The image is a complex collage of various architectural and industrial photographs. The background is a light, textured surface, possibly concrete or stone, with several dark, rectangular and L-shaped overlays. A prominent feature is a large, dark red L-shaped graphic element that starts from the bottom left and extends horizontally and vertically towards the center. The collage includes images of structural beams, columns, and what appears to be a staircase or a series of steps. The overall aesthetic is industrial and architectural.

Από την μηχανή στον άνθρωπο:
Επαναχρησιμοποιώντας το εργοστάσιο
του ΟΣΕ στη Λεύκα



Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
Από τη μηχανή στον άνθρωπο:
Επαναχρησιμοποιώντας το εργαστάσιο του ΟΣΕ στη Λεύκα
Διπλωματική εργασία
Οκτώβριος 2017
Σπουδάστριες
Γουρνά Ασημίνα
Παναγιωτοπούλου Θεοδώρα
Επιβλέποντες
Πέννυ Κουτρολίκου
Σταύρος Σταυρίδης
Σύμβουλος
Παναγιώτης Βασιλάτος
Νέλλη Μάρδα

Περιεχόμενα

Εισαγωγή 5

Α' μέρος _ Ανάλυση ευρύτερης περιοχής

Χωροθέτηση..... 7
Ιστορική εξέλιξη Πειραιά8
Ιστορική εξέλιξη της βιομηχανίας Πειραιά.....9
Ιστορική εξέλιξη του σιδηροδρόμου.....10
Ο Πειραιάς σήμερα.....11
Μελλοντικά σχέδια.....12

Β' μέρος_ Ανάλυση περιοχής μελέτης

Περιοχή μελέτης | Υφιστάμενη κατάσταση.....14
Χρήσεις γης | Υφιστάμενη κατάσταση.....15
Προσβάσεις.....16
Όρια.....17
Φύτευση.....18
Ιστορική εξέλιξη και περιγραφή των εγκαταστάσεων19
Ιστορική αναδρομή.....20
Υλικότητες κτιρίων.....23
Υλικότητες οικοπέδου.....24

Γ' μέρος_ Πρόταση ανάπλασης

Κτιριολογικό.....26
Πρόγραμμα πρότασης.....28

Είσοδοι - Ροές υλικών – δημιουργία πυρήνων.....29

Δ' μέρος_ Μηχανή και Δίκτυο_ Συνθετικές προτάσεις

Μηχανή και Δίκτυο.....33

Πλατφόρμα-Στοιχείο σύνδεσης.....34

Οι σταθμοί της πλατφόρμας.....35

Συνθετικά εργαλεία.....36

Μοτίβα πλατφόρμας.....37

Η μηχανή στον υπαίθριο.....38

Υλικότητες υπαίθριου.....39

Ε' μέρος_ Σχέδια και μακέτες

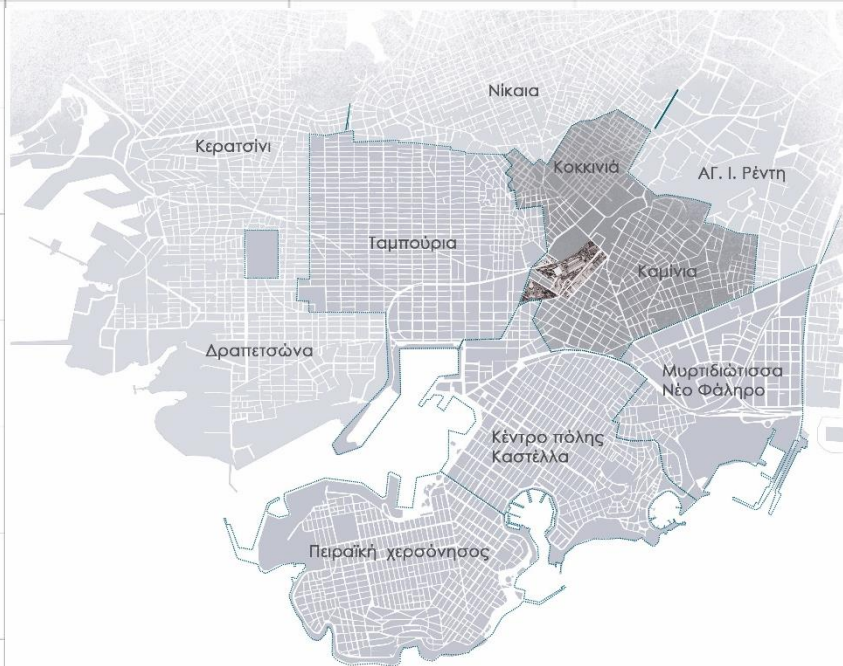
Εισαγωγή

Η διπλωματική πραγματεύεται μια επέμβαση στο χώρο του εργοστασίου και μηχανοστασίου του ΟΣΕ στη Λεύκα, του οποίου η μεταφορά στο Θριάσιο έχει ως συνέπεια την δημιουργία ενός αστικού κενού στην πόλη. Η πρόταση έχει ως στόχο την επανένταξη του βιομηχανικού αυτού χώρου στον περιβάλλοντα αστικό ιστό με παράλληλη διατήρηση της ιστορικότητάς του και της βιομηχανικής μνήμης. Η πολεοδομική πρόταση επικεντρώνεται στην ενοποίηση με την πόλη δημιουργώντας ένα δίκτυο χρήσεων που απαντούν στις ανάγκες και στις ελλείψεις της περιοχής. Αρχικά δημιουργούνται σενάρια χρήσεων με λειτουργίες γύρω από τον πολιτισμό, το εμπόριο και την εκπαίδευση με κεντρικό πυρήνα χρήσεις σχετικές με την επανάχρηση υλικών. Σε επόμενο στάδιο ο σχεδιασμός επικεντρώνεται στη δημιουργία μιας πλατφόρμας στον υπαίθριο ανοιχτό χώρο της περιοχής του ΟΣΕ η οποία αποτελεί το βασικό στοιχείο σύνδεσης των εκατέρωθεν κατοικημένων περιοχών αλλά και των επιμέρους πυρήνων που δημιουργήθηκαν μέσα από τα σενάρια χρήσεων. Βασικό ζητούμενο, είναι η επαναφορά της ανθρώπινης κλίμακας σε αυτούς τους αχανείς χώρους, έτσι ώστε να γίνουν εμφανείς και αξιοποιήσιμοι από ένα ευρύ πεδίο χρηστών και καθημερινών δραστηριοτήτων. Τα σχεδιαστικά εργαλεία είναι δομές, μοτίβα και συστήματα τα οποία προέκυψαν από την αποσαφήνιση των εννοιών μηχανής και δικτύου, οι οποίες χαρακτηρίζουν την περιοχή επέμβασης.



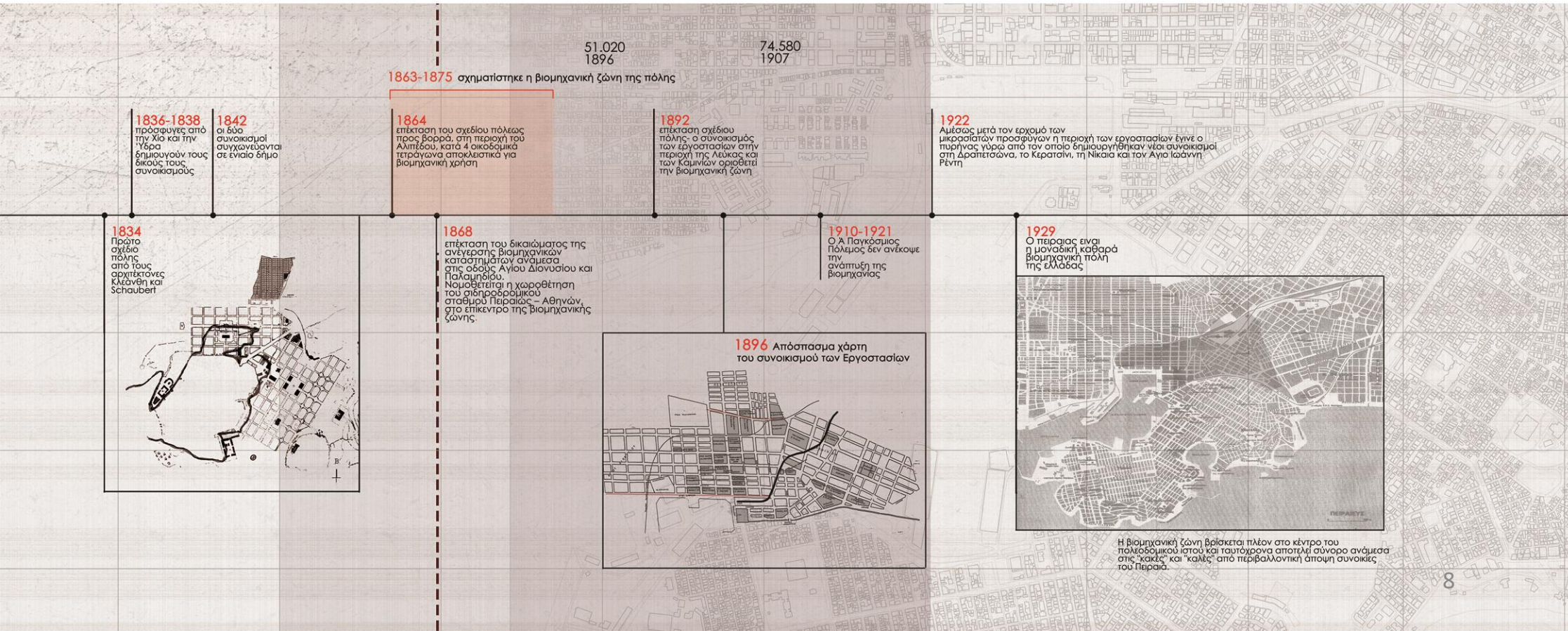
_Χωροθέτηση περιοχής

Περιοχή μελέτης και επέμβασης αποτελεί η βιομηχανική περιοχή της Λεύκας, η οποία βρίσκεται μεταξύ του 4ου και 5ου διαμερίσματος του Δήμου Πειραιά. Ο Δήμος Πειραιά ανήκει στην Περιφέρεια Αττικής, στη Χωρική Ενότητα Λεκανοπεδίου/Πολυενομοτικού Συγκροτήματος Αθήνας- Πειραιά, που αποτελεί ένα χωρικό αστικό συνεχές (σχέδιο νόμου για το νέο ΡΣΑ 2021). Ο Δήμος Πειραιά, έχει έκταση 10,865 τ.χμ., συνορεύει ανατολικά με το Δήμο Μοσχάτου, βορειοανατολικά με το Δήμο Αγ. Ι. Ρέντη βόρεια με το Δήμο Νίκαιας και δυτικά με τους Δήμους Κερατσινίου και Δραπετσώνας. Διαιρείται σε 5 διαμερίσματα, σε 20 συνοικίες και 51 Πολυενομοτικές Ενότητες



_Ιστορική εξέλιξη Πειραιά

Η πόλη του Πειραιά είναι μια πόλη η οποία συνεχώς μεταλλάσσεται στο πέρασμα του χρόνου όσον αφορά τη δομή και το χαρακτήρα της, με διάφορους ρυθμούς. Σήμερα αποτελεί ένα σπουδαίο εμπορικό και οικονομικό κέντρο, καθώς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας. Η πορεία της πόλης του Πειραιά το 5ο αι π.χ. συνδέθηκε με την ύπαρξη του λιμανιού και την ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων. Ο νεότερος Πειραιάς ιδρύεται το 1834 με τη δημιουργία του πρώτου σχεδίου της πόλης από τους Κλεάνθη και Schaubert. Το νέο σχέδιο σχεδόν ταυτίζεται με εκείνο της κλασική πόλης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο Πειραιάς της εποχής αυτής ήταν μια σχεδόν έρημη χερσόνησος, χωρίς κάποιον προϋπάρχοντα οικισμό. Το πρώτο, λοιπόν, ρυμοτομικό σχέδιο του Πειραιά των Κλεάνθη και Schaubert, είναι ένα κλασικό «ιπποδάμειο» σύστημα. Εκμεταλλεύονται γεωμετρικά την φυσική κόλπωση του λιμανιού και αναπτύσσουν τη σύνθεσή τους, χρησιμοποιώντας επίσης τον τριγωνικό κάναβο. Το 1835 ο Πειραιάς γίνεται αυτόνομος δήμος. Την ανάπτυξη του επηρεάζει η μαζική εγκατάσταση προσφύγων από την Χίο και την Ύδρα οι οποίοι δημιουργούν τους δικούς τους συνοικισμούς. Το 1850 ξεκινά η εκβιομηχάνιση του Πειραιά. Η ανάπτυξη της πόλης του Πειραιά μπορεί να διαχωριστεί σε τρεις περιόδους, την πρώτη περίοδο εγκατάστασης της βιομηχανίας που χρονολογείται από τα μέσα του 19ου αιώνα μέχρι το 1875, την δεύτερη περίοδο ανάπτυξης από το 1875 μέχρι το 1920 και τέλος την τρίτη περίοδο παρακμής από το 1920 μέχρι το 1970 και μετά.



Ιστορική εξέλιξη της βιομηχανίας του Πειραιά

Η πόλη του Πειραιά λόγω της ύπαρξης του λιμανιού εκτός από τον εμπορικό του χαρακτήρα ανέπτυξε και τον τομέα της βιομηχανίας ήδη από τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας του ελληνικού κράτους. Η ανάπτυξη της πόλης του Πειραιά μπορεί να διαχωριστεί σε τρεις περιόδους, την πρώτη περίοδο εγκατάστασης της βιομηχανίας που χρονολογείται από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα μέχρι το 1875, την δεύτερη περίοδο ανάπτυξης από το 1875 μέχρι το 1920 και τέλος την τρίτη περίοδο παρακμής από το 1920 μέχρι το 1970 και μετά. Την πρώτη περίοδο αρχίζει να διαφαίνεται η υπεροχή του λιμανιού και αυτό λόγω του εμπορίου της χώρας, που από τα μέσα του 19ου αιώνα και μετά αρχίζει να απτύσσεται. Η συγκέντρωση των πρώτων υλών στο λιμάνι και κυρίως του γαιάνθρακα, ο οποίος ήταν και η κινητήρια δύναμη της ατμοκίνητης βιομηχανίας, καθώς και η εύκολη διακίνηση των προϊόντων από την θάλασσα κατέστησαν τον Πειραιά ιδανικό μέρος, όχι μόνο για την ανάπτυξη του εμπορίου αλλά και για την εγκατάσταση και την ανάπτυξη της βιομηχανίας. Η ραγδαία ανάπτυξη του πρώτου πυρήνα της ελληνικής βιομηχανίας στον Πειραιά ήταν αποτέλεσμα πολλών παραγόντων, πρώτων της οικονομικής ισχυροποίησης της εμπορικής αστικής τάξης, μέσα από τη συγκέντρωση κεφαλαίου από τα υψηλά εμπορικά κέρδη που πετύχαινε. Δεύτερων από τις ανάγκες που δημιουργούσε η λειτουργία του λιμανιού και κυρίως οι επισκευές των πλοίων, που κατέστησε απαραίτητη την εμφάνιση των ναυπηγείων με τα απαραίτητα σιδηρουργεία. Τρίτων η τεχνολογία της εποχής εκείνης απαιτούσε κινητήρια δύναμη το ογκώδες κάρβουνο, του οποίου το μεταφορικό κόστος προς τις πηγές παραγωγής των αγροτικών πρώτων υλών της ελληνικής ενδοχώρας, όπως το βαμβάκι, ο καπνός και η σταφίδα, ήταν αποτρεπτικό για την εγκατάσταση σχετικών βιομηχανιών με βάση τη συγκεκριμένη τεχνολογία ατμοκίνησης στις περιοχές αυτές. Στο τέλος του 19ου αιώνα τα εργοστάσια καταλαμβάνουν όλη την έκταση που περικλείουν οι οδοί Αγίου Διονυσίου, Αγίου Δημητρίου, Παλαμήδι ου, Κιθαιρώνος, Αθηνών και η σιδηροδρομική γραμμή Πειραιώς-Αθηνών. Μ' άλλα λόγια η βιομηχανική ζώνη έχει επεκταθεί βορειοανατολικά, προς την περιοχή της Λεύκας και προς τα Καμίνια. Το 1906 λειτουργούν 101 μεγάλες και μικρές βιομηχανικές. Η συνεχής όμως ανάπτυξη των χερσαίων μεταφορών, καθώς επίσης των οδικών δικτύων και των σιδηροδρομικών, βοήθησε στην γρήγορη και εύκολη μεταφορά των εμπορευμάτων σε ολόκληρη τη χώρα. Αυτή η νέα πραγματικότητα αφαιρούσε από τον Πειραιά το προνόμιο της ιδανικής θέσης για την εγκατάσταση της βιομηχανίας. Έτσι από τις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα και μετά αναπτύσσεται η βιομηχανία στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας αλλά και σε άλλες αστικές περιοχές της χώρας. Από το 1970 και μετά με την δημιουργία των εθνικών οδικών δικτύων ασκείται πλέον μία σημαντική έλξη στις βιομηχανικές επιχειρήσεις που αρχίζουν να απομακρύνονται από τις παλιές βιομηχανικές ζώνες.

εγκατάσταση βιομηχανίας

ανάπτυξη βιομηχανίας

αποβιομηχάνιση

1850-1875

παράγοντες

συγκέντρωση των πρώτων υλών στο λιμάνι
αύξηση της εμπορικής δραστηριότητας
ανάγκες που δημιουργεί η λειτουργία του λιμανιού
μεταφορικό κόστος του κάρβουνου
κόστος για τη μεταφορά πρώτων υλών
ανάπτυξη του πληθυσμού
αύξηση του εισοδήματος

βιομηχανικοί κλάδοι

αλευροβιομηχανία
βιομηχανία του βάμβακος
σιδηρουργία
ελαιουργία – σαπωνοποιία
αγγειοπλαστική
κηροποιία
υαλουργία

1875 το 60% του αριθμού των μεγάλων εργοστασίων λειτουργούν στον Πειραιά. Δημιουργούνται ναυπηγεία, σιδηρουργεία και κλωστοϋφαντουργεία

1880 χημική βιομηχανία, εργοστάσια σπירתων, πυριτιδοποιεία, εργοστάσια χρωμάτων, υαλουργεία, καπνεργοστάσια, ξυλουργεία, χαρτοποιεία, βυρσοδεψεία

1883 ίδρυση της ΧΡΩΠΕΙ

1900 αύξηση του αριθμού των εργοστασίων κατά 62% σε σχέση με το 1875

ανάπτυξη του κλάδου της οινόπνευματοποιίας-ποτοποιίας και της βιομηχανίας των ζυμαρικών

νέο στοιχείο είναι ο εξηλεκτρισμός

1906 η ηλεκτρική ενέργεια κινητήρια δύναμη της πειραιϊκής βιομηχανίας

1909 βιομηχανία λιπασμάτων

1911 εργοστάσιο τοιμημάτων στη Δραπετσώνα

1920 και μετά

παράγοντες

ανάπτυξη των χερσαίων μεταφορών
εξάπλωση της βιομηχανικής πειραιϊκής ζώνης
η οδός Πειραιώς – Αθηνών γίνεται ο νέος πόλος έλξης των βιομηχανιών
από το 1920 και μετά γίνεται βιομηχανική περιοχή και το νοτιοδυτικό τμήμα της Αθήνας γύρω από την οδό Πειραιώς (Γκαζοχώρι, Μεταξουργείο)

1970 και μετά

η δημιουργία των εθνικών οδικών δικτύων έχει ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση των βιομηχανικών επιχειρήσεων από τις παλιές βιομηχανικές ζώνες

_Ιστορική εξέλιξη του σιδηροδρόμου

Στα τέλη του 19ου αιώνα η διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου(1893), η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου στην περιοχή (1883-1904), που συνέδεε το λιμάνι με την Πελοπόννησο και τη Βόρεια Ελλάδα και τέλος η κατασκευή των γραμμών Αθηνών- Πειραιώς (1869) αποτελούν κομβικά σημεία για την εξέλιξη και τη διαμόρφωση του χαρακτήρα του.

_Θεμέλια της σιδηροδρομικής ανάπτυξης στην Ελλάδα

γραμμή Πειραιώς- Αθηνών- Πελοποννήσου _ εμπορικός και επιβατικός χαρακτήρας

1884 Λειτουργία σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς - Ελευσίνα

1902 Ολοκλήρωση σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς - Αθηνών- Πελοποννήσου

γραμμή Πειραιώς- Αθηνών_ αστικός σιδηρόδρομος

1869 Δημιουργία σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιώς - Αθηνών Διαδρομή: Πειραιάς-Θησείο

1895 Επέκταση σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς- Αθηνών μέχρι την Ομόνοια

1925 Επέκταση σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς- Αθηνών μέχρι την Αττική

1948 Ένωση σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς- Αθηνών μέχρι την γραμμή πλ.Αττικής-Κηφισιά

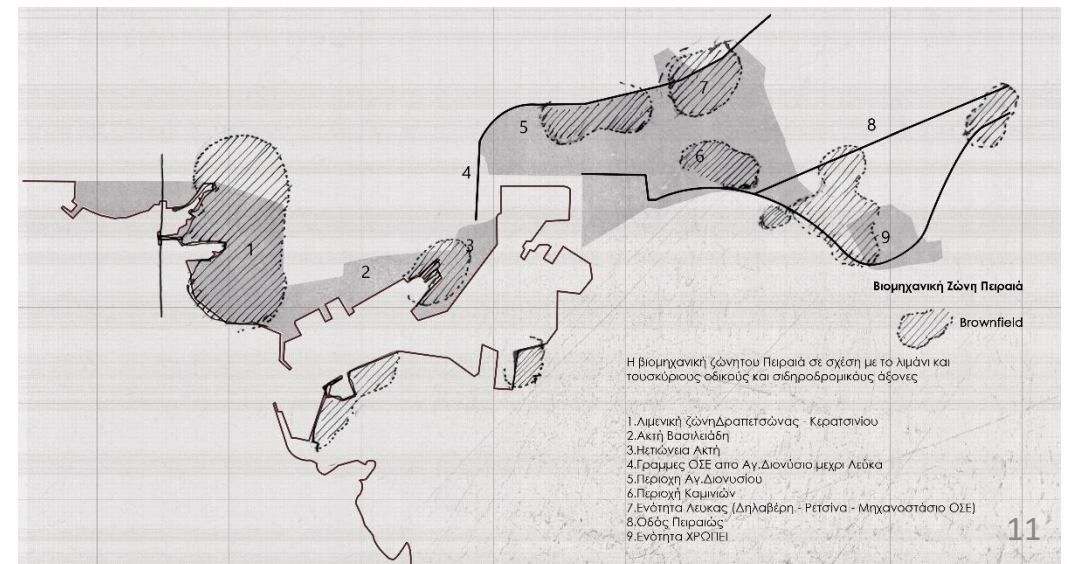
γραμμή Πειραιώς- Αθηνών-Δεμερλί-Συνόρων_ εμπορικός και επιβατικός χαρακτήρας

1904 Πειραιώς-(Αθηνών)- Δεμερλί-Συνόρων

1916 Η ένωση με το ευρωπαϊκό δίκτυο έγινε μέσω της γραμμής Θεσσαλονίκης-Φλώρινας

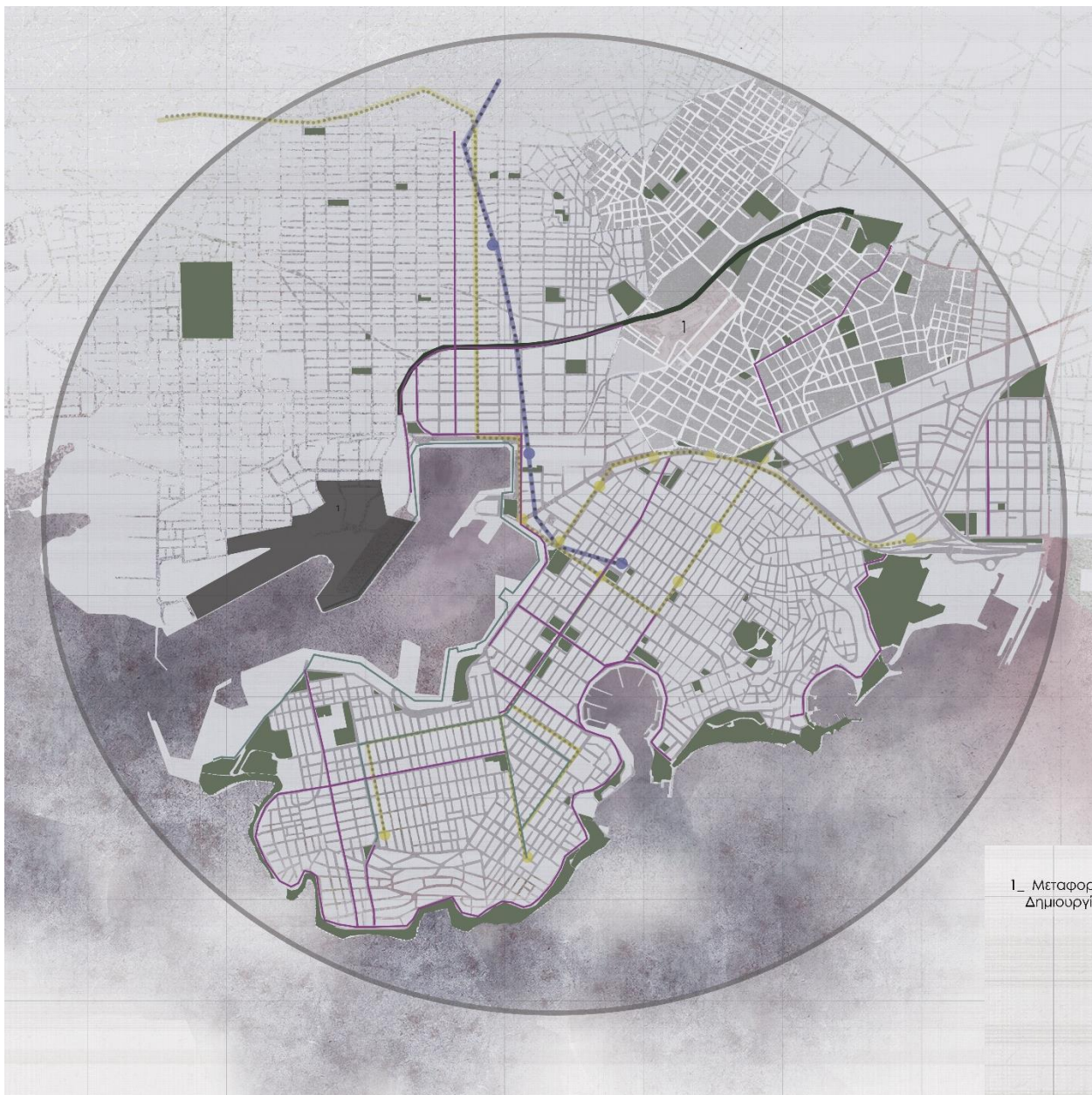
_Ο Πειραιάς σήμερα

Ο σύγχρονος Πειραιάς είναι ένα <<πέραςμα>> προς τους τόπους της ελληνικής θάλασσας, τα νησιά των τουριστών, τις ιδιαίτερες πατρίδες των κατοίκων του λεκανοπεδίου αλλά και όλης της Ελλάδας. Απ' όλα όμως αυτά τα εκατομμύρια των περαστικών, λίγοι είναι αυτοί που γνωρίζουν πραγματικά την πόλη και τους κατοίκους της. Τα προβλήματα του Πειραιά σήμερα είναι πολλά και επηρεάζουν την ζωή των κατοίκων του. Αρχικά έλλειψη ελεύθερων δημόσιων χώρων πρασίνου (πάρκων, πλατειών), Συνολικά στο Δήμο Πειραιά η αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο είναι 1.56 μ² πρασίνου/ ανά κάτοικο . Το μέγεθος αυτό είναι χαμηλότερο από τα 2,55 μ² / κάτοικο που αντιστοιχούν στο σύνολο του Λεκανοπεδίου και κατά πολύ χαμηλότερο από το 8,00 μ² / κάτοικο, μέγεθος το οποίο ορίζεται από τη νομοθεσία , τα εθνικά πολεοδομικά σταθερότυπα και θεωρείται ως ελάχιστο ανεκτό σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Από το σύνολο των ελεύθερων χώρων, ένα μικρό (30%) αυτών διαθέτουν φυτεύσεις και χαρακτηριστικά αστικού πρασίνου. Η συνύπαρξη μη συμβατών χρήσεων π.χ. κατοικία και σχολεία σε άμεση γειτνίαση με οχλούσες βιοτεχνίες και η ελλιπής κοινωνική υποδομή, είναι κύρια στοιχεία της υποβάθμισης στο δήμο Πειραιά. Επίσης η σημαντική έλλειψη υπαίθριου χώρου παιχνιδιού για τα παιδιά καθώς και η έλλειψη πρασίνου στα προαύλια των σχολείων και των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων. Ακόμη η έλλειψη ελευθέρου χώρου για την αναψυχή των κατοικιών. Μεγάλο είναι το πρόβλημα σταθμεύσεων των αυτοκινήτων. Μετέπειτα υπάρχουν οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις μέσα στον αστικό ιστό, π.χ. Σχολή Ναυτικών οκίμων δεσμεύουν μεγάλες εκτάσεις, που σήμερα είναι απαραίτητες για την ανάπτυξη των λειτουργιών της πόλης και επίσης προκαλούν σημαντική όχληση στην άμεση περιοχή κατοικίας, όπου είναι ενταγμένες. Εκτός από τις κενές στρατιωτικές εγκαταστάσεις μεγαλύτερο πρόβλημα προκαλούν οι μεγάλες κενές βιομηχανικές ζώνες που δημιουργούν μεγάλα αστικά κενά , τα οποία αποτελούν πηγές ρύπανσης, εστίες μόλυνσεων και συγκέντρωση απορριμμάτων.



_Μελλοντικά σχέδια

Τα τελευταία χρόνια έχουν αρχίσει να γίνονται προσπάθειες για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών και κυρίως με τις προτάσεις του ΡΣΑ 2021 κάποιες από τις οποίες έχουν αρχίσει ήδη να υλοποιούνται.



B' μέρος | _ανάλυση περιοχής μελέτης

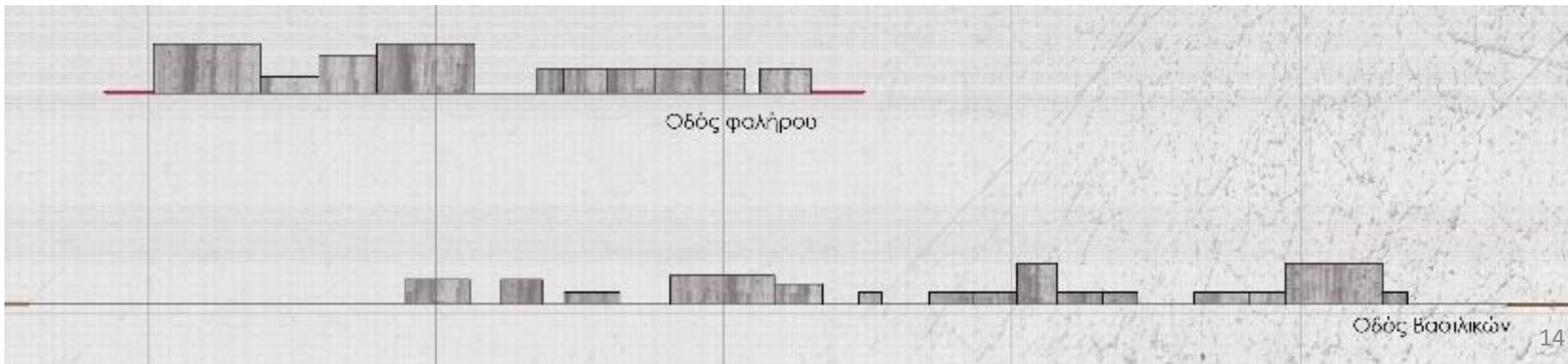
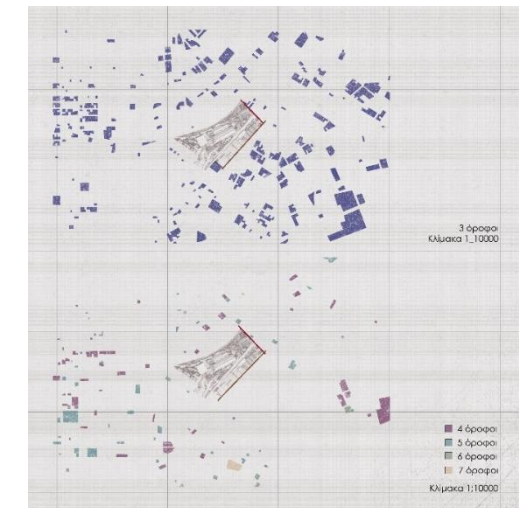
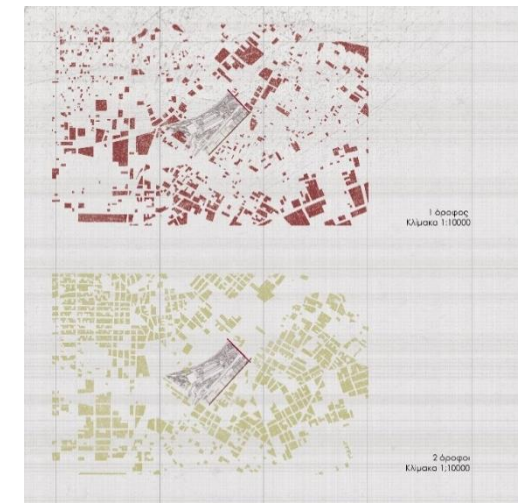
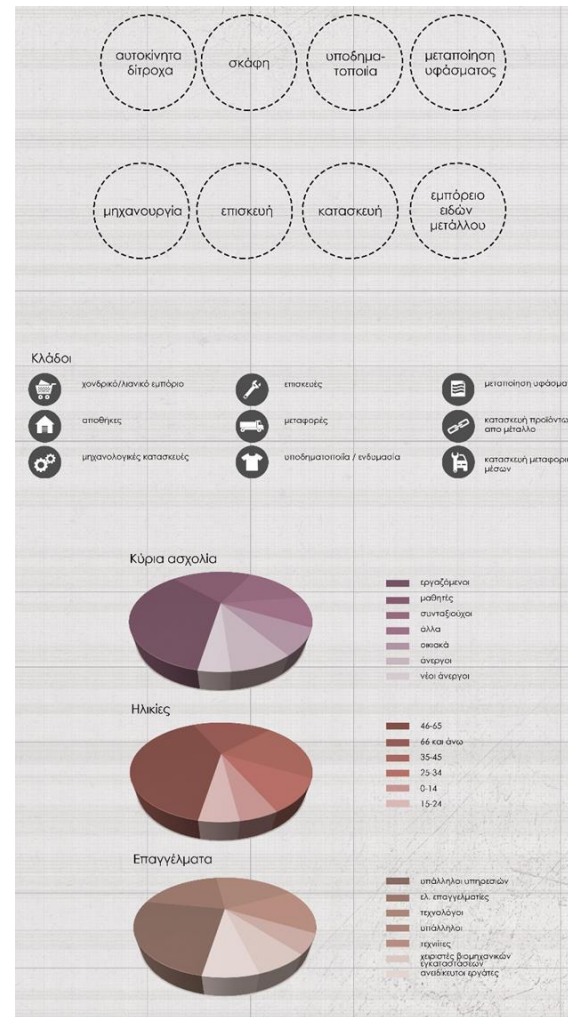


_Περιοχή μελέτης | Υφιστάμενη κατάσταση

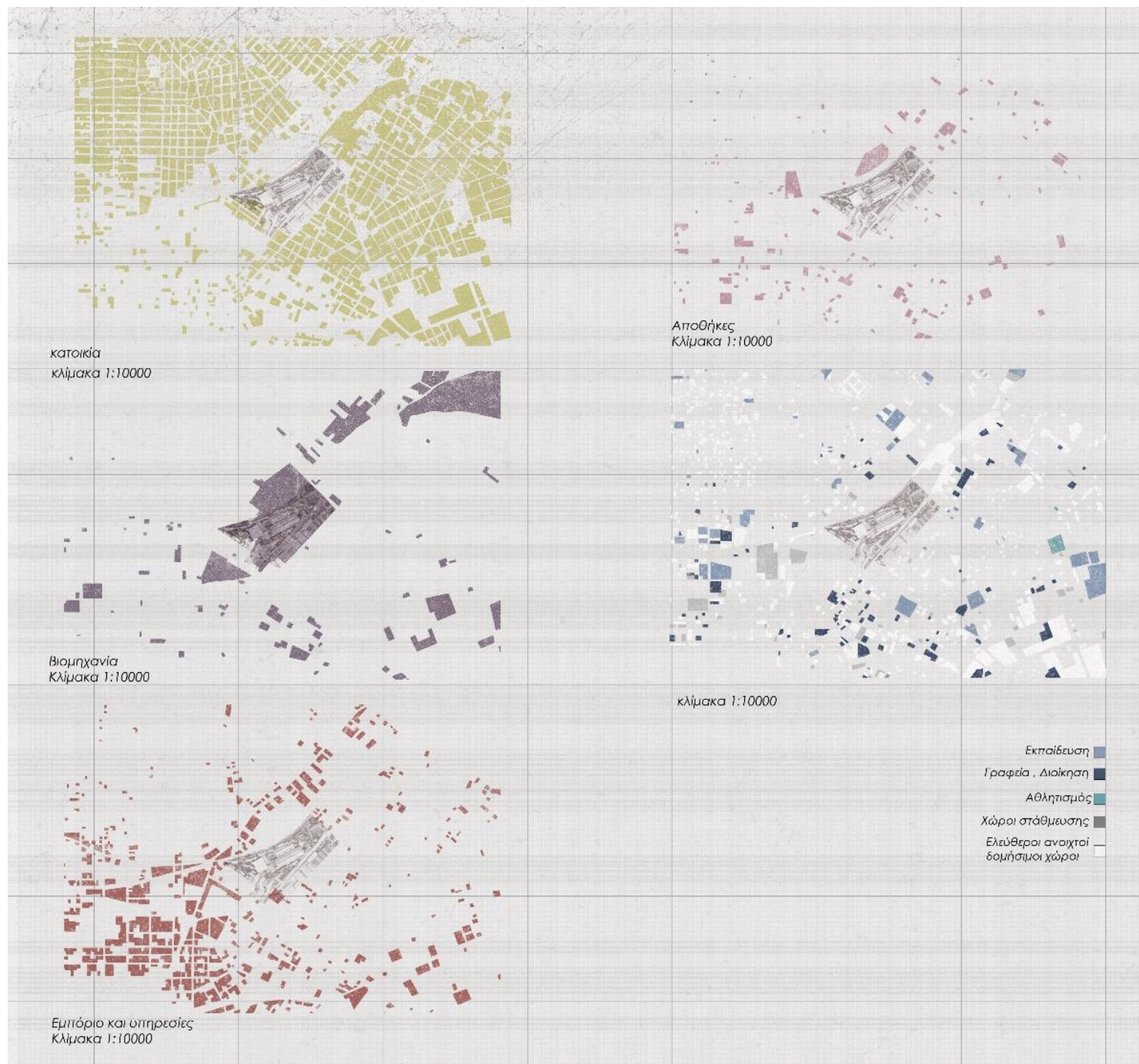
Περιοχή μελέτης αποτελεί η βιομηχανική ζώνη της Λεύκας, συγκεκριμέν το εργοστάσιο και μηχανοστάσιο των τρένων του ΟΣΕ. Το εργοστάσιο του ΟΣΕ, που υπολειτουργεί εδώ και σχεδόν δύο δεκαετίες, προβλέπεται να μετεγκατασταθεί στο Θυριάσιο (δεδομένο πάνω στο οποίο στήνεται το σενάριό μας).

Στο 4^ο δημοτικό διαμέρισμα/ καμίνια κυριαρχεί η κατοικία. Διάσπαρτες στο χώρο βρίσκονται βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες, εργαστήρια, μηχανουργία, συνεργεία. Έντονη είναι και η παρουσία εγκαταλελειμμένων βιοτεχνικών χώρων και οικοπέδων λόγω της αδυναμίας τους να εκσυγχρονιστούν. Ο πληθυσμός προέρχεται από μεσαία και χαμηλά εισοδήματα, κυρίως αυτοαπασχολούμενοι εργάτες ή τεχνίτες. Η τοπική οικονομία στρέφεται στον τριτογενή τομέα, ενώ η περιοχή αδυνατεί να στηρίξει νέες θέσεις εργασίας.

Στο 5ο δημοτικό διαμέρισμα χαρακτηριστική είναι η χωρική συνύπαρξη και αλληλεξάρτηση του βιοτεχνικού κλάδου και του αναδυόμενου τριτογενούς τομέα, δημιουργώντας ένα σημαντικό πλέγμα δραστηριοτήτων για την τοπική οικονομία αλλά και για ολόκληρο τον Πειραιά. Εμφανίζονται νέες ειδικότητες και δυναμικές χρήσεις, όμως παράλληλα εγκαταλείπονται παραδοσιακές παραγωγικές μονάδες αφήνοντας συνεχώς άδεια κελύφη. Η κατοικία, χωρικά διαφοροποιημένη, βρίσκεται στο βόρειο κομμάτι της περιοχής. Οι αλλαγές στις δύο περιοχές αυτές δημιουργούν ανομοιογένεια στα ύψη της περιοχής και παρατηρείται συνύπαρξη χαμηλών κατοικιών με ογκώδη βιομηχανικά κτίρια και αποθήκες.



Όπως αποτυπώνεται και στους χάρτες, υπάρχουν τρεις βασικές περιοχές κατοικίας. Αρχικά στο κεντρικό και βορειοανατολικό τμήμα των Καμινιών, στην παλιά Κοκκινιά (4^ο διαμέρισμα) και στην Αγία Σοφία (5^ο διαμέρισμα). Στο κέντρο του κάθε πυρήνα (κεντρικός άξονας, πλατεία, σχολείο) συγκεντρώνονται οι περισσότερες χρήσεις εμπορίου και αναψυχής και κυρίως η περισσότερη ζωή. Παρά την φανερή έλλειψη ελεύθερων και δημόσιων ανοιχτών χώρων στις περιοχές εμφανίζονται διάφορες μορφές κατοίκησης και οικειοποίησης του δημόσιου χώρου. Εξαιρεση αποτελεί η νησίδα κατοικίας μεταξύ των οικοπέδων Ρετσίνα και ΟΣΕ, η οποία είναι πλήρως αποκομμένη από τις υπόλοιπες και πολύ υποβαθμισμένη. Η βιομηχανία, η βιοτεχνία και οι συνοδευτικές τους χρήσεις (αποθήκες, εμπόριο) καταλαμβάνουν το υπόλοιπο μεγάλο κομμάτι και εμφανίζονται στην περιοχή του Αγ. Διονυσίου, στο νότιο τμήμα των Καμινιών και στη ζώνη κάτω από τη λ. Θηβών. Χαρακτηριστικό της περιοχής αποτελούν τα συνεργεία αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, τα οποία μάλιστα βρίσκονται στους κεντρικούς άξονες, γύρω από τα οικοπέδα ενδιαφέροντος. Η μεσολάβηση βιομηχανικών ζωνών μεγάλης έκτασης στις περιοχές κατοικίας, αποκόπτουν τον αστικό ιστό και ως φυσικά όρια, αλλά και ως νοητά, καθώς το μεγαλύτερο μέρος της ημέρας παραμένουν ανενεργές και συνεπώς αφιλόξενες για τον περαστικό.



_Προσβάσεις

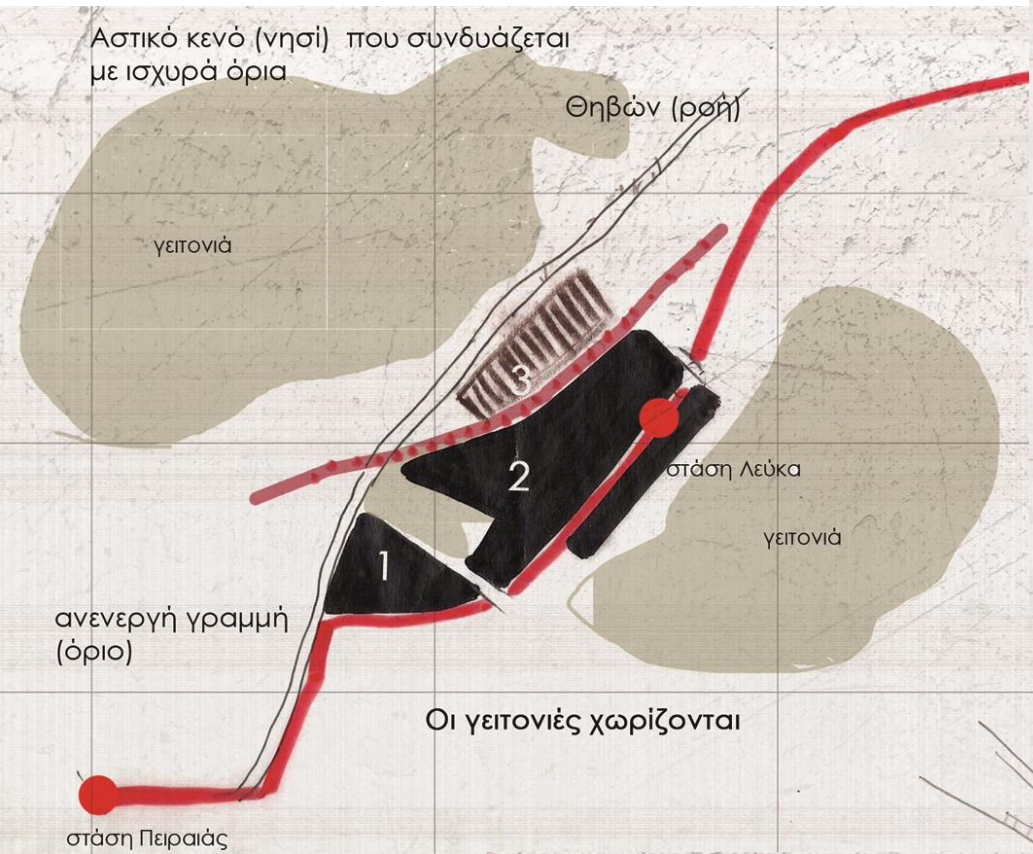
Τα οικοπέδα της βιομηχανική ζώνη της Λεύκας περιβάλλονται από τις οδούς Ρετινά, Βασιλικών, Φαλήρου και τη λεωφόρο Θηβών, βρίσκονται δηλαδή στα όρια του 4ου με το 5ο διαμέρισμα μεταξύ Καμινιών, Παλαιάς Κοκκινιάς και της βιομηχανικής ζώνης Αγ. Διονυσίου. Η περιοχή της Λεύκας αποτελεί μια προβληματική έκταση στον αστικό ιστό, ένα πραγματικά νεκρό κομμάτι κι ένα πολύ σκληρό όριο. Η επιμήκης περιοχή, έκτασης 146 στρεμμάτων αποκόβει τις δύο περιοχές κατοικίας (Καμίνια, Κοκκινιά), αφού η μετάβαση από τη μία στην άλλη είναι εφικτή μόνο περιμετρικά των οικοπέδων. Το όριο ενισχύεται και από τις ενεργές γραμμές του ΟΣΕ στο νότιο τμήμα του οικοπέδου - που μάλιστα το χωρίζουν σε δύο μέρη-, αλλά και από τη λεωφόρο Θηβών και τη λωρίδα αποθηκών και συνεργείων μεταξύ αυτής και του οικοπέδου του ΟΣΕ. Τον αποκλεισμό των οικοπέδων ελαφραίνει η στάση του προαστιακού Σιδηρόδρομου "Λεύκα" -που βρίσκεται μέσα σε αυτό- καθώς επίσης και οι ανενεργές γραμμές του προαστιακού (προβλεπόμενο γραμμικό πάρκο) που διατρέχουν το βόρειο τμήμα του και καταλήγουν στην Ηετιώνεια Ακτή. Τα δύο αυτά στοιχεία μπορούν να αποτελέσουν ισχυρές συνδέσεις τόσο με το λιμάνι όσο και με το κέντρο της Αθήνας.

Στους γύρω δρόμους υπάρχουν πολλές στάσεις λεωφορείων που συνδέουν τη περιοχή με το κέντρο του Πειραιά, το κέντρο της Αθήνας και την δυτική Αττική .



Όρια

Στην ανενεργή βιομηχανική ζώνη του ΟΣΕ παρατηρούνται διάφορα είδη ορίων που εντείνουν το αστικό κενό. Σε αρκετά σημεία παρατηρείται ύπαρξη κατοικιών οι οποίες έρχονται σε άμεση επαφή με την εγκαταλελειμμένη περιοχή και ο διαχωρισμός τους γίνεται μέσω ενός χαμηλού τοιχίου σε κάποια σημεία ενώ σε κάποια το τοίχιο ενισχύεται με συρματοπλέγμα. Πέρα από τα τοιχία και τα συρματοπλέγματα έντονο όριο μέσα στη περιοχή αποτελούν οι ανενεργές σιδηροδρομικές γραμμές. Η πλευρά που γειτνιάζει με τα καμίνια έχει ως όριο τα ίδια τα κτίσματα του εργοστασίου και μηχανοστασίου του ΟΣΕ το οποίο εναλλάσσετε από τοίχια και από κάγκελα τα οποία λειτουργούσαν σαν είσοδοι παλαιότερα. Τα όρια αυτά οδηγούν την περιοχή του εργοστασίου και μηχανοστασίου να λειτουργεί ως ένα αστικό νησί ανάμεσα στις 2 υπάρχουσες κατοικημένες περιοχές.

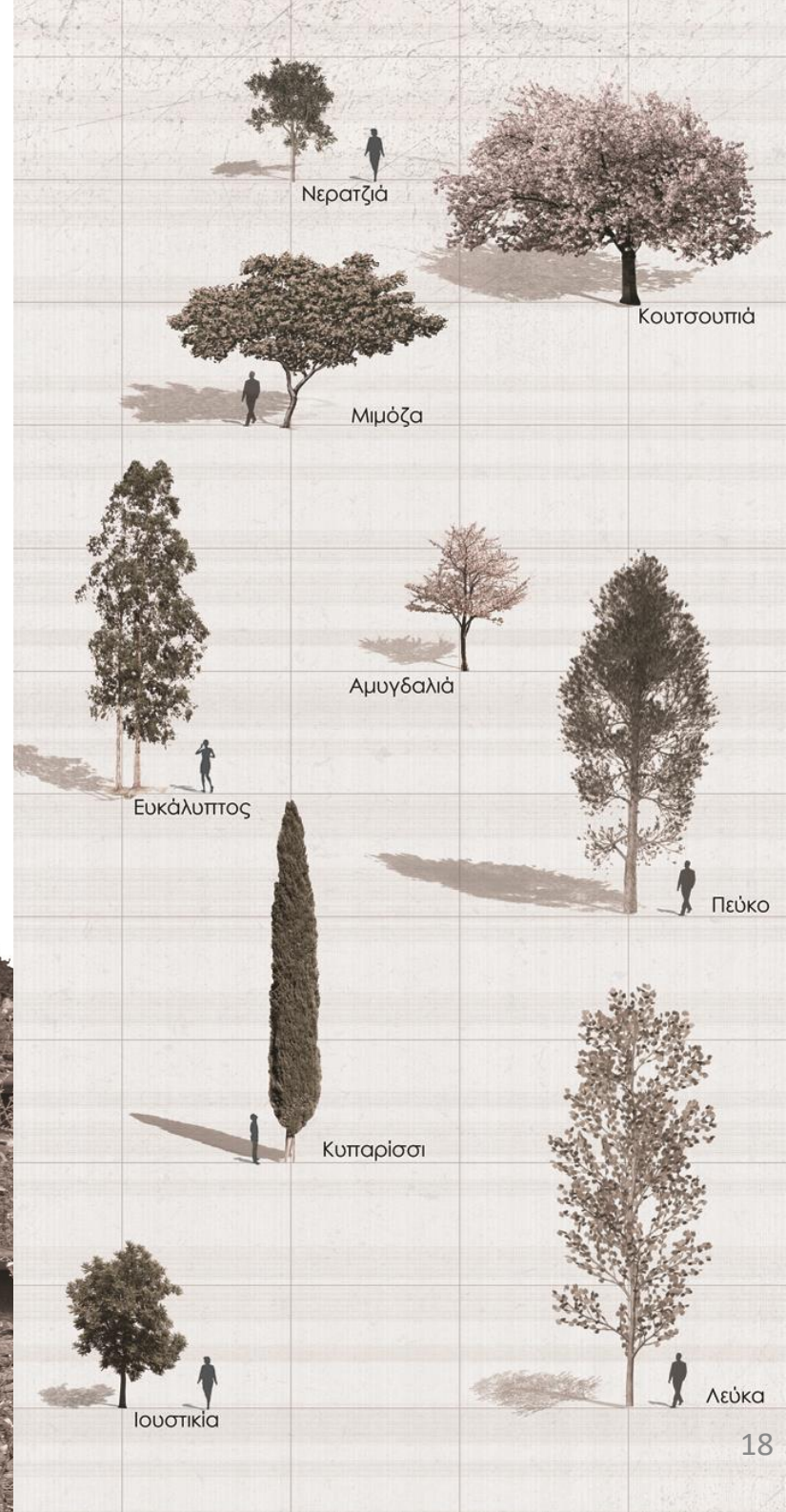


- 1 Πρώην κλωστοϋφαντουργία Ρετίνα, ανενεργές βιομηχανικό κέλυφος, ερείπια
- 2 Το εργοστάσιο του Ο.Σ.Ε στη Λεύκα, μερική λειτουργία, προβλέπεται μεταφορά στο Θριάσιο
- 3 Αποθήκες, βιομηχανία, υπηρεσίες



_Φύτευση

Αν και ο πειραιάς χαρακτηρίζεται από έλλειψη πρασίνου και ελεύθερων χώρων, ενώ συγκεκριμένα η 5^η δημοτική κοινότητα διαθέτει μόλις 47 στρέμματα ελεύθερων χώρων που έχει ως συνέπεια η αναλογία πρασίνου να είναι 0,77μ² /κάτοικο. Η αναλογία αυτή είναι η χειρίστη όλων των δημοτικών κοινοτήτων του Πειραιά. Οι ελάχιστοι χώροι πρασίνου της κοινότητας εντοπίζονται στο πάρκο Δηλαβέρη στη Λεύκα, στο πεζόδρομο της Παλαμηδίου και σε προαύλια ναων. Η περιοχή του εργοστασίου και μηχανοστασίου του ΟΣΕ στη Λεύκα είναι επίσης μια περιοχή που διαθέτει μικρό ποσοστό πρασίνου. Το πράσινο στην περιοχή αυτή αποτελείται από χαμηλή φύτευση που έχει προκύψει από την εγκατάληψη του τόπου αλλά και από ψηλά δέντρα διαφόρων ειδών όπως: νερατζιά, Κουτσουπιά, Μιμόζα, Αμυγδαλιά, Ευκάλυπτος, Πεύκο, Κυπαρίσσι, Ιουστικία και Λεύκα.



Ιστορική εξέλιξη και περιγραφή των εγκαταστάσεων

Το εργαστάσιο και μηχανοστάσιο του ΟΣΕ ξεκίνησε τη λειτουργία του στα τέλη της δεκαετίας του 1880 και έφτασε στην πρώτη του ολοκληρωμένη μορφή περί το 1918. Στη σημερινή του μορφή το συγκρότημα προέκυψε από την συνένωση δύο εφαπτόμενων αλλά ανεξάρτητων συγκροτημάτων, που ανήκαν το ένα στους ΣΕΚ (Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους) και το άλλο στους ΣΠΑΠ (Σιδηρόδρομοι Πειραιώς-Αθηνών – Πελοποννήσου) που συγχωνεύθηκαν με τη δημιουργία του ΟΣΕ.

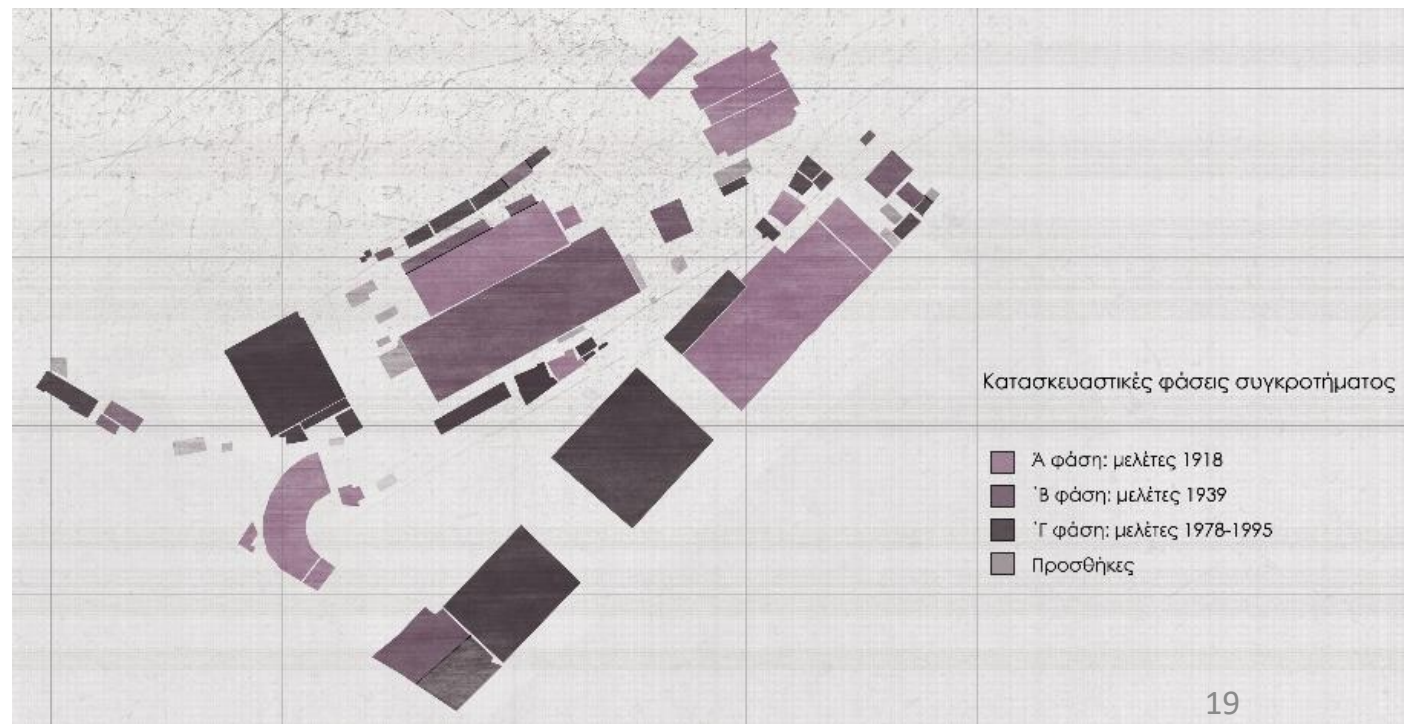
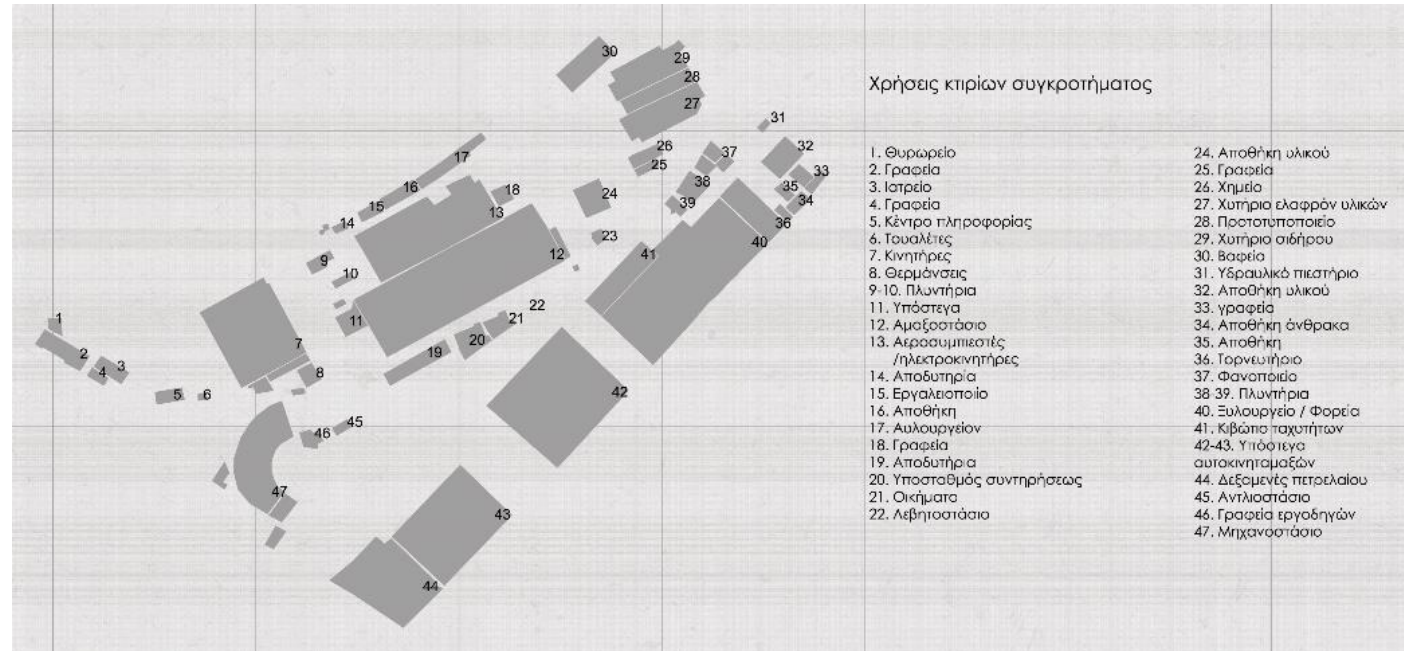
Ο χώρος αποτελείται από ένα σύνολο κτιρίων με διαφορετικές λειτουργίες το καθένα. Στο εργοστάσιο κατασκευάζονται τα διάφορα μέρη του τρένου ή επισκευάζονται μετά από ατυχήματα ή φθορά λόγω χρήσης. Περιλαμβάνει υπόστεγα επισκευής-συντήρησης του τροχαίου υλικού, χώρους εργαλειομηχανών και εφαρμοστηρίων, γραφεία προσωπικού και βοηθητικούς χώρους. Με βάση κάποια τοπογραφικά διαγράμματα από μελέτες του ΣΕΚ και του ΟΣΕ η εξέλιξη του χώρου μπορεί να χωριστεί σε 3 φάσεις.

- Α' περίοδος γύρω στο 1920 οι εγκαταστάσεις που υπάρχουν στο χώρο είναι το κυκλικό μηχανοστάσιο (1886), τμήμα του κύριου τμήματος επισκευών, το καμινευτήριο και ο χώρος επισκευής ηλεκτροκινητήρων (1902) όπως και το χυτήριο, το ξυλουργείο και η κατασκευή αμαξωμάτων.

- Β' περίοδος: Οι εγκαταστάσεις με βάση τις μελέτες το 1939

Η μεταλλική πτέρυγα (1936) η οποία διαθέτει 4 γερανογέφυρες.

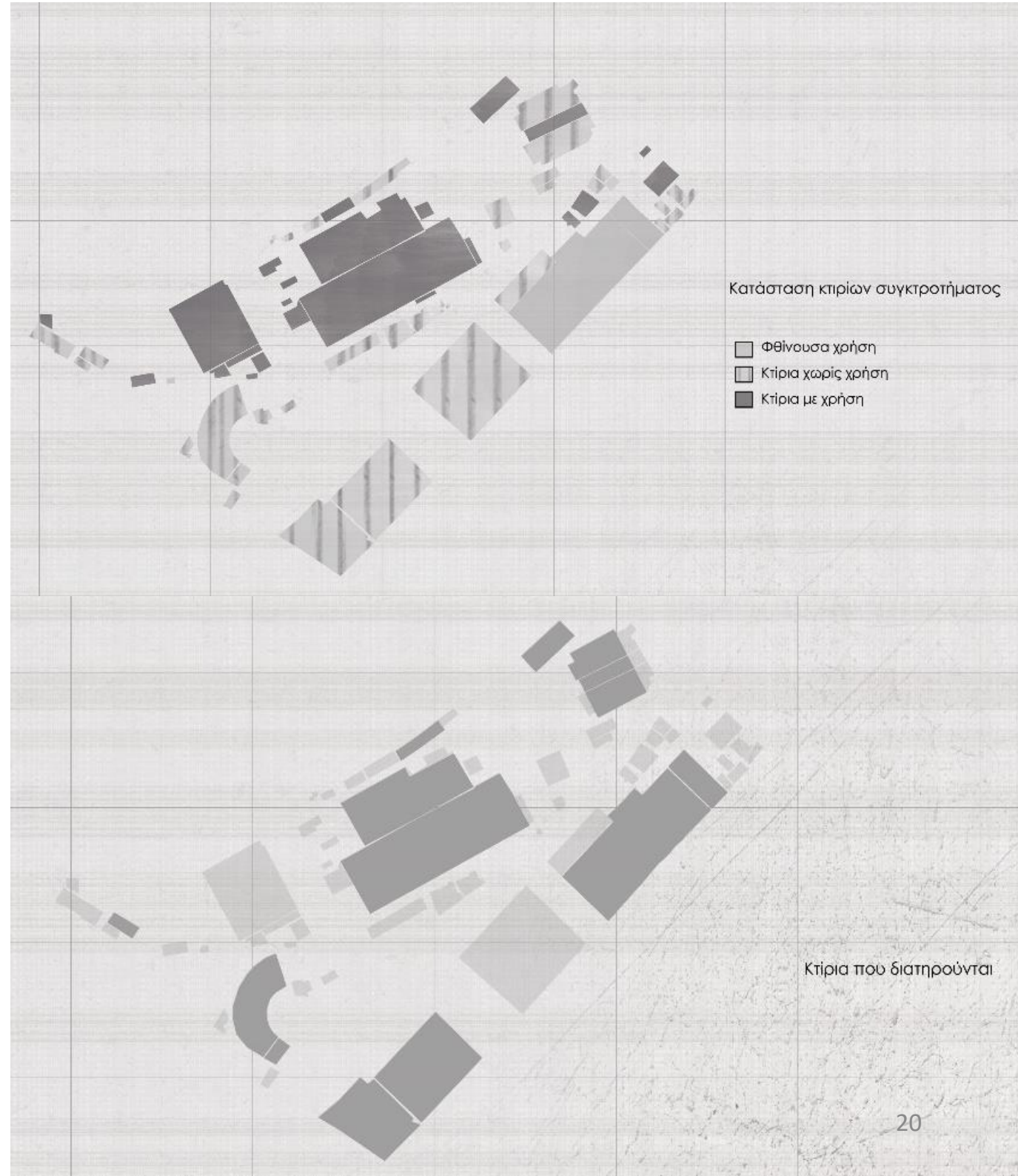
- Γ' περίοδος: οι εγκαταστάσεις από το 1978-1995
Το κτίριο επισκευής νηζελοκινητήρων με τελευταία προσθήκη τα υπόστεγα των αμαξωμάτων.



_Ιστορική αναδρομή

Το βιομηχανικό – σιδηροδρομικό συγκρότημα της Λεύκας περιλαμβάνει εγκαταστάσεις εξαιρετικής αρχιτεκτονικής και τεχνικής, ενώ ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την αξία τους έχει το γεγονός ότι σώζονται όλες σε λειτουργική κατάσταση με τον ιστορικό βιομηχανικό εξοπλισμό τους. Από τα κτίρια, το κυκλικό μηχανοστάσιο με την περιστροφική πλατφόρμα έχει κηρυχθεί διατηρητέο μνημείο από το ΥΠΠΟ, ενώ μερικά ακόμη κτίρια (μεταλλική πτέρυγα, συγκρότημα επισκευών, χυτήριο) προτείνονται από την εφορεία νεότερων μνημείων Αττικής ως αξιόλογα προς κήρυξη.

Στους χάρτες παρουσιάζεται μια συνολική καταγραφή του κτιριακού δυναμικού. Παρατηρούμε πως στον ΟΣΕ σχεδόν τα μισά κτίρια είναι ενεργά, ενώ τα περισσότερα βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Αποτελείται επίσης από πλούσιο υλικό βιομηχανικών κτιρίων με διαφορετικά χαρακτηριστικά (μεταλλική κατασκευή, λιθοδομή, σκυρόδεμα κλπ) καθ' ότι αναπτύχθηκε σε διαφορετικές χρονικές περιόδους. Στον τελευταίο χάρτη γίνεται μια αξιολόγηση και αποτίμηση του συνόλου του κτιριακού αποθέματος σύμφωνα με την αξία διατήρησής τους και πάνω στην οποία βασίζεται η πρότασή μας για διατήρηση, επέμβαση ή απομάκρυνση των εκάστοτε κτιρίων.





Υπάρχουσα κατάσταση
Κλίμακα 1:2500





Μπαρέτα πρόθεσης
Κλίμακα 1:2500



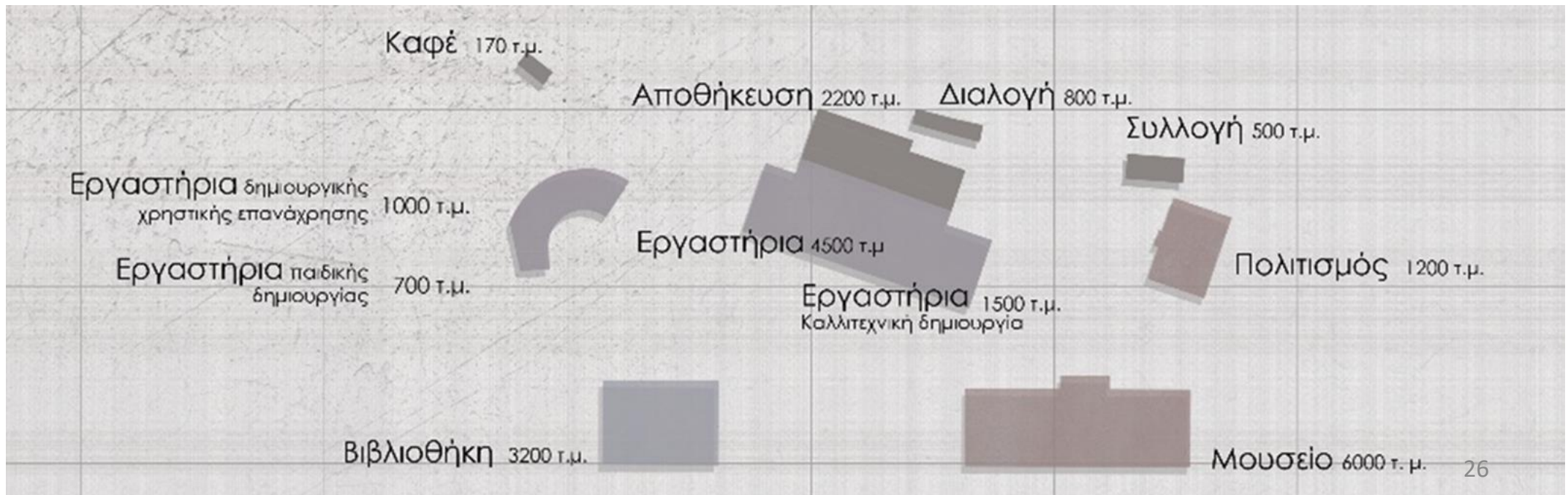


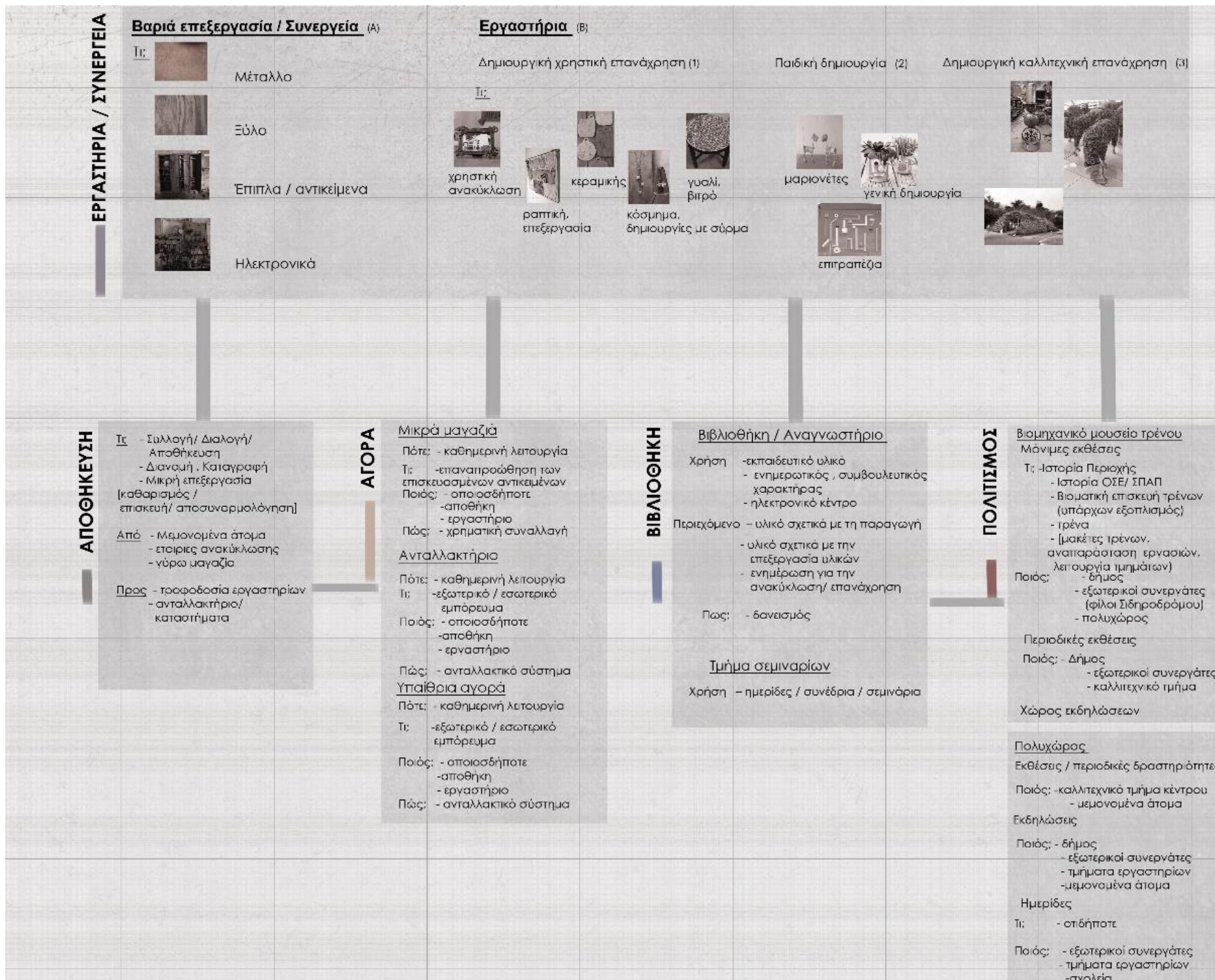
_Κτιριολογικό

Η περιοχή της Λεύκας, αποτελεί χαρακτηριστικό τμήμα της βιομηχανικής ιστορίας της πόλης του Πειραιά. Σε αντίθεση με τις υπόλοιπες μεμονωμένες βιομηχανικές εκτάσεις, η Λεύκα βρίσκεται μέσα στον αστικό ιστό και μάλιστα συνορεύει με δύο ιδιαίτερα ζωντανές περιοχές κατοικίας. Το χαρακτηριστικό αυτό κρίνει την επέμβαση στην περιοχή απαραίτητη, τόσο για τη διάσωση των κτιρίων που αποτελούν μοναδικά δείγματα βιομηχανικής κληρονομιάς, όσο και για την βελτίωση των συνθηκών των κατοίκων των γύρω περιοχών. Όπως έχει προαναφερθεί, η Λεύκα σε διάφορες προτάσεις (εργαστήρι πολεοδομίας ΕΜΠ) εντάσσεται στα πλαίσια μίας στρατηγικής αξιοποίησης των βιομηχανικών περιοχών του Πειραιά και τη μετατροπή τους σε χώρους πρασίνου και πολιτισμού υπερτοπικής σημασίας. Στην προσέγγισή μας, παίρνουμε ως δεδομένες την πραγματοποίηση της Πολιτιστικής Ακτής Πειραιά (Ηετιώνεια ακτή, Ακτή Βασιλειάδη) καθώς επίσης και την μετατροπή των ανενεργών γραμμών του ΟΣΕ (Αγ. Διονύσιος- Λεύκα) σε γραμμικό Πάρκο δίνοντας τη δική μας πρόταση για το κομμάτι της Λεύκας. Αντιθέτως, η περιοχή της Λεύκας αντιμετωπίζεται ως μέρος της καθημερινής πραγματικότητας της πόλης, ως πυρήνας ποικίλων χρήσεων και υποδομών πρωτίστως τοπικής σημασίας.

Η βασική χρήση που επιλέγεται για την περιοχή είναι ένα κέντρο επανάχρησης υλικών, χρήση η οποία προκύπτει από το χαρακτήρα αλλά και τις ανάγκες της περιοχής και χωρίζεται σε πέντε βασικές κατηγορίες: Το τμήμα των εργαστηρίων και των συνεργείων που αποτελεί και το βασικό κομμάτι λειτουργίας του κέντρου, το τμήμα της αποθήκευσης, το εμπόριο, την εκπαίδευση και τον πολιτισμό. Οι χρήσεις αυτές υποστηρίζονται από δευτερεύουσες χρήσεις αναψυχής. Η κατανομή των χρήσεων προκύπτει από τις υπάρχουσες γειτονικές και υποστηρίζει ένα σενάριο συνεργασίας και εξέλιξης τους (από την εκπαίδευση, στην παραγωγή, στην αγορά, κ.ο.κ.), από την προηγούμενη χρήση που είχαν τα κτίρια καθώς επιλέγουμε να μην επέμβουμε αλλά να χρησιμοποιήσουμε τον εξοπλισμό που υπάρχει σε αυτά και το πρόγραμμα που προτείνουμε για τη λειτουργία του κέντρου.

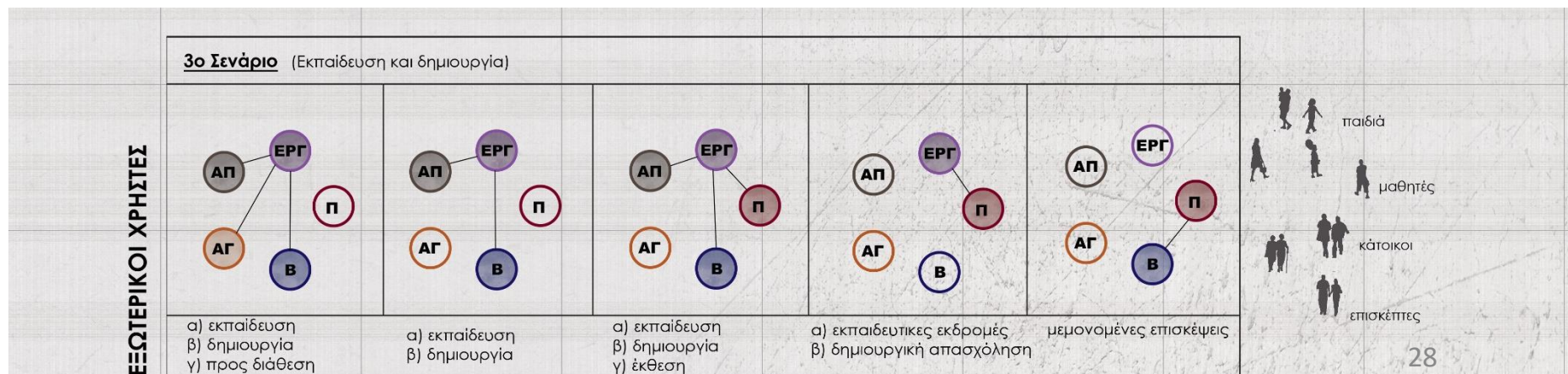
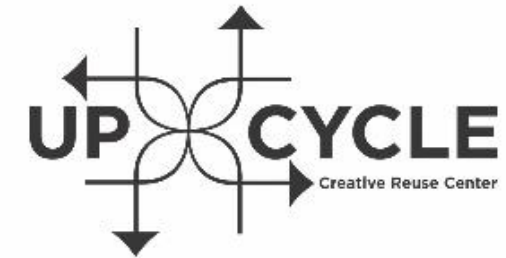
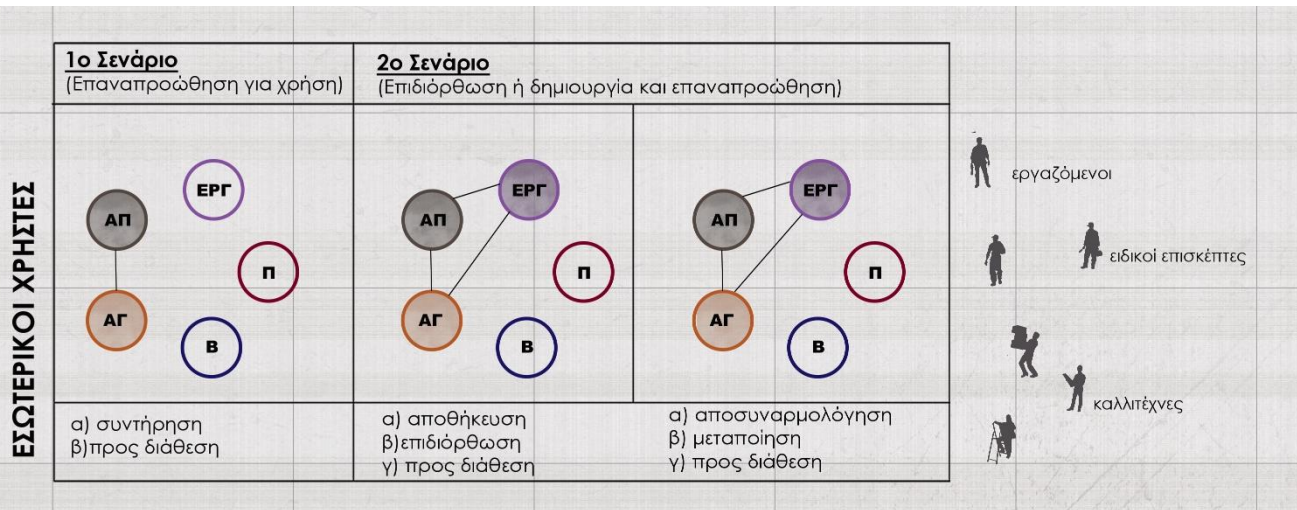
Θεωρούμε επίσης ότι όλα τα κτίρια είναι επισκέψιμα εκτός από τους χώρους της αποθήκευσης καθώς αποτελούν από μόνα τους μνημεία της βιομηχανικής κληρονομιάς.





_Πρόγραμμα πρότασης

Ολοένα και περισσότερες σύγχρονες πρακτικές θέτουν στο επίκεντρο την διαχείριση [reduce] καταναλωτικών αγαθών, την επισκευή τους [reuse/recycle], και συχνά μια περισσότερο δημιουργική μεταποίηση [upcycle] παλιών αντικειμένων. Συνήθως, η επανάχρηση αντικειμένων συνδυάζεται και με την ανταλλαγή τους. Παράλληλα, στα σημερινά κοινωνικά και οικονομικά συμφραζόμενα, παρατηρείται η συγκέντρωση και συνεργασία επαγγελματιών από διαφορετικούς χώρους, γεγονός που απαντάει στην δυσκολία έναρξης μιας μεμονωμένης επαγγελματικής δραστηριότητας, ενώ εξασφαλίζεται έτσι και η ενασχόληση περισσότερων ατόμων. Στο πρόγραμμα της πρότασης μας δημιουργήσαμε κάποια σενάρια τα οποία θα λειτουργούν στο κέντρο επανάχρησης υλικών ανάλογα με τους χρήστες που θα εξυπηρετούν. Τα σενάρια αυτά χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, η πρώτη αφορά τους εσωτερικούς χρήστες οι οποίοι θα έχουν μόνιμη ή περιοδική απασχόληση στο κέντρο και η δεύτερη εξωτερικούς χρήστες οι οποίοι θα έρχονται για συγκεκριμένο χρόνο.



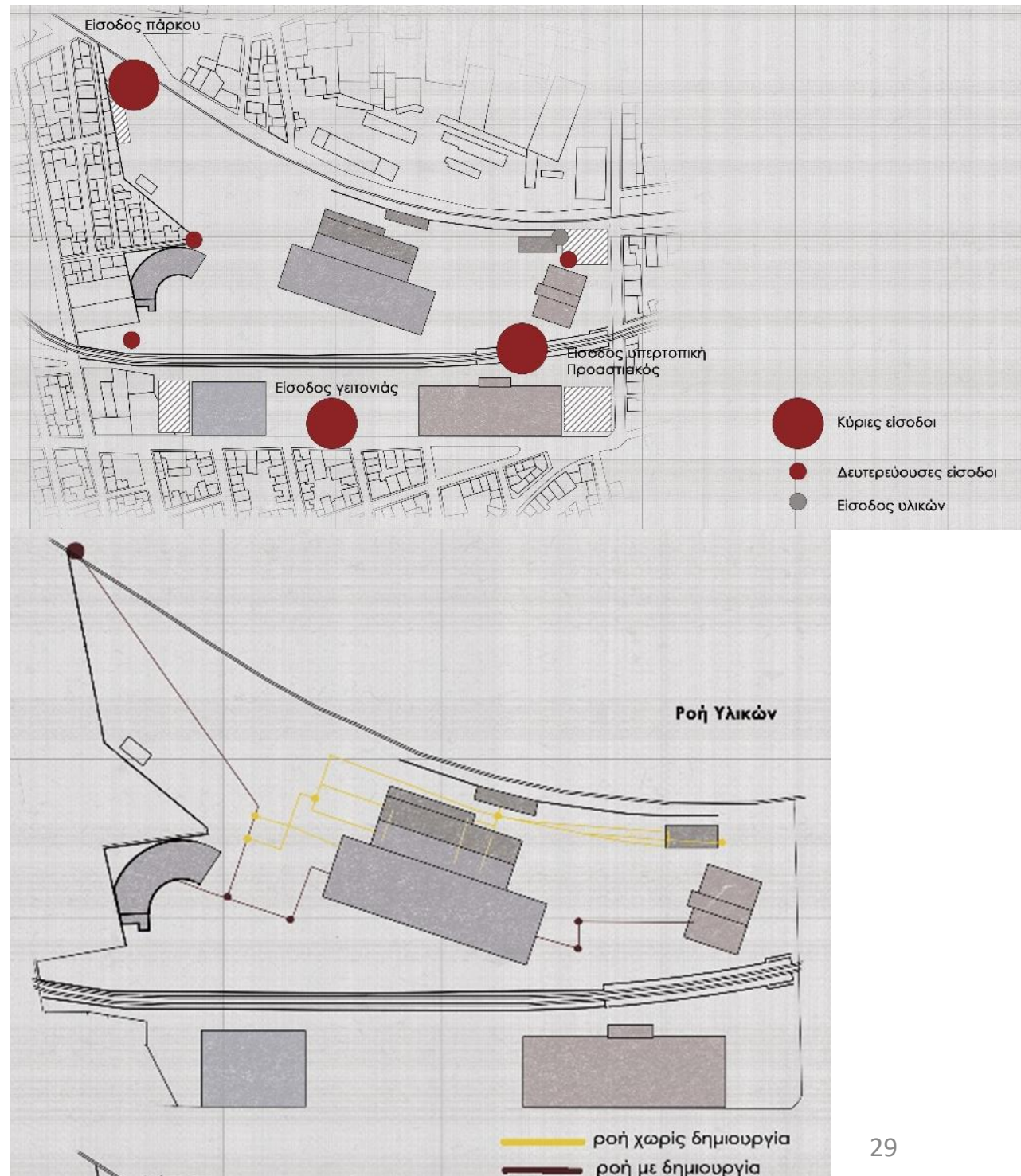
_Είσοδοι - Ροές υλικών – Δημιουργία πυρήνων

Η πρόσβαση στο οικόπεδο γίνεται από τρεις κύριες εισόδους. Η πρώτη βρίσκεται στον προαστικό η οποία αποτελεί και είσοδο υπερτοπικού χαρακτήρα. Η δεύτερη βρίσκεται στην οδό βασιλικών η οποία εξυπηρετεί άμεσα την περιοχή των Καμινίων και η τρίτη από τη μεριά της Θηβών. Πέρα από αυτές τις εισόδους υπάρχουν και δευτερεύουσες οι οποίες εξυπηρετούν τις γύρω κατοικίες που ήταν αποκομμένες από την περιοχή λόγω των χαμηλών τοιχιών ενώ είχαν άμεση γειτνίαση με τον χώρο. Η δευτερεύουσα είσοδος στην οδό οδού φαλήρου εξυπηρετεί την είσοδο των υλικών στο κέντρο, σημείο από το οποίο εισέρχονται μέχρι και σήμερα τα υλικά για την επισκευή των τρένων στον χώρο. Η πρόσβαση στο οικόπεδο δίνει μια πρώτη εικόνα για την ροή των χρηστών στο κέντρο.

Σύμφωνα με την τοποθέτηση των χρήσεων στο οικόπεδο δημιουργείται έ'να δεύτερο επίπεδο ροών που αφορά τα υλικά. Η ροή των υλικών ξεκινάει από το ίδιο σημείο και ακολουθεί την ίδια πορεία μέχρι την αποθήκευση, στο σημείο αυτό τα υλικά χωρίζονται σε δύο κατηγορίες:

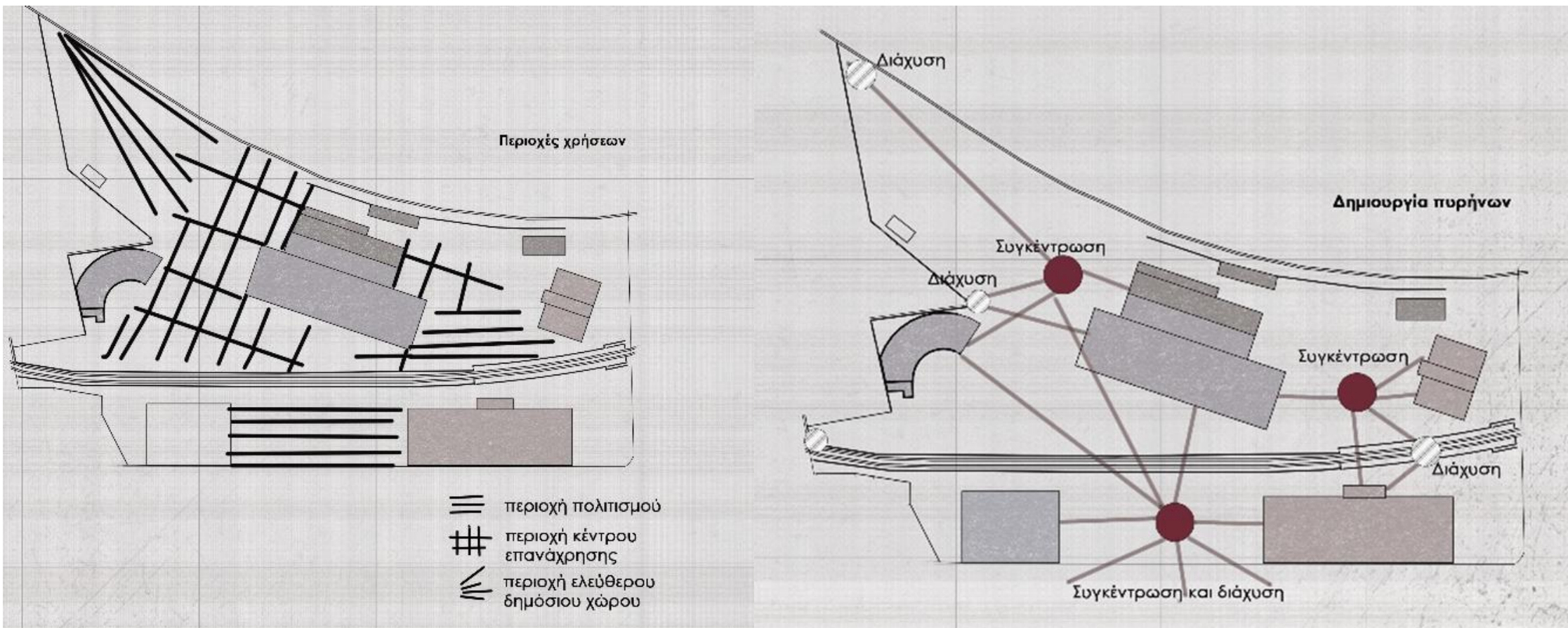
- Αυτά που επαναχρησιμοποιούνται κατευθείαν ή με μια μικρή επεξεργασία
- Αυτά που επεξεργάζονται και μεταποιούνται σε κατι καινούργιο

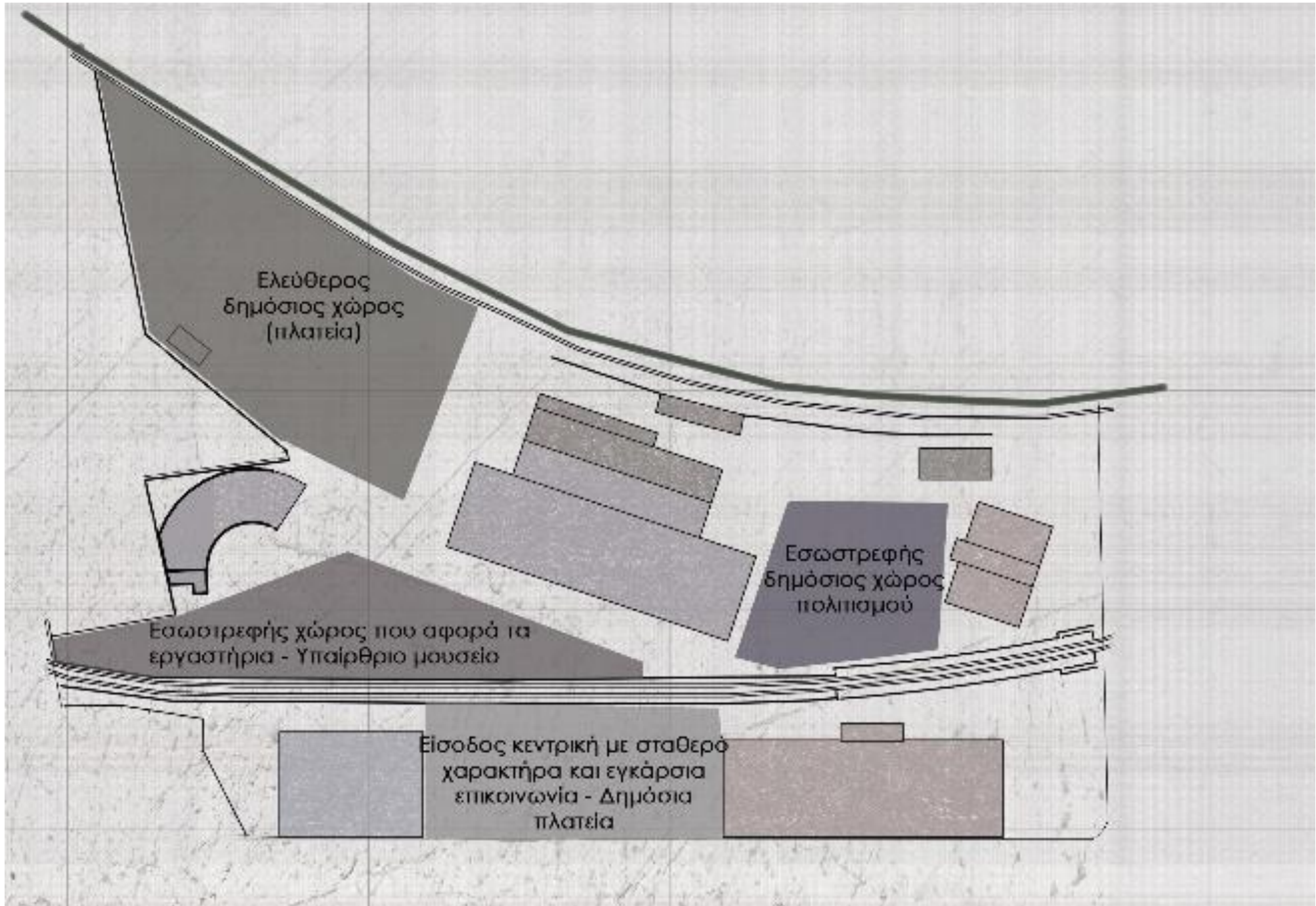
Τέλος τα υλικά αυτά είτε με την μορφή που είχαν, είτε με την νέα τους μορφή καταλήγουν στο ίδιο σημείο , την αγορά, όπου επαναπροωθούνται.



_Δημιουργία πυρήνων

Οι δύο αυτές μορφές ροών όταν συνδιαστούν δημιουργούν τρεις πυρήνες στον ελεύθερο εξωτερικό χώρο της περιοχής. Ο κάθε πυρήνας ανάλογα με τη χρήση που εξυπηρετεί αποκτά διαφορετικό χαρακτήρα. Ο πρώτος είναι ένας ελεύθερος πυρήνας, ο δεύτερος ένας εσωστρεφής πολιτιστικός πυρήνας και ο τρίτος ένας καθαρά δημόσιος πυρήνας. Πέρα από τους 3 πυρήνες αυτούς υπάρχει και ένας τέταρτος ανοιχτός χώρος στην περιοχή ο οποίος απευθύνεται κυρίως στο κυκλικό μηχανοστάσιο εξαιτίας του ιδιαίτερου σχήματος του κτιρίου, ο χώρος χαρακτηρίζει όλη την περιοχή επέμβασης καθώς περιέχει όλα τα στοιχεία που χρειάζεται για να φανεί η ιστορικότητα τις περιοχής και γι αυτό θα διατηρηθεί ως ανοιχτό βιωματικό μουσείο.





_Μηχανή και Δίκτυο

Στην περιοχή του εργοστασίου και μηχανοστασίου του ΟΣΕ εκτός από την ιστορικότητα των κτιρίων για την ανάδειξη της βιομηχανικής ιστορίας του τόπου υπάρχουν και δευτερεύοντα στοιχεία τα οποία είναι εξίσου σημαντικά. Ένα από τα πιο χαρακτηριστικά στοιχεία του χώρου είναι οι μεταφορικές πλάκες που υπάρχουν. Υπάρχει μια κυκλική περιστρεφόμενη πλάκα διαμέτρου 20μ μπροστά από το κυκλικό μηχανοστάσιο που χρησιμοποιείται για την πραγματοποίηση ελιγμών. Υπάρχουν επίσης 4 ορθογώνιες πλάκες παράλληλης μετατόπισης που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά τμημάτων του τρένου από το ένα κτίριο στο άλλο. Επίσης μέσα στα κτίρια υπάρχουν μεταφορικές πλάκες για την μετακίνηση των τρένων σε διαφορετικές θέσεις. Ακόμα είναι φανερό από την πρώτη στιγμή που θα επισκευτεί κανείς την περιοχή οι αχανείς ράγες που υπάρχουν σε όλη την έκταση της εντός και εκτός των κτιρίων. Ένα τρίτο στοιχείο είναι οι γερανογέφυρες που υπάρχουν στον χώρο αλλά και μέσα στα κτίρια οι οποίες θα μπορούσαμε να πούμε πως λειτουργούσαν ως εναέριες μεταφορικές πλάκες. Τα τρία στοιχεία αυτά σε συνδιασμό με τα στοιχεία των κτιρίων και με τα μηχανήματα που υπάρχουν μέσα στα κτίρια αλλά και διάσπαρτα σε όλο των εξωτερικό χώρο διατηρούν τη βιομηχανική αύρα της περιοχής. Τα στοιχεία αυτά μας οδήγησαν σε δυα έννοιες οι οποίες ταυτίζονται με την χρήση και το χαρακτήρα της περιοχής. Οι έννοιες αυτές είναι η μηχανή και το δίκτυο. Το πρότυπο μηχανή δίκτυο υπάρχει παντού μέσα χώρο αλλά έχει ως κέντρο το τρένο, το ζητούμενο είναι όμως το πρότυπο μηχανής – δικτύου να λειτουργήσει με κέντρο τον άνθρωπο.

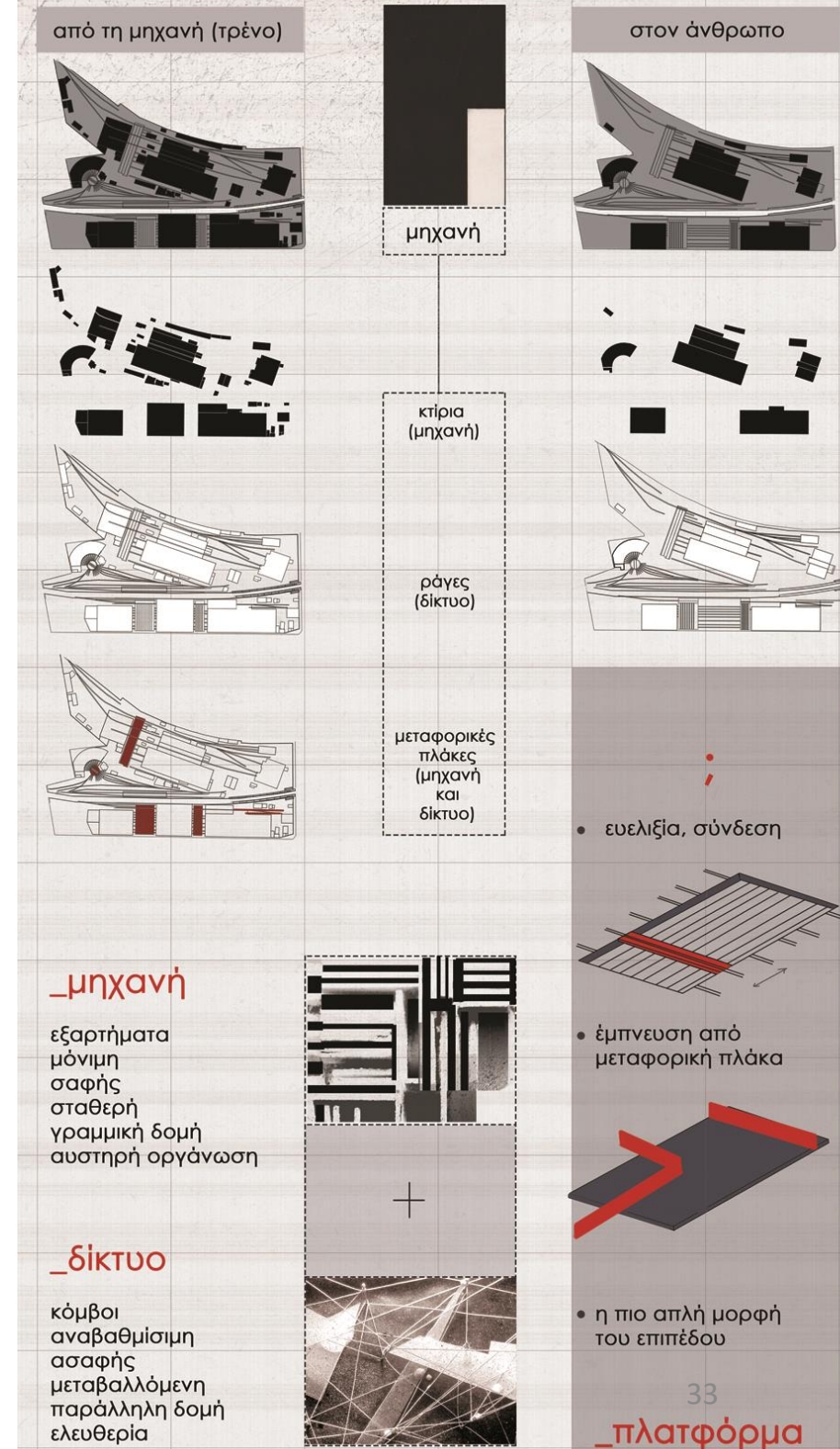
Μέσα από την διερεύνηση των εννοιών αυτών βλέπουμε ότι:

Η μηχανή αναφέρεται σε μια συγκέντρωση στοιχείων κατάλληλα διαμορφωμένων και συναρμολογημένων, έτσι ώστε να μεταδίδονται μεταξύ αυτών δυνάμεις – κίνηση και ενέργεια με σκοπό την εκτέλεση ενός προδιαγεγραμμένου έργου που μπορεί να είναι ένα προϊόν ή μια εργασία.

Το δίκτυο παρουσιάζει ευελιξία ως προς τις εργασίες που αναλαμβάνει ενώ συνδέεται περισσότερο με ευρηματικούς τρόπους χρησιμοποίησης του για διαφορετικούς σκοπούς. Είναι ένα πλέγμα στις διασταυρώσεις του οποίου δημιουργούνται σύνδεσμοι ή ενώσεις ώστε να ρέει απρόσκοπα η πληροφορία.

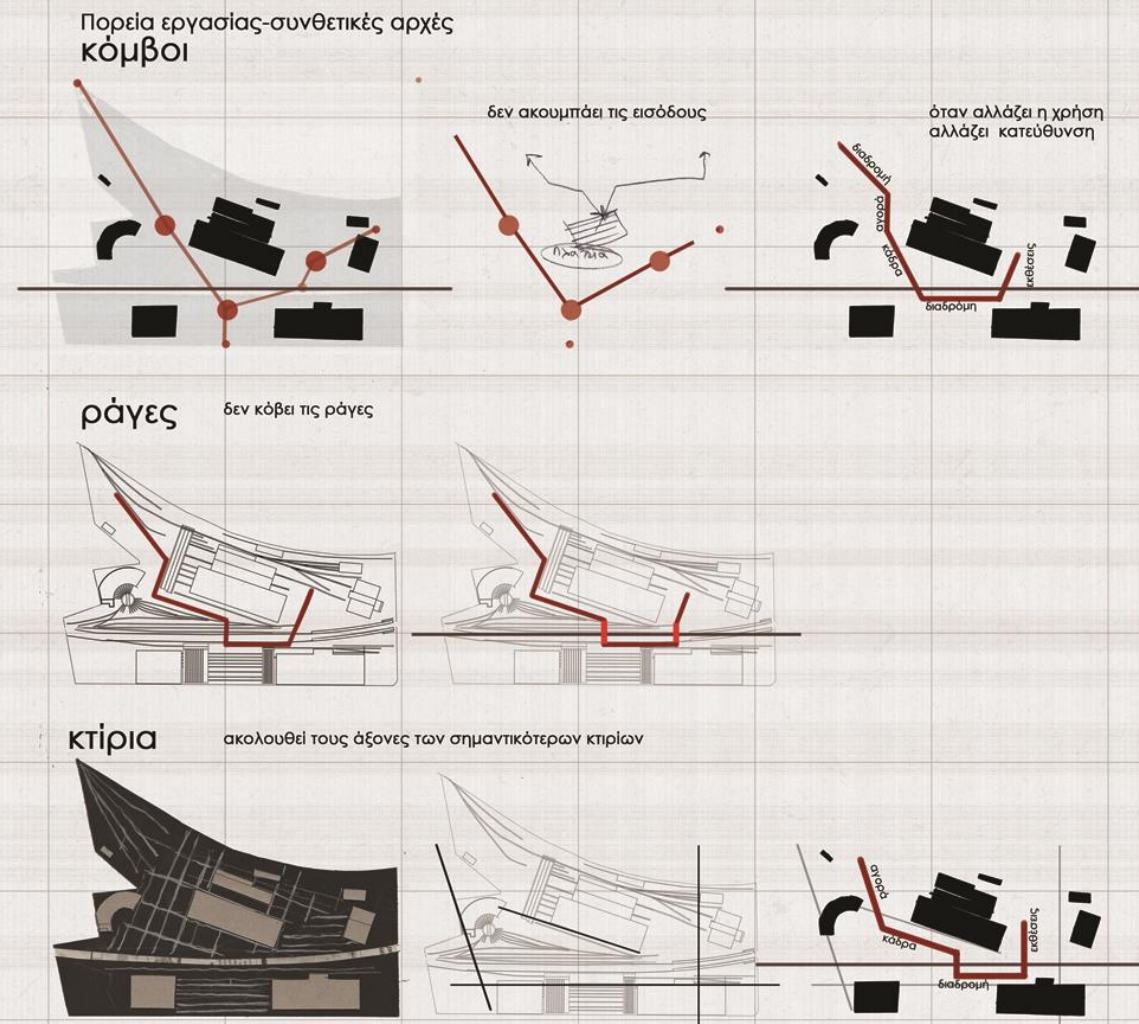
Μέσα από την ανάλυση των εννοιών καταλήγουμε στο ότι πέρα από τα μηχανήματα τα ίδια τα κτίρια λειτουργούν σαν μηχανή, οι ράγες λειτουργούν σαν δίκτυο και οι μεταφορικές πλάκες περιλαμβάνουν και τα δύο.

Με γνώμονα αυτές τις δύο έννοιες και την διατήρηση όλων των στοιχείων που δείχνουν το χαρακτήρα του τόπου (ράγες, μεταφορικές πλάκες, γερανογέφυρες) θα προχωρήσουμε στο σχεδιασμό.



_Πλατφόρμα - Στοιχείο σύνδεσης

Η πιο απλή εκδοχή του επιπέδου είναι η πλατφόρμα. Η πλατφόρμα συχνά σχηματίζεται από μονάδες που κουμπώνουν μεταξύ τους. Είναι μια δομή χωρίς ουσιαστικούς περιορισμούς ή αυστηρό προσανατολισμό καθώς εφαρμόζεται έτσι ώστε να εννοείται η ανεμπόδιστη δραστηριοποίηση και κίνηση. Υπάρχει σαν στοιχείο στο οικόπεδο αφού η μεταφορικές πλάκες μπορούν να χαρακτηριστούν ως πλατφόρμες καθώς διαθέτουν όλα τα στοιχεία της. Την πλατφόρμα θα χρησιμοποιήσουμε και εμείς σαν βασική συνθετική ιδέα για την ενοποίηση των γειτονικών περιοχών, των πυρήνων που έχουν δημιουργηθεί στην περιοχή παρέμβασής μας αλλά και των επιμέρους χρήσεων που χωροθετήσαμε στην περιοχή. Η πλατφόρμα αυτή θα αποτελεί μια μεγάλη διαδρομή που διατρέχει όλο το συγκρότημα σαν μια μεγάλη ράγα που το διασχίζει. Επίσης θα ακολουθεί κάποιους κανόνες. Αρχικά καθώς η κατεύθυνσή της θα σε οδηγεί στις εισόδους η πλατφόρμα δεν θα ακουμπάει τις εισόδους. Θα αλλάζει κατεύθυνση όταν αλλάζει η χρήση που υπάρχει πάνω σ αυτή. Δεν κόβει ράγες εκτός από τα σημεία στα οποία είναι απαραίτητο για την ενοποίηση των γειτονιών (προαστικός) και ακολουθεί τους άξονες των σημαντικότερων κτιρίων. Η πλατφόρμα περιέχει τρία στοιχεία, τα οποία είναι και στοιχεία του τρένου, κίνηση, στάση, θέαση.



_η πλατφόρμα συνδέει τους πυρήνες, τις εισόδους και τα κτίρια

_μια διαδρομή που περιγράφει όλο το συγκρότημα

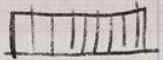
_μια μεγάλη ράγα που διατρέχει όλο το οικόπεδο



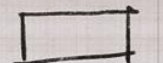
κίνηση



στάση
κόμβος

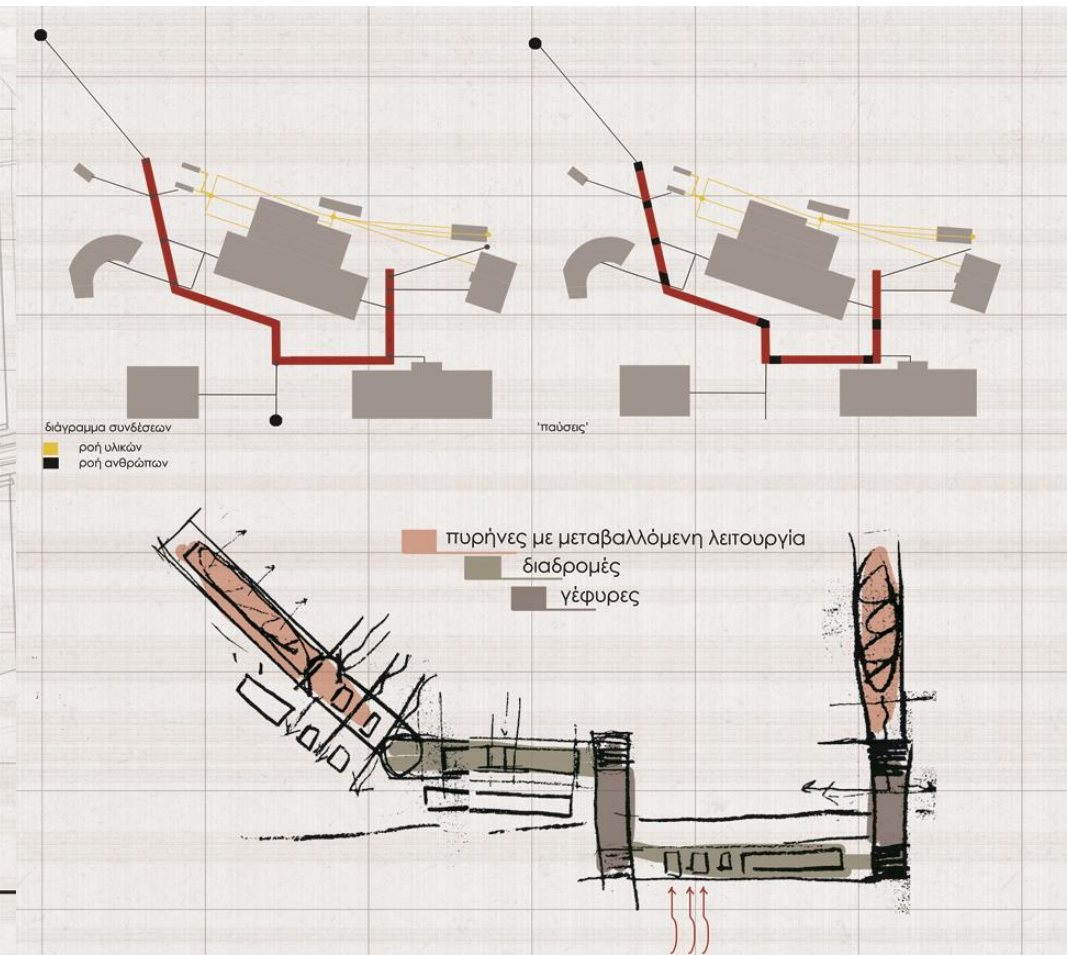
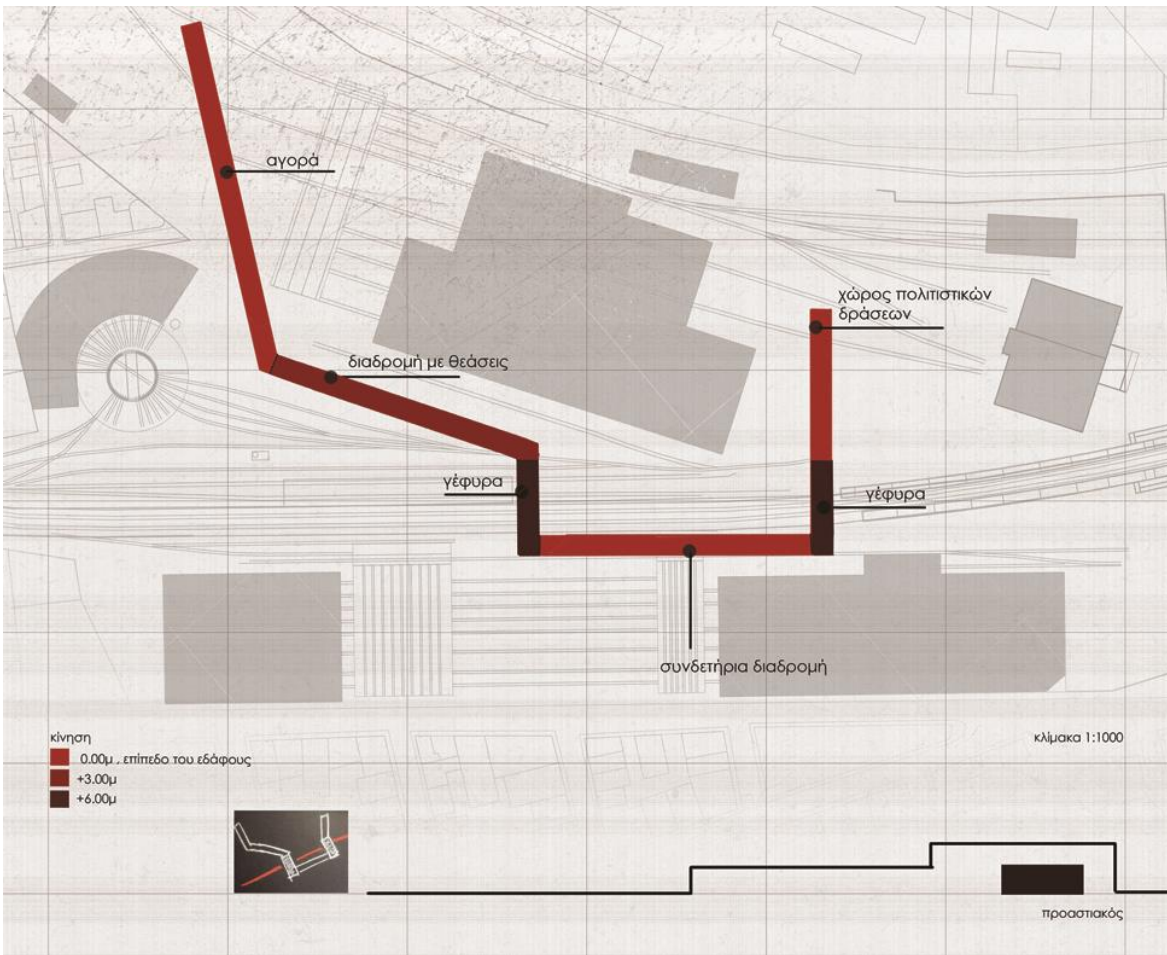


θέαση
παράθυρο-κάδρο



_Οι σταθμοί της πλατφόρμας

Τα στοιχεία της πλατφόρμας στάση κίνηση και θέαση εξαρτώνται άμεσα από την τοποθέτηση των χρήσεων πάνω σε αυτή. Οι χρήσεις που θα μπούνε θα είναι βοηθητικές για την ενοποίηση του κέντρο και την σύνδεση όλων των λειτουργιών του μέσω της πλατφόρμας, οι χρήσεις αυτές θα είναι αγορά και χώρος πολιτιστικών δράσεων και θα τοποθετηθούν στα άκρα της. Επίσης θα αποτελείται από δυο κομμάτια γέφυρες που θα σπάνε κάθετα τον προαστικό και θα βοηθήνε στην ενοποίηση της περιοχής. Τέλος θα περιλαμβάνει ένα τμήμα καθαρής διαδρομής το οποίο θα περιέχει πληροφορίες για την ιστορικότητα του τόπου που βλέπει. Ξεδυπλώνεται σε τρία επίπεδα, στα άκρα της και σε συνδετικά σημεία εκτός του προαστικού βρίσκεται στο έδαφος, έπειτα σηκώνεται ώστε να μπορέσει ο επισκέπτης να δει μια συνολική εικόνα του τόπου καταλήγοντας στο ψηλότερο τμήμα που είναι η γέφυρα πάνω απο το προαστικό.

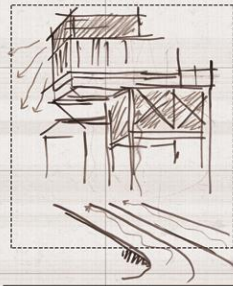


_Συνθετικά εργαλεία

Το χυτήριο, είναι το κτίριο το οποίο διατηρεί ολόκληρο μέχρι και σήμερα το καμίνι από το οποίο έφτιαχναν τα φρένα στα τρένα, είναι ένα από τα ελάχιστα εναπομείναντα καμίνια και βρισκόμαστε δίπλα σε μια περιοχή που έχει πάρει το ονομά της από τα καμίνια, τα καμίνια. Το κτίριο αυτό δεν λειτουργούσε απλά σαν μηχανή αλλά αποτελούσε το ίδιο το κτίριο μια και διαθέτει όλα τα συνθετικά στοιχεία που χρησιμοποιήσαμε για την δημιουργία της πλατφόρμας.

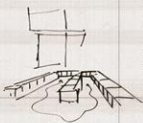
Αρχικά βασικό στοιχείο σε όλα τα στάδια της λύσης μέχρι τώρα έχουν υπάρξει η ροές, το εργαλείο αυτό θα το χρησιμοποιήσουμε και στο σχεδιασμό της πλατφόρμας. Η ροή που θα υπάρχει στην πλατφόρμα εμφανίζεται μέσω τις κίνησης άλλωτε των ανθρώπων, άλλωτε των στοιχείων στους χώρους των μεταβαλλόμενων χρήσεων. Η ροή θα υπάρχει σε τρεις κινήσεις είτε καμπυλόγραμμα, είτε γραμμικά είτε κυκλικά ανάλογα την ανάγκη και την θέση του χρήστη στο χώρο. Τα στοιχεία αυτά που θα καθορίζουν τη ροή είναι τρία: τα κουτσια, τα πανέλα και τα κάδρα. Ολόκληρη η πλατφόρμα θα καλύπτεται με σκελετό είτε ανοιχτό, είτε κλειστό. Για τον τελικό σχεδιασμό όλων αυτών των στοιχείων θα χρησιμοποιήσουμε κάρναβο ο οποίος θα είναι φανερός είτε μέσω του σκελετού είτε μέσω των πανέλων.

έμπνευση από το καμίνι



βασικό στοιχείο_ροές υλικών

• καμπυλόγραμμη



• γραμμική



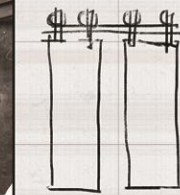
• κυκλική



• ΣΚΕΛΕΤΟΣ



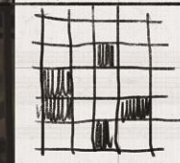
• ΚΟΥΤΙΑ



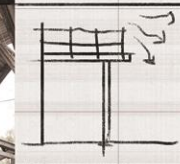
• ΚΙΝΟΥΜΕΝΑ ΠΑΝΕΛΑ



• ΡΑΓΑ



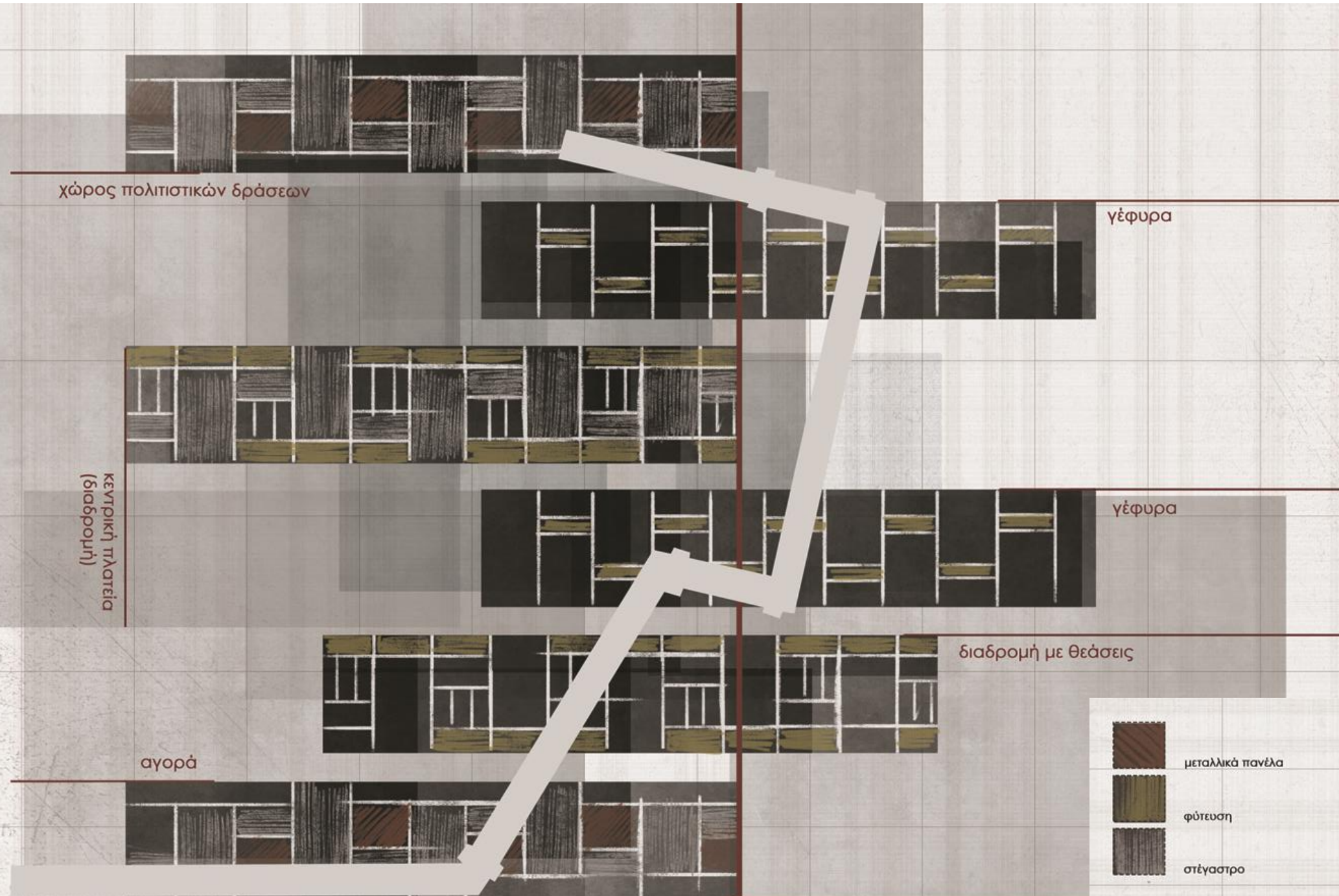
• ΚΑΔΡΟ



• ΜΠΑΛΚΟΝΙ

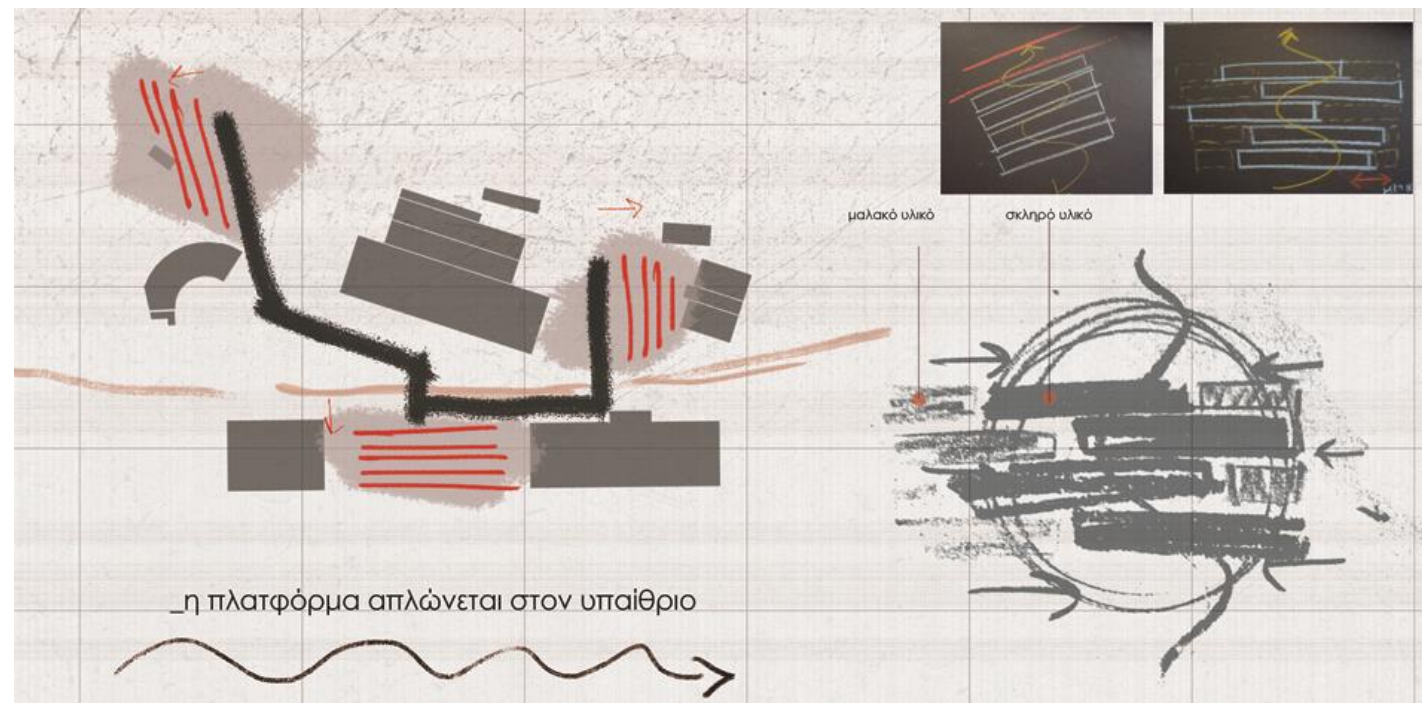


• ΚΑΝΑΒΟΣ



_Η μηχανή στον υπαίθριο

Στο υπαίθριο εξωτερικό χώρο ο σχεδιασμός έγινε έχοντας σαν αρχή την πλατφόρμα η οποία απλώθηκε στους πυρήνες του υπαιθρίου. Με τα σχεδιαστικά εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν στο σχεδιασμό της πλατφόρμας στον υπαίθριο τώρα χώρο θα δημιουργήσουμε μια μεγάλη μηχανή, την αίσθηση μια μεγάλης μηχανής η οποία θα γίνεται αισθητή μέσω των υλικών.



Υλικότητες υπαιθρίου

Ο κάθε πυρήνας ανάλογα με την χρήση που εξυπηρετεί θα έχει και τα αντίστοιχα υλικά. Ο πυρήνας 1 ο οποίος αποτελεί τον αποκλειστικά δημόσιο πυρήνα θα αποτελείται από σκληρά υλικά τα οποία είναι τσιμέντο και χαλίκι. Ο δεύτερος πυρήνας που είναι πιο εσωστρεφής σε κάποια σημεία του θα έχει και χώμα. Ο τρίτος πυρήνας ο οποίος είναι ο ελεύθερος πυρήνας του κέντρου θα αποτελείται από χώμα και χαλίκι και θα είναι ο πυρήνας με την περισσότερη φύτευση.



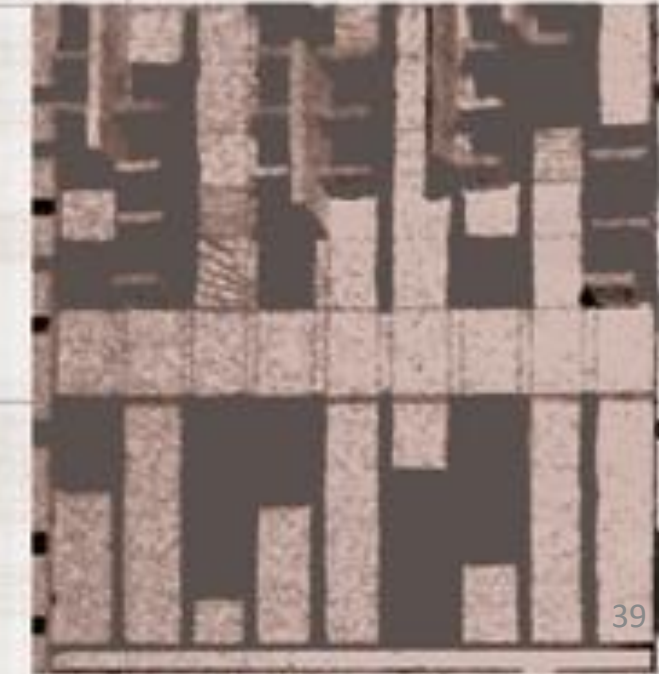
πυρήνας 1: πλατεία
υλικό: τσιμέντο
σκούρο τσιμέντο και χαλίκι

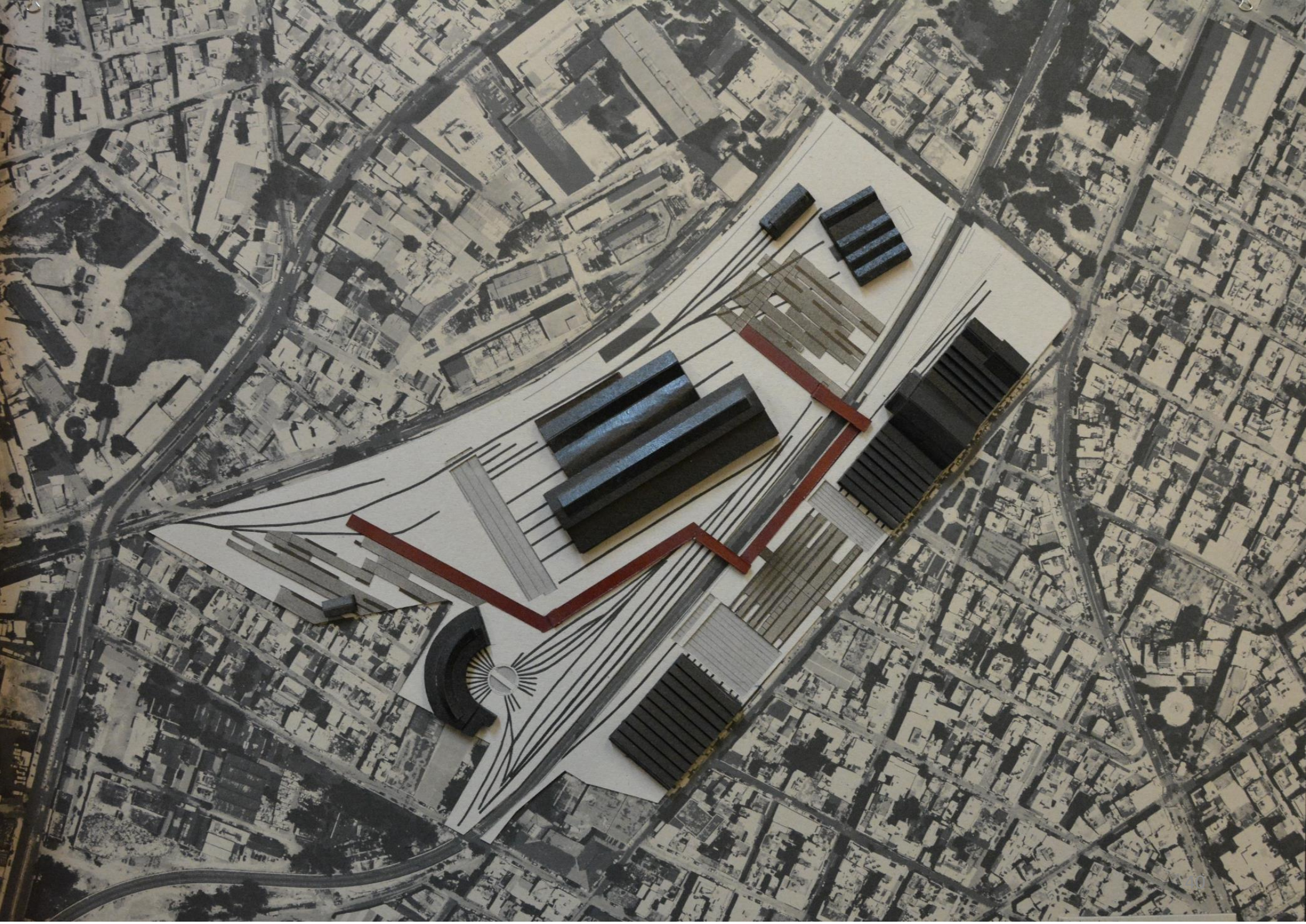


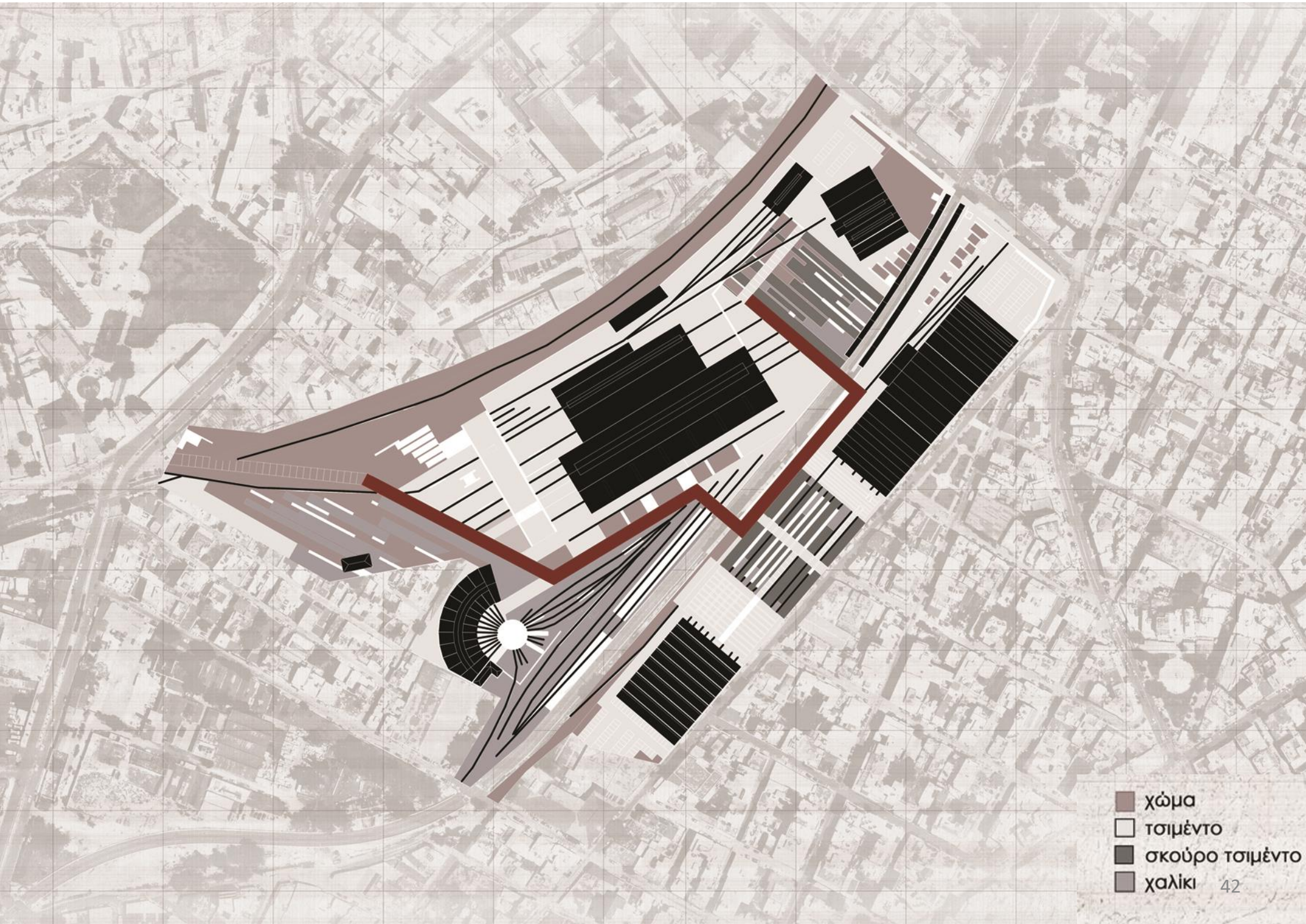
πυρήνας 2
υλικό: τσιμέντο και χώμα
σκούρο τσιμέντο, χαλίκι, χώμα



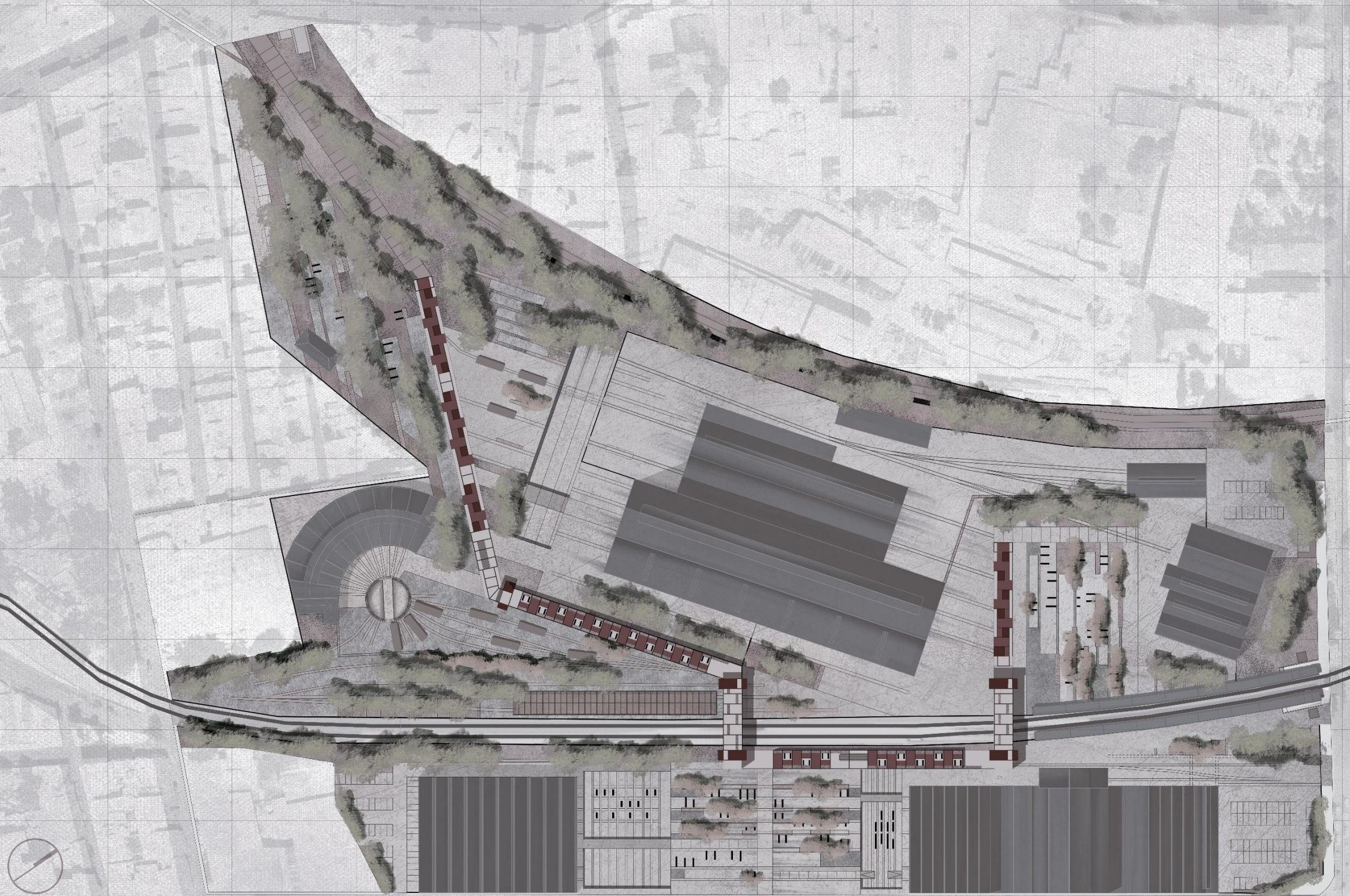
πυρήνας 3
υλικό: χώμα
χαλίκι





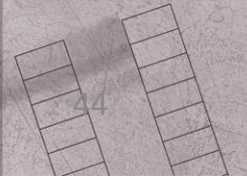


- χώμα
- τσιμέντο
- σκούρο τσιμέντο
- χαλίκι





ΚΑΙΜΑΚΑ 1:200



24

Γέφυρα

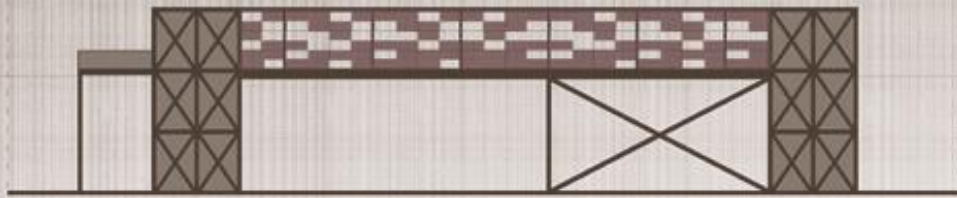


+9.00μ

+6.00μ



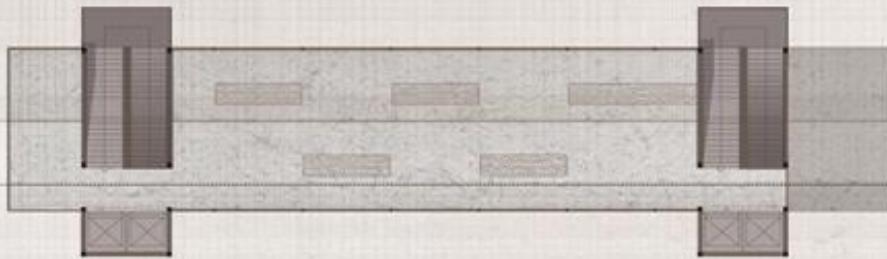
ΟΨΗ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:100



ΟΨΗ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:200



ΑΝΟΨΗ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:200

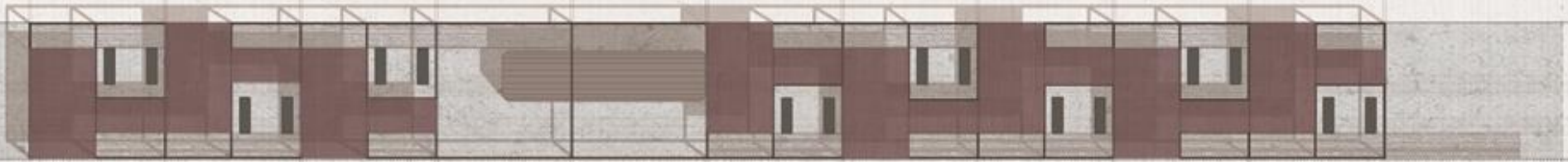


ΚΑΤΟΨΗ Β' ΣΤΑΘΜΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:200



ΚΑΤΟΨΗ ΕΙΣΟΔΙΟΥ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:200

Διαδρομή



ΟΥΗ ΣΤΕΓΑΣΤΡΩΝ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:200



ΤΜΗΜΑ ΟΥΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:100

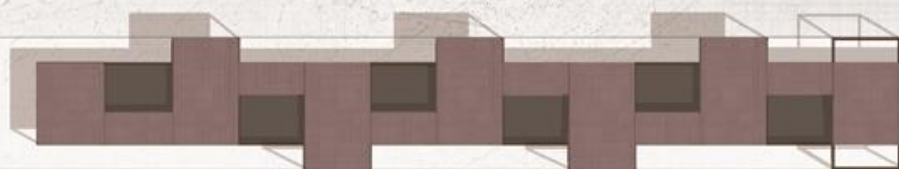


ΟΥΗ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:200



ΚΑΤΟΥΗ ΙΣΟΘΕΟΥ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:200

Χώρος πολιτιστικών δράσεων



Οψη στεγαστρών
Κλίμακα 1:200



Κατομή στεγαστρών
Κλίμακα 1:200

ΜΟΡΦΗ 1_ ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ



Τμήμα οψής
Κλίμακα 1:100



Οψη
Κλίμακα 1:200



Κατομή
Κλίμακα 1:200

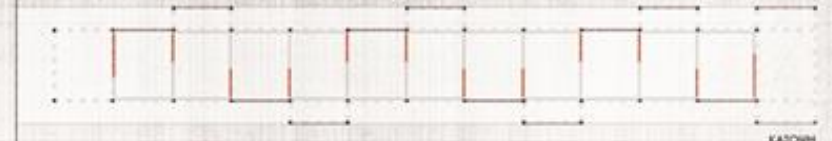
ΜΟΡΦΗ 2_ ΚΑΘΕΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ



Τμήμα οψής
Κλίμακα 1:100

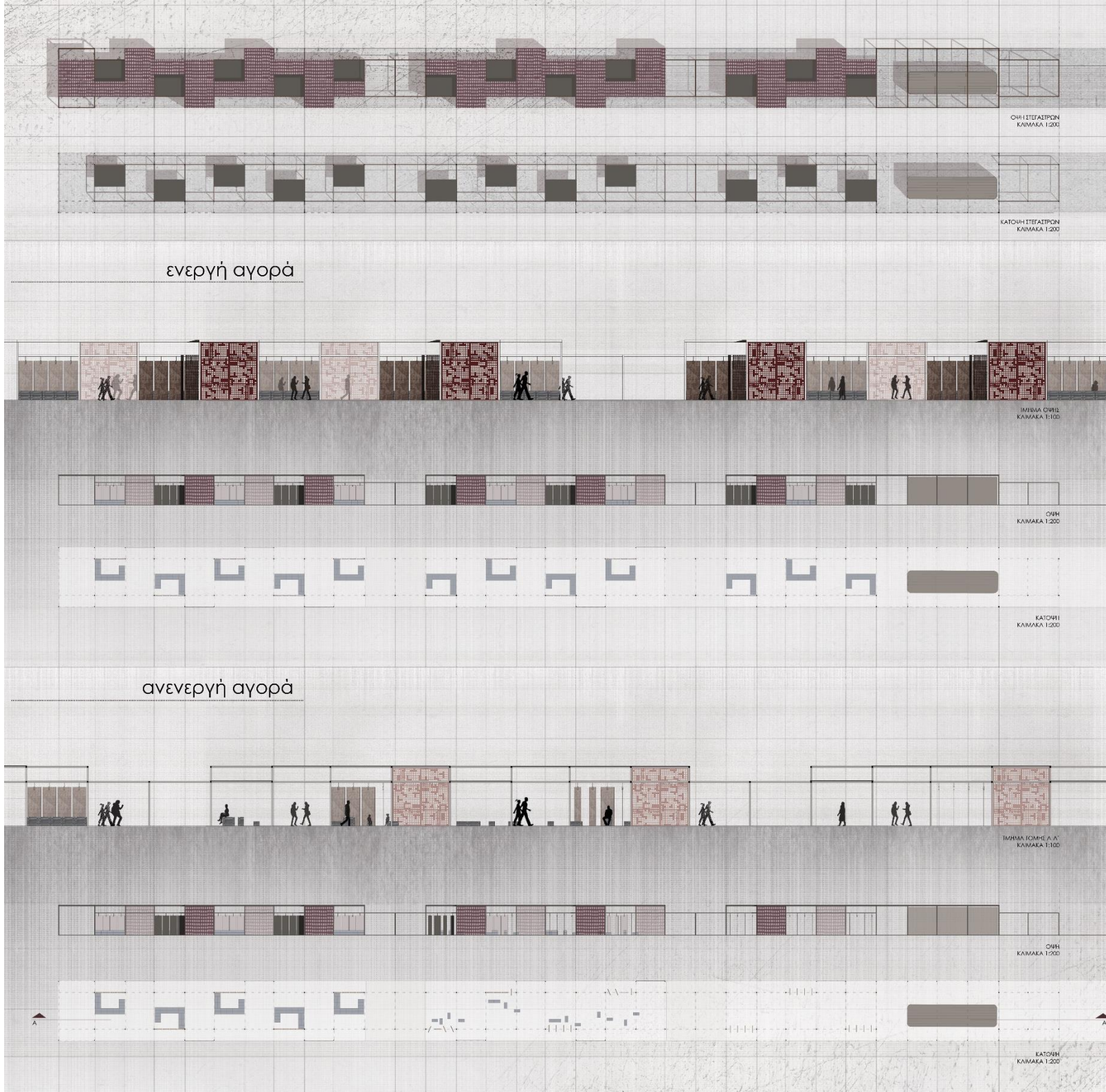


Οψη
Κλίμακα 1:200



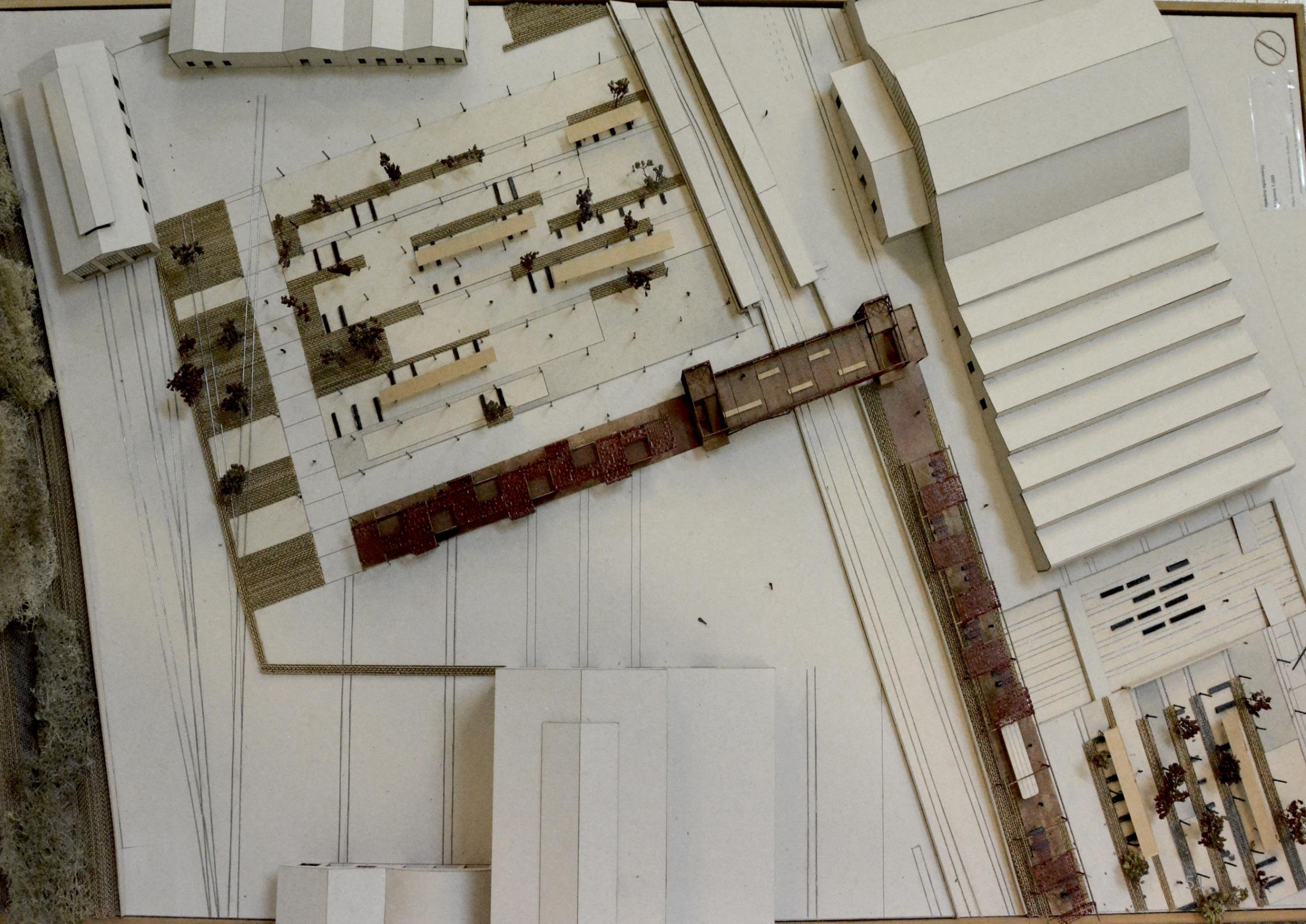
Κατομή
Κλίμακα 1:200

_Αγορά

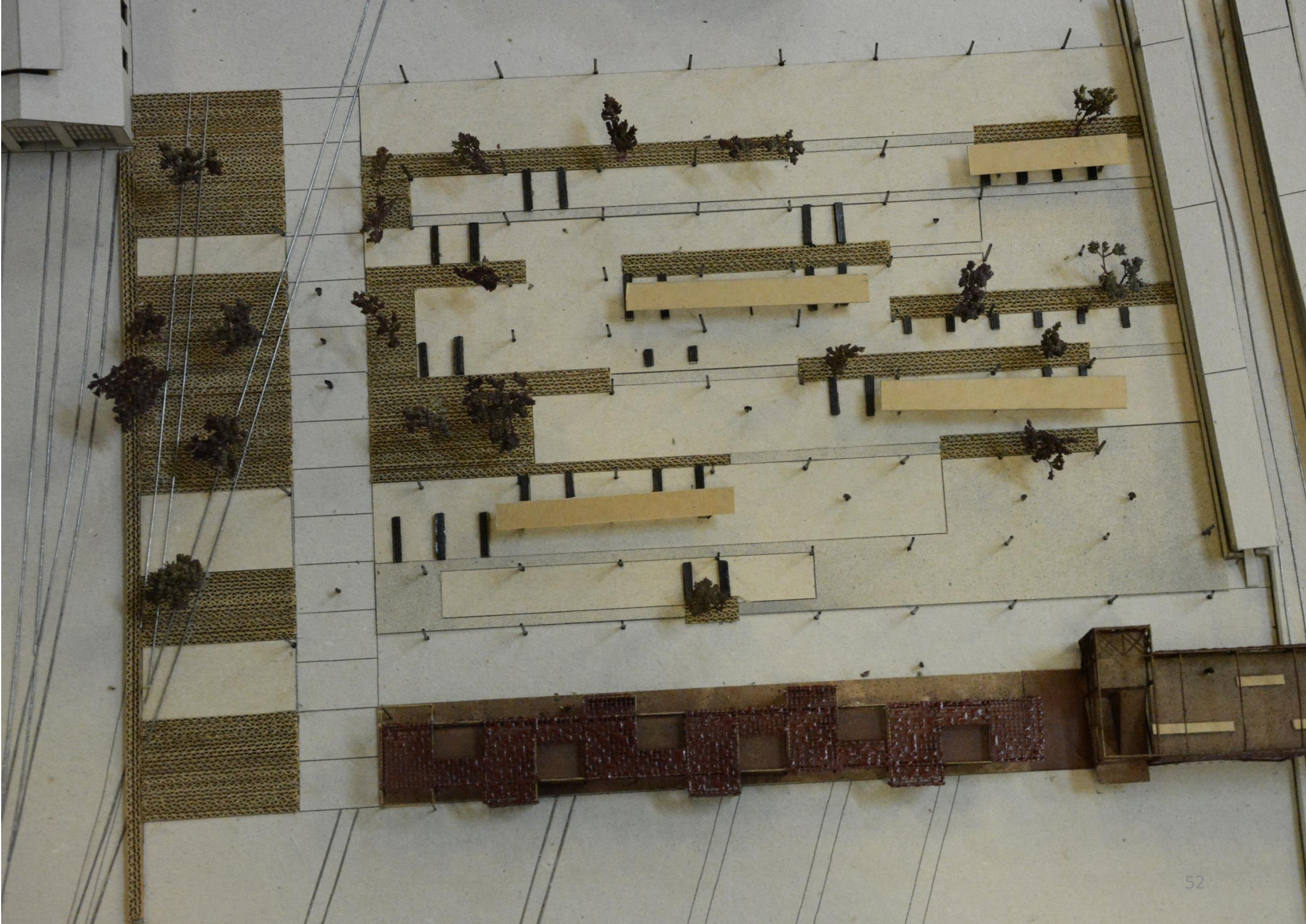




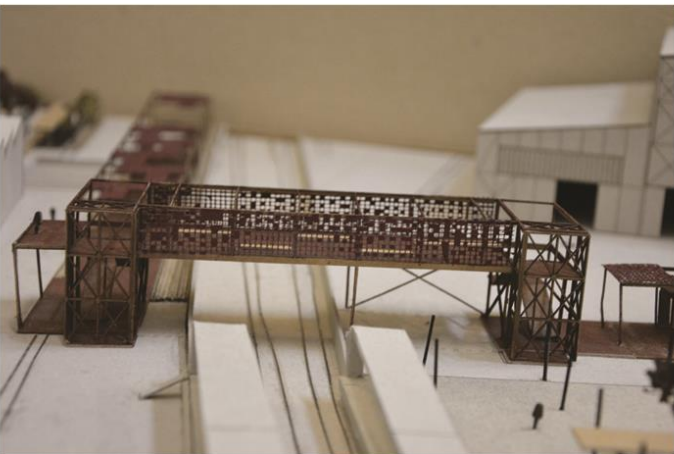
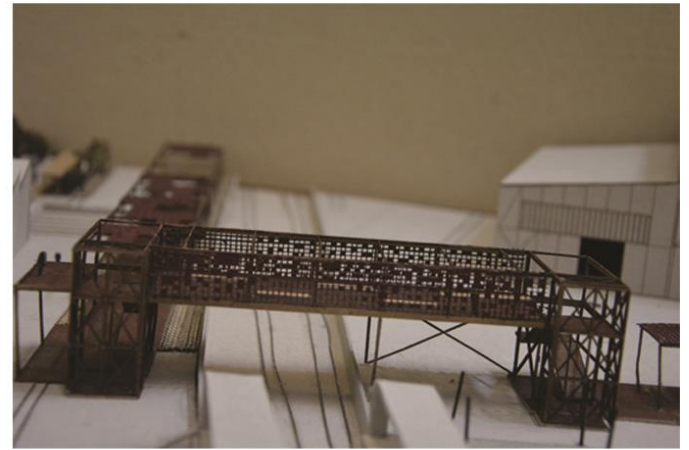
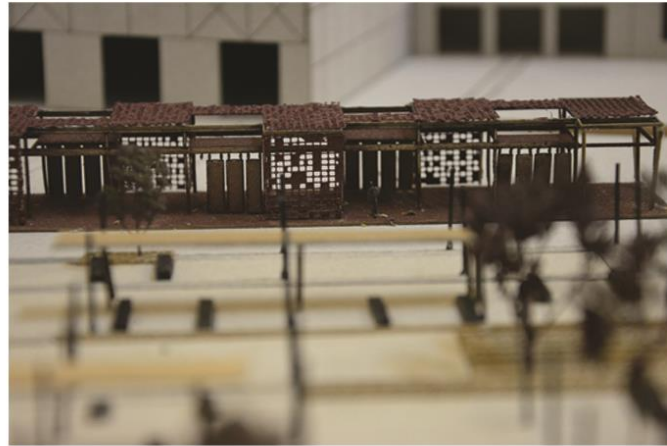
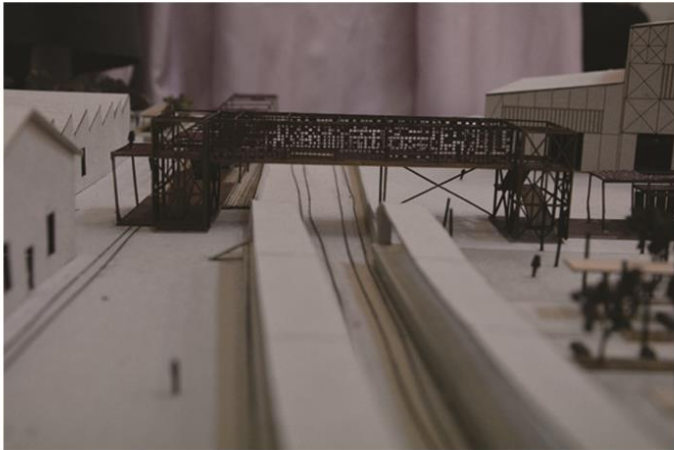
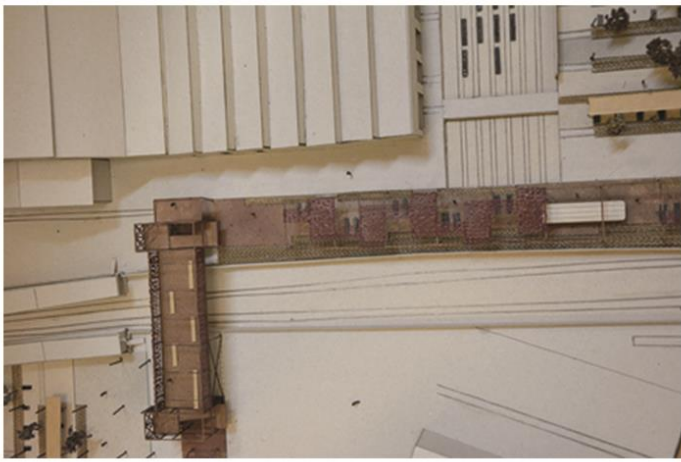




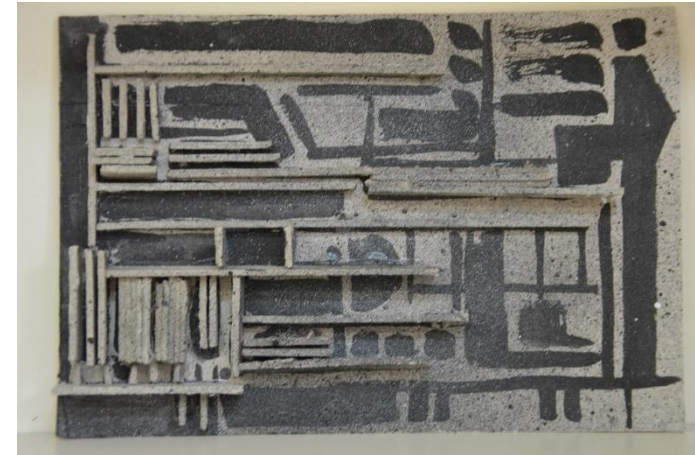
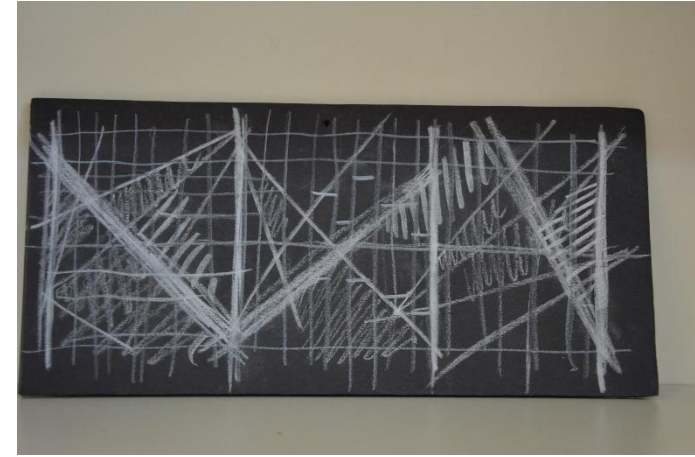
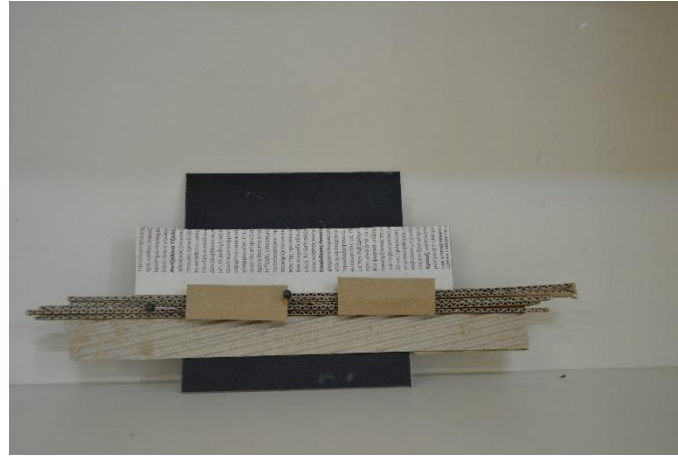
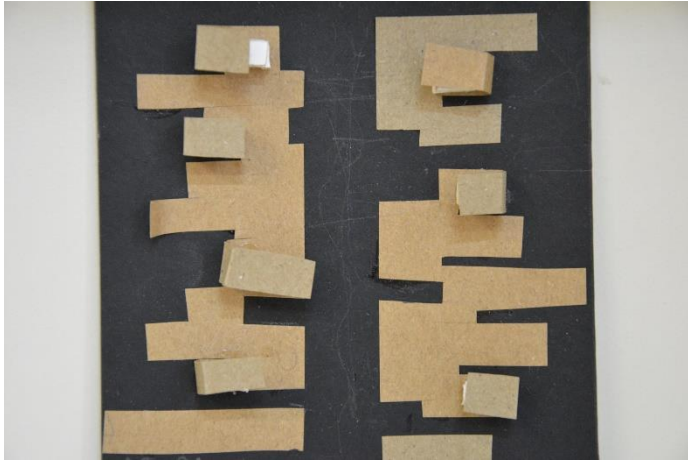
Architectural Model
© 2000

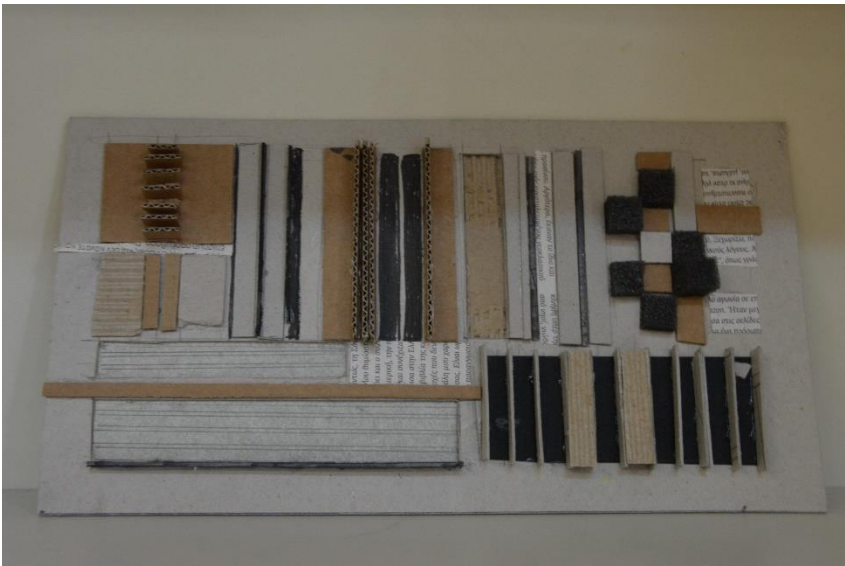
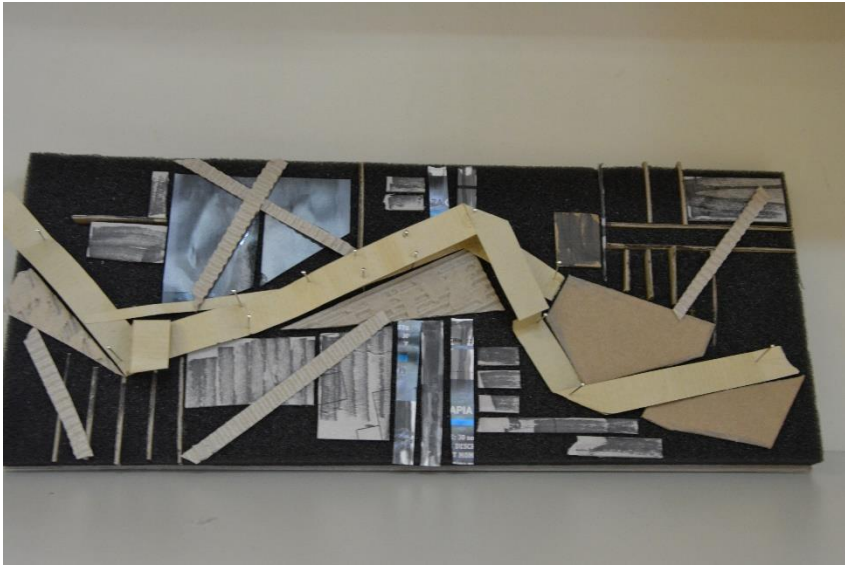






_Μακέτες - Πορεία εργασίας





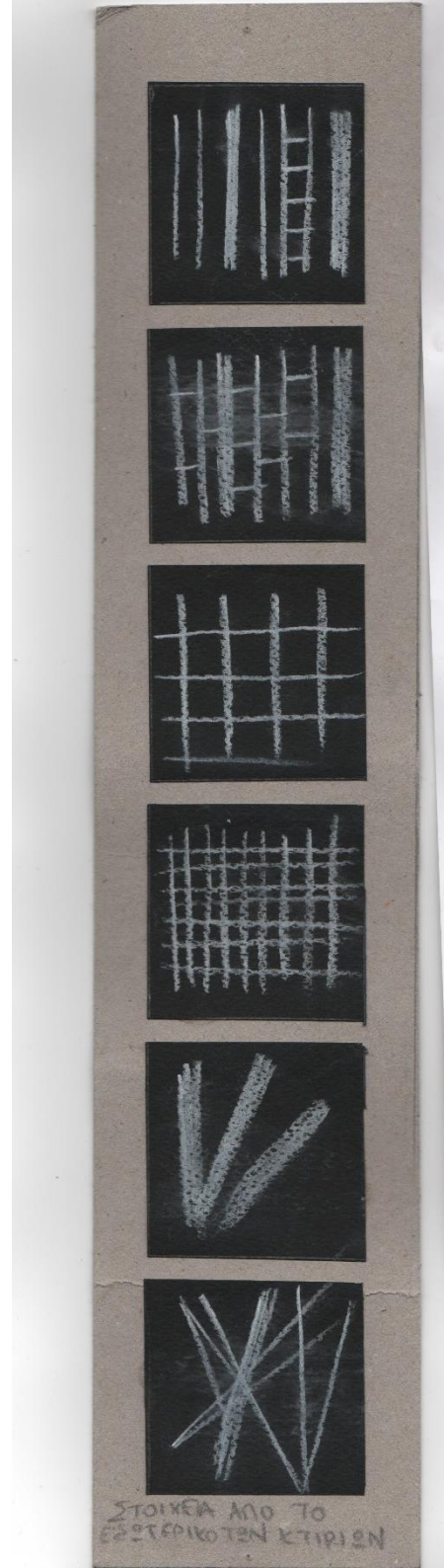
ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ
 - στοικία από τρένο
 (κιμα, στασι, θέσση)

Αποτελείται από μια κεφαλα, μια κεφαλή
 ράχη και τους θεώματες που είναι οι στασι-
 θέσση.

• ΚΙΝΗΣΗ

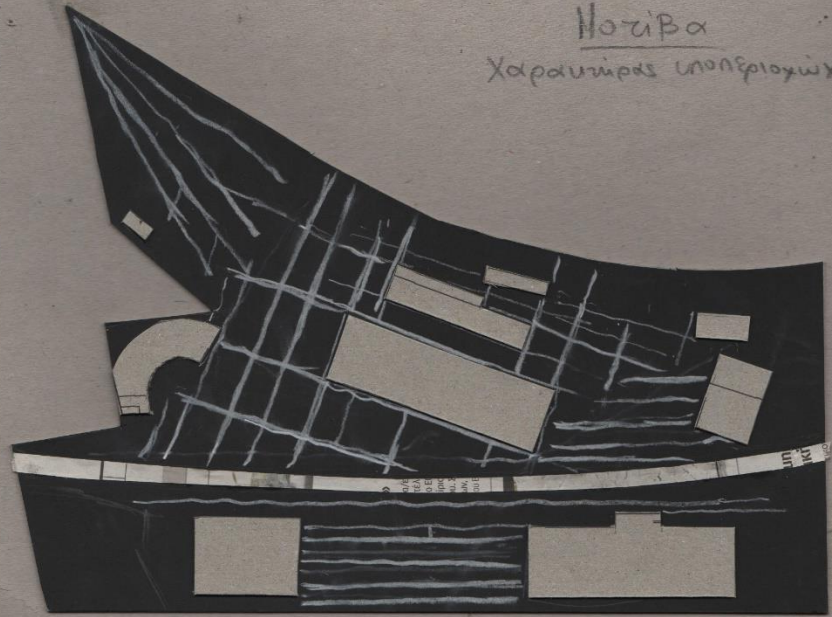
• ΣΤΑΣΗ (ΚΟΜΒΟΣ-ΣΤΑΣΜΟΣ)

• ΘΕΣΗ (ΚΑΔΡΟ)

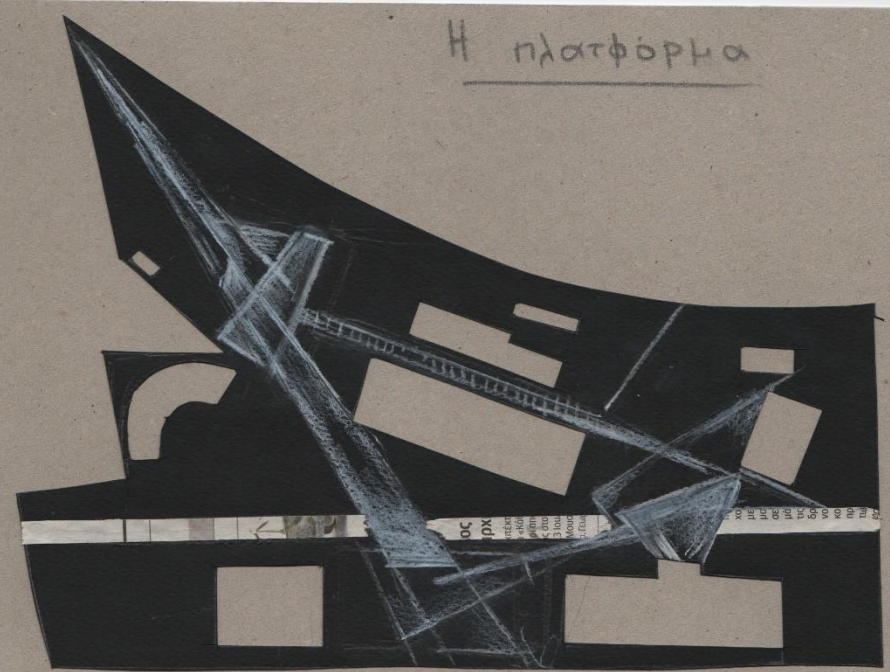


ΣΤΟΙΧΙΑ ΑΠΟ ΤΟ
 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΤΕΝ ΚΤΙΡΙΟΝ

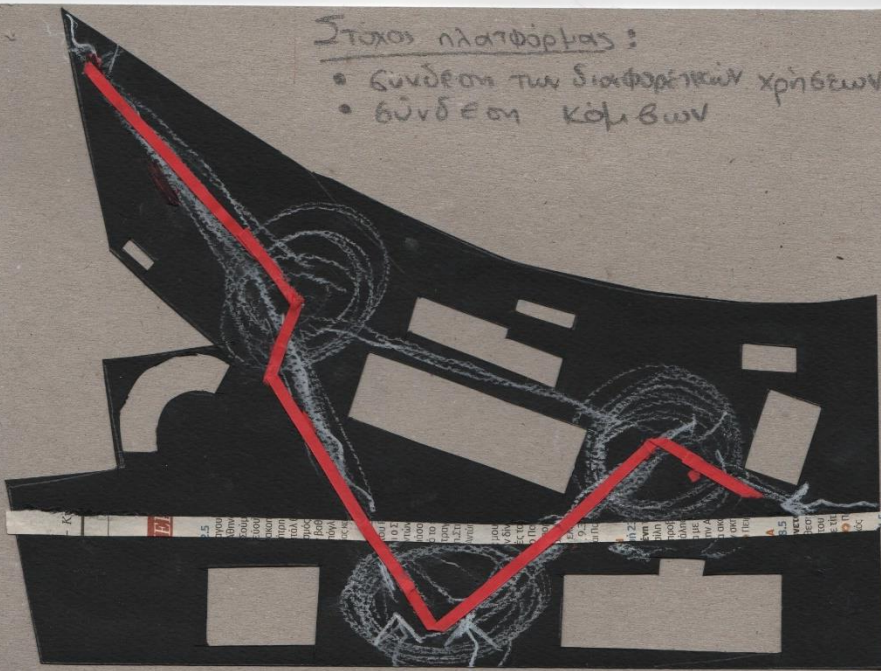
Νοτίβα
Χαρακτηριστικές υποπεριοχές

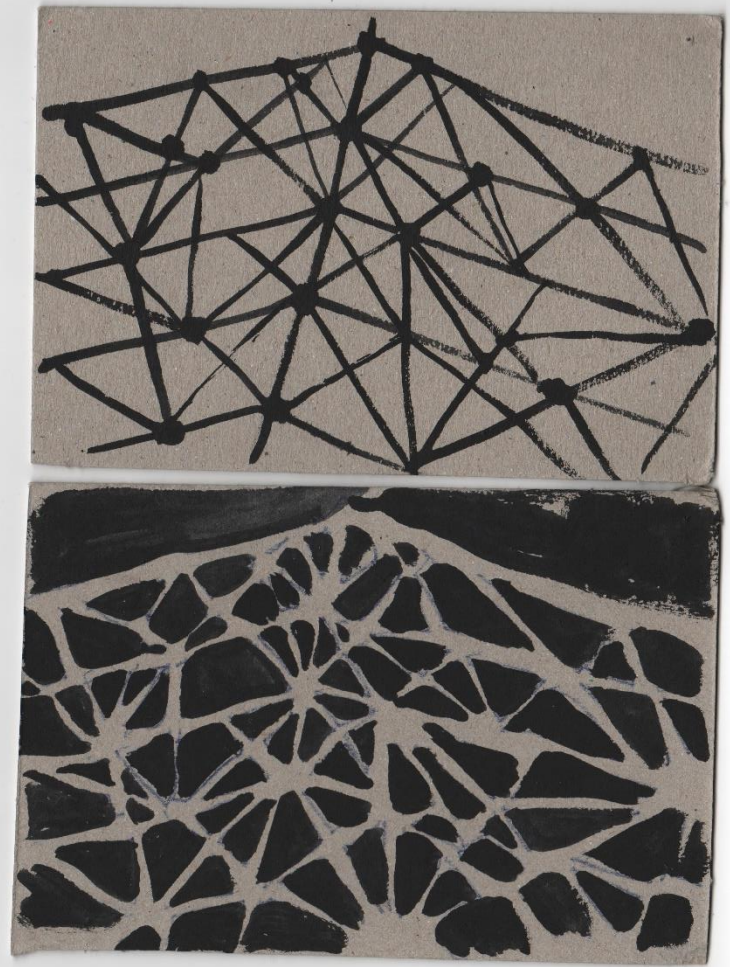
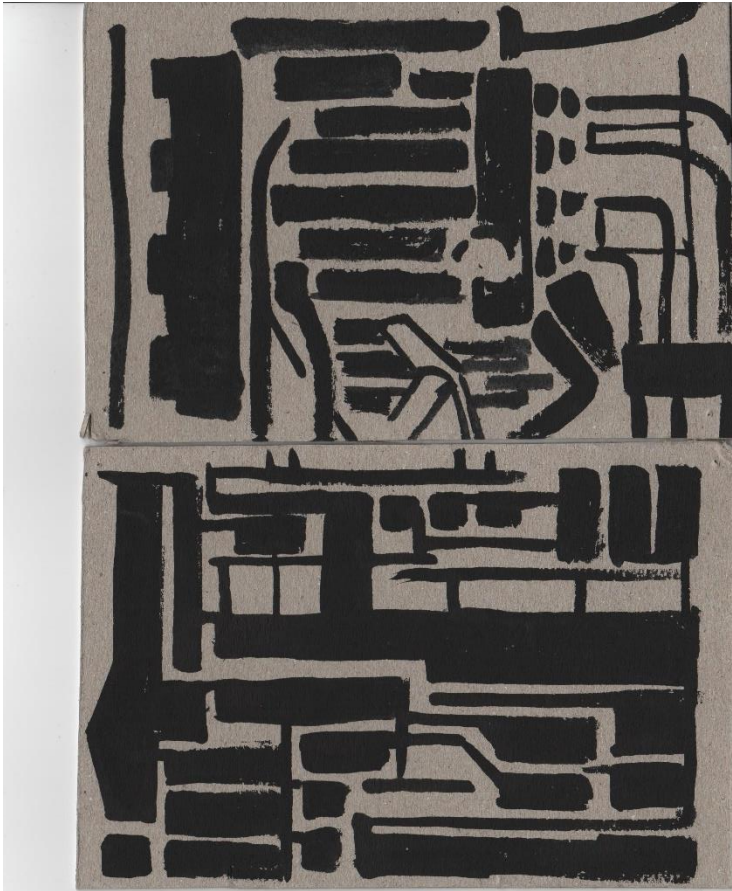


Η πλατφόρμα

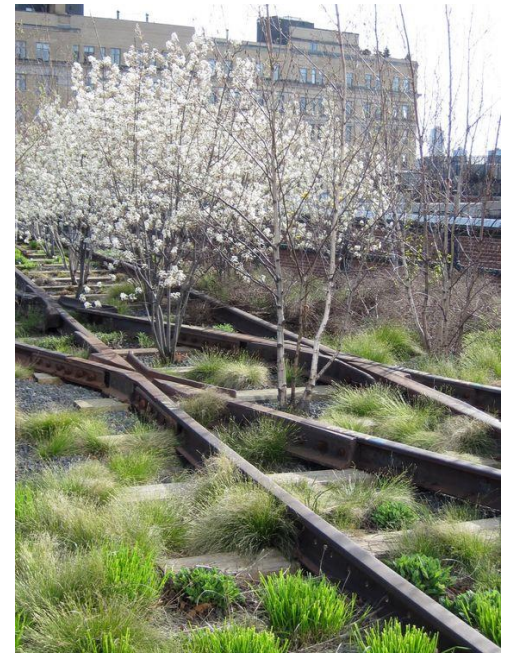
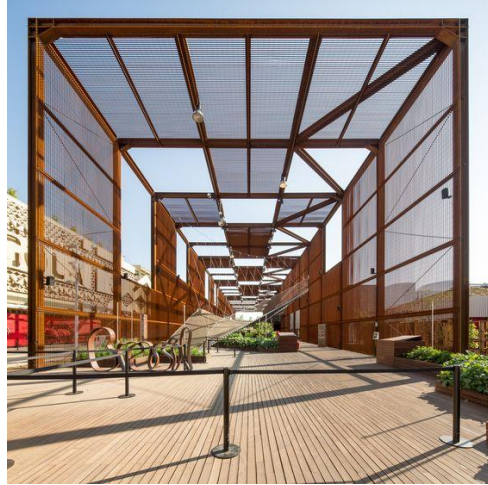


Στόχος πλατφόρμας:
• σύνδεση των διαφορετικών χρήσεων
• σύνδεση κόμβων





_Αναφορές



_Βιβλιογραφία

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (1998) "Ιστορικός Βιομηχανικός Εξοπλισμός στην Ελλάδα", Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα

Βαλεριάνου, Κ. Παναγιωτάτου, Ε. (επιμ.) (2006) "Παρατηρώντας τον Πειραιά..", Κλαμπασέα Ε., Σαγιάς Ι. (σύμβ.), Δήμος Πειραιά, Σχολή Αρχιτεκτόνων Ε.Μ.Π., Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Εργαστήριο Σχεδιαστικής Μεθοδολογίας και Ρύθμισης του Χώρου, Αθήνα

Βαλεριάνου, Κ. Παναγιωτάτου, Ε. (επιμ.) (2008) "Παρατηρώντας τον Πειραιά.. II", Κλαμπασέα Ε., Σαγιάς Ι. (σύμβ.), Δήμος Πειραιά, Σχολή Αρχιτεκτόνων Ε.Μ.Π., Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Εργαστήριο Σχεδιαστικής Μεθοδολογίας και Ρύθμισης του Χώρου, Αθήνα

Σπουδαστικές Εργασίες

Μουτσάκη, Δ. (2014) "Πειραιάς, από τη Λεύκα στο λιμάνι: το αστικό τοπίο στις γραμμές του τρένου", διπλωματική εργασία Ε.Μ.Π, Αθήνα

Πρέντου, Π. (2010), "Δίκτυο Ελεύθερων Χώρων/Χώρων Πρασίνου στον Πειραιά", Διπλωματική εργασία στη σχολή Αρχιτεκτόνων Ε.Μ.Π., Αθήνα

Σαμίου, Α. (2014), "Interoutes", Διπλωματική εργασία στη σχολή Αρχιτεκτόνων, Κρήτη

Οικονομοπούλου, Μ. (2011), "Αποβιομηχάνιση και Πολιτιστική Πολιτική. Η Περίπτωση της Πόλης του Πειραιά", Δ.Π.Μ.Σ. - Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Πολεοδομία και Χωροταξία Ε.Μ.Π, Αθήνα

Βαλλιανάτου, Μπεριστιάνου, Πετεινάτου (2016)

'Με τα β ά σ ε ι ς σενάρια επανάχρησης και οικειοποίησης στη βιομηχανική περιοχή της Λεύκας', διπλωματική εργασία Ε.Μ.Π , Αθήνα