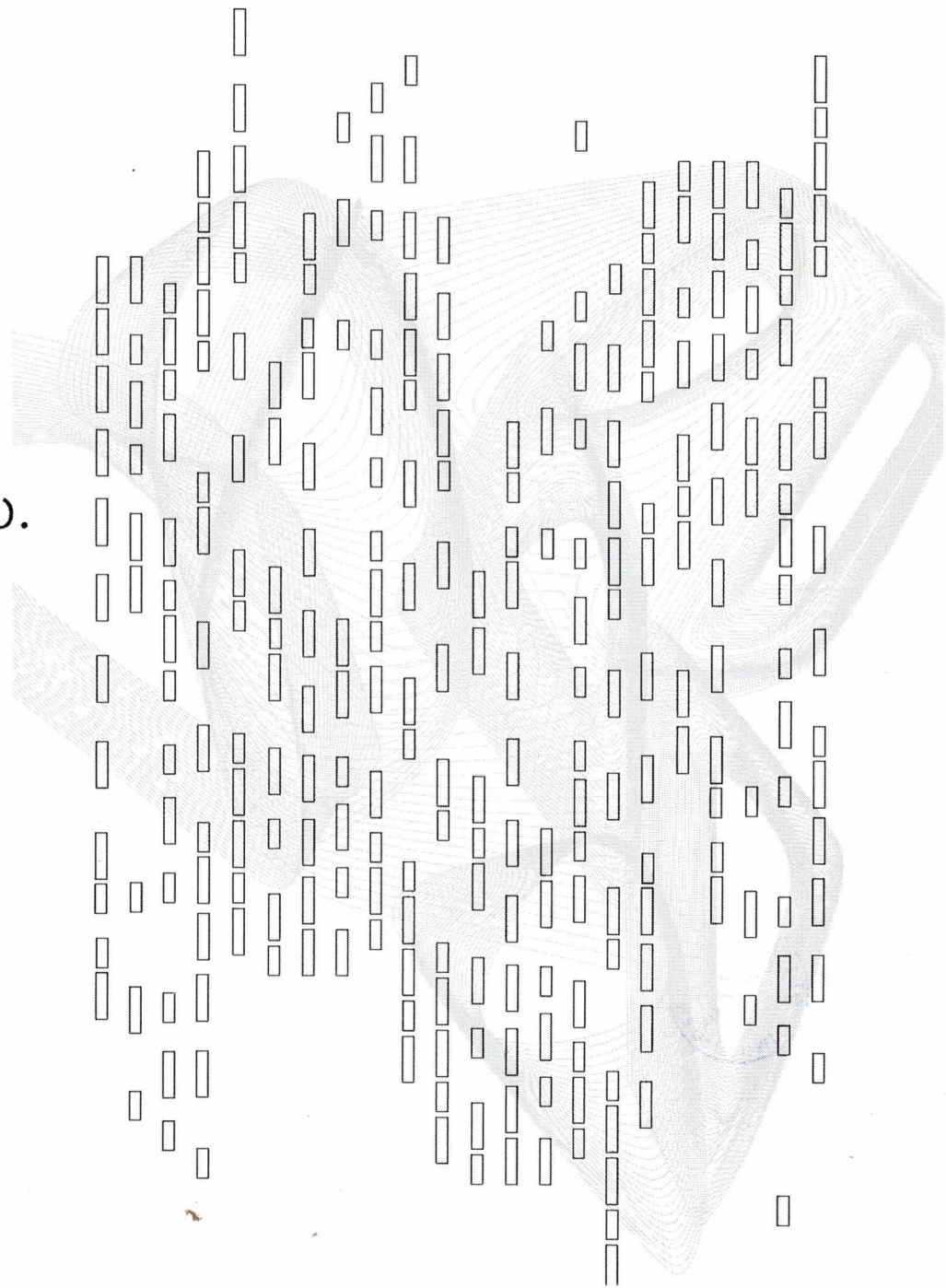


αναπλαση της προβλητας του βολου.
σταθμος _ λιμανι _ πλατεια.





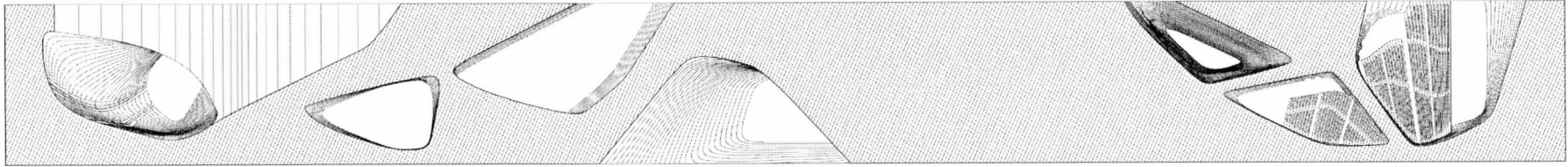
**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 9533/1
Ημερ. Εισ.: 15-04-2011
Δωρεά: Συγγραφέας
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΑΜ
2010
ΑΝΤ

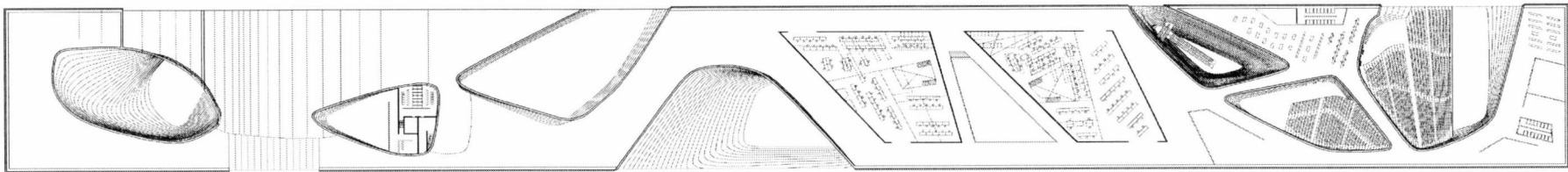
Η εργασία αφορά το σχεδιασμό σιδηροδρομικού σταθμού και λιμανιού στο Βόλο. Η κατασκευή εκτός από την ενοποίηση των σταθμών μέσω μεταφοράς, αφορά και την ανασύνθεση της προβλήτας στην όποια χωροθετούνται (στην υπάρχουσα εμπορική προβλήτα του λιμανιού). Ο χώρος αξιοποιείται προς όφελος της πόλης φιλοξενώντας ποικίλες δημόσιες δραστηριότητες όπως ξενοδοχείο, συνεδριακό κέντρο, γραφεία. Σημαντικό ρόλο στη σύνθεση παίζει η πλατεία που λειτουργεί σαν σημείο τομής του μπλοκ πράσινου του δημαρχείου και του χώρου που γεννιέται στα παλιά από την απομάκρυνση του σταθμού, αλλά και της παραλίας του βόλου, της οποίας αποτελεί φυσική συνέχεια. Η πλατεία χωρίζει οριζόντια το κτίριο σε δυο ζώνες, την πρώτη που αφορά τους σταθμούς και της δεύτερη (λιγότερο δημόσια) με το συνεδριακό κέντρο και τους γραφειακούς χώρους, ενώ τέλος το ξενοδοχείο τοποθετείται γύρω από το σημείο στρέψης της (εκεί όπου στρέφεται για να μετατραπεί σε δώμα). Το ξενοδοχείο διαφοροποιείται σχεδιαστικά ως προς το υπόλοιπο κτίριο και είναι το σημείο που ενώνει τις δυο ζώνες. Έχει έξι πατώματα και επικοινωνεί και με τους τρεις ορόφους του υπόλοιπου κτιρίου (σταθμοί, συνεδριακό κέντρο – γραφεία, οροφή). Η μετάβαση από τους σταθμούς προς το ξενοδοχείο και τους ορόφους γίνεται ομαλά μέσω ενδιάμεσων χώρων, ενώ για απευθείας επικοινωνία μεταξύ των ορόφων χρησιμοποιούνται οι δυο μεσαίοι πυλώνες. Οι σταθμοί έχουν open plan σχεδιασμό, που χαρακτηρίζει γενικότερα το πνεύμα της οργάνωσης όλου του κτιρίου, και χωρίζονται μεταξύ τους μόνο στο σημείο που η πλατεία συναντάει το κτίριο. Κάτι ανάλογο συμβαίνει και με τους γραφειακούς χώρους στην επάνω ζώνη, όπως και με τους χώρους εκτόνωσης των αμφιθεάτρων των συνεδριακών χώρων. Το επίπεδο της προβλήτας οργανώνει αποκλειστικά τις κινήσεις των αυτοκινήτων, είτε της επιβίβασης – αποβίβασης στο χώρο του λιμανιού, είτε της μεταφοράς επιβατών από και προς το σταθμό και το ξενοδοχείο, με το χώρο που δημιουργείται κάτω από την πλατεία να χρησιμοποιείται σαν parking. Στην ουσία λοιπόν ο χώρος της προβλήτας ανυψώνεται μαζί με την πλατεία, όσον αφορά τη βόλτα και τη χρήση από τους πεζούς, διαχωρίζοντας την πλατεία από τις χρήσεις των σταθμών.

Τέλος, κατά μήκος της πλατειάς, υπάρχουν χώροι ψυχαγωγίας, εκθεσιακοί χώροι και διάφοροι κήποι, είτε κλειστοί (εντός των πυλώνων), είτε ανοιχτοί και μεταβλητοί ώστε να χρησιμοποιούνται σε διαφορετικές δραστηριότητες. Στη διάρκεια της μελέτης έγινε έρευνα πάνω σε διάφορους συγχρόνους και νεόδμητους ευρωπαϊκούς σταθμούς που τείνουν να συνδυάζουν διάφορα μέσα μεταφοράς (τρένο, πλοίο, μετρό, προαστιακό, κτλ) με σκοπό την μείωση του χρόνου ταξιδιού και την εξυπηρέτηση των επιβατών. Επιπλέον –όσον αφορά στην πόλη του Βόλου- προσφέρει την ενοποίηση οδικά του κέντρου με την περιοχή των παλαιών και δημιουργεί χώρο πράσινου και δυνατότητες ανάπτυξης προς τα δυτικά. Κατά τη διάρκεια αυτής της μελέτης, κρίθηκε επίσης προτιμότερο η γραμμή των τρένων να χαραχθεί υπογείως, κάτι που θεωρείται σχεδόν δεδομένο στις σύγχρονες μελέτες κατασκευής δικτύων μεταφορών. Παρόλο λοιπόν που θεωρητικά το project ξεπερνά την κλίμακα της πόλης του Βόλου, δεν είναι ουσιαστικά θέμα μεγέθους, καθώς υπάρχουν παραδείγματα πόλεων ανάλογου μεγέθους που δίνουν τεράστια βαρύτητα στη συνολική και εκσυγχρονισμένη επίλυση του δικτύου μεταφορών τους. Μορφολογικά και δομικά, ο σχεδιασμός εντάσσει οργανικούς πυλώνες μέσα σε έναν ορθογωνικό, παραλληλόγραμμο όγκο, οι όποιοι τον τέμνουν, χωρίς να τον αποδομούν. Εξυπηρετούν την κίνηση και τον φωτισμό, σε άλλες περιπτώσεις δραστηριότητες (εκθεσιακοί χώροι στις πλατείες, αμφιθέατρα), αλλά αποτελούν ταυτόχρονα και τη βασική στατική δομή του. Η προσπάθεια ήταν εξ αρχής να βρεθεί ένας τρόπος να οργανωθεί μια δομή που θα συνδυάζει τις δυο αυτές μορφές και θα τις συνταιριάζει χωρίς να στέκουν παράταιρες. Μετά από πειραματισμούς και μελέτη ανάλογων παραδειγμάτων και επιλύσεων οριστικοποιήθηκε η μορφή των εγκιβωτισμένων ρευστών πυλώνων σε έναν αυστηρά καθορισμένο όγκο που δεν παύει να χάνει τα χαρακτηριστικά του παρόλο που τα όρια του σπάνε στα σημεία τομής του με τους πυλώνες. Η επιβολή του οπτικά πάνω στους οργανικούς όγκους είναι ξεκάθαρη, αλλά αντίθετα είναι αυτοί που δίνουν χαρακτήρα στην κατασκευή, διευκολύνουν τις κινήσεις, και εξυπηρετούν ανάλογα με τις ανάγκες του προγράμματος στην επίλυση των χώρων. Δίνουν δηλαδή στο κτίριο, μορφολογικά και λειτουργικά την απαραίτητη ευελιξία που χρειάζεται ένας τόσο δύσκαμπος και αμήχανος όγκος.

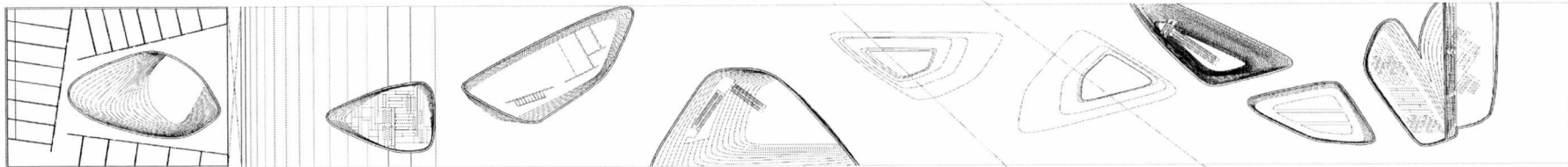




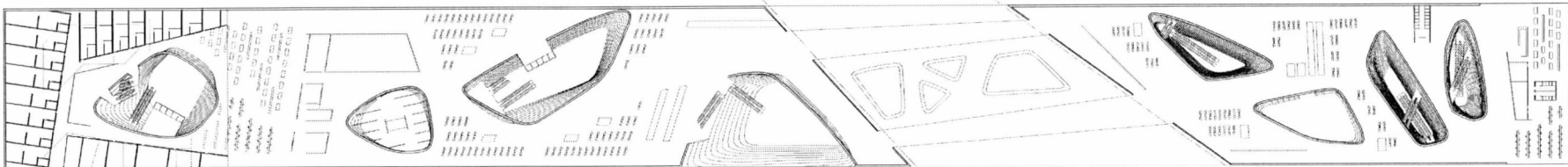
κατοψη οροφης



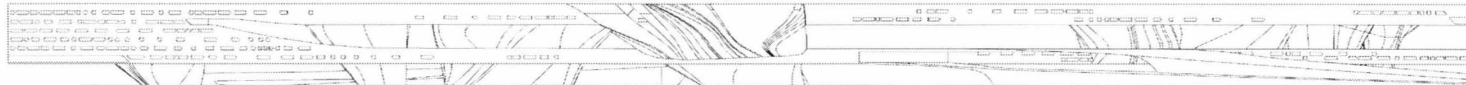
κατοψη 2ης ζωνης



κατοψη πλατειας



κατοψη 1ης ζωνης

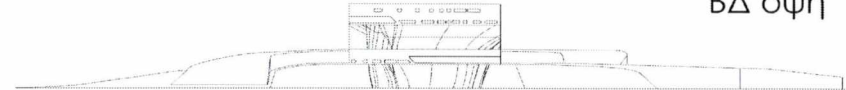


ΒΑ οψη

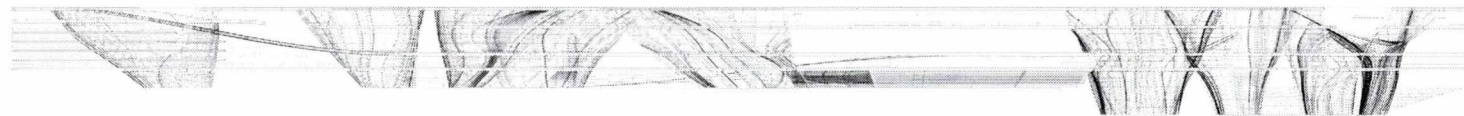
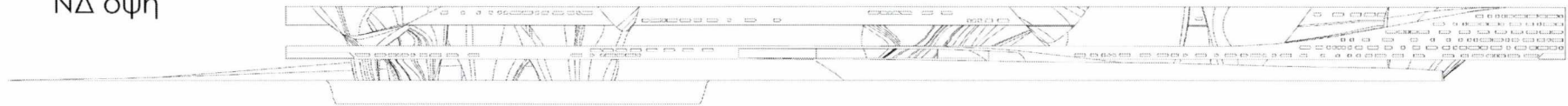
ΝΑ οψη



ΒΔ οψη

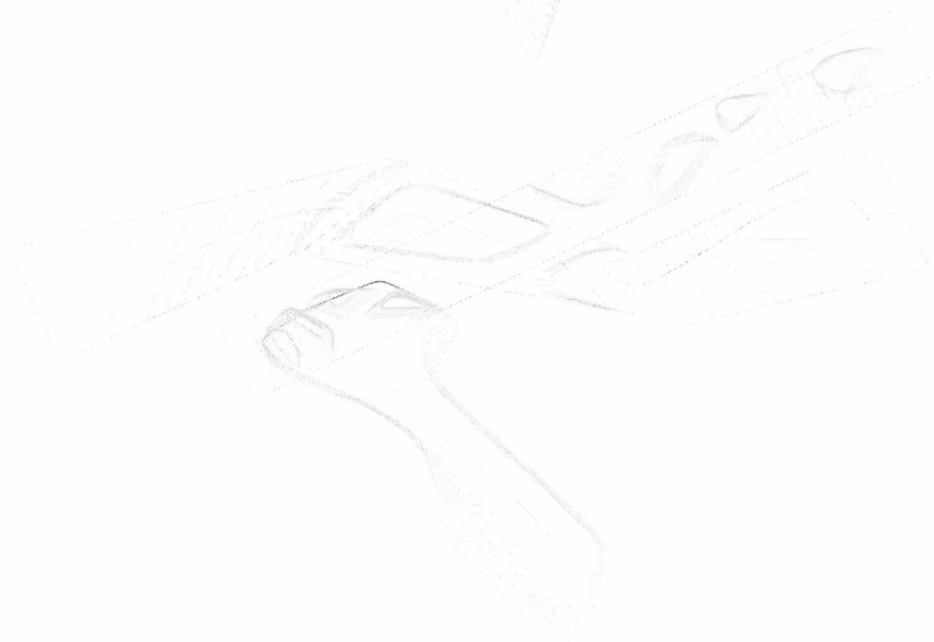


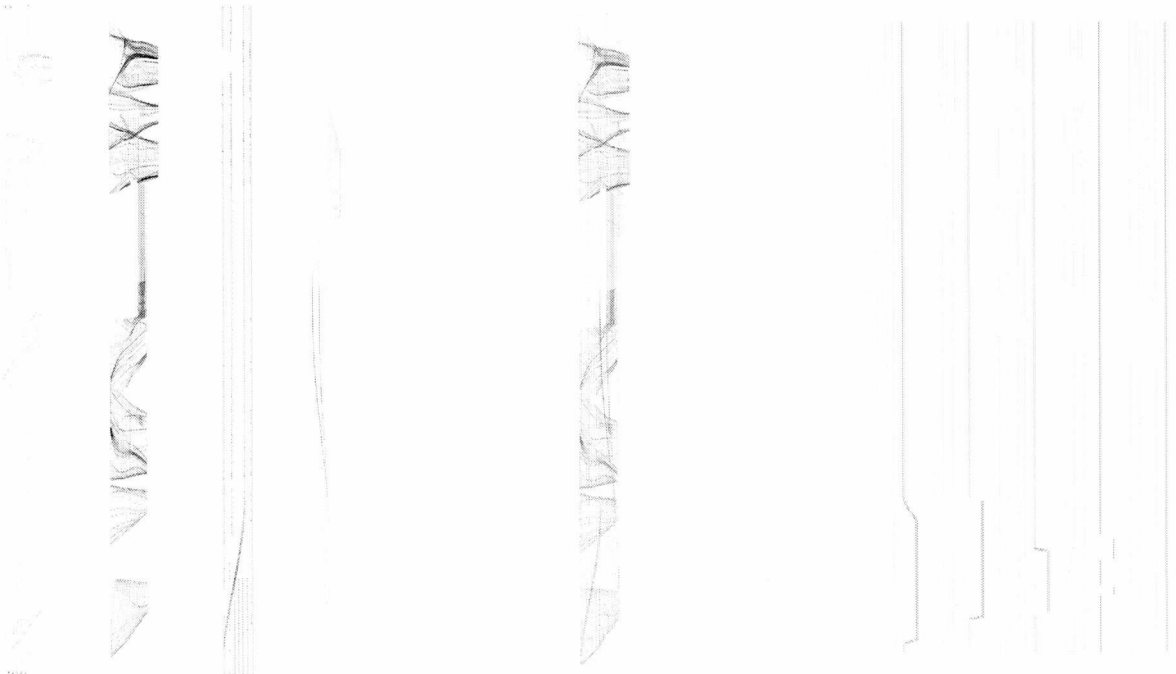
ΝΔ οψη



τομη







Η εργασία αφορά το σχεδιασμό σιδηροδρομικού σταθμού και λιμανιού στο Βόλο. Η κατασκευή εκτός από την ενοποίηση των σταθμών μέσω μεταφοράς, αφορά και την ανασύνθεση της προβλήτας στην οποία χωροθετούνται (στην υπάρχουσα εμπορική προβλήτα του λιμανιού). Ο χώρος αξιοποιείται προς όφελος της πόλης φιλοξενώντας ποικίλες δημόσιες δραστηριότητες όπως ξενοδοχείο, συνεδριακό κέντρο, γραφεία.

Σημαντικό ρόλο στη σύνθεση παίζει η πλατεία που λειτουργεί σαν σημείο τομής του μπλοκ πράσινου του δημαρχείου και του χώρου που γεννιέται στα παλιά από την απομάκρυνση του σταθμού, αλλά και της παραλίας του βόλου, της οποίας αποτελεί φυσική συνέχεια. Η πλατεία χωρίζει οριζόντια το κτίριο σε δυο ζώνες, την πρώτη που αφορά τους σταθμούς και της δεύτερη (λιγότερο δημόσια) με το συνεδριακό κέντρο και τους γραφειακούς χώρους, ενώ τέλος το ξενοδοχείο τοποθετείται γύρω από το σημείο στρέψης της (εκεί όπου στρέφεται για να μετατραπεί σε δώμα).

Στη διάρκεια της μελέτης έγινε έρευνα πάνω σε διάφορους συγχρόνους και νεόδμητους ευρωπαϊκούς σταθμούς που τείνουν να συνδυάζουν διάφορα μέσα μεταφοράς (τρένο, πλοίο, μετρό, προαστιακό, κτλ) με σκοπό την μείωση του χρόνου ταξιδιού και την εξυπηρέτηση των επιβατών. Επιπλέον -όσον αφορά στην πόλη του Βόλου- προσφέρει την ενοποίηση οδικά του κέντρου με την περιοχή των παλαιών και δημιουργεί χώρο πράσινου και δυνατότητες ανάπτυξης προς τα δυτικά. Κατά τη διάρκεια αυτής της μελέτης, κρίθηκε επίσης προτιμότερο η γραμμή των τρένων να χαραχθεί υπογείως.

Μορφολογικά και δομικά, ο σχεδιασμός εντάσσει οργανικούς πυλώνες μέσα σε έναν ορθογωνικό, παραλληλόγραμμο όγκο, οι οποίοι τον τεμνουν, χωρίς να τον αποδομούν. Εξυπηρετούν την κίνηση και τον φωτισμό, σε άλλες περιπτώσεις δραστηριότητες (εκθεσιακοί χώροι στις πλατειές, αμφιθέατρα), αλλά αποτελούν ταυτόχρονα και τη βασική στατική δομή του.

The project involves the combined design of a train station and a port at the city of Volos. It also involves the re-design and re-planning of the wharf on which the structure is plant (the existent commercial wharf). The space is utilized in benefit of the city accommodating various public activities as hotel, conference center, office.

An important part of the composition is the big open space which is a section point between the park blocks of the city hall area and old station area, and divides the building horizontally, creating two separate zones. The station zone and the the one less public, which accommodates the conference hall and the office space, while the hotel is situated on the torsion of the open space plan (where it turns to convert into the building's roof).

During the research, it was discovered that most of the modern European stations tend to gather a combination of transport, such as train, underground, ship, etc, aiming the reduce of the travel time and the convenience of the passengers. Furthermore, regarding the city of Volos, it favors the unification of the city center with the old city and creates park space and potential development westwards.

Morphologically and structurally, the design affiliates organic pylons into an orthogonal volume without breaking it apart. They serve the vertival movement inside the building, the illumination, in some case activities (exhibition space, amphitheater), but at the same time they constitute the main building structure.

