

ΛΥΡΑΤΖΑΚΗ ΕΛΕΝΗ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ



ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
Η ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΜΙΑΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Η ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΜΙΑΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

THE PORTS OF HERAKLION | A RETRIEVAL OF SPATIAL CONTINUITY

ΛΥΡΑΤΖΑΚΗ ΕΛΕΝΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2019

Ευχαριστώ πολύ

τον κύριο Ζαχαριάδη,

τους φίλους Ίρις, Λητώ, Στέλλα,
Στέλιο, Ίρις, Σοφία, Δήμητρα, Γεωργία,
Νίκο και Νεκτάριο

και την οικογένεια μου.

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α



1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ
2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΧΕΣΗΣ ΠΟΛΗΣ
ΛΙΜΕΝΑ
3. ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ
4. ΤΕΛΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τα λιμάνια του Ηρακλείου, το ενετικό και το σύγχρονο αποτελούν σύμβολα δύο διαφορετικών εποχών αλλά και χώροι ζωντανοί. Παρά τις εκτεταμένες προσπάθειες των τελευταίων ετών για μία ενιαία αντιμετώπιση του παραλιακού μετώπου του Ηρακλείου, η κατάσταση στο τμήμα των δύο λιμανιών διατηρεί μία χαρακτηριστική ασυνέχεια. Το επιβλητικό τείχος παραμένει το μοναδικό στοιχείο του χώρου που από την εποχή της ενετοκρατίας διατηρεί τη συνέχεια. Ωστόσο ο επισκέπτης ερχόμενος από τον επιβατικό σταθμό του λιμένα Ηρακλείου και κινούμενος παράλληλα με το τείχος έρχεται αντιμέτωπος με μία σειρά από εγκαταλελειμμένα κτίρια και μεγάλους χώρους στάθμευσης που δεν χρησιμοποιούνται εξ ολοκλήρου.

Μέσω της παρούσας διπλωματικής εργασίας επιχειρείται η ανάδειξη της χωρικής συνέχειας μέσα από τα δίτολα Πόλη-Νερό και Ενετικό-Σύγχρονο λιμάνι. Συγκεκριμένα διαμορφώνονται και χερσαίες διαδρομές σύνδεσης των δύο λιμένων με την υπόλοιπη πόλη, αξιοποιούνται τα εγκαταλελειμμένα κελύφη με λειτουργικά προγράμματα που εμπλέκουν τον κάτοικο και τον επισκέπτη, διαμορφώνεται ο θαλάσσιος χώρος μπροστά από την συνδετήρια πρώτη προβλήτα με σκοπό την εγκαθίδρυση χρήσεων που φέρνουν σε επαφή το χρήστη με το νερό και την σύνδεση των δύο λιμένων λειτουργικά.

ABSTRACT

The ports of Heraklion, the Venetian and the contemporary one, symbols of two distinct periods for the city. Despite extensive efforts that have been made in recent years to unify the coastal front of Heraklion, the area between the two ports remains remarkably discontinuous. The imposing wall surrounding historical center of Heraklion is the only element that maintains the continuity since the Venetian era. However, the visitor, arriving from the Heraklion port station and moving alongside the wall, encounters a lot of abandoned buildings and large unused fields.

This thesis attempts to retrieve the continuity of space through bridging the conflicting terms of City and Sea, Venetian and Contemporary port. More specifically, routs have been designed to connect the two ports with the city, the abandoned buildings have been utilized with functional programs involving the resident and the visitor. Moreover, the maritime space in front of the first jetty has been redesigned in order to bring the user in contact with the water and connect functionally the two ports.

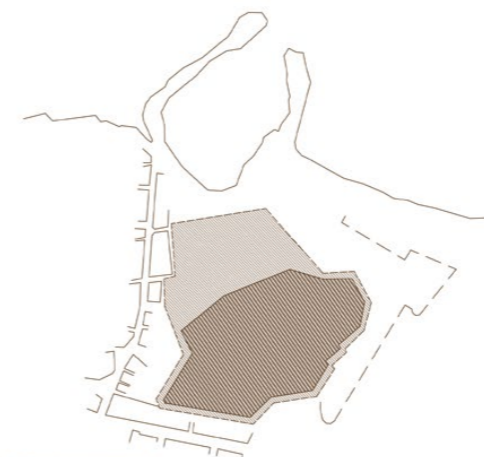
20ος ΑΙΩΝΑΣ	17ος-18ος ΑΙΩΝΑΣ	1204 μ.Χ.	961 μ.Χ.	9ος-10ος ΑΙΩΝΑΣ	2000-1450 π.Χ.
<p>Σε μία εποχή που η έννοια «μνημείο» δεν είχε ιδιαίτερη αξία, η εισχώρηση του αυτοκινήτου στην καθημερινότητα της πόλης οδήγησε στη διάνοιξη της παραλιακής οδού με το γκρέμισμα σημαντικού μέρους των ενετικών λιμενικών εγκαταστάσεων (μικρός Κούλες, βυζαντινή πύλη). Η ύπαρξη του παραλιακού δρόμου εκληρώνει σημαντικές ανάγκες των πολιτών, αλλά δυστυχώς η ιστορία της πόλης θυσιάστηκαν για χάρη της ανάπτυξης και της λειτουργικότητας</p>	<p>Τον 17ο μ.Χ. αιώνα το λιμάνι πήρε την τελική του μορφή ικανό να ελλιμενίζει 50 γαλέρες (Φραγκίσκος Βασιλικάτα 1625). Την περίοδο της τουρκοκρατίας (17ος-19ος) το λιμάνι ελάχιστα διαφοροποιείται από την προηγούμενη περίοδο.</p>	<p>Όταν το νησί ήρθε στα χέρια των Ενετών (1204), η Κάντια (όπως ονόμαζαν οι Ενετοί το Ηράκλειο, αλλά και την Κρήτη ολόκληρη) γίνεται η «άλλη Βενετία της Ανατολής» και το λιμάνι της είναι το μοναδικό στην ελληνική επικράτεια με εξαγωγικό εμπόριο σε τόσο μεγάλη κλίμακα. Κυρίως τους δύο τελευταίους αιώνες της ενετικής κυριαρχίας ήταν το σημαντικότερο λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου. Εξαγώνιμα προϊόντα ήταν κυρίως το κρασί, το μέλι, το τυρί, το κερί, το μετάξι, οι σαφίδες, το μπαμπάκι, το λάδι και τ ο αλάτι, που αποτελούσε ενετικό μονοπώλιο.</p>	<p>Με την ανάκτηση της Κρήτης στα εδάφη της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας το 961 μ.Χ. ο Χάνδακας σταδιακά εξελίσσεται σε ακμαία πόλη με αστική οργάνωση και συνεπώς οχυρώνεται και οργανώνει καλύτερα το λιμάνι της.</p>	<p>Κατά την περίοδο της Αραβοκρατίας πραγματοποιήθηκε η πρώτη σοβαρή προσπάθεια δημιουργίας οργανωμένου λιμανιού στον άρμο του Χάνδακα Από τη μία η νευραλγική θέση του σε σχέση με τις θαλάσσιες οδούς της Ανατολικής Μεσογείου διευκόλυνε τις πειρατικές επιχειρήσεις των Αράβων πειρατών, και από την άλλη η ύπαρξη λιμανιού εξυπηρετούσε στην αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών της Κρήτης για τις εμπορικές συναλλαγές τους με ισλαμικές χώρες.</p>	<p>Κατά τη διάρκεια των Μινωικών χρόνων το Ηράκλειο ήταν πιθανότατα το λιμάνι της Κνωσού, το λίκνο του Μινωικού πολιτισμού</p>

1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Εφαλτήριο για την ενασχόληση μου με το παραλιακό μέτωπο υπήρξε η χαρακτηριστική ασυνέχεια στη όψη του προς τη θάλασσα και κυρίως στο τμήμα του σύγχρονου λιμένα. Ασυνέχεια που δεν συνάδει με την μακράιωνη ιστορία της πόλης και την οικονομική της ανάπτυξη ως εμπορικό λιμένα.

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

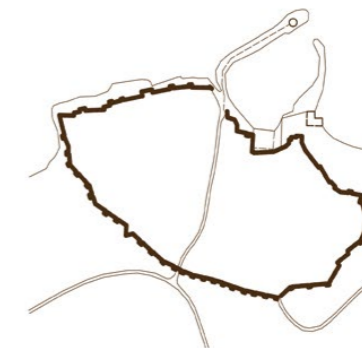
Η πόλη του Ηρακλείου ήταν πάντα άρρηκτα συνδεδεμένη με το στοιχείο του νερού. Κατά τη διάρκεια των Μινωικών χρόνων στην περιοχή του Ηρακλείου ήταν το φυσικό λιμάνι της πόλης της Κνωσού. Στη συνέχεια κατά την περίοδο της Αραβοκρατίας πραγματοποιήθηκε η πρώτη προσπάθεια δημιουργίας οργανωμένου λιμανιού στον όρμο του Χάνδακα. Το 961 μ.Χ. με την ανάκτηση της Κρήτης στα εδάφη της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας εξελίσσεται σταδιακά ο αστικός ιστός του Χάνδακα και το Λιμάνι του. Επί Ενετοκρατίας το 1204 το λιμάνι του Ηρακλείου γίνεται το μοναδικό στην Ελληνική επικράτεια εξαγωγικό εμπόριο σε τόσο μεγάλη κλίμακα και η πόλη χαρακτηρίζεται “άλλη Βενετία της Ανατολής”. Το 17ο αιώνα το λιμάνι παίρνει την τελική του μορφή και ήταν ικανό να ελλιμενίσει 50 γαλέρες.



ΟΡΙΑ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΤΟΙΚΗΣΗΣ
ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΟΙΚΙΣΜΟΥ

↑

Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ 15ΟΥ ΚΑΙ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ 16ΟΥ ΑΙΩΝΑ



↑

Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ 15ΟΥ ΚΑΙ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ 16ΟΥ ΑΙΩΝΑ

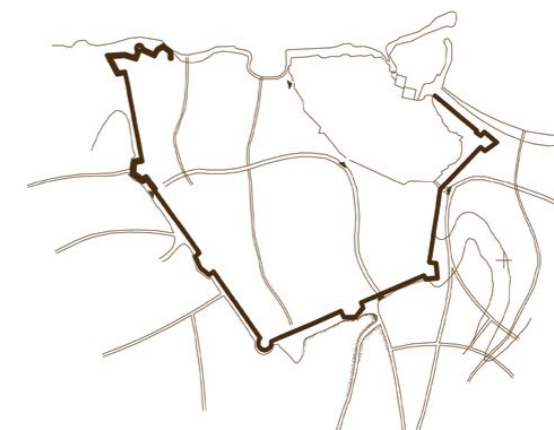
↑

ΤΑ ΕΝΕΤΙΚΑ ΤΕΙΧΗ ΟΠΩΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΘΗΚΑΝ ΣΤΑ ΜΕΣΑ ΤΟΥ 16ΟΥ ΑΙΩΝΑ



↑

Α ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΙΚΙΣΜΟΥ
Β ΕΞΑΡΧΩΣΗ ΟΙΚΙΣΜΟΥ
Γ ΔΕΥΤΕΡΗ ΕΞΑΡΧΩΣΗ ΟΙΚΙΣΜΟΥ
Δ ΠΡΑΣΤΙΟ ΤΟΥ ΜΑΡΟΥΛΑ



↑



**Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
 ΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ
 ΕΝΕΤΟΚΡΑΤΙΑΣ**



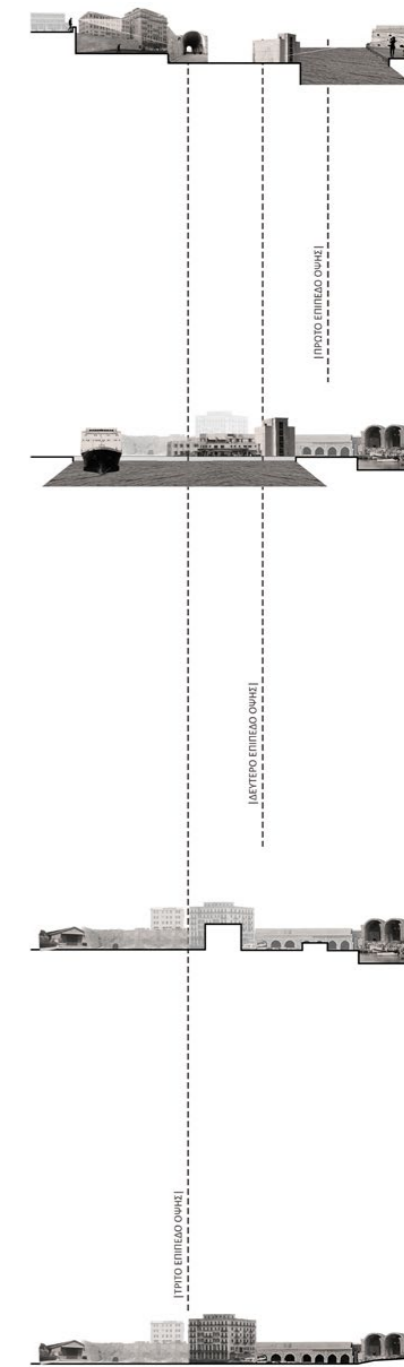
“... Στην ίδια ακροθαλασσιά της Τρυπητής, κάθε εορτή της Αναλήψεως ξεκινώντας απ’ όλους τους καστρινούς μαχαλάδες, σκεπασμένο με τις μιλάνιες του και σκεπασμένο με τους φερετζέδες πατούλιες-πατούλιες (παρέες), περνώντας τα στενοσόκακα ήρχονταν στην Τρυπητή.”



“... το ακροθαλάσσι με την αμμουδιά του της Τρυπητής. Εκεί σε λιγοστή απόσταση απο την ακρογιαλιά, από το μέρος που είναι σήμερα το μέγαρο Φυτάκη, πιο μέσα στη θάλασσα ήταν και τα λείψανα του ναυαγίου... Σε εκείνο το μέρος αρκετοί ήταν οι καστρινοί που είχαν πνιγεί στην προσπάθεια που κάνανε κολυμπώντας να φτάσουν εις το βουλισμένο βατόρι, ξεκινώντας λίγο πιο κάτω του Μεγάρου του Φυτάκη έως το σημείο που βρίσκεται σήμερα το μεγάλο κτίριο του ψυγείου και ακόμα πριν το φτάζομε. Εκείνος απο τους Καστρινούς που θα κατάφερνε να φτάσει έως το παραπάνω σημείο έπαιρνε τον τίτλο του καλού κολυμβητή.”

ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΝΕΡΟ ΚΑΤΑ ΤΟΝ 20ο ΑΙΩΝΑ

Μέχρι τον 20ο αιώνα, που πραγματοποιείται η κατασκευή του νέου λιμένα Ηρακλείου, το νερό αποτελεί κύριο στοιχείο της καθημερινότητας των κατοίκων μέσω των αστικών παραλιών, γεγονός που πιστοποιείται από πληθώρα περιγραφών. Πιο συγκεκριμένα ο Κύριος Μανώλης Δερμιτζάκης στην περιγραφή του για το Ηράκλειο κατά το τέλος του 19ου αιώνα περιγράφει την καθημερινότητα στην αστική παραλία μπροστά από τα τείχη στο σημείο όπου σήμερα βρίσκεται η πρώτη προβλήτα του Ηρακλείου: “... το ακροθαλάσσι με την αμμουδιά του της Τρυπητής.”





2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΧΕΣΗΣ ΠΟΛΗΣ ΛΙΜΕΝΑ

ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΔΡΟΜΩΝ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ
[ΚΑΙΜΑΚΑ 1:5000]

— ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΡΤΗΡΙΑ
— ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ
- - - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ



Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΣΗΜΕΡΑ

Το Ηράκλειο αποτελεί πόλη με πληθώρα κατάλοιπων από διάφορες ιστορικές περιόδους. Τα ενετικά τείχη, τα οποία διατηρούνται σε άριστη κατάσταση οχυρώνοντας τον πρώτο ιστό της πόλης επί ενετοκρατίας, το λιμάνι και το φρούριο, η Κρήνη Μοροζίνι, η κρήνη Πριούλη και η βασιλική του Αγίου Μάρκου αποτελούν μερικά μόνο παραδείγματα από τα αξιόλογα μνημεία που βρίσκονται διάσπαρτα στον ιστορικό πυρήνα της πόλης.

Ακόμα διάσπαρτοι στην πόλη βρίσκονται και ελεύθεροι χώροι πρασίνου και χώροι πολιτισμού, δημοτικά θέατρα, θερινοί κινηματογράφοι, χώροι συνεδριάσεων και αθλητικές εγκαταστάσεις. Πρόκειται για χώρους με πολλή ενεργή δραστηριότητα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ
[ΚΛΙΜΑΚΑ 1:10000]

■ ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΧΩΡΟΙ



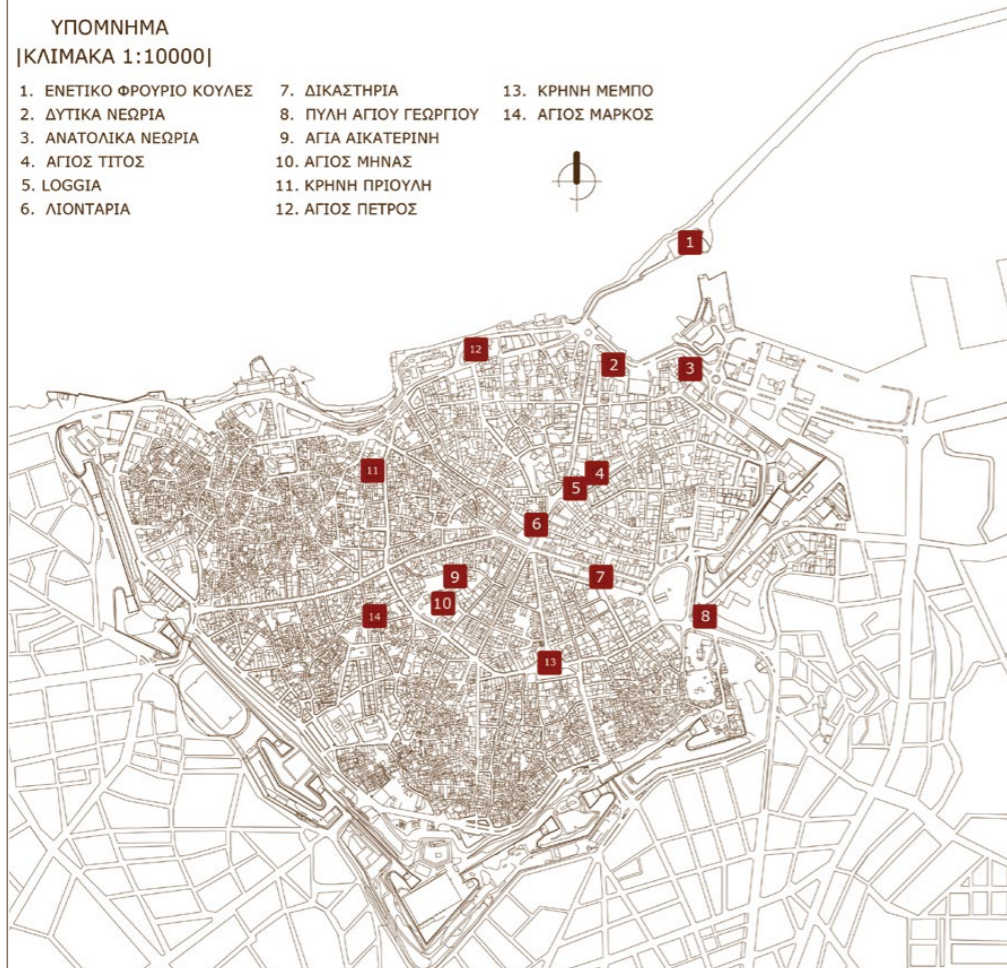
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
[ΚΛΙΜΑΚΑ 1:10000]

- | | | |
|-----------------------------|--------------------------|-----------------------|
| 1. ΜΟΥΣΕΙΟ ΦΥΣΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ | 7. ΑΓΙΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ | 13. ΘΕΑΤΡΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ |
| 2. ΠΟΛΥΧΩΡΟΣ ΛΑΧΑΝΑΓΟΡΑΣ | 8. ΕΚΘΕΣΙΑΚΟΣ ΧΩΡΟΣ | |
| 3. ΒΥΖΑΝΤΙΝΟ ΜΟΥΣΕΙΟ | 9. ΠΟΛΥΧΩΡΟΣ ΝΕΟΛΑΙΑΣ | |
| 4. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ | 10. ΚΗΠΟΘΕΑΤΡΟ | |
| 5. ΘΕΡΙΝΟΣ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ | 11. ΕΚΘΕΣΙΑΚΟΣ ΧΩΡΟΣ | |
| 6. ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ | 12. ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ | |



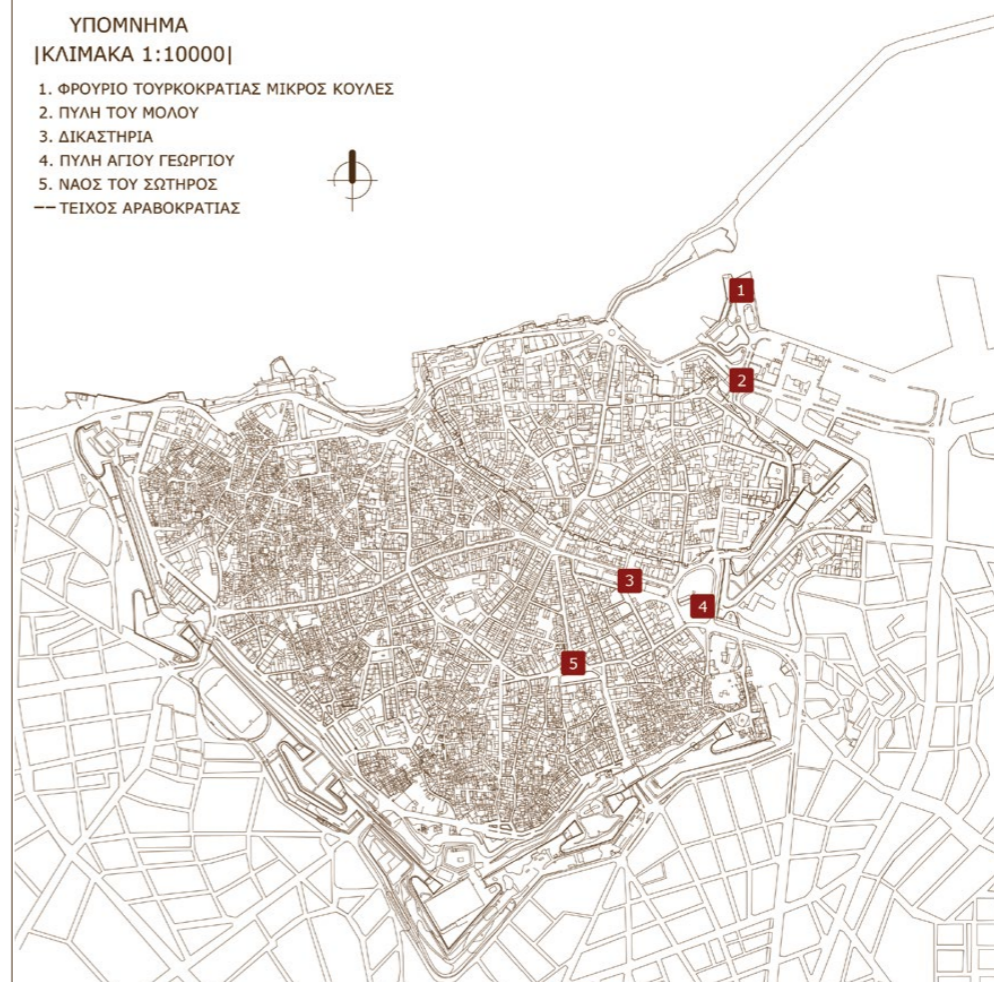
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
[ΚΛΙΜΑΚΑ 1:10000]

- | | | |
|---------------------------|------------------------|------------------|
| 1. ΕΝΕΤΙΚΟ ΦΡΟΥΡΙΟ ΚΟΥΛΕΣ | 7. ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ | 13. ΚΡΗΝΗ ΜΕΜΠΟ |
| 2. ΔΥΤΙΚΑ ΝΕΩΡΙΑ | 8. ΠΥΛΗ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ | 14. ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ |
| 3. ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΝΕΩΡΙΑ | 9. ΑΓΙΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ | |
| 4. ΑΓΙΟΣ ΤΙΤΟΣ | 10. ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ | |
| 5. LOGGIA | 11. ΚΡΗΝΗ ΠΡΙΟΥΛΗ | |
| 6. ΛΙΟΝΤΑΡΙΑ | 12. ΑΓΙΟΣ ΠΕΤΡΟΣ | |



ΥΠΟΜΝΗΜΑ
[ΚΛΙΜΑΚΑ 1:10000]

- | |
|--|
| 1. ΦΡΟΥΡΙΟ ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑΣ ΜΙΚΡΟΣ ΚΟΥΛΕΣ |
| 2. ΠΥΛΗ ΤΟΥ ΜΟΛΟΥ |
| 3. ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ |
| 4. ΠΥΛΗ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ |
| 5. ΝΑΟΣ ΤΟΥ ΣΩΤΗΡΟΣ |
| --- ΤΕΙΧΟΣ ΑΡΑΒΟΚΡΑΤΙΑΣ |



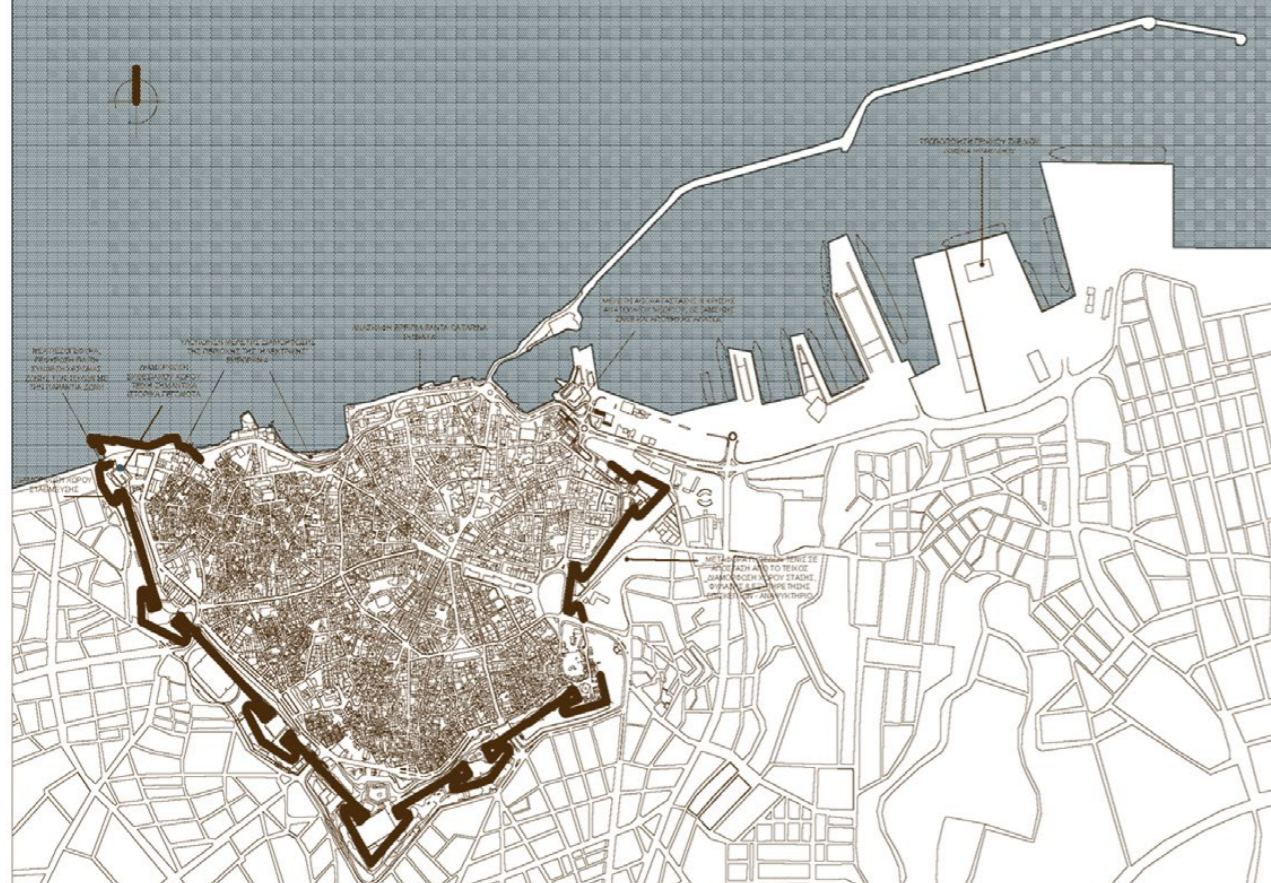
ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΗΜΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Ο δήμος Ηρακλείου στα πλαίσια ανάδειξης της πόλης μέσω των σημείων ενδιαφέροντος προτείνει 4 διαφορετικές πολιτιστικές διαδρομές τις οποίες μπορεί να ακολουθήσει ο χρήστης προκειμένου να αποκτήσει την συνολική εικόνα της πόλης. Ωστόσο οι διαδρομές αυτές είναι διασκορπισμένες, χωρίς κάποιο κοινό σημείο αναφοράς και χωρίς καμία πρόβλεψη για τον τρόπο προσέγγισης αυτών από τον επισκέπτη. Επομένως ο συγκεκριμένος σχεδιασμός φαίνεται να παραμένει σαν μία απλή αναφορά ή παρότρυνση που δεν αποτυπώνεται με κάποιο τρόπο στο χώρο και δεν συμβάλει στην αντιμετώπιση της ασυνέχειας στον ιστό που καλείται να αντιμετωπίσει ο επισκέπτης.



1Η ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	2Η ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	3Η ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	4Η ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ
1. ΚΡΗΝΗ ΜΟΡΟΖΙΝΙ	1. Κρήνη Μοροζίνι	1. ΟΔΟΣ 1866	1. ΠΥΛΗ ΣΑΜΠΙΟΝΑΡΑ
2. ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ	2. ΚΡΗΝΗ ΠΡΙΟΥΛΗ	2. ΚΡΗΝΗ ΜΕΜΠΟ - SEBIL	2. ΠΥΛΗ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ
3. ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ	3. ΚΡΗΝΗ ΔΕΡΜΑΤΑ	3. ΠΥΛΗ ΙΗΣΟΥ	3. ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ ΤΟΥ ΙΗΣΟΥ
4. ΠΥΛΗ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ	4. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ	4. ΤΑΦΟΣ ΝΙΚΟΥ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ	4. ΤΑΦΟΣ ΝΙΚΟΥ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ
5. ΚΡΗΝΗ ΓΕΝΙΤΣΑΡ ΑΓΑ	5. ΑΓΙΟΣ ΠΕΤΡΟΣ ΤΩΝ ΔΟΜΙΝΙΚΑΝΩΝ	5. ΣΤΟΑ ΜΑΚΑΣΙ	
6. ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ	6. ΜΟΥΣΕΙΟ ΦΥΣΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ	6. ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	
7. ΕΝΕΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	7. ΠΑΛΙΟ ΚΑΠΝΟΚΟΠΗΤΗΡΙΟ	7. ΚΑΘΕΔΡΙΚΟΣ ΑΓΙΟΥ ΜΗΝΑ	
8. ΕΝΕΤΙΚΟ ΦΡΟΥΡΙΟ - ΚΟΥΛΕ	8. ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	8. ΑΓΙΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	
9. ΟΔΟΣ 25ΗΣ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ			
10. ΑΓΙΟΣ ΤΙΤΟΣ			
11. ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΓΙΟΥ ΜΑΡΚΟΥ			

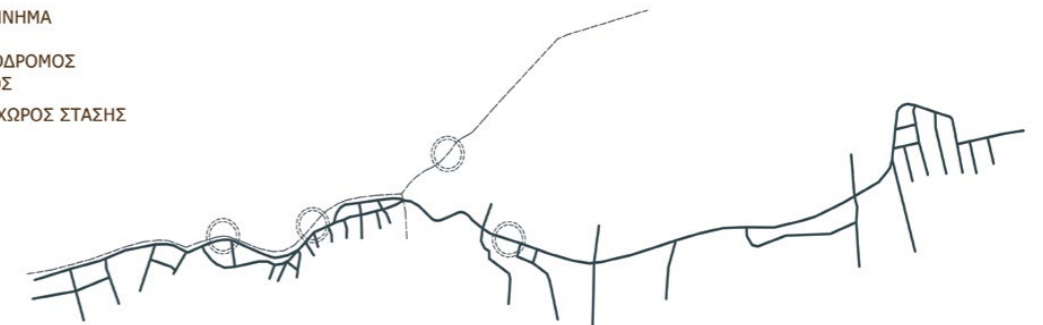
ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ



ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

Παρά τις εκτεταμένες προσπάθειες των τελευταίων ετών με τις συνεχείς αναπλάσεις κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, την δημιουργία πεζόδρομων, ποδηλατόδρομων και μεγάλων σημείων στάσης, αρκετά τμήματα του παραμένουν αποκομμένα από τον αστικό ιστό, γεγονός που δημιουργεί αλληπάλληλα πολεοδομικά και χωροταξικά ζητήματα. Ένα από τα πλέον σημαντικά σημεία που δεν έχουν ακόμα επαναπροσδιοριστεί είναι και το σύγχρονο Λιμάνι, και κυρίως το τμήμα που αντιστοιχεί στην πρώτη προβλήτα και συνδέει το μεγάλο εμπορικό λιμάνι με το ενετικό.

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ
- ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ
 - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
 - ΠΛΑΤΩΜΑ - ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΣΗΣ



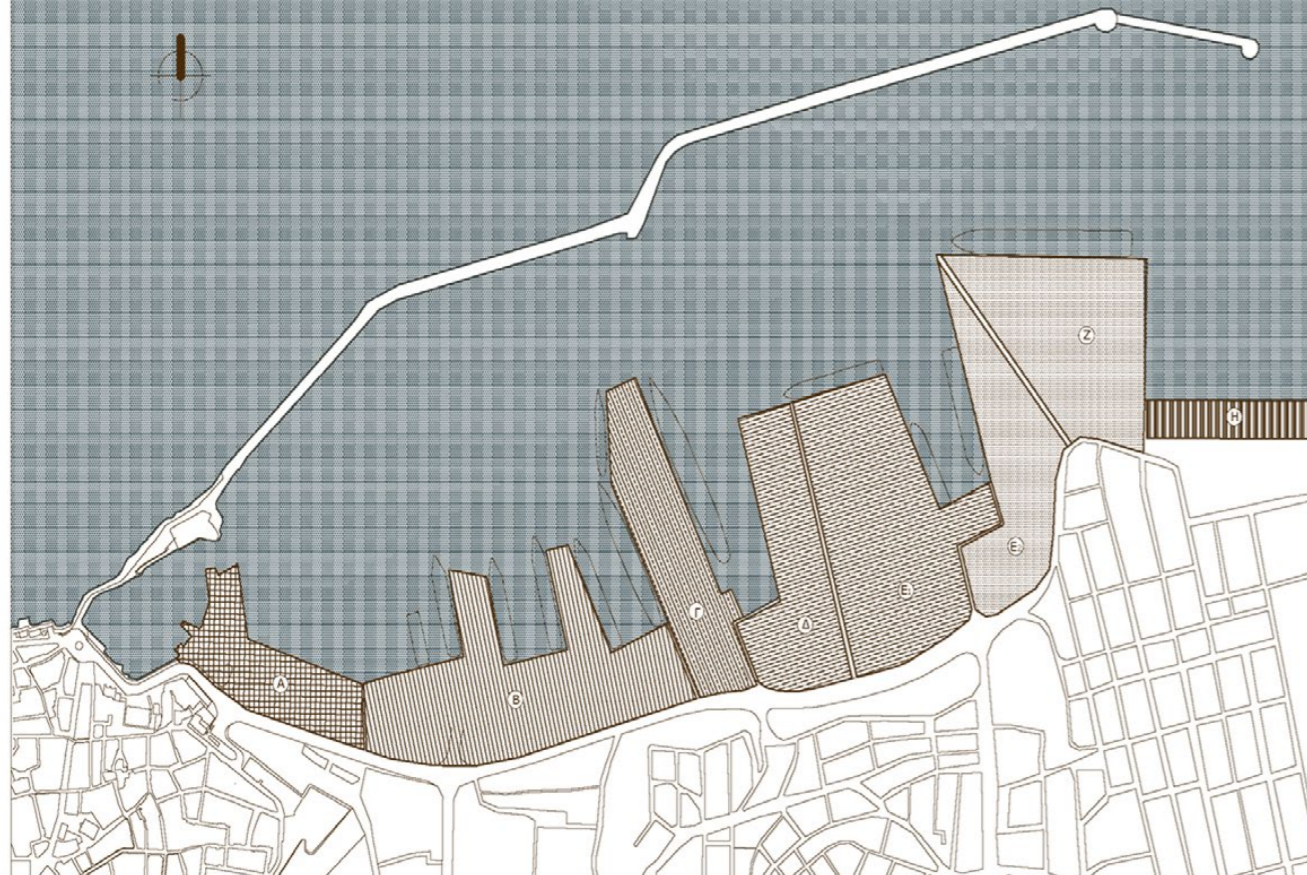
- ΥΠΟΜΝΗΜΑ
- ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
 - ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΜΕΤΩΠΟ
 - ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ
 - ΜΝΗΜΕΙΟ
 - ΛΙΜΑΝΙ
 - ΖΩΝΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ
 - ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ



ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ
[ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5000]

- Α. ΑΝΑΨΥΧΗΣ
- Β. ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ
- Γ. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
- Δ. ΓΕΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ
- Ε. ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ
- Ζ. ΛΙΣΔΕ - ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΤΜΗΜΑ
- Η. ΑΔΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ



ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

[ΧΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΟ ΔΡΟΜΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ]

ΥΠΟΜΝΗΜΑ
[ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5000]

- 1. ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
- 2. ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ
- 3. ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ
- 4. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ
- 5. ΚΑΦΕ ΜΑΡΙΝΑ
- 6. ΓΡΑΦΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ
- 7. ΓΡΑΦΕΙΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΥ
- 8. ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ
- 9. ΠΑΛΙΟ ΨΥΓΕΙΟ-ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΣΗ
- 10. ΠΑΛΙΟ ΙΘΑΒΙΚ-ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΣΗ
- 11. ΠΑΛΙΟ ΑΠΕΝΤΟΜΩΤΗΡΙΟ-ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΣΗ
- 12. ΠΑΛΙΑ ΚΤΕΛ-ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΣΗ
- 13. ΘΕΑΤΡΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ





ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΙΜΕΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Η πρώτη προβλήτα του λιμένα είναι ένα τμήμα που αν και σε κλίμακα χωροταξική ορίζεται σαν πράσινη ζώνη και ζώνη αναψυχής, σε πιο εστιασμένες μελέτες η χρήση που κυριαρχεί φαίνεται να είναι αυτή της ελεγχόμενης στάθμευσης.

Σήμερα οι χώροι ελεγχόμενης στάθμευσης που προβλέπονται αν και υπάρχουν χρησιμοποιούνται στο ελάχιστο προσδίδοντας στο τμήμα αυτό του λιμένα μία εικόνα εγκατάλειψης, που επισφραγίζεται και από το σύνολο των εγκαταλελειμμένων κτιρίων που υπάρχουν στο εσωτερικό αυτής της προβλήτας.

Σύμφωνα με το τελευταίο εγκεκριμένο λειτουργικό πρόγραμμα για το λιμάνι του ηρακλείου, στο συγκεκριμένο σημείο προβλέπεται η κατασκευή ενός μεγάλου λιμενοβραχίονα μέσω του οποίου ορίζεται μία μαρίνα για τη μεταφορά των σκαφών αναψυχής από το ενετικό λιμάνι.

Ακόμα προβλέπεται η αξιοποίηση των υπάρχοντων κελυφών. Ωστόσο η πρόβλεψη σταματά στα όρια του παραλιακού δρόμου καθώς εκεί σταματά και η ζώνη διαχείρισης του λιμενικού. Αυτός ο τρόπος αντιμετώπισης εντείνει την ασυνέχεια στον χώρο αφού δεν γίνεται προσπάθεια για μία ενιαία αντιμετώπιση

Μεταβολές διακίνησης ετήσιων κρουαζιέρων

Λιμάνι	2017	Δ16-17	Δ17-13
Πειραιάς	1.055.559	-3,5%	▼ -19,0%
Κέρκυρα	679.681	-9,2%	▼ -8,7%
Ηράκλειο	181.693	-23,9%	▼ -25,0%
Αιόρα	17.406	-59,7%	▼ 3,7%
Ηγουμενίτσα	9.088	19,2%	▲ 95,4%
Βόλος	7.618	-79,7%	▼ -62,3%
Καβάλα	3.226	-46,6%	▼ -54,6%
Θεσσαλονίκη	2.424	-87,2%	▼ -83,4%
Πάτρα	952	28,1%	▲ -24,7%
Σύνολο	1.957.647	-10,80%	▼

Επίπεδα Ανά Πρωτεύουσα

10-5000 (7)	501-1000 (11)	1001-2000 (18)
Αθήνα	Αθήνα	Αθήνα
Καβάλα	Αθήνα	Αθήνα
Κέρκυρα	Αθήνα	Αθήνα
Ηράκλειο	Αθήνα	Αθήνα
Ηγουμενίτσα	Αθήνα	Αθήνα
Βόλος	Αθήνα	Αθήνα
Καβάλα	Αθήνα	Αθήνα
Θεσσαλονίκη	Αθήνα	Αθήνα
Πάτρα	Αθήνα	Αθήνα

έτος 2017 (100%)



έτος 2013 (100%)



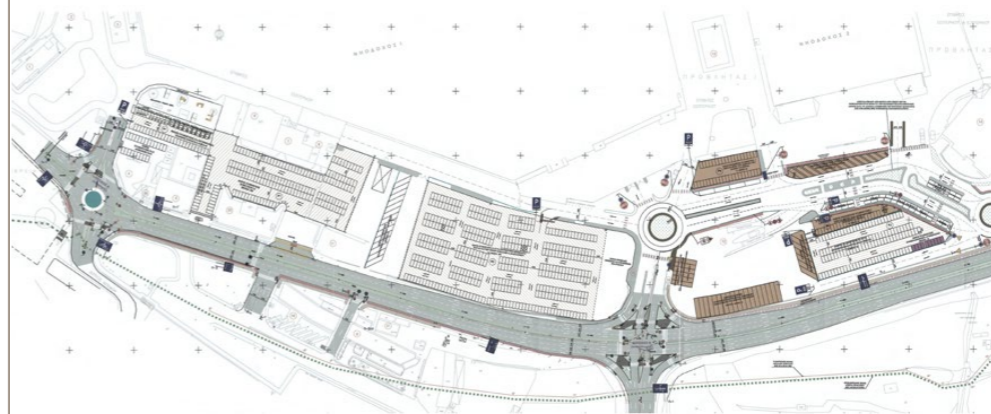
Μεταβολές διακίνησης ετήσιων αεροπλάνων

Λιμάνι	2017	Δ16-17	Δ17-13
Πειραιάς	15.555.123	2,5%	▲ 1,2%
Ηγουμενίτσα	2.677.303	10,3%	▲ 7,4%
Ραφήνα	2.248.454	11,1%	▲ 8,8%
Καβάλα	2.173.582	7,9%	▲ 28,1%
Κέρκυρα	1.840.975	16,6%	▲ 16,9%
Εύβοια	1.621.306	9,5%	▲ -
Ηράκλειο	1.542.244	10,3%	▲ 6,0%
Πάτρα	521.349	-9,6%	▼ -28,0%
Αιόρα	464.402	12,0%	▲ 6,6%
Ελευσίνα	452.659	14,1%	▲ -32,8%
Βόλος	330.896	13,1%	▲ -6,6%
Αλεξ/πολη	145.208	3,3%	▲ 7,6%
Θεσσαλονίκη	47.939	-5,3%	▼ 44,3%
Σύνολο	29.632.440	5,9%	▲

1η Περίοδος 2017

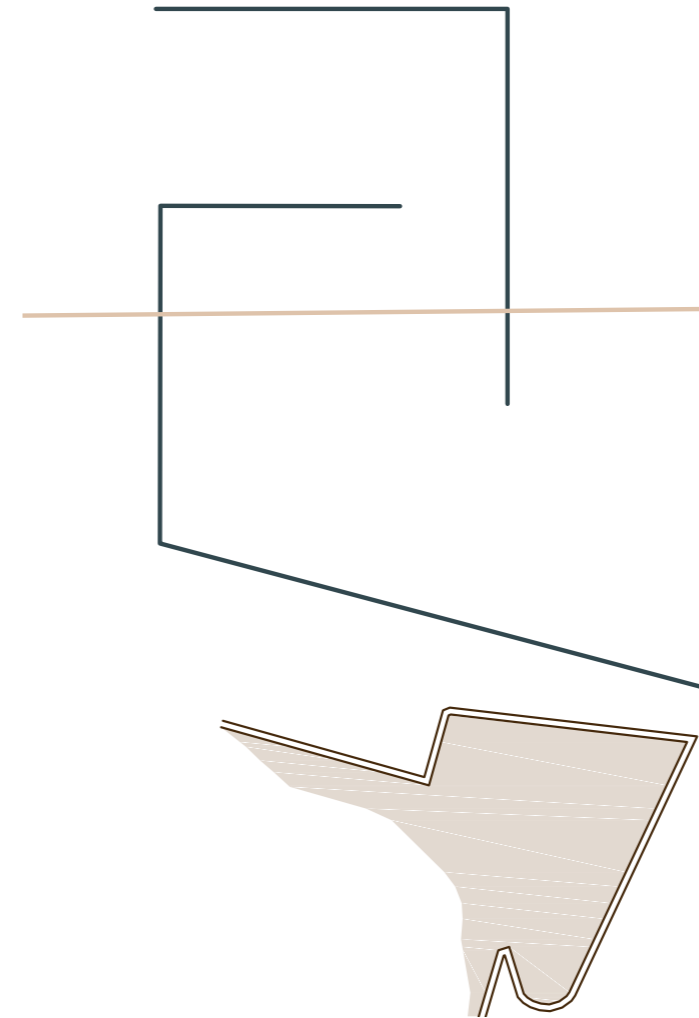


| ΓΕΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ Α ΚΑΙ Β |
| ΦΕΚ ΑΡ. 132 |



[ΥΠΟΜΝΗΜΑ]

ΚΑΙΜΑΚΑ: 1:5000



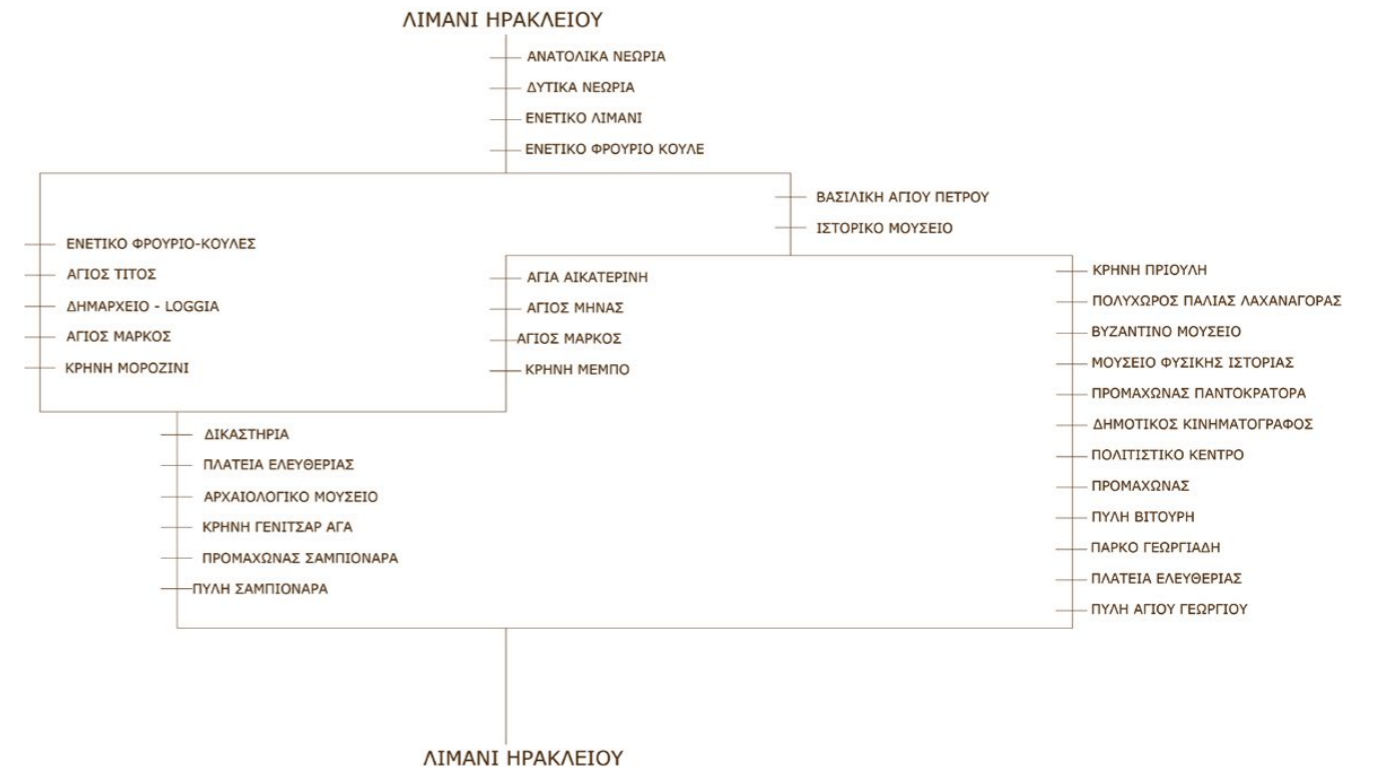
3. ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Σκοπός της παρέμβασης είναι η δημιουργία μίας νέας αφήγησης μέσα στο χώρο με βασική προβληματική τον επαναπροσδιορισμό της σχέσης πόλης-λιμένα.

Αρχικά αναγνωρίζονται τα δύο βασικά άκρα του σημείου σύνδεσης λιμένα- πόλης, το ενετικό λιμάνι και το σύγχρονο εμπορικό λιμάνι. Με μοναδικό σημείο διατήρησης της συνέχειας το ενετικό τείχος

ΝΕΕΣ ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Για την καλύτερη σύνδεση του λιμένα με την πόλη επαναπροσδιορίζονται και οι πολιτιστικές διαδρομές με σημείο έναρξης και απόληξη τον αστικό κήπο. Η επιλογή αυτή γίνεται λόγω της εγγύτητας του σημείου στο λιμένα που αποτελεί βασικό σημείο προσέγγισης της πόλης του Ηρακλείου και της ιστορικής σημασίας του σημείου λόγω του τείχους και της πύλης.

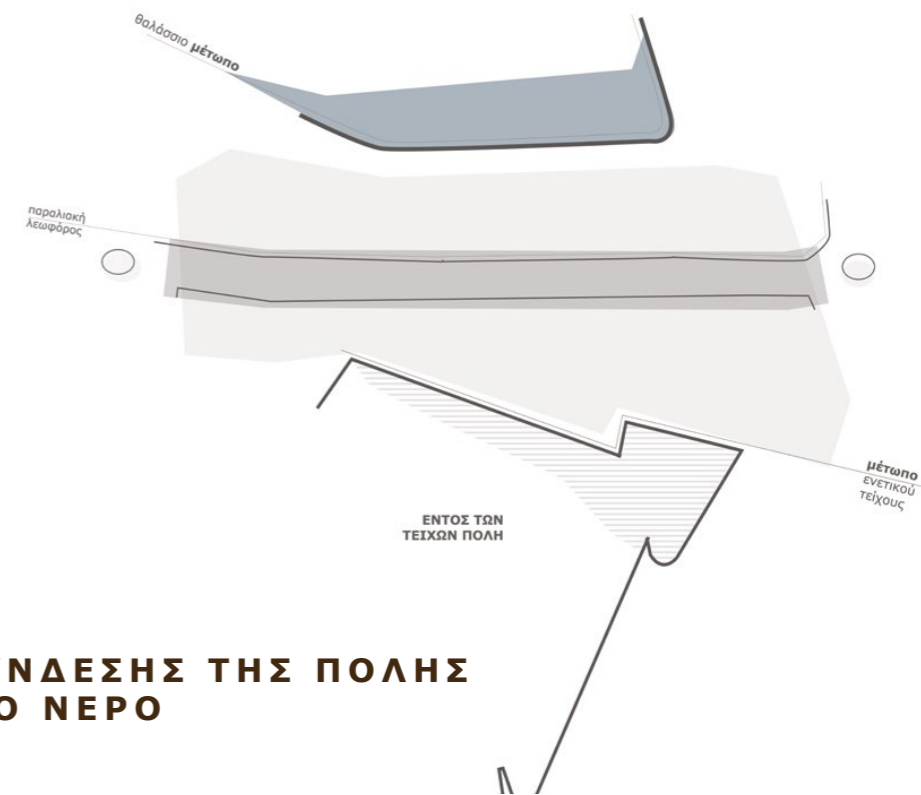
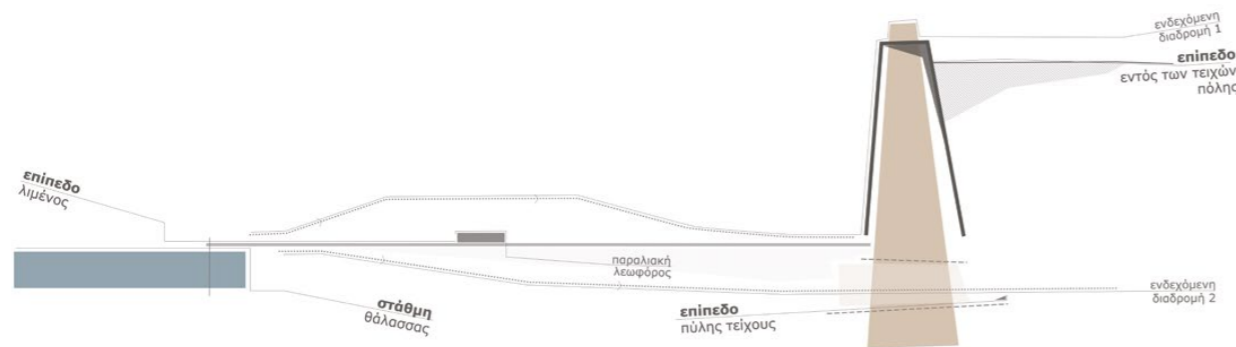


Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΒΑΣΙΚΟΥ ΟΡΙΟΥ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ

Σημαντικό στοιχείο της περιοχής σήμερα είναι η κύρια αρτηρία που την διατρέχει παράλληλα με το ενετικό τείχος και την ακτογραμμή, διαχωρίζοντας αυτά τα δύο στοιχεία. Ο άξονας αυτός είναι ιδιαίτερα ισχυρός λόγω της εκτεταμένης χρήσης του λιμένα για εμπορικούς σκοπούς.

Στα πλαίσια της παρέμβασης έγινε προσπάθεια άρσης αυτού του εμποδίου που υπήρξε κύριος παράγοντας διάσπασης της συνέχειας, μέσω μίας εγκάρσιας ως προς αυτόν διαδρομής. Εξετάστηκε το ενδεχόμενη η διαδρομή αυτή να μην διαμορφωθεί συνεπίπεδα με αυτόν τον άξονα έτσι ώστε οι δύο κινήσεις να λειτουργούν ανεξάρτητα και η κίνηση των πεζών να μην παρεμποδίζεται από την κίνηση των οχημάτων. Το ενδεχόμενο για μία διαδρομή ψηλότερα του πρώτου άξονα απορρίφθηκε σύντομα καθώς θεωρήθηκε ότι αντιτίθεται στον χαρακτήρα της περιοχής και διασπά περισσότερο την εικόνα της. Η δεύτερη σκέψη για μία υπόγεια διαδρομή στο επίπεδο της πύλης Σαμπιονάρα δεν ήταν εφικτή κατασκευαστικά, καθώς προκειμένου να φτάσει στο απαραίτητο βάθος έτσι ώστε να είναι μία ευχάριστη διαδρομή για τον διερχόμενο βρισκόταν κάτω από το επίπεδο του υδροφόρου ορίζοντα, αλλά και λειτουργικά σε αυτή την περίπτωση υπήρχε διαχωρισμός της κίνησης από τα υπάρχοντα κελύφη που υπήρχε πρόθεση διαμόρφωσης γεγονός που δεν βοήθησε την αποκατάσταση της χωρικής συνέχειας.

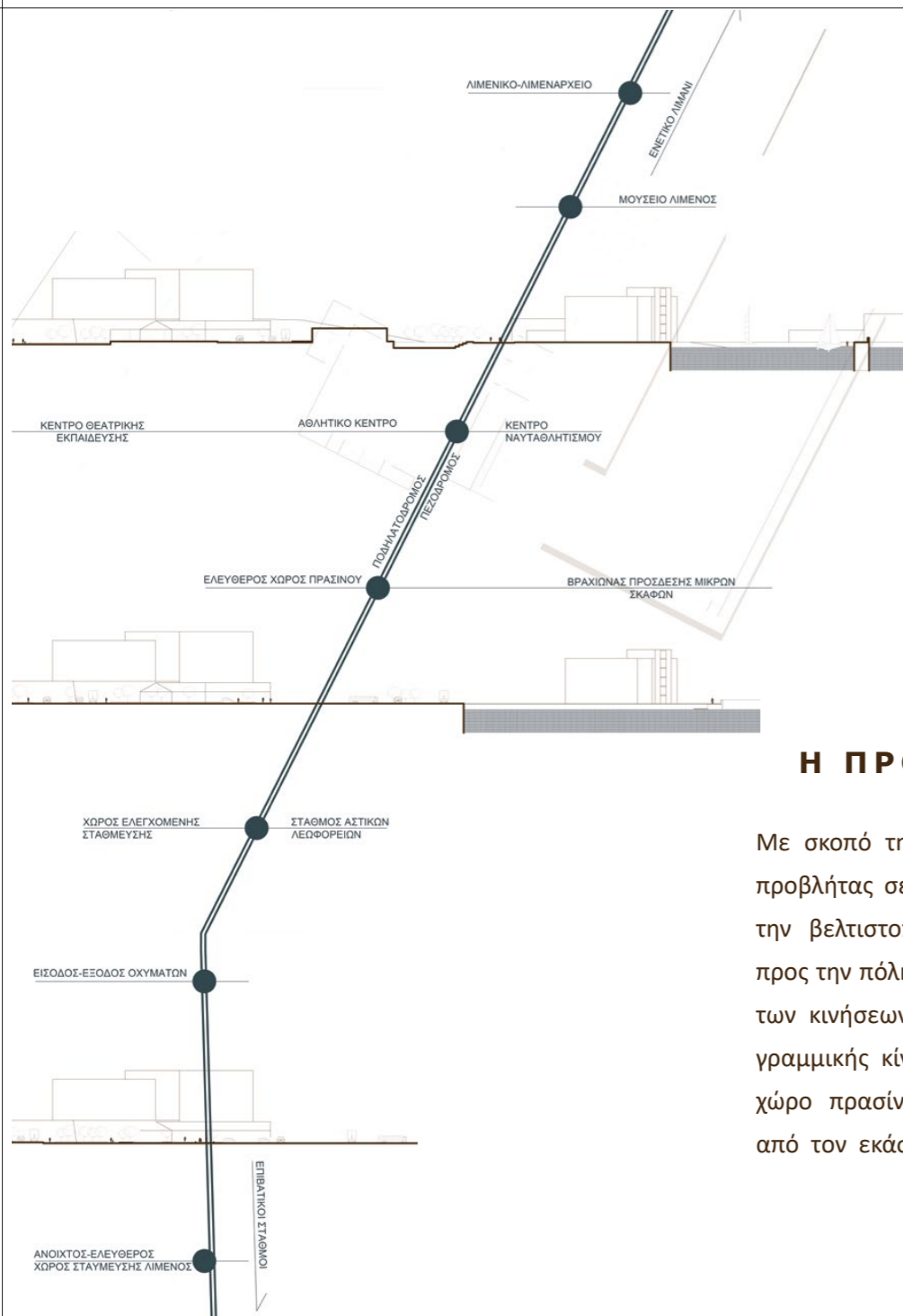
Επομένως η λύση η οποία επιλέχθηκε είναι μία συνεπίπεδη διαμόρφωση του υπάρχοντα άξονα έτσι ώστε με την ελάττωση της ταχύτητας των οχημάτων να πραγματοποιείται εύκολα η κίνηση προς την πόλη.



Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΜΕ ΤΟ ΝΕΡΟ

Ακόμα μέσα από την παρέμβαση επιχειρείται η σύνδεση της πόλης με το νερό, όχι μόνο μέσω της κίνησης (που ήδη αναφέρθηκε) αλλά και μέσω του λειτουργικού προγράμματος.

Συγκεκριμένα προβλέπεται η διαμόρφωση διαδρομών με σημείο αφετηρίας και λήξης το λιμάνι έτσι ώστε ο επισκέπτης να έχει τη δυνατότητα να περιηγηθεί στην πόλη να δει τα αξιοθέατα και να επιστρέψει στο λιμάνι. Ακόμα προβλέπεται η αξιοποίηση των υπάρχοντων κελυφών με χρήσεις που θα φέρουν τον κάτοικο ξανά σε επαφή με δραστηριότητες που έχουν να κάνουν με το νερό.



Η ΠΡΟΘΕΣΗ ΣΥΝΔΕΣΗΣ

Με σκοπό την καλύτερη λειτουργία της πρώτης προβλήτας σε σχέση με τον υπόλοιπο λιμένα και την βελτιστοποίηση της κίνησης των επιβατών προς την πόλη επιχειρείται ο επαναπροσδιορισμός των κινήσεων στο εσωτερικό αυτού. Μέσω μίας γραμμικής κίνησης παράλληλης με ένα υπαίθριο χώρο πρασίνου θα κατευθύνεται ο επισκέπτης από τον εκάστοτε επιβατικό σταθμό στην πρώτη προβλήτα.

Κύριος στόχος της παρέμβασης είναι τόσο η διαμόρφωση της εισόδου για τον επισκέπτη όσο και η οικειοποίηση του χώρου από τον κάτοικο. Στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας στην ευρύτερη περιοχή της παρέμβασης επαναπροσδιορίζονται οι χρήσεις των υπάρχοντων κελυφών και τοποθετούνται νέες. Συγκεκριμένα:

1. Σταθμός αστικών λεωφορείων
2. Ένας μικρότερο από τον προβλεπόμενο από το δήμο βραχίονα με σκοπό την αποσυμφόρηση του ενετικού λιμένα και την απομάκρυνση των πλωτών ξύλινων κατασκευών που μειώνουν την αξία του μνημείου. Στον βραχίονα αυτό θα δένουν τα μεγαλύτερα ιστιοπλοϊκά σκάφη καθώς και τα σκάφη εκμάθησης.

Μία ελαφριά κατασκευή στεγάζει χώρους εργαστηριακούς και αναψυχής ενώ ένας υπαίθριος χώρος επισκευών συνδέει τη νέα αυτή κατασκευή με το υπάρχον κέλυφος του παλιού ψυγείου.

3. Στο παλιό κτίριο του ψυγείου προβλέπεται η στέγαση του Μουσείου λιμένος, με στόχο την ανάδειξη και προβολή της ντόπιας αλιευτικής παράδοσης μέσα από εκθέματα όπως είναι τα αλιευτικά εργαλεία και σκάφη που φιλοξενούνται στο πρώτο τμήμα του εκθεσιακού χώρου με σκοπό τη σύνδεση με τον υπαίθριο χώρο επισκευών. Στους υπόλοιπους χώρους του κτιρίου προβλέπεται να

φιλοξενηθούν εκθεσιακοί χώροι με τον εξοπλισμό λειτουργίας του παλιού απεντωμοτήριου αλλά και του ίδιου του παλιού ψυγείου, οι οποίοι σήμερα κρατούνται σε αποθηκευτικούς χώρους.

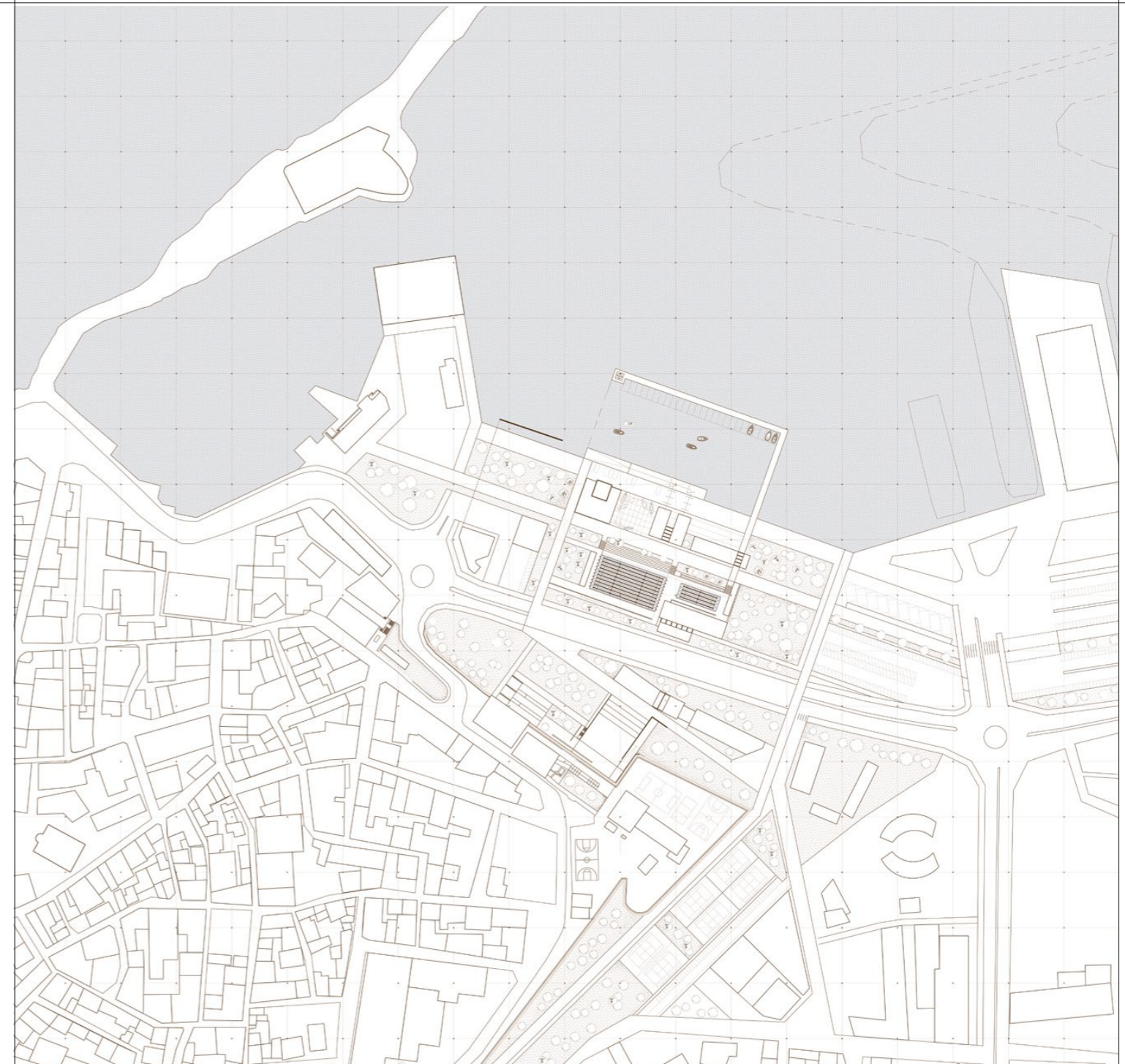
4. το κέντρο αθλητικών δραστηριοτήτων που στεγάζεται στο παλιό απεντομωτήριο και συμπληρώνει λειτουργικά τον ιστιοπλοϊκό όμιλο ενώ συγχρόνως στεγάζει λειτουργίες που δίνουν δυνατότητες για υπαίθριες δραστηριότητες άθλησης.

5. Στο τμήμα μπροστά από το ενετικό τείχος παραμένει η χρήση του θεατρικού σταθμού που για χρόνια έχει στεγαστεί στο κέλυφος της πρώην αποθήκης του λιμένα. Η χρήση αυτή επεκτείνεται με σκοπό τη δημιουργία ενός κέντρου θεατρικής εκπαίδευσης.

6. Στην περιοχή παραμένουν οι υπάρχουσες υποδομές που στεγάζουν τους χώρους διοίκησης του λιμενικού και του λιμεναρχείου καθώς και το καφέ "MAPINA"

7. Στην δυτική απόληξη της πρώτης προβλήτας στο σημείο όπου ο χώρος αναγνωρίζεται ως αρχαιολογικός λόγω του μικρού Κούλε προβλέπεται η κατασκευή μίας ελαφριάς υπερυψωμένης εξέδρας. Ο επισκέπτης βρισκόμενος σε αυτή αντιλαμβάνεται τη διαφορετική σχέση με το ενετικό λιμάνι και το μεγάλο φρούριο.

ΛΙΜΝΑ ΛΙΜΕΝΟΣ | ΚΑΙΜΑΚΑ 1:500 |



ΣΗΜΕΙΟ ΕΣΤΙΑΣΗΣ

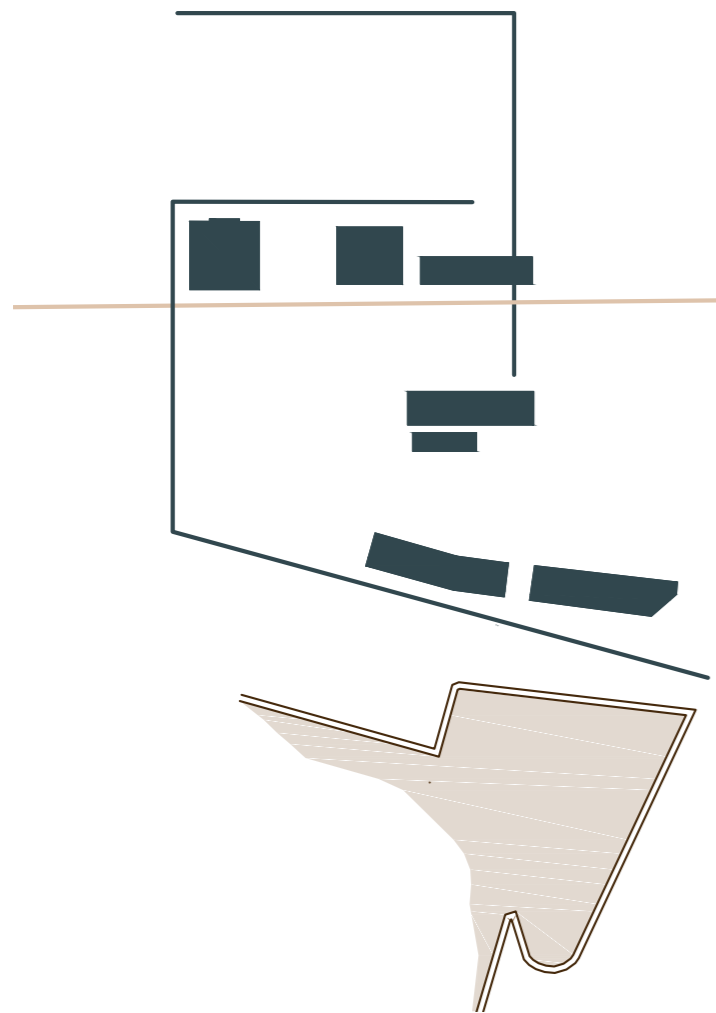
Για την παρέμβαση μου επέλεξα να ασχοληθώ με το σημείο όπου τέμνονται η πόλη και το λιμάνι, το σημείο όπου το επιβλητικό τείχος χαρακτηριστικό της πόλης του ηρακλείου διατηρεί την ιστορική συνέχεια ενώ το σύνολο των υπόλοιπων κατασκευών αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα αποσπασματικότητας και εγκατάλειψης.

Συγκεκριμένα στο σημείο αυτό συνυπάρχουν:

- Το επιβλητικό τείχος με την πύλη Σαμπιονάρα που σήμερα παραμένει κλειστή
- Το μέγαρο Φυτάκη, διατηρητέο κτίριο σήμα κατατεθέν του λιμανιού που σήμερα λειτουργεί ως ξενοδοχείο
- Τα δίδυμα κτίρια των αποθηκών όπου το ένα εγκαταλείφθηκε πρόσφατα ενώ το άλλο λειτουργεί ως θεατρική σκηνή
- Το παλιό απεντομωτήριο που παραμένει εγκαταλελειμμένο από το 2000
- Το επιβλητικό κτίριο που λειτούργησε για μεγάλο διάστημα ως ψυγείο ενώ σήμερα δεν έχει κάποια χρήση
- Το παλιό κτίριο του ΙΘΑΒΙΚ, κέντρο θαλάσσιων ερευνών, μία ελαφριά κατασκευή επίσης εγκαταλελειμμένη.

Επιχειρείται λοιπόν η διατήρηση των κελυφών που θα μπορούσαν να επαναχρησιμοποιηθούν υπό το πρίσμα μίας κοινής αρχιτεκτονικής έκφρασης. Η παρέμβαση αυτή αποτελεί τμήμα του ευρύτερου σχεδίου που ήδη αναφέρθηκε και έχει ως στόχο τη δημιουργία συνέχειας και σύνδεσης μεταξύ ξηράς (τείχους) και θάλασσας αλλά και μεταξύ σύγχρονου λιμένος και ενετικού.



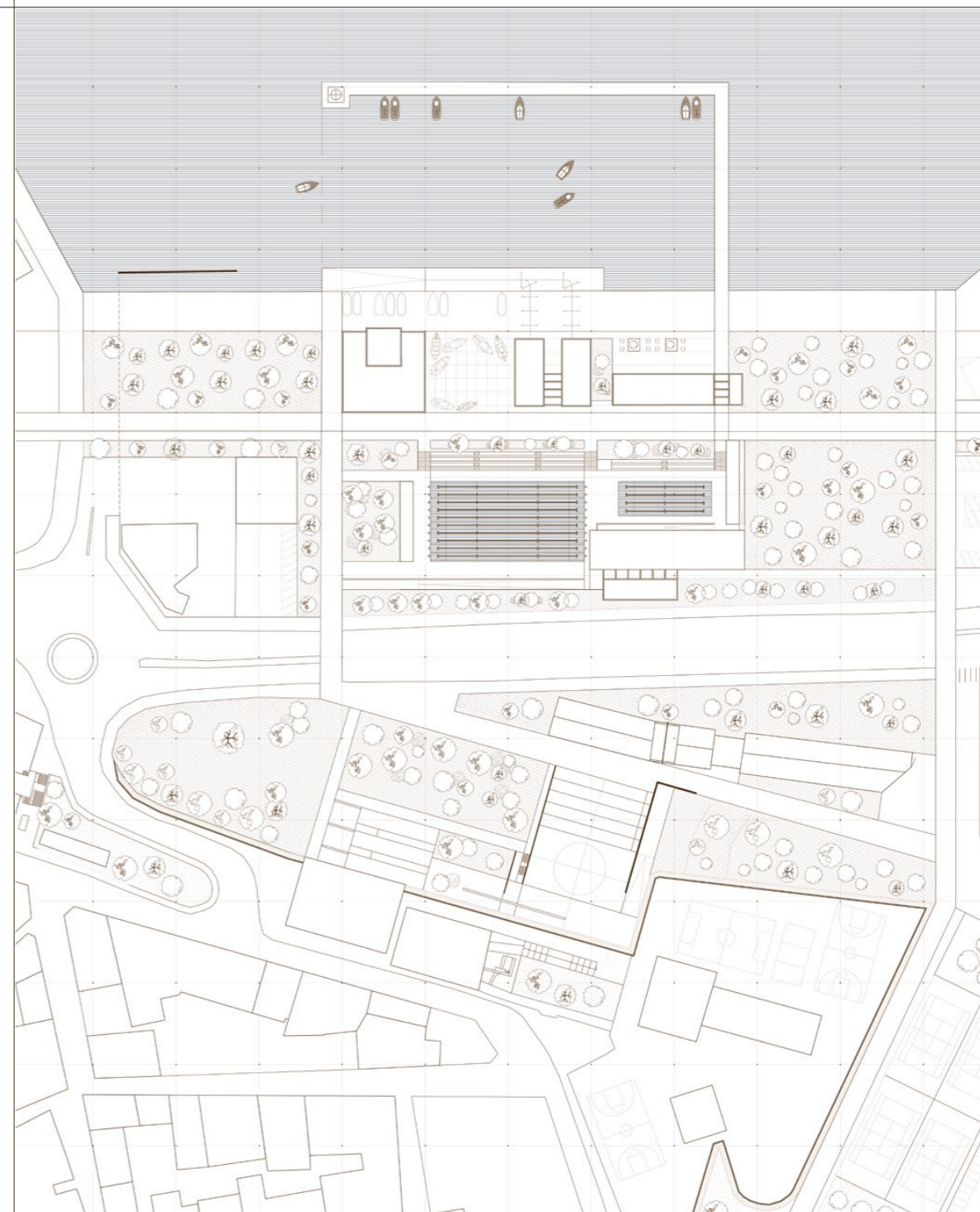


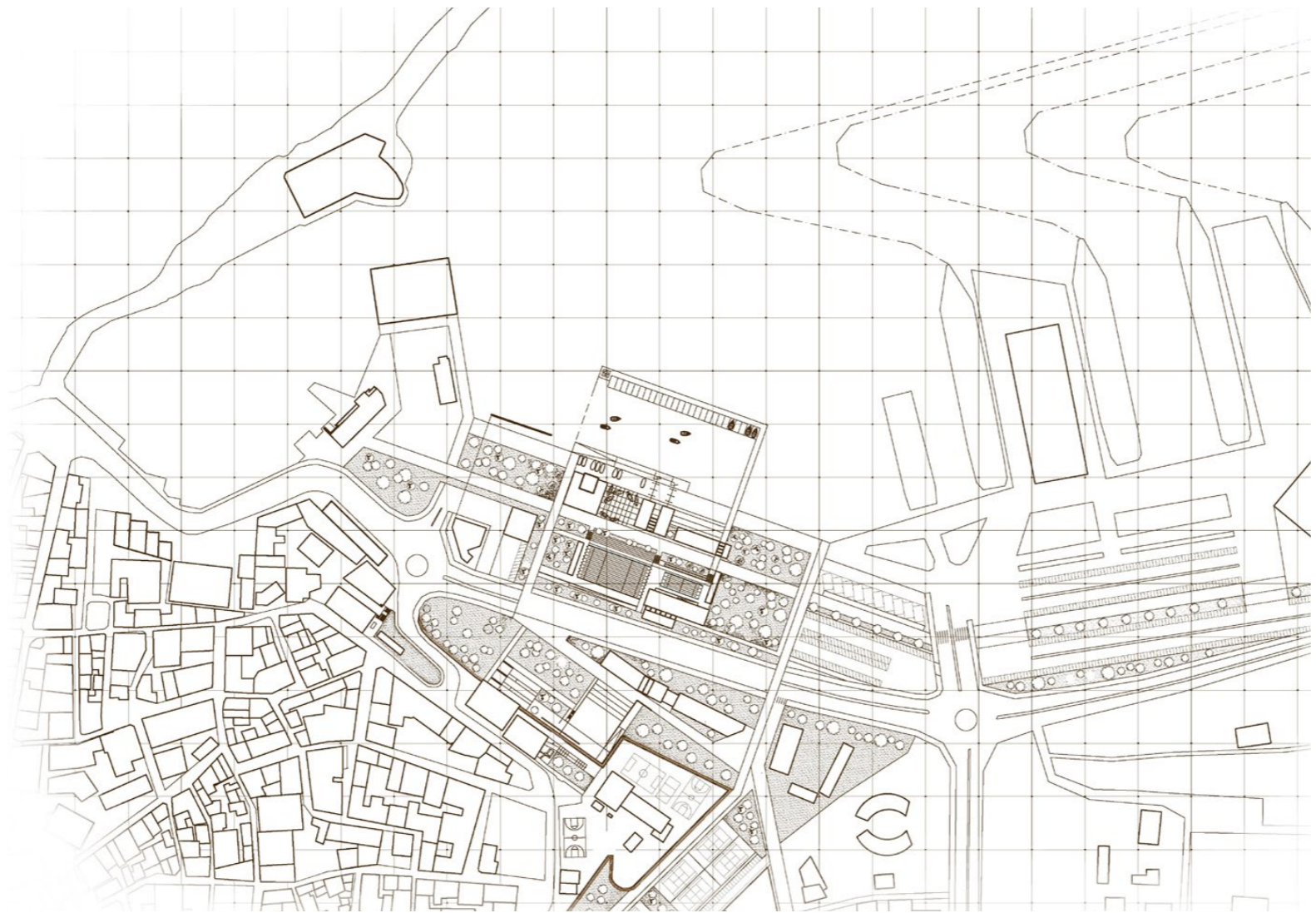
ΠΡΟΘΕΣΗ ΣΥΝΔΕΣΗΣ

Βασική αρχή του σχεδιασμού ήταν η σύνδεση των επιμέρους στοιχείων που επανασχεδιάστηκαν. Στο πλαίσιο αυτό του σκοπού κάθετα στην βασική κίνηση που ήδη αναφέρθηκε και πραγματοποιεί την σύνδεση των δύο λιμανιών, στο σημείο μπροστά από το τείχος δημιουργούνται δύο εγκάρσιες διαδρομές.

Η πρώτη εγκάρσια διαδρομή που συναντά ο επισκέπτης ερχόμενος από τον επιβατικό σταθμό πραγματοποιεί τη σύνδεση των επιμέρους δομών του κέντρου ναυταθλητισμού και οδηγεί στην πλωτή εξέδρα.

Η δεύτερη εγκάρσια διαδρομή που συναντά ο επισκέπτης πραγματοποιεί τη σύνδεση με τον υπαίθριο χώρο θεάτρου, το κέντρο θεατρικής εκπαίδευσης την πύλη Σαμπιονάρα και από εκεί με όλη την πόλη.





4. ΤΕΛΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ

ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ
ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

ΑΦΙΞΗ



ΠΡΟΒΕΡΜΑΝΣΗ



ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΑΘΗΜΑ



ΑΡΜΑΤΩΜΑ



ΑΠΟΠΛΟΥΣ



ΠΡΟΠΟΝΗΣΗ



ΑΠΟΔΥΣΗ

ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ



ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

Βασικό στοιχείο του σχεδιασμού υπήρξε η πρόθεση τόσο για την αξιοποίηση των υπαρχόντων κελυφών όσο και για την εγκαθίδρυση λειτουργιών που θα έφερναν εκ νέου σε επαφή τον κάτοικο με το στοιχείο του νερού.

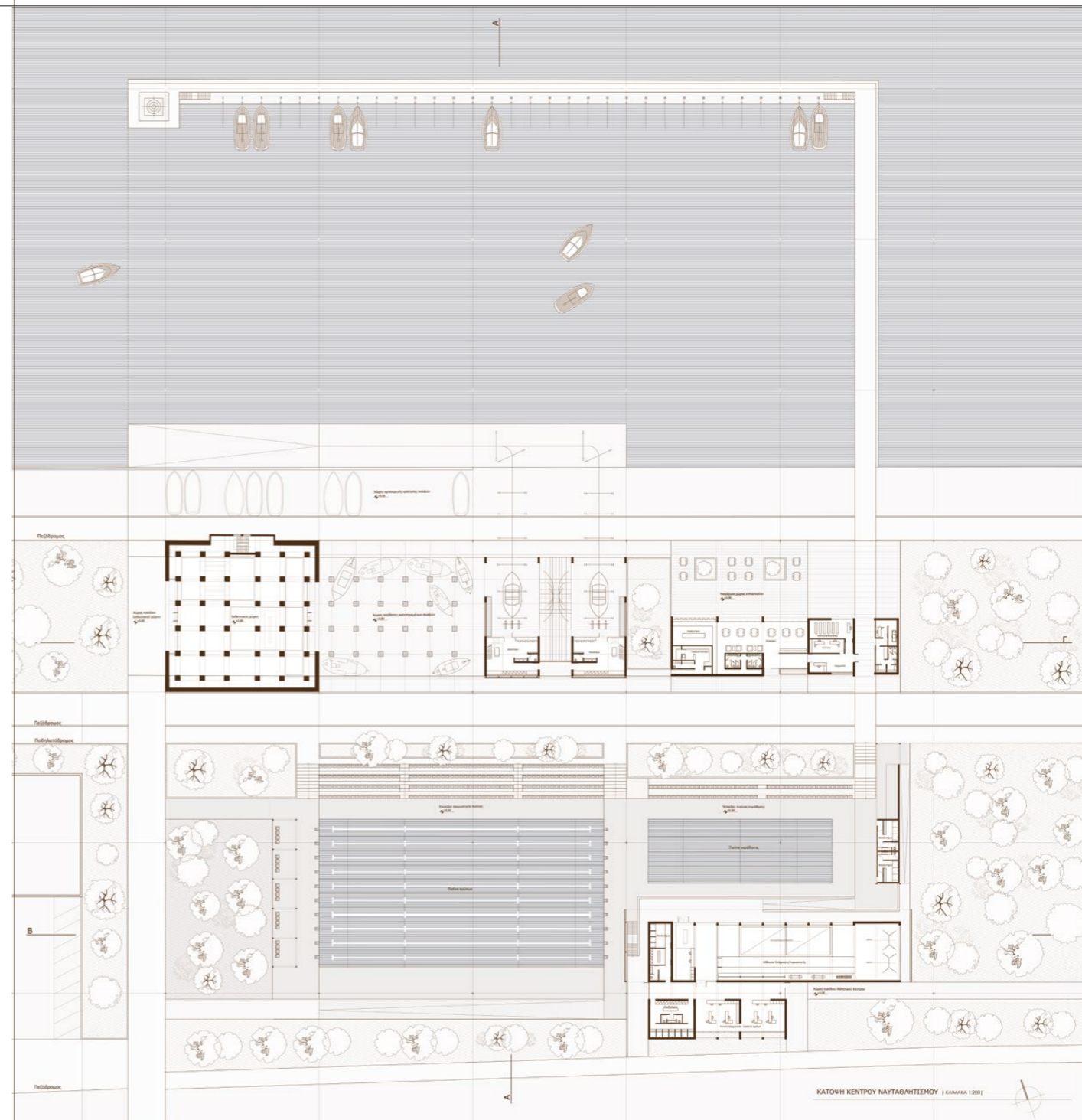
Στο πλαίσιο αυτής της προσπάθειας χρησιμοποιούνται τα κελύφη του παλιού ψυγείου και του παλιού απεντομωτήριου τα οποία, σε συνδυασμό και με τις νέες κατασκευές που σχεδιάζονται, λειτουργούν ως ένα ενιαίο σύνολο με δραστηριότητες ναυταθλητισμού.

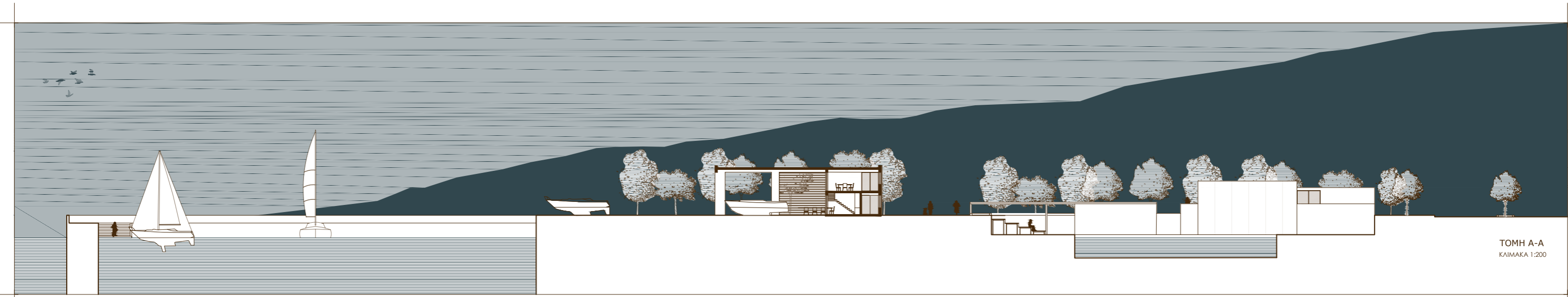
Συγκεκριμένα το παλιό ψυγείο επανασχεδιάζεται ως ένα Λιμενικό μουσείο. Ο χώρος ανατολικά του ψυγείου, χρησιμοποιείται σαν ένας υπαίθριος εκθεσιακός χώρος με κατεστραμένα σκάφη ο οποίος λειτουργεί σε σχέση με το εργαστήριο επισκευής σκαφών και τις υπόλοιπες λειτουργίες αναψυχής του κέντρου Ναυταθλητισμού.

Νοτιότερα του συνόλου που περιεγράφηκε διέρχεται ο βασικός άξονας κίνησης πεζών που συνδέει την περιοχή με το λιμάνι και την πόλη.

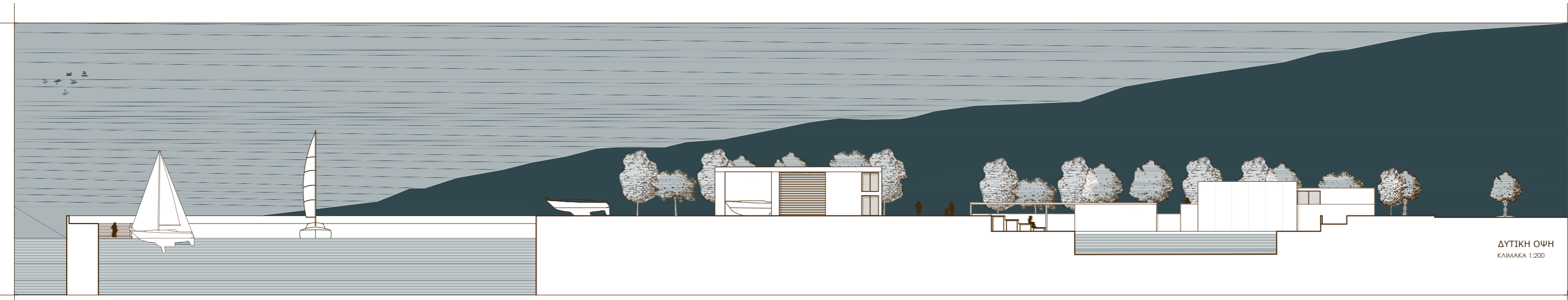
Το Νότιο τμήμα όπου βρίσκεται το παλιό απεντομωτήριο αξιοποιείται σαν ένα αθλητικό κέντρο, με υπαίθριο και στεγασμένο χώρο άθλησης που συμπληρώνει λειτουργικά το κέντρο Ναυταθλητισμού.

Στόχος μέσα από αυτή τη διάρθρωση των χώρων είναι η εμπλοκή του διερχόμενου με αυτές τις δραστηριότητες και η λειτουργία όλων τω χώρων σαν ένα ενιαίο σύνολο.

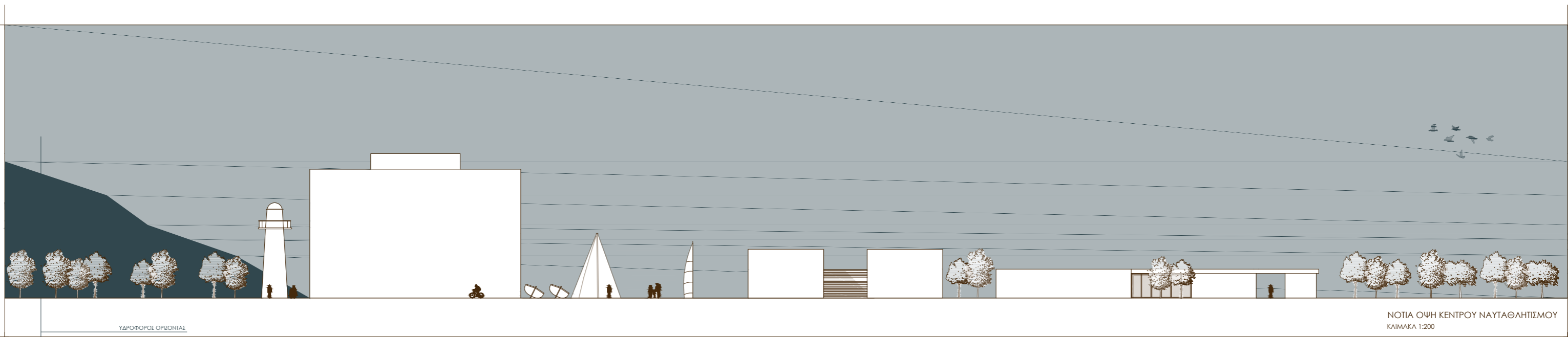
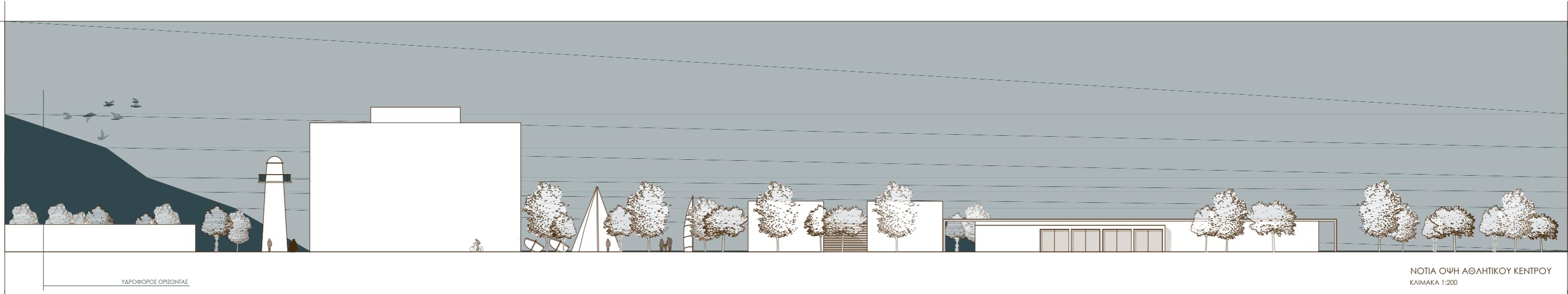


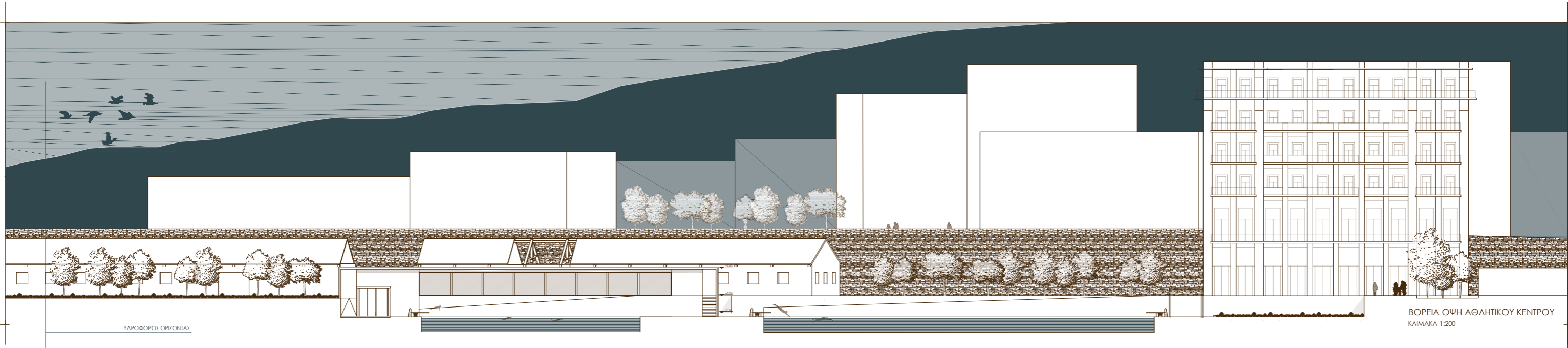


ΤΟΜΗ Α-Α
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:200

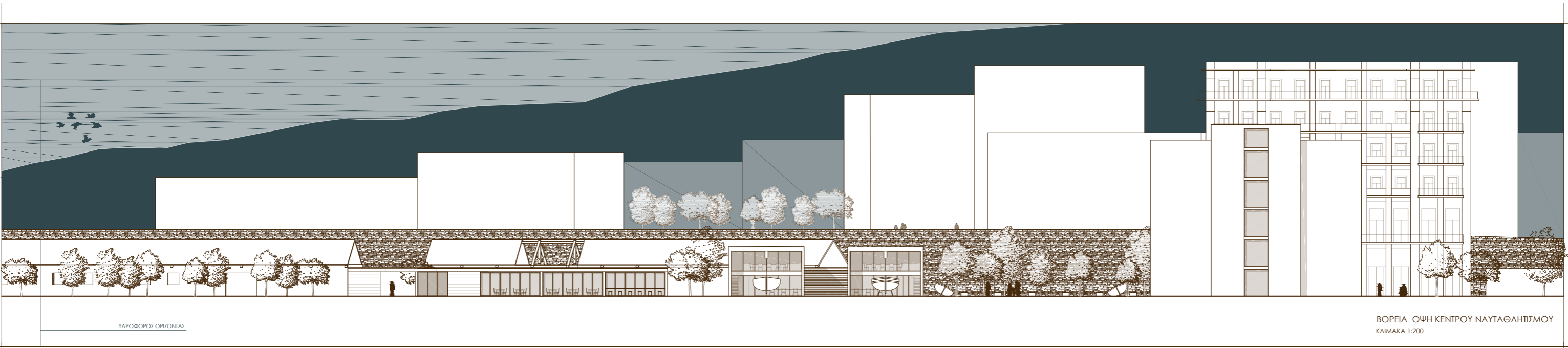


ΔΥΤΙΚΗ ΟΨΗ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:200

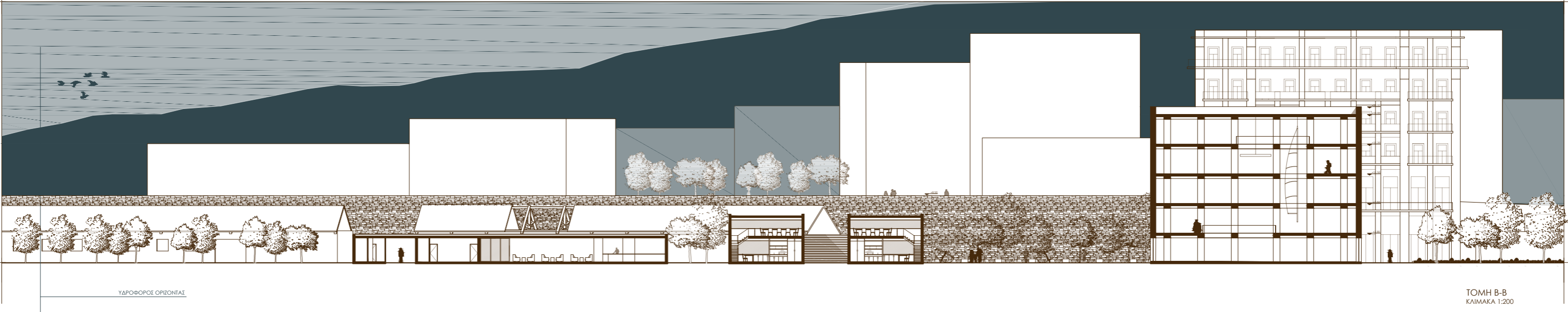
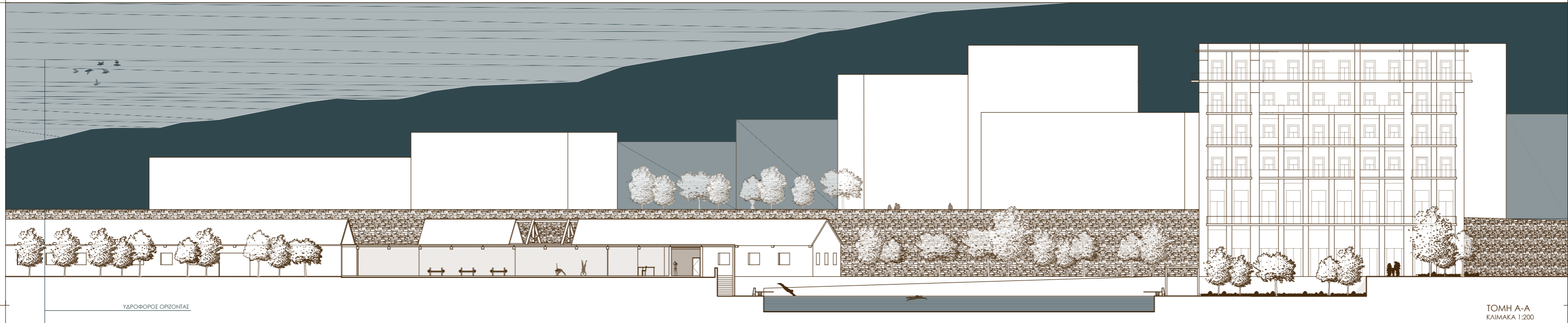


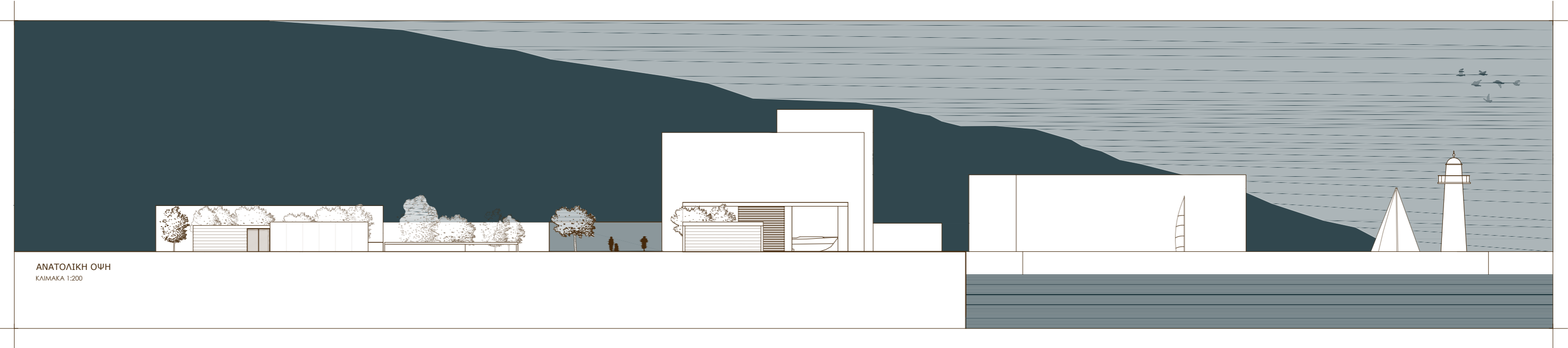


ΒΟΡΕΙΑ ΟΨΗ ΑΘΛΗΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ
ΚΑΙΜΑΚΑ 1:200



ΒΟΡΕΙΑ ΟΨΗ ΚΕΝΤΡΟΥ ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
ΚΑΙΜΑΚΑ 1:200





ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΟΨΗ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:200



ΚΕΝΤΡΟ ΘΕΑΤΡΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

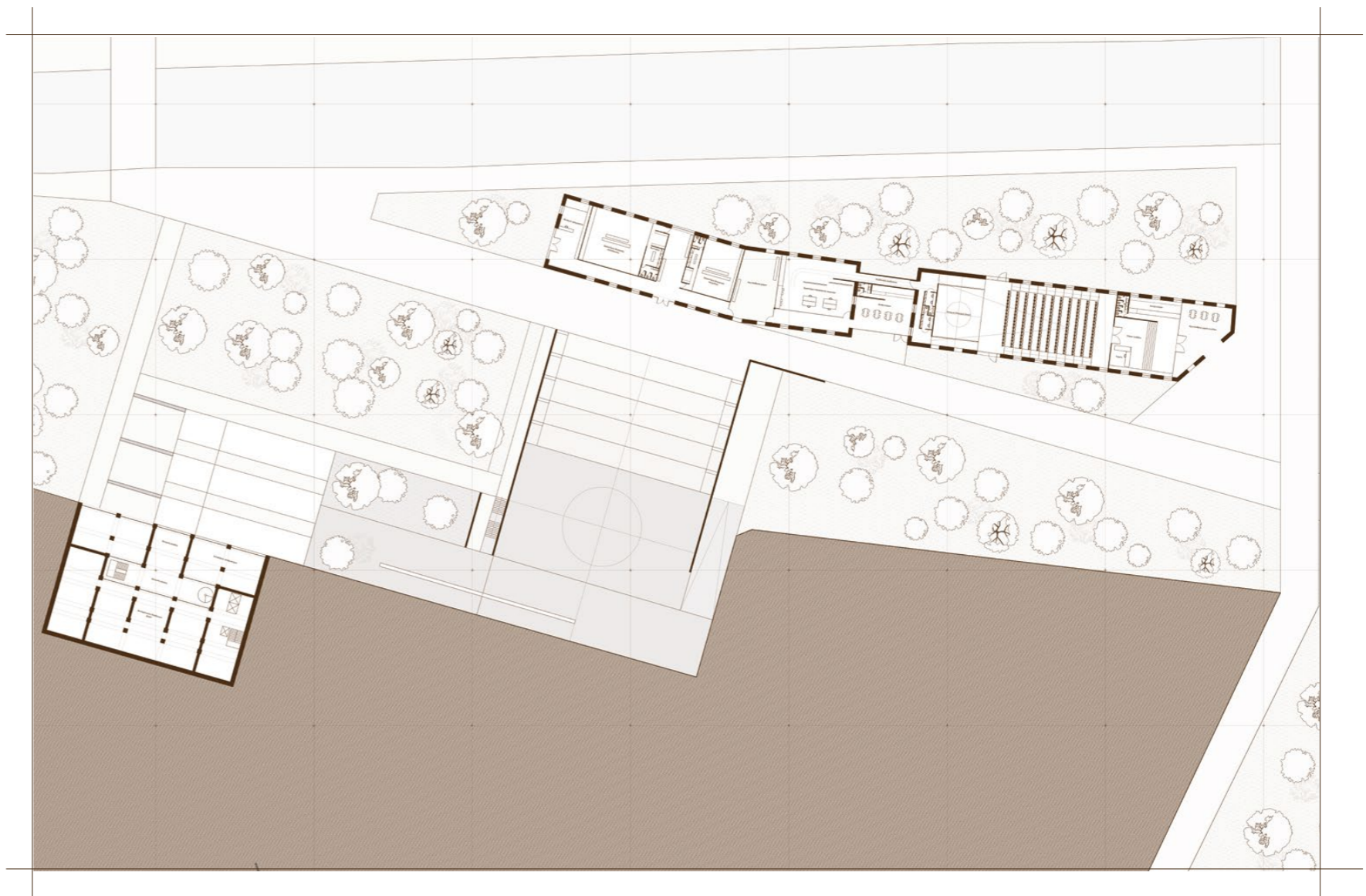
Βασικό σημείο εκκίνησης της σύνθεσης είναι η δημιουργία ενός κέντρου γύρω από το οποίο θα αρθρωθεί το πρόγραμμα και θα αποτελέσει σημείο αναφοράς για την είσοδο στην πόλη. Το κέντρο αυτό χωροθετείται μπροστά από τα τείχη και την πύλη στο επίπεδο που ορίζεται από αυτήν.

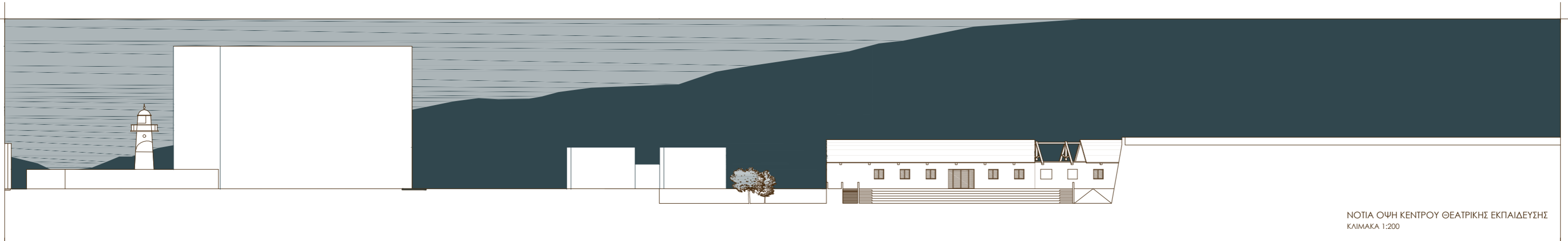
Στόχος της παρέμβασης είναι η λειτουργία του δημόσιου χώρου μπροστά από τα τείχη ως είσοδο της πόλης και σημείο διάχυσης των κινήσεων προς αυτή αλλά και ως χώρος ζωτικός για την λειτουργία αυτής.

Στα πλαίσια αυτού του σκοπού σημαντική είναι η ύπαρξη ανεξάρτητων από τη λειτουργία του κτιρίου προσβάσεων.

Το λειτουργικό πρόγραμμα μπορεί να διαχωριστεί σε δύο βασικά τμήματα με βάση τα δύο υπάρχοντα κελύφη:

1. Εκμάθηση: χώρος θεατρικού παιχνιδιού και μαθημάτων για ενήλικες, χώρος υποδοχής και διοίκηση, στούντιο βιντεοσκόπησης & ηχογράφησης, χώροι επεξεργασίας του υλικού
2. Χώρος εκδηλώσεων- κεντρική θεατρική σκηνή





ΝΟΤΙΑ ΟΨΗ ΚΕΝΤΡΟΥ ΘΕΑΤΡΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:200

