

ΕΠΙ ΚΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ± 0.00

ΑΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΣΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟ ΑΘΗΝΩΝ

Διπλωματική εργασία του Δημητρέλλου Γεράσιμου και Ρομποτή Γιώργου.

Σε συνεργασία με τους επιβλέποντες καθηγητές Ανδριανόπουλο Τηλέμαχο και Σταυρίδη Σταύρο.

Ευχαριστούμε τις καθηγήτριες Μάρκου Μαρία και Μιλτιάδου Ανδρονίκη για την καθοριστική τους συμβολή.

ΕΠΙ ΚΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ± 0.00

ΑΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΣΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟ ΑΘΗΝΩΝ

Έρχομαι

Έρχομαι ;

Έρχομαι ή φεύγω ;

Νομίζω ...

Πώς το λεγε ;!

“ Άμα κοιτάς εκεί που πας, εκεί
που θες να πας, θα φτάσεις”

[...]

ΕΡΧΟΜΑΙ Η ΦΕΥΓΩ ;



ΕΙΣΑΓΩΓΗ

[...]

Ναι ..

Τέλος πάντων έρχομαι, δε φεύγω.

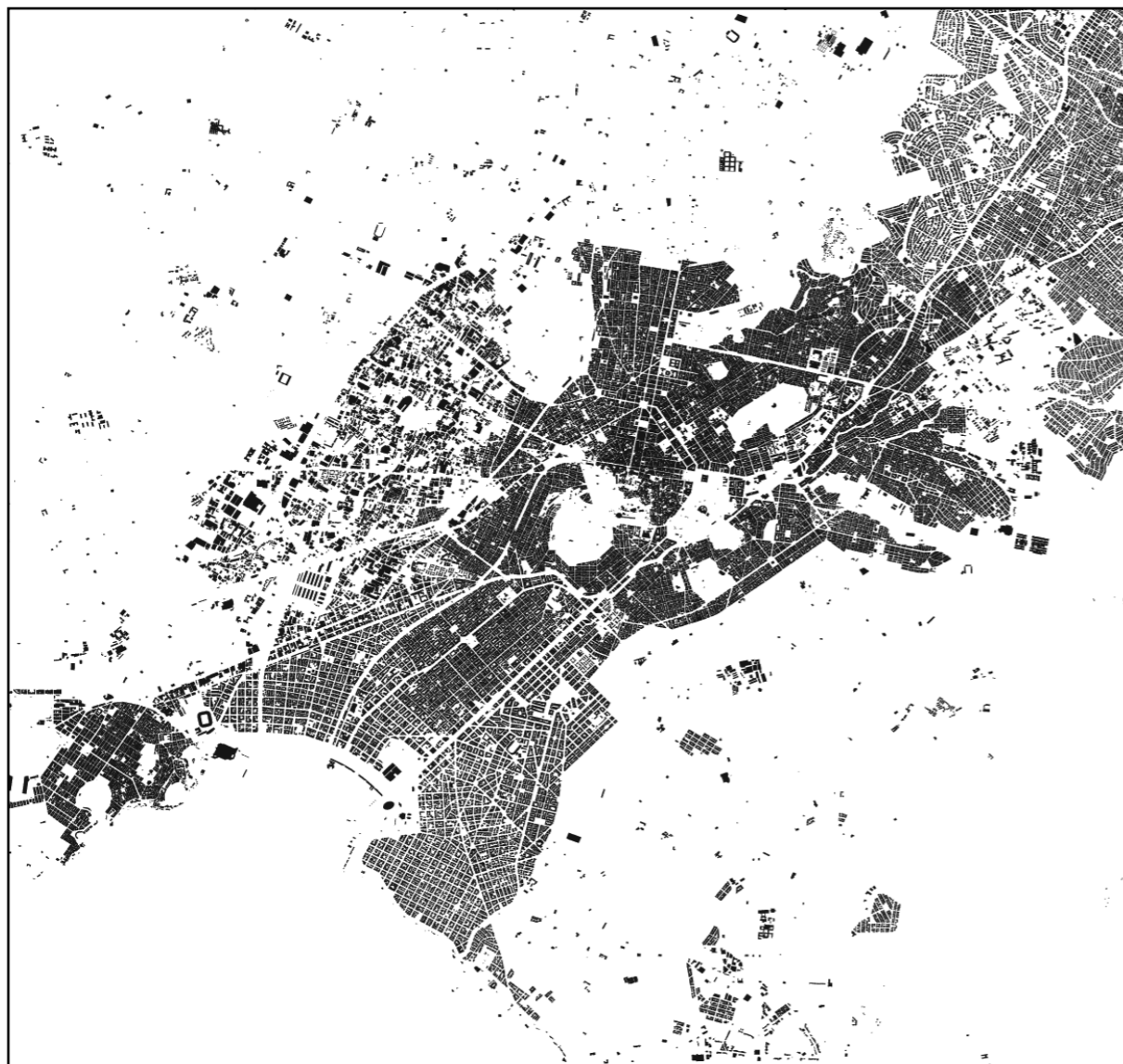
Έρχομαι !

Απλώς δεν είμαι σίγουρος πως ..

Έχεις νιώσει ποτέ πως,
έχεις έναν προορισμό,

αλλά κάποιος σου παίρνει τα πόδια,
τα μπλέκει, τα τραβάει .. ;

[...]



SCHWARTZPLAN _ Η Αθήνα

ΕΦΑΛΤΗΡΙΟ

Η πόλη της Αθήνας και ο δημόσιος χώρος αυτής. Μια σχέση διαχρονικά προβληματική, όπου στο σύγχρονο -τουλάχιστον- παρελθόν, δεν εντοπίζεται κανένα συνολικό και στρατηγικά οργανωμένο εγχείρημα, που να αποπειράται να την αποκαταστήσει.

Θέτοντας ως ένα καίριο εργαλείο ανάγνωσης της πόλης, το δίπολο δομημένο – αδόμητο, επιχειρείται μια προσέγγιση του σύγχρονου αθηναϊκού τοπίου, με σκοπό την αναγνώριση ζητημάτων και αναγκών που χρήζουν αντιμετώπισης. Ύστερα της πολυετούς οικοδομικής κακοποίησης της αντιπαροχής, ως προς το κτιριακό απόθεμα της Αθήνας και την καθιέρωση του μπετόν ως το κυρίαρχο υλικό και στοιχείο που διαμορφώνει το αστικό της τοπίο, το αδόμητο και το δημόσιο, καθίστανται κρίσιμα. Ωστόσο η ένδεια κενού στον πολεοδομικό ιστό, αλλά και η αδυναμία διαχείρισης του ελαχίστου υπαρκτού, δυσχεραίνουν ακόμη περισσότερο το κλίμα της πόλης, η οποία μοιάζει πλέον να ασφυκτιά.

Η διπλωματική αυτή εργασία, τοποθετείται στο κέντρο της Αθήνας, εκεί όπου το παραπάνω πρόβλημα – συμπέρασμα, εντοπίζεται στην πυκνότερη και πιο έντονη εκδοχή του.

ΑΣΤΙΚΟ ΑΣΥΝΕΧΕΣ

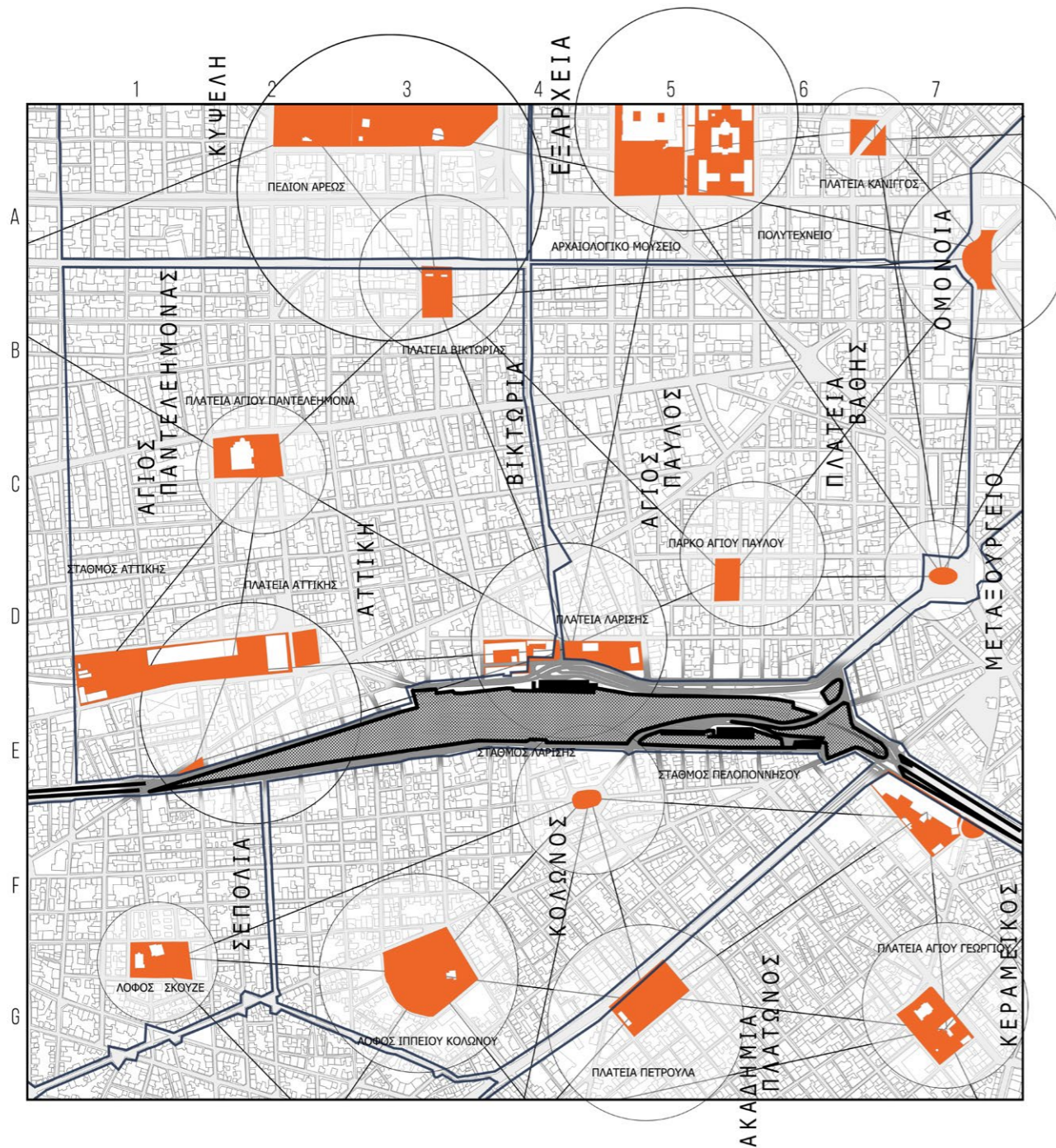
Η προβληματική της εργασίας έχει σαφώς οριστεί. Αναζητούμε γειτονιές - κομμάτια της Αθήνας, τα οποία αποτελούν καίρια σημεία του αστικού ιστού και που εμφανίζουν παθογένειες, κυρίως ως προς το δημόσιο χώρο τους.

Στη συνέχεια και επιμερίζοντας το πρόβλημα, τίθεται το θέμα της κλίμακας - ο κάτοικος, η γειτονιά του, η πλατεία της, η πόλη τους. Στο σημείο αυτό, βασιζόμενοι στο προσωπικό μας βίωμα από την Αθηναϊκή πόλη, προχωρήσαμε σε ένα συμπέρασμα – παραδοχή. Οι δημόσιοι χώροι της πόλης λειτουργούν στην μικρή - ανθρώπινη κλίμακα, ωστόσο όταν πρόκειται για μεγαλύτερες εκτάσεις, αποκτώντας υπερτοπικό χαρακτήρα, τείνουν να αστοχούν. Βασικότερες αιτίες πρόκλησης του φαινομένου αυτού, είναι ο ελλιπής σχεδιασμός, ή και η παντελής έλλειψη αυτού, σε αντίστοιχες περιοχές, αλλά και η εσφαλμένη αντίληψη των ανθρωπίνων αναγκών, όπου καλείται να εξυπηρετήσει ο εκάστοτε χώρος. Συνεχίζοντας την έρευνα για τον προσδιορισμό του πεδίου της διπλωματικής μας εργασίας και μέσω της επί του πεδίου αναζήτησης, εντοπίσαμε πολεοδομικά 'κενά' μεγάλης κλίμακας, τα οποία αποτελούν εν δυνάμει χώρους εκτόνωσης του πυκνού Αθηναϊκού ιστού.

Όπως φαίνονται και στον αντίστοιχο χάρτη, περιοχές όπως η Ακαδημία Πλάτωνος, ο Εθνικός κήπος και το Ζάππειο μέγαρο, η περιοχή του Σταθμού Λαρίσης κ.ο.κ., αποτελούν ισχυρές διακοπές του δομημένου ιστού και ενώ επιχειρούν να γεφυρώσουν και να συμπλέξουν τις επί μέρους περιοχές που τα περιβάλλουν, λόγω πληθώρας αιτιών, πρακτικά αποτελούν ως αστικές

Εικ.1 Ελεύθεροι χώροι μεγάλης κλίμακας





Το Πεδίο

Έχοντας θέσει όλα τα παραπάνω ως τις παραμέτρους της αναζήτησης και έχοντας καταγράψει, παρατηρήσεις και συμπεράσματα απ' τις επισκέψεις μας στους παραπάνω τόπους, η άγρα πεδίων στο κέντρο της πόλης ολοκληρώνεται.

Αποφεύγοντας συνειδητά να ακολουθήσουμε μία παρέμβαση τοπικού χαρακτήρα – Ακαδημία Πλάτωνος, Ζάππειο, Πεδίον του Άρεως – θεωρώντας κρισιμότερο την επιλογή ενός τόπου, όπου μετέχει ενεργά στο κοινωνικό συνεχές, διατηρεί το στοιχείο της πόλης, καθώς και του οποίου οι επικρατούσες συνθήκες και ο υφιστάμενος σχεδιασμός χρήζει επέμβασης. Ο εν λόγω τόπος, όπου διαπιστώσαμε πως συγκεντρώνει το μέγιστο των προϋποθέσεων όπου τέθηκαν κατά την αναζήτηση και θεωρήσαμε πως μπορεί να αποτελέσει το 'δοχείο' του εγχειρήματός μας είναι ο ευρύτερος τόπος του Σταθμού Λαρίσης, στο σύνολο του πεδίου όπου εκτείνεται, σε συνδυασμό με τα όρια των συνορευόντων περιοχών. Η εν λόγω έκταση, αποτελεί ένα πολεοδομικό σταυροδρόμι πολλαπλών γειτονιών, επηρεάζοντας κατά συνέπεια τη δραστηριότητα πολυάριθμων ομάδων ανθρώπων. Ταυτοχρόνως, όπως το ίδιο της το όνομα προδίδει, στην περιοχή εντοπίζεται και ο Σιδηροδρομικός Σταθμός των Αθηνών, προσδίδοντάς της τόσο ιστορική σημασία, όσο και μία αναφαίρετη αστική κρισιμότητα.

Η δημόσια λειτουργία του Σταθμού και κατ' επέκταση ενός μεγάλου μέρους όλου του πεδίου, δημιουργεί μια πρόκληση διαχείρισης της συνύπαρξης του υπερτοπικού με τη γειτονιά, του εφήμερου και του περαστικού με του μόνιμου, αποτελώντας τον τελικό παράγοντα όπου μας ώθησε στην επιλογή του τόπου.



ΧΑΡΤΗΣ ΓΕΙΤΟΝΙΩΝ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 0 50 100 250

ΠΛΑΤΕΙΕΣ-ΦΥΤΕΜΕΝΟΙ ΧΩΡΟΙ

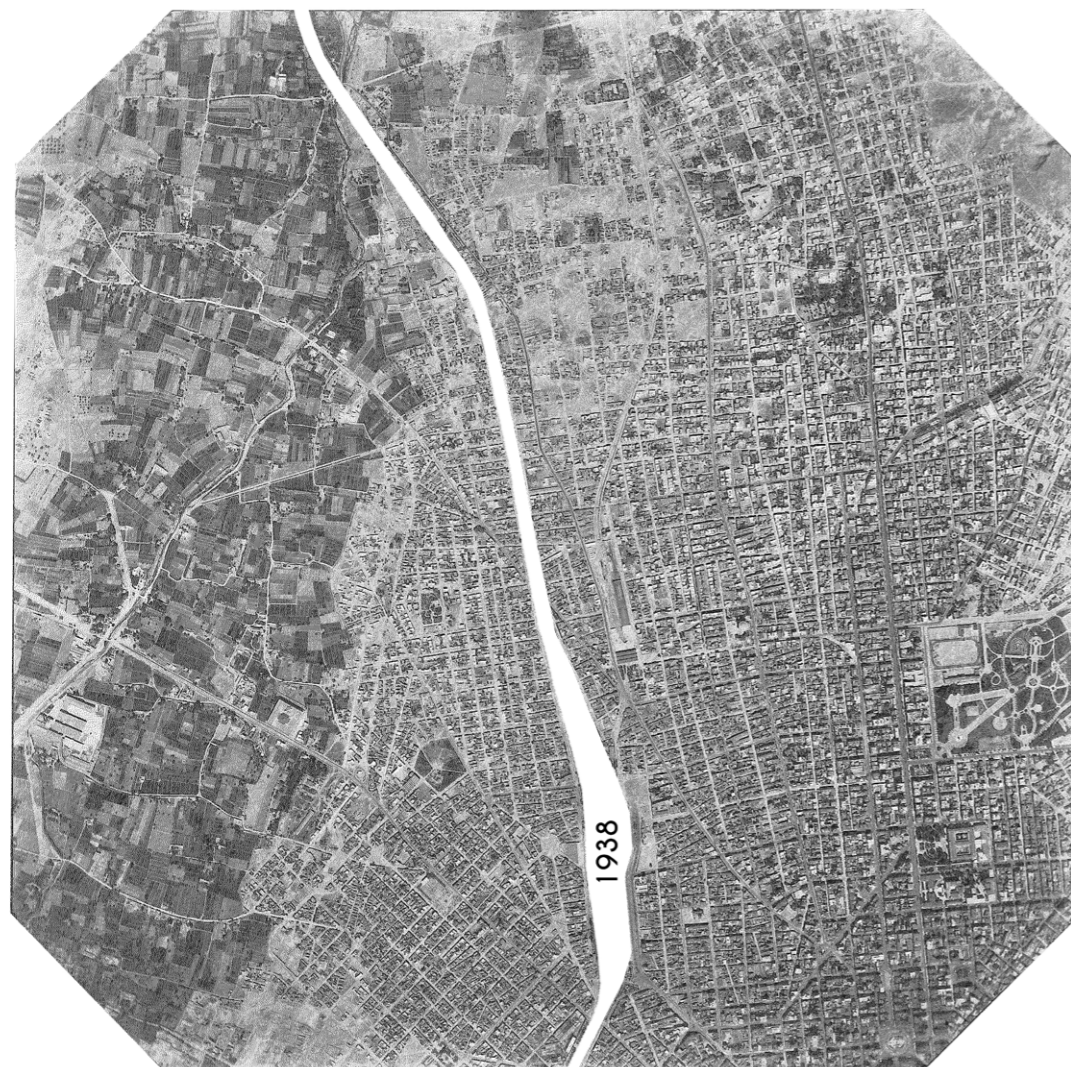


ΟΡΙΑ ΓΕΙΤΟΝΙΩΝ



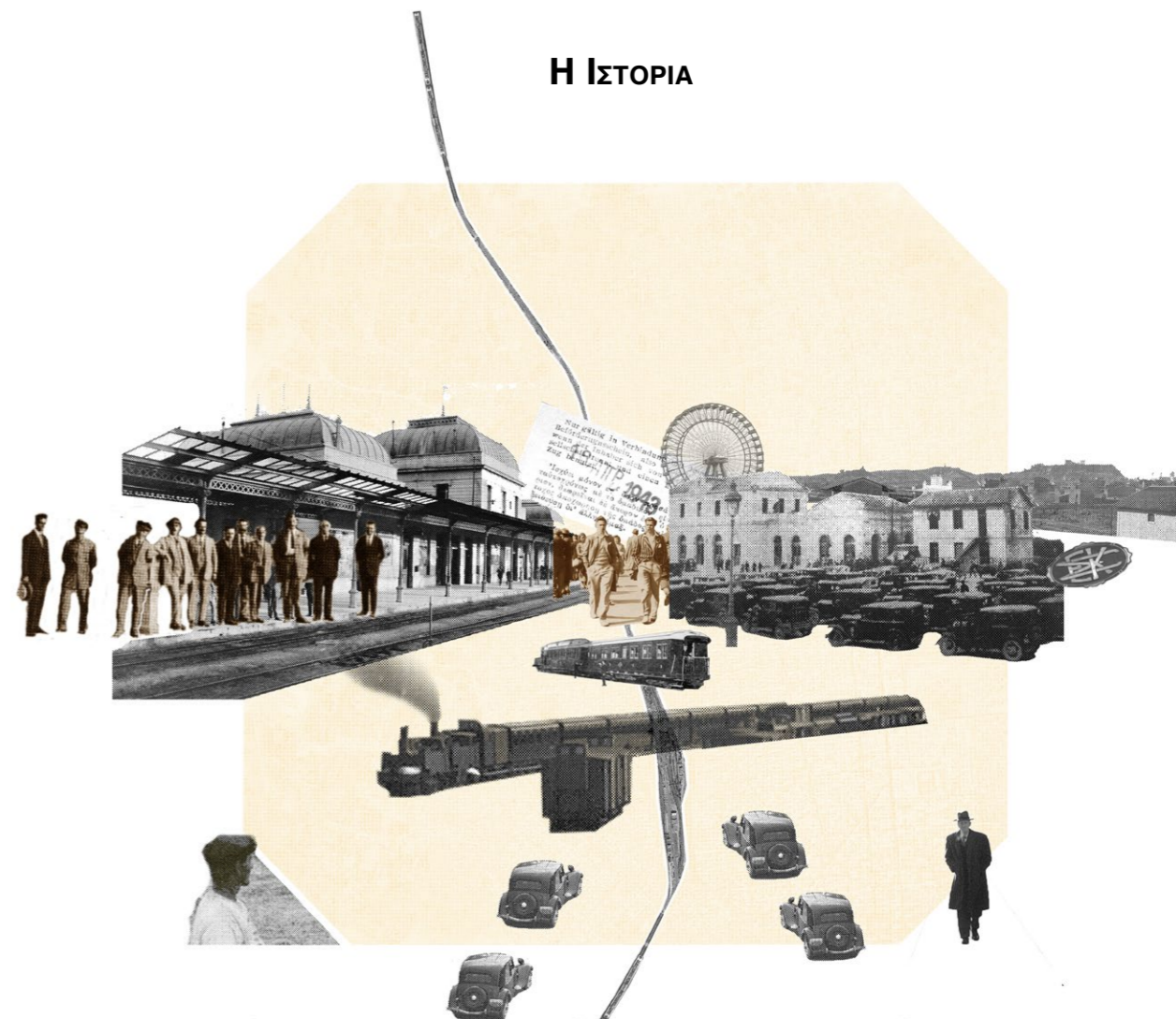
ΟΡΙΑ ΣΤΑΘΜΟΥ





Στα πλαίσια της εκσυγχρόνισης και σε συνδυασμό με τη γενικευμένη πλέον βιομηχανική επανάσταση το ελληνικό κράτος φαίνεται να έχει ανάγκη για μετακίνηση πληθυσμού και υλικών μεταξύ των βασικότερων αστικών κέντρων της έως τότε διαμορφωμένης Ελλάδας. Έτσι το 1889 ξεκινούν έργα στη Βόρεια Πελοπόννησο και αντίστοιχα ολοκληρώνονται στην Αθήνα προκειμένου να επιτευχθεί η ένωση των 2 τόπων. Συγκεκριμένα η μία έναρξη βρισκόταν εκεί που στέκει σήμερα ο Σταθμός Πελοποννήσου ενώ οι άλλοι δύο σταθμοί στο Διακοπτό και στα Καλάβρυτα. Ο Σταθμός Πελοποννήσου ανεγείρεται από Γάλλους μηχανικούς ενώ το 1912 ο Ερνστ Τσίλλερ προσθέτει τις 3 μνημειώδεις στέγες. Το 1904

Η ΙΣΤΟΡΙΑ



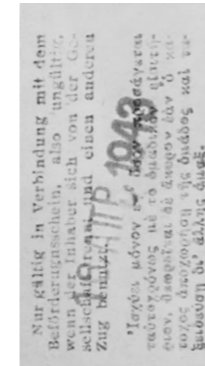
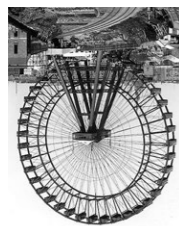
εγκαινιάζεται και ο Σταθμός Λαρίσης η αλλιώς Σταθμός των Αθηνών και πλέον ενώνεται η ηπειρωτική Ελλάδα με τη πρωτεύουσα. Καθώς μεγάλωνε η έκταση της πόλης και αυξανόταν ο πληθυσμός της, παράλληλα έκαναν την εμφάνιση τους και οι πρώτοι καλλιτεχνικοί χώροι γύρω από τον σιδηροδρομικό σταθμό. Ο θερινός κινηματογράφος Αλκαζάρ που χωρούσε 1800 θεατές εγκαινιάζεται το 1930 και το 1943 εν μέσω πολέμου η Finos Film. Με το πέρασμα των ετών και με τη λήξη του εμφυλίου πολέμου το Βουναλάκι (η σημερινή Πλατεία Λαρίσης) κατασκευάζεται και παρέχει υπαίθρια διασκέδαση αλλά αποτελεί και ένα τοπίο για τη περιοχή του σταθμού αλλά και της υπόλοιπης Αθήνας.



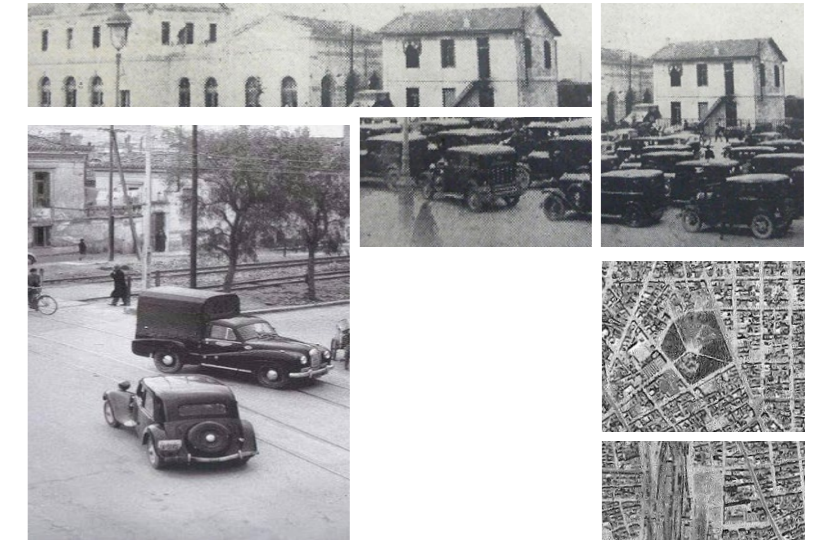
Το 1985 το κτίριο του Σταθμού Πελοποννήσου χαρακτηρίζεται ως διατηρητέο μνημείο από το Υπουργείο Πολιτισμού ωστόσο το 2005 σταματάει η λειτουργία του και προτείνεται να μετατραπεί σε πολιτιστικό χώρο πράγμα που δεν συνέβει μέχρι και σήμερα. Το Παλιό Φρουραχείο, το συγκρότημα των τριών πρώην στρατιωτικών κτιρίων μεταγωγής στρατευμάτων, το οποίο βρίσκεται απέναντι από τον Σταθμό Αθηνών το 2014 υπάγεται στο Υπουργείο πολιτισμού και αλλάζει χρήση. Η μη κυβερνητική οργάνωση Solidarity Now ανακαινίζει αυτά Ωκτίρια με σκοπό να εξυπηρετεί ανθρώπους που βρίσκονται σε ανάγκη προσφέρονται υψηλής ποιότητας δωρεάν υπηρεσίες.



Εικ.3-5 Σταθμός Πελοποννήσου 1920 & 1956



Εικ.6 Εισιτήριο επι κατοχής 1943



Εικ.7-9 Σταθμός Αθηνών 1960

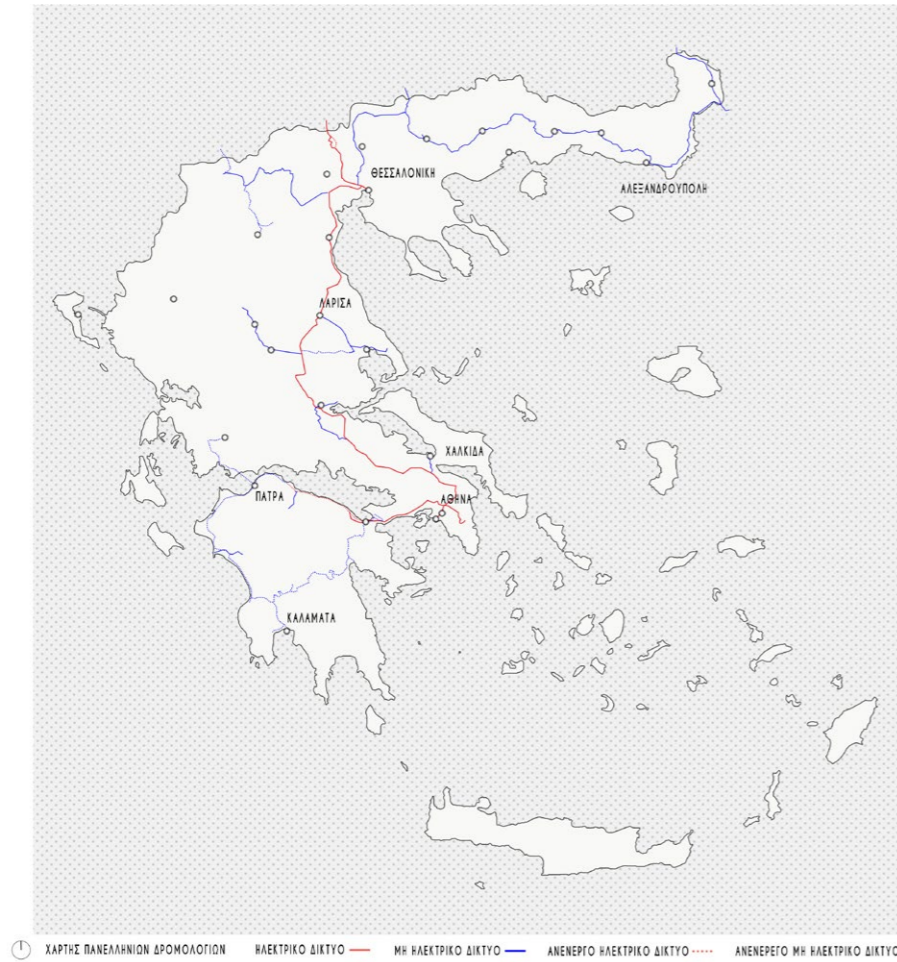


Εικ.10-11 Ευρύτερη περιοχή 1938, Ρόδα Βουβαλακι

Εικ.12 Επιστράτευση 1974

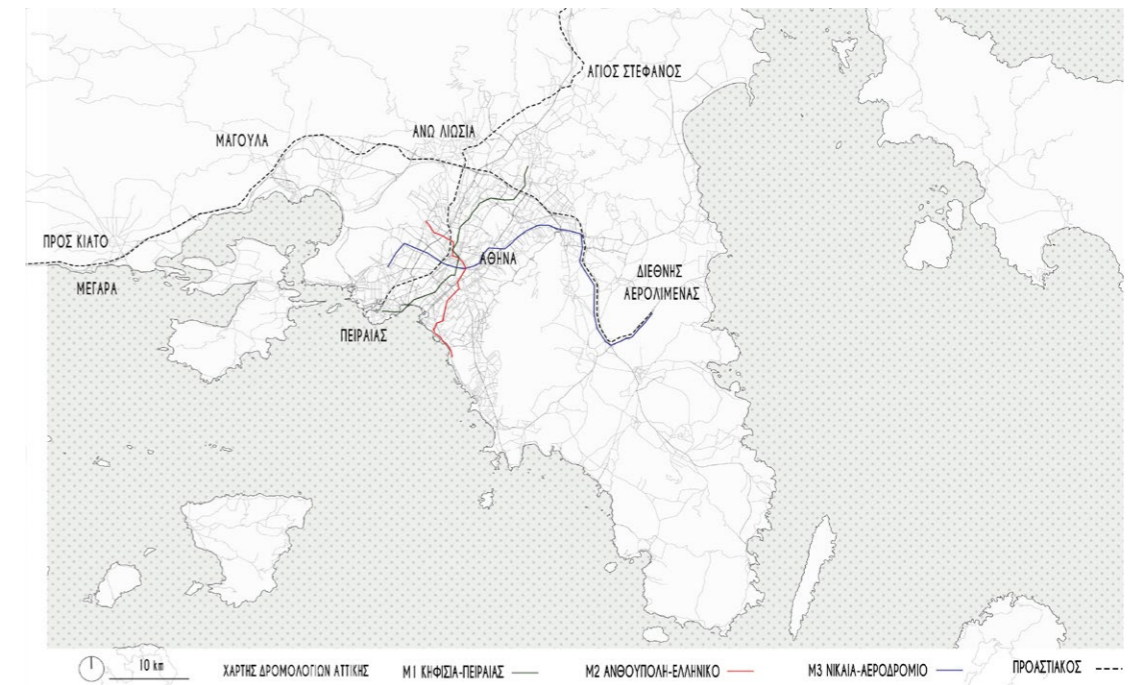


ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ



ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ

Καθ' όλο το μήκος της Ηπειρωτικής Ελλάδας εκτός από την οροσειρά της Πίνδου και δυτικά της εντοπίζονται σιδηροδρομικές γραμμές του ΟΣΕ που ενώνουν διαδοχικά ένα μεγάλο αριθμό πόλεων και κωμοπόλεων. Σε διακλαδώσεις αυτού του δικτύου εντοπίζονται παλαιότερης τεχνολογίας σιδηρόδρομοι εν ενεργεία και μη. Σήμερα ωστόσο η μεγαλύτερη έκταση του ενεργού δικτύου αποτελείται από ηλεκτρικής τεχνολογίας υποδομές που κάνουν τη μεταφορά του πληθυσμού αλλά και του εμπορικού φορτίου περισσότερο αποδοτική και ταχύτερη. Σαφώς υπάρχουν πλάνα απαλλοτρίωσης ή αποκατάστασης-εκσυγχρόνισης του παλαιού ανενεργού σιδηρόδρομου. Αυτό συμβαίνει προκειμένου να επιτραπεί στη φύση να επιστρέψει στην αρχική της κατάσταση δίχως τεχνητές διακοπές ή να αξιοποιηθούν οι ήδη υπάρχουσες γραμμικές εκτάσεις εξοπλίζοντάς τες με νέας τεχνολογίας μέσα.



Εικ.13-14 Χάρτες Πανελλήνιων Δρομολογιων και Αττικής

ΑΤΤΙΚΗ

Τα τρένα του ΟΣΕ (προαστιακός) σε συνδυασμό με αυτά του ΟΑΣΑ (Μ1 Κηφισιά-Πειραιάς, Μ2 Ανθούπολη-Ελληνικό και Μ3 Νίκαια-Αεροδρόμιο) και το Τραμ απαρτίζουν το συνολικό δίκτυο σταθερής τροχιάς. Καλύπτουν μία μεγάλη έκταση εντός του λεκανοπεδίου εξυπηρετώντας εκατομμύρια επιβάτες ανά χρόνο ωστόσο λόγω μη πλήρους εξυπηρέτησης του κοινού ήδη η τέταρτη γραμμή του μετρό διανοίγεται υπογείως με μία πληθώρα σταθμών να έχει ήδη αποπερατωθεί. Ο προαστιακός ο οποίος εκτελεί δρομολόγια μεγαλύτερων αποστάσεων και εκτείνεται και εκτός Αττικής "γεφυρώνει" έτσι πολλούς νεοσύστατους και μη οικισμούς στη ευρύτερη περιφέρεια με τον αστικό ιστό της Αθήνας ενώ επίσης ενώνει άμεσα το λιμάνι του Πειραιά με τον ΣΣΑ και τον Διεθνή Αερολιμένα. Διαθέτει διασταυρώσεις με τις υπόλοιπες γραμμές μέσω σταθερής τροχιάς σε σταθμούς όπως τη Πλακεντίας, τη Νερατζιώτισσα, το Αεροδρόμιο, το Κορωπί και φυσικά τον ΣΣΑ διευκολύνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη μεταγωγή των επιβαλλόντων σε κομβικούς ταξιδιωτικούς πόλους.

ΑΝΑΛΥΣΗ

[...]

Είναι...

Είναι ένα θεατρικό μπροστά από
ένα δέντρο,

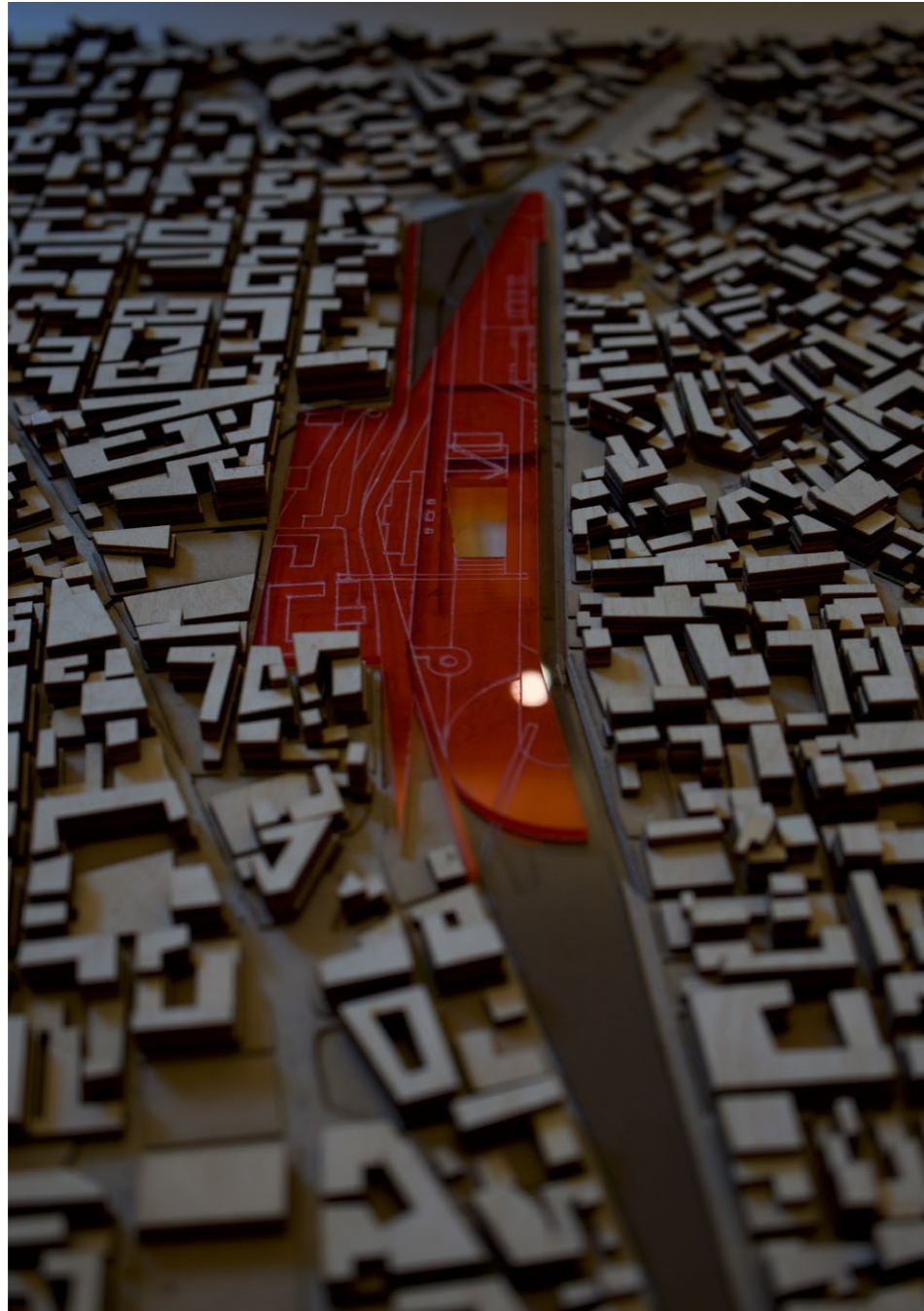
είναι δύο τύποι και περιμένουν έναν
τρίτο και εκείνος δεν έρχεται ..

Και λένε "κανείς δεν πάει, κανείς
δεν έρχεται" είναι τρομερό.

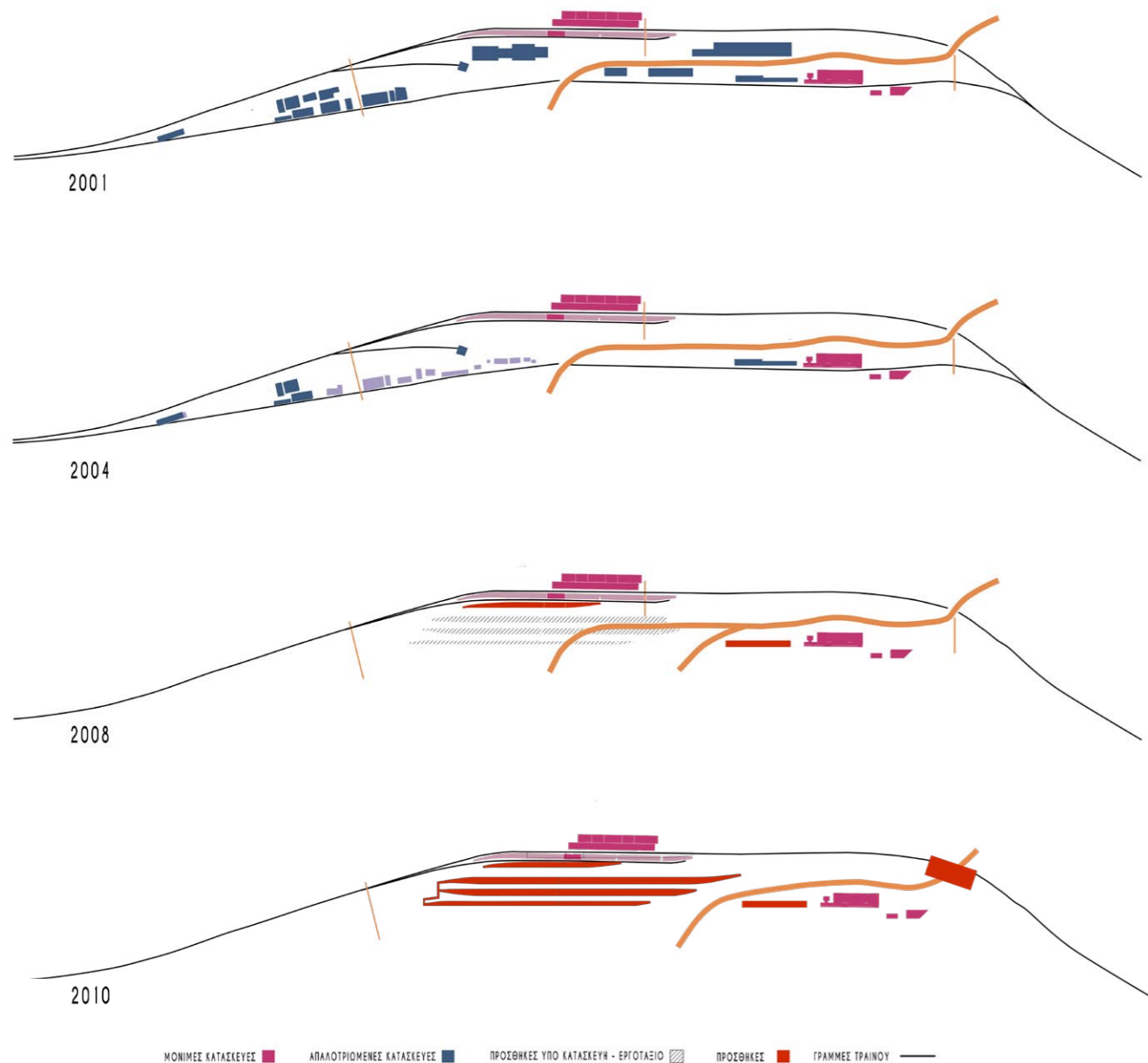
Αλλά κανείς δεν ασχολείται με τον
τρίτο !

Αυτός τι νομίζεις, δε θέλει να
φτάσει ;

[...]



Η ΜΑΚΕΤΑ Ι ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 2500



Το πεδίο του Σ.Σ.Α. εκτός του ότι φέρει μεγάλη ιστορική σημασία για την Αθήνα παράλληλα φέρει και μία οικοδομική αφήγηση στο εσωτερικό του. Ανά σημεία αυτή η αφήγηση είτε έχει χαθεί, είτε έχει κρυφτεί κάτω από νεότερες επεμβάσεις. Ασχέτως όμως από τη μοίρα αυτής της οικοδομικής-υποδομικής δραστηριότητας θεωρήθηκε απαραίτητο (αυτή) να καταγραφεί προκειμένου να ανασυρθούν οι τάσεις οι ροές και οι δυνάμεις που διέπουν το σύνολο του γηπέδου τη τελευταία εικοσαετία.

Το 2001 φαίνεται στο εσωτερικό του σταθμού να υπάρχουν πολλές κατασκευές τόσο εφήμερες και μικρές σε κλίμακα όσο και μεγάλα οικοδομήματα που καταλαμβάνουν σημαντικό μέρος του πεδίου. Η χωροθέτησή τους είναι άτακτη και πρόχειρη και δημιουργεί ενόχλητες σκόρπιων παραπηγμάτων πράγμα που μάλλον θα δυσκόλευε σε μεγάλο βαθμό την οποιαδήποτε προσπάθεια επανασυγκρότησής του. Φυσικά σε αυτό συνέβαλε ιδιαίτερα και το γεγονός ότι λειτουργούν μόλις 2 σιδηροδρομικές γραμμές και 2 αποβάθρες αντίστοιχα (μία του Σταθμού Λαρίσης και μία του Σταθμού Πελοποννήσου) οπότε συνεπώς υπάρχει άπλετος χώρος για οικοδομικές αυθαιρεσίες. Επίσης πέραν του σμήνους των οικοδομημάτων είναι αξιο αναφοράς η διχοτόμηση του πεδίου στο νότο από την οδό Σιδηροδρόμων η οποία διασχίζει για πάνω από 400μ. την έκταση του σταθμού δημιουργώντας έτσι μία νησίδα που "επιβιώνει" ο Σταθμός Πελοποννήσου. Ωστόσο τρεις πεζογέφυρες αναπτύσσονται εγκάρσια ανά περίπου 300 μέτρα προκειμένου να εξασφαλίσουν τη μετάβαση των πολιτών απ' τη μία γειτονία στην άλλη προσφέροντάς τους παράλληλα μια πανοραμική θέα στο κολάζ οικοδομικών υλικών που κυριαρχεί κάτω από τα πόδια τους.

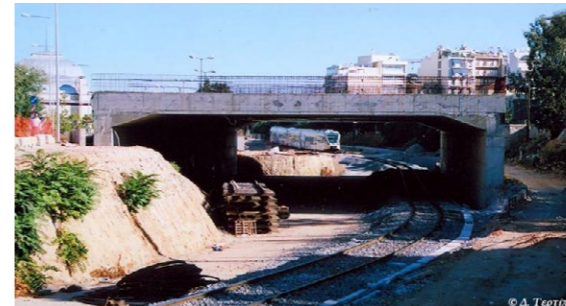
Με την άφιξη των Ολυμπιακών Αγώνων και την αποπεράτωση των έργων του μετρό το 2004 ξεκινούν και τα έργα αποκατάστασης εντός του σταθμού καθώς πολύ σύντομα ο Σ.Σ.Α. πρόκειται να διαθέτει ακόμα 4 αποβάθρες που θα εξυπηρετούν τη μετακίνηση πανελληνίως. Έτσι τα προηγούμενα παραπήγματα απαλοτριώνονται και στη θέση τους εγκαθίστανται containers με νέα οικοδομικά υλικά. Δημιουργείται ένα μεγάλης έκτασης πάρκινγκ εντός του πεδίου και έτσι εξυπηρετούνται οι οδηγοί που αναζητούν να σταθμεύσουν στο κέντρο της Αθήνας.

Έτσι μετά από τέσσερα χρόνια το 2008 τα έργα των αποβαθρών βρίσκονται σε εξέλιξη ενώ ήδη ξεκίνησε να λειτουργεί η δεύτερη σε σειρά αποβάθρα. Στο ενδιάμεσο ωστόσο ο Σταθμός Πελοποννήσου παύει να λειτουργεί για πάντα και κατά συνέπεια ο σιδηρόδρομός της στοιβάζεται σε κάποια γωνία του γηπέδου του σταθμού μαζί με τα υπόλοιπα οικοδομικά απορρίμματα. Η οδός Σιδηροδρόμων αποκτά μεγαλύτερη σημασία πλέον καθώς διαθέτει 2 απολήξεις οι οποίες κατά πάσα πιθανότητα εξυπηρετούν τις λειτουργίες του νέου κτιρίου ΚΤΕΛ που τοποθετείται σε μικρή εγγύτητα από τον Σταθμό Πελοποννήσου.

Τέλος το 2010 η εικόνα του συνόλου σταθμού αποκαθίσταται. Τα containers απομακρύνονται τα παραπήγματα κατεδαφίζονται. Το πάρκινγκ στην οδό Δεληγιάνη διακόπτεται από ένα τοίχος 300 μέτρων και τα νέα τρένα θέτονται σε λειτουργία καθ' όλο το μήκος των 5 αποβαθρών. Η 2 παλαιότερες πεζογέφυρες στο μέσο και νοτιότερο μέρος του σταθμού επίσης απομακρύνονται και έτσι πια οι περιπατητές επιλέγουν να περπάσουν απέναντι είτε μέσω της μιας εναπομείνουσας γέφυρας είτε να διασχίσουν τη περίμετρο του σταθμού. Στο νότιο κομμάτι, στην έναρξη της οδού Σιδηροδρόμων δηλαδή η οποία έχει μία απόληξη πλέον, εγκαθίσταται μια μπετονένια πλατφόρμα (30x70μ) η οποία ανασηκώνει τον δρόμο. Κατ' αυτό το τρόπο συνδυάζεται σε 2 επίπεδα η λειτουργία της οδού με αυτή των 5-6 σιδηροδρομικών γραμμών που ενώνονται σε μία κάτω από την εν λόγω πλατφόρμα.

Οι νέες οικοδομικές προσθήκες και τα οικοδομικά απορρίμματά τους, αποτελούν τον επίλογο μιας δεκαετίας ασταμάτητων αλλά και πρόχειρων εργασιών.

Εικ.17 Οικοδομική εξέλιξη σταθμού 2001 - 2021



Εικ.18-19 Φωτογραφίες οικοδομικής εξέλιξης σταθμού 2001-2010 του Δ. Τερτίπη



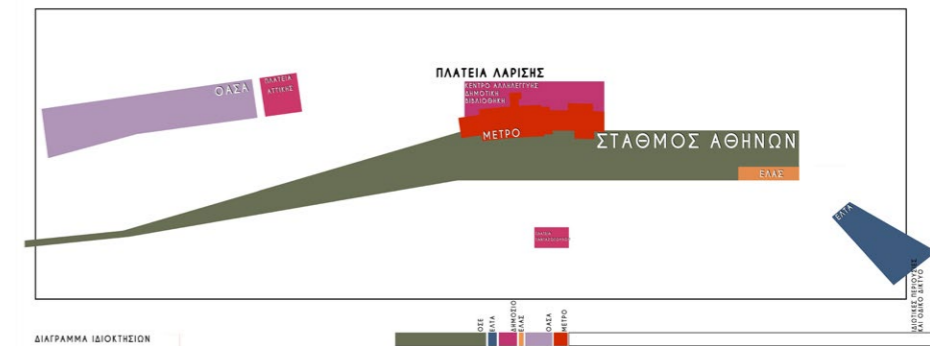
ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1/2500

ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ

Θέλοντας να διαμορφωθεί μια πιο μακροσκοπική ματιά στο ευρύτερο πρόγραμμα των δύο γειτονιών αναζητήθηκαν που υπάγονται οι ιδιοκτησίες της περιοχής προκειμένου να γίνει αντιληπτός ο χαρακτήρας του μέρους. Φαίνεται να υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση και έκταση (ίσως η μεγαλύτερη σε όλη την Ελλάδα) ιδιοκτησιών μέσω σταθερής τροχιάς. Τρία διαφορετικά ήδη τρένων συνδυάζουν τις λειτουργίες τους μέσα σε μόλις ένα περίπου χιλιόμετρο. Ο ΟΣΕ και ο ΟΑΣΑ (Ησαπ και Μετρό) καταλαμβάνουν θηριώδεις εκτάσεις μέσα στον αστικό ιστό ενώ παρατηρείται πως υπάρχουν σε εγγύτητα και άλλες κρατικές και ημικρατικές ιδιοκτησίες όπως αυτή του ΕΛΤΑ, της Τροχαίας και του χώρου στάθμευσης των αστυνομικών οχημάτων. Εν τω μεταξύ όμως η παρουσία πλατειών με διάφορα μεγέθη καθώς και κρατικών κτιρίων πολιτισμού και εκπαίδευσης είναι αισθητή στη περίμετρο. Έτσι ενώ υπάρχει αντίθεση μεταξύ των χρήσεων των παραπάνω ιδιοκτησιών φαίνεται οι βαριές χρήσεις των σιδηροδρόμων να κυριεύουν τους υπόλοιπους χώρους κοινωνικού χαρακτήρα και να τους κάνουν να υπολειπονται, τους υποβαθμίζουν και επικαλύπτουν την ακτίνα επιρροής τους στο πολεοδομικό ιστό.

Ωστόσο κάπου κάπου περισσεύει και λίγη πόλη.



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΩΝ

Εικ.20-21 Χάρτης υφιστάμενης κατάστασης 1:2500 & Διάγραμμα ιδιοκτησιών περιοχής

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Καθώς ο Σ.Σ.Α. έχει αποθέσει το ίχνος του στη περιοχή από το 1884, είναι φυσικό επακόλουθο να αποτελεί κατά κάποιο τρόπο και την αστική ραχοκοκαλιά του περιβάλλοντός του. Έτσι τα πολεοδομικά στοιχεία της περιφέρειας έχουν διαμορφωθεί βάσει του σταθμού και κατά μήκος του. Ένα από αυτά τα πολεοδομικά στοιχεία και απαραίτητο για τη λειτουργία της σύγχρονης πόλης είναι το οδικό δίκτυο το οποίο στη προκειμένη έχει την “υφάνει” αμετάκλητα από τα προπολεμικά κίολας χρόνια. Δύο διαφορετικής έντασης αυτοκινητόδρομοι εφάπτονται στο ορισμένο αποτύπωμα του ορίου του σταθμού και εξυπηρετούν την διαμήκης κίνηση εκατέρωθεν του διαμοιράζοντας ή παραλαμβάνοντας εγκάρσια τη κίνηση των οχημάτων. Από την δυτική πλευρά του σταθμού εντοπίζεται η Δεληγιάννη η οποία πηγάζει από τη Πλ. Καραϊσκάκη και ενώνεται με τη Λιοσίων στο “ύψος” της πλατείας της Αττικής. Η οδός Ιουλιανού η οποία καταλήγει στο Σταθμό διαχωρίζει αισθητά την Πλ. Λαρίσης με το πρώην στρατιωτικό κτιριακό συγκρότημα της Δημόσιας Βιβλιοθήκης και του Κέντρου Αλληλεγγύης με αποτέλεσμα να μη μπορούν να συνδυάζουν τα προγράμματά τους. Καθ’ όλο το μήκος των ραγών του σταθμού εντοπίζονται μόλις δύο εγκάρσιες οδικές συνδέσεις στο βόρειο και νότιο άκρο του πεδίου. Έτσι οι δύο γειτονίες δεν συνδέονται ούτε οδικώς ενώ παράλληλα δημιουργείτε έντονη συμφόρηση στους δύο κόμβους. Η οδός Σιδηροδρόμων που υψώνεται και αναπτύσσεται στο μπροστινό τμήμα του Σταθμού Πελοποννήσου αποτελεί ένα “μπρικολάζ” υποδομικών επεμβάσεων που έχουν αποσυνδέσει το μνημείο από το αστικό του περιβάλλον.



Εικ.21 Χάρτης οδικών ροών 1:2500



ΧΑΡΤΗΣ: ΧΡΗΣΕΩΝ ΙΣΟΓΕΙΟΥ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:2500

ΑΜΙΓΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑ ■

ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ ■

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ/ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ■

ΥΠΗΡΕΣΙΑ/ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ■

ΕΜΠΟΡΙΟ ■

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ■

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Οι λειτουργίες και τα προγράμματα που φιλοξενούν τα κτίρια της περιοχής μπορούν να ομαδοποιηθούν άλλη μια φορά σε σχέση με τη θέση τους προς το “ρήγμα” που δημιουργεί ο σταθμός. Η δυτική γειτονία, αυτή των Σεπολίων και του Μεταξουργείου δηλαδή, μπορεί να χαρακτηριστεί κυρίως ως οικιστική διότι εκλείπει η έντονη παρουσία άλλων χρήσεων. Χαμηλότερης έντασης εμπορικά και λιανικά καταστήματα εντοπίζονται ιδιαίτερα γύρω από τη Πλ. Πανταζοπούλου ενώ είναι άξιο να αναφερθεί και η αισθητή παρουσία των κτιρίων σε αχρησία. Σε αντιδιαστολή, τα κτίρια της ανατολικής παρειάς του σταθμού φέρουν χρήσεις που διαφέρουν εμφανώς σε σχέση με τα προαναφερθέντα, όπως και η κλίμακά τους. Εκεί εντοπίζονται μεγαλύτερες κατασκευές όπως ξενοδοχεία, αλυσίδες εμπορικών καταστημάτων, δημόσιες υπηρεσίες, και οι εναπομείναντες χώροι πολιτισμού της περιοχής. Ωστόσο, σαφώς η κυριότερη λειτουργία των κτιρίων είναι η οικιστική με χρήσεις εμπορίου στον ισόγειο χώρο. Παρόλα αυτά ο χαρακτήρας τον δύο διευρυμένων γειτονιών μπορεί και πάλι να διαφοροποιηθεί επειδή υπάρχει εμφανώς διαφορετική αντιμετώπιση στο κτιριολογικό και όχι μόνο πρόγραμμα.

Εικ.22 Χάρτης χρήσεων γης ισογείου 1:2500

ΥΨΗ ΚΤΙΡΙΩΝ

Παρατηρείται πώς υπάρχει μία αισθητή αύξηση στα ύψη των κτιρίων της πόλης διασταυρώνοντας εγκάρσια τον Σ.Σ.Α. Δηλαδή όσο κατευθύνεται κανείς από τη γειτονία των Σεπολίων προς τις γειτονίες του κεντρικού τομέα των Αθηνών θα αντιληφθεί την εν λόγω αύξηση. Αυτό ενδεχομένως οφείλεται στη διαφοροποίηση των χρήσεων γης, στην χρονολογία κατασκευής καθώς και στις νομοθεσίες λόγω των ιδιαίτερων γεωμορφολογικών χαρακτηριστικών της περιοχής (Λόφος Ιππίου Κολωνού). Ωστόσο η έντονη/απότομη υψομετρική διαφοροποίηση (η οποία αποκλίνει από το υπόλοιπο ομαλό φάσμα της υψομετρικής αύξησης) εντοπίζεται σε μικρή εγγύτητα γύρω από την έκταση των σιδηροδρομικών γραμμών. Το πρόγραμμα των κτιρίων συγκρίνοντας τις δύο γειτονίες διαχωρίζεται εμφανώς σε τοπικό και υπερτοπικό. Παρατηρείται έντονη ανέγερση υψηλών και πιο σύγχρονων κατασκευών απ' τη παρειά της εισόδου και της εξόδου του σταθμού. Ξενοδοχεία και κτίρια δημόσιων υπηρεσιών απορροφούν λόγω της εγγύτητάς τους και της ευκολότερης προσβασιμότητας τις ροές των ταξιδιωτών και των πεζών. Κατ' αυτό τον τρόπο εντείνεται και ενισχύεται η ήδη υπάρχουσα κατασκευαστική τάση καθώς και η απόσχιση των δύο γειτονιών, συναρτήσει τόσο των ποιοτικών όσο και των οικοδομικών χαρακτηριστικών της.

Εικ.23 Χάρτης υψών κτιριακών δομών 1:2500

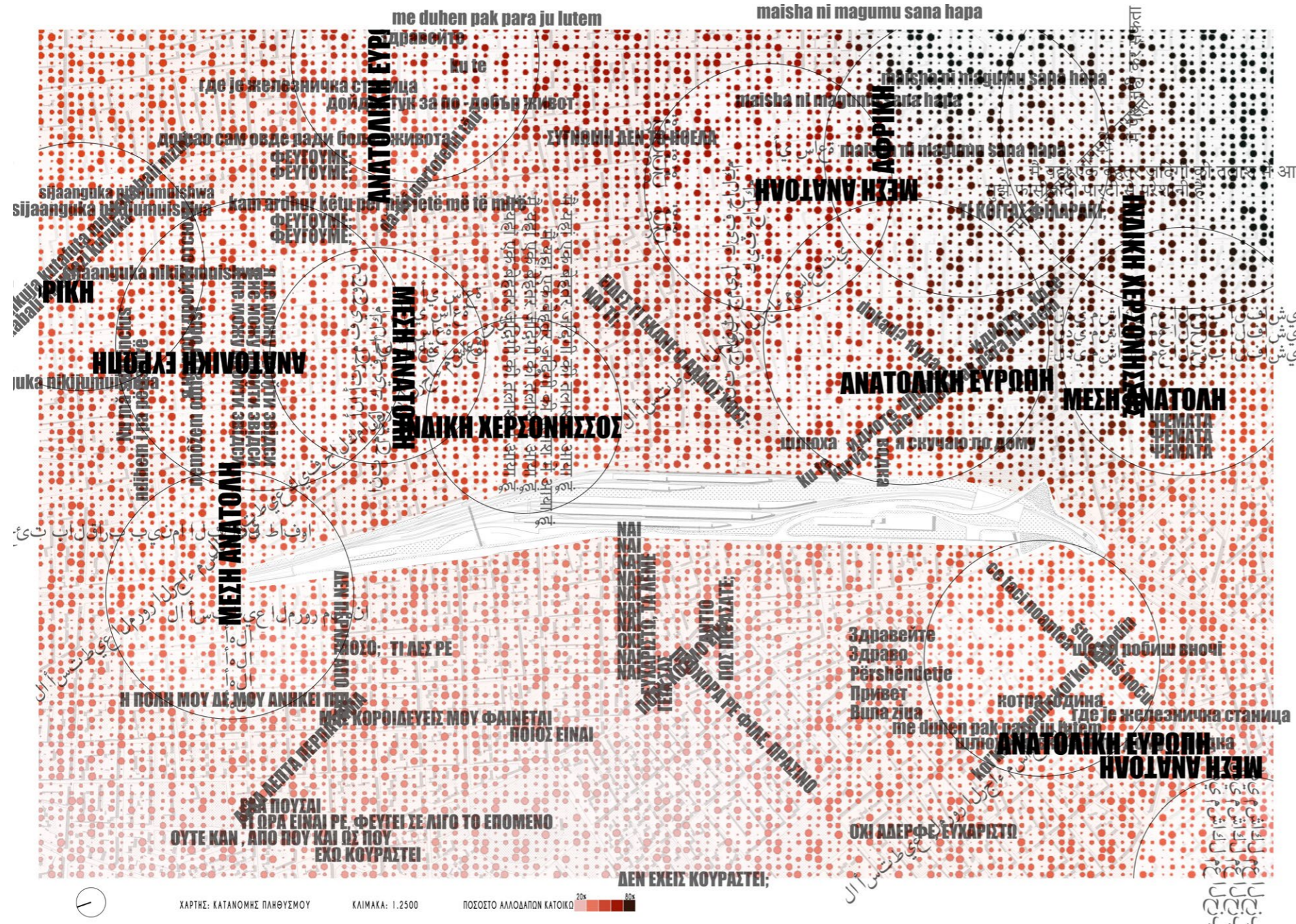


ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΗΘΥΣΜΩΝ

Εντός των αλληπάλληλων υποπεριοχών που διαμορφώνουν το σύνολο των δύο γειτονιών εκατέρωθεν του σταθμού, συναντάται μεγάλη συγκέντρωση κατοίκων που κατάγονται από όλες τις “γυνίες” του κόσμου. Λαοί από την Ανατολική Ευρώπη, την Αφρική, την Ελλάδα, την Ινδική Χερσόνησο καθώς και την Μέση Ανατολή απαρτίζουν τη πληθυσμιακή παλέτα που νοηματοδοτεί τον αστικό καμβά της περιοχής.

Οι τρόποι που οι ομάδες αυτές οικειοποιούνται τη γειτονία τους πηγάζουν από τα πολιτιστικά χαρακτηριστικά που η κάθε μία φέρει. Προϊόντα από άλλους τόπους γεμίζουν τα ράφια στα αλλοδαπά παντοπωλεία, φροντιστήρια ξένων γλωσσών εγκαθίστανται στους κενούς ισόγειους χώρους, ποικίλοι χώροι λαιτρείας λειτουργούν διακριτικά ενώ παράλληλα φωνές από παιδιά στη Πλατεία Λαρίσης καλύπτουν με τη ζωντάνια τους ήχους της πόλης και του τρένου. Όμως το ρήγμα του σταθμού μοιάζει να διακόπτει αυτή την αίσθηση πολυπολιτισμικότητας καθώς όπως μελετήθηκε βάσει πληθυσμιακών χαρτών της ΕΛΣΤΑΤ του 2011 οι δύο γειτονίες σημειώνουν μεγάλες αποκλίσεις στη ισοκατανομή των πολιτών της συναρτήσει της καταγωγής τους. Το τείχος υπονοεί μια ταξική διαφοροποίηση και φαντάζει ως ένα σύνορο εντός της πόλης. Δηλαδή, από τη παρειά των Σεπολίων και του Μεταξουργείου ο Ελληνικός πληθυσμός κυριαρχεί αριθμητικά όταν σε αντιδιαστολή από τη παρειά του Κέντρου των Αθηνών συμβαίνει στο αντίστροφο. Ενδεικτικά ως παράδειγμα παρατίθενται τα εξής ποσοστά ανά συμπλέγματα οικοδομικών τετραγώνων: η οικιστική περιοχή γύρω από τον Λόφο Σκουζέ σημειώνει μέχρι και 90% έλληνες πολίτες ενώ η περιοχή της Ομόνοιας έως 93% αλλοδαπούς πολίτες. Αυτό συμβαίνει ενδεχομένως επειδή γύρω από τις περιοχές των Λόφων υπάρχει μία ιστορικότητα και έτσι οι κατοικίες έχουν διατηρηθεί οικογενειακά από γενιά σε γενιά. Επίσης οι κατοικίες του κέντρου σημειώνουν χαμηλότερη αξία συγκριτικά με τις νεότερες που ανεγείρονται στη περιοχή των Σεπολίων. Παρόλα αυτά όμως, όπως και στους προηγούμενους χάρτες καταγραφής τοπικών χαρακτηριστικών παρατηρείται και πάλι σε μικρή εγγύτητα από το σταθμό απότομη διαφοροποίηση στα πληθυσμιακά ποσοστά.

Όποτε η εντύπωση πως ο σταθμός πέραν από ένα υλικό όριο αποτελεί και ένα ταξικό και οικονομικό όριο τείνει να γίνει ένα ισχυρό κριτήριο διαμόρφωσης της στρατηγικής σχεδίασμού.



Εικ.24 Χάρτης κατανομής πληθυσμών 1:2500



Εικ.25 Φωτογραφίες διαδηλωτών που τάσσονται ενάντια σε δομές υποστήριξης τοξικομανών.



Εικ.26 Φωτογραφίες δράσεων της εγκληματικής οργάνωσης "Χρυσή Αυγή" που διατηρούσε μέχρι το 2021 τα γραφεία της στην οδό Δηλιγιάννη

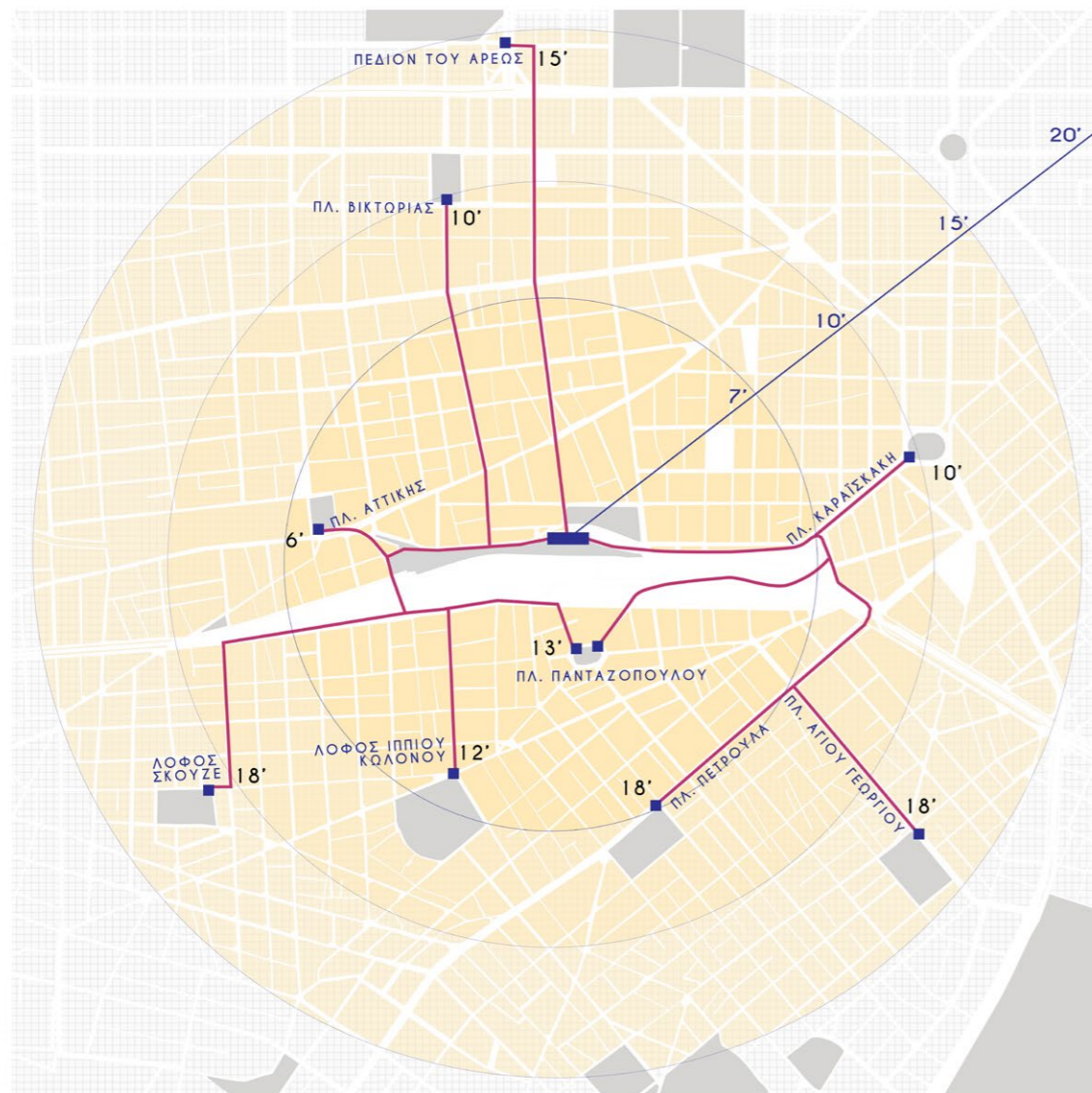


Εικ.27-28 Φωτογραφίες αυθόρμητων προτάσεων και αντιδράσεων για τη διαμόρφωση της περιοχής



Εικ.29-30 Φωτογραφίες κατάληψης σταθμού από προσφύγες που αντιστέκονται στη μαζική μεταγωγή τους σε "δομές" στην Ειδομένης και στα Διαβατά 2019





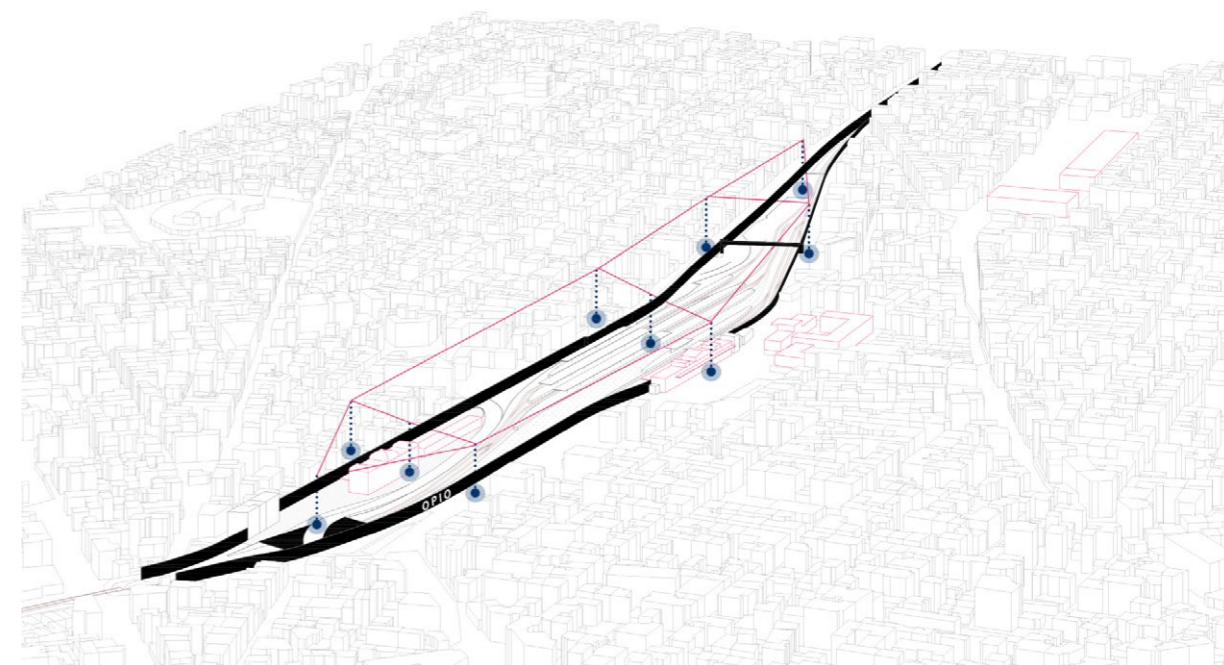
ΧΑΡΤΗΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΠΕΖΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΚΛΙΜΑΚΑ: 1/2500 ΠΛΑΤΕΙΕΣ-ΦΥΤΕΜΕΝΟΙ ΧΩΡΟΙ ΧΡΟΝΙΚΕΣ ΑΚΤΙΝΕΣ ΠΕΖΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΠΟΡΕΙΕΣ ΠΕΖΩΝ

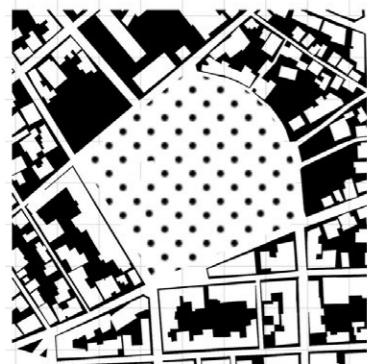
ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Η εγκάρσια προσπέλαση του πεδίου αποτελεί ένα βασικό ζήτημα της περιοχής του Σ.Σ.Α. Ενδεχομένως να είναι το κυριότερο πρακτικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει ένας πολίτης. Στα διάφορα επίπεδα ανάγνωσης της πόλης η προσβασιμότητα και οι αποστάσεις αποτελούν τα πρωτεύοντα κριτήρια που ένας περιπατητής θα εστίαζε τη προσοχή του. Ο Σ.Σ.Α. λόγω της μακρόστενης γεωμετρίας του και της θέσης τους εντός του αστικού ιστού αυτόματως διακόπτει την αναμενόμενη πορεία που ο εν λόγω περιπατητής θα περίμενε να ακολουθήσει. Τα αποτυπώματα των κινήσεων του προκειμένου να μεταφερθεί από τη μία γειτονιά στην άλλη υπαγορεύουν την ύπαρξη του περιμετρικού ορίου καθώς όλες τους εφάπτονται σε αυτό. Δεν υπάρχει δυνατότητα προσπέλασης παρά μόνο μέσω της υπέργειας ή της υπόγειας διάβασης πράγμα που σημαίνει πως το επίπεδο του εδάφους και του πεζοδρομίου παύουν να έχουν ισχύ καθώς άλλες λειτουργίες λαμβάνουν χώρα. Ενδεικτικά σημειώνεται πως η μέση εγκάρσια απόσταση από τη μία παρειά του σταθμού ως την άλλη είναι 110 μέτρα. Αυτό μεταφράζεται σε πεζή οριζόντια διαδρομή περίπου 2 λεπτά. Ωστόσο η υπάρχουσα κατάσταση επιβάλλει στο πεζό να περπατήσει για 13 λεπτά παράλληλα του τοίχους προκειμένου να βρεθεί από το κτίριο του Σ.Σ.Α. έως στη πλατεία Πανταζοπούλου παραδείγματος χάρη. Η συνθήκες είναι για τον πεζό είναι σαφώς αντίθετες ενώ για ένα ηλικιωμένο ή ανάπηρο άτομο απλώς ακατάλληλες και απαγορευτικές.

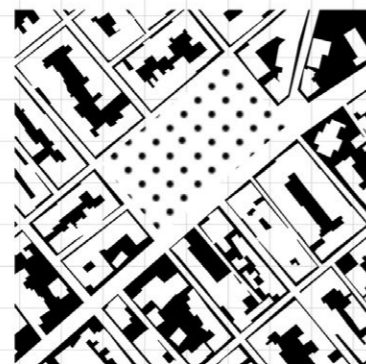
Η προσπέλαση δεν φαντάζει καν σαν επιλογή.

Εικ.31-32 Χάρτης πεζών αποστάσεων γύρω από τον Σταθμό των Αθηνών & Διάγραμμα απόδοσης περιμετρικού





1. ΛΟΦΟΣ



2. ΠΛΑΤΕΙΑ



3. ΠΡΟΑΥΛΙΟ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣ



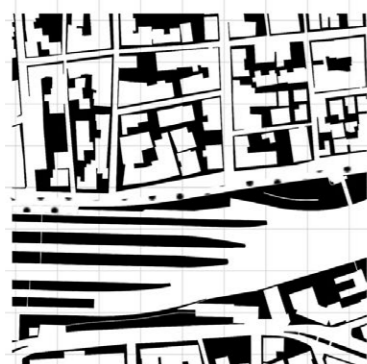
4. ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ



5. ΓΩΝΙΑΚΟΣ



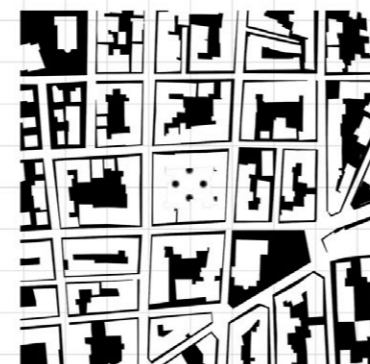
6. ΑΚΑΝΟΝΙΣΤΟΣ



7. ΕΠΙΜΗΚΗΣ



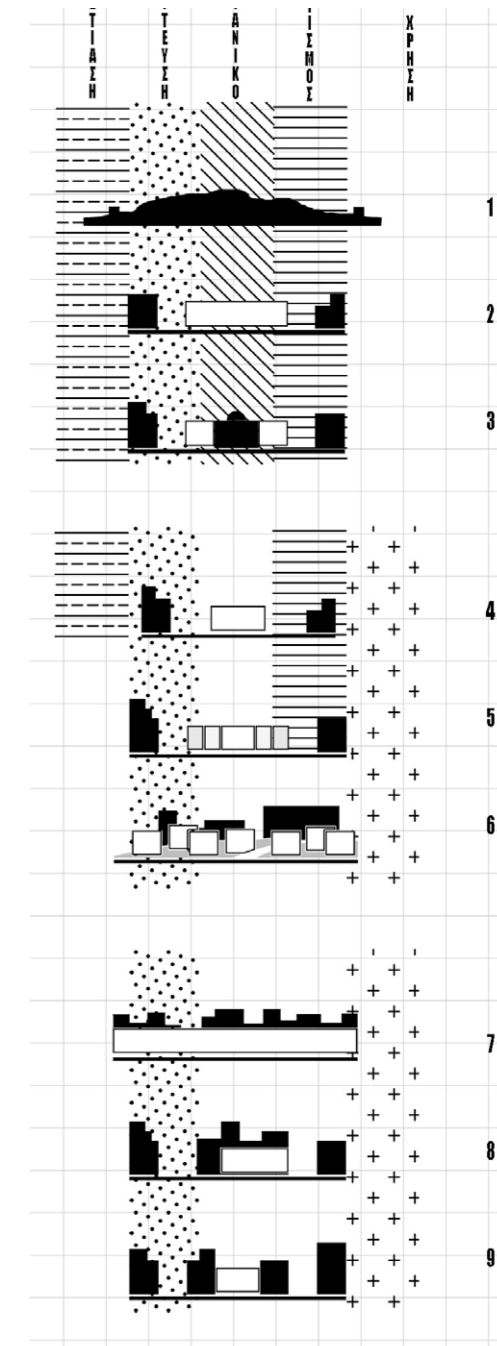
8. ΑΔΟΜΗΤΟ ΟΙΚΟΠΕΔΟ



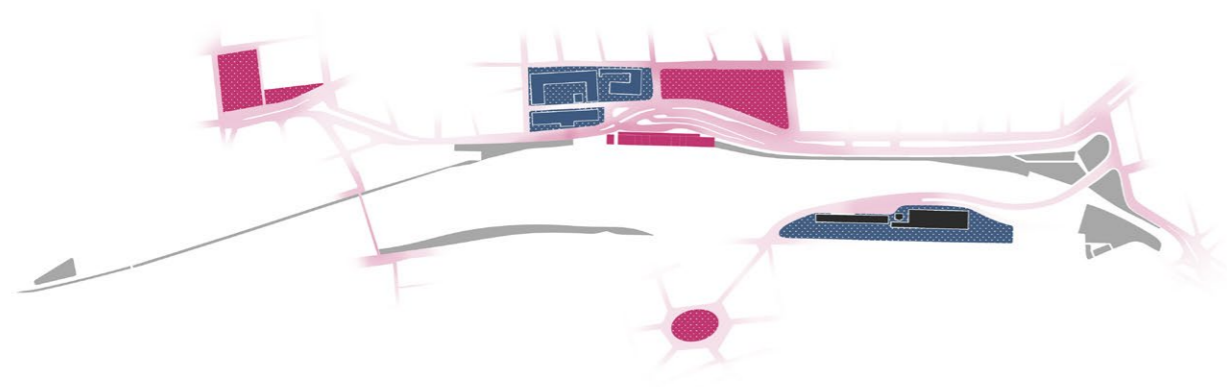
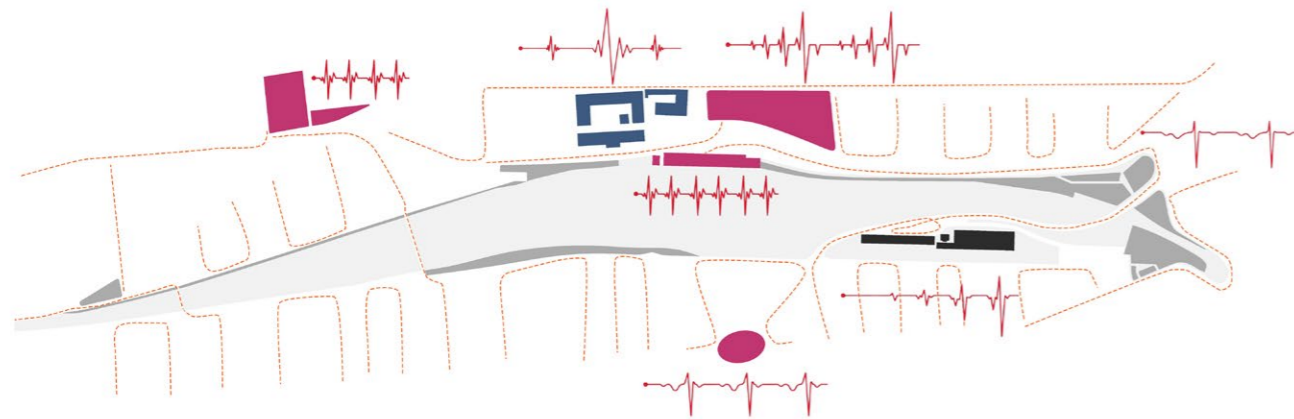
9. ΑΚΑΛΥΠΤΟΣ

ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ ΑΔΟΜΗΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΩΝ

Κατά τη διάρκεια της αναζήτησης των ποιοτικών χαρακτηριστικών της περιοχής έλαβε χώρα μια απόπειρα καταγραφής τυπολογιών του δημόσιου χώρου. Σκοπός αυτής της αποτύπωσης είναι να διαλευκανθεί ποια μέρη της πόλης ενισχύουν τη δημόσια συνδιαλλαγή και ποια την αποτρέπουν. Οι παράμετροι που λήφθηκαν υπόψη είναι η φύση του δημόσιου χώρου συναρτήσει του πρασίνου χώρου και του του εμπορίου που διαθέτει καθώς και του πολιτισμού που παράγεται στο εν λόγω σημείο. Παράμετροι δηλαδή οι οποίες μπορούν να συγκρατήσουν τη δημόσια ζωή. Η έλλειψη αυτών, επίσης καταγράφηκε και κατά αυτό τον τρόπο ταυτοποιήθηκαν οι λιγότερο πρόσφορες τυπολογίες οι οποίες εντέλει δεν κρίθηκαν ως θεμιτά εργαλεία του επικείμενου σχεδιασμού. Παρατηρήθηκε πως όπου η κλίμακα του δημόσιου χώρου αυξάνεται σε έκταση εντός του πολεοδομικού ιστού και παράλληλα αυξάνεται η παρουσία δημόσιων χρήσεων και δημόσιου προγράμματος τότε οι δυναμικές στις σχέσεις των παρευρισκομένων περιπλέκονται και έτσι αναδύονται τα αστικά συμβάντα. Σημασία ωστόσο έχει πως αυτά τα αστικά συμβάντα διαμορφώνουν τη δημόσια συνείδηση και τι θα προβάλουν επάνω της.



Εικ.33 Τυπολογίες αδόμητων χώρων και αστικών κενών



ΧΩΡΟΙ ΕΝΤΟΝΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΠΛΗΘΟΥΣ ■

ΧΩΡΟΙ ΧΑΜΗΛΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΠΛΗΘΟΥΣ ■

ΠΑΡΗΚΜΑΖΟΥΣΑ ΦΥΤΕΥΣΗ ■

ΑΝΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΟ ΚΕΛΥΦΟΣ ■

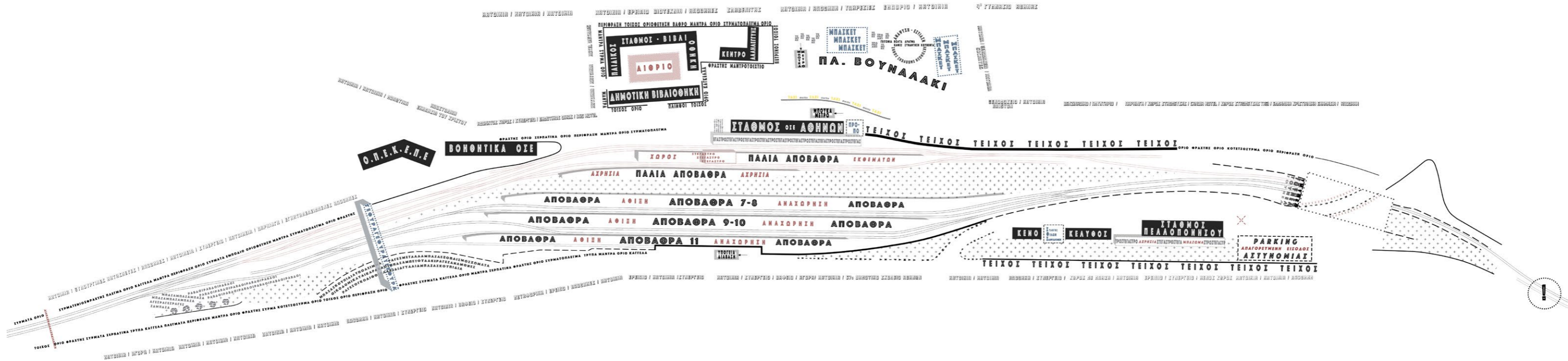
ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ/ΕΝΤΑΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙΑΣ ■

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΑΛΜΟΥ ΚΑΙ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΧΩΡΩΝ

Είναι έκδηλο πως η κλίμακα της έκτασης του σταθμού έχει κυριέψει τη πόλη και έχει αλλοιώσει τα αναμενόμενα χαρακτηριστικά μιας οικιστικής περιοχής. Το αυστηρό και στείρο πρόγραμμα αναχώρησης και άφιξης των τρένων ξεφεύγει από τα φυσικά όρια του σταθμού και επεκτείνεται και στην υπόλοιπη πόλη. Τα ωράρια των γειτονιών συγχρονίζονται με αυτό του σταθμού επειδή πηγάζουν εν μέρει απ' αυτόν ωστόσο φαίνεται να διατηρούν μια αυτονομία και να συγκρατούν τους ρυθμούς τους ανά περιπτώσεις. Καθώς τα διάφορα αποκομμένα μεταξύ τους αστικά σημεία αναφοράς όπως πλατείες, πράσινοι χώροι και περίβολοι αστικών κτιρίων πλέον ασύνδετα μέσα στο αστικό πεδίο καταφέρνουν τουλάχιστον να διατηρούν τις εκάστοτε αυτονομίες τους. Η μορφή των χώρων αυτών καθώς και οι λειτουργίες που φέρουν προτρέπουν τους κατοίκους να "εκτονώνονται" σε αυτούς και έτσι να αναδύονται "τοπικότητες" που διαθέτουν τους δικούς τους ρυθμούς και εντάσεις. Συσσίτια, πολιτισμικές και καλλιτεχνικές εκδηλώσεις, διαδηλώσεις και άλλα αστικά συμβάντα οργανώνονται από αυθόρμητες πρωτοβουλίες και διαταράσσουν το καθημερινό συνηθισμένο ρυθμό της πόλης. Σαφώς ο ρόλος του σταθμού λειτουργεί ανασταλτικά στην ανάπτυξη τέτοιων αυθόρμητων αστικών αντανακλαστικών καθώς το ορισμένο του πρόγραμμα του και η έκταση του αποδυναμώνει αυτές τις τάσεις. Ωστόσο δεν είναι λίγες οι φορές που ένα απ' τα κτίρια ενδιαφέροντος (βιβλιοθήκη, κέντρο αλληλεγγύης κ.α.), ξεφεύγει από το καθιερωμένο πρόγραμμά του και αλλάζει παροδικά το χαρακτήρα του και κατ' επέκταση αυτό της γειτονίας.

Εικ.34 Διαγράμματα εντάσεων της περιοχής

Ποιотική Ανάλυση



Εικ.35 Διάγραμμα ποιотικής απόδοσης χαρακτηριστικών της περιοχής του Σταθμού των Αθηνών

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

[...]

Ποιός ξέρει που χάνεται;

Το ίδιο δεν είναι;

Έτσι είναι

Το μόνο που υπάρχει είναι το που θες να
πας και κάγκελα

Κι άμα κοιτάς εκεί που θες να πας

ανά πάσα στιγμή κάπου εδώ μωρέ στη
στροφή. Έρχομαι,

ή φεύγω;

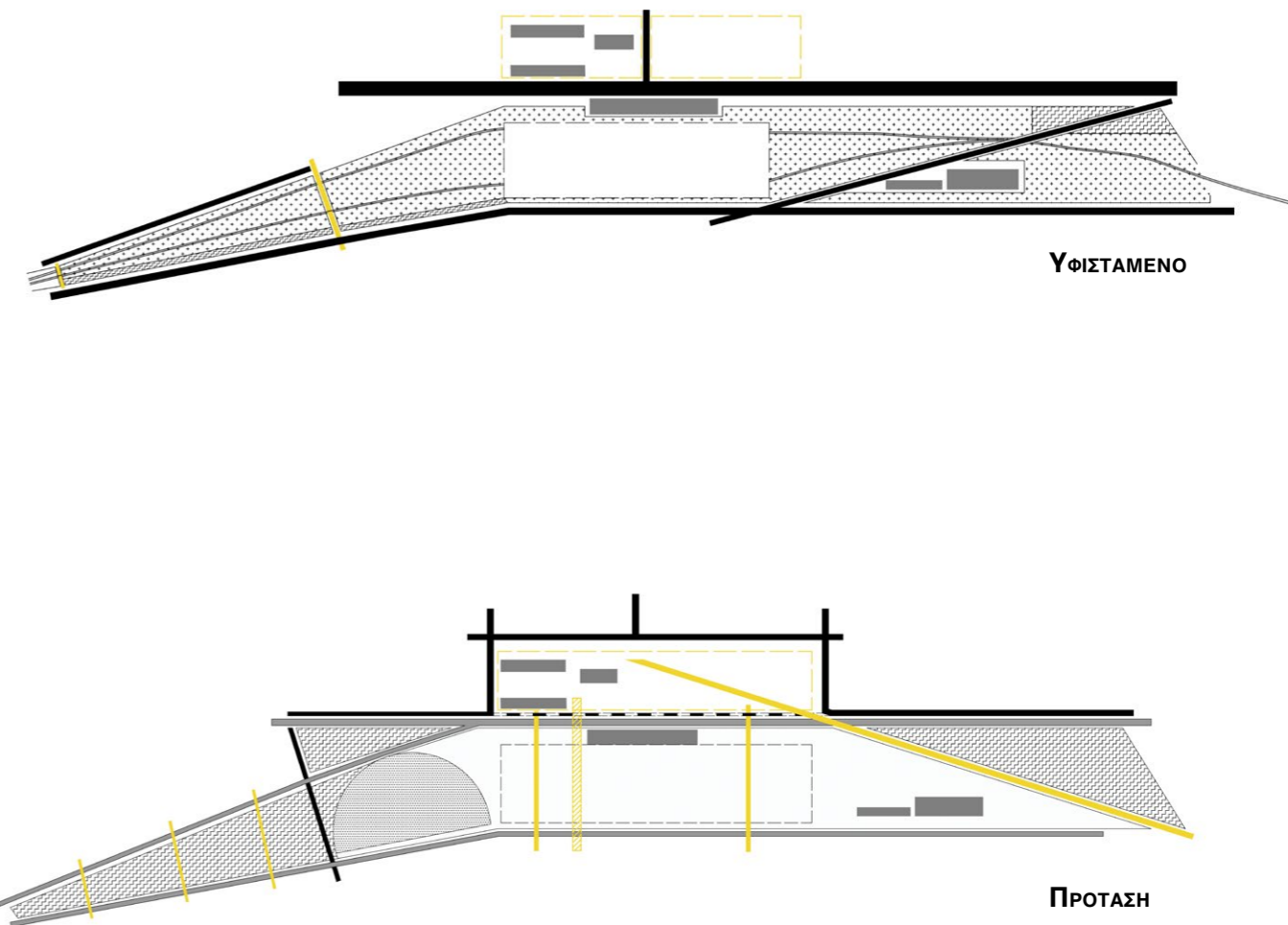
[...]

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΙΔΕΑ

Η μελέτη των χαρακτηριστικών και των ποιοτήτων της περιοχής έχει ολοκληρωθεί, καθιστώντας σαφή την κρισιμότητα διαχείρισης του ορίου, τόσο ως έννοια, όσο και σαν υπόσταση. Ύστερα της ανάλυσης των υπαρχόντων ζητημάτων, κοινός τόπος αποτέλεσε το συμπέρασμα πως η συνολική έκταση της παρέμβασης αποτελεί ένα κενό πεδίο και ένα κυριολεκτικό όριο, για τη λειτουργία και την κινητικότητα της πόλης. Ταυτόχρονα, τα όρια που περικλείουν το ίδιο το οικόπεδο, το αποκόβουν και το καθιστούν πολεοδομικά άγονο και ανενεργό. Ένα καίριο κατώφλι της πόλης των Αθηνών, καταλήγει να αποτελεί ένα υπολειμματικό κομμάτι του δημόσιου χώρου της και μάλιστα δίχως καμία δημόσια πρόσβαση και συμμετοχή.

Λαμβάνοντας υπόψιν τα παραπάνω, τα ζητήματα της προσβασιμότητας και της κίνησης στο εσωτερικό και στην περίμετρο του πεδίου κρίνονται ζωτικά. Στην προσπάθεια να αντιμετωπιστεί ριζικά η πρόσβαση και η προσπελασιμότητα της έκτασης, πραγματοποιούνται κυκλοφοριακές μεταρρυθμίσεις στις οδούς όπου την περικυκλώνουν, επιχειρώντας μια αμετάκλητη αλλαγή στον προσανατολισμό του σχεδιασμού της περιοχής. Η κυκλοφορία οχημάτων περιορίζεται δραστικά στο ανατολικό και στο δυτικό όριο, με την λεωφόρο Δηληγιάννη να αποκόπτεται σημειακά, απέναντι του κτιρίου του σταθμού των Αθηνών, ενώ στην υπόλοιπη έκτασή της επανασχεδιάζεται. Η οδός Κωνσταντινουπόλεως πεζοδρομείται μερικώς, αποτελώντας πλέον μία γραμμική ενότητα δραστηριοτήτων για τους κατοίκους των γειτνιαζόντων οικοδομικών τετραγώνων. Η διαγώνια οδός Σιδηροδρόμων, όπου διχοτομούσε το νότιο άκρο του πεδίου και απομόνωνε την έκταση όπου εντοπίζεται ο σταθμός Πελοποννήσου, καταργείται και η κυκλοφορία της αναδιανέμεται προς τις περιφερειακές οδικές αρτηρίες. Ενισχύοντας την απόπειρα αποκατάστασης των ορίων, το βόρειο και το νότιο τμήμα της επέμβασης αντιμετωπίζονται ως δύο μαλακές επιφάνειες, αποτελώντας τους αστικούς υποδοχείς του θέματος, λειτουργώντας ως μεταβατικές ζώνες πρασίνου, απ' την πυκνή δόμηση των συνορευόντων αστικών γειτονιών στην επιμήκη πορεία συμβάντων που εντάσσεται μέσω της παρέμβασης. Στον πυρήνα του θέματος εντοπίζονται ο σταθμός των Αθηνών με την υπερτοπική χρήση του σιδηροδρόμου, η πλατεία Λαρίσης - ή για τους κατοίκους της περιοχής, 'το βουναλάκι' - και το τρίπτυχο των πρώην στρατιωτικών κτιρίων, όπου στεγάζεται η δημοτική βιβλιοθήκη και το συνορευών κέντρο αλληλεγγύης του δήμου Αθηναίων. Υπογραμμίζοντας την ανάγκη για επανασχεδιασμό και αναδιοργάνωση των χωρικών σχέσεων και της επικοινωνίας μεταξύ αυτών των βασικών στοιχείων της σύνθεσης, οι εγκαταστάσεις του σταθμού υπογειοποιούνται, διατηρώντας το υπάρχον κτιριακό κέλυφος και εντάσσοντας σε αυτό χρήσεις εμπορίου, εστίασης και αναψυχής.

Ωστόσο βασική πρόθεση της εργασίας αποτέλεσα η απόπειρα ένταξης του σταθμού Λαρίσης στο συνολικό σχεδιασμό, παρά την υποβίβαση της στάθμης του, αποφεύγοντας την ολική απόκρυψή του. Για τον λόγο αυτό, το ισόγειο επίπεδο διατρυπάται και με δύο ήπιες καταβάσεις εκατέρωθεν της κεντρικής αυτής οπής - ως προεκτάσεις της συνολικής γραμμικής πορείας - αποκαλύπτεται το ημιεπίπεδο όπου αποτελεί τον πυρήνα ζωής και δραστηριοτήτων του σταθμού. Τέλος ο σχεδιασμός της πλατείας Λαρίσης αναθεωρείται, διατηρώντας όμως ως βασικές συνθετικές αρχές τις υπάρχουσες χαράξεις και τις υποδομές όπου εντοπίζονται στην υφιστάμενη κατάσταση.



Εικ.36 Διάγραμμα υφιστάμενης κατάστασης και κεντρικής ιδέας.



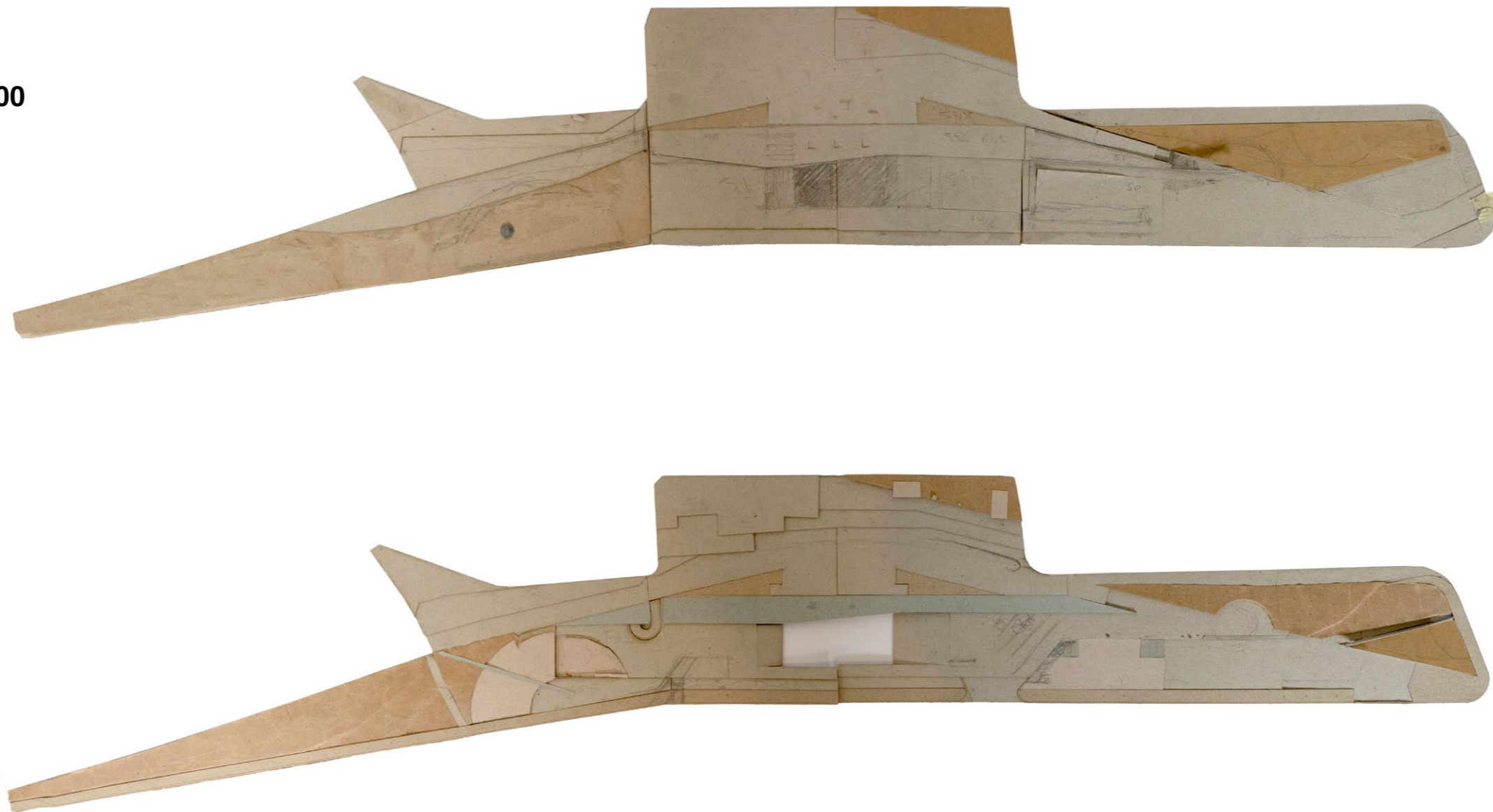
Κολαζ

Η περιοχή είναι ασύνδετη λόγω του Σταθμού που λειτουργεί ως ρήγμα. Έτσι έχουν χωριστεί οι δύο εκατέρωθεν γειτονιές και δεν συνδιαλέγονται αλλά αντιπαράθρονται. Η έκταση του σταθμού, οι αυτοκινητόδρομοι καθώς και οι αποφάσεις που έχουν παρθεί μέσα στο πέρασμα του χρόνου έχουν οδηγήσει στην ερήμωση σημαντικών κτιρίων και στην υπολειτουργία των χώρων πολιτισμού. Οι πράσινοι χώροι αργοπεθαίνουν και δεν προσφέρονται για χρήση. Ο σταθμός λειτουργεί διαδικαστικά και μόνο. Οι γειτονιές εκτονώνονται σε πλατείες της περιοχής οι οποίες όμως φαντάζουν μετέωρες μέσα στον αστικό ιστό.

Φαίνεται ως επιτακτική ανάγκη η σύνδεση της πόλης και η κατάργηση του σημαντικότερου ορίου. Αυτό του τείχους που περιβάλλει τον Σταθμό. Επιλέγεται ως λύση η υπογειοποίηση του σταθμού και η ελευθέρωση των κινήσεων στο ισόγειο. Έτσι διασφαλίζεται πρακτικά τουλάχιστον η διέλευση. Μιλώντας όμως για συρραφή γειτονιών σημαίνει και ιδεολογική ένωση, κοινή δράση, τοπική αυτοδιοίκηση. Οι χώροι που μπορούν να απορροφήσουν αυτές τις χρήσεις συνδυαστικά με νέες που σήμερα επίσης εκλείπουν είναι το κενό κτιριακό δυναμικό. Αυτό θα αποτελέσει πόλο έλξης αλλά παράλληλα και πυρήνα διατήρησης αστικών δραστηριοτήτων που θα οργανώνουν την περιοχή.

Εικ.37 Χάρτης - Κολαζ

ΜΑΚΕΤΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ | ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 1000



Εικ.38 Μοντέλα επεξεργασίας του θέματος _ Κλίμακα 1 : 1000



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Τα καθορισμένα ημερήσια προγράμματα δρομολογίων του σταθμού δημιουργούν ένα πολύ ισχυρό ρυθμό στη περιοχή επέμβασης. Οι αφίξεις και οι αναχωρήσεις των επιβατών τροφοδοτούν τα υπόλοιπα MMM, τους οδηγούς ταξί, τους περιφερειακούς χώρους εστίασης αλλά και τα ξενοδοχεία προκαλώντας έτσι μια κατάσταση εκπομπής καθημερινών συμβάντων από μέσα προς τα έξω. Δηλαδή από τον σταθμό προς τη πόλη. Ωστόσο δεν συμβαίνει το αντίστροφο καθώς ο σταθμός αποτελεί περισσότερο μία μονάδα παραγωγής ταξιδιωτών παρά ένα πολυδιάστατο ζωτικό δημόσιο χώρο. Η ζωή εντός του σταθμού δεν έχει τα στοιχεία που υπάρχουν εκτός του. Εικάζοντας πως καταργείται το περιμετρικό όριο του “τείχους” και υπογειοποιούνται οι λειτουργίες του σταθμού τότε μόνο θα μπορέσει να εισέλθει εντός του πεδίου η πολυπλοκότητα της πόλης και η τυχαιότητά της. Το αυστηρό υπόγειο πρόγραμμα σε συνδυασμό με τις αναπάντεχες καταστάσεις του αστικού ιστού και τις νέες λειτουργίες που εντάσσονται στο πεδίο ωθούν τους κατοίκους να εκτονωθούν, να συγκεντρωθούν και να αναπτύξουν καθημερινές συλλογικές συνήθειες καταργώντας τη σημερινή πάγια κατάσταση των δύο γειτονιών.

ΠΡΟΤΑΣΗ

[...]

Τι θα κάνουμε όταν έρθω;

Θα μου πάρεις καφέ; Θα τα
πούμε; Ωραία θα είναι

Άμα φτάσω ποτέ

Κάγκελα, λόφοι, τείχη, βουνά,
θάλασσες, γέφυρες. Έρχομαι;

Έρχομαι γ*μώ τη...

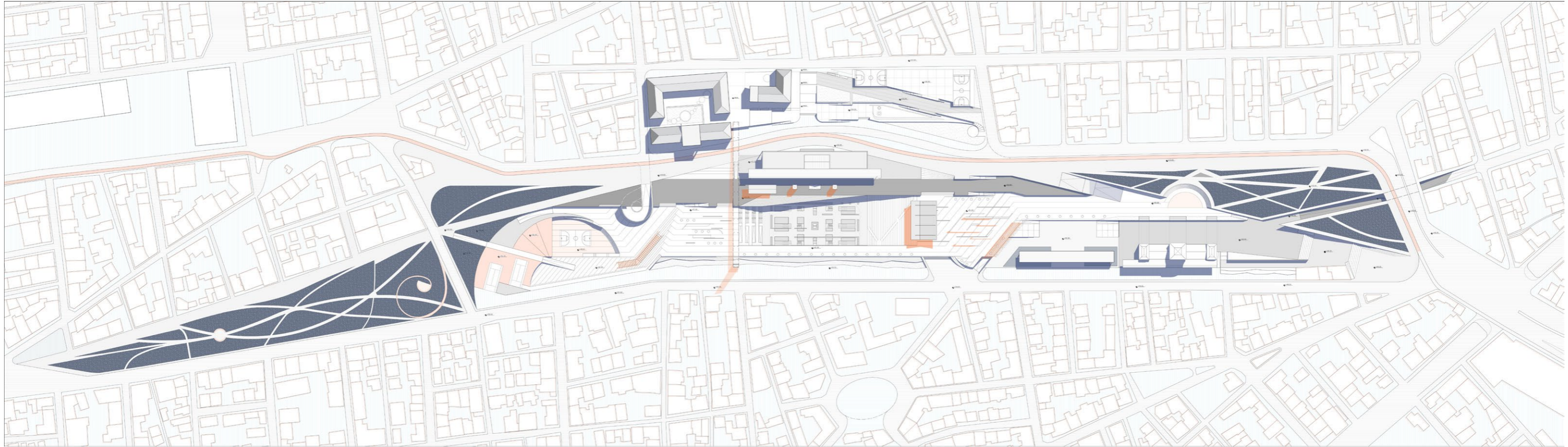
Έρχομαι ή φευγω;

[...]

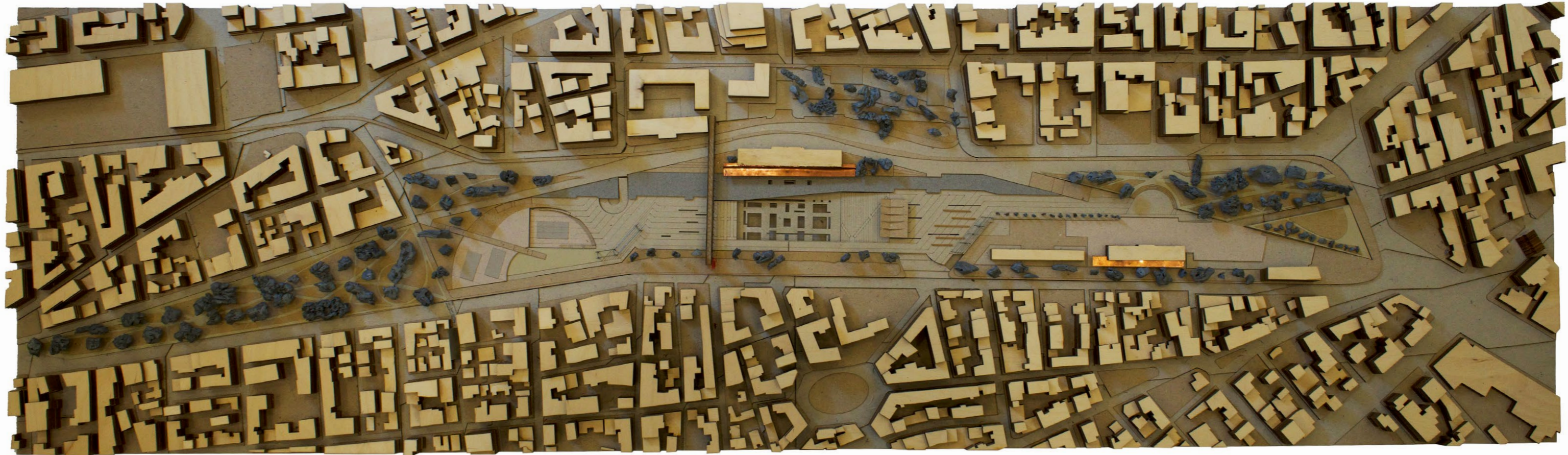


Εικ.39 Χαρτογραφημένη αποτύπωση αστικών συμβάντων _ Ριζόχαρτο

ΚΑΤΟΨΗ ΙΣΟΓΕΙΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ | ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 1000



Εικ.40 Κάτοψη Ισογείου _ Κλίμακα 1 : 1000 _ Masterplan



Εικ.41 Μακέτα Παρέμβασης _ Κλίμακα 1 : 1000

MASTERPLAN

Το βασικό εγχείρημα της διπλωματικής αυτής εργασίας, είναι μια απόπειρα ‘γεφύρωσης’ αυτού του αστικού ρήγματος που προκύπτει στον υπολειμματικό - πλέον - χώρο της περιοχής του σταθμού Λαρίσης . Η πρόκληση της σύνθεσης και του συνολικού σχεδιασμού, είναι η απόλυτη απαλοιφή του ορίου, αρχικά λειτουργικά στο εσωτερικό της έκτασης, αλλά και δομικά στην άκρα του πεδίου.

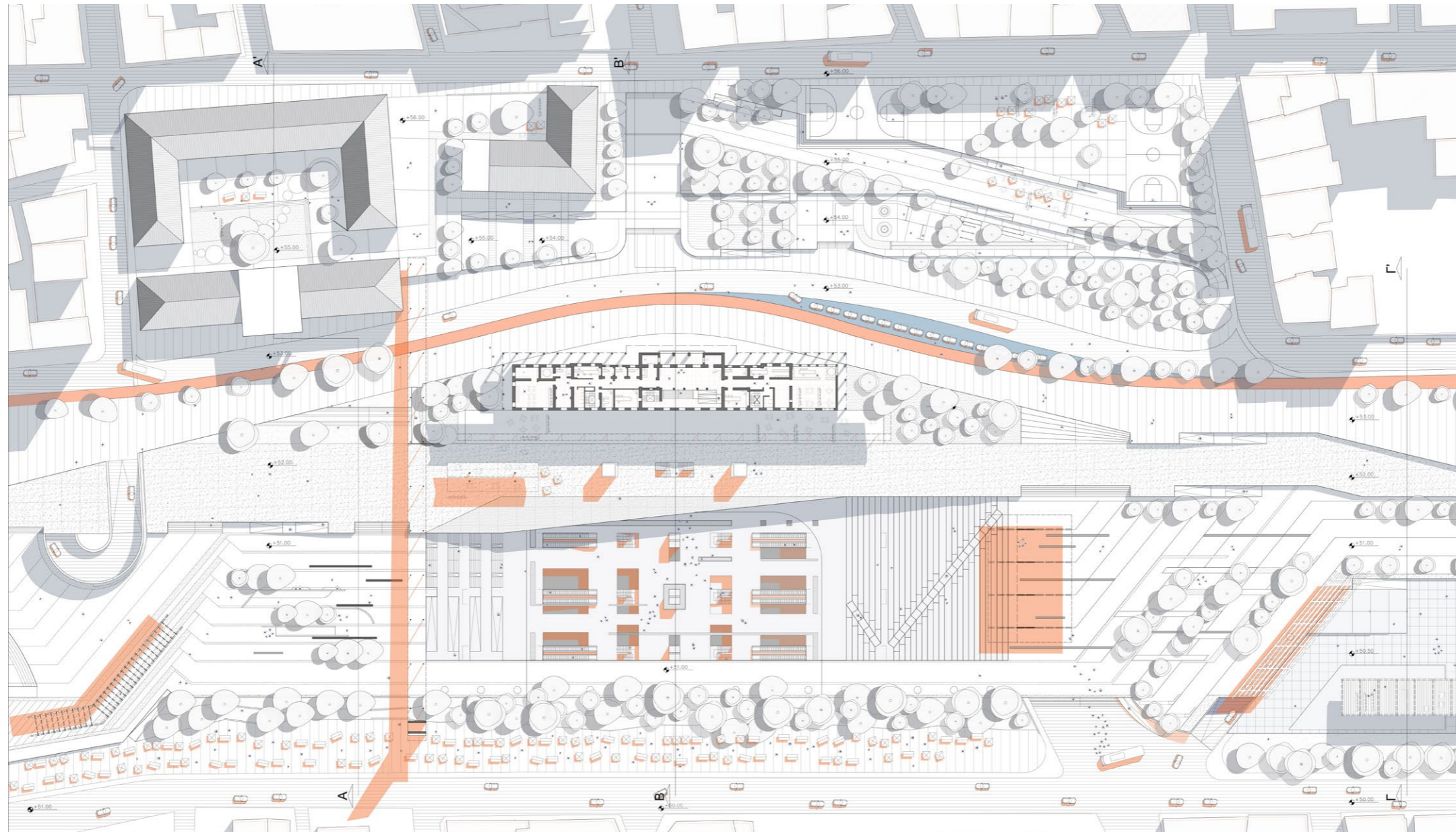
Αρχικά το υπάρχον τείχος και τα συρματοπλέγματα, όπου διατρέχαν κατά μήκος το μεγαλύτερο κομμάτι των άκρων της περιοχής και διαχώριζαν τόσο τις γειτονίες μεταξύ τους όσο και το οικόπεδο με την πόλη, καταργούνται οριστικά. Κύριο στόχο του θέματος αποτέλεσε – λαμβάνοντας υπόψη τη δεδομένη ιδιόμορφη γεωμετρία του οικοπέδου - η δημιουργία μιας ενιαίας γραμμικής πορείας αστικών συμβάντων, όπου ο κάτοικος, ο ταξιδιώτης, ο επισκέπτης και ο ενδεχόμενος περιπατητής, αποκτούν τη δυνατότητα συνδιαλλαγής σε έναν χώρο σχεδιασμένο για τον καθένα τους. Μία δυναμική πορεία, με διαφορετικές αστικές ποιότητες να διαδέχονται η μία την άλλη και ταυτόχρονα να εμπλέκονται σε μία τυχαία αστική κοινωνικότητα. Μαζί με την διαμήκη συνεχή κίνηση, εξασφαλίζεται και η εγκάρσια προσπέλαση - όπου αποτελούσε ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παράδοξα της περιοχής - αξιοποιώντας και το ελαφρώς κεκλιμένο ανάγλυφο, δημιουργώντας επιφάνειες με μικρές υψομετρικές διαφορές, εντάσσοντας ενδιαφέρουσες χωρικές και οπτικές σχέσεις στο πεδίο. Το βόρειο και το νότιο άκρο αντιμετωπίζονται ως ‘μαλακές’ επιφάνειες, δύο χώροι πρασίνου, όπου παραλαμβάνουν τον περιπατητή και αποπειρώνται να φιλτράρουν την οχλοβοή και τον αστικό ρυθμό της πόλης, λειτουργώντας ως τις μεταβατικές ζώνες έναρξης της γραμμικής διαδρομής. Οι δύο αυτοί χώροι, παρά την κοινή τους φύση σχεδιάζονται με εντελώς διαφορετικές προσεγγίσεις, επηρεαζόμενοι απ’ τα κομμάτια πόλης όπου συνορεύουν. Το βόρειο τμήμα, περικλειόμενο από αμιγώς οικιστικές ζώνες, οργανώνεται από ένα σύστημα ελεύθερων χαράξεων, όπου εμπλέκονται μεταξύ τους, διευρύνοντας τη βόλτα του περιπατητή και επιβραδύνοντας το ρυθμό της κίνησης του.

Εν αντιθέσει, το πάρκο του νότιου άκρου, όπου περιβάλλεται από ένα τμήμα της πόλης αρκετά πιο υπεραστικό, με υπερτοπικές λειτουργίες και κλίμακες ισχυρότερες, προσεγγίζεται ως μία διακοπή του πυκνοδομημένου αστικού ιστού, αλλά με πορείες άμεσες και ντετερμινιστικές. Ο επισκέπτης έχει την ελοπτεία της αρχής και του τέλους της πορείας του, καθώς οι στόχοι και οι κατευθύνσεις των πεζών σε αυτό το κομμάτι της πόλης, τείνουν να είναι περισσότερο επιτελεστικές. Σε άμεση επαφή και συνέχεια απ’ τούς χώρους πρασίνου τοποθετούνται δύο χώροι επίσης διαφορετικοί, προεκτείνοντας την απόφαση απόκλισης του χαρακτήρα των δύο τμημάτων. Σε συνέχεια του πάρκου του βόρειου τμήματος σχεδιάζεται μία ζώνη δραστηριοτήτων, ημικυκλικής χάραξης και διαφορετικών επιπέδων. Στο χώρο αυτό τοποθετούνται εγκαταστάσεις υπαίθριου δημόσιου γυμναστηρίου, χώροι άθλησης και στάσης σε συνδυασμό με αστική επίπλωση και χαμηλή φύτευση. Στο απέναντι άκρο εντοπίζεται το κτίριο του σταθμού Πελοποννήσου, του οποίου η λειτουργία έχει αδρανήσει, ύστερα της παύσης της λειτουργίας του ως σταθμό.

Ο περιβάλλοντας χώρος του κτιρίου επανασχεδιάζεται και τοποθετείται ένα ημικυκλικό κερκίδωμα έναντι της εισόδου του κτιρίου, δημιουργώντας τη δυναμική ενός δημόσιου χώρου συνύπαρξης και στάσης αλλά και εξομαλύνοντας την υψομετρική διαφορά απ’ τον πράσινο χώρο και το δρόμο. Επιπλέον στην προέκταση της πλατφόρμας αυτής και διατρυπώντας υπόγεια την οδό Ανδρομάχης και καταλήγοντας στην οδό Κεραμείων, προτείνεται ενδεικτικά μία μερικώς υπόσκαφη εμπορική ζώνη – πορεία, παρέχοντας μία ακόμη σύνδεση του θέματος με την συνορεύουσα γειτονιά. Στο κτίριο του σταθμού Πελοποννήσου προτείνονται χρήσεις πολιτισμού και αξιοποίησή του για τοπικά δρόμους. Στο συνορεύον κτιριακό κελυφος, όπου στεγάζεται ο Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου, τοποθετείται επίσης εκθεσιακός χώρος, για δυναμικές συνεργασίες με τοπικές καλλιτεχνικές ομάδες όπου βρίσκονται στις γύρω περιοχές.

Προχωρώντας στην κεντρική ζώνη του θέματος βρίσκουμε το κτίριο του σταθμού των Αθηνών, την πλατεία Λαρίσης στο ανατολικό τμήμα και απέναντι το τρίπτυχο των κτιρίων της βιβλιοθήκης και του κέντρου αλληλεγγύης. Κατά την προσπάθεια απελευθέρωσης του ισόγειου χώρου και απόδοσής του στην καθημερινή αστική δραστηριότητα και στους επισκέπτες και κατοίκους της περιοχής, η ‘βαριά’ λειτουργία και οι υποδομές του σταθμού των Αθηνών, υπογειοποιούνται. Ωστόσο το κτίριο του σταθμού Λαρίσης αποκαθίσταται δομικά και μορφολογικά και διατηρείται στην υφιστάμενή του κατάσταση, δίχως όμως καμία χρήση συνυφασμένη με αυτή του σιδηροδρόμου. Στο εσωτερικό του τοποθετούνται χρήσεις εμπορίου, εστίασης και αναψυχής και προβλέπονται κάθετες συνδέσεις με τις νέες υποβιβασμένες στάθμες του σταθμού. Ωστόσο όπως προαναφέρθηκε, ένα από τα πιο καίρια ζητήματα αποτέλεσε η προσπάθεια για ανάδειξη και συμμετοχή του στοιχείου του σιδηροδρόμου στο σχεδιασμό, παρά την υποβίβαση των αποβάθρων. Για το λόγο αυτό, στον υπαίθριο χώρο της δυτικής όψης του υφιστάμενου κτιρίου, προβλέπεται η διάνοιξη οπής και η αποκάλυψη ενός μεσοεπιπέδου, όπου αποτελεί την πλατφόρμα παραλαβής των ταξιδιωτών, συγκεντρώνει τις βασικές χρήσεις των εκδοτηρίων και των πληροφοριών σχετικά με το σταθμό και διαμοιράζει τους ταξιδιώτες στις αποβάθρες. Οι προσβάσεις του μεσοεπιπέδου διασφαλίζονται εκατέρωθεν αυτού, με δύο ομαλές φθίνουσες αναδιπλώσεις του ισόγειου επιπέδου, πάνω στο διαμήκη άξονα οργάνωσης της πορείας του θέματος, ως προεκτάσεις των χώρων συνάθροισης που βρίσκονται σε συνέχεια των δύο πράσινων εκτάσεων. Κάτω απ’ τη στάθμη του μεσοεπιπέδου τοποθετείτε πάρκινγκ, εργαζομένων και επισκεπτών, ενώ ακριβώς από κάτω, στο χαμηλότερο επίπεδο βρίσκονται οι αποβάθρες άφιξης και αναχώρησης. Κλείνοντας με το ανατολικό όριο μεταξύ του θέματος και της πόλης, το ‘βουναλάκι’ – η τοπική πλατεία – επανασχεδιάζεται ήπια, με σκοπό την απαλοιφή έντονων υψομετρικών χασμάτων που υπάρχουν σήμερα, διατηρούνται ωστόσο οι βασικοί άξονες και οι χαράξεις οργάνωσής της.

Τέλος, αποκαθίσταται η επικοινωνία της πλατείας με το σύμπλεγμα των δημόσιων κτιρίων, διαμορφώνεται το αίθριο αυτών και τοποθετείται μία υπέργεια ελαφριά κατασκευή, όπου οδηγεί σε πύργο παρατήρησης, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την άμεση επικοινωνία των επισκεπτών της βιβλιοθήκης και του κέντρου αλληλεγγύης, τόσο με το τις λοιπές εγκαταστάσεις της σύνθεσης όσο και με το δυτικό τμήμα της γειτονιάς.



Εικ.42 Κάτοψη Ισογείου _ Κλίμακα 1 : 500

Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

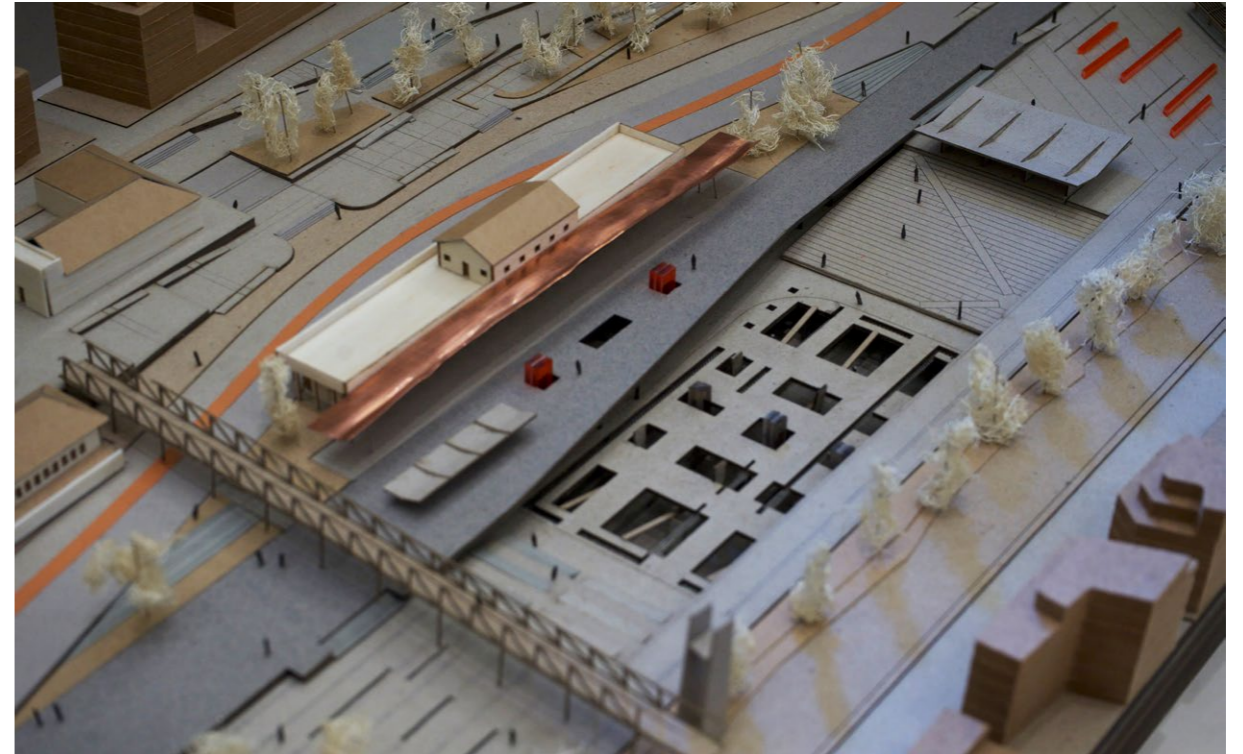
Βασικό σχεδιαστικό μέλημα της επέμβασης στο επίπεδο της πόλης είναι να διατηρηθούν τα θεμιτά στοιχεία που οργανώνουν τη περιοχή και ανά περιπτώσεις να ενισχυθούν επιπλέον οι τάσεις τους. Σε αντίθεση εντοπίστηκαν αντίστοιχα τα χαρακτηριστικά που θεωρήθηκε βάσει της ανάλυσης πως αποτρέπουν την ένωση των δυο γειτονιών. Έτσι μέσω της συνθετικής επέμβασης αυτά είτε καταργήθηκαν ολικά, είτε αλλάξαν λειτουργία διατηρώντας παράλληλα τη προηγούμενη ταυτότητά τους.

Το κτίριο του Σταθμού Λαρίσης το οποίο έχει κεντροβαρική θέση στο πεδίο παραλαμβάνει νέα λειτουργία ενώ επίσης επιστρέφει στην αρχική του μορφή καθώς κατεδαφίζονται οι σύγχρονες προσθήκες στα δύο του άκρα. Το νέο πρόγραμμα του κτιρίου αποτελείται αποκλειστικά από χρήσεις εστίασης και ελαφριού σε ένταση λιανικού εμπορίου καθώς οι χρήσεις του σταθμού μεταβιβάζονται στα υπόγεια επίπεδα όπως και ο σιδηρόδρομος. Η οδός Δελιγιάννη μετατρέπεται σε πεζόδρομο ενώ προβλέπεται χώρος στάθμευσης Ταξί (πιάτσα) και στάσεις των ήδη υπάρχοντων αστικών λεωφορείων. Από τη άλλη πλευρά του κτιρίου κάτω από το στέγαστρο εκτονώνονται οι υπαίθριες χρήσεις της εστίασης ενώ αξονικά στο διατηρείται το πέρασμα που οδηγεί στους τρεις πυρήνες κατάβασης προς το μεσοεπίπεδο.

Πέραν όμως της εμπρόσθιας κατακόρυφης κίνησης υπάρχουν οι δύο βασικές καταβάσεις/αναβάσεις προς τη κύρια πλατφόρμα διανομής των ταξιδιωτών. Ράμπες αναπήρων και σκάλες εξασφαλίζουν την ασφαλή μετακίνηση των χρηστών. Στο τέλος της κάθε ανάβασης/κατάβασης τοποθετούνται μία πεζογέφυρα και ένα στέγαστρο αντίστοιχα τα οποία πέραν από τη λειτουργική τους σημασία αποτελούν και σχεδιαστικά εργαλεία που ορίζουν την έκταση του τομέα του σταθμού στο δημόσιο χώρο. Η πεζογέφυρα έχει ως έναρξη το μπετονένιο πύργο τηλεπικοινωνιών του σταθμού ενώ η άλλη απόληξή της τη τριλογία των κτιρίων του πρώην φρουραρχείου.

Εκεί η λειτουργία των κτιρίων δεν αλλάζει αλλά αντιθέτως διατηρείται και μέσω περιμετρικών αστικών επεμβάσεων ενισχύεται. Το Κέντρο Αλληλεγγύης παραδείγματος χάρη το οποίο χτίστηκε στο παρελθόν πάνω σε ένα βάθρο για εποπτεία και διέθεται περιμετρικό τοίχος ασφαλείας τώρα πια αποκτάει πρόσβαση από κάθε μέτωπο και η υψομετρική διαφορά αναλύεται σε πλατώματα-ταμπάνια τα οποία λόγω μορφής μπορούν να φιλοξενήσουν διάφορες δημόσιες χρήσεις από συνελεύσεις έως και σουσίσια.

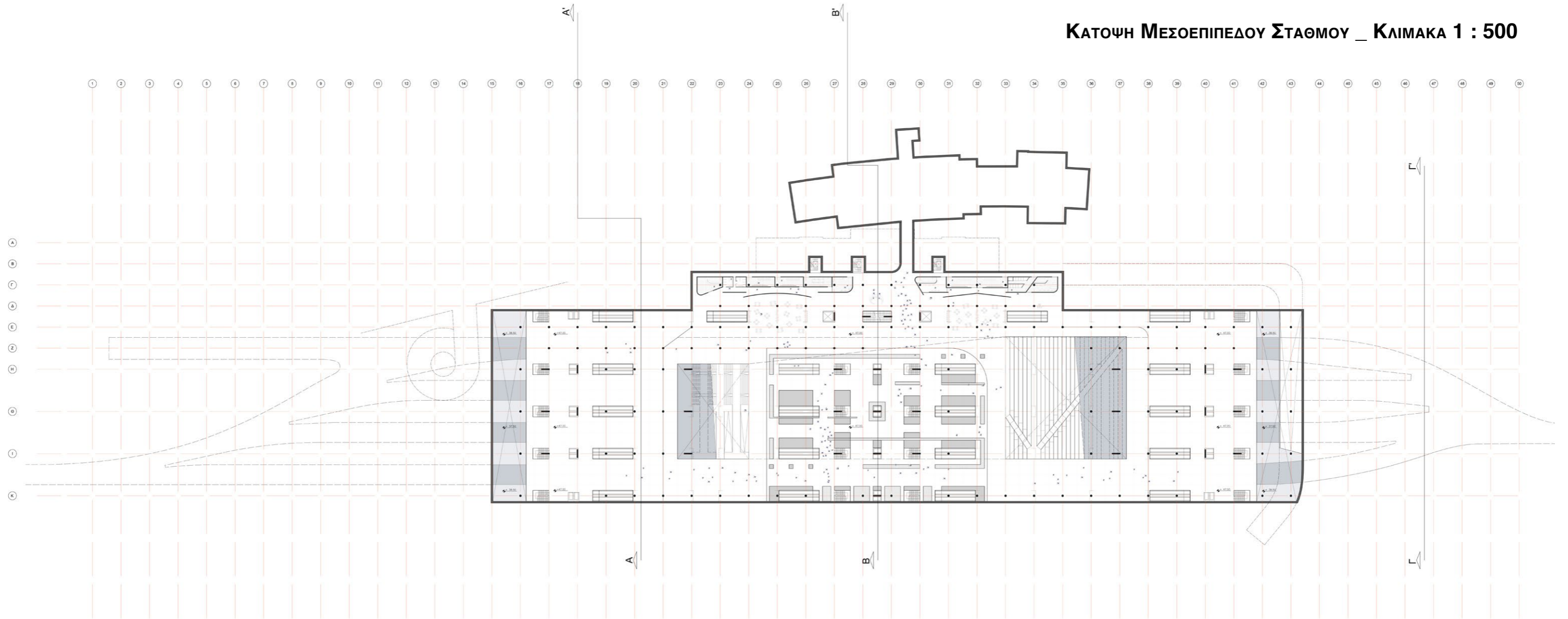
Η οδός Ιουλιανού καταργείται και πλέον διαμορφώνονται αστικές παρεμβάσεις σκαλών και πλατύσκαλων που ενώνουν του δύο πυρήνες της πλατείας. Έτσι ενώ στο βόρειο τμήμα της στο νότιο τμήμα της συναντιούνται λειτουργίες πολιτισμού και εκπαίδευσης στο νότιο τμήμα ενισχύονται επιπλέον οι ήδη υπάρχουσες αθλητικές χρήσεις και η εστίαση. Η φύτευση πυκνώνει και η προσπέλαση της πλατείας εξασφαλίζεται και στους δύο άξονες μέσω αστικών επεμβάσεων με ράμπες αναπήρων και κλιμάκων.



Εικ.43 Αποψη Μακέτας _ Κλίμακα 1 : 500

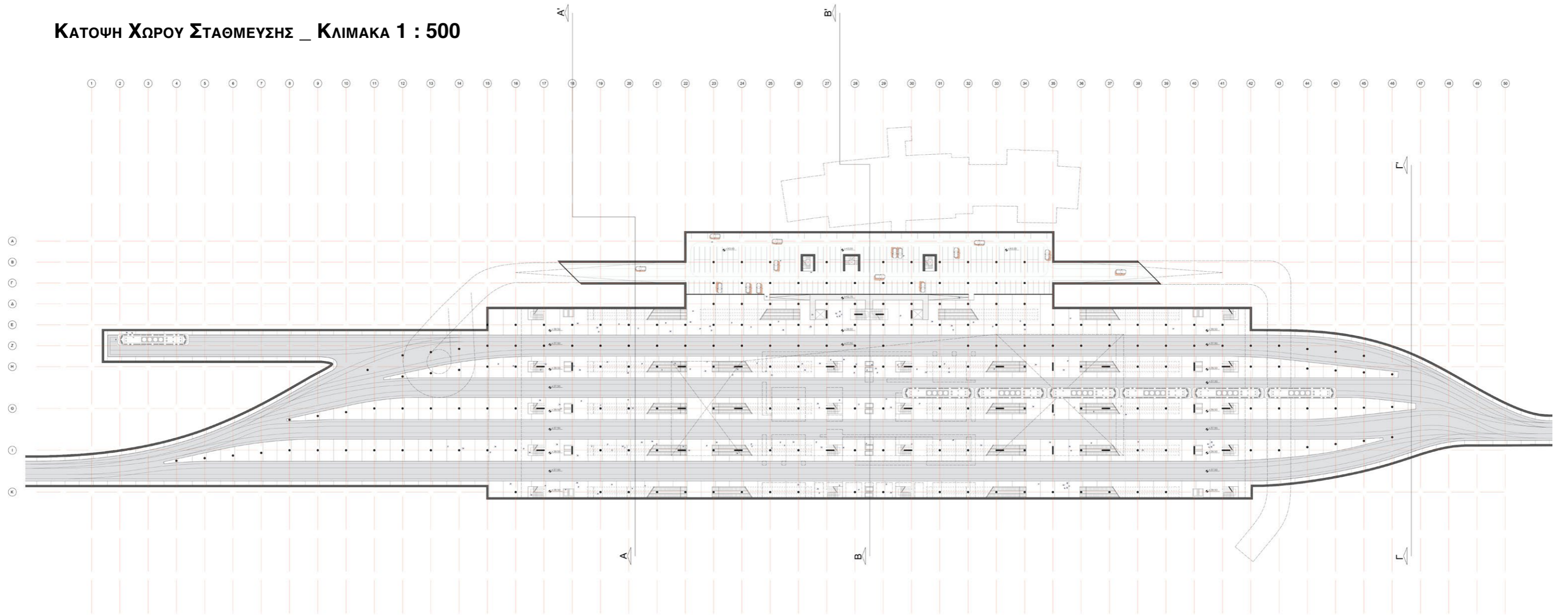
Το μέτωπο που αναφέρεται η πλατεία Λαρίσης και η κτιριακή τριλογία είναι το μέτωπο του κτιρίου του πρώην ΣΣΑ. Δημιουργείται μία συνεχής συνδιαλλαγή μεταξύ των τριών αυτών πυρήνων η οποία αποκλιμακώνεται μέσω της χαμηλότερης σε ένταση λειτουργίας των δύο flee market εκατέρωθεν των καταβάσεων που οργανώνουν το εγκάρσιο πέρασμα από τη μία γειτονιά προς την άλλη. Εκεί σχεδιάζονται αστικά επίπεδα και τοποθετείται ο κατάλληλος εξοπλισμός που σε συνδυασμό με τη φύτευση δημιουργεί μία ήπιας έντασης περιοχή που δημιουργεί ένα ρευστό αστικό πρόγραμμα στο μεσοδιάστημα των δύο περασμάτων. Σε μικρή εγγύτητα εντάσσονται στο πεδίο και οι δύο είσοδοι /έξοδοι οχημάτων που οδηγούν στο υπόγειο χώρο στάθμευσης. Τέλος προβλέπεται η περιστασιακή λειτουργία λαϊκής αγοράς στην οδό Αγ. Κωνσταντινουπόλεως η οποία δύναται να αξιοποιηί και τα flee markets προς επέκταση των αναγκών της.

ΚΑΤΟΨΗ ΜΕΣΟΕΠΙΠΕΔΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ _ ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 500



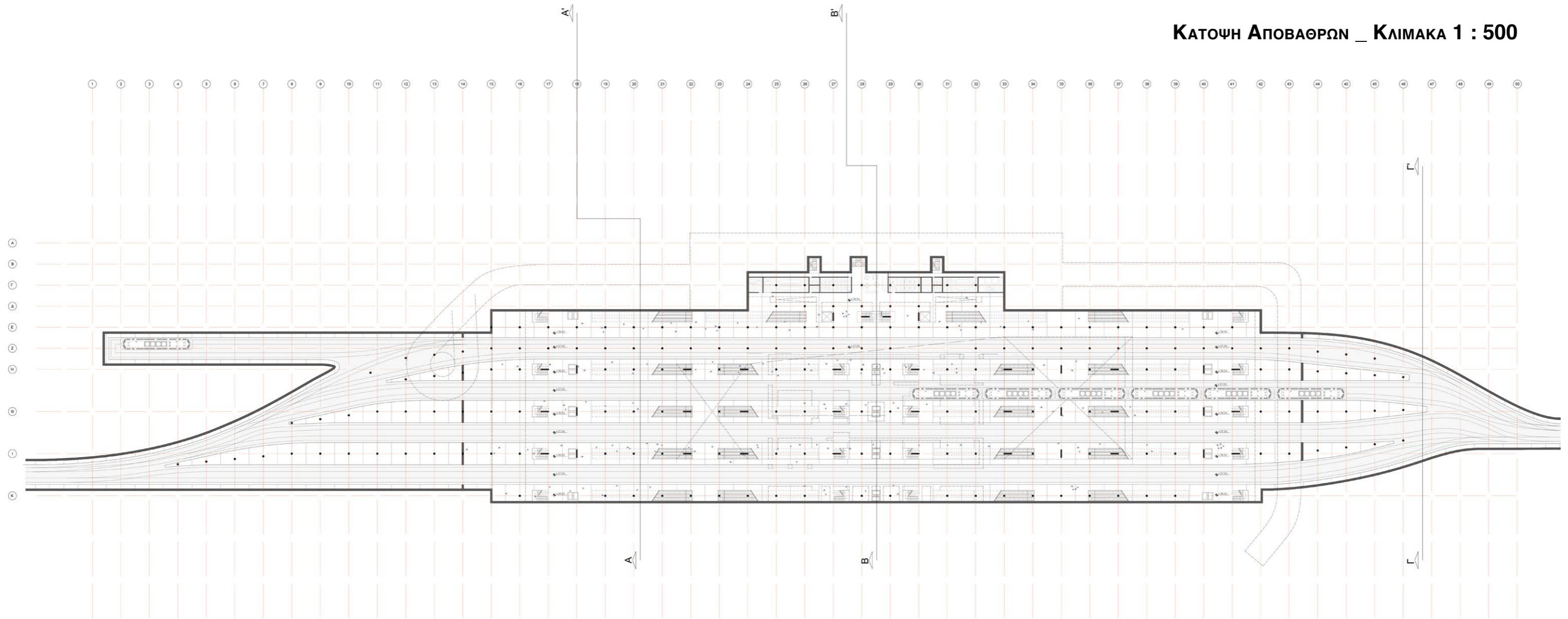
Εικ.44 Κάτοψη Μεσοεπιπέδου του Σταθμού των Αθηνών _ Κλίμακα 1 : 500

ΚΑΤΟΨΗ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ _ ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 500



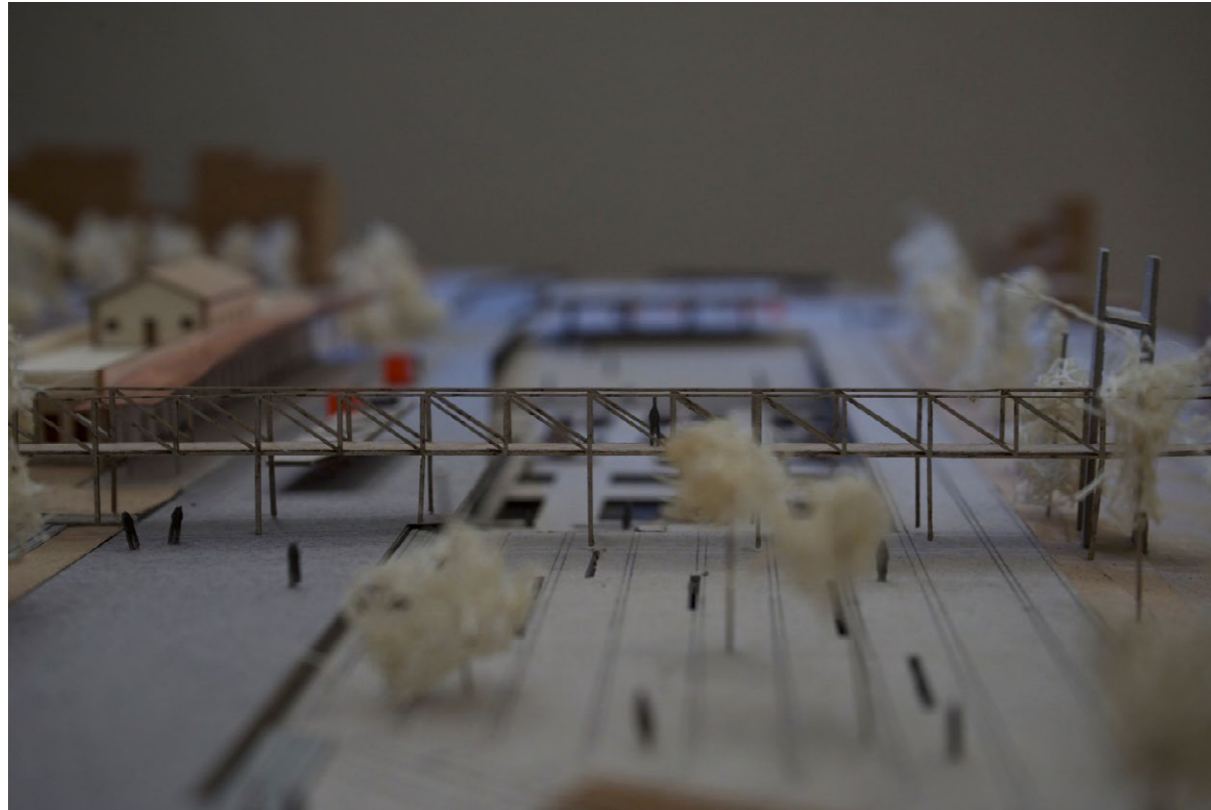
Εικ.45 Κάτοψη Ενδιάμεσης Στάθμης Χώρου Στάθμευσης Οχημάτων _ Κλίμακα 1 : 500

ΚΑΤΟΨΗ ΑΠΟΒΑΘΡΩΝ _ ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 500



Εικ.46 Κάτοψη Κατώτερου Επιπέδου Αποβαθρών _ Κλίμακα 1 : 500

ΜΑΚΕΤΑ ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ & ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΛΑΡΙΣΗΣ _ ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 500



Εικ.47 - 48 Απόψεις Μακέτας Ζώνης του Θέματος - Υπέργεια Μεταλλική Κατασκευή και Στέγαστρο Εισόδου Σταθμού _ Κλίμακα 1 : 500

ΕΓΚΑΡΣΙΕΣ ΤΟΜΕΣ Α-Α' & Β-Β' _ ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 500



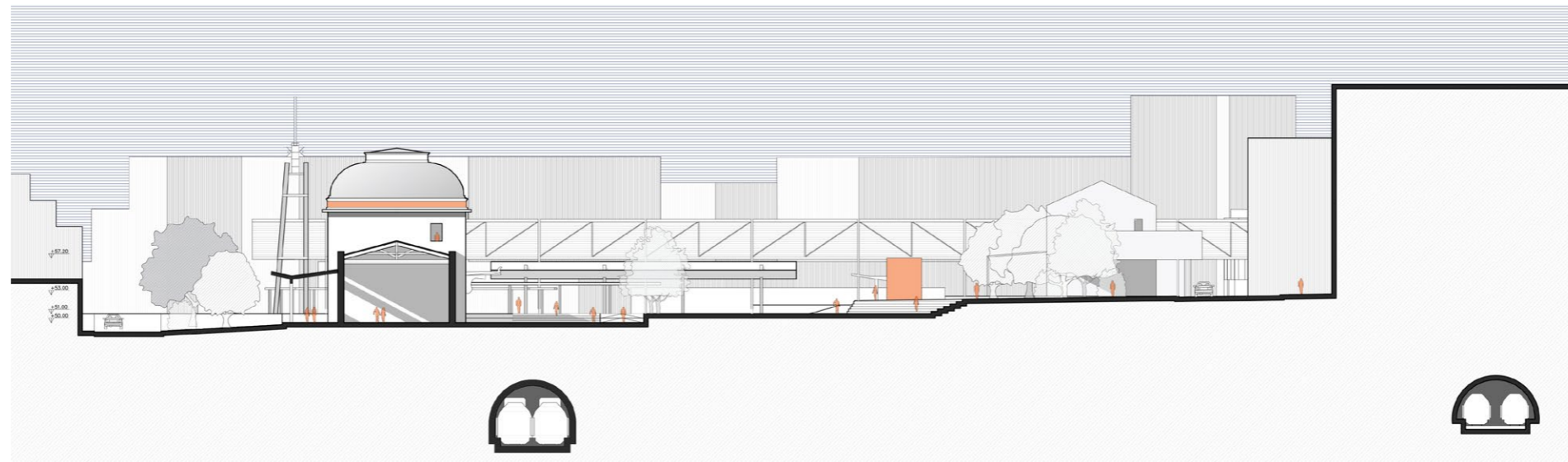
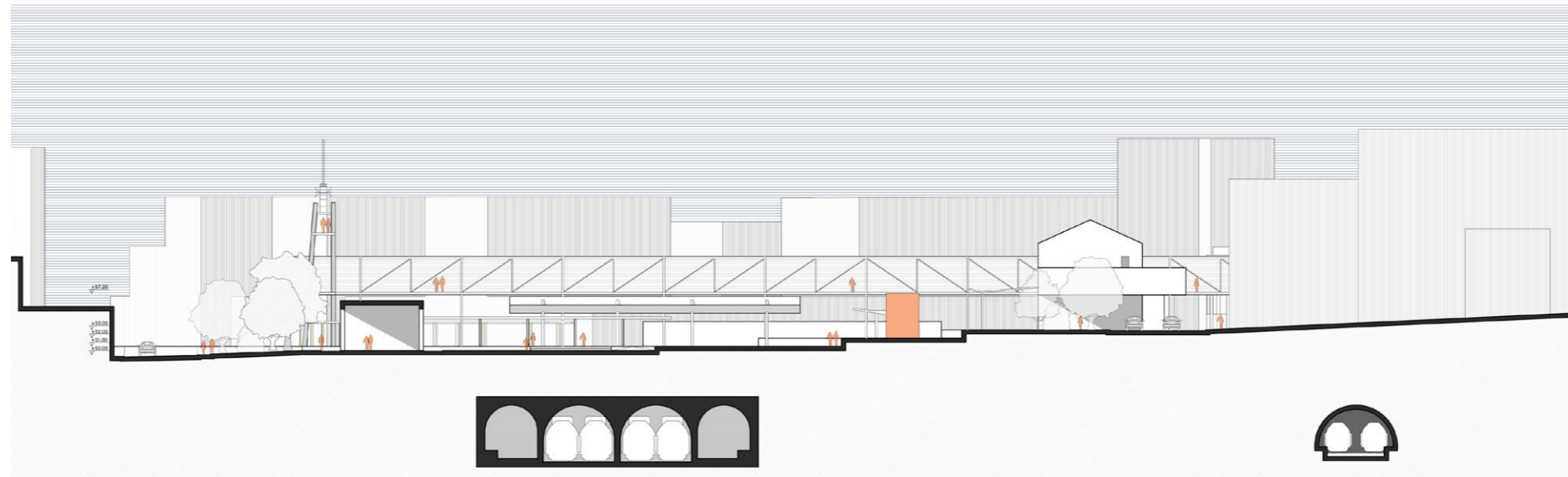
Εικ.49 - 50 Εγκάρσιες Τομές του Σταθμού των Αθηνών και της Δημοτικής Βιβλιοθήκης

ΔΙΑΜΗΚΗΣ ΤΟΜΗ _ ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 500



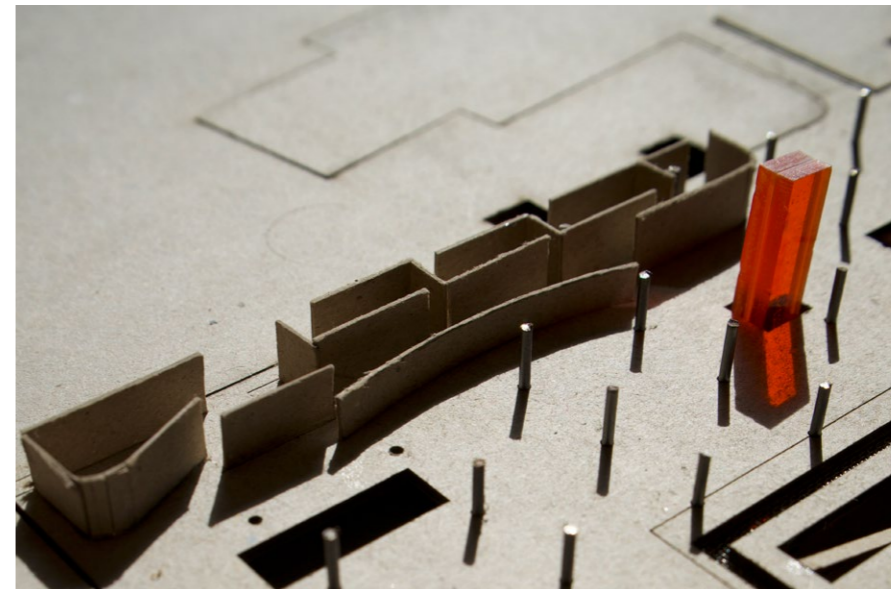
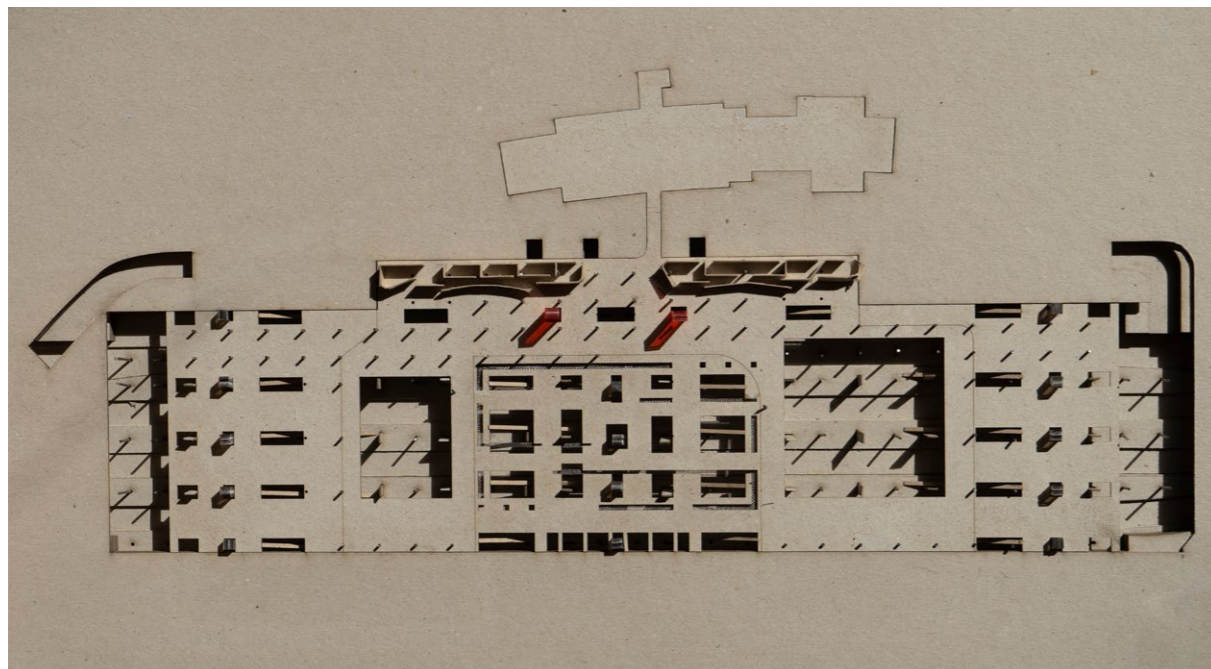
Εικ.51 Διαμήκης Τομή Ζώνης _ Κλίμακα 1 : 500

ΕΓΚΑΡΣΙΕΣ ΤΟΜΕΣ Γ-Γ' & Δ-Δ' _ ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 500



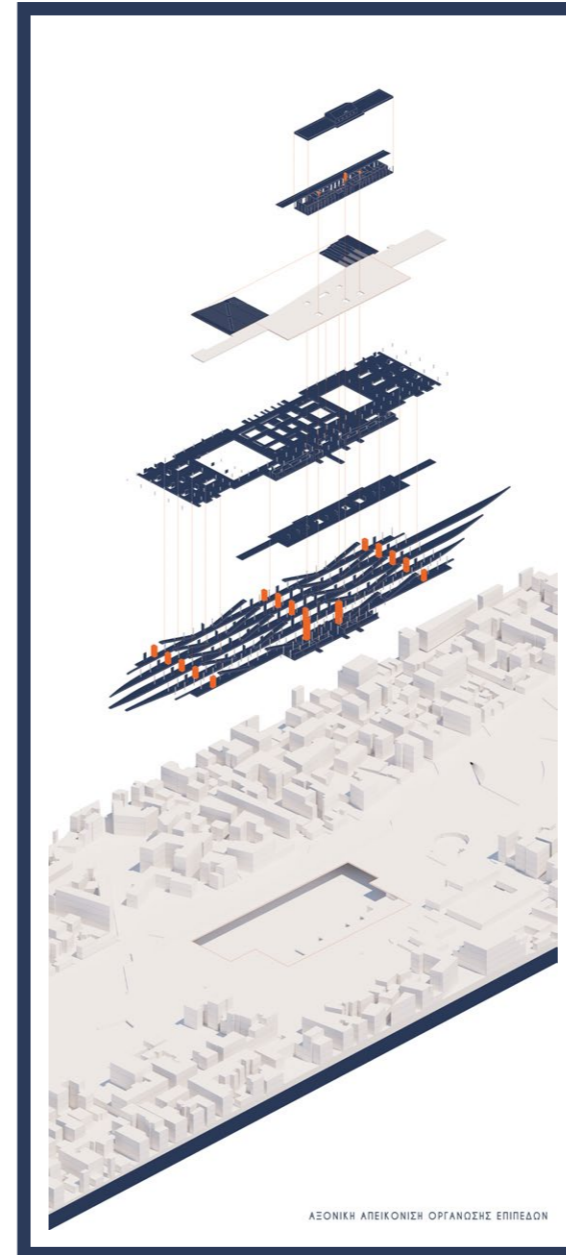
Εικ.52 - 53 Εγκάρσιες Τομές Γ-Γ' και Δ-Δ' (εκτός ζώνης) _ Κλίμακα 1 : 500

ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΜΑΚΕΤΑΣ _ ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 500



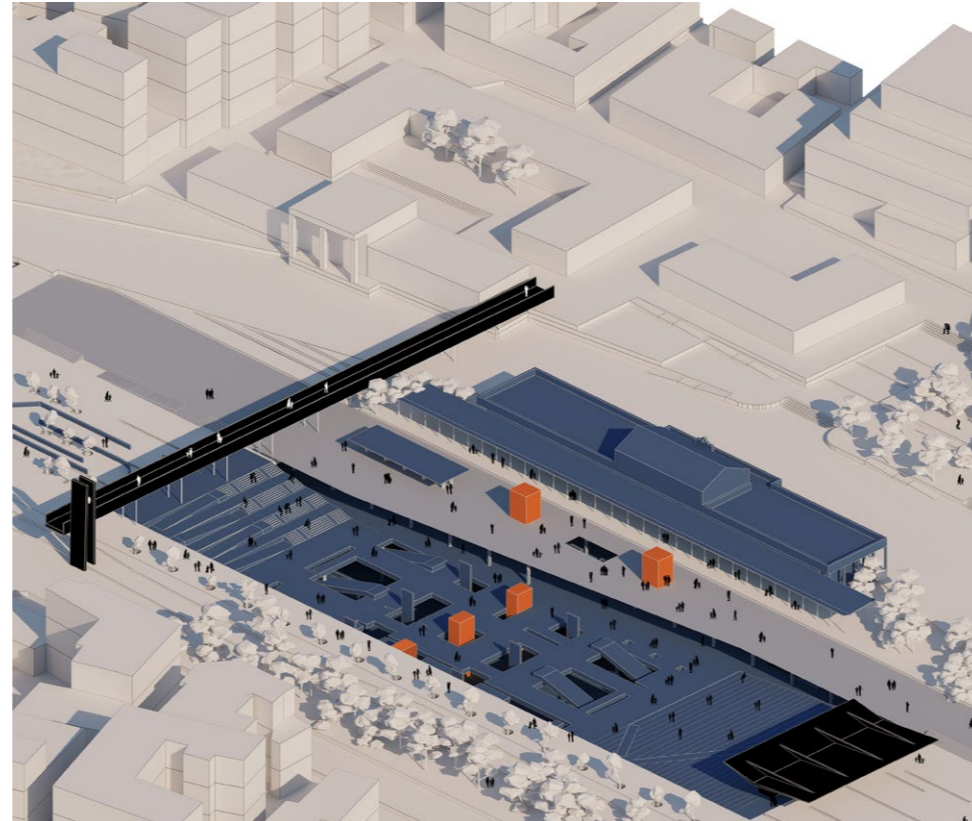
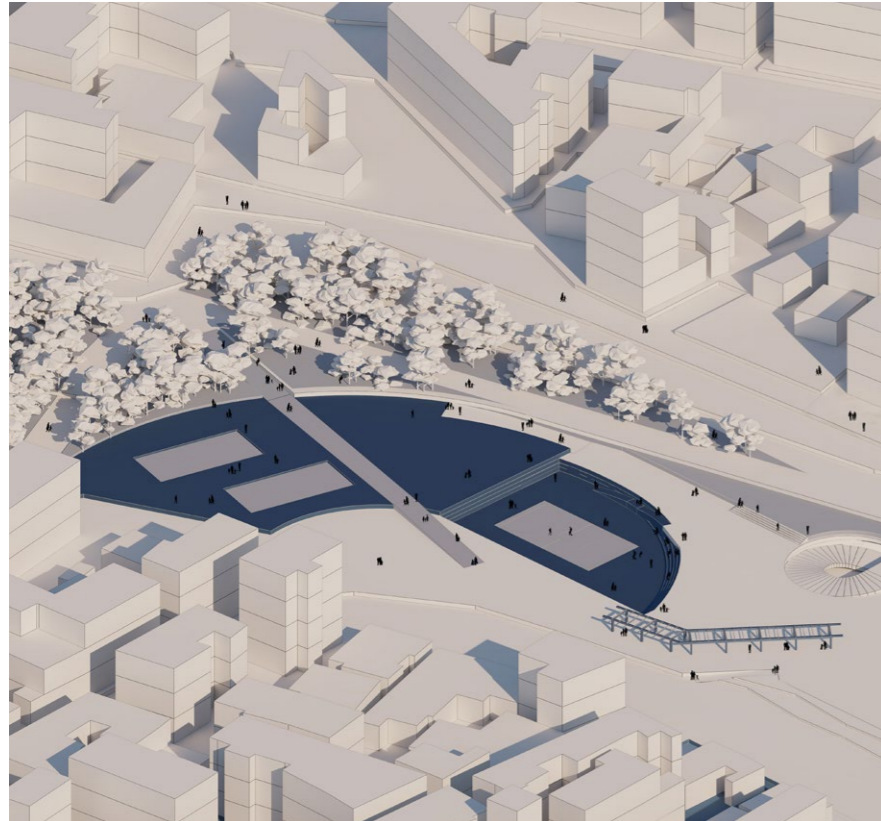
Εικ.54-56 Εσωτερική Άποψη Μακέτας
Φέρον Οργανισμός Σταθμού των Αθηνών _ Κλίμακα 1 : 500

ΑΞΟΝΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

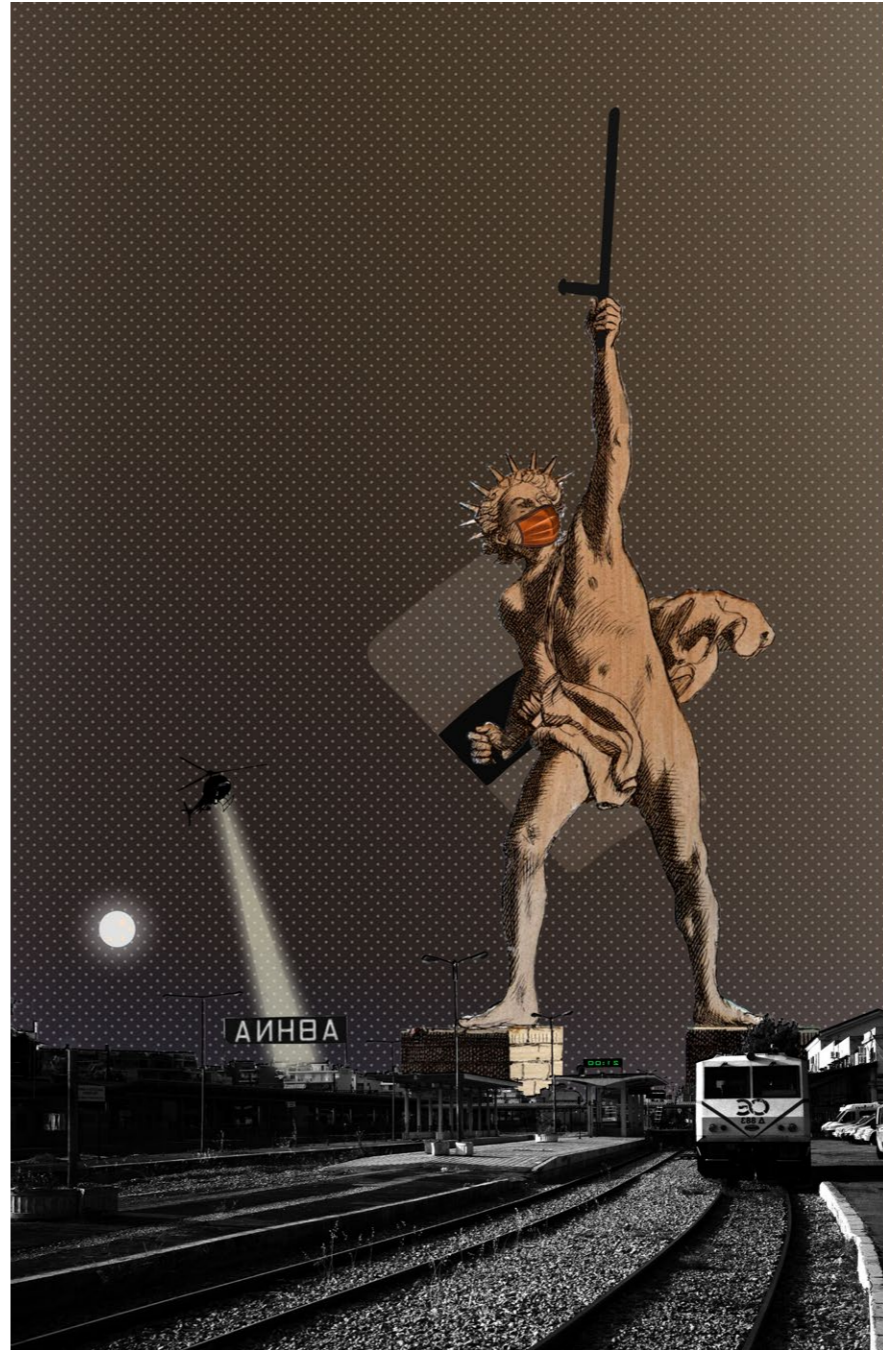
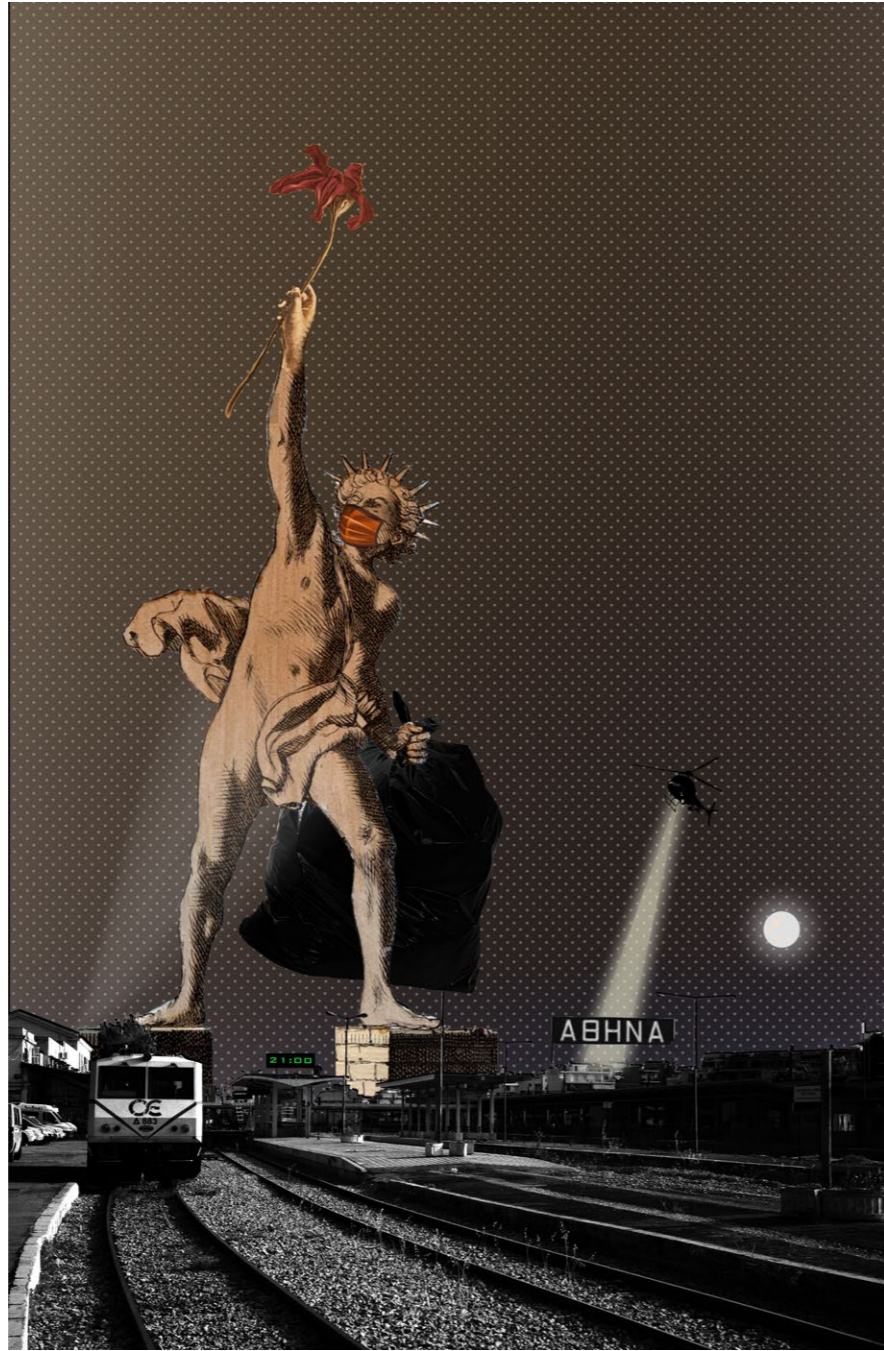


Εικ.57 Ψηφιακή Απεικόνιση Οργάνωσης Επιπέδων Σταθμού

ΨΗΦΙΑΚΕΣ ΑΝΑΠΑΡΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

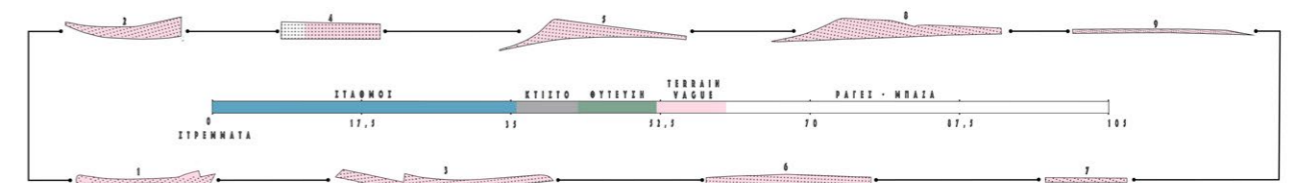


Εικ.58 - 60 Ψηφιακές απεικονίσεις του αθλητικού χώρου, του νέου Σταθμού των Αθηνών και του σταθμού Πελοποννήσου με τον χώρο πρασίνου, αντίστοιχα.



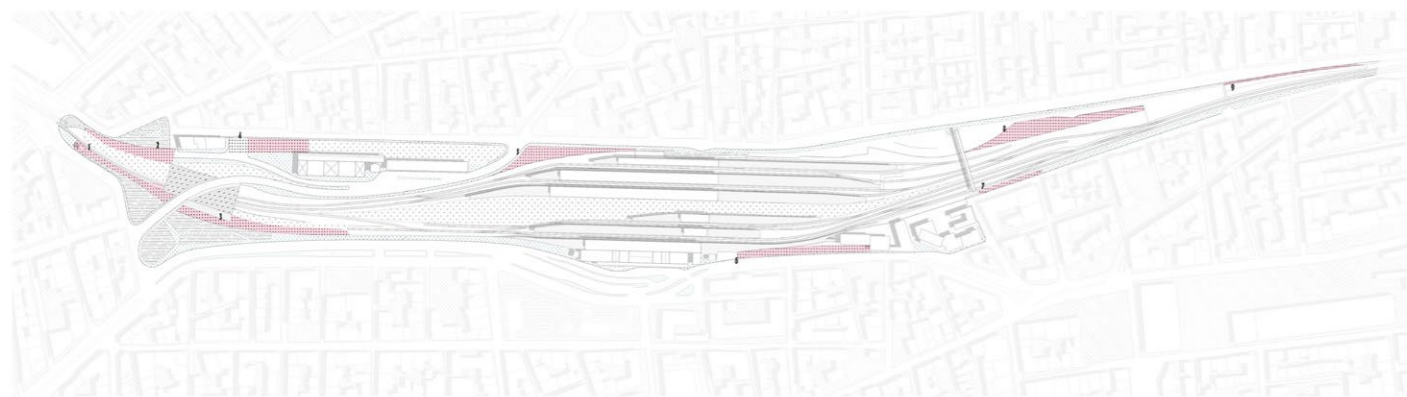
ΕΚΕΙ ΟΠΟΥ Η ΠΟΛΗ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΙΑ

Ο σταθμός Λαρίσης υπό το πρίσμα του Terrain Vague. Η “δράση” ενός αδρανούς χώρου



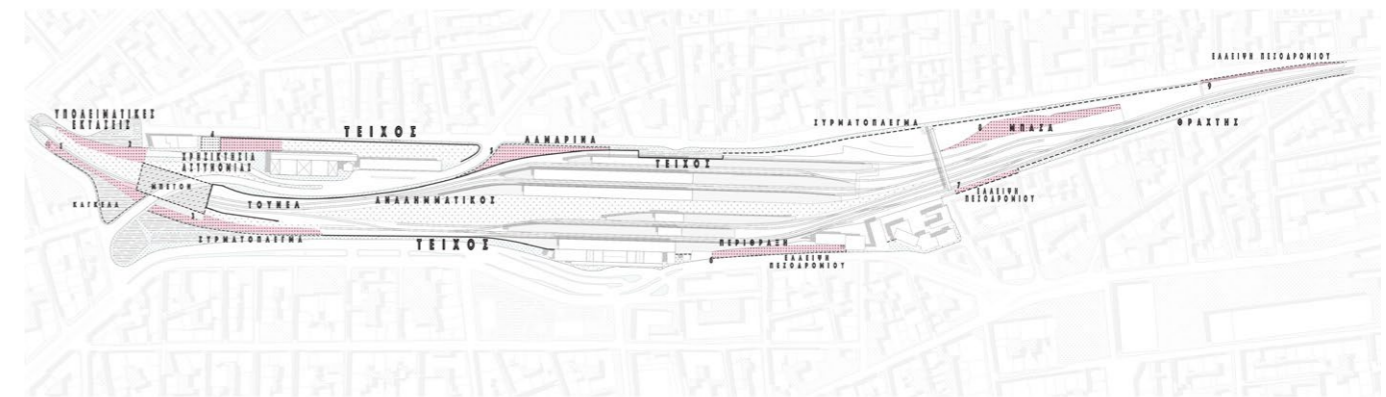
Διάγραμμα ποσοστιαίας κάλυψης εδάφους

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
ΠΕΡΙΜΕΤΡΟΣ (Μ)	205	195	329	183	265	337	150	425	201
ΕΜΒΛΑΘΟΝ (Μ²)	500	830	1300	1600	1200	1300	355	1800	311
ΠΡΟΣΒΑΣΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ (ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΗ)	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ ΧΡΗΣΗ	Ο.Σ.Ε - ΑΧΡΗΣΙΑ	Ο.Σ.Ε - ΑΧΡΗΣΙΑ	Ο.Σ.Ε - ΑΧΡΗΣΙΑ	Ο.Σ.Ε ΔΕΙΤΗΡΙΑΚΑ ΟΙΚΗΜΑΤΑ	ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΧΡΗΣΙΑ	Ο.Σ.Ε - ΑΧΡΗΣΙΑ	ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΧΡΗΣΙΑ	ΟΧΙ ΜΗΛΑ	ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΙΣΤΑΘΜΕΥΣΗ



ΚΑΤΩΨΗ TERRAIN VAGUE

0 50 100



ΚΑΤΩΨΗ ΟΡΙΩΝ

0 50 100



<https://www.youtube.com/watch?v=Eaa-XJwWSCg&t=1s>

[...]

Γκοντό !

Ετσι τον λέγανε.

Θα μπορούσε να τον λένε και Δημήτρη ..

Αλλά κάπου φτάνεις,

κάπως φτάνεις,

βρίσκεις την άκρη

ΕΝΑ ΤΕΡΑΣΤΙΟ ΕΥΧΑΡΙΣΤΟ ΣΤΟΝ ΚΑΘΕΝΑ ΞΕΧΩΡΙΣΤΑ



(Βασίλης)



(Γιώργος)



(Γιάννης)



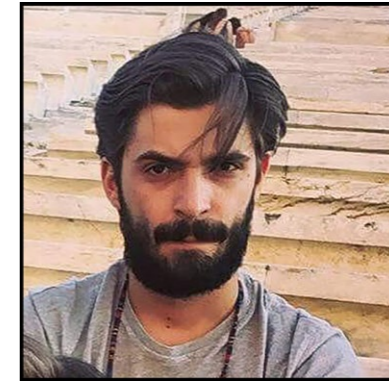
(Βαγγέλης)



(Άγγελος)



(Δημήτρης)



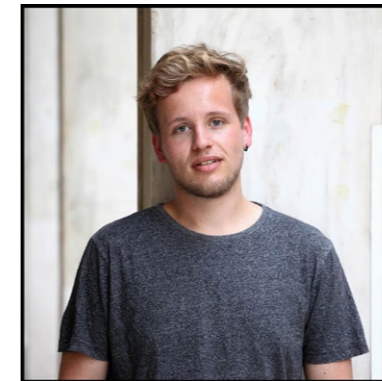
(Κωνσταντίνος)



(Νικόλας)



(Ίριδα)



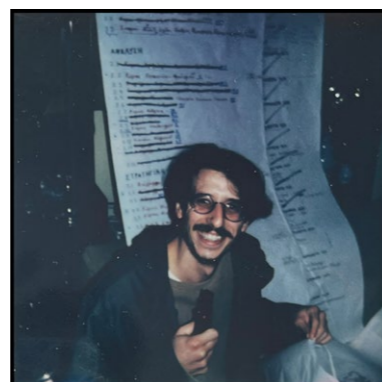
(Φοίβος)



(Βασιλική)



(Μάκης)



(Γιώργος)

Ευχαριστούμε θερμά τους καθηγητές μας Ανδριανόπουλο Τηλέμαχο και Σταυρίδη Σταύρο
Για τη συνεχή τους στήριξη στην προσπάθειά μας, αλλά και για όλη τη συνεργασία μας

ΕΠΙ ΚΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ± 0.00

ΑΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΣΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟ ΑΘΗΝΩΝ

ΑΘΗΝΑ 2021