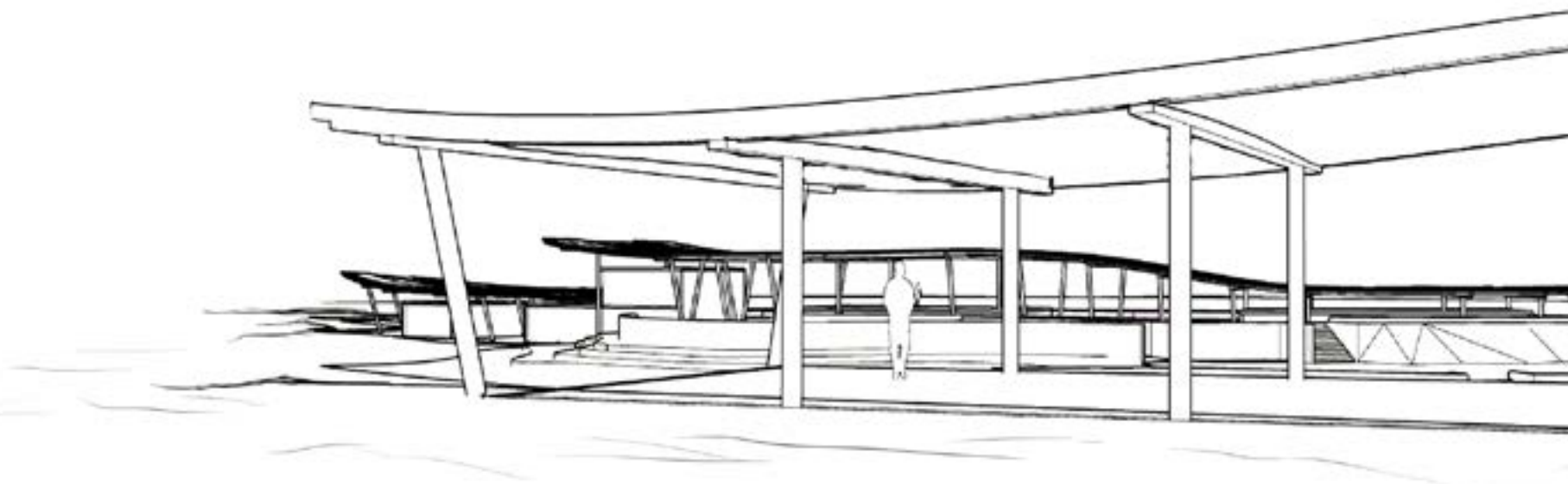


Ανάπλαση και ένταξη λιμένα αναψυχής  
στο Αλσύλλιο Γριμπόβου στην Ναύπακτο



# Ανάπλαση και ένταξη λιμένα αναψυχής στο Αλσύλλιο Γριμπόβου στην Ναύπακτο

ΔΡΙΒΑ ΣΠΥΡΕΤΤΑ-ΣΤΡΑΓΑΛΙΝΟΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΛΕΝΑ ΜΑΝΤΖΙΟΥ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2021  
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠ

### Ευχαριστίες

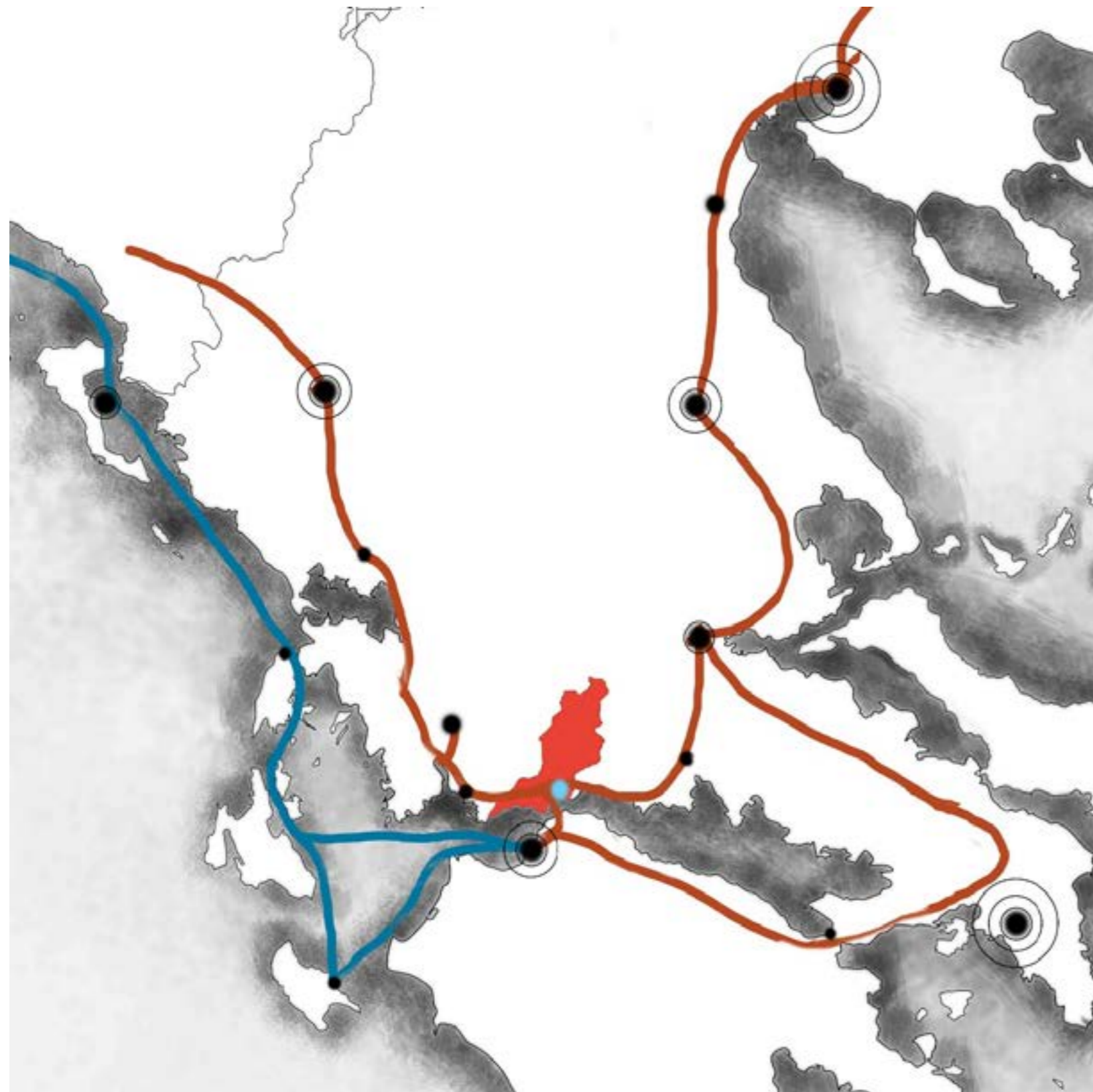
Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε ιδιαίτερως την επιβλέπουσα καθηγήτριά μας κα Λένα Μάντζιου που μας συνόδευσε σε αυτό το σχεδιαστικό ταξίδι. Οι πολύτιμες συμβουλές της, οι καίριες παρατηρήσεις και οι εύστοχες προτάσεις της, ήταν απαραίτητα εφόδια για να καταφέρουμε να ανταποκριθούμε στις προκλήσεις του θέματος και τα όσα κερδίσαμε από αυτή τη συνεργασία, θα μας ακολουθούν, πέρα από το τέλος της παρούσας εργασίας, στη μετέπειτα πορεία μας.

Επίσης θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τον καθηγητή κο Κώνσταντίνο Καραδήμα, του οποίου οι υποδείξεις όσον αφορά τα οικοδομικά ζητήματα της λύσης υπήρξαν καθοριστικές για τις συνθετικές επιλογές μας.

Τέλος θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τους φίλους και τις οικογένειές μας, οι οποίοι με τον δικό τους μοναδικό τρόπο ο καθένας, συνεισέφεραν στη διαμόρφωση αυτής της διπλωματικής εργασίας.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	ΣΕΛ.8
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ.....	ΣΕΛ.10
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	ΣΕΛ.12
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΤΑΕΥΘΥΝΣΕΙΣ.....	ΣΕΛ.16
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ: ΚΛΙΜΑΚΑ 1_2000.....	ΣΕΛ.18
ΚΛΙΜΑΚΑ 1_500.....	ΣΕΛ.24
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΣΥΝΘΕΤΙΚΗ ΙΔΕΑ.....	ΣΕΛ.28
ΡΟΕΣ ΚΙΝΗΣΕΩΝ.....	ΣΕΛ.30
ΥΛΙΚΟΤΗΤΕΣ.....	ΣΕΛ.32
ΠΡΟΟΠΤΙΚΑ ΣΚΙΤΣΑ .....	ΣΕΛ.34
ΓΕΝΙΚΟ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ 1_200.....	ΣΕΛ.38
ΚΑΤΟΨΗ +2.60 (1_200).....	ΣΕΛ.40
ΚΑΤΟΨΗ +5.60(1_200).....	ΣΕΛ.42
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΣΤΕΓΑΣΤΡΟΥ.....	ΣΕΛ.44
ΚΑΤΟΨΗ ΚΤΗΡΙΩΝ +2.60 (1_100).....	ΣΕΛ.48
ΚΑΤΟΨΗ ΚΤΗΡΙΩΝ +5.60 (1_100).....	ΣΕΛ.50
ΟΨΕΙΣ ΚΤΗΡΙΩΝ (1_100).....	ΣΕΛ.52
ΔΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ.....	ΣΕΛ.54
ΣΚΙΤΣΑ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑΣ.....	ΣΕΛ.60



## ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η Ναύπακτος είναι μια παραθαλάσσια κωμόπολη 15,000 κατοίκων και αποτελεί έδρα του δήμου Ναυπακτίας. Το παράκτιο μέτωπο του δήμου βρίσκεται στη βόρεια πλευρά του Κορινθιακού Κόλπου, ανάμεσα από τις εκβολές του Μόρνου και του Ευήνου. Λόγω του φυσικού κάλλους της Ναυπακτίας, των πολιτιστικών μνημείων και των χαρακτηριστικών παραδόσεών της, προωθείται από το '50 ως προορισμός αναψυχής.

Η Ναύπακτος αποτελεί κέντρο αναφοράς τόσο για τα χωριά της Ναυπακτίας όσο και για εκείνα της πεδιάδας του Μόρνου. Αντίστοιχα, αναφέρεται στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Πάτρας, του Αργινίου και του Μεσολογγίου.

Ακόμη, βρίσκεται σε κεντροβαρική θέση μεταξύ τριών χερσαίων εθνικών αναπτυξιακών αξόνων, αποτελώντας κόμβο σε ένα πλέγμα που ενώνει σημαντικούς πόλους εθνικής σημασίας. Επίσης, έχει άμεση πρόσβαση στον Αδριατικό Διάδρομο, θαλάσσιο άξονα ευρωπαϊκής εμβέλειας, που ενώνει περιοχές στις οποίες αναπτύσσεται έντονα ο θαλάσσιος τουρισμός όπως οι ακτές της Κροατίας, η Αδριατική και το Ιόνιο, και καταλήγει στον εθνικό πόλο- πύλη της Πάτρας.

Επιπλέον, η πόλη της Ναυπάκτου βρίσκεται στο ρου του περάσματος του Κορινθιακού Κόλπου, μεταξύ Ιονίου και Αιγαίου πελάγους, το οποίο χρησιμοποιείται για μεταφορά αγαθών, αλλά και για λόγους αναψυχής, μέσω της ιστιοπλοΐας.

Με βάση τα παραπάνω, αναγνωρίζεται η προοπτική δημιουργίας στην Ναύπακτο μιας δομής ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής, που αποτελεί επί σειράς ετών επιδίωξη των κατοίκων της πόλης. Σκοπός της εργασίας είναι το έργο να ενταχθεί ουσιαστικά στον οικισμό της Ναυπάκτου, να αποτελέσει πόλο ανάπτυξης για το σύνολό της και να αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων, επιφέροντας τις ελάχιστες δυνατές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.





## ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

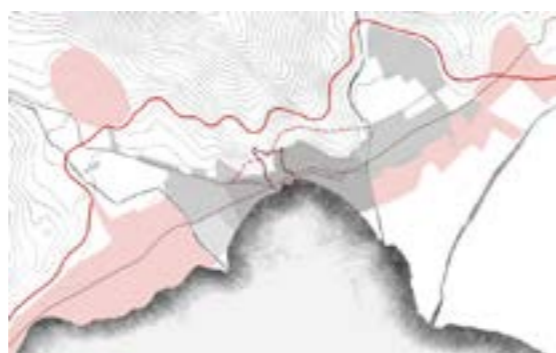
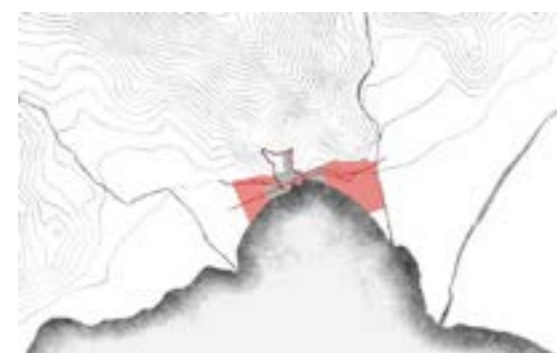
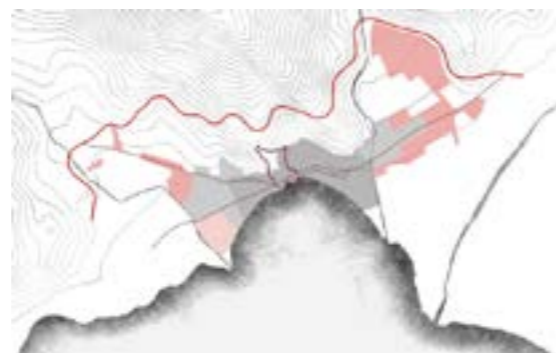
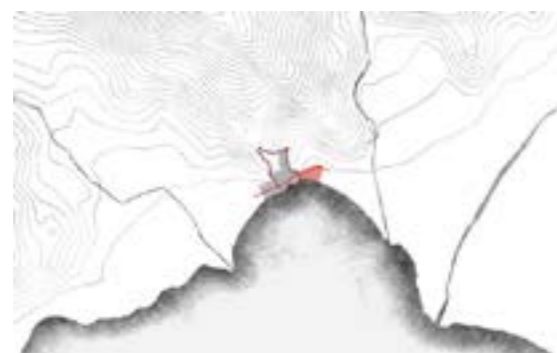
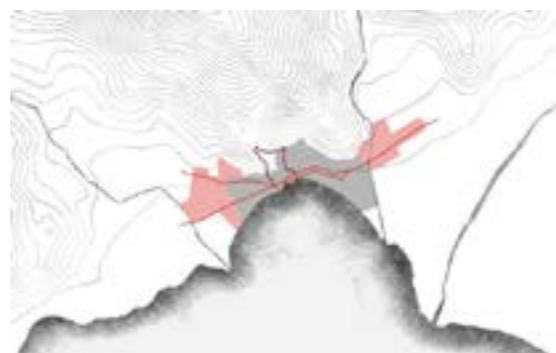
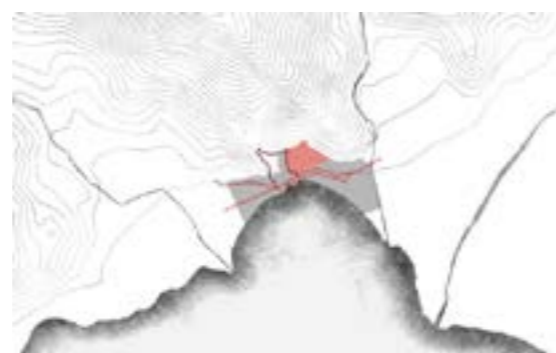
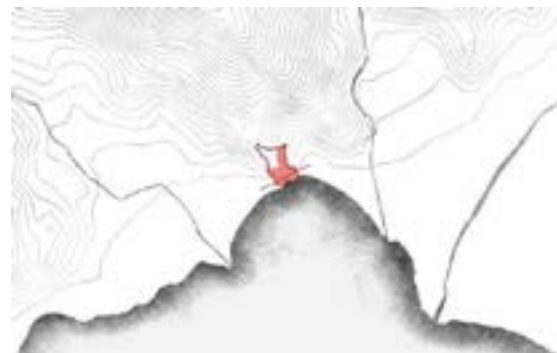
Εστιάζουμε στην πόλη της Ναυπάκτου και το σήμα κατατεθέν της: την ιστορία της. Από μια πρώτη ματιά στα ιστορικά μνημεία της Ναυπάκτου διαφαίνεται η πολύχρονη πορεία της: από το όνομά της, που συνδέεται με το πέρασμα των Δωριέων στην Πελοπόννησο, στο ιστορικό λιμάνι της με την τεράστια στρατηγική σημασία κατά τους ιστορικούς χρόνους, στον μεσαίωνα και την ενετοκρατία, στην οποία οφείλονται οι περίφημες οχυρώσεις της ακρόπολης και του λιμανιού. Τα τεκμήρια του παρελθόντος καθορίζουν την πόλη σήμερα, τόσο τα απτά ευρήματα, όσο και τα ιστορικά γεγονότα. Χαρακτηριστικότερο εξ αυτών: η ξακουστή Ναυμαχία της Ναυπάκτου, οι πολυήμεροι εορτασμοί της οποίας δημιουργούν ετήσια τουριστική «σεζόν» για την πόλη.

Από την εποχή που ορθώθηκαν τα ενετικά τείχη έως και σήμερα, η πόλη αναπτύχθηκε από το κέντρο προς τον περιαστικό χώρο, παράλληλα στην ακτογραμμή, περιοριζόμενη από τον ορεινό όγκο στη βόρεια πλευρά της. Μετά την απελευθέρωση, η οικονομία της ήταν αγροτική και πλήρως εξαρτημένη από την εύφορη παράκτια γη και την παραγωγή στα ορεινά χωριά. Σε αυτή την περίοδο ανάγεται μια ακόμη χαρακτηριστική παράδοση της πόλης, το λεγόμενο «παζάρι τ' Αη-Δημητρίου», που διεξάγεται ετήσια, με αφετηρία τα ανήμερα της εορτής του Πολιούχου, Αγ. Δημητρίου και διάρκεια δύο εβδομάδων. Η διεξαγωγή του παζαριού αποτελεί πόλο έλξης επισκεπτών από τους γειτονικούς δήμους.

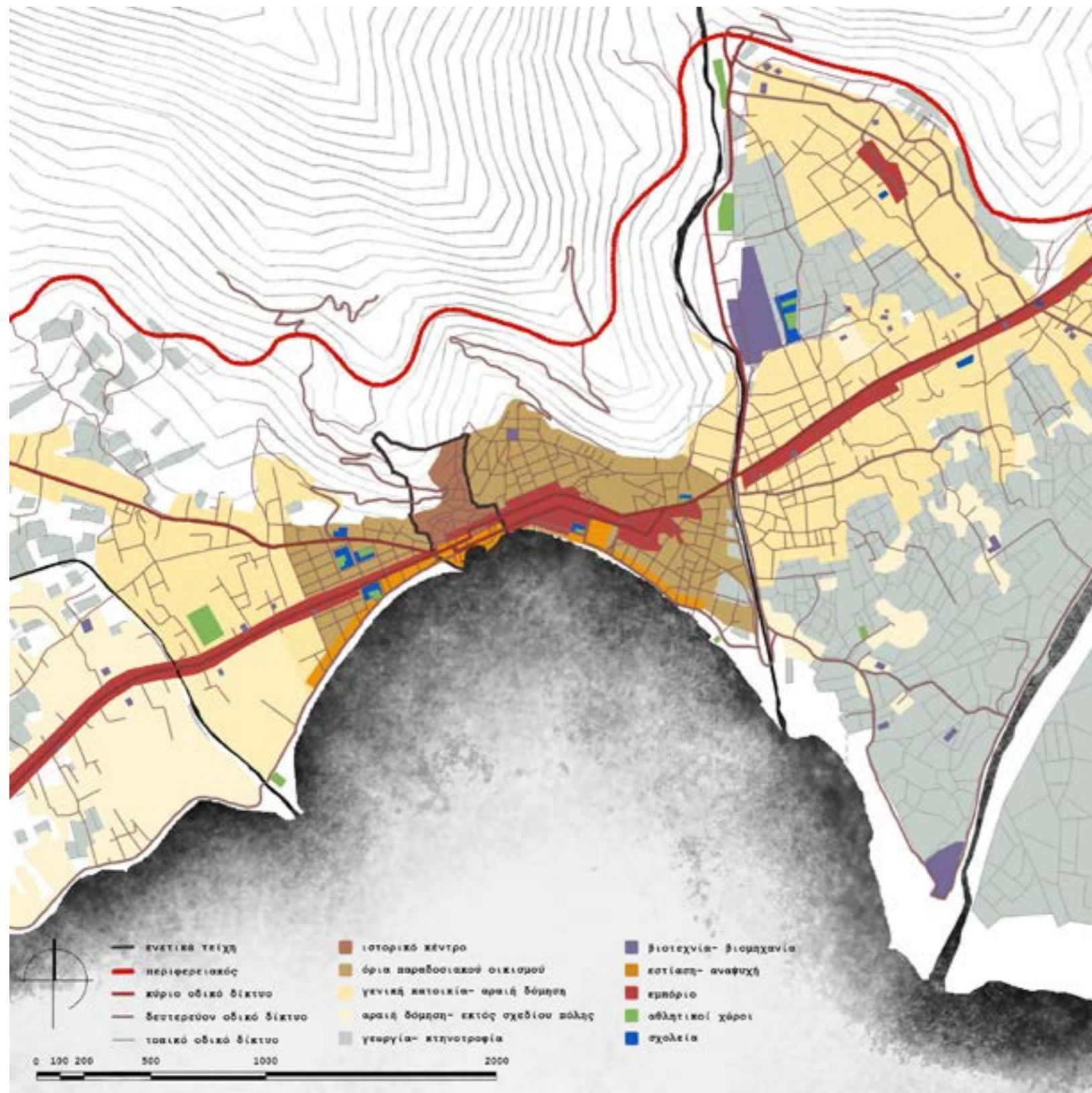
Ακόμη, μέχρι την δημιουργία του Πορθμείου Ρίου-Αντιρρίου το 1947, το λιμάνι της πόλης αποτελούσε βασικό εμπορικό και διακομιστικό κέντρο της Δυτικής Ελλάδας. Έκτοτε, ο χαρακτήρας αυτός του λιμανιού της πόλης σταδιακά έφθινε, και μια άλλη εικόνα της πόλης, αυτή του προορισμού αναψυχής, ξεκίνησε να προωθείται συστηματικά.

Στη διάρκεια των επόμενων δεκαετιών, η τουριστική ανάπτυξη της Ναυπάκτου ως παραθεριστικός προορισμός συνδέεται άμεσα με την ραγδαία αστική της εξάπλωση. Η πόλη χαρακτηρίστηκε ως παραδοσιακός οικισμός το 1973, ωστόσο οι περιορισμοί δόμησης που θα διασφάλιζαν την διατήρηση της φυσιογνωμίας της δεν τηρήθηκαν, με αποτέλεσμα την αλλοίωση της εικόνας της πόλης. Τη δεκαετία του 80 το φαινόμενο κορυφώθηκε: τα όρια της Ναυπάκτου προς ανατολάς έφτασαν τους περιαστικούς οικισμούς Ξηροπηγάδο και Λυγιάς, αποτελώντας πλέον μια ενοιαία οικιστική ενότητα. Μέχρι το τέλος του αιώνα, οι τουριστικές εγκαταστάσεις και οι χώροι αναψυχής έχουν πλέον κυριαρχήσει στο παραλιακό μέτωπο.

Σήμερα, στο μεγαλύτερο τμήμα του φερόμενου ως παραδοσιακού οικισμού οι περιορισμοί δόμησης έχουν πρακτικά αρθεί, και το τμήμα της πόλης που διατηρεί σε μεγαλύτερο βαθμό τον παραδοσιακό χαρακτήρα εντοπίζεται εντός των τειχών. Ο ρόλος της πόλης ως κέντρο ανάπτυξης δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα έχει πλέον καθιερωθεί.







## ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Μέσα από την συνολική θεώρηση της πολεοδομικής εξέλιξης της πόλης της Ναυπάκτου, παρατηρείται η γραμμική εξάπλωση του δομημένου χώρου, με επίκεντρο το ιστορικό κέντρο, σε αναφορά με τους κεντρικούς οδικούς άξονες και το όριο της ακτογραμμής.

Γύρω από το ιστορικό κέντρο αναπτύσσεται ο χαρακτηρισμένος παραδοσιακός οικισμός. Η πυκνότητα της δόμησης αλλά και η ένταση των δραστηριοτήτων φαίνεται να εξασθενούν όσο απομακρυνόμαστε από το κέντρο. Τα δύο ρέματα που πλαισιώνουν την πόλη, η Βαρεία στα δυτικά και ο Σκας στα ανατολικά, φαίνεται να λειτουργούν ως άτυπα «όρια» της αστικής εξάπλωσης.

Σε ότι αφορά τις χρήσεις γης, κυριαρχεί η Α' κατοικία.

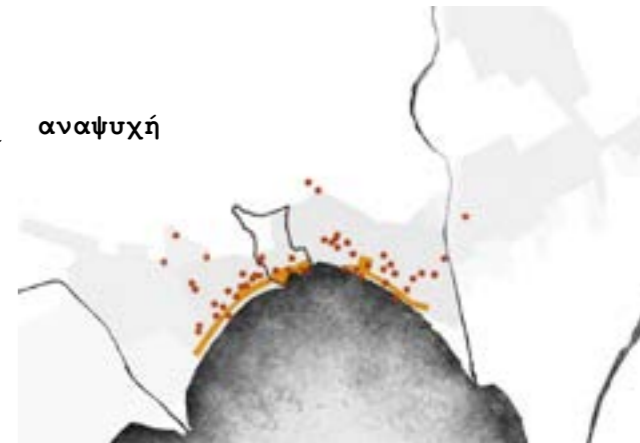
Στον παραλιακό άξονα, καθώς και στην περιοχή του λιμανιού η κυριότερη χρήση είναι η εστίαση. Επίσης, απαντώνται αρκετοί πολιτιστικοί χώροι καθώς και μεγάλα ξενοδοχεία στις δύο παραλίες της πόλης, το Γρίμποβο και την Ψανή ανατολικά και δυτικά του λιμανιού αντίστοιχα.

Κατά μήκος των κεντρικών αξόνων που διέπουν την πόλη είναι έντονη η παρουσία του εμπορίου, όπως και γύρω από τις επιμέρους πλατείες- κέντρα γειτονιάς. Σχολεία, αθλητικοί και πολιτιστικοί χώροι απαντώνται διάσπαρτα στον οικιστικό ιστό της πόλης.

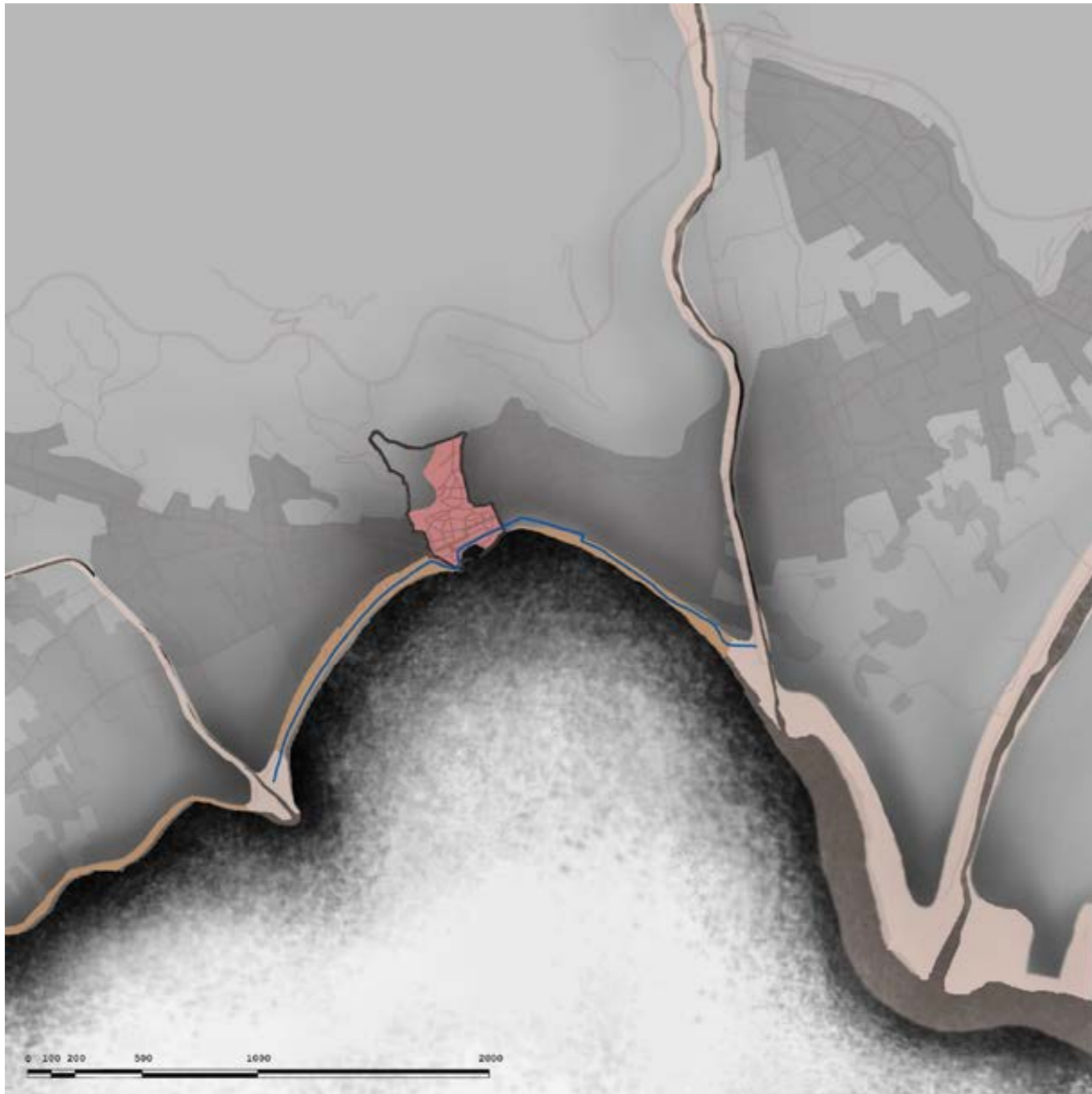
Στα πέριξ της Ναυπάκτου, η δόμηση είναι πλέον αποσπασματική και άναρχη, και εντοπίζονται γεωργικές και κτηνοτροφικές εκτάσεις, η παραγωγή των οποίων καλύπτει μέρος της ζήτησης της τοπικής αγοράς. Ειδικά η παρόχθια περιοχή των χειμάρρων παρουσιάζει εικόνα υποβάθμισης. Η δόμηση σε αυτές τις περιοχές σε πολλά σημεία αντιβαίνει στα ισχύοντα ρυμοτομικά σχέδια, με αποτέλεσμα να υπάρχουν πολλά αδιέξοδα, αδιάνοιχτες ή μη αναγνωρισμένες οδοί, ακόμη και καταπάτηση χώρων στους οποίους προβλέπονταν πλατείες και σχολεία.

Χαρακτηριστική για την πόλη είναι διαδρομή που αναπτύσσεται παράλληλα με την ακτογραμμή της. Πρόκειται για μια δυναμική και συνεκτική ζώνη αναψυχής, με κέντρο το ιστορικό λιμάνι και προεκτάσεις στις παραλίες εκατέρωθεν αυτού.

Πιο συγκεκριμένα, το παραδοσιακό λιμάνι αποτελεί κέντρο και πυκνωτή των δραστηριοτήτων της πόλης στο σύνολό της. Σε ότι αφορά το δυναμικό του, σύμφωνα με το Λιμενικό Σώμα Ναυπάκτου, η χωρητικότητα του λιμανιού ανάγεται σε περίπου 55 θέσεις για μικρά σκάφη/ βάρκες και 5 για σκάφη μήκους έως 14 μ. . Οι θέσεις αυτές ελλιμενισμού καλύπτουν σχεδόν εξ ολοκλήρου τις ανάγκες των ιδιοκτητών της πόλης (40 ερασιτεχνικά και 10 επαγγελματικά σκάφη). 15 κατά μέσο όρο σκάφη επισκεπτών αγκυροβολούν επίσης στις προβλίτες κάθε χρόνο (στοιχεία περιόδου 2015-2019). Όσα δεν δύνανται να εξυπηρετηθούν, αγκυροβολούν στα ανοιχτά και με βάρκες προσεγγίζουν την ακτή.







Δυτικότερα, η πορεία συνεχίζεται στην παραλία της Ψανής, τη μεγαλύτερη παραλία της πόλης. Εξ αιτίας του νοτιοανατολικού προσανατολισμού και της μορφολογίας της είναι προστατευμένη από τους επικρατέστερους ανέμους (Βορειοδυτικοί και Νοτιοδυτικοί), καθιστώντας τις συνθήκες ιδιαίτερα ευνοϊκές για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής. Χαρακτηρίζεται από εξαιρετική έως καλή ποιότητα νερών, ενώ το 2014 έλαβε το βραβείο της Γαλάζιας σημαίας.

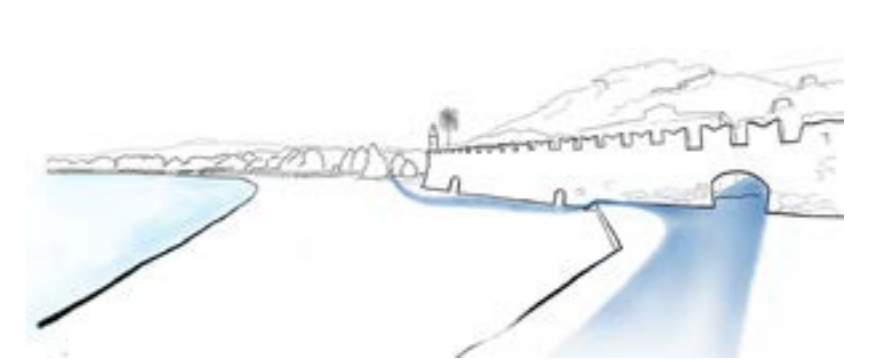
Η παραλία του Γριμπόβου είναι η μικρότερη από τις παραλίες της πόλης. Σε αντίθεση με την παραλία της Ψανής, στην οποία συγκεντρώνεται μεγαλύτερος αριθμός λουόμενων, το Γρίμποβο παρουσιάζει μια εικόνα πιο ήρεμη και γραφική.

Ο προσανατολισμός του είναι Νοτιοδυτικός, οπότε, αναφορικά με τους επικρατέστερους ανέμους, προστατεύεται από τους Βορειοδυτικούς αλλά όχι και από τους Νοτιοδυτικούς. Χαρακτηρίζεται από καλής ποιότητας ύδατα.

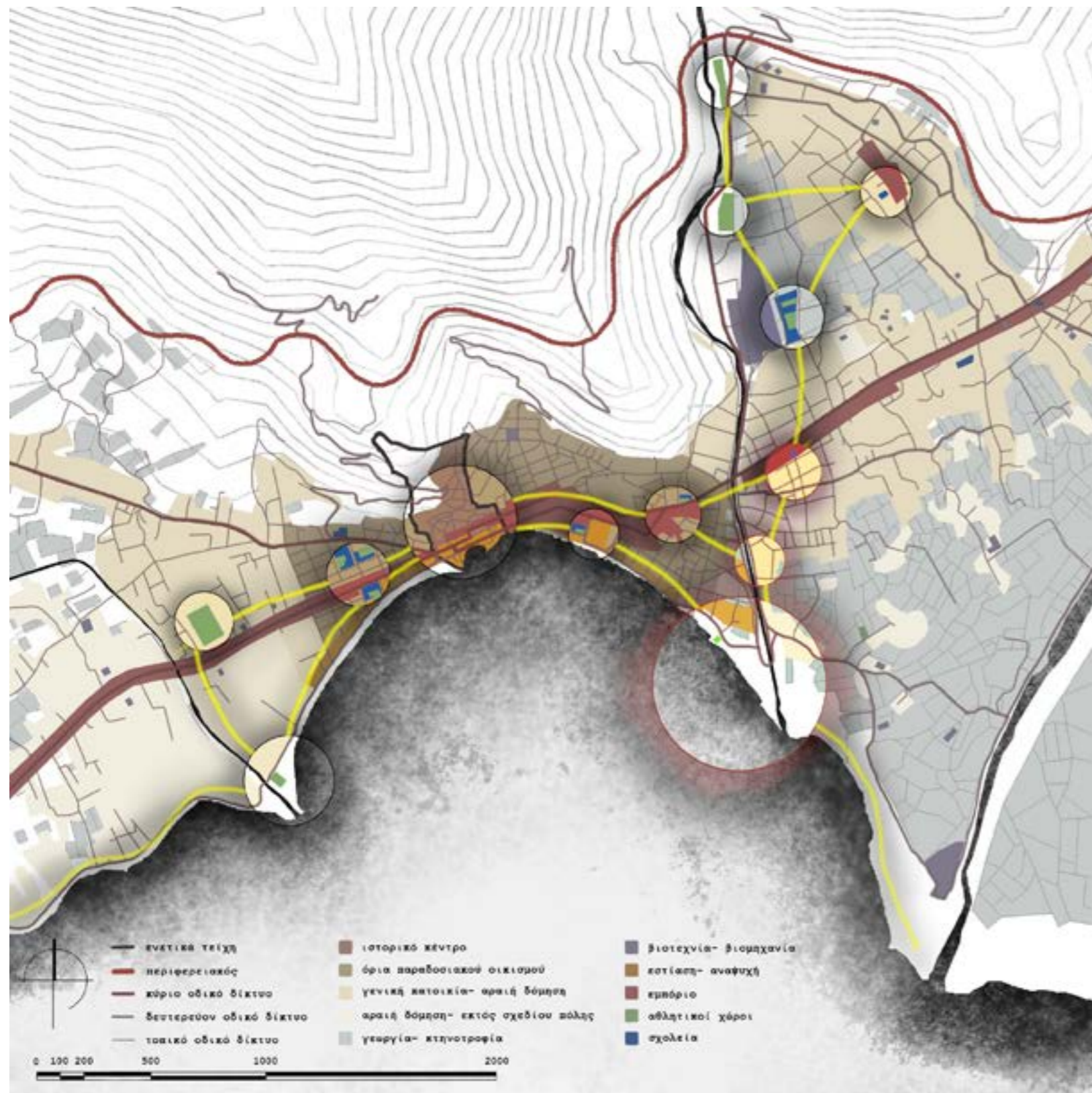
Οι ζώνες που συνιστούν την υπάρχουσα διαμόρφωση του Γριμπόβου είναι οι εξής: Το κτηριακό μέτωπο, ο δρόμος, σχεδιασμένος ποδηλατόδρομος, ζώνη κίνησης πεζών, υπερυψωμένο deck με τις δεντροστοιχίες των πλατάνων και ένα μέτρο χαμηλότερα, η χαλικόστρωτη παραλία. Κατα τους θερινούς μήνες και στις δύο παραλίες της πόλης απαγορεύεται η κυκλοφορία του αυτοκινήτου κατά τις απογευματινές και βραδινές ώρες στην παραλακή οδό, η οποία γεμίζει με κόσμο, περπατητές και ποδηλάτες.

Σε απόσταση 2 χλμ. από το ανατολικό άκρο της παραλίας εντοπίζεται η εκβολή του Μόρνου ποταμού, που, δυνητικώς, μεταφέρει ρυπαντικό φορτίο από την ευρύτερη περιοχή η οποία χαρακτηρίζεται από ήπια αγροτική δραστηριότητα. Συνεπώς, το μεταφερόμενο φορτίο ενδέχεται να περιλαμβάνει αυξημένες συγκεντρώσεις θρεπτικών (κυρίως νιτρικών και φωσφορικών αλάτων) και άλλων επικίνδυνων ουσιών που προέρχονται από τα λιπάσματα.

Οι εκβολές των δύο ρεμάτων φαίνεται να λειτουργούν σήμερα ως άτυπο όριο της παράκτιας διαδρομής, δυσχεραίνοντας τις προσβάσεις στις δυτικές παραλίες και τις ανατολικές περιοχές με φυσικό ενδιαφέρον. Σαν αποτέλεσμα, η περιαστική παράκτια ζώνη μένει σε μεγάλο βαθμό στην αφάνεια, πρακτικά αναξιοποίητη.







## ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΤΑΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

Σε ότι αφορά την δυναμική της παράκτιας ζώνης στον διαμήκη ως προς την ακτογραμμή άξονα, αυτή μπορεί μελλοντικά να ενισχυθεί με την επέκταση της παράκτιας πορείας σύνδεσης του λιμανιού και των παραλιών εκατέρωθεν αυτού, έτσι ώστε να διαπεραστεί το όριο που θέτουν οι εκβολές των χειμάρρων Σκα και Βαρειάς. Η χωροθέτηση νέων χρήσεων στις περιοχές που πλέον θα γίνουν πιο εύκολα προσβάσιμες είναι απολύτως θεμιτή σε ότι αφορά την δημιουργία πόλων έλξης της κίνησης αλλά και νέων πυλών εισόδου, δεδομένου ότι δύο προγραμματισμένες προσθήκες στον παράκτιο χώρο της πόλης αποσκοπούν στην δημιουργία επιπλέον θέσεων ελλιμενισμού επαγγελματικών σκαφών και σκαφών αναψυχής. Πάντα, ωστόσο, με την προϋπόθεση του καθορισμού της θέσης, της κλίμακας, της έντασης και του τρόπου διαχείρισης των νέων χρήσεων με βασικό κριτήριο την φέρουσα ικανότητα της περιοχής στην οποία προτείνεται.

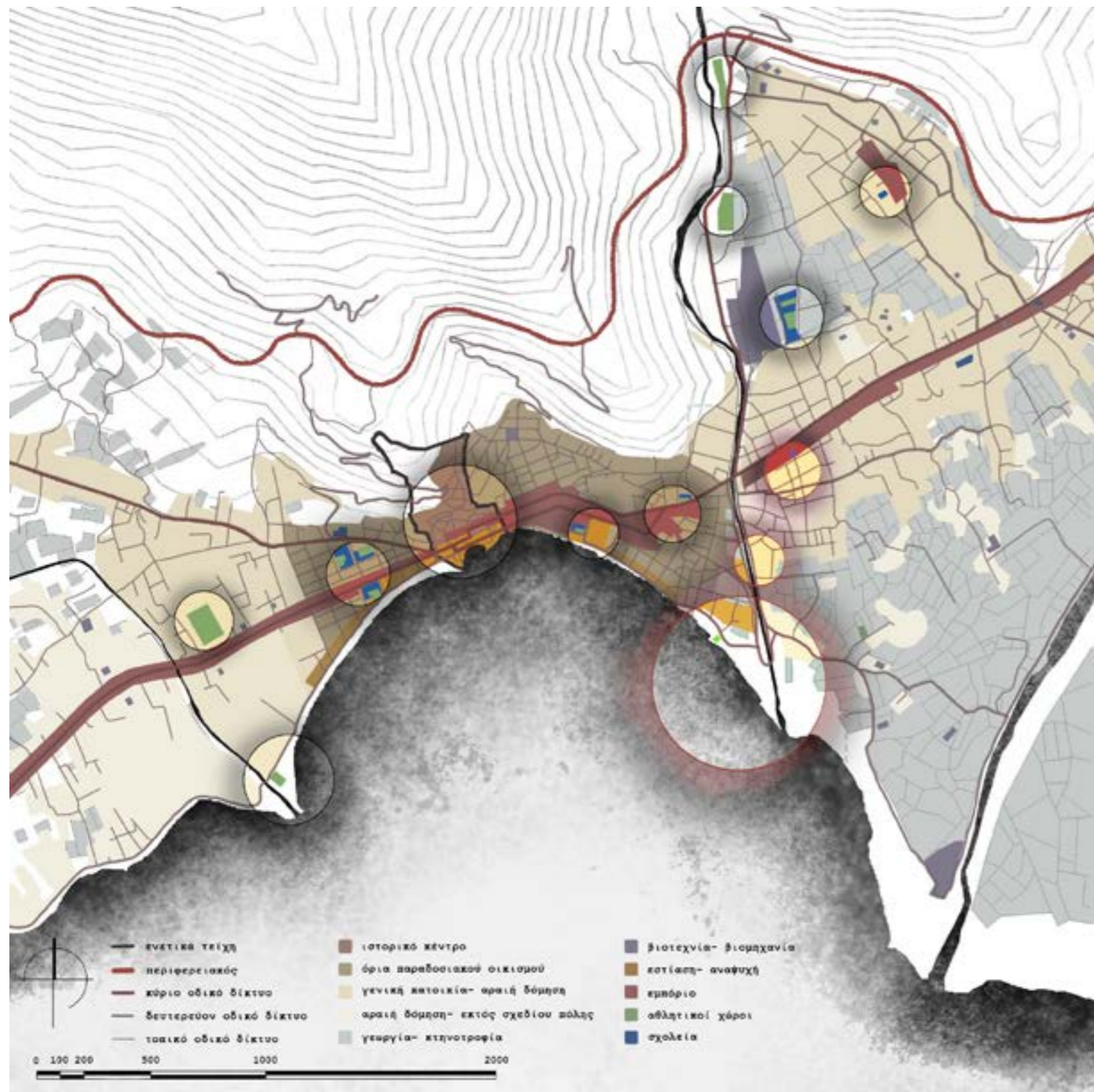
Ως προς την εγκάρσια διεύθυνση, μπορούν να αξιοποιηθούν ως άξονες ανάπτυξης οι υποενοτήτες πολιτιστικής και περιβαλλοντικής προστασίας, συγκεκριμένα η ιστορική πόλη εντός των τειχών και οι γραμμικοί άξονες της ανοικτής κοίτης των ρεμάτων Σκα και Βαρειάς. Απαραίτητη είναι η κατάλληλη διατήρηση, ανάδειξη ή/ και ενεργοποίηση των χώρων αυτών, με την συστηματική προστασία από τις φθορές, σε ότι αφορά την εντός των τειχών περιοχή, και την εκπόνηση κατάλληλων σχεδίων αναπλάσεων των χειμάρρων. Η αναβάθμιση του παρόχθιου χώρου υπό αυτές τις συνθήκες μπορεί να διαδραματίσει καταλυτικό ρόλο στην βελτίωση της γύρω, σχετικά υποβαθμισμένης, οικιστικής περιοχής.

Στην ίδια κατεύθυνση μπορεί να λειτουργήσει η συνένωση βασικών σημείων έλξης της πόλης όπως, το ιστορικό κέντρο, τα επιμέρους κέντρα γειτονιάς, πολιτιστικοί χώροι κλπ σε ένα συνολικό και ιεραρχημένο δίκτυο τοποσήμων. Κάθε νέα προσθήκη ενός τέτοιου πόλου έλξης της πόλης θα πρέπει να εντάσσεται στο δίκτυο αυτό.

Υπό αυτό το πρίσμα, αναδύεται ως κομβικό σημείο της παράκτιας ζώνης για την μελλοντική ισόρροπη ανάπτυξη της πόλης η συμβολή της διευρυμένης παράκτιας διαδρομής και του άξονα του χειμάρρου Σκα. Πρόκειται για την περιοχή του αλσουλίου του Γριμπόβου και των εκβολών του χειμάρρου Σκα, με την τοπική ονομασία «Πούντος». Η περιοχή αυτή συμπεριλαμβάνει, εκτός των άλλων, και τον δεσμευμένο χώρο για την μελλοντική εγκατάσταση του λιμένα σκαφών αναψυχής της πόλης, αποτελώντας, δυνητικά, πύλη εισόδου, γεγονός που ενισχύει την κομβική του λειτουργία.







#### ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ: ΚΛΙΜΑΚΑ 1\_2000

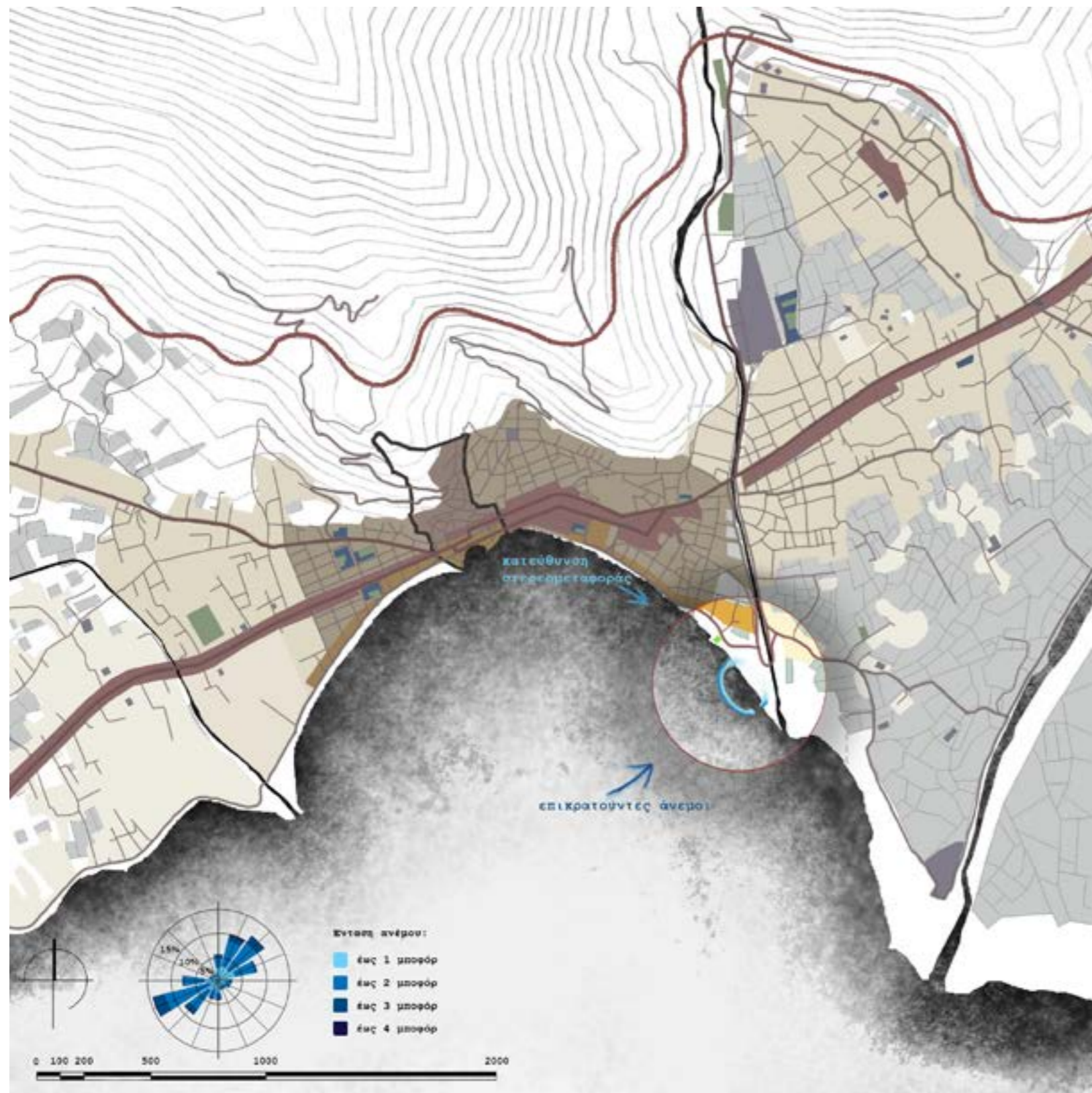
Στην προκειμένη περίπτωση προτείνουμε την ένταξη τριών νέων σημείων ενδιαφέροντος, τα οποία συσχετίζονται άμεσα με τον άξονα του Σκα. Σκοπεύουμε στην αναβάθμιση του παρόχθιου χώρου, και την ανάδειξή του σε άξονα περιπάτου και σύνδεσης των επιμέρους σημείων ενδιαφέροντος.

Αναφορικά με το πρώτο (κύκλος 1), προτείνεται ένα κέντρο γειτονιάς στην οικιστική περιοχή ανατολικά του χειμάρρου Σκα. Σκοπός είναι η δημιουργία ενός πόλου έλξης στην πιο υποβαθμισμένη όχθη του χειμάρρου. Πρόκειται ουσιαστικά για μια πλατεία, που προβλέπεται από το υφιστάμενο ρυμοτομικό σχέδιο, γύρω από την οποία αναπτύσσεται εμπόριο, χώροι εστίασης και σχολεία. Σημειώνουμε επίσης πως για την αναβάθμιση της γειτονιάς χρειάζεται η επικαιροποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου καθώς και μέριμνα για την μελλοντική εφαρμογή του.

Αναφορικά με το δεύτερο (κύκλος 2), σκοπός είναι η δημιουργία κεντρικά στον άξονα του χειμάρρου ενός πόλου έλξης. Επιλέγεται το σημείο που προσφέρει τις περισσότερες οπτικές φυγές στο κάστρο, στο όρος Ριγάνι, στον λόφο του Αγίου Γεωργίου αλλά και στη θάλασσα, για την δημιουργία αναψυκτηρίου- παρατηρητηρίου, καθώς και ξενώνων.







Στο τρίτο και κρίσιμότερο σημείο, αυτό των εκβολών, βρίσκεται δεσμευμένη έκταση για τη δημιουργία λιμένα σκαφών αναψυχής. Κρίνοντας ότι η υλοποίηση του έργου θα ωφελήσει την πόλη, προκύπτουν ερωτήματα σχετικά με την θέση, το μέγεθος, το σχήμα και το δυναμικό αυτού του λιμένα.

Σχετικά με τη θέση, η συγκεκριμένη περιοχή είναι καταλληλότερη συγκριτικά με την εναλλακτική της Βαρείας, καθώς θα διέκοπτε την συνέχεια της κολυμβητικής ακτής από την Ψανή ως το Αντίρριο, η οποία χαρακτηρίζεται από καλύτερη ποιότητας ύδατα σε σχέση με το Γρίμποβο, υποβιβάζοντάς την περιβαλλοντικά.

Σχετικά με το δυναμικό, έχουν προταθεί ανα τα έτη δύο εναλλακτικές: αυτή της μαρίνας 200 θέσεων και αυτή του τουριστικού καταφυγίου 100 θέσεων. Κρίνουμε πως η δεύτερη λύση ανταποκρίνεται ορθότερα στις ανάγκες και την οικονομική συγκυρία της πόλης, ενώ ασφαλώς συνεπάγεται μικρότερο περιβαλλοντικό αντίκτυπο.

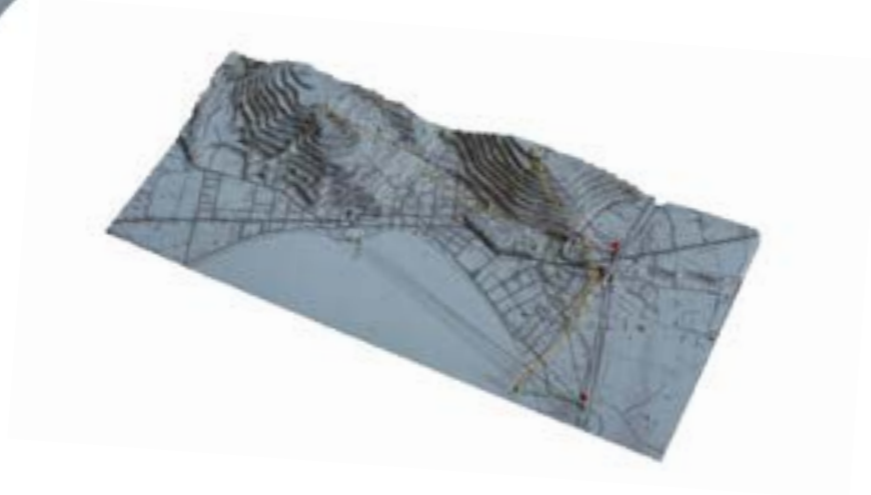
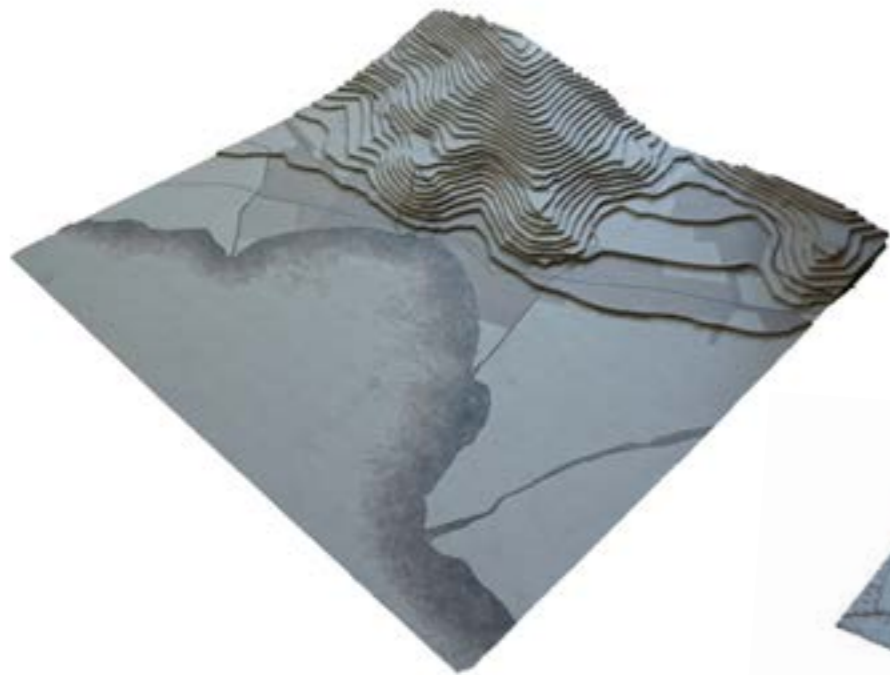
Για τον καθορισμό των τεχνικών χαρακτηριστικών του λιμενοβραχίονα, βασιζόμαστε στην ήδη υφιστάμενη μελέτη. Συνοπτικά, ο προσανατολισμός του βραχίονα και του ανοίγματος της λεκάνης είναι τέτοια έτσι ώστε να επιτυγχάνεται προστασία από τους επικρατέστερους ανέμους και να εμποδίζεται η συσσώρευση ιζημάτων στον χώρο διακίνησης των σκαφών. Η ελειψοειδής, χάραξη της λεκάνης του είναι μια νοητή αναφορά στο σχήμα του παραδοσιακού λιμένα.

Εφόσον τα παραπάνω κρίνονται ικανοποιητικά, δίνεται η έμφαση στην επεξεργασία της χερσαίας ζώνης του καταφυγίου, με κύριο ζήτημα την ένταξη των νέων χρήσεων στον αστικό ιστό. Συγκεκριμένα, ο σχεδιασμός καλείται να αναποκριθεί στα τέσσερα σημεία- κλειδιά:

- την υλοποίηση του κόμβου σύνδεσης της παράκτιας και παράχθιας πορείας
- την ελεύθερη πρόσβαση στην ακτογραμμή
- την λειτουργία όχι μόνο για τους επισκέπτες αλλά και για τους κατοίκους της πόλης, μέσω της ανάδειξης του δημόσιου χώρου
- την διατήρηση και επέκταση των χρήσεων που ήδη υπάρχουν, μαζί με τις απαραίτητες υποστηρικτικές χρήσεις του καταφυγίου.







Διερεύνηση Κλίμακας 1\_1000 έως 1\_500





## ΚΛΙΜΑΚΑ 1\_500 | ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

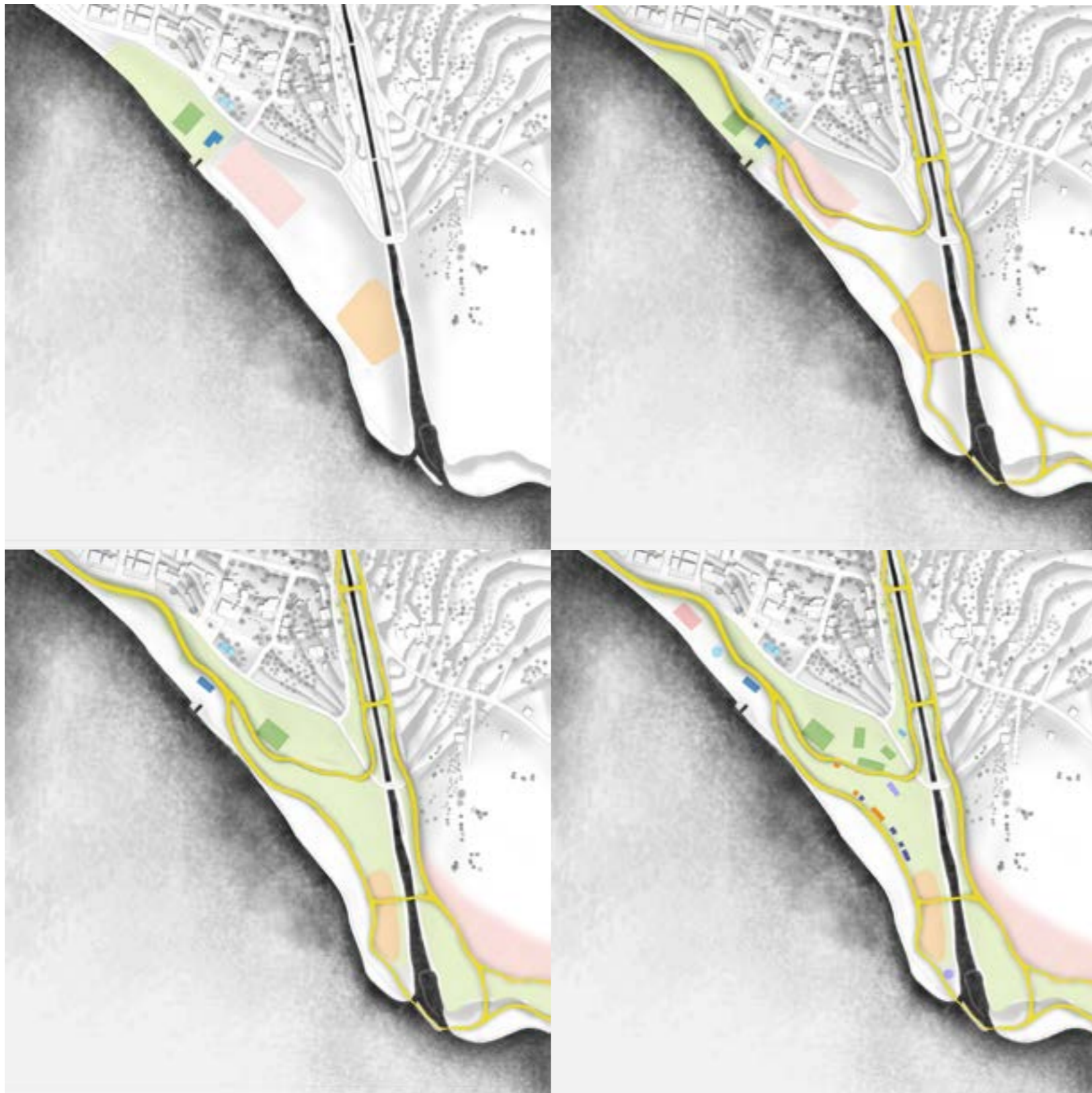
Προς την απόληξη της παραλίας του Γριμπόβου και κοντά στις εκβολές του χειμάρρου Σκα, εντοπίζεται το αλσύλλιο Γριμπόβου (ανοιτό πράσινο). Στην περιοχή αυτή απαντώνται επίσης αθλητικές και πολιτιστικές δραστηριότητες. Συγκεκριμένα, οι χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις του Ναυτικού Ομίλου Ναυπάκτου ( κτήριο και γλίστρα, με μπλε χρώμα) και το κτήριο των Παλαιών Σφαγείων, πλέον διαμορφωμένος σε πολυχώρο υπό τη διαχείριση του συλλόγου «Πολιτιστικές Διαδρομές» (γαλάζιο). Ακόμη απαντάται μία πίστα ποδηλάτων BMX, λεγόμενες «ράμπες», που αποτελεί αγαπημένο σημείο διασκέδασης για τους νέους της πόλης (πράσινο). Σε αυτόν τον χώρο μία φορά το χρόνο διεξάγεται το BMX festival στις αρχές του φθινοπώρου, μια εκδήλωση που προσελκύει επισκέπτες με αυτό το ειδικό ενδιαφέρον από όλη την Ελλάδα. Νοτιοανατολικότερα του αλσυλλίου βρίσκεται δεσμευμένη χερσαία έκταση για την δημιουργία λιμένα σκαφών αναψυχής. Η συγκεκριμένη έκταση προς το παρόν χρησιμοποιείται μία φορά το χρόνο για ένα διάστημα δύο εβδομάδων, για την διεξαγωγή του Παζαριού του Αγ. Δημητρίου που προαναφέρθηκε (κόκινη διαγράμμιση). Δίπλα της επίσης υπάρχει ένας χώρος στον οποίο σήμερα γίνεται χερσαία εναπόθεση σκαφών (ανοικτό πορτοκαλί).

Όλες οι παραπάνω χρήσεις έχουν σημαντικό ρόλο στην κοινωνία της Ναυπάκτου. Είναι είναι θεμιτό να παραμείνουν, να ενισχυθούν και να αναδειχθούν οι υπάρχουσες προοπτικές.

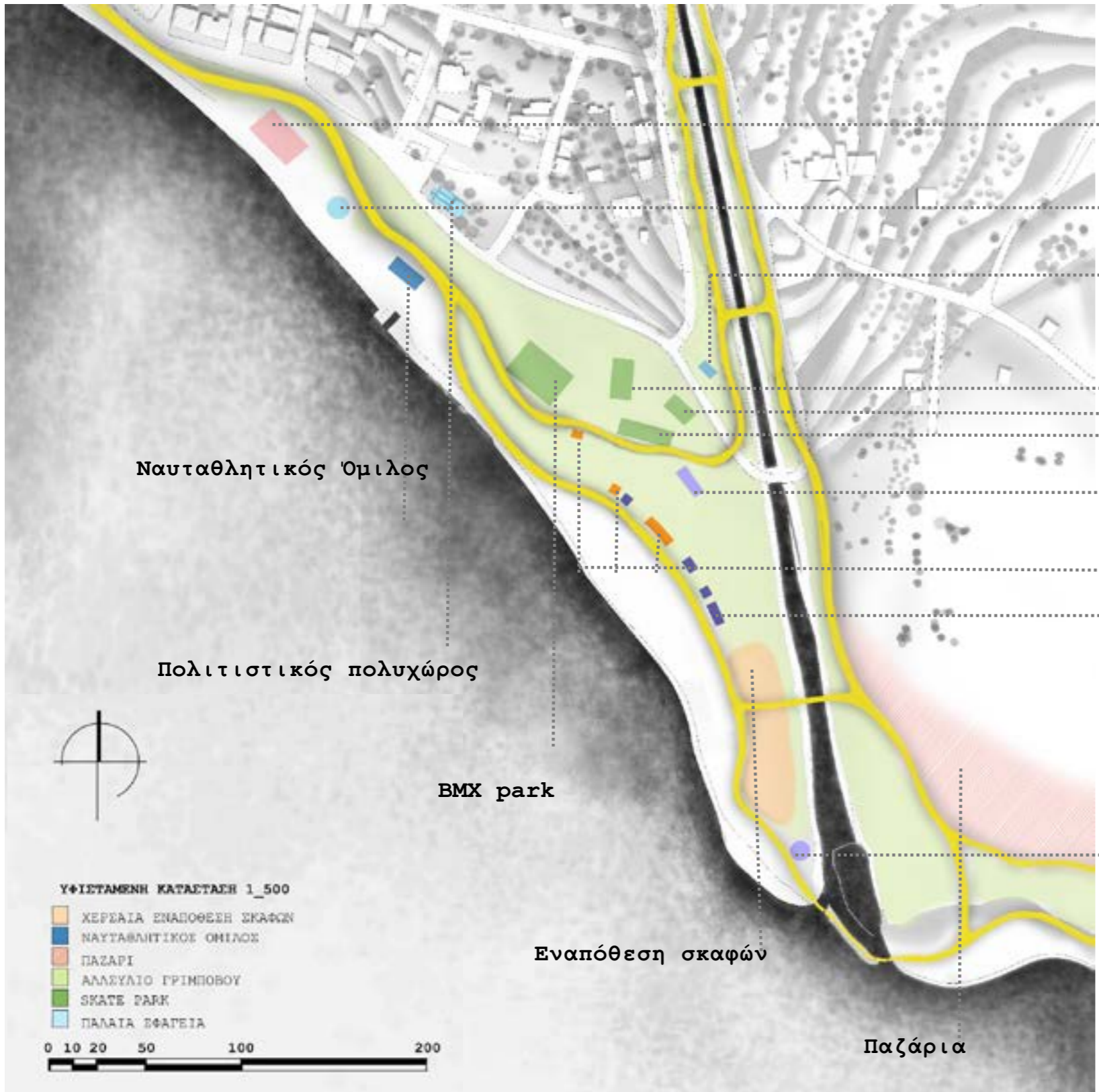
Βασική πρόθεση είναι η υλοποίηση ενός κόμβου δύο κινήσεων: της προεκτεινόμενης παράκτιας πορείας και μιας παρόχθιας διαδρομής στον άξονα του Σκα. Οι υφιστάμενες χρήσεις επανατοποθετούνται με βάση το διάγραμμα της κίνησης.

Βασική ιδέα είναι η επέκταση του Αλσυλλίου, μέσα στο οποίο θα εντάσσονται πολιτιστικές και αθλητικές χρήσεις, τόσο όσες προϋπήρχαν, όσο και νέες αντίστοιχες.

Αυτές πρόκειται για επιπλέον αθλητικούς και πολιτιστικούς χώρους: ένα κέντρο απασχόλησης (γαλάζιο, στο Σκα), ένα υπαιθριο θεατράκι (γαλάζιος κύκλος), ένα γήπεδο μπάσκετ και τοίχους αναρρίχησης (πράσινα), χώρο παιχνιδιού (ροζ) και χώρους στάσεων- παρατηρητήρια (λίλα). Ακόμη, εντάσσονται χώροι αναψυχής (πορτοκαλί), αναψυκτήρια και ένα εστιατόριο, καθώς και τα απαραίτητα υποστηρικτικά κτήρια για τη λειτουργία του Καταφυγίου (μωβ).







Χώρος παιχνιδιού

Υπαίθριο θέατρο

Κέντρο απασχόλησης

Γήπεδο μπάσκετ

Όργανα γυμναστικής

Τοίχος αναρρίχησης

Παρατηρητήριο

Αναψυκτήρια- Εστιατόριο

Υποστηρικτικές χρήσεις Καταφυγίου

- Ενοικίαση σκαφών
- Διοίκηση
- Πληροφορίες
- Φύλαξη αποσκευών
- Χώροι υγιεινής

Παρατηρητήριο

Χωροθέτηση Νέων Χρήσεων





## ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΣΥΝΘΕΤΙΚΗ ΙΔΕΑ

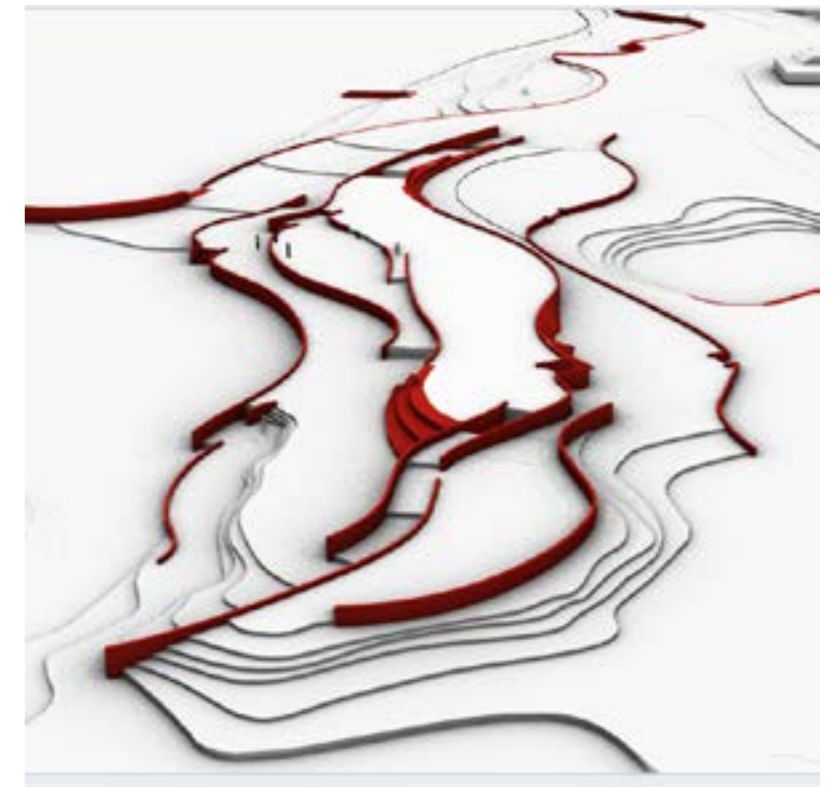
Σημαντική σχεδιαστική πρόθεση αποτέλεσε η αμφιθεατρικότητα του δημιουργούμενου χώρου και η στροφή του βλέμματός προς νέες θεάσεις. Στο σύνολο της διαδρομής, ως παράκτια, απευθύνεται κυρίως στις φυγές προς τη θάλασσα, επιχειρείται όμως πίσω από το καταφύγιο η ισότιμη ανάδειξη και του βόρειου τμήματος και των παρόχθιων μετώπων, που επίσης διαθέτουν φυσική καλλονή και ενδιαφέρον.

Καθώς στην υφιστάμενη κατάσταση οι κλίσεις είναι εξαιρετικά ήπιες, για την δημιουργία αυτών των χωρικών ποιοτήτων εισάγουμε μια νέα τοπογραφία, με τη βοήθεια καμπύλων αναλημματικών τοίχων.

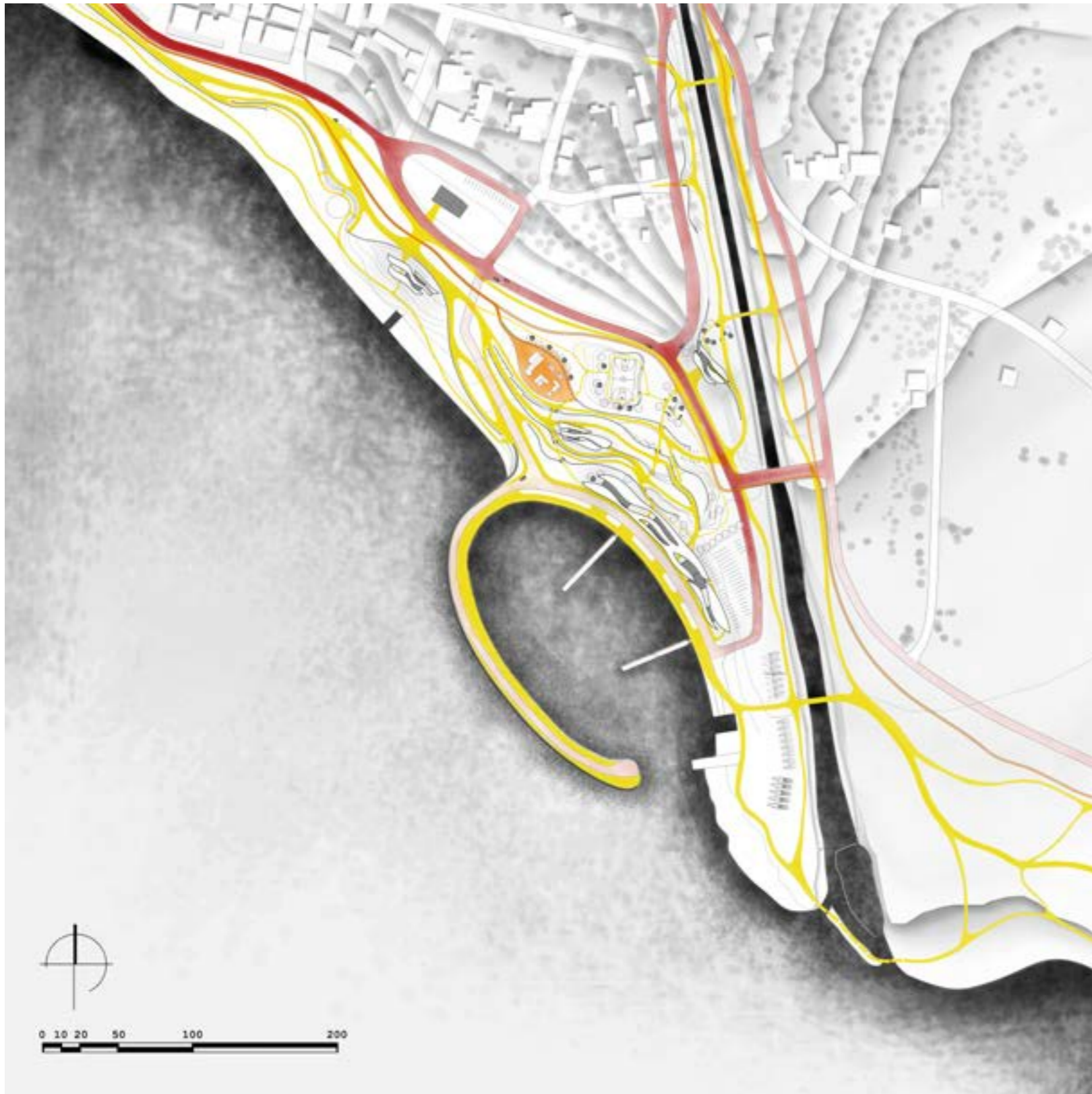
Η αρχική συνθετική ιδέα προέκυψε από την ελλειψοειδή καμπύλη του λιμενοβραχίονα του καταφυγίου, που υψώνεται περιτρέχοντας την λιμενολεκάνη και ορίζοντας τον χώρο ελλιμενισμού και διακίνησης των σκαφών. Για την σύνδεση και ένταξή της στην συνέχεια του παράκτιου μετώπου, προεκτείνουμε αντίστοιχες καμπύλες χαράξεις δυτικότερα, ώστε να οριστεί μία ροϊκή πορεία για τους περηπατητές από το σημείο που τελειώνει η διαμόρφωση του Γριμπόβου έως το κέντρο της λύσης.

Η ιδέα αυτή συστηματοποιείται και επεκτείνεται ως σχεδιαστικό σύστημα, στο οποίο ελεύθερες διαμήκεις καμπύλες διασχίζουν τη λύση, άλλοτε αναριχόμενες ως αναλημματικοί τοίχοι και άλλοτε ως απλά όρια υλικότητων, με βάση πάντα το διάγραμμα των κινήσεων. Στην ανάπτυξη τους, οι καμπύλες συγκλίνουν ή αποκλίνουν μεταξύ τους, ορίζοντας θύλακες στους οποίους τοποθετούνται οι εκάστοτε χρήσεις.

Ακόμη, το πλάτος των αναλημμάτων ανα σημεία μεγαλώνει, καθώς δημιουργούνται αμφιθέατρα, σκάλες και ράμπες που γεφυρώνουν τις επιμέρους υψομετρικές διαφορές και υλοποιούν εγκάρσιες ως προς την κύρια διαδρομή κινήσεις.







## ΡΟΕΣ ΚΙΝΗΣΕΩΝ

Γίνεται προσπάθεια οι δρόμοι για το αυτοκίνητο να εξυπηρετούν όλο το μήκος της λύσης και να περικλείουν την καρδιά της , χωρίς ωστόσο να διακόπτουν τη συνέχεια του χώρου παρά μόνο όταν είναι απολύτως απαραίτητο για τη λειτουργικότητα του σχεδιασμού. Τοποθετούνται στρατηγικά και δύο παρκίνγκ, το ένα πίσω από τα κτήρια του Καταφυγίου , το άλλο στο πίσω μέρος της αυλής των παλαιών Σφαγείων. Σκοπός είναι τα αυτοκίνητα να μένουν στη βόρεια πλευρά, και η κίνηση τους στο κρηπίδωμα και το λιμενοβραχίονα, που γίνεται για λόγους τροφοδοσίας των σκαφών, να είναι εξαιρετικά περιορισμένη και να γίνεται με χαμηλή ταχύτητα, έτσι ώστε να ενθαρρύνεται η κίνηση των πεζών.

Σχετικά με τον ποδηλατόδρομο, αποτελεί συνέχεια του υφιστάμενου δικτύου της πόλης. Η χάραξή του γίνεται μέσα στα όρια του αλσυλλίου, εν είδει «βόλτας», προσεγγίζοντας τις επιμέρους χρήσεις. Ωστόσο τοποθετείται αρκετά κοντά στο βορειο άκρο του σημειώνοντας πορεία παράλληλη σε αυτή του αυτοκινήτου ώστε εντός του πλαισίου της λύσης να κυριαρχεί ο πεζός. Ένα παρακλάδι του συνδέεται άμεσα με τις ράμπες, κοντά στις οποίες τοποθετείται και χώρος στάθμευσής και ενοικίασης ποδηλάτων. Ο ποδηλάτης, αφού διαπεράσει το κέντρο της λύσης, έχει τη δυνατότητα να μεταβεί με το γεφυράκι απέναντι και να κατευθυνθεί είτε προς το δημόσιο κτήμα στα νοτιοανατολικά, είτε βόρεια στην ανατολική όχθη του Σκα.

Σε ότι αφορά τον πεζό, δημιουργείται εκτεταμένο δίκτυο κίνησης για του πεζούς, με παράλληλες διαδρομές διαμήκεις ως προς την ακτογραμμή, που διατρέχουν όλα τα διαφορετικά επίπεδα και προσεγγίζουν τόσο τις υπαίθριες χρήσεις όσο και τα εκάστοτε κτήρια. Η έκταση του χώρου επιτρέπει την ένταξη ήπιων κλίσεων για την γεφύρωση των υψομετρικών διαφορών στον διαμήκη άξονα, οπότε διασφαλίζεται η καθολική προσβασιμότητα σε όλα τα σημεία της λύσης. Στον εγκάρσιο άξονα, διαμορφώνονται κλίμακες γεφύρωσης των επιμέρους πλατωμάτων, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα και της άμεσης πρόσβασης. Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στο πέρασμα της διαδρομής από την δυτική στην ανατολική πλευρά του χειμάρρου. Για το λόγο αυτό, διαμορφώνονται μεταλλικά γεφυράκια σύδεσης ανα περίπου 200 μέτρα. Υπάρχει επίσης η δυνατότητα εγκάρσιας διάβασης της εκβολής στο νοτιότερο σημείο της, καθώς για μεγάλο μέρος του χρόνου η κοίτη του ρέματος είναι ξερή.





## ΥΛΙΚΟΤΗΤΕΣ

Αναφορικά με τα υλικά, η πρόταση στοχεύει στο να υπερισχύει κατά το δυνατόν η φύση, οπότε το βασικότερο υλικό που συναντάται είναι το χώμα. Αυτό συγκρατείται στα περισσότερα επιμέρους επίπεδα από τους αναλληματικούς μεπετονένιους τοίχους ενώ ανά σημεία αφήνεται ελεύθερο να γεφυρώσει τη διαφορά ύψους δημιουργώντας λοφίσκους. Όσον αφορά στα αμφιθέατρα, είναι και αυτά από μετόν εφόσον προκύπτουν ως διαπλατύνσεις των τοίχων αντιστήριξης. Στα όρια του αλσουλίου, τα σημεία που απαιτούν σταθερότερο έδαφος διαστρώνονται με πατημένο χώμα σε απόχρωση κοντινή του χώματος, ενώ τα επιμέρους μονοπάτια κίνησης του πεζού επί του χώματος σχηματίζονται από λεπτά επιμήκη τσιμεντένια ή ξύλινα στοιχεία που τοποθετούνται με μεγάλο αρμό, ώστε να επιτυγχάνεται μια «συρραφή» με το φυσικό στοιχείο. Έτσι υποδεικνύουν ένα δρόμο χωρίς όμως αυτός να διαβάζεται ως απόλυτος και συμπαγής. Οι αποστάσεις των στοιχείων αυτών μπορεί να είναι μεταβλητές, δημιουργώντας διάφορες ποιότητες κατά μήκος των διαδρομών, ανάλογα με τις ανάγκες της εκάστοτε υποενοότητας.

Ο δρόμος του αυτοκινήτου είναι ασφαλτοστρωμένος στο βόρειο κομμάτι του. Στο κομμάτι όμως που διαπερνά το αλσύλλιο και σε όλο το μήκος της μαρίνας επενδύεται με πλακοστρώσεις, και οι οδηγοί απαιτείται να κινούνται με μικρότερη ταχύτητα. Μέσω της συνολικής θεώρησης του γενικού τοπογραφικού όπως περιγράφηκε διακρίνονται τέσσερις υποενοότητες:

- Στα δυτικά, η υποενοότητα σύνδεσης της υφιστάμενης διαμόρφωσης του Γριμπόβου με το χώρο του Καταφυγίου. Η τομή εδώ παρουσιάζει τις εξής συγκεκριμένες ζώνες: Πρώτα ο δρόμος, στον Βορρά, ύστερα η ζώνη του αλσουλίου με αυξομειούμενο πάχος ανάλογα με τη χάραξη του αναλήμματος και τέλος, με μία υψομετρική διαφορά περί του ενός μέτρου χαμηλότερα, η παραλία στην οποία τοποθετούνται τρεις επιμέρους χρήσεις: χώρος παιχνιδιού, υπαίθριο θεατράκι με θεάσεις στη γέφυρα Ρίου Αντιρρίου και το λιμάνι, ο Ναυταθλητικός όμιλος.

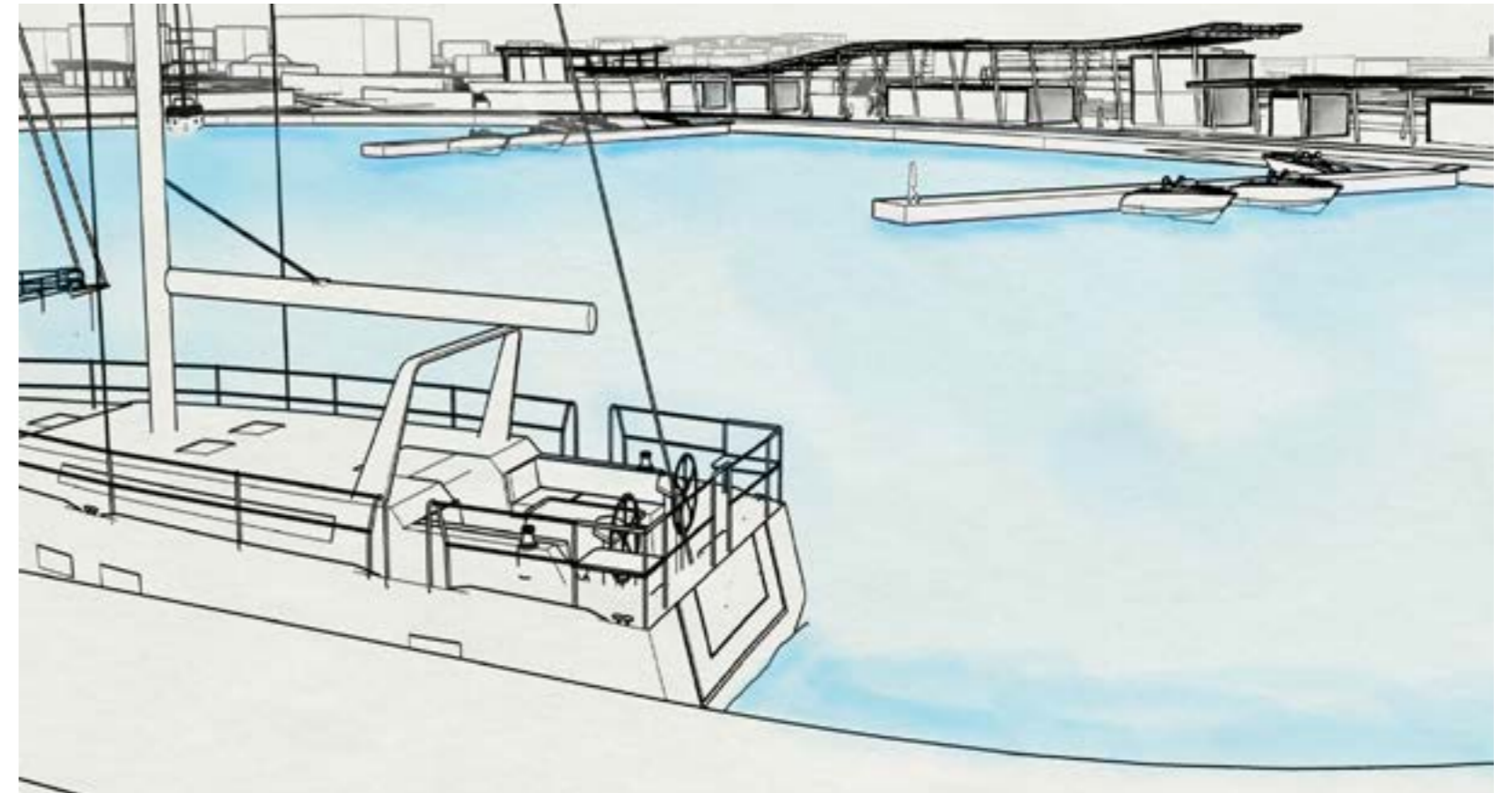
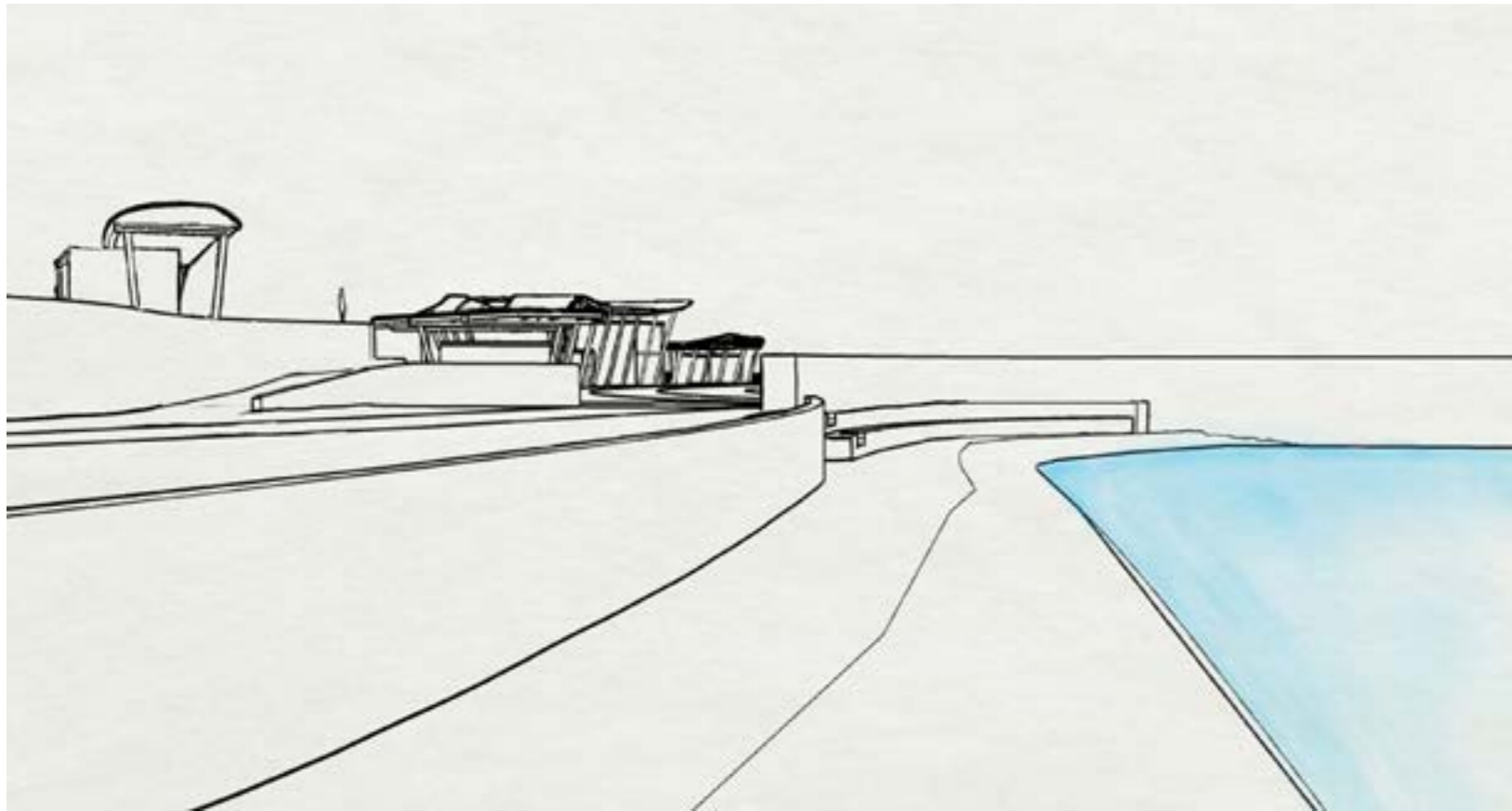
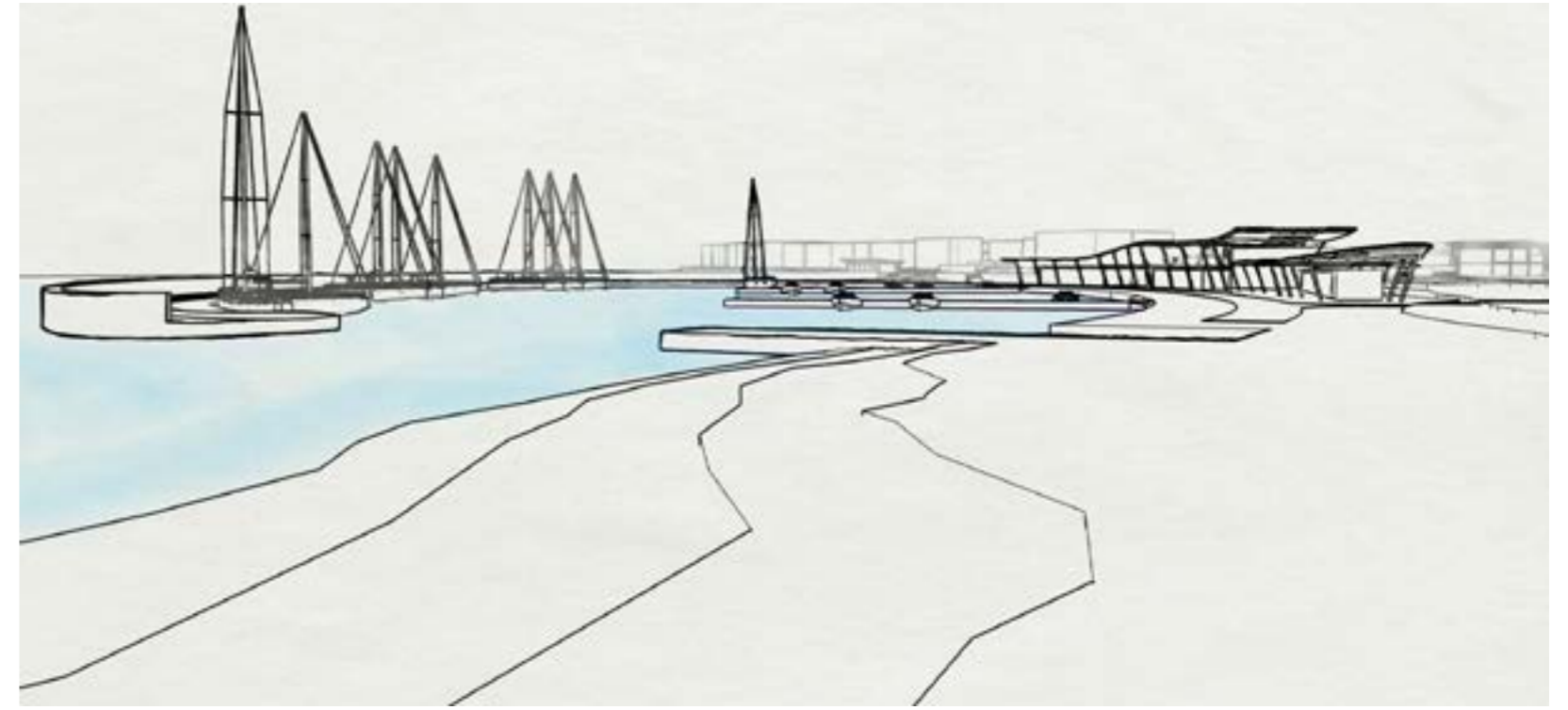
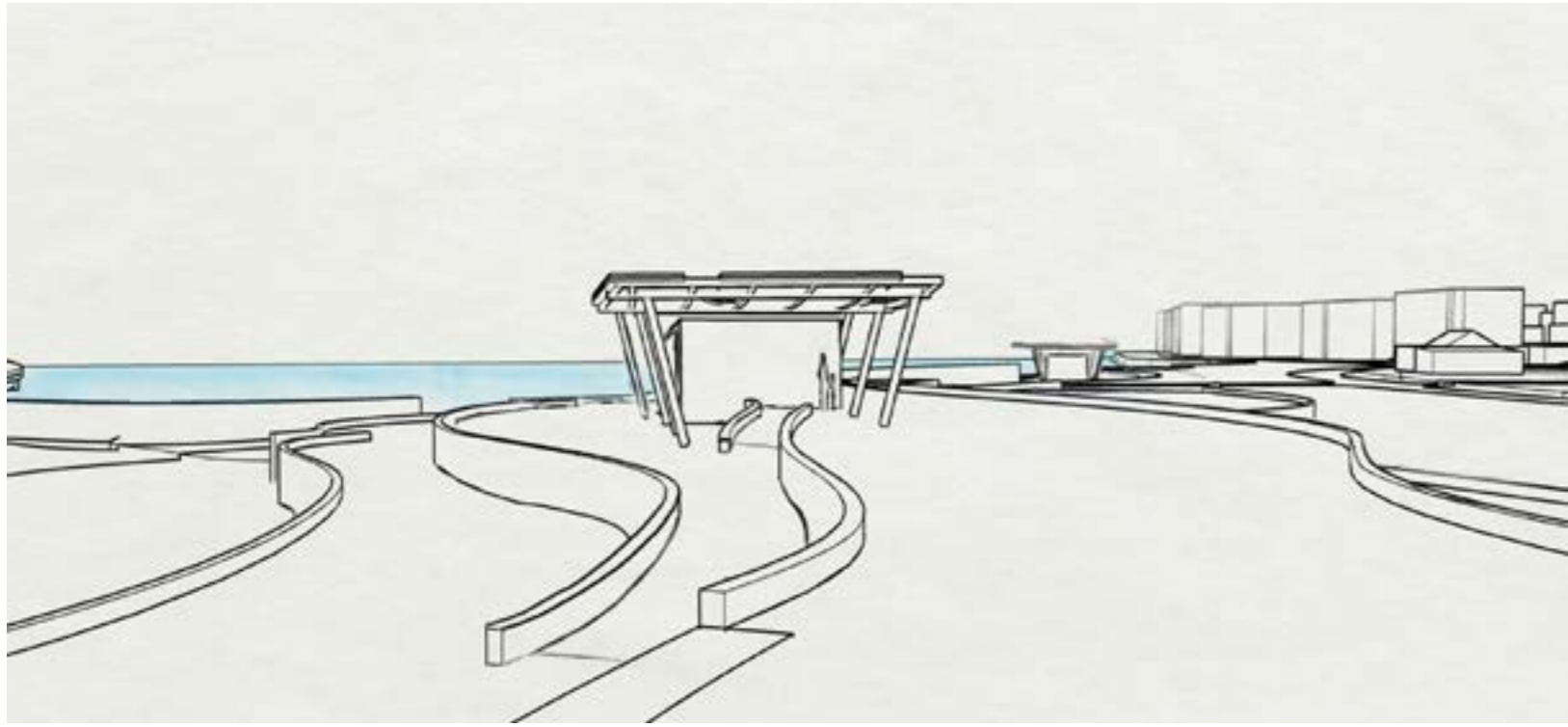
- Στο κέντρο, η “καρδιά” της λύσης, που περικλείεται περιμετρικά από την οδό διέλευσης των οχημάτων και όπου συγκεντρώνονται οι περισσότερες δραστηριότητες. Είναι επίσης το σημείο που η κίνηση των πεζών αναλύεται, διατρέχοντας τα επιμέρους επίπεδα και υλοποιώντας τον κόμβο σύνδεσης του παρόχθιου με τον παράκτιο χώρο. Θα αναλυθεί περισσότερο στη συνέχεια.

- Στα ανατολικά, η περιοχή των εκβολών και το ανατολικό δημόσιο κτήμα, στο οποίο συνεχίζεται η παράκτια πορεία και διαμορφώνεται περιβαλλοντικό πάρκο

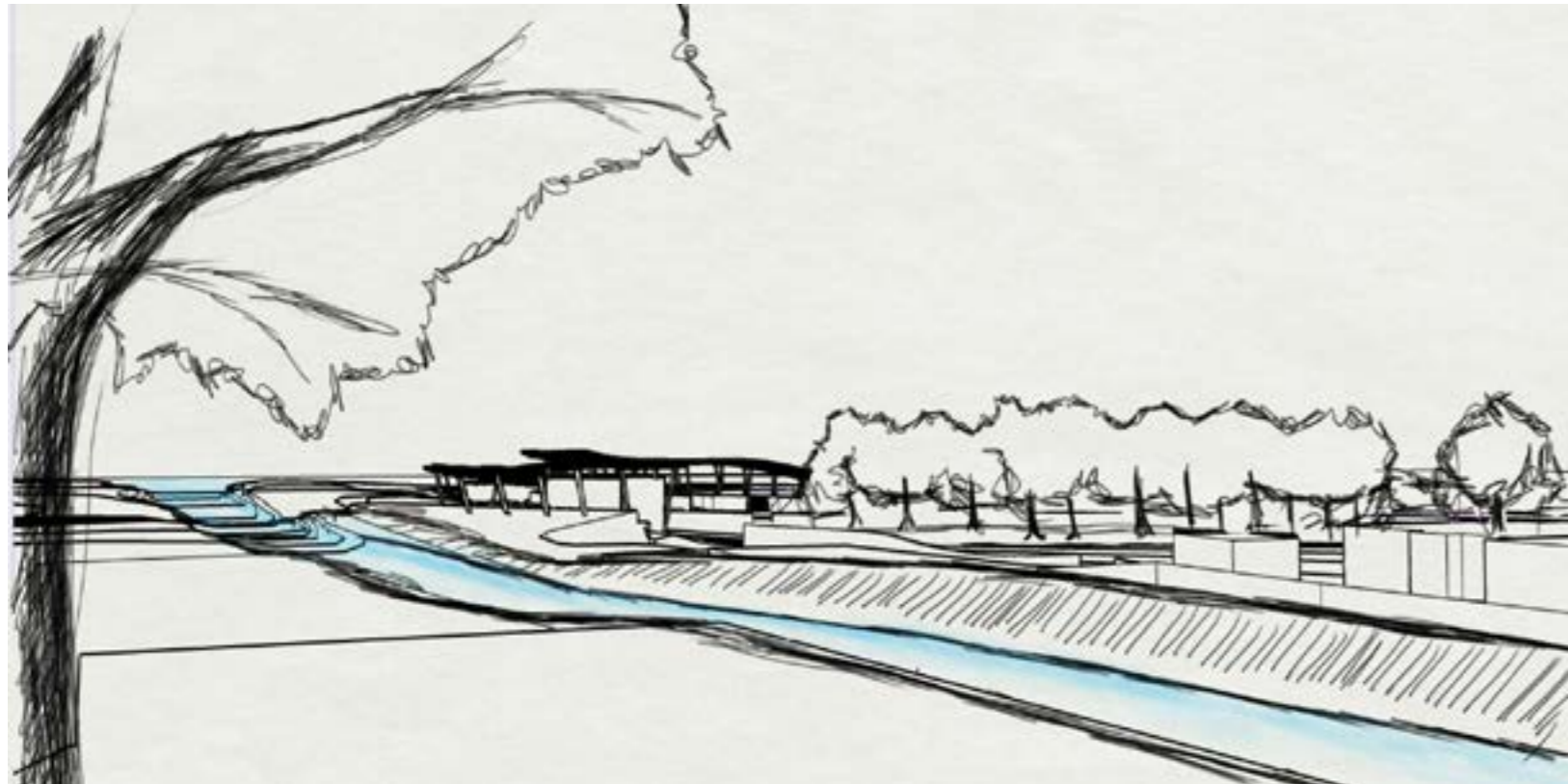
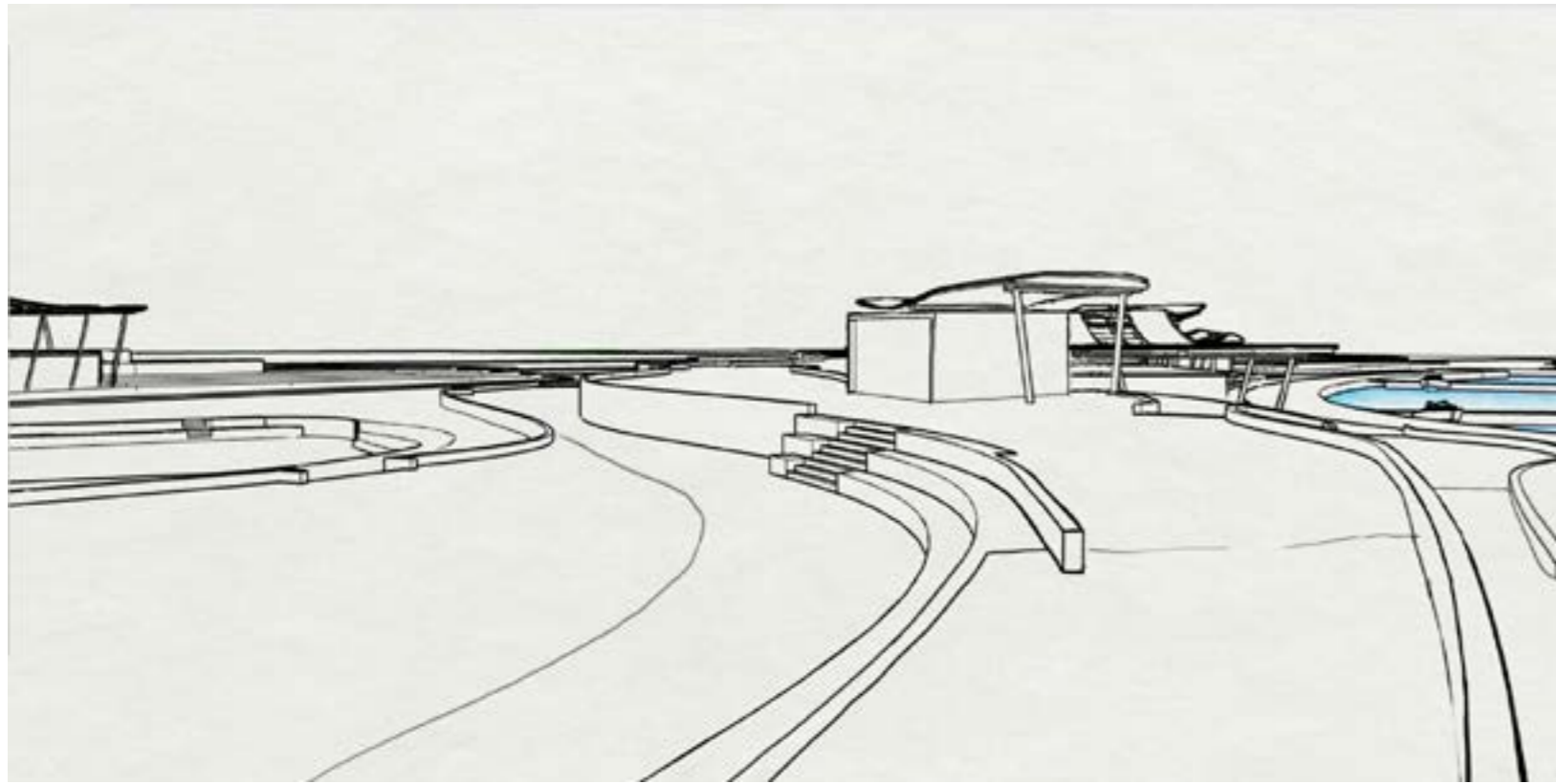
- Στα βόρεια, η συνέχεια της παρόχθιας κίνησης στον άξονα του χειμάρρου, με τη δημιουργία γραμμικού πάρκου. Σε κομβικό σημείο τοποθετείται κέντρο απασχόλησης με μικρό αναψυκτήριο στον όροφο. Στο σύνολό τους, οι όχθες του χειμάρρου είναι φυσικές, παραλαμβάνουν την παρόχθια διαδρομή, με εγκάρσιες προεκτάσεις-φυγές στον ιστό της πόλης, και φύονται με ντόπια είδη ψηλής, μεσαίας και χαμηλής βλάστησης.

Στη συνέχεια αναλύεται σε μεγαλύτερη λεπτομέρεια το κεντρικό τμήμα της λύσης.









Απόψεις της λύσης από την σκοπιά του περπατητή





Εστιάζουμε στην υποπεριοχή των αναλημάτων, την καρδιά της λύσης. Όπως είπαμε, ορίζεται περιμετρικά από την οδό διέλευσης των οχημάτων και την κρηπίδα του λιμένα. Η κίνηση αναλύεται σε τρεις βασικές, παράλληλες πορείες.

- Κεντρικά, μέσω μιας ήπιας κλίσης οδηγούμαστε στη στάθμη + 4.00, με διπλή αναφορά στη θάλασσα, νότια, και στην πόλη, βόρεια. Κατόπιν η κίνηση οδηγείται στην κτηριακή ζώνη των εξυπηρετήσεων του καταφυγίου

- Βόρεια, εκτείνεται ο κυρίως χώρος του αλσουλίου, με πυκνή ψηλή φύτευση η οποία ανασημαίει αραιώνει, ορίζοντας διαδρομές, ξέφωτα με δραστηριότητες, και εντείνοντας τα αναλήμματα. Ανατολικά, συνεχίζει στον παράχθιο άξονα τόσο βόρεια όσο και νότια.

- Η Τρίτη διακλάδωση έρχεται κοντά στην θάλασσα, και τροφοδοτεί από αυτό το σημείο τα κτήρια, που βρίσκονται κάτω από το υπόστεγο. Συνεχίζει, δε, υλοποιώντας την παράκτια κίνηση όπως δείξαμε προηγουμένως





Προχωράμε στην κάτοψη στη στάθμη +2,60

- Βόρεια έχουμε το επίπεδο +2,00 ως περίπατο του ποδηλάτου και του πεζού. Σε υποβάθμιση, ένα μέτρο χαμηλότερα έχουμε γήπεδο μπάσκετ, με τις κερκίδες του να γεφυρώνουν την υψομετρική διαφορά. Επίσης, σε ξέφωτο, υπαίθριο χώρο άθλησης. Στο επίπεδο +2,50, τις επανατοποθετημένες ράμπες, και χώρο με χαμηλούς κεκλιμένους τοίχους αναρρίχησης.
- Νότια, στο επίπεδο +1,00 την κρηπίδα και τα κτήρια του καταφυγίου, βλέπουμε τις σχέσεις μεταξύ τους και το δίκτυο των κινήσεων γύρω από αυτά. Τις κατόψεις και τον τρόπο που συγκροτούνται θα τα δούμε στη συνέχεια. Εδώ επίσης υπάρχει πρόβλεψη για σύνδεση άμεσα με τις βορειότερες διαμορφώσεις, παρακάμπτοντας το ανεβοκατέβασμα στις ψηλότερες στάθμες.

Κάτοψη Στάθμης +2,60, κλίμακα 1\_200

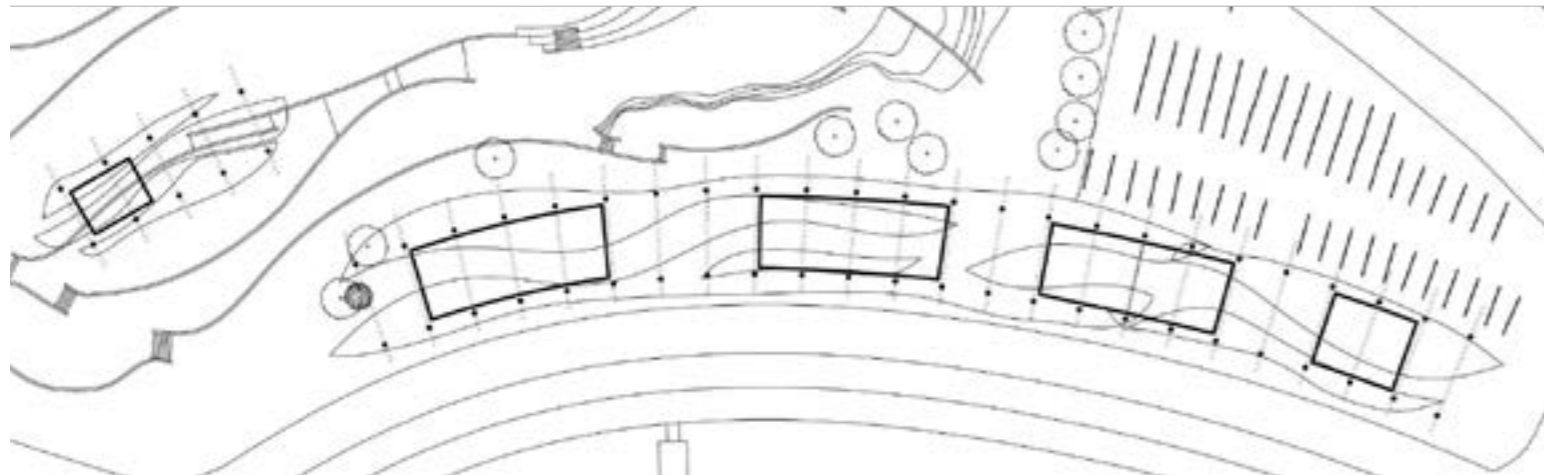




Και εδώ έχουμε τα ψηλότερα επίπεδα. Στο +4.00 υπάρχει αναψυκτήριο, που εξυπηρετεί και στο επίπεδο +3,50 και κατεβάσματα με δύο αμφιθέατρα, το μεν για τις ράμπες, για το δε στα ανατολικά «σκηνή» είναι η ίδια η κίνηση των πεζών. Βάζουμε και ένα ενδιάμεσο επίπεδο, στο +2,50 με ζώνες φύτευσης και κίνησης, ώστε το ανάλλημα που διαμορφώνει το +4,00 να μην δημιουργεί πολύ ψηλή «πλάτη» μπροστά στο +1,00. Στο ανατολικό κομμάτι, έχουμε στο +3,25 παρατηρητήριο, με οπτικές φυγές στο Σκα και μπροστά όλο αυτό κλείνει με τα χώματα να πέφτουν πιο φυσικά, διαμορφώνοντας την βόρεια αυλή των κτηρίων του καταφυγίου.

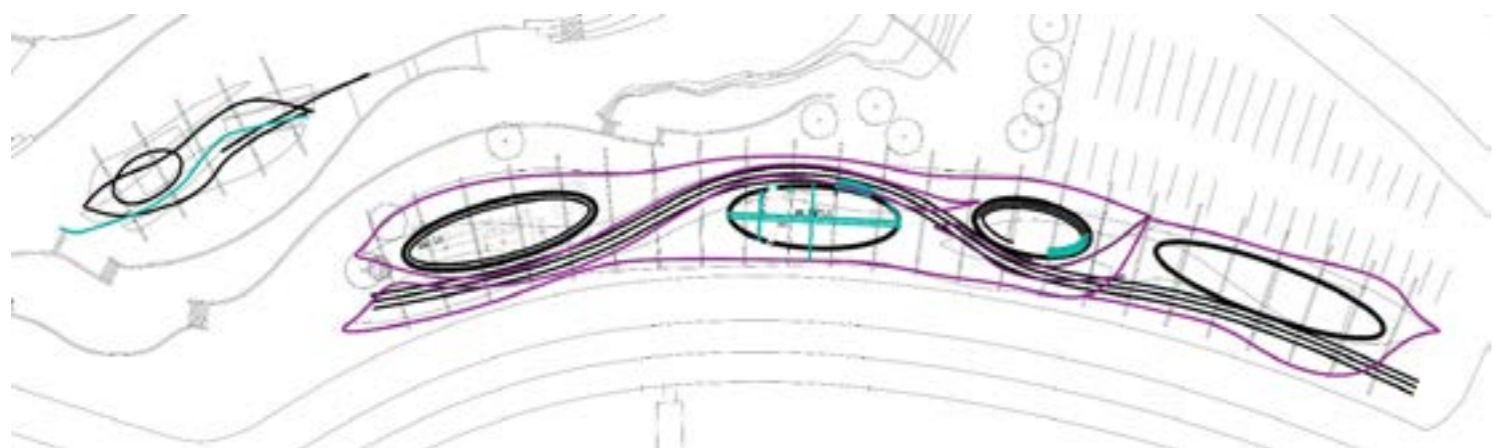
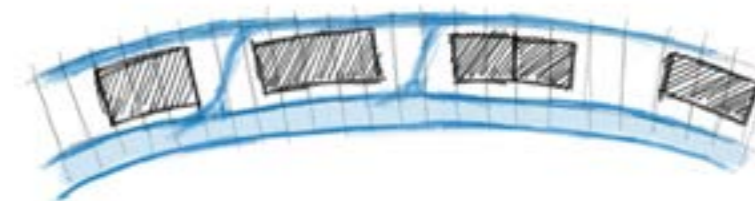
Κάτοψη Στάθμης +5,60, κλίμακα 1\_200



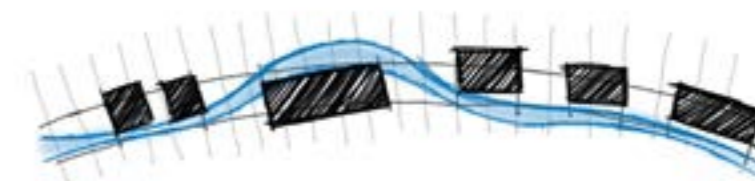
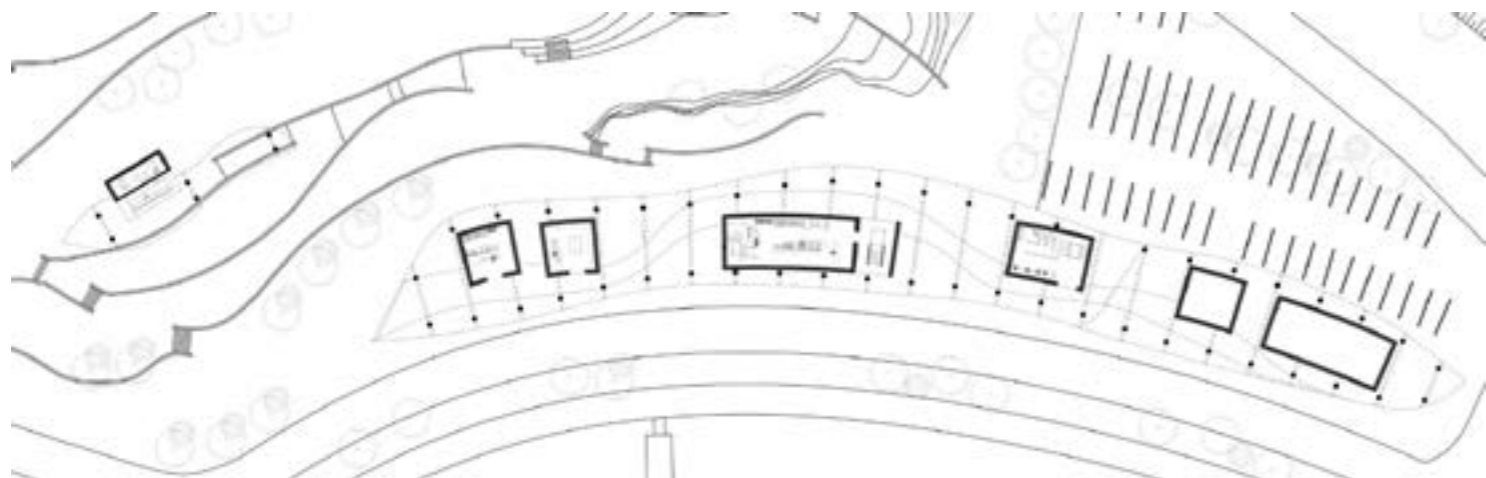
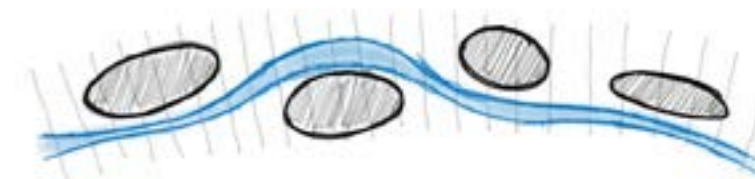


### Διερεύνηση... στεγαστρων

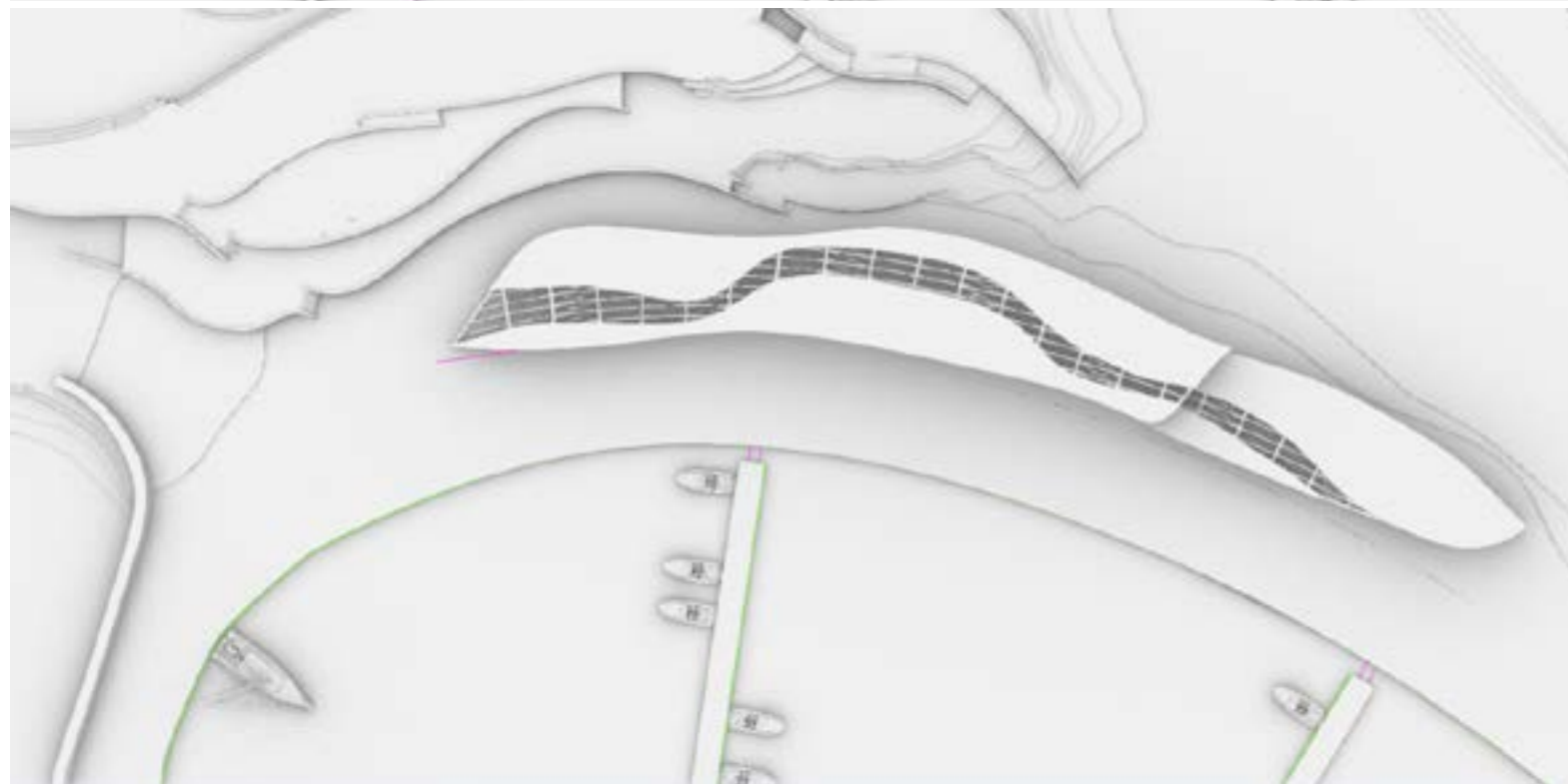
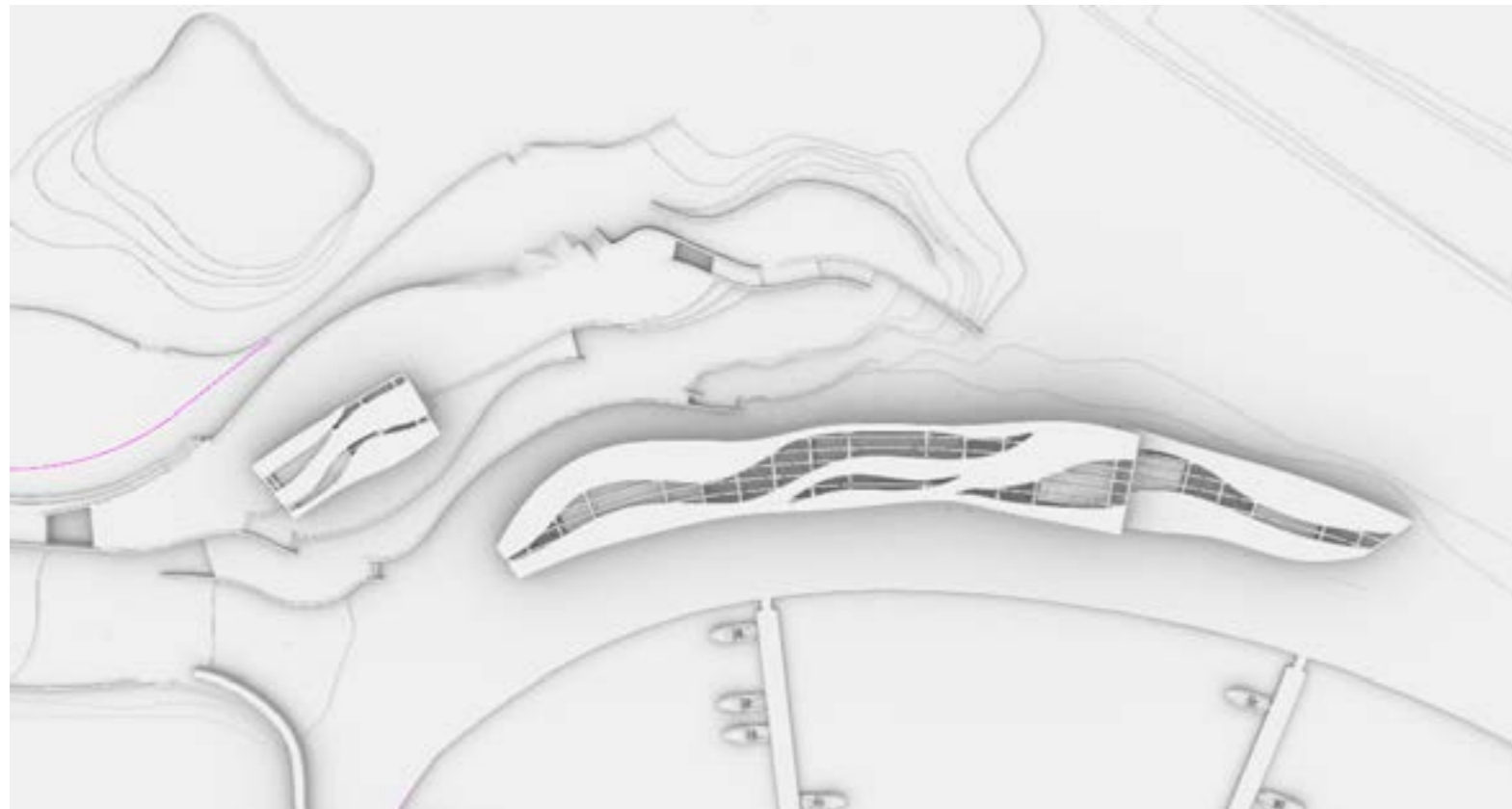
Εστιάζονται στα κτήρια των εξυπηρετήσεων, φανονται στιγμιότυπα από την εξέλιξη της λύσης. Η έμφαση δίνεται πρωτίστως στην διαμόρφωση του υπαίθριου και ημιυπαίθριου χώρου και το κτηριολογικό πρόγραμμα λειτουργεί υποστηρικτικά σε αυτόν. Βασική πρόθεση για τα υποστηρικτικά κτήρια του λιμένα είναι η δημιουργία ενός συγκροτήματος κτηρίων, τοποθετημένων διάσπαρτα κάτω από ένα εννοιαίο στέγαστρο, ως σημεία ενδιαφέροντος σε μία ροϊκή πορεία.



Φαίνονται διάφορα στάδια επεξεργασίας αυτού, με πιο μεγάλα κτήρια, που δημιουργούν μέτωπο και πορείες κίνησης μπροστά, πίσω και εγκάρσια. Κτήρια ελλειψοειδή, σε μια προσπάθεια να ακολουθούν την ροϊκότητα μιας πορείας που έρχεται μπροστά ή πίσω από αυτά. Τέλος, κτήρια πρισματικά, με τους κλειστούς θερμαινόμενους χώρους να περιορίζονται στις ελάχιστες ικανές διαστάσεις, τοποθετημένα διάσπαρτα σε σαφή υποχώρηση από τα φέροντα κατακόρυφα στοιχεία. Εδώ κυριαρχούν οι ημιυπαίθριοι χώροι, που παραλαμβάνουν κινήσεις και ημιυπαίθριες χρήσεις.





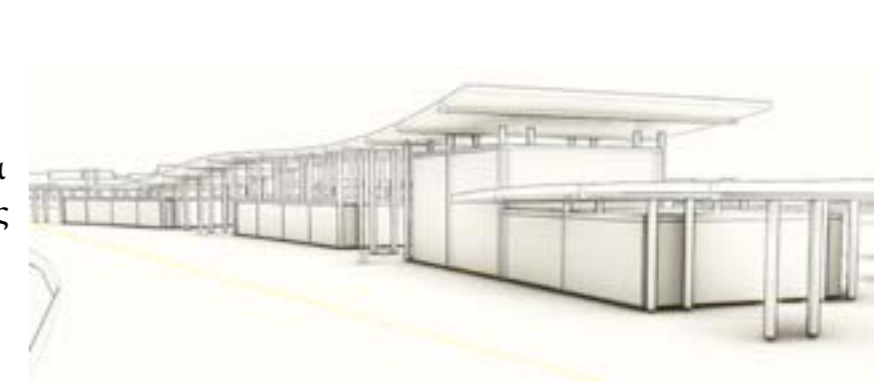


Φαίνονται επίσης οι διάφορες φάσεις της επικάλυψης και του φέροντα οργανισμού.

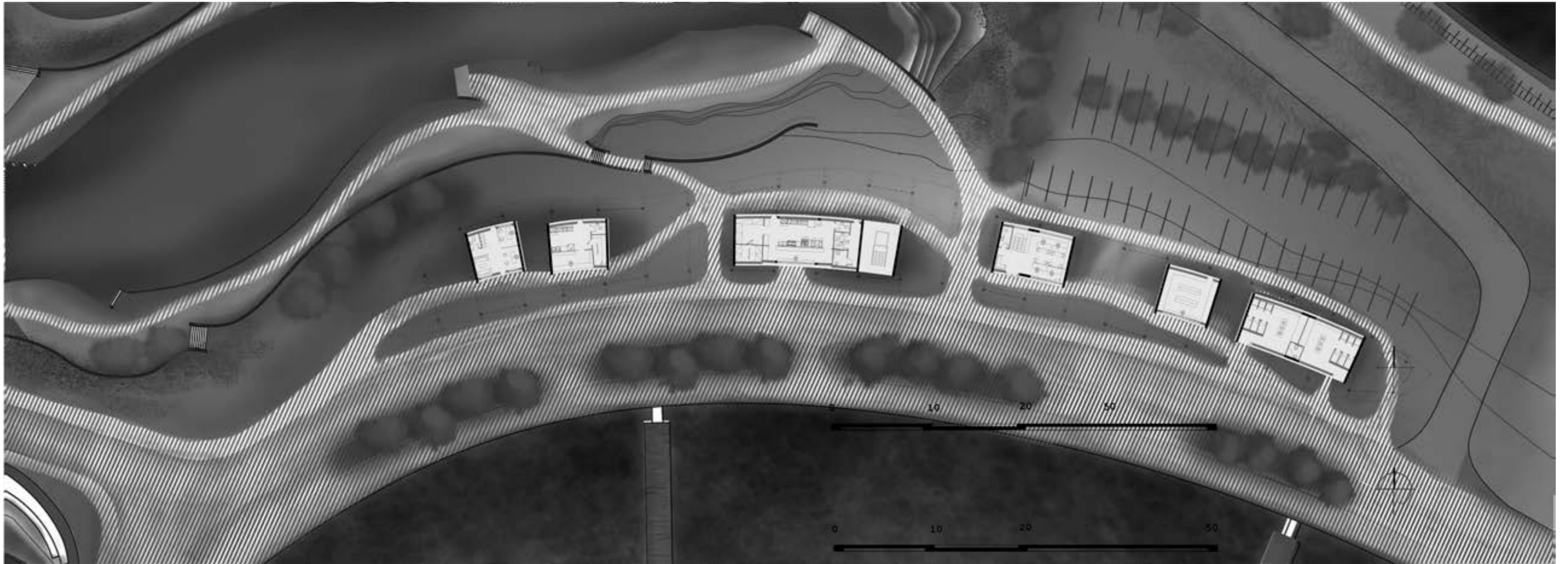
Στην επικάλυψη, σε μια πρώτη προσέγγιση, χωρίζονται ανοιχτές και κλειστές ζώνες για να επιτευχθεί μια διάσπαση, και οι υποκείμενοι χώροι να αποκτήσουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον. Λίγο πιο ζωγραφικά στην αρχή, και προσπαθώντας στα πιο πρόσφατα στάδια επεξεργασίας να γίνει πιο λειτουργικό: για παράδειγμα μπορεί το ανοιχτό κομμάτι να ακολουθεί την διαδρομή ανάμεσα από τα κτήρια, και οι εκατέρωθεν ζώνες να μην κόβονται κάθετα, αλλά να έχουν μια τάση η μία να προεξέχει σε σχέση με την άλλη, τονίζοντας επίσης την κίνηση.

Πολύ μας απασχόλησε και ο κάναβος των υποστυλωμάτων. Λύσεις με V υποστυλώματα, με κατακόρυφα υποστυλώματα που συνεισφέρουν στο φορέα των κτηρίων, ή κτήρια που αποτραβιούνται εντελώς κάτω από το στέγαστρο, αφήνοντας τον φέροντα οργανισμό να αναδειχθεί και να τα εγκιβωτίζει.

Αναγνωρίσαμε προοπτικές σε όλες αυτές τις λύσεις. Επιλέξαμε ωστόσο, για την πληρότητα της παρουσίασης να προχωρήσουμε με την τελευταία περίπτωση: πρισματικά κτήρια εκατέρωθεν της βασικής κίνησης, πλήρως ενταγμένα κάτω από το στέγαστρο







Κάτοψη Στάθμης +2,60





Κάτοψη Στάθμης +5,60





Νοτιοδυτική Όψη



Βορειοανατολική Όψη





Οι κατόψεις, στα νότια εν γένει είναι πιο ανοιχτές, λόγω και του ευμενούς προσανατολισμού, και στα βόρεια πιο κλειστές, οπότε τοποθετούμε και τους βοηθητικούς χώρους. Οι ανατολικοί και δυτικοί τοίχοι μπορεί να είναι κλειστότεροι, εντείνοντας τις εγκάρσιες οπτικές φυγές.

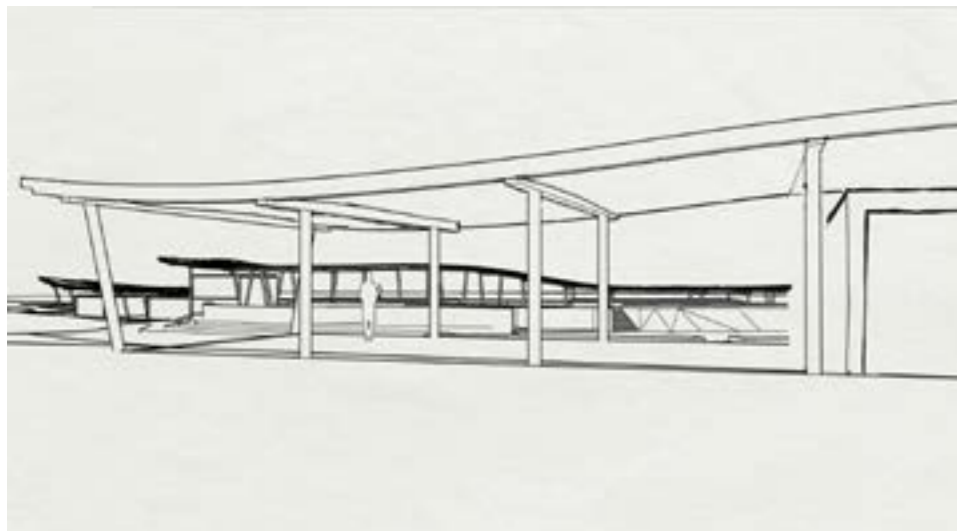
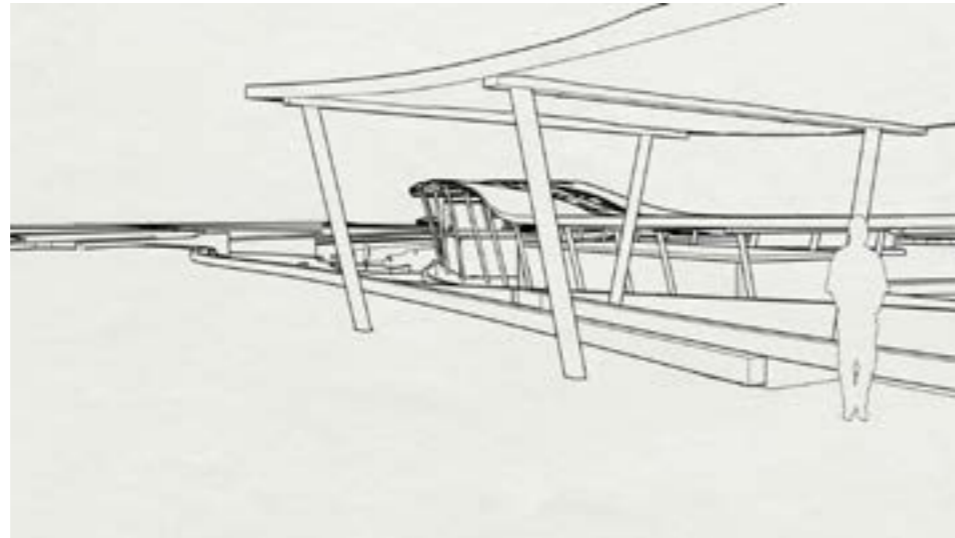
Στην στάθμη +2,60 εντοπίζονται από δυτικά στα ανατολικά: ενοικίαση σκαφών και μικρό αρτοποιείο στην πρώτη ενότητα, με την κίνηση μπροστά, κατόπιν :εστιατόριο που εξυπηρετεί στο δώμα και με δυνατότητα να βγάλει τραπεζοκαθίσματα και στον γύρω υπόστεγο χώρο στην δεύτερη, και την πορεία από την βόρεια πλευρά, το κτήριο της διοίκησης της μαρίνας με γραφειακούς χώρους, περίπτερο πληροφοριών και φύλαξης αποσκευών και τέλος, χώρους υγιεινής.

Στον όροφο, η στάθμη +5,60, είναι το επίπεδο το ύψος του ματιού του παρατηρητή που βρίσκεται στο δώμα του εστιατορίου. Αυτό είναι στεγασμένο, και παίρνει τραπεζοκαθίσματα. Δίπλα, ο όροφος του κτηρίου διοίκησης, με πύργο ελέγχου, γραφεία τελωνείου και λιμενικού. Καθώς είναι στον όροφο, διατηρεί μια σχέση εποπτείας με την λιμενολεκάνη.

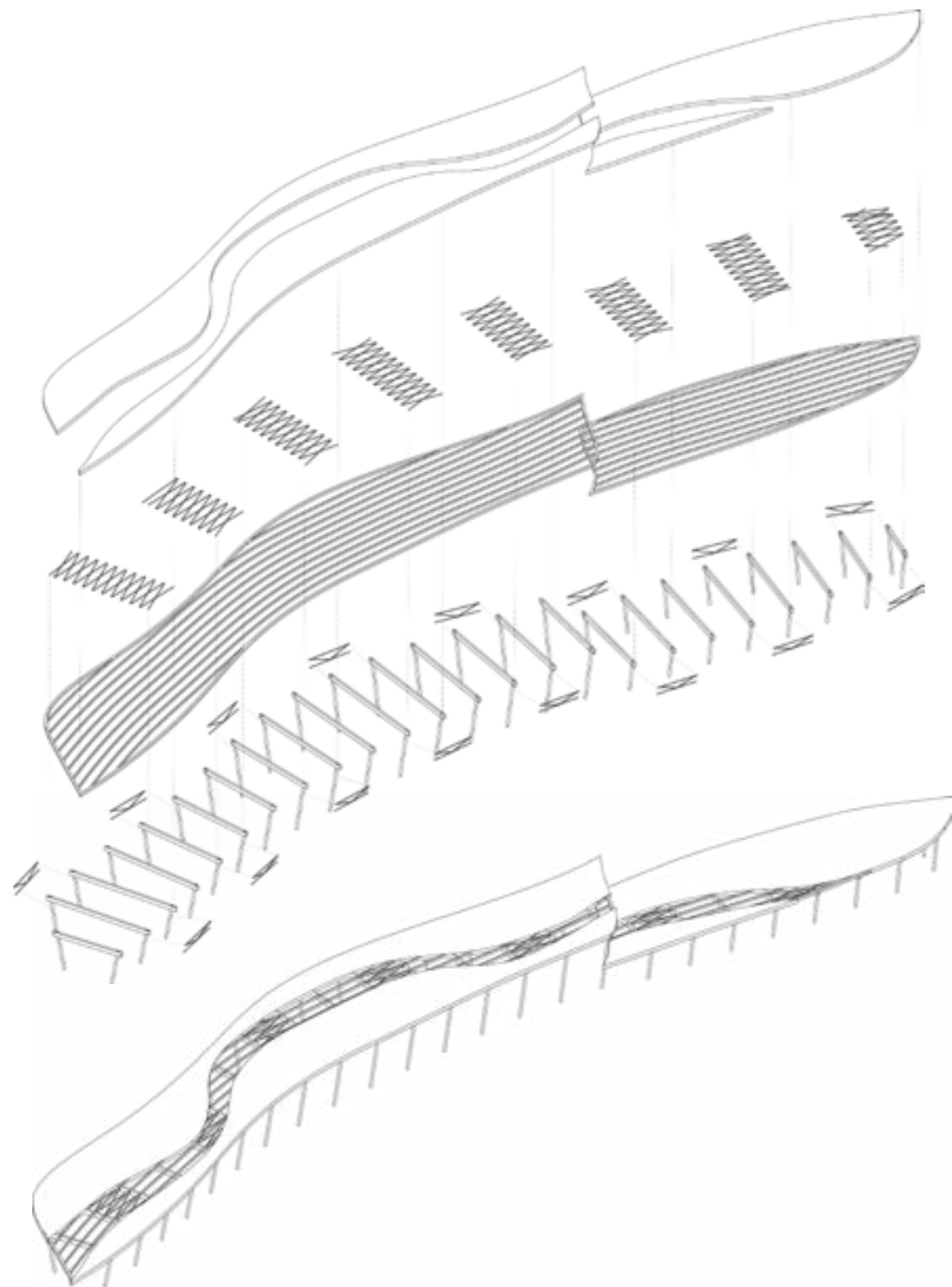
Στο αναψυκτήριο στο +,4,00 το στέγαστρο με μια μονή σκιερή ζώνη να ακολουθεί την κίνηση μπροστά από το κτήριο, στεγάζοντας την κλίση καθόδου στο επίπεδο εξυπηρέτησης +3,50.

Η νοτιοδυτική όψη εκφράζει την οπτική του παρατηρητή που βρίσκεται στον κυματοθρεύστη. Φαίνεται η γενική κατεύθυνση του στεγάστρου, που ανεβαίνει για τις δύο κεντρικές διώροφες χρήσεις και κατεβαίνει στα άκρα, όπου βρίσκονται τα μονοόροφα κτήρια. Στα πρίσματα, οι πλάγιοι τοίχοι και οι οροφές εξέχουν, σχηματίζοντας Π, με τις βόρειες και νότιες όψεις να υποχωρούν οργανωμένες σε οριζόντιες και κατακόρυφες ζώνες, με εναλλαγή υλικών. Τα στοιχεία ακαμψίας οργανώνονται σε συσχετισμό με τα κτήρια, για να μένει ανεμπόδιστη η πρόσβαση κάτω από αυτά.

Η βορειοδυτική όψη, εκφράζει την οπτική από τον Σκα. Ουσιαστικά προβάλλουν τα ψηλότερα κτήρια στα ανατολικά, προηδεάζοντας τον περιπατητή στην παρόχθια πορεία, ενώ τα κτήρια στα δυτικά κρύβονται πίσω από το επίπεδο +4,00. Οι όψεις εδώ είναι πιο κλειστές, με τα ανοίγματα να διαμορφώνουν κυρίως φεγγίτες.







## ΔΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΤΕΓΑΣΤΡΟΥ

Ο φορέας των στεγάστρων είναι μεταλλικός. Αποτελείται από:

- Υποστυλώματα: κυκλικής ανοιχτής διατομής  $\Phi 300$  και αυξημένου πάχους ελάσματος (της τάξης των 40 mm), σε αξονικές αποστάσεις έως 6 και έως 16 μέτρων κατά την διαμήκη και εγκάρσια διάσταση αντίστοιχα
- Κύριες δοκοί: ορθογώνιες κοιλοδοκοί 600x300, γεφυρώνουν τις εγκάρσιες αποστάσεις
- Δευτερεύουσες δοκοί: ορθογώνιες κοιλοδοκοί 300\*150, ενδιάμεσως των κύριων
- Περιμετρικές δοκοί: ορθογώνιες κοιλοδοκοί 300\*200

Η ακαμψία του φορέα εξασφλίζεται:

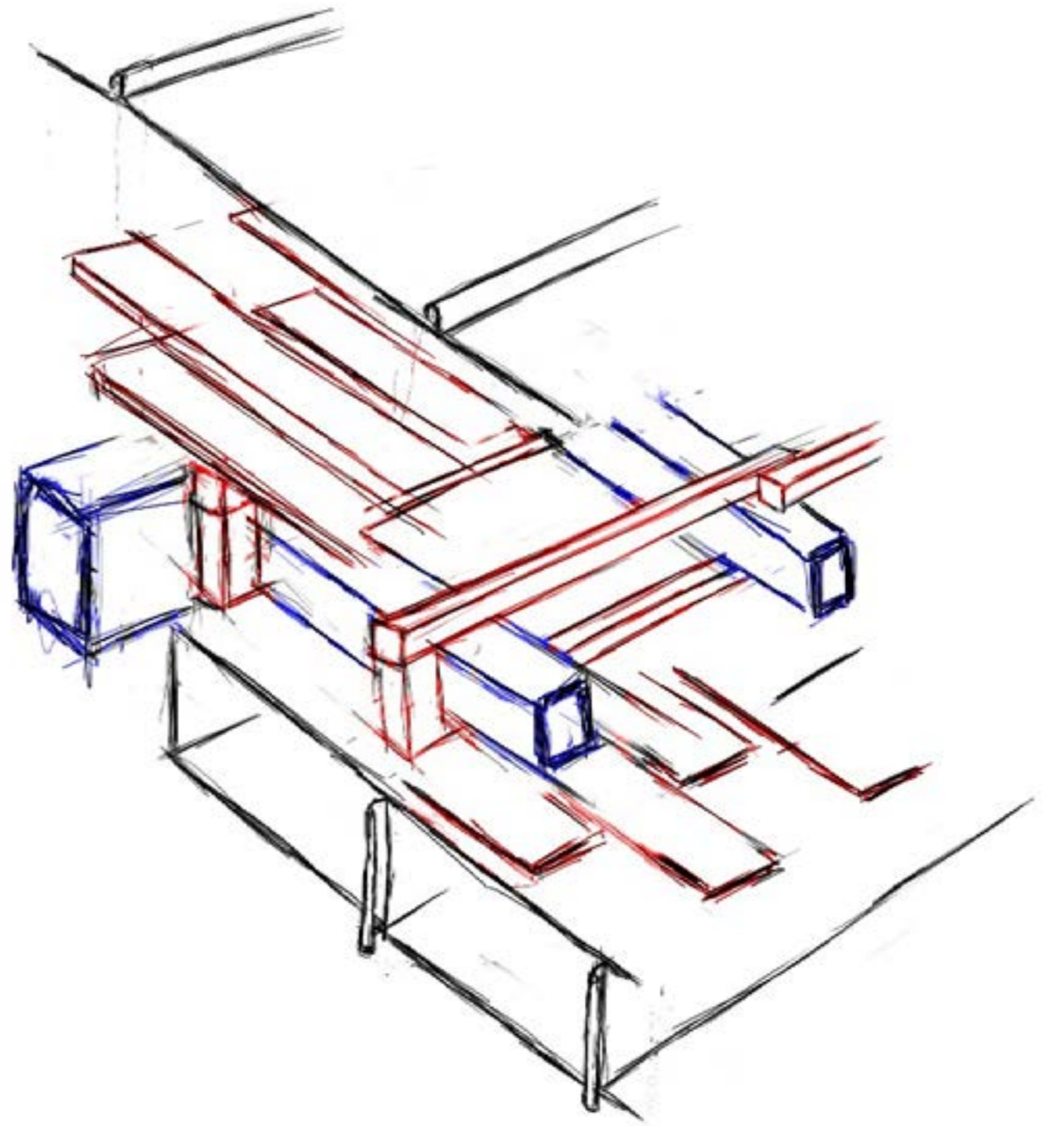
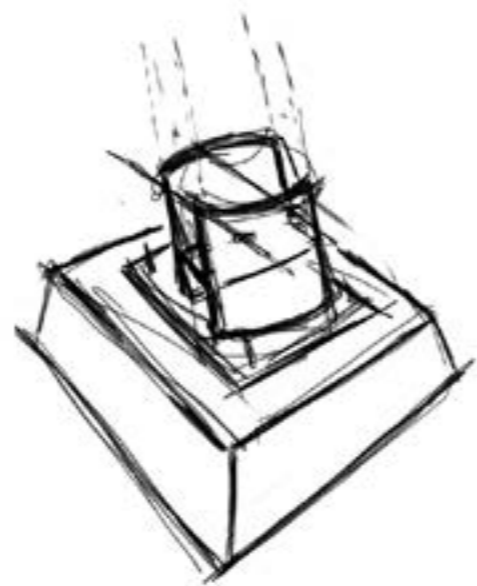
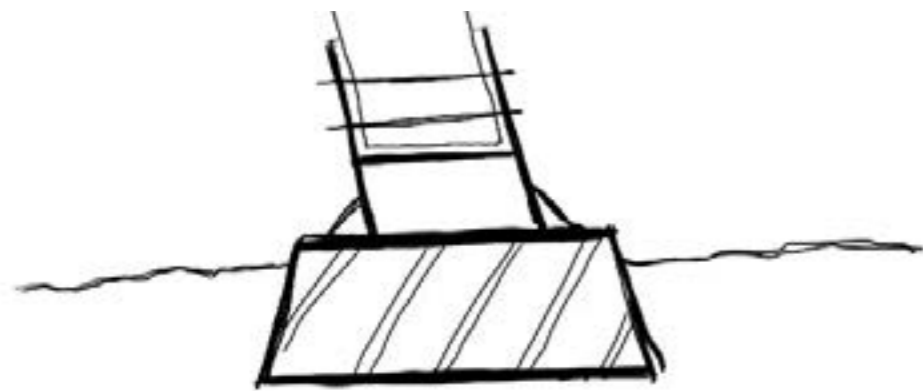
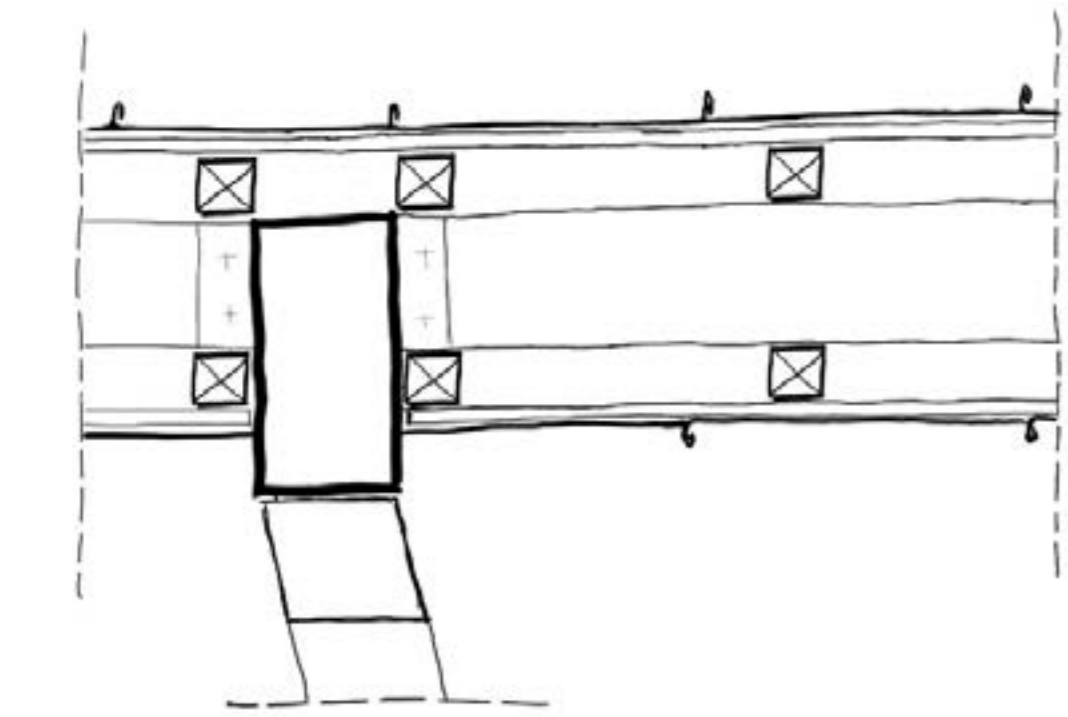
- Στον εγκάρσιο άξονα με την κεκλιμένη διάταξη των υποστυλωμάτων και τη δημιουργία πλαισίων
- Στον διαμήκη άξονα με γραμμικά διαφράγματα μεταξύ των υποστυλωμάτων, ώστε να εξασφαλίζεται η πρόσβαση των πεζών κάτω από αυτά, από μεταλλικές κοίλες ανοιχτές διατομές  $\Phi 100$ . Η ακαμπτοποίηση γίνεται ανα τρίτο πλαίσιο του κανάβου.
- Στην στέγαση, με διασταυρούμενες διατομές  $\Phi 100$ , ανα τρίτο πλαίσιο του κανάβου.

Η επικάλυψη στο πάνω μέρος, στα πλάγια και στην ψευδοοροφή γίνεται με φύλλα τιτανιούχου ψευδαργύρου.

- Τοποθετούνται κάθετα στις τεγίδες τακάκια 50x50 ανά 1,25 μέτρα
- Πάνω στα τακάκια καρφώνεται πέτσωμα με σανίδες διατομής 18x200
- Στο πέτσωμα στερεώνονται τα φύλλα του τιτανιούχου ψευδαργύρου. Οι ραφές γίνονται σε αξονικές αποστάσεις 70 εκ. και στην διαμήκη διεύθυνση.

Τέλος, η θεμελίωση γίνεται πάνω σε στοιχεία από μπετόν, με τη μεσολάβηση κατάλληλης λάμας.









κολλάζ ατμόσφαιρας- ανατολή





κολλάζ ατμόσφαιρας- δύση