

αναπλάση

ΑΣΤΙΚΗ



στην πατρίδα

... με αφορμή το τρένο

αθανασοπούλου αντωνία

επιβλέπων καθηγητής: Τριανταφυλλίδης Γιώργος



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

Αριθ. Εισ.: 8225/1
Ημερ. Εισ.: 15-03-2010
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΑΜ
2010
ΑΘΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΤΩΝΙΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕ ΘΕΜΑ :

«ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ ΜΕ ΑΦΟΡΜΗ ΤΟ ΤΡΕΝΟ»

Εδώ και χιλιάδες χρόνια, δημόσιος χώρος και κτισμένο συνυπάρχουν και διαμορφώνουν μια ενιαία ολότητα. Η καθημερινή κίνηση του ανθρώπου, μέσα στην πόλη είναι άμεσα συνδεδεμένη με εναλλαγές και διαδοχές φυσικών εμπειριών και τοπίων που συνιστούν το αστικό περιβάλλον. Οι εκδηλώσεις της καθημερινής ζωής, που ικανοποιούσαν την ανάγκη για συλλογικότητα και συναναστροφή, «στεγάζστηκαν» στον δημόσιο χώρο των πλατειών-πάρκων. Η πλατεία μετατράπηκε ,πέρα από ένα σημείο χωρικού δικτύου, σε ένα βασικό στοιχείο του κοινωνικού, πολιτικού και πολιτιστικού δικτύου του αστικού περιβάλλοντος.

Παράλληλα ο σιδηρόδρομος από τον 19ο αιώνα ,σε κοινή εξέλιξη με την έξαρση της βιομηχανίας, κατέληξε να είναι το δημοφιλέστερο δημόσιο μέσο μεταφοράς, καθιστώντας τους σιδηροδρομικούς σταθμούς να φέρουν το ρόλο της «αστικής πύλης», τόπων συνάθροισης, συναισθηματικής φόρτισης, ενώ σε πολλές περιπτώσεις να ενσωματώνει το ναρκισσισμό της πόλης για προβολή. Συγκροτεί έναν από τους πλέον σημαντικούς αστικούς χώρους κοινοτικής δραστηριότητας που συνήθως πλαισιώνεται από πολυχρηστικούς δημόσιους χώρους. Η εξέλιξη του σιδηρόδρομου και αντίστοιχα των δομημένων χώρων του φαίνεται να έχει μείνει στάσιμη στην Ελλάδα καθώς το δίκτυο των ελληνικών σιδηροδρόμων χρίζει εκσυγχρόνισης. Υπάρχει ανάγκη για στέγαση περισσότερων λειτουργιών σε σχέση με τους παλαιότερους σταθμούς

Η σημερινή κοινωνία γίνεται όλο και περισσότερο αντιληπτή ως μετακίνηση, ως μετάδοση διαρκώς εναλλασσόμενης πληροφορίας και μεταφράζεται σε μια διαρκή κίνηση. Έννοιες της ρευστότητας, του δυναμικού χαρακτήρα εισάγονται στην αρχιτεκτονική.

Η μελέτη που παρουσιάζεται προτείνει ρέουσες μορφές. Εμπνευστές των μορφών της πρότασης είναι τα υπάρχοντα μορφολογικά χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου χώρου αλλά και η προσπάθεια εγγραφής της κινητικότητας του

μέσου και των εννοιών που το ακολουθούν. Σε έναν σιδηροδρομικό σταθμό όλα κινούνται. Οι επιβάτες, οι εργαζόμενοι, τα εμπορεύματα, το ίδιο το τρένο... Κύριος εκφραστής αυτής της ενσωμάτωσης καθίστανται ο κύκλος, η καμπύλη, η έλλειψη. Σχήματα που επιχειρούν να αναπαραστήσουν και να περιγράψουν κίνηση. Το δευτερεύον σύστημα σχεδιασμού αφορά κάθετες χαράξεις-διαδρομές τις οποίες υποβάλλει ένας περιοδικός ρυθμός στο σχεδιασμό της κάτοψης που βασίζεται στις φυγές που ορίζει ο πολεοδομικός ιστός.

Εξετάζοντας το ρόλο που παίζει ένας σιδηροδρομικός σταθμός για μια πόλη, διαπιστώνουμε την ανάγκη να αποτελεί ένα μητροπολιτικό κέντρο που να μπορεί να παραλαμβάνει και να ανταποκρίνεται στις ανάγκες και στον αριθμό των επιβατών, όπως αυτά μεταβάλλονται με την πάροδο του χρόνου. Όμως ένας σταθμός, με την έννοια της αστικής πύλης δεν μπορεί παρά να πλαισιώνεται από ποικίλες λειτουργίες άλλα και από δημόσιο σημαίνοντα κοινόχρηστο χώρο. Προτείνεται, λοιπόν, ένα δίκτυο από πορείες, προσβάσεις και συλλογικούς χώρους-κόμβους. Ένα δίκτυο που καλείται να οργανώσει εύκολες και γρήγορες μεταβάσεις, συνδέσεις και οπτικές φυγές προς και από τον περιβάλλον αστικό ιστό, καθώς και η δημιουργία πολυλειτουργικών κέντρων, σημείων αναφοράς και κοινωνικής συνάθροισης.

Η μελέτη εντοπίζεται στην πόλη της Πάτρας, κομβικό σημείο της χώρας για το εμπόριο και την επικοινωνία με την Ιταλία και την Ευρωπαϊκή Δύση. Είναι ένα αστικό κέντρο υπερτοπικής κλίμακας. Πραγματεύεται την ενεργοποίηση μιας εγκαταλελειμμένης περιοχής της Πάτρας, το παλιό μηχανοστάσιο του ΟΣΕ που σήμερα αποτελεί ένα φράγμα-όριο στη σύνδεση της παραλιακής ζώνης με την πόλη, μια περιοχή κομβική και εισαγωγική για την πόλη. Η περιοχή του Αγ.Διονυσίου υπήρξε αφετηρία για τις διαδρομές του πρώτου ηλεκτροκίνητου τραμ στην Ελλάδα. Τα υπολείμματα των γραμμών όπως και άχρηστα βαγόνια υπάρχουν σήμερα στην περιοχή μελέτης. Στα σχέδια εκσυγχρονισμού του ΟΣΕ προβλέπεται για την περιοχή μελέτης υπόγεια χάραξη η οποία θα διέρχεται κάτω από τη σημερινή όδευση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής και δημιουργία σύγχρονου επιβατηγού σταθμού.

Η πρόταση ανάπλασης της συγκεκριμένης μελέτης με αφετηρία τη διακήρυξη του οσε για υπογειοποίηση της γραμμής, τοποθετεί την κίνηση του τρένου υπόγεια, την είσοδο του σιδηροδρομικού σταθμού αντιδιαμετρικά από το σταθμό υποδοχής του λιμένα μέσα στο έδαφος έχοντας μία όψη στον αστικό χώρο, προσφέροντας άμεση πρόσβαση από την κεντρική αρτηρία της. Σε συνέχεια των χαράξεων του σταθμού ανεβαίνοντας επίπεδο συναντάται ένα εστιατόριο και ένας υπαίθριος χώρος, ορισμένος από παράπλευρα τοιχεία, ο οποίος προτείνεται να φιλοξενεί χρήσεις ελεύθερου εμπορίου και μεταλλικά περίπτερα για την προσωρινή στέγαση των εμπόρων. Κάθετα σε αυτά προτείνεται η δημιουργία μονάδας διανυκτέρευσης. Όλα αυτά τα κτίρια καλύπτονται επιδερμικά με ένα σύστημα οριζόντιων περσίδων. Επίσης προβλέπεται ένα ανοιχτό μέτωπο-πλατεία με γυάλινα καθίσματα με «σχισμές» στο έδαφος προσφέροντας άπλετο φυσικό φως στο σταθμό.

Από την άλλη πλευρά του χώρου υπάρχει ένα δενδροφυτεμένο επίπεδο ως σημείο στάσης, ένα αναψυκτήριο σε οριζόντιο άξονα με το ναό του Αγ.Διονυσίου και ένα επίπεδο στο οποίο εκτίθενται δυο ατμάμαξες. Επιπροσθέτως προτείνεται η δημιουργία ενός αμφιθεάτρου και μιας στοάς η οποία στεγάζεται από μια περιοχή τεχνητού στρώματος νερού. Προτείνεται η επανάχρηση παλαιών βαγονιών φιλοξενώντας εμπορική χρήση καθώς και η δημιουργία μιας γέφυρας υπό μορφή ράμπας ελλειψοειδούς κάτοψης συνδέοντας την περιοχή μελέτης με το χώρο του λιμένα. Τέλος προβλέπεται η δημιουργία πολλών χώρων πρασίνου οργανωμένων σε παρτέρια.

Σκοπός είναι η αναβάθμιση της ποιότητας της αστικής ζωής, η εξασφάλιση διακεκριμένων αξόνων κυκλοφορίας και η διασπορά τους μέσα στο χώρο της περιοχής, η κινητική αλλά και οπτική προσπελασιμότητα στα σημεία εισόδου και εξόδου με εργαλείο έναν ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό με μορφές που ενσωματώνουν το σύγχρονο τρόπο ζωής. Μορφές που μεταφράζουν σε εικόνα την κίνηση, την μεταφορά, τη μετάβαση. Στοχεύει επίσης τη δημιουργία διαφορετικών σκηνικών, του στοιχείου της περιπλάνησης και να εκφράσει την πρόθεση δημιουργίας μιας πόλης που αναφέρεται στους κατοίκους της.

SUMMARY

For millions of years public space and buildings coexist and form a unity. The every day movement of people in the city is connected to an alternate series of natural experiences and landscapes that constitute the urban environment. The manifestations of every day life

That satisfied the need for association and collectivity were housed in the public space of

Square-parks. The square was , apart from a point in the space network, the basic element

Of the social, political and cultural network of the urban environment with the main demand

Of the appropriation of the city-dwellers.

At the same time, the railway since the 19th century in simultaneous development with the booming of the industry, ended up being the most popular means of public transport. rendering the railway stations the role of the "urban gate". Places of gathering, sentimental feeling and in many cases, they embody the narcissistic need of the city to become known. It constitutes one of the most important urban areas of municipal activity that is usually surrounded by multi-functional public places.

The advancement of the railway and the relatively structured places seems to have been behind in Greece, as the railway network is in need of modernization and requires the incorporation of more functions compared to the old stations. The sense of decadence that the railway in Greece presents must drastically change to follow the example of the railway development abroad.

Contemporary society is seen more and more as mobility , as transmission of information that continually changes and is translated into constant movement.

The aspects of flowing and dynamic character are introduced in the architecture.

The study presented here proposes flowing forms, inspired by the existing morphology of the particular space but also by the effort to monitor the mobility of the means and the ideas connected to it. In a railway terminal everything is in motion, the passengers , the employees, the cargo , the train itself. The main expression of this incorporation is the circle, the curve . the ellipse, forms that try to depict and describe motion. The secondary system of design is related to vertical routes that are governed by a periodical rhythm

in the designing of the sectional view based on the escape that the city network dictates.

Considering the role that a railway terminal plays in a city, we can confirm the need to constitute a metropolitan centre that can recognize and fulfill the needs of any number of passengers as they change in time. However, a terminal in the concept of an urban gate must be surrounded by a variety of functions but also, by important for public use space. Therefore, we propose a network of pathways, accesses and communal space junctions. This network should provide fast and effortless transportation, connections and optical exits to and from the surrounding urban network as well as, the construction of multi-functional centres as points of reference and social gathering.

This project is situated in the centre of Patras, a focal point in the country for commerce and communication with Italy and the western European countries. It is an urban point of interlocal climax. It deals with the remobilization of an abandoned area in Patras, the old machine-works of the national railway company, OSE.

Today, it is a boundary point in the connection of the coastline to the city, a main entry area to the city. The area of Saint Dionyssios was the starting point of the first electric tram routes in Greece. The remaining railway tracks as well as the old carriages are still in the area of the study. The OSE plans for the modernization of the area of study include an underground way that will go under the existing tracks and the construction of a modern commercial terminal.

The proposed reconstruction of the area, based on the OSE requirements for underground railtracks, places the train activity underground, the entrance to the railway terminal opposite to the port terminal providing a view of the urban space and offering direct access through the main traffic highway. After the plan of the terminal, by moving up to the next level we can find a restaurant and an open area contained by walls which is proposed to facilitate free commerce as well as metal kiosks for short-term housing of sellers. Perpendicular to this area we propose the creation of a unit of overnight accommodation for travelers or visitors. All the constructions are covered by a system of horizontal panels. There is also an open-air square with transparent glass seats and "cracks" in the ground providing abundant natural light in the terminal.

On the other side of this space there is an area with trees as a stop point, a drink-and-snacks shop in the horizontal axis to the temple and a level where the old steam engines are on display. In addition, we propose the construction of an amphitheatre and a corridor covered by an artificial level of water. Our suggestion is to reuse the old carriages for commercial needs

as well as, to construct a bridge in the form of an elliptical ramp connecting the area to the port terminal area. Finally, there are a lot of green areas proposed, with greenery and flower beds.

The aim of this proposal is to upgrade the quality of life, to provide specific traffic lines and their allocation in the area and in addition to offer mobile and visual access to the entrance and exit points, using as a tool, a people-centred design with forms that incorporate the modern way of life. These forms interpret movement, transport and transition as image. The proposal also aims to create different settings, the element of wandering and to express the purpose to create a city that relates to its dwellers.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Εδώ και χιλιάδες χρόνια, δημόσιος χώρος και κτισμένο συνυπάρχουν και διαμορφώνουν μια ενιαία ολότητα. Η καθημερινή κίνηση του ανθρώπου, μέσα στην πόλη είναι άμεσα συνδεδεμένη με εναλλαγές και διαδοχές φυσικών εμπειριών και τοπίων που συνιστούν το αστικό περιβάλλον. Οι εκδηλώσεις της καθημερινής ζωής, που ικανοποιούσαν την ανάγκη για συλλογικότητα και συναναστροφή, «στεγάστηκαν» στον δημόσιο χώρο των πλατειών-πάρκων. Η πλατεία μετατράπηκε ,πέρα από ένα σημείο χωρικού δικτύου, σε ένα βασικό στοιχείο του κοινωνικού, πολιτικού και πολιτιστικού δικτύου του αστικού περιβάλλοντος.

Παράλληλα ο σιδηρόδρομος από τον 19^ο αιώνα ,σε κοινή εξέλιξη με την έξαρση της βιομηχανίας, κατέληξε να είναι το δημοφιλέστερο δημόσιο μέσο μεταφοράς, καθιστώντας τους σιδηροδρομικούς σταθμούς να φέρουν το ρόλο της «αστικής πύλης», τόπων συνάθροισης, συναισθηματικής φόρτισης, ενώ σε πολλές περιπτώσεις να ενσωματώνει το ναρκισσισμό της πόλης για προβολή. Συγκροτεί έναν από τους πλέον σημαντικούς αστικούς χώρους κοινοτικής δραστηριότητας που συνήθως πλαισιώνεται από πολυχρηστικούς δημόσιους χώρους. Η εξέλιξη του σιδηρόδρομου και αντίστοιχα των δομημένων χώρων του φαίνεται να έχει μείνει στάσιμη στην Ελλάδα καθώς το δίκτυο των ελληνικών σιδηροδρόμων χρίζει εκσυγχρόνισης. Υπάρχει ανάγκη για στέγαση περισσότερων λειτουργιών σε σχέση με τους παλαιότερους σταθμούς

Η σημερινή κοινωνία γίνεται όλο και περισσότερο αντιληπτή ως μετακίνηση, ως μετάδοση διαρκώς εναλλασσόμενης πληροφορίας και μεταφράζεται σε μια διαρκή κίνηση. Έννοιες της ρευστότητας, του δυναμικού χαρακτήρα εισάγονται στην αρχιτεκτονική.

Η μελέτη που παρουσιάζεται προτείνει ρέουσες μορφές. Εμπνευστές των μορφών της πρότασης είναι τα υπάρχοντα μορφολογικά χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου χώρου αλλά και η προσπάθεια εγγραφής της κινητικότητας του μέσου και των εννοιών που το ακολουθούν. Σε έναν σιδηροδρομικό σταθμό όλα κινούνται. Οι επιβάτες, οι εργαζόμενοι, τα εμπορεύματα, το ίδιο το τρένο... Κύριος εκφραστής αυτής της ενσωμάτωσης καθίστανται ο κύκλος, η καμπύλη, η έλλειψη. Σχήματα που επιχειρούν να αναπαραστήσουν και να περιγράψουν κίνηση. Το δευτερεύον σύστημα σχεδιασμού αφορά κάθετες χαράξεις-

διαδρομές τις οποίες υποβάλλει ένας περιοδικός ρυθμός στο σχεδιασμό της κάτοψης που βασίζεται στις φυγές που ορίζει ο πολεοδομικός ιστός.

Εξετάζοντας το ρόλο που παίζει ένας σιδηροδρομικός σταθμός για μια πόλη, διαπιστώνουμε την ανάγκη να αποτελεί ένα μητροπολιτικό κέντρο που να μπορεί να παραλαμβάνει και να ανταποκρίνεται στις ανάγκες και στον αριθμό των επιβατών, όπως αυτά μεταβάλλονται με την πάροδο του χρόνου. Όμως ένας σταθμός, με την έννοια της αστικής πύλης δεν μπορεί παρά να πλαισιώνεται από ποικίλες λειτουργίες άλλα και από δημόσιο σημαίνοντα κοινόχρηστο χώρο. Προτείνεται, λοιπόν, ένα δίκτυο από πορείες, προσβάσεις και συλλογικούς χώρους-κόμβους. Ένα δίκτυο που καλείται να οργανώσει εύκολες και γρήγορες μεταβάσεις, συνδέσεις και οπτικές φυγές προς και από τον περιβάλλοντα αστικό ιστό, καθώς και η δημιουργία πολυλειτουργικών κέντρων, σημείων αναφοράς και κοινωνικής συνάθροισης.

Η μελέτη εντοπίζεται στην πόλη της Πάτρας, κομβικό σημείο της χώρας για το εμπόριο και την επικοινωνία με την Ιταλία και την Ευρωπαϊκή Δύση. Είναι ένα αστικό κέντρο υπερτοπικής κλίμακας. Πραγματεύεται την ενεργοποίηση μιας εγκαταλελειμμένης περιοχής της Πάτρας, το παλιό μηχανοστάσιο του ΟΣΕ που σήμερα αποτελεί ένα φράγμα-όριο στη σύνδεση της παραλιακής ζώνης με την πόλη, μια περιοχή κομβική και εισαγωγική για την πόλη. Η περιοχή του Αγ. Διονυσίου υπήρξε αφετηρία για τις διαδρομές του πρώτου ηλεκτροκίνητου τραμ στην Ελλάδα. Τα υπολείμματα των γραμμών όπως και άχρηστα βαγόνια υπάρχουν σήμερα στην περιοχή μελέτης. Στα σχέδια εκσυγχρονισμού του ΟΣΕ προβλέπεται για την περιοχή μελέτης υπόγεια χάραξη η οποία θα διέρχεται κάτω από τη σημερινή όδευση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής και δημιουργία σύγχρονου επιβατηγού σταθμού.

Η πρόταση ανάπλασης της συγκεκριμένης μελέτης με αφετηρία τη διακήρυξη του οσε για υπογειοποίηση της γραμμής, τοποθετεί την κίνηση του τρένου υπόγεια, την είσοδο του σιδηροδρομικού σταθμού αντιδιαμετρικά από το σταθμό υποδοχής του λιμένα μέσα στο έδαφος έχοντας μία όψη στον αστικό χώρο, προσφέροντας άμεση πρόσβαση από την κεντρική αρτηρία της. Σε συνέχεια των χαράξεων του σταθμού ανεβαίνοντας επίπεδο συναντάται ένα εστιατόριο και ένας υπαίθριος χώρος, ορισμένος από παράπλευρα τοιχεία, ο οποίος προτείνεται να φιλοξενεί χρήσεις ελεύθερου εμπορίου και μεταλλικά περίπτερα για την προσωρινή στέγαση των εμπόρων. Κάθετα σε αυτά προτείνεται η δημιουργία μονάδας διανυκτέρευσης. Όλα αυτά τα κτίρια καλύπτονται επιδερμικά με ένα σύστημα οριζόντιων περσίδων. Επίσης προβλέπεται ένα ανοιχτό μέτωπο-πλατεία με γυάλινα καθίσματα με «σχισμές» στο έδαφος προσφέροντας άπλετο φυσικό φως στο σταθμό.

Από την άλλη πλευρά του χώρου υπάρχει ένα δενδροφυτεμένο επίπεδο ως σημείο στάσης, ένα αναψυκτήριο σε οριζόντιο άξονα με το ναό του Αγ.Διονυσίου και ένα επίπεδο στο οποίο εκτίθενται δυο ατμάμαξες. Επιπροσθέτως προτείνεται η δημιουργία ενός αμφιθεάτρου και μιας στοάς η οποία στεγάζεται από μια περιοχή τεχνητού στρώματος νερού. Προτείνεται η επανάχρηση παλαιών βαγονιών φιλοξενώντας εμπορική χρήση καθώς και η δημιουργία μιας γέφυρας υπό μορφή ράμπας ελλειψοειδούς κάτοψης συνδέοντας την περιοχή μελέτης με το χώρο του λιμένα. Τέλος προβλέπεται η δημιουργία πολλών χώρων πρασίνου οργανωμένων σε παρτέρια.

Σκοπός είναι η αναβάθμιση της ποιότητας της αστικής ζωής, η εξασφάλιση διακεκριμένων αξόνων κυκλοφορίας και η διασπορά τους μέσα στο χώρο της περιοχής, η κινητική αλλά και οπτική προσπελασιμότητα στα σημεία εισόδου και εξόδου με εργαλείο έναν ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό με μορφές που ενσωματώνουν το σύγχρονο τρόπο ζωής. Μορφές που μεταφράζουν σε εικόνα την κίνηση, την μεταφορά, τη μετάβαση. Στοιχείει επίσης τη δημιουργία διαφορετικών σκηνικών, του στοιχείου της περιπλάνησης και να εκφράσει την πρόθεση δημιουργίας μιας πόλης που αναφέρεται στους κατοίκους της.

Τ Ο Τ Ρ Ε Ν Ο

Η ανάπτυξη του μέσου

Η χρήση του ατμού ως κινητικής ενέργειας και οι σχετικοί πειραματισμοί στις αρχές του 19ου αιώνα (μεταξύ 1801 και 1805) ανοίγουν τον δρόμο για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου. Η πρώτη κινούμενη ατμομηχανή κατασκευάζεται το 1801, ενώ το 1805 ο George Stephenson θα κατασκευάσει την περίφημη «Λοκομόσιον». Η αρμονική συμβίωση μεταξύ σιδηροδρόμου και βιομηχανίας κατά τα επόμενα χρόνια θα αναπτυχθεί περαιτέρω και θα οδηγήσει μάλιστα στο φαινόμενο γενικευμένης ανανέωσης και εκσυγχρονισμού, το οποίο θα αγγίξει και θα επηρεάσει τις ίδιες τις κοινωνικές δομές, καθώς και τις πολιτισμικές και περιβαλλοντικές σχέσεις. Οι πρώτοι σταθμοί αποτελούν ουσιαστικώς ελαφρές ξύλινες κατασκευές (αξιοπρεπή υπόστεγα) και στοιχειοθετούν τον ενδιάμεσο χώρο μεταξύ κοινού και αμαξοστοιχίας. Χαρακτηριστικό γνώρισμα, το οποίο τους διαφοροποιεί από τις χαμηλές κατοικίες, είναι το στέγαστρο, το οποίο προστατεύει τρόπον τινά την αποβάθρα και ως εκ τούτου τοποθετείται προς την πλευρά των σιδηροδρομικών γραμμών. Αυτός ο πρώτος κτιριολογικός τύπος θα χρησιμοποιηθεί ευρέως κατά τον δέκατον ένατο αιώνα.

Ο πολλαπλασιασμός όμως των γραμμών και η συνεπακόλουθη αριθμητική αύξηση των αποβαθρών θα καταστήσει αναποτελεσματικό τον ανωτέρω τύπο και θα οδηγήσει στη δημιουργία ενός άλλου, του λεγόμενου «αμφίπλευρου». Σε αυτόν τοποθετούνται δύο στεγασμένες αποβάθρες εκατέρωθεν των γραμμών και διαχωρίζονται για πρώτη φορά οι αφίξεις από τις αναχωρήσεις. Οι σημερινοί σταθμοί αποτελούν δημιουργική εξέλιξη αυτού του τύπου. Το κτίριο στην Euston Square στο Λονδίνο, σχεδιασμένο και υλοποιημένο από τον Robert Stephenson (τεχνολογικό μέρος) και τον Philip Hardwick (αρχιτεκτονικά) το 1834-1839, αποτελεί τον πρώτο αγγλικό σιδηροδρομικό σταθμό αυτού του είδους, ο οποίος ταυτοχρόνως ενδιαφέρεται για την παρουσία του, ως αστικού σήματος, στην πόλη.



Κατά το δεύτερο ήμισυ του ίδιου αιώνα το πλέον διαδεδομένο μοντέλο είναι εκείνο το οποίο αποτελείται από δύο κτίρια συνδεδεμένα μέσω ενός «δευτερεύοντος» αρχιτεκτονικού στοιχείου, το οποίο τοποθετείται καθέτως στις γραμμές, κλείνοντας συχνά τη θέα προς την πόλη.

Οι ολοένα αυξανόμενες διαστάσεις των σταθμών και η ανάγκη γεφύρωσης μεγάλων χώρων θα οδηγήσουν στην αντικατάσταση του ξύλου με το μέταλλο και οι τεχνολογικές εξελίξεις θα αναγνωρίσουν στον σιδηροδρομικό σταθμό ένα ικανό πεδίο πειραματισμών και εφαρμογής.

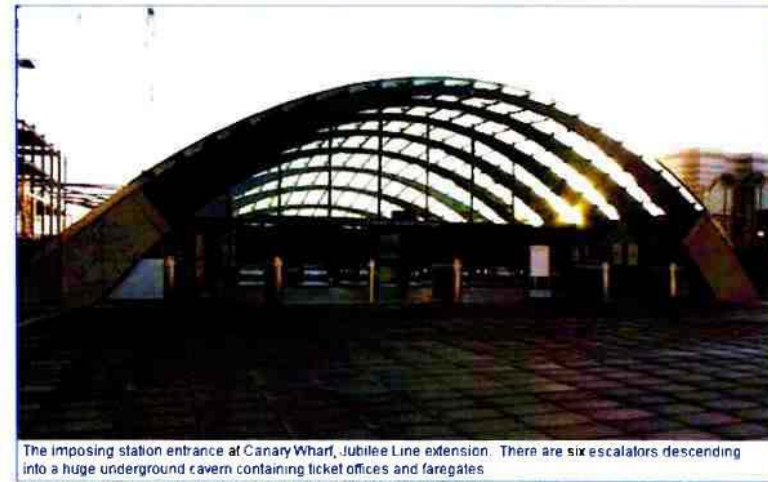
Αν στους πρώτους ιστορικούς αξιόλογους σιδηροδρομικούς σταθμούς είναι έκδηλη η ανησυχία αρμονικής ένθεσης στον αστικό ιστό, στην πλειονότητα των σημερινών είναι φανερή η αδιαφορία σύναψης σχέσεων με το συγκεκριμένο τμήμα της πόλης.

Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί του δικτύου Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου αποτελούν τα πρώτα δείγματα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής στον ελλαδικό χώρο. Ο σταθμός Πελοποννήσου είναι κτίσμα του Ερνστ Τσίλλερ και αποτελεί διατηρητέο κτίριο ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής αξίας. Αποτελεί μικρογραφία με μικρές διαφοροποιήσεις του Σιδηροδρομικού Σταθμού Σιρκεσιτής Κωνσταντινούπολης. Η μετρική γραμμή Πειραιάς-Κόρινθος κατασκευάστηκε από τον Χαρίλαο Τρικούπη το 1885 και συνέδεε απευθείας τον Πειραιά και την Αθήνα με την Πελοπόννησο. Τα βασικά χαρακτηριστικά των κτιρίων είναι το μπουνιάτο στις τέσσερις πλευρές, τα πλαίσια θυρών και παραθύρων, οι ψευδοροφές, οι μεγάλες ξύλινες ταμπλαδωτές πόρτες, οι διακοσμητικές ταινίες περιμετρικά των κτηρίων που είναι κτισμένα όλα από πέτρα και έχουν ξύλινες οροφές και επικάλυψη από κεραμίδια. Υπάρχουν σε μερικούς σταθμούς ιδιόμορφες αρχιτεκτονικά τουαλέτες και πέτρινα υδραγωγεία.

Η αρχιτεκτονική των παλιών σταθμών του δικτύου, κατασκευασμένοι στα τέλη του 19^{ου}, και αποτελεί πρώιμης βιομηχανικής αρχιτεκτονικής.

Στην αυγή του εικοστού αιώνα ο σταθμός δεν είναι απλώς η αστική πύλη, δεν είναι η σκηνογραφία η οποία αποκρύβει αυτό το οποίο διαδραματίζεται στο εσωτερικό της, αλλά αποτελεί τη δυναμική προέκταση του σιδηροδρόμου (με τον έντονο συμβολικό χαρακτήρα του) μέσα στην ίδια την πόλη. Ένα από τα στοιχεία τα οποία χαρακτηρίζουν σαφώς τη σύγχρονη εποχή, ακόμη περισσότερο τις ημέρες μας, είναι η συνεχής μετακίνηση ανθρώπων, επί καθημερινής βάσης, και ασφαλώς οι σταθμοί αποτελούν τόπο απεικόνισης αυτού του φαινομένου. Τόπο των τυχαίων συναντήσεων, τόπο κοινωνικής δραστηριότητας με υπερταξικά χαρακτηριστικά, τόπο στρατηγικής σημασίας συμβολικού και πραγματικού χαρακτήρα.

Ο διάλογος περί σιδηροδρομικών σταθμών και της σχέσης τους με την πόλη αναπτύσσεται σήμερα σε υπερτοπική κλίμακα, αναδεικνύοντας την κρίσιμότητα την οποία προσλαμβάνει ο σχεδιασμός τους στη διαμόρφωση ενός νέου αστικού, μητροπολιτικού σχεδίου.



The imposing station entrance at Canary Wharf, Jubilee Line extension. There are six escalators descending into a huge underground cavern containing ticket offices and faregates

δημόσιος χώρος-αστικό κενό

Ο δημόσιος χώρος πρέπει να λειτουργεί ως γεννήτορας δράσης και επικοινωνίας μεταξύ των χρηστών-πολιτών. Ο χρήστης πρέπει να αισθάνεται ελεύθερος να συμμετέχει στη δράση και να σχεδιάζει τη δική του πορεία μέσα στο συγκρότημα. Αυτό σημαίνει ότι δεν υπάρχει μια εκ των προτέρων προδιαγεγραμμένη πορεία, αλλά πολλές. Δημιουργείται, λοιπόν, ένα δίκτυο από πορείες, προσβάσεις και συλλογικούς χώρους-κόμβους.

Η καθημερινή κίνηση του ανθρώπου, μέσα στην πόλη είναι άμεσα συνδεδεμένη με εναλλαγές και διαδοχές φυσικών εμπειριών και τοπίων που συνιστούν το αστικό περιβάλλον, ενώ καθορίζεται άμεσα, από την προσωπική του διάθεση: σε κατάσταση βιασύνης αναζητά τον πιο σύντομο δρόμο διασύνδεσης της θέσης του με τον προορισμό του, άλλοτε πάλι, μετατρέπεται αυτή την κίνηση σε περίπατο, εκτρέπεται από την σύντομη πορεία και ακολουθεί κινήσεις με στόχο την «περιπλάνηση» στην πόλη και την οπτική και κινητική του επαφή με το αστικό τοπίο.

Μεγάλο ρόλο στο σχεδιασμό του δημοσίου χώρου οφείλουν να διαδραματίζουν τα φυσικά χαρακτηριστικά της περιοχής.

η πλατεία

Η πλατεία, είναι μία χωρική δομή που πρόεκυψε από την παράθεση κτιρίων γύρω από έναν ελεύθερο χώρο, όχι με τυχαίο τρόπο, αλλά κυρίως μέσα από την πρόθεση των κατοίκων της πόλης, να εντάξουν το «κενό», μέσα στο «πλήρες» του δομημένου περιβάλλοντος και σε άμεση επαφή. Πρόκειται για μία πρωτογενή ανάγκη του ανθρώπου, για την επαφή του με τα φυσικά στοιχεία της γης και του αέρα, από τα οποία τον απομάκρυνε το «δάπεδο» και η «στέγη» της τεχνητής του κατοικίας.

Οι εκδηλώσεις της καθημερινής ζωής, που ικανοποιούσαν την ανάγκη για συλλογικότητα και συναναστροφή, «στεγάστηκαν» στον χώρο της πλατείας. Μετατράπηκε λοιπόν, πέρα από ένα σημείο χωρικού δικτύου, σε ένα βασικό στοιχείο του κοινωνικού, πολιτικού και πολιτιστικού δικτύου του αστικού περιβάλλοντος, με κύρια «απαίτηση», αυτή της οικειοποίησής της από τους κατοίκους της πόλης.

Ο χώρος της πλατείας, ακολουθώντας την εξελικτική πορεία της πόλης, εμπλουτίστηκε με λειτουργίες, γεγονότα και αξίες, που της απέδωσαν ένα ιδιαίτερο νόημα, έναν χαρακτήρα και μία ταυτότητα. Έτσι, συναντάμε την πλατεία της εκκλησίας, της

αγοράς, του δημαρχείου, που αποτέλεσαν το επίσημο «δωμάτιο» της πόλης ή του οικισμού. όπου η πλατεία αποτελεί, ένα ιδιαίτερο αστικό τοπίο, με ατομικά φυσικά χαρακτηριστικά και «πνεύμα», αυτό της εποχής στην οποία ανήκει. Στην πρώτη μορφή, αυτή της Αρχαίας Αθηναϊκής Αγοράς, η πλατεία αποτέλεσε σύμβολο ελεύθερης έκφρασης και διακίνησης ιδεών και αγαθών. Στο Μεσαίωνα, η πρόσβαση στο χώρο αποτελεί ταξικό προνόμιο, οπότε η πλατεία μετατρέπεται σε πεδίο έκφρασης της δύναμης και της κοινωνικής επιρροής των φατριών και του εκκλησιαστικού παράγοντα. Κατά την περίοδο της Οθωμανικής κυριαρχίας ο περικλειστός αστικός χώρος συνάθροισης των μελών της κοινότητας, εξακολουθεί να αποτελεί προνόμιο της θρησκευτικής αρχιτεκτονικής. Οι βάσεις για τον συνειδητό σχεδιασμό του χώρου, ώστε να αποτελεί «κέντρο» του δημόσιου βίου τίθενται την περίοδο της Αναγέννησης. Η χρήση της προοπτικής κατά το σχεδιασμό, δίνει την δυνατότητα της εκ των προτέρων εικόνας του χώρου, ενώ δημιουργούνται βασικές αρχές για τους τρόπους μετάβασης από την πόλη στο χώρο της πλατείας και αντίστροφα, τη διάταξη των πλατειών μέσα στην πόλη, την οργάνωση του ίδιου του χώρου αλλά και των περιμετρικών του κτιρίων. Κατά τον 17ο και 18ο αιώνα η πόλη οργανώνεται με βάση τις αρχές της Κλασσικής πολεοδομίας που χρησιμοποιεί ως αφετηρία τον δημόσιο χώρο (δρόμος –πλατεία), τον οποίο και οργανώνει με αυστηρά γεωμετρικές χαράξεις. ο αστικός χώρος αντιμετωπίζεται θεατρικά, ως η σκηνή που εκτυλίσσεται ο δημόσιος βίος και πραγματοποιούνται οι κοινωνικές συναναστροφές. Η περίοδος του Νεοκλασικισμού, στερεί στον χώρο της αστικής πλατείας, το βασικό χαρακτηριστικό του κεντρικού ελεύθερου χώρου, καθώς εκεί τοποθετεί πάνω σε «βάθρο», κτίρια-μνημεία και περιορίζει έτσι την ελευθερία της κίνησης, στον εναπομείναντα χώρο, περιμετρικά αυτής της νησίδας. Στις αρχές του 20ου αιώνα, το δημόσιο δίκτυο δρόμου-πλατείας, αποκτά μνημειακές διαστάσεις, προκειμένου να αποτελέσει την αρένα για την επίδειξη στρατιωτικής δύναμης, στις χώρες με ολοκληρωτικά καθεστώτα. Οι μεταγενέστερες, σύγχρονες πλατείες, εντάσσονται σε μια φιλελεύθερη άποψη, σχετικά με το δικαίωμα οικειοποίησης του δημόσιου αστικού χώρου, από τον άνθρωπο. Στόχος τους τίθεται η αναβίωση των παραδοσιακών αξιών των παλιών πλατειών, ως πολυλειτουργικών κέντρων, σημείων αναφοράς και κοινωνικής συνάθροισης.

Οι ιστορικές πλατείες, οι διαφορετικές κλίμακες και αισθητικές αρχές, οι θέσεις τους και οι σημασίες που απέκτησαν, σε διαφορετικές ιστορικές εποχές, κατέγραψαν τις ανάγκες των κατοίκων των αντίστοιχων τόπων και καιρών σε δύο επίπεδα: από τη μία πλευρά αυτή της αρμονικής ενσωμάτωσής τους στο περιβάλλον τους, με την εξασφάλιση του υπαίθριου χώρου, σε διαστάσεις και θέσεις, ευνοϊκές για την κίνηση και την επαφή. Σε ένα δεύτερο επίπεδο, «στέγασαν», την αξίωση, για προβολή στο χώρο, σημείων, που αντιπροσώπευαν καθημερινές αλλά και ανώτερες κοινωνικές και θρησκευτικές αξίες μιας κοινωνίας ανθρώπων.

η πόλη Πατρα

Η Πάτρα είναι το μεγαλύτερο οικονομικό, εμπορικό και πολιτιστικό κέντρο της Δυτικής Ελλάδας. Αποκαλείται Πύλη της Ελλάδας προς τη Δύση, καθώς είναι διεθνές εμπορικό κέντρο, μεγάλο λιμάνι και κομβικό σημείο για το εμπόριο και την επικοινωνία με την Ιταλία και την Ευρωπαϊκή Δύση. Ένα κεντρικό χαρακτηριστικό της αστικής γεωγραφίας της Πάτρας είναι η διαίρεσή της στην Άνω και Κάτω πόλη, που συνδέονται μεταξύ τους με σκάλες. Αυτό είναι αποτέλεσμα μιας αλληλεπίδρασης ανάμεσα στη φυσική γεωγραφία της περιοχής και του μοντέλου ανθρώπινης κατοίκησης.

Η θέση της Πάτρας ως πλησιέστερου σημαντικού ηπειρωτικού λιμένος προς τη Δυτική Ευρώπη, ως αστικού κέντρου υπερτοπικής κλίμακας και συγκοινωνιακού κόμβου, ευνόησε τη χρησιμοποίησή της από τους τουρίστες, είτε ως σημείο εισόδου - εξόδου, είτε ως σημείο διέλευσης. Γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό για την πολεοδομική της διαμόρφωση, μιας και το λιμάνι, η σιδηροδρομική γραμμή και ο σταθμός, καταλαμβάνουν σημαντικό, αν όχι ολόκληρο μέρος, από την παραλία της πόλης, και που σε συνδιασμό με την ύπαρξη των βιομηχανιών στα νοτιοδυτικά παράλια (Ακτή Δυμαίων) καθιστούν την Πάτρα μια "παραθαλάσσια πόλη χωρίς θάλασσα".

Η πόλη και το θαλάσσιο μέτωπό της αναπτύχθηκαν με μια σειρά αποσπασματικών παρεμβάσεων, που σχημάτισαν ένα ρήγμα, μια διακοπή της συνέχειας των λειτουργιών της πόλης προς τη θάλασσα και προκάλεσαν αδυναμία επικοινωνίας, αποκλεισμό της πρόσβασης, αλλά ακόμη και αποκλεισμό της αμεσότητας της οπτικής επαφής με τη θάλασσα. Παράλληλα, η διαμόρφωση του θαλάσσιου μετώπου, χωρίς την ύπαρξη ενιαίου ρυθμιστικού πλαισίου, για τον προσδιορισμό και την οργάνωση των χρήσεων, οδήγησε στον κατακερματισμό του, στην έλλειψη συνοχής και επικοινωνίας.



οι τροχιοδρομοι

Οι Τροχιόδρομοι Πατρών (τραμ) ήταν σύστημα αστικής συγκοινωνίας σταθερής τροχιάς που λειτούργησε στην Πάτρα από το 1902 έως το 1917. Το τροχιοδρομικό δίκτυο της Πάτρας ήταν εξ αρχής ηλεκτροκίνητο, το πρώτο στην Ελλάδα (τα υπόλοιπα ως τότε ήταν ιππήλατα ή ατμήλατα).

Είχε δύο διαδρομές: η πρώτη, της κάτω πόλης, ξεκινούσε από την συνοικία του Αγίου Διονυσίου, ακολουθούσε κατά μήκος την οδό Αγίου Ανδρέου και τερμάτιζε στις Ιτιές. Το μήκος της ήταν 5,3 km. Η δεύτερη διαδρομή, της άνω πόλης, ξεκινούσε και αυτή από την συνοικία του Αγίου Διονυσίου, ακολουθούσε την οδό Αγίου Ανδρέου και έστριβε στην οδό Δ. Γούναρη, ακολούθως στην οδό Αγίου Γεωργίου και Γερμανού και τερμάτιζε στην πλατεία Ταμπαχάνων. Η εκμετάλλευση του τροχιοδρόμου διακόπηκε το 1917 για άγνωστους λόγους



η περιοχή της πρότασης



Το οικοδομικό τετράγωνο στο οποίο εφαρμόζεται η πρόταση της ανάπλασης βρίσκεται στο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης απέναντι από τον λιμενικό επιβατικό σταθμό «Μελίνα Μερκούρη». Πλαισιώνεται από την φορτισμένη οδό Ηρώων πολυτεχνείου- από τις κεντρικότερες οδούς της πόλης-, την οδό Αθηνών, την Ναυμαχίας Έλλης και την οδό Νόρμαν. Σε πολύ κοντινή απόσταση βρίσκεται ο σταθμός υπεραστικών λεωφορείων της πόλης. Η περιοχή επικρατεί αμιγώς κατοικία, με εξαίρεση ένα σχολείο, το κτίριο του ΙΚΑ και το ναό του Αγ.Διονυσίου. Γεινιάζει με ένα εγκαταλελειμμένο οικόπεδο το οποίο εκμεταλλεύονται ανεπίσημα οι κάτοικοι για στάθμευση αυτοκινήτων. Σε κοντινή απόσταση βρίσκεται και η μαρίνα Γλυφάδας στην οποία έχουν τοποθετηθεί προκατασκευασμένα κτίρια και στεγάζουν χρήσης αναψυχής(καφετέριες).

Δεν θα ήταν εξεζητημένο να χαρακτηρίσει κανείς την περιοχή ως «προθάλαμο της πόλης». Είναι μια παραθαλάσσια είσοδος της πόλης και βασική αρτηρία για μετακινήσεις από την πόλη προς τα προαστιακά κέντρα, καθώς επίσης και εφάπτεται με την είσοδο του επιλιμένιου σταθμού. Η κοντινή απόσταση της περιοχής με το αστικό ιστορικό κέντρο και η πριμοδοτημένη θέση της σε σχέση με το λιμάνι και την είσοδο της πόλης εκ θαλάσσης, με το κτελ, και με το νέο κέντρο αναψυχής στη μαρίνα Γλυφάδας αποτελούν ισχυρά πλεονεκτήματα στην προοπτική της δημιουργίας ενός αυτόνομου συναστικού κέντρου.



η σημερινή εικόνα

Σήμερα στο χώρο της πρότασης εντοπίζεται το παλιό μηχανοστάσιο του οσε, το οποίο υπολειτουργεί, και υπολείμματα σιδηροτροχιών από το παλαιό τραμ. Τα υπάρχοντα κτίρια, χαμηλής αρχιτεκτονικής αξίας, πρόχειρες κατασκευές καθίστανται άχρηστα. Από τους κατοίκους χαρακτηρίζεται ως «νεκροταφείο» των βαγονιών. Ένας χώρος γεμάτος από άχρηστο μηχανολογικό εξοπλισμό, σκουριασμένο και σκορπισμένο. Ένα μηχανοστάσιο γεμάτο με βαρέλια και παλιοσίδερα, τροχαίο υλικό εκτεθειμένο πλάι σε αμαξοστοιχίες, που είτε έχουν αποσυρθεί είτε βρίσκονται εκεί για επισκευή. Τα τζάμια του κτιρίου σπασμένα και μέσα στο κτίριο καλώδια, μπάρες, μπιτόνια, λάστιχα πεταμένα, και γενικώς μια εικόνα εγκατάλειψης που δεν ταιριάζει σε πρωτεύουσα νομού. Ο χώρος απαξιώνεται με το χρόνο. Παρατηρείται μια εικόνα εγκατάλειψης σε ένα χώρο που θα μπορούσε να αξιοποιηθεί προς όφελος των πολιτών.

Παράλληλα η περιοχή του μηχανοστασίου σήμερα αποτελεί ένα φράγμα-όριο στη σύνδεση της παραλιακής ζώνης με την «ενδοχώρα». Η απαγόρευση εισόδου που θέτει το πρωτόκολλο του οσε, ο περικλειστος χαρακτήρας του προσδίδει ένα μυστικισμό στο χώρο. Το ανοιγμα του στο δημόσιο βλέμμα θα καταργήσει τη ρήξη που προκαλεί. Αποτελεί ένα όριο, στοιχείο αναγκαστικής διάσπασης του αστικού ιστού. Είναι αναμφισβήτητα ένα οπτικό και λειτουργικό τείχος στην είσοδο της πόλης το οποίο χρίζει κατάργησης. Η πόλη έχει ανάγκη από μια είσοδο σύγχρονη και συνάμα ανθρωποκεντρική. Είναι απαραίτητη η δημιουργία τοποσήμων σε μια περιοχή κομβική και εισαγωγική για την πόλη. Μια ανάπλαση που θα μπορέσει να ανταποκριθεί στις σύγχρονες απαιτήσεις, θα αναβαθμίσει την ποιότητα της αστικής ζωής και θα αποτελέσει αντάξιο προσώπιο της Πάτρας.

Τα σχέδια του ΟΣΕ

Ο οργανισμός σιδηροδρόμων Ελλάδος ήδη έχει προγραμματίσει την ένταξη του χώρου μελέτης στην γενικότερη ανασυγκρότηση του δικτύου του. Το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνα (ΣΚΑ) – Πάτρα, περιλαμβάνει την κατασκευή νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής κανονικού εύρους από το Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ) μέχρι την Πάτρα. Πιο αναλυτικά : κομβικό σημείο θα είναι η οδός Αθηνών . Μετά την συμβολή της με την οδό Μόρνου , και λίγο πριν τη διασταύρωση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής με την οδό Αγίου Κωνσταντίνου , η νέα σιδηροδρομική γραμμή θα οδεύει σε όρυγμα μήκους 560 μέτρων και στη συνέχεια θα « βυθίζεται ».

Το έργο στην περιοχή της Πάτρας περιλαμβάνει:

- Cut&Cover στην είσοδο της πόλης
- Ανάπτυξη σιδηροδρομικού συγκροτήματος Αγ. Διονύσιο
- Σιδηροδρομική σύνδεση με τον επιλιμένιο Σιδηροδρομικό Σταθμό Π
- Σιδηροδρομική σύνδεση με την ΒΙΠΕ Πατρών
- Στο τμήμα αυτό προβλέπεται η κατασκευή των σταθμών/στάσεων Ροδοδάφνης, Σελιανίτικων, Καμαρών και Ψαθόδρεπάνου, Αγ. Βασιλείου, Ρίου, Αγ. Διονυσίου, Επιλιμένιου Πατρών.

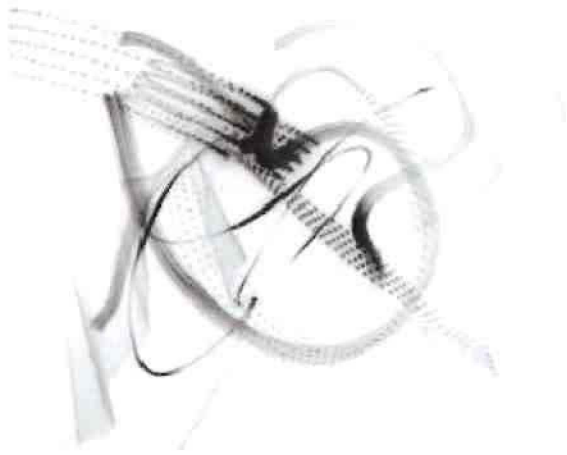
Η υπόγεια χάραξη θα διέρχεται κάτω από τη σημερινή όδευση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής . για να καταλήξει στο μηχανοστάσιο του ΟΣΕ (Άγιος Διονύσιος), όπου προβλέπεται να διαμορφωθεί σε όρυγμα ο νέος σύγχρονος επιβατηγός σταθμός . Μετά το νέο σταθμό η υπόγεια διέλευση θα βαίνει αρχικά παράλληλα και κάτω από την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου , και στη συνέχεια κάτω από την οδό Όθωνος - Αμαλίας μέχρι τον σημερινό σταθμό του ΟΣΕ στην πλατεία τριών Συμμάχων .

Το έργο στοχεύει στην μείωση του χρόνου διαδρομής και στην βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας του σιδηρόδρομου με ταυτόχρονη αύξηση της μεταφορικής ικανότητας της γραμμής. Στοχεύει επίσης στη βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας τόσο κατά την κυκλοφορία των συρμών, όσο και κατά την κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών με την εγκατάσταση σύγχρονου συστήματος Σηματοδότησης και την κατάργηση των Ισόπεδων Διαβάσεων.



η πρόταση

Η ΣΥΝΘΕΣΗ ΣΑΝ ΜΟΡΦΗ



Η κινητικότητα της σύγχρονης εποχής, η αστάθειά της, η αδυναμία του πλήρους ελέγχου που σιγά - σιγά αποδεχόμαστε ως κοινωνία, μας προτείνει μορφές όλο και πιο ασταθείς. Jean Nouvel

Η βασικός σχεδιαστικός άξονας της σύνθεσης των μορφών που συναντώνται στην πρόταση αφορά μορφές που δεν ακλουθούν κανόνες αυστηρής γεωμετρίας και οι χαράξεις δεν βασίζονται σε γεωμετρικό κάρναβο. Πρόκειται για ρέουσες μορφές συνυφασμένες με την εντύπωση της κίνησης. Έννοιες της μεταβλητότητας, της μετατόπισης της μεταφοράς και της εναλλαγής εικόνων διαρρέουν τη σχεδιαστική προσέγγιση. Επηρεασμένη από την σύγχρονη επανάσταση της αρχιτεκτονικής ενάντια στις αιώνιες και μνημειακές μορφές. Η σημερινή κοινωνία γίνεται όλο και περισσότερο αντιληπτή ως μετακίνηση, ως μετάδοση διαρκώς εναλλασσόμενης πληροφορίας και μεταφράζεται σε μια διαρκή κίνηση. Έννοιες της ρευστότητας, του

δυναμικού χαρακτήρα εισάγονται στην αρχιτεκτονική. Τα στατικά συμβατικά κτίρια αδυνατούν να ανταποκριθούν στη σύγχρονη αστική κουλτούρα.

Συγκεκριμένα η αφορμή σχεδίασης ενός συγκοινωνιακού μέσου ,που εμπεριέχει έννοιες κινητικότητας μετακίνησης μετάβασης και αλλαγή τοπίων εξ'ορισμού , οδήγησε στην προσπάθεια ενσωμάτωσης όλων των εννοιών που διέπουν ένα τέτοιο μέσο στην καθολική σύνθεση του χώρου.

Κύριος εκφραστής αυτής της ενσωμάτωσης καθίστανται ο κύκλος, η καμπύλη, η έλλειψη. Σχήματα που επιχειρούν να αναπαραστήσουν και να περιγράψουν κίνηση όπως αυτή εγγράφεται και μέσα στη φύση. Μορφές που δεν υποβάλλονται μέσα σε γεωμετρικό κάναβο, κατά τον ντε Λακρουά, δημιουργούν σύνθετες τοπολογικές επιφάνειες, και εν δυνάμει μεταβαλλόμενα σχήματα.

Ένας δεύτερος καθοριστικός παράγοντας των μορφών της πρότασης είναι τα υπάρχοντα μορφολογικά χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου χώρου.

Πρόκειται για ένα πολύ ιδιαίτερο σημείο της πόλης το οποίο λόγω της υψομετρικής διαφοράς με τον άξονα του δρόμου παραπλεύρως δημιουργεί ένα αμφιθεατρικό σκηνικό στην αστική εικόνα. Η διατήρηση των χαράξεων της φύσης συμβάλλει στην ομαλή επανένταξη του τοπίου στην πόλη δίχως να διαφοροποιεί τα όρια του οικοπέδου. Όρια που μέσω των μορφών καθίστανται σαφή, και συνάμα ανοίγουν διάλογο με τον αστικό ιστό. Όρια που δεν επιχειρούν να αποστασιοποιήσουν άλλα να προσκαλέσουν την προσπέλαση τους. *Τα όρια γίνονται ρευστά, ο χώρος γίνεται αντιληπτός, ως ρέων- μια συνεχής εναλλαγή σχέσεων.*

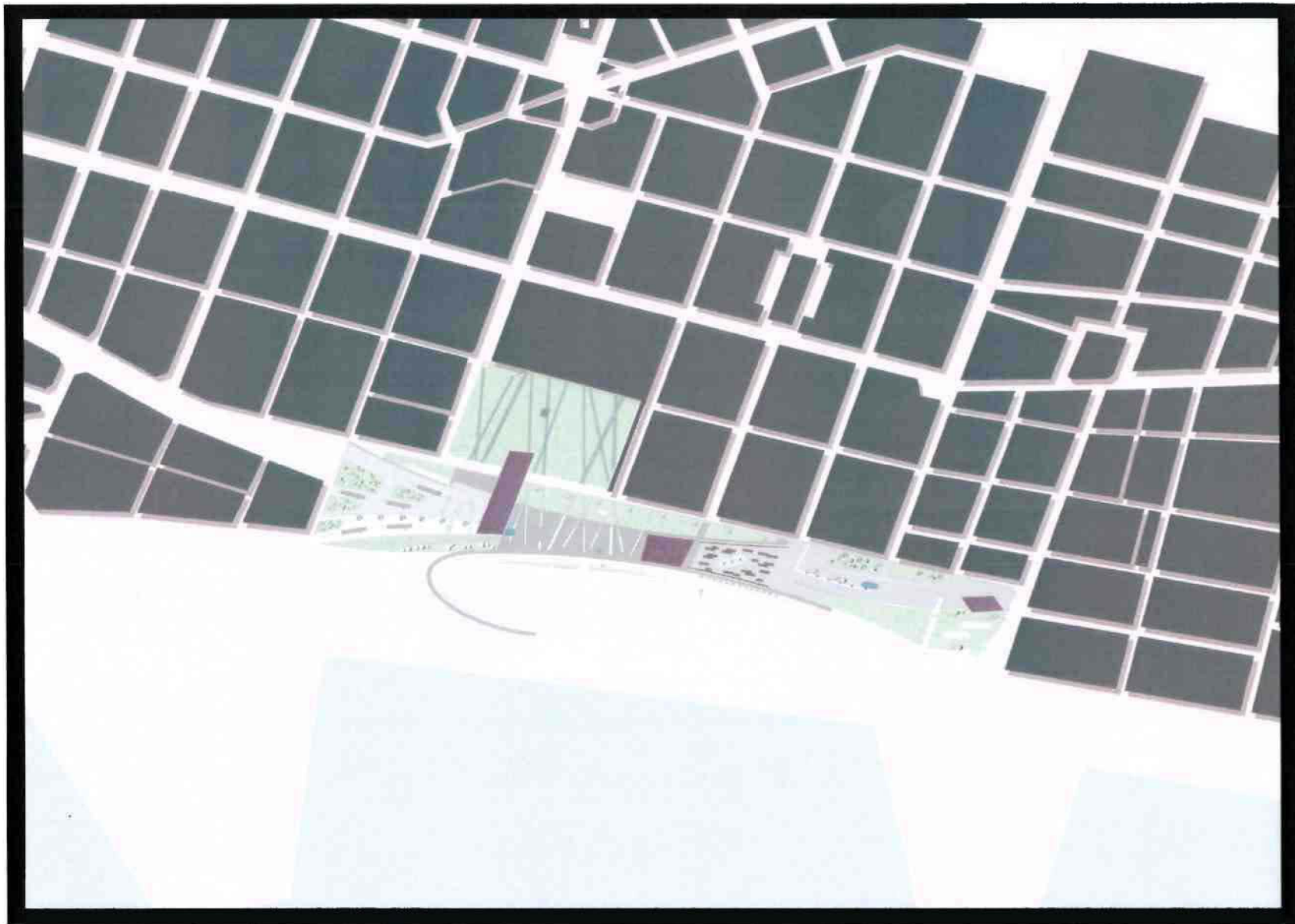
Η κάτοψη του οικοπέδου στο χώρο απαρτίζεται από ένα σύμπλεγμα από καμπύλες. η κάτοψη αυτή διατηρείται εφόσον εξυπηρετεί την κεντρική ιδέα έκφρασης της μορφολογίας που ακολουθείται, συμβάλλει στην διαφοροποίηση του χώρου από τον περίγυρο θέτοντας παράλληλα ομαλή τη μετάβαση σε αυτόν. Η μορφή αυτή κυρίως σηματοδοτεί το χώρο ως προς την διαφορετικότητα της λειτουργίας του και ενσωματώνει τις έννοιες της κίνησης και του δυναμισμού.

Οι χαράξεις που πραγματοποιούνται εσωτερικά των ορίων αυτών, είχαν αφετηρία την πρώην διαδρομή των τρένων μέσα στο χώρο του μηχανοστασίου. Ο συνδυασμός αυτής της χάραξης με την χάραξη των ορίων ,με εργαλεία την παραλληλία, την αντίθεση, την διαφοροποίηση χώρων, τη διάχυση των κινήσεων άλλα και την εισροή τους ,την δημιουργία περιπλανήσεων και την πριμοδότηση ίσως συγκεκριμένων διαδρομών, οδήγησε σταδιακά στη σημερινή μορφή της πρότασης.

Επίσης η επιλογή των συγκεκριμένων μορφών επηρεάστηκε από την ίδια τη λειτουργία του σιδηροδρομικού σταθμού. Οι καμπύλες κινήσεις και μορφές, το σχήμα του οικοπέδου σε συνδυασμό με τις χαράξεις συνειρμικά υπονοούν την ύπαρξη του σιδηροδρόμου.

Ένα δεύτερο ιδεολογικό υπόβαθρο μπορεί να εντοπιστεί στη σύνθεση των μορφών και των χαράξεων. Συγκεκριμένα το δεύτερο αυτό σύστημα σχεδιασμού αφορά κάθετες χαράξεις-διαδρομές τις οποίες υποβάλλει ένας περιοδικός ρυθμός στο σχεδιασμό της κάτοψης. Αυτόνομα και ανεξάρτητα από την καμπύλη μορφολογία συνυπάρχει μια «μελωδία», ένας ρυθμός χαράξεων στον κάθετο άξονα της κάτοψης με σκοπό να οργανώσει εύκολες και γρήγορες μεταβάσεις και να δημιουργήσει εγκάρσιες συνδέσεις και δυνατότητα απευθείας προσπέλασης παρακάμπτοντας τον οριζόντιο άξονα που κυριαρχεί. Παράλληλα δημιουργούνται οπτικές φυγές προς και από τον περιβάλλον αστικό ιστό αλλά και κυριολεκτικά λειτουργικά σημεία εξόδου και εισόδου εναλλακτικά των βασικών. Ο ρυθμός αυτός των κάθετων στοιχείων που τέμνουν την ροή των οριζόντων κινήσεων βασίζεται στις φυγές που ορίζει ο πολεοδομικός ιστός δημιουργώντας μια συχνότητα ενίοτε εξυπηρετώντας λειτουργικούς σκοπούς ενώ σε άλλες περιπτώσεις σπάζοντας την μονοτονία της οριζοντιότητας. Πολλά από αυτά τα στοιχεία μιμούνται την μορφή ενός βαγονιού εν κινήσει.

Τέλος η συνολική μορφή της σύνθεσης επιχειρεί να παντρέψει την σύγχρονη τεχνολογία του ανθρώπου με την πλαστικότητα της φύσης.



συνοπτική περιγραφή της πρότασης

Σκοπός της συγκεκριμένης μελέτης είναι η δημιουργία ενός νέου συμπλέγματος χρήσεων και διαδρομών δημοσίου χώρου που θα μπορεί να σηματοδοτεί την είσοδο στην πόλη της Πάτρας και θα περιλαμβάνει λειτουργίες που αναφέρονται όχι μόνο στους επιβάτες αλλά και στους κατοίκους της γύρω περιοχής. Είναι κρίσιμο αίτημα των σύγχρονων καιρών στο σχεδιασμό συγκοινωνιακών κόμβων, η συμβατότητα τους με το αστικό περιβάλλον και η δημιουργία πολυχρηστικών κέντρων γύρω τους. Η περιοχή μελέτης, όπως περιγράφηκε παραπάνω, καλείται να φιλοξενήσει νέες χρήσεις τοποθετημένες σε ένα σύστημα επιπέδων εκμεταλλεζόμενη την υψομετρική ποικιλία της περιοχής.

Η διέλευση και στάση των συρμών του τρένου πραγματοποιείται υπόγεια, κάτω από την παλιά πορεία του τραμ, ενώ ο σιδηροδρομικός σταθμός με την είσοδο του τοποθετείται στη στάθμη της κεντρικής αρτηρίας που διατρέχει την περιοχή. Προβλέπεται η διαδρομή του αυτοκινήτου, των ταξί και των λεωφορείων. Στην στάθμη του δρόμου επίσης τοποθετούνται μια σειρά από εμπορικούς χώρους προσφερόμενους για την στέγαση ταξιδιωτικών γραφείων. Σε συνέχεια των χαράξεων του σταθμού ανεβαίνοντας επίπεδο συναντάται ένα εστιατόριο και ένας υπαίθριος χώρος, ορισμένος από παράπλευρα τοίχια, ο οποίος προτείνεται να φιλοξενεί χρήσεις ελεύθερου εμπορίου. Προς εξυπηρέτηση αυτού του σκοπού έχουν σχεδιαστεί μεταλλικά περίπτερα για την προσωρινή στέγαση των εμπορών. Στο ίδιο σημείο βλέπει κανείς μια τρύπα στο έδαφος καλυμμένη με γυαλί και τρία μεγάλα φουγάρα που προμηθεύουν στο χώρο διέλευσης των τρένων καθαρό αέρα. Η τρύπα αυτή μετατρέπεται σε σημείο στάσης. Και τα δυο αυτά κτίρια καλύπτονται επιδερμικά με ένα σύστημα οριζόντιων περσίδων. Το ίδιο σύστημα συναντάται και στη μονάδα διανυκτέρευσης που αναφέρεται παρακάτω. Ακριβώς πάνω από το σταθμό υπάρχει ένα ανοιχτό μέτωπο με γυάλινα καθίσματα τοποθετημένα κάθετα στην βασική οριζόντια ροή κινήσεων. Στο ίδιο σημείο δημιουργούνται «σχισμές» στο έδαφος προσφέροντας άπλετο φυσικό φως στο σταθμό, άλλα και οπτικό ενδιαφέρον στον περιπατητή από πάνω. Ανελκυστήρες έχουν τοποθετηθεί εκεί για πρόσβαση στο σταθμό. Μετά το χώρο της αγοράς προτείνεται ένας μεγάλος χώρος πρασίνου, μια πλακόστρωτη διαδρομή που καθοδηγεί στην έξοδο, ένα σιντριβάνι, και μια εναλλακτική διαδρομή σε κατώτερο δενδροφυτευμένο επίπεδο ως σημείο στάσης. Ένα κλιμακοστάσιο τέμνει κάθετα το χώρο και δίνει πρόσβαση σε όλα τα επίπεδα της δεξιάς πλευράς της περιοχής. Ένα αναψυκτήριο τοποθετείται λίγο πριν την έξοδο της πλευράς της οδού Νόρμαν(δεξιά) σε οριζόντιο άξονα με το ναό του Αγ.Διονυσίου. Ένα επίπεδο κάτω και μπροστά από το αναψυκτήριο εκτίθενται δυο ατμάμαξες. Αριστερά του σταθμού προτείνεται η δημιουργία μια μονάδας διανυκτέρευσης που απευθύνεται κυρίως στον ταξιδιώτη. Η μονάδα αυτή τοποθετείται σε ανώτερο επίπεδο από το επίπεδο κινήσεων στο δημόσιο

χώρο. αφενός για την ανεμπόδιστη οπτικά και λειτουργικά ροή κινήσεων από τη μια πλευρά της περιοχής ανάπλασης στην άλλη δημιουργώντας έναν πρωτεύον άξονα, και αφετέρου για να αποστασιοποιηθεί η δημόσια χρήση από την ιδιωτική. Κάτω από τη μονάδα αυτή βρίσκεται ένα κομβικό σημείο των επιπέδων, ένα τεχνητό «στρώμα νερού» και ένα αμφιθέατρο. Στην αριστερή πλευρά του οικοπέδου προτείνεται η επανάχρηση παλαιών βαγονιών φιλοξενώντας εμπορική χρήση καθώς και μεγάλη έκταση πρασίνου οργανωμένη σε παρτέρια που ακολουθούν τις χαράξεις των επιπέδων. Στο ίδιο σημείο τοποθετείται και η είσοδος του αυτοκινήτου στον υπόγειο χώρο στάθμευσης άλλα και η επίσημη είσοδος στην περιοχή με τέσσερις ελλειψοειδείς κολώνες να τη σηματοδοτούν. Τέλος προτείνεται η σύνδεση της περιοχής ανάπλασης στο σημείο του ανοιχτού μετώπου πάνω από το σταθμό με το επίπεδο πρόσβασης στο σιδηροδρομικό σταθμό και με το λιμάνι, στο σταθμό υποδοχής «Μελίνα Μερκούρη» μέσω μιας γέφυρας, από γυαλί και μέταλλο, ελλειψοειδούς μορφής.



πρόταση δημιουργίας σιδηροδρομικού σταθμού

Ένα από τα στοιχεία τα οποία χαρακτηρίζουν σαφώς τη σύγχρονη εποχή, ακόμη περισσότερο τις ημέρες μας, είναι η συνεχής μετακίνηση ανθρώπων, επί καθημερινής βάσης, και ασφαλώς οι σταθμοί αποτελούν τόπο απεικόνισης αυτού του φαινομένου. Τόπο των τυχαίων συναντήσεων, τόπο κοινωνικής δραστηριότητας με υπερταξικά χαρακτηριστικά, τόπο στρατηγικής σημασίας συμβολικού και πραγματικού χαρακτήρα.

Η τοποθέτηση του σταθμού μελετήθηκε διεξοδικά και κατέληξε να τοποθετηθεί κεντρικά του οικοπέδου, αντιδιαμετρικά από το σταθμό υποδοχής του λιμένα, σε σημείο όπου ήταν δυνατό να πραγματοποιηθεί εσοχή για την είσοδο και έξοδο του αυτοκινήτου και των μέσων μαζικής μεταφοράς. Η τοποθέτηση του στην στάθμη του δρόμου έχει λειτουργική κυρίως σημασία αφού σε αντίθετη περίπτωση η πρόσβαση στην είσοδο του σταθμού δεν θα ήταν άμεση. Επίσης η υψομετρική διαφορά του οικοπέδου και η απόφαση διατήρησής της ,προς ομαλή ένταξη στο αστικό τοπίο, συνέβαλλε στην δημιουργία ενός ημι-υπόσκαφου σταθμού.

Η βύθιση του κτιρίου στο έδαφος εν μέρει μιμείται τη βύθιση της ίδιας της σιδηροδρομικής γραμμής, άλλα παράλληλα επιχειρεί να ασπαστεί μια συγκεκριμένη ιδεολογία. Αυτή της σηματοδοτούμενης μνημειακότητας. Δηλαδή ο σταθμός σαν κτίσμα δεν χαρακτηρίζεται από μνημειακότητα. Αντίθετα μάλιστα κρύβεται στη γη. Η μνημειακότητά του υποδεικνύεται από τις μορφές που το περιβάλλουν. Σημαινουσες μορφές και χρήσεις που πλαισιώνουν το σταθμό σε πολλά σημεία υπενθυμίζουν την ύπαρξη του. Η θαρραλέα γέφυρα, οι δυναμικές όψεις των κτιρίων, το σύμπλεγμα επιπέδων του δημοσίου χώρου με φευγαλέες ματιές στα σωθικά του σταθμού, καθώς επίσης και η χάραξη του δαπέδου της εσωτερικής πλατείας πάνω από το σταθμό, συνομολογούν την ίδια τη μνημειακότητα του σταθμού.

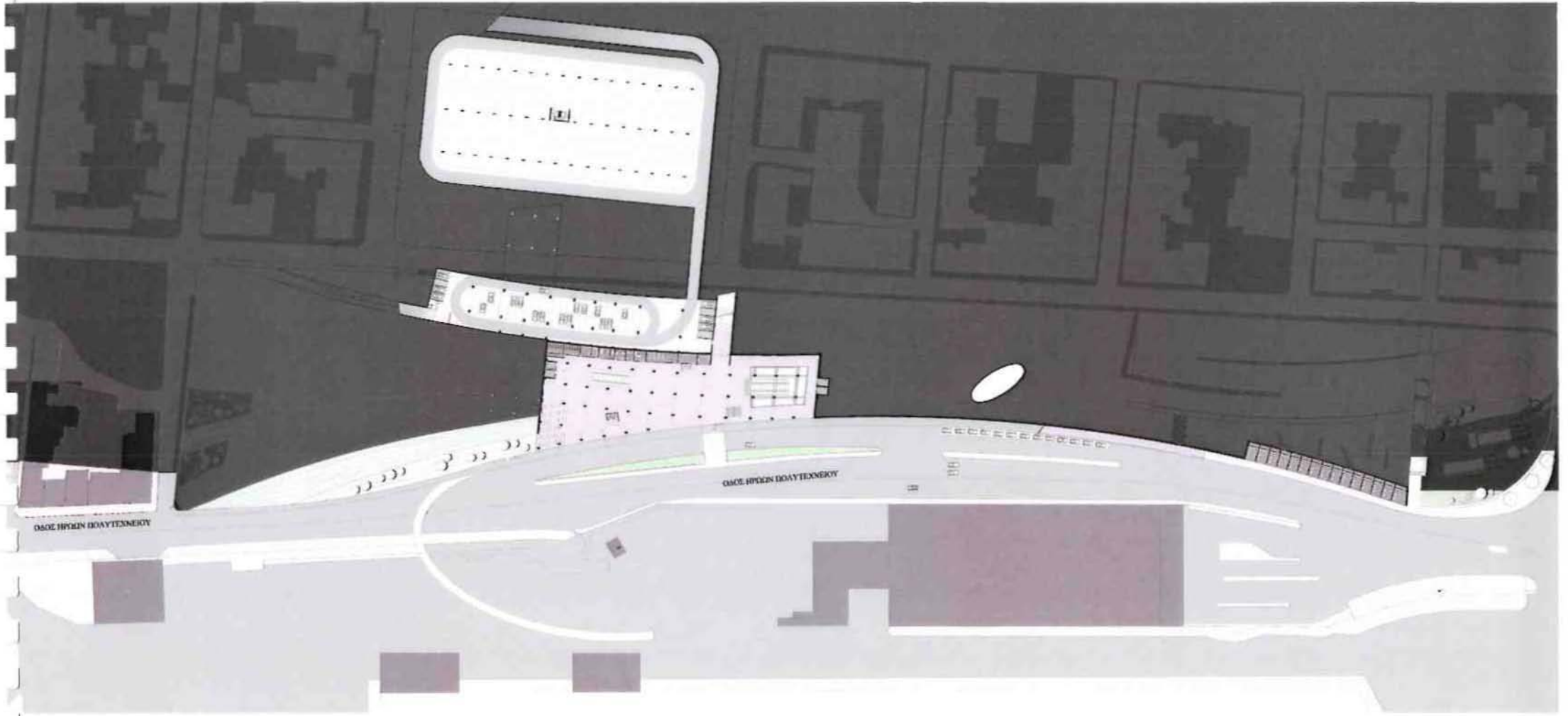
Ως προς την όψη του η διάφανη επιδερμίδα κατά μήκος εισάγει φυσικό φως, προσφέρει θέα προς το λιμάνι, και σηματοδοτεί την είσοδο του σταθμού στον περαστικό. Η είσοδος συνδέεται σε κάθετο στο σταθμό άξονα με το κλιμακοστάσιο προς την έξοδο στο ανώτατο επίπεδο κίνησης της περιοχής, την οδό Αθηνών. Κατά την εισαγωγή στον σταθμό πρωτίστως συναντά κανείς απέναντί του το χώρο έκδοσης εισιτηρίων και τις πληροφορίες. Στον βασικό οριζόντιο άξονα κινήσεων του σταθμού στο κέντρο τοποθετούνται δεξιά και αριστερά της εισόδου δυο κλιμακοστάσια που οδηγούν στην αποβάθρα. Ακριβώς δεξιά της εισόδου βρίσκεται ο ανελκυστήρας που συνδέει το σταθμό με το επίπεδο της πλατείας, ενώ στις άκρες του σταθμού τοποθετούνται ανελκυστήρες προς την αποβάθρα. Στον άξονα των λειτουργιών δίπλα στα εισιτήρια και προς τα αριστερά

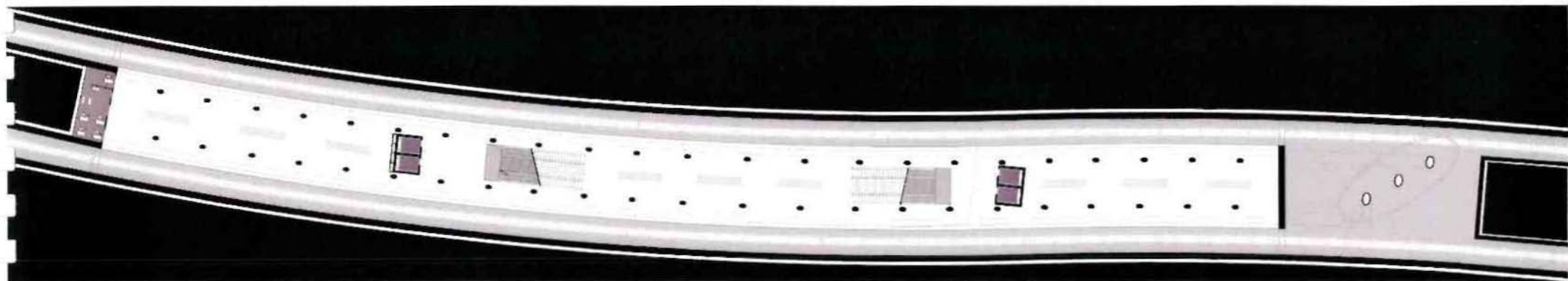
τοποθετούνται το γραφείο αποσκευών κ δεμάτων, το γραφείο του σταθμάρχη, το γραφείο ασφαλείας, η αίθουσα τηλεπικοινωνιών και τηλεχειρισμού, ο χώρος προσωπικού, η αποθήκη, το γραφείο του επιστάτη και χώροι υγιεινής. Στην δεξιά πλευρά του σταθμού η οποία προσφέρεται για στάση και αναμονή τοποθετείται το κυλικείο, καθίσματα, ένα ελλειψοειδές σταντ και καθίσματα αναμονής. Στην ίδια πλευρά βρίσκει κανείς και ντουλάπια αποσκευών. Αντιδιαμετρικά η αριστερή πλευρά προσφέρεται για χώρο περιπάτου μέσα στο σταθμό φέροντας το πλεονέκτημα της οπτικής επαφής με την αποβάθρα. Γύρω από την τρύπα δημιουργείται μια περιμετρική διαδρομή όπου τοποθετούνται μεγάλα πάνελ δημιουργώντας έναν μικρό μεταβαλλόμενο εκθεσιακό χώρο μετατρέποντας τον χρόνο αναμονής σε δημιουργικό χρόνο.

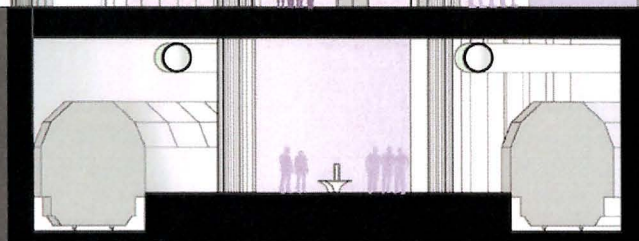
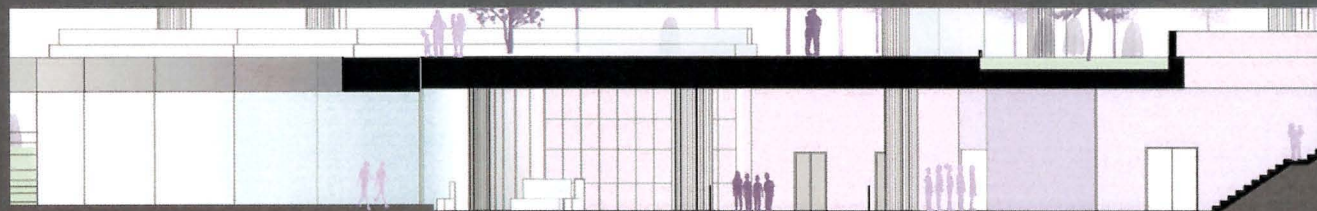
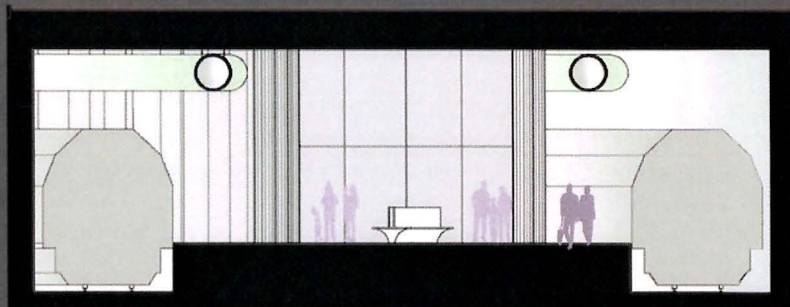
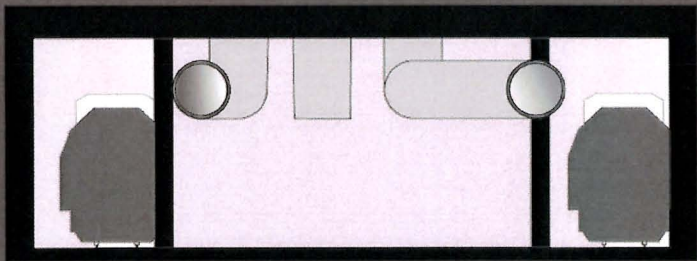
Παραπλεύρως του σταθμού προτείνεται η είσοδος του αυτοκινήτου μέσω ράμπας στη στάθμη αυτή από το επίπεδο της οδού Αθηνών. Η είσοδος για τη στάθμευση τοποθετείται από αυτή την πλευρά του οικοπέδου προς αποφυγή συμφόρησης στην είσοδο του σταθμού και στην οδό Ηρώων Πολυτεχνείου. Αυτός ο χώρος στάθμευσης προτείνεται να είναι σύντομου χρονικού διαστήματος καθώς υπάρχει σύνδεση του χώρου αυτού με έναν εκτενή χώρο στάθμευσης (κάτω από το στο παράπλευρο οικόπεδο) προορισμένο για στάθμευση μακράς διάρκειας όχι μόνο των επιβατών αλλά και για τους πολίτες της Πάτρας οι οποίοι χρειάζονται άμεσα έναν τέτοιο δημόσιο χώρο.

Ο χώρος επιβίβασης στο τρένο τοποθετούνται υπογείως κάτω από το σταθμό και συνδέονται με κλιμακοστάσια και ανελκυστήρες. Ακολουθεί την παλιά πορεία του τρένου. Έχει επιλεχθεί η κατασκευή κεντρικού κρηπίδωματος(αποβάθρας), μετά από σχετική έρευνα. Η κατασκευή αυτή παρουσιάζει περισσότερα πλεονεκτήματα για το μεσαίο μέγεθος του σταθμού. Σε σύγκριση με την επιλογή της διπλής αποβάθρας στην περίπτωση αυτή δεν απαιτείται άνω και κάτω διάβαση μεταξύ των αποβαθρών, χωρίς κάθε κρηπίδωμα να χρειάζεται την δική του είσοδο- έξοδο με τις αναγκαίες κλίμακες, και δεν απαιτείται περισσότερο προσωπικό. Ο κυκλοφοριακός φόρτος δεν θα είναι τόσο μεγάλος ώστε να υποστηριχτεί η κατασκευή μικτών κρηπίδωμάτων. Επιπλέον το κεντρικό κρηπίδωμα προσφέρει καλύτερο προσανατολισμό στον πεζό. Βασική μέριμνα στο σχεδιασμό υπήρξε για τη γρήγορη επιβίβαση των επιβατών από και προς το επίπεδο της αποβάθρας και παράλληλα για λειτουργικά σημεία εισόδου εξόδου. Λόγω της φύσης του σταθμού έχουν επιλεγεί υπερμεγέθη ανοίγματα εισόδου και εξόδου στον σταθμό ώστε να αποφευχθεί η συμφόρηση στα σημεία αυτά σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

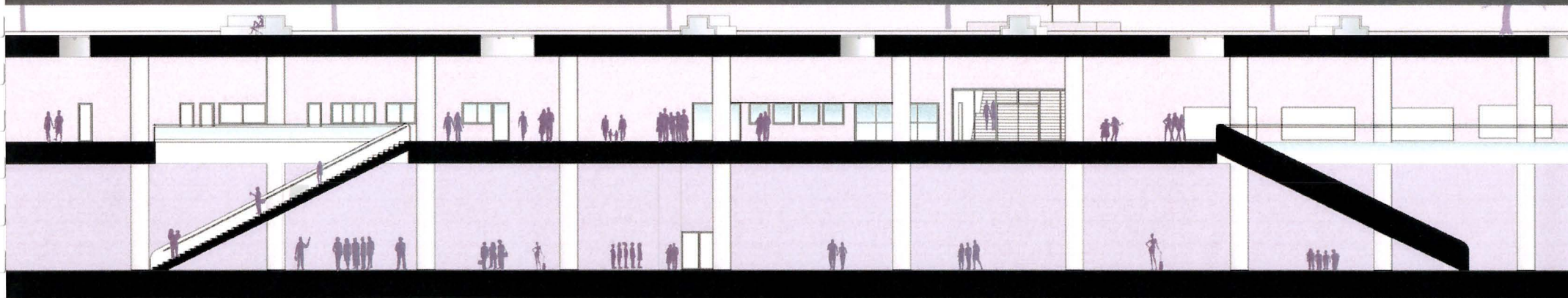
Τέλος στη στάθμη του σταθμού στην πορεία του πεζού προς το σταθμό από την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου προτείνεται η στέγασση ταξιδιωτικών γραφείων με την ίδια ημι-υπόσκαφη τεχνολογία που ακολουθείται στο σταθμό. Η μεταφορά τους από το κέντρο φαντάζει μια κίνηση ανάσας, καθώς εκείνος ο χώρος θα προσφερθεί για τις ανάγκες της πόλης απελευθερώνοντας την όψη της πόλης από τα άτακτα διασπαρμένα αυτά γραφεία. Πλέον η πρόσβαση σε αυτά θα είναι άμεση, στο σταυροδρόμι του ταξιδιώτη και κυρίως συγκεντρωμένα για την καλύτερη εξυπηρέτησή του.







ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
ΚΑΙ
ΑΠΟΒΑΘΡΕΣ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ



η προταση της αστικης αναπλασης

Ο σιδηροδρομικός σταθμός δεν ολοκληρώνεται (προσδιορίζεται) από μόνος του. Πρέπει να υπάρχει και να αναδεικνύεται με τον περιβάλλοντα χώρο με τον οποίο οφείλει να συμβαδίζει.

Η πρόσβαση στο χώρο της ανάπλασης, είναι μία μετάβαση, από τον ευρύτερο χώρο της πόλης, σε ένα πιο συγκεκριμένο, με πεπερασμένες διαστάσεις, ιδιαίτερη μορφή και χαρακτήρα. Η θέση της του κενού, μέσα στην πόλη-χωρικό δίκτυο και η πορεία που ακολουθούμε από και προς αυτό, καθορίζει συχνά τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβανόμαστε και «διαβάζουμε» το αστικό περιβάλλον. Ο χώρος του δημόσιου, κυρίως λόγω της δομής του, αυτής του «κενού», μέσα στο πλήρες, καθώς και της κατάληξης «αστικών διαδρομών», συντελεί στην αναγνωσιμότητα της πόλης και την αίσθηση του προσανατολισμού. Η δημιουργία δικτύου αξόνων και διαφορετικών τρόπων υπόγειας ή υπέργειας πρόσβασης, σημείων οπτικής φυγής συμβάλλει ώστε η πρόσβαση στο χώρο να αποτελεί ευχάριστη, «απρόσμενη» εξέλιξη μιας διαδρομής στην πόλη.

Η πρόταση είναι δύσκολο να αντιμετωπιστεί ως μια ενιαία πλατεία αφού ενσωμάτωνε τη πολύπλοκη σχέση χώρου και κλίμακας και συνάπτει συνεχή διάλογο του κλειστού με τον ανοικτό χώρο. Ο οριζόντιος άξονας σηματοδοτεί την βασική ροή κινήσεων μέσα στο χώρο. Δεν πρόκειται όμως για μια ευθεία αλλά για μια συνδυασμένη διαδρομή που διατρέχει όλες τις λειτουργίες που λαμβάνουν χώρα. Αποτελεί έναν περίπατο από την μια άκρη στην άλλη προσφέροντας εναλλακτικές διαδρομές και επιλογές κίνησης.

Η περιοχή του μηχανοστασίου σήμερα αποτελεί ένα φράγμα-όριο στη σύνδεση της παραλιακής ζώνης με την «ενδοχώρα» σκοπός της πρότασης αυτής είναι η αναίρεση του ορίου αυτού. Η χάραξη ακολουθεί τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος αστικού χώρου. Η δυναμικότητα και ρευστότητα της διαδρομής μεταφέρονται στις όψεις των κτιρίων. Ενισχύουν την αντίληψη των ορίων, όχι ως φραγμάτων, αλλά ως στοιχείων από όπου κάτι «αρχίζει να υπάρχει». Οι σχέσεις αυτές, οδηγούν στη δημιουργία χώρων επικοινωνίας οι οποίοι θα πρέπει να θεωρούνται ως κοινωνικός εξοπλισμός.

Η εναλλαγή επιπέδων, υλικών δαπέδου και τεχνοτροπιών αυξάνουν το οπτικό ενδιαφέρον της κίνησης. Η πρόσβαση στο χώρο, στα πλαίσια της καθημερινής ζωής και μετακίνησης στην πόλη πραγματοποιείται και με την «εναλλακτική» διαδρομή μέσω του επιπέδου του σταθμού, αποδίδει μια άλλη προσιτότητα στο χώρο. ακόμα και μέσα από τη βιαστική κίνηση των ανθρώπων δίνεται η ευκαιρία οικειοποίησης του χώρου.

Τα επίπεδα

Η διατήρηση των γεωφυσικών χαρακτηριστικών ,όπως ήδη αναφέρθηκε, αποτέλεσε βασικό παράγοντα σχεδιασμού της μελέτης. Η φυσική κλίση του εδάφους σε συνδυασμό με τις χρήσεις που κλήθηκε να φιλοξενήσει, οδήγησε στην δημιουργία ενός πολυεπίπεδου χώρου προσφέροντας πολλαπλές διαδρομές, εναλλαγή σκηνικών, και αρκετό ενδιαφέρον στο οπτικό αποτέλεσμα. Κυρίως οργάνωσαν την αχανή έκταση της περιοχής επέμβασης και διαχώρισαν τις χρήσεις των επιμέρους χώρων. Τα επίπεδα τεμαχίζουν το χώρο τόσο κάθετα όσο και οριζόντια, χωρίς όμως να δημιουργούν ασυνέχεια στο χώρο. Οι χαράξεις τους αποτελούν η μια συνέχεια της άλλης. Επιδίωξη ήταν επίσης να μην προκαλέσουν ασυνέχεια στην οπτική διαπερατότητα.

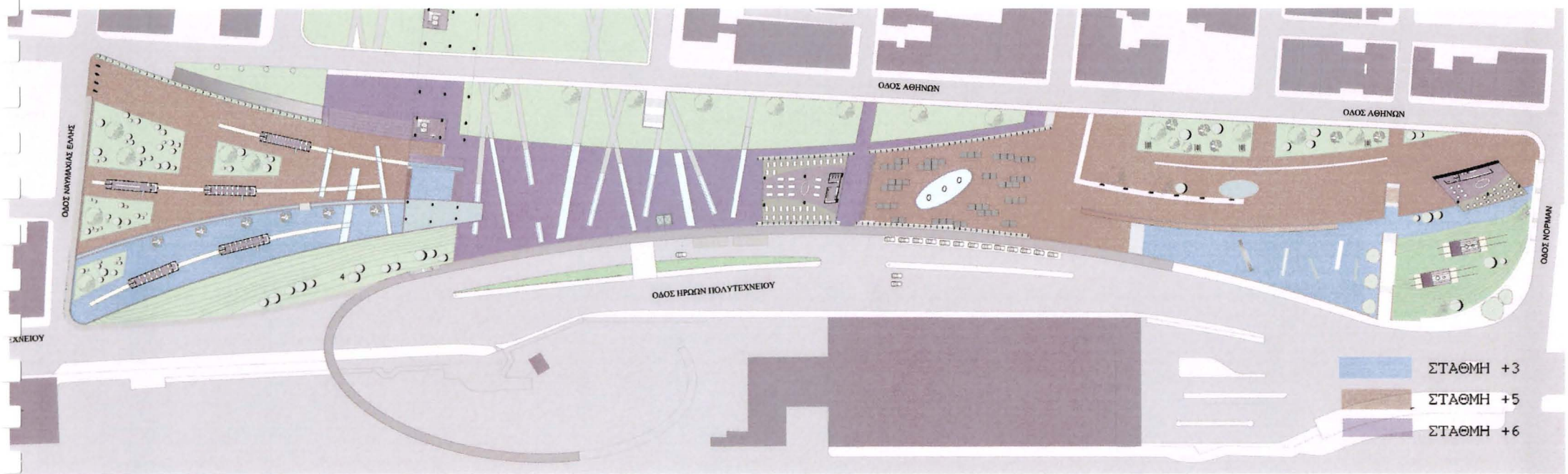
Ξεκινώντας από το χαμηλότερο οπτικά επίπεδο της οδού Ηρώων πολυτεχνείου, και το σημείο εισόδου του σιδηροδρομικού σταθμού, με πρόσβαση από το δρόμο καθώς επίσης σκάλες και ανελκυστήρες από την ανώτατη στάθμη του οικοπέδου, επόμενη στάθμη αποτελεί ο χώρος δεξιά του οικοπέδου, όπου εκτίθενται παλιές ατμάμαξες 1.50μ. ψηλότερα από τη στάθμη του δρόμου. Πρόσβαση σε αυτήν πραγματοποιείται από τις εκατέρωθεν εγκάρσιες σκάλες και απευθείας από τη στάθμη του δρόμου. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερο χώρο μνήμης που σηματοδοτεί το σταθμό, κρατώντας όμως μια απόσταση από τις υπόλοιπες λειτουργίες του χώρου καθώς χαρακτηρίζεται από συναισθηματισμό, μνήμες, και αποζητά την προσοχή.

Αριστερά αυτού του χώρου συναντάται η επόμενη στάθμη, 3μ. ψηλότερη από τη στάθμη του δρόμου. Στο σημείο αυτό παρατηρείται η τεχνοτροπία των κάθετων στοιχείων με μορφή καθισμάτων σε μια προσπάθεια μεταφοράς της μορφικής γλώσσας των σχισμών που υπάρχουν στην οροφή του σταθμού. Όπως και στην περίπτωση του σταθμού ,έτσι και εδώ επιχειρούν να υπονοήσουν την ύπαρξη λειτουργίας από κάτω. Είναι ένα σημείο στάσης με πρόσβαση από τις εγκάρσιες σκάλες ή από το ψηλότερο επίπεδο με σκάλες ή ράμπα. Οι σκάλες οδηγούν στο επόμενο επίπεδο στρέφοντας την κίνηση προς την υπαίθρια αγορά. Η στάθμη αυτή όμως υπάρχει και στο άλλο άκρο του οικοπέδου όπου τοποθετούνται δυο βαγόνια εμπορικής χρήσης και έχει πρόσβαση από το επόμενο επίπεδο μέσω κλιμακοστασίου άλλα και από το πιο ιδιαίτερο στοιχείο αυτής της στάθμης ,τη στοά. Η στοά που δημιουργείται κάτω από ανώτατο επίπεδο, και αποτελεί συνέχεια του αμφιθεατρικού χώρου στο ίδιο επίπεδο, δημιουργεί συνδέσεις μεταξύ των επιλογών κίνησης. Αναδεικνύει μια μυστικιστική διάθεση, επιχειρεί να προκαλέσει το ενδιαφέρον του περαστικού και να τον εισάγει σε ένα παιχνίδι περιπλάνησης δημιουργώντας συναισθήματα έκπληξης. Πρόκειται για μια εναλλαγή μεταξύ των ποιοτήτων του χώρου.

Το επόμενο επίπεδο τοποθετείται 5μ. πάνω από τη στάθμη του δρόμου. Εξαπλώνεται σε ένα μεγάλο κομμάτι του χώρου και παραλαμβάνει αρκετούς χώρους πρασίνου. Είναι το ψηλότερο επίπεδο για την έκταση από την υπαίθρια αγορά και μέχρι τέλος της ανάπλασης προς τα δεξιά, ενώ στα αριστερά αποτελεί είσοδο στο χώρο στο σημείο που υψώνονται τέσσερις ελλειψοειδείς κολώνες, χαρακτηριστικό στοιχείο των δομημένων τμημάτων, ως νοηματοδοτικό στοιχείο εισόδου. Στο ίδιο σημείο

βρίσκονται οι παλιές σιδηροτροχιές με τα βαγόνια. Η χρήση σε αυτό το σημείο είναι καθαρά εμπορική-αναψυχής. Συγκεκριμένα αυτός ο χώρος έχει τρία σημεία πρόσβασης. Από αριστερά, από την οδό Ναυμαχίας Έλλης, από εγκάρσιες σκάλες και μια ράμπα παράλληλα στην οδό Αθηνών, άλλα και από το επόμενο σε υψόμετρο επίπεδο στο στεγασμένο σημείο κάτω από τη μονάδα διανυκτέρευσης με κλιμακοστάσιο και ράμπα. Το συγκεκριμένο σημείο, αποτελεί κομβικό στοιχείο μεταξύ των επιπέδων αφού συναντάται το αναφερθέν επίπεδο με το επόμενο κατά ύψος αλλά και με το προηγούμενο μέσω του αμφιθεάτρου. Το ίδιο επίπεδο από το χώρο του εστιατορίου και προς τα αριστερά φιλοξενεί τη διαδρομή εξόδου προς την οδό Νόρμαν, την υπαίθρια αγορά μαζί με την τρύπα στο έδαφος (οπτική και νοητική σύνδεση με την κίνηση του τραίνου λίγα επίπεδα πιο κάτω), το πράσινο μέτωπο της οδού Αθηνών, άλλα και το αναψυκτήριο λίγο πριν την έξοδο στη Νόρμαν. Είναι προσβάσιμο από την οδό Αθηνών, με την οποία συναντάται λόγω της υψομετρικής διαφοράς που επηρεάζει και το δρόμο, από την οδό Νόρμαν, από την Ηρώων Πολυτεχνείου μέσω μιας κυκλικής ράμπας, από τις εγκάρσιες σκάλες, από το υψηλότερο επίπεδο αλλά και από το χαμηλότερο με σκάλες και ράμπες.

Τέλος το ανώτατο επίπεδο του δημόσιου χώρου της περιοχής μελέτης απέχει 6 μέτρα από τη στάθμη του δρόμου και βρίσκεται πάνω από το χώρο του σταθμού. Παραλαμβάνει την κίνηση από δεξιά και μέσω της μορφής και καμπύλης τοποθέτησης των τοιχείων από περσίδες της αγοράς και του εστιατορίου φιλτράρει αυτή την κίνηση θυμίζοντας ένα χωνί ως προς το σχήμα το οποίο κατευθύνει τις ροές προς το άλλο άκρο διαμέσου του στεγασμένου χώρου που δημιουργεί η μονάδα διανυκτέρευσης, η οποία λειτουργεί σαν ένα είδος μεταβατικής πύλης. Στη συνέχεια αυτή η κίνηση διαχέεται στην έκταση αριστερά προς την οδό Ναυμαχίας Έλλης, στο χώρο εμπορίου. Σε αυτό το επίπεδο συναντάμε τις προαναφερθείσες σχισμές με τα γυάλινα καθίσματα. Πρόκειται για έναν δημόσιο χώρο στάσης δημιουργώντας ένα διακριτό κενό ανάμεσα στο δομημένο χώρο. Ένα κεντρικό σημείο στάσης σαν μια πλατεία μέσα στην πλατεία. Στο ίδιο επίπεδο βρίσκεται και το ένα εκ των δυο κλιμακοστασίων που ανεβάζουν στο επίπεδο της μονάδας διανυκτέρευσης. Διαθέτει πρόσβαση απευθείας από το σταθμό από κάτω με ανελκυστήρες, εκατέρωθεν προσβάσεις από το προηγούμενο επίπεδο και από την οδό Αθηνών η οποία κινείται παράλληλα σε αυτό. Η ιδιαιτερότητα του επιπέδου αυτού εντοπίζεται σε έναν εναλλακτικό τρόπο πρόσβασης. Μια γέφυρα που το συνδέει στο σημείο αυτό του πλατώματος με το μηδενικό επίπεδο στην Ηρώων Πολυτεχνείου καταλήγοντας στο εσωτερικό του λιμανιού δίπλα στον σταθμό υποδοχής Μελίνα Μερκούρη. Πρόκειται για μια καμπύλη κατασκευή η οποία υψώνεται και καταλήγει ξανά στο έδαφος, ακολουθώντας μια ελλειψοειδή χάραξη, χαρακτηριστικό εργαλείο σχεδιασμού που χρησιμοποιήθηκε ως μορφολογική γλώσσα. Επιχειρεί να γεφυρώσει το χάσμα που προκαλεί στις κινήσεις του πεζού η αρτηρία Ηρώων Πολυτεχνείου προσδίδοντας προσβασιμότητα στο σταθμό, στο λιμάνι και στο δημόσιο χώρο της ανάπλασης. Αποτελεί επίσης μια εισροή της μορφολογίας του υπο μελέτη οικοπέδου στο χώρο άφιξης επιβατών στο λιμάνι δημιουργώντας ισχυρή σύνδεση προωθώντας την ασφάλεια στη μετακίνηση άλλα και δημιουργώντας γρήγορη μετάβαση στη μονάδα διανυκτέρευσης για τον ταξιδιώτη.



Τ ο δ α π ε δ ο

Η αντιμετώπιση του δαπέδου, με σκοπό την οπτική υπενθύμιση της υπόγειας διαδρομής, μέσω υλικών και μορφών, αποτελεί ένα σημαντικό στοιχείο της κεντρικής ιδέας.

Τα κάθετα οριζόντια στοιχεία στην οροφή του σταθμού έχουν διπλό ρόλο ως προς τη λειτουργία. Αφενός τη διακριτική εισχώρηση φυσικού φωτός στον υπόσκαφο σταθμό μέσω των σχισμών καλυμμένων από γυαλί και αφετέρου τη δημιουργία σημείων στάσης προσφέροντας απaráμιλλη θέα στο λιμάνι, την πόλη και τη γέφυρα του Ρίου με την χρήση γυάλινων μακρόστενων καθισμάτων. Επιπλέον η κίνηση αυτή αποτελεί μια μορφή σηματοδότησης της ύπαρξης του σταθμού σε όσους κινούνται στο επίπεδο της πλατείας, και δημιουργεί διαδρομές αντίθετες στη πρωτεύουσα ροή, οδηγώντας στην έξοδο από την πλατεία και προτρέποντας τη διάσχιση του όμορου ανοιχτού χώρου, υπονοώντας την ύπαρξη λειτουργίας κάτω από αυτόν(χώρος στάθμευσης).Μέσω του εδάφους υπονοούνται διαδρομές και στην περίπτωση της πλακόστρωτης λωρίδας που παραλαμβάνει την κίνηση από την παράκαμψη της ανοιχτής αγοράς και την καθοδηγεί σε σημεία στάσης καταλήγοντας στην εγκάρσια σκάλα που τέμνει το χώρο. Το γυαλί στα σημεία πάνω από το σταθμό είναι ημιδιαφανές για την αποφυγή αισθημάτων φόβου και γενικότερα την άνετη διάσχισή τους.

Η υπαίθρια αγορά επίσης διαφοροποιείται ως λειτουργία με την διαφοροποίηση του δαπέδου (πέραν από την οριοποίηση της από τα τοιχεία περσίδων). Έτσι αντιλαμβάνεται κανείς την μετάβαση σε μια διαφορετική λειτουργία.

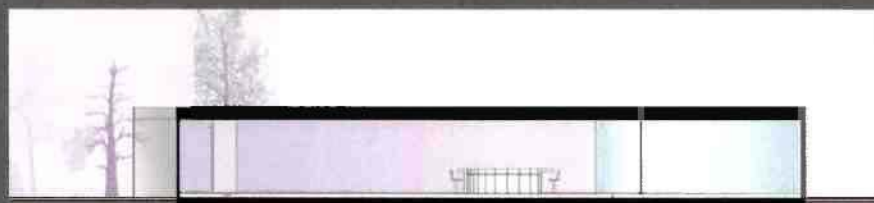
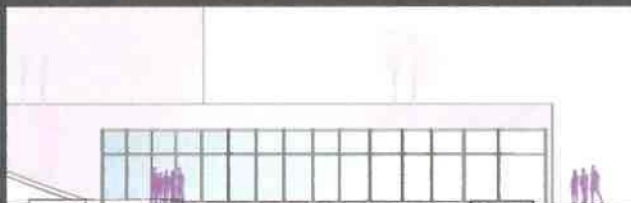
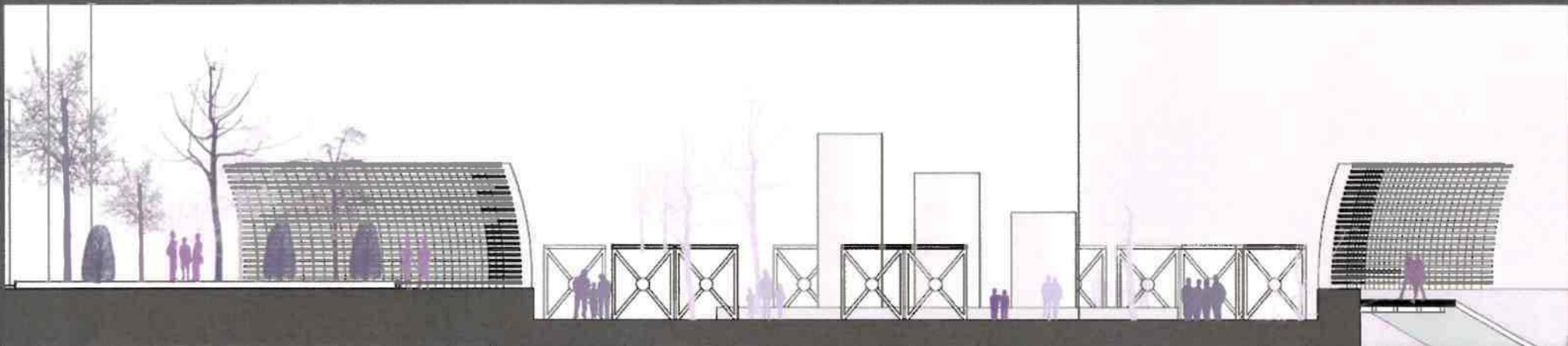
Μια άλλη διαφοροποίηση του δαπέδου που συναντάται στην πρόταση είναι οι λωρίδες εδάφους τις οποίες διατρέχουν οι παλιές σιδηροδρομικές γραμμές καθώς πλαισιώνονται από σκύρα. Ταυτόχρονα οι χαράξεις τους καθοδηγούν τις διαδρομές προς τα βαγόνια και διαχέουν την κίνηση προς αυτά ενεργοποιώντας μια μεγάλη έκταση με κίνητρο την εμπορική χρήση.

το εστιατόριο και το υπαίθριο παζάρι

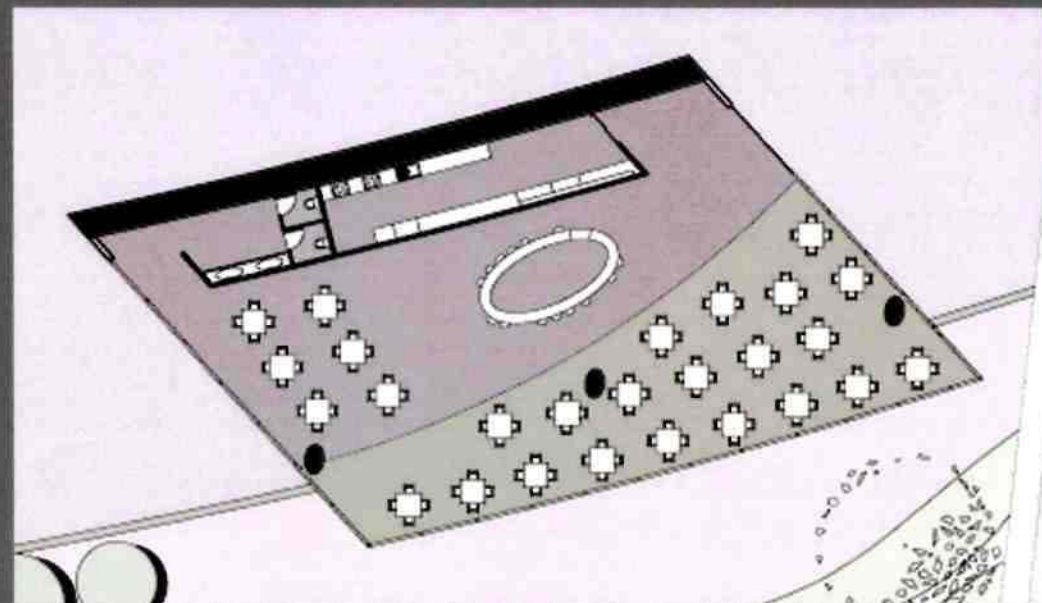
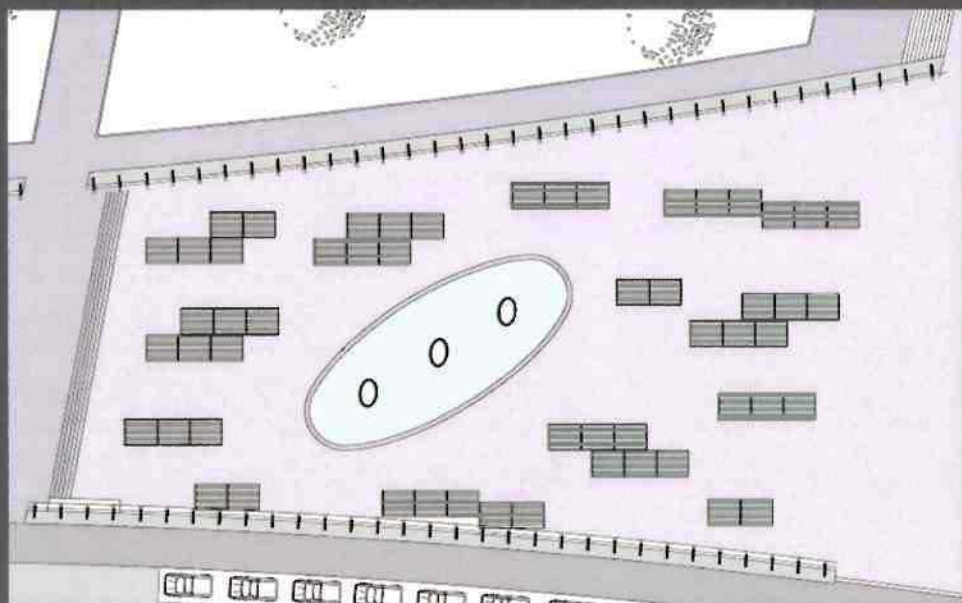
Οι χώροι του εστιατορίου και της υπαίθριας αγοράς αποτελούν ουσιαστικά ένα σύνολο διαχωρισμένο σε ιδιωτικοποιημένη δημόσια χρήση και κοινωφελή. Το κάθε κτίσμα αποτελεί προέκταση του άλλου, και τα δύο μαζί προέκταση νοητικά του σταθμού. Ο σχεδιασμός της κάτοψης του εστιατορίου στηρίζεται σε σαφή διαχωρισμό των χρήσεων κουζίνας και υγιεινής από τον χώρο φαγητού, ο οποίος με τη σειρά του οργανώνεται στο χώρο με επίπεδα με διαφορά ενός σκαλοπατιού. Οι καμπύλες μορφές κυριαρχούν όσο το δυνατόν καθίσταται εφικτό ώστε να μην επηρεάζεται η λειτουργικότητα του χώρου. Σκοπός στο συγκεκριμένο κτίριο είναι η δημιουργία ενός «καθαρού» χώρου, ο οποίος να φέρει τη σχεδιαστική γλώσσα της περιοχής.

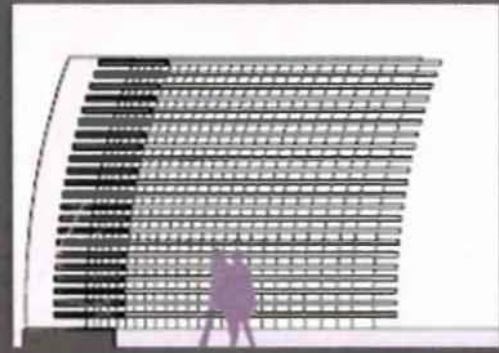
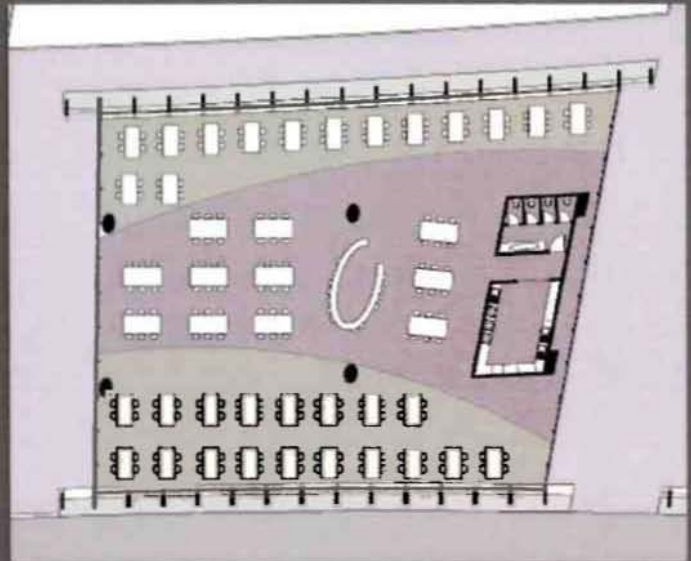
Ο υπαίθριος χώρος αγοράς σκοπεύει να προσελκύσει τον περαστικό «φιλτράροντας» την ροή των κινήσεων μέσω των περιπτέρων εμπορίου. Τα περίπτερα αυτά αφορούν μια μεταλλική απλή κατασκευή, αναδιπλούμενη, η οποία τοποθετείται στο χώρο ανάλογα με τις ανάγκες καθώς εκτός από περιοδικά παζάρια ο χώρος είναι ικανός να φιλοξενήσει μικρές εκθέσεις ή να μετατραπεί σε χώρο ομιλιών. Στο ίδιο σημείο συναντάται η τρύπα στο έδαφος η οποία καλύπτεται με γυαλί στηριζόμενη σε ατσάλινο σκελετό. Μέσα από την τρύπα υψώνονται 3 φουγάρα που προμηθεύουν το χώρο διέλευσης του τρένου με καθαρό αέρα. Τα φουγάρα αυτά πέραν της λειτουργικής τους φύσης, δημιουργούν ένα νοητικό συνδετικό κρίκο με το τρένο.

Τα δυο αυτά κτίρια, το εστιατόριο και η αγορά περιορίζονται από καμπύλα τοιχεία εκατέρωθεν. Τα τοιχεία αυτά αποτελούνται από εξειδικευμένα δοκάρια καμπύλα ως προς την όψη τους. Τα δοκάρια αυτά τοποθετούνται πυκνά μεταξύ τους και μεταβάλλουν την όψη με τέτοιο τρόπο ώστε η καμπυλότητα των χαράξεων και μορφών του δαπέδου να περνάει στις όψεις. Τοποθετούνται μεγάλες περσίδες στον οριζόντιο άξονα τονίζοντάς τον. Οι περσίδες αυτές προστατεύουν το εσωτερικό από την πλήρη οπτική προσπέλαση, φιλτράρουν τον αέρα, το φως και δημιουργούν ιδανικές συνθήκες στο εσωτερικό.



ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΚΤΗΡΙΟ



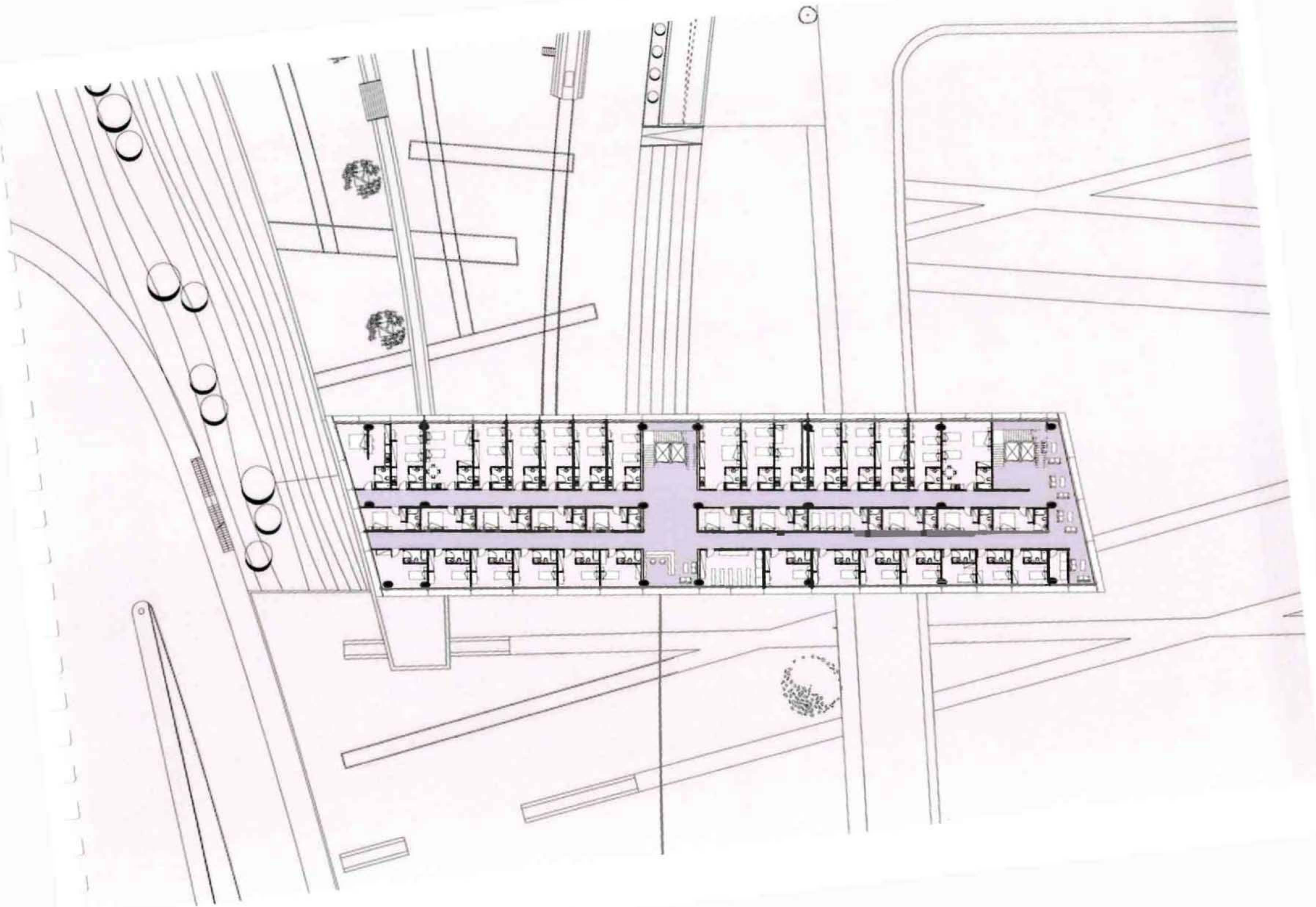


το αναψυκτήριο

Το αναψυκτήριο προτείνεται στο πλαίσιο δημιουργίας ενός κάθετου άξονα κίνησης. Ξεκινώντας από τον ιερό ναό του Αγίου Διουνυσίου ,και διασχίζοντας κατά μήκος την περιοχή συναντά το αναψυκτήριο. Το κυρίαρχο στοιχείο που προσφέρει είναι η θέα. Παρομοίως στην κατοπή του ακολουθούνται τα καμπύλα χαρακτηριστικά της μορφολογίας της ανάπλασης. Διατρέχεται από μια μεγάλη τζαμαρία στις 3 πλευρές , ενώ δημιουργείται ένας πρόβολος σε συνέχεια μια συγκεκριμένης χάραξης, δίνοντας στο κτίριο την αίσθηση της αποκόλλησης από το έδαφος και κυρίως την ψευδαισθηση της μετατόπισης.

η μονάδα διανυκτέρευσης

Το σύμπλεγμα λιμένος, σταθμού υπεραστικών λεωφορείων και σιδηροδρομικού σταθμού επιβάλλει ένα σύστημα εξυπηρέτησης του ταξιδιώτη. Ξενοδοχειακές μονάδες συναντώνται στα περισσότερα κέντρα μεταφορών ανά τον κόσμο. Η παρουσία του οσε οφείλει να αξιοποιηθεί πρωτίστως με άξονα την ποιοτική διαβίωση του πολίτη και σε δεύτερη προτεραιότητα την οικονομική του ενδυνάμωση. Μια μονάδα διανυκτέρευσης προσφέροντας βασική εξυπηρέτηση απευθυνόμενη στον ταξιδιώτη προτείνεται στην περιοχή ανάπλασης. Η τοποθέτηση της μονάδας κάθετα στο χώρο προέκυψε από ένα δίκτυο χαράξεων, με σκοπό τη διάσπαση της μονοτονίας στην κάτοψη. Το μέγεθος της είναι κυρίως συμβολικό. Αποτελείται από έναν όροφο με δυο κλιμακοστάσια και ανελκυστήρες σε κρίσιμα σημεία πρόσβασης. Ομοίως με το εστιατόριο και την αγορά, τοποθετείται και εδώ μια επιδερμίδα περσίδων. Η μονάδα αυτή δίνει ίσως την εντύπωση ενός βαγονιού εν κινήσει. Αρχικά υπήρχε η σκέψη στέγασης μουσείου μεταφορών στο επίπεδο της πλατείας. Όμως απορρίφθηκε σύντομα, αφού δεν υπήρχε σημαντικός λόγος να σταματήσει ο βασικός οριζόντιος άξονας κινήσεων κάνοντας μια ενοχλητική στη ροή παράκαμψη. Προτιμήθηκε η διατήρηση ενός ελεύθερου χώρου, δημιουργώντας έναν εκτεταμένο στεγασμένο υπαίθριο χώρο. Το χαμηλό ύψος του κτιρίου συντελεί στην αποφυγή συναισθημάτων φόβου και εγκλωβισμού. Ο συγκεκριμένος χώρος κατω από τη μονάδα και η στοά αποτελούν τα στεγασμένα σημεία του ελεύθερου αστικού χώρου.



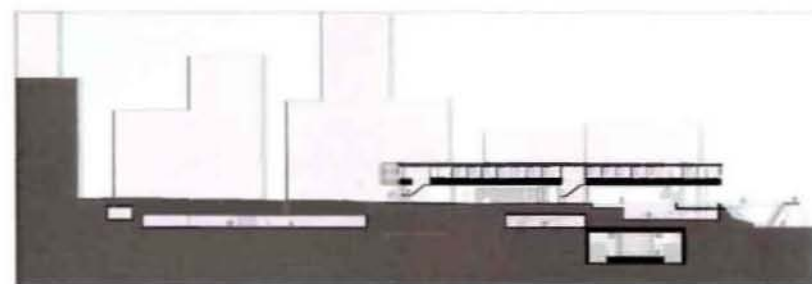
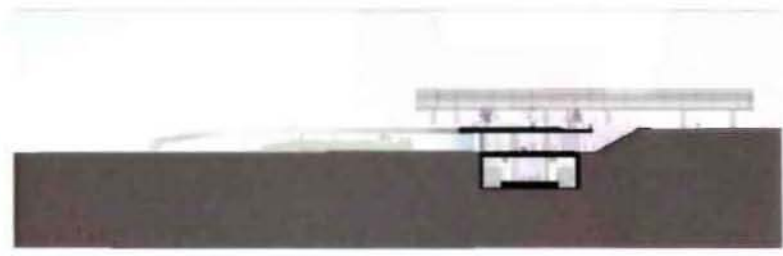
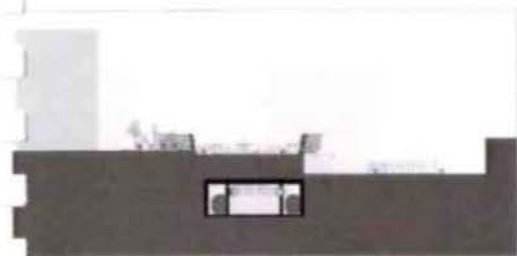
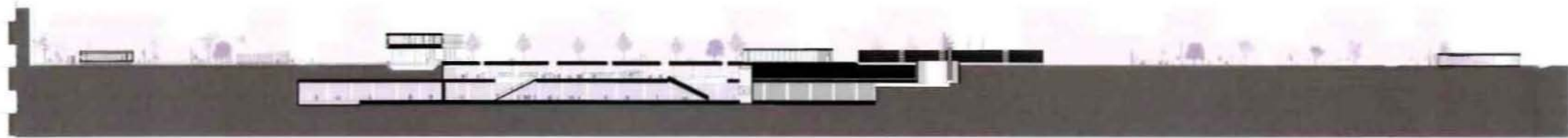
τα βαγόνια

Η κεντρική θέση του οικοπέδου αναμένεται να προσελκύσει επενδυτικό ενδιαφέρον για την αξιοποίηση του. Προκειμένου ο σταθμός να αποτελέσει σημείο έλξης των πολιτών και να αποτελέσει ένα σταυροδρόμι χρήσεων, κρίνεται απαραίτητη η στέγαση εμπορικών χρήσεων προς εξυπηρέτηση άλλα και αναψυχή του κοινού. Με αυτόν τον τρόπο αποκτάται και η χρηστική αυτονομία της περιοχής.

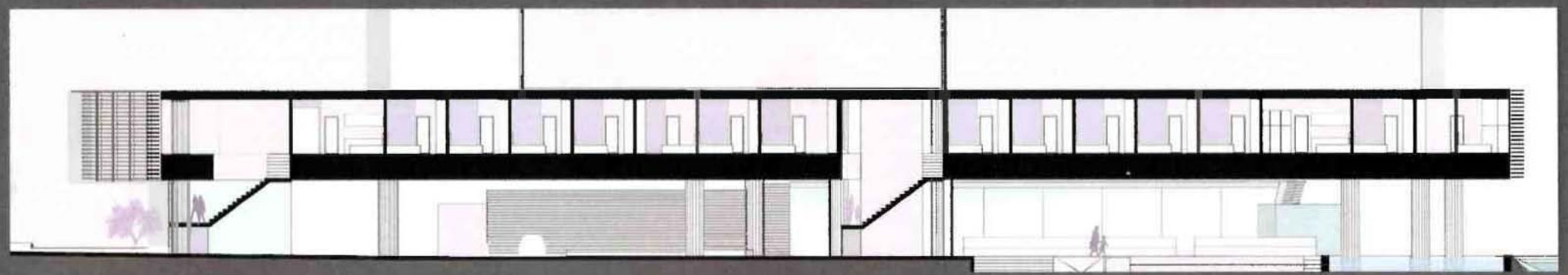
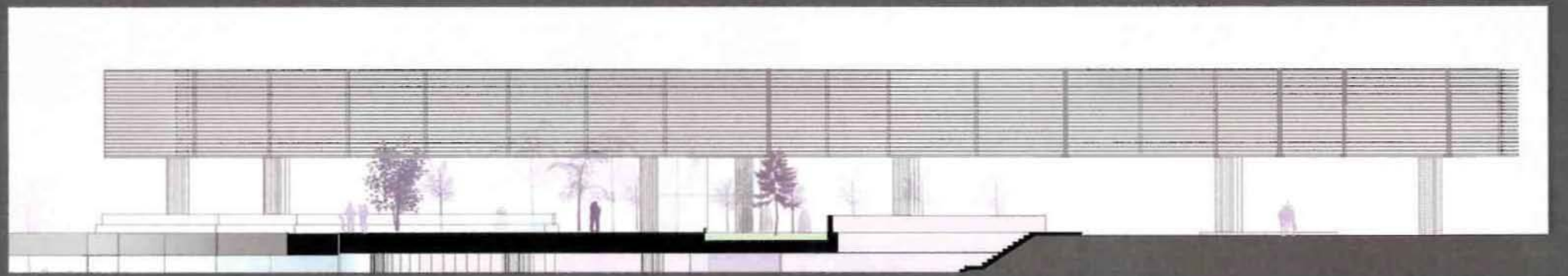
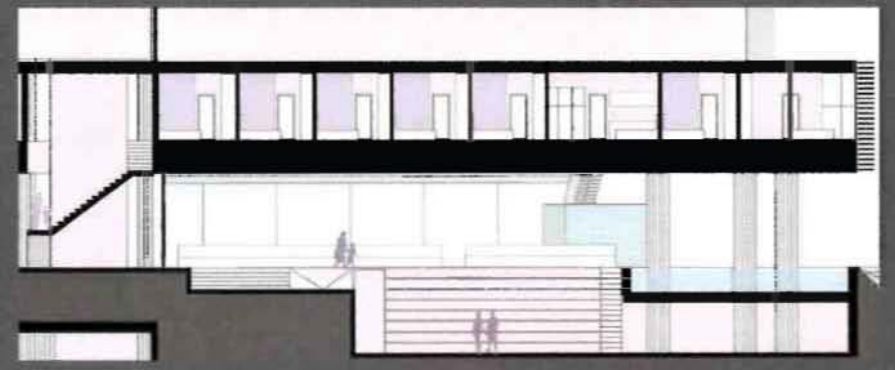
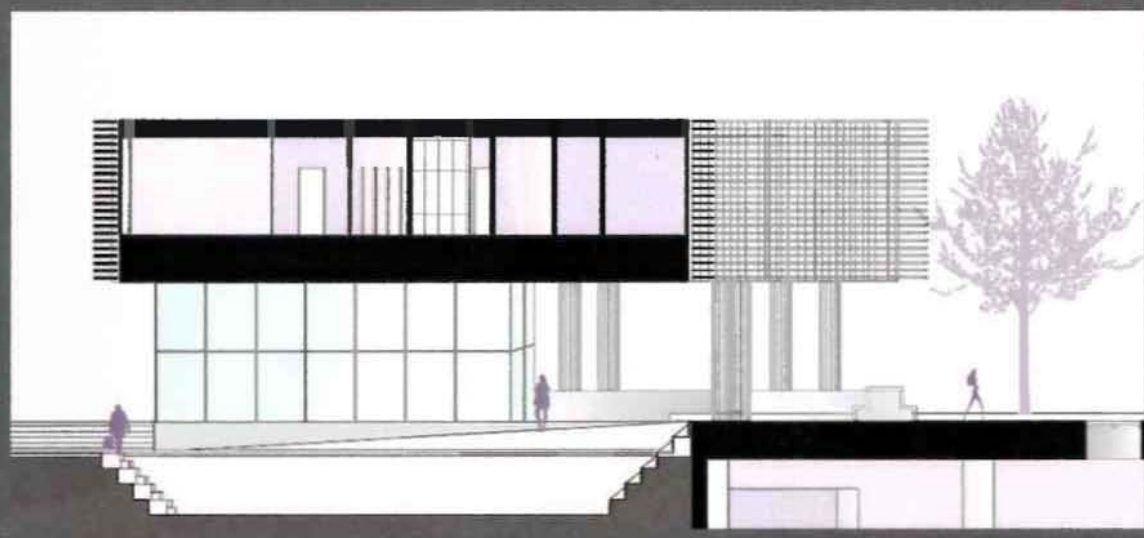
Παράλληλα τα εγκαταλελειμμένα βαγόνια που βρίσκονται σε αχρηστία θα μπορούσαν να ενεργοποιηθούν ξανά με ορισμένες επεμβάσεις. Σε σημείο άμεσης πρόσβασης προτείνεται η στέγαση χρήσεων ταχυφαγείου, αναψυκτηρίου, παντοπωλείου και φαρμακείου. Η επανάχρηση των βαγονιών αυτόματα θα αποτελέσει άλλη μια σύνδεση του επιπέδου της πλατείας με την λειτουργία του σταθμού, ενώ ταυτόχρονα προσφέρει ένα σημείο στάσης κατά την έξοδο από τον περίπατο. Συντελεί τέλος στην οικονομική ορθοπόδηση του οσσε, όπως άλλωστε όλες οι λύσεις τέτοιας φύσης που προτείνονται .

Οι χαράξεις που προτείνονται βασίζονται στην κίνηση που κινούνταν παλαιότερα το τρένο και το τραμ, άλλα και στη συνοχή με την υπόλοιπη σύνθεση. Στις ίδιες χαράξεις δηλαδή βάσει των οποίων οργανώθηκαν τα επίπεδα.

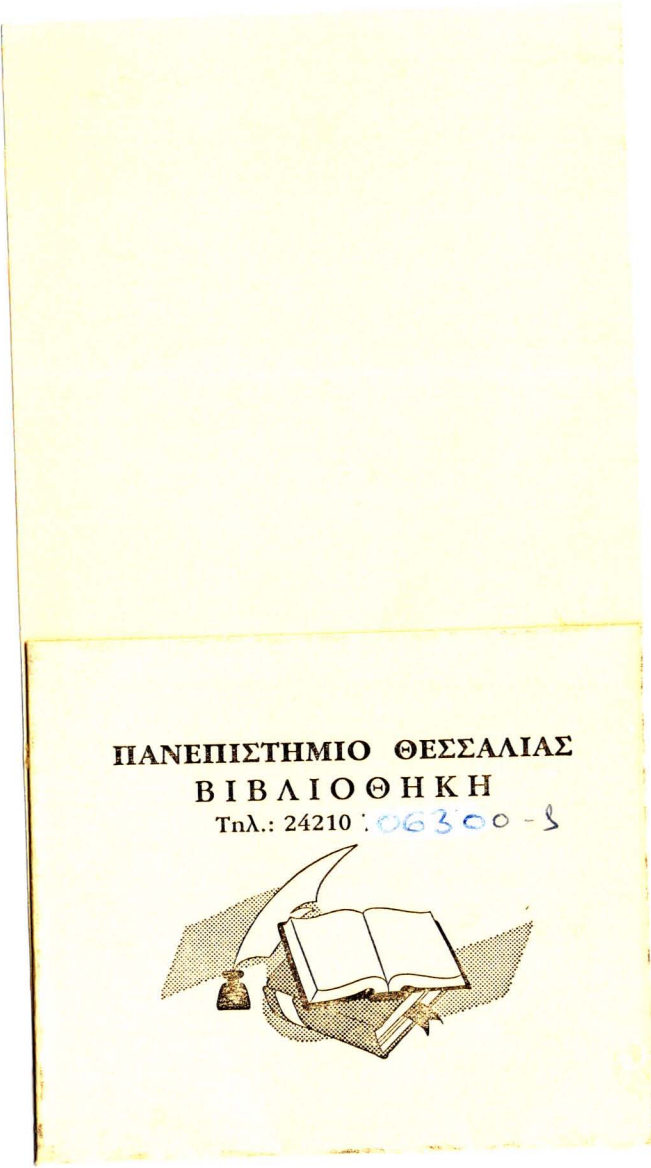




ΜΟΝΑΔΑ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΗΣ

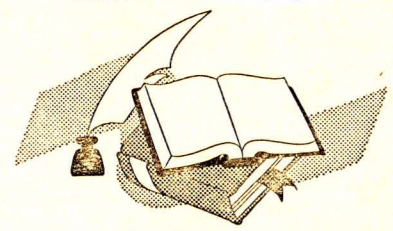


9
1
1



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Τηλ.: 24210 : 06300-8



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000073732