



Ο ΔΡΟΜΟΣ ΩΣ ΤΟΠΟΣ

ΕΝΑ ΣΕΝΑΡΙΟ
ΕΞΟΡΜΗΣΗΣ

~

ΛΙΜΑΝΑΚΙΑ, ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΙΟΥΛΙΟΣ 2017

ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΥ ΑΓΛΑΙΑ

ΜΠΟΥΣΙΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ

ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ

ΤΟΥΡΝΙΚΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

ΒΛΑΣΤΟΣ ΘΑΝΟΣ

ΤΟΜΕΑΣ Ι ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠ



Ο ΔΡΟΜΟΣ ΩΣ ΤΟΠΟΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται τη μετάβαση της Παραλιακής λεωφόρου από φορτισμένη κυκλοφοριακή αρτηρία σε προορισμό αναψυχής, μέρος του τουριστικού τοπίου της πρωτεύουσας. Αυτή η προβληματική πηγάζει από το αυξανόμενο ενδιαφέρον των Αθηναίων, που λόγω της οικονομικής κρίσης αναζητούν ημερήσιες εξορμήσεις κοντά στην πόλη.

Περιοχή ενδιαφέροντος είναι τα Λιμανάκια, οι βραχώδεις κολπίσκοι ανάμεσα σε Βουλιαγμένη και Βάρκιζα, προσβάσιμοι σχεδόν αποκλειστικά με αυτοκίνητο. Εκεί που η οροσειρά του Υμηττού συναντά το Σαρωνικό, αυτό το ξεχωριστό σκηνικό εμφανίζεται ως παύση στην αστική εξάπλωση, στον αντίποδα των υπόλοιπων τουριστικών υποδομών. Ο άτυπος χαρακτήρας του εντείνεται από διάσπαρτους χώρους στάθμευσης εκατέρωθεν του δρόμου, που αναδεικνύονται στο μοναδικό σημείο αναφοράς.

Πρόθεσή μας είναι να επανερμηνεύσουμε αυτές τις διαδοχικές δομές ως σημείο αφετηρίας και ταυτόχρονα 'πράσινο' καταφύγιο για πεζούς και ποδηλάτες. Προς αυτό το σκοπό, η κίνηση του δρόμου μειώνεται αισθητά και εκτρέπεται σε μία νέα παράκαμψη: μία γραμμική δομή στάθμευσης που ακολουθεί τους λόφους. Η νέα υποδομή επιχειρεί να αναστρέψει τα δεδομένα ενός τυπικού πάρκινγκ συστήνοντάς το ως κυρίαρχο κομμάτι του τοπίου και τόπο κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Αίθρια παρεμβάλλονται ανάμεσα σε επαναλαμβανόμενα επίπεδα στάθμευσης, με βοηθητικές λειτουργίες, παροχές αναψυχής και χώρους στάσης, ενώ ένα υπερωψωμένο, ημιυπαίθριο λόμπυ λειτουργεί ως σημείο συνάντησης αυτού του νέου προορισμού.

THE ROAD AS TOPOS

The current thesis negotiates the transition of the Athenian coastal highway from a heavily charged traffic artery to a recreational destination, part of the capital's tourism landscape. This problematic rises from the increasing interest of the Athenians who, due to the crisis, seek a short 'urban getaway'.

The area of interest is Limanakia, a group of steep gulfs on the verge of Athens' metropolitan region, now accessible only by car. Located at the point where the Hymettus mountain range meets the Saronic Gulf, this utopian scenery appears as a pause in urban sprawl and typical tourism infrastructure. Its unique character is highlighted by parking lots along the highway, as the single point of reference.

The intention is to reinterpret these successive forms both as departure point and 'green' refuge, now redirected towards pedestrians and cyclists. For this purpose, traffic is restricted and channeled into a detour: a linear parking garage ascending the hills. This new infrastructure attempts to challenge our concept of parking spaces, viewing them as salient landscape features and places of social interaction. Atriums intervene between repetitive parking levels, including facilities, recreational activities and information points, while an elevated open-air lobby serves as the main meeting point.

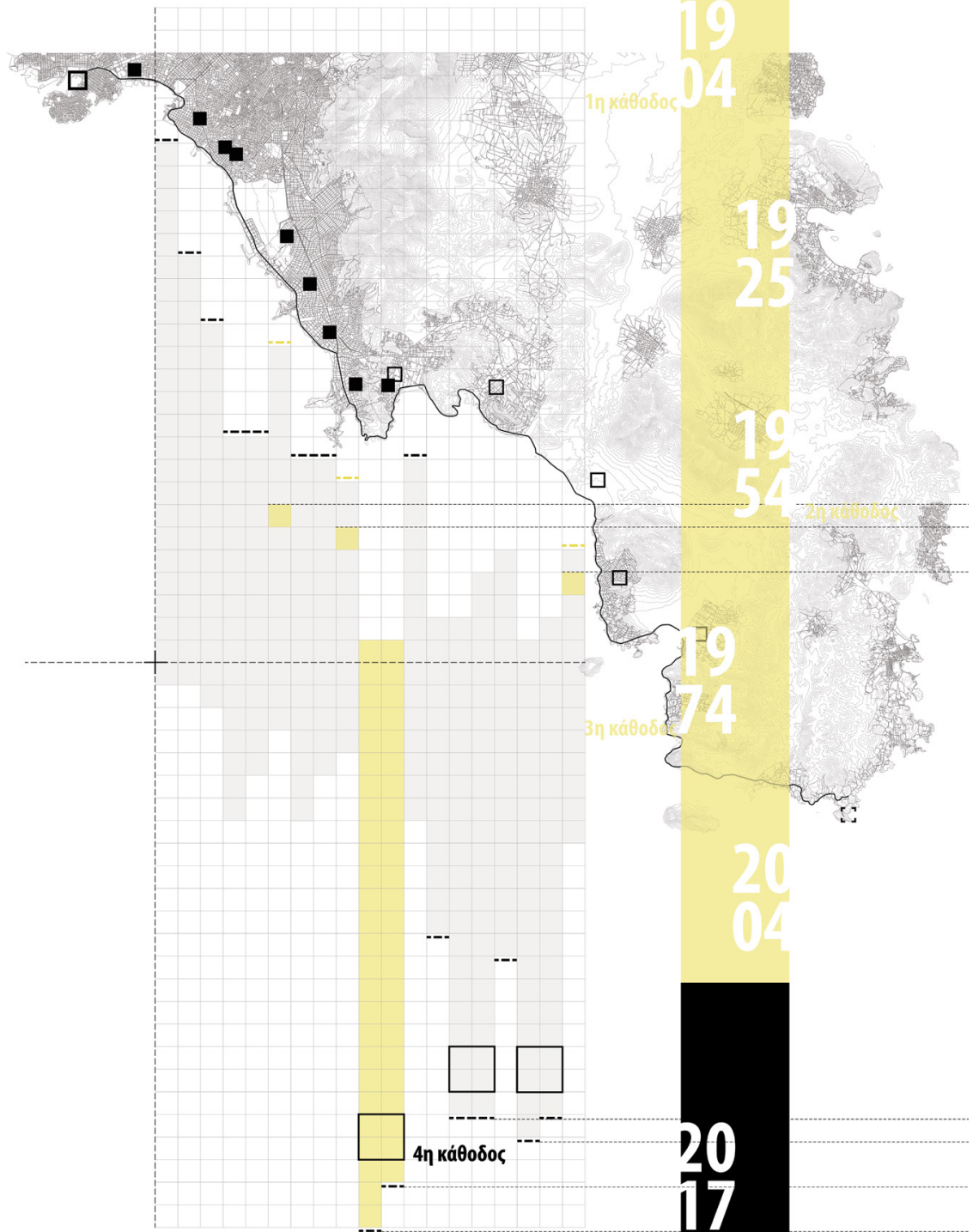
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<i>Ο ΔΡΟΜΟΣ ΩΣ ΝΕΟΣ ΤΟΠΟΣ ΔΙΑΚΟΠΩΝ</i>	12
<i>Ο ΥΜΜΗΤΟΣ ΩΣ ΣΗΜΕΙΟ ΤΟΜΗΣ</i>	18
<i>ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΩΣ ΝΕΟΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ</i>	24
<i>Η ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΤΟΥ ΤΟΠΙΟΥ</i>	30
<i>Η ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΩΣ ΑΦΕΤΗΡΙΑ</i>	40
<i>ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ</i>	50
<i>Η ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΟΜΗΣ</i>	62
<i>Η ΜΟΝΑΔΑ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ</i>	86
<i>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</i>	94

οι δρόμοι δεν οδηγούν μόνο σε τόπους,
οι δρόμοι είναι τόποι

J. B. Jackson, A Sense of Place, A Sense of Time, 1994





*_οι αθηναίοι κατεβαίνουν στη θάλασσα
~ μαζί τους η παραλιακή λεωφόρος*

ΔΡΟΜΟΣ
ΩΣ
ΝΕΟΣ
ΤΟΠΟΣ
ΔΙΑΚΟΠΩΝ

Η κάθοδος των Αθηναίων προς τη θάλασσα και η οικειοποίηση των ακτών του Αργοσαρωνικού αποτέλεσε μια σταδιακή διαδικασία μεταμόρφωσης, έναν καθρέπτη των ευμετάβλητων μαζικών αναγκών και της εκάστοτε κουλτούρας διακοπών της πρωτεύουσας στον 20ο αιώνα. Η Παραλιακή υποδομή ήταν ανέκαθεν ο φορέας αυτής της καθόδου, ένας άξονας κίνησης που χαρασσόταν μαζί με τους νέους πόλους έλξης και επεκτεινόταν σύμφωνα με το ρυθμό των αστικών εξελίξεων.

Ξεκινώντας από τα μέσα του 19ου αιώνα στις ακτές του Πειραιά, μέχρι που ο ηλεκτροκίνητος σιδηρόδρομος έφτασε στο Φάληρο το 1904, η **πρώτη κάθοδος** - αξιοποίηση της ακτογραμμής με παραθεριστικές βλέψεις είναι γεγονός. Το Νέο Φάληρο (Le Phalère) αποτελεί το κοσμικό προάστιο που επιτάσσει η νέα αστική τάξη, μία ζώνη πολυτελούς αναψυχής παρά θίν' αλός. Η περίφημη εξέδρα, ο παραθαλάσσιος κοσμικός περίπατος και το Μέγα Ξενοδοχείο του Φαλήρου είναι όλα έργα της Έταιρίας του Απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου. Σήμερα, στη θέση τους βρίσκεται μία άλλη ιδιοκτησία υποδομής, ο οδικός κόμβος του Νέου Φαλήρου.

Στις αρχές του 20ου αιώνα, ο σχεδιασμός των νοτίων προαστίων εντάσσει την ακτογραμμή στη γενικότερη φάση μιας διευρυμένης και ταχείας αστικοποίησης της πρωτεύουσας. Ανάμεσα στο 1922-1925 σχεδιάζεται ο νέος συνοικισμός της Γλυφάδας (Ευρυάλης) στο πρότυπο των κηπουπόλεων με μελέτη της ακτής, που αποτελεί το έναυσμα για μία σειρά νοτίων προαστίων μέσα στην επόμενη δεκαετία, όπως το Καλαμάκι, ο Άλιμος, το Ελληνικό, η Βούλα και η Βουλιαγμένη.

Η **δεύτερη κάθοδος**, όμως, των Αθηναίων προς τις πλαζ της Αττικής γίνεται μεταπολεμικά, όταν η νέα μαζική κουλτούρα της παραλίας οδηγεί σε μία οργανωμένη και συστηματική εκμετάλλευση των ακτών με τη δημιουργία νέων παραθεριστικών εγκαταστάσεων. Η κατανάλωση του αττικού τοπίου ως εγχώριου προϊόντος στα πλαίσια της

μέσα 19ου αιώνα
οικειοποίηση της ακτογραμμής
με παραθεριστικές βλέψεις

19
04

1η κάθοδος

— ο ηλεκτροκίνητος σιδηρόδρομος φτάνει στο Φάληρο

πειραιά

νέο
φάληρο

παλαιό
φάληρο

καλαμάκι

αρχές 20ου αιώνα
σχεδιασμός νοτίων προαστίων
αστικοποίηση της ακτογραμμής

άλιμος

19
25

ελληνικό

— σχεδιάζεται ο συνοικισμός της Γλυφάδας

γλυφάδα

δεκαετίες '50- '60

εκμετάλλευση των ακτών με
δημιουργία παραθεριστικών
εγκαταστάσεων-πόλων έλξης

βούλα

βουλιαγμένη

19
54

βάρκιζα

2η κάθοδος

— ιδρύεται η εταιρεία Αστήρ ΑΕ

δεκαετίες '70-'90
εποικισμός της παράκτιας ζώνης
μέχρι το Σούνιο με μόνιμες και
παραθεριστικές κατοικίες

3η κάθοδος

1974

—αρχή της μεταπολίτευσης

αρχές 21ου αιώνα
προολυμπιακή αναβάθμιση των
υποδομών- η Αθήνα ως
Πρωτεύουσα των διακοπών

2004

—Ολυμπιακοί αγώνες Αθήνα 2004

η κρίση

ανάγκη για παραθερισμό
χαμηλού κόστους-
η ΜΗ διανυκτέρευση-
το ΙΧ ως μέσο των μαζών

2017

η υποδομή υποκαθιστά
τη διαμονή

ο Αθηναίος ως ημερήσιος
παραθεριστής

αγία μαρίνα

λαγονήσι

σαρωνίδα

ανάβυσσος

σούνιο

4η κάθοδος

ανασυγκρότησης και του εκσυγχρονισμού της χώρας αποτυπώνεται στην ίδρυση της Αστήρ ΑΕ το 1954, με σκοπό την ανάδειξη της πλαζ Γλυφάδας σε διεθνή πόλο έλξης. Ο Αμερικανισμός της δεκαετίας του '60 αποφέρει αφ' ενός μεν τα μεγάλα τουριστικά κέντρα με τα Αστέρια στη Γλυφάδα και αργότερα τον Αστέρα Βουλιαγμένης και το πολυτελές συγκρότημα στο Λαγονήσι, αφ' ετέρου δε τη ριζική αναβάθμιση της λεωφόρου που αποτελούσε την πύλη για όλον αυτόν τον κόσμο των πολυτελών εξορμήσεων.

Ο ΕΟΤ αναθέτει τη συνολική προμελέτη διαμόρφωσης της ακτογραμμής από το Φάληρο μέχρι τη Βάρκιζα στο γραφείο Δοξιάδη το 1960. Από το σχέδιο, όμως, που πρότεινε χρήσεις γης, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, πόλους αναψυχής, ξενοδοχεία, υλοποιείται μόνο το αθλητικό κέντρο του Αγίου Κοσμά.

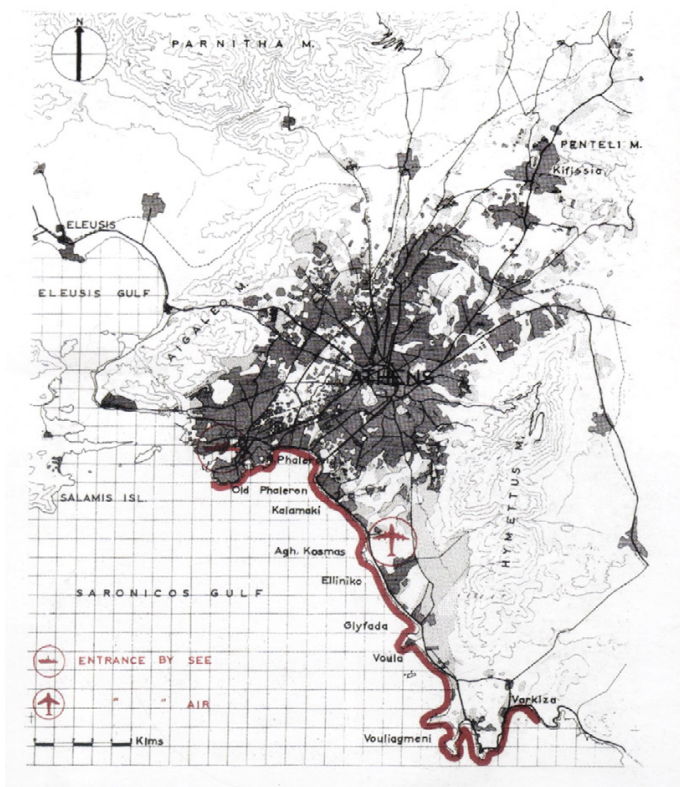
Μετά τη μεταπολίτευση, από το 1974 και μέχρι τα τέλη του 20ου αιώνα, συντελείται μία **τρίτη κάθοδος** ως ένας εποικισμός της παραλίας που συνεχίζεται σταθερά μέχρι το Σούνιο. Οι Αθηναίοι αναπτύσσουν τάσεις φυγής, έστω και παροδικού χαρακτήρα, και καθώς η πόλη δαιμονοποιείται, η προαστιοποίηση δίνει τη λύση, με μόνιμες και παραθεριστικές κατοικίες να πυκνώνουν την αραιή δόμηση και να νοθεύουν την αμιγώς μέχρι τότε αγροτική γη των Μεσογείων. Και από τα Μεσόγεια πάλι προς το Σαρωνικό, στην Αγία Μαρίνα, στο Λαγονήσι, στη Σαρωνίδα, στην Ανάβυσσο δημιουργούνται οικισμοί, ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, οργανωμένες κα ελεύθερες πλαζ, που έρχονται να εγκιβωτίσουν την εναπομείνασα ακτογραμμή στο πρόγραμμα της κατοικίας και της αναψυχής.

Και καθώς αυτά τα νέα προάστια αστικοποιούνται χαλαρά και οι ανάγκες της προ-Ολυμπιακής αναβάθμισης εμφανίζονται επιτακτικές στις αρχές του 21ου αιώνα, η Αττική οδός δίνει νέες προσβάσεις σε περιοχές της ακτογραμμής που συνδέονται πλέον ευκολότερα με τα Βόρεια προάστια, προσφέροντας μία εναλλακτική



Αστέρια (Γλυφάδα) _η πρώτη πλαζ πολυτελείας του αργοσαρωνικού, η "κυανή ακτή της αθήνας"

ATHENS AND ITS COASTLINE



Μελέτη Δοξιάδη(1960) _προμελέτη διαμόρφωσης
ακτογραμμής από φάληρο μέχρι βάρκιζα

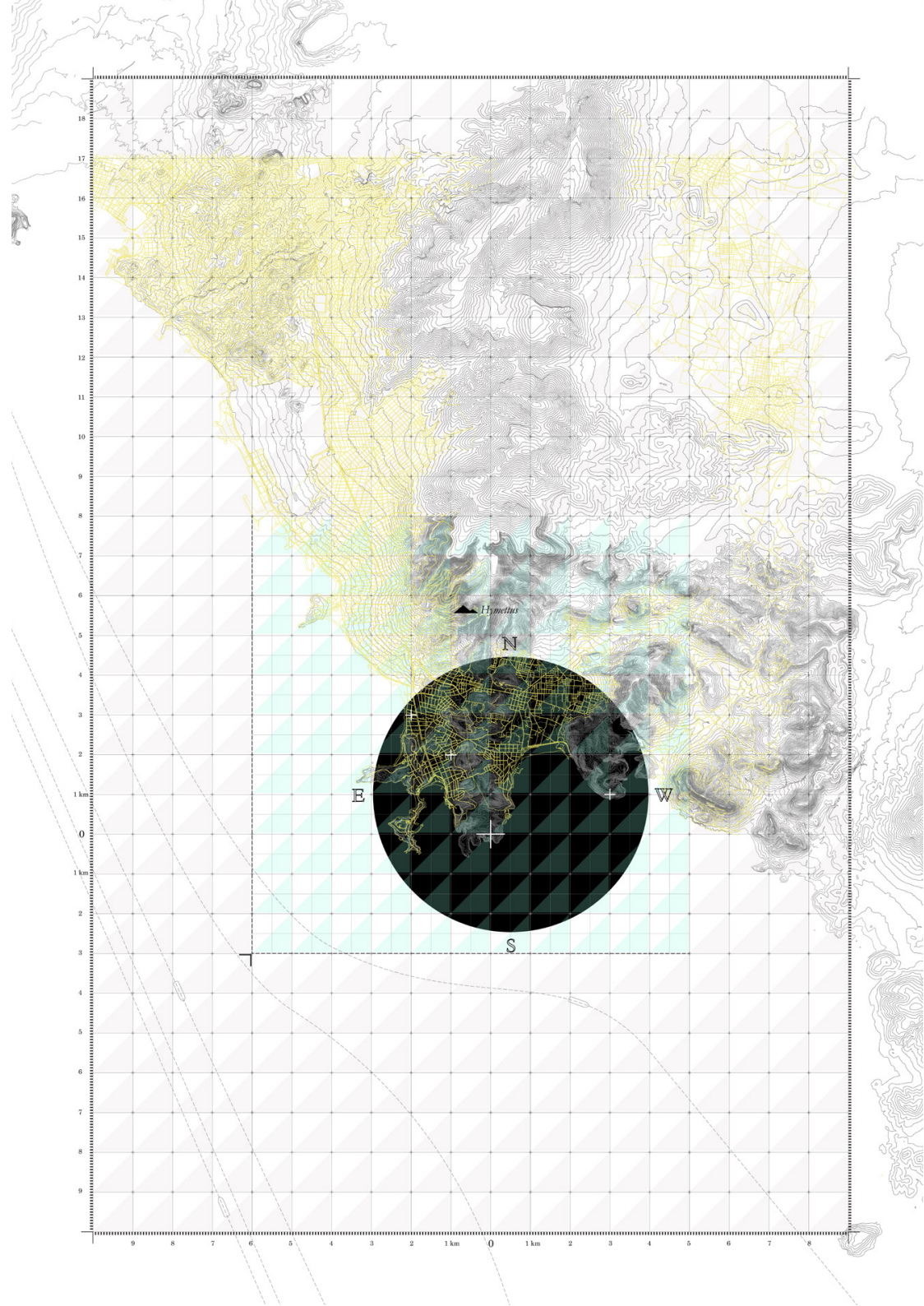
στην ιστορική μεν, φθαρμένη δε στη συλλογική
συνείδηση Παραλιακή Λεωφόρο. Την ίδια στιγμή,
η Αθήνα αγγίζει το απόγειό της ως πύλη προς το
Αιγαίο, μία ενδιάμεση στάση σε ένα ευρύτερο
σενάριο διακοπών.

Μετά το 2009, όμως η σύγχρονη οικονομική κρίση
ταράζει τις ισορροπίες αυτού του status quo. Η
αυξανόμενη ανάγκη για παραθερισμό χαμηλού
κόστους στρέφει την προσοχή των Αθηναίων από
το Αιγαίο πίσω στις ακτές της Αττικής, και από τη
διανυκτέρευση στην ημερήσια εξόρμηση. Στα
πλαίσια της συμφερότερης οικονομικά επιλογής, το
παραθεριστικό μοντέλο μεγάλης κλίμακας δείχνει
να αποτυγχάνει να ικανοποιήσει το σύγχρονο
Αθηναίο, που βρίσκει στο ιδιωτικό όχημα ένα
προσωπικό μέσο διεξόδου. Η **τέταρτη κάθοδος**
ως αναβίωση του τουρισμού της Αττικής είναι
γεγονός, όχι όμως πλέον στα πλαίσια οργανωμένων
πλαζ και πολυτελών παροχών αναψυχής, αλλά
ως μία νέα εμπειρία στο δρόμο. Με άλλα λόγια,
η υποδομή υποκαθιστά τη διαμονή, καθώς
η παραλιακή Λεωφόρος, από τον Πειραιά μέχρι
το Σούνιο υποδέχεται τον Αθηναίο ως ημερήσιο
παραθεριστή.

Αν τα Αστέρια στη Γλυφάδα ήταν το όνειρο του
μεταπολεμικού εκσυγχρονισμού και το σχέδιο
του Δοξιάδη το όραμα μίας παραθαλάσσιας
πρωτεύουσας διακοπών, τότε η Παραλιακή
Λεωφόρος,μποτιλιαρισμένηκάθεΣαββατοκύριακο
του Ιουλίου και του Αυγούστου, αποτελεί την
πραγματικότητα μιας Αθήνας της εφήμερης,
αστικής απόλαυσης.

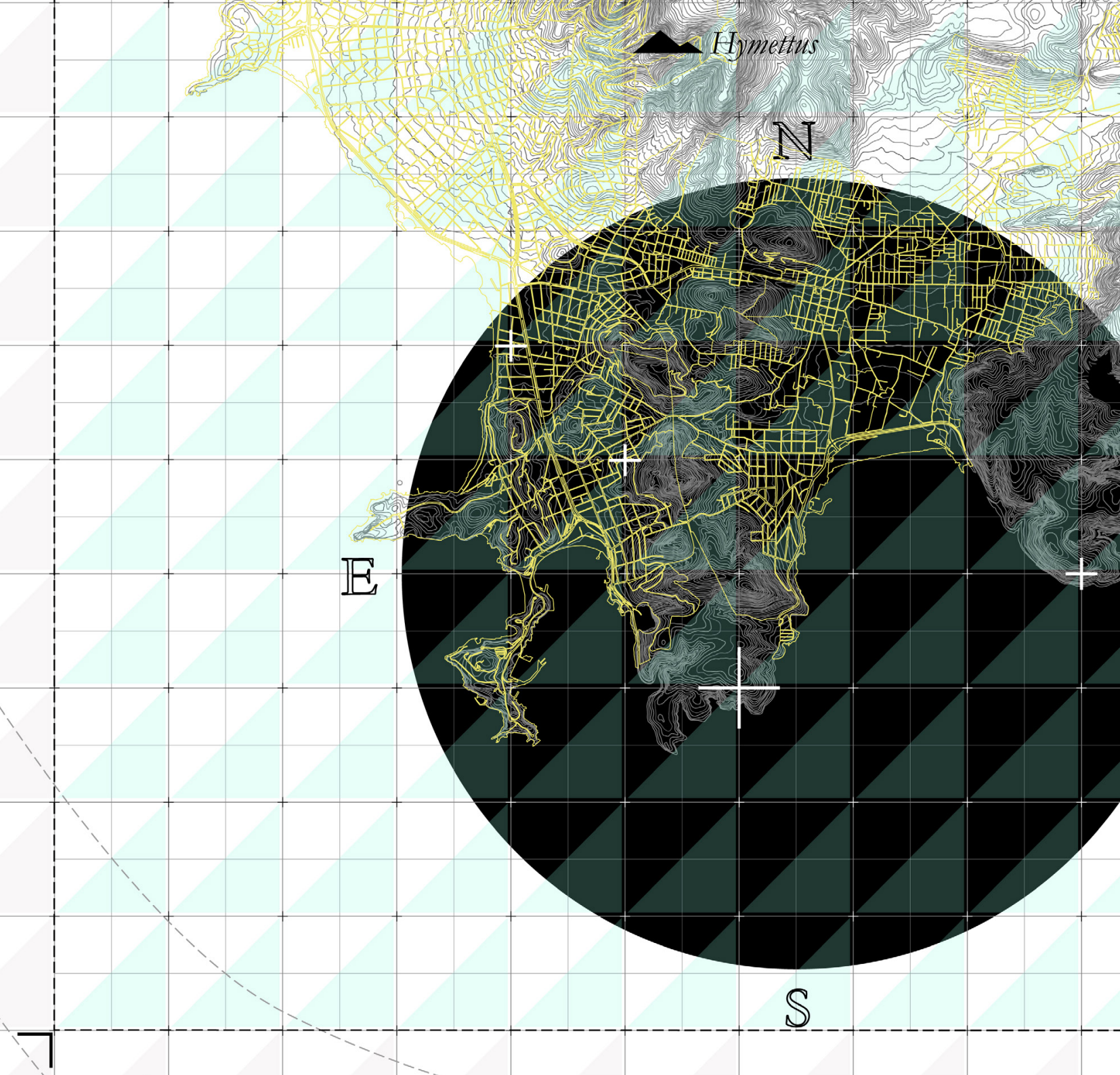
~ Πες, που είναι η Αθήνα, Προβολές στην τοπογραφία της Αττικής,
Ζήσης Κοπιώνης,2006

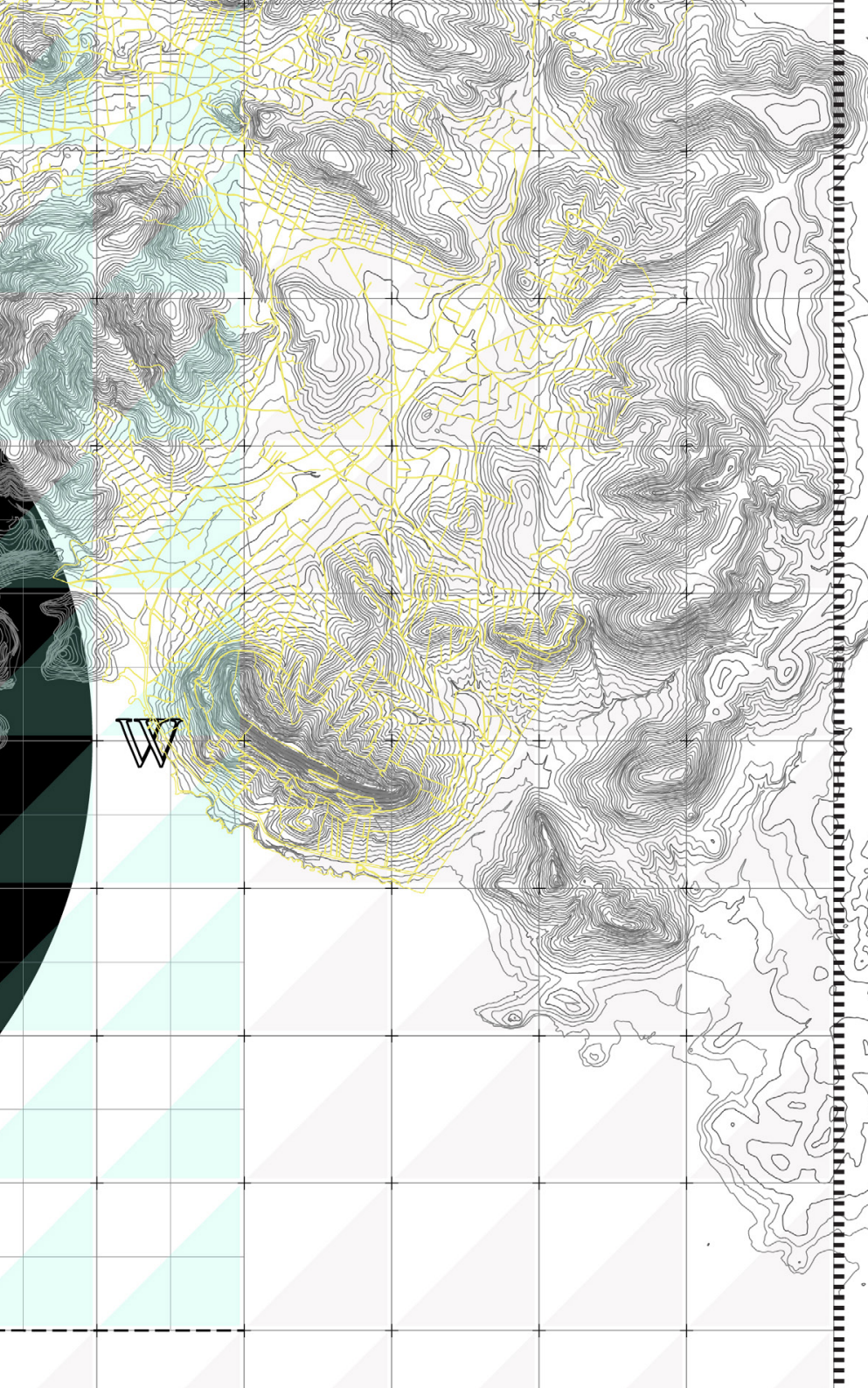
~ Οι ακτές του Αργοσαρωνικού, Μάρω Καρδαμίτση-Αδάμη, Tourism
Landscapes: Remaking Greece, 14th Biennale di Venezia, Greek
participation, 2005



*_η οροσειρά του υμηττού
αγγίζει τον αργοσαρωνικό*

Ο
ΥΜΗΤΤΟΣ
ΩΣ
ΣΗΜΕΙΟ
ΤΟΜΗΣ





ΓΙΑΤΙ Ο ΥΜΗΤΤΟΣ;

Η οροσειρά του Υμηττού είναι το δυτικό όριο του Λεκανοπεδίου. Μία σημαντική έξαρση του αττικού ανάγλυφου, που ορθώνεται αυστηρά ανάμεσα στον πυκνό αθηναϊκό ιστό και τις άναρχες χαράξεις των Μεσόγειων, φτάνοντας μέχρι τη θάλασσα.

Από τη μία, ο αστικός χαρακτήρας της πρωτεύουσας, με τις μεγάλες οδικές αρτηρίες, τους δευτερεύοντες άξονες, τις πλατείες και τα αστικά κενά, ένα συνεχές μωσαϊκό διαφορετικών πολεοδομικών χαράξεων και αστικών κέντρων απλώνεται μέχρι τις παρυφές του βουνού. Από την άλλη, αγροτική γη, μεγάλοι και μικρότεροι οικισμοί, πυκνώσεις και αραιώσεις, διασκορπίζονται στην τοπογραφία, συνδέονται με υπερτοπικούς άξονες, χωρίζονται από το ανάγλυφο.

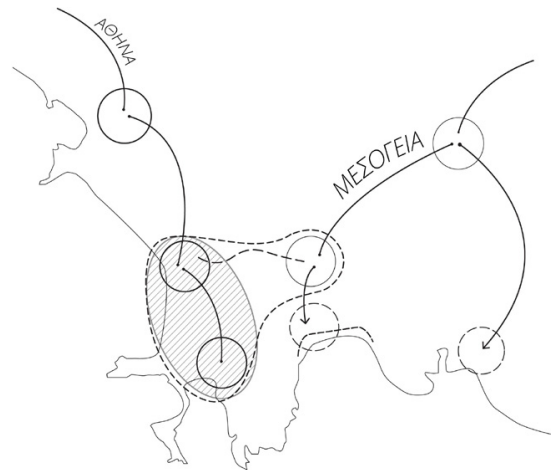
Τα δύο αντίθετα συστήματα, που μαρτυρούν το διχασμό του αττικού παρελθόντος και παρόντος, συναντώνται στο νότια απόληξη του Υμηττού, εκεί όπου οι κορυφές χαμηλώνουν πριν χαθούν στη θάλασσα και ο ιστός δημιουργεί λεπτές, διαδοχικές ενώσεις. Εκεί που η Παραλιακή χάνει τη συνέχεια του μετώπου της και η πόλη σκαρφαλώνει στο βουνό για να αποκαταστήσει μία άλλου τύπου συνέχεια, στο **σημείο τομής** της Παραλιακής λεωφόρου και του Υμηττού εντοπίζεται το σημείο ενδιαφέροντος.



ο Υμηττός είναι όριο της πόλης;

*_συνέχεια 'αστικής' εξάπλωσης υπό
άλλους όρους*

1



είναι στην Αθήνα ή στα Μεσόγεια;

_ο Δήμος 3B στο σημείο τομής

2

Αποτελεί, επομένως, ο Υμηττός **όριο της πόλης**; Σίγουρα η πυκνότητα και η σύσταση του ιστού αλλάζει, η Αθήνα της συλλογικής συνείδησης τελειώνει μετά τη Βουλιαγμένη, η Παραλιακή λεωφόρος μετονομάζεται σε Αθηνών-Σουνίου. Στην πραγματικότητα, όμως, ο δρόμος μένει ο ίδιος, οι δε εσωτερικές συνδέσεις δια μέσου του βουνού κορυφώνονται, με αποτέλεσμα η αστική εξάπλωση να συνεχίζεται υπό άλλους όρους.



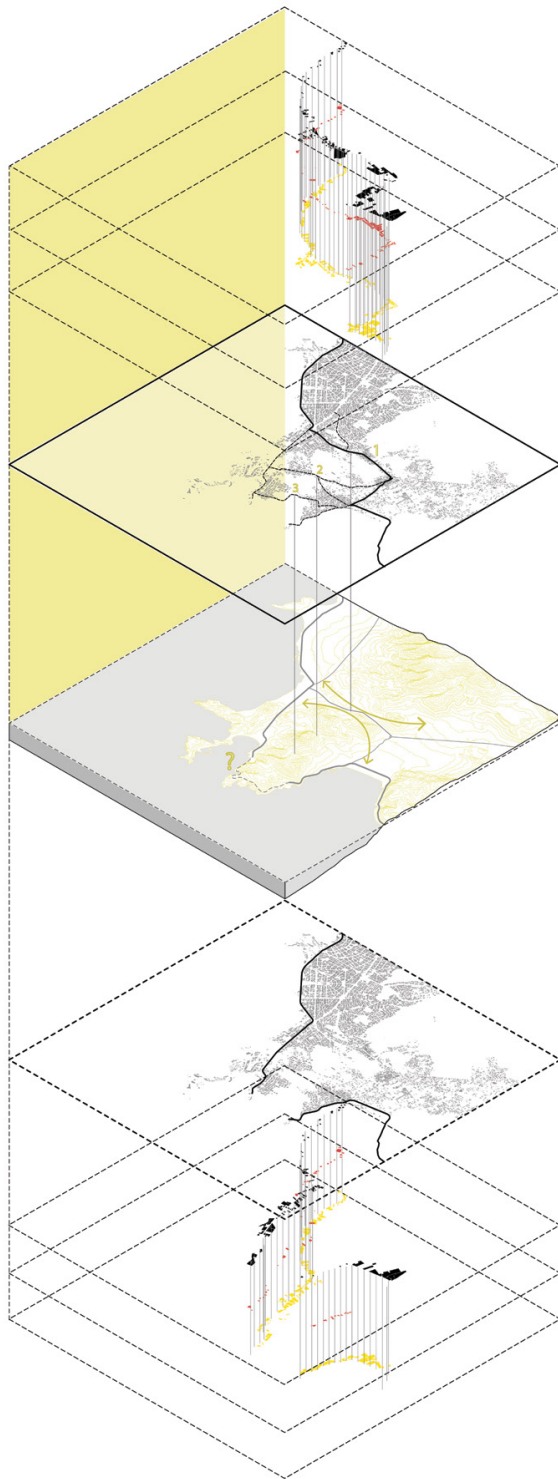
είναι η Παραλιακή τελικά **συνεχής**;

_η παύση, ο μη τόπος

3

Εξάλλου, ο δήμος **Βάρης, Βούλας, Βουλιαγμένης** ενέχει ακριβώς αυτή την αντίφαση. Βρίσκεται στο σημείο τομής για το οποίο μιλήσαμε προηγουμένως, στο μεταίχμιο Αθήνας και Μεσόγειων, με τη Βούλα και τη Βουλιαγμένη στον αντίποδα της Βάρης και της Βάρκιζας. Οι πρώτες δύο, από τα πιο πολυτελή και ονομαστά αθηναϊκά προάστια, αποτελούν τα τελευταία σε μία σειρά νοτίων προαστίων που ακολουθούν την Παραλιακή, άμεσα συνυφασμένα με τις μεγάλες δόξες της αθηναϊκής ριβιέρας. Η Βάρη, κλασική περίπτωση οικισμού των Μεσόγειων, είναι συνδεδεμένη με την ενδοχώρα, έχει αγροτικό παρελθόν, βιομηχανικές χρήσεις, πιο τυχαία δόμηση. Η δε Βάρκιζα, αν και παραλιακή εκτόνωση της Βάρης, βρίσκεται πιο κοντά στη Βουλιαγμένη, με ισχυρό οικιστικό χαρακτήρα, παραλία, χρήσεις αναψυχής, όλα στο πρότυπα του σαρωτικού εποικισμού της ακτογραμμής που συντελέστηκε μεταπολεμικά.

Είναι, λοιπόν, η Παραλιακή τελικά **συνεχής** όταν συναντά τον Υμηττό; Το αστικό μέτωπο διακόπτεται, το όνομά της αλλάζει, αλλά ο δήμος μένει ενιαίος σε αμφότερα άκρα. Τα όρια της Αθήνας είναι αρκετά θολά, καθώς η αστική εξέλιξη αποτυπώνεται σε αντιφατικές μεν, συμπλιωμένες δε χρήσεις, που συγκροτούν ένα σύνολο προαστίων- υβριδίων. Σίγουρα, όμως, η παύση συντελείται κατά μήκος της ακτής, εκεί που η προσωρινή απουσία κτιστού δημιουργεί έναν **μη-τόπο**, μία στιγμιαία **απουσία αναφορών**.



*_η παραλιακή παύση γίνεται αφορμή
για μια χερσαία παράκαμψη*

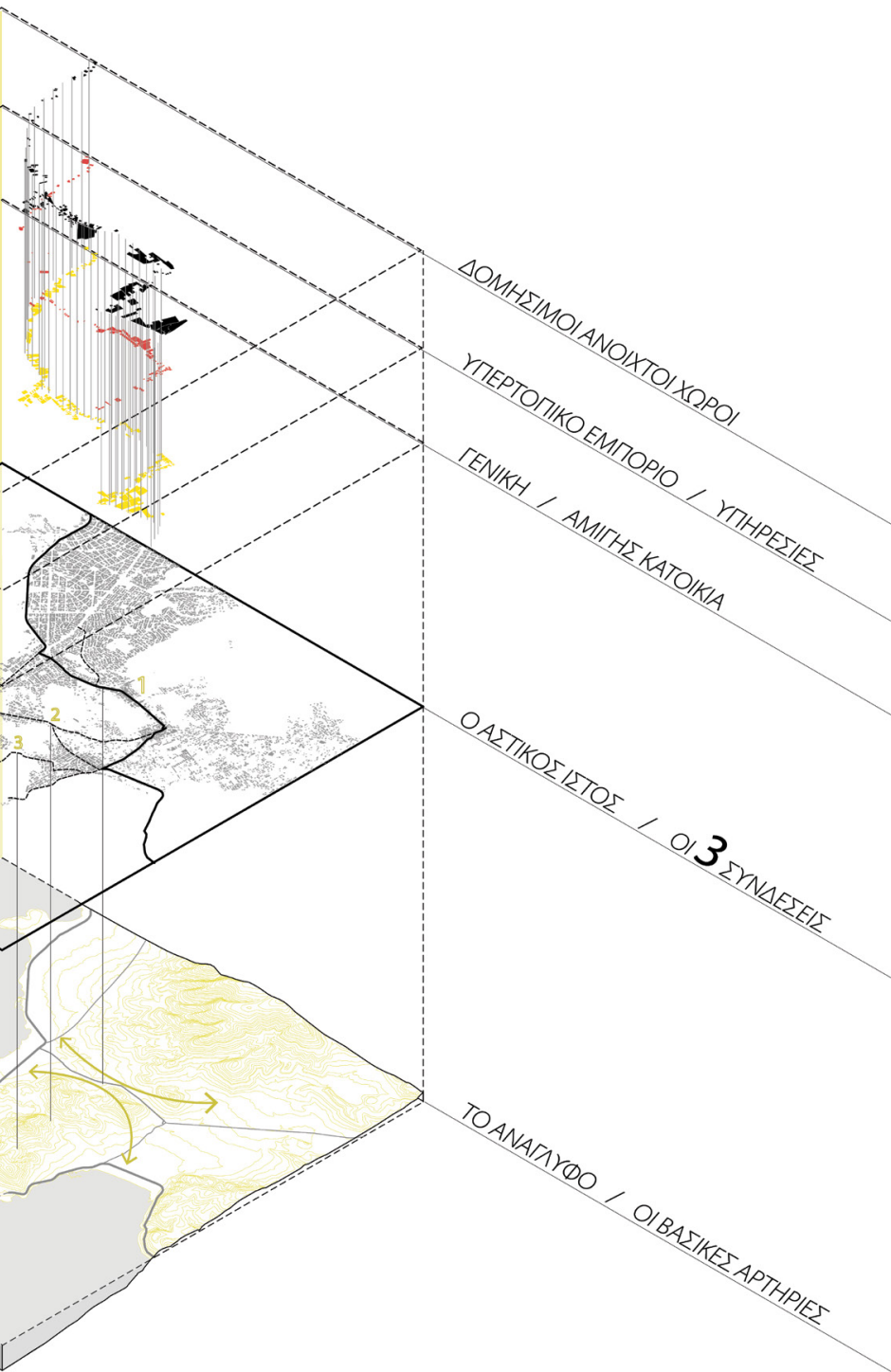
ΤΟ
ΣΗΜΕΙΟ
ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ
ΩΣ ΝΕΟΣ
ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ



ΟΙ ΤΟΠΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

Αυτή η παραλιακή παύση που συντελείται ανάμεσα στη Βουλαγαμένη και τη Βάρκιζα, εκεί όπου η απόληξη του Υμηττού συναντά τη θάλασσα, μεταφράζεται στη διακοπή του μετώπου και των χρήσεων γης. Δίνει, λοιπόν, αφορμή για την ισχυροποίηση των τριών χερσαίων συνδέσεων και κυρίως για την ανάδειξη της μεγαλύτερης από αυτές σε ισοδύναμη παράκαμψη της Παραλιακής διαδρομής. Οι **τρεις** διαδοχικές εγκάρσιες συνδέσεις, δυνατές εκεί που το ανάγλυφο το επιτρέπει, είναι οι δευτερεύουσες οδοί Πανός-Βορρεάδων και Α. Παναγούλη-Φλέμινγκ και η κεντρική αρτηρία Βάρης-Βαρκίζης.

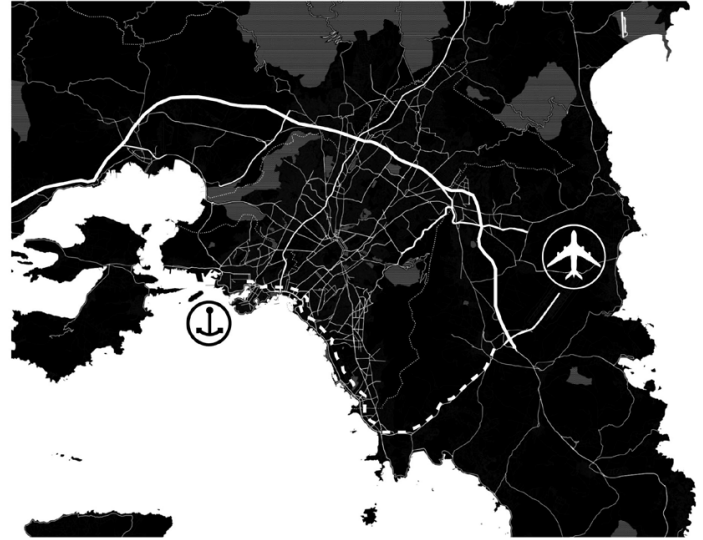
Η λεωφόρος αυτή, μαζί με την οδό Βασιλέως Κωνσταντίνου που οδηγεί πίσω στην Παραλιακή, ορίζουν μία συντομότερη και δημοφιλέστερη τις τελευταίες δεκαετίες εναλλακτική στο αντίστοιχο κομμάτι της Παραλιακής. Αυτή η διαδρομή ακολουθεί τη συνέχεια του αστικού ιστού, όπως αυτή αποτυπώνεται και στη συνέχεια των χρήσεων κατοικίας, υπερτοπικού εμπορίου και υπηρεσιών, καθώς και δομήσιμων ανοιχτών χώρων. Όλα αυτά υποδεικνύουν αφενός μεν την κατοχυρωμένη μέσω της κατοικίας και του εμπορίου σημασία της παράκαμψης, αφετέρου δε το λανθάνον δυναμικό του μετώπου της με την πιθανή αξιοποίηση των κενών οικοπέδων.





μετατόπιση κέντρου βάρους εσωτερικά με τη
διάνοιξη της **αττικής οδού** _εγκάρσιες συνδέσεις
με την ακτογραμμή

1



ενίσχυση 'στροφής' προς τα μεσόγεια με το
αεροδρόμιο Ε. Βενιζέλος _σύνδεση με λιμάνι
πειραία μέσω Βάρης-Κορωπίου

2

ΝΕΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Η σημασία, όμως, της παράκαμψης αυτής υποδηλώνεται και από ευρύτερες αλλαγές συσχετισμών στην Αττική στον 21ο αιώνα. Η ευρύτερη μετατόπιση του κέντρου βάρους εσωτερικά με τη διάνοιξη της **Αττικής οδού** ενδυνάμωσε όλες τις εγκάρσιες συνδέσεις της με την ακτογραμμή έναντι των παραλιακών κινήσεων. Η στροφή προς τα Μεσόγεια ενισχύθηκε και με τη δημιουργία του νέου **αερολιμένα Αθηνών Ε. Βενιζέλος** στα Σπάτα. Η διαδρομή από το λιμάνι του Πειραιά προς το νέο αεροδρόμιο συντελείται μέσω της Παραλιακής Λεωφόρου, και της Βάρης-Βαρκίζης προς τον μείζονος πλέον σημασίας άξονα Βάρης-Κορωπίου.

Μαζί και με τον Περιφερειακό του Υμηττού, οι προηγούμενοι άξονες ορίζουν ένα δίκτυο περιφερειακών κινήσεων γύρω από την οροσειρά, κατοχυρώνοντας μια ζώνη απουσίας διαμπερών συνδέσεων. Η σημασία όλων των παραπάνω καταδεικνύει ακόμα πιο ξεκάθαρα την υποβάθμιση του υπερτοπικού ρόλου της Παραλιακής Λεωφόρου μετά τη Βούλα και την ενίσχυση ενός πιο τοπικού ή και ιδιόμορφου χαρακτήρα. Ο άνισος, εποχιακός του ρόλος ως πύλη προς τις παραλίες της Αττικής και η μετατόπιση μεγάλου φόρτου καθημερινής κίνησης προς τους άξονες της ενδοχώρας, μεταμορφώνει αυτό το τμήμα της Παραλιακής από **σημείο διέλευσης σε έναν άτυπο προορισμό.**





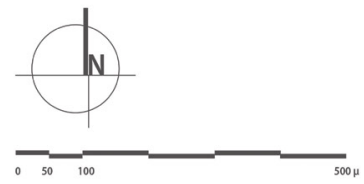
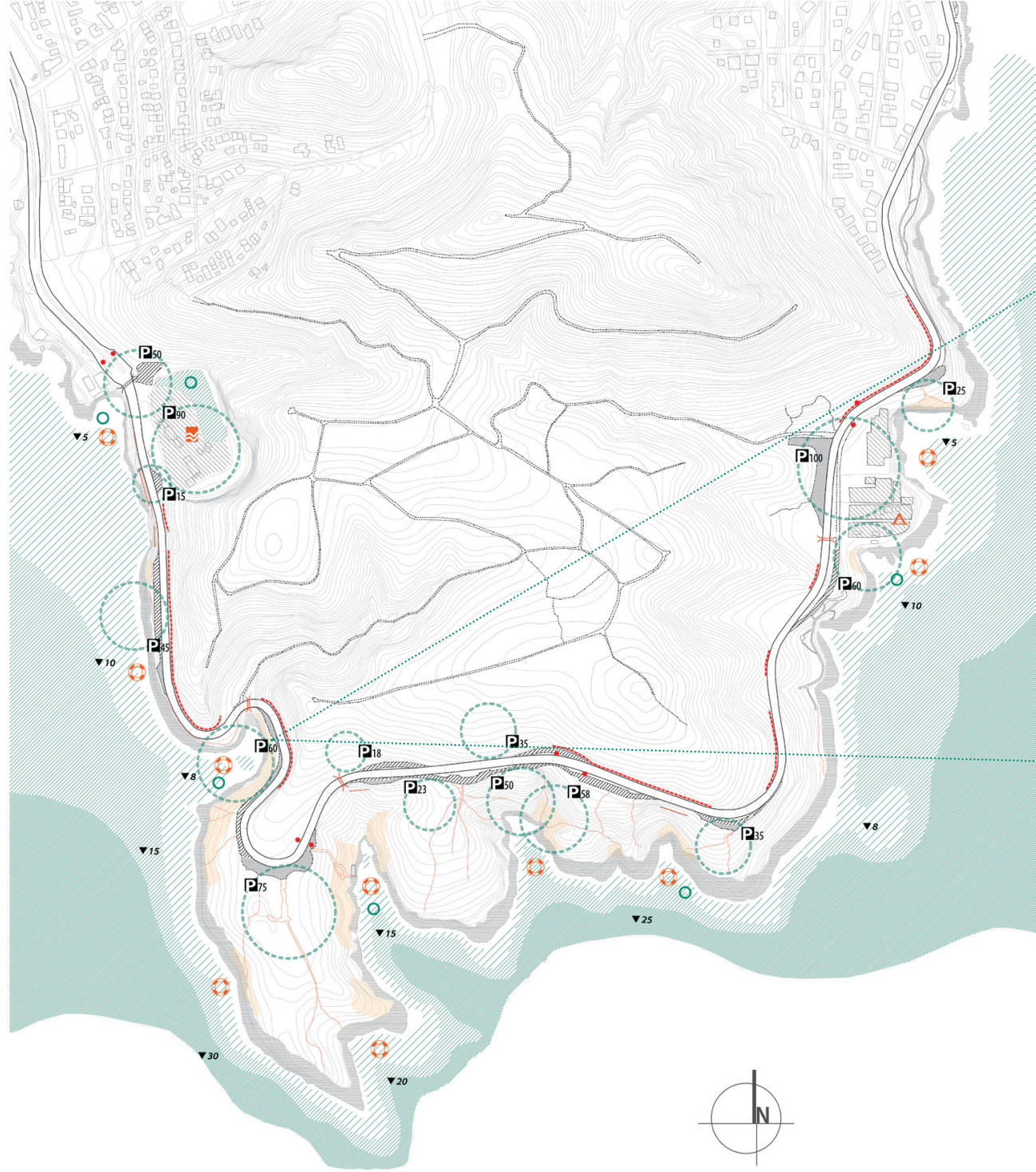
περιφερειακές κινήσεις γύρω από την οροσειρά του **Υμηττού** _μία ζώνη απουσίας συνδέσεων-δαμπερών κινήσεων

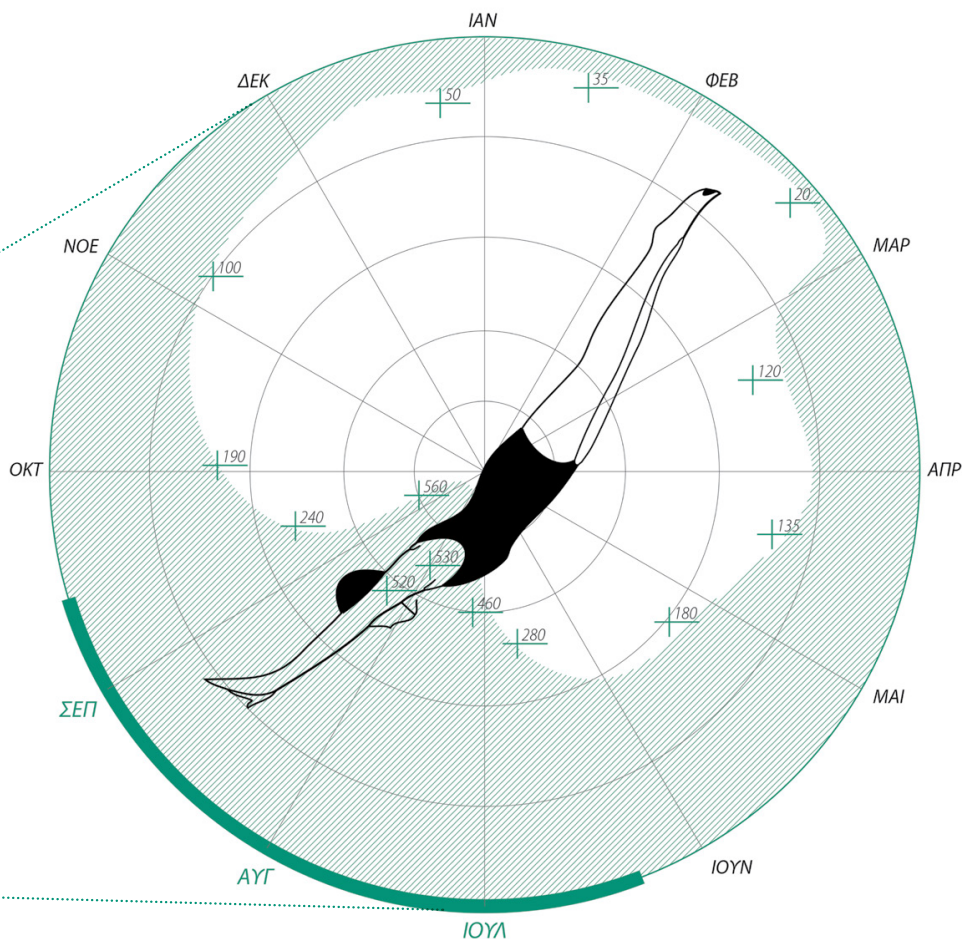
3



Η
ΑΝΑΓΝΩΣΗ
ΤΟΥ
ΤΟΠΙΟΥ

-  πάρκινγκ | αριθμός θέσεων
-  χώρος κάμπινγκ
-  ιαματικά λουτρά
-  ιδιωτική επιχείρηση
-  νερά για κολύμπι
-  νερά για καταδύσεις
-  βάθος
-  στάση λεωφορείου | 122 ΕΛΛΗΝΙΚΟ - ΣΑΡΟΝΙΔΑ
-  πλάτη εκσκαφής βράχου
-  αναλημματικός τοίχος
-  ασφαλτοστρωμένο πάρκινγκ
-  χιματίνο πάρκινγκ
-  περιοχή λουόμενων
-  επιφάνεια βράχου
-  παραλία





ΕΤΗΣΙΑ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ ΛΟΥΟΜΕΝΩΝ

~προσεγγιστικές μετρήσεις στο πρώτο και δεύτερο Λιμανάκι
μεταξύ 12:00 - 15:00 μ.μ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	35
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	20
ΜΑΡΤΙΟΣ	120
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	135
ΜΑΙΟΣ	180
ΙΟΥΝΙΟΣ	280
ΙΟΥΛΙΟΣ	460
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	520-560
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	240
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	190
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	100
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	50

Η ΘΑΛΑΣΣΑ

Το όρια των εκατέρωθεν οικιστικών συγκεντρώσεων, σηματοδοτούνται από δύο υπερτοπικά σημεία ενδιαφέροντος – τη **Λίμνη** από την πλευρά της Βουλιαγμένης και το χώρο εκδηλώσεων του 'Island' από την πλευρά της Βάρκιζας – όπως φαίνεται καθαρά στο χάρτη της περιοχής. Παρότι εντελώς διαφορετικά μεταξύ τους, ορίζουν με απόλυτο τρόπο την αρχή και το τέλος για ένα τμήμα της Παραλιακής, όπου ο δρόμος γίνεται το κυρίαρχο στοιχείο του τοπίου.

Κινούμενοι κατά μήκος του, τα σημάδια επέμβασης της υποδομής ξεπροβάλλουν το ένα μετά το άλλο. Η βίαη **εκσκαφή** της διάνοιξης του δρόμου έχει στιγματίσει το ανάγλυφο, δημιουργώντας κάθετες 'πλάτες' που ακολουθούν τη χάραξη του άξονα στα σημεία όπου τα βράχια έδωσαν τη θέση τους στην ασφάλτο. Όπως εντοπίζεται και στο χάρτη καταγραφής, ο δρόμος συνοδεύεται από ένα διακοπτόμενο σύστημα **χώρων στάσης – στάθμευσης** που αναπτύσσονται σχεδόν τυχαία στον εκατέρωθεν κενό χώρο. Παράλληλα, αποτελούν και την αφετηρία για ένα πυκνό δίκτυο μικρών, χωμάτινων μονοπατιών που ακολουθούν την τοπογραφία και δίνουν τις προσβάσεις στους φυσικούς όρμους – Λιμανάκια.

Από τα 4 Λιμανάκια που σχηματίζονται κάτω από τον δρόμο, τα δύο πρώτα είναι εκείνα που λόγω μορφολογίας, αποτελούν και τα πιο προσιτά και δημοφιλή για τους λουόμενους. Παράλληλα, αποτελούν μόνιμο τόπο κατάδυσης για σχολές δυτών, λόγω της ξεχωριστής θαλάσσιας βιοποικιλότητας του σημείου. Πραγματοποιώντας προσεγγιστικές καταγραφές της πληθυσμιακής συγκέντρωσης σε διαδοχικές επισκέψεις και σε διάστημα ενός έτους, εντοπίσαμε το αναμενόμενο - ο αριθμός των λουόμενων πολλαπλασιάζεται τους καλοκαιρινούς μήνες – ενώ η συγκέντρωση του Σαββατοκύριακου είναι αντίστοιχα πολλαπλάσια των υπόλοιπων ημερών.

Παρά την σημασία του σημείου ως προσορισμού για ημερήσιο παραθερισμό, οι λουόμενοι και οι δύτες δεν είναι το μόνο που συναντά κανείς. Το αυστηρό όριο του αυτοκινητόδρομου και η απουσία χώρων κίνησης για τους πεζούς δεν αποτρέπουν τους ριψοκίνδυνους. Αθλητές, περαστικοί αλλά και κάτοικοι της Βάρκιζας ή της Βουλιαγμένης αθλούνται κατά μήκος του δρόμου, κάνουν ποδήλατο ή θαυμάζουν τη θέα στο πλάι της ασφάλτου – διεκδικούν επίμονα χώρο σε μια υποδομή που έχει σχεδιαστεί για να τους αγνοεί.

ΟΙ ΛΟΦΟΙ

Η σχέση του δρόμου με τη θάλασσα είναι προφανής, αποτελεί άλλωστε το βασικό πόλο έλξης του συγκεκριμένου σημείου. Ωστόσο ένα άλλο, κρυμμένο κομμάτι του φυσικού τοπίου βρίσκεται πάνω από το δρόμο, γνωστό μόνο σε κάποιους κατοίκους της περιοχής και σε εκείνους με διάθεση για εξερεύνηση. Οι **λόφοι της Φασκομηλιάς** είναι προσβάσιμοι από τον δρόμο, μόνο από δύο μονοπάτια – ένα πίσω από το πρώτο Λιμανάκι και ένα στο χώρο στάθμευσης απέναντι από το Island.

Το πρώτο σημείο πρόσβασης, παρότι δυσπρόσιτο, οδηγεί μέσω μιας **φυσικής ρεματιάς** στον **πυρήνα** των λόφων. Πρόκειται για ένα χώρο πυκνής χλωρίδας με διάφορα αυτοφυή είδη τα οποία καταγράψαμε στη διάρκεια των επισκέψεων στην περιοχή. Πεύκα, κυπαρίσσια, ένα είδος μαστίχας καθώς και το φασκόμηλο, από το οποίο ονομάστηκαν οι λόφοι, συνθέτουν ένα τοπίο ξεχωριστής ομορφιάς. Από και προς τον πυρήνα διακλαδίζονται μία σειρά από μονοπάτια, που διανοίχτηκαν και συντηρούνται από τον δήμο Βάρης – Βούλας – Βουλιαγμένης. Συμπληρώνονται από μία σειρά υποτυπωδών χώρων στάσης, σε πλατώματα που κοιτούν προς τη θάλασσα, τη Λίμνη ή τον πυρήνα. Μια σειρά από δενδροφυτεύσεις συμπληρώνουν τις υπάρχουσες επεμβάσεις χωρίς ωστόσο να ταιριάζουν με την χλωρίδα της περιοχής, αφού πρόκειται για είδη φυτών ασύμβατα με το μεσογειακό κλίμα ή τις ειδικές απαιτήσεις του σημείου.



Genista



Medicago arborea



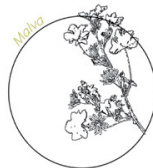
Asphodelus



Phlomis fruticosa



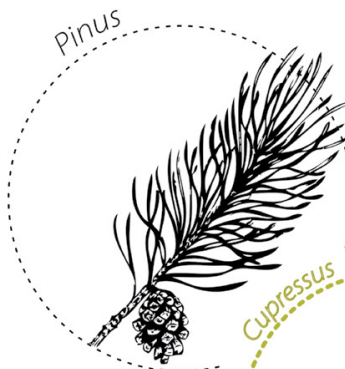
Rosmarinus



Malva

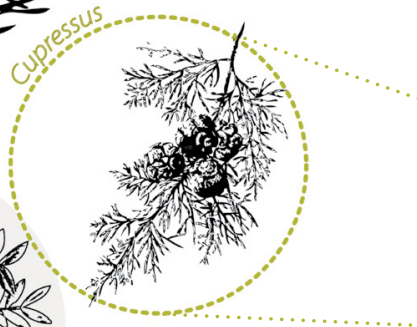


Bellis perenniflora



Pinus

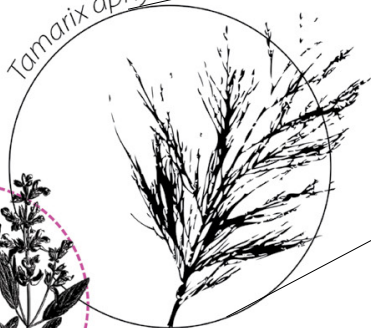
Cupressus



Pistacia lentiscus

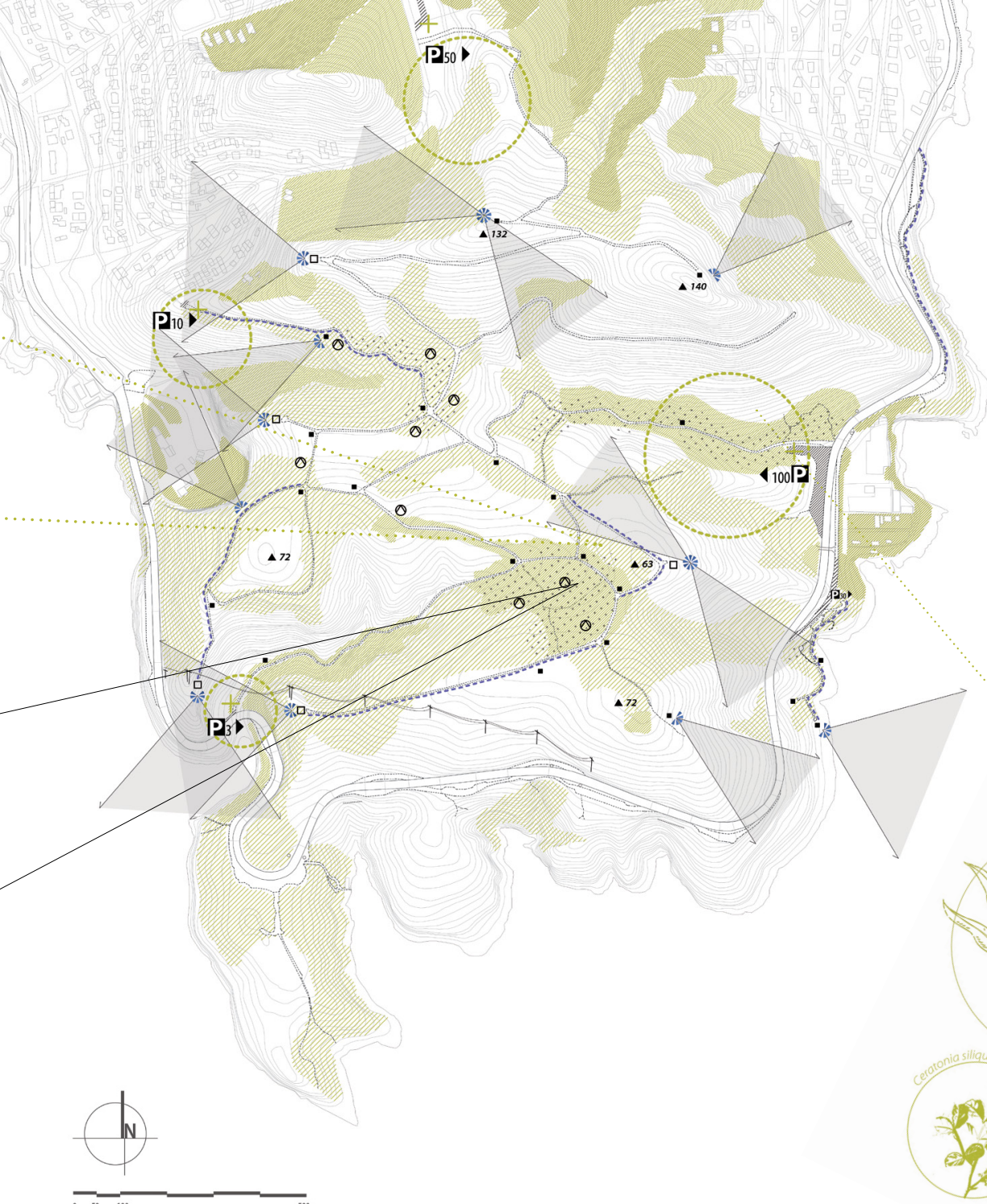






Tamarix aphylla



Salvia officinalis





-  αραή βλάστηση
-  πυκνή βλάστηση
-  πολύ πυκνή βλάστηση
-  ψιλή βλάστηση

-  πάρκινγκ (αριθμός θέσεων) είσοδος
-  μικρός χώρος στάσης
-  διευρυμένος χώρος στάσης
-  δεντροφύτευση δήμου
-  σημείο με θέα (360° | 240° | 180°)
-  γραφική διαδρομή
-  υψόμετρο







οι χώροι στάθμευσης είναι μία υπο-τιμημένη
αρχιτεκτονική λειτουργία

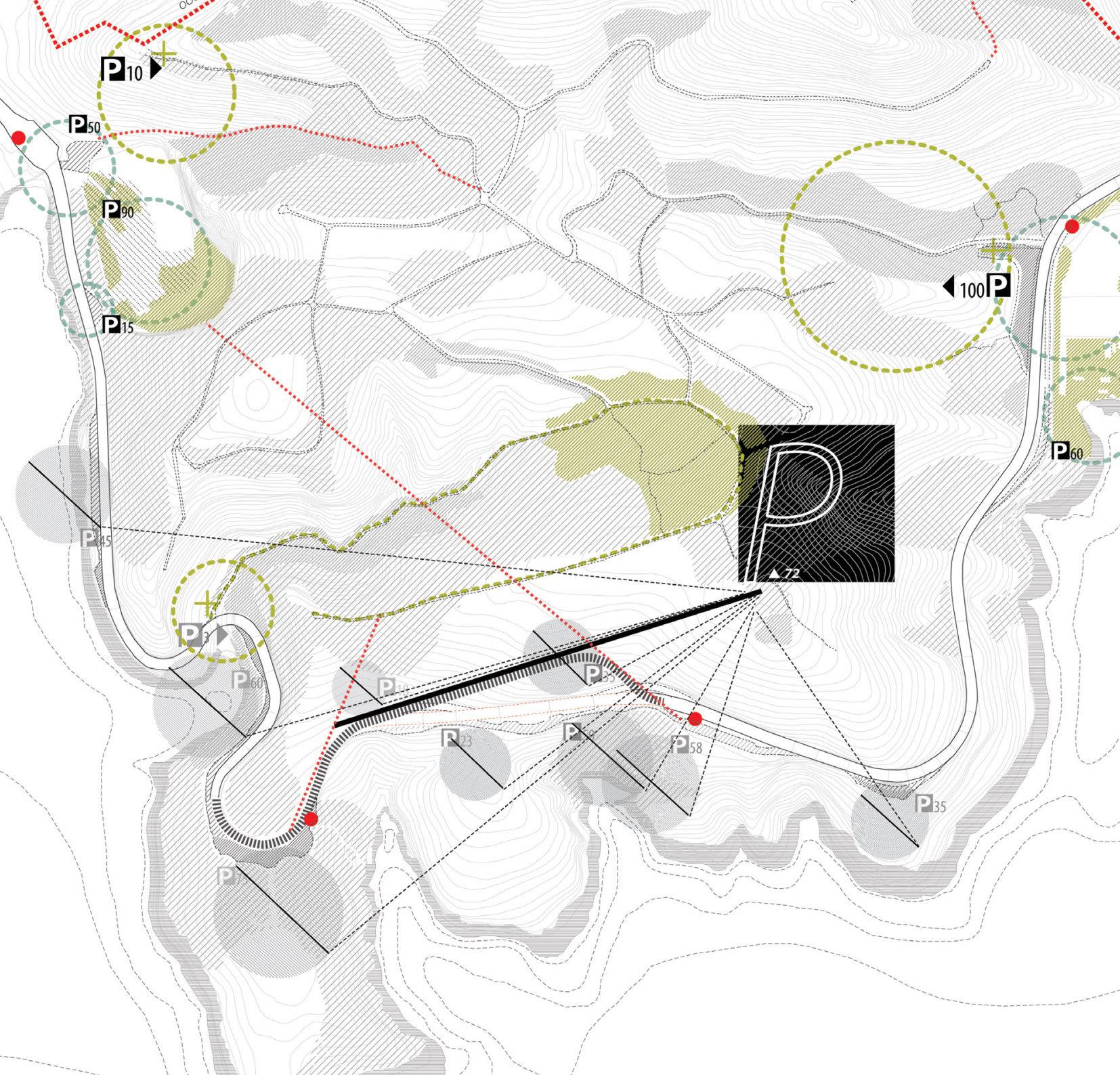
Eran Ben-Joseph, Rethinking a Lot: The Design and Culture of Parking, 2012

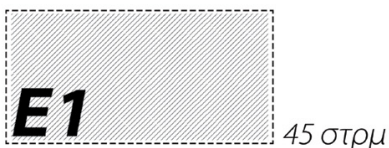




_οι ~ 365 θέσεις των άναρχων χώρων στάθμευσης
αναδιατάσσονται _επί μίας γραμμής

Η
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
ΩΣ
ΑΦΕΤΗΡΙΑ

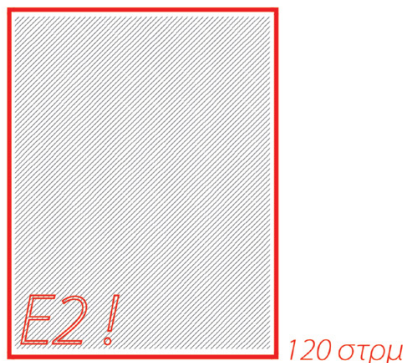




~ συνολικό εμβαδόν χώρων στάθμευσης για Λιμανάκια



~ συνολικό εμβαδόν χώρων στάθμευσης για Λιμανάκια



~ συνολικό εμβαδόν κτιστών εγκαταστάσεων Αστέρα Βουλιαγμένης

Η ΤΩΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Αφού αναγνωρίστηκε το δίπολο λόφου-θάλασσας ως η διπλή ταυτότητα της περιοχής μελέτης, η προσοχή πλέον στρέφεται σε εκείνο που βρίσκεται ανάμεσα στα δύο: **το δρόμο**. Μία υποδομή κίνησης αλλά και στάθμευσης αποτελεί τη μόνη τεχνητή αναφορά σε ένα κατά τ' άλλα φυσικό τοπίο. Και ενώ η κίνηση είναι αυστηρά οργανωμένη στα σταθερά πλάτη των λωρίδων της λεωφόρου, η στάθμευση εμφανίζεται ως μία σειρά από σχετικά οργανικά σχήματα, με ασαφή πολλές φορές όρια, διατεταγμένα εκατέρωθεν του δρόμου χωρίς σταθερό ρυθμό. Η καταγραφή τους αποκαλύπτει την αδυναμία μας τυπολογικής μελέτης, καθώς κανένα παρκινγκ δεν είναι ίδιο με το προηγούμενο ή το επόμενο, συνθέτοντας ένα ανθολόγιο διαφορετικών σχημάτων και μεγεθών, όλα όμως στην υπηρεσία της ίδιας χρήσης.

Αυτή η 'παρασιτική' φύση των **επιφανειών στάθμευσης** θέτει τον προβληματισμό της ανεμπόδιστης επέκτασης τους σε όλο και μεγαλύτερη έκταση. Η αυξανόμενη επισκεψιμότητα της περιοχής, σε συνδυασμό με την εντελώς άτυπη στάθμευση μπορεί να οδηγήσει σε ενδεχόμενη γιγάντωση των δομών αυτών. Η σημερινή έκταση που καλύπτεται από άσφαλο ή έχει στρωθεί με αμμοχάλικο για να εξυπηρετήσει τη στάθμευση αγγίζει τα 45 στρέμματα και αυξάνεται σταδιακά.

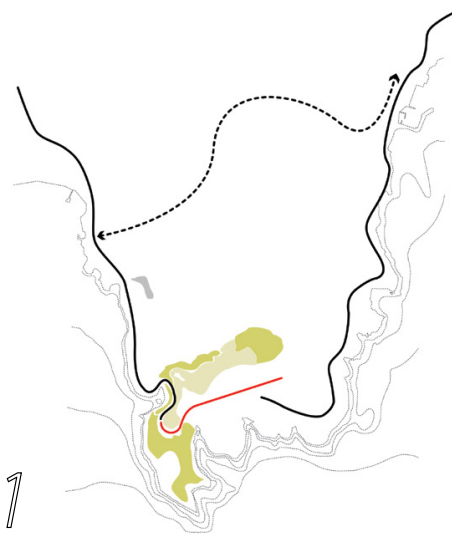
Θα μπορούσε το συγκεκριμένο εμβαδόν να αναδιαταχθεί επί μίας γραμμής; Θα μπορούσε η επιφάνεια που καταλαμβάνουν οι θέσεις στάθμευσης να συμπυκνωθεί σε μία νέα χάραξη, που θα όριζε αυστηρά την αρχή και το τέλος τους και, επομένως, την ποσότητα των οχημάτων που σταθμεύουν στην περιοχή;

Ταυτόχρονα, οι υψηλές ταχύτητες στις 4 λωρίδες που καταλαμβάνει η Παραλιακή αποτελούν πλέον περισσότερο ευκαιρία για επικίνδυνους ανταγωνισμούς και παρεμπόδιση της κίνησης των ποδηλατών, παρά ουσιαστική ανάγκη μετακίνησης. Λαμβάνοντας υπόψη τη μετατόπιση των υπερτοπικών συνδέσεων στο εσωτερικό και κυρίως τις διαδοχικές παράκαμψεις με σημαντικότερη τη Βάρης-Βαρκίζης, το κυκλοφοριακό φορτίο του παραλιακού άξονα από τη Βουλιαγμένη προς τη Βάρκιζα είναι αισθητά μικρότερο.

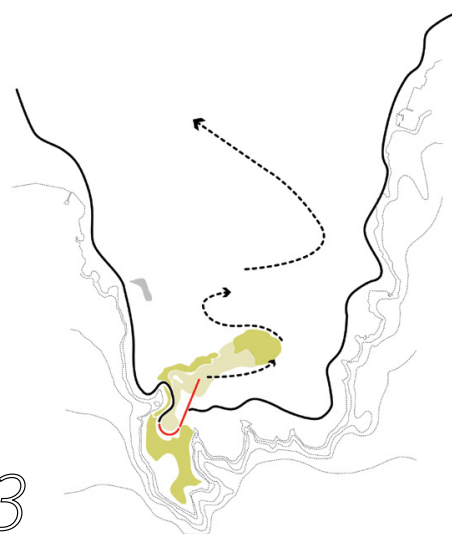
Θα μπορούσε η μείωση των διερχόμενων αυτοκινήτων να επιτρέψει την απρόσκοπτη κίνηση πεζών και ποδηλατών στην απόληξη της χερσονήσου; Θα ήταν δυνατή η δημιουργία ενός παραθαλάσσιου πόλου έλξης ταυτόχρονα τοπικού αλλά και μητροπολιτικής εμβέλειας, όπου οδηγοί, ποδηλάτες και πεζοί να απολαμβάνουν μία νέα εμπειρία;

ΜΙΑ ΝΕΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

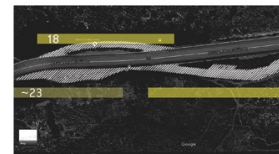
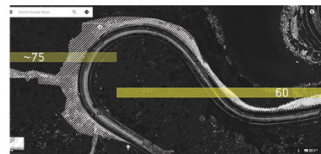
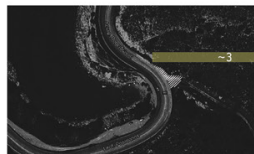
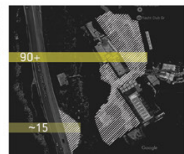
Η συνθετική πρόταση προτείνει ακριβώς αυτό το νέο **σενάριο εξόρμησης**. Επιχειρεί την **αναδιάταξη της στάθμευσης** σε μία γραμμή που στοχεύει την πλησιέστερη κορυφή, στρέφοντας το ενδιαφέρον από τη θάλασσα προς τους λόφους. Η κίνηση των οχημάτων παρεκκλίνει από το δρόμο και σκαρφαλώνει τους λόφους ορίζοντας ένα νέο κεντροβαρικό άξονα, που ισορροπεί ανάμεσα στο κάτω και το πάνω. Η στάθμευση ως η μόνη υπάρχουσα χρήση στην περιοχή γίνεται η αφορμή για τη δημιουργία μίας **δομής-ορμητηρίου** για τους επισκέπτες της περιοχής, ενώ οι προσβάσεις αυτοκινήτων, λεωφορείων, ποδηλατών και πεζών αναδιαμορφώνονται ριζικά.

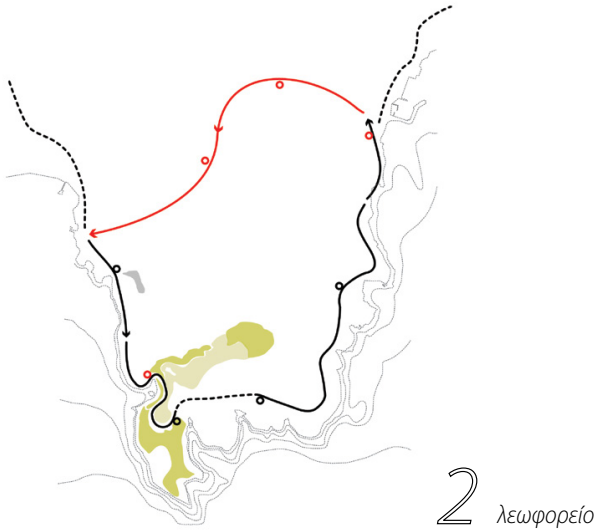


αυτοκίνητο

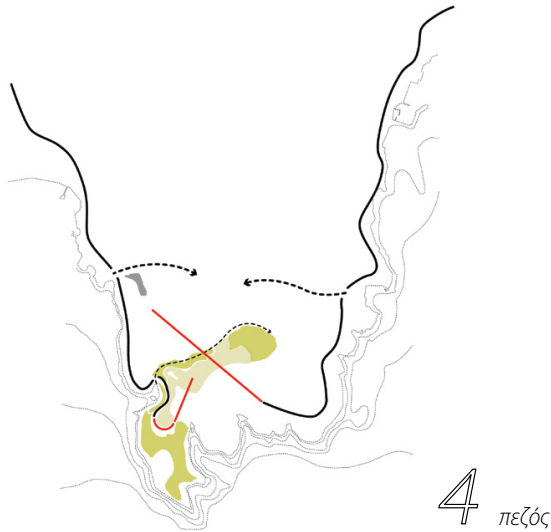


ποδήλατο





2 λεωφορείο

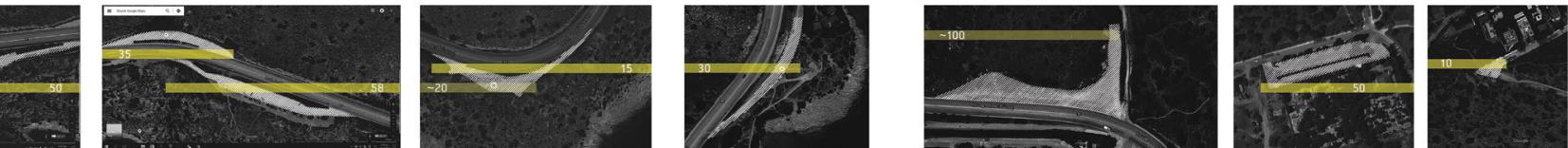


4 πεζός

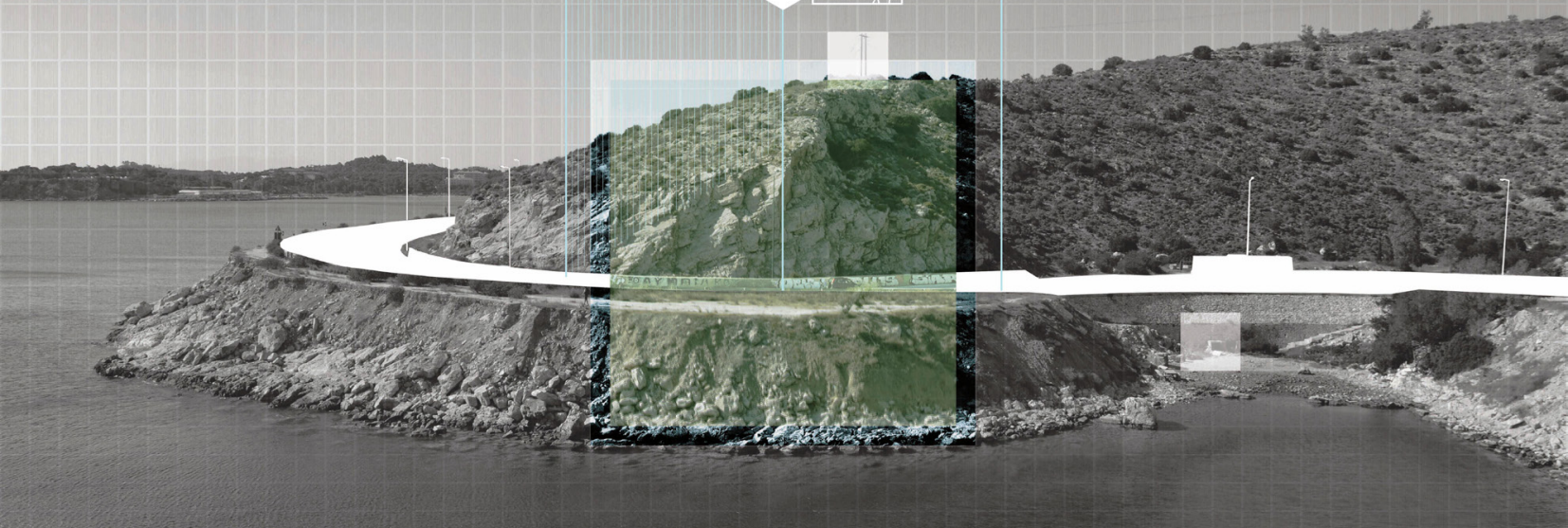
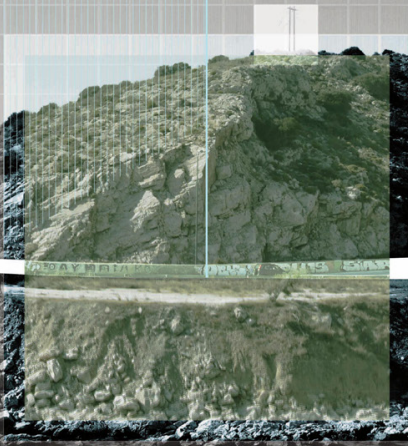
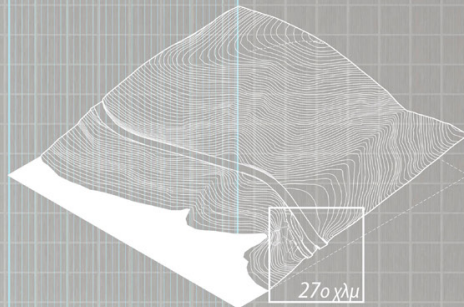
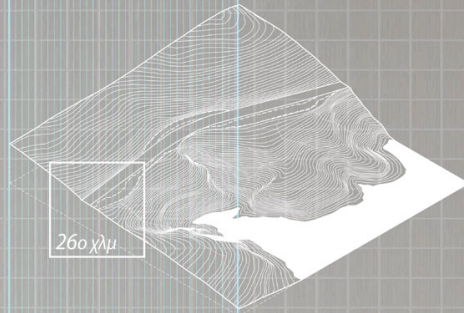
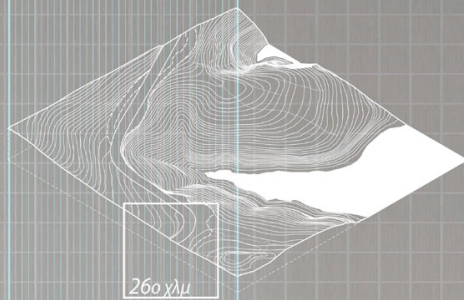
Διατηρώντας μία συνεχή περιμετρική κίνηση αυτοκινήτων, μέσω και της τελευταίας εγκάρσιας σύνδεσης της Πανός-Βορρεάδων, διατηρούνται οι τρεις βασικές 'συγκεντρώσεις' στάθμευσης που ήδη εξυπηρετούν τα υπερτοπικά κέντρα ενδιαφέροντος στα όρια με τον αστικό ιστό. Στη Λίμνη Βουλιαγμένης, στο κέντρο εκδηλώσεων και στο νεκροταφείο Βουλιαγμένης, οι χώροι στάθμευσης αποτελούν ταυτόχρονα εισόδους-αφετηρίες μονοπατιών προς τους λόφους. Σε αυτές προστίθεται ως αντίβαρο η νέα δομή στάθμευσης για να ενεργοποιήσει δυναμικά την απόληξη της χερσονήσου, σε άμεση σχέση με τον πράσινο πυρήνα που εντοπίστηκε στο τέλος της ρεματιάς. Η δε περιμετρική κίνηση ισχυροποιείται ακόμα περισσότερο με νέα κυκλική γραμμή λεωφορείου, που συνδέει τα επιμέρους κέντρα ενδιαφέροντος με τις παρυφές του αστικού ιστού και ενισχύει την προσβασιμότητα για τους κατοίκους Βάρκιζας και Βουλιαγμένης.

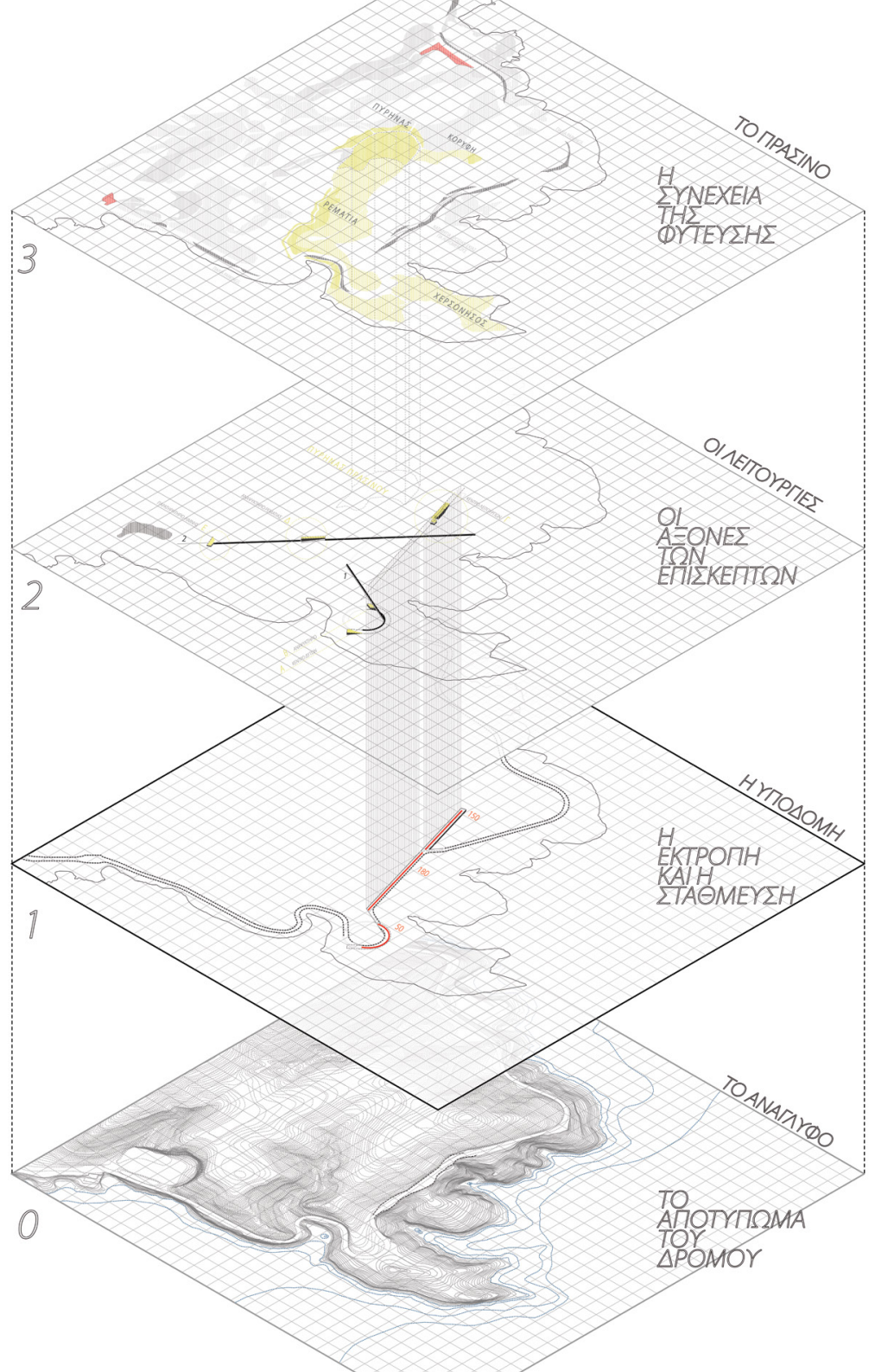
Οι ταχύτητες των αυτοκινήτων μειώνονται, καθώς η νέα διαδρομή αποτελεί περισσότερο εμπειρία για τους οδηγούς παρά γρήγορη διέλευση. Όσον αφορά τους πεζούς και τα ποδήλατα, δύο βασικές εισχωρήσεις χαράσσονται για να καταργήσουν την πλάτη-όριο στο κατώτερο τμήμα της Παραλιακής και να ενώσουν την παραλιακή διαδρομή με το δίκτυο μονοπατιών των λόφων. Ταυτόχρονα, οι δύο νέες **είσοδοι** ορίζουν την αρχή και το τέλος της εκτροπής του δρόμου, σηματοδοτώντας έτσι το κατηργημένο τμήμα προς επανάχρηση.

τυπολογίες χώρων στάθμευσης



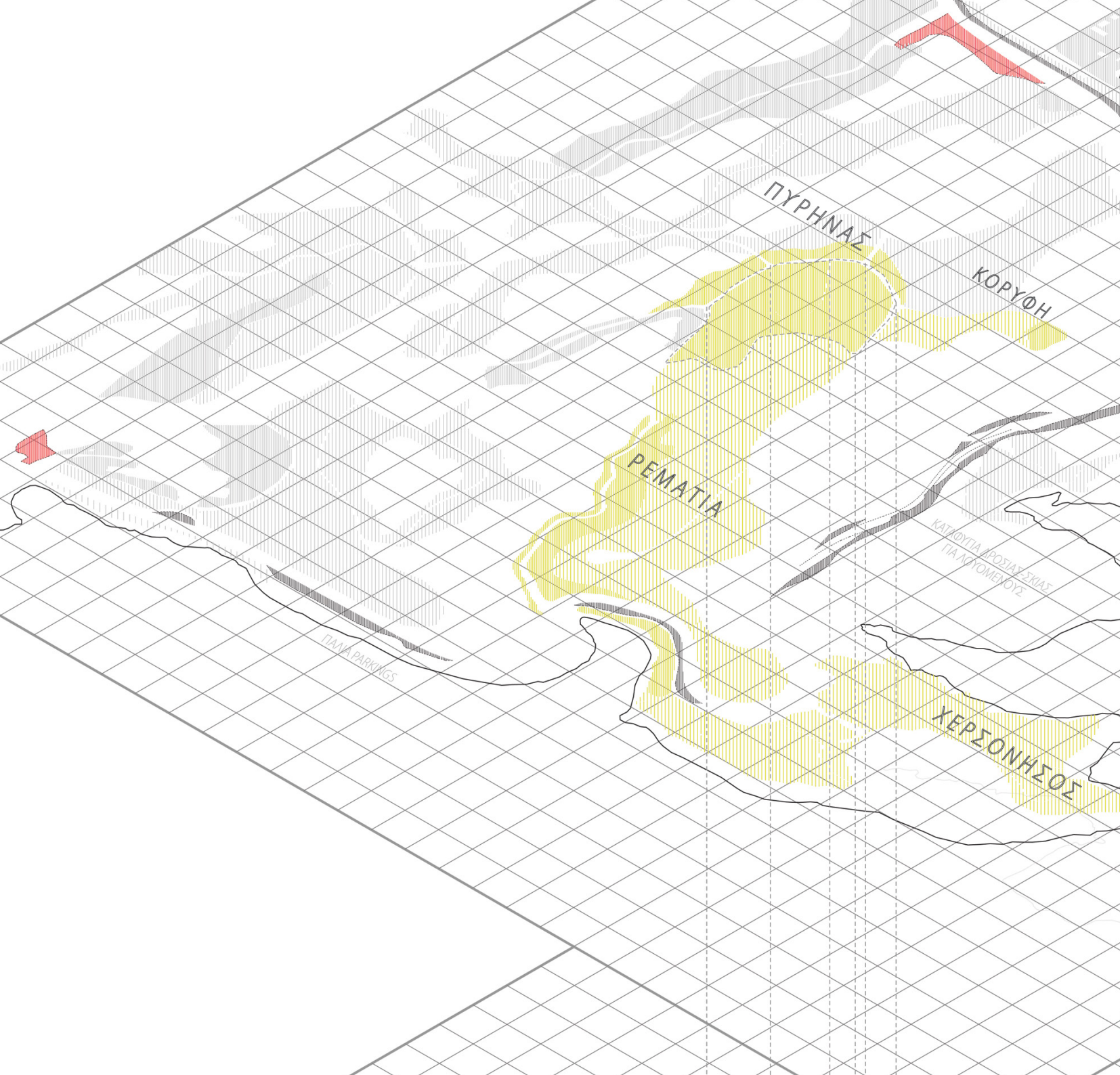
το αυστηρό όριο του δρόμου καταργείται, δίνοντας
τη θέση του σε μία νέα, δυναμική δομή





*_η πρόταση αναλύεται σε 3 βασικά επίπεδα :
υποδομή, λειτουργίες και πράσινο
πάνω στο αποτύπωμα του δρόμου*

ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ



ΠΥΡΗΝΑΣ

ΚΟΡΥΦΗ

ΡΕΜΑΤΙΑ

ΚΑΤΛΟΥΤΙΑ ΑΡΟΣΙΑΣ ΣΚΙΑΣ
ΓΙΑ ΛΟΥΜΕΝΟΥΣ

ΠΑΝΑ PARKINGS

ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ

ΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ

Η ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΗΣ ΦΥΤΕΥΣΗΣ

1

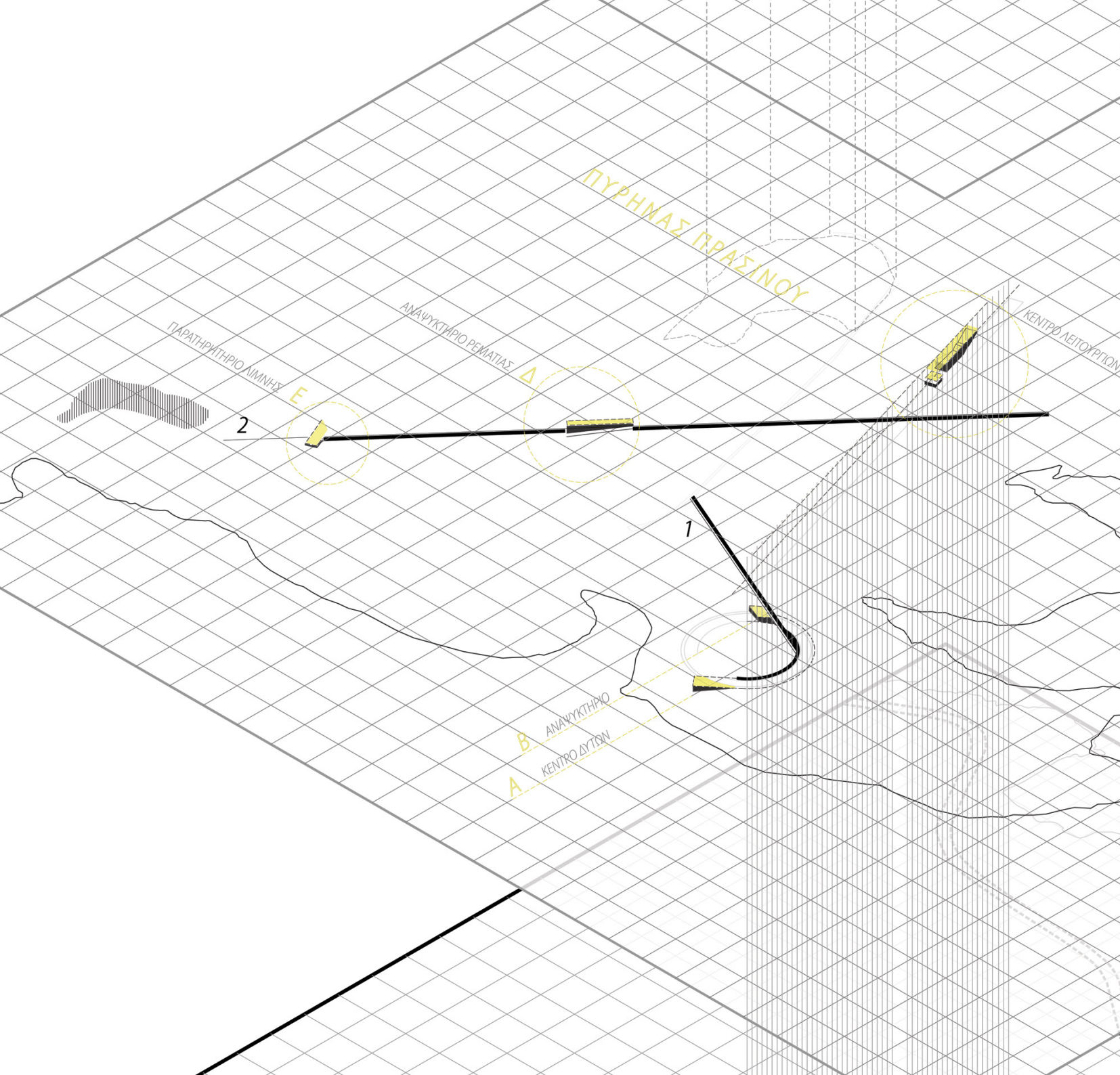
ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΥΡΗΝΑ ΨΗΛΗΣ ΒΛΑΣΤΗΣΗΣ_
ΠΥΚΝΩΣΗ ΣΗΜΕΙΩΝ ΣΤΑΣΗΣ_ ΥΠΑΙΘΡΙΑ
ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ
ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΚΟΡΥΦΗ ΛΟΦΩΝ

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΖΩΝΗΣ ΜΕΧΡΙ
ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

2

ΠΑΛΙΑ ΠΑΡΚΙΝΓΚΣ_ ΝΕΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ_
ΣΚΙΑ_ ΝΕΡΟ_ ΑΝΑΠΑΥΣΗ ΓΙΑ ΛΟΥΟΜΕΝΟΥΣ
ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ_ ΠΕΡΙΠΑΤΗΤΕΣ

ΠΑΛΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ_ ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΧΩΡΟΣ
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ_ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΟΡΙΟΥ ΑΣΦΑΛΤΟΥ



ΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

ΟΙ
ΑΞΟΝΕΣ
ΤΩΝ
ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ

1

A ΣΧΟΛΕΣ ΚΑΤΑΔΥΣΕΩΝ_ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ_ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

B ΑΝΑΨΥΚΤΗΡΙΟ_ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

2

Γ ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ_ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ_ΣΕΜΙΝΑΡΙΩΝ

ΧΩΡΟΣ ΕΣΤΙΑΣΗΣ
ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ_ΚΗΠΟΣ ΜΕ ΦΑΣΚΟΜΗΛΑ
ΠΩΛΗΤΗΡΙΟ

Δ ΑΝΑΨΥΚΤΗΡΙΟ ΡΕΜΑΤΙΑΣ

Ε ΥΠΑΙΘΡΙΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΛΙΜΝΗΣ

Η συνθετική πρόταση αναλύεται σε 3 βασικά επίπεδα επέμβασης, την **υποδομή**, τις **λειτουργίες** και το **πράσινο**, πάντα με αφορμή και βάση το ανάγλυφο και το εμφανές αποτύπωμα της Παραλιακής λεωφόρου σε αυτό.

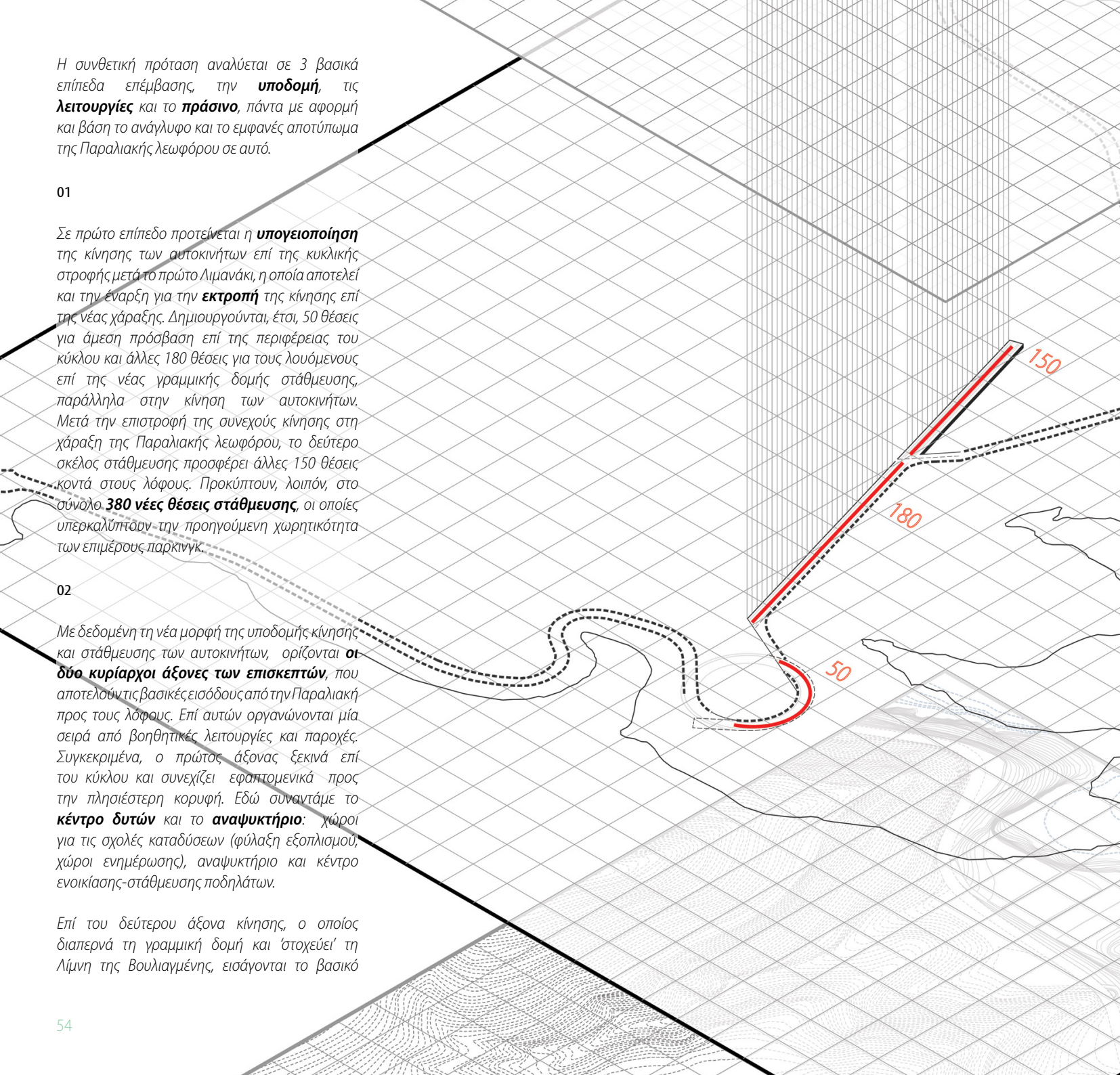
01

Σε πρώτο επίπεδο προτείνεται η **υπογειοποίηση** της κίνησης των αυτοκινήτων επί της κυκλικής στροφής μετά το πρώτο Λιμανάκι, η οποία αποτελεί και την **έναρξη** για την **εκτροπή** της κίνησης επί της νέας χάραξης. Δημιουργούνται, έτσι, 50 θέσεις για άμεση πρόσβαση επί της περιφέρειας του κύκλου και άλλες 180 θέσεις για τους λουόμενους επί της νέας γραμμικής δομής στάθμευσης, παράλληλα στην κίνηση των αυτοκινήτων. Μετά την επιστροφή της συνεχούς κίνησης στη χάραξη της Παραλιακής λεωφόρου, το δεύτερο σκέλος στάθμευσης προσφέρει άλλες 150 θέσεις κοντά στους λόφους. Προκύπτουν, λοιπόν, στο σύνολο **380 νέες θέσεις στάθμευσης**, οι οποίες υπερκαλύπτουν την προηγούμενη χωρητικότητα των επιμέρους παρκινγκ.

02

Με δεδομένη τη νέα μορφή της υποδομής κίνησης και στάθμευσης των αυτοκινήτων, ορίζονται **οι δύο κυρίαρχοι άξονες των επισκεπτών**, που αποτελούν τις βασικές εισόδους από την Παραλιακή προς τους λόφους. Επί αυτών οργανώνονται μία σειρά από βοηθητικές λειτουργίες και παροχές. Συγκεκριμένα, ο πρώτος άξονας ξεκινά επί του κύκλου και συνεχίζει εφάπτομενικά προς την πλησιέστερη κορυφή. Εδώ συναντάμε το **κέντρο δυτών** και το **αναψυκτήριο**: χώροι για τις σχολές καταδύσεων (φύλαξη εξοπλισμού, χώροι ενημέρωσης), αναψυκτήριο και κέντρο ενοικίασης-στάθμευσης ποδηλάτων.

Επί του δεύτερου άξονα κίνησης, ο οποίος διαπερνά τη γραμμική δομή και 'στοχεύει' τη Λίμνη της Βουλιαγμένης, εισάγονται το βασικό



Η ΥΠΟΔΟΜΗ

Η ΕΚΤΡΟΠΗ ΚΑΙ Η ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

1

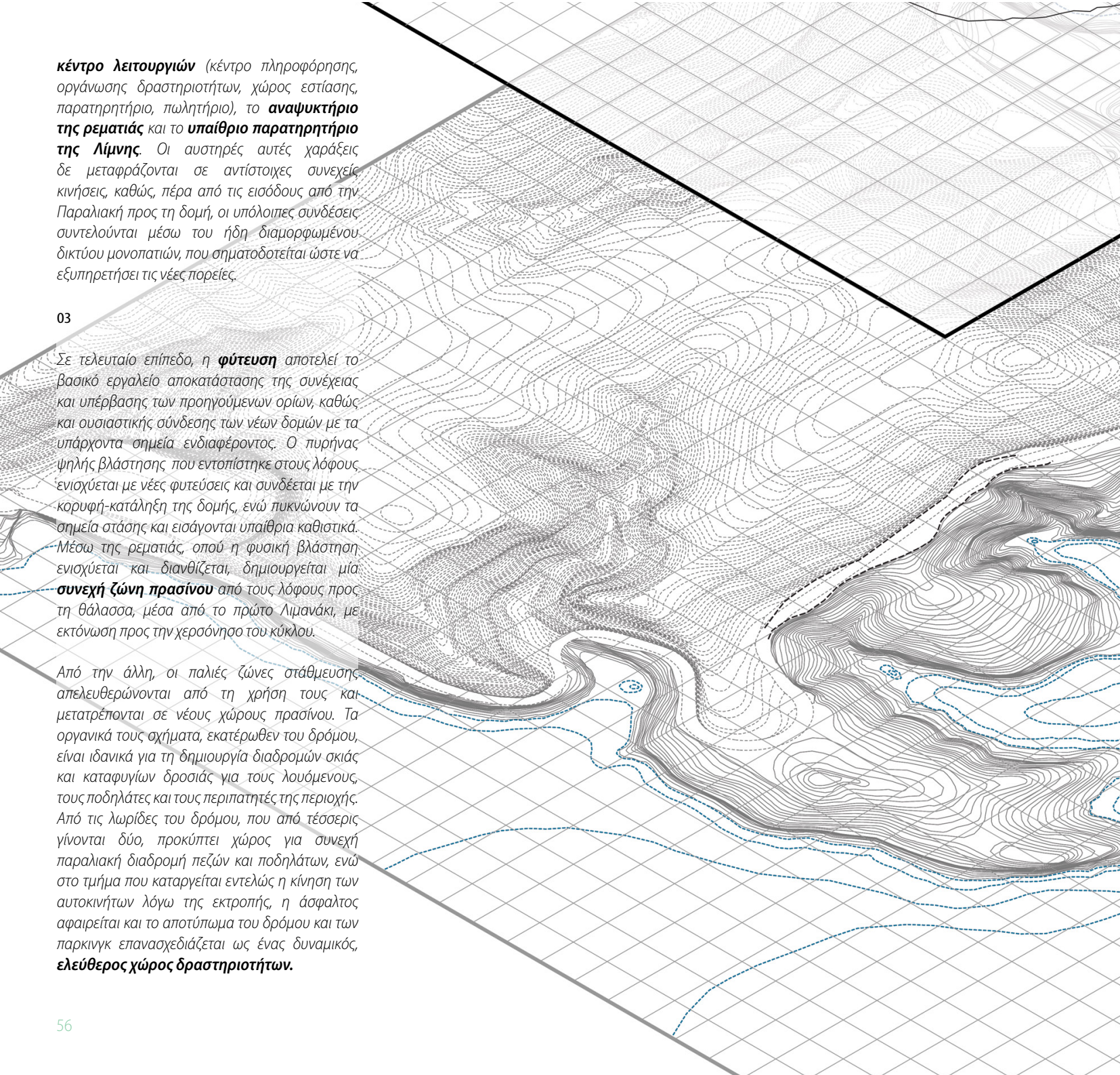
ΥΠΟΓΕΙΟΥΠΟΙΗΣΗ ΚΥΚΛΟΥ_ΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΜΕΣΗ
ΠΡΟΣΒΑΣΗ_ **ΑΡΙΘΜΟΣ: 50**

2

ΕΚΤΡΟΠΗ ΔΡΟΜΟΥ_ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΓΙΑ
ΛΟΥΟΜΕΝΟΥΣ_ **ΑΡΙΘΜΟΣ: 180**

3

ΥΠΟΔΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ_ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ_ΘΕΣΕΙΣ
ΚΟΝΤΑ ΣΤΟΥΣ ΛΟΦΟΥΣ_ **ΑΡΙΘΜΟΣ: 150**

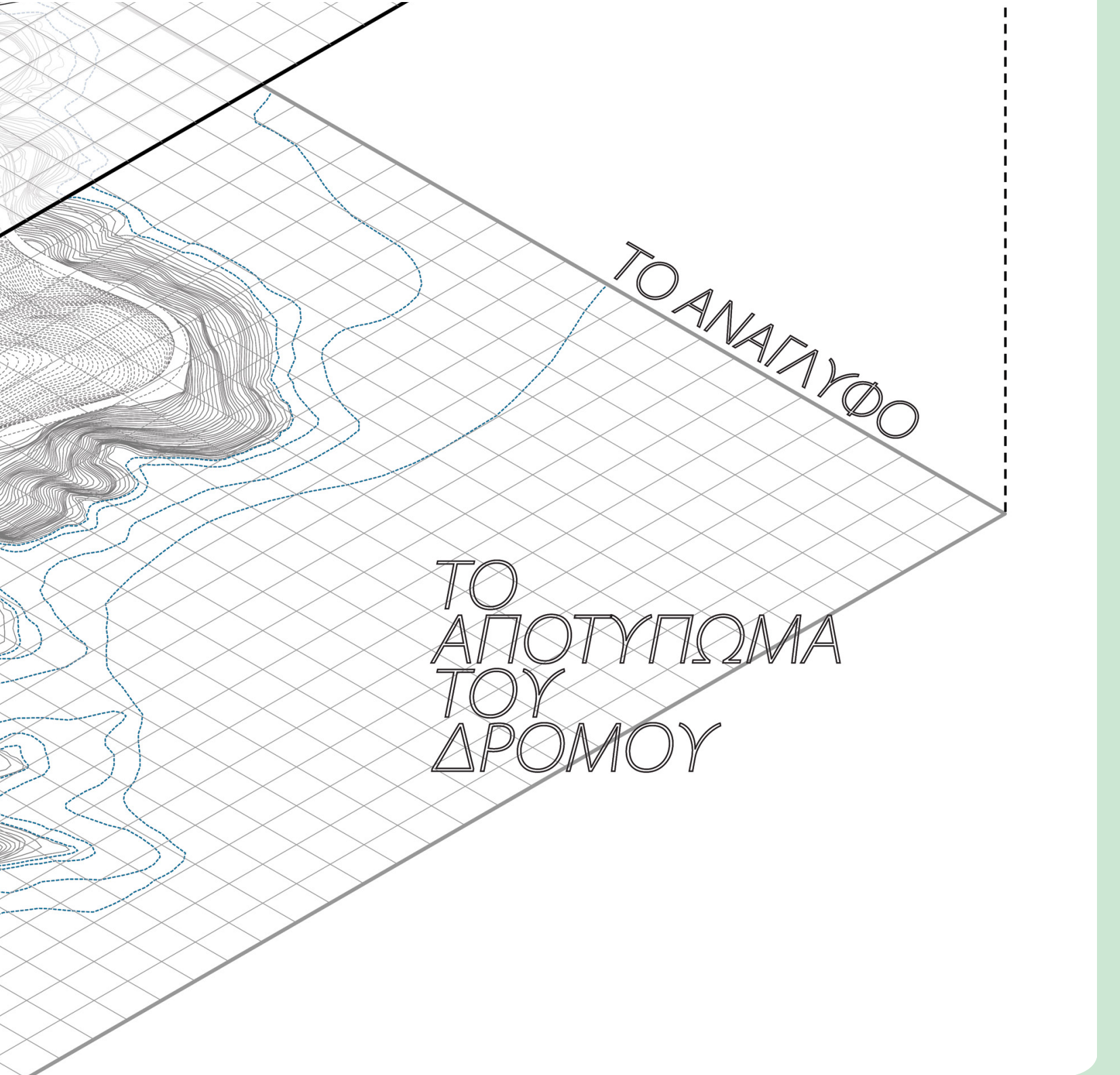


κέντρο λειτουργιών (κέντρο πληροφόρησης, οργάνωσης δραστηριοτήτων, χώρος εστίασης, παρατηρητήριο, πωλητήριο), το **αναψυκτήριο της ρεματιάς** και το **υπαίθριο παρατηρητήριο της Λίμνης**. Οι αυστηρές αυτές χαράξεις δε μεταφράζονται σε αντίστοιχες συνεχείς κινήσεις, καθώς, πέρα από τις εισόδους από την Παραλιακή προς τη δομή, οι υπόλοιπες συνδέσεις συντελούνται μέσω του ήδη διαμορφωμένου δικτύου μονοπατιών, που σηματοδοτείται ώστε να εξυπηρετήσει τις νέες πορείες.

03

Σε τελευταίο επίπεδο, η **φύτευση** αποτελεί το βασικό εργαλείο αποκατάστασης της συνέχειας και υπέρβασης των προηγούμενων ορίων, καθώς και ουσιαστικής σύνδεσης των νέων δομών με τα υπάρχοντα σημεία ενδιαφέροντος. Ο πυρήνας ψηλής βλάστησης που εντοπίστηκε στους λόφους ενισχύεται με νέες φυτεύσεις και συνδέεται με την κορυφή-κατάληξη της δομής, ενώ πυκνώνουν τα σημεία στάσης και εισάγονται υπαίθρια καθιστικά. Μέσω της ρεματιάς, όπου η φυσική βλάστηση ενισχύεται και διανθίζεται, δημιουργείται μία **συνεχή ζώνη πρασίνου** από τους λόφους προς τη θάλασσα, μέσα από το πρώτο Λιμανάκι, με εκτόνωση προς την χερσόνησο του κύκλου.

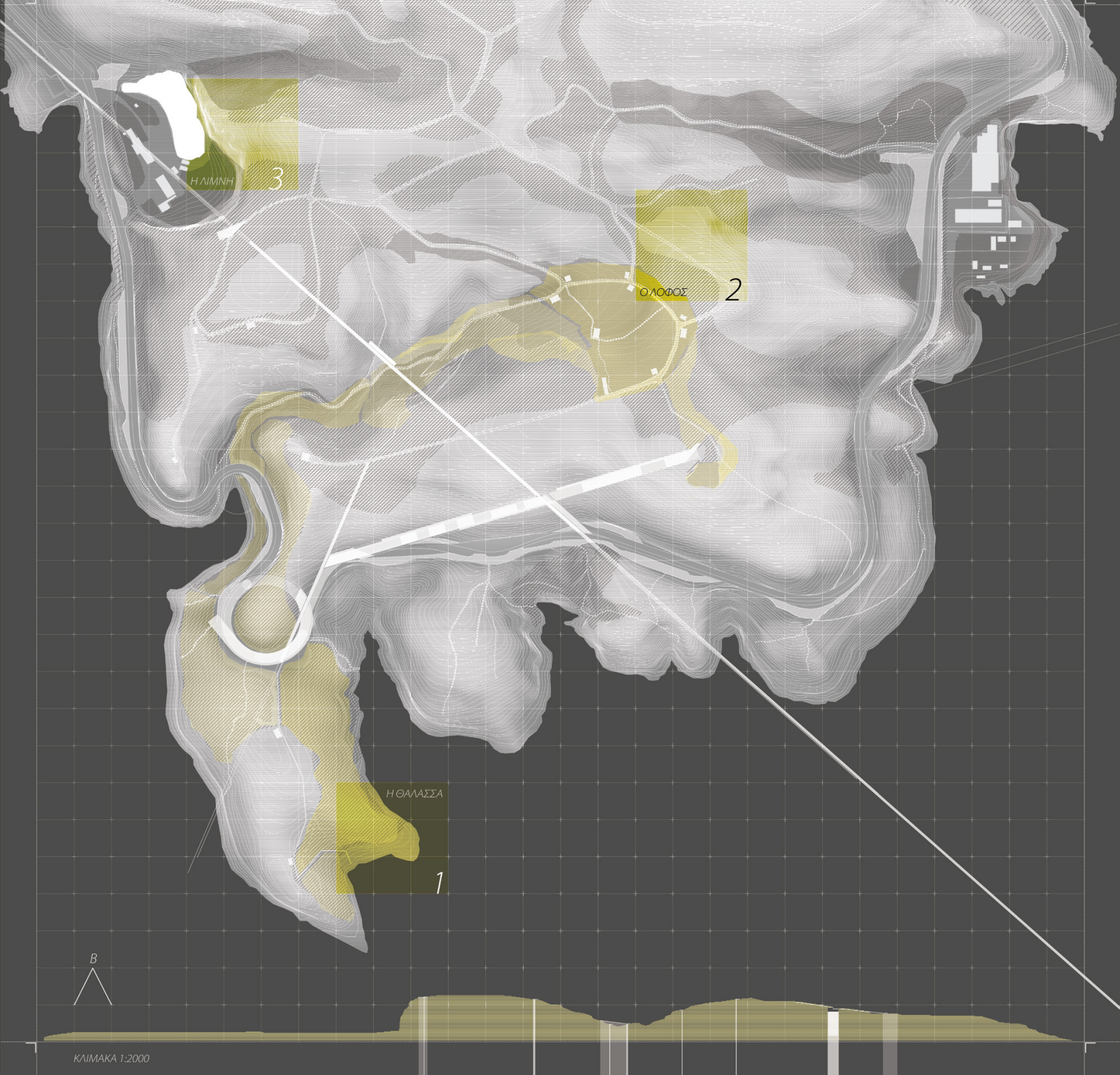
Από την άλλη, οι παλιές ζώνες στάθμευσης απελευθερώνονται από τη χρήση τους και μετατρέπονται σε νέους χώρους πρασίνου. Τα οργανικά τους σχήματα, εκατέρωθεν του δρόμου, είναι ιδανικά για τη δημιουργία διαδρομών σκιάς και καταφυγίων δροσιάς για τους λουόμενους, τους ποδηλάτες και τους περπατητές της περιοχής. Από τις λωρίδες του δρόμου, που από τέσσερις γίνονται δύο, προκύπτει χώρος για συνεχή παραλιακή διαδρομή πεζών και ποδηλάτων, ενώ στο τμήμα που καταργείται εντελώς η κίνηση των αυτοκινήτων λόγω της εκτροπής, η άσφαλτος αφαιρείται και το αποτύπωμα του δρόμου και των παρκινγκ επανασχεδιάζεται ως ένας δυναμικός, **ελεύθερος χώρος δραστηριοτήτων**.

A topographic map is overlaid on a grid. The map features brown contour lines representing elevation and blue dashed lines representing a path or boundary. A solid black line runs diagonally across the top left. A dashed vertical line is on the right side. The text is placed on the grid.

ΤΟ ΑΝΑΓΛΥΦΟ

ΤΟ
ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ
ΤΟΥ
ΔΡΟΜΟΥ

τρεις υπερτοπικοί πόλοι έλξης καθορίζουν τις γενικές
χαράξεις της πρότασης



Η ΛΙΜΝΗ

3

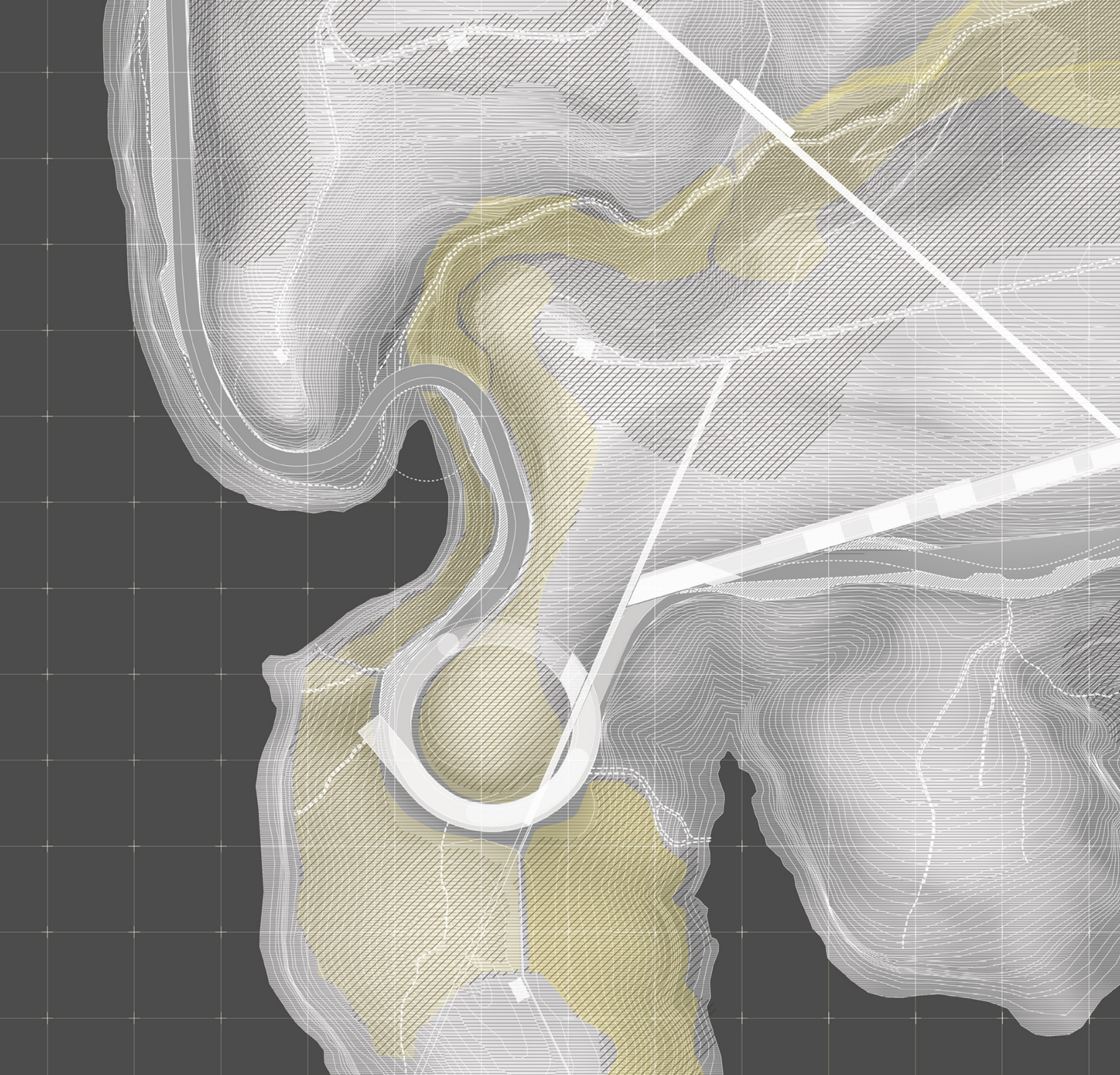
Ο ΛΟΦΟΣ

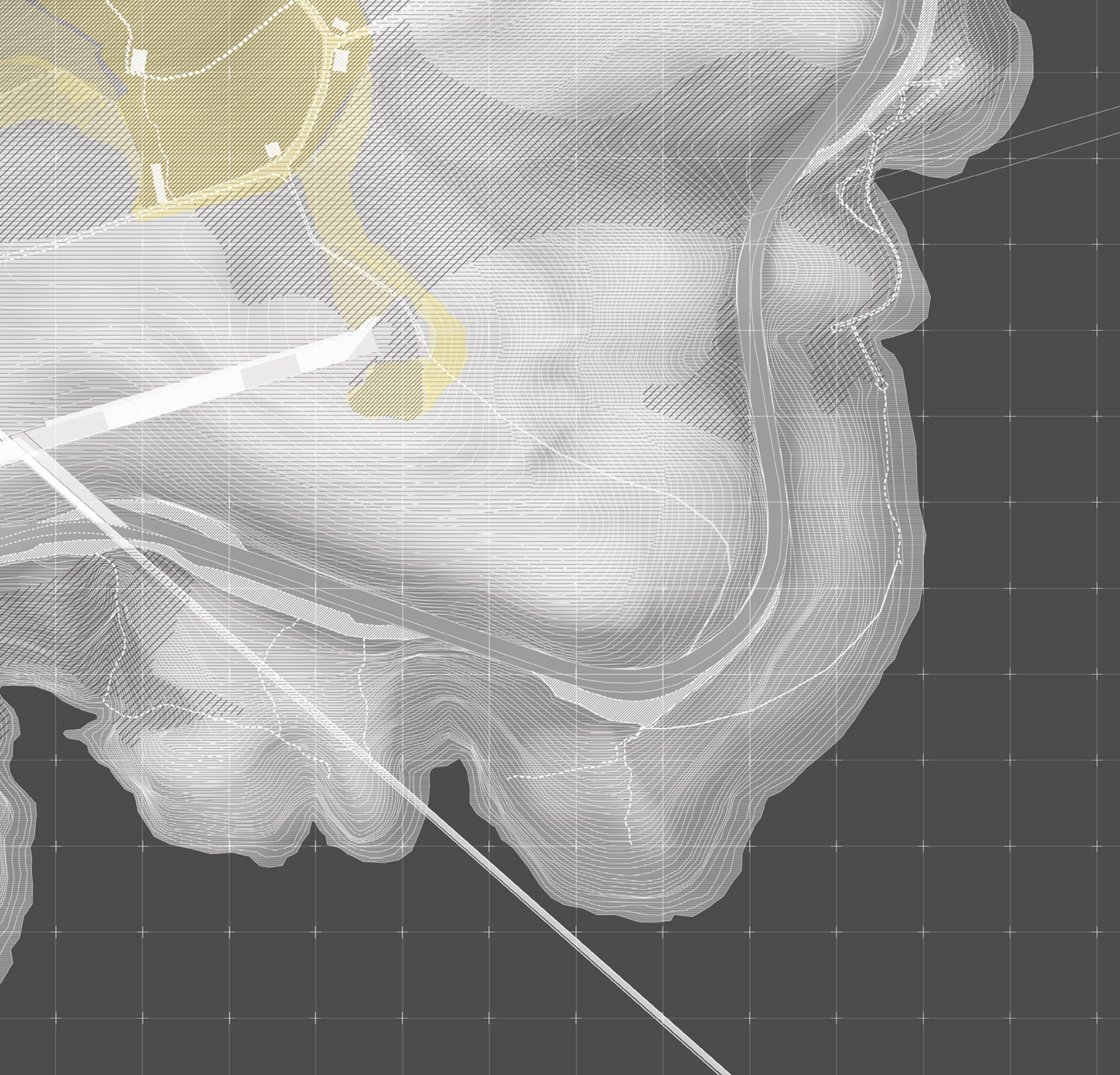
2

Η ΘΑΛΑΣΣΑ

1









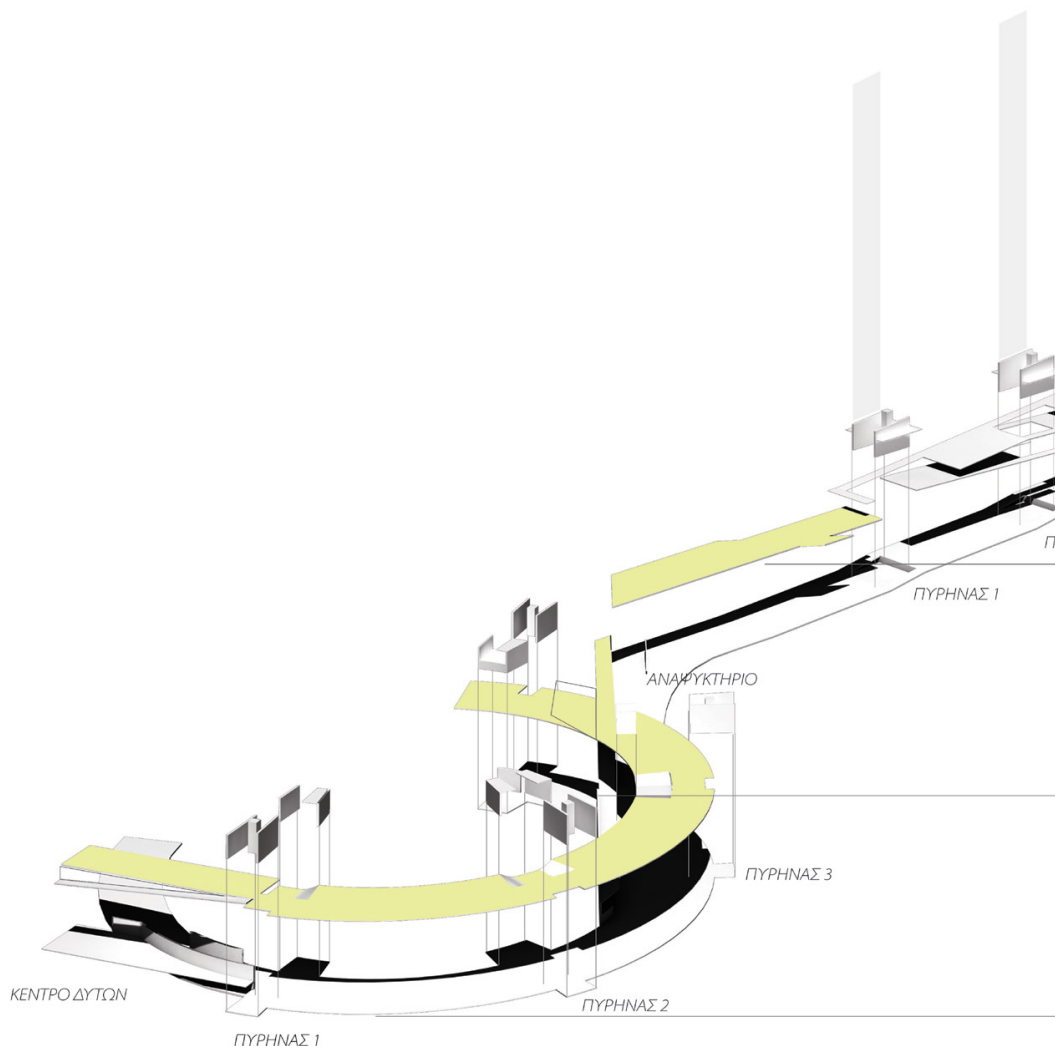
ANALYSE
THE
NEAR
DOMHS

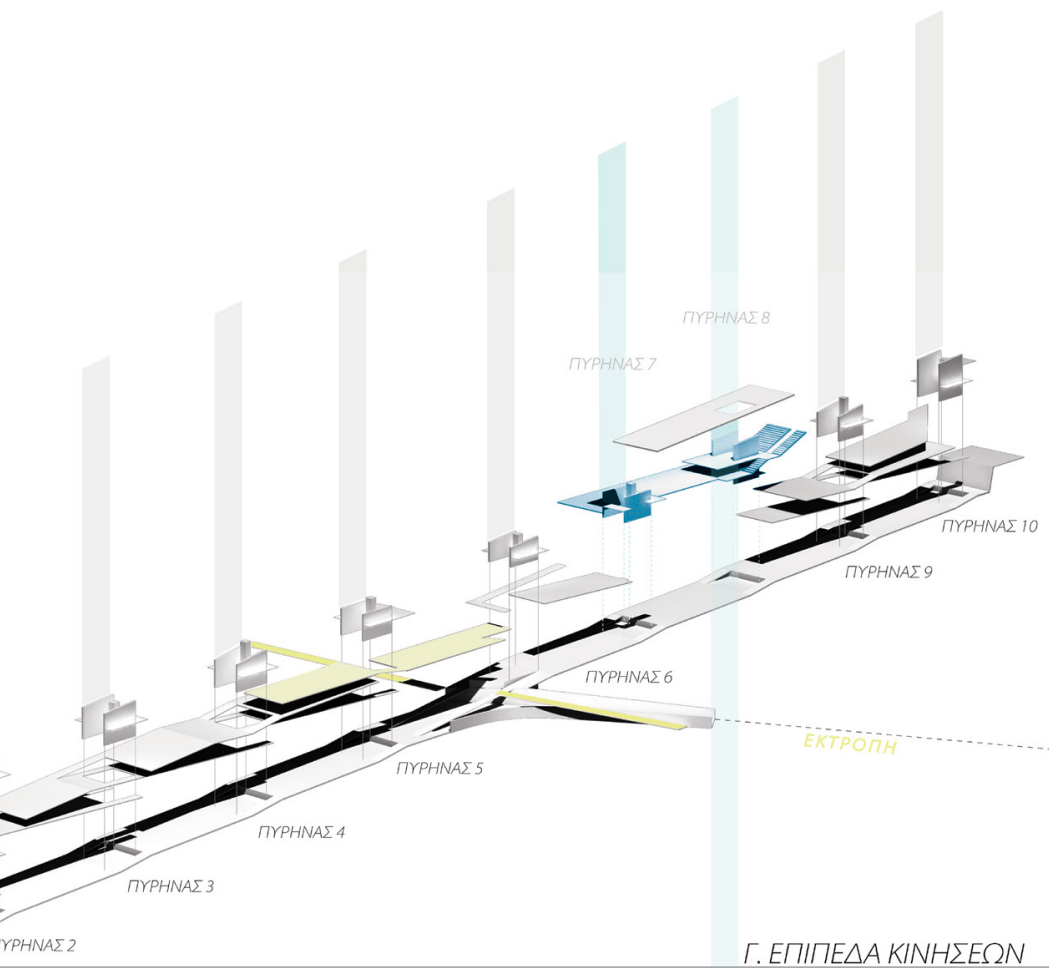
Ο ΤΡΟΠΟΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ

Η νέα δομή μπορεί να αναλυθεί σε τρία **καθ' ύψος οργανωτικά στοιχεία**.

A. Το σύστημα των επιπέδων στάθμευσης αποτελείται από διαδοχικές επιφάνειες **συνεχούς κλίσης** 4% στις οποίες πραγματοποιείται παράλληλα η κίνηση και η στάθμευση των οχημάτων, ενώ η μετάβαση από το ένα στο άλλο επίπεδο γίνεται με σημειακές ράμπες ανόδου κλίσης 12%. Η είσοδος και η έξοδος από τη δομή γίνεται μέσω αυτού του πρώτου συστήματος. Με αυτό τον τρόπο, η κατασκευή ακολουθεί την κλίση της τοπογραφίας και επιτυγχάνεται σταδιακά η κατάληξη στην κορυφή του λόφου. Την πρώτη ζώνη στάθμευσης – συνεχούς κίνησης συμπληρώνει, στο ευθύγραμμο τμήμα της κατασκευής, ένα σύστημα από **δεύτερα επίπεδα** αντίστροφης κλίσης 4% που 'αναδύονται' στην επιφάνεια του εδάφους, αυξάνοντας παράλληλα τον συνολικό αριθμό των θέσεων.

B. Το συνεχές σύστημα κίνησης και στάθμευσης συμπληρώνεται από **στατικούς πυρήνες ανόδου - καθόδου**, που 'αρθρώνουν' το σύνολο της κατασκευής. Πρόκειται για τα σημεία στα οποία γίνεται η συγκέντρωση και η κατακόρυφη κίνηση των επισκεπτών από και προς τα οριζόντια επίπεδα στάθμευσης, καθώς και η άνοδος στα δώματα. Οι πυρήνες αποτελούνται από ένα ή κατά περίπτωση περισσότερα **επίπεδα** με βασικούς λειτουργικούς χώρους εξυπηρέτησης των λουόμενων και των υπόλοιπων επισκεπτών. Παράλληλα, όσον αφορά το ευθύγραμμο τμήμα της δομής, εκατέρωθεν των πυρήνων διατάσσονται οι προαναφερθείσες ράμπες ανόδου των οχημάτων.





A. ΕΠΙΠΕΔΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

B. ΕΠΙΠΕΔΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ

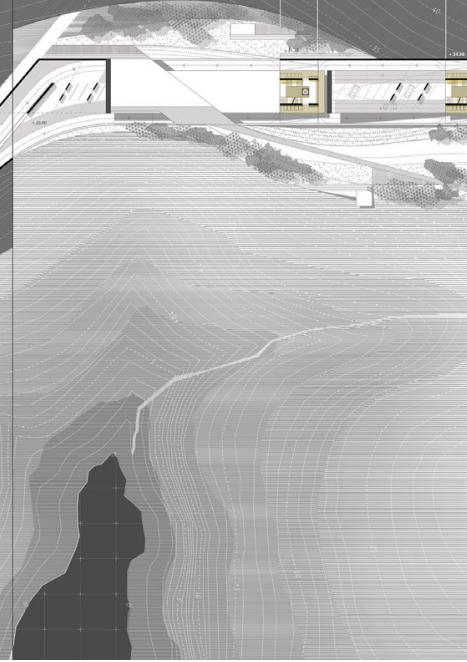
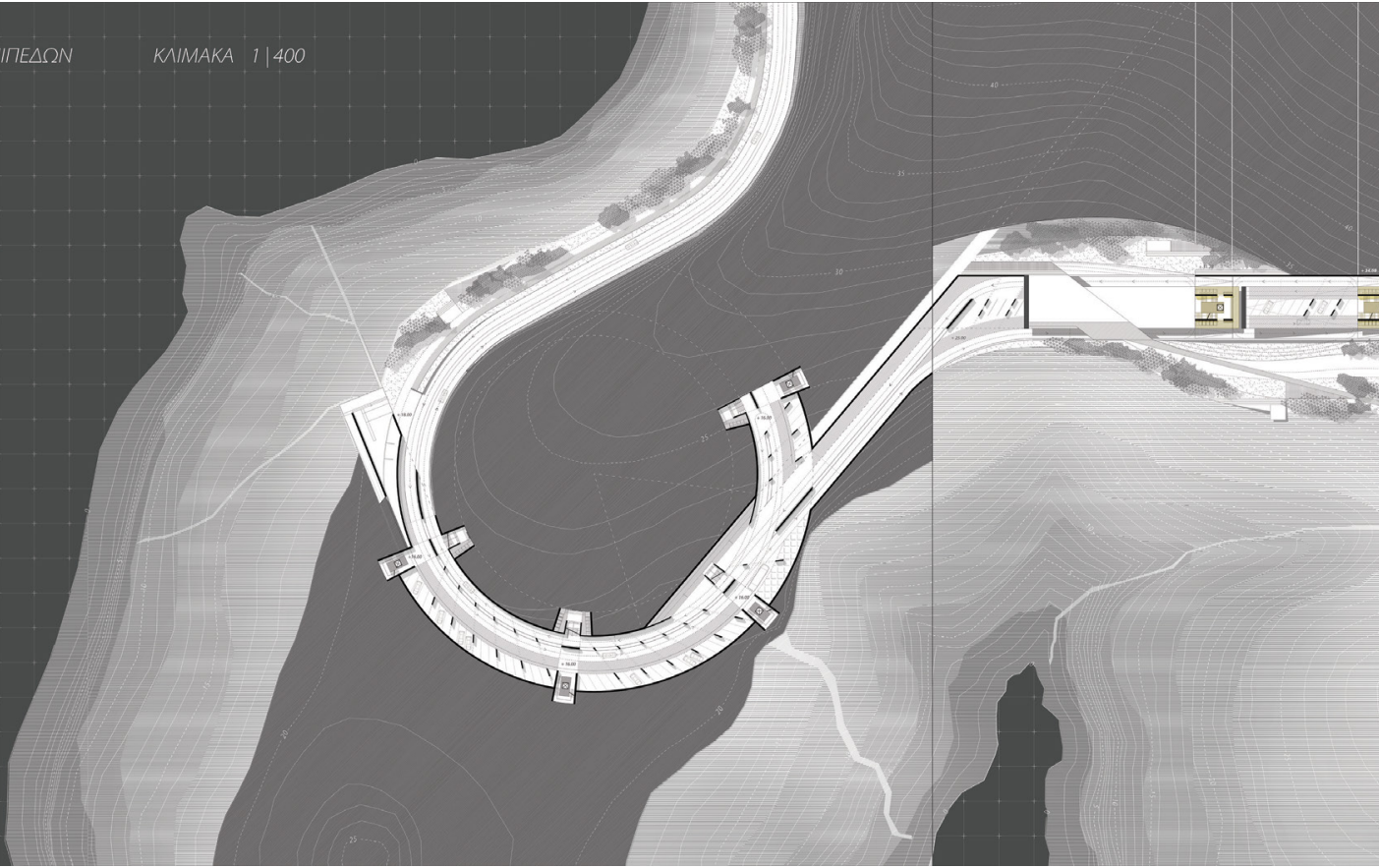
Γ. ΕΠΙΠΕΔΑ ΚΙΝΗΣΕΩΝ

Γ. Οι απολήξεις των δεύτερων επιπέδων στάθμευσης συνδυάζονται στην τομή με **βατά δώματα** αντίστροφης κλίσης, στα οποία γίνεται και η έξοδος των επισκεπτών μέσω των πυρήνων ανόδου. Ειδικά για το τμήμα του κύκλου, μία ενιαία πλάκα καλύπτει τον υπόγειο χώρο κίνησης – στάθμευσης, αποκαθιστώντας την συνέχεια στην επιφάνεια του εδάφους. Αυτό το τελευταίο σύστημα είναι ουσιαστικά και ο τρόπος με τον οποίο η υποδομή συνεργάζεται με το τοπίο, αποτελεί τον αποκλειστικό χώρο κίνησης των πεζών δίνοντας τις προσβάσεις ανάμεσα στις εκατέρωθεν περιοχές – τη θάλασσα και τους λόφους.

Την παραπάνω δομή έρχεται να ολοκληρώσει ένα **υπερυψωμένο στέγαστρο** στο δεύτερο γραμμικό σκέλος, που ορίζει μία σειρά από χώρους συνάντησης για όλους τους χρήστες. Πρόκειται για τον κεντρικό χώρο εστίασης, ένα παρατηρητήριο προς τα Λιμανάκια και ένα πωλητήριο – χώρο ενημέρωσης των επισκεπτών. Αποτελεί το σήμα κατατεθέν της νέας υποδομής, ένα σημείο αναφοράς που ξεπροβάλλει ορατό προς όλες τις κατευθύνσεις.

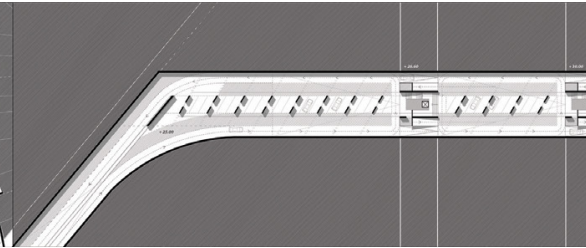
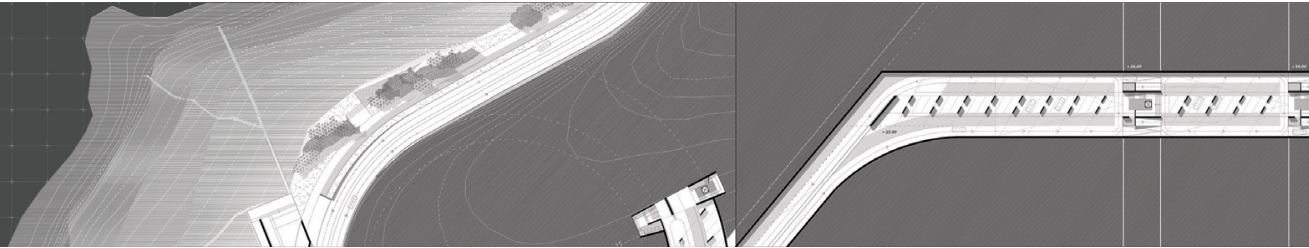
ΚΑΤΟΥΗ ΔΕΥΤΕΡΩΝ ΕΠΙΠΕΔΩΝ

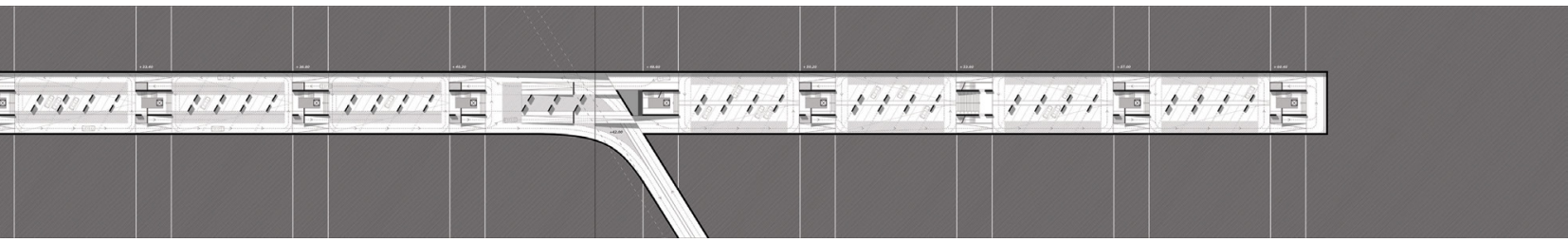
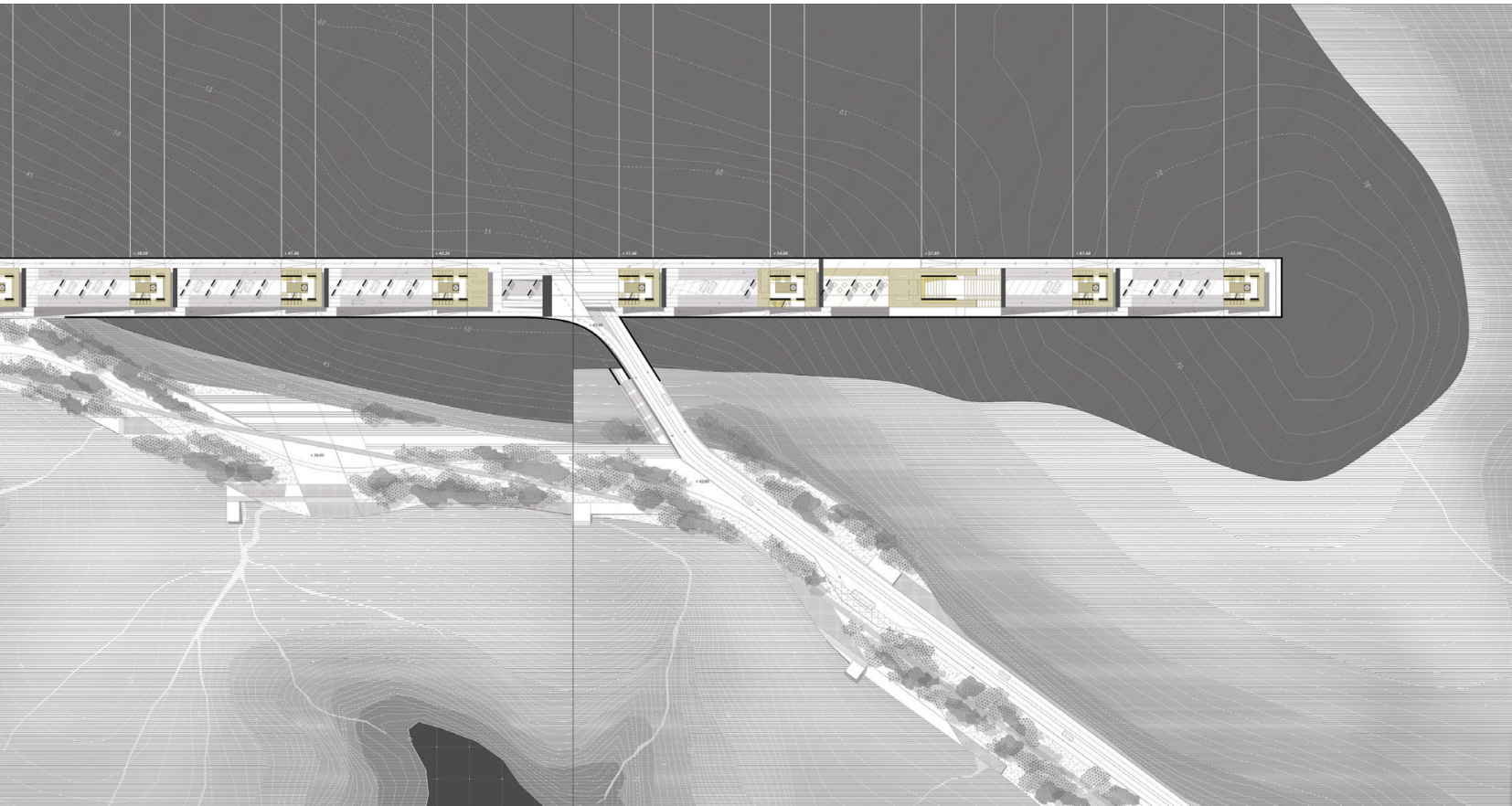
ΚΛΙΜΑΚΑ 1 | 400

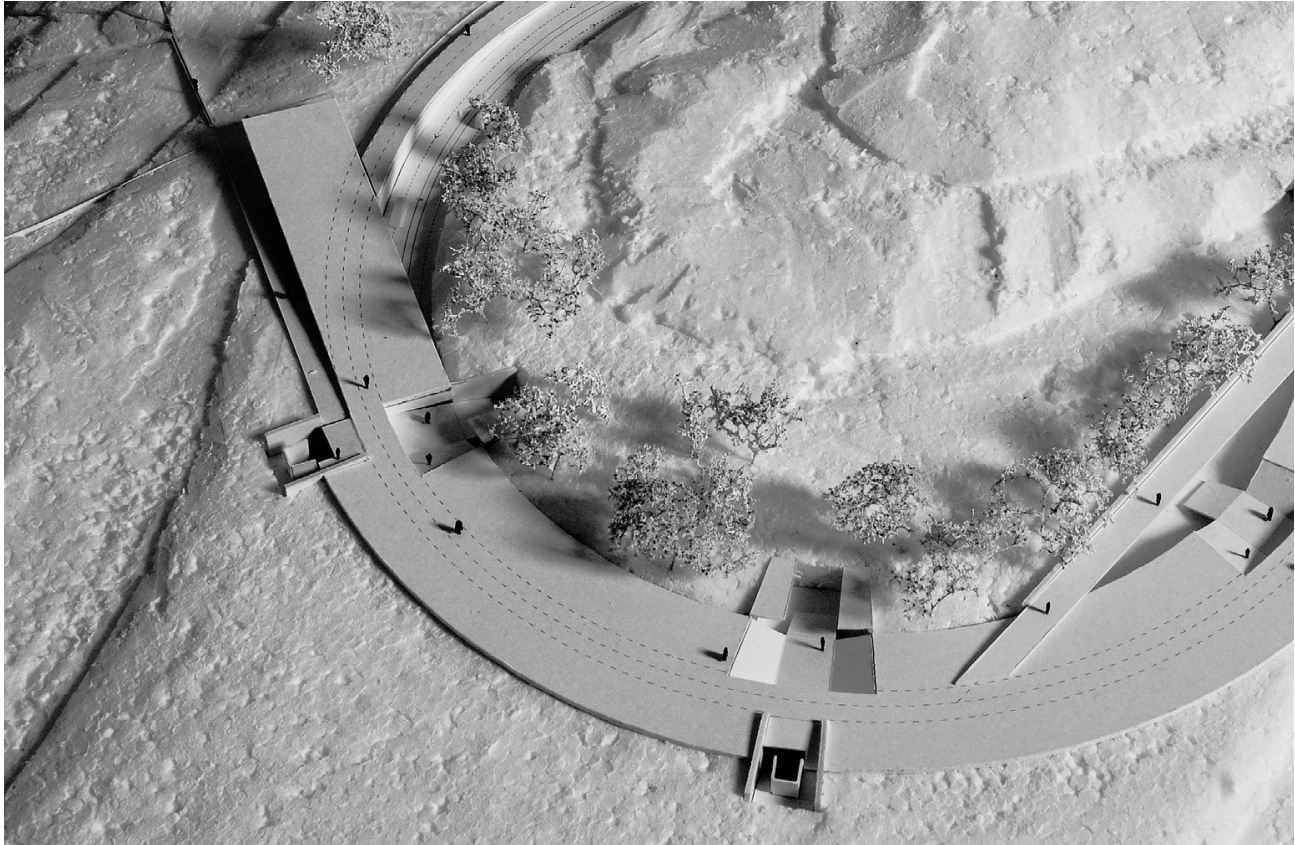


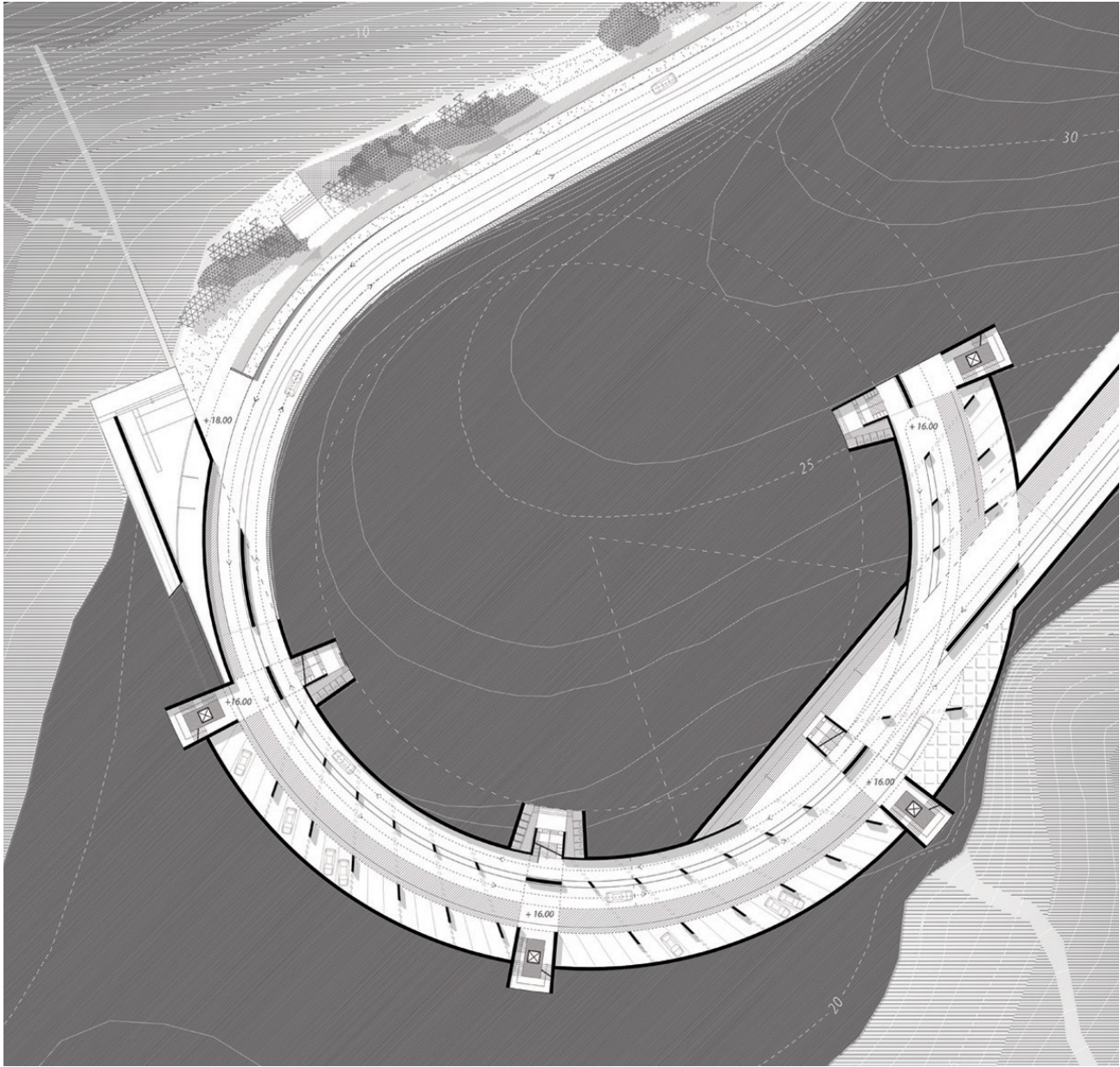
ΚΑΤΟΥΗ ΠΡΩΤΩΝ ΕΠΙΠΕΔΩΝ

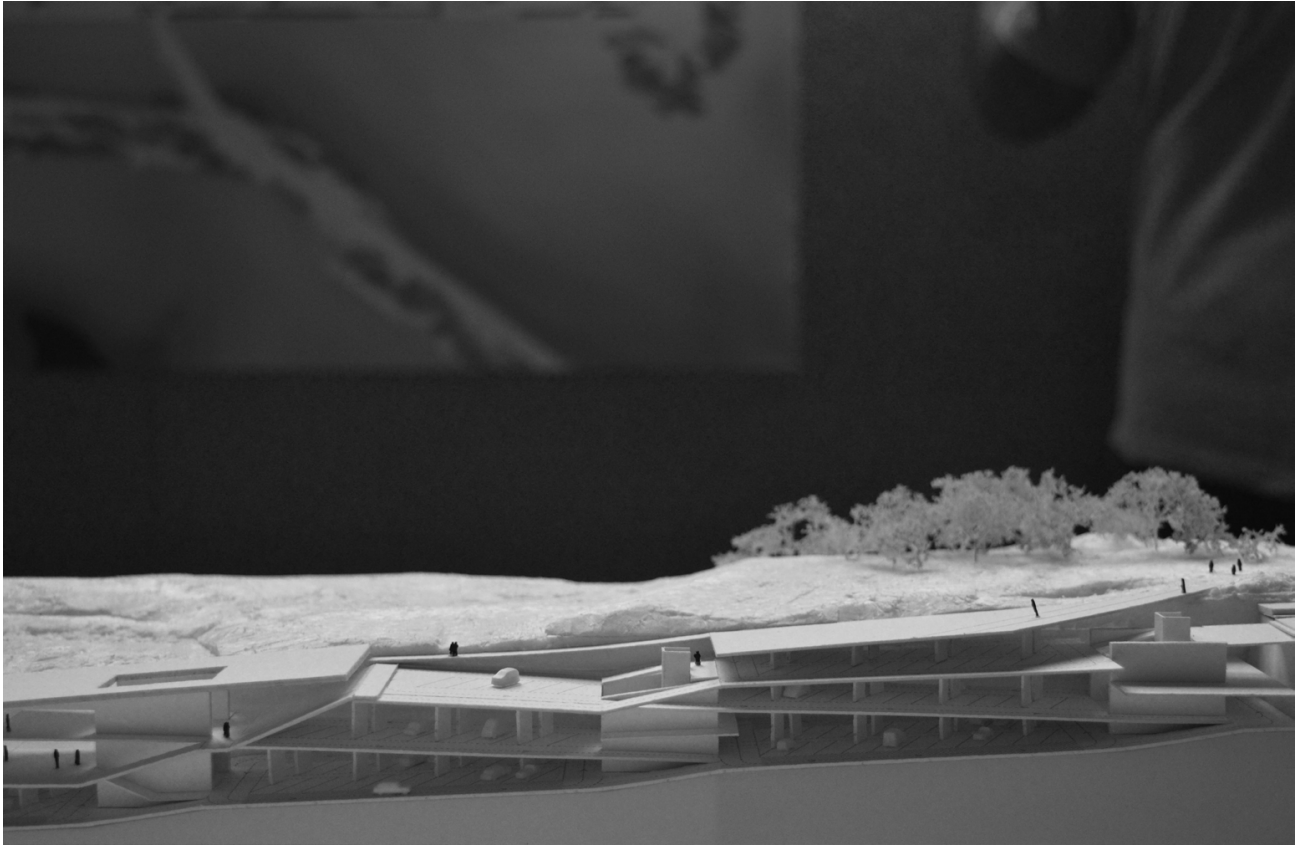
ΚΛΙΜΑΚΑ 1 | 400









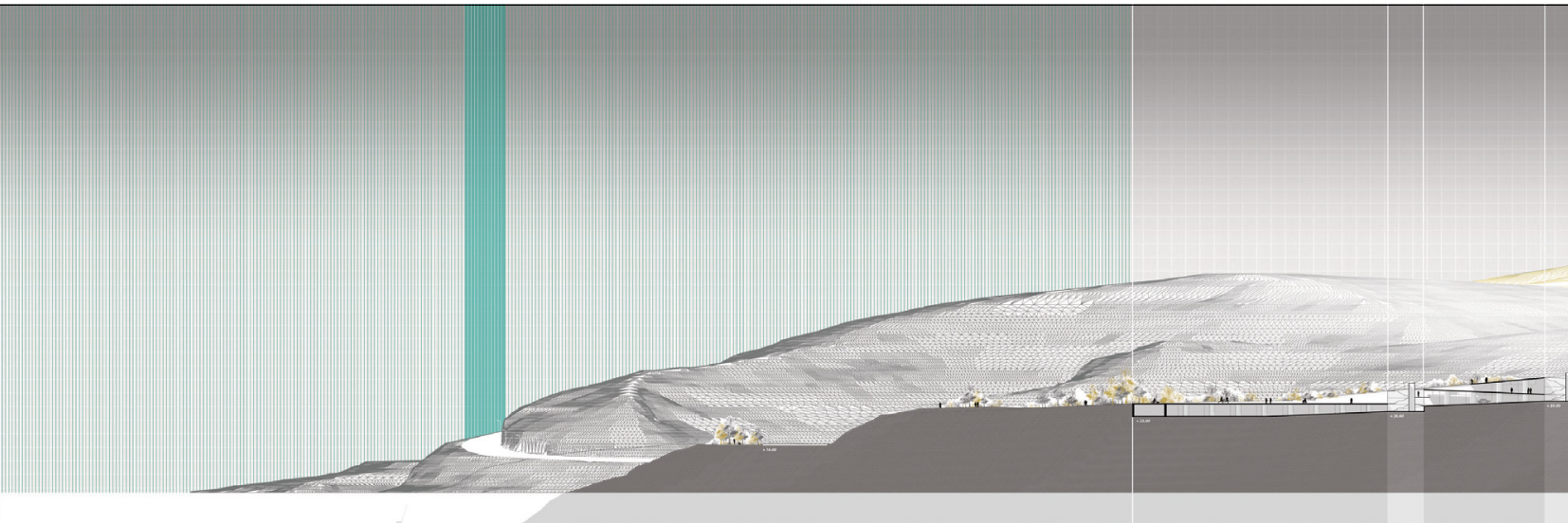


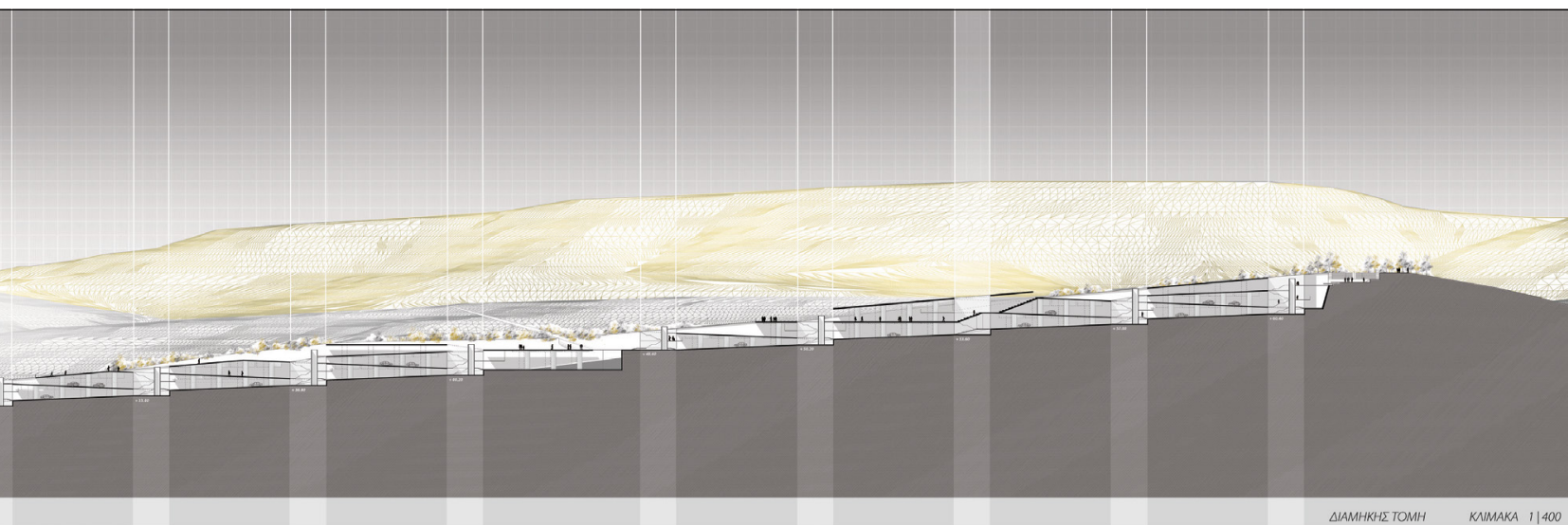
Στα σχέδια των κατόψεων του πρώτου και δεύτερου επιπέδου στάθμευσης, είναι εμφανής η εναλλαγή των μονάδων στάθμευσης με τους κατακόρυφους πυρήνες κίνησης, ενώ με κίτρινο τονίζονται τα επίπεδα λειτουργιών για τους λουόμενους.

Τα οχήματα εισέρχονται στο υπογειοποιημένο κυκλικό τμήμα της νέας δομής, συναντώντας τις πρώτες θέσεις στάθμευσης από την εξωτερική πλευρά του κύκλου. Πρόκειται για θέσεις που απευθύνονται κυρίως στις ανάγκες των σχολών κατάδυσης και σε άτομα με κινητικές δυσκολίες, εξαιτίας της εγγύτητας του σημείου στα δύο Λιμανάκια. Η άμεση έξοδος των οδηγών γίνεται από **4 πυρήνες ανόδου** που καταλήγουν στο δώμα του κύκλου.

Τα υπόλοιπα οχήματα συνεχίζουν την κίνηση τους προς το ευθύγραμμο τμήμα της υποδομής. Στο πρώτο σκέλος, διατηρούνται εκατέρωθεν δύο **λωρίδες συνεχούς κίνησης** για τα περαστικά οχήματα, εσωτερικά άλλες δύο **βοηθητικές λωρίδες** για τους ελιγμούς των σταθμευόμενων οχημάτων, ενώ οι θέσεις τοποθετούνται **κεντρικά υπό κλίση**, ώστε να είναι προσβάσιμες και από τις δύο κατευθύνσεις. Στα δεύτερα επίπεδα, η στάθμευση γίνεται πάντα κεντρικά με εκατέρωθεν βοηθητικές λωρίδες κίνησης - ελιγμών.

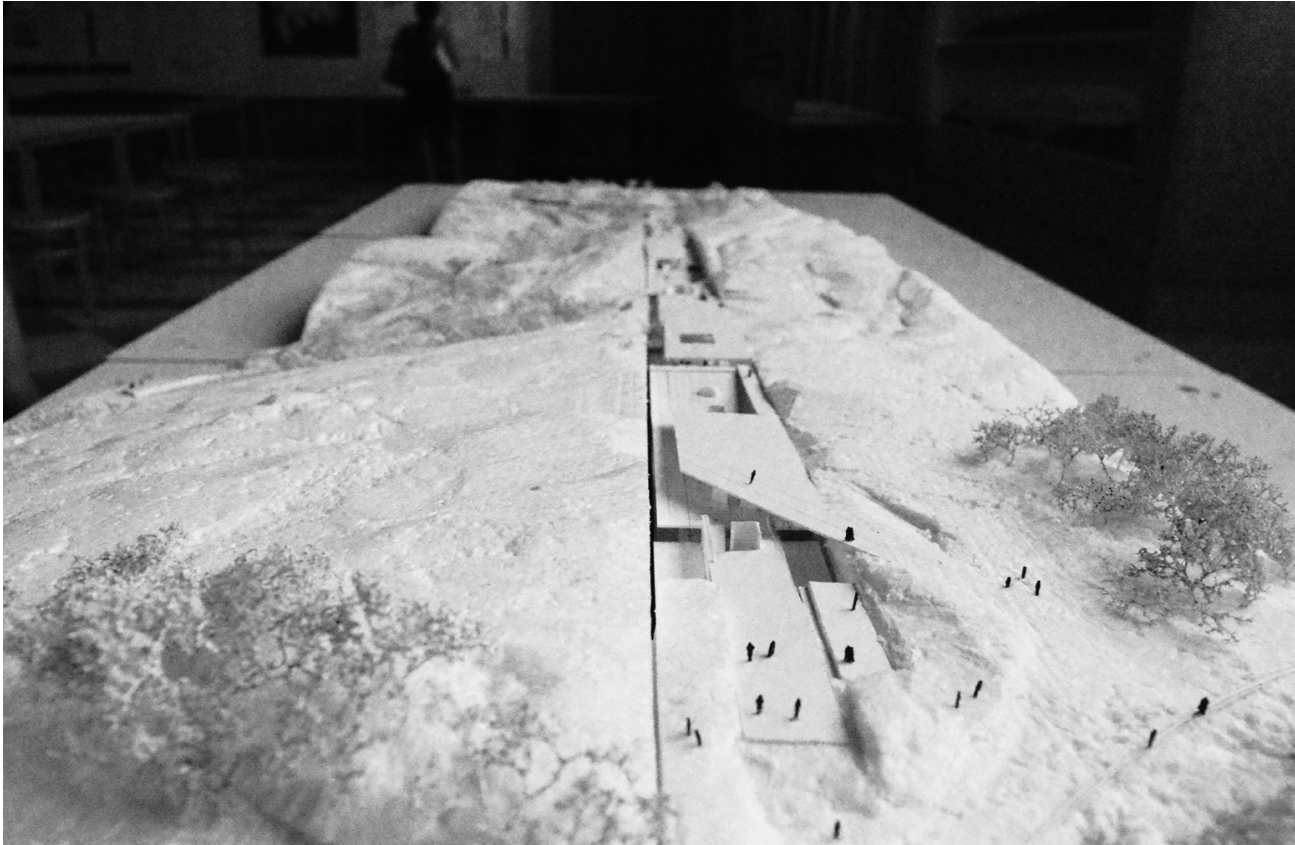
Το πρώτο σκέλος καταλήγει στον κεντρικό κόμβο της υποδομής, από τον οποίο οι λωρίδες συνεχούς κυκλοφορίας εκτρέπονται πάλι προς την χάραξη της παλιάς λεωφόρου, ενώ μία **συνεχής ράμπα ανόδου** δίνει πρόσβαση στο δεύτερο σκέλος στάθμευσης. Εδώ πια οι θέσεις των πρώτων επιπέδων διπλασιάζονται, ενώ τα δεύτερα επίπεδα στάθμευσης παραμένουν αντίστοιχα με αυτά του πρώτου γραμμικού σκέλους. Μοναδική διαφορά το **επίπεδο των χώρων εστίασης**, διακριτό στην δεύτερη κάτοψη, που έρχεται να τοποθετηθεί ανάμεσα στο σύστημα των δεύτερων επιπέδων χωρίς ωστόσο να αποκόπτεται ριζικά από αυτά, όπως θα δούμε και στο σχέδιο της τομής.





ΔΙΑΜΗΚΗΣ ΤΟΜΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1 | 400

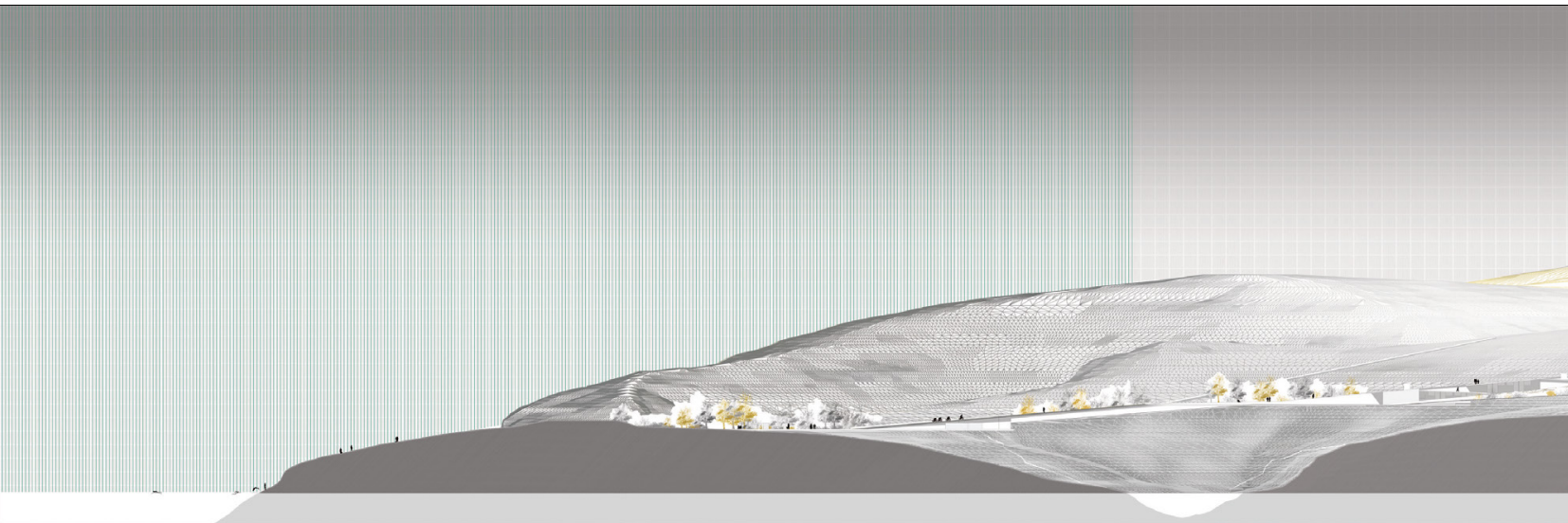


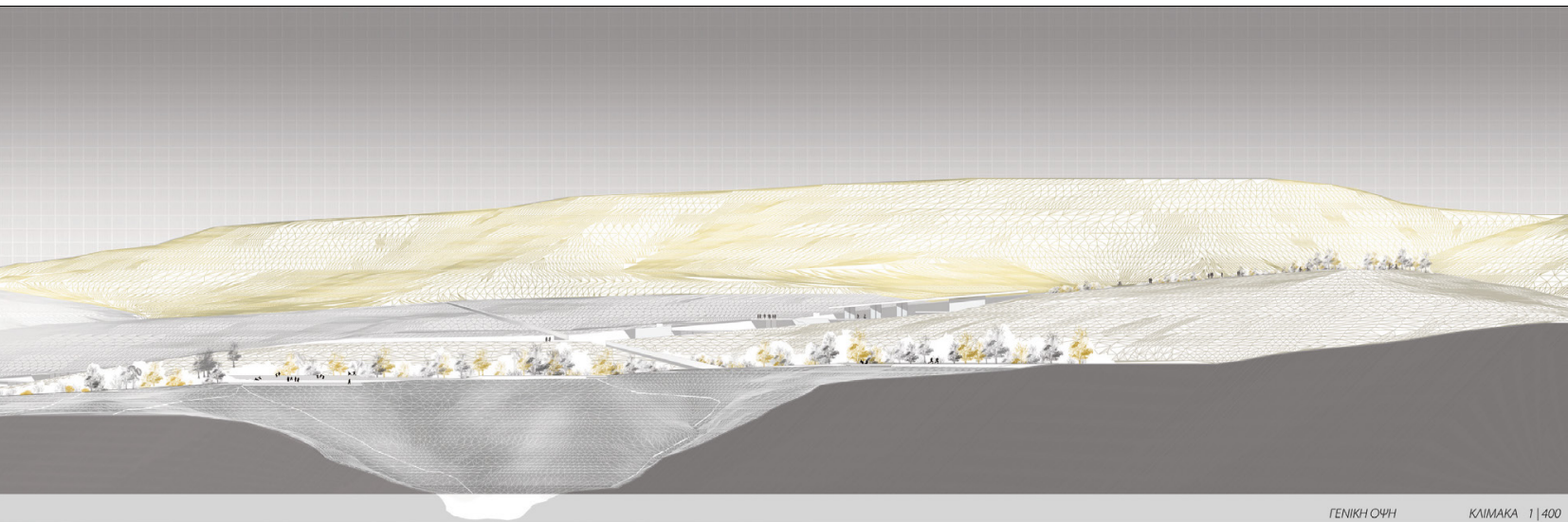
ΕΣΤΙΑΖΟΝΤΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΜΗ

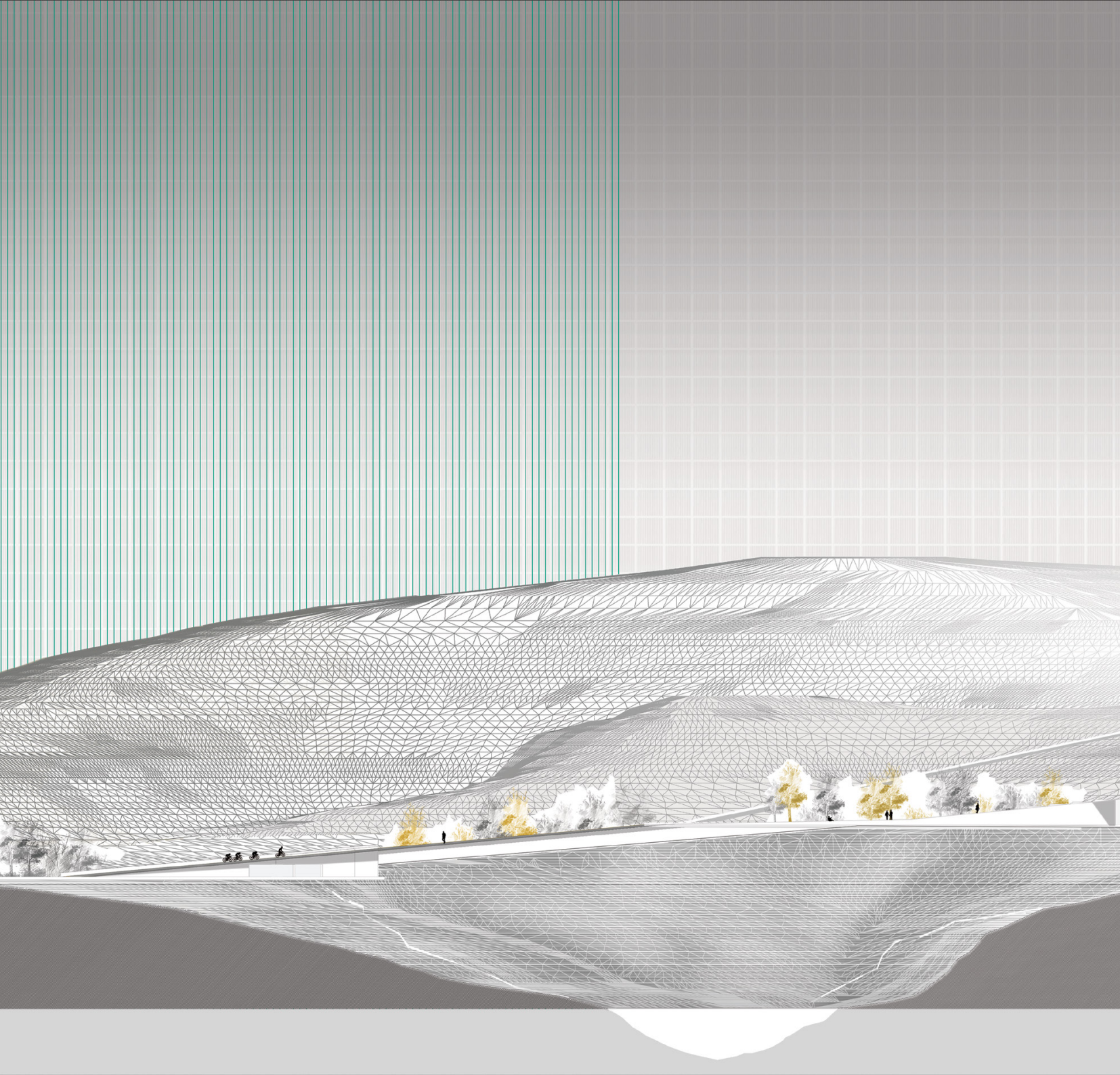
Στο σχέδιο της διαμήκους τομής γίνεται περισσότερο κατανοητό το σύστημα των επιπέδων στάθμευσης, όπως και η διαδοχική άνοδος της συνολικής δομής μέχρι την κορυφή του λόφου, όπου και ξεκινά ένα από τα μονοπάτια προς τον πυρήνα. Η ήπια κλίση 4%, τόσο στα πρώτα όσο και στα δεύτερα επίπεδα στάθμευσης, πέραν της ευκολίας που προσφέρει στην κίνηση οχημάτων και πεζών, επιτρέπει στην δομή να παραμένει σε σχετικά χαμηλό συνολικό ύψος. Πρόκειται για ένα σύστημα που επιτρέπει διαμπερείς κινήσεις προς όλες τις κατευθύνσεις. Οι επισκέπτες μπορούν να επιλέξουν την γρήγορη οδό ανόδου μέσω των επαναλαμβανόμενων πυρήνων, μπορούν ωστόσο να προτιμήσουν την ήπια ανάβαση μέσω των δεύτερων επιπέδων στάθμευσης, ώστε να βρεθούν στα βατά δώματα.

Ακριβώς πάνω από τον κεντρικό κόμβο, όπου γίνεται η εκτροπή της συνεχούς κίνησης, μία ενιαία επιφάνεια έρχεται να λειτουργήσει σαν σημείο συνάντησης των επισκεπτών - ένα **σταυροδρόμι κινήσεων**. Οι περιπατητές μπορούν να επιλέξουν να συνεχίσουν την κίνηση τους προς το στέγαστρο και τους χώρους εστίασης, να ακολουθήσουν την παράκαμψη που ξεκινά από εκεί και καταλήγει στα μονοπάτια των λόφων ή να κατηγορίσουν παράλληλα στην κίνηση των εξερχόμενων οχημάτων και να βρεθούν πάνω από τα λιμανάκια.

Στο δεύτερο σκέλος του γραμμικού χώρου στάθμευσης, κυριαρχεί καθαρά η τομή του στεγάστρου με το μεγάλο επίπεδο λειτουργιών. Η αποκατάσταση της σχέσης του στην τομή με τα εκατέρωθεν κεκλιμένα επίπεδα στάθμευσης επιτυγχάνεται με ένα **ημιυπαίθριο αμφιθέατρο**, που λειτουργεί ως χώρος ενημέρωσης και στάσης των επισκεπτών. Η προέκταση του επιπέδου προς τα μπροστά καταλήγει σε ένα **ανοιχτό παρατηρητήριο**, φυτεμένο με φασκόμηλα, ως σήμα κατατεθέν της περιοχής, που 'κοιτά' προς την νέα διαμόρφωση της παραλιακής και τα λιμανάκια στο βάθος.







Η ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΤΟΠΙΟ

Μία τομή - όψη παράλληλα στο δεύτερο και τρίτο λιμανάκι, μπορεί να δώσει μία αρκετά κατατοπιστική εικόνα για τον τρόπο με τον οποίο η συνολική επέμβαση εμφανίζεται μέσα στο τοπίο. Η 'γραμμή' της υποδομής δεν είναι συνεχώς ορατή, αλλά αντίθετα κρύβεται και επανεμφανίζεται, ανάλογα με την τοπογραφία της έκτασης που διατρέχει. Τα σημεία εμφάνισης της υποδομής είναι ταυτόχρονα και σημεία κομβικής σημασίας για τις κινήσεις στο χώρο. Σηματοδοτούν τους δύο **κόμβους** εισόδου και εξόδου για την συνεχή ροή των οχημάτων, ενώ ορίζουν τις αφητηρίες των δύο **γραμμικών διαδρομών** που οδηγούν τους πεζούς στα μονοπάτια της Φασκομηλιάς.

Η μετατροπή του παλιού άξονα της Παραλιακής σε χώρο κίνησης πεζών και ποδηλάτων γίνεται αντιληπτή μέσω της κυριαρχίας της φύτευσης στα όρια των παλιών χώρων στάθμευσης. Σημεία στάσης και σκιάς εναλλάσσονται με ανοιχτούς χώρους κίνησης, ενώ μέσα σε όλα αυτά οι φυσικοί σχηματισμοί των βράχων στα Λιμανάκια, όπως και τα μικρά προϋπάρχοντα μονοπάτια τους, παραμένουν **ανέπαφα**.

Το στέγαστρο πάνω από τους χώρους λειτουργιών, φαίνεται να ακουμπά πάνω στην γραμμή του εδάφους, ενώ η κατάληξη της νέας δομής στην κορυφή του λόφου, ενισχύεται με πράσινο ώστε να ορίσει ταυτόχρονα την αρχή του μονοπατιού που περνά από εκεί οδηγώντας στον πυρήνα.



ΟΙ ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΕΑ ΔΟΜΗ

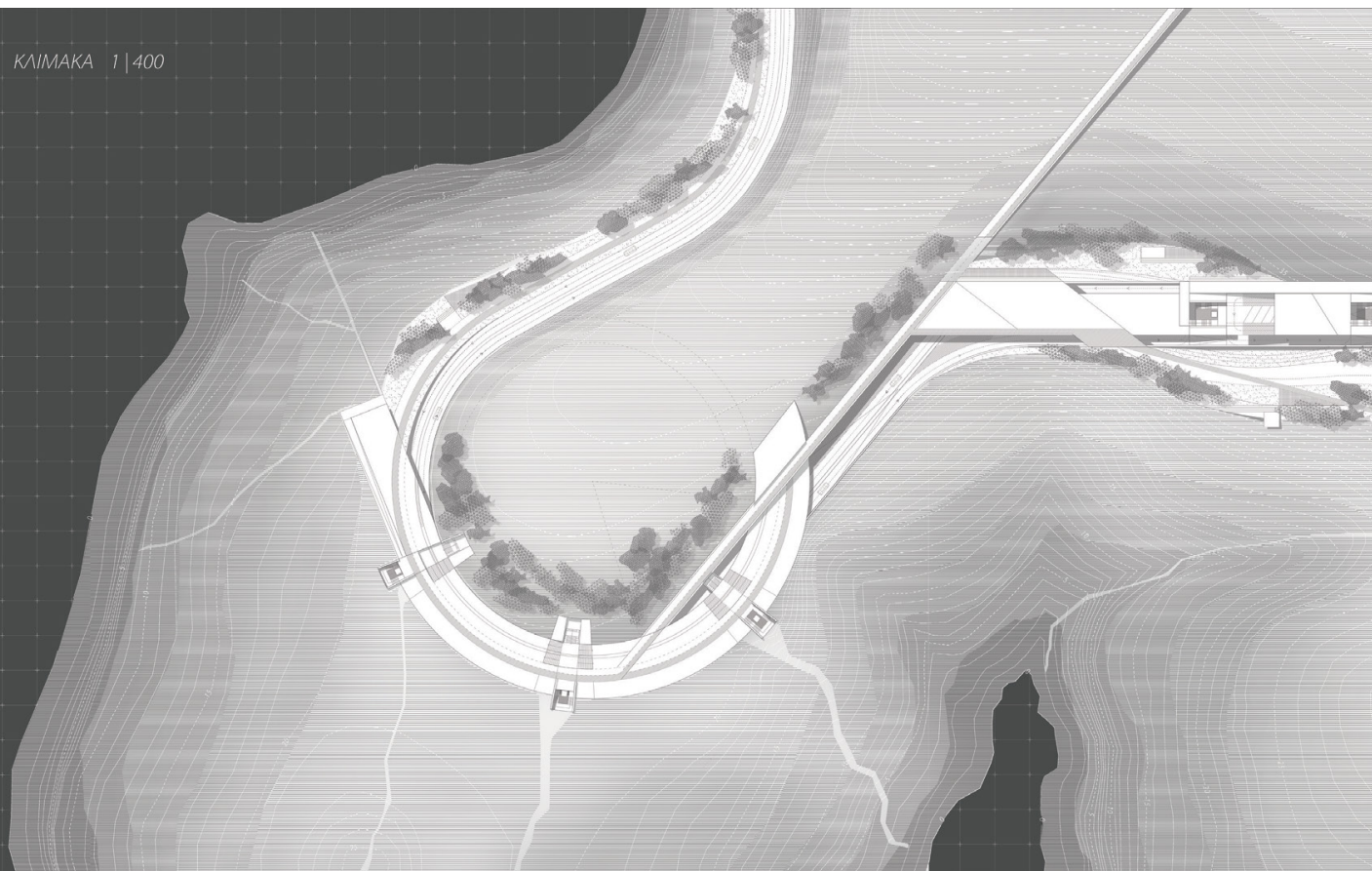
Στο σχέδιο της γενικής κάτοψης γίνεται περισσότερο κατανοητό το ύψος και η σχέση των υπαίθριων επεμβάσεων με τις αρχικές χαράξεις όπως και ο τρόπος με τον οποίο σχεδιάστηκαν τα βατά δώματα της κατασκευής ώστε να εξυπηρετούν τις κινήσεις των επισκεπτών.

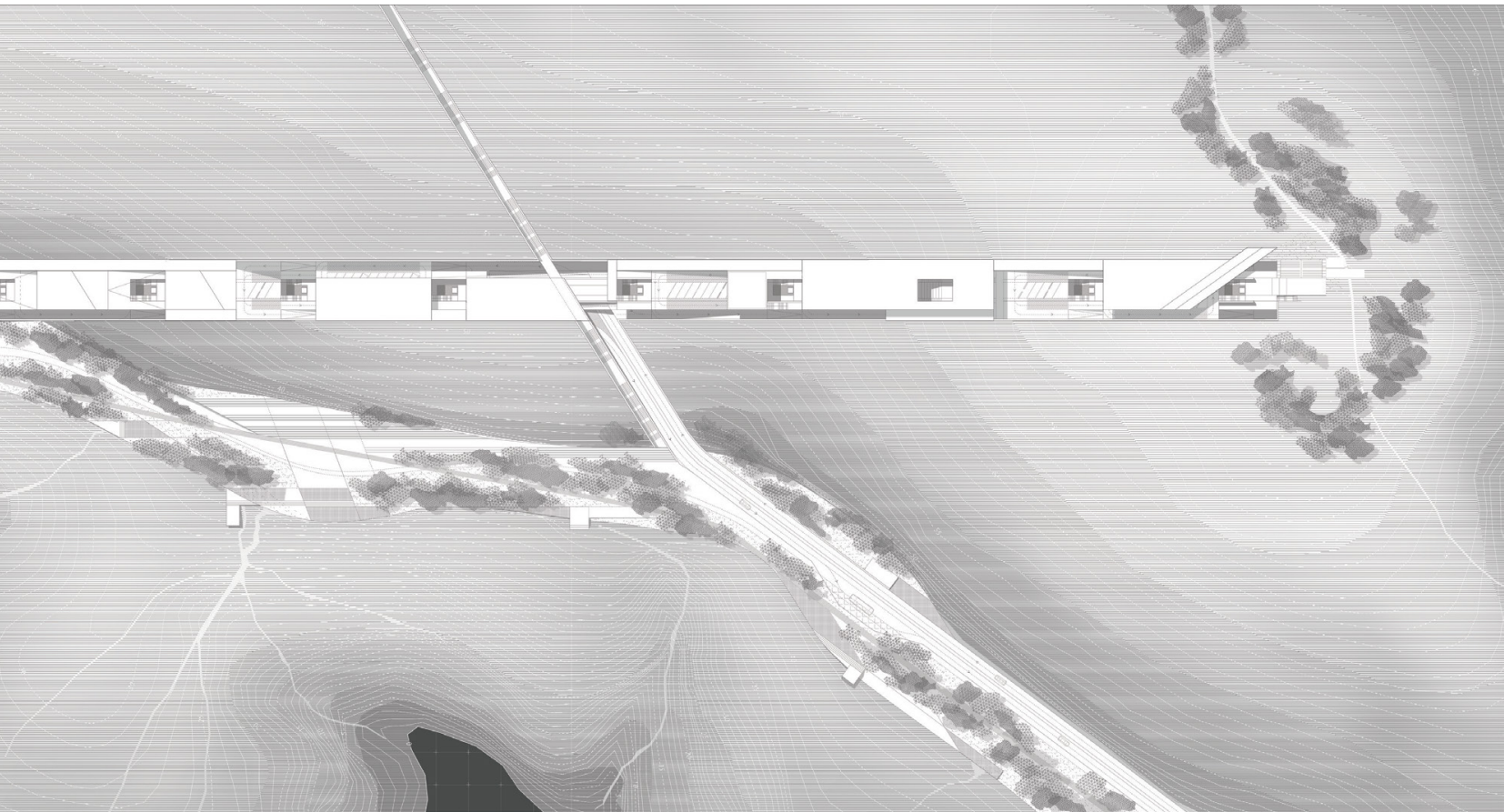
Ξεκινώντας από το κομμάτι της υπογειοποιημένης κυκλικής διαδρομής, η κίνηση πεζών και ποδηλάτων γίνεται επί του **συνεχούς, φυτεμένου δώματος**, το οποίο έρχεται να καλύψει την ασυνέχεια που είχε δημιουργήσει το αυστηρό όριο της παλιάς ασφάλτου. Οι κατακόρυφοι πυρήνες εισόδου - εξόδου βρίσκουν **άμεση σύνδεση** με τα μονοπάτια που ξεκινούν από εκεί και οδηγούν στα δύο πρώτα - και δημοφιλέστερα - λιμανάκια. Ελαφρώς υποβαθμισμένα επίπεδα επί του δώματος, τοποθετημένα στην ακτίνα του κάθε πυρήνα, δίνουν απευθείας σύνδεση σε χώρους βασικών λειτουργιών (αποδυτήρια, ντους) για τους λούμενους. Στη συνέχεια του κύκλου, μία πρώτη παρακαμπτήρια γραμμική διαδρομή δίνει τη δυνατότητα στους πεζούς να οδηγηθούν απευθείας στα μονοπάτια των λόφων.

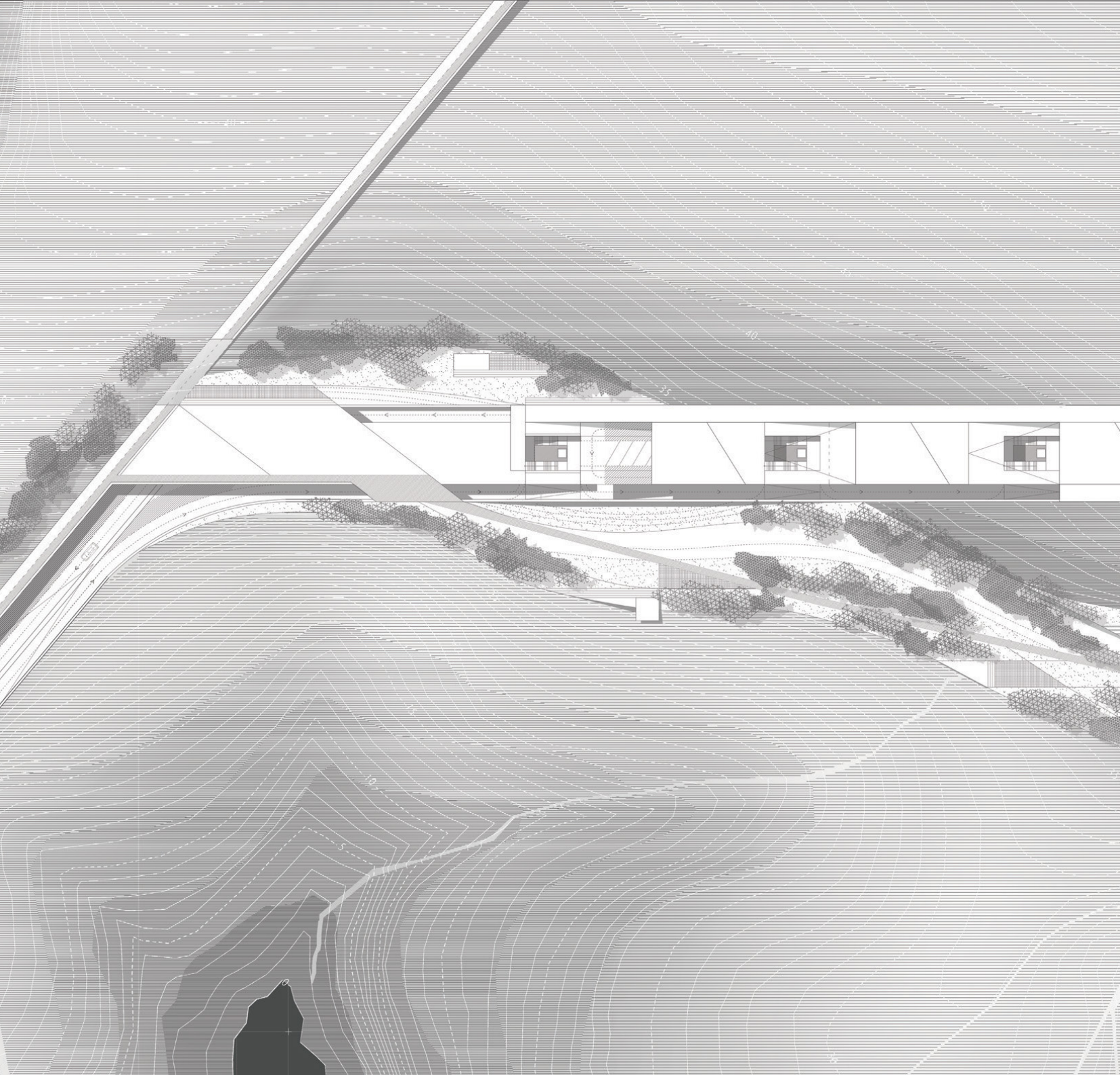
Στο τμήμα της γραμμικής στάθμευσης, το σύστημα των δωματίων που έχει προαναφερθεί γίνεται εδώ περισσότερο κατανοητό. Τα δώματα, ακολουθώντας την κάτοψη των δεύτερων επιπέδων, είναι ορισμένα **κεντρικά** (σε πλάτος 12m και όχι 20m), ώστε να στεγάζουν τα σταθμευμένα οχήματα. Κάθε ένα από αυτά αποτελεί και ένα **επίπεδο παρατήρησης** για τους πεζούς, την πρώτη επαφή με το τοπίο, καθώς κινούνται κατά μήκος των δεύτερων επιπέδων στάθμευσης και αναδύονται στην επιφάνεια του εδάφους.

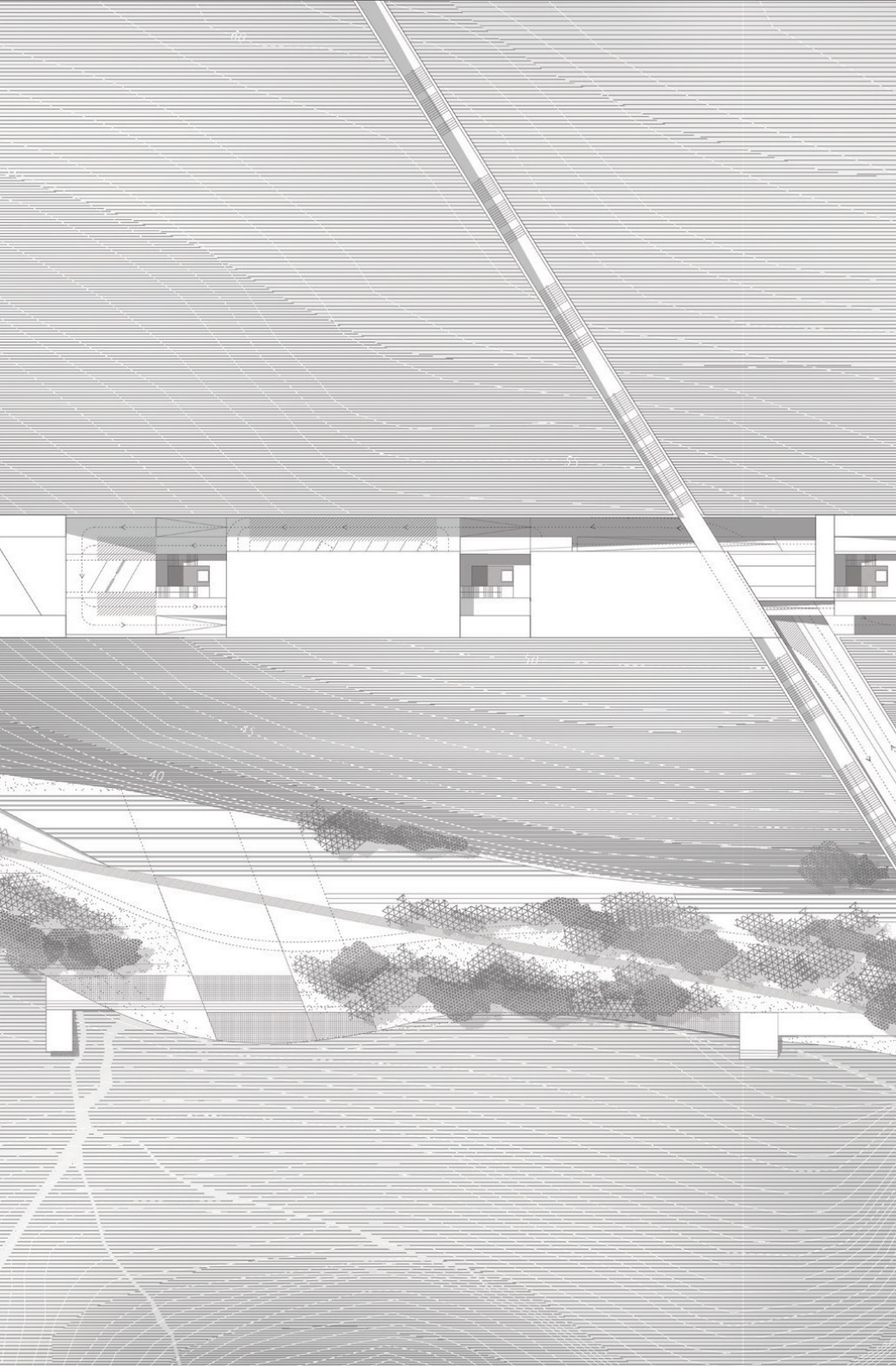
ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΨΗ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1 | 400









Ένα δεύτερο σύστημα **υπαίθριων 'διαδρόμων'** έρχεται να συνδεθεί με τα δώματα, καλύπτοντας εναλλάξ μία από τις δύο ακάλυπτες ζώνες πάνω από τις λωρίδες συνεχούς κίνησης οχημάτων. Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται η συνέχεια ουσιαστικά των δωματίων με το έδαφος και η απρόσκοπτη κίνηση των πεζών που κατευθύνονται προς την κορυφή, χωρίς ωστόσο να υπονομεύεται ο επαρκής φωτισμός και αερισμός των χώρων στάθμευσης, που παραμένουν όλοι **ημιυπαίθριοι**.

Η ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΠΑΛΙΟΥ ΑΞΟΝΑ

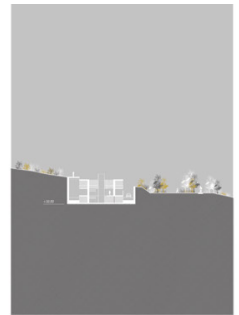
Για εκείνους που συνεχίζουν να κινούνται κατά μήκος του παλιού δρόμου, η νέα φύτευση, σε συνδυασμό με ήπιες υπαίθριες διαμορφώσεις - σημεία στάσης και παρατήρησης, έχει μετατρέψει έναν κάποτε αφιλόξενο χώρο, σε τόπο εξερεύνησης και χαλάρωσης. Ένα **υπαίθριο αμφιθέατρο** που στρέφεται προς τον Σαρωνικό, έρχεται να αποτελέσει κέντρο αυτής της σύνθεσης, ένας δυναμικός χώρος για υπαίθριες συναυλίες, κινηματογραφικές προβολές ή απλώς τυχαίες συναντήσεις.

Με την εκτροπή της ροής των οχημάτων και την επιστροφή της κίνησης στη χάραξη της τωρινής Παραλιακής λεωφόρου, ο χώρος πεζών και ποδηλάτων επαναφέρεται από την εξωτερική πλευρά του δρόμου, διατηρώντας πάντα άμεση οπτική σχέση με τη θάλασσα.



*_κίνηση προς τον πυρήνα λειτουργιών -
η αφετηρία μιας νέας εξόρμησης*

Η ΜΟΝΑΔΑ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



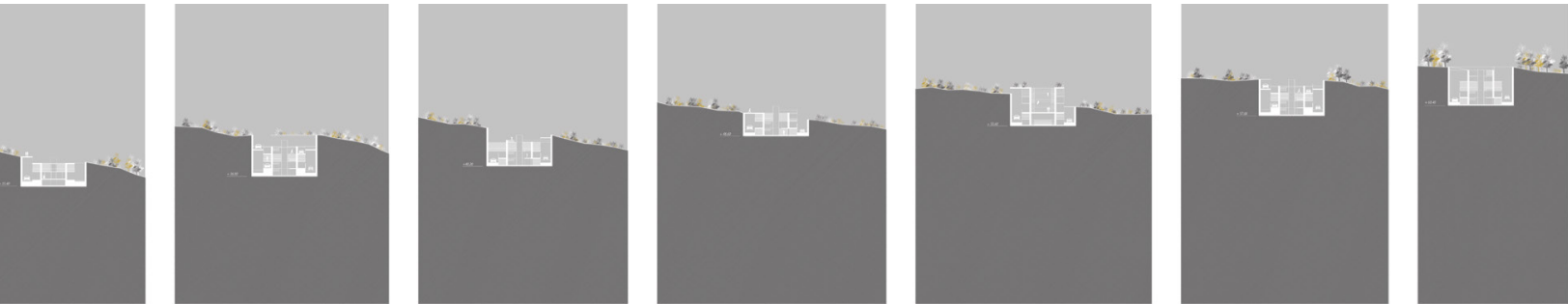
Η ΜΟΝΑΔΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

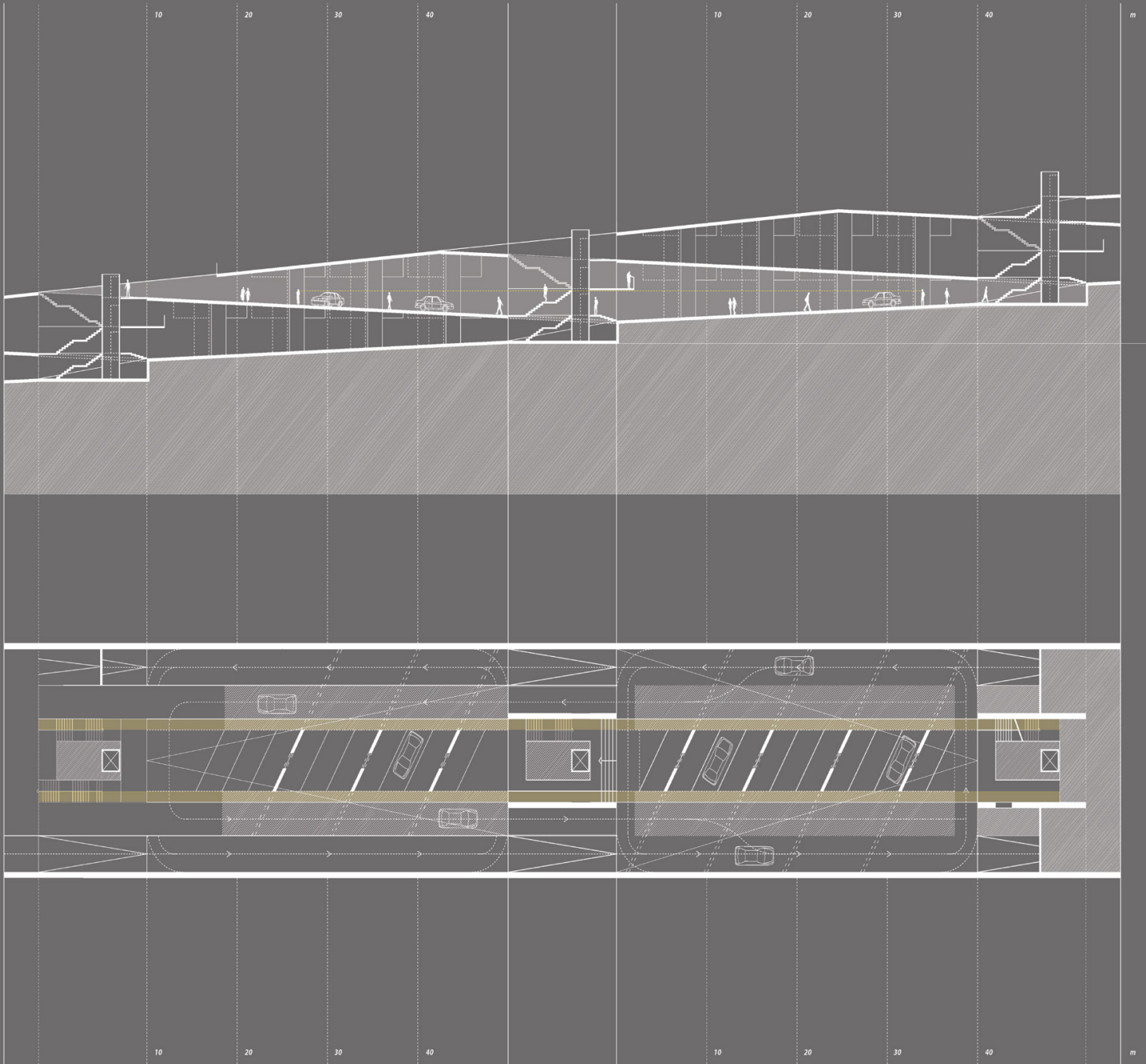
Στο παρακάτω αξονομετρικό και τα αντίστοιχα σχέδια, γίνεται περισσότερο κατανοητή η ιδέα πίσω από την επαναλαμβανόμενη μονάδα στάθμευσης, όπως και η οργάνωση των κινήσεων σε αυτή.

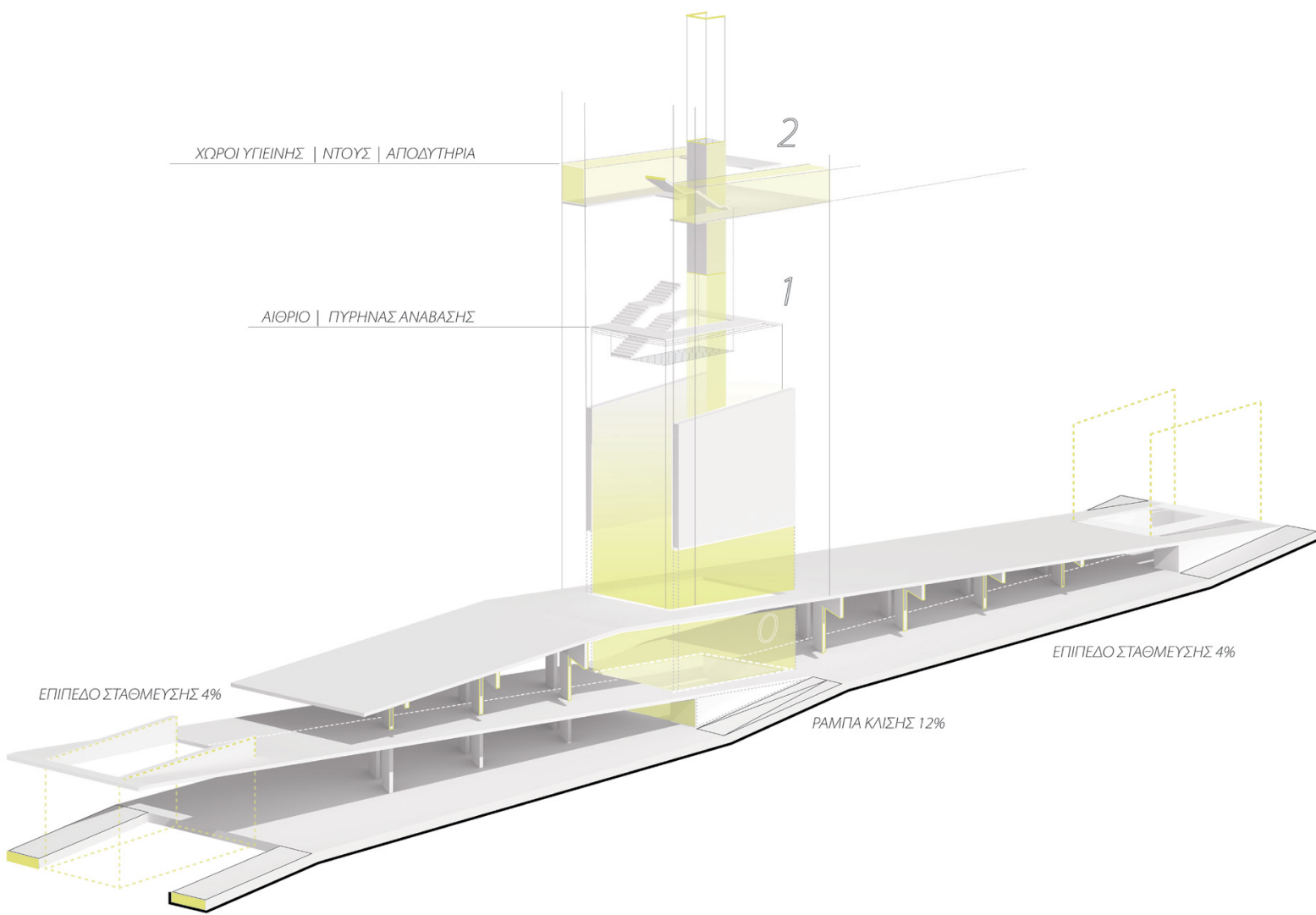
Πέραν των διακοπτόμενων αναλημματικών τοιχίων στα όρια της εκσκαφής, με τα οποία επιτυγχάνεται η αποκάλυψη του σκαμμένου βράχου, το **δομικό σύστημα** που στηρίζει τα δεύτερα επίπεδα τοποθετείται κεντρικά, ακολουθώντας την κλίση των θέσεων σε στροφή 60 μοιρών. Πρόκειται για δύο τοιχεία σε συνέχεια ανά τρεις θέσεις στάθμευσης, με ενδιάμεσο κενό, ώστε να διατηρείται οπτική συνέχεια σε όλο το μήκος των επιπέδων στάθμευσης. Με το παραπάνω κεντρικό σύστημα επιτυγχάνεται η μεγαλύτερη δυνατή **διαμπερότητα στις κινήσεις**, χωρίς να υποβιβάζεται η ποιότητα των χώρων στάθμευσης.

Κάθε ένα από τα πρώτα επίπεδα στάθμευσης έχει καθαρές διαστάσεις χώρου 40 X 20 μ. και συνεχή κλίση 4%, με τους πυρήνες ανόδου και τις ράμπες ανάβασης των οχημάτων να προηγούνται και να ακολουθούν αυτών. Τα δεύτερα επίπεδα τοποθετούνται με αντίστροφη κλίση 4%, ώστε η συνέχεια τους να ενώνεται πάντα με ένα από τα βατά υπαίθρια δώματα.

*_εγκάρσια τομή ενός τυπικού
πυρήνα λειτουργιών με τις εκατέρωθεν
ζώνες κίνησης οχημάτων και πεζών*







ΧΩΡΟΙ ΥΓΙΕΙΝΗΣ | ΝΤΟΥΣ | ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΑ

ΑΙΘΡΙΟ | ΠΥΡΗΝΑΣ ΑΝΑΒΑΣΗΣ

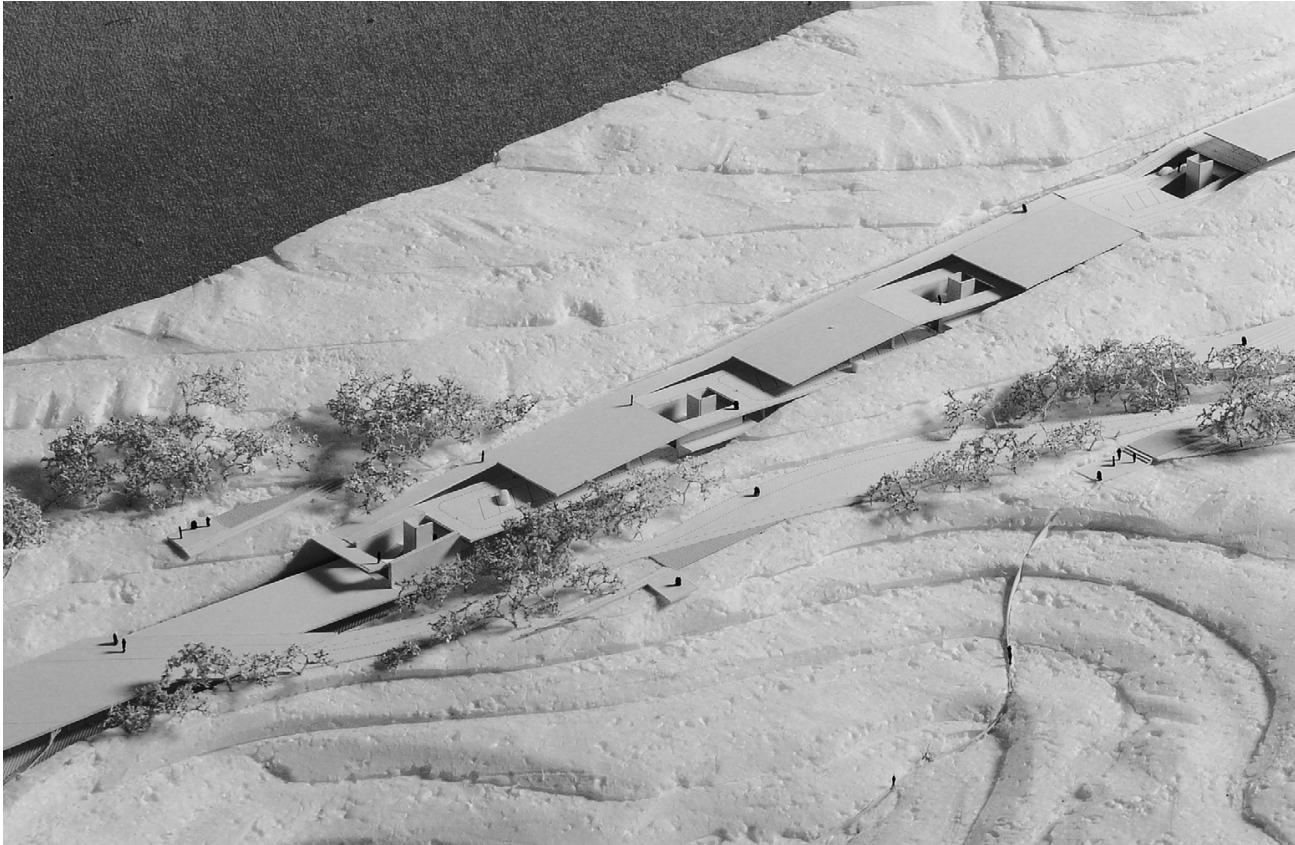
2

1

ΕΠΙΠΕΔΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ 4%

ΡΑΜΠΑ ΚΛΙΣΗΣ 12%

ΕΠΙΠΕΔΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ 4%



Η μονάδα στάθμευσης επομένως, που είναι τονισμένη στην λεπτομέρεια της διαμήκους τομής, δεν είναι σαφώς διαχωρισμένη, αλλά προκύπτει από την **συνέχεια** κάθε πρώτου επιπέδου στάθμευσης με το αμέσως προηγούμενο δεύτερο επίπεδο. Οι δύο αντίστροφες ήπιες κλίσεις δημιουργούν έναν ενιαίο χώρο, που δίνει την αίσθηση οριζόντιου επιπέδου στους πεζούς που κινούνται σε αυτό. Έτσι, ο πεζός δεν αντιλαμβάνεται ποτέ μόνο ένα επίπεδο στάθμευσης, καθώς το βλέμμα του φτάνει μέχρι την σχισμή εξόδου και το εκάστοτε βατό δώμα. Στο κέντρο αυτής της σύνθεσης, υψώνεται ο κάθε πυρήνας ανόδου - καθόδου.

ΟΙ ΠΥΡΗΝΕΣ

Οι πυρήνες αποτελούνται από εκατέρωθεν συνεχή φέροντα τοιχεία, με κλιμακοστάσιο και ανελκυστήρα στο κέντρο. Οι κινήσεις και τα επίπεδα λειτουργιών οργανώνονται γύρω από το **κεντρικό αίθριο**, που επιτρέπει την απρόσκοπτη είσοδο του φυσικού φωτός, καλώντας τις κινήσεις των πεζών προς το μέρος του. Οι βασικές λειτουργίες, που εμφανίζονται σε όλους ανεξαιρέτως τους πυρήνες είναι χώροι υγιεινής, ντους και χώροι αποδυτηρίων, επαρκείς για τον αριθμό των οχημάτων που σταθμεύουν σε κάθε μονάδα. Κάποιοι από τους πυρήνες διαθέτουν και επιπλέον λειτουργίες, αναλόγως της θέσης τους, όπως καφέ, χώρους καθιστικών κ.λπ. Τα ενδιάμεσα επίπεδα αποτελούν, ταυτόχρονα και προστατευμένους ημιυπαιθριους χώρους, σε όλη τη διάρκεια του έτους. Η επανάληψη τους ανα 40μ. σε όλο το μήκος της κατασκευής, είναι ενδεικτική της σημασίας των πυρήνων, όχι μόνο ως κόμβων κίνησης αλλά ακόμα περισσότερο ως χώρων προετοιμασίας, τα **‘ορμητήρια’**, από τα οποία οι επισκέπτες ξεκινούν την κάθε τους εξόρμηση.

Η επανάληψη των παραπάνω μονάδων, με μικρές παραλλαγές σε όλο το μήκος της κατασκευής, είναι αυτό που τελικά δίνει ενδιαφέρον στην συνολική διαμήκη τομή, ενώ βρίσκεται πίσω από την επιτυχημένη οργάνωση όλων των κινήσεων οχημάτων και πεζών.

*_οι επαναλαμβανόμενες μονάδες
στάθμευσης, με τους πυρήνες ανόδου*



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

~ John B. Jackson, *'A sense of Place, a Sense of Time'*, Yale University Press, 1994

~ Eran Ben - Joseph, *'ReThinking a Lot - The Design and Culture of Parking'*, MIT Press, 2012

~ Ζήσης Κοτιώνης, *'Πες, πού είναι η Αθήνα - Προβολές στην τοπογραφία της Αττικής'*, Εκδόσεις Άγρα, 2006

~ *'Τοπία Τουρισμού : Ανακατασκευάζοντας την Ελλάδα'*, Ελληνική Συμμετοχή στη 14η Διεθνή Έκθεση Αρχιτεκτονικής - La Biennale di Venezia, ΔΟΜΕΣ, 2015

~ *'Made in Athens'*, Ελληνική Συμμετοχή στη 13η Διεθνή Έκθεση Αρχιτεκτονικής - La Biennale di Venezia, Κατάλογος Έκθεσης, 2012

ΑΡΘΡΑ - ΔΙΑΛΕΞΕΙΣ

~ Louis I. Kahn, *'The Room, the Street and Human Agreement'*, 24 Ιουνίου 1971, ja + u (Japan Architecture + Urbanism magazine)

~ Karl Otto Ellefsen, *'Detoured Infrastructure - The Architecture of the National Tourist Routes'*, 18 September 2014, area-arch.it

~ Aisling O'Carroll, *'The Parkway - A Curated Legacy'*, 2015, MAS CONTEXT, Issue 25 - 26

~ Panos Dragonas, *'An Obituary for the Greek City of Repetition'*, MAS CONTEXT, Issue 21

~ *'Cambridge Conference Talks VII: Architecture and the Street'*, 29 March 2013, Harvard University, Cambridge

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

~

ΑΘΗΝΑ 2017