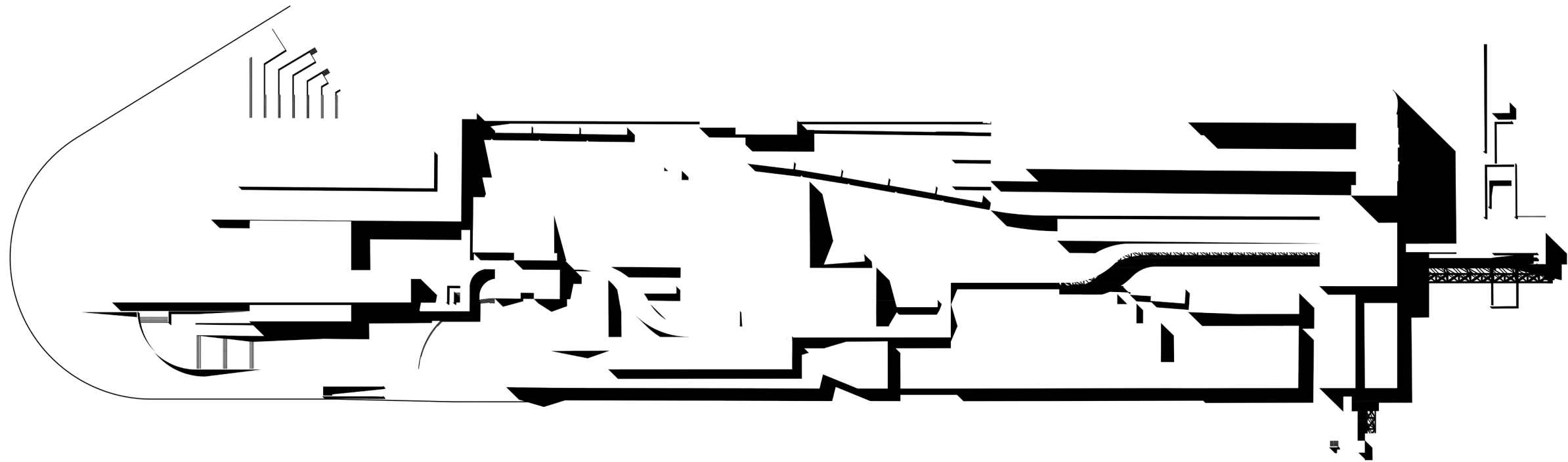


**Ε Ν Κ Ι Ν Η Σ Ε Ι**  
ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΝΩ  
ΑΠΟ ΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ



ΜΠΙΜΠΙΚΟΥ ΑΜΑΛΙΑ - ΝΕΦΕΛΗ  
ΞΥΔΕΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ - ΔΗΜΗΤΡΑ

Αθήνα 2023

## **Ε Ν Κ Ι Ν Η Σ Ε Ι**

Παράλληλες χωρικές επεμβάσεις  
πάνω από τις γραμμές  
του ΗΣΑΠ στον Πειραιά

Σπουδάστριες: Μπιμπίκου Αμαλία - Νεφέλη  
Ξυδέα Βασιλική - Δήμητρα

Επιβλέπων: Ανδριανόπουλος Τηλέμαχος

Σύμβουλοι: Μπελαβίλας Νίκος  
Βασιλάτος Παναγιώτης  
Μιλτιάδου Ανδρονίκη

- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ -

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΙΟΥΛΙΟΣ 2023



Είπες· «Θα πάγω σ' άλλη γη, θα πάγω σ' άλλη θάλασσα.  
Μια πόλις άλλη θα βρεθεί καλύτερη από αυτή.  
Κάθε προσπάθεια μου μια καταδίκη είναι γραφτή·  
κι είν' η καρδιά μου — σαν νεκρός — θαμμένη.  
Ο νους μου ώς τότε μες στον μαρασμόν αυτόν θα μένει.  
Όπου το μάτι μου γυρίσω, όπου κι αν δω  
ερείπια μαύρα της ζωής μου βλέπω εδώ,  
που τόσα χρόνια πέρασα και ρήμαξα και χάλασα.»

Καινούριους τόπους δεν θα βρεις, δεν θά βρεις άλλες θάλασσες.  
Η πόλις θα σε ακολουθεί. Στους δρόμους θα γυρνάς  
τους ίδιους. Και στες γειτονιές τες ίδιες θα γερνάς·  
και μες στα ίδια σπίτια αυτά θ' ασπρίζεις.  
Πάντα στην πόλι αυτή θα φθάνεις. Για τα αλλού — μη ελπίζεις —  
δεν έχει πλοίο για σε, δεν έχει οδό.  
Έτσι που τη ζωή σου ρήμαξες εδώ  
στην κόχη τούτη την μικρή, σ' όλην την γη την χάλασες.

\_Η πόλις  
Κ.Π. Καβάφης

## Π Ε Ρ Ι Λ Η Ψ Η

Σε μια περιοχή του Πειραιά όπου κυριαρχεί η κίνηση των μέσων μεταφοράς και όχι η αλληλεπίδραση των ανθρώπων, καλούμαστε να επαναπροσδιορίσουμε την χαμένη ταυτότητα. Η πλατεία Ιπποδαμείας, το συγκρότημα του ΗΣΑΠ με την επισκευαστική βάση και ο σιδηροδρομικός άξονας συνιστούν σήμερα έναν χώρο αμήχανο που διακόπτει απότομα το αστικό συνεχές και οριοθετεί δύο πολύ διαφορετικές περιοχές. Βασική πρόθεση αυτής της έρευνας είναι η άρση του ορίου και συρραφή των δύο περιοχών και η επανανοηματοδότηση του ενδιάμεσου χώρου, μέσω της δημιουργίας μιας κεντρικότητας.

Με αφετηρία τον κόμβο της πλατείας Ιπποδαμείας, επιχειρούμε την αποσυμφόρησή του και τη δημιουργία ελεύθερου δημόσιου χώρου στη θέση του, που θα ενθαρρύνει την συνάθροιση των κατοίκων και την ανάπτυξη ποικίλων δραστηριοτήτων. Παράλληλα, μια υπερυψωμένη διαδρομή περιπάτου κατά μήκος του συγκροτήματος αποσκοπεί στη διάσπαση του εσωστρεφούς χαρακτήρα της νησίδας και στην τοποθέτηση του ανθρώπου σε εγγύτητα με όσα συμβαίνουν μέσα σε αυτό.

Η βασική χειρονομία δημιουργίας δημόσιου χώρου συνοδεύεται από μια τριλογία κτηριακών παρεμβάσεων παράλληλα στην τροχιά των τρένων. Στην πλατεία προβλέπεται η ανάπτυξη δημοτικής αγοράς σε υπάρχον βιομηχανικό κέλυφος που επεκτείνεται με την προσθήκη ενός ακόμα κτηρίου. Η αγορά, λειτουργώντας ως αστικός υποδοχέας επί της πλατείας, διοχετεύει τους ανθρώπους στη διαδρομή που διαπερνά την επισκευαστική βάση.

Η δεύτερη παρέμβαση, μια καθ' ύψος προσθήκη σε κτήριο της επισκευαστικής βάσης, συνοψίζει τον χαρακτήρα και την ιστορία αυτής αποτελούμενη από χώρους τέχνης και εστίασης. Στοιχεία βιομηχανικής κληρονομιάς συνυπάρχουν με παροδικές εκθέσεις και εστιατόριο - μπαρ, και συνδυάζονται με ατελιέ και εργαστήρια εκμάθησης τεχνών.

Στην απόληξη της διαδρομής, στο μέτωπο του λιμανιού, προβλέπεται η δημιουργία επιβατικού σταθμού ως πυρήνας ενός πολύπλοκου συγκοινωνιακού κόμβου. Προσδοκούμε, λοιπόν, να συνθέσουμε μια αρθρωτή αλλά ενιαία και πλήρως συνυφασμένη με τον χαρακτήρα και τις ανάγκες του τόπου, πρόταση. Μια πρόταση που θα ενεργοποιήσει την περιοχή και θα θέσει τους ανθρώπους ξανά σε κίνηση μέσα σε αυτή, προσφέροντας ένα νέο τρόπο βίωσης της αστικής πραγματικότητας.

## **Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α**

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	11
<b>ΤΟ ΠΕΔΙΟ</b>	13
_Προσεγγίζοντας το πεδίο	
_Ιστορική και πολεοδομική εξέλιξη	
_Υφιστάμενη κατάσταση	
<b>Η ΠΡΟΤΑΣΗ</b>	33
_Στόχος	
_Κυκλοφοριακό δίκτυο	
_Προθέσεις	
_Λειτουργίες	
<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ</b>	83
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	87

## Ε Ι Σ Α Γ Ω Γ Η

Οι πόλεις ως ζωντανοί οργανισμοί μεταβάλλονται διαρκώς με το πέρασμα του χρόνου, διαμορφώνοντας παράλληλα και ένα σύνολο χαρακτηριστικών που θα μπορούσαμε να πούμε ότι συγκροτούν την ταυτότητά τους, ξεχωριστή για κάθε πόλη και διαρκώς υπό επαναπροσδιορισμό. Οι κάτοικοι των πόλεων - φορείς μνήμης περασμένων εποχών - συχνά έρχονται αντιμέτωποι με έναν συγκερασμό παλιών και νέων στοιχείων που πηγάζουν από κοινωνικές, οικονομικές, πολιτιστικές κ.ά. μεταβολές και αποτυπώνονται στον τρόπο ζωής και κατ' επέκταση στον κτισμένο χώρο. Στο επίπεδο του δομημένου περιβάλλοντος, η μετάβαση γίνεται σε βάθος χρόνων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, ο αστικός χώρος να αποτελεί ένα συνοθύλλευμα κατάλοιπων του παρελθόντος, που είτε θα αφεθούν έως ότου παρακμάσουν και εξαληφθούν, είτε θα αξιοποιηθούν και θα λάβουν νόημα ξανά, καθώς και νέων στοιχείων που ενσωματώνονται και συνομιλούν με τον υπάρχοντα ιστό. Στη σταδιακή και αθόρυβη διαδικασία του αστικού μετασχηματισμού αναπόφευκτα δημιουργούνται κενά - κελύφη ή υπαίθριοι χώροι -. Πλέον ανενεργοί χώροι ή υποβαθμισμένοι που πρόκειται να οδηγηθούν σε παρεαίρω παρακμή. Αυτά τα κενά είναι χώροι που, καθώς η πόλη εξελίσσεται και οι ανάγκες αλλάζουν, μένουν στάσιμοι, καθίστανται αφιλόξενοι και εν τέλει χαρακτηρίζονται από αδράνεια, απουσία ζωής και ταυτότητας, διακόπτοντας το αστικό συνεχές. Ο διαρκής επαναπροσδιορισμός της ταυτότητας περιοχών που έχουν αδρανήσει σε βάρος της πόλης και των κατοίκων της είναι ένα εγχείρημα πολύπλοκο, όσο και ο αστικός ιστός, και συγχρόνως ενδιαφέρον και προκλητικό.

Αυτοί οι προβληματισμοί γύρω από τη σύγχρονη πόλη, που μπορούμε να τη θεωρήσουμε ως αποτέλεσμα πολλαπλών διαδοχικών στρώσεων της ιστορίας, ένα σύνολο από ετερόκλητα στοιχεία, μας οδήγησαν στην αναζήτηση ενός πεδίου στην καρδιά του αστικού ιστού, που χρήζει επανασχεδιασμού. Συνεπώς, η μελέτη επικεντρώνεται σε ένα πεδίο με κομβική θέση για την πόλη και την κοινωνική συνέχεια, που καθημερινά αντιμετωπίζεται ως προβληματικό για τη λειτουργία της, και συνάμα σε ένα πεδίο με πλούσιο ιστορικό υπόβαθρο και αρκετές δυναμικές προς αξιοποίηση.

**T O П E A I O**

## Π Ρ Ο Σ Ε Γ Γ Ι Ζ Ο Ν Τ Α Σ   Τ Ο   Π Ε Δ Ι Ο

Η μελέτη μας αναπτύσσεται στον Πειραιά. Πόλη γένους αρενικού, ετυμολογικά προέρχεται από το ρήμα περάω και δηλώνει το πέρασμα στην απέναντι όχθη. Μια πόλη πέρασμα, λοιπόν. Ένα λιμάνι που δημιουργήθηκε από την πρωτεύουσα για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της και παράλληλα δημιούργησε μια πόλη γύρω του, με διαρκώς αυξανόμενη δύναμη. Σήμερα, αποτελεί το μεγαλύτερο επιβατικό και εισαγωγικό λιμάνι της χώρας. Είναι σημείο διασταύρωσης διαφορετικών πληθυσμών ως λιμάνι πύλη για τη Μαύρη Θάλασσα και τα Βαλκάνια και λιμάνι κόμβος για τη Μεσόγειο. Απέχει 8χλμ. από το κέντρο της Αθήνας με την οποία συνδέεται οδικώς μέσω 3 βασικών αξόνων, της λεωφόρου Συγγρού, Κηφισού και της οδού Πειραιώς, καθώς και με τη γραμμή 1 και 3 του μετρό και το τραμ.

Το πεδίο που εστιάζει η έρευνα ορίζεται συγκεκριμένα από την πλατεία Ιπποδαμείας στα ανατολικά και καταλήγει δυτικά στο χώρο του λιμανιού. Η πλατεία Ιπποδαμείας αποτελεί έναν κυκλοφοριακό κόμβο, ένα σημείο εισόδου - εξόδου για τον Πειραιά. Ο χώρος που μεσολαβεί μεταξύ της πλατείας Ιπποδαμείας και του λιμανιού καταλαμβάνεται από το συγκρότημα του ΗΣΑΠ που περιλαμβάνει τον τερματικό σταθμό της γραμμής 1 Πειραιάς - Κηφισιά και την επισκευαστική βάση των τρένων και πλέον την επέκταση της γραμμής 3 του μετρό Δημοτικό Θέατρο - Αεροδρόμιο. Το πεδίο, λοιπόν, από άκρη σε άκρη χαρακτηρίζεται από αένια κίνηση. Αυτοκίνητα, φορτηγά, νταλίκες, λεωφορεία, τρένα, τραμ, μετρό, πλοία και φυσικά άνθρωποι μέσα σε αυτά. Άνθρωποι διερχόμενοι που δεν βιώνουν το πεδίο μιας και δεν διαθέτει πια στοιχεία ελκυστικά, ικανά να επιτείνουν την ανθρώπινη παρμονή.



Από και προς το πεδίο. Προσωπικό αρχείο.



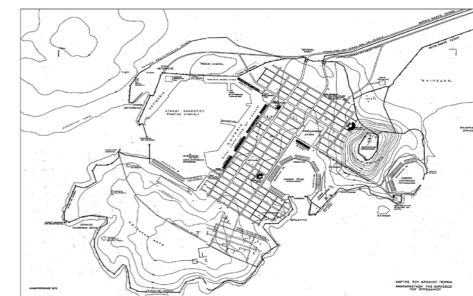
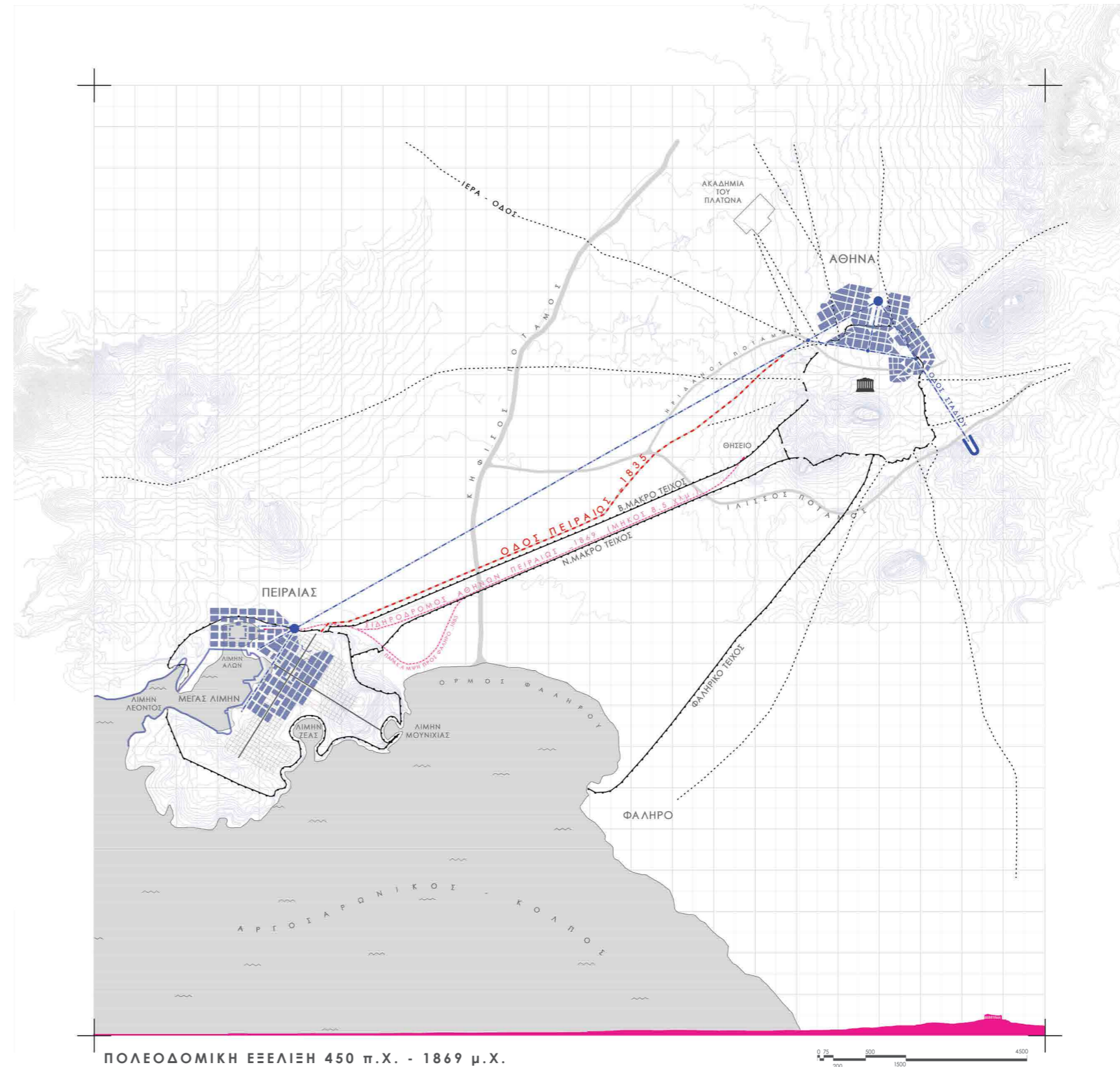
## ΙΣΤΟΡΙΚΗ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Πριν την ανάλυση της σημερινής κατάστασης του πεδίου μελέτης είναι αρκετά χρήσιμο να εστιάσουμε στην ιστορική εξέλιξή του. Μέσω της μελέτης της ευρύτερης περιοχής και της σχέσης της με την πρωτεύουσα στο πέρασμα των χρόνων, θα κατανοήσουμε τις μεταβολές που υπέστη μέχρι τη διαμόρφωση της ταυτότητας και συνεπώς της αξίας που φέρει σήμερα.

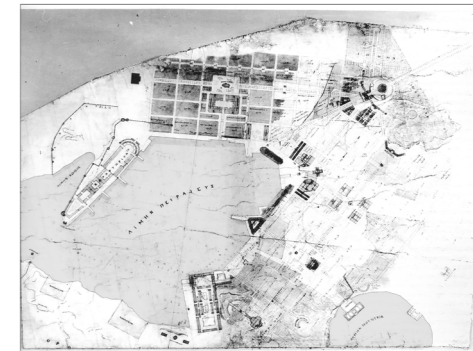
Στο σημείο που βρίσκεται σήμερα η πλατεία Ιπποδαμείας, κατά την αρχαιότητα κατέληγαν τα Μακρά τείχη ενώνοντας την πόλη με το επίνειό της. Μέρος της οχύρωσης των αστικών πυλών σώζεται και αποτελεί ένδειξη ότι το σημείο είχε μεγάλη σημασία για την πόλη του Πειραιά και τη σχέση του με την πρωτεύουσα. Παρατηρώντας την πολεοδομική εξέλιξη του Πειραιά, και συγκεκριμένα το σχεδιασμό των Στ. Κλεάνθη και E. Schaubert το 1834, για την πρωτεύουσα του νεοσύστατου κράτους και τον Πειραιά, είναι φανερό πως οι αρχιτέκτονες αναγνώρισαν και ανέδειξαν το σημείο. Αυτό

αποδεικνύεται από την απόφασή τους να τοποθετήσουν στην σημερινή πλατεία Ιπποδαμείας τα θερινά ανάκτορα του βασιλιά. Προβλέπουν μια ευθύγραμμη χάραξη που θα αποτελεί την οδό Πειραιώς και θα ορίζεται από δύο σημεία: την πλατεία Ομόνοιας, όπου βρίσκονταν τα χειμερινά ανάκτορα και την πλατεία Ιπποδαμείας. Η καθαρότητα της χάραξης αποσκοπεί στη δημιουργία οπτικής φυγής ανάμεσα στα δύο ανάκτορα του βασιλιά. Παράλληλα, η χάραξη λειτουργεί ως άξονας συμμετρίας της πόλης του Πειραιά και την διαιρεί σε δύο πανομοιότυπα τμήματα. Λόγω της σημαντικής της θέσης, η περιοχή θα λάμβανε εμπορικό χαρακτήρα και θα αποτελούσε σημείο αναφοράς ανάμεσα σε περιοχές κατοικίας. Ο σχεδιασμός της πόλης, μάλιστα, φαίνεται να ακολουθεί το ιπποδάμειο σύστημα που είχε προβλέψει ο Ιππόδαμος για την πόλη περί το 460 π.Χ. έπειτα από εντολή του Περικλή. Αυτή η πρόταση δεν προχώρησε σε υλοποίηση καθώς προϋπέθετε την επιχωμάτωση του λιμένα Αλών που χαρακτηριζόταν από λιμνάζοντα νερά.

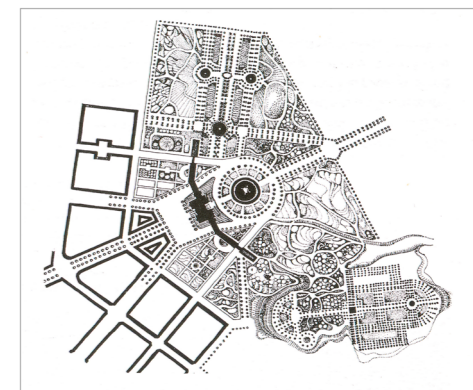
Ο Leo von Klenze, το 1836, αναθεώρησε το σχέδιο αυτό, καταργώντας τα ανάκτορα σε εκείνο το σημείο και προβλέποντας τη δημιουργία πλατείας (ΒΔ 1936-279). Το 1835 κατασκευάζεται και η οδός Πειραιώς, σε άλλη θέση από αυτή που προέβλεπε το πρώτο σχέδιο, ακολουθώντας τα ίχνη του βόρειου μακρού τείχους. Με σκοπό την αμεσότερη σύνδεση της πόλης με το επίνειο, λειτουργεί για πρώτη φορά το 1869 ο σιδηρόδρομος που ενώνει τον Πειραιά με το Θησείο, έχει μήκος 8.5 χλμ. και ακολουθεί το ίχνος του νότιου μακρού τείχους.



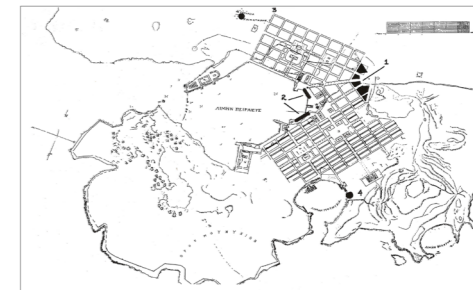
Ιππόδαμος\_ 450 π.Χ.



Σταμάτης Κλεάνθης, Eduard Schaubert\_1834

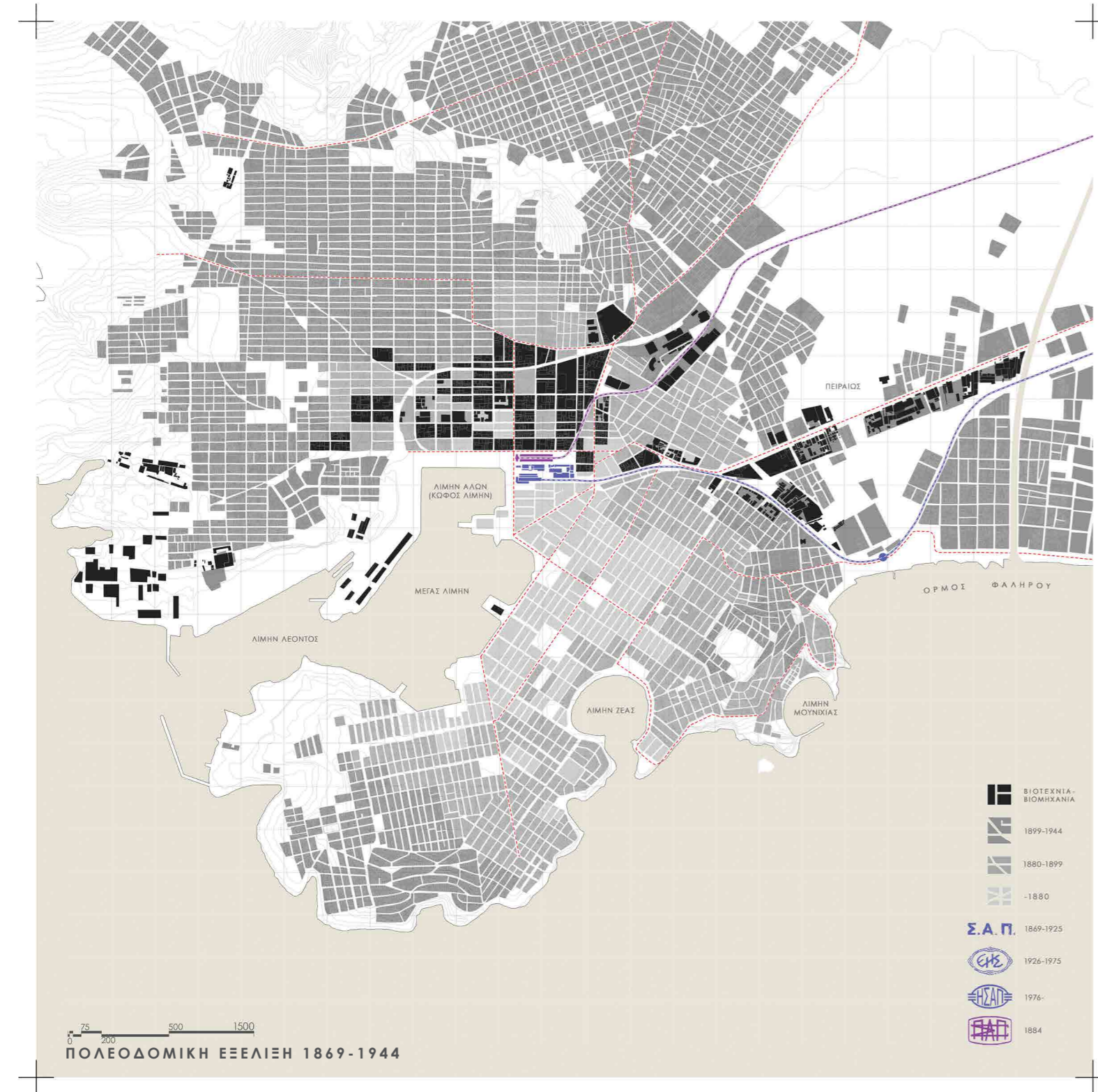


Σταμάτης Κλεάνθης, Eduard Schaubert\_Λεπτομέρεια



Leo von Klenze\_1836





Τη δεκαετία του 1860 ο Πειραιάς γνωρίζει μεγάλη βιομηχανική ακμή. Στο βόρειο τμήμα της πόλης αναπτύσσονται βιομηχανικά κελύφη και η σταδιακή άνοδος της βιομηχανικής δραστηριότητας την καθιστά μια σημαντική βιομηχανική πόλη. Η εξάπλωση της βιομηχανίας συνεχίζεται και προς την πρωτεύουσα κατά μήκος της οδού Πειραιώς, αφού μέσω αυτής διοχετεύονται τα βιομηχανικά προϊόντα στην Αθήνα. Στο βόρειο τμήμα του λιμανιού ακριβώς επειδή είναι έντονη η βιομηχανική λειτουργία, εγκαθίστανται κατά καιρούς πληθυσμοί που κινούνται στον ελλαδικό χώρο ως εσωτερικοί μετανάστες με σκοπό την εύρεση εργασίας. Αυτοί, κυρίως, θα αποτελέσουν τα εργατικά χέρια της βιομηχανικής ζώνης.

Στην ανάπτυξη της βιομηχανίας συμβάλλει η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή (1869), ένας αστικός σιδηρόδρομος που ενώνει τον Πειραιά με την Αθήνα. Το 1883 γίνεται παράκαμψη της γραμμής προς το Ν. Φάληρο και σταδιακά η γραμμή από το Θησείο επεκτείνεται προς το σταθμό της Κηφισιάς. Αρχικά, ονομάζεται Σιδηρόδρομος Αθηνών - Πειραιώς (ΣΑΠ) και έχει αποκλειστικά επιβατική λειτουργία. Αργότερα, το 1926 μετονομάζεται σε Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι (ΕΗΣ) και τέλος το 1976 σε Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών - Πειραιώς (ΗΣΑΠ), όπως είναι γνωστό μέχρι σήμερα.

Το 1886 παράλληλα στον σιδηρόδρομο χτίζεται διώροφος θερματικός σταθμός γραμμής των ΣΠΑΠ (Σιδηρόδρομοι Αθηνών- Πειραιώς- Πελοποννήσου). Μετά τους βομβαρδισμούς του Α' Παγκοσμίου πολέμου το συγκρότημα των ΣΑΠ παρουσιάζει πολλές υλικές καταστροφές. Το 1926-28 κατεδαφίζεται ο θερματικός σταθμός στο λιμάνι και αντικαθίσταται από μια θολωτή κατασκευή από μέταλλο και γυαλί από τους αρχιτέκτονες Μιλτιάδη και Ιωάννη Αξελό.

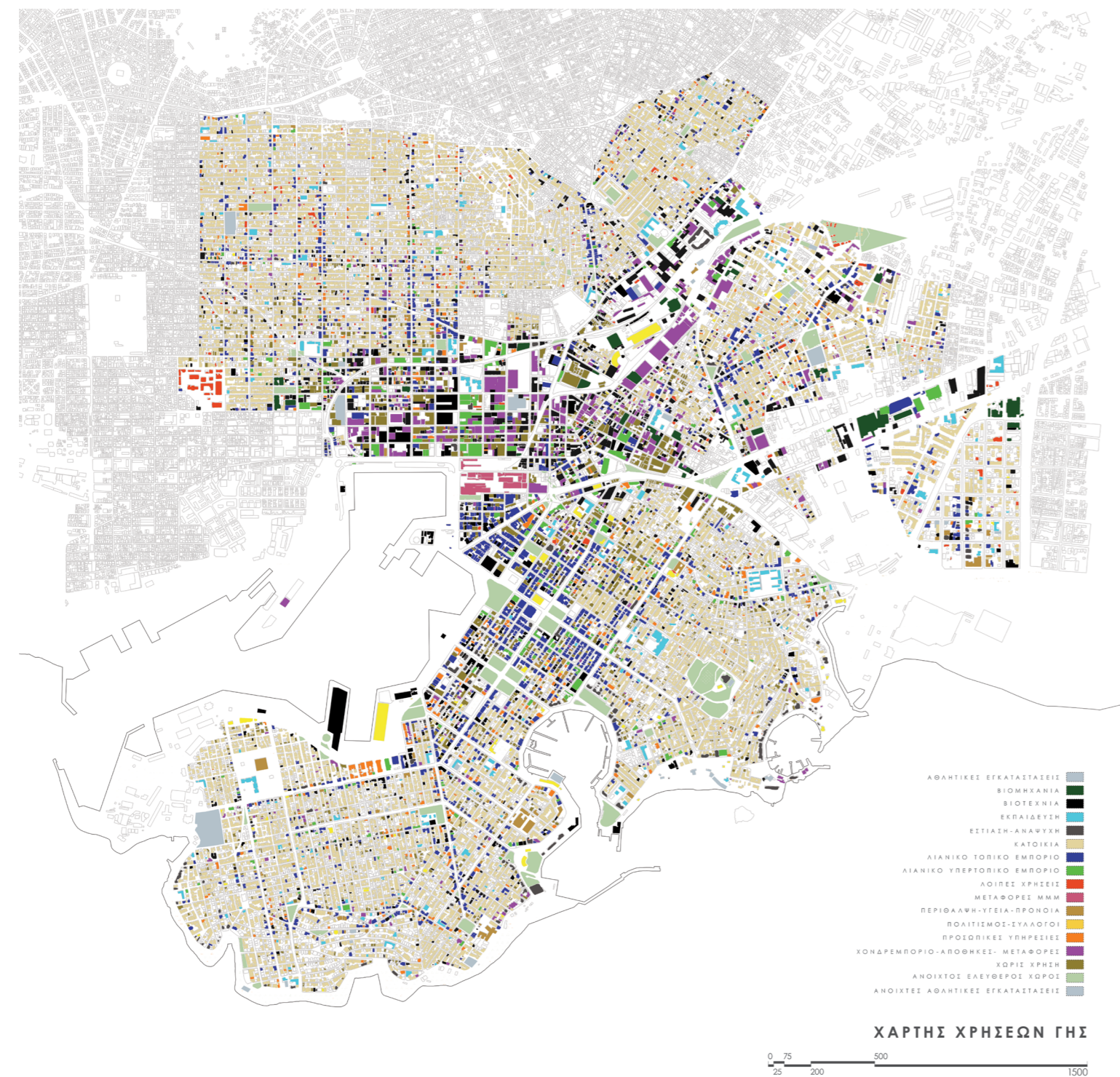
Η Μικρασιατική καταστροφή του 1922 και η εισροή των προσφυγικών πληθυσμών στον Πειραιά συμβάλλει στην τόνωση της βιομηχανικής δραστηριότητας. Οι πληθυσμοί, έχοντας μεγάλη ανάγκη για στέγαση, στρέφονται προς το τμήμα του λιμανιού βόρεια της σιδηροδρομικής γραμμής, όπου οργανώνονται πλέον σε προσφυγικούς συνοικισμούς. Τότε, ο σιδηρόδρομος ξεκινά να οριοθετεί τις περιοχές που κατοικούνται από εργατικούς πληθυσμούς από την υπόλοιπη πόλη και είναι μια χωρική ένδειξη της υποβάθμισης που εισπράττουν οι πρόσφυγες από τους ντόπιους.

Το 1956 αρχίζει η κατασκευή του νέου αμαξοστασίου σιδηροδρόμου και πράσινων λεωφορείων (Πειραιάς- Ζάππειο, Πειραιάς- Πέραμα, Τελωνείο- Σταθμός Λαρίσης) μέχρι το 1958 που ολοκληρώνεται.

Αριστερά: Κατασκευή σταθμού Πειραιά, 1926. Αρχείο ΗΣΑΠ.  
Δεξιά: Στοιχεία της βιομηχανικής ιστορίας του Πειραιά. Μιχελή, Πειραιάς  
Από το Πόρτο Λεόνε στη Μαχέστρια της Ανατολής, 1993.







### Υ Φ Ι Σ Τ Α Μ Ε Ν Η Κ Α Τ Α Σ Τ Α Σ Η

Παρατηρώντας τον Πειραιά σήμερα θα λέγαμε ότι η βιομηχανική δραστηριότητα, που γνώρισε την μεγαλύτερη ακμή της κατά τον 20<sup>ο</sup> αιώνα, έχει αφήσει το αποτύπωμά της στην περιοχή. Με μια σύντομη βόλτα βόρεια της σιδηροδρομικής τροχιάς, εντοπίζει κανείς τα παλιά βιομηχανικά κελύφη τα οποία είτε υφίστανται σοβαρή εγκατάλειψη και στέκουν απλά ως υπενθύμιση της εποχής, είτε παραλαμβάνουν πλέον βιοτεχνικές αντί για βιομηχανικές δραστηριότητες (συnergεία, αποθήκες, ξυλουργεία, μεταφορές κ.ά.). Εστιάζοντας νοτιότερα στον Πειραιά παρατηρούμε μια μετάβαση από τη βιοτεχνική λειτουργία στην εμπορική που κορυφώνεται στον κεντρικό Πειραιά και σταδιακά καταλήγει σε περιοχές αμιγούς κατοικίας. Η διαφορά στην κατάσταση του κτηριακού αποθέματος είναι εμφανής καθώς στο τμήμα νοτιοανατολικά του σιδηροδρομικού άξονα τα κτήρια είναι νεότερης κατασκευής και συνεπώς έχουν υψηλότερους συντελεστές δόμησης. Αντίθετα, τα κατάλοιπα της βιομηχανικής ζώνης είναι χαμηλά κτήρια, συχνά κατασκευασμένα από μέταλλο, ξύλο και λαμαρίνα και χαρακτηρίζονται κυρίως από δίρρυχτες στέγες. Επομένως, ο σιδηροδρομικός άξονας εξακολουθεί να αποτελεί χωρική έκφραση της ετερότητας μεταξύ δύο περιοχών που αναπτύσσονται εκατέρωθεν του και θα λέγαμε ότι περισσότερο διαιρεί τις δύο ζώνες παρά τις συνδέει.

Η ζώνη επαφής αυτών των δύο περιοχών που φέρουν πολύ διαφορετικά χαρακτηριστικά εντοπίζεται στο πεδίο μελέτης μας, δηλαδή την πλατεία Ιπποδαμείας, το συγκρότημα του ΗΣΑΠ και την περιοχή που ορίζεται γύρω τους. Θα λέγαμε ότι υπάρχει μια σύγχυση ως προς τον χαρακτήρα αυτής της περιοχής, μια ανάγκη επαναπροσδιορισμού της ταυτότητάς της που έχει αποδυναμωθεί λόγω του πολύ έντονου, ξεκάθαρα και διαφορετικού χαρακτήρα των εκατέρωθεν περιοχών. Η περιοχή χαρακτηρίζεται από αδράνεια στο μεγαλύτερο τμήμα της. Υπάρχουν αρκετά νεκρά σημεία, στα οποία ιδιαίτερα από τη δύση του ηλίου και μετά η ανθρώπινη φιγούρα απουσιάζει. Πρόκειται για μια περιοχή - πέρασμα και όχι για ένα τμήμα της πόλης που θα επιλέξει κάποιος να πάει, να σταθεί και να περάσει χρόνο μέσα στην ημέρα του από πρόθεση.



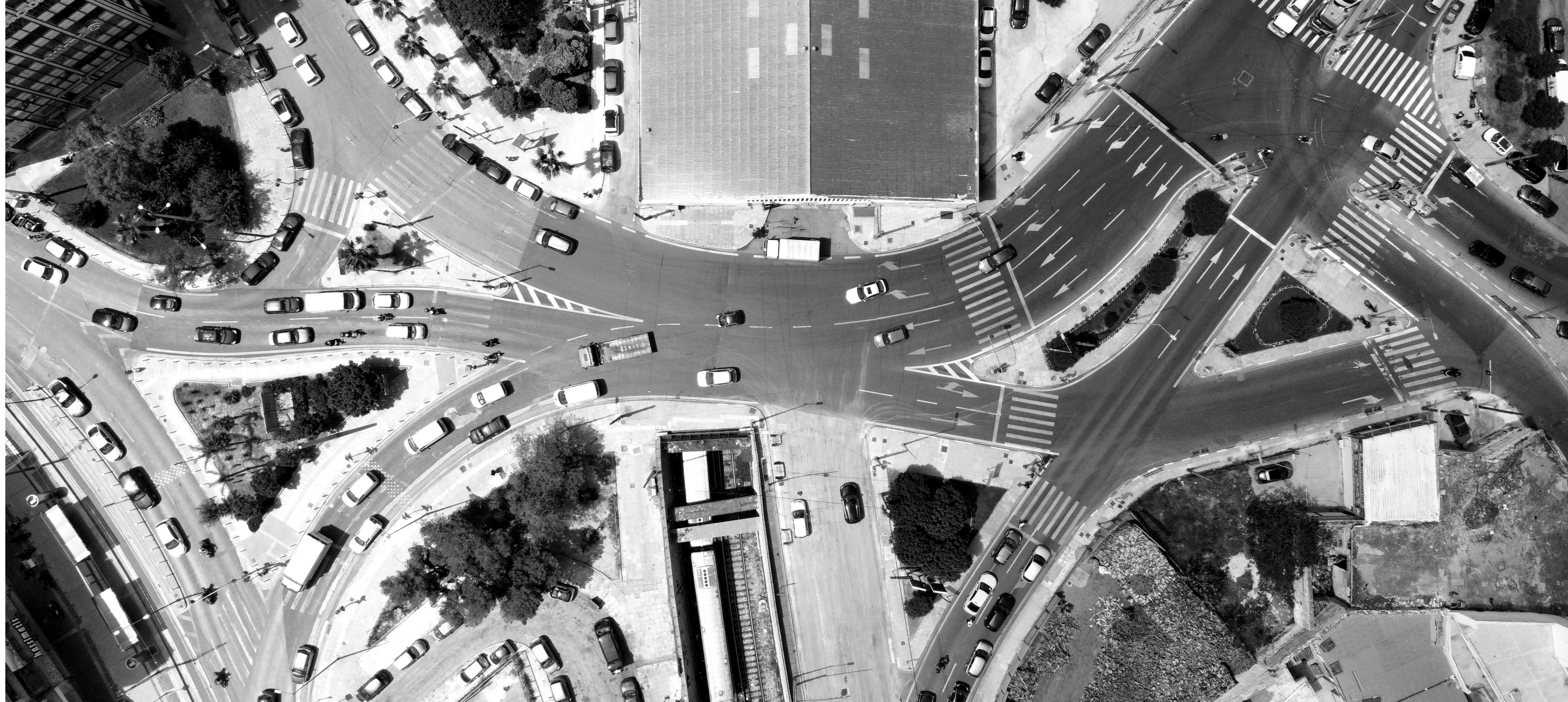






Συγκεκριμένα, μιλώντας για την πλατεία Ιπποδαμείας, δεν υφίσταται πλατεία με την έννοια που όλοι γνωρίζουμε. Αναφερόμαστε σε έναν μεγάλο κυκλοφοριακό κόμβο με μικρές νησίδες και ελάχιστο δημόσιο χώρο που πλήττει καθημερινά από την κυκλοφοριακή συμφόρηση, καθώς δέχεται φόρτο από πέντε μεγάλες οδικές αρτηρίες. Πρόκειται δηλαδή για ένα σημείο που απευθύνεται κυρίως σε οχήματα και κάνει την διέλευση των πεζών ιδιαίτερα δύσκολη. Η συνθήκη αυτή επεκτείνεται και κατά μήκος των γραμμών του τρένου που εξ ορισμού αποκόπτουν την βόρεια από τη νότια πλευρά. Οι υψηλές ταχύτητες και η απουσία δημόσιου χώρου αποτρέπουν την ανθρώπινη παρουσία στην περιοχή. Αυτά τα χαρακτηριστικά έχουν οδηγήσει την περιοχή σε εγκατάλειψη και υποβάθμιση. Παρ' ότι απέχει μόλις λίγα μέτρα από το κέντρο του Πειραιά φαντάζει στα μάτια των διερχόμενων ως ένας χώρος μετέωρος που ο μόνος ρόλος που έχει είναι να μοιράζει τις κυκλοφοριακές ροές εντός και εκτός της πόλης του Πειραιά.

Η Πλατεία Ιπποδαμείας σήμερα.  
Προσωπικό αρχείο.







Τον ίδιο απρόσιτο χαρακτήρα παρουσιάζει και το συγκρότημα του ΗΣΑΠ. Ψηλοί, τυφλοί τοίχοι αποκόπτουν το συγκρότημα από το περιβάλλον του και απαγορεύουν την οπτική επαφή των περαστικών με το εσωτερικό. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, οι άνθρωποι να περιορίζονται μόνο στο χώρο του σταθμού και να αγνοούν την ύπαρξη επισκευαστικής βάσης στο σημείο. Ένα περικλυστο, εσωστρεφές συγκρότημα που απευθύνεται μόνο στους έχοντες εργασία είναι αδιαμφισβήτητα ένα κενό μέσα στον αστικό ιστό για τους υπόλοιπους κατοίκους. Αυτή η απρόσιπη νησίδα που δημιουργείται, λοιπόν, στο μεταίχμιο δύο περιοχών, σήμερα παρουσιάζεται αποδυναμωμένη λειτουργικά και σε υποβάθμιση. Η μεγάλη ακμή του συγκροτήματος άρχισε να φθίνει από το 1980 και περίπου μισό αιώνα αργότερα έχει χάσει την παραγωγικότητά του. Τα κτήρια παρ' ότι έχουν μεγάλο ενδιαφέρον ως στοιχεία βιομηχανικής κληρονομιάς, υπολειτουργούν ή εξυπηρετούν λειτουργίες διαφορετικές από αυτές για τις οποίες κατασκευάστηκαν (αποθήκευση υλικών) ή υφίστανται δίχως χρήση. Το εργατικό δυναμικό αντανακλά και αυτό την παρακμή της επισκευαστικής βάσης, καθώς είναι αρκετά μειωμένο σε αριθμό. Πολλά από τα μηχανήματα δεν χρησιμοποιούνται πλέον καθώς έχουν βρεθεί νέες μέθοδοι επισκευής και άλλα χρειάζονται συντήρηση για να λειτουργήσουν. Εν τέλει, για να αποκτήσει η επισκευαστική βάση ξανά την λειτουργικότητά της χρειάζεται γενναίες παρεμβάσεις που θα αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων.

Το πεδίο μελέτης. Προσωπικό αρχείο.





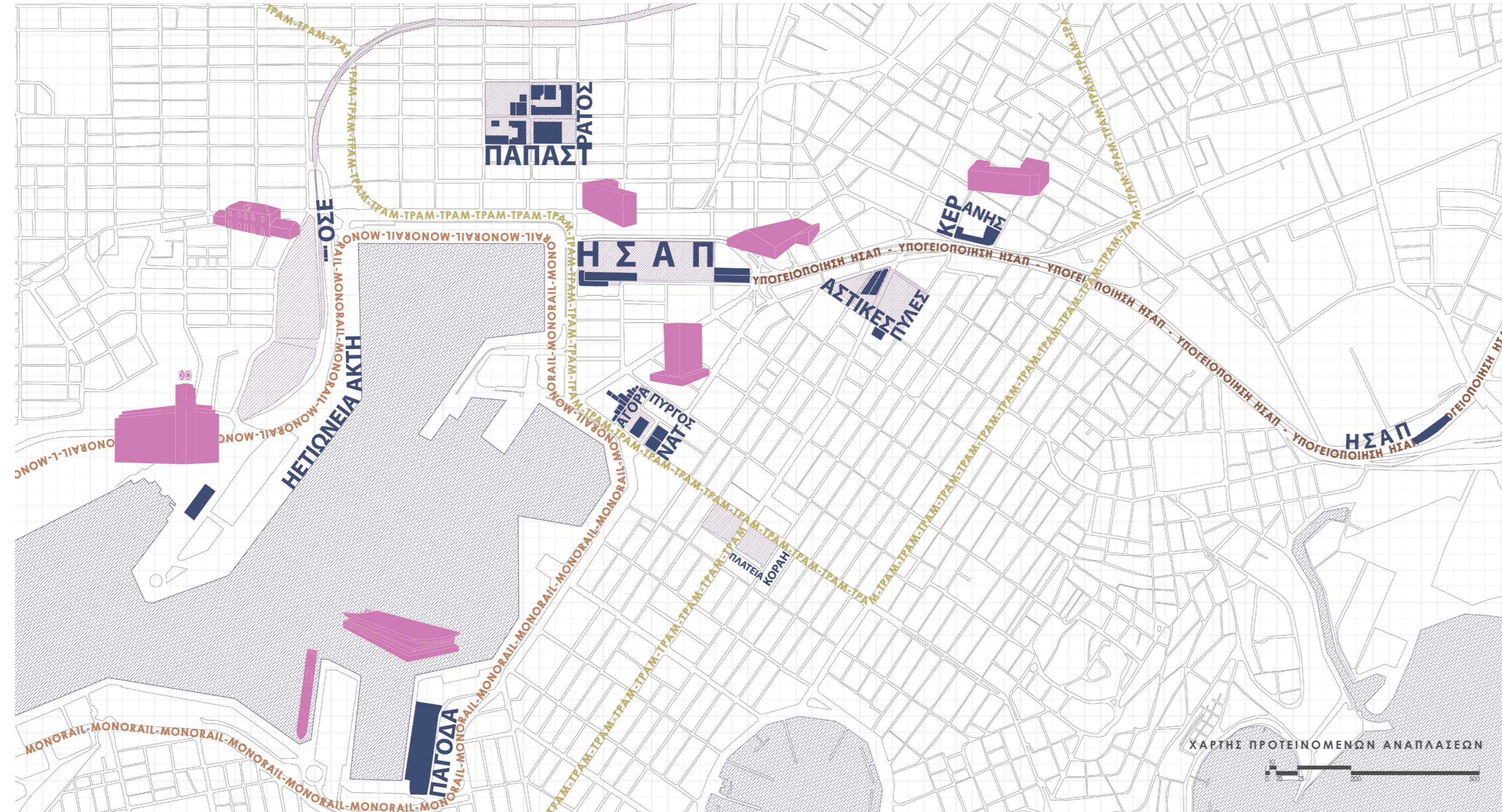


Εσωτερική άποψη βαφείου.



Εσωτερική άποψη παλιού αμαξοστασίου πράσινων λεωφορείων. Προσωπικό αρχείο.





Σε αντίθεση με την υποβάθμιση που διακρίνει το πεδίο μελέτης, παρατηρούνται αρκετές τάσεις ανάπτυξης στον ευρύτερο Πειραιά. Αυτή η ροπή δηλώνει ότι ο Πειραιάς διαθέτει αρκετές δυναμικές και η κατάλληλη αξιοποίηση τους μπορεί να οδηγήσει σε μια νέα συνθήκη όπου στοιχεία του παρελθόντος, προσαρμοσμένα στις σύγχρονες ανάγκες, λειτουργούν ευεργετικά μέσα στο αστικό πλαίσιο.

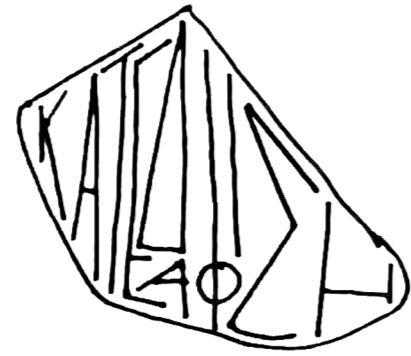
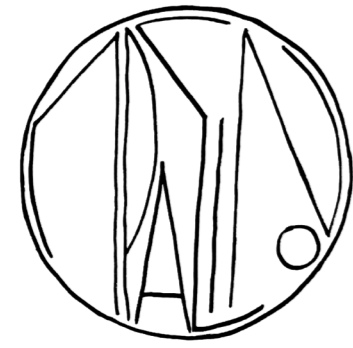
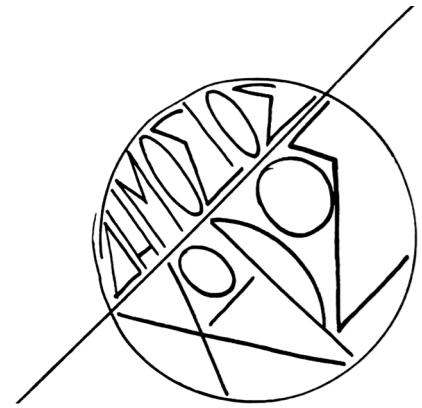
Συγκεκριμένα, η μετατροπή του Σιλό σε Μουσείο Ενάλιων Αρχαιοτήτων ή του παλιού σταθμού του ΟΣΕ σε Σπίτι του Ρεμπέτικου είναι παραδείγματα επανάχρησης κελυφών του βιομηχανικού παρελθόντος με άξονα την ανάδειξη του πολιτισμού του Πειραιά. Η δημιουργία μιας ζώνης πρασίνου στο ίχνος της γραμμής του ΟΣΕ που ξεκινά από το λιμάνι και φτάνει ως τη Λεύκα είναι επίσης μια πρόταση που αναδεικνύει ένα στοιχείο του παρελθόντος και παράλληλα δημιουργεί δημόσιο χώρο που απουσιάζει αισθητά από την περιοχή. Το ίδιο επιδιώκει και η υπογειοποίηση των γραμμών του ΗΣΑΠ στο

τμήμα Πειραιάς- Ν. Φάληρο που έχει μελετηθεί και πρόκειται να εφαρμοστεί. Σε αυτή την περίπτωση βέβαια είναι πολύ σημαντική η "ελάφρυνση" που προκύπτει στο κυκλοφοριακό δίκτυο, καθώς το τμήμα που θα απελευθερωθεί στο επίπεδο του δρόμου θα ευνοήσει νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

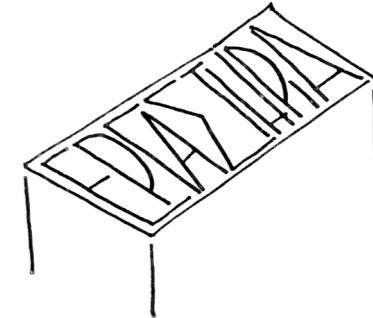
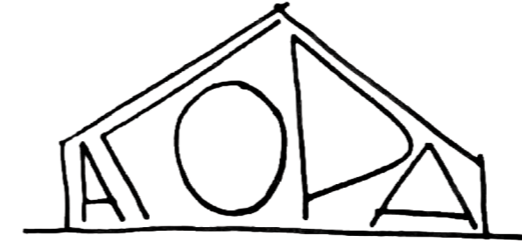
Άλλες προτάσεις, βέβαια, πηγάζουν από συμφέροντα και εντάσσονται σε μεγαλεπήβολα σχέδια αναπλάσεων που δεν προσαρμόζονται στο παρελθόν και αλλοιώνουν τον χαρακτήρα της περιοχής. Τέτοιες προτάσεις θεωρούμε ότι είναι η κατάληψη του λιμανιού από την κρουαζιέρα και η μετατροπή της Παγόδας, που από τη δημιουργία της προοριζόταν να λειτουργήσει ως επιβατικός σταθμός, σε ξενοδοχείο, σε μια στιγμή που δεν υπάρχει επιβατικός σταθμός σε όλη την έκταση του λιμανιού. Ως προς το συγκρότημα του ΗΣΑΠ, είναι πλέον γνωστή η πρόταση απομάκρυνσης των υφιστάμενων κτηρίων και η δημιουργία ενός κενού πεδίου στο οποίο θα ανεγερθεί εκ νέου συγκρότημα που θα περιλαμβάνει ξενοδοχείο, εμπορικό κέντρο, γραφεία ιδιωτών, κάτω

από τα οποία θα αναπτύσσεται εκσυγχρονισμένη επισκευαστική βάση. Παρ' ότι ο εκσυγχρονισμός είναι αναγκαίος για την ανάκαμψη της επισκευαστικής βάσης, δεν θεωρούμε ότι η ισοπέδωση του υπάρχοντος συγκροτήματος και η ιδιωτικοποίησή του συνθέτουν λύση στο ζήτημα. Άλλωστε, η δημιουργία ενός λευκού καμβά και ο σχεδιασμός δίχως δεδομένα και περιορισμούς είναι προφανώς μια εύκολη χειρονομία, αλλά δεν λαμβάνει υπόψη του τις διαδοχικές στρώσεις από τις οποίες αποτελείται μια πόλη και οι οποίες την έχουν διαμορφώσει μέχρι σήμερα. Τέλος, έχει προταθεί η επανάχρηση του παλιού αμαξοστασίου των πράσινων λεωφορείων που βρίσκεται επί της πλατείας Ιπποδαμείας και σήμερα χρησιμοποιείται ως αποθήκη. Η αρχική πρόταση αφορούσε στη δημιουργία κλειστής αγοράς που απουσιάζει από τον Πειραιά εδώ και πολλές δεκαετίες και αργότερα τη διαδέχθηκε πρόταση για στέγαση έκθεσης αυτοκινήτων.

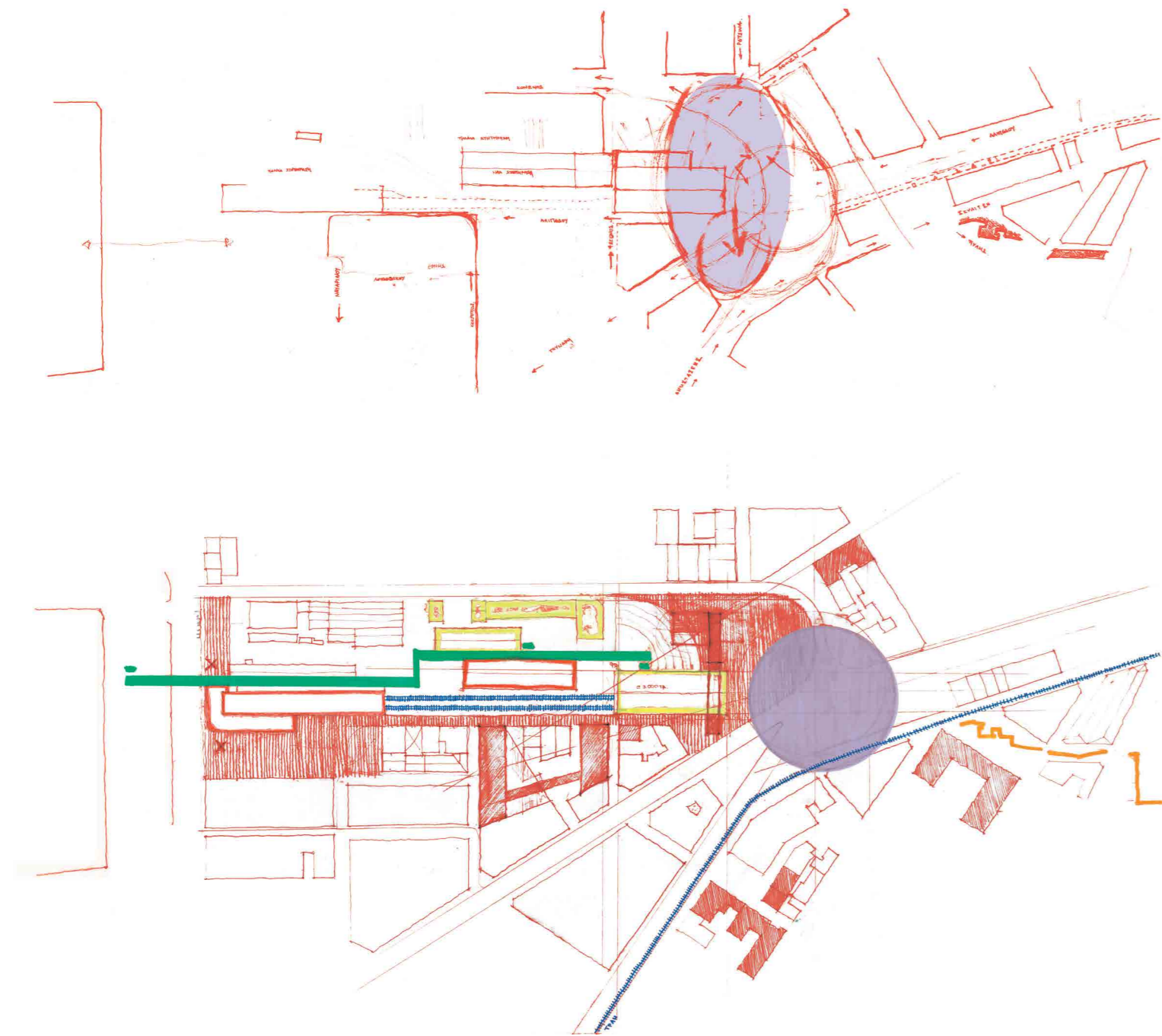




ΠΑΤΕΛΑ

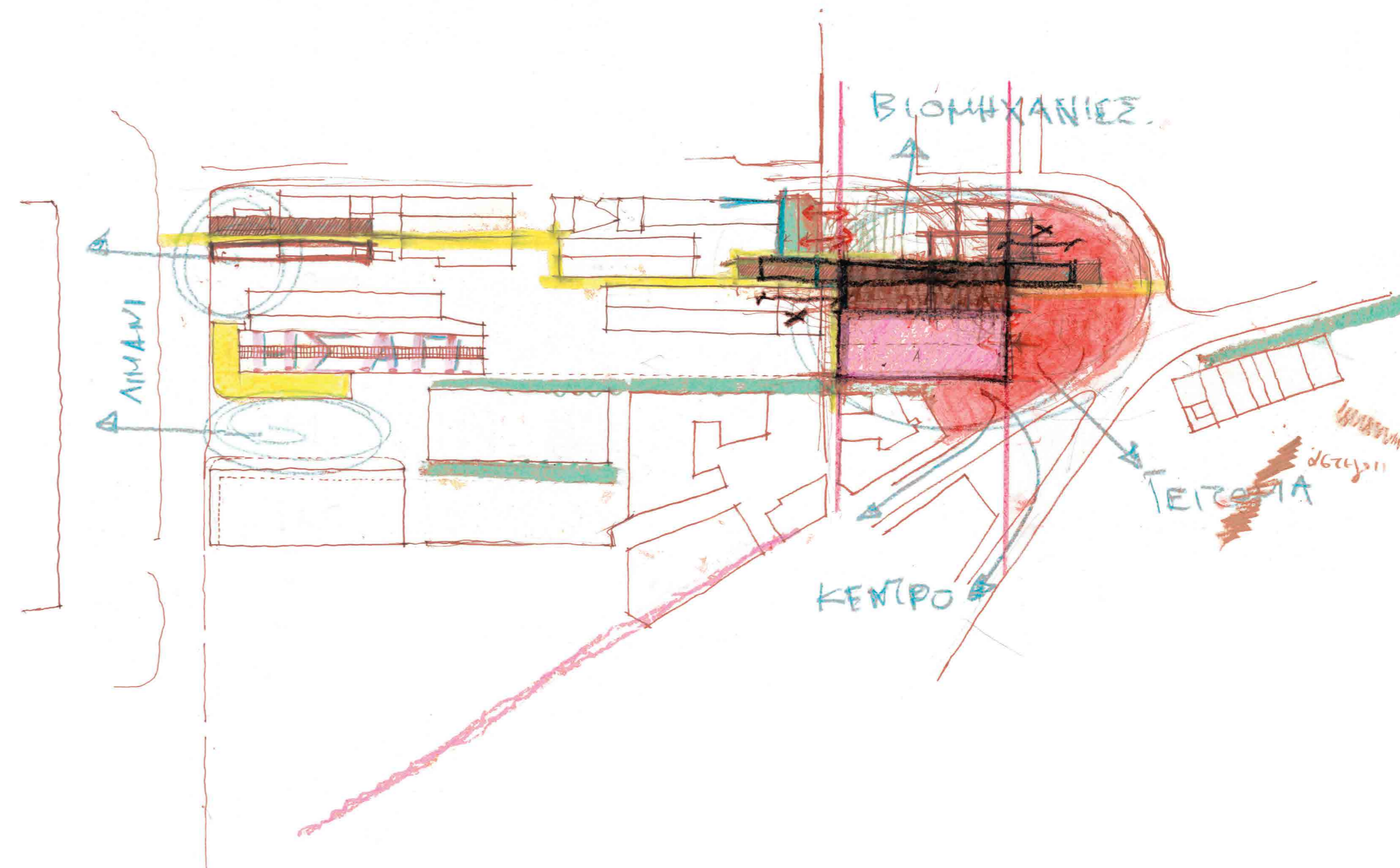


Η Π Ρ Ο Τ Α Σ Η



Σ Τ Ο Χ Ο Σ

Με βάση όσα έχουν αναφερθεί παραπάνω εντοπίζουμε τον στόχο αυτής της μελέτης στην επανανοηματοδότηση της περιοχής της πλατείας Ιπποδαμείας και του συγκροτήματος του ΗΣΑΠ με άξονα τη λειτουργία τους ως στοιχεία ενοποίησης των δύο εκατέρωθεν περιοχών. Ο επαναπροσδιορισμός της ταυτότητας θα βασίζεται στα χαρακτηριστικά της περιοχής που αξίζουν να διατηρηθούν και να αναδειχθούν και στην επίλυση των προβλημάτων που παρουσιάζει σήμερα. Η άρση του ορίου που υφίσταται θα γίνει με τη δημιουργία ενός πυρήνα, μιας κεντρικότητας πάνω σε αυτό. Προσδοκούμε να αντιστρέψουμε τη σημερινή συνθήκη, να μετατρέψουμε τον κενό και αμήχανο χώρο σε πεδίο αναφοράς με έντονο χαρακτήρα που θα προσκαλεί τους ανθρώπους να τον οικειοποιηθούν. Αφετηρία στην προσπάθεια αυτή είναι η δημιουργία μιας πλατείας στη θέση του κόμβου της Ιπποδαμείας, η οποία, όπως αποδεικνύεται ιστορικά, πάντα προβλεπόταν να υπάρχει. Άλλωστε, μια πλατεία ταιριάζει και αναδεικνύει τον χαρακτήρα της πύλης προς την πόλη του Πειραιά που ανέκαθεν η περιοχή διέθετε. Αυτή η χειρονομία συνοδεύεται από το "άνοιγμα" του συγκροτήματος προς τον κάτοικο της πόλης με τη δημιουργία σημείων ενδιαφέροντος διαφορετικής κλίμακας και λειτουργίας παράλληλα στην τροχιά των τρένων.



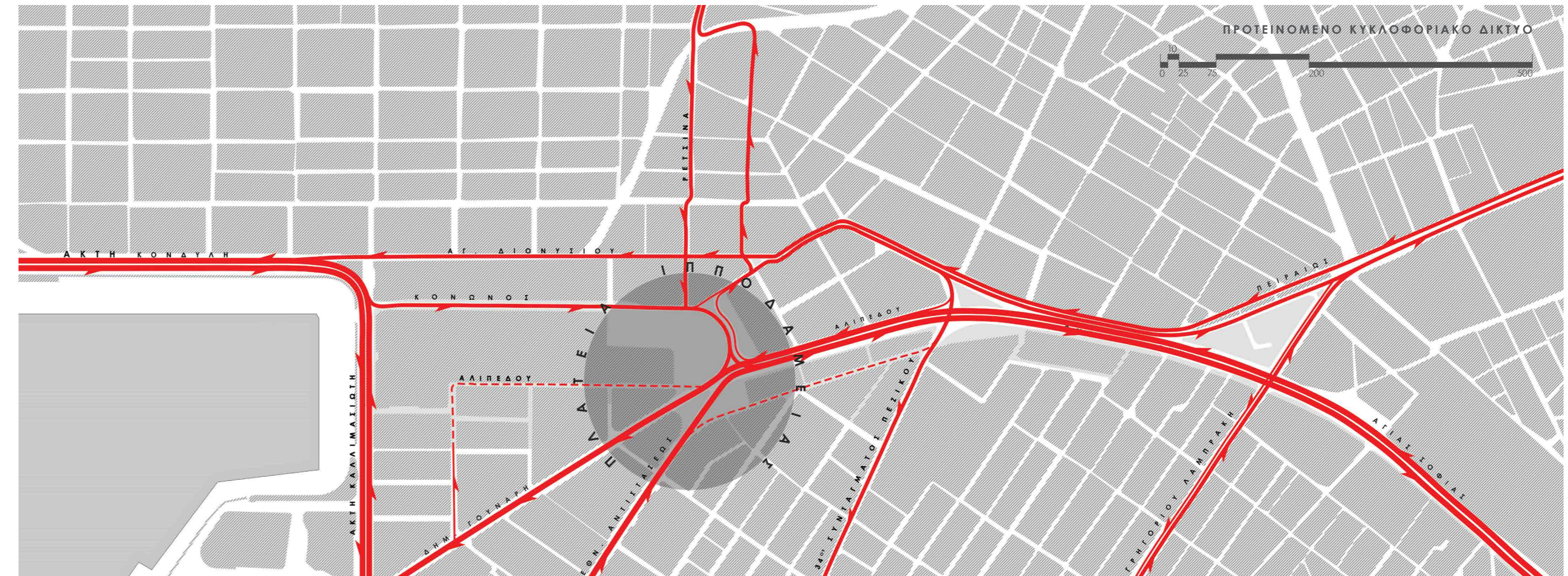
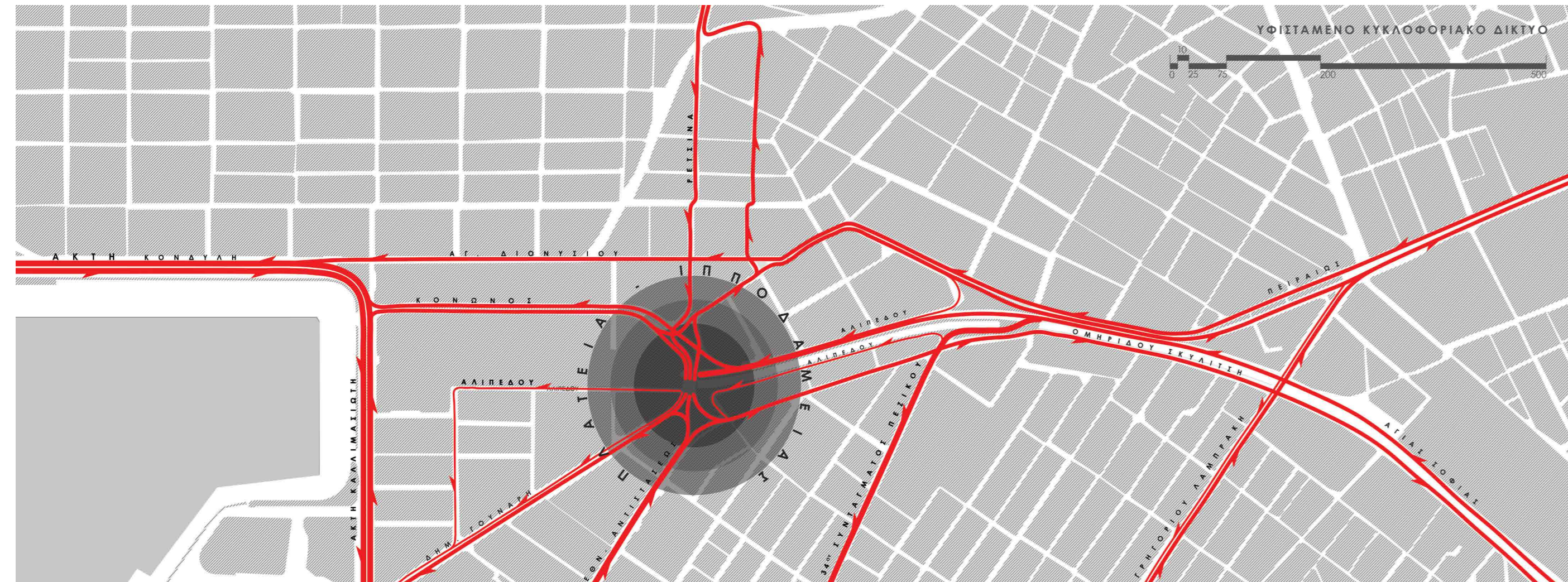


## ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Βασική προϋπόθεση είναι η αποσυμφόρηση του κόμβου της Ιπποδαμείας, χωρίς ωστόσο την κατάργηση κινήσεων απαραίτητων για τα δεδομένα του σημείου, που αποτελεί βασική είσοδο στον Πειραιά. Αρχικά, για την αποσυμφόρηση και παράλληλα την άρση του ορίου των δύο ζωνών που έχουμε αναλύσει παραπάνω προτείνεται η υπογειοποίηση των γραμμών του ΗΣΑΠ στο τμήμα Πειραιάς - Ν. Φάληρο. Με αυτόν τον τρόπο ελευθερώνεται ένα τμήμα στο μέσον της Λ. Αλιπέδου που έφερε τις γραμμές σε ένα χαμηλότερο επίπεδο μέχρι να φτάσουν στο επίπεδο του δρόμου πλησιάζοντας το Ν. Φάληρο. Τον κενό χώρο θα καταλάβει τώρα το ρεύμα που κινείται από τον

Πειραιά προς το Ν. Φάληρο και μέχρι σήμερα βρισκόταν στην Ομ. Σκυλίτση, αποκομμένο από το αντίστοιχο ρεύμα που εισέρχεται τον Πειραιά. Η Ομ. Σκυλίτση θα μετατραπεί σε πεζόδρομο όπου θα μπορεί εύκολα να λαμβάνει χώρα το παζάρι της Κυριακής. Εξίσου σημαντική χειρονομία για την επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος είναι η μονοδρόμηση της Λ. Κόνωνος. Προτείνεται η διατήρηση μόνο του ρεύματος που κατευθύνεται από το λιμάνι προς την Πλατεία Ιπποδαμείας και η διοχέτευση του αντίθετου ρεύματος στην παράλληλη οδό Αγ. Διονυσίου, με πρόβλεψη αξιοποίησης όλου του ικανού πλάτους της οδού που σήμερα καταλαμβάνεται, στο μεγαλύτερο μέρος

του, από σταθμευμένα οχήματα. Οι παραπάνω μεταβολές συνοδεύονται από διαπλάτυνση των πεζοδρομίων για την ευκολότερη διέλευση των πεζών. Επιπλέον, προτείνεται η πεζοδρόμηση της οδού Αλιπέδου στο τμήμα που οριοθετεί το συγκρότημα του ΗΣΑΠ και σήμερα έχει ιδιαίτερα χαμηλή κυκλοφορία σε οχήματα, ώστε να διαμορφωθεί μια συνθήκη ασφάλειας και άνεσης προς τον πεζό που θα προσεγγίζει το συγκρότημα. Οι λεωφόροι Γούναρη και Εθν. Αντιστάσεως που εξυπηρετούν την είσοδο και την έξοδο από τον Πειραιά αντίστοιχα διατηρούνται στη σημερινή τους κατάσταση.

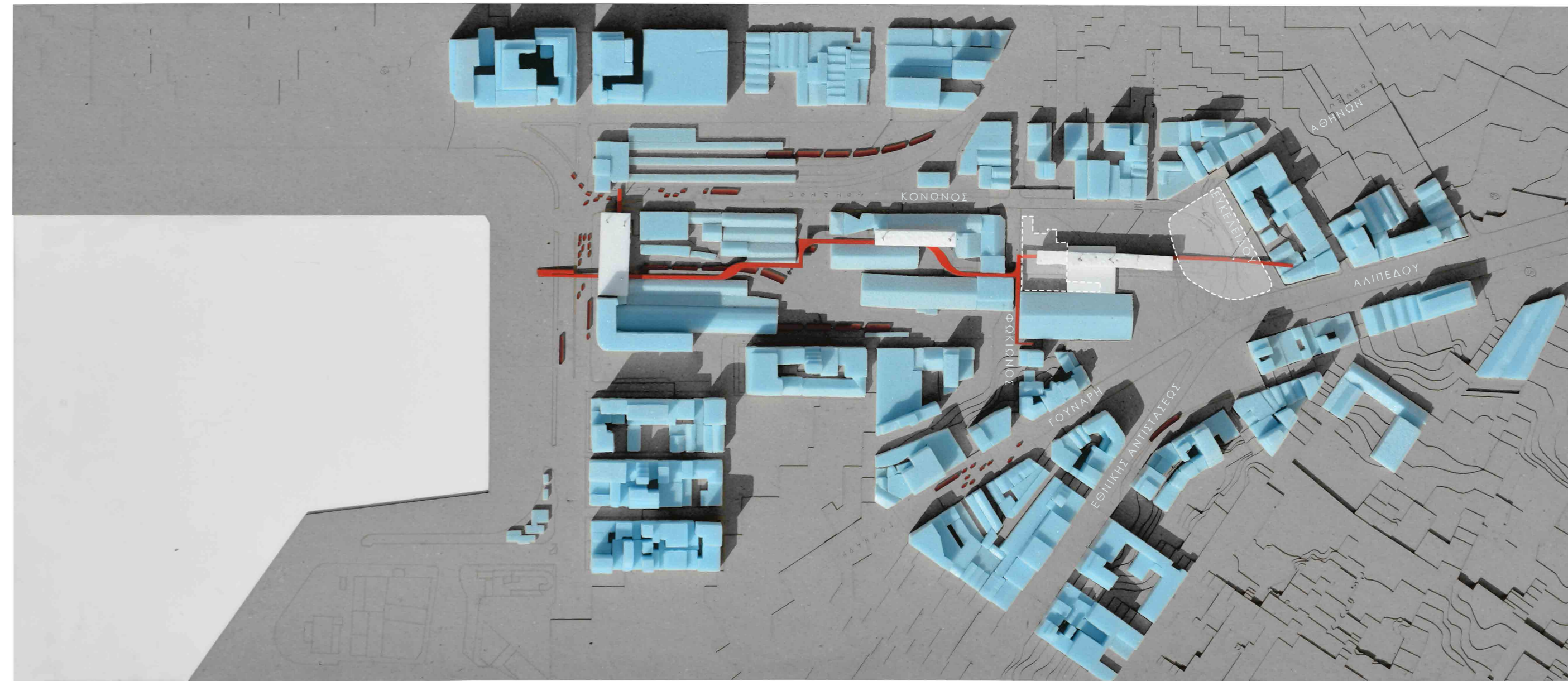




Η απομάκρυνση του οικοδομικού τετραγώνου που ορίζουν οι οδοί Αλιπέδου - Κόνωνος - Αθηνών - Ευκλείδου έχει στόχο τη δημιουργία κενού ελεύθερου χώρου που θα μπορέσει να παραλάβει μια πλατεία με την έκταση και τις ποιότητες που οφείλει να έχει. Για τον ίδιο λόγο απομακρύνονται τα χωρίς χρήση και σε ερειπιώδη κατάσταση κτήρια που στέκουν δίπλα στο παλιό αμαξοστάσιο των πράσινων λεωφορείων και περιβάλλονται από τις λεωφόρους Αλιπέδου, Κόνωνος και την οδό Φωκίωνος όπως και ένα τμήμα του αμαξοστασίου που φαίνεται να αποτελεί προσθήκη στο κυρίως κέλυφος.

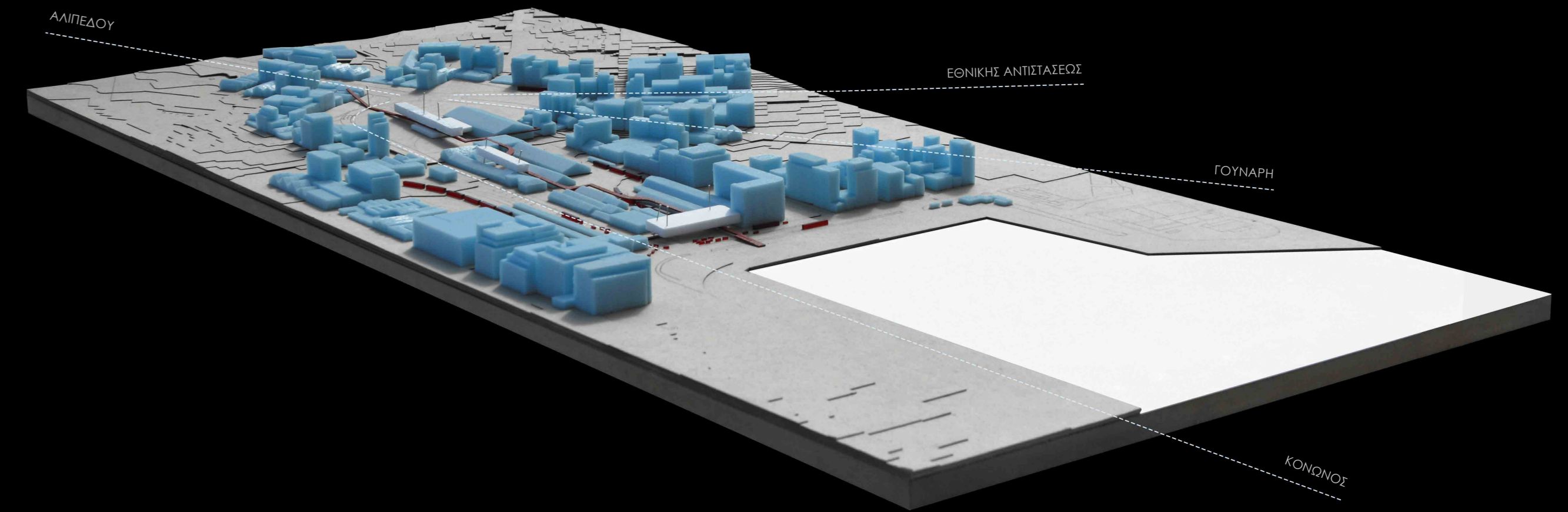
Το οικοδομικό τετράγωνο που αφαιρείται χαρακτηρίζεται κυρίως από χρήσεις βιοτεχνίας, εμπορίου και αποθήκες. Συγκεκριμένα, δύο οικόπεδα επί της Κόνωνος είναι κενά και ένα κτήριο βρίσκεται υπό κατεδάφιση λόγω της κακής του κατάστασης. Πρατήριο βενζίνης, αποθήκη, φανοποιείο, χαλκουργείο, κτήριο χωρίς χρήση, χονδρικό εμπόριο μολύβδου, λιανικό εμπόριο. Αυτές είναι οι χρήσεις που χαρακτηρίζουν το παραπάνω οικοδομικό τετράγωνο και θα μπορούσαμε να προβλέψουμε την μετακίνησή τους σε κενά οικόπεδα στην ευρύτερη περιοχή της παλιάς βιομηχανικής ζώνης.

Με τις παραπάνω χειρονομίες, παρότι ίσως φαντάζουν προκλητικές, προσδοκούμε να θέσουμε τις προϋποθέσεις για μια σύγχρονη πλατεία που θα προσκαλεί τον διερχόμενο να τη διασχίσει, να σταθεί και να καθίσει σε ένα οικείο περιβάλλον. Η πλατεία ορίζεται από μια καμπύλη χαράξη που προκύπτει από την ένωση των λεωφόρων Γούναρη, Εθν. Αντιστάσεως και Κόνωνος.



Πρόπλασμα, κλίμακα 1.1000



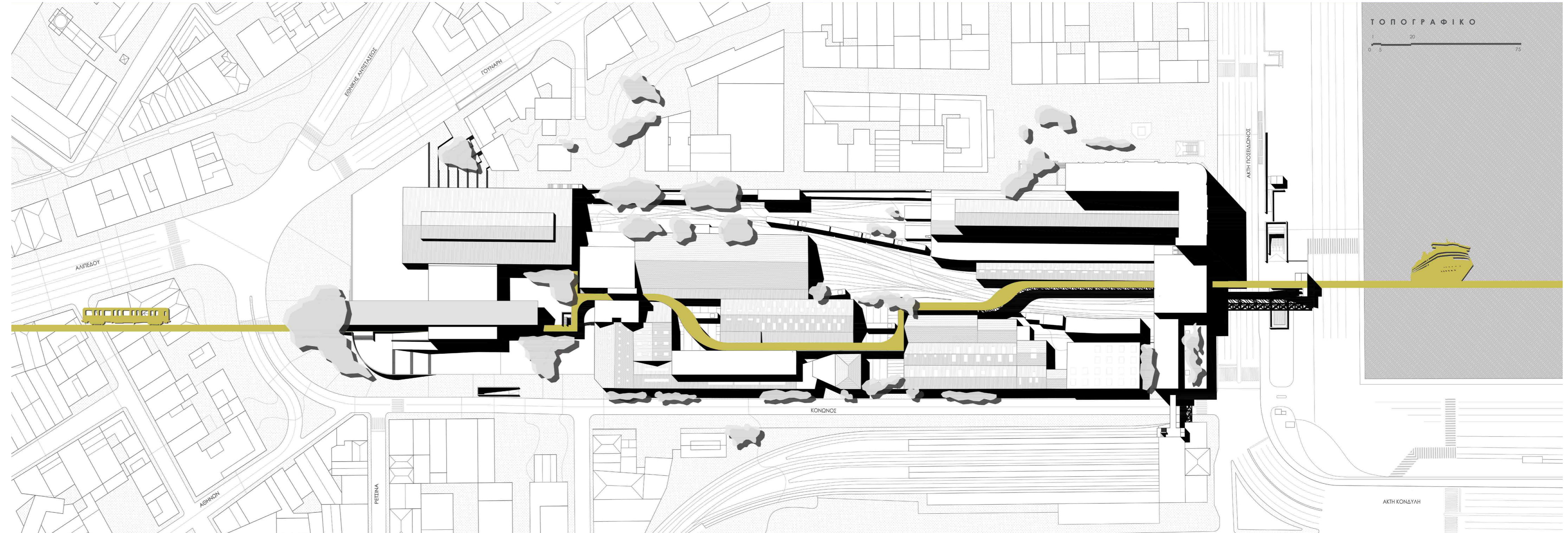


Αριστερά: Άποψη από το λιμάνι.  
Δεξιά: Συνολική πρόταση.  
Πρόπλασμα, κλίμακα 1.1000



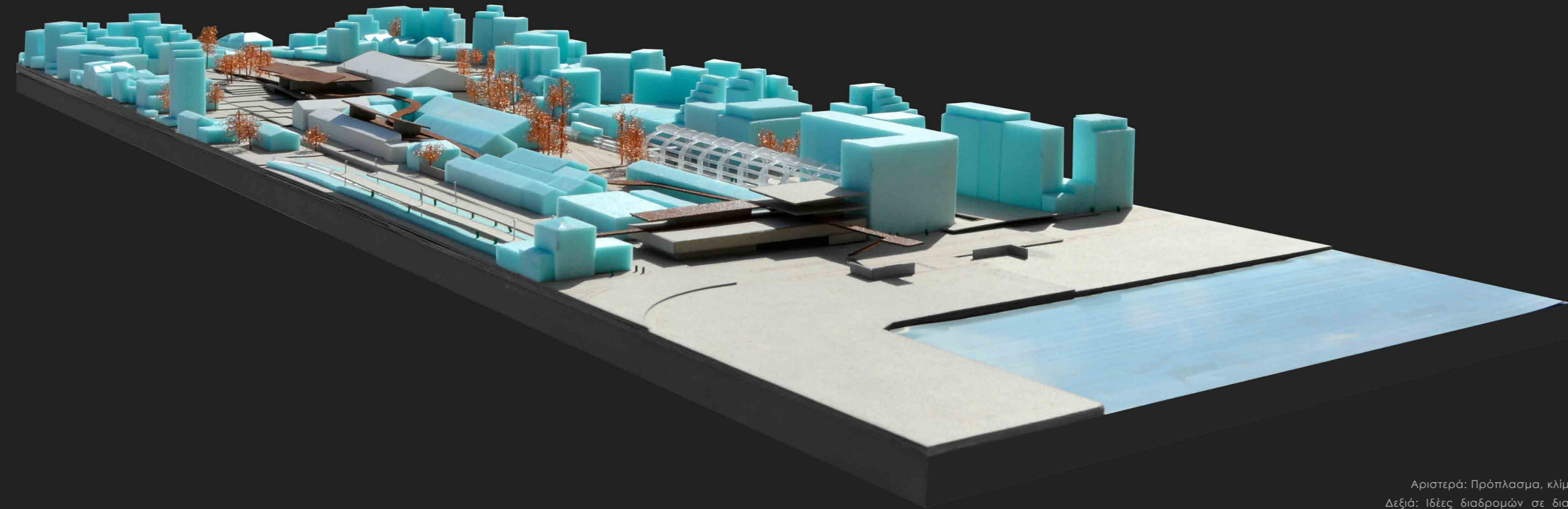
## Π Ρ Ο Θ Ε Σ Ε Ι Σ

Η δημιουργία της πλατείας ως βασική πρόθεση συνοδεύεται από την ανάγκη για μια διαδρομή περιπάτου κατά μήκος του συγκροτήματος, σε επίπεδο ψηλότερο από αυτό της επισκευαστικής βάσης. Η διαδρομή αυτή επιχειρεί ουσιαστικά να γεφυρώσει το κενό μεταξύ του εσωστρεφούς συγκροτήματος και της πόλης και να επικοινωνήσει το περιεχόμενο του στους κατοίκους, χωρίς να εμποδίσει την ομαλή λειτουργία του. Με αφηρηρία την πλατεία Ιπποδαμείας και κατάληξη στο λιμάνι, διασχίζει το πεδίο μελέτης και το τροφοδοτεί με λειτουργίες. Μια διαδρομή που μαγνητίζει. Πάνω σε αυτή θα αρθρώνονται σημεία αναφοράς - δημόσιοι χώροι με λειτουργίες ανάλογες των αναγκών και των χαρακτηριστικών του τόπου. Όπου είναι εφικτό, επιχειρείται η αξιοποίηση κελυφών που πλέον δεν χρησιμοποιούνται, ώστε να διατηρηθεί και να αναδειχθεί το βιομηχανικό κτηριακό απόθεμα με νέα πλέον χρήση.

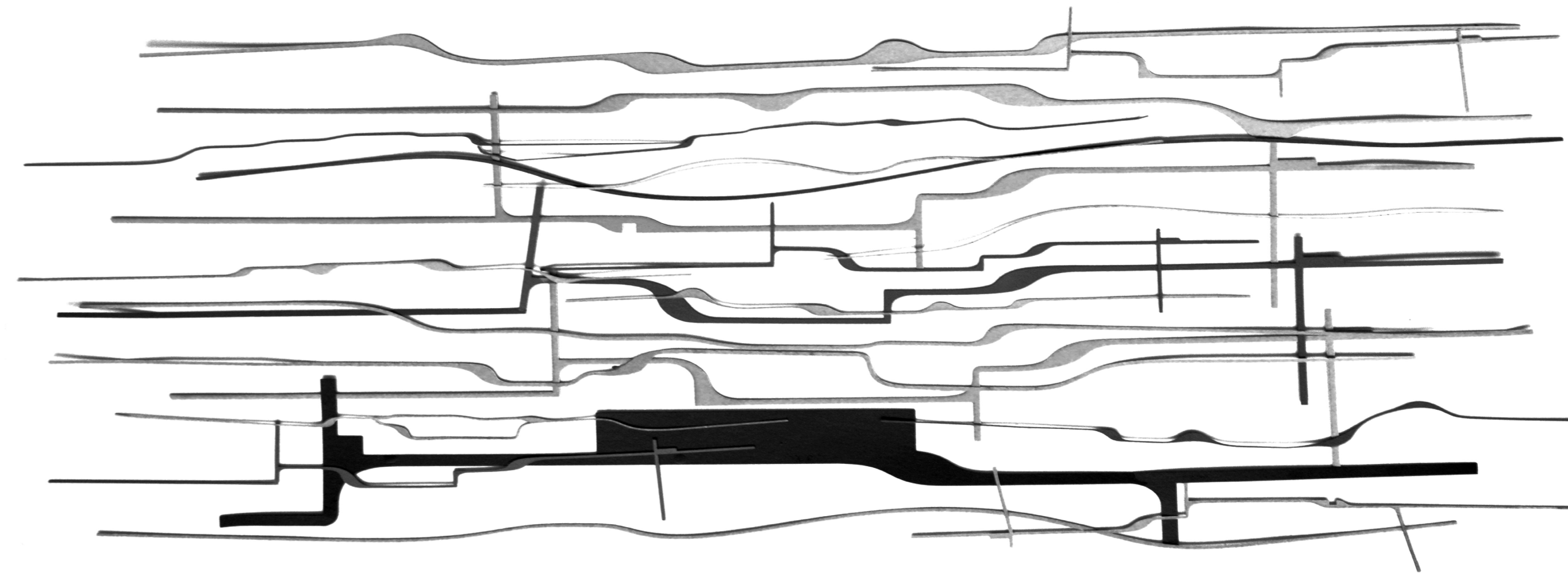




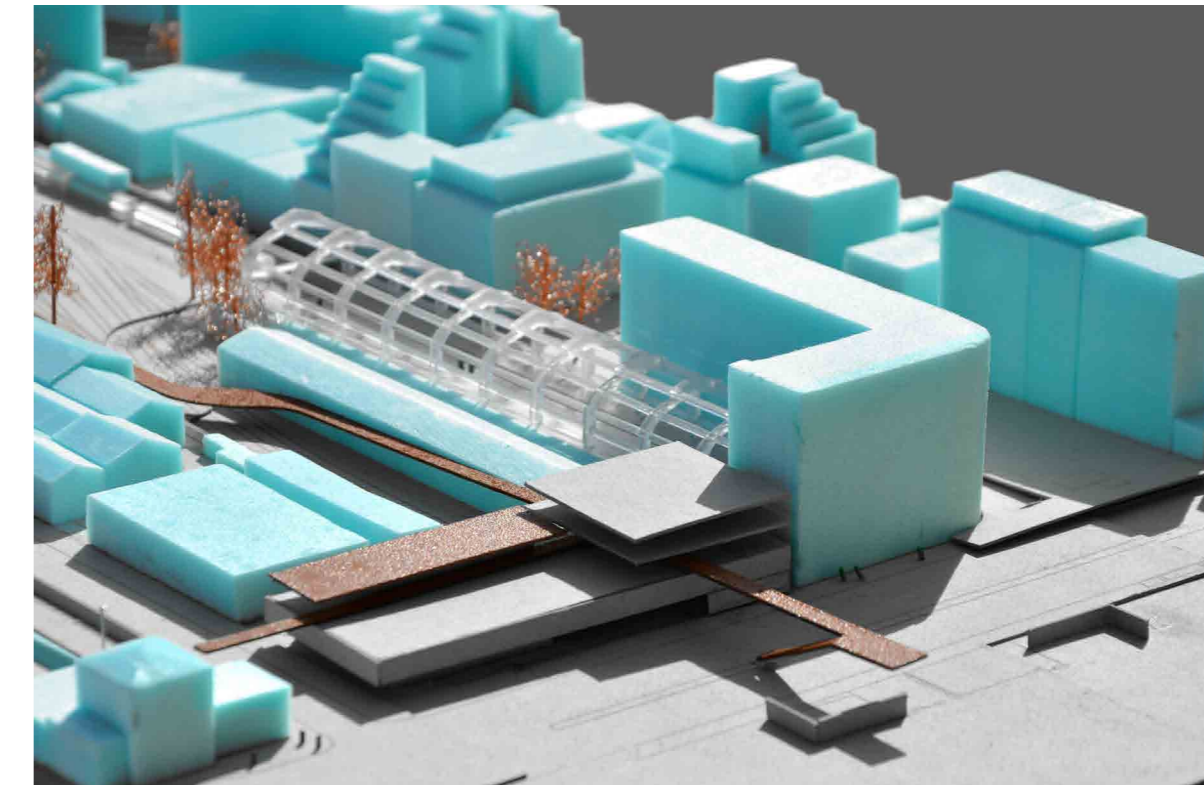
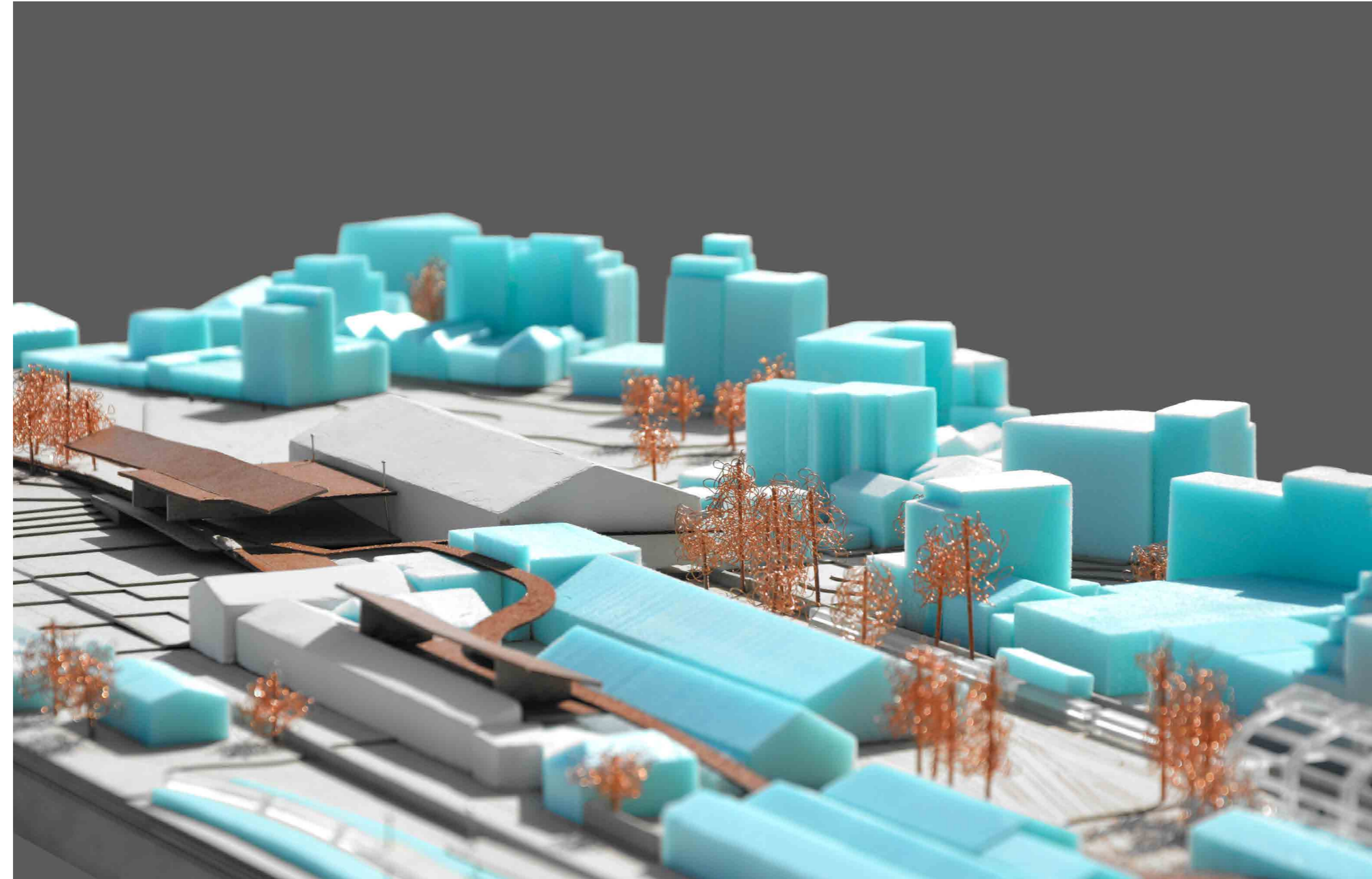
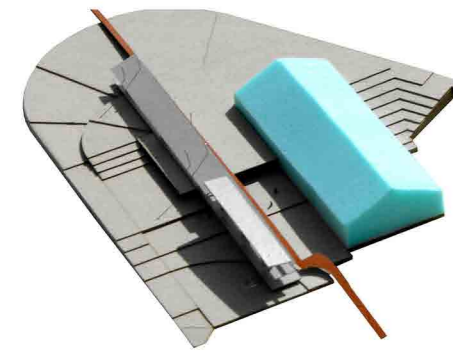
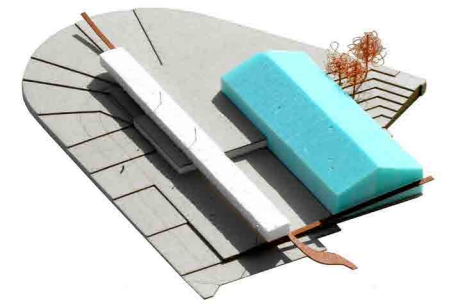
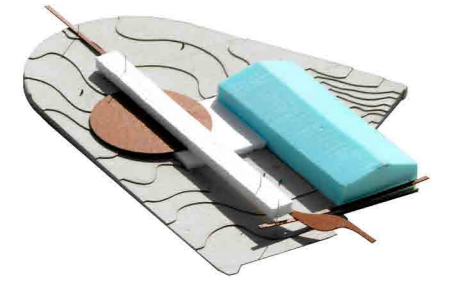
Η διαδρομή, ως μια εξαρχής βασική χειρονομία, μελετήθηκε πολύ και έλαβε πολλές διαφορετικές μορφές. Η ανάγκη για κάποιους χώρους διευρυμένου πλάτους που θα μπορούσε κανείς να σταθεί και να παρακολουθήσει για λίγο τις εργασίες που εκτυλίσσονται από κάτω, οδήγησε σε συνδυασμό καμπύλων και ευθύγραμμων τμημάτων. Τα καμπύλα τμήματα προκύπτουν σε σημεία με δυνατότητα θέασης εξωτερικών εργασιών και τα ευθύγραμμα τείνουν να αγκαλιάζουν τα κτήρια και να πλισιώνουν τις νέες παρεμβάσεις. Συνεπώς, η διαδρομή, με διπλό χαρακτήρα, αποτελεί ένα ροϊκό πεδίο, ένα δημόσιο χώρο για τους ανθρώπους πάνω από τις παράλληλες ροές των τρένων και το δίκτυο των γραμμών που τα φέρουν.



Αριστερά: Πρόπλασμα, κλίμακα 1:500  
 Δεξιά: Ιδέες διαδρομών σε διαφορετικές κλίμακες από το στάδιο της επεξεργασίας.







Προπλάσματα από την επεξεργασία της πρότασης για την πλατεία και την αγορά.

Παρέμβαση στην πλατεία Ιπποδαμείας και στην επισκευαστική βάση.

Παρέμβαση στο μέτωπο του συγκροτήματος προς το λιμάνι. Πρόπλασμα, κλίμακα 1.500.



**Λ Ε Ι Τ Ο Υ Ρ Γ Ι Ε Σ**

**— Η Α Γ Ο Ρ Α**

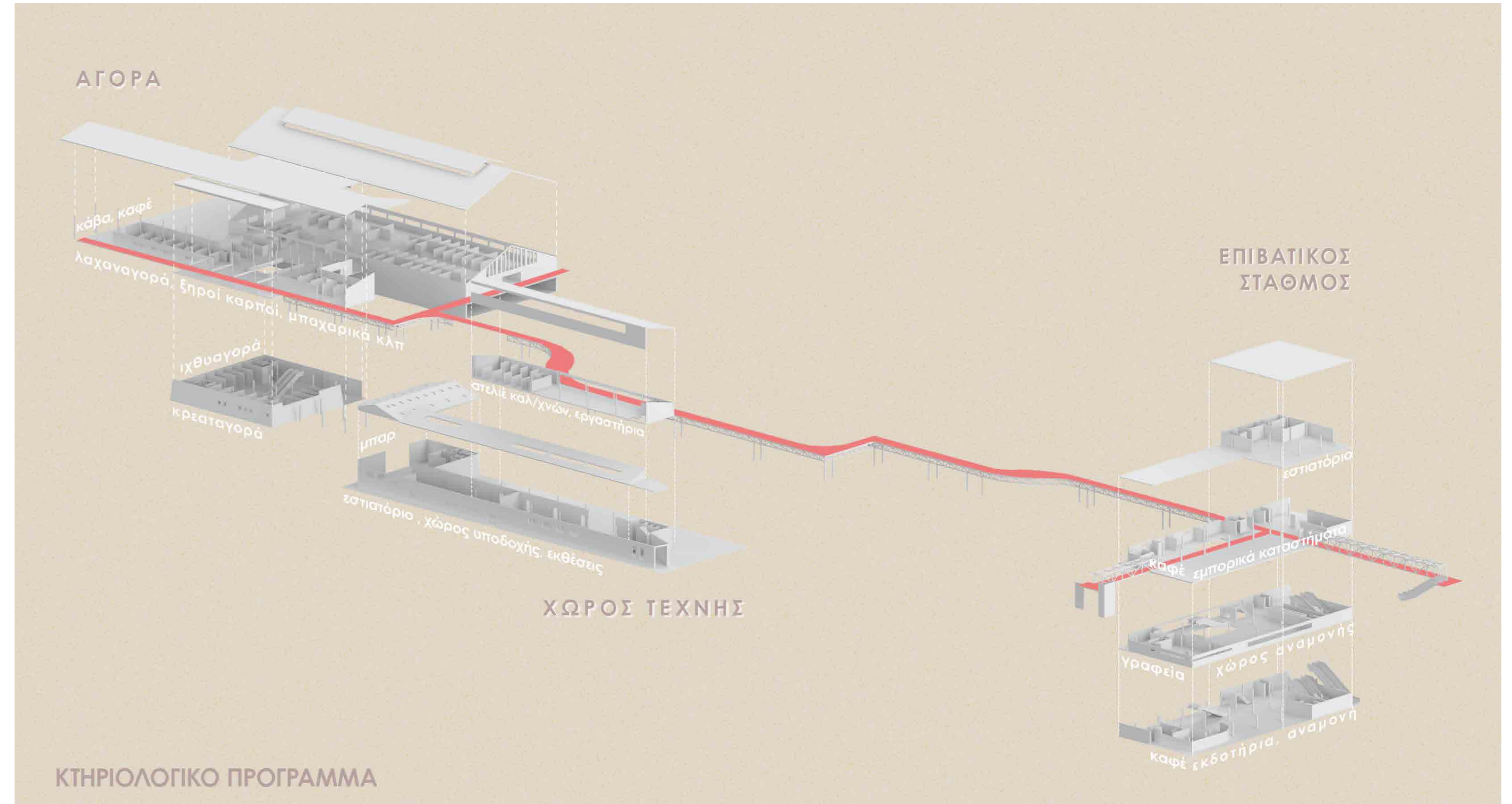
Επιλέγουμε να δημιουργήσουμε μια κλειστή δημοτική αγορά για τον Πειραιά επί της πλατείας Ιπποδαμείας, στο κέλυφος του παλιού αμαξοστασίου πράσινων λεωφορείων. Μια τέτοια χρήση δημόσιου χαρακτήρα θα αποτελέσει πόλο έλξης, τροφοδοτώντας την πλατεία με κόσμο και ενθαρρύνοντας την κοινωνική αλληλεπίδραση. Σήμερα, η κεντρική αγορά του Πειραιά δεν βρίσκεται οργανωμένη σε ένα κτήριο, αλλά λειτουργεί στις οδούς Λυκούργου- Δημοσθένους- Γούναρη, δίπλα στον Πύργο, αποτελούμενη κυρίως από λιγοστά κρεοπωλεία και ιχθυοπωλεία. Το κτήριο, λόγω του σχήματός του και της ελεύθερης από δομικά στοιχεία κάτοψης, που επιτυγχάνεται με δικτυωματική οροφή, προσφέρεται για τη λειτουργία της αγοράς. Σε επαφή με αυτό προσθέτουμε έναν ακόμα όγκο που θα επεκτείνει το χώρο και θα λειτουργεί με το υπάρχον ως ενιαίο κτήριο. Η νέα οργανωμένη εμπορική λειτουργία θα προσφέρει θέσεις εργασίας και θα αποτελέσει έναν χώρο που θα συνδυάζει την πώληση προϊόντων με μικρά καταστήματα για φαγητό και ποτό.

**— Χ Ω Ρ Ο Σ Τ Ε Χ Ν Η Σ**

Δύο διαδοχικά κτήρια επί της λεωφόρου Κόνωνος που σήμερα λειτουργούν ως αποθήκες υλικών και χρήζουν ανακατασκευής και συντήρησης χρησιμοποιούνται για τη στέγαση χώρου τέχνης και εστίασης. Το επίμηκες κτήριο στεγάζει έναν εκθεσιακό χώρο που θα φιλοξενεί μηχανήματα της επισκευαστικής βάσης που δεν λειτουργούν πια και αξίζει να εκτεθούν ως στοιχεία βιομηχανικής κληρονομιάς. Συγχρόνως, προβλέπεται η στέγαση παροδικών εκθέσεων καλλιτεχνών ή και performances. Στο υφιστάμενο κέλυφος προσθέτουμε έναν όγκο, σε ένα ψηλότερο επίπεδο, ως επέκταση του υπάρχοντος, όπου τοποθετούμε χώρους εργασίας (ατελιέ) για τους καλλιτέχνες και εργαστήρια εκμάθησης τεχνών που θα απευθύνονται στο κοινό. Το δεύτερο κτήριο, που επικοινωνεί ανεμπόδιστα με το πρώτο, δημιουργώντας ενιαίο χώρο με την έκθεση, λαμβάνει χρήση εστιατορίου - μπαρ και εκτονώνεται στη δεύτερη πλατεία που έχει διαμορφωθεί στο χαμηλότερο επίπεδο της αγοράς.

**— Ο Ε Π Ι Β Α Τ Ι Κ Ο Σ Σ Τ Α Θ Μ Ο Σ**

Στο μέτωπο του συγκροτήματος προς το λιμάνι, εκεί όπου καταλήγει η διαδρομή και σε επαφή με το μέγαρο του ΗΣΑΠ, σχεδιάζουμε έναν νέο κλειστό επιβατικό σταθμό που λείπει από το λιμάνι του Πειραιά. Το σημείο αποτελεί συγκοινωνιακό κόμβο, καθώς εκεί καταλήγει ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος, το μετρό, ο προαστιακός σιδηρόδρομος και φυσικά πλοία από διάφορα σημεία της Ελλάδας. Κρίνουμε, λοιπόν, αναγκαία την ύπαρξη ενός κέντρου για τον συγκοινωνιακό κόμβο που θα εξυπηρετεί τους ταξιδιώτες και θα διευκολύνει τη μετάβαση από το ένα μέσο στο άλλο. Αυτό επιτυγχάνεται με την άμεση σύνδεση του επιβατικού σταθμού με τον σταθμό του ΗΣΑΠ, που βρίσκεται σε επαφή, με το μετρό, καθώς και με τον σταθμό του προαστιακού μέσω γέφυρας. Μια νέα γέφυρα, έρχεται να αντικαταστήσει την υπάρχουσα στο μέτωπο του λιμανιού, σε νέα πλέον θέση. Αυτή εξυπηρετεί την εύκολη μετάβαση από το ένα μέρος της Ακτής Καλλιμασιώτη στο άλλο και έπειτα στο χώρο του λιμανιού.







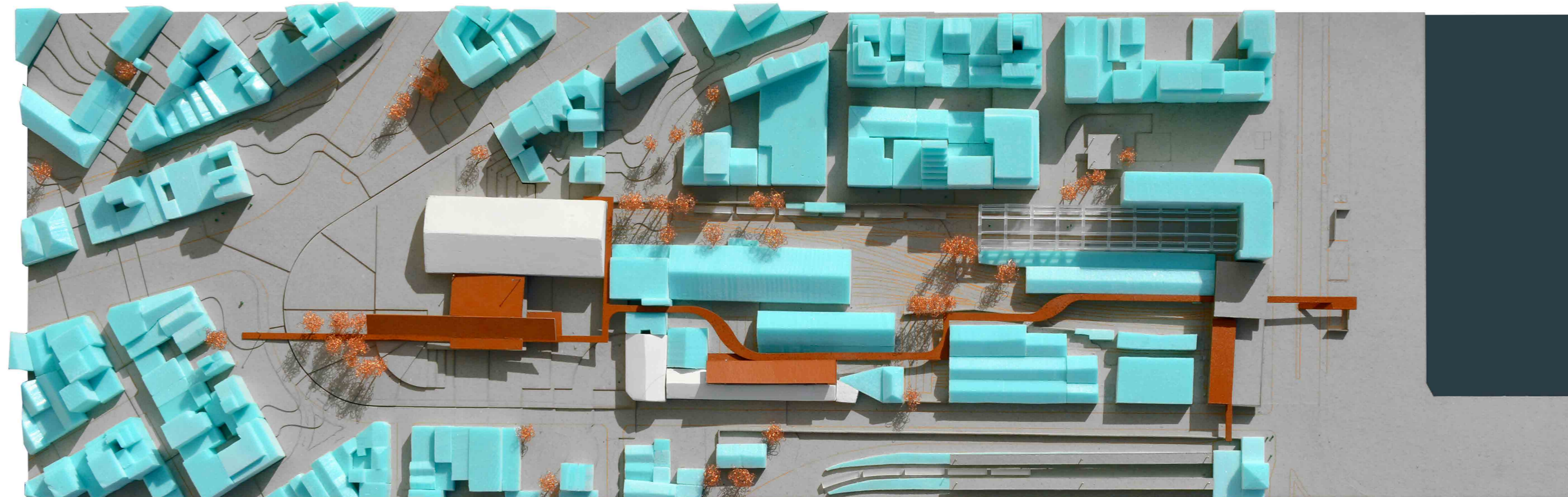
Το υπάρχον κέλυφος που μετατρέπεται σε αγορά.



Άποψη μέσα από την επισκευαστική βάση.

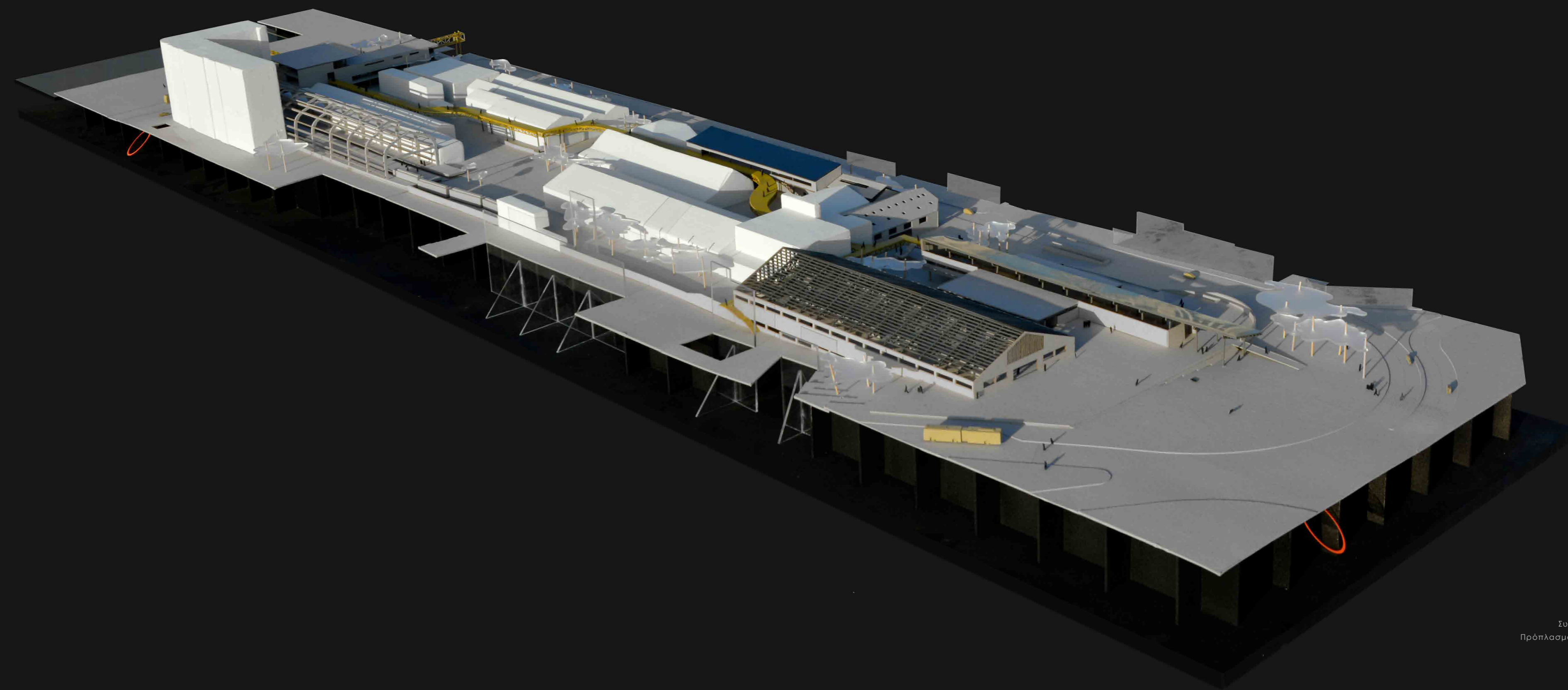


Σταθμός προαστικού σιδηρόδρομου στο λιμάνι. Προσωπικό αρχείο.



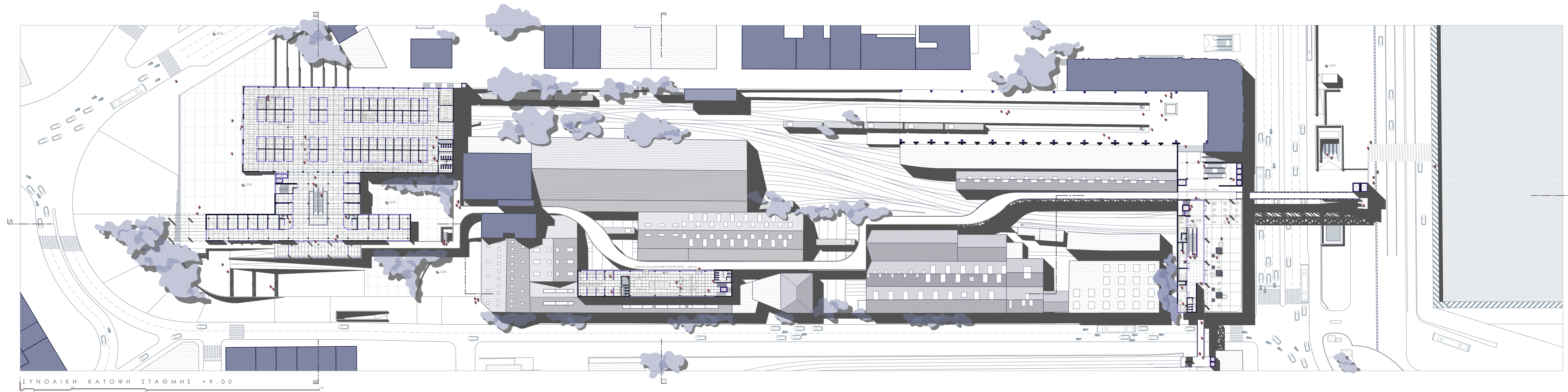
Με λευκό απεικονίζονται τα προς επανάχρηση υπάρχοντα κελύφη. Πρόπλασμα, κλίμακα 1.500.



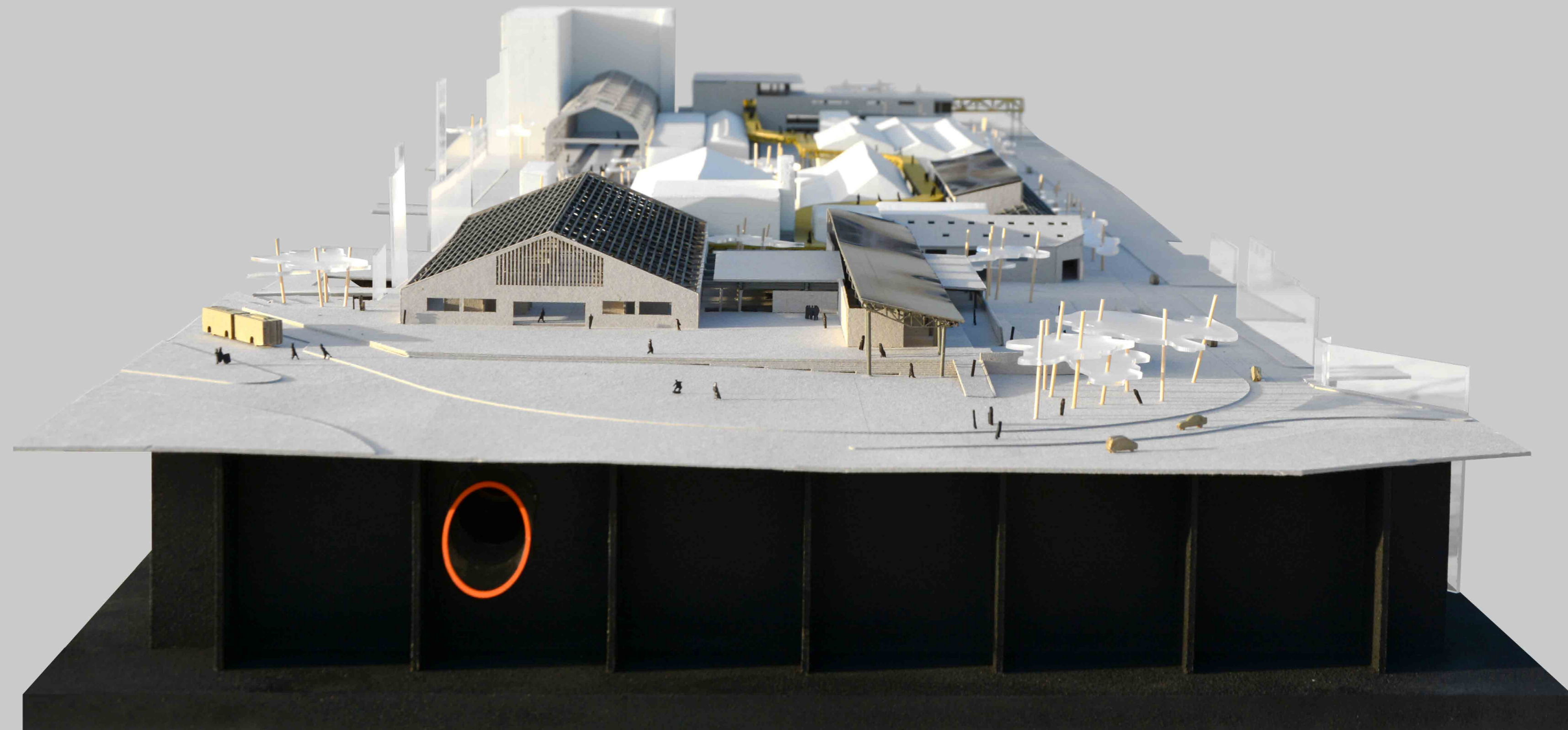


Συνολική πρόταση  
Πρόπλασμα, κλίμακα 1.200

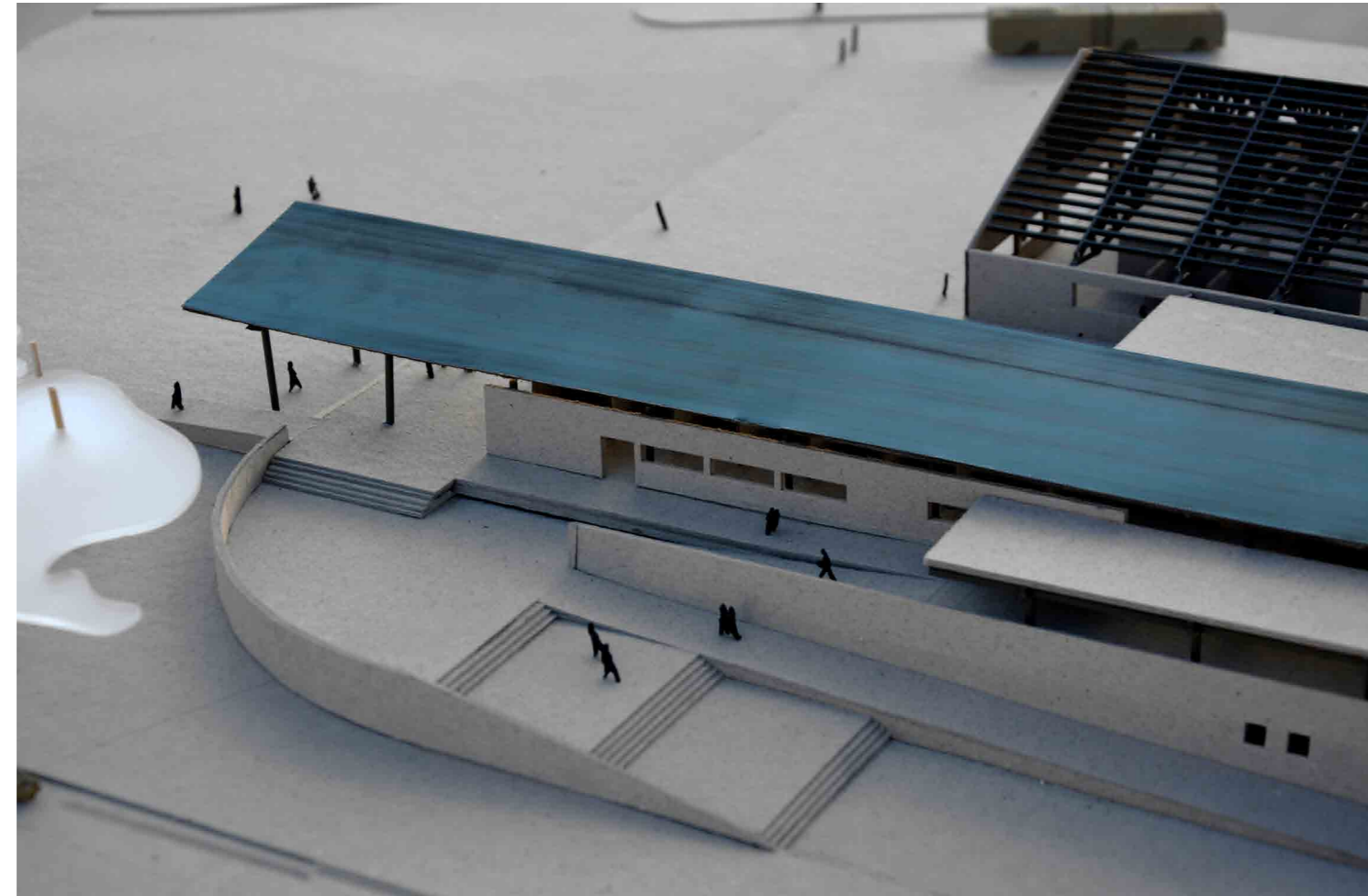




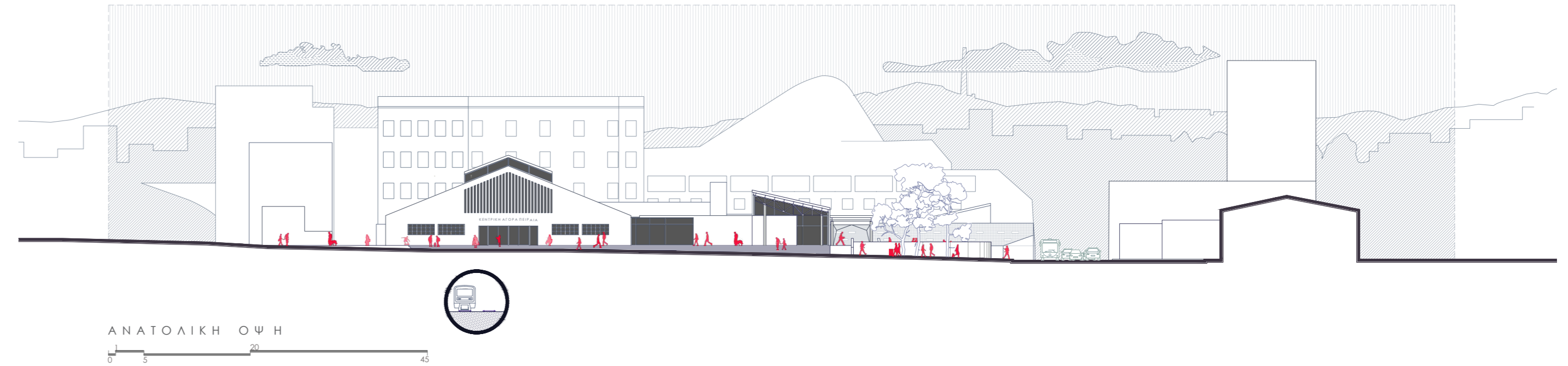




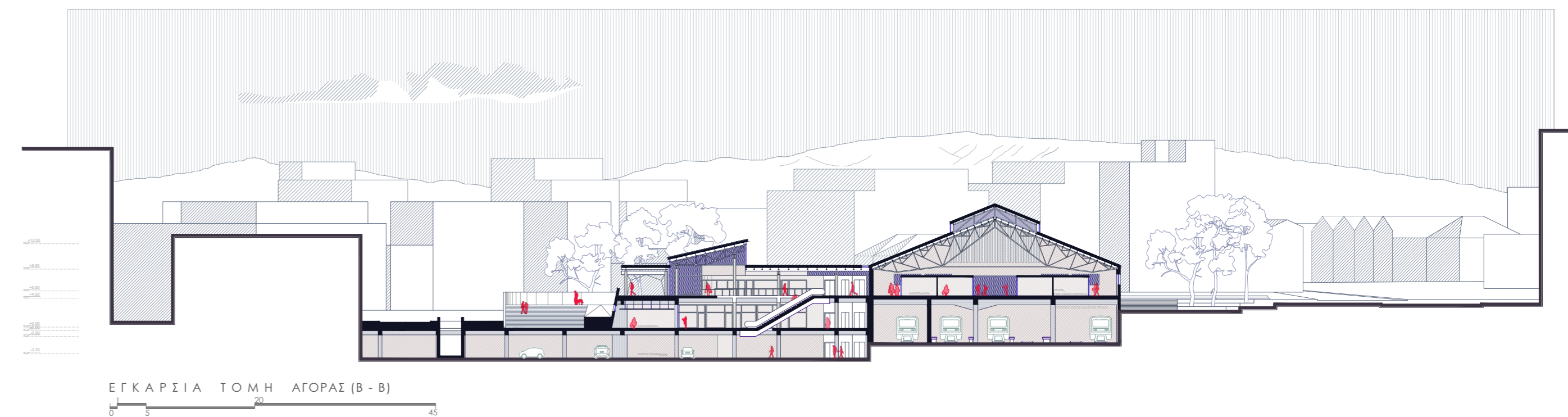
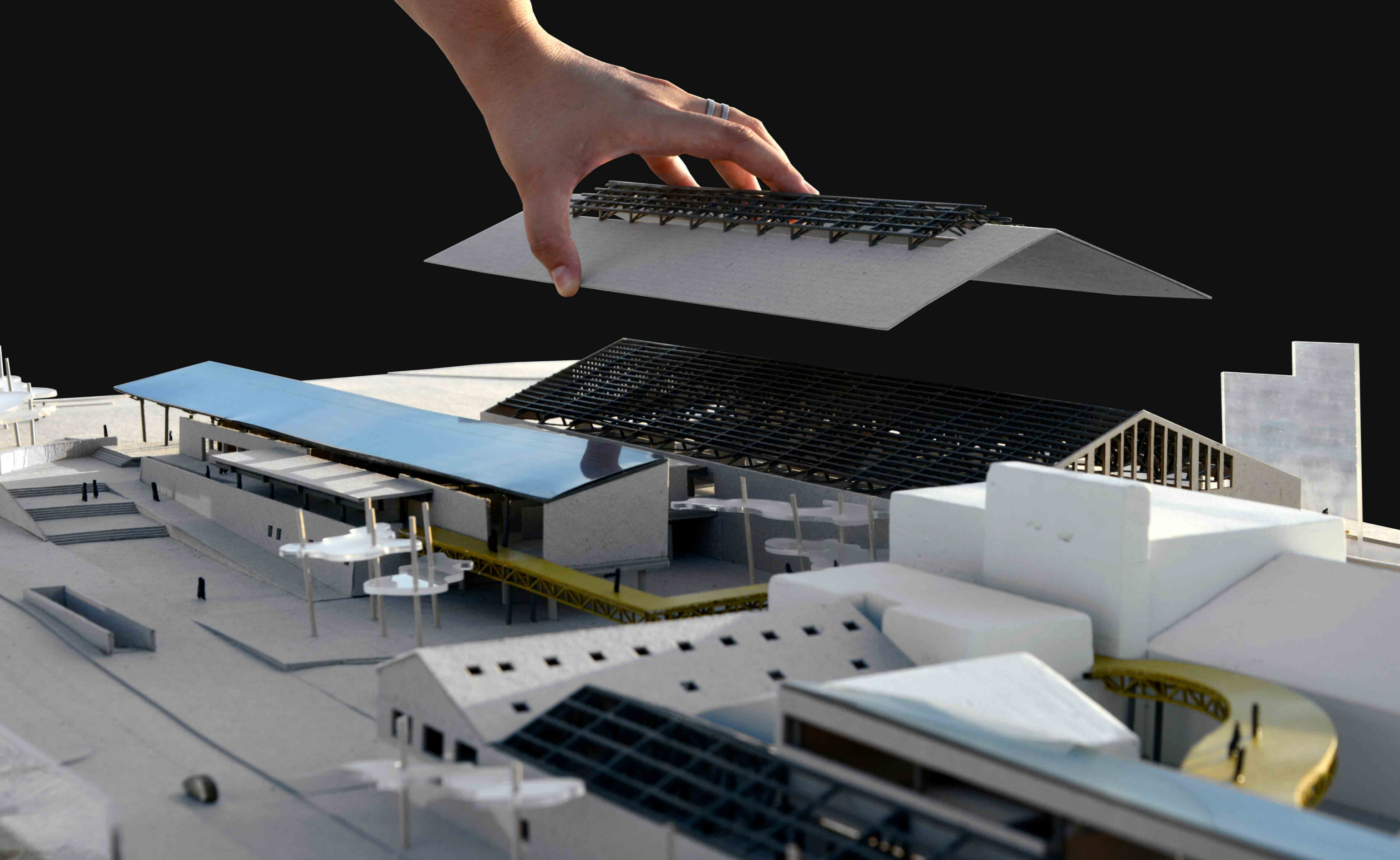
Αποψη πρότασης από την πλατεία Ιπποδαμείας. Πρόπλασμα, κλίμακα 1.200



Λεπτομέρεια: υπαίθρια διαμόρφωση γύρω από την αγορά. Πρόπλασμα, κλίμακα 1.200

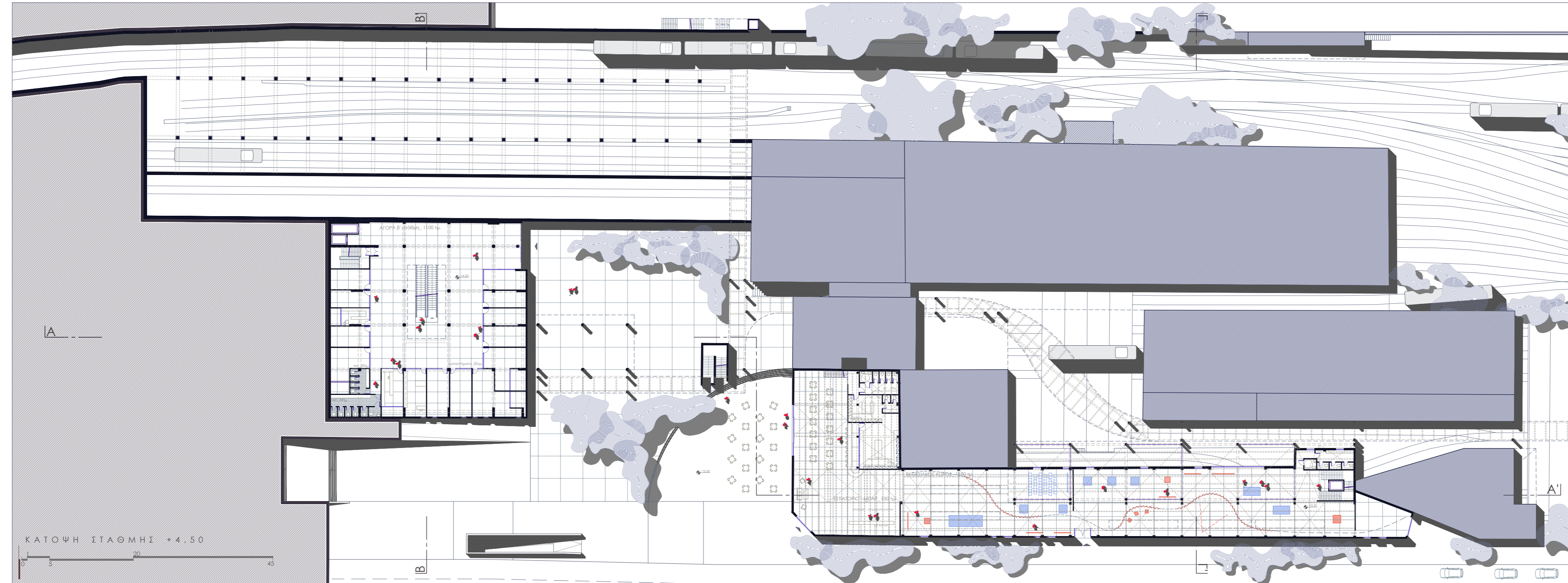


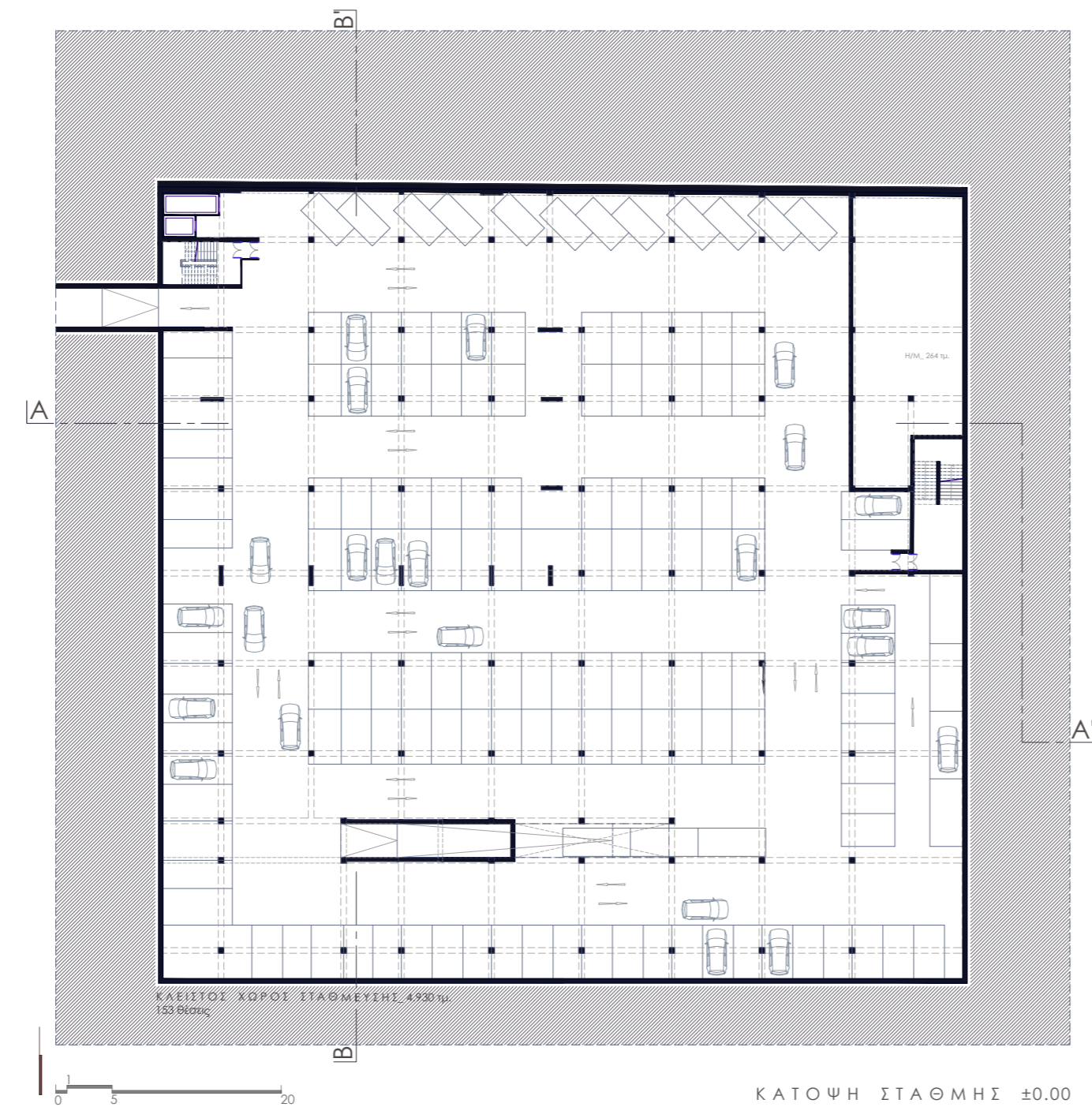




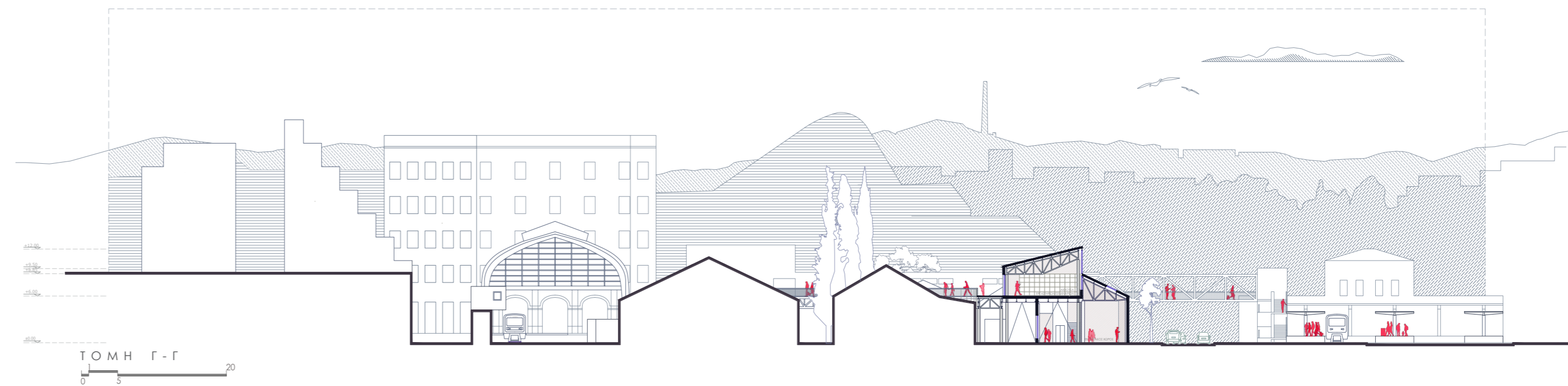
Αριστερά: η Δημοτική αγορά, ο χώρος τέχνης και η διαδρομή μεταξύ αυτών. Πρόπλασμα, κλίμακα 1.200.



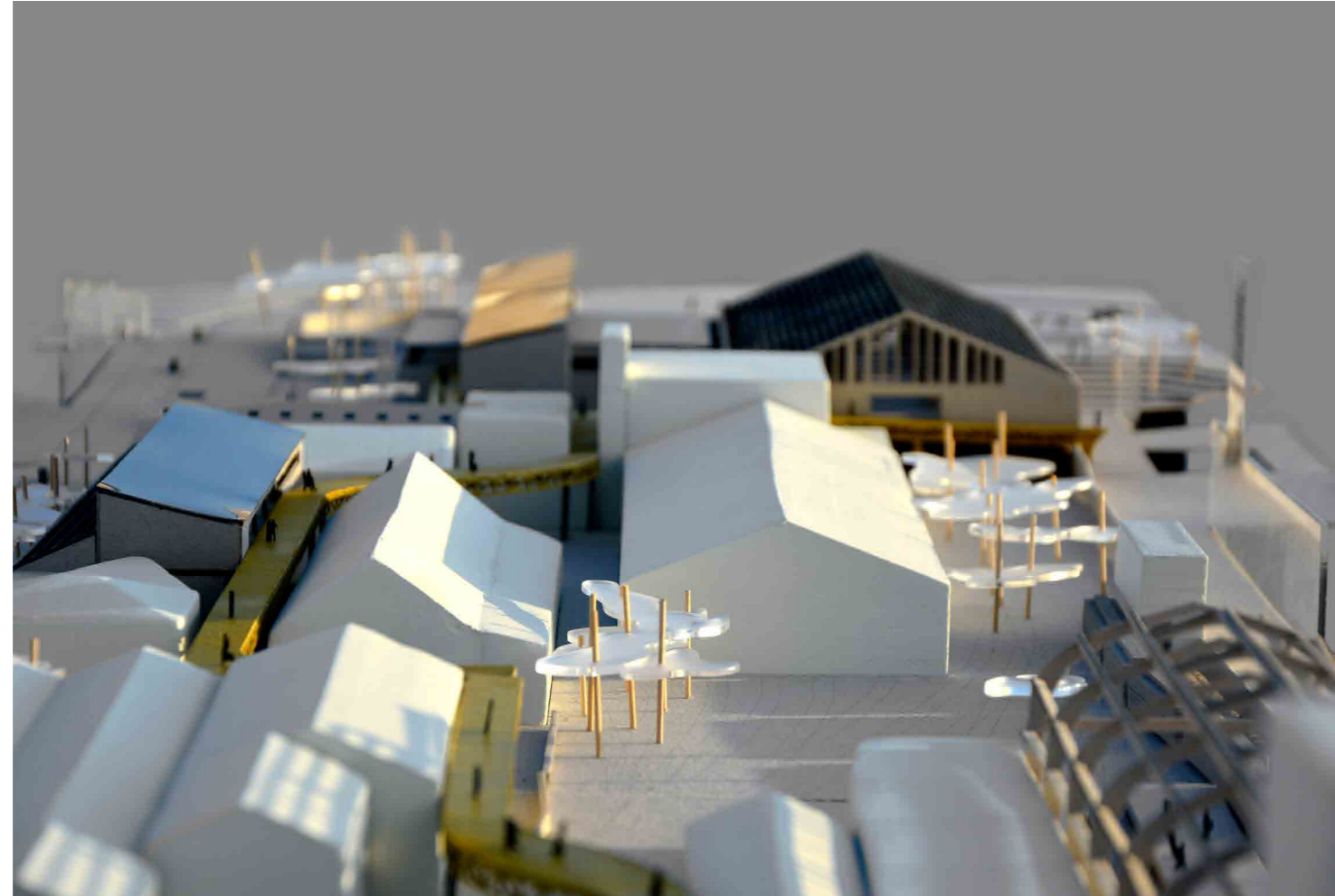




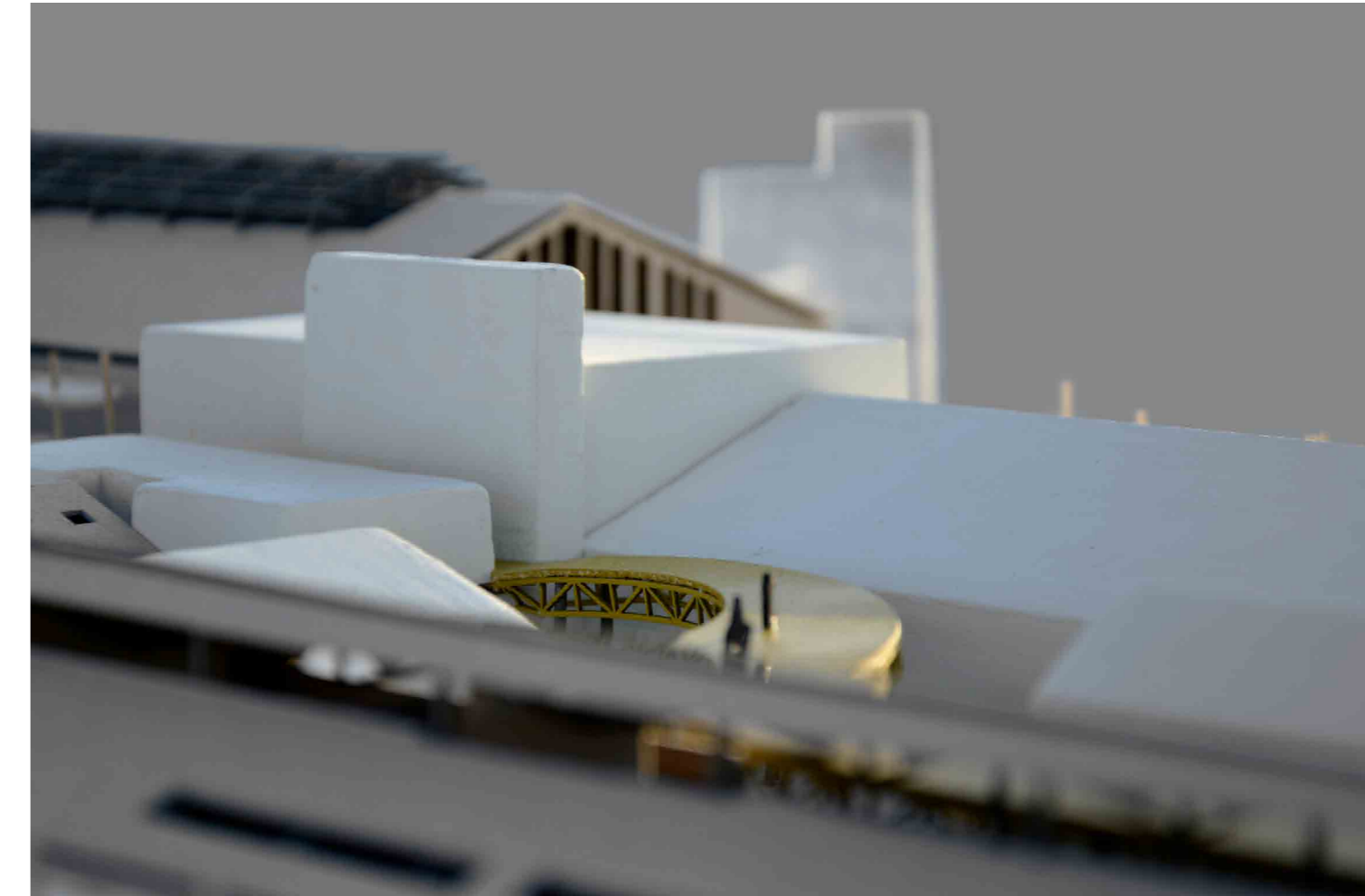
Προβλέπεται η δημιουργία κλειστού χώρου στάθμευσης σε επίπεδο χαμηλότερο από αυτό της αγοράς ώστε να εξυπηρετεί της ανάγκες των επισκεπτών για προσωρινή στάθμευση. Η είσοδος γίνεται από την οδό Κόνωνος και η έξοδος στρέφεται προς την οδό Γούναρη.





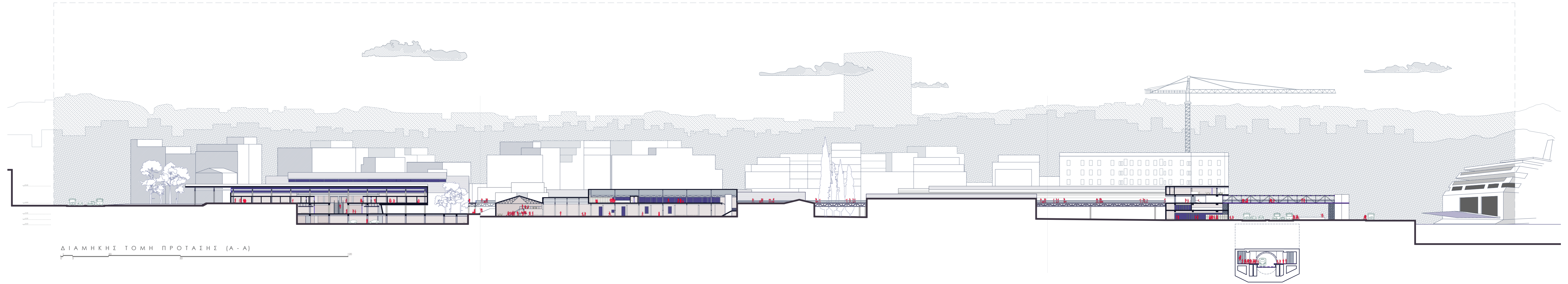


Άποψη του του χώρου τέχνης και της αγοράς μέσα από την επισκευαστική βάση.

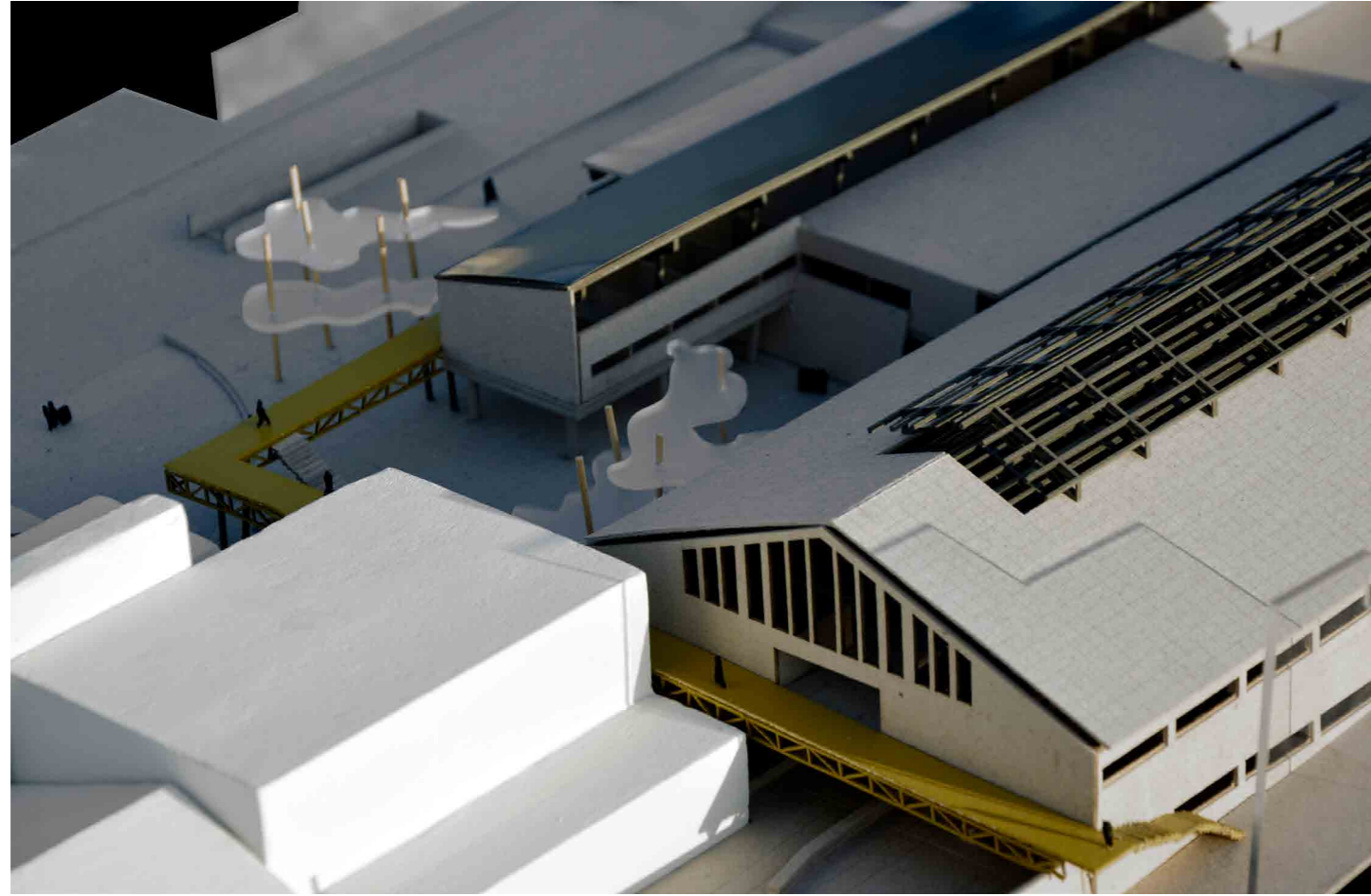


Χώρος τέχνης, μια καθ' ύψος προσθήκη. Πρόπλασμα, κλίμακα 1.200

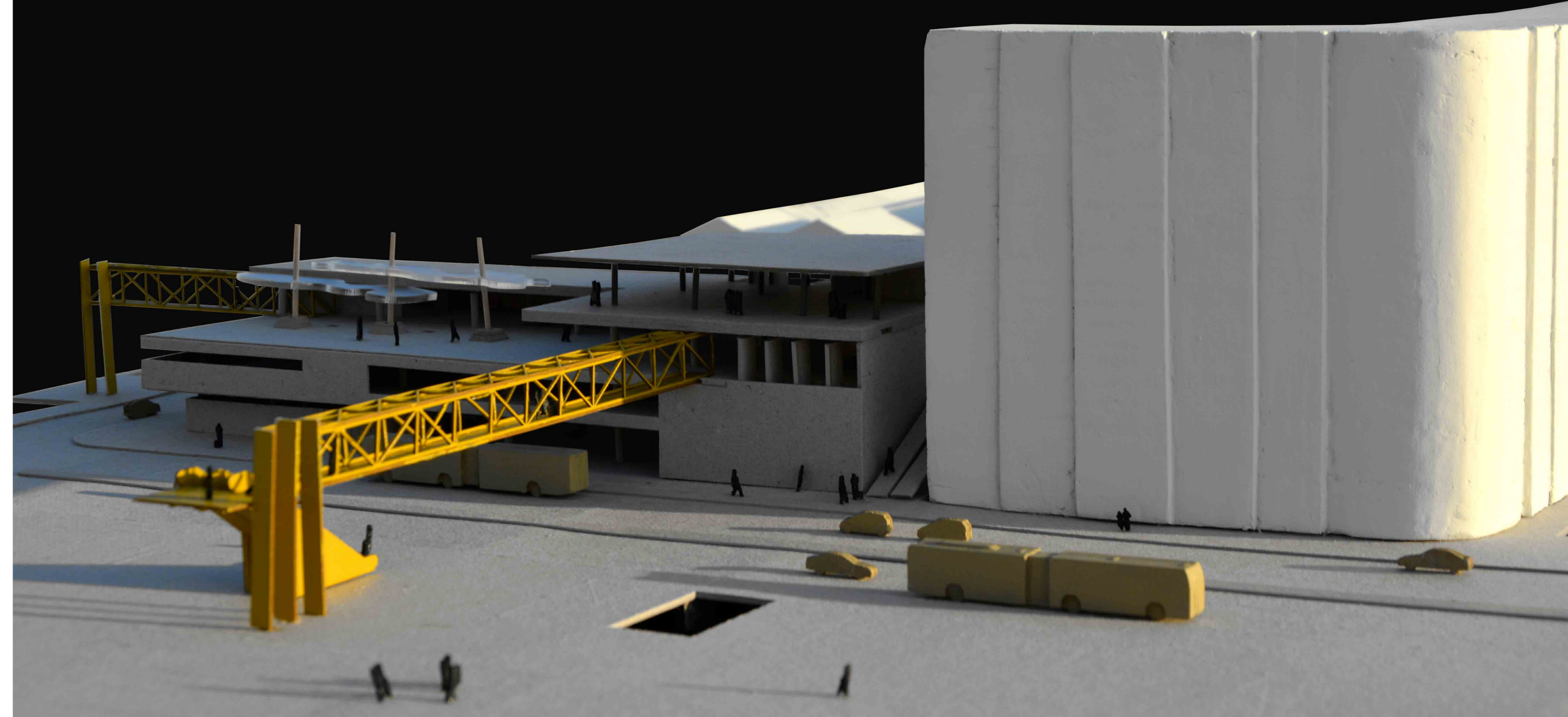




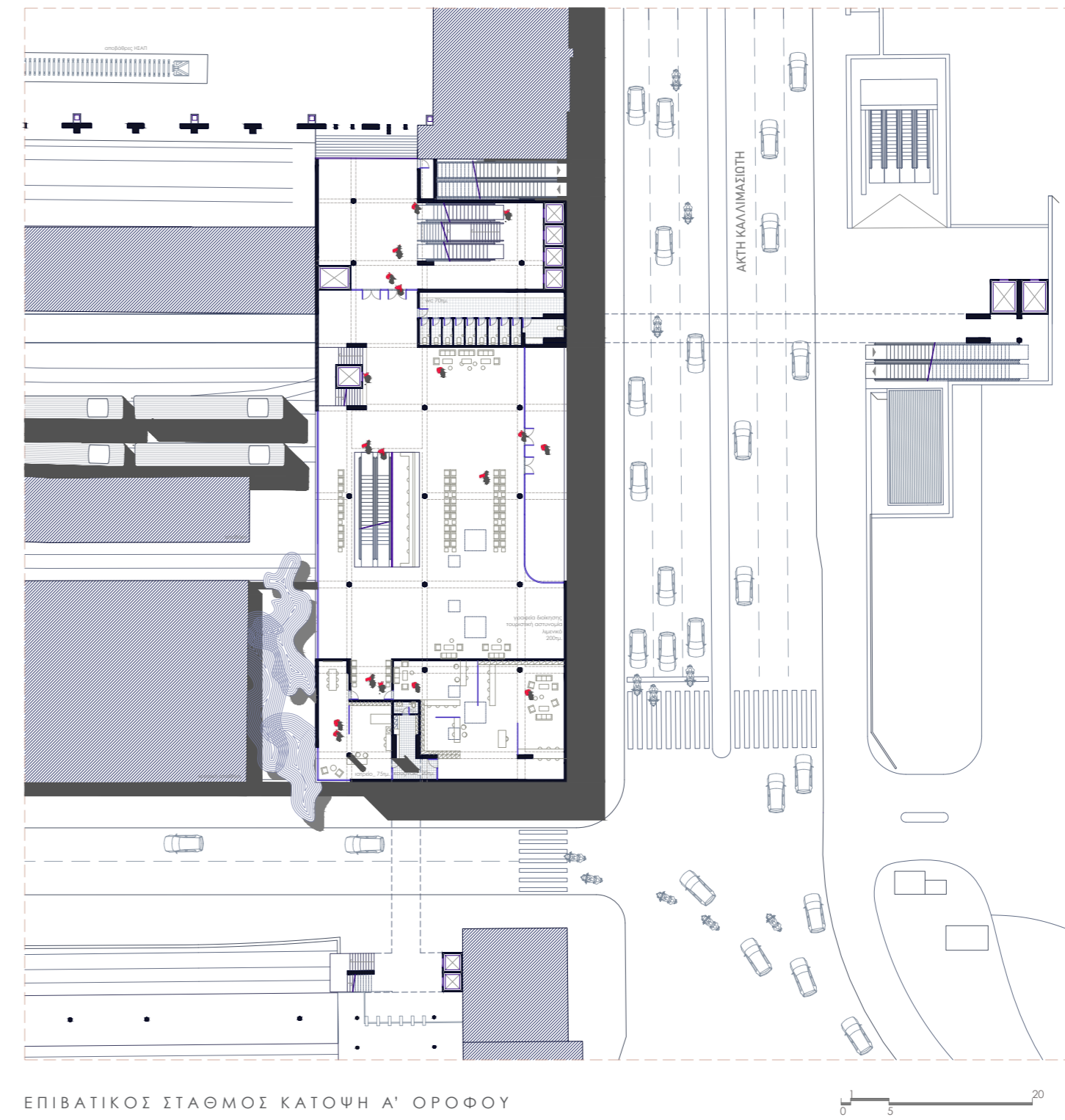
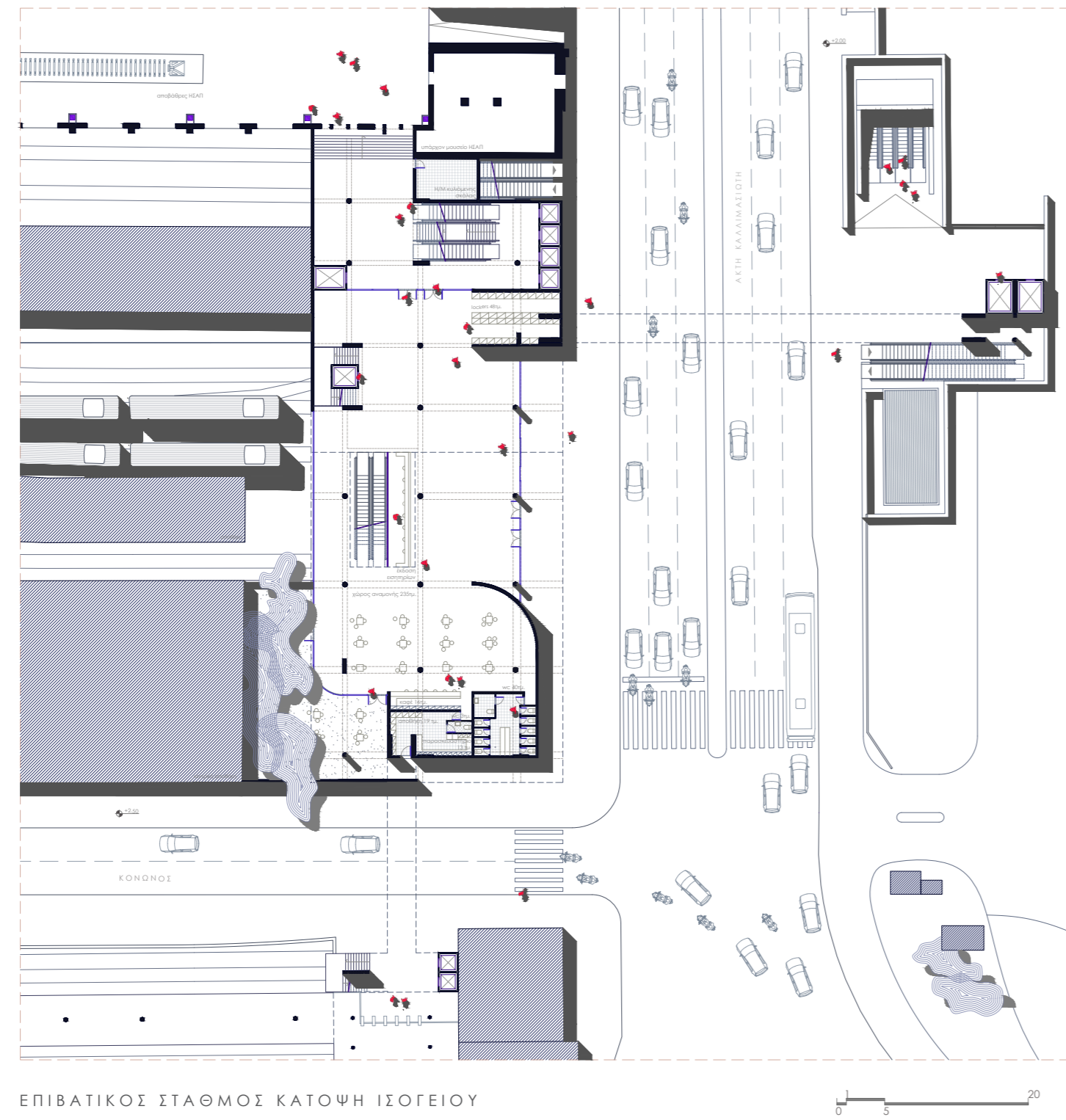




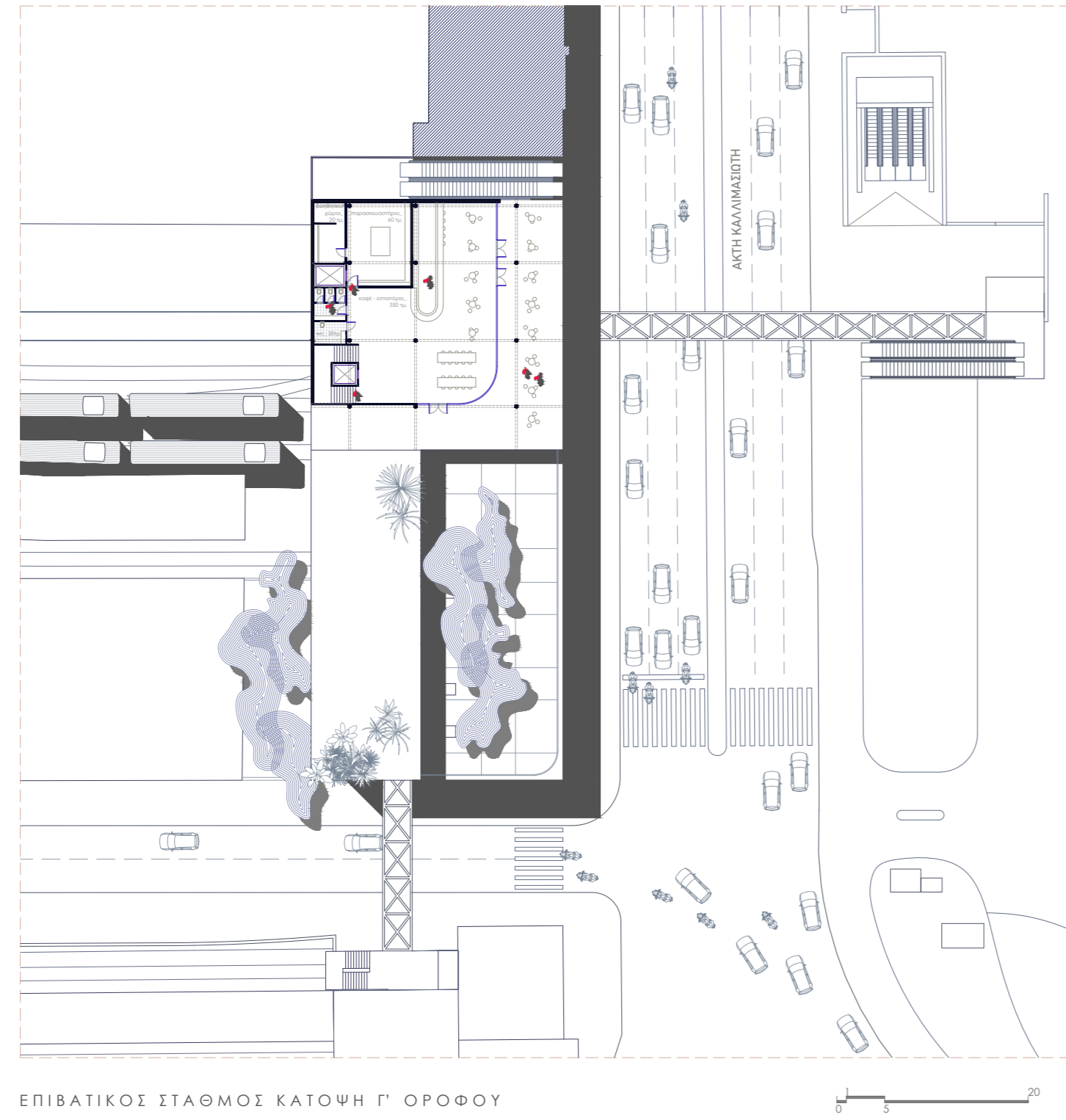
Αριστερά: Η δημοτική αγορά σε διάλογο με τη διαδρομή.  
Δεξιά: Ο επιβατικός σταθμός δίπλα στο Μέγαρο ΗΣΑΠ.  
Πρόπλασμα, κλίμακα 1.200



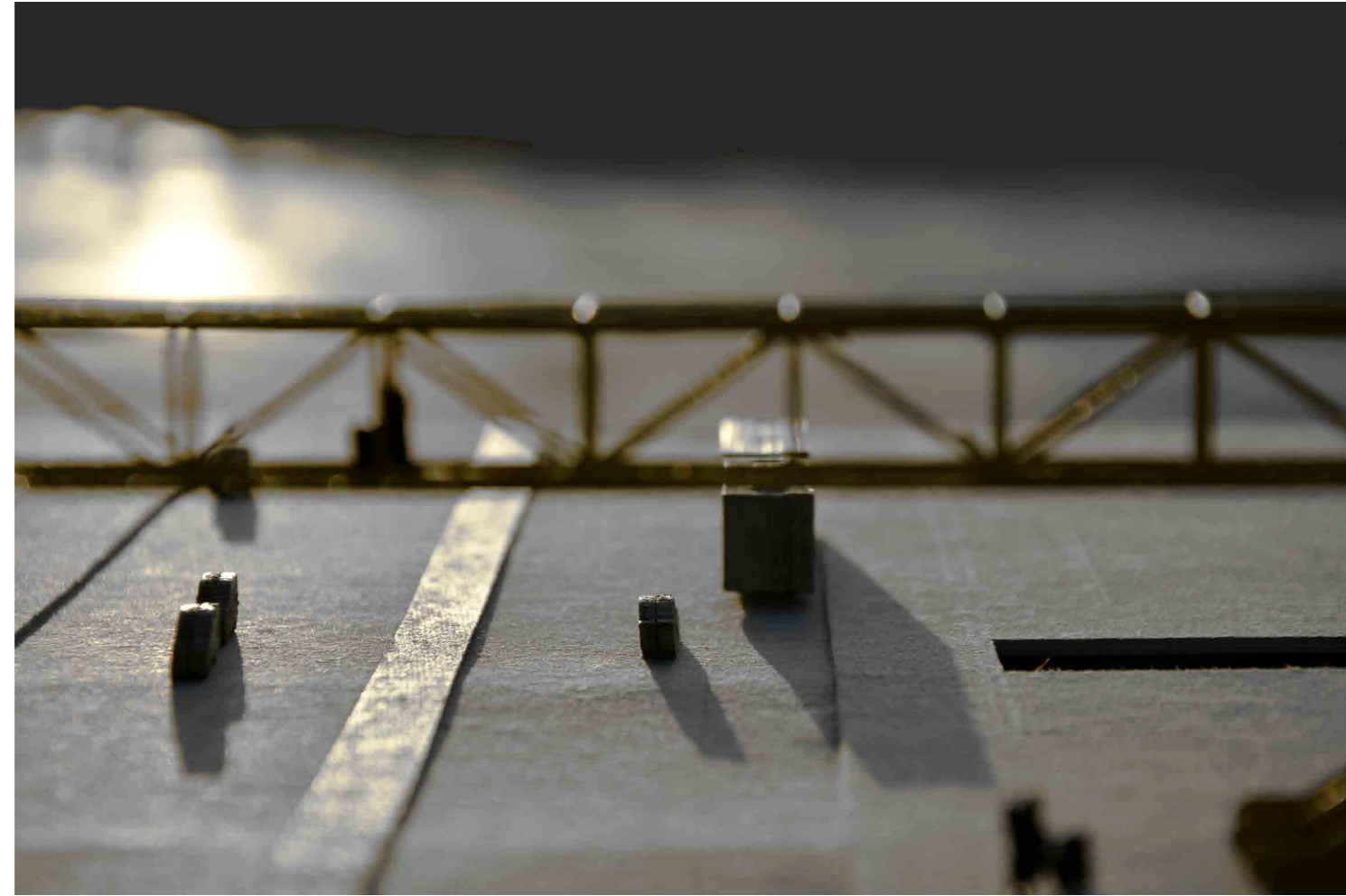




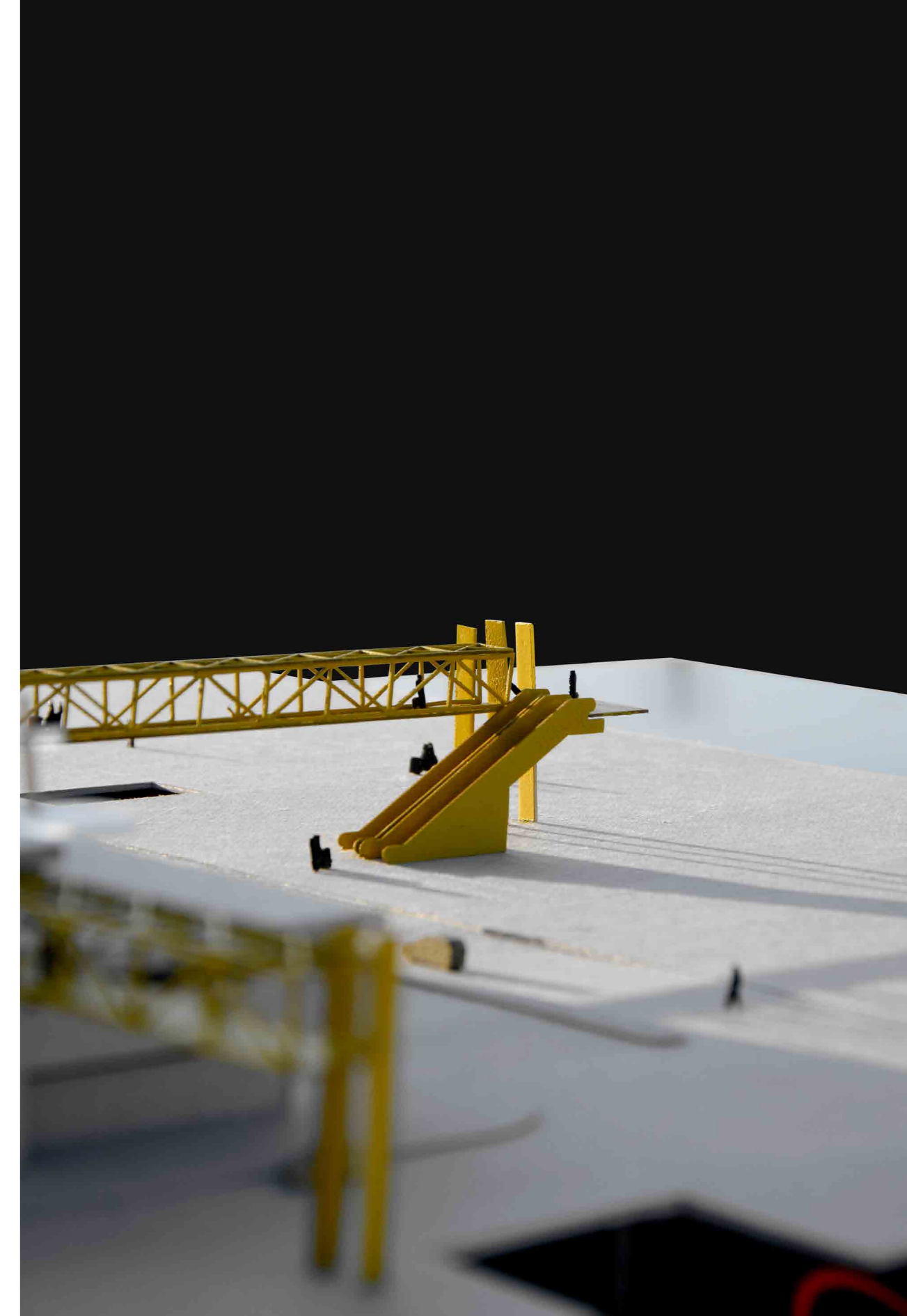






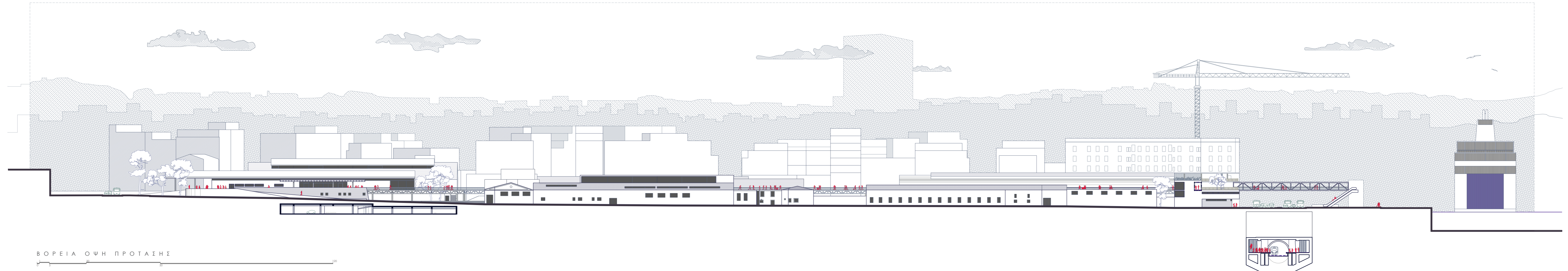


Λεπτομέρεια: Κίνηση σε δύο επίπεδα. Πρόπλασμα, κλίμακα 1.200.



Λεπτομέρεια: Δικτυωματικές πεζογέφυρες διευκολύνουν τις πολλαπλές κινήσεις. Πρόπλασμα, κλίμακα 1.200.







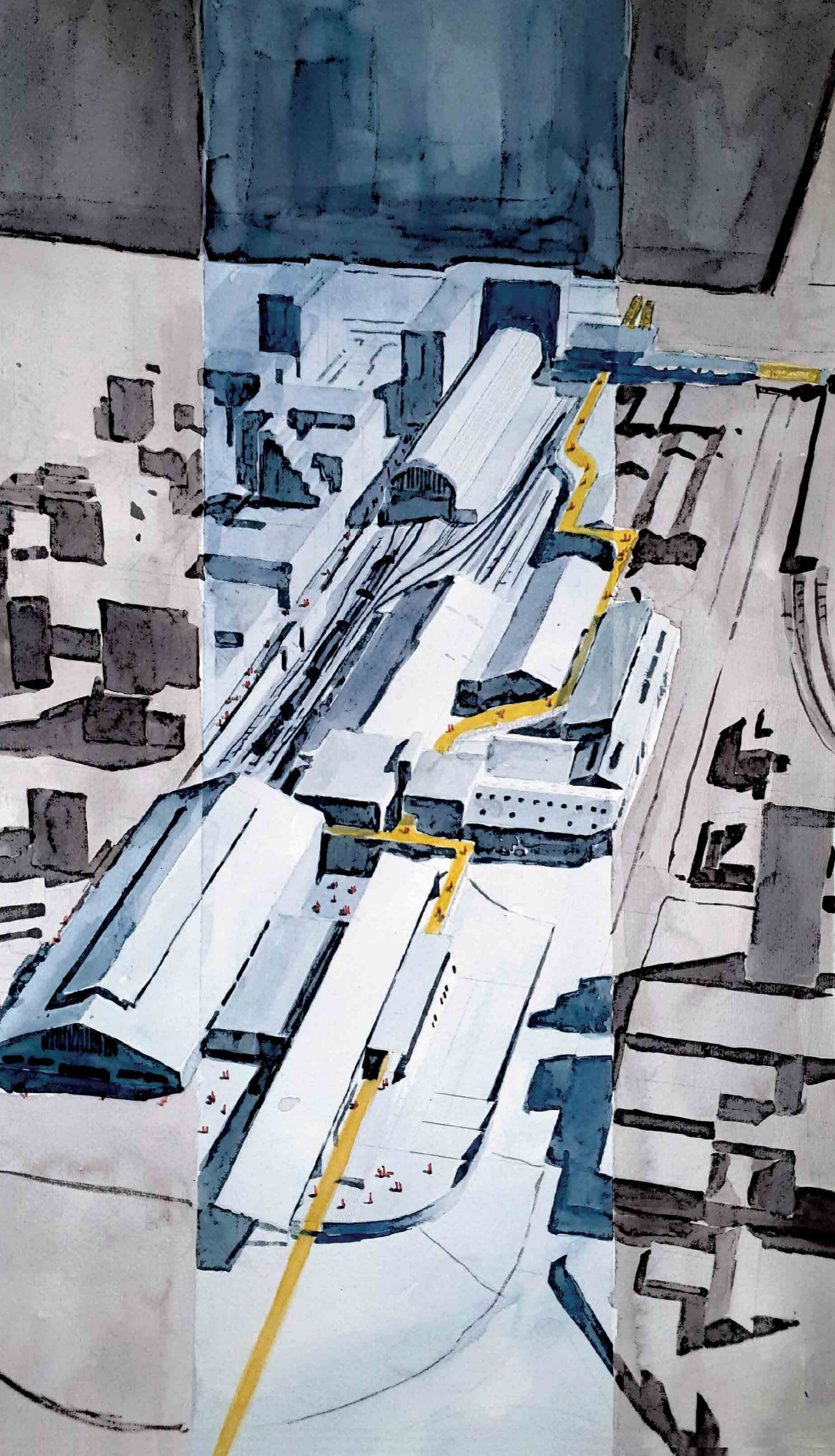


Άποψη πρότασης από το λιμάνι. Πρόπλασμα, κλίμακα 1:200.



**Ε Π Ι Λ Ο Γ Ο Σ**





Η μελέτη αυτή γεννήθηκε από την ανάγκη μας να καταπιαστούμε με κάποιο τμήμα της πόλης που χρήζει επανασχεδιασμού, προκειμένου να λειτουργεί καλά και να προσφέρει ένα αστικό βίωμα στους κατοίκους. Βασικός στόχος του εγχειρήματος ήταν η ενεργοποίηση του κενού χώρου και η άρση του ορίου που συνιστούσε για τις δύο εκατέρωθεν περιοχές, διακόπτοντας το αστικό συνεχές, σε συνδυασμό με την τόνωση της δημόσιας ζωής και την απόδοση δημόσιου χώρου στους κατοίκους.

Αυτή η γενική προσέγγιση μπορεί να εφαρμοστεί σε διάφορα σημεία της πόλης που δυστυχώς παρουσιάζουν προβλήματα ασυνέχειας, διάσπασης του αστικού ιστού και εγκατάλειψης. Με στόχο βέβαια πάντα την επανανοηματοδότηση και την δημιουργία δημόσιων χώρων που θα λειτουργούν ως υποδοχείς της αστικής μάζας και θα ευνοούν την κοινωνική αλληλεπίδραση. Μια στρατηγική επανασχεδιασμού σημείων με παρόμοια χαρακτηριστικά και προβλήματα που βρίσκονται διάσπαρτα μέσα στην πόλη θα λειτουργήσει ευεργετικά για αυτήν στο σύνολό της, καθώς θα δημιουργήσει δημόσιους χώρους που βρίσκονται σε έλλειψη και θα ενισχύσει την κοινωνική συνέχεια.

Παράλληλα, η παρούσα μελέτη δεν αποτελεί μια ολοκληρωμένη πρόταση και δεν θεωρούμε πως θα ήταν θεμιτή μια πρόταση που θα νοούνταν ως τέτοια. Πρόκειται για μια μελέτη που θέτει την αρχή αλλά όχι και το τέλος σε αυτό που προτείνει. Βασιζόμενοι στη θέση πως η πόλη διαρκώς αλλάζει και νέες ανάγκες και δεδομένα προκύπτουν, επιλέγουμε να δείξουμε έναν τρόπο διαχείρισης αστικών ασυνεχειών και παθογενειών όπως παρουσιάζονται στο συγκεκριμένο πεδίο. Η πρόταση μας αποτελεί μια πρώτη χειρονομία προς αυτή την κατεύθυνση, που στο μέλλον μπορεί να εξελιχθεί ή και να μεταβληθεί. Δεδομένου ότι το συγκρότημα παραμένει σε υποβάθμιση και λειτουργεί με διαρκώς χαμηλότερους ρυθμούς, θα μπορούσε συγκεκριμένα να μελετηθεί η απομάκρυνσή της επισκευαστικής βάσης από αυτό το κομβικό σημείο της πόλης σε συνδυασμό με μια μελέτη για συνολική επανάχρηση και επανανοηματοδότηση του υπάρχοντος συγκροτήματος βάσει των αναγκών της κοινωνίας τη δεδομένη στιγμή.

Ευχαριστούμε πολύ τον καθηγητή μας, Τηλέμαχο Ανδριανόπουλο για την καθοδήγηση και την υποστήριξη καθ' όλη τη διάρκεια της διπλωματικής.

τους Νίκο Μπελαβίλα, Παναγιώτη Βασιλάτο, Ανδρονίκη Μιλτιάδου για τις γνώσεις και την πολύτιμη βοήθεια που μας έδωσε ο καθένας ξεχωριστά.

τους Γιώργο Γαβρίλη και Παναγιώτη Κοντογιάννη για τις επισκέψεις στο συγκρότημα του ΗΣΑΠ και τις σκέψεις που μοιράστηκαν.

τον Μάκη Κάπρο για τις συμβουλές ως προς τη διαχείριση του κυκλοφοριακού ζητήματος.

Τέλος, ευχαριστούμε τις οικονόγους μας για τη στήριξη και τους φίλους μας

Στέλιο, Βασιλική, Γιοβάννα, Ειρήνη, Κωστή, Σοφία, Αριστοτέλη, Ναταλία, Βασιλίνα, Κατερίνα

για τις πολυώρες συζητήσεις, τη δύναμη, και τη βοήθειά τους στην ολοκλήρωση αυτής της διπλωματικής.







Καραϊσκάκη, Δάφνη. "Στοιχεία Τομής Λιμένων Ναι Πόλεων. Έρευνα Για Έναν Καλύτερο Πειραιά." Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 2010.

Κοτέα, Μαριάνθη. "Η βιομηχανική ζώνη του Πειραιά." Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών. Τμήμα Κοινωνιολογίας, 1995.

Μαλικούτη, Σταματίνα. Πειραιάς 1834-1912. Λειτουργική συγκρότηση και πολεοδομική εξέλιξη. Πολιτιστικό ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, 2004.

Μιχελή, Λίζα. Πειραιάς Από το Πόρτο Λεόνε στη Μαγχέστρια της Ανατολής. Γαλάτεια., 1993.

Μπελαβίλας, Νίκος. Ιστορία της πόλης του Πειραιά 19ος και 20ός αιώνας. Αλεξάνδρεια, 2021.

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. "Στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων αναπτυξιακού προγράμματος & μελέτης διαχείρισης." Αθήνα, 2022.

Παπαγεωργίου - Βενετός, Αλέξανδρος. Εδουάρδος Σάουμπερτ 1804-1860 Συλλογή τεκμηρίων για τον σχεδιασμό της Αθήνας και του Πειραιά. Οδυσσεάς, 1999.

Σταϊνχάουερ, Γιώργος, Σταματίνα Μαλικούτη, Βάσις Τσκόπουλος, and Βασίλης Γκινιάτσας. Πειραιας, κέντρο ναυτιλίας και πολιτισμού. Αιγής, 2012.

Τσκόπουλος, Βάσις. Πειραιάς, 1835-1870. Εισαγωγή στην ιστορία του ελληνικού Μάντσεστερ. Καστανιώτης, 1984.





