

# Διερευνώντας την προσπελασιμότητα τοποσήμων στα αστικά κέντρα. Η περίπτωση του Κέντρου Πολιτισμού του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος

Μπακογιάννης, Ε., Κυριακίδης, Χ., Σίτη, Μ. & Κουρμπά, Ε.

## Περίληψη

Τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρούνται ολοένα και περισσότερες περιπτώσεις αναζωογόνησης αστικών περιοχών αξιοποιώντας την πολιτιστική δραστηριότητα ως κυρίαρχο στοιχείο των παρεμβάσεων. Ανάλογο ήταν το σκεπτικό της ανάπλασης του φαληρικού όρμου αφού το Κέντρο Πολιτισμού του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος (ΚΠΙΣΝ) αποτέλεσε τον πυρήνα για την αναδιοργάνωση του νοτίου τμήματος της μητροπολιτικής Αθήνας. Η λειτουργία του κτιρίου και του όμορου πάρκου ως πόλων υπερτοπικής σημασίας συνεπάγεται αύξηση των μετακινήσεων και, έτσι, έχει ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη πιέσεων μετακίνησης στον αστικό ιστό των πολεοδομικών ενότητων της ευρύτερης περιοχής και στο παράκτιο μέτωπο των όμορων δήμων. Έτσι, εγείρονται τα εξής ερευνητικά ερωτήματα: Ποια είναι η κατάλληλη μεθοδολογία που πρέπει να ακολουθηθεί για την άμβλυνση των πιέσεων που προκύπτουν από την ανάγκη προσπέλασης τέτοιων τοπόσημων; Ποιες είναι οι συνδυασμένες πολεοδομικές και κυκλοφοριακές πολιτικές που πρέπει να ασκηθούν τόσο στις γειτνιάζουσες περιοχές όσο και στις ευρύτερες πολεοδομικές ενότητες; Τα παραπάνω ζητήματα εξετάζονται μέσα από τη διεξαγωγή έρευνας ερωτηματολογίων σε 324 επισκέπτες του ΚΠΙΣΝ, που συλλέχθηκαν με τη μέθοδο της τυχαίας δειγματοληψίας, και εστίαζαν σε ζητήματα που άπτονται της κινητικότητας με βιώσιμους τρόπους (δημόσια συγκοινωνία, πεζή μετακίνηση, ποδήλατο), καθώς και από την διερεύνηση καλών πρακτικών από παραδείγματα του εξωτερικού. Τα συμπεράσματα που προκύπτουν συμβάλουν στη χάραξη μιας στρατηγικής, αξιοποιώντας, κατά το δυνατόν, ήπιες μορφές μετακίνησης, όπως η πεζή μετακίνηση και το ποδήλατο, αξιολογώντας τα πορίσματα που προέκυψαν από την έρευνα των μελετών περίπτωσης.

**Λέξεις Κλειδιά:** τοπόσημα, προσπελασιμότητα, βιώσιμη κινητικότητα, πόλος υπερτοπικής σημασίας, Καλλιθέα

## 1. Εισαγωγή

Οι πολιτιστικές στρατηγικές αποτελούν βασικά εργαλεία που μπορούν να συμβάλουν στην επίτευξη του σκοπού της αστικής ανάπτυξης (Montgomery, 2003 · Smith, 2007). Η παραπάνω αντίληψη εκφράζεται με μια σχετική βεβαιότητα, δεδομένου του γεγονότος πως τέτοιες πολιτικές έχουν βρει εφαρμογή, κατά κόρον, στο παρελθόν για την αναζωογόνηση αστικών περιοχών, επιτυγχάνοντας την ομαλή μετάβαση των οικονομιών της βιομηχανικής περιόδου στη μεταβιομηχανική (Yelinek, 2009 · Σουλιώτης, 2009 · Hall, 2000 · Bianchini, 1993) και αποτρέποντας τις αρνητικές επιπτώσεις που σχετίζονται με μια βίαιη μετάβαση (Miles and Paddison, 2005). Η μέχρι τώρα εμπειρία καταδεικνύει πως οι ολιστικές στρατηγικές προκύπτουν τόσο ως αυτόνομες στρατηγικές για την προσέλκυση επενδύσεων όσο και ως συνδυαστικό μέσο τοπικής οικονομικής πολιτικής (Bianchini, 1993). Έτσι, ο πολιτισμός, συνδυαζόμενος με δραστηριότητες αναψυχής, μεταφράζεται σε όρους επένδυσης ως εισόδημα, εργασία, τουρισμό (Bianchini, 1993 · Yelinek, 2009). Σύμφωνα με τον Kennell (2010), τα παραπάνω στοιχεία εξυπηρετούν αποκλειστικά το σκοπό της ενίσχυσης του υπάρχοντος κεντρικού ρόλου του πολιτισμού για την προώθηση της ολοκληρωμένης ανάπτυξης, που έχει ως αναγκαία προϋπόθεση την οικονομική ευημερία (Κατσέλη και Μεγούλα, 2001 · Σκούντζος, 2005), και την απόκτηση συγκεκριμένης εικόνας των πόλεων. Πράγματι, η αποτύπωση της τοπικής κουλτούρας στο χώρο με την κατασκευή μνημειακών, πολλές φορές, έργων είχε ως αποτέλεσμα τον «στιγματισμό» των πόλεων μέσα από τις συγκεκριμένες αναπαραστάσεις, τις οποίες οι πόλεις, επί αιώνες, λανσάρουν για την ανάδειξη της αναπτυξιακής τους θέσης, σύμφωνα με την Zukin (1995). Είναι χαρακτηριστική η άποψη που διατυπώνει, ότι δηλαδή:

«Εικόνες, από τους πρώτους χάρτες μέχρι στις καρτ-ποστάλ, δεν απεικονίζουν αληθινούς χώρους της πόλης · αντ' αυτού, απεικονίζουν εικονικές ανακατασκευές – από ένα οπτικό σημείο- της μνημειακότητας μιας πόλης».

Zukin (1995)

Η μνημειακότητα των πόλεων άλλοτε αποτυπωνόταν εικονοπλαστικά με ένα κτίριο και άλλοτε σε μια συστάδα δραστηριοτήτων που περιβάλλονταν από ανάλογης αρχιτεκτονικής κελύφη. Με την πάροδο των ετών διαπιστώθηκε μια τάση συγκέντρωσης των πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων. Το φαινόμενο της δημιουργίας επικέντρων (clustering) φάνηκε πως, εκτός από ένα υπόδειγμα χωρικής οργάνωσης της βιομηχανικής δραστηριότητας, είναι πράγματι ένα γενικευμένο φαινόμενο (fractal phenomenon) (Porter, 2008), και έτσι, είναι δυνατό να παρατηρηθεί και σε άλλους τομείς δραστηριότητας, όπως στην περίπτωση των πολιτιστικών οικονομιών. Αναφορικά με το βαθμό επιτυχίας ενός πολιτιστικού επικέντρου, ο Montgomery (2003) υπογραμμίζει πως τρεις παράμετροι δύνανται να επηρεάζουν την επιτυχία του: η δραστηριότητα, η μορφή και η σημασιοδοσία του χώρου. Το πρώτο χαρακτηριστικό σχετίζεται με τις παρεχόμενες δραστηριότητες, την καταλληλότητα της μίξης τους και τα ωράρια λειτουργίας τους, ώστε να αναπτύσσεται ένα πολυπύρρνο σύστημα δραστηριοτήτων που θα λειτουργεί σε μεγάλο μέρος του εικοσιτετραώρου, ώστε να καθίσταται ασφαλές (Oc and Tiesdell, 1997) και ενδιαφέρον. Το δεύτερο χαρακτηριστικό στηρίζεται στην αξιοποίηση αρχιτεκτονικών μορφολογικών στοιχείων που να επιτυγχάνουν ανάδειξη της ιστορικής μνήμης και την διαφοροποίηση από τον υπόλοιπο αστικό ιστό ώστε να επιτυγχάνεται η εύκολη ταυτοποίηση του χώρου ως ενιαίο και αδιαίρετο κομμάτι της πόλης · μια ταύτιση που συχνά προκύπτει μέσα από τις αντιθέσεις (Παπαϊωάννου, 2008). Τέλος, το τρίτο χαρακτηριστικό σχετίζεται με τα προηγούμενα δυο στοιχεία και αφορά την ανάγνωση του χώρου ως τόπου «ταυτοτικού» (Frampton, 1987), με τον επισκέπτη να νοιώθει έντονα το αίσθημα του «ανήκω», κατανοώντας, έστω μερικώς, την κοσμοαντίληψη που του μεταφέρει το αρχιτεκτονικό-αστικό αντικείμενο, ως φυσικός αποδέκτης του (Lefebvre, 1981).

Σημείο αναφοράς είναι συνήθως κάποιο σημαντικό τοπόσημο, όπως στην περίπτωση του Bilbao, όπου το Μουσείο Guggenheim λειτούργησε ως καταλαλητής για την αναδιοργάνωση της παραποτάμιας ζώνης και την ανάδειξη της πόλης σε ένα πυρήνα δημιουργικότητας (Haarich and Piazza, 2012). Στην περίπτωση του φαληρικού όρμου στην Αθήνα, ανάλογο ρόλο φαίνεται πως πρόκειται να αναλάβει το Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυματος Σταύρος Νιάρχος (ΚΠΙΣΝ), όπου στεγάζονται η Εθνική Βιβλιοθήκη και η Εθνική Λυρική Σκηνή. Το ΚΠΙΣΝ εγκαινιάστηκε το 2017, μετά από μια, περίπου, δεκαετία από την ανακοίνωση της πρόθεσης χρηματοδότησης του έργου από το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος (2006). Η αρχική ιδέα είχε εστιάσει στην χρηματοδότηση από μέρους του Ίδρυματος για την κατασκευή νέων κτιριακών εγκαταστάσεων για την Εθνική Βιβλιοθήκη. Ωστόσο, στην πορεία ενσωματώθηκε στο παραπάνω σχέδιο η κατασκευή της Εθνικής Λυρικής Σκηνής, μια πρόταση που εξεταζόταν ανεξάρτητα της πρωτοβουλίας για την Εθνική Βιβλιοθήκη (SNFCC, n.r.). Η απόφαση αυτή στηρίχτηκε στο όραμα για τη συνύπαρξη των παραπάνω υπερτοπικών πολιτιστικών δραστηριοτήτων και ενός εκπαιδευτικού και πολιτιστικού πάρκου που θα αποτελούσαν ένα αξιόλογο και ιδιαίτερα σημαντικό «αστικό, πολιτιστικό, εκπαιδευτικό και περιβαλλοντικό τοπόσημο διεθνούς εμβέλειας» (SNFCC, n.r.).

Στο πλαίσιο αυτό, η θέση που επιλέχτηκε στο Δήμο Καλλιθέας, μετά από σειρά διαβουλεύσεων μεταξύ του πρώην Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του Δήμου Καλλιθέας, δεν είναι τυχαία. Το ΚΠΙΣΝ οργανώθηκε στο χώρο του παλαιού Ιπποδρόμου, ένα οικοπέδο 240.000 μ.<sup>2</sup> (SNFCC, n.r.) κοντά στο αστικό παράκτιο μέτωπο, στη συμβολή δύο μεγάλων λεωφόρων (Λ. Συγγρού, που ενώνει το κέντρο της Αθήνας με το φαληρικό όρμο και Λ. Ποσειδώνος που συνδέει τον Πειραιά με τη Γλυφάδα) και όμορα με το Ολυμπιακό Ακίνητο που στέγασε τους αγώνες Χειροσφαίρισης (Handball) και Tae Kwon Do, κατά την Ολυμπιάδα 2004, λοιπές μικρής κλίμακας αθλητικές εγκαταστάσεις, τον πολυχώρο αναψυχής Village Center,

πολυκαταστήματα λιανικής πώλησης και το Μουσείο Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας. Οι τελευταίες εγκαταστάσεις, μάλιστα, συνδέονται ήδη με μια εσπλανάδα, μήκους 800 μ. και πλάτους 50 μ., που κατασκευάστηκε, κατά την περίοδο της Ολυμπιάδας (Potsiou and Zentelis, 2005), για να συνδέσει τις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις (Γήπεδο Beach Volley, Στάδιο Handball και Tae Kwon Do, Κέντρο Πληροφοριών και Μαρίνα), με τον αστικό ιστό. Οι παραπάνω εγκαταστάσεις, παρότι προϋπάρχουσες του κέντρου πολιτισμού, στην μετα-Ολυμπιακή εποχή, αρχίζουν να αποκτούν ταυτότητα μετά την κατασκευή του ΚΠΙΣΝ, το οποίο φαίνεται πως λειτουργεί επιτυχώς, συγκεντρώνοντας μεγάλο αριθμό κοινού, σε καθημερινή βάση. Ένα νέο επίκεντρο πολιτισμού και αναψυχής φαίνεται πως αναδύεται στην περιοχή της Καλλιθέας, το οποίο, μετά την ολοκλήρωση των έργων ανάπλασης του φαληρικού όρμου, αναμένεται να λειτουργεί πολωτικά προσελκύοντας επισκέπτες από διάφορα μέρη της Αττικής. Η παραπάνω υπόθεση δεν είναι αβάσιμη αν αναλογιστεί κανείς τον αριθμό των επισκεπτών του ΚΠΙΣΝ, σήμερα, όπου το κέντρο και το πάρκο περιμετρικά αυτού λειτουργούν, κατ' ουσίαν, ως αποκλειστικό κέντρο δραστηριότητας. Μάλιστα, οι πιέσεις μετακίνησης στον αστικό ιστό της ευρύτερης περιοχής είναι έντονες (Ανέστη, 2017) με αποτέλεσμα να εγείρονται ερωτήματα, όπως: Ποια είναι η κατάλληλη μεθοδολογία που πρέπει να ακολουθηθεί για την άμβλυνση των πιέσεων προσπέλασης τέτοιων τοπόσημων; Ποιες είναι οι συνδυασμένες πολεοδομικές και κυκλοφοριακές πολιτικές που πρέπει να ασκηθούν τόσο στις γειτνιάζουσες περιοχές όσο και στις ευρύτερες πολεοδομικές ενότητες;

Εικόνα 1. Το Κέντρο Πολιτισμού του Ιδρύματος «Σταύρος Νιάρχος» (ΚΠΙΣΝ). Λήψη από την ανατολική πλευρά του καναλιού.



Πηγή: [http://www.athinorama.gr/cityvibe/article/proboles\\_kai\\_sunaulies\\_sto\\_parko\\_tou\\_kpisn-2516045.html](http://www.athinorama.gr/cityvibe/article/proboles_kai_sunaulies_sto_parko_tou_kpisn-2516045.html)

Η παρούσα εργασία εστιάζει, αφ' ενός, σε μια ανάγνωση της υφιστάμενης κατάστασης και της κατανόησης της κοινής γνώμης, μέσα από ερωτηματολόγια, και, αφ' ετέρου, στη διερεύνηση καλών πρακτικών από παραδείγματα του εξωτερικού. Τα συμπεράσματα που προκύπτουν μπορούν να αξιοποιηθούν για τη χάραξη μιας στρατηγικής ήπιων μορφών μετακίνησης που θα συμβάλει στην επιτυχέστερη λειτουργία του αναδυόμενου επικέντρου πολιτισμού και αναψυχής.

## 2. Μεθοδολογία

Η έρευνα στοχεύει, αρχικά, στην μελέτη της επισκεψιμότητας του ΚΠΙΣΝ και της προσβασιμότητας σε αυτό. Σε πρώτη φάση διεξήχθη μια έρευνα ερωτηματολογίου η οποία πραγματοποιήθηκε μεταξύ 16 και 19 Φεβρουαρίου 2018. Η συμπλήρωση των ερωτηματολογίων έγινε σε έντυπη μορφή, απευθείας στο χώρο του ΚΠΙΣΝ από διερχόμενους και διερχόμενες που ήταν πρόθυμοι/ες να συμμετέχουν στην έρευνα. Ο αριθμός των ερωτηματολογίων που συμπληρώθηκαν ήταν 324. Από το σύνολο του δείγματος, 54,6% ήταν άντρες έναντι 45,4% που ήταν γυναίκες. Το 43,5% αυτών ήταν ηλικίας 18-30 ετών και ως εκ τούτου, ένα μεγάλο ποσοστό ήταν φοιτητές (36,4%). Σημαντικός ήταν και ο αριθμός των υπαλλήλων (29%) και μικρότερος αυτών των ελεύθερων επαγγελματιών (15,1%). Αξίζει να αναφερθεί πως το 91% του δείγματος

αποτελούνταν από άτομα που δεν ήταν κάτοικοι Καλλιθέας αλλά επισκέπτες του ΚΠΣΝ. Αναφορικά με το ερωτηματολόγιο, η πλειοψηφία των ερωτήσεων ήταν κλειστές, ενώ δόθηκε η πρόσθετη δυνατότητα ανοιχτών απαντήσεων με σκοπό την καταγραφή των προβλημάτων που οι ερωτηθέντες αντιμετωπίζουν κατά τη μετακίνησή τους και την καταγραφή προτάσεων για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό της ευρύτερης περιοχής. Ως προς το μέγεθός του, αποφεύχθηκε η δημιουργία ενός μακροσκελούς ερωτηματολογίου για να είναι εύκολη η απάντησή του. Ο μέσος χρόνος συμπλήρωσής του υπολογίστηκε σε 5 λεπτά.

Σε επόμενο στάδιο, εξετάστηκαν ορισμένες μελέτες περίπτωσης αντίστοιχων τοποσημών με σκοπό τη διερεύνηση σχεδιαστικών προσεγγίσεων αναφορικά με την προσπέλαση σημαντικών πολιτιστικών τοποσημών. Η έρευνα μελετών περίπτωσης εστίασε σε ευρωπαϊκές μητροπόλεις με σκοπό την εξαγωγή συμπερασμάτων για πόλεις που παρουσιάζουν ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά με την Αθήνα, ώστε να είναι δυνατή η σύγκριση ή/και η μεταφορά καλών πρακτικών (Κυριακίδης, 2016), δηλαδή προτάσεων που λειτούργησαν σε κάποια περιοχή με θετικά αποτελέσματα (Bakogiannis, et.al., 2014). Για τον ίδιο λόγο, επιλέχθηκαν τοπόσημα όμορα θαλάσσιων αστικών μετώπων ή ενταγμένα σε ένα επίκεντρο αναψυχής και πολιτισμού. Θα πρέπει να σημειωθεί πως παρότι, ως προς τα κλιματικά και τα πολιτισμικά χαρακτηριστικά, οι πόλεις της Μεσογείου προσομοιάζουν περισσότερο στα αντίστοιχα των ελληνικών πόλεων, επιχειρήθηκε η εξέταση έξι πόλεων από όλη τις τρεις γεωγραφικές ενότητες της Ευρώπης: (α) μεσογειακές χώρες, (β) χώρες κεντρικής και δυτικής Ευρώπης και (γ) σκανδιναβικές χώρες, με σκοπό την διερεύνηση των πρακτικών στο σύνολο της Ευρώπης.

Μεθοδολογικά, οι μελέτες περίπτωσης αποτελούν έναν τύπο ποιοτικής και περιγραφικής έρευνας, ο οποίος λαμβάνει χώρα σε «πραγματικό πλαίσιο» (Yin, 1984) και αξιοποιείται συχνά στην επιστημονική περιοχή του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού για την κατανόηση μέτρων και δράσεων σε σχεδιασμούς και να διαπιστωθούν τα αποτελέσματα που είχαν και η αποδοχή τους από το κοινό, ώστε να προβληθούν ή/και να προβλεφθούν, εφ' όσον απαιτείται, σε πιθανή ανάλογη εφαρμογή τους. Ταυτόχρονα, η διερεύνηση καλών πρακτικών προτείνει λύσεις και ιδέες για την βελτίωση μιας, πολεοδομικά, εγκαθιδρυμένης κατάστασης, βελτιώνοντας την εικόνα και τη λειτουργία της περιοχής. Ο συνδυασμός των δύο ερευνητικών μεθόδων συμβάλει στην: (α) αντίληψη της γνώμης των επισκεπτών του ΚΠΣΝ αναφορικά με την προσπελασιμότητά του, (β) σύγκριση της προσπελασιμότητας του ΚΠΣΝ με αντίστοιχα τοπόσημα στην Ευρώπη, (γ) διατύπωση πρόσθετων προτάσεων για την βελτίωση της προσπελασιμότητας του ΚΠΣΝ.

### **3. Διερεύνηση της προσπελασιμότητας του ΚΠΣΝ**

Το ΚΠΣΝ βρίσκεται στη συμβολή δύο σημαντικών λεωφόρων του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας, επιτρέποντας την εύκολη προσπέλαση με το αυτοκίνητο. Η προσπέλαση με μέσα σταθερής τροχιάς είναι εφικτή, στην πράξη, μόνο με το τραμ (Γραμμή Σύνταγμα-ΣΕΦ), αφού η στάση «Τζιτζιφιές» απέχει μικρή μόνο απόσταση από το ΚΠΣΝ. Η πλησιέστερη στάση ηλεκτρικού σιδηροδρόμου βρίσκεται σε απόσταση περίπου 1 χλμ. Διαφορετικός τρόπος προσπέλασης του κέντρου είναι με λεωφορείο από το κέντρο της Αθήνας (γραμμές Β2 και 550) ή από τον Πειραιά (γραμμές Α1, Β1, 217 και 860) ή τρόλεϊ (γραμμή 10) από την Πλατεία Χαλανδρίου. Επιπρόσθετα, είναι δυνατή η πρόσβαση με ποδήλατο – τουλάχιστον για τους κατοίκους της δυτικής Καλλιθέας- αφού έχει κατασκευαστεί τμήμα του μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου το οποίο προσεγγίζει το Δημοτικό Κολυμβητήριο της Καλλιθέας και το πάρκο του ΚΠΣΝ, όπου διατίθενται θέσεις στάθμευσης. Τέλος, για τη διευκόλυνση της πρόσβασης προς το ΚΠΣΝ παρέχεται δωρεάν μετακίνηση των επισκεπτών, σε καθημερινή βάση, με τη χρήση μικρού ιδιωτικού λεωφορείου με αφετηρία την Πλατεία Σύνταγμα και στάση στον σταθμό του μετρό Συγγρού-Φιξ, κάθε μία (Δευτέρα έως Παρασκευή) ή μισή ώρα (Παρασκευή και Σαββατοκύριακο).

Η παραπάνω περιγραφή υποδηλώνει μια περιοχή που παρουσιάζει σχετικά ικανοποιητική συνδεσιμότητα με κεντρικά μέρη της πρωτεύουσας. Ωστόσο, η απουσία στάσης μέσου σταθερής

τροχιάς αποτελεί μια σημαντική έλλειψη για την παρότρυνση των επισκεπτών του χώρου να χρησιμοποιήσουν τη δημόσια συγκοινωνία. Πράγματι, όπως προέκυψε από την έρευνα ερωτηματολογίου, το 47% των ερωτώμενων επιλέγει την προσπέλαση του χώρου με το ΙΧ. Στο ποσοστό αυτό μπορεί να προστεθεί 21% των ερωτώμενων που χρησιμοποιούν τόσο το αυτοκίνητό τους όσο και ποδήλατο ή μηχανοκίνητο δίκυκλο. Μόλις το 8% επιλέγει το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησής του από και προς το ΚΠΠΣΝ, ενώ το 22% προσανατολίζεται στην πεζή μετακίνηση ή τη δημόσια συγκοινωνία. Τα παραπάνω αποτελέσματα συγκλίνουν με την άποψη του κοινού για τη μετακίνησή του στην πόλη, αφού το 59% των ερωτώμενων κινείται, κατά κύριο λόγο, με ΙΧ αυτοκίνητο, το 25% επιλέγει τη δημόσια συγκοινωνία, το 3% με τα πόδια και μόνο το 1% κινείται με ποδήλατο.

Δεδομένης της πλειοψηφίας των επισκεπτών του ΚΠΠΣΝ που μετακινούνται από και προς αυτό με ΙΧ αυτοκίνητο, κρίθηκε αναγκαία η διερεύνηση της άποψής τους σχετικά με τη στάθμευση. Το 44,8% των ερωτώμενων επέλεξε τη χρήση του χώρου στάθμευσης που προσφέρεται από το ΚΠΠΣΝ, ενώ το 54,3% προτίμησε την παρόδια στάθμευση. Αναφορικά με τους τελευταίους, η πλειοψηφία τους στάθμευσε το όχημα σε απόσταση απέχουσα λιγότερο από 5 λεπτά, με πεζή μετακίνηση. Ως εκ τούτου, το 44% των μετακινουμένων με ΙΧ, αξιολόγησαν τις συνθήκες προσπέλασης του ΚΠΠΣΝ ως πολύ καλές και το 39% αυτών, ως καλές. Παράδοξο είναι το γεγονός πως οι δυσχερέστερες κριτικές αναφορικά την αξιολόγηση των συνθηκών προσπέλασης του χώρου αναφοράς προέκυψαν από άτομα που κινήθηκαν πεζοί. Τα άτομα αυτά είναι, κατά κύριο λόγο κάτοικοι της Καλλιθέας, οι οποίοι έρχονται αντιμέτωποι με υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους κατά την κίνησή τους, γεγονός που συνεπάγεται αυξημένη ακουστική ρύπανση. Το σχετικά μικρό πλάτος ορισμένων πεζοδρομίων και τα υψηλά επίπεδα παρόδιας στάθμευσης επιτείνουν την αρνητική εντύπωση για την κίνησή τους στην πόλη. Αρνητική ήταν η αξιολόγηση της προσπέλασης του χώρου και με τα μέσα δημόσιας συγκοινωνίας, γεγονός το οποίο σχετίζεται με την απουσία στάσης μετρο ή ΗΣΑΠ σε κοντινή απόσταση και τις καθυστερήσεις με τις οποίες συνδέονται το τραμ, τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ.

Η εικόνα που περιγράφηκε, παρότι δεν είναι αρνητική συγκριτικά με λοιπές περιοχές της Αθήνας όπου βρίσκονται πόλοι που ελκύουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων σε καθημερινή βάση (π.χ. Πολυτεχνειούπολη, Πανεπιστημιούπολη Ζωγράφου, εμπορικό Golden Hall, νοσοκομειακές εγκαταστάσεις στο Γουδί, πολιτιστικές εγκαταστάσεις στο Πάρκο Γουδί, κλπ.), εγείρει προβληματισμούς αναφορικά με την προσπελασιμότητα του ΚΠΠΣΝ, αφού μια μεγάλη μερίδα των επισκεπτών που επιλέγουν βιώσιμους τρόπους μετακίνησης (51% των χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας και 42% των πεζών) δεν θεωρούν την μετακίνησή τους εύκολη και άνετη. Η εν λόγω αξιολογική γνώμη μπορεί να αποτελεί και αιτία χαμηλής επισκεψιμότητας του χώρου, αφού μόνο το 18,2% των ερωτηθέντων επισκέπτεται το χώρο τουλάχιστον σε καθημερινή βάση, με το 51,9% να δηλώνουν πως επιλέγουν να τον επισκέπτονται σπάνια. Μάλιστα, παρότι το ΚΠΠΣΝ προσφέρει αρκετές δωρεάν εκδηλώσεις, η παρακολούθηση κάποιας συναυλίας ή παράστασης αποτελεί κίνητρο μετακίνησης μόνο για το 17% των ερωτηθέντων με το μεγαλύτερο ποσοστό να δηλώνει πως επιλέγει την προσπέλαση στο χώρο για βόλτα ή σύντομη εξόρμηση.

Η ανάπτυξη του φαληρικού όρμου αναμένεται να αυξήσει τον αριθμό των επισκεπτών καθώς και τη συχνότητα μετακίνησής τους στην περιοχή. Η προοπτική αυτή συνδέεται με περαιτέρω αύξηση των πιέσεων μετακίνησης και ως εκ τούτου κρίνεται αναγκαία η διατύπωση μιας στρατηγικής βελτίωσης της προσπελασιμότητας στην περιοχή, ώστε να λειτουργήσει αποτελεσματικότερα ο νεο-αναδυόμενος υπερτοπικός πόλος αναψυχής της πρωτεύουσας και να μειωθούν οι αρνητικές επιπτώσεις στην Καλλιθέα και τις όμορες οικιστικές ενότητες.

#### **4. Διερεύνηση της προσπελασιμότητας πολιτιστικών τοποσήμων σε ευρωπαϊκές μητροπόλεις**

Στο πλαίσιο της εργασίας εξετάστηκε η προσπελασιμότητα πολιτιστικών τοποσήμων και επικέντρων σε μητροπολιτικές περιοχές στην Ευρώπη: Στοκχόλμη, Κοπεγχάγη, Αμβούργο,

Άμστερνταμ, Βαρκελώνη και Γένοβα (Εικόνα 2). Τα τοπόσημα τα οποία εξετάστηκαν, κατά περίπτωση, είναι, αντίστοιχα, τα εξής: Βασιλική Όπερα της Σουηδίας, Βασιλικό Θέατρο της Δανίας, Φιλαρμονική του Αμβούργου, Βιβλιοθήκη του Άμστερνταμ, Ενυδρείο της Βαρκελώνης και Ενυδρείο της Γένοβας. Ορισμένα από τα παραπάνω τοπόσημα βρίσκονται χωροθετημένα σε αστικές περιοχές με πολιτιστική ταυτότητα, λειτουργώντας ως επίκεντρα πολιτισμού. Στις περιπτώσεις αυτές εμπίπτει η περίπτωση του παρακτίου μετώπου της Γένοβας, με μια σειρά πολιτιστικών δραστηριοτήτων να έχουν αναπτυχθεί στο πλαίσιο ευρύτερων σχεδιασμών για τη χωρική και οικονομική αναβάθμιση της λιμενικής ζώνης. Οι σχεδιασμοί στόχευσαν στην απελευθέρωση της παράκτιας ζώνης, που είχε πληγεί με την περίφραξη του λιμένος στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα (Καμπούρης, 2010) και στη χωροθέτηση δραστηριοτήτων πολιτισμού και αναψυχής, όπως το Ενυδρείο και ο, όμορα ευρισκόμενος, πολυχώρος Centro Congressi-Porto Antico di Genova -στεγάζει το Παιδικό Μουσείο της πόλης, καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος και συνεδριακούς χώρους-, λοιπούς χώρους αναψυχής, γραφεία και κατοικίες (Φαρμάκη, 2017). Ανάλογα επίκεντρα παρατηρούνται περιμετρικά του Βασιλικού Θεάτρου της Δανίας στην Κοπεγχάγη και του Ενυδρείου στη Βαρκελώνη. Το ζήτημα της προσπελασιμότητας των προαναφερθέντων τοποσήμων εξετάστηκε ολιστικά: (α) προσπελασιμότητα με ΙΧ, (β) προσπελασιμότητα με δημόσια συγκοινωνία, (γ) προσπελασιμότητα με ποδήλατο και (δ) προσπελασιμότητα με πεζή μετακίνηση. Δεδομένου του γεγονότος πως στην περίπτωση το ΚΠΠΣΝ, οι περισσότερες πιέσεις φαίνεται να προκύπτουν από τη μηχανοκίνηση, έμφαση δόθηκε στην προσπέλαση των τοποσήμων με μέσα βιώσιμης κινητικότητας. Για κάθε τοπόσημο αναζητήθηκαν οι όμοροι σταθμοί μέσω σταθερής τροχιάς και λεωφορείων ή τρόλεϊ. Δεδομένης της χωροθέτησης των τοποσήμων όμορα ή επί των αστικών παρακτίων μετώπων διερευνήθηκε το ζήτημα της προσπέλασης με θαλάσσια συγκοινωνία. Εξετάστηκε, επιπλέον η συχνότητα των δρομολογίων, ενώ προσεγγίστηκε το ζήτημα βιβλιογραφικά, μέσα από επισκόπηση σχετικών ερευνών. Αναφορικά με τη δυνατότητα προσπέλασης των τοποσήμων με το ποδήλατο, εξετάστηκε η ύπαρξη κατάλληλης ποδηλατικής υποδομής που περιλαμβάνει: ποδηλατοδρόμους, ποδηλατολωρίδες, ποδηλατοστάσια και σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων. Αντίστοιχα, για την ευκολία προσπέλασης των τοποσήμων από τους πεζούς εξετάστηκαν οι περιβαλλοντικές παροχές, δηλαδή τα διάφορα στοιχεία ενός χώρου που ενδέχεται να υποστηρίζει ή να αποθαρρύνουν δραστηριότητες (Kyriakidis, Bakogiannis and Siolas, 2017 · Kyriakidis and Bakogiannis, 2018), των πεζοδρομίων και των υπαίθριων δημόσιων αστικών χώρων, περιμετρικά των κτιρίων.

Πίνακας 2. Πρακτικές προσβασιμότητας σημαντικών τοποσήμων σε 6 ευρωπαϊκές πόλεις.

	Στοκχόλμη	Κοπεγχάγη	Αμβούργο	Άμστερνταμ	Βαρκελώνη	Γένοβα
<b>Οργάνωση/Διαχείριση Επικέντρου (χρήσεις γης)</b>	+	+	+	+	+	+
<b>Σταθμοί Μετρό/Τραμ</b>	100-250 μ.	250 μ.	200-300 μ.	(200-)500 μ.	200-300 μ.	100-200 μ.
<b>Στάσεις Λεωφορείων/Τρόλεϊ</b>	100-250 μ.	>50 μ.	50 μ. +αμφίβιο λεωφορείο	250 μ.	>50 μ.	>50 μ.
<b>Ποδηλατική Υποδομή</b>	+	+	+	+ (+υπόγειος χώρος στάθμευσης)	+	+ (έλλειψη σε ποδηλατοστάσια)
<b>Θαλάσσια Συγκοινωνία</b>	+	+	+	+	-	-

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.

Εικόνα 3. Α. Η φιλαρμονική του Αμβούργου. Διακρίνεται η αποβάθρα θαλάσσιας συγκοινωνίας. Β, Γ.





Πηγή: Α,Γ,Δ,ΣΤ,Ζ,Η. Google Maps – Street View, Β. <https://www.e-architect.co.uk/copenhagen/the-royal-playhouse>, Ε. <https://www.robertharding.com/> Θ. <https://www.barcelona-tourist-guide.com/fr/ramblas/plan-ramblas-barcelone.html> και Ίδια Επεξεργασία.

Το Βασιλικό Θέατρο της Δανίας, προσπελάσιμο εύκολα και από πεζούς. Δ. Η Βιβλιοθήκη του Άμστερνταμ. Διακρίνονται τα σταθμευμένα ποδήλατα. Ε,ΣΤ. Το Ενυδρείο της Γένοβας και ο περιβάλλον χώρος. Ζ,Η. Προσπελασιμότητα με ΜΜΜ στη Βασιλική Όπερα της Σουηδίας. Θ. Είσοδος στην πλωτή εξέδρα όπου βρίσκεται το Ενυδρείο της Βαρκελώνης.

Ο Πίνακας 1 συνοψίζει τα χαρακτηριστικά προσπελασιμότητας των τοποσήμων με δημόσια συγκοινωνία στις έξι πόλεις που διερευνήθηκαν. Όπως είναι εμφανές, σε όλες τις πόλεις που εξετάστηκαν υπάρχει πρόβλεψη για την προσέγγιση των εν λόγω τοποσήμων με δημόσια συγκοινωνία. Στις περισσότερες περιπτώσεις, δύο σταθμοί μέσω σταθερής τροχιάς βρίσκονται σε απόσταση μικρότερη των 300 μ., που είναι μια εύκολα βαδίσιμη απόσταση που καλύπτεται σε χρόνο 3 περίπου λεπτών. Ο λόγος που δίνεται βάση στα μέσα σταθερής τροχιάς είναι η αναμενόμενη απορροφησιμότητα μεγάλου όγκου μετακινουμένων πολιτών λόγω των τακτικών δρομολογίων και των παρεχόμενων ανταποκρίσεων.

Και τα λεωφορεία, όμως, φάνηκε πως παρέχουν καλό επίπεδο εξυπηρέτησης στις περισσότερες πόλεις, αφού οι αποστάσεις που καλούνται οι χρήστες των λεωφορείων να διανύσουν από τη στάση προς το εκάστοτε τοπόσημο είναι μικρότερες των 50 μ. Ακόμη, όμως, όπως η Στοκχόλμη όπου οι στάσεις λεωφορείων βρίσκονται σε ακτίνα 250 μ. από το Βασιλικό Θέατρο της Σουηδίας, το οποίο εξετάστηκε, διαπιστώθηκε πως η συχνότητα κίνησης των λεωφορείων είναι μεγάλη, λόγω των 41 λεωφορειακών γραμμών που συνδέουν το Θέατρο με αρκετά σημεία της πόλης. Στα παραπάνω προστίθεται η γειτνίαση των τοποσήμων με μέσα θαλάσσιας συγκοινωνίας. Σε πόλεις όπως η Κοπεγχάγη, η θαλάσσια συγκοινωνία αποτελεί τον απλούστερο και γρηγορότερο τρόπο μετακίνησης από ένα πολιτιστικό κτίριο σε κάποιο άλλο λειτουργώντας ως ενοποιός παράγοντας στο υφιστάμενο επίκεντρο πολιτισμού. Στο Αμβούργο, ορισμένα λεωφορεία λειτουργούν ως αμφίβια οχήματα συνδέοντας περιοχές που βρίσκονται απέναντι του ποταμού Έλβα, χωρίς να απαιτείται ανταπόκριση, πρόσθετο κόστος και κατασκευή νέας τεχνικής υποδομής. Σε αντίθεση με τις άλλες τέσσερις πόλεις, στην Βαρκελώνη και τη Γένοβα δεν εντοπίζεται θαλάσσια συγκοινωνία.

Αναφορικά με το ποδήλατο, και στις έξι εξεταζόμενες πόλεις φάνηκε πως είναι ενσωματωμένο στους σχεδιασμούς των παράκτιων μετώπων. Οι παροχές είναι καλύτερης ποιότητας στις βόρειες χώρες, όπως η Κοπεγχάγη και το Άμστερνταμ. Πέραν των ποδηλατικών διαδρόμων κίνησης, στις περισσότερες χώρες εντοπίζονται ποδηλατοστάσια σε τακτικές αποστάσεις ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής στάθμευση των ποδηλάτων. Στο Άμστερνταμ, μάλιστα, παρέχεται και υπόγειος χώρος στάθμευσης στη Βιβλιοθήκη της πόλης ώστε ο δυνητικός χρήστης να μπορεί να εισέλθει απευθείας στο κτίριο χωρίς να μετακινηθεί πεζός. Στις περιπτώσεις των μεσογειακών πόλεων, η απουσία των ποδηλατοστασίων έχει ως αποτέλεσμα τη διαχείριση της στάθμευσης προσωπικά από τους χρήστες (π.χ. στάθμευση σε κιγκλιδώματα, στύλους φωτισμού,

παγκάκια, κλπ). Αναφορικά με το περπάτημα, σε όλες τις πόλεις που μελετήθηκαν, φάνηκε να ευνοείται, αφού μεγάλης επιφάνειας δημόσιοι χώροι υπάρχουν όμορα των τοποσήμων αναφοράς, όπου αναπτύσσεται η κοινωνική ζωή των χρηστών. Οι χώροι αυτοί αποτελούν, σε αρκετές περιπτώσεις, λειτουργικές επεκτάσεις του κτιρίου προς το δημόσιο χώρο, υποβαθμίζοντας τον περιοριστικό ρόλο του κελύφους, συνηγορώντας στη συνεχή διάδραση της εσωτερικής δραστηριότητας με τη ζωή της πόλης. Θα μπορούσε να ειπωθεί πως οι συγκεκριμένοι δημόσιοι χώροι καθίστανται χώροι εκτόνωσης που πρέπει να συνυπάρχουν με κάθε σημαντικό πολιτιστικό τοπόσημο, πέραν της αισθητικής ανάδειξης του κτιρίου, και για λειτουργικούς λόγους. Στις σκανδιναβικές πόλεις χαρακτηριστικό στοιχείο που κυριαρχούσε ήταν οι πράσινες επιφάνειες και οι φυτεύσεις που παρείχαν κατάλληλα σκίαση με σκοπό την παρότρυνση της παραμονής του κοινού. Στις μεσογειακές πόλεις, οι περισσότερες επιφάνειες ήταν πλακοστρωμένες, ενώ για τη σκίαση επιστρατεύτηκαν πέραν των φυσικών μεθόδων (φυτεύσεις) και μεταλλικές ή πρόχειρες κατασκευές.

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται πως η πρόσβαση των επισκεπτών στα εξετασθέντα τοπόσημα ή επίκεντρα είναι αρκετά ικανοποιητική, αφού πέραν του ΙΧ, μια σειρά βιώσιμων τρόπων μετακίνησης μπορούν να αξιοποιηθούν από το κοινό. Η κατάσταση είναι καλύτερη στις χώρες της Σκανδιναβίας και της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης σε σχέση με τις μεσογειακές πόλεις. Ακόμη, όμως, και στις τελευταίες, έχουν γίνει σημαντικές προσπάθειες, τις τελευταίες δεκαετίες για την ανάκτηση δημόσιων χώρων στους πεζούς και την λειτουργική ενοποίηση περιοχών στο πρότυπο των επικέντρων πολιτισμού, ώστε να βελτιστοποιούνται οι θετικές επιδράσεις από τη συγκέντρωση ομοειδών δραστηριοτήτων. Τα δεδομένα που καταγράφηκαν εντάσσονται σε «τράπεζα ιδεών» που μπορούν να αξιοποιηθούν για τη βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης ως προς την προσβασιμότητα στο ΚΠΙΣΝ στην Καλλιθέα.

## **5. Βελτίωση της προσπελασιμότητας στο ΚΠΙΣΝ αξιοποιώντας ευρωπαϊκές καλές πρακτικές**

Το ΚΠΙΣΝ αποτελεί κομβικό στοιχείο ενός νεο-αναπτυσσόμενου επικέντρου πολιτισμού και αναψυχής στον φαληρικό όρμο. Χαρακτηριστικά στοιχεία της περιοχής στην υφιστάμενη κατάσταση είναι η ύπαρξη πολιτιστικών εγκαταστάσεων και χώρων αθλητισμού και αναψυχής σε οικόπεδα δεν παρουσιάζουν κάποια λειτουργική ή νοητική συνδεσιμότητα, δυσχεραίνοντας την προσπέλασή τους. Σε μεγάλο βαθμό, το πρόβλημα αυτό αναμένεται να αμβλυνθεί με την ανάπλαση του φαληρικού όρμου και την υπογειοποίηση, στο σημείο αυτό, της Λ. Ποσειδώνος. Το έργο αυτό αναμένεται να ενισχύσει τις ροές των πεζών που θα επιθυμούν την προσέγγιση της παραλιακής ζώνης όσο και του ΚΠΙΣΝ, μιας που όπως προέκυψε από την έρευνα ερωτηματολογίων, το έργο ανάπλασης θα λειτουργήσει ως διπλός πόλος έλξης κοινού. Πως, όμως, ο αναμενόμενος μεγάλος όγκος πεζών θα μπορεί να προσεγγίζει το νότιο τμήμα του Δήμου Καλλιθέας, όταν ήδη σήμερα, λόγω των πιέσεων που προκύπτουν από τη μηχανοκίνηση, οι πεζοί θεωρούν την προσπέλαση του ΚΠΙΣΝ δυσάρεστη;

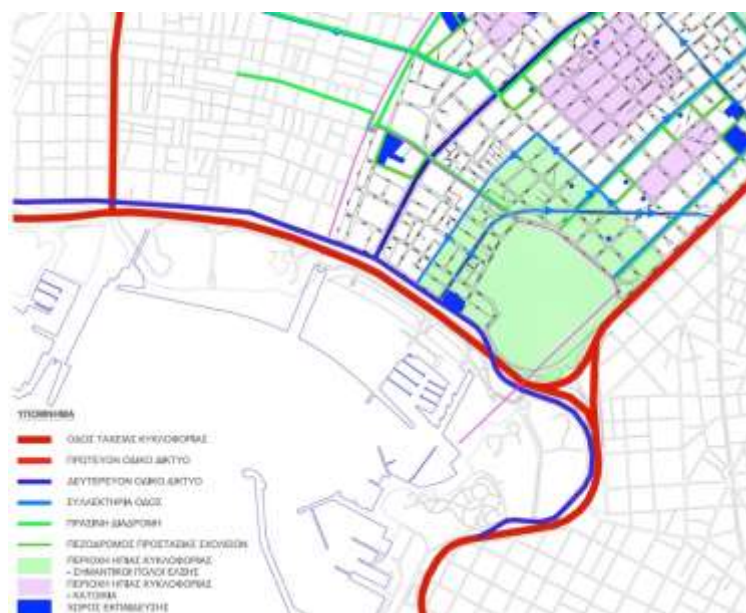
Εξετάζοντας την ευρύτερη περιοχή του ΚΠΙΣΝ διαπιστώνεται πως το πάρκο που περιβάλλει το κτίριο επιτρέπει την λειτουργική εκτόνωση που είναι αναγκαία σε εγκαταστάσεις τέτοιου είδους και κλίμακας. Ωστόσο, διαπιστώνεται πως υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις στον πολεοδομικό ιστό περιμετρικά του πάρκου, αφού δεν εντοπίζονται δρόμοι με ικανοποιητικό πλάτος πεζοδρομίων και κατάλληλους χώρους στάσης, ενώ δεν υπάρχει κάποια πρόβλεψη για πεζόδρομο που να συνδέει το ΚΠΙΣΝ με το κέντρο της Καλλιθέας. Τέτοιου τύπου υποδομές παρατηρήθηκαν στις πόλεις που εξετάστηκαν στο πλαίσιο της έρευνας της διεθνούς εμπειρίας. Η εφαρμογή τέτοιων προτάσεων αναμένεται να συμβάλει στην καλύτερη ένταξη του υπάρχοντος πάρκου στην πόλη όσο και του σχεδιαζόμενου παράκτιου πάρκου, στο νότιο τμήμα του δήμου Καλλιθέας. Φυτεύσεις και κατάλληλος εξοπλισμός πιστεύεται πως μπορούν να δημιουργήσουν κατάλληλες γραμμικές ενότητες που να επεκτείνουν το πάρκο προς το κέντρο του δήμου και, κατ' επέκταση, στο εσωτερικό του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας. Τέτοιες «πράσινες διαδρομές» μπορούν να προκύψουν τόσο με την πεζοδρόμηση οδών όσο και



με την υποβάθμισή τους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Η Εικόνα 2 παρουσιάζει την πρόταση ανάπτυξης τέτοιων πράσινων διαδρομών σε δρόμους που αξιοποιούνται συχνά από τους πεζούς για την κίνησή τους από και προς το ΚΠΙΣΝ, όπως οι Οδοί Δημοσθένους, Δοϊράνης και Ασκληπιού, που αποτελούν κεντρικές οδούς για κίνηση τόσο οχημάτων (κυρίως οι δύο πρώτες) όσο και πεζών. Παράλληλα, ένα πρόσθετο κριτήριο αφορά την μεγιστοποίηση του επιπέδου ασφάλειας κίνησης των μικρών μαθητών και για το λόγο αυτό, περιμετρικά των σχολικών μονάδων προτείνονται ανάλογες παρεμβάσεις που θα αναγκάσουν την κίνηση των οδηγών με χαμηλότερες ταχύτητες. Παράλληλα, κάποιες περιοχές προτείνεται να αλλάξουν συνολικά χαρακτήρα, μέσα από την τροποποίηση του συνόλου των οδών σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας. Με τον τρόπο αυτό δημιουργούνται κυκλοφοριακές κυσέλες που αναγκάζουν τους οδηγούς σε κυκλικές κινήσεις, μειώνοντας την ταχύτητα κίνησής τους. Όπως παρουσιάζεται στην Εικόνα 2, οι προτεινόμενες παρεμβάσεις εστιάζουν στην περιοχή περιμετρικά του πάρκου στο ΚΠΙΣΝ με σκοπό την λειτουργική ενσωμάτωση του πάρκου στον αστικό ιστό.

Πέραν της κίνησης των πεζών, μέσα από τέτοιου τύπου παρεμβάσεις αναμένεται βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των ποδηλατών. Πράγματι, μια μεγάλη επιφάνεια των οδών που σήμερα αποδίδεται στα ΙΧ προτείνεται να πλακοστρωθεί επιτρέποντας στους ποδηλάτες να συνυπάρχουν αρμονικά με τους πεζούς σε διαδρόμους μεγάλου πλάτους, ικανούς να χρησιμοποιηθούν και από τους δύο τύπους χρηστών. Η οριοθέτηση αποκλειστικών διαδρόμων κίνησης ποδηλάτου είναι, επίσης, μια ιδέα που εξετάζεται και μπορεί να πραγματοποιηθεί με απλή διαγράμμιση, όπως σε αρκετές περιπτώσεις από τις παραπάνω πόλεις. Ακόμη, όμως, και η κίνηση των ποδηλατών στο οδόστρωμα δεν θεωρείται επικίνδυνη δεδομένου του γεγονότος πως οι ταχύτητες που θα αναπτύσσονται θα είναι μικρότερες των 40 χλμ./ώρα.

Εικόνα 4. Σχεδιαστική απεικόνιση προτάσεων για την, εντός των διοικητικών ορίων του δήμου Καλλιθέας, περιοχή που περιβάλλει το ΚΠΙΣΝ.



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία (Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, 2018).

Οι παραπάνω παρεμβάσεις δεν περιλαμβάνουν κάποια πρόταση για τη δημόσια συγκοινωνία. Ο λόγος είναι πως δεν μοιάζει ρεαλιστική η πρόταση για σχεδιασμό κάποιας νέας γραμμής μέσου σταθερής τροχιάς που να διέρχεται σε όμορη απόσταση του ΚΠΙΣΝ. Ο προσανατολισμός προς τα μέσα σταθερής τροχιάς σχετίζεται με την προτίμηση των συγκεκριμένων μέσων από μέρους των πολιτών αλλά και με το ότι οι λεωφορειακές συνδέσεις είναι αρκετά ικανοποιητικές, λαμβάνοντας υπόψη τα υφιστάμενα δρομολόγια των γραμμών. Ωστόσο, μέσα από αυτές αναμένεται να μειωθεί η ανεξέλεγκτη παρόδια στάθμευση που δυσχεραίνει την προσπέλαση του ΚΠΙΣΝ από τους πεζούς και ποδηλάτες κατοίκους της Καλλιθέας. Πράγματι, η οριοθέτηση της ευρύτερης του πάρκου περιοχής ως ζώνης ήπιας κυκλοφορίας θα θωρακίσει την περιοχή από την

παρόδια στάθμευση, η οποία στη μακροχρόνια περίοδο πιστεύεται πως θα μειωθεί αισθητά, λόγω της αναμενόμενης μειωμένης χρήσης του ΙΧ, ως κύριο μέσο προσπέλασης του ΚΠΠΣΝ.

## 6. Συμπεράσματα

Η τάση οργάνωσης των χρήσεων γης σε επίκεντρα αποτελεί σύνηθες φαινόμενο, στην μεταμοντέρνα περίοδο. Διάφορα επίκεντρα αναπτύσσονται άλλοτε αυτόνομα και άλλοτε ύστερα από την εφαρμογή στρατηγικών σχεδιασμού. Η ανάπτυξη επικέντρων πολιτισμού και αναψυχής στα αστικά παράκτια μέτωπα των πόλεων, στο πλαίσιο αυτό, αποτελεί μια αναδυόμενη τάση. Η οργάνωσή τους συνηθίζεται να γίνεται γύρω από σημαντικά τοπόσημα τα οποία επιτυγχάνουν, αφ' ενός την προσέλκυση κοινού και, κατ' επέκταση, επενδύσεων, και, αφ' ετέρου, την ανάπτυξη της αίσθησης του «ανήκειν» στον τόπο. Το ρόλο αυτό φαίνεται πως αναλαμβάνει το ΚΠΠΣΝ, το οποίο βρίσκεται στο δήμο Καλλιθέας σε μικρή απόσταση από το πρώην Ολυμπιακό Κέντρο Χειροσφαίρισης και Τάε Κβον Ντο, το Πλανητάριο, το Πάρκο Ναυτικής Παράδοσης και μια σειρά λοιπών χρήσεων αναψυχής. Το, ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής, κτίριο, που στεγάζει την Εθνική Βιβλιοθήκη και την Εθνική Λυρική Σκηνή, αποτελεί το πιο αναγνωρίσιμο κτίριο στην ευρύτερη περιοχή αλλά και ένα από τα πιο γνωστά σε επίπεδο μητροπολιτικής περιοχής Αττικής και χώρας. Ο περιβάλλον του κτιρίου χώρος λειτουργεί ως πάρκο αναψυχής όπου μια σειρά εκδηλώσεων λαμβάνει χώρα σε εβδομαδιαία βάση. Ωστόσο, η ενότητα του επικέντρου διασπάται από την ύπαρξη ελεύθερων λεωφόρων αλλά και κύριων και δευτερευουσών οδικών αρτηριών όπου καταγράφονται υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι. Η ένταση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και οι αυξημένες ανάγκες για στάθμευση δημιουργούν πιέσεις στην περιοχή των Τζιτζιφιών, καθιστώντας την κίνηση των πεζών και των ποδηλατών δυσάρεστη και, υπό περιπτώσεις, επικίνδυνη, όπως προέκυψε από την έρευνα ερωτηματολογίου που διεξήχθη από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, στο πλαίσιο της υλοποίησης του ΣΒΑΚ για το Δήμο Καλλιθέας. Πράγματι, μόνο μια μικρή μερίδα των ερωτηθέντων επισκέπτεται σε καθημερινή βάση των ΚΠΠΣΝ και ακόμη και από αυτούς, την ημέρα διεξαγωγής της έρευνας, ένα μεγάλο ποσοστό προτίμησε να χρησιμοποιήσει το ΙΧ αυτοκίνητο για την πρόσβασή τους στο χώρο. Έτσι, προέκυψε το ερώτημα: Με ποιον τρόπο μπορεί να ενισχυθεί η προσπέλαση του ΚΠΠΣΝ και του αναδυόμενου επικέντρου πολιτισμού και αναψυχής με πιο βιώσιμες λύσεις μετακίνησης;

Για την απάντηση του παραπάνω ερωτήματος εξετάστηκαν μελέτες περίπτωσης πολιτιστικών τοποσήμων σε έξι πόλεις της Ευρώπης. Στο πλαίσιο της συγκεκριμένης έρευνας αξιολογήθηκαν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κινητικότητας στην ευρύτερη περιοχή των τοποσήμων αναφοράς και προέκυψαν καλές πρακτικές, με σκοπό την υιοθέτηση μιας σειράς δράσεων. Η ποιότητα της υποδομής δημόσιας συγκοινωνίας και ποδηλατικής υποδομής ήταν έκδηλη στο σύνολο, σχεδόν, των μελετών περίπτωσης, με την κατάσταση να είναι καλύτερη στις χώρες του ευρωπαϊκού βορρά. Σημαντικό στοιχείο ήταν, μάλιστα, η θαλάσσια συγκοινωνία που συνέδεε περιοχές σε τέσσερις από τις έξι πόλεις που μελετήθηκαν, συμβάλλοντας, πέραν της κινητικότητας, στην τουριστική προβολή και αξιοποίηση των επικέντρων μελέτης. Αναφορικά, τέλος, με το περπάτημα, διαπιστώθηκε πως οι ομάδες πολεοδομικού σχεδιασμού και οι τοπικές αρχές εστίασαν στην απόδοση σημαντικών επιφανειών δημόσιων χώρων για την κίνηση και παραμονή των πεζών, με αποτέλεσμα να καθίστανται περισσότερο κοινωνικοί χώροι, παρά τυπικές υπαίθριες αστικές επιφάνειες που καταλαμβάνονται από τη μηχανοκίνηση.

Οι παρατηρήσεις αυτές εντάχθηκαν σε μια «τράπεζα ιδεών» για τη βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης στην Καλλιθέα και διατυπώνεται ένα σχέδιο πολεοδομικής οργάνωσης της Καλλιθέας, το οποίο μπορεί να βρει επιτυχή εφαρμογή και σε άλλες πόλεις, με ανάλογα χαρακτηριστικά. Συστατικά στοιχεία του σχεδιασμού είναι τα εξής:

- **Ανάπλαση οδικών τμημάτων:** στοχεύει στην αναμόρφωση της μορφής και της λειτουργίας των δρόμων, άλλοτε συνολικά και άλλοτε τμηματικά. Στο πλαίσιο των αναπλάσεων περιλαμβάνονται παρεμβάσεις όπως η διαπλάτυνση πεζοδρομίων, η τοποθέτηση ποδηλατοδρόμων ή ποδηλατολωρίδων, η ανάπτυξη χώρων στάσης και κοινωνικής συναναστροφής (parklets) ή ακόμη και η πεζοδρόμηση των δρόμων στο σύνολο του πλάτους

τους. Αν και οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις μοιάζουν να είναι τοπικής σημασίας, εντούτοις, επηρεάζουν το σύνολο της ευρύτερης περιοχής δημιουργώντας κυψέλες κυκλοφορίας και πυρήνες κοινωνικής συναναστροφής.

- Πράσινες διαδρομές: Η ενίσχυση του αστικού πρασίνου συμβάλει στην βελτίωση της αισθητικής της πόλης και της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Οι πράσινες διαδρομές μπορούν να υλοποιηθούν με φυτεύσεις σε πεζοδρόμια ή πεζοδρόμους και επιτυγχάνουν να λειτουργούν ως στοιχεία ένταξης των μετακινούμενων προς έναν χώρο αναψυχής, λειτουργώντας ως χώροι υποδοχής και παρότρυνσης της παραμονής τους στον πυρήνα ενός επικέντρου, όπως το πάρκο του ΚΠΠΣΝ. Κύρια λειτουργία των πράσινων διαδρομών είναι η σύνδεση ομοειδών περιοχών και δραστηριοτήτων, τόσο λειτουργική όσο και νοητική, σχηματοποιώντας την αίσθηση της ενότητας και αναπτύσσοντας μια ταυτοτική διάθεση ενός χώρου, εκ μέρους των επισκεπτών του.
- Δημιουργία σημείων ενδιαφέροντος: Η αστική αρχιτεκτονική μπορεί να συμβάλει στην ανάδειξη τυπικών δρόμων, μέσα από την τοποθέτηση στοιχείων τέχνης ή χώρων ανάπτυξης ανθρώπινης δραστηριότητας. Με τον τρόπο αυτόν ευνοείται η παρουσία των πεζών στο χώρο που κατακτάται από αυτούς ως τόπος και επανακτάται η κοινωνική λειτουργία του δημόσιου χώρου, σε μια ακτίνα μεγαλύτερη του χώρου όπου αναπτύσσεται το εκάστοτε επίκεντρο.
- Σχεδιασμός με γνώμονα τις χρήσεις γης: Οι παραπάνω παρεμβάσεις έχουν θετικές επιδράσεις σε μια περιοχή μόνο όταν σχεδιάζονται υπό το πρίσμα ενός συνδυασμένου κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού, όπου δεν παραμερίζεται η σημασία της οργάνωσης των χρήσεων γης, που αποτελούν τους πόλους γύρω από τους οποίους αναπτύσσεται η κοινωνική ζωή των δημόσιων χώρων στις πόλεις. Χρήσεις, όπως σχολικές μονάδες, χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον σχεδιασμό των όμορων δημόσιων χώρων με σκοπό την ασφαλή και εύκολη προσπέλαση των μαθητών σε αυτές.

Τα παραπάνω σημεία αποτελούν στοιχεία σχεδιαστικής πρακτικής που μπορούν να βρουν εφαρμογή σε περιπτώσεις που η βελτίωση της προσπελασιμότητας με βιώσιμα μέσα είναι θεμιτή, στο πλαίσιο ενός συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Παρά του γεγονότος πως οι θετικές επιδράσεις προς τους επισκέπτες και κατοίκους της περιοχής αναμένεται να είναι άμεσα αντιληπτές, μετά από την εφαρμογή τέτοιων παρεμβάσεων, απαιτείται ο σχεδιασμός να γίνεται μέσα από συνεργατικές πρακτικές, ώστε να εξασφαλίζεται η κοινωνική συναίνεση. Προς αυτήν την κατεύθυνση μπορούν να συμβάλουν οι νέες τεχνολογίες. Ωστόσο, ακόμη και οι παραδοσιακές πρακτικές, όπως οι έρευνες ερωτηματολογίου, δεν μπορούν να παραμεριστούν μιας που αποτελούν μέσο καταγραφής της κοινής γνώμης και τρόπος καλής κατανόησης της έκφρασης των πολιτών από μέρους των ερευνητών. Για το λόγο αυτό, η συγκεκριμένη τεχνική βρήκε εφαρμογή στην περίπτωση της παρούσας εργασίας, με σκοπό οι προτεινόμενες ρυθμίσεις να ικανοποιούν το κοινό των επισκεπτών του ΚΠΠΣΝ και να παρακινήσουν περισσότερους δυνητικούς χρήστες προς χρήση του χώρου, λαμβάνοντας υπόψη το κοινό των ανθρώπινων αναγκών.

## Βιβλιογραφία

### Ξενόγλωσση

- Bakogiannis, E., Siti, M., Vassi, A. et.al. (2014) 'Case studies and sustainable urban mobility research schemes: A communication channel among researchers and interdisciplinary community groups', *International Journal of Service Science, Management and Engineering*, 1(4): 42-51.
- Bianchini, F. (1993) 'Remaking European cities: the role of cultural policies', In Bianchini, F. and Parkinson, M. (eds) *Cultural policy and urban regeneration. The West European experience*. Manchester: University Press.
- Hall, P. (2000) 'Creative cities and economic development', *Urban Studies*, 37 (4): 639-649.
- Haarich, S. and Piazza, B. (2012) 'The Guggenheim Museum in Bilbao – at the centre of a creative city', *Urban Planning International*, 27(3): 11-16.
- Kennell, J. (2011) 'Rediscovering cultural tourism: Cultural regeneration in seaside towns', *Journal of Town and City Management*, 1(4): 364-380.

- Kyriakidis, C., Bakogiannis, E. and Siolas, A. (2017) 'Identifying environmental affordances in Kypseli Square in Athens, Greece', *International Conference on Social Sciences (ICONSOS)*, New York, USA: 19 November 2017.
- Kyriakidis, C. and Bakogiannis, E. (2018) 'How the physical characteristics may affect the social life of streets in Athens, Greece?', *European Journal of Social Sciences Education and Research (EJSER)*, 12(1): 15-23.
- Miles, S. and Paddison, R. (2005) 'Introduction: The Rise and Rise of Culture-led Urban Regeneration', *Urban Studies*, 42 (5/6): 833–839.
- Montgomery, J. (2003) 'Cultural Quarters as Mechanisms for Urban Regeneration. Part 1: Conceptualising Cultural Quarters', *Planning, Practice & Research*, 18 (4): 293–306.
- Oc, T. and Tiesdell, S. (1997) 'The death and life of city centres', In: Oc, T. and Tiesdell, S. (eds) *Safer city centres: Reviving the public realm*. London: Paul Chapman.
- Porter, M. (2008) *On Competition. Updated and expanded edition*. Boston: Harvard Business School Publishing Corporation.
- Potsiou, C. and Zentelis, P. (2005) 'Greece after the Gold Rush: Land development impact analysis and sustainability of the 2004 Olympic infrastructure', *FIG Working Week 2005: From Pharaohs to Geoinformatics*, Cairo, Egypt: 16-21 April 2005.
- Smith, M. (2007) 'Introduction', In: Smith, M. (eds) *Tourism, culture and regeneration*. Oxfordshire and Cambridge: CAB International.
- Yelinek, A. (2009) *Culture as a tool for urban regeneration*, διαθέσιμο στο: <http://www.jiis.org/upload/publications/culture%20and%20urban%20regeneration.pdf>
- Yin, R.K. (1984) *Applications of Case study research (Applied Social Research Methods)*. California: Sage Publications.
- Zukin, S. (1995) 'Whose culture? Whose city?', In: Lin, J. and Mele, C. (eds) *The urban sociology reader*, 2<sup>nd</sup> Ed. Oxon; New York, NY: Routledge: 349-357.

## Ελληνόγλωσση

- Ανέστη, Κ. (2017). *Γιατί είναι τόσο δύσκολο να φτάσεις στο Κέντρο Πολιτισμού Νιάρχως*, διαθέσιμο στο: <http://www.protagon.gr/epikairota/giati-einai-toso-dyskolo-na-ftaseis-sto-kentro-politismou-niarchos-44341540308>
- Frampton, K. (1987) *Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική*. Αθήνα: Εκδόσεις Θεμέλιο.
- Καμπούρης, Α. (2010) 'Ανάπλαση παραθαλάσσιου μετώπου. Περίπτωση Καλοχωρίου Θεσσαλονίκης', Διπλωματική Εργασία. Δράμα: Τμήμα Αρχιτεκτονικής Τοπίου, ΤΕΙ Καβάλας.
- Κατσέλη, Α. και Μεγούλα, Θ. (2001) *Μακροοικονομική θεωρία και πολιτική*. Αθήνα: ΕΑΠ.
- Κυριακίδης, Χ. (2016) 'Προσεγγίζοντας τη λειτουργία του αστικού χώρου με γνώμονα τις τοπικές παραμέτρους: Συγκριτική μελέτη μεταξύ Λάρισας και Nottingham', *Αειχώρος*, 24: 67-85.
- Lefebvre, H. (1981) 'Χώρος αρχιτεκτονικός, χώρος αστικός', Στο: Γερολύμπου, Α., Καλογήρου, Ν., Καυκουλά, Κ., Παπαμίχος, Ν., Τσουλουβής, Α., Χαστάογλου, Β. και Χατζημιχάλης, Κ. (επιμ.) *Επί πόλεως. Συλλογή Κειμένων*. Θεσσαλονίκη: Αλτιντζής Αθ.
- Παπαϊωάννου, Τ. (2008) *Η συνομιλία του έργου τέχνης με την πόλη*, διαθέσιμο στο [www.eete.gr](http://www.eete.gr)
- Σκούντζος, Θ. (2005) *Οικονομική Ανάπτυξη: Θεωρία-Προβληματισμοί*, Τόμος Ι. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.
- SNFCC (n.r.) *Το ΚΠΙΣΝ*, διαθέσιμο στο: <https://www.snfcc.org/?lang=el>
- Σουλιώτης, Ν. (2009) 'Πολιτιστικές στρατηγικές και αστική αναζωογόνηση στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας: Τοπικές συνθήκες και παγκόσμιες τάσεις'. Σε Κοτζαμάνης, κ.ά. 2009 (επιμ) *Πρακτικά 2<sup>ο</sup> Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης*. Βόλος 24-27 Σεπτεμβρίου 2009: 665-674.
- Φαρμάκη, Χ. (2017) 'Προτάσεις αστικής αναζωογόνησης του θαλασσιού μετώπου της πόλης της Πάτρας, σε συνδυασμό με την υλοποίηση του Ν. Λιμένα, στα πλαίσια της βιώσιμης ανάπτυξης', Διπλωματική εργασία. Βόλος: ΤΜΧΠΠΑ, Π. Θ.