

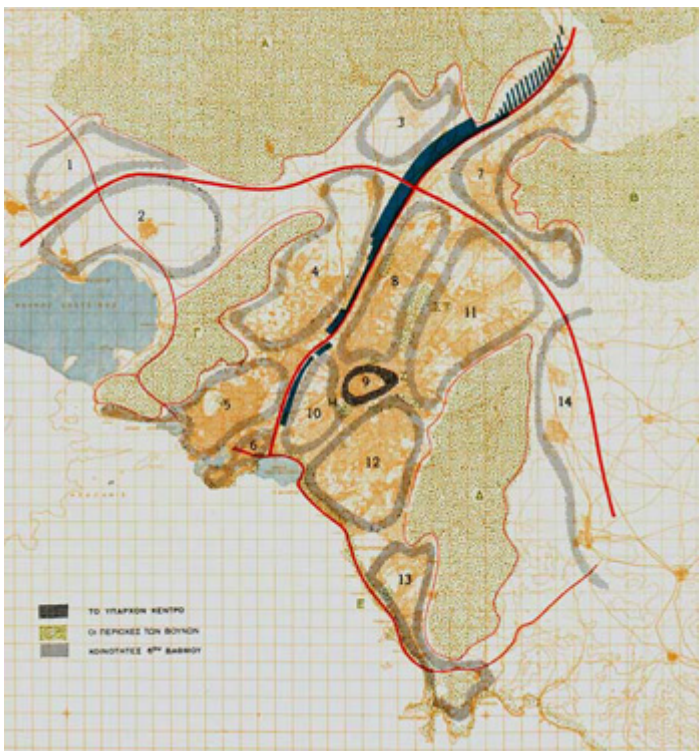
Τα σχέδια Δοξιάδη για το Ρυθμιστικό της Αθήνας (Γεώργιος Μ. Σαρηγιάννης, Ομότιμος Καθηγητής Ε.Μ.Πολυτεχνείου)

/ [Πεμπτούσια](#)



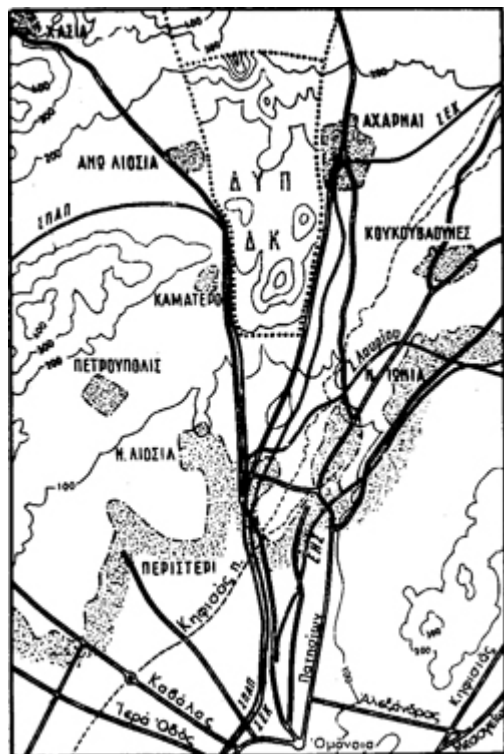
[Προηγούμενη δημοσίευση: <http://www.pemptousia.gr/?p=167959>]

Το 1960 ο Δοξιάδης κάνει την εντυπωσιακή και πολύ καλά οργανωμένη παρουσίαση του σχεδίου του για την Αθήνα-Οικουμενόπολη, με το νέο κέντρο της στο Τατόϊ, **(εικ. 22)** όμως τέσσερα χρόνια πριν ο τοπογράφος Α. Σιώκος είχε δημοσιεύσει παρόμοια πρότασή του για νέο κέντρο επί του Κηφισού και γύρω του την «δημοσιούπαλληλική πόλη» των Αθηνών **(εικ. 23)**. Στο Σχέδιο του Σώκου, υπάρχουν οι βασικοί άξονες που υλοποιήθηκαν μεταγενέστερα, όπως η Εθνική Οδός, και η Αττική Οδός, τα οποία είχαν εμφανιστεί στο Σχέδιο Δοξιάδη του 1945.



ΡΣΑ Δοξιάδη 1960 πηγή : Κ.Δοξιάδη, Η πρωτεύουσά μας και το μέλλον της, Αθήναι 1960. Η επάνοδος του Δοξιάδη στα ελληνικά πράγματα με το σχέδιο για την μεταφορά του κέντρου στο Τατόϊ, αλλά και προτάσεων που

εφαρμόστηκαν 40 έτη αργότερα και που είχαν διατυπωθεί από το 1947 από τον ίδιο, όπως η Αττική οδός (τότε «λεωφόρος ΝΑΤΟ» επειδή είχε προταθεί από το ΝΑΤΟ για στρατιωτικούς σκοπούς), η περιφερειακή Υμηττού κ.α.



Πρόταση Α.Σώκου 1956 πηγή : Α.Σώκου,
Διοικητικόν Κέντρον και

Δημοσιούπαλληλική πόλις. «Επιστημονικά Χρονικά» 14-16, Αθήναι 1956. Ο Ανδρέας Σώκος ήταν τοπογράφος μηχανικός, διετέλεσε καθηγητής στο ΕΜΠ στην Εδρα Φωτογραμμετρίας και είχε διατυπώσει πολλές προτάσεις για την Αθήνα.

Στην διάρκεια μέχρι το 1980 εκπονούνται συνεχώς «Ρυθμιστικά Σχέδια» από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων το οποίο ανέλαβε τελικά την αρμοδιότητα, αφήνοντας στον Δήμο Αθηναίων ελάχιστα θέματα κυρίως μικροεφαρμογών: το 1954, **(εικ. 24)** και στο Συνέδριο του ΣΑΔΑΣ το 1965 **(εικ. 25)**. Παράλληλα στο ίδιο Συνέδριο (Ιαν. 1965) η ΕΜΟΚΑ με επικεφαλής τον Γρηγόρη Διαμαντόπουλο το δικό της ως «αριστερή απάντηση» **(εικ.26)** και ο Δοξιάδης παρουσιάζει το δικό του ΡΣ **(εικ. 27)** και. Το Σχέδιο του ΥΔΕ γνωστό ως «Σχέδιο Βασιλειάδη» και της ΕΜΟΚΑ ταυτίζονται σχεδόν στο θέμα της διάρθρωσης των Αθηνών σε «διαμερίσματα» των 500.000 κατοίκων περίπου το ένα.

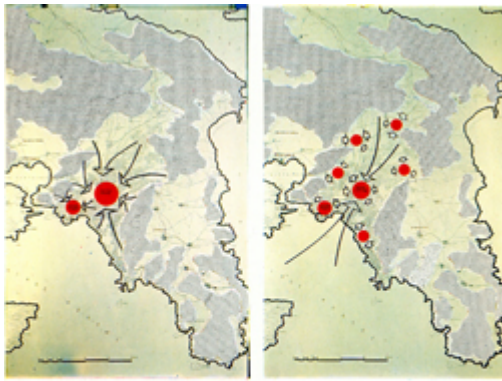


ΡΣΑ του ΥΔΕ 1954, πηγή: Λεύκωμα του ΥΔΕ, οπ.παρ. Κυρίως ασχολείται με το κυκλοφοριακό και με χωροθέτηση κάποιων γενικών χρήσεων



ΡΣΑ ΥΔΕ 1965, πηγή : Πρακτικά του Ε.Πανελληνίου Συνεδρίου ΣΑΔΑΣ, Αθήνα 1974.

Επικαιροποιημένη έκδοση του σχεδίου του 1954



Σχ. 3
ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ
Η ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
Α. ΣΗΜΕΡΑ
Β. ΑΝΑΠΛΑΣΜΕΝΟ

1 ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΧΑΙΑΣ
2 ΚΕΝΤΡΟ ΧΕΡΣΑΛ
3 ΚΕΝΤΡΑ ΠΛΑΤΕΙΩΝ

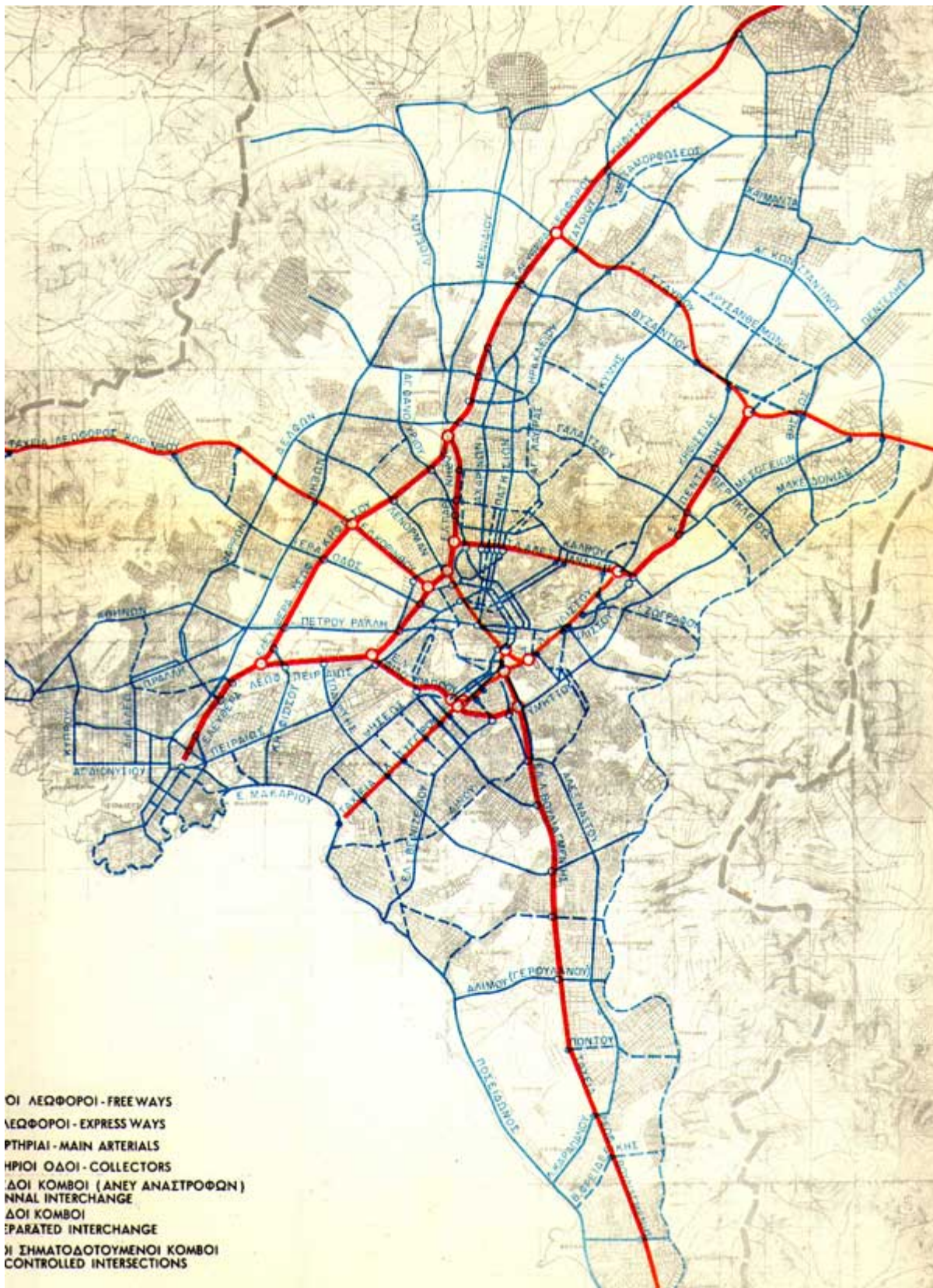
ΕΜΟΚΑ 1965 πηγή : Πρακτικά του Ε.Πανελληνίου Συνεδρίου ΣΑΔΑΣ, Αθήνα 1974. Βασικό της στοιχείο, η οργάνωση του λεκανοπεδίου σε μεγάλες ενότητες



Σχέδιο Δοξιάδη 1965, πηγή : Πρακτικά του Ε.Πανελληνίου Συνεδρίου ΣΑΔΑΣ, Αθήνα 1974. Η νέα πρόταση Δοξιάδη για την «οικουμενόπολη Αθήνα», προχωρημένη έκδοση του σχεδίου του 1960.

Στο ενδιάμεσο, ανατίθεται στο γραφείο Wilbur Smith and Association το κυκλοφοριακό και το συγκοινωνιακό σχέδιο (1964). Ο Smith, φορέας αμερικανικών αντιλήψεων και συμφερόντων πρότεινε ένα τυπικά αποδεκτό οδικό κυκλοφοριακό σχέδιο το οποίο εφαρμόζεται ακόμη και σήμερα, **(εικ.28)** αλλά στα συγκοινωνιακά οι προτάσεις του, ήταν τουλάχιστον ανεπαρκείς, σε τρόπο που ουσιαστικά

ευνοούσαν την χρήση του ΙΧ. Πρέπει να σημειωθεί κάτι που δεν είναι ευρύτερα γνωστό, ότι την ίδια εποχή, το Γραφείο Smith εκπόνησε κυκλοφοριακό και συγκοινωνιακό σχέδιο και για το Ελσίνκι, όπου πρότεινε την αποξήλωση του δικτύου τραμ και την αντικατάστασή του από λεωφορεία και από μία γραμμή μετρό, όμως οι Φιλανδοί πολεοδόμοι απέρριψαν ασυζητητί τις προτάσεις του - στην Αθήνα τον είχε προλάβει ο Εθνάρχης και είχε αποξηλώσει τα τραμ από το 1955.

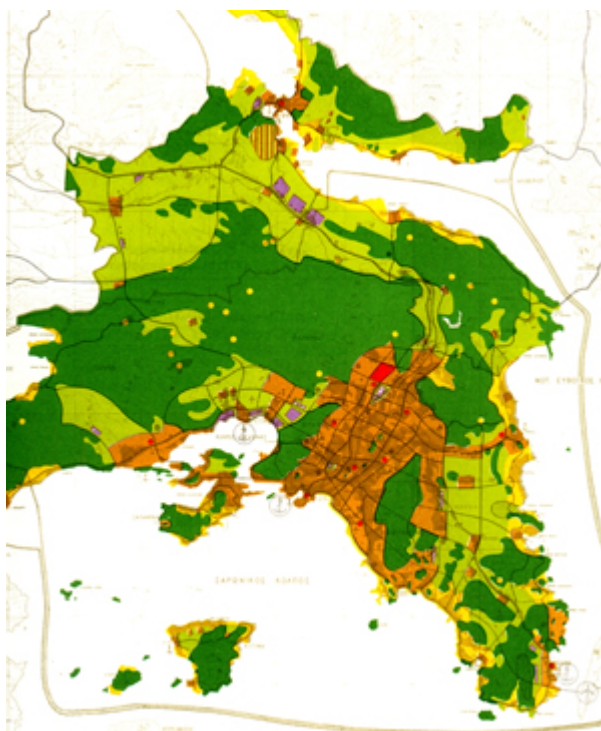


Σχέδιο Smith 1964 πηγή : W.Smith and Ass. Ερευνα και μελέτη κυκλοφορίας Λεκανοπεδίου Αθηνών, Αθήνα 1964. κλασική αντιμετώπιση στο οδικό δίκτυο (πρβλ Buchanan report του 1960 και σχέδια Δοξιάδη και ΥΔΕ με τις κυβέλες εσωτερικής κυκλοφορίας) αλλά τα υπόλοιπα ρυθμίζονται με βάση την κίνηση και εξυπηρέτηση των ΙΧ

Το 1972 ανατίθενται από το ΥΔΕ σε ιδιωτικά γραφεία μια σειρά κλαδικών σχεδίων (πράσινο, μεταφορές -ξανά στον Smith-, κ.α)

Το 1973 ανατίθεται στον Δοξιάδη το «χωροταξικό σχέδιο Πρωτεύουσας» το οποίο παραδίδεται επισήμως το 1976. **(εικ.29)**, οι διαφορές του από το ΥΔΕ τουλάχιστον στο κυκλοφοριακό έχουν εκμηδενιστεί **(εικ.30)**, ενώ από το κέντρο στο Τατόι έχουν μείνει λίγα στοιχεία, η πορεία προς την οικουμενόπολη όμως επιβεβαιώνεται με την ανάπτυξη των Αθηνών προς την Κόρινθο και την Θήβα-Χαλκίδα.

[Συνεχίζεται]



Σχέδιο Δοξιάδη 1976 πηγή : Γραφείο Δοξιάδη, Χωροταξικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Περιοχής Πρωτεύουσας, Αθήναι 1976. Η τελευταία πρόταση Δοξιάδη για την Αθήνα, ρεαλιστικότερη αλλά χωρίς την επαναστατικότητα του 1960



Επαλληλία βασικού οδικού δικτύου ΥΔΕ και
Δοξιάδη πηγή : οπ.παρ. Η απόδειξη ότι στο γενικό
κυκλοφοριακό δεν υπάρχουν σε έναν χώρο όπως η
Αθήνα δυνατότητες για διαφορετικές λύσεις