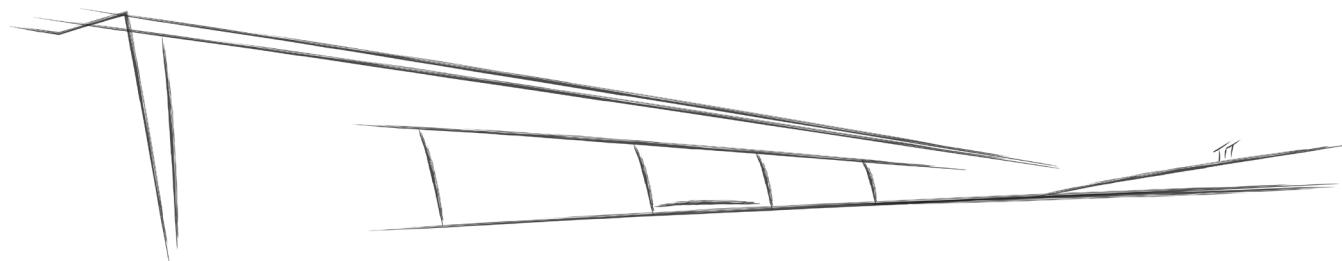


ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ
ΜΑΡΙΝΑ ΣΤΗΝ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
Τομέας Ι : ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΜΑΡΙΝΑ ΣΤΗΝ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ

ΜΑΡΤΙΟΣ 2017

ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ :
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ ΧΡΥΣΑ
ΜΑΝΟΥΣΣΩΦ ΣΤΕΦΑΝ - ΤΖΩΝ
ΠΑΣΧΟΥ ΔΙΟΝΥΣΙΑ - ΔΑΝΑΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ :
ΤΣΙΡΑΚΗ ΣΟΦΙΑ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ :
ΒΑΣΙΛΑΤΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

7	ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ
9	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ
10	ΜΑΡΙΝΕΣ : ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ
14	ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
21	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗ ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ : ΜΑΡΙΝΕΣ
23	Η ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ
31	ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΕΡΕΜΒΑΣΗΣ
34	ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ : ΜΑΡΙΝΑ
36	ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ : ΚΤΙΡΙΟ
38	ΚΤΙΡΙΟ ΠΡΟΒΛΗΤΑ : ΦΑΣΕΙΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
42	ΕΠΙΛΥΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ
44	ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΘΛΗΜΑΤΩΝ
46	MASTER PLAN
48	ΚΑΤΟΨΗ ΙΣΟΓΕΙΟΥ
50	ΚΑΤΟΨΗ ΟΡΟΦΟΥ
52	ΤΟΜΕΣ
54	ΟΨΕΙΣ
56	ΦΩΤΟΡΕΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΕΙΣ
64	ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ
66	ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΠΡΟΠΛΑΣΜΑΤΩΝ

Η διπλωματική αυτή δεν θα μπορούσε να γίνει πραγματικότητα χωρίς την υλική και άυλη στήριξη από τις οικογένειές μας και την αμέριστη υπομονή και βοήθεια των καθηγητών και των φίλων μας. Παράλληλα ευχαριστούμε όσους ανθρώπους συζήτησαν μαζί μας, δίνοντάς μας ένα κομμάτι της εμπειρίας τους για να πορευτούμε σε αυτό το ταξίδι.

Ένα κομμάτι αυτής της εργασίας τους ανήκει.

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Με την άφιξη της κρίσης στη ζωή μας και το πέρασμα των χρόνων στη σχολή αρχιτεκτόνων ένα πράγμα άρχισε να γίνεται όλο και πιο σαφές: η προσθήκη νέων κτιρίων στο ήδη υπάρχον κτιριακό απόθεμα της χώρας θα πρέπει να συνοδεύεται από πολύ σοβαρή αιτιολόγηση και χειροπιαστό όφελος, όχι πάντα χρηματικό αλλά πολύ πιο σημαντικά όφελος για την κοινωνία στην οποία εντάσσονται. Ένας μεγάλος παράγοντας που συνεισφέρει σε κάθε κοινότητα είναι ο αθλητισμός και παρόλο που είναι περιττό να θέσουμε εδώ τα οφέλη του αθλητισμού για μια κοινωνία, θα αναφέρουμε απλώς ότι ο ναυταθλητισμός ειδικά έχει - ή θα έπρεπε να έχει - ιδιαίτερη σημασία για μια χώρα όπως η Ελλάδα που στο μεγαλύτερο μέρος της βρέχεται από θάλασσα.

Η αφορμή για την δημιουργία αυτής της διπλωματικής ήταν η ιδιαίτερη συναισθηματική μας σχέση με την θάλασσα σαν στοιχείο της φύσης και σαν έννοια, αλλά και η ενασχόληση ενός από εμάς σε επίπεδο πρωταθλητισμού με τον ναυταθλητισμό, στο άθλημα της ιστιοπλοΐας ειδικότερα. Τα αίτια όμως που αποφασίσαμε να σχεδιάσουμε έναν ναυταθλητικό όμιλο και μια μαρίνα στην Ηγουμενίτσα ήταν πολύ πιο σοβαρά από μια προσωπική σχέση με το αντικείμενο και αφορούν μια κοινωνία που παρά τις αντιξοότητες παλεύει και διακρίνεται με ελάχιστο εξοπλισμό και με μοναδικό όπλο την ιδιωτική πρωτοβουλία κάποιων ανθρώπων με μεράκι για τον ναυταθλητισμό.



Αγκυροβόλιο



Αλιευτικό
καταφύγιο



Μαρίνα

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ

Το πρώτο βήμα στην πορεία αυτής της διπλωματικής ήταν η έρευνα αντίστοιχων παραδειγμάτων εγκαταστάσεων ελλιμενισμού, καθώς και ναυαθλητικών ομίλων, και ποιες οι βασικές τους απαιτήσεις όσο αφορά την λειτουργική και την νομοθετική τους αρτιότητα. Σύμφωνα με την νομοθεσία λοιπόν, οι τουριστικοί λιμένες διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες, ανάλογα με το μέγεθος και τον αριθμό των παροχών που διαθέτουν:

Αγκυροβόλιο: ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου, εντός λιμνών και ποταμών, με ελαφρύ εξοπλισμό, ο οποίος δεν προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος. Διαθέτει περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις.

Αλιευτικό καταφύγιο: ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτιριοδομικές υποδομές έκτασης τουλάχιστον 100τμ., με παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαίτησης και υγιεινής.

Μαρίνα: ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές συγκεκριμένων προδιαγραφών για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.

ΜΑΡΙΝΕΣ : ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

Για λόγους που θα αναλύσουμε εκτενέστερα παρακάτω, εντοπίσαμε ότι η περιοχή της Ηγουμενίτσας έχει άμεση ανάγκη από μια μαρίνα και αναζητήσαμε τις προδιαγραφές που πρέπει να καλύπτει ένας τουριστικός λιμένας ώστε να θεωρείται μαρίνα σύμφωνα με την νομοθεσία:

- Εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του λιμένα συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων άλλων συναφών αρχών.
- Θέση πρόσδεσης σκάφους του λιμενικού σώματος.
- Εγκατάσταση σταθμού πρώτων βοηθειών (γραφείο, κλπ).
- Δίκτυο παροχών (νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, επικοινωνιών κλπ.).
- Εγκαταστάσεις συλλογής, προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των βιολογικών και των πετρελαιοειδών – ελαιωδών καταλοίπων.
- Χώροι στάθμευσης.
- Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησεων υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση προσβασιμότητας Α.Με.Α.
- Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα όπως ορίζονται στις κείμενες διατάξεις (πυρασφάλεια της ζώνης του λιμένα, συστήματα επίβλεψης των εγκαταστάσεων, κλπ.).

Στη συνέχεια παραθέτουμε παραδείγματα από μαρίνες στον ελλαδικό χώρο που μας ώθησαν να προβληματιστούμε ως προς τον σχεδιασμό και την επάρκεια τους.



Τυπικές εικόνες
Μαρίνας Φαλήρου

ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ



μέγιστη χωρητικότητα σκαφών:
650
μέγιστος αριθμός
αγκυροβολίου θαλαμηγών (25-
30+ m): 35
μέγιστος αριθμός
αγκυροβολίου σκαφών έως
25 m: 615
μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος
σκάφους: 40 m
μέγιστο πλάτος ανά σκάφος:
6 m
μέγιστο βύθισμα: 3,4 m

ΜΑΡΙΝΑ ΓΟΥΒΙΩΝ, ΚΕΡΚΥΡΑ



μέγιστη χωρητικότητα σκαφών:
960
μέγιστος αριθμός
αγκυροβολίου θαλαμηγών (25-
30+ m): 28
μέγιστος αριθμός
αγκυροβολίου σκαφών έως 25
m: 930
μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος
σκάφους: 80 m
μέγιστο πλάτος ανά σκάφος:
6,5 m
μέγιστο βύθισμα: 4,5 m

ΜΑΡΙΝΑ ΠΡΕΒΕΖΑΣ



μέγιστη χωρητικότητα σκαφών:
300
μέγιστος αριθμός
αγκυροβολίου θαλαμηγών (25-
30+ m): 17
μέγιστος αριθμός
αγκυροβολίου σκαφών έως
25 m: 270
μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος
σκάφους: 30 m
μέγιστο πλάτος ανά σκάφος:
6 m
μέγιστο βύθισμα: 3 m

ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Όπως με την περίπτωση της μαρίνας, έτσι και με το ναυταθλητικό κέντρο είναι απαραίτητο να ορίσουμε την έννοιά του.

Μετά από βιβλιογραφική έρευνα δεν μπορέσαμε να βρούμε συγκεκριμένες προδιαγραφές για τέτοιου είδους κτήρια καθώς συνήθως αυτά προκύπτουν από τις εκάστοτε ανάγκες.

Έτσι ορίσαμε ως Ναυταθλητικό κέντρο το κτίριο εκείνο που παρέχει όλες τις απαραίτητες εγκαταστάσεις για την πρακτική και θεωρητική προπόνηση στα αθλήματα του νερού, καθώς και τους απαραίτητους βοηθητικούς χώρους εξηγητήρησης χρηστών και αποθήκευσης υλικών.

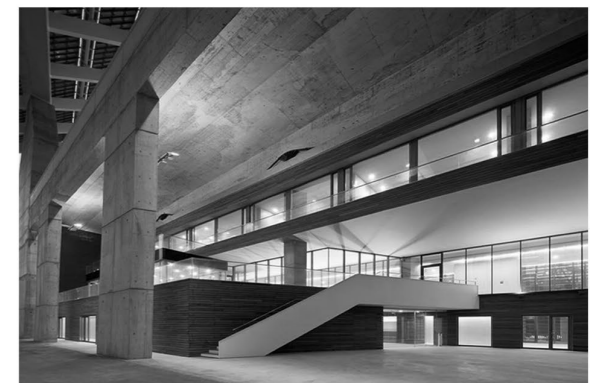
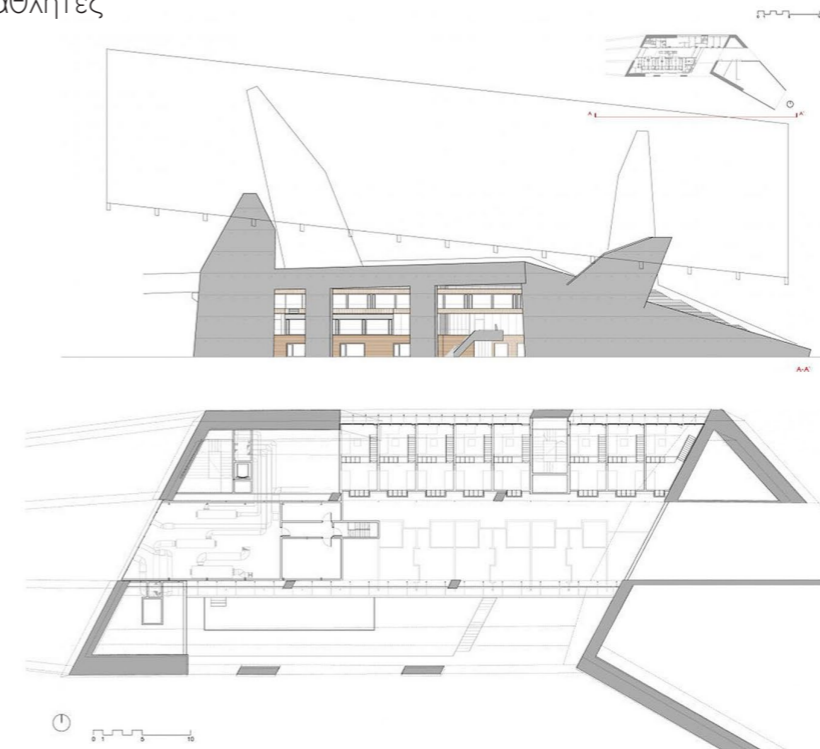
Λόγω λοιπόν των μη ορισμένων προδιαγραφών σχεδιασμού, θεωρούμε χρήσιμο το να δούμε παραδείγματα ήδη υλοποιημένων έργων, ώστε να εντοπίσουμε την λογική της λειτουργικότητας πριν προχωρήσουμε στον σχεδιασμό του κτιρίου.

Τα παραδείγματα είναι τα εξής και επιλέχθηκαν βάσει της συνδυαστικής λειτουργικότητας των χρήσεών τους καθώς και της τοποθέτησής και εναρμόνισής τους στο τοπίο:

1. "Port Forum", 2004, Βαρκελώνη, Ισπανία
2. Olympic Center, 1968- 1972, Κίελο, Γερμανία
3. Marina Port Vell, 2015, Βαρκελώνη, Ισπανία
4. Yacht Club, 1940-1942 Bello Horizonte, Βραζιλία

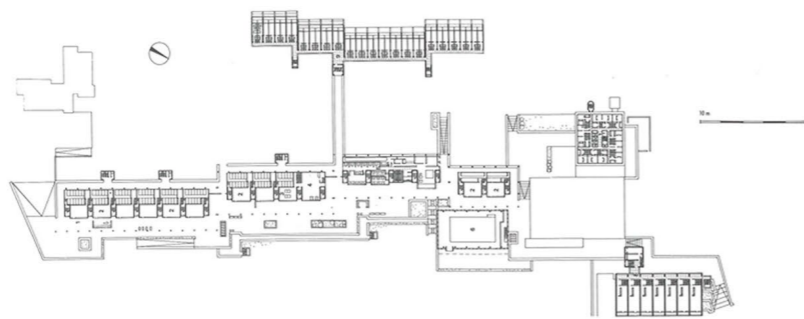
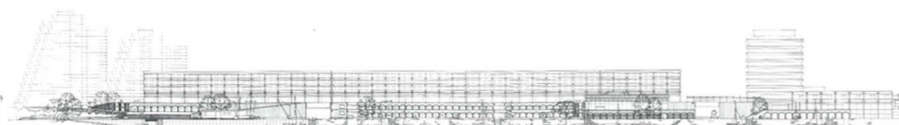
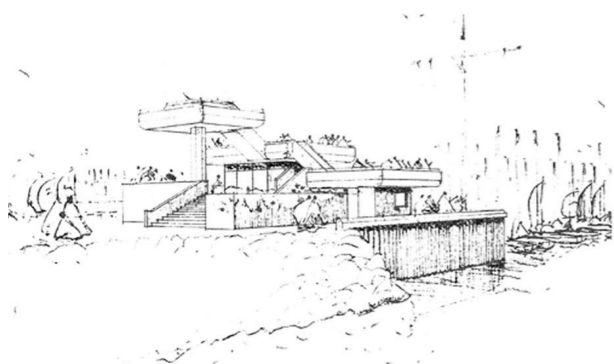
ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΕΝΤΡΟ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΛΟΝΙΑΣ, PORT FORUM, ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ

Αρχικά έγινε ο σχεδιασμός της μαρίνας και του εμπορικού θαλάσσιου μετώπου το 2004 από τους BCQ Architectura Barcelona. Οι στέγες των εμπορικών χώρων μετατράπηκαν σε δημόσιο χώρο σε άμεση συνέχεια με το Forum Park, δημιουργώντας σημεία θέασης στο λιμάνι. Κάτω από την μεγάλη πέργκολα φωτοβολταϊκών εγκαταστάσεων, οι Mestura Arquitectes σχεδίασαν το 2007 το ναυταθλητικό κέντρο μεγέθους 4400 τ.μ. Πέρα από τις εγκαταστάσεις που υπερκαλύπτουν τις ανάγκες περίπου 300 σκαφών, στο κτήριο υπάρχουν εστιατόριο, γυμναστήριο και ξενώνες που μπορούν να εξυπηρετήσουν μέχρι και 93 αθλητές



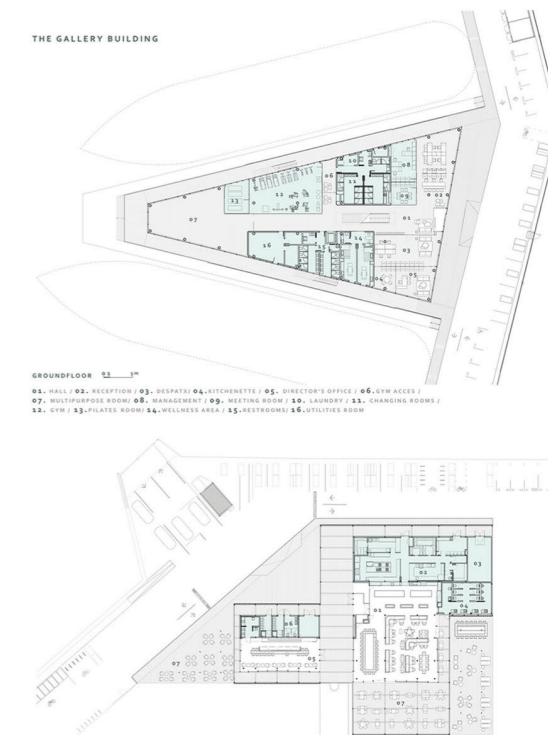
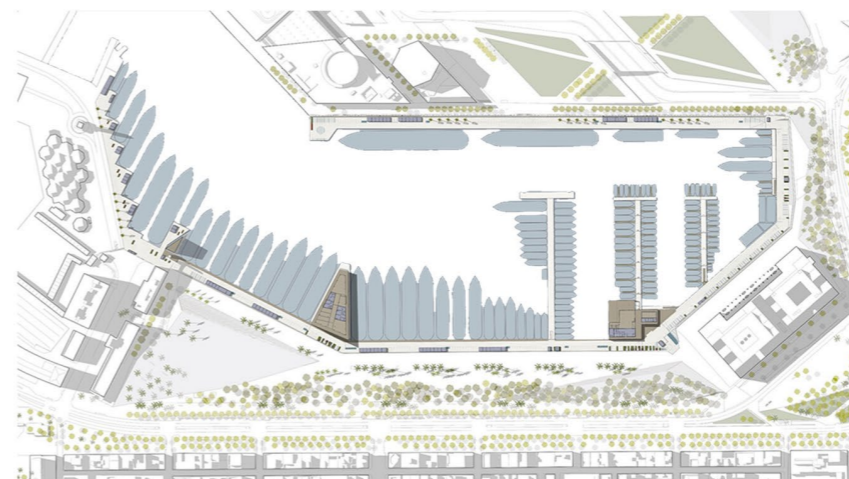
ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΣΤΟ ΚΙΕΛΟ, ΓΕΡΜΑΝΙΑ, SCHILKSEE

Άλλο ένα παράδειγμα είναι το Ολυμπιακό Κέντρο του Κιέλου (Olympic Center Kiel - Schilksee) έργο που υλοποιήθηκε μεταξύ 1962-1972 και έγινε στα πλαίσια των Ολυμπιακών αγώνων του Μονάχου του 1972. Η εμφάνιση του έργου έχει προέλθει από το σχηματισμό του τοπίου. Η κύρια ιδέα του σχεδιασμού είναι η συνέχεια του γκρεμού με τη μορφή ενός κτιρίου που εποπτεύει την ολυμπιακή μαρίνα.



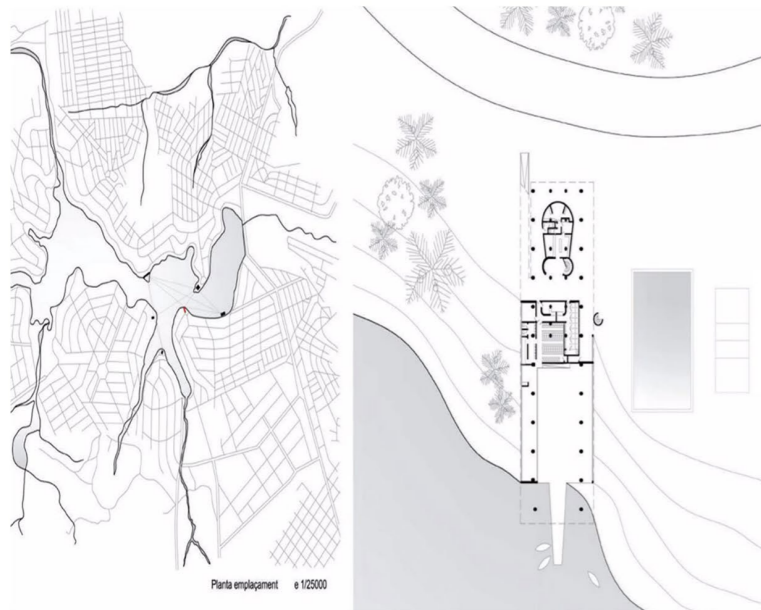
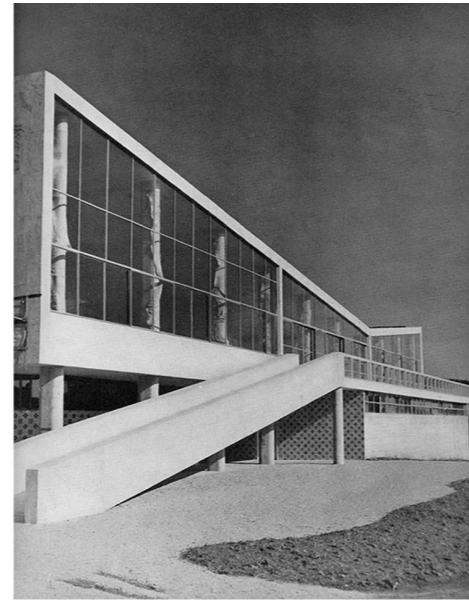
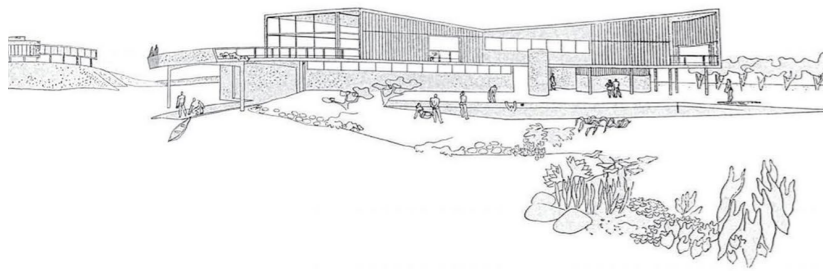
MARINA PORT VELL, PORT VELL, ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ

Στη Marina Port Vell των Scob Arquitectos η κεντρική ιδέα ήταν να ενσωματωθεί το τοπίο των νέων κτιρίων και η περιοχή του λιμανιού της μαρίνας στο αστικό περιβάλλον της Paseo de Borbón και τις αποβάθρες Esraña και Pescadores. Ο σχεδιασμός έχει ως στόχο να αναδείξει την ιδέα της συνέχειας προς τα έξω, σε συνεργασία με μια προσέγγιση που θυμίζει το εσωτερικό ενός πλοίου. Τα έργα ολοκληρώθηκαν το 2015.



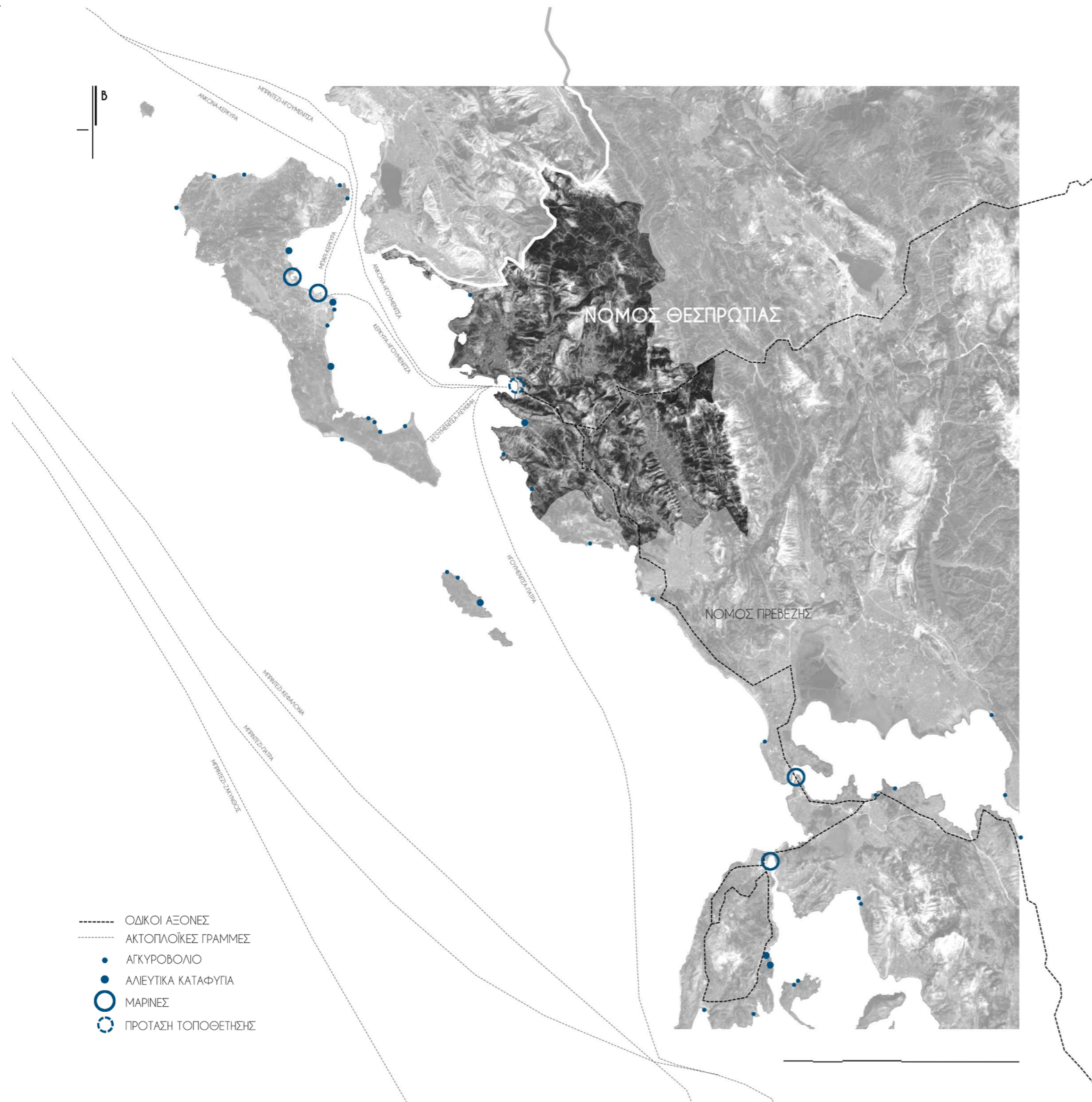
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΣΤΟ BELLO HORIZONTE, PAMPULHA, ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Τέλος, το Yacht Club in Bello Horizonte, έργο του Oscar Niemeyer μεταξύ των ετών 1940-1942 είναι ένας επιμήκης όγκος που τοποθετείται κάθετα ως προς τη μεγάλη λίμνη της Pampulha. Πρόκειται για ένα πρίσμα μικρού ύψους, το οποίο γίνεται αντιληπτό ως ένα οριζόντιο κτίριο, προσπαθώντας να γίνει ένα με τον ορίζοντα της λίμνης και να βουτήξει στο νερό όπως μια βάρκα.



Από τα παραδείγματα αυτά παρατηρούμε λοιπόν μια προσπάθεια αλληλεπίδρασης του κτιρίου με το τοπίο η οποία κατα περίπτωση μεταφράζεται είτε σε ένταξη και αρμονική συνύπαρξη, είτε σε τομή και έντονη παρουσία του κτιρίου σε σχέση με το περιβάλλον. Η έννοια του ορίου είναι πάντα αισθητή εξ ορισμού, αφού έχουμε να κάνουμε με εγκαταστάσεις τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα και θα απασχολήσει και εμάς σε μετέπειτα στάδιο του σχεδιασμού.

Προτού όμως προχωρήσουμε στην παράθεση των δικών μας προβληματισμών και αποφάσεων για τον σχεδιασμό ενός ναυταθλητικού κέντρου και μιας μαρίνας στην Ηγουμενίτσα, είναι σημαντικό να τεκμηριώσουμε τους λόγους για τους οποίους επιλέχθηκε η πόλη της Ηγουμενίτσας και να θέσουμε τα στοιχεία που μας οδήγησαν στην επιλογή του σημείου της παρέμβασής μας.



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗ ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ : ΜΑΡΙΝΕΣ

Ύστερα από έρευνα που διεξήχθη για την τοποθεσία και το μέγεθος των μαρίνων στην δυτική Ελλάδα, παρατηρείται σημαντική έλλειψη στην ηπειρωτική χώρα. Με εξαίρεση την πόλη της Πρέβεζας, οι μαρίνες που διαθέτουν περισσότερες από 200 θέσεις στάθμευσης βρίσκονται στα Επτάνησα, με αποτέλεσμα τον υπερκορεσμό των μικρότερων σε μέγεθος μαρίνων και αλιευτικών καταφυγίων στην ηπειρωτική Ελλάδα, τα οποία συνήθως δεν διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές και επαρκή χερσαία πρόσβαση. Διαπιστώνεται λοιπόν μεγάλη ανάγκη και ζήτηση για δημιουργία νέων μαρίνων.



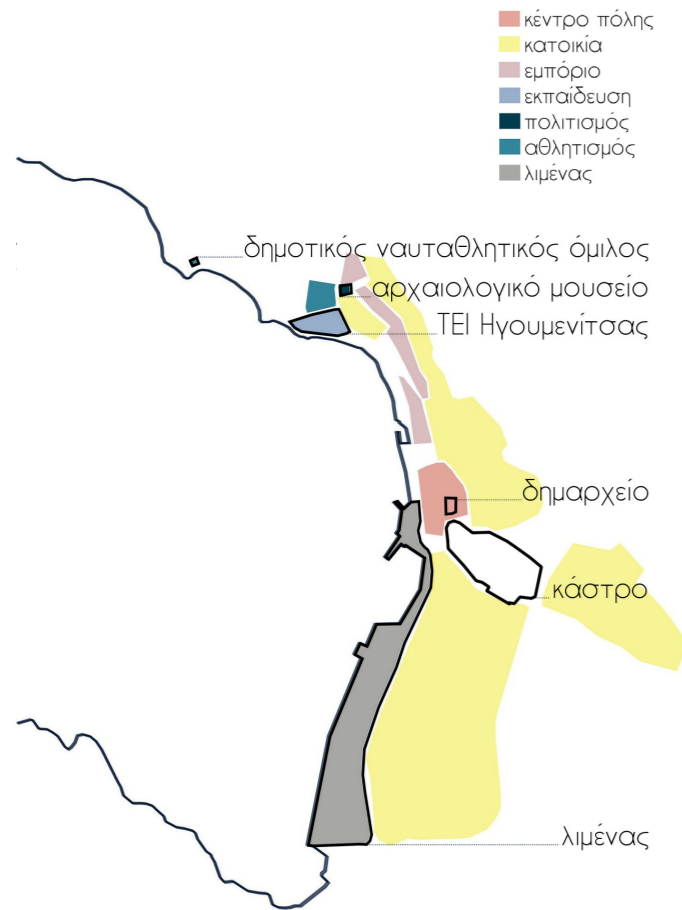
Η ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

Η πόλη της Ηγουμενίτσας, πρωτεύουσα του νομού Θεσπρωτίας, αποτελεί σημαντικό ναυτικό και χερσαίο κόμβο της Ηπείρου, αλλά και της δυτικής Ελλάδας γενικότερα. Διαθέτει το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας το οποίο εκτελεί διεθνή και εγχώρια δρομολόγια, ενώ παράλληλα, μετά και την ολοκλήρωση του έργου της Εγνατίας οδού, η πόλη συνδέεται και οδικώς άμεσα με την υπόλοιπη βόρεια Ελλάδα. Η κατοίκηση της πόλης ουσιαστικά ξεκινάει τη δεκαετία του 1930 και λόγω του ιδιαίτερου γεωφυσικού ανάγλυφου της περιοχής (ύπαρξη βουνών με απότομες πλαγιές κοντά στην θάλασσα), εκτείνεται κατά μήκος της ακτογραμμής.

Μεγάλο κομμάτι της πόλης καταλαμβάνει ο λιμένας, ενώ το ιστορικό και εμπορικό κέντρο εντοπίζονται στο κεντρικό και βόρειο κομμάτι της. Η παραλιακή οδός (λεωφόρος Εθνικής Αντιστάσεως) αποτελεί την κύρια οδική αρτηρία και η πρόσβαση στα ενδότερα γίνεται από μικρότερες, κάθετες σε αυτή, τοπικές οδούς. Σύμφωνα με το πιο πρόσφατο Γ.Π.Σ., η τάση οικιστικής ανάπτυξης της πόλης γίνεται προς τα βορειοδυτικά, ενώ αναμένεται να ξεκινήσουν τα έργα για την Γ' φάση του λιμένα στη νότια ακτογραμμή του όρμου. Τέλος, το 2009 είχε προταθεί η δημιουργία μιας μαρίνας αναψυχής στο βόρειο τμήμα της πόλης (δίπλα από τα ΤΕΙ Ηπείρου), που όμως απορρίφτηκε για λόγους χωρικούς και οικονομικούς.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΠΟΛΗΣ

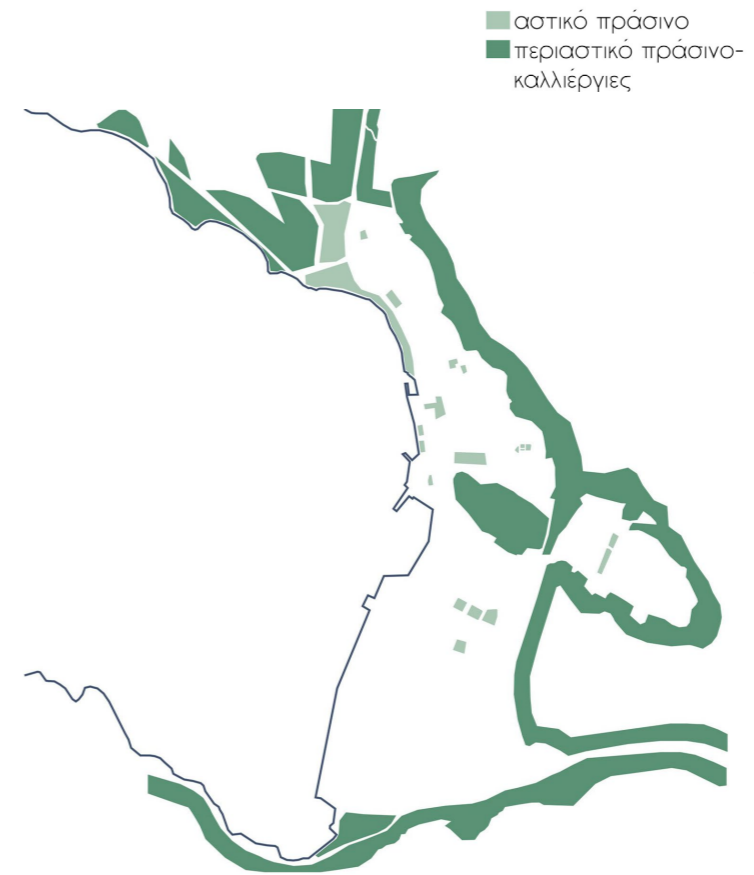
ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ



ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ



ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ



ΤΑΣΕΙΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΠΟΛΗΣ

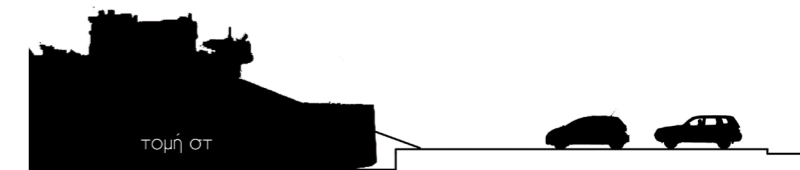
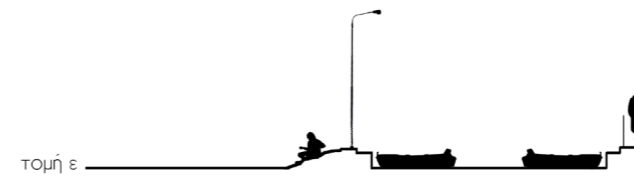
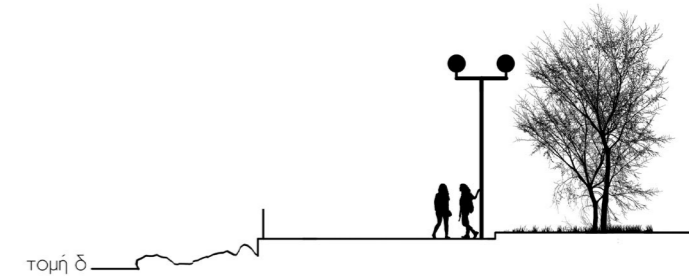


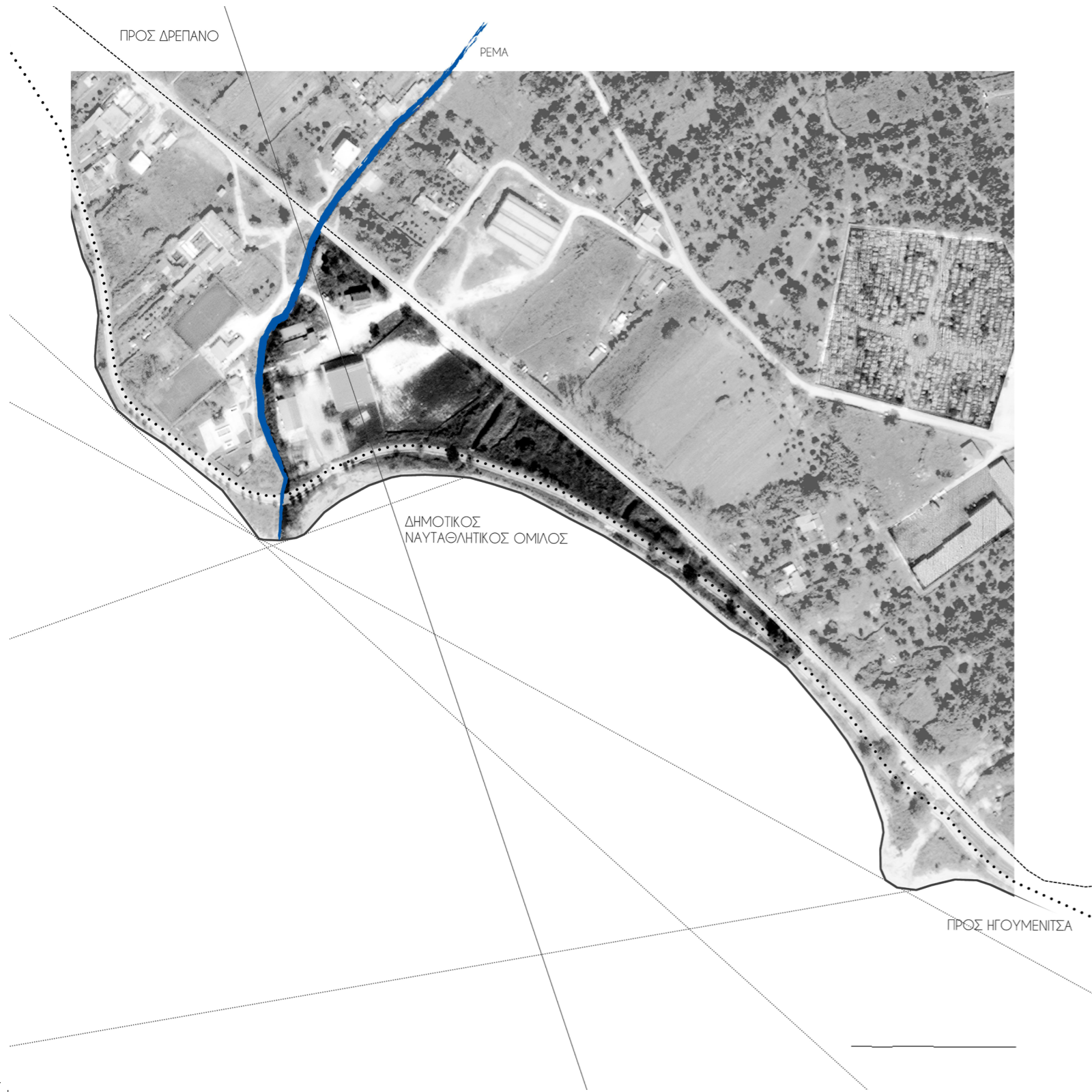
ΜΕΛΕΤΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ : ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΡΙΟΥ



Όπως με την περίπτωση της μαρίνας και του ναυταθλητικού, η μελέτη και ανάλυση του παραλιακού μετώπου και της προσβασιμότητάς του, αποτέλεσε σημαντικό κομμάτι της εργασίας αυτής. Το λιμάνι καταλαμβάνει το νοτιότερο και κεντρικό τμήμα του, από το νότιο εκτελούνται τα διεθνή δρομολόγια της γραμμής Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Ανκόνα και Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Μπάρι, ενώ από το κεντρικό πραγματοποιείται η σύνδεση με τα Επτάνησα (Κέρκυρα, Παξοί). Η πρόσβαση στο κομμάτι αυτό περιορίζεται αυστηρά στις λειτουργικές ανάγκες του λιμένα. Η εικόνα, ωστόσο, αλλάζει δραστικά στο βόρειο τμήμα του μετώπου, όπου η κατάσταση φαίνεται να είναι παραμελημένη, με εξαίρεση το παλιό λιμάνι. Αυτό οφείλεται, σύμφωνα με δημοτικούς παράγοντες, σε γραφειοκρατικούς λόγους και ο Δήμος αδυνατεί, προς το παρόν, να επέμβει με οποιαδήποτε είδους ανάπλαση. Η πρόσβαση στην παράκτια ζώνη είναι ελεύθερη, ωστόσο λόγω της υπάρχουσας κατάστασης δεν είναι ιδιαίτερα δημοφιλής στους κατοίκους.

Στο σημείο αυτό βρίσκεται η αρχή ενός παραθαλάσσιου πεζοδρομίου-ποδηλατοδρόμου, ο οποίος καταλήγει στη βόρεια άκρη του κόλπου της πόλης, ή αλλιώς στο ακρωτήριο του Δρέπανου. Παρ' ότι βρίσκεται εκτός αστικών ορίων της πόλης, χρησιμοποιείται πολύ από τους κατοίκους, καθώς συνδυάζει μια όμορφη βόλτα σε φυσικό τοπίο με ενδιαφέρουσες οπτικές φυγές προς το μέτωπο της πόλης και του κόλπου γενικότερα. Κατά μήκος του ποδηλατοδρόμου αυτού και σε απόσταση 800 περίπου μέτρων από την άκρη της πόλης, βρίσκεται ο Δημοτικός Ναυταθλητικός Όμιλος Ηγουμενίτσας, το οικόπεδο του οποίου επιλέχθηκε για την συγκεκριμένη διπλωματική εργασία.





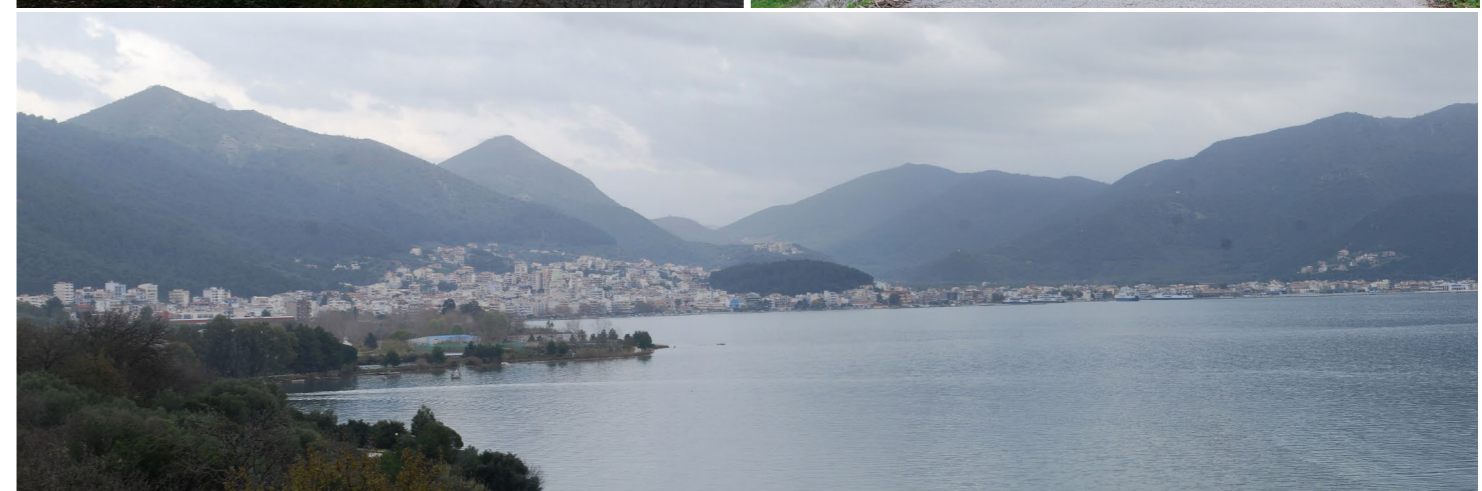
ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΕΡΕΜΒΑΣΗΣ

Τα όρια του οικοπέδου ορίζονται από την επαρχιακή οδό Ηγουμενίτσας-Δρέπανου, τον προαναφερόμενο πεζόδρομο-ποδηλατόδρομο και από ένα μικρό ρέμα. Πρόσβαση στον χώρο του οικοπέδου παρέχουν για τα οχήματα η επαρχιακή οδός και για τους πεζούς ο ποδηλατόδρομος. Το οικόπεδο ανήκει στον δήμο της πόλης και έχει παραχωρηθεί στο Ναυτικό Όμιλο Ηγουμενίτσας για τη δημιουργία αθλητικών εγκαταστάσεων.

Στην υφιστάμενη κατάσταση υπάρχουν μόνο δυο λυόμενες κατασκευές, μια που περιλαμβάνει τις εγκαταστάσεις του ομίλου και η άλλη που χρησιμοποιείται ως λεμβαρχείο, αλλά και μια μικρή ξύλινη προβλήτα. Το κτήριο των εγκαταστάσεων περιλαμβάνει γυμναστήριο, αποδυτήρια, γραφεία προσωπικού, αλλά και κωπηλατήριο εσωτερικού χώρου, ενώ στο λεμβαρχείο γίνεται η συντήρηση και αποθήκευση των σκαφών. Όλα τα παραπάνω είναι αποτέλεσμα κινητοποιήσεων των ανθρώπων που αγαπούν τη θάλασσα και το άθλημα της κωπηλασίας και ο Όμιλος αποτελεί ένα σημαντικό τοπίο της περιοχής, τόσο χωρικά όσο και εννοιολογικά.

Για αυτό το λόγο και εμείς επιλέξαμε να κάνουμε τη πρότασή μας σε αυτό το σημείο, το οποίο πέρα από την χωρική του καταλληλότητα, αποτελεί και τόπο μνήμης για τους κατοίκους και τους χρήστες του.



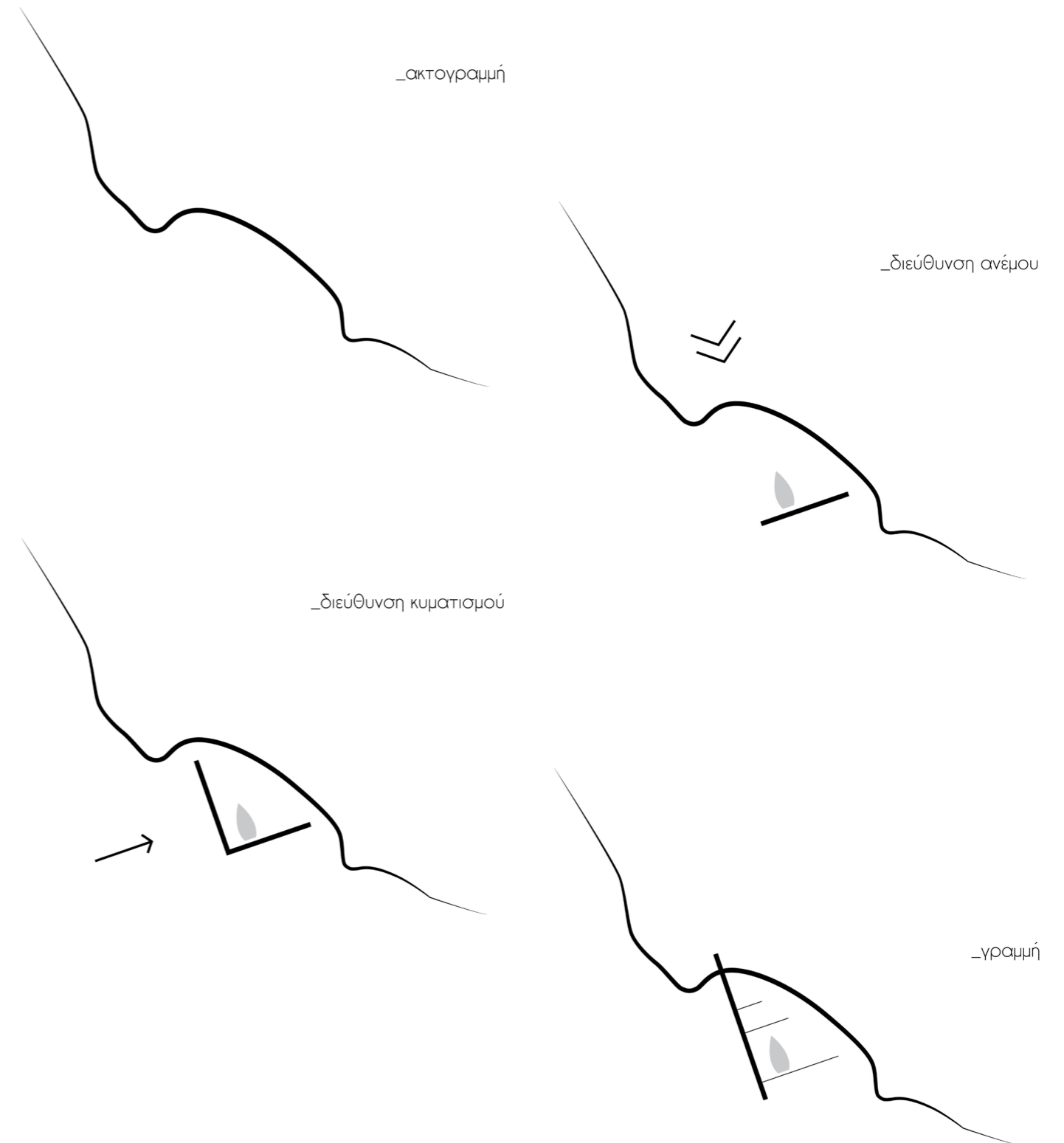


ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ : ΜΑΡΙΝΑ

Λόγω της φύσης ενός έργου όπως είναι μια μαρίνα, που διέπεται από πολύ συγκεκριμένους κανόνες και προδιαγραφές, οι βασικές αρχές του σχεδιασμού της τέθηκαν πολύ πριν ξεκινήσουμε να επεξεργαζόμαστε την μορφή και την διάταξη του κτιρίου στο χώρο. Μας απασχόλησε ιδιαίτερα η διαχείριση του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής παρέμβασης, καθώς και οι κανόνες που ακολουθούνται για τον σχεδιασμό μιας μαρίνας.

Οι παράγοντες που μας επηρέασαν ήταν κυρίως το όριο μεταξύ στεριάς και θάλασσας, η διεύθυνση του ανέμου και η διεύθυνση του κυματισμού στο σημείο που επιλέξαμε. Λόγω του κλυδωνισμού και της πρόσκρουσης μεταξύ τους, τας σκάφη θα πρέπει να δένονται παράλληλα με την διεύθυνση του ανέμου, έτσι ώστε να τον παραλαμβάνει η μικρότερη πλευρά τους. Ορίστηκε έτσι η βασική διεύθυνση που θα ακολουθούν οι προβλήτες της μαρίνας μας κάθετα στην διεύθυνση του επικρατέστερου ανέμου για την περιοχή (βλ. διάγραμμα). Παράλληλα, οι προφλήτες αυτές θα πρέπει να προστατεύονται από τον κυματισμό με μια κατασκευή μπετόν η οποία σε συνδυασμό με την φυσική διάταξη της ακτογραμμής θα δημιουργεί την «αγκαλιά» στην οποία θα βρίσκουν απάγκιο τα σκάφη της μαρίνας μας.

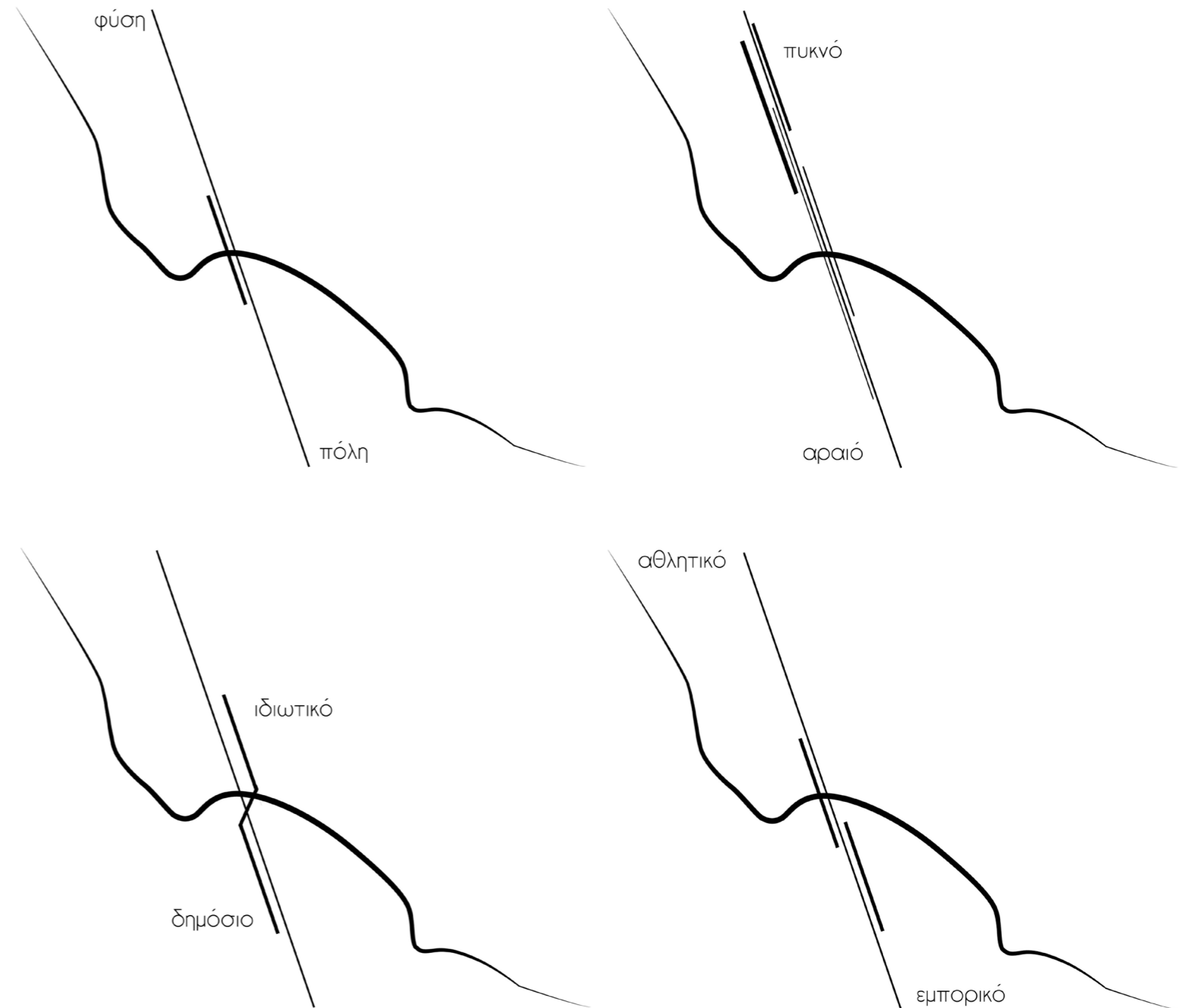
Γεννήθηκε έτσι η ιδέα μιας ισχυρής γραμμής στη θάλασσα, η οποία τέμνει το όριο μεταξύ ξηράς και νερού σημειακά, χωρίς να γίνεται μεγάλη επέμβαση στη φυσική ακτογραμμή. Η γραμμή αυτή αποτελεί το ίδιο το κτίριο του ναυταθλητικού κέντρου, ένα κτίριο-προβλήτα σε άμεση σχέση και συνύπαρξη με την μαρίνα.



ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ : ΚΤΙΡΙΟ

Η ίδια η φύση και η γεωμετρία της γραμμής αυτής καθώς τοποθετείται στο χώρο, αρχίζει και δημιουργεί όρια και δίπολα που είτε προϋπάρχουν και εντείνονται από αυτήν, είτε τα θέτουμε εμείς στην προσπάθειά μας να διαχειριστούμε την αρχική έμπνευση του κτιρίου μας.

Καθώς η περιοχή παρέμβασης που επιλέχθηκε βρίσκεται πολύ κοντά στο όριο της πόλης αλλά ταυτόχρονα έξω από αυτήν, η γραμμή αυτή γίνεται αυτόματα ένα όριο μεταξύ φύσης και πόλης. Όσο απομακρυνόμαστε από την στεριά επιλέγουμε η πυκνότητα του κτιρίου μας να φθίνει, τόσο για πρακτικούς και στατικούς λόγους μιας κατασκευής πάνω στη θάλασσα, όσο και για λόγους συμβολισμού, εντείνοντας την στιβαρή φύση της ξηράς και την πιο ελεύθερη φύση του στοιχείου του νερού. Η λειτουργία του κτιρίου γίνεται όλο και πιο δημόσια τόσο από τη στεριά προς τη θάλασσα όσο και από τα ανώτερα επίπεδα προς τα χαμηλότερα. Τέλος, οι αθλητικές λειτουργίες τοποθετούνται προσανατολισμένες προς τη φύση, ενώ αυτές που αφορούν τις δημόσιες χρήσεις της μαρίνας προσανατολίζονται προς την πόλη της Ηγουμενίτσας.

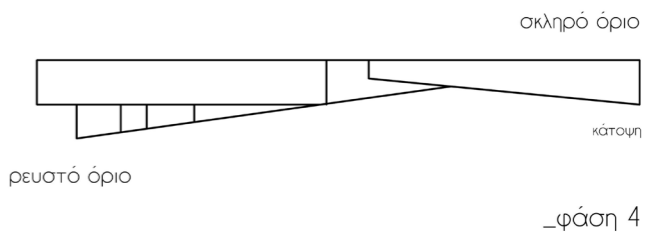
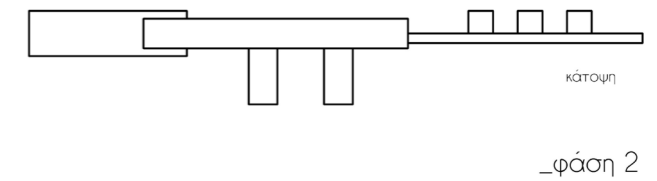
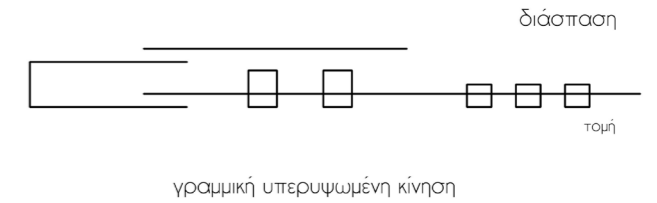
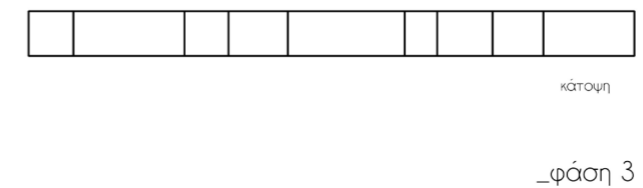
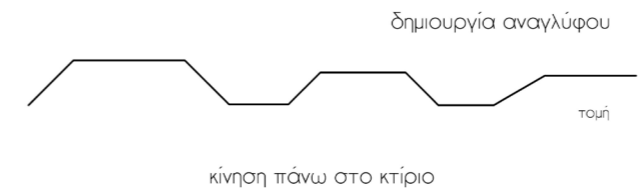
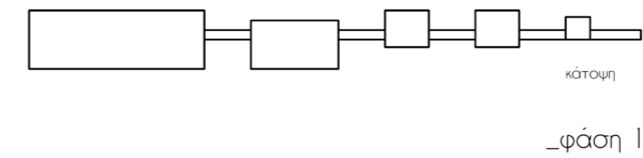
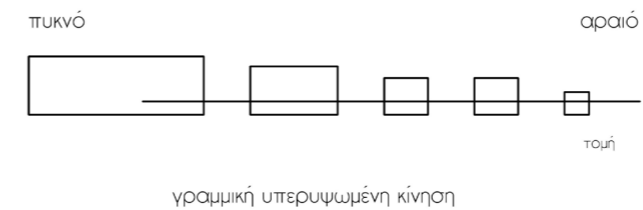


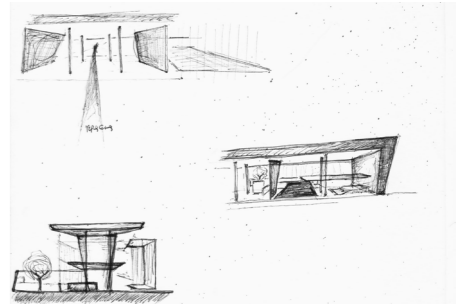
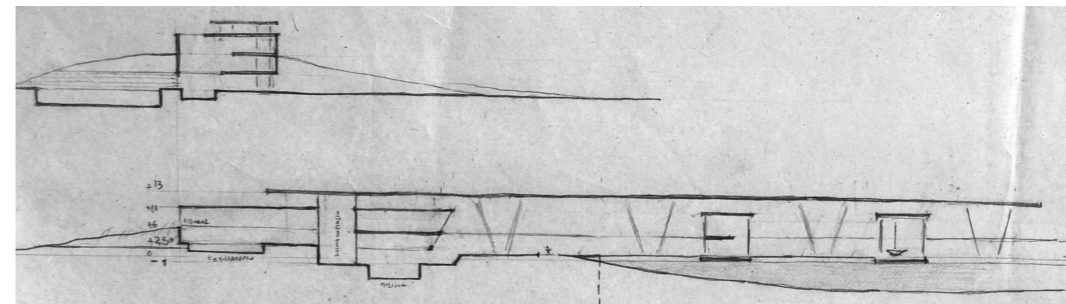
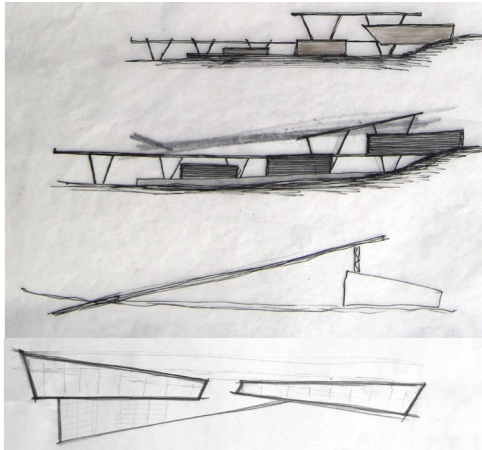
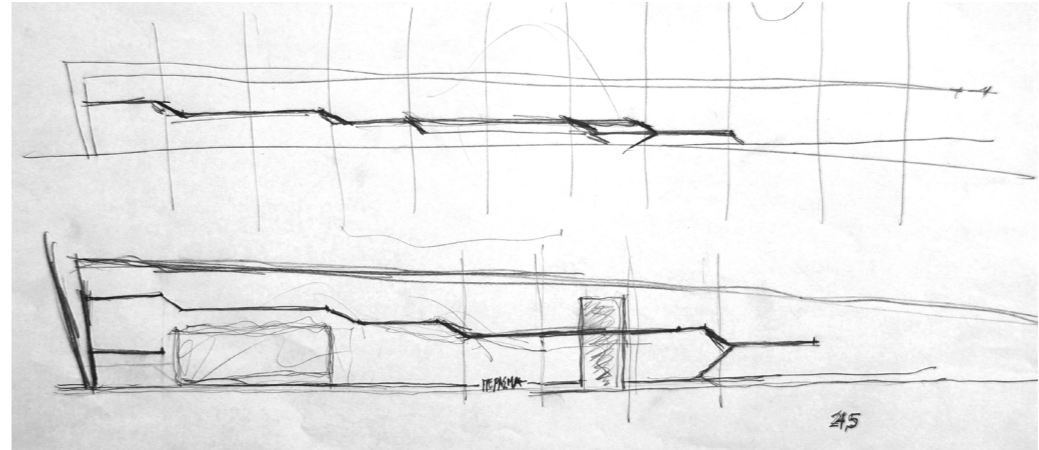
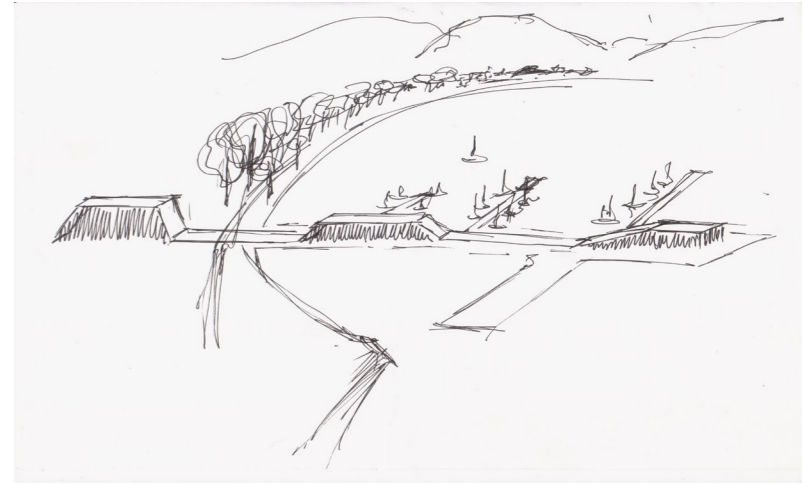
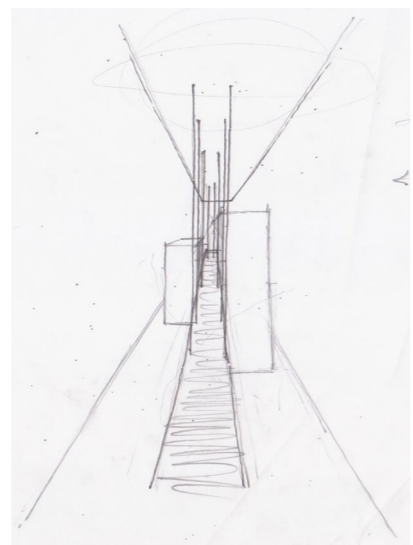
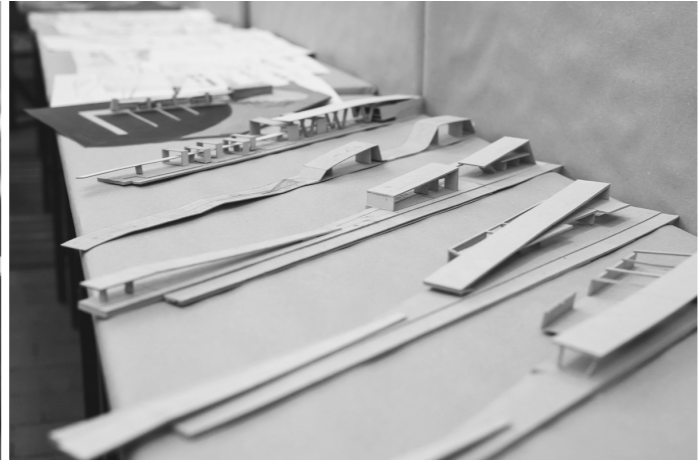
ΚΤΙΡΙΟ ΠΡΟΒΛΗΤΑ : ΦΑΣΕΙΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Ένα κτίριο αθλητικών λειτουργιών και πολύ περισσότερο ένα γραμμικό κτίριο αφήνει λίγα περιθώρια στον σχεδιασμό, καθώς και εδώ οι απαιτήσεις και οι προδιαγραφές των εγκαταστάσεων είναι πολύ συγκεκριμένες. Αφού λοιπόν το λειτουργικό κομμάτι ήταν αυστηρά καθορισμένο, επικεντρωθήκαμε στην επίλυση των κινήσεων και της μορφολογίας του κτιρίου. Από πολύ νωρίς ο φορέας του κτιρίου ήρθε στο επίκεντρο και η επεξεργασία της μορφολογίας του έγινε η ραχοκοκκαλιά της σύνθεσής μας.

Με γνώμονα τις βασικές αρχές που θέσαμε νωρίτερα αρχίσαμε να σχεδιάζουμε στοιχεία όγκου πάνω στη γραμμή που μέχρι τώρα αποτελούσε την πρωτόλεια σύλληψη του κτιρίου. Σε αρχική φάση η πρόθεση ήταν να «σπάσει» ο όγκος του κτιρίου σε μικρότερα υποσύνολα διαφορετικών χρήσεων τα οποία θα συνδέονται μέσω μιας υπερυψωμένης κίνησης πεζού. Καθώς όμως το αποτέλεσμα ήταν πολύ αποσπασματικό στην όλη σύνθεση προστέθηκε και ένα στέγαστρο που καλύπτει τις αθλητικές λειτουργίες, ενοποιεί τους επιμέρους όγκους και διαχωρίζει το εμπορικό κομμάτι του συνόλου. Αργότερα η υπερυψωμένη κίνηση μεταφέρθηκε πάνω στο ίδιο το κτίριο το οποίο έγινε πραγματικά η προβλήτα της μαρίνας και το κέλυφος του κομμάτι του εδάφους.

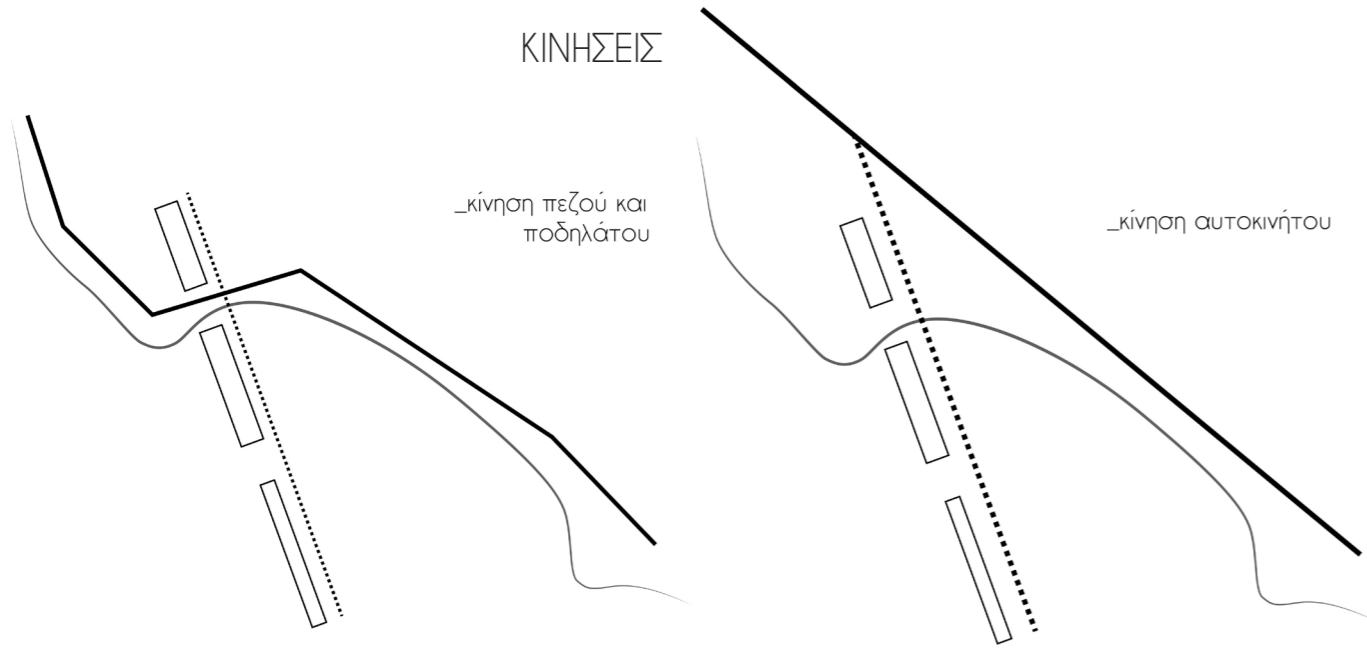
Κάπως έτσι γεννήθηκε η ιδέα της δημιουργίας ενός νέου αναγλύφου όπου το κτίριο μοιάζει να γεννάται από τη γη και να σβήνει προς τη θάλασσα. Ένα κτίριο-προβλήτα, συνέχεια της μαρίνας, που διακρίνεται από το σκληρό όριο προς την πόλη και το ρευστό όριο προς τη φύση. Ένα κτίριο όπου ο φορέας είναι όλη του η ουσία καθώς ακόμα κι αν αφαιρούσαμε τις όψεις του θα μπορούσε να λειτουργήσει κανονικά σαν ένα στέγαστρο για τις χερσαίες δραστηριότητες των αθλημάτων του νερού. Το κτίριο απογυμνώνεται και αφήνει εμφανή την στατική του υπόσταση στην οποία τόσο λειτουργικά όσο και εννοιολογικά στηρίζεται όλος του ο σχεδιασμός.





ΕΠΙΛΥΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ

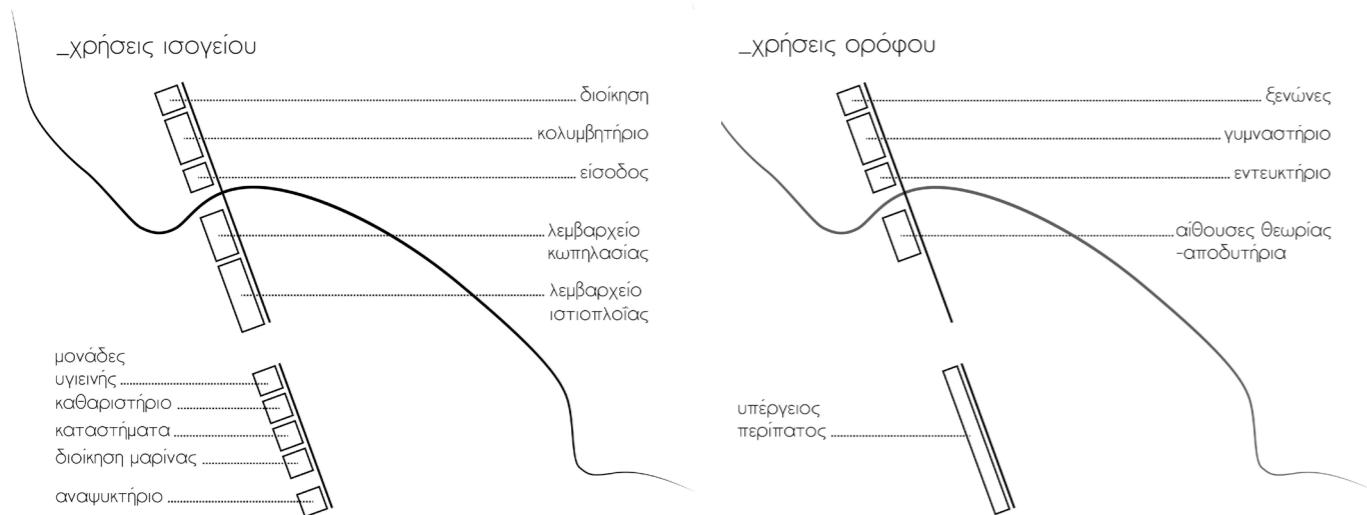
ΚΙΝΗΣΕΙΣ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ : ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΑΡΙΝΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

Προσπαθώντας να μείνουμε πιστοί στις βασικές αρχές που θέσαμε νωρίτερα, και στους κανόνες που διέπουν τεχνικά έργα όπως μια μαρίνα και κτίρια αθλητικών λειτουργιών, αρχίσαμε να θέτουμε κινήσεις και λειτουργίες του κτιρίου στο χώρο. Καθώς υπήρχε ήδη ένας ποδηλατόδρομος πεζόδρομος που διέσχιζε κάθετα το κτίριο μας, αποφασίσαμε να εισάγουμε άλλη μια κίνηση πεζού - ποδηλάτου παράλληλα σε αυτό, η οποία κινείται προς τις εμπορικές χρήσεις της μαρίνας. Παράλληλη σε αυτή τη κίνηση, αλλά διαχωρισμένη από αυτήν με ένα "αυλάκι" νερού που εισχωρεί μέσα στην ξηρά, βρίσκεται μια κίνηση αυτοκινήτου η οποία για λειτουργικούς λόγους συνδέει την μαρίνα με την επαρχιακή οδό της περιοχής. Η κίνηση αυτή δεν είναι ανοιχτή στο κοινό και λειτουργεί υπό προϋποθέσεις, σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, συντήρησης ή ανεφοδιασμού.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

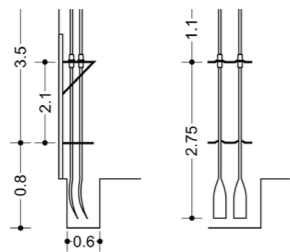


Αφού τέθηκαν οι βασικές κινήσεις της σύνθεσης ακολούθησε η διάρθρωση των λειτουργιών. Εδώ ακολούθηθηκε η αρχή της "ημέρας του αθλητή", τοποθετώντας τις λειτουργίες με τη σειρά από πάνω προς τα κάτω και από την στεριά προς τη θάλασσα όπως θα τις χρησιμοποιούσε ένας αθλητής. Στα ανώτερα επίπεδα τοποθετούνται οι ξενώνες, το γυμναστήριο και ένας χώρος διήμευσης, καθώς και αίθουσες θεωρητικής προπόνησης. Οι βασικοί χώροι λειτουργιών των αθλημάτων, η πισίνα, τα αποδυτήρια και τα λεμβαρχεία, τοποθετούνται στο επίπεδο του ισογείου και διαχωρίζονται μορφολογικά. Ο χώρος της εισόδου βρίσκεται στο σταυροδρόμι των κινήσεων του πεζού και του ποδηλάτου, στο σημείο όπου ο ποδηλατόδρομος τέμνει το κτίριο. Παράλληλα, όσο κατευθυνόμαστε προς τη θάλασσα, οι αθλητικές λειτουργίες δίνουν τη θέση τους στις εμπορικές και η μετάβαση γίνεται με μια υπαίθρια πλατεία πάνω στο κτίριο προβλήτα. Στις εμπορικές χρήσεις του κτιρίου ο χρήστης θα βρει τις βασικές εγκαταστάσεις υγιεινής για την χρήση της μαρίνας, καθώς και περιορισμένο χώρο καταστημάτων. Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως οι εμπορικές χρήσεις της μαρίνας περιορίστηκαν στα ελάχιστα δυνατά τετραγωνικά, καθώς στόχος ήταν οι επισκέπτες να διοχετεύονται στην πόλη και να ενισχυθεί η οικονομία της περιοχής. Το όλο σύστημα συνοδεύεται από χώρο στάθμευσης ΙΧ, καθώς και χερσαία εγκατάσταση χειμερινής συντήρησης σκαφών.

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΘΛΗΜΑΤΩΝ

Sweep boats

2- Pair	2 rowers	Average length: 10.4 m (34 ft)	Minimum weight: 27 kg (59 lbs)
2- Coxed pair	2 rowers with cox	Average length: 10.4 m (34 ft)	Minimum weight: 32 kg (70 lbs)
4- Four	4 rowers	Average length: 13.4 m (44 ft)	Minimum weight: 50 kg (112 lbs)
4- Coxed four	4 rowers with cox	Average length: 13.7 m (45 ft)	Minimum weight: 51 kg (110 lbs)
8- Eight	8 rowers with cox	Average length: 19.9 m (62 ft)	Minimum weight: 96 kg (211 lbs)



ΚΩΠΗΛΑΣΙΑ

Ο τρόπος κίνησης των κωπηλατικών λέμβων σε υδάτινη επιφάνεια (θάλασσα, λίμνη, ποταμό). Ανάλογα με τον τύπο των σκαφών, διαίρεται σε 4 βασικά είδη: κλασική, λαϊκή, με κανό, με μονόξυλο.

Το σκάφος που ο κάθε κωπηλάτης έχει δύο κουπία ονομάζεται «σκιφ». Η κωπηλασία αποτελεί ένα από τα βασικά ολυμπιακά αθλήματα. Υπάρχουν έξι τύποι λέμβων και τελούνται 14 αγωνίσματα.

Άνδρες:
 μονοθέσιο σκιφ
 διπλό σκιφ
 τετραπλό σκιφ
 δίκωπος χωρίς πηδαλιούχο
 τετράκωπος χωρίς πηδαλιούχο
 οκτάκωπος ελαφρών βαρών

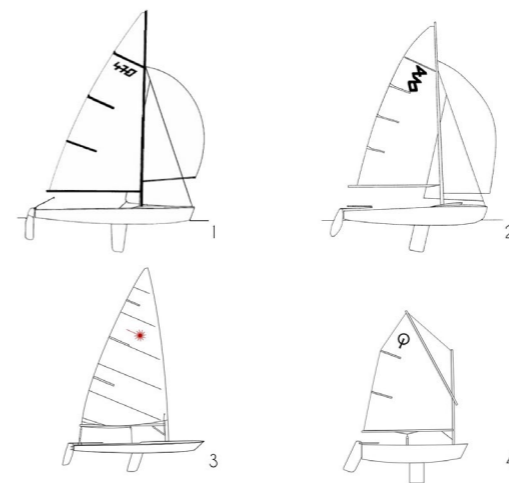
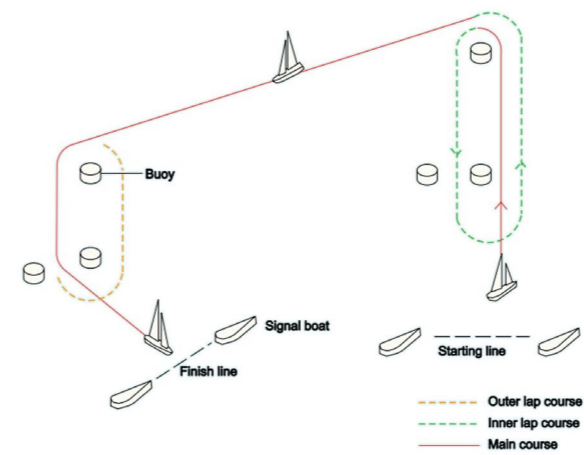
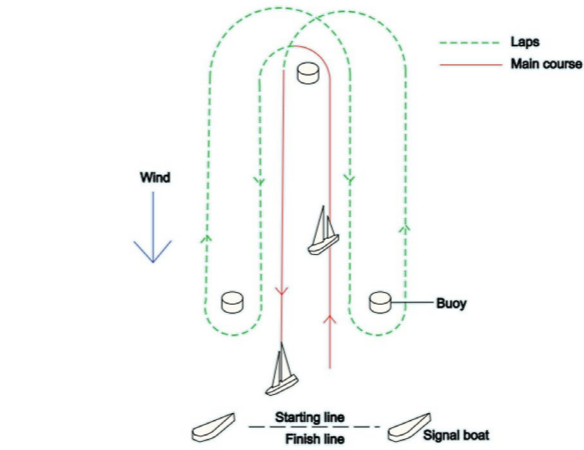
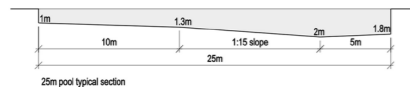
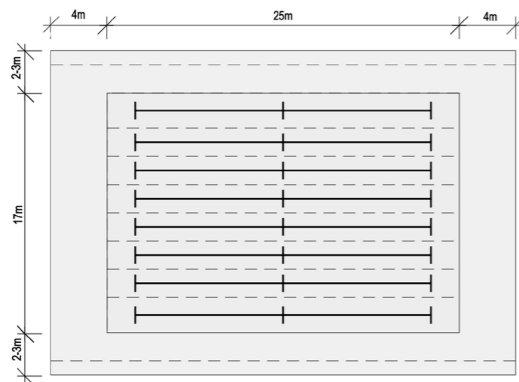
Γυναίκες:
 μονοθέσιο σκιφ
 διπλό σκιφ
 τετραπλό σκιφ
 δίκωπος χωρίς πηδαλιούχο
 οκτάκωπος ελαφρών βαρών

ΚΟΛΥΜΒΗΣΗ

Το άθλημα της κίνησης μέσα στο νερό.

Οι αγώνες γίνονται σε πισίνες των 25 ή 50 μέτρων. Το πρόγραμμα των Ολυμπιακών αγώνων περιλαμβάνει 26 ατομικά αγωνίσματα και 6 σκυταλοδρομίες, για άνδρες και γυναίκες, σε πισίνα 50 μέτρων.

Αγωνίσματα:
 ελεύθερο
 ύπτιο
 πρόσθιο πεταλούδα
 μικτή ατομική, σκυταλοδρομίες (ελεύθερο και μικτή ομαδική)



ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΑ

Η τέχνη του αρμενίσματος στο νερό (σε θάλασσα ή σε λίμνη) χρησιμοποιώντας ως αποκλειστική ή κύρια πηγή ενέργειας τον άνεμο.

Τα σκάφη ανοικτής θάλασσας είναι τριών κατηγοριών, που δεν έχουν σταθερά χαρακτηριστικά, αφού το κάθε εργοστάσιο έχει τη δική του ναυπηγική τεχνική (πατέντα). Αντίθετα, τα λεγόμενα σκάφη τριγώνου έχουν τα ίδια τεχνικά χαρακτηριστικά και με αυτά ασχολούνται περισσότεροι αθλητές, αφού είναι για ένα, δύο ή τρεις το πολύ αθλητές. Στα σκάφη ανοικτής θάλασσας επιβαίνουν πολλοί αθλητές, μέχρι και 15. Η ιστιοπλοία είναι το τρίτο κυρίαρχο άθλημα, μετά την κολύμβηση και την κωπηλασία η οποία και περιλαμβάνεται στους σύγχρονους Ολυμπιακούς αγώνες.

Η ιστιοπλοία τριγώνου, αφορά στα αγωνίσματα της ιστιοπλοίας που λαμβάνουν χώρα γύρω από σηματούρες. Ανάλογα με την κατηγορία του αγωνίσματος τα σκάφη ακολουθούν διαδρομή τραπέζιου, όρτσα-πρίμα και σλάλομ σε συνδυασμό με όρτσα πρίμα.

Οι αποστάσεις ανάμεσα στις σηματούρες είναι έως και 1.5 ναυτικό μίλι, ανάλογα με την κάθε κατηγορία, και νικήτρια ομάδα είναι εκείνη η οποία θα τερματίσει πρώτη. Σε αυτό το είδος αγώνων δεν λαμβάνονται υπόψη οι χρόνοι, αλλά η σειρά τερματισμού.

Τύποι σκαφών:

1) 470_ μήκος σκάφους 4,7 μέτρα, πλάτος 1,7 μέτρα, τρία πανιά με επιφάνεια 12,7m². Διθέσιο αγωνιστικό σκάφος. Ολυμπιακή κατηγορία από το 1976.

2) 420_ μήκος 4,2 μέτρα, πλάτος 1,9 μέτρα, τρία πανιά με επιφάνεια 10,2m². Διθέσιο σκάφος.

3) laser standard_ μήκος 4,2 μέτρα, πλάτος 1,4 μέτρα, με ένα πανί με επιφάνεια 7,1m². Μονοθέσιο σκάφος.

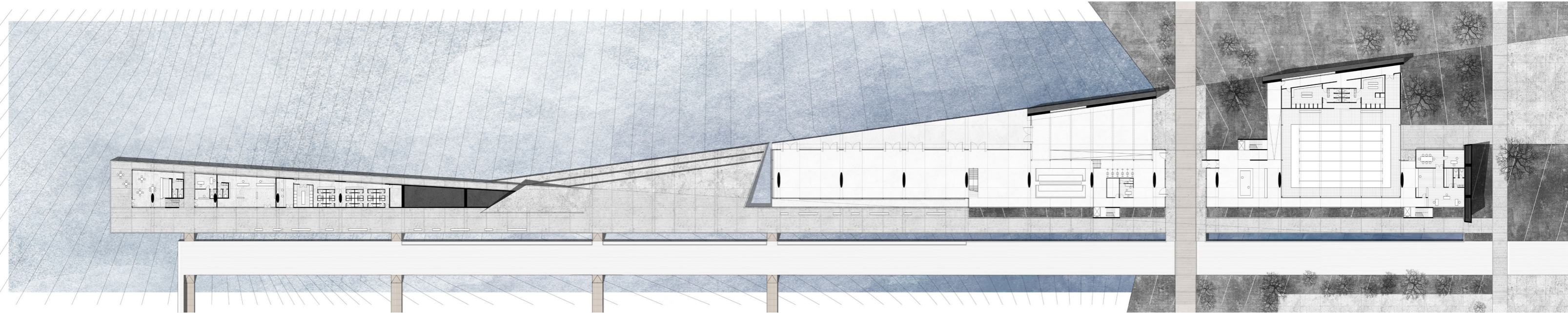
laser radial_ μήκος 4,2 μέτρα, πλάτος 1,4 μέτρα, ένα πανί με επιφάνεια 5,7m². Μονοθέσιο σκάφος.

4) optimist_ μήκος 2,3 μέτρα, πλάτος 1,13 μέτρα, ένα πανί με επιφάνεια 3,5m². Μονοθέσιο σκάφος για αθλητές μέχρι 15 ετών.

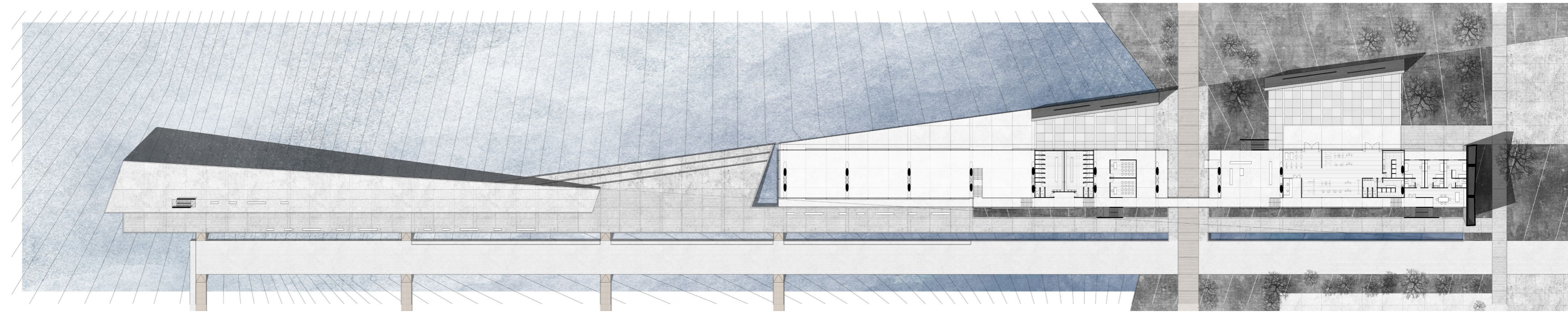
MASTER PLAN



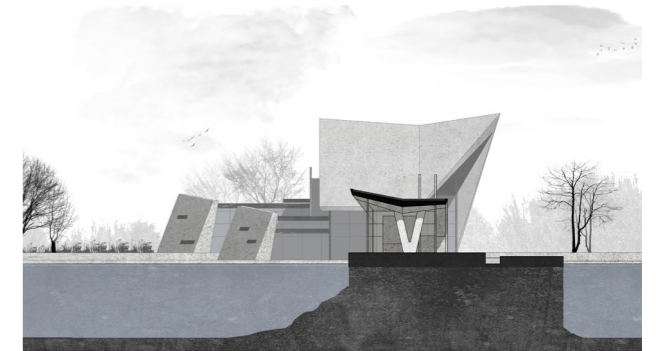
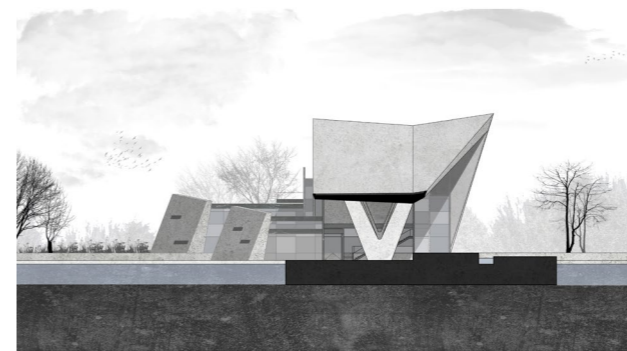
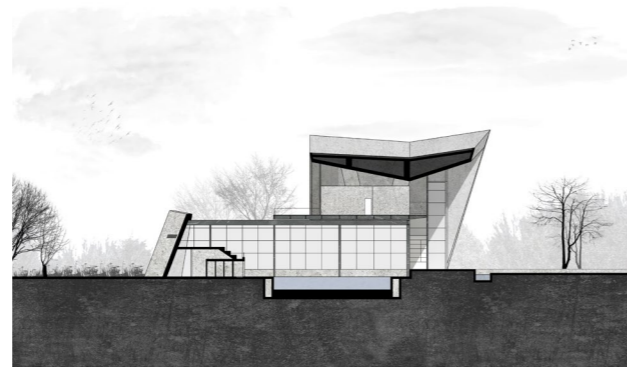
ΚΑΤΟΨΗ ΙΣΟΓΕΙΟΥ



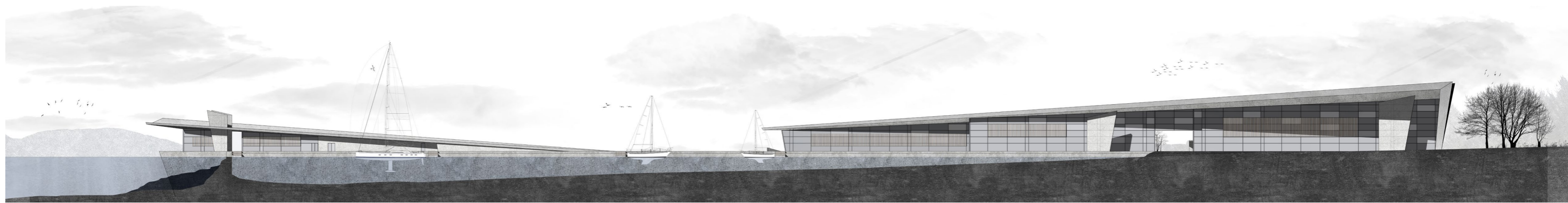
ΚΑΤΟΨΗ ΟΡΟΦΟΥ



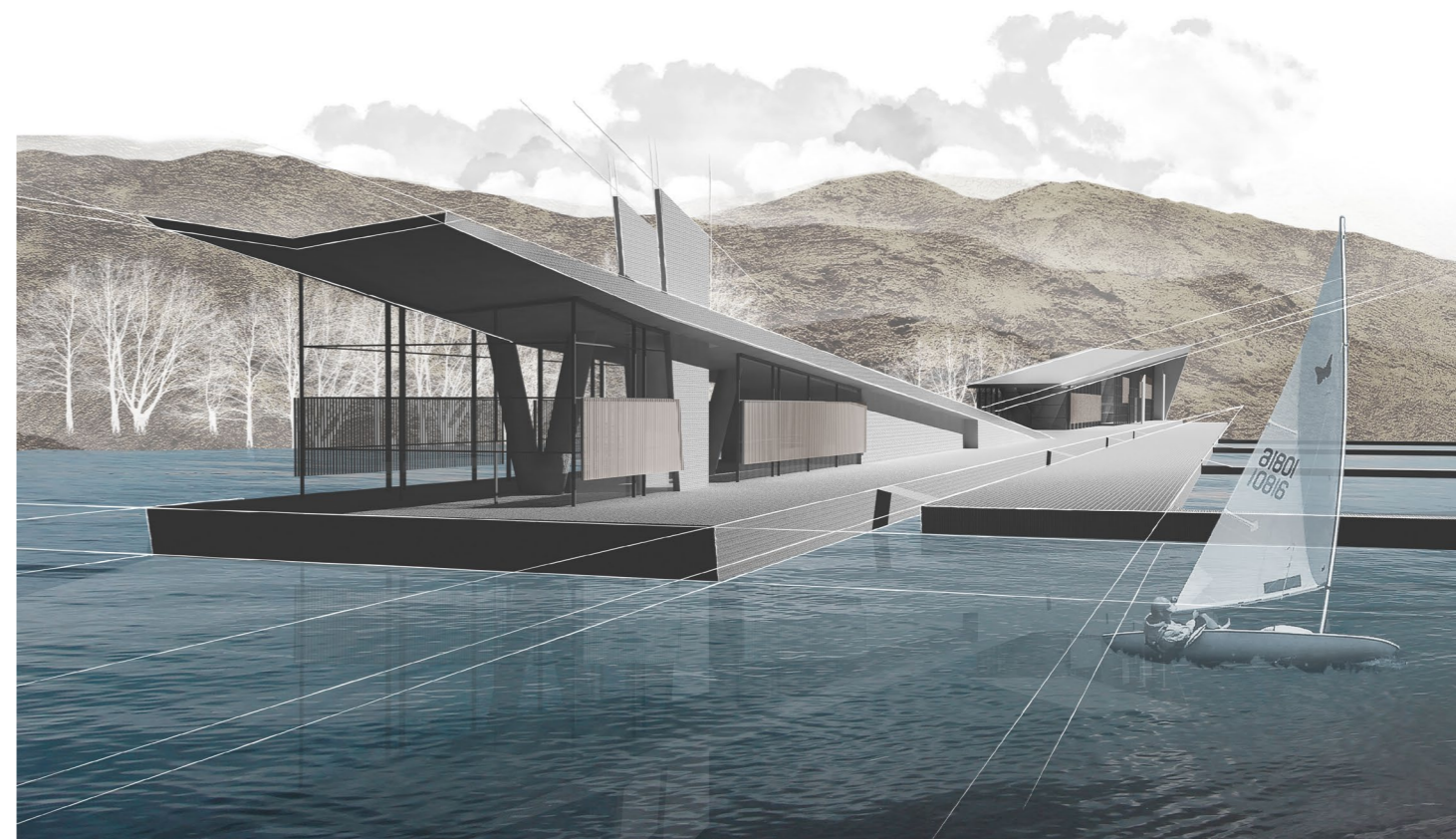
TOMES

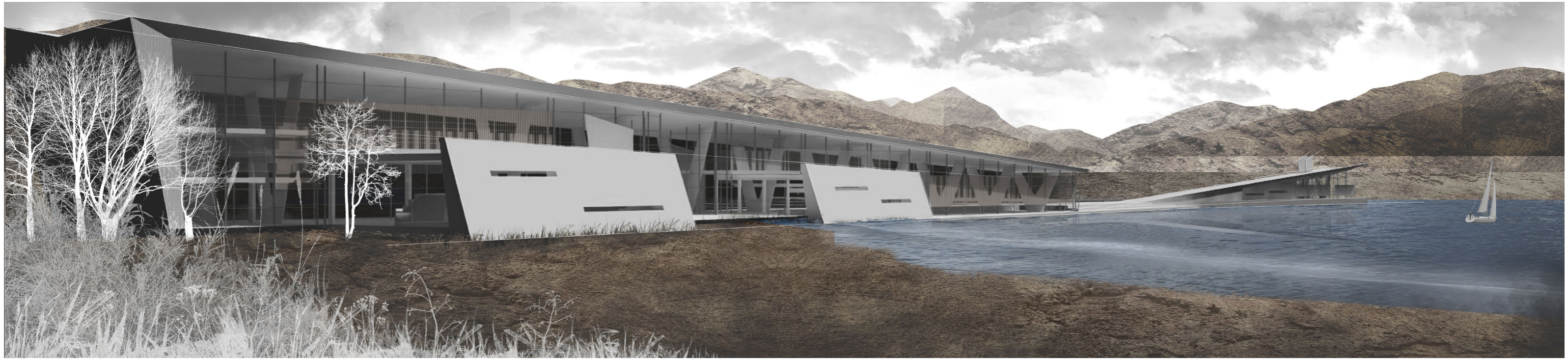


ΟΨΕΙΣ



ΦΩΤΟΡΕΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΕΙΣ

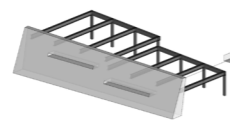
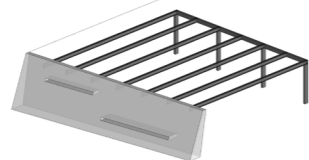
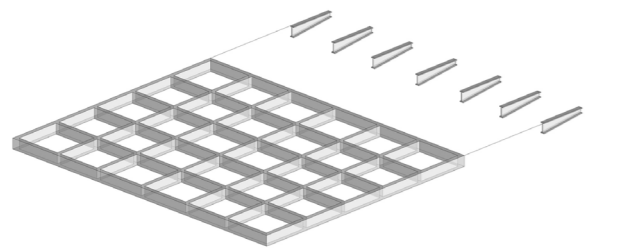




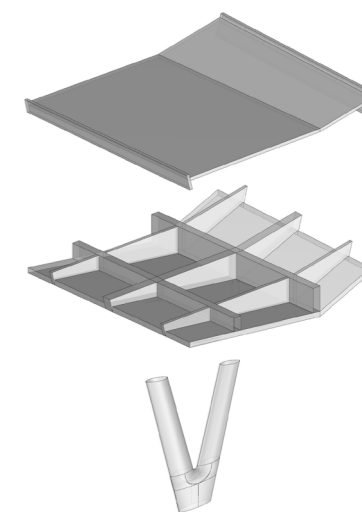




ΜΕΤΑΛΛΙΚΗ ΠΛΑΚΑ
_σύστημα στήριξης εδιάμεσων
πλακών και διαδρόμου



ΠΛΑΚΑ ΟΠΛΙΣΜΕΝΟΥ ΣΚΥΡΟΔΕΜΑΤΟΣ
_σύστημα στήριξης δοκών,
στεγάστρου και υποστηλωμάτων



ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ

Παράλληλα με την μορφολογική γένεση ενός τέτοιου κτιρίου, προβληματισμό προκάλεσε η υλική ποιότητα και άρτια συναρμογή των μελών του. Όπως προαναφέρθηκε, ο φορέας αποτέλεσε την ραχοκοκαλιά της σύνθεσης και προκειμένου να επιβληθεί και να υποτάξει τα υπόλοιπα στοιχεία επιλέχθηκε ένα στιβαρό υλικό για το στέγαστρο και τα υποστυλώματα, το σκυρόδεμα. Τα οριζόντια στοιχεία της σύνθεσης έρχονται και «σφηνώνουν» ανάμεσα απ' τον φορέα και με την χρήση ενός ελαφριού μεταλλικού συστήματος, ενισχύουν την αίσθηση υποταγής. Για την σηματοδότηση κίνησης χρησιμοποιείται μια παραλλαγή του παραπάνω αρχιτεκτονικού λεξιλογίου, η κάθετη (κλιμακοστάσια, ανελκυστήρες) πλαισιώνεται από ισχυρά μπετονένια στοιχεία, ενώ για την οριζόντια (διάδρομος) χρησιμοποιούνται μεταλλικοί πρόβολοι.

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΠΡΟΠΛΑΣΜΑΤΩΝ

