



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ III: ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ - ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2012

ΘΕΜΑ:

ΕΠΟΜΕΝΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ: ΖΩΓΡΑΦΟΥ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΓΑΡΔΕΝΙΑ

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ ΜΑΡΙΑ
04106627

επιβλέπων: Στ. Σταυρίδης



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ II: ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΑΓΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ - ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2012

ΘΕΜΑ: ΕΠΟΜΕΝΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ: ΖΩΓΡΑΦΟΥ

ΠΛΑΤΕΙΑ ΓΑΡΔΕΝΙΑ

ΓΠΟΥΛΑΤΤΡΙΑ: ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ ΜΑΡΙΑ

ΕΠΙΒΑΤΩΝ: ΣΤΑΥΡΙΔΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ

...ευχαριστώ τον κ. Σταυρίδη Σταυρό¹
και την κ.Αντωνίου Πολυξένη από
την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ...

The objective of this final thesis is the configuration of a public space, such as a square, with the coming of the underground and how this does signify its presence there. Main subject in this work is the formation of the station, not just as a passage, but as a place with identity, that conciliates the underground world with the city life. Natural light plays this significant role.

The final composition has to respect the characteristics of the existing square that has been shaped over time and at the same time meet the specifications of subway station construction.

This work deals with Alexandri/Gardenia Square, at the junction of G.Zografou Street and Papagou Street, where is about to be constructed one of the three metro stations that will serve the municipality of Zografou City.

Στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η ενασχόληση με ζητήματα που αφορούν στη διαμόρφωση μιας κεντρικής πλατείας και πώς αυτή μετασχηματίζεται, όταν ένα υπόγειο μέσο μεταφοράς διεκδικεί από το χώρο της προκαταμένου να βρει διέξοδο πάνω σε αυτήν και να εισάγει μια νέα σημασιολογία που θα υποδηλώνει την παρουσία του εκεί.

Κύριο θέμα στην παρούσα διπλωματική ήταν ο χώρος ενός σταθμού, όχι μόνο ως ένας χώρος διέλευσης- συντριχών κίνησης και εναλλαγής ποσοσώπων και συρμάτων, αλλά ως τόπος-οπόσημο της περιοχής, που συμφιλώνει την υπόγεια με την επίγεια κίνηση και τη ζωή της πόλης.

Βασικό μέσο-εργαλείο συσχέτισης αυτών των δύο κόσμων αποτελεί το **φυσικό φως** και η διαχειρισή του μέσα στον υπόγειο χώρο.

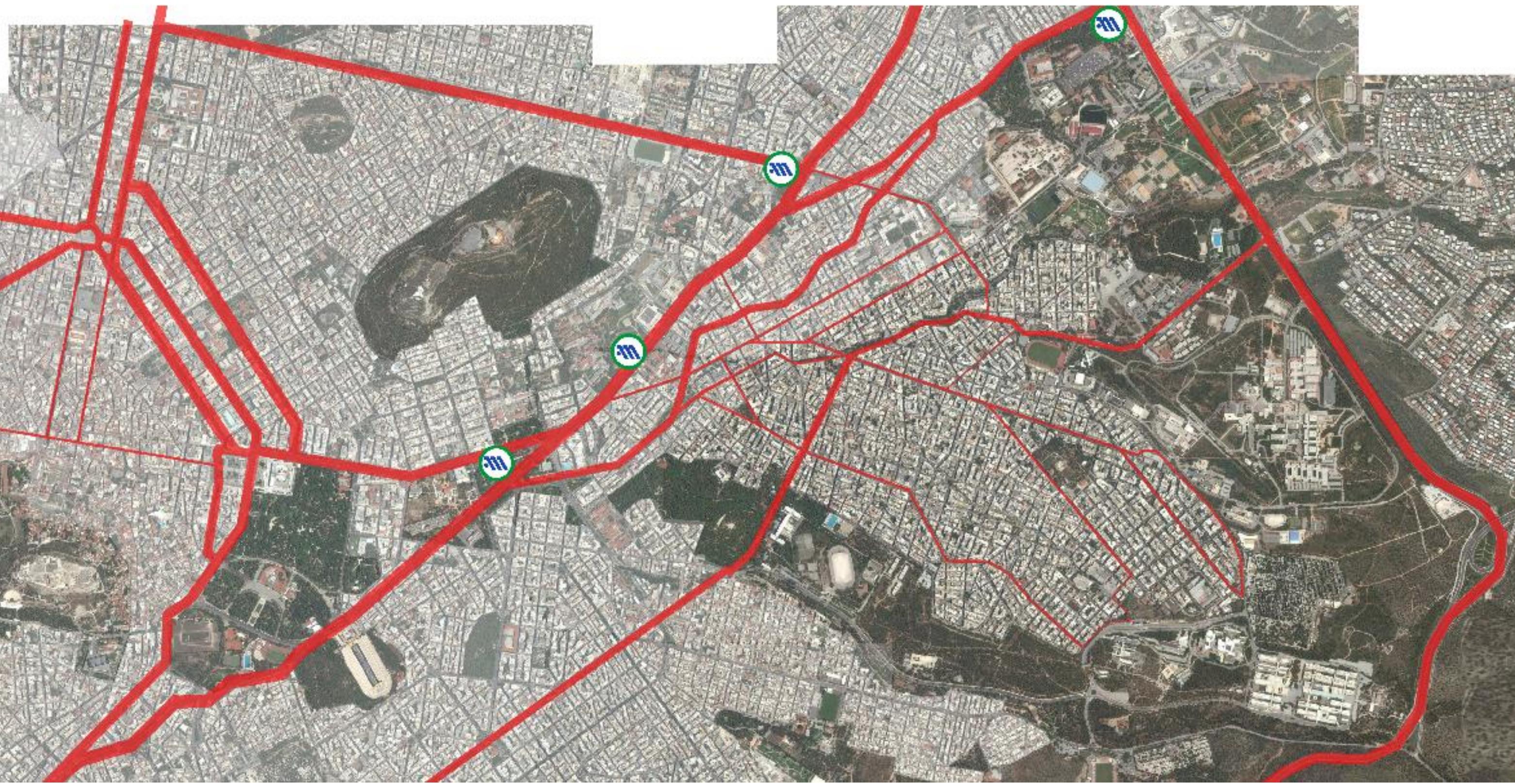
Εξορχής αντλαμβάνεται κανείς από ο σχεδιασμός μιας ήδη υπάρχουσας πλατείας σε σχέση με το νέο σταθμό μετρό που θα έρθει να "κουμπώσει" πάνω της, θα ποέται να στεβαστεί το χαρακτήρα της πλατείας που έχει διαμορφωθεί στο πέρασμα του χρόνου και σίγουρα να πληροί τις προϋποθέσεις-πεδίονταγρούς ενός τεχνικού έργου όπως η κατασκευή ενός σταθμού μετρο. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να ληφθεί υπόψην ότι ενώ η κατασκευή μιας γραμμής μετρό επηρεάζει υπόγεια μια πολὺ αυστηρά κεθορισμένη ζώνη της πόλης, στη στάθμη της πόλης-ισόγειο-επίγεια, μια γραμμή μετρό αλλάζει την πόλη σε ακίνα πολλών μέτρων από ένα σταθμό. Η παρούσα διπλωματική καταπιάνεται με την πλατεία 'Αλεξανδρού'- πλατεία Γαρδένια, στη συμβολή των λεωφόρων Παπάγου και Γ.Ζωγράφου στην περιοχή του Ζωγράφου, στην οποία προβλέπεται από την Αττικό Μετρό και το Δήμο Ζωγράφου να κατασκευαστεί ένας από τους τρεις σταθμούς μετρό που θα εξυπηρετούν το δήμο.

Ο Δήμος Ζωγράφου ουσιαστικά αποτελεί φυσική συνέχεια του κέντρου. Αυτό που τον διακροτοποιεί και του προσδίδει τον μοναδικό του χαρακτήρα είναι η ανηφορική του κλίση, μιας και είναι χτισμένος στους πρόποδες του Υμηττού. Όλη η περιοχή χαρακτηρίζεται από έντονο ανάγλυφο.

Το ονομα της περιοχής προέρχεται από τον Ιωάννη Ζωγράφο, ο οποίος το 1902 αγόρασε αυτή τη μεγάλη έκταση, τη ρυμοτόμησε σε οικόπεδα και τα πούλησε, κρατώντας μόνο ένα τμήμα στο σημείο συνάντησης των σημερινών λεωφόρων Αλ.Παπάγου και Γ.Ζωγράφου. Τα πρώτα σπίτια άρχισαν να κτίζονται στα κτήματα του "Ζωγράφου" το 1919. Το 1930 θεμελιώνεται το 1ο Δημοτικό σχολείο (το Ζωγράφειο) από τον Ελευθέριο Βενιζέλο και στην ίδια θέση παραμένουν μέχρι σήμερα δημοτικά σχολεία. Το 1947 η κοινότητα Ζωγράφου ανακηρύχθηκε Δήμος, στον οποίο περιλαμβάνονταν οι συνοικίες Γουδή, τα Άνω Ιλίσια (πρώην Κουπόνια ή Καπόνια) και τα Ιλίσια. Τις δεκαετίες' 70-'80 έγινε η μεγάλη οικοδόμηση της περιοχής με αποκορύφωμα τη δεκαετία του '90. Καθοριστικός παράγοντας στη μεγάλη ζήτηση κατοικίας ήταν και η μεταφορά του πανεπιστημίου και του πολυτεχνείου (1980) στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου.

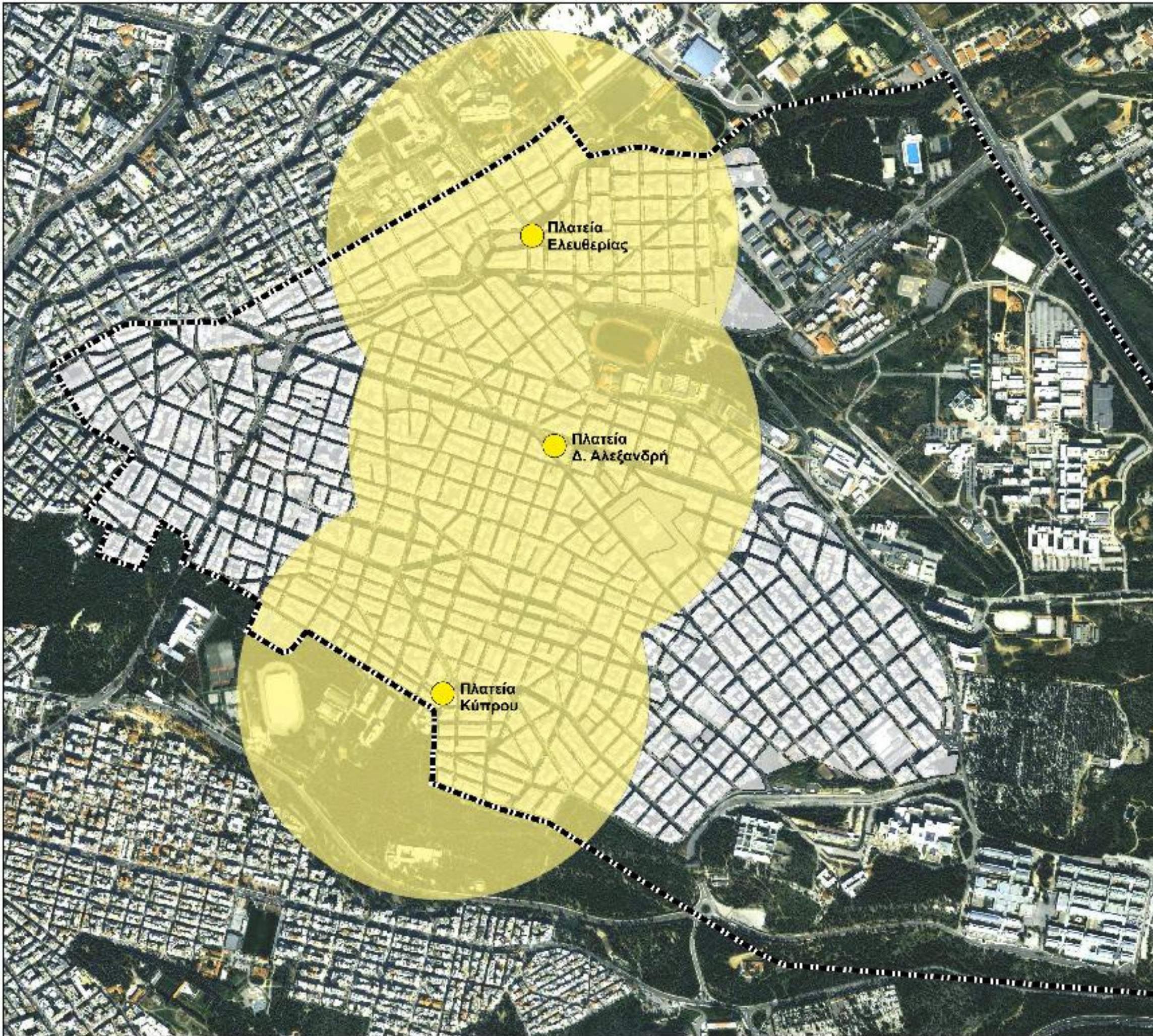
Η ύπαρξη αυτών των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων επηρεάζει καθοριστικά τον χαρακτήρα της περιοχής λόγω της κίνησης και της διαμονής των φοιτητών σε αυτήν. Η περιοχή περιλαμβάνει, επίσης, το νεκροταφείο Ζωγράφου και στα όρια της βρίσκονται πολλά νοσοκομία. Είναι από τους πιο πυκνοκατοικημένους δήμους της χώρας, αλλά ανασταλτικός παράγοντας υποβάθμισης του είναι η τοποθεσία του στα όρια της πόλης. Προστατεύεται κατα μία έννοια, καθώς δεν επικοινωνεί με άλλους δήμους, είναι στους πρόποδες του Υμηττού και έτσι δεν υπάρχουν διαμπερείς κινήσεις. Παρά τις υπερτοπικές αυτές χρήσεις όμως, τα μόνα μέσα μεταφοράς είναι οι 3 γραμμές λεωφορείου. Μάλιστα, ο Δήμος Ζωγράφου είναι η μοναδική πόλη στην Ευρώπη που φιλοξενεί Πανεπιστημιακά ίδρυματα τέτοιου μεγέθους με παράλληλη απουσία δικτύου υπόγειου σιδηροδρομίου.

Για το δήμο Ζωγράφου προβλέπονται τρεις νέοι σταθμοί Άνω Ιλισσια-πλατεία Κύπρου, Ζωγράφου-πλατεία Γαρδένια, και στο Γουδή-πλατεία Ελευθερίας. Η διπλωματική αυτή περιορίζεται στο σταθμό που προβλέπεται να γίνει στην πλατεία Αλεξανδρή-Γαρδένια.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διοικητικό όριο Δήμου
- Προγραμματίζομενος Σταθμός Μετρό
- Ζώνη επιρροής σταθμών



ΧΑΡΤΗΣ Α.4.3.1.β
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΖΟΜΕΝΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΡΟ

0 155 310 620 Μέτρα

Η μεγάλη ιδιαιτερότητα της πλατείας είναι η υπερύψωσή της σε σχέση με τις δύο λεωφόρους, η οποία σε συνδυασμό με το πέτασμα που δημιουργούν οι μεγάλοι ευκάλυπτοι επί της Παπάγου βοημιουργούν απομόνωση από την κίνηση των δύο πολυσύχναστων δρόμων.



Από την πλευρά της Γ. Ζωγράφου, η πλατεία δεν γίνεται αυτήληπτή, αλλά τη θέση της δίνει στις εμπορικές χρήσεις. Τα τελευταία χρόνια ωστόσο λεπτούργούν κανονικά μόνο το φωτογραφείο στη μία γωνία και ένα κομμάτιριο στην άλλη γωνία. Ουσιαστικά είναι μία νεκρή πλευρά που ποτέ κανείς δεν περπατά ευχάριστα. Σε αυτό βέβαια συμβάλλει και το γεγονός ότι η μετάβαση από αυτή την πλευρά της πλατείας στις όχθες της λεωφόρου Παπάγου γίνεται δύσκολα. Στη συνέδηση των κατοικών αυτός ο σκοτεινός χώρος που πάραμενεί έτσι για χρόνια περιμένει να γίνει κάπι. Να αποκτήσει ζωή. Και αυτό είναι κάπι που έπαιξε σημαντικό ρόλο στην επεξεργασία του θέματος.

Η πλατεία Αλεξανδρή- ή όπως είναι ευρέως γνωστή πλατεία Γαρδενία είναι η μεγαλύτερη , η παλαιότερη και η ιστορικότερη πλατεία του Δήμου. Αποτελεί ουσιαστικά την καρδιά του Δήμου. Το τριγωνικό αυτό κομμάτι γης- ακόμα και πριν από την απαλλοτριώσή του από τον δήμαρχο Δημήτρη Αλεξανδρή το 1963, ήταν συνδεδεμένο με την αναψυχή των κατοικών.

Από παλιά υπήρχε ένας υπαιθριος κινηματογράφος και κέντρο διασκεδάσεως με το όνομα ΠΑΥΣΙΛΥΠΟΝ. Οι ίδιες χρήσεις μπορούμε να πούμε πως παραμένουν στην πλατεία ακόμα και σήμερα, με τον κινηματογράφο ΑΛΕΚΑ στη μία άκρη της πλατείας και την καφετέρια που δεσπόζει στο κέντρο της. Οι χρήσεις αυτές ενισχύθηκαν τα τελευταία χρόνια με την πεζόδρομηση του κομματιού της οδού 3ης ορίνης ταξιαρχίας που είναι προσκείμενό στην πλατεία.

- κεντρικός άξονας λεωφόρου Παπάγου
- Βίλα Ζωγράφου
- Σινέ Αλέκα, πλέον -πολιτιστικός χώρος δήμου
- Δημαρχείο
- Club παναθηναϊκού
- Καφετέριες, εμπόριο, υπηρεσίες, ταχυδρομείο
- Λαϊκή αγορά από Μάιο μέχρι Νοέμβριο

Ο πεζόδρομος έχει ενισχύσει την κίνηση των πεζών σε αυτό το κομμάτι, τη χρήση της πλατείας που πριν ήταν περικυκλωμένη από την κίνηση των οχημάτων, αλλά και τη λεπτουργία του κινηματογράφου. Λεπτουργεί περισσότερο ως χώρος διέλευσης. Η πλατεία φιλοδεινεί όλες τις ηλικιακές ομάδες. Πρω-ηλικειώμενοι, απόγευμα-παιδιά οικογενειες, βράδυ-φοιτητές, νεαροί μαθητές. Χώρος συγκεντρώσεων- πολιτικές, εκδηλώσεις, γιορτές κτλ. Μεγάλο μέρος της καταλαμβάνεται από την καφετέρια.

Αλέκα





ΠΡΟΘΕΣΕΙΣ-ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ-ΕΜΠΝΕΥΣΗ

Γενικά, διαπιστώνει κανές ταυτότητα σε κάποιον σταθμό μετρό διότι η πορεία από την είσοδο ή τη μπούκα μέχρι και την αποβάθρα είναι μια διαδρομή που επιβάλλεται από τις πνακίδες σε καθοδηγούν οι ταμπλές. Μία διεδρομή φωτισμένη τεχνητά και χωρίς να έχεις αισιοδοσία του εξωτερικού χώρου. Δεν είναι μια πορεία που την κάνει κάποιος αυτειδητά, έχοντας πραγματοποιεί μέσα στο χώρο του σταθμού. Η προσπάθεια να βρει κανές το δρόμο του μέσα σε αυτα τον λεβύργινθο αποτρέπει τον επιζάπτη από το να απολαύσει την πορεία του και να αισθανθεί οικεία στο χώρο. Στο έργο "Subway" (1950) του George Tooker, η πρωταγωνίστρια του πίνακα εμφανίζεται να κνύται φοβισμένη σγκλωβισμένη σανάμεσα σε πανομοιότυπα πρόσωπα που την κοταύν - αισική ανωνυμία διάχυτη.

Εν αντιθέσει, συνθετικές τροφές σε του σταθμού Ζωγράφου είναι οι έξής:

- Εσωτερική πλοτεία εντός του σταθμού-> αποφόρτιση τλοτείας γιαρένιας από την κίνηση των επιβατών του σταθμού

• Μετατόπιση καφετέριας-αναψυκτηρίου. Κατασκευή του σταθμού=>νέα σχέση αναψυκτηρίου με το σταθμό και το δημόσιο χώρο. Ανάπτυξη καφετέριας σε τρία επίπεδα, ως τράξη αναγγώρισης του σταθμού, σχέση συμφιλιωσης ου-ών των προάλλοτρων χώρων κόσμου.

„Σχέση χρήστη επιβάτη επισκέπτη του σταθμού με την ίδια την κίνηση των συρμών. Δυνατότητα οπικής επαφής με αυτά το περιοδικό φαινόμενο και παρατήρησή του. [εσωτερική πλατεία + αναψυκτήριο]

→ Κεθαρές ευδιάκοπες κινήσεις στους χώρους του σταθμού. Ευκολία στον προσενατολισμό σε σχέση με την αποβάθρα και τον εξωτερικό χώρο που περιβάλλει το σταθμό. (να μπορεί να φτάσεις στην αποβάθρα χώσις ταμπέλες) Όσον αφορά την πλοτερά:

• Αισθήρηση και ενίσχυση του πρόσινου φίλτρου-օρασ όπου δημιουργούνται οι αιωνιότερι ευκάλυπτοι επί της λεωφόρου Παπάγου.

„Διατήρηση υπερύψωσης της πλατείας

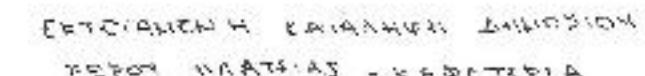
- Απομάκρυνση καφετέριας από το κέντρο της πλατείας.

- Στοιχεία που να γεμφρώνουν την πόνω + κάτω πλατεία.(φως)
- Μονάδα υποστήματος γεμφρώνου με καραμιόπειται πλάκα που δύναται από

"Μεγαλύτερος του δημόσιου χρόνου έδικτος μεταποίεται ήλεον πιο ενιαία από τους φρειτές - οι κατράκους που θα χρειαζούνται το σταθμό. Προκήπτε λοιπόν

τούς ωμήτες - αιγακαϊκούς που θα χρησιμοποιούν σταδιοδιόπικτην επιλογήν της λοιπού η ανάγκη να ενισχυθούν τα δραματικά της δημοτικής συνκοινωνίας που περνάνε από την γλοστεία και τη συνδέουν με τα εκτοιβευτικά ιδρύματα. Επίσης σύμφωνα με το νέο γενικό πολεοδομικό σχέδιο που βρίσκεται ακόμα σε φάση μελέτης προβλέπεται δίκτυο περιειών ποδηλατών παντό το έντονα ανάγκυφο της περιοχής και κάποιοι σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων ή μετοποδηλάτων.

ΣΤΟΙΧΙΟΝ ΤΟΥ ΥΕΡΟΥ



નેરોન વિવાદાંગ - કાંઈકા

બુધવાર વિદેશ માટે

NETPO → මෙරුවා විවෘත හේ පැවත්තෙයි
එමෙන්ම (වාච්‍යාලුව)

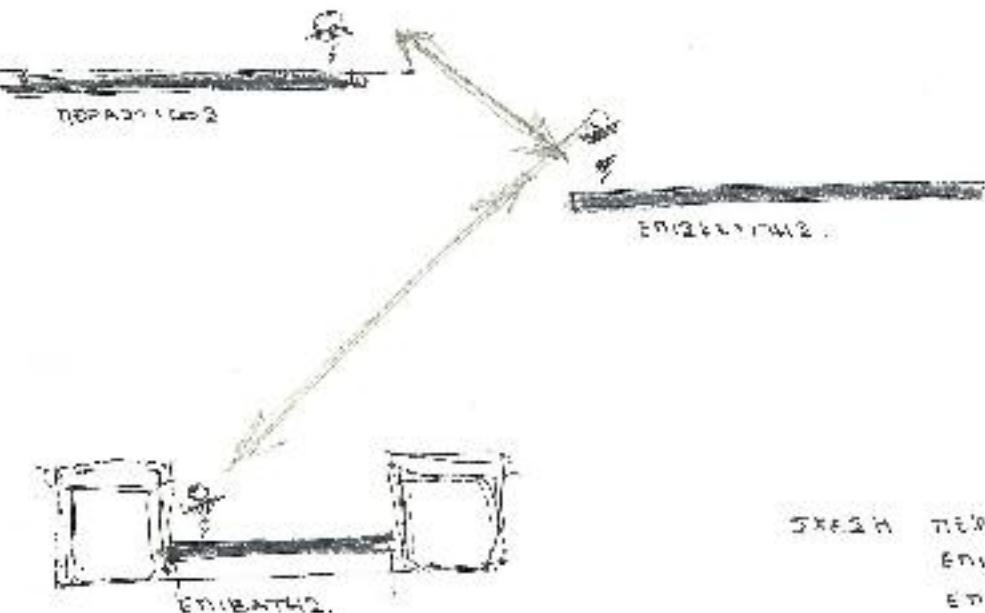
Digitized by srujanika@gmail.com

ANSWER SECTION

44C 74 294 TAN 3445051014
-5509 + AE170404:R

卷之三

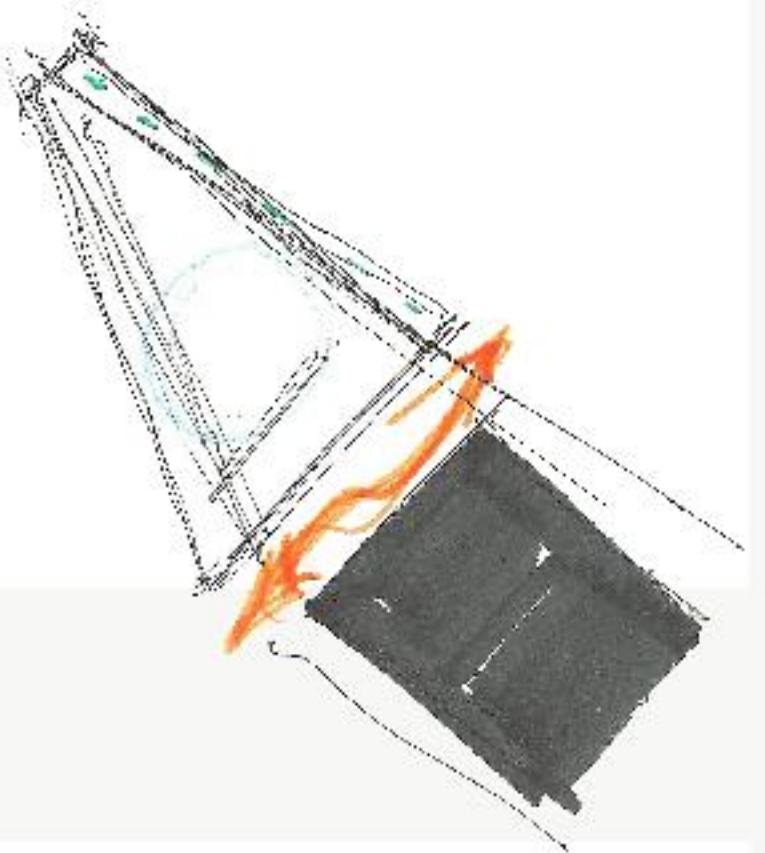
KEYWORD: ANABOLIC STEROIDS, TESTOSTERONE, EROTHYR BIOCERIA
SYNOPSIS: TSH AND TESTOSTERONE INFLUENCE ERGOCALCIFEROL



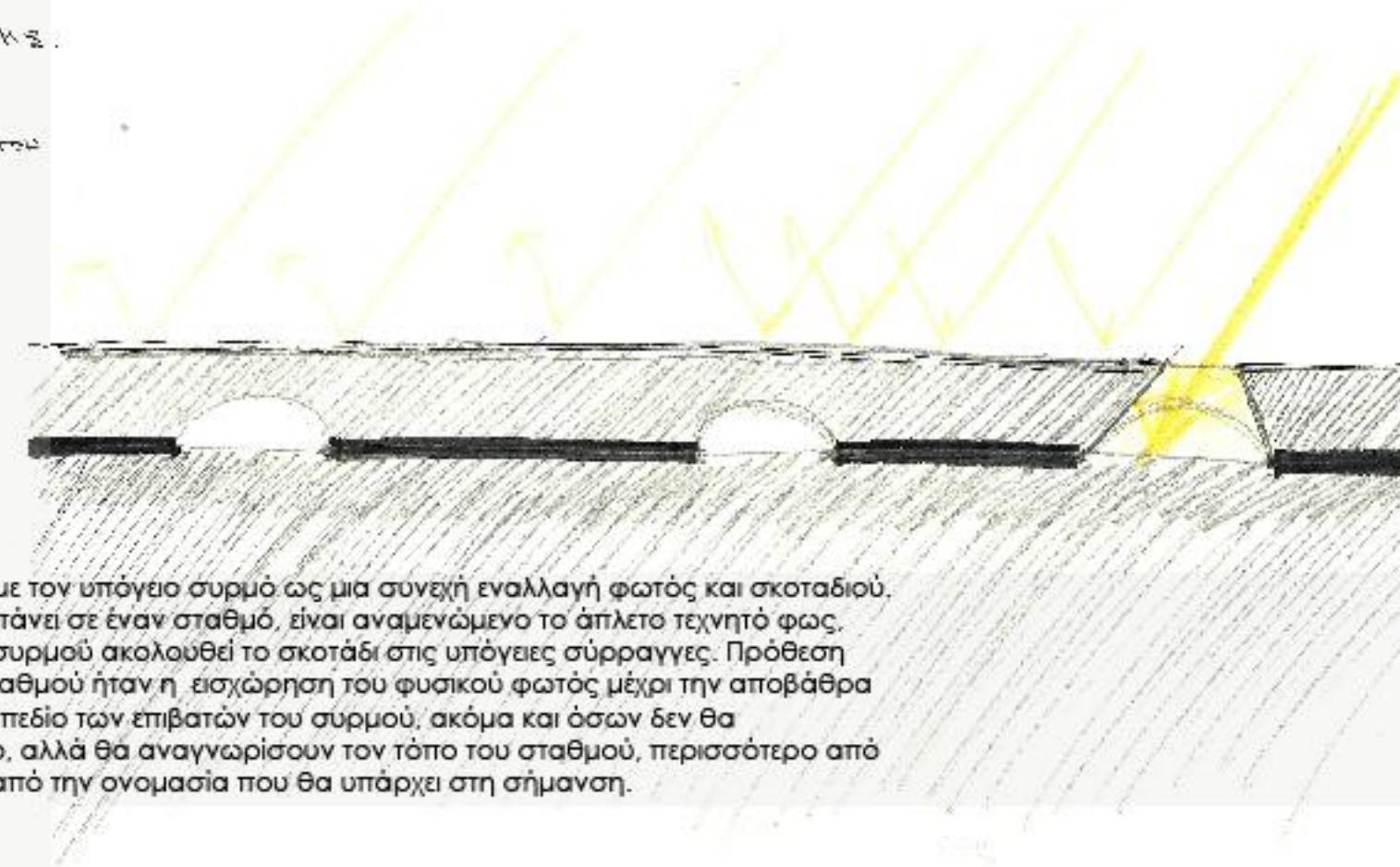
STRENGTH
MANUFACTURE
BY
THE
FRENCH
ARMED
FORCES

198 1986 11:50 AM -1986 5930026

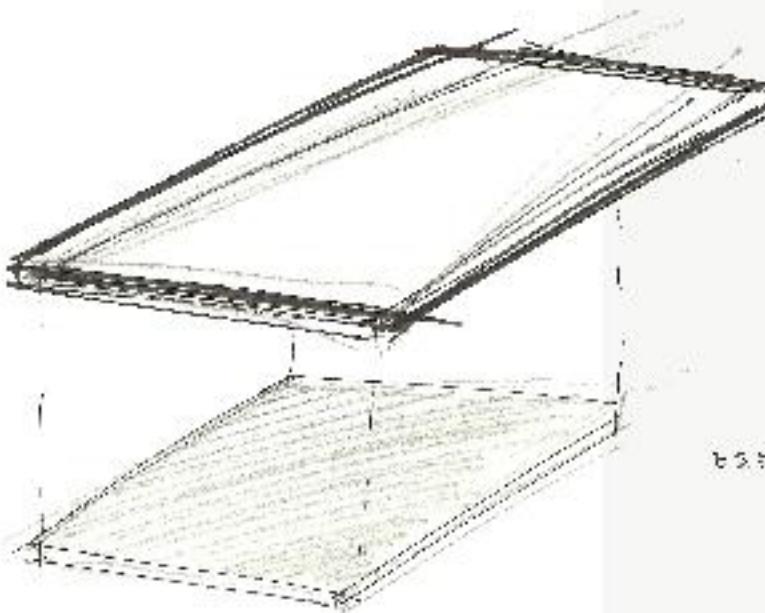
DATA FOR THE PERIODIC CHANGES IN ENVIRONMENT
→ ENVIRONMENT TYPES AND CAR TYPES THAT ARE UNKNOWN.



ΣΙΑΚΟΥΡΗΣ ΣΤΑΣΙΑ - ΛΙΔΟΦΩΣ.
ΠΡΟΣΤΡΑΓΑ ΝΙΚΟΣΙΑΣ ΑΙΓΑΙΟ ΤΙΜΗ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ-ΙΩΝΙΚΗΣ ΕΙΣΙΚΩΝΑ ΚΡΗΤΙΚΗ
ΣΤΑΘΕΡΙΟΝ
ΠΛΑΝΙΣΙΑ - (ΤΙΕΣΑ) ΔΡΟΜΟΣ



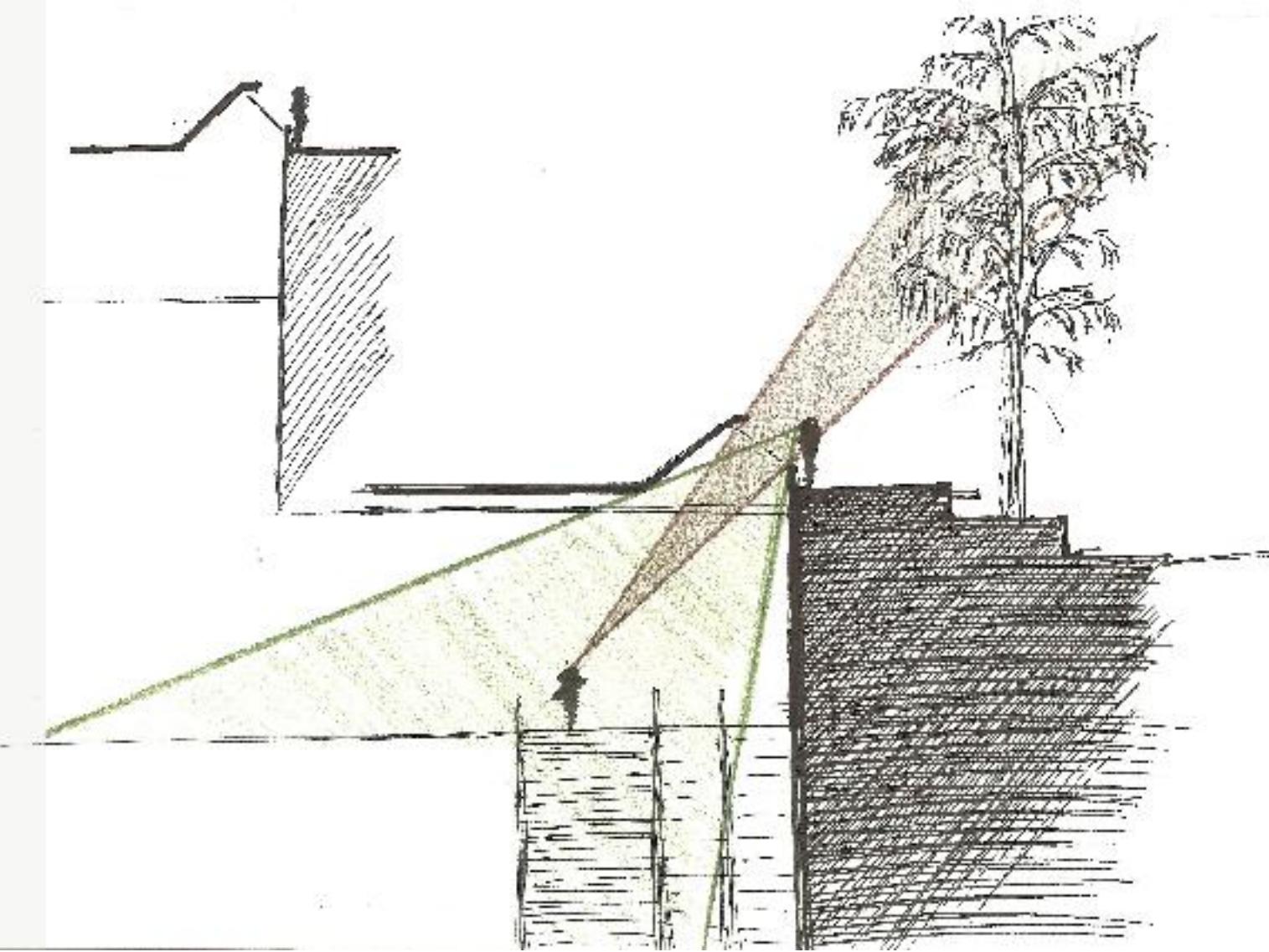
Αντιλαμβανόμαστε το ταξίδι με τον υπόγειο συρμό ως μια συνεχή εναλλαγή φωτός και σκοταδιού. Κάθε φορά που ο συρμός φτάνει σε έναν σταθμό, είναι αναμενώμενο το άπλετο τεχνητό φως, ενώ με την αναχώρηση του συρμού ακολουθεί το σκοτάδι στις υπόγειες σύρραγγες. Πρόθεση στο σχεδιασμό αυτού του σταθμού ήταν η εισχώρηση του φυσικού φωτός μέχρι την αποβάθρα και κατ'επέκταση στο οπτικό πεδίο των επιβατών του συρμού, ακόμα και όσων δεν θα χρησιμοποιήσουν το σταθμό, αλλά θα αναγνωρίσουν τον τόπο του σταθμού, περισσότερο από την αρχιτεκτονική του παρά από την ονομασία που θα υπάρχει στη σήμανση.



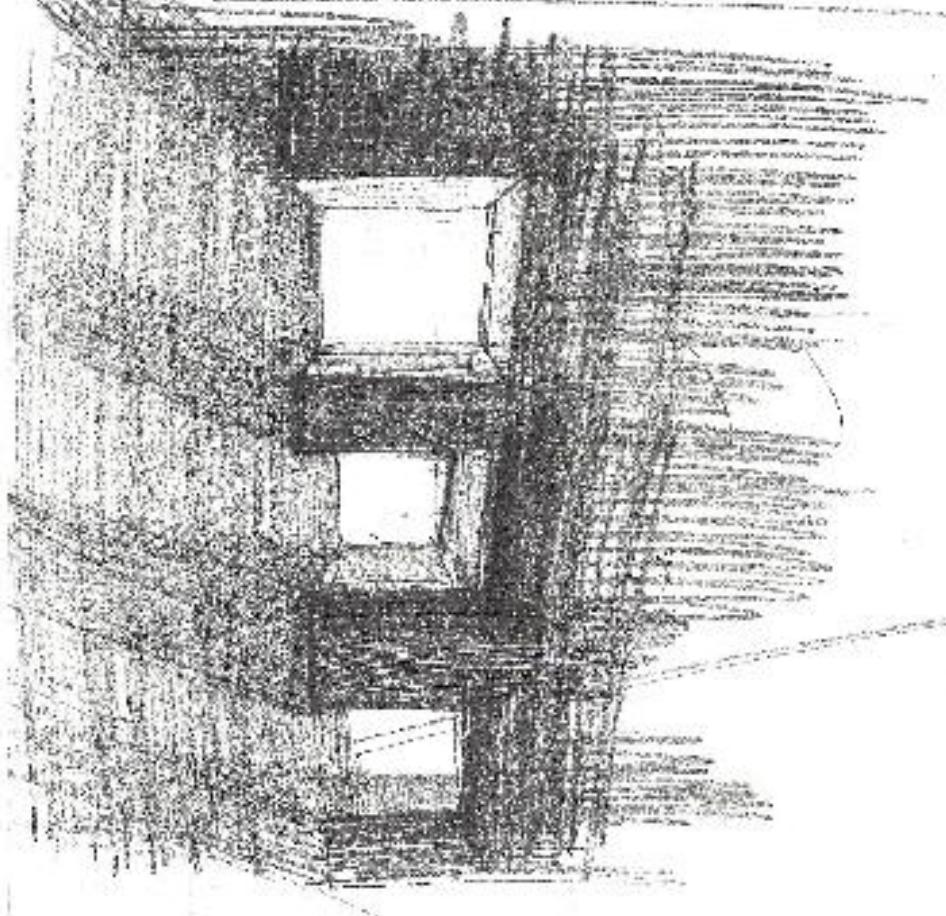
ΤΙΑΡΤΣΑ Σ ΑΙΓΑΙΟΝ
ΕΞΑΓΓΕΛΙΑ ΤΙΑΡΤΣΑ Σ ΑΙΓΑΙΟΝ

ΤΙΑΡΤΣΑ Η ΕΙΣΙΚΩΝΑ ΤΙΑΡΤΣΑΣ

ΟΙΑΣΤΕΛΛΑ ΕΙΣΙΚΩΝΑ ΤΙΑΡΤΣΑΣ: ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΚΛΕΙΔΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΦΟΙΝΗΣ
ΣΤΑΘΗ ΤΗΣ ΚΙΔΩΝΩΣ

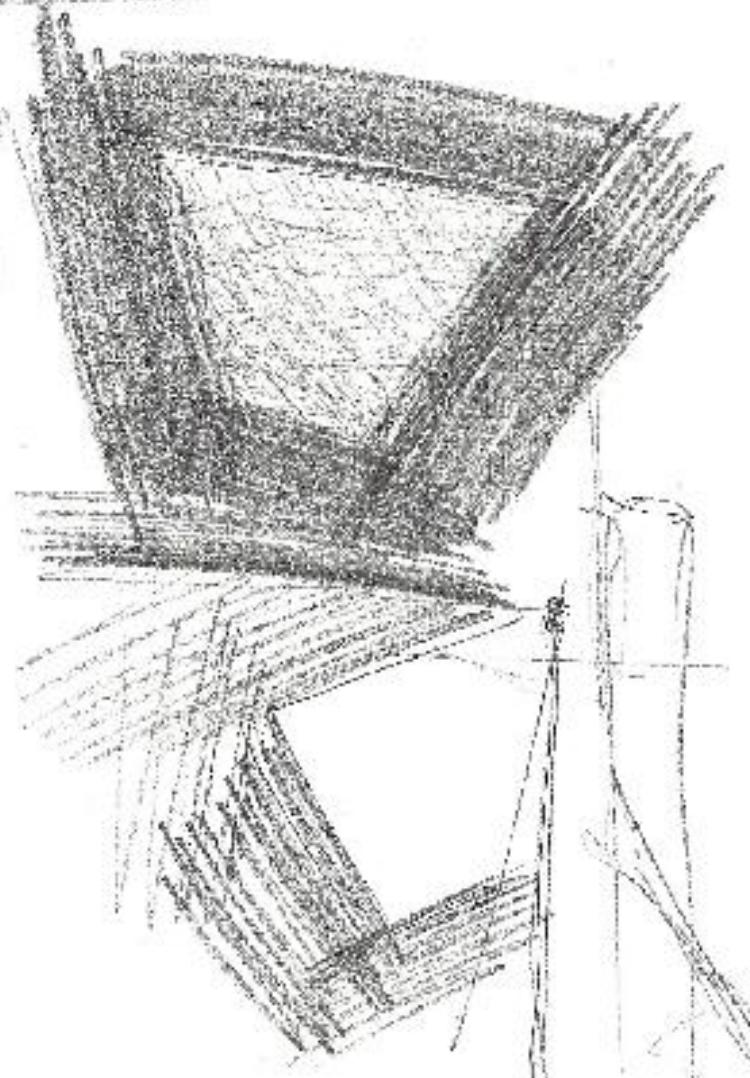


προ το έτος 2002.



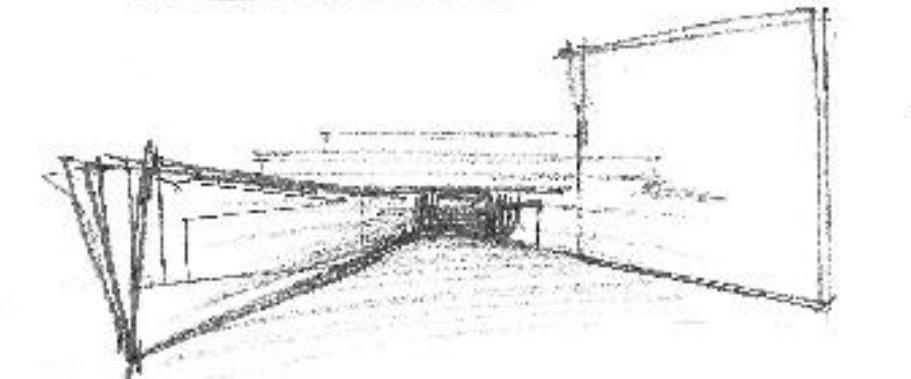
κατασκευασμένη
επωνύμη

φωτό^α
αδειούσαι.
ελεύσι φωτά
την πόλη

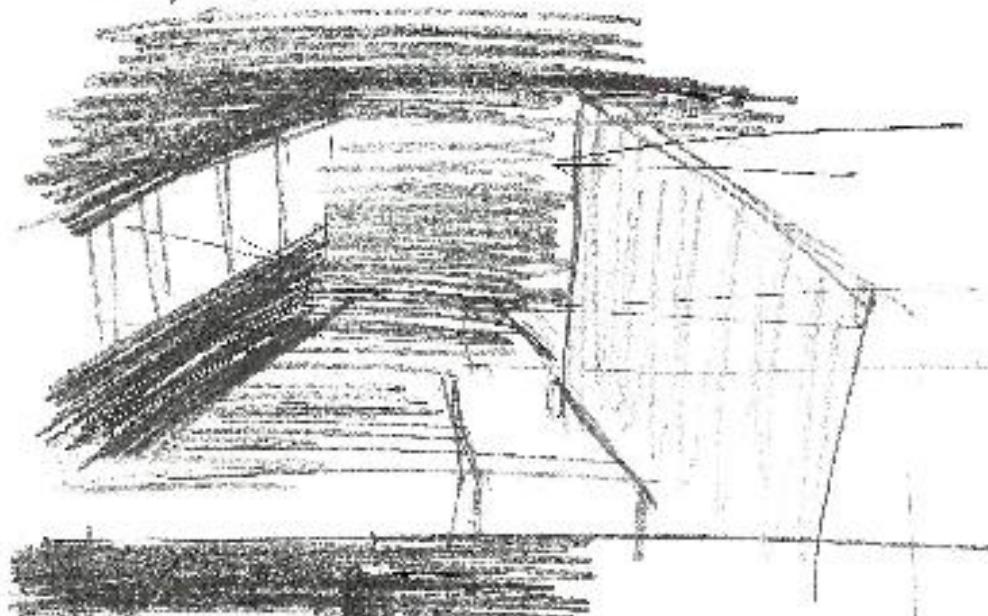


Η διαχείριση του φωτός παίζει σημαντικό ρόλο στη σύνθεση των ανοιγμάτων του σταθμού. Το φως αποτελεί το μέσο προσανατολισμού μέσα στο σταθμό, αντίληψης του βάθους και σταδιακής απομάκρυνσης ή προσέγγισης της ζωής στην πόλη. Ο σχεδιασμός κάθε ομάδας ανοιγμάτων σχετίζεται με τη στάθμη, την κίνηση και τον προσανατολισμό, έτσι ώστε ο επισκέπτης-επιβάτης να μεταβαίνει σταδιακά από το φως στο σκοτάδι, από την πόλη στη σύρραγγα και αντιστρόφως. Έτσι, τοποθετούνται οριζόντια ανοιγμάτα που επιτρέπουν στο φυσικό φως να εισχωρήσει κατακόρυφα μέχρι τη στάθμη της αποβάθρας, πλάγια ανοιγμάτα προς το Βορρά που πλαισώνουν τη θέαση προς τους ευκαλύπτους και εν μέρει στην πλατεία για την κατακόρυφη κίνηση στο εσωτερικό του σταθμού και κατακόρυφα ανοιγμάτα στο επίπεδο του δρόμου που επιτρέπουν την οπτική επαφή με την εσωτερική πλατεία του σταθμού.

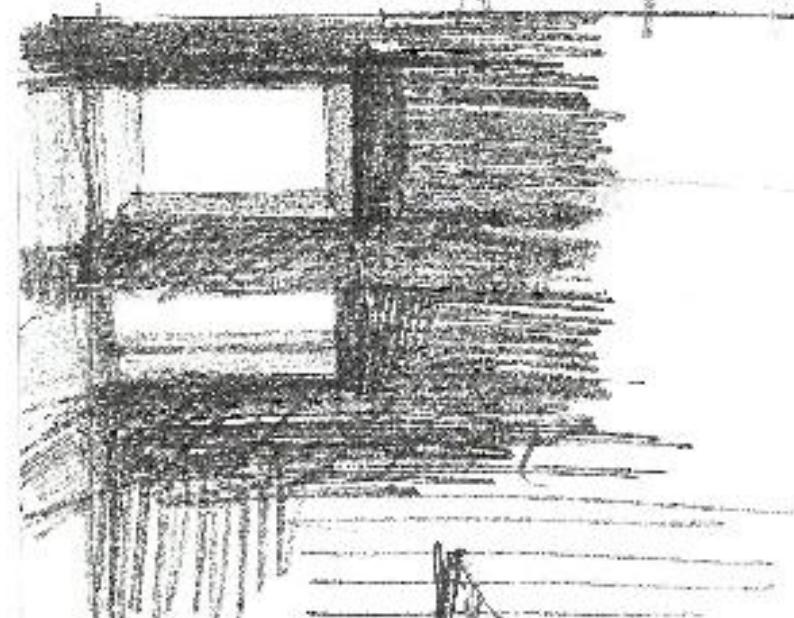
πόρεια από το φως έτος 2002



ειδομένη

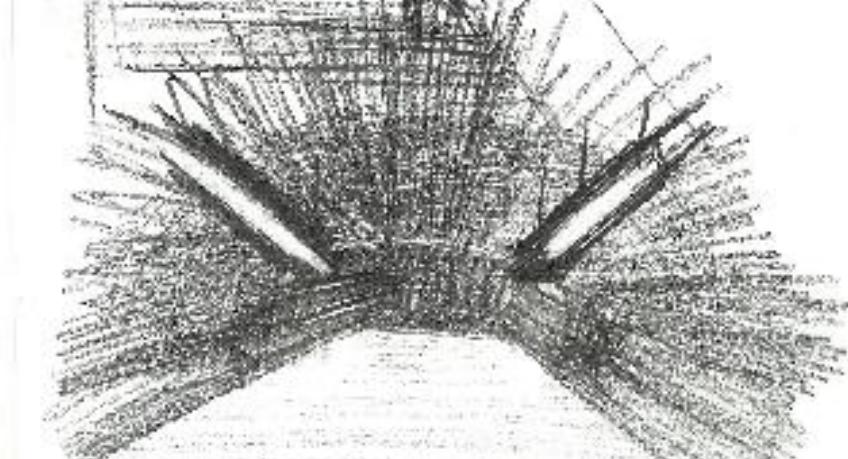


φωτά



κάτιοδος

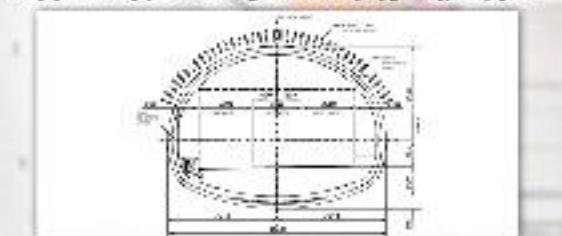
κατεύρουσα
φωτισμός.



κατατρόχια
τεχνητό φως
νέαρι το γείσο



(NATM)
Συμβατική μέθοδος εκσκαφής συρράγγων



(Cut & Cover)
Μέθοδος ανοιχτού ορύγματος



ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΤΑΘΜΟΥ

Η κατασκευή και η διάνοιξη της σύρραγγας του σταθμού, καθώς και του κυρίως χώρου του σταθμού επι συγχάνεται με ιρεις βρού κές μεθόδους. Αρχικά, με το μηχάνημα διάτρησης συρράγγων [T.B.M.] κατοσκευάζονται οι σύρραγγες με κεθοριομένη διατομή. Για το σταθμό ζωγράφου, προτείνω κεντρική αποβάθρα, με τους συρμούς να περνανε εκατέρωθεν αυτής. Ως εκ τούτου, οι γραμμές των συρμών θα πρέπει να αποκλείνουν για να ταραλάβουν την κεντρική αποβάθρα και στη συνέχεια να συγκλίνουν και πάλι. Από την τεχνική μελέτη προκύπτει ότι απαιτούνται 75 μέτρα πριν και μετά την αποβάθρα για την απόκλιση και επανασύγκλιση των γραμμών. Η προκαμένη να επιτευχθεί αυτό, χρησιμοποιείται η Νέα Αυστριακή Μέθοδος Διάνοιξης Συρράγγων [New Austrian Tunneling Method [N.A.T.M.]], η οποία επιτρέπει τη διάνοιξη σύρραγγας με αυξανόμενη διατομή. Τέλος, η μέθοδος Ανοικτού Ορύγματος επιτρέπει τη δημιουργία κενού στο υπέδιοφος προκειμένοι να διαμορφωθεί ο τελικός χώρος του σταθμού.

ΚΤΙΡΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΤΑΘΜΟΥ

Για τη λειτουργία του σταθμού απαιτείται μία σειρά χώρων τόσο για τη δημόσια χρήση του σταθμού όσο και για το προσωπικό. Ωστόσο, το μεγαλύτερο μέρος του σταθμού καταλαμβάνεται από τους μηχανολογικούς χώρους που είναι απαραίτητοι για την τροφοδοσία των συρμών με ηλεκτρισμό και για την κατάλληλη ανανέωση του στρατού υπόγειο χώρο του σταθμού και τις εγκαταστάσεις του.

Καθοριστικό είναι και το μήκος της αποβάθρας που φτανει τα 110m.

Για την κεντρική αποβάθρα απαιτούνται κατ'ελάχιστο 8m και απόσταση 2m από την αποβάθρα στο πρώτο εμπόδιο. Στην παρούσα εργασία, η αποβάθρα έχει μέγιστο πλάτος 14m.

ΚΑΤΙΩΣΗΣ ΧΩΡΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΩΡΟΥ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΧΩΡΟΥ
	1.1	ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΑΘΜΟΥ
	1.2	ΥΠΟΣΤΗΛ ΔΙΑΣΤΗΣΗ
	1.3	ΚΑΤΙΩΣΗΣ ΑΠΑΡΑΣ / ΕΠΙΧΩΜΑΤΕΣ
ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΩΡΟΙ	1.4	ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΟΥ
	1.5	ΔΙΚΟΜΑΤΟΣ ΕΚΣΟΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΝΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ
	1.6	ΑΠΟΒΑΘΡΕΣ
	1.7	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΡΟΔΑΛΕΣ
	1.8	ΧΩΡΟΙ ΕΠΙΦΥΛΑΞΗΣ ΚΑΙ ΕΞΠΙΜΑΤΩΝ
	1.9	ΠΡΟΕΒΑΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΑΠΟΒΑΘΡΑ ΣΤΑΘΜΟΥ
	1.10	ΑΝΕΡΓΟΥΣ ΣΤΡΑΤΟΙ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΣΚΕΦΡΑΤΙΚΟΙ
ΧΩΡΟΙ ΕΠΙΦΥΛΑΞΗΣ	2.2	ΕΚΔΟΤΗΡΙΑ ΕΞΙΤΗΡΙΩΝ
	2.3	ΗΡΟΦΙΛΑΜ ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΗΣ
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΙ	2.4	ΑΝΑΙΔΡΥΤΗΡΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ
	2.5	ΧΩΡΟΣ ΚΡΗΜΑΤΩΝ
	2.6	ΧΩΡΟΙ ΤΗ ΗΜΕΡΑΣ ΕΠΙΡΟΣΣΙΚΟΥ
	2.7	ΧΩΡΟΣ ΚΑΛΑΡΙΩΝ
ΧΩΡΟΙ ΕΠΙΦΥΛΑΞΗΣ ΣΗΜΑΝΕΣΣΕ	3	ΚΛΙΜΑΣΣΟΥ ΧΙΛΙΩΝ ΚΡΑΤΑΣΤΑΣΙΩΝ
	3.2	ΥΠΟΣΤΑΘΜΟΣ ΦΩΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΒΟΗΘΗΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΩΝ
	3.3	ΛΙΟΥΤΑ ΔΙΑΧΟΙΣΙΣ ΧΑΛΙΔΙΩΝ ΙΑΙΔΩΝ
	3.4	ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΗΜΑΝΕΣΣΕ
	3.47	ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΗΛΕΙΚΟΥΝΤΑΖ
ΧΩΡΟΙ ΕΠΙΦΥΛΑΞΗΣ ΑΝΤΑΙΓΕΡΩΝ	3.5	ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΤΥΠΗΡΙΟΝ ΑΝΤΑΙΓΕΡΩΝ
	3.6	Η ΚΑΤΑΣΤΡΑΣΗ ΨΥΡΙΩΝ
ΕΠΙΦΥΛΑΞΗΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ	3.7	ΧΩΡΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ
	3.8	ΥΠΟΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΟΡΩΤΩΝ
	3.10	ΙΔΙΑΙΩΣΗΣ ΤΗΛΕΦΩΝΟΥΣ ΛΙΔΗΣ
	3.11	ΠΡΟΣΑΝΤΗΛΕΡΟΣ ΤΗ ΒΕΛΕΡΕΣΜΟ
	3.13	ΧΩΡΟΣ ΤΙΝΟΣΕΡΕΣΜΟΣ
	3.16	ΑΙΓΑΙΟΥ ΗΛΑΒΟΣ
	3.18	ΙΑΡΟΣΗ ΝΕΙΚΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΕΙΩΝ ΦΙΛΑΣ
	3.19	ΩΦΑΙΚΙΣ ΧΩΡΟΙ
	3.20	ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ ΤΗ ΠΕΡΙΑΙΜΑ ΠΡΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ

Κύριο χαρακτηριστικό της πλατείας αποτελεί η συστοιχία των ψηλών αιωνόβιων ευκαλύπτων επί της λεωφόρου Παπάγου. Η διατήρηση και ενίσχυση αυτών των δέντρων κοινής απαραίτητη τόσο για τη διατήρηση τους ασίου ανάμεσα στην διάρηση της λεωφόρου και το χώρο της πλατείας, όσο και για τη διατήρηση τους χαρακτήρα της περιοχής, καθώς οι εικάλιτποι εμφανίζονται σηματοδοτούν τοπόσημος της περιοχής (Πλατεία Γαρδένια γήπεδο σχολεία Βίλα Ζωγράφου κ.α.). Αυτή η συνθετική επόφευση επηρέασε καθοριστικό τα όρια του ανοικτού ασύρματος για την κατασκευή του σταθμού, αλλά και την ίδια τη διαμόρφωσή του. Στην ίδια πλευρά της πλατείας επιλέγεται να τοποθετηθεί σταθμός ποδηλάτων, ακοινώς όπως προβλέπεται και από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Ζωγράφου.

Η 'πύλη' του σταθμού επιλέχθηκε να γίνει στο χαρηλότερο σημείο της πλατείας [στη συμβολή των οδών 3ης Ορεμής Ταξιαρχίας και Γ.Ζωγράφου], τόσο λόγω προδιαγραφών, όσο και για τη εκμετάλλευση του μπάρχοντος τεζόδρομου ως μέσο αποσύρτης και εκτόνωσης των χρηστών του σταθμού]. Η είσοδος στο χώρο του σταθμού σηματοδοτείται από ένα μηλό κετεκόουνο στοιχείο που φέρει το σήμα του μετρό, αλλά και από την ύπαρξη του αναψυκτηρίου-καφετέριας, το οποίο ως χρήση προσαρτάει κόσμο. Το αναψυκτήριο αναπτύξεται σε τρία επίπεδα. Στο επίπεδο της πλατείας, εμπλέκεται όσους απολαμβάνουν τη βόλτα τους εκεί, στο επίπεδο του πεζόδρομού τους περιστοικούς και τους χοήστες του σταθμού, ενώ στο επίπεδο της εσωτερικής πλατείας η καφετέρια προσφέρει απρόσκοπτη θέση σε όλο το χώρο του σταθμού και την περιοδική κίνηση των συνδέσμων και επιβατών.

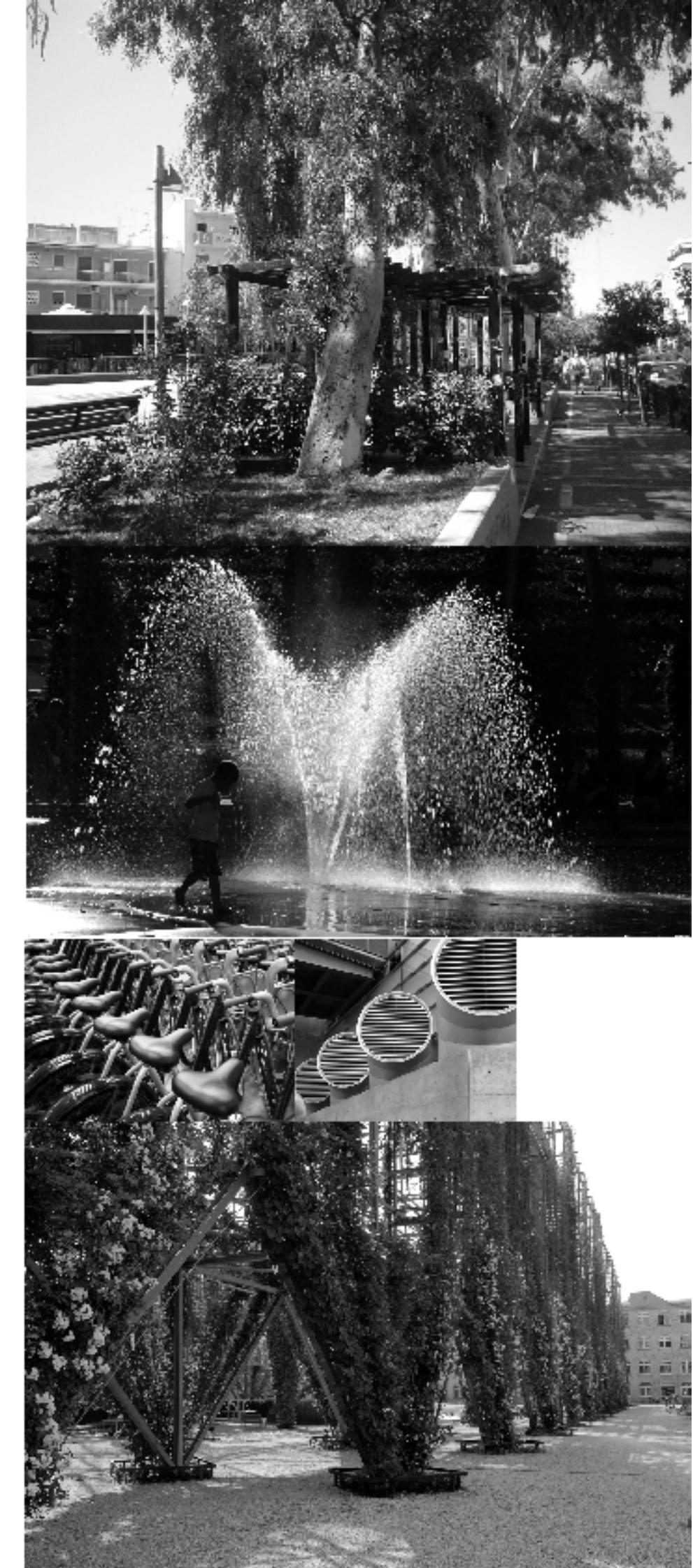
Ο πεζόδρομος φέρει τρία μεγάλα ανοίγματα που φωτίζουν το εσωτερικό του σταθμού μέχρι το επίπεδο της αποβάθμας. Άλλα και στο επίπεδο της πλατείας αποδεικνύνται ισέριζμα ανοίγματα ποοστανατολισμένα ποσες το Βοορά, το οποίο εκτός από φωτισμό, επιτρέπουν την οπτική επαφή τόσο από την πλατεία στο σταθμό όσο και αντίστοιχα. Ένα μεγάλο κεντρικό άνοιγμα αρθρώνει την πλατεία με τον πεζόδρομο και εν σχύλι τον εσωτερικό φυσικό φωτισμό του σταθμού, ενώ η γυαλινή επωάνεια που το κελύπτει αποτελεί μέρος του συντριβανιού της πλατείας, καθώς πάνω της ρίχνουν τα νερά τους οι πίθακες που υπάρχουν στην πλατεία.

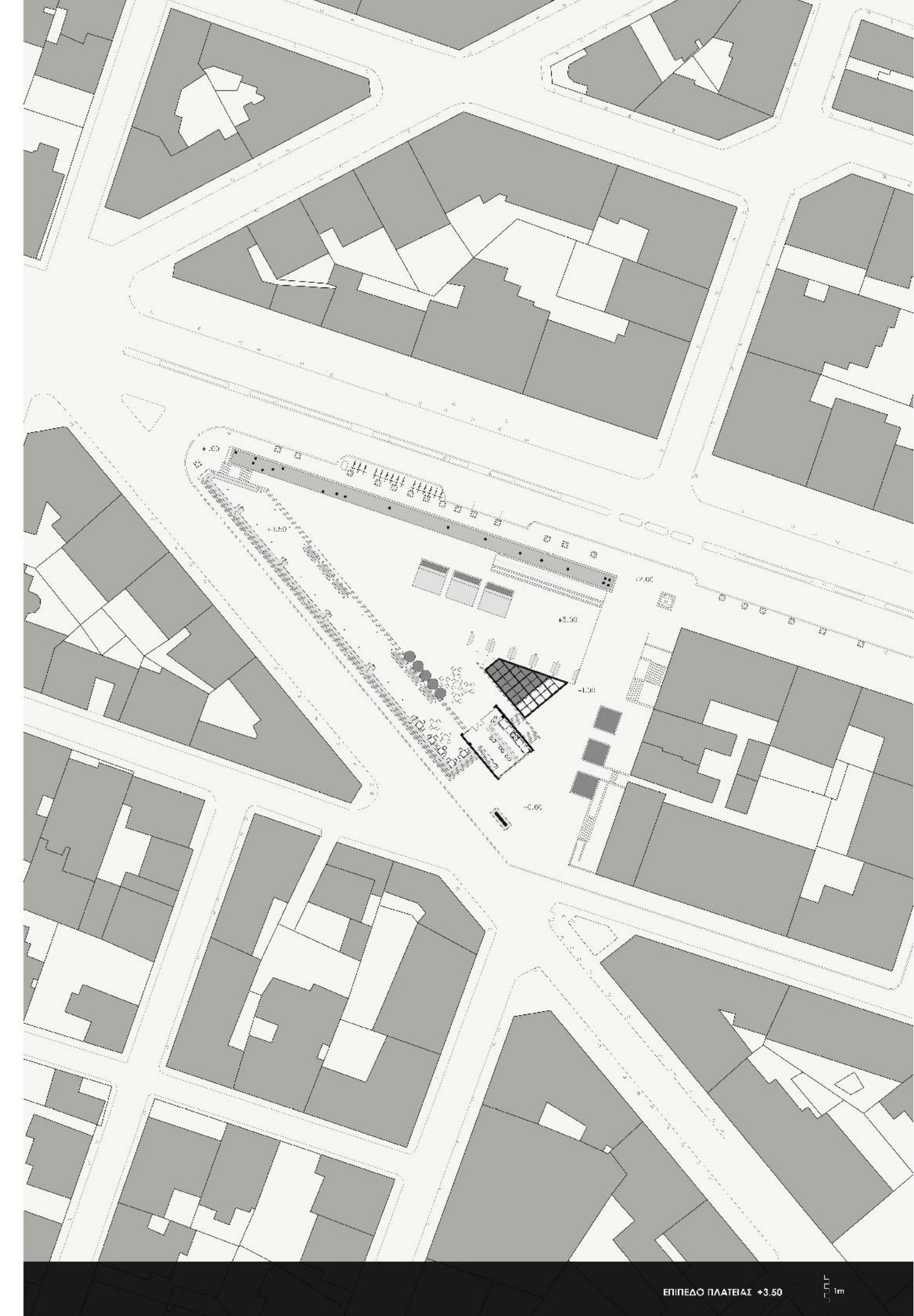
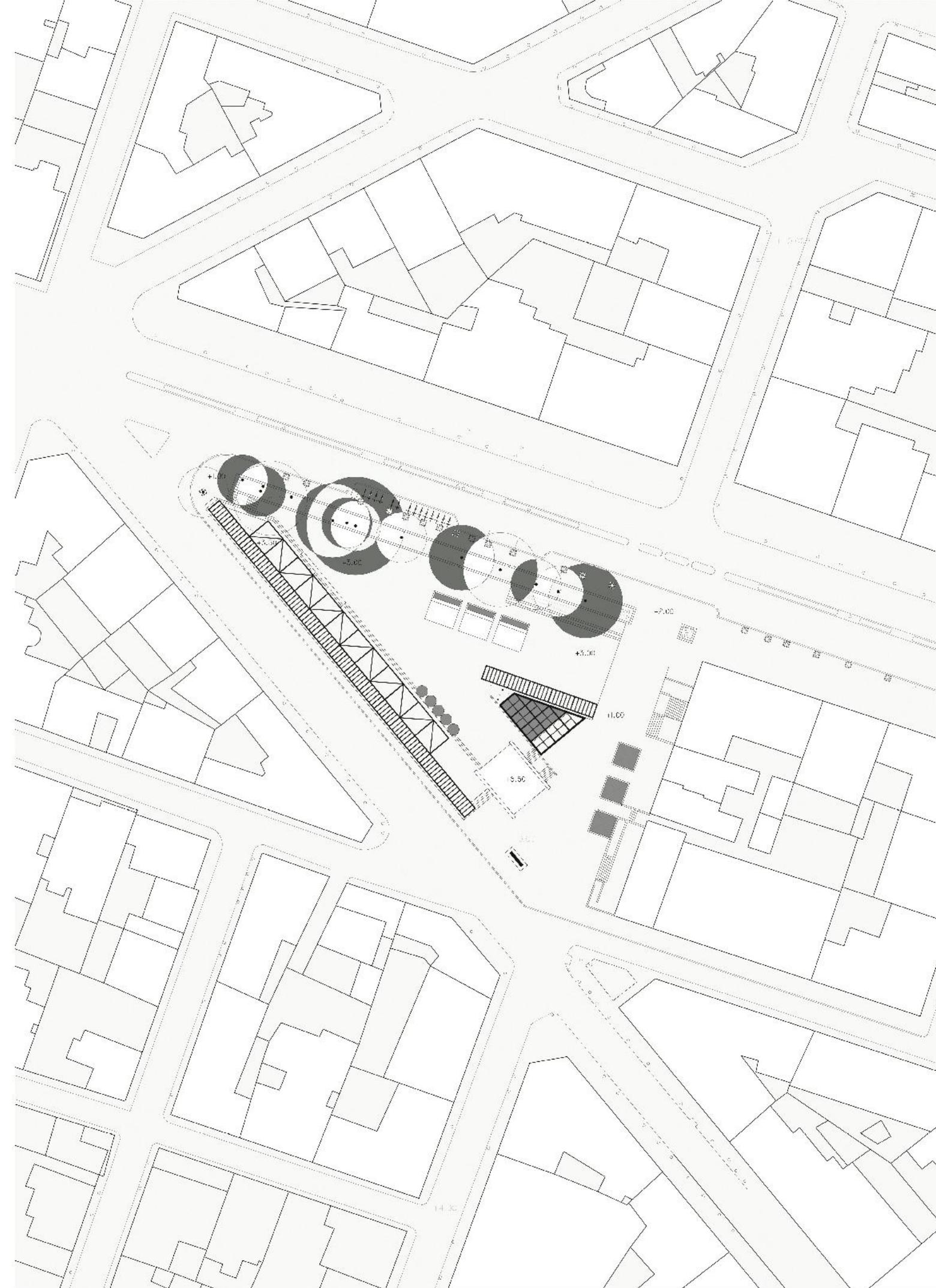
Ο αερισμός του σταθμού γίνεται μέσω μενάλων καλύδρων εισοδηματικών καθαρείων αέρα στο επίπεδο της πλατείας, ενώ η απορροή του γίνεται στο επίπεδο του δρόμου επί της λεωφόρου Γ.Ζωγράφου στην άκρη της πλατείας.

Στο επίπεδο της πλατείας, κατεσκευάζεται μεταλλικό στέγαστρο, πάνω στο οποίο φύονται αναρριχητικά φυτά, τα οποία δημιουργούν την απαραίτητη σκίαση για το απίμηκες καθιστικό κετέ τους Θερινούς μήνες.

Καθώς εισέρχεται κανείς στο σταθμό συνεπίπεδα με τον πεζόδρομο, βρίσκεται σε ένα πλάτωμα από όπου μπορεί να έχει οπτική επαφή με την εσωτερική πλατεία του σταθμού και να επιλέξει να κινηθεί είτε με τον ανελκυστήρα έπειτα από τις κλίμακες. Η κίνηση αυτή νίνεται πορόλληλα με το δρόμο και τα μεγάλα ανοίγματα επιτρέπουν τόσο την επαφή με την πόλη όσο και τον πλάγιο φωτισμό του εσωτερικού του σταθμού. Στο επίπεδο επικυρωσης των εισηγητών [conceptual level] και πριν την ελεγχόμενη ζώνη, μια εσωτερική πλατεία επιτρέπει στους χοήστες του σταθμού αλλά και στους επισκέπτες να επισκεφθούν τα πεοίπερα κιόσκια, να καθίσουν στην καφετέρια με άλλα στην αποβάθμα ή να χαζέψουν τους διερχόμενους συρμούς και επιβάτες. Η εσωτερική πλατεία παίζει σημαντικό ρόλο στην οικειοποίηση του χώρου του σταθμού και προσφέρει τη δυνατοτητα επαφής με την δια τη λεπτομέργια του σταθμού την πειοδική κίνηση των συρμάτων, όχι μόνο από τους επιβάτες αλλά και από τους κατοίκους της περιοχής.

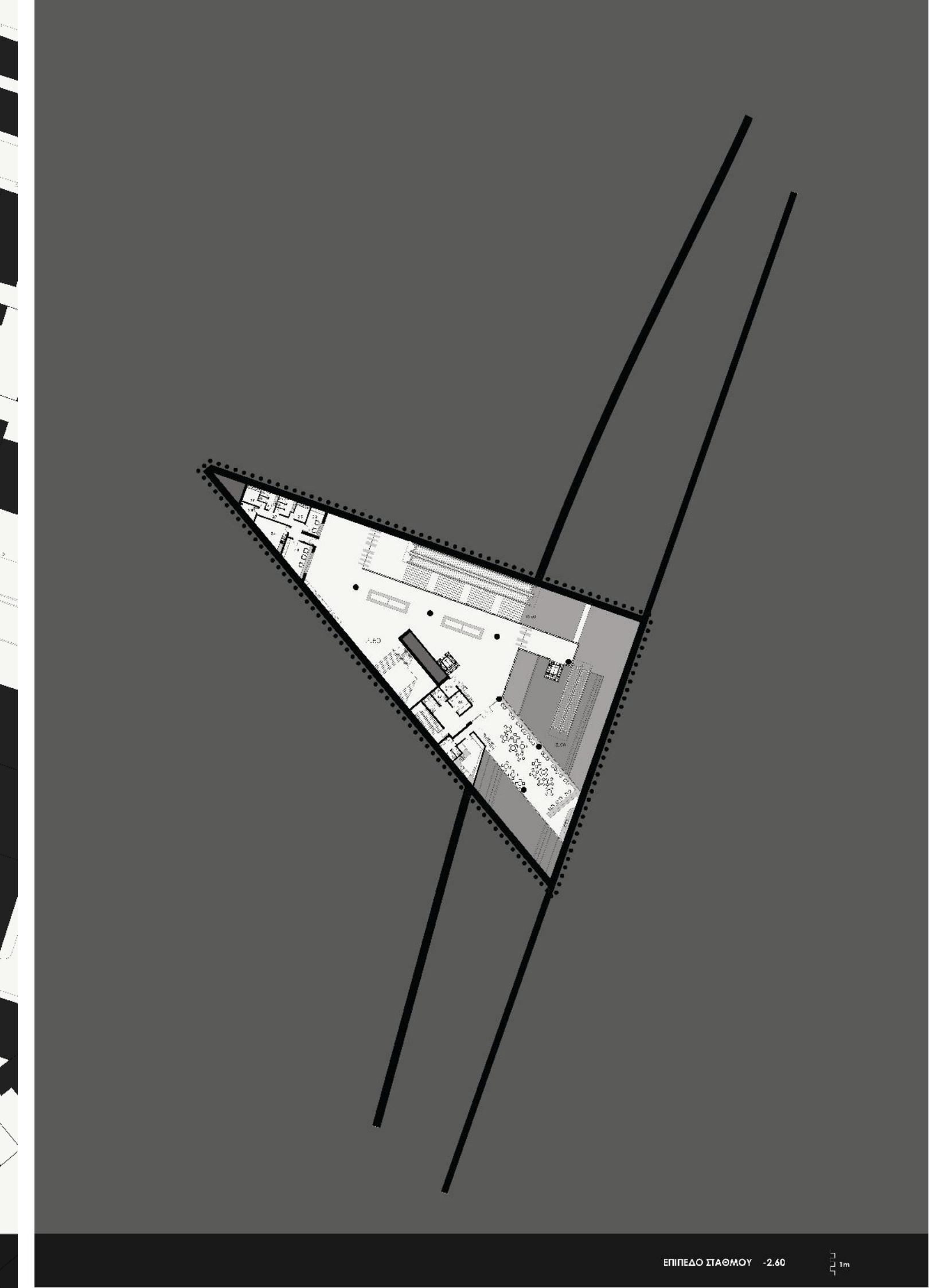
Από αυτό το επίπεδο μπαίνει κανείς στην ελεγχόμενη ζώνη, εφόσον επικυρώσει το εισητηριό του, επέλγοντας είτε να κινηθεί από τη μεγάλη κλίμακα του σταθμού είτε να χρησιμοποιήσει τον ανελκυστήρα από νυακή, ο οποίος διατούχει κατεκόρυφα όλο το όψος του σταθμού.

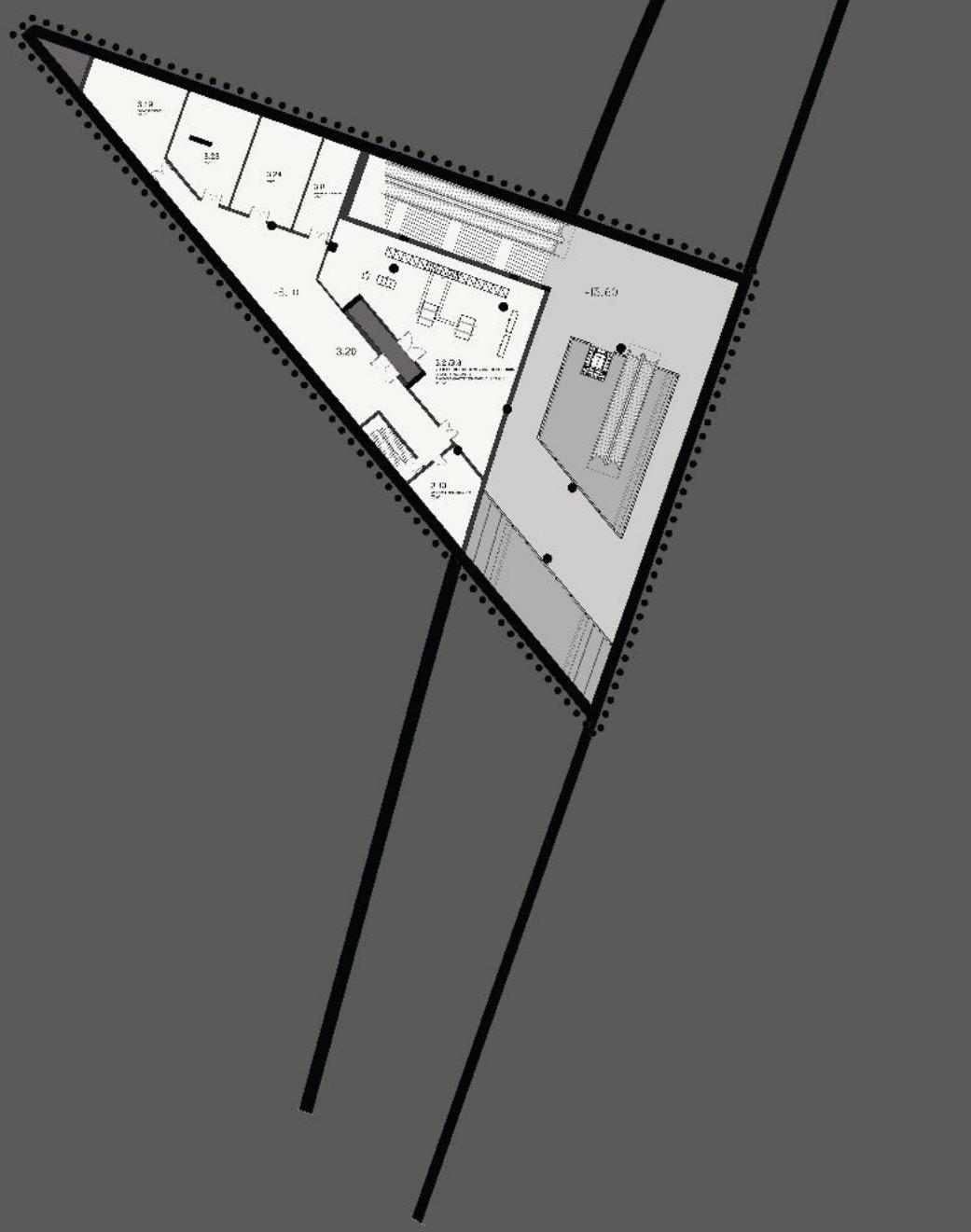




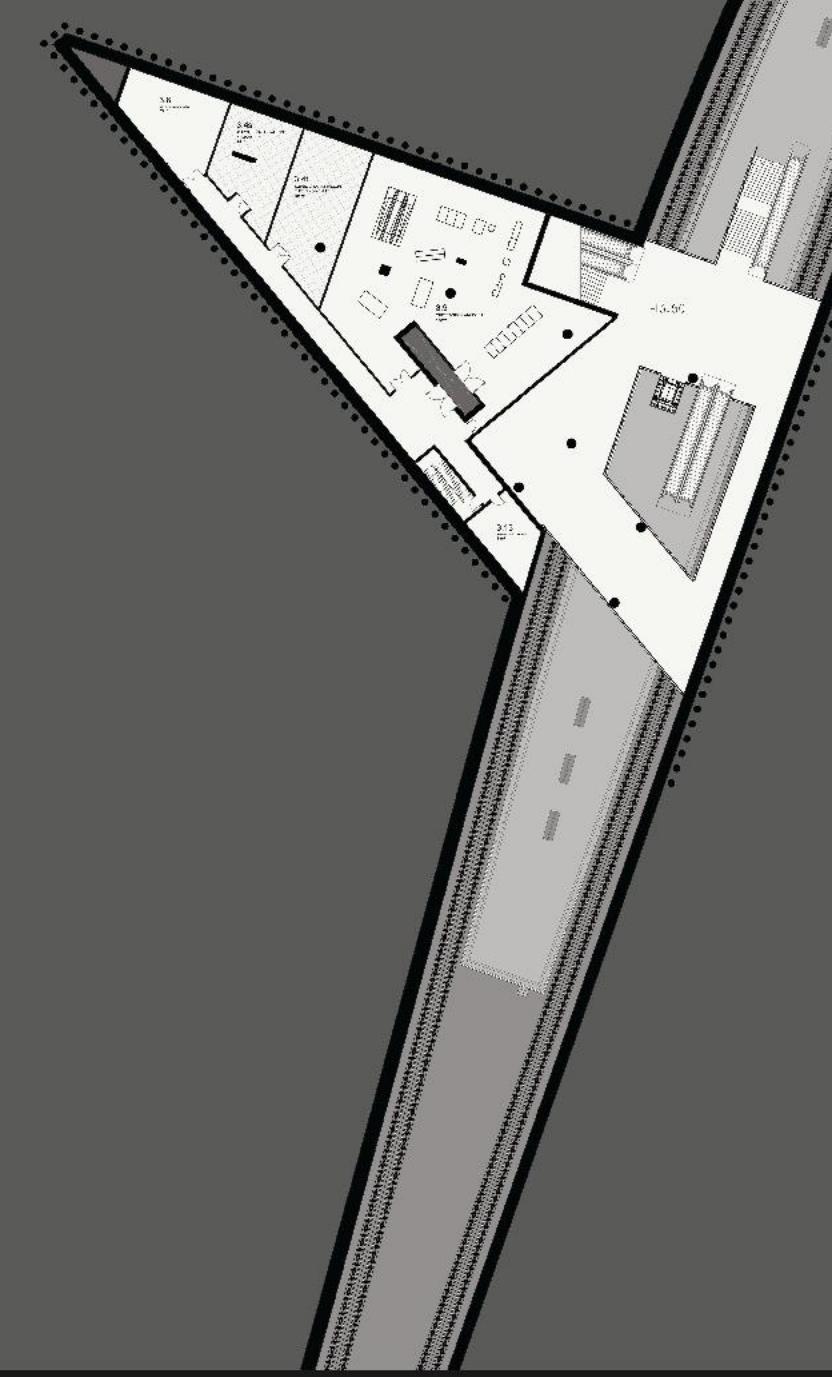
ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

1m

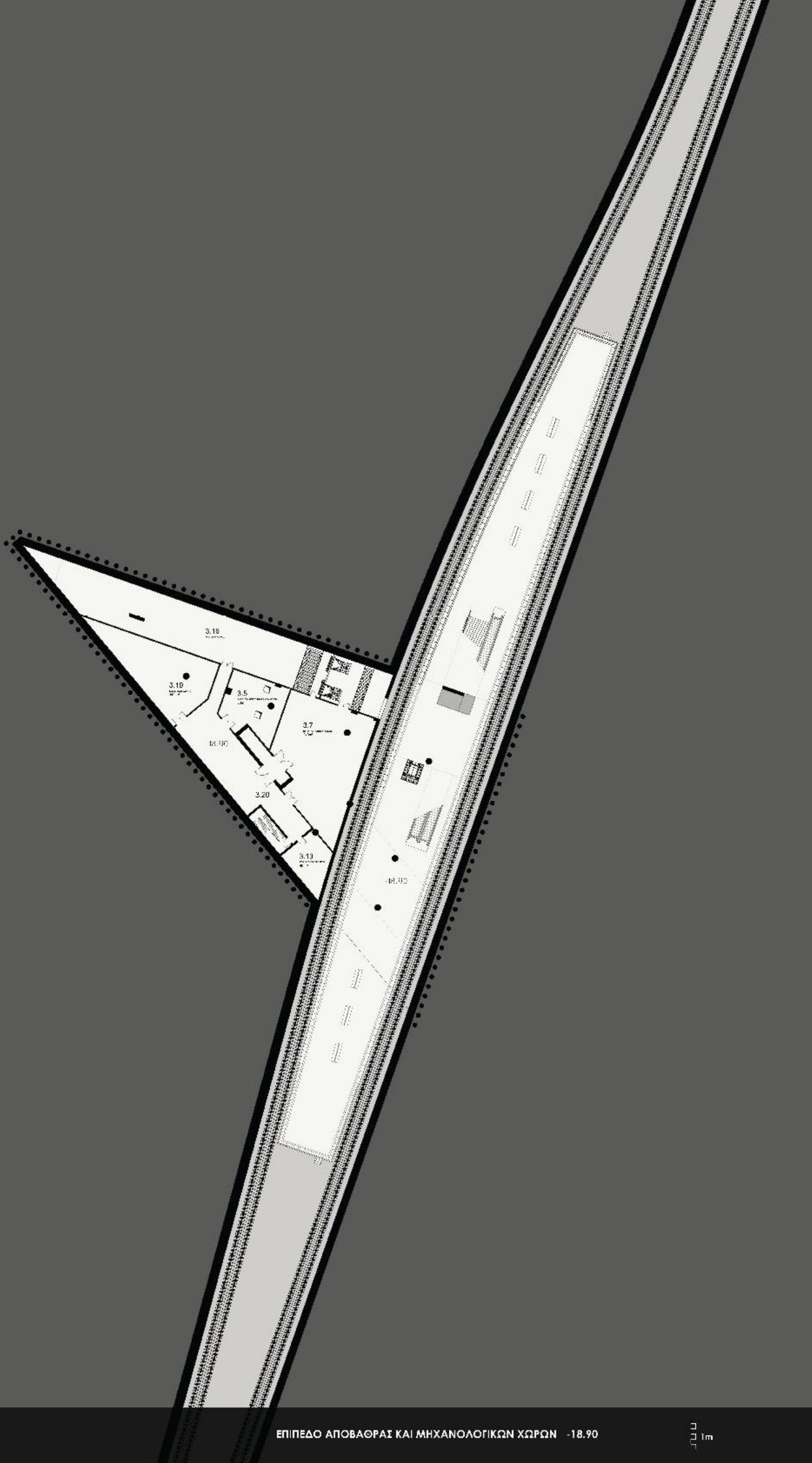




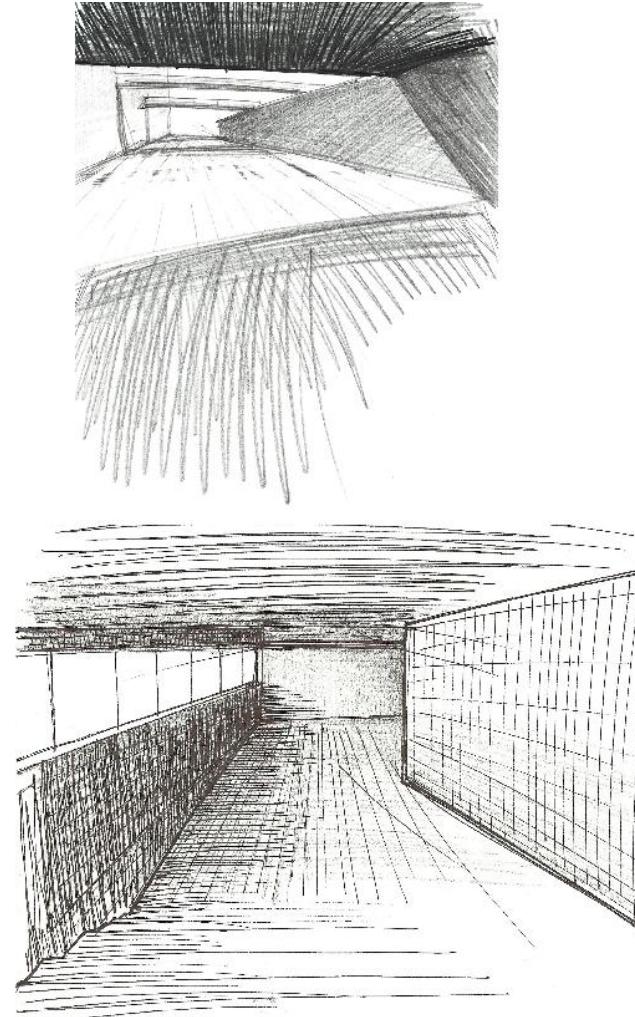
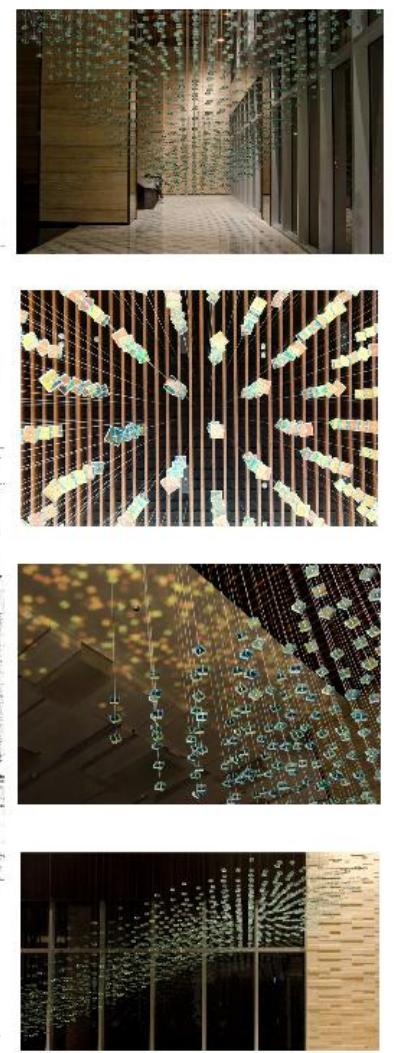
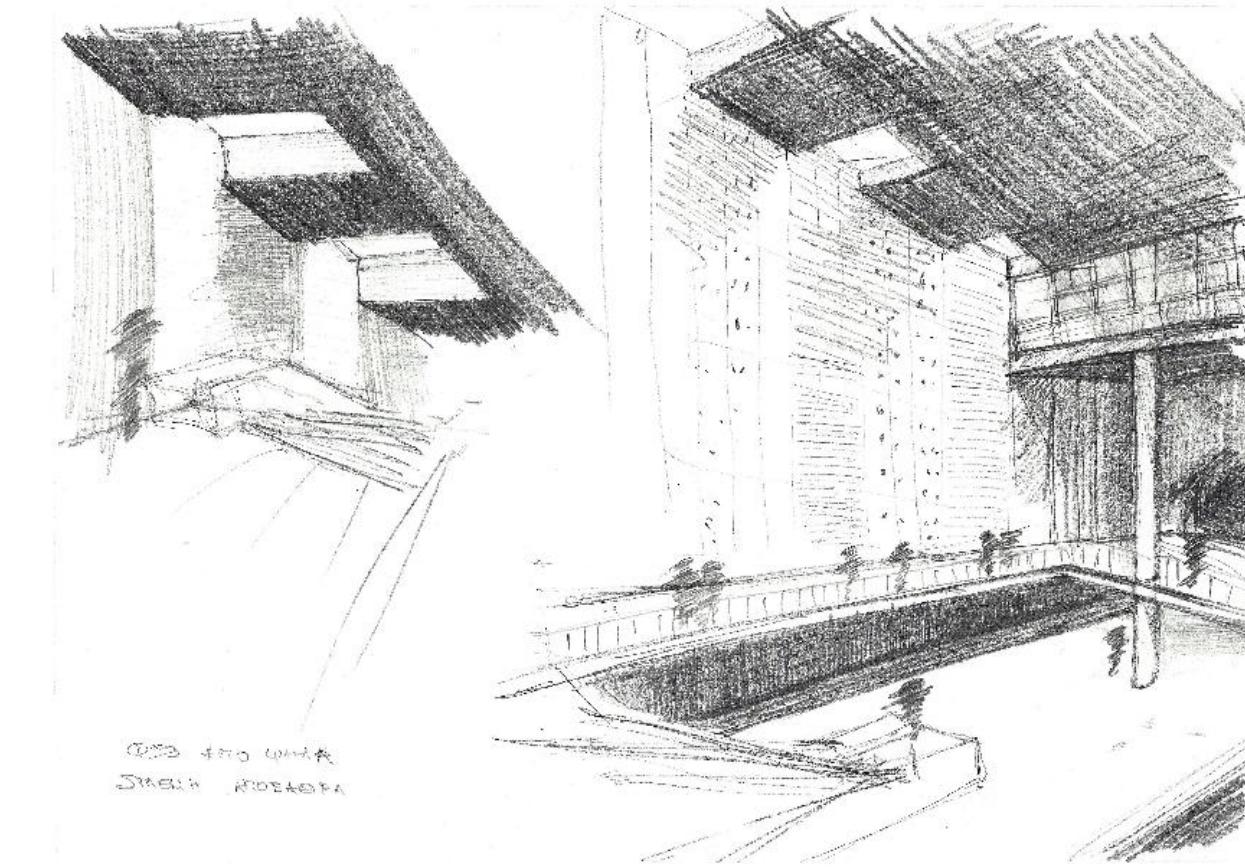
ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ -8.1

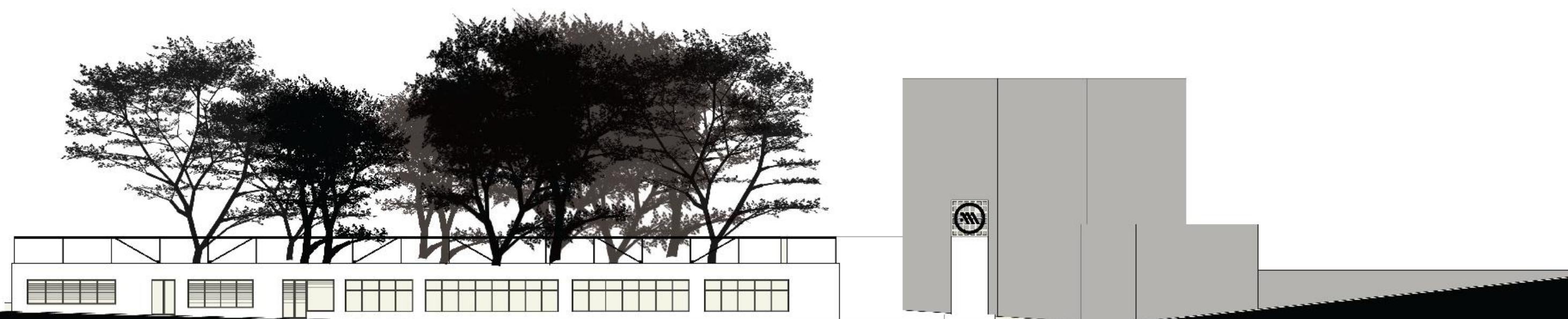


ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΕΚΘΕΣΙΑΚΟΥ ΧΩΡΟΥ -13.60



Καθώς κινέται κανείς στη κεντρική κλίμακα του σταθμού μπορεί να έχει οπτική φυγή στους ευκαλύπτους της πλατείας αλλα και φως που εισέρχεται από τα βορινά ανοίγματα. Η κλίμακα αυτή καταλήγει σε ένα ενδιόμεσο επίπεδο πριν την αποβάθρα. Αυτό το επίπεδο δίνει τη δυνατότητα διαφορετικής κίνησης μέχρι την αποβάθρα- είτε στην σκοτεινή πλευρά της αποβάθρας είτε στη φωτεινή. Το ίδιο επίπεδο, σαν ένα περιμετρικό "δάχτυλο" πάνω από την αποβάθρα, λειτουργεί ως εκθεσιακός χώρος. Στα όρια του σταθμού και της σύρραγγας τοποθετείται μία κατασκευή-γλυπτό, αποτελουμένη από έκρεμη με κρύσταλλα. Με την κίνηση των συρμάν και τα ρεύματα αέρα που δημιουργούνται, προκαλείται ταλάντωση των μερών του γλυπτού και συνεπώς ένα κουδουνισμα-ήχος που θέλει να παραπέμψει και να συμβολίσει την κίνηση του νερού σε αυτή την πλευρά του σταθμού όσο και από τα επίπεδα της έκθεσης και της αποβάθρας, γίνεται αντιληπτή η έντονη παρουσία του φυσικού φωτός, το οποίο ενισχύεται καθώς αντανακλάται στη γαλάνη στήλη του συνελκυστήρα που ορθώνται επιβλητικά στη μέση της αποβάθρας, αλλά και στις επιφάνειες των υπόλοιπων επιπέδων. Τέλος, οι μηχανολογικοί χώροι βρίσκονται κάτω από το επίπεδο της εσωτερικής πλατείας του σταθμού και αναπτύσσονται σε τρία διαδοχικά και συνέσιμα επίπεδα.





ΟΨΗ Γ.ΖΩΓΡΑΦΟΥ

1m

