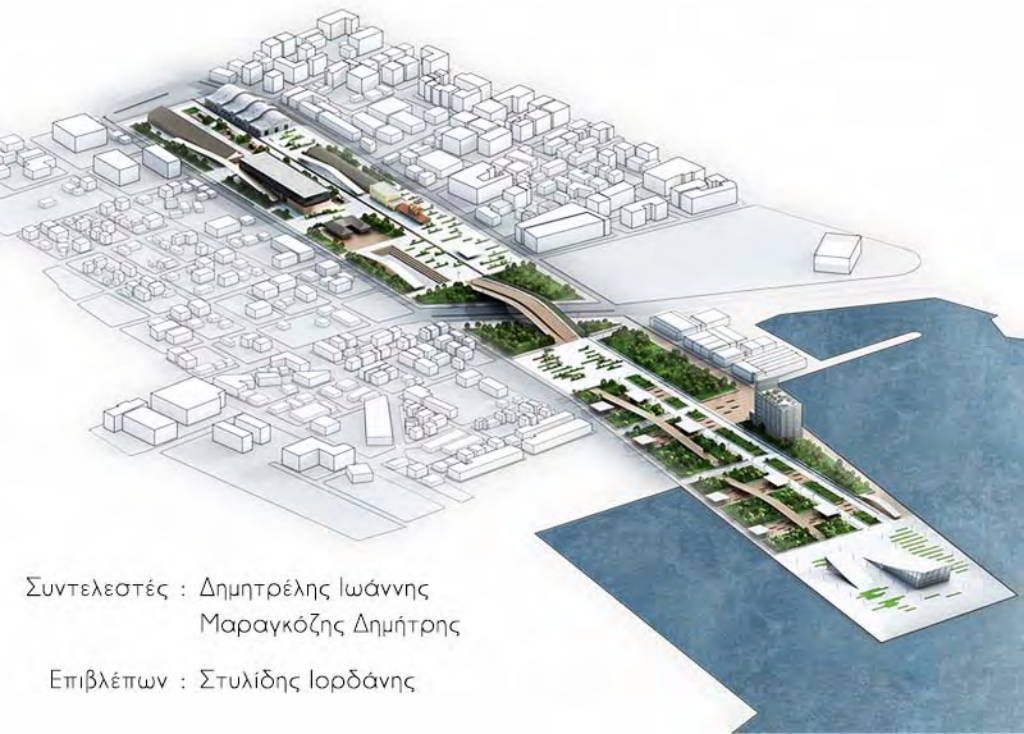


Γραμμικό πάρκο καινοτομίας και πολιτισμού στο Βόλο



Συντελεστές : Δημητρίλης Ιωάννης
Μαραγκόζης Δημήτρης

Επιβλέπων : Στυλίδης Ιορδάνης

Διπλωματική εργασία

Δημιουργία γραμμικού πάρκου καινοτομίας και πολιτισμού στο Βόλο

Συντελεστές: Δημητρέλης Ιωάννης

Μαραγκόζης Δημήτρης

Επιβλέπων: Στυλίδης Ιορδάνης

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία αφορά στην δημιουργία γραμμικού πάρκου καινοτομίας και πολιτισμού στο Βόλο. Φιλοδοξία του πάρκου είναι να αποτελέσει ένα οργανισμό για την προώθηση της εκπαίδευσης, του πολιτισμού, την εφαρμοσμένης επιστημονικής έρευνας και των επιχειρηματικών πρωτοβουλιών. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στην ενδυνάμωση των δεσμών και της συνεργασίας με το πανεπιστήμιο και ιδιαίτερα την πολυτεχνική σχολή προκειμένου να επιτευχθούν επωφελή αποτελέσματα και για τις δυο πλευρές.

Το οικόπεδο της πρότασης αποτελείται από την έκταση που σήμερα καταλαμβάνει ο σταθμός του ΟΣΕ, ο προβλήτας 1 του λιμανιού καθώς και ο ενδιάμεσος χώρος. Αναλύεται η περιοχή μελέτης τόσο ως προς την υφιστάμενη κατάσταση χρήσεων γης όσο και ως προς τα ιδιαίτερα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά και προβλήματα που παρουσιάζει. Αναλύονται συγκριτικά οι πολεοδομικές, οικιστικές και αναπτυξιακές επιπτώσεις της δημιουργίας του πάρκου σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση. Γίνονται αναφορές σε επίσημα κείμενα και πηγές όπως η μελέτη Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος Οικιστικού Συγκροτήματος Βόλου και η Μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Βόλου, οι οποίες καταδεικνύουν την σκοπιμότητα της πρότασης. Το αρχιτεκτονικό σκέλος της πρότασης περιλαμβάνει σχέδια γενικής διάταξης (master plan) του γραμμικού πάρκου και ολοκληρωμένη σχεδιαστική πρόταση τεσσάρων χαρακτηριστικών κτηρίων: α) του κέντρου νεοφυών επιχειρήσεων, β) του ξενοδοχείου SILO, γ) του μουσείου ναυτικής ιστορίας, δ) του ακτοπλοϊκού επιβατικού σταθμού.

Thesis

Linear innovation & cultural park development in Volos

Students: Dimitrelis Ioannis

Maragozis Dimitris

Supervisor: Stilidis Iordanis

ABSTRACT

Our thesis refers to a proposal for a linear innovation and cultural park development in the city of Volos. Project's ambition is to constitute an organization for education, culture, applied scientific research and business initiatives promotion. It aims to the connection of technology achievements with market needs, as well to promote local culture. Affiliation and bonds with local university polytechnic school is of high importance in order to achieve synergies and beneficial results for both sides.

The site of synthesis proposal consists of the current city railway station, the adjacent dock 1 of city port and the intermediate space. Land use situation and specific urban and transport problems of study area are being analyzed. There is also a comparative analysis of the urban, residential and development impacts of the linear park development. Quotations to official state documents and studies such as city regulatory plan, and land use plan are being made in order to prove project feasibility. The architectural part of thesis consists of general master plan plots and four distinctive buildings design analysis : centre for start ups entrepreneurs, hotel SILO, naval history museum and small ships terminal station.

1. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

1.1 Ανάλυση περιοχής μελέτης

1.2 Πολεοδομικά προβλήματα

2. Νέες χωροθετήσεις

2.1 Χωροθέτηση νέου σταθμού ΟΣΕ

2.2 Χωροθέτηση νέου λιμένα

3. Συνθετική πρόταση

3.1 Γραμμικό πάρκο καινοτομίας και πολιτισμού

3.2 Κτηριολογικό πρόγραμμα-επανάχρηση

3.3 Μουσείο ναυτικής ιστορίας

3.4 Ακτοπλοϊκός επιβατικός σταθμός

3.5 Ξενοδοχείο SILO

3.6 Κέντρο νεοφυών επιχειρήσεων (start-ups)

4. Λειτουργία-διαχείριση

5. Επίλογος

Η παρούσα διπλωματική εργασία αφορά στην δημιουργία γραμμικού πάρκου καινοτομίας και πολιτισμού στο Βόλο στην έκταση που σήμερα καταλαμβάνει ο σταθμός του ΟΣΕ καθώς και ο προβλήτας 1 του λιμανιού. Αναλύεται η περιοχή μελέτης τόσο ως προς την υφιστάμενη κατάσταση χρήσεων γης όσο και ως προς τα ιδιαίτερα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά και προβλήματα που παρουσιάζει. Αναλύονται συγκριτικά οι πολεοδομικές, οικιστικές και αναπτυξιακές επιπτώσεις της δημιουργίας του πάρκου σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση. Πίνονται αναφορές σε επίσημα κείμενα και πηγές όπως η μελέτη Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος Οικιστικού Συγκροτήματος Βόλου και η Μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Βόλου καθώς και μελετητών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, οι οποίες καταδεικνύουν την σκοπιμότητα μιας τέτοιας επιλογής.

Παρουσιάζεται σχέδιο γενικής διάταξης (master plan) του γραμμικού πάρκου καινοτομίας και πολιτισμού και η μελέτη ολοκληρώνεται με τη συνθετική πρόταση τεσσάρων χαρακτηριστικών κτηρίων: α) του κέντρου νεοφυών επιχειρήσεων, β) του ξενοδοχείου SLO, γ) του μουσείου ναυτικής ιστορίας, δ) του ακτοπλοϊκού επιβατικού σταθμού.

1. Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

Δημιουργία γραμμικού πάρκου καινοτομίας και πολιτισμού στο Βόλο

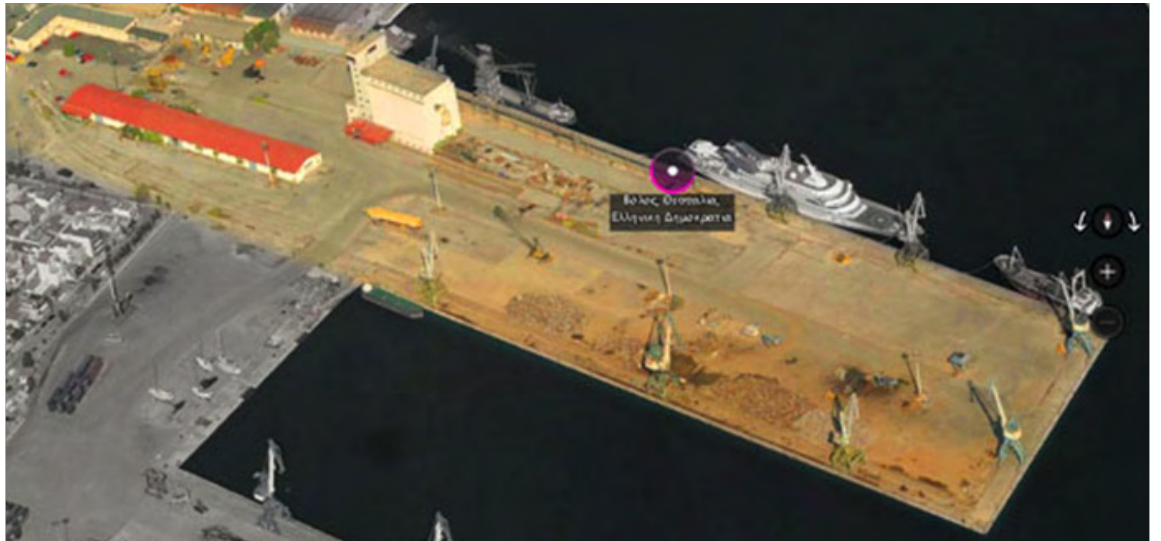
Ιωάννης Δημητρέλης/Δημήτρης Μαραγκόζης

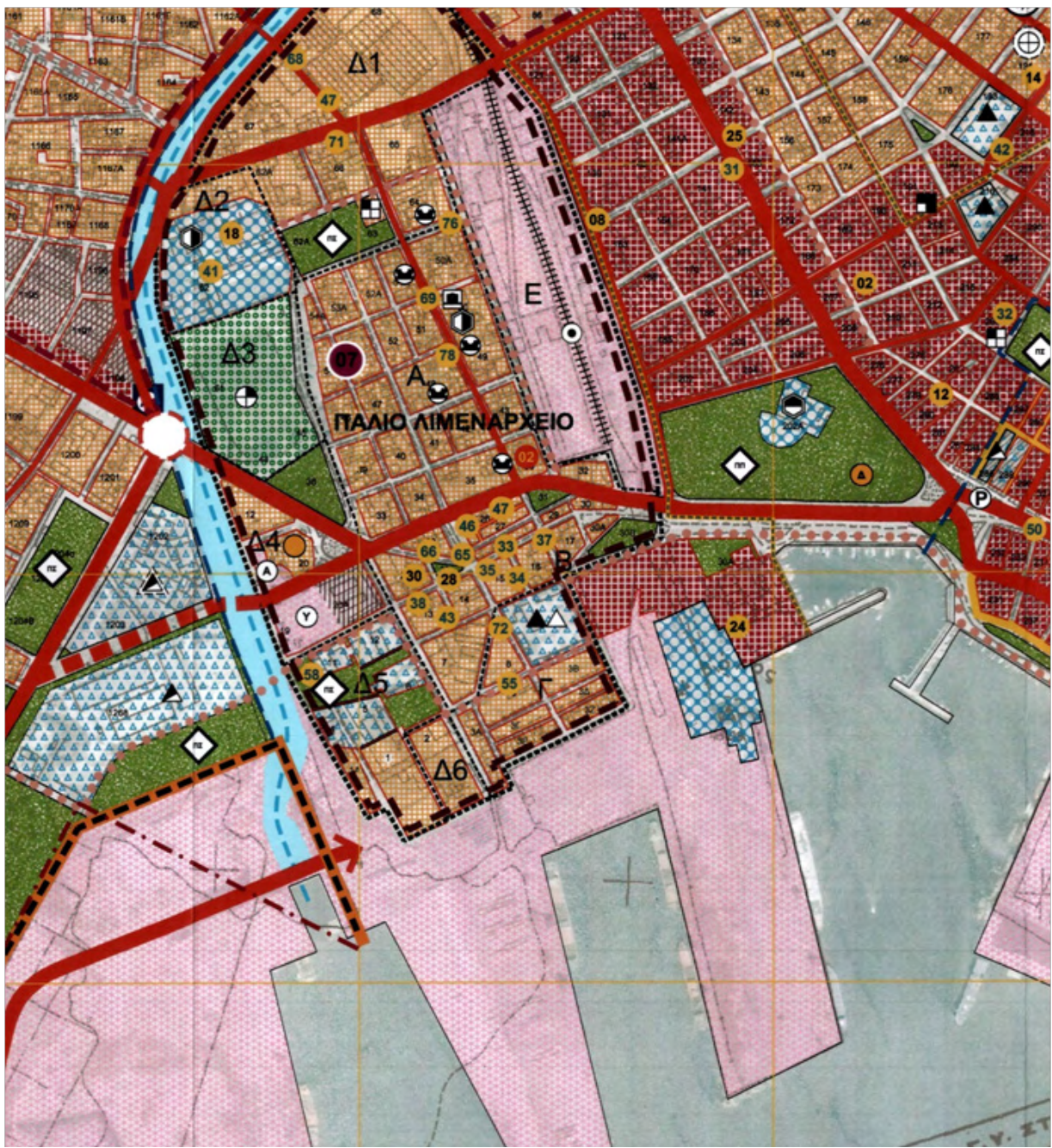
1.1 Ανάλυση περιοχής μελέτης

Το οικόπεδο στο οποίο θα δημιουργηθεί το γραμμικό πάρκο βρίσκεται στο δυτικό τμήμα της πόλης εφαιπτόμενο στη συνοικία των Παλαιών και περιλαμβάνει: α) τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις του σιδηροδρομικού σταθμού και περικλείεται από τις οδούς Παγασών-Φερών-Λαμπράκη-Παπαδιαμάντη β) την ενδιάμεση απολλοτριωτέα περιοχή των παλαιών που περικλείεται από τις οδούς Λαμπρακη-Μητροπολίτου Γρηγορίου-Πυράσσου, γ) την προβλήτα 1 του λιμανιού βόλου.

Οι θεσμοθετημένες χρήσεις γής που κυριαρχούν στην περιοχή είναι χρήσεις κέντρου πόλης και γενικής κατοικίας. Σημαντικά δημόσια κτήρια και υπηρεσίες υπάρχουν στην περιοχή όπως το το Δημαρχείο, οι Τεχνικές Υπηρεσίες και Τεχνικές Υπηρεσίες και Πολεοδομία του Δήμου Βόλου στο κτήριο Σπιρερ, το Τεχνικό Επιμελητήριο, Η ΔΟΥ Βόλου, το ΙΚΑ, το Λιμενικό Ταμείο.

Η παρουσία του πολιτισμού στην περιοχή είναι έντονη με το μουσείο της πόλης επι της οδού Φερών, το πολιτιστικό συγκρότημα Τσαλαπάτα, το Δημοτικό Ωδείο, την πανεπιστημιακή βιβλιοθήκη και το κέντρο τέχνης Ντε Κίρικο. Επίσης υπάρχουν σημαντικές εμπορικές επιχειρήσεις όπως το εμπορικό κέντρο old city, οι κινηματογράφοι village καθώς και πλήθος κέντρων διασκέδασης, εστιατορίων κλπ. Τα παραπάνω καθιστούν την περιοχή σημαντικό πόλο έλξης τόσο για τους ντόπιους όσο και για επισκέπτες της πόλης.





Κέντρο πόλης



Γενική κατοικία



Μαζικές μεταφορές



Πράσινο-πλατείες



Εκπαίδευση



Αθλητισμός

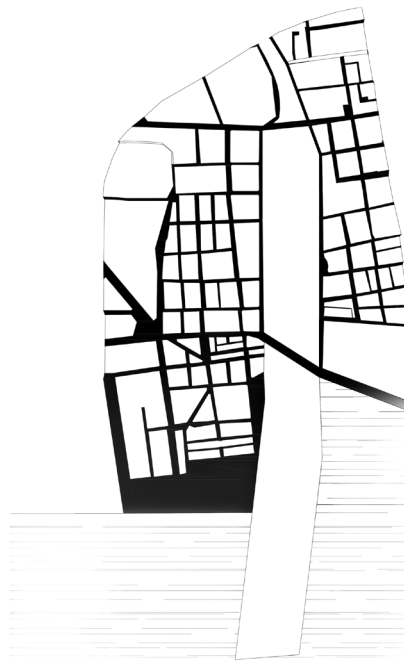


Πολιτιστικές λειτουργίες

Θεσομητημένες χρήσεις γής περιοχής μελέτης. Πηγή: ΓΠΣ Βόλου

1.2 Πολεοδομικά προβλήματα

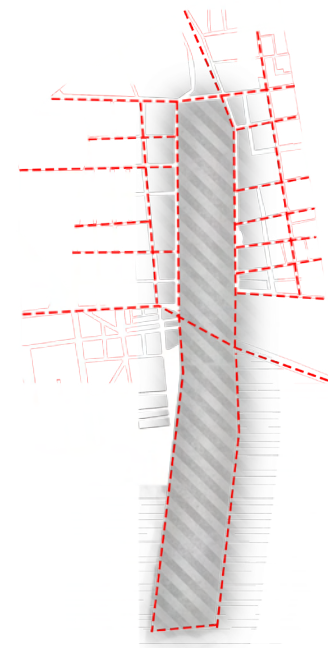
Η υφιστάμενη θέση του σιδηροδρομικού σταθμού δημιουργεί πολλά πολεοδομικά προβλήματα. Το κυριότερο από αυτά είναι η αποκοπή των δυτικών περιοχών της πόλης και του λόφου των Παλαιών από τον υπόλοιπο αστικό ιστό. Σημαντικά είναι τα κυκλοφοριακά προβλήματα που δημιουργούνται από την ασυνέχεια του αστικού οδικού δικτύου με κυριότερο αυτό της οδού Παγασών η οποία αποτελεί βασική οδική αρτηρία που συνδέει το κέντρο της πόλης με τις δυτικές συνοικίες (Αγ. Ανάργυροι, Νεάπολη κ.α). Σε αισθητικό επίπεδο η ύπαρξη των εξωτερικών τοίχων που οριοθετούν το σταθμό κατά μήκος των Οδών Παπαδιαμάντη και Φερών δημιουργούν την αίσθηση αδιεξόδου. Επίσης δημιουργούνται πολλά λειτουργικά προβλήματα και προβλήματα επικινδυνότητας στις ισόπεδες διαβάσεις τα οποία αναμένεται να ενταθούν με την προοπτική λειτουργίας του προαστιακού σιδηρόδρομου Βόλου-Λάρισας. Αναφορά σε αυτά τα προβλήματα γίνεται στην Μελέτη Ρυθμιστικού Σχεδίου



διάγραμμα οδικού δικτύου



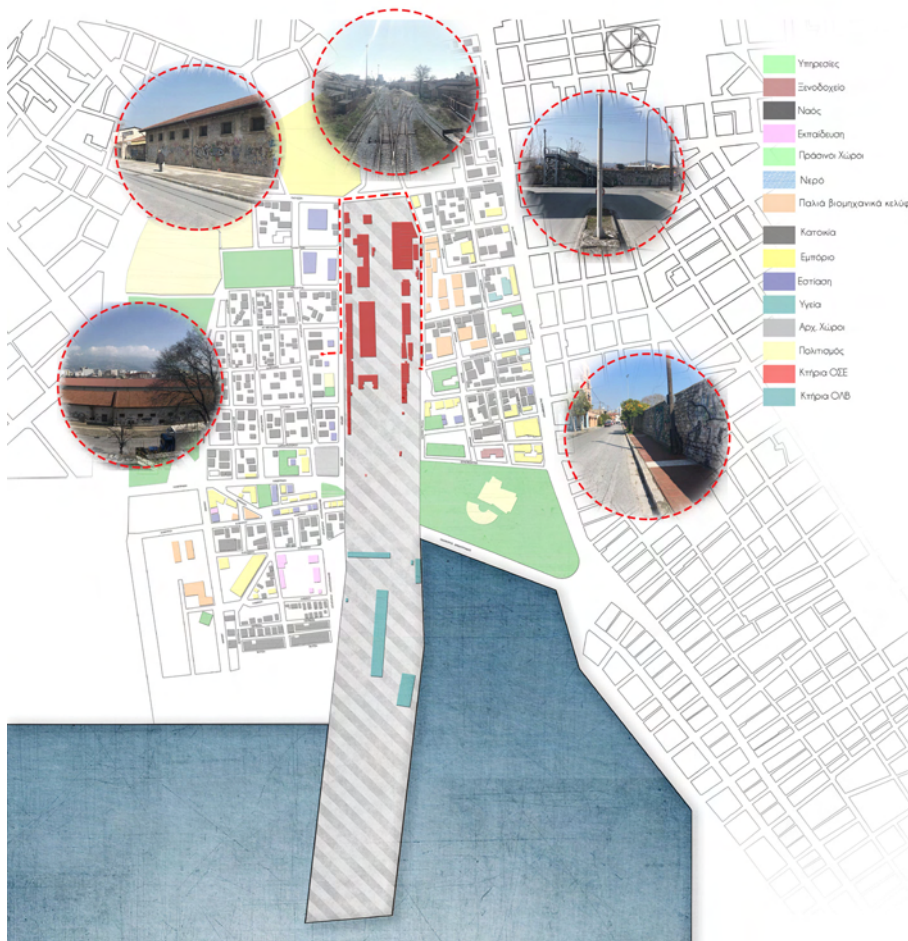
διάγραμμα πυκνότητας δόμησης



διάγραμμα συνδεσιμότητας

Αντίστοιχη αναφορά γίνεται και στην Μελέτη Αναθεώρησης και Επέκτασης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Βόλου κεφ. Π2, σελ. 71: "Σημαντικό πρόβλημα λειτουργικό, ασφάλειας αλλά και αισθητικό δημιουργεί η διέλευση της γραμμής από τις δυτικές και βόρειες περιοχές της Ν. Ιωνίας και στη συνέχεια κατά μήκος της οδού Βυζαντίου - Ιερολοχιτών, μέχρι την είσοδο της στο χώρο του σιδηροδρομικού σταθμού. Ένα σημαντικό θέμα που συναρτάται με την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών είναι η θέση του σιδηροδρομικού σταθμού. Θεωρητικά, υπάρχουν δυο διακριτές ομάδες λύσεων:

(α) να παραμείνει ο σταθμός στη σημερινή του θέση, με ταυτόχρονο μερικό υποβιβασμό ή υπογειοποίηση των γραμμών που καταλήγουν σ' αυτόν και διχοτομούν τη πόλη, και (β) να μεταφερθεί ο σταθμός στις δυτικές παρυφές της πόλης, οπότε καταργούνται οι γραμμές που καταλήγουν σ' αυτόν, αλλά θα απαιτηθούν παρεμβάσεις για την εξυπηρέτηση του σταθμού στη νέα θέση. Θα πρέπει επίσης να δοθεί λύση στο θέμα του υφιστάμενου σταθμού διαλογής, τη θέση του οποίου θα καταλάβει ο νέος σταθμός.



Διάγραμμα χρήσεων γής περιοχής μελέτης

2.Νέες χωροθετήσεις

Δημιουργία γραμμικού πάρκου καινοτομίας και πολιτισμού στο Βόλο

Ιωάννης Δημητρέλης/Δημήτρης Μαραγκόζης

2.1 Χωροθέτηση νέου σ/δ σταθμού

Κατά τη γνώμη μας η λύση της υπογείωσης της σιδηροδρομικής γραμμής που προτείνουν οι μελετητές του ΓΠΣ Βόλου σε συνδυασμό με υπογειώσεις δρόμων στα σημεία των σημερινών ισόπεδων διαβάσεων (ΜΕΤΚΑ, Μπότσαρη, Κραυσίδωνα, Παγασών) είναι πολύ δύσκολη και δαπανηρή λόγω και των απαιτούμενων τοπικών απαλλοτριώσεων, και ως εκ τούτου μη ρεαλιστική. Πρέπει να τονιστεί ότι η δημιουργία ανισόπεδων κόμβων θα δυσχεράνει την κυκλοφοριακή σύνδεση κάθετων δρόμων (Παπαδιαμάντη, Φερών, Ιερολοχιτών, Βυζαντίου) προς τις προτεινόμενες υπογειώσεις με τον υπόλοιπο αστικό ιστό λόγω των ανισοσταθμιών που θα δημιουργηθούν στην περιοχή των κόμβων.

Προτείνουμε την μεταφορά του σταθμού στο χώρο μεταξύ των πρώην αποθηκών της ΚΥΔΕΠ (σήμερα Carrefour) και του χειμάρρου Ξηριά (μπλέ χρώμα στο χάρτη).

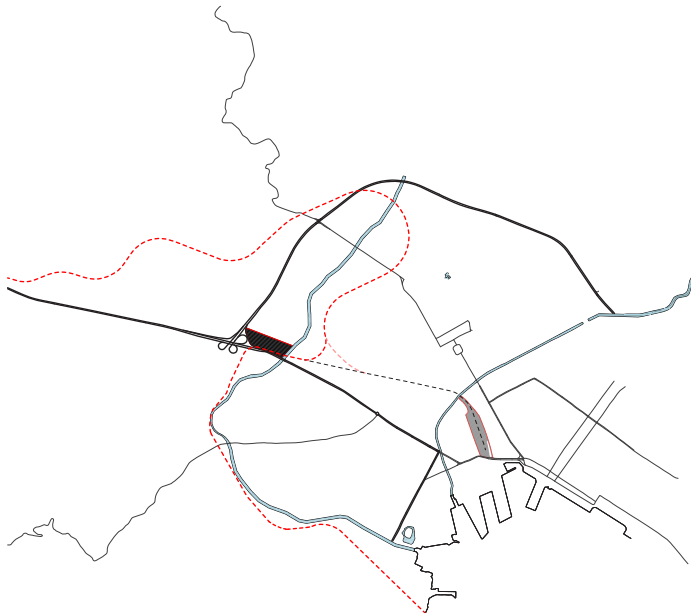
Η σύνδεση σιδηρόδρομου και λιμανιού θα γίνεται μέσω της υπάρχουσας γραμμής της Μπουρμπουλήθρας. Η πρόταση μεταφοράς του σταθμού είναι μικρού κόστους αφού ο χώρος μετεγκατάστασης είναι ιδιοκτησίας ΟΣΕ ενώ όποιες απαλλοτριώσεις απαιτηθούν είναι μικρές. Επίσης η κτηριακή υποδομή για τον επιβατικό σταθμό θα είναι μικρού μεγέθους.

Ο συγκεκριμένος χώρος προτείνεται να λειτουργήσει ως ενιαίος συγκοινωνιακός κόμβος όλων των μέσω μαζικής μεταφοράς της πόλης, δηλαδή του αστικού και υπεραστικού ΚΤΕΛ (ήδη οι γραμμές 1 & 3 ξεκινούν από εκεί). Επίσης μέσω της κατάργησης της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής που διέρχεται μέσα από την Νέα Ιωνία από τις οδούς Ιερολοχιτών-Βυζαντίου, μπορεί στη θέση του να λειτουργήσει τραμ που θα συνδέει το γραμμικό πάρκο με το νέο σιδηροδρομικό σταθμό.

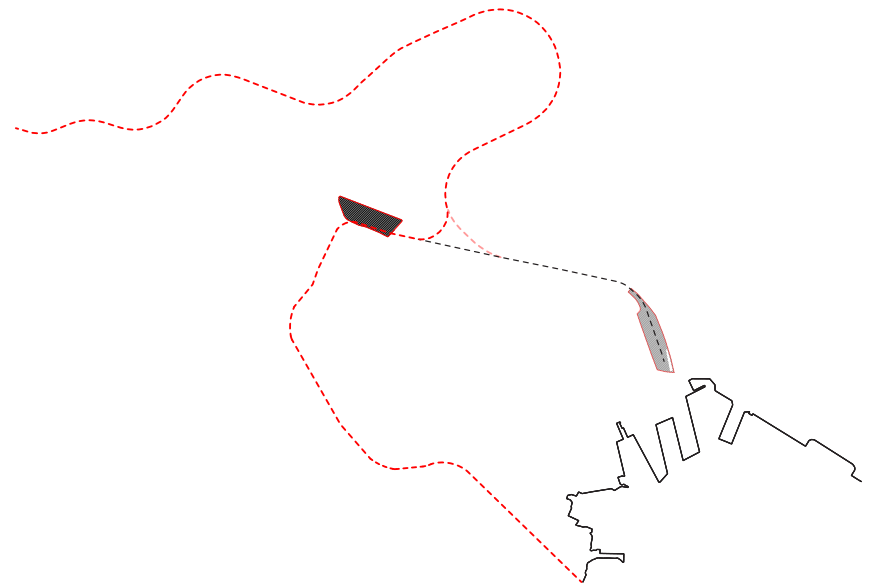
Με την μετεγκατάσταση του σιδηροδρομικού σταθμού επιτυγχάνεται σύνδεση και ευρύτερη ενοποίηση των αρχαιολογικών και νεώτερων ιστορικών χώρων της πόλης.

Η ενσωμάτωση των πιο πάνω χώρων σε συνδυασμό με την παρουσία σημαντικών κτηρίων-υπηρεσιών στην περιοχή καθιστούν την περιοχή πόλο ανάπτυξης με σημαντική δυναμική.

Ο πόλος αυτός βρίσκεται σε επαφή με το παραλιακό μέτωπο της πόλης ενώ πάνω του "γατζώνονται" δύο σημαντικά γραμμικά πράσινα, του φυσικού χειμάρρου Κραυσίδωνα και του αστικού γραμμικού πρασίνου που θα δημιουργηθεί από την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής που διέρχεται μέσα από την Νέα Ιωνία κατά μήκος των οδών Βυζαντίου-Ιερολοχιτών. Το τελευταίο είναι πολύ σημαντικό γιατί συνδέει και ενοποιεί το αστικό πράσινο με το περιαστικό πράσινο τόξο του χειμάρρου Ξηριά. Επίσης συνδέει το κέντρο της πόλης με σημαντικούς χώρους όπως το εργοστάσιο της Οινόπνευματικής. Από την άλλη το γραμμικό πάρκο του Κραυσίδωνα ενώνει ενδιαφέρουσες χρήσεις όπως το συγκρότημα του Μεταξουργείου με διοικητικές και πολιτισμικές λειτουργίες, τα σχολεία και τις εγκαταστάσεις β'θμιας εκπαίδευσης Μουρτζούκου κ.α. Η δημιουργία του γραμμικού πάρκου ενισχύει τη δυναμική του πόλου δημιουργώντας νέες χρήσεις όπως μουσεία, εμπόριο, πολιτισμός, αναψυχή.



διάγραμμα κυριότερων φυσικών και πολεοδομικών αξόνων



διάγραμμα υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής και χωροθέτησης νέου σταθμού ΟΣΕ

ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ Σ/Δ ΣΤΑΘΜΟΥ ΣΤΗ ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΤΟΥ ΘΕΣΗ	ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ Σ/Δ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΝΙΑΙΟΥ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΚΟΜΒΟΥ
<p>Δημιουργία τεσσάρων ανισόπεδων κόμβων (ΜΕΤΚΑ, Μπότσαρη, Κραυσίδωνα-Ζάχου-Αλαμάνας, Παγασών) ή εναλλακτικά μερική ή ολική υπογείωση της σιδηροδρομικής γραμμής εκατέρωθεν της οδού Μπότσαρη. Ιδιαίτερα δαπανηρή πρόταση.</p>	<p>Δημιουργία ενιαίου συγκοινωνιακού κόμβου. Κατασκευή σ/δ σταθμού μικρού μεγέθους για τις ανάγκες της πόλης. Οικονομικότερη λύση</p>
<p>Δυσχεραίνεται η σύνδεση των οδών Παπαδιαμάντη, Φερών, Ιερολοχιτών, Βυζαντίου με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο λόγω των ανισοσταθμιών που θα δημιουργηθούν.</p>	<p>Απελευθέρωση του οδικού δικτύου από την οδό Λαμπράκη έως την ΜΕΤΚΑ με διάχυση του κυκλοφοριακού φόρτου σε περισσότερους δρόμους.</p>
<p>Το οικιστικό περιβάλλον κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής όσο και γύρω από τον σημερινό σ/δ σταθμό επιβαρύνεται.</p>	<p>Το οικιστικό περιβάλλον κατά μήκος της σ/δ γραμμής βελτιώνεται σημαντικά καθόσον δίνεται η δυνατότητα γραμμικού πρασίνου, ποδηλατοδρόμου και τραμ.</p>
<p>Υποβάθμιση του τραίνου ως μέσου μαζικής μεταφοράς και πιθανή πώληση ή κατάργηση του</p>	<p>Οι νέες υποδομές αναβαθμίζουν και εδραιώνουν το τραίνο στην πόλη</p>

Προϋπόθεση για την υλοποίηση του σχεδιασμού είναι η μεταφορά της δραστηριότητας φορτοεκφόρτωσης χύδην σιδηρομεταλλεύματος (σκράπ) από τον προβλήτα 1 σε εγκατάσταση εκτός λιμένα μακριά από την παρακείμενη κατοικημένη περιοχή του παλιού λιμεναρχείου. Επίσης είναι απαραίτητη η αλλαγή χρήσης του λιμένα σε χώρο πολιτισμού, τουρισμού και αναψυχής. Αυτές οι προϋποθέσεις τεκμηριώνονται και από επίσημα κείμενα χωροταξικού σχεδιασμού. Συγκεκριμένα στη μελέτη Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος Οικιστικού Συγκροτήματος Βόλου Β'φάση σελ. 16 αναφέρεται: "Ειδικά, θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα για τη μεταφορά της δραστηριότητας 'διακίνηση του σκράπ' από το Κεντρικό Λιμάνι, στην καρδιά της Πόλης, στις υπό ανάπτυξη λιμενικές εγκαταστάσεις στο Τσιγκέλι Αλμυρού".

Στην ίδια μελέτη (σελ.15-16) αναφέρεται επίσης ότι: "Προκειμένου να ανταποκριθεί στις παραπάνω παραμέτρους, εξειδικεύοντας και τις διατυπώσεις του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού, όπως κατατέθηκε και ψηφίστηκε από τη Βουλή τον Ιούνιο του 2008, η κατεύθυνση για τον Οργανισμό Λιμένος Βόλου (ΟΛΒ) είναι να επικεντρώσει τον περαιτέρω προγραμματισμό του σε: επενδύσεις, σε συνεργασία και σε σύμπνοια με την Τοπική Αυτοδιοίκηση, για υποδομές ακτοπλοΐας, αλλά και φιλοξενίας κρουαζιέρας και θαλάσσιου τουρισμού με τον νησιωτικό χώρο, τα παράλια της Μικράς Ασίας, και τα λιμάνια της Νοτιοανατολικής Μεσογείου, προωθώντας συγχρόνως την μεταξύ τους πολιτιστική και εμπορική συνεργασία. "

Αναφορά στην ανάγκη μεταφοράς των δραστηριοτήτων φορτοεκφόρτωσης χύδην σιδηρομεταλλευμάτων γίνεται και στην Μελέτη Αναθεώρησης και Επέκτασης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Βόλου κεφ.Π2, σελ. 74: "Προτείνεται να απομακρυνθεί από την Προβλήτα 1 η διακίνηση του scrap και να μεταφερθεί στην Προβλήτα 3, ενώ προτείνεται να παραμείνει η διακίνηση χύδην και γενικών φορτίων."

Στην ίδια μελέτη (σελ.74) αναφέρεται επίσης ότι: "Στη Ζώνη «Σιλό», προβλέπονται αναδιαρρυθμίσεις υφιστάμενων κτιρίων σε χώρους εκθέσεων, εκδηλώσεων και σε μουσείο «ΑΡΓΩ». Εφόσον διακοπεί η λειτουργία του Σιλό, προτείνεται να διερευνηθεί η δυνατότητα να υλοποιηθούν εκθεσιακοί χώροι με θέματα από τη θάλασσα."



3.Συνθετική Πρόταση

Δημιουργία γραμμικού πάρκου καινοτομίας και πολιτισμού στο Βόλο

Ιωάννης Δημητρέλης/Δημήτρης Μαραγκόζης

3.1 Γραμμικό Πάρκο Καινοτομίας και Πολιτισμού

Το γραμμικό πάρκο καινοτομίας και πολιτισμού θα λειτουργήσει ως οργανισμός εφαρμοσμένης επιστημονικής έρευνας, εκπαίδευσης, επιχειρηματικής δραστηριότητας και πολιτισμού. Στοχεύει στη σύνδεση της επιστημονικής και τεχνολογικής έρευνας με τις ανάγκες και τα ενδιαφέροντα του επιχειρηματικού κόσμου, στην πραγματοποίηση πολιτιστικών εκδηλώσεων σχετικών με την προβολή της ιστορίας και του πολιτισμού της ευρύτερης περιοχής και στην ανάδειξη της ιστορίας των δραστηριοτήτων που στο παρελθόν είχαν αναπτυχθεί στις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ και του λιμανιού. Καταλυτική είναι η παρουσία του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και ιδιαίτερα της Πολυτεχνικής Σχολής με την οποία θα δημιουργηθούν συνέργειες με επωφελή αποτελέσματα τόσο για την πόλη όσο και για την ανάπτυξη του ίδιου του πανεπιστημίου.

Ο χώρος του πάρκου θα αποτελέσει μοναδικό μνημείο βιομηχανικής κληρονομιάς και αρχιτεκτονικής και σε αυτόν διατίθενται μια σειρά εγκαταστάσεων για την στέγαση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων αιχμής και πολιτισμού. Οι υπηρεσίες που θα προσφέρονται αλλά και οι ανακαινισμένες εγκαταστάσεις, συνεχίζουν να στηρίζουν την έρευνα, την εκπαίδευση και την τεχνολογία. Θα αποτελέσει ουσιαστικά το μοναδικό τεχνολογικό πάρκο στην περιοχή της Θεσσαλίας με εξειδίκευση σε τομείς – κλειδιά της σύγχρονης εφαρμοσμένης τεχνολογίας, όπως είναι η πληροφορική, η ηλεκτρονική τεχνολογία, οι τηλεπικοινωνίες, η ρομποτική, η τεχνολογία laser, η περιβαλλοντική τεχνολογία, η εξοικονόμηση ενέργειας, η ναυπηγική, η θαλάσσια τεχνολογία, κ.α.

Το γραμμικό πάρκο καινοτομίας και πολιτισμού θα αποτελέσει ιδανικό τόπο για τη φιλοξενία συνεδρίων, εκθέσεων, πολιτιστικών εκδηλώσεων και σεμιναρίων. Η ιστορία της περιοχής, ο πλούτος των μνημείων της και η σημαντική βιομηχανική παράδοση αποτελούν βασικούς παράγοντες προσέλκυσης επισκεπτών. Η κεντροβαρική θέση του Βόλου και η σχετική εγγύτητα του από τα μεγάλα αστικά κέντρα σε συνδυασμό με την λειτουργία του αεροδρομίου Αγχιάλου ενισχύουν την ελκυστικότητά του πάρκου για τη φιλοξενία συνεδριακών και άλλων εκδηλώσεων. Οι στόχοι και ο ρόλος του καθοδηγούνται από τους παρακάτω συγκεκριμένους προσανατολισμούς:

- Αξιοποίηση των εγκαταστάσεων του σιδηροδρομικού σταθμού του ΟΣΕ και του λιμένα 1 του ΟΛΒ με νέες χρήσεις.
- Οι προτάσεις για νέα κτήρια είναι περιορισμένες και γίνονται πολύ προσεκτικά για να μην αλλοιώσουν το χαρακτήρα και την εικόνα της περιοχής.
- Μεταφορά τεχνολογίας από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας και από άλλα πανεπιστήμια.
- Κάλυψη βασικών αδυναμιών τεχνολογικού εκσυγχρονισμού και ανταγωνιστικότητας των ελληνικών βιομηχανικών επιχειρήσεων
- Οργανική σύνδεση του με την πόλη του Βόλου και την ευρύτερη περιοχή.

Οι παραπάνω προσανατολισμοί συγκεκριμενοποιούνται στους ακόλουθους στόχους που το πάρκο αναλαμβάνει να προωθήσει:

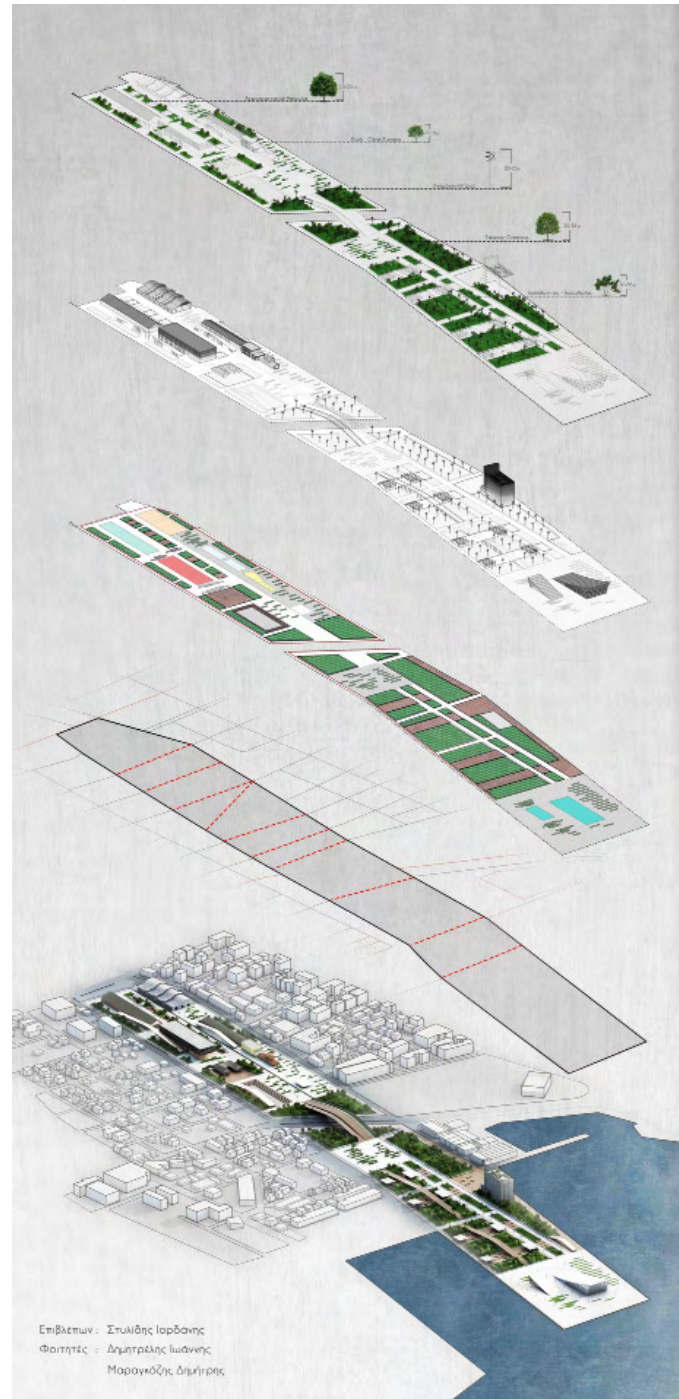
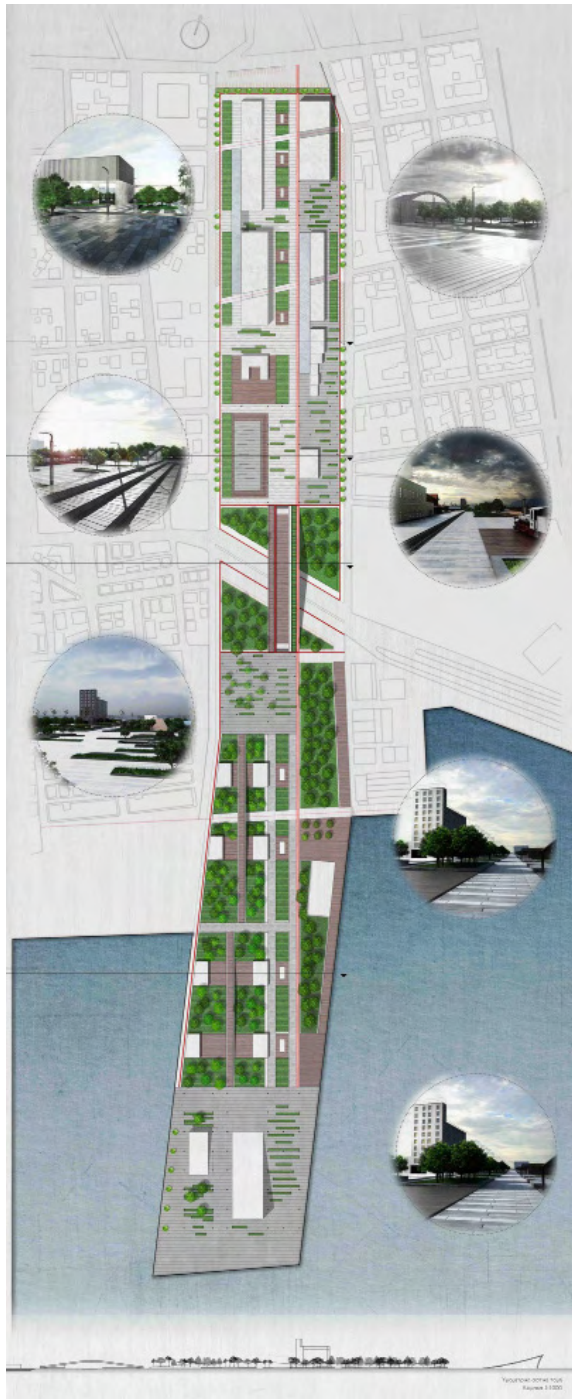
- Να αντλήσει από τις εμπειρίες του πρόσφατου παρελθόντος τις ιδιαιτερότητες που διαμορφώνουν τις συνθήκες για συγκεκριμένη και εκσυγχρονισμένη αναπτυξιακή πορεία στο πεδίο της τεχνολογίας στην χώρα μας.

- Να προβάλλει το πολιτιστικό περιεχόμενο της περιοχής και να το συνδέσει με τα ευρύτερα αιτήματα ανάπτυξης.
- Να συμβάλει στην καλλιέργεια πνεύματος επιχειρηματικότητας και στην προώθηση δομής που να ευνοεί την γένεση, την ανάπτυξη και την λειτουργία επιχειρηματικής δραστηριότητας στο χώρο των σύγχρονων τεχνολογιών.
- Να διαμορφώσει τις κατάλληλες θεσμικές και υλικές συνθήκες για την μεταφορά και εμπορική αξιοποίηση της πανεπιστημιακής γνώσης (περιβάλλον αμοιβαίας υποστήριξης και ενίσχυσης).
- Να φέρει το πανεπιστήμιο, την παραγωγή και την κοινωνία σε αναπτυξιακή συνεργασία με προδιαγραφές κατάλληλες όχι μόνο για τον εθνικό χώρο αλλά και για τον ευρωπαϊκό.

Κίνητρα εγκατάστασης

Προβλέπονται κίνητρα για τη μίσθωση επαγγελματικών χώρων εντός του πάρκου, για νέους επιστήμονες αποφοίτους ΑΕΙ και ΤΕΙ. Τα κίνητρα αφορούν σε μειωμένα μισθώματα, ταμειακές διευκολύνσεις και ευνοϊκές προϋποθέσεις επιχορηγήσεων από επενδυτικά αναπτυξιακά προγράμματα. Τα παραπάνω στοχεύουν στη δημιουργία ενός καινοτομικού αποτελέσματος το οποίο συνεισφέρει:

- στην ανανέωση και διεύρυνση του φάσματος των προϊόντων και των υπηρεσιών.
- στην ανανέωση μεθόδων παραγωγής, εφοδιασμού και διανομής.
- στην εισαγωγή αλλαγών στην οργάνωση και τη διαχείριση.



3.2 Κτηριολογικό Πρόγραμμα-επανάχρηση

Κέντρο νεοφυών επιχειρήσεων (start-ups): Θα πραγματοποιηθεί με αξιοποίηση και επέκταση καθ' ύψος του υφιστάμενου κτηριακού κελύφους της κεντρικής αποθήκης υλικού του σταθμού. Το κτήριο θα περιλαμβάνει γραφειακούς χώρους υποδοχής νέων επιχειρήσεων, χώρους συναντήσεων εργασίας, αίθουσες σεμιναρίων, mediatheque, χώρους εργαστηρίων, αμφιθέατρο.



Εργαστήρια προτυποποίησης: Θα πραγματοποιηθεί με αξιοποίηση του υφιστάμενου κτηριακού κελύφους μηχανουργείων του σταθμού. Το κτήριο θα περιλαμβάνει χώρους εργαστηρίων εφαρμοσμένης έρευνας και προτυποποίησης και θα καλύπτει τόσο τις ανάγκες των νεοφυών επιχειρήσεων που εγκαθίστανται στο πάρκο όσο και ερευνητών και φοιτητών του Πανεπιστημίου.



Μουσείο ιστορικών μηχανών ΟΣΕ: θα πραγματοποιηθεί με αξιοποίηση του υφιστάμενου κτηριακού κελύφους των χαρακτηριστικών καμπυλόμορφων αποθηκών του σταθμού. Το κτήριο θα περιλαμβάνει χώρους όπου θα εκτίθενται ιστορικές μηχανές του ΟΣΕ που σήμερα φθείρονται εκτεθειμένες στο αίθριο καθώς και χώρους καφέ και φαγητού.



Αίθουσα πολλαπλών χρήσεων: θα πραγματοποιηθεί με αξιοποίηση του υφιστάμενου κτηριακού κελύφους αποθηκών του σταθμού. Το κτήριο θα περιλαμβάνει ανοικτούς χώρους η οποίοι θα μπορούν να διαμορφωθούν σε χώρους όπου θα πραγματοποιούνται εκθέσεις, διαλέξεις και άλλες εκδηλώσεις πολιτιστικού χαρακτήρα.



Εστιατόριο-καφέ: θα πραγματοποιηθεί με αξιοποίηση του υφιστάμενου κτηριακού κελύφους αποθηκών του σταθμού. Το κτήριο θα περιλαμβάνει ξεχωριστούς χώρους φαγητού και καφετέριας καθώς και υπαίθριο στεγασμένο χώρο ανάπτυξης τραπεζο-καθισμάτων.



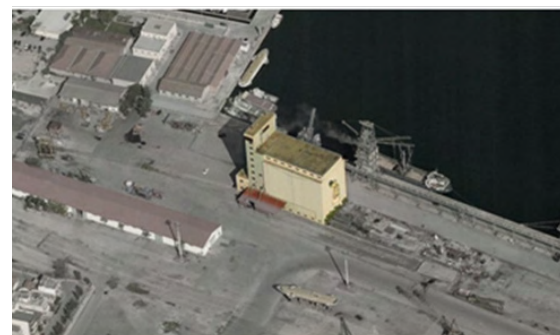
Σταθμός Ντε Κίρικο: Το κτήριο Ντε Κίρικο καθώς και το παρακείμενο κτήριο θα χρησιμοποιηθούν για λογαριασμό τον ΟΣΕ. Συγκεκριμένα το ιστορικό κτήριο θα χρησιμοποιηθεί ως μουσείο ιστορικού αρχείου ΟΣΕ, ενώ το παρακείμενο νεοκλασσικό κτήριο θα στεγάσει διοικητικές υπηρεσίες του οργανισμού που χρειάζεται να είναι κοντά στο κέντρο της πόλης

Στο νότιο τμήμα προβλέπονται χώροι πρασίνου, πλατείες, θεματικά pavillons ενώ προβλέπονται οι εξής κτηριακές υποδομές:

Ξενοδοχείο SILO: πρόκειται για αλλαγή χρήσης του υφιστάμενου μπετονένιου κτηρίου silo στην είσοδο του προβλήτα 1 του λιμανιού σε ξενοδοχείο. Το ξενοδοχείο θα διαθέτει 48 δωμάτια, εστιατόριο αίθουσα πολλαπλών χρήσεων, γυμναστήριο,spa-εσωτερική πισίνα, και roof garden.

Μουσείο ναυτικής Ιστορίας & Ακτοπλοϊκός επιβατικός σταθμός:

Στο τέρμα του λιμενοβραχίονα δημιουργείται μουσείο ναυτικής ιστορίας εντός του οποίου φιλοξενείται η Αργώ. Επιπλέον διαθέτει ξεχωριστό εκθεσιακό χώρο καθώς και καταστήματα, χώρους διοίκησης και πληροφόρησης. Δίπλα στο μουσείο δημιουργείται κτήριο ανάλογης ογκοπλασίας που θα λειτουργήσει ως ακτοπλοϊκός σταθμός μικρών πλοίων που θα πραγματοποιούν καθημερινά δρομολόγια εντός του Παγασητικού κόλπου εν είδει μέσου μαζικής μεταφοράς.



3.3 Μουσείο Ναυτικής Ιστορίας



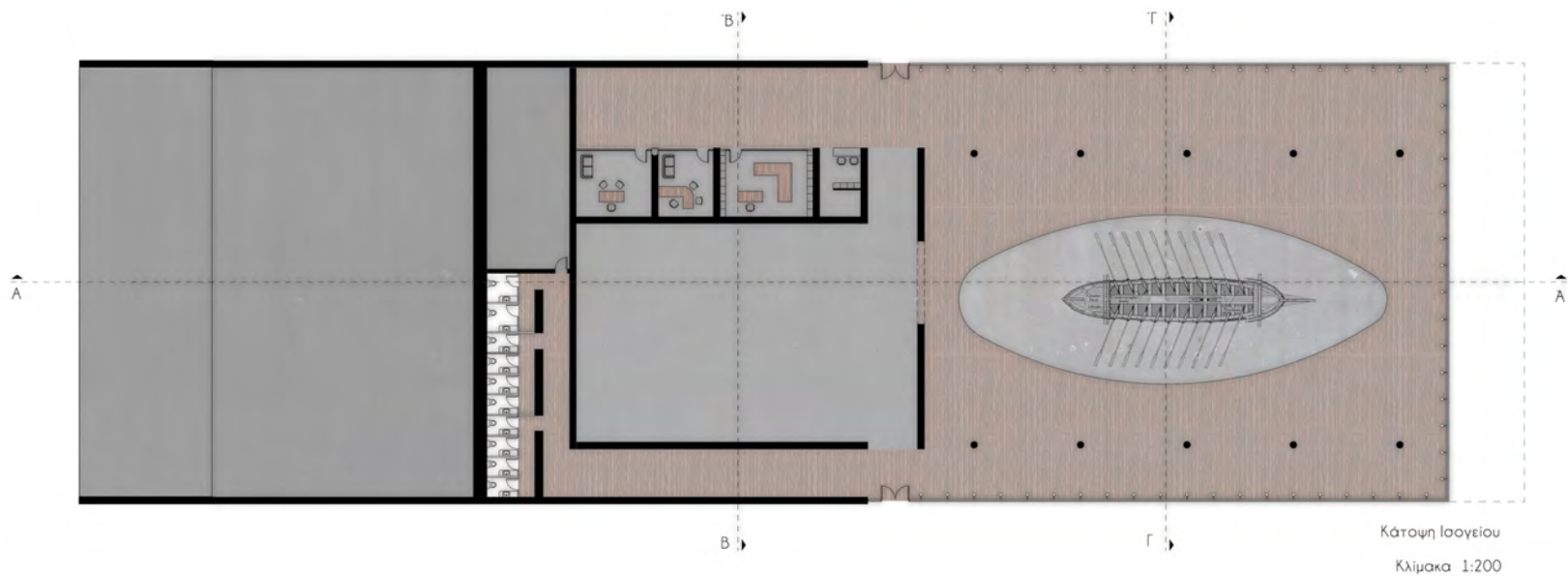
Στην απόληξη του γραμμικού πάρκου μπροστά στη θάλασσα δημιουργείται Μουσείο Ναυτικής Ιστορίας. Η ιδιαίτερη ογκοπλασία του κτηρίου εντάσσεται στην γενικότερη κυματοειδή μορφή της σύνθεσης του πάρκου, ενώ η βατότητα της πλάκας του αποτελεί μια ξεχωριστή εμπειρία περιπάτου, στάσης και θέας της πόλης από ψηλά, από τη μεριά της θάλασσας. Πρόκειται για ένα κτήριο συνολικού εμβαδού 2.200 τ.μ. το οποίο περιλαμβάνει αίθουσα φιλοξενίας του ομοιώματος της αρχαίας Αργούς, αίθουσα εκθέσεων-εκδηλώσεων, χώρο υποδοχής, πωλητήριο, χώρους διοίκησης, χώρους υγιεινής και αποθηκευτικούς χώρους.

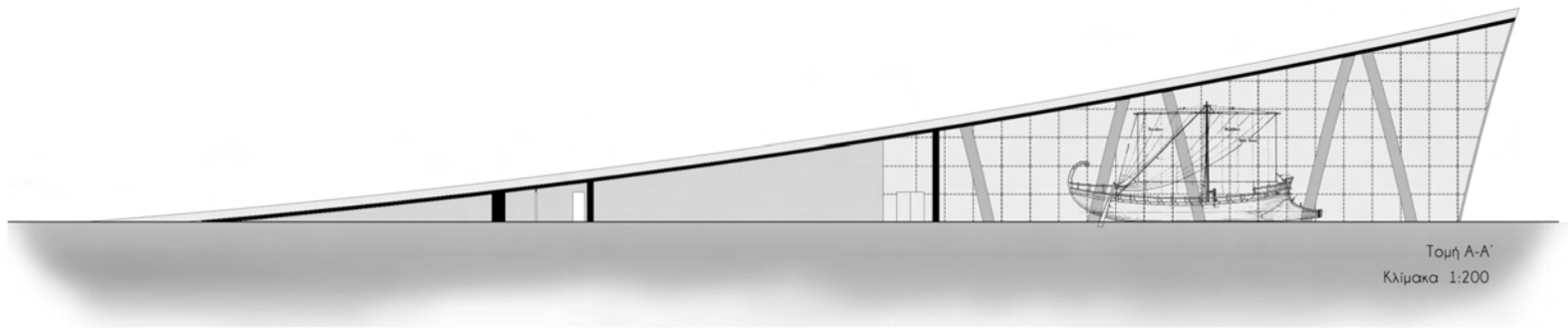
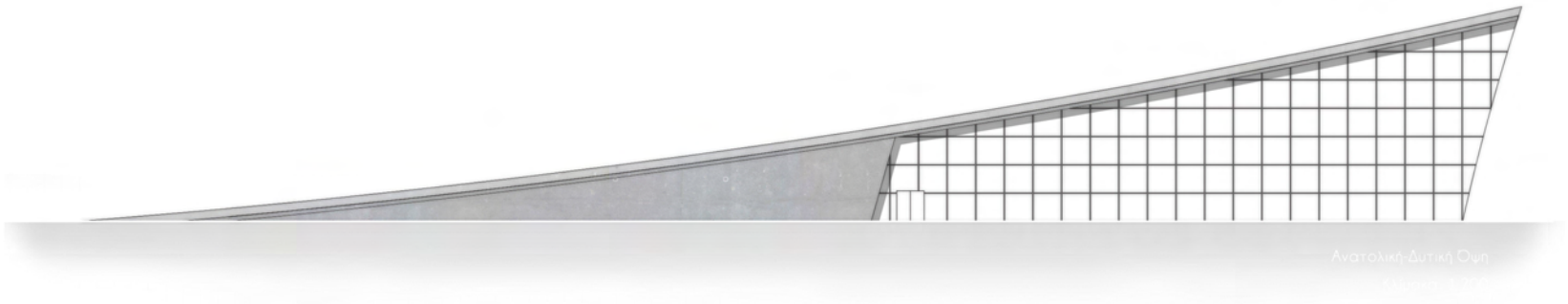
Στόχος του μουσείου είναι η συλλογή, συντήρηση, φύλαξη και έκθεση πάσης φύσεως κειμηλίων και λοιπών αντικειμένων που σχετίζονται με τη ναυτική παράδοση της περιοχής. Η αξιοποίηση του εποπτικού υλικού και των αντικειμένων που εκτίθενται, σε συνδυασμό με την χρήση οπτικοακουστικών μέσων και διαδραστικών εφαρμογών, στοχεύουν στην προβολή της τοπικής ναυτικής παράδοσης και κληρονομιάς..

Η εκπαιδευτική διάσταση της λειτουργίας του μουσείου επιτελείται μέσω της διοργάνωσης διαλέξεων και συνεδρίων, καθώς και εκπαιδευτικών προγραμμάτων σε μαθητές-σπουδαστές, σε επαγγελματίες καθώς και σε επισκέπτες που έρχονται από όλο τον κόσμο.

Η ευαισθητοποίηση των ανθρώπων για την ανάγκη προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, μέσα από τη γνωριμία με αυτό και τη συνειδητοποίηση της συντελούμενης καταστροφής και αλόγιστης εκμετάλλευσης του από τον άνθρωπο αποτελεί μια άλλη περιβαλλοντική διάσταση της λειτουργίας του μουσείου.

Επιπλέον η παρουσία του μουσείου φιλοδοξεί να συσφίξει τους δεσμούς φιλίας, συνεργασίας και αλληλεγγύης μεταξύ των λαών της Μεσογείου με ναυτική παράδοση, με τη διοργάνωση περιοδικών εκθέσεων και φεστιβάλ. Τα εκθέματα και οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τον τρόπο ζωής των ανθρώπων (τοπική κουζίνα, μουσική, χορός κλπ) της κάθε χώρας, θα φιλοξενούνται στα περίπτερα (pavilions) που βρίσκονται στο νότιο τμήμα του πάρκου.





3.4 Ακτοπλοϊκός επιβατικός σταθμός

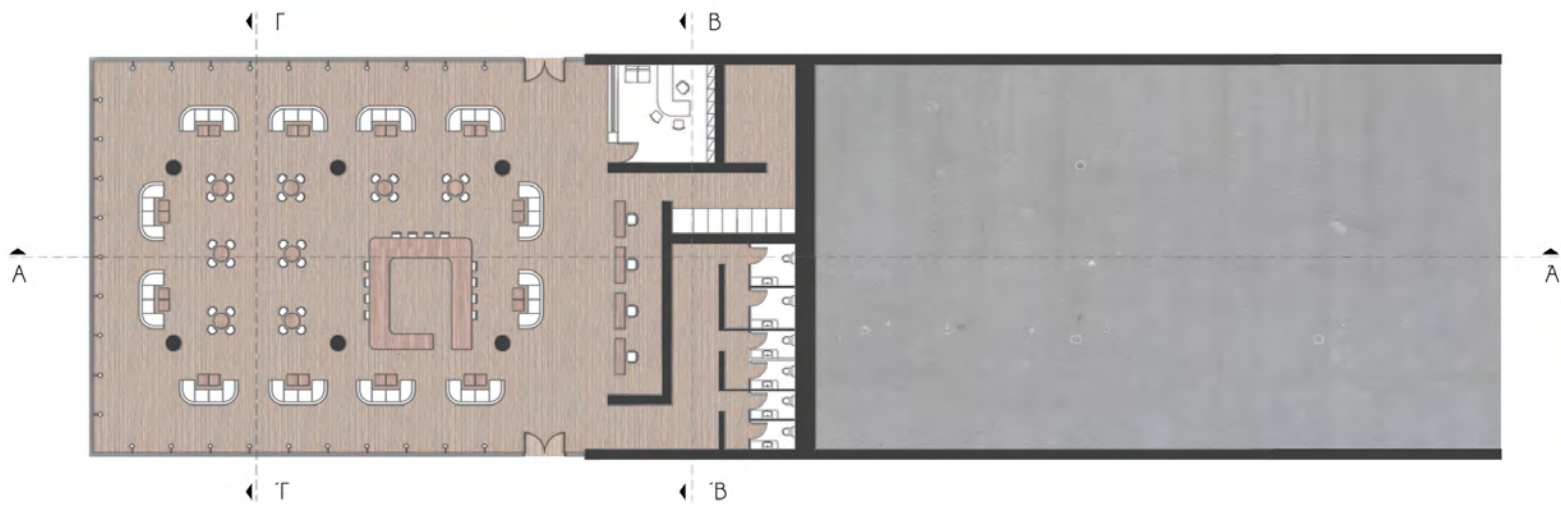


Δίπλα από το μουσείο ναυτικής ιστορίας προτείνεται η δημιουργία ανάλογου κτηρίου μικρότερων διαστάσεων που θα λειτουργήσει ως τερματικός σταθμός μικρών επιβατικών πλοίων και σκαφών τα οποία θα εκτελούν καθημερινά δρομολόγιο στο εσωτερικό του Παγασητικού κόλπου.

Συνθετικά το κτήριο ακολουθεί την λογική του παρακείμενου μουσείου ναυτικής ιστορίας αλλά σε αντίστροφο προσανατολισμό αποτελώντας ένα δίδυμο κτηρίων σε διάλογο. Πρόκειται για ένα κτήριο συνολικού εμβαδού 650 τ.μ. το οποίο περιλαμβάνει αίθουσα αναμονής στην οποία λειτουργεί καφετέρια-σνακ μπαρ, εκδοτήρια εισιτηρίων, χώρος διοίκησης, χώρος αποσκευών, χώροι υγιεινής, αποθηκευτικοί χώροι.

Τα μικρά πλοία και σκάφη φιλοδοξούν να αποτελέσουν βασικό μέσο καθημερινής μεταφοράς όχι μόνο για τους τουρίστες αλλά και για τους κατοίκους των παραλιακών οικισμών και νησιών του Παγασητικού κόλπου συντελώντας στην αποσυμφόρηση του αστικού οδικού δικτύου, στη μειωμένη ρύπανση και γενικότερα στη βιώσιμη κινητικότητα. Όλα αυτά μέσα από μια όμορφη ταξιδιωτική εμπειρία εν πλω που δίνει στον επιβάτη μια άλλη πρόσληψη της πόλης και του ευρύτερου περιβάλλοντος από τη θάλασσα.

Η λειτουργία των ναυτικών δρομολογίων αναβιώνει το ακτοπλοϊκό παρελθόν της πόλης στα πλαίσια του οποίου περίπου είκοσι καράβια δραστηριοποιήθηκαν σε διάφορες ακτοπλοϊκές γραμμές από το Βόλο περίπου για έναν αιώνα : από την απελευθέρωση της Θεσσαλίας το 1881 ως την απόσυρση του πλοίου Κύκνος το 1974, το οποίο υπήρξε το πλέον γνωστό και αγαπητό σκάφος που δρομολογήθηκε ποτέ στις θαλάσσιες συγκοινωνίες της πόλης Επίσης δρομολογήθηκαν εμπορικά, κυρίως πετρελαιοκίνητα καΐκια δεχόμενα επιβάτες και εμπορεύματα. Στο βολιώτικο τύπο διαβάζουμε για τέτοια σκάφη, μικρού εκτοπίσματος που ταξίδευαν στις τοπικές γραμμές (Τρίκερι, Β. Σποράδες, Εύβοια κλπ.)



Κάτοψη Ισογείου

Κλίμακα 1:200



Κάτοψη Δώματος

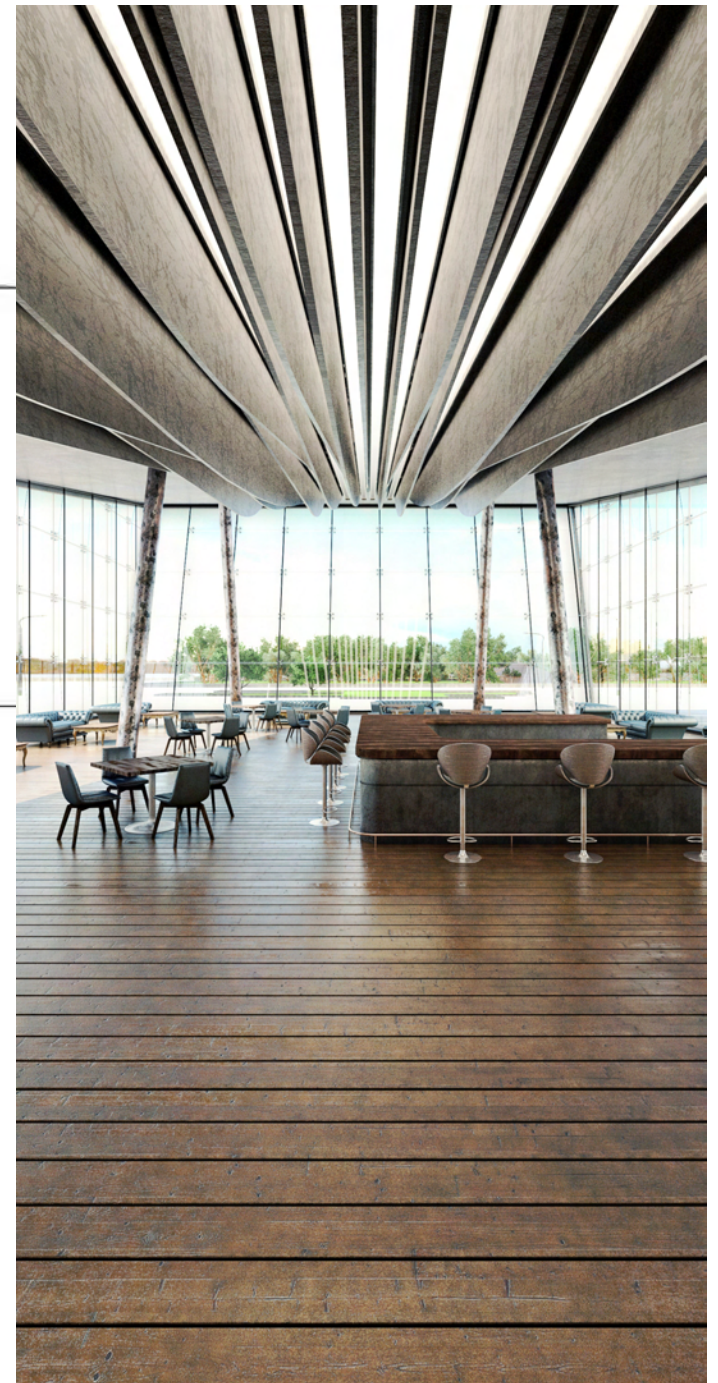
Κλίμακα 1:200



Ανατολική-Δυτική Όψη
Κλίμακα 1:200



Τουί Α-Α'
Κλίμακα 1:200



3.5 Ξενοδοχείο SILO



Το Σιλό αποτελεί τοπόσημο για την πόλη του Βόλου το οποίο μετασκευάζεται σε ξενοδοχειακή μονάδα στα πλαίσια του κτηριολογικού προγράμματος του γραμμικού πάρκου καινοτομίας και πολιτισμού. Σήμερα βρίσκεται σε αδράνεια αλλά στο παρελθόν διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην παραγωγική και εμπορική λειτουργία της πόλης χρησιμοποιούμενο για την τροφοδοσία (φόρτωση, εκφόρτωση) και την αποθήκευση χύδην στερεών υλικών. Συγκεκριμένα αξιοποιήθηκε για την αποθήκευση σιτηρών, δημητριακών ή χύμα ζωοτροφών που έχουν υποστεί ζύμωση (γνωστή ως ενσίρωση).

Πρόκειται για ένα επιβλητικό μπυτονένιο όγκο στην είσοδο της εμπορικής προβλήτας σε ένα βιομηχανικό τοπίο γερανών, φορτηγών πλοίων και σκουριασμένων κελύφων. Χτίστηκε στη δεκαετία του 50, και αποτελεί πιστή αντιγραφή των αντίστοιχων Σιλό του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Ο φέρων οργανισμός του είναι από σπλισμένο σκυρόδεμα. Η επιλογή της δημιουργίας ξενοδοχείου στοχεύει στην προσέλκυση εγχώριων και ξένων τουριστών προκειμένου το πάρκο να διατηρεί την ζωντάνια του όλο το χρόνο και όλες τις ώρες της ημέρας. Επιπλέον η παρουσία του ξενοδοχείου θα συμβάλει στην οικονομική βιωσιμότητα του πάρκου καθώς και στην τόνωση του τοπικού εισοδήματος και απασχόλησης. Το κοινό στο οποίο απευθύνεται περιλαμβάνει ανθρώπους που εκτός των άλλων θα επισκέπτονται το πάρκο προκειμένου να απολαύσουν τα πολιτιστικά δρώμενα εντός του (φεστιβάλ, εκθέσεις κλπ), να συμμετάσχουν σε συνέδρια καθώς και να διαμείνουν για μακρύ χρονικά διάστημα ως φιλοξενούμενοι ερευνητές από το Πανεπιστήμιο και άλλους ερευνητικούς φορείς όπως την θερμοκοιτίδα νεοφυών επιχειρήσεων (start ups). Επίσης η ύπαρξη ενός σύγχρονου ξενοδοχείου με πολλές εναλλακτικές δυνατότητες και χρήσεις (συνέδρια, ψυχαγωγία, θεραπευτηρία, κλπ) το καθιστά πόλο έλξης και για τον πληθυσμό της περιοχής. Το σχέδιο ανάπτυξης του ξενοδοχείου αποτελεί σημαντική επιλογή ενεργοποίησης του αστικού χαρακτήρα του κεντρικού προβλήτα του λιμανιού, που με την σειρά του θα ενεργοποιήσει το παραλιακό μέτωπο της πόλης και θα ενώσει το πάρκο του Αναύρου με τον αστικό πυρήνα των Παλαιών, με απώτερο στόχο τη δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και πάρκων που θα καταλήγουν στο πεδίο του Άρεως. Το κτίριο αποτελείται από 3 τμήματα-κτίρια σε γραμμική διάταξη με αρμό διαστολής.

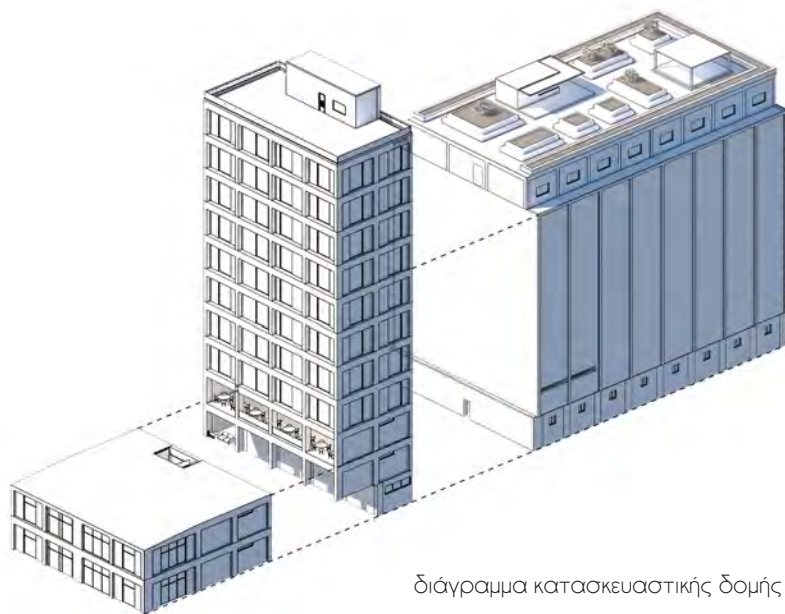
Το πρώτο κτήριο είναι ο αποθηκευτικός χώρος των 46 κυψελών, οι οποίες είναι σε γραμμική διάταξη 5 x 8. Οι 34 κυψέλες έχουν διαστάσεις 4 x 4 x 26, ενώ οι 12 μικρότερες κυψέλες του κέντρου 2 x 4 x 26, ενώ οι 12 μικρότερες κυψέλες του κέντρου 2 x 4 x 26.

Το τμήμα αυτό διαμορφώνεται καθ' ύψος :

- α) υπόστυλο ημιυπόγειο όπου διαμορφώνεται χώρος η/μ εγκαταστάσεων,
- β) αμφιθεατρική αίθουσα εκδηλώσεων χωρητικότητας 156 θέσεων και φουαγιέ ,
- γ) χώρος εσωτερικής πισίνας,σρα,και γυμναστηρίου δ) roof garden

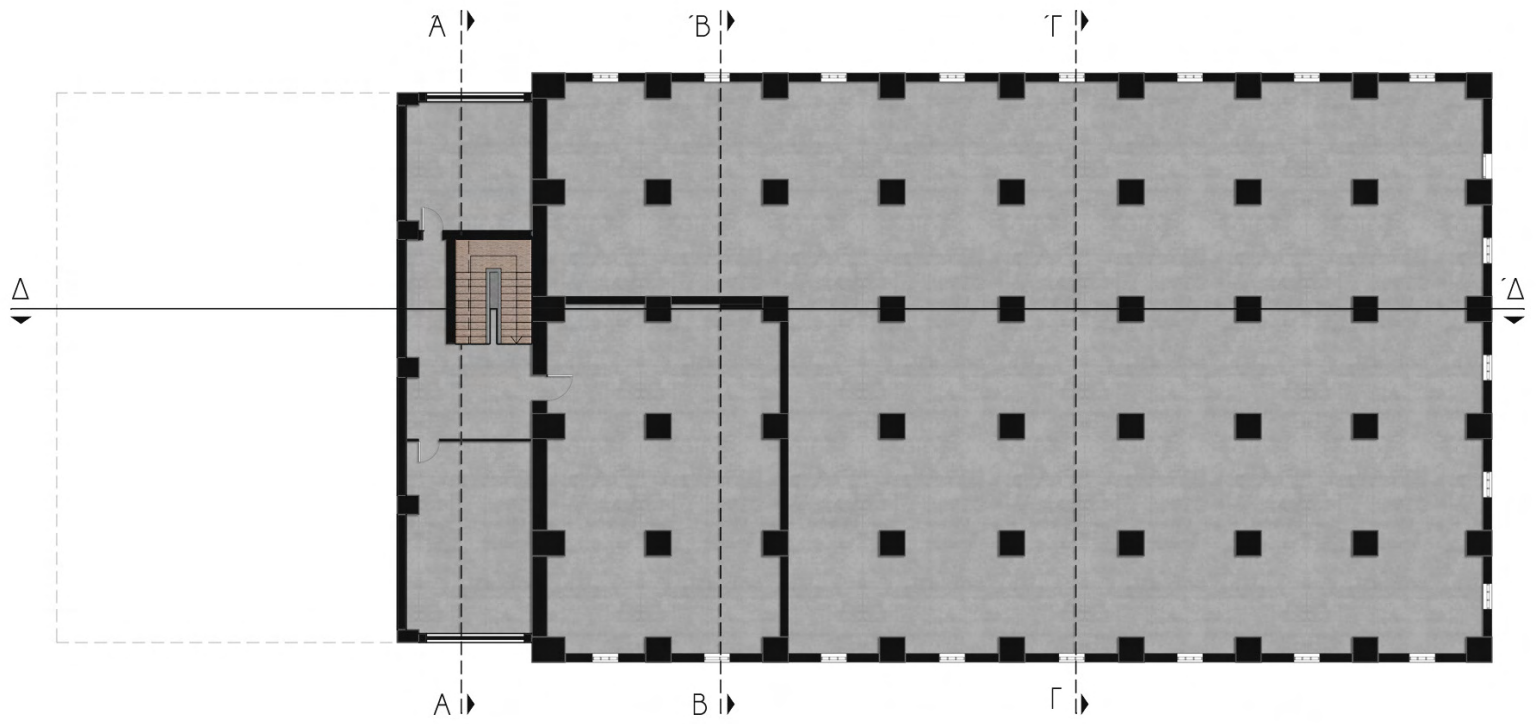
Το δεύτερο κτήριο είναι ο πύργος κίνησης του silo ο οποίος ξεχωρίζει από τους δυο άλλους όγκους λόγω ύψους και αναπτύσσεται σε δέκα επίπεδα: α) στο ισόγειο τοποθετείται η κεντρική σκάλα του ξενοδοχείου καθώς και τρεις ανελκυστήρες που διατρέχουν όλο το κτήριο καθ' ύψος. Επίσης προβλέπονται χώροι διοίκησης, αποθηκευτικοί χώροι και χώροι υγιεινής. β) στον πρώτο όροφο προβλέπονται χώροι υποδοχής, προετοιμασίας φαγητού και χώροι υγιεινής γ) από τον τρίτο έως τον δέκατο όροφο (8 όροφοι) αναπτύσσονται τα δωμάτια φιλοξενίας , έξι ανά όροφο.

Το τρίτο κτήριο αναπτύσσεται καθ' ύψος στο ισόγειο και στο δεύτερο όροφο και περιλαμβάνει : α) στο ισόγειο την είσοδο και το lobby του ξενοδοχείου β) στο πρώτο όροφο το εστιατόριο.



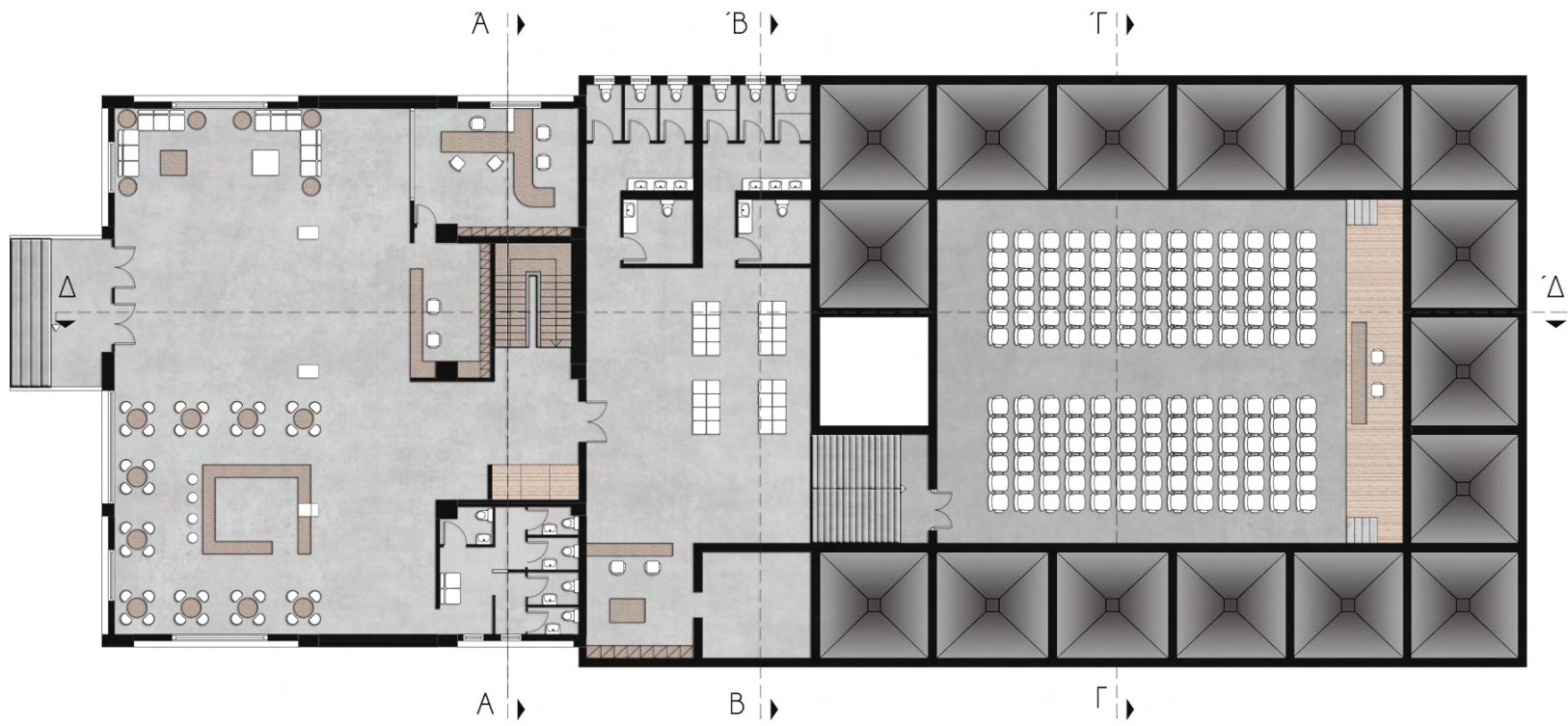
διάγραμμα κατασκευαστικής δομής



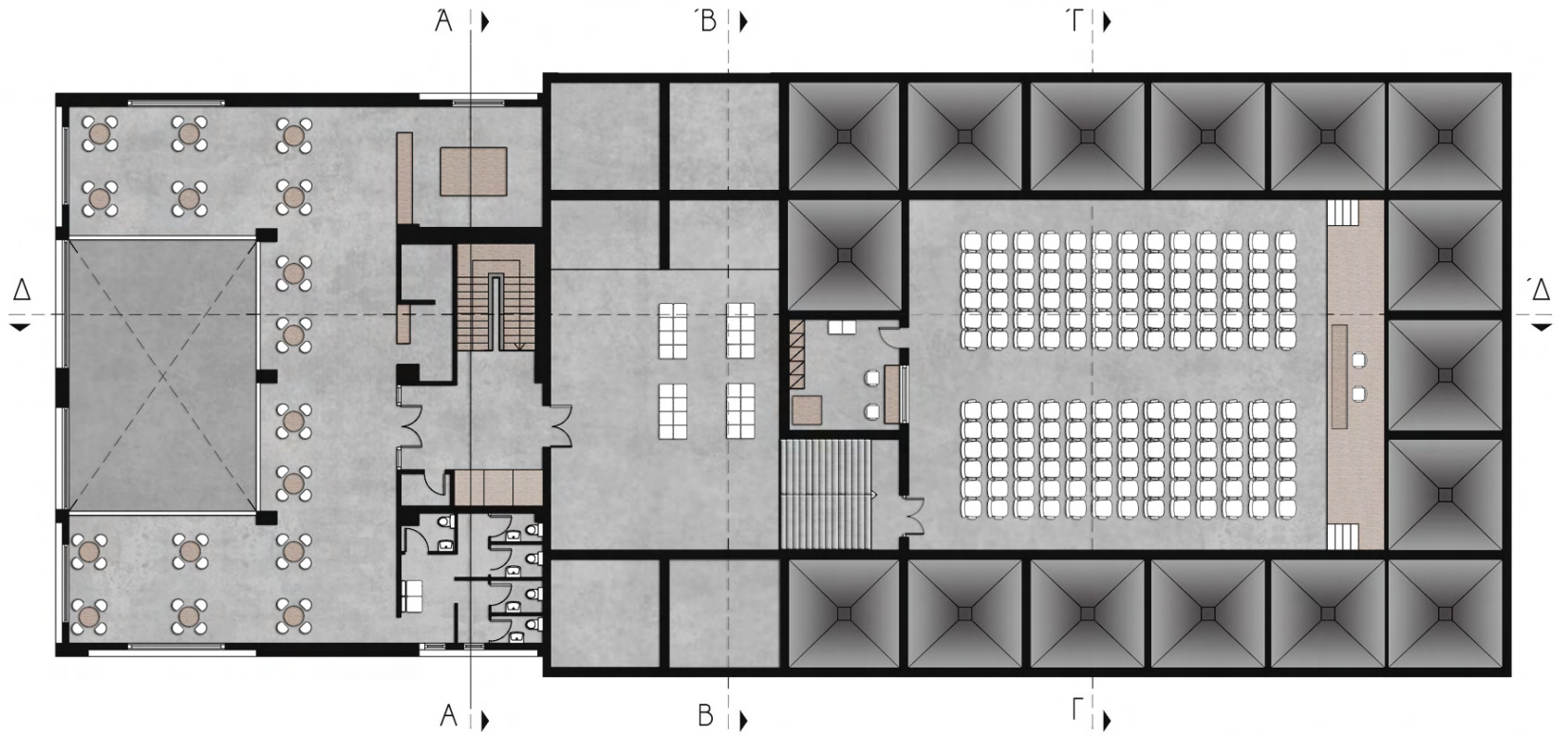


Κάτοψη Υπογείου

Κλίμακα 1:200

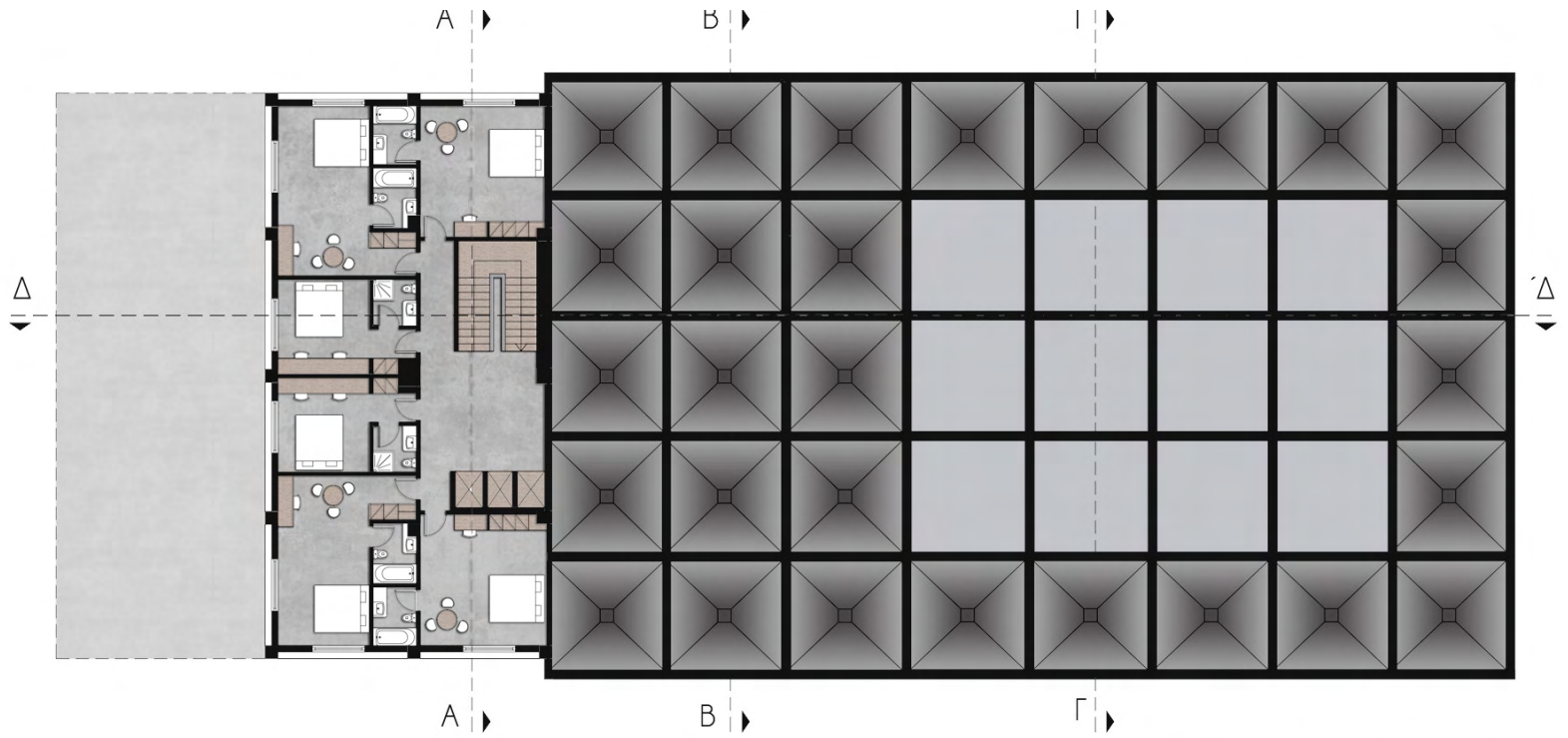


Κάτοψη Ισογείου



Κάτοψη 1ου Ορόφου

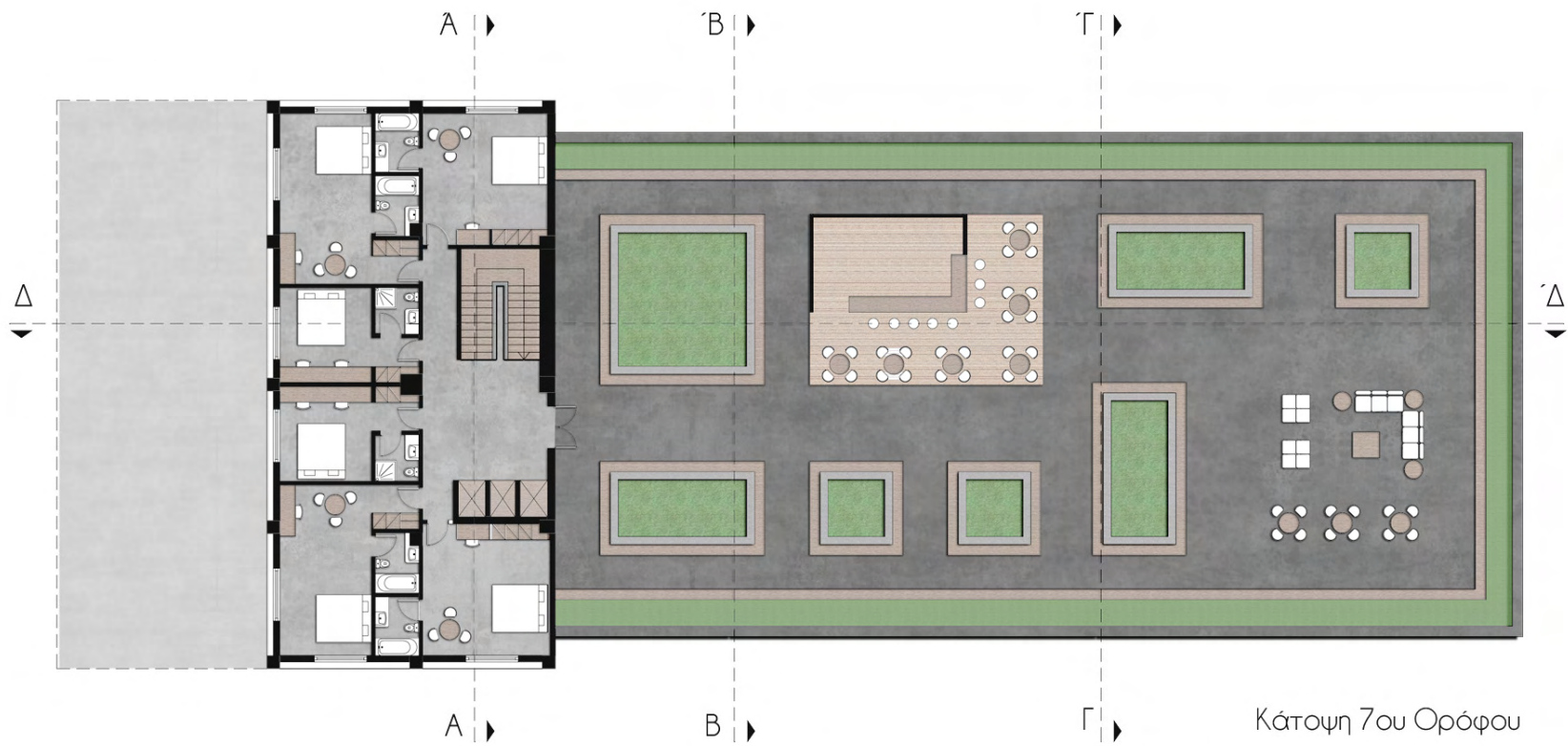
Κλίμακα 1:200



Κάτοψη 2ου - 5ου Ορόφου
Κλίμακα 1:200

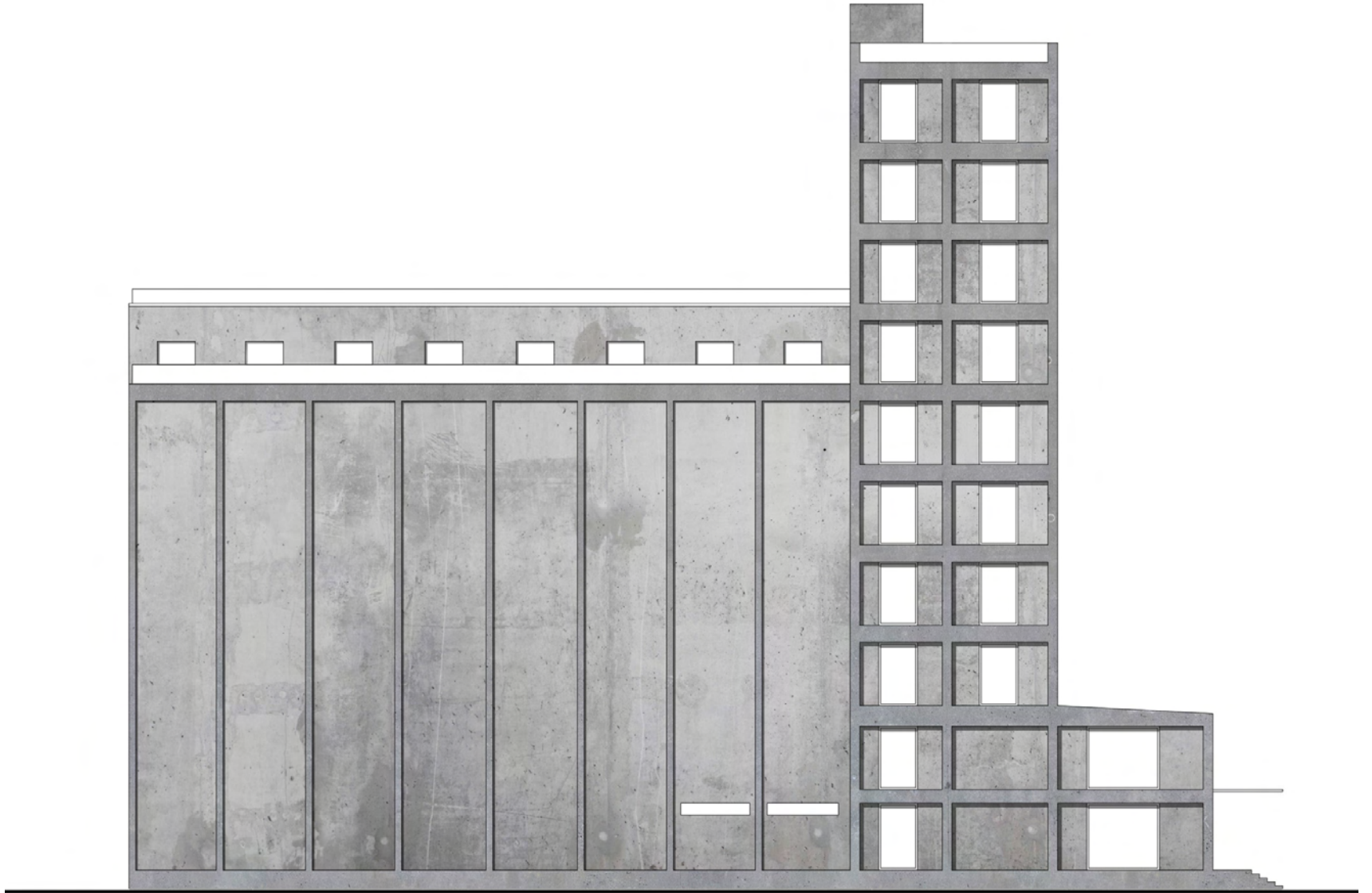


Κάτοψη 6ου Ορόφου
Κλίμακα 1:200



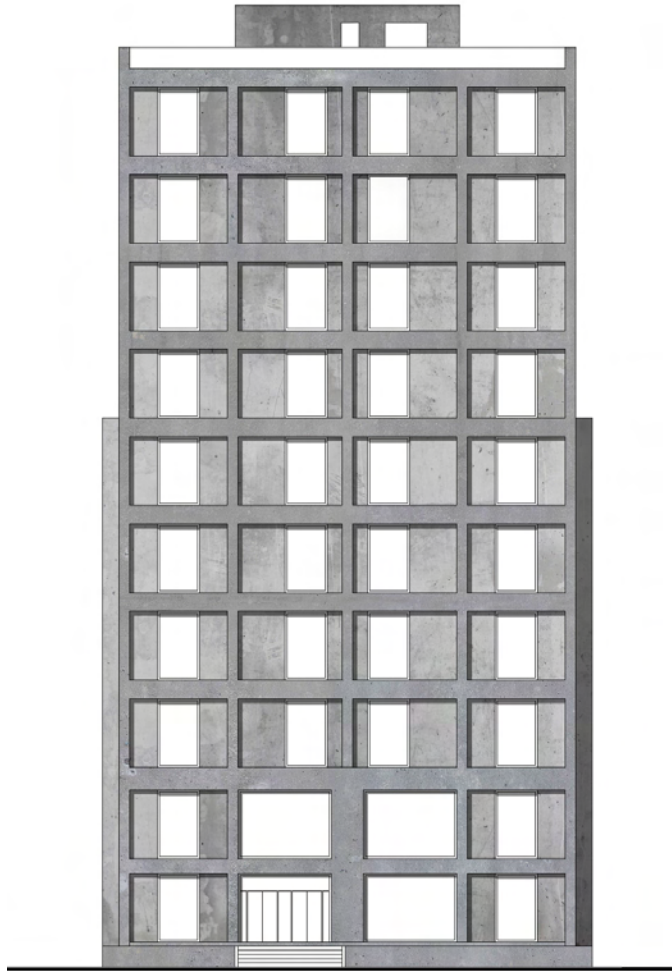
Κάτοψη 7ου Ορόφου

Κλίμακα 1:200



Ανατολική - Δυτική Όψη

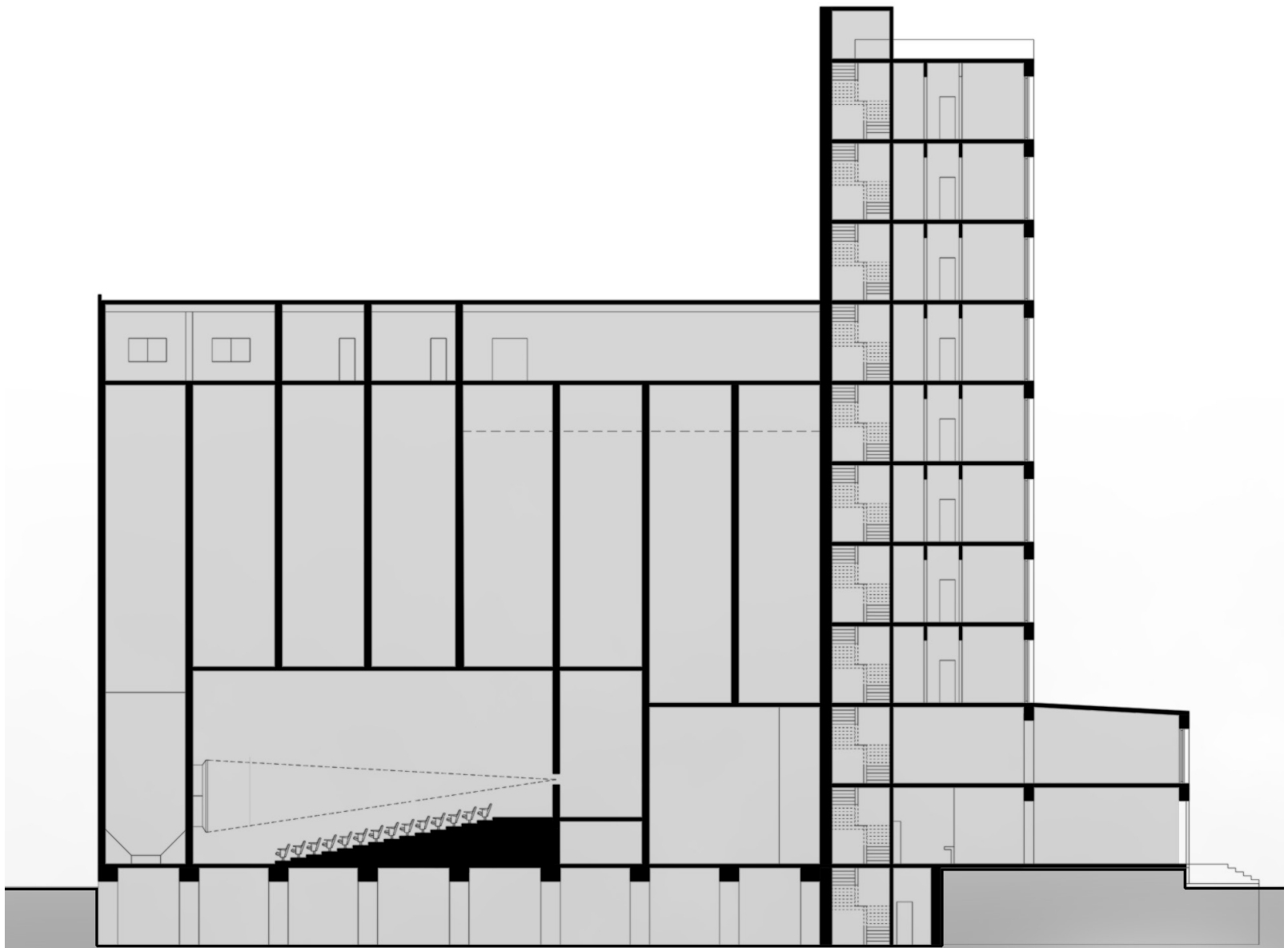
Κλίμακα 1:200



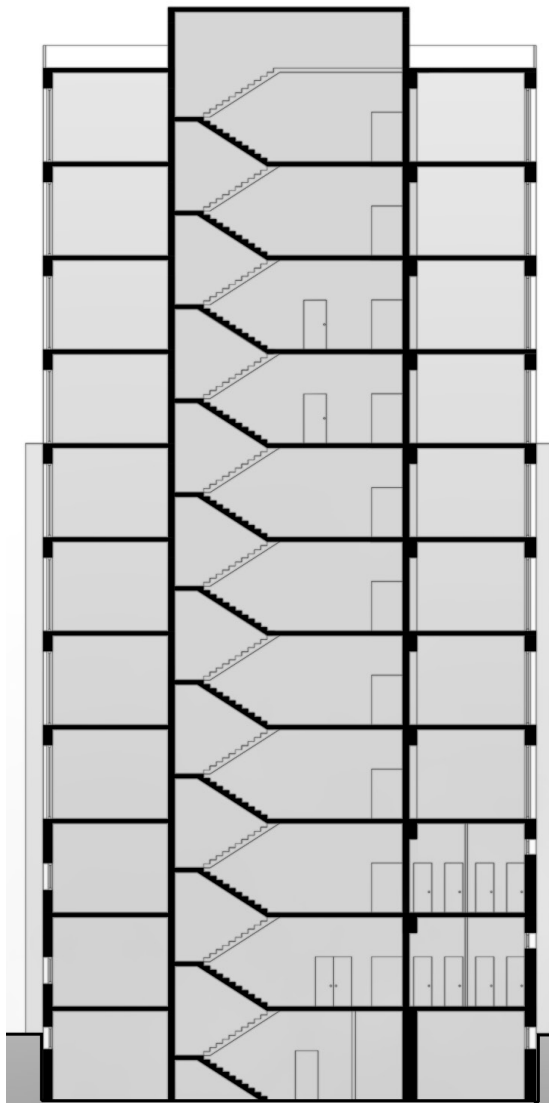
Βόρεια Όψη
Κλίμακα 1:200



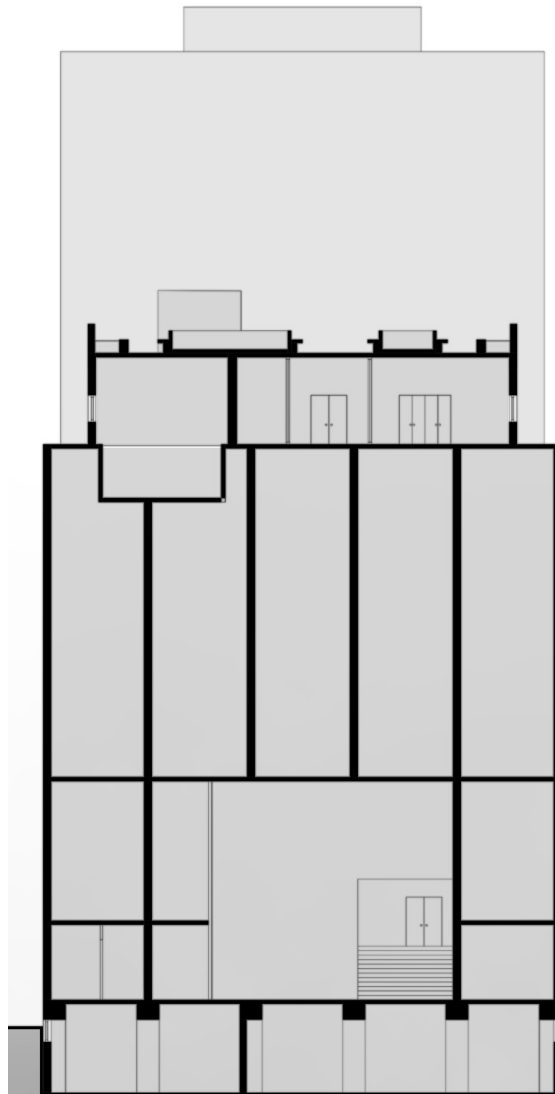
Νότια Όψη
Κλίμακα 1:200



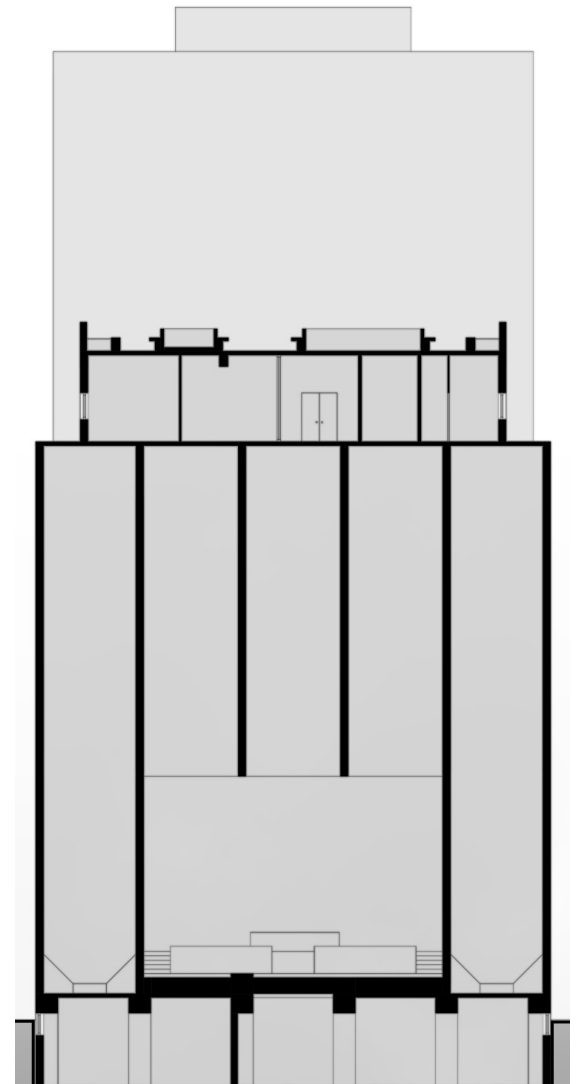
Τομή Δ-Δ'
Κλίμακα 1:200



Τομή Α-Α'
Κλίμακα 1:200



Τομή Β-Β'



Τομή Γ-Γ'

3.6 Κέντρο νεοφυών επιχειρήσεων

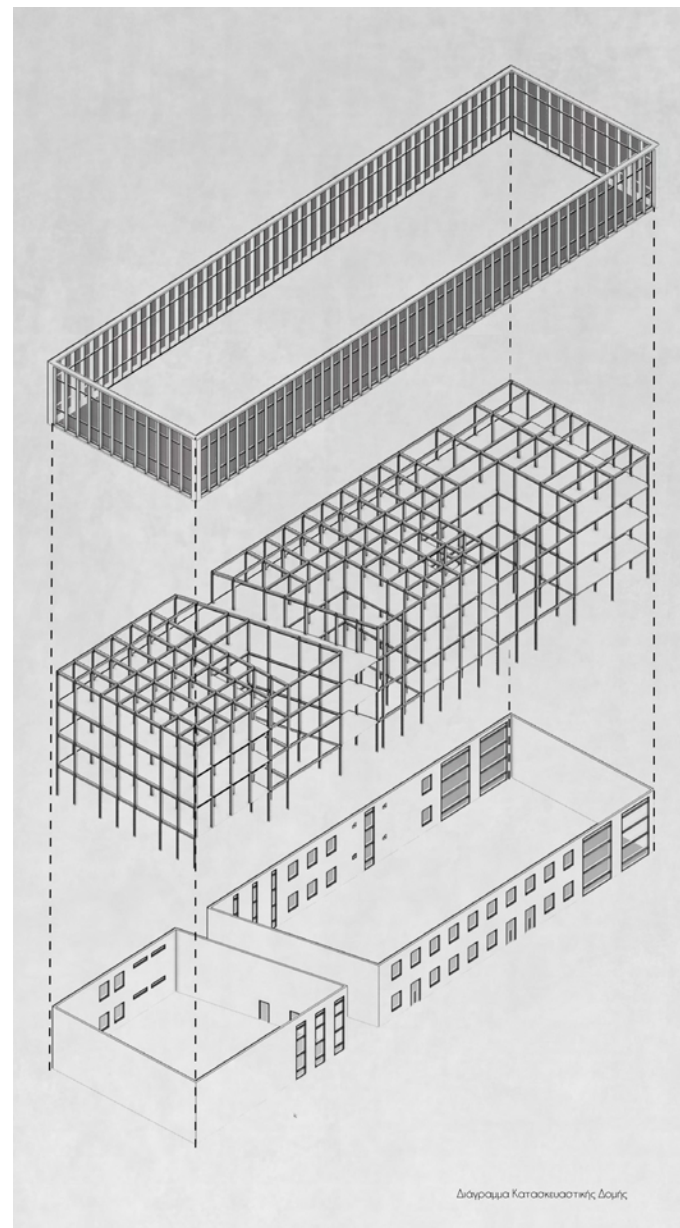


Στο κέντρο του οικοπέδου του σιδηροδρομικού σταθμού δημιουργείται κέντρο υποδοχής νεοφυών επιχειρήσεων (start ups) με στόχο την προώθηση της απασχόλησης νέων επιστημόνων, την εισαγωγή καινοτομιών στην παραγωγική διαδικασία και την προώθηση τεχνολογικών εφαρμογών υψηλής προστιθέμενης αξίας. Μεταξύ άλλων τα κίνητρα εγκατάστασης νέων επιχειρήσεων εκεί είναι η ύπαρξη ευνοϊκών προϋποθέσεων (χαμηλό κόστος ενοικίου, ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς, οικονομίες συγκέντρωσης - συνέργεια) καθώς και η συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Πρόκειται για τριώροφο κτήριο συνολικού εμβαδού 8.445 τ.μ. που δημιουργείται με την καθ' ύψος επέκταση της υφιστάμενης κεντρικής αποθήκης του σιδηροδρομικού σταθμού.

Η ανάπτυξη του κτηρίου γίνεται με αξιοποίηση του υφιστάμενου εξωτερικού κελύφους της αποθήκης, συνολικού ύψους οκτώ μέτρων περίπου και με την εσωτερική προσθήκη τριών επιπλέον επιπέδων μέσω αναδυόμενου μεταλλικού φέροντα οργανισμού.

Το πρίσμα τέμνεται στο νότιο τμήμα του από την νοητή προέκταση της οδού Βερναρδάκη δημιουργώντας στοά που φάνει μέχρι τα οκτώ μέτρα περίπου (ισόγειο και πρώτος όροφος). Στο τμήμα του ισογείου βορείως της στοάς, δημιουργούνται χώροι όπως: διοίκηση, βιβλιοθήκη-mediatheque, αίθουσες σεμιναρίων, workshops, αποθηκευτικοί χώροι, ενώ υπάρχουν και δύο μεγάλα εσωτερικά αίθρια που διατρέχουν καθ' ύψος το σύνολο του κτηρίου.



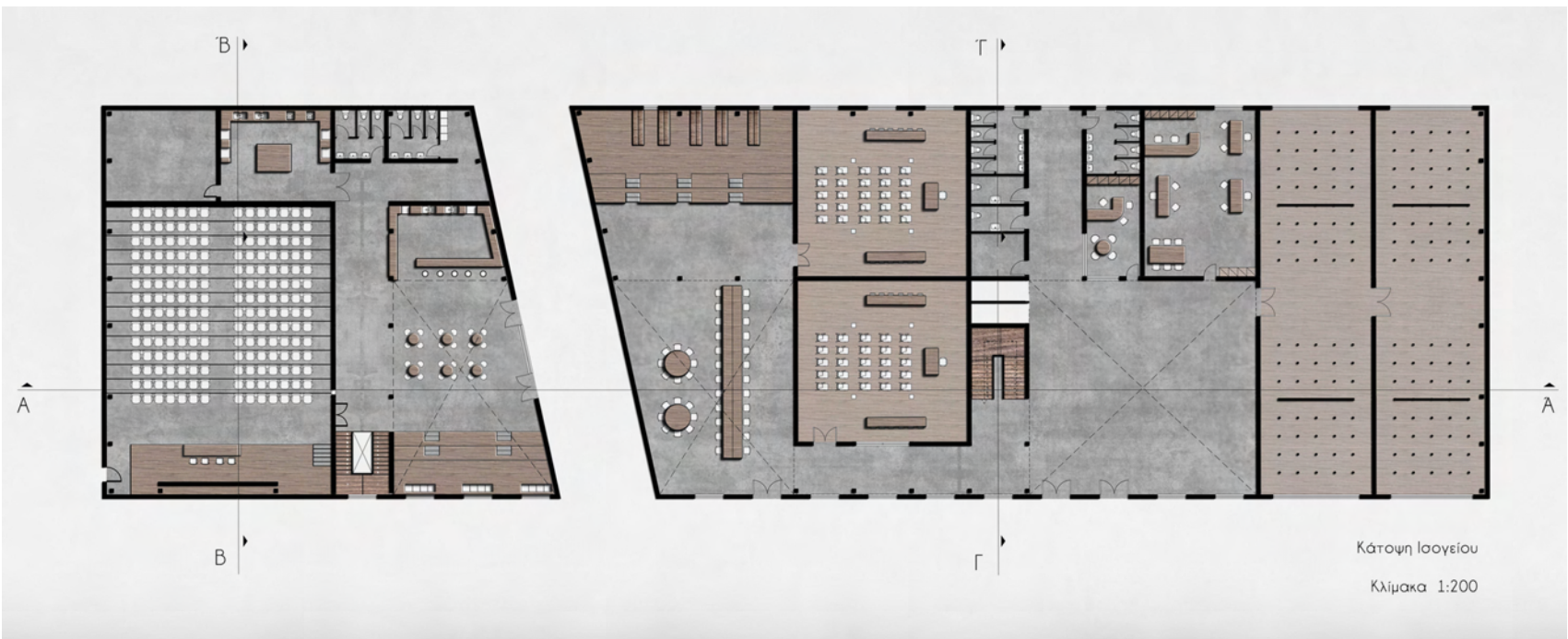
διάγραμμα κατασκευαστικής δομής

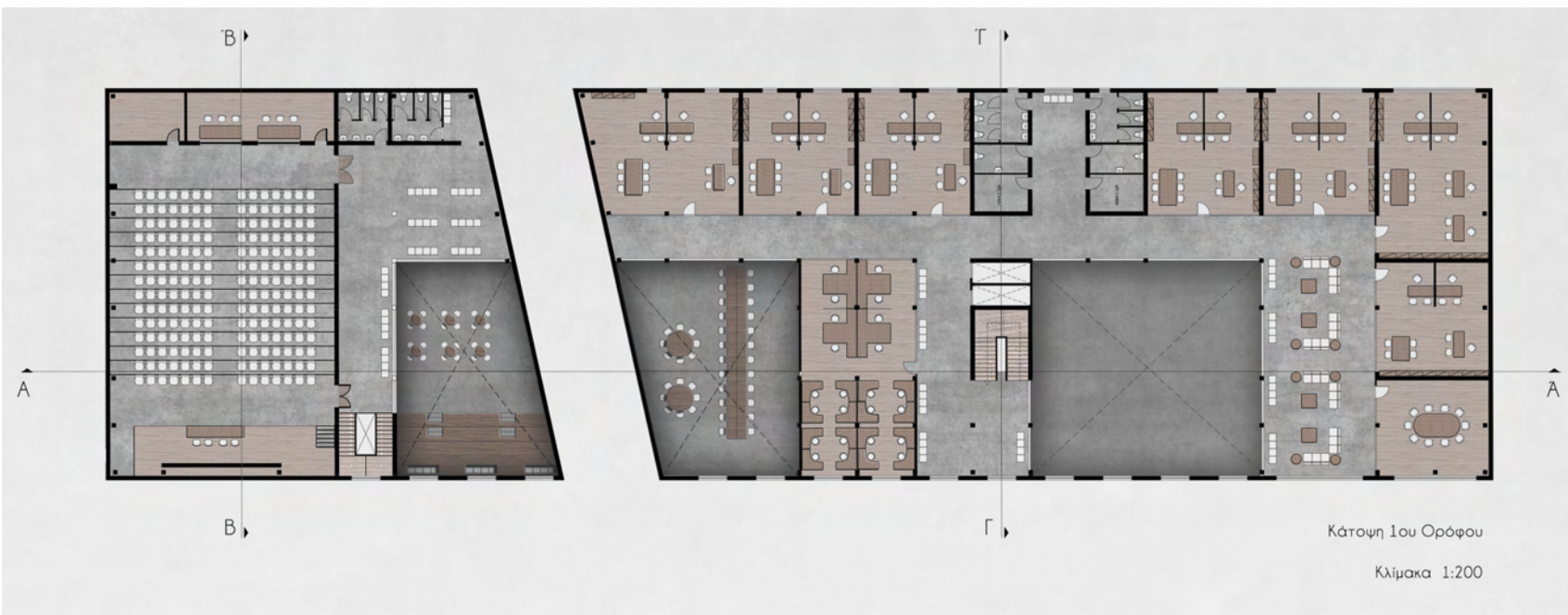
Στο τμήμα του ισογείου νοτίως της στοάς δημιουργείται αμφιθέατρο χωρητικότητας 196 ατόμων καθώς και φουαγιέ-καφέ στον χώρο υποδοχής. Το αμφιθέατρο καλύπτει καθ΄ύψος και το δεύτερο επίπεδο.

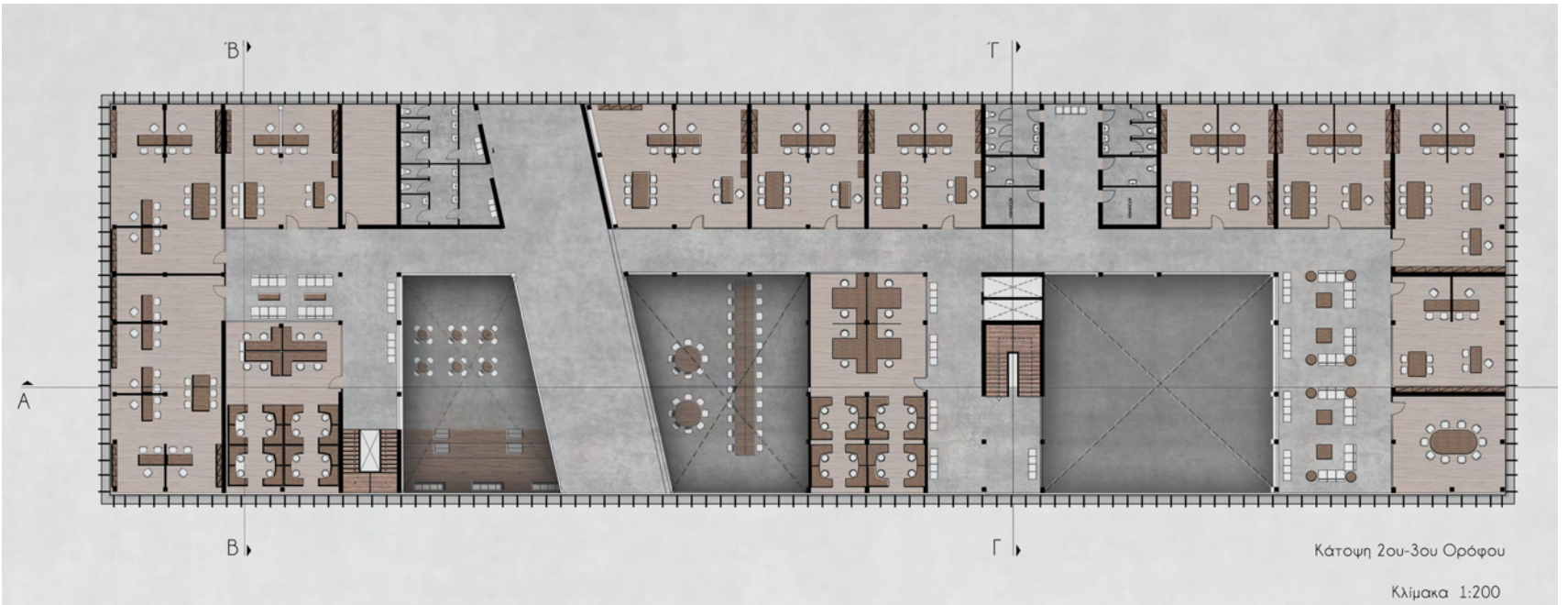
Από τον δεύτερο επίπεδο και πάνω δημιουργούνται χώροι-γραφεία υποδοχής νέων επιχειρήσεων συνολικού εμβαδού 2.100 τ.μ. Επίσης προβλέπονται χώροι συσκέψεων, χώροι ομαδικής εργασίας (project) καθώς και χώροι αναμονής-ανάπαυσης. Η κατακόρυφη κυκλοφορία γίνεται μέσω δύο κλιμακοστασίων και ανελκυστήρων στο βόρειο και στο νότιο τμήμα του κτηρίου αντίστοιχα.

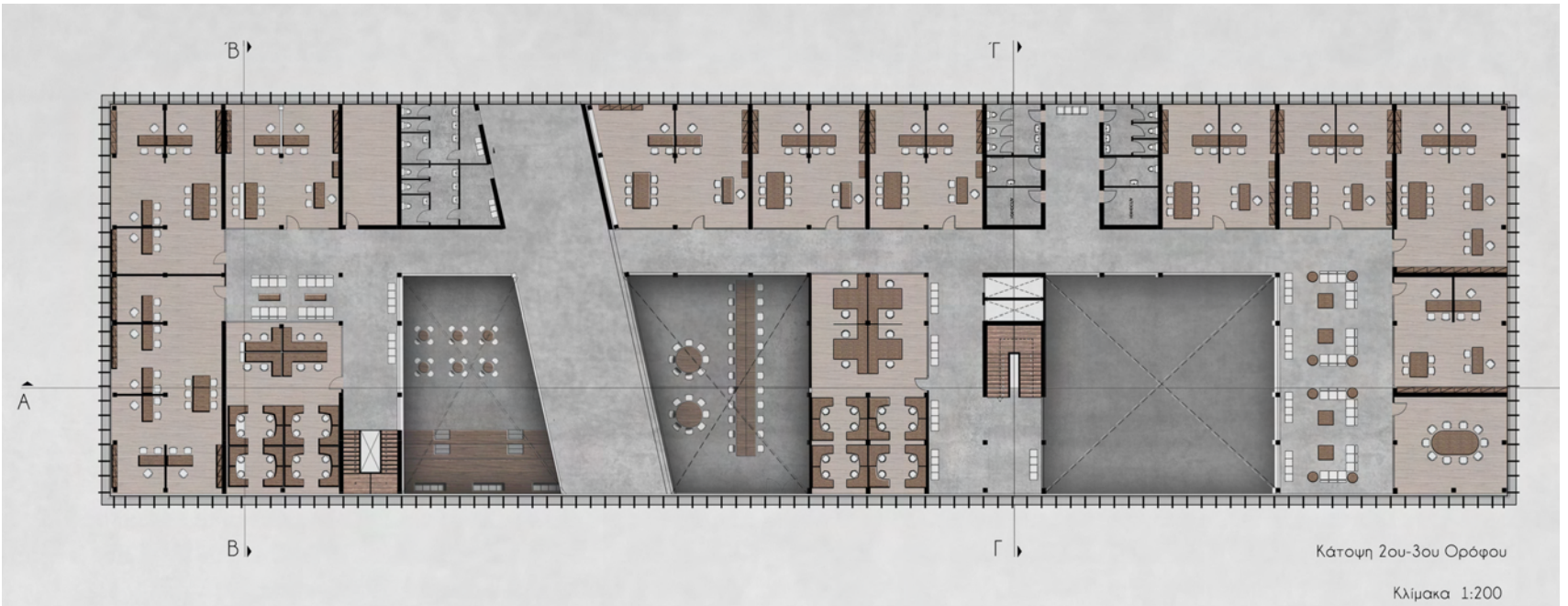
Ο ενεργειακός σχεδιασμός έγινε με γνώμονα την μέγιστη δυνατή εξοικονόμηση ενέργειας και αυτονομία του κτηρίου και περιλαμβάνει συστάδες φωτοβολταϊκών πάνελ τα οποία τοποθετούνται στο δώμα του κτηρίου.

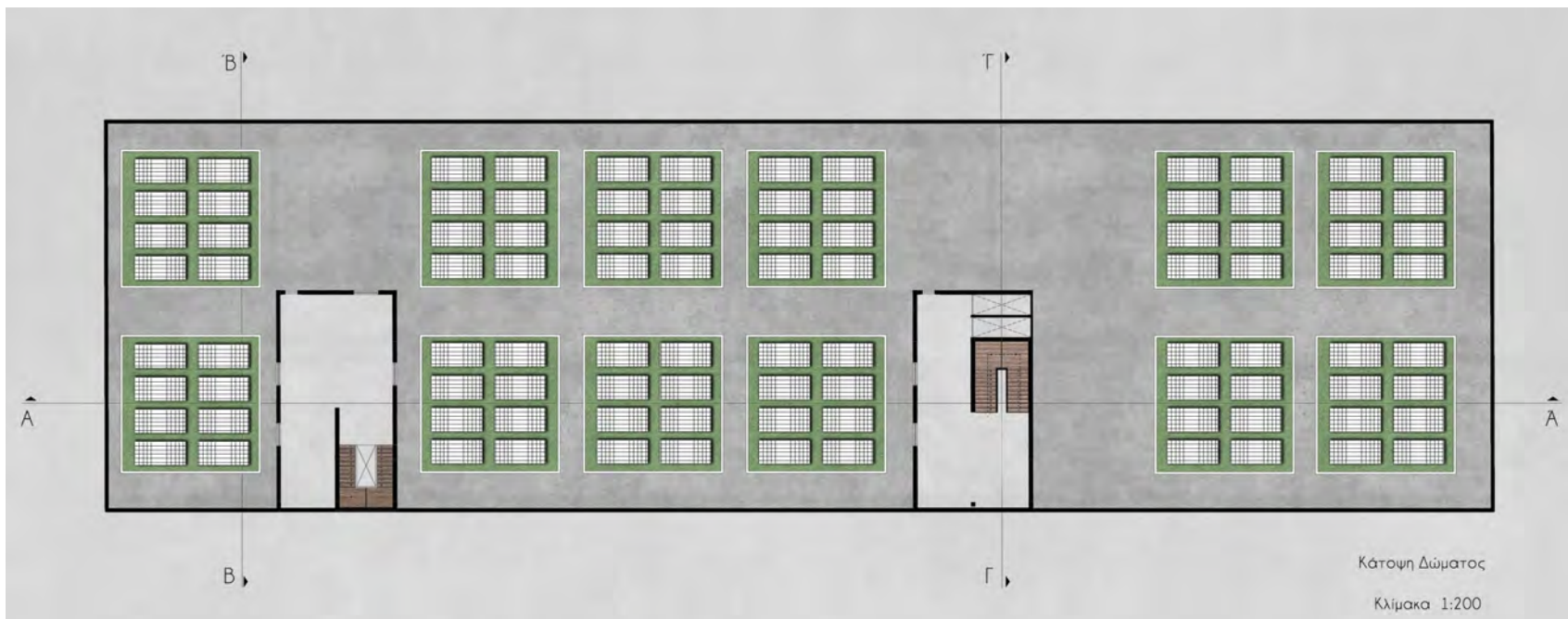


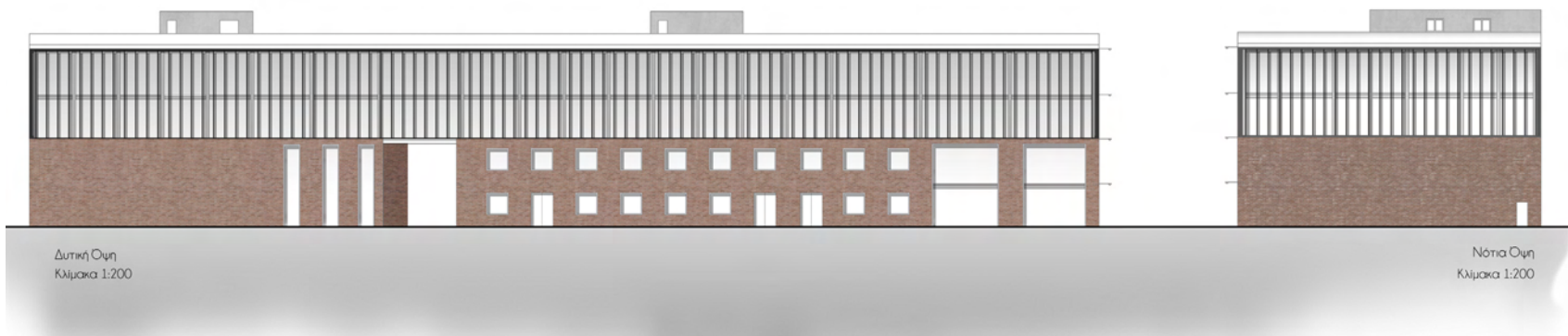
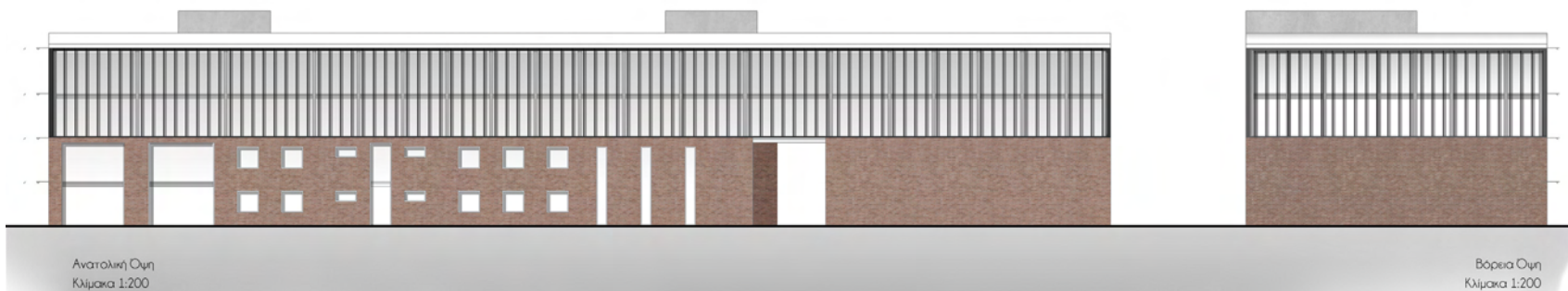


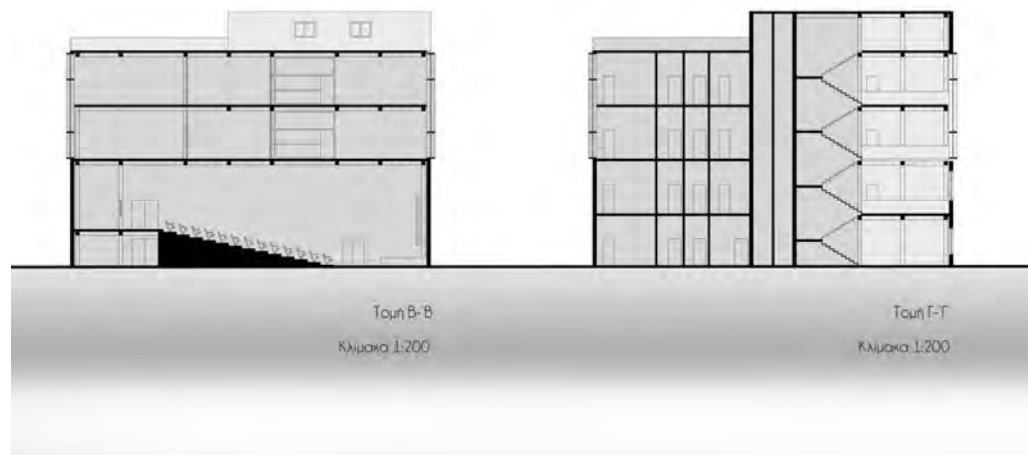
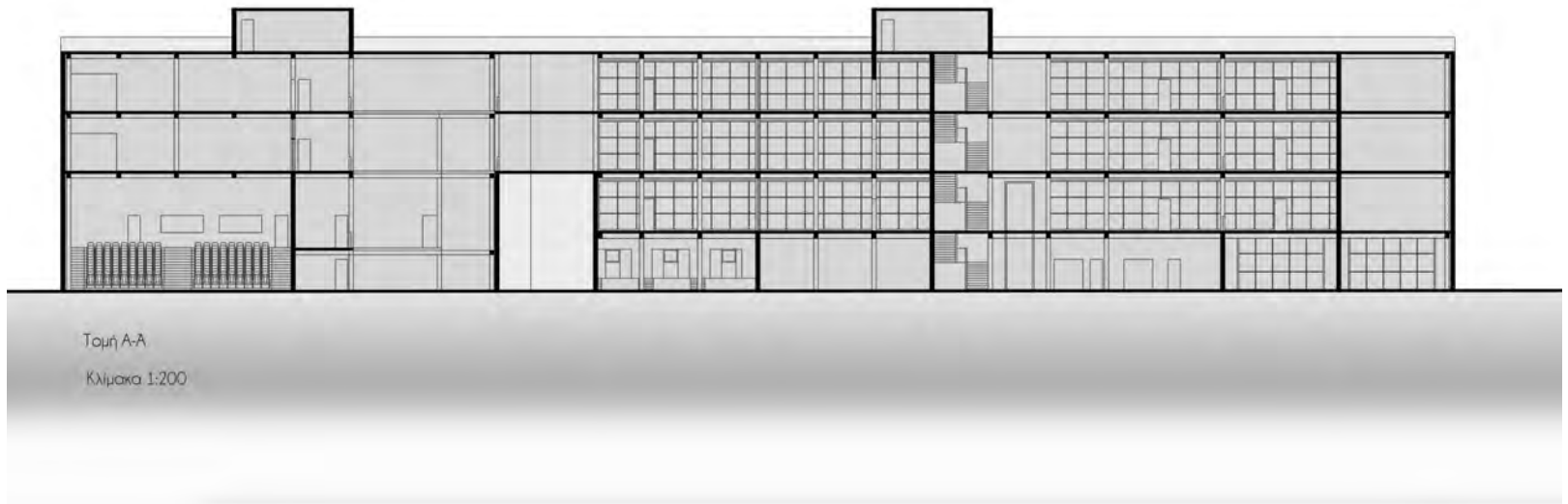












4.Λειτουργία-διαχείριση

Δημιουργία γραμμικού πάρκου καινοτομίας και πολιτισμού στο Βόλο

Ιωάννης Δημητρέλης/Δημήτρης Μαραγκόζης

Φορέας λειτουργίας και διαχείρισης του πάρκου καινοτομίας και πολιτισμού θα μπορούσε να είναι ένα νέο νομικό πρόσωπο στη σύνθεση του οποίου θα συμμετείχαν φορείς με συνεισφορά στην δημιουργία, στην λειτουργία και στην ανάπτυξη του.

Αυτοί μπορεί να είναι: ο ΟΣΕ ο οποίος παραχωρεί το οικόπεδο του σημερινού σιδηροδρομικού σταθμού, ο ΟΛΒ ο οποίος παραχωρεί την προβλήτα 1 του λιμανιού, ο Δήμος ο οποίος αναλαμβάνει την συντήρηση του πάρκου, το πανεπιστήμιο, επιμελητήρια, ερευνητικοί φορείς που μπορούν να στηρίξουν το εγχείρημα με προσφορά τεχνογνωσίας και εκδηλώσεων.

Η παραχώρηση των εκτάσεων του ΟΣΕ και ΟΛΒ για τη δημιουργία του πάρκου συντελεί στην αξιοποίηση της περιουσίας τους, η οποία στη σημερινή της κατάσταση χαρακτηρίζεται ως υπολειτουργούσα και υποβαθμισμένη. Τα έσοδα που θα επιστρέψουν ανταποδοτικά προς τους εταίρους από την λειτουργία του πάρκου καθιστώντας το λειτουργικά και οικονομικά βιώσιμο είναι:

- ενοικίαση γραφείων σε νεοφυείς επιχειρήσεις
- χρησιμοποίηση εργαστηρίων προτυποποίησης
- ενοικίαση αίθουσας πολλαπλών χρήσεων και αμφιθεάτρων
- επισκέπτες μουσείων (ναυτικής ιστορίας, Ντε Κίρικο και ιστορικών μηχανών ΟΣΕ)
- επισκέπτες ξενοδοχείου SILO
- επιβάτες ακτοπλοϊκού σταθμού
- εστιατόριο-καφέ

5.Επίλογος

Δημιουργία γραμμικού πάρκου καινοτομίας και πολιτισμού στο Βόλο

Ιωάννης Δημητρέλης/Δημήτρης Μαραγκόζης

Πρόθεση μας ήταν μέσα από την αρχιτεκτονική μας να προτείνουμε ένα έργο πνοής για την πόλη του Βόλου το οποίο για να επιτευχθεί χρειάζεται εκτός από την εργασία του αρχιτέκτονα, την συναίνεση εμπλεκόμενων φορέων καθώς και της τοπικής κοινωνίας. Στόχος του έργου είναι το άνοιγμα των οριζόντων της πόλης αλλά και της ευρύτερης περιοχής στον πολιτισμό και στην καινοτομία με την ενδυνάμωση σχέσεων φιλίας και συνεργασίας με άλλους λαούς της Μεσογείου. Ουσιαστικά μιλάμε για ένα νέο συμμετοχικό μοντέλο πολιτιστικής και οικονομικής ανάπτυξης το οποίο κατά τη γνώμη μας είναι το ασφαλές μονοπάτι για μια πραγματικά μοντέρνα κοινωνία. Θα ήμασταν ευτυχείς έστω και αν λίγες από τις γραμμές ή τις σκέψεις μας γινόταν πραγματικότητα.

Κλείνοντας θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε όσους μας βοήθησαν στην εκπόνηση αυτής της διπλωματικής χωρίς την πολύτιμη βοήθεια τους δεν θα τα καταφέραμε.

Τον καθηγητή του τμήματος Αρχιτεκτόνων του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας κ.Στυλίδη Ιορδάνη ο οποίος ήταν ο επιβλέπων της διπλωματικής. Το μηχανικό πρώην δημοτικό σύμβουλο Ν.Ιωνίας Μαγνησίας και ενεργό πολίτη κ. Νέστωρα Μανιάρρα για το υλικό που μας παραχώρησε, και αφορούσε τις θέσεις της δημοτικού συνδησμού "ανθρώπινη πόλη" και του αείμνηστου αρχιτέκτονα Γιάννη Μολοχίδη για την μετεγκατάσταση του σταθμού του ΟΣΕ.

Τις διοικήσεις των Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας καθώς και του Οργανισμού Λιμένα Βόλου για την παραχώρηση των ψηφιακών υποβάθρων οικοπέδων και κτηρίων.

Το τμήμα σχεδίου πόλεως του Δήμου Βόλου για την παραχώρηση σχεδίων και κειμένων των μελετών αναθεώρησης και επέκτασης του γενικού πολεοδομικού σχεδίου Βόλου καθώς και της μελέτης ρυθμιστικού σχεδίου.