



**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ  
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΘΗΝΑΣ**

**ΣΧΕΔΙΟΥ**

**ΚΑΙ**

**ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ**

**Συγγραφέας :  
Αστική Λεωφόρος  
Πολιτισμού και  
Επιχειρηματικότητας**

**Αθήνα, Ιούνιος 2011**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Η Συγγρού στο Πλαίσιο Κατευθύνσεων του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας 2021
2. Η λεωφόρος Συγγρού μέχρι σήμερα: μετασχηματισμοί και προοπτικές
3. Στρατηγική και βασικές αρχές παρεμβάσεων ανασύστασης της Αστικής Λεωφόρου Συγγρού
4. Προτεινόμενες κατευθύνσεις παρεμβάσεων

### 1. Η Συγγρού στο Πλαίσιο Κατευθύνσεων του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας 2021

Το πρόγραμμα **ανασύστασης της αστικής ταυτότητας της λεωφόρου Συγγρού** ανταποκρίνεται, με ποικίλους τρόπους, στους βασικούς άξονες πολιτικής για την Αθήνα της επόμενης δεκαετίας, όπως αυτοί προδιαγράφονται από το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο. Ανταποκρίνεται δε ιδιαίτερα στους στόχους που σχετίζονται με :

- τη διασφάλιση του στόχου **βελτίωσης της ποιότητας ζωής** για όλους τους κατοίκους, σε συνδυασμό με το σχεδιασμό ή ανασχεδιασμό των βασικών υποδομών στην κατεύθυνση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας και αειφορίας.
- την **ανάδειξη της διαχρονικής πολιτιστικής ταυτότητας** της Αθήνας, ως άξονα ενίσχυσης της διεθνούς της ακτινοβολίας,
- την προβολή της σύγχρονης πολιτιστικής παραγωγής,
- την τόνωση των συγκριτικών αναπτυξιακών της πλεονεκτημάτων : πολιτιστική μητρόπολη, κέντρο έρευνας – εκπαίδευσης και τεχνολογικής ανάπτυξης, τουριστικός προορισμός διεθνούς ακτινοβολίας, κέντρο προηγμένων υπηρεσιών, κ.ά.

Στο πλαίσιο του νέου Ρυθμιστικού η λεωφόρος Συγγρού δεν αντιμετωπίζεται ως ένας κλειστός αυτοκινητόδρομος, τμήμα ενός άκαμπτου / φανταστικού οδικού δακτυλίου «παράκαμψης της κεντρικής περιοχής» ή ως ένα δριμύ διοικητικό και υλικό όριο ανάμεσα στις περιοχές γενικής κατοικίας των δήμων που εφάπτονται σε αυτήν. Αντίθετα, γίνεται αντιληπτή ως ένας άξονας – «αστική λεωφόρος», που ανήκει στην πόλη και συνέχει επιμέρους κεντρικότητες, ορισμένες από αυτές μητροπολιτικού επιπέδου, οδηγώντας από το ιστορικό κέντρο της Αθήνας μέχρι το Φαληρικό τμήμα του θαλάσσιου μετώπου της στο Σαρωνικό. Η Συγγρού αναγνωρίζεται ως μια ζώνη της πόλης που βρίσκεται ήδη σε τροχιά δυναμικού μετασχηματισμού, με έμφαση στους τομείς του πολιτισμού και της επιχειρηματικότητας. Και μαζί με άλλους άξονες που παρουσιάζουν ανάλογα χαρακτηριστικά «αστικής λεωφόρου», όπως η

Πειραιώς και η Ιερά Οδός, εντάσσονται σε μια πολιτική ανασύστασης της αστικότητάς τους με έμφαση σε αναπλάσεις για την ανάδειξη και την διευκόλυνση της οικειοποίησης από τους πολίτες των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους (χρήσεις γης μητροπολιτικού επιπέδου, αρχιτεκτονική) και στην αποκατάσταση όρων διέλευσης και επίσκεψής τους στο πλαίσιο των **αρχών της βιώσιμης κινητικότητας**.

Οι παρεμβάσεις ανάκτησης του αστικού χαρακτήρα της λεωφόρου Συγγρού, συνδέονται άρρηκτα με δύο (2) υφιστάμενες και τέσσερις (4) προγραμματισμένες μητροπολιτικού χαρακτήρα παρεμβάσεις στους άξονες πολιτισμού :

- Βασιλ. Σοφίας – Πανεπιστημίου – Πατησίων (Μέγαρο Μουσικής – Εθνική Πινακοθήκη – Βυζαντινό Μουσείο – Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης – Μουσείο Μπενάκη – Ιδρυμα Μουσικής και Εικαστικών Τεχνών Θεοχαράκη – Νομισματικό Μουσείο – Τριλογία – Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο) (υφιστάμενος άξονας),
- Βασιλ. Σοφίας – Βασιλ. Κωνσταντίνου (Εθνική Πινακοθήκη – Εθνικό Ιδρυμα Ερευνών – Ωδείο Αθηνών – νέο Μουσείο Γουλανδρή – Καλλιμάρμαρο) (υφιστάμενος άξονας),
- Βασιλ. Αμαλίας – Πανεπιστημίου – Πατησίων (μεταξύ των μουσείων Ακρόπολης και Εθνικού Αρχαιολογικού),
- Κεραμεικός – Ακαδημία Πλάτωνος (όπου και το νέο Μουσείο της Πόλεως των Αθηνών) και Λόφος Ιππείου Κολωνού,
- Πειραιώς από τον Κεραμεικό μέχρι τον Πειραιά (Τεχνόπολη, Ιδρυμα Ελληνικός Κόσμος, Σχολή Καλών Τεχνών, Ιδρυμα Κακογιάννη) και, τέλος,
- Ιερά Οδός από τον Κεραμεικό μέχρι την Ελευσίνα.

Στο επίπεδο των παρεμβάσεων αποκατάστασης περιβάλλοντος βιώσιμης κινητικότητας, εγκάρσια και κατά μήκος της Συγγρού και προσπελασιμότητας στα μέτωπα της οδού, οι κατευθύνσεις που θα πρέπει να διερευνηθούν επηρεάζονται αποφασιστικά από τις **παρεμβάσεις κυκλοφοριακής υποβάθμισης** που προβλέπει το νέο Ρυθμιστικό στους άξονες Βασιλ. Αμαλίας – Πανεπιστημίου στα βόρεια του άξονα, και Ποσειδώνος στη νότια απόληξή της.

Η συνολική φιλοσοφία αποτροπής της διέλευσης από το κέντρο της Αθήνας των διαμπερών κινήσεων με ΙΧ και της επανάκτησης οδικού χώρου σε όφελος των πεζών, των ποδηλατών και των μετακινούμενων με τη δημόσια συγκοινωνία, εκ των πραγμάτων υποβαθμίζει προοπτικά την κυκλοφοριακή λειτουργία της λεωφόρου Συγγρού. Αυτό, σε συνδυασμό με τους ευρύτερους μετασχηματισμούς της στο επίπεδο των φιλοξενούμενων χρήσεων γης, δημιουργεί θετικές προοπτικές για την **επανένταξή της στο «αστικό» τοπίο της πόλης**.

## **2. Η Λεωφόρος Συγγρού μέχρι σήμερα: μετασχηματισμοί και προοπτικές**

Η Συγγρού συνιστά τον ένα από τους δύο μοναδικούς ευθύγραμμους άξονες που κληροδότησε στην πόλη ο 19<sup>ος</sup> αιώνας. Αντανακλά με ακρίβεια το πνεύμα αστικού εκσυγχρονισμού που κορυφώνεται την ίδια περίοδο με τα μεγάλα δημόσια έργα της πρωθυπουργίας Χ. Τρικούπη. Είναι η λεωφόρος που οδηγεί προς τη θάλασσα και εγκαθίσταται σε ένα τοπίο *tabula rasa* οριοθετώντας εκ των προτέρων την ανάπτυξη και συγκρότηση των μεταγενέστερων οικιστικών πυκνοτήτων εκατέρωθεν (Νέος Κόσμος, Νέα Σμύρνη, Καλλιθέα, Παλαιό Φάληρο). Στο μεσοπόλεμο, οπότε και ολοκληρώθηκε επί πρωθυπουργίας Βενιζέλου, η Συγγρού αποτέλεσε φαντασίωση εκ-μοντερνισμού για ορισμένους από τους σημαντικότερους εκπροσώπους της γενιάς του 30 (Γ. Σεφέρης, Γ. Θεοτοκάς). Σύμβολο που αντιδιαστέλλεται στην εγκλωβιστική δυναμική «των αρχαίων ερειπίων».

Στην πρώτη μεταπολεμική περίοδο, και όσο ακόμα η κυκλοφοριακή ζήτηση είναι σχετικά περιορισμένη, συγκροτείται σταδιακά ο αστικός χαρακτήρας της Συγγρού, με την πυκνωση των εκατέρωθεν περιοχών κατοικίας, με την εγκατάσταση σημαντικών χρήσεων, όπως το εργοστάσιο του Φιξ στο βόρειο τμήμα και μεγάλα κτίρια γραφείων και υπηρεσιών κατά μήκος. Στις αρχές της Συγγρού λειτουργεί ήδη από το μεσοπόλεμο και η Πάντειος Σχολή Πολιτικών Επιστημών. Η Συγγρού οριοθετείται ανάμεσα στο Ολυμπείο – Φιξ και στον Ιππόδρομο, χρήση που προορίζεται και συνιστά «άκρο της πόλης», ενώ πρακτικά ταυτίζεται με τη διέξοδο της Αθήνας προς το νότιο τμήμα της παραλίας του Σαρωνικού και το νέο (τότε) αεροδρόμιο στο Ελληνικό. Η σχέση της Αθήνας με τον Πειραιά ακόμα διενεργείται σχεδόν αποκλειστικά μέσω της λεωφόρου Πειραιώς.

Μεταγενέστερα, και ιδιαίτερα μετά το 70, η σχέση της πόλης με το αεροδρόμιο μετατίθεται κατά μεγάλο μέρος στη νεοσύστατη Λεωφόρο Βουλιαγμένης, η κυκλοφοριακή ζήτηση αυξάνεται ραγδαία παράλληλα με τον δείκτη ιδιοκτησίας των ΙΧ, και η Συγγρού «αναβαθμίζεται» **από απλή λεωφόρος σε κλειστό αυτοκινητόδρομο** υψηλών ταχυτήτων. **Οι γειτονικές περιοχές κατοικίας αναπτύσσονται και πυκνώνουν εσωστρεφώς**, με τα νέα στραμμένα προς τη Συγγρού και επικοινωνούν μεταξύ τους μέσα από περιορισμένα «τυφλά» και ανισόπεδα περάσματα που κατασκευάζονται εκείνη την εποχή, ανισόπεδα ως προς την προτεραιότητα εξυπηρέτησης της αξονικής ταχείας διέλευσης για τα ΙΧ. Η Συγγρού συνεχίζει να «παροχετεύει» μεγάλες κυκλοφοριακές ροές προς το θαλάσσιο μέτωπο, αλλά **η δική της σχέση με το θαλάσσιο μέτωπο έχει διαρρηχθεί από μια υπερκατασκευή ανισόπεδων κλάδων** στη συμβολή της με την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος, που αποτελεί τυπολογικό χαρακτηριστικό της εργολαβικής και συγκοινωνιακής αντίληψης της δεκαετίας του 70. Στο μεταφορικό και κυριολεκτικό «περιθώριο» αυτού του «κυκλοφοριακού καναλιού» που συνιστά η Συγγρού, αναπτύσσονται τυπικές και άτυπες χρήσεις μητροπολιτικής εμβέλειας που λειτουργούν τις νυχτερινές ώρες, σε μεγάλα νυχτερινά κέντρα που χρησιμοποιούν ως βιτρίνα τα μέτωπα της λεωφόρου και στους παράδρομους. Η φιλοξενία που παρέχει η Συγγρού σε αυτές τις χρήσεις και δραστηριότητες μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 90, δίνει το στίγμα της μη ένταξής της στον ιστό της πόλης, ως ένα είδος πίσω αυλής για τα νυχτερινά κέντρα μιας «άτακτης» Αθήνας.

Κατά τα τελευταία χρόνια, το σκηνικό στα μέτωπα της λεωφόρου μεταλλάσσεται με ολοένα μεγαλύτερες ταχύτητες. Η Συγγρού προβάλλει, αφενός στο συγκοινωνιακό χάρτη ως μια ισότιμη και λειτουργικά υψηλότερη της Πειραιώς **εναλλακτική σύνδεση του Πειραιά με την Αθήνα**, στα ανατολικά, αφετέρου, στον πολεοδομικό χάρτη, με κτίρια μεγάλης κλίμακας που σχετίζονται με την υγεία, τον πολιτισμό και τις επιχειρήσεις. Η αρχή ουσιαστικά γίνεται με την εγκατάσταση του Ωνάσειου Καρδιοχειρουργικού Κέντρου και μιας σειράς ανάλογων εγκαταστάσεων υγείας στην ευρύτερη περιοχή, την ολοένα και μεγαλύτερη πύκνωση του εκπαιδευτικού πόλου του Παντείου Πανεπιστημίου, τη δημιουργία των κεντρικών κτιρίων της Interamerican, την αναβάθμιση του Πλανητάριου στο Ευγενίδειο Ίδρυμα, που αποτελεί έκτοτε πόλο εκπαίδευσης και αναψυχής για μικρούς και μεγάλους, τη χωροθέτηση του Εθνικού Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης στο παλαιό κτίριο του Φιξ, την απομάκρυνση του Ιπποδρόμου και την απελευθέρωση της έκτασης για αθλητικές χρήσεις που θα εξυπηρετούσαν ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, κ.ά. Πιο πρόσφατα, εγκαθίσταται στη Συγγρού η Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών, ενώ σύντομα αναμένεται η έναρξη κατασκευής στο χώρο του παλιού Ιπποδρόμου, της νέας Εθνικής Λυρικής Σκηνής και της νέας Εθνικής Βιβλιοθήκης. Στην ίδια περιοχή προβλέπεται τέλος, η ανάπτυξη νέου Διεθνούς Συνεδριακού Κέντρου.

Η Συγγρού **ανακτά στις μέρες μας το χαρακτήρα μιας «βιτρίνας» πολιτισμού και επιχειρηματικότητας** μητροπολιτικής και διεθνούς εμβέλειας, ενώ παράλληλα εξακολουθεί να προκαλεί αφενός **αμηχανία στις γειτονικές περιοχές κατοικίας** των οποίων τα προβλήματα «επικοινωνίας» εγκάρσια της Συγγρού εντείνονται ολοένα, και αφετέρου να μην απαντά στα αιτήματα της προσπελασιμότητας και της οικειοποίησης αυτών των σημαντικών λειτουργιών από τους κατοίκους και επισκέπτες της πόλης.

### **3. Στρατηγική και βασικές αρχές παρεμβάσεων ανασύστασης της Αστικής Λεωφόρου Συγγρού**

Με δεδομένη την σε εξέλιξη διαδικασία μεταλλαγής της λεωφόρου Συγγρού σε σημαντικό αστικό άξονα με έντονη την παρουσία χρήσεων γης, πολιτισμού, αναψυχής, παιδείας και επιχειρηματικότητας, οι σχεδιαζόμενες παρεμβάσεις στοχεύουν στην **ανασύνθεση της αστικής της ταυτότητας και στον εμπλουτισμό της με έναν περιβαλλοντικά αναβαθμισμένο δημόσιο αστικό χώρο** διαμήκη και εγκάρσιο, ικανό να συνδέσει τις εκατέρωθεν περιοχές, να εντάξει τις παρόδιες μητροπολιτικές χρήσεις στη λειτουργία της πόλης και να επαναπροσδιορίσει το **νέο αστικό τοπίο μετάβασης από την πόλη προς τη θάλασσα**.

Στο πλαίσιο της στρατηγικής αυτής, η Συγγρού αναγνωρίζεται ως άξονας που:

- Ανοίγει την Αθήνα προς το θαλάσσιο μέτωπο
- Συνενώνει τις εκατέρωθεν χρήσεις και περιοχές κατοικίας.

Η φιλοσοφία της πρότασης οργανώνεται γύρω από τις ακόλουθες **βασικές αρχές σχεδιασμού**:

- **Εναρμόνιση και εξορθολογισμός των κινήσεων οχημάτων ΙΧ, δημόσιας συγκοινωνίας, πεζών και ποδηλάτων** με έμφαση στην ασφαλή συνύπαρξη και στην πριμοδότηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (πιθανά και Σταθερής Τροχιάς) σε αποκλειστικό διάδρομο κίνησης
- **Περιορισμός του πλάτους του οδικού χώρου και ανάκτηση δημόσιου χώρου για τους πεζούς, τα ποδήλατα, τη δημόσια συγκοινωνία** και την προσπέλαση και εκτόνωση των παρόδιων στη Συγγρού, δραστηριοτήτων και χρήσεων γης.
- **Δημιουργία συνθηκών επιβράδυνσης της κίνησης των οχημάτων** κυκλοφορίας στο δίκτυο όλων των κινήσεων που θα διεξάγονται στην ευρύτερη περιοχή, αφετέρου για την αντιληπτική βελτίωση των δραστηριοτήτων και των χρήσεων στα μέτωπα της Συγγρού από τους ίδιους τους εποχούμενους,
- **Οργάνωση εγκάρσιων στη Συγγρού και συνεπίπεδων με αυτήν συνδέσεων των περιοχών κατοικίας και εργασίας εκατέρωθεν του άξονα**, με έμφαση στις περιοχές προσπέλασης σταθμών των Μέσων Σταθερής Τροχιάς,
- **Ενίσχυση και ανάδειξη** μέσω κατάλληλων διαμορφώσεων και όρων προσπέλασης, **των παρόδιων χρήσεων** πολιτισμού, αναψυχής, υπηρεσιών, παιδείας, έρευνας και υγείας
- **Δημιουργία** μέσω ειδικών διαμορφώσεων στο έδαφος και κατάλληλων κατά περίπτωση φυτεύσεων, **ζωνών κίνησης, συνάντησης και στάσης πεζών και ποδηλάτων** παράλληλα με την εξασφάλιση των περιοδικών και έκτακτων αναγκών προσπελασιμότητας και τροφοδοσίας των παρόδιων χρήσεων.

#### **4. Προτεινόμενες κατευθύνσεις παρεμβάσεων**

Στο πλαίσιο της αναγνώρισης των επιμέρους ποιοτήτων, προβλημάτων και εν γένει χαρακτηριστικών του άξονα σε τρεις διακριτές ενότητες όπως περιγράφηκε παραπάνω, οι προκαταρκτικές προτάσεις – κατευθύνσεις παρεμβάσεων που διατυπώνονται, οργανώνονται αντίστοιχα σε τρεις ενότητες:

<b>Πρώτη Ενότητα Παρεμβάσεων: Τμήμα μεταξύ Ολυμπιείου και της περιοχής του κόμβου Καλλιρρόης.</b>
---

Η Συγγρού έχει σήμερα σε αυτό το τμήμα, το μικρότερο οδικό της πλάτος (2+2 λωρίδες ΙΧ και 1+1 λωρίδα ΜΜΜ). Σημεία ιδιαίτερου ενδιαφέροντος περιλαμβάνουν οι περιοχές του νέου Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης στο παλαιό κτίριο ΦΙΞ, η περιοχή του σταθμού μετρό ΦΙΞ μεταξύ Συγγρού και Καλλιρρόης, το Πάντειο Πανεπιστήμιο, η νέα Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών και η ανάδειξη των παρόδιων αστικών μετώπων.

Η παρέμβαση συνίσταται στα εξής:

- **Περιορισμός του συνολικού οδικού χώρου** κατά 1 λωρίδα κυκλοφορίας, έτσι ώστε η Συγγρού να λειτουργεί ως έχει για το ρεύμα καθόδου και με 1 λωρίδα ΙΧ + 1 λωρίδα ΜΜΜ στο ρεύμα ανόδου.
- **Επαναδιαχείριση του συνόλου της ζώνης κίνησης πεζών συμπεριλαμβανομένων και των παράδρομων** που ξεκινούν νότια του κόμβου με την Καλλιρρόης, έτσι ώστε να διαμορφωθεί ένας ενιαίος χώρος σε κάθε πλευρά όπου θα συνυπάρχουν πεζοί και ποδήλατα, παράλληλα με 1 οριοθετημένη λωρίδα εξυπηρέτησης των παρόδιων χρήσεων.
- **Γενική απομάκρυνση της παρόδιας στάθμευσης**, με την εξαίρεση περιορισμένων θέσεων που θα κριθούν σκόπιμες και οι οποίες θα διαμορφωθούν ενταγμένες στον συνολικό αστικό ανασχεδιασμό της ζώνης.
- **Ενίσχυση κατά προτεραιότητα της υψηλής φύτευσης** στο μεγαλύτερο μήκος των μετώπων και **επιλογές διαμορφώσεων στο δάπεδο του οδικού χώρου που σηματοδοτούν τις περιοχές όπου πριμοδοτείται η εγκάρσια επικοινωνία** (περιοχή μουσείου σύγχρονης τέχνης και σταθμών μετρό και τραμ ΦΙΞ και περιοχή Παντείου Παν/μίου και Στέγης Γραμμάτων και Τεχνών).
- Λειτουργική υποβάθμιση της Συγγρού μέσω εγκατάστασης φωτεινής σηματοδότησης και επιφανειακών διαβάσεων πεζών.
- Πρόνοια, σε ότι αφορά στην κατανομή του χώρου για τις διαμορφώσεις, για τη δυνατότητα μελλοντικής χωροθέτησης Μέσου Σταθερής Τροχιάς στη λεωφόρο.

Κυκλοφοριακά η παρέμβαση είναι απόλυτα συμβατή με την προοπτική ουσιαστικής απομείωσης του κυκλοφοριακού ρόλου (και φόρτου) της Βασιλ. Αμαλίας στο πλαίσιο της κυκλοφοριακής ανασύνταξης του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου και προτεραιότητα στον πεζό.

## Δεύτερη Ενότητα Παρεμβάσεων: Περιοχή κόμβου Συνταγμ. Δαβάκη

Η παρέμβαση εστιάζεται πιλοτικά στην αποκατάσταση της σύνδεσης των εκατέρωθεν περιοχών κατοικίας στη συμβολή της Συγγρού με τον σημαντικό πολεοδομικό και εμπορικό άξονα της Δαβάκη που συνδέει τις κεντρικές πλατείες των δήμων Νέας Σμύρνης και Καλλιθέας, καθώς και τους σταθμούς Τραμ Νέας Σμύρνης και Μετρό Καλλιθέας.

- **Επαναφορά της συμβολής της Συγγρού με τη Δαβάκη σε ενιαίο επίπεδο** (κατάργηση της ανισόπεδης συμβολής) και ρύθμιση μέσω φωτεινής σηματοδότησης.
- **Περιορισμός του συνολικού οδικού χώρου** κατά 1 λωρίδα κυκλοφορίας εκατέρωθεν έτσι ώστε η Συγγρού να λειτουργεί και για τα δύο ρεύματα με 2 λωρίδες κυκλοφορίας ΙΧ και 1 λωρίδα ΜΜΜ.
- **Επαναδιαχείριση του συνόλου της ζώνης κίνησης πεζών, ποδηλάτων και δημόσιας συγκοινωνίας**, συμπεριλαμβανομένων και των παράδρομων στην ίδια λογική με την Πρώτη Ενότητα Παρεμβάσεων και, κατά την ίδια αναλογία, ουσιαστική απομάκρυνση της παρόδιας στάθμευσης.

Ο κόμβος της Δαβάκη αντιμετωπίστηκε κατά προτεραιότητα σε σχέση με άλλες ελλείπουσες συνδέσεις των περιοχών Νέας Σμύρνης και Καλλιθέας δια μέσου της Συγγρού, που θα μπορούσαν να αναζητηθούν στις συμβολές με τη λεωφόρο Αμφιθέας και τη Λάμπρου Κατσώνη, καθώς και στην περιοχή των συμβολών με το ζεύγος Αιγαίου – Χαροκόπου και Εφέσου – Αγ. Πάντων.

## Τρίτη Ενότητα Παρεμβάσεων : Περιοχή Φαληρικού Δέλτα

Εδώ η παρέμβαση συνίσταται στην κατάργηση της λειτουργίας όλων των ανισόπεδων κλάδων και στην αποκατάσταση σε ενιαίο επίπεδο της συμβολής της Συγγρού με την Ποσειδώνος, με σκοπό την ομαλότερη λειτουργία του κόμβου ως προς την προσπέλαση των μητροπολιτικού χαρακτήρα χρήσεων που προγραμματίζονται στην άμεση περιοχή και την ανάκτηση ενός δημόσιου χώρου σημαντικού μεγέθους που μπορεί να αναλάβει λειτουργίες που θα υπογραμμίσουν και θα ζωντανέψουν τη λειτουργία της Συγγρού ως άξονα σύνδεσης της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο.

- **Κατάργηση όλων των ανισόπεδων διαμορφώσεων στη συμβολή της Συγγρού με τη λεωφόρο Ποσειδώνος** και στα δύο ρεύματα. Οι κλάδοι που συμβάλουν έχουν ισότιμα χαρακτηριστικά 2 λωρίδων ΙΧ και 1 λωρίδας ΜΜΜ και συναντιούνται ομαλά στην εκ νέου διαμόρφωση ενός ισόπεδου μη σηματοδοτούμενου κόμβου – πλατείας.
- **Δημιουργία μέσω κατάλληλων διαμορφώσεων, ενός δημόσιου χώρου πολλαπλών χρήσεων στην περιοχή του νέου κόμβου** (έκτασης περίπου 4



- στρεμμάτων) που θα λειτουργεί συμπληρωματικά με τις δραστηριότητες που θα αναπτύσσονται στο χώρο του Δέλτα και του παλιού Ιπποδρόμου.
- Διευκόλυνση της προσπέλασης των μητροπολιτικών χρήσεων που υφίστανται ή προγραμματίζονται στο χώρο του Δέλτα και του παλιού Ιπποδρόμου, για πεζούς, ποδηλάτες και επισκέπτες – χρήστες των ΜΜΜ και συντονισμός με την Προκαταρκτική Μελέτη του Θαλασσίου Μετώπου.

Κυκλοφοριακά η πρόταση είναι συμβατή με τις κατευθύνσεις του νέου Ρυθμιστικού για τη λεωφόρο Ποσειδώνος, της οποίας επίσης προβλέπεται η λειτουργική υποβάθμιση ώστε να αποκατασταθεί η σχέση των παραλιακών περιοχών κατοικίας με την ακτή σε όλο το μήκος της από το Νέο Φάληρο μέχρι τη Γλυφάδα.