

# Στάση και διαμονή στο όριο του ταξιδιού Παρεμβαίνοντας στο περιθώριο του ταξιδιού



Διπλωματική εργασία

Δημήτρης Ζωντανός | Δημήτρης Τσιτσάνης  
επιβλέπων: Κωστής Παναγιώτης

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας | τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών



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

Αριθ. Εισ.: 9954/1

Ημερ. Εισ.: 17-10-2011

Δωρεά: Συγγραφείς

Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΑΜ

2011

ΖΩΝ

«Αν θέλεις να πας στο Σικάγο, καλύτερα θα κάνεις να περάσεις απ' το Χόλαντ Τάνελ στη Νέα Υόρκη και να τραβήξεις κατά το Πίτσμπουργκ»

Αφετηρία ήταν το ταξίδι. Συγκεκριμένα το ταξίδι με αυτοκίνητο. Κατ' επέκταση το κύριο πεδίο παρέμβασης γίνεται το εθνικό οδικό δίκτυο.

Στη σημερινή καπιταλιστική πραγματικότητα όμως, και με την δεδομένη τεχνολογική πρόοδο, η βελτίωση του οδικού δικτύου σημαίνει την μείωση του χρόνου μετακίνησης και κυρίως μεταφοράς ( πρώτων υλών, προϊόντων, κεφαλαίου), με σκοπό την αύξηση του κέρδους. Η τεχνολογική ανάπτυξη στο επίπεδο του οδικού δικτύου, σημαίνει ταυτόχρονα και την ελαχιστοποίηση της διάρκειας της διαδρομής εις βάρος της αντίληψής της από τον χρήστη.

Σε αυτήν τη λογική εντάσσεται η έννοια της «εκμηδένισης του χώρου από το χρόνο» του David Harvey η οποία αποτυπώνει ακριβώς αυτό, ότι δηλαδή με την συμπύκνωση του χρόνου, συμπυκνώνεται ταυτόχρονα και ο χώρος.

Δεν μπορεί τελικά να εννοηθεί ο σχεδιασμός του δρόμου χωριστά από το υπάρχον πολιτικό πλαίσιο.

Οι αυτοκινητόδρομοι εξυπηρετούν ένα διπλό σκοπό: από τη μία διευκολύνουν τη συσσώρευση του κεφαλαίου προς όφελος της αγοράς και από την άλλη γίνονται οι ίδιοι αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης με χαρακτηριστικό παράδειγμα τα διόδια.

Για την επίτευξη των παραπάνω σκοπών, οι αυτοκινητόδρομοι μάλιστα αποκόπτονται τόσο από το φυσικό τοπίο, όσο και από τις πόλεις ή τα χωριά που τυπικά ενώνουν, λειτουργώντας σαν ένα αυτοτελές σύστημα. Για χάρη της λειτουργικής, μεγάλης ευθείας το οποιοδήποτε «εμπόδιο» (φυσικό ή κατασκευασμένο) παρακάμπτεται.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία μελετά τη σχέση του κτιρίου με τη γραμμή, όταν αυτό τοποθετείται στην άκρη του δρόμου. Με αφορμή το ταξίδι και συγκεκριμένα το ταξίδι με αυτοκίνητο, η παρέμβαση τοποθετείται στο «περιθώριο» του εθνικού οδικού δικτύου. Αντιμετωπίζοντάς το με μία κριτική ματιά, παρατηρούμε ότι, ο εθνικός δρόμος δεν εντάσσεται μέσα στο τοπίο, φυσικό και δομημένο, αντίθετα διαφοροποιείται πλήρως και λειτουργεί εντελώς ανεξάρτητα από αυτό. Ταυτόχρονα, με την αύξηση της ταχύτητας συμπιέζεται ο χώρος, αλλοιώνοντας την αντίληψή του από τον οδηγό.

Στόχος του θέματος είναι, μέσω των κτηριακών παρεμβάσεων, η ανάδειξη της διαδρομής ως χώρου που φιλοξενεί το ταξίδι. Έτσι, βάση της προαναφερθείσας κριτικής επιλέγεται ως πεδίο παρέμβασης η παλιά εθνική οδός, που λόγω της ίδιας της δομής της επιτρέπει τη χρήση της με βάση τη διαδρομή και όχι μόνο δύο σημεία: την αφετηρία και τον προορισμό.

Επιλέγεται η παλιά εθνική Αθηνών-Λαμίας ως παράδειγμα εφαρμογής ενός μοντέλου που μπορεί να προσαρμοστεί σε κάθε δευτερεύον εθνικό δίκτυο. Τα κτήρια που σχεδιάζονται καλύπτουν διάφορες ανάγκες του ταξιδιού. Η τοποθέτησή τους λοιπόν, γίνεται βάση ενός ρυθμού που προκύπτει από τις ανάγκες αυτές. Τέλος, τα εκάστοτε κτήρια σχεδιάζονται σύμφωνα με μία τυπολογία όχι μορφολογική αλλά σε σχέση με τη συνομιλία του κτηρίου με τον άξονα της κίνησης. Το κτήριο τοποθετείται παράλληλα, κάθετα ως προς το δρόμο και πάνω από αυτόν.

Στοιχείο που κυριαρχεί στο σχεδιασμό είναι το αυτοκίνητο και η κίνηση του μέσα στο κτήριο και γύρω από αυτό. Εν τέλει, με πρόσχημα το ταξίδι επιχειρείται η χρήση της κίνησης και του βλέμματος ως εργαλεία σχεδιασμού.

Διπλωματική εργασία

Δημήτρης Ζωντανός, Δημήτρης Τσιτσάνης

Επιβλέπων: Κωστής Πανηγύρης

## **ABSTRACT**

The project is about the interaction that concludes between the building and the line, when the former is set at the edge of the road. On the occasion of the journey, and more specifically the journey by car, this certain operation is placed at the “margin” of the national road network. If we observe it critically, we will see that the national road network integrates with neither the landscape nor the built environment. On the contrary, it is completely distanced and stands in an independent way. At the same time, the growth of speed results to the compression of space, leading to the loss of the sense of space by the driver.

The main purpose of the subject is the highlight, through building interference, of the route as space that entertains the journey. Thereby, on the base of the pre-mentioned critique, we choose to intervene on the old national road network. Due to its structure, the old national road network permits its own use, on the base of the route itself, not according to the two points: the starting point and the destination.

The old national road linking the cities of Athens and Lamia is used as an applied model that can be adjusted on any secondary national network. The buildings designed are supposed to meet many of the needs that occur during the journey, thus they are positioned according to a rhythm which occurs due to these needs. The building is placed in parallel, vertically and over the road.

A central element in the design is the vehicle and its motion inside and around the building. Concluding, the excuse of the journey becomes the motivation for a try-out on the use of the motion and the view as tools for the design.

Thesis

Dimitris Zontanos, Dimitris Tsitsanis

Supervisor: Kostis Panigiris

Σε αντίθεση με τους μεγάλους αυτοκινητοδρόμους, το δευτερεύον οδικό δίκτυο προσφέρει μεγαλύτερες δυνατότητες παρέμβασης.

Η υποδομή του, προσφέρει μία ταχύτητα μετακίνησης ελάχιστα μικρότερη από αυτή του αυτοκινητοδρόμου.

Έχει μία πολύ πιο άμεση σχέση με το τοπίο και το δομημένο περιβάλλον (χωριά - πόλεις), διασχίζοντας τα.

Παρά την ύπαρξη ενός σύγχρονου μεγαλύτερου δικτύου, χρησιμοποιείται ακόμα από επαγγελματίες που εξυπηρετούν την τροφοδότηση των γύρω περιοχών.

Η απουσία σταθμών διοδίων και η μείωση της κατανάλωσης που προέρχεται από τη μείωση της ταχύτητας είναι παράγοντες που δημιουργούν ευνοϊκές συνθήκες για τη συχνότερη χρήση του συγκεκριμένου δρόμου. Με δεδομένη τη σημερινή οικονομική κρίση, η εξοικονόμηση χρημάτων είναι ένας καθοριστικός παράγοντας που συμβάλλει στη συχνότερη χρήση τέτοιου είδους δικτύων.

Με βάση τα παραπάνω, επιλέγεται η παρέμβαση στο «περιθωριακό» δίκτυο, που στοχεύει σε δύο σημεία. Αφενός, στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας για τους επαγγελματίες - σταθερούς χρήστες. Αφετέρου, στην ανάδειξη του ενδιαφέροντος της διαδρομής τόσο για τους σταθερούς όσο και για τους δυναμικούς χρήστες.

Σκοπός είναι, αντιπαραθετικά με την κυρίαρχη λογική της ανάπτυξης στο σήμερα, η ενίσχυση της αντίληψης της διαδρομής, όχι ως η απόσταση μεταξύ δύο σημείων (αφετηρία - προορισμός) αλλά σαν μια συνέχεια, εις βάρος τελικά του χρόνου.

Ο δρόμος, με τον περιβάλλοντα χώρο του (περιθώριο, γκρίζες ζώνες), θα αποτελέσει τελικά, το πεδίο που θα φιλοξενήσει τις μετέπειτα παρεμβάσεις μας. Οι παρεμβάσεις αυτές κατατέμνουν την διαδρομή, ώστε με την ανασύστασή της να προκύψει μια νέα ολότητα αλλά και μια νέα αντίληψη συνέχειας μέσα από περιοδικές στάσεις - σημεία.

Η αντίληψη αυτή παράγεται από έναν ρυθμό ο οποίος προκύπτει από την εναπόθεση, επί του οδικού δικτύου, χρήσεων διαφορετικής απεύθυνσης.

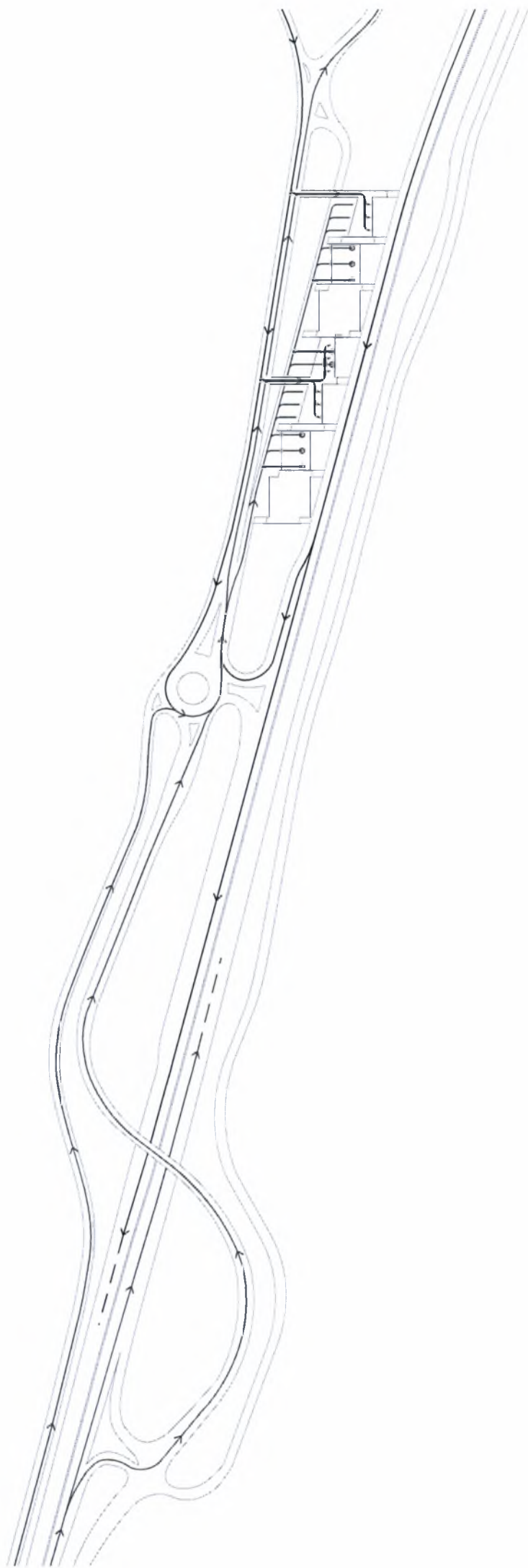
Πρόκειται για χρήσεις βασισμένες σε διαφορετικές ανάγκες, που δημιουργούν στον συνδυασμό τους το συνολικό αποτέλεσμα των κτιριακών παρεμβάσεων στη συγκεκριμένη διαδρομή.

Επιλέγεται το κομμάτι της παλιάς εθνικής οδού Αθηνών-Λαμίας, για να αποτελέσει παράδειγμα εφαρμογής του ρυθμού που παρουσιάστηκε, το οποίο μπορεί εν δυνάμει να προσαρμοστεί σε κάθε δευτερεύον οδικό δίκτυο.

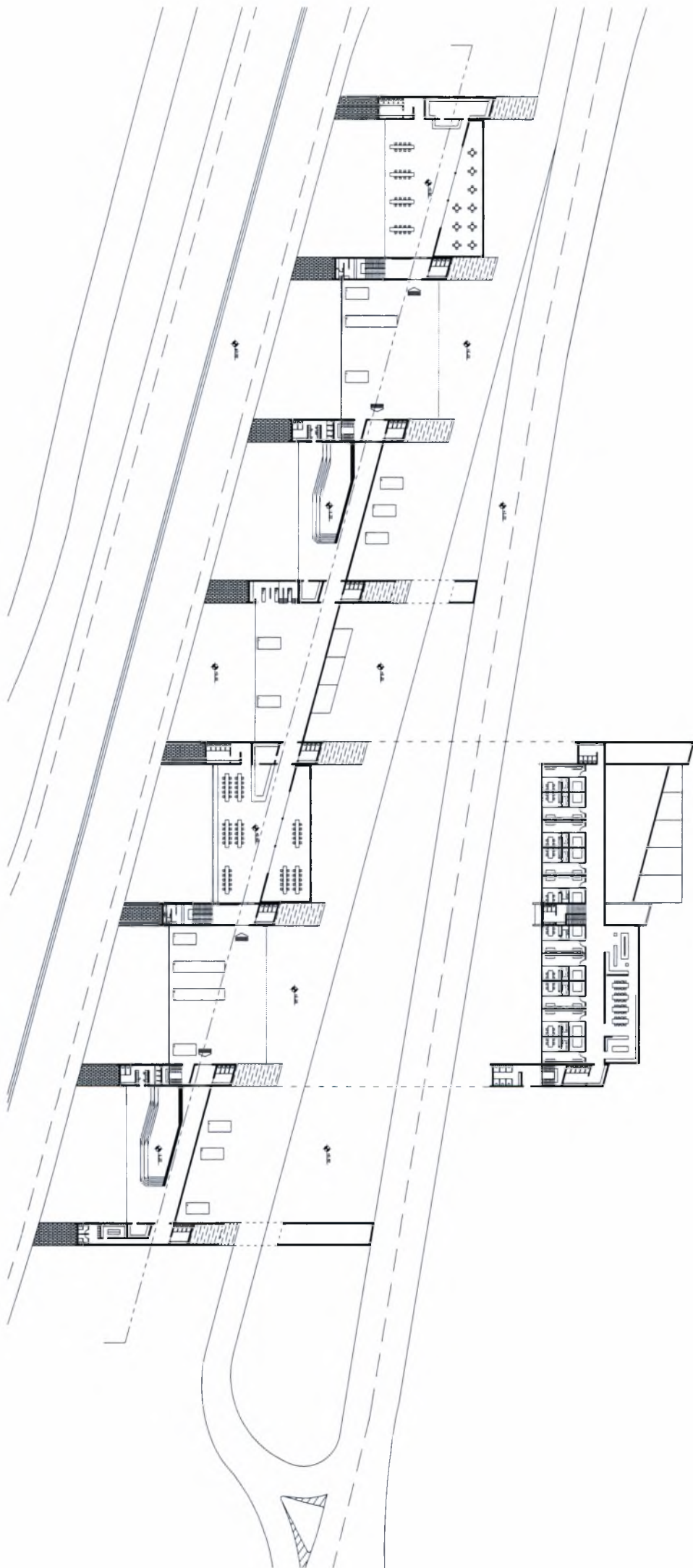
Ένα τέτοιο μοντέλο βέβαια θα πρέπει να στηρίζεται από έναν φορέα που θα εξασφαλίζει την ποιότητα του δρόμου, προς όφελος του κόσμου που αναγκάζεται ή που επιλέγει να τον χρησιμοποιεί.







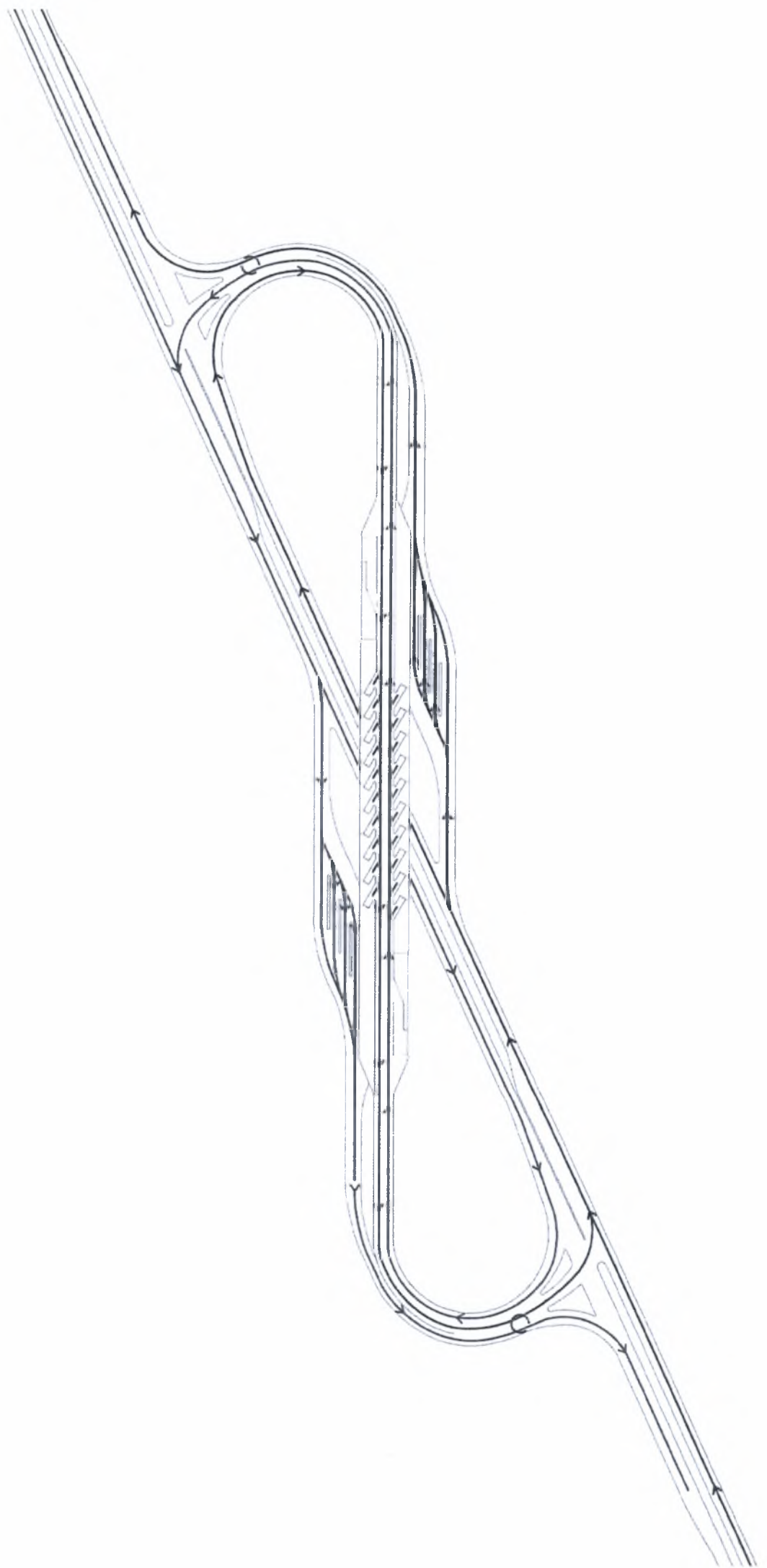


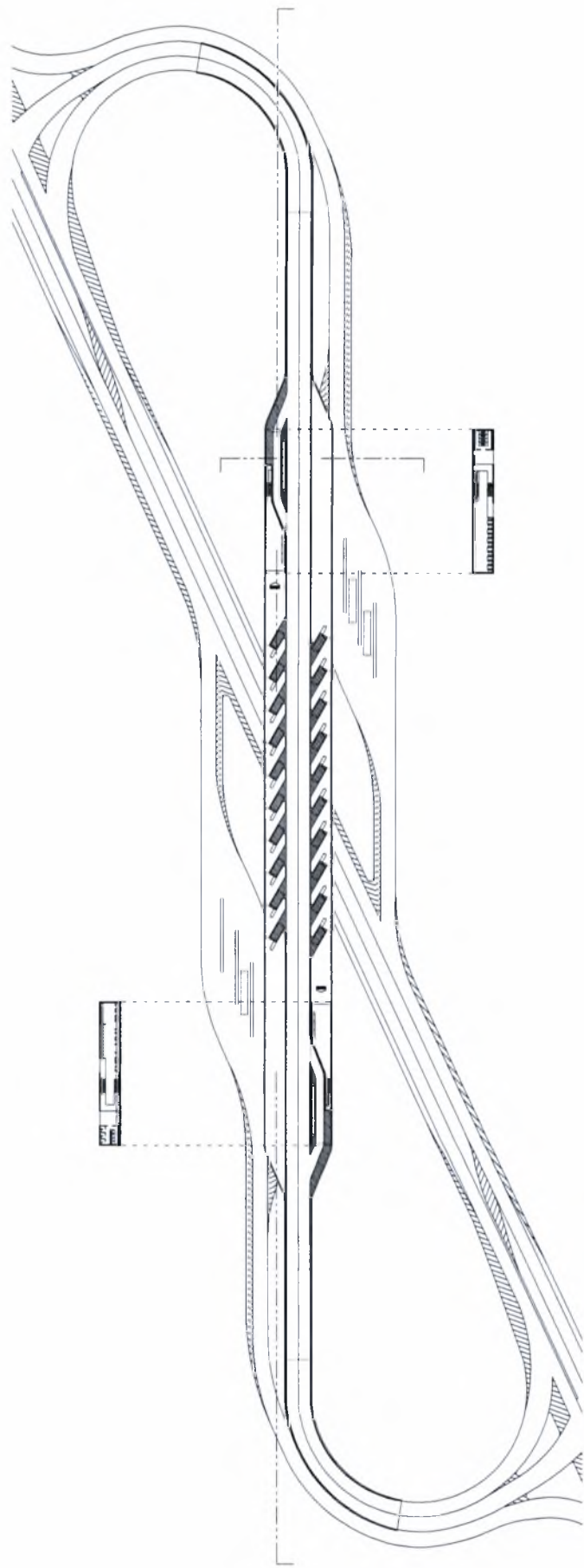






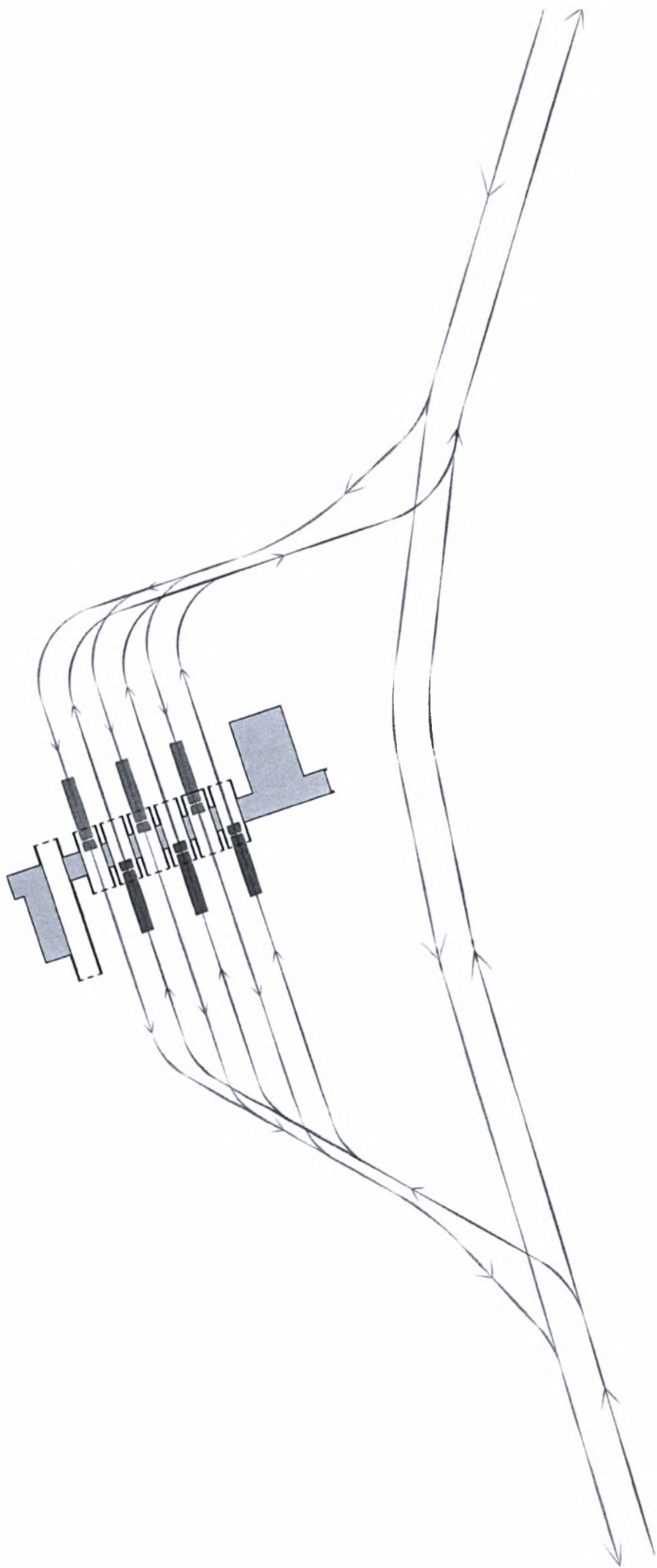


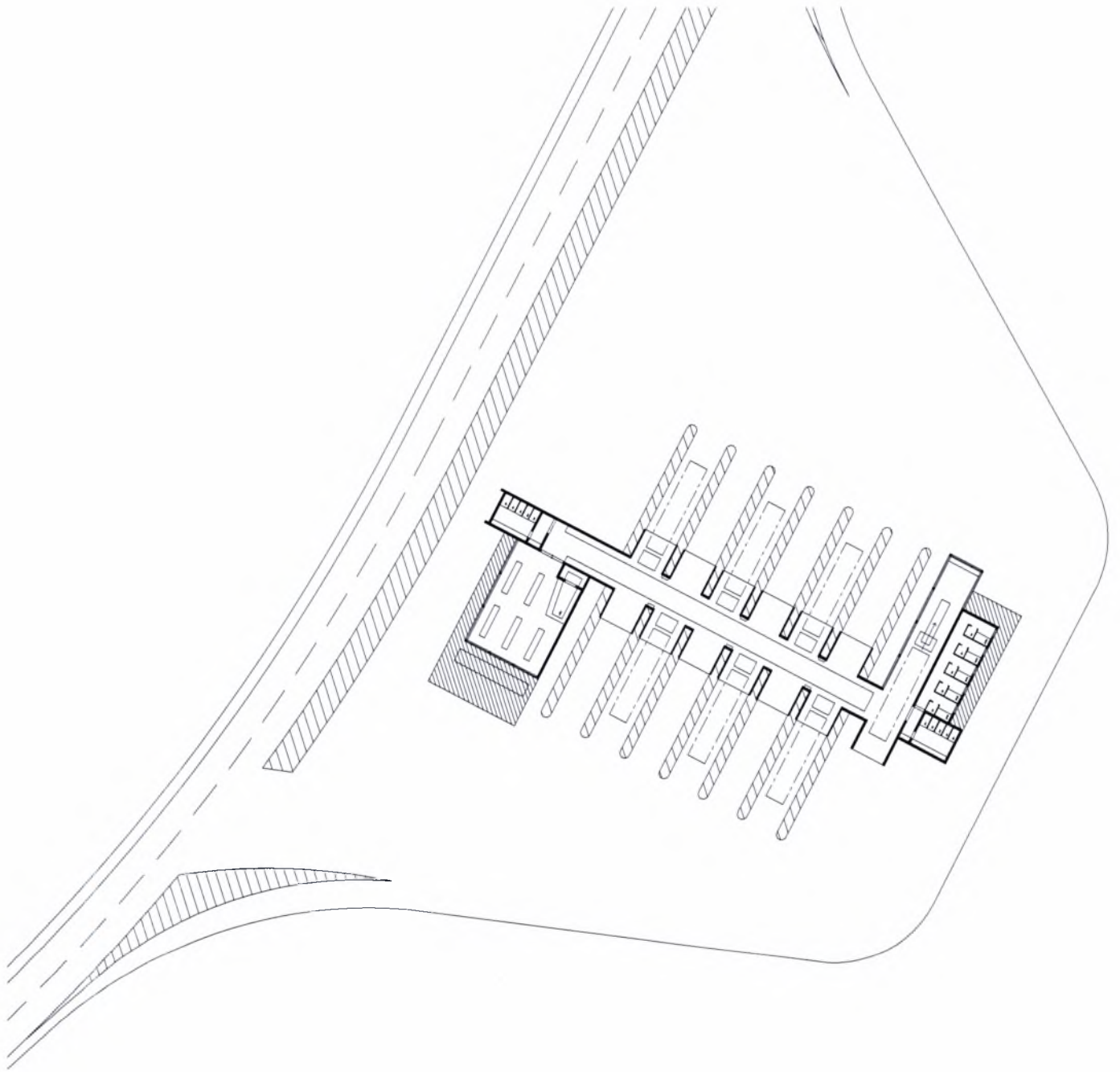


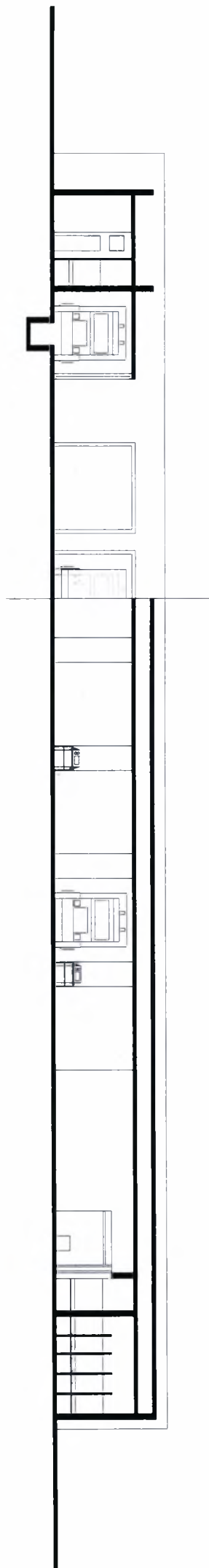




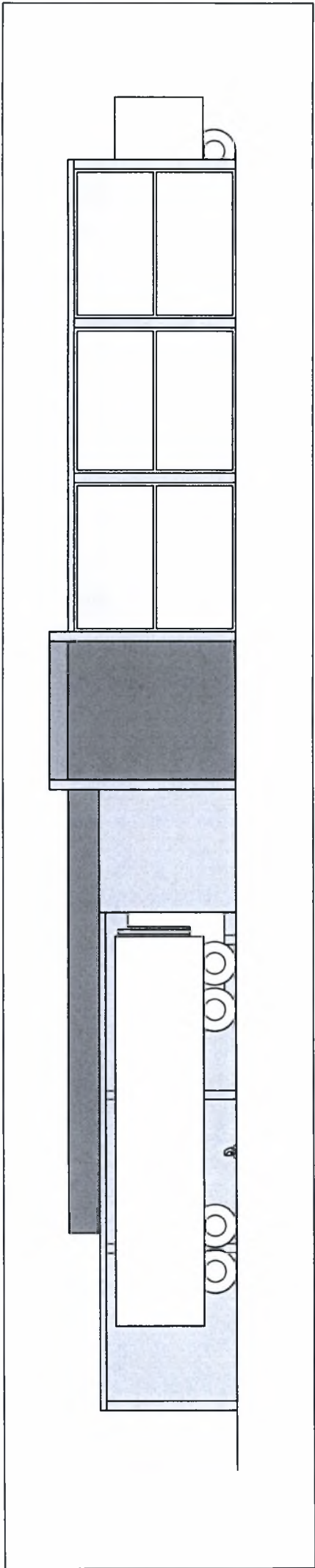


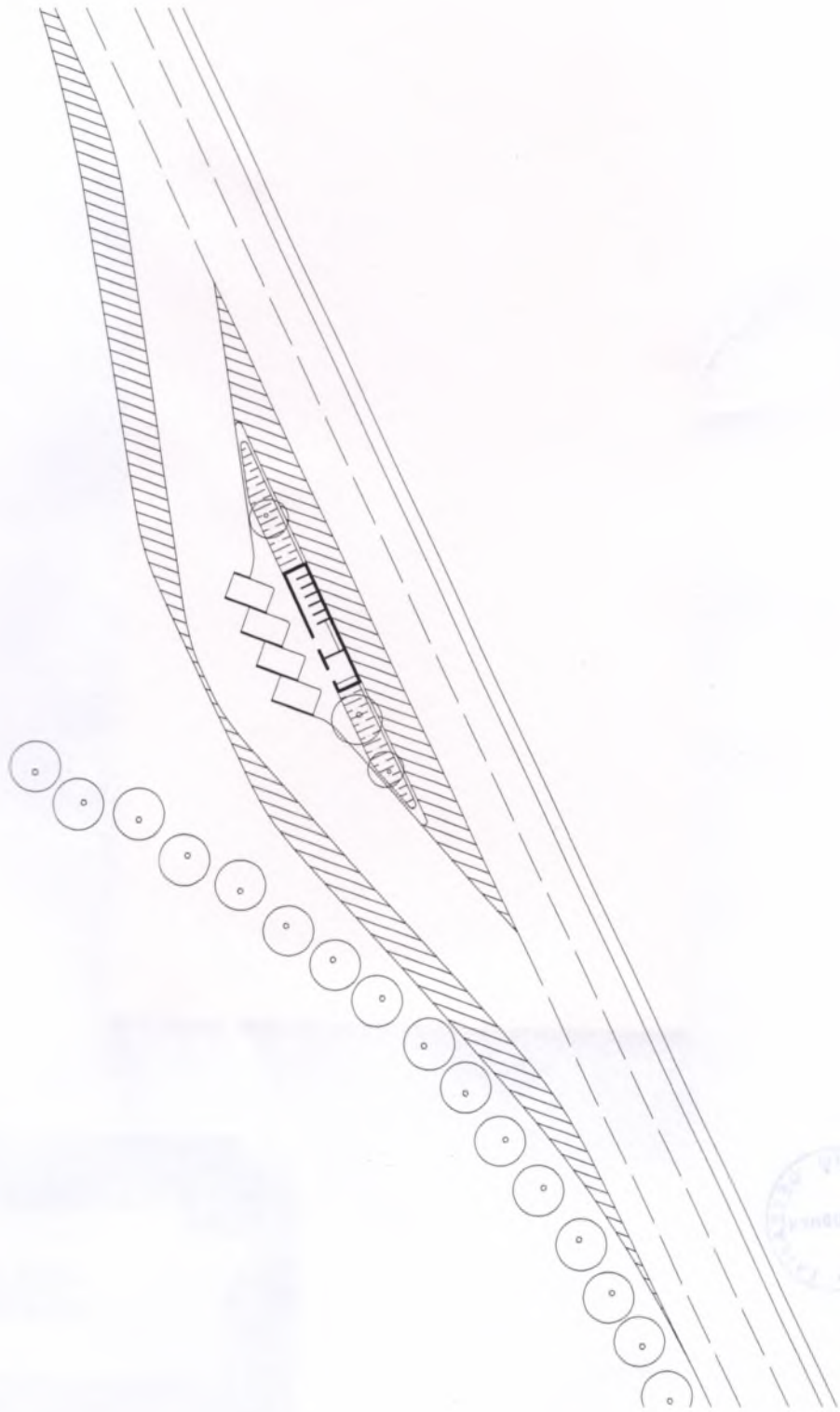












Ζωτανός, Δημήτρης  
Τσιτσάνης, Δημήτρης

ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ

Στάση, Διαμονή στο όριο

ΤΙΤΛΟΣ

του ταξιδιού παρεμβαίνοντας

ΛΗΞΗ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΔΑΝΕΙΖΟΜΕΝΟΥ

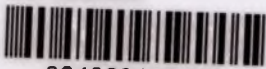
3-215

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Τηλ.: 24210 ~~744444~~ 06300-1



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ



004000108429