



ΚΟΜΒΟΣ **ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ** ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΜΕΤΑΞΟΥΡΓΕΙΟ

Ευχαριστούμε όλους τους φίλους μας για την πολύτιμη βοήθεια...



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

Αριθ. Εισ.: 11604/1

Ημερ. Εισ.: 05-04-2013

Δωρεά: Συγγραφείς

Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΑΜ

2012

ZΩΓ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

ΠΡΩΤΗ ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
ΑΛΓΟΡΙΘΜΟΣ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΤΙΡΙΩΝ
ΧΩΡΙΚΟΣ ΑΝΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

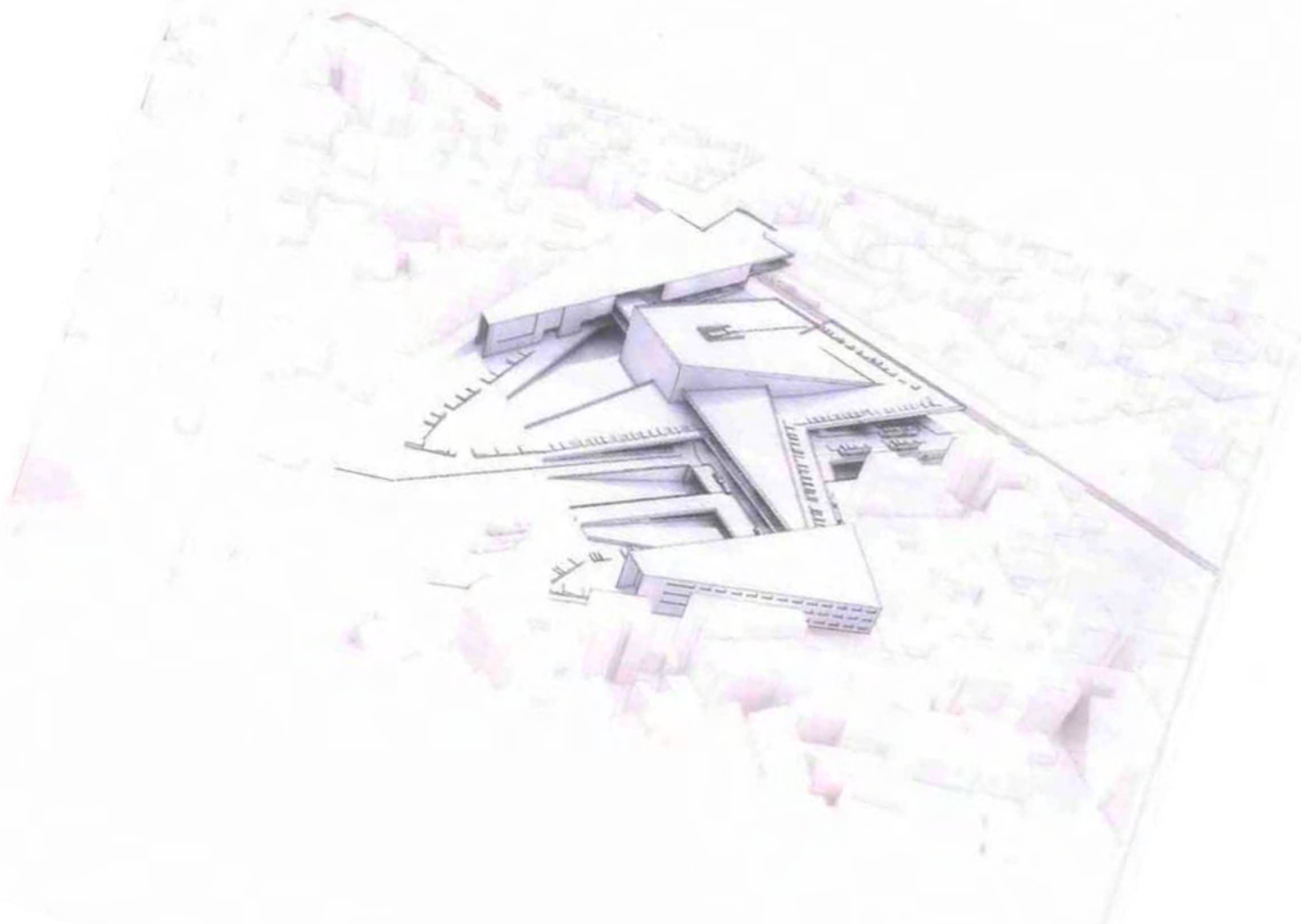
ΔΕΥΤΕΡΗ ΦΑΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΙΝΗΣΗΣ
ΠΡΟΠΛΑΣΜΑΤΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΚΑΤΟΨΕΙΣ
ΟΨΕΙΣ
ΤΟΜΕΣ
ΑΞΟΝΟΜΕΤΡΙΚΟ ΕΝ ΕΚΡΗΞΗ
ΤΡΙΣΔΙΑΣΤΑΤΕΣ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΕΙΣ



ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία αφορά στη δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Σταθμού Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στην Αθήνα, με αφορμή την επικείμενη ενοποίηση των δύο υφιστάμενων Σταθμών Υπεραστικών Λεωφορείων (Κηφισσού και Λιοσίων) σε έναν νέο Σταθμό στην περιοχή του Ελαιώνα. Η εν λόγω μελέτη επιχειρεί να επαναπροσδιορίσει τη σημασία της δημιουργίας ενός έργου αυτής της κλίμακας για την Αθήνα, προτείνοντας τη δημιουργία του εντός του ευρύτερου κέντρου της. Στόχος της είναι το νέο αυτό κτίριο να αποτελέσει σημείο αναφοράς για την ευρύτερη περιοχή της Αττικής, στα ζητήματα της μεταφοράς και της κίνησης, επηρεάζοντας ταυτόχρονα τον αστικό ιστό και την πυκνότητα της περιοχής στην οποία θα τοποθετηθεί. Παράλληλα, έχει ως στόχο την ενεργοποίηση του συστήματος εισροής πεζών στο κέντρο της, και ειδικότερα στις περιοχές όπου αυτό πάσχει. Η διαδικασία της μελέτης χωρίζεται σε δύο στάδια, αυτό της προετοιμασίας της περιοχής και αυτό του σχεδιασμού, τα οποία είναι αλληλένδετα μεταξύ τους και συμπληρώνει

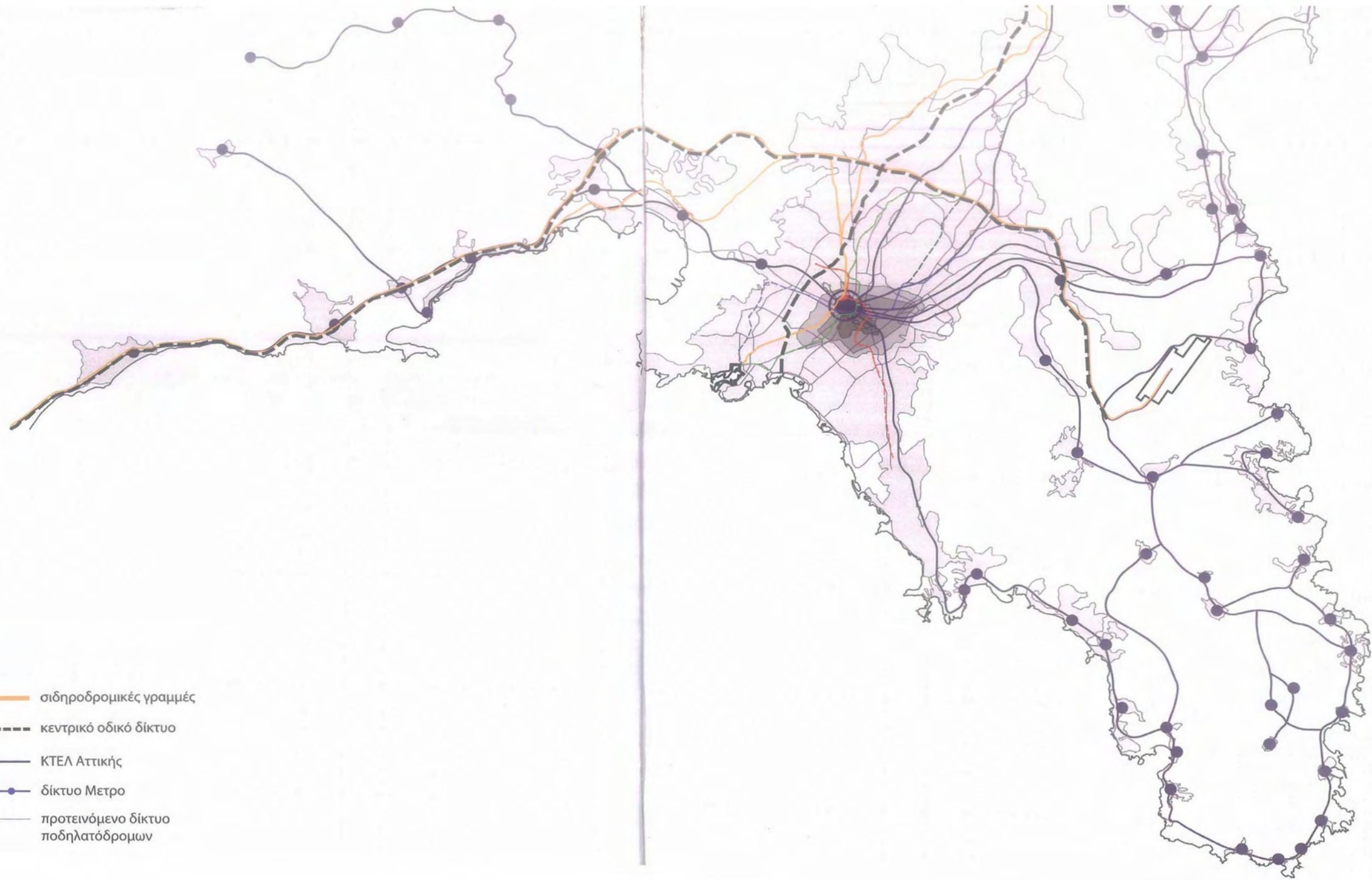


ΠΡΩΤΗ ΦΑΣΗ

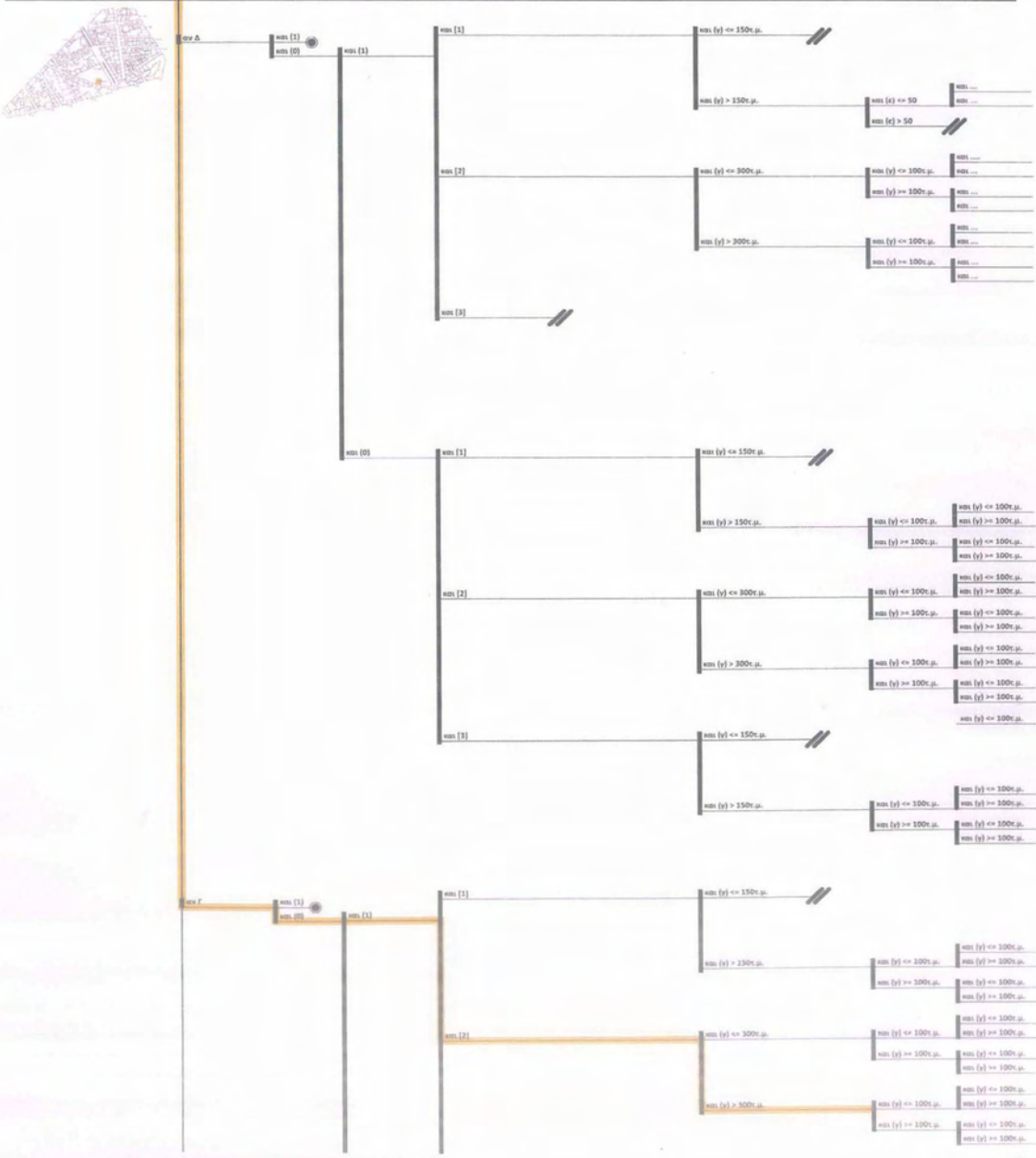
ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Τα κριτήρια επιλογής της κατάλληλης περιοχής για την τοποθέτηση του Σταθμού ήταν πολλαπλά. Το σημαντικότερο όλων ήταν η γεωγραφική της θέση να της δίνει τη δυνατότητα να αποτελέσει έναν νέο συγκοινωνιακό κόμβο. Στην πράξη, αυτό απαιτεί την επικοινωνία της με τα δίκτυα της πόλης, όπως αυτό του Μετρό, του τρένου και των κύριων οδικών αξόνων. Παράλληλα, όμως, η θέση αυτή θα έπρεπε να είναι τέτοια, ώστε να παρέχει άμεση σύνδεση με τα Εθνικά Οδικά Δίκτυα, ώστε τα υπεραστικά λεωφορεία να μην αναγκάζονται να διασχίζουν τους στενοούς δρόμους του κέντρου, προκειμένου να φτάσουν στον προορισμό τους.

Με βάση τα παραπάνω, η μελέτη στράφηκε προς την αναζήτηση λύσεων στις παρυφές του ιστορικού κέντρου της Αθήνας, ούτως ώστε να πληρούνται όλα τα απαραίτητα κριτήρια. Από όλες τις υποψήφιες περιοχές επιλέχθηκε αυτή του Μεταξουργείου και συγκεκριμένα το νοτιό τρίγωνο που σχηματίζεται από τις οδούς Κωνσταντινουπόλεως, Αχιλλέως (προέκταση της Λεωφόρου Αθηνών) και Δηληγιάννη και διασχίζεται από την οδό Λένορμαν. Η συγκεκριμένη περιοχή, πέραν της γεωγραφικής της θέσης που την τοποθετεί σε απόσταση αναπνοής από την πλατεία Ομονοίας, περιλαμβάνει την Πλατεία Καραϊσκάκη, όπου βρίσκεται ο Σταθμός Μετρό του Μεταξουργείου, καθώς και η αφητηρία πολλών υπεραστικών λεωφορείων εντός του Νομού Αττικής, εφάπτεται στις σιδηροδρομικές γραμμές, γεγονός που δίνει τη δυνατότητα δημιουργίας νέου σταθμού του ΗΣΑΠ για την εξυπηρέτηση των χρηστών του σταθμού και των κατοίκων της περιοχής και συνδέεται άμεσα με την Εθνική Οδό, μέσω της οδού Λένορμαν.



- σιδηροδρομικές γραμμές
- κεντρικό οδικό δίκτυο
- ΚΤΕΛ Αττικής
- δίκτυο Μετρο
- προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατόδρομων



ΑΛΓΟΡΙΘΜΟΣ

Με βάση την παραπάνω μέθοδο και τα συμπεράσματα στα οποία αυτή κατέληξε, προέκυψε η κατάλληλη περιοχή για την τοποθέτηση του νέου προγράμματος. Στην παρούσα φάση, όμως, η περιοχή αυτή αποτελεί ένα κομμάτι του πυκνοκατοικημένου αστικού ιστού του κέντρου της Αθήνας και συνεπώς είναι αδύνατον να εφαρμοστεί οποιοδήποτε πρόγραμμα μεγάλης κλίμακας με βάση τις υπάρχουσες συνθήκες. Έτσι, κρίθηκε αναγκαία η εύρεση μίας στρατηγικής που να δημιουργεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την πόλη, ώστε η ίδια να "γεννήσει" χώρο μέσα από τα "σιπάκια" της, καλύπτοντας τις ανάγκες της.

Συγκεκριμένα, δημιουργήθηκε ένας αλγόριθμος που λαμβάνει υπόψη μία σειρά παραμέτρων, σχετικών με την περιοχή, όπως το πότε κρίνεται σκόπιμο να απομακρυνθεί κάθε κτίριο, τι ανάγκες δημιουργεί, τί χώρο αφήνει κλπ., με σκοπό να τις τροποποιήσει προς όφελός της, προνοώντας ταυτόχρονα για το μέλλον της. Όλα τα κτίρια της περιοχής, για παράδειγμα, πρόκειται να "πεθάνουν" αναπόφευκτα μέσα στα επόμενα 70 χρόνια, με ορισμένα από αυτά να έχουν αρκετά πιο σύντομη "ημερομηνία λήξης". Ρυθμίζοντας τον αλγόριθμο με τον κατάλληλο τρόπο, ο "θανατος" αυτός μπορεί να επισπευθεί, όπου αυτό κρίθει αναγκαίο, σε συνδυασμό με τη "γέννηση" νέων εγκαταστάσεων που θα υπακούουν στους νέους κανονισμούς και θα δημιουργούν καλύτερες ποιότητες ζωής.

Ο συγκεκριμένος αλγόριθμος μπορεί να εφαρμοστεί μόνο σε συγκεκριμένες περιπτώσεις και περιοχές, κρίνοντας από το πώς είναι τώρα και πώς τείνουν να γίνουν στο μέλλον. Δημιουργείται από αρχιτέκτονες, όχι από προγραμματιστές και έχει ως στόχο την αναβάθμιση της ζωής των ανθρώπων της περιοχής, μέσω της βελτίωσης της σχέσης πολίτης-πόλη, όχι μέσα από αυθαίρετες υπολογιστικές μεθόδους.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΤΙΡΙΩΝ

Στην περιοχή μελέτης, σε πρώτη φάση κάθε κτίριο απέκτησε ταυτότητα, τα δεδομένα της οποίας περιελάμβαναν τη γεωγραφική του θέση, το ποσοστό κάλυψης του οικοπέδου στο οποίο ανήκει, το ύψος του, τον υφιστάμενο συντελεστή δόμησης, το κτιριακό του απόθεμα, την ανάγκη τοποθέτησης νέου προγράμματος στη θέση του, τη δυνατότητα τοποθέτησης νέου προγράμματος στην ίδια θέση, καθώς και τη σημαντικότητά του με βάση την ιστορική του αξία. Με βάση τα παραπάνω, τα κτίρια της περιοχής κατηγοριοποιήθηκαν σε τέσσερις βασικές κατηγορίες, από το Α έως το Δ, με το Δ να ορίζει τα κτίρια που είναι σε θέση να απομακρυνθούν άμεσα.



Κτίριο Κατηγορίας Α



Κτίριο Κατηγορίας Β



Κτίρια Κατηγορίας Γ



Κτίρια Κατηγορίας Δ



Περιοχή τοποθέτησης νέου προγράμματος

Στη συνέχεια, σημειώθηκε το κατάλληλο σημείο, μέσα στην ίδια την περιοχή, για την εγκατάσταση του νέου προγράμματος, βάσει των δεδομένων που συνέλεξε ο αλγόριθμος. Τα υφιστάμενα κτίρια έπρεπε να απομακρυνθούν και οι ανάγκες τους να καλυφθούν μέσα από το κτιριακό απόθεμα της περιοχής. Έτσι, εντοπίστηκαν όλα τα εγκαταλελειμμένα και υπό κατάρρευση κτίρια, τα οποία αυτή τη στιγμή αποτελούν το «καρκίνωμα της περιοχής» και στη συνέχεια αφαιρέθηκαν. Στη θέση αυτών μεταφέρθηκαν, στα πλαίσια μίας «μετανάστευσης εντός της γειτονιάς», όλοι οι κάτοικοι και οι λειτουργίες των υπό αλλαγή οικοδομικών τετραγώνων, επαναχρησιμοποιώντας το άδαιο κτιριακό απόθεμα της περιοχής.



Περιοχή μελέτης μετά την απομάκρυνση των κτιρίων Δ



Κτιριακό απόθεμα της περιοχής του μελλοντικού σταθμού



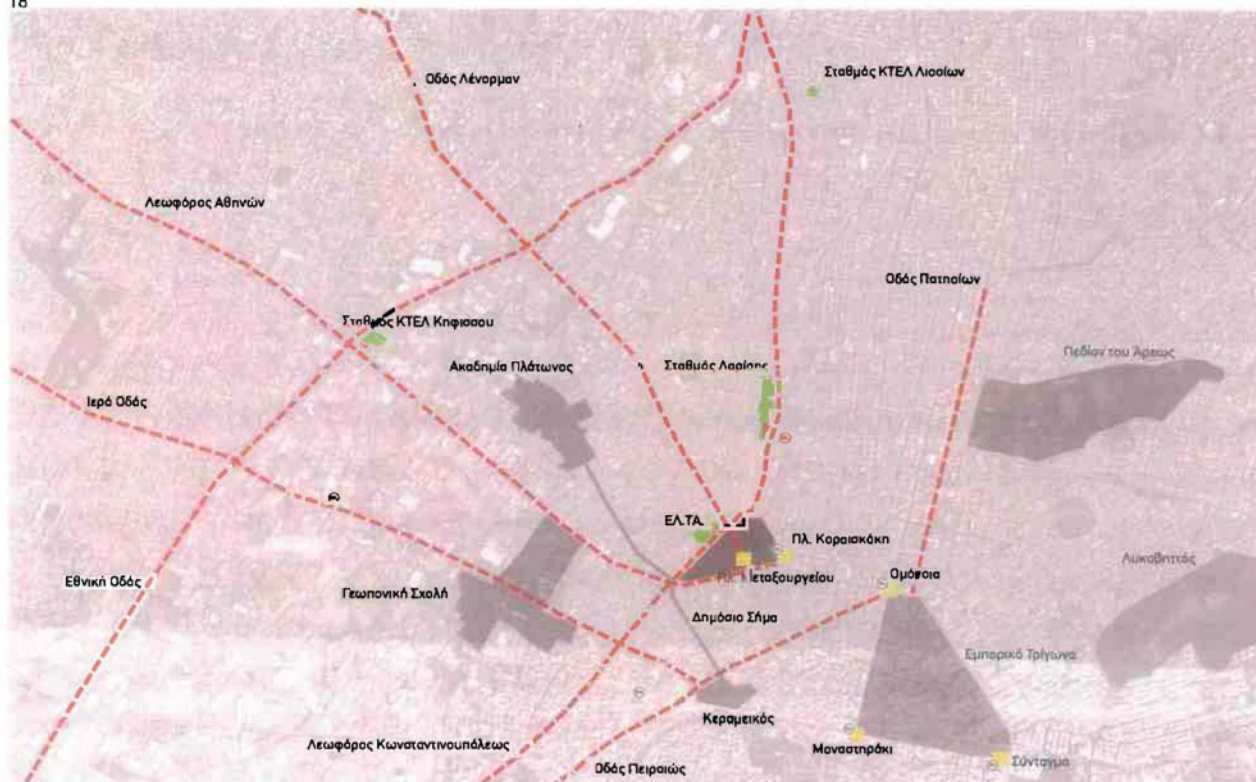
Συμπύκνωση μετακινούμενων λειτουργιών σε νέα blocks κατοικιών

Στη νέα τους μορφή, όλες οι μεταφερόμενες διάσπαρτες λειτουργίες συμπυκνώνονται σε μεγαλύτερα blocks, τα οποία υπακούουν στο νέο Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό (Γ.Ο.Κ.) και έχουν ως σκοπό να δημιουργήσουν σταδιακά μία νέα τάξη πραγμάτων, πρώτα στην περιοχή μελέτης κι έπειτα στην πόλη. Συγκεκριμένα, τοποθετήθηκαν 5 νέα blocks κατοικιών, μέσα στα οποία μεταφέρθηκαν όλες οι υφιστάμενες λειτουργίες που μετακινήθηκαν. Στο πρώτο κτίριο, συνολικής επιφάνειας 5.640 τ.μ. (940 τ.μ. * 6 όροφοι), μεταφέρθηκαν οι λειτουργίες 6 κτιρίων, στο δεύτερο (3.882 τ.μ. – 647τ.μ. * 6 όροφοι) 7 κτιρίων, στο τρίτο (8.310 τ.μ. – 1.385 τ.μ. * 6 όροφοι) 16 κτιρίων, στο τέταρτο (2.874 τ.μ. * 6 όροφοι) 5 κτιρίων και στο πέμπτο (9.000 τ.μ. – 1.500 τ.μ. * 6 όροφοι) 12 κτιρίων. Παράλληλα, στους χώρους που απελευθερώθηκαν από την απομάκρυνση των ανενεργών κτιρίων και δεν αξιοποιήθηκαν στη στέγαση των μεταφερόμενων λειτουργιών, προτείνεται η τοποθέτηση 16 νέων δόροφων κτιρίων με πρόγραμμα βοηθητικό προς την περιοχή, όπως χώρους στάθμευσης, τοπικές αγορές κλπ. Η επιφάνεια ορόφου αυτών των κτιρίων ποικίλει από 37,5 τ.μ. μέχρι 240 τ.μ.



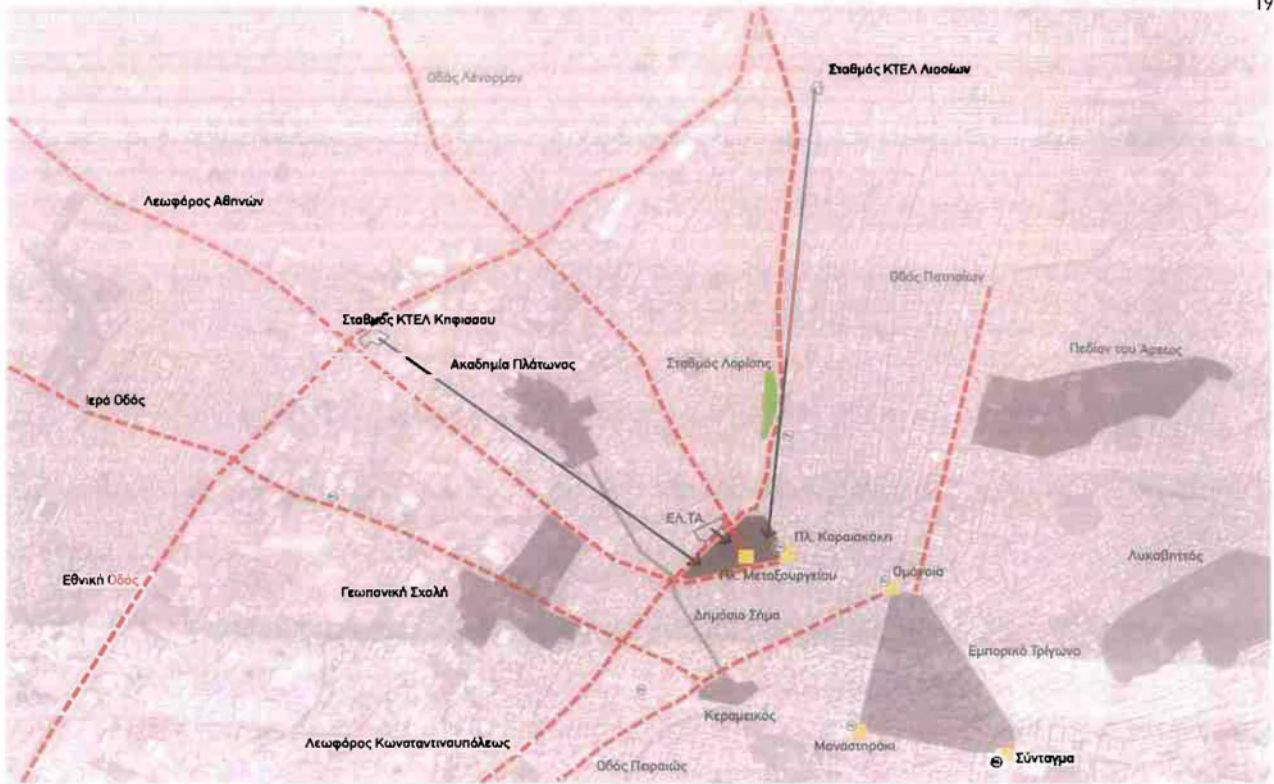
Τελική κατάσταση με τα νέα blocks και τους νέους χώρους προς εκμετάλλευση

Το σύστημα αυτό ονομάζεται «ανασυγκρότηση» και ξεκινάει από την τοπική κλίμακα, καταλήγοντας στην υπερτοπική. Στην πράξη, αυτό σημαίνει πως με την αφαίρεση ενός αριθμού ανενεργών κτιρίων από μία συγκεκριμένη περιοχή, αυτόματα η περιοχή ανασυγκροτείται, ελευθερώνοντας χώρους για την τοποθέτηση νέου προγράμματος, αλλά και προγράμματος που υπάρχει σε άλλη περιοχή και μεταφέρεται σε αυτούς, απελευθερώνοντας ταυτόχρονα τη θέση την οποία κατείχε και δημιουργώντας συνθήκες ανασυγκρότησης στη δική του περιοχή. Είναι λογικό, πως αν η πόλη συνεχίσει να «γεννάει» ελεύθερους χώρους μέσα από τα «σπλάχνα της», αφαιρώντας όσα τμήματά της της είναι περιττά, τότε η εικόνα της θα αλλάξει μέσα στα επόμενα χρόνια.



Η θέση της περιοχής μελέτης σε σχέση με τα τοπόσημα της Αθήνας

Το σύστημα αυτό ονομάζεται «ανασυγκρότηση» και ξεκινάει από την τοπική κλίμακα, καταλήγοντας στην υπερτοπική. Στην πράξη, αυτό σημαίνει πως με την αφαίρεση ενός αριθμού ανενεργών κτιρίων από μία συγκεκριμένη περιοχή, αυτόματα η περιοχή ανασυγκροτείται, ελευθερώνοντας χώρους για την τοποθέτηση νέου προγράμματος, αλλά και προγράμματος που υπάρχει σε άλλη περιοχή και μεταφέρεται σε αυτούς, απελευθερώνοντας ταυτόχρονα τη θέση την οποία κατείχε και δημιουργώντας συνθήκες ανασυγκρότησης στη δική του περιοχή. Είναι λογικό, πως αν η πόλη συνεχίσει να «γεννάει» ελεύθερους χώρους μέσα από τα «σπλάχνα της», αφαιρώντας όσα τμήματά της τής είναι περιττά, τότε η εικόνα της θα αλλάξει μέσα στα επόμενα χρόνια.



Ανασυγκρότηση στην κλίμακα της πόλης

Στα πλαίσια του κόμβου κινητικότητας, στην περιοχή μελέτης δημιουργήθηκαν τρία κτίρια που συνδέονται μεταξύ τους σε πέντε επίπεδα (-9.00, -3.00, +0.00, +4.50, +9.00), το κεντρικό κτίριο του σταθμού, το κτίριο του ξενοδοχείου, που λειτουργεί υποστηρικτικά στο σταθμό και αυτό των ΕΛ.ΤΑ., που μεταφέρεται από την απέναντι πλευρά της οδού Κωνσταντινουπόλεως, όπου στεγάζεται σήμερα, απελευθερώνοντας το χώρο που κατείχε για τη δημιουργία ενός πάρκου. Ταυτόχρονα, σε κάποιους από τους χώρους που απελευθερώθηκαν από την απομάκρυνση των ανενεργών κτιρίων και δεν αξιοποιήθηκαν στη δημιουργία του σταθμού, δημιουργείται η δυνατότητα τοποθέτησης χώρων στάθμευσης και άλλων βοηθητικών λειτουργιών για την περιοχή.

1ο στάδιο ανασυγκρότησης (μέσω αλγορίθμου)

συμπύκνωση του πληθυσμού και των λειτουργιών

αλλαγές στο οδικό δίκτυο

απομακρυνση ανενεργών κτιρίων

(βάση προσαρμοσμένων για την περιοχή παραμέτρων)

σήμερα



στρατηγικές δράσεις

- μετακίνηση ομάδων από τα υπό αλλαγή οικοδομικά τετράγωνα
- συμπύκνωση του πληθυσμού
-επανάχρηση του άδειου κτιριακού αποθέματος-
- οικονομικές διευκολύνσεις στους μετακινούμενους πληθυσμούς
-διατήρηση ή μείωση του ενοικίου για 10 χρόνια-

μεταβατικό στάδιο

απομακρυνση του κτιριακού αποθέματος της περιοχής του σταθμού

εισαγωγή νέων εμπορικών χώρων

δημιουργία πολυκατοικιών του τύπου για αντικατάσταση των παλιών της περιοχής του σταθμού

εισαγωγή ηλεκτρικών παρκαρισμάτων

ενεργοποίηση των υπαρχόντων χώρων πρασίνου και εισαγωγή νέων

στάδιο υλοποίησης

κατασκευή σταθμού Κ.Τ.Ε.Λ.

κατασκευή ΕΛ.ΤΑ.

κατασκευή ημιμονιμων κατοικιών στην περιοχή του σταθμού

εισαγωγή σημείων πληροφόρησης στην ευρύτερη περιοχή

20 χρόνια από σήμερα

- αειμόνηση πολυκατοικιών στα οικοπέδα με την μορφή της ημιμόνιμης κατοικίας
- αειμόνιση του κράτους και ιδιωτών
-οικοδόμηση του νέου κτιριακού αποθέματος-
- ημερήσια μέρους των εμπορικών χώρων και δημιουργία ζωνών για την αποδοχή τους παράλληλα με την εισαγωγή νέων

- προστασία και διαχείριση των ανοιχτών πράσινων χώρων από τους φοιτητές του Γεωπονικού Πανεπιστημίου
- κίνητρα για την σύσταση επιτροπής κρατικών εκπροσώπων και ιδιωτών για την διαχείριση μέρους του κτιριακού αποθέματος και των δημόσιων ή κοινόχρηστων χώρων

τελικό στάδιο

μετακίνηση των σταθμών Λιοσίων και Κηφισού στο νέο κτίριο

μετακίνηση των ΕΛ.ΤΑ. στο νέο κτίριο

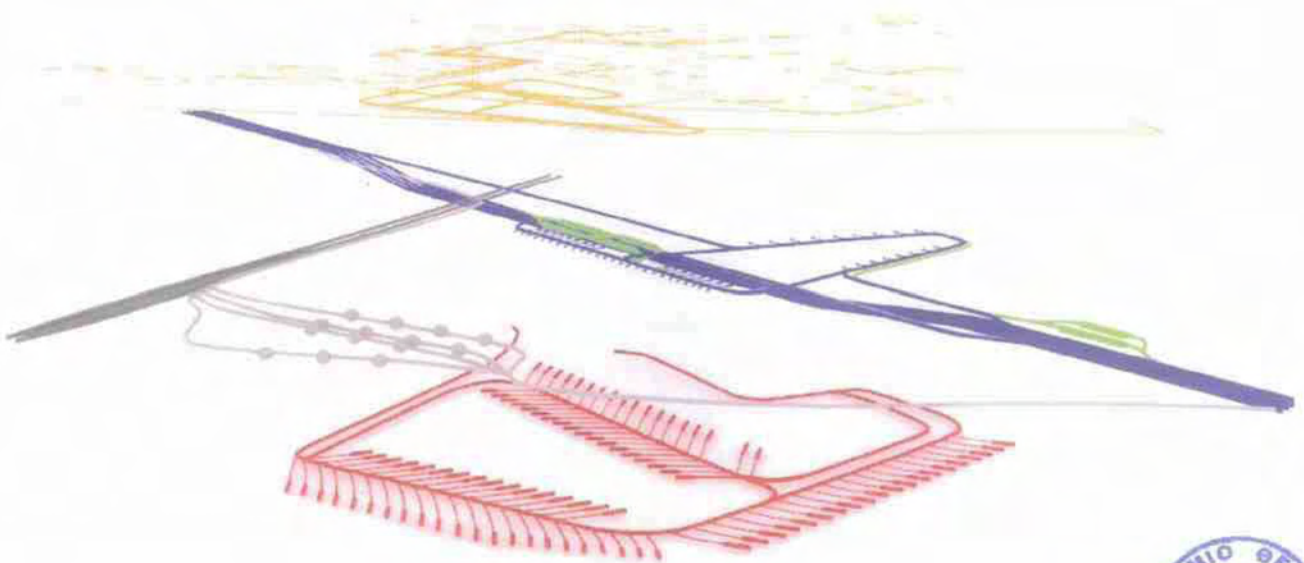
δημιουργία ανοιχτού χώρου πρασίνου στην περιοχή των παλιών ΕΛ.ΤΑ.

δυνατότητα επανάχρησης των προηγούμενων οικοπέδων των σταθμών Λιοσίων και Κηφισού για τις ανάγκες της κάθε περιοχής

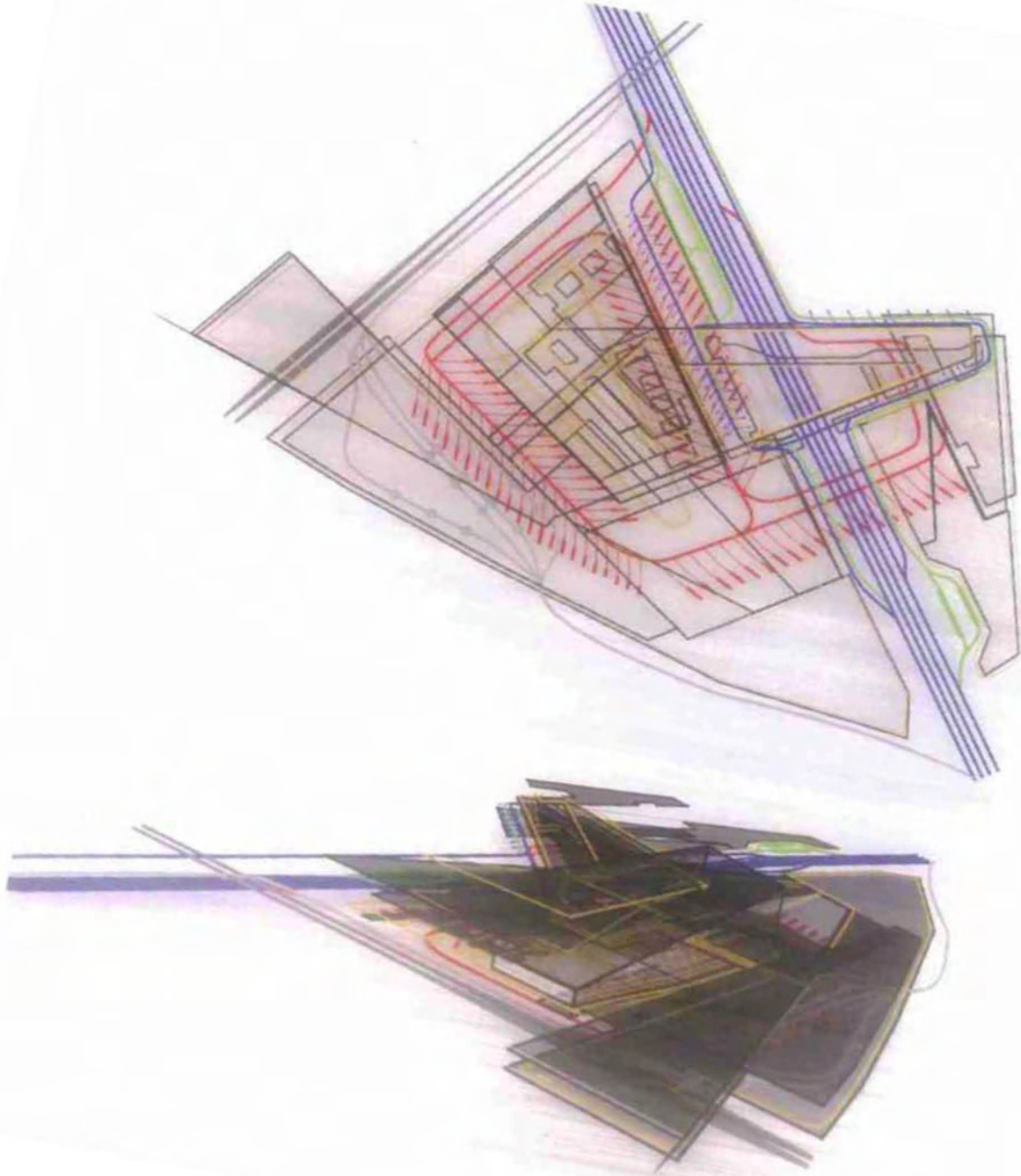
ΔΕΥΤΕΡΗ ΦΑΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ



Τα δύο υποστηρικτικά κτίρια (ΕΛ.ΤΑ. και ξενοδοχείο) τοποθετήθηκαν στις δύο άκρες του οικοπέδου, παρέχοντας ένα είδος «φιλτραρίσματος» της κίνησης και της οπτικής επαφής με την πόλη για το κτίριο του σταθμού, που τοποθετήθηκε στο κέντρο της περιοχής μελέτης. Η συνθετική λογική, με βάση την οποία κινήθηκε η μελέτη, βασίστηκε πάνω στην κίνηση, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στα σημεία που οι κινήσεις των πεζών, των υπεραστικών και αστικών λεωφορείων, των Ι.Χ., των Ταξί και των φορτηγών των ΕΛ.ΤΑ. συναντώνται. Η οδός Λένορμαν, που στην υφιστάμενη κατάσταση χωρίζει την περιοχή σε δύο τμήματα, γίνεται αναπόσπαστο κομμάτι του κτιριακού συμπλέγματος και αποκτά ρόλο διαδρομής εντός αυτού. Προτεραιότητα του σχεδιασμού ήταν η αέναη κίνηση σε μορφή λούπας, ακόμα και πάνω στην οροφή του σταθμού, όπου η εσωτερική κίνηση συναντά την εξωτερική. Εντός του σταθμού, η κίνηση μεταβάλλεται από φυσική (με ράμπες) σε μηχανική (με κυλιόμενες

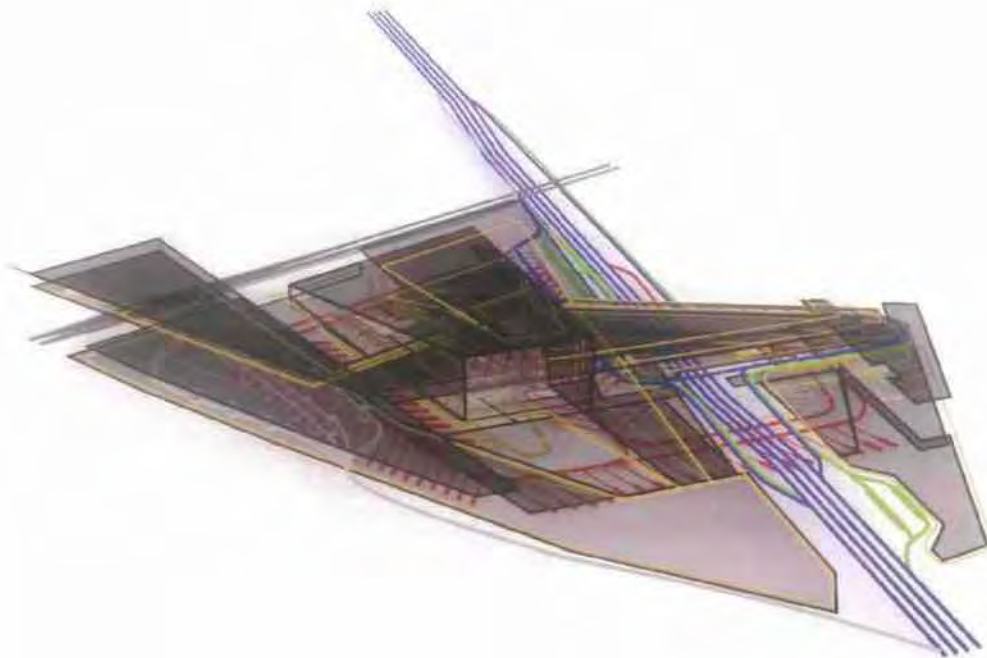


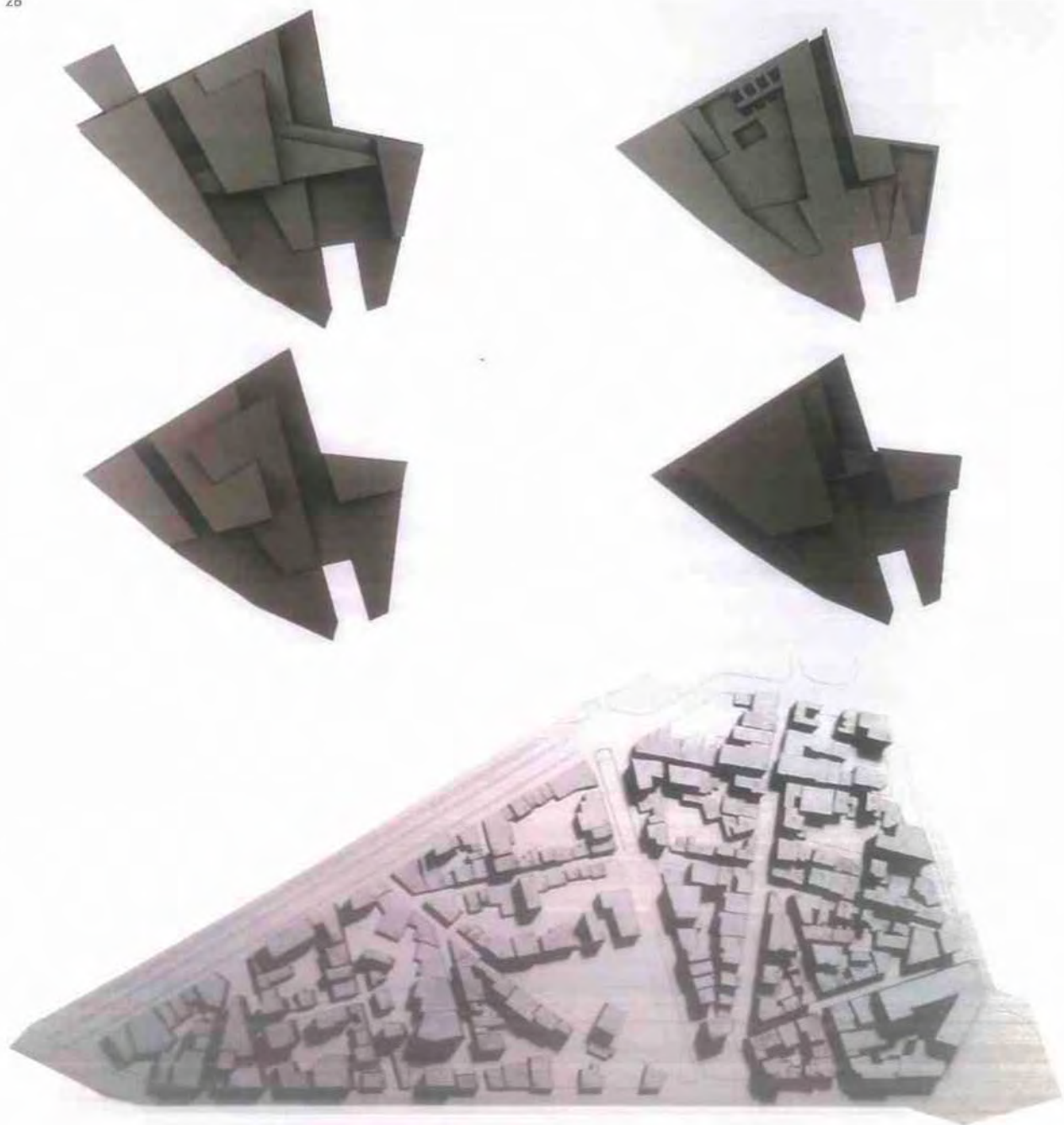
οκάλες και ανελκυστήρες), κάνοντας σαφή τη μεταβολή των συνθηκών μεταξύ των δυο καταστάσεων (εντός και εκτός). Στα δύο υποστηρικτικά κτίρια, η κίνηση λαμβάνει χώρα γύρω και μέσα σε αυτά, αλλά όχι πάνω τους, ενισχύοντας έτσι τη λογική του «κελύφους» που τα περικλείει, «προστατεύοντας» παράλληλα τον ίδιο το σταθμό. Η κλίμακα που χρησιμοποιήθηκε σε αυτά τα δύο κτίρια έχει μία τάση προσαρμογής από την κλίμακα της πόλης σε αυτή του σταθμού, δημιουργώντας μία μεταβατική ζώνη μεταξύ των δύο, ενώ και το μέγεθος των ανοιγμάτων των δύο κτιρίων στις εξωτερικές τους πλευρές τείνει να ενταχθεί στην πόλη, σε αντίθεση με αυτά που είναι προσανατολισμένα προς το σταθμό, τα οποία είναι σαφώς μεγαλύτερα και εναρμονισμένα σε αυτόν.



Τα τρία κτίρια διατρέχει μία κλειστή λωρίδα (σε μορφή λούπας), πλάτους τριών μέτρων, που άλλοτε συναντάει ισόπεδο και άλλοτε κεκλιμένο επίπεδο, δημιουργώντας χώρους κίνησης, αναμονής και πρασίνου, επιχειρώντας μέσω των διακυμάνσεων στη μεταβαλλόμενη διάστασή της, που ποικίλει από ένα έως και επτά μέτρα, να δηλώσει την ένταση της κίνησης (είτε των πεζών, είτε των οχημάτων) στα επίπεδα που βρίσκονται κάτω από αυτήν.

Προγραμματικά, στο κατώτερο επίπεδο (-9.00) πραγματοποιείται η βασική κίνηση των υπεραστικών λεωφορείων, ενώ εκεί βρίσκονται και οι χώροι αφίξεων – αναχωρήσεων, ο χώρος στάθμευσης των λεωφορείων, καθώς και οι αποθήκες και οι βοηθητικοί χώροι του σταθμού, με συνολική επιφάνεια 17.000 τ.μ. Σε αυτή τη στάθμη μπορεί κανείς να φτάσει μόνο από συγκεκριμένα σημεία ελέγχου από το -3.00, έχοντας αφήσει πρώτα τις αποσκευές του και έχοντας κάνει check-in, στα πλαίσια της λογικής του αεροδρομίου, διευκολύνοντας έτσι την άμεση επιβίβαση και ταχύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών με πιο συχνά δρομολόγια και μικρότερο χρόνο αναμονής, αλλά και τον περίπατο του επιβάτη σε όλους τους χώρους του σταθμού. Συνολικά υπάρχει χώρος στάθμευσης, ικανός να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των λεωφορείων όλων των νομών της χώρας, ενώ από τους χώρους αφίξεων – αναχωρήσεων έχουν τη δυνατότητα ταυτόχρονης επιβίβασης 42 δρομολόγια κάθε ώρα και 18 την ίδια στιγμή. Στο επίπεδο -6.00 βρίσκεται το υπογειοποιημένο κομμάτι της οδού Λένορμαν, κύριου οδικού άξονα που συνδέει το Σταθμό με την Εθνική οδό και πάνω στον οποίον κινούνται όσα υπεραστικά λεωφορεία εκτελούν δρομολόγια από ή προς το Σταθμό.







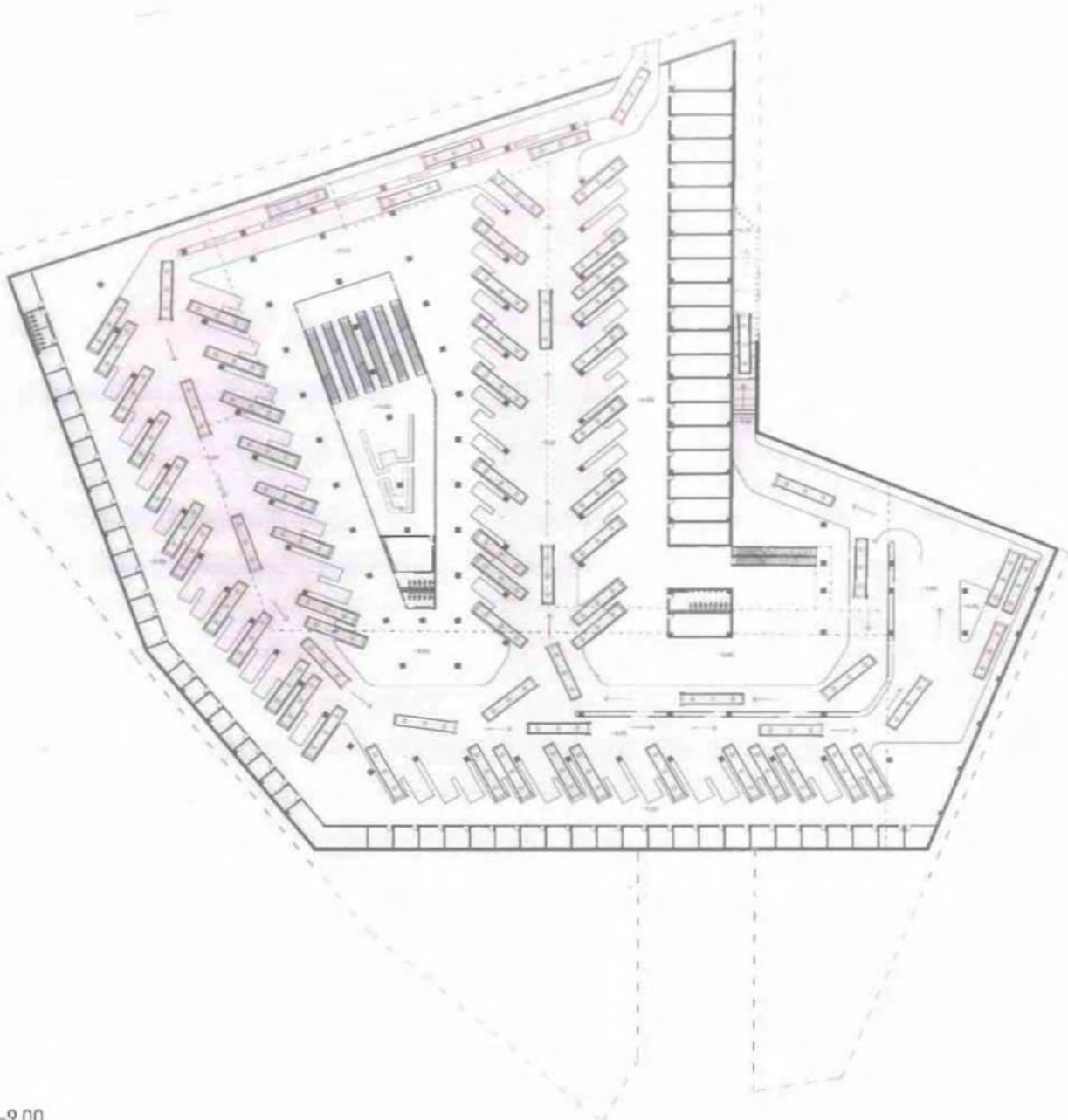
Στο επίπεδο του -3.00 τοποθετούνται οι κύριες εισοδοί του σταθμού, από τη μεριά της οδού Κωνσταντινουπόλεως και από τη μεριά της πλατείας, καθώς και τα εκδοτήρια, ο χώρος αναμονής, μία καφετέρια και άλλοι βοηθητικοί χώροι. Το συγκεκριμένο επίπεδο επικοινωνεί οπτικά με το χώρο του σταθμού στο -9.00, κάτι το οποίο δημιουργεί μία «σύνδεση» του επιβάτη με το μέσον του πριν ακόμα ξεκινήσει το κοινό τους ταξίδι. Στο -3.00 φτάνει κανείς είτε μέσω ραμπών, εξωτερικά του σταθμού, είτε μέσω κυλιόμενων ή ανελκυστήρων εντός αυτού. Το εμβαδόν αυτού του χώρου, εντός των πλαισίων του σταθμού είναι 4.600 τ.μ., ενώ συνολικά μαζί με τον υπόγειο χώρο του ξενοδοχείου, στον οποίον βρίσκεται η υποδοχή καθώς και βοηθητικοί χώροι, το συνολικό εμβαδόν του επιπέδου υπολογίζεται στα 7.000 τ.μ.

Στο ισόγειο του κτιρίου του σταθμού υπάρχει μόνο ένα βοηθητικό επίπεδο 500 τ.μ., το οποίο οδηγεί τον επισκέπτη/επιβάτη είτε στο επίπεδο -3.00, είτε στο +4.50, χωρίς το ίδιο να παραλαμβάνει κάποιο πρόγραμμα. Αντίθετα, στο χώρο των ΕΛ.ΤΑ., σε έναν ανοιχτό χώρο 3000 τ.μ. τα μόνα κλειστά τμήματα του κτιρίου είναι 700 τ.μ., μέσα στα οποία υπάρχουν γραφεία και βοηθητικοί χώροι, ώστε να εξυπηρετείται η φόρτωση – εκφόρτωση που πραγματοποιείται στο εξωτερικό – στεγασμένο κομμάτι του ισογείου. Ακόμα, κατά μήκος της οδού Κωνσταντινουπόλεως, ακριβώς πάνω από το κτίριο των ΕΛ.ΤΑ., βρίσκεται ο νέος σταθμός τρένου που τοποθετήθηκε για την εξυπηρέτηση των επιβατών και επισκεπτών του σταθμού, αλλά και των κατοίκων της γύρω περιοχής. Στην πλευρά του ξενοδοχείου, στο επίπεδο +0.00 βρίσκεται η κεντρική είσοδος μαζί με το χώρο υποδοχής, καθώς και μία καφετέρια, σε συνολική επιφάνεια 700 τ.μ.

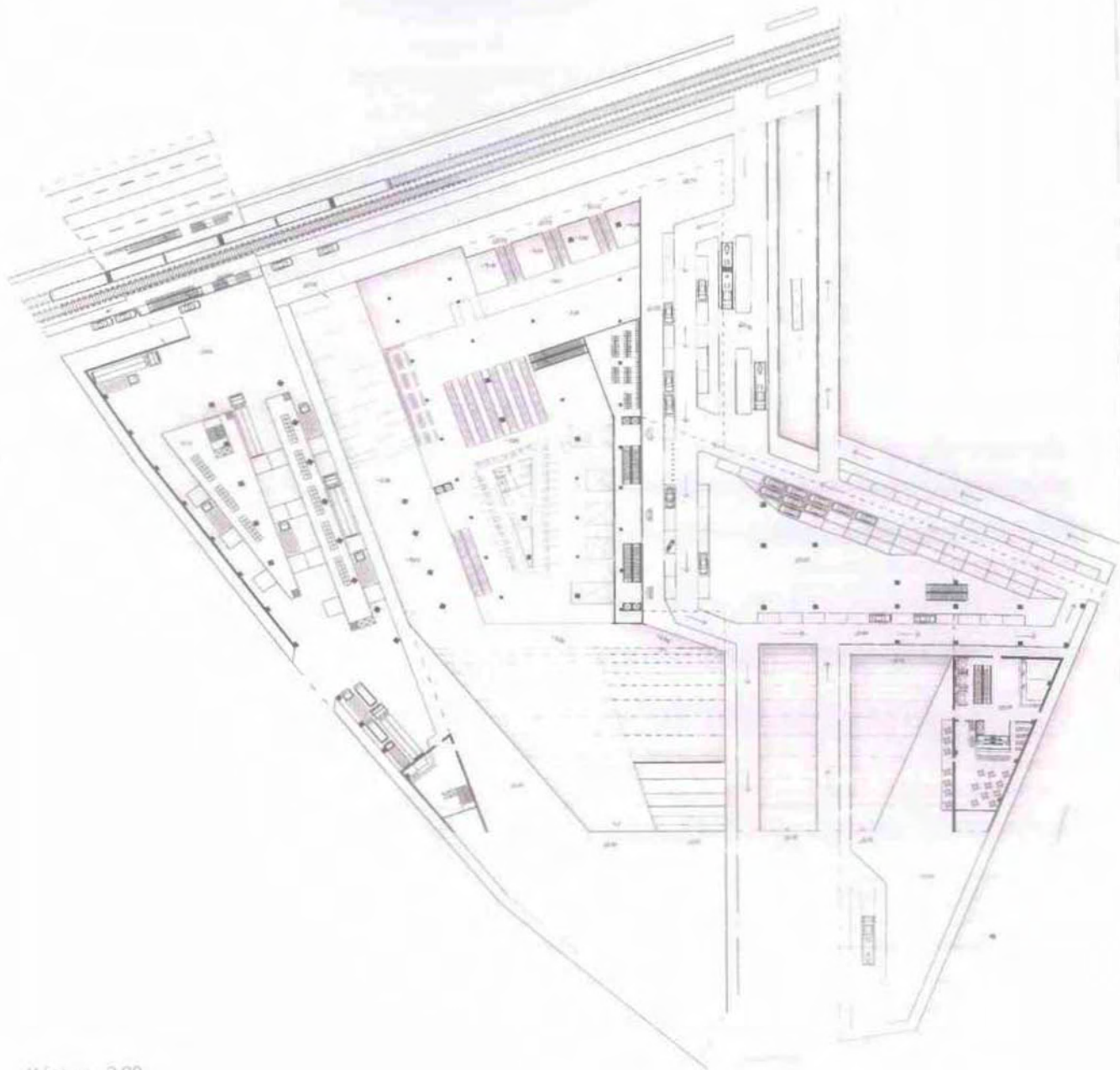


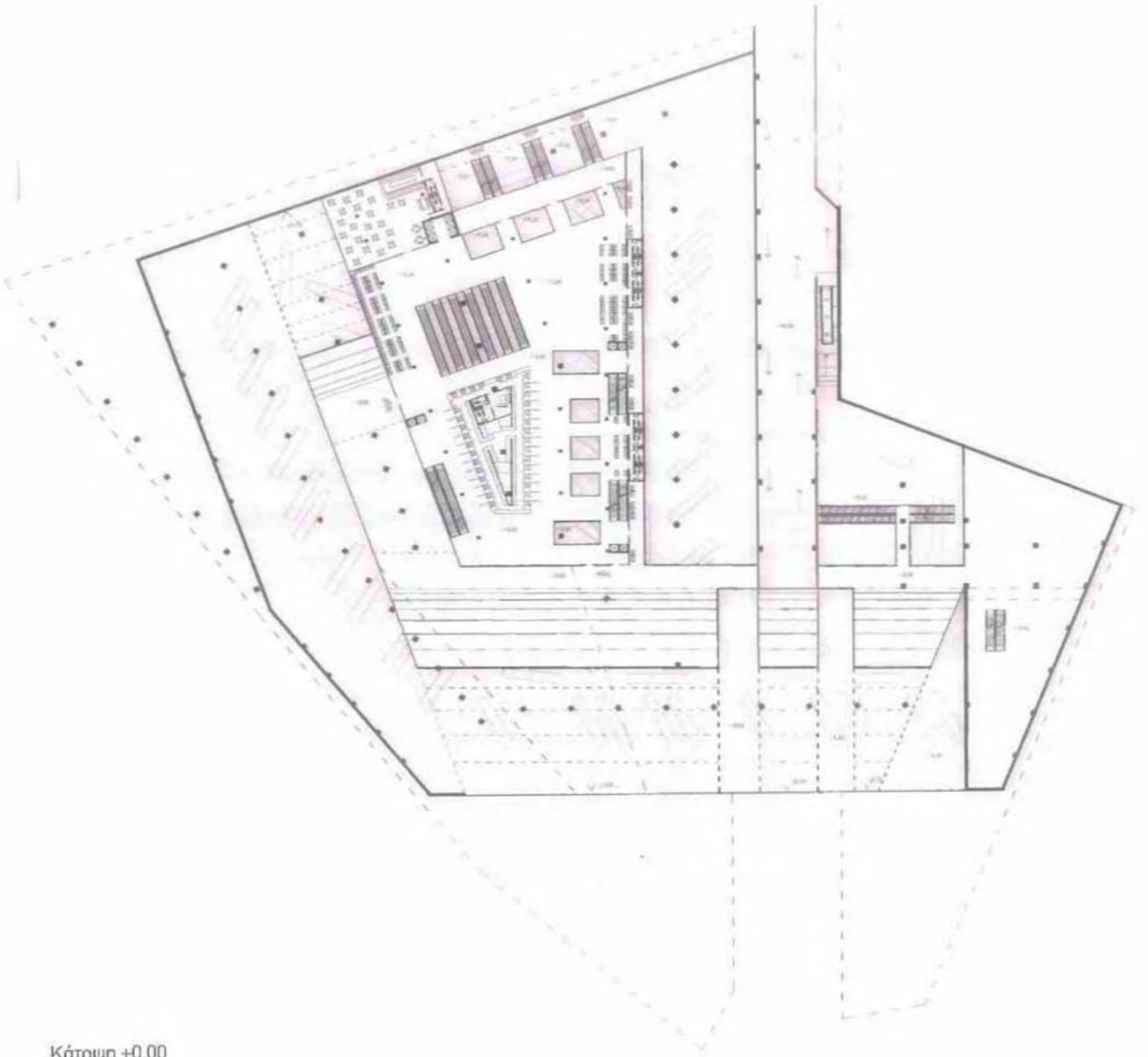
Το επίπεδο +3.00, όπως και το +6.00 συναντώνται μόνο μέσα στο κτίριο του ξενοδοχείου και κάθε ένα από αυτά έχει συνολικό εμβαδό 800 τ.μ., στα οποία περιλαμβάνονται δωμάτια, και μία κοινόχρηστη κουζίνα. Στο ενδιάμεσο συναντάμε το επίπεδο +4.50, που αποτελεί ένα απ' τα βασικότερα επίπεδα κίνησης καθ' όλη την έκταση του κτιριακού συμπλέγματος. Ξεκινώντας από το σταθμό, σε αυτό το επίπεδο βρίσκονται δύο απ' τις εισόδους του κτιρίου, στις οποίες φτάνει κανείς μέσω της κεντρικής ράμπας κίνησης από την πλατεία (+0.00) και μέσω του κτιρίου των ΕΛ.ΤΑ.. Η κίνηση σε αυτή τη στάθμη λαμβάνει χώρα από την πλευρά του ξενοδοχείου, έως το σταθμό του τρένου και αποτελεί τον κύριο άξονα σύνδεσης μεταξύ τρένου-ΚΤΕΛ-ξενοδοχείου. Στο τελευταίο, υπάρχει μόνο ένας χώρος υποδοχής σε αυτό το επίπεδο. Στο σταθμό, τα 1.500 τ.μ. που στεγάζουν αυτή τη στάθμη περιλαμβάνουν καταστήματα και χώρους ανάπαυσης, ενώ στα ΕΛ.ΤΑ., τα 2.400 τ.μ. χώρους γραφείων και μία καφετέρια.

Αντίστοιχα, στο +9.00 το πρόγραμμα των ΕΛ.ΤΑ. είναι ακριβώς το ίδιο, ενώ στο σταθμό τα τετραγωνικά μειώνονται σε 1.000, ενώ το πρόγραμμα παραμένει σταθερό. Στο ξενοδοχείο συνεχίζεται το ίδιο πρόγραμμα με τα επίπεδα +3.00 και +6.00, δηλαδή υπνοδωμάτια και μία κοινόχρηστη κουζίνα σε συνολικό χώρο 800 τ.μ. Τέλος, το επίπεδο του παρατηρητηρίου, επιφάνειας 150 τ.μ., στο +12.00 ολοκληρώνει την περιήγηση του επισκέπτη μέσα στο κτίριο του σταθμού, «κλείνοντας» τη λούπα της κίνησης και συνδέοντάς την με την εξωτερική, η οποία γίνεται μέσω ραμπών, μέχρι το υπόγειο.

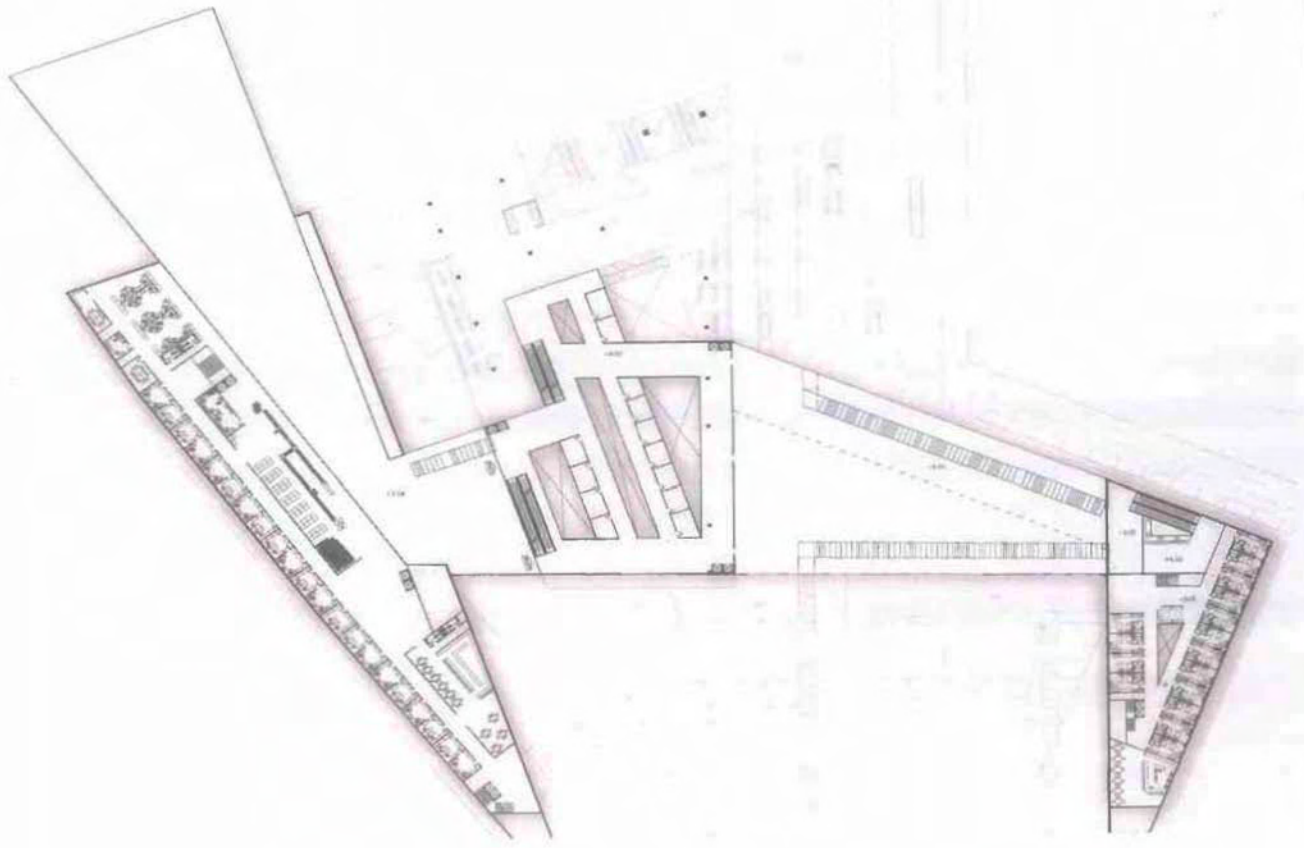


Κάτοψη -9.00

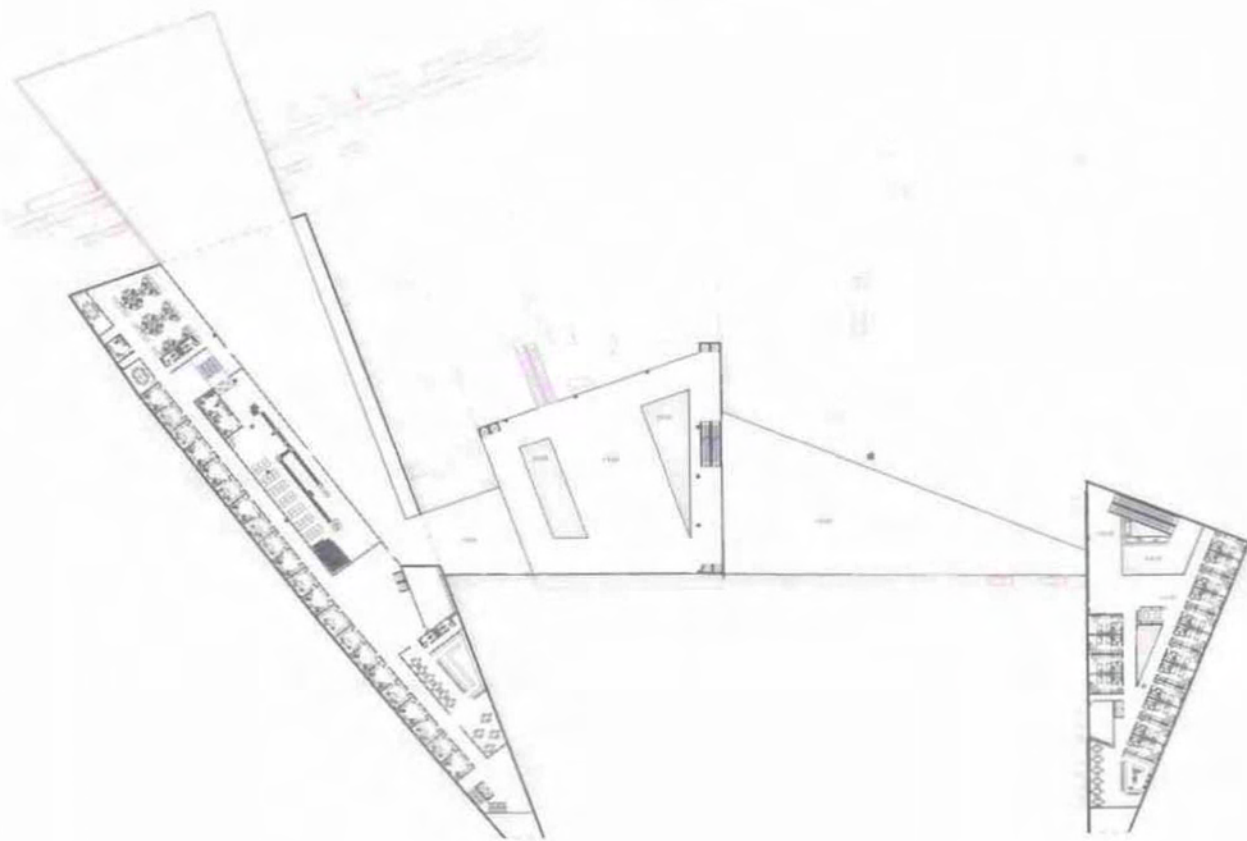


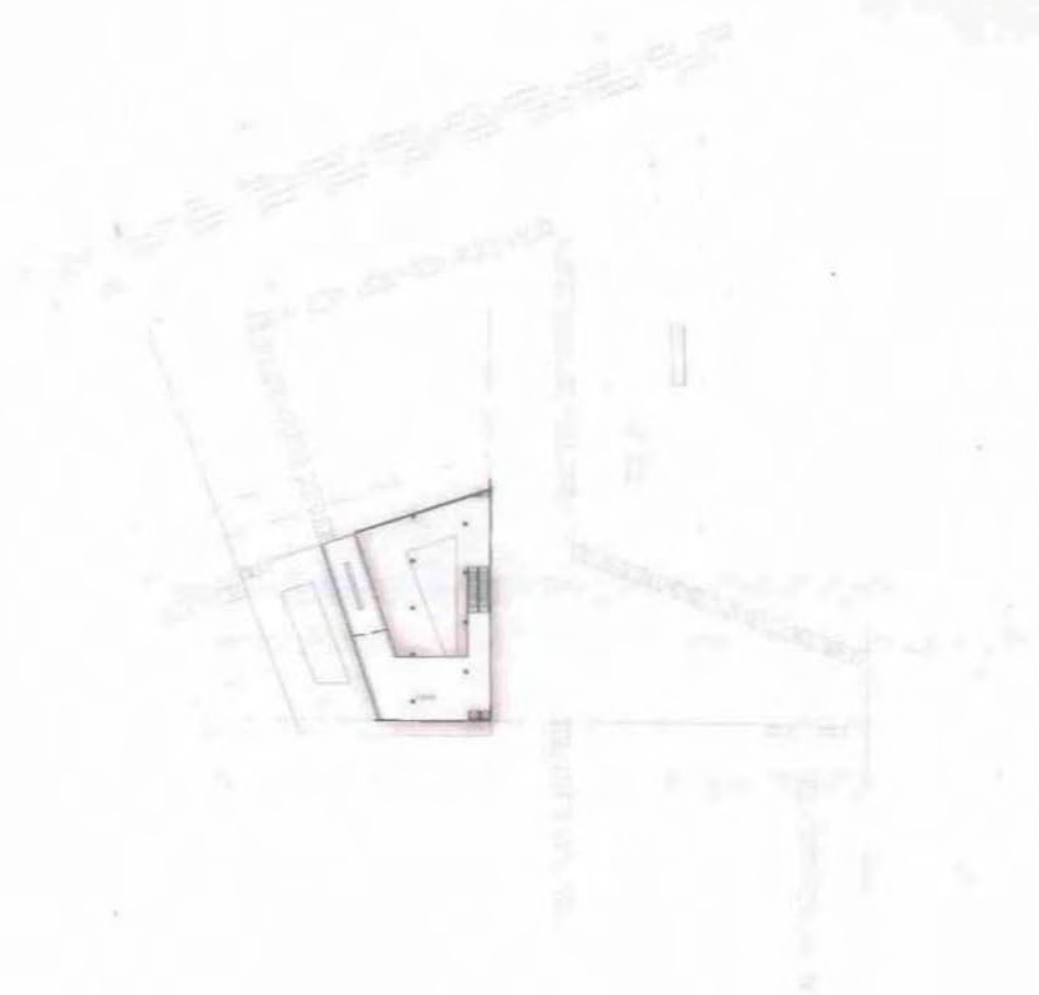


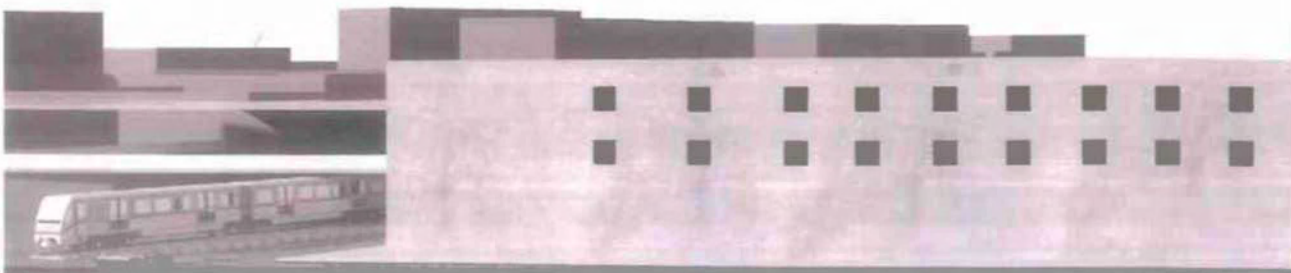
Κάτοψη ±0.00



Κάτοψη +4.50









Νοτιοανατολική Όψη



Νοτιοδυτική Όψη

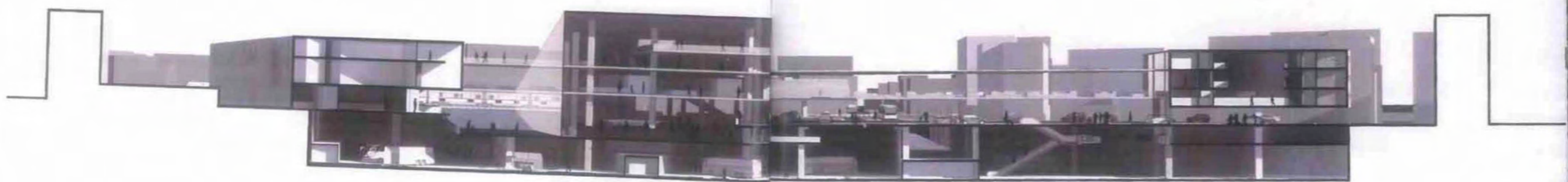




Βορειοδυτική Όψη



Βορειοανατολική Όψη



Τομή Α'-Α

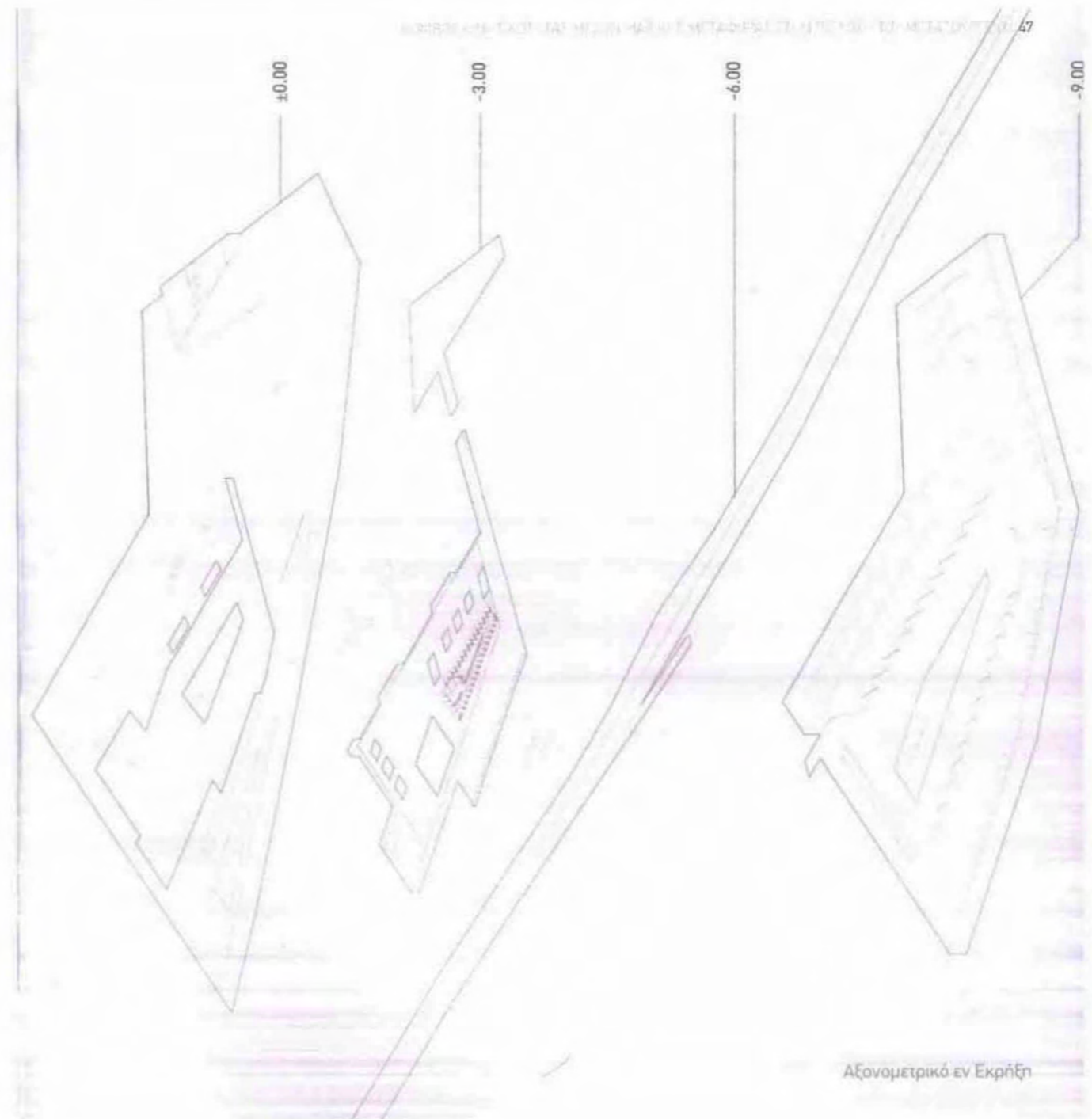


Τομή Β'-Β



Τομή Γ'-Γ'

Τομή Δ'-Δ'



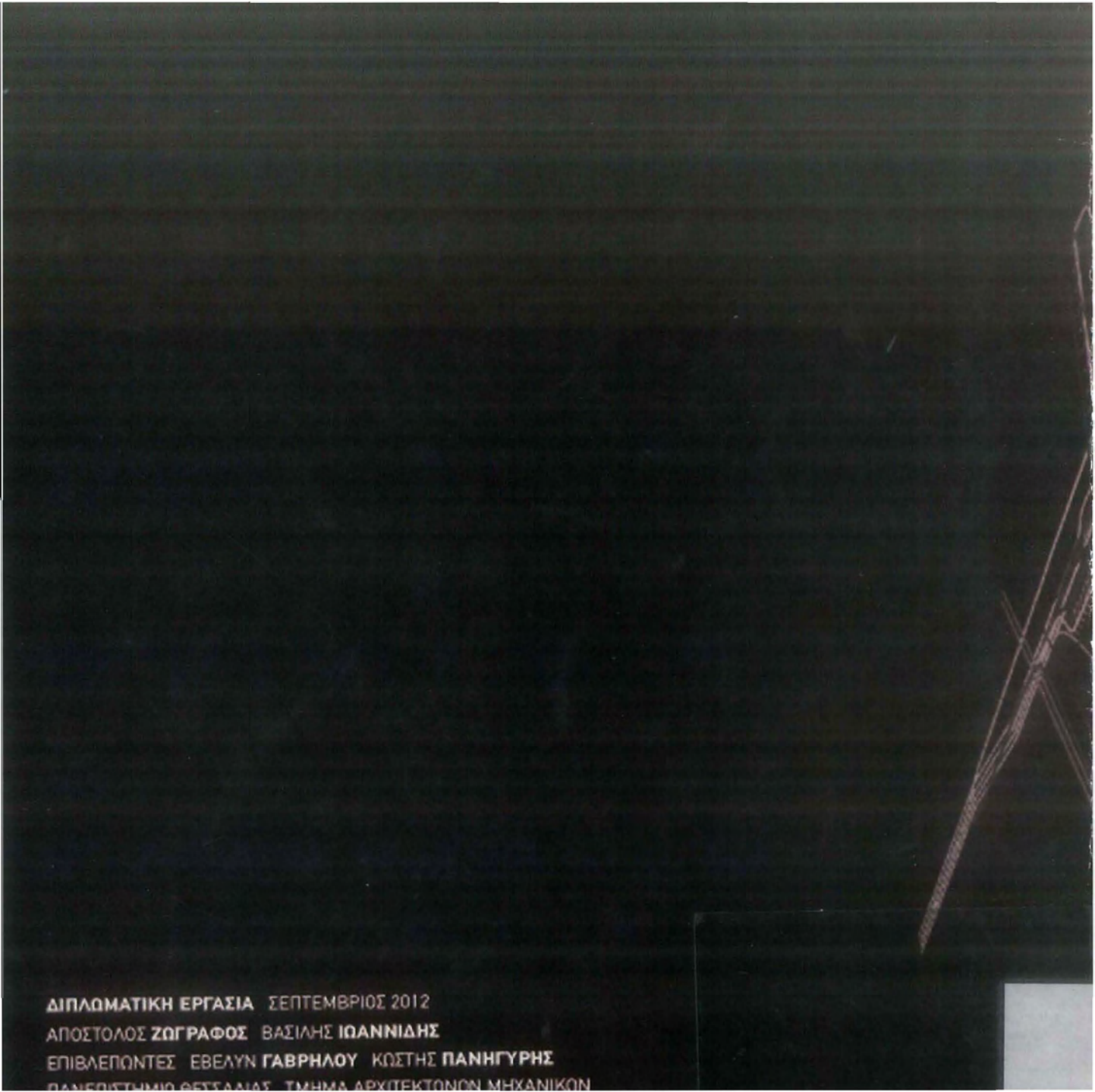




ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ



004000116092



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2012
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΖΩΓΡΑΦΟΣ ΒΑΣΙΛΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ ΕΒΕΛΥΝ ΓΑΒΡΗΛΟΥ ΚΩΣΤΗΣ ΠΑΝΗΓΥΡΗΣ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ