

ανάπλαση βόρειας Προβλήτας

στην παράκτια ζώνη της Πάτρας

σπουδάστρια: Βασιλική Λαλιώτη
04105055

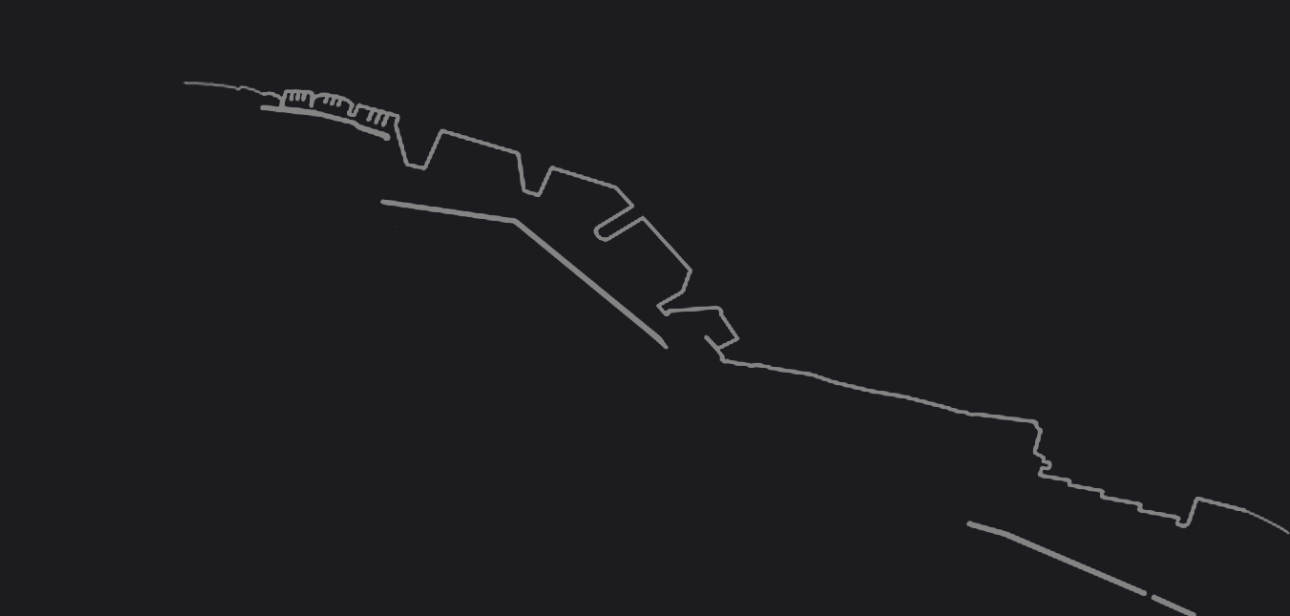
επιβλέποντες καθηγητές: Κώστας Μωραϊτης
Σοφία Τσιράκη

Ε.Μ.Π., σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Διπλωματική Ιουλίου 2012

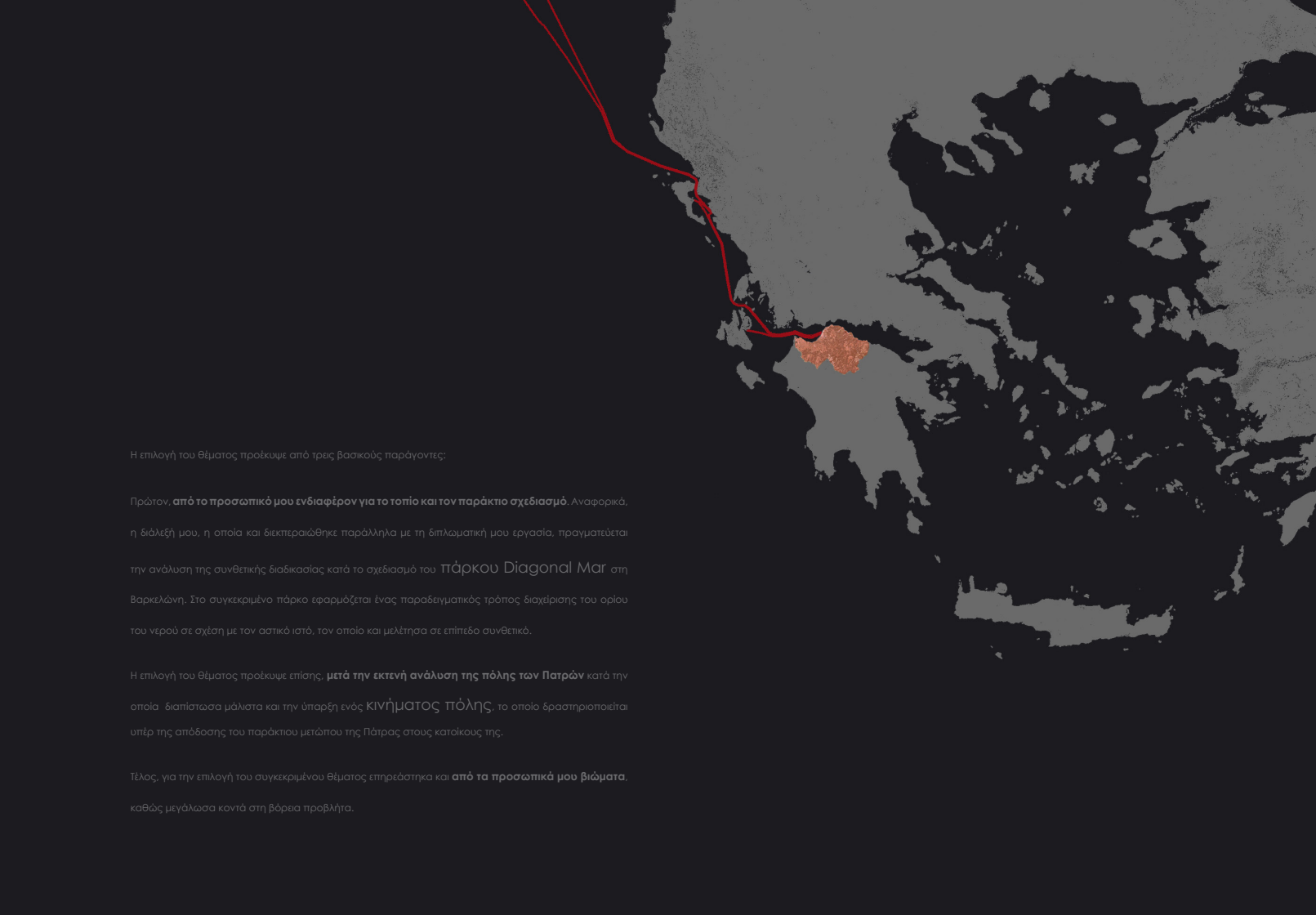






Αντικείμενο της διπλωματικής μου εργασίας είναι η διαχείριση του ελεύθερου παράκτιου χώρου της Πάτρας που προέκυψε μετά την πρόσφατη μεταφορά μέρους του λιμανιού σε νότιο σημείο της πόλης. Πιο διεξοδικά, η αναλυτική μου πρόταση στοχεύει στην ανάπτυξη μιας συγκεκριμένης προβλήτας, που είναι η βόρεια προβλήτα ή προβλήτα γλυφάδας.





Η επιλογή του θέματος προέκυψε από τρεις βασικούς παράγοντες:

Πρώτον, **από το προσωπικό μου ενδιαφέρον για το τοπίο και τον παράκτιο σχεδιασμό**. Αναφορικά, η διάλεξή μου, η οποία και διεκπεραιώθηκε παράλληλα με τη διπλωματική μου εργασία, πραγματοποιείται την ανάλυση της συνθετικής διαδικασίας κατά το σχεδιασμό του **πάρκου Diagonal Mar** στη Βαρκελώνη. Στο συγκεκριμένο πάρκο εφαρμόζεται ένας παραδειγματικός τρόπος διαχείρισης του ορίου του νερού σε σχέση με τον αστικό ιστό, τον οποίο και μελέτησα σε επίπεδο συνθετικό.

Η επιλογή του θέματος προέκυψε επίσης, **μετά την εκτενή ανάλυση της πόλης των Πατρών** κατά την οποία διαπίστωσα μάλιστα και την ύπαρξη ενός **Κινήματος Πόλης**, το οποίο δραστηριοποιείται υπέρ της απόδοσης του παράκτιου μετώπου της Πάτρας στους κατοίκους της.

Τέλος, για την επιλογή του συγκεκριμένου θέματος επηρεάστηκα και **από τα προσωπικά μου βιώματα**, καθώς μεγάλωσα κοντά στη βόρεια προβλήτα.



Ιστορική Εξέλιξη Λιμένα Πατρών

Κατά την **αρχαιότητα**, η Πάτρα δε διέθετε φυσικό λιμάνι. Ωστόσο, εντοπίζονται λιμενικές εγκαταστάσεις στο νοτιοδυτικό σημείο της πόλης, στη θέση του σημερινού ναού του Αγίου Ανδρέα. Σύμφωνα με τα λεγόμενα του Πουσαλία, στην παραλιακή ζώνη τοποθετείται άλας με σημαντικά ιερά, όπως ο ναός της Δήμητρας, το ιερό του Όσιρη κ.ά. Αναφορά για το λιμένα της Πάτρας διατυπώνεται από τον Στράβωνα γύρω στον 1ο αιώνα μ.Χ.: «ἰσφορμον μέριον», δηλαδή λιμάνι μέσης αξίας, το οποίο χρησιμοποιείται για εμπορικό, θρησκευτικές και ψυχαγωγικές ανάγκες αλλά και για τις εξορμήσεις προς Απωλία και Ιταλία.

Την **ελληνιστική εποχή** (323 - 147 π.Χ.), η πόλη αρχίζει να απλώνεται προς τη θάλασσα και ιδρύεται το 2ο νεκροταφείο της, το νότιο.

Κατά τη **ρωμαϊκή περίοδο** (147 π.Χ. - 3ο αι. μ.Χ.), λόγω της καταστροφής της Κορίνθου, το λιμάνι της Πάτρας αποκτά πρωτεύοντα ρόλο στην επικοινωνία Ελλάδας-Ιταλίας και η **σχέση πόλης-θάλασσας ενδυναμώνεται**. Ο Οκτάβιος Αύγουστος, διακρίνοντας την κεντροβαρική θέση της Πάτρας μεταξύ Ανατολής και Δύσης, τη μετατρέπει σε εμπορικό, στρατιωτικό και διοικητικό κέντρο. Το **πρώτο τεχνητό λιμάνι** κατασκευάζεται την εποχή του Νέρωνα από τους Ρωμαίους, στην περιοχή Τσαβδί, στη θέση του σημερινού ναού του Αγίου Ανδρέα. Απόγειο από την τότε πόλη, τη σημερινή «Άνω Πόλη», 1/4 του μιλίου και συνδέεται με αυτή μέσω διαύλου, πιθανότατα τη σημερινή οδό Τριών Ναυάρχων. Φθάνοντας στην εποχή του Σεπτιμίου Σεβήρου (193-211 μ.Χ.) οι Ρωμαίοι δημιουργούν άλλο ένα τεχνητό, «σκαπτό» λιμάνι. Η χρήση του είναι **εμπορική**, παράλληλα όμως λειτουργεί και ως ορμητήριο πολεμικών πλοίων.

Στα **βυζαντινά χρόνια** επιβίβει από τη θάλασσα ωθούν την Πάτρα να απομακρυνθεί από το παράκτιο μέτωπο και να περιοριστεί στα νύτια φρουρίου της.

Την περίοδο της **φραγκοκρατίας** (1205-1430) το λιμάνι μετατοπίζεται στην απόληξη της *Maghra Ruga*, της σημερινής οδού Αγίου Νικολάου. Παράλληλα, κατασκευάζεται η οδική σύνδεση της "άνα πόλης" με το λιμάνι και το νέο κεντρικό μάλιο.

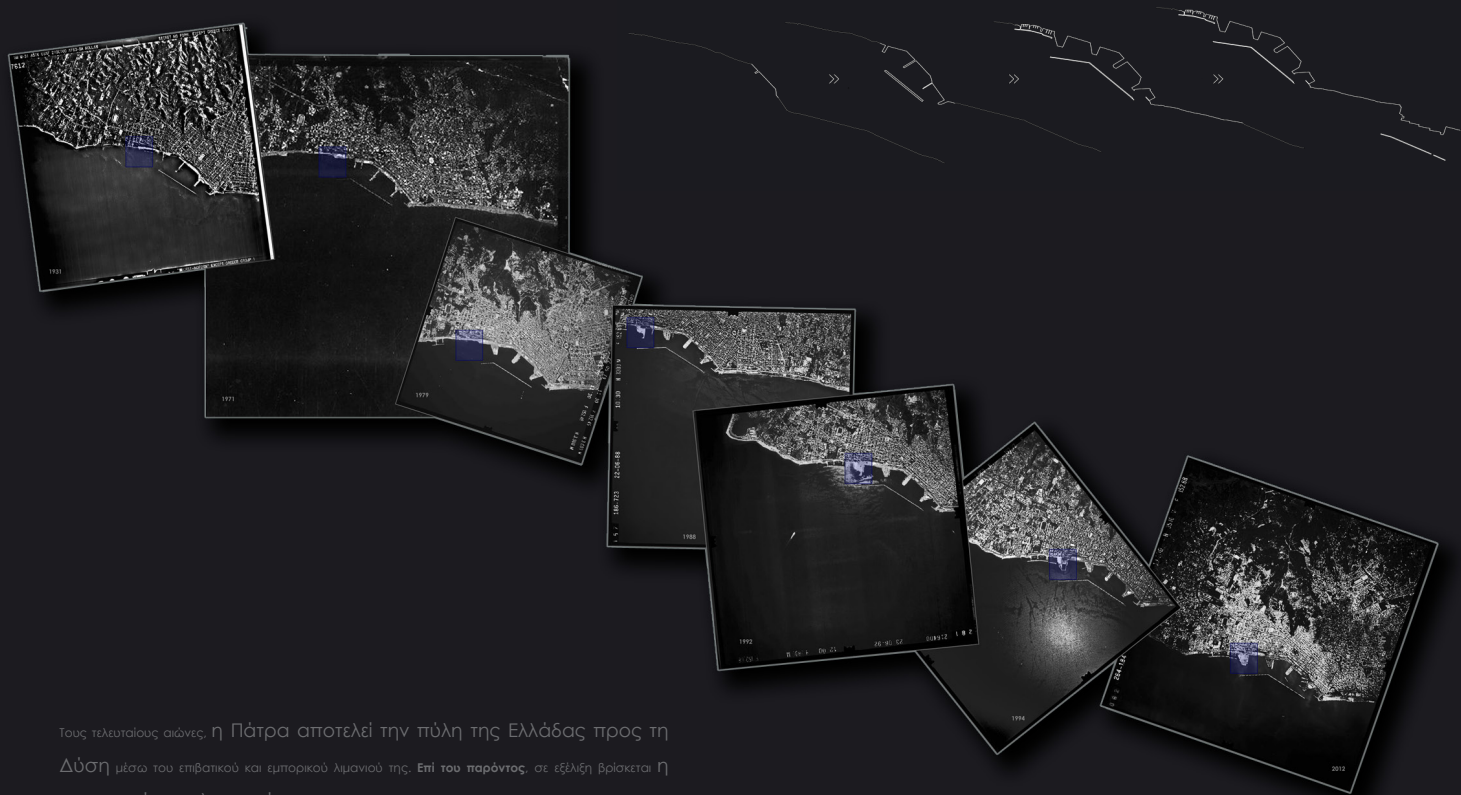
Κατά την περίοδο της **ενετοκρατίας** (1687-1714) το λιμάνι χρησιμοποιείται για τη μεταφορά τοπικών προϊόντων και πλέον έχει τη δυνατότητα (λόγω αύξησης του βάθους του βυθού του) να φιλοξενεί μέχρι και φρεγάτες. Στη συνέχεια εγκαταλείπεται και καταλήγει να γίνει **εστία μόλυνσης** και μετάδοσης λοιμωδών πυρετών, εξαιτίας του λιμνάσματος των νερών του πρότερου λιμένα.

Την περίοδο της **2ης τουρκοκρατίας** (1715-1827) το λιμάνι της Πάτρας **εξελίσσεται στο σημαντικότερο της χώρας**, μαζί με αυτό της Σύρου. Το 1758 ο εμπορικός ανταγωνισμός εντείνεται, καθώς παρατηρούνται Τουρκικά, Ενετικά, Αυστριακά και Γαλλικά πλοία στο λιμάνι. Η ελλιπής περιφρούρηση και οι λιγοστές αποθήκες, σε συνδυασμό με τον συνωστισμό των εθνικιστών, συντελούν στην υποβάθμιση της ασφάλειας της λιμενικής ζώνης.

Μετά την απελευθέρωση από τον τουρκικό ζυγό (1828), η Πάτρα αφήνεται κατεστραμμένη, με πληθυσμό περίπου 4.000 κατοίκους. **Οι Πατρινοί επιστρέφουν στην θάλασσα**, επιδιώκοντας επικοινωνία με την υπόλοιπη Ευρώπη και την επανασύνδεση της πόλης με το λιμάνι. Παράλληλα, θεσμοθετείται το πρώτο Πολεοδομικό σχέδιο της Πάτρας από τον Σταμάτη Βούλγαρη. Το σχέδιο αφορά τον επανασχεδιασμό της 'Άνω Πόλης' και την **επέκταση της πόλης προς το θαλάσσιο μέτωπο**, το οποίο τα τελευταία χρόνια ήταν μια έρημη ακτή.

Ο Βούλγαρης, με το σχέδιο του **1828**, όχι μόνο αναστέλλει τη διαφαινόμενη άναρχη επέκταση της πόλης αλλά και τη στρέφει προς το λιμάνι, διακρίνοντας το μελλοντικό σημαντικό ρόλο του. Προστένει ένα ιπποδόμειο σύστημα με πέντε ισοβαρή αστικά κέντρα δημοσίου χαρακτήρα (εν τέλει υλοποιήθηκαν μόνο τα δύο, οι σημερινές πλατιές Όλγας και Γεωργίου του Α'), βασικά χαρακτηριστικά του οποίου θεωρούνται η συμμετρία και η καθαρότητα στη δομή. Αξίζει να σημειωθούν οι πολυάριθμες σκάλες που ενώνουν την άνω με την κάτω πόλη, ο σεβασμός της τοπογραφίας (genius loci), οι αναγεννησιακές επιρροές (στοιές, εσωτερικές αυλές) καθώς και ο παραθαλάσσιος προσανατολισμός της πόλης. Ανυλοποίητο παρέμεινε γραμμικό άξονας κατά μήκος της παραλιακής ζώνης, μια παραλληλία με την αρχαία Πάτρα.





Τους τελευταίους αιώνες, η Πάτρα αποτελεί την πύλη της Ελλάδας προς τη Δύση μέσω του επιβατικού και εμπορικού λιμανιού της. **Επί του παρόντος**, σε εξέλιξη βρίσκεται η μεταφορά του λιμανιού στο νότιο άκρο της πόλης, ανάμεσα στις εκβολές των ποταμών Γλαύκου και Διακονιάρη. **Στο άμεσο μέλλον**, το παραθαλάσσιο μέγιστο του ιστορικού κέντρου θα παραδοθεί στους πολίτες, με στόχο την επανασύνδεσή τους με τη θάλασσα.

Πολεοδομική Ανάλυση Πατρών

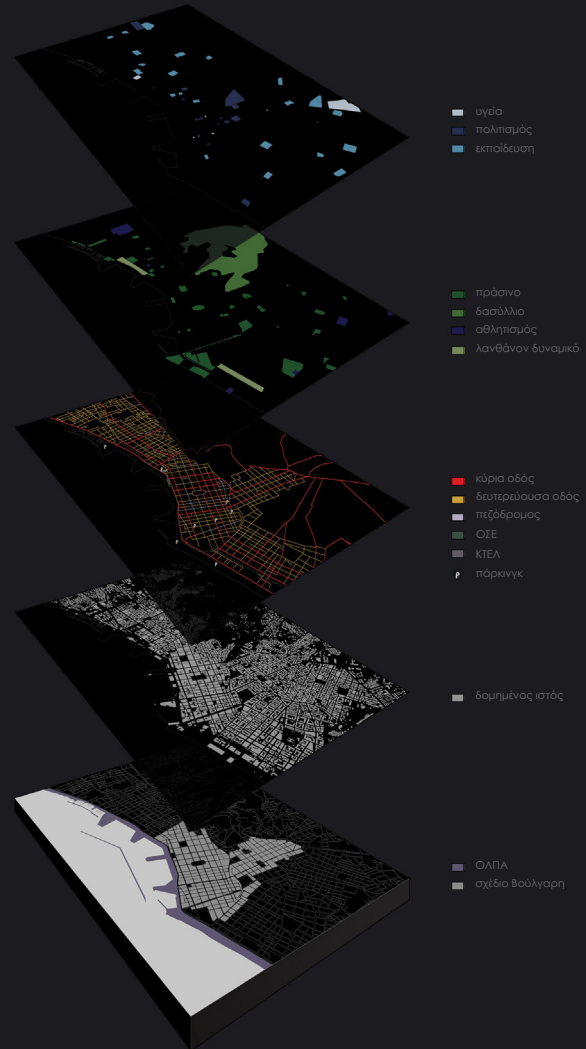
Το ακόλουθο γράφημα αναλύεται από κάτω προς τα πάνω.

Εκινώντας από τη βάση της γραφικής απεικόνισης φαίνονται, εκτός από την γραμμική παράκτια ζώνη του Οργανισμού Λιμένος Πατρών (ΟΛΠΑ), τα όρια της διαμορφωμένης από το σχέδιο Βούλγαρη πόλης, της Άνω και της Κάτω. Αξίζει να σημειωθεί ο **Θαλάσσιος προσανατολισμός** της πόλης που συμπίπτει με τη δύση.

Στον επόμενο χάρτη βλέπουμε αποτυπωμένο τον δομημένο ιστό ο οποίος έχει εξαπλωθεί από το ένα άκρο της θάλασσας μέχρι τους πρόποδες του δασυλλίου, αφήνοντας **ελάχιστο χώρο για αστικό πράσινο**.

Ακολουθώντας, αφενός την έλλειψη χώρων στάθμευσης, αφετέρου ότι η παραλιακή οδική αρτηρία, η Όθωνος-Αμαλίας, είναι φορτισμένη κυκλοφοριακά. Επιπλέον προβλήματα που έως και σήμερα αντιμετωπίζει η Πάτρα είναι η έλλειψη ποδηλατοδρόμων και πεζόδρομων αλλά και η κυκλοφοριακή συμφόρηση που προκαλείται από την μη περάτωση σημαντικών έργων όπως η μίνι-περιμετρική και η μη διάνοιξη της οδού Κανακάρη (ώστε να χρησιμοποιηθεί ως έξοδος της Πάτρας προς Αθήνα). Αποτέλεσμα της έλλειψης υποδομών είναι η αναγκαστική διέλευση βαρέων οχημάτων μέσα από το κέντρο της πόλης και η παρεπόμενη επιβάρυνση της ατμόσφαιρας στην περιοχή.

Τέλος, στον χάρτη που βρίσκεται στην κορυφή βλέπουμε την ανυπαρξία δικτύων πρασίνου καθώς και τα δύο ανεκμετάλλετα οικόπεδα του ΟΣΕ, τα οποία χαρακτηρίζονται και ως **λανθάνοντα δυναμικά**. Το ένα από αυτά τοποθετείται στο μέτωπο που εφάπτεται η βόρεια προβλήτα,



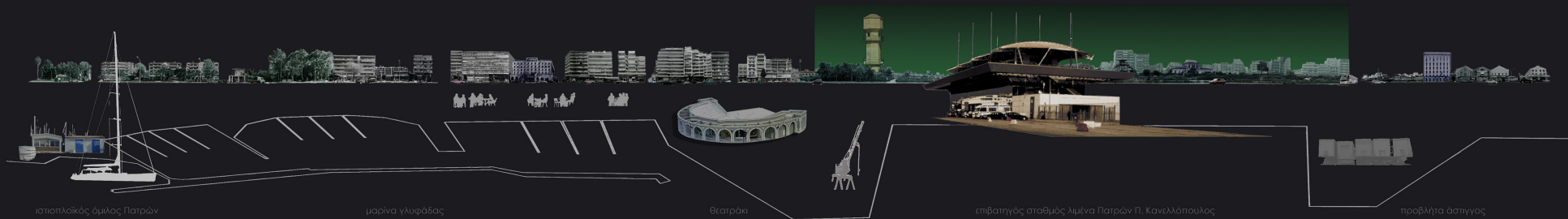


πράσινοι δρόμοι

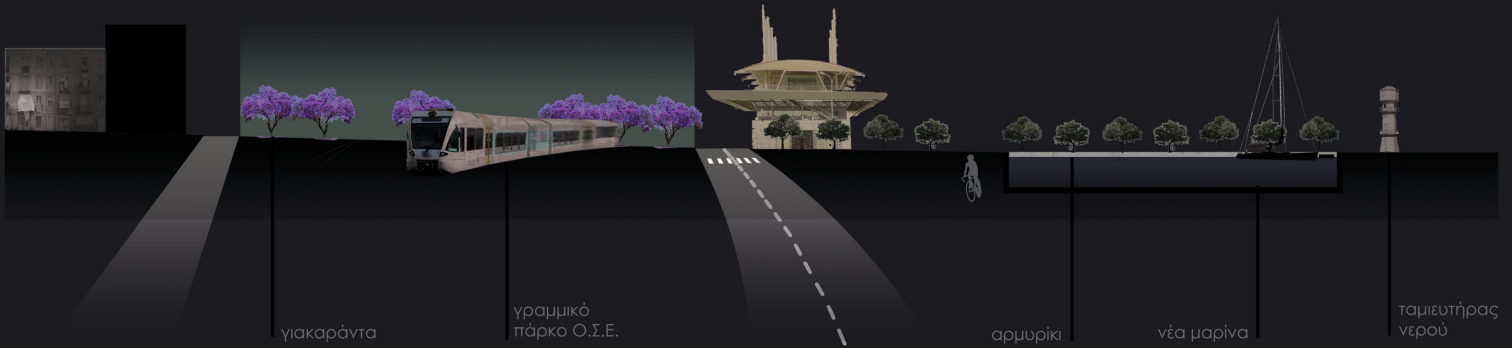
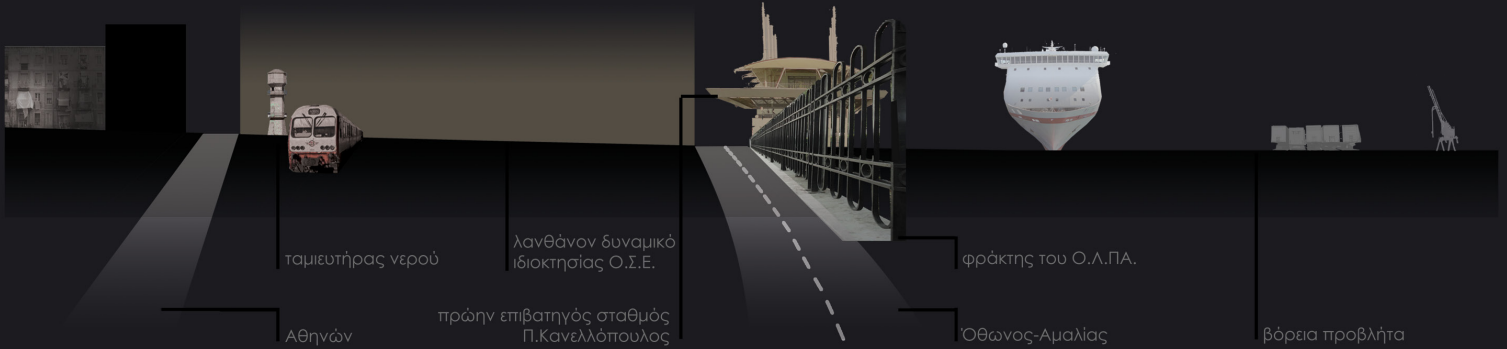
Η καθετότητα πολλών οδικών αξόνων ως προς την ακτογραμμή εξυπηρετεί την εφαρμογή των λεγόμενων **πράσινων δρόμων**-ήδη διατυπωμένη πρόταση από διάφορους αναλυτές. Σύμφωνα με αυτή, οι επιλεγμένοι άξονες, που μπορεί να είναι είτε οδικές αρτηρίες είτε πεζόδρομοι, γειμίζουν με πράσινο και πηγάζοντας από το δασύλλιο, καταλήγουν στην παράκτια ζώνη, διασχίζοντας τον πυκνό αστικό ιστό και δικτυώνοντας τους υπάρχοντες ελεύθερους χώρους. Είναι επίσης σημαντικό να αναφερθεί ότι σε κάθε μία από τις 4 προβλήτες καταλήγει ένας πράσινος δρόμος.

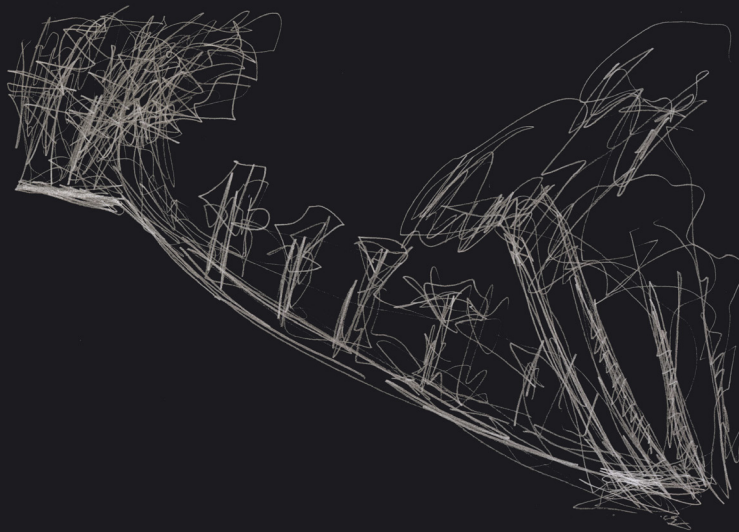
Προτεινόμενοι άξονες από βορρά προς νότο: Αγίας Σοφίας, Νόρμαν, Καρόλου, Αγίου Νικολάου, Γεροκωστοπούλου, Γούναρη, Τριών Ναυάρχων.

Εδώ παραθέτω μία όψη του υπάρχοντος παράκτιου μετώπου στο ύψος της βόρειας προβλήτας. Η περιοχή «θεατράκι», ζώνη αναψυχής με πολλά καφέ, απλώνεται στο δεξιό κομμάτι της μαρίνας γλυφάδας αλλά και σε μέρος της βόρειας προβλήτας. Τη βόρεια λιμεναλεκάνη εποπτεύει ο επιβατηγός σταθμός Π. Κανελλόπουλος, που μετά την μετακίνηση του λιμανιού λειτουργεί και αυτός ως χώρος αναψυχής. Στα αριστερά διακρίνουμε τις ναυαθλητικές εγκαταστάσεις του ιστιοπλοϊκού ομίλου Πατρών οι οποίες δικαιολογημένα χαρακτηρίζονται ανεπαρκείς ενώ στα δεξιά την προβλήτα Άστιγγος όπου τοποθετούνται σε μόνιμη βάση φορτηγά και κοντέινερ.



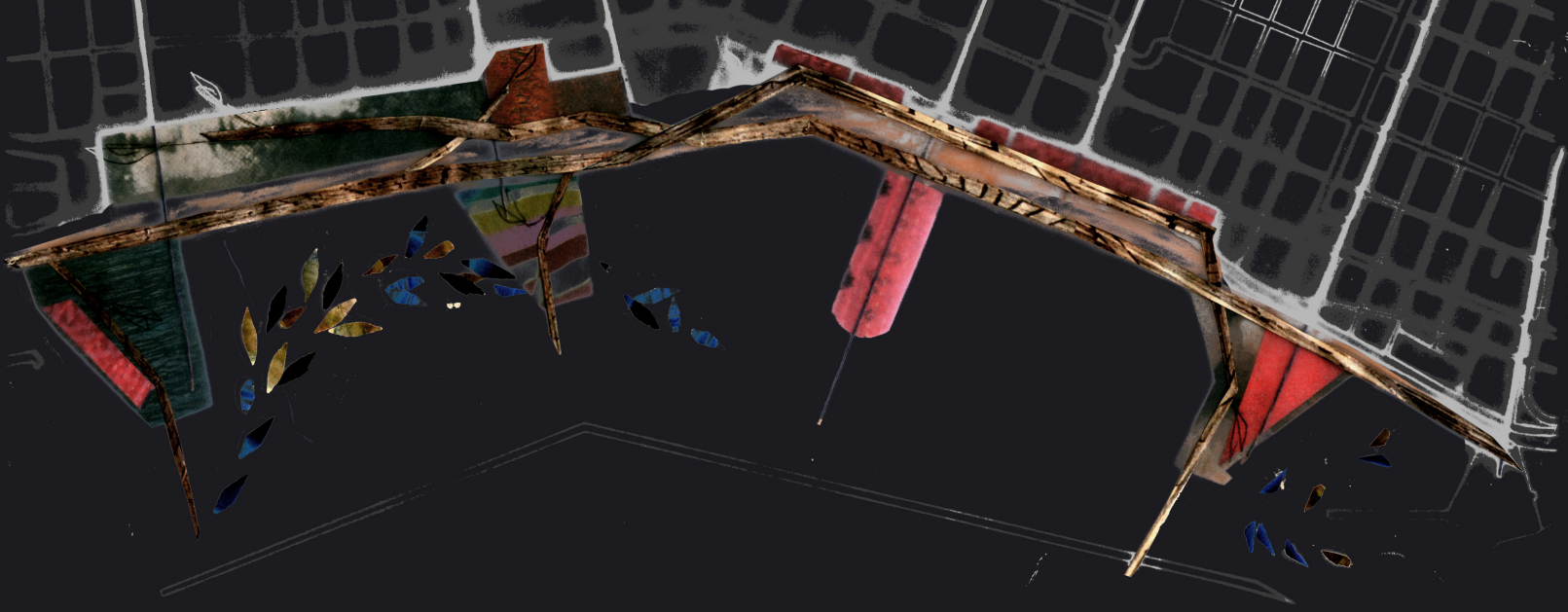
Εγκάρσια Τομή Παράκτιου Μετώπου





Στη διπλανή σελίδα βλέπουμε μία εγκάρσια τομή της παράκτιας ζώνης στο ύψος της βόρειας προβλήτας όπου αποτυπώνεται **η ακολουθία των ορίων ή «εμποδίων» που παρεμβάλλονται μεταξύ του πεζού και της θάλασσας**. Παρατηρούμε ότι από την πόλη προς τη θάλασσα υπάρχουν όρια διαφόρων τύπων. Εκκινώντας από το όριο των πιο κοντινών στη θάλασσα κτιρίων ορθώνεται το εγκαταλεημένο γραμμικό οικόπεδο του ΟΣΕ, ένα περιφραγμένο πρανές που χαρακτηρίζεται ως λανθάνον δυναμικό. Η σιδηροδρομική γραμμή χρησιμοποιείται και από συρμούς παλαιάς τεχνολογίας, τρένα θορυβώδη και απωθητικά για τον πεζό. Στη συνέχεια το όριο του κύριου, διπλής κατεύθυνσης δρόμου, Όθωνος-Αμαλίας, γίνεται αδιαπέραστο λόγω της συνύπαρξης του φράχτη του ΟΛΠΑ. Τέλος, η βόρεια προβλήτα καταλαμβάνεται από φορτηγά, κοντέινερ και γερανούς.

Η πρόταση των **πράσινων δρόμων** σε συνδυασμό με μία γενικότερη **ανάπλαση του γραμμικού παράκτιου μετώπου** επαναδιαπραγματεύεται και καταλύει τα όρια αυτά. Στο ύψος της βόρειας προβλήτας η οδός Αγίας Σοφίας προεκτείνεται μέχρι αυτή και μετατρέπεται σε **πράσινο δρόμο** με γιακαράντες και αρμυρίκια. Προτείνω, παράλληλα, τη μετατροπή του προαναφερθέντος λανθάνοντος δυναμικού σε **γραμμικό πάρκο** καθώς και την αντικατάσταση των **παλαιών συρμών με νέους** που θα διατηρούν χαμηλότερη ταχύτητα κοντά στον πεζό. Η απομάκρυνση του φράχτη του ΟΛΠΑ θα συνδυαστεί με **κυκλοφοριακές ρυθμίσεις** για την αποφόρτιση της παραλιακής οδού Όθωνος-Αμαλίας σε συνδυασμό με τη λειτουργία διαβάσεων και την επαρκή σηματοδότηση καθ' όλο το μήκος της. Ποδηλατόδρομος, πεζόδρομος και περιοχές πρασίνου θα διατρέχουν όλο το μέτωπο. Δίπλα σε αυτό, στο ύψος της βόρειας προβλήτας τοποθετείται νερό και μία νέα μαρίνα, με μία συνθετική κίνηση που θα προβληθεί εκτενώς στη συνέχεια.



Οι **κυρίαρχες χρήσεις** που προτείνω να τοποθετηθούν στην προβλήτα είναι τρεις: **ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΣ όμιλος, τεχνητό πάρκο και πισίνα αναψυχής**. Η επιλογή των συγκεκριμένων χρήσεων προέκυψε ύστερα από μία διεξοδική ανάλυση της Πάτρας και των αναγκών της. Σε αρχικό στάδιο, προσπαθώντας να διαχειριστώ συνολικά το ανεκμετάλλευτο παράκτιο μέτωπο που προέκυψε από την πρόσφατη μεταφορά του λιμανιού σε νότιο σημείο της πόλης, διαπίστωσα μία **αφθονία ελεύθερου χώρου**, καθώς η έκταση των 3.5 χιλιομέτρων του παλιού λιμένα περιλαμβάνει όχι μόνο μία γραμμική παράκτια ζώνη αλλά και τέσσερις προβλήτες.

Σε κάθε μία από αυτές, θα μπορούσε να προσδοθεί διαφορετική κεντρική χρήση, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του σημείου που βρίσκεται και της σχέσης της με την πόλη. Όσον αφορά τη βόρεια προβλήτα, χαρακτηριστικό της γνώρισμα είναι ότι η μία από τις δύο γενιτάζουσες λιμενολεκάνες της περιλαμβάνει την μαρίνα της γλυφάδας-τη μοναδική μαρίνα της Πάτρας. Για το λόγο αυτό, η σχέση της με το **νερό** και με το σταχείο των **Καραβιών** είναι ενδυναμωμένη συγκριτικά με τις υπόλοιπες προβλήτες. Οι χρήσεις που ανέφερα ότι τοποθετώ έχουν προφανή συσχέτιση με το νερό, το οποίο και προσπάθησα να αναδείξω σε αυτές και με αυτές. Στόχος είναι να ενδυναμώσω το χαρακτήρα του ναυαθλητισμού που χαρακτηρίζει τη συγκεκριμένη περιοχή η οποία έχει δυνατότητα να προσελκύσει μέχρι και διεθνές τουριστικό ενδιαφέρον ως **ναυαθλητικό κέντρο**.

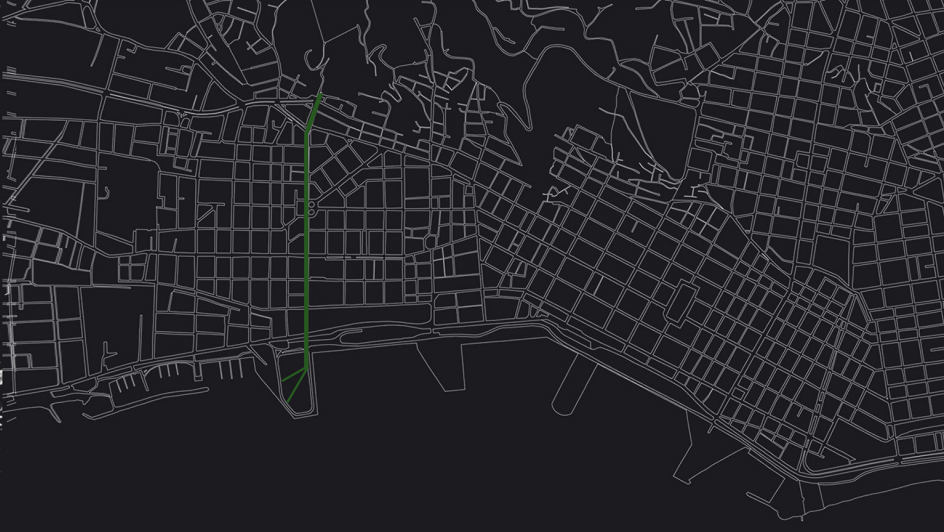


1893

χρήση λιμένος

προβλήτες Αγ. Νικολάου
και Καλαβρίτων.

Στο χάρτη που απεικονίζει την πόλη των Πατρών κατά το έτος 1893 διαπιστώνεται το γεγονός ότι οι προβλήτες αποτελούσαν την τεχνητή προέκταση κάθετων στην ακτογραμμή οδικών αξόνων μέσα στη θάλασσα. Αυτό καταδεικνύει άλλωστε και το πλάτος τους, που συμπίπτει με το πλάτος των αντίστοιχων δρόμων (στην προκειμένη περίπτωση των οδών Αγίου Νικολάου και Γούναρης). Η συνθήκη αυτή εξυπηρετούσε πρωτίτως τη λειτουργία της παράκτιας ζώνης ως λιμάνι εμπορικό και επιβατηγό, με κύριο χρήστη των προβλητών τα φορτηγά οχήματα και τα αυτοκίνητα.

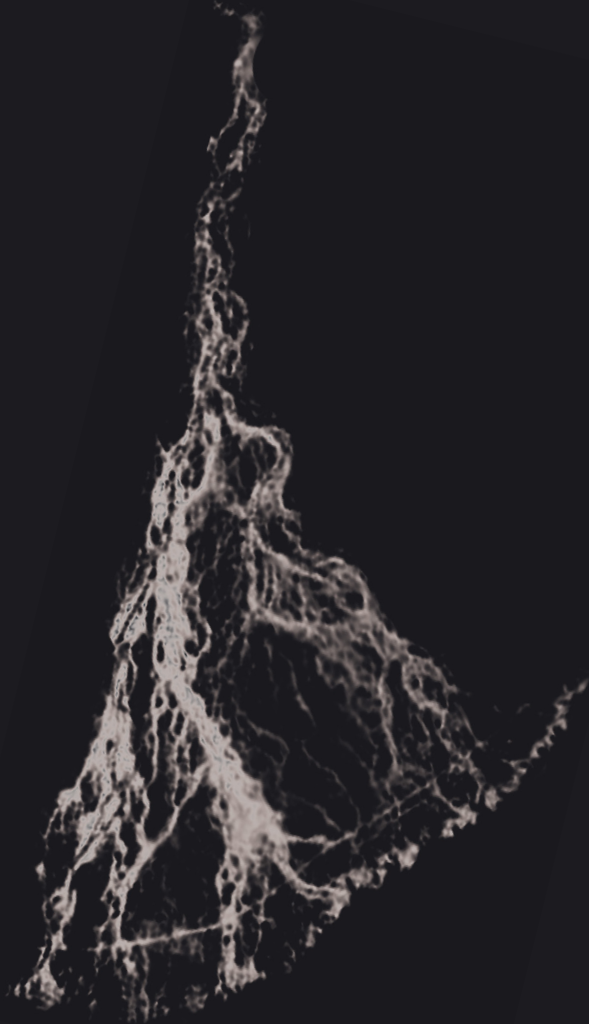


2012

ελεύθερος χώρος

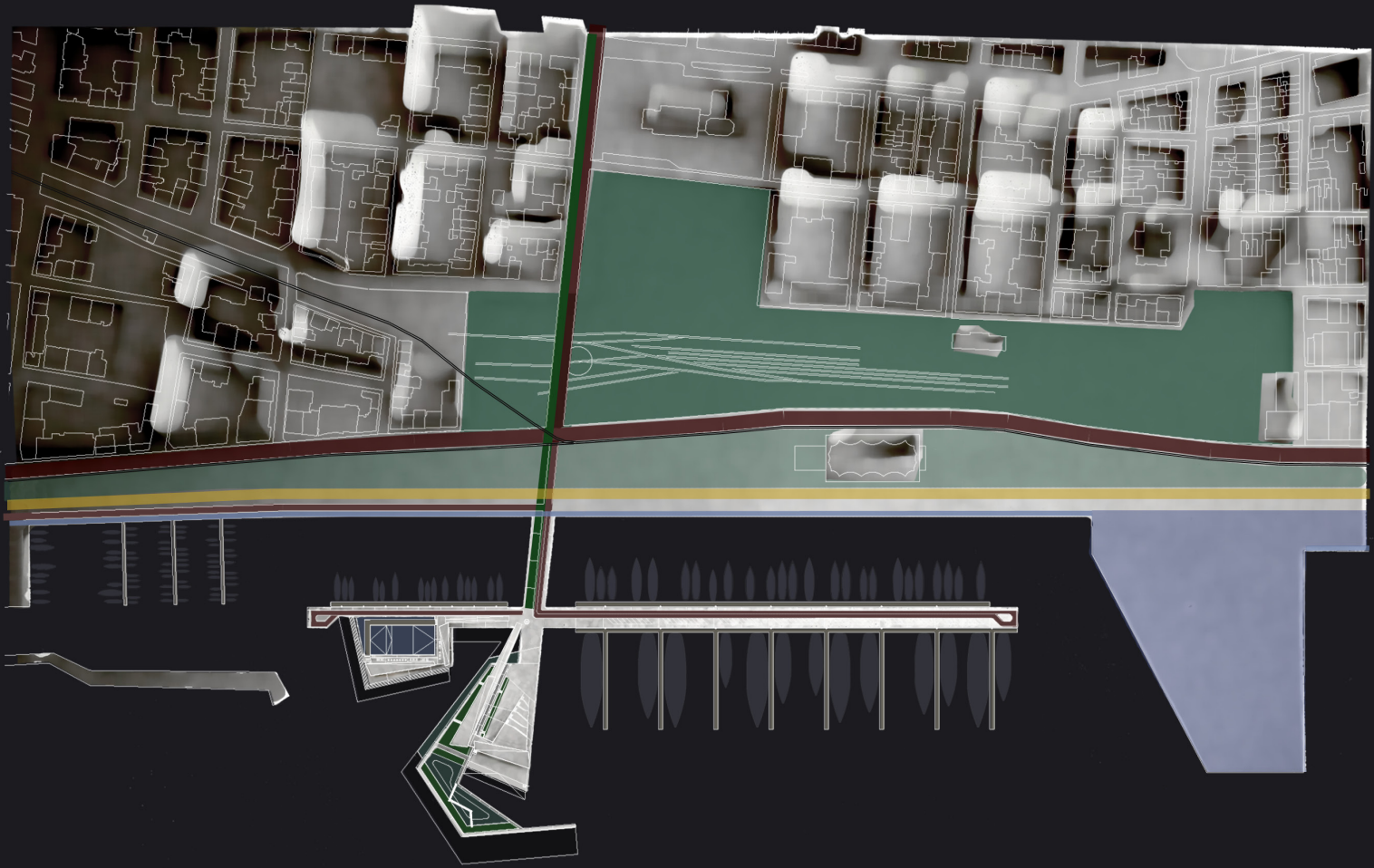
βόρεια προβλήτα

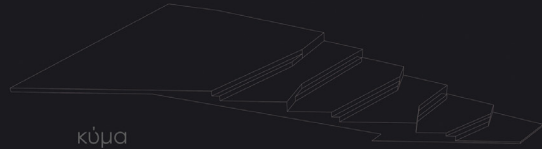
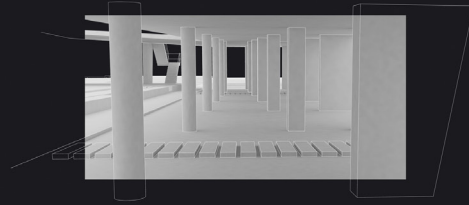
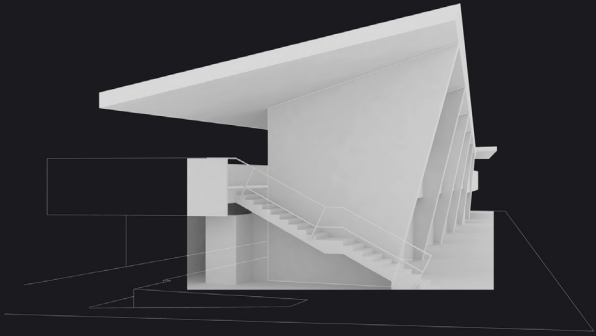
Καθώς αλλάζει ο χαρακτήρας της παράκτιας ζώνης στο κέντρο της Πάτρας και από εμπορικό και επιβατηγό λιμάνι μετατρέπεται σε ελεύθερο δημόσιο χώρο, δημιουργείται και η ανάγκη μιας ριζικής αλλαγής στην αντιμετώπιση των χαρακτηριστικών αυτών που όχι μόνο συνδέουν τις προβλήτες με τον αστικό ιστό αλλά και τις αναδιοργανώνουν. Με αφορμή την προηγούμενη παρατήρηση, στην περίπτωση της Βόρειας Προβλήτας επιλέγω να προεκτείνω μέχρι τη θάλασσα την κάθετη στην ακτογραμμή οδό Αγίας Σοφίας, η οποία αποτελεί και έναν από τους προτεινόμενους πράσινους δρόμους. Εν συνεχεία, καθώς εισέρχεται στην προβλήτα διακλαδίζεται, έτσι ώστε να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του νέου κύριου χρήστη που είναι ο πεζός.



Η **κεντρική συνθετική ιδέα** περιλαμβάνει τον **ΚΑΤΑΚΕΡΜΑΤΙΣΜΟ** αυτής της επίπεδης προβλήτας από μπιτόν και τη **σύνδεσή της με τον αστικό ιστό** διαμέσου ενός από τους πράσινους οδικούς άξονες που προτείνει, αυτόν της "Αγίας Σοφίας". Με τον τρόπο αυτό, επιδιώκεται η ενδυνάμωση της σχέσης του κατοίκου της Πάτρας με το **ΥΔΑΤΙΝΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ** αλλά και η ανάδειξη του τελευταίου μέσω τεσσάρων διαφορετικών του μορφών, κατανεμημένων σε ισάριθμες ενότητες: μία νέα μαρίνα, έναν ιστοπλοϊκό όμιλο, μία πισίνα αναψυχής και ένα τεχνητό πάρκο. Παράλληλα, αναδεικνύεται ο προϋπάρχων χαρακτήρας της περιοχής ως **ναυταθλητικό κέντρο**.

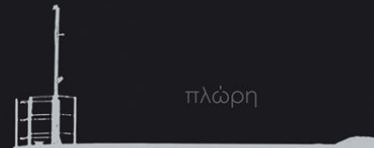
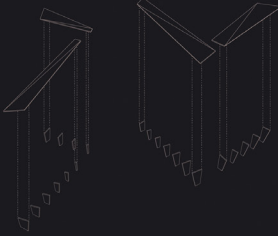
Κρίσιμος, κατά τη **συνθετική διαδικασία**, χαρακτηρίζεται ο ρόλος της **ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**. Εξαρχής οραματίστηκε μία προβλήτα στην οποία, αφού εισβάλλει ορμητικά ένας πράσινος δρόμος, τη μετασηματίζει, δημιουργώντας ένα τρισδιάστατο **δέλτα** ποταμού. Εν συνεχεία το κύμα, οι γιγάραι, τα πανιά, η πλήρη και η στοά «μεταφέρονται» **μορφολογικά** στους κτηριακούς όγκους.





κύμα

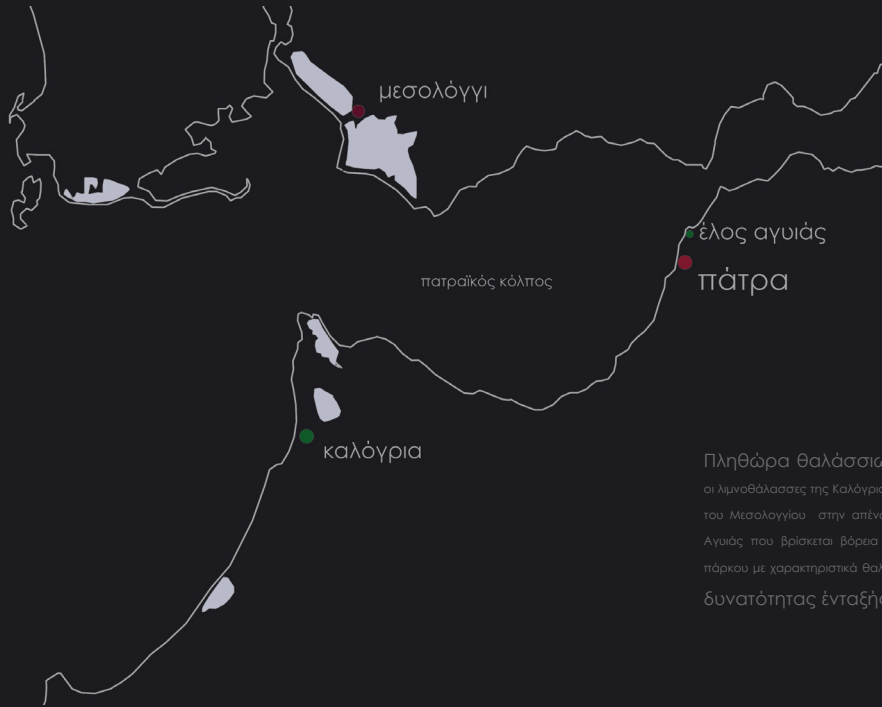
πανιά



πλώρη

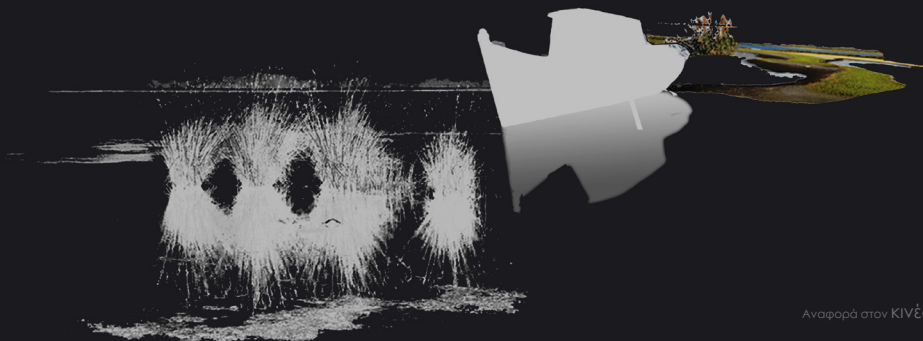


στοά

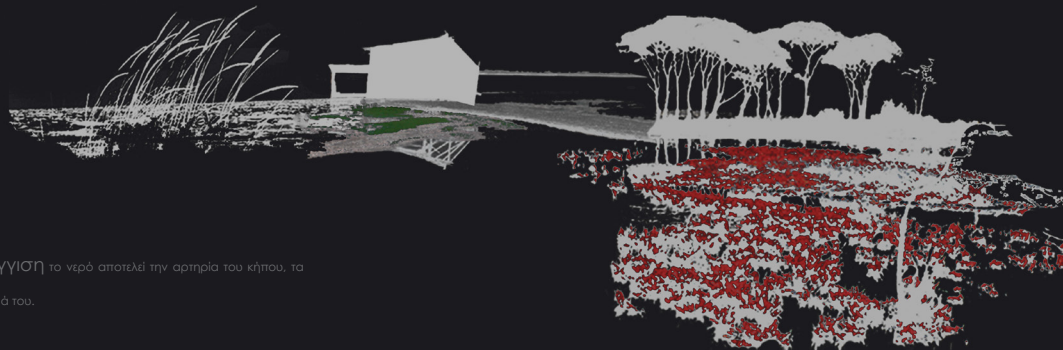


Πληθώρα θαλάσσιων οικοσυστημάτων συναντώνται πλησίον της Πάτρας, όπως οι λιμνοθάλασσες της Καλόγριας, του Κοτιχίου και της Στροφυλιάς στο νομό Ηλείας, τις λιμνοθάλασσες του Μεσολογγίου στην απέναντι όχθη του Πατραϊκού κόλπου αλλά και το αποξηραμένο έλος της Αγυιάς που βρίσκεται βόρεια του κέντρου της πόλης. Η επιλογή της τοποθέτησης ενός τεχνητού πάρκου με χαρακτηριστικά θαλάσσιου οικοσυστήματος στη βόρεια προβλήτα δικαιολογείται μέσω της δυνατότητας ένταξής του στο ήδη υπάρχον φυσικό δίκτυο.

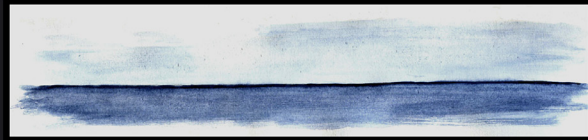




Αναφορά στον ΚΙΝΕΖΙΚΟ ΚΗΠΟ αποτελεί η σύλληψη του επιχειρούμενου τεχνητού οικοσυστήματος ως μια μικρογραφία της λιμνοθάλασσας της Στροφυλιάς, κοντινής παραθεριστικής περιοχής.



Σύμφωνα με μια παλιά κινέζικη προσέγγιση το νερό αποτελεί την αρτηρία του κήπου, τα βουνά το σκελετό του και τα φυτά απλώς το τρίχωμά του.



Μια μεγάλη ξύλινη γέφυρα ενάντι τις δύο όχθες της τεχνητής λίμνης. Ακριβώς όπως οι γέφυρες των κινεζικών κήπων, ακολουθεί μια τεθλασμένη πορεία που αλλάζει απότομα διεύθυνση και η οποία

χαρακτηρίζεται όχι μόνο από το ενδιαφέρον σχήμα της, αλλά και από την τάση να κατευθύνει το βλέμμα του παρατηρητή σε τοπιακές θέσεις σε διαφορετικά σημεία του ορίζοντα.

Κτιριολογικό Πρόγραμμα/ Κλειστοί χώροι

Ιστιοπλοϊκός Όμιλος.....844τ.μ.

ΙΣΟΓΕΙΟ

Αποθηκευτικός χώρος σκαφών.....500τ.μ.

Επίπτης.....15τ.μ.

W.C.....7τ.μ.

ΟΡΟΦΟΣ

BA πτέρυγα

Χώρος Υποδοχής/Γραμματεία.....20τ.μ.

Γραφεία προπονητών.....25τ.μ.

Αίθουσες διδασκαλίας.....2x30τ.μ.

Βιβλιοθήκη.....40τ.μ.

Αίθουσα απονομών.....45τ.μ.

NΔ πτέρυγα

Ιατρείο.....25τ.μ.

Αποδυτήρια/W.C.....40τ.μ.

Γυμναστήριο.....25τ.μ.

Αναψυκτήριο.....35τ.μ.

W.C. κοινού.....7τ.μ.

Πισίνα Αναψυχής.....249τ.μ.

ΙΣΟΓΕΙΟ

Nότια πτέρυγα

Γραφεία ναυαγοσώστη.....20τ.μ.

Γραφεία διοίκησης.....25τ.μ.

Αναψυκτήρια.....25τ.μ.

W.C.....7τ.μ.

Δυτική πτέρυγα

Χώρος Υποδοχής/Γραμματεία.....25τ.μ.

Σάουνα.....12τ.μ.

Αποδυτήρια/W.C.....70τ.μ.

Αποδυτήρια/W.C. ΑμεΑ.....10τ.μ.

ΟΡΟΦΟΣ

Αναψυκτήρια.....40τ.μ.

W.C.....15τ.μ.

RS-X



Laser Radial



Laser



Finn



470



49er

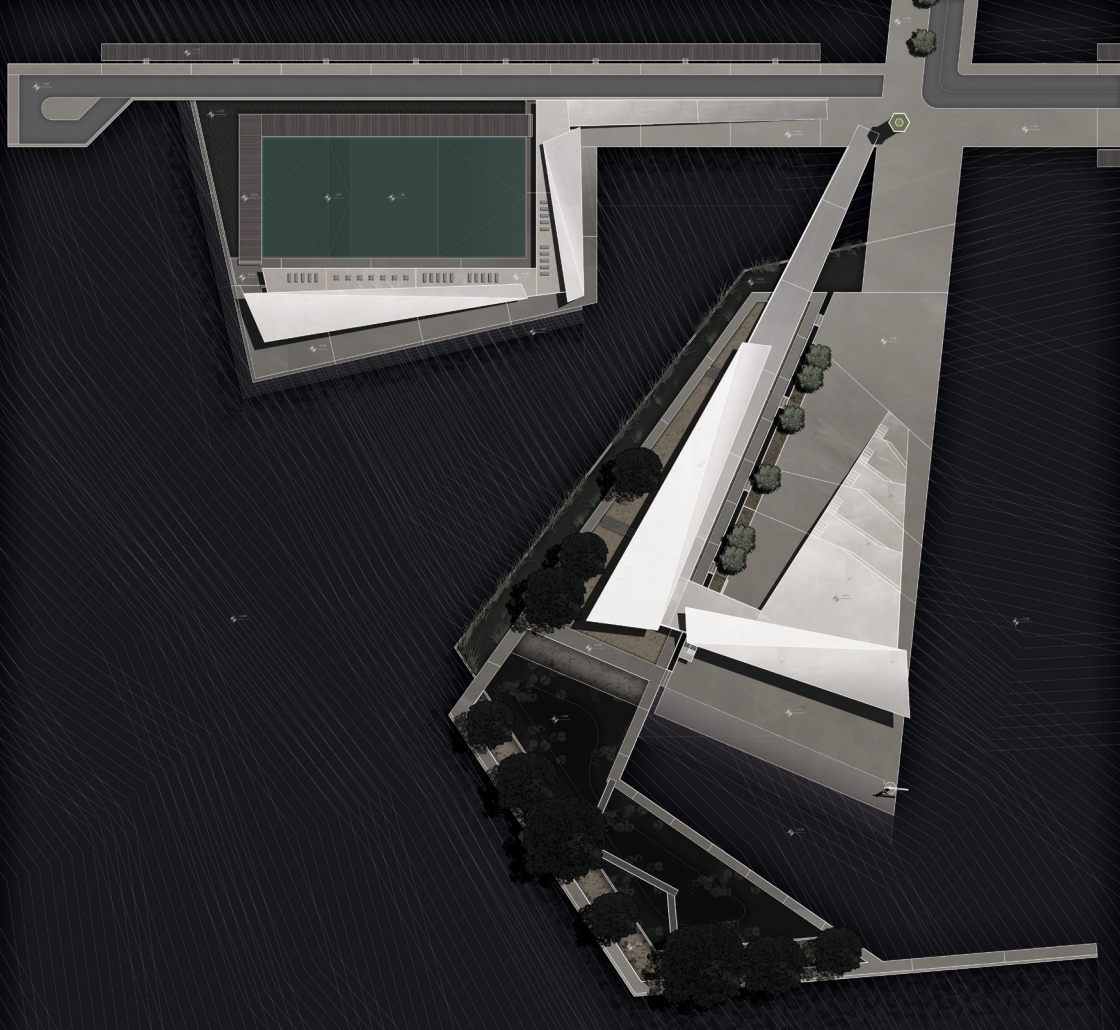


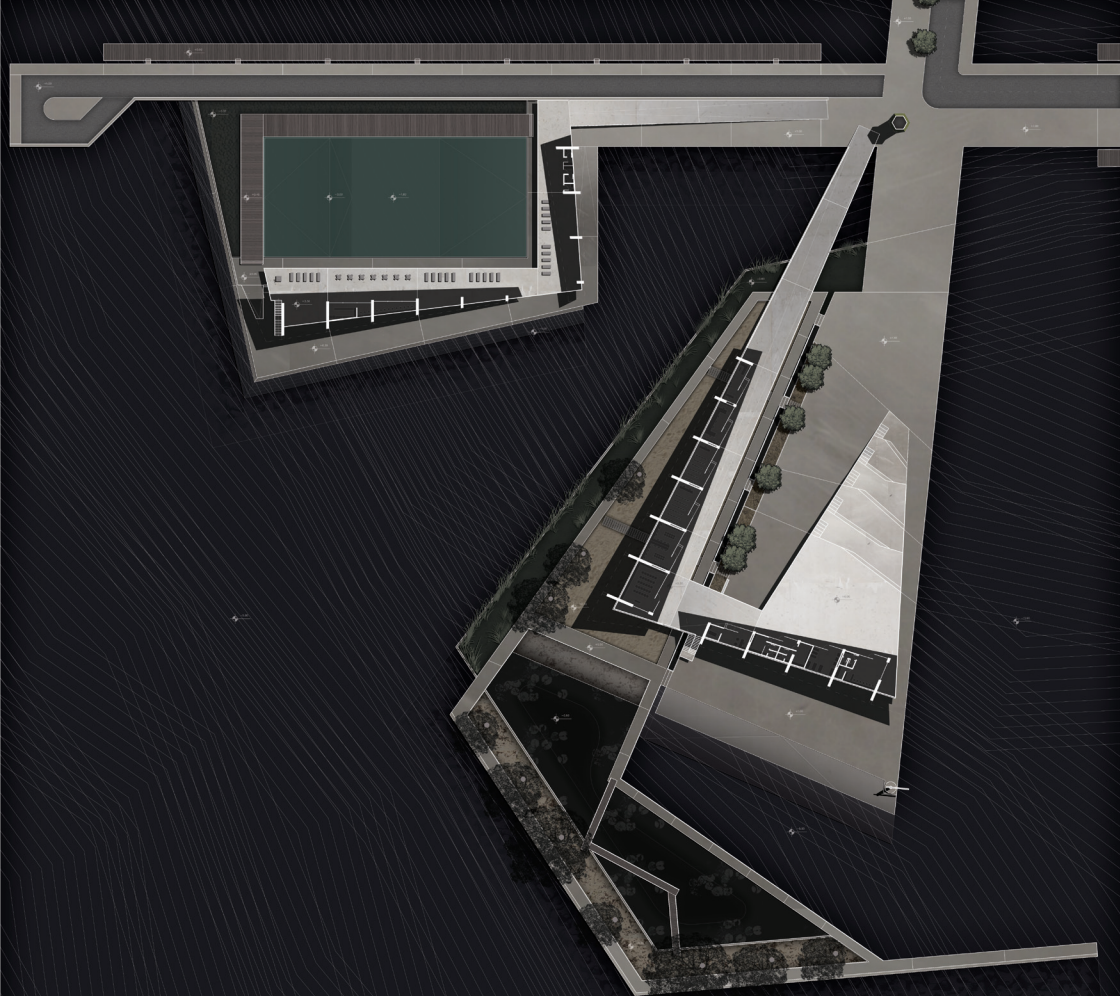
Elliot 6m

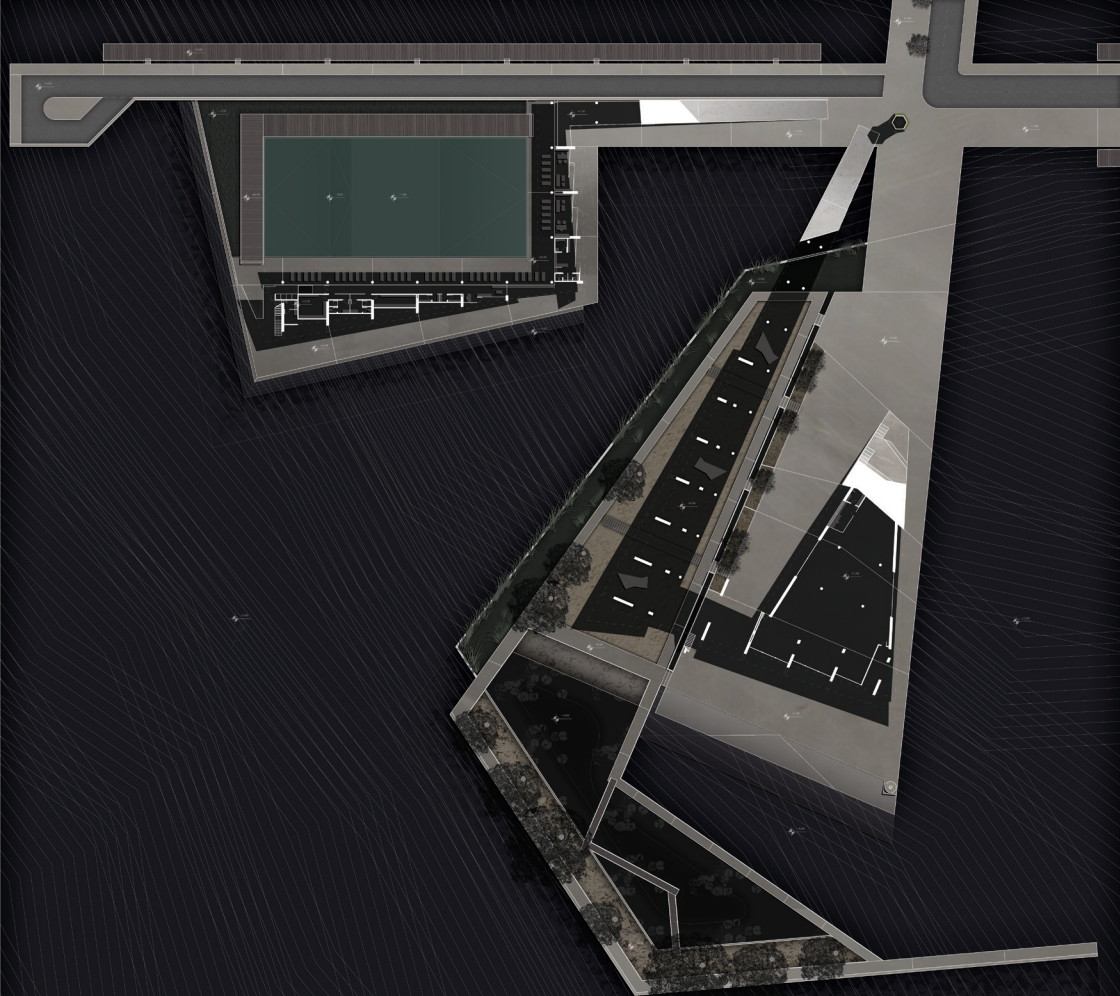


Star



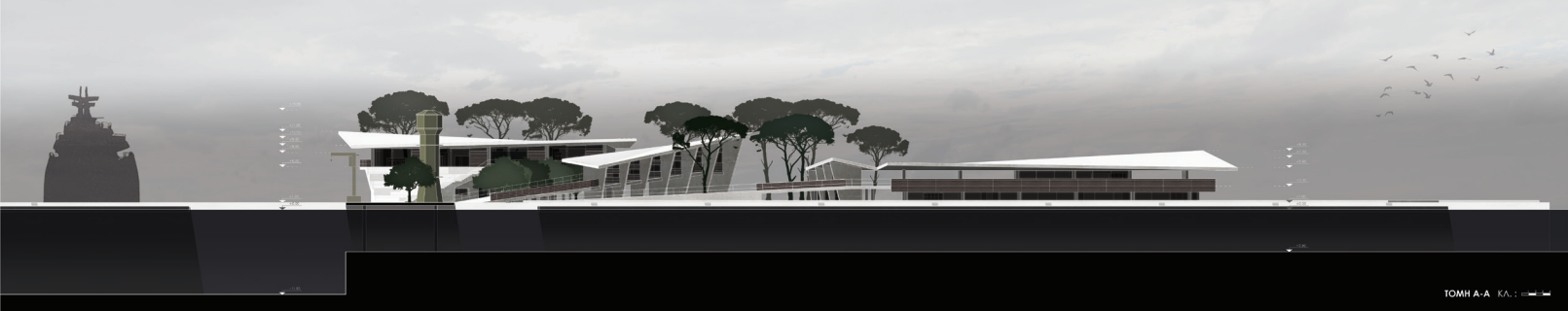







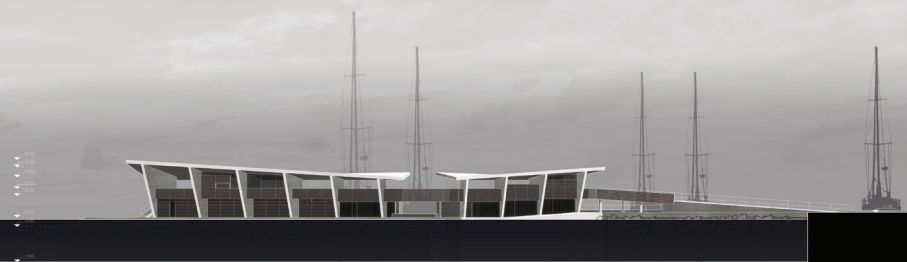
ΚΑΤΟΨΗ ΙΣΟΓΕΙΟΥ ΚΛ.: -----

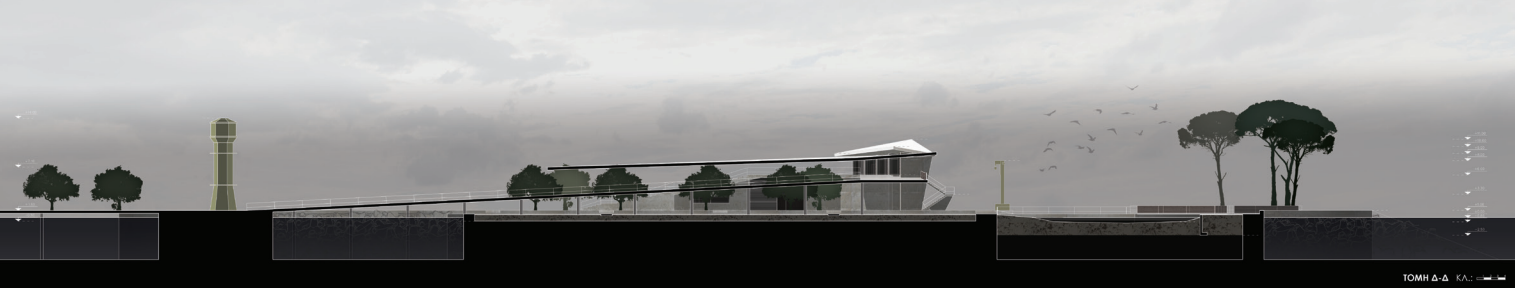


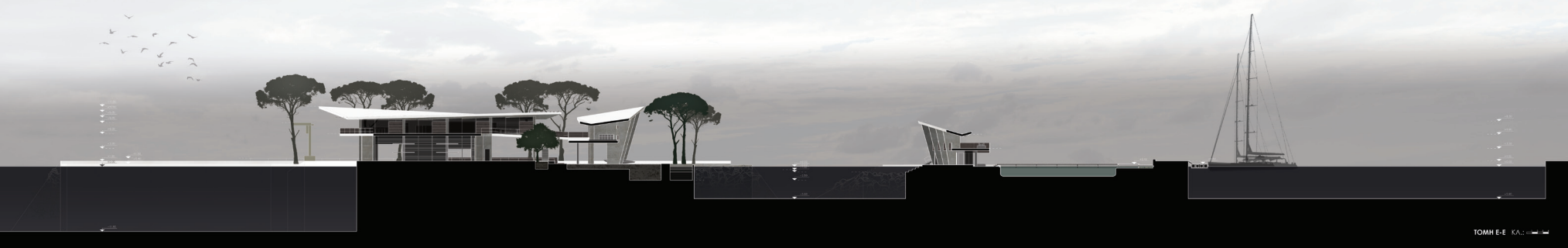


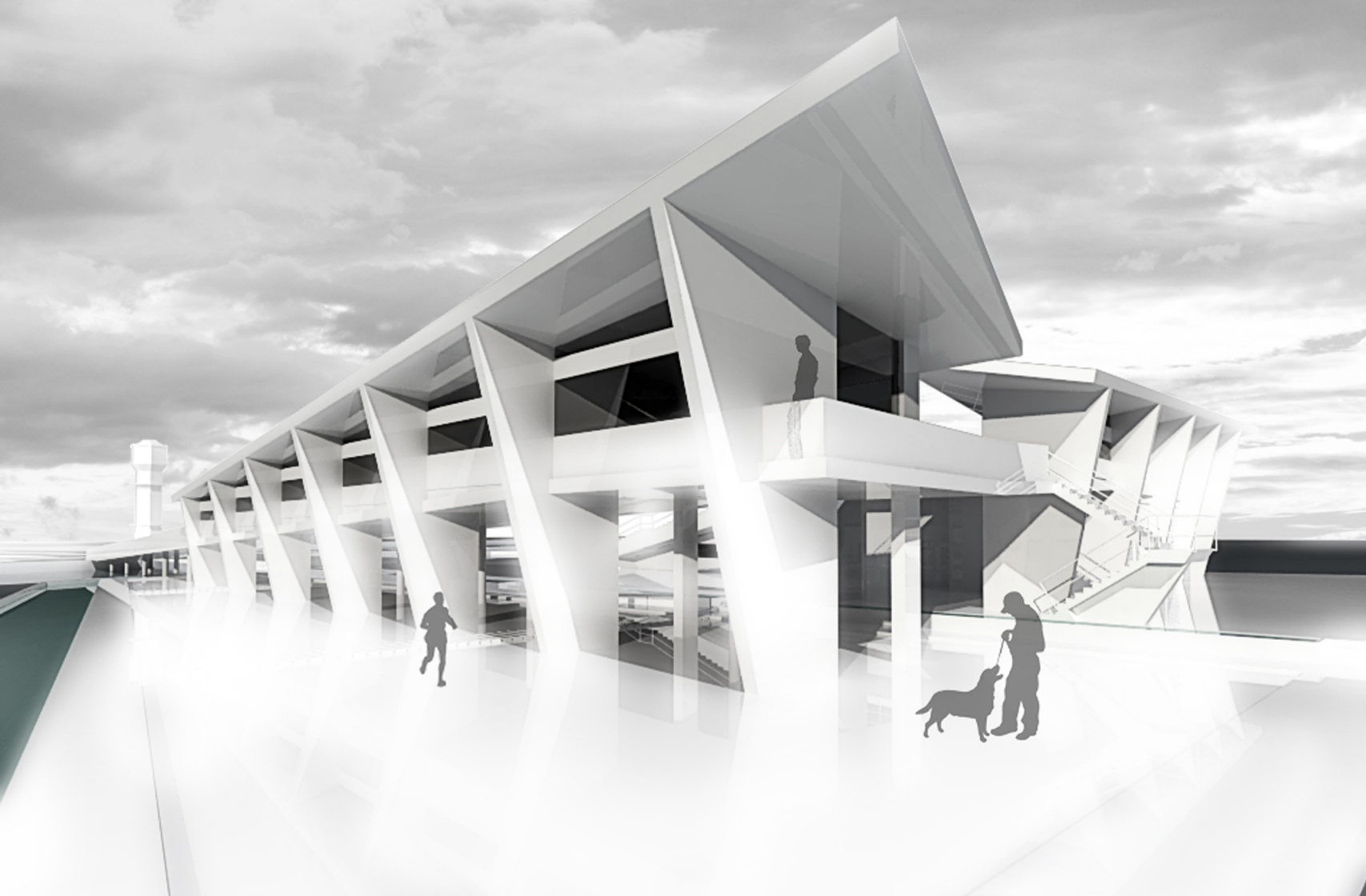


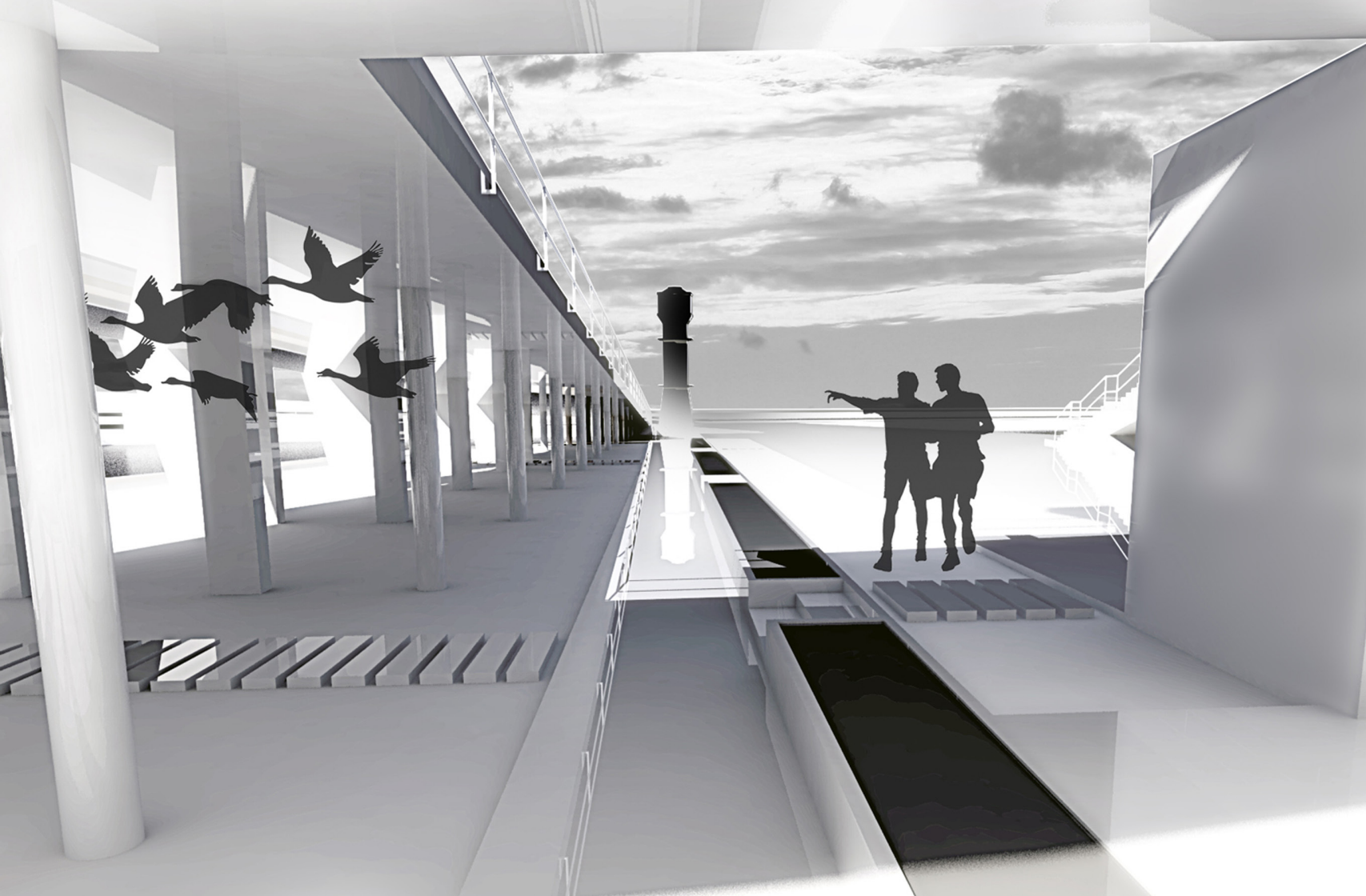
TOMH B-B KA: 

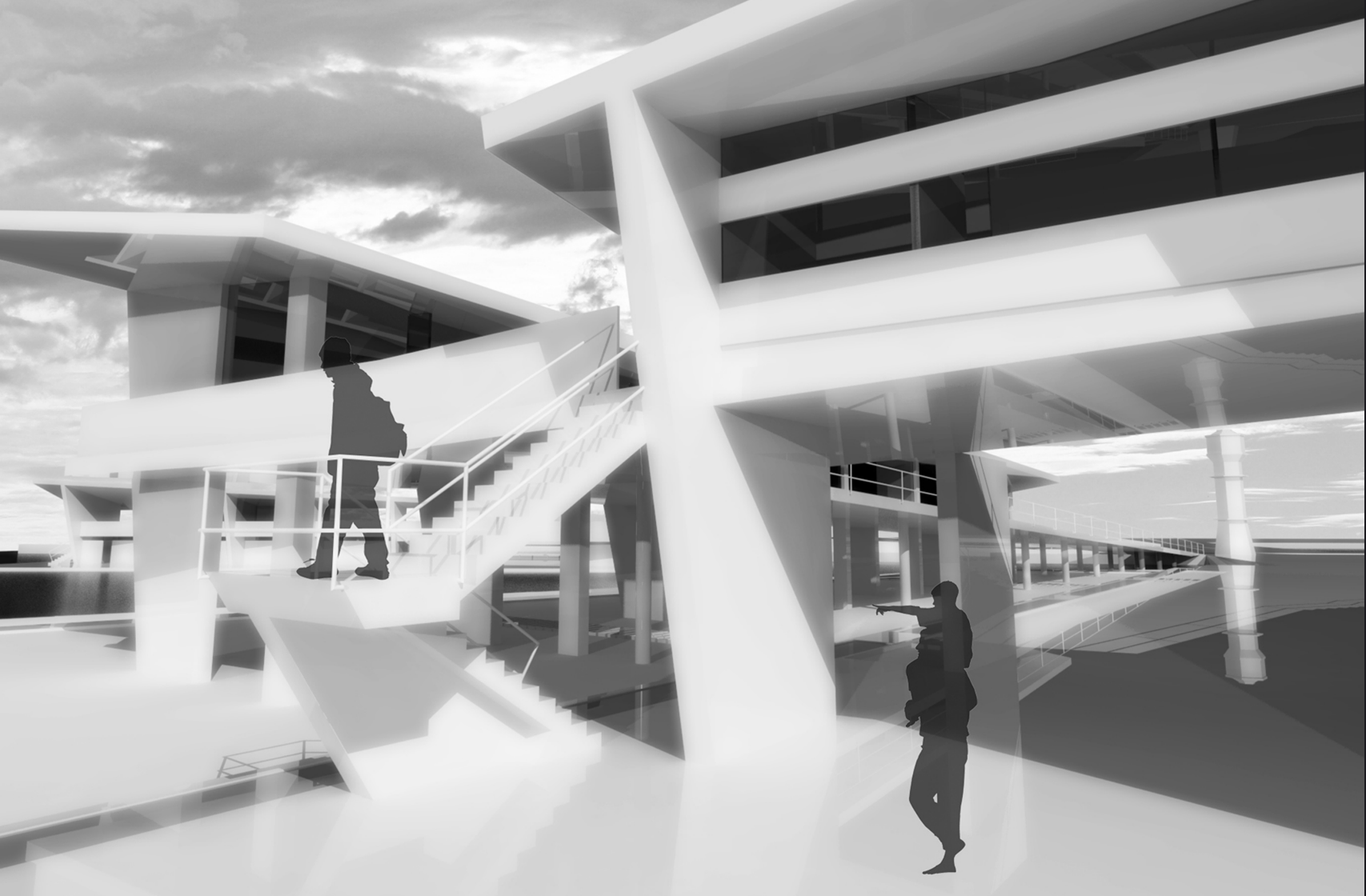




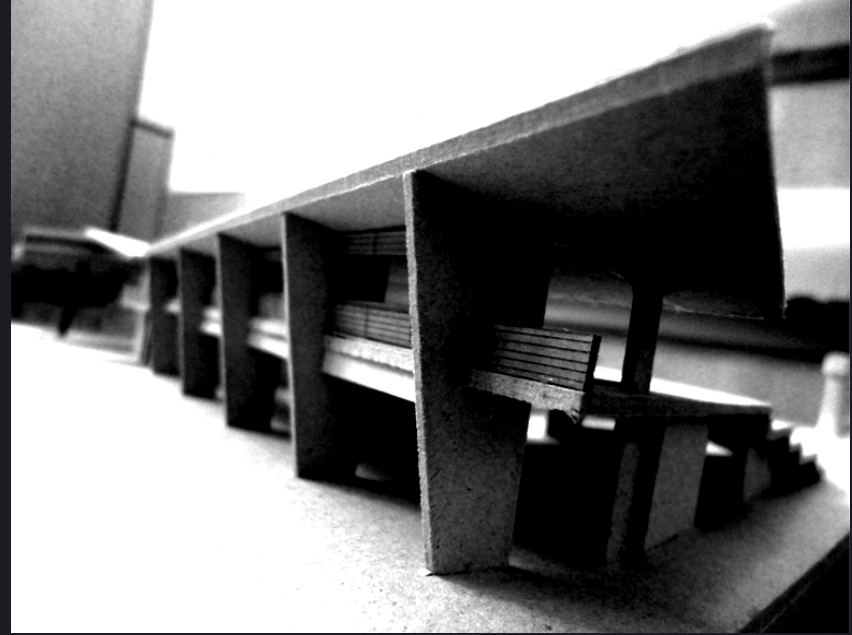


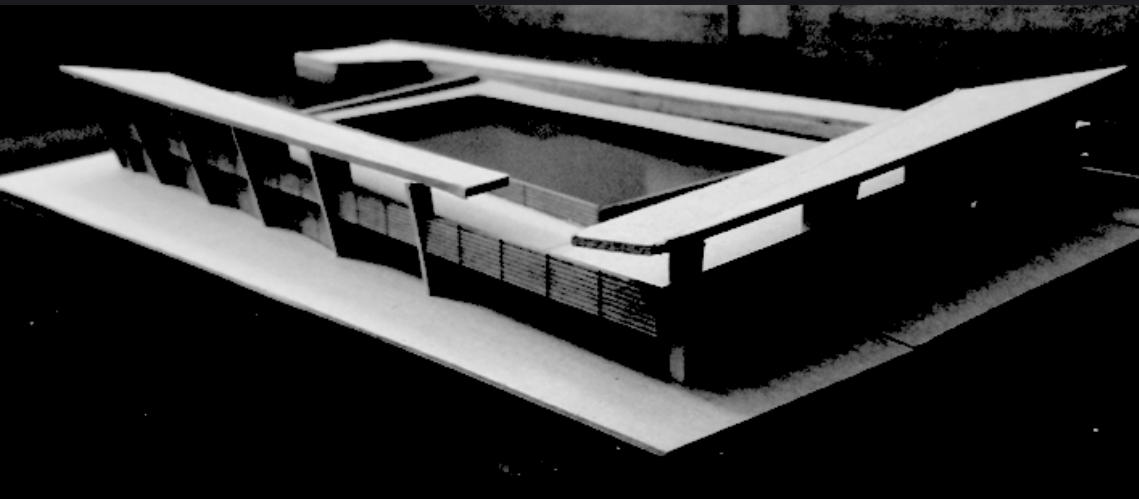
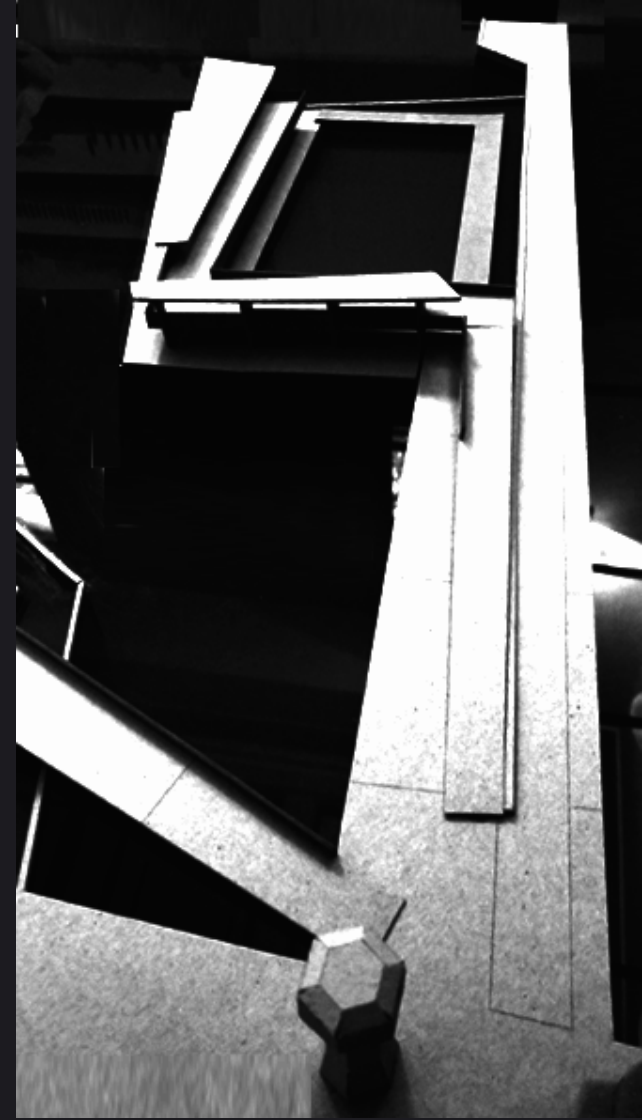
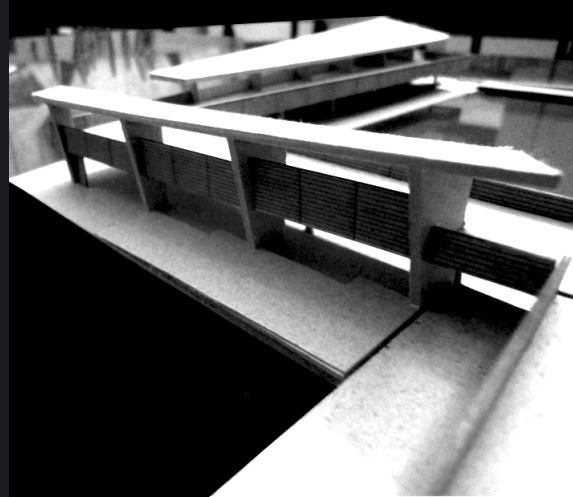
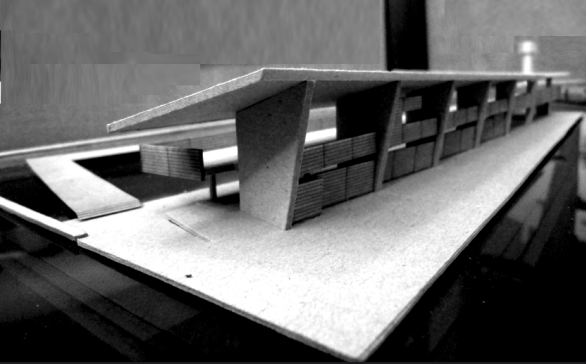


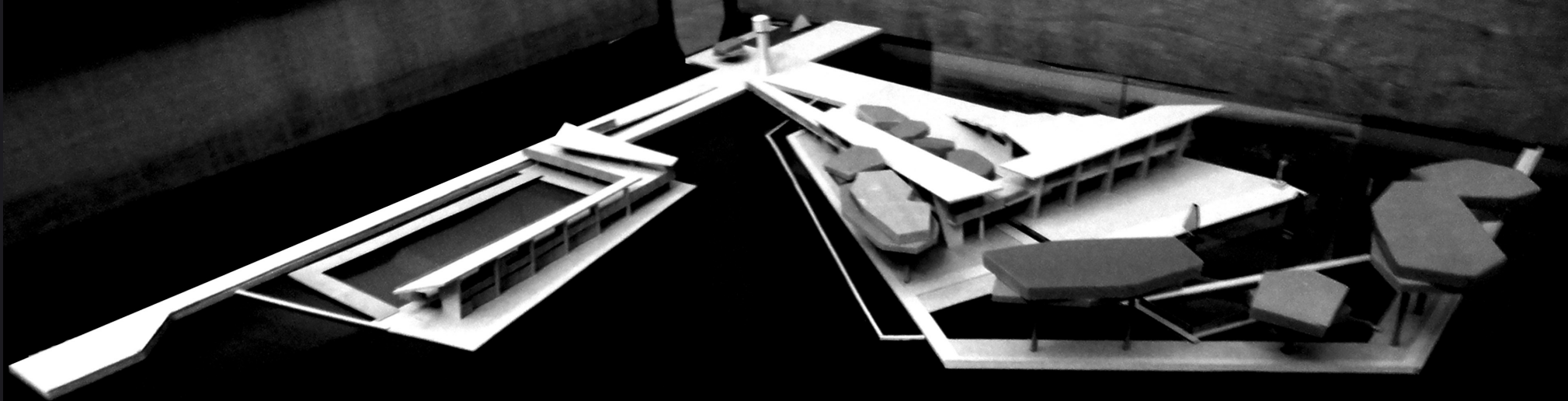














οπλισμένο ακυρόδεμα



σφός



ξύλινες σανίδες



γυαλί



θαλασσινό νερό



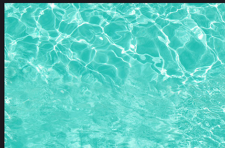
τετράποδα



μεταλλικές λευκές διατομές



μεταλλικά ρολά



φιλτραρισμένο θαλασσινό νερό



βότσαλα



πασσέωνια



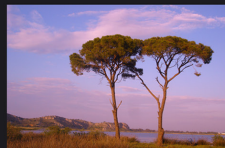
καλάμια



γλυκό νερό



χώμα



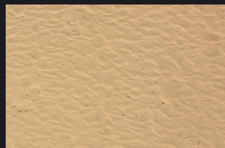
κουκουναριές



αρμυρική



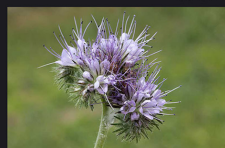
αλμυρό νερό λιμνοθάλασσας



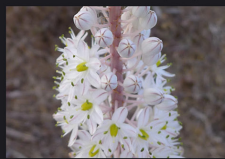
άμμος



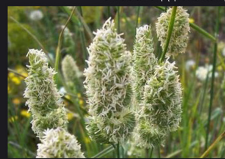
γιακαράντα



σκιαδανθή (φακελωτή)



σκολοκρόμμυδα



αγροστόαδη (δακτυλίδα)

«...Όταν ο άνθρωπος συναντά έναν τόσο καθαρό χώρο, αποτελούμενο από πάτωμα, τοίχους και οροφή ίδιου υλικού όπως μπλετόν, νιώθει ότι βρίσκεται σε χώρο εμπνευσμένο από στοιχεία της φύσης. Σε έναν τέτοιου είδους χώρο οι ακτίνες του ήλιου και ο άνεμος γίνονται αντιληπτά ως φυσικά στοιχεία. Ο χώρος που δημιουργείται από αυστηρά υλικά ανοίγει, γίνεται πλούσιος και επιβλητικός και ζωντανεύει με την ανθρώπινη παρουσία.»

Tadao Ando

