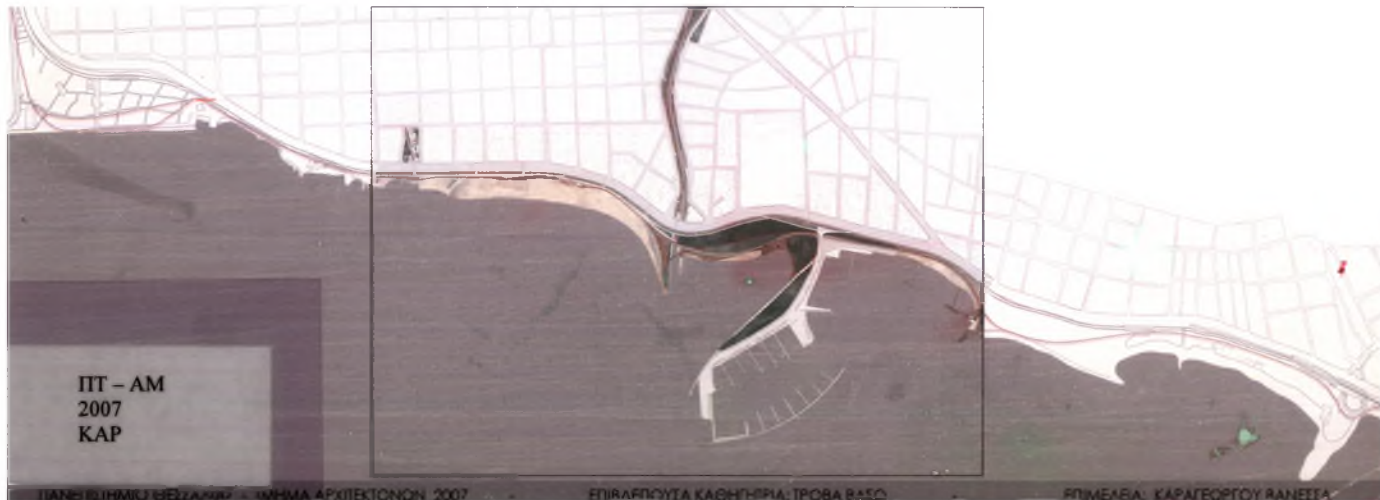


“ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΣΤΟ ΦΑΛΗΡΟ”



«ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΣΤΟ ΦΑΛΗΡΟ»

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το Φάληρο από τα αρχαία χρόνια αναφαιρόταν ως το πρώτο και αρχαιότερο «επίγειο» της Αθήνας. Μέχρι και σήμερα, αποτελεί τη συντομότερη φυσική διέξοδο της πόλης των Αθηνών προς τη θάλασσα.

Εξαιτίας της ιδιότητας αυτής, η ευρύτερη ακτογραμμή του Φαλήρου έχει υποστεί τα τελευταία 40 περίπου χρόνια πολλές μετατροπές και έχουν γίνει διάφορες προτάσεις για την αξιοποίησή της.

Η περιοχή αυτή αποτελούσε μέχρι το 1950 περίπου, την πρώτη λουτρόπολη των Αθηνών. Στη συνέχεια όμως, από το '70 και μετά, η ακτογραμμή της υπέστη μια σειρά επιχωματώσεων, αποκόπτοντας την ιδιαίτερη σχέση του πολίτη-πεζού με τη θάλασσα. Οι επεμβάσεις που έγιναν από τότε μέχρι και σήμερα γίνονται μεμονομένα και δεν ακολουθείται ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο ανάπτυξης για το σύνολο της περιοχής, καθότι υπάρχουν επιρροές από πλήθος οικονομικών κυρίως συμφερόντων για την εκμετάλλευση και αξιοποίησή της.

Η σημαντικότερη και μεγαλύτερης κλίμακας ανάπλαση έγινε με τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 με τη δημιουργία δύο «ολυμπιακών πόλων» (Φαληρικός Όρμος-Δέλτα Φαλήρου και Αγ. Κοσμά) και την επαναφορά του Τραμ στον παραλιακό άξονα.

Ερευνήθηκε αρχικά ένα μήκος ακτογραμμής από το Φαληρικό όρμο μέχρι τον Αγ. Κοσμά προκειμένου να γίνει καταγραφή της σημερινής κατάστασης και να εντοπιστούν προβληματικά σημεία που δημιουργήθηκαν εξαιτίας των μετασχηματισμών που έχει υποστεί το θαλάσσιο μέτωπο. Επιλέχθηκε κατόπιν ένα τμήμα του συνόλου της περιοχής να επιλυθεί σχεδιαστικά, από το Φλοίσβο Π. Φαλήρου μέχρι τη μαρίνα Αλίμου, καθότι αποτελεί το κομμάτι που έχει υποστεί τις λιγότερες συνθέσεις των αλλαγών που αναφέρθηκαν. Είναι ο τελευταίος ανοιχτός χώρος της ευρύτερης αυτής περιοχής, που έχει καταφέρει να διατηρήσει ως ένα βαθμό την επαφή με τη θάλασσα, αλλά και να αναπτύξει παράλληλα ορισμένα ιδιαίτερα τοπικά χαρακτηριστικά. Η επαφή της πόλης με το παραλιακό μέτωπο διακόπτεται όμως απότομα, με την ύπαρξη της μεγάλης σε έκταση Μαρίνας Αλίμου.

Στόχος της επέμβασης είναι η ενίσχυση της σχέσης της πόλης του Φαλήρου με το θαλάσσιο μέτωπο. Να δοθεί η δυνατότητα καλύτερης σύνδεσης των επιμέρους περιοχών, με αναδιοργάνωση τμημάτων τους, λειτουργικά και θεματικά.

Για την επίτευξη αυτών των στόχων προτείνεται:

- ο σχεδιασμός μιας νέας πλατείας με άνοιγμα προς τη θάλασσα, όπου υπάρχει ο όμιλος αλιείων και χειμερινών κολυμβητών
- η μετατροπή του ρέματος Πικροδάφνης σε γραμμικό πάρκο που θα συνδέεται με την ακτή, εκτρέποντας την εκβολή του
- η μετατροπή της Μαρίνας Αλίμου σε «νησίδα φυσικού περιβάλλοντος» στραμμένη προς τη θάλασσα, η οποία πέραν της χρήσης της μαρίνας θα δημιουργεί χώρο για δραστηριότητες αναψυχής
- η σύνδεση των ανωτέρω περιοχών με δίκτυο πεζοδρόμου και ποδηλατοδρόμου, το οποίο θα αποτελεί μια «κινητή λωρίδα» πεζού-ποδηλάτη που θα διατρέχει την ακτογραμμή και θα συνδέει τα επιμέρους τμήματα με τη θάλασσα.

Βασική επιδίωξη είναι η ομαλή μετάβαση από το αστικό στο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης, με σεβασμό στο φυσικό περιβάλλον. Με κεντρικό στοιχείο τον άνθρωπο, την κίνηση και τη δραστηριότητα που αυτός έχει αναπτύξει στον εν λόγω χώρο, γίνεται προσπάθεια να βελτιωθεί η επαφή του με τη θάλασσα και να αναδειχθούν περισσότερο τα τοπικά χαρακτηριστικά που ο ίδιος της έχει προσδώσει, αναβαθμίζοντας παράλληλα την αξία της πόλης του Π. Φαλήρου σε προσφιλή προορισμό των επισκεπτών της Αθήνας.

"REPLANNING PART OF FALIRO COASTLINE"

SUMMARY

The general district of Faliro, was mentioned as the first and oldest sea outpost of the city of Athens, as far back as in the ancient years. Today it still comprises its shortest route to the sea. It is due to this property, that the coast line of this general district has undergone numerous modifications during the last 40 years and that there has been made also a plethora of propositions with respect to its utilization.

Up to the 1950's, this area was considered the prime bath of the citizens of Athens. After the 1970's however the coastline suffered a series of terraforming which came between the intimate relationship of the people who lived there with the sea. These operations have been taking place separately from each other and lack consistency, since they are not part of any major evolution plan. The reasons of this are mainly of financial nature. There are a lot of conflicts, due mainly to private interests as to the taking advantage of the area.

It must be mentioned that the most important and of grand scale reformation occurred during the Olympics of 2004 and consists of the formation of two Olympic poles (Cape of Faliro-Faliro Delta and Elliniko) and the re-instatement of the tram line along the coastal axis.

In this essay, a part of the above mentioned coastline, from the Faliro cape up to St. Kosma (Elliniko) was examined in order to assess its present state and to discover any malfunctioning areas, created by the reformations that occurred to the coastal front. A part of the examined area was selected to be resolved graphically. It extends from Flisvos to the Alimos marine and was selected because it has suffered the least consequences of the reformations. It is the single remaining open space of the general district that managed to preserve its immediate access to the sea and to develop some unique area characteristics as well. The city's contact to the coastal front is however violently disrupted by the existence of the greatly sized Alimos marine.

The goal of this endeavor is the reinforcement of the city's connection to the coastal front. To present the opportunity of a better interconnection of the partial areas by reorganizing parts of them functionally and thematically.

Towards these means it is proposed to :

- Design a new square, open to the sea
- Transform the Pikrodafni creek into a linear park
- Transform the Alimos marine into an isle of natural habitat, which apart from marine usage will also offer space for recreational activities, and
- The interconnection of the above areas via a street network for pedestrian and bicyclists.

All of the above should lead to a smooth transition from the urban to the coastal front, with respect too the natural surroundings and having men and their activities as a point of reference.



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 6078/1
Ημερ. Εισ.: 18-12-2007
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιδιωτικός Κωδικός: ΠΤ – ΑΜ
2007
ΚΑΡ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

INTRODUCTION.....	σελ 2
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	σελ 3
1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	σελ.4
2. ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	σελ.9
2.Α. ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΕΟΤ 1965	
2.Β. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ-ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΧΡΗΣΗ	
2.Γ. ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	
3. ΤΟΠΙΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ – ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.....	σελ.14
4. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.....	σελ.24
5. ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ – ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ.....	σελ.39

INTRODUCTION

The general district of Faliro, was mentioned as the first and oldest sea outpost of the city of Athens, as far back as in the ancient years. Today it still comprises its shortest route to the sea. It is due to this property, that the coast line of this general district has undergone numerous modifications during the last 40 years and that there has been made also a plethora of propositions with respect to its utilization.

Up to the 1950's, this area was considered the prime bath of the citizens of Athens. After the 1970's however the coastline suffered a series of terraforming which came between the intimate relationship of the people who lived there with the sea. These operations have been taking place separately from each other and lack consistency, since they are not part of any major evolution plan. The reasons of this are mainly of financial nature. There are a lot of conflicts, due mainly to private interests as to the taking advantage of the area.

It must be mentioned that the most important and of grand scale reformation occurred during the Olympics of 2004 and consists of the formation of two Olympic poles (Cape of Faliro-Faliro Delta and Elliniko) and the re-instatement of the tram line along the coastal axis.

In this essay, a part of the above mentioned coastline, from the Faliro cape up to St. Kosma (Elliniko) was examined in order to assess its present state and to discover any malfunctioning areas, created by the reformations that occurred to the coastal front. A part of the examined area was selected to be resolved graphically. It extends from Flisvos to the Alimos marine and was selected because it has suffered the least consequences of the reformations. It is the single remaining open space of the general district that managed to preserve its immediate access to the sea and to develop some unique area characteristics as well. The city's contact to the coastal front is however violently disrupted by the existence of the greatly sized Alimos marine.

The goal of this endeavour is the reinforcement of the city's connection to the coastal front. To present the opportunity of a better interconnection of the partial areas by reorganizing parts of them functionally and thematically.

Towards these means it is proposed to :

- Design a new square, open to the sea
- Transform the Pikrodafni creek into a linear park
- Transform the Alimos marine into an isle of natural habitat, which apart from marine usage will also offer space for recreational activities, and
- The interconnection of the above areas via a street network for pedestrian and bicyclists.

All of the above should lead to a smooth transition from the urban to the coastal front, with respect too the natural surroundings and having men and their activities as a point of reference.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το Φάληρο από τα αρχαία χρόνια αναφερόταν ως το πρώτο και αρχαιότερο «επίγειο» της Αθήνας. Μέχρι και σήμερα, αποτελεί τη συντομότερη φυσική διέξοδο της πόλης των Αθηνών προς τη θάλασσα.

Εξαιτίας της ιδιότητας αυτής, η ευρύτερη ακτογραμμή του Φαλήρου έχει υποστεί τα τελευταία 40 περίπου χρόνια πολλές μετατροπές και έχουν γίνει διάφορες προτάσεις για την αξιοποίησή της.

Η περιοχή αυτή αποτελούσε μέχρι το 1950 περίπου, την πρώτη λουτρόπολη των Αθηνών. Στη συνέχεια όμως, από το '70 και μετά, η ακτογραμμή της υπέστη μια σειρά επιχωματώσεων, αποκόπτοντας την ιδιαίτερη σχέση του πολίτη-πεζού με τη θάλασσα. Οι επεμβάσεις που έγιναν από τότε μέχρι και σήμερα γίνονται μεμονωμένα και δεν ακολουθείται ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο ανάπτυξης για το σύνολο της περιοχής, καθότι υπάρχουν επιρροές από πλήθος οικονομικών κυρίως συμφερόντων για την εκμετάλλευση και αξιοποίησή της.

Η σημαντικότερη και μεγαλύτερης κλίμακας ανάπλαση έγινε με τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 με τη δημιουργία δύο «ολυμπιακών πόλων» (Φαληρικός Όρμος-Δέλτα Φαλήρου και Αγ. Κοσμά) και την επαναφορά του Τραμ στον παραλιακό άξονα.

Ερευνήθηκε αρχικά ένα μήκος ακτογραμμής από το Φαληρικό όρμο μέχρι τον Αγ. Κοσμά προκειμένου να γίνει καταγραφή της σημερινής κατάστασης και να εντοπιστούν προβληματικά σημεία που δημιουργήθηκαν εξαιτίας των μετασχηματισμών που έχει υποστεί το θαλάσσιο μέτωπο. Επιλέχθηκε κατόπιν ένα τμήμα του συνόλου της περιοχής να επιλυθεί σχεδιαστικά, από το Φλοίσβο Π. Φαλήρου μέχρι τη μαρίνα Αλίμου, καθότι αποτελεί το κομμάτι που έχει υποστεί τις λιγότερες συνέπειες των αλλαγών που αναφέρθηκαν. Είναι ο τελευταίος ανοιχτός χώρος της ευρύτερης αυτής περιοχής, που έχει καταφέρει να διατηρήσει ως ένα βαθμό την επαφή με τη θάλασσα, αλλά και να αναπτύξει παράλληλα ορισμένα ιδιαίτερα τοπικά χαρακτηριστικά. Η επαφή της πόλης με το παραλιακό μέτωπο διακόπτεται όμως απότομα, με την ύπαρξη της μεγάλης σε έκταση Μαρίνας Αλίμου.

Στόχος της επέμβασης είναι η ενίσχυση της σχέσης της πόλης του Φαλήρου με το θαλάσσιο μέτωπο. Να δοθεί η δυνατότητα καλύτερης σύνδεσης των επιμέρους περιοχών, με αναδιοργάνωση τμημάτων τους, λειτουργικά και θεματικά.

Για την επίτευξη αυτών των στόχων προτείνεται:

- ο σχεδιασμός μιας νέας πλατείας με άνοιγμα προς τη θάλασσα, όπου υπάρχει ο όμιλος αλιέων και χειμερινών κολυμβητών
- η μετατροπή του ρέματος Πικροδάφνης σε γραμμικό πάρκο που θα συνδέεται με την ακτή, εκτρέποντας την εκβολή του
- η μετατροπή της Μαρinas Αλίμου σε «νησίδα φυσικού περιβάλλοντος» στραμμένη προς τη θάλασσα, η οποία πέραν της χρήσης της μαρίνας θα δημιουργεί χώρο για δραστηριότητες αναψυχής
- η σύνδεση των ανωτέρω περιοχών με δίκτυο πεζοδρομίου και ποδηλατοδρόμου, το οποίο θα αποτελέσει μια «κινητή λωρίδα» πεζού-ποδηλάτη που θα διατρέχει την ακτογραμμή και θα συνδέει τα επιμέρους τμήματα με τη θάλασσα.

Βασική επιδίωξη είναι η ομαλή μετάβαση από το αστικό στο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης, με σεβασμό στο φυσικό περιβάλλον. Με κεντρικό στοιχείο τον άνθρωπο, την κίνηση και τη δραστηριότητα που αυτός έχει αναπτύξει στον εν λόγω χώρο, γίνεται προσπάθεια να βελτιωθεί η επαφή του με τη θάλασσα και να αναδειχθούν περισσότερο τα τοπικά χαρακτηριστικά που ο ίδιος της έχει προσδώσει, αναβαθμίζοντας παράλληλα την αξία της πόλης του Π. Φαλήρου σε προσφιλή προορισμό των επισκεπτών της Αθήνας.



ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ο **Φαληρικός Όρμος**, (δήμοι Ν.Φαλήρου, Μοσχάτου και Καλλιθέας) αποτελούσε άλλοτε μια εκτεταμένη αμμουδερή παραλία, που από τα τέλη του 19ου αιώνα μέχρι τα μισά του 20ου αποτελούσε τη θερινή διέξοδο των Αθηναίων. Στο χώρο αυτό δημιουργήθηκαν οι πρώτες οργανωμένες πλαζ. Υπήρξε επίσης θερινό θέατρο, ταβέρνες και ζαχαροπλαστεία, ενώ αργότερα εγκαταστάθηκαν στις Τζιτζιφιές τα πρώτα θερινά νυκτερινά κέντρα διασκέδασης. Αποτέλεσε έτσι ο παραλιακός αυτός χώρος τόπο αναψυχής και διασκέδασης των Αθηναίων. Ο σταθμός των ΗΣΑΠ και το παλιό τραμ που έκανε τη διαδρομή Φάληρο Μοναστηράκι, διευκόλυνε την μετακίνησή τους.

Στον όρμο εκβάλλουν τα δύο ιστορικά ποτάμια της Αθήνας, ο Ιλισός και ο Κηφισός που κάποτε κατέβαζαν στη θάλασσα πλούσια νερά από πηγές των ορεινών όγκων της πρωτεύουσας. Στον Ιλισό είχε αναπτυχθεί ιδιαίτερο οικοσύστημα, ενώ ο Κηφισός σήμερα κατά το μεγαλύτερο τμήμα του έχει καλυφθεί από τη γέφυρα του αυτοκινητόδρομου της εθνικής οδού.

Κατά το 1970 διακόπηκε η σχέση αυτή της πόλης με τη θάλασσα με την κατασκευή της υπερυψωμένης παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος και τις μεγάλης κλίμακας επιχωματώσεις που ακολούθησαν. Ο Φαληρικός όρμος αποτελεί έναν από τους πιο σπάνιους διαθέσιμους ανοιχτούς χώρους στο νότιο τμήμα της πόλης. Αποτελεί την απόληξη του άξονα Ακρόπολης-Φαλήρου που σηματοδοτείται από τη λεωφόρο Συγγρού και ταυτόχρονα ένα «εν δυνάμει» άνοιγμα του κέντρου της πόλης στη θάλασσα.

Ο φυσικός όρμος του αρχαίου Φαλήρου αποτελούσε όπως αναφέρθηκε στα αρχαία χρόνια το πρώτο λιμάνι της Αθήνας και για την προστασία του είχε χτιστεί το Φαληρικό τείχος. Η Φαληρική Πύλη οδηγούσε από την Αθήνα μέχρι το Φάληρο. Τα «μακρά τείχη» του Φαλήρου και του Πειραιά, η λεωφόρος Συγγρού, η λεωφόρος Πειραιώς, ο Κηφισός και Ιλισός αναδεικνύουν το ρόλο της περιοχής ως ιστορική διέξοδο προς τη θάλασσα.



εικ.1.1 φαληρικό τέλος



εικ.1.2 γενική άποψη Φαλήρου 1910 (Ν.Φάληρο)



εικ.1.3 το Φάληρο 1907 (Ν.Φάληρο)

Το 1914 μεταφέρθηκε από την Ελευσίνα στο **Δέλτα Φαλήρου**, στη συμβολή της παραλιακής με τη Λ. Συγγρού, η πρώτη Αεροπορική Σχολή και το 1925 ιδρύθηκε το πρώτο Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων (ΚΕΑ). Σήμερα υπάρχει ακόμα το κτίριο του Διοικητηρίου της σχολής Αεροπορίας το οποίο ανακαινίζεται και προορίζεται να γίνει μουσείο της Αεροπορίας.

Η περιοχή του Δέλτα και ένα μεγάλο τμήμα στο εσωτερικό του Φαλήρου ήταν ελώδη. Αποτελούσε τη φτωχική περιοχή του Φαλήρου, όπου εγκαταστάθηκαν σταδιακά πρόσφυγες της Μ. Ασίας σε ξύλινες παράγκες, μέχρι να συγχωνευτούν αργότερα με τους Φαληριώτες. Στο ανατολικό τμήμα είναι το ρέμα της Πικροδάφνης, που οριοθετεί τους δήμους Π.Φαλήρου κ Αλίμου. Στην όχθη του χτίστηκαν κάποιες αυθαίρετες κατοικίες, οι οποίες παραμένουν μέχρι και σήμερα.

Η αρχική εδαφική έκταση του **Π.Φαλήρου** συμπίπτει με τη σημερινή. Αποτελεί παλιό θέρετρο προνομιούχων Αθηναίων που έκτισαν αρχικά τις εξοχικές και στη συνέχεια τις μόνιμες κατοικίες τους.

Οι κύριες οδικές αρτηρίες ήταν και είναι ακόμα η παραλιακή λεωφόρος Ποσειδώνος (Πειραιά – Σούνιο), η λεωφόρος Αμφιθέας και η λεωφόρος Συγγρού.

Το πρώτο μεταφορικό μέσο που συνέδεσε το Π.Φάληρο με την Αθήνα ήταν το τραμ. Αρχικά ιπποκίνητο (1883) και αργότερα ατμοκίνητο (1890), ώσπου καταργήθηκε το 1960.



εικ.1.4 το Φάληρο 1907



εικ.1.5.6 εικόνες της πόλης όταν ακόμα υπήρχε το παλιό τραμ

Πριν τις επιχωματώσεις η παραλία του Π. Φαλήρου ήταν το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό της πόλης. Είχε δύο μεγάλες πλαζ του «Μπάτη» και «Εδέμ». Ήταν οργανωμένες πλαζ με μικρές εγκαταστάσεις κατά μήκος του τοιχίου κάτω από το δρόμο, με αποδυτήρια και ντουζ. Είχαν ξύλινες εξέδρες με μεγαλύτερη αυτή του Μπάτη. Οι πλαζ ήταν περιφραγμένες και ανάμεσά τους ήταν τα «απλήρωτα» όπως ονομάζονταν. Ένα μικρό τμήμα της ακτής, βραχώδες στο πίσω μέρος του, όπου η πρόσβαση ήταν ελεύθερη.

Πολλά ξενοδοχεία χτίστηκαν κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου, δύο υδροθεραπευτήρια και πολλές ταβέρνες.



Εικ.1. 10 ακρογιαλιά Φαλήρου από Παλμύρα ως Τροκαντερό



Εικ. 1. 11 Ξενοδοχείο Αύρα



Εικ.1. 12 Ξεν. Κόμματα



Εικ.1. 13 Ξεν. Κάρλτον



Εικ.1. 7 η πλαζ του Μπάτη το 1960 (στο βάθος η εξέδρα)



Εικ.1. 8 εξέδρα Μπάτη 1928 (μυθρι 1960)



Εικ.1. 9 ο Μπάτης το 1950 - ταβέρνα

Το 1967 ιδρύθηκε ο «Ναυτικός Όμιλος Αλιέων και Ιστιοπλόων». Είναι ένας μικρός μώλος που βρίσκεται ανάμεσα στην πλαζ του Μπάτη και το Φλοίσβο. Αργότερα με τις αλλαγές που υπέστη η περιοχή μετά τις επιχωματώσεις, ο ιστιοπλοϊκός όμιλος μεταφέρθηκε σε άλλους ομίλους. Ο μώλος υπάρχει μέχρι και σήμερα και χρησιμοποιείται πλέον για τις βάρκες των ψαράδων.

Δυτικά των πλαζ είναι ο μικρός όρμος του Φλοίσβου. Το 1915 λειτουργούσε το Lyssa Park Ρίστοη ένα κυκλικό πολυτελές κέντρο διασκέδασης που σήμερα λειτουργεί σαν καφέ-εστιατόριο και είναι το πιο χαρακτηριστικό κτίριο στη παραλία του Φαλήρου.

Ανατολικά της πλαζ του Έδεμ, αμέσως μετά το **ρέμα της Πικροδάφνης**, βρισκόταν η πλαζ της Πικροδάφνης, πλήρως οργανωμένη με ντους, αποδυτήρια και εστιατόριο.



Εικ.1.14.15 φάληρο



Εικ.1. 16 κτίριο Φλοίσβου



Εικ.1.17 παραλία Φαλήρου μετά το Φλοίσβο

Από το 1968 αυξήθηκαν κατά 40% οι όροι δόμησης (ΦΕΚ 162, 31.8.68), ώσπου το 1970 για την παραλιακή ζώνη το ύψος έφτασε τα 23μ. με συντελεστή δόμησης 3,5 (ΦΕΚ 157, 24.7.70).

Οι αλλαγές αυτές είχαν σαν αποτέλεσμα την εκρηκτική οικοδομική ανάπτυξη της πόλης χωρίς να γίνουν σχέδια για πλατείες και μεγαλύτερους δρόμους. Τα χώματα από τις εκσκαφές και τα μπάζα από τις κατοικίες που γκρεμίστηκαν για να γίνουν πολυκατοικίες με 7-8 ορόφους, τα έριχναν στη θάλασσα, στα δύο άκρα του Π.Φαλήρου. Μετά το ρέμα της Πικροδάφνης, όπου σχηματίστηκε στη συνέχεια η Μαρίνα Αλίμου και μετά το Φλοίσβο, στην περιοχή Τροκαντερό, όπου σχηματίστηκε το Φαληρικό πάρκο Sea Park και η Μαρίνα Φλοίσβου.

Δυστυχώς τα χώματα και τα μπάζα άλλαξαν σημαντικά τον πυθμένα της θάλασσας, με αποτέλεσμα να καταργηθούν οι πλαζ. Η παραλία έμεινε ελεύθερη στο κοινό, χωρίς όμως τη δυνατότητα να την απολαύσει, γιατί το νερό είχε επιβαρυνθεί. Τριάντα χρόνια μετά, με τη λειτουργία της Ψυτάλλειας βελτιώθηκε η ποιότητα του νερού. Έτσι, ακόμα περισσότεροι Φαληριώτες και επισκέπτες της περιοχής ξεκίνησαν πάλι να προσέρχονται για θαλασινά μπάνια.



2. ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Στην ενότητα αυτή θα αναφερθούν εν συντομία οι σημαντικότερες επεμβάσεις που είτε προτάθηκαν είτε πραγματοποιήθηκαν από τη δεκαετία του '60 μέχρι σήμερα, στο σύνολο της περιοχής που μελετήθηκε, προκειμένου να υπάρξει μια εικόνα για την εξέλιξή του.

A. ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΕΟΤ 1965¹

Το 1965 διοργανώθηκε αρχιτεκτονικός-πολεοδομικός διαγωνισμός από τον ΕΟΤ για την ανάπτυξη της περιοχής.

Στόχος της επέμβασης ήταν η εξυπηρέτηση του μέγιστου αριθμού λουομένων και η καταλληλότερη τουριστική αξιοποίησή της.

Προτάθηκε η διέυρυνση της ζώνης της ακτής (πρόσχωση μέχρι τα 200μ.) και η αναμόρφωση των συγκοινωνιακών κόμβων. Στο «νέο» φαληρικό δέλτα θα γίνονταν προτάσεις για τη δημιουργία συγκροτημάτων για τους λουόμενους, μαρίνες για μικρά σκάφη αναψυχής και αθλητισμού, κτίρια ναυτικών ομίλων, κέντρα διασκέδασης, ενυδρείο, λούνα παρκ, μπόουλινγκ, ξενοδοχεία, συνεδριακό κέντρο. Όλες οι λειτουργίες θα συνδέονταν με εκτεταμένο δίκτυο υπαίθριων διαμορφώσεων και χώρων περιπάτου.

Υπήρξαν ενδιαφέρουσες προτάσεις από διάφορα αρχιτεκτονικά γραφεία, βραβεύθηκαν κάποιες από αυτές, καμία όμως δεν υλοποιήθηκε.

Το 1966 έγινε νέα μελέτη - ανιπρόταση (Α. Προβελέγγιος. Σύμφωνα με αυτήν, ο χώρος κρίθηκε ακατάλληλος για λουτρικές ή τουριστικές εγκαταστάσεις. Προτάθηκε επιπλέον επιχωμάτωση (600μ.) για τη οργάνωση του χώρου σε δύο ζώνες, για δημιουργία πλήρους διοικητικού κέντρου και διεθνούς κέντρου αναψυχής. Έγιναν ακόμα μελέτες για τη δημιουργία ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων στο Δέλτα Φαλήρου.

¹ Αρχιτεκτονικά Θέματα '67, '69, '73, '74

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΕΟΤ 1965

Ν. ΒΑΣΙΛΑΜΑΚΗΣ, Κ. ΔΕΚΑΒΑΛΛΑΣ, Β. ΜΠΟΓΔΑΚΟΣ

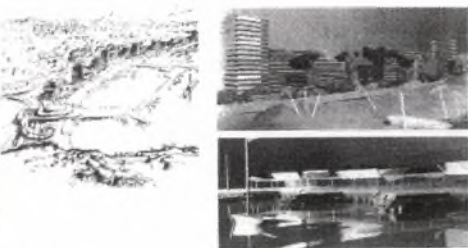
Α. ΦΑΣΗ



Β. ΦΑΣΗ - 1ο ΒΡΑΒΕΙΟ - ΜΕΛΕΤΗ 1967



Θ. ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. ΚΑΛΟΠΑΝΗΔΗΣ, Ο. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΥ, Π. ΤΣΩΝΟΣ



Θ. ΠΑΠΑΠΑΝΗΣ, Μ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ



Α. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ, Β. ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ, Ν. ΣΑΠΟΥΝΙΖΗΣ

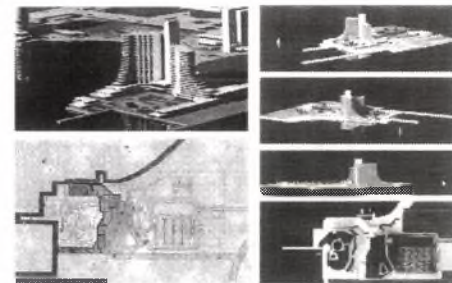


Α. ΠΡΟΒΒΕΛΙΠΟΣ - ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΗΠΡΟΤΑΣΗ 1966



ΞΕΝΟΔΟΧΙΑΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΣΤΟ ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΗΡΟΥ - ΜΕΛΕΤΗ 1972-74

Γ. ΜΠΟΥΓΙΑΝΝΟΣ & ΟΥΡΒΕΣΙΡ



ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ ΣΤΟ ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΗΡΟΥ - Four Seasons - ΜΕΛΕΤΗ 1972-74

Θ. ΠΑΠΑΠΑΝΗΣ, Ρ. ΑΡΒΑΝΗΤΙΔΟΥ, Χ. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ



Β. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ – ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΧΡΗΣΗ

Με αφορμή τους ολυμπιακούς αγώνες του 2004 η Πολιτεία –με πρωτοβουλία του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ) και την ευθύνη του ΥΠΕΧΩΔΕ- αποφάσισε την ανάπτυξη του Φαληρικού Όρμου και τμήματος του Δέλτα Φαλήρου.

Το πρόγραμμα στόχευε στην αποκατάσταση της φυσικής σχέσης ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα με απομάκρυνση του υπερυψωμένου αυτοκινητόδρομου και την αντιπλημμυρική προστασία των περιοχών Καλλιθέας και Μοσχάτου. Μια επιμήκης «αστική πλατεία» (εσπλανάδα) που θα ξεκινούσε από το χώρο του ιπποδρόμου θα συνέδεε τη πόλη με τη παραλία. Όλη η περιοχή από το στάδιο Ειρήνης και Φιλίας μέχρι το χώρο ελλιμενισμού του θαωρητικού Αβέρωφ προοριζόταν για να αποτελέσει ευρύτατο χώρο ψυχαγωγίας με αθλητικές και πολιτιστικές δραστηριότητες. Οι μόνιμες κτιριακές εγκαταστάσεις προβλεπόταν να καλύψουν περίπου το 5% της έκτασης (μόνιμο στάδιο handball - taekwon do, υπαίθριο θέατρο beach volleyball, επίμηκες χαμηλό κτίσμα για αναγκαίες αθλητικές και υποστηρικτικές εγκαταστάσεις), ο υπόλοιπος χώρος θα παρέμενε ελεύθερος, και 34% για πάρκα και πράσινο.

Δυτικά του Ιλισού προβλεπόταν η δημιουργία κέντρου θαλάσσιας ψυχαγωγίας. Επιπλέον, οικολογικό πάρκο μεταξύ των εκβολών Κηφισού και Ιλισού, ναυαθλητικό κέντρο στο Δέλτα καθώς και ενυδρείο, εστιατόρια, ναυτικό μουσείο, μουσείο σύγχρονης τέχνης. Όλες οι λειτουργίες θα συνδέονταν με δίκτυο πεζοδρομών και συνεχείς χώρους περιπάτου.²



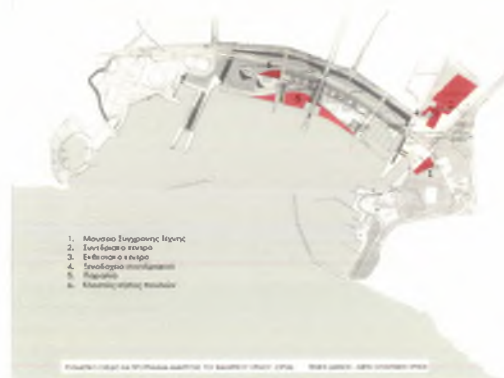
² πηγές: ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΦΑΛΗΡΙΚΟΥ ΟΡΜΟΥ (ΟΡΣΑ) και ίντερνετ

Β. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ – ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΧΡΗΣΗ

Με αφορμή τους ολυμπιακούς αγώνες του 2004 η Πολιτεία –με πρωτοβουλία του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ) και την ευθύνη του ΥΠΕΧΩΔΕ- αποφάσισε την ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου και τμήματος του Δέλτα Φαλήρου.

Το πρόγραμμα στόχευε στην αποκατάσταση της φυσικής σχέσης ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα με απομάκρυνση του υπερυψωμένου αυτοκινητόδρομου και την αντιπλημμυρική προστασία των περιοχών Καλλιθέας και Μοσχάτου. Μια επιμήκης «αστική πλατεία» (εσπλανάδα) που θα ξεκινούσε από το χώρο του ιπποδρόμου θα συνέδεε τη πόλη με τη παραλία. Όλη η περιοχή από το στάδιο Ειρήνης και Φιλίας μέχρι το χώρο ελλιμενισμού του θωρηκτού Αβέρωφ προοριζόταν για να αποτελέσει ευρύτατο χώρο ψυχαγωγίας με αθλητικές και πολιτιστικές δραστηριότητες. Οι μόνιμες κτιριακές εγκαταστάσεις προβλεπόταν να καλύψουν περίπου το 5% της έκτασης (μόνιμο στάδιο handball - taekwon do, υπαίθριο θέατρο beach volley, επίμηκες χαμηλό κτίσμα για αναγκαίες αθλητικές και υποστηρικτικές εγκαταστάσεις), ο υπόλοιπος χώρος θα παρέμενε ελεύθερος, και 34% για πάρκα και πράσινο.

Δυτικά του Ιλισού προβλεπόταν η δημιουργία κέντρου θαλάσσιας ψυχαγωγίας. Επιπλέον, οικολογικό πάρκο μεταξύ των εκβολών Κηφισού και Ιλισού, ναυταθλητικό κέντρο στο Δέλτα καθώς και ενυδρείο, εστιατόρια, ναυτικό μουσείο, μουσείο σύγχρονης τέχνης. Όλες οι λειτουργίες θα συνδέονταν με δίκτυο πεζοδρόμων και συνεχείς χώρους περιπάτου.²



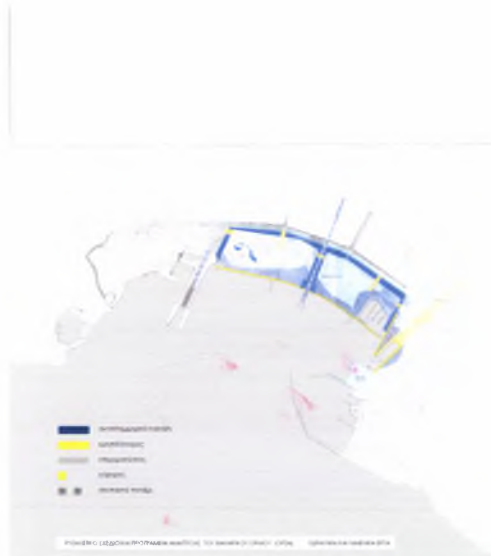
² πηγές: ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΦΑΛΗΡΙΚΟΥ ΟΡΜΟΥ (ΟΡΣΑ) και ίντερνετ

Β. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ – ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΧΡΗΣΗ

Με αφορμή τους ολυμπιακούς αγώνες του 2004 η Πολιτεία –με πρωτοβουλία του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ) και την ευθύνη του ΥΠΕΧΩΔΕ- αποφάσισε την ανάπτυξη του Φαληρικού Όρμου και τμήματος του Δέλτα Φαλήρου.

Το πρόγραμμα στόχευε στην αποκατάσταση της φυσικής σχέσης ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα με απομάκρυνση του υπερυψωμένου αυτοκινητόδρομου και την αντιπλημμυρική προστασία των περιοχών Καλλιθέας και Μοσχάτου. Μια επιμήκης «αστική πλατεία» (εσπλανάδα) που θα ξεκινούσε από το χώρο του ιπποδρόμου θα συνέδεε τη πόλη με τη παραλία. Όλη η περιοχή από το στάδιο Ειρήνης και Φιλίας μέχρι το χώρο ελλιμενισμού του θαωρητικού Αβέρωφ προοριζόταν για να αποτελέσει ευρύτατο χώρο ψυχαγωγίας με αθλητικές και πολιτιστικές δραστηριότητες. Οι μόνιμες κτιριακές εγκαταστάσεις προβλεπόταν να καλύψουν περίπου το 5% της έκτασης (μόνιμο στάδιο handball - taekwon do, υπαίθριο θέατρο beach volley, επίμηκες χαμηλό κτίσμα για αναγκαίες αθλητικές και υποστηρικτικές εγκαταστάσεις), ο υπόλοιπος χώρος θα παρέμενε ελεύθερος, και 34% για πάρκα και πράσινο.

Δυτικά του Ιλισού προβλεπόταν η δημιουργία κέντρου θαλάσσιας ψυχαγωγίας. Επιπλέον, οικολογικό πάρκο μεταξύ των εκβολών Κηφισού και Ιλισού, ναυαθλητικό κέντρο στο Δέλτα καθώς και ενυδρείο, εστιατόρια, ναυτικό μουσείο, μουσείο σύγχρονης τέχνης. Όλες οι λειτουργίες θα συνδέονταν με δίκτυο πεζοδρόμων και συνεχείς χώρους περιπάτου.²



² πηγές: ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΦΑΛΗΡΙΚΟΥ ΟΡΜΟΥ (ΟΡΣΑ) και ίντερνετ

Γ ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Η σημερινή εικόνα είναι διαφορετική. Ακόμα συνεχίζονται σταδιακά κάποια έργα, αλλά η αρχική πρόταση περιορίστηκε. Υλοποιήθηκε η εσπλανάδα, το κλειστό και το υπαίθριο στάδιο και η νέα μαρίνα Φαλήρου με ένα επίμηκες βοήθητικό χαμηλό κτίριο μπροστά, το οποίο μέχρι σήμερα δεν έχει χρησιμοποιηθεί και διακόπτει την οπτική σχέση με τη παραλία. Επιπλέον, έγινε η διαμόρφωση των εκβολών των δύο ποταμών και της προκουμιάς. Η έκταση του Φαληρικού όρμου από το στάδιο Beach Volley μέχρι το στάδιο Ειρήνης και Φιλίας είναι εγκαταλειμμένη γεμάτη μπάσα και σκουπίδια. Ο χώρος του ιπποδρόμου έχει αποτελέσει πυρήνα διαμάχης εξ αιτίας συμφερόντων και γενικότερων αντιδράσεων. Τελική πρόταση είναι η εγκατάσταση εθνικής βιβλιοθήκης και λυρικής σκηνής. Μέχρι να υλοποιηθεί κάποια πρόταση, ο ρόλος της εσπλανάδας που συνδέει τον χώρο αυτό με την παραλία υποβιβάζεται και παραπέφτει σε αχρηστία.

Και άλλα τμήματα του παραλιακού αυτού χώρου υπήρξαν τα τελευταία χρόνια πυρήνες ανιπαραθέσεων για την εκμετάλλευσή τους. Το τμήμα που ανήκει στην Ριζάρειο Δέλτα Φαλήρου είχε προταθεί πριν αρκετά χρόνια να γίνει ξενοδοχείο, ύστερα καζίνο ώσπου το τελευταίο χρόνο έγιναν εμπορικές εγκαταστάσεις και ψυχαγωγίας.

Πρόσφατα έγινε εκσυγχρονισμός της μαρίνας Φλοίσβου που βρίσκεται στην απόληξη του Φαληρικού πάρκου.³ Κατασκευάστηκαν σύγχρονες κτιριακές εγκαταστάσεις για το διοικητήριο, το λιμεναρχείο και κέντρο εξυπηρέτησης πελατών. Επιπλέον κατασκευάστηκαν καταστήματα, καφετέριες κ.ά.. Η μαρίνα αυτή προορίζεται για τον ελλιμενισμό μεγάλων σκαφών αναψυχής.

Ενδιάμεσα στα δύο παραπάνω τμήματα παρεμβάλλονται αθλητικές εγκαταστάσεις (γήπεδα-αθλητικοί όμιλοι) και τμήματα γης που ακόμα δεν



εικ.2.Γ.1 σπονη Φαληρικού Όρμου και Δέλτα Φαλήρου, ανάπλαση - Ολυμπιακοί αγώνες 2004



εικ.2.Γ.2. κτίριο hanball – Tae kwon do



εικ.2.Γ.3. υπαίθριο στάδιο beach volley



εικ.2.Γ.4 κτίριο Αεροπταρίας (μετατροπή σε μουσείο)

³ τα έργα ανέλαβε η εταιρεία LAMDA Technol Filisvos Marina AE. Για τα επόμενα 40 χρόνια ανέλαβε τη διαχείριση και αξιοποίησή της. Στην εταιρία συμμετέχουν η LAMDA Technol Filisvos Holding AE με 75% και τα Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα

έχουν αξιοποιηθεί και είναι γεμάτα μπάζα και σκουπίδια (περιβάλλον χώρος στο εκκλησάκι Αγ. Γεωργίου). Όλες οι παραπάνω αλλαγές έχουν γίνει τμηματικά και σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα, χωρίς να προβλέπονται τρόποι για σύνδεση λειτουργικά μεταξύ τους. Έτσι προκύπτουν ασυνέχειες μεταξύ των περιοχών κυρίως στο δίκτυο για τους πεζούς, το οποίο σε αρκετά σημεία εμποδίζεται ή διακόπτεται, με αποτέλεσμα να είναι ανεπαρκές.



εικ.2.Γ.5 έργα στο Φαληρικό Όρμο και Δέλτα - Ολυμπιακοί Αγώνες



εικ.2.Γ.6 Εσπιλανόδα



εικ.2.Γ.7 άποψη από την εσπιλανόδα - επίμηκες βοηθητικό κτίριο



εικ.2.Γ.8 άποψη από Εσπιλανόδα - νέα μαρίνα Φαλήρου (στο βάθος αριστερά θωρηκτό Αβέρωφ)



εικ.2.Γ.9. άποψη απο εσπιλανόδα - χώρος Ιπποδρόμου



εικ.2.Γ.10. κτήρια εμπορικής χρήσεις και αναψυχής στο τμήμα Ριζαρείου στο Δέλτα (εταιρεία Μ. Βαβός)



εικ.2.Γ.11 αναξοποίητος χώρος - εκκλησία Αγ. Γεωργίου

εικ.2.Γ.12. νέες εγκαταστάσεις στη μαρίνα Φλοίσβου (αναψυχή, εμπορική χρήση)



εικ.2.Γ.13.14 γήπεδα - αθλητικές εγκαταστάσεις μετά τη μαρίνα Φλοίσβου



3. ΤΟΠΙΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ – ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

ΦΑΛΗΡΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΜΕΧΡΙ ΑΓ. ΚΟΣΜΑ

Από την συνολική περιοχή που μελετήθηκε, επιλέχθηκε το τμήμα του παραλιακού μετώπου που βρίσκεται ανάμεσα σε δύο επιχωματώσεις: Δυτικά είναι του Δέλτα Φαλήρου, όπου έγιναν τα Ολυμπιακά έργα Φαλήρου και Ανατολικά είναι της Μαρίνας Αλιμιού. Η περιοχή αυτή είναι η μόνη σε όλη την εξεταζόμενη ακτογραμμή, η οποία έχει διατηρήσει αμεσότητα και οπτική επαφή των διερχομένων με την θάλασσα.

Ξεκινώντας από την Δυτική πλευρά του παραλιακού μετώπου, μετά τις προαναφερθείσες επιχωματώσεις του '70, δημιουργήθηκε το **Φαληρικό πάρκο "Sea Park"**. Στόχος του ήταν να γίνει ένας τόπος πράσινου και αναψυχής. Σήμερα μετά από αρκετά προβλήματα και πολιτικές αντιπαραθέσεις, είναι ένα λιτό πάρκο, όπου λειτουργεί μικρή παιδική χαρά, μία καφετέρια και ένα θερινό σινεμά, και έχει στο παραλιακό τμήμα του ένα ευρύχωρο πεζόδρομο για ήσυχο περίπατο δίπλα στη θάλασσα. Κάποιες παλιές εγκαταστάσεις όμως που έκλεισαν έχουν εγκαταληφθεί. Επιπλέον η προκουμαία έχει αφεθεί στη διάβρωση από τη θάλασσινό νερό και το τμήμα του πάρκου που βλέπει προς τη θάλασσα δίπλα σε αυτή είναι αδιαμόρφωτο, γεμάτο, χώμα, βράχια και μπάζα.



εικ.3.2-5 πάρκο φλοίσβου



εικ.3.6 διαμόρφωση καθιστικών



εικ.3.1. γενική άποψη παραλίας Π.Φαλήρου



εικ.3.8 "γλυπτή προκουμαία" Φλοίσβος (στο βάθος το πάρκο Φλοίσβου)

Ο μόλος του **ομίλου αλιέων** είναι ένα μικρό γραφικό λιμανάκι, το οποίο βρίσκεται εκεί περίπου από το 1967. Στο χώρο αυτό υπάρχει μια μικρή κατασκευή που λειτουργούσε ως χώρος συγκέντρωσης των ψαράδων και ως ταβέρνα που σέρβιρε φρέσκο ψάρι στα μέλη του. Σήμερα είναι εγκαταλειμμένη και μερικές αυθαίρετες κατασκευές σαν δωμάτια παρατεταγμένα στο τοίχιο του δρόμου λειτουργούν ως κατάλλημά τους.

Λίγο πιο πέρα έχει δημιουργηθεί μια τιμεντένια εξέδρα πάνω στη παραλία όπου ο Δήμος διοργανώνει **πολιτιστικές εκδηλώσεις**. Στο χώρο αυτό υπάρχει και παιδική χαρά.



εικ.3.13-15 εξέδρα πολιτιστικών εκδηλώσεων - παιδική χαρά



εικ.3.9-12 όμιλος αλιέων

Μετά την κατάργηση των πλαζ Μπάτη και Έδεμ η παραλία έμεινε ελεύθερη για τους κολυμβητές. Το 1980 κάποιοι Φαληριώτες που τους άρεσε να κάνουν χειμερινά μπάνια, δημιούργησαν ένα μικρό σύλλογο. Μόνοι τους έκτισαν σιγά κάποια μικρά αυθαίρετα κτίσματα πάνω στη παραλία του Μπάτη, ενώ αργότερα ζήτησαν από την Γραμματεία Γενικού Αθλητισμού την άδεια να γίνουν όμιλος, που μέχρι και σήμερα ονομάζεται **«όμιλος χειμερινών κολυμβητών»**.

Σήμερα, δίπλα σε κάποια από τα κτίσματα αυτά που υπάρχουν ακόμα, ο ανωτέρω όμιλος έχει στεγαστεί σε λυόμενες κατασκευές. Υπάγεται σε αθλητικά σωματεία και γίνονται προπονήσεις σε αθλήματα. Τα μέλη του πληρώνουν μια ετήσια συνδρομή και τους παρέχεται ντους με ζεστό νερό και χώρος να αφήνουν τα πράγματά τους. Υπάρχει ακόμα ένας χώρος μικρού αναψυκτηρίου που συγκεντρώνονται, καθώς και ένα μικρό δωμάτιο με όργανα γυμναστικής. Εξωτερικά έχουν οριοθετήσει ένα χώρο πάνω στην παραλία όπου κάνουν διάφορες εκδηλώσεις (κοπή πίτας κ.ά.). Δίπλα ακριβώς υπάρχει ένα μικρό γήπεδο στην άμμο που οριοθετήθηκε και αυτό πρόσφατα με δίχτυ, όπου λαμβάνουν χώρα οι διάφορες αθλητικές τους δραστηριότητες, με πιο συνηθισμένη και αγαπητή για αυτούς τις ρακέτες.

Τα κτίσματα αυτά είχαν γίνει παράνομα, με την «κάλυψη» όμως του δήμου, μπόρεσαν να διατηρήσουν τον όμιλο, ώσπου πρόσφατα το τμήμα αυτό όπως και κάποια άλλα της παραλίας περιείλθε στη δικαιοδοσία του δήμου. Στόχος τους είναι να δημιουργηθεί ένα καλύτερο κατάλλημα για τις δραστηριότητές τους καθώς και να μπορέσουν να επεκτείνουν στο μέλλον τη δράση τους, δίνοντας τη δυνατότητα στα μέλη τους να επιδίδονται και σε θαλάσσια αθλήματα. Κοντά στον όμιλο υπάρχουν και μερικές άλλες κατασκευές που λειτούργησαν μέχρι πριν μερικά χρόνια ως αναψυκτήρια, τα οποία αφού έκλεισαν έμειναν εγκαταλελειμμένα.

Το αξιοσημείωτο είναι ότι πέρα από την ύπαρξη και τη δράση αυτού του ομίλου, το τμήμα αυτό της παραλίας του Φαλήρου έχει -αν μπορούσαμε να το πούμε έτσι- κάποιους «θαμώνες». Μικρές «ομάδες» συγκεντρώνονται σε διάφορα σημεία της ακτής και έχουν οικειοποιηθεί το χώρο με ιδιαίτερο τρόπο. Υπάρχει για παράδειγμα συγκεκριμένος χώρος που συνηθίζουν να μαζεύονται για να παίξουν ρακέτες. Σε άλλα σημεία συγκεντρώνονται



αικ.3.16-18 όμιλος χειμερινών κολυμβητών



τοποθετώντας τραπέζια και καρέκλες, συνομιλούν, μαζεύονται για φαγητό, παίζουν τάβλι, σκάκι κ.ά. Αποτελούν συνονθυλεύματα διαφόρων κοινωνικών και εθνικών ομάδων, άνθρωποι που έχουν μια κοινή αγαπητή συνήθεια, τα χειμερινά μπάνια, και συγκεντρώνονται καθημερινά για να αθληθούν και να κοινωνικοποιηθούν.

Χαρακτηριστικό είναι το μεγάλο ξύλινο **σκάκι** που έχει δημιουργήσει ο δήμος, και που εδώ και πολλά χρόνια αποτελεί χώρο συγκέντρωσης για πολλούς Φαληριώτες που μαζεύονται είτε για να παίξουν είτε για να παρακολουθήσουν και να περάσουν ευχάριστα την ώρα τους.

Στην άλλοτε πλαζ του Έδεμ υπάρχει ακόμα (τροποποιημένη) η ταβέρνα «Έδεμ» πάνω στη παραλία και είναι χαρακτηριστική για τους πολίτες της περιοχής. Τα τελευταία χρόνια στον ίδιο χώρο το ξενοδοχείο Ποσειδών έχει δημιουργήσει μπαρ και ταβέρνα στη παραλία και έχει οικειοποιηθεί το τμήμα της παραλίας για τους θαμώνες του.



Η παραλία του Π. Φαλήρου είναι ίσως ο μοναδικός ελεύθερος χώρος που έχει απομείνει με την πιο άμεση επαφή με τη θάλασσα, και έχει διατηρήσει μια προσωπική ταυτότητα. Σε όλο το μήκος της παραλίας αυτής από το ρέμα της Πικροδάφνης μέχρι το Φαληρικό Πάρκο αναπτύσσεται μια συνεχής «λωρίδα» κίνησης (περίπου 1 με 1,5χμ.) και περιπάτου για τους πεζούς, με συνεχή οπτική και άμεση πρόσβαση στη παραλία.

Υπάρχουν πολλοί ποδηλάτες, δεν υπάρχει όμως ποδηλατόδρομος που να διαχωρίζει και να διευκολύνει τη κίνηση τους από τους πεζούς. Μετά την κατασκευή του τραμ το εύρος του πεζοδρομίου μειώθηκε με αποτέλεσμα σε κάποια σημεία να γίνεται ακόμα πιο δύσκολη η κοινή πορεία πεζού-ποδηλάτη.



εικ.3. 19-36 όθρωπτοι-δραστηριότητες



εικ.3. 36.37 σκάκι

Αυτός ο άξονας κίνησης διακόπτεται απότομα στο **ρέμα της Πικροδάφνης** λόγω της διαμόρφωσης της μαρίνας Αλίμου που βρίσκεται αμέσως μετά. Ο μεγάλος χώρος του καρνάγιου της μαρίνας που εκτείνεται περίπου 350μ. μέσα στη θάλασσα από την ακτή λειτουργεί σαν ένα απότομο «φράγμα» στο παραλιακό μέτωπο του Π. Φαλήρου, συμβάλλοντας περισσότερο στο διαχωρισμό των περιοχών εκατέρωθεν παρά στη διασύνδεσή τους. Αυτό το ενισχύει και η παρουσία του ρέματος, όπως είναι διαμορφωμένο στην σημερινή του κατάσταση.

Στην αριστερή πλευρά του ρέματος, που ανήκει στο δήμο Π. Φαλήρου, αν και είναι πολύ πλούσια σε δέντρα και πράσινο, δεν υπάρχει καθ' όλο το μήκος ένας ικανός και συνεχής χώρος κίνησης για τους πεζούς. Το μεγαλύτερο τμήμα του είναι κατελημμένο από σταθμευμένα αυτοκίνητα, αυθαίρετες κατασκευές και κτίσματα που έχουν χτιστεί κατά μήκος της κοίτης του ποταμού. Από τη παραλία μέχρι τη Λ. Αμφιθέας (650-700μ.) υπάρχει μόνο ένα γεφυράκι για πεζούς που βρίσκεται σε κακή κατάσταση και συνδέει της περιοχές εκατέρωθεν του ρέματος. Επιπλέον δεν υπάρχει καλός φωτισμός στη περιοχή με αποτέλεσμα να αποτελεί αμφίβολο σημείο πρόσβασης τη νύχτα.

Εκτός του ότι δεν ελέγχονται οι πηγές ρύπανσης του ποταμού, το σημείο της εκβολής του στη παραλία, ανάμεσα στο Έδεμ και τη Μαρίνα, είναι παραμελημένο.



Εικ.3. 46 αυθαίρετα κτίσματα



εικ.3.38-41 ρεμα πικροδάφνης

Το ρέμα της Πικροδάφνης εκβάλλει ακριβώς πριν την **Μαρίνα Αλιμου**, η οποία δημιουργήθηκε στη θέση της παλαιάς πλαζ Πικροδάφνης μετά τις επιχωματώσεις. Η Μαρίνα Αλιμου καλύπτει μεγάλη έκταση της ακτογραμμής, καθώς είναι από τις μεγαλύτερες μαρίνες της Ελλάδας. Διαθέτει 1000 μόνιμες θέσεις σκαφών και μεγάλο χώρο καρνάγιου (50 περίπου στρέμματα γης). Είναι χαρακτηρισμένη ως επαγγελματική, καθώς εκεί λιμενίζουν τα σκάφη τους το 70% περίπου των επαγγελματιών του θαλάσσιου τουρισμού.⁴

Παρ' όλη την έκταση και την δυνατότητα που μπορεί να παρέχει η μαρίνα και δεδομένου ότι αποτελεί σημαντική πηγή εκμετάλλευσης δεν έχει αξιοποιηθεί κατάλληλα. Υπάρχουν πολλά προβλήματα, καθώς δεν επαρκούν οι στοιχειώδεις υποδομές καθαριότητας, φύλαξης και ασφάλειας, οι εγκαταστάσεις παροχής νερού, ρεύματος τηλεφώνου, καυσίμων και άλλες υπηρεσίες που απουσιάζουν πλήρως όπως ιατρείο, μίνι μάρκετ κ.ά.

Υστερα από τη λειτουργία του τραμ η είσοδος- έξοδος στη μαρίνα έγινε ακόμα πιο προβληματική, προκαλώντας συχνά κυκλοφοριακή συμφόρηση. Ακόμα πιο σημαντικό είναι το γεγονός ότι το μεγαλύτερο χερσαίο τμήμα καλύπτεται είτε από κέντρα αναψυχής, κατά μήκος του παραλιακού δρόμου που αποκόπτουν την επαφή με τη θάλασσα, είτε παραμένει ανεκμετάλλευτο, εγκαταλειμμένο, όπου βλέπει κανείς τροχόσπιτα, κοντέινερ κλπ. Στο τμήμα αυτό της παραλιακής δεν υπάρχει ικανός και καθορισμένος χώρος κίνησης-περιπάτου για τους πεζούς. (όπου υπάρχει πεζοδρόμιο περιορίζεται περίπου στο πλάτος του ½ -1μ.).



Εικ.47-48 μαρίνα Αλιμου



Εικ.3.49-51 καταληψη χώρου από τροχόσπιτα-κοντέινερ



Εικ.3. 52-53 καρνάγιου



Εικ.3. 54 εγκαταστάσεις κέντρων διασκέδασης

⁴ το 70% των θέσεων καλύπτει τις ανάγκες των επαγγελματιών, ενώ το 30% των ιδιωτικών σκαφών

Η πρώτη εκ των δύο ελεύθερων πλαζ του **Αλίμου** που έχουν απομείνει είναι μικρή και βρίσκεται δίπλα σε καφετέριες που έχουν κτιστεί κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου στη πλευρά της παραλίας. Η δεύτερη πλαζ του Αλίμου βρίσκεται σε πολύ μικρή απόσταση από τη παραλιακή λεωφόρο γεμάτη εγκαταλειμμένες μικροεγκαταστάσεις και σκουπίδια. Ανάμεσα τους είναι σήμερα η μεγάλη οργανωμένη πλαζ Αλίμου που λόγω της σημαντικής υψομετρικής διαφοράς με τη λεωφόρο αλλά και της ελεγχόμενης εισόδου αποκόπτει την άμεση επαφή του πεζού με την παραλία.

Μετά τον κλειστό αθλητικό χώρο του **Αγ. Κοσμά** βρίσκεται η ομώνυμη πλαζ. Η ακτή είναι περιφραγμένη με κάγκελα, καθώς ο μπροστινός χώρος είναι κατειλημμένος από διάφορες χρήσεις (καφετέριες, πίστα carf, κ.ά.). Δύσκολα γίνεται αντιληπτή η ύπαρξη της πλαζ από το δρόμο, και η πρόσβαση είναι απομακρυσμένη.



εικ.3.55 ελεύθερη πλαζ Αλίμου



εικ.3.56 οργανωμένη πλαζ Αλίμου



εικ.3. 57-59 πλαζ Αγ. Κοσμά



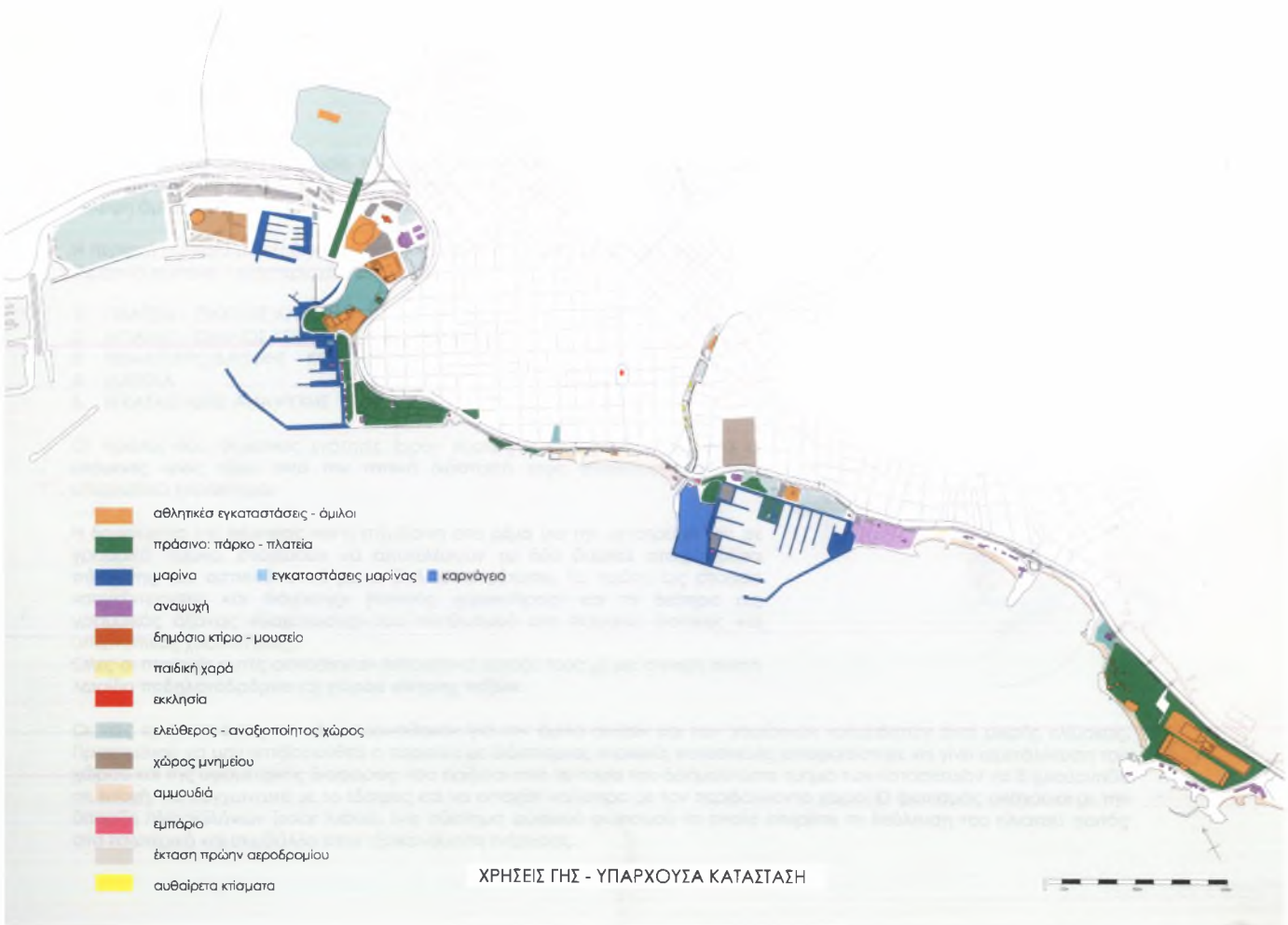
εικ.3. 60 εγκαταστάσεις αναψυχής μπροστά από τη πλαζ Αγ. Κοσμά



- ποτάμι
- κύριοι οδοί άξονες:
 - εθνική οδός
 - κύρια αρτηρία
 - δευτερεύουσες αρτηρίες
 - συλλεκτήριες
- τραμ
- πεζοί

ΔΥΚΤΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ: ΟΧΗΜΑΤΑ - ΤΡΑΜ - ΠΕΖΟΙ





4. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Από την παραπάνω ανάλυση της περιοχής εντοπίστηκαν ασυνέχειες κατά μήκος του παραλιακού μετώπου από τις παρεμβάλλουσες χρήσεις καθώς και την ανεπάρκεια χώρου μετακίνησης για τον πεζό και τον ποδηλάτη. Επίσης εντοπίστηκε η έλλειψη άμεσης σύνδεσης του θαλάσσιου μετώπου με τον αστικό ιστό.

Η περιοχή η οποία μελετήθηκε σχεδιαστικά ορίζεται από το Φλοίσβο μέχρι και τη μαρίνα Αλίμου και χωρίστηκε σε 5 επιμέρους θεματικά σύνολα – υποπεριοχές:

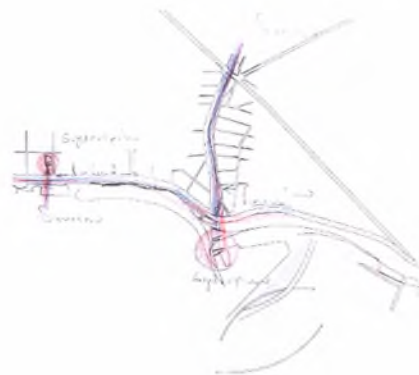
1. ΠΛΑΤΕΙΑ – ΟΜΙΛΟΣ ΑΛΙΕΩΝ
2. ΜΠΑΤΗΣ – ΟΜΙΛΟΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΩΝ ΚΟΛΥΜΒΗΤΩΝ
3. ΡΕΜΑ ΠΙΚΡΟΔΑΦΝΗΣ – ΚΟΜΒΟΣ
4. ΜΑΡΙΝΑ
5. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

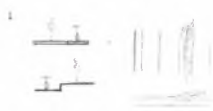
Οι πρώτες δύο θεματικές ενότητες έχουν κυρίως τοπικό χαρακτήρα, ενώ οι επόμενες τρεις πέρα από την τοπική διάστασή τους στοχεύουν και στον υπερτοπικό χαρακτήρα.

Η δημιουργία της **πλατείας** και η επέμβαση στο **ρέμα** για την μετατροπή του σε γραμμικό πάρκο, στοχεύουν να αποτελέσουν τα δύο βασικά στοιχεία-μέσα **σύνδεσης του αστικού ιστού με το θαλάσσιο μέτωπο**. Το πρώτο ως στοιχείο «συγκέντρωσης και διάχυσης» (τοπικός χαρακτήρας) και το δεύτερο ως γραμμικός άξονας «διοχέτευσης» του πληθυσμού στη παραλία (τοπικός και υπερτοπικός χαρακτήρας).

Όλες οι περιοχές αυτές συνδέθηκαν λειτουργικά μεταξύ τους με μια συνεχή κινητή λωρίδα **ποδηλατοδρόμου** και **χώρου κίνησης πεζών**.

Οι νέες εγκαταστάσεις που δημιουργήθηκαν για τον όμιλο αλιέων και των χειμερινών κολυμβητών είναι μικρής κλίμακας. Προκειμένου να μην «επιβαρυνθεί» η παραλία με διάσπαρτες κτιριακές κατασκευές αποφασίστηκε να γίνει εκμετάλλευση του χώρου και της υψομετρικής διαφοράς που ορίζεται από το τοίχιο του δρόμου ώστε τμήμα των κατασκευών να δημιουργηθεί σε εσοχή, να συγχωνευτεί με το έδαφος και να ενταχθεί καλύτερα με τον περιβάλλοντα χώρο. Ο φωτισμός ενισχύεται με την ύπαρξη ηλιοσωλήνων (solar tubes), ένα σύστημα φυσικού φωτισμού το οποίο επιτρέπει τη διέλευση του ηλιακού φωτός στο εσωτερικό και συμβάλλει στην εξοικονόμηση ενέργειας.





παράλληλη κίνηση - πορεία
 είναι πορεία - πορεία - πορεία
 - πορεία - πορεία
 κίνηση - πορεία

Α Β Γ Δ

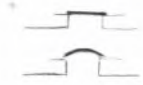


βύθρον - βύθρον
 πρόσδεση



πλάτος νερού

Α Γ



είσοδος νερού
 - πρόσδεση



διάσπαση επιπέδων
 διασπαση επιπέδων
 διασπαση επιπέδων
 διασπαση επιπέδων

Β, Β₂, Δ, Δ

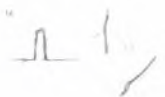


πρόσδεση καβέλα
 στο επίπεδο κίνησης
 - πρόσδεση



πλάτος αντίστοιχης
 πρόσδεση - πρόσδεση

Β, Β₄ Γ



υδάτινο έσοδα - νερό (πλάτη αντανάκλαση)
 είσοδος στον χώρο νερό
 - φασίνα τσιμεντο (πλάτη)
 τσιμεντο (κατά)



αφαιρέση
 - είναι από κάτω
 - διασπαση κίνησης

Α Β Γ



- αφαιρέση για στο νερό
 (νερό)
 - αφαιρέση για στο νερό



αφαίρεση
 - ότι είναι κάτω
 - κατοικία κάτω

Β (Δ) (Α)



επιπέδων τσιμεντο
 κίνησης στο νερό
 (κίνηση κίνησης)



αφαίρεση - στην - επιπέδων
 χωρίς πρόσδεση βρόχου

Γ

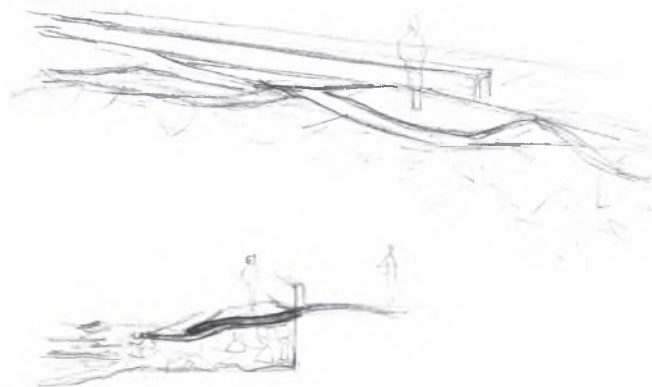
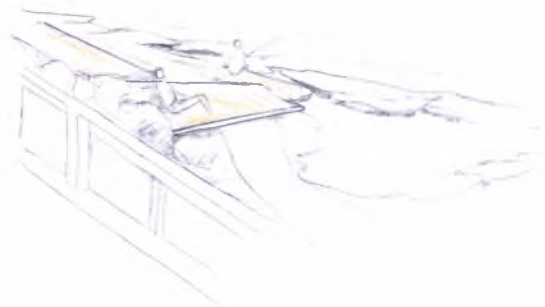


πρόσδεση
 - πρόσδεση - πρόσδεση
 - αφαιρέση - πρόσδεση

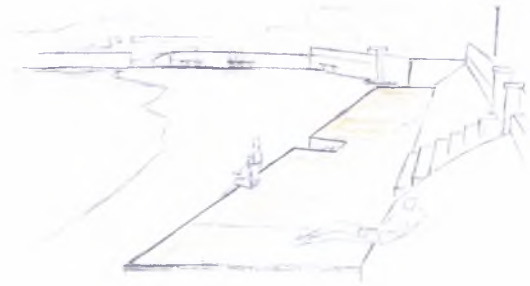
Β Α Γ



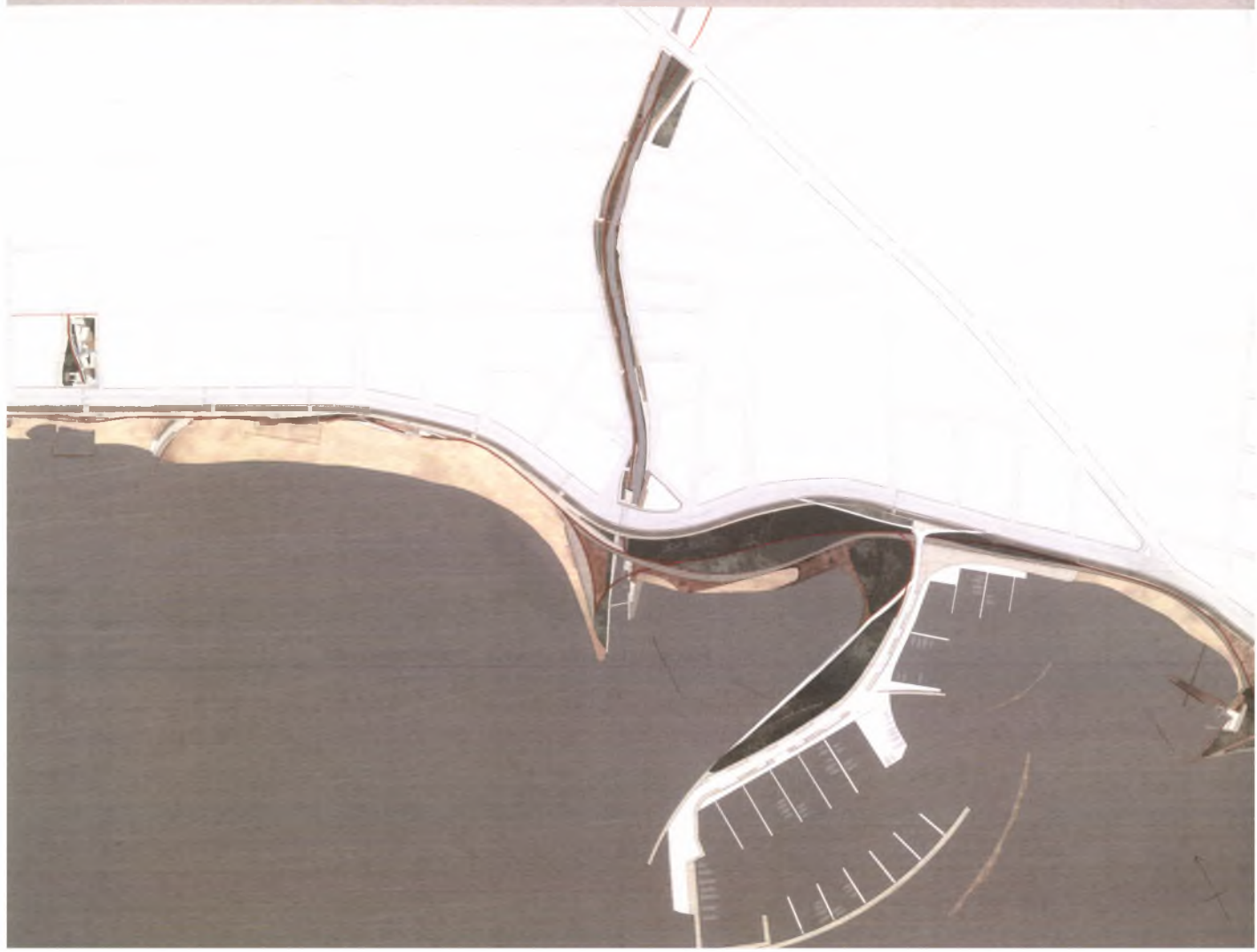
απόσπαση - πρόσδεση
 τσιμεντο νερό



σκήτσα, περιοχή φλοισβου









ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗΣ - ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΗ

1. ΠΛΑΤΕΙΑ – ΟΜΙΛΟΣ ΑΛΙΕΩΝ

Το Π.Φάληρο, ύστερα από την έντονη οικοδομική δραστηριότητα που αναπτύχθηκε από το '70 και μετά, διαθέτει ελάχιστους ελεύθερους χώρους και λίγες πλατείες. Στο παραλιακό τμήμα που μελετάται υπάρχει μόνο η μικρή πλατεία του Φλοίσβου.

Στη συμβολή των οδών Μουσών και Τερψιχόρης υπάρχει ένας (ο μοναδικός τέτοιας έκτασης) ελεύθερος και αναξιοποίητος χώρος, που καλύπτει το μισό περίπου οικοδομικό τετράγωνο (περίπου 4 στρέμματα). Στο σημείο που βρίσκεται το ανωτέρω οικόπεδο υπάρχει υψομετρική διαφορά περίπου 2,5μ. από την επιφάνεια του δρόμου. Πριν από κάποια χρόνια είχε ξεκινήσει εκσκαφή για προετοιμασία θεμελίωσης, αλλά οι εργασίες σταμάτησαν εκεί.

Προτείνεται να αξιοποιηθεί ο χώρος αυτός για τη δημιουργία μίας Πλατείας-Πάρκου αναψυχής. Προκειμένου να εκμεταλλευθεί η υπάρχουσα εκσκαφή του οικοπέδου και η υψομετρική διαφορά του από τη θάλασσα, επιλέχθηκε να αναπτυχθεί η πλατεία αμφιθεατρικά. Δεξιά δημιουργούνται κλιμακωτά επίπεδα ανάβασης στα οποία παρεμβάλλονται σημεία στάσης, ενώ το αριστερό τμήμα διαμορφώνεται ως ο κύριος χώρος πρασίνου. Ενδιάμεσα και διαγώνια διατρέχεται από μια διπλή παράλληλη πορεία πεζού - ποδηλάτη που ακολουθεί την υψομετρική διαφορά και λειτουργεί συνδυετικά των δύο εκατέρωθεν διατάξεων. Παράλληλα με την πορεία αυτή στα δεξιά αναπτύσσεται μια γραμμική «νησίδα νερού», ενώ στο κέντρο περίπου της έκτασης δημιουργείται μια μικρή «πλατεία νερού» πάνω από την οποία βρίσκεται κεντρικό σημείο στάσης σε πλάτωμα, υπό τη μορφή μπαλκονιού.

Προτείνεται η μεταφορά της δημοτικής βιβλιοθήκης στη Πλατεία αυτή, η οποία σήμερα στεγάζεται σε κατοικία που είχε δοθεί ως δωρεά στο δήμο στα ενδότερα της πόλης, προκειμένου να υπάρξει καλύτερη πρόσβαση για τους πολίτες σε ένα διαμορφωμένο χώρο ανάπαυσης και περισυλλογής.

Το κτίσμα της βιβλιοθήκης τοποθετείται στην κάτω αριστερά πλευρά της πλατείας, σε επαφή με το τοίχιο του δρόμου. Αναπτύσσεται σε δύο κύριους χώρους: τον κυρίως χώρο, που είναι στο επίπεδο της πλατείας, με εσωτερικό ύψος 3,5μ, όπου βρίσκονται η υποδοχή, ο χώρος των βιβλιοθηκών και μικρού αναγνώστηριου, και έναν άλλο χώρο 2 επιπέδων, εκ του οποίου στο



οικόπεδο στην οδό Μουσών και Τερψιχόρης

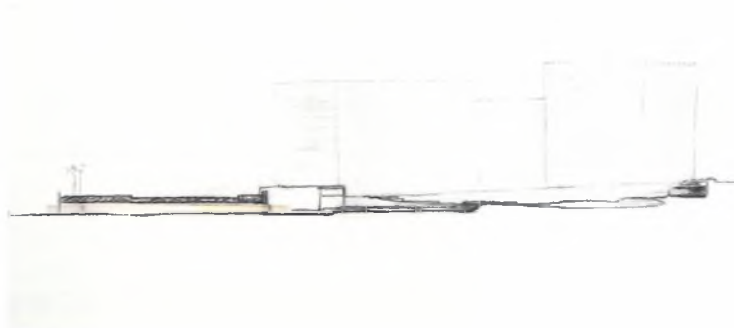
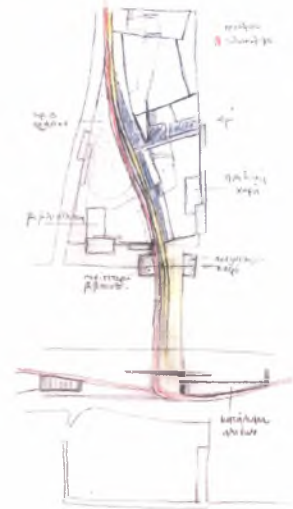
κάτω επίπεδο είναι οι βοηθητικοί χώροι, ενώ στο πάνω επίπεδο (στη στάθμη του δρόμου) είναι οι υπολογιστές και δεύτερο αναγνωστήριο.

Η σύνδεση της πλατείας με την παραλία γίνεται με υπόγεια διάβαση πλάτους 9 μ περίπου, για τον ποδηλατόδρομο και τους πεζούς. Στην αρχή της διάβασης, στη πλευρά της βιβλιοθήκης, τοποθετείται ένα μικρό κατάστημα ως σημείο πώλησης βιβλίων και τύπου και απέναντι από αυτό ένα μικρό καφέ-αναψυκτήριο. Ο λόγος ύπαρξης των δύο μαγαζιών στη θέση αυτή εκτός των άλλων είναι να ενθαρρυνθεί η διέλευση των πολιτών και η έξοδος τους προς τη θάλασσα.

Η πρόσβαση στη πλατεία γίνεται με πολλούς τρόπους. Υπάρχουν περιμετρικά σκάλες και ράμπες. Η βασική πρόσβαση από το ύψος του παραλιακού δρόμου οδηγεί κατευθείαν στη βιβλιοθήκη. Στο αριστερό τμήμα της πλατείας ανοίγεται δρόμος ήπιας κυκλοφορίας για να υπάρχει ακόμα ευκολότερη πρόσβαση περιμετρικά και για τα οχήματα.

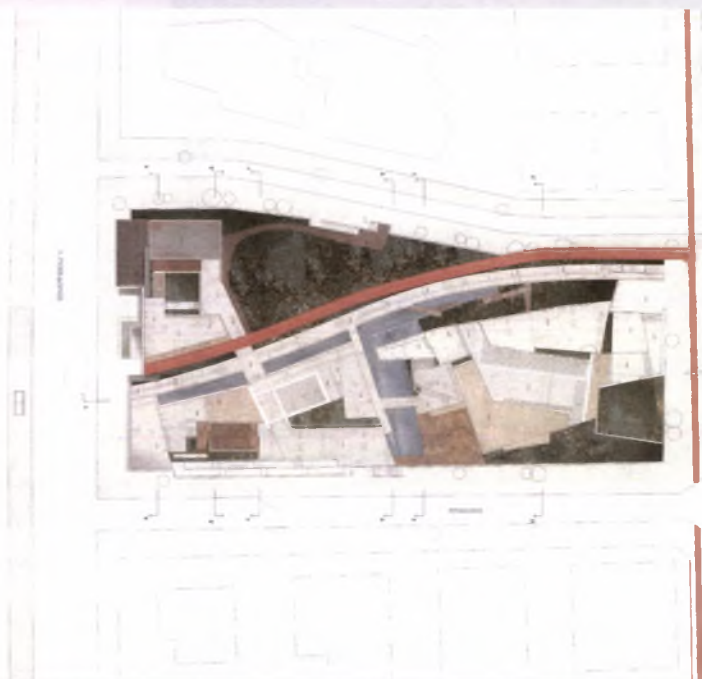
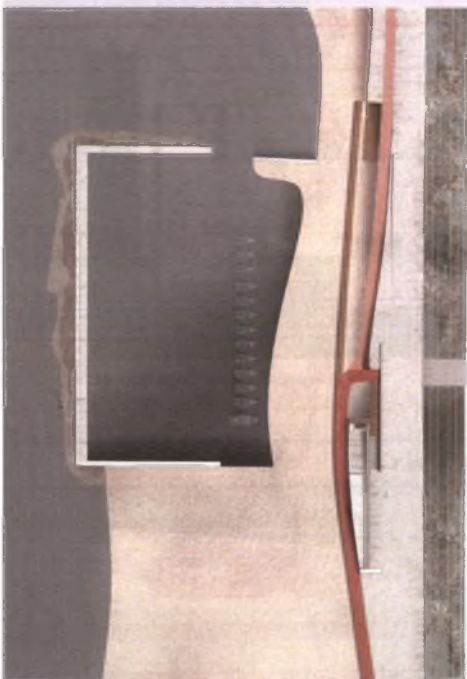
Η υπόγεια διάβαση καταλήγει στον χώρο του ομίλου των αλιέων, ο οποίος διατηρείται, καθαρίζονται τα παλιά κτίσματα και ανακατασκευάζεται νέα εγκατάσταση υποδοχής του ομίλου.

Τμήμα της εγκατάστασης βρίσκεται κάτω από το δρόμο, εκμεταλλεόμενη την υψομετρική διαφορά. Παρέχει τις βασικές λειτουργίες (χώρος συγκέντρωσης, μικρή κουζίνα, τουαλέτες, αποθηκευτικό χώρο) και ένα μικρό ημιυπαίθριο χώρο.





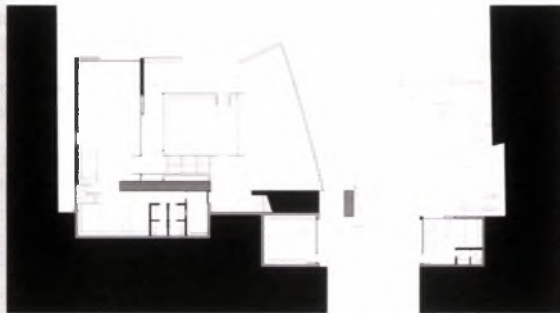
ΤΟΜΗ Α-Α ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ



ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΩΦΗ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΟΜΙΛΟΥ ΑΛΙΕΩΝ



ΚΑΤΟΨΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ ΣΤΑΘΜΗ 1



ΚΑΤΟΨΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ ΣΤΑΘΜΗ 0



ΚΑΤΟΨΗ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΟΣ ΟΜΙΛΟΥ ΑΛΙΕΩΝ



ΤΟΜΗ Β-Β



ΤΟΜΗ Γ-Γ



ΤΟΜΗ Δ-Δ



ΤΟΜΗ Ε-Ε



ΤΟΜΗ ΣΤ-ΣΤ

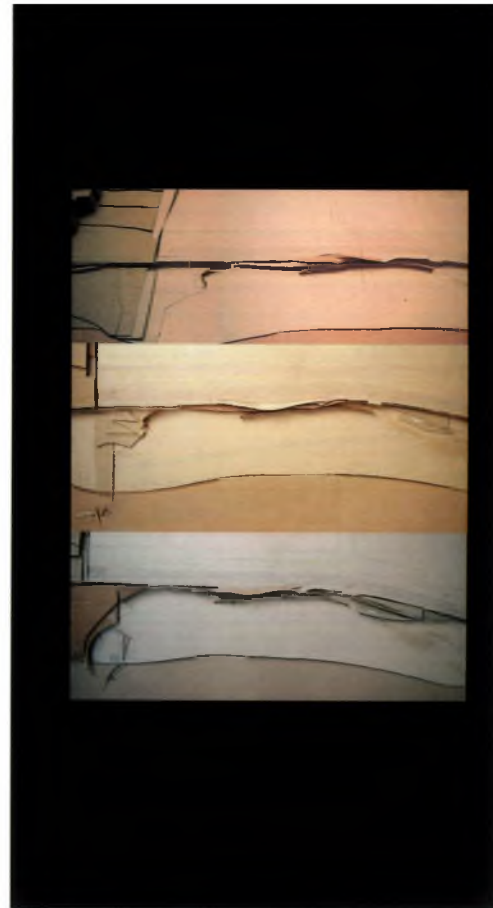


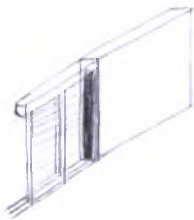
2. ΜΠΑΤΗΣ – ΟΜΙΛΟΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΩΝ ΚΟΛΥΜΒΗΤΩΝ

Γίνεται αναδιαμόρφωση της μεγάλης τσιμεντένιας προβλήτας που χρησιμοποιείται για πολιτιστικές εκδηλώσεις και των δύο παιδικών χαρών. Κατά μήκος τμήματος του παραλιακού πεζοδρομίου διαμορφώνεται βαθή νησίδα πρασίνου που δημιουργεί υψομετρικές διαβαθμίσεις με το υπάρχον πεζοδρόμιο και ενδιάμεσους χώρους μικρών καθιστικών με θέα τη θάλασσα.

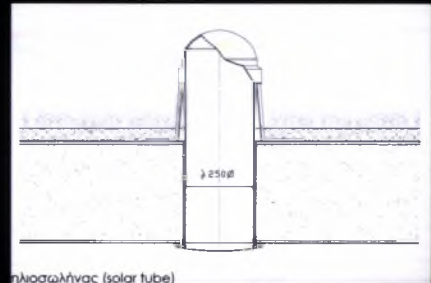
Αφαιρούνται οι λυόμενες κατασκευές του ομίλου χειμερινών κολυμβητών. Δημιουργείται νέα κατασκευή κάτω από το επίπεδο του δρόμου. Αποτελείται από δύο κύρια μέρη. Ο κεντρικός χώρος εστίασης μαζί με το γραφείο του συλλόγου, βρίσκεται σε παράλληλη διάταξη με το τοίχο αντιστήριξης και διαθέτει στεγασμένο χώρο μπροστά. Οι χώροι υγιεινής βρίσκονται σε διαφορετικό χώρο, διατάσσονται κάθετα και περιλαμβάνουν τουαλέτες, ντουζ και αποδυτήρια, ενώ στο μπροστινό τμήμα εισόδου υπάρχει ημιπαιθρίσιος χώρος. Περιλαμβάνεται και ένας επιπλέον χώρος για γυμναστική και αποθήκευση.

Πίσω από το γήπεδο που παίζουν ρακέτες διαμορφώνονται ξύλινες κερκίδες και ξύλινος διάδρομος διατρέχει σχεδόν περιμετρικά και ορίζει το συνολικό χώρο.

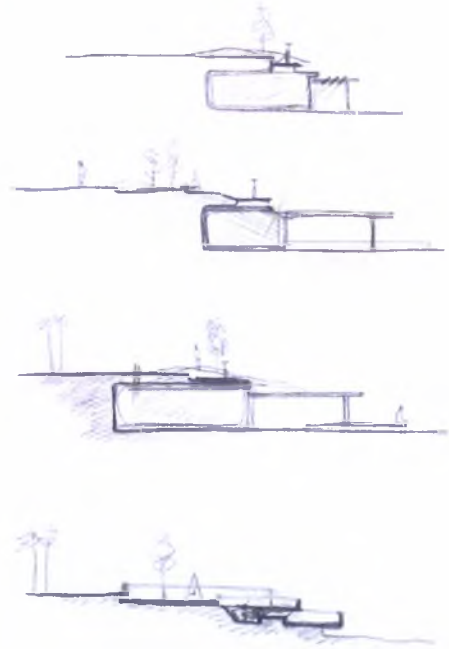
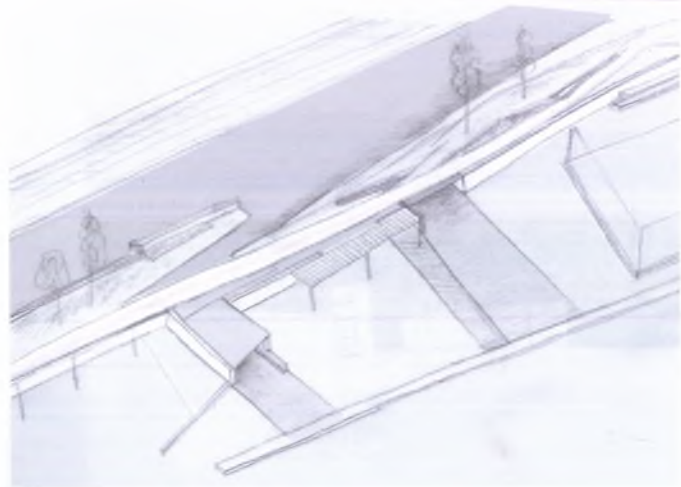
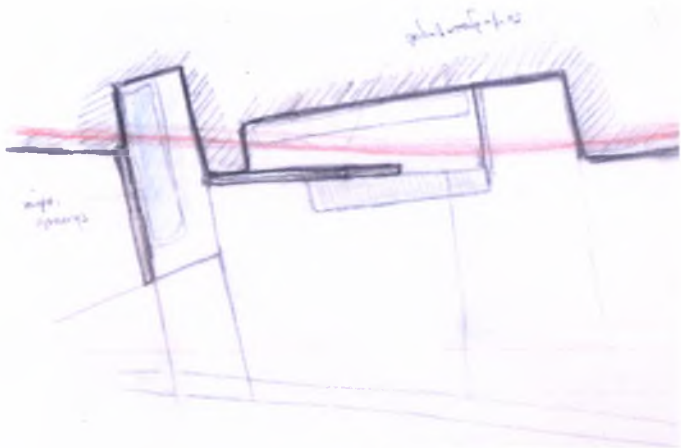




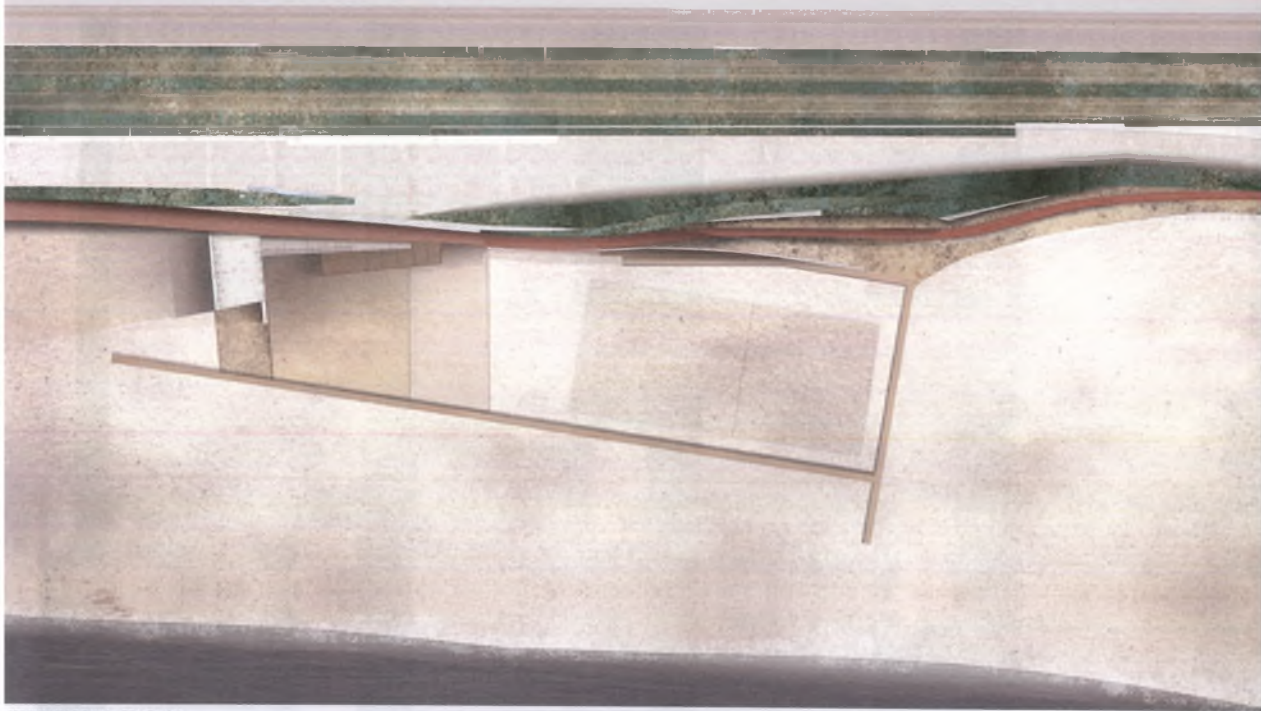
σκέπσο, ξύλινα πάνελα με τζάμι / συρόμενα ακίαστρα



ηλιασωλήνας (solar tube)



2, ΜΠΑΤΗΣ - ΟΜΙΛΟΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΩΝ ΚΟΛΥΜΒΗΤΩΝ



ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΨΗ - ΣΤΑΘΜΗ 1



ΚΑΤΟΨΗ ΣΤΑΘΜΗ 0



TOMH AA - ΑΥΤΟ ΤΟ ΨΥΧΙΣ ΤΟΥ ΑΡΧΟΜΟΥ



TOMH AA



TOMH BB



TOMH IT



TOMH AA

3. ΡΕΜΑ ΠΙΚΡΟΔΑΦΝΗΣ

Γίνεται προσπάθεια το Ρέμα της Πικροδάφνης να λειτουργήσει συνδετικά για τους δύο δήμους που βρίσκονται εκατέρωθεν (Π. Φαλήρου και Αλίμου) για το αστικό και παραλιακό τμήμα, σαν άξονας - «γέφυρα» σύνδεσής τους.

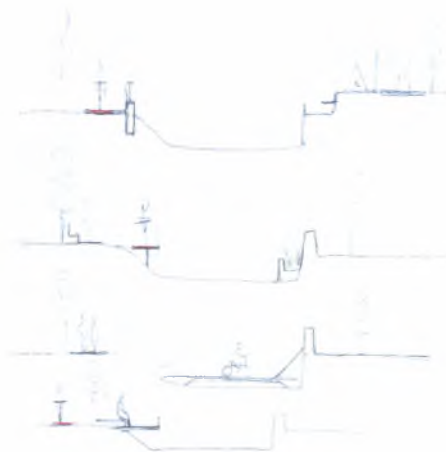
Το ρέμα είναι ένας επιμήκης γραμμικός άξονας που κατεβαίνει από Βορρά, διατρέχει τους δήμους Ηλιούπολης, Αγ.Δημητρίου, Π.Φαλήρου, Αλίμου και καταλήγει στη θάλασσα. Στόχος είναι η εκμετάλλευση αυτής της ιδιότητάς του και η μετατροπή του σε ένα «γραμμικό πάρκο» πρασίνου, που θα περιλαμβάνει τις ελαφρές αθλητικές εγκαταστάσεις που υπάρχουν κατά μήκος του και θα διαθέτει συνεχή χώρο κίνησης για τον πεζό και τον ποδηλάτη οδηγώντας τον στη θάλασσα με ασφάλεια.

Για το σκοπό αυτό, στο τμήμα από την λ.Αμφιθέας μέχρι την εκβολή του ρέματος απομακρύνονται τα παλαιά αυθαίρετα κτίσματα που έχουν κτιστεί στην αριστερή κοίτη του ρέματος και αποκλείεται η στάθμευση των αυτοκινήτων πλάι της (μετατροπή σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας).

Δεδομένου ότι το ρέμα έχει χαρακτηριστεί ως χώρος «διαίτητος περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος», γίνεται προσπάθεια η επέμβαση να είναι λιτή, με σεβασμό προς το πράσινο της περιοχής, το οποίο και ενισχύεται.

Στην αριστερή κοίτη βρίσκεται το μεγαλύτερο μέρος πρασίνου του ποταμού με πολλά ψηλά δέντρα και καλαμιές. Η πλευρά αυτή βρίσκεται στη φυσική κατάσταση, χωρίς δηλαδή να έχει γίνει επέμβαση διαμόρφωσης του φυσικού πρανές.

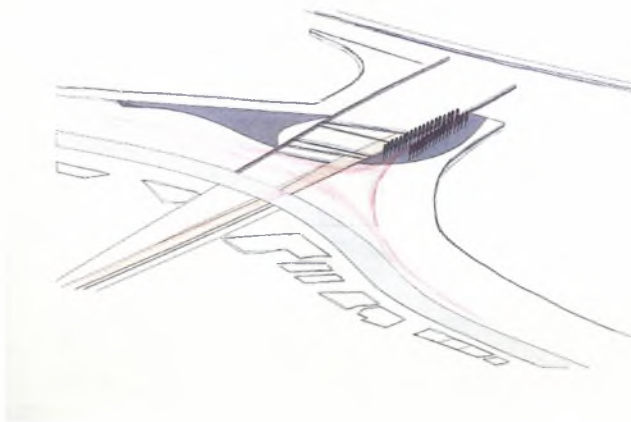
Επιλέγεται το αριστερό αυτό κομμάτι για την δημιουργία ενός επίμηκες άξονα πεζοδρόμου και ποδηλατοδρόμου. Γίνεται διευθέτηση του πρασίνου και η κύρια πορεία κίνησης «ελίσσεται» γύρω ή ανάμεσα από αυτό, δημιουργώντας ενδιάμεσα σημεία στάσης ή «μπαλκόνια» προκαλώντας κάθε φορά εναλλαγή στη θέση του διερχομένου με το ποτάμι. Τμήμα του ποδηλατοδρόμου εξέχει της κοίτης και δημιουργείται σε προεξέχουσα ξύλινη κατασκευή. Στο τμήμα αυτό από την παραλία ως την λ. Αμφιθέας δημιουργούνται τρεις γέφυρες σύνδεσης, δύο για τους πεζούς και μία για το ποδήλατο.



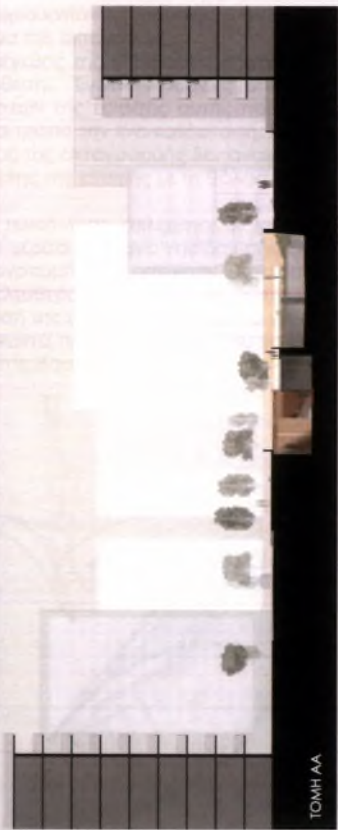
Στη δεξιά πλευρά του ρέματος γίνεται επέκταση του υπάρχοντος στενού πεζοδρομίου και της δέντροφύτευσης σε αυτό. Παράλληλα του τοιχίου αντιστήριξης της όχθης και χαμηλότερα δημιουργείται παρτέρι φύτευσης. Στο ύψος της πρώτης γέφυρας παρεμβάλλεται καθιστικό διαμορφωμένο σε δύο επίπεδα, με μικρή διαμόρφωση παιδικής χαράς.

Στη συμβολή του ρέματος με τη Λ. Ποσειδώνως δημιουργείται μικρή πλατεία-πλάτωμα που διοχετεύει με υπόγεια διάβαση τον πεζό και τον ποδηλάτη στη παραλία. Διακόπτεται η κίνηση των οχημάτων στην είσοδο της δεξιάς πλευράς (εξυπηρέτηση από πίσω δρόμο), η οποία πεζοδρομείται και ενοποιείται με την παραπάνω διαμόρφωση.

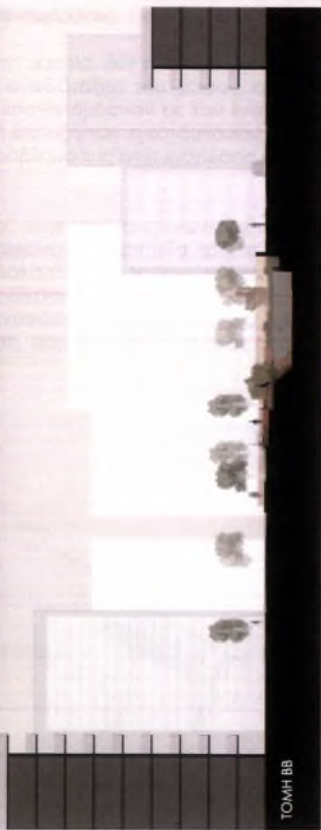
Γίνεται διευθέτηση της κοίτης του ποταμού που τώρα εκβάλλει δίπλα στην παραλία του Έδεμ. Στρέφεται δεξιόστροφα και βαθύτερα στο θαλάσσιο χώρο, προκειμένου να μην εκβάλλει κοντά στο χώρο των κολυμβητών. Τρεις γέφυρες σε διαφορετικά επίπεδα ενώνουν τις δύο όχθες στο σημείο της εκβολής.



ΤΟΜΗ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΡΕΜΑΤΟΣ



ΤΟΜΗ ΑΑ



ΤΟΜΗ ΒΒ



ΤΟΜΗ ΓΓ



ΤΟΜΗ ΔΔ

4. ΜΑΡΙΝΑ

Η δημιουργία της μαρίνας, όπως προαναφέρθηκε, κάλυψε ένα μεγάλο τμήμα της ακτογραμμής.

Το μέγεθος της επέμβασης που γίνεται στη μαρίνα, δεν αποτελεί την αρχική πρόθεση. Έγιναν διάφορες απόπειρες αναδιάταξης του χώρου και των χρήσεων της έκτασης αυτής που όμως επαναλάμβαναν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο την ίδια κατάσταση, καθώς η διάταξη των εγκαταστάσεων κατά μήκος της ακτογραμμής δεν αναιρεί το πρόβλημα της επιχωμάτωσης και της μείωσης της επαφής με τη θάλασσα.

Σαν τελική λύση επιλέχθηκε οι χρήσεις της μαρίνας να συγκεντρωθούν σε έναν χερσαίο «άξονα-νησίδα» που διαμορφώνεται σε επίπεδο κάθετο με την ακτογραμμή και εκτείνεται μέσα στη θάλασσα. Με τον τρόπο αυτό «απελευθερώνεται» ο χώρος εκατέρωθεν, δίνεται η δυνατότητα να μειωθεί η έκταση της επιχωμάτωσης και να γίνει επαναφορά της γραμμής του αιγιαλού πιο κοντά στην φυσική του κατάσταση, που είναι και ο βασικός στόχος της επέμβασης.



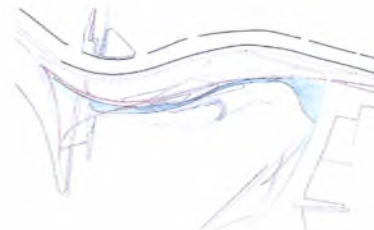
Επιλέχθηκε να γίνει μείωση των θέσεων σκαφών της μαρίνας σε σχέση με την υπάρχουσα κατάσταση, καθώς αφενός από την περίοδο της δημιουργίας της μέχρι και σήμερα στη συγκεκριμένη ακτογραμμή έχουν δημιουργηθεί δύο επιπλέον μαρίνες και αφετέρου διότι τμήμα της δύναται να μετεγκατασταθεί σε άλλη περιοχή χρίζουσα περαιτέρω ανάπτυξης.

Στόχος είναι το σύνολο της περιοχής να αντιμετωπιστεί σαν μια ενιαία διαμόρφωση τοπίου. Σαν ένα συνεχές πάρκο περιπάτου για το πεζό και τον ποδηλάτη που δεν θα διακόπτεται από τα τεχνητά εμπόδια που υπάρχουν σήμερα (χώρος καρνάγιου, καφετέριες που κλείνουν την παραλία κ.ά.) και με εμπλουτισμό τμήματος παραλίας με αμμουδιά.

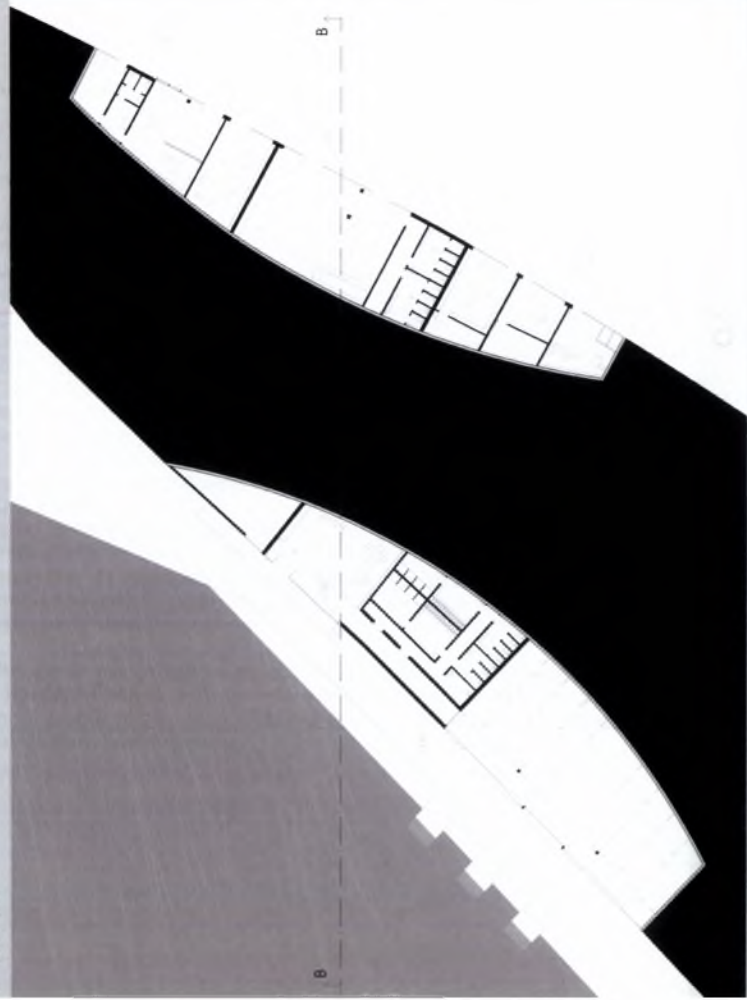
Ο χερσαίος άξονας της μαρίνας χωροθετείται κεντρικά περίπου της έκτασης. Διαμορφώνεται σε βαθό πράσινο λόφο, ο οποίος παραλαμβάνει, υπόσκαφα και κατά μήκος του, τις εγκαταστάσεις της μαρίνας και ιστιοπλοϊκού ομίλου σε αντιδιαμετρική διάταξη. Οι εγκαταστάσεις της μαρίνας περιλαμβάνουν γραφείο λιμεναρχείου και ασφαλείας, γραφείο ενοικιάσεων για τα επαγγελματικά σκάφη, κεντρικό χώρο αναψυκτηρίου, υποδομές υγιεινής, μίνι μάρκετ, ιατρείο, και τράπεζα. Οι εγκαταστάσεις του ιστιοπλοϊκού ομίλου περιλαμβάνουν χώρο υποδοχής-γραφείο, υποδομές υγιεινής (τουαλέτες, ντουζ, αποδυτήρια), χώρο στέγασης των σκαφών εκπαίδευσης και αποθηκευτικό χώρο.

Εκατέρωθεν του χερσαίου άξονα δημιουργούνται δύο κόλποι. Αριστερά ο θαλάσσιος χώρος προσφέρεται για η δράση του ιστιοπλοϊκού ομίλου. Δεξιά, μετά τον χώρο ελλιμενισμού της μαρίνας, γίνεται διαμόρφωση παραλίας και στην απόληξη δημιουργείται ένας πυρήνας συγκέντρωσης εγκαταστάσεων αναψυχής.

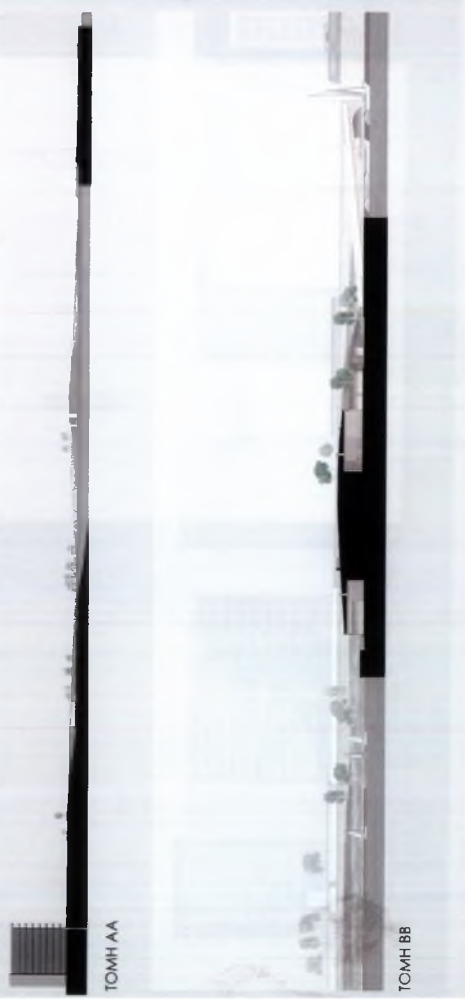
Από τη Λ. Ποσειδώνως δημιουργείται παράκαμψη για την είσοδο-έξοδο των οχημάτων τα οποία οδηγούνται με γέφυρα στη μαρίνα, λόγω της υψομετρικής διαφοράς και για να μην εμποδίζεται η διέλευση των πεζών στο κατώτερο επίπεδο. Στην είσοδο στο ύψος της λεωφόρου υπάρχει και στάση του τραμ, ενώ η στάθμευση γίνεται κατά μήκος του άξονα του δρόμου που διατρέχει τη μαρίνα.



4. ΜΑΡΙΝΑ



ΚΑΤΟΧΗ ΕΚΑΤΑΤΑΞΕΩΝ ΜΑΡΙΝΑΣ ΚΑΙ ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΟΥ ΟΜΙΛΟΥ



5. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

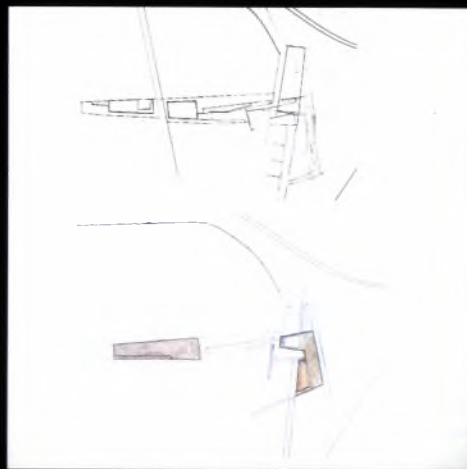
Με την αλλαγή της διαμορφώσεως της μαρίνας Αλίμου απομακρύνονται τα κέντρα αναψυχής που βρίσκονται κατά μήκος της λεωφόρου Ποσειδώνος και εμποδίζουν την ορατότητα της ακτής.

Στο ανατολικό άκρο (εκεί που σήμερα καταλήγει η έκταση της μαρίνας Αλίμου), δημιουργείται μια μεγάλη προβλήτα περιπάτου στη θάλασσα, παράλληλα της ακτής (σε απόσταση βάθους περίπου 60μ.), η οποία επιτρέπει σε ορισμένα σημεία τη διέλευση του νερού από κάτω. Μικρότερες πλωτές ξύλινες προβλήτες συνδέονται με αυτή σε διάφορες διατάξεις και παρέχουν τη δυνατότητα πρόσδεσης μικρών σκαφών και θαλάσσιων ποδηλάτων ή jet ski, κάποια από τα οποία μπορεί να μισθώνονται.

Πάνω στην κύρια προβλήτα στεγάζονται 2 μικρές μονώροφες καφετέριες. Κολώνες διατεταγμένες σε κানাβο στηρίζουν το στέγαστρο και διαμορφώνουν τους χώρους εστίασης που βρίσκονται κάτω από αυτό, με ξύλινα πετάσματα, γυάλινες επιφάνειες και συρόμενα ξύλινα σκίαστρα. Η διαμόρφωση αυτή δίνει τη δυνατότητα επέκτασης ή αλλαγής της διάταξης των κλειστών χώρων.

Στο σημείο σύνδεσης της προβλήτας με την ξηρά κατασκευάζεται ένας – μεγαλύτερος χώρος καφέ-εστιατορίου. Το χερσαίο τμήμα πίσω από αυτό διαμορφώνεται σε ύψωμα, δημιουργώντας ένα μικρό πράσινο λόφο περιπάτου, που φτάνει μέχρι το ύψος του κτιρίου και ενσωματώνει την κατασκευή με το περιβάλλον χώρο.

Λιμενοβραχίονες προστατεύουν τις κατασκευές. Μια μεγάλου μήκους ξύλινη πλωτή προβλήτα οδηγεί από την απέναντι ακτή προς την κύρια προβλήτα περιπάτου, οριοθετώντας με τον τρόπο αυτό και ένα κλειστό, ελεγχόμενο χώρο κολύμβησης και αναψυχής.



2. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ



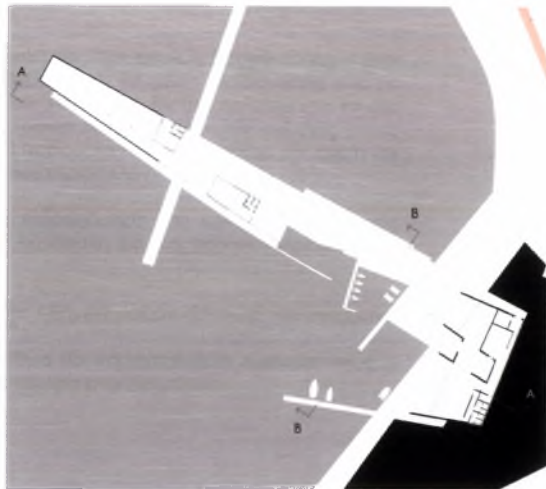
ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΨΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ



ΤΟΜΗ ΓΓ ΑΠΟ ΤΟ ΎΦΟΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ



ΤΟΜΗ ΑΑ



ΚΑΤΟΨΗ ΣΤΑΘΜΗ 0



ΤΟΜΗ ΒΒ



ΤΟΜΗ ΓΓ

5. ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ - ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Όπως αναφέρθηκε, εξαρχής βασικός στόχος της μελέτης είναι, εκτός των άλλων, η δημιουργία ενός βιώσιμου περιβάλλοντος για τον πεζό και το ποδηλάτη.

Οι περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις έχουν αναπτύξει πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας των οποίων βασικό στοιχείο είναι το ποδήλατο. Εφαρμόζονται καινοτόμες πολιτικές προκειμένου να προωθηθεί αυτό το μέσο μετακίνησης και να αντιμετωπιστούν τα περιβαλλοντολογικά προβλήματα. Η ένταξη του ποδηλάτου στο αστικό δίκτυο, προκειμένου να έχει εφαρμογή, προϋποθέτει μια συνολική αναδιάταξη του τομέα των αστικών μεταφορών, κυκλοφοριακές αλλαγές όπως ιεράρχηση του οδικού δικτύου, δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας κ.ά. Η παρουσία του προϋποθέτει την άνετη και ασφαλή κίνηση του πεζού και συνεπώς αποτελεί κριτήριο ποιότητας για το αστικό περιβάλλον.

Στην Ελλάδα έχουν γίνει κάποιες επεμβάσεις δικτύων πεζοδρόμων όπως η πεζοδρόμηση του κέντρου της Κω, της μεσαιωνικής πόλης της Ρόδου, του αρχαιολογικού περιπάτου γύρω από την Ακρόπολη κ.ά. και ποδηλατοδρόμων π.χ. στο Μεσολόγγι, στη Καρδίτσα, στη Λάρισα, κ.ά.

Η παράκτια ζώνη που εξετάστηκε έχει ιδιαίτερη αξία για την ευρύτερη πόλη των Αθηνών καθότι αποτελεί ένα πνεύμονα αναψυχής για το πυκνοδομημένο αστικό ιστό.

Στη σημερινή κατάσταση απουσιάζει δίκτυο για τους ποδηλάτες, με αποτέλεσμα να παρεμποδίζεται η κίνησή τους η οποία είτε παρεμβάλλεται στο χώρο κίνησης των πεζών είτε στο οδικό δίκτυο, ανάμεσα στα οχήματα.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



Αποθηκευτικός χώρος στα Οινόφυτα



SKYTUBE ST400-Metal Deck



Πρίν



Μετά

SKYTUBE *INTECH*

Συστήματα Φυσικού Φωτισμού χωρίς Ενέργεια

Λαμβάνοντας υπόψη τη συνεκώς αυξανόμενη ανάγκη των επιχειρήσεων για εξοικονόμηση ενέργειας, η Intralight, ειδικευμένη στο τομέα της εκμετάλλευσης φυσικών πόρων, διαθέτει το Skytube Intech, ένα σύστημα φυσικού φωτισμού της Skydome Αυστραλίας. Είναι ένα εξελιγμένο, τελευταίας γενιάς σύστημα φυσικού φωτισμού το οποίο συγκεντρώνει και ανακταειθύνει το ηλιακό φως, χρησιμοποιώντας το σύστημα Intech lens. Το Skytube Intech είναι αποτέλεσμα ερευνών του Πανεπιστημίου Τεχνολογίας του Sydney που απευθύνεται σε επαγγελματικούς χώρους (Βιομηχανίες, αποθηκευτικοί χώροι, logistics, super markets, εκπαιδευτήρια, γραφεία κ.λ.η).

ΒΑΣΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

1. Εξοικονόμηση ενέργειας έως και 90%, η οποία καθιστάται επιτακτική σήμερα
2. Πλήρης ανυπαρξία συντήρησης και αναλωσίμων υλικών
3. Ευνοϊκή επίδραση του φυσικού φωτισμού σε εργαζομένους και προϊόντα
4. Μείωση της θερμότητας σε σχέση με τον τεκνητό φωτισμό
5. Δυνατότητα επιδότσης
6. Πολυετής εγγύηση
7. Δυνατότητα εξ' ολοκλήρου απόσβεσης μέσα στη χρήση κατά την οποία τέθηκαν σε λειτουργία [Ν. 3296 / 2004 άρθρο 9]
8. Δυνατότητα εγκατάστασης χωρίς διακοπή των εργασιών σας

Το νέο Skytube Intech επισύρει την προσοχή στην One Source Technology και προσθέτει μια άλλη διάσταση στους φωτισωλάνες. Είναι ο φακός Intech που βελτιστοποιεί τη απόδοση από το φως από την ανατολή έως τη δύση του ηλίου.

Η μεταφορά του φωτός ενισχίζεται ιδιαίτερα με το Silvertube, ένα 97% ανταντακλαστικό, μη απορροφητικό φιλμ. Αυτή εγγυάται τη μέγιστη μεταφορά ποσότητας φωτός στον εσωτερικό χώρο.





ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000091361

