

Ιάσωνας Μπίτσικας

## **Κόμβος μητροπολιτικού δικτύου στην περιφέρεια Αττικής**

Διπλωματική Εργασία

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια:  
Σοφία Βυζοβίτη

Βόλος, 2020

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας  
Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών





Σ' αυτό το σταθμό, όπου οι άνθρωποι, οι φωνές, οι εποχές, οι τόποι, τα συναισθήματα και ο τρόπος ζωής τους γεμίζουν το σταθμό, βλέποντας τα τρένα να περνούν, άλλοτε ταξιδεύοντας μαζί τους και το ταξίδι στο ταξίδι. Άνθρωποι και φαντάσματα, παρελθόν, παρόν και μέλλον μπροστά μας, χωρίς σταματημό.

# εισαγωγή

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

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

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

# περιεχόμενα

# 1 το τρένο

σελ. 9

# 2 κινητικότητα

σελ. 15

# 3 ροές και δίκτυα

σελ. 18

# 4 οικόπεδο μελέτης

σελ. 23

# 5 πρόταση

σελ. 29

# 6 βιβλιογραφία

σελ. 39





# 1

**Το  
Τρένο**

# 1.1 η ιστορία του σιδηροδρομικού στην Ελλάδα

Αντίθετα από τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες και τις χώρες της Βόρειας Αμερικής, που είχαν εγκαταστήσει σιδηροδρομικά δίκτυα από τις αρχές του 19ου αιώνα, τα οποία και εξέλιξαν, η Ελλάδα δεν είχε από νωρίς τις απαραίτητες προϋποθέσεις για τη δημιουργία εθνικού και διεθνούς σιδηροδρομικού δικτύου και, για αυτό το λόγο, η κατασκευή του καθυστέρησε. Το νέο ελληνικό κράτος αντιμετώπιζε πολλά προβλήματα λόγω της δυσμενούς οικονομικής κατάστασης στην οποία βρισκόταν και δεν είχε σχέδιο συγκοινωνιακής πολιτικής. Δεν είχε συντελεσθεί ακόμα ο καταμερισμός της εργασίας, που είχε προηγηθεί στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, και η αγορά περιοριζόταν στα στενά τοπικά πλαίσια, καθώς το καπιταλιστικό σύστημα δεν είχε κάνει την εμφάνισή του στην Ελλάδα. Η κατάσταση αυτή της οικονομίας στο πρώτο μισό του 19ου αιώνα δεν καθιστούσε αναγκαία την κατασκευή κάποιου έργου μεταφορών, καθώς «ο δρόμος, και πολύ περισσότερο ο σιδηρόδρομος, δεν αποτελούσε κοινωνικοοικονομικό αίτημα». Με την έλλειψη ενδιαφέροντος κεφαλαίων από άλλες χώρες να επενδύσουν στις ελληνικές μεταφορές, τη χρηματοδότηση για ένα τέτοιο έργο θα έπρεπε να αναλάβει το ίδιο το ελληνικό κράτος, του οποίου όμως η οικονομική κατάσταση δεν το επέτρεπε και δεν αποτελούσε και προτεραιότητά του.

Η αρχική πρόταση για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής στην Ελλάδα έγινε από το Γάλλο Φραγκίσκο Φεράλδη το 1835 και αφορούσε στη σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά. Η οδός Πειραιώς, ο μόνος δρόμος που συνέδεε την πρωτεύουσα με το λιμάνι του Πειραιά, ολοκληρώθηκε τον ίδιο χρόνο και μέχρι τότε οι μεταφορές διεξήγοντο με καμήλες και άλλα ζώα. Το κράτος άρχισε να ασχολείται με το θέμα αυτό το 1855, όταν η κυβέρνηση του Αλέξανδρου Μαυροκορδάτου κατέθεσε νομοσχέδιο στη Βουλή για την κατασκευή της συγκεκριμένης γραμμής, η οποία δόθηκε στην κυκλοφορία το 1869 έχοντας ως αφετηρία το Θησείο και συνολικό μήκος 8,5 χλμ., τη στιγμή που την ίδια εποχή σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες κατασκεύαζαν 17 χλμ. γραμμής ημερησίως. Από το 1869 πλήθυναν και οι προτάσεις για την κατασκευή ενός σιδηροδρομικού δικτύου που θα συνέδεε την Ελλάδα και με τις άλλες χώρες της Ευρώπης, της Μέσης Ανατολής και των Ινδιών, καθώς αυτή ήταν τότε η ροή του διεθνούς εμπορίου. Η πρώτη γραμμή που κατασκευάστηκε τελικά στην Ελλάδα, αν θεωρήσουμε τη γραμμή Αθήνας – Πειραιά μητροπολιτική, ήταν η γραμμή Πύργου – Κατάκολου, μήκους 13 χλμ., που κατασκευάστηκε με πρωτοβουλία του Δήμου Πύργου δεκατρία χρόνια αργότερα.

Ο Χαρίλαος Τρικούπης με την κυβέρνηση που συγκρότησε το 1882, υπέγραψε οριστικές συμβάσεις για σιδηροδρομικές γραμμές συνολικού μήκους 700 χλμ., οι οποίες κάλυπταν ένα μεγάλο μέρος της χώρας εκείνης της εποχής,

με την προοπτική κατασκευής άλλων 700 περίπου χιλιομέτρων. Στις βάσεις που έθεσε ο Τρικούπης για την κατασκευή του σιδηρόδρομου στηρίχτηκε ότι έργο έγινε μέχρι το 1909, καθώς δεν έγινε καμία περαιτέρω πολιτική κίνηση προς αυτήν την κατεύθυνση. Ο Τρικούπης πίστευε ότι η σύγχρονη υποδομή στον τομέα των μεταφορών θα διευκόλυνε την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, αφού θα συνέβαλλε στην οικονομική κινητικότητα που ήδη παρατηρούταν. Η αντιπολίτευση πρότεινε ένα δίκτυο σιδηροδρομικών γραμμών με κέντρο την πρωτεύουσα και με διαδρομές ακτινωτά προς τις διάφορες πόλεις και τα λιμάνια της χώρας. Στόχος ήταν η σύνδεση της χώρας με τις χώρες της Βαλκανικής και την υπόλοιπη Ευρώπη, κάτι που προϋπέθετε ότι η απόσταση ανάμεσα στις σιδηροτροχιές θα ήταν 1,44 μ. (κανονική γραμμή), όσο δηλαδή ήταν – και είναι ακόμα – στα περισσότερα διεθνή σιδηροδρομικά δίκτυα. Με αυτόν τον τρόπο οι συρμοί από το εξωτερικό θα μπορούσαν να φτάσουν σε όλες τις πόλεις της Ελλάδας. Ωστόσο, η κυβέρνηση Τρικούπη έδινε μεγαλύτερη σημασία στα τοπικά δίκτυα χωρίς να αποκλείει πλήρως την κατασκευή διεθνούς γραμμής που θα συνέδεε τη χώρα με την Ευρώπη. Για τον Τρικούπη, στόχος ήταν να συνδεθεί η ενδοχώρα με τα πλησιέστερα μεγάλα λιμάνια και για αυτό πρότεινε η απόσταση ανάμεσα στις δύο σιδηροτροχιές να είναι 1,00 μ. (μετρική γραμμή). Τα έξοδα κατασκευής της μετρικής γραμμής ήταν πολύ μικρότερα, ιδιαίτερα στις ορεινές περιοχές που διέθετε η Ελλάδα, όπου σήραγγες, γέφυρες και άλλα τεχνικά έργα θα ήταν απαραίτητα, ενώ και οι χρόνοι κατασκευής ήταν πολύ πιο σύντομοι μιας και ο Χαρίλαος Τρικούπης επειγόταν να κατασκευαστεί το δίκτυο σε σύντομο χρονικό διάστημα, πριν χαθούν οι χρηματοληπτικές ικανότητες του κράτους ή μεταβληθούν οι διεθνείς οικονομικές συγκυρίες που ήταν θετικές για την Ελλάδα. Άλλωστε, και η ένταξη της χώρας στο διεθνές εμπορικό δίκτυο, που θα απαιτούσε γραμμές κανονικού πλάτους, φάνταζε πολύ μακρινή. Εξαιρεση αποτελούσε ο βασικός άξονας προς το Βορρά, που θα ένωνε στο μέλλον την πρωτεύουσα με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, και θα έπρεπε να έχει το διεθνές πλάτος του 1,44 μέτρου. Το 1887 ο Τρικούπης είδε τα σχέδιά του για τη γρήγορη κατασκευή των γραμμών να μην πραγματοποιούνται και

αποφάσισε την ενεργητικότερη συμμετοχή του κράτους στην προσπάθεια αυτή. Όπου δηλαδή η ιδιωτική πρωτοβουλία δεν έφερνε τα αναμενόμενα αποτελέσματα, οι γραμμές κατασκευάζονταν απευθείας από το κράτος και στη συνέχεια παραδίδονταν για εκμετάλλευση σε ιδιωτική εταιρεία. Για τη χρηματοδότηση των έργων αυτών ο Τρικούπης πήρε δύο μεγάλα δάνεια για λογαριασμό της Ελλάδας και επέβαλε φορολογία στον καπνό και το κρασί, γεγονός που έκανε την αντιπολίτευση να τον κατηγορήσει για υπερφορολόγηση των πολιτών και υπερχρέωση της χώρας. Με τις επιλογές αυτές πάντως η Ελλάδα είχε το 1909 1.571 χλμ. σιδηροδρομικών γραμμών. Το δίκτυο αυτό συνέβαλε στη γενικότερη ανάπτυξη της χώρας, έστω και αν αυτό άργησε να φανεί, και στην ενοποίηση της αγοράς. Ο σιδηρόδρομος προσέφερε σημαντικές υπηρεσίες στις στρατιωτικές κινητοποιήσεις της χώρας κατά τους πολέμους των αρχών του 20ου αιώνα, δημιούργησε συνθήκες κατάλληλες για την άνετη και γρήγορη διακίνηση προσώπων και εμπορευμάτων, εισήγαγε τεχνολογία άγνωστη μέχρι τότε και συνέβαλε στην πολιτική ενοποίηση του κράτους και την χωροταξική οργάνωση της χώρας.

Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος και η διεθνής οικονομική κρίση των ετών 1929 – 31 δεν επέτρεψαν τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού δικτύου, παρόλο που η ελληνική βιομηχανία παρουσίαζε άνοδο. Το 1925 έγινε μια προσπάθεια να κατασκευαστεί μια γραμμή κανονικού πλάτους για την ένωση της Καλαμπάκας με την Κοζάνη και τη Βέροια, η οποία όμως αναστάλη το 1931 λόγω οικονομικής κρίσης και εγκαταλείφθηκε οριστικά το 1932. Κατά την περίοδο 1946 – 49 αποκαταστάθηκαν οι ζημιές του δικτύου από τον πόλεμο, αλλά είχε ήδη αρχίσει η στροφή της χώρας προς την οδική μεταφορά και την αποκλειστική κατασκευή δρόμων.<sup>39</sup> Την 1η Ιανουαρίου 1970 ιδρύθηκε ο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος» με σκοπό την ενιαία οργάνωση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών της χώρας. Ο ΟΣΕ αποτελεί κατά κάποιο τρόπο μετεξέλιξη των «Σιδηροδρόμων Ελληνικού Κράτους» (ΣΕΚ), που είχαν ιδρυθεί το Μάρτιο του 1920 από την κυβέρνηση Βενιζέλου με σκοπό την ενοποίηση και ανασυγκρότηση όλων των σιδηροδρόμων του ελληνικού κράτους, αν και τελικά κατάφεραν να ενοποιήσουν μόνο τις γραμμές διεθνούς εύρους. Μετά τη δημιουργία του ΟΣΕ, η παροχή των υπηρεσιών του σιδηρόδρομου βελτιώθηκε σε μεγάλο βαθμό.

## η σημασία του τρένου

Η κινητικότητα σε σχέση με τις μεγάλες ταχύτητες μετακίνησης και τα μέσα μαζικής μεταφοράς, όπως το τρένο, μπορεί να αναλυθεί μέσα από τη διπλή προσέγγιση της μετάβασης και του ταξιδιού. Η μετάβαση στοχεύει στην κατάργηση της μετακίνησης, στην ελάττωση του χρόνου. Είναι η επιθυμία των συχνών ταξιδιωτών (επιχειρηματίες). Το ταξίδι, υποθέτει την αποδοχή της ιδέας της μετακίνησης. Ο ταξιδιώτης επιθυμεί να περάσει ευχάριστα και χωρίς την εντύπωση του χαμένου χρόνου τις ώρες του ταξιδιού. Πρόκειται άρα για δύο διαφορετικές συμπεριφορές και τρόπους κατανόησης του χρόνου στη σχέση του με τη μετακίνηση και την ταχύτητα μετακίνησης.

Το τρένο είναι ένα μέσο εξυπηρέτησης του κοινού και ταυτόχρονα ένα εργαλείο και ένα μέσο οργάνωσης του ευρύτερου χώρου. Παράγοντας χωρικής συνοχής και ανάπτυξης, όχι μόνο σε τοπική αλλά και υπερτοπική, Ευρωπαϊκή, και διεθνή κλίμακα. Ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά του σιδηροδρομικού δικτύου είναι το γεγονός ότι συνδέει απευθείας τα αστικά κέντρα μεταξύ τους και δεν απαιτεί χρονοβόρες μετακινήσεις από και προς την περιφέρεια. Ένας σιδηροδρομικός σταθμός δεν μπορεί σήμερα να ξεταστεί ανεξάρτητα από τον ευρύτερο χώρο στον οποίο ανήκει. Ένας σταθμός είναι στοιχείο ζωής, κίνησης, κινητικότητας, αστικότητας, κεντρικότητας και πολυτροπισμού. Ταυτόχρονα, είναι χώρος αναμονής για τους ταξιδιώτες. Ο χρόνος ταξιδιού δεν είναι ανάλογος του χρόνου αναμονής, μείωση του ενός δε σημαίνει απαραίτητα μείωση του άλλου. Ο σταθμός είναι άρα ένας ιδιαίτερος αστικός δημόσιος χώρος εξυπηρέτησης των ταξιδιωτών κατά πρώτον, αλλά και πόλος υπηρεσιών, αναψυχής, κατανάλωσης.

# 1.3 η κοινωνιολογική διάσταση των σταθμών

ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΝΟΜΑΔΕΣ: Ενώ παλαιότερα το να έχει κανείς μία μόνιμη δική του κατοικία συχνά αποτελούσε στόχο ζωής, σήμερα μετακινούμαστε συνεχώς και πιο επιτυχημένος θεωρείται αυτός που έχει τη δυνατότητα να μην έχει τόπο και να κινείται αέναα. Γυρνάμε, λοιπόν, πίσω σε ένα νομαδικό μοντέλο ζωής. Ως νομάς (ή νομάδας) ορίζεται «αυτός που δε διαθέτει μόνιμη κατοικία, αλλά πηγαίνει από τόπο σε τόπο, χωρίς να εγκαθίσταται πουθενά μόνιμα», ενώ οι νομάδες είναι «λαός που δεν είναι εγκατεστημένος κάπου μόνιμα αλλά περιπλανάται από τόπο σε τόπο». Αντίστοιχα, ο νομαδισμός είναι «ο τρόπος ζωής λαών ή φυλών που μετακινούνται από τόπο σε τόπο προς αναζήτηση των απαραίτητων για τη ζωή (τροφής, νερού κ.ά.)». Οι σύγχρονοι νομάδες είναι συνήθως άνθρωποι υψηλού επιπέδου και έχουν μία ιδιαίτερη σχέση με τον τόπο και το χρόνο, καθώς διέρχονται τα εθνικά σύνορα με μεγάλη ευκολία και δεν είναι δεμένοι με ένα μόνο τόπο. Όλα τους τα υπάρχοντα χωράνε στη βαλίτσα που έχουν μαζί τους. Είναι άνθρωποι εθισμένοι στην ψευδαίσθηση της πολυτέλειας που προσφέρουν οι διάφορες εταιρείες μεταφορών και αισθάνονται ιδιαίτερα σημαντικοί όταν τους επιβραβεύουν με bonus για την αφοσίωσή τους. Βλέπουν τους εαυτούς τους πιο πολύ ως «πολίτες του κόσμου» και μπορούν να προσαρμόζονται στον κάθε πολιτισμό. Αντίθετα, οι μη – νομάδες έχουν ένα ιδιαίτερο δέσιμο με τον τόπο τους, τους ανθρώπους και την εργασία. Η κινητικότητα δεν είναι επιλογή τους αλλά αναγκαιότητα ορισμένες φορές λόγω φυσικών καταστροφών, ανεργίας κ.ά.

Ο σύγχρονος νομάς που περιπλανιέται μόνος του και κινείται συνεχώς μην έχοντας μόνιμους δεσμούς με κάποιο τόπο, νοσταλγεί τελικά το σπίτι του, τη σύζυγό του, το παιδί του, τη γη, το στέρεο έδαφος και βιώνει τη μοναξιά της αποκοπής του από τον υπόλοιπο κόσμο. Σύμφωνα με το Marc Augé: «αυτό με το οποίο έρχεται αντιμέτωπος τελικά είναι μια εικόνα του ίδιου του του εαυτού, που στην πραγματικότητα είναι μια αρκετά παράξενη εικόνα. Το μόνο πρόσωπο που μπορεί να δει, η μόνη φωνή που ακούει, ο σιωπηλός διάλογος που κάνει με το τοπίο – κείμενο που απευθύνεται στον ίδιο αλλά και σε άλλους, είναι όλα δικά του: το πρόσωπο και η φωνή μιας μοναξιάς συγχέονται όλο και περισσότερο από το γεγονός ότι αντιλαλούν εκατομμύρια άλλα. Ο επιβάτης μέσω των μη – τόπων ανακτά την ταυτότητά του μόνο στο τελωνείο, στο κτίριο των διοδίων, στον έλεγχο. Εντωμεταξύ, υπακούει στον ίδιο κώδικα όπως άλλοι, λαμβάνει τα ίδια μηνύματα, αποκρίνεται στις ίδιες παρακλήσεις.» Το μόνο που μένει στο νομάδα της σύγχρονης εποχής από όλες αυτές τις περιπλανήσεις του είναι η μοναξιά, μοναξιά και ομοιότητα.

Οι ταξιδιώτες του τρένου και του αεροπλάνου πρέπει να είναι απόλυτα ελεγχόμενοι και να κρατιούνται μακριά από τον πανικό. Ειδικά όσοι ταξιδεύουν με αεροπλάνο περνούν από πολλά επίπεδα ασφαλείας, εισερχόμενοι με αυτόν τον τελετουργικό τρόπο στο περιβάλλον του αεροδρομίου. Οι διαχειριστές του γρήγορου σιδηροδρομικού και του αεροπορικού ταξιδιού στοχεύουν στο να αποκοιμίσουν τους ταξιδιώτες, κυριολεκτικά ή μεταφορικά, μέσω της απόσπασης της προσοχής. Όσο καλύτερη η ποιότητα της εξυπηρέτησης, τόσο μεγαλύτερη και η απόσπαση της προσοχής και καλύτερα ελεγχόμενοι οι επιβάτες.





# 2 Κινητικότητα

# κινητικότητα και τα χαρακτηριστικά της 2.1

Σήμερα ζούμε, δουλεύουμε και περιπλανιόμαστε σε έναν κόσμο αδιάκοπης κίνησης. Η κινητικότητα των ανθρώπων, των αγαθών, της πληροφορίας και των υπηρεσιών είναι αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητάς μας, αν και είναι μία έννοια σύνθετη και αόριστη που είναι δύσκολο να αποσαφηνιστεί. Είναι μία κατάσταση μεταβατική. Η κινητικότητα είναι πολυμορφική, αφού μπορεί να πάρει πολυάριθμες μορφές, όπως είναι η κοινωνική κινητικότητα, η μετακίνηση με μέσα μεταφοράς, η κινητή τηλεφωνία, ο τουρισμός κ.ά. Επίσης, μπορεί να ενσωματώσει τις διάφορες τεχνολογίες της πληροφορίας και τις τηλεπικοινωνίες δίνοντας τη δυνατότητα στον άνθρωπο να βρίσκεται σε δύο μέρη ταυτόχρονα (τηλεδιάσκεψη κ.ά.). Μπορεί, λοιπόν, να υπάρξει κινητικότητα ακόμα και χωρίς κίνηση και εφευρίσκονται συνεχώς τρόποι επίσκεψης χωρίς κίνηση. Μέσω του Διαδικτύου μπορούμε πλέον να περιηγηθούμε σε κάποια πόλη ή να δούμε τα αξιοθέατα ενός μουσείου χωρίς πραγματικά να βρεθούμε εκεί. Η ιδιαίτερα αυξημένη κινητικότητα, επίσης, μπορεί να οδηγήσει στην ακινησία, κάτι που είναι ιδιαίτερα οξύμωρο. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση ή η σειρά αναμονής στα αεροδρόμια και τους σιδηροδρομικούς σταθμούς οφείλονται στην υπερβολική κινητικότητα. Η κινητικότητα σαν έννοια αναφέρεται συγχρόνως σε πολλούς χώρους, όπως είναι παραδείγματος χάριν ο αρχιτεκτονικός χώρος, ο εναέριος χώρος, ο εικονικός κόσμος των επικοινωνιών. Η ιστορία της, λοιπόν, είναι η χρήση του χάλυβα στη αρχιτεκτονική, η χρήση του ανελκυστήρα, η μετατροπή του σιδηρόδρομου σε ηλεκτροδοτούμενο, η εισαγωγή του αυτοκινήτου ως ιδιωτικού μέσου μεταφοράς, η διάδοση της εναέριας μεταφοράς και η ανάπτυξη της πληροφορικής.

Κάποια χρόνια πριν, ο άνθρωπος αρκούταν σε βασικές μόνο μετακινήσεις που μπορούσαν να συνοψιστούν στο τρίπτυχο «μετακινούμαι, εργάζομαι, κοιμάμαι». Η κινητικότητά του όμως έχει αυξηθεί και οι μετακινήσεις έγιναν πιο πολύπλοκες όταν μπήκαν στην εξίσωση ο ελεύθερος χρόνος και το ταξίδι. Η έννοια της ψυχαγωγίας και η ελευθερία επιλογής, που έχουμε πλέον λόγω των πολυάριθμων μέσων μεταφοράς που μας προσφέρονται, για το πώς θα περάσει κανείς τον ελεύθερο χρόνο του και το πώς θα μετακινηθεί δημιούργησαν μία ποικιλομορφία συνηθειών και χρηστών. Οι ρυθμοί της πόλης έχουν πλέον αλλάξει. Οι η πολίτες θέλουν την πόλη τους ανοιχτή 24/7 και ήδη σε περιοχές με μεγάλη πυκνότητα έχουν γίνει κάποιες προσπάθειες για να καλυφθεί αυτή η ανάγκη. Τέτοιες προσπάθειες είναι η εικοσιτετράωρη υπηρεσία λεωφορείων Noctabus στο Παρίσι, το εικοσιτετράωρο σύστημα μετρό του Βερολίνου ή τα νυχτερινά λεωφορεία του ΟΑΣΑ, που καλύπτουν ένα μέρος του κέντρου της Αθήνας, και η διεύρυνση του ωραρίου του ηλεκτρικού κάθε Παρασκευή και Σάββατο, όταν και παρατηρείται η μεγαλύτερη κινητικότητα των επιβατών.

Οι αποστάσεις εκμηδενίζονται – λόγω του αεροπλάνου, του αυτοκινήτου, του γρήγορου τρένου και της ανάπτυξης των τηλεπικοινωνιών και του Διαδικτύου – και ενώ θα περίμενε κανείς ότι οι τεχνολογίες αυτές (κυρίως των τηλεπικοινωνιών και της πληροφορίας) θα μείωναν την κινητικότητα των ανθρώπων, στην πραγματικότητα συμβαίνει το αντίθετο, διαπιστώνει ο Francois Ascher, καθώς οι δυνατότητες για κινητικότητα που δημιουργούν είναι πολύ περισσότερες από αυτές που αντικαθιστούν. Είναι πλέον ευκολότερο να διατηρήσει κανείς προσωπικές και επαγγελματικές σχέσεις από απόσταση και να επιδιώξει κάποιες επαφές πρόσωπο με πρόσωπο. Η διαφορά είναι ότι πλέον είναι ένα διαφορετικό είδος κινητικότητας. Η μεσαίων αποστάσεων κινητικότητα έχει αντικατασταθεί από την κινητικότητα μεγάλων αποστάσεων.



# το δικαίωμα **2.2** στη κινητικότητα

Η μετακίνηση είναι πλέον μία θεμελιώδης αξία για τη ζωή των ανθρώπων. Πρόκειται για τη μετακίνηση των εμπορευμάτων, των ατόμων και του κεφαλαίου, που συνδέεται με την οικονομική ανάπτυξη και την παγκοσμιοποίηση, τη μετακίνηση πληροφοριών, που πραγματοποιείται λόγω της προόδου της επιστήμης και της τεχνολογίας, τη μετακίνηση ιδεών, την καθημερινή κυκλοφορία των ατόμων. Η μετακίνηση έχει γίνει βασικό δικαίωμα και απαραίτητη προϋπόθεση για την πρόσβασή μας στα άλλα δικαιώματα, την εργασία, την κατοικία, την εκπαίδευση, την υγειονομική περίθαλψη, την αγορά, την ψυχαγωγία. Στο Βέλγιο μάλιστα έχει ήδη κατοχυρωθεί και επίσημα το δικαίωμα του ανθρώπου στην κινητικότητα<sup>66</sup>, γεγονός που δείχνει ότι έχει γίνει αντιληπτή η ανάγκη για ένα σχέδιο κινητικότητας στις πόλεις. Η βέλτιστη ελεύθερη κυκλοφορία για όλους, η συμβατότητα και η συμπληρωματικότητα μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μετακίνησης, η καθολική πρόσβαση στις αστικές εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες και η ποιότητα στους χρόνους και τους τόπους της μετακίνησης αυξάνουν την αυτονομία, την άνεση, την περιβαλλοντική ποιότητα και την ασφάλεια της μετακίνησης και είναι δικαίωμα κάθε πολίτη.

Παρ' όλ' αυτά, ενώ η ποιότητα των τόπων και των χρόνων της κινητικότητας είναι όλο και πιο αναγκαία για τις πόλεις, στις οποίες η μετακίνηση παίζει σημαντικό ρόλο, συχνά οι υποδομές μεταφορών έχουν σχεδιαστεί χωρίς να έχει δοθεί σημασία στο χρόνο που οι χρήστες περνούν σε αυτές, στις διάφορες ανάγκες τους, στην επιθυμία τους για άνεση και ασφάλεια, στην επιθυμία τους για μια ποιότητα του δημόσιου χώρου συμβατή με τις προσδοκίες του προσωπικού τους χώρου. Ο ίδιος πολίτης μπορεί να είναι διαδοχικά πεζός, ποδηλάτης, χρήστης των δημόσιων μέσων μεταφοράς και οδηγός του ιδιωτικού του αυτοκινήτου. Ωστόσο, δε λαμβάνεται πάντα υπόψη η ιδιότητα αυτή των πολιτών και η συμπληρωματικότητα των μέσων μεταφοράς δεν είναι εναρμονισμένη, υποβαθμίζοντας την ποιότητα της ζωής και της μετακίνησής τους. Ως συνέπεια, η ροή των κατοίκων μέσα στην πόλη δεν είναι πάντα ομαλή. Πολύ συχνά, οι σχεδιαστές των μέσων και των τόπων μεταφοράς βρίσκουν δύσκολο «να συμφιλιώσουν εκείνα τα σημασιολογικώς αντίθετα που συμβάλλουν στην αφθονία των πόλεων: τη βιασύνη και τη ραθυμία, την αποδοτικότητα και την άνεση χρόνου, τη λειτουργία και τον πλεονασμό, το προγραμματισμένο και το απροσδόκητο».





**Ροές  
και  
Δίκτυα**

# ροές και δίκτυα στη πόλη

## 3.1

Οι έννοιες της εναλλαγής και της διασύνδεσης είναι ιδιαίτερα σημαντικές για τις σύγχρονες πόλεις, όπου η εναλλαγή των μέσων μεταφοράς έχει γίνει για τους κατοίκους βασικό κομμάτι της ζωής τους.

«Βγαίνουμε από το αυτοκίνητό μας για να προλάβουμε το τραμ, παίρνουμε το τρένο για να φτάσουμε στο αεροδρόμιο, βγαίνουμε από το μετρό για να πάρουμε το λεωφορείο... και στο τέλος απλά περπατάμε». Τα αεροδρόμια δε συνδέονται πλέον μόνο με τα κέντρα των πόλεων αλλά και με το περιφερειακό σιδηροδρομικό δίκτυο, που δίνει τη δυνατότητα στους ταξιδιώτες να συνεχίσουν τη διαδρομή τους χωρίς διακοπή. Η ανάπτυξη των γρήγορων μεταφορών καθιστά την άμεση και συνεχή αλλαγή σε άλλα μέσα μεταφοράς ακόμα σημαντικότερη. Οι επιβάτες που φτάνουν σε ένα σταθμό είναι 'αιχμάλωτοι' να συνεχίσουν τη διαδρομή τους με όποιο άλλο μέσο είναι διαθέσιμο. Στις σύγχρονες πόλεις, όπου οι χωρικές αποστάσεις έχουν μεγαλώσει, οι χρονικές αποστάσεις πρέπει να σμικρυνθούν, κάτι που επιτυγχάνεται όχι μόνο με την πρόοδο της τεχνολογίας και την αύξηση της ταχύτητας των μεταφορών αλλά και με την εξασφάλιση της άμεσης εναλλαγής των μέσων.

Ουσιαστικά η κίνηση των ατόμων μέσα στην πόλη θα μπορούσε να περιγραφεί καλύτερα με την έννοια της ροής, καθώς η κίνηση αυτή γίνεται αβίαστα και χωρίς στάσεις. Οι κάτοικοι 'ρέουν' μέσα σε ένα μεταφορικό σύστημα προκειμένου να ενώσουν τα διάσπαρτα κομμάτια της καθημερινότητάς τους. Με παρόμοιο τρόπο ρέουν και τα εμπορεύματα μέσω αντίστοιχων μεταφορικών δικτύων, η πληροφορία μέσω των όλο και αναπτυσσόμενων δικτύων τηλεπικοινωνιών, η εικόνα, το κεφάλαιο, η εξουσία. Ο χώρος μετασχηματίζεται από το «χώρο των τόπων», όπου ο στατικός τόπος ήταν το κυρίαρχο χαρακτηριστικό, στο «χώρο των ροών»- όπως τον ονομάζει ο Manuel Castells - , όπου οι ροές, ούσες το κυρίαρχο στοιχείο της σύγχρονης κοινωνίας, βρίσκουν την έκφρασή τους και στο χώρο. Η όλο και μεγαλύτερη ανάπτυξη των δικτύων μεταφοράς, επικοινωνίας και πληροφόρησης, που καταδεικνύει την αυξημένη κινητικότητα των ανθρώπων, των εμπορευμάτων και των πληροφοριών, οδηγεί στην όλο και μεγαλύτερη εξάπλωση του χώρου των ροών που τείνει να αντικαταστήσει πλήρως το φυσικό χώρο.

Δημιουργείται μια κοινωνία, πλήρως εξαρτημένη από άυλα και υλικά δίκτυα, η οποία σκέφτεται και ενεργεί μέσα σε αυτά. Οι σύγχρονες πόλεις κυριαρχούνται από τις υποδομές ιδιαίτερα σύνθετων δικτύων, τα οποία αναπτύσσονται συνεχώς με σκοπό να ρυθμίσουν τις ανθρώπινες και μη ροές. Πρόκειται για μια δικτυωμένη κοινωνία, όπου οι άνθρωποι «κινούνται διαρκώς ανάμεσα σε δίκτυα και κοινωνικά σύμπαντα χρησιμοποιώντας ένα συνδυασμό φυσικών και εικονικών τρόπων επικοινωνίας». Χρησιμοποιούμε καθημερινά τα μέσα μεταφοράς για να κινηθούμε, το κινητό τηλέφωνο ή τον υπολογιστή για να επικοινωνήσουμε, στέλνουμε γραπτά μηνύματα ή μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Ο Francois Ascher παρατηρεί ότι έχει δημιουργηθεί και μια δικτυωμένη κοινωνική δομή στις κοινωνικές σχέσεις των ατόμων μέσα στις κοινωνίες και οφείλεται - όπως υποστηρίζει - στη δυνατότητα που έχουν πλέον να κάνουν περισσότερες επιλογές από ό,τι στο παρελθόν. Επιλέγουν το επάγγελμα, τον τόπο διαμονής ή τις κοινωνικές τους συναναστροφές και έχουν τη δυνατότητα να αλλάξουν αυτές τις επιλογές τους. Δημιουργούν, λοιπόν, πιο χαλαρές σχέσεις με τους γύρω τους, αντίθετα με παλαιότερα που ο γείτονας ήταν και συνάδελφος και φίλος για μια ζωή. Γνωρίζουμε όλο και περισσότερους ανθρώπους και βλέπουμε συγκεκριμένα άτομα όλο και λιγότερο. Με αυτόν τον τρόπο και η ίδια η κοινωνία δομείται και λειτουργεί πιο πολύ σαν ένα δίκτυο ή μια σειρά δικτύων ή ένα δίκτυο δικτύων που δημιουργεί περισσότερες δυνατότητες κινητικότητας για τους ανθρώπους, τα αγαθά και τις πληροφορίες.

Στα δίκτυα σημαντικότερη είναι η κίνηση και ο τρόπος σύνδεσης του ενός σημείου με το άλλο και όχι ο τόπος ως γεωγραφική έννοια. Ένα σημείο το βλέπουμε μόνο ως μέρος ενός ή περισσότερων δικτύων και όχι από μόνο του. Αυτό που το χαρακτηρίζει είναι η θέση του στο δίκτυο και ο τρόπος πρόσβασης σε αυτό. Στην περίπτωση ενός σιδηροδρομικού σταθμού ή ενός αεροδρομίου για παράδειγμα η θέση τους στο δίκτυο μεταφορών είναι σπουδαιότερη από τους εσωκλειόμενους χώρους τους, που είναι δευτερεύουσας σημασίας. Οι γρήγορες μεταφορές και οι τηλεπικοινωνίες έχουν αλλάξει τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβανόμαστε την απόσταση, αφού «η απόσταση μεταξύ δύο σημείων είναι πια μια συνάρτηση του χρόνου». Ένα οποιοδήποτε σημείο του δικτύου βρίσκεται κοντά μας όταν η πρόσβαση σε αυτό είναι εύκολα εξασφαλισμένη μέσω των δικτύων μεταφοράς και τηλεπικοινωνίας. «Το παντού είναι οπουδήποτε όταν μπορεί κανείς να τηλεφωνήσει σπίτι κατά βούληση.» Τα δίκτυα λειτουργούν σε παγκόσμιο επίπεδο, με αποτέλεσμα την αποδέσμευσή μας από την έννοια του τοπικού. Μέσω των δικτύων τηλεπικοινωνίας και πληροφόρησης μπορούμε να

έρθουμε σε επαφή με άτομα που βρίσκονται στην άλλη άκρη του πλανήτη, ενώ μαθαίνουμε ειδήσεις από όλο τον κόσμο με το πάτημα ενός μόνο κουμπιού. Μέσω των χωρικών δικτύων διακινούνται και τα εμπορεύματα παγκοσμίως. Ακόμα και αν οι αγορές είναι τοπικές, ξέρουμε ότι θα βρούμε τα ίδια προϊόντα που βρίσκει κανείς στη Ρώμη, στο Παρίσι και στη Νέα Υόρκη, ακόμα και στις πιο απομακρυσμένες περιοχές. Ολόκληρος ο πλανήτης είναι ο χώρος ενός δικτύου πάνω στο οποίο στηρίζεται το καταναλωτικό σύστημα.

## η σημασία των **3.2** κόμβων στα δίκτυα

Παρόλο που στα δίκτυα η κίνηση και η μεταφορά από το ένα σημείο στο άλλο έχουν κυρίαρχη θέση, παρατηρείται ένας πολλαπλασιασμός των σημείων αυτών και αρχίζουν να αποκτούν τη δική τους σημασία, καθώς αυτά είναι που πρέπει να καλύψουν τις απαιτήσεις για απόλυτη συνέχεια και συνοχή μέσα στην πόλη και μετατρέπονται σε κέντρα διασύνδεσης, σε κόμβους. Ένας κόμβος ουσιαστικά είναι η τομή δύο ρυθμών ή ρυθμικών γραμμών και συνιστά, επομένως, μια εναλλαγή. Κόμβοι που υλοποιούνται στο χώρο είναι οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, τα αεροδρόμια, οι κόμβοι των αυτοκινητόδρομων και τελικά οι ίδιες οι πόλεις, ενώ κόμβοι όπως οι ουρές αναμονής ή η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι εφήμεροι και επηρεάζουν τα δίκτυα προσωρινά μόνο και μετά διασκορπίζονται χωρίς να αφήνουν κανένα ίχνος.

Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και τα αεροδρόμια δεν αποτελούν μόνο κόμβους των δικτύων μεταφοράς αλλά και άλλων κοινωνικοοικονομικών δικτύων, καθώς έχουν εξελιχθεί σε τόπους αστικής υπερδραστηριότητας ενσωματώνοντας πολλαπλές λειτουργίες της πόλης και εμπλουτίζοντας συνεχώς το πρόγραμμά τους με υπηρεσίες και προϊόντα. Σε έναν κόμβο όσο μεγαλύτερο είναι το μέγεθός του, τόσο μεγαλύτερη και η κοινωνικοοικονομική του έλξη. Εάν ένας κόμβος αναπτύσσεται και τα προγράμματα κίνησης και οι υποδομές του αυξάνονται, τότε αναπτύσσεται και από οικονομικής άποψης και η πόλη μεγαλώνει και αυτή και μετατρέπεται σε «transmetropolis» (μητρόπολη – διαμετακομιστικό κέντρο). Χαρακτηριστικό παράδειγμα αστικού κόμβου που μετασχηματίστηκε με γρήγορο ρυθμό αποτελεί ο σιδηροδρομικός σταθμός της πόλης Lille, που κατασκευάστηκε λόγω του TGV. Η Lille προσελκύει πλέον περισσότερους από 20 εκατομμύρια επισκέπτες το χρόνο, ενώ αντιστοιχούν 100 επισκέπτες σε κάθε κάτοικο, γεγονός που σημαίνει ότι η Lille είναι μια πόλη που λειτουργεί ως διαμετακομιστικό κέντρο, όπως είναι οι αίθουσες μετεπιβίβασης των αεροδρομίων σε άλλη κλίμακα βέβαια. Παρόλο που οι κάτοικοι βιώνουν την πόλη με ένα συνεχή τρόπο, λόγω της δυνατότητας εναλλαγής, τα ίδια τα σημεία της αλλαγής, οι κόμβοι, συνήθως αποκόπτονται από το περιβάλλον τους δημιουργώντας κάποιου είδους εγκοπή στην αστική συνέχεια. Για να προστατευτούν οι κάτοικοι από το θόρυβο και τη μόλυνση, οι αυτοκινητόδρομοι, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και οι ανισόπεδοι κόμβοι απομονώνονται με πετάσματα κατά του θορύβου, με μπετονένια αναχώματα ή με τη βύθισή τους. Ο τρόπος, λοιπόν, με τον οποίο οι κάτοικοι αντιλαμβάνονται την πόλη διαφέρει από την πραγματικότητα του χώρου, καθώς οι αστικές αλλαγές που έχει επιφέρει η κίνησή τους στο χώρο δε γίνονται αντιληπτές από τους ίδιους. Τα αεροδρόμια, επίσης, τοποθετούνται σχεδόν πάντα έξω από τις πόλεις σε κενές περιοχές για να μην ενοχλούν και ήδη η χωρική τους θέση δηλώνει ότι έχουν αποκοπεί από την κοινωνία που αντιπροσωπεύουν. Ουσιαστικά είναι κόμβοι που ενώνουν μεταξύ τους κοινωνίες, στις οποίες όμως δεν ανήκουν τελικά.



# 4

**Οικόπεδο  
Μελέτης**

# οικόπεδο μελέτης

## 4.0

Στο οικόπεδο μελέτης υπάρχουν σήμερα τέσσερις διαφορετικές κτηριακές εγκαταστάσεις σχετικές με τον ΟΣΕ.

- \_ Το κτήριο και οι αποβάθρες του σημερινού Σταθμού Λαρίσης
- \_ Το κτήριο του παλαιού Σταθμού Πελοποννήσου
- \_ Ο σταθμός λεωφορείων ΟΣΕ για τις χώρες των Βαλκανίων
- \_ Ένα κτήριο γραφείων του ΟΣΕ

## το κτίριο του σταθμού πελοποννήσου

### 4.1

Έργο του διάσημου αρχιτέκτονα Έρνστ Τσίλλερ, που στα τέλη του 19ου αιώνα είχε υπογράψει μερικά από τα πιο κομψά κτίρια του νεοσύστατου τότε ελληνικού κράτους (Ιλίου Μέλαθρον, Εθνικό Θέατρο κ.λ.π), διακρίνεται για το ιδιαίτερο ύφος του. Ήταν ο πρώτος και πιο κομψός σιδηροδρομικός σταθμός της χώρας. Ο σταθμός Πελοποννήσου στην Αθήνα, που γειτνιάζει με το σταθμό Λαρίσης είναι ένα κτίριο εξαιρετικής αισθητικής, δείγμα του εκλεκτικισμού. Οι συνθετικές αποφάσεις των μελετητών το διαφοροποιούν από τη λογική σχεδιασμού αθηναϊκών δημοσίων κτιρίων. Η ανάμειξη νεοκλασικών, κέντρο-ευρωπαϊκών και αρτ νουβώ στοιχείων στο κέλυφός του τονίζουν την ξεχωριστή αρχιτεκτονική του ταυτότητα και το καταξιώνουν σαν αληθινό κόσμημα, «συλλεκτικό κομμάτι» μιας εποχής που πέρασε αφήνοντας ανεξίτηλη τη σφραγίδα της. Επίμηκες, διαμπερές και συμμετρικό, το κτίριο σχεδιάστηκε στη σημερινή του μορφή το 1912-1913. Ένας κεντρικός εξέχων όγκος με τη μεγάλη τοξωτή θύρα εισόδου και το ρολόι συστέλλεται αριστερά και δεξιά σε δύο επιμήκη ισόγεια τμήματα. Αυτά με τη σειρά τους καταλήγουν σε δύο παρόμοιους με τον κεντρικό, αλλά χαμηλότερους από αυτόν όγκους. Χαρακτηριστικότερες είναι οι απολήξεις των τριών αυτών υπερυψωμένων τμημάτων καθώς τραπεζοειδείς ξύλινες κατασκευές καλύπτονται από καμπυλωμένα μεταλλικά φύλλα. Στο ισόγειο του κεντρικού κτιρίου βρίσκονταν οι θυρίδες εισιτηρίων και στον όροφό του τα ενδιαιτήματα και η τραπεζαρία του προσωπικού. Στη βόρεια πτέρυγα υπήρχε το γραφείο του σταθμάρχη, οι αίθουσες αναμονής και το καφενείο, ενώ στη νότια στεγάζονταν οι χώροι των αποσκευών και τα γραφεία του προσωπικού.



## σταθμός **4.2** λαρίσης

Ο κεντρικός σταθμός της Αθήνας, ο γνωστός «Σταθμός Λαρίσης», δεν ανταποκρίθηκε ποτέ στις απαιτήσεις ενός κεντρικού σταθμού της πρωτεύουσας μιας χώρας και δεν ξέφυγε ποτέ από την εικόνα ενός επαρχιακού σταθμού μικρής ως μέσης επιβατικής κυκλοφορίας. Πιθανό έτος κατασκευής του θεωρείται το 1904. Οι βίαιες οικοδομικές επεμβάσεις, στις οποίες υποβλήθηκε μεταγενέστερα, κρύβουν το πραγματικό πρόσωπο του κτιρίου αυτού και το έχουν φέρει σε πλήρη μορφολογική αμηχανία, καθώς συνεχίζει να μην πείθει σαν κεντρικός σταθμός. Στην αρχική σύνθεση κυριαρχούσε ο κεντρικός δώροφος όγκος ανάμεσα σε δύο ισόγειες πτέρυγες. Οι όψεις του σταθμού ήταν τυπικές νεοκλασικές συνθέσεις με αετώματα, παραστάδες και οριζόντιες ταινίες με σκοτίες, ενώ εκλεκτικιστική διάθεση χαρακτήριζε τα μεταλλικά στοιχεία του κτιρίου (στέγαστρα, φουρούσια).

## σταθμός **4.3** λεωφορείων οσε

Πρόκειται για κατασκευή του '60, μπετονένιο και χωρίς ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά, αποτελεί μάλλον προϊόν γρήγορης κατασκευής και χαμηλού προϋπολογισμού χωρίς ιδιαίτερες απαιτήσεις. Εξυπηρετεί σήμερα τις μετακινήσεις του ΟΣΕ προς διάφορες Βαλκανικές χώρες, ενώ στον εξωτερικό του χώρο υπάρχει η δυνατότητα στάθμευσης έως και πέντε λεωφορείων.

## κτίριο γραφειακών **4.4** χώρων - αποθήκευσης

Είναι πέτρινο δώροφο κτίσμα αδιευκρίνιστης χρονολογίας κατασκευής, στην οποία σχετικά πρόσφατα προστέθηκε και μία μπετονένια προέκταση, με σκοπό την διεύρυνση των εσωτερικών χώρων. Παρόλο που εμφανίζει κάποιο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, η θέση του στο οικόπεδο και η διαρρύθμιση των χώρων του το καθιστούν προβληματικό στην ένταξη σε οποιαδήποτε μορφή συνολικής επέμβασης στην τοποθεσία.

# επιλογή του σταθμού 4.5

Η επιλογή του συγκεκριμένου σταθμού ως αντικείμενο μελέτης στηρίζεται στην άποψη ότι η ζώνη των σιδηροδρομικών σταθμών της Αθήνας, στο πλαίσιο μιας ζωηρά συζητούμενης ανάπλασής της με την πρόθεση της γενικότερης αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου, μπορεί και πρέπει να λειτουργήσει ως μέσο αποκατάστασης της συνέχειας του αστικού ιστού στο συγκεκριμένο σημείο της πόλης. Ταυτόχρονα η σχετική υποβάθμιση του κτισμένου περιβάλλοντος στην περιοχή των σταθμών, αλλά και η κεντρικότητα της ίδιας της θέσης, δεν αφήνει αμφιβολία για τις απαιτήσεις μιας ευρύτερης αναβάθμισης με αφετηρία ένα νέο κτίριο σιδηροδρομικού σταθμού της Αθήνας.

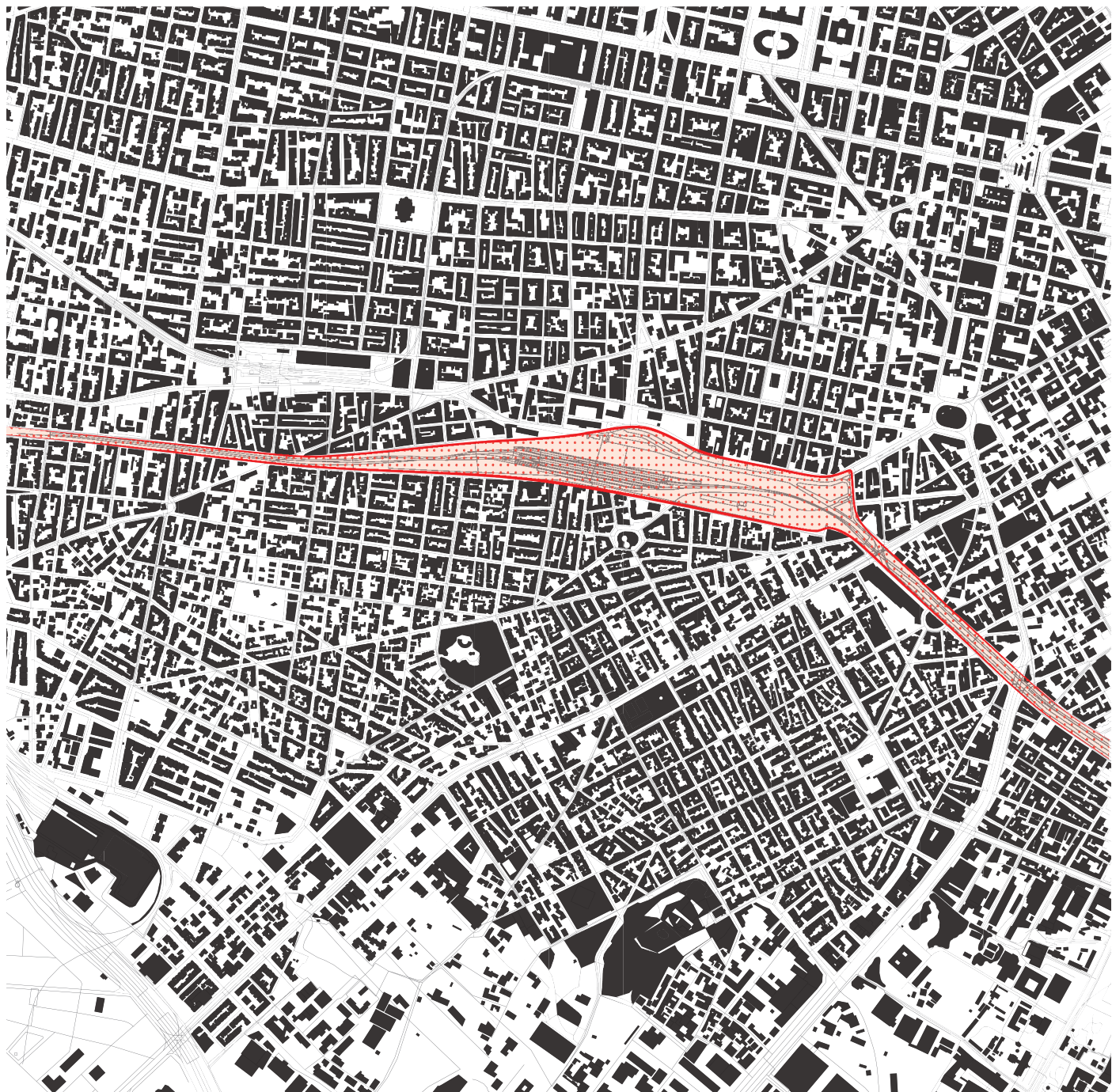
Οι δύο σταθμοί παρόλη τη μικρή μεταξύ τους απόσταση είναι σαφώς διαχωρισμένοι, ενώ είχαν και διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά από την αρχή της κατασκευής τους.

Η ευρύτερη περιοχή των σταθμών αυτών δεν αποτέλεσε ποτέ κεντρικό πόλο της Αθήνας. Οι εγκαταστάσεις τους δημιουργήθηκαν αρχικά σε μια περιοχή με αγροτικό χαρακτήρα, στο βορειοδυτικό όριο της έκτασης που καταλάμβανε τότε η ελληνική πρωτεύουσα. Όταν κατασκευάστηκαν περί το 1906 βρίσκονταν στην άκρη της πόλης, μακριά απ' τις λειτουργίες του κέντρου. Όσο η Αθήνα εξελισσόταν τόσο περισσότερο εξαπλωνόταν προς την περιοχή των σταθμών. Το συγκρότημα των σταθμών λειτουργεί ιστορικά ως φυσικό φράγμα μέσα στην πόλη, διακόπτοντας τη συνέχεια του αστικού ιστού. Ο διαχωρισμός αυτός που υλοποιείται με την κατασκευή του δικτύου, λειτουργεί μέχρι το μεσοπόλεμο ως στοιχείο κοινωνικής διαίρεσης της πόλης. Από τη μία πλευρά προς το κέντρο της πόλης η αστική τάξη με τα νεοκλασικά μέγαρά της, από την άλλη πλευρά των γραμμών τα λαϊκά στρώματα και οι μικρές αθηναϊκές κατοικίες με τις αυλές. Ο διαχωρισμός αυτός οδήγησε και στη διαφορετική εξέλιξη των δύο τμημάτων της πόλης και μεταπολεμικά. Σε διαφορετική εξέλιξη οδήγησε στις αρχές του αιώνα και η πρώτη διεύρυνση της Αθήνας πέρα από το όριο των σιδηροδρομικών γραμμών στην περιοχή του σημερινού σταθμού Αττικής με χρήσεις κυρίως παραγωγικές και χοντρεμπορικές.

Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί είναι στενά συνδεδεμένοι με τους αστικούς μετασχηματισμούς, οι οποίοι καταγράφονται από τον 19ο αιώνα, με την παρουσία τους να αποτελεί εμπόδιο και σημείο αναφοράς για τον επανασχεδιασμό της πόλης. Παλιότερες μελέτες και προτάσεις όπως εκείνη του Hoffmann (1908), του Mawson (1914) και της επιτροπής Καλλιγιά (1921) επισήμαναν την ιδιαίτερη σημασία και το ρόλο των σταθμών μέσα στο σύνολο των δημόσιων χώρων. Κατά την περίοδο της ανασυγκρότησης έγιναν προσπάθειες για την αναδιαμόρφωση του γύρω πολεοδομικού ιστού από τον διευθυντή της υπηρεσίας σχεδιασμού του δήμου Αθηναίων, Κ. Η. Μπίρη. Το κόστος των διανοίξεων και η έλλειψη πολιτικής βούλησης, οδήγησαν στο να παραμείνει η περιοχή στην αρχική της μορφή.

Η ανάπτυξη της Αθήνας με τις διαδοχικές επεκτάσεις του ιστού τον 20ο αιώνα περιέβαλε το χώρο των σταθμών με πυκνοδομημένες γειτονιές, οι οποίες βρίσκονται σε μικρή απόσταση από το επιχειρησιακό, διοικητικό και εμπορικό κέντρο της πόλης. Γύρω από το χώρο του συγκροτήματος των σταθμών αναπτύσσονται σήμερα τρεις γειτονιές, ο Κολωνός, ο Άγιος Παύλος και η πλατεία Αττικής. Πρόκειται για περιοχές όπου η κατοικία συνυπάρχει με εμπορικές, βιοτεχνικές και διοικητικές χρήσεις, οι οποίες αναπτύσσονται κυρίως σε σχέση με τους οδικούς άξονες που διασχίζουν την περιοχή.

Οι περιοχές ένθεν και ένθεν του σταθμού, παρόλη την διαφορετικότητά τους, έχουν σήμερα ένα πολύ χαρακτηριστικό κοινό σημείο: την εγκατάλειψη. Οι κάτοικοι φοβούνται να κυκλοφορήσουν, ενώ επιθυμούν αρκετοί να εγκαταλείψουν την περιοχή, καθώς θεωρούν πως είναι πλέον πολύ επικίνδυνο για τα παιδιά τους να μεγαλώνουν εκεί. Μάλιστα ένας κάτοικος της περιοχής αναφέρει χαρακτηριστικά: «Φοβόμαστε να αφήσουμε τα παιδιά μας να παίξουν κοντά στους σταθμούς. Είναι πολύ επικίνδυνα.» κι ένας άλλος «Δεν υπάρχουν καθόλου παιδικές χαρές για να παίξουν τα παιδιά μας.», ενώ όλοι φωνάζουν «Οι γραμμές πρέπει να υπογειοποιηθούν.». Τέλος, ελάχιστο έως και καθόλου πράσινο καθώς και ελεύθεροι χώροι συναντώνται στην περιοχή, γεγονός που υποβαθμίζει κυρίως τον πυρήνα κατοικίας της περιοχής του Αγ. Παύλου και συμβάλει ακόμα περισσότερο στην κακή σύνδεση της περιοχής με τους λόφους του Ιππείου Κολωνού και Σκουζέ καθώς και τα κέντρα-πλατείες των γύρω περιοχών.



οικόπεδο μελέτης



# 5 Πρόταση

# επιλογή του σταθμού

## 5.1

**Κινήσεις τραίνων και επιβατών:** Σύμφωνα με τις κινήσεις των αμαξοστοιχιών που περνούν από το σταθμό, αυτός κατέχει θέση τερματικού, ενδιάμεσου, ανταπόκρισης και διακλάδωσης δρομολογίων, και διασταύρωσης γραμμών. Επιπλέον, με πάνω από 150 διελεύσεις συρμών ΟΣΕ και Προαστιακού υπό κανονικές συνθήκες, χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερα πολυσύχναστος για τα ελληνικά δεδομένα, με 6.500.000 επιβάτες το χρόνο, ή 15.000 κατά μέσο όρο την ημέρα (υπολογισμοί χωρίς την κίνηση του παρακείμενου σταθμού μετρό), και με έντονες ανοδικές τάσεις. Βέβαια, σύμφωνα με τις μελέτες του Προγράμματος ΗΡΑΚΛΗΣ1, ο αριθμός επιβατών ανά ημέρα ανεβαίνει στους 33.000, ανεβάζοντας το σύνολο επιβατικής κίνησης σε 12.000.000 ανά έτος, όταν το αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» έχει 10.000.000 επιβάτες/έτος<sup>21</sup>. Είναι δύσκολο να βγουν βάσιμα συμπεράσματα από τη στιγμή που δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία μετακινήσεων με τρένο στην Ελλάδα, το βέβαιο όμως είναι, ότι πρόκειται για έναν σταθμό με αυξημένες απαιτήσεις χώρου, λειτουργιών και διαχείρισης ροών. Επιπλέον, το έντυπο του ΕΔΙΣΥ 20073 μας πληροφορεί περαιτέρω για τα εξής: α) οι Ώρες Αιχμής για τον Σταθμό Λαρίσης είναι 6-10 το πρωί, 2-6 το μεσημέρι, και 8-11 το βράδυ, β) διαθέτει Σύστημα Διαχείρισης Κυκλοφορίας<sup>4</sup>, και γ) πρόκειται για σταθμό με διασταυρώσεις και παρακαμπτήριες γραμμές<sup>5</sup>. Οι λειτουργίες του Προαστιακού είναι πλήρως διαχωρισμένες από τις λειτουργίες του ΟΣΕ, αντικατοπτρίζοντας έτσι και την διαφοροποιημένη διοικητική οργάνωση των δυο εταιρειών (Ο.Σ.Ε. και Προαστιακός Α.Ε.). Ως εξωτερικοί σταθεροί παράγοντες, τα παραπάνω χαρακτηριστικά επιδρούν σημαντικά σε αποφάσεις που σχετίζονται με τη μορφή που έλαβε η τελική πρόταση.

**Τυπολογία:** Πέραν αυτού, οι λειτουργίες «διερχόμενος», «ενδιάμεσος», «τερματικός» και «ανταπόκρισης», που περιγράφηκαν παραπάνω, παραμένουν προφανώς σταθερές και στην πρόταση, αφού ούτε ο ΟΣΕ, ούτε κι ο Προαστιακός προτίθενται να αλλάξουν τα παραπάνω βασικά λειτουργικά χαρακτηριστικά του σταθμού. Η παρούσα μελέτη εστιάζει (όσον αφορά την οργάνωση της κτιριακής δομής) εκτός των άλλων και στην εξεύρεση μιας εναλλακτικής αρχιτεκτονικής τυπολογίας σιδηροδρομικού σταθμού. Ενταγμένη στην γενικότερη πρόθεση είναι η προσπάθεια το κτίριο να ξεφύγει από τη συνήθη σχεδιαστική πρακτική των τελευταίων ετών, η οποία χαρακτηρίζεται από δυο στοιχεία: το ενιαίο κέλυφος που στεγάζει τόσο τους κλειστούς χώρους του σταθμού, όσο και τις ίδιες τις αποβάθρες, και την συσπείρωση όλων των εσωτερικών χώρων-λειτουργιών προς ένα σημείο, συνήθως τον κεντρικό χώρο υποδοχής του κτιρίου. Επιχειρείται δηλαδή να προσδιοριστεί εναλλακτικά το σημείο που αποτελεί την πιο άμεση σχέση του μετακινούμενου με τη λειτουργία του σιδηροδρόμου, ο σιδηροδρομικός σταθμός, και ταυτόχρονα να διαπιστωθεί αν υπάρχει δυνατότητα ικανοποίησης ενός ιδιαίτερα σφικτού και πολύπλοκου λειτουργικού προγράμματος με διαφορετικό τρόπο, χωρίς να χρειαστεί να αρθούν βασικές αρχές σχεδιασμού ενός κόμβου μεταφορών, όπως προσβασιμότητα, λογικές χρονοαποστάσεις, καλός προσανατολισμός κατά την κίνηση, σωστή διαχείριση ροών επιβατών και τραίνων, έντονες χωρικές αισθήσεις.

# η τελική πρόταση 5.2

Σε συνδυασμό με τις τεχνικές και λειτουργικές προϋποθέσεις ενός σιδηροδρομικού σταθμού, η μελέτη διαμορφώνεται με τον εξής τρόπο:

Το ισόγειο είναι ένας χώρος διάτρητος ελεύθερης κίνησης και άμεσης προσέγγισης. Οργανώνεται ο χώρος έκδοσης εισιτηρίων τόσο του υπεραστικού τρένου όσο και του προαστιακού σιδηροδρόμου καθώς και οι κατακόρυφες κινήσεις μεταφέροντας τους επισκέπτες στον όροφο και την κύρια πλατφόρμα από την οποία μπορούν να κατευθυνθούν είτε στα μαγαζιά και την αγορά είτε στις αποβάθρες επιβίβασης. Ταυτόχρονα, οργανώνεται εξωτερικά στην αστική πλατεία η ράμπα ανάβασης που καλύπτει την ανάγκη για επικοινωνία της “πάνω” με την “κάτω” πλευρά του σταθμού και δίνει την δυνατότητα για περίπατο- βολτάδα. Η ράμπα αυτή εκτείνεται παράλληλα και κατα μήκος των γραμμών των τρένων με πλάτος 5 μέτρων προσδίδοντας άνεση και την ατμόσφαιρα του περιπάτου, και καταλήγει να εκτείνεται παράλληλα με τον κύριο όγκο του κτηρίου και καταλήγει στο πίσω μέρος του και στην είσοδο του σιδηροδρομικού πάρκου.

Το σιδηροδρομικό πάρκο πρόκειται για την εκμετάλλευση των ιδίων συρμών των τρένων που υπάρχουν σήμερα και δεν χρησιμοποιούνται, αποδίδοντας την αίσθηση του high-line που βρίσκεται στην Νέα Υόρκη, και ταυτόχρονα ενώνει το σημείο εκείνο με τον σταθμό πελοποννήσου ο οποίος βρίσκεται 500 μέτρα νότια του σταθμού.

Ο κύριος όγκος του συνολικού κτηρίου αποτελεί ουσιαστικά και τον κύριο χώρο του σταθμού. Από εκεί ο επισκέπτης μπορεί να περάσει τον αυτόματο έλεγχο του εισιτηρίου του και να κατέβει στην ανάλογη αποβάθρα από την οποία εξυπηρετείτε ο προορισμός του. Επιπλέον, έχει την δυνατότητα να περιηγηθεί ανάμεσα στα επιλεγμένα καταστήματα, να ξεκουραστεί απολαμβάνοντας κάποιο προϊόν από το αναψυκτήριο, να ξεκουραστεί σε ένα από τα παγκάκια και να απολάσει τη θέα των συρμών που διέρχονται κυριολεκτικά από κάτω του μέσω των υαλοπινάκων.

Ο κύριος αυτός όγκος διαμορφώθηκε κατά συγκεκριμένο τρόπο με το γυάλινο περίβλημα και τα εσωτερικά αίθρια, προκειμένου να διασφαλιστεί ο χαρακτήρας του κτηρίου και να μην χάνεται ο προσανατολισμός των επισκεπτών. Επιπρόσθετα, οι επισκέπτες κατευθυνόμενοι από το “κάτω” μέρος του σταθμού και περπατώντας στην πεζογέφυρα δίπλα ακριβώς από την κύρια πλατφόρμα, έχουν την δυνατότητα να εισέλθουν στο κτήριο και να αναμεικτούν με τους ήδη υπάρχοντες επισκέπτες δίνοντας στο κτήριο τον χαρακτηρισμό ενός ζωντανού οργανισμού με απαλή κίνηση εντός και εκτού αυτού από τους περαστικούς και επισκέπτες.

Ο περιβάλλοντας χώρος διαμορφώνεται με τη δημιουργία πάρκινγκ στο δυτικό τμήμα του σταθμού και την δημιουργία πρασίνου καθόλη την υπόλοιπη περιοχή μελέτης.

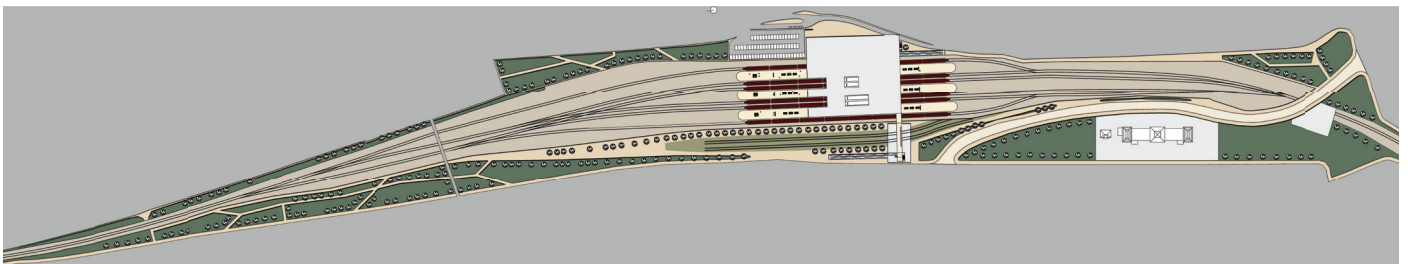
Τέλος, ο δρόμος μπροστά από τον σταθμό πελοποννήσου μετατρέπεται σε πλακόστρωτο ήπιας κυκλοφορίας και δημιουργείται ένας χώρος υγειονομικού χαρακτήρα στο ανατολικό μέρος αυτού πάνω ακριβώς από την πλατφόρμα από μπετό, κάτω από την οποία διέρχονται οι συρμοί.

# 5.3 κατασκευαστικά

Το παρόν κτήριο κατασκευάζεται με τον σύγχρονο τρόπο δόμησης της σύμμεκτης κατασκευής, που βασίζεται στη συνεργασία χαλύβδινων διατομών (μεταλλικών στοιχείων) και στοιχείων ελαφρού διάχυτου οπλισμένου σκυροδέματος με στόχο τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση των ιδιοτήτων τους προς όφελος της κατασκευής. Η συγκεκριμένη τεχνική βοηθά την κατασκευή να πραγματοποιηθεί σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα και την καθιστά όσο το δυνατόν ελαφρύτερη δίνοντας την αίσθηση της “αώρησης” στο συνολικό όγκο του κτηρίου.

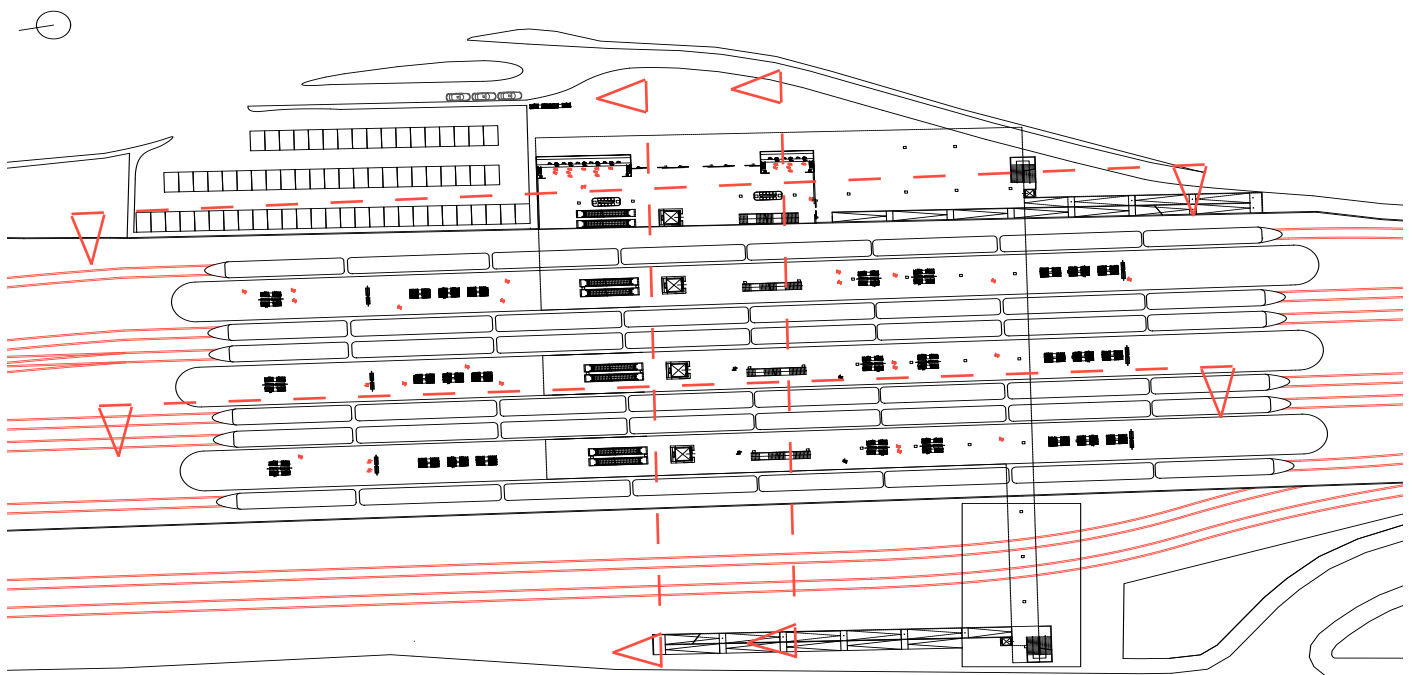
Τέλος, οι κολώνες οι οποίες χρησιμοποιούνται είναι τύπου “H” προκειμένου να παραλάβουν στον εσωτερικό τους κρυφούς φωτισμούς ή ακόμα και να επενδυθούν με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να διασφαλίσουν την κάλυψη των αναγκών για απορίμματα από τους χρήστες του σταθμού.

# 5.4 σχέδια



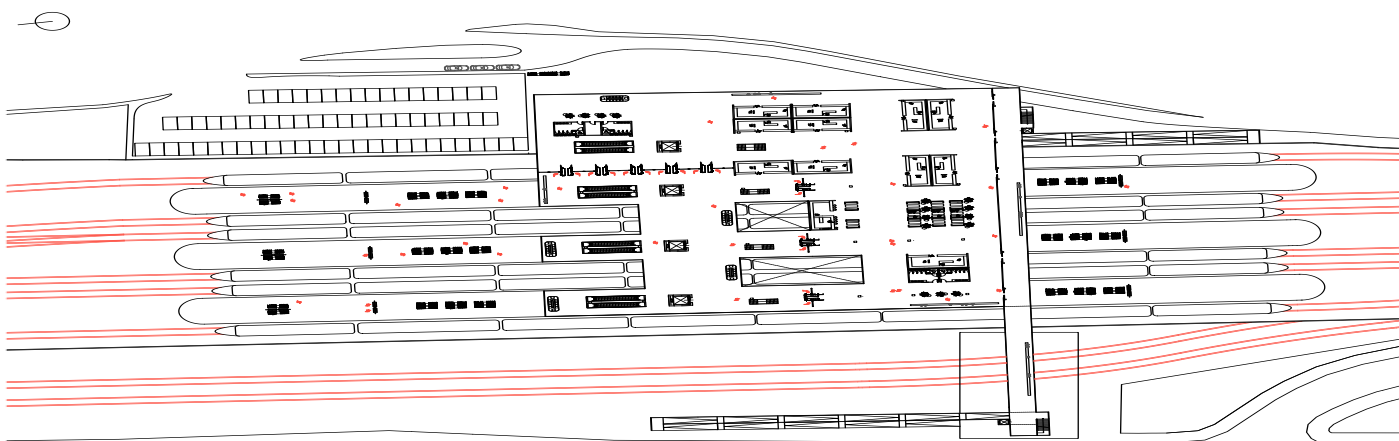
**τοπογραφικό**



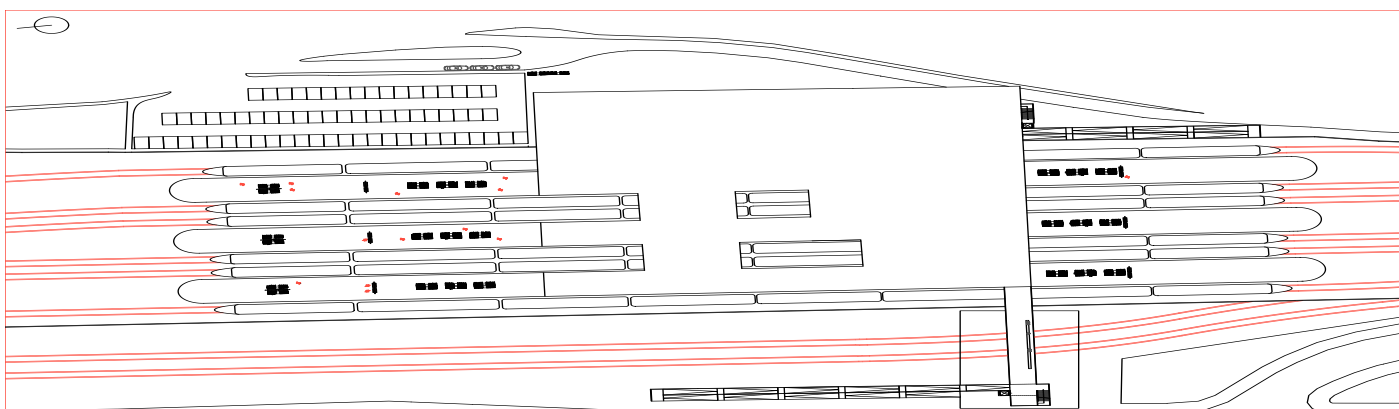


κάτοψη ισογείου  
κτιρίου οσε σταθμού λαρίσης

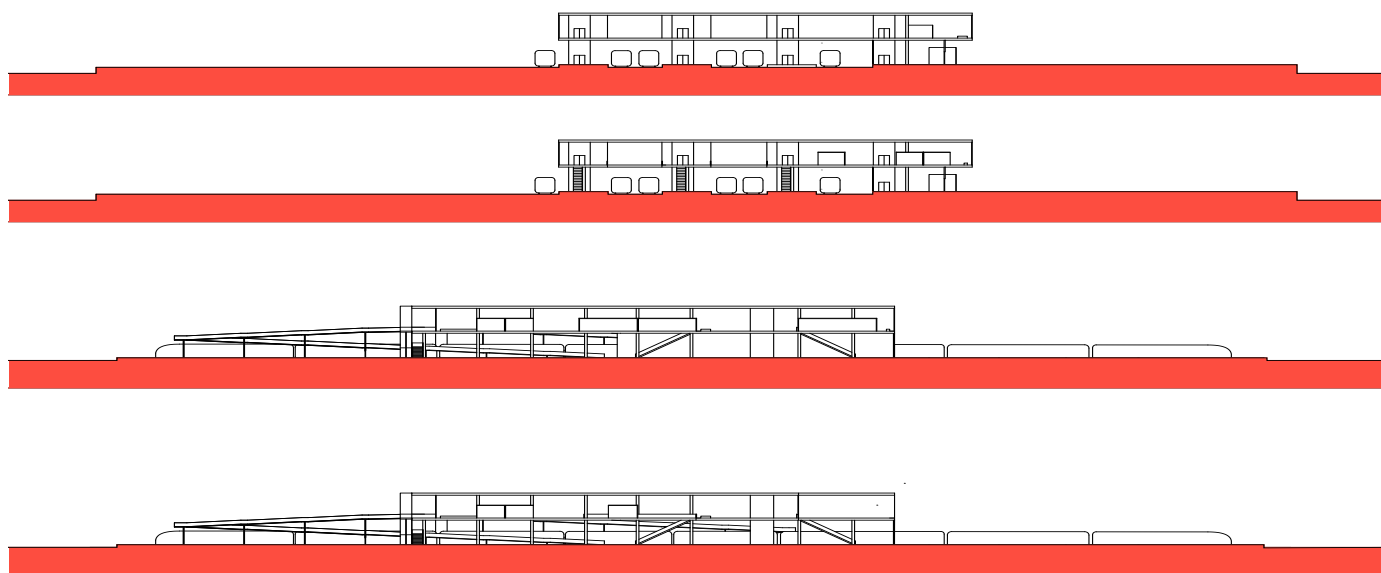




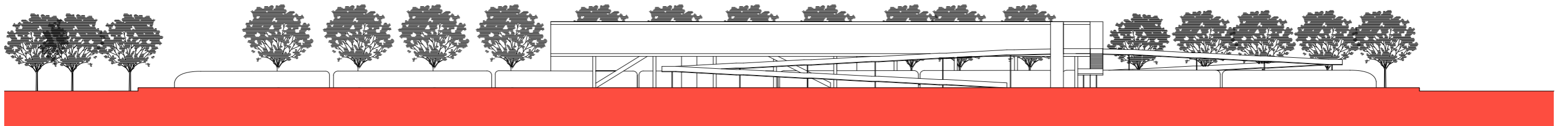
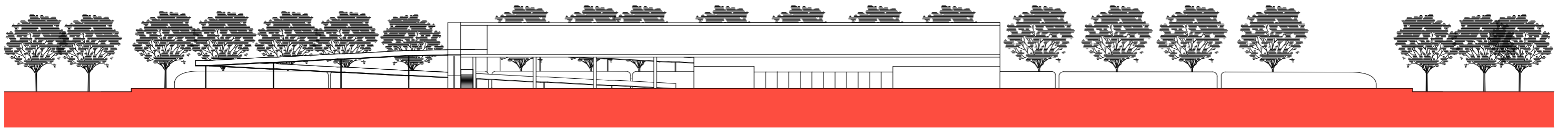
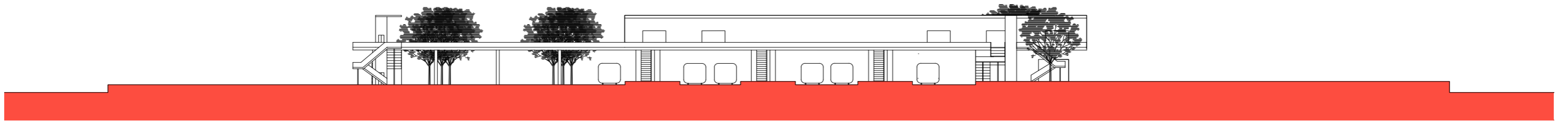
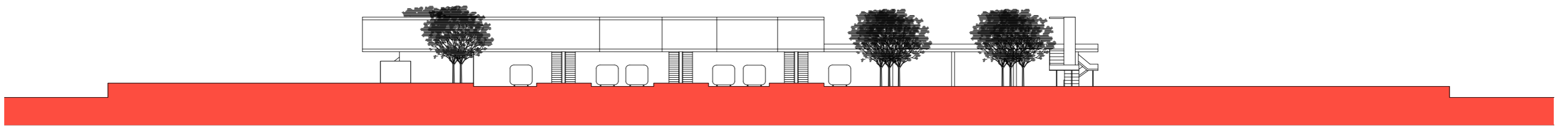
κάτοψη ορόφου  
κτιρίου σε σταθμού λαρίσης



κάτοψη δώματος  
κτιρίου σε σταθμού λαρίσης



**τομές παράλληλες ανά δύο  
κτιρίου σε σταθμού λαρίσης**



όψεις : Βόρεια- Νότια- Ανατολική- Δυτική  
κτιρίου σε σταθμού λαρίσης



# 6

## Βιβλιογραφία

# βιβλία στα ελληνικά

## 6.1

\_ Δουκουμετζίδης Γ., Κούσιος Δ., Μαλασπίνας Α. [1997], Συγκοινωνιακά έργα: Σιδηρόδρομοι – Αερολιμένες, τεύχος β', Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου

\_ Calvino, Italo [1989], Οι αόρατες πόλεις, Αθήνα: Οδυσσέας

\_ Λάββας, Γεώργιος [2002], Επίτομη ιστορία της αρχιτεκτονικής: με έμφαση στο 19ο και 20ο αιώνα, Θεσσαλονίκη: University Studio Press

\_ Οι θησαυροί της Ελλάδας: Σιδηροδρομικοί Σταθμοί [2007], προσφορά της εφημερίδας ΤΑ ΝΕΑ

\_ Παπαγιαννάκης, Λευτέρης [1982], Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882 – 1910), Αθήνα: Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης

\_ Ripoi, Jean – Luc [2002], Ο κόσμος των πόλεων το 19ο αιώνα, Αθήνα: Πλέθρον

\_ Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου, Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι: Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα, Αθήνα: Μίλητος

\_ Διπλωματική εργασία, Ανάπλαση Σταθμού Λαρίσης, Πανεπιστημίο Θεσσαλίας, 2008

# ξενόγλωσσα άρθρα

## 6.2

\_ Auge, Marc [2001], “Non – Places and Public Space”, Quaderns, 231, Βαρκελώνη

\_ De Carlo, Giancarlo [2004], “Can non – places be (re)transformed into ‘places?’”, DOMUS, 872, Μιλάνο

\_ Drake, Cathryn, “Fly the Friendly Sky Train”, Metropolis, Ιανουάριος 2003, Νέα Υόρκη

\_ Ringen, Jonathan [2001], “Station to Station”, Metropolis, Δεκέμβριος 2001, Νέα Υόρκη

\_ Rosler, Martha [2001], “Dreams and Transports”, Quaderns, 231, Βαρκελώνη

\_ Rosler, Martha [2001], “(Non) National Space”, Quaderns, 231, Βαρκελώνη

\_ Rosler, Martha [2001], “See, Buy, Fly”, Quaderns, 231, Βαρκελώνη

\_ Rosler, Martha [2001], “Spaces of Desire”, Quaderns, 231, Βαρκελώνη

\_ “Arnhem Central Station: Stromlinien” [2000], Intelligente Architektur, Νοέμβριος 2000, Leinfelden – Echterdingen

\_ “The Station not the Airport” [2000], Architectural Review, 1240, Λονδίνο



# άρθρα στα ελληνικά

## 6.3

- \_ Αίσωπος, Γιάννης [2006], «Η διάχυτη πόλη» στο Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη [2006], Γοσποδίνη, Άσπα και Μπεριάτος, Ηλίας επιμ., Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική
- \_ Αίσωπος, Γιάννης [2008], «Νέα αστικά τοπία: Η αναδιατύπωση πολεοδομικών στρατηγικών σύμφωνα με τις νέες συνθήκες», ΒΗΜΑ ΙΔΕΩΝ, Μάρτιος 2008, Αθήνα
- \_ Αίσωπος, Γιάννης [1997], «Νέοι χώροι κατανάλωσης», Μετάπολις, τεύχος 1, Αθήνα
- \_ Αίσωπος, Γιάννης και Σημαιοφορίδης, Γιώργος [1997], «Απ' τη μητρόπολη στη μετάπολη», Μετάπολις, τεύχος 1, Αθήνα
- \_ Ascher, Francois [1997], «Για τη μετάπολη», Μετάπολις, τεύχος 1, Αθήνα
- \_ Koolhaas, Rem [1997], «Τι απέγινε με την πολεοδομία;», Μετάπολις, τεύχος 1, Αθήνα
- \_ Πιπίνης, Κυριάκος [2005], «Οδοιπορικό στους ελληνικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς», Αρχιτέκτονες, 51, Αθήνα
- \_ Σημαιοφορίδης, Γιώργος [1997], «Αεροδρόμια ή αεροπόλεις;», Μετάπολις, τεύχος 1, Αθήνα
- \_ «Σιδηροδρομικοί σταθμοί εκτός συνόρων» [2005], Αρχιτέκτονες, 51, Αθήνα
- \_ Σταθόπουλος, Αντώνης [2005], «Ζητούμενο: Ένας κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός Αθηνών», Αρχιτέκτονες, 51, Αθήνα
- \_ Χρυσχοϊδη, Έλσα [2003], «A2B. Mobility. Immobility», Αρχιτεκτονικά Θέματα, 37, Αθήνα

# άρθρα στο διαδίκτυο

## 6.4

\_ Ascher, Francois [2003], "Multi – Mobility, Multispeed Cities: A Challenge for Architects, Town Planner and Politicians" στην ιστοσελίδα [www.ville-en-mouvement.com/seminairechaire0702architecture/telechargement/Conf\\_Ascher\\_Rotterdam\\_GB.pdf](http://www.ville-en-mouvement.com/seminairechaire0702architecture/telechargement/Conf_Ascher_Rotterdam_GB.pdf)

\_ Boswell, Grant, "Non – Places and the Enfeeblement of Rhetoric in Supermodernity" στην ιστοσελίδα [pegasus.cc.ucf.edu/~janzb/place/nonplaces.htm](http://pegasus.cc.ucf.edu/~janzb/place/nonplaces.htm)

\_ Goldman, Robert – Papson, Stephen – Kersey, Noah, "Representing Space" στην ιστοσελίδα [www.lclark.edu/~soan370/global/spaceplace.html](http://www.lclark.edu/~soan370/global/spaceplace.html)

\_ Goldman, Robert – Papson, Stephen – Kersey, Noah, "The Modern Nomad" στην ιστοσελίδα [www.lclark.edu/~soan370/global/nomads.html](http://www.lclark.edu/~soan370/global/nomads.html)

\_ Hylland Eriksen, Thomas – Doving, Runar [1992], "In limbo: Notes on the Culture of Airports" στην ιστοσελίδα [folk.uio.no/geirthe/Airports.html](http://folk.uio.no/geirthe/Airports.html)

\_ Ingenhoven, Christoph, "Main Station Stuttgart – Zero Energy Station" στην ιστοσελίδα [www.holcimfoundation.org/Portals/1/docs/DE\\_booklet.pdf](http://www.holcimfoundation.org/Portals/1/docs/DE_booklet.pdf)

\_ MacDonald, Robert, "From L8 to LA: 'Place and Non Place and the Urban Experience" στην ιστοσελίδα [pegasus.cc.ucf.edu/~janzb/place/nonplaces.htm](http://pegasus.cc.ucf.edu/~janzb/place/nonplaces.htm)

\_ Oosten, Wouter – Jan, "Railway Stations and a Geography of Networks" στην ιστοσελίδα [pegasus.cc.ucf.edu/~janzb/place/nonplaces.htm](http://pegasus.cc.ucf.edu/~janzb/place/nonplaces.htm)

\_ Ouroussoff, Nicolai [2009], "Last Call for an Elegant Rail Station" στην ιστοσελίδα [www.nytimes.com/2009/10/03/arts/design/03railway.html?\\_r=1](http://www.nytimes.com/2009/10/03/arts/design/03railway.html?_r=1)

\_ Pecotic, Edita [2005], "Non – places of Travel in Visual Art" στην ιστοσελίδα [www.korculainfo.com/nonplaces](http://www.korculainfo.com/nonplaces)

# 6.5 ιστοσελίδες

- \_ [ec.europa.eu](http://ec.europa.eu)
- \_ [en.wikipedia.org](http://en.wikipedia.org)
- \_ [www.archicentral.com](http://www.archicentral.com)
- \_ [www.archidose.org](http://www.archidose.org)
- \_ [www.archi-europe.com](http://www.archi-europe.com)
- \_ [www.architravel.gr](http://www.architravel.gr)
- \_ [www.archiworld.eu](http://www.archiworld.eu)
- \_ [www.arup.com](http://www.arup.com)
- \_ [www.das-neue-herz-europas.de](http://www.das-neue-herz-europas.de)
- \_ [www.designboom.com](http://www.designboom.com)
- \_ [www.e-architect.co.uk](http://www.e-architect.co.uk)
- \_ [www.ergose.gr](http://www.ergose.gr)
- \_ [www.german-architects.com](http://www.german-architects.com)
- \_ [www.nomadology.com](http://www.nomadology.com)
- \_ [www.ose.gr](http://www.ose.gr)
- \_ [www.tschumi.com](http://www.tschumi.com)
- \_ [www.unstudio.com](http://www.unstudio.com)
- \_ [www.yme.gr](http://www.yme.gr)
- \_ [www.arch.ntua.gr](http://www.arch.ntua.gr)
- \_ [http://doratsirka.blogspot.com/2007/04/blog-post\\_24.html](http://doratsirka.blogspot.com/2007/04/blog-post_24.html)
- \_ [www.wikimapia.org](http://www.wikimapia.org)
- \_ [www.missarch.com](http://www.missarch.com)
- \_ [www.archisearch.gr](http://www.archisearch.gr)