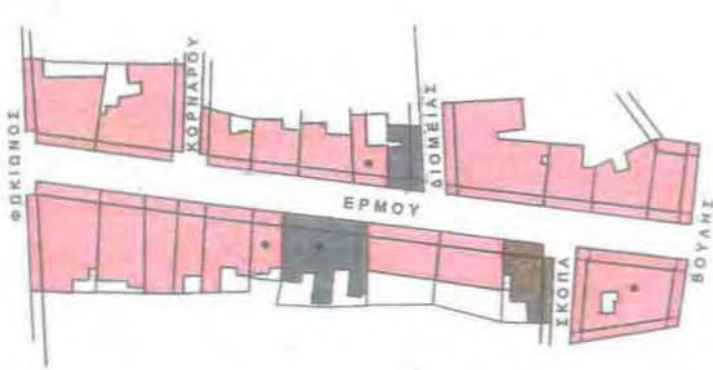
-  Κατοικία
-  Εμπόριο-Υπηρεσίες
-  Αναψυχή εμπορικού τύπου
-  Πολιτισμός
-  Επαγ. εργαστήρια-Αποθήκες
-  Άλλες χρήσεις
-  Αξιόλογα κτίρια

ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2001



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Κατοικία
-  Εμπόριο-Υπηρεσίες
-  Αναψυχή εμπορικού τύπου
-  Πολιτισμός
-  Επαγ. εργαστήρια-Αποθήκες
-  Άλλες χρήσεις
-  Αξιόλογα κτίρια



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

11 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΤΗΣ
ΑΘΗΝΑΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:
ΕΙΡΗΝΗ ΘΕΟΦΙΛΑΤΟΥ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2002

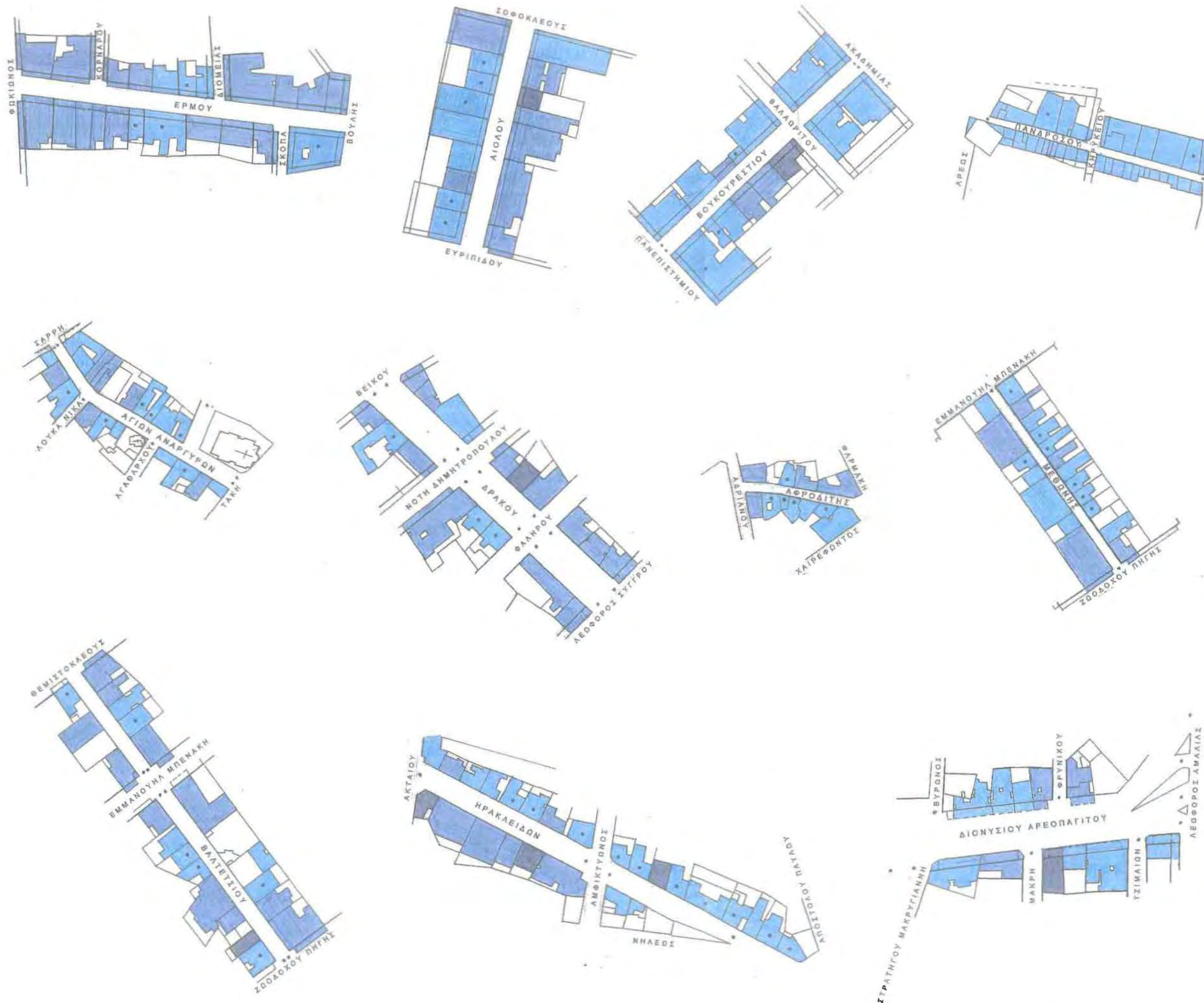
ΣΧΕΔΙΟ 3: ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΤΙΡΙΟΥ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1: 2.000

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Πριν το 1960
-  1960-1970
-  1980 και μετά
-  Αξιόλογα κτίρια

ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2001



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

11 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΤΗΣ
ΑΘΗΝΑΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:
ΕΙΡΗΝΗ ΘΕΟΦΙΛΑΤΟΥ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2002

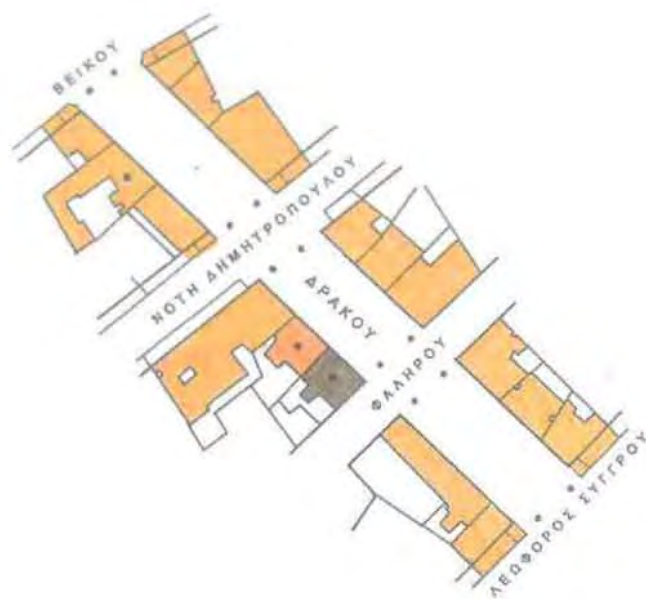
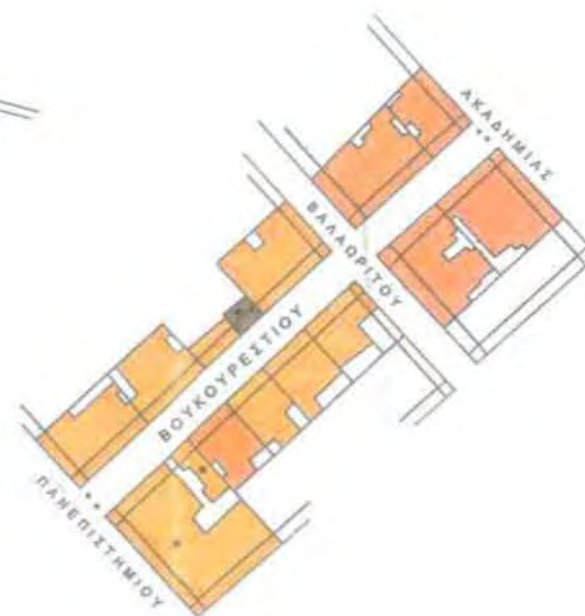
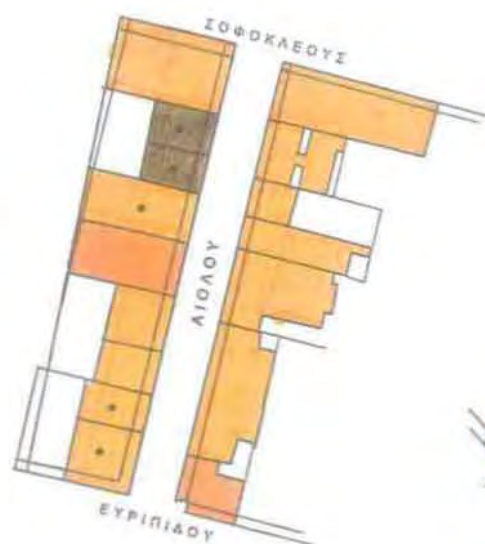
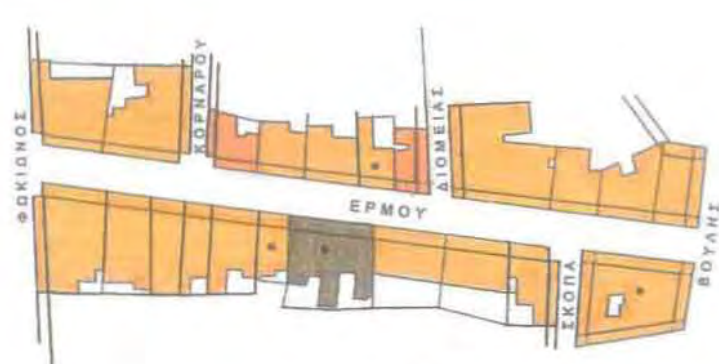
ΣΧΕΔΙΟ 5: ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
ΚΤΙΡΙΩΝ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1: 2.000

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Καλή
-  Μέτρια
-  Κακή
-  Αξιόλογα κτίρια

ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2001



5.2 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

Πεζοί

Οι πεζοί μάλλον προτιμούν να διέρχονται από τους ήσυχους πεζόδρομους των περιοχών κατοικίας, αλλά ουσιαστικά δεν αποτελούν πόλο έλξης των πεζών μόνο και μόνο για να διασχίσουν μια περιοχή αν δεν υπάρχουν κάποιες συγκεκριμένες λειτουργίες που να τους ελκύουν (π.χ. εμπόριο και συγκοινωνία στη Δράκου, καφετέριες στη Βαλτετσίου και την Ηρακλειδών). Γι' αυτό περιφερειακοί δρόμοι σαν τη Μεθώνης και την Αφροδίτης ή ακόμη και τη Διονυσίου Αρεοπαγίτου έχουν έως και μηδενική κίνηση πεζών που θα μπορούσε θεωρητικά να εξυπηρετείται άνετα ακόμη και από ένα στενό πεζοδρόμιο. Ωστόσο δεν πρέπει να παραβλέπουμε ότι ακόμη και πεζόδρομοι μικρής κίνησης εξυπηρετούν σημαντικούς περιβαλλοντικούς σκοπούς για την εγγύς περιοχή π.χ. την απομάκρυνση των οχλήσεων που προξενούν τα τροχοφόρα. Αποτελούν, ουσιαστικά, την επανάκτηση του δημόσιου χώρου από τους κατοίκους της πόλης που κινούνται για οποιοδήποτε σκοπό στην περιοχή.

Η αξιοσημείωτα μικρή κίνηση μερικών πεζόδρομων κατοικίας συμβάλλει αρνητικά στο αίσθημα ασφάλειας των πεζών, κάτι που αντισταθμίζεται με τον επαρκή φωτισμό αλλά και την παρουσία κατοικίας, δηλαδή, την συνεχή παρουσία ανθρώπων μέσα στα κτίρια, κάτι που λείπει από τους κεντρικούς εμπορικούς πεζόδρομους.

Οχήματα

Στο 50% των εξεταζόμενων πεζοδρομημένων τμημάτων τα τροχοφόρα λείπουν εντελώς ή η εμφάνισή τους είναι συγκυριακή, με εξαίρεση τα σταθμευμένα δίκυκλα που δε λείπουν από κανένα πεζόδρομο. Μόνο στη Δράκου υπάρχει αξιοσημείωτη προσπάθεια να κρατηθούν εκτός πεζόδρομου τα τροχοφόρα, με σήμανση και εμπόδια προς τους δρόμους τροχοφόρων, αλλά και εκεί τα δίκυκλα εισέρχονται και σταθμεύουν σε μεγάλους αριθμούς (μέγιστο: 21 σταθμευμένα δίκυκλα στον χρόνο παρατήρησης). Στους υπόλοιπους πεζόδρομους (κυρίως στις Αφροδίτης, Μεθώνης), με εξαίρεση την Διονυσίου Αρεοπαγίτου και την Ηρακλειδών, τα αυτοκίνητα και τα οχήματα τροφοδοσίας σταθμεύουν κάθετα κλείνοντας την είσοδο του πεζόδρομου για τα υπόλοιπα οχήματα αλλά και τα οχήματα έκτακτης ανάγκης.

Αντικείμενα-Εμπόδια

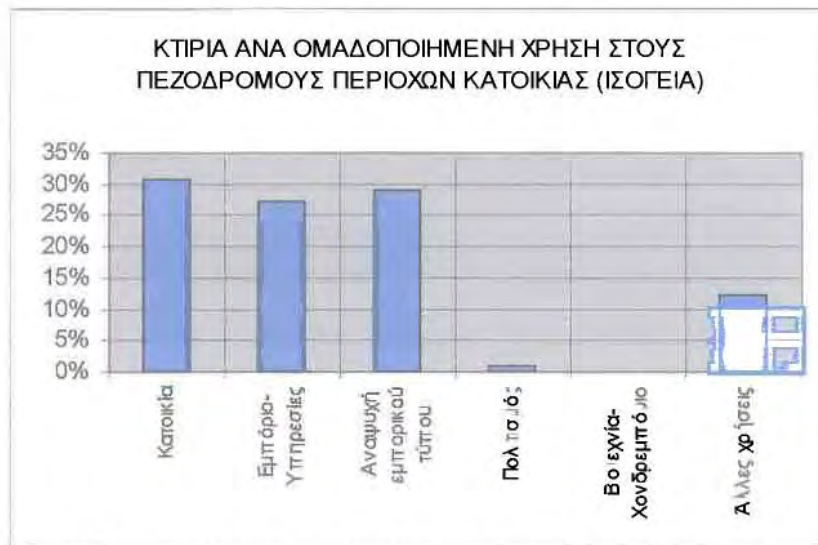
Εκτός από την εμφάνιση των οχημάτων, ο πεζός συναντάει κι άλλα εμπόδια στους πεζόδρομους κατοικίας αν και σημαντικά λιγότερα απ' ότι στους εμπορικούς. Στη Δράκου, στην έξοδο του σταθμού μετρό συγκεντρώνεται μικρός αριθμός μικροπωλητών. Στη Δράκου, τη Βαλτετσίου και την Ηρακλειδών (50% των πεζόδρομων κατοικίας) συναντώνται τα τραπεζοκαθίσματα των εστιατορίων και των καφετεριών. Γενικά, υπάρχει επιθυμία για λειτουργία αναψυκτηρίων στους πεζόδρομους (κατοικίας και εμπορικούς) για την εξυπηρέτηση των πεζών και το ζωντάνεμα του πεζόδρομου και τελικά μερικοί δρόμοι, όπως οι προαναφερθέντες, έχουν γίνει πόλοι συγκέντρωσης τέτοιων δραστηριοτήτων με μεγάλη ανταπόκριση από το κοινό. Το ζήτημα είναι ότι δεν έχουν προβλεφθεί από τις μελέτες σχεδιασμού όλων των πεζόδρομων οι κατάλληλοι χώροι για τα τραπεζοκαθίσματα με αποτέλεσμα να μην υπάρχει επαρκής χώρος γι' αυτά λόγω των ζαρντινιέρων και των καθιστικών του εξοπλισμού του πεζόδρομου. Έτσι, λόγω των τραπεζοκαθισμάτων μειώνεται ο χώρος διέλευσης των πεζών και γίνονται απροσπέλαστα τα καθιστικά του πεζόδρομου.

Χρήσεις

Σε αντίθεση με τους εμπορικούς πεζόδρομους όπου κυριαρχεί το εμπόριο-υπηρεσίες (83%), στους πεζόδρομους περιοχών κατοικίας συνολικά, οι χρήσεις στα ισόγεια μοιράζονται σχεδόν ισομερώς σε κατοικία (31%), εμπόριο-υπηρεσίες (27%) και αναψυχή καταναλωτικού τύπου (29%), και μόνο στους ορόφους η κατοικία φτάνει στο 71%. Το εμπόριο και η αναψυχή καταναλωτικού τύπου εκπροσωπούνται μέχρι και στην «απομακρυσμένη» Μεθώνης (από 5% αντίστοιχα στις χρήσεις στα ισόγεια), που μπορεί να δικαιολογηθεί με το γεγονός ότι διασταυρώνεται με σημαντικές οδικές αρτηρίες όπως η Εμμανουήλ Μπενάκη και η Ζωοδόχου Πηγής.

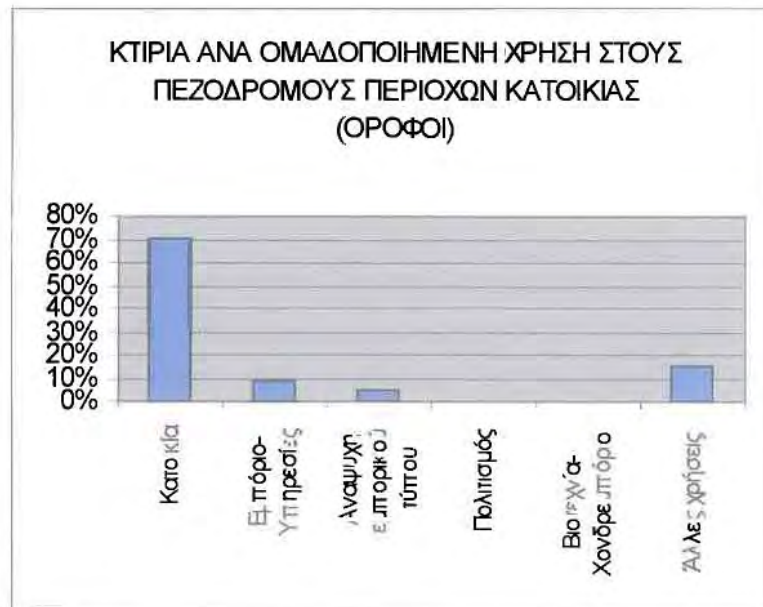
Απουσιάζουν πλήρως τα επαγγελματικά εργαστήρια.

Παρατηρείται ένα αξιοσημείωτο ποσοστό κτιρίων κενών, εγκαταλειμμένων ή υπό ανακαίνιση (12% στα ισόγεια, 16% στους ορόφους).



Πηγή: Έρευνα πεδίου (Δεκέμβριος 2001), ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 5.6: Ποσοστό κτιρίων ανά χρήση στους ορόφους στους πεζόδρομους περιοχών κατοικίας του δείγματος.



Πηγή: Έρευνα πεδίου (Δεκέμβριος 2001), ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 5.7: Ποσοστό κτιρίων ανά χρήση στους ορόφους στους πεζόδρομους περιοχών κατοικίας του δείγματος.

Κτίρια

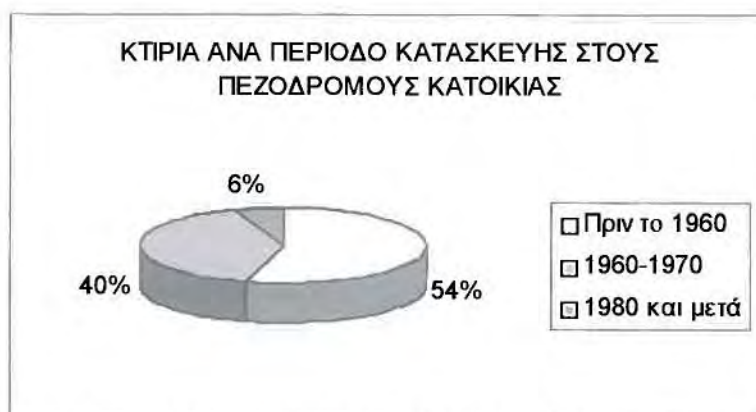
Τα κτίρια στους πεζόδρομους περιοχών κατοικίας σε ποσοστό 54% είναι κατασκευής προ του 1960, με ένα 29% από αυτά να μπορούν να χαρακτηριστούν ως αξιόλογα. Όπως και στους εμπορικούς πεζόδρομους που εξετάσαμε παραπάνω, μπορούμε να πούμε ότι ήδη πριν το '60 υπήρχε σημαντικό ποσοτικά κτιριακό απόθεμα (παλιό και νέο για εκείνη την εποχή) λόγω της κεντρικότητας των συγκεκριμένων

πεζόδρομων. Ωστόσο η έλλειψη κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος τους και άρα το κάπως αποδυναμωμένο οικονομικό κίνητρο σε συνδυασμό με τις ευνοϊκότερες συνθήκες κατοικίας, βοήθησε στην διάσωση αξιόλογων κτιρίων σε αυτό το υψηλό σχετικά ποσοστό. Βέβαια η ανοικοδόμηση ήρθε κανονικά το '60-'70 (40%) ως φυσικό ακόλουθο των αυξημένων στεγαστικών αναγκών που ακολούθησαν την αστυφιλία, που άφησαν περιθώριο μόνο για ένα 6% κτιρίων μεταγενέστερων του '80.

Ως προς το ύψος των κτιρίων, 40% είναι μέχρι διώροφα, κάτι αναμενόμενο λόγω και των αξιόλογων κτιρίων. Ένα 34% τριώροφα έως πενταόροφα και ένα 26% έξι ορόφων και άνω. Τα υψηλότερα ποσοστά συγκεντρώνουν τα διώροφα (30%), τα τριώροφα (18%) και τα εξάωροφα (20%) κτίσματα.

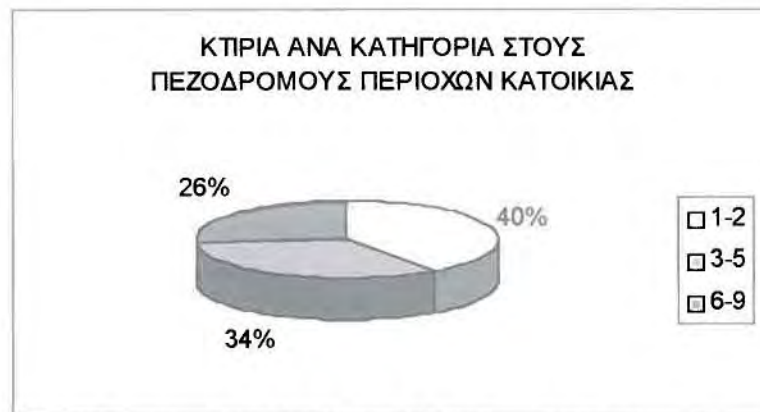
Η κατάσταση των κτιρίων είναι γενικά καλή (80%) που αποδεικνύει ότι η κατοικία ενδιαφέρεται περισσότερο για την καλή κατάσταση στο σύνολο του κτιρίου. Η κατάσταση στο 6% των κτιρίων στους πεζόδρομους περιοχών κατοικίας είναι μέτρια και στο 14% κακή, ποσοστό που είναι σχεδόν ίσο το άθροισμα των χρήσεων «εγκαταλειμμένο» και «υπό κατασκευή», 9%.

Πιο σπάνια, αλλά και σε μερικούς πεζόδρομους περιοχών κατοικίας συναντώνται οι παρόδιες στοές (Ηρακλειδών).



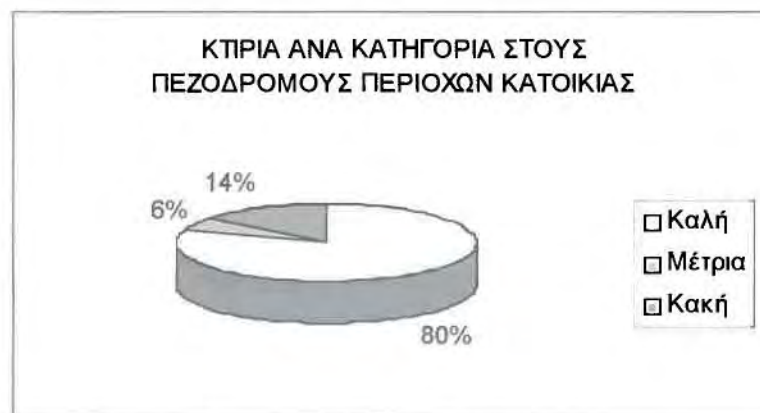
Πηγή: Έρευνα πεδίου (Δεκέμβριος 2001), ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 5.8: Ηλικία κτιρίων στους πεζόδρομους περιοχών κατοικίας του δείγματος.



Πηγή: Έρευνα πεδίου (Δεκέμβριος 2001), ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 5.9: Κτίρια ανά ομάδα αριθμών ορόφων στους πεζόδρομους περιοχών κατοικίας.



Πηγή: Έρευνα πεδίου (Δεκέμβριος 2001), ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 5.10: Κτίρια ανάλογα με την κατάσταση στους πεζόδρομους περιοχών κατοικίας.

Διαμόρφωση-Εξοπλισμός

Μόνο η Δράκου (17%) παρουσιάζει επάρκεια ως προς σήμανση, φωτισμό, δοχεία απορριμμάτων, παγκάκια και φύτευση. Το 83% διαθέτουν φωτισμό, δηλαδή, μόνο η Διονυσίου Αρεοπαγίτου που έχει κατασκευασθεί πρόσφατα δεν διαθέτει, και στο 100% υπάρχει πρόσβαση σε στάση κάποιου δημόσιου μέσου μεταφοράς. Το 33% διαθέτει φωτισμό και φύτευση.

Και στους πεζόδρομους κατοικίας υπάρχει ποικιλομορφία υλικών στις επιστρώσεις και τον εξοπλισμό, ακόμη και κατά μήκος του ίδιου πεζόδρομου (Βαλτετσίου). Πολύ συχνά τα δάπεδα έχουν υποστεί φθορές λόγω της κίνησης των οχημάτων και γενικά ο εξοπλισμός τους είναι υποβαθμισμένος λόγω κακής συντήρησης.

5.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ ΜΕ ΤΙΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΜΕΛΕΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΤΥΠΟΥ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ

Προφανώς, τα παραπάνω συμπεράσματα της έρευνας πεδίου συμπίπτουν με τις απόψεις που διατυπώθηκαν στο κεφάλαιο 2.6.

Στο 45% όλων των εξεταζόμενων πεζόδρομων κυκλοφορούν αυτοκίνητα, στο 82% δίκυκλα και στο 27% οχήματα τροφοδοσίας.

Στο 45% των πεζόδρομων παρατηρούνται τραπεζοκαθίσματα. Στο 18% οι προθήκες με τα εμπορεύματα των καταστημάτων καταλαμβάνουν μέρος των πεζόδρομων. Στο 27% των πεζόδρομων βρίσκονται μικροπωλητές.

Αναφορικά με τις διαφοροποιήσεις ανά πεζόδρομο ως προς τις αισθητικές επιλογές στο σχεδιασμό μπορούμε να αναφέρουμε ότι, χαρακτηριστικά, 2 πεζόδρομοι (Βουκουρεστίου, Ηρακλειδών) έχουν επίστρωση με πλάκες Καρύστου, 3 πεζόδρομοι (Δράκου, Μεθώνης, Βαλτεσίου) τσιμεντόπλακες με διαγώνιες αυλακώσεις, 2 (Ερμού, Διονυσίου Αρεοπαγίτου) κυβόλιθους γρανίτη, η Αιόλου λείες μαρμαρόπλακες, η Αφροδίτης μαρμαρόπλακες Τήνου, η Αγίων Αναργύρων κυβόλιθους και η Πανδρόσου μπετόν. Σχεδόν κάθε πεζόδρομος έχει άλλη επίστρωση και ακολούθως άλλο τύπο αστικού εξοπλισμού. Γενικά, τα πιο πολυτελή υλικά (κυβόλιθοι γρανίτη) τοποθετούνται στους σημαντικούς κεντρικούς πεζόδρομους, χωρίς βέβαια να αποκλείονται και «γεινιάσεις» με πιο ευτελή υλικά, όπως η επίστρωση με τούβλα π.χ. σε Ευαγγελιστριάς, Αγίου Μάρκου, στο Εμπορικό Τρίγωνο. Στο άλλο άκρο, δηλαδή, τους περιφερειακούς πεζόδρομους που κατασκευάζει ο δήμος Αθηναίων, βρίσκουμε σαφώς πιο ευτελή υλικά όπως τις τσιμεντόπλακες ή τα τούβλα.

Μπορούμε να πούμε ότι έως τώρα γίνονται «πειράματα» από τους δύο διαφορετικούς φορείς υλοποίησης των πεζοδρομήσεων στο κέντρο της Αθήνας. Το ΥΠΕΧΩΔΕ δείχνει μια σχετική προτίμηση για τον γρανίτη τα τελευταία χρόνια (Ερμού, Διονυσίου Αρεοπαγίτου) ενώ αρχικά χρησιμοποίησε τις πλάκες Καρύστου. Αντίστοιχα, ο Δήμος Αθηναίων στις πεζοδρομήσεις που έκανε στα μέσα της δεκαετίας του '80 χρησιμοποιούσε σταθερά τις τσιμεντόπλακες με διαγώνιες αυλακώσεις (Δράκου, Μεθώνης, Βαλτεσίου), αλλά στις πιο πρόσφατες πεζοδρομήσεις (υπόλοιπη Βαλτεσίου) δεν διαφοροποιήθηκε, παρά ελαφρά, χρησιμοποιώντας κύβους από τσιμέντο.

Για τον εξοπλισμό, το ΥΠΕΧΩΔΕ ακολουθεί λιτή διαμόρφωση χωρίς πολλά παγκάκια και φύτευση, επειδή, άλλωστε, πεζοδρομεί κεντρικούς σημαντικούς

κυκλοφοριακά δρόμους, με ειδικές απαιτήσεις ως προς τους φόρτους πεζών και μελλοντικές προοπτικές για διέλευση μέσων μαζικής μεταφοράς.

5.4 ΟΙ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Στην περιοχή μελέτης δρουν δύο φορείς, ο Δήμος Αθηναίων (Δ/ση Πεζόδρομων και Δ/ση Σχεδίου Πόλεως) και το ΥΠΕΧΩΔΕ (η ΔΕΕΑΠ αρχικά και πλέον η ΕΑΧΑ). Μπορούμε να πούμε ότι ο καθένας έχει επιδείξει μια κάποια συνέπεια και συνέχεια στη σχεδιαστική προσέγγιση του που σχεδόν καθιστά αναγνωρίσιμους τους πεζόδρομους που έχει κατασκευάσει.

Για να παρουσιάσουμε τις δύο διαφορετικές προσεγγίσεις είναι σκόπιμο να χωρίσουμε τους πεζόδρομους που μελετήσαμε σε δύο ομάδες όχι ανάλογα με την κατηγορία (εμπορικούς, κατοικίας) αλλά ανάλογα με τον φορέα υλοποίησης. Έτσι, έχουμε 8 πεζόδρομους υλοποιημένους από το ΥΠΕΧΩΔΕ (Ερμού, Αιόλου, Βουκουρεστίου, Αγίων Αναργύρων, Πανδρόσου, Αφροδίτης, Ηρακλειδών, Διονυσίου Αρεοπαγίτου) που προέκυψαν κυρίως από ολοκληρωμένα προγράμματα αναπλάσεων που συμπεριέλαβαν ευρύτερες κυκλοφοριακές επεμβάσεις, έλεγχο των χρήσεων γης, κλπ και 3 πεζόδρομους υλοποιημένους από το Δήμο Αθηναίων (Δράκου, Μεθώνης, Βαλτετσίου) που προέκυψαν λίγο ως πολύ αυθαίρετα αν και μπορούμε να πούμε ότι και οι 11 στηρίχτηκαν σε ένα ολοκληρωμένο «πλέγμα αξόνων ροής πεζών» που παρουσιάστηκε και στην έκδοση του ΥΧΟΠ «Πεζόδρομοι» το 1981 (βλ. εικόνα 2.7).

Μπορούμε να παρατηρήσουμε γενικά ότι οι πεζοδρομήσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ:

- αφορούν κεντρικούς ή βαρύνουσας σημασίας άξονες κυκλοφορίας
- που εντάσσονται σε ευρύτερα προγράμματα αστικής ανάπλασης

ενώ οι πεζοδρομήσεις του Δήμου Αθηναίων (που στο δείγμα μας ομολογουμένως υποεκπροσωπούνται) αφορούν:

- περιφερειακούς δρόμους τοπικής σημασίας
- που κατασκευάζονται μεμονωμένα και ανεξάρτητα (συνήθως μετά από αίτημα πολιτών).

Άρα οι παράμετροι που φαίνεται να επηρεάζουν τις σχεδιαστικές επιλογές είναι ο προϋπολογισμός κάθε έργου ή φορέα και η θέση του έργου, από την οποία ακολούθως συναρτώνται οι χρήσεις και οι φόρτοι πεζών. Η κεντρικότητα ενός δρόμου σε συνδυασμό με τον υψηλότερο προϋπολογισμό οδηγεί σε επιλογές πολυτελών υλικών και εξοπλισμού ή το αντίθετο: περιφερειακοί ήσυχοι δρόμοι διαμορφώνονται με πιο

κοινά υλικά. Επίσης, σε πεζόδρομους «του ΥΠΕΧΩΔΕ» με μεγάλη κίνηση πεζών, μικρό πλάτος (Αφροδίτης 5μέτρα) ή με προοπτική να περάσουν από αυτούς μελλοντικά μέσα μαζικής μεταφοράς (μίνι-μπας ή τραμ σε Ερμού, Διονυσίου Αρεοπαγίτου) δεν συναντώνται παρτέρια και καθιστικοί χώροι για τους ευνόητους λόγους. Αντιθέτως πράσινο συναντάται σταθερά στις διαμορφώσεις του Δήμου Αθηναίων ακόμη και αν πρόκειται για μικρού πλάτους δρόμους όπως η Μεθώνης (6 μέτρα) ή η Βαλτετσίου, και αν το επιτρέπει το πλάτος, και παγκάκια (Δράκου). Επιπλέον οι επιλογές του ΥΠΕΧΩΔΕ υπαγορεύονται και από τις αισθητικές απαιτήσεις που απορρέουν από το ύψος της εκάστοτε υπό ανάπλαση περιοχής.

Ως προς την διαμόρφωση δεν επιβάλλεται ότι το πράσινο και τα παγκάκια είναι που κάνουν πιο ωραίο και ευχάριστο έναν πεζόδρομο. Είναι απλά μια σχεδιαστική τάση που ξεκίνησε από τις πρώτες πεζοδρομήσεις στην Ευρώπη και συνεχίστηκε γιατί είναι φυσικό κάποια στιγμή ένας πεζός να αποζητήσει την σκιά και την ξεκούραση αλλά σε καμιά περίπτωση η παράλειψη τους (όταν δεν συνάδουν με το ύψος της περιοχής που εντάσσονται οι πεζόδρομοι) να αποτελεί σφάλμα. Ούτε υπάρχουν και συγκεκριμένες νόρμες ώστε μια διαμόρφωση να είναι καλύτερη μιας άλλης. Οι τυχόν σχεδιαστικές αδυναμίες, που μπορούν να καταλογιστούν κυρίως στις διαμορφώσεις του Δήμου Αθηναίων, είναι απόρροια της σχεδιαστικής αμηχανίας και της προσήλωσης σε συγκεκριμένα πρότυπα που έχουν ξεπεραστεί. Το ΥΠΕΧΩΔΕ είναι πιο ευέλικτο στις κατά περίπτωση αισθητικές απαιτήσεις. Σε επίπεδο του Κέντρου συνολικά επικρατεί τελικά σχεδιαστική Βαβυλωνία. Συνολικά δεν υπάρχει στοιχειώδης συνεργασία ώστε να βρεθεί μια βασική κατεύθυνση για τη διαμόρφωση του δημόσιου χώρου αυτής της πόλης.

Τέλος, το είδος και η ποσότητα των δραστηριοτήτων δεν φαίνεται να επηρεάζει τις επιλογές διαμόρφωσης των πεζόδρομων. Π.χ. δύο «παρόμοιοι» δρόμοι, οι Ηρακλειδών και Δράκου έχουν άλλη σχεδιαστική προσέγγιση, υλικό δαπεδόστρωσης και εξοπλισμό τονίζοντας τις διαφορετικές επιλογές κατά φορέα. Είναι και οι δύο δρόμοι όπου στους ορόφους κυριαρχεί η «κατοικία» (61% και 75% αντίστοιχα) και στα ισόγεια η «αναψυχή εμπορικού τύπου» (42% και 41%). Βέβαια, στην περίπτωση της Ηρακλειδών είναι γνωστό¹² ότι η «αναψυχή εμπορικού τύπου» προέκυψε μετά την πεζοδρόμηση.

¹² Από μελέτη που έγινε για την ΕΑΧΑ ΑΕ το 2001 με αντικείμενο το Θησείο.

5.5 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ ΠΟΥ ΜΕΛΕΤΗΣΑΜΕ

Ο παρακάτω πίνακας δίνει συνοπτικά τα θετικά και αρνητικά στοιχεία των πεζόδρομων που εξετάσαμε συνολικά.

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ-ΑΠΕΙΛΕΣ	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ-ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> - Παράνομα σταθμευμένα και διερχόμενα Ι.Χ. και δίκυκλα - Κατάληψη πεζόδρομων από εμπορεύματα καταστημάτων και μικροπωλητών - Τροφοδοσία καταστημάτων εκτός των ωρών τροφοδοσίας - Έλλειψη αστυνόμευσης, σήμανσης ή θεσμοθέτησης (σε θεσμοθετημένους πεζόδρομους του Εμπορικού Τριγώνου έλλειψη διαμόρφωσης) - Έλλειψη συνοχής στον αστικό σχεδιασμό των πεζόδρομων και ελλιπής συντήρηση του - Αποσπασματικότητα υλοποιήσεων χωρίς την έννοια του δικτύου - Πρόβλημα θέσεων στάθμευσης σε περιφερειακούς του κέντρου πεζόδρομους κατοικίας 	<ul style="list-style-type: none"> - Ανταπόκριση του κοινού στους εμπορικούς πεζόδρομους - Καλή εξυπηρέτηση από μέσα μαζικής μεταφοράς - Επαρκής αστικός εξοπλισμός (κατά περίπτωση) - Δίκτυο πεζόδρομων που συνεχώς διευρύνεται από «αφιερωμένες» υπηρεσίες, βλ.ΕΑΧΑ - Πολιτική θέληση και χρηματοδότηση για πεζοδρομήσεις (προγράμματα ΥΠΕΧΩΔΕ) - Δεν δημιουργήθηκαν κυκλοφοριακά προβλήματα από τις πεζοδρομήσεις ακόμη και κεντρικών δρόμων (βλ. Βουκουρεστίου)

6. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Αφού πρώτα προσπαθήσαμε να παρουσιάσουμε μερικούς εμπορικούς πεζόδρομους και πεζόδρομους περιοχών κατοικίας της κεντρικής Αθήνας ίσως είναι σκόπιμο να προτείνουμε τα μέτρα που θεωρούμε αναγκαία και είναι κοινά για όλες τις κατηγορίες πεζόδρομων. Ωστόσο, είναι οι εμπορικοί πεζόδρομοι είναι εκείνοι που παρουσιάζουν τα περισσότερα προβλήματα, με διαρκή και ενοχλητική παρουσία οχημάτων (και τις φθορές που προκαλούν στον εξοπλισμό των πεζόδρομων), μικροπωλητών, προθηκών καταστημάτων και τραπεζοκαθισμάτων.

Καταρχήν οφείλουμε να επισημάνουμε την προφανή ανάγκη για αυστηρή αστυνόμευση των πεζόδρομων για την επιβολή των ωραρίων στα οχήματα τροφοδοσίας τις ώρες με μικρή κίνηση πεζών, την απομάκρυνση των μικροπωλητών χωρίς άδεια που καταλαμβάνουν χώρο εις βάρος της κίνησης των πεζών και την εξάλειψη των λοιπών στοιχείων που δυσχεραίνουν την άνετη και ασφαλή κίνηση των πεζών, π.χ. διαφημιστικές ταμπέλες και προθήκες καταστημάτων όπου γίνονται ενοχλητικές για τους πεζούς και αλλοιώνουν την εικόνα του δρόμου.

Ως προς τα οχήματα τροφοδοσίας έχουν γίνει κατά καιρούς προτάσεις από μελέτες (βλ. Αραβαντινός, 1996 για το Εμπορικό Τρίγωνο) κυρίως για ενοποίηση και αξιοποίηση των ακάλυπτων χώρων (διεύρυνση των εσωτερικών υπαίθριων χώρων) των οικοδομικών τετραγώνων που όμως δεν έχουν βρει ακόμη ευρεία εφαρμογή με εξαίρεση την ενοποίηση των ακάλυπτων στο οικοδομικό τετράγωνο «Αιόλου-Σοφοκλέους-Αριστείδου-Ευρυπίδου» στους πεζόδρομους που ερευνήσαμε, που τελικά έχει χρησιμότητα ως χώρος στάθμευσης μικρού αριθμού αυτοκινήτων. Ωστόσο μάλλον ο συγκεκριμένος ενοποιημένος ακάλυπτος δεν είναι αρκετός, αφού συνεχίζουν να εισέρχονται στον πεζόδρομο της Αιόλου, κατά μήκος τους συγκεκριμένου οικοδομικού τετραγώνου, πολλά τροχοφόρα, και άρα οι μεμονωμένες πραγματοποιήσεις δεν λύνουν το πρόβλημα. Αντίστοιχα όταν σε περιπτώσεις πεζόδρομων στο εξωτερικό οι τροφοδοσίες γίνονταν νυχτερινές ώρες ή νωρίς το πρωί αυξανόταν το κόστος λόγω των υπερωριών με μετακύλιση στις τιμές που καλούνταν να πληρώσουν για τα προϊόντα οι χρήστες του πεζόδρομου (Γρηγορόπουλος, 1978). Επειδή και αυτό δεν είναι επιθυμητό γίνεται φανερό ότι τελικά η τροφοδοσία στους πεζόδρομους, όπως και στους μη πεζόδρομους, είναι πρόβλημα με όχι εύκολη λύση. Η μετριοπαθής λύση χρονικού περιορισμού της εισόδου των οχημάτων τροφοδοσίας τις ώρες μειωμένης κίνησης πεζών και τις ώρες και μέρες που είναι κλειστά τα καταστήματα είναι η προσφορότερη

και συνδέεται άμεσα με την προαναφερθείσα αποτελεσματικότερη αστυνόμευση σε συνδυασμό με τη λειτουργία συστήματος ηλεκτρονικού ελέγχου εισόδου τροχοφόρων με βυθιζόμενες μπάρες στο Εμπορικό Τρίγωνο, όπως και σε τόσες άλλες πόλεις όπου λειτουργεί με επιτυχία (π.χ. Τουρ-Γαλλία, Βαρκελώνη-Ισπανία) και κάποιου είδους εμπόδια στους υπόλοιπους μεμονωμένους πεζόδρομους.. Σκοπός είναι σταδιακά να πειθαναγκαστούν¹³, με τα παραπάνω αποτρεπτικά μέτρα (αστυνόμευση, σύστημα ελέγχου και άλλα εμπόδια), οι οδηγοί όλων των οχημάτων να μην εισέρχονται στους πεζόδρομους.

Ειδική μέριμνα πρέπει να ληφθεί για τα τραπεζοκαθίσματα των καφετεριών. Όχι φυσικά να καταργηθούν, αλλά να τοποθετούνται σε σημεία των πεζόδρομων που λόγω διαμόρφωσης και πλάτους να μην ενοχλούν τους διερχόμενους πεζούς κι ούτε να εμποδίζουν τη χρησιμοποίηση του καθιστικού εξοπλισμού του πεζόδρομου από αυτούς. Ο σχεδιασμός πεζόδρομων περιλαμβάνει συνήθως τέτοιες παραμέτρους όπως η τοποθέτηση καφετεριών και τραπεζοκαθισμάτων, οπότε προβλέπεται ειδική διαμόρφωση και υψηλή φύτευση, εφόσον το επιτρέπει και η απουσία υπόγειων δικτύων των ΔΕΚΟ στα συγκεκριμένα σημεία. (Ρεμούνδου, 1988)

Επίσης, και οι μικροπωλητές είναι επιθυμητοί, συγκεκριμένα κάποιες κατηγορίες από αυτούς όπως πωλητές εφημερίδων, φρούτων, κ.α. σε σημεία όπου υπάρχει επαρκής χώρος π.χ. διασταυρώσεις πεζόδρομων (βλ. Ερμού-Ευαγγελιστρίας, Βουκουρεστίου-Βαλαωρίτου) γιατί ο σχεδιασμός των πεζόδρομων πρέπει να προβλέπει τέτοιες θέσεις.

Ως προς τα κτίρια, διαπιστώνουμε ακόμη ικανό αριθμό εγκαταλειμμένων (9% στους εμπορικούς, 6% στους κατοικίας) ή σε κακή κατάσταση (11% στους εμπορικούς, 14% στους κατοικίας). Υποβαθμίζουν την εικόνα της πόλης και μπορεί να γίνουν επικίνδυνα. Βέβαια, οι μηχανισμοί της αγοράς είναι πιο αποτελεσματικοί για την αξιοποίηση των κτιρίων, ειδικά στους εμπορικούς πεζόδρομους, αλλά χρειάζεται και ενδυνάμωση με κίνητρα από την πολιτεία. Η συγκυρία των Ολυμπιακών Αγώνων και των μέτρων για την αισθητική αναβάθμιση της πόλης με «έργα ανάδειξης στο ιστορικό κέντρο και τις παρυφές του» μπορεί να αποτελέσει θετική συνεισφορά αν και αρχικά αναφέρεται σε κεντρικούς οδικούς άξονες και πλατείες. (βλ. «2004: Η άλλη Αττική-Η άλλη Αθήνα»)

¹³ Λέξη που χρησιμοποίησε εκπρόσωπος της ΕΑΧΑ ΑΕ στην πρωινή εκπομπή της ET-1 «Μέλι-Γάλα» παρουσιάζοντας το παράδειγμα της, πετυχημένης σε αυτό τον τομέα, καινούριας πεζοποίησης, αυτής της Διονυσίου Αρεοπαγίτου.

Ο εξοπλισμός και η δαπεδόστρωση των πεζόδρομων πρέπει να τύχουν μεγαλύτερης προσοχής και ενιαίου σχεδιασμού. Να θεσπιστούν κοινές προδιαγραφές και διαχρονική προτίμηση σε συγκεκριμένα υλικά σε συνάρτηση με το είδος, τη θέση και τη σημασία του κάθε πεζόδρομου.

Σημαντικό ζήτημα αποτελεί και η συντήρηση των δαπέδων και του εξοπλισμού των πεζόδρομων. Η πλημμελής συντήρηση είναι γνώρισμα τόσο των εμπορικών όσο και των πεζόδρομων περιοχών κατοικίας που σχετίζεται άμεσα και με την επιλογή ακατάλληλων υλικών δαπεδόστρωσης και εξοπλισμού των πεζόδρομων. Καταστροφές των δαπεδοστρώσεων προκαλούνται και από τις επισκευές στα υπόγεια δίκτυα αλλά και από την κυκλοφορία τροχοφόρων. Άρα τα χρησιμοποιούμενα υλικά εκτός από αισθητικές πρέπει να πληρούν και πρακτικές προϋποθέσεις.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αναστασιάδη, Α., Σταθακόπουλος, Π., (1994) 'Πολεοδομική Επέμβαση στο Κέντρο της Λάρισας. Εξυγίανση-Αναβάθμιση', *Τεχνικά Χρονικά*, τόμος 14, τεύχος 1, σελ. 205-233.
2. Ανανιάδου-Τζημοπούλου, Μ. (1997) *Αρχιτεκτονική Τοπίου, Σχεδιασμός Αστικών Χώρων*, Θεσσαλονίκη: Ζήτη, Β' έκδοση
3. Αραβαντινός Αθ., (1993) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Θέματα από την θεωρία και την πρακτική*, Αθήνα: Συμμετρία.
4. Αραβαντινός, Αθ. (1996) *Εμπορικό Τρίγωνο Κέντρου Αθήνας*, Αθήνα: ΤΕΕ
5. Αραβαντινός Αθ., (1997) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα: Συμμετρία.
6. Αραβώσης, Κ., (1998) 'Επιχειρηματικός Σχεδιασμός', διδακτικές σημειώσεις του ΤΜΧΠΑ, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
7. Αττικό Μετρό (2000) *Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό*, Αθήνα
8. Βλαστός, Αθ. (1998) *Η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου, ένα μεγάλο ξεκίνημα για το κέντρο της Αθήνας*, Αθήνα: ΕΜΠ
9. Γιαννόπουλος, Γ. (1980) 'Κυκλοφοριακή θεώρηση της δημιουργίας πεζόδρομων και αξιολόγηση της ελληνικής εμπειρίας', *Τεχνικά Χρονικά*, σελ. 5-24
10. Γρηγορόπουλος, Σ. (1978) 'Πεζόδρομοι στις πόλεις', Αθήνα: ΤΕΕ
11. ΕΑΧΑ, (2001) 'Αναγνώριση και προτάσεις για την περιοχή του Θησείου' Α' στάδιο, Αθήνα: ΕΑΧΑ Α.Ε.
12. ΕΑΧΑ, (2001) 'Αναγνώριση και προτάσεις παρεμβάσεων για την περιοχή Ψυρρή' Α' στάδιο, Αθήνα: ΕΑΧΑ Α.Ε.
13. Ζήβας, Δ. (2002) 'Αναγνώριση και προτάσεις παρεμβάσεων περιοχής Πλάκας', Αθήνα: ΕΑΧΑ Α.Ε. (τεύχος 1 και 2)
14. Μπετούρα, Δ. (1994) 'Επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση τμήματος του οδικού δικτύου της Πλάκας' διπλωματική εργασία του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
15. Μπετούρα, Δ., Λουκίσσας, Φ., Οικονόμου, Δ., (1997) 'Επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση της Πλάκας: Απόψεις κατοίκων και επιχειρηματιών της περιοχής', *Τεχνικά Χρονικά*, σελ. 33-45

16. Μπιτσάνη, Αλ., Χαραλαμπίδης, Αλ. (1990) 'Βουκουρεστίου: ο πρώτος εμπορικός πεζόδρομος : Κοινωνικές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή μελέτης' διάλεξη του τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, ΕΜΠ
17. Οικονόμου, Δ. (1999) 'Μελέτη-Πλαίσιο για την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας: Πολεοδομικός Σχεδιασμός', Αθήνα: ΕΑΧΑ Α.Ε. (πρώτη και δεύτερη φάση)
18. Ρεμούνδου, Νατ., (1988) 'Πεζοδρομήσεις στο παλιό εμπορικό κέντρο της Αθήνας', ΥΠΕΧΩΔΕ
19. Σαρηγιάννης, Γ. (2000) *Αθήνα 1830-2000*, Αθήνα: Συμμετρία
20. Στεφάνου, Ιωσήφ (1995) *Αστική Ανάπλαση*, Αθήνα: ΤΕΕ
21. ΥΠΕΧΩΔΕ-ΟΡΣΑ (2001) '2004: Η άλλη Αττική-Η άλλη Αθήνα', Αθήνα
22. ΥΧΟΠ (1981) *Πεζόδρομοι*, Αθήνα: ΥΧΟΠ
23. Φιλυπίδης, Δ. (1990) *Για την ελληνική πόλη*, Αθήνα: Θεμέλιο
24. Φραντζεσκάκης, Ι.- Γιαννόπουλος, Γ. (1986) *Σχεδιασμός των μεταφορών και κυκλοφοριακή τεχνική*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.
25. 'Οι πεζόδρομοι έγιναν πάρκινγκ', *Τα Νέα*, 13/9/1997, σελ. Ν16.
26. '«Επίσημη πρώτη» αύριο του πεζόδρομου της Ερμού', *Τα Νέα*, 29/12/1997, σελ. Ν43.
27. Βίδος, Κ. (1998) 'Πεζόδρομοι για αυτοκίνητα', *Το Βήμα*, 8/11/1998.
28. 'Πάρκινγκ ο πεζόδρομος Ερμού', *Τα Νέα*, 21/11/1999, σελ. Ν23.
29. 'Ζούγκλα η Αθήνα από μηχανάκια και οχήματα', *Τα Νέα*, 12/4/2000, σελ. Ν30.
30. Γαλανόπουλος, Αν. (2001) 'Πεζοδρομήσεις: Μαθήματα και παθήματα', *Ελευθεροτυπία*, 30/4/2001.
31. 'Σκέψεις για διόδια πόλης και ελεγχόμενη στάθμευση', *Ελευθεροτυπία*, 25/5/2001.
32. '«Γιατί εγκαταλείψατε την Πλάκα;»', *Ελευθεροτυπία*, 8/6/2002.
33. 'Διονυσίου Αρεοπαγίτου: Πεζόδρομος τουλάχιστον στα χαρτιά', *Ελευθεροτυπία*, 21/5/2002.
34. Τζαναβάρα, Χ. (10/1/1998) άρθρο στο E-online Ελλάδα, www.hri.org

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

35. Aravantinos, Ath. (1963) *Grosstadtische Einkaufszentren*, Essen: Vulkan-Verlag
36. Brambilla, R., Longo, G. (1977) *For Pedestrians only: Plan, design and management of traffic free zones*, New York: Whitney Library of design

37. Hass-Klau, C. (1990) *The pedestrian and city traffic*, London: Belhaven Press
38. Jacobs, A.I. (1995) *Great Streets*, Cambridge: MIT Press
39. OECD, (1974) *Streets for people*, Paris: OECD
40. Tolley, R. (1990) *The Greening of urban transport, planning for walking and cycling in western cities* London: Belhaven Press

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ:

41. www.cityofathens.gr του Δήμου Αθηναίων
42. www.minenv.gr του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
43. www.astynet.gr της Εταιρίας Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΙΝΑΚΕΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ

ΕΡΜΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	0	0	1	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	2	5	1	2

τρίκυκλο
καθαριότητας,
γερανός τροχαίας

ΠΕΖΟΙ	100 πεζοί/λεπτό	10 πεζοί/μέτρο/λεπτό
-------	-----------------	----------------------

Παρασκευή, 7/12/2001, 11.05-11.20

ΕΡΜΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	0	0	1	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	5	9	4	0

ΠΕΖΟΙ	84 πεζοί/λεπτό	8,4 π/μ/λ
-------	----------------	-----------

Τετάρτη, 12/12/2001, 16.25-16.35

όχι όλα τα μαγαζιά κλειστά

ΕΡΜΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	0	0	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	0	0	0

ΠΕΖΟΙ	160 πεζοί/λεπτό	16 π/μ/λ
-------	-----------------	----------

Παρασκευή, 14/12/2001, 19.20-19.30

ΕΡΜΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	0	2	1	1
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	0	0	0

δημοτική αστυνομία

ΠΕΖΟΙ	250 πεζοί/λεπτό	25 π/μ/λ
-------	-----------------	----------

Τρίτη, 18/12/2001, 19.00-19.10

ΕΡΜΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΔΙΚΥΚΛΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	0	0,5	0,8	0,3
ΔΙΗΡΘΑΝ	1,8	3,5	1,3	0,5

ΠΕΖΟΙ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	148,5 πεζοί/λεπτό	14,8 π/μ/λ
---------------------	-------------------	------------

ΑΙΟΛΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	1	21	1	1
ΔΙΗΡΘΑΝ	1	18	2	0

ΠΕΖΟΙ	210 πεζοί/λεπτό	17,5 π/μ/λ
--------------	-----------------	------------

Παρασκευή, 7/12/2001, 12.05-12.15

ΑΙΟΛΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	2	9	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	1	11	0	0

ΠΕΖΟΙ	13,2 πεζοί/λεπτό	1,1 π/μ/λ
--------------	------------------	-----------

Τετάρτη, 12/12/2001, 16.45-16.55

(όχι όλα τα μαγαζιά κλειστά)

ΑΙΟΛΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	1	11	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	7	1	1

ΠΕΖΟΙ	65 πεζοί/λεπτό	5,4 π/μ/λ
--------------	----------------	-----------

Παρασκευή, 14/12/2001, 18.50-19.00

ΑΙΟΛΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΔΙΚΥΚΛΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	1,3	13,7	0,3	0,3
ΔΙΗΡΘΑΝ	0,7	12	1	0,3

ΠΕΖΟΙ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	96 πεζοί/λεπτό	8 π/μ/λ
----------------------------	----------------	---------

ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	0	10	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	11	0	0

ΠΕΖΟΙ	60 πεζοί/λεπτό	6 π/μ/λ
--------------	----------------	---------

Παρασκευή, 7/12/2001, 12.55-13.05

ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	2	4	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	1	0	0

ΠΕΖΟΙ	14 πεζοί/λεπτό	1,4 π/μ/λ
--------------	-----------------------	------------------

Τετάρτη, 12/12/2001, 17.15-17.25

ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	0	7	2	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	0	0	0

ΠΕΖΟΙ	20 πεζοί/λεπτό	2 π/μ/λ
--------------	-----------------------	----------------

Παρασκευή, 14/12/2001, 18.20-18.30

ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΔΙΚΥΚΛΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	0,7	7	0,7	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	4	0	0

ΠΕΖΟΙ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	31,3 πεζοί/λεπτό	3 π/μ/λ
----------------------------	-------------------------	----------------

ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	0	2	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	0	0	0

ΠΕΖΟΙ	70 πεζοί/λεπτό	17,5 π/μ/λ
--------------	-----------------------	-------------------

Σάββατο, 22/12/2001, 15.00-15.10

ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	0	1	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	0	0	0

ΠΕΖΟΙ	60 πεζοί/λεπτό	15 π/μ/λ
--------------	-----------------------	-----------------

Πέμπτη, 27/12/2001, 11.50-12.00

ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΔΙΚΥΚΛΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΆΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	0	1,5	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	0	0	0

ΠΕΖΟΙ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	65 πεζοί/λεπτό	16,2 π/μ/λ
--------------------------------	-----------------------	-------------------

ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΆΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	6	5	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	1	12	0	0

ΠΕΖΟΙ	3,2 πεζοί/λεπτό	0,5 π/μ/λ
--------------	------------------------	------------------

Τετάρτη, 19/12/2001, 18.35-18.45

ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΆΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	5	9	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	6	25	0	0

ΠΕΖΟΙ	7,2 πεζοί/λεπτό	1 π/μ/λ
--------------	------------------------	----------------

Σάββατο, 22/12/2001, 16.45-16.55

ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΆΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	8	5	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	3	12	0	1

ΠΕΖΟΙ	5,8 πεζοί/λεπτό	0,8 π/μ/λ
--------------	------------------------	------------------

τρικύκλο
απορριματοφόρο

Πέμπτη, 27/12/2001, 11.25-11.35

ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΔΙΚΥΚΛΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΆΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	6,3	6,3	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	3,3	16,3	0	0,3

ΠΕΖΟΙ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	16,2 πεζοί/λεπτό	2,3 π/μ/λ
--------------------------------	-------------------------	------------------

ΔΡΑΚΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	0	21	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	1	0	2

ΠΕΖΟΙ	10,4 πεζοί/λεπτό	0,5 π/μ/λ
--------------	------------------	-----------

Δευτέρα, 10/12/2001, 11.10-11.20

ΔΡΑΚΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	0	19	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	3	0	2

ΠΕΖΟΙ	7,3 πεζοί/λεπτό	0,4 π/μ/λ
--------------	-----------------	-----------

Σάββατο, 22/12/2001, 14.05-14.15

ΔΡΑΚΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΔΙΚΥΚΛΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	0	20	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	2	0	2

ΠΕΖΟΙ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	17,7 πεζοί/λεπτό	0,9 π/μ/λ
----------------------------	------------------	-----------

ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	0	5	1	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	0	0	0

ΠΕΖΟΙ	0,4 πεζοί/λεπτό	0,1 π/μ/λ
--------------	-----------------	-----------

Δευτέρα, 10/12/2001, 12.45-13.00

ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	1	3	1	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	0	0	0

ΠΕΖΟΙ	0,4 πεζοί/λεπτό	0,1 π/μ/λ
--------------	-----------------	-----------

Σάββατο, 22/12/2001, 14.40-14.50

ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΔΙΚΥΚΛΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	0,5	4	1	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	0	0	0

ΠΕΖΟΙ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	0,4 πεζοί/λεπτό	0,1 π/μ/λ
----------------------------	-----------------	-----------

ΜΕΘΩΝΗΣ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	1	6	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	2	0	0

ΠΕΖΟΙ	1,1 πεζοί/λεπτό	0,2 π/μ/λ
--------------	-----------------	-----------

Τρίτη, 18/12/2001, 17.40-17.50

ΜΕΘΩΝΗΣ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	1	3	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	3	0	0

ΠΕΖΟΙ	0,4 πεζοί/λεπτό	0,1 π/μ/λ
--------------	-----------------	-----------

Πέμπτη, 27/12/2001, 10.07-10.17

ΜΕΘΩΝΗΣ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΔΙΚΥΚΛΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	1	4,5	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	2,5	0	0

ΠΕΖΟΙ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	0,75 πεζοί/λεπτό	0,1 π/μ/λ
----------------------------	------------------	-----------

ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	4	32	1	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	2	0	0

ΠΕΖΟΙ	3,7 πεζοί/λεπτό	0,5 π/μ/λ
--------------	-----------------	-----------

Τρίτη, 18/12/2001, 18.15-18.25

ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	9	21	2	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	7	0	0

ΠΕΖΟΙ	2,4 πεζοί/λεπτό	0,3 π/μ/λ
--------------	-----------------	-----------

Πέμπτη, 27/12/2001, 10.25-10.35

ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΔΙΚΥΚΛΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	6,5	26,5	1,5	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	9	4,5	0	0

ΠΕΖΟΙ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	2,8 πεζοί/λεπτό	0,4 π/μ/λ
----------------------------	-----------------	-----------

ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	14	36	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	2	3	0	0

ΠΕΖΟΙ	3 πεζοί/λεπτό	0,25 π/μ/λ
--------------	---------------	------------

Πέμπτη, 20/12/2001, 15.55-16.05

ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	12	45	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	1	2	0	2

χρηματαποστολή,
ποδήλατο

ΠΕΖΟΙ	3 πεζοί/λεπτό	0,25 π/μ/λ
-------	---------------	------------

Σάββατο, 22/12/2001, 15.15-15.25

ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΔΙΚΥΚΛΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	13	40,5	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	1,5	2,5	0	1

ΠΕΖΟΙ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	3 πεζοί/λεπτό	0,25 π/μ/λ
---------------------	---------------	------------

ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	2	0	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0	9	0	2

ποδήλατα

ΠΕΖΟΙ	4,4 πεζοί/λεπτό	0,2 π/μ/λ
-------	-----------------	-----------

Δευτέρα, 10/12/2001, 12.20-12.30

ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	0	2	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	1	2	0	1

ποδήλατο

ΠΕΖΟΙ	5,2 πεζοί/λεπτό	0,3 π/μ/λ
-------	-----------------	-----------

Σάββατο, 22/12/2001, 14.25-14.35

ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΟΥ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΔΙΚΥΚΛΑ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	ΑΛΛΟ
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	1	1	0	0
ΔΙΗΡΘΑΝ	0,5	5,5	0	1,5

ΠΕΖΟΙ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	4,8 πεζοί/λεπτό	0,2 π/μ/λ
---------------------	-----------------	-----------

**ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟΥΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
ΜΕΛΕΤΗΣ**

ΕΡΜΟΥ						
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ανά ΕΜΒΑΔΟΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ						
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ		
αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	
0	0	0	0	1	1/1750	
0	0	0	0	1	1/1750	
0	0	0	0	0	0	
0	0	2	1/875	1	1/1750	
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	0	1/875		1/1750		

ΑΙΟΛΟΥ						
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ανά ΕΜΒΑΔΟΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ						
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ		
αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	
1	1/1440	21	1/69	1	1/1440	
2	1/720	9	1/160	0	0	
1	1/1440	11	1/130	0	0	
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1/720	1/103		1/1440		

ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ						
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ανά ΕΜΒΑΔΟΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ						
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ		
αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	
0	0	10	1/140	0	0	
2	1/700	4	1/350	0	0	
0	0	7	1/200	2	1/700	
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1/700	1/200		1/700		

ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ						
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ανά ΕΜΒΑΔΟΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ						
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ		
αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	
0	0	2	1/260	0	0	
0	0	1	1/520	0	0	
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	0	1/520		0		

ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ						
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ανά ΕΜΒΑΔΟΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ						
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ		
αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	
6	1/146	5	1/175	0	0	
5	1/175	9	1/97	0	0	
8	1/109	5	1/175	0	0	
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1/146	1/146		0		

ΔΡΑΚΟΥ						
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ανά ΕΜΒΑΔΟΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ						
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ		
αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	
0	0	21	1/152	0	0	
0	0	19	1/168	0	0	
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	0	1/160		0		

ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ						
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ανά ΕΜΒΑΔΟΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ						
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ		
αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	
0	0	5	1/60	1	1/300	
1	1/300	3	1/100	1	1/300	
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1/300	1/75		1/300		

ΜΕΘΩΝΗΣ						
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ανά ΕΜΒΑΔΟΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ						
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ		
αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	
1	1/720	6	1/120	0	0	
1	1/720	3	1/240	0	0	
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1/720	1/160		0		

ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ						
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ανά ΕΜΒΑΔΟΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ						
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ		
αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	
4	1/360	32	1/45	1	1/1440	
9	1/160	21	1/69	2	720	
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1/220	1/54		1/960		

ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ					
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ανά ΕΜΒΑΔΟΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ					
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	
αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης
14	1/188	36	1/73	0	0
12	1/220	45	1/59	0	0
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1/203	1/65		0	

ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΑΡΕΟΠΑΓΓΙΟΥ					
ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ανά ΕΜΒΑΔΟΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ					
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	
αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης	αριθμός	δείκτης
2	1/1300	0	0	0	0
0	0	2	1/1300	0	0
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	1/1300	1/1300		0	

ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ	ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ		
	ΜΗΚΟΣ	ΠΛΑΤΟΣ	ΕΜΒΑΔΟΝ
	μ		μ ²
ΕΡΜΟΥ	175	10	1750
ΑΙΟΛΟΥ	120	12	1440
ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ	140	10	1400
ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ	130	4	520
ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	125	7	875
ΔΡΑΚΟΥ	160	20	3200
ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ	60	5	300
ΜΕΘΩΝΗΣ	120	6	720
ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ	180	8	1440
ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ	220	12	2640
ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΑΡΕΟΠΑΓΓΙΟΥ	130	20	2600

ΠΙΝΑΚΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ

Πίνακας Π.1: ΟΜΑΔΟΠΟΙΗΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ

ΧΡΗΣΕΙΣ	ΟΜΑΔΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
Κατοικία	Κατοικία
Κινηματογράφος, γκαλερί, μουσεία κλπ	Πολιτισμός
Εκκλησίες	Πολιτισμός
Καταστήματα εμπορικά και παροχής υπηρεσιών (τοπικά)	Εμπόριο-Υπηρεσίες
Super market	Εμπόριο-Υπηρεσίες
Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες	Εμπόριο-Υπηρεσίες
Εστιατόρια-αναψυκτήρια	Αναψυχή εμπορικού τύπου
Κέντρα διασκέδασης	Αναψυχή εμπορικού τύπου
Αποθήκες	Βιοτεχνία-χονδρεμπόριο
Βιοτεχνία, επαγγελματικά εργαστήρια	Βιοτεχνία-χονδρεμπόριο
Κενό	Άλλες χρήσεις
Εγκαταλελειμένα	Άλλες χρήσεις
Υπό κατασκευή	Άλλες χρήσεις

Πίνακας Π.2: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟ: ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

ΧΡΗΣΗ ΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟ	ΕΡΜΟΥ		ΑΙΟΛΟΥ		ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ		ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ		ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%
Κατοικία	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Κινηματογράφος, γκαλερί, μουσεία κλπ	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	5%
Εκκλησίες	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	11%
Καταστήματα εμπορικά και παροχής υπηρεσιών (τοπικά)	21	95%	12	75%	12	80%	34	97%	4	21%
Super market	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες	0	0%	3	19%	2	13%	1	3%	0	0%
Εστιατόρια-αναψυκτήρια	0	0%	1	6%	0	0%	0	0%	6	32%
Κέντρα διασκέδασης	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Αποθήκες	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Βιοτεχνία, επαγγελματικά εργαστήρια	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	5%
Κενό	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Εγκαταλελειμένα	0	0%	0	0%	1	7%	0	0%	5	26%
Υπό κατασκευή	1	5%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	22	100%	16	100%	15	100%	35	100%	19	100%

Πίνακας Π.3: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΟΜΑΔΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ ΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟ: ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

ΧΡΗΣΗ ΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟ	ΕΡΜΟΥ		ΑΙΟΛΟΥ		ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ		ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ		ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%
Κατοικία	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Εμπόριο-Υπηρεσίες	21	95%	15	94%	14	93%	35	100%	4	21%
Αναψυχή εμπορικού τύπου	0	0%	1	6%	0	0%	0	0%	6	32%
Πολιτισμός	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	3	16%
Βιοτεχνία-Χονδρεμπόριο	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	5%
Άλλες χρήσεις	1	5%	0	0%	1	7%	0	0%	5	26%
ΣΥΝΟΛΟ	22	100%	16	100%	15	100%	35	100%	19	100%

Πίνακας Π.4: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΟΡΟΦΟΥΣ: ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

ΧΡΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΟΡΟΦΟΥΣ	ΕΡΜΟΥ		ΑΙΟΛΟΥ		ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ		ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ		ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%
Κατοικία	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	6	38%
Κινηματογράφος, γκαλερί, μουσεία κλπ	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Εκκλησίες	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Καταστήματα εμπορικά και παροχής υπηρεσιών (τοπικά)	9	41%	7	44%	2	13%	1	13%	0	0%
Super market	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες	10	45%	4	25%	12	80%	0	0%	0	0%
Εστιατόρια-αναψυκτήρια	0	0%	1	6%	0	0%	0	0%	0	0%
Κέντρα διασκέδασης	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Αποθήκες	0	0%	2	13%	0	0%	7	88%	0	0%
Βιοτεχνία, επαγγελματικά εργαστήρια	1	5%	2	13%	0	0%	0	0%	3	19%
Κενό	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	13%
Εγκαταλελειμένα	1	5%	0	0%	1	7%	0	0%	5	31%
Υπό κατασκευή	1	5%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	22	100%	16	100%	15	100%	8	100%	16	100%

Πίνακας Π.5: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΟΜΑΔΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΟΡΟΦΟΥΣ: ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

ΧΡΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΟΡΟΦΟΥΣ	ΕΡΜΟΥ		ΑΙΟΛΟΥ		ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ		ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ		ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%
Κατοικία	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	6	38%
Εμπόριο-Υπηρεσίες	19	86%	11	69%	14	93%	1	13%	0	0%
Αναψυχή εμπορικού τύπου	0	0%	1	6%	0	0%	0	0%	0	0%
Πολιτισμός	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Βιοτεχνία-Χονδρεμπόριο	1	5%	4	25%	0	0%	7	88%	3	19%
Άλλες χρήσεις	2	9%	0	0%	1	7%	0	0%	7	44%
ΣΥΝΟΛΟ	22	100%	16	100%	15	100%	8	100%	16	100%

Πίνακας Π.6: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟ: ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

ΧΡΗΣΗ ΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟ	ΔΡΑΚΟΥ		ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ		ΜΕΘΩΝΗΣ		ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ		ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ		ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΟΥ	
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%
Κατοικία	2	12%	5	45%	15	79%	5	22%	6	23%	0	0%
Κινηματογράφος, γκαλερί, μουσεία κλπ	0	0%	0	0%	0	0%	1	4%	0	0%	0	0%
Εκκλησίες	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Καταστήματα εμπορικά και παροχής υπηρεσιών (τοπικά)	6	35%	4	36%	1	5%	3	13%	3	12%	5	45%
Super market	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	4%	0	0%
Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες	1	6%	0	0%	0	0%	2	9%	1	4%	2	18%
Εστιατόρια-αναψυκτήρια	6	35%	0	0%	1	5%	8	35%	10	38%	2	18%
Κέντρα διασκέδασης	1	6%	0	0%	0	0%	2	9%	1	4%	0	0%
Αποθήκες	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Βιοτεχνία, επαγγελματικά εργαστήρια	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Κενό	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	3	12%	1	9%
Εγκαταλελειμένα	1	6%	2	18%	1	5%	1	4%	1	4%	1	9%
Υπό κατασκευή	0	0%	0	0%	1	5%	1	4%	0	0%	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	17	100%	11	100%	19	100%	23	100%	26	100%	11	100%

Πίνακας Π.7: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΟΜΑΔΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ ΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟ: ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

ΧΡΗΣΗ ΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟ	ΔΡΑΚΟΥ		ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ		ΜΕΘΩΝΗΣ		ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ		ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ		ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΟΥ	
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%
Κατοικία	2	12%	5	45%	15	79%	5	22%	6	23%	0	0%
Εμπόριο-Υπηρεσίες	7	41%	4	36%	1	5%	5	22%	5	19%	7	64%
Αναψυχή εμπορικού τύπου	7	41%	0	0%	1	5%	10	43%	11	42%	2	18%
Πολιτισμός	0	0%	0	0%	0	0%	1	4%	0	0%	0	0%
Βιοτεχνία-Χονδρεμπόριο	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Άλλες χρήσεις	1	6%	2	18%	2	11%	2	9%	4	15%	2	18%
ΣΥΝΟΛΟ	17	100%	11	100%	19	100%	23	100%	26	100%	11	100%

Πίνακας Π.8: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΟΡΟΦΟΥΣ: ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

ΧΡΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΟΡΟΦΟΥΣ	ΔΡΑΚΟΥ		ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ		ΜΕΘΩΝΗΣ		ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ		ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ		ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΟΥ	
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%
Κατοικία	12	75%	8	80%	16	84%	15	75%	14	61%	3	30%
Κινηματογράφος, γκαλερί, μουσεία κλπ	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Εκκλησίες	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Καταστήματα εμπορικά και παροχής υπηρεσιών (τοπικά)	0	0%	0	0%	0	0%	1	5%	0	0%	0	0%
Super market	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες	2	13%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	5	50%
Εστιατόρια-αναψυκτήρια	0	0%	0	0%	0	0%	1	5%	3	13%	0	0%
Κέντρα διασκέδασης	1	6%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Αποθήκες	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Βιοτεχνία, επαγγελματικά εργαστήρια	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Κενό	0	0%	0	0%	0	0%	1	5%	5	22%	1	10%
Εγκαταλελειμένα	1	6%	2	20%	0	0%	1	5%	1	4%	1	10%
Υπό κατασκευή	0	0%	0	0%	1	6%	1	5%	0	0%	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	16	100%	10	100%	17	100%	20	100%	23	100%	10	100%

Πίνακας Π.9: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΟΜΑΔΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΟΡΟΦΟΥΣ: ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

ΧΡΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΟΡΟΦΟΥΣ	ΔΡΑΚΟΥ		ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ		ΜΕΘΩΝΗΣ		ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ		ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ		ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΟΥ	
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%
Κατοικία	12	75%	8	80%	16	94%	15	75%	14	61%	3	30%
Εμπόριο-Υπηρεσίες	2	13%	0	0%	0	0%	1	5%	0	0%	5	50%
Αναψυχή εμπορικού τύπου	1	6%	0	0%	0	0%	1	5%	3	13%	0	0%
Πολιτισμός	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Βιοτεχνία-Χονδρεμπόριο	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Άλλες χρήσεις	1	6%	2	20%	1	6%	3	15%	6	26%	2	20%
ΣΥΝΟΛΟ	16	100%	10	100%	17	100%	20	100%	23	100%	10	100%

Πίνακας Π.10: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟ

ΧΡΗΣΗ ΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ			
	ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	
	Αρ.	%	Αρ.	%
Κατοικία	0	0%	33	31%
Κινηματογράφος, γκαλερί, μουσεία κλπ	1	1%	1	1%
Εκκλησίες	2	2%	0	0%
Καταστήματα εμπορικά και παροχής υπηρεσιών (τοπικά)	83	78%	22	21%
Super market	0	0%	1	1%
Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες	6	6%	6	6%
Εστιατόρια-αναψυκτήρια	7	7%	27	25%
Κέντρα διασκέδασης	0	0%	4	4%
Αποθήκες	0	0%	0	0%
Βιοτεχνία, επαγγελματικά εργαστήρια	1	1%	0	0%
Κενό	0	0%	4	4%
Εγκαταλελειμένα	6	6%	7	7%
Υπό κατασκευή	1	1%	2	2%
ΣΥΝΟΛΟ	107	100%	107	100%

Πίνακας Π.11: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΟΜΑΔΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟ

ΧΡΗΣΗ ΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ			
	ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	
	Αρ.	%	Αρ.	%
Κατοικία	0	0%	33	31%
Εμπόριο-Υπηρεσίες	89	83%	29	27%
Αναψυχή εμπορικού τύπου	7	7%	31	29%
Πολιτισμός	3	3%	1	1%
Βιοτεχνία-Χονδρεμπόριο	1	1%	0	0%
Άλλες χρήσεις	7	7%	13	12%
ΣΥΝΟΛΟ	107	100%	107	100%

Πίνακας Π.12: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟΥΣ ΟΡΟΦΟΥΣ

ΧΡΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΟΡΟΦΟΥΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ			
	ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	
	Αρ.	%	Αρ.	%
Κατοικία	6	8%	68	71%
Κινηματογράφος, γκαλερί, μουσεία κλπ	0	0%	0	0%
Εκκλησίες	0	0%	0	0%
Καταστήματα εμπορικά και παροχής υπηρεσιών (τοπικά)	19	25%	1	1%
Super market	0	0%	0	0%
Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες	26	34%	7	7%
Εστιατόρια-αναψυκτήρια	1	1%	4	4%
Κέντρα διασκέδασης	0	0%	1	1%
Αποθήκες	9	12%	0	0%
Βιοτεχνία, επαγγελματικά εργαστήρια	6	8%	0	0%
Κενό	2	3%	7	7%
Εγκαταλελειμένα	7	9%	6	6%
Υπό κατασκευή	1	1%	2	2%
ΣΥΝΟΛΟ	77	100%	96	100%

Πίνακας Π.13: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΟΜΑΔΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟΥΣ ΟΡΟΦΟΥΣ

ΧΡΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΟΡΟΦΟΥΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ			
	ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	
	Αρ.	%	Αρ.	%
Κατοικία	6	9%	68	71%
Εμπόριο-Υπηρεσίες	35	52%	8	8%
Αναψυχή εμπορικού τύπου	1	1%	5	5%
Πολιτισμός	0	0%	0	0%
Βιοτεχνία-Χονδρεμπόριο	15	22%	0	0%
Άλλες χρήσεις	10	15%	15	16%
ΣΥΝΟΛΟ	67	100%	96	100%

ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΡΙΘΜΟΥ ΟΡΟΦΩΝ

Πίνακας Π. 14: **ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ ΑΝΑ ΚΤΙΡΙΟ: ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ**

ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ ανά ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ									
	ΕΡΜΟΥ		ΑΙΟΛΟΥ		ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ		ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ		ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%
1	0	0%	0	0%	0	0%	27	77%	4	21%
2	2	9%	5	31%	0	0%	4	11%	8	42%
3	4	18%	2	13%	1	7%	3	9%	7	37%
4	1	5%	0	0%	1	7%	0	0%	0	0%
5	2	9%	1	6%	6	40%	1	3%	0	0%
6	6	27%	2	13%	4	27%	0	0%	0	0%
7	5	23%	1	6%	2	13%	0	0%	0	0%
8	2	9%	2	13%	1	7%	0	0%	0	0%
9	0	0%	3	19%	0	0%	0	0%	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	22	100%	16	100%	15	100%	35	100%	19	100%

Πίνακας Π. 15: **ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΤΙΡΙΩΝ: ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ									
	ΕΡΜΟΥ		ΑΙΟΛΟΥ		ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ		ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ		ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%
1-2	2	9%	5	31%	0	0%	31	89%	12	63%
3-5	7	32%	3	19%	8	53%	4	11%	7	37%
6-9	13	59%	8	50%	7	47%	0	0%	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	22	100%	16	100%	15	100%	35	100%	19	100%

Πίνακας Π. 16: **ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ ΑΝΑ ΚΤΙΡΙΟ: ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ**

ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ ανά ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ											
	ΔΡΑΚΟΥ		ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ		ΜΕΘΩΝΗΣ		ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ		ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ		ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΑΡΕΟΠΑΓΤΟΥ	
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%
1	1	6%	1	9%	2	11%	3	13%	3	12%	1	9%
2	2	12%	6	55%	8	42%	3	13%	13	50%	0	0%
3	2	12%	1	9%	5	26%	8	35%	2	8%	1	9%
4	0	0%	3	27%	1	5%	1	4%	2	8%	1	9%
5	0	0%	0	0%	0	0%	2	9%	5	19%	2	18%
6	10	59%	0	0%	3	16%	1	4%	1	4%	6	55%
7	2	12%	0	0%	0	0%	4	17%	0	0%	0	0%
8	0	0%	0	0%	0	0%	1	4%	0	0%	0	0%
9	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	17	100%	11	100%	19	100%	23	100%	26	100%	11	100%

Πίνακας Π.17: **ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΤΙΡΙΩΝ: ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ											
	ΔΡΑΚΟΥ		ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ		ΜΕΘΩΝΗΣ		ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ		ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ		ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΟΥ	
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%
1-2	3	18%	7	64%	10	53%	6	26%	16	62%	1	9%
3-5	2	12%	4	36%	6	32%	11	48%	9	35%	4	36%
6-9	12	71%	0	0%	3	16%	6	26%	1	4%	6	55%
ΣΥΝΟΛΟ	17	100%	11	100%	19	100%	23	100%	26	100%	11	100%

Πίνακας Π.18: **ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ ΑΝΑ ΚΤΙΡΙΟ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ**

ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ ανά ΚΤΙΡΙΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ			
	ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	
	Αρ.	%	Αρ.	%
1	31	29%	11	10%
2	19	18%	32	30%
3	17	16%	19	18%
4	2	2%	8	7%
5	10	9%	9	8%
6	12	11%	21	20%
7	8	7%	6	6%
8	5	5%	1	1%
9	3	3%	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	107	100%	107	100%

Πίνακας Π.19: **ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΡΟΦΩΝ**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ			
	ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	
	Αρ.	%	Αρ.	%
1-2	50	47%	43	40%
3-5	29	27%	36	34%
6-9	28	26%	28	26%
ΣΥΝΟΛΟ	107	100%	107	100%

ΠΙΝΑΚΕΣ ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΤΙΡΙΟΥ

Πίνακας Π.20: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ: ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΤΙΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ									
	ΕΡΜΟΥ		ΑΙΟΛΟΥ		ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ		ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ		ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%
Πριν το 1960	6	27%	7	44%	11	73%	35	100%	15	79%
1960-1970	16	73%	8	50%	3	20%	0	0%	4	21%
1980 και μετά	0	0%	1	6%	1	7%	0	0%	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	22	100%	16	100%	15	100%	35	100%	19	100%

ΑΞΙΟΛΟΓΑ	4	18%	5	31%	3	20%	2	6%	6	32%
----------	---	-----	---	-----	---	-----	---	----	---	-----

Πίνακας Π.21: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ: ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΤΙΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ											
	ΔΡΑΚΟΥ		ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ		ΜΕΘΩΝΗΣ		ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ		ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ		ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΟΥ	
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%
Πριν το 1960	4	24%	7	64%	14	74%	10	43%	16	62%	7	64%
1960-1970	12	71%	4	36%	5	26%	12	52%	7	27%	3	27%
1980 και μετά	1	6%	0	0%	0	0%	1	4%	3	12%	1	9%
ΣΥΝΟΛΟ	17	100%	11	100%	19	100%	23	100%	26	100%	11	100%

ΑΞΙΟΛΟΓΑ	3	18%	5	45%	7	37%	6	26%	10	38%	0	0%
----------	---	-----	---	-----	---	-----	---	-----	----	-----	---	----

Πίνακας Π.22: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΤΙΡΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ			
	ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	
	Αρ.	%	Αρ.	%
Πριν το 1960	74	69%	58	54%
1960-1970	31	29%	43	40%
1980 και μετά	2	2%	6	6%
ΣΥΝΟΛΟ	107	100%	107	100%

ΑΞΙΟΛΟΓΑ	20	19%	31	29%
----------	----	-----	----	-----

Σημείωση: Ως αξιόλογα ορίζουμε κτίρια νεοκλασικού χαρακτήρα (πριν 1900 και ως το 1920) και μικρά μεσοπολεμικά κτίρια (1921-1940).

ΠΙΝΑΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΤΙΡΙΩΝ

Πίνακας Π.23: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ: ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ									
	ΕΡΜΟΥ		ΑΙΟΛΟΥ		ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ		ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ		ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%
Καλή	19	86%	12	75%	9	60%	29	83%	13	68%
Μέτρια	2	9%	2	13%	5	33%	3	9%	1	5%
Κακή	1	5%	2	13%	1	7%	3	9%	5	26%
ΣΥΝΟΛΟ	22	100%	16	100%	15	100%	35	100%	19	100%

Πίνακας Π.24: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ: ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ											
	ΔΡΑΚΟΥ		ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ		ΜΕΘΩΝΗΣ		ΒΑΛΤΕΤΣΙΟΥ		ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ		ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΑΡΕΟΠΑΠΤΟΥ	
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%
Καλή	15	88%	9	82%	15	79%	17	74%	23	88%	7	64%
Μέτρια	1	6%	0	0%	0	0%	1	4%	1	4%	3	27%
Κακή	1	6%	2	18%	4	21%	5	22%	2	8%	1	9%
ΣΥΝΟΛΟ	17	100%	11	100%	19	100%	23	100%	26	100%	11	100%

Πίνακας Π.25: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ			
	ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	
	Αρ.	%	Αρ.	%
Καλή	82	77%	86	80%
Μέτρια	13	12%	6	6%
Κακή	12	11%	15	14%
ΣΥΝΟΛΟ	107	100%	107	100%

ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ

ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ.....

ΠΕΡΙΟΧΗ.....

ΩΡΑ.....

ΗΜΕΡΑ.....

ΚΑΙΡΟΣ.....

Παράνομα σταθμευμένα οχήματα

Ι.Χ.

Δίκυκλα

Οχήματα τροφοδοσίας

Άλλο

Πόσα οχήματα διήρθαν από τον πεζόδρομο κατά τον χρόνο παρατήρησης;

Ι.Χ.

Δίκυκλα

Οχήματα τροφοδοσίας

Άλλο

Κίνηση πεζών-Πόσοι διήρθαν κατά τον χρόνο παρατήρησης:

Πινακίδες, τραπεζάκια, άλλα αντικείμενα δυσχεραίνουν τη διέλευση των πεζών;