



Κ Ο Υ Κ Α Κ Ι _ αναβαθμίσεις του υπαίθριου αστικού χώρου
Διπλωματική Εργασία _ Μάρτιος 2012

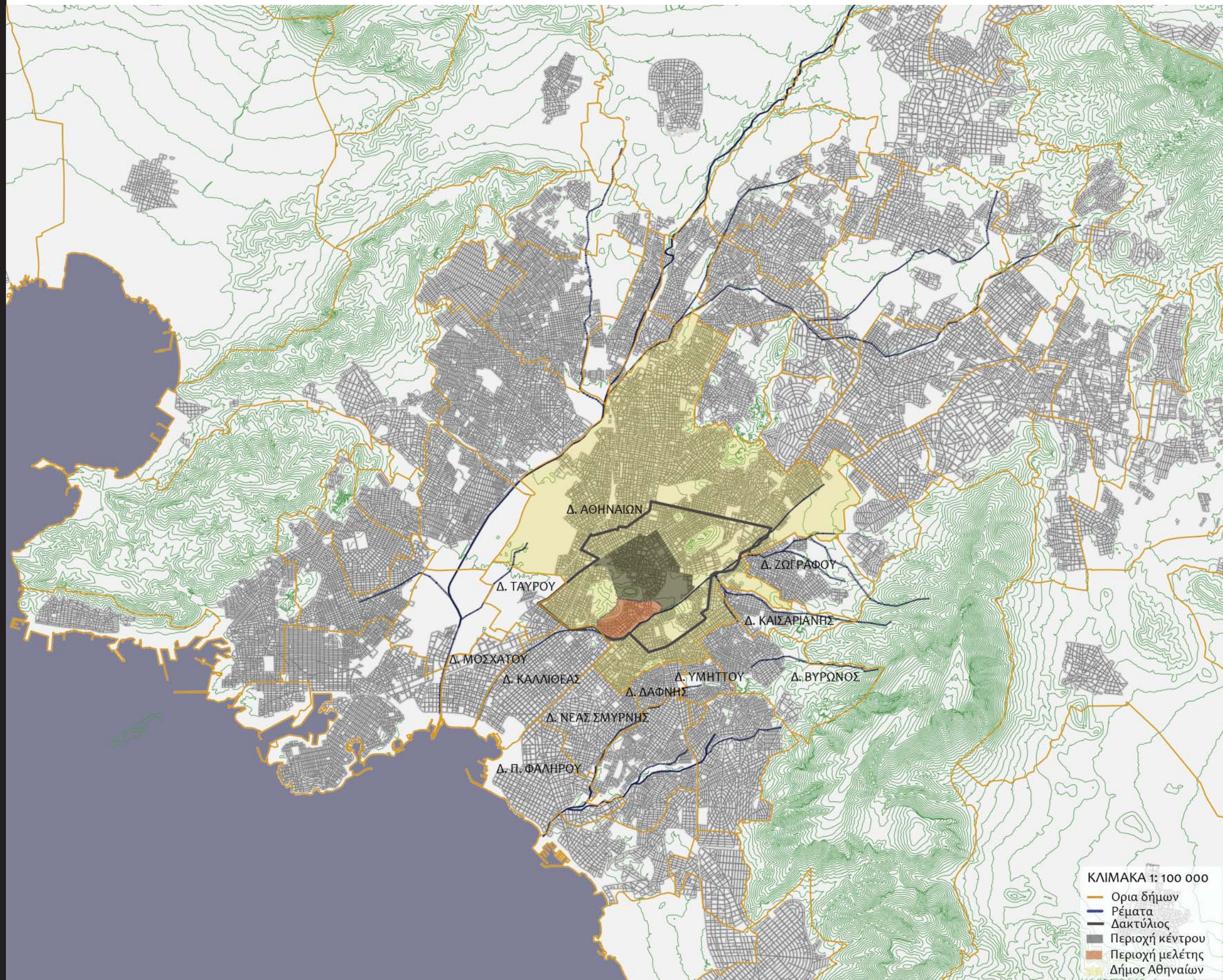
Θεοδωράκη Σοφία ΑΜ: 04105042
Φαφούτη Κατερίνα ΑΜ: 04105052

επιβλέποντες καθηγητές:
Γ. Χαϊδόπουλος
Ν. Μπελαβίλας



Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ ΣΤΟ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟ	5
ΚΥΡΙΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΚΑΙ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	9
ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	11
ΖΩΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	12
ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥΣ	13
ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ	15
Περιφερειακός Φιλοπάππου.....	18
ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ	19
Ο ΛΟΦΟΣ ΦΙΛΟΠΑΠΠΟΥ	27
ΛΟΦΟΣ_ ΕΙΣΟΔΟΙ ΣΤΑΣΕΙΣ ΜΟΝΟΠΑΤΙΑ	31
Βιομηχανικό αντικείμενο	35
Τυπολογία διαμόρφωσης στάσεων	36
ΟΔΟΣ ΚΑΛΛΙΡΡΟΗΣ	41
ΦΙΞ	47
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	58

Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ ΣΤΟ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟ



Η εργασία αυτή αφορά στη συνοικία Κουκάκι του δήμου Αθηναίων (1^ο δημοτικό διαμέρισμα). Το Κουκάκι βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο του Δήμου Αθηναίων και εκτείνεται μεταξύ της λεωφόρου Συγγρού και των λόφων Ακρόπολης και Φιλοπάππου. Βρίσκεται στα όρια του δακτυλίου και του ιστορικού κέντρου. Συνορεύει στα νότια με το δήμο Καλλιθέας και τη συνοικία των Πετραλώνων, στα ανατολικά με τη συνοικία του Νέου Κόσμου και στα δυτικά με τις συνοικίες Φιλοπάππου και Θησείο. Από την περιοχή, διέρχεται ο πρώην ποταμός του Ιλισσού, που πλέον έχει καλυφθεί για τη δημιουργία της οδού Καλλιρρόης.

Συγκεκριμένα, εμείς θα ασχοληθούμε με τη διαχείριση και την αναβάθμιση του υπαίθριου δημόσιου χώρου και των χώρων αστικού πρασίνου της περιοχής μελέτης, σε ένα ευρύτερο πλαίσιο δικτύωσης των ελεύθερων χώρων στο λεκανοπέδιο. Οι προτάσεις μας αποτελούν μία σειρά από εφικτές παρεμβάσεις οι οποίες δεν αφορούν αποκλειστικά και μόνο το Κουκάκι αλλά θα μπορούσαν να εφαρμοστούν και σε άλλες περιοχές της Αθήνας. Οι κινήσεις αυτές θα μπορούσαν να γίνουν σταδιακά αλλά και κατά προτεραιότητα στο Κουκάκι αλλά και σε άλλες συνοικίες και έτσι με βήματα να αναβαθμιστεί ο δημόσιος υπαίθριος χώρος της πόλης.



Στο διάγραμμα αυτό, εντοπίζονται οι εκτάσεις αστικού πρασίνου υπερτοπικού ενδιαφέροντος που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου της Αθήνας. Η σημασία τους για την ποιότητα ζωής των πολιτών είναι πολύ μεγάλη καθώς προσφέρουν οφέλη οικολογικά αλλά και κοινωνικά:

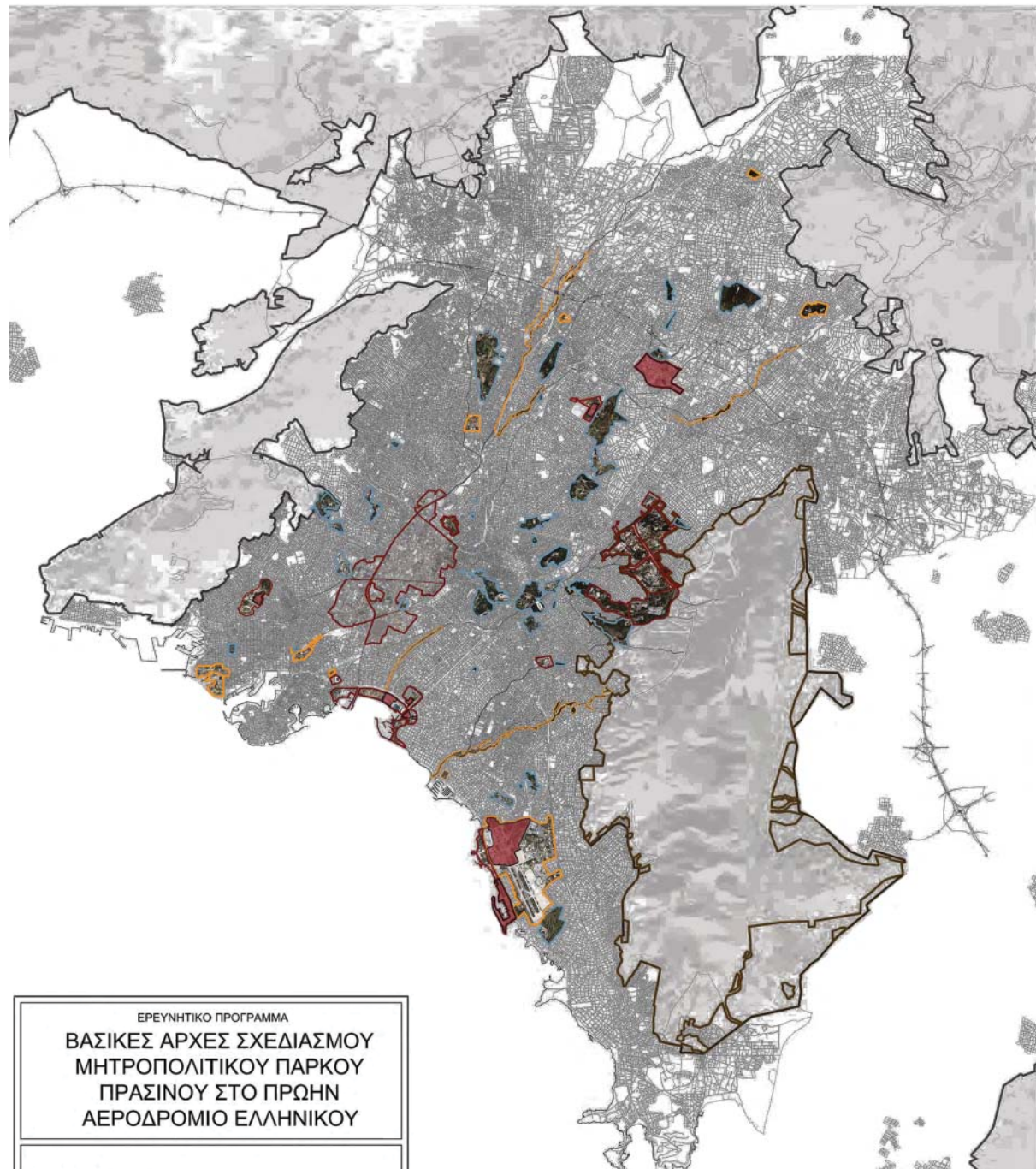
- Βελτιώνουν την ποιότητα του αέρα (τα δέντρα παράγουν οξυγόνο)
- Συμβάλλουν στη μείωση της θερμοκρασίας
- Απορροφούν τους θορύβους της πόλης
- Είναι καταφύγια βιοποικιλότητας
- Μειώνουν τον κίνδυνο πλημμύρας
- Φέρουν χρήσεις αναψυχής, χαλάρωσης, άθλησης και κοινωνικής συναναστροφής για τον κάτοικο της πόλης
- Προσφέρουν οικονομικά οφέλη με την εξοικονόμηση ενέργειας και τη βελτίωση της ελκυστικότητας της περιοχής.¹

Οι χώροι διακρίνονται σε: αρχαιολογικοί χώροι, κήποι και άλση. Δηλαδή, αρχαιολογικοί χώροι κλειστοί και επισκέψιμοι σε συγκεκριμένο ωράριο, κήποι οργανωμένοι και σχεδιασμένοι εξ' ολοκλήρου (με σχεδιασμένα μονοπάτια και σκληρές επιφάνειες) και άλση που ακολουθούν το φυσικό ανάγλυφο, οι παρεμβάσεις που έχουν υλοποιηθεί σε αυτούς είναι κυρίως τοπικές, ενώ ακόμα έχουν πραγματοποιηθεί δενδροφυτεύσεις (1899 Φιλοδοσική ένωση Αθηνών).

Ξεχωρίζουμε τους αρχαιολογικούς χώρους της Ακρόπολης, του λόφου Φιλοπάππου, του ναού του Ολυμπίου Διός και του πάρκου Ριζάρη, τους λόφους του Αρδηττού, του Λυκαβηττού και του Στρέφη, το αττικό άλσος, τον Εθνικό κήπο και τον κήπο του Ζαπτείου και το Πεδίον του Αρεως.

Η περιοχή μελέτης συνορεύει με αρχαιολογικούς χώρους οριοθετημένους στο εσωτερικό τους αλλά και με μεγάλα τμήματα ελεύθερων χώρων ανοιχτά όλες τις ώρες.

¹ Ν. Μπελαβίλας, Φ. Βαταβάλη: Οδηγός για το περιβάλλον. Πράσινο και ελεύθεροι χώροι στην πόλη. Αθήνα 2009, σελ.16-17.



ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
**ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
 ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ
 ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΣΤΟ ΠΡΩΗΝ
 ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ**

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ - ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ
ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΟΙ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ
- ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ - ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ
ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΟΙ ΑΛΛΑ ΜΗ
ΥΛΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ
- ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ - ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ
ΔΙΕΚΔΙΚΟΥΜΕΝΟΙ (ΑΠΟ ΟΤΑ ΚΑΙ ΦΟΡΕΙΣ)
- ΧΩΡΟΙ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ-
ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ

Πηγές στοιχείων: ΡΣΑ 1983, Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, ΠΔ, Υπερνομαρχία Αθηνών - Πειραιώς Αττικό Πράσινο, Παρατηρητήριο Ελεύθερων Χώρων, Αρχείο Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ.
 Πηγή αεροφωτογραφιών: Google - Wikimapia (2009-2010).
 Σύνθεση και επεξεργασία:
 ΕΜΠ Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος (2010).

ΧΑΡΤΗΣ	Α/Α 10
ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΣΠ - ΘΕΜΑ: ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ	
ΚΛΙΜΑΚΑ:	
Α' & Β' ΦΑΣΗ	ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2010



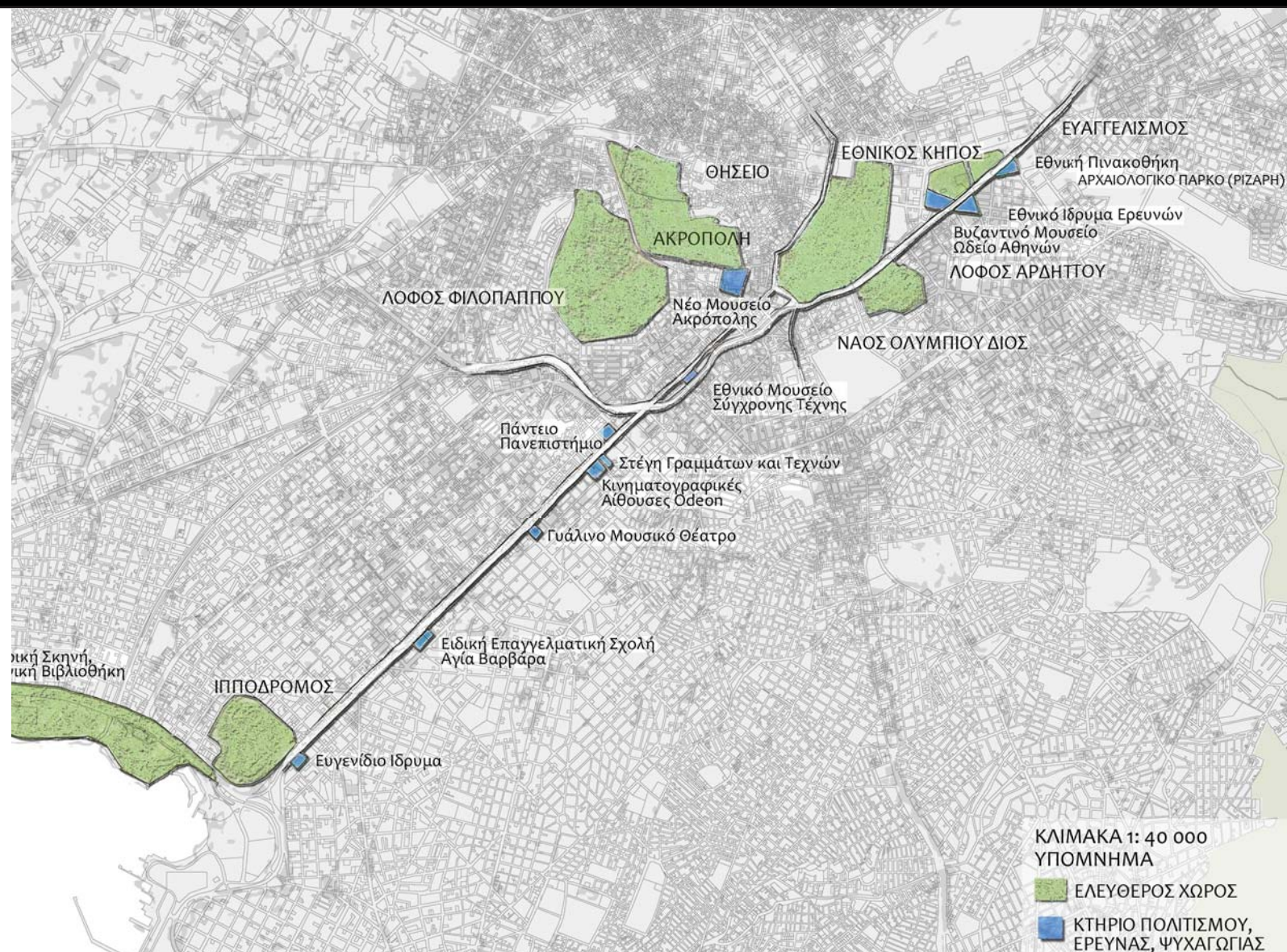
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟ - ΦΥΤΕΜΕΝΟ
 ΚΛΙΜΑΚΑ 1: 10 000

Παρ' όλα αυτά, η ύπαρξη τους σαν νησίδες πρασίνου στην πόλη δεν αρκεί. Απαιτείται η δημιουργία δικτύου του αστικού πρασίνου ώστε να δημιουργεί δυνατότητες διάχυσης της λειτουργίας της φύσης στον αστικό ιστό και να διευκολύνει την πρόσβαση των πολιτών στους υπαίθριους χώρους. Μικρά αστικά κενά που είναι διάσπαρτα στον ιστό της πόλης μπορούν να δώσουν την πρακτική δυνατότητα για ανάπτυξη δικτύων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου που θα ικανοποιούν τις απαιτήσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω. Οι πλατείες και τα πάρκα γειτονιάς, καθώς και οι πεζόδρομοι λειτουργούν ως κοινωνικοί χώροι σε τοπικό επίπεδο και συμβάλλουν ως βιοκλιματικοί θύλακες στο σύνολο της πόλης.¹ Ταυτόχρονα, κενά οικόπεδα και οι ακάλυπτοι χώροι των οικοδομικών τετραγώνων μπορούν να διαμορφωθούν σε μικρά πάρκα (rocket parks) ώστε να συνεισφέρουν στο συνολικό δίκτυο πρασίνου. Εξίσου σημαντική είναι και η συμβολή της δενδροφύτευσης των πεζοδρομίων. Δηλαδή, διαπιστώνουμε ότι η κλίμακα των ελεύθερων χώρων αλλά και η κλίμακα των παρεμβάσεων ποικίλλει. Όλες οι παρεμβάσεις συμβάλλουν εξ' ίσου. Είναι σημαντικό ειδικά σήμερα να υπάρχουν προτάσεις έστω μικρής κλίμακας που να μπορούν να υλοποιηθούν ως βήματα προς τη συνολική επεξεργασία και αναβάθμιση του δημόσιου υπαίθριου χώρου.

Στο παραπάνω διάγραμμα βλέπουμε τη φύτευση στην περιοχή μελέτης σε συνδυασμό με το δομημένο περιβάλλον. Παρατηρούμε το μικρό ποσοστό του ελεύθερου αστικού χώρου σε μια πυκνοδομημένη περιοχή. Η αναβάθμιση των παρακείμενων ελεύθερων χώρων υπερτοπικού ενδιαφέροντος (λόφος Φιλοπάππου, λόφος Ακρόπολης, καθώς και η περιοχή που βρίσκεται ο ναός του Ολυμπίου Διός και το ακάλυπτο τμήμα του Ιλισού), των τοπικών πλατειών και πάρκων και του δικτύου πεζοδρόμων, θα συμβάλλουν στη συνολική δικτύωση του αστικού πρασίνου στην Αθήνα, αλλά πρώτα στους ίδιους τους κατοίκους της συνοικίας.

¹ Π. Κοσμάκη, Δ. Λουκόπουλος: «Αστικά κενά-Μικρά πάρκα», Monumenta 2007. <http://www.monumenta.org>.

ΚΥΡΙΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΚΑΙ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ



Μεγάλοι οδικοί άξονες που σχετίζονται με την περιοχή μελέτης είναι οι λεωφόροι: Συγγρού, Καλλιρρόης, Χαμοστέρνας, Αμαλίας, Βουλαγαμένης και Βασ. Κωνσταντίνου. Ειδικότερα, οι άξονες που διασχίζουν την περιοχή είναι η Συγγρού, η Καλλιρρόης και η Βασιλέως Κωνσταντίνου. Πρόκειται για δρόμους με κτήρια μεγάλης κλίμακας που σχετίζονται με την υγεία, τον πολιτισμό και τις επιχειρήσεις.

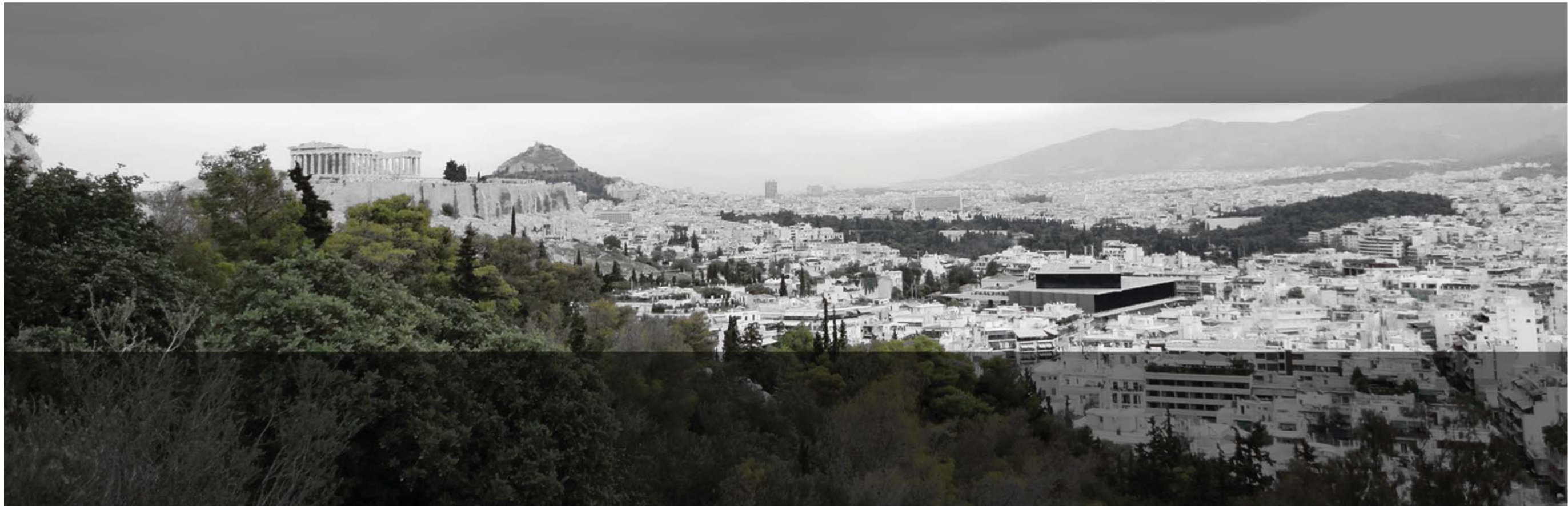
Η Συγγρού συνιστά βασική αρτηρία σύνδεσης των νοτίων προαστίων και των ακτών του Σαρωνικού με το κέντρο της πόλης. Στο ένα άκρο, όριο είναι το Ολυμπείο και το πρώην εργοστάσιο του Φιξ, στο οποίο θα μεταφερθεί το Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, σε επαφή με το κέντρο της Αθήνας. Το άλλο άκρο είναι ο χώρος του παλιού Ιπποδρόμου, στον οποίο αναμένεται να κατασκευαστεί η νέα Εθνική Λυρική Σκηνή, η νέα Εθνική Βιβλιοθήκη και ένα νέο Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο. Η λεωφόρος Βασ. Κωνσταντίνου εκτείνεται, αντίστοιχα, από το Ολυμπείο μέχρι τη λεωφόρο Βασ. Σοφίας και διέρχεται ανάμεσα από χώρους πρασίνου υπερτοπικής σημασίας, όπως είναι ο Εθνικός κήπος, ο λόφος Αρδηττού και το πάρκο Ριζάρη. Έτσι, φαίνεται πως οι λεωφόροι αυτοί αποτελούν άξονες που φέρουν έντονο πολιτισμικό χαρακτήρα. Καθώς όμως, πρόκειται για αρτηρίες μεγάλων ταχυτήτων δημιουργούνται προβλήματα προσπελασιμότητας και οικειοποίησης των λειτουργιών αυτών από τους κατοίκους και τους επισκέπτες.

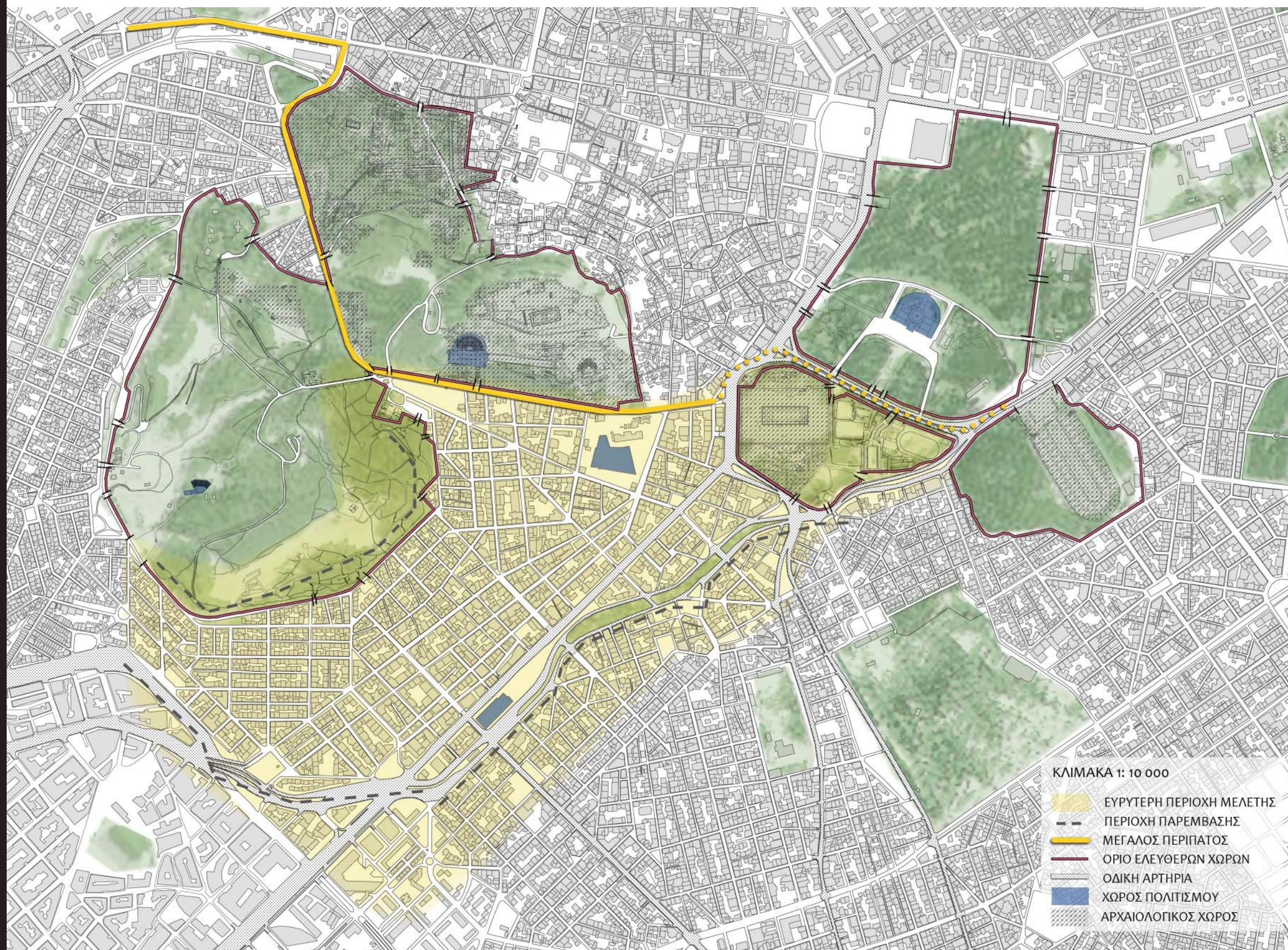
Είναι γνωστό το ερευνητικό πρόγραμμα που πραγματοποιήθηκε για τη λεωφόρο Συγγρού και προτείνει την μετατροπή της από αυτοκινητόδρομο σε οδική αρτηρία. Άλλες κινήσεις που προτείνονται αφορούν σε μέσα σταθερής τροχιάς και ποδηλατοδρόμους, στον περιορισμό του πλάτους του οδικού χώρου για την ανάκτηση του δημόσιου χώρου. Τα βασικά σημεία παρέμβασης σχετίζονται με την οργάνωση εγκάρσιων στη Συγγρού και συνεπίπεδων με αυτήν συνδέσεων των περιοχών εκατέρωθεν του άξονα, με έμφαση στους σταθμούς των Μέσων Σταθερής Τροχιάς.¹

¹ ΟΡΣΑ: Συγγρού. Αστική λεωφόρος πολιτισμού και επιχειρηματικής δραστηριότητας. Αθήνα 2011, σελ. 4.

Απεικονίζονται τα μέσα μαζικής μεταφοράς που αφορούν στο κέντρο της Αθήνας. Παρατηρούμε πως η περιοχή μελέτης αποτελεί συγκοινωνιακό κόμβο, καθώς συναντάμε δύο σταθμούς του μετρό (Φιξ και Ακρόπολη), δύο σταθμούς του τραμ (Φιξ και Λ. Βουλαγαμένης) καθώς επίσης περνάνε γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ που συνδέουν τα προάστια με το κέντρο. Ο σταθμός Συγγρού-Φιξ αποτελεί μεταβατικό σταθμό μεταξύ των μέσων σταθερής τροχιάς και των λεωφορείων. Γνωρίζουμε ότι τα λεωφορεία στο μέλλον θα αποκτήσουν περισσότερο τοπική σημασία, ενώ ήδη ο σταθμός έχει γίνει τερματικός σταθμός για πολλές γραμμές των νοτίων προαστίων.

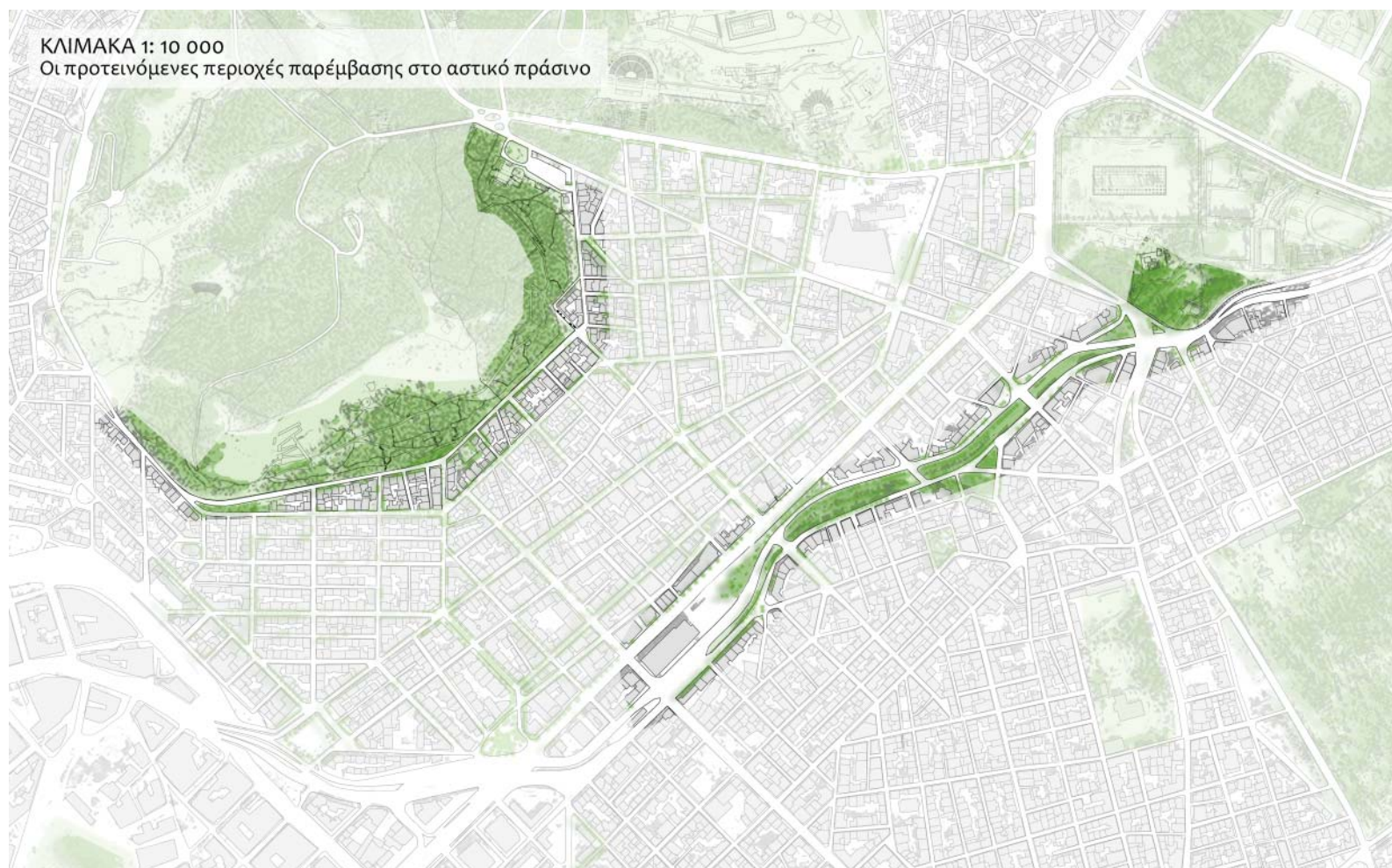






Αφορμή για της μελέτη της περιοχής ήταν η επανάχρηση του εργοστασίου Φιξ ως Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης και η σχέση του με το Νέο Μουσείο Ακρόπολης, που λειτουργεί για το κοινό από τον Ιούνιο του 2009. Στην προσπάθεια καταγραφής των χαρακτηριστικών της γύρω τους περιοχής διευρύνουμε την περιοχή μελέτης διαπιστώνοντας και αποτυπώνοντας τα όρια της με τις γύρω συνοικίες και τους χώρους πρασίνου, όπως θα αναλυθούν και στη συνέχεια. Ετσι, διαπιστώσαμε ως βασικό όριο τον άξονα της Καλλιρρόης, ο οποίος δημιουργεί έναν απροσπέλαστο από πεζούς ανισόπεδο κόμβο. Όταν περπατήσαμε δύο οικοδομικά τετράγωνα νοτιοανατολικά της Καλλιρρόης, διαπιστώσαμε τον διαφορετικό χαρακτήρα των συνοικιών που χωρίζει όπως επίσης το γεγονός ότι τις απομονώνει.

Στο διάγραμμα φαίνεται ότι πρόκειται για μια περιοχή που, πέρα από το λόφο Φιλοπάππου, γειτνιάζει με πολύ σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους, όπως είναι ο λόφος της Ακρόπολης και ο ναός του Ολυμπίου Διός. Στη μελέτη μας παρατηρήσαμε ότι η κοίτη του Ιλισσού που εντοπίζεται κάτω από τον κόμβο με τη Βουλιαγμένης και μαζί με τον αρχαιολογικό χώρο τις αθλητικές εγκαταστάσεις έως το Ζάππειο ακόμα και τον Εθνικό Κήπο αποτελούν μία άλλη ολοκληρωμένη ενότητα που θα μπορούσε να μελετηθεί μεμονωμένα. Εξαιρετικής σημασίας για την περιοχή, είναι και η επαφή της με τον πεζόδρομο Διονυσίου Αρεοπαγίτου και το γενικότερο έργο της ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων, ένα εκτεταμένο δίκτυο κίνησης πεζών που συνδέει αρχαιολογικούς χώρους και πλατείες. Επίσης, όριο είναι η έντονη υψομετρία στο λόφο Φιλοπάππου που απομονώνει την πλευρά του αυτή από τις υπόλοιπες διαμορφώσεις πάνω του.



Η μελέτη μας εστιάζει σε δύο παρεμβάσεις σε υπαίθριους χώρους υπερτοπικής σημασίας, στα όρια του Κουκακίου: στη νοτιοανατολική ζώνη του λόφου Φιλοπάππου και στο τμήμα της Καλλιρρόης από τους στύλους του Ολυμπίου Διός έως τον παρακείμενο ελεύθερο χώρο του κτηρίου Φιξ, που αυτή τη στιγμή υπάρχει φυτεμένη έκταση, δυσπρόσιτη για το κοινό. Παράλληλα, διαμορφώνουμε πορείες μεταξύ τους, ενισχύοντας το γενικό δίκτυο σύνδεσης των χώρων πρασίνου της πόλης.

Οι δύο πράσινες παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας αφορούν διαφορετικής ποιότητας “πράσινα”. Από τη μία, ο λόφος αποτελεί εναπομένον κομμάτι του φυσικού ανάγλυφου του λεκανοπεδίου. Παρ’ όλο που ο κλοιός των κτηρίων έχει σταματήσει σε μεγάλη υψομετρία από τη βάση του λόφου και παρά την ανθρώπινη παρέμβαση (δεντροφυτεύσεις, δίκτυο απορροών, κατασκευές, και λατομεύσεις), καταφέρνει να διατηρήσει στοιχεία ενός οικοσυστήματος.

Από την άλλη, η ζώνη του πάρκου στο Φιξ και της Καλλιρρόης αποτελεί τμήμα ενός καθαρά αστικού περιβάλλοντος. Πρόκειται για φυτεύση που προστέθηκε ύστερα από εργασίες στο φυσικό έδαφος και το υπέδαφος κατά την επέκταση της πόλης και την εξάπλωση των δικτύων της. Η φυτεύση της Καλλιρρόης στη νησίδα του τραμ είναι μία προσθήκη που ολοκληρώθηκε μετά την κάλυψη του ίλισσοῦ στο τμήμα αυτό (κοντά στο 1960). Το μικρό πάρκο στο Φιξ είναι αποτέλεσμα του γκρεμίσματος τμήματος του Φιξ για τις ανάγκες ολοκλήρωσης των έργων του μετρό. Κάτω από αυτό το πάρκο είναι οι χώροι εισιτηρίων, οι αποβάθρες του μετρό και ένας υπόγειος χώρος στάθμευσης έξι επιπέδων. Και οι δύο φυτεύσεις έχουν τοποθετηθεί στην επιφάνεια αυτών των έργων, πάνω σε έδαφος τεχνητό, μία εξαίρεση στον αστικό σχεδιασμό.

Στη διαδικασία σχεδιασμού, η φύση και η φύτευση στην πρώτη περίπτωση αποτελούν στοιχεία παρατήρησης και αποτύπωσης, ενώ στη δεύτερη περίπτωση, με εργαλείο τη μελέτη αυτή, αποτελούν δομικό στοιχείο σύνθεσης. Οι διαφορετικές ποιότητες των χώρων αυτών βοηθούν στην παράλληλη μελέτη, αποτύπωση και σύνθεση αστικών και φυσικών στοιχείων στην κάθε μία από τις δύο ζώνες. Σε κάθε περίπτωση αντιλαμβανόμαστε και τις δύο περιοχές παρέμβασης ως τμήματα ελεύθερων χώρων του λεκανοπεδίου ίδιας σημασίας. Καθώς οι ζώνες παρέμβασης αποτελούν όρια της ίδιας περιοχής, οι παρεμβάσεις έχουν όμοιο στόχο στο να διαμοιράζουν τις κινήσεις και να αφήνουν το όριο διάτρητο. Οι ελεύθεροι αυτοί χώροι, μέσα από το δίκτυο ήπιας κυκλοφορίας και κυκλοφορίας πεζών, θα είναι άμεσα προσβάσιμοι για τους κατοίκους (από κάθε σημείο της συνοικίας) αλλά και για τους επισκέπτες (από τους μεγάλους συγκοινωνιακούς κόμβους).

ΥΠΑΡΧΟΝ ΠΡΑΣΙΝΟ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ



ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥΣ



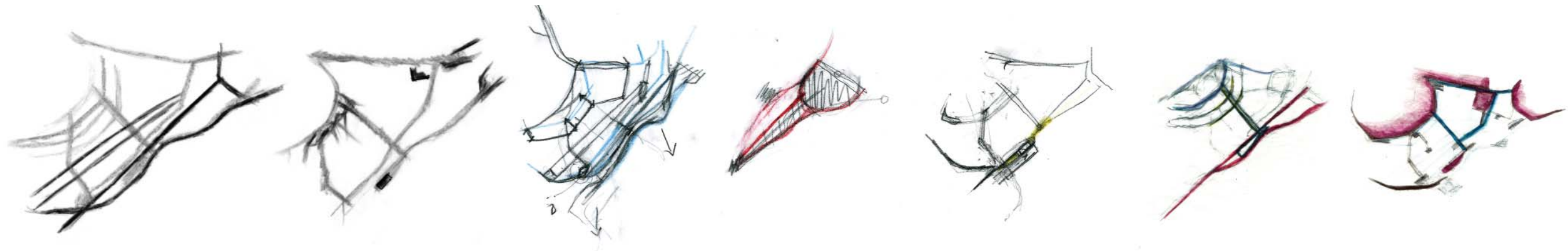


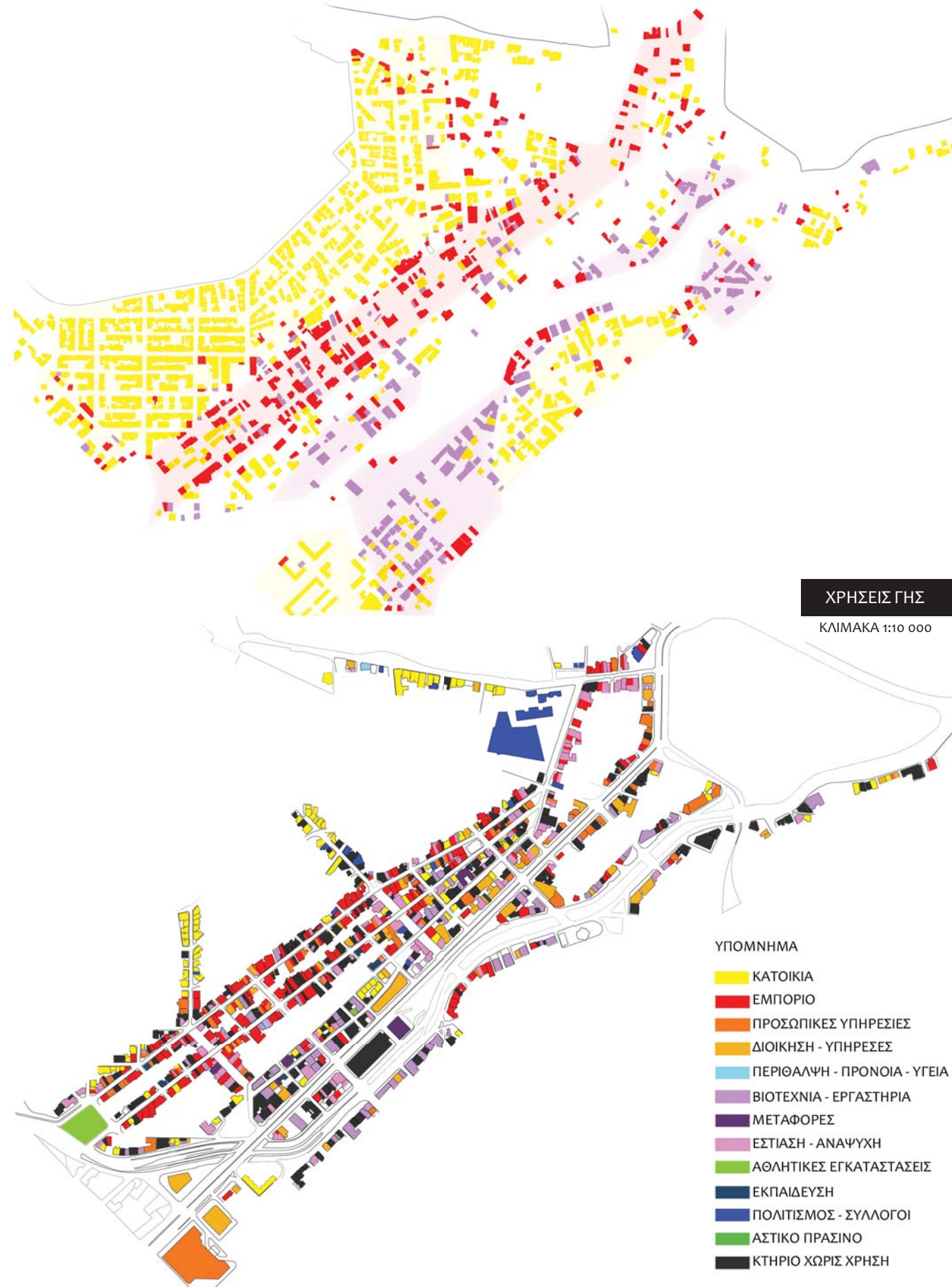
Για την αναβάθμιση της ποιότητας των ελεύθερων χώρων που αφορούν τους κατοίκους της περιοχής και, παράλληλα, για την ενίσχυση του δικτύου πρασίνου, εντοπίζουμε στο Κουκάκι τις υφιστάμενες πλατείες και πεζοδρόμους και τα μικρά αστικά κενά που μπορούν να αξιοποιηθούν ως τοπικοί θύλακες πρασίνου σε επίπεδο γειτονιάς.

Στο διάγραμμα φαίνεται το σύνολο των παρεμβάσεων στον υπαίθριο δημόσιο χώρο της περιοχής. Στόχος είναι αυτή η περιοχή κατοικίας, κορεσμένη σε βαθμό που δεν επιτρέπει μεγάλης κλίμακας επεμβάσεις, να αναπτύξει πορείες και κέντρα που ενώ θα ζωογονούν τη γειτονιά, θα συγκεντρώνουν και θα διευκολύνουν την κίνηση των επισκεπτών. Παράλληλα, θα συνδέουν χώρους και κόμβους υπερτοπικής σημασίας μεταξύ τους. Παρατηρούμε, επομένως, πως με τη συμβολή όλων των επιπέδων αστικού πρασίνου (χώροι υπερτοπικής σημασίας, πλατείες, πάρκα γειτονιάς) πραγματοποιείται η διάχυση του πρασίνου στον αστικό ιστό. Είναι σημαντικό οι προτάσεις αυτές να αξιοποιούν το υπάρχον δυναμικό ώστε να είναι άμεσα υλοποιήσιμες. Οσον αφορά στις δύο ζώνες που προαναφέραμε η υλοποίησή τους μπορεί να πραγματοποιηθεί σε βήματα και όχι καθολικά ώστε σταδιακά να αναβαθμίζεται ο δημόσιος χώρος. Αυτό μπορεί να συμβαίνει παράλληλα σε διάφορα σημεία της περιοχής αλλά και σε διάφορα σημεία της πόλης.

Μεγάλης σημασίας βέβαια είναι η ύπαρξη ενός δικτύου που να συνδέει τους υπαίθριους χώρους μεγάλης κλίμακας όπως και τα μικρά αστικά κενά. Πρόκειται για ένα δίκτυο κίνησης πεζών που διευκολύνει τις προσβάσεις προς όλα τα σημεία ενδιαφέροντος (οποιασδήποτε κλίμακας) μέσα στην περιοχή κατοικίας.

ΣΚΙΤΣΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ





Το Κουκάκι αποτελεί μια περιοχή κατοικίας. Εμπόριο τοπικής, κυρίως, σημασίας εντοπίζεται στους δύο μεγάλους δρόμους (Βεΐκου, Δημητρακοπούλου) που διασχίζουν, με προσανατολισμό Βορρά-Νότο, την περιοχή, ενώ ακόμα, υπάρχει εμπόριο στη περιοχή κάτω από το λόφο της Ακρόπολης που εξυπηρετεί τον τουριστικό χαρακτήρα της. Κελύφη παλιών βιοτεχνιών εντοπίζονται κατά μήκος της οδού Φαλήρου. Κατά μήκος των πεζοδρόμων της περιοχής, Μακρυγιάννη, Δράκου και Ολυμπίου, κυρίαρχη χρήση στα ισόγεια είναι οι χώροι αναψυχής και εστίασης και το εμπόριο. Στο σύνολο της περιοχής, στους ορόφους, η κατοικία κυριαρχεί σχεδόν αποκλειστικά.

Η περιοχή μελέτης οριοθετείται από μεγάλες οδικές αρτηρίες, τη λεωφόρο Συγγρού και την Καλλιρρόης. Ως συλλεκτήριες οδοί, λειτουργούν, παράλληλα με τη Συγγρού, οι δρόμοι Βεΐκου, Δημητρακοπούλου, καθώς και ο περιφερειακός του λόφου Φιλοπάππου, ενώ η είσοδος και η έξοδος στο Κουκάκι γίνεται από τις οδού Χατζηχρήστου, Πετμεζά, Φρατζή και Γενναίου Κολοκοτρώνη. Με κατεύθυνση από τη Συγγρού προς το λόφο Φιλοπάππου εντοπίζονται δύο μεγάλοι πεζόδρομοι που εκτείνονται μέχρι τη Βεΐκου, η Δράκου και η Ολυμπίου, ενώ στην περιοχή εντάσσεται και ο πολύ σημαντικός πεζόδρομος Διονυσίου Αρεοπαγίτου.



Το Κουκάκι αποτελεί μια πυκνοδομημένη περιοχή, κορεσμένη ήδη από τις δεκαετίες του 1960 και 1970. Τα κτήρια είναι κατά κύριο λόγο πολυώροφα, ενώ πλησιάζοντας προς το λόφο, στους δρόμους Ζαχαρίτσα, Τσάμη Καρατάσου και στον περιφερειακό του λόφου η δόμηση είναι χαμηλή, δύο με τρεις ορόφους.

Στην καταγραφή του δομημένου περιβάλλοντος που πραγματοποιήσαμε το Νοέμβριο του 2010, παρατηρήσαμε πως τα περισσότερα κτήρια είναι σε καλή ή μέτρια-αποδεκτή κατάσταση, ιδιαίτερα στις περιοχές περιμετρικά του λόφου Φιλοπάππου (οδοί Τσα. Καρατάσου, Ζαχαρίτσα) και παράπλευρα της Διον. Αρεοπαγίτου και του Νέου Μουσείου Ακρόπολης. Από την άλλη, το μεγαλύτερο μέρος κτηρίων σε κακή κατάσταση εντοπίζονται κατά μήκος της Συγγρού και στο νότιο άκρο της περιοχής, στη συμβολή με την Καλλιρρόης, καθώς δηλαδή απομακρυνόμαστε από το ιστορικό κέντρο και την τουριστική περιοχή της Αθήνας.

Εντύπωση προκαλεί ο εξαιρετικά μεγάλος αριθμός κενών ισογείων και κενών κτηρίων στην περιοχή.



Πραγματοποιείται η αξιολόγηση της ποιότητας του ελεύθερου αστικού χώρου. Τα κριτήρια που λάβαμε υπόψη, περιλαμβάνουν:

- τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των κτηρίων (κατάσταση, πολυτέλεια κατασκευής, ύπαρξη στοών, κλειστά καταστήματα)
- τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των πεζοδρομίων (κατάσταση, φάρδος, φύτευση, πρόβλεψη για ΑΜΕΑ, αστικός εξοπλισμός)
- τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των δρόμων (κατάσταση οδοστρώματος, φάρδος, κυκλοφοριακός φόρτος, σταθμευμένα οχήματα, λειτουργία δικτύου ομβρίων)
- τον ηλιασμό
- τον αερισμό

Επιλέγονται 7 διαβαθμίσεις με μια χρωματική κλίμακα που κινείται από το μπλε (καλύτερη κατάσταση) στο κόκκινο (χειρότερη κατάσταση). Μπορούμε να παρατηρήσουμε πως εκατέρωθεν των μεγάλων οδικών αξόνων, η κατάσταση των δρόμων αξιολογείται ως κακή, ενώ πλησιάζοντας στο λόφο Φιλοπάππου και στο λόφο της Ακρόπολης, η ποιότητα βελτιώνεται σημαντικά.



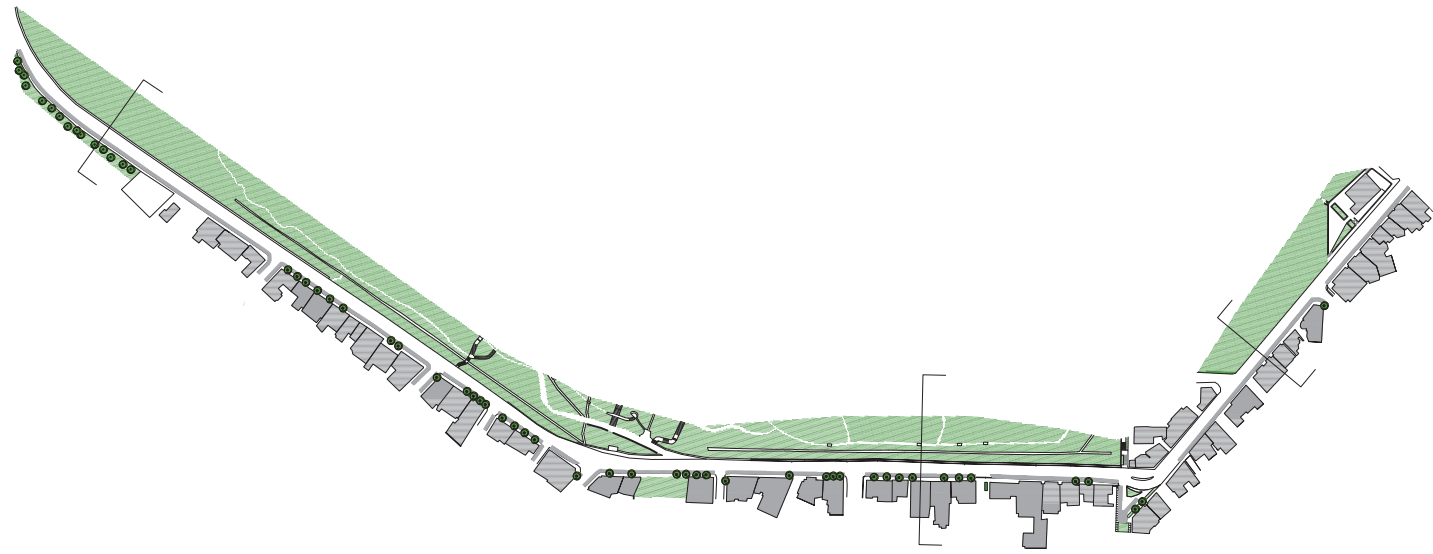
Στο διάγραμμα φαίνεται η πρόταση που κάνουμε σχετικά με το δίκτυο κυκλοφορίας των πεζών, των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών, στην περιοχή μελέτης. Προτείνουμε την προέκταση των δύο υφιστάμενων πεζοδρόμων Δράκου και Ολυμπίου. Η προέκταση της Δράκου κρίνεται απαραίτητη καθώς παρά την έντονη κλίση της οδηγεί με μία ευθεία από την έξοδο του μετρό στη μεγάλη διαδρομή που διατρέχει περιφερειακά το λόφο του Φιλοπάππου. Από την άλλη ο πεζόδρομος της Ολυμπίου μπορεί να προεκταθεί προς μία δεύτερη ήδη διαμορφωμένη είσοδο του λόφου. Πρόκειται για την οδό Ορλώφ η οποία, με ήπια κλίση, ενώνει το “Περιβολάκι”, την πλατεία στα όρια της Συγγρού με την είσοδο του Φιλοπάππου.

Η πρόταση μας συνδέει τις δύο παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας με πεζοδρόμους κάθετους στους εμπορικούς δρόμους της περιοχής. Με την πρόταση αυτή αναμένουμε την άμεση σύνδεση των δύο χώρων (Φιλοπάππου- Fix), καθώς επίσης, την επέκταση των χρήσεων σε όλο το μήκος των πεζοδρόμων (κυρίως στα ισόγεια χωρίς χρήση) ώστε να υπάρξουν δύο γραμμικά παράλληλα κέντρα που θα αναζωογονήσουν την περιοχή.

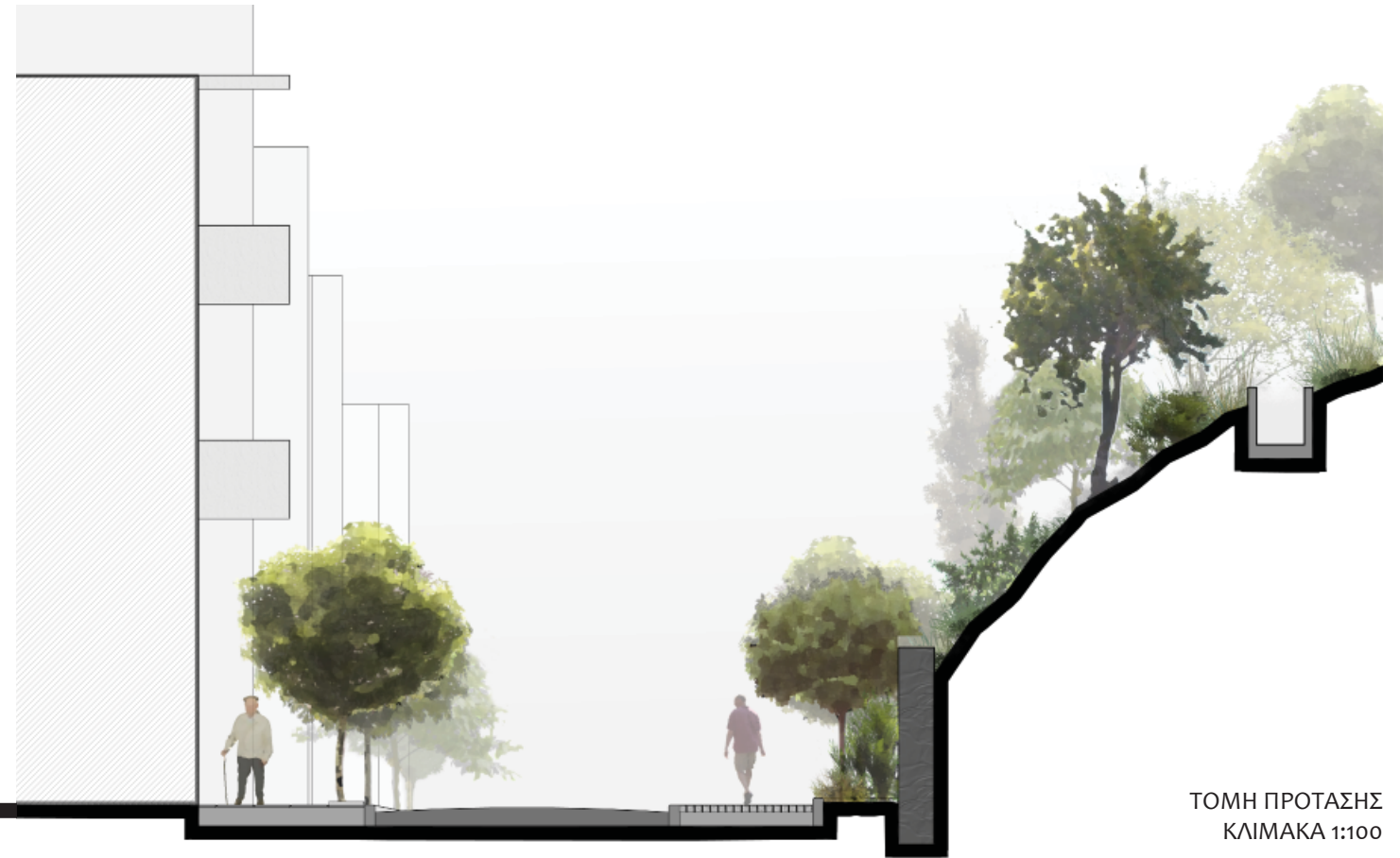
Συμπληρωματικά, προτείνουμε τη μετατροπή της οδού Φαλήρου σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας. Πρόκειται για τον πρώτο παράλληλο της Συγγρού που βρίσκεται στη προέκταση της Μακρυγιάννη στα βόρεια, ενώ προς το νότο καταλήγει στη πλατεία «Περιβολάκι».

Επιδιώκουμε, με αυτό τον τρόπο, τη δημιουργία μιας εναλλακτικής πορείας για τους πεζούς, παράλληλα με τη Συγγρού, αλλά απαλλαγμένη από το θόρυβο της λεωφόρου. Συγχρόνως, συνδέει τους πεζοδρόμους της περιοχής σε ένα ενιαίο δίκτυο. Επίσης, με την κίνηση αυτή αναμένουμε την αξιοποίηση των πολυάριθμων κενών ισόγειων αλλά και κτηρίων που εντοπίζονται στο δρόμο.





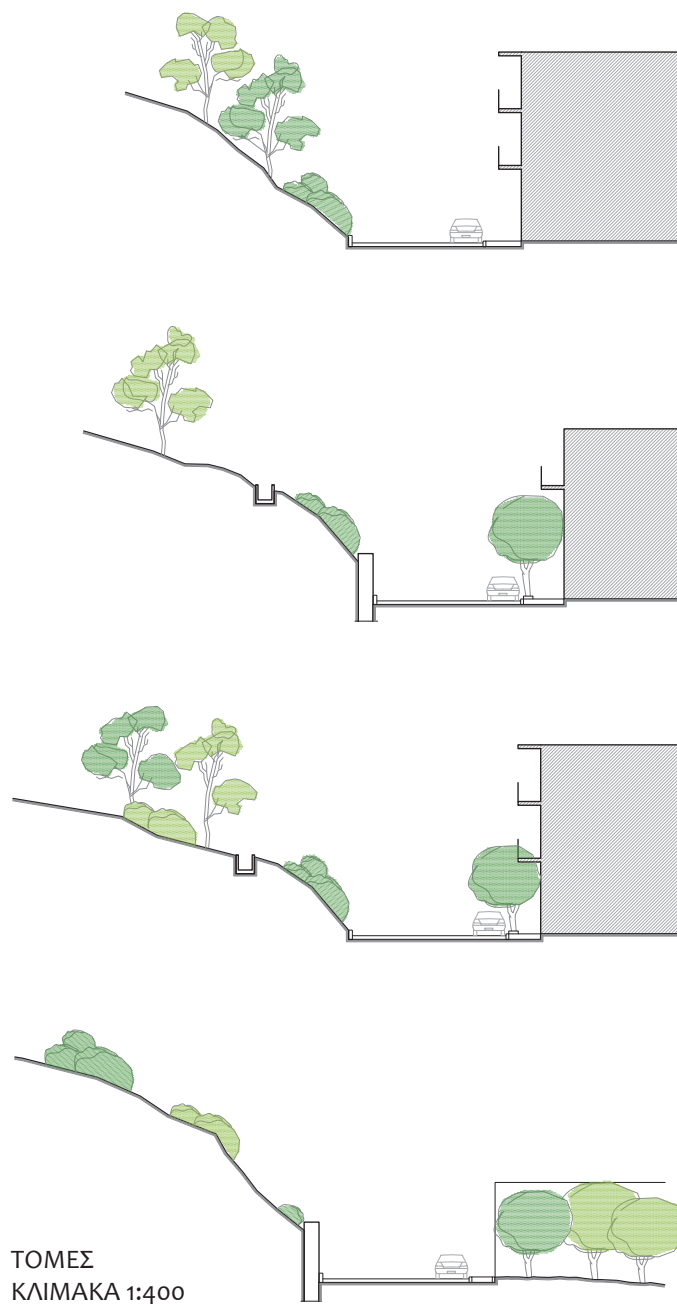
ΚΑΤΟΨΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5000



ΤΟΜΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:100

Επιπλέον, για τη γενικότερη αναβάθμιση του ελεύθερου αστικού χώρου, έχουμε την πρόθεση να μετατραπεί ο περιφερειακός του Φιλοπάππου σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης. Πρόκειται για ένα δρόμο διπλής κατεύθυνσης, μέσου πλάτους 11 μέτρων από τον τοίχο αντιστήριξης του λόφου μέχρι την οικοδομική γραμμή των κτηρίων. Έχει πεζοδρόμιο μόνο από την πλευρά των οικοδομικών τετραγώνων, ενώ παράπλευρα σταθμεύουν οχήματα. Χαρακτηριστικό του δρόμου αυτού είναι η κυκλοφορία των τουριστικών λεωφορείων, τα οποία αφού αφήσουν το επιβατικό κοινό στο χώρο μπροστά από το εστιατόριο «Διώνυσος», ακολουθούν τον περιφερειακό για να σταθμεύσουν σε ελεύθερο χώρο στη νοτιοδυτική πλευρά του λόφου. Πέρα από την κυκλοφορία των πούλμαν, δεν παρατηρείται μεγάλη κίνηση αυτοκινήτων.

Με τη μονοδρόμηση δίνεται η δυνατότητα να δημιουργηθούν πεζοδρόμια και από τις δύο πλευρές του δρόμου, διευκολύνοντας την πρόσβαση στις εισόδους του λόφου και βελτιώνοντας, έτσι, τη σχέση του με την πόλη. Επίσης, με την τοποθέτηση φύτευσης παράλληλα με τον τοίχο αντιστήριξης, μπορεί να επιτευχθεί η οπτική συνέχεια της φύσης στο δομημένο περιβάλλον. Όμως, με τη μονοδρόμηση δημιουργείται πρόβλημα στην πορεία που ακολουθούν τα πούλμαν. Πρέπει να αναζητηθεί εναλλακτική πορεία από όπου θα περνάνε χωρίς να επιβαρύνουν την κυκλοφορία. Δεν έχουμε, όμως, αρκετά στοιχεία για να κάνουμε μια λειτουργική πρόταση.



ΤΟΜΕΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:400



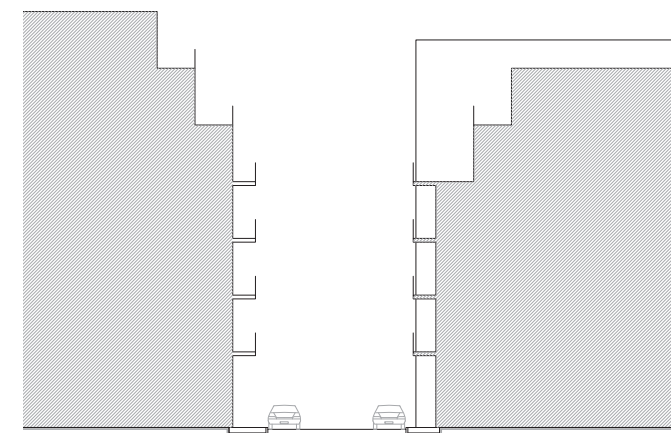
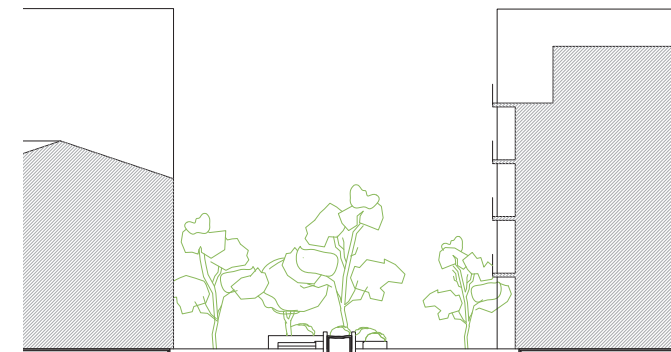
ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΟΔΟΙ ΔΡΑΚΟΥ ΚΑΙ ΟΛΥΜΠΙΟΥ

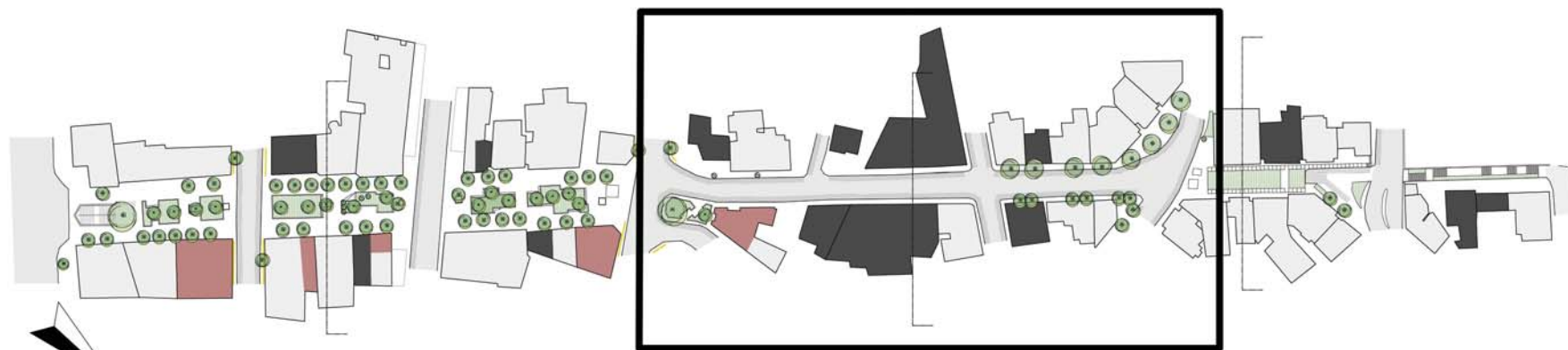
Οι δύο αυτοί δρόμοι εκτείνονται από τη Συγγρού μέχρι το λόφο Φιλοπάππου. Στο χαμηλότερο κομμάτι τους είναι πεζοδρόμοι πλάτους 18μ. περίπου ενώ προς το λόφο γίνονται δρόμοι κυκλοφορίας αυτοκινήτων πλάτους 11μ. Τα κτήρια δεν έχουν στοά ενώ κανένα από τα κτήρια δεν έχει πιλοτίς. Στα ψηλά των δρόμων τα ύψη των κτηρίων μειώνονται ενώ εκεί διατηρούνται τα πιο πολλά νεοκλασσικά. Στο πεζοδρομημένο κομμάτι υπάρχουν χρήσεις τοπικού εμπορίου, εστίασης και αναψυχής ενώ στην άνοδο του δρόμου τα ισόγεια δεν έχουν χρήσεις. Συγκεκριμένα στη Δράκου τα καταστήματα είναι κλειστά.

Το πεζοδρομημένο τμήμα των οδών αξιολογείται σε καλή κατάσταση. Στο κέντρο, σε πλάτος 6μ., υπάρχουν μεγάλα παρτέρια με φύτευση και περιμετρικά τοποθετούνται διαμορφώσεις καθιστικών και παγκάκια. Κατά μήκος των πεζοδρόμων, δενδροστοιχίες ορίζουν τις κινήσεις. Παρ' όλα αυτά, σε σημεία, ο ελεύθερος χώρος καταλαμβάνεται από τραπεζοκαθίσματα και σταθμευμένα μηχανάκια.

Στα τμήματα που κυκλοφορούν αυτοκίνητα το πεζοδρόμιο είναι στενό (1,5 μέτρο) και όσα δέντρα υπάρχουν είναι μικρά και τοποθετούνται σε σειρά παράλληλα με τις όψεις στο 1 μέτρο. Επίσης στα τμήματα αυτά δεν υπάρχει πρόβλεψη για ΑΜΕΑ παρ' όλο που υπάρχει πεζοδρόμηση τυφλών και ράμπες διάσπαρτα μέσα στην περιοχή.



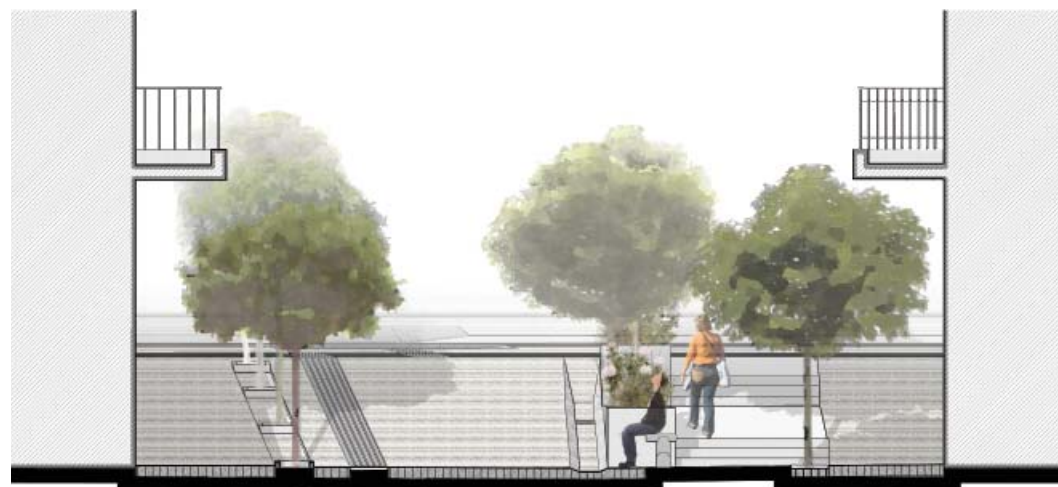
ΟΔΟΣ ΔΡΑΚΟΥ



ΚΑΤΟΨΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000

ΤΟΜΕΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:400





ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΤΟΜΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:100

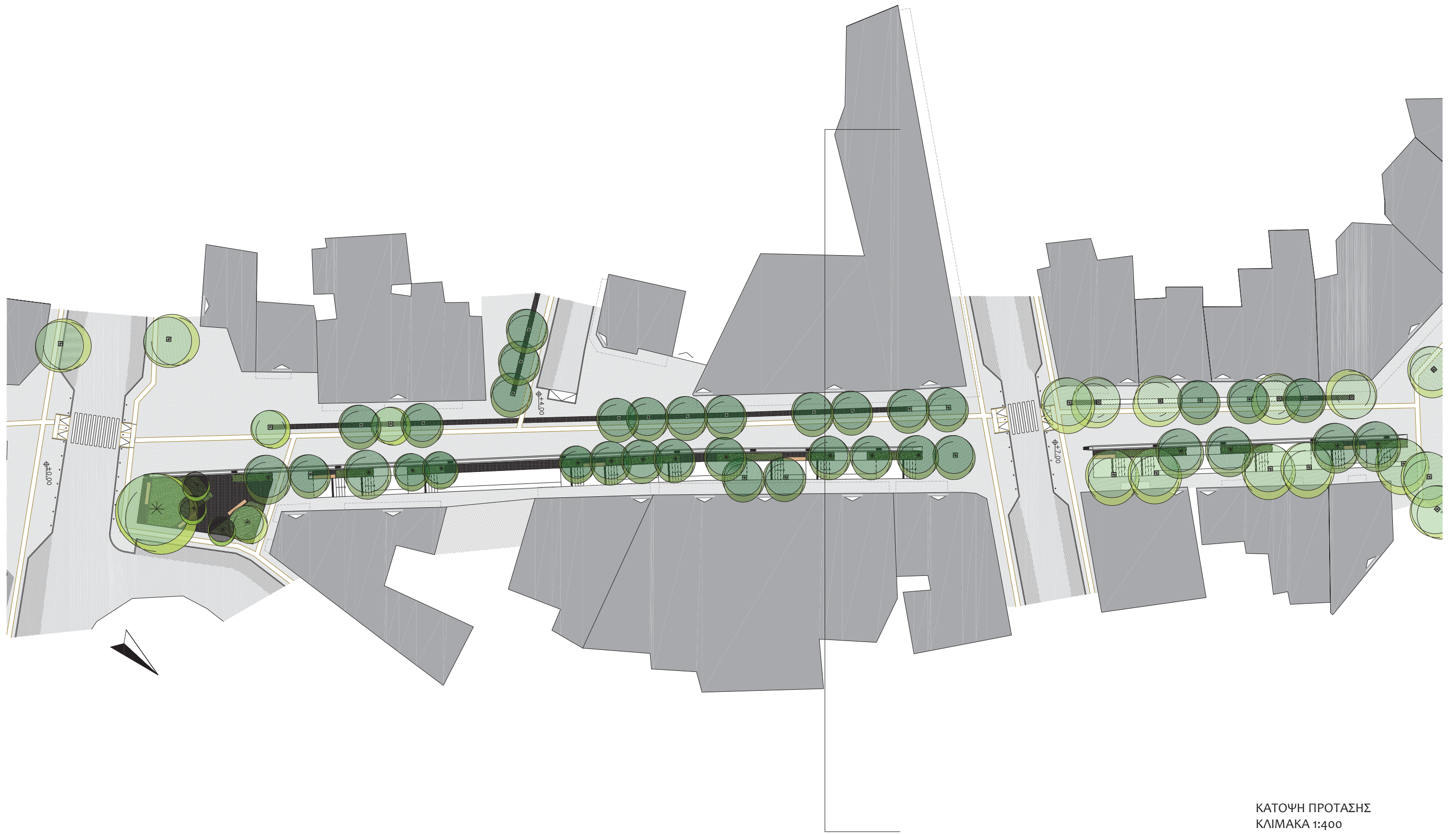
Για τη μετατροπή του συνόλου των οδών σε πεζόδρομο χρησιμοποιούμε συγκεκριμένες συνθετικές αρχές:

- Ο πεζόδρομος χωρίζεται στα τρία με γραμμικές φυτεύσεις για την προστασία των εισόδων των κατοικιών. Διατηρείται φαρδιά πορεία κεντρικά με εξασφάλιση των 4μ. για την κίνηση των οχημάτων εκτάκτου ανάγκης. Στη Δράκου, εξαιτίας της έντονης κλίσης, η μία πορεία διαμορφώνεται με σκαλιά.
- Εμποδίζεται η στάθμευση με προέκταση του πεζοδρομίου στο δρόμο και με την τοποθέτηση κολωννακίων.
- Προβλέπονται διαμορφώσεις για ΑΜΕΑ: πορείες τυφλών, ράμπες αναπήρων.
- Διαμορφώνονται στάσεις κατά μήκος των πεζοδρόμων σε συνδυασμό με τη φύτευση (χρήση βιομηχανικού αντικειμένου).
- Διαμορφώνεται επιφανειακή απορροή των υδάτων.
- Όσον αφορά στα υλικά, ο πεζόδρομος διαμορφώνεται με κυβόλιθο. Στην ζώνη των δέντρων και στα σημεία που υλοποιούνται οι στάσεις τοποθετείται πατημένο χώμα ώστε να μην απορροφά θερμότητα και να απελευθερώνεται η υγρασία.

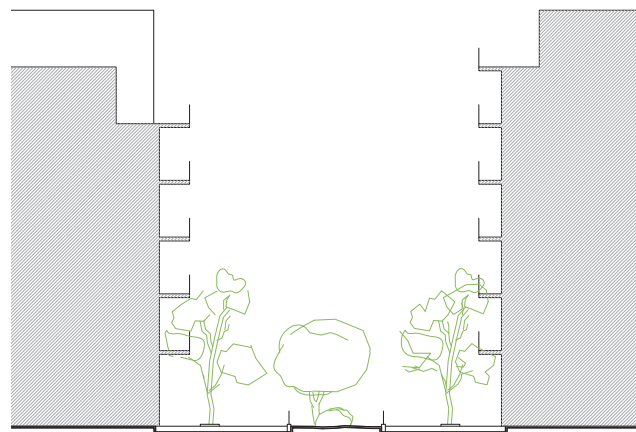
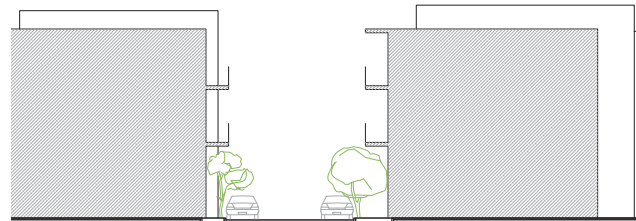
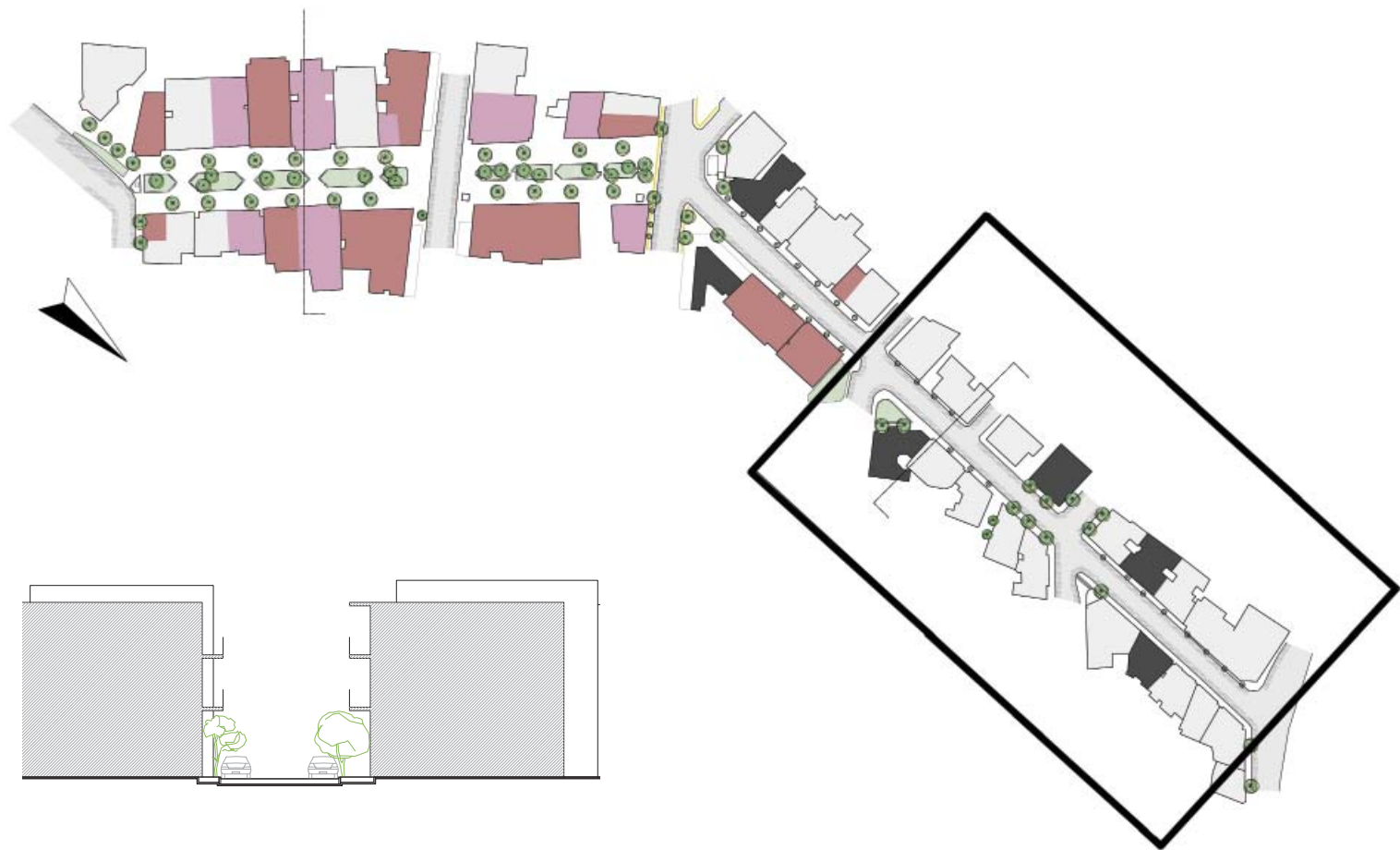


ΤΟΜΕΣ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΔΡΑΚΟΥ
Στην πρώτη παρουσιάζεται η υπάρχουσα κατάσταση, στη δεύτερη αμέσως μετά την παρέμβαση και στην τρίτη όπως θα είναι ο δρόμος σε βάθος χρόνου.

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:200



ΚΑΤΟΨΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:400



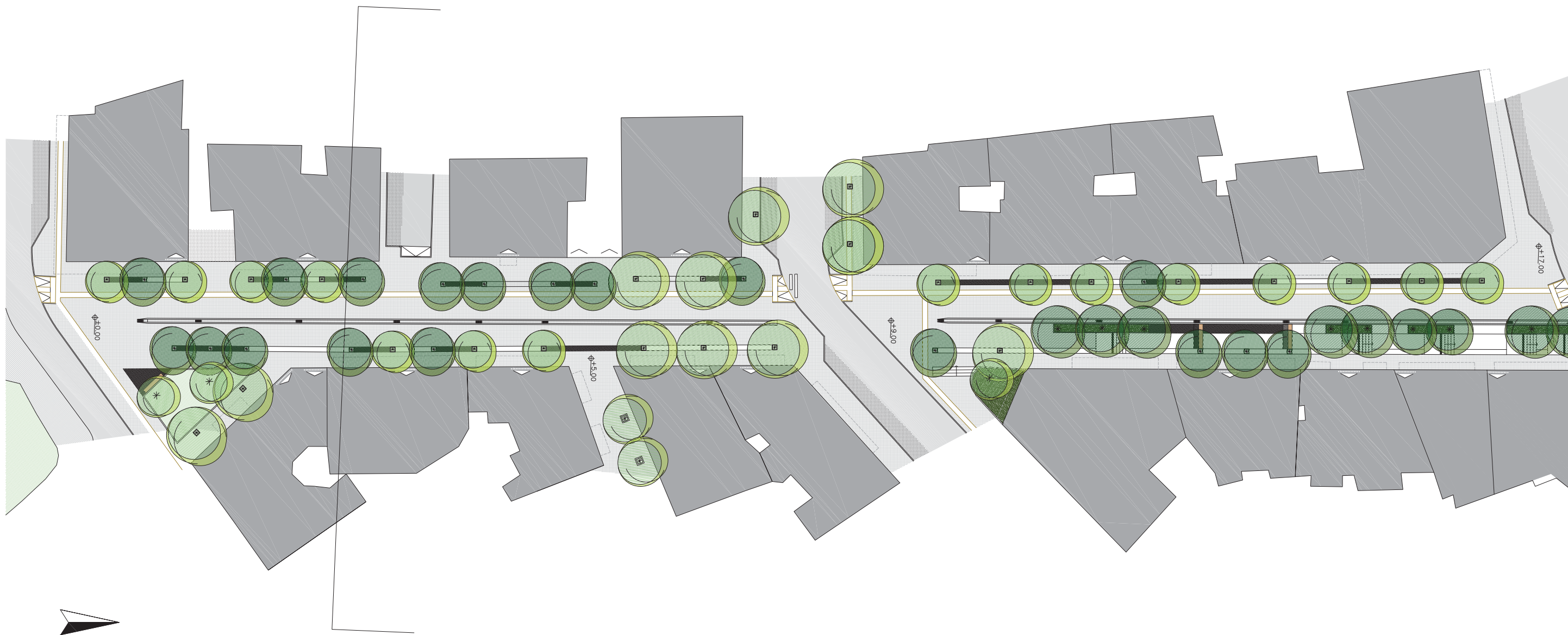
ΤΟΜΕΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:400

ΚΑΤΟΨΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000

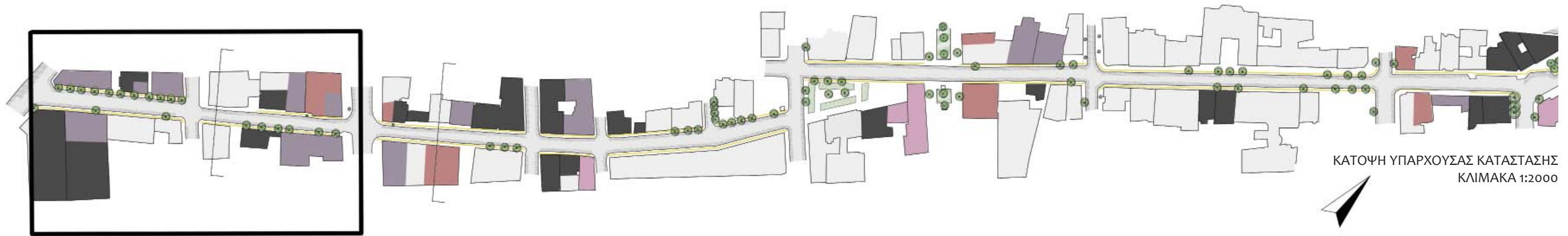


ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΤΟΜΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:100





ΚΑΤΟΨΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:400



ΚΑΤΟΨΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000

Η οδός Φαλήρου είναι ένας χαμηλής κίνησης δρόμος με μέσω φάρδος (μεταξύ των οικοδομικών γραμμών) 11 μέτρα. Φιλοξενεί κυρίως πολυώροφα κτήρια που στο ισόγειό τους κυρίαρχη χρήση είναι η βιοτεχνία, από το ύψος του Φιξ και νοτιότερα, και χώρους αναψυχής και εστίασης, στη συμβολή της με τους πεζοδρόμους, Δράκου και Μακρυγιάννη. Επιπλέον, δύο μικρές πλατείες εντοπίζονται στα σημεία που ο δρόμος αλλάζει κατεύθυνση.

Μετατρέπεται σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας με:

- διαπλάτυνση των πεζοδρομίων
- σχεδιασμό των θέσεων στάθμευσης
- ενίσχυση της υπάρχουσας φύτευσης
- πρόβλεψη για ΑΜΕΑ



ΤΟΜΕΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:400

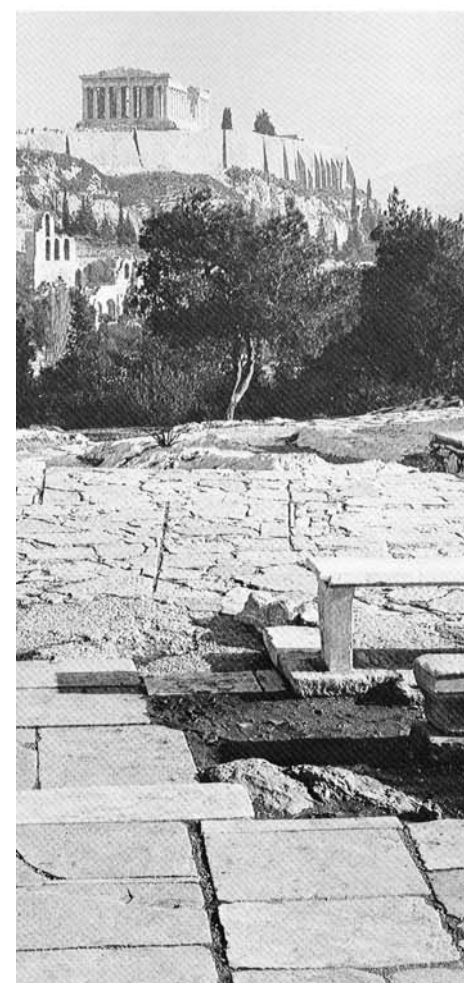


ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΤΟΜΗ ΠΡΟΤΑΣΗ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:100



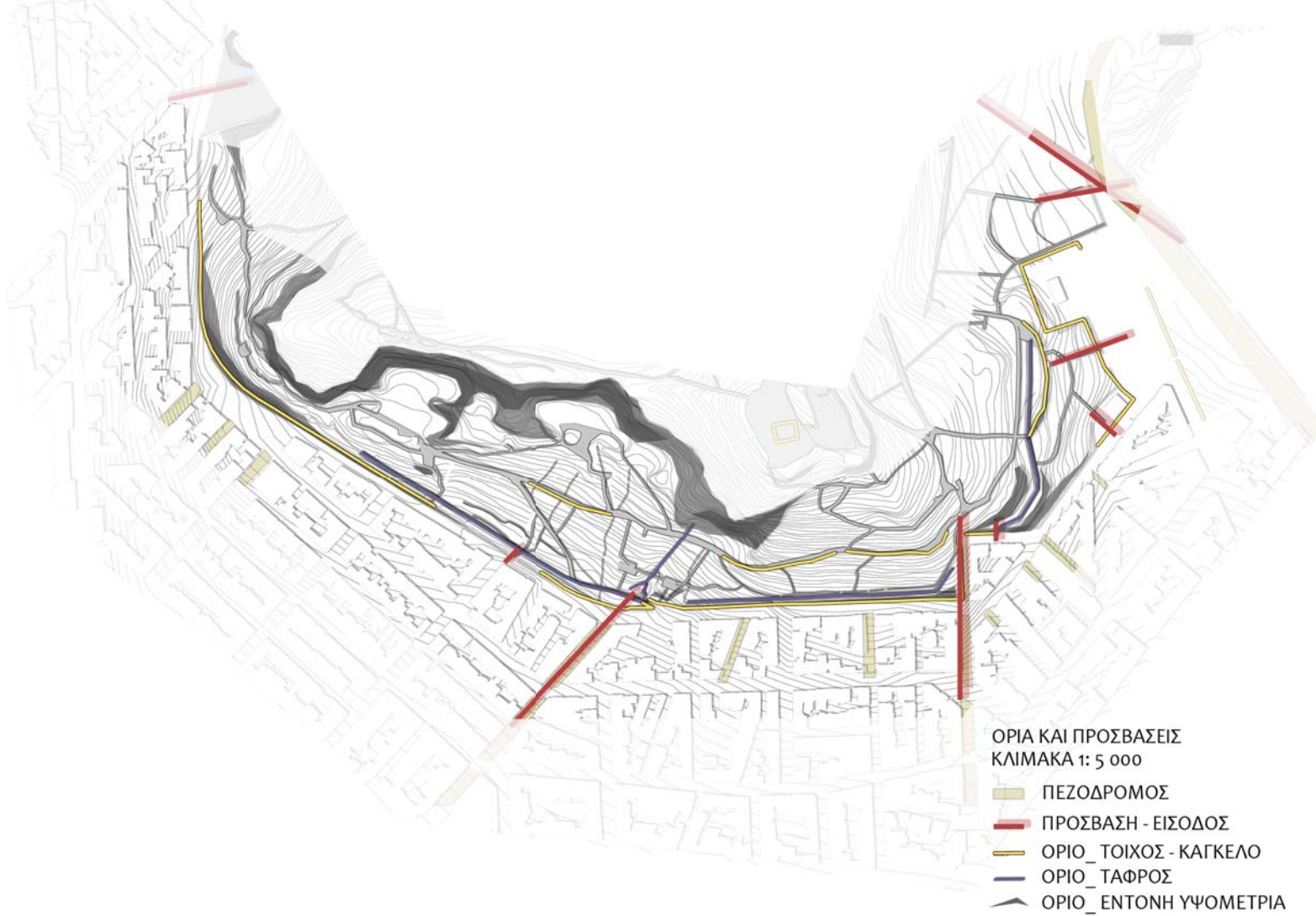


ΚΑΤΟΥΧΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:400

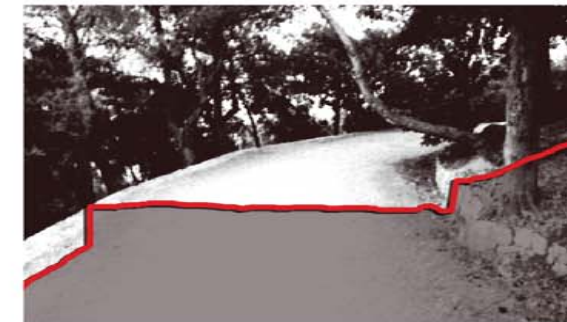


Ο λόφος Φιλοπάππου ή λόφος των Μουσών βρίσκεται νοτιοδυτικά της Ακρόπολης και συνδέεται με τους παρακείμενους λόφους του Αστεροσκοπείου (λόφος Νυμφών) και της Πνύκας. Η έκτασή του είναι περίπου 700 στρέμματα και έχει υψόμετρο 147μ. Είναι ένας από τους μεγαλύτερους ελεύθερους χώρους του κέντρου της Αθήνας και σημαντικός μεσογειακός βιότοπος της περιοχής. Στην κορυφή του υπάρχει το μνημείο Φιλοπάππου που έστησε ο ύπατος Φιλόπαππος κατά την Ρωμαϊκή περίοδο και έδωσε το όνομά του στον λόφο. Διάσπαρτες αρχαιότητες και πάρα πολλά αρχαία λαξέματα στους βράχους, υπάρχουν σε όλο το λόφο. Από τον Μάιο του 1954 έως τον Φεβρουάριο του 1958, ο αρχιτέκτονας Δημήτρης Πικιώνης, δούλεψε με ιδιαίτερη αφοσίωση για τη διαμόρφωση των λιθόστρωτων δρόμων, των μονοπατιών, των φυτεύσεων, των χώρων στάσης και θέασης, στη βόρεια πλευρά του λόφου, καθώς και για την οικοδόμηση του ναού του Αγίου Δημητρίου Λουμπαρδιάρη και του τουριστικού περιπτέρου που εντάχθηκε στον προαύλιο χώρο της εκκλησίας. Οι διαμορφώσεις καλύπτουν έκταση 85 στρεμμάτων περίπου και αποτελούν μέρος των έργων Ακροπόλεως-Φιλοπάππου. Το 1965 δημιουργήθηκε το θέατρο της Δώρας Στράτου στη νοτιοδυτική πλευρά του λόφου. Το 2003, στα πλαίσια της Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας, αποτέλεσε τμήμα της μελέτης των Αντώνη Νουκάκη και Μπούκης Μπαμπαλου Νουκάκη «Συνολική Ανάδειξη Λόφου Φιλοπάππου» η διαμόρφωση υπαίθριου χώρου έκθεσης γλυπτικής στο μεγάλο νταμάρι νότια στο λόφο. Στη μελέτη συμπεριλαμβανόταν και η μεταφορά του θεάτρου της Δώρας Στράτου στο μικρό νταμάρι, δυτικότερα, που δεν υλοποιήθηκε ποτέ. Παράλληλα, είχε ξεκινήσει μια προσπάθεια ο λόφος του Φιλοπάππου να περιφραχθεί, να είναι επισκέψιμος με ωράριο και στα σχέδια ήταν και η ένταξη του στο ενιαίο εισιτήριο των χώρων της ενοποίησης. Το Νοέμβριο του 2002, σχηματίστηκε κίνημα κατοίκων, που απέτρεψε αυτά τα σχέδια, σταμάτησε την κατασκευή του χώρου έκθεσης και συνεχίζει μέχρι και σήμερα τη δράση του για την προστασία του λόφου. Την τελευταία δεκαετία έχουν πραγματοποιηθεί δειροφυτεύσεις με πρωτοβουλία κατοίκων.

Από το διάγραμμα παρατηρούμε ότι η νοτιοανατολική πλευρά του, που συνορεύει με το Κουκάκι, δεν έχει την ίδια αντιμετώπιση με τον υπόλοιπο λόφο. Το μεγαλύτερο μέρος των παρεμβάσεων έχει λάβει χώρα από την πλευρά των Πετραλώνων και στο τμήμα που συνορεύει με το λόφο της Ακρόπολης. Αυτό συμβαίνει, πιθανά, γιατί η κλίση του λόφου από αυτή την πλευρά είναι έντονη, δημιουργώντας δυσκολίες στην πρόσβαση. Επιπλέον, η λειτουργία λατομείων στο παρελθόν, έχει αφήσει στο λόφο μια ζώνη με εξαιρετικά έντονη υψομετρία με αποτέλεσμα η προσπέλαση εκατέρωθεν να καθίσταται αδύνατη. Στην πλευρά αυτή παράλληλα με τον περιφερειακό δρόμο υπάρχει μονοπάτι πλάτους 4 μέτρων το οποίο διατρέχει όλη την περιοχή παρέμβασης και συνδέει τις διαμορφώσεις του Πικιώνη με το θέατρο της Δώρας Στράτου. Η πρότασή μας αφορά το τμήμα αυτό του λόφου και σταματά στο μονοπάτι αυτό καθώς αυτό αποτελεί και τη σύνδεση με τον υπόλοιπο λόφο.



ΕΓΓΡΑΣΙΕΣ ΤΟΜΕΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ



ΕΓΓΡΑΣΙΕΣ ΤΟΜΕΣ ΤΗΣ ΤΑΦΡΟΥ



Στο διάγραμμα αυτό φαίνονται οι είσοδοι στο λόφο. Παρατηρούμε πως εκτός από τις δύο εισόδους στη προέκταση των πεζοδρόμων, από την πλευρά της κατοικημένης περιοχής του Κουκακίου δεν υπάρχει πρόσβαση στο λόφο. Δυσκολίες στην επαφή του λόφου με την πόλη, δημιουργεί η έντονη υψομετρία, ιδιαίτερα στη νοτιοδυτική πλευρά, και ο τοίχος αντιστήριξης ύψους 2,20-3,00 μ. που διατρέχει περιμετρικά το λόφο. Επιπλέον εμπόδιο αποτελεί η περίφραξη με κάγκελο παράπλευρα του εστιατορίου «Διώνυσος» και του, κενού πλέον, καταστήματος τουριστικών ειδών. Παρ' όλα αυτά, υπάρχει πλήθος πεζοδρόμων που καταλήγουν στην περίμετρο του λόφου και θα μπορούσαν να διευκολύνουν την πρόσβαση των κατοίκων στο λόφο. Παράλληλα με τον τοίχο υπάρχει κανάλι απορροής υδάτων. Πρόκειται για μία τσιμεντένια τάφρο που κατασκευάστηκε την πενταετία '34-'39 στα πλαίσια ενός μεγάλου προγράμματος κατασκευής αποχετευτικών έργων από την "Ανώνυμο Εταιρεία Κατασκευής Υπονόμων Αθηνών και Περιχώρων".

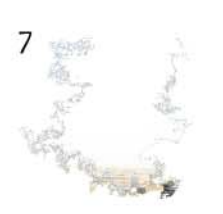
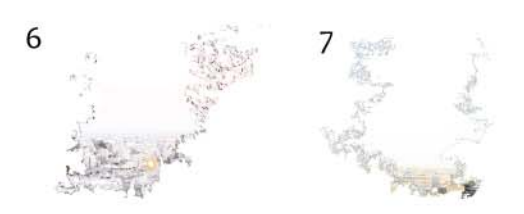
Χαμηλά στο λόφο, υπάρχει μια τσιμεντένια τάφρος, πλάτους 1μέτρου περίπου και βάθους 0,80μ., που διατρέχει περιμετρικά το λόφο από τις διαμορφώσεις του Πικιώνη στα ανατολικά, μέχρι το ύψος που βρίσκεται το μεγάλο νταμάρι νοτιοδυτικά. Στο μεγαλύτερο μέρος της είναι καλυμμένη με χώμα και μπάζα. Παράλληλα, υπάρχουν αυλάκια στο έδαφος, ορισμένα είναι διαμορφωμένα με πέτρες, που «κατεβαίνουν» το λόφο και καταλήγουν κάθετα στη τάφρο. Ομοίως, τα περισσότερα έχουν γεμίσει με χώμα ή ακόμα έχουν καλυφθεί με φύτευση. Στη διαδρομή που έχει δημιουργηθεί, έχει τοποθετηθεί παράλληλα στην αντιστήριξη μικρό αυλάκι.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΣΤΟ ΛΟΦΟ ΦΙΛΟΠΑΠΠΟΥ

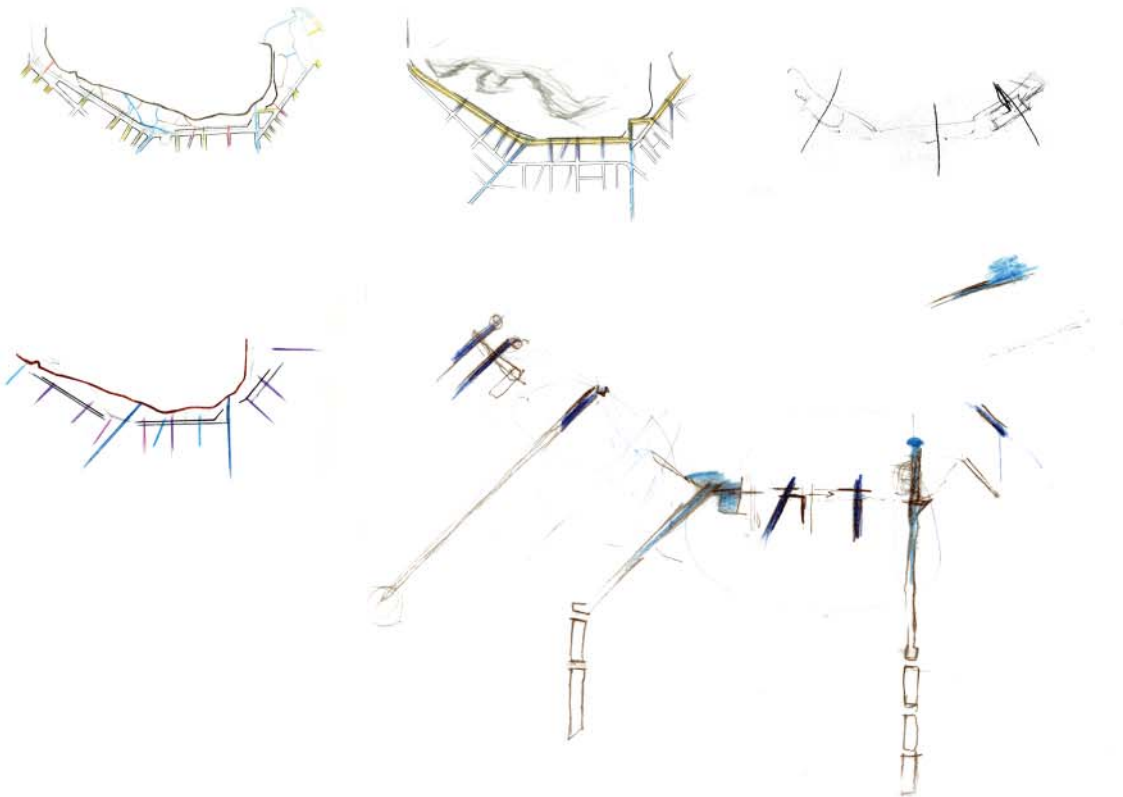


ΤΟΜΕΣ ΕΓΚΑΡΣΙΕΣ ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2 000



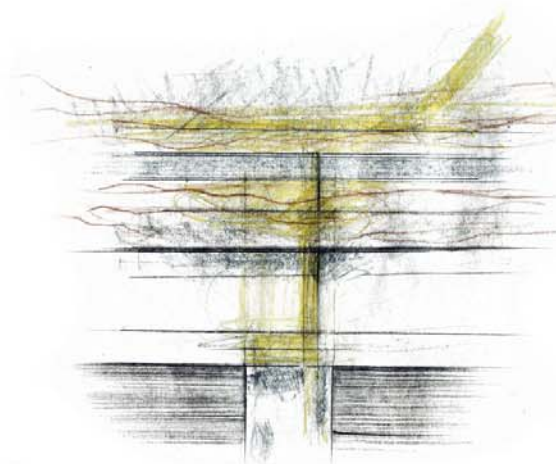
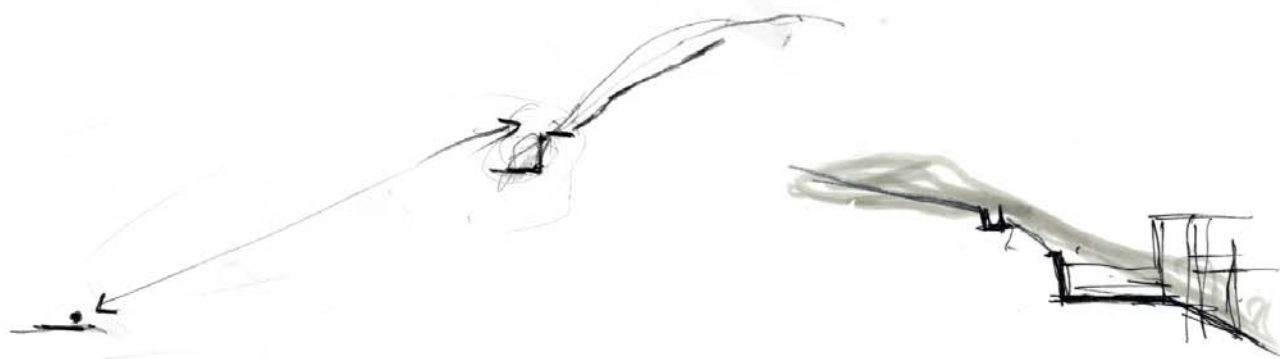
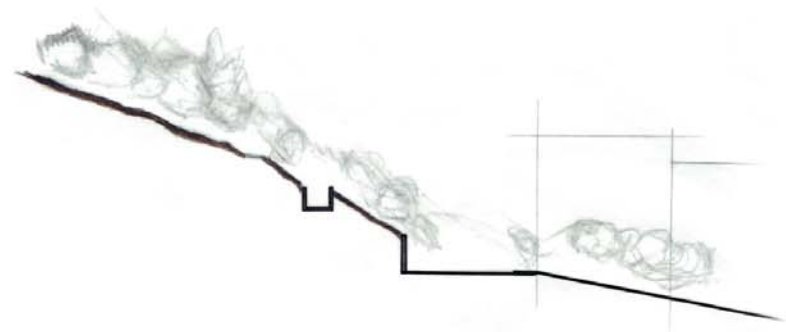


ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5 000



Ο τρόπος με τον οποίο είναι διαμορφωμένος ο περιφερειακός του Φιλοπάππου, δεν επιτρέπει την κίνηση των πεζών παράλληλά του (απουσία πεζοδρομίου από τη μία πλευρά και μικρό πεζοδρόμιο από την άλλη, μεγάλες ταχύτητες αυτοκινήτων χωρίς καλή ορατότητα). Διαπιστώνουμε ότι η πρόσβαση στο λόφο από την πόλη γίνεται μέσω των κάθετων αξόνων, αρκετοί από τους οποίους είναι πεζόδρομοι. Εκτός από τις υπάρχουσες εισόδους στο λόφο στην προέκταση των δύο μεγάλων πεζοδρόμων, διαμορφώνουμε νέες εισόδους, σε όλο το μήκος του περιφερειακού που είναι σε επαφή με το Κουκάκι, στους άξονες των εγκάρσιων δρόμων.

Για την επιλογή των θέσεων των στάσεων σημαντικό παράγοντα αποτέλεσε η θέα. Με την τοποθέτησή τους στον άξονα του δρόμου, προσφέρονται στον επισκέπτη ενδιαφέρουσες οπτικές τις πόλης από ψηλά.



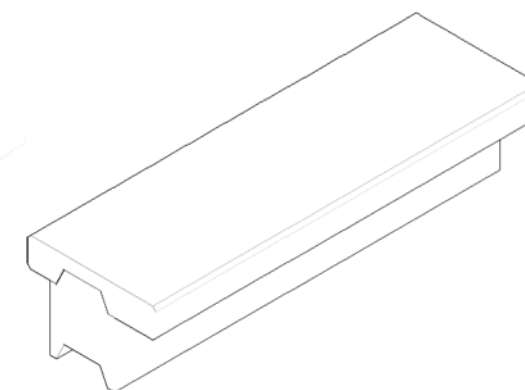
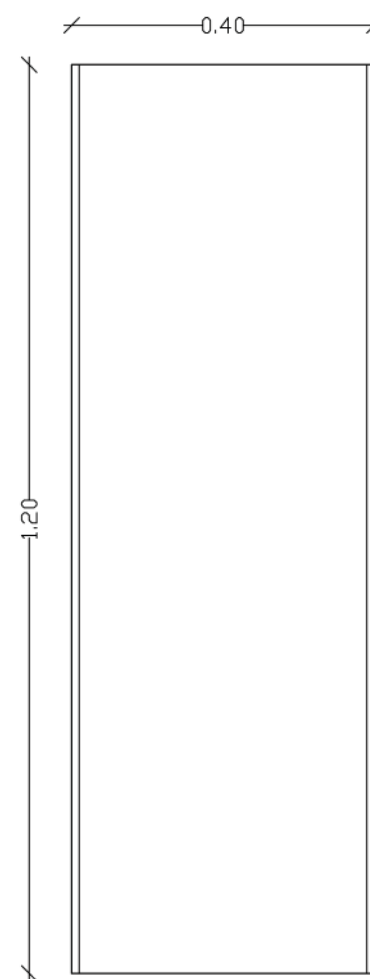
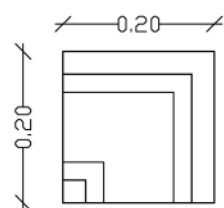
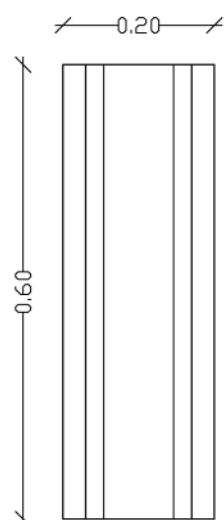
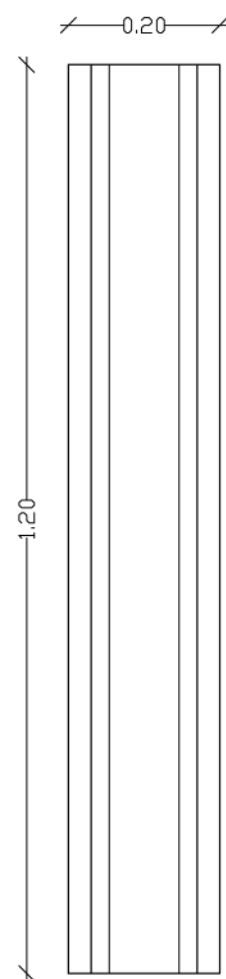
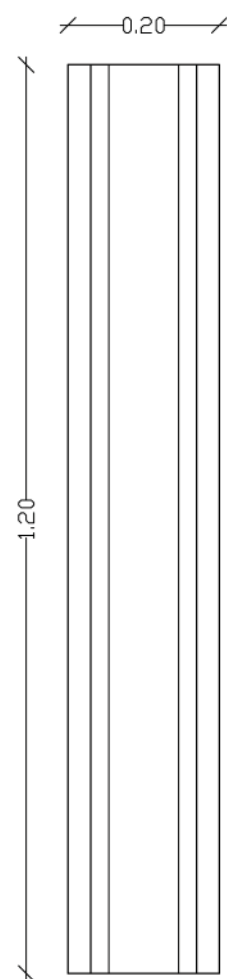
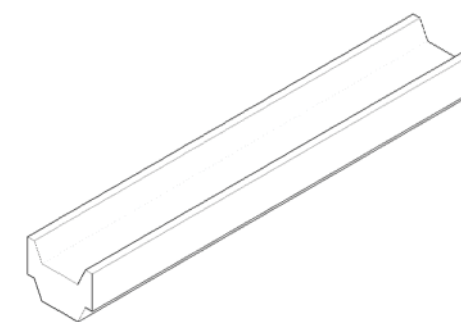
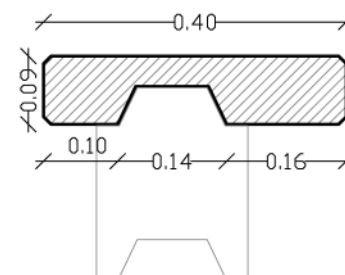
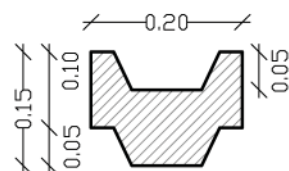
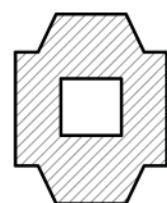
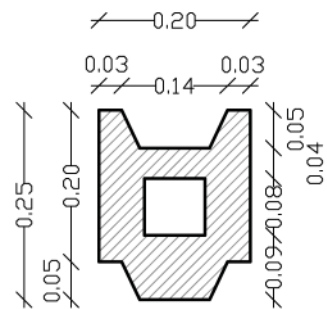


ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1 000

-  στάση
-  είσοδος
-  νέα είσοδος
-  τάφρος
-  μονοπάτι (α)
-  μονοπάτι (β)
-  μονοπάτι (γ)

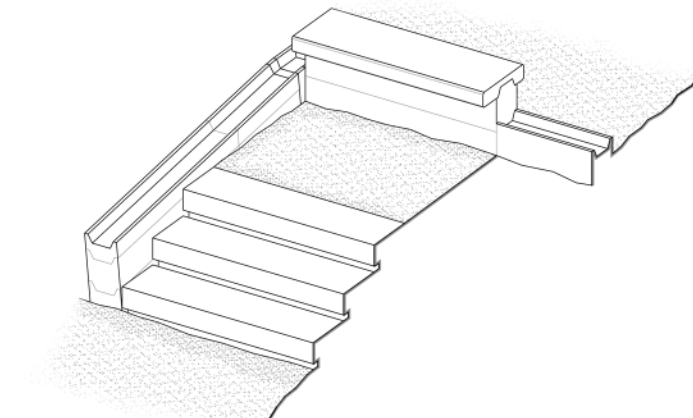
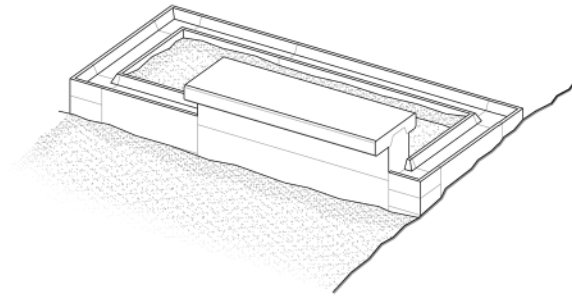
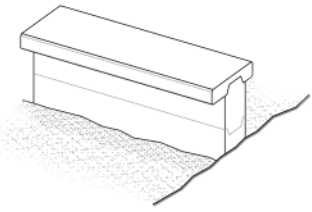
Στο διάγραμμα αυτό πραγματοποιείται η κατηγοριοποίηση των διαδρομών, υπαρχόντων και νέων, με βάση τη διαμόρφωσή τους. Διαχωρίζοντας τη μεγάλη διαδρομή, που αποτελεί και όριο της παρέμβασής μας, διακρίνουμε τα μικρότερα μονοπάτια ανάλογα με την κλίση τους (κτισμένη σκάλα, κορμιά ξύλων) και την ανάγκη για παράλληλη απορροή υδάτων. Επιπλέον, φαίνονται οι νέες εισόδους που διαμορφώνονται. Σε συνδυασμό με τις εισόδους διαμορφώνονται και στάσεις. Ενισχύεται το δίκτυο των μονοπατιών στο λόφο, με τη διαμόρφωση, παράλληλα με τη μεγάλη, διαδρομή κοντά στο ύψος της τάφρου, σε ίχνος υπάρχοντος μονοπατιού. Προστίθενται, επίσης, μονοπάτια εγκάρσια στις υψομετρικές.

Υπάρχουν τρία είδη μονοπατιών: αυτά με ήπια κλίση συνήθως παράλληλα με τις υψομετρικές και είναι σχετικά αδιαμόρφωτα, αυτά που ίσως έχουν ανάγκη από κάποια μικρή αντιστήριξη και από τη διαμόρφωση μικρού καναλιού απορροής, και αυτά που διαμορφώνονται με μικρά σκαλιά. Στην κατηγοριοποίηση αυτή φαιίνεται η πρόθεσή μας για όλα τα μονοπάτια που είτε παραμένουν ως έχουν, είτε ενισχύονται και συντηρούνται οι διαμορφώσεις τους, είτε δημιουργούνται εκ νέου.

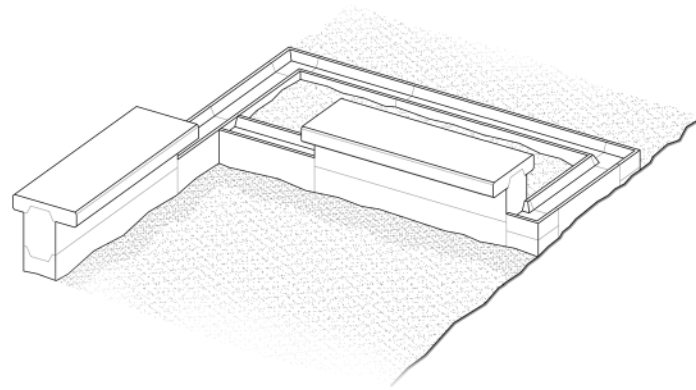
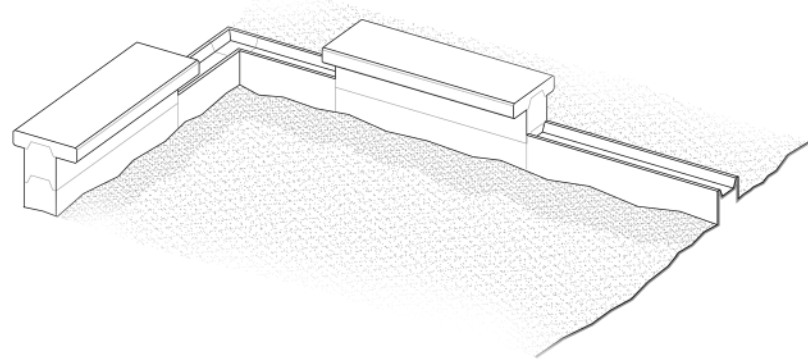


Για τη διαμόρφωση των στάσεων και των μονοπατιών που εισάγουμε, χρησιμοποιούμε μία ομάδα προκατασκευασμένων αντικείμενων από μπετόν, σε δύο μεγέθη κατά μήκος και καθ' ύψος. Ο σχεδιασμός του αντικείμενου προκύπτει για να οριοθετήσει το χώρο δημιουργώντας αντιστήριξη σε διάφορα ύψη αλλά και να μπορεί, τοποθετημένο σε σειρά να δημιουργεί κανάλι απορροής. Η διατομή επιτρέπει την τοποθέτηση του ενός πάνω στο άλλο δίνοντας, έτσι, τη δυνατότητα να αυξάνει το ύψος της κατασκευής ανάλογα με τις ανάγκες αντιστήριξης του χώματος. Επιπλέον, το ίδιο το αντικείμενο δημιουργεί αυλάκι στο τελείωμά του, ώστε να παραλαμβάνει τα νερά και να τα οδηγεί στη τάφρο. Για τη δημιουργία του καθίσματος, κατασκευάζεται ένα ακόμα αντικείμενο από μπετόν που τοποθετείται, ανάλογα, στο αρχικό αντικείμενο. Πρόκειται λοιπόν για μια οικογένεια αντικείμενων που παράγονται σε δύο μήκη και μπορούν να συνθέσουν μονοπάτια και στάσεις.

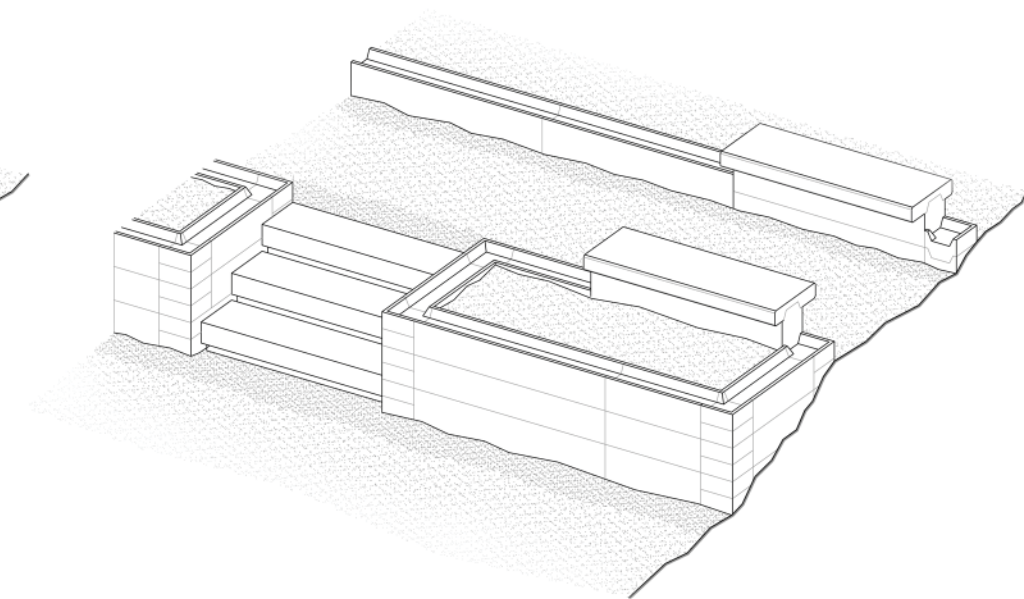
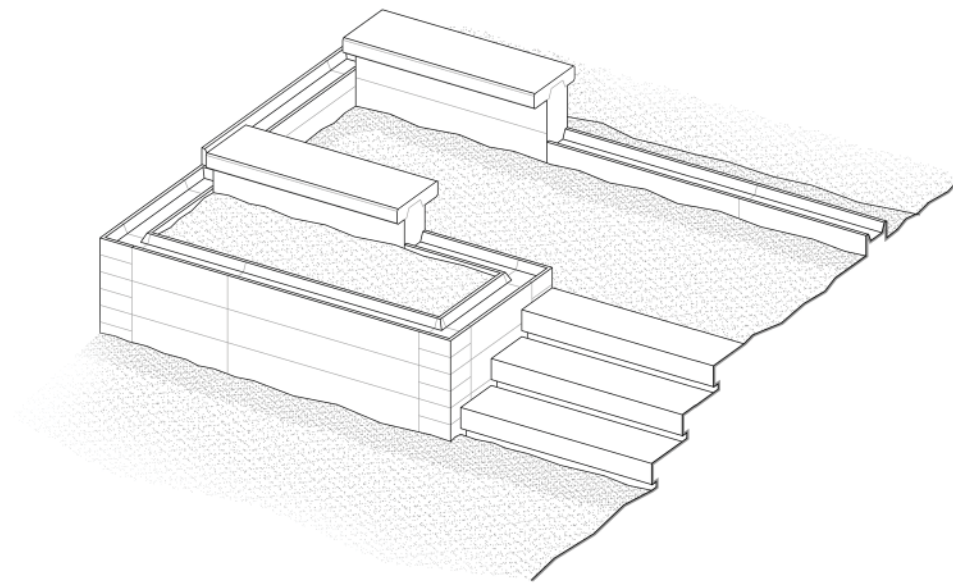
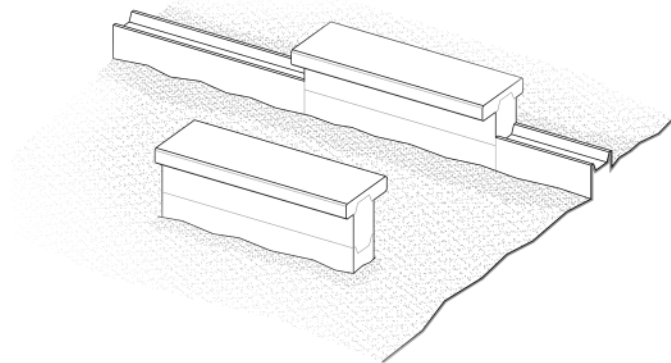
α



β

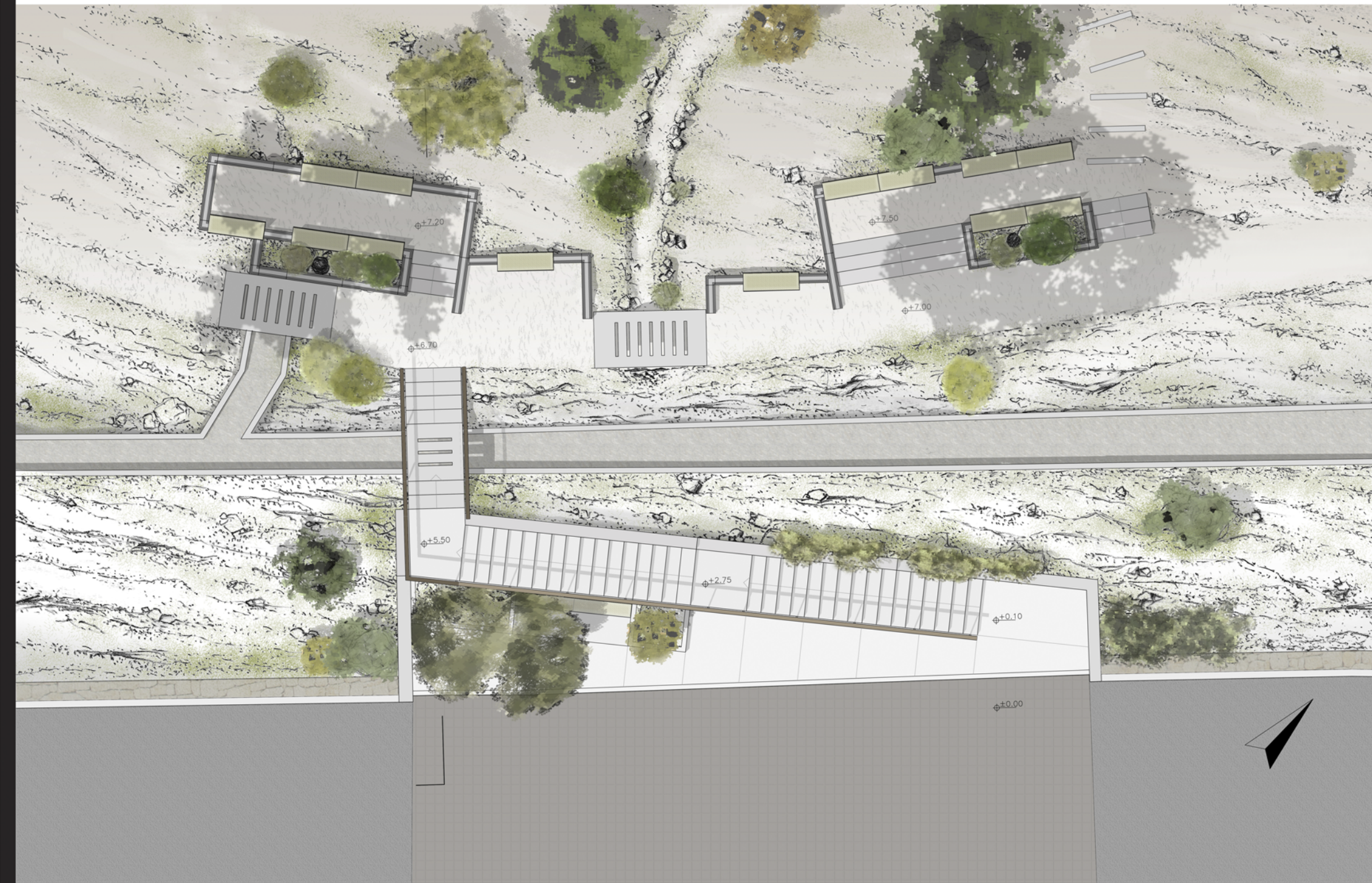


γ

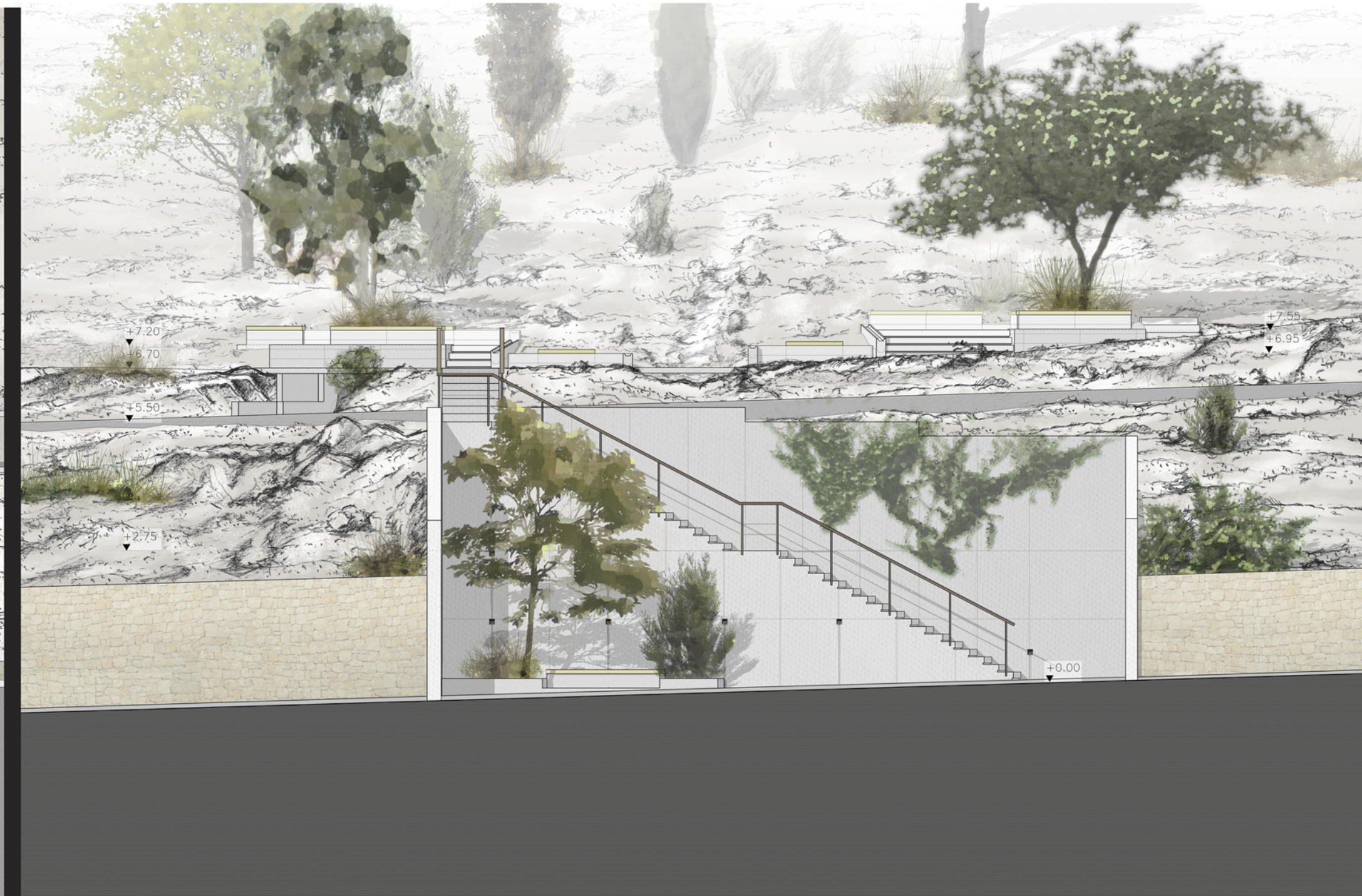


Διαμορφώνουμε μια τυπολογία κατασκευής των στάσεων ώστε να προσαρμόζονται στις ανάγκες της εκάστοτε θέσης στάσης. Για το σχεδιασμό λαμβάνουμε υπόψη, την υψομετρία του λόφου, τη θέση των δέντρων, τη θέα και τη θέση των μονοπατιών που αφορούν τη στάση.

Παράδειγμα διαμόρφωσης εισόδου και στάσης στη νοτιοδυτική πλευρά του λόφου, σε σημείο με τοίχο αντιστήριξης. Εφόσον δεν υπάρχει η δυνατότητα διαμόρφωσης πεζοδρομίου, η είσοδος στο λόφο γίνεται με υποχώρηση του τοίχου αντιστήριξης ώστε να δημιουργηθεί ο ελάχιστος χώρος για την τοποθέτηση σκάλας. Η υποχώρηση με κλίση σχεδιάζεται έτσι ώστε η σκάλα να ανεβάσει με μία ευθεία κοντά στο ύψος της τάφρου. Έπειτα με λίγα βήματα ο επισκέπτης μπορεί να περάσει στο μονοπάτι. Η κατασκευή γίνεται από μπετόν, με την πρόβλεψη τρυπών για την διαφυγή της υγρασίας. Λίγο ψηλότερα από την τάφρο, παράλληλα στο μονοπάτι διαμορφώνονται στάσεις, με τη χρήση του βιομηχανικού αντικειμένου, σύμφωνα με τις αρχές που προαναφέρθηκαν. Επιπλέον, διαμορφώνεται στάση στο επίπεδο του δρόμου.



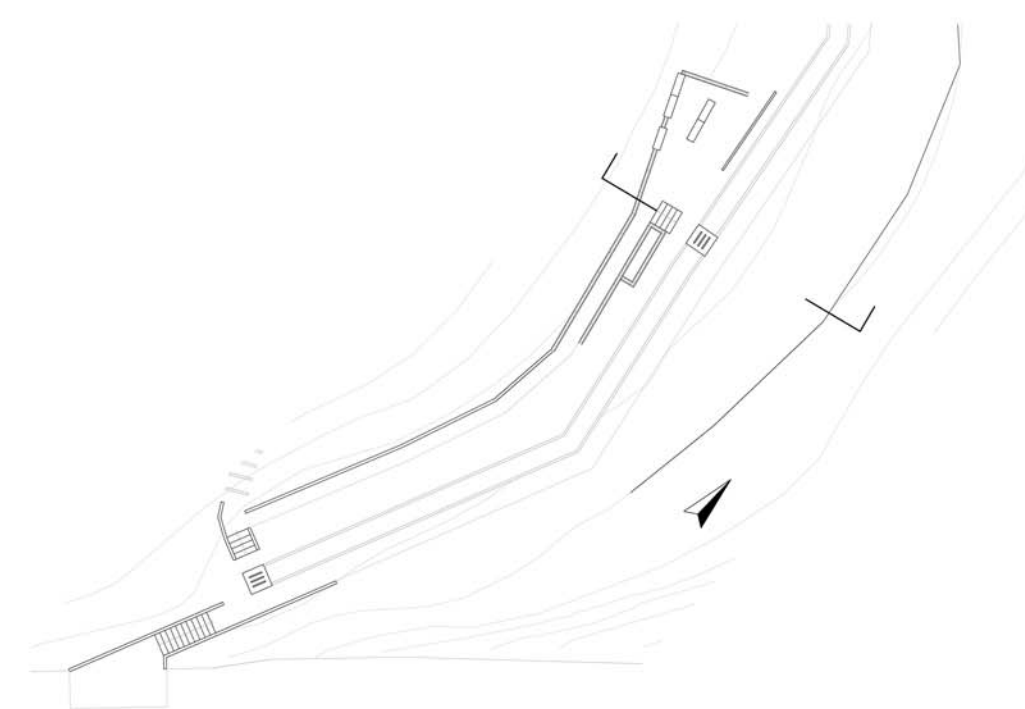
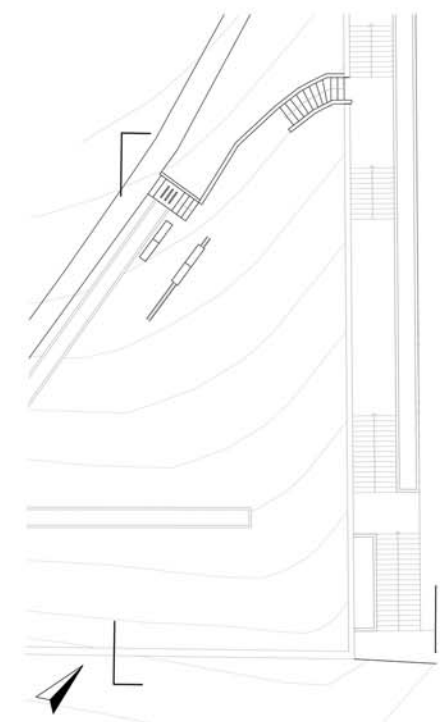
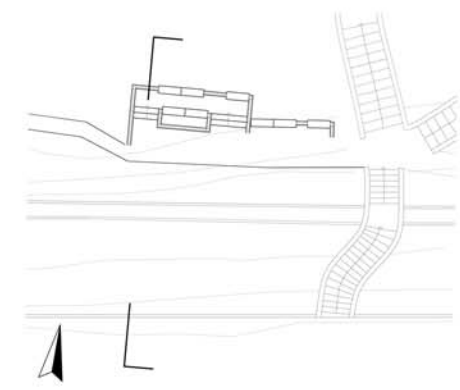
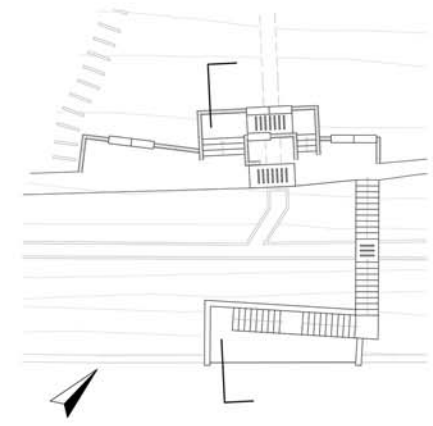
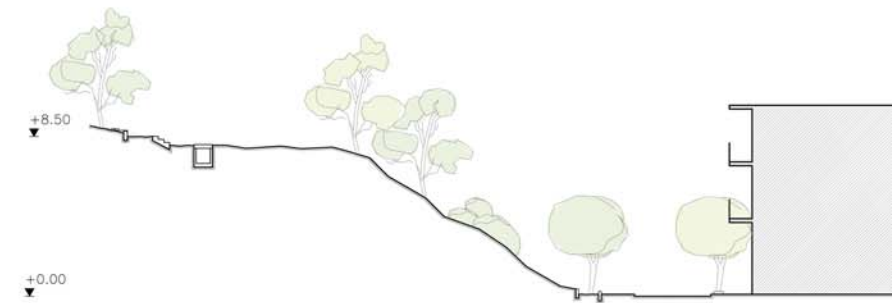
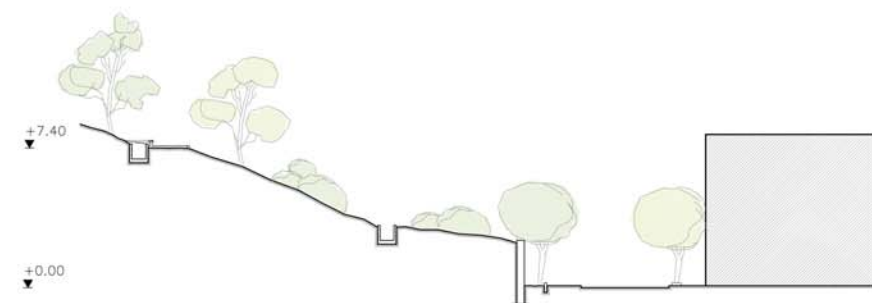
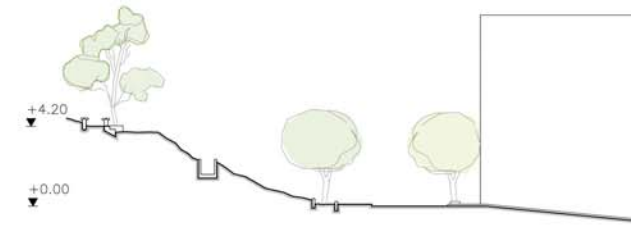
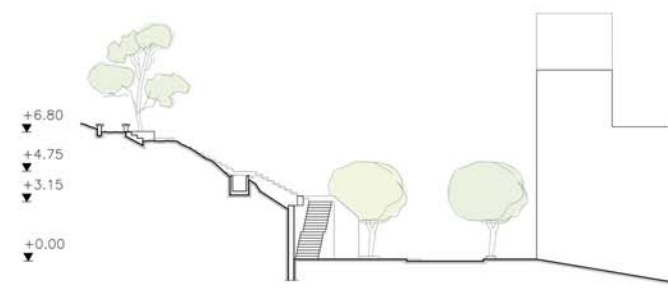
ΚΑΤΟΨΗ 1: 100



ΟΨΗ 1: 100

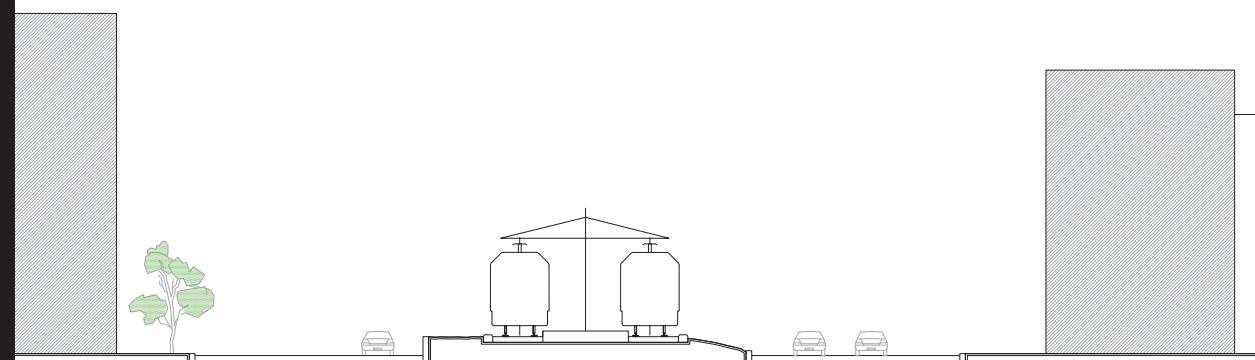
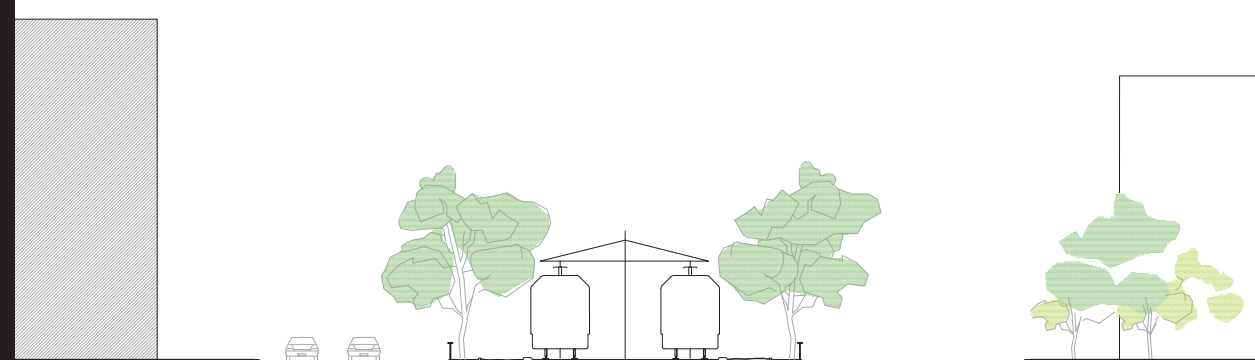


ΤΟΜΗ 1: 100



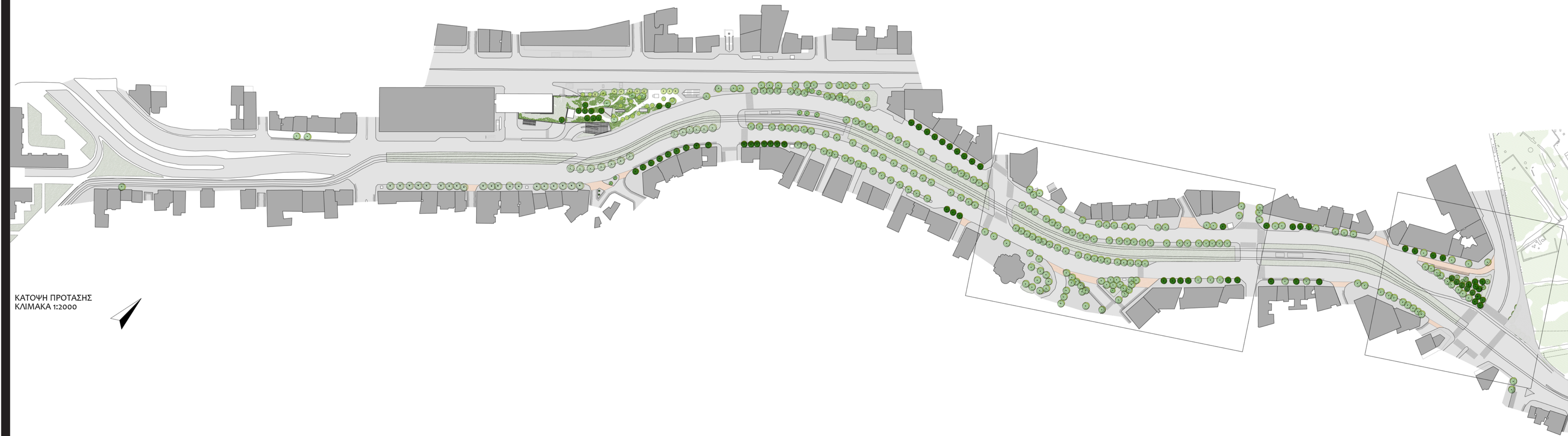
Στα σχέδια φαίνονται και οι άλλες εισοδοί-στάσεις όπου μπορούν να εισαχθούν. Εμείς κατά προτεραιότητα θα προτείνουμε την κατασκευή των δύο παράλληλων στάσεων ανάμεσα στη Δράκου και την Ολυμπίου όπως επίσης και το μονοπάτι που τις συνδέει.

ΟΔΟΣ ΚΑΛΛΙΡΡΟΗΣ



Η οδός Καλλιρρόης αποτελεί έναν από τους πιο φαρδύς οδικούς άξονες της Αθήνας, καθώς το πλάτος της υπερβαίνει, σε σημεία, τα 60μ. Εκτείνεται από τον υπαίθριο χώρο που βρίσκονται οι Στύλοι του Ολυμπίου Διός και το ακάλυπτο τμήμα του Ιλισού, έως τον ανισόπεδο κόμβο στα όρια του Κουκακίου. Η Καλλιρρόης πήρε τη μορφή που έχει σήμερα, μετά τις εργασίες επικάλυψης του ποταμού Ιλισού που ολοκληρώθηκαν στις αρχές του 1960 και την δημιουργία του τραμ το 2004. Στο μέσο της αναπτύσσονται μεγάλες νησίδες πρασίνου, διαφορετικού πλάτους, που φέρουν τις γραμμές του τραμ. Παρά την πλούσια φύτευση των νησίδων, ο χώρος παραμένει φιλόξενο για τους πεζούς και επομένως αναξιόποιος. Η Καλλιρρόης αποτελείται από τρεις λωρίδες κίνησης ανά κατεύθυνση και διαθέτει φαρδιά πεζοδρόμια, που όμως καταλαμβάνονται για τις ανάγκες των καταστημάτων που αναπτύσσονται σε όλο το μήκος της. Έχει ένα ιδιαίτερο χαρακτήρα όσον αφορά στις χρήσεις γης. Πρόκειται για εμπόριο μοτοσυκλετών και σχετικών προϊόντων, δηλαδή ένα είδος ειδικού εμπορίου, αλλά και υπερτοπικού καθώς φέρει επισκέπτες από διάφορες περιοχές του λεκανοπεδίου. Επιπλέον, στεγάζονται συνεργεία μοτοσυκλετών και άλλων οχημάτων.





ΚΑΤΟΨΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000

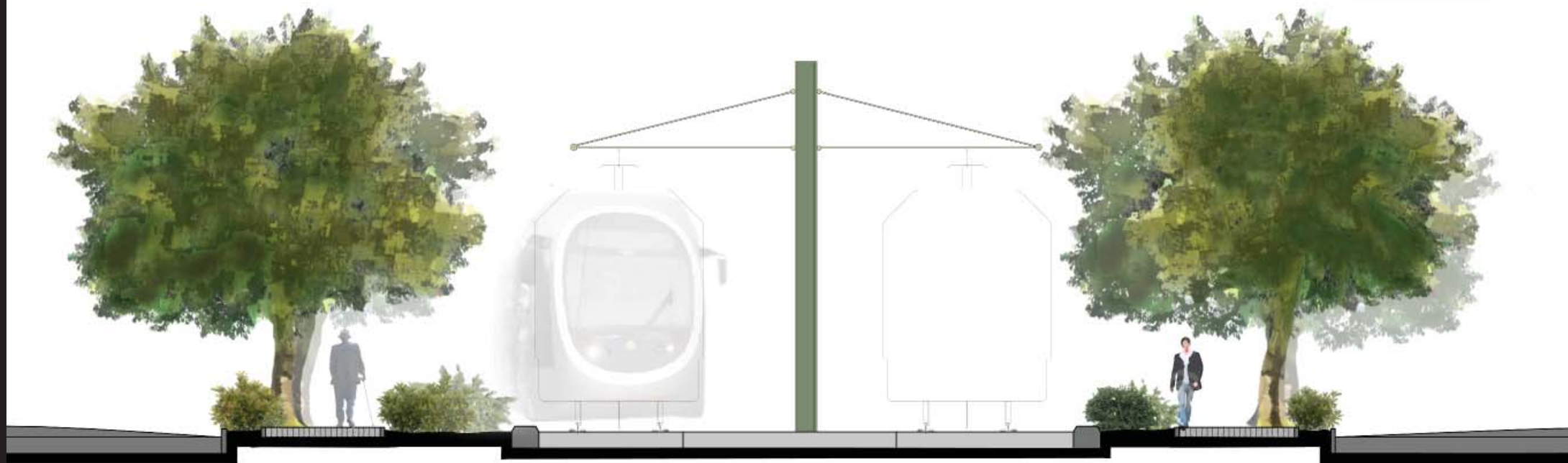


Στόχος είναι να ευνοηθεί η πορεία που ενώνει τους στύλους του Ολυμπίου Διός με το σταθμό του Φιξ ώστε να μπορεί να λειτουργήσει η σύνδεση και για τους πεζούς, στο επίπεδο του δρόμου, πέρα από τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Παρ' όλο που οι συνθήκες του δρόμου δεν είναι φιλικές προς τον πεζό, η υπάρχουσα φύτευση στις νησίδες τραμ προσφέρει σημαντικές ποιότητες ενός περιπάτου, που δύσκολα εντοπίζονται σε τέτοιους δρόμους. Για να μπορέσει να λειτουργήσει ένας περίπατος κατά μήκος της Καλλιρρόης, προτείνουμε παράλληλα και την ενίσχυση των πορειών μέσω των πεζοδρομίων.

Στα πεζοδρόμια προτείνουμε αλλαγή του υλικού στα τμήματα των δρόμων στο όριο της Καλλιρρόης στο εύρος μίας διάβασης πεζών ώστε να δίνεται η αίσθηση της συνέχειας του πεζοδρομίου και να σημαίνεται η είσοδος στην περιοχή κατοικίας. Εξαιρούμε τις οδικές αρτηρίες που τέμνουν κάθετα την Καλλιρρόη και διοχετεύουν την κίνηση των αυτοκινήτων στις περιοχές εκατέρωθεν. Επιπλέον, ενισχύουμε την υπάρχουσα φύτευση, ώστε να δημιουργηθεί μια συνεχής ζώνη πρασίνου.



Στις νησίδες του τραμ προτείνουμε τη διαπλάτυνση της υπάρχουσας διαδρομής για τους πεζούς και τη συμπλήρωση φύτευσης όπου είναι δυνατόν. Αυτή τη στιγμή το μεγαλύτερο μέρος των νησίδων έχει επιστρωθεί με χλοοτάπητα, από το 2004. Εσωτερικά, τοποθετείται κυρίως χαμηλή φύτευση που αποτρέπει την επαφή με την κίνηση του τραμ. Στα όρια των νησίδων με τις λωρίδες κυκλοφορίας των αμαξιών τοποθετούμε επίσης χαμηλή φύτευση που, σε συνδυασμό με τα υφιστάμενα μεγάλα δέντρα, θα λειτουργήσει ως οπτικό και ηχητικό φράγμα ως προς το δρόμο.



ΤΟΜΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:100



ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1000





Όπως προαναφέρθηκε, στο Κουκάκι εντάσσεται το παλιό εργοστάσιο Φιξ στο οποίο πρόκειται να στεγαστεί το Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, τον Οκτώβριο του 2013. Η νησίδα, μεταξύ της Συγγρού και της Καλλιρρόης, στην οποία βρίσκεται το Φιξ παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και ως κόμβος μέσων μεταφοράς και μετεπιβίβασης. Στο χώρο συνυπάρχουν στάσεις του μετρό, του τραμ, λεωφορείων και τρόλεϊ, καθώς και ένας υπόγειος, εξαώροφος χώρος στάθμευσης.

Συνυπολογίζοντας τις δύο αυτές συνθήκες (ΕΜΣΤ, συγκοινωνιακός κόμβος) επανασχεδιάζουμε τον υπαίθριο χώρο δίπλα στο κτήριο Φιξ και προτείνουμε:

- Το σχεδιασμό πάρκου στον ελεύθερο χώρο του Φιξ, με στόχο την ενίσχυση του αστικού πρασίνου και, παράλληλα, δημιουργία χώρου εκτόνωσης του ΕΜΣΤ
- Τη διαχείριση του κόμβου του Φιξ ώστε να εξυπηρετεί ταυτόχρονα το επιβατικό κοινό όλων των μέσων όπως επίσης και τους επισκέπτες του ΕΜΣΤ

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΚΤΗΡΙΟΥ ΦΙΞ

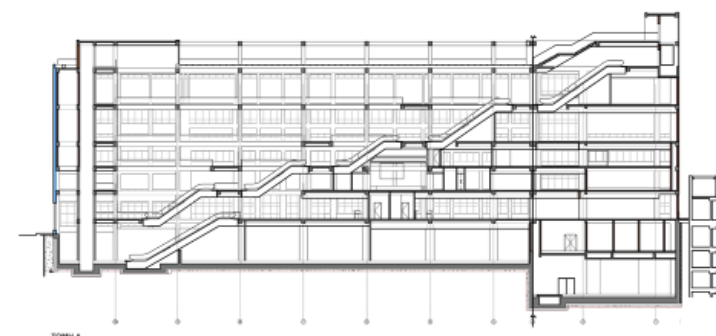
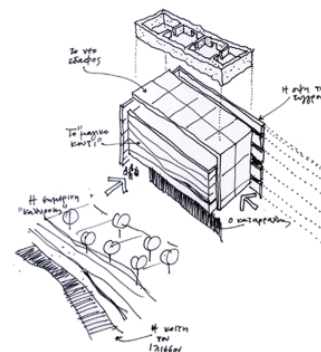
Το Φιξ ήταν ένα εργοστάσιο ζυθοποιίας που μεταφέρθηκε στη λεωφόρο Συγγρού το 1893. Πρόκειται για ένα μεγάλο, για τα δεδομένα της εποχής, κτήριο που χάρη στην πετυχημένη πορεία του στις αρχές του 20ου αιώνα, επέκτεινε συνεχώς τις εγκαταστάσεις του στην ίδια πάντα θέση. Την εποχή εκείνη η περιοχή ήταν αδόμητη. (Οι συνοικίες άρχισαν να αναπτύσσονται μετά το 1900-1910).

Στα μέσα της δεκαετίας του 1950, ο αρχιτέκτονας Τάκης Ζενέτος (1926-1977) ανέλαβε να ενοποιήσει τις επεκτάσεις με μια περιβάλλουσα συνεχή όψη, χωρίς να σταματήσει τη λειτουργία του εργοστασίου. Πρόκειται για μία εντυπωσιακή χειρονομία, μία μεγακατασκευή της εποχής εκείνης. Στο σχεδιασμό του ο Ζενέτος τόνιζε την οριζόντια διάσταση του κτηρίου κατά μήκος των λεωφόρων Συγγρού και Καλλιρρόης. Ο αρχιτέκτονας ήθελε να προκατασκευαστεί βιομηχανικά μία επαναλαμβανόμενη μικρή μονάδα εξωτερικού πετάσματος. Αν και το έργο ολοκληρώθηκε με επίχρισμα και αρμούς, εκπλήρωνε του στόχους του για την εντύπωση μίας διηλεκώς επεκτεινόμενης αρχιτεκτονικής. Στην όψη τοποθετήθηκε ένα πλέγμα οδηγών μπροστά από την κατασκευή με διαφανή ή όχι στοιχεία. Παράλληλα, υπήρχε η δυνατότητα αλλαγής επιπέδων κατά την κατακόρυφη έννοια. Ετσι, υπήρχε η δυνατότητα να τροποποιείται η κάτοψη και η όψη ταυτόχρονα ανάλογα με τις ανάγκες του χώρου. Για παράδειγμα, ο χώρος εμφιάλωσης έμενε διάφανος κοντά στο ύψος του δρόμου ως βιτρίνα παραγωγής.

Με την εξάπλωση του οικιστικού ιστού της πόλης που κάλυψε τη γύρω περιοχή, στα τέλη της δεκαετίας του 1970, το εργοστάσιο μεταφέρθηκε έξω από την Αθήνα και το συνολικό κτήριο εκκενώθηκε. Το Δεκέμβριο του 1994 τμήμα του κτηρίου του Φιξ κατεδαφίστηκε για τη δημιουργία του σταθμού του Μετρό. Από το 2000 έως το 2003 το κτήριο Φιξ παραχωρήθηκε ως προσωρινή στέγη στο νεοσύστατο Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης. Τελικά, το Νοέμβριο του 2011, υπογράφηκε η σύμβαση μεταξύ του μουσείου και της κατασκευαστικής εταιρείας για την κατασκευή του ΕΜΣΤ στο πρώην εργοστάσιο ζυθοποιίας.

Με την πρόταση που έχει γίνει για την μετατροπή του πρώην εργοστασίου Φιξ σε ΕΜΣΤ προβλέπονται περιοδικές εκθέσεις στο υπόγειο, καφέ, πωλητήριο και αμφιθέατρο στο ισόγειο, διοικητικά γραφεία και ψηφιακά έργα στον πρώτο όροφο, μόνιμες συλλογές (περίπου 700 έργα) στους δεύτερο και τρίτο. Ο τέταρτος όροφος θα είναι ξεχωριστός: εστιατόριο με μοναδική θέα και πολύ μεγάλης κλίμακας εγκαταστάσεις (όπως το «Καράβι της ζωής» του Καμπακόφ, το «Fix it» της Μόνα Χατούμ, με υλικά από το πρώην ζυθοποιείο και το έργο του Γιάννη Κουνέλλη που υπάρχει στη συλλογή του ΕΜΣΤ). Το δώμα, ανοιχτός χώρος, θα φιλοξενεί τη γλυπτοθήκη και εκδηλώσεις. Η κύρια είσοδος στο μουσείο γίνεται από την Καλλιρρόης, κοντά στην οδό Φραντζή. Δεύτερη είσοδος υπάρχει στη λεωφόρο Συγγρού. Να σημειώσουμε, επίσης, ότι η όψη από την πλευρά της Συγγρού διατηρεί τη σχέση κενού πλήρους που είχε σχεδιάσει ο Ζενέτος για το εργοστάσιο ζυθοποιίας.

Το ΕΜΣΤ, στο πλαίσιο της πολιτικής του για την ανάπτυξη της επιστημονικής έρευνας, της τεκμηρίωσης των συλλογών του και εν γένει της σύγχρονης τέχνης, έχει συγκροτήσει Αρχείο Καλλιτεχνών και Βιβλιοθήκη, που εμπλουτίζονται διαρκώς. Το Αρχείο καλλιτεχνών περιλαμβάνει πάνω από 10.000 τεκμήρια για περισσότερους από 100 καλλιτέχνες, τα οποία έχουν προέλθει από δωρεές. Η ψηφιοποίηση και τεκμηρίωση του υλικού αυτού είναι σε εξέλιξη. Η βιβλιοθήκη προβλέπεται να είναι στον πρώτο όροφο.





Το Φιξ έχει συνδέσει το όνομά του με έναν από τους πρώτους σταθμούς metro και η λειτουργία του ως κόμβος μέσων μεταφοράς συμπληρώνεται με την κυκλοφορία του tram το 2004. Οσον αφορά στις γραμμές λεωφορείων, η Συγγρού ανέκαθεν αποτελούσε φορέα κίνησης από τα νότια προάστια και τον Πειραιά προς το κέντρο της Αθήνας και το αντίστροφο. Τα νέα σχέδια που αφορούν τις μαζικές μετακινήσεις θέλουν το Φιξ τερματικό σταθμό όλων των λεωφορειογραμμών (οι περισσότερες θα πραγματοποιούν κυκλική διαδρομή) ώστε η εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού να πραγματοποιείται μέσω του τραμ αλλά κυρίως μέσω του metro.

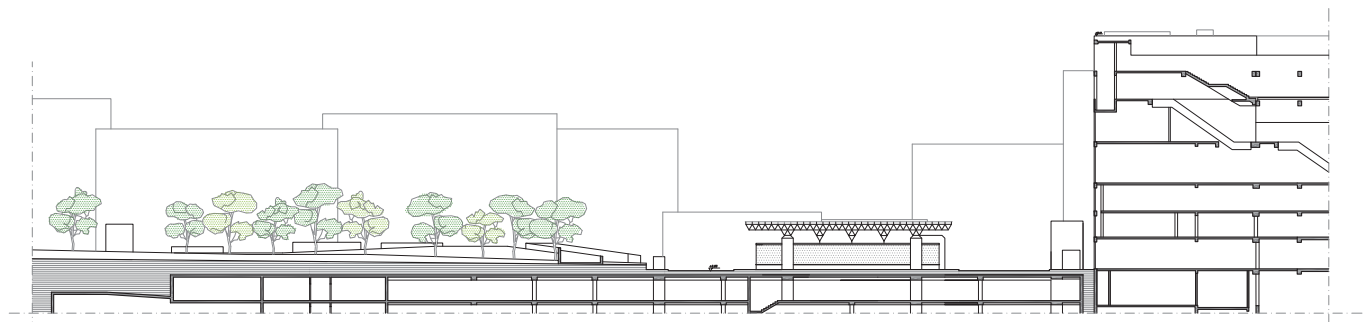
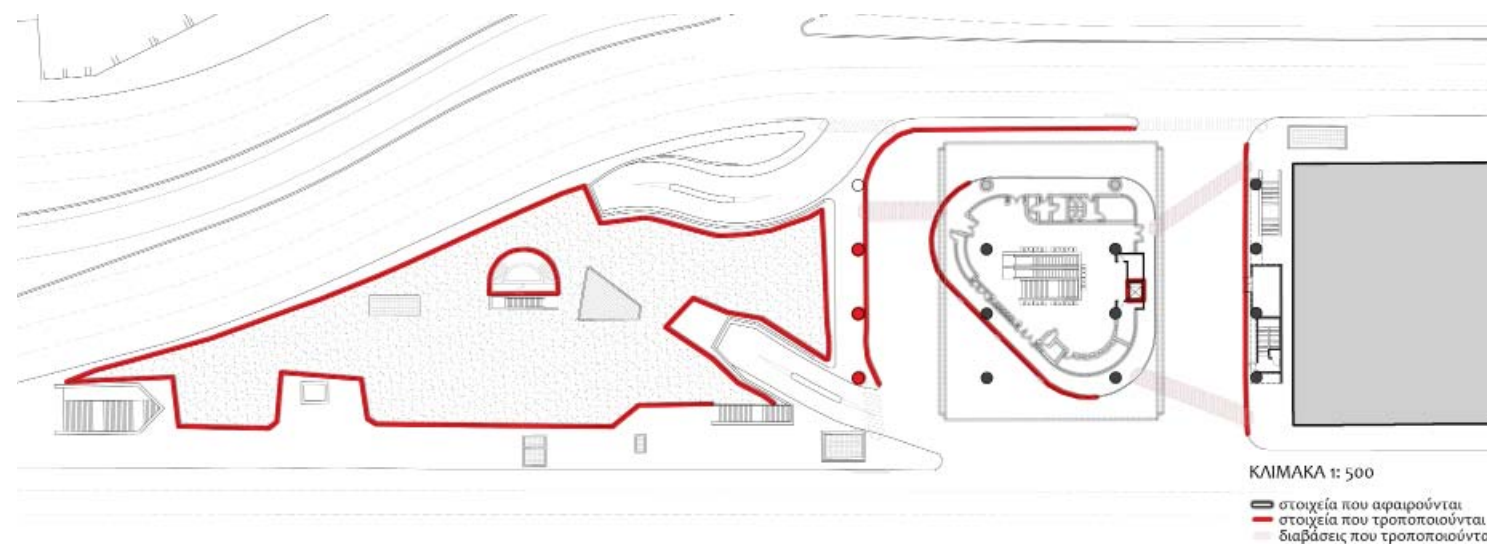
Η νέα εικόνα του κέντρου της πόλης απαλλαγμένο από οχήματα και μετά την ολοκλήρωση των έργων για την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων διαφοροποιεί και τους δεσμούς και σχέσεις που αναπτύσσονται με τις γύρω περιοχές. Ο επαναπροσδιορισμός αυτής της σχέσης καθώς και η νέα χρήση του Φιξ καθορίζουν την επιλογή μας για επανασχεδιασμό του υπαίθριου χώρου δίπλα στο κτήριο και τη δημιουργία σε αυτόν αστικού πάρκου.

Με τα έργα του μετρό προέκυψε ο ελεύθερος χώρος στην επιφάνεια της νησίδας ανάμεσα στην Καλλιρρόης και τη Συγγρού χώρος κλειστός με κάγκελο, γρασίδι και αραιή φύτευση. Στο ενδιαμέσο του μικρού πάρκου και του κτηρίου Φιξ, γίνεται η είσοδος και η έξοδος στο υπόγειο πάρκινγκ και γενικά επιτρέπεται η κίνηση μόνο σε λεωφορεία. Αυτή τη στιγμή υπάρχει μία στάση λεωφορείου. Επίσης υπάρχει ένα μονώροφο κτήριο για την εξυπηρέτηση των χρηστών του πάρκινγκ που στεγάζει και άλλες χρήσεις (ταμεία, γραφεία και χώρους αναμονής για τους οδηγούς).

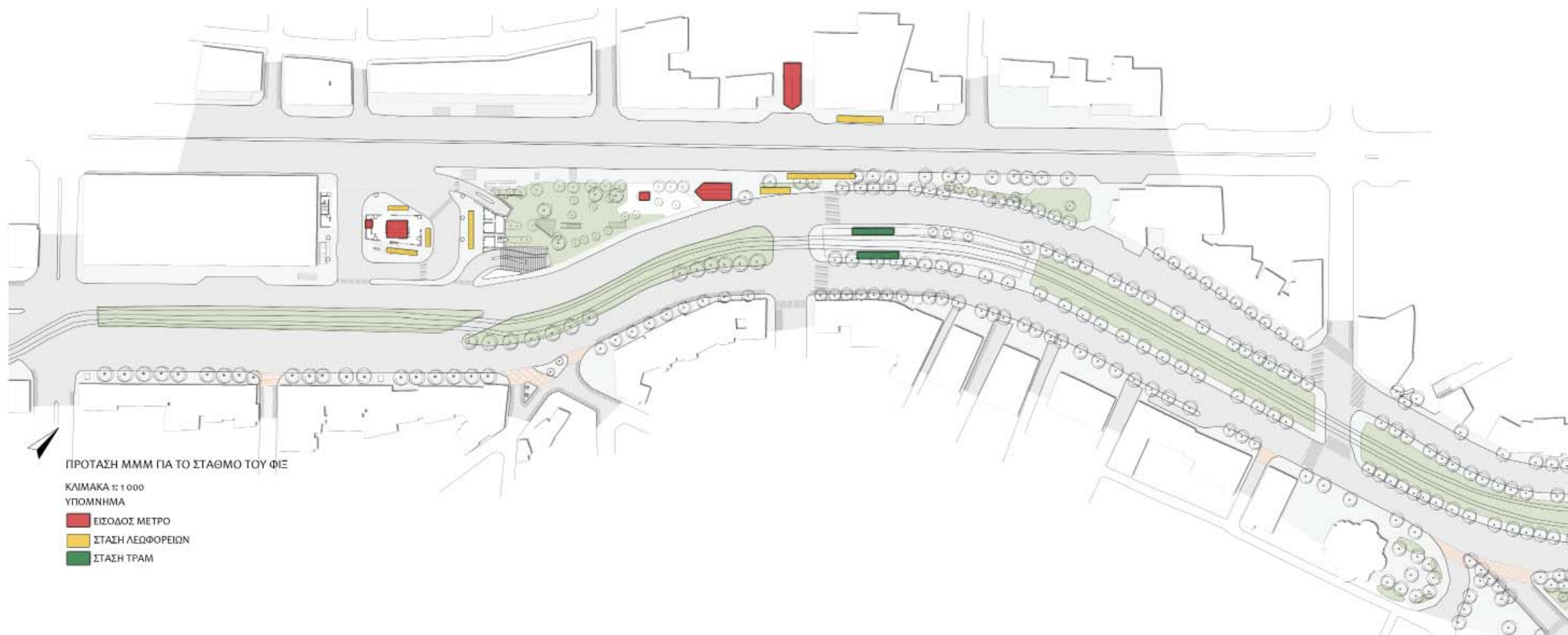
Στα πλαίσια του σχεδιασμού μας, επαναπροσδιορίζουμε τα όρια της φυτεμένης έκτασης με το πεζοδρόμιο, την έκταση των πεζοδρομίων, καθώς και το σχεδιασμό του κτηρίου εξυπηρέτησης του κοινού. Η φύτευση στο μεγαλύτερο μέρος της διατηρείται ή μεταφέρεται. Ως φέρον οργανισμό, χρησιμοποιούμε τα υπάρχοντα υποστυλώματα που οργανώνονται σε κάναβο ανά 17μ. κατά μήκος και ανά 8,5μ. εγκάρσια.



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΦΥΤΕΥΣΗ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:400



ΤΟΜΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1000



ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΜΜΜ
 Με βάση το σχέδιο για μετατροπή του Φιξ σε τερματικό σταθμό λεωφορείων, προβλέπουμε νέες στάσεις στο χώρο που παρεμβαίνουμε. Στο διάγραμμα βλέπουμε τη θέση των στάσεων και σταθμών όλων των μέσων καθώς επίσης και το πώς διαχειριζόμαστε τη στάση της εισόδου στο υπόγειο πάρκινγκ.

ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΑΡΑΚΕΙΜΕΝΟ ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΦΙΞ

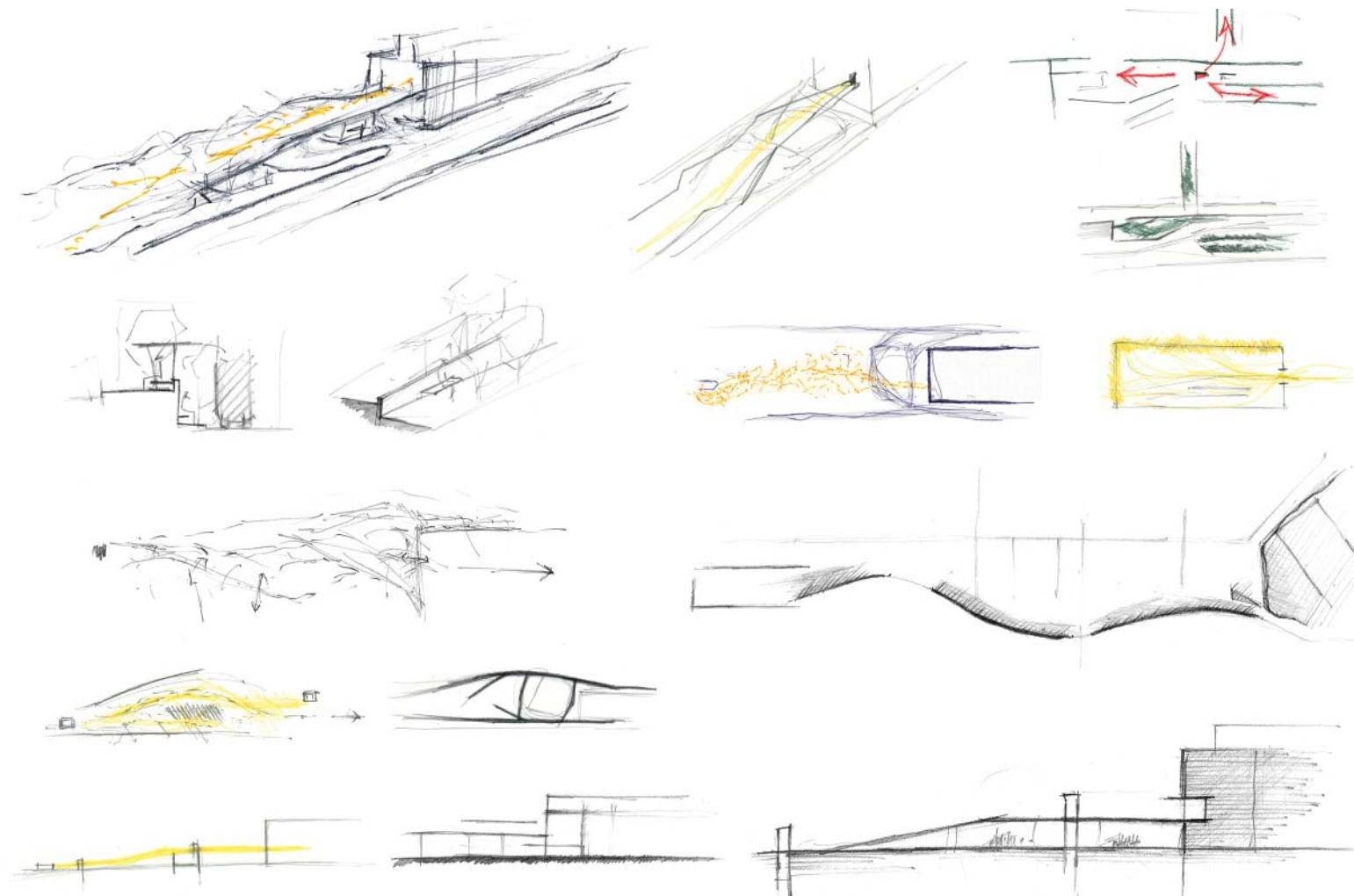
Ο χώρος διαμορφώνεται εκ νέου ώστε να μπορέσει να γίνεται ταυτόχρονα μια διαχείριση των ΙΧ, των ΜΜΜ, όπως επίσης και των πεζών που είτε αναμένουν στον μεταβατικό σταθμό, είτε κινούνται προς το μουσείο.

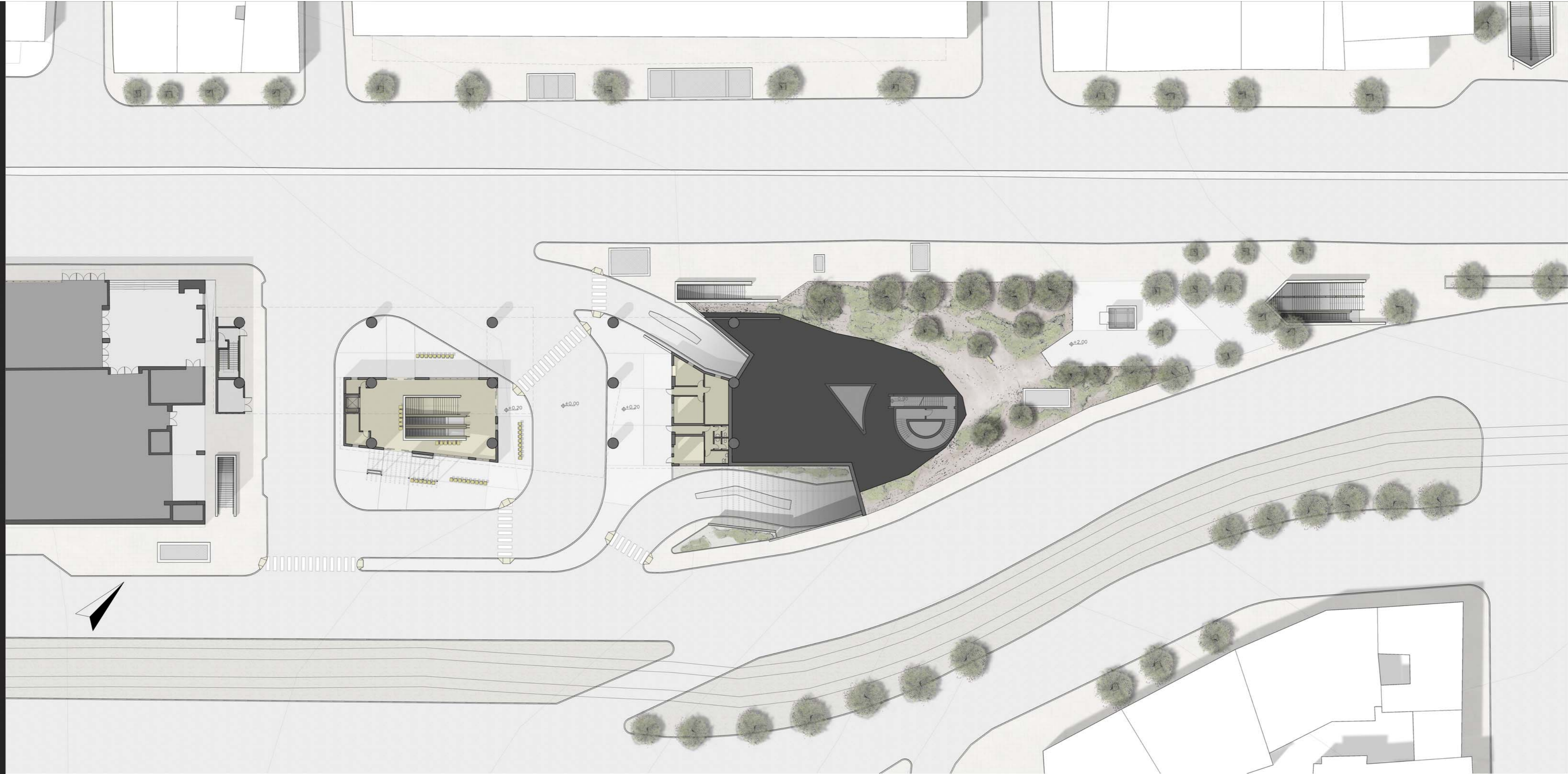
Στο επίπεδο του δρόμου:

- Προτείνουμε τη διατήρηση της κίνησης των οχημάτων και τη μεταφορά δύο ακόμα στάσεων λεωφορείων.
- Μειώνουμε το εμβαδό του κτηρίου εξυπηρέτησης διατηρώντας τα κλιμακοστάσια και τους ανελκυστήρες και μεταφέρουμε τις βοηθητικές χρήσεις (WC, χώροι αναμονής κτλ) σε υπόσκαφο χώρο από τη πλευρά του πάρκου.
- Τροποποιούμε τις διαβάσεις ώστε να διευκολύνεται η κίνηση των πεζών.
- Από την πλευρά του νότου τοποθετούνται ξύλινες πέργκολες με αναρριχώμενη φύτευση για τη σκίαση των στάσεων αναμονής και για τη κάλυψη της ράμπας εξόδου του πάρκινγκ.

Για τη διαμόρφωση του πάρκου προτείνουμε:

- η κίνηση των πεζών να γίνεται μέσω ενός μονοπατιού σε ένα υπαίθριο πυκνοφυτεμένο χώρο που οδηγεί προς μία δευτερεύουσα είσοδο στο επίπεδο της βιβλιοθήκης (προτείνουμε τη μεταφορά της στην πλευρά αυτή).
- Στο εσωτερικό του να δημιουργηθούν στάσεις προστατευμένες από τις δύο λεωφόρους (χρήση βιομηχανικού αντικείμενου).
- Ο πράσινος χώρος με μία ομαλή άνοδο ανάμεσα σε χαμηλή φύτευση να οδηγεί σε μία ορθογώνια πλατφόρμα ως προέκταση του μουσείου.
- Στο ενδιάμεσο αυτό “σκληρό” τμήμα - πλατφόρμα, μεταξύ του μουσείου και του πάρκου προβλέπεται ελαφριά κατασκευή με φέρον μεταλλικό πλέγμα και βιδωτά ξύλινα πανέλα, η οποία προορίζεται για ανάρτηση εικονογραφικού υλικού ως υπαίθριο εκθετήριο. Οργανώνεται με τρόπο ώστε παράλληλα να “τονίζει”, λειτουργικά και συμβολικά, την είσοδο στο νέο μουσείο. Η κατασκευή σχεδιάζεται ως μικρογραφία των όψεων του κτηρίου Φιξ, μία επανάληψη των πλήρων και των κενών. Από την πλευρά της Συγγρού, η προέκταση γίνεται ώστε να αναπαρίσταται ολόκληρη η παλιά όψη του Ζενέτου (με διαφορά υλικού από την παλιά). Από την άλλη έχουμε κανονικά τη νέα όψη του μουσείου.
- Η διαμόρφωση του χωμάτινου εδάφους συστρέφεται σε σχέση με τις χαράξεις του κτηρίου ώστε, αφενός να τονίζεται η σχέση της πλατφόρμας με το μουσείο και, αφετέρου, να στρέφεται ο χώρος προς την Καλλιρρόης και την πράσινη ζώνη του τραμ.





ΚΑΤΟΨΗ Α' ΣΤΑΘΜΗΣ 1:400



ΚΑΤΟΨΗ Β' ΣΤΑΘΜΗΣ 1:400



ΤΟΜΗ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΚΛΙΜΑΚΑ 1:400



ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΤΟΜΗ Α-Α' ΚΛΙΜΑΚΑ 1:400



ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΤΟΜΗ Β-Β' ΚΛΙΜΑΚΑ 1:400



ΟΨΗ ΚΑΛΛΙΡΡΟΗΣ ΚΛΙΜΑΚΑ 1:400



ΟΨΗ ΣΥΓΓΡΟΥ ΚΛΙΜΑΚΑ 1:400

- Βουγιούκα Μάρω, Μεγαρίδης Βασίλης: *Κουκάκι Φιλοπάππου Γαργαρέτα*. Αθήνα: εκδότης Φιλιππότης, 2006.
- Καλαφάτη Ελένη, Παπαλεξόπουλος Δημήτρης: *Τάκης Ζενέτος, Ψηφιακά οράματα και αρχιτεκτονική*. Αθήνα: εκδόσεις Libro, 2007.
- Πανουργιάς Χρήστος, Ζαβάντης Δημήτριος: *Πολεοδομική Ανάπλαση Περιοχών Κατοικίας*. Αθήνα: εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 2004.
- Πικιώνη Αγνή, Ρόκου-Πικιώνη Ντορ: *Δημήτρης Πικιώνης 1887-1968*. Αθήνα: Μουσείο Μπενάκη, 2010.
- Συντονιστική Επιτροπή της Λαϊκής Συνέλευσης Κατοίκων για το λόφο του Φιλοπάππου: *Τι Συμβαίνει στον Φιλοπάππου*. Αθήνα 2003.

Άρθρα- Δημοσιεύσεις

- Κοσμάκη Πολυξένη, Λουκόπουλος Δημήτρης: «Αστικά κενά-Μικρά πάρκα», *Monumenta* 2007. <http://www.monumenta.org>.
- Μανώλης Ηλιάκης: *Τα συνθετικά εργαλεία του Δ. Πικιώνη στο Λόφο Φιλοπάππου*. Ιούλιος 2011. <http://buildinggreen.gr>.
- Μπελαβίλιας Νίκος, Βαταβάλη Φερενίκη: *Οδηγός για το περιβάλλον. Πράσινο και ελεύθεροι χώροι στην πόλη*. Αθήνα: WWF Ελλάς, 2009.
- Μαυρομάτη Σόνια: *Συγγρού. Αστική λεωφόρος πολιτισμού και επιχειρηματικής δραστηριότητας*. Αθήνα: ΟΡΣΑ 2011.
- Παπαϊωάννου Μαρία: «Τα δέντρα του αστικού πράσινου της Αθήνας», *Monumenta* 2007. <http://www.monumenta.org>.

Ιστότοποι

- www.arch.ntua.gr/envlab
- www.emst.gr
- www.eydap.gr
- www.greekarchitects.gr
- www.monumenta.org
- www.noukakis.com
- www.wikipedia.org
- filorappou.wordpress.com