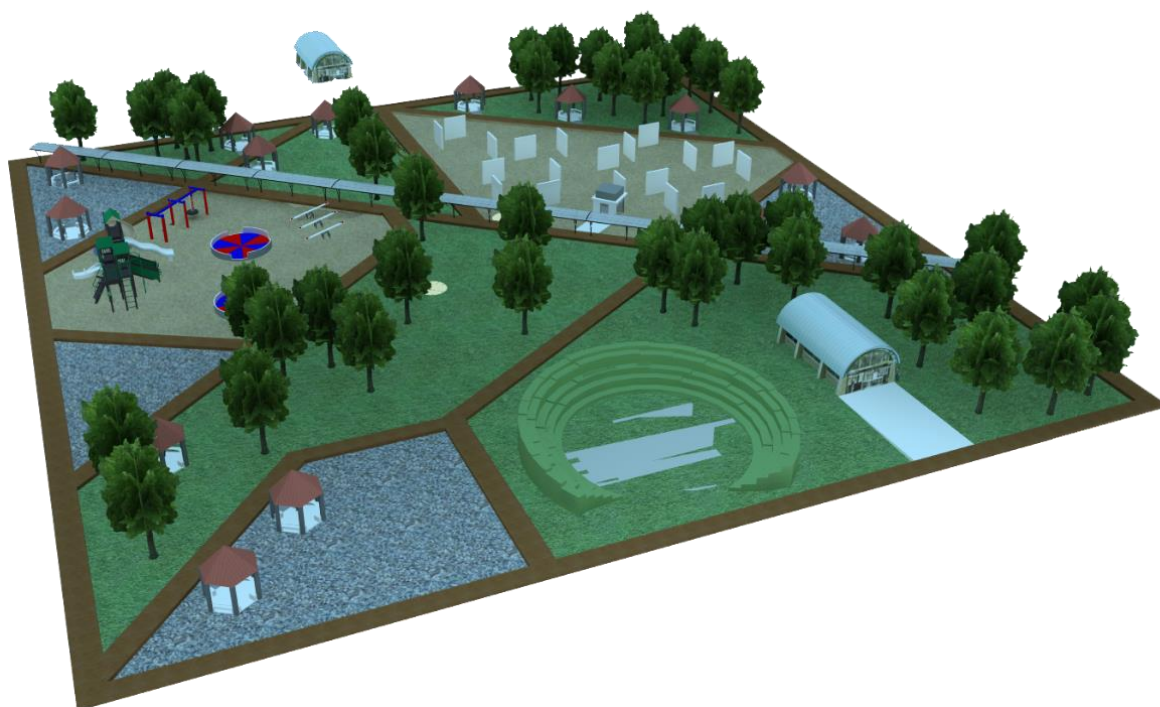


ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ
ΕΛΛΑΔΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΣΤΕ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Τ.Ε.

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ
ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ
ΚΟΥΡΥΔΑΛΛΟΥ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗΝ
ΕΠΑΝΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟΣ ΠΟΥΔΑΣΤΩΝ:
ΜΠΙΣΜΠΙΚΟΥ ΒΑΡΒΑΡΑ &
ΜΠΙΣΜΠΙΚΟΥ ΔΗΜΗΤΡΑ

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΜΑΡΤΙΝΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ
ΠΑΤΡΑ 2017



Πρόλογος

Η παρούσα πτυχιακή εργασία με τίτλο: «Μελέτη ανάπλασης της πλατείας Ελευθερίας Κορυδαλλού με στόχο την επανενεργοποίησή της» εκπονήθηκε στο τμήμα Πολιτικών Μηχανικών Τ.Ε του ΑΤΕΙ Δυτικής Ελλάδος. Η εργασία αυτή αποτελεί το κορυφαίο επίτευγμα της συγγραφικής ομάδας στην μέχρι τώρα ακαδημαϊκή της πορεία και πραγματοποιήθηκε υπό την εποπτεία του κυρίου Μαρτίνη Σπυρίδωνα .

Η εν λόγω εργασία διεξήχθη κατά τα έτη 2016-2017 και πιο συγκεκριμένα από τον Φεβρουάριο του 2016 έως τον Νοέμβριο του επομένου έτους.

Η εργασία για λειτουργικούς λόγους ήταν απαραίτητο να χωριστεί σε έξι επιμέρους τμήματα ώστε να είναι πιο εύκολα αναγνώσιμη στον εκάστοτε αναγνώστη που θα θελήσει να την συμβουλευτεί .Στα έξι αυτά κεφάλαια θα αναφερθούμε περιληπτικά στο επόμενο τμήμα της εργασίας.

Σε αυτό το σημείο η συγγραφική ομάδα θα ήθελε να αποδώσει ευχαριστίες στον καθηγητή Σπυρίδωνα Μαρτίνη , και τον δήμο Κορυδαλλού για την βοήθεια σε όλα τα επίπεδα.

Περιεχόμενα

Πρόλογος.....σελ.: 2

Περίληψη.....σελ.: 4

Κεφάλαιο 1 : Ιστορία της πόλης του

Κορυθαλλού.....σελ.:6

1.1 Αρχή έως 18 αιώνας.....σελ.: 6

1.2 Εικοστός αιώνας και σύγχρονα χρόνια.....σελ.:10

Κεφάλαιο 2: Μορφολογία.....σελ.: 13

2.1: Ιερός Ναός των Παμμεγίστων Ταξιαρχών & Αγίων Ασωμάτωνσελ.: 19

2.2: Ο Άγιος Γεώργιος και ο Άγιος Φανούριος.....σελ.: 21

2.3: Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου.....σελ.:25

2.4: Πλατεία Παγκόσμιας Ειρήνης.....σελ.: 27

2.5: Πλατεία Εθνικής Αντιστάσεως.....σελ.: 29

2.6: Πλατεία Ελευθερίας.....σελ.: 30

Κεφάλαιο 3: Σχέδια.....σελ.: 33

Κεφάλαιο 4: Μετρό.....σελ.: 42

4.1 :Μετρό στον Κορυθαλλό.....σελ.: 49

Κεφάλαιο 5: Όψεις

(παροντικές και μελλοντικές).....σελ.:55

5.1 : Μελλοντικές όψεις.....σελ.: 60

Κεφάλαιο 6 :Μελλοντική μορφή.....σελ.: 63

6.1 :Στόχοι και κοινό της πλατείας.....σελ.:64

6.2 :Σχεδιασμός και επεξήγηση

μελλοντικής εικόνας πλατείας.....σελ.:66

Φωτογραφικό υλικό.....σελ.:72

Βιβλιογραφία –Cyber Space.....σελ.: 76

Περίληψη

Η εργασία που ακολουθεί, αποτελεί μελέτη ανάπλασης και επανενεργοποίησης μιας εκ των σημαντικότερων πλατειών στα Δυτικά Προάστια της περιοχής των Αθηνών.

Πρόκειται για την πλατεία Ελευθερίας Κορυδαλλού που αποτελεί κέντρο συρροής για δημότες του Κορυδαλλού και των γύρω περιοχών και δήμων όπως της Νίκαιας –Αγίου Ιωάννη Ρέντη , του Κερατσινίου-Δραπετσώνας , του Περάματος και άλλων που σύντομα με την δημιουργία του υποσταθμού του Μετρό ,εντός ολίγων ετών θα αποτελεί θέλγητρο για την συρροή πολιτών ακόμα και από απομακρυσμένες περιοχές προκειμένου να την γνωρίσουν .

Η συγκεκριμένη πλατεία είναι ένα μεγάλο κεφάλαιο στην ευρύτερη περιοχή και δεν θα ήταν άστοχο να θεωρείται κατά κάποιον τρόπο το κεντρικότερο σημείο της εν λόγω πόλης. Και αυτό διότι βλέπουμε πλήθος καταστημάτων αλλά και χώρους αναψυχής και διασκέδασης ,όπως καφετέριες νυχτερινά κέντρα και καταστήματα εστίασης, συσσωρευόμενους γύρω από την πλατεία αλλά και στους δρόμους που καταλήγουν ή ξεκινούν από εκείνη.

Δεν θα ήταν υπερβολή να θεωρείται η πλατεία Ελευθερίας η «καρδιά» του Κορυδαλλού. Παρακάτω θα δούμε τους λόγους που συμβαίνει αυτό. Όπως αναφέρθηκε και στον πρόλογο μία τόσο ογκώδη και πολυεπίπεδη εργασία θα ήταν σχεδόν αδύνατο να αναγνωστεί ολόκληρη έτσι ήταν αναγκαίο να χωριστεί σε μικρότερα κεφάλαια για την καλύτερη κατανόηση της.

Στο πρώτο κεφάλαιο θα εστιάσουμε στο «γίγνεσθαι» της πόλης του Κορυδαλλού, κοινωνικό οικονομικό και δομικό. Κάνοντας μια ιστορική αναδρομή και φτάνοντας στα σύγχρονα χρόνια θα αναφερθούμε στην σημασία της συγκεκριμένης πλατείας που επιδερμικά αναφέραμε παραπάνω.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα αναφερθούμε σε άλλα σημεία κλειδιά που και αυτά με την σειρά τους είναι μείζονος σημασίας όπως για παράδειγμα έτερες πλατείες ,δρόμους με μεγάλη ιστορική, οικονομική αξία αλλά και άλλα κτίρια που έχουν αφήσει το στίγμα τους άλλες φορές θετικά και άλλες αρνητικά στην πόλη του Κορυδαλλού .

Στο τρίτο κεφάλαιο θα αναλύσουμε την ενδελεχή δομική μελέτη της πλατείας και την τοπογραφική ανάλυση ,φυσικά με την χρήση των σχεδίων που δημιουργήθηκαν για την εργασία αυτή. Θα επακολουθήσουν οι όψεις των κτιρίων που υφίστανται στους χώρους γύρω από την πλατεία.

Στο τέταρτο κεφάλαιο θα αναφερθούμε στην μελλοντική ύπαρξη του Μετρό στην περιοχή και το τι αυτό συνεπάγεται .

Στο πέμπτο θα αναφερθούν οι όψεις παροντικές και μελλοντικές ενώ στο έκτο και τελευταίο θα παρατεθεί η μελλοντική εικόνα της πλατείας.

Κεφάλαιο 1 : Ιστορία της πόλης του Κορυδαλλού

1.1 Αρχή έως 18 αιώνας

Ο Κορυδαλλός αποτελεί σήμερα έναν από τους γνωστότερους δήμους της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά και έχει χαρακτηριστεί και μάλλον όχι άδικα από ως «λαϊκή γειτονία» όπως και εν πολλοίς οι πόλεις που συνορεύει. Παρόλα αυτά αποτελεί έναν από τους παλαιότερους συνοικισμούς στην περιοχή του Πειραιά.

Κατά πάσα πιθανότητα και βασιζόμενοι στα παρόντα ιστορικά στοιχεία που φαίνονται ακέραια και αξιόπιστα ο δήμος αυτός αποτελούσε στην αρχαία Αθήνα τμήμα ενός ευρύτερου «δημοτικού διαμερίσματος» της Ιπποθοωντίδας. Τα εισαγωγικά στην έκφραση δεν είναι τυχαία. Επί της ουσίας δεν είναι όρο «δημοτικό διαμέρισμα» της Ιπποθοωντίδας δεν αναφερόμαστε με γεωγραφικά και χωροταξικά όρια σε μια περιοχή αλλά σε μια Φυλή.

Και μάλιστα σε Φυλή όπως ορίστηκε από τον Κλεισθένη τον μεγάλο νομοθέτη που χώρισε την Αθήνα μετά το πέρας της τυραννίδας του Πεισίστρατου. Το πιο πιθανό είναι ο δήμος να δημιουργήθηκε το 504 π.Χ., αλλά μια τόσο συγκεκριμένη χρονολογική προσέγγιση δεν είναι εύκολο να είναι απόλυτα ακριβείς. Πάντως είναι σίγουρο ότι όλη η διαδικασία τράβηξε επι μακρών, δηλαδή σχεδόν την τελευταία δεκαετία του 6 αιώνα προ Χριστού.

Σύμφωνα με τους σύγχρονους ιστορικούς η περιοχή πήρε το όνομα της από το όρος Κορυδαλλός που εντάσσεται στον ευρύτερο ορεινό όγκο του όρος Αιγάλεω. Στο όρος αυτό κατά μίαν ανάγνωση φαίνεται να ευδοκιμούσε ως πτηνό ο Κορυδαλλός που όμως σήμερα έχει εκλείψει και έχει απομείνει μοναχά το όνομα να τον θυμίζει.



Εικόνα 1 Ο Προκρούστης (μελανόμορφο αγγείο)

Ένα αρκετά παράξενο φαινόμενο είναι ,ότι συναντάται η λέξη Κορυδαλλός με πλείστες όσες παραλλαγές την ορθογραφία κάτι που σημαίνει ότι η προαναφερθείσα υπόθεση ίσως να μην είναι ορθή (Κορύδαλλος- Κορυδαλός). Σύμφωνα ακόμα με κάποιες προσεγγίσεις στα μέρη του Κορυδαλλού (κατά άλλους στο Χαϊδάρι)δρούσε ο μυθικός αρχιληστής Προκρούστης που έχει μείνει ακόμα και ως σήμερα γνωστός για την κλίνη του και τον πόνο που αυτή προκαλούσε.

Εν τι αυτή περιπτώσει ο δήμος του Κορυδαλλού ήταν δήμος του Άστεως και κατά τον γεωγράφο Στράβωνα ήταν αρκετά μεγάλος και εκτεινόμενος και σε τμήματα ή σε ολόκληρες άλλες σημερινές πόλεις όπως η Νίκαια το Κερατσίνι και το Πέραμα.

Βέβαια ιστοριογράφοι της προ επαναστατικής περιόδου αναφέρουν ότι ο Κορυδαλλός εκτεινόταν μέχρι την περιοχή του Χαϊδαρίου κάτι που φαίνεται να συμπίπτει με τον μύθο του Προκρούστη διότι ίσως τελικά να έδρευε στην περιοχή του Κορυδαλλού απλά η επικράτεια του να ήταν κατά πολύ μεγαλύτερη. Πάντως είτε ήταν μια τεράστια έκταση είτε όχι σίγουρα κατοικούνταν διότι έρευνες εντόπισαν απομεινάρια δρόμων ,ηρώο ,ναών αλλά και νεκροταφείου. Βέβαια η διάρκεια της παραμονής δεν είναι γνωστή.

Μετά τα αρχαία χρόνια ο Κορυδαλλός κατά μία έννοια χάνει την αίγλη του και η ιστορία του φαίνεται να παγώνει. Ειδικά στα βυζαντινά- μεταβυζαντινά χρόνια με μια μικρή εξαίρεση του Θεοφίλου του Κορυδαλλού ,ενός λόγιου ,φιλοσόφου, ορθόδοξου Μητροπολίτη-κληρικού που κατοικούσε στην περιοχή και εξού και το προσωνύμιο δεν διασώζεται κάποιο άλλο από στοιχείο.



Εικόνα 2 Αγιοι Ασώματοι

Μαζί με την αίγλη η περιοχή χάνει όμως και την ονομασία της. Αρχικά θα ονομαστεί «Ασώματοι» βάση μιας εκκλησίας που διασώζεται ακόμα και σήμερα πλησίον του Ιερού Ναού Ταξιαρχών ,των Αγίων Ασωμάτων. Ο συγκεκριμένος ναός ήταν προσφορά κτηνοτρόφων κατά την πενταετία 1625-1630.

Την εποχή αυτή η ελληνική επικράτεια είναι υπό Οθωμανική κατάκτηση. Κάτι που σημαίνει ότι δημιουργούνται μεγάλα φέουδα που μοιράζονται και αλλάζουν χέρια συχνά ανάλογα την πολιτική και οικονομική συγκυρία . Η έννοια του φέουδου ωστόσο δεν απαντάται συχνά στην ελληνική ιστοριογραφική βιβλιογραφία. Αντ' αυτής κυριαρχεί ,η γνωστότερη λέξη «τσιφλίκι» που στην ουσία είναι ακριβώς το ίδιο πράγμα .

Περίπου 200 χρόνια αργότερα από τον Θεόφιλο, ο Κορυδαλλός δεν θυμίζει σε τίποτα τον παλαιό οικισμό του άστεως. Αντίθετα φαίνεται να είναι τμήμα ενός απέραντου τσιφλικιού που ανήκει στην οικογένεια Κουτσικάρη . Σε πρώτη φάση στον πατέρα Γεώργιο πλούσιο κτηματία και σημαντικό άνδρα της εποχής και σε δεύτερη φάση στον υιό του τον Εμμανουήλ , κατά πολύ γνωστότερο του πατέρα του δεδομένου ότι είχε διατελέσει και τότε δήμαρχος Αθηναίων αλλά αποτελούσε και πολύ γνωστό φαρμακοποιό και όπως και ο προκάτοχός του μεγαλογαιοκτήμονα .

Εκείνος είναι που θα μετονομάσει τον Κορυδαλλό σε Κουτσικάρι πιθανώς για να τιμήσει τον πατέρα του και ολόκληρη την οικογένεια του. Σχεδόν 40 χρόνια από την απελευθέρωση της Ελλάδας η περιοχή ονομάζεται ακόμα Κουτσικάρι και πωλείται στον Γάλλο τραπεζίτη Κάρολο Μέρλεν ύστερα από πλειοδοσία (1866). Το 1870 επι Μέρλεν διεξάγεται και η πρώτη απογραφή και το Κουτσικάρι είναι πλέον οικισμός στον οποίο διαμένουν 36 άνθρωποι.



Έμμ. Κουτσικάρης
Δημοσχεύων

Εικόνα 3 Εμμανουήλ
Κουτσικάρης

Πέντε χρόνια αργότερα ο τραπεζίτης θα πουλήσει την ευρύτερη περιοχή στον Γεώργιο Παχύ που θα μετονομάσει με την σειρά του τον Κορυδαλλό σε «Παχύ». Και εδώ η ιστορία του Κορυδαλλού περιπλέκεται ξανά και αυτό αφενός λόγω του ονόματος και αφετέρου λόγω μιας διαθήκης. Ο Γεώργιος Παχύς κληροδοτεί στην σύζυγό του Αιμιλία Σκουζέ καθώς και στις θυγατέρες του την περιοχή με όνομα «Παχύ» το 1912.

Βέβαια άλλη εκδοχή θέλει μια ανώτερη υπηρέτρια που αναφέρεται ως κυρία Παχύ –Παχύνα μάλλον προσωνύμιο των ντόπιων για αυτή την γυναίκα στην περιοχή- να έχει εκτάσεις στην περιοχή Κουτσικαρίου η οποία όμως φαίνεται να είναι διαφορετική από την περιοχή «Παχύ» καθώς ενσωματώνει και το βόρειο τμήμα της Νίκαιας αυτό που οικιστικά σήμερα ονομάζεται «Νεάπολη».

Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν σαφείς ιστορικές αναφορές δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε αν όντως υπήρχε και τέταρτη κληρονόμος εκτός από την μητέρα και τις κόρες Παχύ. Και αν φυσικά υπήρχε τι της ανήκε και με ποιον τρόπο και αν το εκμεταλλεύτηκε. Όλα αυτά δεν έχουν μείζονα σημασία εφόσον η περιοχή σταδιακά πωλήθηκε από την οικογένεια Παχύ σχεδόν σε μια δεκαετία.

Πάντως η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά ήταν γνωστή για την ρεμπέτικη μουσική και ένας εκ των σπουδαιότερων καλλιτεχνών ο Γεώργιος Γκόγκος ή Μπαγιαντέρας σε ένα από τα τραγούδια του υμνεί «τα γαλάζια μάτια και τα γλυκά χείλη» της «τρελής» όπως αναφέρει Κουτσικαριώτισσας και όχι την Παχύτισσας.

Πράγμα που δείχνει ότι θεσμικά η περιοχή μπορεί να ονομάζονταν Παχύ αλλά για τους ντόπιους ήταν Κουτσικάρι. Το άσμα στο οποίο αναφερόμαστε έχει ηχογραφηθεί το 1938 .

1.2 Εικοστός αιώνας και σύγχρονα χρόνια

Μετά την καταστροφή της Σμύρνης και την προσφυγική κρίση που βιώνει η Ελλάδα η περιοχή θα γίνει τόπος εγκατάστασης προσφύγων σε πρόχειρα παραπήγματα. Ιδιαίτερα στην περιοχή της πλατείας Ελευθερίας και πλατείας Παγκόσμιας Ειρήνης , ή κατά τον παλαιότερο και πιο σύνθηες για τους τοπικούς πληθυσμούς πλατείας Μέμου.

Παρόλαυτα πλέον το Παχύ ή Κουτσικάρι θα μετονομαστεί σε αυτό που γνωρίζουμε μέχρι σήμερα ως Κορυδαλλός .Δεν είναι γνωστός ο λόγος επαναφοράς του αρχαιοελληνικού ονόματος στον οικισμό αλλά πλέον θα πορευτεί με αυτό το όνομα μέχρι τις μέρες μας αν και όπως προαναφέραμε για τους ίδιους τους πολίτες θα ονομάζεται και Κουτσικάρι.

Το 1928 βάσει καταμετρήσεων του ελληνικού κράτους ο πληθυσμός της πόλης είναι 2429 άνθρωποι ενώ μέχρι και το 1930 με τις ύστερες ανταλλαγές πληθυσμών ο Κορυδαλλός θα γίνει τόπος φιλοξενίας.

Και κάπου εκεί πλέον ο Κορυδαλλός ορθώνεται πρώτη φορά στα σύγχρονα χρόνια ως «πόλη» εφόσον το 1931 αναγνωρίζεται ως οικισμός του Πειραιά και 3 χρόνια αργότερα(1934) ως κοινότητα και έξι χρόνια ακόμα αργότερα (1940) θα αριθμεί περί τους 10 χιλιάδες κατοίκους (ακριβής αριθμός 9690) .Μετά την φυγή των Γερμανικών κατοχικών στρατευμάτων και την ελευθέρωση της Ελλάδος ο Κορυδαλλός γίνεται επίσημα ανεξάρτητος δήμος το 1946.



Εικόνα 4 Θεμελίωση Ιερού Ναού Αγίου Γεωργίου Κορυδαλλού (1945)

Περίπου 2 δεκαετίες αργότερα η πόλη σφύζει από ζωή. Τα περισσότερα σπίτια είναι μονοκατοικίες με αυλές και δεν υπάρχει αναφορά σε πολυκατοικίες. Την ίδια δεκαετία (1960-1970) χτίζεται ,ίσως το κατεξοχήν σύμβολο για το οποίο είναι γνωστός ο

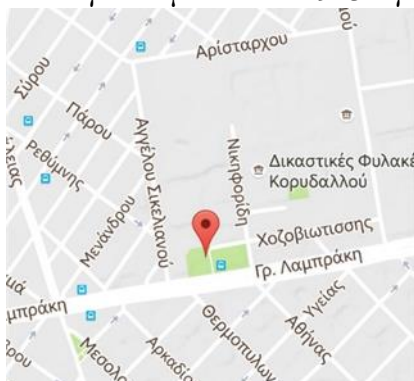
Κορυδαλλός ,το σωφρονιστικό κατάστημα .

Η περιοχή του Κορυδαλλού «ενδείκνυται» κατά πως φαίνεται για την δημιουργία τέτοιου είδους ιδρυμάτων αφού θα συναντήσουμε και το Αναμορφωτικό κατάστημα Ανηλίκων γνωστότερο στην ευρύτερη περιοχή ως «Άσυλο».

Εδώ να επισημάνουμε ότι Άσυλο ονομάστηκε λόγω του υποτυπώδους ιδρύματος «Ασύλου Αλητόπαιδων Αρρένων» αλλά που λειτουργούσε ,σε τελείως διαφορετική βάση από αυτό που θα δούμε αργότερα, από το 1937-38 στην περιοχή, και

μάλιστα είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε ότι η ανέγερση αυτή έγινε υπό την μέριμνα του Παναγιώτη Σπηλιώτη ,εισαγγελέα τότε Πειραιώς. Ωστόσο βάση του νόμου Ν.2724 του 1940 αλλάζει όνομα και από Άσυλο μετονομάζεται σε Αναμορφωτικό κατάστημα.

Το αναμορφωτήριο θα γίνει στρατόπεδο συγκεντρώσεως και εγκλεισμού το 1943 για τους Ιταλούς αιχμαλώτους



Εικόνα 5 Χώρος τένις Ασίλου και νυν Δημαρχείου

στρατιώτες. Μετά την ανάδειξη του Κορυδαλλού ως αυτόνομου Δήμου θα δημιουργηθεί 12 περίπου χρόνια αργότερα (1958)το ταμείο ανεγέρσεως φυλακών και αναμορφωτηρίων που σκοπό θα έχει να δημιουργηθούν φυλακές στην περιοχή.

Στην δεκαετία 60-70 γίνεται ολοκληρωμένη διαδικασία δημιουργίας «συγχρόνου» Αναμορφωτηρίου και Σωφρονιστικού καταστήματος που όμως όπως φαίνεται από τις εφημερίδες της εποχής αποτυγχάνει παταγωδώς.

Τα κτίρια στεγάζονται σε μια έκταση 88 στρεμμάτων πίσω από το σημερινό Δημαρχιακό κέντρο , εκ των οποίων τα 26 ανήκουν στο Αναμορφωτήριο.

Αυτά θα διεκδικήσει ο Δήμος στα τέλη του 1970 (1979) με στοιχεία ότι δεν αποτελεί το αναμορφωτήριο κάποιο ίδρυμα που όντως να αναμορφώνει αλλά επί της ουσίας είναι ένα «εργαστήριο αναπαραγωγής εγκλήματος» όπως αναφέρει χαρακτηριστικά το φύλλο της εφημερίδας Ριζοσπάστης που κάνει αυτοψία στο εν λόγω ίδρυμα. Μια δεκαετία αργότερα το 1989 μόλις 18 παιδιά «φιλοξενούνται» και μόλις το 1996 υπογράφεται η παραχώρηση τους στον Δήμο. Το 1997 ξεκινά η κατεδάφιση του Αναμορφωτηρίου και αναδιαμορφώνεται σε πλατεία-πάρκο ενώ το 2007 αποπερατώνεται το 1^ο και το 2^ο Γενικό Λύκειο καθώς και δύο χώροι άθλησης εντός των 26 στρεμμάτων αυτών.



Εικόνα 6 Χάρτης Ευρύτερης περιοχής

Επί της ουσίας ένα ακόμα κτίριο μένει να θυμίζει το Αναμορφωτήριο ,το οποίο και αυτό το εκμεταλλεύονταν ο Δήμος με ποικίλους τρόπους όπως για παράδειγμα για την στέγαση των γραφείων της τοπικής ποδοσφαιρικής ομάδας Α.Ο Προοδευτικής. Το τελευταίο αυτό κτίριο κατεδαφίζεται τον Μάιο του 2009. Το Νοέμβριο του ίδιου έτους θα θεμελιωθεί το Δημαρχείο το οποίο θα δοθεί προς χρήση το 2013 .



Εικόνα 7 Δημαρχείο Κορυδαλλού 2013

Σε όλα αυτά τα χρόνια ο αριθμός του πληθυσμού είναι σταθερά ανοδικός . Το 1981 αριθμούσε 61.313 κατοίκους βάσει της τότε ελληνικής στατιστικής υπηρεσίας ενώ με την τελευταία απογραφή του 2011 ο πληθυσμός είναι 63.445.

Κεφάλαιο 2: Μορφολογία

Το 1934 όπως προαναφέρθηκε ο Κορυδαλλός γίνεται αυτόνομος δήμος αλλά σε καμία περίπτωση δεν θυμίζει την σημερινή μεγαλούπολη με τα μαγαζιά τις πλατείες τις μεγάλες λεωφόρους τις πολυκατοικίες και τα χιλιάδες αυτοκίνητα.

Αντίθετα η περιοχή θυμίζει επαρχιακό οικισμό .Ένα πυκνό πευκοδάσος που αποτελεί συνέχεια του δάσους του Δαφνίου ορθωνόταν στα δυτικά έως τις σημερινές φυλακές. Για την τότε τοπική κοινωνία ,το συγκεκριμένο δάσος αποτελούσε εστία φόβου λόγω των άγριων ζώων που ζούσαν εκεί , αλλά και των «συμμοριών» που λυμαίνονταν την περιοχή. Έτσι το γεγονός αυτό καθιστούσε το δάσος απροσπέλαστο ιδιαίτερα μετά το πέρας της ημέρας.



Εικόνα 8 Περιοχή Ασωμάτων 1929

Πριν το δάσος υπήρχε ένα αχανές λιβάδι όπου αποτελούσε χώρο όπου φώλιαζαν και αναπαράγονταν μικρά λοφιοφόρα πτηνά με γλυκό κελάηδημα . Αυτά τα πτηνά ήταν οι κορυδαλλοί που είχαν τις φωλιές και τα αυγά τους ανάμεσα στα μεγάλα και πυκνά χορτάρια. Τα πτηνά αυτά ήταν σε μεγάλη αφθονία αλλά όπως προαναφέρθηκε σήμερα έχουν εκλείψει.

Στο βόρεια ,ανατολικό και νότιο τμήμα του δήμου απλώνονταν μεγάλα χωράφια με αμπελώνες ,αμυγδαλιές , στάρια ,βοσκοτόπια για τα οικόσιτα ζώα των κτηνοτρόφων της περιοχής αλλά και χοιροστάσια ,στάνες και μαντριά . Άλλωστε όπως είπαμε το τότε Κουτσικάρι ή Παχύ αποτελούσε την καρδιά ενός τσιφλικιού από τον μεσαίωνα οπότε ήταν λογικό ο πρωτογενής τομέας να ανθίζει.

Σχέδιο πόλης δεν υπήρχε ούτε κάποια πολεοδομική υπηρεσία οπότε και οι κατοικίες ήταν άναρχα κατανεμημένες , απομακρυσμένες μεταξύ τους χωρίς οδικό δίκτυο να τις ενώνει μεταξύ τους ή με κάποιον μεγαλύτερο κόμβο. Αντ' αυτού χωματόδρομοι και μονοπάτια που όταν έβρεχε μετατρέπονταν σε χειμάρρους και τεράστιες αυλακώσεις που με την σειρά τους μετατρέπονταν σε έλη και αποτελούσαν εστίες μόλυνσης.

Κάπως έτσι πρέπει να φανταζόμαστε την σημερινή πλατεία Ελευθερίας. Μάλιστα ακριβώς στον σημερινό χώρο της πλατείας υπήρχε ένα ρέμα και μια πέτρινη γέφυρα ενώ σε μικρή απόσταση στην πλατεία Δαβάκη, που σήμερα ανήκει στην

Νίκαια, υπήρχε ένας χώρος όπου εναποθέτονταν τα απορρίμματα και οι χοιροτρόφοι τον χρησιμοποιούσαν για την βοσκή των ζωντανών τους. Η συγκεκριμένη πλατεία αποτελούσε παλαιότερα τμήμα του Κορυδαλλού .



Εικόνα 9 Παλιός Κορυδαλλός

Να σημειωθεί ότι σήμερα οι δύο πλατείες (Δαβάκη –Ελευθερίας) ενώνονται με έναν από τους πιο κεντρικούς και πολυσύχναστους δρόμους της περιοχής ,της οδού Αθηνάς. Σε σχετικά κοντινή απόσταση από τις

προαναφερθείσες είναι η πλατεία Φιλίας των Λαών όπου ήταν χώρος κοιμητηρίου της πόλης αλλά ήδη από το 1953-1954 σταμάτησε να χρησιμοποιείται.

Πριν να επεκταθεί το σχέδιο της Ούλεν (Γαλλική εταιρία ύδρευσης προ της Εταιρεία Υδάτων), οι ντόπιοι προμηθεύονταν το νερό τους από πηγάδια τα οποία όμως φρόντιζαν να τα σκάβουν πολύ βαθιά .

Ο λόγος ήταν ότι των ρηχών πηγαδιών το νερό αποστραγγίζονταν από τα μαγανοπήγαδα των περιβολάρηδων του Αγίου Γιάννη του Ρέντη, που δούλευαν συνεχώς . Άλλοι πάλι αγόραζαν νερό με τον τενεκέ από πλανόδιους πωλητές νερού τους επονομαζόμενους νερουλάδες.

Επί κυβερνήσεως του κινήματος της 4^η Αυγούστου που κατέληξε στην δικτατορία του Ι. Μεταξά στην περιοχή των 88 στρεμμάτων δίνεται η έγκριση για την οικοδόμηση γηροκομείου, που ωστόσο δεν αποπερατώθηκε ποτέ και αυτό λόγω της κήρυξης του Β' Παγκοσμίου Πολέμου στον οποίο η Ελλάδα πήρε μέρος.

Κατά την διάρκεια του πολέμου λειτουργούσε σειρήνα για την προειδοποίηση και προφύλαξη των περίπου 10 χιλιάδων κατοίκων από τους βομβαρδισμούς ,η οποία ήταν τοποθετημένη στο αρχοντικό της οικογένειας Κουτσικάρη. Το σπίτι έτσι απέβαλε το όνομα της οικογένειας και του δόθηκε το προσωνύμιο "σπίτι της σειρήνας".

Την εποχή αυτή έχουμε και την αποψίλωση του δάσους που αναφέραμε πρωτύτερα. Διότι στην διάρκεια της κατοχής και του ιδιαίτερα βαρύ χειμώνα του 1941 οι κάτοικοι των περιοχών γύρω από το δάσος όπως Κορυδαλλού Νίκαιας Κερατσινίου συρρέαν μαζικά προκειμένου να μαζέψουν ξύλα για την πολυπόθητη ζεστασιά.

Τα ζώα στην περιοχή τότε εκλείπουν μιας και η πείνα θερίζει τους ανθρώπους. Εκτός αυτού οι εργάτες και ιδιοκτήτες των ναυπηγείων στο Πέραμα (γνωστοί ως ταρσανάδες) λόγω

έλλειψης πόρων στρέφονται προς το δάσος και τα πεύκα που υπάρχουν εκεί για την ναυπήγηση των πλεούμενων τους .



Εικόνα 10 Κτηνοτρόφοι της περιοχής

Η αποψίλωση αυτή του δάσους αποτέλεσε την απαρχή για την τεράστια οικιστική ανάπτυξη που θα γνωρίσει η περιοχή αργότερα . Στην ίδια εποχή της κατοχής στην περιοχή του σημερινού σωφρονιστικού καταστήματος υπάρχουν γερμανικά φυλάκια . Το συγκεκριμένο σημείο παρέχει εξαιρετική θέα .

Έτσι λοιπόν η αποψίλωση στην ουσία βοηθούσε τους κατακτητές διότι χωρίς το δάσος ήταν σε θέση να ελέγχουν ευκολότερα την περιοχή. Στην ουσία λοιπόν τα δέντρα κόβονται υπο τις ευλογίες των Γερμανών που εκτός απ' ότι τους προσφέρεται καλύτερη κάλυψη , οι Έλληνες αντάρτες του επαναστατικού αγώνα χάνουν τις κρυψώνες που χρειάζονταν.

Όπως και άλλες κοντινές περιοχές έτσι και ο Κορυδαλλός, πλήρωσε το δικό του φόρο αίματος στη διάρκεια της ναζιστικής κατοχής. Εκατοντάδες σπίτια καταστράφηκαν και 840 άτομα, εκτελέστηκαν στα ειδικά σημεία εκτελέσεων που είχαν διαμορφωθεί στην περιοχή ενώ άγνωστος είναι ο αριθμός των βασανισμένων και των αγνοουμένων κατά την ίδια χρονική περίοδο καθώς και ο αριθμός φόνων των Γερμανών κατά Ελλήνων . Ο αριθμός μεγαλώνει και άλλο λόγω των κακουχιών και άλλων συμβάντων που δεν έχουν καταγραφεί.



Εικόνα 11 Πλατεία Στρατώνων

Οι τόποι εκτελέσεως ήταν κατά μια εκδοχή ήταν ένα ρέμα, στον Άνω Κορυδαλλό, στον δρόμο που οδηγεί σήμερα προς την περιοχή Σχιστό και κατ' άλλη εκδοχή στην σημερινή πλατεία Ελευθέρου Βενιζέλου πλησίον της πλατείας Ελευθερίας , στην οποία υπήρχαν φυλακές-τόποι κράτησης, όπως δείχνει και το παλιό όνομα της : πλατεία Στρατώνων.

Το γηροκομείο που προαναφέραμε το οποίο είχε αρχίσει να χτίζεται επί κυβερνήσεως Μεταξά, χρησιμοποιήθηκε από τους Γερμανούς σαν χώρος επιτήρησης των Ιταλών αιχμαλώτων , μετά της συνθηκολόγησης της Ιταλίας κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Μετά το τέλος του πολέμου και την αποχώρηση των στρατευμάτων κατοχής, το κατέλαβαν άστεγοι και πρόσφυγες. Κατερειπωμένο στεκόταν μέχρι περίπου το 1972, οπότε και γκρεμίστηκε. Στη δεκαετία του '60 χτίζονται κυρίως μονοκατοικίες με κήπους. Ο Κορυδαλλός την εποχή αυτή είναι μια λαϊκή συνοικία όπως και οι παραπλήσιες περιοχές με μικρά μαγαζιά τροφίμων και δίχως την σημερινή αναπτυσσόμενη αγορά.

Υπάρχουν δε ακόμα αρκετές αλάνες και άχτιστα οικοπέδα, ενώ στην εποχή αυτή που δεν υπάρχει ακόμα τηλεόραση ο κινηματογράφος αποτελεί σημαντικό παράγοντα ψυχαγωγίας και διασκέδασης. Η πόλη διαθέτει, τότε, περίπου 8 κινηματογράφους.

Ο Πειραιάς λόγω του λιμανιού αλλά και των ανθρώπων και των κοινωνικών ομάδων που ζούσαν σε αυτόν, θεωρούνταν μια κατ' εξοχήν λαϊκή περιοχή, όπως και οι συνοικίες και οι παραπλήσιες σε αυτόν πόλεις. Η έκφραση «λαϊκή» φυσικά δεν έχει είναι υποτιμητική και δεν αναφέρεται με άσχημη χροιά και ο σκοπός της δεν είναι προσβλητικός.

Πολλά νέα ρεύματα ξεκίνησαν από την περιοχή αυτή όπως το Ρεμπέτικο που άνθισε και άφησε αναλλοίωτο το στίγμα του στην ελληνική μουσική. Μαζί δε με τις κοινωνικοπολιτικές συγκυρίες άλλαξαν ακόμα και την ελληνική κοινωνία ως ένα βαθμό.

Σίγουρα μέσα από τις μνήμες των μεγαλύτερων σε ηλικία αλλά πολλές φορές και μέσα από τις εικόνες που μας προσφέρονται από τις κινηματογραφικές ταινίες του 1950,60,70 αλλά και του 80 (Λόλα ,Διπλοπενιές , Η Αγνή του Λιμανιού, Καλώς ήρθες Δολάριο, Κόκκινα Φανάρια , Ποτέ την Κυριακή ,Ορατότης Μηδέν κ.α.) βλέπουμε αυτό που αναφέραμε. Κύριο ρόλο παίζει το λιμάνι και γύρω του χτίζονται γειτονιές και προάστια .Το λιμάνι αποτελεί εν τέλει οικονομική καρδιά της περιοχής .



Εικόνα 12 Λιμάνι Πειραιά 1939

Ο Κορυδαλλός αποτελεί ένα από τα πλέον γνωστότερα προάστια της περιοχής του Πειραιώς. Αλλά εδώ υπάρχει το ερώτημα για ποιους λόγους είναι γνωστή σαν περιοχή. Φυσικά όπως γίνεται συνήθως ο Κορυδαλλός στιγματίστηκε για το θεωρητικά αρνητικότερο που έχει : το σωφρονιστικό κατάστημα.

Πολλές φορές, τα μέσα μαζικής ενημέρωσης δεν αναφέρουν καν τις φυλακές παρά την ονομασία της πόλης όπως για παράδειγμα « οι κρατούμενοι μεταφέρθηκαν στον Κορυδαλλό» ταυτίζοντας στην ουσία μια πόλη με ένα και μόνο συγκρότημα κτηρίων. Έτσι στην συλλογική συνείδηση η λέξη Κορυδαλλός παραπέμπει σε σωφρονισμό-τιμωρία-εγκλεισμό άρα σε ένα κέντρο πολλών ανθρώπων που έχουν διαπράξει αξιόποινες πράξεις. Εν πολλοίς σε κάτι δηλαδή πολύ αρνητικό.

Το ερώτημα όμως παραμένει. Αξίζει στην πόλη κάτι τέτοιο και κατά πόσο ισχύει τελικά ότι ο Κορυδαλλός είναι μια πόλη που θα πρέπει να ταυτίζεται με το σωφρονιστικό ίδρυμα.

Όταν αναφέραμε την ιστορία και την μορφολογία της πόλης η αλήθεια είναι ότι δώσαμε ιδιαίτερη προσοχή στο σωφρονιστικό κατάστημα και στο Άσυλο της περιοχής που όπως φάνηκε αναφερθήκαμε εκτενώς .Αλλά ο σύγχρονος Κορυδαλλός είναι πολλά παραπάνω και έτσι θα πρέπει να αντιμετωπίζεται. Σήμερα αποτελεί ίσως το πιο ακμάζον εκ των προαστίων της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά οικονομικά ,οικιστικά κοινωνικά και πολιτισμικά.

Οι παράγοντες είναι αρκετοί από το ενδιαφέρον των τοπικών αρχόντων και των ίδιων των δημοτών μέχρι και η ίδια η δομική ικανότητα της πόλης και η ιστορία της. Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες βέβαια είναι η κεντρικότερη πλατεία του , και θέμα της συγκεκριμένης εργασίας , η Πλατεία Ελευθερίας.

Αν παρατηρήσουμε την πλατεία αυτή καθ' αυτή δεν θα δούμε σήμερα ένα δομικό αριστούργημα που προκαλεί θαυμασμό. Αντιθέτως και ενώ συγγράφεται το εν λόγω δοκίμιο η πλατεία είναι ένα μεγάλο εργοτάξιο ,οπού καθημερινά γίνονται οι απαραίτητες διεργασίες προκειμένου εντός της επόμενης τριετίας να παραδοθεί το Μετρό στο οποίο θα αναφερθούμε παρακάτω μιας και αποτελεί σημαντικό κεφάλαιο τόσο για την πόλη όσο και για την εργασία. Βέβαια και πριν μετατραπεί σε εργοτάξιο Μετρό η πλατεία δεν ήταν αξιομνημόνευτο αρχιτεκτονικό έργο. Αλλά παρόλα ταύτα υπάρχει το εξής παράδοξο. Αποτελεί το κεντρικότερο σημείο του Κορυδαλλού .

Οι πιο πολυσύχναστοι ,από πεζούς δρόμοι που υπάρχει πληθώρα καταστημάτων περνούν δια μέσου αυτής ,και κατά μία έννοια καταλήγουν σε αυτή .Παρακάτω θα αναφερθούμε εμπεριστατωμένα στους δρόμους αυτούς . Επιπλέον σε κοντινή απόσταση είναι ακόμα 3 σημαντικές πλατείες που η κάθε μία

εξυπηρετεί το δικό της μοναδικό σκοπό :Αγίου Γεωργίου-Εθνικής Αντιστάσεως , Παγκόσμιας Ειρήνης ή κατά πιο κοινώς λεγόμενο Μέμου , και η πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου πρώην Στρατώνων.

Σημαντικοί για την περιοχή είναι όμως οι χριστιανικοί ορθόδοξοι ναοί στους οποίους θα αναφερθούμε ευθείς αμέσως. Μάλιστα όπως θα δούμε οι μεν Ταξιάρχες δίνουν το όνομα τους σε έναν από τους προαναφερθέντες σημαντικότετους δρόμους (Ταξιαρχών) ενώ ο ναός του Αγίου Γεωργίου ονοματίζει την πλατεία αλλά τον περιβάλλει και μια περίεργη ιστορική συγκυρία.

2.1: Ιερός Ναός των Παμμεγίστων Ταξιαρχών & Αγίων Ασωμάτων



Εικόνα 13 Θέση Ιερού Ναού Ταξιαρχών

Φυσικά αναφερθήκαμε στην ιστορία των Αγίων Ασωμάτων . Ίσως όμως η πιο σημαντική εκκλησία θα πρέπει να θεωρούνται οι Παμμέγιστοι Ταξιάρχες . Πρόκειται για έναν επιβλητικότατο ναό όπως αρμόζει στους Πολιούχους της πόλης . Θεμελιώθηκε κατά το 1957 και μάλιστα αποτέλεσε σημαντικό ζήτημα της εποχής κρίνοντας ότι η θεμελίωση αυτή έγινε από την τότε πριγκίπισσα Ειρήνη της βασιλικής οικογένειας της Ελλάδος. Παρόλα ταύτα πρέπει να σημειωθεί ότι όλο το εγχείρημα ήταν ιδέα του δημάρχου Αδαμαντίου Αυγουστίδη που ήταν ο θύνηνος στην δημιουργία της ομώνυμου συλλόγου περί ανεγέρσεως του εν λόγω Ιερού Ναού.

Ο σύλλογος αυτός είχε σκοπό να συλλέξει τους απαραίτητους πόρους ώστε να γίνει πράξη η ανέγερση ήδη από το 1955. Η εκκλησία τελείωσε 7 χρόνια αργότερα δηλαδή το 1964 και αποτελεί ενοριακό ναό.

Χτίστηκε πίσω από τον μικρό ναό των αγίων Ασωμάτων που αποτελεί ένα ακόμα προσωνύμιο των Ταξιαρχών. Πριν την ολοκλήρωση του ο ναός στεγαζόταν σε ένα ξύλινο παράπηγμα όπως και οι Ασώματοι. Δύο χρόνια μετά την αποπεράτωση τους και εν μέσω του στρατιωτικού πραξικοπήματος με βασιλικό διάταγμα, οι Ταξιάρχες αναγορεύονται σε Πολιούχους (1969).

Η πιο παλαιά ανάμεσα στις πολλές Εκκλησίες του Κορυδαλλού ωστόσο ,και μια εκ των και από τις αρχαιότερων

σε ολόκληρο το Λεκανοπέδιο της Αττικής είναι ο μικρός Ναός των Αγίων Ασωμάτων (Ταξίαρχες) ο οποίος σώζεται σε πολύ καλή κατάσταση στη Βορειοδυτική πλευρά της ομώνυμης πλατείας και δίπλα στο προαναφερθέντα μεγάλο Ναό των Παμμεγίστων Ταξιαρχών.

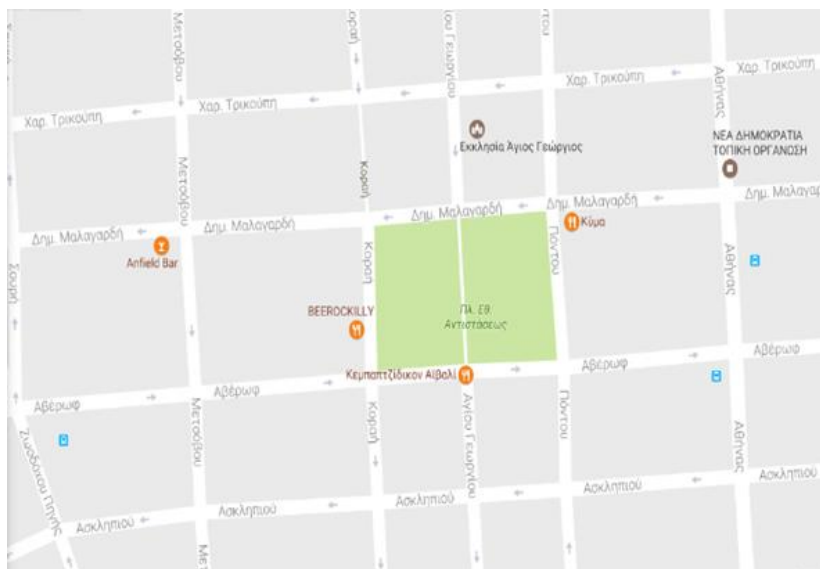
Όπως είπαμε το Εκκλησάκι βρισκόταν μέσα στην τεράστια αγροτική έκταση και ήταν προσφορά των βοσκών της περιοχής καθώς και ότι έδωσε το όνομα στην περιοχή. Μια εκδοχή θέλει το τσιφλίκι αυτή την εποχή να ανήκει στην οικογένεια των Κατζικάρηδων . Αν ευσταθεί η συγκεκριμένη εκδοχή δεν αποκλείεται οι βοσκοί να ήταν στην υπηρεσία της οικογένειας και κατά παραγγελία της να έκτισαν τον ναό. Αλλά αυτό λόγω των ελλιπών ιστορικών μέσων δεν δυνάμεθα να τα γνωρίζουμε. Λογικά εξυπηρετούσε τις θρησκευτικές ανάγκες των ανθρώπων που βρίσκονταν στη δούλεψη της οικογένειας και ήταν οι λεγόμενοι ξωτάρηδες.

Έτσι ονόμαζαν στην εποχή της τουρκοκρατίας τους άκληρους εργάτες της γης (κολίγους), που αποζητούσαν από την καλλιέργεια των τσιφλικιών, μένοντας μόνιμα εκεί και εξαρτημένοι άμεσα από τη δουλειά και από τη στέγη που τους εξασφάλιζε ο μεγαλοκτηματίας.



Εικόνα 14 Ιερός Ναός Ταξιαρχών 2016

2.2: Ο Άγιος Γεώργιος και ο Άγιος Φανούριος



Εικόνα 15 Περιοχή Ιερού Ναού Αγίου Γεωργίου

Σε κοντινή απόσταση από την πλατεία Ελευθερίας δεσπόζει ο ιερός ναός Αγίου Γεωργίου που αποτελεί την μητρόπολη του Κοροδαλλού.

Δεν είναι ακριβής η ημερομηνία απόφασης ανέγερσης του ναού αλλά γνωρίζουμε ότι πρώτη φορά στήθηκε περί το 1927 σε τελείως διαφορετική μορφή από αυτή που ξέρουμε σήμερα. Πρόκειται για ένα ξύλινο και καθόλου εκλεπτυσμένο κτίσμα ακριβώς εκεί που στέκει και σήμερα ο ναός. Η ανέγερση της εκκλησίας ήταν μακροσκελέστατη και διήρκησε σχεδόν 25 χρόνια αφού το 1932 ο τότε Αρχιεπίσκοπος Αθηνών και Πάσης Ελλάδος Χρυσόστομος, έβαλε το θεμέλιο λίθο για την αρχή των εργασιών και ο Ναός αποπερατώνεται το 1957.

Βέβαια η Ελλάδα ζει αρκετές αναταραχές και πολέμους πρωτίστως με το Ελληνοϊταλικό μέτωπο μετά με την Γερμανική κατοχή και την σθεναρή αντίσταση και ύστερα με τον εμφύλιο πόλεμο. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι γειτονιές του Πειραιά βρίθουν από αντιστασιακούς κατά την Γερμανική κατοχή και πληρώνουν ακριβά το γεγονός αυτό.

Αξιομνημόνευτη στιγμή και ταυτόχρονα η πιο λαμπρή σελίδα στην σύγχρονη ιστορία των περιοχών αυτών ήταν η μάχη της Νίκαιας που διεξήχθη από τις 4 μέχρι τις 8 του Μαρτίου του 1944 όπου ένοπλα ελληνικά τμήματα αντιστασιακών καθώς και απλοί πολίτες από την Νίκαια και τις γύρω πόλεις θα βρεθούν αντιμέτωποι με τα γερμανικά στρατεύματα . Οι Γερμανοί ως αντίποινα στις 17 Αυγούστου του ίδιου έτους θα προβούν σε μαζικές εκτελέσεις στα γεγονότα του «Μπλόκου της Κοκκινιάς».

Όλα αυτά φαινομενικά μπορεί να μην έχουν σχέση με τον ναό ,αλλά στην πραγματικότητα υπάρχει σύνδεση αφού μετά το πέρας του Δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, ο εμφύλιος θα διαλύσει τελείως ότι είχε απομείνει όρθιο στα προάστια του Πειραιά. Κορυδαλλός, Νίκαια, Κερατσίνι, Δραπετσώνα αποτελούν κατ' εξοχήν πόλεις που η πλειοψηφία των πολιτών τους είναι Κομμουνιστές αυτή την εποχή και υπάρχουν αναταραχές .Η πλατεία του Αγίου Γεωργίου θα πάρει επίσης το όνομα Εθνικής Αντιστάσεως προς τιμήν των προαναφερθέντων.

Ο ναός μέσω όλων αυτών επι της ουσίας μένει στάσιμος για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Σημαντική πρόοδο γίνεται στις εργασίες από 1950 μέχρι την αποπεράτωση του το 1957 , δηλαδή στην μετεμφυλιακή Ελλάδα που μετρά τις πληγές της.



Εικόνα 16 Ιερός Ναός Αγίου Γεωργίου και Αγίου Φανουρίου

Δημοτικοί άρχοντες κατά την επταετία αυτή που θα καταβάλουν σημαντική προσπάθεια για την αποπεράτωση είναι οι Ιπποκράτης Οδαμπάσογλου και Αδαμάντιος Αυγουστίδης ,που είχε μεριμνήσει και για τον ναό των Ταξιαρχών .Ακόμα και σήμερα παραμένει ενοριακός Ναός .

Άλλο ένα γεγονός που σχετίζεται με τον Άγιο Γεώργιο είναι ότι ακριβώς δίπλα και σε επαφή με την νότια τοιχοποιία του κτίστηκε ο Άγιος Φανούριος . Η εκκλησία αυτή είναι κατά πολύ μεταγενέστερη ,για την ακρίβεια οι εργασίες ξεκίνησαν το 1993 και μετά το πέρας μιας διετίας ο ναός ήταν έτοιμος προς χρήση. Το καλοκαίρι του 2002 τα Ιερά Λείψανα του Μεγαλομάρτυρα Αγίου Γεωργίου του Τροπαιοφόρου που φυλάσσονται στη Μονή του Οσίου Ξενοφώντος, στο Άγιο Όρο μεταφέρθηκαν προς προσκύνημα στον Ναό του Αγίου Γεωργίου, δείγμα του πόσο σημαντικός είναι ο ναός όχι μόνο για την πόλη αλλά και σε εθνικό επίπεδο. Ο Ιερός Ναός της Ζωοδόχου Πηγής

Τελευταίος ναός που θα αναφερθούμε είναι εκείνος της Ζωοδόχου Πηγής στην πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου. Πρόκειται για ένα πανέμορφο παρεκκλήσι το οποίο κτίστηκε ως φόρος τιμής στην χάρη του Θεού από τους κατοίκους της πόλης μετά την έκρηξη των πυρομαχικών στις γερμανικές αποθήκες πολέμου που στεγάζονταν στην πλατεία.

Απ' ότι φαίνεται δεν υπήρχε κανένα θύμα ως εκ τούτου έγινε αυτό το «τάμα». Η έκρηξη έλαβε χώρα τον Απρίλη του 1944 κατά την μέρα εορτασμού της Ζωοδόχου Πηγής εξού και το όνομα του ναού. Το Προσκυνητάρι ανεγέρθηκε στη δεύτερη Δημαρχιακή θητεία του Στέφανου Χρήστου.



Εικόνα 17 Ζωοδόχος Πηγή

Πλατείες:

Οι πλατείες ήταν ανέκαθεν ένας χώρος συνάθροισης και διασκέδασης για τους πολίτες κάθε πόλης ή χωριού. Σε αυτές γίνονται εκδηλώσεις και δράσεις κάθε είδους .

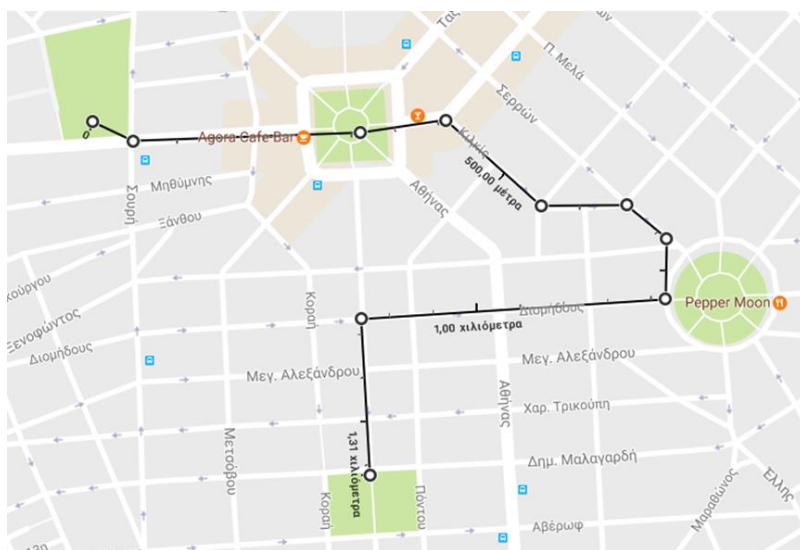
Οι πλατείες είναι βέβαια και ο χώρος που τα παιδιά μπορούν να παίζουν και περνούν ποιοτικό χρόνο με τους φίλους ή τους γονείς τους. Ιδιαίτερα στις σύγχρονες μεγαλουπόλεις όπου τόποι και μέρη για την διασκέδαση ή άθλησης των παιδιών είναι λιγοστά και τα περισσότερα είναι με χρέωση οι πλατείες είναι απαραίτητες μιας και προσφέρουν δωρεάν ψυχαγωγία.

Βέβαια οι πλατείες είχαν και εμπορικό χαρακτήρα μιας και γύρω τους συγκεντρώνονταν καταστήματα και διαμορφώνονταν αγορές .

Πολλές φορές ακόμα λογίζονται ως το κέντρο της πόλης ή του χωριού τόσο από τους ίδιους τους κατοίκους όσο και από τους ξένους που τους είναι άγνωστη η περιοχή . Οι πλατείες λοιπόν έχουν μεγάλη σημασία για την εκάστοτε περιοχή για ψυχαγωγικούς, οικονομικούς και πολλές φορές ιστορικούς λόγους που τους δίνουν ιδιαίτερο χρώμα .

Ο Κορυδαλλός ευτυχί να έχει 4 τέτοιες πλατείες που μάλιστα απέχουν λίγο μεταξύ τους και θεωρούνται κεντρικά σημεία. Οι πλατείες αυτές είναι: η πλατεία Ελευθερίας ,για την οποία γίνεται και η παρούσα εργασία , η πλατεία Παγκόσμιας Ειρήνης ή πλατεία Μέμου ,η πλατεία Εθνικής Αντιστάσεως ή Αγίου Γεωργίου και η πλατεία Ελ . Βενιζέλου ή πλατεία Στρατώνων.

Δεν θα αναφερθούμε ξανά στην ιστορία των πλατειών αλλά στην τωρινή κατάσταση τους αλλά και στον ρόλο που διαδραματίζουν .



Εικόνα 18 Οι 4 πλατείες ενωμένες με μαύρη γραμμή

2.3: Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου

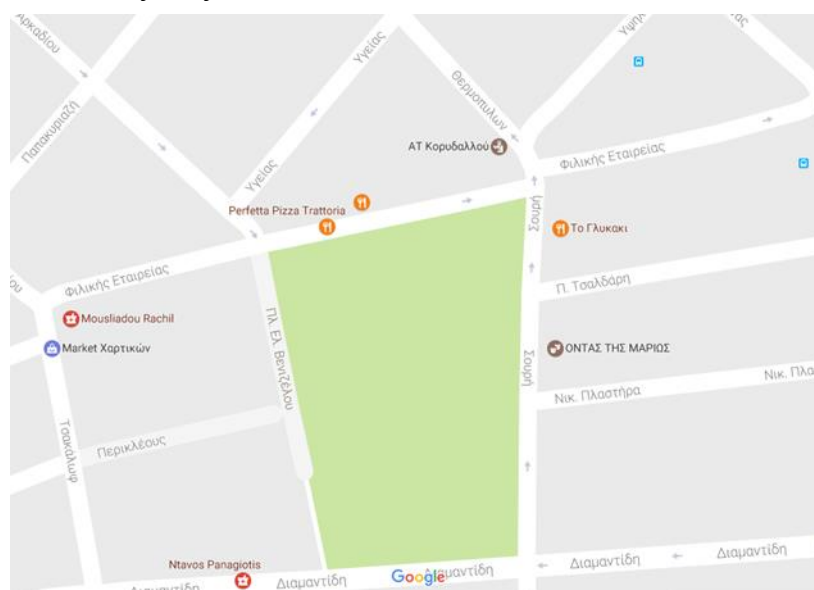
Η πλατεία είναι παραπλήσια της πλατείας Ελευθερίας και ενώνονται με την οδό Δ. Διαμαντίδη .

Η πλατεία είναι αρκετά ευρύχωρη και μεγάλη και καθημερινά προσέρχονται σε αυτή πλείστοι πολίτες συνήθως συνοδεύοντας παιδιά και αυτό διότι εντός της πλατείας υπάρχουν αρκετά παιδικά παιχνίδια διαμορφωμένα σε έναν ενιαίο χώρο (παιδική χαρά) προκειμένου το παιχνίδι να είναι ασφαλές δίχως εξωτερικούς κινδύνους. Στους κινδύνους αυτούς δεν θα αναφερθούμε διότι είναι πολλοί και τη δεδομένη στιγμή η αναφορά σε αυτούς είναι ασήμαντη απλά ενδεικτικά θα αναφέρουμε ότι οι γονείς- κηδεμόνες μπορούν να ελέγχουν καλύτερα τα παιδιά τους και να τα προστατεύουν αν χρειαστεί από κάποιο-ους που θα μπορούσαν να τα βλάψουν .

Η πλατεία αν και είναι κοντά σε αρκετά εμπορικούς δρόμους ,στους οποίους και αναφερθήκαμε , δεν έχει την αίγλη της πλατείας Ελευθερίας και για αρκετά χρόνια δεν υπήρχαν μαγαζιά πέριξ της.

Σήμερα ωστόσο αυτό έχει αλλάξει και βλέπουμε πολλά μαγαζιά εστίασης και ταχυφαγεία να έχουν ανοίξει και μάλιστα να λειτουργούν εύρυθμα αφού απολαμβάνουν την εμπιστοσύνη των πολιτών.

Επι της ουσίας τα μαγαζιά εκμεταλλεύονται το γεγονός της μεγάλης συγκέντρωσης παιδιών και γονέων στην πλατεία .Έτσι οι γονείς μπορούν να απολαμβάνουν τον καφέ τους ενώ τα παιδιά τους παίζουν .



Εικόνα 19 Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου

Ένα άλλο μέτρο που προσφέρει ασφάλεια είναι το αστυνομικό τμήμα που υφίσταται ακριβώς στην πάνω γωνία της πλατείας στην συμβολή των οδών Θερμοπύλων(συνέχεια Σουρή) και Φιλικής εταιρίας.

Εκτός από την παιδική χαρά εντός της πλατείας έχει διαμορφωθεί και ένας χώρος τρεχούμενου νερού με ένα σιντριβάνι ,έναν μικρό καταρράκτη ,και μια γραφική λιμνούλα.

Οι τιμές των ενοικίων και εδώ είναι ανεβασμένες αλλά σε καμία περίπτωση δεν αγγίζουν εκείνα της Ελευθερίας τα οποία είναι υπέρ το δέον ψηλά.

Δεν είναι απίθανο με την έλευση του Μετρό και η πλατεία Ελ. Βενιζέλου να αποτελέσει πόλο έλξης και να αποτελέσει και εκείνη κεντρικό εμπορικό σημείο του Κορυδαλλού. Αλλά μέχρι τότε θα μένει στην «σκιά» της Ελευθερίας κάτι που δεν είναι απαραίτητα κακό εφόσον προτιμάται από πολίτες που θέλουν ησυχία και ηρεμία.

2.4: Πλατεία Παγκόσμιας Ειρήνης

Η πλατεία αυτή ήταν η δεύτερη γνωστότερη στον Κορυδαλλό. Η αλήθεια είναι ότι πάντα γύρω της είχε καταστήματα αλλά για αρκετά χρόνια είχε υποβαθμιστεί. Βασικός λόγος ήταν μάλλον ότι δεν ήταν λειτουργική.

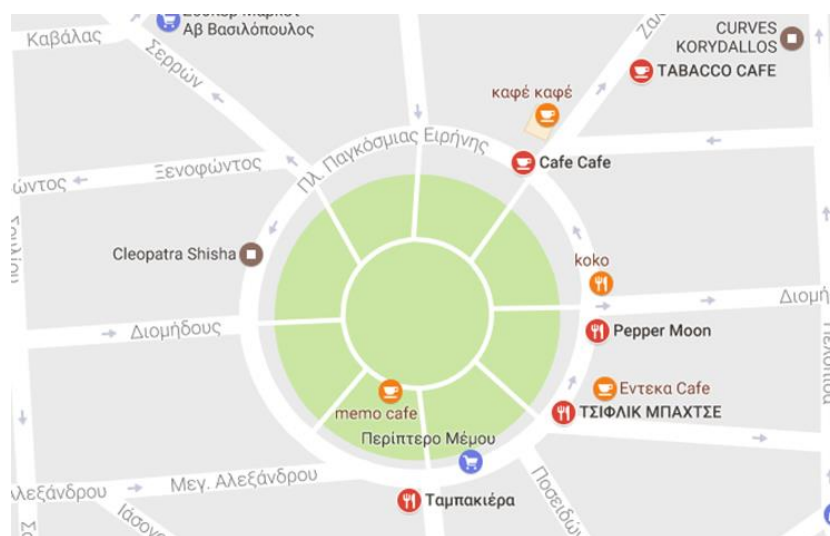
Υπήρχαν ακανόνιστα μεγάλοι κήποι ανα διαστήματα που συχνά γίνονταν χώρος παράνομων δραστηριοτήτων ενώ ο φωτισμός ήταν ελλιπής και πλέον ακατάλληλος κάνοντας την προσπέλαση από την πλατεία δύσκολη ιδιαίτερα μετά το πέρας της ημέρας .

Σήμερα όμως είναι ένα τελείως διαφορετικό τοπίο. Στα τέλη του 2013 αναδομήθηκε και κτίστηκε από την αρχή. 9 μήνες αργότερα δεν θύμιζε σε τίποτα την παλαιά μορφή της και είναι μια σύγχρονη και πλήρως λειτουργική πλατεία που μπορεί να φιλοξενήσει μικρούς και μεγάλους .

Περιμετρικά υπάρχουν χώροι στάθμευσης για αυτοκίνητα τέτοιοι ώστε να μην εμποδίζουν τα εν κινήσει αυτοκίνητα. Όπως έχουμε αναφέρει και πρωτότερα η στάθμευση των οχημάτων αποτελεί ένα μείζων θέμα για τη πόλη ,αλλά πλέον με διάφορους τρόπους γίνεται προσπάθεια για λύση.

Η πλατεία διαθέτει πλέον μια πληθώρα από παιδικά παιχνίδια ειδικά διαμορφωμένα ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια των παιδιών όπως τάπητες και που έχουν αντικαταστήσει το τσιμέντο για αποφυγή ατυχημάτων.

Επιπλέον οι μεγάλοι ανήλιαγοι κήποι έχουν διαμορφωθεί πλήρως και ο φωτισμός αποκαταστάθηκε δημιουργώντας ένα πολύ ωραίο περιβάλλον για τους πολίτες. Υπάρχουν μονοπάτια ανάμεσα στους κήπους που οδηγούν στο κέντρο της πλατείας.



Εικόνα 20 Πλατεία Παγκόσμιας Ειρήνης

Πέριξ της πλατείας σήμερα υπάρχουν πολλά μαγαζιά, κυρίως εστίασης αλλά και η ίδια η πλατεία είναι πολυσύχναστη και άκρως θελκτική για τους κατοίκους. Και εδώ κύριος στόχος είναι οι μεσήλικες και οι άνθρωποι τρίτης ηλικίας και λιγότερο τα νεαρά έφηβα ή λίγο μεγαλύτερα άτομα που προτιμούν την πολυσύχναστη Ελευθερίας με το πλήθος καφετεριών κτλ.

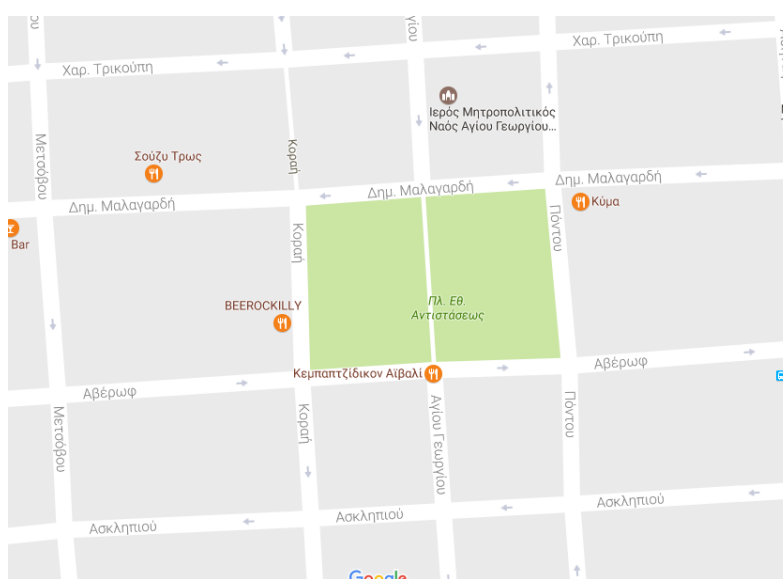
2.5: Πλατεία Εθνικής Αντιστάσεως

Πρόκειται για την πλατεία που είναι απέναντι από τον ιερό ναό του Αγίου Γεωργίου . Είναι αρκετά παλιά και ονομαστή στην περιοχή και αποτελεί πόλο έλξης για τους κατοίκους .

Πρόσφατα έγιναν και σε αυτή έργα ανανέωσης και αλλαγής .Εντός της υπάρχει παιδική χαρά αρκετά μεγάλη για να παίζουν τα μικρά παιδιά .

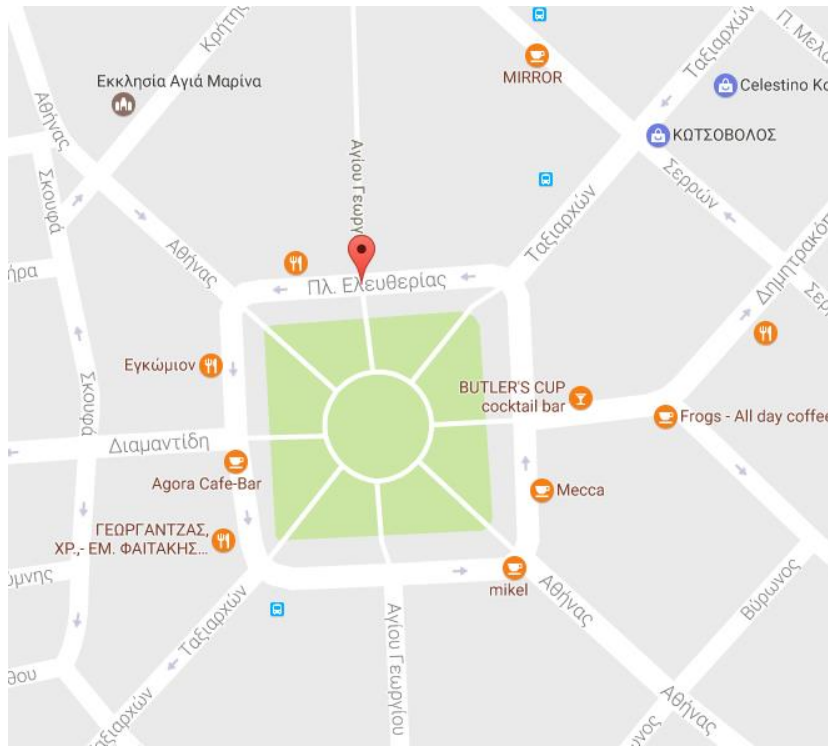
Περιμετρικά υπάρχουν καταστήματα και μάλιστα μερικά μετρούν πολλά χρόνια ζωής και θεωρούνται κατά μία έννοια ιστορικά. Η δημοτική αρχή έχει δώσει το δικαίωμα στα μαγαζιά να βάζουν τραπέζια και πάνω στην πλατεία προκειμένου να μεγαλώνουν την εμπορική τους αξία. Έτσι και γίνεται , και μάλιστα λόγω του αρκετά μεγάλου μεγέθους της δεν έχει δημιουργηθεί πρόβλημα στην διέλευση των πεζών .

Το καλοκαίρι η πλατεία είναι γεμάτη , αφού ο καλός και ζεστός καιρός επιτρέπει την μεγάλη εισροή στην πλατεία. Φυσικά και η εκκλησία αποτελεί έναν παραπάνω λόγο για να υπάρχει κόσμος.



Εικόνα 21 Πλατεία Εθνικής Αντιστάσεως

2.6: Πλατεία Ελευθερίας



Εικόνα 22 Πλατεία Ελευθερίας

Η πιο ονομαστή και σημαντική πλατεία που έχει ο Κορυδαλλός. Η Ελευθερίας την τελευταία τριακονταετία αποτελεί ένα από τα κεντρικότερα σημεία των προαστίων του Πειραιά.

Αν και βρίσκεται ουσιαστικά σε πολύ μικρή απόσταση από τις φυλακές αυτό δεν εμπόδισε καθόλου την ανάπτυξη της. Παλαιότερα πριν την αρχή των έργων για την διέλευση του Μετρό η πλατεία δεν ήταν κάτι εξαιρετικά όμορφο. Η σημασία της προήλθε από το γεγονός ότι πολλά μαγαζιά καφετέριες άνοιξαν αναδεικνύοντάς την .

Ο δρόμος περιμετρικά της πλατείας ήταν στενός και η δημοτική αρχή επέτρεπε στα μαγαζιά να εναποθέτουν τραπέζια πάνω στην πλατεία. Τα πεζοδρόμια απέναντι της ήταν και αυτά στενά και δύσκολα στην προσπέλαση.

Η πλατεία ήταν και είναι επι της ουσίας ένα τετράγωνο που στις άκρες της υπήρχαν μεγάλα σιντριβάνια διαμορφωμένα μέσα σε τριγωνικές λίμνες ενώ υπήρχαν κήποι περιμετρικά με φοίνικες και άλλα φυτά.

Στο κέντρο υπήρχε ένα στρογγυλό παρτέρι ενώ δεν έλειπαν τα παγκάκια και ανισόπεδες διαβάσεις εντός της πλατεία και έργα για άτομα με κινητικά προβλήματα. Βέβαια αυτές συχνά γίνονταν πιο σύντομος δρόμος για δικυκλιστές που ήθελαν να

περάσουν κατά μήκος την πλατεία και όχι να κάνουν το γύρω ,διακινδυνεύοντας πολλές φορές την σωματική ακεραιότητα την δική τους αλλά και των πεζών που ήταν στην πλατεία.

Ο περιβάλλοντας χώρος της πλατείας κατά καιρούς ανανεώνονταν και γίνονταν αναβαθμίσεις και αλλαγές στην μορφολογία της αλλά στο σχήμα δεν υπήρξε κάποια σημαντική μεταβολή .

Σήμερα τα μαγαζιά είναι περισσότερα παρά ποτέ αλλά δεν συναντούμε παθογένειες του παρελθόντος. Μαζί με τα έργα για το Μετρό που εξελίσσονται ραγδαίως αναπλάστηκαν και τα πεζοδρόμια στην ευρύτερη περιοχή , όπως αναφέραμε και πρωτύτερα στο τμήμα για τις οδικές αρτηρίες .

Και απέναντι από την πλατεία όμως έγινε ανάπλαση έτσι ώστε σήμερα όχι μόνο χωρούν αρκετά τραπέζια αλλά και η διάβαση να είναι πάρα πολύ καλή . Έχουν δε τοποθετηθεί ειδικές πλάκες που βοηθούν τους ανθρώπους με προβλήματα όρασης να βρίσκουν τον δρόμο και να είναι ασφαλείς ενώ υπάρχουν και ράμπες για τα αναπηρικά αμαξίδια και καρότσια τις οποίες όμως χρησιμοποιούν κατά κόρων οι οδηγοί μοτοσικλετών παραβιάζοντας το νόμο και σταθμεύοντας πάνω στα πεζοδρόμια αδιαφορώντας για τους συνανθρώπους τους .

Έτσι παρόλο που έχει μελετηθεί πλήρως και αναδομηθεί έτσι ώστε να είναι φιλικό προς τον πεζό το όλο πεζοδρομιακό σύστημα δημιουργούνται ζητήματα όπως αυτά που αναφέραμε.

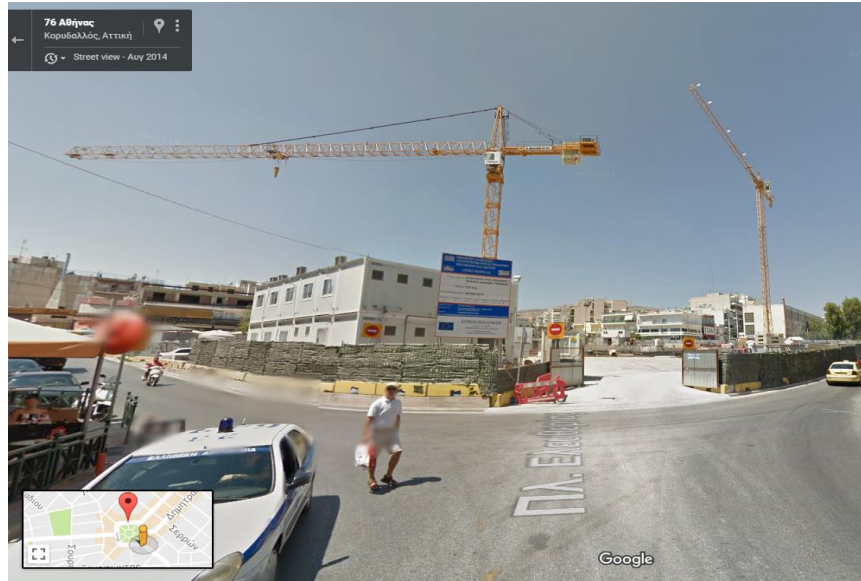
Πάντως σε αντίθεση με του οδηγούς οι ιδιοκτήτες σέβονται απόλυτα τις ράμπες αυτές και δεν τις παρεμποδίζουν . Το οδικό δίκτυο επίσης έχει αναμορφωθεί και πλέον όχι μόνο δεν είναι στενό αλλά πλέον η διέλευση είναι απλή και δίχως κανέναν πρόβλημα .

Τα καταστήματα έχουν αυξηθεί όσο ποτέ άλλοτε και φυσικά αυτό φέρνει αρκετά μεγάλη εμπορική κίνηση. Τα ενοίκια βέβαια έχουν αυξηθεί και αυτά υπέρμετρα ενδεικτικά της κατάστασης που αναφέραμε.

Καθημερινά χιλιάδες κόσμου καταφτάνει στην πλατεία για διασκέδαση και ψώνια. Βέβαια το γεγονός αυτό της υπέρ το δέον κίνησης στερεί από τους κατοίκους την ησυχία και την ηρεμία που είναι τόσο απαραίτητη καθώς καμία ώρα της ημέρας δεν είναι άδεια η πλατεία. Έτσι το να μένει κανείς πλησίον της αποτελεί ριψοκίνδυνη επιλογή καθώς υπάρχει και πρόβλημα στην στάθμευση .

Σήμερα η πλατεία δεν υφίσταται διότι γίνονται οι προαναφερθείσες διεργασίες για το Μετρό που σύντομα θα είναι έτοιμο. Η κατάσταση ωστόσο που επικρατεί τώρα είναι σαφώς καλύτερη από εκείνη πριν λίγα χρόνια ακόμα και αν δεν υπάρχει απτή πλατεία που μπορούν άνθρωποι να καθίσουν.

Αλλά το καλό μπορεί να γίνει ακόμα καλύτερο και η παρούσα εργασία στην συνέχεια της θα παρουσιάσει μερικούς τρόπους και μερικές ιδέες πάνω σε αυτό.



Εικόνα 23 Έργα Μετρό στην Πλατεία Ελευθερίας (2017)

Κεφάλαιο 3: Σχέδια

Στο παρόν κεφάλαιο θα κατατεθούν τα σχέδια τα οποία δημιουργήθηκαν για την εργασία .Σε αυτά θα παρατεθούν σχεδιαστικά οι πλατείες οι δρόμοι κατοικίες και υποδομές στην ευρύτερη περιοχή.

Σε αυτό το σχέδιο εμφανίζονται οι τρεις πλατείες :Στρατώνα¹ , Ελευθερίας και Παγκόσμιας Ειρήνης. Όπως εξηγήσαμε και στο προηγούμενο κεφάλαιο κάθε μία αποτελούν κέντρα σύναξης για τον τοπικό και όχι μόνο πληθυσμό. Μεταξύ τους ενώνονται με οδικό δίκτυο το οποίο έχει ανανεωθεί και διαμορφωθεί τα τελευταία χρόνια έτσι ώστε να είναι καλύτερο για τους πολίτες την διέλευση και την ασφάλεια τους.

Στο παρόν τμήμα της εργασίας θα προσπαθούμε να σκιαγραφήσουμε το γενικό περιβάλλον που κυριαρχεί στην περιοχή των τριών πλατειών.

Στην πλατεία Στρατώνα που αποτελεί και την βορινότερη από τις τρεις , τα τελευταία χρόνια δεν υπήρχε μεγάλη εμπορική ανάπτυξη. Δεν υπήρχαν πολλά μαγαζιά αγοράς ρούχων ή άλλων ειδών. Υπήρχαν λιγοστά καταστήματα εστίασης τα οποία όμως ήταν σε παρακμή. Γύρω από την πλατεία υπήρχαν κατά κύριο λόγο κατοικίες . Συστηματικά τα εναπομείναντα μαγαζιά έκλειναν με αποτέλεσμα μέχρι το 2013 να μην υπάρχει σχεδόν τίποτα και η μόνες επιχειρήσεις με συνέχεια να είναι ένα τοπικό κατάστημα με είδη γρήγορου φαγητού , ένα γυμναστήριο και ένα φαρμακείο (θα ανατεθεί σχέδιο με την ακριβή θέση των φαρμακείων στην περιοχή που εξετάζουμε διότι είναι αρκετά σε αριθμό) και ένα πρατήριο άρτου . Σε κοντινή απόσταση για την ακρίβεια στην βορειοανατολική γωνία της πλατείας υπάρχει εδώ και αρκετά χρόνια το τοπικό αστυνομικό τμήμα επί της

¹ Η πλατεία Στρατώνος είναι γνωστή και με το όνομα Ελευθερίου Βενιζέλου, όπως και η πλατεία Παγκόσμιας Ειρήνης ως Μέμου. Στο κείμενο θα αναφέρονται και με τα δύο ονόματα προς αποφυγήν συνεχούς και κουραστικής επαναλήψεως

συμβολής της οδού Θερμοπύλων και Φιλικής εταιρίας .



Εικόνα 24 Πλατείες

Από το 2013 και έπειτα όμως στην ανατολική πλευρά της πλατείας επί της οδού Σουρή άρχισαν να ανοίγουν εκ νέου καταστήματα και καφετέριες. Σήμερα δεν είναι πάνω από 5 αλλά είναι πόλος έλξης για αρκετούς πολίτες που όμως είναι μεγαλύτερης ηλικίας και δεν επιθυμούν την φασαρία που υπάρχει στην πλατεία Ελευθερίας.

Τα καταστήματα αυτά δεν στερούνται πολυτέλειας ή κάποιας άλλης ικανότητας από εκείνα των κοντινών πλατειών και συστηματικά ίσως αρχίσουν να εμφανίζονται ακόμα περισσότερα.

Στάσεις λεωφορείων δεν υπάρχουν πάνω στην πλατεία αλλά ούτε στους δρόμους γύρω από αυτή αλλά υπάρχουν σε κοντινή απόσταση . Η κοντινότερη είναι επί της οδού Σουρή στο νοτιότερα της πλατείας . Πάνω στην πλατεία η στάθμευση είναι σχετικά ευκολότερη απ' ότι στην υπόλοιπη περιοχή καθώς υπάρχει ο απαραίτητος χώρος.



Εικόνα 25 Οδικό Δίκτυο

Πριν περάσουμε στην δεύτερη πλατεία θα πρέπει να αναφερθεί ότι εντός της πλατείας Ελ. Βενιζέλου υπάρχει ένα μικρό παρεκκλήσι ενώ σε μια απόσταση σχεδόν ίση μεταξύ των δύο πλατειών στο βόρειο τμήμα τους υπάρχει ο Ιερός Ναός Αγίας Μαρίνας επί της οδού Κρήτης και Αθηνάς ,όπως φαίνεται στο παρακάτω σχέδιο.

Η δεύτερη πλατεία στην σειρά είναι η πλατεία Ελευθερίας η οποία ενώνεται με την Στρατώνος μέσω της οδού Διαμαντίδη η οποία συνεχίζει και μετά την ελευθερίας ως προέκταση της. Στο δρόμο αυτό υπήρχαν μαγαζιά και υπηρεσίες με περισσότερο χρηστικό χαρακτήρα στοχεύοντας στην τοπική κυρίως κοινωνία. Παλαιότερα υπήρχε και καφετέρια αλλά μια πυρκαγιά την έκαψε ολοσχερώς. Στο τέλος του δρόμου συναντά κανείς τα έργα του μετρό αλλά και τις καφετέριες και τα ταχυφαγεία . Κάποιες από τις καφετέριες μετρούν πάνω από 2 δεκαετίες ζωής και αποτελούν σήμα κατατεθέν .

Ο ακριβής αριθμός των καφετεριών θα ήταν σχετικά αδύνατος στην αναγραφή γιατί πολλά νέα καταστήματα ανοίγουν αυξάνοντας τον. Πάντως μόνο καφετέριες ή μέρη που μπορεί κάποιος να προμηθευτεί καφέ σε πακέτο εύκολα ξεπερνούν τις 10 . Ανάμεσα σε αυτές είναι και μεγάλες εταιρίες του χώρου. Κάτι ανάλογο συμβαίνει και με το φαγητό . Γύρω από την υπάρχουν αρκετές επιλογές στο είδος του φαγητού. Δεν υπάρχουν όμως μεγάλα ,ακριβά και πολυτελή εστιατόρια. Απαντώνται εκείνα που πωλούν φτηνότερο πιο γρήγορο και πιο πρόχειρο φαγητό . Πλέον υπάρχουν πάνω στην πλατεία 2 υπερκαταστήματα τροφίμων , 2 πρατήρια άρτου, μία τράπεζα , και άλλα μαγαζιά λιανικού εμπορίου. Τράπεζες μπορεί να βρει ο επισκέπτης και στις κοντινές οδούς ,ειδικά στην οδό Ταξιαρχών, Σερρών και Παύλου Μελά. Οι τράπεζες αυτές αποτελούν

υποκαταστήματα διαφόρων τραπεζικών ομίλων που καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα επιλογών.



Εικόνα 26 Ιεροί ναοί

Η πλατεία δεν έχει αλλάξει δραματικά τον τρόπο ζωής της. Ποτέ τις τελευταίες δεκαετίες δεν αποτελούσε ανενεργό κομμάτι της πόλης . Εξωτερικά έχει αλλάξει άρδην αφού την δεδομένη στιγμή δεν υφίσταται πλατεία αλλά ένα τεράστιο εργοτάξιο κατασκευής μετρό. Παλαιότερα υπήρχε μια αρκετά μεγάλη πλατεία όπως την αναλύσαμε σε προηγούμενο κεφάλαιο αλλά τα πεζοδρόμια ήταν στενά και δύσκολα προσπελάσιμα αφού τα μαγαζιά χρησιμοποιούσαν το μέγιστο του χώρου τόσο πάνω στο πεζοδρόμιο όσο και εντός της πλατείας . Σήμερα αυτό έχει αλλάξει. Πλέον τα πεζοδρόμια είναι μεγάλα και τόσο οι μαγαζάτορες όσο και οι πεζοί είναι ευχαριστημένοι διότι οι μεν δεν χάνουν την πελατεία αλλά μπορούν να ελέγχουν καλύτερα , αλλά και οι πεζοί πλέον μπορούν να χρησιμοποιούν .

Συγκοινωνία υπάρχει και μάλιστα σε εκτεταμένο επίπεδο με έως τώρα να υπάρχουν 5 διαφορετικές γραμμές αστική συγκοινωνίας , στις οποίες θα προστεθούν κατά πάσα πιθανότητα και άλλες όταν δοθεί σε χρήση το μετρό . Βέβαια ένα από τα πλέον σημαντικά ζητήματα όπως έχουμε αναφέρει σε



Εικόνα 27 Χώροι Σταύθμευσης

πρότερο κεφάλαιο της εργασίας είναι η στάθμευση . Αυτή είναι ένα από τα πλέον μεγαλύτερα προβλήματα ,διότι λόγω της αυξημένης επισκεψιμότητας οι θέσεις για στάθμευση Ι.Χ είναι λίγες εως ελάχιστες. Αυτός είναι και ο λόγος που έστρεψε ιδιώτες να δημιουργήσουν χώρους στάθμευσης επί πληρωμή .Το παρόν φαίνεται στο παρακάτω σχέδιο. Οι χώροι αυτοί κοστολογούν συνήθως με την ώρα και κάποιοι από αυτούς είναι επίγειοι ενώ κάποιοι υπόγειοι . Οι χώροι αυτοί ,αν και είναι αρκετά ακριβοί είναι ένας ακόμη λόγος που κάνει τους πολίτες των γύρω περιοχών να επισκεφτούν την αγορά της πλατείας.

Τα καταστήματα καθημερινά σφύζουν από ζωή . Μπορεί η αγοραστική δύναμη να έχει πέσει τα τελευταία χρόνια και τα καταστήματα λιανικού εμπορίου να έχουν μειώσει κατά πολύ τα κέρδη τους αλλά κίνηση υπάρχει και μάλιστα αρκετή. Ακόμα και να μην είναι σε θέση πια το αγοραστικό κοινό να αγοράζει δίνοντας μεγάλα ποσά , έστω και με την υπάρχουσα κατάσταση υπάρχει η δυνατότητα ανάπτυξης. Εκείνες που φαίνεται να είναι ακλόνητες και ακμάζουσες είναι οι καφετέριες που έτσι και αλλιώς είναι το μεγάλο πλεονέκτημα της περιοχής ώστε να μαγνητίζει κόσμο. Ο σχετικά φτηνός καφές σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη αλλά και η έμφυτη τάση του Έλληνα αποτελεί εφελτήριο για την ανάπτυξη των καταστημάτων αυτών.

Τα σχολεία σε κοντινή απόσταση είναι ένας λόγος που οι καφετέριες δουλεύουν και το πρωί και το βράδυ. Μάλιστα όπως φαίνεται και στο παρακάτω σχέδιο εκπαιδευτικές μονάδες υπάρχουν σε πολύ μικρή απόσταση. Τα νεαρά άτομα ανέκαθεν ήταν στοχευμένη ομάδα για τους επιχειρηματίες σχεδόν σε όλα τα είδη του εμπορίου. Έτσι και στην συγκεκριμένη περίπτωση αυτά που αναφέρονται ως νεανικά κοινά είναι υπεύθυνα για την αύξηση του αριθμού των μαγαζιών εστίασης.

Στο παρόν σχέδιο φαίνεται ότι σε πολύ κοντινή απόσταση από την πλατεία ελευθερίας υπάρχουν δύο μονάδες .Πιο συγκεκριμένα επί της οδού αγίου Γεωργίου υπάρχουν δύο νηπιαγωγεία το 13ο και το 17ο χωρητικότητας 55 νηπίων, πάνω



Εικόνα 28 Σχολικές μονάδες

στο πλακόστρωτο δρόμο ενώ στο νότιο μέρος την πλατείας υπάρχουν επίσης το 1ο και το 3ο Γυμνάσιο συνολικής χωρητικότητας 324 παιδιών στην ίδια οδό.

Σχολικές μονάδες συναντούμε επίσης και επι της οδού Σερρών και στην οδό Ψαρών ,και συγκεκριμένα στην πρώτη είναι το 18ο Δημοτικό σχολείο και το 22ο νηπιαγωγείο με 370 περίπου παιδιά και νήπια ενώ στην οδό Ψαρών είναι το 2ο Γυμνάσιο .Τέλος εντός του σχεδίου φαίνεται και το σχολείο επί της οδού Κουμουνδούρου το οποίο είναι 2ο Δημοτικό σχολείο. Όλα τα σχολεία και τα νηπιαγωγεία ανήκουν στον Κορυδαλλό.

Βέβαια όπως προελέχθει στην περιοχή υπάρχουν πλείστα φαρμακεία λόγω των αναγκών της περιοχής. Διότι εκτός από εμπορικός κόμβος η πλατεία αποτελεί και τόπο κατοικίας χιλιάδων ανθρώπων που μένουν σε πολυκατοικίες και μονοκατοικίες ,πολλοί εξ αυτών δεκαετίες προτού ανέβει η αξία της περιοχής . Επίσης στο δεύτερο σχέδιο που θα παρατεθεί αμέσως μετά θα εμφανιστούν οι κοινωνικές δομές κοινωνικής πρόνοιας.



Εικόνα 29 Κοινωνικές Δομές

Όπως φαίνεται τα φαρμακεία είναι αρκετά και σε σχετικά κοντινές αποστάσεις μεταξύ τους μιας και από την ελευθερίας η πλατεία Παγκόσμιας Ειρήνης δεν απέχει πάνω από ένα



Εικόνα 30 Φαρμακεία

χιλιόμετρο. Όμοια και η πλατεία Στρατώνος . Γενικά τα δέκα φαρμακεία αποτελούν ασφάλεια για τους πολίτες που ξέρουν ότι ακόμα και χωρίς μέσο μεταφοράς θα βρουν ανοιχτό κάποιο , σε περίπτωση ανάγκης.

Στο παρόν σχέδιο αναφέρονται οι κοινωνικές δομές πρόνοιας . Αλλά επειδή αυτός ο όρος είναι αρκετά γενικός και συγκεκριμένος θα αναφέρουμε επισταμένως τι είναι η κάθε μία και ποιον σκοπό επιτελεί . Η πρώτη είναι επί της οδού Διαμαντίδη ακριβώς απέναντι από την πλατεία Στρατώνος και αποτελεί το 2ο Κέντρο Ανοιχτής Προστασίας Ηλικιωμένων (Κ.Α.Π.Η) .Ίδιας φύσης κέντρο είναι και επί της οδού Καβάλας (3ο Κ.Α.Π.Η) και σκοπός τους είναι η συντροφικότητα και η ομαδοποίηση των ανθρώπων τρίτης ηλικίας. Προαναφέραμε ότι στην πλατεία Ελ. Βενιζέλου σπυδούν άνθρωποι μεγαλύτερων ηλικιών που προφανώς υπάρχει σχέση με την ύπαρξη του κέντρου. Η Τρίτη δομή στην Μεγάλου Αλεξάνδρου ,δρόμο που οδηγεί στην πλατεία Μέμου είναι ένα Κέντρο Ψυχικής Υγείας (ΚΨΥ) οπού πολίτες του Κορυδαλλού μπορούν να λαμβάνουν ψυχολογική φροντίδα και υποστήριξη εάν αυτό χρειαστεί .Οι δομές όπως είναι φανερό είναι σχετικά απομακρυσμένες από την πλατεία Ελευθερίας προς τις άλλες δύο πλατείες .

Όπως αναφέραμε δημιουργήσαμε ένα σχέδιο στο οποίο φαίνεται ποιες είναι οι κατοικίες γύρω από την πλατεία Ελευθερίας.



Εικόνα 29 Μονοκατοικίες

Όπως φαίνεται δεν είναι λίγες οι μονοκατοικίες στην περιοχή παρόλο την ραγδαία αύξηση της κατασκευής πολυκατοικιών τις προηγούμενες δεκαετίες. Αν παρατηρηθεί καλά το σχέδιο φαίνεται ότι οι μονοκατοικίες εμφανίζονται η μία κοντά στην άλλη ή η μια δίπλα στην άλλη. Ίσως και αυτός είναι ο λόγος της ύπαρξής τους, δηλαδή ότι είναι πολύ μικρά σε έκταση οικόπεδα στα οποία δεν θα μπορούσε να κτιστεί μια

πολυκατοικία στο κάθε ένα ξεχωριστά αλλά θα χρειάζονταν τουλάχιστον δυο οικόπεδα. Στην συμβολή των οδών Σερρών και Κρήτης είναι ίσως το πιο γνωστό κτίριο-μονοκατοικία του Κορυδαλλού. Πρόκειται για ένα νεοκλασικό αρχοντικό που δομήθηκε κατά το 1931 και για αρκετά χρόνια αποτελούσε οικία, αργότερα μετατράπηκε σε μαιευτήριο ,ύστερα ξανά σε οικία και τις τελευταίες τρεις δεκαετίες αποτελεί κατάστημα που σχετίζεται με την εστίαση.

Στο παρακάτω σχέδιο εμφανίζεται η χωροταξική κατανομή των πολυκατοικιών στην περιοχή γύρω από την πλατεία .



Εικόνα 32 Πολυκατοικίες

Όπως είναι φανερό ,ως σύγχρονη μεγαλούπολη ο Κορυδαλλός στερείται πνεύμονες οξυγόνου. Δεν υπάρχουν πολλοί χώροι πρασίνου. Ακόμα και στις πλατείες όταν αναφερόμαστε σε πράσινο δεν εννοούμε κάποιο είδος πάρκου όπως ανάλογα υπάρχουν στην Νίκαια ή στο Χαϊδάρι αλλά κάποια παρτέρια ή λίγα δέντρα και λουλούδια που υπάρχουν εκεί για καλλωπιστικούς κυρίως λόγους. Όπως φαίνεται και στο παρακάτω σχέδιο στις πλατείες υπάρχει κάποιο είδος βλάστησης αλλά κατά τα άλλα τα δέντρα υπάρχουν μόνο στα πεζοδρόμια , αλλά επίσης για καλλωπισμό.



Εικόνα 33 Χώροι Χλωρίδας

Η τρίτη και τελευταία πλατεία που επιλέξαμε να ασχοληθούμε είναι η πλατεία Παγκόσμιας Ειρήνης . Πρόκειται για μια στρογγυλή πλατεία που βρίσκεται νοτιότερα των άλλων δύο. Έχει και αυτή πλούσια ιστορία . Παλαιότερα αποτελούσε και εκείνη κόμβο ενώ υπήρχαν αρκετά μαγαζιά εστίασης. Για περίπου 2 δεκαετίες όμως είχε παρακμάσει. Μερικά χρόνια πριν , όπως ήδη έχουμε αναφέρει όμως στα πλαίσια των έργων που έγιναν στην ευρύτερη περιοχή η πλατεία αναδημιουργήθηκε εξ αρχής όπως και οι δρόμοι τα πεζοδρόμια.

Σήμερα έχουν ανοίξει καινούργια μαγαζιά που μάλιστα φαίνεται να προτιμώνται από το κοινό και δεν είναι απίθανο στα επόμενα χρόνια η πλατεία να ξαναβρεί την αίγλη που είχε στερηθεί.

Η διάβαση όπως και στην Ελευθερίας πλέον είναι εύκολη και άνετη δίχως προβλήματα μιας και τα πεζοδρόμια είναι αρκετά πλατιά και καλοφτιαγμένα μη θυμίζοντας σε τίποτα το παρελθόν. Το ίδιο και με τις θέσεις στάθμευσης ,όπου πλέον υπάρχουν πάνω στην πλατεία και η διέλευση των οχημάτων γίνεται απροβλημάτιστα. Τέλος από θέμα συγκοινωνίας δυστυχώς δεν υπάρχει κάτι διαθέσιμο ούτε λεωφορεία ούτε κάποιο άλλο μέσο. Βέβαια στην κοντινή οδό Αθηνάς υπάρχει αρκετά καλή συγκοινωνία που μπορεί ο κάθε πολίτης να προμηθευτεί .

Κεφάλαιο 4: Μετρό

Το μετρό αποτελεί ένα από τα κυριότερα μέσα μαζικής μεταφοράς στις σύγχρονες μεγαλουπόλεις. Σχεδόν κάθε πρωτεύουσα στην Ευρώπη έχει εδώ και δεκαετίες τη συγκεκριμένη δυνατότητα μεταφοράς. Δια μέσω του μετρό μπορούν να ενώνονται απομακρυσμένες περιοχές γρήγορα σε λίγα λεπτά μέσα από ένα δίκτυο σιδηροδρόμων και υποσταθμών σε σημεία κλειδιά που φυσικά εναρμονίζονται με τις ανάγκες των πολιτών.

Απώτερος όμως σκοπός είναι να μειωθεί σταδιακά η χρήση των ιδιωτικών ,μη επαγγελματικών αυτοκινήτων δημιουργώντας μεγαλύτερη ευκολία στην κίνηση και στους δρόμους , λιγότερους αέριους ρύπους βοηθώντας και το περιβάλλον, μικρότερη ενεργειακή κατανάλωση αλλά και φυσικά μείωση σε θόρυβο και περισσότερο ελεύθερο χώρο εφόσον τα αμάξια θα είναι σαφώς λιγότερα για την διέλευση πεζών αλλά και μικρών τροχοφόρων όπως τα ποδήλατα.

Ίσως το γνωστότερο Μετρό στον κόσμο είναι εκείνο του Λονδίνου γνωστό και με τα ονόματα «Underground» («Υπόγειος») και « The Tube» (« Ο Σωλήνας»). Μάλιστα είναι και το αρχαιότερο καθώς η πρώτη εκδοχή του λειτούργησε τον Ιανουάριο του 1863. Σήμερα καλύπτει περίπου 400 χιλιόμετρα και εξυπηρετεί 1 και πλέον δις ανθρώπους ετησίως.

Εικόνα 33 Χάρτης Μετρό Λονδίνου (παλαιότερο)

Με την έννοια μετρό δεν εννοούμε μόνο τους υπόγειους σιδηρόδρομους αλλά και τους επίγειους. Η λέξη είναι γαλλική δανεισμένη από την αντίστοιχη αρχαιοελληνική , και μεταφράζεται ως Μητροπολιτικός Σιδηρόδρομος.

Ο πλέον μεγαλύτερος χιλιομετρικά είναι εκείνος της Σεούλ στην Νότια Κορέα που καλύπτει κοντά στα 1000 χιλιόμετρα απόσταση, ενώ 2,5 δις άνθρωποι μετακινούνται ετησίως.

Βέβαια και αυτός ο τεράστιος αριθμός ανθρώπων ωχριά έναντι στα 3 δις επιβάτες που χρησιμοποιούν το μετρό του Τόκιο της Ιαπωνίας κάθε χρόνο, καθιστώντας το έτσι το πιο πολυπληθές μέσο στον πλανήτη.

Στην κατάταξη με τα μεγαλύτερα χιλιομετρικά αλλά και κατά πληθυσμό μετρό δεσπόζουν εκτός από της Σεούλ ,του Τόκιο επίσης του Πεκίνο , της Σαγκάης και της επαρχίας Γκουάνγκτζου στην Κίνα. Όπως είναι φανερό στην Ασία και μάλιστα στις χώρες της Άπω Ανατολής η χρήση του

σιδηρόδρομου είναι εκτεταμένη και συνεχείς αναδεικνύοντας το ως το πλέον σημαντικό μέσο.

Την λίστα συμπληρώνουν εκτός από το προαναφερθέν Λονδίνο , το Παρίσι, η Μόσχα, η Μαδρίτη και στην άλλη μεριά του Ατλαντικού το μετρό της Νέας Υόρκης. Το μετρό της αμερικανικής μεγαλούπολης είναι και εκείνο με το μεγαλύτερο αριθμό υποσταθμών (421).

Τα έσοδα από την εκμετάλλευση των σιδηροδρόμων λοιπόν κατά πως φαίνεται πρέπει να είναι υψηλά και κερδοφόρα². Μάλιστα επι πρωθυπουργίας Μ. Θάτσερ στην Μεγάλη Βρετανία την δεκαετία του 80 όταν η κυβέρνηση της θέλησε να ιδιωτικοποιήσει τους σιδηρόδρομους οι αντιδράσεις ήταν σφοδρές ακόμα και από βουλευτές του ίδιου του Συντηρητικού Κόμματος ,ένας εκ των οποίων την κατηγόρησε ότι «πουλάει τα ασημικά του κράτους» μια ρήση που χρησιμοποιείται ακόμα και σήμερα για αντίστοιχες περιπτώσεις . Τα 10,4 δις Λίρες με αναγωγή σε ευρώ είναι περίπου 12,2 δις. Τα ποσά είναι δυσθεώρητα και προκαλούν δέος. Ας σημειωθεί ότι τα 4,8 δις είναι από τους απαραίτητους δασμούς (Fares) και τα μισά από αυτά είναι από επιχορηγήσεις του κράτους (Grants).Αυτή η σημείωση θα είναι χρήσιμη παρακάτω όταν θα αναφερθούμε στο ελληνικό οικονομικό ζήτημα του μετρό. Τα στοιχεία που παρατίθενται προέρχονται από την Υπηρεσία Μεταφορών Λονδίνου (ελεύθερη του: «Transport For London») που υπάγεται στο Βρετανικό κράτος

Σύμφωνα όμως με έρευνα που έκανε η ΣΤΑΣΥ (Σταθερές Συγκοινωνίες Α. Ε) ο ελληνικός μητροπολιτικός σιδηρόδρομος δηλαδή το μετρό ,ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος Αθηνών-Πειραιώς γνωστότερος ως «Ηλεκτρικός» (Η.Σ.Α.Π) αλλά και το Τραμ αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα επιχειρήσεων που αιμορραγούν έχοντας μεγάλες «τρύπες» στον προϋπολογισμό τους σταθερά τα τελευταία χρόνια.

Ας δούμε όμως λίγο πιο σφαιρικά το ελληνικό παράδειγμα.

Στην Ελλάδα μονάχα η Αθήνα έχει σιδηροδρομικό δίκτυο εντός πόλης. Στην Θεσσαλονίκη γίνονται προσπάθειες αποπεράτωσης του αλλά οι διεργασίες είναι μακρόχρονες τόσο που πλέον η συγκεκριμένη γραμμή έχει καταντήσει να αποτελεί αστεϊσμό για τους Θεσσαλονικείς.

Η Αθήνα έχει σιδηρόδρομο από το 1869 και πιο συγκεκριμένα την Γραμμή 1. Σήμερα υπάρχουν τρεις γραμμές 1,2,3 που η κάθε μία απεικονίζεται με ένα διαφορετικό χρώμα :

² Πλήρη στοιχεία εσόδων-εξόδων στον σύνδεσμο: <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/how-we-work/how-we-are-funded>

Γραμμή 1(Γ1) με πράσινο χρώμα , Γραμμή 2 με κόκκινο χρώμα (Γ2) και Γραμμή 3 με Γαλάζιο χρώμα (Γ3).

Οι γραμμές διακλαδώνονται έτσι ώστε να μπορεί ο επιβάτης να μεταβαίνει από τον ένα συρμό στον άλλο προκειμένου να διευκολύνεται. Έτσι σε συγκεκριμένους σταθμούς μπορεί να αλλάξει μέσο και να μετεβιβασθεί από μετρό σε ΗΣΑΠ και το αντίστροφο.

Σήμερα αριθμούνται 64 σταθμοί και στις 3 γραμμές ,κάποιες εκ των οποίων είναι κοινές όπως αναφέραμε .Μέσα στο 2017 και αν φυσικά τηρηθούν τα χρονοδιαγράμματα θα παραδοθούν, πέντε νέοι υποσταθμοί εκ των οποίων και αυτός του Κορυδαλλού που θα εξηγήσουμε την σημασία του παρακάτω.

Η ιστορία του σιδηροδρόμου είναι αρκετά μακροσκελής και ξεκινάει το 1855 οπότε ο τότε πρωθυπουργός και γνωστότατος πολιτικός άνδρας ο Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος θα καταθέσει νομοσχέδιο για την σιδηροδρομική ένωση μεταξύ Πειραιώς και Αθηνών. Δεκατέσσερα χρόνια αργότερα δηλαδή το 1869 δίνεται προς χρήση . Με το πέρασμα των δεκαετιών θα γίνουν πολλές αλλαγές και επεκτάσεις . Αυτά ισχύουν για την Γραμμή 1.

Το 1991 θα ξεκινήσει εκ νέου η διαδικασία για την αναδοχή της κατασκευής για την δημιουργία άλλων 2 γραμμών ,τις οποίες προαναφέραμε. Την διεύθυνση για την δημιουργία του έργου είχε η «Αττικό Μετρό» εταιρία που ήταν δημοσίου συμφέροντος .Τελικά για την κατασκευή επιλέχθηκε η «Ολυμπιακό Μετρό» οπότε ξεκίνησε την κατασκευή στα τέλη του 1992 με χρονοδιάγραμμα τον Δεκέμβρη του 1999 κάτι που δεν τηρήθηκε λόγω προβλημάτων που προέκυψαν κυρίως στην ηλεκτροδότηση.

Το έργο αν και αρχικά είχε προγραμματιστεί βάσει μελέτης να παραδοθεί σύσσωμο και ολοκληρωμένο τελικά κάτι τέτοιο στάθηκε αδύνατο. Στις αρχές του 2000 εγκαινιάζονται τμήματα νέων γραμμών και πιο συγκεκριμένα το Σεπόλια –Σύνταγμα (Γ2) και το Σύνταγμα-Εθνικής Αντιστάσεως (Γ3). Την ίδια εποχή η χώρα προετοιμάζεται για τους επικείμενους Ολυμπιακούς Αγώνες «Αθήνα 2004» με πλήθος νέων έργων να δημιουργούνται σε όλο το λεκανοπέδιο της Αττικής.

Το επιβατικό κοινό θα συρρεύσει για να απολαύσει την τότε νέα καινοτομία που θα άλλαζε την καθημερινότητα του. Το μετρό έχει διαφημισθεί και οι τότε πολιτικές ηγεσίες , και όχι άδικα όπως φάνηκε εκ του αποτελέσματος, «διαφήμισαν» το εν λόγω έργο σαν απαρχή μιας νέας πραγματικότητας στις αστικές συγκοινωνίες, και σαν κάτι εντελώς νέο που μπορεί να ήταν συνέχεια των γραμμών του ΗΣΑΠ ,αλλά δεν θα είχε καμία απολύτως σχέση μαζί του ούτε οπτικά ούτε ουσιαστικά.

Εδώ επισημάνουμε ότι το μετρό δεν αποτελούσαν κάτι ξένο μόνο για την ευκολία που προσέφερε την ταχύτητα του και όσα αναφέραμε πριν αλλά και γιατί οι υποσταθμοί του δεν θύμιζαν σε τίποτα εκείνους του ΗΣΑΠ οι οποίοι ήταν ,πριν από την αναμόρφωση που υπέστησαν πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες ,σε πολύ άσχημη κατάσταση τόσο όσο αναφορά την συντήρηση και την φύλαξη όσο και την καθαριότητα . Το 2004 λίγο πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες το μετρό ενώθηκε με το αεροδρόμιο για τις ανάγκες κατά κύριο λόγο των τουριστών. Και το αεροδρόμιο μετρούσε λίγα χρόνια «ζωής» και όντας υπερσύγχρονο για την εποχή ήταν απαραίτητη αυτή η ένωση και για την εικόνα της πρωτεύουσας αλλά και για ουσιαστικότερους λόγους ευκολίας μετακίνησης.

Έκτοτε οι σταθμοί όλο και αυξάνονται και μάλιστα πρόσφατα ανακοινώθηκε από την υπάρχουσα κυβέρνηση και τέταρτη γραμμή με χρώμα πορτοκαλί (Γ4). Το 2017 αναμένεται να παραδοθούν και άλλοι σταθμοί όπως αναφέραμε ,κάτι που θα γίνεται σταδιακά μέχρι το 2019 ίσως και αργότερα.

Στόχος είναι να είναι δυνατή η άμεση ένωση του λιμανιού του Πειραιά με το αεροδρόμιο προκειμένου οι εκατομμύρια τουρίστες που επισκέπτονται την Ελλάδα να μην υποστούν καμία ταλαιπωρία κατά την μετακίνηση τους αλλά και η εύκολη μετακίνηση των γηγενών .

Σήμερα το μετρό των Αθηνών εξυπηρετεί περίπου 300 χιλιάδες ανθρώπους ημερησίως επισήμως . Κατά πάσα πιθανότητα καταμετρώνται εκείνοι που ακυρώνουν εισιτήριο και έχουν κάρτα σε ισχύ, αλλά και εκείνοι που νομίμως δεν έχουν εισιτήριο όπως τα άτομα με ειδικές ικανότητες/ανάγκες (Α.με.Α³) .



Εικόνα 30 Χάρτης Μετρό (παρόν)

³ Α.με.Α :Άτομα με αναπηρίες

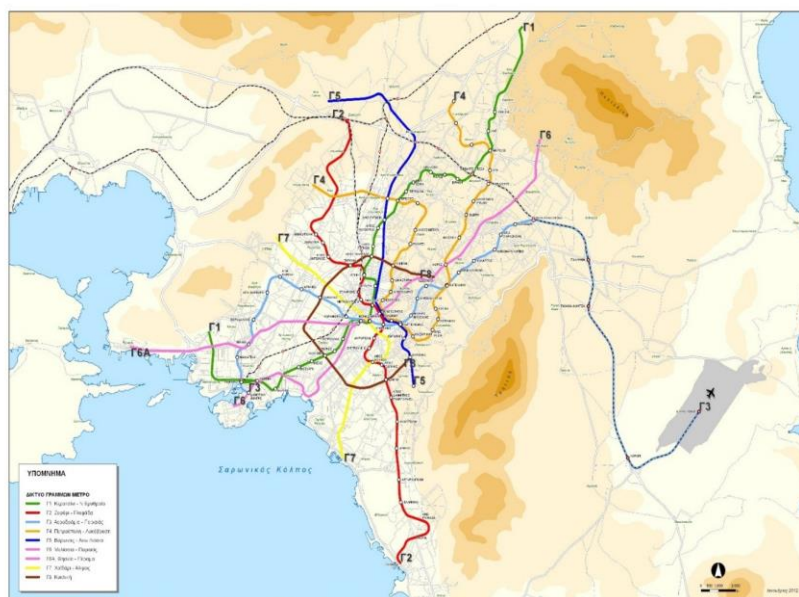
Εν πολλοίς μάλλον στον αριθμό δεν πρέπει να συμπεριλαμβάνονται οι επιβάτες άνευ εισιτηρίου. Ίσως να μην είναι υπερβολή να δηλώσουμε ότι μπορεί οι «πραγματικοί» επιβάτες να είναι και διπλάσιοι των επίσημων αναφερθέντων . Αυτό το γεγονός όμως δεν είμαστε σε θέση να το γνωρίζουμε ,και αναφέρεται ως φαινόμενο του παρόβουνου, στις θεωρητικές επιστήμες ,οπού είναι γνωστή μονάχα μια πτυχή του ζητήματος ενώ υπάρχει ένα αρκετά μεγάλο κομμάτι που παραμένει άγνωστο. Παρόλα αυτά ο αριθμός επιβατών είναι σίγουρα μεγαλύτερος των 300 χιλιάδων ημερησίως .

Εδώ να υπογραμμιστεί βέβαια ότι το μετρό δεν ενώνει όλες τις περιοχές αλλά κατά κύριο λόγο εκείνες του κέντρου και των κοντινών συνοικιών.

Συνολικά ο σιδηρόδρομος δεν ξεπερνά σε μέγεθος τα 80 χιλιόμετρα. Παρακάτω έχουν παρατεθεί χάρτες με την υπάρχουσα κατάσταση αλλά και την μελλοντική μορφή που θα έχει.

Εδώ να αναφέρουμε ότι οι Γραμμές 5 6 είναι μελλοντικά σχέδια που με την παρούσα οικονομική κατάσταση και τα μειωμένα κονδύλια που υπάρχουν σε όλους τους τομείς της κοινωνικής και δημόσιας ζωής δύσκολα θα πραγματοποιηθούν σε λιγότερο από μια δεκαετία.

Και φυσικά αυτοί οι υπολογισμοί είναι αρκετά θετικοί . Τα έργα είχαν κωλυσιεργήσει ήδη λόγω ενός από τα πιο γνωστά σκάνδαλα που συνέβησαν τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα που είχε σχέση με χρηματισμούς για αναθέσεις σε γνωστή εταιρία γερμανικών συμφερόντων που ήταν από τους υπεργολάβους του έργου.



Εικόνα 31 Χάρτης Μετρό (μελλοντικός)

Σήμερα το μετρό είναι ένα μέσο που χρησιμοποιείται και λειτουργεί κανονικά και μάλιστα με αυστηρούς κανόνες που τηρούνται στο μεγαλύτερο ποσοστό τους. Υπάρχουν ειδικές ομάδες φύλαξης από καταρτισμένο προσωπικό , η καθαριότητα γίνεται από συνεργεία σε τακτά χρονικά διαστήματα υπάρχουν σχεδόν παντού κάμερες ασφαλείας (CCTV) για μεγαλύτερη ασφάλεια όπως και συντήρηση σε όλους τους τομείς .

Γενικά δεν υπάρχει τομέας που να μην μπορεί να ανταγωνιστεί το Αθηναϊκό μετρό τα αντίστοιχα των Ευρωπαϊκών χωρών και να μην είναι τουλάχιστον ισότιμο ή και καλύτερο.

Στο μόνο που φαίνεται να χωλαίνει όπως αναφέραμε και παραπάνω είναι τα έσοδα. Και όλα αυτά την ώρα που ο αριθμός των επιβατών αυξάνεται.

ΣΤΑΣΥ			
ΕΣΟΔΑ ΠΟΥ ΕΙΣΠΡΑΞΕ Η ΣΤΑΣΥ ΑΠΟ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΣΤΑ ΕΚΔΟΤΗΡΙΑ ΤΗΣ			
σε εκατ. ευρώ	α' τρίμηνο 2015	α' τρίμηνο 2014	Διαφορά%
ΠΩΛΗΣΕΙΣ			
ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	20,75	28,62	-27,50
ΚΑΡΤΩΝ	16,9	12,35	36,84
ΣΥΝΟΛΟ	37,67	40,78	-7,63
ΕΣΟΔΑ ΠΟΥ ΑΠΟΔΟΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΣΤΑΣΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΑΣΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΚΑΤΑΝΟΜΗ			
σε εκατ. ευρώ	α' τρίμηνο 2015	α' τρίμηνο 2014	Διαφορά%
ΠΩΛΗΣΕΙΣ			
ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	14,3	20,91	-31,61
ΚΑΡΤΩΝ	11,8	10,52	12,17
ΣΥΝΟΛΟ	26,1	31,46	-17,04

Εικόνα 32 Οικονομικός πίνακας εσόδων ΣΤΑΣΥ

⁴Όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα τα έσοδα είναι μειωμένα από το 2013 στο 2014 αν και έστω και οριακά οι επιβάτες είναι περισσότεροι. Το γεγονός της κρατικής επιχορήγησης μπορεί να είναι σημαντικό αλλά και πάλι τα σχεδόν 10 εκατομμύρια ευρώ ζημιά είναι αρκετά μεγάλη για τα ελληνικά δεδομένα, διότι αντικατοπτρίζουν το 1/14 των συνολικών εσόδων. Η σύγκριση με τα έσοδα που αναφέρονται στο Βρετανικό μετρό δεν είναι αναγκαία για να γίνει αντιληπτή η διαφορά.

Επιπλέον όπως φαίνεται και στον πίνακα αλλά το επισημάνουμε και πρωτύτερα το μετρό εξυπηρετεί ένα τεράστιο όγκο πολιτών καθημερινά, που ύστερα από αναγωγή φτάνουν τα 107 εκατομμύρια ετησίως .

Σαφώς να επισημάνουμε ότι οι τιμές που βλέπουμε είναι με εισιτήριο μικρότερο σε τιμή αυτού που υπάρχει σήμερα(1.4 έναντι 1.2) και μάλιστα με γενναία διαφορά των 0,20 λεπτών του ευρώ.

⁴ ΣΤΑΣΥ είναι ο ενιαίος φορέας Σταθερών Συγκοινωνιών που ιδρύθηκε το 2011

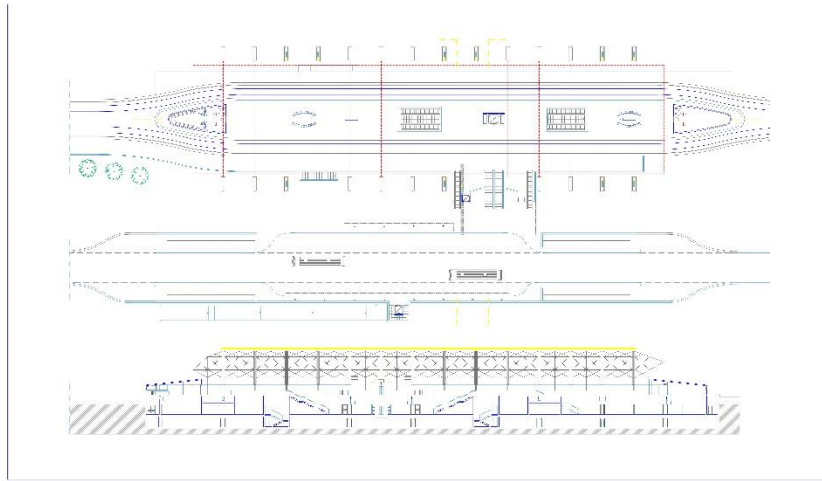
Στον παραπάνω πίνακα φαίνεται αυτή η πτώση των εσόδων από το πρώτο τρίμηνο του 14 σε εκείνο το 15. Το ίδιο συμβαίνει και το 16 όπου τα έσοδα πέφτουν και άλλο ενώ για το 2017 οι προβλέψεις είναι υπερβολικά δυσοίωνες .

Το φαινόμενο αυτό μπορεί να εξηγηθεί με την προαναφερθείσα οικονομική κατάσταση και την αδυναμία των πολιτών να ανταπεξέλθουν τόσο στα εισιτήρια που είναι στο 1,4 ευρώ, τιμή αρκετά μεγάλη συγκριτικά με τα ημερομίσθια στην Ελλάδα αλλά κατά πολύ μικρότερη εκείνων του εξωτερικού όπως του Λονδίνου που δεν είναι ενιαίο όπως εδώ(με συγκεκριμένο χρονικό όριο βέβαια) αλλά κλιμακούμενο ανάλογα την απόσταση και τον συρμό, αλλά και στις κάρτες απεριορίστων διαδρομών που επίσης είναι αρκετά ακριβές αλλά κατά πολύ φτηνότερες από τις αντίστοιχες του εξωτερικού επίσης που είναι όμως ανάλογες του κόστους ζωής των χωρών. Υπό αυτό το πρίσμα λοιπόν να μεν ο επιβάτης στο ελληνικό μετρό δίνει λιγότερα αλλά συγκριτικά με την απόσταση και το κόστος ζωής δίνει περισσότερα.

Έτσι οδηγούμαστε μαθηματικά στο φαινόμενο της «λαθρεπιβίβασης». Οι «λαθρεπιβάτες» αν μπορούν να χαρακτηριστούν έτσι είναι μεν «δικαιολογημένοι» αλλά δεν παύουν να αποτελούν ένα πολύ σημαντικό πρόβλημα το οποίο υποτίθεται ότι θα μειωθεί με την χρήση της ηλεκτρονικής κάρτας και ηλεκτρονικού εισιτηρίου, αλλά όπως αναφέραμε όλα αυτά σε μελλοντική φάση.

Προς το παρόν οι υπολογισμοί της ΣΤΑΣΥ θέλουν τα έξοδα να εκτοξεύονται στα 180 εκατομμύρια ευρώ ενώ τα έσοδα να υποχωρούν στα 120 με θετικές προσεγγίσεις.

4.1 :Μετρό στον Κορυδαλλό



Εικόνα 33 Σχέδιο μετρό

Ένας από τους επόμενους υποσταθμούς που έχει προγραμματιστεί να παραδοθεί εντός του 2017 είναι εκείνος του Κορυδαλλού . Αυτός θα βρίσκεται στην πλατεία Ελευθερίας εξού και τα έργα ανάπλασης που γίνονται στην ευρύτερη περιοχή.

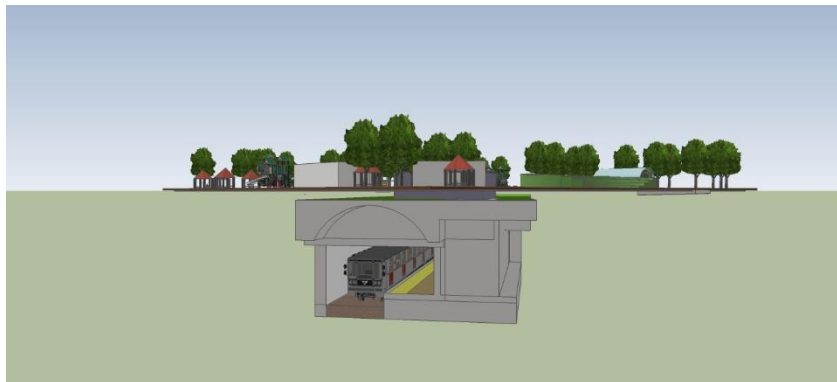
Σε προηγούμενα κεφάλαια αναρτήθηκαν φωτογραφίες για την πρότερη κατάσταση της πλατείας και αυτής της εικόνας που υπάρχει τώρα.

Η ανάγκη για την δημιουργία γραμμών υπήρχε εδώ και πολλά χρόνια και ακόμα είναι έντονη. Τα οφέλη είναι διττά . Από την μία οικονομικής φύσης και από την άλλη χωροταξικά-οικιστικά.

Στον οικονομικό τομέα ο Κορυδαλλός ,όπως αναφέραμε αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους και σημαντικότερους εμπορικούς κόμβους των προαστίων του Πειραιά .

Καθημερινά σπεύδουν στην περιοχή χιλιάδες άνθρωποι για διασκέδαση και αγορές. Κατά κύριο λόγο το κέντρο της «αγοράς» είναι η πλατεία Ελευθερίας και οι γύρω δρόμοι που δίνουν ζωή στην υπόλοιπη πόλη μέσω της εμπορικής αξίας.

Το κοινό της περιοχής όμως δεν μπορεί να ξεπερνά τις 150 με 200 χιλιάδες πολίτες. Εδώ συνυπολογίζουμε και τις διπλανές στον Κορυδαλλό πόλεις όπως είναι η κατά πολύ πολυπληθέστερη Νίκαια, το Κερατσίνι ,το Πέραμα και άλλες. Ο αριθμός αυτός δεν είναι τυχαίος αλλά βασισμένος στους πληθυσμούς των πόλεων αλλά και στην προσβασιμότητα που αυτοί οι πολίτες έχουν στην πλατεία.



Εικόνα 34 Τομή πλατεία-μετρό

Θεωρητικά με την έλευση του μετρό πολίτες πέραν αυτών των περιοχών θα μπορούν να έρχονται στην πόλη, πράγμα που συνεπάγεται περισσότερα έσοδα. Η αλήθεια είναι ότι το κύριο στοιχείο εσόδων της πόλης είναι η διασκέδαση σύμφωνα με μια πρόχειρη εικόνα που μπορεί να εκλάβει κανείς παρατηρώντας την περιοχή γύρω από την πλατεία.



Εικόνα 35 Τομή Πλατεία-μετρό

Πιο συγκεκριμένα οι καφετέριες ,τα νυχτερινά κέντρα ,τα ταχυφαγεία και γενικότερα καταστήματα εστίασης είναι τα

πλέον δημοφιλέστερα και αγαπητά με αποτέλεσμα να απαντώνται συνεχώς με πολύ μεγαλύτερη συχνότητα σε σχέση με καταστήματα πώλησης ρούχων για παράδειγμα .

Με πρόχειρους υπολογισμούς γύρω από την πλατεία μπορούμε να μετρήσουμε τουλάχιστον 15 καφετέριες και ταχυφαγεία που το κάθε ένα μπορεί να εξυπηρετήσει το λιγότερο 30 ανθρώπους. Το φαινόμενο αυτό πιο συχνά συναντάται σε τουριστικές περιοχές και νησιά με τέτοια συχνότητα αλλά και σε

άλλες περιοχές στην Αθήνα που κυριαρχεί η ίδια εμπορική λειτουργία διασκέδασης όπως το Μπουρνάζι .

Δεδομένο είναι μιας πλατεία γεμάτη από κόσμο θα φέρει έσοδα και μάλιστα έσοδα τα οποία τα έχει ανάγκη η πόλη. Θεωρητικά λοιπόν μεγαλύτερο κοινό μεγαλύτερα έσοδα για τα καταστήματα , για τους ιδιοκτήτες , για το δήμο και το κράτος.

Ας κάνουμε μια μελλοντική υπόθεση πάνω σε αυτό το πλάνο. Σαφέστατα η αυξημένη εμπορική κίνηση ενός μεγάλου όγκου κοινού θα οδηγήσει σε νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες όπως καταστήματα ρουχισμού ή εστίασης. Επομένως τα καταστήματα που είναι άδεια την δεδομένη χρονική στιγμή σύντομα θα γίνουν επιχειρήσεις .

Οι νέες επιχειρήσεις θα χρειαστούν νέους εργαζομένους, που θα βοηθούσε να ήταν από την περιοχή ώστε τα κατάσταση να αποκτήσει μια σταθερή αγοραστική κοινότητα που θα είναι γηγενής. Το φαινόμενο αυτό εφαρμόζεται κατά κόρων σε μαγαζιά που στοχεύουν σε νεανικές ηλικίες , που δεν είναι αναγκαίο μόνο να εκφράζουν ένα ρεύμα για παράδειγμα μουσικής ή μόδας ,γενικά δηλαδή να έχουν ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα αλλά πρέπει και με το ανθρώπινο δυναμικό τους να προσελκύσουν τον πελάτη. Και ο καλύτερος και γρηγορότερος τρόπος είναι οι εργαζόμενοι να είναι από την περιοχή ώστε οι τυχόν φίλοι και γνωστοί τους να προτιμήσουν το ένα μαγαζί έναντι του άλλου αποσπώντας το συγκριτικό πλεονέκτημα.

Νέες επιχειρήσεις λοιπόν σημαίνει νέες θέσεις εργασίας για ντόπιο κατά κύριο λόγο πληθυσμό. Έστω και επιδερμικά καταπολεμάτε η ανεργία σε αυτή και στις γύρω περιοχές , κάτι που είναι απόλυτα αναγκαίο.

Τα προάστια του Πειραιά όπως και της Αθήνας έχουν υποστεί τεράστιες απώλειες κατά την οικονομική κρίση που υφίσταται η χώρα την τελευταία δεκαετία με αποτέλεσμα ένα μεγάλο μέρος του εργατικού δυναμικού να είναι ανενεργό ή να δουλεύει χωρίς τις απαραίτητες συνθήκες , προνόμια και υποχρεώσεις.

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οδηγήσει στην οικονομική δυσλειτουργία του πληθυσμού. Με άλλα πιο απλά λόγια μπορεί η πλατεία να είναι πλήρης τώρα από κόσμο αλλά αυτό δεν συνεπάγεται ότι αφήνει τα απαραίτητα έσοδα ο κόσμος αυτός λόγω της οικονομικής ανικανότητας. Στόχος είναι σαφώς περισσότερος κόσμος που όμως θα αφήνει περισσότερα λεφτά.

Επιπλέον τα έσοδα από την φορολογία για το κράτος θα είναι εξίσου σημαντικά μέσα από την αύξηση της πελατείας ιδιαίτερα εφόσον τα καταστήματα δουλεύουν εύρυθμα. Αλλά και ο δήμος θα κερδίζει μέσω της ενοικίασης των πεζοδρομίων αλλά

και των τελών που καλούνται να πληρώσουν όλοι οι πολίτες ανεξάρτητα αν είναι καταστήματα ή ιδιώτες.

Ωφελούμενοι όμως θα είναι και οι κάτοχοι ακινήτων στη περιοχή αφού θα μπορούν να αυξήσουν τις τιμές σε ενοίκια και πωλητήρια, άρα μεγαλύτερο εισόδημα για εκείνους και τις οικογένειες τους που ως επι το πλείστων θα επιστρέφει ανταποδοτικά στην πόλη , αλλά και θα υπάρχει μεγαλύτερος ανταγωνισμός στις επιχειρήσεις αλλά μικρότερη προσφορά σε σπίτια καταστήματα κτλ. Η ανιούσα τιμολόγηση αυτή σαφώς θα φέρει επιπλέον έσοδα στο κράτος μέσω της φορολογίας αν και εφόσον γίνει ορθά η καταβολή τους.

Σε δεύτερο επίπεδο στα οικιστικά ζητήματα ,θα μειωθεί δραματικά η ηχορύπανση λόγω της μείωσης των αυτοκινήτων και όχι μόνο. Η διέλευση θα είναι πιο εύκολη και η στάθμευση πιο καλά οργανωμένη διευκολύνοντας και τους κατοίκους της πόλης που δεινοπαθούν με το συγκεκριμένο ζήτημα . Η ανάπλαση και ο υποσταθμός θα χαρίσουν ομορφιά και ξεχωριστή εικόνα στην πόλη ,τόσο λόγω της πλατείας που αναπλάθεται όσο και του εσωτερικού του υποσταθμού .

Περιβαλλοντολογικά οι αέριοι ρύποι θα μειωθούν εφόσον τα Ι.Χ δεν θα είναι άμεσα απαραίτητα . Φυσικά η ασφάλεια της περιοχής θα είναι αυξημένη και σε περίπτωση ανάγκης δεν θα υπάρχει κυκλοφοριακό πρόβλημα που την δεδομένη στιγμή ανα τακτά χρονικά διαστήματα εμφανίζεται.

Τα αποτελέσματα αυτά φυσικά δεν είναι ενδημικά μόνο για τον Κορυδαλλό. Κάτι ανάλογο δεν είναι καθόλου απίθανο να συμβεί και στην σαφώς πιο υποβαθμισμένη Νίκαια και στην αντίστοιχη στάση του μετρό εκείνη του ιερού μητροπολιτικού ναού Αγίου Νικολάου.

Όλα αυτά τα σενάρια όμως είναι υποθετικά , και στηρίζονται σε δεδομένα γεγονότων σε αντίστοιχες περιοχές που δημιουργήθηκαν υποσταθμοί μετρό. Δεν υπάρχει κάποια βεβαιότητα ότι θα γίνουν πράξη και στον Κορυδαλλό παρά μόνο ελπίδα. Αυτό θα φανεί σε βάθος χρόνου που συνήθως σε αυτές τις περιπτώσεις είναι τα 3 με 5 χρόνια, εως ότου οι πολίτες να ενσωματώσουν στην ζωή τους την ύπαρξη του μετρό.

Και δεν πρέπει να λησμονάται ότι όλες οι υποθέσεις που έγιναν είχαν θετικό πρόσημο . Διότι όσο πιθανό είναι να φέρει καλά πράγματα για τη πόλη η έλευση του μετρό άλλο τόσο υπάρχει πιθανότητα να προκαλέσει και αρνητικά όπως ο υπερπληθυσμός στην γύρω περιοχή, αλλοίωση της όψης και της τωρινής της μορφής, αυξημένη επικινδυνότητα για τυχόν εγκληματικές ή τρομοκρατικές ενέργειες , παραοικονομία ή διάφορα άλλα φαινόμενα .

Άσχετα εν τέλει με τις συνέπειες είτε είναι θετικές είτε αρνητικές ή ανάμεικτες το μετρό θα επιδράσει και θα αλλάξει την περιοχή σε πολλά επίπεδα τόσο μορφολογικά όσο θα επιδράσει και στην ζωή των κατοίκων.

Κεφάλαιο 5: Όψεις (παροντικές και μελλοντικές)

Στο παρόν τμήμα τις εργασίας θα αναρτηθούν οι όψεις που δημιουργήθηκαν , τόσο οι παροντικές όσο και αυτές που προτείνουμε εμείς.

Στην παρούσα κατάσταση τα κτήρια δεν έχουν καμία ομοιομορφία σχεδόν σε κανένα τομέα . Όπως φαίνεται στις παρακάτω εικόνες η χρωματολογία των κτηρίων είναι διαφορετικά καθώς , υπάρχει και υψομετρική διαφορά ανάμεσα στα κτήρια. Στις ταράτσες των κτηρίων δεσπόζουν ηλεκτρονικές-ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις κεραιών τηλεόρασης και δορυφορικών πιάτων. Σε συγκεκριμένο ταχυφαγείο υπάρχει και μια αρκετά ογκώδης καμινάδα. Οι προαναφερθείσες κεραιές είναι κατανεμημένες τυχαίως , ανάλογα πάντα με τις ανάγκες που υπάρχει σε κάθε σπίτι ή κατάστημα.



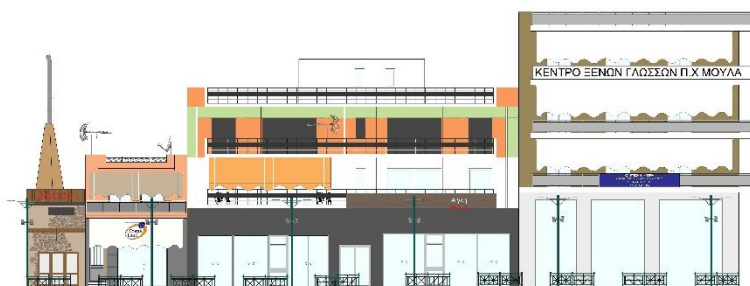
Εικόνα 36 Όψεις

Ένα άλλο χαρακτηριστικό της παροντικής κατάστασης είναι ότι υπάρχουν εξωτερικές σωληνώσεις και εγκαταστάσεις ψύξης –θέρμανσης (air condition)στην πρόσοψη των κτηρίων , που όπως και οι κεραιές είναι σε τυχαία κατανομή , και πάλι ανάλογα τις θερμαντικές ανάγκες του εκάστοτε διαμερίσματος και καταστήματος.



Εικόνα 41 Όψεις

Το ίδιο μοτίβο εμφανίζεται και στις τέντες. Αλλού υπάρχουν και αλλού λάμπουν δια της απουσίας τους. Κάτι που όμως μπορεί να εξηγηθεί για δύο λόγους κυρίως. Αφενός την παλαιότητα των κτηρίων, άρα και την πιθανή μη ύπαρξη καταστατικού που να ορίζει την μορφολογία, την χρωματική απόχρωση αλλά και την αναγκαστική ύπαρξη. Και αφετέρου την υπαρκτή και σαφέστατη διαφορά μεγέθους ανάμεσα στα μπαλκόνια εκάστοτε κτηρίου αφού άλλου υπάρχουν και αλλού



Εικόνα 42 Όψεις

όχι ενώ δεν λείπουν και οι τζαμαρίες.

Το πιο προφανές ωστόσο είναι η ύπαρξη, για την ακρίβεια η υπερπληθώρα, ταμπελών, αφισών και διακριτικών για διαφημιστικούς σκοπούς από μαγαζιά και ιδιώτες σχεδόν σε όλο τον περίβολο της πλατείας. Προφανώς η αισθητική αλλοίωση αυτή, δημιουργεί αρνητική εντύπωση, ειδικά κατά τις βραδινές ώρες, όπου κάποιες από αυτές φωτίζονται και μάλιστα άναρχα.

Ζήτημα προκύπτει επίσης και με την εξωτερική εμφάνιση ενός τοπικού εστιατορίου όπου είναι καλυμμένο με πέτρα. Αυτή η πέτρα θα αφαιρεθεί και θα σοβαντιστεί ώστε να περαστεί εν τέλει με λευκό μάρμαρο .



Εικόνα 43 Όψεις

Ένα επίσης πρόβλημα εμφανίζεται στην ύπαρξη τοιχογραφιών για εικαστικούς σκοπούς που όμως αφενός είναι παράνομοι μιας και στερούνται οποιαδήποτε άδειας δημοτικής αρχής , αλλά αφετέρου πολλά από αυτά δεν αποτελούν καν καλλιτεχνικά δημιουργήματα. Το είδος αυτής της τέχνης του δρόμου απαντάται πολύ συχνά στις περιοχές των Δυτικών προαστίων και μπορούμε χοντρικά να την χωρίσουμε σε δύο είδη . Το μεν πρώτο είναι το γνωστό graffiti που όντως αποτελεί τις περισσότερες φορές μια όμορφη εικαστική παρέμβαση , σε λάθος τόπο όμως , ενώ το δεύτερο είναι το δανεισμένο από την αμερικανική βιβλιογραφία και το συναντάμε πολύ συχνά στα αμερικανικά υποβαθμισμένα γκέτο και ονομάζεται «μαρκάρισμα» γνωστότερο ως tagging και χρησιμοποιούνται και χρησιμοποιείται ακόμα από τις συμμορίες για να μαρκάρουν περιοχές που τους «ανήκουν».

Φυσικά στην Ελλάδα δεν έχουν κάποια τέτοια σημασία. Τις περισσότερες φορές μάλιστα γίνονται από νεαρά άτομα που



Εικόνα 44 Όψεις

απλά θέλουν να αφήσουν το «σημάδι» τους και ιδιαίτερα κατά την περίοδο της εφηβείας.

Το παρόν ζήτημα φαίνεται να υπάρχει μόνο στην περιοχή του σχολείου όπου υπάρχουν και graffiti και tags όπως φαίνεται αντίστοιχο σχέδιο στην εικόνα 45. Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι μερικά από τα graffiti είναι πολύ καλές δουλειές από άτομα με πλούσιο ταλέντο που έχουν αφιερώσει και αρκετό χρόνο και

κόπο αλλά και χρήματα προκειμένου να αποκτήσουν τις μπογιές και τα σπρέι για την αποπεράτωση των έργων τους.

Παρόλα ταύτα όπως αναφέρθηκε παραπάνω αποτελούν προϊόντα παράνομης δραστηριότητας και θα πρέπει να αφαιρεθούν Για τις ανάγκες της αφαίρεσης αυτής , και κατόπιν



Εικόνα 45 Όψεις

έρευνας , προτείνουμε δύο προϊόντα τα οποία φαίνονται κατάλληλα για τον καθαρισμό των επιφανειών . Τα καθαριστικά αυτά προέρχονται από την εταιρία Durostick και το πρώτο ονομάζεται Antigraffiti ενώ το δεύτερο Grffiti Remover .



Εικόνα 46 Όψεις

Το μεν πρώτο όπως αναγράφεται στο σημείωμα της ίδιας της εταιρίας ότι αποτελεί ένα προστατευτικό χρώμα από την τοιχοστιζία το οποίο βγαίνει σε λευκό και 10 αποχρώσεις που έχουν ονόματα από την ελληνική μυθολογία . Το κόστος του είναι αρκετά μεγάλο και ανέρχεται στα 40 περίπου ευρώ για την μικρή συσκευασία των 3,6 λίτρων ενώ η μεγάλη των 18 λίτρων ξεπερνάει τα 170 ευρώ . Φυσικά η αποχρώσεις αυξάνουν την τιμή. Το παρόν αποτελεί χρώμα εξωτερικού χώρου και καλύπτει με ένα πλήθος επιφανειών όπως : μπετό, σοβάς, γυψοσανίδα, αμιαντοτσιμέντο, ξύλο και μέταλλο .

Πιο συγκεκριμένα αποτελεί ένα πολουρεθανικό χρώμα ενός συστατικού νέας τεχνολογίας, τροποποιημένο με σιλάνια. Δημιουργεί εξαιρετικά αντικολλητική επιφάνεια, η οποία αποτρέπει την πρόσφυση οποιουδήποτε χρώματος σε αυτή.

Δημιουργεί ένα αδιαβροχοποιητικό, ελαστικό, στεγανωτικό και ανθεκτικό αντικολλητικό φιλμ μακράς διάρκειας, από οποιασδήποτε μορφής graffiti σε σπρέι, μαρκαδόρους κ.ά. Παρέχει μόνιμη αντιρρυπαντική και αντικολλητική προστασία, χωρίς να δημιουργεί κιμωλίαση και

παραμένει αναλλοίωτο ακόμη και μετά από αλληπάλληλους καθαρισμούς. Επαναβάφεται μόνο με το ίδιο υλικό, χωρίς αστάρωμα.

Βέβαια συνοδεύεται με τον απαραίτητο καθαρισμό που γίνεται με το έτερο προϊόν Graffiti Remover (θα αναφερθούμε παρακάτω σε αυτό)με ψεκασμό και μετά την πάροδο 2-5 λεπτών ακολουθεί ελαφρύ τρίψιμο της επιφάνειας με σφουγγάρι και ξέπλυμα με νερό. τουλάχιστον 30 ημέρες από την κατασκευή τους.

Τα πλεονεκτήματά του είναι τα εξής :

- Δεν απαιτείται επαναβαφή της επιφάνειας μετά από κάθε καθαρισμό.
- Εύκολος καθαρισμός ρύπανσης με D-19 GRAFFITI REMOVER της DUROSTICK.
- Εξαιρετική αντοχή στη γήρανση, στη UV ακτινοβολία και τον παγετό.
- Ισχυρή πρόσφυση στις περισσότερες οικοδομικές επιφάνειες.
- Είναι ελαστικό, δεν σπάει και δεν δημιουργεί κίμωλωση.
- Δεν σαπωνοποιείται.

Η κατανάλωσή του ανέρχεται σε 1lt ανά 3m² στα 3 χέρια για επαρκή anti-graffiti προστασία, ανάλογα με το υπόστρωμα εφαρμογής.

Το δεύτερο προϊόν είναι το remover που σε ελεύθερη μετάφραση σημαίνει αφαιρέτης. Πρόκειται για ένα καθαριστικό αναγραφόμενων συνθημάτων , που καθαρίζει μέταλλο, γυαλί, μπετόν, σοβά, μάρμαρα, πλακίδια. Αφαιρεί εύκολα και γρήγορα τα συνθήματα, χωρίς να αφήνει στάμπες ή λεκέδες και χωρίς να επηρεάζει τη βαμμένη επιφάνεια. Καθαρίζει τοίχους γραμμένους με σπρί , μαρκαδόρους και στυλό σε χώρους όπως παιδικά δωμάτια.

Είναι κατάλληλος για όλες σχεδόν τις επιφάνειες ενώ θεωρείται ιδιαίτερα οικονομικός σε σχέση με την επαναβαφή τους. Είναι ιδανικό για τον καθαρισμό αρχαιολογικών χώρων και μνημείων.

Η χρήση του είναι σχετικά απλή αφού απαιτεί ψεκασμό και στην συνέχεια , τρίψιμο με μαλακό πανί ή σφουγγάρι (ανάλογα με την επιφάνεια) και ξέπλυμα με νερό μετά την απομάκρυνση των τοιχογραφιών . Όσο πιο επίμονος ο λεκές τόσο πιο περισσότερο τρίψιμο χρειάζεται . Η κατανάλωση είναι Περίπου 500 ml/3 m² επιφάνειας ενώ το αντίτιμο κυμαίνεται γύρω στα 15 ευρώ ανά συσκευασία.

Εφόσον έχουν αφαιρεθεί με τα παραπάνω καθαριστικά οι τοιχογραφίες πλέον οι καθαρές επιφάνειες είναι έτοιμες για την χρήση τους.

5.1 : Μελλοντικές όψεις

Παρακάτω παρατίθενται τα σχέδια που με την δική μας οπτική δημιουργήσαμε . Σε αυτή την μορφή τα κτήρια έχουν ίδια χρωματική απόχρωση στους τόνους του (χρώμα), ενώ έχουν τοποθετηθεί ίδιου μοτίβου , χρώματος και σχεδίου τέντες σε όλα τα μπαλκόνια περιμετρικά της πλατείας ανεξάρτητα από το μέγεθός τους . Ομοίως σωληνώσεις , σώματα του air condition έχουν αφαιρεθεί ή έχουν τοποθετηθεί σε τυφλά σημεία έτσι ώστε να μην φαίνονται. Το ίδιο συμβαίνει και με τις κεραιές και τα δορυφορικά πιάτα τα οποία έχουν εξαφανιστεί.



Εικόνα 47 Όψεις

Ωστόσο η σημαντικότερη αλλαγή που προτείνεται είναι η σχεδόν ολική αφαίρεση των ταμπελών και αφισών . Επίσης αφαιρούνται από κάποια κτήρια τα κιγκλιδώματα που έχουν και θα τοποθετηθούν νέα κ που επικρατούν στην πλειονότητα των κτηρίων της πλατείας ενώ θα προστεθούν καινούρια αλουμίνια .Κάτι τέτοιο θα σταματούσε την οπτική αλλοίωση αλλά σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί μια εύκολη διαδικασία .



Εικόνα 48 Όψεις

Φυσικά όπως φαίνεται και στα σχέδια υπάρχουν ακόμα κάποιες ταμπέλες αλλά προτείνεται να είναι υπο συγκεκριμένες διαστάσεις . Οι προκαθορισμένες διαστάσεις αυτές θα διαφυλάττουν την ομοιομορφία και την καλαισθησία αλλά θα προσδίδουν και κάποιο είδος δικαιοσύνης εφόσον η διαφήμιση που προσφέρουν θα είναι ισομερής για όλους. Όσο αναφορά τους ιδιώτες και τα γραφεία , πλέον με το νέο σχέδιο που εκπονούμε οι μαρκίζες θα μπαίνουν στην είσοδο των

πολυκατοικιών ως προθάλαμος ώστε ο εκάστοτε πελάτης να έχει επίγνωση των υπηρεσιών που προσφέρονται.



Εικόνα 49 Όψεις

Τέλος οι τοιχογραφίες θα αφαιρεθούν με τα εργαλεία που αναφέραμε αλλά όπως θα δούμε στο πέμπτο κεφάλαιο θα υπάρξει ένας ειδικός τομέας στην μελλοντική πλατεία Ελευθερίας όπου θα μπορεί να γίνεται έκθεση τέτοιων έργων.



Εικόνα 50 Όψεις



Εικόνα 51 Όψεις

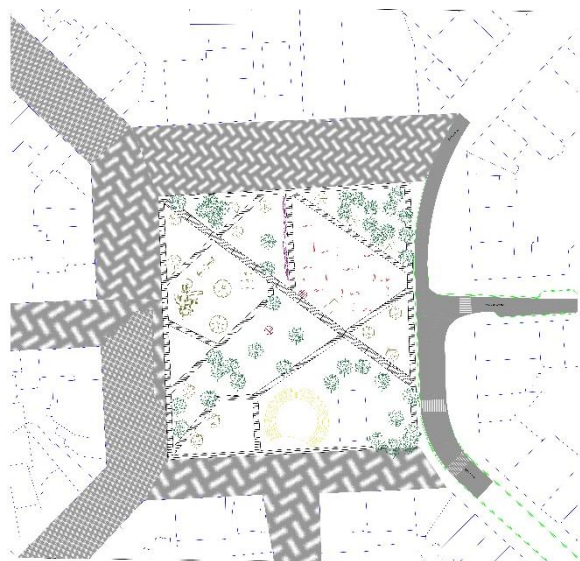


Εικόνα 52 Όψεις



Εικόνα 53 Όψεις

Κεφάλαιο 6 :Μελλοντική μορφή



Εικόνα 54 Κάτοψη Πλατείας Ελευθερίας

Σε όλη την μέχρι τώρα πορεία της εργασίας έχουμε αναφέρει το πόσο σημαντική είναι η πλατεία

Ελευθερίας . Αλλά το μέγιστο ζητούμενο είναι η μελλοντική της εικόνα. Ο στόχος λοιπόν αυτού του κεφαλαίου είναι αυτός. Να αναπτυχθεί το

όραμα της συγγραφικής ομάδας για μια πλατεία πιο όμορφη πιο φιλική προς τους πολίτες και πιο λειτουργική.

Αρχικά πρέπει να αναφέρουμε εκ νέου ότι η πλατεία έχει σημαντικά χαρακτηριστικά που την καθιστούν οικονομικά και κοινωνικά σημαντικότερη. Τέτοια είναι η αρκετά μεγάλη εμπορική κίνηση, οι κεντρικότεροι δρόμοι που εκβάλλουν είτε ξεκινούν από την πλατεία , αλλά και η ιστορική της σημασία.

Παρόλαυτα παρατηρούνται πλείστα προβλήματα διότι με τα προαναφερθέντα οικονομικά μέτρα έχει μειωθεί ο ζωντανός δημόσιος χώρος για ποιοτικότερη χρήση του χρόνου και σαφώς κρίνεται απαραίτητη επέμβαση προς ανάπλαση και υγιή επανένταξή της στον ιστό της πόλης όχι ως άλλον ένα «τσιμεντένιο διάδρομο» ανάμεσα σε λεωφόρους και εμπορικούς δρόμους , αλλά ως ένα μικρό πνεύμονα πρασίνου όπου οι πολίτες θα νιώθουν ότι βγαίνουν από τα όρια της πόλης και μπαίνουν σε ένα καινοτόμο νέο είδος πλατείας διαμορφωμένη σε ένα πολυχώρο δραστηριοτήτων .

Εξού και η αποσπασματική αποκάλυψη της πλατείας και ενσωμάτωση των ακάλυπτων χώρων των γύρω οικοπέδων στον ευρύτερο επανασχεδιασμό της περιοχής στάθηκαν βασικοί κατευθυντήριοι άξονες της πρότασης.

6.1 Στόχοι και κοινό της πλατείας

Πρώτος στόχος μας είναι επαναφορά του αισθήματος της γειτονιάς άρα και του αισθήματος του «ανήκειν» που έτσι και αλλιώς είναι ιστορικό στοιχείο της περιοχής και που με την αύξηση των πολυκατοικιών έχει μερικώς ή ολικά χαθεί. Σαν δεύτερο στόχο θέσαμε την ασφάλεια των κατοίκων , κάτι για το οποίο έχει γίνει τεράστιος λόγος ειδικά σε πιο κοντινές προς το ιστορικό κέντρο της Αθήνας περιοχές.

Τρίτος στόχος είναι η παροχή στους πολίτες χώρο ψυχαγωγίας όπου όλες οι ηλικίες θα απολαμβάνουν ποιοτικό χρόνο . Έτσι άξονας είναι μια «οικογενειακή» πλατεία που θα αποτελεί όαση στην σύγχρονη μεγαλούπολη .

Αρχικά όπως φαίνεται και στο σχέδιο η πλατεία είναι χωρισμένη σε τομείς. Ο κάθε τομέας αποτελεί ένα ξεχωριστό κομμάτι ψυχαγωγίας. Οι τομείς ενώνονται μεταξύ τους με ξύλινες χαράξεις που λειτουργούν ως διαβάσεις διευκολύνοντας την διάβαση των πολιτών από και προς το κέντρο της πλατείας.

Το πράσινο στοιχείο με βλάστηση που θα αποτελεί και αισθητικό και ουσιαστικό στοιχείο αναβάθμισης κυριαρχεί μιας και είναι αυτό που τόσο λείπει από την πόλη. Σαφώς βέβαια δεν λείπουν και άλλες ποικίλες χρήσεις .



Εικόνα 55 Πρόταση Πλατείας Ελευθερίας

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η πλατεία αποτελεί το κέντρο σε μια εμπορική περιοχή οπότε εκτός από θέλγητρο θα πρέπει να λειτουργεί και σαν πέρασμα προς την τοπική αγορά υπηρεσιών και αγαθών . Και επιπλέον όπως ήδη έχουμε αναφέρει και έχουμε δείξει σε προηγούμενα σχέδια υπάρχουν και σχολικές μονάδες που πρέπει να εξυπηρετούνται . Έτσι μπήκαμε στην διαδικασία να χωρίσουμε τους πιθανούς χρήστες της πλατείας φτάνοντας στο εξής συμπέρασμα. Οι ωφελούμενοι της νέας πλατείας είναι οι εξής :

• Μόνιμοι κάτοικοι

Αποτελούν τον κύριο κορμό των μελλοντικών χρηστών της πλατείας μιας και είναι ο μόνιμος τόπος κατοικίας τους. Είναι εκείνοι που βιώνουν τις αλλαγές αλλά και τον ίδιο τον χώρο της πλατείας μέσα από την καθημερινότητα τους , ως χώρο μετάβασης, συνάντησης, έναρξης και κατάληξης ή της ενδιάμεσης στάσης της διαδρομής που θα επιτελούν .

• Μαθητές σχολείου

Χρησιμοποιούν την πλατεία μόνο ως πέρασμα, ως χώρο μετάβασης, ενώ συγκεντρώνονται στον προαύλιο χώρο του σχολείου καθώς και σε στοά κτιρίου της περιοχής. Και αυτός είναι ένας στόχος. Η πλατεία πρέπει να αλλάξει ώστε να κρατήσει τα παιδιά διότι αποτελούν ένα δυναμικό κοινό που δεν πρέπει να χαθεί τόσο για οικονομικούς παράγοντες όσο και για την ίδια την περιοχή και την αύξηση του μέσου όρου ηλικίας της.

• Καταναλωτές

Η κίνηση τους στην πλατεία πραγματοποιείται προς σημεία-στόχους που είναι μαγαζιά ή υπηρεσίες. Χρησιμοποιούν την πλατεία ως μετάβαση και λιγότερο ως στάση. Με την νέα μορφή της πλατείας που προτείνουμε δίνουμε μια ευχάριστη εικόνα που θα αποτελεί πόλο έλξης για μια χαρούμενη και ευχάριστη διάβαση. Διότι ακόμα και σε περίπτωση κακοκαιρίας το στέγαστρο θα προστατεύει και θα αποτελεί σημαντική βοήθεια στην μετάβασή τους.

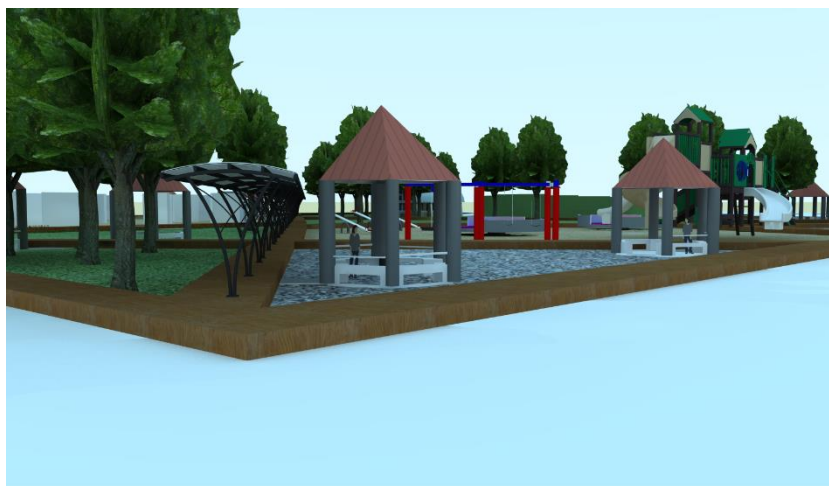
• Επαγγελματίες περιοχής

Τέλος είναι οι επαγγελματίες που συνήθως περιορίζονται στον χώρο του καταστήματος και συχνά καταλαμβάνουν το πεζοδρόμιο με εμπορεύματα και αυτοσχέδια καθιστικά ,πολλές φορές καταπατώντας δικαιώματα άλλων ατόμων όπως τα άτομα με ειδικές ικανότητες . Βέβαια , ας ξανά αναφέρουμε ότι μια όμορφη πλατεία αποτελεί θέλγητρο άρα αποτελεί και διαφήμιση που είναι άμεσα χρήσιμη για τους επαγγελματίες και τους μαγαζάτορες. Φυσικά ο υποσταθμός του Μετρό κάνει ακόμα μεγαλύτερα τα οφέλη.

6.2 : Σχεδιασμός και επεξήγηση μελλοντικής εικόνας πλατείας

Βασική ιδέα του σχεδιασμού είναι διεύρυνση του ωφέλιμου χώρου της πλατείας, η δημιουργία θεματικών πάρκων προκειμένου να αποτελέσουν πόλους έλξης. Η πλατεία διαμορφώνεται με στόχο να αποτελεί έναν τόπο εκτόνωσης ενώ παράλληλα στόχος της πρότασης είναι να ενοποιήσει αρχικά τα επιλεγέντα οικοδομικά τετράγωνα και να δημιουργηθούν διαδρομές ανάμεσα σε αυτά, ώστε να παράγουν δράσεις και δρώμενα.

Η διαδρομή καθώς ελίσσεται στο χώρο διακόπτεται από στάσεις-εξέδρες που επισημαίνονται με υλικό από ξύλο (decks). Πάνω σε αυτές τις εξέδρες μπορεί κανείς να παρακολουθήσει προβολές, να κάτσει σε κάποιο παγκάκι και να θαυμάσει προθήκες με σύγχρονα δείγματα τέχνης των κατοίκων της περιοχής, να απολαύσει τα δέντρα και την υπόλοιπη χλωρίδα, ενώ θα μπορεί να επιβλέπει τα παιδιά που θα παίζουν στην παιδική χαρά.



Εικόνα 56 Πρόταση Πλατείας Ελευθερίας

Έχουμε αναφέρει το πρόβλημα με τα graffiti. Αυτή λοιπόν η δημόσια γκαλερί street art αποτελεί πολιτισμική αναβάθμιση για τους κατοίκους.



Εικόνα 57 Εκθεσιακός Χώρος

Επιπλέον η επιλογή των δρόσιμων δέντρων δεν είναι τυχαία μιας και είναι και αισθητικά όμορφα αλλά ταυτόχρονα χαρίζουν καλύτερες συνθήκες εντός της πλατείας όπως για παράδειγμα την σκιά τις ηλιόλουστες μέρες. Η παιδική χαρά είναι ένα μείζον κομμάτι της δημιουργίας μιας και τα παιδιά είναι ζωτικής σημασίας για μας. Έτσι προτείνουμε κάποια χρήση θεματικού πάρκου όπως για παράδειγμα «Δάσος» και «Ζώα» . Αρχικά για την περίφραξη προτείνουμε φράχτη ύψους ενός μέτρου με ξύλινες πλάκες για σώμα και σιδερένιο σκελετό για μεγαλύτερη σταθερότητα. Οι πλάκες θα μπορούσαν να βαφθούν είτε σε πολλά διαφορετικά χρώματα είτε στο φυσικό χρώμα του ξύλου .



Εικόνα 58 Παιδική χαρά

Κάθε ξύλο θα έχει πλάτος 12,5 εκατοστά και πάχος 2,5 εκατοστά ενώ θα βιδωθούν στο τσιμέντο με βίδες ασφαλείας. Στις γωνίες τοποθετούνται σιδερένια κολονάκια. Εσωτερικά προτείνεται να τοποθετηθεί ειδικό πλαστικός τάπητας πάχους 4,5-6 εκατοστά ανάλογα τις ανάγκες. Ο τάπητας αυτός θα χαρίζει

ασφάλεια αφού μειώνει στο ελάχιστο πιθανούς τραυματισμούς. Τα παιχνίδια προτείνονται να είναι υψομετρικά χαμηλά όχι πάνω από 1,5 μέτρο ώστε και πάλι να μειωθούν οι πιθανές πτώσεις. Τα υλικά που προτείνονται είναι α) το πλαστικό το οποίο δεν χαλάει εύκολα αλλά και δεν μεταδίδει θερμότητα ,ενώ είναι εύκολο στην βαφή την δημιουργία σχεδίων και την αντικατάσταση, β)το ξύλο για τους ίδιους ακριβώς λόγους , γ) το μέταλλο γαλβανιζέ, βαρέως τύπου, κυρίως για τους σκελετούς των παιχνιδιών περασμένο σε ορισμένα σημεία με ειδικό καουτσούκ , και προστατευτικά για πλήρη ασφάλεια κατά το παιχνίδι αλλά και κατά την κίνηση εντός της παιδικής χαράς. Μπορούν να τοποθετηθούν επιπλέον παιχνίδια γνώσης και μάθησης με αριθμούς και γράμματα ,ενώ δεν ξεχνάμε τα άτομα με ειδικές ικανότητες και τοποθετούμε ειδικές κούνιες και παιχνίδια ώστε να μπορούν ισότιμα να απολαμβάνουν τις ανέσεις της πλατείας.

Γύρω από την πλατεία θα υπάρξει πεζοδρόμηση με τσιμεντένιες πλάκες που το είναι τουλάχιστον 12 εκατοστά του μέτρου. Αυτό συνεπάγεται ότι το συνεργείο πρέπει να σκάψει βαθύτερα ώστε να φτιάξει ένα ρηχό χαντάκι. Έτσι κατά την τσιμεντοποίηση να βρεθεί το πεζοδρόμιο στο ίδιο ύψος με το χώμα που το περιβάλλει.

Τοποθετούνται στις άκρες/πλευρές στο έδαφος, εντός του χαντακιού, δύο ξύλινα καλούπια που θα συγκρατήσουν το ρευστό μίγμα σκυροδέματος.

Ανάμεσα από τα καλούπια ρίχνονται συρμάτινα πλέγματα(οπλισμός) τα οποία θα αποτελέσουν την ραχοκοκαλιά της κατασκευής. Η πλάκα που πέφτει με το ρευστό μίγμα τσιμέντου είναι διαστάσεων φάρδους περίπου 140 εκ και μήκους μεταξύ 2-2.5 μέτρα.

Όπως φαίνεται παρακάτω , χρησιμοποιώντας κάποιου είδους κυματιστή μεγάλη σπάτουλα, δημιουργείται αυτό το μοτίβο με τα μικρά κύματα-ραβδώσεις που αυξάνουν μειώνουν την ολίσθηση αφού αυξάνουν την τριβή, έτσι ώστε ακόμη και σε



Εικόνα 59 Τσιμεντένια Πλακίδια

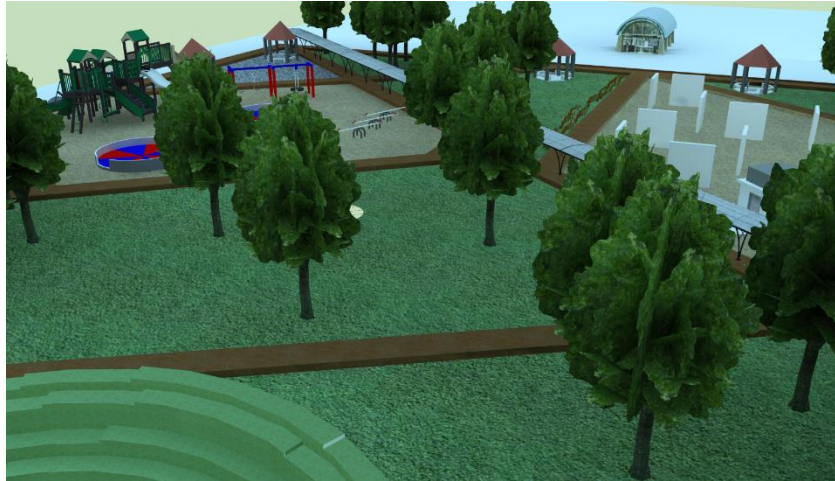
συνθήκες καταρακτώδους βροχής να μην γλιστράνε οι πεζοί ή τα ποδήλατα. Στις άκρες υπάρχει μία λωρίδα περίπου 5 εκατοστών η οποία γίνεται λεία με τη σπάτουλα, ώστε να επιτευχθεί ένα αισθητικό αποτέλεσμα που δηλώνει ότι εκεί βρίσκεται το άκρο του πεζοδρομίου.

Κάθετα στη διαδρομή και στα επιμέρους σημεία ενδιαφέροντος, προβλέπονται στέγαστρα. Τα στέγαστρα αυτά είτε αποτελούνται από γυαλί και αποσκοπούν στη διαφάνεια σε σχέση με την ανάγκη φωτισμού που υπάρχει στο χώρο, είτε αποτελούν την καλύτερη λύση για λόγους μείωσης της ηχορύπανσης και βελτίωση της αισθητικής των ενοίκων στους άνωθεν ορόφους. Επιπλέον βελτιώνουν το μικροκλίμα της περιοχής στο εσωτερικό των ακαλύπτων.



Εικόνα 60 Στέγαστρα

Βέβαια στην περίπτωση που χρησιμοποιηθεί γυαλί ως βάση μπορούν να τοποθετηθούν κάτοπτρα συλλογής ηλιακής ενέργεια προκειμένου με την χρήση συσσωρευτών να συλλέγεται ηλιακή ενέργεια που είναι ανανεώσιμη αλλά και σε μεγάλη ποσότητα λόγω του πολύ καλού κλίματος. Η δυνατότητα αυτή θα μπορούσε να καλύψει τις ηλεκτρικές ανάγκες της πλατείας και όχι μόνο κάνοντας την ουσιαστικά ενεργειακά ανεξάρτητη.

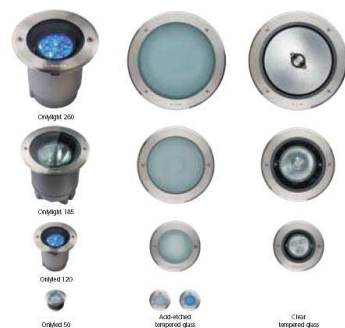


Εικόνα 61 Πλατεία Ελευθερίας

Όσο αναφορά τον φωτισμό η πλατεία θα φωταγωγηθεί πλήρως ενώ κάτω από τα δέντρα θα υπάρξουν φωτιστικά σώματα τα οποία θα είναι χωνευτά στο έδαφος μέσα σε ειδικές βάσεις από μονωτικό υλικό προκειμένου να αποφευχτούν διαβρώσεις από το νερό. Ο φωτισμός θα είναι τύπου uplighting δηλαδή από κάτω προς τα πάνω.



Εικόνα 62 Φωτισμός πλατείας

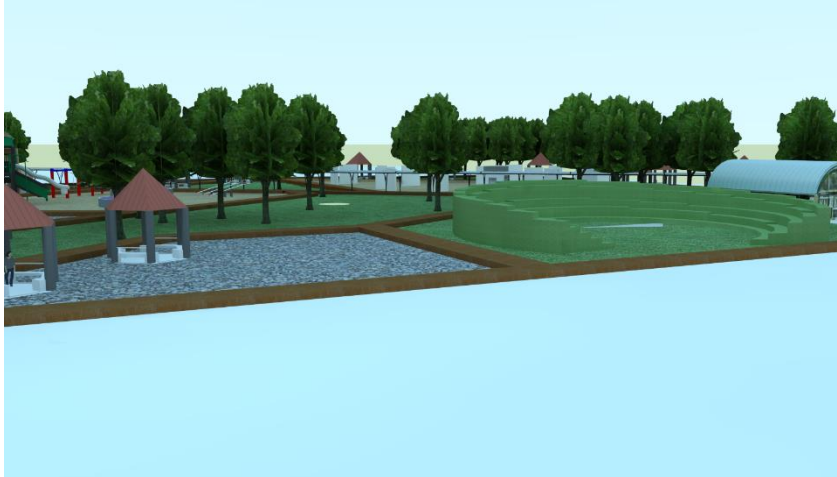


Εικόνα 63 Φωτισμός

λαμπτήρων, χρώματος ψυχρού ή θερμού λευκού, μεταξύ 1-3 watt.

Ο φωτισμός αυτός θα προσφέρει ρομαντική διάθεση και καλαισθησία τονίζοντας όλη την διαδρομή που θα κάνει ο πολίτης ενώ ταυτόχρονα τα ειδικά διαμορφωμένα σημεία πρασίνου θα συνεισφέρουν σε αυτό το κλίμα, καθώς και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Προτείνεται η χρήση Led

Κεντρική επιδίωξη ήταν παράθεση στους κατοίκους ενός χώρου έκθεσης. Πρόκειται για έναν χώρο διάδρασης, που προϋποθέτει τη συμμετοχή των χρηστών της περιοχής με απώτερο στόχο την αύξηση της κοινωνικοποίησης και της πολιτισμικής δραστηριότητας. Με απλά λόγια η γνωριμία των πολιτών μεταξύ τους αυξάνει την ασφάλεια ενώ παράλληλα δυναμώνει τους δεσμούς φτιάχνοντας ένα κλίμα καλής και εποικοδομητικής γειτνίασης .



Εικόνα 64 Πλατεία Ελευθερίας

Φυσικά δεν πρέπει να ξεχνάμε και την ίδια την σμίλευση της προσωπικότητας των κατοίκων αφού θα μπορεί ο κάθε κάτοικος να εκθέσει τις σκέψεις του, τα συναισθήματά του, τον εσωτερικό ψυχισμό του που τον έχει εξωτερικεύσει δια μέσου της τέχνης και μέσω των δημιουργημάτων του, αφήνοντας έτσι το ίχνος του προς ελεύθερη ανάγνωση των περαστικών.

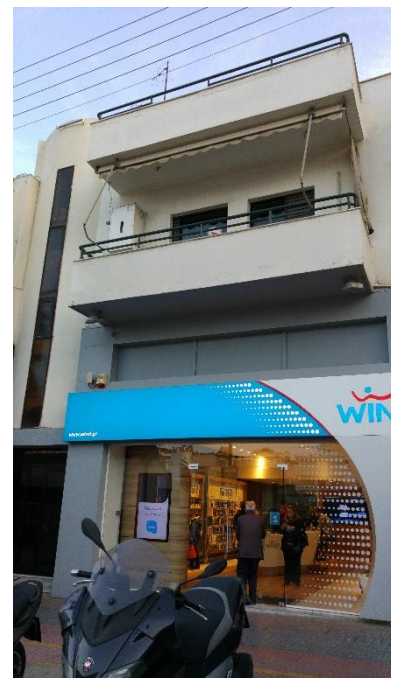
Η διαμόρφωση πραγματοποιήθηκε σε πρώτη φάση στο πρόγραμμα 3ds max χρησιμοποιώντας standard blocks για την παιδική χαρά που προβλέφθηκε εντός του χώρου αλλά και για τα blocks του χώρου έκθεσης.

Διατηρήθηκαν οι είσοδοι στον σταθμό του μετρό καθώς επίσης και το ασανσέρ ενώ προβλέφθηκε η εύκολη πρόσβαση των Α.με.Α με την χρήση ειδικών αναπηρικών ραμπών ενώ δεν αμελήθηκαν οι άνθρωποι με προβλήματα όρασης αφού προστέθηκαν ειδικές κουπαστές-οδηγοί .

Διατηρήθηκαν οι αεραγωγοί εξαερισμού που προϋπήρχαν στην προηγούμενη διαμόρφωση ενώ δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση του πρασίνου της περιοχής.

Τέλος, τοποθετήθηκαν και περίπτερα – παγκάκια με στέγαστρο για να διευκολύνουν τους κατοίκους ως χώρος στάσης στην πλατεία ακόμη και όταν βρέχει και όχι μόνο . Μελλοντικά στα συγκεκριμένα σημεία θα μπορούσαν να τοποθετηθούν μικρά κioskια ,καντίνες ή καρότσια με φαγητό και αναψυκτικά για την τέρψη των θαμώνων.

Φωτογραφικό Υλικό









Βιβλιογραφία –Cyber Space

- 1) Duro stick Εγχειρίδιο Σύγχρονης Δόμησης
- 2) Πληροφοριακό υλικό από το Δημαρχείο Κορυδαλλού
- 3) NEUFER Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση
- 4) www.e-paint.co.uk/Convert-RGB.asp
- 5) https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CE%BF%CF%81%CF%85%CE%B4%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CF%8C%CF%82_%CE%91%CF%84%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE%CF%82
- 6) <https://www.in2greece.com/english/opinions/2009/03/korydallos.html>
- 7) <http://www.newsbeast.gr/weekend/arthro/812513/i-istoria-ton-fulakon-korudallou>
- 8) <http://dimoskopio.korydallos.gr/index.php/en-dimo/57-psigmata-ths-istorias-tou-korydallos-me-aformi-ta-thiranoixia-tou-istorikou-naou-ton-taxiarxon>
- 9) <http://www.mykorydallos.gr/korydallos>
- 10) <http://ikivotos.gr/post/909/o-byzantinos-naos-twn-taksiarxwn-ston-korydallos>
- 11) <https://pontioinikaia.wordpress.com/category/%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%B1/>
- 12) <http://www.oasa.gr/content.php?id=os>
- 13) <https://tfl.gov.uk/modes/tube/>
- 14) <http://www.ametro.gr/>
- 15) <https://www.durostick.gr/proioda/katharistika-prostateutika/katharistika-eidikon-efarmogon/durostick-d-19-graffiti-remover>
- 16) <https://www.durostick.gr/proioda/upostromata-hromata/akrulika-hromata-gia-sova-beton/durostick-antigrffiti>