Γοραντωνάκη Τζένη
Μπρέγιαννης Κυριάκος

επιβλέποντες
Ουγγρίνης Κωστής
Τσακαλάκης Δημήτρης

επιτροπή
Βαρουδάκης Μένης
Γιαννούδης Σωκράτης

Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων

Πλατεία 1866
Χανιά, Κρήτη

Σταθμός υπεραστικών λεωφορείων στο κέντρο της πόλης των Χανίων
Bus Terminal in the center of Chania

Κ.Τ.Ε.Λ. ++

Τζένη Γοραντωνάκη
Κυριάκος Μπρέγιαννης

Περίληψη

Η ζωή μας μια βόλτα

Τη σήμερον ημέρα, η μετακίνηση είναι σημαντικό κομμάτι της καθημερινότητάς μας, αφού η ανάπτυξη της τεχνολογίας είναι τέτοια, που πια έχουμε την δυνατότητα να δουλεύουμε, να κατοικούμε και να διασκεδάζουμε σε διαφορετικά μέρη. Αυτό μπορεί να καθορίσει, όχι μόνο την εξάπλωση και την πυκνότητα μιας πόλης, αλλά και την οικονομική ανάπτυξή της. Υπάρχει, λοιπόν, η αδιαμφισβήτητη ανάγκη για **υποδομές** που να εξυπηρετούν αυτόν τον σκοπό.

Ακριβώς, όμως, επειδή αυτοί οι **ενδιάμεσοι χώροι** λειτουργούν ως μέσο κι όχι ως στόχος, γίνονται **μη-τόποι**, γίνονται απρόσωποι. Λειτουργούν, δηλαδή, σαν απλές ρυθμιστικές μηχανές της κίνησης μέσα και έξω από τα όρια τους, μη επιτρέποντας την διάδραση ή την επικοινωνία μεταξύ ανθρώπων. Έτσι, οι ίδιοι υποβαθμίζονται και υποβαθμίζουν την περιοχή στην οποία βρίσκονται, παρά το γεγονός ότι αποτελούν ένδειξη για την ανάπτυξη της πόλης στο σύνολό της. Αυτό δημιουργεί μία αντίφαση, που ενυπάρχει στην φύση τέτοιων ρυθμιστικών κτηρίων, όπως είναι οι σταθμοί των μέσων μαζικής μεταφοράς, όπως τα τρένα, τα αεροπλάνα και τα λεωφορεία.

Στόχος, λοιπόν, του σχεδιασμού ενός τέτοιου κτηρίου είναι η «εξισορρόπηση» αυτής της αντίφασης. Τι είναι αυτό που μπορεί να κάνει αυτά τα κτήρια να λειτουργούν και ως μέσο αλλά και ως στόχο; Μπορούν να εξυπηρετούν την κίνηση αλλά και την στάση;

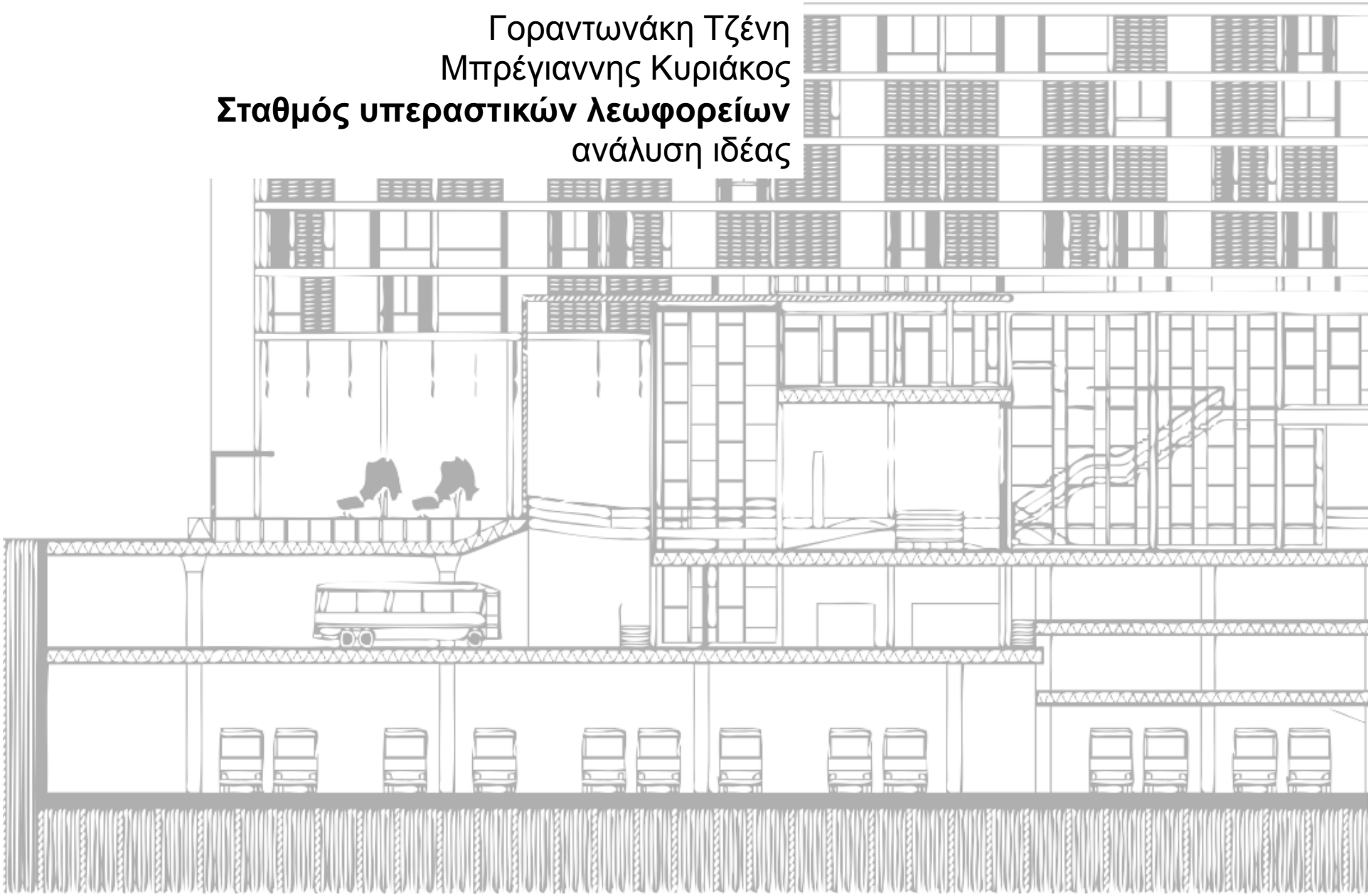
Πρώτο βήμα υπήρξε η διατήρηση της υπάρχουσας τοποθεσίας του σταθμού των λεωφορείων στο κέντρο της πόλης, διαγώνια της πλατείας 1866. Στόχος ήταν να συμπεριλάβουμε στο σχεδιασμό τέτοιες δραστηριότητες και χώρους που να εξυπηρετούν όχι μόνο εκείνον που θέλει να μετακινηθεί προς την πόλη ή να φύγει από την πόλη, αλλά και τον κάτοικο της πόλης που τη ζει. Ως απόρροια αυτής της επιλογής, η τοποθέτηση της κίνησης και της στάθμευσης των λεωφορείων υπόγεια και όχι υπέργεια ήταν λογικό επακόλουθο. Με αυτόν τον τρόπο, δίνουμε στην πόλη υπαίθριους και ήμι-υπαίθριους χώρους, όπου κάποιος μπορεί να δραστηριοποιηθεί σε αυτούς ελύθερα, ενώ ταυτόχρονα δίνουμε χώρους στάσης, όπως η καφετέρια, το εστιατόριο, το θέατρο, η έκθεση και το ξενοδοχείο, που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανεξάρτητα από την χρήση του σταθμού.

Έτσι, η κίνηση του κόσμου γίνεται **θέαμα** για αυτόν που κάθεται (στάση), αλλά και αυτός που κάθεται λειτουργεί ως «**ηρεμιστικό**» ή ως παύση για αυτόν που κινείται χωρίς να τον παρεμποδίζει. Το ένα δηλαδή παίρνει χαρακτηριστικά από το άλλο δημιουργώντας την αίσθηση ενός οικείου χώρου.

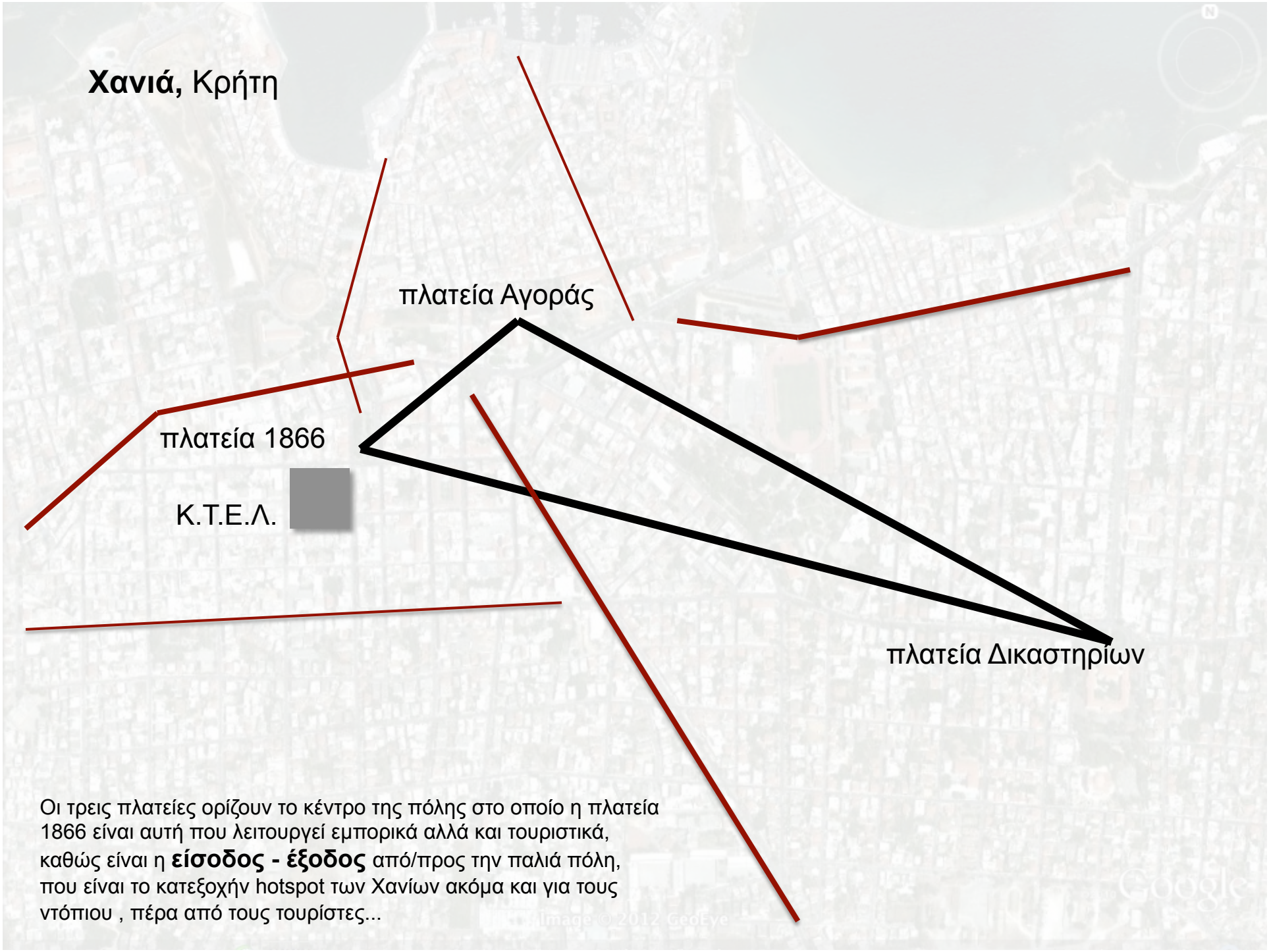
Γοραντωνάκη Τζένη
Μπρέγιαννης Κυριάκος

Σταθμός υπεραστικών λεωφορείων

ανάλυση ιδέας



Χανιά, Κρήτη



Οι τρεις πλατείες ορίζουν το κέντρο της πόλης στο οποίο η πλατεία 1866 είναι αυτή που λειτουργεί εμπορικά αλλά και τουριστικά, καθώς είναι η **είσοδος - έξοδος** από/προς την παλιά πόλη, που είναι το κατεξοχήν hotspot των Χανίων ακόμα και για τους ντόπιου , πέρα από τους τουρίστες...

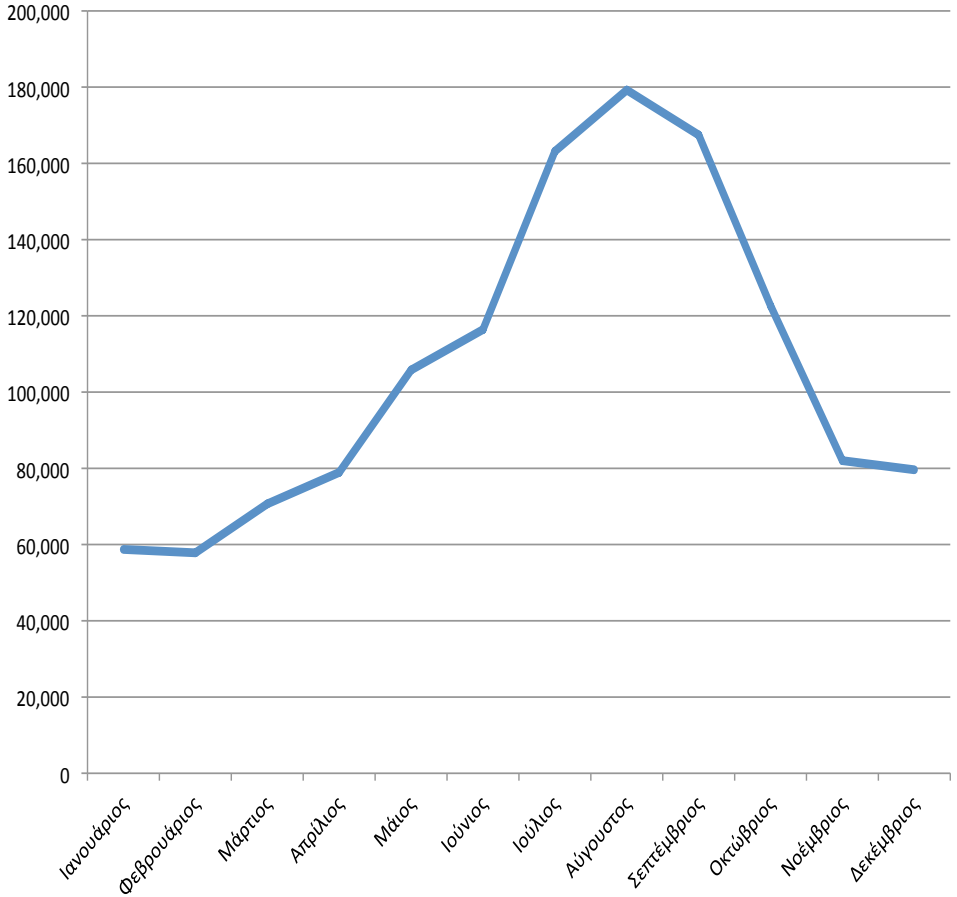
πλατεία 1866
Κ.Τ.Ε.Λ.
Image © 2012 GeoEye
Google

χάρτης χρήσης κτηρίων, ισόγειο

χάρτης χρήσης κτηρίων, όροφος

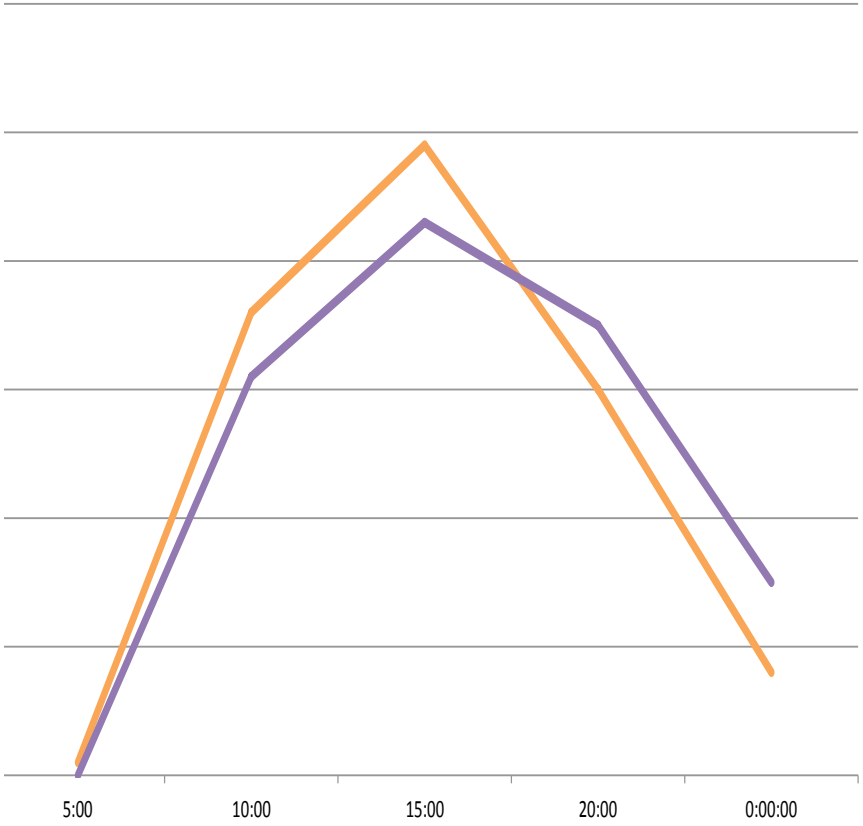
χάρτης υψών κτηρίων, όροφοι

συχνότητα χρήσης λεωφορείων κατά την διάρκεια του χρόνου



αριθμός επιβατών, στοιχεία 2011

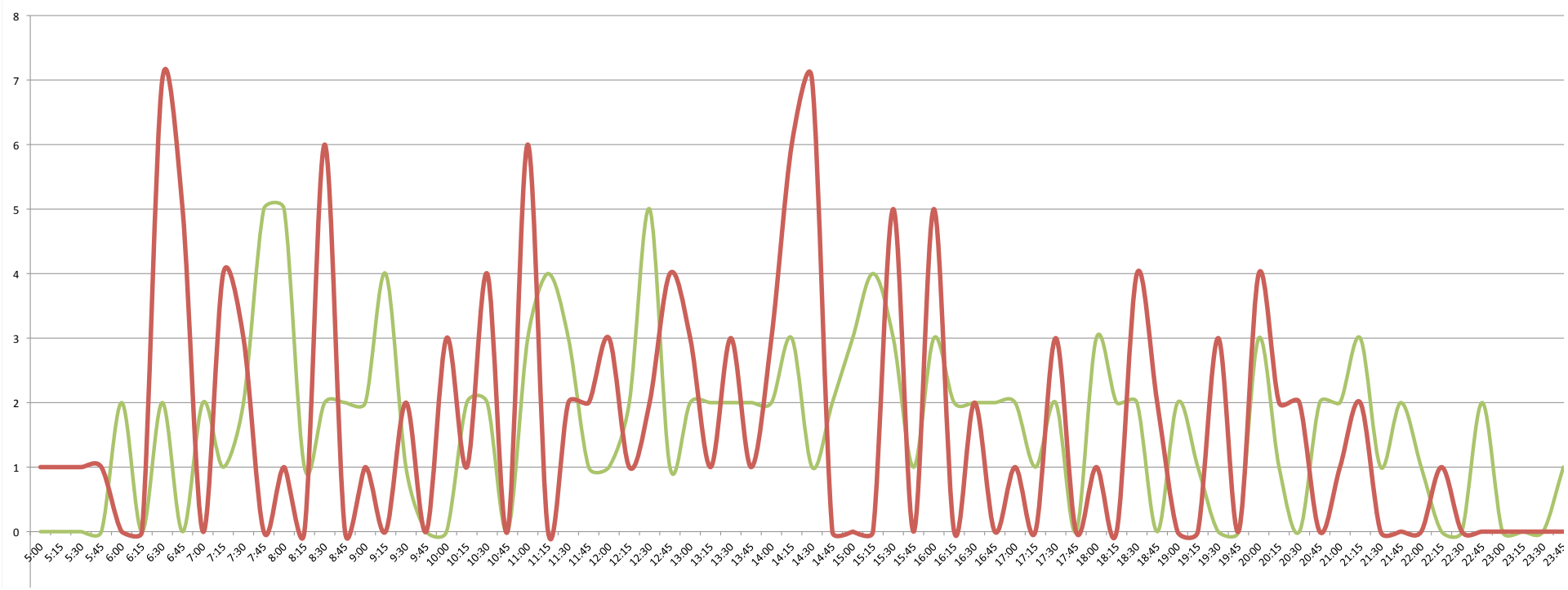
προσεγγιστική συχνότητα χρήσης λεωφορείων κατά την διάρκεια της ημέρας



αναχωρήσεις

αφίξεις

αφίξεις και αναχωρήσεις λεωφορείων
στην διάρκεια της μέρας

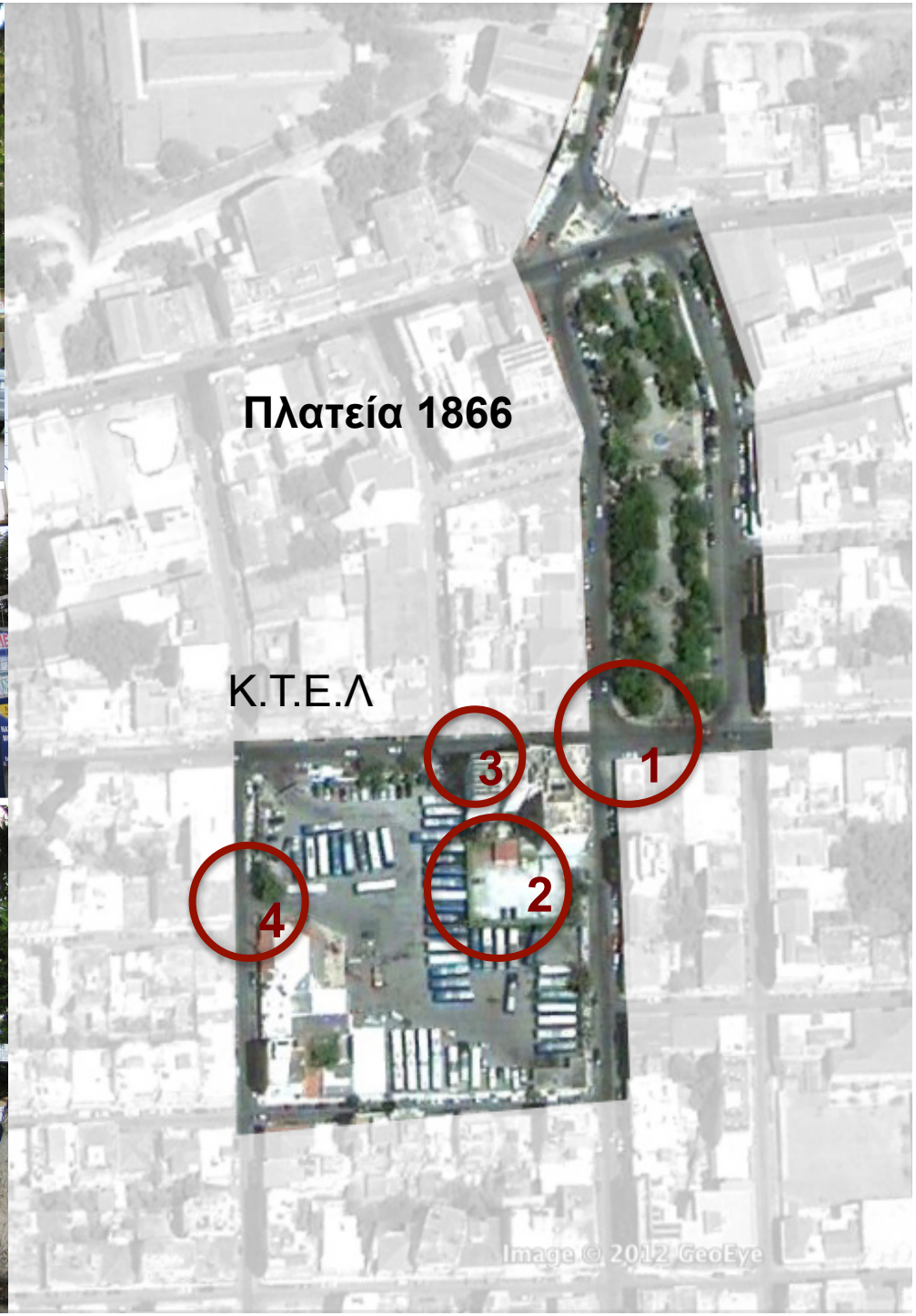


1

2
ANEK LINES

3
ΕΞΟΔΟΣ
ΓΙΑ ΚΕΝΤΡΟ
ΚΑΙ ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ
EXIT
TO THE CENTER
AND THE OLD TOWN

4
ΕΞΟΔΟΣ
ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ Η ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
ΔΕΞΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΣΤΕΡΑ


Πλατεία 1866
Κ.Τ.Ε.Λ
1
2
3
4
Image © 2012 GeoEye

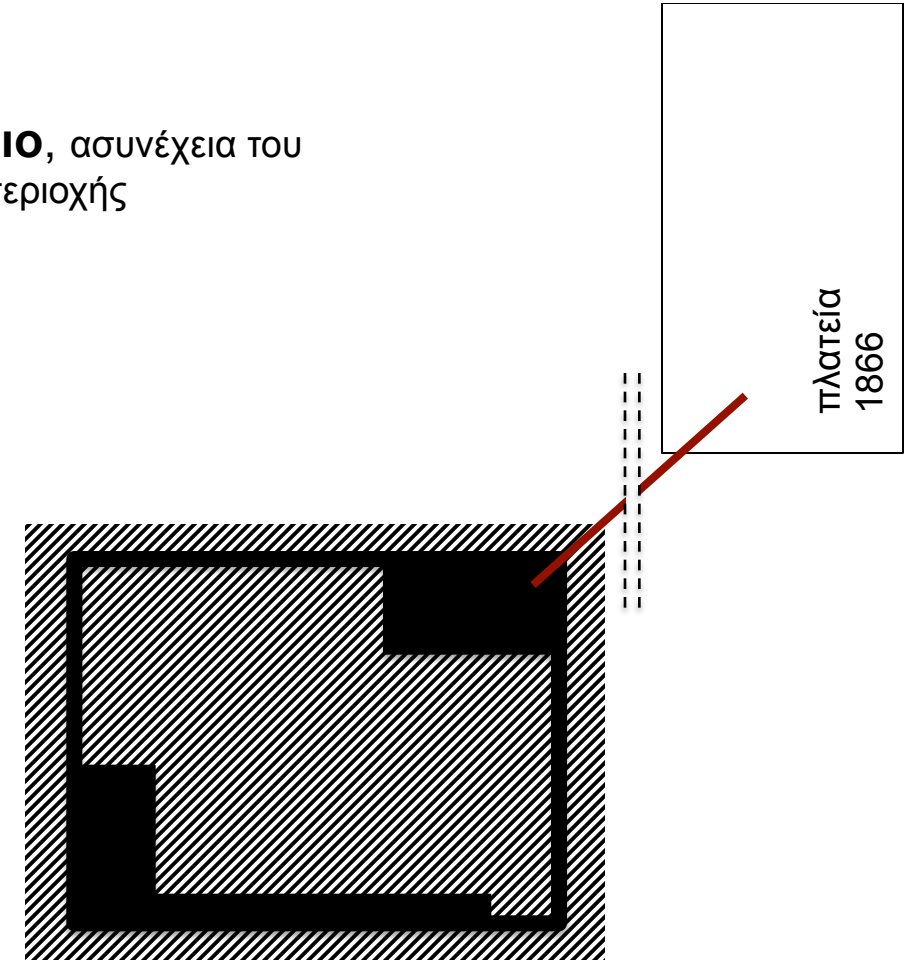
η **πλατεία 1866** σε σχέση με τον σταθμό των λεωφορείων

Ο σταθμός υπεραστικών λεωφορείων στο συγκεκριμένο σημείο θα μπορούσε να διευρύνει την έννοια της **εισόδου-εξόδου** που ούτως ή άλλως έχει η πλατεία, αφού μπορεί να κάνει ακόμη πιο εύκολη την πρόσβαση όχι μόνο στην παλιά πόλη αλλά και στα υπόλοιπα κέντρα της πόλης, από τις άλλες πόλεις του νομού, της Κρήτης, της Ελλάδας αλλά και του εξωτερικού.

Επιπλέον, θα μπορούσε να βοηθήσει την αποκέντρωση των πόλεων καθώς δεν χρειάζεται πια να κατοικείς, να εργάζεσαι ή να διασκεδάζεις στον τόπο κατοικίας.

Αντί, όμως, η περιοχή να αναπτυχθεί, υποβαθμίζεται λόγω του σχεδιασμού και του σταθμού σε σχέση με την πλατεία.

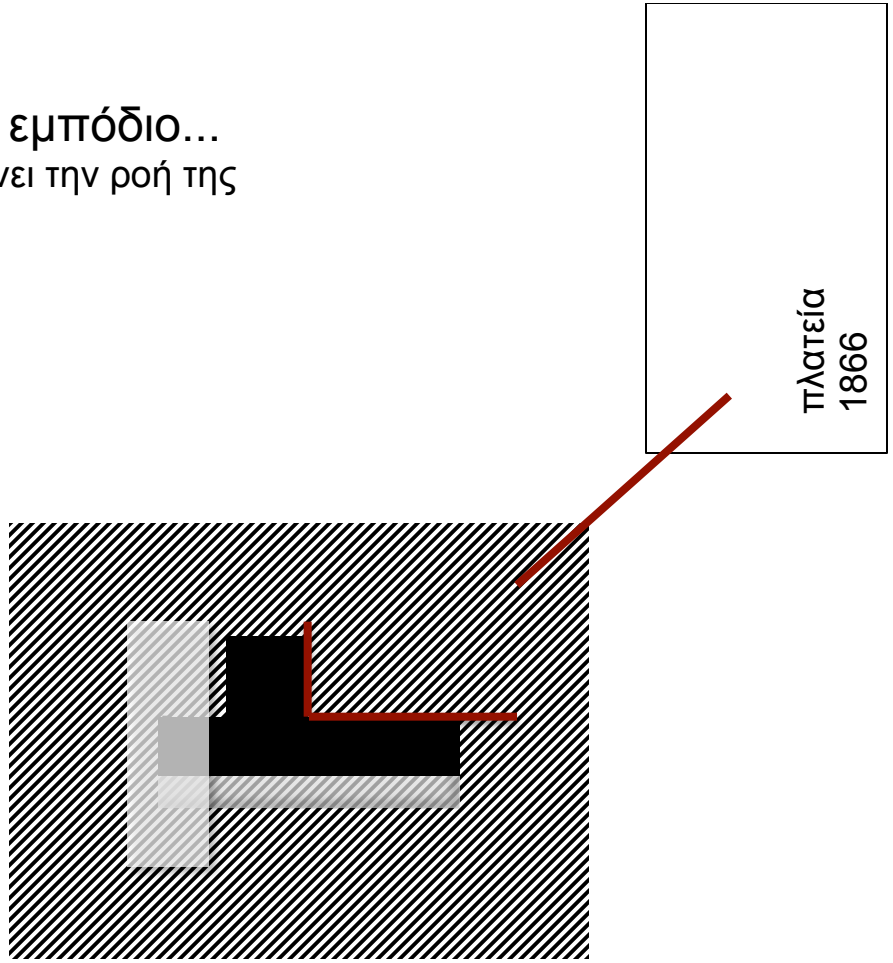
το ΚΤΕΛ ως **εμπόδιο**, ασυνέχεια του αστικού χαρακτήρα της περιοχής



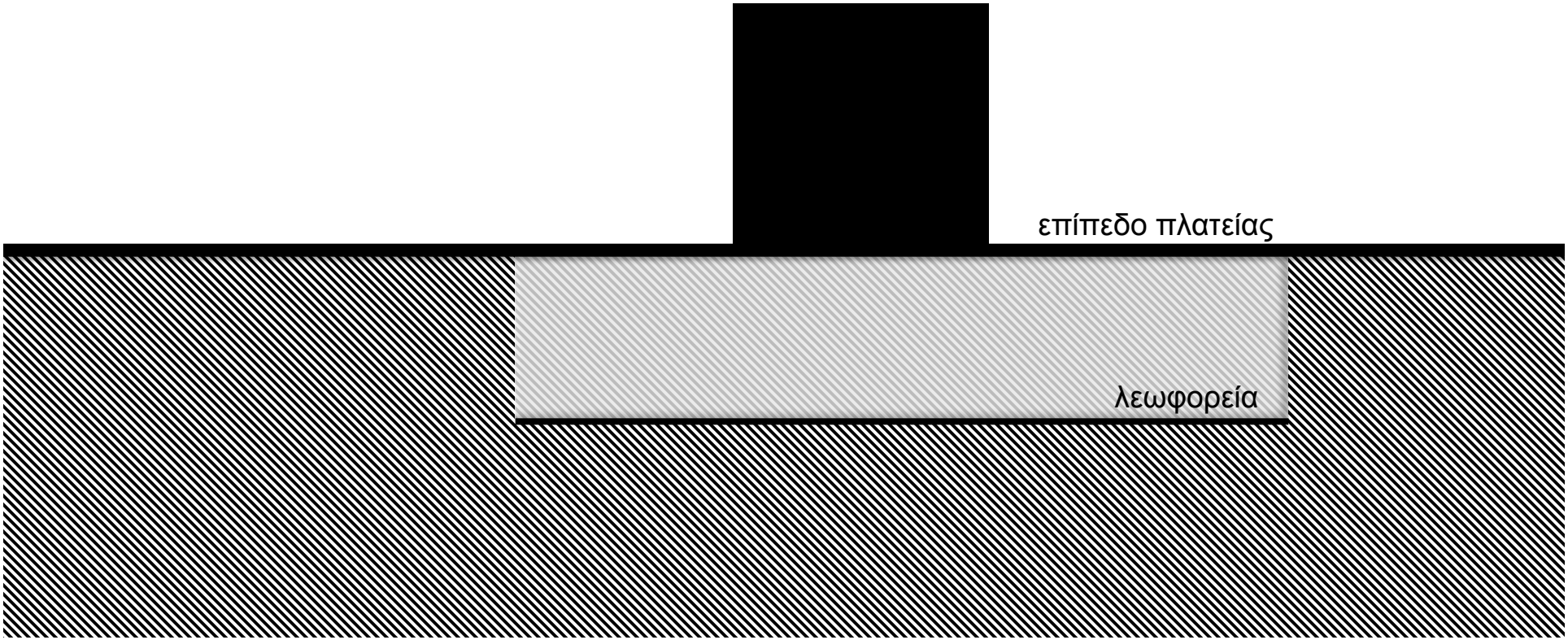
ανεπτυγμένη περιοχή

μη-ανεπτυγμένη περιοχή

κτήριο **φίλτρο** κι όχι εμπόδιο...
αγκαλιά που παραλαμβάνει την ροή της κίνησης από την πλατεία.



κτήριο **φίλτρο** κι όχι εμπόδιο…
υποβάθμιση των λεωφορείων, αφήνοντας
ελεύθερο το επίπεδο του δρόμου



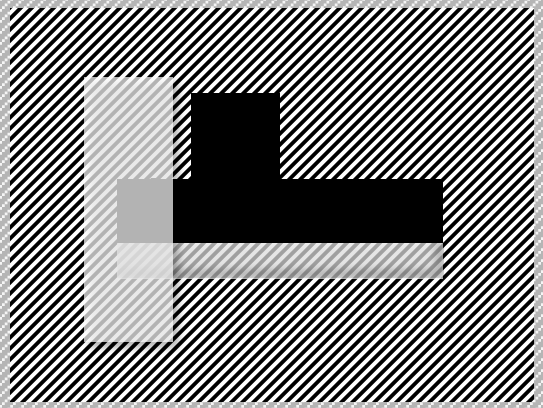
ο σταθμός **σαν υποδομή**

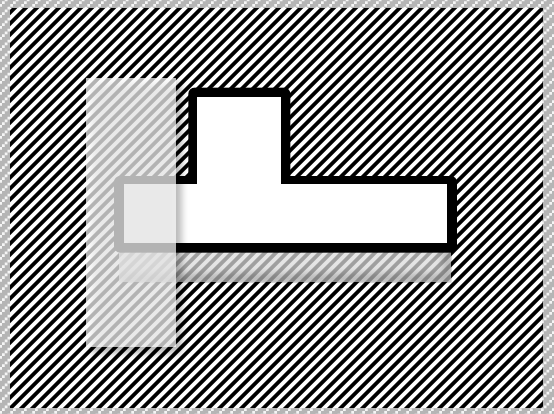
οι νέες εγκαταστάσεις του σταθμού
τα κ.τ.ε.λ. τώρα

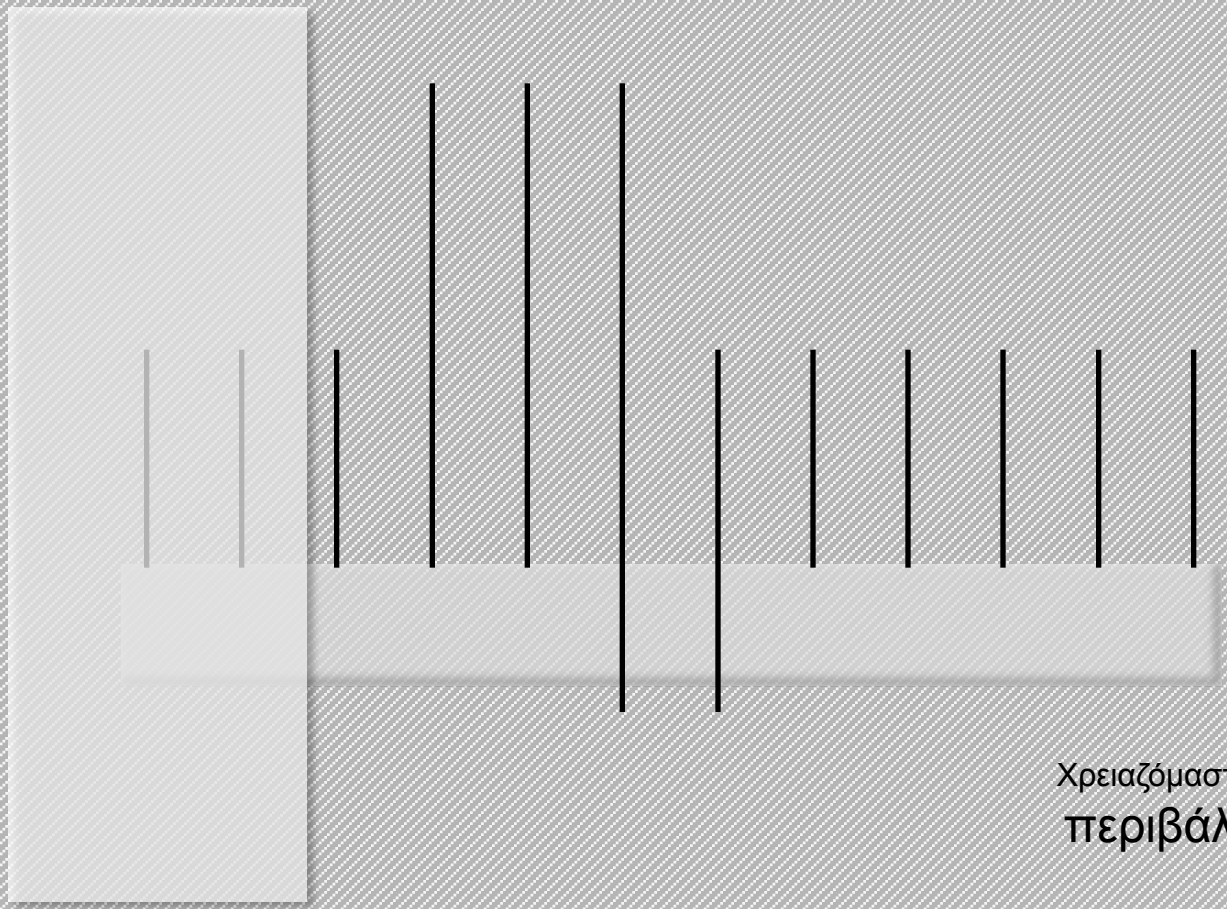
Το ενδιαφέρον για την μετακίνηση είναι δεδομένο. Είναι ανάγκη... , οπότε και η σημασία των χώρων αυτών είναι δεδομένη. Δεν ισχύει, όμως, το ίδιο και για την σημασία τους στην **ποιότητα** της καθημερινότητας στην πόλη.

Οι περισσότεροι σταθμοί παίρνουν την μορφή ή βρίσκονται κοντά σε κάποιο **εμπορικό κέντρο (mall)** προκειμένου να **απασχολούν** τον επιβάτη που περιμένει και να αναπτυχθούν οι ίδιοι οικονομικά, εγκλείοντας. όμως, και αποκόπτοντας τον άνθρωπο από τον δημόσιο ελεύθερο χώρο.

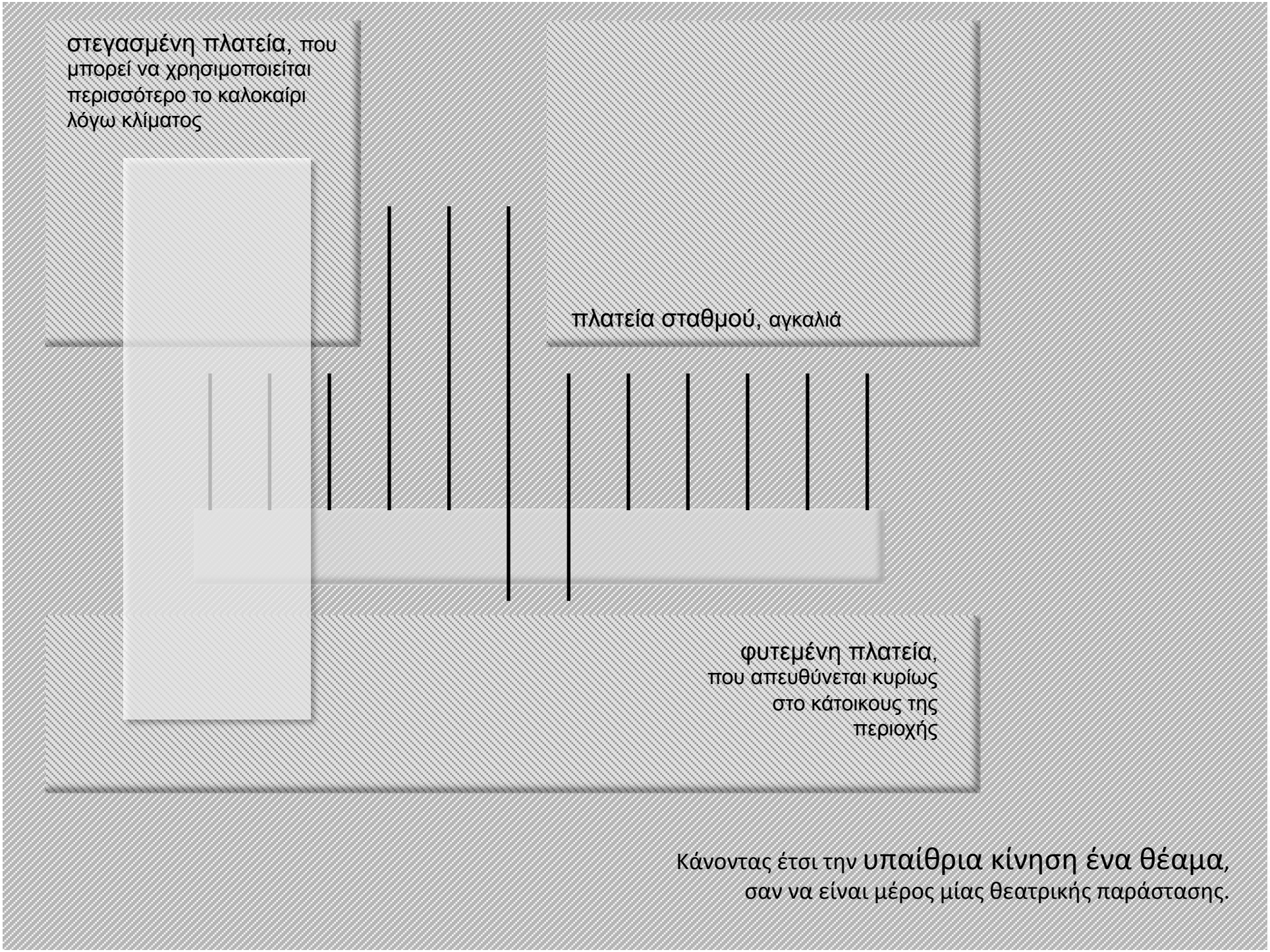
Πώς θα μπορούσε ο επιβάτης να «απασχοληθεί» χωρίς να χάνει την επαφή του με τον δημόσιο χώρο; Τι μπορεί να κάνει κανείς με τον χρόνο αναμονής;

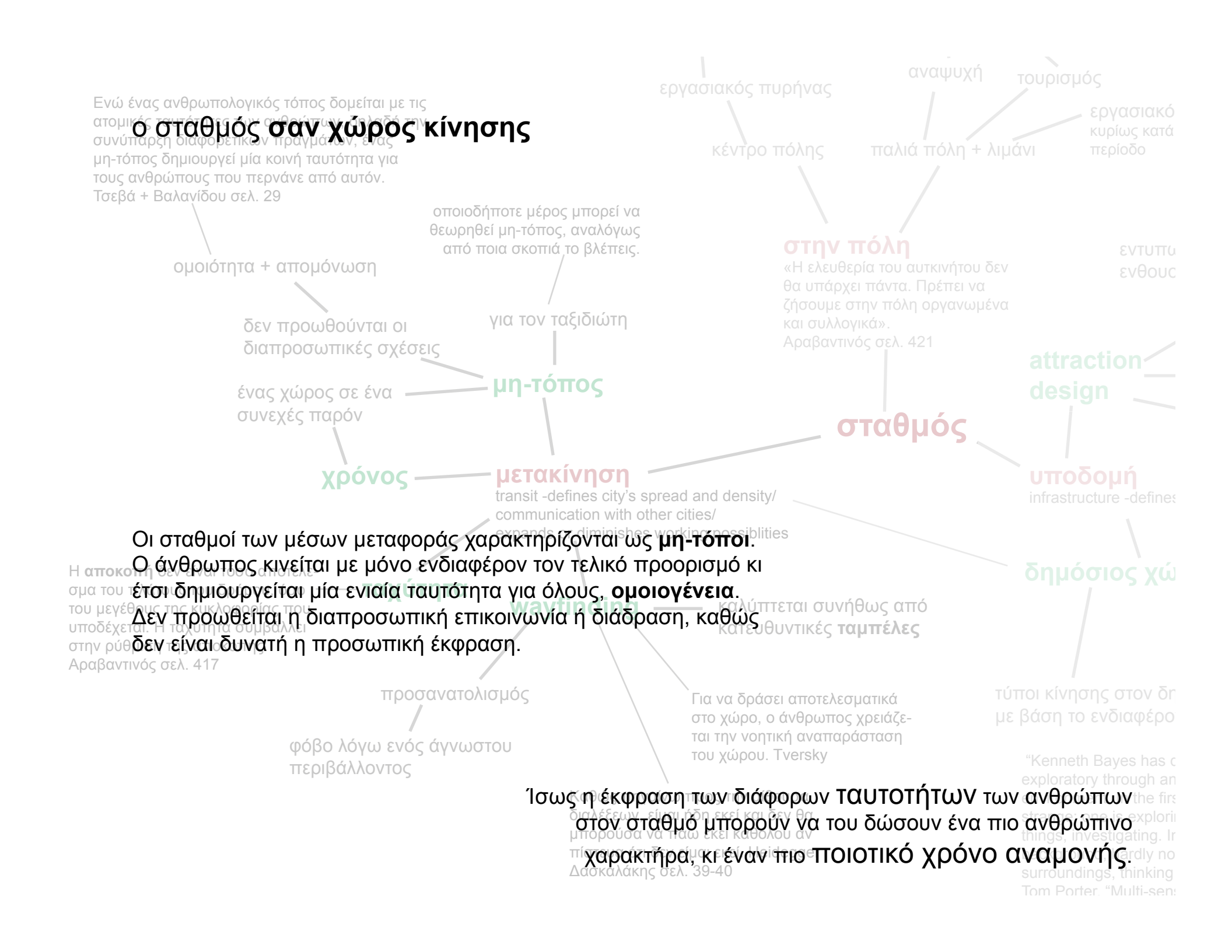






Χρειαζόμαστε ένα κτήριο ανοιχτό προς το περιβάλλον του… ώστε το εσωτερικό να είναι μέρος του δημόσιου χώρου.


στεγασμένη πλατεία, που μπορεί να χρησιμοποιείται περισσότερο το καλοκαίρι λόγω κλίματος
πλατεία σταθμού, αγκαλιά
φυτεμένη πλατεία, που απευθύνεται κυρίως στο κάτοικους της περιοχής
Κάνοντας έτσι την υπαίθρια κίνηση ένα θέαμα, σαν να είναι μέρος μίας θεατρικής παράστασης.


εργασιακός πυρήνας
αναψυχή
τουρισμός
εργασιακό
κυρίως κατά
περίοδο
κέντρο πόλης
παλιά πόλη + λιμάνι
Ενώ ένας ανθρωπολογικός τόπος δομείται με τις ατομικές ταυτότητες των ανθρώπων, δηλαδή την συνύπαρξη διαφορετικών πραγμάτων, ένας μη-τόπος δημιουργεί μία κοινή ταυτότητα για τους ανθρώπους που περνάνε από αυτόν.
Τσεβά + Βαλανίδου σελ. 29
ο σταθμός **σαν χώρος κίνησης**
οποιοδήποτε μέρος μπορεί να θεωρηθεί μη-τόπος, αναλόγως από ποια σκοπιά το βλέπεις.
στην πόλη
«Η ελευθερία του αυτκινήτου δεν θα υπάρχει πάντα. Πρέπει να ζήσουμε στην πόλη οργανωμένα και συλλογικά».
Αραβαντινός σελ. 421
εντυπω
ενθουσ
ομοιότητα + απομόνωση
για τον ταξιδιώτη
δεν προωθούνται οι διαπροσωπικές σχέσεις
μη-τόπος
attraction
design
ένας χώρος σε ένα συνεχές παρόν
σταθμός
χρόνος
μετακίνηση
transit -defines city's spread and density/ communication with other cities/
υποδομή
infrastructure -defines
δημόσιος χώ
Η **αποκοπή** δεν είναι τόσο απότελε
σμα του τ
του μεγέθους της κυκλοφορίας που
υποδέχεται. Η ταχύτητα συμβάλλει
στην ρύθ
Αραβαντινός σελ. 417
wayfinding
καλύπτεται συνήθως από κατευθυντικές **ταμπέλες**
προσανατολισμός
φόβο λόγω ενός άγνωστου περιβάλλοντος
Για να δράσει αποτελεσματικά στο χώρο, ο άνθρωπος χρειάζεται την νοητική αναπαράσταση του χώρου. Tversky
τύποι κίνησης στον δη
με βάση το ενδιαφερο
"Kenneth Bayes has c
exploratory through an
the firs
things, investigating. Ir
surroundings, thinking
Tom Porter, "Multi-sens
διαλέξεων, είναι δύη εκεί και δεν θα
μπορούσα να πάω εκεί καθόλου αν
Δασκαλάκης σελ. 39-40
Οι σταθμοί των μέσων μεταφοράς χαρακτηρίζονται ως **μη-τόποι**.
Ο άνθρωπος κινείται με μόνο ενδιαφέρον τον τελικό προορισμό κι έτσι δημιουργείται μία ενιαία ταυτότητα για όλους, **ομοιογένεια**.
Δεν προωθείται η διαπροσωπική επικοινωνία ή διάδραση, καθώς δεν είναι δυνατή η προσωπική έκφραση.
Ίσως η έκφραση των διάφορων ταυτοτήτων των ανθρώπων στον σταθμό μπορούν να του δώσουν ένα πιο ανθρώπινο χαρακτήρα, κι έναν πιο ποιοτικό χρόνο αναμονής.

κατηγορίες ανθρώπων που ορίζουν
και τον τρόπο κίνησης στο χώρο

K κάτοικος T τουρίστας E επιβάτης (λ)

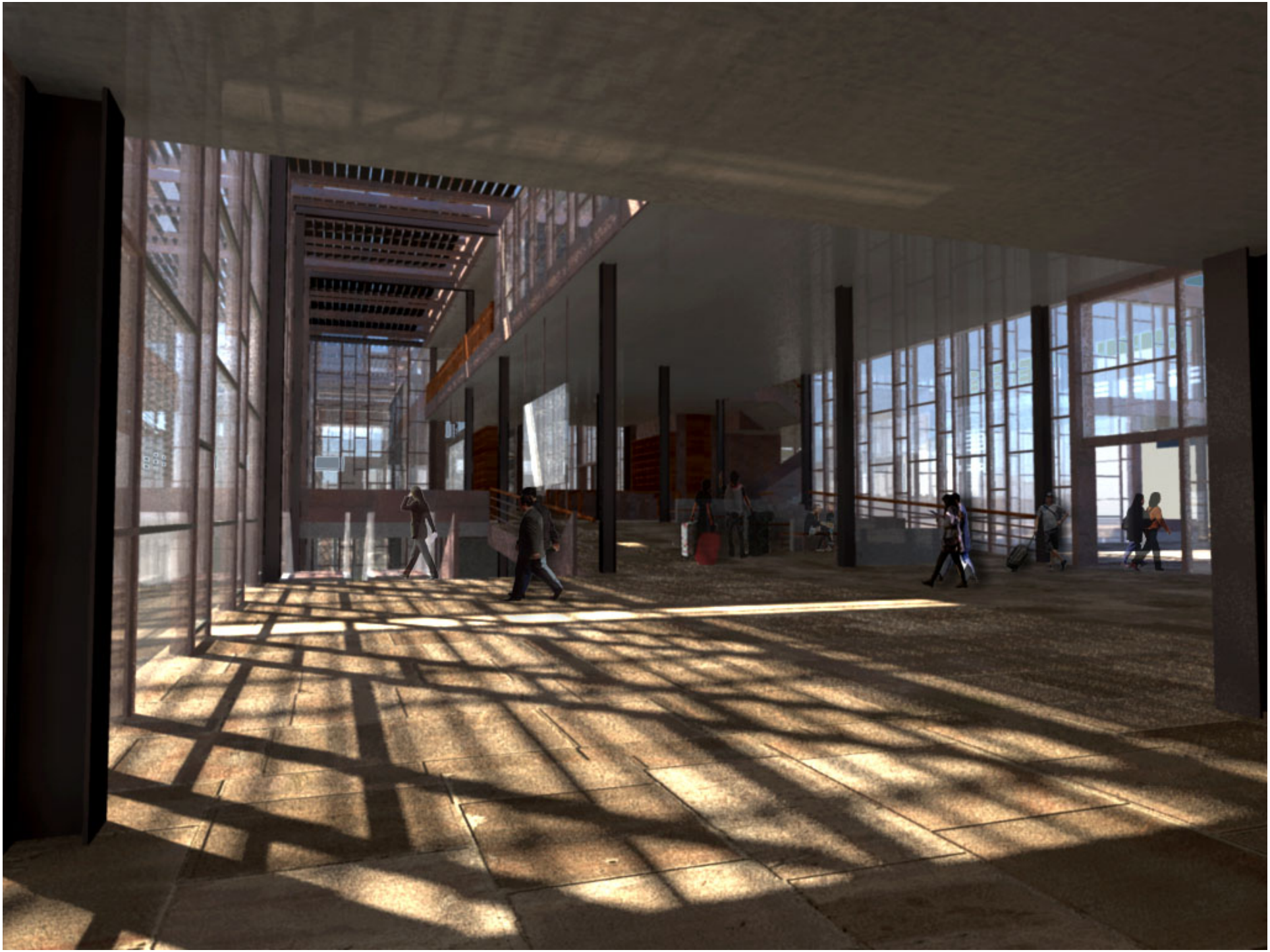
κατοίκηση –
ξενοδοχείο –
τουρίστας

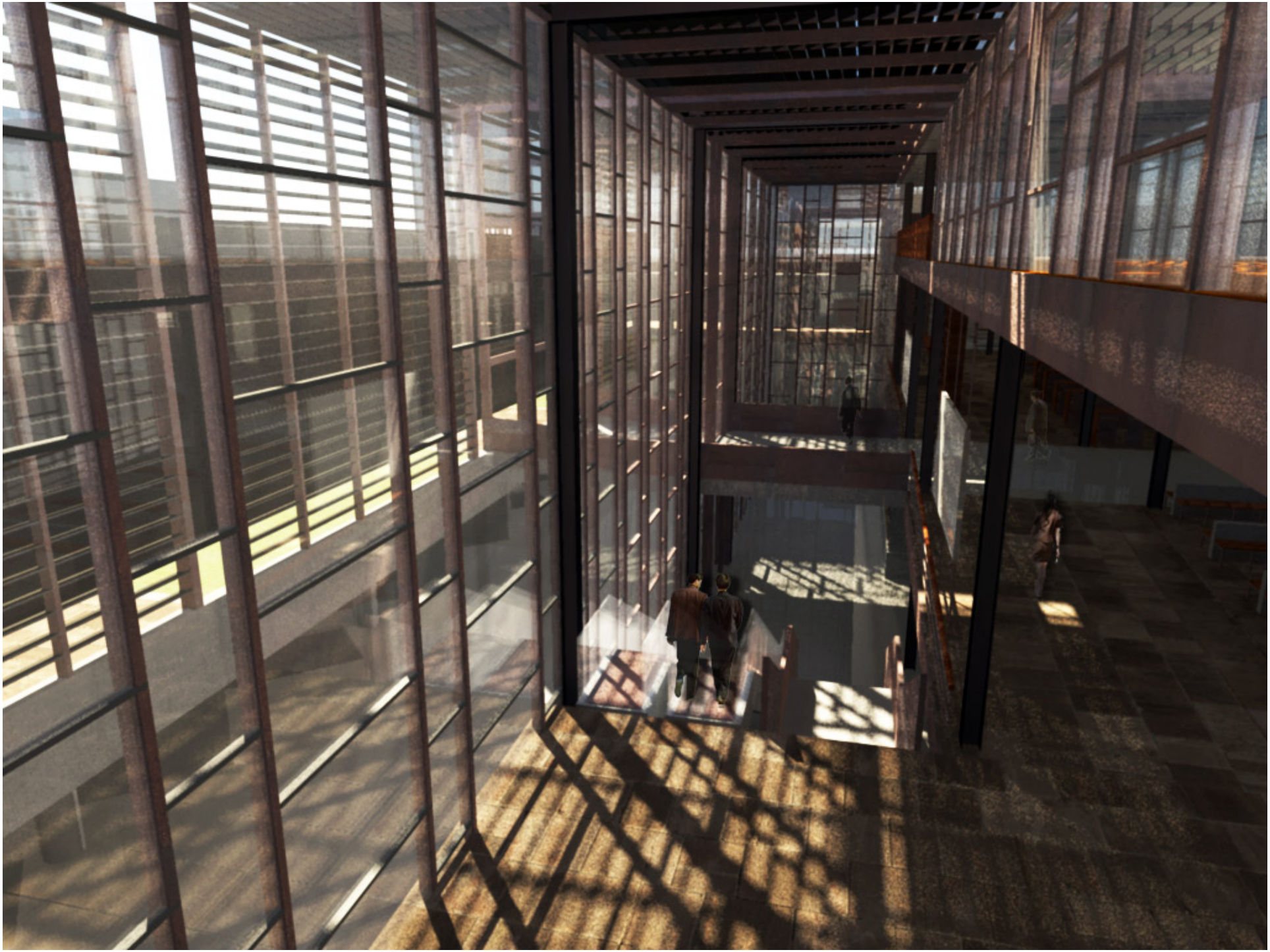
υπαίθρια κίνηση

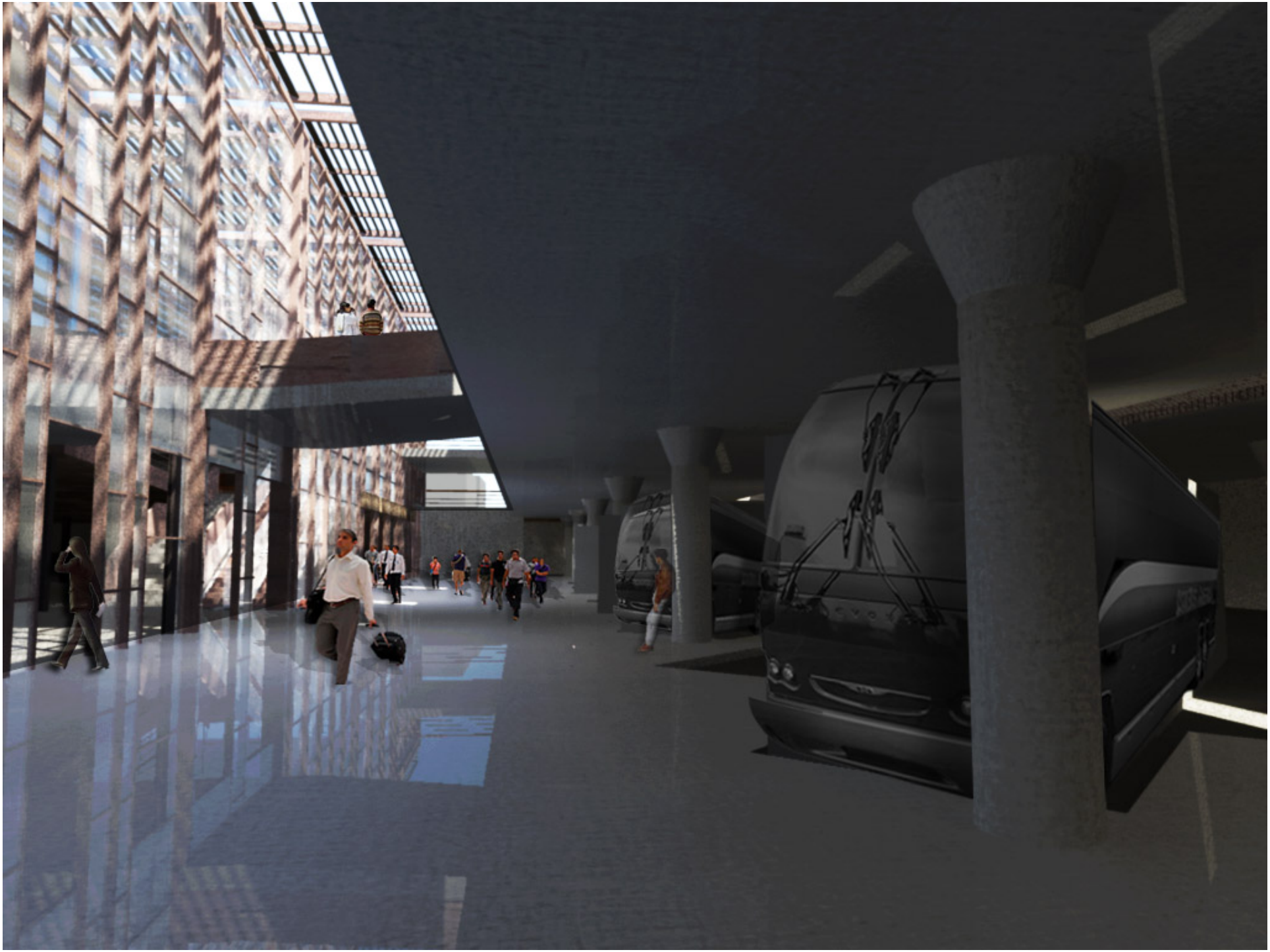
restaurant
cafe

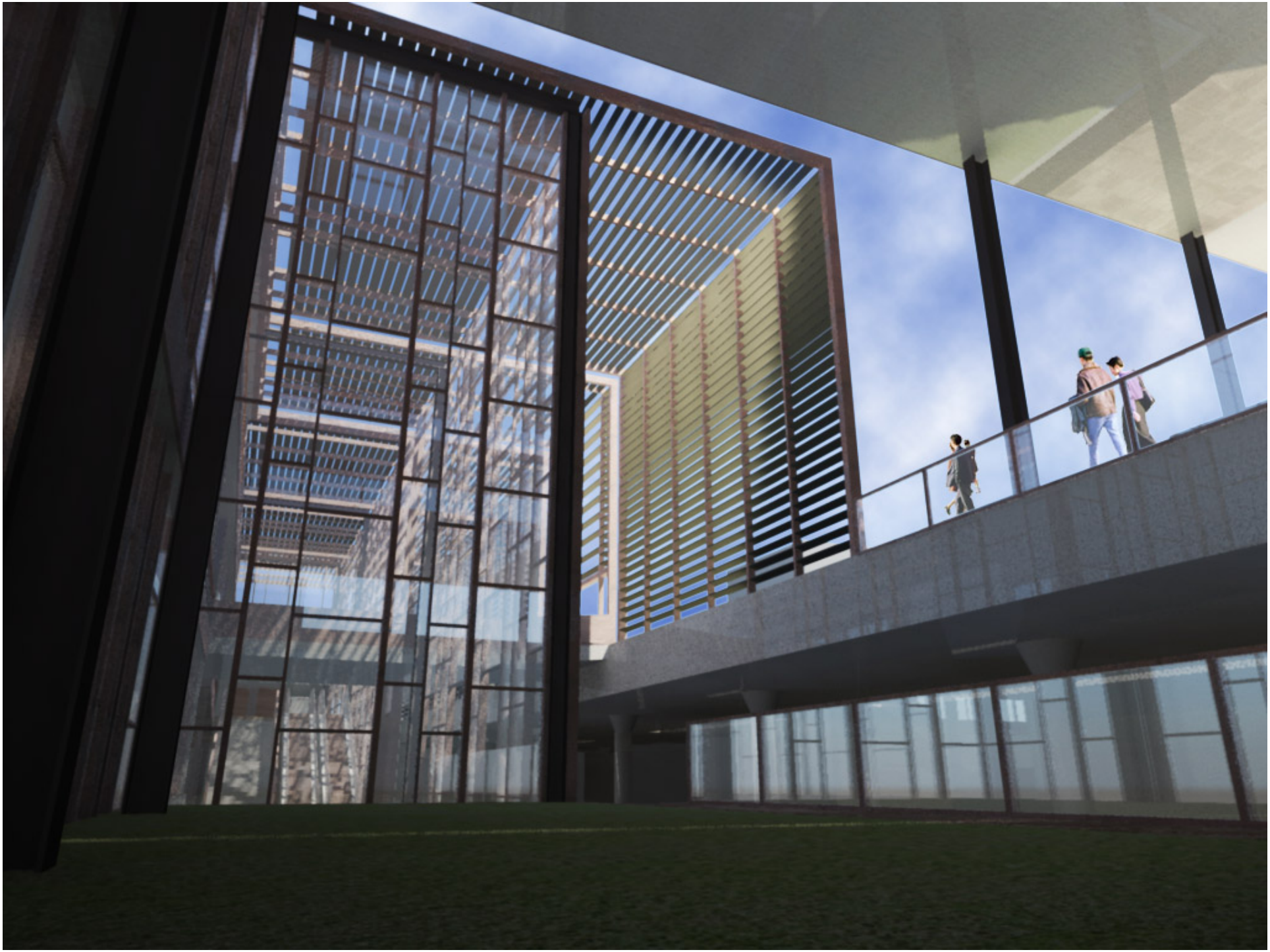
μετακίνηση – σταθμός – επιβάτης

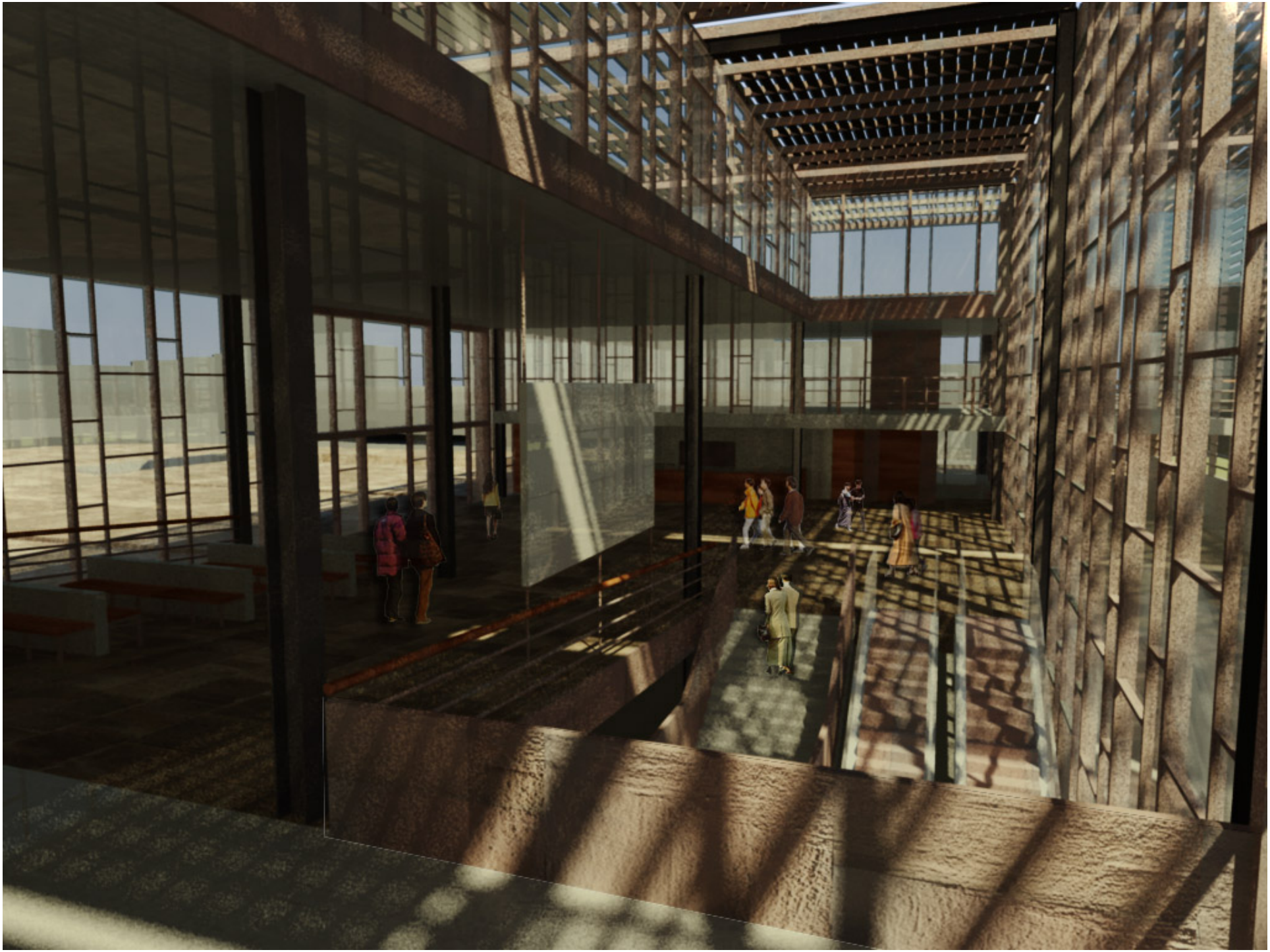
πολιτισμός – θέατρο – κάτοικος

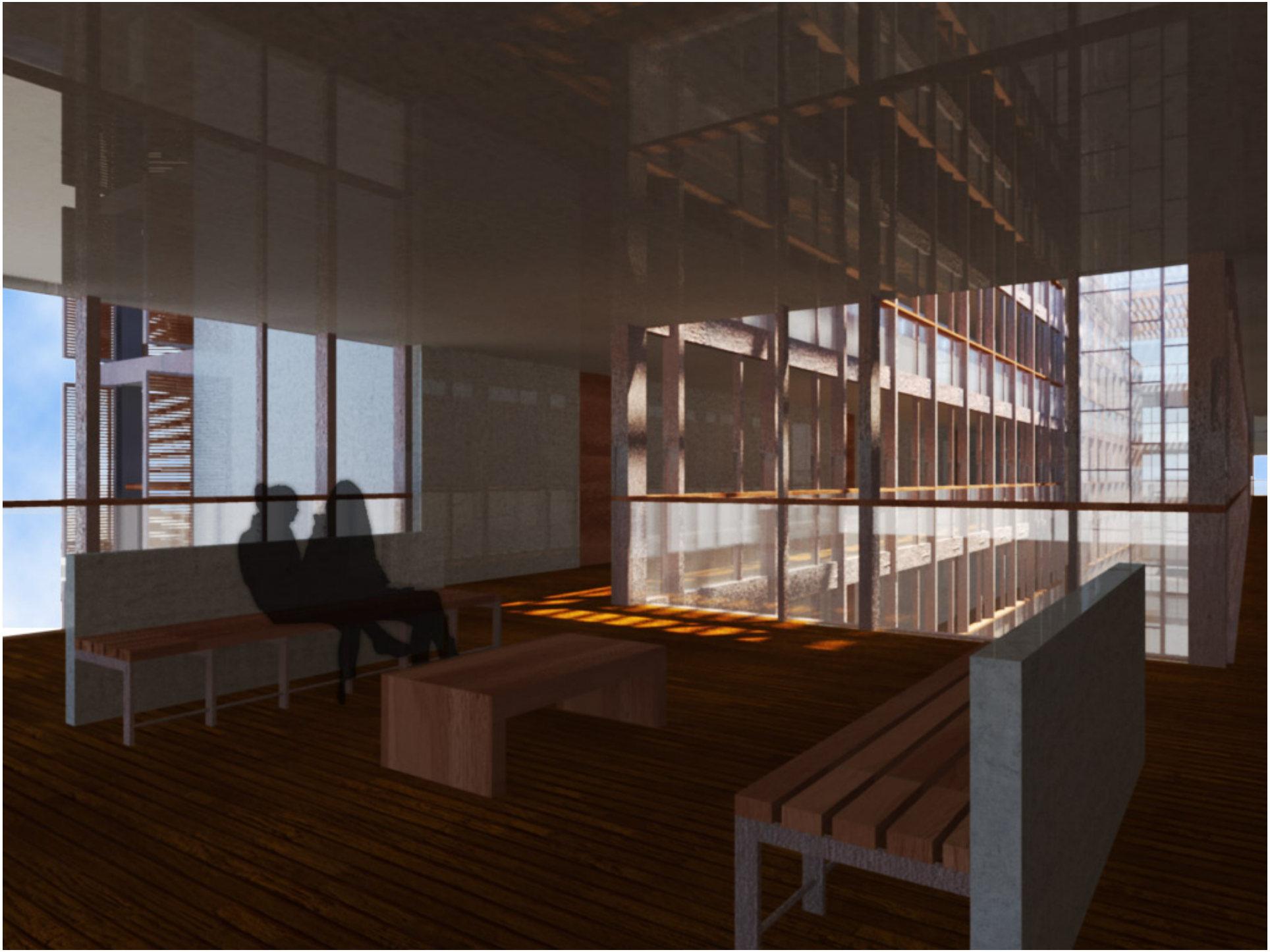


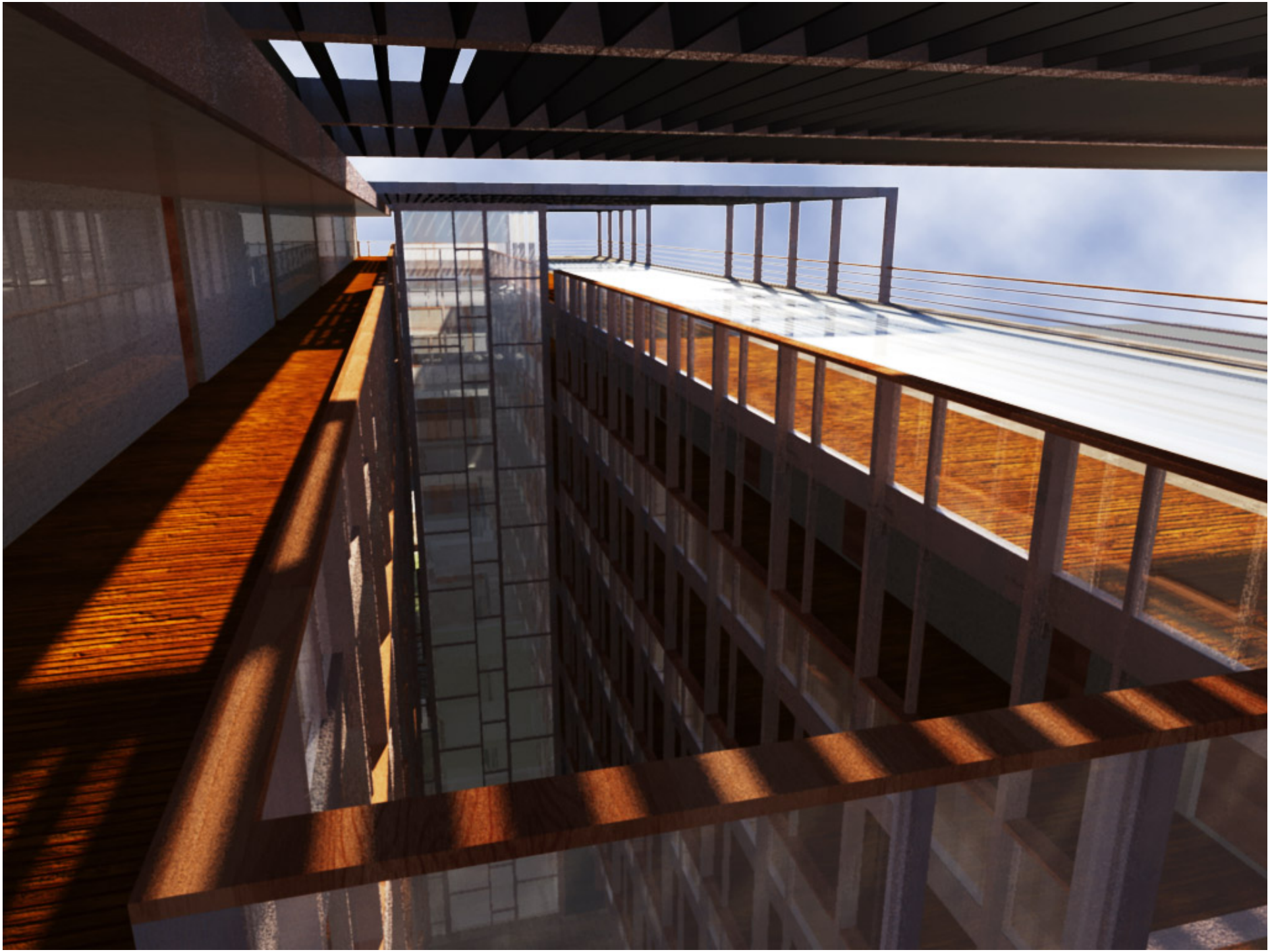




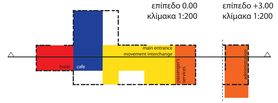








επίπεδο 0.00
κλίμακα 1:200

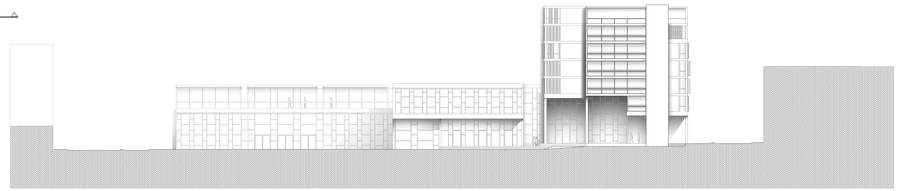


επίπεδο +3.00
κλίμακα 1:200

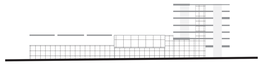
Γοραντωνάκη Τζένη
Μπρέγιαννης Κυριάκος
επίβλεψης
Ουγγρίνης Κωστής
Τσακαλάκης Δημήτρης

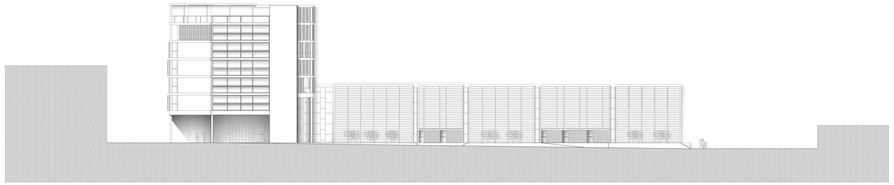
Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων

Πλατεία 1866
Χανιά, Κρήτη



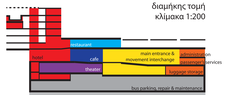
βόρεια όψη
κλίμακα 1:200

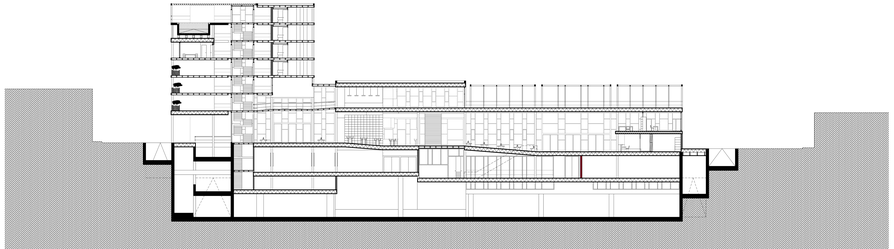


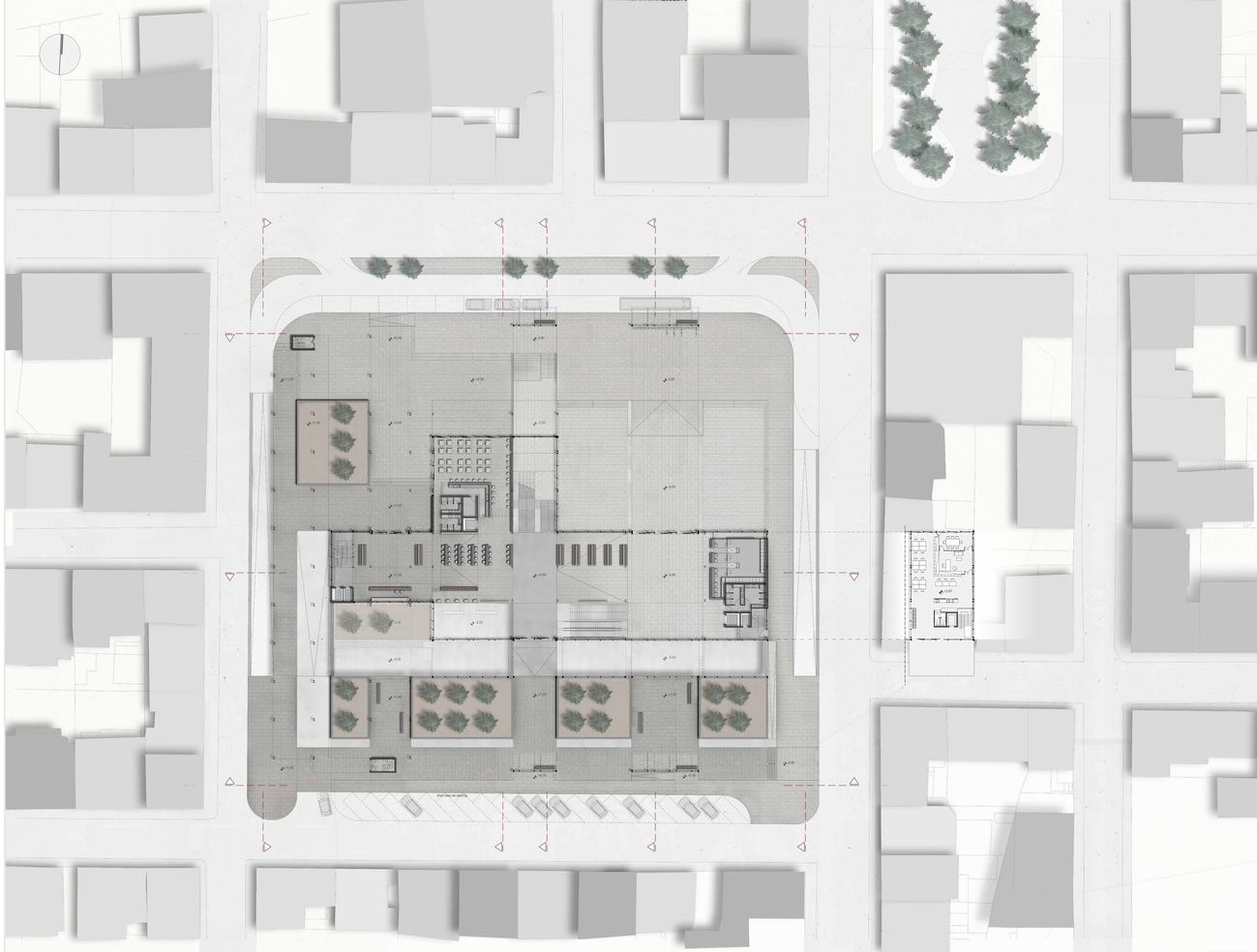


νότια όψη
κλίμακα 1:200

διαμήκης τομή
κλίμακα 1:200



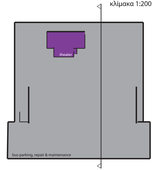




επίπεδο -5.00
κλίμακα 1:200

επίπεδο -7.00
κλίμακα 1:200

επίπεδο -11.70
κλίμακα 1:200

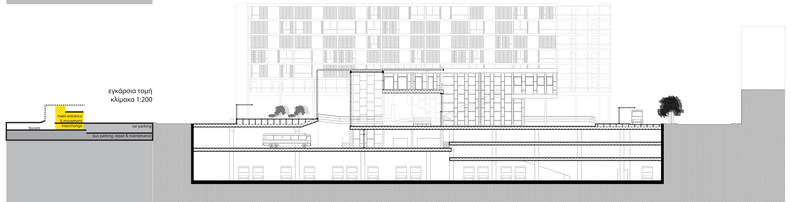


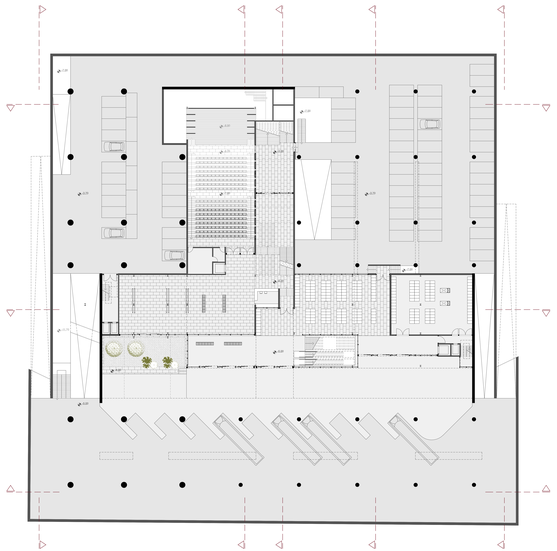
Γιοκαντινάκη Τζένη
Μπρέγιαννης Κυριάκος
Επιβλέπων: Χωρίτης Κωστής
Συνεπιβλέπων: Τσακαλάκης Δημήτρης

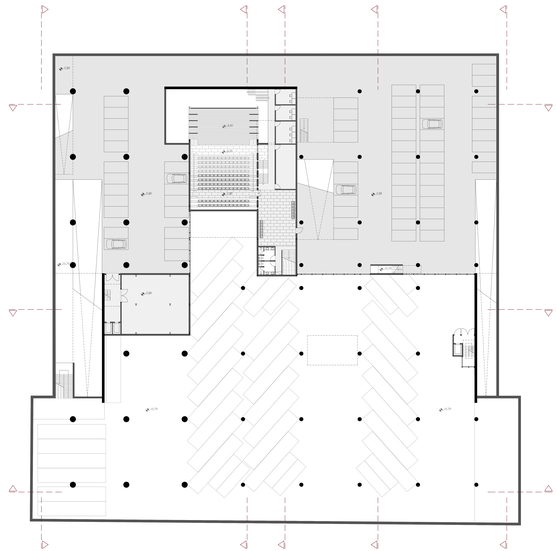
Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων

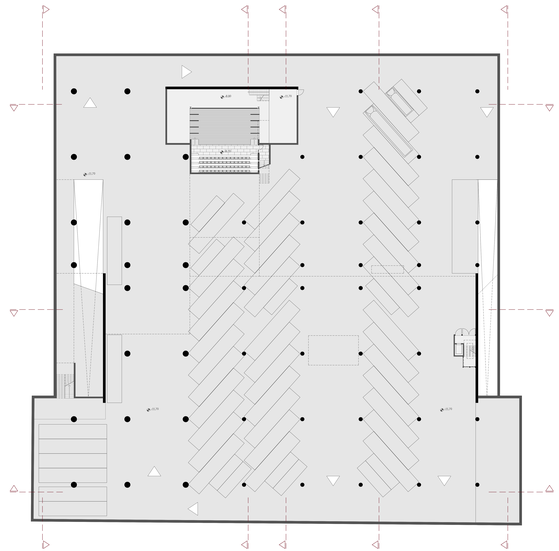
Πλατεία 1866
Κάνια, Κρήτη

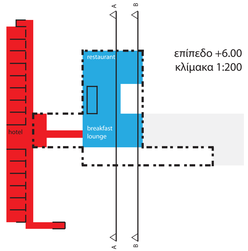
εγκάρσια τομή
κλίμακα 1:200











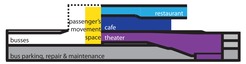
επίπεδο +6.00
κλίμακα 1:200

Γκραντωνάκη Τζένη
Μπρέγιαννης Κυριάκος
επιβλέποντες
Θυγράκης Κωστής
Γουσκάκης Δημήτρης

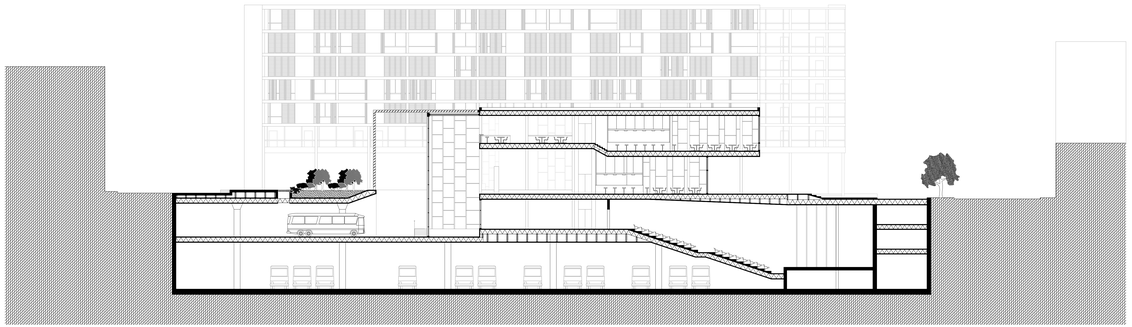
Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων

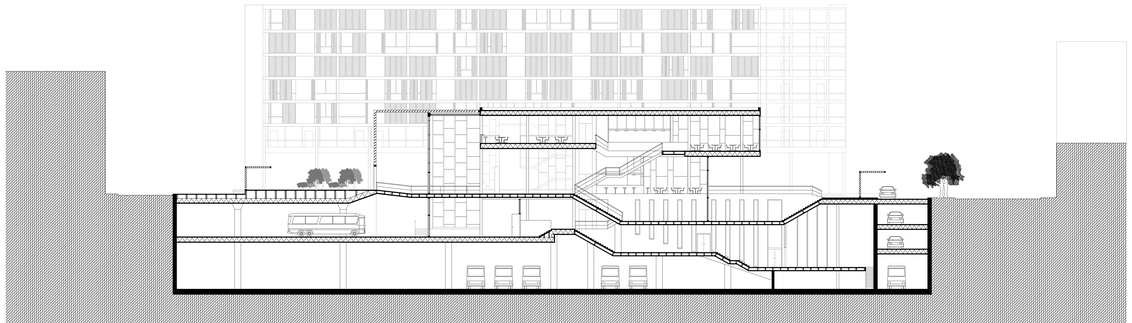
Πλατεία 1866
Χανιά, Κρήτη

εγκάρσια τομή Α
κλίμακα 1:200

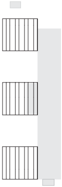


εγκάρσια τομή Β
κλίμακα 1:200



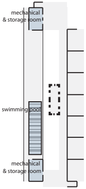


επίπεδο +24.50
κλίμακα 1:200

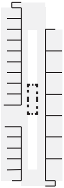


επίπεδο +21.50
κλίμακα 1:200

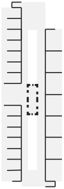
επίπεδο +18.50
κλίμακα 1:200


mechanical
& storage room
swimming pool
mechanical
& storage room

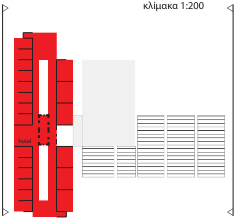
επίπεδο +15.50
κλίμακα 1:200



επίπεδο +12.50
κλίμακα 1:200



επίπεδο +9.50
κλίμακα 1:200

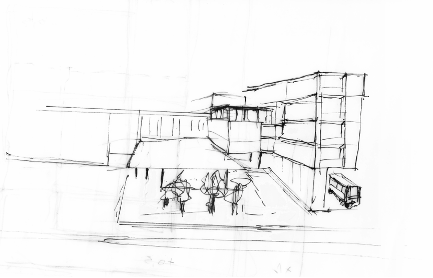


Γοραντωνάκη Τζένη
Μπρέγιαννης Κυριάκος

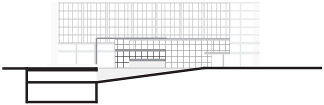
επιβλέποντες
Ουγγρίνης Κωστής
Τσακαλάκης Δημήτρης

Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων

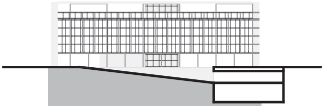
Πλατεία 1866
Χανιά, Κρήτη

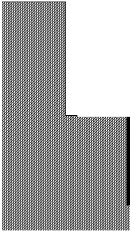


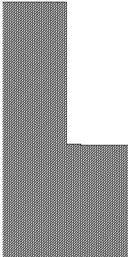
ανατολική όψη
κλίμακα 1:200

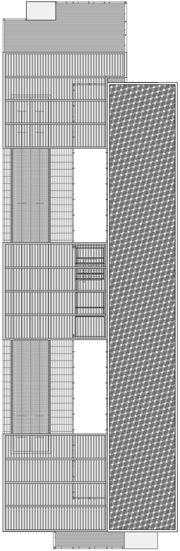


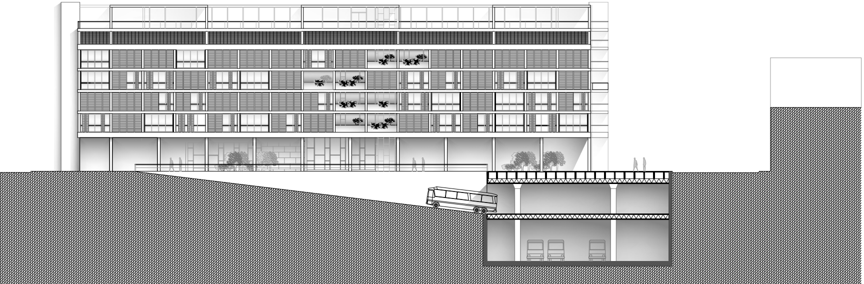
δυτική όψη
κλίμακα 1:200





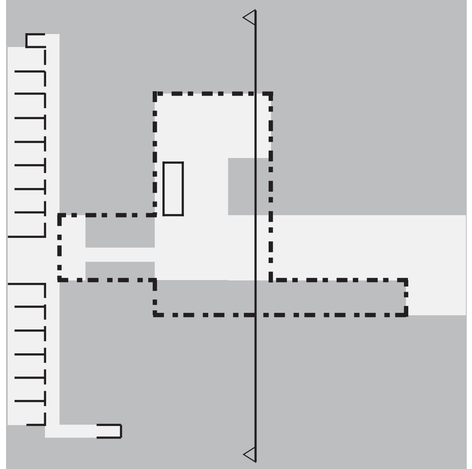






+21.50
mechanical and storage room
+18.50
mechanical and storage room
+15.50
+12.50

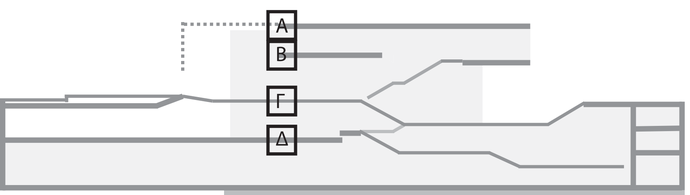
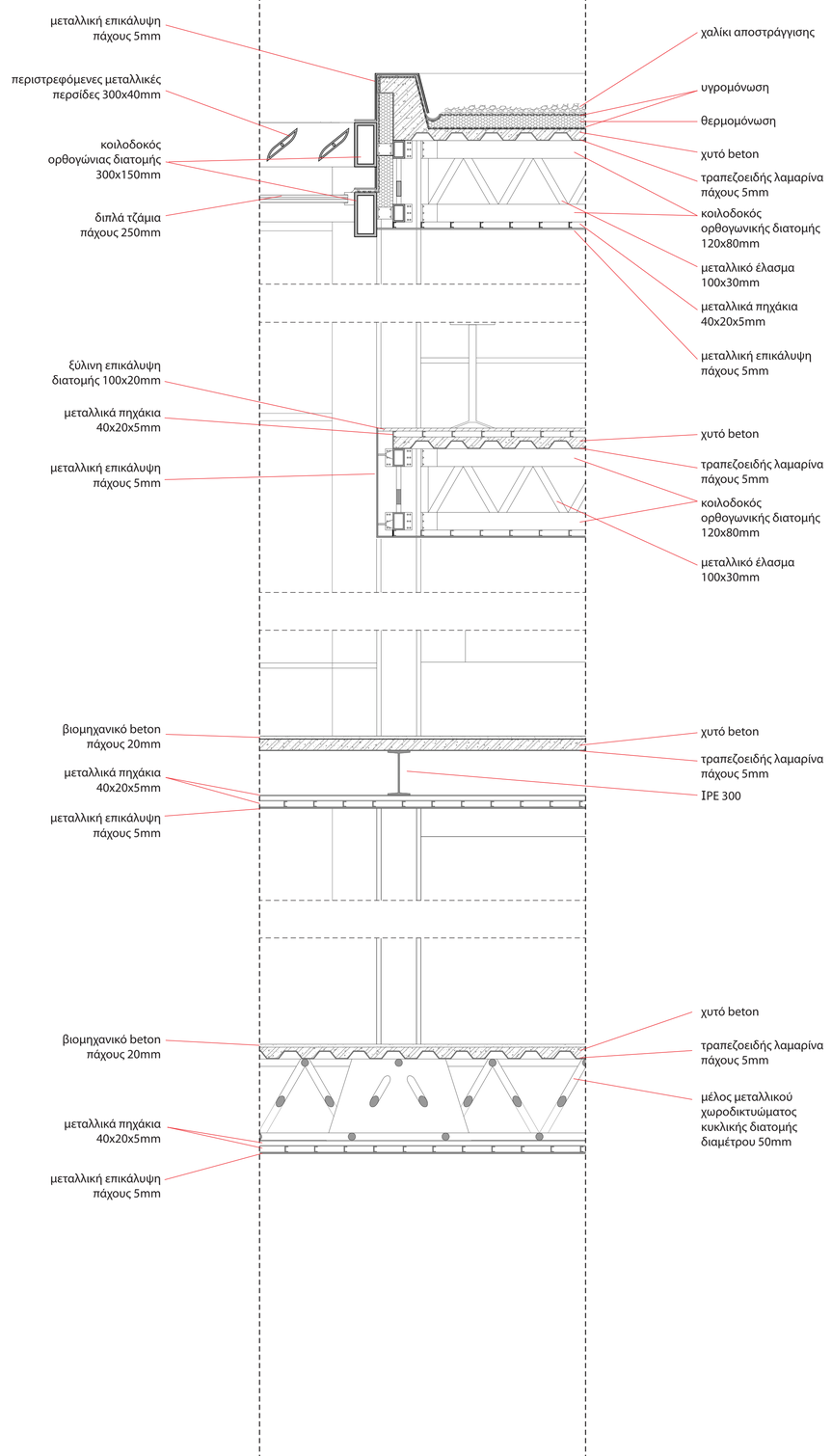
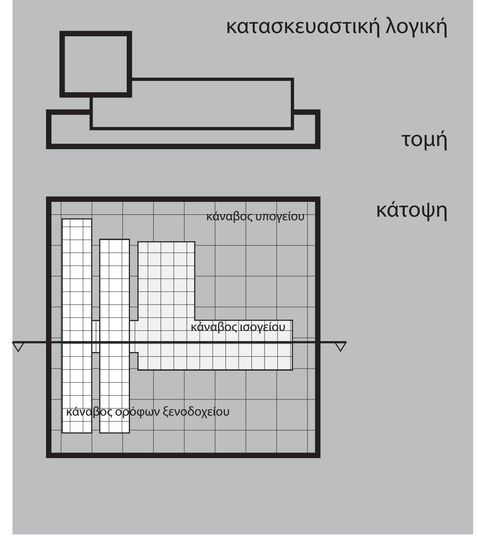
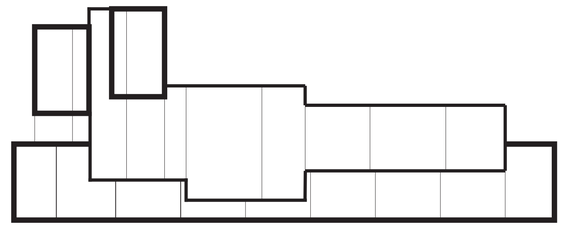
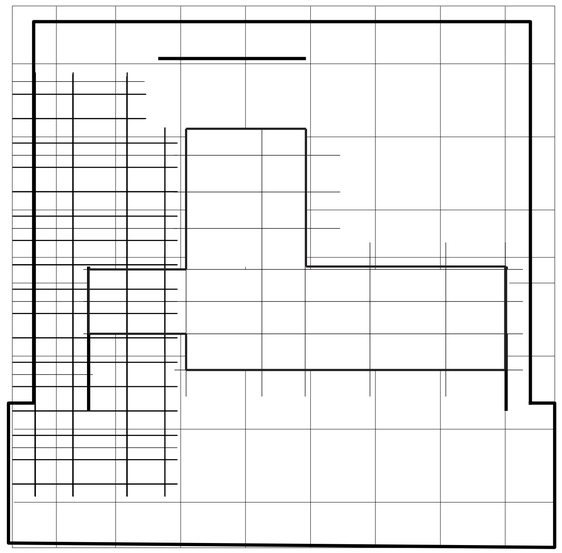
+0,50
0,60
+0,50
0,00
+0,50
+9,50
+6,70
+11,00
-4,00
-4,00
-5,00
-5,00
+1,00
+1,00
+0,70
+0,35
0,00



Γορανωνάκη Τζένη
Μπρέγιαννης Κυριάκος

επιβλέποντες
Ουγγρίνης Κωστής
Τσακαλάκης Δημήτρης

Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων

Πλατεία 1866
Χανιά, Κρήτη

κατασκευαστική λεπτομέρεια
κλίμακα 1:20