

ΤΑ ΙΧΝΗ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ-
ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΕΝΕΡΓΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΠΑΝΟΥΤΣΟΠΟΥΛΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ: Μ. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ, Σ. ΓΥΦΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: Ε. ΚΛΑΜΠΑΤΣΕΑ

Τα ίχνη των γραμμών- Επανασχεδιασμός και αξιοποίηση του ανενεργού σιδηροδρόμου Κορίνθου
Διπλωματική εργασία- Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Ε.Μ.Π.

Σπουδάστρια: Βασιλική Πανουτσοπούλου
Επιβλέποντες καθηγητές: Μ. Παπαβασιλείου, Σ. Γυφτόπουλος
Σύμβουλος καθηγήτρια: Ε. Κλαμπατσέα

Ημερομηνία παρουσίασης: 1 Μαρτίου 2016

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή	σελ. 5
2. Η πόλη της Κορίνθου	
2.1. Γεωγραφική θέση	σελ. 6
2.2. Ιστορική εξέλιξη	σελ. 8
2.3. Πολιτιστικές δραστηριότητες	σελ. 10
2.4. Οδικό Δίκτυο- ΓΠΣ	σελ. 12
2.5. Διάγραμμα ορόφων- Διάγραμμα χρήσεων γης ισογείου	σελ. 14
3. Η περιοχή μελέτης- Ο σιδηρόδρομος	σελ. 16
4. Η πρόταση του Δήμου για το λιμάνι- σενάριο εργασίας	σελ. 18
5. Πολεοδομική ανάλυση	
5.1. Πολεοδομική ανάγνωση	σελ. 20
5.2. Πολεοδομική πρόταση	σελ. 22
6. Masterplan	σελ. 24
7. Γενική πρόταση	σελ. 26
8 Το πολιτιστικό κέντρο	
8.1. Κεντρική ιδέα	σελ. 28
8.2. Φωτογραφίες μακέτας	σελ. 30
8.3. Σχέδια	σελ. 38

Θα ήθελα να ευχαριστήσω:

Τον Σ. Μαγγίνα, τον Β. Δαλακλείδη, την Κ. Κωστόγιαννου για τη βοήθεια στη διάθεση υποστηρικτικού υλικού και την καθοδήγηση

Τη Χριστίνα, τη Λία, τη Ραλού, την Ξένια, τη Μαριάννα, τη Ζωή, το Σωτήρη και τη Νεφέλη για τις συμβουλές και την πολύτιμη βοήθεια στην ολοκλήρωση αυτής της εργασίας

1. Εισαγωγή

Το θέμα της διπλωματικής αυτής τοποθετείται στην Κόρινθο, όπου έχω μεγαλώσει, δεδομένου ότι η γνώση της περιοχής μελέτης και η βιωματική σχέση με αυτή είναι καθοριστικοί παράγοντες στον τρόπο επέμβασης.

Αντικείμενο μελέτης αποτέλεσε η περιοχή του παλιού σιδηροδρομικού σταθμού της Κορίνθου, ο οποίος βρίσκεται στην είσοδο της πόλης μέσα στο αστικό ιστό και σε άμεση σχέση με το λιμάνι. Παραμένει ανενεργός από το 2007, όταν καταργήθηκε το σιδηροδρομικό δίκτυο σε όλη την Πελοπόννησο και έκτοτε αντικαταστάθηκε από τον προαστιακό σιδηρόδρομο. Ενώ κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του αποτελούσε ένα σημαντικό πυκνωτή κίνησης για τη ζωή της πόλης, συνιστώντας το μεγαλύτερο κόμβο για τη μετακίνηση τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων, η παύση της λειτουργίας του οδήγησε στη δημιουργία ενός αστικού κενού με έντονη την αίσθηση εγκατάλειψης. Παράλληλα με την Εθνική οδό Αθηνών- Κορίνθου, η περιοχή του σιδηροδρόμου εντείνει το διαχωρισμό μεταξύ της πόλης και του παραλιακού μετώπου, εφόσον παρεμβάλλεται μεταξύ αυτών ως μια μη βατή νεκρή ζώνη, πράγμα που γίνεται αντιληπτό κατά την είσοδο στην πόλη και την κίνηση προς το κέντρο.

Στόχος αυτής της διπλωματικής είναι να χωροθετηθεί στην περιοχή του παλιού σιδηρόδρομου ένα κτίριο που να αποτελεί πόλο έλξης για τους κατοίκους της Κορίνθου και να δώσει ζωή και χρήση σε αυτή την ανενεργή ζώνη. Μετά από ανάλυση των υφιστάμενων πολιτιστικών δραστηριοτήτων της πόλης, διαπιστώνεται ότι αυτές αφενός λειτουργούν μόνο σε τοπικό επίπεδο, αφετέρου πραγματοποιούνται σε χώρους ανεξάρτητους μεταξύ τους, χωρίς να παρέχεται η δυνατότητα παράλληλων εκδηλώσεων σε ένα κοινό χώρο. Έτσι, προτείνεται η κατασκευή ενός πυρήνα πολιτιστικών δράσεων, που τοποθετείται στην απόληξη μιας πορείας κατά μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών. Αυτή η ζώνη διαμορφώνεται ως γραμμικό πάρκο, αποκαθιστώντας το πράσινο που απουσιάζει από την ευρύτερη περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού και λειτουργώντας ως υπαίθριος χώρος στον οποίο εκτονώνεται το πολιτιστικό κέντρο. Με αυτό τον τρόπο, διαμορφώνεται σε μια κομβική θέση ένα συγκεντρωμένο σύγχρονο πολιτιστικό κέντρο που λείπει από την πόλη, επαναπροσδιορίζοντας το κέντρο βάρους της.

Παράλληλα, η διαμόρφωση αυτής της ζώνης καλείται να αποτελέσει σύνδεσμο μεταξύ της πόλης και της θάλασσας, ώστε να ανακτηθεί η σχέση με το θαλάσσιο μέτωπο, επομένως δε μπορεί να νοηθεί ανεξάρτητα από αυτό. Γι αυτό, μετά από ανάλυση της πρότασης του Δήμου για την ευρύτερη περιοχή του λιμανιού, επιχειρήθηκε μια συνολική παρέμβαση, ώστε να συνδεθεί ο σιδηρόδρομος με το λιμάνι, να διοχετευτεί η κίνηση προς αυτό και να ενθαρρυνθεί μια απτή σχέση με τη θάλασσα.

2. Η πόλη της Κορίνθου

2.1 Γεωγραφική Θέση

Η Κόρινθος βρίσκεται νοτιοανατολικά του Κορινθιακού κόλπου, σε απόσταση 2 χλμ. από το βόρειο στόμιο της διώρυγας του Ισθμού. Λόγω της γεωγραφικής της θέσης αποτελεί **πύλη στην Πελοπόννησο**, καθώς εντοπίζεται στο βορειοανατολικό άκρο της. Το όνομά της άλλωστε το επιβεβαιώνει, αφού σημαίνει «ζεύξη» στα πελασγικά, καθώς συνδέει 2 θάλασσες και 2 στεριές. Αποτελεί **κομβικό σημείο** σε επίπεδο επικράτειας και μέσω των μεγάλων έργων υποδομής, όπως η διώρυγα και οι εθνικοί δρόμοι, (Εθνική οδός Αθηνών- Κορίνθου, Κορίνθου- Τριπόλεως, Κορίνθου- Άργους και Κορίνθου- Πατρών) συνδέεται άμεσα με τα αστικά κέντρα της Στερεάς Ελλάδας και της Πελοποννήσου σηματοδοτώντας το πέρασμα σε αυτή από την Αττική.

Σε επίπεδο νομού, αποτελεί επίσης κομβικό σημείο ως **διοικητικό κέντρο** της Κορινθίας, συγκεντρώνοντας δημόσιες υπηρεσίες, εκπαιδευτικά ιδρύματα, τραπεζικό δίκτυο και χώρους γραφείων, που εξυπηρετούν όχι μόνο τον πληθυσμό της πόλης, αλλά και τα **γειτονικά χωριά και την ύπαιθρο**. Γενικά, τα διαγράμματα απασχόλησης των κατοίκων αποδεικνύουν ενίσχυση του τριτογενούς τομέα, με το δευτερογενή να ακολουθεί και τον πρωτογενή να παρουσιάζει ύφεση, παρά το δυναμικό της ευρύτερης περιοχής σε γεωργία, κτηνοτροφία και αλιεία.

Σε εθνικό επίπεδο, η Κόρινθος βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση, καθώς απέχει μόλις 80 περίπου χλμ από την Αθήνα, πράγμα που την καθιστά προσιτή στους κατοίκους της πρωτεύουσας. Ωστόσο, ο χαρακτήρας της πόλης είναι μεταβατικός, καθώς αποτελεί **ενδιάμεσο σταθμό** και οι περισσότεροι επισκέπτες έχουν προορισμό όχι την Κόρινθο καθαυτή, αλλά τοποθεσίες τουριστικού ενδιαφέροντος και πολιτιστικούς χώρους στην ευρύτερη περιοχή, όπως Μυκήνες, Ακροκόρινθος, Επίδαυρος και Ναύπλιο.

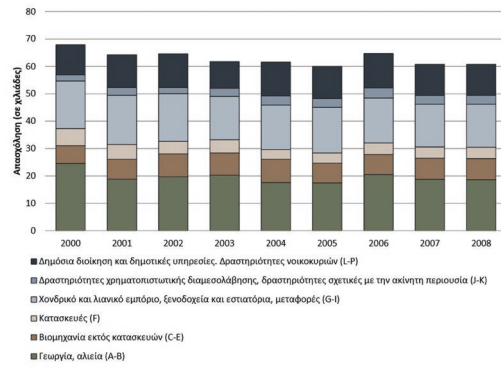
Πι αυτό, επιλέγεται στη διπλωματική ένα θέμα που απευθύνεται μεν στους Κορινθίους, λαμβάνει όμως υπόψιν και το δυναμικό της περιοχής αφενός ως πόλου έλξης επισκεπτών, που διέρχονται προσωρινά από την πόλη και συμβάλλουν στην κινητικότητα, αφετέρου ως κέντρο του Νομού, όπου διημερεύει και ο πληθυσμός της ευρύτερης περιοχής. Η ζώνη του σιδηροδρομικού σταθμού εντοπίζεται στο Βόρειο τμήμα της πόλης, διερχόμενη από το κέντρο του αστικού ιστού και σε άμεση σχέση με το λιμάνι.



ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ



ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ



2.2 Ιστορική εξέλιξη Κορίνθου

Αρχαιότητα

Η Κόρινθος και η περιοχή του Ισθμού κατοικήθηκαν αρχικά το 5.500 π.Χ., ενώ ο προϊστορικός οικισμός της Ακροκορίνθου χρονολογείται περίπου στο 4.000 π.Χ. Ως σταυροδρόμι αποτελούσε πάντα ισχυρότατο εμπορικό, τεχνολογικό και πολιτιστικό κέντρο, καθώς και οικονομική, ναυτική και αποικιακή δύναμη της Αρχαίας Ελλάδας. Η στρατηγική θέση της περιοχής υπογραμμίζεται από τα λιμενικά έργα της περιοχής, όπως το “χωστό” λιμάνι του Λεχαίου, εξ’ ολοκλήρου τεχνητό και η Δίοικος, μια λιθόστρωτη οδός, πλάτους 3.5-5 m, έργο που συνδέεται με τις θαλάσσιες μεταφορές

Το 146 π.Χ. η πόλη καταστράφηκε από τους Ρωμαίους και αναδημιουργήθηκε το 44 π.Χ. Μετά από 7 αιώνες κατοχής από τους Ενετούς και τους Τούρκους, απελευθερώθηκε το 1822.

1858

Ένας ισχυρότατος σεισμός κατέστρεψε τον οικισμό της Αρχαίας Κορίνθου και τότε ανοικοδομήθηκε η πόλη στη σημερινή θέση της

1884

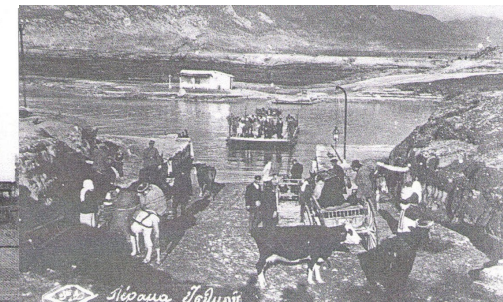
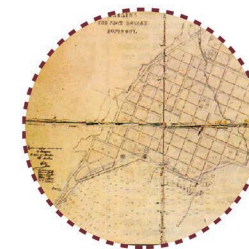
Εγκαινιάστηκε ο σιδηροδρομικός σταθμός Κορίνθου επί των γραμμών Πειραιά- Πάτρας και Κορίνθου-Καλαμάτας

1893

Αποπερατώθηκε η Διώρυγα για τη σύνδεση Κορινθιακού με Σαρωνικό κόλπο

1926

Μετά από ισχυρό σεισμό η πλειοψηφία των κτιρίων κρίθηκε ακατάλληλη και η πόλη ανοικοδομήθηκε με τους πιο πλήρεις αντισεισμικούς κανονισμούς επί κυβερνήσεως Ελ. Βενιζέλου με αποτέλεσμα την άριστη ρυμοτομία της πόλης



1981

Νέος σεισμός επέφερε βλάβες, περιορισμένες όμως χάρη στα μέτρα του 1926

2000

Ολοκληρώθηκαν οι επιχωματώσεις στο νέο λιμένα.

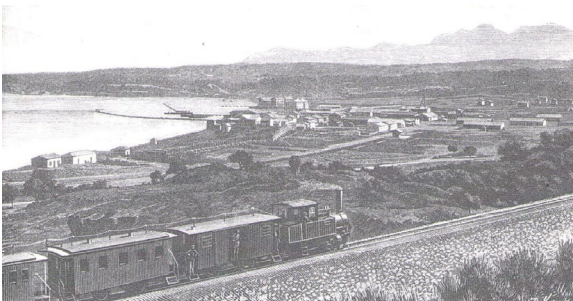
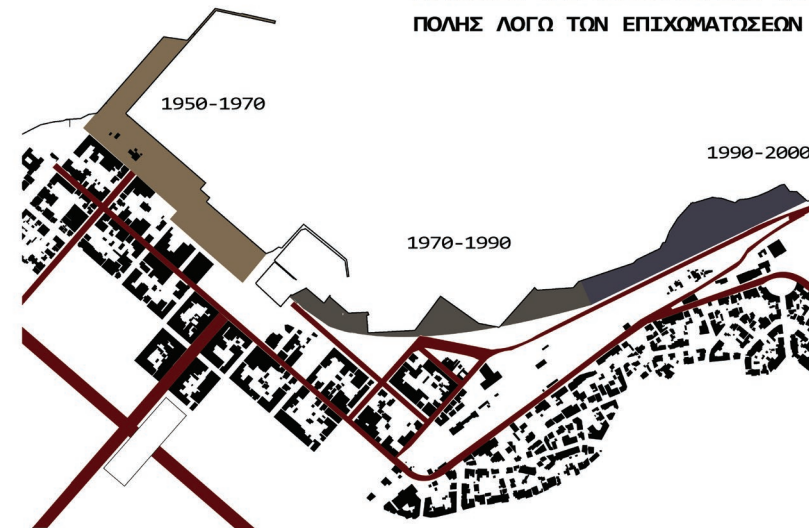
Η περιοχή αυτή, που χαρακτηρίζεται ως “χαμηλού τύπου ακτή”, προήλθε από το μπάζωμα του παράκτιου μετώπου, το οποίο στο παρελθόν χρησιμοποιούσαν οι Κορίνθιοι ως παραλία. Η ακτή επιχωματώθηκε σε τρεις φάσεις: κατά τις δεκαετίες '50- '70 το δυτικό τμήμα, '70-'90 το κεντρικό και '90-'00 το ανατολικό. Αποτέλεσμα ήταν να εγκαταλειφθεί η ευρύτερη περιοχή και να αλλοιωθεί η φυσιογνωμία της, καθώς καταργήθηκε η παραλία που αποτελούσε πόλο έλξης για τους κατοίκους της Κορίνθου. Έκτοτε αυτή η ζώνη χρησιμοποιείται ως διαδρομή περιπάτου, ενώ σημείο αναφοράς είναι η εκκλησία του Αγ. Νικολάου μπροστά από την οποία υπάρχουν κάποιες χρήσεις αναψυχής, καθώς και η πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου (Φλοίσβος). Εκεί βρισκόταν στο παρελθόν το Τουριστικό, εστιατόριο που αποτελούσε τοπόσημο για την περιοχή και νοηματοδοτούσε την πλατεία πριν μετατοπιστεί το κέντρο βάρους της παραλιακής ζώνης αναψυχής στα βοριοδυτικά της πόλης, στην παραλία Καλάμια.

2007

Καταργήθηκε οριστικά το σιδηροδρομικό δίκτυο σε όλη την Πελοπόννησο και αντικαταστάθηκε από τον προαστιακό, δημιουργώντας το υφιστάμενο αστικό κενό στη ζώνη του παλιού σιδηροδρόμου, που διαχωρίζεται από τον αστικό ιστό και ταυτόχρονα από τη θάλασσα



ΑΛΛΟΙΩΣΗ ΤΗΣ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΛΟΓΩ ΤΩΝ ΕΠΙΧΩΜΑΤΩΣΕΩΝ



2.3 Πολιτιστικές δραστηριότητες



Τα κυριότερα κτίρια που στεγάζουν πολιτιστικές δραστηριότητες στην Κόρινθο είναι το Πνευματικό- Πολιτιστικό κέντρο, η Δημοτική Πινακοθήκη, το Λαογραφικό μουσείο, το Κέντρο Νέων, η Φιλαρμονική και τα δυο τμήματα του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου (το Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σχέσεων και η Σχολή Κοινωνικών Επιστημών που συστεγάζεται με το Δημοτικό Θέατρο).

Δυστυχώς, η πολιτιστική δραστηριότητα της πόλης είναι ανεπαρκής τόσο ως προς την έκταση των εκδηλώσεων και τον **περιορισμό σε τοπικό επίπεδο** όσο και ως προς το γεγονός ότι πρόκειται για φορείς που λειτουργούν ανεξάρτητα μεταξύ τους χωρίς να επιδιώκεται κάποια συνεργασία ή κοινή διοργάνωση.

Επίσης, παρότι τα περισσότερα κτίρια βρίσκονται μέσα στον αστικό ιστό, δύσκολα αντιλαμβάνεται κανείς την παρουσία τους, καθώς είναι

εσωστρεφή και δεν πραγματοποιούνται ποτέ υπαίθριες εκδηλώσεις. Επίσης, απουσιάζουν δραστηριότητες επιμόρφωσης ανοιχτές προς το κοινό, εφόσον το Πανεπιστήμιο απευθύνεται αποκλειστικά στους φοιτητές.

Γι αυτό, επιλέγεται η πρόταση ενός κέντρου που φιλοξενεί ένα σύνολο συνεργαζόμενων πολιτιστικών δραστηριοτήτων σε κοινό χώρο και μάλιστα σε μια κεντρική τοποθεσία, στην είσοδο της πόλης. Έμφαση δίνεται στο τμήμα της βιβλιοθήκης, η οποία λειτουργώντας συμπληρωματικά με τη Δημοτική καλείται να ανταποκριθεί στα σύγχρονα πρότυπα της **ανοιχτότητας** και με τη χρήση **ψηφιακών μέσων** να απελευθερωθεί από τις δεσμεύσεις του ελεγχόμενου χώρου και του κλειστού βιβλιοστασίου, προκειμένου να ενθαρρύνει την απόλαυση του **φυσικού περιβάλλοντος και της θάλασσας** και να επαναπροσδιορίσει την έννοια της βιβλιοθήκης ως **κέντρο ελεύθερου χρόνου** και όχι μόνο περισυλλογής και απομόνωσης.



1. ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ-
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ
& ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ



5. ΦΙΛΑΡΜΟΝΙΚΗ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΙΩΝ

3. ΚΕΝΤΡΟ ΝΕΩΝ

6. ΛΑΟΓΡΑΦΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ

7. ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ-
ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

8. ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ



2. ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΠΙΝΑΚΟΘΗΚΗ



4. ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ
ΚΕΝΤΡΟ
(ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ,
ΠΙΝΑΚΟΘΗΚΗ, ΖΩΓΡΑΦΙΚΗ,
ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟΙ ΧΟΡΟΙ, ΧΟΡΩΔΙΑ, ΘΕΑΤΡΟ)



ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

ΘΕΣΗ: ΚΟΝΤΑ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ: ΕΣΩΣΤΡΕΦΕΣ ΚΤΙΡΙΟ

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ: ΠΟΙΚΙΛΕΣ

όπως: ΒΙΒΛΙΟΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ,
ΑΝΑΓΝΩΣΕΙΣ ΒΙΒΛΙΩΝ,
ΠΑΙΔΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ



ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΩΝ

1. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ - ΑΝΟΙΧΤΟΤΗΤΑ
2. ΚΕΝΤΡΟ ΓΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΧΡΟΝΟ (ΟΧΙ ΜΟΝΟ ΠΕΡΙΣΥΛΛΟΓΗ & ΑΠΟΜΟΝΩΣΗ)
3. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ & ΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ
4. ΑΥΞΑΝΟΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ ΨΗΦΙΑΚΩΝ ΜΕΣΩΝ & ΝΕΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ
5. ΣΥΝΥΠΑΡΞΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ ΜΕ ΑΝΟΙΚΤΕΣ ΒΑΣΕΙΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ
6. ΑΠΟΔΕΣΜΕΥΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΥΣΤΗΡΟ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΥ ΧΩΡΟΥ & ΤΩΝ ΚΛΕΙΣΤΩΝ ΒΙΒΛΙΟΣΤΑΣΙΩΝ
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΥΠΑΙΘΡΙΑΣ ΕΚΤΩΝΩΣΗΣ ΤΗΣ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΕΝΟΠΙΩΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ - ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ



Η Κόρινθος συνδέεται με την ευρύτερη περιοχή μέσω μεγάλων οδικών αξόνων, όπως η Ολυμπία οδός και η Νέα Εθνική Οδός Κορίνθου- Πατρών. Η πρόσβαση από την Αθήνα γίνεται από τα ανατολικά μέσω της **Παλαιάς Εθνικής Οδού Αθηνών- Κορίνθου**, η οποία συνδέεται με την επαρχιακή οδό Κορίνθου- Λουτρακίου, διέρχεται από τον παλιό σιδηρόδρομο και συνεχίζει ως Δαμασκηνού προς στο κέντρο της πόλης.

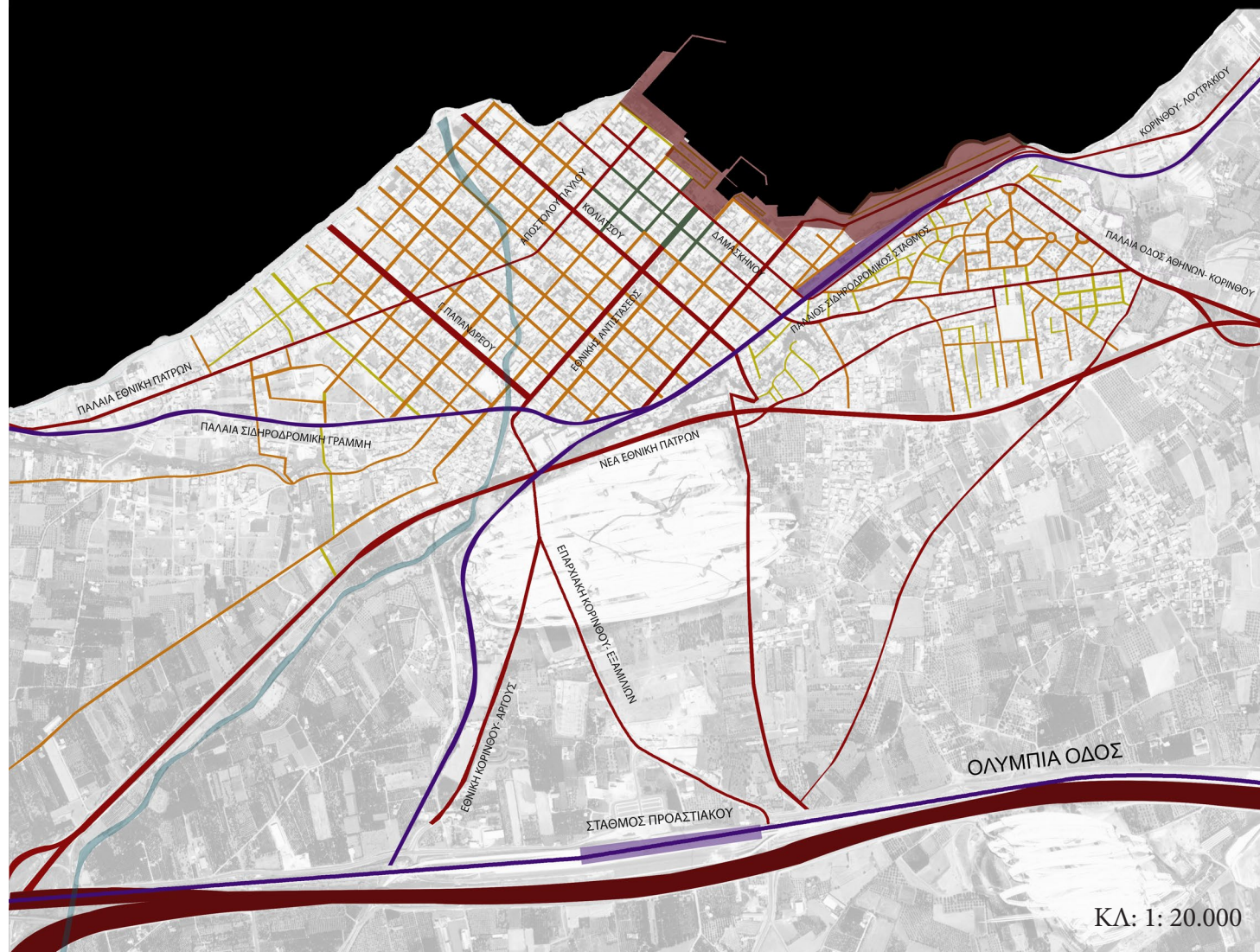
Από τα νότια η Εθνική οδός Κορίνθου- Άργους ενώνεται με την Επαρχιακή οδό Κορίνθου- Εξαμιλίων, που οδηγεί από τα γύρω χωριά μέσω της κεντρικής αρτηρίας **Εθνικής Αντιστάσεως** απευθείας στην κεντρική πλατεία του Φλοίσβου στο λιμάνι.

Το δυτικό τμήμα της πόλης σχεδιάστηκε με **υποδάμιο σύστημα**, ενώ το ανατολικό που ανοικοδομήθηκε μετά τη μικρασιατική καταστροφή για να στεγάσει τους πρόσφυγες χαρακτηρίζεται από **ακανόνιστο δίκτυο** δρόμων. Στο δυτικό τμήμα σημαντική είναι η οδός Αποστόλου Παύλου, που συνδέει το εμπορικό-επιβατικό τμήμα του λιμανιού με την Παλαιά Εθνική Οδό Κορίνθου- Πατρών και χρησιμοποιείται για τη διακίνηση εμπορευμάτων.

Τέλος, ο **προαστιακός**, δηλαδή ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός βρίσκεται έξω από την πόλη και συνδέεται άμεσα με το κέντρο και το λιμάνι, μέσω της οδού Κορίνθου- Εξαμιλίων και Εθνικής Αντιστάσεως.

2.4 Οδικό Δίκτυο

ΚΥΡΙΑ ΟΔΙΚΗ ΑΡΤΗΡΙΑ
ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ ΟΔΟΣ
ΤΟΠΙΚΗ ΑΡΤΗΡΙΑ
ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ/ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ



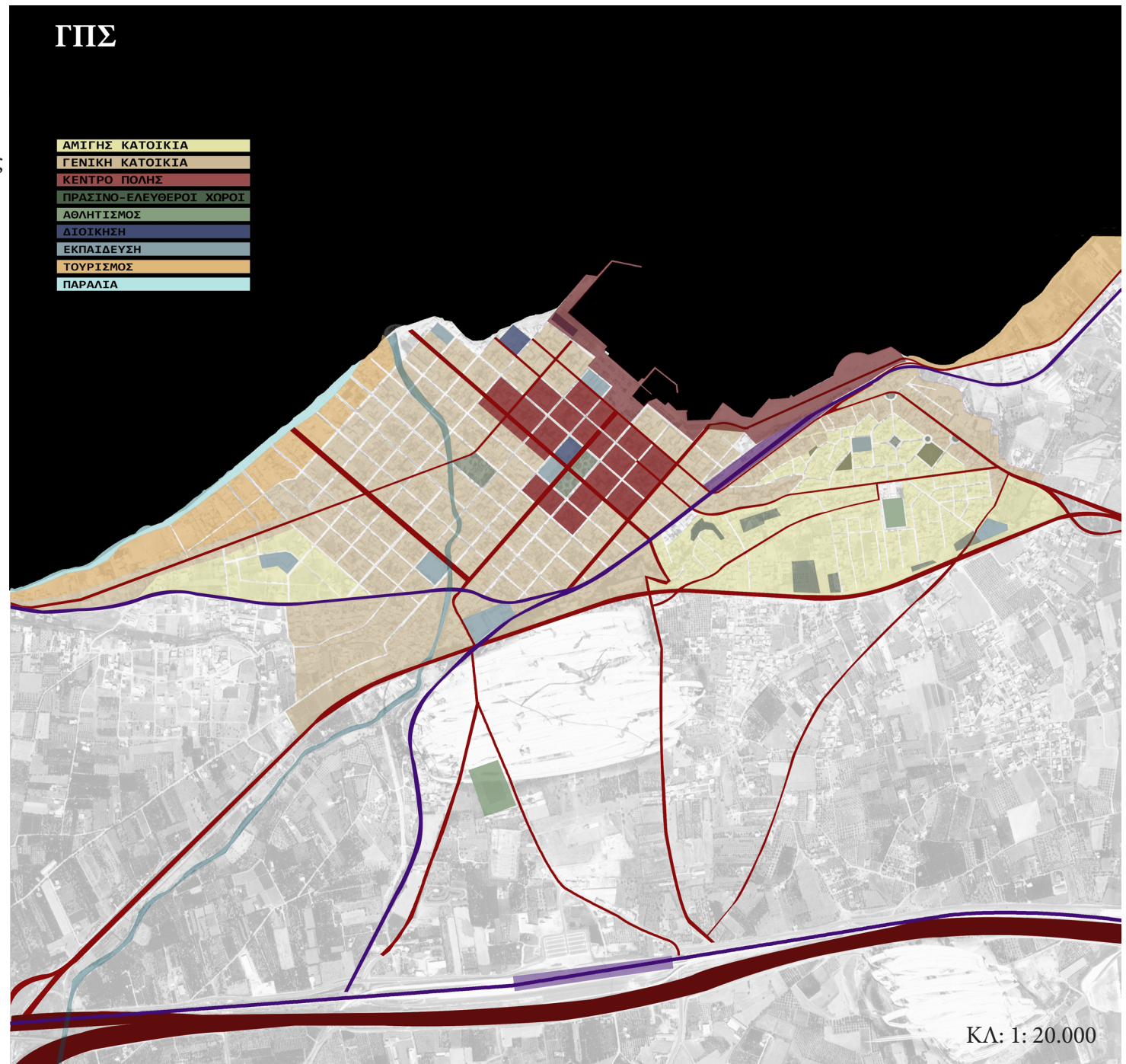
Όπως προαναφέρθηκε, το δυτικό τμήμα αποτελεί το κέντρο της πόλης, που ανοικοδομήθηκε σε πρώτη φάση στην ιστορία της Κορίνθου. Εκεί εντοπίζεται το **εμπορικό κέντρο**, που περιλαμβάνει χρήσεις λιανικού και χονδρικού εμπορίου, λειτουργίες διοίκησης (Δημαρχείο, Νομαρχία), τράπεζες, εκπαίδευση, κοινωνική πρόνοια/ υγεία, γραφεία και υπηρεσίες.

Γύρω από το κέντρο είναι χωροθετημένη περιοχή **γενικής κατοικίας**, ανώ στα ανατολικά, που βρίσκεται ο οικισμός των μικρασιατών κυριαρχεί η **αμιγής κατοικία**.

Στα δυτικά βρίσκεται η **παραλία** και η ευρύτερη περιοχή είναι διαμορφωμένη ως ζώνη αναψυχής και τουρισμού. Αντίστοιχα, ως τουριστική ζώνη χαρακτηρίζεται και η ακτογραμμή στα ανατολικά, που οδηγεί προς την Ποσειδωνία και την αρχαία Δίολκο.

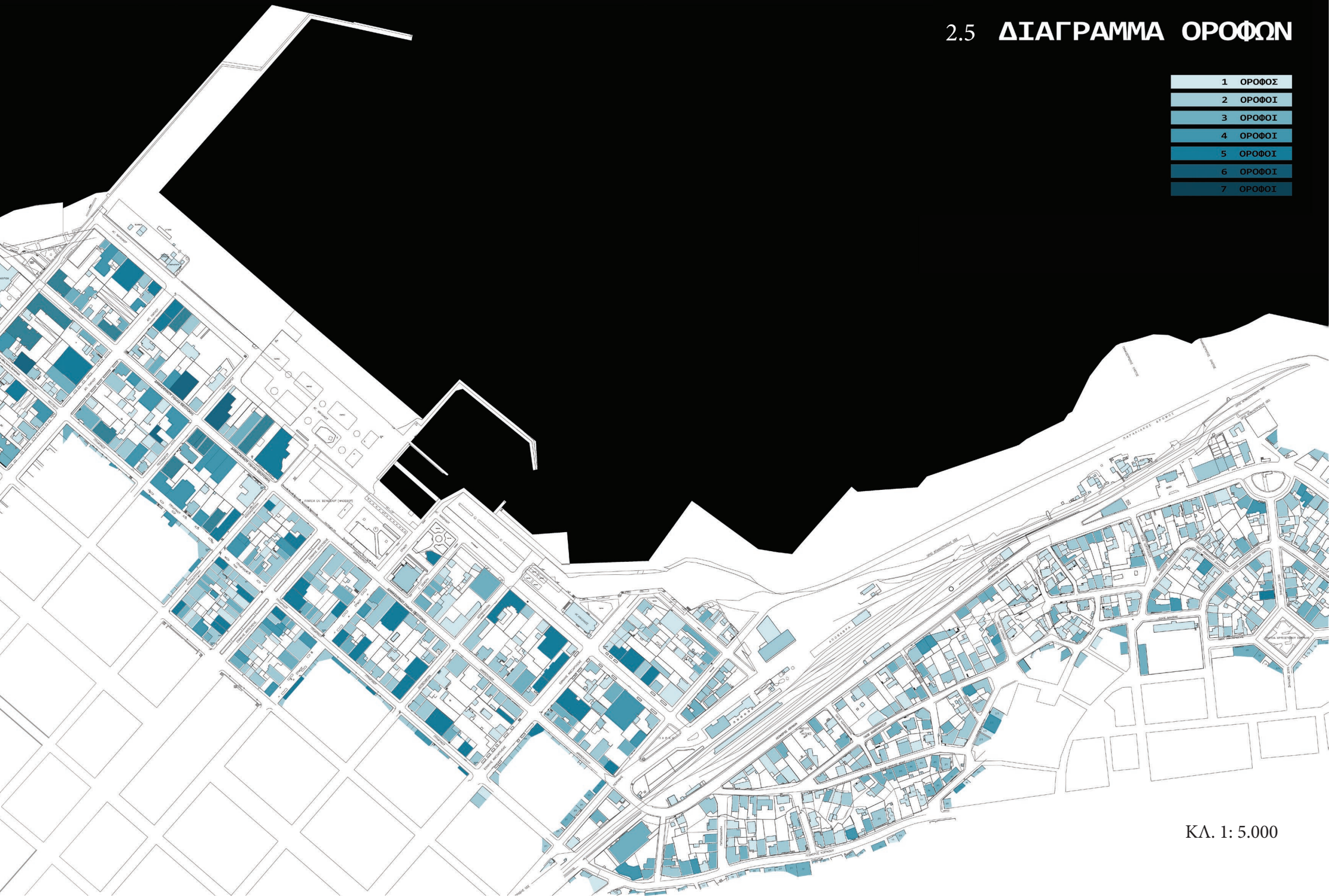
Στα νότια, στην είσοδο της πόλης είναι χωροθετημένο το **στρατόπεδο**, που πλέον δε λειτουργεί και καθώς απομακρυνόμαστε από τον αστικό ιστό επικρατεί η γεωργική γη.

Η ζώνη του παλιού σιδηροδρομικού σταθμού δε διέπεται από καθεστώς χρήσεων γης, ωστόσο περικλείεται από χρήσεις γενικής κατοικίας και γειτνιάζει με το ΚΤΕΛ. Κατά μήκος της Παλαιάς Εθνικής οδού Αθηνών- Κορίνθου παρατηρούνται κυρίως **καταστήματα και συνεργεία** ενώ προς την πλευρά του λιμανιού εντοπίζονται χρήσεις αναψυχής.



2.5 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΟΡΟΦΩΝ

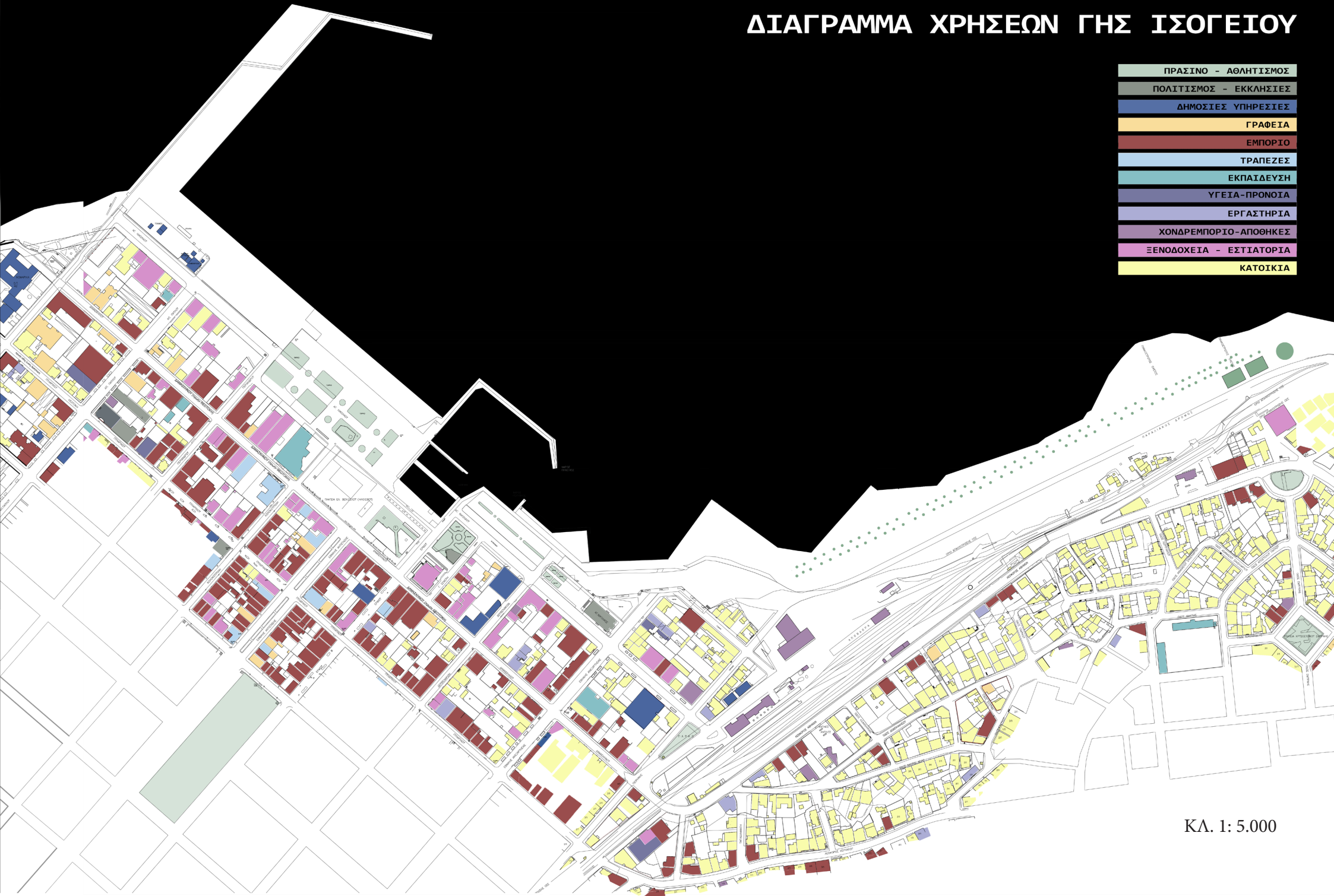
1	ΟΡΟΦΟΣ
2	ΟΡΟΦΟΙ
3	ΟΡΟΦΟΙ
4	ΟΡΟΦΟΙ
5	ΟΡΟΦΟΙ
6	ΟΡΟΦΟΙ
7	ΟΡΟΦΟΙ



ΚΛ. 1: 5.000

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ

ΠΡΑΣΙΝΟ - ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ - ΕΚΚΛΗΣΙΕΣ
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΓΡΑΦΕΙΑ
ΕΜΠΟΡΙΟ
ΤΡΑΠΕΖΕΣ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
ΥΓΕΙΑ-ΠΡΟΝΟΙΑ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ
ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ-ΑΠΟΘΗΚΕΣ
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ - ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ
ΚΑΤΟΙΚΙΑ

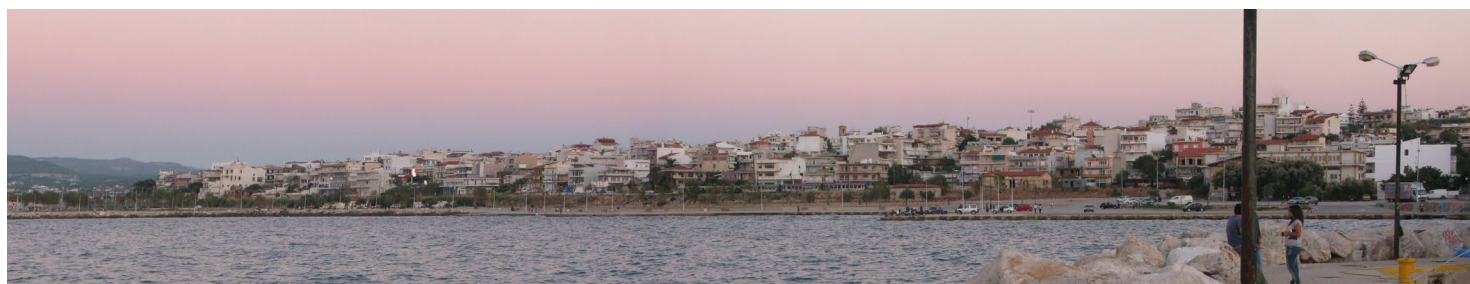


ΚΛ. 1: 5.000

3. Η περιοχή μελέτης- Ο σιδηρόδρομος

Η περιοχή του σιδηρόδρομου, όπως προαναφέρθηκε, βρίσκεται σε άμεση σχέση με το θαλάσσιο μέτωπο του λιμανιού, έχει, ωστόσο, μια **υψομετρική διαφορά περίπου 4 m** με αυτό και εντοπίζεται περίπου στο επίπεδο του δρόμου με **1.5 m** διαφορά από αυτόν.

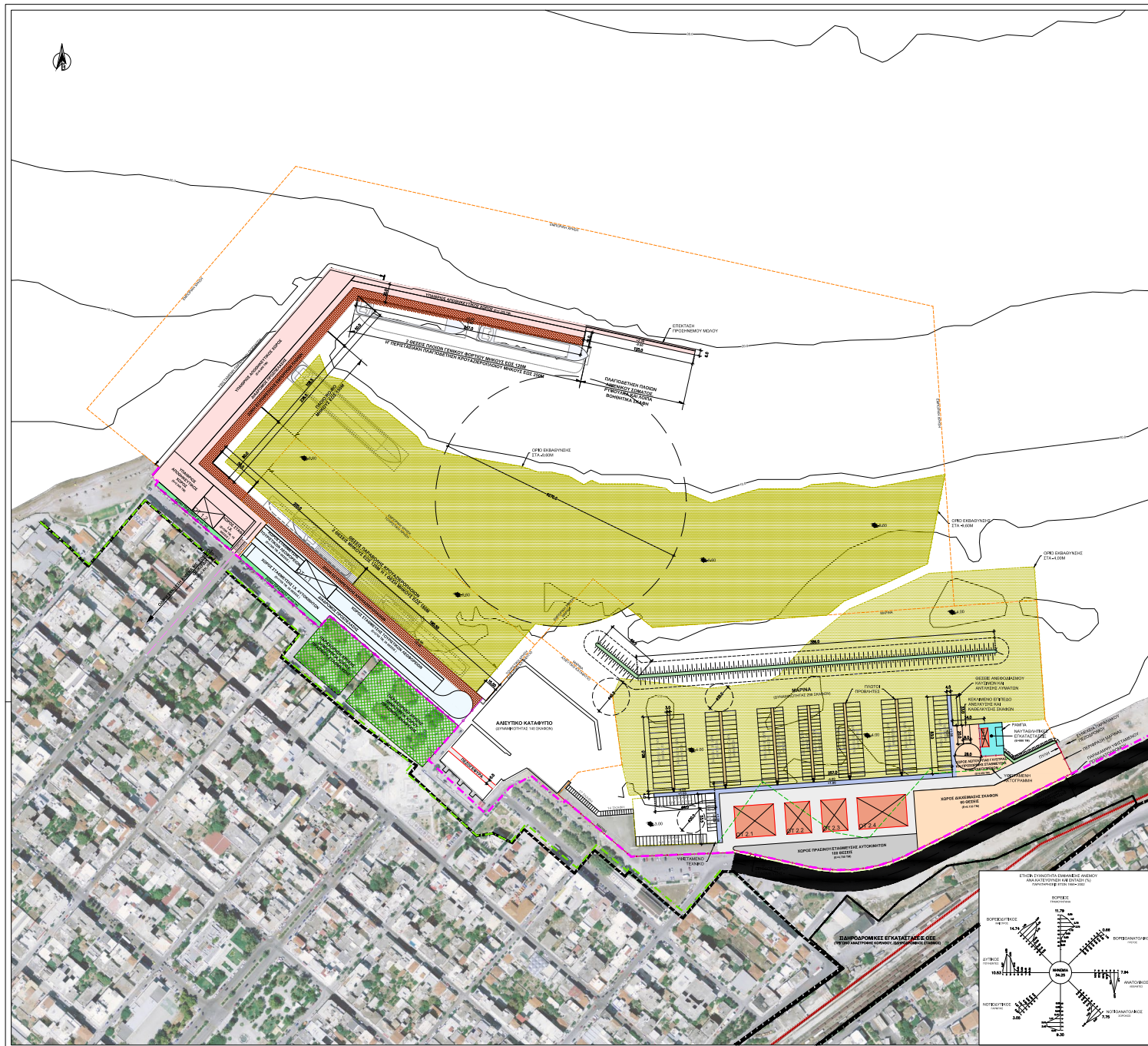
Σήμερα αυτή η ζώνη δε χρησιμοποιείται. Ο παλιός σιδηροδρομικός σταθμός της Κορίνθου (1884- 2007), που βρίσκεται εντός της πόλης, στεγάζει **τις τεχνικές υπηρεσίες του Δήμου και της Πολεοδομίας**, έτσι ώστε παράλληλα με τις προθέσεις για διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου να οργανωθεί σε διοικητικό κέντρο με χώρους αναψυχής. Το κτίριο ανακαινίστηκε διατηρώντας αναλλοίωτα τα ιστορικά στοιχεία και τις τοιχογραφίες, που συντηρήθηκαν με τις οδηγίες της **αρχαιολογικής υπηρεσίας Νεότερων Μνημείων**, ενώ στο ισόγειο φιλοξενείται **μόνιμη έκθεση** με προσομοίωση μηχανισμών της αρχαίας ελληνικής τεχνολογίας, που μπορούν να επισκεφθούν όχι μόνο Κορίνθιοι, αλλά και σχολεία.



Η υπόλοιπη έκταση δεν είναι βαθιά, ενώ είναι εμφανή τα ίχνη της εγκατάλειψης. Οι ράγες διατηρούνται αυτούσιες, ενώ **δεν προβλέπεται προς το παρόν επανάχρηση του σιδηροδρομικού δικτύου** της Πελοποννήσου. Όπως αναφέρεται στο νέο ΓΠΣ του Δήμου: “Το υφιστάμενο δίκτυο του ΟΣΕ αποτελεί εμπόδιο στην ενότητα του οικιστικού ιστού λόγω άμεσης γειτνίασης με κατοικίες και είναι φορέας επικινδυνότητας λόγω αφύλακτων διασταυρώσεων με τους δρόμους της πόλης. Προτείνεται η κατάργηση του δικτύου και η ολοκλήρωση των εγκαταστάσεων του νέου σιδηροδρομικού σταθμού προκειμένου η συντήρηση των συρμών να γίνεται στο σημείο αυτό και να και να μην απαιτείται η μεταφορά των συρμών στην παραλία.”

Ένα ακόμα στοιχείο που διαχώριζε το σιδηρόδρομο από τον αστικό ιστό ήταν η ύπαρξη ενός **τοιχίου περιμετρικά αυτής της ζώνης στο όριό της με το δρόμο**. Χρόνια μετά την κατάργηση του σταθμού, αυτό κατεδαφίστηκε, πράγμα που συνέβαλε στην απελευθέρωση της θέας, έτσι ώστε πλέον να είναι αντιληπτή η **διαμπερότητα και η άμεση σχέση με το θαλάσσιο μέτωπο**. Ωστόσο, πρόκειται για μια αχανή, αδιαμόρφωτη περιοχή, στην οποία χρειάζεται αρχικά να προσδιοριστούν νέα όρια, να διαχωριστεί με ένα ελαφρύτερο στοιχείο από το δρόμο και να οριστεί μια εσωτερική περιοχή.





- ΥΠΟΜΗΜΑ**
- ΧΕΡΣΙΑΟΣ ΧΩΡΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ
 - ΧΕΡΣΙΑΟΣ ΧΩΡΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ
 - ΕΚΒΑΘΥΝΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑ
 - ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΟΣ ΧΩΡΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
 - ΓΙΑΛΑΧΡΗΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΧΕΡΣΙΑΟΥ ΧΩΡΟΥ
 - ΟΡΙΑ ΠΟΛΕΩΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ
 - ΟΡΙΑ ΧΕΡΣΙΑΟΣ ΖΟΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ (ΣΕΚ 6 19-03-1980)
 - ΟΡΙΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΧΕΡΣΙΑΟΣ ΖΟΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ
 - ΓΡΑΜΜΗ ΑΓΙΑΛΟΥ
 - ΓΡΑΜΜΗ ΠΑΡΑΛΙΑΣ (ΣΕΚ 6 19-03-1980, ΣΕΚ 6 19-03-04-1981)
 - ΓΡΑΜΜΗ ΠΑΛΑΙΟΥ ΑΓΙΑΛΟΥ
 - ΣΥΜΦΩΡΜΟΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΟΣΕ
 - ΟΡΙΑ ΣΥΜΦΩΡΜΟΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ
 - ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ ΛΙΜΕΝΑ
 - ΧΡΗΣΗ ΕΠΙΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΡΙΑ ΔΕΜΟΣΙΩΝ

ΩΤ 1.1

ΑΡΙΘΜΟΣ ΩΤ	ΩΤ	ΧΡΗΣΗ	ΠΕΡΙΜΕΤΡΟΣ (ΩΤ)	ΩΤΙΑ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ
1	Τετράγωνο	ΩΤ 1.1: Συμπληρωματικό λιμενικό χώρο, αποθήκη, κτιριακή	600	Σ.Α.Η.Σ.Σ. Σ.Α.Η.Σ.Σ. 100x50
2	Παραλληλόγραμμο	ΩΤ 2.1: Αποθήκη, κτιριακή, μεταφορικό χώρο, αποθήκη, κτιριακή, αποθήκη, κτιριακή	800	Σ.Α.Η.Σ.Σ. Σ.Α.Η.Σ.Σ. 100x50
3	Μηδίο	ΩΤ 3.1: Αποθήκη, κτιριακή, μεταφορικό χώρο, αποθήκη, κτιριακή	1.000	Σ.Α.Η.Σ.Σ. Σ.Α.Η.Σ.Σ. 100x50
		ΩΤ 3.2: Σητάρι, μεταφορικό χώρο, αποθήκη, κτιριακή	100	Σ.Α.Η.Σ.Σ. Σ.Α.Η.Σ.Σ. 100x50

ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΚΟΡΙΝΘΙΩΝ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΡΗΠΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΚΒΑΘΥΝΣΗ ΥΠΟΠΟΥ ΑΛΙΜΕΝΟΚΕΚΑΝΗΣ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΡΗΠΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΚΒΑΘΥΝΣΗ ΥΠΟΠΟΥ ΑΛΙΜΕΝΟΚΕΚΑΝΗΣ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΓΕΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ
(ΣΥΝΟΠΤΙΚΟ)

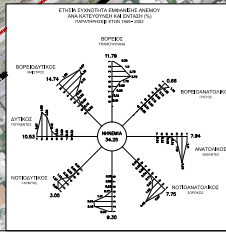
ΦΑΣΗ Β

ΠΣ-04

1:1250

ΝΟΜΟΣ 2013

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



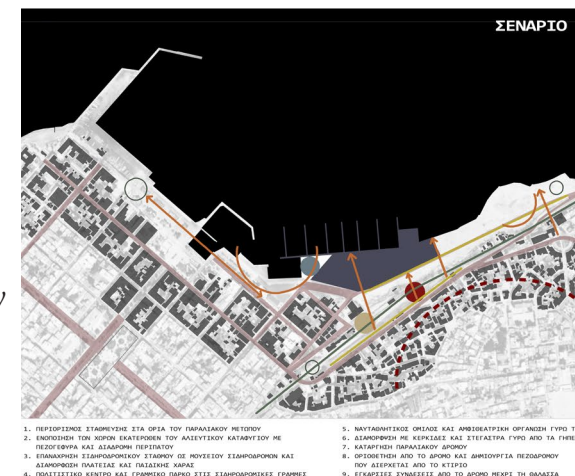
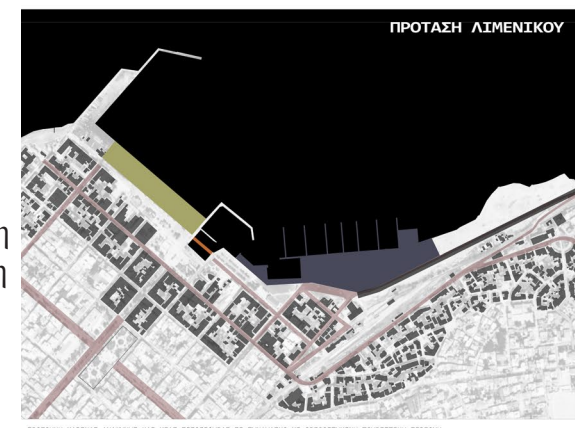
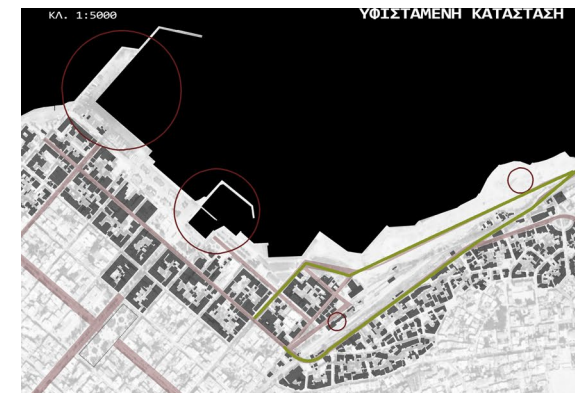
4. Η πρόταση του Δήμου για το λιμάνι- Σενάριο εργασίας

Στο πλαίσιο μιας συνολικής ανάπλασης της περιοχής, εκπονείται από το δήμο μελέτη για την επέκταση της Χερσαίας Ζώνης Λιμένος, ώστε να καλυφθούν οι αυξανόμενες ανάγκες της εμπορικής κίνησης και να ενισχυθεί η τουριστική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Όσον αφορά την υφιστάμενη κατάσταση του παραλιακού μετώπου, η Κόρινθος αποτελεί περίπτωση πόλης που έχει γυρίσει την πλάτη της στη θάλασσα., καθώς αυτό δεν είναι διαμορφωμένο ως ζώνη στην οποία μπορούν να αναπτυχθούν δραστηριότητες για τους κατοίκους. Η κύρια χρήση του λιμανιού είναι η **εμπορική**, που συνίσταται στη φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων (κοντέινερ) και η επιβατική, που παρατηρείται κυρίως τους εαρινούς μήνες με τη διακίνηση επιβατών **κρουαζιέρας**. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις της Κορίνθου περιλαμβάνουν στα δυτικά το εμπορευματικό λιμάνι, στο οποίο εξυπηρετούνται τα εμπορικά πλοία και τα κρουαζιερόπλοια, καθώς και το αλιευτικό καταφύγιο στα νοτιοανατολικά αυτής της προβλήτας, το οποίο καλύπτει τις τοπικές ανάγκες ελλιμενισμού αλιευτικών και τουριστικών σκαφών. Το ανατολικό τμήμα της περιοχής είναι **αδιαμόρφωτο** και η ζώνη του σιδηροδρόμου απομονώνεται ακόμα περισσότερο, καθώς περικλείεται από το σκληρό όριο της Εθνικής Οδού Αθηνών- Κορίνθου και τον παραλιακό δρόμο.

Το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο Λιμένα Κορίνθου, του οποίου έχει εγκριθεί η φάση Β, προβλέπει μεταξύ άλλων τη διαμόρφωση του επιβατικού- εμπορικού λιμένα και τη διαπλάτυνση των παραλιακών κρηπιδωμάτων, τη διατήρηση του αλιευτικού καταφυγίου για την εξυπηρέτηση των κατοίκων της πόλης και τη δημιουργία **λιμένα σκαφών αναψυχής (Μαρίνας)** σε συνέχεια των επιχωματώσεων που έχουν ήδη υλοποιηθεί. Ταυτόχρονα με τη διαμόρφωση του δυτικού τμήματος για τουριστική χρήση, προτείνεται η ενοποίηση της περιοχής εκατέρωθεν του αλιευτικού καταφυγίου μέσω **πεζογέφυρας**. Ωστόσο, η έκταση αυτού του έργου εστιάζει αποκλειστικά στην εμπορική και τουριστική λειτουργία του λιμένα, με τη μαρίνα να καταλαμβάνει το μεγαλύτερο τμήμα του θαλάσσιου μετώπου και την υπόλοιπη περιοχή να παραμένει χωρίς χρήση και να λειτουργεί αποκλειστικά ως **χώρος στάθμευσης**.

Στόχος αυτής της εργασίας είναι να αποκτήσει το παραλιακό μέτωπο ένα συνολικό σχεδιασμό, όπου παράλληλα με τις δραστηριότητες του λιμανιού να αναπτύσσονται τόσο πολιτιστικές όσο και δραστηριότητες αναψυχής και αθλητισμού. Προτείνεται η δημιουργία ενός **νέου πολιτιστικού κέντρου** για τον τοπικό πληθυσμό, που να φιλοξενεί και δρώμενα υπερτοπικής σημασίας. Αυτή η ζώνη σε πολεοδομικό επίπεδο καλείται να αποτελέσει **πέραςμα από τον αστικό ιστό προς τη θάλασσα** και παράλληλα η οριοθέτησή της από το δρόμο και η δημιουργία μιας κεντρικής πορείας στο ίχνος των γραμμών την καθιστούν προσπελάσιμη σε όλο το μήκος της και τη συνδέουν με τις υφιστάμενες αθλητικές εγκαταστάσεις στο ανατολικό άκρο της περιοχής. Οι χώροι στάθμευσης προτείνεται να περιοριστούν στα άκρα του παραλιακού μετώπου και η **έκταση της μαρίνας να μειωθεί** ώστε να αποδοθεί αυτό το τμήμα στην πόλη και να επιτραπεί δίπλα της η δημιουργία **ναυταθλητικού ομίλου και η αμφιθεατρική οργάνωση** της περιοχής γύρω από αυτόν.



5. Πολεοδομική Ανάλυση

5.1 Πολεοδομική Ανάγνωση



1. ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ (2 ΓΗΠΕΔΑ & ΟΡΓΑΝΑ ΓΥΜΝΑΣΤΙΚΗΣ)
2. ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΩΣ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
3. ΑΠΟΥΣΙΑ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΣΗΣ, ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΚΑΙ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ, ΩΣΤΕ ΝΑ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΤΟΠΟ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΗΛΙΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ



1. ΔΙΑΚΟΠΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΤΟΝ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΔΡΟΜΟ
2. ΑΝΕΠΑΡΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ
3. ΣΚΛΗΡΟ ΟΡΙΟ Η ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΑΘΗΝΩΝ - ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΚΑΙ ΑΠΟΥΣΙΑ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΠΡΟΣ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΤΟΥ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ.



ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΠΕΡΙΠΑΤΟΥ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ.
ΣΤΑΜΑΤΟΥΝ ΣΤΟ ΑΚΡΟ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ & ΔΕΝ ΥΦΙΣΤΑΤΑΙ ΔΙΚΤΥΟ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ.



1. ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
2. ΛΑΟΓΡΑΦΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ
3. ΑΓ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

4. ΠΑΛΙΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
5. ΚΤΕΛ
6. ΓΗΠΕΔΑ

5.2 Πολεοδομική Πρόταση



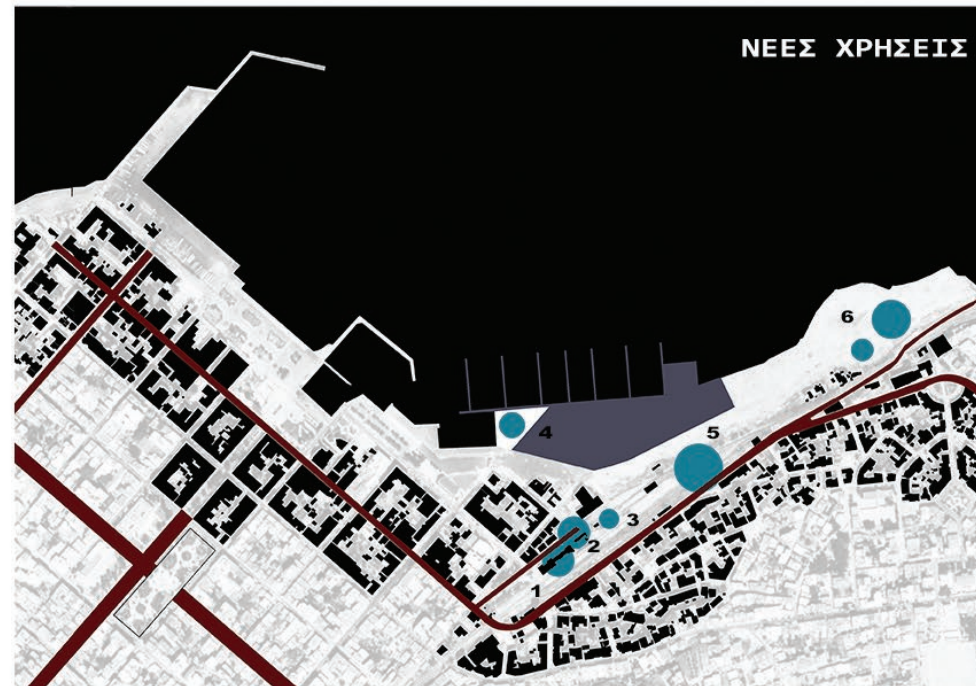
1. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΑ ΑΚΡΑ ΤΗΣ ΖΩΝΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
2. ΓΡΑΜΜΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
3. ΥΠΑΙΘΡΙΑ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΤΟ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΤΜΗΜΑ, ΟΣΟ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΟΜΑΣΤΕ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ



1. ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΔΡΟΜΟΥ
2. ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΔΑΜΑΣΚΗΝΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΩΣΤΕ ΝΑ ΑΝΑΠΤΥΧΘΟΥΝ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
3. ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΑΥΤΟ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΜΕ ΤΟΥΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ



ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ - ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΙΧΝΟΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ.
 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΜΕ ΤΟ ΔΡΟΜΟ.
 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΕΓΚΑΡΣΙΩΝ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΜΕ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ.



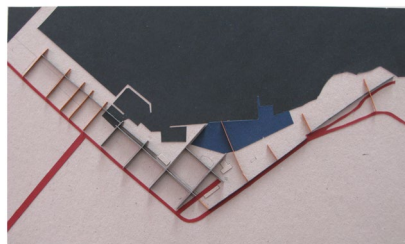
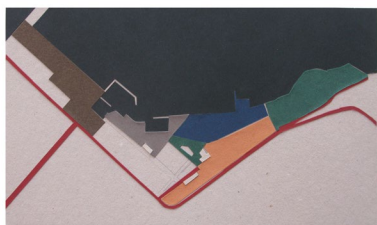
1. ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΩΣ ΜΟΥΣΕΙΟΥ.
2. ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΣΙΔ/ΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΤΕΛ
3. ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ
4. ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ
5. ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
6. ΥΠΑΙΘΡΙΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ, ΚΕΡΚΙΔΕΣ ΚΑΙ ΣΤΕΓΑΣΤΡΑ

6. Masterplan

Όσον αφορά τους **ελεύθερους χώρους** είναι εμφανές ότι περιορίζονται στην κεντρική πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου (**Φλοίσβος**) και στην περιοχή μπροστά από την εκκλησία του Αγ. Νικολάου, ανατολικά του αλιευτικού καταφυγίου. Το υπόλοιπο παραλιακό μέτωπο χρησιμοποιείται ως **χώρος στάθμευσης**, υποβαθμίζοντας τη συνολική εικόνα και στερώντας την ευκαιρία να διαμορφωθεί ο δημόσιος χώρος ως χώρος πρασίνου και αναψυχής. Οι **αθλητικές εγκαταστάσεις** περιορίζονται σε δυο γήπεδα στο ανατολικό άκρο του μετώπου, αποκομμένες από την υπόλοιπη περιοχή, ενώ απουσιάζουν πλήρως **χώροι στάσης και στέγαστρα**.

Η ζώνη του σιδηροδρόμου είναι ιδιαίτερα απομονωμένη τόσο από την περιοχή κατοικίας που ορίζεται από το δρόμο, όσο και από το κέντρο της πόλης. Ενώ στο δυτικό τμήμα οι κάθετοι δρόμοι προεκτείνονται μέχρι τη θάλασσα, στο ανατολικό απουσιάζουν πλήρως **εγκάρσιες συνδέσεις** που να επιτρέπουν αυτή την κίνηση. Το κέντρο της πόλης είναι **πεζοδρομημένο**, ωστόσο δεν έχει γίνει προσπάθεια να συνδεθεί το λιμάνι με αυτό.

Οι **διαδρομές περιπάτου** είναι επίσης περιορισμένες. Δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος της έκτασης δεν είναι βατό και διακόπτεται μάλιστα από τον παραλιακό δρόμο, η μοναδική διαδρομή είναι αυτή **δίπλα στη θάλασσα**, καθώς και ένας **ποδηλατόδρομος**, που σταματούν και τα δυο στο άκρο του θαλάσσιου μετώπου, χωρίς να αποτελούν μέρος ενός **δικτύου**.

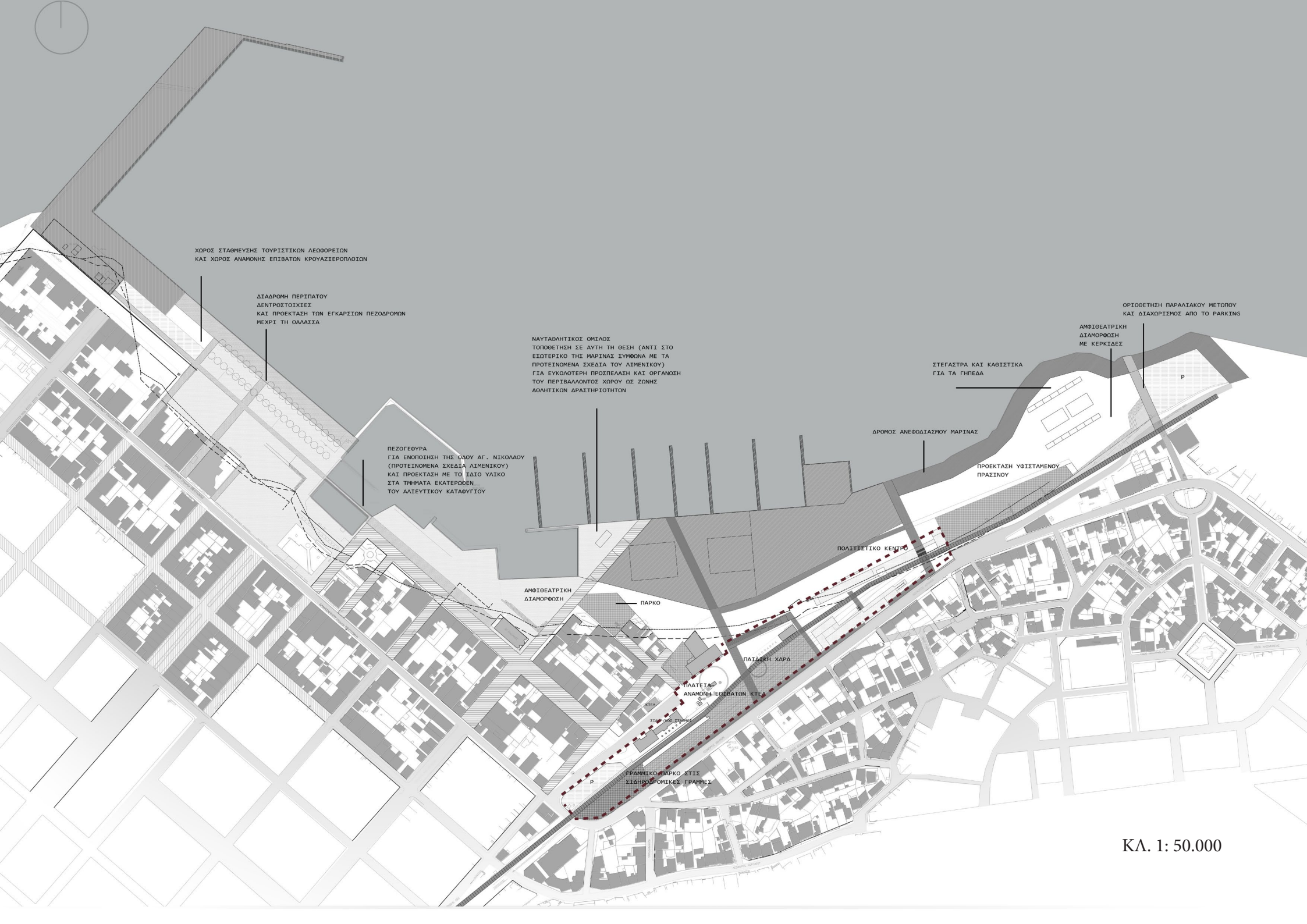


Προτείνεται, λοιπόν, να περιοριστεί ο **χώρος στάθμευσης στα άκρα** του παραλιακού μετώπου και του σιδηροδρόμου, ώστε να απελευθερωθεί το μεγαλύτερο μέρος αυτής της έκτασης και να αποκτήσει διαφορετικές ποιότητες δημόσιου χώρου και χρήσεις αναψυχής και πρασίνου. Κατά μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών διαμορφώνεται επίσης **γραμμικό πάρκο**.

Προκειμένου να απομακρυνθεί το αυτοκίνητο από την περιοχή, **καταργείται ο παραλιακός δρόμος** και πεζοδρομείται το τμήμα κάτω από την οδό Δαμασκηνού σε **συνέχεια των υφιστάμενων πεζοδρομήσεων**, ώστε αφενός να συνδεθεί το κέντρο της πόλης με το λιμάνι και το σιδηρόδρομο και αφετέρου να αναπτυχθεί ένας **πυρήνας μεικτών χρήσεων**.

Επίσης, προτείνεται ένα **δίκτυο διαδρομών**, με το οποίο **προστίθενται οι εγκάρσιες προσβάσεις που απουσιάζουν**, ώστε να **συνδεθεί ο σιδηρόδρομος με τη θάλασσα διαμέσου της μαρίνας**. Επιπλέον, διαμορφώνεται κεντρικός **πεζόδρομος- ποδηλατόδρομος στο ίχνος των γραμμών**, καθώς και ένας πεζόδρομος στο **όριο με το δρόμο**, που διέρχεται κάτω από το κτίριο.

Λαμβάνοντας υπόψιν τη χωροθέτηση της **μαρίνας** και τον αποκλεισμό ενός μεγάλου μέρους του θαλάσσιου μετώπου είναι απαραίτητο να μειωθεί η έκτασή της, ώστε να αποδοθεί αυτό το τμήμα στην πόλη. Ο **ναυταθλητικός όμιλος** τοποθετείται στην απόληξη του πεζοδρόμου. Σε επίπεδο χρήσεων, ο **σιδηροδρομικός σταθμός** χρησιμοποιείται ως **μουσείο** και σχηματίζεται **πλατεία και παιδική χαρά** που απευθύνονται ταυτόχρονα και στο **ΚΤΕΛ**. Γενικά, προτείνονται χρήσεις που να λειτουργούν συμπληρωματικά και να υποστηρίξουν τη δημιουργία ενός πολιτιστικού κέντρου και τη συνολική διαμόρφωση της περιοχής, έτσι ώστε να λειτουργήσει συνολικά ως πόλος έλξης και ζωντανός δημόσιος χώρος.



ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
ΚΑΙ ΧΩΡΟΣ ΑΝΑΜΟΧΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΣΙΕΡΟΠΛΩΙΩΝ

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΠΕΡΙΠΛΑΤΟΥ
ΔΕΝΤΡΟΣΤΟΙΧΙΣΣ
ΚΑΙ ΠΡΟΕΚΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΓΚΑΡΣΙΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ
ΜΕΧΡΙ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ
ΤΟΠΟΘΕΤΗΘΗ ΣΕ ΑΥΤΗ ΤΗ ΘΕΣΗ (ΑΝΤΙ ΣΤΟ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΣΧΕΔΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ)
ΓΙΑ ΕΥΚΟΛΟΤΕΡΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗ
ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΥ ΩΣ ΖΟΝΗΣ
ΑΘΛΗΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΑ
ΓΙΑ ΕΝΟΠΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ
(ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΣΧΕΔΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ)
ΚΑΙ ΠΡΟΕΚΤΑΣΗ ΜΕ ΤΟ ΙΔΙΟ ΥΛΙΚΟ
ΣΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΚΑΤΕΡΩΘΕΝ
ΤΟΥ ΛΙΣΣΕΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟΥ

ΣΤΕΓΑΣΤΡΑ ΚΑΙ ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ
ΓΙΑ ΤΑ ΓΗΠΕΔΑ

ΟΡΙΣΘΕΤΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΟΠΟΥ
ΚΑΙ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΑΠΟ ΤΟ PARKING

ΑΜΦΙΘΕΑΤΡΙΚΗ
ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ
ΜΕ ΚΕΡΚΙΔΕΣ

ΔΡΟΜΟΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΜΑΡΙΝΑΣ

ΠΡΟΕΚΤΑΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ
ΠΡΑΣΙΝΟΥ

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

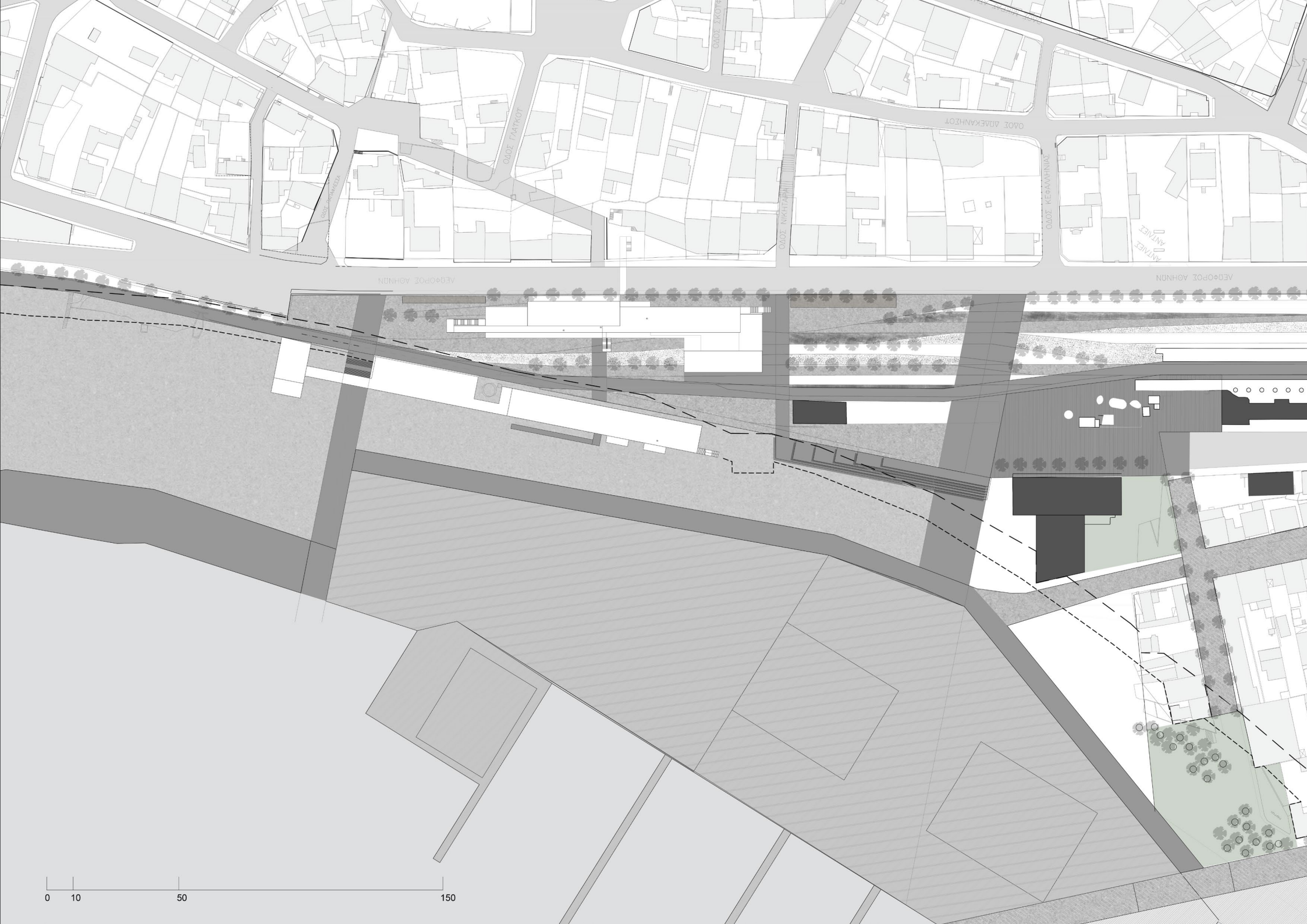
ΑΜΦΙΘΕΑΤΡΙΚΗ
ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ

ΠΑΡΚΟ

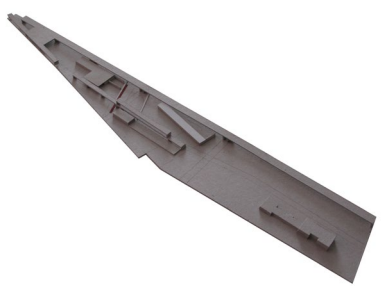
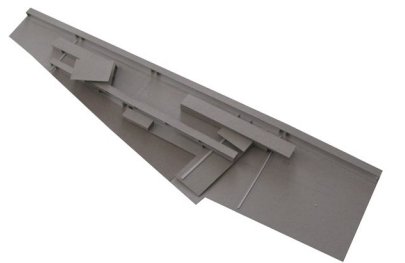
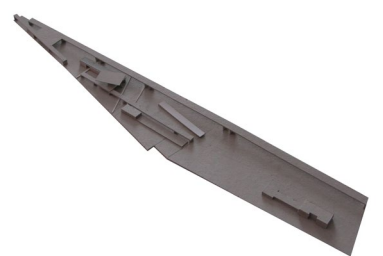
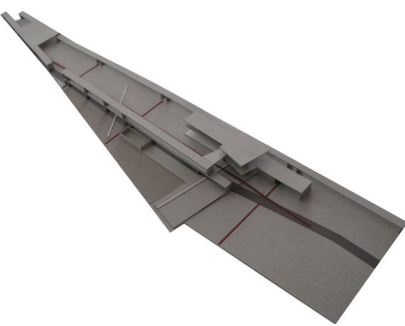
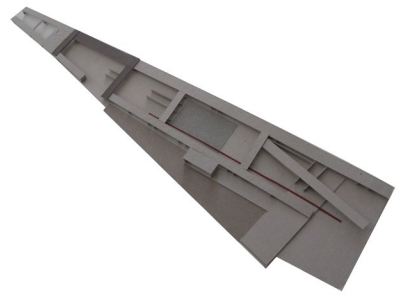
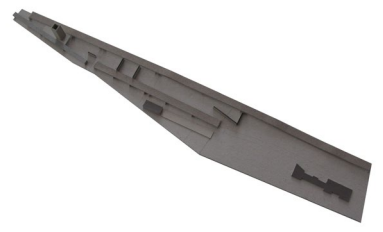
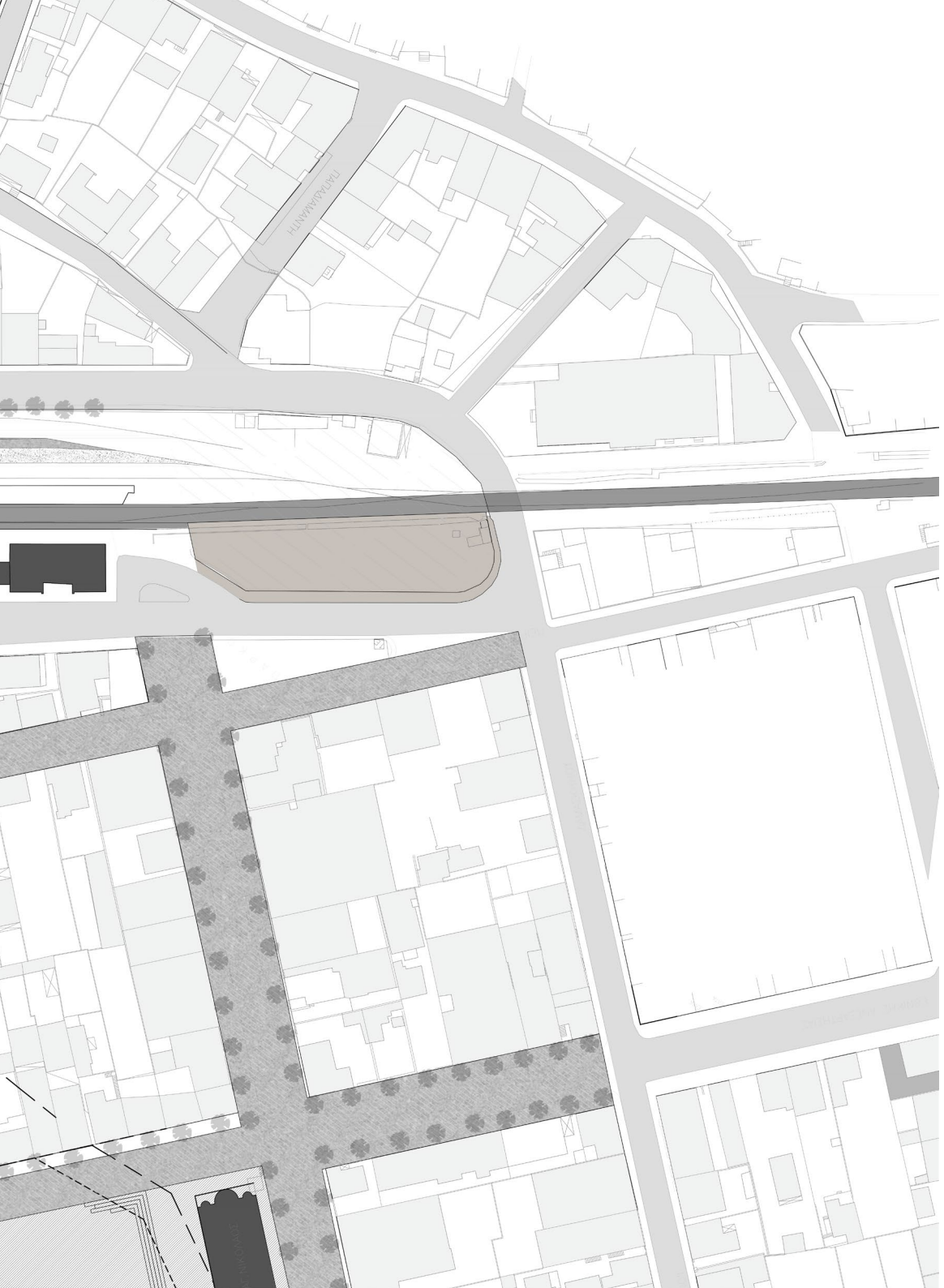
ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ

ΠΑΛΑΤΙΑ
ΑΝΑΜΟΧΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΤΕΛ

ΓΡΑΜΜΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΣΤΙΣ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ



0 10 50 150



8. Το πολιτιστικό κέντρο

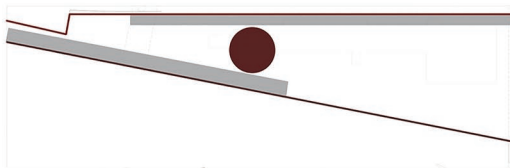
8.1. Κεντρική ιδέα

Αφετηρία της συνθετικής ιδέας του κτιρίου αποτέλεσε η **γραμμικότητα** που προκύπτει από τις **ράγες** του τρένου

Το κτίριο τοποθετείται στην απόληξη του γραμμικού πάρκου και η πορεία παράλληλα στις ράγες συνεχίζει στα δώματά του, επομένως πρόκειται για ένα κτίριο που αποτελεί το ίδιο μια **υπαίθρια διαδρομή** και κύριο συνθετικό στοιχείο είναι η **εναλλαγή κλειστών και υπαίθριων χώρων**.

Αρχικά ορίζεται μια εσωτερική ζώνη που ακολουθεί τις χαράξεις του οικοπέδου. Προσδιορίζεται **το όριο με το δρόμο**, το οποίο διαφοροποιείται ως προς τη μορφή κατά μήκος του και ορίζεται επιπλέον ως κύρια χάραξη αυτή που ακολουθεί την **υψομετρική διαφορά** μεταξύ του σιδηρόδρομου και του επιπέδου του λιμανιού.

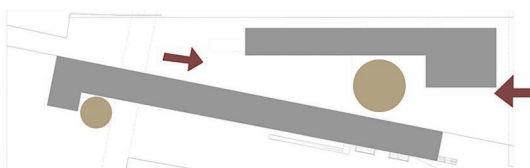
Οι δυο γραμμικοί όγκοι του κτιρίου τοποθετούνται έτσι ώστε να περικλείουν **δυο κεντρικούς υπαίθριους** σε διαφορετική στάθμη στους οποίους εκτονώνονται οι εσωτερικοί χώροι του πολιτιστικού κέντρου ώστε να **αποφευχθεί ο κατακερματισμός** σε πολλούς μικρότερους και αμήχανους υπαίθριους. Έτσι στην κεντρική εσωτερική πλατεία της άνω στάθμης εκτονώνεται η **βιβλιοθήκη και το καφέ/πωλητήριο του εκθεσιακού**, ενώ ο κάτω όγκος στρέφεται στην άκρη του ώστε να σχηματιστεί ο υπαίθριος του **εστιατορίου**. Η υψομετρική διαφορά μεταξύ των δυο τμημάτων του πολιτιστικού κέντρου επιτρέπει την προέκταση της άνω πλατείας στο δώμα του κάτω όγκου.



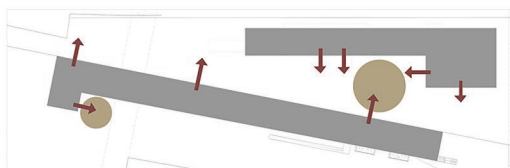
ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΟΡΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΔΡΟΜΟ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ.



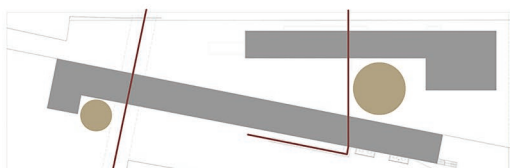
ΣΧΗΜΑ "Γ" ΟΣΤΕ ΝΑ ΣΧΗΜΑΤΙΖΕΤΑΙ ΜΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΝΑ ΑΠΟΦΕΥΧΘΕΙ Ο ΚΑΤΑΚΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΥΠΑΙΘΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ.



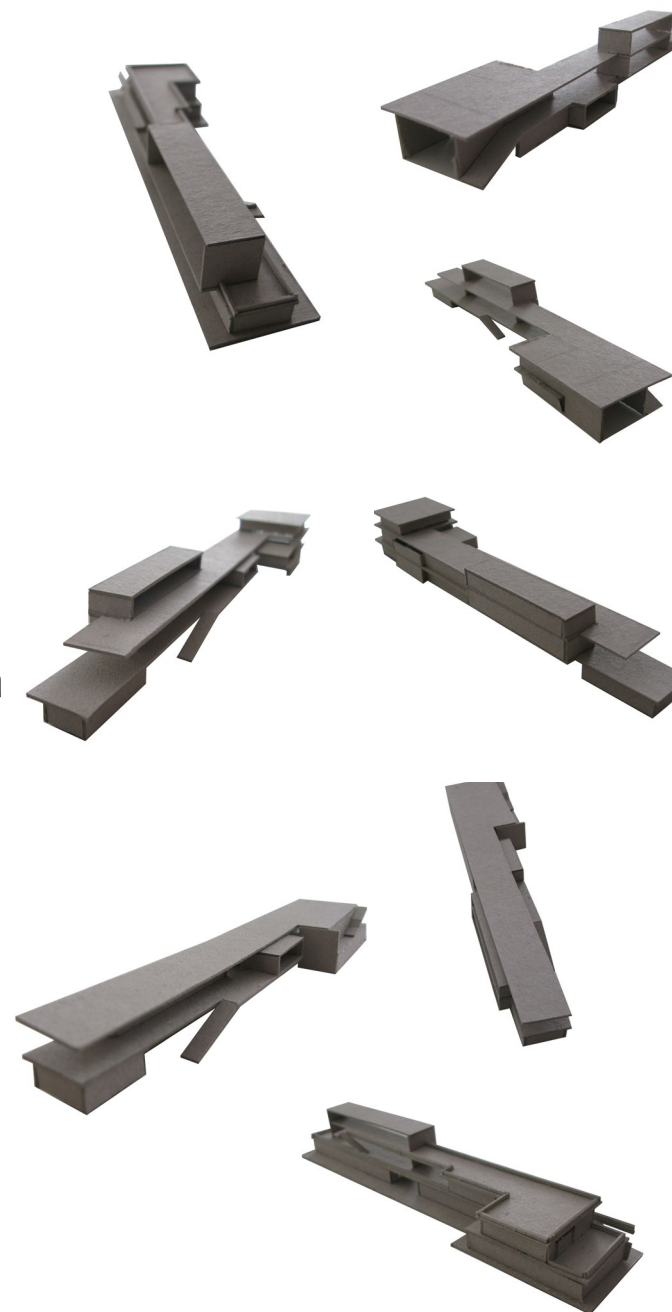
ΔΥΟ ΕΙΣΟΔΟΙ:
1. ΚΥΡΙΑ ΕΙΣΟΔΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΠΟΥ ΟΔΗΓΕΙ ΣΤΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
2. ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΠΟΥ ΟΔΗΓΕΙ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΚΟΝΤΑ ΣΤΟ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ.



ΕΚΤΟΝΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΘΕ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΝΟΙΧΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ ΣΤΟΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΥΠΑΙΘΡΙΟ
ΠΡΟΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΤΑ ΔΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΒΟΡΕΙΟΥ ΟΓΚΟΥ.



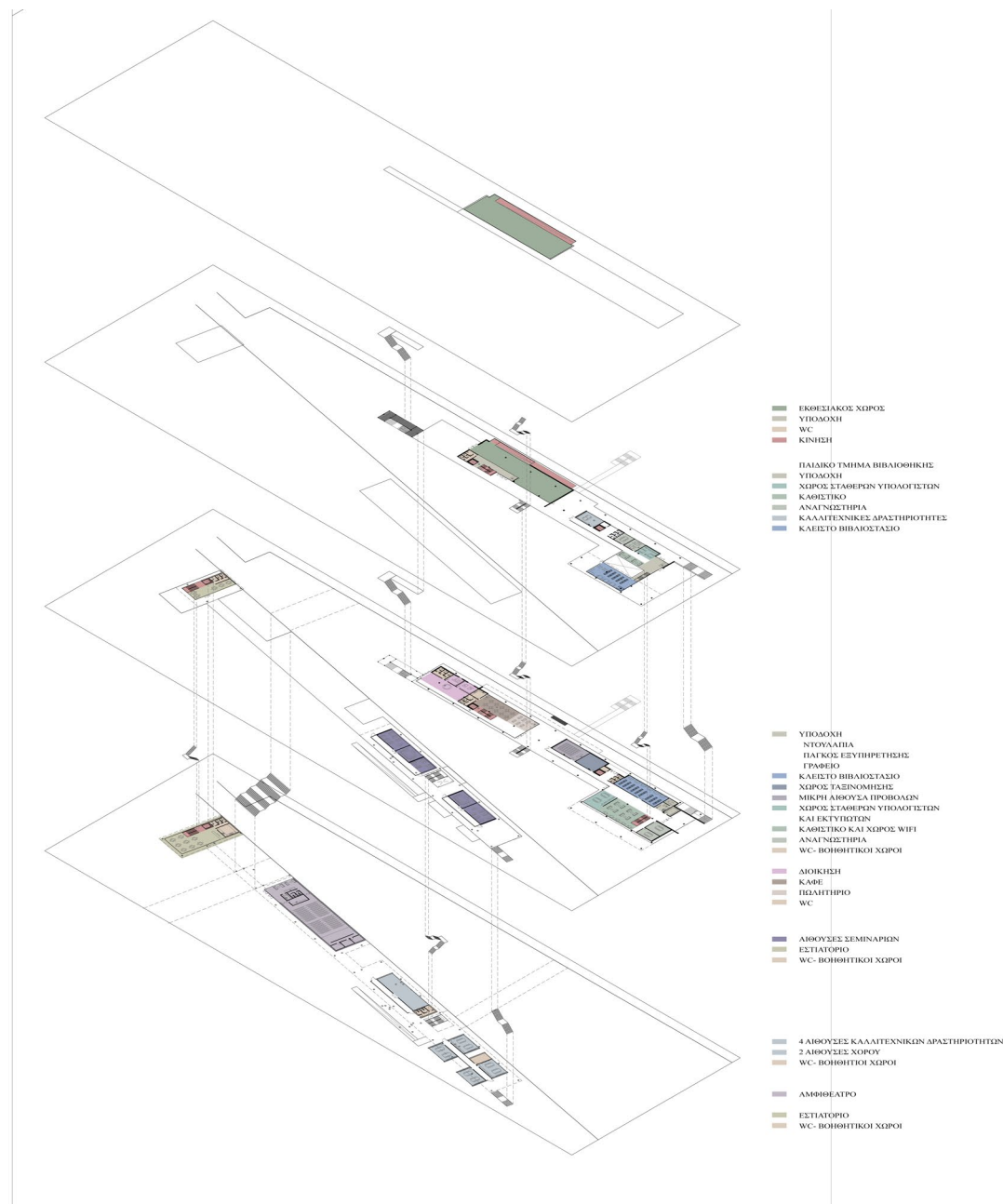
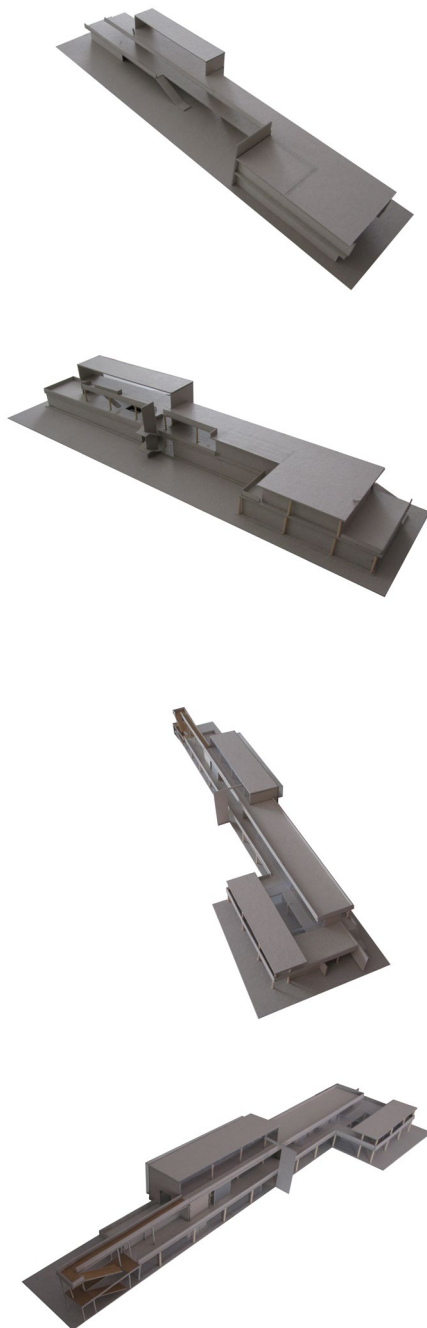
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΡΟΣ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ
- ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΟ ΚΤΙΡΙΟ ΤΩΝ ΧΑΡΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΟΣΤΕ ΝΑ ΔΙΕΡΧΕΤΑΙ Η ΚΙΝΗΣΗ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΑΥΤΟ

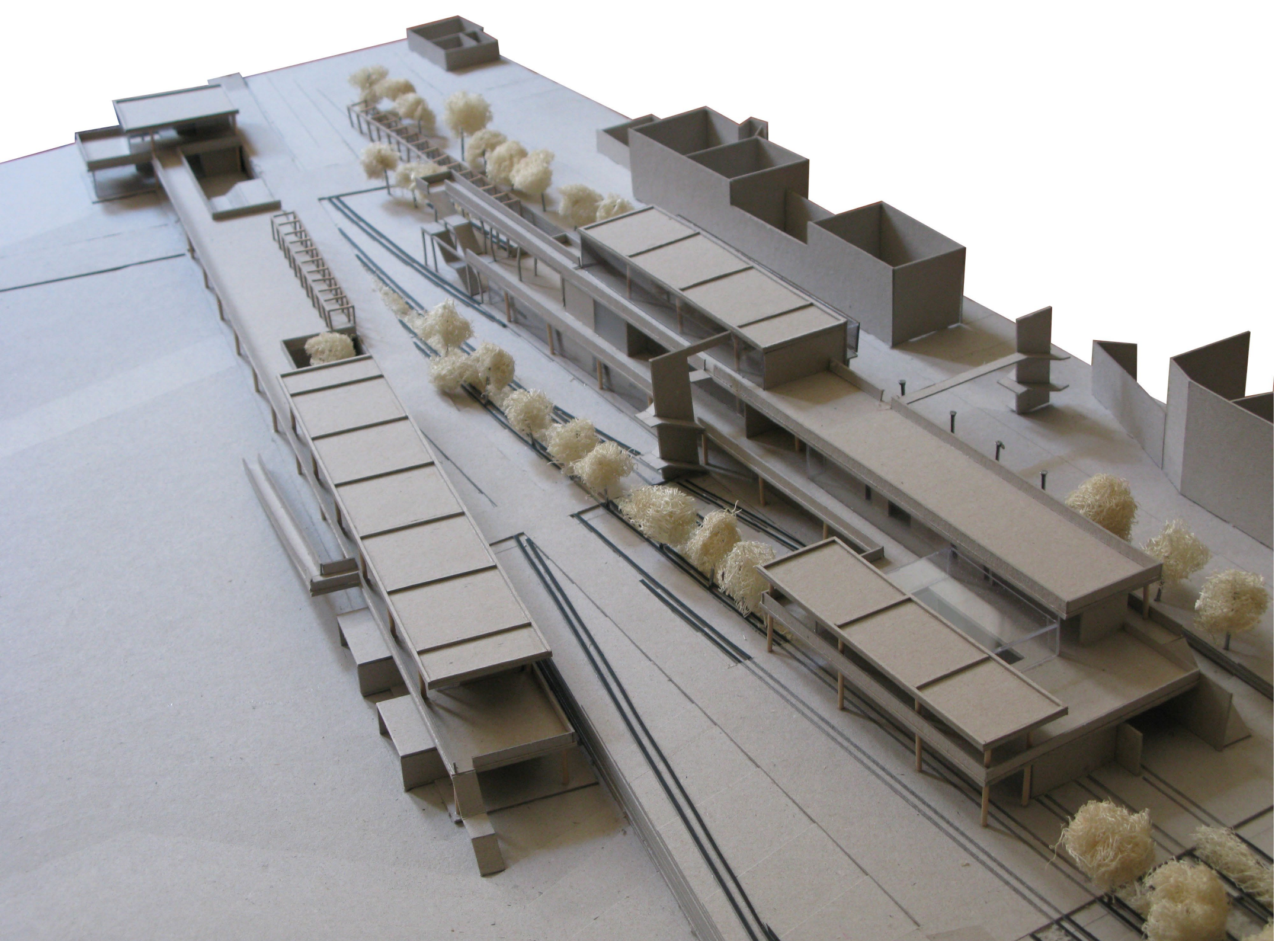


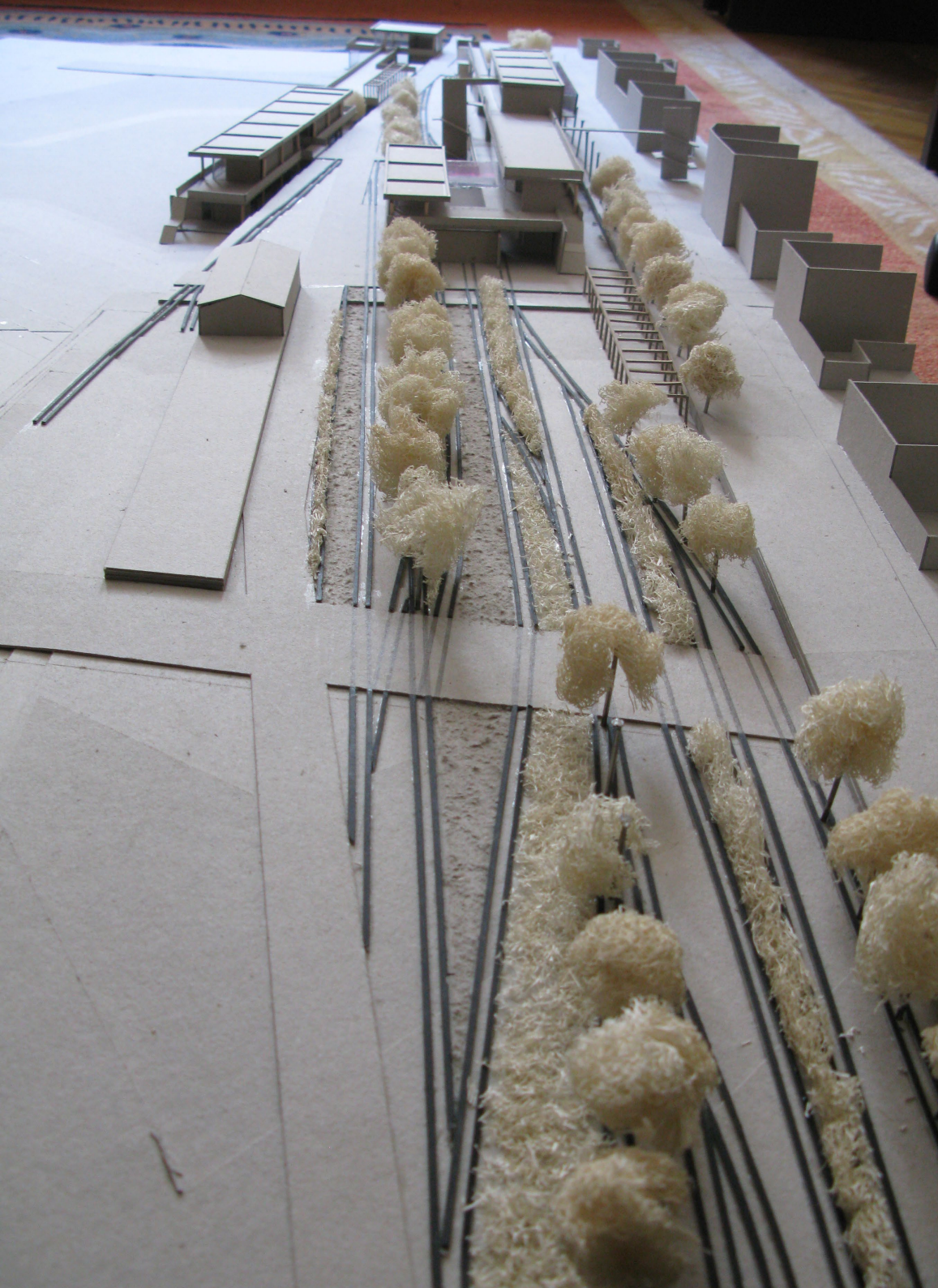
Παράλληλα, σχηματίζονται **δου εισοδοι**, μια κεντρική που οδηγεί στη βιβλιοθήκη απευθείας από την πλευρά του σιδηροδρομικού σταθμού και βρίσκεται πιο κοντά στο κέντρο της πόλης και μια δευτερεύουσα που βγάζει στο χώρο της διοίκησης.

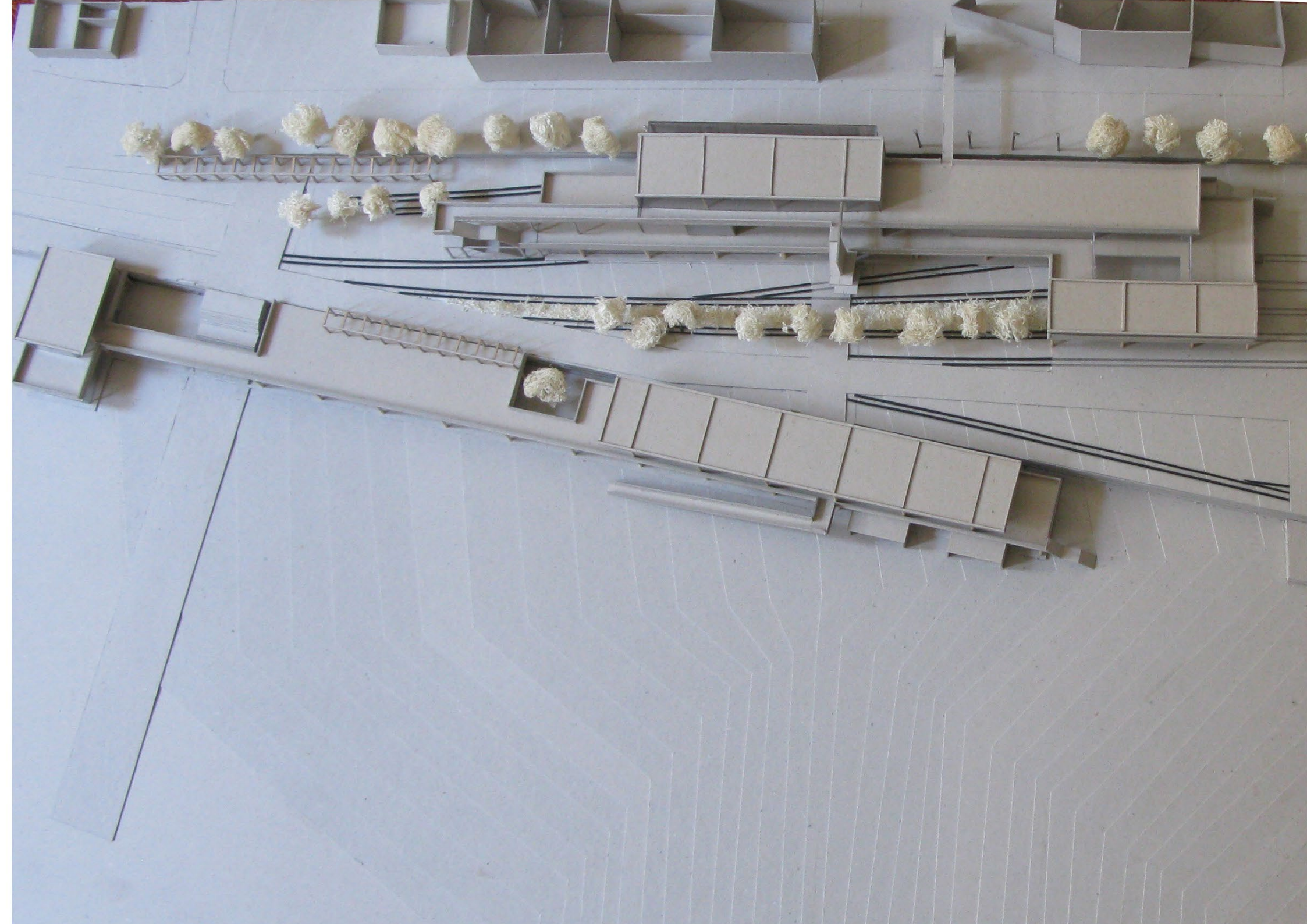
Στην προσπάθεια ένταξης στον αστικό ιστό, **ενσωματώνονται οι εγκάρσιες συνδέσεις** με την περιοχή κατοικίας που είχαν καθοριστεί σε πολεοδομικό επίπεδο και το κτίριο επεκτείνεται πέρα από τα όρια του εκατέρωθεν του δρόμου, με την προσθήκη **γέφυρας**, που οδηγεί από την απέναντι πλευρά του δρόμου στο δώμα του κτιρίου και από κει μέσω υπαίθριων κλιμακοστασίων στο επίπεδο του εδάφους.

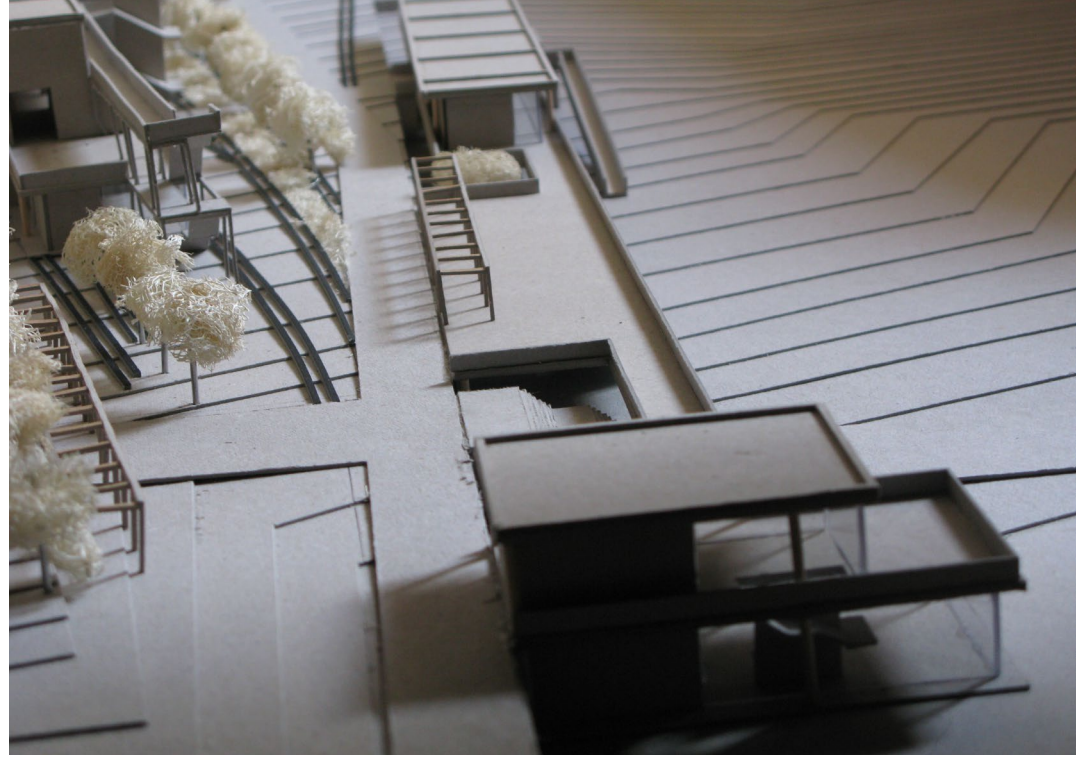
Ο σχεδιασμός του **πάρκου** ακολουθεί τις χαραξίες των **σιδηροδρομικών γραμμών**. Καταρχάς, επιλέγονται ορισμένα **μονοπάτια** απο τσιμέντο τα οποία οδηγούν στην είσοδο της βιβλιοθήκης και στον κεντρικό υπαίθριο. Φυτεύονται **δεντροστοιχίες** ανάμεσα στις ράγες σε συνέχεια των χαραξιών του κτιρίου και οι υπόλοιπες ζώνες ανάμεσα στις γραμμές συμπληρώνονται με **θάμνους, χαμηλή εποχιακή φύτευση και πατημένο χώμα**.

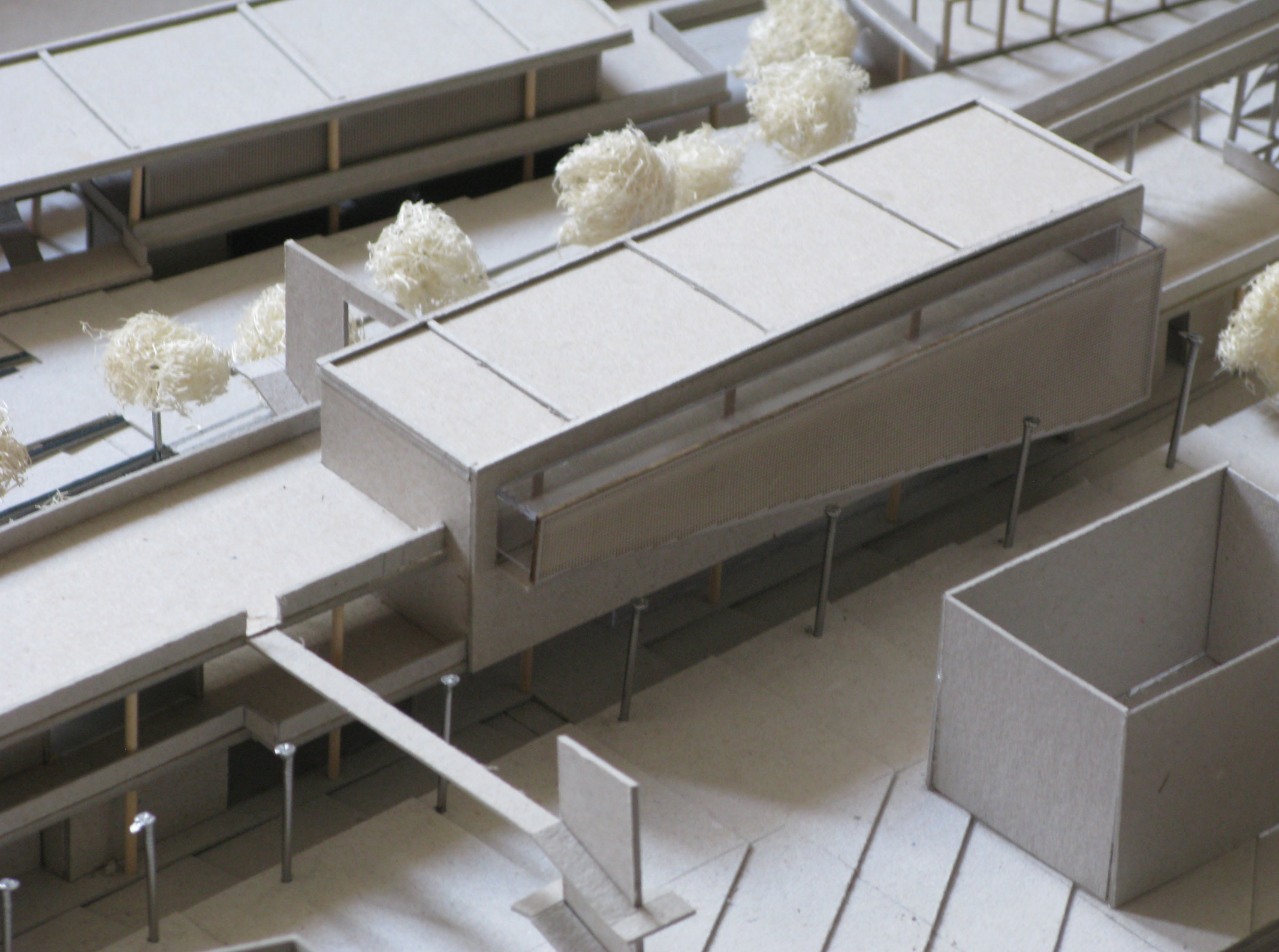


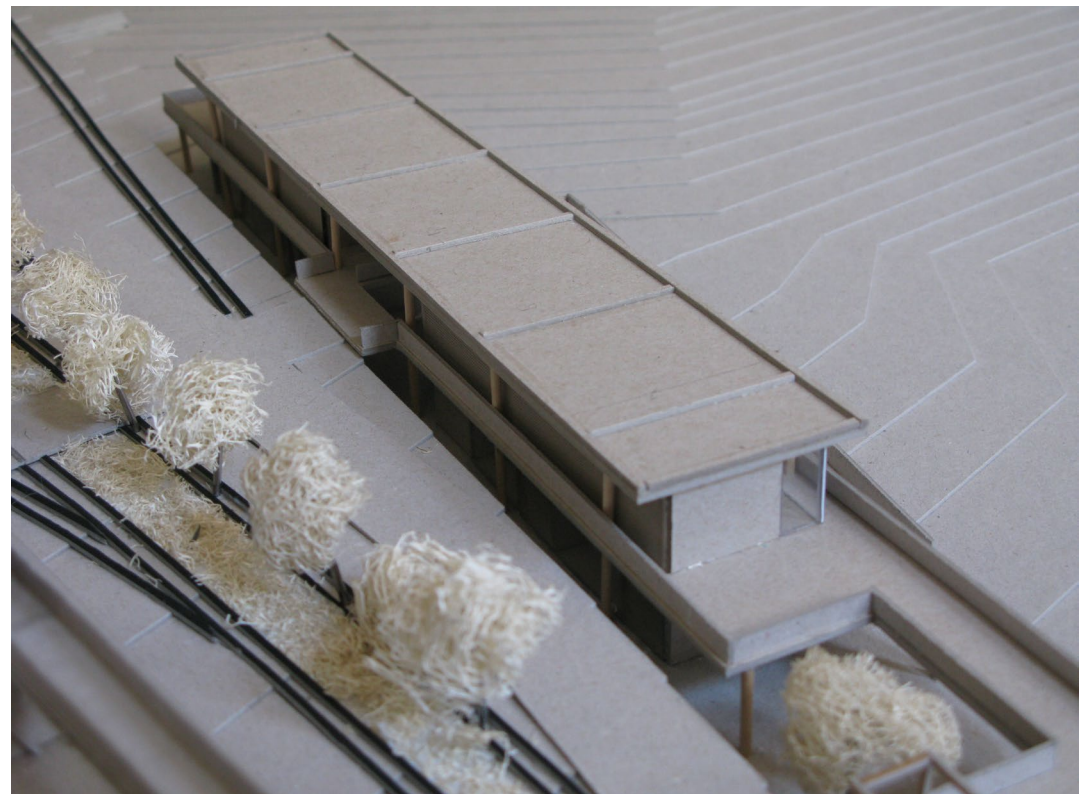


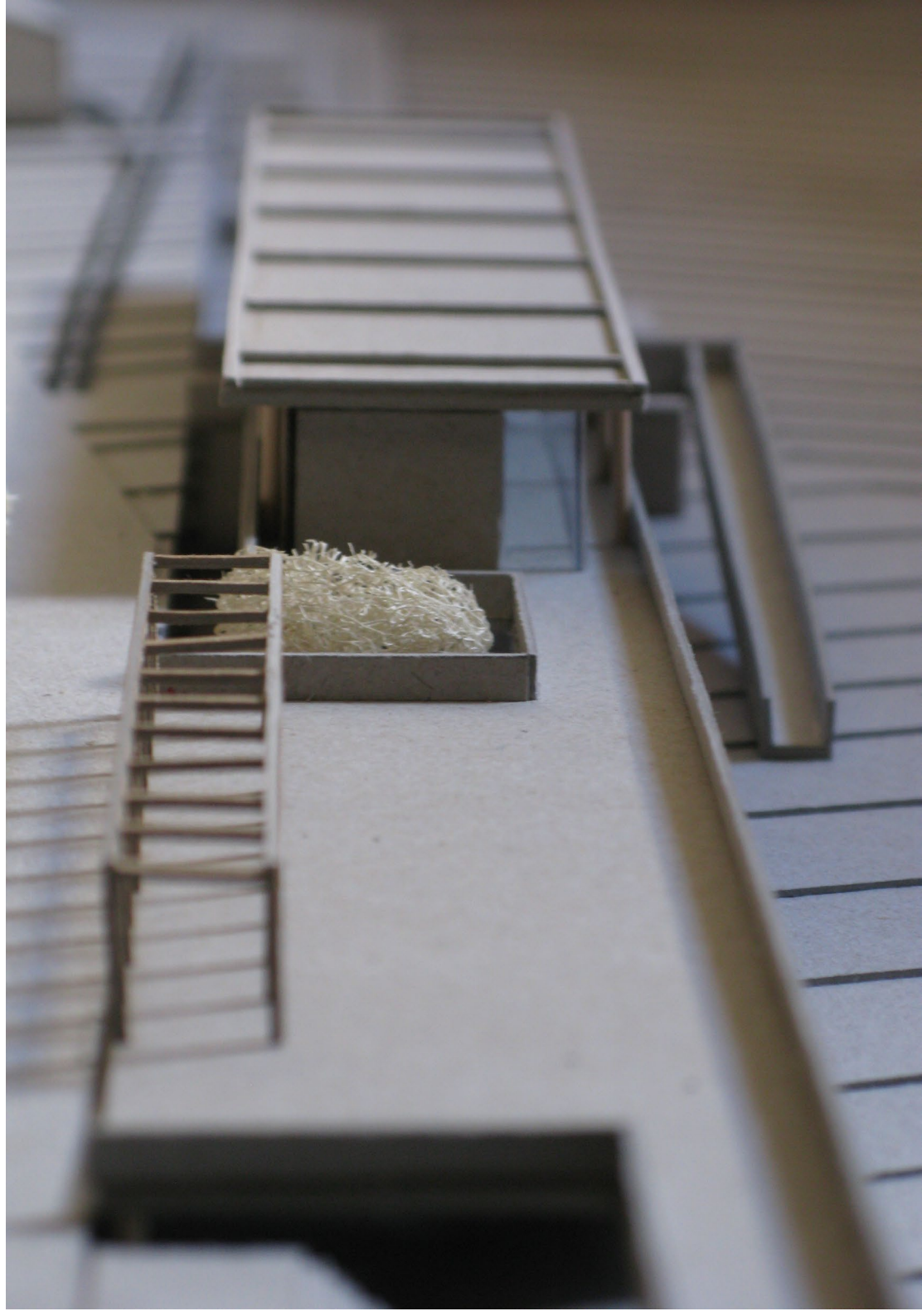


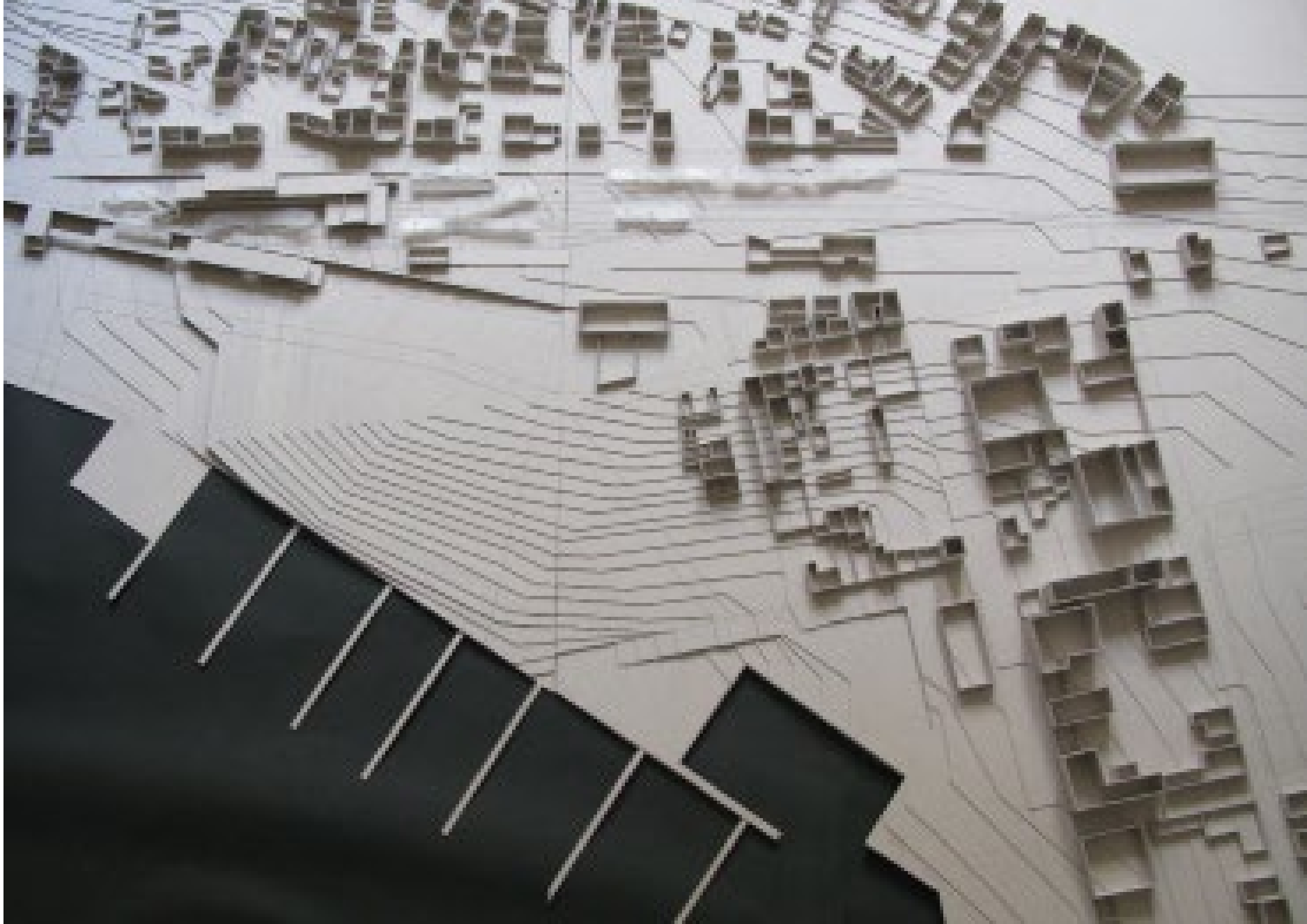






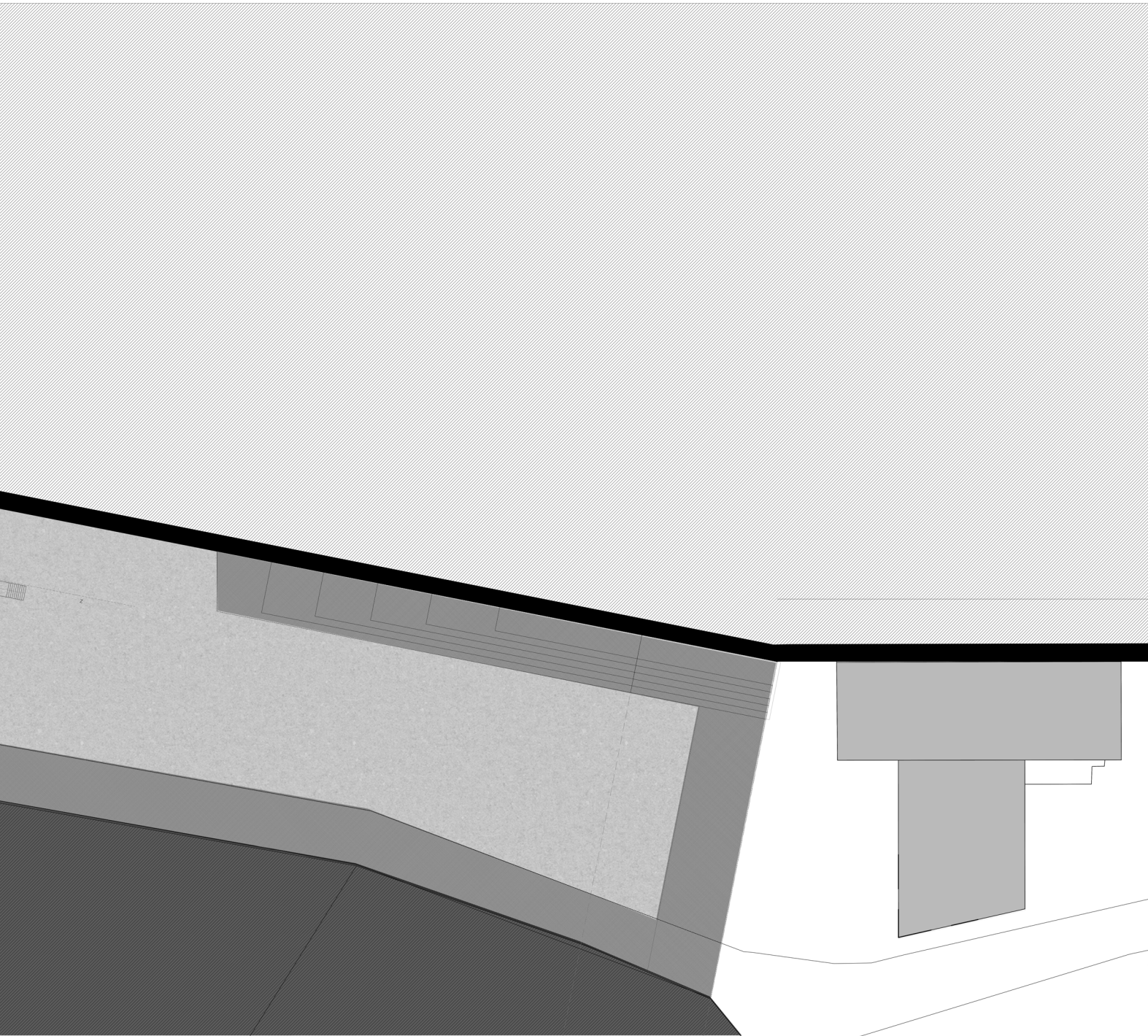


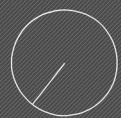
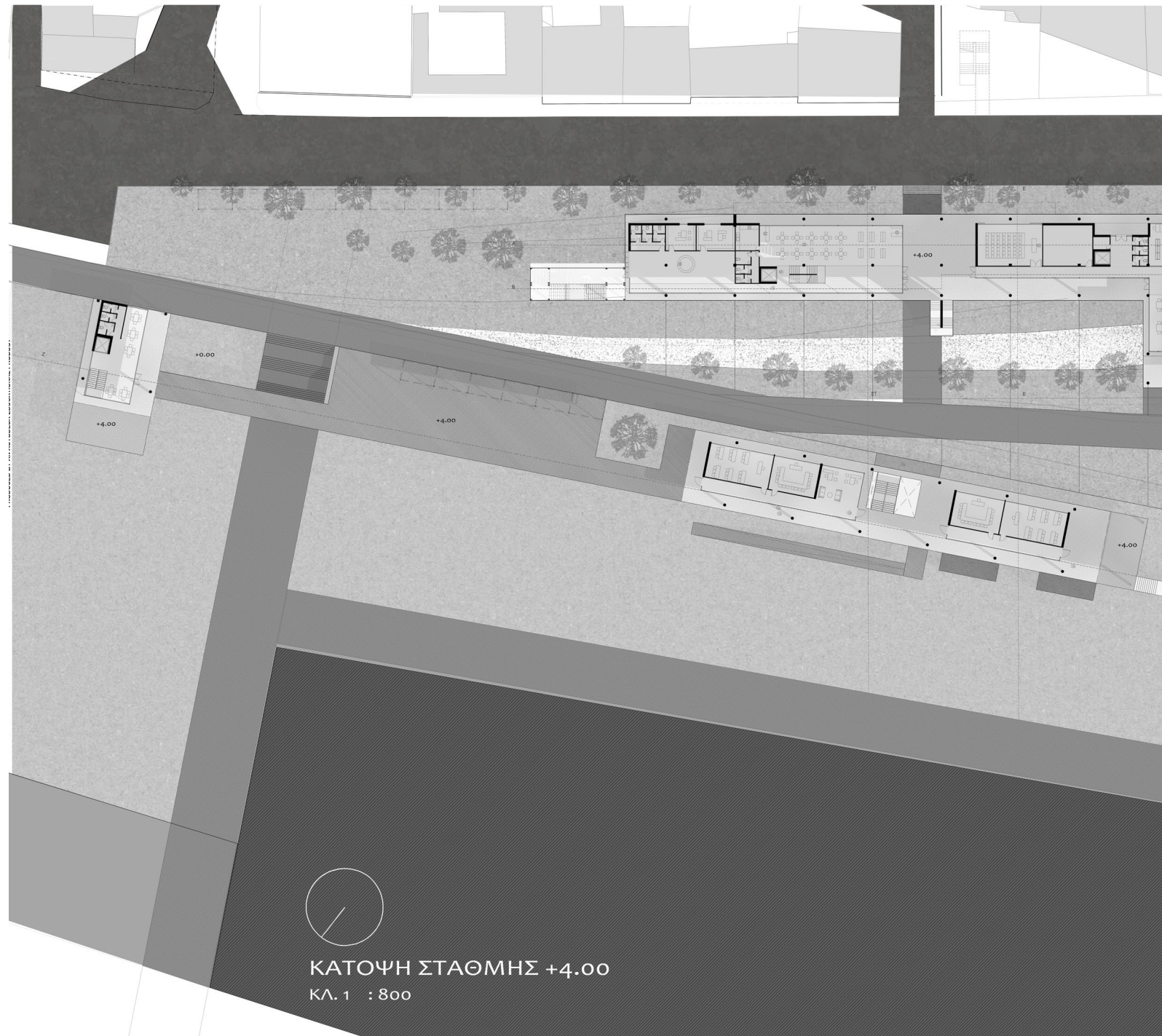






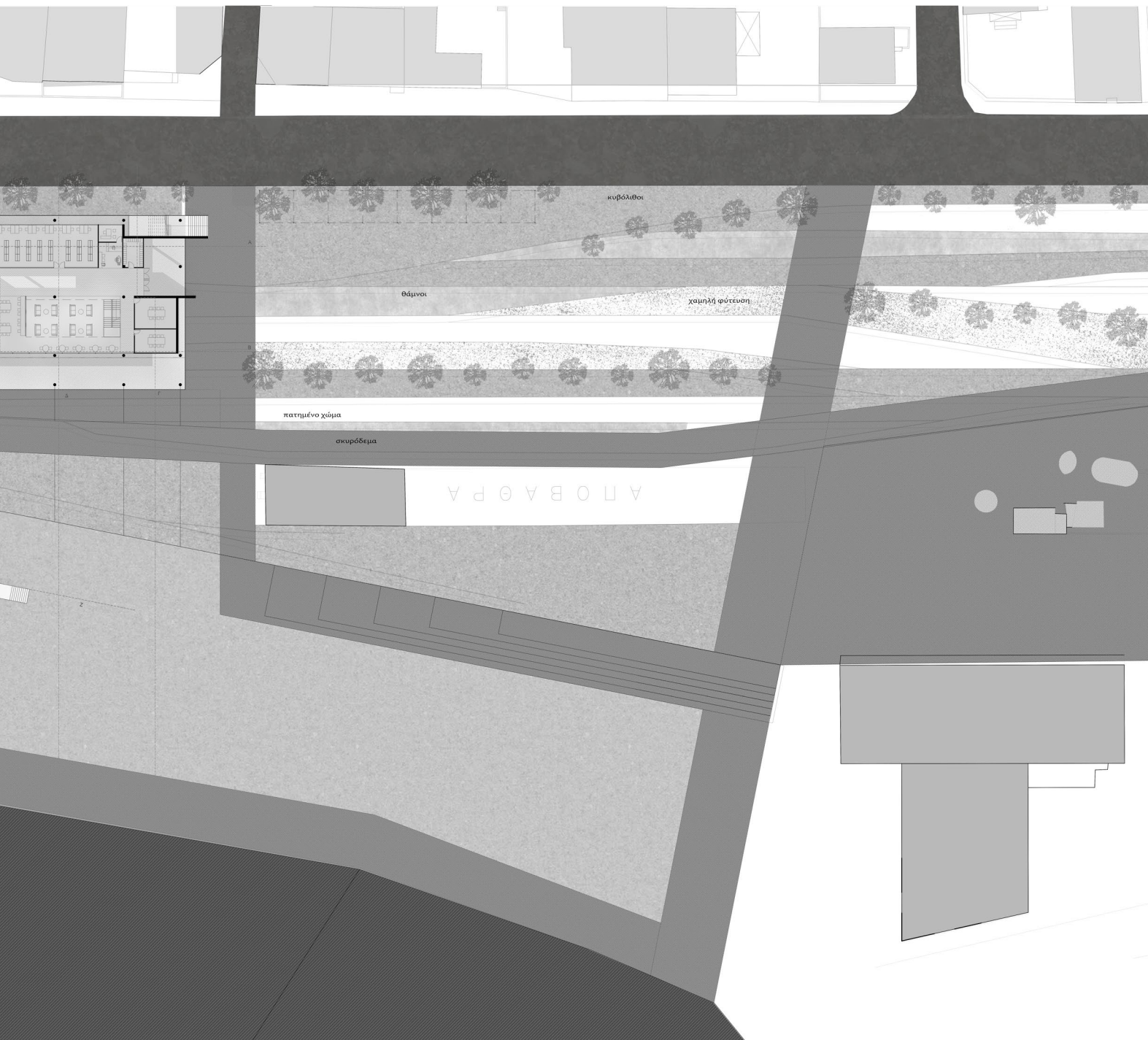
ΚΑΤΟΨΗ ΣΤΑΘΜΗΣ +0.00
ΚΛ. 1: 800





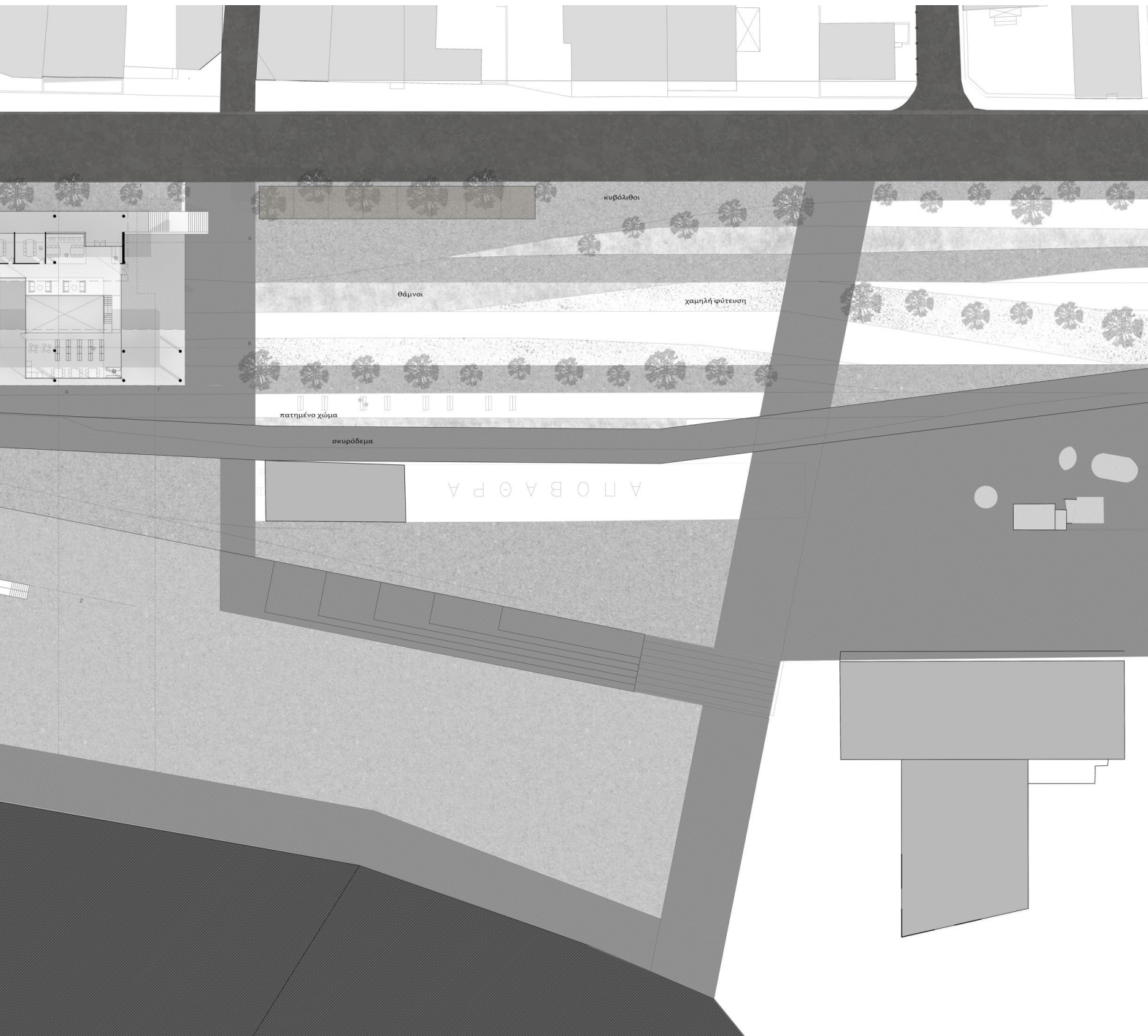
ΚΑΤΟΨΗ ΣΤΑΘΜΗΣ +4.00

ΚΛ. 1 : 800

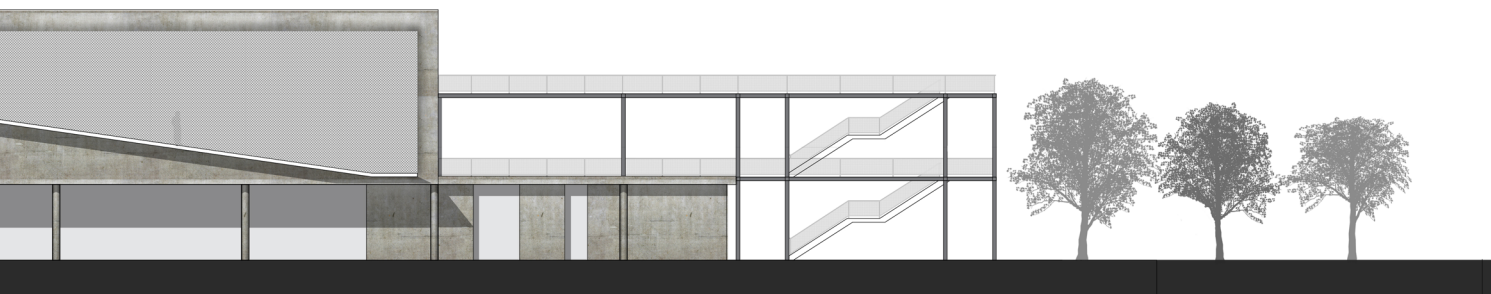




ΚΑΤΟΨΗ ΣΤΑΘΜΗΣ +8.40
ΚΛ. 1: 800



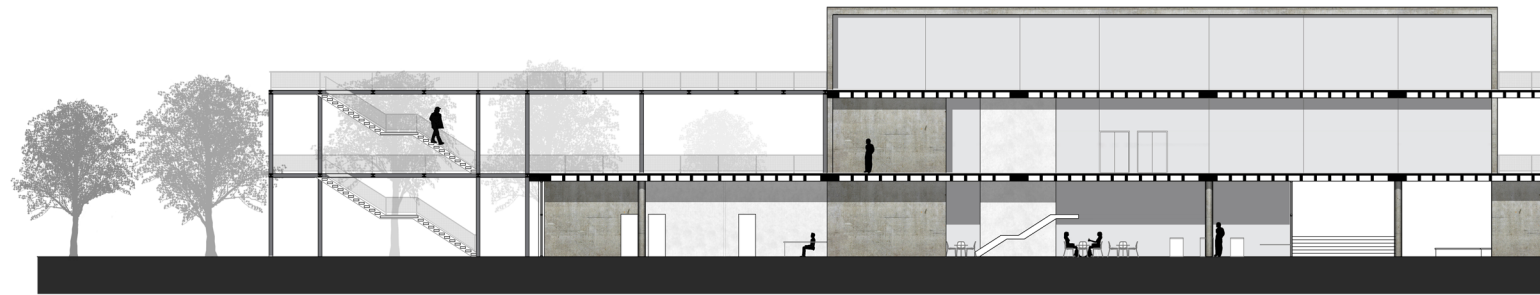




ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΟΨΗ ΚΛ. 1: 400

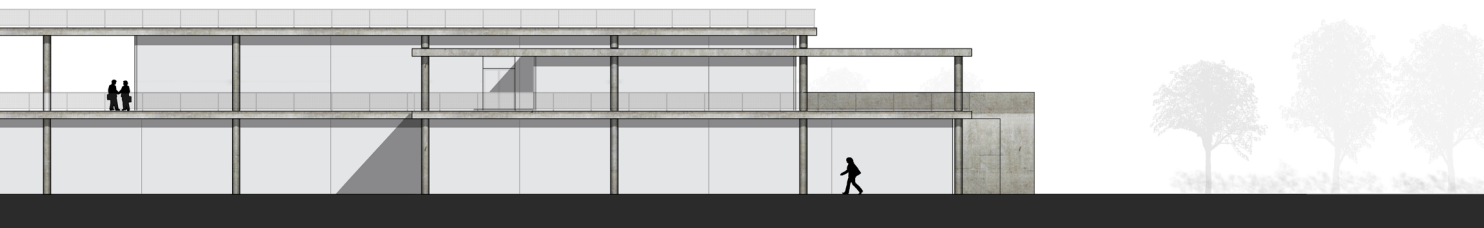


ΤΟΜΗ Α-Α ΚΛ. 1: 400

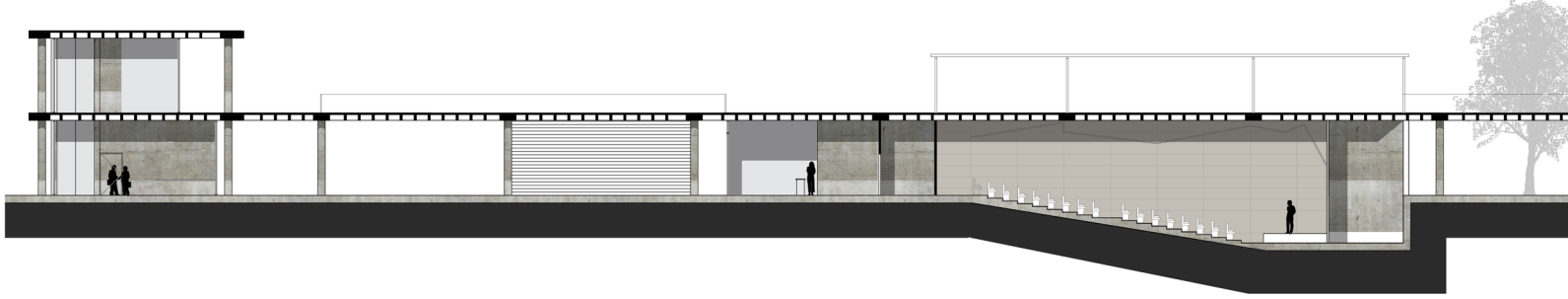
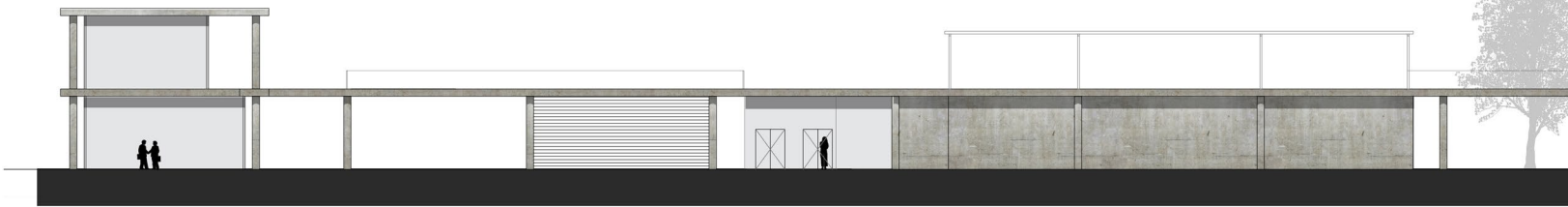
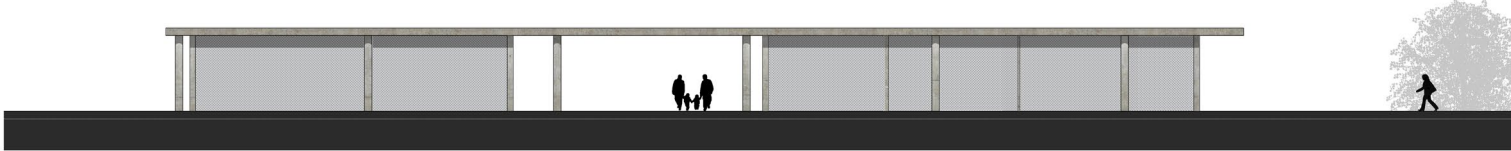




ΤΟΜΗ Β-Β ΚΛ. 1: 400

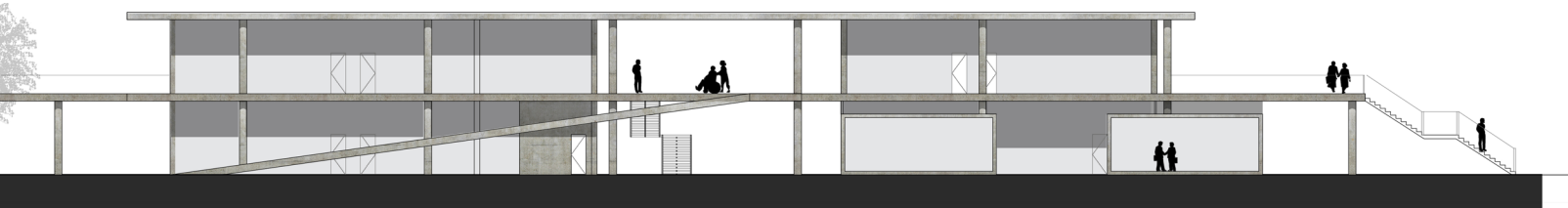


ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗ ΟΨΗ ΚΛ. 1: 400

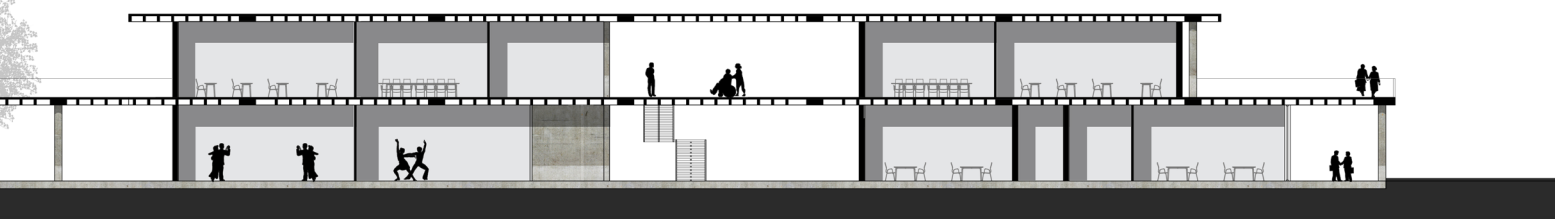




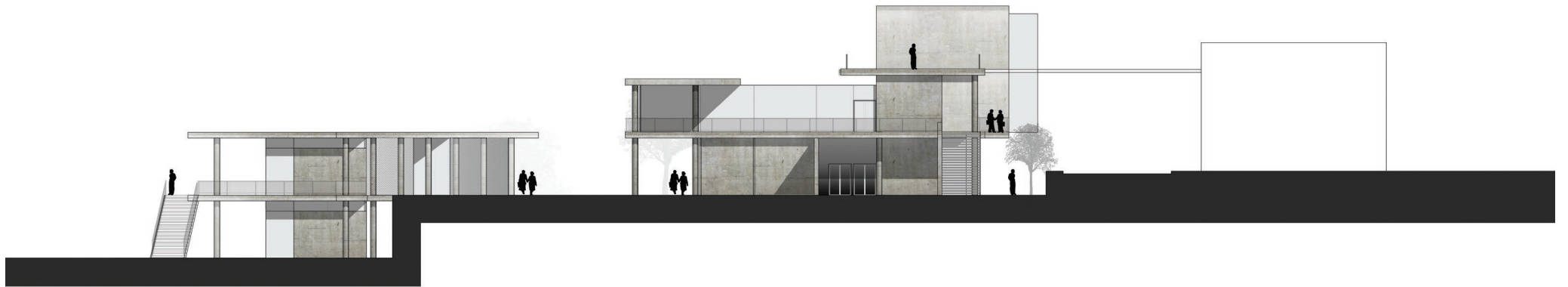
ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΟΨΗ ΚΛ. 1: 400



ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗ ΟΨΗ ΚΛ. 1: 400



ΤΟΜΗ Z-Z ΚΛ. 1: 400



ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΗ ΟΨΗ ΚΛ. 1: 400



ΤΟΜΗ Γ-Γ ΚΛ. 1: 400



TOMH Δ-Δ ΚΛ. 1: 400



TOMH E-E ΚΛ. 1: 400



ΤΟΜΗ ΣΤ-ΣΤ ΚΛ. 1: 400



ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΟΨΗ ΚΛ. 1: 400

