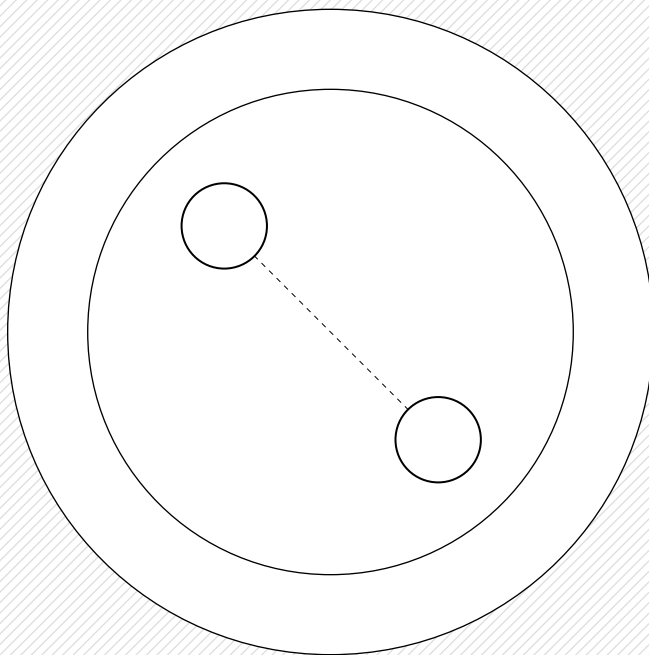


Urban Gates



Ένας κόμβος χερσαίων συγκοινωνιών για την Αθήνα

Urban Gates: Ένας κόμβος χερσαίων συγκοινωνιών για την Αθήνα.

Τα συγκοινωνιακά δίκτυα αποτελούσαν ανέκαθεν τους βασικούς συνθετικούς άξονες σχεδιασμού των πόλεων. Σύμφωνα με τον Marc Augé, 'οι μεγάλες πόλεις προσδιορίζονται πρωτίστως από την ικανότητα τους να εισάγουν και να εξαγάγουν ανθρώπους, προϊόντα, εικόνες και μηνύματα'. Κατά συνέπεια μπορούμε να συμπεράνουμε ότι ο σχεδιασμός και ο χαρακτήρας των συγκοινωνιακών κόμβων διαμορφώνει με τη σειρά του το χαρακτήρα της ίδιας της πόλης και αποτελεί ένα εκ των βασικότερων τοποσήμων αυτής. Ενώ ταυτόχρονα ιδιαίτερα σημαντική είναι η βελτιστοποίηση της επικοινωνίας μεταξύ των διαφορετικών κόμβων, σχηματίζοντας έτσι ένα συνεχές δίκτυο το οποίο απαρτίζεται από διαφορετικά μέσα.

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται τη δημιουργία ενός νέου αστικού κόμβου εξυπηρέτησης των υπεραστικών χερσαίων μέσων μαζικής μεταφοράς, δηλαδή των τρένων και των λεωφορείων.

Αυτή τη στιγμή ο συγκεκριμένος κόμβος αποτελείται από ένα ασύνδετο σύστημα τριών κτιρίων, τα δύο κτίρια των ΚΤΕΛ (Λεωφόρος Λιοσίων, Λεωφόρος Κηφισού) και το κτίριο του σταθμού Λαρίσης. Η υπάρχουσα υποδομή δεν μπορεί να αποτελέσει σε καμία περίπτωση έναν ενιαίο αστικό κόμβο αλλά ούτε ένα δίκτυο μικρότερων κόμβων καθώς η μεταξύ τους επικοινωνία είναι ανύπαρκτη. Επιπροσθέτως οι υπάρχοντες μικρο-κόμβοι δεν επικοινωνούν λειτουργικά με την πόλη με αποτέλεσμα να αποτελούν αυτοτελείς μονάδες εντός του αστικού ιστού.

Η πρόταση αφορά τη δημιουργία ενός συγκοινωνιακού κόμβου, ο οποίος θα υπογραμμίζει τον ρόλο του ως πύλη εισόδου και εξόδου της πόλης, θα υπερβαίνει τη χρήση του -αποκλειστικά- ως κόμβος και θα αποτελέσει έναν νέο αστικό χώρο, ο οποίος θα μετατρέψει τον χαρακτήρα και την ποιότητα του υφιστάμενου αστικού ιστού. Ο νέος αυτός κόμβος επανασχεδιασμένος με βάση τις ανάγκες και την τεχνολογία του παρόντος, έχει ως στόχο την ικανοποίηση των αυξημένων και περίπλοκων λειτουργικών αναγκών και τη φιλοξενία σειράς αστικών λειτουργιών. Η παρέμβαση αφορμάται από την πόλη, επανασυνοικιστείται και επαναδιαμορφώνει δημοσίους χώρους και επιστρέφει σε αυτήν ως επέκταση της.

Φοιτητές
Σταυρόπουλος Θεόδωρος
Φερμάνογλου Νικόλαος

Επιβλέπων Καθηγητής
Κοτιώνης Ζήσης

Urban Gates: An overland transport node for Athens

Overland transport networks always comprised the main design axis. According to Marc Augé, “big cities are defined firstly by their capacity to import and export people, products, images and messages”. The design and character of the overland nodes forms in its turn the character of the city itself and comprises one of its most recognisable landmarks. The optimisation of the communication of the connection between the different nodes is a key element, in order to form a continuous network consisting of various transportation types.

The current thesis project negotiates the fabrication of a new urban node supporting the suburban overland transport types, particularly the railway and busses.

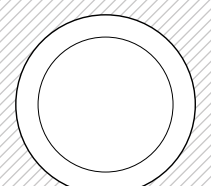
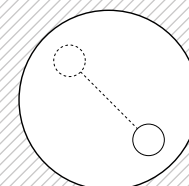
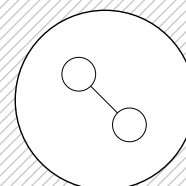
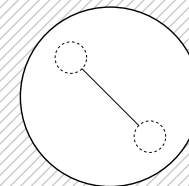
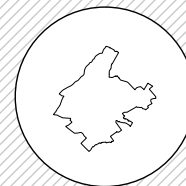
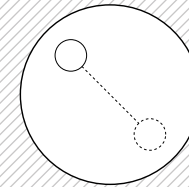
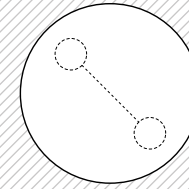
Currently, the established node consists of a disjointed system of three different buildings, the two buildings of suburban busses (KTEL) (Liosion Avenue, Kifisou Avenue) and the building of Larisis Station (trains). The present infrastructure cannot be recognised as an urban node while being part of an interconnected system of smaller nodes because any communication between them is non-existing. Additionally the existing sub-nodes do not relate operationally with the city, resulting to the creation of remote units inside the urban fabric.

The proposal is the fabrication of a new overland transportation node, which will underline its role as an urban gate, transcending its use as a node becoming a new urban space. Translating the existing character and quality of the urban fabric. This new node redesigned based on the contemporary needs and building technology aims to satisfy overloaded and complicated functional demand while hosting several urban acts. The proposal is a result of the surrounding environment, re-appropriating and re-designing urban public spaces incorporating them in the city as its extension.

Students
Stavropoulos Theodoros
Fermanoglou Nikolaos

Tutor
Kotionis Zisis

Πίνακας Περιεχομένων



Εισαγωγή

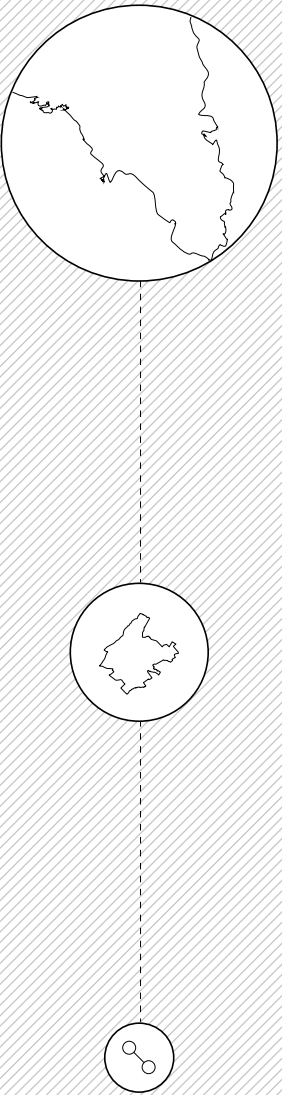
Τα συγκοινωνιακά δίκτυα αποτελούσαν ανέκαθεν τους βασικούς συνθετικούς άξονες σχεδιασμού των πόλεων. Σύμφωνα με τον Marc Augé, 'οι μεγάλες πόλεις προσδιορίζονται πρωτίστως από την ικανότητα τους να εισάγουν και να εξάγουν ανθρώπους, προϊόντα, εικόνες και μηνύματα'. Κατά συνέπεια μπορούμε να συμπεράνουμε ότι ο σχεδιασμός και ο χαρακτήρας των συγκοινωνιακών κόμβων διαμορφώνει με τη σειρά του το χαρακτήρα της ίδιας της πόλης και αποτελεί ένα εκ των βασικότερων τοποσήμων αυτής. Ενώ ταυτόχρονα ιδιαίτερα σημαντική είναι η βελτιστοποίηση της επικοινωνίας μεταξύ των διαφορετικών κόμβων, σχηματίζοντας έτσι ένα συνεχές δίκτυο το οποίο απαρτίζεται από διαφορετικά μέσα.

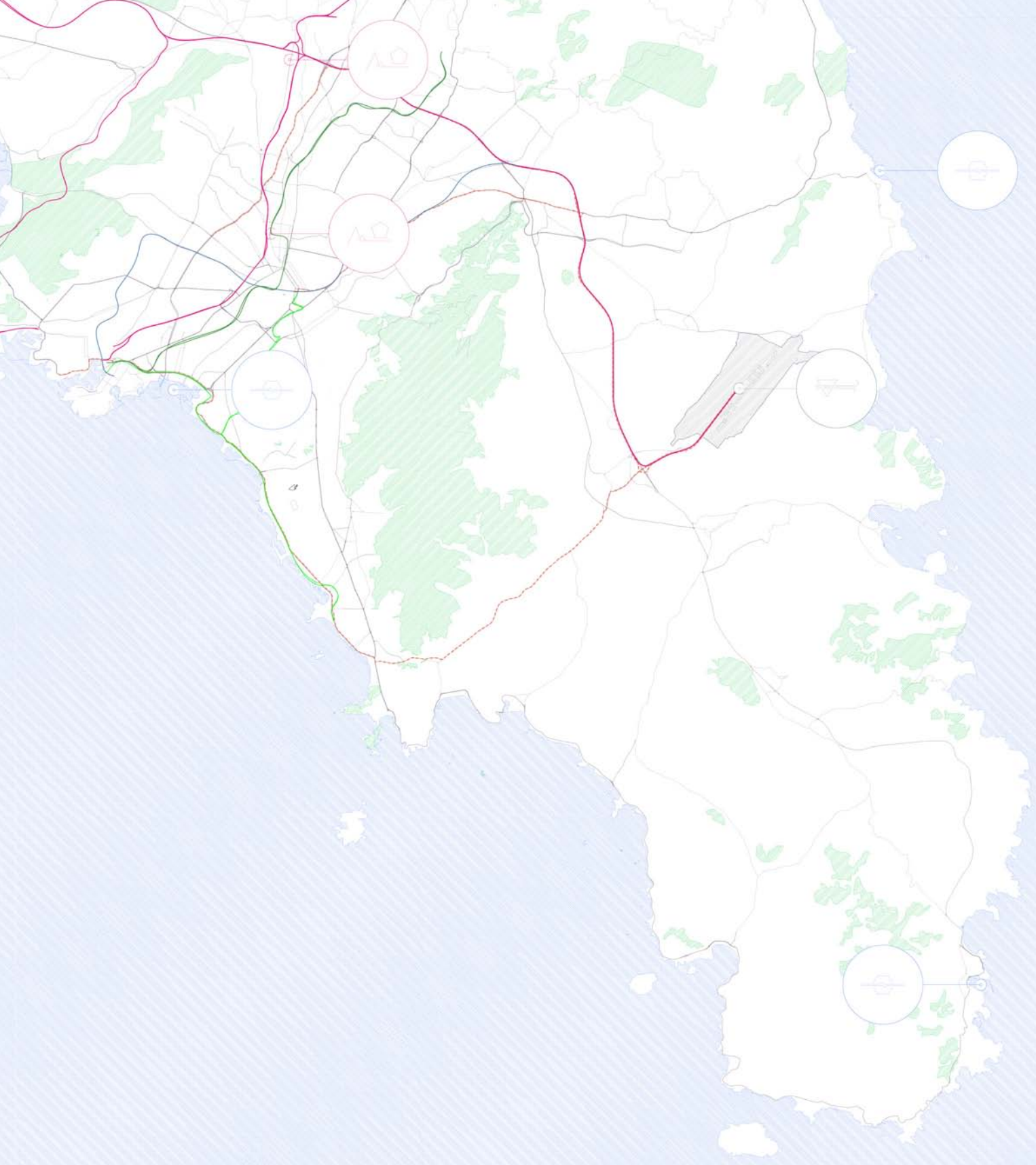
Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται τη δημιουργία ενός νέου αστικού κόμβου εξυπηρέτησης των υπεραστικών χερσαίων μέσων μαζικής μεταφοράς, δηλαδή των τρένων και των λεωφορείων. Αυτή τη στιγμή ο συγκεκριμένος κόμβος αποτελείται από ένα ασύνδετο σύστημα τριών κτιρίων, τα δύο κτίρια των ΚΤΕΛ (Λεωφόρος Λιοσίων, Λεωφόρος Κηφισού) και το κτίριο του σταθμού Λαρίσης. Η υπάρχουσα υποδομή δεν μπορεί να αποτελέσει σε καμία περίπτωση έναν ενιαίο αστικό κόμβο αλλά ούτε ένα δίκτυο μικρότερων κόμβων καθώς η μεταξύ τους επικοινωνία είναι ανύπαρκτη. Επιπροσθέτως οι υπάρχοντες μικρο-κόμβοι δεν επικοινωνούν λειτουργικά με την πόλη με αποτέλεσμα να αποτελούν αυτοτελείς μονάδες εντός του αστικού ιστού.

Η πρόταση αφορά τη δημιουργία ενός συγκοινωνιακού κόμβου, ο οποίος θα υπογραμμίζει τον ρόλο του ως πύλη εισόδου και εξόδου στην και από την πόλη, θα υπερβαίνει τη χρήση του -αποκλειστικά- ως κόμβος και θα αποτελέσει έναν νέο αστικό χώρο, ο οποίος θα μετατρέψει τον χαρακτήρα και την ποιότητα του υφιστάμενου αστικού ιστού. Ο νέος αυτός κόμβος επανασχεδιασμένος με βάση τις ανάγκες και την τεχνολογία του παρόντος, έχει ως στόχο την ικανοποίηση των αυξημένων και περίπλοκων λειτουργικών αναγκών και τη φιλοξενία σειράς αστικών λειτουργιών. Η παρέμβαση αφορμάται από την πόλη, επαναοικιοποιείται και επαναδιαμορφώνει δημόσιους χώρους και επιστρέφει σε αυτήν ως επέκταση της.

Urban Gates: Ένας κόμβος χερσαίων συγκοινωνιών για την Αθήνα.

¹ AUGÉ, MARC, *Non Places: An Introduction to Supermodernity*, μτφρ. John Howe, Verso, London, 2009





HyperDistrict

Οι συγκοινωνιακοί κόμβοι είναι δυνατόν να κατηγοριοποιηθούν με βάση το είδος του μέσου κίνησης τους, σε θαλάσσιους, αεροπορικούς και χερσαίους*.

Η κάθε κατηγορία χαρακτηρίζεται από ορισμένους περιορισμούς που αφορούν τη χωροθέτηση των υποδομών εξυπηρέτησης τους. Οι περιορισμοί αυτοί στην περίπτωση των θαλάσσιων και αεροπορικών συγκοινωνιών, ορίζουν εκ των προτέρων μία μέγιστη δυνατή περιοχή τοποθέτησης των κόμβων τους, αποκλείοντας τες κατ' αυτόν τον τρόπο από την χωροθέτηση τους στον πυρήνα των αστικών κέντρων. Αντιθέτως οι κόμβοι των χερσαίων συγκοινωνιών, λόγω της απουσίας τέτοιων περιορισμών είναι δυνατόν να χωροθετηθούν στο κέντρο του αστικού ιστού. Επιπροσθέτως οι χερσαίες συγκοινωνίες δεν εξυπηρετούνται από έναν μοναδικό σταθμό, αλλά αναγνωρίζεται ως κόμβος ο σταθμός που συγκεντρώνει τη μεγαλύτερη κίνηση επιβατών.

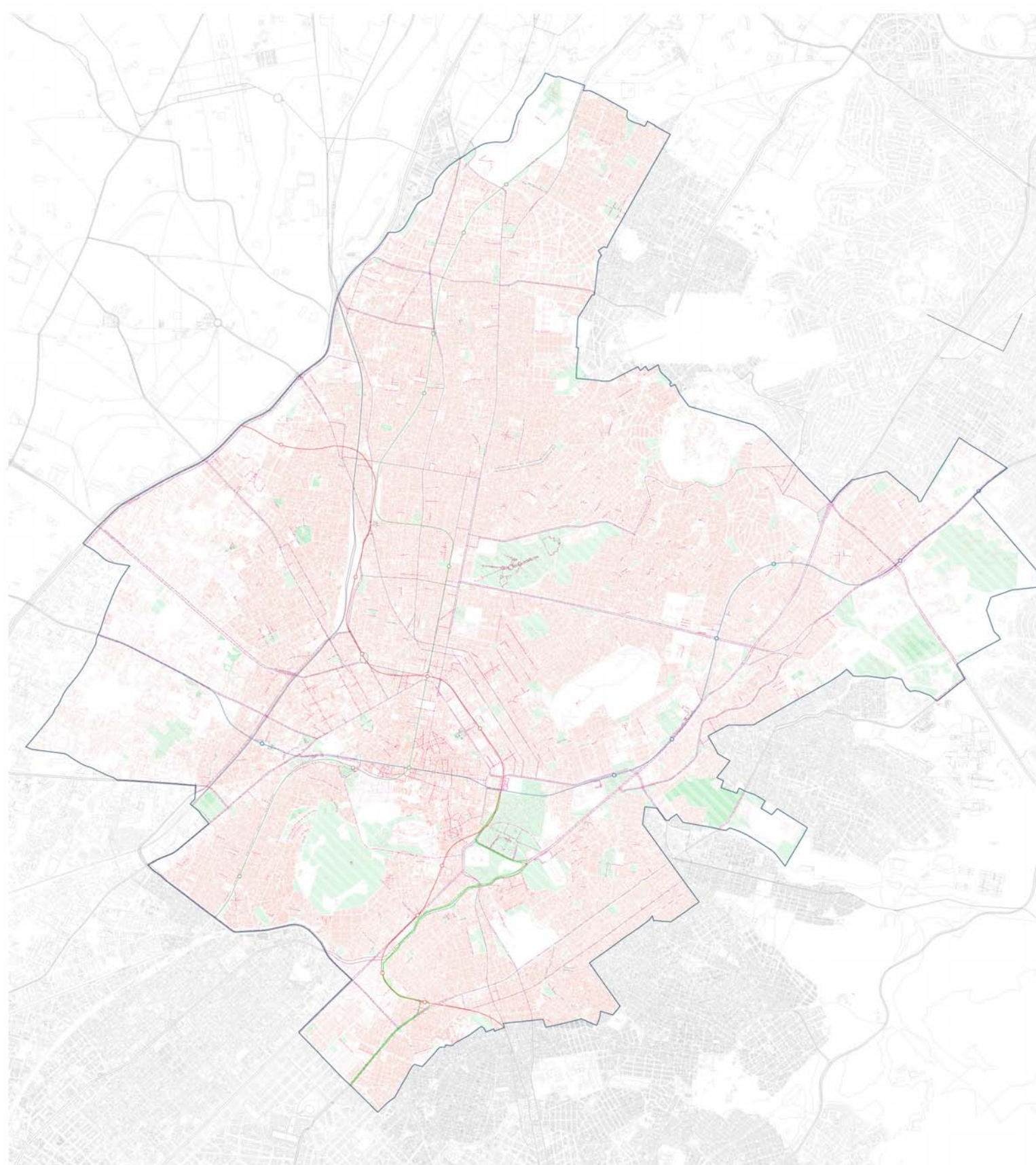
Η πόλη της Αθήνας εξυπηρετείται από αέρος από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, από θαλάσσης από τρία λιμάνια, αυτό του Πειραιά, του Λαυρίου και της Ραφήνας, ενώ οι χερσαίες συγκοινωνίες, με βάση την παραπάνω παραδοχή, εξυπηρετούνται από τα δύο κτίρια των ΚΤΕΛ (Λεωφόρος Λιοσίων, Λεωφόρος Κηφισού) και το κτίριο του Κεντρικού Σιδηροδρομικού Σταθμού Αθηνών (Σταθμός Λαρίσης).

Παρόλο που οι κόμβοι βρίσκονται σε μεγάλες αποστάσεις μεταξύ τους και είναι διεσπαρμένοι στα προάστια των Αθηνών, η αποτελεσματικότητα του δικτύου κρίνεται από τη βελτιστοποίηση της σύνδεσης μεταξύ των κόμβων αυτών, ώστε να λειτουργούν ως ένα ενιαίο μέσο. Το δίκτυο αυτό διαρθρώνεται από τους βασικούς οδικούς άξονες σύνδεσης καθώς επίσης και από τα μέσα σταθερής τροχιάς και τις σχεδιασμένες λεωφοριακές γραμμές άμεσης εξυπηρέτησης (express), που εμφανίζουν χαρακτηριστικά μέσων σταθερής τροχιάς.

Η χωροθέτηση του νέου κόμβου εξυπηρέτησης χερσαίων συγκοινωνιών καθορίζεται από το σημείο σύγκλισης των συνδέσεων αυτών καθώς επίσης από την ικανότητα του δικτύου να απορροφήσει τον επιπλέον όγκο κινήσεων που προκύπτει από τα δρομολόγια των λεωφορείων και το υπάρχον δίκτυο εξυπηρέτησης των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών.

Στον χάρτη εμφανίζονται οι θέσεις των υπάρχοντων κόμβων καθώς και τα δίκτυα εξυπηρέτησης αυτών.

*Με τον όρο χερσαίες μετακινήσεις αναφερόμαστε μόνο σε αυτές που αφορούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, δηλαδή στα λεωφορεία και τα τρένα.



AthensDistrict

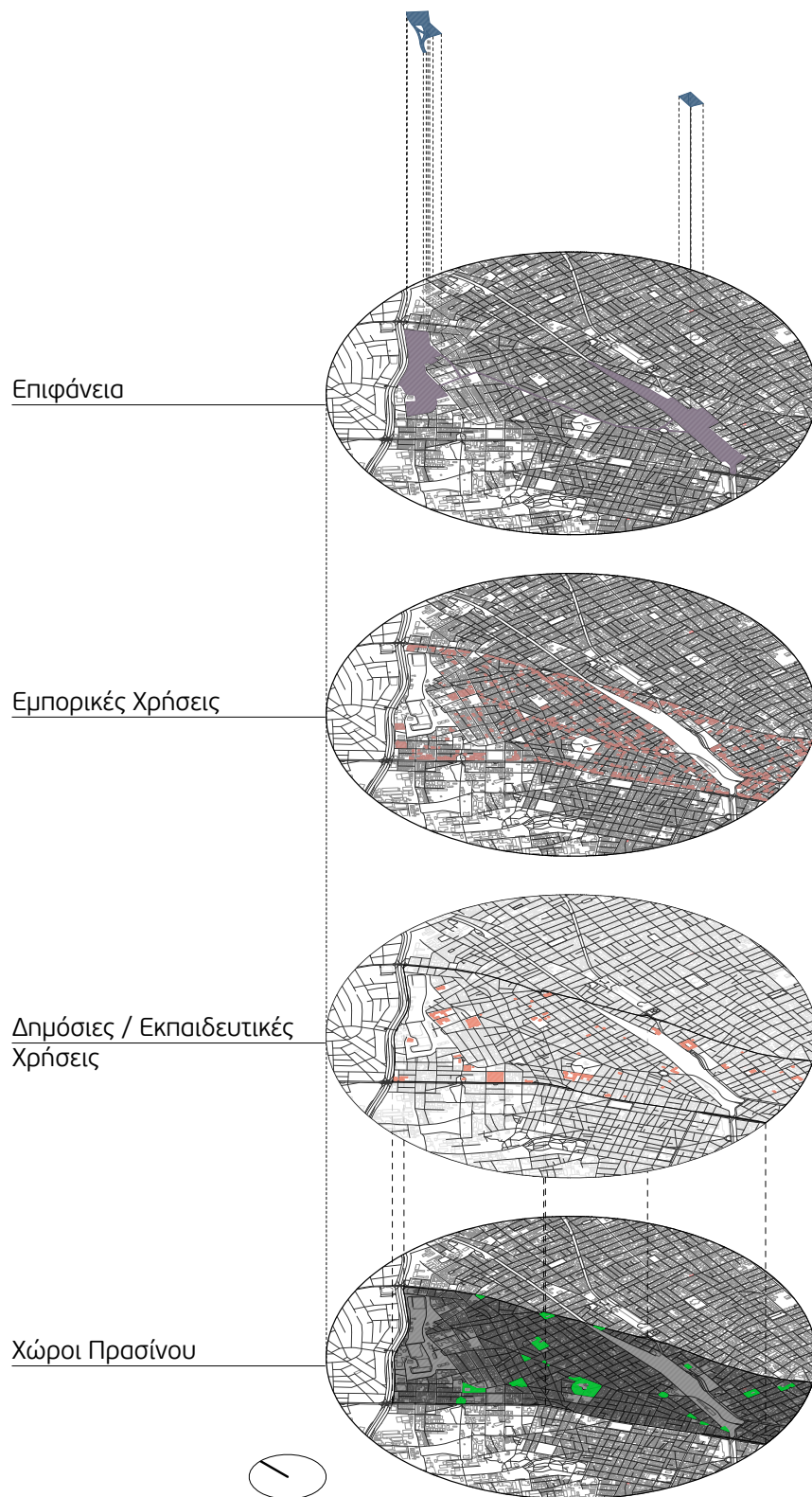
Η εύρεση της θέσης χωροθέτησης του κόμβου χερσαίων συγκοινωνιών καθορίστηκε από τη θέση του υφιστάμενου κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού Αθηνών (Σταθμός Λαρίσης) για δύο βασικούς λόγους. Ο πρώτος ήταν το υπάρχων σιδηροδρομικό δίκτυο και ο δεύτερος ο διαθέσιμος ελεύθερος χώρος που είναι σε θέση να παραλάβει τη χρήση ενός τέτοιου κόμβου.

Το υπάρχον οικόπεδο όμως παρουσιάζει αδυναμίες ως προς το κοινωνιακό φορτίο των γύρω δρόμων, γεγονός το οποίο καθιστά αδύνατη την τοποθέτηση των χρήσεων του σταθμού λεωφορείων (ΚΤΕΛ) στο εν λόγω οικόπεδο. Για τον λόγο αυτό το κτίριο αυτό τοποθετείται σε πλησίον οικόπεδο, όπου αυτή τη στιγμή λειτουργεί το αμαξοστάσιο Σεπολίων, το οποίο εξυπηρετεί την “κόκκινη” γραμμή του Μετρό (Γραμμή 2) και συνορεύει με τη Λεωφόρο Κηφισού, τον βασικό άξονα διοχέτευσης των κινήσεων των λεωφορείων, γεγονός που καθιστά τη θέση ιδανική καθώς οι κινήσεις των λεωφορείων δεν επιβαρύνουν στο ελάχιστο το κοινωνιακό δίκτυο της πόλης.

Η περιοχή επέμβασης εξυπηρετείται κυρίως από την Γραμμή 2 του Μετρό, η οποία συνδέει μεταξύ τους και τα δύο οικόπεδα, γεγονός το οποίο ελαχιστοποιεί τις απαιτούμενες μετεπιβιβάσεις. Ταυτόχρονα η σύνδεση με τους υπόλοιπους κόμβους μεταφορών είναι άμεση, μέσω του μετρό ή του Προαστιακού σιδηροδρόμου.

Η εγγύτητα των δύο οικοπέδων και η ανεμπόδιστη επικοινωνία τους από οδικούς άξονες έντονης κυκλοφορίας επιτρέπει τη συνεργασία τους ως ένας ενιαίος κόμβος, μεταλλάσσοντας έτσι και την ενδιάμεση περιοχή. Αυτή η κίνηση έχει ως στόχο την αλληλεπίδραση των παρεμβάσεων με μεγαλύτερη έκταση του αστικού ιστού αποφεύγοντας έτσι τη σημειακή επέμβαση που είναι σε θέση να επηρεάσει μόνο το πολύ εγγύς περιβάλλον της.

Η περιοχή αποκτά μια επιπλέον πεζή σύνδεση με τον αστικό ιστό με την επέκταση του δικτύου πεζοδρόμων. Το υπάρχον δίκτυο σιδηροδρόμου υπογειοποιείται και δίνει τη θέση του σε ένα γραμμικό πάρκο, το οποίο συνδέεται και επεκτείνει το μεγαλύτερο δίκτυο πεζοδρόμων στην Αθήνα.



District

Περιοχή χωροθέτησης σιδηροδρομικού σταθμού (Σταθμός Λαρίσης)

Το πλέον αξιοσημείωτο χαρακτηριστικό του οικοπέδου είναι ότι αποτελεί ρήγμα στη συνέχεια του αστικού ιστού. Οι δύο περιοχές εκατέρωθεν του, παρ' όλο που βρίσκονται σε απόσταση μικρότερη των εκατόν πενήντα μέτρων κι επικοινωνούν οπτικά μεταξύ τους, παρουσιάζουν τελείως διαφορετικό χαρακτήρα και ποιότητες.

Ανατολικά του σταθμού και επί των όμορων με το οικόπεδο δρόμων φιλοξενείται ποικιλία χρήσεων. Εντοπίζονται εμπορικές χρήσεις, δομές φιλοξενίας, αποθήκες, βιοτεχνίες, γραφεία, δημόσια κτίρια και χώροι εκπαίδευσης και άθλησης. Ενώ δυτικότερα του σταθμού η περιοχή αποκτά ολόένα αυξανόμενο οικιστικό χαρακτήρα.

Χαρακτηριστικό είναι επίσης το διαμήκες σχήμα του οικοπέδου, όπου το μέγιστο πλάτος δεν υπερβαίνει τα εκατό μέτρα. Γεγονός το οποίο απαγορεύει την περαιτέρω ανάπτυξη του σταθμού κατά πλάτος, κάτι το οποίο απαιτείται σε σταθμούς με διάρθρωση σε ένα επίπεδο.

Εκτός των κτιριακών εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τις ανάγκες του σταθμού, εντός του οικοπέδου βρίσκεται και ο εκτός λειτουργίας παλιός Σταθμός Πελοποννήσου. Ένα κενό προγραμματικό κτίριο το οποίο αδυνατεί να αλληλεπιδράσει με τον υπάρχοντα σταθμό, καθώς και με τον παρακείμενο αστικό ιστό.

Ο ίδιος ο Σταθμός Λαρίσης με τη σειρά του στέκει, επίσης αποκομμένος από την πόλη, καθώς βρίσκεται εντός δύο έντονων ροών. Από τη μία μεριά βρίσκεται το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο ενώ από την άλλη η οδός Δηλιγιάννη.

Περιοχή χωροθέτησης σταθμού λεωφορείων (ΚΤΕΛ)

Στο υπάρχον οικόπεδο αυτή τη στιγμή φιλοξενείται το αμαξοστάσιο της γραμμής 2 του Μετρό. Πρόκειται για ένα οικόπεδο το οποίο βρίσκεται σε στάθμη ελαφρώς χαμηλότερη από αυτήν της γύρω περιοχής. Εντός του οικοπέδου βρίσκονται διοικητικά κτίρια και δύο υπόστεγα στάθμευσης των συρμών (στάβλοι). Το βορειοανατολικό τμήμα του οικοπέδου χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τον έναν εκ των δύο στάβλων και ο υπόλοιπος χώρος παραμένει ακάλυπτος.

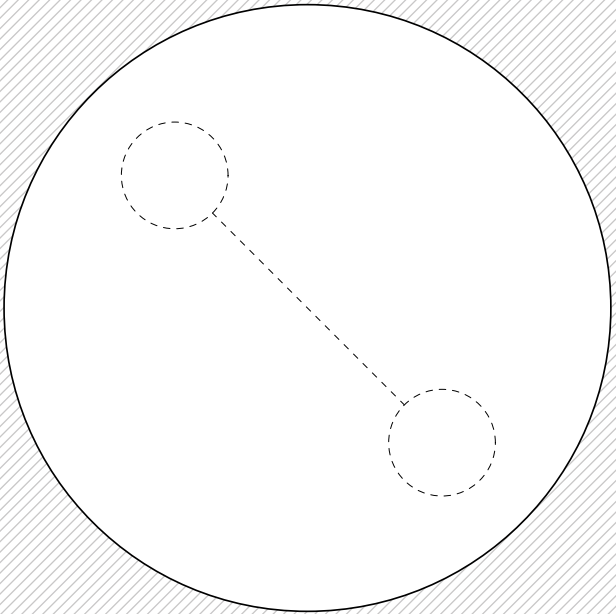
Σημαντική είναι η γειτνίαση με τη Λεωφόρο Κηφισού, η οποία αποτελεί τη βασική οδική αρτηρία απορρόφησης των κινήσεων των λεωφορείων. Το επίπεδο της Λεωφόρου Κηφισού μεταβάλλεται, ώστε να επιτρέπεται η κίνηση των κάθετων δρόμων, αυτό έχει ως αποτέλεσμα στο βορειοανατολικό τμήμα του οικοπέδου η Λεωφόρος να βρίσκεται περίπου έξι μέτρα υψηλότερα από το επίπεδο του οικοπέδου.

Το οικόπεδο ανατολικά ορίζεται από τη Λεωφόρο Κηφισού, που εφάπτεται σε αυτό, ενώ η περιοχή που έρχεται σε επαφή η δυτική του πλευρά φιλοξενεί χρήσεις κατοικίας και εκπαίδευσης, πλησίον του οικοπέδου βρίσκεται επίσης το δημοτικό κολυμβητήριο της Κολοκυνθούς.

Η περιοχή εξυπηρετείται από τον σταθμό των Σεπολίων που ανήκει στη γραμμή 2 του Μετρό, όπως και ο σταθμός Λαρίσης, γεγονός που καθιστά άμεση τη συγκοινωνιακή τους σύνδεση.

Τα δύο οικόπεδα βρίσκονται στα δύο άκρα του άξονα που ορίζεται από την οδό Ιωαννίνων. Εκατέρωθεν της οποίας εντοπίζεται εκτεταμένη εμπορική δραστηριότητα. Τέμνει διαγώνια την περιοχή μελέτης και παρέμβασης και εμφανίζει τη μεγαλύτερη πύκνωση εμπορικών χρήσεων σε αυτήν. Επιπροσθέτως διέρχεται εφάπτομενικά από τα δύο σημεία αναφοράς της περιοχής, τον Λόφο Σκουζέ και τον Λόφο του Ιππίου Κολωνού.

Η ένωση των δύο οικοπέδων που προκύπτει από την οδό Ιωαννίνων αποτελεί ταυτόχρονα και την ελάχιστη διαδρομή μεταξύ αυτών.



Βασικές συνθετικές αρχές

Με τον όρο βασικές συνθετικές αρχές ορίζουμε τη διαδικασία της καταγραφής δεδομένων και την εφαρμογή συγκεκριμένων βημάτων-ενεργειών. Στόχος αυτής της διαδικασίας είναι να προκύψουν οι βασικοί άξονες σχεδιασμού για κάθε μια από τις κτιριακές δομές.

Αποτελεί τον κοινό τόπο μεταξύ των δύο παρεμβάσεων, οι οποίες παρόλο που βρίσκονται σε δύο διαφορετικά οικόπεδα με διαφορετικές ποιότητες το κάθε ένα, εμφανίζουν κοινό λεξιλόγιο και τρόπο ανάπτυξης.

Η διαδικασία αυτή αποτελείται από τα απρακάτω βήματα.

Δημιουργία νέου εδάφους

Εισχώρηση του αστικού ιστού στο οικόπεδο

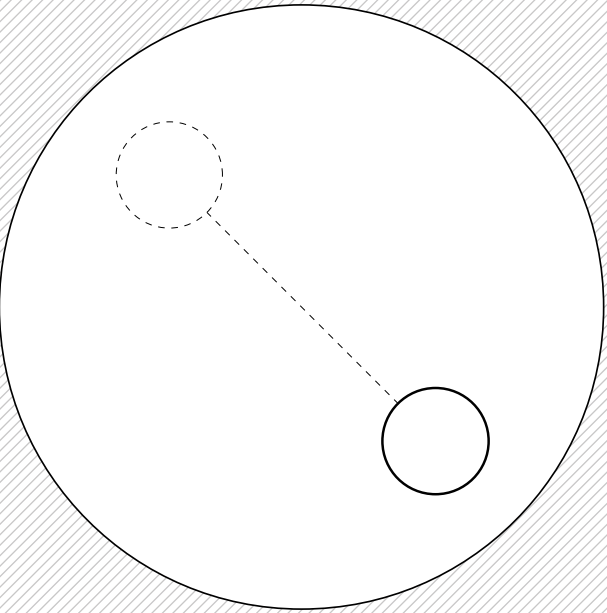
Αποτύπωση των πεζών και των οδικών κινήσεων

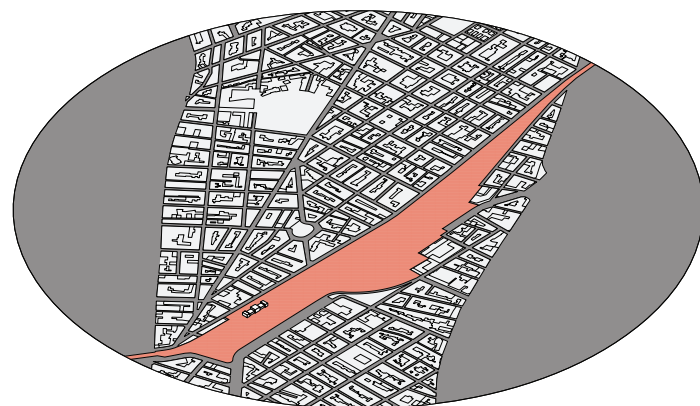
Αποτύπωση πυκνώσεων και πιθανών σημείων απορρόφησης

Σχεδιασμός κινήσεων εντός του οικοπέδου

Χωροθέτηση βασικού κτιριακού όγκου

Καθ'υψος ανάληψη





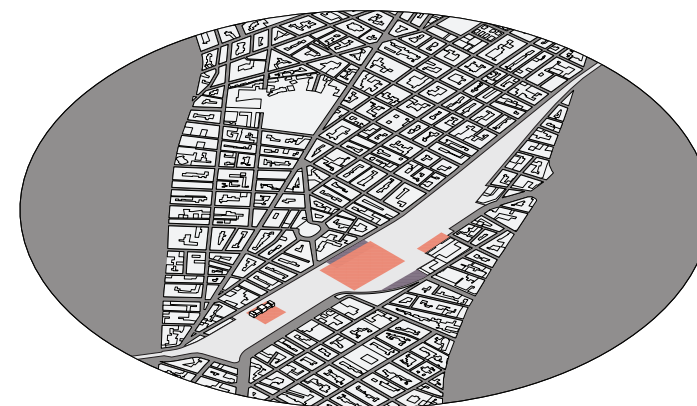
Δημιουργία νέου εδάφους



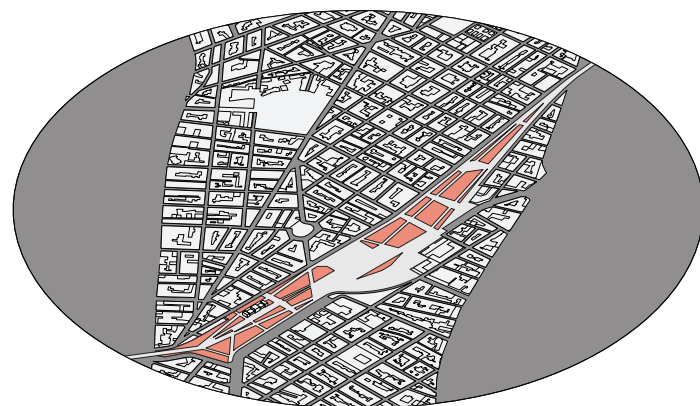
Εισχώρηση του αστικού ιστού στο οικόπεδο



Αποτύπωση των πεζών και των οδικών κινήσεων



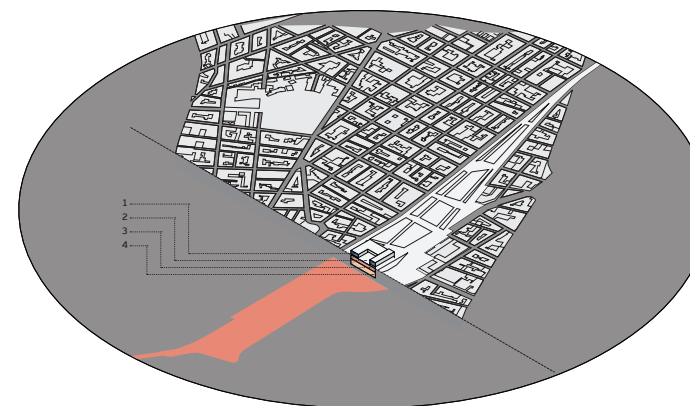
Πυκνώσεις και πιθανά σημεία απορρόφησης



Σχεδιασμός κινήσεων εντός του οικοπέδου



Χωροθέτηση βασικού κτιριακού όγκου



Καθ'υψος ανάλυση

- 1_ Καταστήματα | Λοιπές Χρήσεις
- 2_ Υπηρεσίες σταθμού | Κενός δημόσιος χώρος
- 3_ Κόμβος πεζών κινήσεων
- 4_ Επίπεδο κίνησης τρένων



Βασική συνθετική κίνηση είναι η υπογειοποίηση του υφιστάμενου δικτύου σιδηροδρόμων. Μέσω αυτής της κίνησης ακολουθείται η διπλή οδηγία για το σχεδιασμό των σιδηροδρομικών σταθμών, ενώ ταυτόχρονα επιτυγχάνεται διπλός στόχος που αφορά τη διαμόρφωση της νέας ποιότητας του επανασχεδιασμένου σταθμού.

Λόγω της οδηγίας που έχει εκδώσει η Ε.Ε. θα πρέπει να υπάρχει πλήρης διαχωρισμός επιβατικών και εμπορευματικών λειτουργιών στους σιδηροδρομικούς σταθμούς, ενώ ταυτόχρονα σύμφωνα με απόφαση, που ευθύνεται και για την παύση των εργασιών κατασκευής της επέκτασης του υπάρχοντος σταθμού, οι σιδηροδρομικές γραμμές που διέρχονται από τον ιστό της πόλης θα πρέπει να υπογειοποιηθούν. Οι δύο αυτές απαιτήσεις ικανοποιούνται αμφότερες από την υπογειοποίηση των γραμμών. Η δεύτερη για αυτονόητους λόγους ενώ η πρώτη καθίσταται εφικτή, καθώς σε ένα οικοπέδο τόσο μικρού πλάτους θα ήταν σχεδόν αδύνατον να υπάρξει σαφής διαχωρισμός των διαφορετικών λειτουργιών του σταθμού και ταυτόχρονα να εξακολουθήσουν να φιλοξενούνται όλες οι υπόλοιπες





του κτιρίου του σταθμού συμπληρώνει και επεκτείνει τον εμπορικό χαρακτήρα του ανατολικού μετώπου του οικοπέδου.

Η καθ' ύψος ανάπτυξη των λειτουργιών του σταθμού αναλύεται ως εξής. Στα δύο κατώτερα επίπεδα τοποθετούνται οι αποβάθρες του ΟΣΕ και του Προαστιακού σιδηροδρόμου (επίπεδα -3 και -2 αντίστοιχα).

Στο επίπεδο που βρίσκεται ακριβώς κάτω από αυτό του νέου πάρκου (επίπεδο -1) δημιουργείται σύνδεση με το foyer του υφιστάμενου σταθμού του Μετρό. Το επίπεδο αυτό λειτουργεί ως δρομολογητής κινήσεων στο εσωτερικό του κτιρίου, ρυθμίζοντας τις κινήσεις από και προς τις αποβάθρες του προαστιακού, του ΟΣΕ και του Μετρό. Φιλοξενεί επίσης εμπορικές χρήσεις και έναν υπόγειο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων, μηχανών και ποδηλάτων, όπου η πρόσβαση για τα δύο πρώτα εξυπηρετείται από την υπογειοποιημένη οδό Δηλιγιάννη ενώ για τα ποδήλατα από το επίπεδο του πάρκου.

Στο πρώτο επίπεδο του σταθμού, το οποίο συνδέεται με το ανατολικό μέτωπο με γέφυρα, φιλοξενούνται εμπορικές χρήσεις και χώροι εστίασης. Επίσης στο επίπεδο αυτό, σε έναν ξεχωριστό όγκο, μεταφέρονται οι διοικητικές υπηρεσίες που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία του σταθμού.

Το επίπεδο του πάρκου μένει ως επί το πλείστον ελεύθερο, με μόνη εξαίρεση τα εκδοτήρια του σταθμού και το χώρο παροχής πληροφοριών και εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού.

λειτουργικές χρήσεις του σταθμού σε ένα επίπεδο. Οπότε με τον διαχωρισμό των επιπέδων πλέον μπορεί να υπάρξει και λειτουργικός διαχωρισμός και κατά τον τρίτο άξονα, κίνηση η οποία αποτέλεσε και έναν εκ των βασικών συνθετικών αξόνων της πρότασης.

Ταυτόχρονα με την υπογειοποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου, στο μήκος αυτού που διέρχεται από τον αστικό ιστό, προκύπτει ένας ελεύθερος δημόσιος χώρος, έτοιμος να επιστραφεί στην πόλη, ο οποίος εκτείνεται σχεδόν από τους Αγίους Αναργύρους έως τον Πειραιά. Ο νέος αυτός δημόσιος χώρος μπορεί με τη μορφή ενός γραμμικού πάρκου-πεζοδρόμου να αποτελέσει συνέχεια του υφιστάμενου δικτύου πεζοδρόμων των Αθηνών και να δημιουργήσει πεζές προσβάσεις προς τον σταθμό οι οποίες μέχρι σήμερα απουσίαζαν. Παράλληλα με το σιδηροδρομικό δίκτυο υπογειοποιείται και μέρος της Δηλιγιάννη. Μέσω αυτής της διπλής υπογειοποίησης καταργείται ο ρόλος του ορίου που κατείχε έως τώρα το οικόπεδο σε συνεργασία με την οδό Δηλιγιάννη.

Καταυτόν τον τρόπο το οικόπεδο του σταθμού μετατρέπεται σε ένα μεγάλο πάρκο-πλατεία-πεζόδρομο έτοιμο να επιστρέψει ως δημόσιος χώρος στην πόλη. Οι λειτουργίες του σταθμού αναπτύσσονται καθ' ύψος αφήνοντας ελεύθερο το μέγιστο δυνατό χώρο. Το οικόπεδο συνδέεται με την άλληοτε αποκομμένη και παρατημένη παρακείμενη πλατεία. Δανείζεται το χώρο της ώστε να διαμορφωθεί χώρος επιβίβασης και αποβίβασης για τα λεωφορεία και τα ταξί που εξυπηρετούν τον σταθμό και την ευρύτερη περιοχή. Ο χώρος αυτός βρίσκεται ένα επίπεδο επάνω από αυτό του πάρκου. Ο τοίχος αντιστήριξης που προκύπτει από αυτήν την υψομετρική διαφορά μετατρέπεται σε εμπορική στοά, με μέτωπο προς την πλατεία, που μαζί με τις εμπορικές χρήσεις που φιλοξενούνται εντός







επιτραπέζια παιχνίδια, δημόσια καθίσματα και τραπεζία και χώρο για υπαίθριες αγορές και παζάρια.

Η θέση του κτιρίου εντός του οικοπέδου αφορμάται κυρίως από τις συνδέσεις με το υπάρχοντα δίκτυα, συγκοινωνιών, πεζοδρόμων, οδικά και πιθανών συνδέσεων με την πόλη. Στο δυτικό μέτωπο του οικοπέδου καταλήγουν δύο δρόμοι οι οποίοι θα αποτελέσουν όπως θα αναλυθεί αργότερα τη σύνδεση του σιδηροδρομικού σταθμού με τον σταθμό λεωφορείων, μέσω της πεζοδρόμησης της οδού Ιωαννίνων.

Το γενικό κέλυφος του κτιρίου λειτουργεί ένα ανοιχτό δημόσιο στέγαστρο που επιτρέπει την απρόσκοπτη κίνηση και στους δύο άξονες του πάρκου και είναι έτοιμο να λειτουργήσει ως χώρος εκτόνωσης των λειτουργιών του σταθμού αλλά και να φιλοξενήσει περιοδικές δράσεις και εκθέσεις.

Οι συνδέσεις μεταξύ των κατώτερων επιπέδων σχεδιάζονται εντός του εσωτερικού αίθριου, ώστε να επιτυγχάνεται ο βέλτιστος αερισμός και ηλιασμός των χώρων αυτών. Η κίνηση αυτή αποσκοπεί επίσης στον καλύτερο προσανατολισμό του επισκέπτη και στην ανάδειξη της δομής των επιπέδων και των μέσων που εξυπηρετεί. Τα διερχόμενα τρένα και οι αποβάθρες μετατρέπονται σε εκθέματα.

Στον περιβάλλοντα χώρο του κελύφους αυτού διαμορφώνονται δύο πλατείες. Μια μπροστά από το κτίριο της δημοτικής βιβλιοθήκης και μία μπροστά από το κτίριο του σταθμού Πελοποννήσου, το οποίο αποκτά ξανά ζωή με τη μετατροπή του σε μουσείο σιδηροδρόμων, επιβεβαιώνοντας την ιστορικότητα του ως ο πρώτος σιδηροδρομικός σταθμός της πόλης των Αθηνών.


Στην εναπομείνουσα επιφάνεια του πάρκου διαμοιράζονται διάφορες υπαίθριες χρήσεις, μεγάλης ποικιλίας, περιοδικές ή μόνιμες. Ως στόχο έχουν να κατακτηθεί το πάρκο από την πόλη και να αποτελέσει ενεργό κομμάτι αυτής και όχι ένα ξένο σώμα το οποίο σταδιακά θα παρακμάζει. Οι προτεινόμενες χρήσεις ενδεικτικά περιλαμβάνουν, υπαίθρια όργανα γυμναστικής, εγκαταστάσεις αθλοπαιδιών, skate park, παιδικές χαρές, εγκαταστάσεις για υπαίθρια

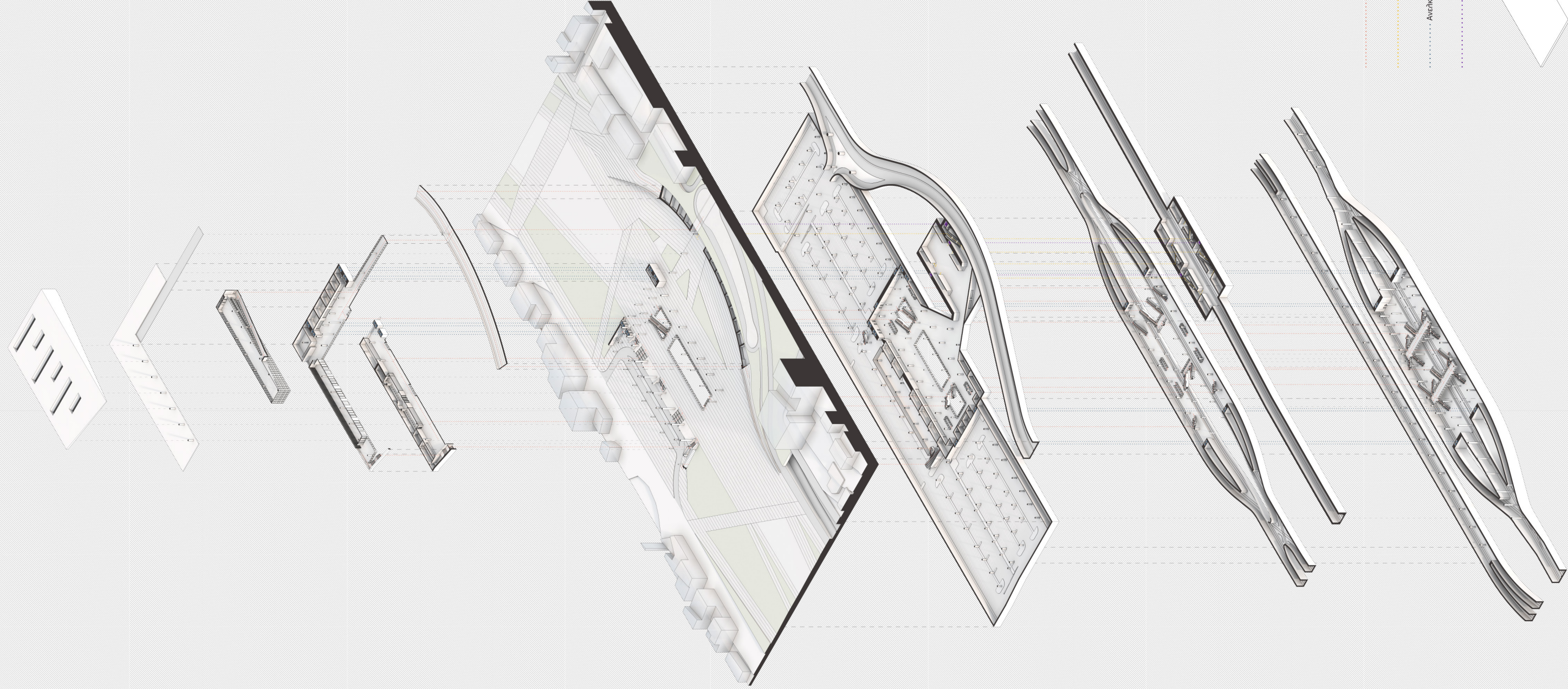




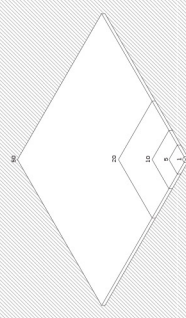
MASTERPLAN
ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΡΑΙΝΩΝ (ΛΑΡΙΣΗΣ)
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΚΕΝΟΥ ΧΩΡΟΥ

- | | |
|---|--|
|  Υπαιθρια
γυμναστήρια |  Παιδική
χορά |
|  Υπαιθριο
παζάρι-αγορά |  Αθλητικές
εγκαταστάσεις |
|  Δημόσια
επιτραπέζια
παιχνίδια |  Skatepark |

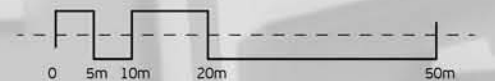


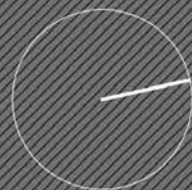
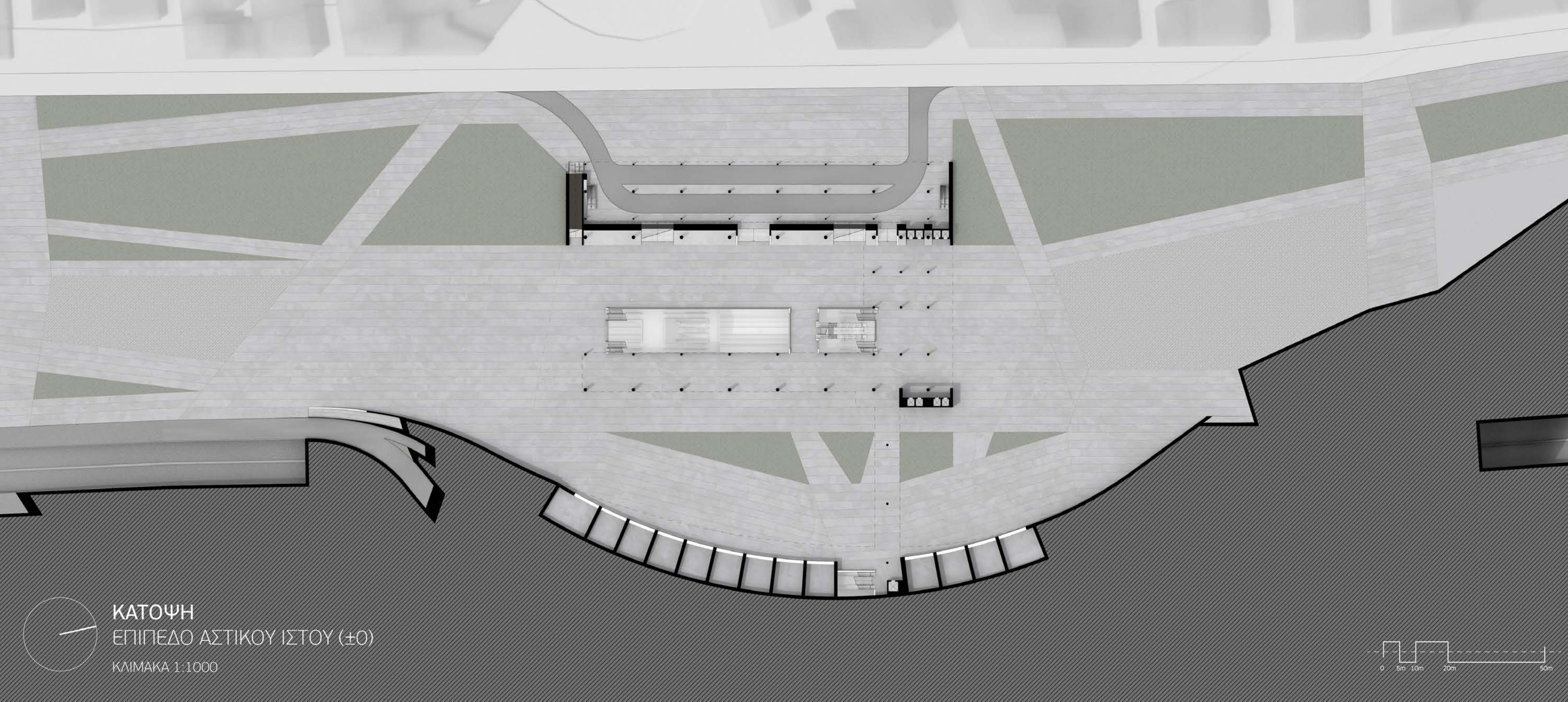
- Πεζες Κινήσεις ΟΣΕ
- Πεζες Κινήσεις Μετρό
- Ανεγκυκλήτες Αποβαθρών ΟΣΕ
- Ανεγκυκλήτες Μετρό



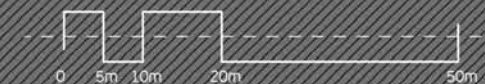


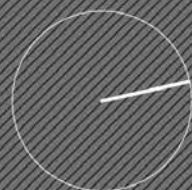
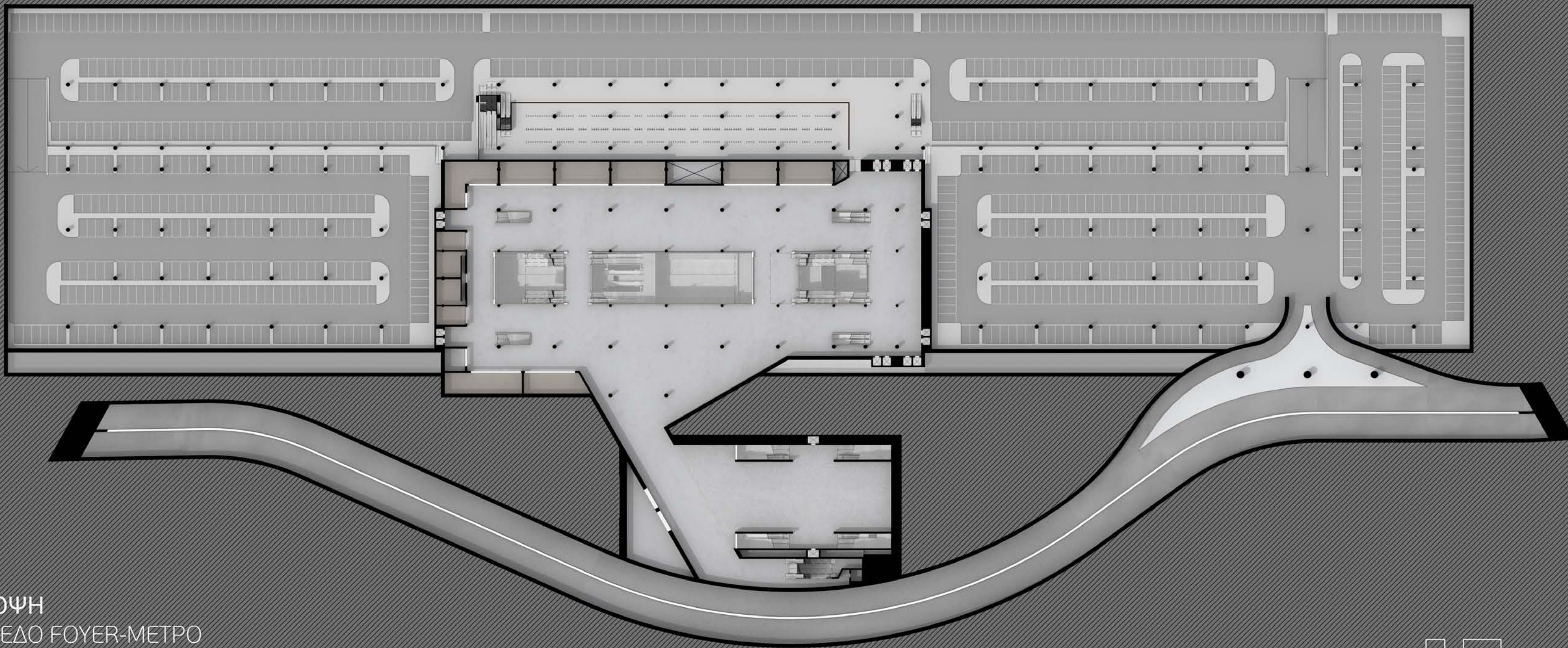
ΚΑΤΟΨΗ
ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ (+1)
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1000



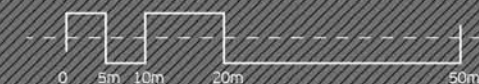


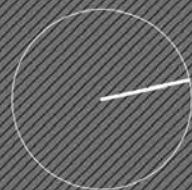
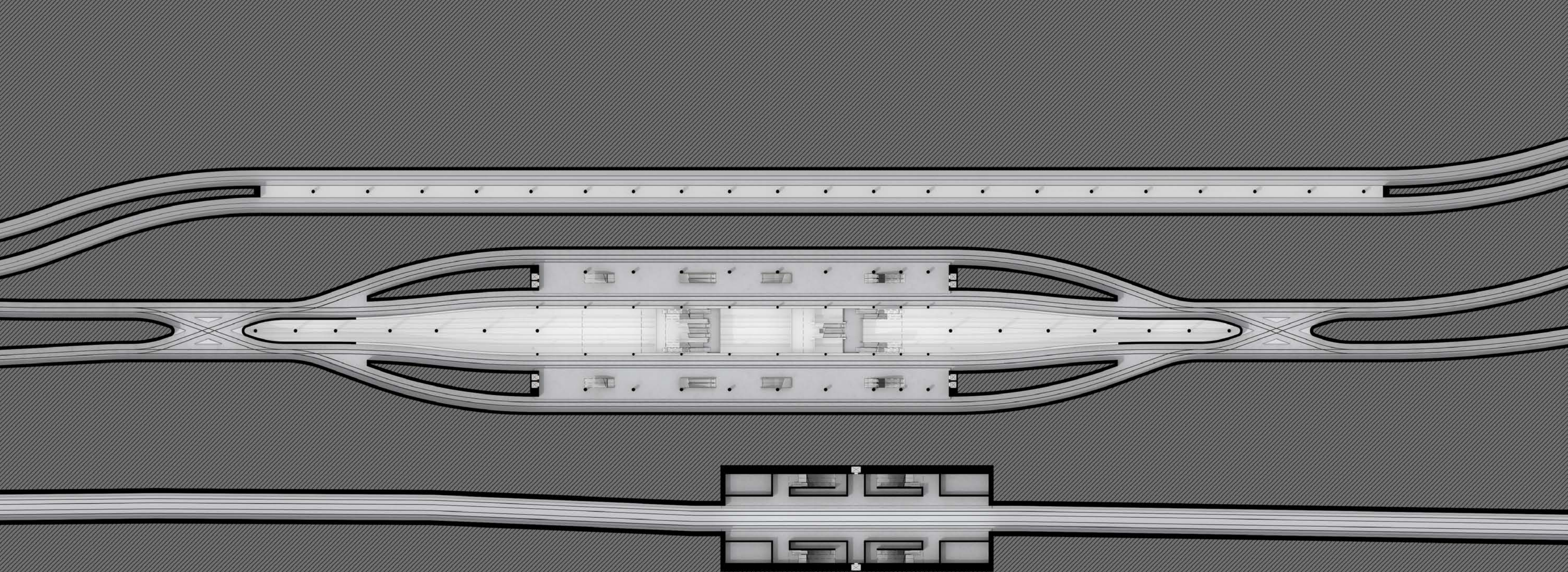
ΚΑΤΟΨΗ
ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ (±0)
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1000



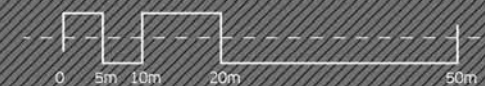


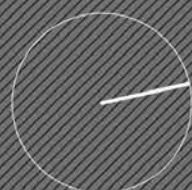
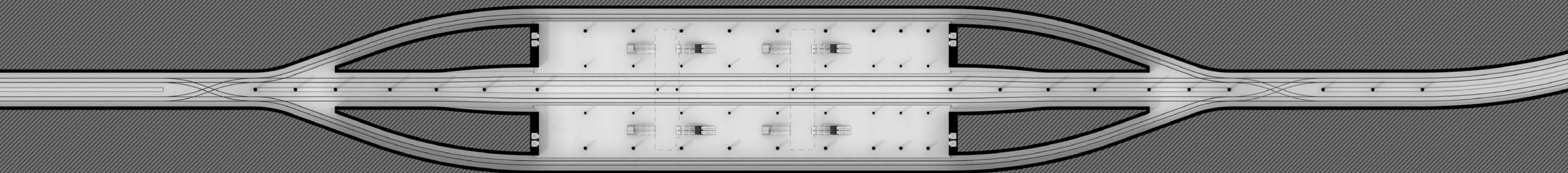
ΚΑΤΟΨΗ
ΕΠΙΠΕΔΟ Foyer-ΜΕΤΡΟ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1000



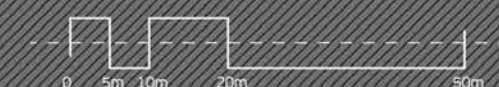


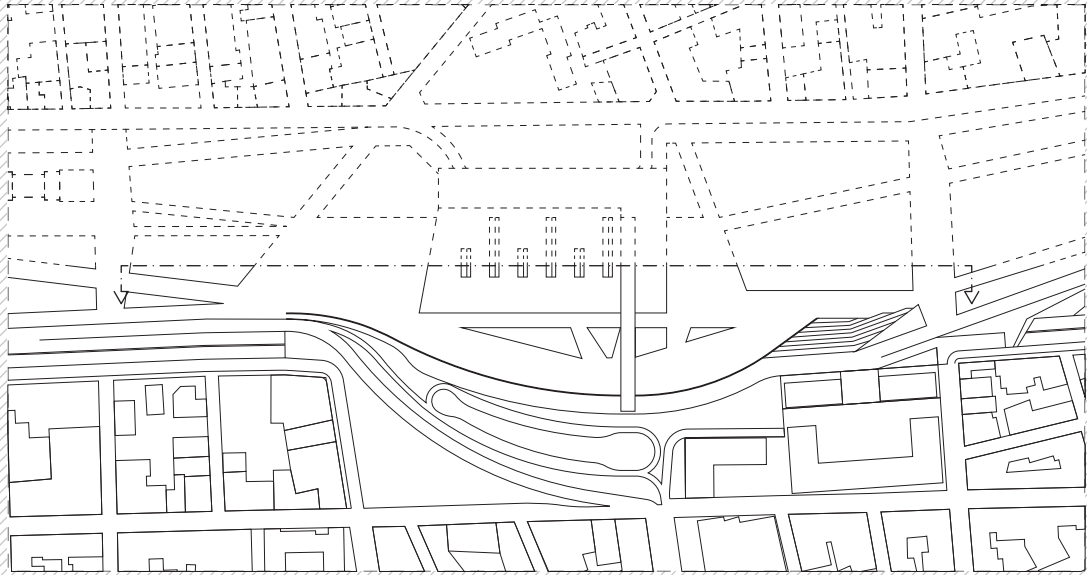
ΚΑΤΟΨΗ
ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΠΟΒΑΘΡΩΝ (ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ)
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1000

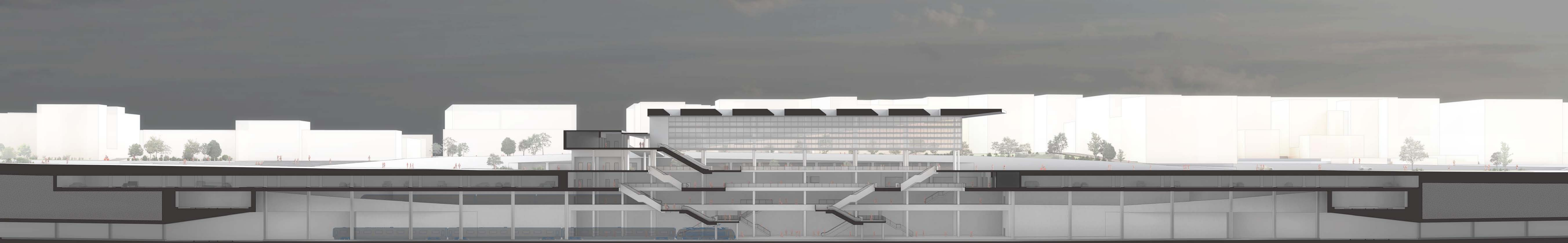




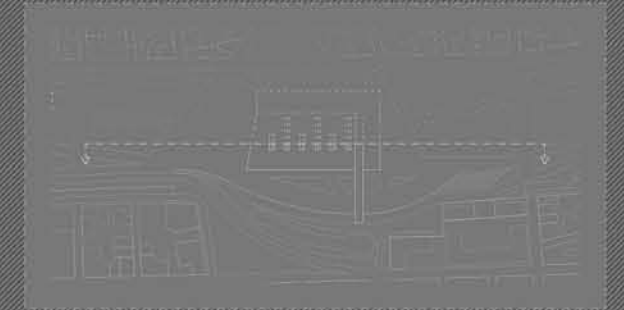
ΚΑΤΟΨΗ
ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΠΟΒΑΘΡΩΝ (ΟΣΕ)
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1000

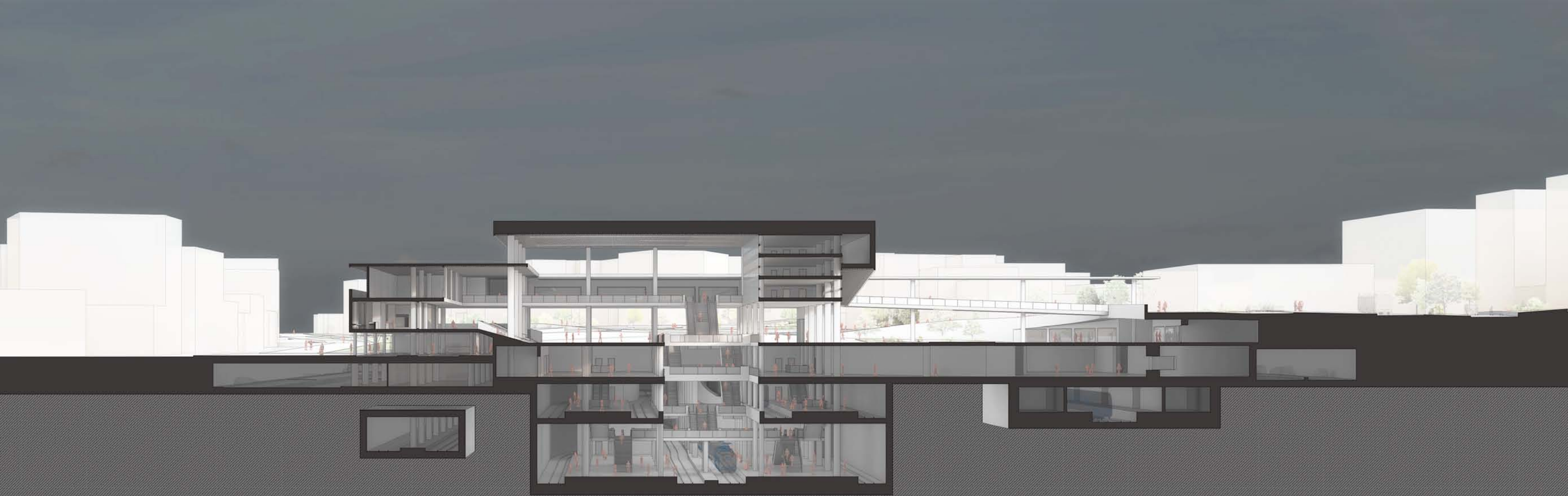




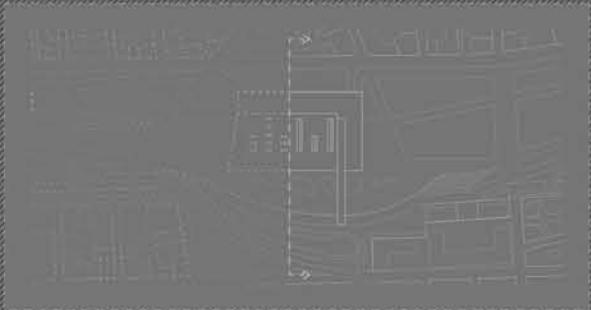


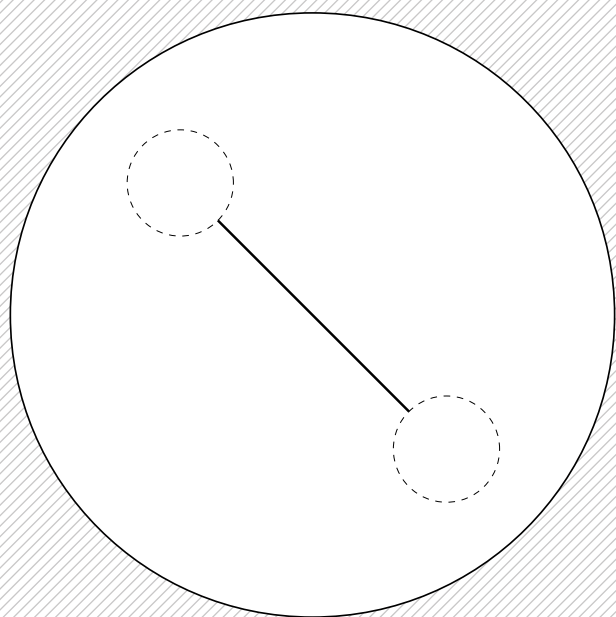
ΤΟΜΗ Α-Α'
ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΡΑΙΝΩΝ (ΛΑΡΙΣΗΣ)
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500





ΤΟΜΗ Β-Β'
ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΡΑΙΝΩΝ (ΛΑΡΙΣΗΣ)
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500





Όπως προαναφέρθηκε, η βελτιστοποίηση της επικοινωνίας μεταξύ των διαφορετικών κόμβων είναι ιδιαίτερα σημαντική. Θα πρέπει, οπότε, να σχηματίζεται ένα συνεχές δίκτυο που να ενώνει τους κόμβους μεταξύ τους με τρόπο τέτοιο ώστε η μετάβαση από το ένα μέσο στο άλλο να είναι άμεση.

Για το λόγο αυτό, αλλά ακόμη παραπάνω, επειδή οι δύο διαφορετικοί σταθμοί θα πρέπει να συμπεριφέρονται ως ένας ενιαίος κόμβος, δημιουργήθηκε η σύνδεση μεταξύ των δύο σημείων ενδιαφέροντος, μέσω της πεζοδρόμησης της Ιωαννίνων και την απαγόρευση της κίνησης όλων των οχημάτων, πλην των οχημάτων έκτακτης ανάγκης και μιας λεωφορειακής γραμμής που εξυπηρετεί την κυκλική διαδρομή από το ένα κέντρο προς το άλλο και αντίστροφα.

Η οδός Ιωαννίνων αποτελεί την ελάχιστη διαδρομή μεταξύ των δύο οικοπέδων. Εκατέρωθεν αυτής εντοπίζεται πύκνωση των εμπορικών δραστηριοτήτων. Η πεζοδρόμηση αυτή έχει ως στόχο, πέρα από την σύνδεση των δύο οικοπέδων, να “εισχωρήσει” η παρέμβαση στον αστικό ιστό με αποτέλεσμα ο κόμβος να γίνει κομμάτι της πόλης και να προσφέρει στην αναβάθμιση αυτής. Οι περαιτέρω δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα, πέραν τον αμιγώς συγκοινωνιακών επεκτείνονται μέσω της πεζοδρόμησης στο εσωτερικό της περιοχής.

Ο πεζόδρομος, οποίος διέρχεται εφαπτομενικά από τα δύο σημεία αναφοράς της περιοχής, τον λόφο του Ιππίου Κοήωνού και τον λόφο Σκουζε, αποτελεί κι αυτός με τη σειρά του επέκταση του υφιστάμενου δικτύου πεζοδρόμων.



Ενδεικτική επίλυση



Κατάλογος φυτεύσεων

Ξηροφυτικές Φυτεύσεις



Τεύκριο
Teucrium



Λεβάντα
Lavandula



Δεντρολίβανο
Rosmarinus Officinalis



Σαντολίνα
Santolina

Μεμονωμένες Φυτεύσεις



Πλατάνι
Platanus



Ακακία Κωνσταντινουπόλεως
Albizia Julibrissin

Δενδροστοιχίες

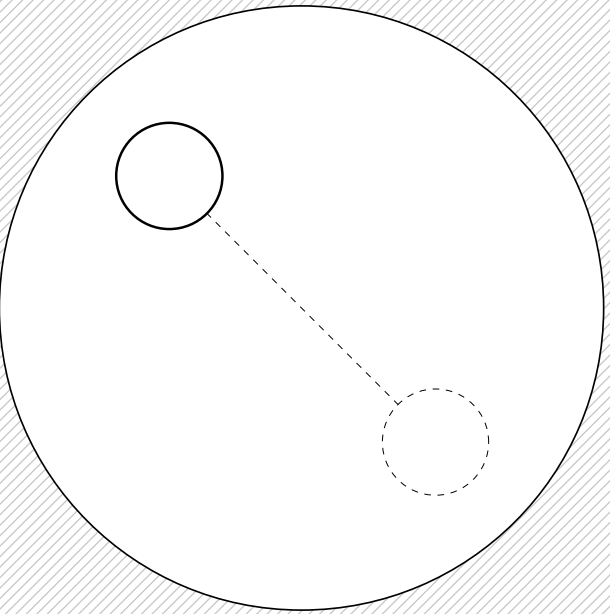


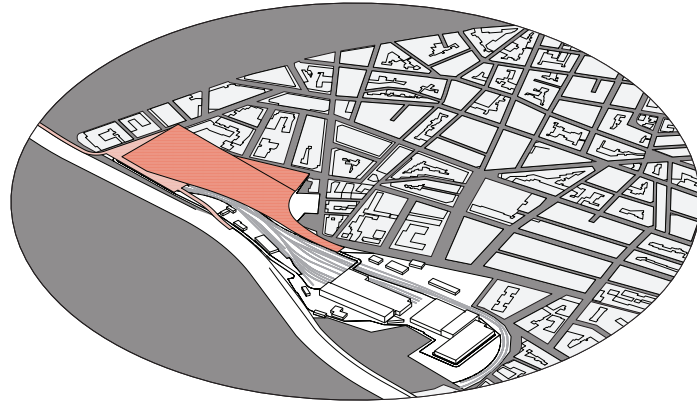
Κουτσουπιά
Cercis Siliquastrum



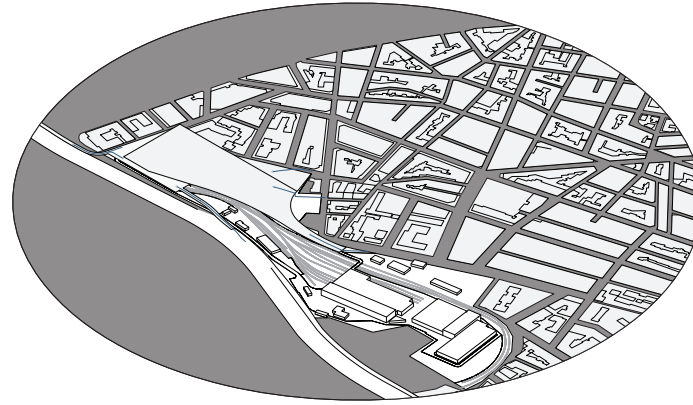
Ψευδακακία
Robinia Pseudocacia

Κατάλογος υλικών

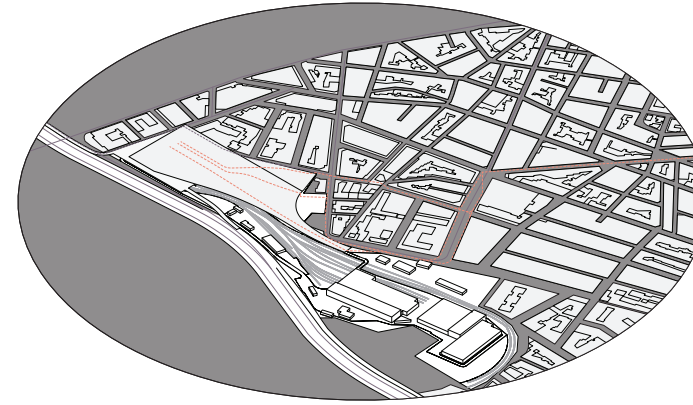




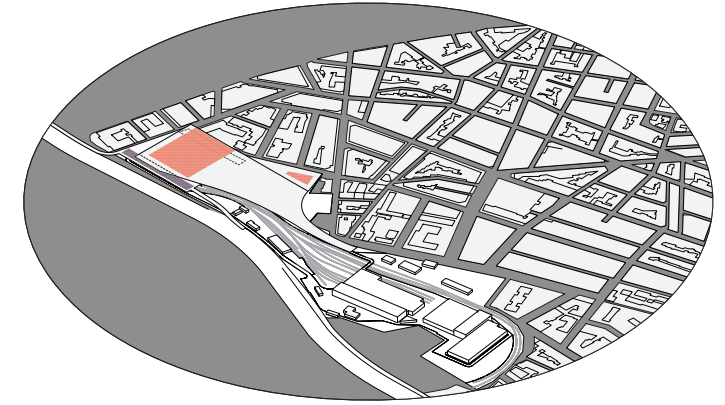
Δημιουργία νέου εδάφους



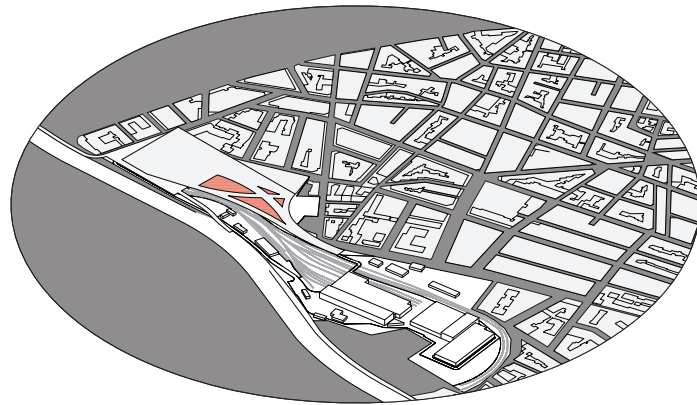
Εισχώρηση του αστικού ιστού στο οικοπέδο



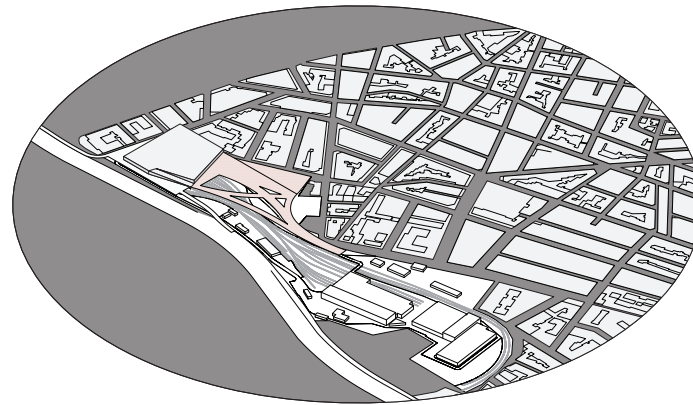
Αποτύπωση των πεζών και των οδικών κινήσεων



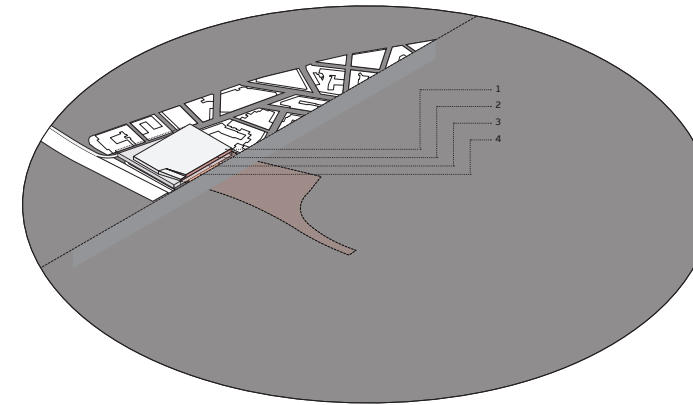
Πυκνώσεις και πιθανά σημεία απορρόφησης



Σχεδιασμός κινήσεων εντός του οικοπέδου



Χωροθέτηση βασικού κτιριακού όγκου



Καθ' ύψος ανάλυση

- 1_ Κενός δημόσιος χώρος | Διάφορες δημόσιες χρήσεις
- 2_ Υπηρεσίες σταθμού | Καταστήματα | Κόμβος πεζών κινήσεων
- 3_ Αποβάθρες επιβίβασης-αποβίβασης | Επίπεδο κίνησης λεωφορείων
- 4_ Επίπεδο κίνησης τρένων | Υπάρχουσα χρήση αμαξοστασίου



Η επιφάνεια του οικοπέδου χωροθέτησης ήταν ήδη κατειλημμένη από το αμαξοστάσιο του μετρό, οπότε το πρώτο βήμα ήταν η δημιουργία ενός νέου επιπέδου, ενός νέου εδάφους, το οποίο καλύπτει τον χώρο πάνω από το αμαξοστάσιο χωρίς να εμποδίζει τις διαδικασίες που λαμβάνουν χώρα εκεί. Το νέο αυτό έδαφος παίρνει τις βασικές του αφορμές από δύο στοιχεία. Το ένα είναι η Λεωφόρος Κηφισού και το άλλο ο υπάρχον αστικός ιστός και οι πιθανές προσβάσεις από αυτόν προς το νέο έδαφος. Καθώς το αμαξοστάσιο έπρεπε να εξακολουθήσει να λειτουργεί ανεμπόδιστα, με τη μικρότερη δυνατή επέμβαση στην υπάρχουσα διαμόρφωση του, το νέο έδαφος έπρεπε να αφήνει τουλάχιστον τα ελάχιστα δυνατά ύψη διέλευσης στα σημεία που χρησιμοποιούνταν από τις αμαξοστοιχίες. Επίσης η μετάβαση από το επίπεδο του αστικού ιστού έπρεπε να είναι ομαλή και το νέο επίπεδο να αποτελεί φυσική συνέχεια του αστικού ιστού. Για τον λόγο αυτό οι κλίσεις που χρησιμοποιήθηκαν δεν υπερβαίνουν το 3%.

Η κάλυψη του αμαξοστασίου περιορίστηκε στο κομμάτι που εξυπηρετούσε αποκλειστικά τη στάθμευση των αμαξοστοιχιών, ώστε





να μην καλύψει τις κτιριακές δομές που φιλοξενούν χρήσεις υπηρεσιών και κατά συνέπεια τους στερήσει τη δυνατότητα φυσικού φωτισμού κι αερισμού, δυσχεραίνοντας τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης. Οπότε η παρέμβαση περιορίστηκε στο βορειοανατολικό κομμάτι του οικοπέδου. Στο κομμάτι αυτό επίσης η παρακείμενη Λεωφόρος Κηφισού υπερυψώνεται υψηλότερα από το ανώτερο σημείο του χώρου στάθμευσης των αμαξοστοιχιών, γεγονός που επιτρέπει την σύνδεση της με ένα επίπεδο το οποίο δημιουργείται πάνω από το υφιστάμενο κτίριο.

Λόγω του περιορισμένου χώρου και της ανάγκης γρήγορης απόκτησης του απαιτούμενου ύψους από το κεκλιμένο επίπεδο σύνδεσης με την πόλη, ακολουθήθηκε και σε αυτό το κτίριο διαμοιρασμός των χρήσεων του καθ' ύψος. Η βασική διάρθρωση αναλύεται σε δύο επίπεδα. Το πρώτο είναι αυτό που βρίσκεται στο ίδιο ύψος με τη Λεωφόρο Κηφισού, που λόγω της δυνατότητας άμεσης σύνδεσης του με τη βασική αρτηρία απορρόφησης των οδικών κινήσεων φιλοξενεί τις αποβάθρες του σταθμού. Το δεύτερο επίπεδο είναι αυτό που διαμορφώνεται άνω του προηγούμενου και προκύπτει από την ομαλή σταδιακή ανύψωση

του επιπέδου της πόλης. Στο σημείο που η κλίση μηδενίζεται τοποθετείται ο κτιριακός όγκος εντός του οποίου βρίσκονται το foyer του σταθμού, τα εκδοτήρια, τα σημεία πληροφόρησης κι ενημέρωσης και οι λοιπές απαιτούμενες για τη λειτουργία του σταθμού υπηρεσίες. Στο επίπεδο της πόλης κάτω και από τα δύο προηγούμενα επίπεδα, στον ακάλυπτο χώρο του αμαξοστασίου και εκεί όπου το νέο έδαφος δεν έχει αποκτήσει ακόμα το απαιτούμενο ύψος τοποθετούνται οι χώροι στάθμευσης (ισόγειοι και υπόγειοι) και τα σημεία σύνδεσης του σταθμού με την αστική συγκοινωνία (λεωφορεία) και τα ταξί.

Το κεκλιμένο επίπεδο που οδηγεί στην κτιριακή δομή που στεγάζει τον νέο Σταθμό Λεωφορείων διαμορφώνεται μέσω διαδρομών και φυτεύσεων σε πάρκο, όπου όπως και στην περίπτωση του σταθμού Λαρίσης διασπείρονται δημόσιες χρήσεις, ώστε να ενσωματωθεί ο νέος χώρος στην πόλη και να επιστρέψει σε αυτήν ως νέο μέρος της. Η διαμόρφωση αυτή συνεχίζεται μέσω μιας ράμπας και στο δώμα του σταθμού.

Το επίπεδο των αποβαθρών επιβίβασης-αποβίβασης διαμορφώνεται από τέσσερις νησίδες που λειτουργούν



16:15 1/5

101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
111	112	113	114	115	116	117	118	119	120
121	122	123	124	125	126	127	128	129	130
131	132	133	134	135	136	137	138	139	140
141	142	143	144	145	146	147	148	149	150
151	152	153	154	155	156	157	158	159	160
161	162	163	164	165	166	167	168	169	170
171	172	173	174	175	176	177	178	179	180
181	182	183	184	185	186	187	188	189	190
191	192	193	194	195	196	197	198	199	200



Πληροφορίες
Information

35

36

37

38

39

<C|D>



αυτόνομο ως terminal. Η μετακίνηση από τη μία νησίδα στην άλλη εξυπηρετείται αποκλειστικά από τον χώρο του foyer ώστε η περιοχή κίνησης και στάθμευσης των λεωφορείων να παραμένει ελεύθερη.

Η κατακόρυφες κινήσεις ανάμεσα στα διαφορετικά επίπεδα εξυπηρετούνται από επίσης τέσσερις πυρηνες κλιμακοστασίων-ανεγκυσητήρων που ξεκινούν από το κέντρο κάθε αποβάθρας.



MASTERPLAN

ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ (ΚΤΕΛ)

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΚΕΝΟΥ ΧΩΡΟΥ



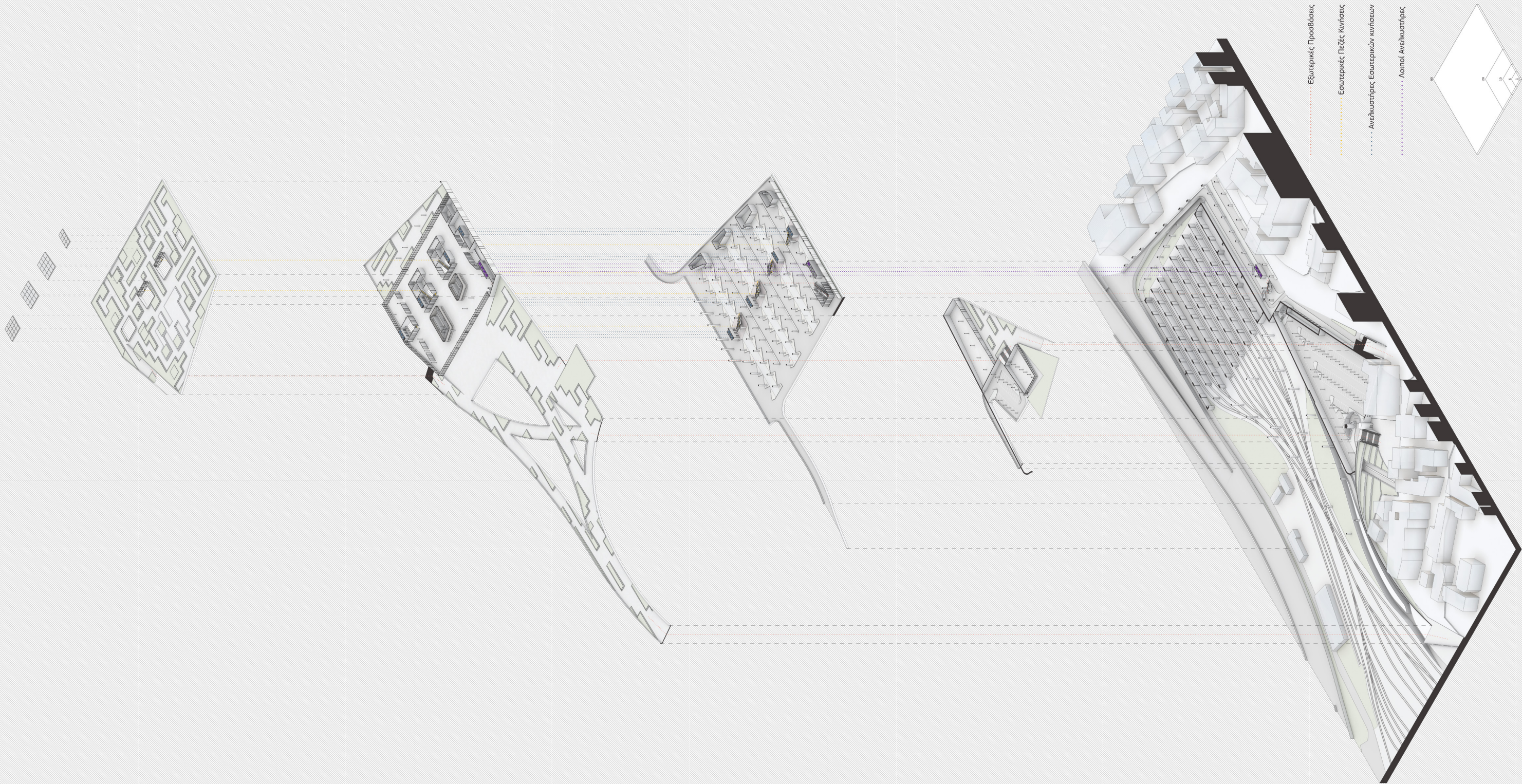
Υγείθρια
γυμναστήρια



Παιδική
χαρά

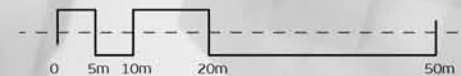


Δημόσια
επιτροπέζια
παιχνίδια



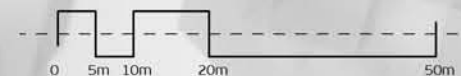


ΚΑΤΟΨΗ
ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1000



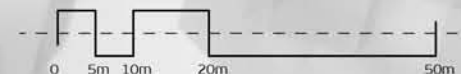


ΚΑΤΟΨΗ
ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ-ΑΠΟΒΙΒΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1000



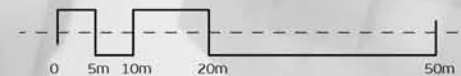


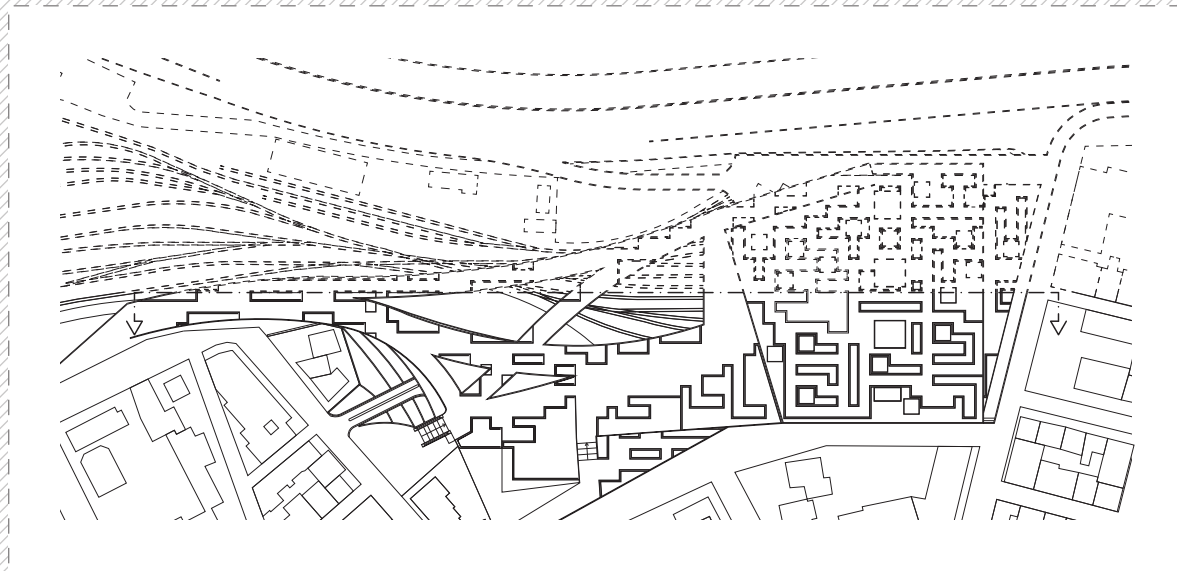
ΚΑΤΟΨΗ
ΕΠΙΠΕΔΟ FOYER
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1000

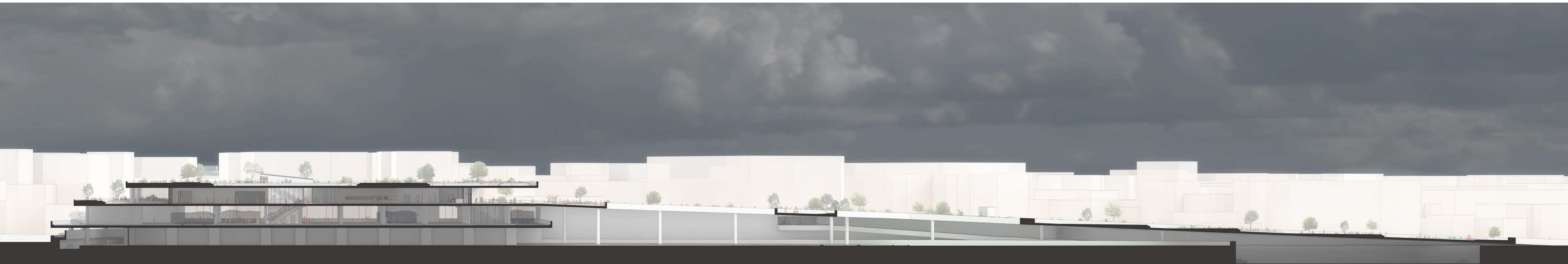




ΚΑΤΟΨΗ
ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΟΥ ΔΩΜΑΤΟΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1000



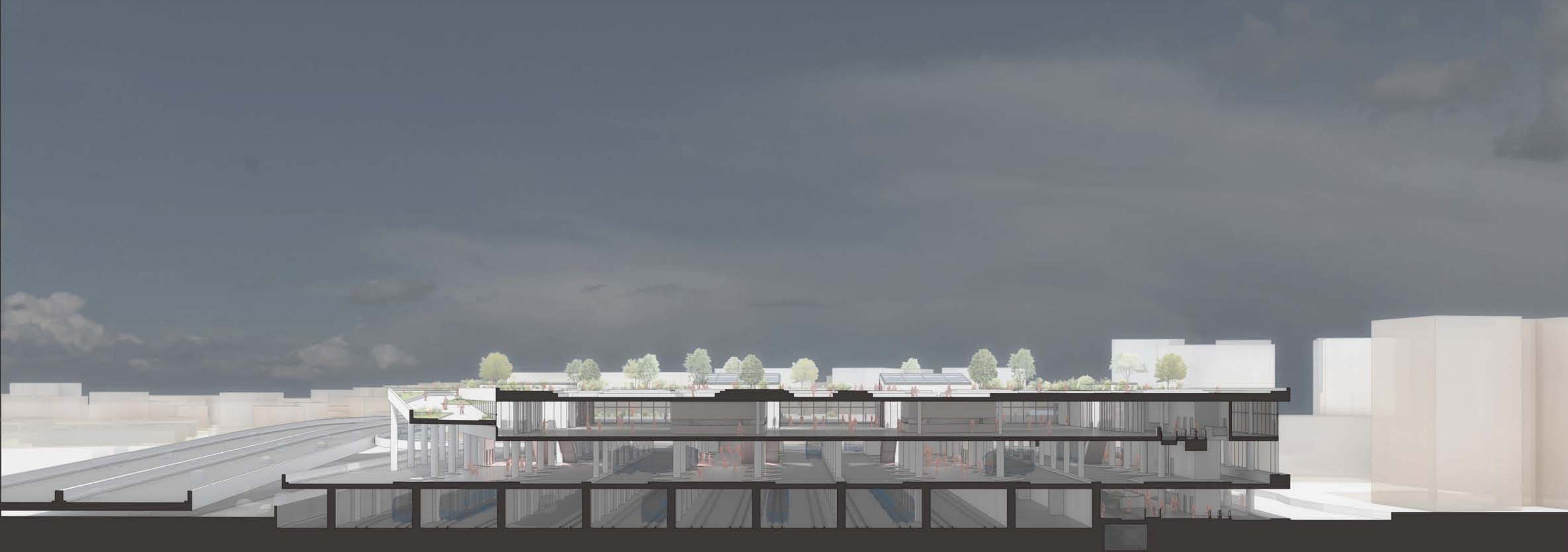




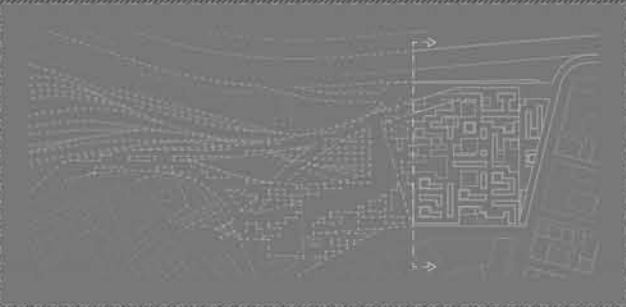
ΤΟΜΗ Α-Α'
ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ (ΚΤΕΛ)

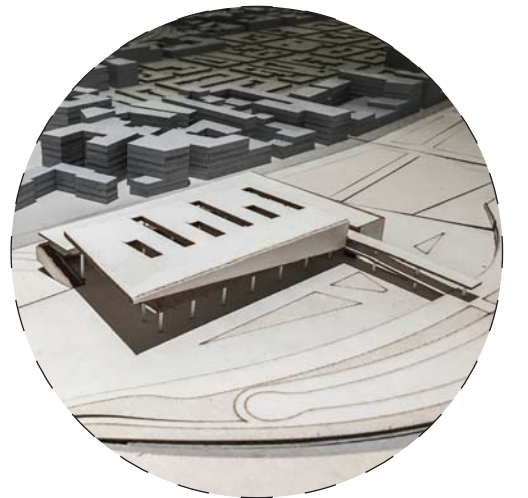
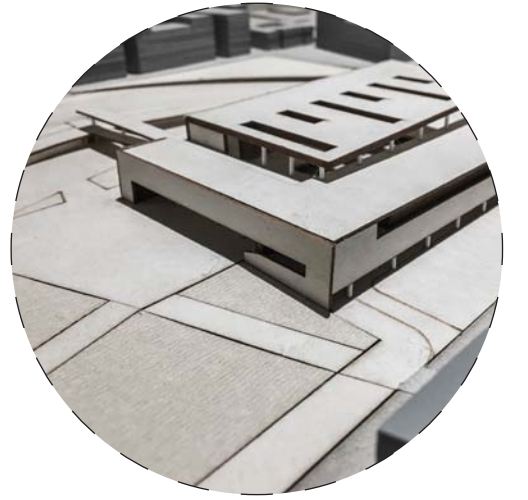
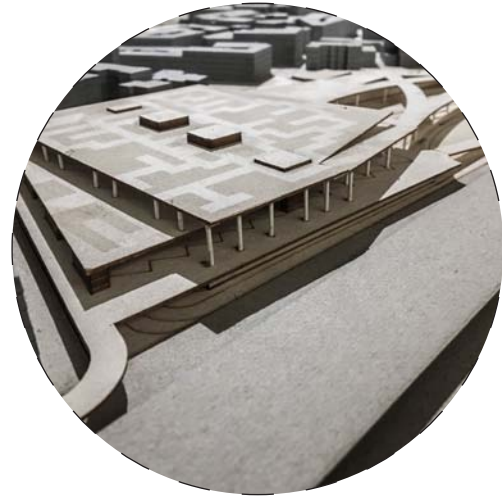
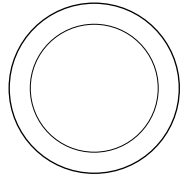
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500





ΤΟΜΗ Β-Β'
ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ (ΚΤΕΛ)
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500





Βιβλιογραφία

Βιβλία

_AUGÉ, MARC, Non Places: An Introduction to Supermodernity, μτφρ. John Howe, Verso, London, 2009

_FRAMPTON, KENNETH, Μοντέρνα αρχιτεκτονική: Ιστορία και κριτική, μτφρ. Θόδωρος Ανδρουλάκης, Μαρία Πάγκαλου Θεμέλιο, Αθήνα, 2009

_ΚΟΤΙΩΝΗΣ, ΖΗΣΗΣ, Πες μου που είναι η Αθήνα, Εκδόσεις Άγρα, Αθήνα, 2006

_NEUFERT, ERNST, Οικοδομική κι Αρχιτεκτονική Σύνθεση, μτφρ. Δημήτριος Μαθασπίνας Γκιούρδας Μ., Αθήνα, 2003

Περιοδικά

_«Σιδηροδρομικοί Σταθμοί», ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ, τεύχος 51, Μάιος/Ιούνιος 2005, σ. 45-67

_ΜΗΛΑΚΗΣ, ΔΗΜΗΤΡΗΣ, «Από τους κόμβους μετακινήσεων στους κομβους αστικών λειτουργιών: Το πρότυπο της προσανατολισμένης στη δημόσια συγκοινωνία αστικής ανάπτυξης», ΔΟΜΕΣ, τεύχος 84, 9/2009, σ. 42-46

Ιστοσελίδες

_http://www.gaiaose.com/

_http://www.ose.gr/el/

_https://www.ergose.gr/

_http://www.oasa.gr/

_https://www.ametro.gr/

Διπλωματική Εργασία
Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών | Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Θεόδωρος Σταυρόπουλος | Νικόλαος Φερμάνογλου
Επιβλέπων καθηγητής: Ζήσης Κοτιώνης
Βόλος, 2018